

海洋情報季報

第8号 (2014年10月-12月)



目次

I. 2014年10～12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. 北極海関連事象

II. 解説

1. 「中国の海洋進出と我が国の対応策に関する一考察～「戦略的辺疆」と「3つのパワー」の視点から～」
2. 「『セウォル号』以降の韓国海洋安全体制の整備」

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

リンク先 URL はいずれも、当該記事参照時点でアクセス可能なものである。

編集責任者：秋元一峰

編集・執筆：上野英詞、飯田俊明、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10~12月情報要約

1. 海洋治安

10月1日「中国の海洋法令執行船隊、何を狙っているのか—米海大専門家論評」(The National Interest, October 1, 2014)

米海軍大学、The China Maritime Studies Institute (CMSI) の Ryan Martinson 研究統括官は、米誌、The National Interest (電子版) の10月1日付ブログに、“Here Comes China’s Great White Fleet”と題する論説を寄稿し、急速に増強されつつある中国の海洋法令執行船隊(「グレート・ホワイト船隊」)が何を狙っているかについて、要旨以下のように論じている。

- (1) 中国の巡視船、「海監 7008」(排水量 1,750 トン) が9月17日、正式に浙江省の支隊に配備された。「海監 7008」は特殊放水銃を2基装備している。この放水銃は海外から130万元(約21万ドル)という法外な価格で購入したもので、200メートル先まで海水を放水する能力を持つ。また、100メートルの範囲に嫌悪感を与える雑音を発生する装置を装備している。これらの装備から、「海監 7008」は外国船と対峙するために設計されたことは明らかである。「海監 7008」は、中国の海洋権益を擁護する船隊に配備された最新の巡視船である。この船隊には、排水量500トン以上の大型船が全て含まれており、中国の中央及び地方の海洋法令執行機関に所属し、運用されている。今日では、これら巡視船の役割はよく知られている。これらの巡視船は、一般的に非武装あるいは軽武装であり、いわゆる「非軍事的砲艦外交(“paragonboat diplomacy”)」を遂行している。その任務の範囲は、海洋における象徴的な展開から中国が主張する管轄海域からの外国船舶を強制的に排除し、また中国自身による侵入行為の擁護にまで及ぶ。これらの巡視船は、しばしば海軍艦艇の保護の傘の下で行動している。
- (2) 中国の海洋権益を擁護する船隊は最近、急速な成長を遂げている。筆者(Martinson)の見積もりでは、2012年4月のスカボロー礁占拠事案以来、52隻の新しい巡視船が就役している。更に、2012年後半には、中国は、東シナ海や南シナ海における巡視船の所要に対処するために、海軍の大型艦11隻を海警局に移管することを決定した。また、2012年に、中国海警局は、排水量3,000~5,000トンの大型巡視船建造のための最初の契約に調印した。これらの大型船は、長期滞洋能力があり、全天候型で外国船舶への対処に適したものである。2014年末までに、6隻が就役し、その他の多くが進水を持っている状況である。一方、農業部漁業局漁政検査隊の国家及び地方部隊への外航型船舶の追加は、あるものは新造であり、あるものは海軍からの移管であるが、この中には最近、広西チワン族自治区に所属し、運用されている1,746トン級の「漁政 45005」、「漁政 45013」の姉妹船が含まれている。こうした船舶の急増ぶりが重要な理由は、海洋権益を擁護する船舶の数と東アジアの海洋において拡張主義的な政策を追求する中国の能力との間に直接的な関係があるからである。その最も端的な事例が、「海警 3401」が2014年1月10日に中国海警局に配属されたことである。この排水量4,000トンの大型巡視船は、2013年7月に海警局が創設されて以来、初めて配備された新造大型船となった。「海警 3401」は、就役後数週間の内に、セカンド・トーマス礁(中国名:仁愛礁)沖に現れ、同礁近くに着底したフィリピン軍の揚陸艦、BRP *Sierra Madre* の海兵隊員に対するフィリピンの補給を妨害した。

- (3) 中国の政策決定者は、この新しい船隊をもって何をしようとしているのか。まず、我々は、中国がこうした大型巡視船を捜索救難任務や環境保全任務のために（もちろん、時にはこうした任務に従事することもあるが）建造したわけではないことを、改めて指摘しておかなければならない。過去2年間の間に、中国の海洋政策が単なる宣言政策から実際の高圧的な政策遂行に変化していることは明らかである。海外の専門家はしばしば、中国の意図が東アジアの近海域の「支配」を実現することにあるというが、正確にその意味するところはあまり説明されない。中国政府の公文書に見る、中国の海洋における権益保護に関する記述は、中国の管轄海域である300万平方キロの海域に対する「実効支配の強化」と「管理能力の強化」を重視している。この300万平方キロの海域のかなりの部分は他の国も権利を主張している海域でもある。海洋権益保護やそのための船隊配備を決定する、国家海洋局の指導者の発言や記述を見れば、例えば、『中国海洋報』の2013年1月18日号の記事で、国家海洋局南海分局党委書記銭宏林は、第18回中国共産党大会で取り上げられる議題の1つは中国の海洋権益の保護である、と述べている。この記述には、「管轄海域を効果的に行政管理する能力を強化する」ともある。第18回党大会では、中国を「海洋強国」に転換するとの目標が示された。同誌の2014年7月7日号の巻頭言では、国家海洋局局長劉賜貴は、中国が「海洋強国」になるということの意味について、中国の経済と安全保障の利益に脅威を及ぼす一連の有害な状況を指摘した上で、中国の唯一の選択肢は海洋に対する行政管理権を行使する能力の強化である、と述べている。
- (4) しかし、平時における海洋の支配とは何を意味するのか。前出の文脈から判断すれば、海洋法令執行船隊を使用して中国が管轄権を主張している海域に対する行政権限を行使することを意味しているようである。これには、他国がその主張を実現しようとする努力を妨害するとともに、中国自身の主張を実現するための努力を防護するという、2つの意味がある。従って、それは必然的に高圧的な政策となる。中国の法律を遵守しない外国船に対しては、端的に言えば、明白な戦闘行為以外のあらゆる手段がとられる。中国政府の文書は領有権を主張する島嶼に対する支配を強化するための平時の作戦について明確には述べていないが、スカボロー礁やセカンド・トーマス礁に見られるように、シーパワーの論理は、海上からの接近路を制圧することが領有権を主張する島嶼に対する効果的な支配に通じることを示している。東シナ海における中国の主張の範囲は明確である。北京は、尖閣諸島に対する主権と長く伸びた（沖縄に至るまでの）大陸棚の管轄権を主張している。南シナ海における主張はより曖昧である。中国の指導者は、中国が「9段線」の内側にある全ての島嶼や低潮高地の多くに対して主権的権利を有すると考えているが、「9段線」の内側の海域に対する中国の「歴史的権原」の内容について公式に定義したことはない。オーストラリアの専門家は、中国の海洋法令執行船隊は「9段線」の内側の海域全体に対してある種の管轄権を有するとの前提に立って行動している、と指摘している。海洋の特性、関連する長大な距離空間、そして他の領有権主張国の不退転の意思を考えれば、中国が、武力の行使に訴えることなく、領有権や管轄権を主張している全ての島嶼や海域に対して行政管理権を確立するには、非常な困難を伴うであろう。しかし、中国は、「グレート・ホワイト船隊」（海軍艦艇のグレー塗色に対して海警等の巡視船の白の塗色を表意）をもって、そのための準備を進めているに違いない。

記事参照：Here Comes China's Great White Fleet

<http://nationalinterest.org/feature/here-comes-china%E2%80%99s-great-white-fleet-11383>

10月2日「ベトナム籍船タンカー、ハイジャック&積荷抜き取り事案」(ReCAAP ISC, October 9, 2014)

ReCAAP ISCは10月5日、ベトナム沿岸警備隊と The Vietnam Maritime Security Information Centre (MSIC) から、同国籍船の精製品タンカー、MT *Sunrise 689*が10月3日に南シナ海のアナンバス諸島沖で消息を絶った、との連絡を受けた。該船は、10月2日にシンガポールから5,000トンの gas oil を積んでベトナムに向かっていた。ReCAAP ISC がベトナム沿岸警備隊と The Vietnam Maritime Administration (VMA) から9日に受けた通報によれば、該船の船長と9日に連絡が取れ、船長によれば、2日に銃とナイフで武装した強盗に乗り込まれ、積荷の gas oil を彼らの船に抜き取られ、強盗は船の通信設備を破壊し、また2人の乗組員が軽傷を負った。該船の位置は、ベトナムのカーマウ岬沖のコアイ島南西約78カイリの海域で、ベトナム沿岸警備隊の巡視船が救助に向い、該船を救助した。

記事参照：ReCAAP ISC, October 9, 2014

Photo : MT Sunrise 689

<http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=1756859>

【関連記事】

「ベトナム籍船タンカー船長、ハイジャックの様子を語る」(Tuoi Tre News, October 9, 2014)

ハイジャックされたベトナム籍船精製品タンカー、MT *Sunrise 689*のタン船長は10月9日、ベトナムの Tuoi Tre News に携帯電話でハイジャック時の様子を語った。タン船長によれば、10月2日にシンガポール出航後、数時間して1隻の高速ボートと2隻の漁船が接近してきた。船長によれば、インドネシア人と見られる海賊は銃とナイフで武装しており、該船に横付けして乗り込み、18人のベトナム人乗組員を統制下に置き、一部の海賊は船の通信設備を破壊した。ほぼ1週間に亘る制圧下で、乗組員は1日に1食しか与えられなかった。最初の日に海賊に抵抗した2人の乗組員は負傷した。更なる負傷者を出さないため、以後、船長と他の乗組員は海賊に協力した。海賊は、積荷の gas oil を3分の1ほど抜き取り、9日午前9時頃、カーマウ岬沖のコアイ島付近の海域で該船を解放した。

記事参照：Captain of hijacked Vietnam oil tanker recalls horror of attack

<http://tuoitrenews.vn/society/23116/captain-of-hijacked-vietnam-oil-tanker-recalls-horror-of-attack>

11月13日「インドネシア海洋ドクトリン、ウィドド大統領」(The Jakarta Post, November 13 2014)

インドネシアのウィドド大統領は11月13日、ミャンマーの首都ネーピードーでの東アジア首脳会議で演説し、インドネシアの海洋ドクトリンについて、以下の5つの柱を挙げた。

- (1) インドネシアの海洋文化の再建：インドネシアは、1万7,000の島嶼からなる群島国家として、海洋が民族のアイデンティティの一部であることを自覚すべきであり、国家の繁栄と将来は我々が海洋を如何に管理するかによって左右されよう。
- (2) 漁業の発展を通じて、海洋食糧資源に対する主権的権利を確立し、海洋資源の管理と維持保全に努める。
- (3) ジャワ島沿岸域に沿って海洋ハイウェーを設定し、深水港と物流ネットワークを建設するとともに、海運業と海洋観光事業を発展させ、海洋インフラの開発とそれらの連結を重視する。

- (4) 海洋分野における協力を促進するとともに、不法操業、主権的権利の侵害、領有権紛争、海賊、海洋汚染といった、海洋における紛争要因を除去するよう、海洋外交を通じて他の諸国に働きかける。
- (5) 海洋防衛戦力を整備していかなければならない。これは、海洋主権と海洋資源を防衛するためばかりでなく、船舶航行の安全と海洋治安を維持する我々の責任を果たす上でも必要である。

記事参照：Jokowi launches maritime doctrine to the world

<http://m.thejakartapost.com/news/2014/11/13/jokowi-launches-maritime-doctrine-world.html>

11月15日「世界の海洋秩序と中国—エコノミスト誌論評」(The Economist, November 15, 2014)

英誌、The Economist（電子版）は、11月15日付の、“Maritime power: Your rules or mine?”と題する長文の論説を掲載し、要旨以下のように述べている。

- (1) 貿易は海洋の秩序に依存するが、それを維持することは決して容易ではない。中国旗を掲げた中国名の巨大なコンテナ船がサンフランシスコの金門橋の下を進んでオークランド港に入るの、見慣れた光景である。中国は太平洋国家であるが、それは海軍力というよりもむしろ商業的パワーとしての存在である。America's Centre for Naval Analysesの統計によれば、中国は今や世界最大の造船国であり、世界第3位の商船隊を持っており、世界最大の自国籍船保有国である。その上、69万5,000隻余の強力な漁船団も保有している。また、中国は世界のコンテナ貿易のほぼ4分の1を占めており、世界の海洋を運搬されるコンテナの中身はほとんど中国製商品である。太平洋を跨ぐ通商貿易の安全は、アメリカの賜物である。中国は、米太平洋艦隊により提供される保護に「ただ乗り」しており、アメリカの海洋秩序維持活動から利益を得ている。
- (2) しかしながら、西太平洋において、中国は、アメリカの同盟諸国に対して挑発的な行動に及び、国際海洋関連法規の限界を試そうとしてきた。Henry Kissingerは、近著、“World Order”（2014年）で、中国はアメリカの海洋秩序維持活動を必ずしも規則とは見ておらず、「上級指導者を含む多くの中国人は、国際的なシステムにおける『ゲームの規則』を遵守するとともに『責任』を果たすよう求められると、中国はそのような国際システムの構築に参画していなかったので遵守する義務はないと考えているようだ」と指摘している。また、シンガポール外務省高官のKausikanは、全ての中国人は1949年以前に被った西欧諸国と日本による100年に及ぶ侵略を意識しており、「中国がその構築に全く発言権を持たなかった地域的な、そしてグローバルな秩序において、中国に『責任あるステークホルダー』として振る舞うことを期待するのは決して現実的ではない」と述べている。中国は、特に近隣諸国に対して挑戦的で、第2次大戦以降、海洋の安全を維持してきた、規則や規範を無視している。例えば、中国は2002年に、南シナ海における領有権紛争を平和的に解決するとともに、1982年の国連海洋法条約(UNCLOS)などの国際法規の遵守を約束して、ASEANとの行動宣言(DOC)に調印した。それにもかかわらず、中国は、南シナ海の島嶼の領有権を巡ってベトナムやフィリピンなどのASEAN諸国と、そして日本とは尖閣諸島を巡って、激しく対立している。フィリピンが3月に国連仲裁裁判所に領有権問題を提訴した時、中国は仲裁受け入れを拒否した。
- (3) また、中国は米海軍艦艇や空軍機による自国のEEZ内で活動を阻止しようとしてきたが、アメリカとその同盟国の多くはこれをUNCLOS違反と見なしている。このEEZ内での活動を

巡る対立は、米海軍によって長年支えられてきた太平洋全域のシーレーンの安全に重大な意味を持つ。2014年初めに公刊された、“South China Sea: The Struggle for Power in Asia”で、著者の Bill Hayton は、「ある国の艦艇が他国の EEZ 内で何が出来るかという法的議論は、米中関係を紛争の瀬戸際に追い込んだ。それは、『グローバル・コモンズ』への自由なアクセスを求めるアメリカと、安全保障を追求する中国との戦いである。そして、それは、アジアの将来を決定する闘争でもある」と指摘している。南シナ海は、その闘争が最も顕著に見られる戦域である。Hayton によれば、南シナ海はそれ自体、争いにおける規則を生み出す上で歴史的な役割を果たした。オランダの東インド会社は 1603 年に、マラッカ海峡の近くで生糸と金塊を積んだポルトガル船を押収し、そしてこの行為を正当化するためにオランダ人法律家、Hugo Grotius を雇った。Grotius は、“Mare Librium”（『自由の海』）というラテン語の本を書いて、海は国際的な領域であり、全ての者に解放されなければならない、と主張した。次の数世紀間、この理念はグローバル・パワーによって利用され、彼らの商船がしばしば砲艦を伴って好きな海域を航行することを正当化する口実としてきた。この理念に基づく UNCLOS は、EEZ の概念を導入したが、海岸から 12 カイリまでの領海外における航行の自由と上空飛行の自由を認めた。皮肉にも、中国は UNCLOS に加盟しており、アメリカは、海軍が UNCLOS に準拠して行動しているものの、上院が加盟を拒否している。しかし、中国の解釈（そして、例えばインドやブラジルなどの少数の国も同じだが）は、他の多くの国の解釈とは異なっている。これらの国は、他国の海軍艦艇が自国の EEZ 内に入る前に事前許可を要求している。もし中国が自国の解釈を強要しようとするれば、リスクが高まるであろう。Robert Haddick は、著書、“Fire on the Water: China, America and the Future of the Pacific”（2014 年）で、中国による解釈の強要は「マラッカ海峡から日本までの全ての海域」から外国の軍艦を排除することを意味する、と書いている。そうなれば、例え中国がこの海域を商業船舶に解放しておいたとしても、全体的な海洋安全保障は危険に晒されることになる。その場合、アメリカは、報復行動を余儀なくさせられるかもしれない。多くの安全保障専門家は、少なくとも今のところ中国がアメリカにこのような対決を迫るとは考えていないようだが、これはアラームなシナリオである。彼ら専門家は、南シナ海の島嶼を巡る紛争において、中国がアメリカの盟友に対して報復が難しい小規模な争いを仕掛けることで、これら盟友に対するアメリカのコミットメントの信憑性を試している、と指摘している。そして、その過程で、中国は、自らの隣接海域で着々と「既成事実」を積み上げているのである。シンガポールの S.ラジャラトナム国際学院の Euan Graham は、こうした既成事実の積み重ねによって、最終的には、中国は自国の EEZ を沿岸域からの強固な緩衝海域にすることができるであろう、と語っている。更に、Graham は、1840 年代から 1850 年代における英国の阿片戦争のような屈辱の歴史が、中国をして海の脅威に対して特に敏感にさせている、と指摘している。

- (4) 中国が主張する「9 段線」は、事実上南シナ海のほぼ全域に及ぶ。前出の Haddick は、中国が南シナ海における領有権主張を徐々に強固にしていく過程を「サラミ・スライシング (“salami-slicing”）」戦術と呼び、「1 つ 1 つが紛争の引き金にはならない小さな変更をゆっくと積み重ねていくことで、時間の経過とともに大きな戦略的変更になる」と指摘している。そして中国当局者が言う「キャベツ戦略 (“cabbage strategy”）」の下、中国が占拠した島嶼は、中国の漁船、次いで沿岸警備隊巡視船そして最後に海軍艦艇によって構成される連結した防御網によって、「キャベツ」のように取り囲まれる。中国は、領有権紛争に軍事力を直接投入す

ることは稀で、海洋法令執行機関を多用しているが、「海洋法令執行機関の存在そのものが、既に中国が当該領域に管轄権を有していると考えている証左といえる」と、シンガポールの The Institute of South-East Asian Studies の Ian Storey は指摘している。こうした中国の戦術に対して、どの紛争当事国も軍事行動に訴えることが難しくなっている。

- (5) 中国にとって海洋大国を目指す上で最大の問題は、中国が沿岸域をはるかに超えた遠隔の海洋に何処までそのプレゼンスを投射することを望んでいるのかということである。前出、シンガポール外務省の Kausikan は、中国がこれまで恩恵を被ってきた海洋システムを支えていくようになるのか、それとも「グローバル・フリーライダー (a “global free-rider”）」であり続けるのか、と問うている。これこそが、世界の海洋において次第に大きく立ちはだかつてきている疑問である。アメリカがシェール革命によって中東石油への依存を減らすにつれて、中国は、どの国にとっても恩恵を及ぼす、インド洋と太平洋を跨ぐシーレーンを保護するために尽力するであろうか。

記事参照：Maritime power; Your rules or mine?

<http://www.economist.com/news/special-report/21631792-trade-depends-order-sea-keeping-it-far-straightforward-your-rules-or>

11月21日「EU、ソマリア海賊対処活動を2年間延長」(The Maritime Executive.com, November 21, 2014)

EU 閣僚理事会は11月21日、ソマリア海賊対処活動、Operation Atalanta を2016年12月まで2年間延長することを決定した。Operation Atalanta の主目的は、ソマリアへの人道支援物資を運ぶ世界食糧計画の輸送船の護衛とソマリア沖の海賊活動の抑止と制圧だが、ソマリア沖での漁業活動の監視にも貢献している。2008年の活動開始以来、海賊活動の制圧は大きな成果を上げてきたが、海賊の脅威は依然残っており、海賊ビジネスモデルにも多大の損害を与えたが、完全に破壊されたわけではないと見られている。このため、EU 理事会は、Operation Atalanta に対して、現在の戦力の範囲内で、「アフリカの角」地域における EU 特別代表に対する支援を含む、ソマリアへの EU の包括的なアプローチに対する広範な支援、及びソマリアにおける海賊活動の根本原因除去のための国際的取り組みに対する支援など、新たな副次的任務を付与した。Operation Atalanta を遂行する EU 艦隊、EUNAVFOR の2年間の費用は1,470万ユーロと見積もられている。

記事参照：EU Counter-Piracy Operation Extended

<http://www.maritime-executive.com/article/EU-CounterPiracy-Operation-Extended-2014-11-21>

11月21日「『軍隊化』する中国海警局—米海大専門家論評」(The Diplomat, November 21, 2014)

米海軍大学、The China Maritime Studies Institute (CMSI) の Ryan D. Martinson 研究統括官は、11月21日付の Web 誌、The Diplomat に、“The Militarization of China’s Coast Guard”と題する論説を寄稿し、中国海警局が文民機関というよりも、軍事組織化しているとして、要旨以下のように論じている。

- (1) 中国海警局 (“China Coast Guard”) の新造巡視船が定期的に就役してくるために、中国海警局が完全な意味での組織体として未だ完成していないということを忘れがちである。4つの海上法執行機関の機能を再編された国家海洋局の下に統合するという2013年3月の法律は、行

動計画というよりも公約であった。必要な幾多の困難な意思決定が手付かずであり、多くの細部事項が具現化されなければならない。その責任の多くは、初代海警局長の孟宏偉と国家海洋局長兼海警局政治委員の劉賜貴にかかっている。国務院は4カ月後の2013年7月に、海洋局再編計画の改訂版を発表した。改訂版は、2つの組織の機構計画の概要を示したものだが、海警局の3つの分局（北海、東海、南海）の定数を1万6,296人と正確に記している以外は、非常に不明確なものである。

- (2) 最も大きな未解決の疑問は、中国海警局とはどのような種類の組織になるのかということである。海警局を創設するために4つの部局が統合された。これら部局は、全く異なる組織に属し、それぞれの構成人員は異なる組織文化を有し、そして異なる任務を遂行するよう訓練されてきた。海監総隊と漁政総隊は行政機関であり、その要員の多くは正規雇用と契約人員からなる文官である。彼らの法的権限は民事上の処罰に限られている。旧海上公安巡邏大隊であった辺防海警総隊は、人民武装警察の一部門である辺防部隊の海上部隊である。これらは「準軍隊」である。これらは、軍隊のように見え、そのように行動している。実際、軍隊の階級を持ち、「現役」と呼ばれており、その上に警察権も有している。第4の組織は、密輸などを取り締まる海関総署緝私局である。
- (3) 新しい中国海警局は、文官が主要ポストを占める行政機構となるのか。中国海洋局内部の状況がその可能性を示唆している。あるいは、捜査し、拘束し、懲罰を与える権限を有する軍事組織になるのか。公安部の幹部である孟宏偉が局長に任命されたことから、このような見方にも説得力がある。この疑問に対する答えは、単なる疑問の解明に止まらない重要な意味を持つ。中国は、海洋法令執行部隊を、シーパワーの構成要素の1つとして、実際、第2海軍のように活動させている。これらの部隊は、中国が主張する管轄海域を哨戒し、管理することによって、島嶼と海洋境界の画定を巡る紛争において中国の立場を擁護し、増進している。今日まで、「権益擁護（中文：維權）」任務は、軍人や警察官ではなく、ほぼ完全に文官によって実施されてきた。こうした態勢の変化は、他の紛争当事国に極めて現実的な影響を及ぼすことになる。
- (4) 中国の政策決定者は単一の属性を持つ組織として統合された海洋法令執行機関の創設を望んでいたようであるが、現在のところ、そのようなそのような組織は存在しない。中国海警局は現在、4「龍」全てからの人員と部隊からなるパッチワークのような機構になっている。中国の定期刊行物が何時も報じるころによれば、中国魚政総隊、辺防海警総隊、海関総署緝私局そして海監総隊の第一線部隊は、しばしば中国海警局への統合を表象するために船体や救命具の塗装の塗り替えなどを施しただけで、統合前に遂行していた任務を遂行しているという。より高位のレベルにおいても、ある程度の統合が進められているが、統合以前のカラーの制服が未だ着用されており、統合前の機関が混合しているままであることを示している。確実なことは、各機関間の調整が大幅に改善されたことである。
- (5) 中国海警局は11月に、組織の将来方向を窺わせるWebサイトを立ち上げた。それによれば、海警局は、2015年から700人の大卒男女を雇用する。選考基準は極めて厳しく、党员か共産主義青年団のメンバーで、海洋工学、医療、法律、心理学そして外国語（英語、日本語、ベトナム語、マレー語及び朝鮮語）などの知識が求められる。採用されれば、1年間の訓練コースを経て、海警局の士官に任官することになる。結局、将来の中国海警局は軍事組織となろう。そのほとんどの構成員は、人民武装警察のような規律、組成及び訓練を受けた要員で占められることになる。Webサイトによれば、これら若い士官は、中国が管轄権を主張する300万

平方キロの海域の如何なる場所においても、海警局が果たすべき全ての任務において活動することになる。5年間の勤務期間中に、彼らは、北京の海洋局にある中国海警局司令部、中国の沿海部の省、自治区あるいは天津、上海両直轄市にある11個の海警総隊の1つまたはそれ以上、あるいは3つある海警分局の1つで勤務することになる。彼らは、麻薬の密輸を阻止し、市民の争議が暴動に発展するのを阻止し、漁業規制を執行し、中国沿岸から数百カイリ離れた係争海域を行動する外国船と対峙し、そして拘束することもある。彼らは、こうした任務のほとんどを武装公船のブリッジから行うことになる。

- (6) 中国は、洋上の公船に武装警察官を配置する最初の国ではない。しかしながら、見逃してはいけないことは、中国の海洋法令執行機関の軍事化が、近隣諸国との安定した関係を損ねても、海洋における「権益擁護」を強化する政策を推し進めようとする国家戦略の一環だということである。2014年の初めの頃、前海監総隊副総隊長（党委書記）で、現中国海警副局長の孫書賢は、中国海警総隊を軍組織にすることは外国の「中国脅威論」に新たな材料を提供することになり賢明ではない、と警告していた。

記事参照：The Militarization of China's Coast Guard

<http://thediplomat.com/2014/11/the-militarization-of-chinas-coast-guard/>

12月7日「ベトナム籍船タンカー、襲撃、乗組員死亡事案」(ReCAAP ISC, December 7, 2014)

ReCAAP ISC のレポートによれば、ベトナム籍船タンカー、MT *VP Asphalt 2* は12月7日早朝、マレーシア東岸の南シナ海のプラウ・アウル島南西沖約20カイリの海域を航行中、銃器で武装した7人の強盗に乗り込まれた。強盗は、該船を制圧下に置き、乗組員の持ち物を盗み、積荷を調べた。強盗は、約1時間後に該船から逃亡する際に、乗組員1人に重傷を負わせた。強盗が逃亡した後、船長は、船内を点検し、3等機関士が前頭部に傷を負ってベッドに倒れているのを発見した。船長は、シンガポールの Focal Point に救助を要請した。機関士はヘリでシンガポールの病院に搬送されたが、その後、死亡した。ReCAAP ISC は、この事案は2009年以来、アジアでは初めての死亡事案であり、武装強盗に乗り込まれた場合には、抵抗しないよう、船長や乗組員に勧告するとともに、夜間の航行には十分な監視態勢をとり、襲撃された場合は速やかな通報を要請している。

記事参照：ReCAAP ISC, December 7, 2014

12月18日「インドネシアの不法操業問題対処、ASEANの団結を危うくする可能性—セイヤー論評」(The Diplomat, December 18, 2014)

豪 University of New South Wales の Carl Thayer 名誉教授は、12月18日付の Web 誌、The Diplomat に、“Indonesia: Playing With Fire in the South China Sea”と題する論説を寄稿し、インドネシアのウィドド大統領の海洋安全保障政策における「ショック療法」が ASEAN 諸国との2国関係と ASEAN の団結を危うくしようとしているとして、要旨以下のように論じている。

- (1) インドネシアのウィドド大統領は12月5日、アナンバス諸島付近の海域で不法操業をしていた3隻のベトナム漁船に火をつけて沈めるよう命じた。この事件はメディアで大きく報道された。翌6日、インドネシア当局は、不法操業に対する「ショック療法」方針を公表した。ウィドド大統領は、「我々は密漁者に教訓を教えるため、3隻の漁船を沈めた。これを教訓として、彼らはインドネシア水域内での不法操業を止めるであろう」と語った。ウィドド大統領は、外国報道関係者との一連の会見で、自らの行動の正当性を主張し、「我々の管轄海域には毎日

5,400 隻以上の外国漁船が操業している。その 90% が不法操業である。従って、ショック療法として、我々は不法操業船を沈める」と述べた。政府当局の見積もりでは、インドネシアは、不法操業のために毎年 200 億ドル以上の経済的損失を被っているという。また、ウイドド大統領は、ベトナムだけでなく、どの国の不法操業漁船も同じ方針で対処すると強調した。インドネシアは、2009 年の法律により、適法な許可証なしでインドネシア水域において操業する他国漁船を拘束するか、沈めることができる。

- (2) Pudjiastuti 海洋問題漁業相は、ベトナム漁船を燃やす 1 週前に、マレーシア、フィリピン、タイ及びベトナムの駐インドネシア大使に対して、インドネシアが自国水域での不法操業に対して制裁とより厳しい規則に基づく処置を実施する用意があるという警報を出していたことを明らかにした。中国、マレーシア、フィリピン、タイ及びベトナムの 5 カ国は、インドネシア水域での不法操業漁船の主な出漁国になっている。ウイドド大統領のショック療法方針発表後の 5 日間で、インドネシアは 155 隻の外国漁船を拘束した。Pudjiastuti 大臣は、インドネシアのショック療法によってナトゥナ諸島周辺海域で不法操業する外国魚船が劇的に減少したと述べ、更に、こうした方針が近隣諸国とインドネシアの関係に何ら影響を与えていないと主張した。しかし、ウイドド大統領のショック療法方針は、インドネシアの長年の政治的、外交的盟友であるベトナムの扱いについて問題を提起している。インドネシアとベトナムは 2013 年 6 月 27 日、2 国間関係を戦略的パートナーシップに格上げしたと公表した。戦略的パートナーシップに関する共同声明は、第 10 項と 11 項で次のように述べている。

- a. 第 10 項では、違法、無登録、未報告の漁業、及びそれらの濫で拘束や逮捕された漁民を返還するための取り決めを含め、海洋と漁業に関する 2010 年の覚書を履行する、としている。
- b. 第 11 項では、両国間の海洋境界の画定協議を促進するとともに、海洋問題と漁業問題について協力を促進にする当面の解決案を模索する、としている。

ベトナム外務省によって公表された個別の注記では、「両国が互いの領海を侵犯する漁民と漁船に関する問題に対処するに当たっては、密接に連携し、人道と友好を基礎とすることに同意する」と表現されている。今回の事案について、ベトナム外務省報道官は 12 月 9 日、ベトナム漁船を沈めたことについて、インドネシアに対して国際法と人道的な精神と両国間の友好関係に基づいて、漁民を扱うよう要請したと述べた。

- (3) 2013 年には、先例のない数の中国漁船がナトゥナ諸島周辺の（中国の「9 段線」とインドネシアの EEZ とが近接する）際どい海域で操業していた。外国人アナリストによれば、2014 年になって、中国漁船がインドネシアの領海に侵入し、場合によっては小さな島の河口の中にさえ入り込んでいたという。一部の専門家は、ウイドド大統領のショック療法がこうした中国漁船の行動に対する警告シグナルであった、と推測している。中国外務部報道官は 12 月 10 日、文書による声明で、両国の関係者がインドネシアによる中国漁船の拘束の詳細を確かめるために作業中であり、注目している、と述べた。またこの声明は、インドネシア当局に対して、「中国漁民の安全と法的権利を保証する」よう求めている。
- (4) ウイドド大統領のショック療法方針は、大統領が国内のポピュリズムに駆り立てられているためとの見方が出ている。マレーシア紙、New Straits Times（電子版）でシンガポールの S.ラジャラトナム国際関係学院（RSIS）准教授の Farish Noor は 12 月 15 日の寄稿記事*で、3 隻のベトナム漁船に火をつけて沈めた事件について、「懸念されることは、それが厳しすぎ、行

きすぎで、協力と対話の ASEAN 精神とは反対の、力の誇示であったことにある」と指摘している。Noor は、2つの問題を指摘した。第1に、今回の事案の公表によって、「インドネシアが不法操業の唯一の犠牲者であるという印象を与えているが、我々はこれが真実でないということを知っている」とし、インドネシアの漁民が同様に近隣諸国の海域で不法操業していると指摘している。第2に、「不法操業は ASEAN 全体が直面している問題で、インドネシア単独の問題ではない」と指摘し、他国が報復して、インドネシアの漁船を燃やせば、インドネシアはどのように対応するであろうか、と述べている。その上で、Noor は、「インドネシアの行動は、ASEAN の精神に反しており、これらが自国の有権者を安心させることを意図したポピュリズム的な行動と見ることができる。しかし、ASEAN の全ての加盟国が、ポピュリズムに迎合し、隣国の漁船を燃やすなど、同じことをやり出せば、ASEAN はどうなるだろう」と述べている。インドネシアの法律専門家、Winarta も同意見で、ベトナム漁船を沈めたのは力の誇示と国内支持を得るための政治的な策略であったと指摘し、「不法操業漁船を沈めることは、最後であって主要な手段であってはならない」と述べている。

- (5) ウィドド大統領は、ショック療法を再考する様子を示していない。ウィドド大統領は就任以来、現在のインドネシアを世界的な海洋国の1つとして再生させることで、海洋国家としてのインドネシアの過去の威厳を復活させるとの目標を掲げてきた。こうした長期ビジョンは、不法操業問題を解決するために大統領がショック療法方針を採用するに当たって、影響を与えたように見える。しかし、この方針はうまくいかないであろう。何故なら、不法操業問題は域内全体的問題であるとともに、インドネシアはこの問題に効果的に対処していくためのアセットを欠いているからである。ウィドド大統領のポピュリズム迎合は、国内では上手くいくかもしれないが、そのために近隣諸国との2国関係と ASEAN の団結を危うくし、不必要な摩擦を増やす可能性がある。インドネシアが東南アジアにおいて主要な役割を担うことを切望するならば、一方的な対応処置を止め、不法操業問題への域内の共同対応を策定するためにリーダーシップを発揮しなければならない。

記事参照 : Indonesia: Playing With Fire in the South China Sea

<http://thediplomat.com/2014/12/indonesia-playing-with-fire-in-the-south-china-sea/>
The Diplomat, December 18, 2014

備考* : Farish Noor, "Troubling display of populism," New Straits Times, December 15, 2014
<http://www.nst.com.my/node/62627>

2. 軍事動向

10月1日「中国潜水艦、コロンボ港寄港—インド人専門家論評」(CIMSEC, October 1, 2014)

インドの National Maritime Foundation 会長、Dr Vijay Sakhuja は、米シンクタンク、Center for International Maritime Security (CIMSEC) の10月1日付ブログに、“Chinese Submarines Taste Indian Ocean”と題する論説を寄稿し、中国の潜水艦が9月にスリランカのコロンボ港に寄港したことについて、インド人専門家としての視点から、要旨以下のように論じている。

- (1) スリランカのメディア報道(9月19日付)を引用する形で、中国人民解放軍系の China Military Online(9月24日付*)は、中国海軍の039型宋級ディーゼル推進潜水艦が、北海艦隊所属の潜水艦支援艦、「長興島」と共に、スリランカのコロンボ国際コンテナターミナルに停泊していたことを報じた。潜水艦と支援艦が同時に停泊している画像はスリランカでも中国のメディアでも公表されていないが、潜水艦は、習近平国家主席の同国訪問(9月16日)の直前の9月上旬に寄港したとみられる(注:中国国防部報道官によれば、9月15日に寄港)。スリランカのメディア報道によれば、潜水艦は通常任務で、補給のために寄港したとしている。更に、中国海軍の艦隊が、10月後半と11月にもスリランカを訪問するかもしれないと報じた。過去、インド洋における中国の潜水艦の出現については、何度か報道された。例えば、インドのメディアは、093型攻撃型原潜がインド洋に展開し(2013年12月から2014年2月まで)、そして中国国防部が在北京のインド軍駐在武官に対して潜水艦の展開を「インドに敬意」を表すために通知した、と報じた。明らかに、この潜水艦展開情報は、アメリカ、シンガポール、インドネシア、パキスタン及びロシアの各国と共有されたと見られる。
- (2) インド洋の中国潜水艦の出現に関して、注目すべき点が幾つかある。
- a. 第1は、中国の潜水艦が、「全天候型」の同盟国と信頼されるパキスタンではなく、スリランカを訪問したことである。スリランカを選択した理由は、パキスタンの国内政治情勢が不安定であることが要因と見られる。実際、このことは、習近平主席の9月の南アジア諸国歴訪の際も、イスラマバードへの訪問がキャンセルされた所以でもあった。更に、カラチ港とグワダル港における治安の悪化も、中国の好むところではなかった。過去に、カラチ港の海軍施設に対して何度かテロ攻撃があった。最近では、アルカイダに繋がるテロリスト・グループによるパキスタン海軍の中国製フリゲートのハイジャック計画の報道もあり、中国の不安を高めた。一方、グワダル港は、恐らく潜水艦が入港できる状態には未だなく、また過去には、グワダル港建設プロジェクトで働いていた3人の中国人技術者が殺された事案もあった。
 - b. 第2は、宋級潜水艦のインド洋への展開が中国の在来型潜水艦としては初めてであったことである。中国はインド洋に関する十分な海洋学的データを持っていないことから、今回の展開は、慣熟化のためと見ることができよう。結局のところ、潜水艦の運用は、海中の塩分、温度及びその他の水中データについての豊富な知識の関数である。アラビア海での豊富な運用経験を持つパキスタン海軍が、中国海軍と潜水艦運用のための海洋学的データを共有した可能性があることは十分想像できる。更に、潜水艦は、母港から遠く離れた海域で運用されることがあるので、潜水艦支援艦が護衛していたのはこのためであろう。中国がマレーシア航空機MH370便の断片を見つけるためにインド洋南部に複数の艦船、航空機及び人工衛星を投入したことは、中国海軍がインド洋に潜水艦を派遣する上で有益であったかもしれない。
 - c. 第3に、2014年初めにインド洋に093型攻撃型原潜を展開するに当たって、中国がシンガポールとインドネシアに通告していたことが事実とすれば、その狙いは、第5回ASEAN首脳会議における、1995年12月15日に署名されたバンコク条約、即ち、「東南アジア非核兵器地帯(The Southeast Asian Nuclear Weapon Free Zone: SEANWFZ)」の問題の討議に対応するためであったろう。中国の原潜は、マラッカ海峡、スンダ海峡あるいはロンボク海峡の3海峡のいずれか、即ちSEANWFZを通過して、インド洋に入ったであろう。

う。ASEAN 諸国は、原子力推進の潜水艦や核兵器搭載軍艦を運用する 5 つの核兵器国、即ち、中国、フランス、ロシア、イギリス及びアメリカに対して、SEANWFZ の各種議定書に署名するように求めてきたが、5 カ国は、SEANWFZ によって潜水艦のような原子力推進プラットフォームの活動が阻害されるということもあって、署名を留保してきた。インドネシアは、「核兵器国による SEANWFZ 議定書の批准を可能にする適切な措置を実現する狙いから ASEAN 諸国と核兵器国間の協議招集を推進する」ために、先頭に立ってきた。

- (3) もしインド洋における中国潜水艦の存在が事実であるとすれば、このことは、中国の進出が、もはや港湾への友好訪問、訓練航海、海賊対策活動そして捜索救難任務といった外交的な活動の域を脱して、潜水艦による水中活動にまで及んでいることを示唆しているといえる。更に、中国によるインド洋に展開させるプラットフォームの選択が、多目的フリゲートから、駆逐艦、両用揚陸艦、そして今では潜水艦にまで質的に拡大してきたことを物語る。インドの戦略コミュニティは長い間、中国が何時の日かインド洋に潜水艦を展開させ、インドの裏庭におけるインド海軍の優位に挑戦する日が来ると予測をしていたが、こうした懸念が裏付けられたことになった。インド海軍はこれまで、インド洋における中国海軍の水上戦闘艦の展開を注視してきたが、今や、潜水艦の動向にも対応しなければならなくなった。そしてこのことは、強力な対潜能力を備えた特別なプラットフォームの開発を必要とすることになる。

記事参照：Chinese Submarines Taste Indian Ocean

<http://cimsec.org/chinese-submarines-taste-indian-ocean/13257>

Photo : Chinese "*Changxing Dao*" submarine support ship in Colombo Port of Sri Lanka

http://eng.chinamil.com.cn/news-channels/china-military-news/2014-09/24/content_6152669.htm

備考*：PLA Navy Submarine visits Sri Lanka, China Military Online, September 24, 2014

http://eng.chinamil.com.cn/news-channels/china-military-news/2014-09/24/content_6152669.htm

【関連記事 1】

「インド洋への中国海軍の進出、インドは如何に対応すべきか—ホームズ論評」(The National Interest, October 7, 2014)

米海軍大学の James Holmes 教授は、米誌、The National Interest (電子版) の 10 月 7 日付ブログに、“Coming to the Indian Ocean, the Chinese Navy: How Should India Respond?”と題する論説を寄稿し、中国海軍のインド洋進出について、インド洋は中国にとって東シナ海や南シナ海よりも優先度が低いことから、当面、インドはそれほど懸念するには及ばないとして、要旨以下のように論じている。

- (1) インドの海軍関係者は長年、中国がインド洋に原潜を展開させることになれば、北京は越えてはならない一線を越えたことになると主張してきた。9 月に、中国海軍の 039 型宋級ディーゼル推進潜水艦が、潜水艦支援艦を伴って、スリランカのコロンボに滞在した。このことは、インドの専門家達を震撼させた。何故か。1 つには、こうした企ては、指揮官に域外展開のための戦力を割ける程、中国海軍の増強が進捗していることを示す不吉な前兆かもしれないからである。また、もう 1 つには、インドがインド洋地域を自国の占有領域的なものと見ているからである。従って、インドは、インド洋における域外国の軍事プレゼンスに対して反射的に嫌

悪感を示す。そして、このようなプレゼンスが恒久的なものに見える時には、一層強固な拒否反応を示す。外国海軍のプレゼンスが軍事基地を伴ったものであれば、なおさら問題である。

- (2) 中国海軍に対するインドの論評は、ここ数年の間に変化してきた。10年前、インドは、中国が「真珠の数珠繋ぎ (a “string of pearls”）」によってインドを包囲しようとしているとして、絶え間なく苛立っていた。しかし、インド政府は、現在の戦略環境には不安を持っていないようである。ニューデリーは、余裕のある秩序立ったペースで海軍と軍の近代化を進めている。例えば、インド海軍は、即応態勢で常時1個の空母任務部隊を維持するに十分な艦艇からなる艦隊の建設を進めている。こうした戦力整備方針は、覇権を狙う他の国による差し迫った包囲の脅威に対抗する地域覇権国の対応ではない。より強力で、時にどう猛になる隣国に対して、インドのこうした比較的悠長な態度は何故か。インドは、多くの面で中国に後れをとっているのは事実である。しかしながら、南アジアでの抗争では、インドは中国よりかなり優位に立っている。1つは地理である。インド亜大陸は、地理的にこの地域の中心に位置しており、インド洋における海上交通をある程度管制できる。更に、インドは、マラッカ海峡の西から航路を横切る、アンダマン・ニコバル諸島を領有している。そしてインド軍は、潜在的紛争地域まで最短の位置にあって距離の優位を享受しており、また域内の地誌を熟知している。従って、こうした地理的環境は、インドにとって、インド洋地域で生起する事態を管理する上で、いかなる外部パワーよりも有利に働く。中国は、東アジアにおいては、アメリカに比してホーム・チームとしての優位を占めているが、南アジアではビジターであり、そこで思い通りにやるためには、ホーム・チームとしてのインドの優位を克服しなければならない。中国にとって、インド洋への力の投射は難しい。海軍力のプレゼンスを恒常的に維持することは、更に難しい。これが接近と接近拒否の冷酷な論理である。
- (3) 地理空間の視点から中国の戦略的問題を見てみよう。インドは、遠隔の戦域で行動する「外縁 (an “exterior-line”）」の競争相手に対峙する、「内線 (the “interior-line”）」パワーであり、インド亜大陸を中心とする円の半径に沿って動くことができる。ニューデリーは、この円の中で起こることに対して、どの外部パワーよりも関心を持っており、その利益を護るために国力の全てを集中できる。対照的に、中国は、この円の外周、即ち、より長い距離と複雑な海洋地形に沿って行動しなければならない。自国の沿岸から遠く離れた戦域で行動しながら、防御側の周囲に優勢な戦力を集中させることは、簡単な問題ではない。遠隔の戦域に力を投射するための障害を克服するためには、資源に加えて、決意が必要である。中国から見て不利な点は、インドが円に沿って存在する遠隔の島嶼を領有していることである。このような遠隔の前方拠点、中国の行動と戦略を難しくする。ニューデリーは、アンダマン・ニコバル諸島に対艦巡航ミサイルを配備するという単純な手段を通じて、マラッカ海峡を通航する、あるいは接近する商船や海軍艦艇の安全を脅かすことによって、北京の「マラッカ・ジレンマ」を一層深刻なものにすることができる。インドはまた、これら島嶼群を要塞化することで、中国の海上交通路を横断する「鉄鎖 (a “metal chain”）」を展伸することができる。中国の戦略家は、そのような動きを恐れている。もしマラッカ海峡がインド洋とその豊かな天然資源への中国の主たる出入口であるとすれば、インド軍は、その門を閉ざすと脅迫することができる。そうすることで、インドは、中国による悪巧みを抑止し、あるいは阻止できる。地理は不可抗力ではないかもしれないが、インドの戦略にとっては恩恵である。

- (4) 更に、政治的、戦略的な優先度が、南アジアで中国が高圧的な存在になることを妨げている。決定的な場所に、そして決定的な時間に力を集中することが戦略の要諦である、とは先人の教えである。言い換えれば、あらゆる場所であらゆることをしようとする競争相手は、何処でもほとんど何も達成できないという危険を冒すことになる。従って、もう1つの試みが「例外的な報償」を約束するものでない限り、そしてそれが主要な戦域における不当なリスクを招くことなく遂行できるものでない限り、政治的、戦略的なパワーの管理者は、主戦域あるいは主たる試みから資源を吸い上げることを避けなければならない。パワーの管理者は、優先順位を遵守しなければならない。このことは、二義的な試みへの敷居を高くする。言うまでもなく、自国の近辺での事象を管理することは、中国を含む如何なる国家の指導者としても第一義的任務である。例えば、中国海軍がインド洋でインド海軍より優位に立つことはあり得る。しかし、中国の指揮官は、どのようにして南アジアに優勢な戦力を集中できるのか。中国の指導者が、インド洋における不確かな賭けのために、東シナ海や南シナ海における中国の利益を危険に晒すとは考えられない。
- (5) コストと利益を厳密に考えれば、中国海軍の艦隊を南アジアに配備することは賢明ではなく、従って、北京は今のところインドの裏庭での冒険を思い止まろう。中国軍の増強が完了し、そして東シナ海や南シナ海における諸問題が中国の意のままになるようになれば、事態は変わるかもしれない。しかし、それは遠い先の話である。従って、インドの指導者は、こうした事情を熟知した上で、海軍の装備や運用戦術の試行に余裕を持って当たっているのである。確かに、中国は、南アジアに数隻の潜水艦を展開させることによって、インドを困惑させることができよう。しかし、トラブルを起こすことと、インドの縄張りでもインドを圧倒することとは同じではない。ニューデリーにとって、警戒しつつ、海軍増強を推進することが最も賢明な政策である。

記事参照：Coming to the Indian Ocean, the Chinese Navy: How Should India Respond?

<http://nationalinterest.org/feature/coming-the-indian-ocean-the-chinese-navy-how-should-india-11415?page=show>

【関連記事2】

「中国潜水艦、再びスリランカに寄港」(The Maritime Executive.com, Reuters, November 2, 2014)

ロイター通信は11月2日付で、要旨以下のように報じている。

- (1) スリランカ当局は11月2日、インドが中国のインド洋諸国に対する関係強化への懸念を表明しているのにも関わらず、首都コロンボの港に中国の潜水艦と艦船の寄港を許可したことを明らかにした。中国の長征2型潜水艦と潜水艦救難艦、「長興島」が10月31日にコロンボ港に到着した。これは、中国の別の潜水艦が長距離航海の後、習近平国家主席の南アジア歴訪の直前というタイミングで同港に寄港してから7週間後のことである。この件についてスリランカ海軍の報道官は11月2日、「中国の潜水艦と軍艦がコロンボ港に停泊中である。両艦は10月31日に接岸し、乗務員の休養と燃料補給のため5日間ほど停泊する予定である。これは何も特別な出来事ではない。2010年以降、様々な国に属する230隻もの艦船が親善訪問のためコロンボ港に寄港し、乗務員の休養と燃料補給を行なっている」と述べた。しかしながら、インド当局者はロイター通信に対して、度重なる中国艦船のスリランカ寄港がニューデリーの懸念材料となっていると指摘した。また、別のインド当局者は、「インドはこの件に対する懸念を

深めているが、何か積極的な対応を取るといふことはしない」と述べた。

- (2) 近年、中国はスリランカへの投資を積極的に増加させており、空港・道路・鉄道・港湾などのインフラ開発に関しては、それまでスリランカの2,100万人の島民と伝統的に最も近い経済関係にあったインドに取って代わっている。インドは既に、自国の国家安全保障上の重要地点と見なしている港湾都市、スリランカのトリンコマリーに建設されたと見られる航空機整備施設に懸念を表明している。1987年にインドとスリランカとの間で締結された「インド・スリランカ和平協定 (Indo-Sri Lanka Peace Accord)」では、双方が自国領土（トリンコマリーを含む）を、相手国の統一、領土保全及び安全保障に対して害を与えるような活動に供しないと規定している。また、インド陸軍退役大佐で Chennai Centre for China Studies の研究員は、「中国の潜水艦が初めて、アデン湾での海賊対処作戦に従事する人民解放軍のインド洋作戦艦隊の構成戦力になっている。これは異常なことである」と指摘している。

記事参照：Chinese Submarine in Sri Lanka; India Concerned

<http://www.maritime-executive.com/article/Chinese-Submarine-in-Sri-Lanka-India-Concerned-2014-11-02>

【関連記事3】

「中国原潜、再びスリランカに寄港—インド紙論評」(The Times of India, November 2, 2014)

インド紙、The Times of India (電子版)は11月2日、“Sri Lanka snubs India, opens port to Chinese submarine again”と題する論説を掲載し、要旨以下のように論じている。

- (1) インドの強い懸念表明にも関わらず、スリランカは再び、中国の攻撃型潜水艦の寄港を許可した。9月にポーク海峡を通峡してコロombo港に寄港した中国潜水艦のプレゼンスに対して、インド政府は、スリランカ当局に対して強い不快感を伝えた。中国潜水艦がスリランカへ2度目の寄港をするというニュースは、ベトナムのグエン・タン・ズン首相がインド訪問を終えた後に流れた。再度の寄港は、11月初めにインド政府からスリランカのラージャパクサ国防相に対して出されたメッセージを完全に無視したものである。中国の潜水艦戦力は通常動力潜水艦と原子力潜水艦（その内、3隻は弾道ミサイル搭載原潜）からなり、北京の軍事力の最も攻撃的な側面を代表する戦力である。この内の1隻が、2014年初めに、ペルシャ湾への道を開くため、初めてインド洋海域を航行した時、世界各国のメディアの注目を集めた。そして、中国の潜水艦がスリランカの港に姿を見せるということは、ニューデリーにとって、インド周辺における中国の軍事的拡張に対する最悪の脅威となる。中国はスリランカに何らの軍事的プレゼンスも有していないという、スリランカの最高レベルからの保証は、信頼出来るものではない。
- (2) ニューデリーを怒らせたのは、大統領の弟であるラージャパクサ国防相に対して、9月15日の中国潜水艦のコロンボ港への寄港に対して強い懸念を伝えたのにも関わらず、別の中国の原子力潜水艦が再びスリランカに寄港することを許可したためである。この9月の寄港は、インドのムカジー大統領のベトナム訪問中に行なわれたものであり、インド軍部隊と中国軍部隊が、中印国境のラダック地方南東部のチュマルで対峙した時でもあった。中国は後に、潜水艦のコロンボ港への寄港はアデン湾へ向かう途中に立ち寄ったものであると表明している。

記事参照：Sri Lanka snubs India, opens port to Chinese submarine again

<http://timesofindia.indiatimes.com/india/Sri-Lanka-snubs-India-opens-port-to-Chinese-submarine-again/articleshow/45008757.cms?intenttarget=no>

10月2日「米、対ベトナム武器禁輸措置を緩和」(The New York Times, October 2, 2014)

アメリカは10月2日、長らく続いていた対ベトナム武器禁輸措置を部分的に解除した。これは、ハノイによる高圧的な中国に対抗する海洋安全保障の強化を支援することを意図した措置である。この政策転換は、訪米したベトナムのフアム・ビン・ミン副首相兼外相が、ライス国家安全保障問題担当大統領補佐官やケリー国務長官らと会談した際に発表されたものである。国務省は、この武器輸出再開が、海洋哨戒や海洋治安関連システムに限定されたものであることを強調するとともに、この決定がベトナムにおける人権状況の一定の改善を反映したものであることを強調している。中国の軍事力増強に対するアメリカの懸念が高まるにつれ、米政府関係者は、徐々にベトナムとの安全保障関係を強化する方向に動き出していた。

記事参照：U.S. Eases Embargo on Arms to Vietnam

http://www.nytimes.com/2014/10/03/world/asia/us-eases-embargo-on-arms-to-vietnam.html?partner=rssnyt&emc=rss&_r=0

【関連記事】

「米の対ベトナム武器禁輸措置の緩和、ベトナムはどう対応するか—セイヤー論評」(The Diplomat, October 6, 2014)

オーストラリアのThe University of New South WalesのCarl Thayer名誉教授は、10月6日付のWeb誌、The Diplomatに、“The US Lifts Arms Embargo: The Ball Is in Vietnam’s Court”と題する論説を寄稿し、ベトナム側の熱心なロビー活動によってアメリカの対ベトナム武器禁輸措置の一部解除が決定されたが、これにより今後の展開はベトナム側がこの一部解除を承諾するのか、あるいは全面解除を要求するのかという判断に委ねられることになったとして、今後の展開について要旨以下のように述べている。

- (1) アメリカによるベトナムに対する武器禁輸措置の一部解除は、ケリー米国務長官が10月2日、訪米したベトナムのミン副首相兼外相との公式会談で表明された。ケリー長官は、ミン外相に対して、「国務省は将来を見据え、ベトナムに対して海洋安全保障に関する物資の移転を認める方針を打ち出した」と述べた。同政策は、ベトナムの海洋監視能力や安全保障能力を高めるという試みをサポートする内容となっている。国務省報道官は、メディアによる「武器輸出解禁措置は、中国の南シナ海における活動、とりわけ紛争海域への石油掘削リグの設置が主因なのか」などといった一連の質問に答える形で、「理由の一部には、ベトナムを同地域の海洋安全保障イニシアティブに完全に組み入れるためということもある。しかし、ベトナム国内では改革に向けたステップが進行しており、この動きが同措置を促しただけである」と述べている。国務省はメディアに対するブリーフィングを実施し、背景事情を解説した。それによれば、国務省当局は、ベトナムへの武器売却承認という決断において、中国要因が果たした重みをプレイダウンしようとした。例えば、ある当局者は、「広義には、南シナ海地域では海洋防衛能力が不足しており、従って、そのギャップを埋めることが理由の1つであった。実際、ここ1、2年でそうしたギャップを埋める必要性が明確になった。しかし、このことは、特定の行動や危機に対応したのではなく、ましてや反中国の動きでもない。このことは、中国に対する警告というメッセージでもない。この措置は、我々がこれまでに多くの国家の海洋防衛能力の構築を手助けしてきたプログラムの一環に過ぎない」と指摘し、更に、「直ちに武器を売却することは予定しておらず、ベトナムも現段階では受け入れ態勢が整っていない」と述べた。

- (2) では、アメリカの部分的な武器禁輸措置の解除を受けて、ベトナムはどのような装備を望んでいるのか。ベトナムは、これに先立つ2012年1月に、購入希望の軍事兵器をリストアップした「購入希望リスト」を、当時ハノイに滞在中だったマケイン上院議員とリバーマン上院議員に手渡している。リストの内容は不明だが、彼らハノイ訪問直後、ベトナムが地雷除去技術を欲していることなどがメディアで報じられた。更に、注目すべきは、ベトナムが対潜戦能力の開発に関心を示しており、最新のソナーを搭載した対潜哨戒機、P-3 Orionに関心を示している、と報じられたことであった。ベトナムは、南シナ海における自国のEEZを防衛し、この海域で活動する中国の潜水艦を探知するために、P-3 Orionの購入を希望した。2012年6月にベトナムのタン国防相とパネッタ米国防長官がハノイで共同記者会見を開き、タン国防相は、「武器禁輸措置が解除されれば、ベトナムはまず、アメリカから何種類かの兵器用の部品を購入し、それでベトナム戦争当時の米製兵器を補修、整備したい。その後のことは、ベトナムの財政状況や軍の需要によるだろう。いずれにせよ、我々は、ベトナム軍の近代化プロセスのために、幾つかの兵器を購入することになるだろう」と述べた。
- (3) 現在の米政府の方針では、各種兵器や、「非致死性の暴動鎮圧用装備や役務、そして地上戦闘用の夜間暗視装置」のライセンス生産や売却を禁止している。今回の禁輸緩和措置では、巡視船、沿岸監視レーダーそして海洋監視航空機などを提供することで、ベトナムの沿岸警備能力を強化することに狙いがある。どのような防衛装備の売却が許可されるのかは未だ決定していないが、アメリカによる武器禁輸措置の部分的解除について、以下の2点を指摘することができる。
- a. 1つ目は、南シナ海における中国の高圧的姿勢に対抗するための米政府の政策は、外交的修辞を越え、そして国際法遵守に対する懲罰から、今や海洋権益防衛のための当該沿岸諸国の武装化を支援する戦略に変わったということである。このアメリカの政策転換は、アメリカを中国との直接的な海軍力の対峙に引きずり込むことなく、中国の高圧的姿勢を抑止するために、沿岸諸国の海洋防衛能力を強化することを狙いとしている。ベトナムの場合、米政府当局者は、ベトナム沿岸警備隊の防衛能力の強化が優先事項であることを明らかにしている。何故なら、中国が自国の主権主張を押し進めるに当たって、中国海警やその他の海洋法令執行機関、そして漁船を活用する戦略を取っているためである。
 - b. 2つ目は、アメリカの政策転換が、これまでアメリカとの防衛協力強化に反対してきた、ベトナム共産党内の保守派の力を弱めることになったことである。これまで党内保守派は、「アメリカはこれまでベトナムに何をしてきたのか」と主張し、党内の対米協力重視派と対立してきた。党内保守派は、① 枯れ葉剤で汚染された地域の除染のための更なる費用、② ベトナム戦争中に行方不明となったベトナム人兵士の身元確認作業への更なる協力、③ 武器禁輸措置の解除、をアメリカに要求してきた。アメリカは、① と ② の問題については対策を講じてきた。今回の武器禁輸措置の一部解除は、③ の要求に対応したものである。そして、今やボールはベトナム側に投げ返された。保守派は、アメリカによる海洋安全保障のための武器提供のオファーを受け入れるか否かの決断を迫られることになった。保守派は、武器禁輸措置の全面解除を求めてくるかもしれない。その場合、保守派の対応が、ベトナムによる米国製兵器の購入を規制する要因にもなりかねない。その一方で、もし保守派が武器禁輸措置の一部解除を受け入れれば、ベトナムは、最新型兵装の巡視船や航空機の提供を要請することで、アメリカの本気度を試すことができよう。

記事参照：The US Lifts Arms Embargo: The Ball Is in Vietnam's Court

<http://thediplomat.com/2014/10/the-us-lifts-arms-embargo-the-ball-is-in-vietnams-court/>

10月3日「中国海軍のイージス艦、南シナ海での演習に参加」(The Diplomat, October 3, 2014)

Web誌、The Diplomat の編集主幹、Zachary Keckは、10月3日付の同誌に、“Chinese Aegis’ Leads A2/AD Drill in South China Sea”と題する論説を寄稿し、このほど南シナ海での演習に参加した、中国海軍の「イージス艦」について、要旨以下のように述べている。

- (1) 台湾のメディアの報道によれば、中国は、大規模な海軍演習に参加させるために、係争中の南シナ海に最新の誘導ミサイル駆逐艦を派遣した。それによれば、派遣されたのは、最新の052D型誘導ミサイル駆逐艦(DDG)の1番艦、「昆明」である。派遣の目的は、係争海域における「接近阻止・領域拒否(A2/AD)」攻撃を想定した演習の実施にあった。052D型ミサイル駆逐艦はそれ以前の052C型と052A型駆逐艦の後継である。中国は、メディアの派手なファンファーレの中で、2014年3月に「昆明」を就役させた。052D型は中国の最も進んだ駆逐艦で、しばしば米海軍のイージス艦、*Arleigh Burke*級DDGと比較され、中国のイージス艦と見なされている。中国は、最終的に6隻の052D型駆逐艦を就役させると見られる。
- (2) 052D型は、それ以前の052C型と052A型に幾つかの重大な改修を加えたもので、排水量は6,000~7,000トンで、主砲は新型の130ミリ主砲で、Active Electronically Scanned Array(AESA)を装備している。垂直発射セル(VLC)も大きく改善された。このVLCは、艦の船底からマガジンまで弾薬を装填する必要がなく、対空、対艦、対地の各攻撃ミサイルを迅速に発射することができる。052D型DDGは、中国海軍の水上戦闘艦の主力になると見られる。052D型DDGは、中国が南シナ海、東シナ海あるいは台湾を巡って直面するかもしれない海軍戦闘で、中国が投入できる最も重要な戦力となろう。洋上における高精度な防空能力を保有することは世界的な海軍になるための不可欠のステップであり、この能力によって、本国の海域から遙かに離れた陸上基地防空システムの覆域外において、作戦行動ができるようになるのである。052D型DDGが南シナ海での演習に参加したことは偶然ではない。中国は、南シナ海におけるほとんどの海域に主権を主張するために、より広範囲の哨戒能力を強化しており、航空機では、新型のSu-35を取得しつつある。海上では、フィリピンの近くの環礁に補給基地を建設している。052D型DDGは、こうした強化措置の一環である。

記事参照：‘Chinese Aegis’ Leads A2/AD Drill in South China Sea

<http://thediplomat.com/2014/10/chinese-aegis-leads-a2ad-drill-in-south-china-sea/>

10月11日「米海軍最新揚陸艦、就役」(The Maritime Executive.com, October 13, 2014)

米海軍の最新型揚陸艦、USS *America* (LHA 6)は10月11日、サンフランシスコで就役した。就役式典で、ハリス太平洋艦隊司令官は、紛争や危機が生じた場合に備えて、USS *America*のような戦闘艦は太平洋における戦略的再均衡化を遂行する上で不可欠の戦力となろう、と強調した。USS *America*は同級の1番艦で、艦名は4代目となる。同艦は、排水量4万4,971トンで、全長844フィート、全幅106フィートである。同艦は、MV-22 OspreyやF-35B joint Strike Fighterの搭載が可能である。

記事参照 : USS America Joins the Fleet

<http://www.maritime-executive.com/article/USS-America-Joins-the-Fleet-2014-10-13>

10月17日「台湾、『太平島』に軍艦常駐を検討」(Taipei Times, Reuters, October 17, 2014)

ロイター通信が10月17日付で報じるところによれば、台湾は、南沙諸島最大の島で台湾が占拠している「太平島」に、軍艦を常駐させることを検討している。台湾は現在、同島で港を拡張中で、2015年後半に完成すれば、3,000トン級の海軍のフリゲートや海岸巡防署の大型巡視船が停泊可能になる。「太平島」を管轄する海岸巡防署幹部によれば、港は武装艦船の常駐拠点となる。台湾海軍の陳永康司令官は、「非常にセンシティブな問題だが、我々は常駐させる可能性を検討している」と語った。巡防署の施義哲通信部長は、「常駐の狙いは、同島に対する台湾の主権と防衛能力を誇示することである」と語った。中国外交部はロイター通信に対する声明で、「台湾と中国本土は1つの中国の不可分の一体である。南沙諸島とその周辺海域における中国人民の行動は非難されるべきものではない」と強調している。もっとも、台湾は南シナ海問題で中国サイドに立ってきたわけではない。「太平島」への台湾艦船の常駐は、中国共産党にとって新たな頭痛の種になるかもしれない。「太平島」は真水が出る島で、長期の駐留が可能である。シンガポールのThe Institute of South East Asian Studiesの南シナ海問題専門家、Ian Storeyは、台湾の艦船常駐計画について、「それは、南シナ海全域における准軍事的活動の激化傾向を一層促進するであろう。そして、まずベトナムが、続いてフィリピンが抗議するであろう」と見ている。前出の巡防署の施義哲部長は、常駐する艦船は武装するが、主として搜索救難に使用されるであろう、と述べた。どの程度の艦船が常駐するかは、最終決定がなされるまでは分からない。フィリピン海軍の幹部は、台湾の計画は南沙諸島における関係国の軍事的活動を激化させることになるだろう、と指摘している。一方、ベトナム外務省報道官は、かかる計画は非合法であり、根拠のないものであるとし、また「事故」の可能性を高めると非難している。マレーシアは、南沙諸島に5カ所の常駐基地を持ち、少なくとも常時1隻の海軍艦艇を常駐させている。

記事参照 : Armed vessels may stay on Itu Aba

<http://www.taipeitimes.com/News/taiwan/archives/2014/10/17/2003602283>

10月19日「中国空母『遼寧』、最近の公試中にエンジントラブル発生か」(Medium.com, October 19, 2014)

中国のメディア・サイト、Sina.com が報じるところによれば、中国の空母「遼寧」は、最近の公試中に少なくとも1回、推進システムがダウンし、蒸気が噴出して出力が低下したという。それによれば、この事故で、「遼寧」は一時、エンジン推力を失ったが、最終的には通常の航行ができるまでに推力を回復した。幸運なことに、この事故は、危険な高圧蒸気が瞬時に噴出する悲惨なボイラー事故には至らなかったようで、熱交換器の欠陥による低圧蒸気の噴出だったようである。中国海軍は2005年に当時の旧ソ連海軍の空母、Varyagの改修を始めたが、基本的には船体内部の改装であった。「遼寧」は中国海軍が初めて運用する空母であり、例え実戦には使えなくても、訓練用として、また空母運用に習熟するためのプラットフォームとしては有益であろう。

記事参照 : Aircraft Carrier Trouble—Spewing Steam and Losing Power

<https://medium.com/war-is-boring/chinas-aircraft-carrier-trouble-spewing-steam-and-losing-power-29dae6cd9fdf>

11月3日「米海軍 F-35C 戦闘機、空母に初着艦」(gCaptain.com, November 4, 2014)

米海軍の新型戦闘機、F-35C Lightning II テスト機は11月3日、サンディエゴ沖の空母、USS *Nimitz* (CVN 68) の飛行甲板に初めて着艦した。このテストは、F-35C を空母で運用するための環境データの収集が狙いである。米海軍の空母搭載航空団は2020年までに、F-35C、F/A-18E/F Super Hornet、EA-18G Growler 電子戦機、E-2D Hawkeye 戦闘管制機、MH-60R/S ヘリ及び艦載補給機から構成されることになる。今回の F-35C の空母への着艦成功は、海軍の次世代戦闘機の開発と2018年の実戦配備に向けた大きな前進である。

記事参照：U.S. Navy Lands First F-35 Fighter Jet Aboard Aircraft Carrier – Video

<http://gcaptain.com/u-s-navy-lands-first-f-35-fighter-jet-aboard-aircraft-carrier-video/>

Photo : An F-35C Lightning II carrier variant Joint Strike Fighter conducts its first arrested landing aboard the aircraft carrier USS *Nimitz* (CVN 68) .

<http://gcaptain.com/wp-content/uploads/2014/11/141103-N-AZ866-050.jpg>

Video : Check out the video of the first landing below:

<http://gcaptain.com/u-s-navy-lands-first-f-35-fighter-jet-aboard-aircraft-carrier-video/>

11月4日「米海軍作部長、海軍戦略を語る」(The Brookings, November 5, 2014)

米海軍作戦部長、グリナート (Jonathan W. Greenert) 大將は11月4日、米シンクタンク、The Brookings で、海軍戦略について講演し、「問題がある所と時期における、戦力投射、海洋支配、海洋安全保障そして海洋へのアクセスといった機能を持つ、海軍、海兵隊及び沿岸警備隊によるシーパワのプレゼンスの重要性」を強調して、要旨以下のように述べた。

- (1) オバマ政権のアジアにおける再均衡化戦略については、「一面的なものでもなければ、中国を対象としたものでもない。しかし、中国は再均衡化における重要な考慮要因である。」グリナート作戦部長は、海軍首脳同士の会談、合同訓練、あるいは教育機関での若手幹部の相互交流などを含む、米海軍と中国海軍の多正面での対話と協力について、「我々は、公海上で日常的に遭遇している。そして我々は、例えば、アジア太平洋地域における人道支援、台風や津波などの災害救助、そして世界の公海における海賊対処など、挑戦を共有する領域で相互に協力している。マレーシア航空 370 便の捜索で米中両国が協力したのはそれほど昔のことではない」と語った。更に、グリナート作戦部長は、中国海軍を含む、世界各国の海軍との間で進めている、6つの構想、即ち、艦隊訓練、CUES (洋上で不慮の遭遇をした場合の行動基準) の促進、親善訪問の増加、定期的な海軍首脳の対話の確立、学術的交流の増加、人材育成のためのワーキング・グループの創設、そして海賊対処行動の共同訓練を含む事前に承認された訓練、について言及した。
- (2) グリナート作戦部長は質問に答えて以下の諸点に言及した。
 - a. 全艦隊の60%を2020年までに西海岸及びアジア・太平洋海域の他の場所で母港化するという海軍の計画は進行中である。
 - b. 海軍の艦隊規模は現在、主要戦闘艦289隻だが、2020年までに308隻、次の10年の後半までに317隻に達することになる。
 - c. ロシアの国際的海域における活動は最近、活発であるが、その活動は全般的にプロフェッショナルである。
 - d. 国防省が進める、Air-Sea Battle 構想は、海軍と空軍だけではなく、米軍全体を巻き込む

ものであるが、危機や小競り合いにおける早期の先制攻撃やエスカレーションを意図したものではない。

- e. アメリカは現在、メイン、コネティカット、バージニア、ミシシッピ及びカリフォルニア各州に5カ所の造船所を保有しており、そこで海軍艦艇を建造している。しかしながら、特に予算削減法によって、艦隊規模をより大きなものに戻そうとする海軍の計画と同様に、造船所の一部が存続の危機に晒されている。また、一部の艦艇がしばしば8カ月あるいはそれ以上の長期にわたる展開を強いられているのも、この予算削減法の結果である。
- f. 中国海軍の発展は目覚ましいもので、一部懸念すべきものもあるが、その進展は我々がある程度予測可能と考えている範囲内のものである。
- g. レーザーを含む指向性兵器は、ミサイル防衛の分野で注目に値する進展を見せている。

記事参照: The U.S. Navy, China's Navy, and Future Maritime Strategy: Remarks by CNO Adm.

Jonathan Greenert

<http://www.brookings.edu/blogs/brookings-now/posts/2014/11/us-navy-china-navy-future-maritime-strategy-cno-jonathan-greenert>

Listen to the full audio: Charting the Navy's Future in a Changing Maritime Domain

<http://www.brookings.edu/blogs/brookings-now/posts/2014/11/us-navy-china-navy-future-maritime-strategy-cno-jonathan-greenert>

11月10日「アジアにおける米中戦略の比較検討—米専門家論説」(The National Interest, November 10, 2014)

米シンクタンク、The American Enterprise Institute (AEI) のアジア研究部長、Dan Blumenthal は AEI 研究員補佐、Eddie Linczer と共に、11月10日付けの米誌、The National Interest (電子版) に、“Tale of the tape: Comparing Chinese and American strategies in Asia”と題する長文の論説を発表した。ブルメンソールは、①アメリカの対アジア政策は進展していない、②何故なら、ワシントンと北京が、それぞれ中国の台頭を過大評価し、その一方でアメリカの能力を過小評価しているからである、③現実に、幾つかの根拠ある危険な徴候が認識されつつあり、ワシントンから見れば、もし米中両国ともバランス・オブ・パワーが中国に有利な状態であると認識していれば、米中関係は非生産的なものとなる、④鍵となる問題は、米中双方が何を目標しているのか、米中双方の戦略はどのようなものか、米中双方がどのように自らの戦略を遂行し、そして双方にとってその遂行過程において何が障害となっているのか、ということであると、要旨以下のように論じている。(抄訳者注: 以下の小見出しは基本的に原文に準拠している。)

(1) アメリカの戦略

第2次大戦以降、アメリカは、頂上戦略 (a strategy of primacy) を追求してきた。歴代の大統領は、「力の優位 (a “preponderance of power”)」がアジアにおけるアメリカの国益に最も資すると考えてきた。アジアにおけるアメリカの国益には、以下のものが含まれる。

- a. 遠隔の前方拠点で米本土を防衛する。アメリカは戦後、「周辺防衛ライン (the “defense perimeter”)」(抄訳者注: いわゆる「アチソンライン」) と呼ばれるものを設定していた。これは、現在の「第1列島線」に重なる。
- b. いかなるパワーもユーラシア大陸を制覇できないようにするため、ユーラシア大陸における望ましいバランス・オブ・パワーを維持する。

- c. アジアの海洋と大陸に対する、自由な軍事的、商業的アクセスを確保する。
- d. アメリカの冷戦戦略立案者が追求してきた、「アメリカン・ウェイ・オブ・ライフ」に適った、リベラルな国際秩序を維持し、更新していく。
- e. かかる国際秩序を補強するために、同盟のネットワークを維持する。

これまで、アメリカの頂上戦略は成功してきた。この大戦略は、アジアにおける歴史的ライバル間の抗争を抑え、アジア全体に経済成長と民主主義への平和的移行をもたらした。歴代の大統領は、アジアにおける頂点を維持するために努力してきた。

(2) 頂上戦略における軍事組成

アジアにおけるアメリカの頂上戦略は、アジアにおける戦力投射のための多数の作戦戦闘機、攻撃型原潜（SSN）、戦略ミサイル原潜（SSBN）そして空母攻撃群からなる、前方展開戦力態勢を必要としてきた。こうした軍事態勢は、紛争に対する継続的な抑止力となってきた。弾道ミサイル搭載のSSBNは、潜航しながら、アメリカが外部からの脅威に直面した場合に備えている。空母攻撃群は、目に見える形での米軍事力のシンボルとして、潜在的なアメリカの挑戦者に対する抑止力となっている。グローバルな戦略環境にもよるが、米海軍は、日本及び太平洋海域に最大5個の空母攻撃群を配備している。アメリカは、アジアにおける第1人者であり続けるためには、アジアにおけるコモンズを管制できる能力（the ability to command Asia's commons）を維持できなければならない。このことは、同盟関係を維持し、新たなパートナーを確保し、そして米軍戦力の迅速な展開を可能にするインフラの整備を必要とする。

(3) 中国の戦略

中国の富と力が増大するにつれ、アジア太平洋地域における中国の影響力と野心も増大してきている。地域的覇権の実現を目指す中国共産党（CCP）の動向は、権力の掌握を維持するというCCPの至上目標によって駆り立てられている。北京は、一筋縄ではいかない国内問題に直面しているが、権力の掌握を維持するためには、更に以下のような一層の努力が必要である。

- a. 専制国家にとって「安全」な世界を追求する。そのためには、最小限、中国の民主化を押し進めようとするアメリカの如何なる試みも阻止するとともに、アジアにおける民主国家群の形成を防がなければならない。
- b. 国家の活性化（national rejuvenation）を図る。CCPは、アジアにおける政治的ヒエラルキーの頂点の地位を回復し、これまで耐え忍んできた「一世紀にわたる国家的屈辱」を覆すための中国人の努力の先導者である、と主張している。CCPは、一党独裁体制に対する中国大衆の支持を高めるため、この国家の傷に塩を塗って忘れないようにしているのである。
- c. 中国の経済成長を今後も維持する。このことは今や、増大する中国の国際経済利益を護ることを意味する。中国では、沿岸地域が同国の製造業と財政のほとんどを担っている。ソ連の崩壊とそれに伴って中国の陸上国境に対する最大の脅威が取り除かれたことから、人民解放軍（PLA）は、南東の海洋国境方面に展開することが可能になった。中国は、拡大した経済的利益を護るため、太平洋やインド洋に至る航路とともに、海洋におけるより大きな戦略的縦深を求めている。

(4) 覇権への野望のための軍事戦略：威嚇と介入阻止（Coercion and Counter-intervention）

地域覇権を目指すCCPの軍事戦略は、東アジア海域における威嚇的な戦闘戦力と介入阻止否能力（A2/AD能力）の展開であった。1990年代から2000年代初めまで続いたアメリカの

軍事的行動は、PLAの地域安全保障戦略の形成に大きな影響を及ぼした。2度に亘る湾岸戦争で、アメリカは、比類のない精密攻撃能力を誇示した。アメリカは、自らの時間に従って、大規模な戦力をこの地域に展開できる。1996年の台湾海峡危機の際、CCPは、沖合に展開する2個空母攻撃群を含むアメリカの軍事的プレゼンスに太刀打ちできないことに恐怖した。また、1999年末には、中国軍当局者は、空母と陸上からの78日間に及ぶ米軍のユーゴ空爆作戦を見せつけられた。CCPは、長期的な海軍力近代化計画の遂行とともに、湾岸やバルカンで見せつけられた米軍の軍事行動を中国沖合から繰り返されることを阻止する、介入阻止能力を開発する必要があることを認識したのである。PLAは、中国に近接するコモンズの一部に対するアメリカのアクセスを拒否することができる、中国の「近海」において戦闘区域(contested zone)を設定した。PLAは今や、米軍の長い兵站補給ラインと在日米軍基地の使用を脅かすこともできれば、戦闘区域を宇宙やサイバー空間に拡大することもできる。過去20年に及ぶ米軍の戦争から学んだ、この軍事戦略は、第1列島線内や中国本土に対する米軍の如何なる戦力投射の試みに対しても、深刻な打撃を与えることを狙いとしている。

中国のこの介入阻止戦力は、域内諸国に対する威嚇戦略にも援用できる。軍事行動におけるCCPの主たる目標は依然、台湾である。益々精密化するC4ISRシステムに支えられた、巡航ミサイルや弾道ミサイルからなる中国の精密攻撃兵器は、NATO軍のコソボ空爆のように、台湾に致命的な打撃を与えることが可能であろう。中国はかつて西欧諸国の砲艦外交に異を唱えていたが、今や自ら近隣諸国に対して同じような戦略を推し進めているのである。

(5) バランスを評価する：コモンズに対する管制能力 vs. 覇権への野望 (Command of the Commons vs. Aspiring Hegemony)

中国の地域覇権への野望を支える軍事戦略は現在、十分に開発されている。PLAは今や、アメリカのコモンズに対する管制に対抗でき、ミサイルや航空機による一斉攻撃で、米軍の前方展開基地や水上戦闘艦艇に対して決定的な第1撃を加えることができる。第1撃に続いて、中国は、第1列島線内において防衛態勢を固めることができる。中国は、第1列島線内において、台湾併合や係争海域における島嶼の占拠といった、軍事的目標を実現するために隣国に対して威嚇戦力を活用することができる。グローバルな視点から見れば、米軍は、より強力な戦力を有していることは明らかである。しかし、アメリカはグローバルな利害関係を持っているが故に、アジアにおける軍事戦略は、長距離に及ぶ空域や海洋を越えて必要な戦力を戦域に投入するために、コモンズの管制に依存している。中国は、アメリカのこうしたアジア軍事戦略のコストを吊り上げた。

(6) 挑戦される頂点 (Primacy)：アメリカの対応

アジアの頂点を占めるアメリカに対する中国の挑戦に対応するために、アメリカは、太平洋地域に更なる戦力を移動させるとともに、同盟関係を強化してきた。オバマ政権は、このプロセスを、「アジアへの軸足移動」とか「再均衡化」と表現している。

(7) Air-Sea Battle：頂点を維持するための運用構想となるか

米軍は、中国の威嚇と介入阻止戦略に対応し始めている。2010年2月のQDR (Quadrennial Defense Review) では、地域拒否戦略の打破が、米軍戦略の不可欠の1部とされた。Air-Sea Battle (ASB) 構想の基本的考え方は、中国の戦闘区域における米軍の作戦行動を可能にするとともに、コモンズに対する管制能力を確保するために、海空戦力の連携を一層強化することにある。ASB 構想は、頂点を維持するという大戦略を梃子入れする手段である。これが実現

すれば、米軍戦力は、中国の戦闘区域で作戦行動が可能になり、中国軍を圧倒する戦力を集中できることになろう。平時における軍事プレゼンスは、侮り難い抑止力として機能するが故に、極めて重要なのである。アメリカがより多くの戦力をアジアに前方展開すればする程、中国にとってアメリカの同盟国や友好国に手をかけた場合のリスクが大きくなるのである。アジアにおける頂点を如何に維持するかを巡る現在の論議に欠けているのは、アメリカの核戦力の将来像である。抑止、再保障そして戦時における戦闘能力はすべて、通常戦力に裏打ちされた核戦略を必要としている。中国は、アメリカが同盟国に対して核の傘を提供している、米空母に対する攻撃が何千人ものアメリカ人を殺害することになる、そして中国がいう第2列島線内にはアメリカ領土が含まれている、ことに留意しておかなければならない。一方、アメリカは、中国もまた確実な第2撃能力を有する移動式弾道ミサイルとSSBNを保有する核保有国であるということを忘れてはならない。米中軍事関係は、エスカレーション・コントロールと危機における安定について、議論できるようにならなければならない。

(8) アメリカの戦略における障害：頂点維持のための資金確保

アジアにおける再均衡化戦略は、多大の資源を必要とする。しかしながら、米軍は、深刻な予算削減に直面している。このため、米軍の資源と宣言戦略の目標との間には危険なギャップが生じている。予算削減は、頂上戦略を支える戦力投射能力の主体である、海軍を脅かしている。各種の分析によれば、海軍戦闘艦艇の望ましい隻数が323隻から346隻であるとされるが、現在の予算レベルでは、海軍戦闘艦艇の隻数が260隻かあるいはそれ以下になるとの見方がある。海軍は、2019年までに太平洋艦隊の戦闘艦艇を50隻から60隻余に増強する計画であるが、現在の予算レベルでは、計画達成は不可能としている。米軍は、アジアに駐留する米軍を縮小するか、それとも太平洋地域に展開する艦艇数を増強するために他の艦隊を縮小するか、という厳しい選択に迫られている。しかしながら、ロシアの動向や中国の東アジアの海洋における侵略的行動を考えれば、いずれの選択肢も不可能である。

(9) 地域覇権国家への戦略における障害

中国は、その戦略ビジョンを達成するに上で、主として3つの障害に直面している。第1に、中国は、自国の政治・経済システムに固有の不安定に対処しなければならない。CCPは、消費主導経済に向けての広範な改革を進められないでいる。第2に、中国は、海外の経済的利益に益々依存するようになっており、海上輸送路の安全確保が必要になっている。2004年に当時の胡錦濤国家主席は、PLAに「新しい歴史的使命」を示した。以来、中国のシーレーン防衛が新たな重要な任務となっている。中国は今や海洋貿易国家であり、拡大するエネルギー輸入を含む、その輸出入には、マラッカ海峡を含む、中国が管制していないチョークポイントを通航しなければならない。遠海域に海洋戦力を投射するには、中国は、水上戦闘艦、グローバルなC4ISR、そしてインド洋沿岸における兵站ハブや給油拠点の整備に多大の投資を必要としよう。これらは、あまりに高価でかつリスクなものとなろう。CCPは、持続的な経済成長と経済利益の防衛という、その戦略に深刻な課題を抱えている。第3に、CCPは、その正当性に対する国内からの挑戦に対処しなければならない。中国は、多大な労力を国内の安定維持に投入している。CCPの帝国主義的な統治は次第に困難になってきている。同時に、中間層からの汚職に対する批判が増大しており、また国富の一部が国外に流出している。

(10) 結論：バランス・オブ・パワーの見直し

中国は、域内に対する威嚇戦略と介入阻止戦略を大きく強化してきた。しかしながら、CCP

の大戦略には、海洋貿易への依存を益々高めている持続的な経済成長も含まれている。真の海洋国家となるためには非常に多くの費用がかかり、しかも中国はその周辺を敵対的なパワーに取り囲まれている。更に、中国の最大の弱点は、その脆弱な政治的正当性にある。中国は、より多くの自由と正義を渴望する人民に対して、益々強圧的な帝国主義的統治を押し進めている。一方、アメリカは、中国に対して、強大な国富と同盟関係という構造的な優位を持っている。しかしながら、大統領は、このアメリカの優位を、アジアにおけるアメリカの頂点を維持するための十分な資源に裏付けられた戦略に練り上げるために、国内において超党派的団結を築き上げることができるか。それができれば、CCP は、アジアにおける頂点を確実なものとしたアメリカとの厳しい対峙を強いられることになる。もしワシントンがバランス・オブ・パワーを自らに有利と見なせば、北京に何らかの協力を求める始めることができるかもしれない。

記事参照 : Tale of the tape: Comparing Chinese and American strategies in Asia

<http://nationalinterest.org/blog/the-buzz/balance-power-tale-the-tape-comparing-chinese-american-11643?page=show>

11月11日「中国海軍対潜型コルベット、就役」(US Naval Institute News, November 12, 2014)

Jane's Defence Weekly が 11 月 11 日付の中国紙の報道として伝えるところによれば、中国海軍は、新型コルベット、「株洲」を就役させた。同艦は、Type-56 江島級コルベットの 18 番艦で、初めての対潜型である。U.S. Naval Institute の専門家は、対潜 (ASW) 能力はこれまで中国海軍の弱点と見られており、「『株洲』の就役はこのギャップを埋める試みの 1 つと見られる」と指摘している。中国海軍による ASW 能力の強化は、近年における近隣諸国の潜水艦戦力の強化によって動機付けられている側面もある。例えば、ベトナムは 2013 年にロシアから購入した 6 隻の *Kilo* 級潜水艦の 1 番艦を受領し、日本の海上自衛隊は世界でも最新鋭の通常型潜水艦の 1 つとされる、「そうりゅう」級 1 番艦を就役させている。Jane's Defence Weekly は、「ベトナムによる 6 隻の *Kilo* 級潜水艦の取得は、北京をして、自国の管轄海域と考える海域への潜水艦の進入に対して南海艦隊が確実に対処できるようにするための対応措置を急がせることになったかもしれない」と指摘している。

記事参照 : China Commissions New Sub Hunting Corvette

<http://news.usni.org/2014/11/12/china-commissions-new-sub-hunting-corvette>

Photo : Chinese Jiangdao-class corvette

<http://news.usni.org/2014/11/12/china-commissions-new-sub-hunting-corvette>

11月18日「ロシア海軍の最近の世界的展開、国際法に合致—米専門家論評」(CNN.com, November 18, 2014)

米海軍大学の国際法担当教授、James Kraska は、CNN のブログで、最近のロシア海軍がグローバル・コモンズの海、空領域において目立った活動を展開していることについて、西側がこれを懸念すべきかどうかについて、要旨以下のように論じている。

- (1) 全ての国は、グローバル・コモンズにおける航行の自由と上空飛行の自由の権利を持っている。従って、グローバル・コモンズにおける活動は、国際法の侵犯というよりむしろ大国の戦域行動と見るべきである。このことはまた、アメリカと、その主導する世界秩序を欧州とアジアにおいてひっくり返すことに執着している失地回復論者であるロシアと中国との 3 極構造の中

に、今我々が住んでいることを証明することでもある。

- (2) ロシアは、そうした動きの一環として、国家の正当性と力の及ぶ範囲を誇示するために海軍力を活用しつつある。実際、ロシアは11月に、カリブ海とメキシコ湾に海軍力を進出させることを明らかにした。この発表は、6月に2機のロシアの戦略爆撃機がカリフォルニア沖50カイリまで接近した事案に続くものであった。シリア内戦が勃発して以来、ロシアは、シリアの前方展開拠点、タルトゥース基地に少なくとも軍艦4隻、情報収集艦及び工作艦を各1隻増派した。これら艦艇は新設の常設地中海機動部隊の一部を構成する。更に興味深いのは、11月中旬にオーストラリアのブリスベンで行われたG20首脳会議の期間中、ロシアの巡洋艦、*Varyag*を旗艦とする4隻の戦隊がオーストラリアの北東沖に進出したことである。HMAS *Parramatta*を旗艦とする3隻のオーストラリア海軍戦闘艦と哨戒機がロシア戦隊を追尾したが、ロシアは、この戦隊は「南極で気候変動調査を実施しなければならなくなった場合」に備え、滞洋能力の検証を行っており、そしてもし必要になった場合には首脳会議に出席しているプーチン大統領を防護することもできる、と説明した。こうした海軍の活動は、北極海と太平洋におけるロシアの海、空軍の行動を補完するものである。15年の中断の後、ロシアは、2007年に北極圏における長距離の哨戒飛行と戦略爆撃機の飛行を再開した。これらのフライトは、カナダを悩ませ、スカンジナビア諸国に懸念を与えたが、それにもましてNATOとフィンランド、スウェーデン両国との結びつきを強固することになった。また、報道によれば、ロシアの戦略偵察機は年に100回以上、日本周辺を飛行しており、時には沖縄から北海道までの全行程を飛行している。これらの飛行に自衛隊は神経を尖らせており、自衛隊はロシア機を阻止するために航空機を発進させている。
- (3) こうしたロシアの海軍や空軍による活動はいずれの場合も、クレムリン外交の先兵の役割を果たしている。それぞれの活動には共通の狙いがある。
- 第1に、ロシアは、海軍の戦力組成に対する過去の投資の成果を取り込みつつあるということである。ロシアは、2013年に36隻の新造艦艇を戦列に加えたと報じられており、これによってロシア海軍は冷戦期の世界規模の行動を再現できるようになった。ロシアの視点に立てば、こうした部隊の展開活動は正常な状態への復帰ということになる。
 - 第2に、こうした部隊展開は、ロシアが如何なる地域に対しても戦力投射能力を持つグローバル国家であることを、世界に認知させるよう企図されている。人口が今後数十年間に遡減し、そしてその経済が下落傾向の石油と天然ガス市場に一元的に依存している状況の中で、ロシアは、必死になってかつての栄光を再び手に入れようとしているのである。
 - 第3に、ロシアのウクライナ侵攻が武力による介入を禁止した国連憲章の核心に反する行為であるのと対照的に、ロシア海軍、空軍の世界的な展開活動は、完全に国際法、特に国連海洋法条約(UNCLOS)と合致したものであるということである。UNCLOSに規定された航行の規則は、慣習国際法を反映したものであり、全ての国を拘束する。軍艦、潜水艦及び軍用機を含む、全ての国の船舶と航空機は、沿岸国の領海である距岸12カイリ以遠の公海における航行と上空飛行の自由を享受できると規定されている。こうした行動における唯一の規制は、国連憲章の下で「平和的」なものでなければならないということだけである。国連憲章は、違法に軍事力を行使したり、行使すると脅したりすることを禁じている。12カイリ以内の領海では、船舶は、国連憲章よりも厳しい規則である無害通航を求められる。しかしながら、無害通行権は航空機には認められていない。

- (4) 要するに、ロシアの空軍、海軍による行動の増加は、公海及び国際空域を妨げられずに使用できるという権利を全ての国に認めている、グローバル・コモンズにおける航行の自由と上空飛行の自由の原則を想起させるものである。

記事参照：Should West be worried by Russia naval moves?

<http://globalpublicsquare.blogs.cnn.com/2014/11/18/should-west-be-worried-by-russia-naval-moves/>

11月25日「中国の東シナ海防空識別圏設定から1年—米国際法専門家論評」(Asia Maritime Transparency Initiative, CSIS, November 25, 2014)

米コロンビア大学ロースクールの Matthew C. Waxman 教授は、シンクタンク、戦略国際問題研究所 (CSIS) の 11月25日付、Asia Maritime Transparency Initiative (AMTI) に、“China’s ADIZ at One Year: International Legal Issues”と題する論説を寄稿し、中国が2013年11月に東シナ海に防空識別圏 (ADIZ) を一方的に設定してから1年を迎えた現状を、国際法専門家の視点から要旨以下のように論じている。

- (1) 中国が東シナ海の広域を覆う防空識別圏 (ADIZ) 設定を突然宣言してから1年になる。ADIZ 設定から1周年を迎えたことを契機に、東シナ海の ADIZ の国際的な合法性とそれに適用可能な国際法規について言及しておきたい。一般的に、中国の ADIZ の設定はそれ自体、国際法上違法ではない。しかしながら、中国が東シナ海の ADIZ 設定で求めた要件は、他国による最近の慣行よりも非常に広範なもので、中国は、国際法に違反する特別な措置で ADIZ を実効らしめることができるとしている。国際法は ADIZ について未だ多くを規定していないので、中国、アメリカ、日本及びその他の国の間で実施されている慣行が、アジアの将来の ADIZ のための重要な基準になるであろう。
- (2) ADIZ の法的性格や制約に関する国際法規については、通常、航空機は飛行計画を提出し、飛行空域を管制する当該国の航空管制官に位置情報を報告することが求められているが、一部確立された規則が適用されているものの、詳細な規則は明確にはなっていない。通常、アメリカ、日本そして韓国を含む 20 数カ国は、一般的に領空または空路への侵入といった敵対的な行為から防衛するために、何らかの形で ADIZ を設定している。これらの ADIZ が当該自国の領空に隣接して設定されている限り、ADIZ は論議の対象になることはない。しかしながら、ADIZ を当該国の一方的な規制に基づいて国際的慣行に反して管制することは、ADIZ に関する明確で広く認められた国際的規則とは言い難い。ADIZ の設定自体が禁止されているわけではないが、ADIZ が国際法規に違反するような方法で運用される可能性があるからである。中国は自国の ADIZ 空域を飛行しているが領空 (あるいは他国との係争空域) には未だ進入していない航空機に対して特別な識別要請を強いているが、これは典型的な ADIZ の要件を超えている。しかも、これは、民間航空機に対してだけでなく、通常、他国によって規制されない (軍用機を含む) の公用航空機にも適用されるとしている。特に、中国の ADIZ に関する国際法上の懸念は、もし中国が自国の領空でない空域を自由に通過するのを妨げるような形で ADIZ を管制するならば、それが公海の上空飛行の自由を侵害することになるという点である。慣習国際法と (中国も加盟する) 国連海洋法条約 (UNCLOS) 第 87 条は、上空飛行の自由を保証している。ADIZ 設定を発表した際に、管轄する中国国防部は、指示に従わない場合、中国軍が「防衛的緊急処置措置」と採ると宣言した。このような攻撃的な声明は、中国空軍が他国の公海上

空飛行権に干渉するのではとの懸念を引き起こした。特に、係争海域の上空や他国の ADIZ と重複している空域において、中国の ADIZ 管制方法は事故あるいは不慮のエスカレーションによる危機を引き起こす懸念がある。また、「防御的緊急処置措置」についての攻撃的な声明を通じて、ADIZ 空域に常続的な軍事プレゼンスを維持し、そこに一定の強制的な要件を設定することで、中国は、ADIZ 空域の下にある他国との係争領域に対する支配を、時間をかけてより強化しようと意図しているのかもしれない。上空で既成事実を確立することで、下にある係争領域に対する交渉上の立場を強化することになるかもしれないが、上空を支配することで下にある係争領域に対する権利を生み出す国際法上の根拠は全くない。

- (3) 中国のこうした動向がもたらす最大の危険は、領有権紛争に大きな影響を与えるということではない。最も危険なのは、係争相手国に隣接する空域での中国軍の空中哨戒活動の拡大が、海上での中国海軍の行動のように、容易にエスカレートしかねない、事故、挑発行為あるいは誤算や誤解を引き起こしかねないということである。そのため、海上での活動と同様に、空域での活動に関して、実行可能な航行規則と危機における意思疎通メカニズムを確立することが重要な課題となっている。法的拘束力のない行動規範でも、東シナ海の ADIZ がもたらす危険性を軽減するのに役立つであろう。こうした規範は、他の空域にも適用できるモデルとなろう。ADIZ に関する詳細で拘束力のある国際法規がない現状では、特に南シナ海のような領有権紛争空域に中国や他の国々が新たな ADIZ を設定する場合に、モデルとして適用できるであろう。

記事参照：China's ADIZ at One Year: International Legal Issues

<http://amti.csis.org/chinas-adiz-at-one-year-international-legal-issues/>

11月30日「中国の国産空母建造を巡る種々の憶測—中国紙報道」(Global Times, November 30, 2014)

中国の人民日報傘下の英字紙、Global Times (電子版) は 2014 年 11 月 30 日付で、中国が 2012 年に就役させた空母「遼寧」に加えて、新たに国産空母の建造を計画している徴候があるとして、中国の国産空母計画について、建造隻数、原子力推進か通常型か、発着艦の方式などを巡る憶測について、要旨以下のように報じている。

- (1) 中国がウクライナから購入した空母を「遼寧」として就役させて以来、専門家の間で、中国の国産空母の建造を巡って憶測が高まっていた。中国当局は、これまで国産空母の建造について公式に認めたことはないが、建造を否定することもしていない。国防部報道官は 8 月の会見で、「遼寧」が中国初の空母であるが、「今後、増えることは確かである」とし、中国は国防の所要に基づいて空母計画を検討すると述べた。軍事専門家は、基本的な空母空任務部隊を 1 個編成するためには、少なくとも 3 隻の空母を必要とすると指摘している。人民解放軍軍事アカデミーの研究員によれば、少なくとも 3 隻の空母があれば、1 隻が常時展開し、2 隻目が訓練用に、そして 3 隻目が再補給や補修に回すことが可能になる。また、中国は東シナ海、南シナ海及び北方海域でそれぞれ 1 隻、計 3 隻の空母を配備しなければならないという見方もある。要するに、「遼寧」が日々の訓練のために使用される一方で、これら 3 つの海域に各 1 個の空母任務部隊を展開させる必要があるというものである。2014 年 2 月のロシアのメディアに載った記事では、中国は「遼寧」を含め、4 隻の空母を保有する計画であるとしている。カナダに拠点を置く中国軍事情報誌、Kanwa Defence Review は、中国が最初の国産空母を建造するのに 6 年を要するが、少なくとも同時に 2 隻建造する能力があると見ている。現在では、中国は少な

くとも2隻の国産空母を建造するというのが大方の見方である。2014年6月6日から8日まで広東省で開催された海運展示会で、多数の航空機を搭載し、カタパルト・システムを備えた空母モデルが展示されたことから、それが中国の国産空母のモデルかもしれないという憶測を呼んだ。このモデルは少なくとも中国海軍の野心の表れと見られ、国産空母を建造するという野心は疑いの余地がない。

- (2) 空母は、そのサイズによって3つのタイプに類別される。超大型空母は最大のクラスで、通常、排水量が6万トン以上で、米海軍の *Nimitz* 級原子力空母がこのクラスである。排水量が3万~4万トンの空母は標準型空母で、軽空母は通常、3万トン未満である。中国軍事専門家は、中国最初の国産空母は「遼寧」級の標準型になるかもしれないと見ている。中国海軍の専門家、尹卓は、超大型空母は高価に過ぎ、技術的にも中国にとって複雑であるため対象外だ、と述べている。もう1つの憶測は、新しい空母が原子力推進になるかどうかである。米海軍の空母は全て原子力推進だが、技術的な複雑さと安全性に対する懸念は原子力空母の大きな短所である。フランスは1994年5月に排水量3万8,000トンの原子力空母、*Charles De Gaulle* を就役させたが、機関室の乗組員は原子炉の不具合のために年間許容量の5倍の放射線を浴びたといわれる。そして、このことが現在計画されているフランスの空母、*PA2* が原子力推進でない大きな理由の1つとされる。また、ロシア海軍の唯一の使用可能な空母、*Admiral Kuznetsov* は、在来型推進である。軍事専門家は、中国最初の国産空母は原子力推進ではなさそうだと見ている。中国は核兵器を開発したが、原子力推進の利用は潜水艦に限定されている。現在中国の水上戦闘艦は全て原子力推進ではない。中国のメディアによれば、最近開発された大型ガスタービン・エンジンを搭載した中型在来型空母になるという。しかし、このことは将来にわたって空母に原子力推進が使われないということではなく、軍事専門家は、2隻目の国産空母に原子力推進が使われるかもしれないと予測している。
- (3) 艦載機の発艦と着艦のために使われるシステムは、空母の核となる技術の1つである。米海軍の空母で使われているカタパルト・システムは、その優れたパワーと柔軟性で知られているが、高価で、技術的に複雑である。中国の「遼寧」は、より安価なスキージャンプ・システムを使用しているが、航空機のサイズ、ペイロードと燃料積載量に制約がある。中国のある軍事専門家は、国産空母が「遼寧」の設計を基本とするならば、恐らくスキージャンプ・システムを採用するであろうと見ている。しかし一方で、中国が将来の空母に使用するカタパルト技術を既に取得したとの報道もある。
- (4) 「遼寧」の空母戦闘群の構成も憶測を呼んだ。空母戦闘群は一般的に空母と多数の護衛艦艇から構成されていて、それを群と定義している。米海軍の航空作戦では、空母戦闘群は通常、1隻の空母、2隻の誘導ミサイル巡洋艦、2隻の駆逐艦、1隻のフリゲート、2隻の攻撃型原潜そして補給艦から構成される。「遼寧」は、6カ月間の整備の後、10月27日に母港の青島に戻ったが、その際の中国 CCTV のテレビ報道は「遼寧」戦闘群のイメージを窺わせるもので、「遼寧」は少なくとも8隻の水上戦闘艦と潜水艦の編成で航行していた。「遼寧」が戦闘群編成で姿を現したのはこれが初めてであったが、軍事専門家は、その編成は将来変化するであろうと見ている。中国は、2013年12月に「遼寧」が南シナ海に向けて青島の母港を出港した時、最初の空母任務部隊を編成した。その時の編成は、2隻の誘導ミサイル駆逐艦、2隻の誘導ミサイル・フリゲートそして補給艦で構成されていた。1年も経たない内に、「遼寧」の護衛艦艇群の規模は5隻から8隻に増大した。現在の1個戦闘群だけでは、中国の将来の所要を満たす上

で十分ではない。中国は、「遼寧」と共に訓練させるために、多くの旅洋2型(052D型)駆逐艦と舟山級(054A型)フリゲートを建造しており、将来空母が就役すれば、護衛部隊はすぐに編成することができよう。

- (5) 中国の空母運用の地理的範囲について、軍事専門家は、南シナ海を理想的な海域と見ている。南シナ海を巡る領有権紛争の激化は、中国にとって海洋権益擁護のための空母を必要とする事になる。中国海軍が南シナ海における展開戦力を強化しているとの報道は、既に多く見られる。例えば、2014年3月に新型の旅洋2型誘導ミサイル駆逐艦の1番艦「昆明」が就役し、南海艦隊に配属され、同艦隊の3隻目の誘導ミサイル駆逐艦となった。2013年には総計17隻の新しい軍艦が就役し、その多くが南海艦隊に配属された。中国当局は中国の空母が特定の目標を意図して建造されることはないとは主張しているが、軍事専門家は、中国海軍は中国の海洋権益擁護のためにインド洋にアクセスできるように、いわゆる「第1列島線」を突破する必要がある、と指摘している。いずれにしても、「遼寧」によって得られる中国海軍の経験は、中国の将来の国産空母建造にとって大きな意味を持つ。軍事専門家は、一度国産空母を完成させ、強力な空母戦闘群として就役させることができれば、中国の軍事インフラは急速のその基盤を成熟させていくことになる、と見ている。

記事参照：Heeding defense needs, China's aircraft carrier ambitions appear to move closer to reality

<http://www.globaltimes.cn/content/894299.shtml>

12月2日「ベトナム海軍、周辺諸国との防衛協力強化—セイヤー論評」(The Diplomat, December 2, 2014)

豪 The University of New South Wales の Carl Thayer 名誉教授は、12月2日付の Web 誌、The Diplomat に、“Vietnam's Navy Crosses the Line”と題する論説を寄稿し、ベトナムは周辺の友好国との間で、特に海洋問題に関して防衛協力を強化しているとして、要旨以下のように述べている。

- (1) ベトナムの最新軍艦2隻、*Gepard*級誘導ミサイル・フリゲート、*Dihn Tien Hoang* (HQ 011) と *Ly Thai To* (HQ 012) は11月5日、カムラン湾を出港し、赤道を越えてジャカルタのタンジュンプリオク港に向かった。艦隊は、ベトナム海軍副司令官、Nguyen Van Kiem 少将指揮下に、228人が乗艦しており、両艦には Ka-28 対潜ヘリが搭載されている。これは、ベトナム海軍にとって最初の外国親善訪問であり、ベトナムが防衛外交の強化を決意した明確な徴候である。今回の艦隊派遣は、ブルネイ、インドネシア及びフィリピンへの親善訪問であり、ベトナム人民軍の新聞によれば、訪問の目的は、「ベトナム海軍と、インドネシア、ブルネイ及びフィリピンの各国海軍との間で信頼を醸成し、友好、協力、相互理解そして信頼を促進する」ことであった。ベトナム艦隊は11月12日にタンジュンプリオク港に到着して、3日間の親善訪問を実施した。最終日に、艦隊は、インドネシア海軍艦艇と捜索・救難訓練を実施した。次の寄港地であるブルネイのムアラ海軍基地には11月19日に到着した。ベトナム艦隊のブルネイ訪問は今回が初めてであった。ブルネイで3日間寄港した後、艦隊は11月24日にマニラの南港に入港した。1975年のベトナム再統一後、ベトナム艦隊の初めてのフィリピン訪問となった。インドネシアと同様に、訪問中、ベトナム艦隊はフィリピン海軍と捜索・救難訓練を実施し、11月26日に出港し、帰途についた。

- (2) ベトナムは2014年に、その他の国とも防衛協力を促進した。ベトナム人民軍の新聞によれば、8月にシンガポールが主宰したアデン湾でのテロ対策演習にベトナム海軍チームが参加した。副国防相で海軍の Nguyen Van Hien 司令官は11月24日、訪越したタイ海軍の Chansuvanich 司令官を迎え、両国海軍間における訓練、後方支援と技術面などにおける協力強化を提案した。更に、ベトナムは11月15日～19日の間、ダナンの Tien Sa 港にフランス海軍フリゲート、*Vendémiaire* を迎え、同艦は訪問中、ベトナム海軍との捜索・救難訓練に参加した。ベトナム海軍司令部は11月18日、2009年のロシアとの契約に基づいて、Ba Son 造船所で Project 1241 *Tarantul* 級 (*Molniya* 級) コルベットの国内建造を検討する会議を開催した。既に2隻のコルベット、HQ 377 と HQ 378 が実弾射撃演習を成功裏に完了した後、6月にベトナム海軍に引き渡されている。会議は、同級コルベットの残り4隻の国内建造を決定した。ベトナム紙、*Thanh Nien* が11月20日付で報じるによれば、ベトナムは12月初めに、3隻目の *Kilo* 級潜水艦、HQ 194 *Hai Phong* を受領することになっている。ロシアの TASS 通信社が11月27日に報じるによれば、ベトナムとロシアは、カムラン湾へのロシア軍艦の寄港に関する規制を緩和する政府間協定に調印した。ロシア国防省筋によれば、この協定によって、今後、ロシア軍艦は寄港直前に港湾管理委員会に通知するだけで入港できることになる。この協定は、ベトナムを訪問する他の全ての国の海軍と比較して、ロシア海軍に特権を与える内容となっている。ベトナムは、他の全ての国の海軍にカムラン湾の商業施設の利用を認めているが、ロシア海軍は、ロシアが包括的な戦略パートナーであり、かつベトナムの潜水艦艦隊の創設を支援していることから、特別な権利を付与されているのである。露越両国は現在、ロシアがシリアとの間でタルトゥース港について結んでいる協定と同条件で、ロシア海軍用にカムラン湾に兵站施設を建設することに関して、話し合っている。
- (3) ベトナムが2014年に他国との防衛協力を促進してきたのは、2013年4月の国防省のガイドラインと共産党政治局決議に基づくものである。政治局決議は、5つの行動方針の3番目で、「近隣諸国、ASEAN 加盟国、主要大国及び伝統的友好国との間で、防衛、安全保障分野における2国間協力を強化し、その後、協力分野を徐々に拡大し、深化させていく」と明記している。ベトナム海軍による防衛協力の強化は、適切な時期に実施されたことになる。ベトナム共産党は、12月に中央委員会第10回総会を開催する。この会議は、2016年初めに予定されている第12回全国党大会に付託される、主要な政策文書に関する基本方針を決める。恐らく、党大会は、国防支出の増額を支持し、海軍と空軍の継続的な近代化と、国際防衛協力の推進を優先課題として承認することになる。

記事参照：Vietnam's Navy Crosses the Line

<http://thediplomat.com/2014/12/vietnams-navy-crosses-the-line/>

12月3日「中国海軍を悩ます日清戦争の亡霊—米海大専門家論評」(The National Interest, December 3, 2014)

米海軍大学、The China Maritime Studies Institute (CMSI) の Lyle J. Goldstein 准教授は、米誌、The National Interest (電子版) の12月3日付ブログに、“The Ghost That Haunts the Chinese Navy: When China and Japan Went to War”と題する論説を寄稿し、日清戦争120周年の節目に見られた、特に2014年半ばの『中国军事科学』に掲載された中国軍人の論考を取り上げ、これらの論考は現代の中国軍が抱える課題を示したものであり、注目しておかなければならないとして、要旨以

下のように述べている。

- (1) まず、中国軍事科学院副院長の He Lei 中将の論考である。He Lei 中将は、日清戦争の敗因を、清朝の腐敗や統制能力の低下によるものだと指摘し、中国の伝統的な文化的、社会的な風潮である、「好鉄不打釘，好男不当兵（良い鉄を釘にはしないように、能力ある男を兵士にはしない）」という思想を批判している。また彼は、現代中国社会で勢いを増す実利主義を憂い、部下に対して「不当和平兵（平時だけの兵士になってはならない）」と論じている。そして彼は、日清戦争の軍事的敗因に触れ、中途半端な事前準備と、攻勢的な戦闘戦術と主導権奪取を重視した軍事ドクトリンの欠如が敗因であると指摘している。彼の論考の主題が、「重陸軽海（陸軍を重視し、海軍を軽視する）」という、中国の歴史的な誤りに言及していることは注目に値する。彼は、西太后による海軍資金の流用や、清朝に海軍経験を持つ指導者が全くいなかったことを非難している。このことは、現在の中国の軍事指導部が特に最上層部において圧倒的に陸軍出身者で占められている状況に照らし合わせると、興味深い指摘として注目しなければならない。また、彼は、日清戦争の敗因として、陸軍と海軍との協調が全くなかったことを挙げている。日清戦争の結果として、中国は、朝鮮半島や台湾に加えて、広大な海域の支配を失い、「中国の海洋戦略空間が大幅に圧縮」されるとともに、「走向海洋（海洋への進出を図る）」という、近代中国の歴史的発展方向が阻止されたと言われる。このことを踏まえて、He Lei 中将は、中国は中国国家の「外洋」への歴史的発展過程を阻害する「海上覇権（海上覇権）」を容認できない、と指摘している（これは明らかにアメリカを意識したものであろう）。いずれにせよ、中国の陸軍将官が、シーパワーの強化を今日的課題と主張している事実は、現在の中国海軍の増強に対する軍部内の幅広いコンセンサスの存在を示唆しているといえるかもしれない。
- (2) その他の2つの論考は、中国海軍の将校によるものである。1つは広州軍区副司令員の蔣偉烈中将の論考で、彼は、特に中国のシーパワーに対する歴史的軽視という He Lei 上将の主張に同意している。その上で、蔣中将は、今日の中国社会が今なお、海洋に対する意識が欠如していることを嘆いている。彼は、日清戦争における混乱した命令系統を図示して、中国のシーパワーの統合に言及し、2013年3月に実施された中国の海上法令執行機関の統合を、「未得到根本解決（根本的な問題の解決にはなっていない）」と指摘している。そして、He Lei 中将と同様に、蔣中将も、日清戦争における中国軍の「受動的な作戦計画」を嘆き、結論として「积极长远的力量运用规划（ロングレンジに積極的に戦力を展開する計画）」を主張している。彼は、中国が直面する多くの海洋紛争に関して、政府に対して、「軍事抑止力を開発し、これらの海洋紛争において徐々に軍事的な優位を確立するために、中国軍の展開を常態化する」ことを求めている。
- (3) もう1つの論考は海軍海洋問題研究センターの Yang Xiaodan 上級大佐によるもので、彼は、清朝の軍改革と海軍近代化の遅れを指摘した上記2つの論考とは異なり、1866年に福州に設立された、中国初の現代的な海軍学校の設定と初期の活動を詳細に観察している。彼によれば、創建当時の中国海軍は、特に「远航训练（遠洋航海訓練）」を重視した比較的野心的な育成計画とともに、若い士官を海外に派遣する制度を備えていた。彼は、李鴻章に言及して、「李鴻章は、北洋艦隊の構築に大きな努力を払ったが、実際の戦闘作戦には十分な関心を払わなかった」と結論づけている。日清戦争という実戦の場で、清国海軍将校の質は総じて水準以上であったが、「又慢又旧又有限（緩慢で、旧態依然とし、全体として行動が制約されていた）」と指

摘している。Yang Xiaodan 上級大佐から見て、中国が海軍近代化を進める上で日清戦争から学ぶべき第1の教訓は、実戦に即した海軍演習の強化、頻繁な人事交流の実施、そして究極的には一流の教育、訓練システムを構築することである。

- (4) 日清戦争 120 周年の年におけるこれらの中国軍将校の論考は驚くべきものではない。東京と北京との間に生じている最近の厳しい状況を考えれば、これらの論考が、超国家主義的なものでも、また反日感情に染まったものでもないことに安心するかもしれないが、こうした論考は専門性の高いもので、中国軍が取り組まなければならない課題を明確に提示している。これらの中国軍人の論考は、人民解放軍の現在の考えを示したものであり、太平洋の両側における実務家や安全保障問題の研究者にとって認識しておくべきものである。

記事参照：The Ghost That Haunts the Chinese Navy: When China and Japan Went to War

<http://nationalinterest.org/feature/the-ghost-haunts-the-chinese-navy-when-china-japan-went-war-11775>

12 月 4 日「アクセス拒否海域への対応、米海軍が直面する最大の挑戦—ホームズ論評」(The National Interest, December 4, 2014)

米海軍大学の James Holmes 教授は、米誌、The National Interest (電子版) の 12 月 4 日付ブログに、“The U.S. Navy Could Be Facing Its Biggest Challenge Ever: The Anti-Access Dilemma”と題する論説を寄稿し、敵のアクセス拒否海域にどう対応するかが今日の戦闘環境で米海軍が直面する最大の挑戦であるとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 米海軍は、水上戦闘艦にどのような夢を描いているのか。その答えは意図している任務によって異なってくる。制海権を獲得するためか、海空域から敵を排除した後に陸上に戦力を投射するためか、それとも敵艦隊を無力化するためか。異なる目的で建造された艦艇はそれぞれの異なる分野で優れている。水上戦闘艦の大きさ、艦型そして隻数は、意図した任務によって異なるべきである。全ての戦闘艦は妥協の産物である。次善の策が最も少ない戦闘艦が最も優れた艦である。いかなる軍艦でも、速力、防御力及び攻撃力が 3 つの基本特性である。海軍指導部がある 1 つの特性を多く望めば、他の 2 つの特性よりも優先させなければならない。理想的な戦闘艦は、十分に速く、十分に頑丈で、決定的場所で決定的瞬間に任務を遂行できる重武装で、しかも敵の防御を乗り越え、打ち勝つことができるものである。しかし、敵は、米海軍部隊を撃破し、自国沿岸域での作戦遂行コストをつり上げ、あるいは介入を完全に阻止することを期待して、自らの強点をアメリカの弱点にぶつけてくる。
- (2) 第 2 次大戦中に慣れ親しんだ水上戦闘艦隊は、空母、両用輸送艦あるいは主要水上戦闘艦などからなる、「高価値ユニット (“high-value unit”）」を中心とした輪陣形であった。「高価値ユニット」は部隊の打撃力の大半を占めているため、敵は、これを撃破することに注力することが予期できる。このため、指揮官は「高価値ユニット」の外側を護衛部隊で囲み、水上、航空及び水中からの攻撃に対する防御網を構築する。重層的な防御は、向かってくる脅威に対し様々な対応をとることができる。問題は、東アジアあるいは南アジアの現に係争中の海域で、こうした伝統的な任務部隊が依然、有用なのかということである。帆船時代の海軍がそうであったように、外洋で敵の艦隊と戦うのも任務の 1 つである。しかし、長射程の精密誘導武器が運用される今日の環境下では、沿岸域に配備されたミサイル、ミサイル搭載軍用機、そして哨戒艇や通常型潜水艦などのピケット艦は、沖合での海空域の戦闘に投入することができる。敵

の艦隊や空軍部隊と戦い、その上、陸軍部隊とも戦うことは、どの海上部隊にとっても過大な要求である。今日、水上戦闘艦隊は、海空域の脅威が概ね排除された段階で、初めて沖合海域に侵入する戦力になりつつあるようである。このことは、恐らく海軍当局者の気づかないまま、米海軍の水上戦闘艦隊の任務の変換が進んでいることを示唆している。歴史的に、海軍は、制海権を獲得するために敵の艦隊と戦う戦艦群、敵艦隊の活動が制圧された後に制海権を行使するために散開する費用のかからない巡洋艦群、そして日常の管理業務を実施する軽武装あるいは非武装の艦艇からなる小艦隊で構成されてきた。通常的环境下では、シーパワーを構成するこれら戦力は順番に機能していた。敵の主力艦隊を行動不能あるいは撃沈することによって制海権に対する主たる脅威を排除し、巡洋艦あるいは小艦隊を多かれ少なかれ安全になった海域で彼らの任務を遂行させたのである。1世紀前に海軍が帆船から蒸気船に移行するという、「過去の経験を越える革命」を経験したように、ミサイルなどの新しい武器を搭載した小艦隊は突然に、主力戦闘艦と戦う能力を手に入れたのである。海の女王だった弩級戦艦は今日、安価な魚雷艇によって壊滅的な損害を被るようになった。今日の海洋環境は、対艦巡航ミサイルや航跡追跡魚雷など装備によって、巡洋艦や小艦隊の射程は一層長くなり、また海軍艦艇は沿岸域から数百カイリまで長射程の火力支援を期待できるようになった。

- (3) 海軍の指揮官は率直に自問しなければならない。即ち、水上戦闘艦が制海権獲得のための戦闘に生き残ることができない時代に、水上任務部隊はそれ自体で戦闘艦隊を構成するのか。このことは一時的な現象なのか。アクセス拒否を掲げる防衛側の艦隊に生ずる優位を、近い将来、高度な技術や戦術的妙技によって克服可能なのか。もしそれが不可能なら、空母、誘導ミサイル搭載巡洋艦や駆逐艦などの水上戦闘艦は主力艦ではなくなる。制海権を確保するために建造された、「高価値ユニット」である主力艦は、戦艦艦隊が勝利した後で海域を警備する巡洋艦や小艦隊によく似た、支援任務を遂行する役割に落とされることになるかもしれない。従って、海軍は、水上戦闘艦隊を、この新たな過酷な環境に如何に適合させるかを判断しなければならない。アルフレッド・マハンは、主力艦を、主要な艦隊行動において「防御力と攻撃力の適切な組み合わせによって、相手の強烈な打撃に耐え、相手に対して強烈な打撃を与えることができる戦闘艦」と定義している。しかしながら、今日、主力艦は、敵艦隊を撃破するだけでなく、敵の航空攻撃やミサイル攻撃に対処するに十分な防御力と攻撃力を備えていなければならない。海軍は、時代に合わなくなった水上戦闘艦を、どのように支援戦力として使用するかを考えなければならない。もしアクセス拒否海域において敵から制海権を奪取する究極の戦闘艦がないのであれば、残る疑問は、マハンやジュリアン・コルベットがいう戦闘艦隊に匹敵する、今日の艦隊とはどのようなものかということである。どのような艦隊が制海権を奪取できるのか。水上戦闘艦隊はそれができるのか。攻撃型潜水艦なら、あまり損傷を受けないでアクセス拒否海域に侵入できる。これは極めて有効な機能だが、攻撃型潜水艦は、陸上基地航空機やミサイル戦力にはほとんど対応できない。
- (4) 米軍の指揮官は、こうした事態をどう考えるべきか。今日の脅威が最早、純粋に海軍だけの脅威でないのと同じように、その対応も純粋に海軍だけのものではない。恐らく、明日の「戦闘艦隊」は、海・空・陸のハイブリッド戦力となる。水上戦闘艦に脅威を及ぼす陸上基地航空機やミサイル部隊が沿岸域に配備されていても、高速・小型哨戒艦艇群によって補完された潜水艦戦力は、死活的な海域における敵海軍による制海を拒否するであろう。要するに、敵によるアクセス拒否に対する米軍の対応は、夢の戦闘艦ではなく、夢の戦闘チームということかもし

れない。

記事参照：The U.S. Navy Could Be Facing Its Biggest Challenge Ever: The Anti-Access Dilemma

<http://nationalinterest.org/feature/the-us-navy-could-be-facing-its-biggest-challenge-ever-the-11783>

12月9日「中国の戦略潜水艦戦力の現状—米通信社報道」(Bloomberg.com, December 9, 2014)

米通信社、Bloombergは12月9日付で、敵の核攻撃に報復する第2撃に不可欠の、米本土を攻撃可能な核ミサイルを搭載する最も隠密性の高い潜水艦を整備しつつあるとして、中国の戦略潜水艦戦力の現状について、要旨以下のように報じている。

- (1) 中国が最初の核実験を行ってから50年後、JL-2(巨浪2)戦略核弾道ミサイルを搭載する、探知困難な晋級弾道ミサイル搭載原潜(SSBN)による哨戒は2014年末までに始まると見られ、11月に公表された米議会の米中経済安全保障調査委員会2014年年次報告書によれば、これによって、「中国は、最初の信頼性の高い海中発射核抑止力を手中にする。」SSBNによる哨戒は、アジア太平洋の安全保障におけるアメリカ覇権の終焉を狙う習近平国家主席にとって、中国の威信を高めるものとなろう。習近平は主席に就任以来、1隻の空母に加え、より長射程の核攻撃能力の整備に国の威信をかけ、軍事支出を増やしてきた。在ブリュッセルの軍事専門家、Nicolas Giacomettiが指摘するように、「(SSBNの配備によって)史上初めて、中国の核戦力は第一撃から生き残ることができることになろう。これは、中国の生き残り可能な核報復能力の取得に向けた新たな跳躍である。」米The Foreign Policy Research InstituteのFelix Chang上席研究員によれば、中国の核防衛戦略は、遠隔のアメリカに加え、ロシアやインドの核保有国からの核攻撃に対しても、核報復を実施できるように整備されているという。
- (2) SSBNの配備に当たっては、中国は、海軍司令部と政治指導部がSSBNとの通信を確保し、管制することができることを外国軍部に保証する必要がある。中国が領有権を主張する南シナ海と東シナ海において、米中の艦艇と航空機の近接遭遇が増えており、ニアミスや衝突のリスクが高まっている。豪Bond UniversityのMalcolm Davis准教授は、「中国は、SSBNを常時、厳格な管制下に置いていることを、敵対勢力に保証する必要がある」と述べている。Davisによれば、「厳格な管制」とは、最高指導部からのミサイル発射許可コードがSSBNに送信され、艦長と恐らく2人の幹部士官による確認の後、初めてミサイルが発射されるといった、核戦力に対する中共中央軍事委員会の絶対的な管制を保証する手順のことである。そのためには、「中国は、SSBNが洋上あるいは水中にいる時でも、中共中央軍事委員会がSSBNとの通信を維持できることを確実にする、適切な指揮統制インフラを整備しておく必要がある。アメリカ、英国、フランス及びロシアは、厳格な管制を確実にするために、洋上のSSBNとの確実な通信能力を維持している」と、Davisは語っている。
- (3) 中国の軍事動向に関する米国防省の年次報告書は、「中国の核戦力計画は透明性に欠けるために、中国の核弾頭搭載弾道ミサイルの基数と弾頭数について精度の高い見積ができない」と述べており、国防省は2006年以降、中国の核弾頭保有数についての推定を公表していない。核弾道ミサイル搭載の晋級SSBNは何時から定期的な哨戒を開始するのか、更には中国の核戦略について、弊社、BloombergによるFAXの質問状に対して、中国国防部は回答しなかった。前出、米中経済安全保障調査委員会2014年年次報告書によれば、中国の現有晋級SSBNは3

隻で、2020年までに更に2隻が加わると見られる。晋級SSBNはそれぞれ12基のJL-2ミサイルを搭載可能で、このミサイルは「初期作戦能力を達成した模様である。」年次報告書によれば、JL-2の射程は約4,598マイルで、中国の近海からJL-2を発射すればアラスカに対して、日本の南の海域から発射すればアラスカとハワイに対して、ハワイの西の海域から発射すればアラスカ、ハワイ及び米西岸に対して、そしてハワイの東の海域から発射すれば全米50州に対して、それぞれ核攻撃が可能という。前出のChangは、「これらSSBNの哨戒活動がどの海域で行われるかで、目標地域が決まるであろう」と指摘している。恐らく、SSBNの活動海域は当初、探知される可能性が少ない中国沿岸域や南シナ海に限定されるであろう。ハワイや米本土を目標にミサイルを発射するためには、SSBNは西太平洋と更にはそれ以遠の海域に進出する必要があり、前出のDavisは、「このためにはアメリカの対潜網を打ち破らなければならず、中国のSSBNにとっては困難な挑戦となるだろう」と見ている。

- (4) 軍事専門家は、核攻撃を受けて後、初めて核報復攻撃を行うという、中国が長年維持してきた「核の先制不使用」政策を変えるとは見ていない。むしろ、前出のGiacomettiによれば、中国は、その核抑止戦力を強化するにつれ、核戦力の将来計画の進展について語り始めるかもしれない。Giacomettiは、「中国側における透明性の増大は、信頼醸成措置の実現可能性を高め、将来の核軍備管理の基盤となるかもしれない」と指摘している。

記事参照：China Takes Nuclear Weapons Underwater Where Prying Eyes Can't See

<http://www.bloomberg.com/news/print/2014-12-08/china-takes-nuclear-weapons-undersea-where-prying-eyes-can-t-see.html>

12月15日「インド海軍国産核搭載原潜、海上公試開始」(The Times of India, December 15, 2014)

インド紙、The Times of India（電子版）が2014年12月15日付で報じるによれば、インド海軍の最初の核ミサイル搭載国産原潜、INS *Arihant*は12月15日、ヴィンディヤパトナム沖合のベンガル湾で海上公試を始めた。同艦は、排水量6,000トン、83メガワットの軽水型原子炉を推力とする。同艦と現在、建造中の2隻の同型艦は、インドが長年に亘って追求してきた陸、空及び海の核戦力からなる核の3本柱を構成する。インドは既に、Agni陸上発射弾道ミサイルと核搭載戦闘爆撃機からなる2本柱を配備していたが、最も探知が困難で、効果的なもう1本の柱、核弾道ミサイル搭載原潜（SSBN）の整備に時間がかかった。また、最近では、中国海軍の潜水艦がインド洋で活動を始めたことも、インドの懸念を高めた。INS *Arihant*の原子炉は2013年8月に臨界状態に達し、現在、出力100%に達しているという。海上公試では、K-15潜水艦発射弾道ミサイル（SLBM）の発射テストも行われる。このミサイルは射程750キロで、これまで十数回、潜水プラットフォームから発射テストが実施されている。INS *Arihant*には、4本のサイロに12基のK-15 SLBMが搭載されることになっているが、5,000キロ以上の射程を持つSLBMを配備している、アメリカ、中国そしてロシアのSLBM戦力に比べれば、短射程である。国産SSBNの2番艦、INS *Aridhaman*は間もなく進水予定であり、3番艦は建造が進んでいる。

記事参照：India's first indigenous nuclear submarine gears up for maiden sea trials

<http://timesofindia.indiatimes.com/india/Indias-first-indigenous-nuclear-submarine-gears-up-for-maiden-sea-trials/articleshow/45517702.cms>

12月15日「米海軍次期小型水上戦闘艦、水上艦と潜水艦による脅威対処重視へ」(US Naval Institute News, December 15, 2014)

US Naval Institute の USNI Online の編集長、Sam LaGrone は、12月15日付の同誌に、“Navy: Fleet Put LCS Follow-on Focus on Surface and Sub Threats, Not Air”と題する論説を掲載し、米海軍の次期小型水上戦闘艦について、要旨以下のように述べている。

- (1) 米海軍の沿岸戦闘艦 (LCS) 後継艦について、海軍の担当者は、次期小型水上戦闘艦 (SSC) は遠距離から敵水上戦闘艦と戦い、また潜水艦を探知、撃沈する機能を最優先すべきで、戦闘機と戦ったり、遠距離から地上目標を攻撃したり、あるいは弾道ミサイル防衛 (BMD) を遂行したりすることではない、と述べた。SSCは、Lockheed Martin の *Freedom* 級と Austal USA の *Independence* 級の2つの現有設計に、対潜戦 (ASW) と対水上艦戦 (ASuW) 用の兵装とセンサーを増強したものになるが、対空脅威対処はほとんど無視されている。スタックレイ研究開発及び取得担当海軍次官補は、「艦隊が重視する能力は、『遠距離から対水上艦戦と対潜戦の2つの任務を遂行できるとともに、個艦としてまた水上戦闘艦群の戦闘艦艇として行動できる程度の個艦防御能力を持つ、多用途任務艦』である」、「対空戦闘や BMD、また攻撃任務はより大型の水上戦闘艦に割り当てられ、別に、SSC の典型的な任務である、対機雷戦任務は32隻建造の LCS の一部によって遂行されることになろう」と語っている。
- (2) 海軍は、最新の戦力組成評価の一部として、退役しつつある誘導ミサイル・フリゲート (FFG)、LCS、*Avenger* 級対機雷戦艦 (MCM)、及び *Cyclone* 級哨戒艇 (PC) を SSC として類別し、一方、*Arleigh Burke* 級誘導ミサイル駆逐艦 (DDG-51)、*Ticonderoga* 級誘導ミサイル巡洋艦 (CG-47)、及び計画中の *Zumwalt* 級誘導ミサイル駆逐艦 (DDG-1000) を大型水上戦闘艦 (LSC) に類別している。SSC は、いわゆる Phase 0、Phase 1 の最も低いレベルの紛争で、沿岸域に近い海域で運用される。グリナート海軍作戦部長は、「海軍は、SSC を必要としている。我々は現在約 32 隻の SSC を保有しているが、将来的には任務遂行に必要な隻数は 52 隻で、次世代 SSC はこの所要を満たす。次世代 SSC が艦隊に配属されれば、新たな能力が艦隊に加わる」と述べた。
- (3) 当時のヘーゲル国防長官が現在建造中の Flight 0 LCS を 32 隻までとし、海軍に対して「フリゲートの能力に相当する」戦闘艦を検討するよう指示してから今日までの 10 カ月間、SSC 検討タスクフォースが次期 SSC の設計概念を検討してきたが、海軍によれば、「LCS 後継艦の最優先事項は、新たに出現しつつある脅威環境、海軍の戦力組成、艦隊戦力の強化、及び紛争の全態様における SSC の能力と任務の所要と整合していることである。」LCS に導入されているモジュール方式については、スタックレイ次官補は、「全 32 隻の LCS についてはモジュール方式が採用される。モジュール方式の利点の1つは、艦を造修所やドックに入れたり、大掛りなオーバーホールをしたりすることなく、脅威の変化に応じて任務対応パッケージの能力強化を継続することができることだ」と指摘し、「新しい設計概念では、ASW と ASuW の任務パッケージを重要度に応じてスイングできることになろう。ASW については、LCS 後継艦は、海軍の他のどのプラットフォームもできない、潜水艦の探知、攻撃能力を持つことになろう」と述べた。
- (4) 後継艦 20 隻は、現在建造中の LCS 搭載の ASW 任務パッケージとして開発中の可変深度ソナーによって補強された、固定多機能曳航式ソナーアレーを装備することになろう。スタックレイ次官補は、「可変深度ソナーと多機能曳航式ソナーを装備すれば、後継艦は、米海軍でも最

も効果的な ASW センサー・プラットフォームとなろう。更に、魚雷搭載ヘリを加えれば、海軍現有のどのプラットフォームとも違った、潜水艦の探知、攻撃能力を持つことになろう」と述べた。ASuW 能力強化の鍵は超地平線対艦ミサイルの搭載で、より短い射程の Longbow Hellfire AGM-114L ミサイルと艦載砲との組み合わせとなろう。スタックレイ次官補は、「我々は、現有の Harpoon Block II 対艦ミサイルに匹敵する他の艦対艦ミサイルに注目している。それは、超水平線攻撃システムである。Hellfire AGM-114L 搭載ヘリが水平線近辺で、Longbow ミサイルが水平線の内側でそれぞれ対応し、これに 57mm 砲、連装式 30mm 機銃及び連装式 25mm 機銃を加えれば、極めて致死能力の高い水上戦闘システムとなる」と語った。またスタックレイ次官補によれば、後継艦の ASuW 任務パッケージには、「特殊任務」用に 11 メートル級の 2 隻の複合艇 (RHIB) の搭載能力がある。また、海軍は、強化した ASW と ASuW の任務パッケージに加えて、現有 LCS の個別システムに変えて、共通の戦闘管理システムを後継艦に搭載することになろう。海軍は現在、後継艦の取得戦略の策定と設計概念の最終決定に向けた作業に取り組んでいる。

記事参照 : Navy: Fleet Put LCS Follow-on Focus on Surface and Sub Threats, Not Air

<http://news.usni.org/2014/12/15/navy-fleet-put-lcs-follow-focus-surface-sub-threats-not-air>

Image : A modified Littoral Combat Ship design based on the Austal USA Independence-class

A modified Littoral Combat Ship design based on the Lockheed Martin Freedom-class

An artist's concept of the Multi-Mission Combatant offering based on the Independence-class Littoral Combat Ship design

<http://news.usni.org/2014/12/15/navy-fleet-put-lcs-follow-focus-surface-sub-threats-not-air>

12 月 22 日「中国、尖閣諸島に近い浙江省の島に軍事拠点整備」(The Japan Times, Kyodo & Bloomberg, December 22, 2014)

複数の中国筋によれば、中国軍は、尖閣諸島から約 300 キロ北西にある浙江省温州の南麂列島で、大規模な軍事拠点の整備に着手しているという。南麂島の高地には既に幾つかの大型レーダー施設が設置されており、また、艦載機やヘリのためと見られるヘリポートが舗装整備されており、2015 年には隣接の島にも軍用機用の滑走路が建設される計画という。南麂列島は、大小 52 の島からなり、沖縄本島からよりも約 100 キロも尖閣諸島に近い位置にある。この軍事拠点は、軍事危機が生じた場合の中国の迅速な危機対応能力を高めるとともに、東シナ海上空に設定した ADIZ における監視能力を強化する狙いがあると見られる。

記事参照 : Chinese military reportedly building facilities on islands near Senkakus

<http://www.japantimes.co.jp/news/2014/12/22/national/politics-diplomacy/china-sources-say-military-building-facilities-islands-near-senkakus/#.VJpl15Dm4A>

12月26日「台湾、南沙諸島における中越の軍事力展開を警戒」(Taipei Times, December 26, 2014)

台湾国防部が監察院に提出した最新報告書によれば、南沙諸島の太平島にある台湾の前哨基地は、中国とベトナムが周辺の島嶼に携行型の対空ミサイルと大砲を配置したことで、脅威に晒されている。国防部の報告書は、東アジアの最近の情勢に関する監察院の特別調査の一環として作成されたものである。国防部の報告書は、Dunqian Sand Cay (敦謙沙洲、越呼称では Son Ca Island) における最新兵器の配備によるベトナムの軍事プレゼンス強化の動きを特に警戒している。Dunqian Sand Cay は、太平島からわずか 11 キロ東方に離れているだけである。報告書は、ベトナムが 2013 年に Dunqian Sand Cay の拡張した海上基地に新型の携行型肩付け発射対空ミサイルを配備したと述べ、「この対空ミサイルの有効射程は約 1.5 キロである。しかしながら、ベトナムは、太平島近くの環礁にこれを配備するか、あるいは哨戒艇に乗せて射程範囲内を哨戒させるかもしれない。このようなシナリオが現実化すれば、太平島に向かう台湾の軍用輸送機が直接脅かされることになる」と指摘している。また、報告書は、ベトナムが人工的に Dunqian Sand Cay を拡張し、軍事施設の建設作業を開始したことを示す監視情報を明らかにしている。

一方、中国は 2013 年以降、中国が領有権を主張している南沙諸島の 5 つの環礁と砂州で埋め立て工事と軍事施設の建設を続けている。中国が埋め立てや建設工事を進めている Cuarteron Reef (華陽礁)、Gaven Reef (南薰礁) 及び Fiery Cross Reef (永暑礁) は、Union Reef North や Union Reef South と同様に、台湾も領有権を主張している。

南シナ海における中国とベトナムの脅威に対抗するために、台湾の立法院議員の一部は、東沙諸島と南沙諸島に海岸巡防署 (沿岸警備隊) に代えて、海軍力を展開することを主張している。

記事参照 : Threat to Spratlys outposts 'growing'

<http://www.taipeitimes.com/News/taiwan/archives/2014/12/26/2003607646>

【関連記事】

「台湾国防部長、太平島への中越の脅威を否定」(Taipei Times, December 30, 2014)

台湾の嚴明国防部長は 12 月 29 日、南沙諸島の太平島にある台湾の部隊や軍事施設は現在のところベトナムからの脅威下にはない、と述べた。嚴明国防部長は、立法院での質疑で、情報報告によれば、ベトナムが南沙諸島の占拠島嶼に携行型ミサイルを含む兵器を配備しつつあるとした上で、「しかしながら、ベトナムは未だ、Dunqian Sand Cay (敦謙沙洲、越呼称では Son Ca Island) に携行型肩付け発射対空ミサイルを配備しておらず、従って現在のところ、太平島に定期的に補給物資を運ぶ、C-130 軍用輸送機や補給船の脅威とはなっていない」と述べた。邱國正国防副部長によれば、ベトナムの新型携行型ミサイルはロシア製の SA-16 か SA-18 で、いずれも肩付け発射型赤外線追尾対空ミサイルであり、またベトナムは Dunqian Sand Cay に 20 ミリ連装対空砲を配備しているが、その射程は約 2 キロ強である。邱國正副部長は、「SA-16 も SA-18 も、最大射程は 5.5 キロであり、従って、これらミサイルも、対空砲も、太平島や C-130 輸送機の脅威にはなっていない」と述べた。2 人の発言は、国防部が監察院に提出した報告書の記述を否定した形となった。

記事参照 : Itu Aba military outpost not under threat by Vietnam: defense minister

<http://www.taipeitimes.com/News/taiwan/archives/2014/12/30/2003607936>

12月31日「ロシアの新しい軍事ドクトリン、ロシア人専門家論評」(The national Interest, December 31, 2014)

ロシアの The Carnegie Moscow Center の Dmitri Trenin 所長は、米誌、The National Interest (電子版) の 12 月 31 日付ブログに、“2014: Russia’s New Military Doctrine Tells It All”と題する論説を寄稿し、ロシアの新しい軍事ドクトリンについて、要旨以下のように論じている。

- (1) プーチン大統領は 12 月 26 日、ロシアの新しい軍事ドクトリンに署名した。国防に関する公式文書である軍事ドクトリンは原則として、定期的に改訂され、公表される。最近の改訂は 2010 年 2 月であった。今回の軍事ドクトリンは、2014 年におけるロシアの外交、安全保障政策と国防態勢における激変を反映したものとなった。プーチン大統領と軍や安全保障の担当者にとって、2014 年の戦争は単なるリスクではなく、厳然たる現実であった。ロシアは、ヨーロッパに位置する最も重要な隣国であるウクライナに対して、軍事力を投入せざるを得なかった。この新しい環境下で、軍事ドクトリンは、重要度を増したリスクとして、情報戦とロシアの国内政治に対する外部からの干渉を挙げている。
- (2) 主要な外部からのリスクの一覧表は、中身はあまり変わっていないが、ニュアンスは重要である。前回と同様に、一覧表の最上位は NATO に関するもので、NATO の強化された能力とその世界的な到達範囲の拡大によって、NATO の軍事力がロシア国境に一層近接するようになってきているとしている。NATO に次ぐリスクとして、リビア、シリアそしてウクライナなど見る国や地域の不安定化とロシアに近接する地域の外国軍事力の配備を挙げている。外国軍事力の配備について、バルト諸国への NATO 軍機の増強、ルーマニアにおける弾道ミサイル防衛(BMD)網、及び黒海における海軍艦艇に言及している。他に一覧表の上位には、アメリカの戦略弾道ミサイル防衛網、Global Strike 構想、及び非核弾頭戦略弾道ミサイルが含まれている。Global Strike 構想と非核弾頭戦略弾道ミサイルのリスクは、ロシア全体の防衛態勢の要であるロシアの抑止能力に対する重大なリスクとして、モスクワの関心を高めている。ロシアの領土保全に対するリスクは常に存在しているが、新たな緊急性を帯びることになった。モスクワは、クリミア半島を併合したことで、キエフの領土回復主義者から半島を防衛する必要性を深刻に考慮しなければならなくなった。従って、ロシアは、2014 年夏頃からクリミア半島を主要な軍事力配備地域としている。特にロシアに直接的影響を及ぼさない他のリスクは順位が下がっており、これらには、大量破壊兵器、ミサイル及びミサイル技術の拡散、国際テロ(特に、放射性物質及び有毒物質の使用)、武器と麻薬の密売、民族と信仰に基づく内戦や武装過激派、民間軍事会社などが挙げられている。軍事リスクの構成要素は、軍事、政治目標実現のための、情報やツイッター/フェイスブックによるフラッシュモブ*からサイバー攻撃に至る通信技術の活用まで、広範囲になっている。更に、軍事ドクトリンに加えられた新たなリスクとして、合法政府の打倒とそれに続いて起きるロシアの国益に不都合な体制によるリスクが挙げられている。これは、明らかにクリミア後のウクライナ情勢を念頭に置いたものである。
- (3) 軍事ドクトリンは、モスクワにとって友好的と考えられる国だけを、パートナーとして分類している。それらは、上海協力機構(SCO)と BRICS グループ(ロシア以外に、ブラジル、インド、中国)のメンバー国である。中国については、軍事ドクトリンは SCO と関連づけ、「共通の空間で軍事リスクに対処する努力を調整する」ように提案している。もちろん、これは、北京との何らかの軍事同盟を目指すということではあり得ない。アメリカ、NATO 及び EU に対しては、軍事ドクトリンは、ヨーロッパとアジア太平洋における安全保障、軍縮、大量破壊

兵器の不拡散及び信頼醸成措置の問題について、「対等の立場からの対話」を求めている。興味深いことに、これには、NATO との共同ミサイル防衛についてのロシアの 2010 年の提案が含まれている。これは実現していないが、この提案が現在では全く顧みられていないとの理解の上で、軍事ドクトリンは、アメリカが BMD や非核弾頭戦略弾道ミサイルの開発を通して軍事的な優勢に立つことを許さないと明言している。予見できる将来にわたって、ロシアは、その戦略核戦力の抑止能力に対する絶対的な信頼性を追求して行くに違いない。軍事ドクトリンは、核兵器使用の原則については変更していない。即ち、ロシアは、自国と同盟国に対する核兵器や大量破壊兵器攻撃に報復するとともに、例え脅威が在来兵器による攻撃であっても、核兵器を使用することになる。

- (4) ロシアの軍事ドクトリンにおいて新たに繰り返し言及されていることは、例え西側が公式に敵ではないとしても、西側は強力な競争者であり、手強いライバルであり、そして軍事的なリスクと脅威の根源であるとの記述である。経済不況の中にあっても、防衛能力と軍事即応態勢の強化は、ロシアの明確な優先事項である。ロシアはまた、例え西側との軍事的対峙を冷戦時のレベルにまで悪化させることになっても、ユーラシアの幾つかの友好国やパートナーとの統合と協力を強化しつつある。西側との関係における分水嶺を越えてしまった。

記事参照：2014: Russia's New Military Doctrine Tells It All

<http://nationalinterest.org/feature/russias-new-military-doctrine-should-the-west-be-worried-11944>

備 考*：フラッシュモブ (flash mob) とは、インターネット上や口コミで呼びかけた不特定多数の人々が申し合わせて、雑踏の中の歩行者として通りすがりを装って公共の場に集まり、前触れなく突如としてパフォーマンス (ダンスや演奏など) を行って周囲の関心を引き、その目的を達成するとすぐに解散する行為をいう。

3. 外交・国際関係

10月2日「インドネシア領ナトゥナ諸島、南シナ海における中国の次のターゲットか—現地取材レポート」(The Diplomat, October 2, 2014)

アジア太平洋地域をフォローするジャーナリスト、Victor Robert Lee は、Web 誌、The Diplomat に 10月2日付で、“Is Indonesia Beijing’s Next Target in the South China Sea?”と題する論説を寄稿し、南シナ海のインドネシア領、ナトゥナ諸島の訪問、取材を踏まえて、中国が南シナ海における次のターゲットとしてナトゥナ諸島に食指を伸ばしていると見、要旨以下のように述べている。

- (1) インドネシアは最近まで、南シナ海における領有権紛争の埒外にあると見られていた。しかし状況が変わりそうである。ナトゥナ諸島は南シナ海における中国の次のターゲットになるかもしれない。ナトゥナ諸島最大の島、大ナトゥナ島 (Natuna Besar) では、「保安検査」が大変厳しい。大ナトゥナ島に着陸後、そのフライトが国内便であっても、外国人は登録され、パスポートがコピーされる。空港はインドネシアの空軍基地としても使用されているので、写真撮影は空港からかなり離れる場所まで禁止である。島を離れる時には、全ての外国人は、保安要

員から島での滞在場所と島への出入りの経路について質問される。非番の海軍士官も、島の訪問者の活動について調査している。北京が最近、ナトゥナ諸島も中国領土の一部と見られかねない海洋境界を示した地図を公表したことを考えれば、厳重な保安検査も理解できる。しかし、この重要なインドネシア領の最前線における軍事力の貧弱さは、北京が進めている南シナ海の領域化がほとんど強固な抵抗に直面していないということを思い起こさせる。過去2年間、中国は、恫喝、海軍艦艇の哨戒、局所的な封鎖、石油採掘リグの設置、漁船に対する衝突、そして多くの島嶼や環礁における施設の建設を通して、その領有権主張を実体化してきた。

- (2) 最近まで、インドネシアはこうした中国の敵対的行為とは無縁と思われており、実際、インドネシア政府は、中国、ベトナム、フィリピン、マレーシア、ブルネイ及び台湾の近隣諸国間の領有権を巡る係争問題に公正な仲裁役を買って出ている。しかし、中国が新たに認可した地図やパスポートにナトゥナ島周辺海域が含まれていることで、インドネシアのジョコ・ウィドド新大統領にとって、最初の課題の1つは中国の侵略行為になるかもしれない。新大統領は、大ナトゥナ島の空軍基地や海軍基地が最前線基地として十分な防衛力を備えていないことを理解することになる。空軍基地は30棟以上の小さな建屋を持つが、航空機格納庫はあまり大きくない3棟だけである。この基地に軍用機が視認できないのは、隠蔽されているか、航空機がないかのいずれかであろう。隣接した海軍基地構内の芝生で、数人の女性を含む数十人の隊員が格闘技の演練をしていたが、島の唯一の海軍戦力は2隻の小型軽武装の巡視艇と1隻の複合型ゴムボート（RIB）で、老朽化しつつある埠頭に係留されていた。最近、ナトゥナ島から210カイリ南西のアナンバス諸島の基地に一部の海軍戦力が移転されたとされるが、厳しい撮影禁止措置は、軍事機密を護るというよりは、むしろ弱点隠しが動機になっているのかもしれない。
- (3) インドネシア政府は2014年3月に、中国の南シナ海の大部分に対する一方的な領有権主張に、インドネシアのリアウ省（大ナトゥナ島と周辺の他の島が属す）の地域をも含んでいることを初めて認めた。ナトゥナ諸島は、かつてインドネシアと中国の間の綱引きの対象であった。1970年代までは、ナトゥナ諸島の居住者の多数は中国系であった。インドネシアでは、反華人暴動が1960年代、1980年代初期そして再び1998年に勃発したことで、5,000~6,000人と推定されたナトゥナ諸島の中国系人口が、現在では1,000人台にまで減少している。インドネシア政府は1980年代に、全国的な移住措置の一環として、ナトゥナ諸島にマレー系インドネシア人の移住が開始された。表向きの理由は、ジャワ本島の過密な人口を緩和するというものであった。しかし、地元の中国系インドネシア人が認識する暗黙の理由は、彼らを「生粋のインドネシア人」で圧倒するのが狙いで、現在、ナトゥナ諸島全体でマレー系の人口は約8万人を数える。
- (4) インドネシアは1996年に、中国がナトゥナ諸島周辺海域にまで領有権を主張していることを認識し、ほぼ2万人の兵力をナトゥナ海域に派遣し、それまでで最大規模の海軍演習を行った。ジャカルタの狙いは、アメリカの石油会社との提携による天然ガス生産のために、中国が探査鉱区を設定し、管轄しようとしたことに抵抗することであった。当時、インドネシア海軍と空軍による行動は中国の野心に対する抑止効果があったと見られるが、18年後の現在では、中国軍事力の大幅な拡充によって、インドネシアが同じような状況下で果敢な対応をとったとしても抑止効果があるとは思われない。東シナ海と南シナ海における領有権問題に関して、鄧小平はかつて、「この世代は、このような難しい問題を解決するのに賢いとは言えない。それを

解決するために次世代の知恵に期待しよう」と唱えた。しかし、海軍力によって南シナ海の大部分を事実上占拠した、現在の習近平主席は、鄧小平の願いより、「政権は銃口から」という毛沢東の格言に忠実であるように思われる。1996年のナトゥナ諸島周辺海域を護るインドネシアの軍事演習の時に、インドネシアのアジア問題専門家、Dewi Fortuna Anwar 博士は、「中国は力を信奉する。もし中国が相手を弱いと見なせば、中国はこれを餌食とするであろう」と語ったといわれる。現在、Anwar 博士は国際的に認められた学者となり、インドネシア副大統領の顧問を務める。今日、彼女の言葉は、南シナ海で現実になっているのである。

記事参照 : Is Indonesia Beijing's Next Target in the South China Sea?

<http://thediplomat.com/2014/10/is-indonesia-beijings-next-target-in-the-south-china-sea/>

地 図 : この地図は、この論説の筆者、Victor Robert Lee が、中国の「9 段線」の 2 つの最南端の「段線」を繋ぐ 3 本の仮定的な破線を引いたものである。筆者によれば、3 本の仮定的な破線は、いずれもインドネシアが管轄権を主張するナトゥナ諸島（主要な天然ガス田を含む）周辺海域と重複している。

http://thediplomat.com/wp-content/uploads/2014/10/thediplomat_2014-10-02_07-12-47.jpg

Photo : Indonesian navy vessels at dock, Natuna Island.

<http://thediplomat.com/2014/10/is-indonesia-beijings-next-target-in-the-south-china-sea/>

10 月 13 日「岩礁を人工島に、中国の南シナ海における野望—ベトナムの論調」(Vietnam Net, October 13, 2014)

ベトナムの Vietnam Net は 10 月 13 日付で、“China’s dark designs after 25 years of seizing Johnson South Reef”と題する解説記事を掲載し、中国が Johnson South 礁やその他の岩礁を不法に占拠して 25 年を経、今や拡張工事によって人工島に変貌させようとしており、ベトナムはこれらの工事が完了する前に中国の行動に反対する姿勢を ASEAN 諸国と協調して明確に示すべきであるとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 海南島からパラセル諸島（西沙諸島）そしてスプラトリー諸島（南沙諸島）に至るまで、中国が軍民合同で実施してきた数々の施策は、中国が東海（南シナ海）を独占しようとする自らの野望を実現する手段を模索していることの現れである。中国が軍事力によってスプラトリー諸島の Johnson South 礁（ベトナム名：Gac Ma、中国名：赤瓜礁）やその他の 6 つの岩礁を占拠してから 25 年が経つが、今や再び国際法に違反し、国際世論の反対にもかかわらず、中国はこれらの岩礁を埋め立てなどによって拡大し、人工島に変貌させることで、徐々に南シナ海を占有しようとしている。
- (2) Johnson South 礁は、ベトナムの Khanh Hoa 県に属するスプラトリー諸島の 1 つである Sinh Ton 島（中国名：景宏島）の南東に、そしてベトナムの Collins 礁（中国名：鬼喊礁）から北西にわずか 6.4 キロの近くにある。Johnson South 礁は、干潮時のみ海面に姿を現す「低潮高地」だが、多くの岩礁は満潮時にも海面上にある。中国は 1988 年、同礁を武力で不法占拠した後、小型の建屋、栈橋そして海洋監視ステーションなどの多くの建造物を建設したり修繕したりして、同礁を南シナ海における非合法的な軍事拠点にした。中国は 2014 年 2 月下旬、同礁

において再び大規模な拡張工事に着手した。十数両もの削岩機、ブルドーザー、クレーンそして船舶を動員して、同礁を深水港、大型栈橋そして長い滑走路を持つ人工島に作り替えようとしている。中国メディアによれば、中国は、**Johnson South** 礁を十分な兵站施設、工兵施設そして通信設備を備えた軍事基地にすることを企図している。より懸念すべきことは、同礁で行なわれていることが南シナ海を占有する中国の大いなる計画の一環に過ぎないということである。中国は、同礁だけでなく、**Chau Vien** (中国名：華陽礁)、**Huy Go** (同：東門礁)、**Ga Ven** (同：南薰礁) そして **Xu Bi** (同：渚碧礁) といった岩礁でも拡張工事を行なっている。こうした動きは、ベトナムだけでなく、東南アジアや東アジアの平和と安定にとって脅威といえる。

- (3) 中国のこうした行動は、「行動宣言 (DOC)」や国際法、就中、国連海洋法条約 (UNCLOS) に違反しているだけでなく、スプラトリー諸島や南シナ海全体を極度に危険な状況にしている。スプラトリー諸島、特に **Johnson South** 礁は、地理戦略上極めて重要な位置にある。同礁は、スプラトリー諸島へと続く輸送航路上に位置する **Sinh Ton** 島 (景宏島) と **Song Tu** 島の隘路にあり、しかもベトナム本土の海岸からわずか 250 キロの距離にある。ベトナム、マレーシア、フィリピンそして台湾の関係当事国は、これら地域に小規模の軍隊を配置しているのみであり、その施設も主として防衛用である。しかし中国は、**Johnson South** 礁やその他の岩礁に空海兼用の通信、兵站施設を建設しようとしている。そしてこれらの施設は明らかに「攻勢思想」から建設されており、これらが完成すれば、これらの人工島は中国が攻勢的な活動を展開するための十分な地積を持った拠点となろう。それによって、中国は、南シナ海の上空、海面及び海中を管制する能力を大幅に強化することになる。最近、国際法の観点からこの問題を問われた際、中国外交部報道官は、「これらの環礁における改良工事は、居住島民の生活に資するためである」と主張した。これが意味することは、例えば、**Johnson South** 礁で人間の居住が可能になるということであり、従って、中国は恐らく、その事実をもってこの環礁を他の自然の島嶼と同じものであると強弁し、基線を引き、領海と EEZ を主張することになる。そのようなことになれば、中国は、南シナ海のほぼ全域を含む、いわゆる「9 段線 (U 字ライン)」の法的根拠を徐々に確立していくことになる。また、中国は、南シナ海に防空識別圏 (ADIZ) を設定することもでき、状況は極めて複雑かつ深刻になるであろう。

- (4) 外交的には、新たな力関係によって、中国は ASEAN 諸国との交渉においても有利になる。中国は最近、南シナ海における「行動規範 (COC)」について ASEAN 諸国と協議することで合意した。しかし、中国は意図的にそのプロセスを遅延させている。その理由は、ASEAN 諸国と圧倒的な力を背景に話し合うために、**Johnson South** 礁などにおける建設工事の完了を待っているためである。中国は、優位な立場に立てば、簡単には南シナ海における野望を諦めることはないであろう。近年の中国の行動を振り返ってみれば、中国は、南シナ海を手中に収めるために周到な計画を進めてきたことが理解できる。1980 年代に、中国の最高指導部は、海南島を広東省から分離して省とし、南シナ海進出の足掛かりとした。中国の南シナ海進出への長期計画から見て、これは戦略的な決断であった。海南島に解放軍を配備した後の 1990 年代には、中国は、石油掘削リグ、**Kantan-3** をトンキン湾の外側のベトナムの大陸棚上に 2 度に亘り設置した。不法に占拠したパラセル諸島に軍事拠点を設けた後、2014 年 5 月には、中国は、最新型の石油掘削リグ、**HD-981** をベトナムの EEZ 内に設置したのである。今後も、中国は、スプラトリー諸島における建設工事を終えれば、遅かれ早かれ同じようなことをするであろう。

- (5) このような状況に対処するために、ベトナムは、早急に対応措置をとり、中国の不法なかつ一方的な挑発的行動に対して反対の意志を示さねばならない。法的措置としては、パラセル諸島やスプラトリー諸島に対するベトナムの主権を証拠立てる説得力のある法的根拠を示していくことに加えて、中国が南シナ海の岩礁を人工島に変貌させている実態を明らかにすべきである。中国が建設中の人工島は、不法であり、UNCLOSの島の定義には該当しない。これらの点について、国連や国際司法裁判所などと意思疎通を図ることが必要である。メディア対策としては、ベトナムは、可能な限り速やかに声高の主張を展開し、中国の行動に反対するために、国際社会、特にASEANに働きかけるべきである。外交的には、ベトナムは、ASEANと協調してCOCの交渉を促進させることが必要である。また、その際には、中国が正式に調印したDOC第5条(「関係国は状況の悪化を防ぐべく、特に無人の島嶼を有人化しないよう自制する」)を着実に履行することを求める必要がある。

記事参照：China's dark designs after 25 years of seizing Johnson South Reef

<http://english.vietnamnet.vn/fms/special-reports/113999/china-s-dark-designs-after-25-years-of-seizing-johnson-south-reef.html>

【関連記事1】

「中国海軍司令員、南シナ海での島嶼拡張工事を視察」(The Diplomat, October 17, 2014)

Web誌、The Diplomatの編集主幹、Zachary Keckは、10月17日付の同誌で、中国海軍の呉勝利司令員が南シナ海の紛争中の島々に対する「前例のない」視察を行ったとの台湾からの報道について、要旨以下のように述べている。

- (1) 台湾国家安全局の李翔宙局長は10月15日、中国海軍の呉勝利司令員が9月に南沙諸島の係争中の5つの島で行われている拡張工事を1週間にわたって視察したと、立法院外交・国防委員会で明らかにした。李翔宙局長によれば、中国は最近、南沙諸島の7つの島嶼で建設工事を進めており、その内5つは習近平政権になってから承認されたものである。香港の英字紙、*The South China Morning Post* (南華早報)によれば、李翔宙局長は、「拡張工事の目標は、これらの島嶼を堡壘に、そして南沙諸島を戦場に変えることである」と立法院で指摘したという。李翔宙局長の立法院での発言は台湾メディアが最初に報じたが、それによれば、李局長は、中国が最近、南沙諸島で行っている大規模な拡張工事は習近平によって個人的に承認されたものであると指摘し、「全ての動きは、大陸が南シナ海全域に対する主権を主張するための全般的な戦略計画を有することを示している」と述べたという。
- (2) 中国は最近、南沙諸島の5つの環礁を、そこから軍事力を投射できる島嶼に変えようとしている。9月にそれらの環礁の1つを取材したBBCの報道によれば、「2014年の初めには、南沙諸島における中国のプレゼンスは環礁の上に立てられた一群のコンクリート・ブロック製の建物からなる、一握りの前哨拠点群に過ぎなかった。それが今や、5つの別々の環礁が実質的な新島に変貌しつつある」と報じている。更に、BBCは、「海底から数百万トンの土砂が浚渫され、新しい陸地を造成するためにジョンソン南礁に流し込まれた。・・・中国は、ジェット戦闘機が離発着できるコンクリート製の長い滑走路を持つ空軍基地を建設しようとしているらしい」と報じた。
- (3) 南沙諸島の環礁や島嶼における拡張工事は、北京が主張する広大な海域において、中国海軍がより強力なプレゼンスを維持できるようにすることを意図している。特に、これらの拡張工事

は、北京が南シナ海に防空識別圏（ADIZ）を設定するための前触れである。アメリカや域内各国は、南シナ海における ADIZ について中国に対して警告している。拡張工事はまた、南シナ海のほとんどに対する主権を主張する中国の「9 段線」についての国際法的基盤の強化をも狙いとしている。国連海洋法条約（UNCLOS）の規定では、人間が居住する島を基点として 12 カイリの領海と 200 カイリの EEZ が形成される。しかし、暗礁、暗岩は 12 カイリの領海を形成するが、EEZ は形成しない。干潮時でも完全に水没している岩礁はいずれも形成しない。中国は、水没している環礁を島嶼に変えることで、それらを基点とする EEZ を主張しようとしているらしい。

記事参照：China Naval Chief Conducts ‘Unprecedented’ Survey of Disputed Reefs

<http://thediplomat.com/2014/10/china-naval-chief-conducts-unprecedented-survey-of-disputed-reefs/>

【関連記事 2】

「中国、永興島（西沙諸島）の滑走路延伸」(The Diplomat, October 17, 2014)

Web 誌、The Diplomat の編集主幹、Zachary Keck は、10 月 17 日付の同誌で、中国が永興島 (Woody Island) に新しい軍用滑走路を建設したとの報道について、中国が進める南シナ海での哨戒能力強化の努力の一環であるとして、要旨以下のように述べている。

- (1) AFP 通信は 10 月 15 日付で、新華社の報道を引用して、永興島で新しく建設していた滑走路工事が完了したと報じた。永興島は、中国が占拠する西沙諸島の島だが、ベトナムと台湾も領有権を主張している。AFP によれば、滑走路の長さは 2,000 メートルであり、中国軍が使用することになるという。AFP の引用によれば、新華社は、「永興島の滑走路の完成と引き続く改良工事によって西沙諸島に軍用機が駐留できるようになり、南シナ海における中国の防衛能力が大幅に向上した」と報じている。しかしながら、永興島の滑走路は新しく建設され、その長さが 2,000 メートルと報じられても、永興島には既に以前から滑走路が存在しており、最新の衛星写真では長さが 2,400 メートルから 2,700 メートル、あるいは 2,800 メートルに延伸されていることを示している。従って、この滑走路は全く新しく建設されたというより、既存の滑走路の延伸工事を完了したと見るのが正しいと思われる。新設であれ、既存のものを延伸したのであれ、こうした建設工事は、中国が南シナ海における主権主張と管轄権を主権する広大な海域に対する軍の哨戒能力とを強化する方策として、南シナ海の全域に亘って中国が占拠する島嶼や環礁において軍事施設やその他の施設を建設する進行中の努力と軌を一にするものである。
- (2) 西沙諸島の中で最大の島である永興島は、こうした努力の中核をなすものであった。同島は、2012 年 6 月に周辺の島嶼群を管轄するための管理能力強化の目的で創設された省級の市である三沙市が置かれた行政の中心である。2012 年 7 月には、中国中央軍事委員会は、三沙市に新しい駐留部隊を創設する計画を承認したと報じられた。三沙市駐留軍の創設当時、新華社は、「駐留部隊は師団規模で人民解放軍海南省軍区の指揮下におかれ、市の国防動員、軍予備及び軍事作戦の実施を管理する責任を有する」と報じた。2014 年 6 月、中国は、「国家の海洋権益を総合的に護るために、三沙市に常統的な哨戒システムを徐々に構築していく」と発表した。このため、永興島における必要なインフラ整備を継続し、最終的には 5,000 トンの哨戒艦を同島に常駐させるとしている。中国は 2011 年に、同島の西側に新しい港湾の建設を完了している。

記事参照 : China Builds Military Airstrip in Disputed South China Sea

<http://thediplomat.com/2014/10/china-builds-military-airstrip-in-disputed-south-china-sea/>

10月14日「日越の『広範な戦略的パートナーシップ』、アジアの安全保障に貢献—セイヤー論評」
(The Diplomat, October 14, 2014)

豪 University of New South Wales の Carl Thayer 名誉教授は、10月14日付の Web 誌、The Diplomat に、“Vietnam's Extensive Strategic Partnership with Japan”と題する論説を寄稿し、日越戦略的パートナーシップの拡大は中国の海洋進出という脅威に晒されているアジア地域の安全保障に貢献し得るものであるとして、要旨以下のように論じている。

- (1) ベトナムにとって、日本との関係は極めて重要な安全保障要因として、その重要性を増している。日本の岸田外相は8月1日、ハノイへの公式訪問中、日本がベトナムの海洋安全保障能力の向上に資するため6隻の船舶を供与することを公表した。6隻の内2隻は、これまで水産庁が使用していた中古船であり、残りの4隻も中古の漁船で、これらの船舶は600トンから800トン級の小型船である。これら6隻の船舶の供与は、5億円(486万ドル)規模の対ベトナム無償資金協力の一環であり、この他にもレーダーや訓練経費なども含まれている。これらの船舶は、2014年末までにはベトナム側に引き渡される予定であり、ベトナムの沿岸警備隊や漁業監視にのみ用いられることになっている。
- (2) 日越両国は、2011年から防衛協力の絆を強めてきており、2014年3月には、安倍首相と訪日したチュオン・タン・サン国家主席との間で、8年間続いてきた「戦略的パートナーシップ」が「アジアの平和と安定のための広範な戦略的パートナーシップ (Extensive Strategic Partnership for Peace and Prosperity in Asia)」に格上げされた。この格上げは、安倍首相がベトナムとの防衛・安全保障協力を一貫して推し進めてきたことで達成されたものである。首脳会談の共同声明には、69項目の日越間の協力項目が含まれている。両首脳は、閣僚、高官及び専門家レベルの対話を継続し、また能力構築、海軍艦艇の相互訪問を含む防衛協力の促進を確認した。
- (3) 日越防衛協力は、南シナ海で緊張関係が高まった、2011年に具体化された。両国は、中国が海洋における主権を主張するために非軍事の海洋法令執行機関を活用していることに対抗していくことで、戦略的利害を共有している。この利害の一致が、2011年10月の「日越防衛協力に関する覚書」の署名に繋がった。日本が海洋安全保障のために6隻の船舶を供与する対越支援を決定したことは、発展しつつある日越防衛協力関係における自然な流れである。日越両国は、中国が海洋における主権主張を強めるために海洋法令執行機関や漁船を活用していることに、対抗している。日本は、アジア諸国の中で唯一、中国の海洋における野心に立ちほだかり、それに対抗し得るだけの能力を有している。ベトナムに対する非軍事の海洋監視能力の増強支援は、日本にとっても利益となる。その見返りに、ベトナムが、この地域の各種の多国間安全保障機構において、日本に対して外交的、政治的な支援を提供することが期待されるからである。

記事参照 : Vietnam's Extensive Strategic Partnership with Japan

<http://thediplomat.com/2014/10/vietnams-extensive-strategic-partnership-with-japan/>

10月20日「海洋政策の課題—インドネシア新政権」(RSIS Commentaries, October 20, 2014)

シンガポールのS.ラジャラトナム国際関係学院(RSIS)のFarish A. Noor 准教授は、10月20日付のRSIS Commentariesに、“Addressing Indonesia’s Maritime Needs: Jokowi’s Ground and Sea-level Challenges”と題する論説を寄稿し、インドネシアのウィドド新政権が掲げる海洋政策の前途には多様な課題があるとして、要旨以下のように論じている。

- (1) ウィドド新政権は、7月の大統領選挙での公約で、インドネシアの将来の経済と防衛のニーズを応えるために、印象的で野心的な海洋政策を約束した。インドネシアの広域に亘る群島を数百万のインドネシア人が船舶で移動している現状を考えると、新政権が海洋政策を中心課題に据えたことは理解できる。インドネシアの現状は、海洋補給能力の強化が群島全域の生産拠点や人口拠点を繋ぐために極めて重要であることが分かる。更に、インドネシアの国内フェリー・システムの整備が依然として遅々たる状況で、特に国家の祭日や宗教上の休日など時期にピークに達するフェリー事故は依然、危険な状況にある。加えて、新政権は、インドネシア海軍の大幅な増強と海上警察能力の近代化を約束した。新政権は、2024年までにインドネシアの内水シーレーンと沿岸域の安全を確保する「グリーン(沿岸域・近海防衛)艦隊」を整備すると公約している。その狙いは、群島内で行動する海賊(船舶武装強盗)への対処と同時に、(人身売買、不法移民や難民を含む)密輸問題に対応することにある。これらの取り組みに対して、インドネシアの隣国は歓迎している。インドネシア群島水域のシーレーンの安全確保が海賊や密輸に対処する世界的な努力にも多く寄与すると期待されるからである。サプライチェーンの欠陥を克服することは、地域毎のカルテルに苦しんできたインドネシア産業界においても歓迎されている。これらのカルテルは、国内の物流ネットワークをコントロールしており、群島外縁部の地域におけるガス、石油、米や砂糖などの必需品の価格を高くしている。
- (2) しかし、国内環境から見れば、一貫した効果的な海洋政策は、国内政治の必要にも応えるものである。特に、スラウェシ島南東半島のチモロ(Timoro)海峡沿いに居住するバジャウ・ラウト(Bajao Laut)民族のように、その政治経済が海洋と結びついているインドネシアの地域共同体にとって、海洋政策は重要である。チモロ海峡沿いに居住する、この海洋民族コミュニティは、ヨーロッパ人が初めて東南アジアに到着した16世紀以降、彼らの海の遊牧民的な生活が記録されてきた。バジャウ・ラウト人の「世界」は、陸上よりも海上を基盤としている。バジャウ人は、スラウェシ島全域だけではなく、カリマンタン島沿岸域や東マレーシアのサバ州そしてフィリピン南部にも居住しており、政治的な国境を越えたコミュニティを形成している。バジャウ人の多くは、1980年代までインドネシア国民として識別できるパスポートやIDカードを所持していなかった。彼らの多くは、海上のボートに住んでいて、その生活様式は海に結び付いたものであり、彼らの収入もそうである。今日、彼らの多くは水上家屋に定住し、漁業と(香港や中国で好まれる)ナマコの収穫が主な経済活動である。このコミュニティのグローバル化は、中国のような他国のレストランで使われるナマコを大量に購入する商人がもたらした。しかしながら、彼らの漁法は初歩的なままであり、ほとんどの漁民は大型漁船を持っていない。今日、バジャウ人の漁師は、彼らの漁場に侵入してくる、外国漁船を含む他の漁業コミュニティの圧力に直面している。
- (3) バジャウ人コミュニティのような、地域コミュニティのニーズに対応することは、インドネシアの新政権の優先課題の1つとなろう。バジャウ・ラウト人は、インドネシア全体の存在する多くコミュニティの中でも大きなコミュニティを構成している。彼らは、遅々としたプロセ

スなから定住しつつあり、今では住民登録を行い、有権者になりつつある。バジャウ・ラウト人のコミュニティは興隆するコミュニティで、若い世代は、彼らの文化、言語そして定住する住所を認めるとともに、彼らの政治経済に関わる諸問題に対応するよう、スラウェシ州政府と中央政府とに働きかけている。これら若い世代の主たる懸念は、彼らの漁場に侵入し、彼らの収入源を略奪する、バジャウ人以外の漁船と張り合うための、支援インフラや能力を欠いていることである。‘Bajao Bangkit’ (台頭するバジャウ人) のようなグループは、安全や教育の向上、そして漁場保護の強化を求め始めており、これらのグループは時に政治的なロビー活動も展開している。

- (4) 従って、新政権を待ち受けている課題は、極めて多様で複雑である。新政権は、経済と防衛のニーズのみならず、インドネシアの複雑な多民族社会のそれぞれのコミュニティの要求にも対応した、統治システムを創出することに取り組まなければならない。民主化と政治教育の強化によって、新政権は今や、小規模だから、あるいは孤立しているからなどといった理由で、無視してもかまわないコミュニティなどは存在しないことを実感している。

記事参照：Addressing Indonesia’s Maritime Needs: Jokowi’s Ground and Sea-level Challenges
RSIS Commentaries, October 20, 2014

11月17日「南シナ海におけるインドの存在感を高める時—インド人専門家論評」(RSIS Commentaries, November 17, 2014)

インドの Observer Research Foundation の Darshana M. Baruah 特別研究員は、11月17日付の RSIS Commentaries に、“South China Sea: Time for India To Mark Its Presence”と題する論説を寄稿し、インドは東アジアの安全保障の担い手としての存在感を強めるべきとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 南シナ海における緊張が増大するにつれて、ベトナムやフィリピンといった国家は、西太平洋における自国の権益を強化し、維持するために、域外の大国に益々目を向けるようになっていく。特にハノイは、インドとベトナムとの防衛協力関係を強化することで、経済的あるいは戦略的な理由からこの地域におけるインドの存在に期待している。しかしながら、インドはこれまで、ASEAN の友好国からの期待に応えられなかった。インドは如何なる「中国包囲網」戦略と見られるものからも距離を置いてきたが、最近のニューデリーは、より積極的に ASEAN の友好国の声に耳を傾けようとしている。最近のミャンマーでの第9回東アジア首脳会議や第12回インド・ASEAN 首脳会議におけるモディ首相の存在感は、インドが地域の安全保障問題に積極的に関わっていくという意欲を他国に示すものとなった。
- (2) モディ首相の政権は、海洋安全保障におけるインドの関心を改め、インド太平洋地域において変化しつつある安全保障機構の形成に参画する必要性を認識している。インドは、防衛関係を強化するために、オーストラリア、日本、シンガポール及びベトナムといった、この地域の各国海軍との海洋パートナーシップの強化を図ることに注力している。10月にベトナムのグエン・タン・ズン首相が訪印した際、インドは1億ドルの借款を供与したが、ハノイはこの借款でインドから海軍艦艇を購入する計画である。ニューデリーはまた、海洋戦略を特に重視しているインドネシアのウィドド大統領とも連携を強化していく必要がある。モディ首相の最初の外国訪問先の1つが日本であったが、日本はインド太平洋地域において重要なプレーヤーであり、中国との潜在的な危険性を孕む紛争を抱えている。同首相が9月に訪日した際の東京宣言

には、「米印間の Malabar 演習への日本の継続的な参加といった、日印2国間の海上演習の定期的な実施」などが含まれている。更に、9月のモディ首相の訪米の際の米印共同声明は、ワシントンとの共同声明においてインドが初めて南シナ海における紛争解決に直接的に言及したことで、重要な意義を持つものであった。同声明は、「両国首脳は、海洋における領有権紛争を巡って激化する緊張状態に懸念を示し、特に南シナ海における海洋の安全を維持し、航行の自由と上空通過の自由を確保することの重要性を確認した」としている。また同声明は、全ての関係当事国に対して、国際法規に準拠した紛争の平和的解決を呼びかけた。そしてズン首相の訪印の際の共同声明でも、南シナ海問題に言及された。同声明は、南シナ海における航行の自由と、全ての紛争当事国に対して法的拘束力を持つ行動規範（COC）の実現に向けて努力することを求めた。インドがこうした共同声明において繰り返し南シナ海問題に言及しているということは、以前の海洋安全保障政策からの明確な転換を示している。これまでニューデリーは、航行の自由と海洋安全保障の必要性には言及していたが、紛争当事国や地域については名指すことはなかった。こうした最近の動向を踏まえて、モディ首相は、ミャンマーでの会議で、南シナ海の安定化の必要性を強調した。モディ首相の発言は、ニューデリーがこの地域の安全保障における指導的役割を担う必要性が一層高まっているとの認識を反映している。インドは漸く、この地域における安全保障の担い手としてより大きな役割を負う政治的意欲を見せたのである。ベトナムとの共同声明は、東南アジアにおけるインドの緊密な友好国の1つであり、中国との激しい紛争に直面しているベトナムに対する再保証であった。モディ首相は、ミャンマーでフィリピンや日本の指導者とも会談している。両国はそれぞれ、南シナ海と東シナ海において中国との紛争を抱えており、インドは、地域の安全保障に対してより積極的な役割を演じるという強い政治的シグナルを送ったのである。

- (3) 中国は、こうしたインドの活動を最も警戒している。何故なら、中国は、紛争海域に関する問題の国際化に反対し、第3国が干渉してくることに對して常に警告してきたからである。中国は、全ての紛争問題は、当事国である2国間で解決されるべきであり、第3国や国際機関などの介入や仲介は必要ないという立場をとっている。東南アジアと東アジアに対するニューデリーの関心が次第に高まっていることは、明確である。インドは、域内各国と経済、防衛の両面での協力関係の強化を模索している。インドの「ルック・イースト政策」は、“Act East”として弾みをつけてきている。これまでインドは、中国を刺激するまいとして、アジアにおいて役割を担うことに消極的であった。しかし、変わりゆく地域の安全保障環境とインド洋における中国のプレゼンスの拡大という現実を受けて、インドは、「中国に対する畏怖（‘timidity of China’）」から一歩踏み出し、地域における主要パートナー国との協力関係を前進させるべきである。とはいえ、ニューデリーが如何なる中国包囲網政策にも関わっていないこと、そしてその必要もないということは、重要な点である。要するに、インドは、東南アジアにおける友好国に対する再保証として十分な程度の関心を声高に発言することである。そうすることで、インドは、この地域が必要としている、安全保障の担い手としての役割を果たす準備を徐々に整えていくことができよう。

記事参照：South China Sea: Time for India To Mark Its Presence

RSIS Commentaries, November 17, 2014

11月23日「中国、永暑礁で大規模埋め立て工事」(The New York Times, November 23, 2014)

米紙、The New York Times (電子版)は11月23日付で、中国が南シナ海の永暑礁 (Fiery Cross Reef) で進めている大規模な埋め立て工事について、要旨以下のように報じている。

- (1) 中国本土から500カイリ離れた小さな岩礁、永暑礁 (Fiery Cross Reef) で、中国は大規模な埋め立て工事を進めており、完成すれば、軍用機の発着が可能になると報じられている。IHS Jane が11月20日に公表した新しい衛星画像では、南沙諸島の永暑礁で長さ約9,850フィート、幅985フィートの新しい人工島の建設が見られた。IHS Janeによれば、新しい島には滑走路やエプロンを建設することができるが見られ、また、軍艦を接岸させるに十分な港も建設しているという。IHS Janeは、中国がサンゴ礁や砂州を埋め立てて、哨戒機の展開拠点として、また海軍艦船の補給ステーションとして利用可能な少なくとも3つ人工島を建設していると指摘している。IHS Janeは、永暑礁における埋め立てが最大規模であり、ベトナムやフィリピンなど領有権主張国を威嚇する狙いがある、と見ている。
- (2) 中国は、世界で通航量の最も多い貿易ルートである南シナ海のほぼ90%に対する領有権を主張している。これは「9段線」に基づく主張であるが、周辺諸国は、南沙諸島や永暑礁を含め、中国の「9段線」を認めていない。ワシントンの戦略国際問題研究所の上級顧問、Bonnie S. Glaserは、永暑礁での滑走路建設計画を、中国が将来的に設定すると見られる南シナ海での防空識別圏 (ADIZ) を監視するためと見、滑走路の建設が南シナ海におけるADIZに対する監視能力を強化することになる、と指摘している。中国は2013年11月に、尖閣諸島の上空を含めた東シナ海において一方的なADIZの設定を発表した。以来、西側の専門家は中国が南シナ海においてもADIZを設定するかどうかを議論してきたが、ほとんどの専門家は、中国が近い将来に同様の措置をとることはないであろうと予想していた。しかし彼らは、中国が本土から遠く離れた南シナ海におけるADIZを海、空軍が監視する時に備えて、監視施設や支援設備を建設できるように、島嶼や珊瑚礁を埋め立てていることに注目している。
- (3) 南沙諸島における中国の埋め立て工事を中止させる狙いから、オバマ政権は2014年初め、南シナ海における全ての領有権主張国に対して係争中の島嶼における建築工事を凍結するよう提案したが、中国はこれを拒否した。Glaserは、永暑礁での埋め立て工事を、アメリカの凍結提案に対する中国の反発の好例である、と指摘している。南沙諸島は16万平方マイルに広がる海域に数百の珊瑚礁、岩礁、砂州と小さな島嶼が散在しており、中国よりはむしろフィリピン、ベトナムあるいはマレーシアに近い海域である。米MITのM. Taylor Fravel准教授は、南シナ海に領有権を主張する国の内、ブルネイと中国だけが占拠島嶼に滑走路を持っていない*、と指摘している。新しい衛星画像が捉えた永暑礁の埋め立て工事から、中国がここに滑走路を建設すれば、フィリピンが占拠する島嶼 (Pagasa Island) のプロペラ機しか運用できない滑走路よりも、より大型の航空機を運用することが可能になる、とFravelは見ている。IHS Janeは、永暑礁に滑走路が建設されるのは疑問の余地がなく、「滑走路が完成すれば、中国は、他の領有権主張国を威嚇し、あるいは少なくとも紛争が交渉によって解決される場合でも、遙かに強い立場から交渉に臨めることができるからである」と指摘している。

記事参照 : China Said to Turn Reef Into Airstrip in Disputed Water

<http://www.nytimes.com/2014/11/24/world/asia/china-said-to-be-building-airstrip-cable-area-in-disputed-waters.html?ref=asia&r=0>

Photo : Airbus Defence and Space imagery dated 14 November 2014 shows Chinese land reclamation operations under way at Fiery Cross Reef in the South China Sea. Multiple operating dredgers provide the ability to generate terrain rapidly. Operating from a harbour area, dredgers deliver sediment via a network of piping. <http://www.janes.com/article/46083/china-building-airstrip-capable-island-on-fiery-cross-reef>

備 考* : 台湾は太平島 (Itu Aba island) に、フィリピンは Pagasa island (中業島) に、マレーシアは Swallow Reef (弾丸礁) に、ベトナムは Southwest Cay (南子島) にそれぞれ滑走路を持っている。

11月24日「モディ首相のフィジー訪問、インドの南太平洋戦略—インド人専門家論評」(RSIS Commentaries, November 24, 2014)

インドの The Observer Research Foundation 主幹研究員で、シンガポールの S.ラジャラトナム国際関係学院 (RSIS) の連携教授、C. Raja Mohan, C. Raja Mohan は、11月24日付の RSIS Commentaries に、“PM Modi in Fiji: India’s Strategic Foray in the South Pacific”と題する論説を寄稿し、インドのモディ首相のフィジー訪問を南太平洋に対するインドの戦略アプローチの始まりと見、要旨以下のように論じている。

- (1) インドのモディ首相が11月19日から2日間フィジーを訪問したが、この訪問は、南太平洋を巡る大国間の地政学的な抗争にインドを巻き込むことになる。インド首相の最後のフィジー訪問は1981年であったが、それ以来、フィジーとその周辺情勢には多くの変化があった。1980年代後半以降にフィジーで起きた政治的混乱と、契約労働者として19世紀後半からフィジーにきたインド人移民と原住民との間の紛争激化の中で、インドは、フィジーにおける影響力を失うことになった。モディ首相の訪問は、ここ数年間進められてきたフィジーとの建設的な関係構築の一環として実現した。フィジーでは、8年前のクーデターで権力を掌握したバイニマラマ国軍司令官が2014年3月に退役し、9月の総選挙で、インド人コミュニティを含む少数民族の支援を得て勝利した。フィジーの民主主義回復を背景に実現した訪問で、モディ首相は、両国間の関係改善を促進する措置として、開発パートナーシップの拡大、航空路線の拡充やフィジー国民の訪問ビザ発給基準の緩和などを発表した。
- (2) 南太平洋は長い間、大国間の抗争とはかけ離れた地域であったが、今や太平洋で展開されている大国間抗争の戦域として浮上している。就中、ここ数年の中国の急速な台頭と、それに伴う域内の島嶼国家に対する大々的な支援攻勢は、他の大国を困惑させてきた。当初、南太平洋地域は、島嶼国家による中国と台湾との外交関係樹立を巡る争いの場であったが、今や新たな戦略的価値を持つ地域となっている。広大な EEZ を持つ太平洋の島々は、重要なシーレーンを跨ぐ数百万平方キロの海洋空間を占めている。幾つかの島嶼は、軍事力投影のための理想的な立地にある。また、太平洋の島々は、通信情報の収集や宇宙空間の活動をモニターする上で、格好の位置にある。中国にとって、太平洋における戦略的影響力の拡大を図り、この地域におけるアメリカの軍事的優位を制約し、沿岸域の天然資源へのアクセスを確保するために、太平洋の島嶼国家は優先度の高い存在となってきた。実際に、モディ首相のフィジー訪問直後には、中国の習近平主席の訪問があり、中国とフィジーの関係強化が謳われた。中国はこの数年間、軍民両面での広範な援助プログラム、そして海軍部隊の頻繁な派遣や海洋インフラの拡充など

を通じて、南太平洋地域における存在感を高めてきた。南太平洋における中国の戦略的関心は、域内島嶼国家にとって国際関係の選択肢を広げる機会となっており、またオーストラリアとニュージーランドからの政治的圧力に抵抗する手段ともなっている。フィジーは、意識的に「北方重視（“look north”）」方針を明確にし、中国カードを十分に活用している。

- (3) 中国が南太平洋での存在感を高めるに従って、アメリカは、冷戦後、無視してきたこの地域に対する姿勢を変えた。アメリカが2012年に「アジアへの軸足移動」政策を明らかにした数カ月後に、当時のクリントン国務長官は、太平洋諸島フォーラムの年次会合に出席した。インド洋・太平洋地域に対する影響力を巡って中国と競り合う日本も、この地域との連携を強化している。冷戦終結後、この地域でフリーハンドを持っていたオーストラリアとニュージーランドも現在、それぞれこの地域に対する政策を見直している。モディ首相がフィジーを離れて48時間も過ぎない間に、バイニマラマ首相は中国の習近平主席を招いた。フィジーと他の島嶼国家は、この地域におけるインドの強いプレゼンスを熱望しているが、経済支援を期待するには、インドが中国に敵わないということを熟知している。しかしながら、南太平洋の島嶼国家は、中国の援助に過剰に依存することも警戒している。インドのプレゼンスは南太平洋の地域バランスの将来を見通す上で重要であり、域内の島嶼国家にとって、より多くの経済的、政治的な選択肢を提供するものである。モディ首相は、フィジーでの一連の会談を通じて、インドの経済援助プログラムの増額と、フィジーとの防衛協力の強化を約束して、インドが南太平洋との歴史的な連携を強化し、戦略的パートナーシップを築いていく用意があることを強調した。

記事参照：PM Modi in Fiji: India's Strategic Foray in the South Pacific

RSIS Commentaries, November 24, 2014

11月25日「シンガポール、南シナ海問題の『公正な仲裁者』となり得るか—RSIS 論評」(RSIS Commentaries, November 25, 2014)

シンガポールのS.ラジャラトナム国際関係学院(RSIS)のDaniel Wei Boon Chua 研究員は、11月25日付のRSIS Commentariesに、“The South China Sea Disputes: Singapore as an ‘Honest Broker’?”と題する論説を寄稿し、南シナ海の領有権問題について、シンガポールは中国と東南アジア諸国間における「公正な仲裁者」になるとの意思表示をしたが、シンガポールがそうした役割を果たすことができるか、またそうすべきか、ということについて、要旨以下のように論じている。

- (1) ミャンマーで11月に開催されたASEAN首脳会議で、シンガポールのチャンムガム外相は、南シナ海の領有権問題について、シンガポールは領有権紛争の当事国ではないので、「公正な仲裁者(an “honest broker”）」となり得ると述べた。果たして、シンガポールが公正な仲裁者であることが可能か、またそのような役割を果たすことがシンガポールの国益に資することになるか。シンガポールは、南シナ海で領有権を主張していないが、地域の安定には強い関心を持っている。シンガポールは、その経済が貿易に大きく依存していることから、全ての国際的な航路における航行の自由に対する侵害には極めて敏感である。従って、シンガポールに隣接する海域である南シナ海の安定は、シンガポールの経済的利益にとって死活的に重要である。
- (2) では、シンガポールは、「公正な仲裁者」であることが可能か。小国ながら、シンガポールは、ASEANの共同体としての意見の形成に大きな役割を果たしている。ASEAN内部の意見対立は、共同体を分裂させる可能性がある。更に、シンガポールは、中国との緊密な外交関係を発展させてきており、領有権紛争が平和的な解決を実現できなければ、思わぬ影響を受けること

になろう。シンガポールは特定の紛争当事国に与しているわけではなく、各当事国に問題を平和的に解決するよう訴えている。チャンムガム外相は、「シンガポールの視点からすれば、どの島嶼をどの国が領有しているかは問題ではないが、係争海域で相互に対峙する艦艇が発砲し、実際の戦闘に発展するようなことがないように、紛争を平和的に解決することを強く望んでいる」と語っている。もちろん、外相は公正な仲裁者としての役割について詳細に言及しなかったが、外相の発言は、南シナ海の紛争当事国に受け入れられているわけではない。

- (3) シンガポールが仲介者としての資質を備えているかどうかにかかわらず、仲裁者としての成否は関係当事国がどう評価し、期待するかにかかっている。中国と ASEAN の領有権主張国がシンガポールを真の中立の調停者として見るかどうかについては不明である。シンガポールは南シナ海問題の当事国ではないが、この地域におけるシンガポールの利害はその中立性に疑問を投げ掛ける。南シナ海の安定と航行の自由に対して最も影響力を持つ紛争当事国は、シンガポールの態度を左右し得る潜在力を持つ。しかも、シンガポールのような小国では、調停結果がより強力な当事国にとって不利なものとなった場合、その国が調停プロセスを行き詰らせないようにするには、その能力に限界がある。その上、南シナ海問題で公正な仲裁者の役割を演ずることは、シンガポールの国益に反することになるかもしれない。第 1 に、一方の当事国に有利な調停結果は、シンガポールの中立性に疑念を生じさせることになろう。第 2 に、ASEAN 加盟国が関わる紛争に対して仲裁役を務めることは、内政不干渉という ASEAN の原則を試練に晒すことになる。結局、仲裁役を務めることは、紛争当事国の国民と他の ASEAN 加盟国が仲裁プロセスをどのように解釈するかによって、成否が決まる試みとなろう。
- (4) シンガポールは、50 年近い域内と世界での活発な外交活動を通じて、しばしば「体重を上回る強力なパンチ (“punch above its weight”）」を繰り出すことで知られてきた。シンガポールは、自国の死活的な国益を護るために、必要な時にはあえて危険を冒し、そして率直な批評と巧みな外交を通してその存在感を高めてきた。南シナ海が完全な紛争海域になるのを傍観していれば、シンガポールの経済発展と外交関係は深刻な打撃を受けるであろう。紛争事態になれば、ASEAN の団結力も、大いなる試練に晒されよう。シンガポールは、南シナ海問題の単独の「公正な仲裁者」でなければならないということはない。南シナ海に利害関係をあまり持たない、あるいは全く持たないアジア以外の国も、仲裁役に相応しいであろう。それ故に、シンガポールが「公正な仲裁者」になろうという、チャンムガム外相の発言は、シンガポールの一方的な考えであり、物欲しげで尊大であるとして、払いのけられるべきではない。それは、全ての東南アジア諸国に裨益する地域の安定に向けた、シンガポールの実際的かつ継続的献身を反映するために必要な措置である。

記事参照：The South China Sea Disputes: Singapore as an “Honest Broker”?

RSIS Commentaries, November 25, 2014

12 月 10 日「南シナ海問題に関する中国外交部公表文書、その評価—バレンシア論評」(The Diplomat, December 10, 2014)

中国南海研究院の非常勤上席研究員、Mark J. Valencia は、Web 誌、The Diplomat に 12 月 10 日付で、“China’s Maritime Machinations: The Good, the Bad, and the Ugly”と題する論説を寄稿し、中国外交部がこのほど公表した、南シナ海問題に対する中国政府の立場に関する文書を評価して、要旨以下のように述べている。

- (1) 中国外交部は12月7日、「フィリピン政府によって提起された、南シナ海の管轄権問題の仲裁申し立てに対する中国政府の立場に関する文書 (Position Paper of the Government of the People's Republic of China on the Matter of Jurisdiction in the South China Sea Arbitration Initiated by the Republic of the Philippines)」*を公表した。この文書は、南シナ海における領有権問題に関する中国の法的・政治的立場を示したものであり、領土主権や海洋境界線確定に関して、仲裁裁判所は管轄権を有していないとの立場を明示している。更に、この文書は、今回のフィリピンによる提訴は強制的な紛争解決手続の乱用であり、当事国同士の直接交渉による解決を目指すという中比両国間の合意に反していると主張している。この文書は、中国に対する法的・政治的批判に十分応えているかどうかは別にして、既存の国際法を暗黙裡に認めたものであり、かつ近隣諸国の懸念や批判の一部に応えたものであるという点で、重要なものである。従って、この文書は、これまで以上に厳密な反論を呼び起こし、議論の舞台を国際法に“ここでの議論は際限のないものになる可能性があるが”移すことに繋がる。そうすることで、この地域における中国の政治的立場は、より一層強まることになる。
- (2) 中国の海洋分野における政策や行動に対しては、多くの専門家が中国批判を繰り広げてきた。一部のアジア諸国や保守的な専門家やメディアは、中国を危険で傲慢な国であるとする、「非難と侮辱」のキャンペーンを展開してきた。しかし、他の多くの国と同様に、中国の海洋政策にも良い面と悪い面の両面がある。中国批判の先鋒であるアメリカとは異なり、中国は、164カ国が加盟する国連海洋法条約 (UNCLOS) に加盟している。UNCLOS は、1994年に発行してまだ日が浅く、その解釈も国による施行状況も確定された段階にはない。「航行の自由 (“freedom of navigation”）」、「平和的目的 (“peaceful purposes”）」、「権利の濫用 (“abuse of rights”）」、「妥当な配慮 (“due regard”）」、更には「海洋の科学的調査 (“marine scientific research”）」といった重要な用語は、曖昧にしか定義されていないため、国家によって異なる解釈がなされている。中国も既に、海洋汚染、環境保護及び漁業に関する国内関係法規を定め、主として中国近海において施行している。更に、中国は、ソマリア沖での海賊対処活動にも参加している。アメリカなどの主張とは異なり、中国はこれまで、商業航行の自由については妨害しておらず、実際、この概念を公に支持してきた。中国は、ベトナムとの間でトンキン湾での合同操業海域の設定を含む海洋境界確定に合意している。日本との間では、東シナ海での漁業資源の共有、係争海域での海洋調査の事前通告、そして少なくとも原則的に係争海域の一部における資源の共同開発について合意している。また、北朝鮮との間でも、詳細は不明ながら同様の合意を実現している。更に中国は、ASEAN との間で「南シナ海における関係当事国間の行動宣言 (DOC)」に合意しており、法的拘束力を持つ行動規範の実現に向けて ASEAN と議論している。中国が管轄権の行使や国内法規を執行する必要があると判断した場合には、中国は主として政府公船を用いている。
- (3) 他方、これまでの中国の行動は時に「酷い」ものもあった。まず何よりも、海洋問題における不合理で威圧的と受け止められるような外交姿勢は、近隣諸国との間に友好よりも摩擦を引き起こしてきた。前記の文書は、これまで中国が行ってきた威嚇的な行動に変えて、合理的な議論を重視して行くための努力の一環として受け止められるべきである。この文書は、これまでの威嚇的と見られてきた中国の政策や行動が、UNCLOS を含む現行国際法に沿ったものに移行していくことを示すものであるかもしれない。この文書はまた、UNCLOS における様々な定義やその条項に対する中国の解釈を明確化し、擁護するものである。もっとも、こうした中

国の解釈が国際的な議論の場で支持されるかどうかは、別問題である。更に、この文書は、中国の積極的な政策や行動を強調する一方で、他の領有権主張国の「悪い」行動と対比することで、他の領有権主張国の違法行為を際立たせている。

- (4) 南シナ海における中国の軍事演習や軍事活動は、政治的には好ましいメッセージにはなっていない。日本が領有権を主張する海域における海保巡視船や海自哨戒機との異常接近事案を含め、他国の軍や警備機関の艦船や航空機に対する嫌がらせや威嚇的行動が生じている。確かに、中国は、日本による挑発的と見られる行動に対応しているだけであるが、しかし、こうした異常接近事案は危険であり、日本だけでなく全ての国が懸念している。更に、DOCが求める「自制」や、紛争海域における軍事訓練や一方的な活動、そして埋め立て工事による「無人島嶼の居住地化」など、中国による露骨なDOCの違反行為は、外交的に「酷い」ものである。確かに、他の領有権主張国も同じような行動をとってはいるが、中国は、外交的により高い地歩に立たなければならない。前記文書は、そうした方向に向けた第一歩といえる。
- (5) 中国にとって不幸なことに、中国の「良い」行動は一部の外国政府、専門家そしてメディアからは無視され、反対に「悪い」面が取り上げられ、その「酷さ」がセンセーショナルに強調されてきた。こうしたことが、中国は既存の国際秩序に挑戦しているのかもしれないといった、中国脅威論に拍車をかけている。この点でも、前記文書は、こうした状況改善に向けての一步となる。要するに、中国は東シナ海と南シナ海において柔軟な姿勢が必要とされており、この文書はそれに向けての好ましいスタートとなる。このことは何も領土主権や管轄権に対する主張を放棄することを意味するのではなく、北京は、そのレトリックと行動のトーンを落とすことが必要だということである。それができなければ、域内（世界中ではない）における反中包囲網の形成というリスクに直面することになる。そうなれば、中国国内におけるナショナリズムが煽られることになり、それがまた、他国からの否定的反発を誘発することになる。ナショナリズムの作用と反作用の力学は、熱戦か、冷戦かの敵対感情を高めることになる。この点からも、前記文書が東アジア地域に対する中国のより積極的な外交の嚆矢となることを期待したい。

記事参照：China's Maritime Machinations: The Good, the Bad, and the Ugly

<http://thediplomat.com/2014/12/chinas-maritime-machinations-the-good-the-bad-and-the-ugly/>

備考*：Position Paper of the Government of the People's Republic of China on the Matter of Jurisdiction in the South China Sea Arbitration Initiated by the Republic of the Philippines, Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, December 7, 2014

http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1217147.shtml

【関連記事】

「中国の『9 段線』に対する米、インドネシア、ベトナムの異議—米専門家論評」(US Naval Institute, December 15, 2014)

米海軍予備役中佐、Scott Cheney-Peters は 12 月 15 日、US Naval Institute のブログで、“Opinion: The Expanding Assault on China's South China Sea Claims”と題する論説を発表し、最近のアメリカ、インドネシア、ベトナムが中国の「9 段線」に対して異議を唱えていることについて、要旨以下

のように述べている。

- (1) 南シナ海に対する中国の領有権主張は「9 段線」と呼ばれる線引きが特徴だが、最近、その曖昧さに対して異議を唱える関係国が増えてきた。アメリカからの異議は特段驚くべきことではないが、インドネシアとベトナムからの異議は、その内容とタイミングから予想外のものではあった。米 국무省は 12 月 5 日、「9 段線」と国際法との整合性に関する分析結果を公表した*。この報告書は、主権問題を別にして、「『9 段線』主張に対する幾つかの可能な解釈を検討し、それらの解釈が国際法に整合するかどうか」を考察したものである。報告書は、「9 段線」を、段線内の島嶼とその周辺管轄海域に対する主権の境界線として解釈するとすれば、それは国際法に整合するが、主権問題は最終的には他の主権主張国との間での解決に委ねられる問題であると、繰り返し指摘している。また報告書は、国境線としては、「9 段線」は、その一方的な性質と海洋管轄権が陸地由来ではないため、「国連海洋法条約 (UNCLOS) の下では適切な法的根拠を有しない」と指摘している。多くの専門家は、中国は「9 段線」主張を 1982 年の UNCLOS よりも以前の「歴史的権原」を根拠としていると指摘しているが、報告書は、中国のいう歴史は UNCLOS で記述されている厳密な「歴史的権原が認められる範疇」(備考: 第 10 条、15 条参照) には合致しない、と指摘している。最後に、同報告は、中国が「9 段線」に基づく正式な領有権主張を提示していないことから、「9 段線」の性格と段線の位置が国際法から見て曖昧であることは、「9 段線」によって囲まれた海域に対する海洋管轄権を有すると中国の主張を損ねる結果となっている、と述べている。その上で、報告書は、「こうした理由から、『9 段線』が段線内の島嶼に対する主権と (UNCLOS のいう陸地由来の) その周辺海域に対する管轄権を示すものであると中国が証明しない限り、『9 段線』は UNCLOS と整合したものではない」と結論づけている。
- (2) このような分析はアメリカの政策を反映したものであるが、予想外だったのはインドネシアからの異議であった。インドネシアはこれまで、中国に対する ASEAN 諸国の仲介者としての立場を確立し、南シナ海のアトランタ諸島基点の自国の EEZ と「9 段線」が重複することをあまり強調することはなかった。インドネシア大統領顧問、Panjaitan は 12 月 11 日、米シンクタンク、CSIS で、南シナ海問題の平和的管理のための対話の重要性を強調する一方で、「自国の主権を交渉対象にはしない」との「断固とした姿勢」を強調した。更に、同顧問は、聴衆からの質問に答えて、Chevron 社と共同開発しているアトランタ諸島沖の天然ガス田開発は「中国に対するシグナル、即ち、アメリカのプレゼンスがあるが故に、あなた方 (中国) はここではゲームができないとのシグナルである」と述べた。一方、インドネシアの Pudjiastuti 海洋問題漁業相によれば、インドネシアはウィドド政権になってから、不法操業の廉でインドネシア海軍艦艇がベトナム漁船を撃沈して以降、これまでに 5 隻のタイ漁船を撃沈し、22 隻の中国漁船を拘束している。インドネシアはバランスのとれた行動をとっている。即ち、インドネシアは、自国の主権を護ると同時に、海洋国家を目指す、いわゆるウィドド構想を中国の習近平国家主席の「海洋シルクロード戦略」と連携させ、中国主導のアジア・インフラ投資銀行において重要な役割を担おうと試みている。
- (3) ベトナムもまた、意外なタイミングで、「9 段線」に対して予期せぬ行動をとった。ベトナム外務省は 12 月 11 日に、フィリピンの提訴を審議するハーグの仲裁裁判所に対して、自国の権利と利益に「妥当な配慮」を求めた意見書を提出したことを明らかにした。ベトナムは、中国の「9 段線」主張を「法的根拠がない」と主張するフィリピンの立場を支持している。12 月

12日付の香港紙、*The South China Morning Post*は、この行動を「フィリピンと向かい合うベトナムの利益を護るとともに、中国をも狙いとしたものである」と報じた。また、豪 The University of New South Wales の Carl Thayer 名誉教授は、ベトナムの行動を、「フィリピンとの共闘関係を顕在化させることなく、裏口からこの問題に口を挟む上手いやり方だ」と指摘し、「今回のベトナムの行動によって、仲裁裁判所に対する注目が高まることになろう」と見ている***。

- (4) アメリカ、インドネシアそしてベトナムの異議が意外であったとしても、中国の反応は予想通りであった。中国外交部は12月7日、フィリピンの提訴に関して文書**を公表した。この文書は、2006年に中国が UNCLOS に加盟した際の声明で示された通り、中国の政策は強制的な仲裁手続きから海洋境界確定問題を除外することである、と断言している。そして、この文書は、現在の仲裁裁判が表面的には中国の「9段線」主張と国際法との整合性に関するものであるが、「係争問題の本質」は海洋境界確定と領土主権の問題であり、南シナ海における島嶼の主権問題が包括的に解決されるまでは、中国の主張がどの程度国際法の規定を逸脱したものかを判断することは不可能である、と指摘している。実際、中国は、2国間で行われる主権交渉の場においてのみ、「9段線」主張は論議の対象になるとの立場をとっている。中国外交部の文書は、フィリピンの提訴による仲裁手続は「受け入れられないし、参加もしない」との立場を確認している。同様に、中国外交部報道官は、ベトナムによる仲裁手続の提起についても、「中国は決してそのような提案を受け入れない」と明言している。では、仲裁手続の行方はどうなるのか。今後、海洋境界確定問題の解決を法的手段に訴える国が増え、そして国際法廷の判決が持つ道義的重みを考えれば、中国は自らが望むように主張し、それを実行することができるとしても、そうした中国の行動が国際法に違反しているということが、益々明らかになっていくことになろう。

記事参照：Opinion: The Expanding Assault on China's South China Sea Claims

<http://news.usni.org/2014/12/15/opinion-expanding-assault-chinas-south-china-sea-claims>

備考*：CHINA MARITIME CLAIMS IN THE SOUTH CHINA SEA, Office of Ocean and Polar Affairs, Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, U.S. Department of State, December 5, 2014,

<http://www.state.gov/documents/organization/234936.pdf>

備考**：上記記事備考*に同じ

備考***：Carl Thayer, "Vietnam Files Statement of Interest with the Permanent Court of Arbitration," CogitAsia, December 15, 2014

<http://cogitasia.com/vietnam-files-statement-of-interest-with-the-permanent-court-of-arbitration/>

12月11日「予測不能な中国の海洋安全保障アクター—豪シンクタンク報告書」(Lowy Institute, December 11, 2014)

豪 Lowy Institute の Linda Jakobson 研究員は12月11日付で、“China's unpredictable maritime security actors”と題する報告書(55頁)を公表した。以下は、この報告書のExecutive Summaryである。

- (1) 中国にとって、国内の政治的安定に死活的な経済発展を維持していくためには、近隣諸国との協調関係を必要としている。その一方で、主権の擁護は、中国周辺での島嶼や海域を巡って対立する近隣の領有権主張国との摩擦を引き起こしている。
- (2) 東シナ海と南シナ海における中国の領有権主張は、ここ何十年も変わっていない。変化したのは、海洋に対する領有権主張を支える中国の能力と野望である。更に、習近平国家主席は就任以来、中国の主権防衛を非常に重視してきた。しかしながら、中国の海洋支配を目指す最近の行動が、事前に定められた目的に向かって調整された方法で近隣諸国を威圧していくという、習近平の大戦略の一環であるという証拠は全くない。強力な指導者という習近平のイメージとは裏腹に、中国のばらばらで独自指向の権力機構は、特に南シナ海において、それぞれ独自の組織利益を追求する多くの海洋安全保障アクターを生み出している。これらのアクターには、地方政府、海洋法令執行機関、人民解放軍、資源開発会社、そして漁民が含まれる。
- (3) これらのアクターは全て、中国の海洋権益を護ることで利益を得ている。多くのアクターは、海洋権益の擁護に関する習近平の極めて大雑把な指針を口実に、可能な限り自らの縄張りを押し広げようとしている。彼らは、新たな埋め立て計画、漁業基地、救難センター、観光業、より大型でより装備の充実した哨戒艦船、資源開発、そして関係法制の整備などを求めて、あらゆる機会を捉えて政府を説得しようとしている。習近平は、共産党の統一を維持していくために、これらのアクターを頼みとしている。現在のナショナリスティックな政治的環境の下では、習近平は、中国の権益擁護を口実とするあらゆる行動に異を唱えることはできない。
- (4) 中央指導部は、特に海洋法令執行機関を統合再編することで、海洋警察行動をより調整されたものにしようとしてきた。しかしながら、2013年3月に公表された、統合された中国海警局の創設計画は未だ完全には実現していない。統合組織の複雑な管理機構は、国家海洋管理部と公安部との未だに解決されない権力争いを引き起こしている。加えて、人民解放軍が必要とした時にのみ前面に出てくる「水平線の向こう側に控えている部隊(an ‘over the horizon’ force)」という現在の役割に甘んじているかどうかも定かではない。ある中国の消息筋によれば、2014年5月の石油掘削リグ HYSY-981 を巡る中越両国の哨戒艇同士の対峙では、人民解放軍は調整的役割を果たした。それ以来、軍と海洋法令執行機関などとの統合演習が増加してきていることは、恐らく人民解放軍が海洋法令執行分野でもより積極的な役割を担おうとしていることを示唆している。
- (5) 中国の行動を予測不可能なものにしているのは、こうしたアクターとこれらアクター間の複雑な相互作用である。これらのアクターの行動は、大戦略の一部としての体系だったものというよりも、その場その場のアドホックなものであり続けるであろう。しかしながら、こうしたことはまた、近隣諸国を混乱させ、中国の戦略的意図についての懸念を高め続けるであろう。

記事参照：China’s unpredictable maritime security actors

<http://www.lowyinstitute.org/publications/chinas-unpredictable-maritime-security-actors>

Full Report: China’s unpredictable maritime security actors

http://www.lowyinstitute.org/files/chinas-unpredictable-maritime-security-actors_2.pdf

【関連記事】

「中国の海洋における行動、戦略の一環か、それとも場当たりのか—豪シンクタンク報告書論評」
(The Diplomat, December 18, 2014)

米海軍大学 The China Maritime Studies Institute の Ryan D. Martinson 研究管理官は 12 月 18 日付の Web 誌、The Diplomat に、“Chinese Maritime Activism: Strategy Or Vagary?”と題する論説を発表し、上記の豪 Lowy Institute の Linda Jakobson 研究員が発表した報告書を取り上げ、要旨以下のように述べている。

- (1) 一般的には、そして少なくともアメリカでは、中国の最近の東アジア近海における現状変更を試みる動きは調整された国家戦略に基づくものと、受け止められている。中国は、2012 年 4 月のスカボロー礁から 2014 年 5 月の石油掘削リグ HYSY-981 の設置まで、その目標は現状変更である。豪 Lowy Institute の Linda Jakobson 研究員は、最近の報告書で、こうした見方に疑問を投げかけた。Jakobson は、報告書で、海洋安全保障分野におけるあらゆるアクターを取り上げているが、就中、主導的アクターとして、中国の海上法令執行機関に焦点を当て、最近統合再編された中国海警局に注目した。この報告書は、何年も前に目的を設定し、人間と同じような巧妙さで目的を追求することができる国家と見る、単純な中国観を大いに修正する必要であることを教えてくれる。
- (2) しかしながら、この報告書には、取り上げられている海洋での行動が個々の機関によって主導されているとの検証がない。この報告書は、個々の機関が互いに反目し合い、それが事態を複雑にしているとしているが、こうした反目がスカボロー礁、石油掘削リグ HYSY 981 の設置、あるいは東シナ海の ADIZ の設定とどのように結び付いているのかということについては、説明していない。相互に反目し合っているアクターを説明しても、個々の機関が最近の高圧的姿勢に責任を有しているということを証明するものではない。大戦略はまだ効力を発揮しているのかもしれない。もちろん、最終的にはそれをどう定義するかによるであろう。戦略という用語を、特定の目的達成のために国家が行う広範な努力と定義するのであれば、個々の機関同士の競争関係は、こうした努力の推進役ではなく、一致した行動の障害として正しく観察しなければならない。言い換えれば、「調整された威圧的行動 (“tailored coercion”）」という見方もあまりにも極端すぎるかもしれないが、さりとて、Jakobson のいうカオスもその対極にあって誤っている。
- (3) 更に、中国海警局の統合再編は困難であるかもしれないが、2013 年以来、海洋法令執行分野における調整は劇的に改善されたことを示す多くの証拠がある。Jakobson は見逃しているが、例えば、『南方週末』の記事で、中国漁政の幹部、Zhao Jiangtao は、「上から任務が下されたら、我々は 24 時間以内に海に出ている必要がある。命令は中国海警局から各分局の個々の船艇に直接下される。任務と時程表は特に明確である」と述べている。海上権益擁護の行動が、2013 年 6 月に統合再編で設置され、2014 年初めに活動し始めた、北京の海警総隊司令部から発出されていることはほぼ間違いない。
- (4) それでも、Jakobson の報告書は依然、価値の高いものである。例えこの報告書で古い中国観に代わる刺激的な見方を提示できなかったとしても、少なくとも Jakobson は、中国が（大戦略の下で既成事実を少しずつ積み上げることで現状変更を狙う）「サラミ・スライシング (“salami-slicing”）」戦術を進めていると主張する論者達に挑戦状を突き付けたことになった。これら論者達は、自らの解釈が妥当であるというならば、北京における対談相手の発言や関係

紙誌の記事を引用する必要がある。中国にはマスタープランがあると言うだけでは最早十分ではない、その証拠を示さなければならない。中国の国家としての行動に関する見方について論争は学者間だけのものではない。政治家は、自らの胸中にある思考の枠組に沿って政策を決定する。中国が狡猾な拡張主義的戦略を策定し、実行できるだけの統制された政体であると見るならば、それは特異な政策を打ち出すことに繋がる。それは中国に対する暗い見方ではあるが、そうした中国を抑止することは可能であり、従って、その政策は対抗戦略を策定することを意味する。他方、中国の行動が増大するハードパワーに駆り立てられた国内的イニシアティブの結果に過ぎないと見るならば、海外の戦略家達は異なった政策処方策を強いられよう。海外の戦略家達は、中国の逸脱的行為を大目に見るかもしれないし、あるいは中国の指導者とは話ができないと結論付けるかもしれない。その場合には、アドホックな海洋における拡張主義的行動に対してその都度対応していくだけということになる。

記事参照：Chinese Maritime Activism: Strategy Or Vagary?

<http://thediplomat.com/2014/12/chinese-maritime-activism-strategy-or-vagary/>

12月19日「フィリピンでの中国漁民の裁判への対応に見る中国のジレンマ—RSIS 専門家論評」(RSIS Commentaries, December 19, 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 研究員とLi Mingjiang 准教授は、12月19日付のRSIS Commentariesに、“The Half-Moon Shoal Trials: China’s Half-Hearted Response”と題する論説を寄稿し、自国漁民がハーフムーン礁付近でフィリピン政府に逮捕され有罪判決が下ったのにもかかわらず、日本への対応とは異なり、中国はソフトな対応に終始しているが、これは最近の中国の南シナ海における主張の変化を反映しているとして、要旨以下のよう述べている。

- (1) フィリピンの裁判所は11月に、南シナ海のハーフムーン礁(中国語名:半月礁)においてウミガメを不法操業した廉で9人の中国籍漁民に対して有罪判決を下した。マニラは、この不法操業がフィリピンのEEZ内で行われていたと主張している。それに基づき、漁民に対して10万2,000米ドルの罰金の支払いが命ぜられたが、彼らには支払い能力がない見込みであることから、2015年3月まで収監される予定である。中国はハーフムーン礁に対して主権を主張しており、従って、北京からすれば、これら漁民は、中国の「歴史的権原」に基づいて中国領海内で操業していたわけで、フィリピン政府には彼らを逮捕する権利も裁判を受けさせる権利もないということになる。
- (2) しかし、今回の件で理解に苦しむのは、これまで中国の指導者が自国の海洋権益を護るという強い意志を示してきたにもかかわらず、今回のフィリピンの逮捕、司法手続き、判決に対しては目立った反応を示さなかったことである。中国外交部は、この逮捕は中国の主権を侵害するものであり、フィリピン政府に対して漁民と漁船の釈放を求めた。しかし、中国は、マニラに対して彼らを解放させるためのそれ以上の外交的圧力や強硬手段を選択しなかった。中国によるこれらの行動は、現在の中国の南シナ海に対する政策を推察する一つの材料になるのかもしれない。
- (3) 今回の北京の対応は、2010年に発生した日本との事案とは対照的である。日本の海上保安庁は2010年、係争海域である尖閣諸島領海内において中国漁船の船長を逮捕し、起訴した。これに対して、北京は、全てのハイレベル交流を中止し、日本へのレアアース禁輸措置をとった。

結果的に、この船長は釈放されることになった。更に、フィリピン海上警察は2014年3月6日、ハーフムーン礁付近において2隻の中国漁船を発見し、漁民9人を逮捕し、パラワンへ移送して裁判を行った。フィリピン側の逮捕に対して、中国は漁民の釈放などを要求するとともに、パラワンの中国人コミュニティ（華僑コミュニティ）に対してフィリピン政府当局に協力しないよう圧力をかけ、裁判での通訳の選定を困難なものにした。その上、中国大使館が証明書発出を拒否したことから国選弁護人の選定が遅れるなど、裁判は進まなかった。このようにして中国は、フィリピン法の管轄を認めようとしなかったのである。このやり方は、2010年の日本に対するやり方とは非常に異なっており、中国の南シナ海における領有権主張と関係している。そして、今回の中国漁民の有罪が決定した後の中国の反応は、ソフトに対応するという印象を更に強めさせた。

- (4) 確かに日中両国間の「歴史認識問題」は、日本による中国人船長逮捕への対応に当たって重要な要因となったであろう。他方、中国は、フィリピンとの問題に対してソフトな対応をしても、国内のナショナリズム的反発を誘発することはないだろうと考えたのかもしれない。しかし、その他にも、この時期に中国がソフトな対応をした要因が考えられる。それは、この小さな事象が中国の南シナ海へのアプローチのトーンの変化を示しているということであり、それには以下の4つの理由が考えられる。
- a. 第1に、中国のソフトな対応は、まだ曖昧な側面はあるものの、南シナ海における中国の領有権主張に弱みがあることに対する、中国の政治エリートらの暗黙の理解が反映されている可能性である。中国は、現在の国際法の主要な解釈の下では、東南アジアの隣国の利益を無視して「9段線」内の全ての海域に対して独占的な主張をすることは現実的には不可能である、と理解している。
 - b. 第1と関連するが第2に、中国は既に強気な態度に出るだけの意欲を持ち合わせていないのではないかということである。
 - c. 第3に、フィリピンが南シナ海における中国の立場に的を絞った国際仲裁手続に着手したことが挙げられる。中国はこれを認めていないものの、それに影響を与えるような国際的な緊張状態を生み出したくないのではないか。中国にとっての最優先事項は、その訴えを取り下げさせることである。北京は、自らが目立つような高圧的な手段を取れば、フィリピンの訴えを手助けするだけではないか、と考えているのかもしれない。
 - d. 最後に、中国は、ASEAN諸国との関係を修復しようとしているということである。中国は、「21世紀海洋シルクロード」といったイニシアティブを提唱しており、今後10年間でASEAN諸国と共に“Diamond Decade”を構築しようと試み、また、2015年をASEAN諸国との“Maritime Cooperation Year”にすることを提案している。従って、中国は、ASEAN諸国との関係構築を図るという前向きな流れを台無しにするような行動は望んでいないであろう、と思われる。
- (5) 中国は、「9段線」を取り巻く曖昧性の問題から、南シナ海における権利を明確に定義してこなかった。中国の政治的な発言を精査すれば、中国は、「9段線」内の海域における全ての島嶼に対する主権、あるいは「歴史的権原」を享受している、と解釈しているようである。この海域内で中国市民が漁業資源を利用する権利を持っているということは、「歴史的権原」の重要な要素である。この見解は、中国漁民が歴史的に見て、これまで数百年間にわたって「9段線」内の資源を利用してきたという論議に基づいている。

(6) 中国は、南シナ海における実際の行動においてジレンマに陥っている。もし自国の主張を強く押し出せば、隣国との関係を悪化させてしまい、地域の安定を損なう恐れがある。しかし、そうしなければ、中国は、ハーフムーン礁付近において「歴史的権原」に基づく漁業権を行使した漁民の逮捕に対して、十分な反駁が示せないのである。そのような事情があるが故に、中国は、「歴史的権原」というものを有効に主張できておらず、それが南シナ海における中国の主張を弱めることに繋がっているのである。

記事参照：The Half-Moon Shoal Trials: China's Half-Hearted Response
RSIS Commentaries, December 19, 2014

4. 海運・造船・港湾

11月18日「世界最大のコンテナ船、命名式」(MarineLog.com, November 18, 2014)

1万9,000TEUの世界最大のコンテナ船の命名式が11月18日、韓国の現代重工(HHI)で行われた。このコンテナ船は、中国の中海集装箱運輸(CSCL)が2013年5月に5隻発注した内の最初の船で、*CSCL Globe*と命名された。MV *CSCL Globe*は、全長400メートル、全幅58.6メートル、深さ30.5メートル、サッカー・フィールドの4面の大きさで、CSCLに引き渡された後、アジア・欧州航路に投入される。HHIは、2010年に世界で初めて1万TEUのコンテナ船を建造して以来、82隻のコンテナ船を建造しており、1万TEU以上のコンテナ船建造隻数では世界最大である。

記事参照：HHI to deliver world's largest containership

http://www.marinelog.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=8261:hhi-delivers-worlds-largest-containership&Itemid=231

Photo : MV CSCL Globe on sea trials

http://www.marinelog.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=8261:hhi-delivers-worlds-largest-containership&Itemid=231

12月23日「ニカラグア運河建設、幾つかの疑問—米紙論評」(The Washington Post, December 23, 2014)

米紙、The Washington Post(電子版)は12月23日付で、ニカラグア運河の建設計画に疑問を提起して、要旨以下のように報じている。

(1) ニカラグア政府と香港の香港ニカラグア運河開発投資有限公司(HKND)は12月22日、西半球においてもっとも野心的なインフラ整備計画となる、ニカラグア運河建設に着手した。運河計画は、中米最大の真水の水源であるニカラグア湖を横断して、総延長約278キロで、推定建設費用は約500億ドルである。この運河計画は、アメリカ大陸の最貧国であるニカラグアに計り知れないほどの経済的利益をもたらすことになる。ニカラグアのハレスレベンス副大統領は、「ニカラグアは世界の海上貿易の5%がこの運河を通航することを期待している。この運河は、ニカラグアに大きな経済的利益をもたらし、GDPを倍増させるであろう」と語っている。

- (2) しかし、この事業の成功を疑問視する多くの理由がある。ニカラグア運河建設の夢は、19世紀に遡る。この運河については、アメリカの鉄道王、バンダービルト一族やセオドア・ルーズベルト大統領が支持していたが、これまでの計画は実現に至らなかった。あまり知られていない HKND の王靖会長が如何にして運河建設の入札に勝利したのか、関係者は疑問に思っている。入札の結果、王靖の HKND は、100年間の運河運営権も取得した。その過程が不透明であるという指摘がある。また、王靖の運河開発のための資金調達力についても疑問視されており、一部では、実際に運河が完成することはない、せいぜい一部の港とコンテナ施設が完成するだけであろう、との推測もある。王靖は、2014年初めのロイター通信とのインタビューで、何千万ドルもの自己資金を投入していると語っている。王靖は中国政府に資金援助か借款を求めるのかどうかについては言葉を濁しているが、多くの関係者は、この運河建設を、ラテンアメリカにおける中国の最大の事績になると見ている。中国の国営企業が世界中のインフラ整備計画に投資していることは珍しいことではないが、王靖は、ニカラグア運河は完全に個人企業による事業だと言っている。現在、ニカラグアは、北京とではなく、台湾と外交関係を維持している。
- (3) 他方、建設に少なくとも5年かかると見られているニカラグア運河に対しては、環境専門家や、オルテガ大統領とその取り巻きに富をもたらすだけの無駄な公共投資と危惧する活動家などから、厳しく批判されている。運河建設に伴って、一部の原住民を含め何万人ものニカラグア人が移住させられるかも知れない。更に、国内の湿地帯、森林に対して、深刻な影響を及ぼすことになろう。ニカラグア湖の浚渫も必要になるかもしれない。運河建設支持者達はスーパータンカーがニカラグア湖を通航していくのを見たいと願っているかもしれないが、ニカラグア湖はそのままでは浅すぎてスーパータンカーの通航には適さない。もし浚渫することになれば、大量の堆積物を生じ、水質を損ない、周辺生態系を傷つける可能性がある。科学者と活動家は、HKNDの計画は独立した機関による環境評価を受けずに承認されたと疑問視している。HKNDは、自社で審査したと言っているが、その報告書が公表されていない。環境面では、保護されてきたマングローブ森の保全、漁業、カリブ海及び太平洋からニカラグアの繊細な湿地帯への外来種の侵入の可能性などについて、懸念されている。
- (4) 2014年で100周年を迎えるパナマ運河から見れば、HKNDのニカラグア運河建設の夢に対して、本質的な疑問を抱いているであろう。即ち、世界はニカラグア運河を本当に必要としているのか、という疑問である。52億5,000万ドルをかけたパナマ運河拡張計画は、2016年までに完了すると見られる。ある推測によれば、ニカラグア運河はパナマ運河の通航量を全て取り込んだとしても、王靖とHKNDが初期投資分を回収するためには、恐らく30年以上かかるだろうという。

記事参照：Why the Chinese-backed Nicaragua canal may be a disaster

<http://www.washingtonpost.com/blogs/worldviews/wp/2014/12/23/why-the-chinese-backed-nicaragua-canal-may-be-a-disaster/>

Map : Proposed route of the Grand Canal of Nicaragua)

<http://www.washingtonpost.com/blogs/worldviews/wp/2014/12/23/why-the-chinese-backed-nicaragua-canal-may-be-a-disaster/>

5. 北極海関連事象

5-1 主要事象

10月1日「ロシア、2017年までに北極圏に軍事コマンド創設」(The Moscow Times, October 1, 2014)

ロシア地上軍司令官が10月1日に明らかにしたところによれば、ロシアは、北極圏の軍事力強化の一環として、スノーモービルとホバークラフトを装備した2個自動車化狙撃旅団から構成される軍事コマンドを、2017年までに北極圏に創設する。サリュコフ司令官は、「北極圏におけるロシアの国益防衛のために、統合タスクフォースが編成される。1個自動車化狙撃旅団は現在、ムルマンスク地区で編成中であり、2個目の北極旅団は2016年に編成され、ウラル山脈東側の北極圏のヤマル・ネネツ自治管区に配備されることになっている」と語った。ロシアは近年、旧ソ連時代の軍事基地を再開するなど、北極圏における軍事活動を強化してきた。サリュコフ司令官によれば、新たに編成される北極圏向けに訓練され、装備された旅団は、ロシアの北極海沿岸地域を哨戒し、北極圏にある現在及び今後開設される軍事基地施設を防衛し、北方航路の安全通航を確保し、そして恐らく最も重要な任務として、他の北極圏諸国に対して、ロシアの軍事プレゼンスを誇示することになる。

記事参照：Russia to Form Arctic Military Command by 2017

<http://www.themoscowtimes.com/business/article/russia-to-form-arctic-military-command-by-2017/508199.html>

10月6日「北極圏におけるロシアの軍事力強化、アメリカは如何に対応すべきか」(The Weekly Magazine, October 6, 2014)

米誌、The Week (電子版)は10月6日付の、“Russia's arms race in the Arctic is heating up. How worried should the U.S. be?”と題する論説で、アメリカの北極政策の在り方について、要旨以下のように論じている。

- (1) 近年の北極圏に対する関心の高まりは、北極海の海水が溶解していることに起因する。これは単なる意見ではなく、人工衛星によって観察される実際の現象である。この20年間、記録に残る歴史の中でも、北極海の海水の融解は最も顕著な傾向を見せてきた。北極海の海水の融解は、経済的機会の到来なのか、あるいは軍事的抗争の出現なのか。北極海の海水の融解がもたらす経済的な影響は巨大なものとなる。2013年には、91隻の船舶が北西航路と北方航路を利用して安全に航行した。この隻数は新記録であった。非北極圏国家である中国は、2隻目の砕氷船を建造しており、北極圏の富に強い関心を示している。貿易への依存度を考えれば、中国は北極圏に対して強い経済的動機を持っている。中国はまた、エネルギー供給源の多様化も緊急の課題となっている。米地質調査所によれば、世界の未開発原油資源の13%そして未開発天然ガス資源の30%が北極圏に埋蔵されていると見られ、更に今日のハイテク経済に不可欠の鉱物資源も存在するとされる。北極海の海水の融解によって、こうした資源の開発、生産の可能性が高まってきているのである。
- (2) ロシアの存在は、経済的機会を複雑なものにしている。ロシアは、最長の北極海沿岸域と海上交通路を有しており、沿岸諸国の中でも明確な比較優位を保持している。その優位の1つは、

ロシアが保有する 38 隻の砕氷船であり、この隻数は他の北極海沿岸諸国の砕氷船を合わせた隻数よりも倍以上である。しかも、ロシアは世界で唯一、原子力砕氷船を保有している。ロシアは北極圏において冷戦時代の軍事プレゼンスを復活させることを表明しているが、北極圏における実際の投資は、ほとんどロシアの領土内にあることが判明している石油や天然ガスを中心としたものである。しかしながら、領土問題は、潜在的な紛争要因である。通航が可能になった北方航路は沿岸 5 カ国に面した海域を通航するものであり、過去にはその大部分がアクセス不能な海域であったために、領有権主張を争う必要がなかった。北極海の状況が変わりつつある中で、一部の領有権問題は平和的に解決されてきた。北極海沿岸諸国の内、4 カ国が NATO 加盟国で、もう 1 つがロシアであることを考えれば、未解決の領有権問題の解決は一層困難なものになるかもしれない。更に、北極圏における沿岸諸国のプレゼンスの格差が、戦略的に一層重要なものになってきている。言い換えれば、北極圏における経済的利益と軍事的利益は共に重要であるばかりでなく、これら 2 つは相互に絡み合っているのである。

- (3) では、アメリカ政府は、何をすべきか。アメリカは、北極海沿岸国として、経済的、軍事的利益を持っているが、これらの利益を促進するための能力が十分ではない。オバマ大統領の北極戦略は、北極圏問題の研究着手を約束しているだけで、状況静観の構えである。奇妙なことに、少なくとも今のところは、このようなアメリカの対応は最善の戦略かもしれない。国防省の議会提出報告書は、「問題は、北極圏に対する尚早の投資による機会コストと、実際の需要が後から遅れてやってくることによるリスクとの間でバランスをとることである」と指摘している。実際、輸送ルートとしての北極海は依然困難かつ危険な海域であり、また極地専用の装備は非常に高価である。しかしアメリカが北極圏への投資において先陣を切らないからといって、アメリカは、時期が来るまで何もしないで良いわけがない。最近の北極担当大使の任命は、アメリカが 2015 年に北極評議会の議長を務める上で有益であろう。そして特に、アメリカは、国際航路に対するアクセス確保とともに、北極圏における自国の国境と領土を護るために行動する必要がある。アメリカは、カナダと協力して、北部の荒涼たる地域に、強力なミサイル防衛システムを構築している。そして、この地域における通信および監視機能を強化するために再投資が必要になっている。これらの特定の施設への投資は、ロシアの大胆な軍事化宣言に対する最適な対応となるであろう。領土と国際航路については、アメリカは、大規模な砕氷船船隊を持たなくても、これらを防衛する手段（例えば潜水艦などの）を有している。当然ながら、もし国連海洋法条約への加盟が上院で承認されれば、それはアメリカの北極戦略に大きく裨益することになる。今日の北極圏における最も明確かつ危険な問題の 1 つは、海上交通の増加によって海難事故のリスクが実際に高まっていることである。長い航行距離、過酷な環境、そして適切な支援設備の欠如を考えれば、海難事故は何時起こっても不思議ではない。従って、こうした理由からだけでも、新たに砕氷船を建造するのは有益である。
- (4) 最後に、アメリカは、北極圏への新たな投資を誘発するトリップワイヤを設定しておく必要がある。最近公表された、国連の気象変動に関する政府間パネルの報告書によれば、今世紀半ばには北極海には「氷のない」夏が訪れる可能性がある。これは、より適切な投資を行う時期の到来を意味する。北極圏を巡る抗争が経済的なものになるか、あるいは軍事的なものになるかは、こうした可能性の中ではあまり考慮する必要はない。このような北極海における急速な海水の融解は、恐らく気象変動の加速を意味するものであろうし、また世界規模の淡水利用の問題や気象パターンにも影響を与えるであろう。このような気象変動が意味するところを認識せず、

一部の政府当局者や企業が全面的に航行可能な北極海がもたらす経済的機会や安全保障上のリスクを喧伝するのは、アメリカの北極政策の不条理の表れである。

記事参照：Russia's arms race in the Arctic is heating up. How worried should the U.S. be?

<http://theweek.com/article/index/269270/russias-arms-race-in-the-arctic-is-heating-up-how-worried-should-the-us-be>

10月6日「北方航路のハブ港を目指す、韓国地方自治体の取り組み」(The Korea Times, October 6, 2014)

韓国紙、*The Korea Herald*は10月6日付で、北極海航路のハブ港を目指す韓国地方自治体の取り組みについて、要旨以下のように報じている。

- (1) 韓国東海岸の地方自治体と港湾都市は、北極海における海氷の溶解を低迷する地域経済を活性化させる契機として見なしている。シベリアを通じて韓国とヨーロッパを結ぶ新たな航路としての北方航路(NSR)が実用化するにつれ、これらの自治体は新しい輸送ハブになることを期待している。これが実現された場合、国からの多大なインフラ建設への投資が実現し、地域住民の雇用拡大に繋がるであろう。江原道のチェ・ムンスン知事は、NSRが現実になれば、海運と水産業における巨大な利益が予想される、と述べた。江原道を含む韓国の地方自治体は、新たなシーレーンのハブ港として指定されるために海洋水産部に対するロビー活動を行っている。NSRを航行する新たな航路は、オランダのロッテルダムからスエズ運河を經由して釜山を結ぶ従来の貿易ルートより、10日間の時間短縮が可能である。そのため、物流コストと燃料の削減のために短い航行ルートを求める多くの貨物船にとって、NSRは魅力的である。就中、南部の港湾都市、釜山は、NSRのハブに相応しい港としては、能力面で他の追随を許さない水準にある。
- (2) 釜山より小さい港湾を持つ他の地方も、ハブ港としての釜山に挑戦するために大規模なロビー活動を展開している。江原道は、ハブ港を目指して最も活発なロビー活動を行っている。江原道地方政府は、9月に国際セミナーを開催し、ソウルへのアクセスの容易さを強調して、当地方の比較優位をアピールした。地方政府当局は、このセミナーで、釜山・ロッテルダム間よりも、ロッテルダム・江原道のルートの方が2日間も航行日数が短いことを指摘した。しかも、首都と近い位置にあることから、北極圏からより多くの新鮮な食材をソウルの消費者に提供することが可能であろう、と強調した。チェ知事は2013年、当該地域の東海市を宣伝するために海洋水産部を訪問するなど、ハブ港誘致に尽力している。フロントランナーの釜山も、何もしていないわけではない。釜山広域市政府は2014年、ハブ港としてのメリットを国民にアピールするための政策オプションを検討するチームを設置した。有力政治家もロビー活動を強化している。2013年には、与党のセヌリ党の幹部議員らは、北極海時代のハブ港を巡る江原道の挑戦に対抗するための広報キャンペーンを開始した。元議員で現在釜山市長を務めるソ・ビョンスは、理想的な港湾都市として釜山をアピールするためのセミナーを開催した。地元選出議員や他の有力な政治家も、海洋水産部の関心が江原道に向けられるのを警戒し、働きかけを強めている。ハブ港を巡る競争は、蔚山広域市や慶尚北道を含む、他のマイナーな港湾都市や沿岸地域も加わり、益々過熱している。
- (3) 韓国極地研究所のキム・ジンソク上級研究員は、NSRが実用化した場合、スエズ運河を經由する伝統的なルートより貨物船の燃料を大幅に節約することが可能になると指摘し、「北極海

の海水が溶ければ、より短い貿易ルートが生まれる。しかしながら、流氷などのリスクがあるため、新たな貿易ルートの常用化までにはまだ時間が掛かるであろう」と見ている。通常、貨物船が釜山からスエズ運河を経由してロッテルダムに到着するには40日がかかる。この間の距離は約2万1,000キロである。ロシアを通過する新たなルート、NSRが実用化されれば、航海距離は1万2,700キロに短縮され、所要日数は30日程度になる。但し、NSRでの貨物船の運航が可能になっても、航行可能期間は年間、4カ月間にとどまる。NSRは、2007年に初めて海水のない夏を迎えた。その後、2010年には4隻の貨物船が、2011年には34隻、2012年には46隻、そして2013年には71隻の船舶が航行した。砕氷船によるエスコート費用として40万ドルが追加されるため、一部のアナリストは、NSRの経済的メリットについて懐疑的である。中には、北極海時代の経済的な利益に期待し、多大な投資を行っているロシアが砕氷船によるエスコート費用を値上げするかもしれない、と懸念する向きもある。キム研究員は、NSRによる航行距離の短縮は、非北極圏国家である韓国が北極海に関心を寄せる要因の1つであり、加えて、北極海域の豊かな天然資源や漁業資源も韓国企業にとってビジネスチャンスを生み出す可能性がある、と指摘している。

- (4) 韓国は北極海に対する主権的権利を持っていないが、北極海における石油・天然ガスの開発プロジェクトに高い科学技術能力を有する韓国企業が協力する可能性がある。北極海沿岸諸国がこれらの天然資源を開発するためには、高い科学的研究能力を持つ信頼できるパートナーが必要になる。韓国極地研究所の研究者らは、近年、北極海に関心を高めてきた。キム研究員は、韓国は他の国に比べて、新型研究砕氷船、RV *Araon* を保有していることで優位に立っていると見ている。2009年に就役した排水量7,000トンの該船は、世界的に注目を集めた。この新型砕氷船の建造は、韓国の北極海研究に大きな進歩をもたらした。砕氷船が建造される前には、北極研究に長い歴史を持つ国家に対して、韓国の方から共同研究への参加を求めてきた。キム研究員によれば、RV *Araon* の就役以降は、世界のトップクラスの研究機関や研究者の方から、自主的な協力へのプロポーザルが届いているという。

記事参照：Melting Arctic ice thrills port cities

http://www.koreatimes.co.kr/www/news/nation/2014/10/180_165802.html

10月9日「北極圏、将来の国際政治の中心舞台に—米エネルギー問題専門家論評」(The Energy Collective.com, October 9, 2014)

アメリカのエネルギー問題専門家、Roman Kilisek は、多くの場合、国際政治の焦点は個々の国家の経済成長を維持するための資源争奪という文脈からエネルギー安全保障を中心に展開する傾向があるとして、天然資源の豊富な北極圏が将来の国際政治の中心舞台になると見、要旨以下のように論じている。

- (1) 9月30日に米シンクタンク、戦略国際問題研究センター(CSIS)が開催した、「北極評議会のトーチを引き継ぐ(“Passing the Arctic Council Torch”）」*と題したセミナーで、アメリカの北極担当特別代表、パップ提督(元沿岸警備隊司令官)は、北極海で可能な地域モデルとして、「地域毎の海洋協定(“regional seas agreements”）」に言及した。このことは、米政府が水面下と上空を含め国際海峡の通航に関して長い間堅持してきた立場を変える意思がないことを示している。即ち、このことは、世界中における海洋の自由を規制しようとする当該沿岸各国の動きに対抗していくことを意味する。北極海に対するアメリカの姿勢は、北西航路を国

内法により内水航路として扱うカナダを念頭に置いており、マラッカ海峡やホルムズ海峡といった、アメリカの安全保障にとって死活的な国際海峡にとって北西航路が先例となりかねないことを懸念している。更に、パップ提督の言う「地域毎の海洋協定」という表現は、基本的には当該地域毎のアプローチによって、海洋油汚染防止などの環境問題、搜索救難及び一般的な緊急事態対応などについて、地域毎の効果的な協力の機会を拡大しようとする構想である。国連環境計画（UNEP）が指摘するように、「それぞれの地域の海洋は特有の環境問題があり、それに適した対処方法を必要としており、従って、地域毎の協定はより総合的な参加国の利益とコミットメントを反映することができる。」

- (2) アメリカは、2015年5月から2017年5月まで北極評議会の議長を務める。前出のセミナーで、パップ提督は、気候変動対処をアメリカの北極政策の優先課題とすべきとして、「手遅れになる前に、気候変動の影響に対処することが重要である」と主張した。気候変動を優先課題とすることは、現議長国、カナダの下で進められてきたテーマ、「北極圏の人々のための開発（“Development for the People of the North”）」とは異なる。北極圏の温暖化は誰もが否定できない現実であり、毎年夏季の海氷面積は大幅に減少しており、このような傾向はこの10年間加速されてき手織り、温暖化と海氷面積の減少は今後も継続するとみられている。このことは、新しい航路の実用化と天然資源の開発がもたらす経済的な機会の到来を意味する。従って、アメリカにとって、生態系の変化に敏感な地域における人間活動のリスクを環境問題との関連を認識し、対処していくことは、大いに意義がある。前出のCSISのセミナーで、カナダのブリティッシュコロンビア大学のMichael Byers教授は、「北極圏における気候変動の異常なペースとロシアを含む地政学的動向を考えれば、北極圏は国際外交の最前線となり、中心舞台となる」と指摘した。クリントン元米 국무長官も、3月のモントリオールでの講演で、北極圏に対するロシアの積極的な取り組みに警戒心を示し、北極海で最も長い海岸線を有するロシアが北極圏の天然資源の開発に積極的に取り組んでおり、カナダはアメリカと協力してロシアの行動に対応していく必要がある、と主張した。クリントン元長官が2016年の米大統領選挙に出馬する可能性を考えれば、こうした主張は、アメリカの北極評議会議長国としての采配に大きな影響を与える可能性がある。

記事参照：Why is the Arctic at the Center of World Politics?

<http://theenergycollective.com/roman-kilisek/2125651/why-arctic-center-world-politics>

備考*：Video: “Passing the Arctic Council Torch”

<http://csis.org/node/51695/multimedia>

10月11日「ロシア、北極圏環境監視センター設立を計画」(Barents Observer, October 14, 2014)

ロシア国防省は10月11日、北極圏の環境監視を強化するために、近い将来、北洋艦隊によって運営される地域環境センターを設立する計画を発表した。このセンターは、北極圏の環境を監視するとともに、環境に関するロシアの国内法と国際法の順守状況も監視する。国防省は北極圏の環境保全のためのロード・マップを完成しており、これに従って、軍の専門家は、北極圏におけるロシア軍基地周辺(旧ソ連時代に使用された領域を含む)で環境状況を分析している。ブルガコフ国防次官は、「我々は、今後数年間で、軍事基地の古い建物や瓦礫などを除去する」と語った。同次官によれば、ロシア軍は既に今夏、ウラングリ島で10トンの廃棄物処理を行った。

記事参照 : Russia to build military Arctic environmental center

<http://barentsobserver.com/en/security/2014/10/russia-build-military-arctic-environmental-center-14-10>

10月13日「ロシア原子力コンテナ船、2015年後半に再就航」(Barents Observer, October 13, 2014)

ロシア国営原子力砕氷船運航会社、Rosatomflotによれば、世界で唯一の原子力コンテナ船で船齢26年の、MV *Sevmorput* は、2015年後半から再就航する。該船は10月1日から12月半ばまでの間、ムルマンスクのドックで改修作業が行われ、その後、Rosatomflotの拠点に移される。該船は、全長260メートルで、排水量6万1,000トン、1988年に就航し、当初計画では国際航路に投入されることになっていた。しかしながら、世界の多くの国の港湾における原子力船に対する厳しい規制のために、該船は主としてムルマンスクとドゥディンカ(タイミル自治管区)間の航路で利用されていた。該船はこれまで10年以上に亘って係留され、2012年にはロシアの船籍名簿からも削除されていた。該船は砕氷能力を持っており、再就航は最近の北極開発における原子力推進船の需要の高まりを反映している。

記事参照 : More nuclear power for Arctic shipping

<http://barentsobserver.com/en/arctic/2014/10/more-nuclear-power-arctic-shipping-13-10>

Photo : The nuclear-powered container ship "Sevmorput" is getting a new life

<http://barentsobserver.com/en/arctic/2014/10/more-nuclear-power-arctic-shipping-13-10>

10月15日「ロシア、北方航路に3カ所目の捜索救難センター設置」(Barents Observer, October 15, 2014)

ロシアは10月15日、北方航路沿いに10カ所設置予定の捜索救難センターの内、3カ所目をアルハンゲリスクに設置した。このセンターは、陸海から捜索救難活動を実施し、アルハンゲリスク州とネネツ自治管区の150万平方キロ以上の地域における緊急事態に対応する。センターは、火災対処や油漏洩対処能力を持ち、捜索救難用船舶、消火艇、複合艇(RIB)、オフロード車及びスノー・スクーターを装備する。ロシアは2009年に、北方航路の通航船舶量の増大を見込んで、西のムルマンスクから東の(ベーリング海に面した)プロヴィデニヤまでの航路沿いに、総額9億1,000万ルーブルの予算で10カ所の捜索救難センターを建設する計画を始めた。2015年までに全10カ所が完成する計画である。

記事参照 : Third Arctic search and rescue center opened

<http://barentsobserver.com/en/arctic/2014/10/third-arctic-search-and-rescue-center-opened-15-10>

See : Photos from EMERCOM facilities in Naryan-Mar, Dudinka and Arkhangelsk:

<http://barentsobserver.com/en/arctic/2014/10/third-arctic-search-and-rescue-center-opened-15-10>

10月23日「北極海の海水融解がもたらすもの—米専門家論評」(Phys.org, October 23, 2014)

科学記事専門の Web サイト、Phys.org に、10月23日付で米 Tufts University の Taylor Mcneil 教授が、“Melting ice cap opening shipping lanes and creating conflict among nations”と題する論説を寄稿し、北極海の海水の融解がもたらす諸問題について、要旨以下のように述べている。

- (1) 北極海の海水の融解は、北極海経由の航路を啓開し、埋蔵資源に対するアクセスを可能にし、またエコツーリズムの可能性を高めている。しかしながら、反面、こうした状況は、北極グマやその他の動植物の地上と海の生息地を侵食するとともに、この地域の先住民の生活を脅かしている。北極圏国は、単に緯度によって定義されるだけではなく、7月の当該国の北辺領土の平均温度が華氏 50 度 (摂氏 10 度) 以下の国が北極圏国とされる。この定義に当てはまる国は、以下の 8 カ国—カナダ、デンマーク (グリーンランドとフェロー諸島)、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である。アメリカはアラスカ州によって北極圏国になっているが、米フレッチャー法律外交大学院のクロッカー・スノー (Crocker Snow) は、「大部分のアメリカ人はそれを知らず、議会議員の多くもそれを知らない」と指摘し、北極圏における慎重な計画と協調的活動がない限り、北極圏はその自然の美よりも、恐るべき資源競争と環境災害のために対立抗争の場として知られるようになる可能性がある」と強調している。
- (2) 北極圏における協力強化の場の 1 つは北極評議会である。評議会は、コンセンサス方式で運営され、最近成立した協力協定には、搜索・救難協力と漁業権に関するものである。しかしながら、北極評議会には執行能力がない。米アラスカ大学のダリー・ドロウ (Dalee Dorough) は「評議会での対話、議論そして協定が、国際レベルから国家レベルそして地域レベルにまで浸透させなければ、これらは全く無意味となろう。私の見解では、評議会強化されるべきはこの点である」と指摘している。アラスカのイヌイトで、国連先住民族常設フォーラム議長もあるドロウは、北極圏全体の先住民の権利についても、彼らの代表には北極評議会における常任参加者の地位が認められており、彼らには評議会における交渉と決定に関して完全な発言権を持っているが、各国の現場で起こることは当該加盟国の政治情勢に依存しており、それは彼らの意向と大きく異なっている、と主張している。ドロウによれば、カナダは 2005 年に画期的な Labrador-Inuit Land Claim Agreement を調印して、広大な土地と海に関するイヌイト族の権利と自治権を認めたが、カナダに比べて、ロシアでは先住民の基本的な権利が基本的に認められておらず、ロシア政府は土地あるいは資源に対する先住民の権利を認めていない。
- (3) 北極海の海水の融解は、そこに埋蔵されていると見られる天然資源開発競争をもたらすかもしれない。前出のスノーは、天然資源のほぼ 95% に対して、北極評議会加盟 8 カ国が既に権利を主張している、と語る。こうした権利主張は、当該沿岸国に 200 カイリまでの EEZ を認める国連海洋法条約 (UNCLOS) の規定に基づいている。(他の北極圏諸国は UNCLOS に加盟していないアメリカにも条約上の権利を適用することを認めている。) フレッチャー法律外交大学院学部長で元欧州連合軍最高司令官のジェームズ・スタヴリディス (James Stavridis) 退役海軍大將は、北極圏に存在すると見られる膨大な炭化水素資源の開発に関して 2 つの可能性を挙げ、「現在進められている国際的協調によって資源開発が注意深く管理されるならば、資源開発は上手くいくであろう。しかしながら、管理が杜撰であれば、資源開発は非常に脆弱な生態系を破壊することになろう」と指摘している。石油と天然ガス開発の可能性が高ければ、石油流出と環境災害の危険性も高い。スノーは、「北極海で重大な石油流出事故が発生すれば、

どうなるか分からない。冬期は一日中暗く、極寒での世界である。誰もが抱く本当の恐怖は、石油流出を封じ込めることがほとんど不可能だということである」と指摘している。油が水の中にある時は表面に浮かぶが、多孔性の氷では中に透過して、水の中のように簡単に集めて回収することができない。そして、問題は石油流出事故だけではない。鉱物資源開発と観光旅行の増加も、北極圏の脆弱な環境に打撃を与えることになる。夏期に大型船が貨物を運搬するルートとしての北極海を利用することも、その経済的利益は明白である。しかし、スタヴリディスは、「我々が輸送ルートとして北極海を利用するのであれば、我々は慎重にそれらのルートを管理する必要がある」と主張する。結局は、北極圏に居住する先住民とその他の400万の人々が開発発展の代価を払うことになろう。前出のドローは、「これは、北極圏の全ても先住民に降りかかることになろう。開発発展は、持続可能なものでなければならないが、すべての人に公正でなければならない」と主張している。

- (4) 北極圏諸国8カ国の内、ロシアを除いて、7カ国は民主主義国家で、ほとんどがNATO加盟国である。冷戦期間中、アメリカとソ連の潜水艦は北極海の海氷の下で日常的に危険なゲームを演じていた。前出のスタヴリディス退役海軍大將は、「北極圏は、米海軍とソ連軍との主要な戦闘ゾーンであった」と語っている。もちろん、確証はないが、現在の状況はより平和的である。スタヴリディスは、ロシアとNATOの間には常に若干の緊張があるが、それは対処可能であると1年前に語っていたが、ウクライナで進行中の危機によって、両者の軋轢は明らかに増大している。スタヴリディスは、「我々は、北極圏に関して冷戦に逆戻りしないことを望んでいる。私の考えでは、ウクライナでのロシアの振る舞いに反対し非難していたとしても、他の地域においてロシアと協力できる暫定協定を必要としている」と語った。安全保障問題については、北極圏諸国の対応が異なる。スタヴリディスによれば、カナダは常に「ハイ・ノース、ロウ・テンション」と言い、ノルウェーは「北極圏はNATO同盟の北限であり、我々はNATO軍が関与することを望む」と言う。アメリカの立場はこの2つの主張の間にある。確かに、NATOの北限は北極圏にあり、アメリカはNATOにおいてリーダーシップを果たす役割がある。しかしながら、北極圏に関わるどんな問題に関しても、スタヴリディスは、「アメリカは国際機構を通じて対応すべきで、単独では行動しないようにすることが肝要である。それは間違った方法である」と指摘している。

記事参照：Melting ice cap opening shipping lanes and creating conflict among nations

<http://phys.org/news/2014-10-ice-cap-shipping-lanes-conflict.html#jCp>

10月31日「2013年の北方航路、東向けに偏重—北極研究所報告書」(The Maritime Executive.com, November 1, 2014)

- (1) アジアへの輸送ルートとして、北方航路(NSR)は、今世紀半ば頃までにスエズ運河経由ルートのような伝統的な航路に匹敵し、そしてそれを補完する航路となるであろうとの期待が高まっている。果たして、こうした期待が現実のものとなるか。米北極研究所(The Arctic Institute)の創立者兼所長、Malte Humpertが10月31日に公表した報告書は、2013年のNSRの運航シーズンのデータから運航パターンを分析している。同報告書は、スエズ運河とパナマ運河経由のルートと比較し、NSRの違いを指摘するとともに、NSRの将来の潜在的可能性について、以下のように指摘している。「NSRは依然、限られた隻数の船舶が通航するニッチな輸送ルートである。主としてロシアからの北極圏の炭化水素資源の輸出、そしてNSRによるそれらの

輸送は、今後数年間に成長が期待できる。しかしながら、これは西向けから東向けへの一方的な輸送パターンであるため、NSR が今後真の輸送ルートとして確立されるかどうかは定かでない。NSR を北の輸送ルートとして確立するというプーチン大統領の期待は、市場の不況、変化する海氷状態そしてロシアの運航可能な砕氷船の不足などによって、順調には進まないかもしれない。」

- (2) 報告書によれば、2013年のNSRの運航シーズンは、ロシア船籍のMV *Varzuga* が1万3,658トンのディーゼル油を積んでノヴァゼムリャ北端のジェラーニヤ岬から出航した、6月28日から始まった。以後、154日間で、49隻の船舶が計135万トンの貨物を輸送した。更に22隻は、総計50万7,000トンのバラスト水だけの空船状態でNSRを航行した。2013年の運航シーズンは11月28日、ロシア船籍のMV *Bukhta Slavyanka* がベーリング海峡のデジニョーフ岬に達して終了した。ロシアのNSR情報局は、2013年に通航した71隻のリストを公表しているが、このリストをより詳細に見れば、NSRの全航路を完全に航行したのは41隻のみで、別の23隻はNSR内のロシアの港から出航または到着しており、NSRの全ルートを航行していない。更に7隻は全行程がNSR内のみであった。全航路を航海した41隻の中でも、貨物を積載していたのは30隻だけであり、その輸送量は119万トンであった。2013年のNSR経由の貨物輸送で最大のシェアを占めていたのは、ディーゼル、燃料油、ナフサなどの石油精製品であった。31隻が全貨物輸送量の67%に相当する91万1,000トンの石油精製品を運んだ。鉄鉱石は2013年の全輸送貨物の15%、20万3,000トンであった。また、一般貨物の輸送量は7.4%、石炭の輸送は5.5%であった。LNGについては、2013年の輸送量は全体の5%で、MT *Arctic Aurora* がノルウェーのハンメルフェストから千葉まで6万6,868トンを輸送した1回だけであった。
- (3) 報告書によれば、2013年の輸送パターンは2つの異なったピークがあった。東向けの輸送では、7月と8月の最初の2カ月間の輸送は地元コミュニティの需要に応えるための石油精製品や鉄鉱石が大半を占めた。セーヴェルナヤゼムリャ近海と東シベリア海の家氷状態は9月前半まで厳しい状況であったことから、9月後半からの第2のピークが出現するまで、この間の輸送量は減少した。西向けの航行は東向けより2週間遅れ、7月15日頃から始まった。輸送活動の最初のピークは7月15日と8月15日の間であった。この間に航行した船舶のほぼ全てがバラスト水だけの空船で、9月下旬から10月にかけての2つ目のピーク時には、石油精製品、一般貨物及び石炭が輸送された。航行した71隻中、大半の54隻は、ロシア国内の港を出港し、全輸送量の52%、70万5,000トンを輸送した。出港地がロシアに偏っており、多様化されていないのが特徴である。従って、NSRは、ヨーロッパ諸国やアジア諸国による国際的な輸送ルートというよりは、ロシアの国内航路として、そしてロシアからの輸出ルートとして利用されているのが現状である。地域物流の中心となる港は西のムルマンスクとアルハンゲリスク、中央のオビ湾、そして東のペヴェクである。71隻の全航行船舶の内、43隻はロシア国内の港の間を航行した。
- (4) 報告書によれば、NSRの航行パターンは、東向けと西向けの間には大きな相違がある。2013年には、東向けに航行した40隻の船舶は貨物89万5,000トンとバラスト水6,000トンを輸送した。これとは対照的に、西向けに航行した31隻は、貨物46万トンとバラスト水50万トンを輸送した。NSRは、東向けの航行に偏っている。主として天然資源などの貨物はアジア市場向けに輸送されたが、西向けの貨物輸送は限られた量に過ぎない。こうした物流のアンバラ

NSRは、空船状態で航行する船舶が多くなることから、収益性を低減させる。スエズ運河やパナマ運河経由ルートとは対照的に、NSRは、主に一方通行の輸送ルートになっているのが特徴である。ヨーロッパやアジアへの貨物輸送を終えた船舶が、積載貨物の有無にかかわらずNSRを経由して帰港する事例はほとんどなかった。NSRは依然、限られた隻数の船舶が通航するニッチな輸送ルートである。主としてロシアからの北極圏の炭化水素資源の輸出とNSRを経由するそれらの輸送は、今後数年間に成長が期待できる。しかしながら、西向けから東向けへの一方的な航行では、NSRを国際的な輸送ルートとして確立することは難しい。

記事参照：Northern Sea Route Traffic Mostly One Direction

<http://www.maritime-executive.com/article/Northern-Sea-Route-Traffic-Mostly-One-Direction--2014-11-01>

Full Report: Arctic Shipping: An Analysis of the 2013 Northern Sea Route Season

<https://www.dropbox.com/s/i6wk67slaqmve1q/Arctic%20Shipping%20Analysis%20of%20the%202013%20NSR%20Season.pdf?dl=0>

11月3日「米国防省、アラスカ軍を北方軍隷下に」(U.S. Air Force News, November 3, 2014)

ヘーゲル米国防長官は11月3日、アラスカ軍(Alaskan Command)を、北米と北極圏を担当範囲とする北方軍(U.S. Northern Command: USNORTHCOM)隷下に移管することを承認した。アラスカ軍はこれまで、太平洋軍(U.S. Pacific Command)隷下にあった。この移管は、アラスカ軍の戦力規模や予算には影響しない。カナダとの合同軍である北米航空宇宙防衛軍(NORAD)司令官を兼務する、北方軍のジャコビー(Gen. Charles Jacoby)司令官は、この移管は北米防衛における指揮機構の改善に繋がり、北米全域における防衛能力を統合する上で重要な措置であると評価している。この措置は、米本土防衛におけるアラスカを含む北極圏の重要性が高まったことを反映している。USNORTHCOMは、9.11以降の対応措置の一環として、2002年に創設され、コロラド州コロラド・スプリングスに司令部を置き、米本土防衛に責任を持つ。アラスカ軍は、アラスカ州駐留部隊の即応態勢維持と同州及び州外への部隊派遣に責任を持つ。アラスカ軍は、NORAD アラスカ地区、第11空軍及びアラスカ陸軍と司令部機能を統合する。アラスカ駐留部隊には、2万2,000人を超える空軍、陸軍、海軍及び海兵隊要員に加えて、4,700人の州兵及び予備役が含まれる。

記事参照：Alaskan Command joins U.S. Northern Command

<http://www.af.mil/News/ArticleDisplay/tabid/223/Article/547709/alaskan-command-joins-us-northern-command.aspx>

11月7日「米北極圏担当特別代表、北極圏における資源開発などについて語る」(Fortune, November 7, 2014)

アメリカの北極圏担当特別代表、元沿岸警備隊司令官のポップ提督(ADM. Robert Papp Jr)は、米経済誌、Fortuneとのインタビューで、北極圏における資源開発などについて、要旨以下のように語った。

フォーチュン誌(以下、F)：新しいポストにおける提督の優先課題は何か。

ポップ(以下、P)：北極点の上空から地球を見下ろせば、人間が居住する陸地に囲まれた、海氷に覆われた大洋がある。アメリカの他の49州は高度に開発され、発展しているが、アラスカ州はインフラ整備などの面で未開発状態であり、真のフロンティアである。北極海の海氷が減少す

るにつれ、船舶の航行や海上輸送が増大しており、特にアメリカにとって北極圏でのインフラ整備が必要になっている。アラスカ州ではまだ整備された港湾がなく、優れた航法支援システムや海図も整備されていない。真の偉大な国家は、北極圏の海洋と陸地の環境安全保障に関心を払い、その保全に責任を果たさなければならない。私の最優先課題は海洋ガバナンスと管理であり、2つの課題、即ち、1つは気候変動への対応であり、もう1つは北極圏の人々の経済と福祉の向上である。

F：北極海における掘削を支持するか。

P：私は、内務省によって規定されたガイドライン、事前調査そして政策に従って、環境に配慮した方法で行われる掘削については、これを支持する。私は8月にアラスカを訪問し、アラスカの原住民、NGO、環境保護論者、そして科学者の意見に耳を傾けた。同時に、私はShell、ConocoPhillips及びBPの担当者と会い、彼らの関心についても知る機会も得た。私は、企業も環境保護の必要性を十分に理解していることを確認できた。北極海は、世界の他の地域で行われている掘削プロジェクトとは異なる課題を有している。これらは克服できないものではないが、非常に慎重な環境に配慮した方法で行う必要がある。私は、石油企業も多くの監督を受けながら作業を進めていると信じている。従って、私は掘削を支持するが、それは先住民の権利を維持、保証するような方法で行われるべきだと考えている。アラスカ州北部のノーススロープ沖合に沿って、ホッキョククジラの移動経路が存在する。クジラの伝統的な移動経路があるため、その海域では掘削は行われていない。これは、科学知識とアラスカ先住民の伝統的な知識との協力が導いた結論である。このように、私はすべての当事者が集まり互いの意見を尊重し、バランスのとれたアプローチを考え出すことができると思う。

F：北極海は手付かずの自然が残る遠隔の地であるとする、環境保護論者の主張にどう対応するか。

P：北極海は確かに原始の自然のままである。海洋の自然環境の保護については十分気を付けなければならないが、同時に商業、ビジネスや事業を遂行する正当な法的権利も考慮しなければならない。これらの活動は、規制や将来への見通し、そして安全な方法を模索しながら推進すべきである。こうした配慮は十分実現可能であり、例えば、ノルウェーは、長年に亘って北極海で掘削を行ってきた。ロシアも既に行っている。

F：アメリカは、2015年にロシアも加盟する北極評議会の議長国となる。ウクライナ危機のような地政学的緊張が北極評議会での議論に影響を及ぼすであろうか。

P：現時点において、我々は、ウクライナの問題を、北極問題とは切り離して考えている。アメリカは、国際社会と連携してウクライナで発生した出来事を批判している。他方で、我々は、アメリカにとって北極圏が戦略的に重要であると考えている。そして、ロシアが北極圏に最も大きな領土を有する国家であることから、この分野におけるロシアとの協力を継続することの重要性も認識している。北極評議会での如何なる問題も、ロシアを含む加盟8カ国のコンセンサスなしには対応できないであろう。

F：これまで北極海を巡ってロシアやカナダと境界画定紛争があったのか。そして、この問題はどのように扱われるのか。

P：この問題は、依然上院で加盟承認されない、国連海洋法条約(UNCLOS)に関わっている。実際、カナダのユーコンテリトリーとアラスカ州、そしてボーフォート海では、カナダとの間で特にEEZの境界画定を巡って対立する海域がある。それは非常に小さい海域であるが、カナダと交渉するためにもUNCLOSに加盟する必要がある。ロシアとの間では明確な境界があるが、

大陸棚外縁の延伸に関しては紛争や交渉の余地がある。カナダとロシアは、大陸棚外縁の延伸を認めてもらうため、海底の調査活動を続けている。アメリカも、自国の管轄海域と考える海域での調査活動を実施しているが、UNCLOS 未加盟のため大陸棚外縁の延伸申請ができない。エネルギー資源への需要が高まれば、関係各国は大陸棚外縁での資源開発に期待するようになる。ロシアやカナダは、大陸棚外縁での管轄権を主張し、掘削のための投資を進めるであろう。UNCLOS に加盟しない限り、アメリカが主張する大陸棚外縁の海域において資源開発に投資する企業は現れないであろう。

F：アラスカ州の北極圏地域の開発についてどう考えるか。

P：アラスカ州北部のノーススロープ地域には水深の深い港がない。最寄りの港はアリューシャン列島にあり、約 800～1,000 カイリも離れている。北極圏地域の発展と経済的繁栄を支援するためには、北部における港湾開発が喫緊の課題である。通信施設も必要である。アラスカ州には、都市間を結ぶ光ケーブル設備がまだなく、全ての情報通信は人工衛星経由で、時に通信状況が不安定なこともある。再生可能エネルギーも大きな課題であり、多くの居住地が 24 時間稼働のディーゼル発電機に頼っている。

F：砕氷船や衛星ネットワークに対する予算は必要なのか。

P：アメリカは現在、砕氷船艦隊については不十分な状態にある。我々は 2 隻の稼働砕氷船を持っているが、大型は 1 隻だけである。アメリカは長年、砕氷船艦隊整備に投資してこなかった。海洋国家として、そして北極圏国家として、我々は、1 年中、何時でも、如何なる環境下でも、北極圏に確実にアクセスができる態勢が必要である。

F：2015 年からの議長国として、北極評議会ではどのような目標が挙げるのか。

P：北極評議会はこれまでいくつかの良い成果を挙げてきた。しかし、北極圏への関心が高まり、北極海における船舶航行も増加していることから、今や北極評議会の機能を強化する時期が到来した。同時に、今後 2 年間、アメリカ国内における北極圏に対する意識を高めるための施策にも注力する予定である。アラスカ州には約 75 万人のアメリカ国民が居住している。もちろん他の 49 州は北極圏ではないが、これらの州の住民もアメリカ人として北極圏に対する理解を共有する必要がある。アラスカ州の北極圏地域に住む約 5 万人のアメリカ国民も、他地域の人々と同じように安全と繁栄を享受する資格がある。

記事参照：America's man in the Arctic supports 'environmentally sound' drilling

<http://fortune.com/2014/11/07/americas-man-in-the-arctic-supports-environmentally-sound-drilling/>

Fortune, November 7, 2014

11 月 13 日「プーチン大統領の北極圏計画、後れをとるアメリカ—米アラスカ州副知事」(CQ Roll Call.com, November 13, 2014)

米アラスカ州副知事、Mead Treadwell は、11 月 13 日付の米議会紙（電子版）に寄稿した論説で、プーチン大統領のロシアは北極圏において活発な活動をしているのに対して、アメリカは、自らも北極圏の一員であるにもかかわらず、新たなエネルギー資源の開発、領有権主張そして北極航路の活用といった面で後れをとっているとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 北極圏での石油開発：ロシア経済を推進する石油資源を発見するための北西シベリア及び極東ロシアにおけるプーチン大統領の計画は国際的投資を吸い寄せており、開発はすごいスピード

- で前進している。アラスカ沖の石油資源には大きな期待が寄せられているが、連邦議会が新しい規則を作り、自然保護団体が法廷闘争をしている間、手付かずのままの状態に置かれている。
- (2) 北極航路の活用：砕氷船の保有と北方航路がロシアの内水の内にあるとするロシアの根拠不明の主張にどの国も異を唱えないために、ロシアは、アジアと欧州を結ぶ北極海航路の最初の市場を手中にし、砕氷船の先導付きの航海に1回につき数万ドルの通航料を徴収している。連邦議会からの突き上げにもかかわらず、アメリカは、北極海における商業航行を促進する計画を持っていないし、また環境保護のために必要な砕氷船も設計段階にさえ至っていない。
- (3) 北極海における領有権主張：ロシアは、北極海の海底面積の45%を占め、北極点に達するまでの海域に対して領有権を主張している。アメリカは、領有権申請の準備をしているが、上院が国連海洋法条約（UNCLOS）の加盟承認を先延ばしにしているために、領有権申請のための法的手段を見出せないでいる。ロシアの新たな領有権申請が承認されれば、気候変動や海洋生物の多様性を研究する各国の研究者は、ロシアの海域から閉め出される可能性がある。
- (4) ロシアは北極圏の活動において先行している。しかも、対ロ制裁措置にもかかわらず、カラ海のロシア海域における最近の石油資源の発見によって、ロシアが世界で最大の石油埋蔵量を有する国の一つになるかもしれない。その埋蔵量は、メキシコ湾よりも潜在的に大きいといわれる。一方、アメリカでは、北極圏における開発努力は、お役所仕事や法的な問題などで停滞している。アラスカ沖には270億バレルの石油資源と132兆平方フィートの天然ガス資源が埋蔵されていると見積もられている。これらの90%以上はアラスカ北部のチュクチ海とボーフォート海にあるが、そこでの掘削作業は留保されている。
- (5) 幸いなことに、こうした状況は比較的容易に改善することができる。
- 第1に、経済安全保障と国家安全保障のために、オバマ大統領と新議会は、アメリカが2015年夏には北極海の沖合開発を推進できるようにすべきである。北極海開発は、民主・共和両党が党派的対立を超越して、アメリカに経済的機会をもたらすとともに、アメリカが世界のエネルギー開発におけるリーダーであり続けることを確実にする機会となるのである。
 - 第2に、アメリカは、今後何年間にも亘って北極海におけるエネルギー資源開発の在り方を決める北極海に関する法的規制を進めようとしているが、連邦議会議員は、単に規制強化を目指すのではなく、北極海で操業する企業が安全な技術革新に意欲を持てるような規制を目指すのが賢明であろう。チュクチ海には世界で最大の手付かずの石油資源と天然ガス資源が埋蔵されていると推測されている。関係企業は、これまで数億ドルの資金を緊急事態計画とその対処技術に投資してきている。科学は、我々が北極海において安全に掘削できることを示している。
 - 第3に、アメリカが北極海で大規模な石油資源を発見すれば、ロシアに追い付くための2つの決定が可能になるであろう。それらは、石油生産に必要な安全対策としての新たな砕氷船の建造、そしてアラスカ北西部における新たな港湾建設を含むインフラの整備である。当然、こうした発見は、沖合におけるエネルギー資源確保のための領有権申請のために、上院におけるUNCLOS加盟論議を余儀なくさせるであろう。
- (6) 北極海開発におけるアメリカの後れは、世界のエネルギー開発のリーダーとしてのアメリカの座を脅かすことになろう。今日の後れは、米経済の将来にとって大きなマイナス要因となろう。先行するロシアに追い付くためには、アメリカが北極評議会の議長国となる2015年以上の好

機はない。

記事参照：Putin's Arctic Plans Spring Ahead While America Lags Behind | Commentary

http://www.rollcall.com/news/putins_arctic_plans_spring_ahead_while_america_lags_behind_commentary-237845-1.html

11月14日「北極圏の資源開発における中露協力」(Barents Observer, November 14, 2014)

- (1) ロシア政府は中国との包括的パートナーシップの構築に力を注いでいるが、北極圏はその中心的な役割を果たしている。11月上旬にロシアのガスプロムと中国の石油天然気集团公司(CNPC)の間で仮契約が締結された、ロシアのアルタイ地方を經由して中国新疆省に至るパイプラインは、年間300億立米のヤマル半島の天然ガスを中国に供給することになる。この西側ルートは、中国北東部に天然ガスを供給する東側ルートを補完することになる。この2つのプロジェクトによって、中国は合計680億立米の天然ガスを確保することができる。
- (2) ロシアのガスプロムとロスネフチは、欧米の経済制裁に最も苦しめられている企業である。この2つのロシア国営企業は、西側の資金と技術なしでは北極海における野心的な資源探査と掘削プロジェクトを推進することが困難である。このような状況の中、中国との協力はこれら2社にとって一定の救済措置となる可能性がある。中国海洋石油総公司(CNOOC)が参加する可能性があるガスプロムのプロジェクトは、ペチョラ海におけるDolginskoyeプロジェクトとその近くのPrirazlomnoyeプロジェクトとなる。後者は既に生産を開始しているが、前者は2020年以前の操業開始を計画している。ロスネフチもバレンツ海とペチョラ海において中国企業と協力しており、Zapadno-Prinovozemelsky、Yuzhno-Russky及びMedynsko-Varandeyevskyの開発についてCNPCとの契約を締結したと見られる。中国はまた、ロシアの独立系天然ガス企業、NOVATEKとの協力を拡大する用意があると報じられており、ヤマルLNGプロジェクトにおける株式シェアを増大させると見られる。CNPCは既に、同プロジェクトの20%の株式を保有している。更に、中国企業は、カラ海に接するギダン半島で計画されているNOVATEKの北極海LNG1、LNG2及びLNG3の開発への参加に関心を示しているといわれる。

記事参照：In Russia-China alliance, an Arctic dimension

<http://barentsobserver.com/en/arctic/2014/11/russia-china-alliance-arctic-dimension-14-11>

11月17日「カナダ・ハーパー政権の北極圏政策、レトリック先行」(Geopoliticalmonitor.com, November 17, 2014)

カナダのWebサイト、Geopoliticalmonitor.comは、“Canada Falling Short on Arctic Sovereignty”と題する11月17日付の論説で、ハーパー政権の北極政策について、要旨以下のように論じている。

- (1) 16万2,000キロの北極圏海岸線を持つカナダにとって、北極圏を巡る世界的関心の増大は、カナダの戦略的利益にとって重大な懸念事項であることは間違いない。ハーパー政権は、カナダの北極圏における主権擁護を強調してきた。カナダ政府は2009年に、*Canada's Northern Strategy*を公表し、4つの優先分野—主権の行使、社会・経済発展の促進、環境の保全、そして統治の改善と発展—を示した。2010年には、*Statement on Canada's Foreign Arctic Policy*を公表し、そこでは北極圏に対する主権の行使が政府の最優先事項とされ、「カナダは、北極

圏における主権、主権的権利及び管轄権を最大限行使することを誓約する」と宣言した。伝統的な主権概念は、外部の干渉を排除する国家の能力に依拠している。北極圏における主権行使に当たっては、カナダは、北方領域を陸、海、空から効果的にモニターでき、かつ効果的な統治権限を行使できなければならない。そのために、連邦政府は、北極圏における主権行使のための幾つかの措置をとってきた。例えば、9月に、カナダのジェット戦闘機は、カナダの北極圏沿岸沖75キロにまで接近した2機のロシアのジェット機を退去させた。また、カナダ軍は、北極圏での年次演習を実施しており、北米航空宇宙防衛司令部（NORAD）の北方演習にも参加している。国防省は北極圏における監視任務のためにRADARSAT II衛星をアップグレードし、カナダ宇宙局は北極通信気象衛星を2015年に打ち上げる予定である。更に最近、連邦政府は、陸軍のトレーニング・センターをヌナブト準州のレゾリュート湾に開設した。

- (2) しかしながら、こうした措置は、ロシアが実施してきた北極圏での大規模な軍事力増強に比べれば、色あせて見える。ロシアは、北極圏に軍隊を恒常的に配置し、ソ連時代からの施設を近代化するとともに、多くの新しい軍事施設を建設している。北極圏で隣接する2つの国の軍事的措置の差は、1つには両国の常備軍と防衛費の相対的な規模の差に起因している。ハーパー政権が北極圏政策において前政権より多くの成果を上げていることは事実だが、公表された政府の宣言政策から見れば、現実よりもレトリック先行と言わざるを得ない。例えば、ハーパー政権がレゾリュート湾でトレーニング・センターの開設を発表した時、原案では長い舗装された滑走路、航空機ハンガーと燃料備蓄施設が整備されることになっていた。しかしながら、完成したのは、軍人よりも単に科学者を収容するのに用いられる小さな宿舎だけであった。
- (3) カナダの砕氷船隊もそうである。砕氷船隊は、質量とも大きく不足している。砕氷船隊は北極圏の海岸線をパトロールし、調査研究活動を行い、そして捜索・救難活動を行うために必要であり、こうした行為は全て、主権を行使する機能である。現在の砕氷船隊は、2隻の大型砕氷船、4隻の中型砕氷船、9隻の多目的船及び2隻のホバークラフトから構成されている。最も強力な砕氷船、CCGS *Louis S. St-Laurent* は、1969年以來の現役砕氷船である。該船は2017年に除籍し、新造のCCGS *John G. Diefenbaker* に更新される計画であった。しかしながら、該船の建造が2021年から2022年まで遅れたため、CCGS *Louis S. St-Laurent* はそれまで現役に留まることになっている。他方、ロシアは、6隻の原子力砕氷船を含む38隻の砕氷船を保有しており、これは他の全ての北極圏諸国の保有隻数より2倍以上の隻数である。ロシアは現在、7隻目の原子力砕氷船を建造しており、この船は現在の世界最大の砕氷船より14メートル長く、最大3メートルの砕氷能力を有する。
- (4) カナダが国際的な認知を得て主権を行使しようとしているもう1つの分野は、大陸棚外縁の延伸申請である。200カイリのEEZを超えて大陸棚の外縁延伸が認められれば、北極海の海底にあると見られる天然資源を考えれば、カナダの大陸棚がもたらす経済的効果は巨大なものとなる。カナダは2013年12月に、国連大陸棚限界委員会（CLCS）に対して部分申請を提出した。この申請は10年かけて作成され、カナダの大陸棚は120万平方キロに及ぶと主張するものであった。しかしながら、申請数日後に、カナダの外相は、十分な科学的根拠が欠如しているにも関わらず、カナダは北極点を含む海域にまで大陸棚外縁の延長を申請する、と発表した。この発表は科学的プロセスを無視し、国際的な法的手続きよりも国内受けを狙ったものであり、ハーパー政権の北極圏政策は、再び騒々しく横暴なレトリックが先行したことになる。

記事参照 : Canada Falling Short on Arctic Sovereignty

<http://www.geopoliticalmonitor.com/canada-falling-short-arctic-sovereignty/>

12月4日「北極有事におけるロシアの5つの武器—米専門家論評」(The National Interest, December 4, 2014)

米 The Patterson School of Diplomacy and International Commerce (The University of Kentucky) の Robert Farley 准教授は、米誌、The National Interest (電子版) の12月4日付ブログに、“The Ultimate Cold Warrior: 5 Weapons Russia Could Use in an Arctic War”と題する論説を寄稿し、もし北極圏で考えられない事態が生じた場合、ロシアが投入できると見られる5つの武器があるとして、要旨以下のように述べている。

- (1) この10年間で、北極圏に国境を接する国々は新たに深刻な安全保障上の問題を自覚するようになった。北極海における海氷の融解は、長い間安全と考えられてきた北方辺境の脆弱性を露呈させることになった。ロシアが他のどの国よりも優れた軍事作戦態勢を整えていることは、驚くべきことではない。冷戦時代、ソ連は、空と海の領域において北極圏全体で戦う態勢を整えていた。ソ連崩壊後も、武器やインフラの多くはこの地域に残っており、もし北極圏で考えられない事態が生じた場合、ロシアが北極圏で自国の国益防衛のために投入できると見られる5つの武器がある。
 - a. 砕氷船：北極海へのアクセスを可能にする唯一で最も重要な手段は砕氷船である。ロシアは、世界最大の砕氷船艦隊を保持している。北極海の高氷の縮小によって、北極海に対する商業的関心が増大し、軍や民間による北極海の利用が増え、これまで以上に砕氷船が必要になった。民間及び軍用船舶を定期的に継続運用するためには、砕氷船の支援を必要とする。近い将来に亘って、ロシアは、北極海へのグローバルアクセスの保証人として最良の態勢を整えている。ロシアは、4隻の外洋型原子力砕氷船を運用している。これらは、北極海全域に及ぶ軍事展開を支援するのに十分なパワーと航続能力を持っている。対照的に、アメリカもカナダも、沿岸警備隊が数隻の砕氷船を持っているに過ぎない。ロシアの原子力砕氷船は、他国とは隔絶した能力を以て、ロシアの北極海への軍事プレゼンスを支えている。またロシアは、この能力の故に、北極点周辺海域における軍事的展開や天然資源へのアクセスの面で、大きな自由を確保している。
 - b. *Akula* 級攻撃型原潜：冷戦時代、米英両国やソ連の海軍は、北極海の海底で潜水艦探知機材や攻撃型原潜 (SSN) を投入して、熾烈な抗争を演じた。ロシアの潜水艦乗組員は北極海作戦の豊富な経験を持っており、沿岸域には旧ソ連時代の多くの支援インフラが残っている。ロシアの SSN の主力は、*Akula* 級 SSN で、多くの兵器を搭載できる。*Akula* 級 SSN は、1980 年代の建造だが、海水面下でも効果的な対潜戦能力を持っており、また対水上艦戦能力 (海氷面の厚みが減少すれば、その分、対艦巡航ミサイルの効果が増す) も持っている。*Akula* 級 SSN は、静粛性において西側の同型艦に劣るが、船体サイズの大きさと多様な武器搭載能力がこの欠点を補っている。北極海域を担当するロシア北方艦隊は現在、6 隻の *Akula* 級 SSN を保有しており、定期的に北極海の海面下で哨戒活動を行っている。
 - c. MiG-31：北極海では、海氷がなくなっても、空母の運用は困難であり、従って、陸上基地航空機が重要な存在となる。北極海沿岸域に沿って存在する基地から出撃する、MiG-31

Foxhound は広範な空域をカバーすることができる。同機は、MiG-25 Foxbat の改良型で、より高速で、航続距離が長い。MiG-31 と MiG-25 は、ソ連領空に侵攻しようとする米空軍の爆撃機を採知、迎撃するために開発された。MiG-25 は空対空戦闘に優れていたが、MiG-31 は、より高性能のレーダーと優れた空中運動性能によって、効果的な制空戦闘機となっている。MiG-31 は、米空軍の第 4.5 世代や第 5 世代戦闘機に対抗できることは確実であろう。むしろ、アメリカにとって、北極海沿岸域における基地インフラの不足を考えれば、米空軍の戦闘機は対抗できないかもしれない。MiG-31 は最高速度マッハ 2.83、戦闘行動半径 900 マイル強で、ロシアは、海軍と空軍に約 200 機の MiG-31 を配備するとともに、北極海の支援インフラの改善を進めている。

- d. Tu-95/Tu-142 : Tu-95 Bear は現在も運用されている最も古い作戦機の 1 つである。米空軍の B-52 のように、1950 年代のエンジニアが設計したものとは異なる戦略環境の中で運用されている。しかしながら、B-52 と同様に、Tu-95 は、非常に柔軟な機体性能を發揮し、長い間、哨戒活動に従事してきた。Tu-95 とその海洋哨戒用の派生型、Tu-142 は、陸上基地からは遠く離れ、空母の運用が困難な、北極海の寒冷な空域で活動している。Tu-95 Bear は、戦闘行動半径が最大 3,000 マイルで、対艦巡航ミサイルを搭載し、海上哨戒用の Tu-142 は、対潜戦能力を持つ。これらは、陸上基地や空母艦載機の行動半径を越えた空域で行動できる。ロシアは、B-52 のように、Tu-95 Bear が今後数十年間、運用できることを期待している。
 - e. 特殊部隊：北極海は広い陸地を欠き、人口希薄な海域である。厳しい気象環境のために、最大の島でも事実上人間の居住に適さない地域となっている。従って、軍事的には、大規模な歩兵部隊や機甲部隊の運用には適さず、機動性と致死性の高い戦力が主体となる。ロシアの特殊部隊は、長い間北極圏での戦争に備えてきた。冷戦時代、特殊部隊、Spetsnaz チームは、ノルウェー、フェロー諸島そしてアイスランドにおける NATO 軍施設を攻撃する訓練を実施してきた。近年では、ロシアは、北極圏への展開を意図した、特殊部隊の訓練を強化している。潜水艦、航空機そして水上戦闘艦で特殊部隊をアクセス困難な地域に輸送し、そこでの偵察活動や通信遮断訓練などを実施している。特殊部隊はまた、アクセス困難な地域での民間人労働者や軍事チームの捜索救難任務を支援することもできる。
- (2) ロシアは、冷戦の遺産である北極圏の軍事インフラによって、北極圏を巡る抗争を有利に展開することができる。ロシアの今後の課題は、砕氷船、Tu-95/Tu-142 Bear あるいは MiG-31 のように、長年運用してきた装備を如何に維持していくか、そして効果的な更新装備を如何に開発していくかであろう。原油価格の崩壊とウクライナ危機に伴う西側の制裁措置の影響下において、ロシアの現在の財政状況は、軍による効果的な近代化戦略の追求を困難にしている。しかしながら、多くの分析モデルが予測するように、気候変動が続けば、北極圏におけるロシア軍の責任と機会は増大する一方であろう。

記事参照：The Ultimate Cold Warrior: 5 Weapons Russia Could Use in an Arctic War

<http://nationalinterest.org/feature/the-ultimate-cold-warrior-5-weapons-russia-could-use-arctic-11784>

12月15日「デンマーク、グリーンランドの大陸棚外縁延長を国連委員会に申請」(RT, December 15, 2014)

デンマークは12月15日、グリーンランドの大陸棚外縁延長を大陸棚限界委員会 (CLCS) に申請した。デンマークの申請によれば、大陸棚外縁は北極点を含み、約 89 万 5,541 平方キロの北極海海底をカバーする。これはデンマーク本国の 20 倍に相当する。デンマークのリデゴ外相は声明で、「グリーンランド北辺の大陸棚外縁の延伸申請は、デンマークにとって歴史的で重要な前進である。この壮大なプロジェクトは、デンマークの大陸棚の外縁を確定するものである」と述べている。報道によれば、デンマークの申請は総費用 5,500 万米ドルを超える 12 年間に及ぶ科学調査の成果である。デンマークによれば、この調査で、グリーンランドの大陸棚が北極点を含むロモノソフ海嶺に繋がっていることが確認された。北極点を含む、大陸棚外縁の延伸申請はデンマークが最初である。The Geological Survey of Denmark and Greenland の上席地理学者、Christian Marcussen は、「ロモノソフ海嶺はグリーンランドの大陸棚の自然延長部分である。北極点はこの延長部分にある象徴的な点である」と語っている。この申請には、ロシアとカナダが異議を申し立てると見られる。

記事参照 : Denmark to officially claim piece of Arctic shelf, including North Pole

<http://rt.com/news/214615-denmark-arctic-shelf-claim/>

See also : The Northern Continental Shelf of Greenland, Partial Submission of the Government of the Kingdom of Denmark together with the Government of Greenland to Commission on the Limits and the Continental Shelf

http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/dnk76_14/dnk2014_es.pdf

Map : A map of the area Denmark is claiming. Ministry of Foreign Affairs, Denmark

<http://www.npr.org/blogs/thetwo-way/2014/12/15/370980109/denmark-claims-part-of-the-arctic-including-the-north-pole>

12月31日「中国のシルクロード建設計画と北方航路の将来性—米紙論評」(Alaska Dispatch News, December 31, 2014)

米紙、Alaska Dispatch News(電子版)は、12月31日付の“China’s Silk Road plans could challenge Northern Sea Route”と題する論説で、要旨以下のように論じている。

- (1) ここ数年間、ロシアの沿岸域に沿った北方航路は、ヨーロッパとアジアを結ぶ近道として衆目を集めてきた。北極海のロシア管轄海域を航行することで、スエズ運河を経由して上海とロッテルダムとを結ぶこれまでの通常航路より、24%以上も航行距離を短縮でき、航行日数にして15日間の短縮となる。複数のアジアの海運会社は、積極的に北方航路の発展に寄与してきた。2013年は、中国の中国遠洋運輸集団 (COSCO) や韓国の現代グロービス社のような企業にとって記念すべき年となった。COSCOは2013年8月、1万9,000トンの貨物船、MV *Yong Sheng* を初めて北方航路経由で大連からロッテルダムに向かわせるという先駆的な航海を試み、メディアの注目を集めた。2013年10月には、韓国の現代グロービス社が、スウェーデンの *Stena Bulk* 社と提携し、北方航路で初めてとなる水先案内業務の請負を開始した。こうした先駆的な努力によって、北極海は、アジアとヨーロッパとの間にある「湖」と勘違いされるほど身近なものとなった。しかしながら、2014年は、北方航路の全行程を航行した船舶数はわずかであった。航行可能日数の不明確さやロシアの北方航路管理局からの関係情報の少なさなど、北方航路が商業ベースとして成立するのか否かの判断を難しくしている。2014年の北方航路の

全面開通は、航路の北東部分が9月初旬まで航行不能であった2013年よりは早かったが、それでも8月21日までは全面開通にはならなかった。全面開通が2013年よりは早かったものの、2014年は23隻の船舶しか北方航路の全行程を航行していない。23隻という隻数は、2013年に北方航路の全行程を航行した41隻の半分強である。北方航路経由の輸送貨物量も、2014年は27万4,000トンで、2013年の135万5,897トンから80%も減少している。

- (2) ロシアは、10カ所の捜索救難センターを設けるなど、北方航路の開発に注力してきた。しかし、中国にとって、北方航路の利用は、ちょうど北極海の石油や天然ガスが中東のその潜在的な代替資源と考えられているのと同様に、1つの選択肢に過ぎない。中国は、1つの籠に全ての卵を入れるのを避けてきた。中国の習近平国家主席は2013年9月、現代技術を駆使した新たなシルクロードの建設計画について言及した。この「シルクロード経済ベルト (the “Silk Road Economic Belt”）」は、高速鉄道、高速道路そしてパイプラインなどによって構成され、古のシルクロードを旅するようなルートとなっている。中国は、この計画のために400億ドル規模のシルクロード基金を設立している。米 Arctic Institute の報告書によれば、ロシアは、海上交通網の開発に対し、1,340億ルーブル（報告書発表当時の米ドル換算で、41億3,000万ドル、現在の価格では23億ドルに過ぎない）を、今後10年間で投資する計画となっていた。この内、北方航路にどれだけ投資されるのかは不明であるが、明らかなことが1つある。それは、クレムリンが現在、経済危機に直面していることから、中国と同程度の金額を北方航路の開発整備に投入するのは極めて困難だということである。
- (3) 2013年のMV *Yong Sheng* による北方航路経由の航路と平行して走る貨物列車の運行が2013年12月に行われた。この運行はシンボリックなもので、上海近郊の駅を出発した貨物列車は21日間でスペインのマドリードに到着した。この画期的な鉄道輸送は、MV *Yong Sheng* による北方航路経由の航海より6日間短かった。年によって海氷の融解状況が変わる北極海の海氷の状況に影響される北方航路と違って、鉄道輸送はそうした障害がない。2014年の北極海の夏は、以前の年に比べ北方航路の航路上に多くの海氷が残っていた。中国のような、海運に多くを依存する貿易国家は、輸送に関する信頼性や安定性を重要視する。中国のシルクロード計画が北極海ではなく大陸ルートになっている所以はこのためであり、それがまた商業的な魅力ともなっている。
- (4) 中国はまた、シルクロード建設に政治的な狙いも秘めている。シルクロード建設に伴う国内での大規模なインフラ開発は、沿岸部ではなく内陸部に大きな経済効果をもたらすことができる。また、外交的にも、シルクロード建設計画は、モスクワではなく北京主導による中央アジアの地域統合を目指すという、中国の野心にも適っている。習近平主席は、カザフスタンの首都、アスタナにあるナザルバエフ大学で、このシルクロード建設計画を表明した。新華社通信の報道によれば、習近平主席は、「太平洋からバルト海までを結ぶ戦略的な地域的交通網の接続性を向上させて、西洋と東洋、そして南アジアを結ぶ交通輸送網の構築に向けて段階的に前進していく必要がある」と主張した。太平洋とバルト海を結ぶとはどういう意味であろうか。モスクワが北極海を通じてやろうとしていることと同じようなものである。2013年、3隻の船舶がロシアのバルト海東端の港から北方航路経由でアジアに向けて出港し、2隻は韓国に、1隻は北朝鮮に向かった。しかし、中国のシルクロード建設が計画通りに進めば、太平洋とバルト海を結ぶ主要な輸送「回廊」は、ロシアの内水を通過する「海上回廊」ではなく、ロシア南方の陸地を通過する「陸上回廊」となる。中国は、北方航路の利用とシルクロードの建設を

ともに進めて行くであろうが、北方航路の利用は、シルクロードの建設推進と同程度の地政学的なメリットを生むわけではない。中国の李克強首相は12月初旬からカザフスタンやセルビアを訪問し、中国が中央アジアや東欧を重要視していることを示した。これにバルト海を加えた伝統的にロシアの影響力の強い地域に対して、中国は、北極海経由ではなく、古の貿易ルートを再構築することで、徐々に自らの影響圏に引き寄せようとしている。

- (5) 北極海の海氷の状況が毎年異なるように、北方航路の利用状況も毎年変化する。従って、北方航路の将来的な成長の可能性に目を閉じるのは早計であろう。しかしながら、現在の政治情勢から見て、ヨーロッパとアジアを結ぶ航路としても、またロシアから海外市場に天然資源を運ぶ航路としても、北方航路はロシアにとって有利な状況にはない。ロシアに対する西側の経済制裁によって、ロシアが北方航路経由の海運の将来性に懸念を持っているとすれば、その目的地である中国も北方航路の将来性に懸念を持つはずである。

記事参照：China's Silk Road plans could challenge Northern Sea Route

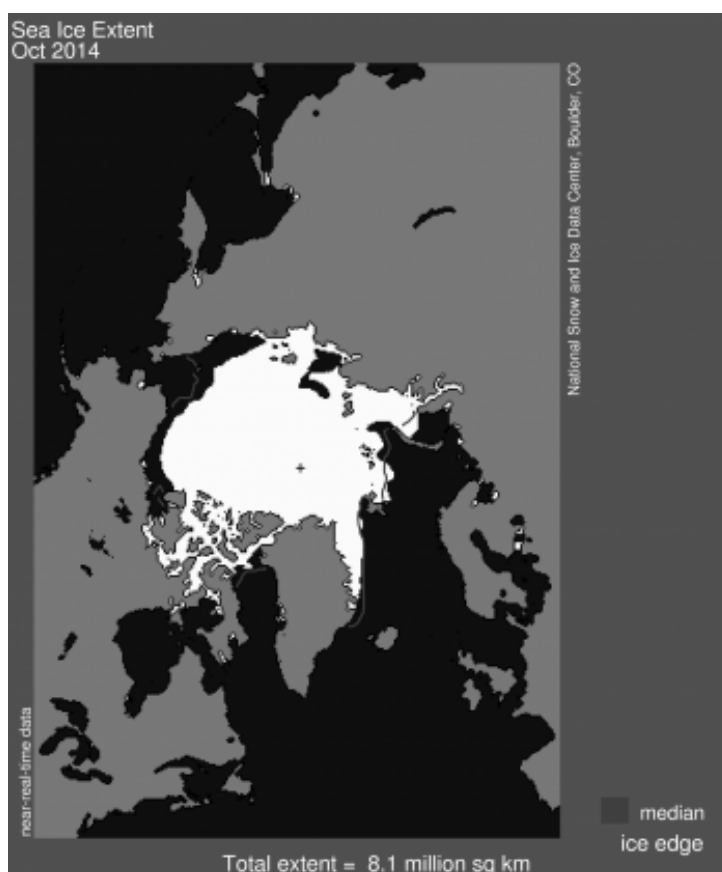
<http://www.adn.com/article/20141231/china-s-silk-road-plans-could-challenge-northern-sea-route>

5-2 海水状況

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

10月の海水状況

2014年10月の状況：Almost frozen north



<http://nsidc.org/arcticseaicenews/2014/11/almost-frozen-north/>

※実線（median ice edge）は、新たな基準値、1981年～2010年の期間における10月の平均的な海氷域を示す。+は北極点を示す。

10月の海氷面積の月間平均値は806万平方キロで、1981年～2010年の期間における10月の平均値、891万平方キロを85万平方キロ下回った。そして2007年10月の最小記録よりは129万平方キロ上回った。2014年10月の海氷面積は、月間を通じて比較的早いペースで海氷面積が拡大したために、衛星観測史上、6番目に小さい海氷面積となった。

海氷面積は10月を通じて拡大し続けた。太平洋側では海氷面積の拡大は平均値を下回り、ボート海のカナダとアラスカ沿岸沖、及びチュクチ海のシベリア沿岸沖では、10月末時点でもアイスフリーであった。東シベリア海では、大きなポリニア（海氷で囲まれた海水域）が出現したが、10月末には海氷に覆われた。10月の1カ月間で、海氷面積は339万平方キロ増えたが、これは10月の

平均増大ペースより早い、2012年10月よりは遅いペースであった。

一方、925hPa レベル（海面上ほぼ 3,000 フィート）での大気温度は、カラ海とバレンツ海を除いて、北極海のどの海域でも平均値より摂氏 1 度～4 度高かった。カラ海とバレンツ海では、平均値より摂氏 1 度～3 度低かった。

11月の海氷状況

2014年11月の状況：Extremely ordinary



<http://nsidc.org/arcticseaicenews/2014/12/extremely-ordinary/>

※実線（median ice edge）は、新たな基準値、1981年～2010年の期間における11月の平均的な海氷域を示す。

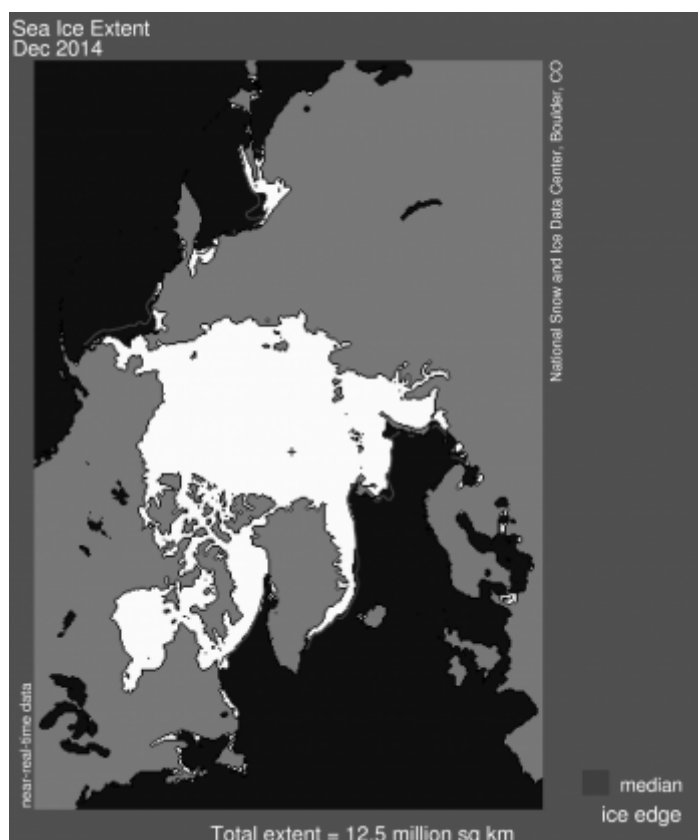
11月の海氷面積の月間平均値は1,036万平方キロで、1981年～2010年の期間における11月の平均値、1,099万平方キロを63万平方キロ下回った。そして2006年11月の最小記録よりは52万平方キロ上回った。

11月のアメリカは異常気象であったが、北極海の気象はほぼ平年並みであった。海氷面積は11月を通じて拡大し続けた。例年、この時期までに解氷面が残っているチュクチ海を除いて、11月末までに北極海の大部分は海氷に覆われた。ハドソン湾とバフィン湾では海氷面が広がり始めたが、デーヴィス海峡では海氷面の拡大は平均値よりも遅くなっている。東グリーンランド、バレンツ海及びカラ海における平均値に近い海氷面は、最近数年間見られなかった現象であり、これは11月の海氷面の全体的な拡大が最近数年間より大きかったためである。

11月の1カ月間で海氷面積は215万平方キロ増えたが、これは11月の平均にほぼ近いが、2012年11月よりは大幅に遅いペースであった。この違いは2012年夏期の解氷面が大きかったことを反映しており、従って、2012年には海氷が覆う面積が大きかったためである。2014年11月の海氷面積は、衛星観測史上、9番目に小さい海氷面積となった。

12月の海氷状況

2014年12月の状況：December ends, 2014 in review



<http://nsidc.org/arcticseaicenews/2015/01/december-ends/>

※実線（median ice edge）は、新たな基準値、1981年～2010年の期間における12月の平均的な海氷域を示す。

12月の海氷面積の月間平均値は1,252万平方キロで、1981年～2010年の期間における12月の平均値、1,306万平方キロを54万平方キロ下回った。そして2010年12月の最小記録よりは50万平方キロ上回った。12月の1カ月間で海氷面積は200万平方キロ増えたが、これは12月の平均にほぼ近いものがあった。2014年12月の海氷面積は、衛星観測史上、9番目に小さかった。

ハドソン湾とバフィン湾はほぼ完全に海氷に覆われた。大西洋側では、カラ海とバレンツ海は最近数年間、平均値を下回る海氷面が特徴であったが、2014年から2015年にかけての海氷面はそうではなかった。海氷面の拡大が平均値を下回ったのは、ベーリング海峡とオホーツク海だけであった。ベーリング海峡では、これは最近の冬期の現象と対照的であった。

2014年の概観

2014年を通じて北極海の海氷は、最近数年間と比較して、特に目立ったものではなかった。年間を通じて、北極海の海氷面は全体として平均値を下回った。最大の海氷面が観測されたのは3月21日で1,491万平方キロ、これは衛星観測史上5番目に小さかった。一方、最小海氷面は9月17日で502万平方キロ、これは同6番目に小さかった。特筆すべきはラプテフ海で、8月中、北極点から560キロ以下のほぼ北緯85度までアイスフリーとなったことであった。

9月の海氷面に影響を及ぼす夏期の気象状況についても、2014年は特に目立った年ではなかった。6月から8月の海表面の気圧は、北極海中央部と大西洋側、そしてグリーンランドでは、1981年～2010年の期間における平均値より高かった。一方、925hPaレベル（海面上ほぼ3,000フィート）での大気温度は、北極海中央部では平均値をやや上回ったが、カラ海と米アラスカ州北部では平均値を下回った。

II. 解説

1. 中国の海洋進出と我が国の対応策に関する一考察 ～「戦略的辺疆」と「3つのパワー」の視点から～

倉持一・海洋政策研究財団研究員

1 はじめに

ここ1年を振り返っても、海洋の安全保障に関する話題が尽きることはなかったように感じる。それら数多くの出来事のほとんどに共通して登場していたのが、世界第2位の経済大国へと成長し、かつ、我が国の隣国として存在する中国ではなかっただろうか。東シナ海では、2012年9月の尖閣諸島国有化措置以降、中国公船は我が国領海や接続水域への侵入を繰り返し、もはや彼らの侵入行為は常態化している。また、南シナ海に目を向けても、南沙諸島をめぐるフィリピンと中国との争いは長期化の様相を呈しており、これに業を煮やしたフィリピン政府は、常設仲裁裁判所に仲裁裁判を申し立てるといった法的措置に踏み切った。さらに、西沙諸島のベトナムがEEZと主張する海域内に中国側が移動させた石油掘削リグを巡っては、ベトナム側船舶と中国側船舶との間で物理的な衝突事案が発生し、ベトナム側に多数の負傷者が出るなど、事態の深刻さは日に日に増している。

このように、過剰なまでの中国の海洋進出は、我が国を含む周辺諸国との間で多くの外交的摩擦や物理的な衝突、そして不必要なまでの国民感情の悪化などを引き起こしているが、地政学的に見ても我が国は、今後もこの中国の海洋進出という渦の中に巻き込まれ続けることは避けられないだろう。ジャーナリストであり政治評論家でもあったウォルター・リップマン (Walter Lippmann) は、「われわれは予見できうる将来ずっと、戦争と平和の間——すなわち戦っても勝ち負けのない戦争と、達しえられぬ平和との中間に生きていくことになるだろう」と指摘している。彼が想定した政治的状況はまさに、隣国という地理的に極めて近接した中国の海洋進出に直面した我が国の現状を的確に言い表しているのではないか。その意味でも、今こそ我々は、中国の海洋進出について冷静に分析し、その対応の方向性を検討すべき時にあるといえるだろう。

そのためにも本稿は、まず、中国の海洋戦略に通底する「戦略的辺疆」の概念を検討し、同概念が現時点で指し示す海洋境界線ともいえる「列島線」と「9段線」を概観する。そして、戦略的辺疆という海洋戦略を具体化させるために中国が戦術的に取り組んでいる海洋進出について、ハード・ミドル・ソフトという3つのパワーの観点から考察を加える。中国の海洋進出を論じる上での戦略的辺疆の重要性はこれまでも多くの論考で触れられているが、実際には、戦略的辺疆は戦略であるがゆえに、戦略を具体化させるための戦術の側面からの考察も欠かせないと考えられる。ここ最近の中国の海洋進出に関する諸動向を、戦略的辺疆を確固たるものへと変更するための戦術として捉えることで、これまで以上に多角的な分析が行えるであろう。

本稿は、中国の海洋進出を戦術的行動と捉え3つのパワーの側面から分析するが、ここでは3つのパワーを、「軍事力に代表されるハードパワー」、「経済力に裏付けられるミドルパワー」、「PR戦略に代表されるソフトパワー」と定義したい。この3つの概念を定義し分析フレームワークとして用いる

ことで、中国の海洋進出に対するより深い考察が行えるだろう。後に詳述するが、総合的国力の向上を契機として外洋へと拡張された戦略的边疆は、海洋進出という実行力を伴った戦術的行動によって将来的には地理的国境へと置き換わることになる。そしてそれは、必然的にさらなる総合的国力の増大へと結びつき、再度の戦略的边疆の拡張と海洋進出へとリンクしていくことから、戦略的边疆の拡張と総合的国力の増大とは、海洋進出という戦術的行動を通じた循環的な相互依存関係にあると考えられる。よって、中国の海洋進出を分析する際には、戦略的边疆に加え、総合的国力による考察も重要となってくる。

エドワード・ハレット・カー (Edward Hallett Carr) によれば、そもそも国家とは、①力の体系、②利益の体系、③価値の体系、という3系統の権力体系として成立しているとされる¹。したがって、総合的国力に関しては、これら3つの体系の総合的なバランスが最も重要なポイントとなるし、中国の海洋進出に関しても、この3つの体系に従い、①軍事的、②経済的、③心理的という3つの観点から考察することが適切ということになるだろう。さらに本稿は、この3つの体系を、ジョセフ・ナイ (Joseph Samuel Nye, Jr.) の主張する国力概念²を援用することで、①ハードパワー、②ミドルパワー、③ソフトパワー、という3つの概念にそれぞれ定義し直し、中国の海洋進出の背景や意図などをより明確化する。中国の海洋進出の背景に存在する戦略としての戦略的边疆の存在を踏まえた上で、この国力に関する3要素を分析概念として活用し、中国の海洋進出を戦術と捉えてその現状や背景を分析することによって、我が国が取りうる方策の幅も今まで以上に広がるのではないか。

なお、本稿の構成であるが、第2節では中国が有する独特な海洋に関する諸概念について触れる。中国の海洋進出の背景に存在する戦略的边疆の概念や、中国の海洋戦略の歴史的転換などを取り上げ検証する。第3節では、戦略的边疆と密接な関係があると考えられる、東シナ海に引かれた「列島線」と、南シナ海に引かれた「9段線」を検証する。第4節では、中国の海洋進出を戦略的边疆という戦略を具体化した戦術として捉え、3つのパワーの観点から分析を加える。第5節では、その分析結果を踏まえ、我が国の対応策の方向性について述べたいと思う。

2 戦略的边疆と中国の海洋戦略の変化

本節では、中国の海洋進出を論ずる上で欠かせないと考えられる中国特有の国境 (boundary) 概念の戦略的边疆を取り上げる。まず、第1節で戦略的边疆という重要概念の登場の背景やその内容などについて概観した上で、第2節では、戦略的边疆と中国の海洋戦略との関係性やその変化などについて検証することにする。

(1) 戦略的边疆

まず本項では、中国の「戦略的边疆」について検証する。この戦略的边疆とは、いわゆる一般的な「国境」を意味する「地理的国境」に対して提起された概念である。同概念は、1984年に人民解放軍の徐光祐³による「合理的三次元の戦略的边疆を追求しよう」と題した論文⁴によって初めて明らかに

¹ エドワード・ハレット・カー、原彬久訳 (2011 (原著 1939)) 『危機の二十年——理想と現実』、岩波文庫。

² ジョセフ・ナイ、山岡洋一訳 (2008) 『ソフト・パワー 21世紀国際政治を制する見えざる力』、日本経済新聞社。

³ 1984年当時の同人の具体的な肩書きは不明であるが、2011年5月26日付のレコードチャイナの報道によれば、同人は「元人民解放軍海軍少将」であり、現在、「中国軍控裁軍協会理事」である。

⁴ 徐光祐「追求合理的三維戰略边疆 国防發展戰略之九」『解放軍報』、1987年1月2日付。

されたが、彼は2009年にも「中国の戦略空間の概念を改めよう」と題した論説⁵を發表し、同趣旨の主張を行っている。

徐光祐によれば、地理的国境が国際法的に承認された実際の国の境界であるのに対し、戦略的边疆は領土・領海・領域に制約されず、軍事力とその後ろ盾としての総合的国力の変化に伴って変化するものである。さらには、国家の戦略的边疆が長期間にわたって地理的境界よりも小さく、両者を一致させる力が無いときには、地理的境界は戦略的边疆まで後退し結果として領土などを失ってしまうが、反対に、戦略的边疆を長期間有効的に支配すれば地理的境界を拡大することが出来るとしている。

また、この戦略的边疆に関する理論展開においては、敵を防ぐための「国門」の概念についても触れている。彼によれば、国門は伝統的な地理的境界から戦略的边疆に向かって外に押し出さなければならない存在であるとし、これまでは12海里の領海線をもって敵を防ぐ国門としていたが、これからは国家が直面している現実的脅威、ならびに世界の海洋と宇宙空間の発展に基づいて国門を海上300万平方キロメートルの海洋管轄区域の際まで外に拡大し、陸地国土では地理的境界と一致させ、宇宙空間では高度境界へと侵入してこそ、必要な総合的空間を獲得し、国家の安全と発展を保障できると論じている。

そして、海上における戦略的边疆の範囲については、徐光祐の2009年の論説では、「排他的経済水域の外縁」とし、「これを構成する海域は国家の海洋国土」であり、その海洋国土とは「中国が発展するための重要な基礎条件の一つ」であるとしている。彼が指摘している「300万平方キロメートルの海洋管轄区域」とは、中国沿岸からの距離などから推測すると、黄海、東シナ海、南シナ海のほぼ全域を指していると考えられ、中国が現在主張する海洋管轄区域は、すなわち、中国の海上の戦略的边疆を成していると考えられる。

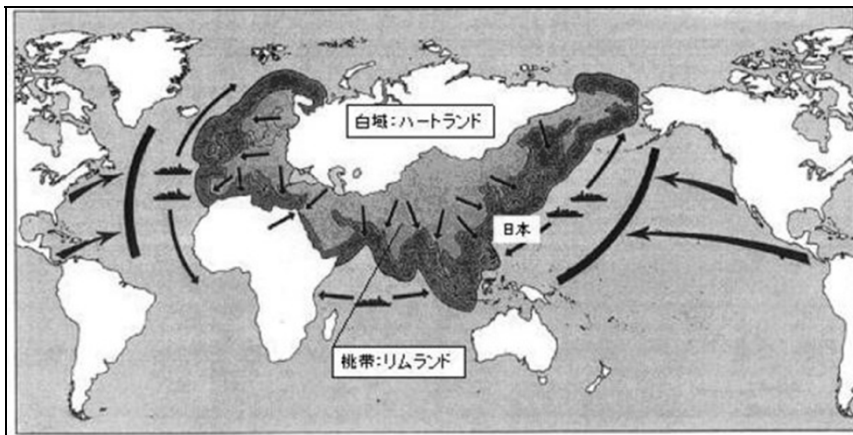
また、2009年に上級大佐である陳舟・軍事科学院研究員は「新しい情勢における防衛的国防政策の発展」と題する論文⁶を發表した。彼によれば、グローバル経済に中国が参入したことで地政学的な大国間の争いが生じ、中国に対する外部からの戦略的圧力が長期的に存在する状況においては、中国の国益は外に向かわざるを得ない。そのため、中国の国防というものは、領土主権の外へと向かい、さらに大きな範囲で国益を維持するためにも、戦略的主導権を勝ち取らなければならない、と論じられている。すなわち、外部からの圧力に抗するためにも中国は、防衛的と言いつつも、実際には地理的境界を外へと押し広げる意図を持ち、戦略的边疆における主導権獲得のための様々な圧力を加えてくるのである。

なお、この様な中国による戦略的边疆の外洋への膨張は、既に約70年以上も前に地政学の観点からニコラス・スパイクマン (Nicholas J. Spykman) によって予想されていた動きでもある ([図表1] 参照) ので、ここで簡単にではあるが触れておきたい。

⁵ 徐光祐「中国戦略空間概念需要改変」『環球時報』、2009年10月30日付。

⁶ 陳舟「試論新形势下中国防衛性国防政策的發展」『中国軍事科学』、2009年第6期、pp.63-71.

【図表 1：スパイクマンが予想した将来的な地政学上の動き】



出典：ニコラス・スパイクマン（2008）『平和の地政学』、p.25.、「地図 48 海洋国家と両生類国家の紛争」を元に筆者作成。

スパイクマンは、地政学の開祖とも称されるハルフォード・ジョン・マッキンダー（Halford John Mackinder）による地政学の基礎的概念を援用し、世界各国が今後どのような戦略を選択してくるかを考察した。彼は、リムランド⁷には極東ロシア、中国、そして東南アジアを経てインド、中東、ヨーロッパ沿岸地帯などが含まれるとし、そこに位置する国々は、陸と海の両方を睨みつつ両生類的に行動するため、ハートランド⁸にあるランドパワー（大陸勢力）の国々や日本や英国のような沖合の島国と戦わざるを得ない宿命を帯びていると指摘⁹している。つまり彼は、リムランドである中国の外洋進出に伴って生じる摩擦や衝突が将来、言わば必然的に生じることを明確に見通していたといえよう。

以上のとおり、戦略的辺疆は、地政学的な思想を背景として総合的国力によって伸縮する可変的な国境概念として登場し、海洋における主導権と権益獲得のため常に外洋へと向かう中国の海洋進出の理論的支柱として、今なお有効に存在していると判断できるだろう。

（2）中国の海洋戦略の変化

ここまで戦略的辺疆の概念について詳しく見てきたが、では、世界第2位の経済大国にまで成長した中国は、戦略的辺疆の拡張に向けていかなる海洋戦略を選択しているのだろうか。ここからは、主に欧米の先行研究を取り上げ、中国の海洋進出を決定づける海洋戦略と戦略的辺疆との関係性について見ていきたい。

中国の海洋進出の戦略的变化に関しては、アンドリュー・エリクソン（Andrew Erickson）、ライル・ゴールドスタイン（Lyle Goldstein）及びカルネス・ロード（Carnes Lord）が、『海洋国家が海に向かうとき（*When Land Powers Look Seaward*）』と題した論文¹⁰において、中国のような大陸国家がいかにして海洋国家へと転換しうるのかという点を論じている。エリクソンらによれば、歴史的な事実から判断すれば、大陸国家から海洋国家への転換は度々試みられてきたものの、そのほとんど

⁷ 図表7の桃色部分。

⁸ 図表7の白色部分。

⁹ ニコラス・スパイクマン、奥山真司訳（2008（原著1944））『平和の地政学』、扶桑書房出版。

¹⁰ Andrew Erickson, Lyle Goldstein, Carnes Lord (2011) “When Land Powers Look Seaward”, *Proceeding*, April, 2011, vol.137.

は成功していないとされている。そして、稀有な成功例としてペルシヤとローマを挙げるが、その両国とて、早期に海軍力を整備し攻撃的手段として用いることは困難であった。しかしながら、彼らは、中国が、①力強い海洋経済、②活発な造船産業、③ほぼすべての陸上国境を接する国との国境線が確定済み、④海洋発展を国家の当然の方向として支持し後押しする指導者——という、これまで海洋国家への転換を目指した大陸国家が有していなかった利点に恵まれていると見ている。そして同論文の結論として、中国は歴史から教訓を学んだことで、過去に海洋国家への転換を目指しながらもそれを成し遂げられなかった諸国家と同じ過ちを繰り返すとは限らない、すなわち、中国の海洋国家への転換が成功する可能性がある」と指摘している¹¹。

また、ジェームズ・ホルムズ (James R. Holmes) とトシ・ヨシハラ (Toshi Yoshihara) は、『中国海軍：コーベットへ変化? (*China's Navy: A Turn to Corbett?*)』と題した論評¹²の中で、中国の海洋戦略が従来のマハンのものから新たにコーベットのものへと変化したのではないかと指摘している。アルフレッド・セイヤー・マハン (Alfred Thayer Mahan) は、海上における絶対的な優位性の確保を至上命題とし、艦隊決戦などによる制海権の確保こそが海軍戦略上最も重要である¹³と説いたことで著名な戦略家であるが、彼は、①海上貿易は大国の経済発展にとって必須である、②国家が自国の貿易を保護しつつ敵国のそれを遮断するためのもっとも良い方法は、海上優勢 (naval supremacy) を保持することができるような戦艦で構成された艦隊を配備することである、③海軍によって海上優勢を確立した国家は、自国よりも軍事的に強い国でも打ち負かすことができる、といった3点を強調している¹⁴。一方、マハンと同時代の戦略思想家であるジュリアン・コーベット (Julian Corbett) は、マハンの主張する絶対的な制海権確保に疑問を呈し、「海軍の戦争の目的は、交通の管制であり、陸上の戦争のような領土の占領ではない」と主張している¹⁵。コーベットは、マハンの言うような絶対的な海軍戦力による海の支配は非現実的だと考え、海軍の目的の一つとして、海上交通路の自由なるコントロールを挙げている¹⁶。

ホルムズとヨシハラは、上述したマハンとコーベットの海洋戦略の相違点に基づいた上で、近年の中国の海洋戦略について、①海だけでなく陸の存在を重要視するコーベットの主張は、大陸国家である中国にとって馴染みやすい、②人民解放軍海軍の制海権構想は、コーベットの定義を参考にしていることが明らかである、③クラウゼヴィッツの影響を受けたコーベットの主張する積極的防御という概念はあくまで攻撃の機会を伺うものであり毛沢東の持久戦戦略に繋がる、④コーベットの主張する戦力の柔軟なる凝集という作戦は、長大な海岸線を有する中国に適している、⑤中国の周辺海域には多数の島嶼と領土問題などが存在しており、海軍戦力と上陸作戦を結びつけるコーベットの著書は、人民解放軍海軍の作戦を手助けする、と指摘し、コーベットの唱える海洋戦略との関連性を明らかにしている¹⁷。つまり、ホルムズとヨシハラの指摘に基づけば、既に中国は、海軍戦力によって絶対的な平面的制海権を確保するという海洋戦略から、自国に連なる海上交通路の自由なるコントロールを

¹¹ Ibid.

¹² James R. Holmes, Toshi Yoshihara (2010) "China's Navy: A Turn to Corbett?", *Proceedings Magazine*, United States Naval Institute, December 2010, Vol. 136/12/1, p.294.

¹³ アルフレッド・セイヤー・マハン、北村謙一訳 (2008 (原著 1890)) 『マハン海上権力史論 (新装版)』、原書房。

¹⁴ ジョン・スミダ「地政学者アルフレッド・セイヤー・マハン」、コリン・グレイ、ジェフリー・スローン編、奥山真司訳 (2009) 『進化する地政学』、五月書房、pp.94-95.

¹⁵ Sir Julian S. Corbett (1989) *Some Principles of Maritime Strategy*, Introduction by Eric Grove., Naval Institute Press, pp. 15-16.

¹⁶ 高橋弘道編 (2006) 『戦略論体系 8 : コーベット』、芙蓉書房、p.148.

¹⁷ James R. Holmes & Toshi Yoshihara, *op. cit.*

目指す海洋戦略へと転換したことになる。この視点に立てば、中国の海洋進出の意図は、①人民解放軍海軍ではなく非軍事組織である中国海警局所属公船を前面に押し出すことで積極的防御の姿勢を見せる、②尖閣諸島周辺海域の接続水域や日本領海内に自国公船を定期的に入出入りさせ自由航行の実績を蓄積する、という2点に集約可能であろう。

また、これまでも中国の海洋戦略に関しては、①1950年代末から1970年代にかけての海運重視による「海洋による生存」の段階、②1970年代から2000年代にかけての改革開放路線による経済成長と資源確保を企図した「海洋による成長」の段階、③2000年代から現在にかけての海軍力増強をベースとした近海防御から遠海防御への軍事戦略変化という「海洋による発展」の段階、といった3段階発展論が指摘されている¹⁸。さらには、海洋権益機関を尖兵として活用し、第一列島線から第二列島線へと外洋進出線を押し広げていくという現在の中国の海洋戦略の意図については、重武装した海軍艦艇ではない中国海警局の公船が前面に出ることで、①軍事衝突へのエスカレーションの忌避をしながらも実質的な海洋権益の主権主張を強化する、②米軍などに明示的に問題介入のきっかけをあたえない、という主に2つが挙げられている¹⁹。

それに加え、中国が海洋進出にあたっていわゆる「サラミスライス (Salami Slicing) 戦略」を採用している背景にも、戦略的边疆の概念の存在が影響していると考えられる。「サラミスライス戦略」とは、米国の軍事評論家であるロバート・ハディック (Robert Haddick) が提唱する概念であるが、南シナ海における領有権問題などに関して、中国が、時間をかけて現状を徐々に変更していくことによって、次第に既成事実化を図っていくという戦略を意味する²⁰。これを戦略的边疆の概念を用いて理解すれば、中国は、現状変更を繰り返していけば、現状の領海よりもさらに外洋に設定した戦略的边疆が、やがて現実としての地理的境界 (地理的国境) へと置き換わると想定しているといえるだろう。上述した指摘にもあるように、この外洋へと向かう膨張の動きは、中国の経済成長の維持に欠かせない海底に眠る石油や天然ガスといったエネルギー資源や、海上貿易の安定性確保のために必然であると考えられる。となれば、徐光祐が述べたように、総合的国力の増大に伴って、中国が戦略的边疆を外洋へと拡張させ、さらには、地理的国境を戦略的边疆と一致させるべく、様々な海洋進出を戦術的行動として実行してくることは極めて合理的といえるだろう。中国は近年になって、米国に対して「新大国間関係」の構築を度々呼びかけていることから明らかなように、自国を米国と並ぶ国力を有する国家として位置づけていると考えられる。すなわち、習近平政権の対外政策の最大の特徴は、その積極性・主動性の強調にあるとの指摘²¹が端的に示すとおり、戦略的边疆や地理的国境へと置き換えようとする積極的な海洋進出の傾向は、今後も変更されること無く継続されるものと思料される。

¹⁸ 金田秀昭 (2012) 「中国の覇権的行動が及ぼす地域海洋安全保障への影響」『守る海、繋ぐ海、恵む海—海洋安全保障の諸課題と日本の対応—』、日本国際問題研究所, pp.23-24.

¹⁹ 飯田将史 (2013) 『海洋へ膨張する中国』、角川 SSC 新書, p.164.

²⁰ Robert Haddick (2012) “Salami Slicing in the South China Sea : China's slow, patient approach to dominating Asia”, *Foreign Policy*, August 3.

²¹ 山口信治 (2014) 「ブリーフィング・メモ 習近平政権の対外政策と中国の防空識別区設定」『NIDS NEWS』、2014年8・9月号、防衛研究所。

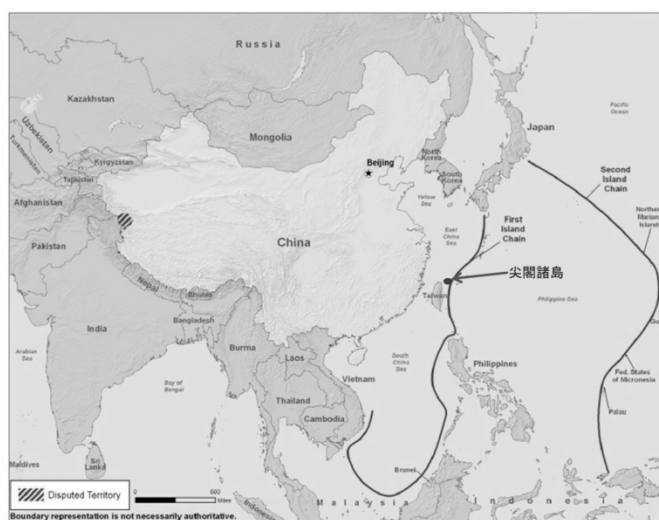
3 「列島線」と「9段線」

ここまで中国の特色ある国境概念である戦略的边疆という大きな概念について検証したが、第3節では戦略的边疆と密接な関係があり、かつ、日本でも取り上げられる機会の多い「列島線」と「9段線」について取り上げたい。地図上に示された両概念を理解することは、戦略的边疆を視覚的に捉えることにつながり、戦略的边疆の海洋境界線としての存在に対する理解を深める助けになると考えられる。

(1) 列島線

まず「列島線」の概念とは、南西諸島とフィリピンなどを結ぶ「第一列島線」と、小笠原諸島からグアムとインドネシアを結ぶ「第二列島線」の2つのラインで構成されており（【図表2】参照）、中国の外洋進出の基準線として定義付けすることが可能であると考えられる。

【図表2：「第一列島線」と「第二列島線」】



出典：Military and Security Developments Involving The PRC 2011, US DOD, P.23 をもとに筆者作成。

1986年1月に開催された海軍党委員会拡大会議において劉華清・海軍司令員²²は、人民解放軍海軍が想定する作戦海域について「今後かなり長期にわたって、主な作戦地域は第一列島線とその外側の海域であり、列島線内の黄海、東シナ海、南シナ海の海域である」と言及している。さらに彼は、「将来的に中国の経済力や科学技術水準が向上すれば、海軍力もさらに壮大なものとなり、中国海軍の作戦海域は太平洋北部から第二列島線にまで拡大される」とした²³。すなわち中国は、この第一列島線と第二列島線を海洋戦略における外洋進出の際の目安となる基準線と捉え、現在は、第二列島線への進出を見据えた上での第一列島線を巡る他国との争いに従事している段階であると考えられる。

また、【図表2】でも明らかなおおり、第一列島線の内側には、尖閣諸島や南沙諸島をはじめとする

²² ただし、当時、劉華清は既に中国共産党中央委員を退任していたことから実質的には政治的な地位は有しておらず、あくまで軍高官の一員としての私見とみなすべきであろう。

²³ 防衛研究所（2011）『中国安全保障レポート2011』、p.9.
http://www.nids.go.jp/publication/chinareport/pdf/china_report_JP_web_2011_A01.pdf
 (2014年7月7日閲覧)

東シナ海及び南シナ海の大半が含まれており、尖閣諸島の存在そのものが、中国にとって海洋戦略上の要石であることが理解されよう。ちなみに、これまで列島線概念は、人民解放軍、中国共産党、あるいは中国政府によって正式に定義されたものではないとされ²⁴、先ほどの劉華清の先駆的な発言を除けば公式用語としての使用は稀であった。しかし最近では、中国共産党・政府の公式発表や中国マスコミ報道においても、同概念が頻繁に用いられるようになってきている。例えば、中国国防総局は、2013年1月31日にウェブサイト上において、「30日午前9時、西太平洋で訓練を行う中国海軍の艦艇編隊が山東省青島市の軍港を出発した。北海艦隊の編隊による巡航と遠洋訓練は2013年初めてとなる」とした上で、同訓練は「列島線を突破する」ことを企図したものであると公表した²⁵。また、羅援・中国軍事科学学会常務理事兼副事務局長も、インタビューに対して「海洋大国となるには、第一列島線を突破しなければならないが、釣魚島を始め、現在は多数の島が他国に占領されている」と述べる²⁶など、列島線概念が、人民解放軍において海洋進出の重要な基準線となっていることが理解できる。

さらに、同じく【図表2】から理解されるように、列島線概念は、太平洋を挟んで中国と対する米国を強く意識したものであると解釈できる。中国本土から太平洋を眺めれば、総合的国力の成長にともなって戦略的边疆をより外洋へと拡張させていこうとした場合、中国が最初の軍事的対抗勢力として考慮すべきは、在日米軍基地が集中する沖縄と多数の戦略爆撃機などが配備されたアンダーセン空軍基地があるグアムとなるだろう。したがって、この2ヶ所を通過するように2本の列島線を引くことは、戦略的边疆の外洋への拡張の過程における戦略的指標として作用すると考えられる。そのほかにも習近平国家主席は、2013年6月に行われた米中首脳会談の席上、米国のオバマ大統領に対して「太平洋には米中両大国を受け入れる十分な空間がある²⁷」と発言したほか、2014年7月にも同趣旨の発言をしたと報じられており²⁸、中国は太平洋に引いた列島線を、外洋への進出のための目安としてだけでなく、「太平洋の分割線」としても位置づけている可能性が高いことが推察される。

(2) 9段線

列島線概念と同様に戦略的边疆と密接な関係がありながら、同概念よりも更に歴史的側面の強い存在であるのが、「9段線」概念である。9段線とは、その名が示すとおり、中国が南シナ海にU字型に引いた9本の波線を意味する。なお、中国は2014年6月に公表した公式地図において、従来の9本の波線に加え、台湾の東側に10本目の線を書き加えたことが確認できる（【図表3】参照）が、本稿では便宜上「9段線」として表現することにする。

²⁴ 防衛研究所（2011）前掲書、p.10.

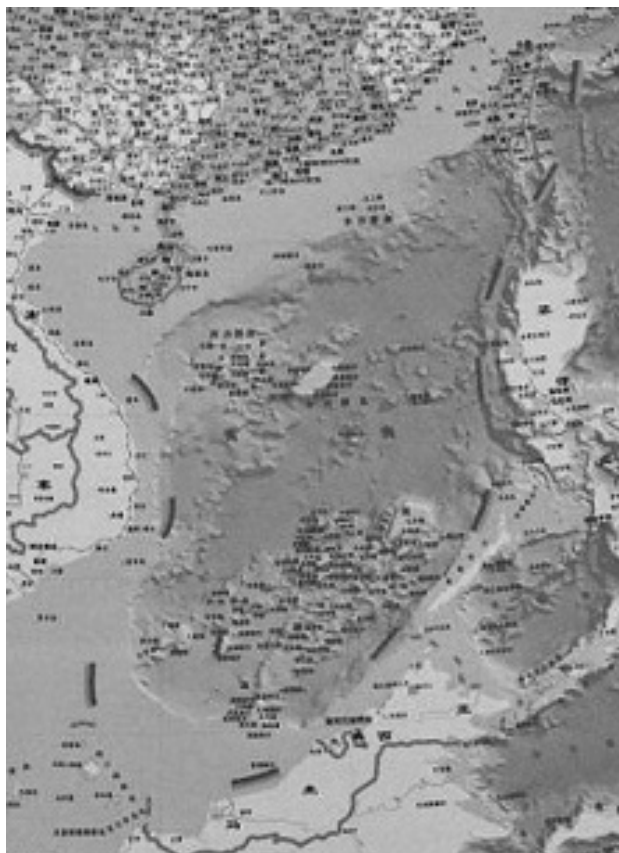
²⁵ 「“硝烟”弥漫 24 小时—北海舰队联合机动编队出航一昼夜训练见闻」『中華人民共和國國防部ウェブサイト』
http://news.mod.gov.cn/pla/2013-01/31/content_4431182.htm（2014年10月8日閲覧）

²⁶ 「中国軍少将『第一列島線突破は必須。戦勝の成果を守るため米韓ロと統一戦線を結べ』、『サーチナ』、2012年11月20日付
<http://www.recordchina.co.jp/group.php?groupid=66584&type=0>（2014年9月8日閲覧）

²⁷ 『日経新聞』2013年6月15日付。

²⁸ 『日経新聞』2014年7月11日付。

【図表3：新たに発行された中国の公式地図の一部】



出典：“Could this map of China start a war?”, *The Washington Post*, June 27, 2014.

<http://www.washingtonpost.com/blogs/worldviews/wp/2014/06/27/could-this-map-of-china-start-a-war/> (2014年10月9日閲覧)の画像を加工。

9段線とは、1947年12月に当時の中華国内政省地域局が作成した『南シナ海諸島位置図』などに、11本のU字型の破線が中国の領海として描かれていたことに端を発している。その前年の1946年に中国は、日本の敗戦を受け南シナ海の島嶼の接收を開始していたが、フランスは軍隊を派遣してパラセル諸島を占領し、また、フィリピンも独立に伴いスプラトリー諸島を自国領土だと宣言するなどしており、9段線は、中国が自国領海を主張するために描いたものだということが理解されよう。

そして現在でも中国は、南シナ海に引いた9段線の内側は自国領海であるとの前提認識を有した上で南シナ海への海洋進出を進めていると考えられる。その証左に、中国は、国連海洋法条約(UNCLOS)に基づいて帰属することになる海洋面積を300万平方キロメートル前後であると公言しているが、その広大な海域から推察するに、それは渤海、黄海、東シナ海、南シナ海の全海域を示すものと考えられる。また、中国共産党機関紙『人民日報』も、2011年に、9段線内は歴史的水域であり公海の存在する余地はない、とする主張を展開している²⁹。

さらに、この9段線の法的解釈について中国人研究者は、①島嶼帰属の線、②歴史的な権利の範囲、③歴史的な水域線、④伝統疆界線、という4つの解釈が併存していて中国の法学者の間でも認識が一

²⁹ 「専門家：南中国海に公海は存在せず 米国は『通りすがりの者』に過ぎない」『人民網日本語版』、2011年11月23日付。

<http://j.people.com.cn/94474/7653660.html> (2014年10月5日閲覧)

致しているわけではないが、いずれにせよ 9 段線は、中国の歴史的な発展過程の中で形成されたものであり、どの解釈を採用しようとも、「9 段線は中国と外国との境界線である」と指摘している³⁰。そして彼は、国連海洋法条約の発行よりも以前から存在していた 9 段線を抜きに南シナ海を語ることは出来ないとし、9 段線に適切な法的地位を与えるべきだと主張している。すなわち彼は、9 段線を戦略的边疆から地理的国境へと転換させることを呼びかけているのである。

以上のような南シナ海に関する前提認識は、人民解放軍海軍の戦略にも影響を与えていると考えられる。張召忠海軍少将が、南シナ海を念頭に「広大な海域を守り、軍事的に劣勢な東南アジア諸国を威圧するためにも、空母は不可欠だ³¹」と指摘したように、中国は、物理的に広大、かつ、フィリピンやベトナムといった係争相手国が多数関与する 9 段線の内側の海域を支配するためには、相当程度の海軍力の整備が必要であることを強く認識していると推察される。特に、9 段線に関しては、中国政府高官が、2010 年 3 月にスタインバーグ米国務副長官らが訪中した際、南シナ海を「核心的利益」と位置づけている旨の発言をしたことが報じられている³²。中国側が、わざわざ米国政府に対して南シナ海を核心的利益だと明言したことの重みを、我々は今一度理解せねばならないのではないだろうか。

9 段線に関する軍事的動向としては、中国初の空母である「遼寧」が、駆逐艦などを伴い、2013 年 11 月 26 日にそれまで停泊していた青島港から出港し、台湾海峡を通じて南シナ海への展開拠点となる海南省三亜市の新設軍港へと初めての長距離航行を行ったことや、その状況を随時公表したことは、9 段線が示す海域の軍事的な重要性を示す事象として挙げることができよう。

【図表 3：三亜市の軍港に初入港する空母『遼寧』】



出典：『中国網日本語版（チャイナネット）』、2013 年 12 月 2 日付。

http://japanese.china.org.cn/politics/txt/2013-12/02/content_30769079_6.htm
(2014 年 10 月 10 日閲覧)

³⁰ 李国強（2010）「中国と周辺国家の海上国境問題」『境界研究』、NO.1, pp.45-56.

³¹ 峯村健司（2014）「中国、海軍大国への胎動」『The Asahi Shimbun GLOBE』、October 6, 第 25 号。
http://globe.asahi.com/feature/091005/01_2.html（2014 年 10 月 2 日閲覧）

³² Edward Wong（2011）“China Hedges Over Whether South China Sea is a ‘Core Interest’ Worth War”, *New York Times*, March 30, 2011.

4 中国の海洋進出に対する戦術面からの考察

第2節と第3節では、中国の海洋進出の背景について理解する際に欠かせないと考えられる戦略的边疆や同概念の一端を明確に示す列島線や9段線といった諸概念を検証した。その結果、戦略的边疆の概念が有する潜在的な外洋への拡張志向や、東シナ海・太平洋に引かれた列島線の意味合い、そして、南シナ海に引かれた9段線が有する歴史性や戦略性などが明らかとなった。

冒頭で示したとおり、本稿は、中国の海洋進出を、戦略的边疆を地理的国境へと置き換えるための戦術的行動として捉え、その分析フレームワークとして、「軍事力に代表されるハードパワー」、「経済力に裏付けられるミドルパワー」、「PR戦略に代表されるソフトパワー」という3つのパワーを用いる。戦略的边疆に加え、この3つのパワーの観点からも中国の海洋進出を分析することで、中国の海洋進出に潜む戦術性などが明らかになるものと考えられる。よってここからは、上述の3つのパワーの観点から順次、考察を行っていくことにする。

(1) ハードパワー

第一のハードパワーの側面からの分析であるが、中国は、海洋権益機関の整理統合による効率化と機能強化を図っているのと同時に、人民解放軍海軍の外洋への進出能力の向上を目指していることが強く窺われる。

まず、2012年9月の我が国政府による尖閣諸島国有地化措置を受け、中国は、尖閣諸島を含めた海洋権益の維持・獲得のための意思決定機関として、新たに「党中央海洋権益維持工作指導小組」を設置している。同小組のトップとなる組長には、最高権力者である習近平・党総書記が就任しており、我が国のみならず中国にとっても、尖閣諸島領有権問題が極めて高度な政治判断が必要な重要案件であることがうかがえる。ちなみに中国では、建国以来の唯一の執政党である中国共産党内に、重要政策の意思決定を行うことを目的とする「指導小組（領導小組）」や「協調小組」といった意思決定機関が複数設けられている。これまでにその存在が確認されている小組類は、先ほどの「党中央海洋権益維持工作指導小組」を除くと、「中央対台工作領導小組」、「中央外事工作領導小組」、「中央港澳工作協調小組」、「中央西藏工作協調小組」、「中央新疆工作協調小組」、「中央宣伝・思想工作領導小組」、「中央文化体制改革工作領導小組」及び「中央党的建設工作領導小組」の合計8組織である³³。

しかしながら、国家指導者である党総書記を組長に据えているのは、「中央対台工作領導小組」と「中央外事工作領導小組」の2組織だけであることから、この「党中央海洋権益維持工作指導小組」の位置づけが極めて特異かつ重要なものであることは明らかである。この様に中国は、上述した「党中央海洋権益維持工作指導小組」などによる高度な意思決定のもと、確固たる意図を持って、極めて意識的に尖閣諸島周辺海域に所属公船などを派遣していると思料される。

そして中国では、海洋権益保護に向けた対処能力向上と効率化を企図して、海洋権益機関の統合が決定、実行されている。これまでも、2012年9月に楊宇軍・国防部報道官が、尖閣諸島問題に関連して「中国軍は国家の領土主権と海洋権益を守り、人民の平和と労働を防衛する責務を担っている。中国軍は常態的な戦備任務を堅持し、海と空で突発的事態に積極的に対処し、国家の領土主権と海洋権益を断固として守っている。また、日常の戦備に加え、海監、漁政当局と緊密に協力して、国家の

³³ 一般財団法人ラヂオプレス（2012）『中国組織人名簿2013』、ラヂオプレス、p.1.

海上法執行、漁業生産、石油・天然ガス開発などの安全を保障している³⁴と発言したほか、2012年10月には、人民解放軍海軍東海艦隊が海洋権益機関である海監・漁政との合同訓練「東中国海協力2012」を実施する³⁵など、両者の協力関係は以前にも増して密接なものとなってきた。

その様な状況において、2013年3月の全国人民代表大会第11期第5回会議においては、海洋権益機関の再編成計画が発表された。機構改革案によれば、新たに国家海洋委員会を設置するとともに、それまで別個の行政機関のもとに組織されていた海監・海警・漁政・海関の4組織を整理統合して国家海洋局を再編し、公安部の業務指導の下、「中国海警局」という呼称に統一して法執行の任にあたることとされたのである³⁶。その後、この整理統合の動きは着実に進展しており、2013年7月9日に中国政府は、機構改革案を踏まえた新しい組織体制を発表した。それによると、新設された中国海警局には、実働部隊として北海、東海、南海の3部局に合計11の「海警察総隊」を設け、1万6296人の隊員と3000隻を超える船艇³⁷を配置したとされる³⁸。しかし、既に同年6月中旬には、漁政から中国海警局に配転された艦船が、新デザインへと塗り替えられて出港しており³⁹、今後も順次、海監や漁政の公船が中国海警局へと転籍することから、同局の体制はより充実化するものと考えられる。それに加え、同局は大型艦船の新規建造にも着手している。2014年9月10日には、中国として初めてとなる5千トン級の巡視船が進水したが、同船は、2015年1月に東シナ海を管轄する中国海監東海総隊に配備される見込みである⁴⁰。

【図表4：新造された5千トン級の巡視船『海警2501』】



出典：『人民網』、2014年9月15日付。

一方、人民解放軍海軍の外洋への展開能力向上に関する動向としては、2013年10月18日から11月1日まで、人民解放軍海軍が、「機動5号」と称する大規模な軍事演習を実施したことが挙げられる。同演習の演習海域は、これまでとは異なり、南シナ海、東シナ海に加え、宮古島の南東約500km

³⁴ 「中国軍艦艇の釣魚島海域パトロールは正当で合法」『人民網日本語版』、2012年9月28日付。

³⁵ 「中国海軍が19日に東中国海の某海空域で海監・漁政当局と合同権益維持演習」『人民網日本語版』、2012年10月19日付。

³⁶ 「中国、尖閣監視への治安部門関与を強化」『朝日新聞』、2013年3月19日付。

³⁷ 『毎日新聞』2013年7月11日付。

³⁸ 『朝日新聞』2013年7月10日付。

³⁹ 『広州日報』2013年6月15日付。

⁴⁰ 「中国最大海警船下水將部署東海 排水量5千噸（圖）」『人民網』、2014年9月15日付。

<http://military.people.com.cn/BIG5/n/2014/0915/c1011-25664643.html> (2014年10月15日閲覧)

の海域においても訓練が実施されている。同演習の特徴としては、①演習の主題が「複合脅威下における完全対抗形式」であったこと、②人民解放軍海軍を仮想する紅部隊の部隊指揮運用に重点が置かれたこと、③②に関連して、C4ISR（指揮・統制・通信・コンピューター・情報・監視・偵察）活動が重視されたこと、④本演習は、一定の範囲において国家的事業であったこと、⑤本演習では、21世紀前半における中国海軍建設戦略の初期的段階を終了し、次の段階への本格的移行が強く意識されていたこと、などが指摘されており、その結果、人民解放軍海軍は、単なる外洋活動が可能となったばかりでなく、外洋において一定の海軍作戦を実行しうる能力を保持している、と評価されている⁴¹。

（2）ミドルパワー

次いで、第二の分析ポイントであるミドルパワーとしての経済関連の観点から分析を行いたい。中国が経済成長と海洋進出を直接的に結びつけたのは、1991年1月に初めて開催された全国海洋工作会议であったと考えられる。それは、同会議で、「90年代の我が国の海洋政策と工作要綱」が採択され、中国の海洋進出戦略について、海洋系経済活動の発展を中心として、権益・資源・環境・減災の4つの側面から展開していくとの方針が定められた⁴²ためである。これを皮切りに中国は、1992年に「中華人民共和国領海及び隣接区域法」、1996年に「中国海洋21世紀議程」、200年に「中華人民共和国海洋環境保護法」、そして、2002年に「全国海洋機能区画」などを次々と策定していった。また、2002年の中国共産党第16回全国大会では「海洋開発の実施」が正式に決定され、2007年の同第17回全国大会には「海洋経済の発展」が、そして、2012年の同第18回全国大会で「海洋強国の建設」が打ち出されたことによって、海洋進出に国家戦略としての意味合いが付与されたのである。それを受け、2006年の全国人民代表大会は、第11次5カ年計画に初めて「海洋」という単独の項目を取り入れ、その中で、海洋意識を強化し海洋権益を守るという意志を示した上で、2011年の第12次5カ年計画では「海洋経済発展」が1つの章として取り上げられた。そこでは、「陸海を統一的に計画することを堅持し、海洋発展戦略を制定・実施し、海洋の開発・支配・総合的管理能力を高める」とされている。

これら一連の指針の中では、海洋経済発展の数値目標が掲げられているが、2010年にはGDPに占める海洋産業の割合を5%以上に到達させるとされているほか、2011年から2015年については毎年8%以上の成長率を維持することや、2015年にはGDPに占める海洋産業の割合を10%にするとされている。この目標はGDPに占める割合を定めており、GDP自体が年率7%前後の割合で成長している中国にとっては、かなり大きな数値になるだろう。したがって、中国の海洋進出は、これら海洋経済発展の数値目標達成の意味からも衰えさせることは出来ない動向である。その上、2010年に中国のGDPが日本を追い抜き、世界第2位の経済大国へと成長したことは記憶に新しいが、人口動態変化などから推察すると、中国経済の成長トレンドが減速する可能性が高いことも見逃せない。

2008年に世界を襲ったリーマンショックを原因とする一連の金融不安や経済的混乱をいち早く切り抜けた中国経済の底力は強く、当面の間は、この経済成長トレンドは続くであろう。アルビンド・サブ라마ニアン（Arvind Subramanian）の試算によれば、中国経済の今後20年間の成長率は、これまでの水準は維持できず、ほぼ年7%程度へと減速していくものの、2030年には世界のGDPの20%を生産するようになり、1人あたりのGDPも3万3,000ドルに達すると報告されている。その一方で、アメリカ経済は、今後20年間も過去20年間と同様に年2.5%程度の成長となり、2030年には

⁴¹ 川中敬一（2014）「中国の“機動-5号”演習と防空識別圏設定・公表の含意」『海洋情報特報』、海洋政策研究財団。

⁴² 姜旭朝・張継華（2012）『中国海洋経済史大事記』、経済科学出版社。

世界の GDP の 15% をやや下回る程度まで影響力を下げる見込みである⁴³。

しかしながら、出生率の低下から高齢化比率の上昇までのタイムラグを「人口ボーナス」と称し、人口動態の変化が経済成長に正の影響を与えるとする理論を中国に当てはめると、中国では 1970 年過ぎから 2010 年過ぎまでが「人口ボーナス」期となり⁴⁴、既に労働力を基盤とする経済成長は見込めないことになる。中国の人口動態から判断すれば、国内において新たに労働力を補充できる態勢ではなく、「人口ボーナス」を再現させることは事実上不可能であると判断せざるを得ない。そのため中国は、安定した経済成長を図るためにも、資源・エネルギーの獲得という目的以外に、新たな経済発展のきっかけ作りや沿岸地域の開発といった目的のために海洋進出に打って出ざるをえないと考えられる。実際、2011 年に孫志輝・中国国家海洋局長は、中国経済において海洋経済の重要性が増していることや国家戦略として沿岸地域の開発は新たな発展段階に入ることなどを指摘しており⁴⁵、海洋進出の必然性が強く推察されるのである。

(3) ソフトパワー

最後に、第三のソフトパワーの観点からの分析を試みるが、ここでは中国のメディア戦略と人民解放軍が取り組んでいる病院船派遣活動を中心に取り上げたい。

2012 年 9 月 28 日の米国有力紙「ワシントン・ポスト」の一面に、中国英字紙チャイナ・デーリー紙による「Diaoyu Islands Belong To China (釣魚島は中国領である)」との意見広告が掲載された。その中では、「古来より中国の領土であり、争いのない主権を有している」と主張され、日本政府による尖閣諸島の国有化措置を「日本による横取り」だとして、「中国の主権が著しく侵害された」と主張している。

【図表 5：ワシントン・ポストに掲載された尖閣諸島の領有権を主張する記事】



出典：The Washington Post, September 28, 2014. を筆者撮影。

⁴³ アルビンド・サブ라마ニアン (2011) 「経済覇権はアメリカから中国へ——21 世紀に再現されるスエズ危機」『フォーリン・アフェアーズ・レポート』、No. 10.

⁴⁴ 大泉啓一郎 (2011) 「人口動態からみた経済発展の持続性」渡辺利夫+21 世紀政策研究所監修『中国経済の成長持続性』、勁草書房。

⁴⁵ 「中国の海洋経済発展戦略について 海洋局局长」『中国網』、2011 年 2 月 28 日付。

http://japanese.china.org.cn/business/txt/2011-02/28/content_22020222.htm
(2014 年 10 月 5 日閲覧)

また、これに先立つ9月27日には、楊潔篪外交部長（当時）が国連総会に出席し、「日本がとった措置は完全に違法で無効だ。日本が釣魚島および属する諸島を盗んだことと、中国がそれらの主権を有するという歴史的事実は変えようがない」などと主張している。すなわち、先ほどのワシントン・ポスト紙の意見広告は民間企業によるものであるが、その直前には、外交部長という中国の国家外交を司る行政機関のトップが、同主旨の主張を行っているのである。このことから中国が、東シナ海の海洋進出に関し、官民一体となって尖閣諸島の領有権を国際世論に訴えるというメディア戦略を採用、展開していることが窺える。

ソフトパワーに関するもう一つの事例としては、中国の病院船派遣活動が挙げられる。中国初の大型病院船である「和平方舟」は、2008年10月23日に就役し、人民解放軍海軍東海艦隊に配備されている⁴⁶。同船は、2010年8月31日から11月26日にかけて、初めて、外国における医療支援活動「和諧使命2010」に従事している。

同船は、人民解放軍海軍アデン湾派遣艦隊に対して医療支援活動を行った後、インド洋に面したジブチ、ケニア、タンザニア、セイシェル及びバングラデシュの合計5ヶ国を訪問して国際貢献活動として医療サービスの提供を行ったが、同任務において同船は、12,806名の外来患者を診察し、合計97回の手術に成功するなど、大きな成果を残している⁴⁷。この中国の病院船派遣に関しては、我が国の国会審議⁴⁸でも中国の海洋進出戦略の一環であるとして取り上げられるなど、注目を集めている。

5 中国の海洋進出に対する我が国の対応策

本節では、これまでの中国の海洋進出に関する考察結果を踏まえ、我が国がいかにしてこれに対応する必要があるのかという点について検討していきたい。

ランドール・シュウェラー（Randall L. Schweller）は、東西冷戦終結後に訪れた秩序弱き国際社会の今後について、①米国やロシアといった大国が核兵器に代表される大量破壊兵器を保有していることから、「覇権戦争」と呼ばれる大規模な戦争は生じない、②ここ数十年間にわたって世界の覇権を握ってきた米国が衰退している、などと指摘している。そして、エントロピーの増大を修正するはずの「覇権戦争」が起これないため、今後の国際社会はエントロピー増大による無秩序化が加速する、と結論づけている⁴⁹。よって今後は、覇権によらない新たな海洋に関する秩序づくりのための方策が求められるという点を踏まえる必要がある。

ややもすると、中国の海洋進出に関しては、ハードパワーの強化の面にのみ目が向きがちであるが、中国の海洋進出の大原則ともいえる戦略的边疆という概念は、あくまで国力を総合的に捉えるという極めて合目的な合理性を有するものである。そして、戦略的边疆を地理的国境へと変化させるために必要なパワーは、ハードパワーだけでなくミドルパワーとソフトパワーも存在する。この点について、ステファン・ウォルト（Stephen M. Walt）は、既に1990年代には、中国の台頭が及ぼす影響に関して、①それまで均衡を保ってきた国際関係を緊張させる、②世界経済に親和していくと共に民

⁴⁶ 「海外艦艇ニュース-中国海軍の新型病院船竣工」『世界の艦船』、2009年1月号、海人社。

⁴⁷ “Chinese navy hospital ship concludes 88-day overseas humanitarian mission”, *China Military Online*, Nov.27, 2010.

http://eng.chinamil.com.cn/special-reports/node_50862.htm（2014年10月6日閲覧）

⁴⁸ 平成24年（2012年）7月24日の参議院予算委員会における横山信一委員の質問。

⁴⁹ Randall L. Schweller（2014）*Maxwell's Demon and the Golden Apple: Global Discord in the New Millennium*, Johns Hopkins University Press.

主義を取り入れることで融和的になる、③文化的あるいはアイデンティティ的な関係に左右される、という3点を例示している⁵⁰。この3点こそ、中国の①ハードパワー、②ミドルパワー、③ソフトパワーの総合的な増大を指し示していると理解できる。すなわち中国は、既に1990年代からこれら3つのパワーを増大させることを企図してきたのである。それでは、中国の3つのパワーを用いた戦略的な海洋進出という状況を受け、我が国はいかなる対応策を検討、準備すべきなのであろうか。

これまでも様々な論者が、それぞれの立場から中国の海洋進出に対する我が国の対応のあり方について論じている。一例を挙げれば、自国経済の成長維持のためにとって必然的な中国の海洋進出を、海洋に向けた「膨張」と表現した上で、我が国のあるべき対応策として、①独自の防衛力の強化、②米国との協力関係の深化、③アジア地域諸国との連携強化、④中国への働きかけの強化が訴えられている⁵¹。また、海外の研究者は、①日中両国とも尖閣諸島の領有権問題から手を引き、同諸島を国際的な環境保護区などにすること、②勝者がすべての権利を奪い取るという発想をやめ、日中両国が平等に領有権を行使する仕組みを構築する、といった提案をしている⁵²。このいずれの提案も、主にハードパワーの側面から日中両国関係の現状を考察しており、その点では極めて示唆に富んだものであるといえる。

しかし、本稿の分析でも明確化されたように、中国の海洋進出はハードパワーのみならず、経済のミドルパワーやPR戦略のソフトパワーによっても推進されている。また、戦略的辺疆の概念を有し、かつ、それが拡大志向を有している以上、中国が総合的国力の増大に伴い、東シナ海や南シナ海に引いた戦略的辺疆のラインを地理的国境へと転換すべく、様々な戦術を用いてくることは必然であると判断できる。我が国は、その点をしっかりと認識した上で、対応策の準備などを行うことが求められるだろう。つまり我が国は、中国による、時に挑発的な海洋進出を必然的な現象であるとして冷静に受け止め、ハードパワーの向上を着実に進めるのと同時に、ミドルパワーやソフトパワーの向上を今まで以上に図る必要があるだろう。また、それと同時に、3つのパワーを総合的に捉えることで、バランスのとれた対応策を推進していくことが可能になると考えられる。

例えば、現在の経済成長戦略も単なる経済問題としてだけ捉えるのではなく、ミドルパワーの向上としてより俯瞰的な観点で捉えることによって海洋戦略との有機的な連携を視野に入れ、総合的な取組を進めることも可能となるだろう。一見すると結びつかない経済問題も、本稿の提示するフレームワークによって海洋安全保障の一方策となりうるのである。我が国が取りうる対応策の選択肢は、まだまだ多いということが理解されるのではないだろうか。

6 おわりに

いかなる国家であれ、自国の領土・領海・領空を守ることは根本的な義務であり、かつ、国家の安全や安定を希求する安全保障の基本的な課題であるといえる。さらに、海洋基本法第3条は、「海に囲まれた我が国にとって海洋の安全の確保が重要であることにかんがみ、その安全の確保のための取組が積極的に推進されなければならない」と規定している。したがって我が国が、不断の努力を持って海洋安全保障に取り組むことは極めて重要である。我が国でも今後、海洋安全保障に関する議論が、

⁵⁰ Stephen M. Walt (1998) *International Relations: One World, Many Theories*, *Foreign Policy*, No. 110, Spring, pp.29-46.

⁵¹ 飯田将史 (2013) 前掲書。

⁵² Drifte, R. (2014) “The Japan-China Confrontation Over the Senkaku/Diaoyu Islands – Between ‘shelving’ and ‘dispute escalation’”, *The Asia-Pacific Journal*, Vol. 12, Issue 30, No. 3, July 28.

今以上に活発化することが何より求められるであろう。そして、海洋国家である我が国は、国民の総意として海洋安全保障の強化を図るべきであると考えが、一方で、ハードパワーに偏った強化策は、相手国とのエスカレーションを招きやすく、エドワード・ルトワック（Edward Nicolae Luttwak）が指摘するところの「戦略の失敗⁵³」に陥りかねない。本稿が、総合的国力をハードパワーのみならず3つのパワーの観点から捉えたのも、この失敗を忌避するためでもある。

バブル崩壊の1990年代以降、我が国でも長引く景気低迷が指摘されているが、それでも日本は今なお世界第3位の経済大国であること、また、世界各地に多くの親日国家が存在していることなどを鑑みれば、総合的国力が他国に比して見劣りするということはない。本稿が、その認識への示唆と我が国の海洋安全保障の更なる充実への足がかりとなれば幸甚である。

⁵³ エドワード・ルトワック（2013）奥山真司訳『自滅する中国 なぜ世界帝国になれないのか』、芙蓉書房出版。

2. 「セウォル号」以降の韓国海洋安全体制の整備

黄洗姫・海洋政策研究財団研究員

はじめに

2014年4月16日、仁川港を出発し済州島へ向かっていた大型旅客船「セウォル号」が全羅南道珍島郡の沖海上で転覆・沈没した。事故発生から209日が過ぎた11月11日、韓国政府は同事故の行方不明者に対する捜索を終了した。捜索終了時点で476名の搭乗者（推定）のうち、生存者は172名、死者295名、行方不明者9名という悲惨な記録を残すことになった。

同事故の収束は2014年の韓国社会の最大懸案となった。老朽船舶の運航延長、過剰な積載とバラスト水の操作が同事故発生の第一原因であったが、船長および船員らの未熟な行動、政府の救援体制の不備等、事故直後の不適切な対応により多くの人命が犠牲になった。今回の事故で、韓国社会では海洋安全体制に対する抜本的な見直しの必要性が提起され、朴槿惠大統領は「内閣全体が原点から『国家改造』に挑むつもりで根本的な対策を考えてほしい」と言明するほどであった¹。以降、「沿岸旅客船の安全管理のための革新対策」（2014年9月2日発表）をはじめ、海洋警察の解体や国家安全処の新設など、海洋安全に関する一連の政策が策定、推進されている。

本稿では、同事故がもたらした韓国海洋安全体制の整備を分析する。そのためにまず従来の海洋安全体制の特徴を明らかにした後、同事故の原因と関わる従来の海洋安全体制の問題点を分析する。そして事故後に行われた韓国海洋安全体制の見直しを概観し、その限界を評価する。

1. 「セウォル号」以前の韓国海洋安全体制

海上における安全体制に対する韓国の取り組みは、1988年1月1日より施行された「海上交通安全法」から始まった。同法は船舶の高速化および大型化、海上交通量の増加につれ、海上交通秩序の確立と海難事故の防止を図るために制定された²。同法により管理されてきた海洋安全体制は、2011年に同法が「海事安全法」として全面改正され、大きな転換を迎えた。「海事安全法」への改定は、変化した海上交通環境に対応するためであった。当時の改定理由によると、同法は、「国際海事機関（IMO）の加盟国監査制度が要求する海事安全政策の策定・施行・評価およびフィードバック・システムを確立することにより海事安全政策の実効性を高め、『海洋法に関する国際連合条約』などで沿岸国の権限として規定している領海外海洋施設の安全管理に関する事項および海難事故処理に関する事項等を収容する一方、現行制度の運営上現れた一部の不備点を改善・補完するため」のものであった³。

同法への移行は、海上交通の国際化と2007年にあった、「ヘーベイ・スピリット号」の原油流出事故がその背景にあった。大量の原油流出により西海岸が深刻に汚染され、韓国政府は当該海域が属する地方自治体を特別災難区域と指定した。同事故は大型化する船舶と海上交通の増加につれ、海上事故がもたらす環境への影響を韓国社会に認識させた。

¹ 2014年4月29日の国務会議での発言。

² 韓国法制処、国家法令情報センター「海上交通安全法」。

³ 同上「海事安全法」。

こうした経緯から同法第3条は、韓国の排他的経済水域で難破物を発生させた全ての船舶、および排他的経済水域や大陸棚上にある海洋施設にも同法が適用されるように定めた。従来の「海上交通安全法」が領海と内水のみ適用されており、排他的経済水域で発生した海難事故の処理、または排他的経済水域等に設置された海洋施設の安全管理などのための法的根拠が脆弱な点が指摘されていたからであった。そして同法第6条及び第7条では、国土海洋部長官が5年単位で「国家海事安全基本計画」を策定し、毎年「海事安全施行計画」を策定するようにした。これはIMOが各加盟国に要求する海事安全戦略計画の策定・実施・評価およびフィードバック体制の構築に対応するための取り組みであった。

さらに同法は、大型海上事故の発生が懸念される海域を「交通安全特定海域」と指定し（第10条）、大型船舶、危険貨物の輸送船等が「交通安全特定海域」を航行する場合には必要に応じて航行を管理できるようにした（第11条）。また軽油や重油を運搬する船舶のタンカー通航禁止区域への進入を禁止した従来の法律に加え、原油やこれに準ずる炭化水素油を運搬する船舶もタンカー通航禁止区域への進入を禁止した（第14条）。

以上のような「海事安全法」に基づく韓国の海洋安全体制は、主に大型船舶による海上事故の防止や、それに伴う海洋汚染を予防することに焦点が当てられてきた。同法の施行と関連施策により、海洋汚染防止および海上事故の予防という課題の解決には一定の成果を見せたが、沿岸旅客船の管理体制は長年海洋安全体制の中心的な課題から離れてしまう結果をもたらしたのも事実であった。

2. 事故の主要原因と問題点

2014年12月29日に公表された韓国海洋安全審判院の「旅客船『セウォル号』転覆事故に関する特別調査報告書」によると、同事故の原因は以下の通りである。

同事故の原因は、船舶改造により復元性が弱化した同船舶が船舶検査機関の復元性承認条件に満たさないバラスト水の積載と過剰な貨物積載を行い、復元性基準を一部満たさないまま、積載貨物の適切な固定措置を行わなかったため、大角度の急変針時に復元力が喪失される状態で出航し、当職操舵手の不適切な操舵で船体の急激な右舷旋回と同時に発生した過度な左舷船体の横傾斜により貨物が一方に傾き、復元力を消失したため発生したと判断される⁴。

同報告書は、同船舶の改造事項や船舶構造、船舶検査を始め、同船舶が仁川-済州航路の免許取得と運行の経緯、貨物積載と固定措置、乗客船安全管理、船舶の復元性問題等、船舶の運行に関わる全般を明らかにした。

具体的には第一、同船舶の過度な改造と安全基準を満たさない貨物積載は、同航路を独占していた運航会社「清海鎮海運」の無理な運航にその責任があった。同社は貨物輸送量が多い仁川-済州航路の免許を独占しており、「セウォル号」は2013年3月の就航以降、120余回の航行を行った。清海鎮海運の全体の売上高は、2012年260億ウォンから同船舶が就航した2013年には320億ウォンに跳ね上がった。2013年の売上高のうち乗客は125億ウォン、貨物は194億ウォンで、貨物の割合が特に高かった。このように同船舶は事実上貨物船であったが、旅客船として登録されていたため、貨物

⁴ 韓国海洋安全審判院「乗客船セウォル号転覆事故に関する特別調査報告書（以下特別調査報告書）」2014年、2頁。

船に賦課される入出航料等が免除されてきた⁵。内航客船の慢性的な赤字が続く中で数少ない黒字路線を独占した同会社の無理な運航は、同事故の第一原因であり、その背景には内航客船管理体制の不備があったことが指摘される。

第二、同事故により明らかにになった従来の海洋安全体制の問題は、二元化された旅客船安全管理体制にあった。外航貨物船および外航客船の場合、国際安全管理規約（ISM Code）を反映した「海事安全法」第46条が定める船舶安全管理体制が求められるが、内航客船は「海運法」第21条および第22条が定める運航管理規定による審査を受け、運航管理および監督を行ってきた⁶。この違いにより内航客船の安全管理体制は船社→運航管理者（1次検査）→政府（最終指導・監督）など3つのステップで構成され、運航管理者の独立性（利益団体所属）の欠如、政府の間接的な指導・監督、弱い処罰など、指導・監督システムの不良が指摘される。さらには古い船舶の導入、無理な改造、救命設備の不良整備に対する規制・監督が不十分で、船舶の安全確保に限界があった。

第三、海運産業の不況が続く中、船員の専門性欠如および安全教育の不足により、事故直後の迅速な対応に失敗したことは大きな人命被害につながった。事故直後、同船舶の船長は退船命令の指示をしたと主張しているが、この退船命令が客室乗務員へ伝達されず、船が完全に転覆するまで多くの乗客は船内待機を続けた⁷。「セウォル号」の船長をはじめ（1年契約）、船舶運航の核心業務を担当する船員17名のうち、12名が短期契約により雇用されていた⁸。一年契約が主流となった船員の勤務条件としても、内航船は外航船より給料が低く（韓国船員福祉雇用センターの2013年船員船舶統計によると、内航船員の平均給料は外航船員の62.6%）、内航船船員の高齢化と人手不足が深刻化する一方であった⁹。船員船舶統計によると内航船員8,269人のうち60代以上が3,383名（40.9%）で最も多く、50代以上を含めば全体の76%を超えている。人力不足にともなう勤務状況の悪化、そして安全管理体制の不備は、事故発生の危険性と高めたと同時に、事故発生後の対応に失敗する背景となったのである。

第四、海洋警察の対応遅れも人命被害を増大させた原因として指摘できる。事故発生直後、現場へ到着した海洋警察のヘリと救命艇は、船内へ入り乗客へ案内指示を行う代わりに、船舶周辺に滞在しながら消極的な救助に一貫した。その結果、船が完全転覆するまでの47分という時間を無駄にしまった。海難事故の対処を担当するはずの海洋警察がこのような救助活動の不備を見せたのは、近年、海洋警察の主な任務が不法操業の取り締まりに集中してきたことに起因する。2001年6月、韓中漁業協定の発効以降、韓国の排他的経済水域に対する中国漁船の不法操業への対処が海洋警察の懸案課題であった。とりわけ、2005年6月、同協定によって定められていた韓国側の暫定水域が韓国の排他的経済水域に編入され、韓国水域内における海洋資源保護の必要性がさらに強化された。海洋警察の持続的な対応により2005年に584件という最高記録を残した不法操業への取り締まりは、年々減少しているものの、依然として年間400件以上を超えている（2013年は487件）¹⁰。他にも海上を通じた麻薬・密貿易が増加するなど、国際化した海洋関連の犯罪への捜査機能が強調された。このように海洋警察が不法操業の取り締まりおよび捜査任務に注力した分、海難事故の予防および救

⁵ 韓国日報、2014年5月19日。

⁶ 「特別調査報告書」21-22頁。

⁷ 前掲、115-116頁。

⁸ キョンヒャン新聞、2014年4月20日。

⁹ 『Sisa-In』第346号、2014年4月30日。

¹⁰ 海洋警察庁「中国漁船の取り締まり現況」

(e-国家指標で公開、http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=1622)

援搜索機能の拡充が遅れてしまっていた。

以上の要因を考えると、年々国際化しつつある海洋環境の変化への対応を重視してきた韓国の海洋安全体制の中で時代遅れになっていた、内航客船運行体制の構造的な問題が一気に噴出したのが同事故であったと言えるだろう。

3. 改善策および体制整備の施策

事故以降、韓国政府は海洋安全体制に対する全般的な見直しと改善法案の模索に着手した。5月19日、朴大統領は「セウォル号」事故に対する国民談話を発表し、救助活動に問題があったとして海洋警察庁を解体する法改正案を国会に提出すると表明した。同事故の社会的な関心に相応し、組織改編と一連の法制整備が速やかに行われた。

(1) 沿岸旅客船の安全管理のための革新対策

その具体的な方策として、まず「沿岸旅客船の安全管理のための革新対策」が発表された。セウォル号事故以降、事故現場の珍島港に滞在していたイ・ジュヨン海洋水産部長官は、9月2日、事故以来、初めての閣僚会議に出席して、「セウォル号」事故の再発防止のための同対策を報告・発表した。これにより明らかになった 沿岸旅客船の安全管理の革新対策の主な内容は以下の通りである¹¹。

① 安全管理指導・監督システムの全面改編

運航管理者を運航組合から完全に分離・独立し、海事安全対策責任者制度を導入することにより、政府が直接指導・監督するシステムを構築することにした。旅客船の安全管理業務を海洋水産部に一本化し、安全規定違反に対する無寛容の原則を適用すると同時に、処罰規定も大幅に強化（課徴金最大3千万ウォン→10億ウォン）する計画である。

② 安全管理関連規制の合理化を推進

船の導入、改造、検査などの過程で安全性を確保するために、旅客船の船齢制限強化、回復力の低下を誘発する客船改造の禁止、政府の検査代行権の開放などを推進する。さらに、現行の運航管理規定の策定・審査システムは、ISM code 基準を反映して改良し、現在試験的に実施中の貨物電算発券制度も10月から全面導入を推進する予定である。

③ 沿岸旅客運送事業の安全性と公共性の確保のためにパラダイム転換を推進

運航船社の劣悪な経営環境等に起因する安全管理上の問題に対する根本的な解決と、立ち遅れた沿岸旅客輸送市場の成長のために、補助航路などの赤字航路を対象とした公営制導入を検討するなど、沿岸旅客船の運営システムの改編も積極的に推進する。また、信頼性の高い船舶の近代化支援制度の導入、沿岸旅客船の近代化5カ年計画などを介して沿岸旅客船が20年周期での新造・代替される好循環構造を定着させるようにした。そして、航路免許制度と運賃制度を改編し、1963年から適用されてきた航路免許への参入基準（輸送収入率）を撤廃して、優れた事業者の市場参入を

¹¹ 以下は韓国海洋水産部の発表、2014年9月2日。

促進し、民間船社が安全に投資できるように、経営環境の改善を支援することとした。

④ 海洋安全文化の日常化

運航船社最高経営責任者（CEO）向けの安全教育プログラムの設置と船社の安全情報公開などを介して、船社の経営文化を安全中心に変えることにした。また、乗客参加型の緊急対応訓練実施、学生の安全教育のための「海洋安全教室」の運営、「海洋安全の日」（毎月1日）の指定などを通じて海洋の安全のための教育、広報を強化する計画である。

以上のような対策の中でも、慢性的な赤字経営で苦しむ内航船の運営状況を改善するための公営制の導入が懸案となっている。財政面の限界から公営制の実現を疑う意見もあり、内航船運営の改善に効果的な措置となるかどうかはこれからの課題である。

これらの対策は、9月24日発表された「海洋水産経済活性化法案」にも含まれており、海洋水産部を中心とした統合的な推進が行われる予定である。朴勤恵政権の経済政策方針である「創造経済」に対する海洋水産部次元のフォローアップとして策定された同法案は、海洋水産分野における新たな経済活力を模索するためのものである。同法案が掲げた主要課題の一つが海上交通への不安および利用客の不便の解消であり、「沿岸旅客船の安全管理のための革新対策」の推進が明記されている。また海洋水産部の次年度（2015年）予算編成においても、「セウォル号」の事後対策に関する予算を前年に比べて339億ウォン増額し、1,458億ウォンとした。

（2）海洋警察の解体と国民安全処の新設

海洋安全体制の整備のもう一つの焦点は、救援捜索機能を担当する海洋警察の組織改革であった。前述したように朴大統領が言明した海洋警察庁の解体をめぐり、効果的な海洋管理の側面から解体に反対する意見も多かったが、2014年11月18日、国务会議で政府組織改編案が可決された。今回の組織改編により、海洋水産部傘下機関であった海洋警察庁が廃止され、捜査・情報部門は警察庁へ、海洋警備および海洋安全部門は新設された国民安全処へ移管された。国民安全処は国务総理統括の組織であり、海洋警察庁と消防防災庁が統合されたものである。同処の下で「中央消防本部（消防総監）」と「海洋警備安全本部（治安総監）」が設置され、各任務を担当することになる。海洋警備安全本部の下には海洋警備安全局、汚染防災局、装備技術局が設置された¹²。次官級の「中央消防本部」と「海洋警備安全本部」はそれぞれ人事と予算の独自性を行使することにした。また国民安全処とは別途、大統領秘書室の下に災難安全秘書官を新設し、通常緊急事態が発生した際の連携を可能にした。

このような体制整備に相応して、「災難および安全管理の基本法」が一部改正された（2014年12月30日施行）。同法の改正により、大規模な災害発生時に効果的な災害収束のために必要な場合には、総理大臣が中央対策本部長の権限を行使することができるようにした。また、迅速な緊急救助のために災害現場に特殊機動救助隊の投入と緊急救助機関の統合指揮権行使等に関する事項を定めた。そして、国民安全処の長官に災害および安全管理事業の予算編成協議権を与えるなど、災害や安全管理システムを強化することを図った¹³。

¹² 国民安全処の組織図参照。 http://www.mpss.go.kr/intro/intro_org.html

¹³ 韓国法制処、国家法令情報センター「災害および安全管理の基本法」

4. 整備体制の限界とベーリング海事故で浮上した問題点

以上のように分散されていた災害対応システムを統合し、災害現場での専門性と即応性を強化することが今回の組織改編の狙いである。しかし新設時から、同処の専門性強化に疑問を示す意見が多かった。とりわけ、組織を統括する国民安全処長官に、海軍大将出身のバク・インヨン前合同参謀次長を、次官には陸軍中将出身のイ・ソン安全行政部第2次官を任命したことが批判された。災害・安全分野のコントロールタワーをそれぞれ海軍と陸軍出身の「作戦・戦術の専門家」に任せたのである。同人事に際して、ミン・ギョンウク大統領室報道官は、「一線の司令官や戦略、教育など様々なポジションを経験し、組織の管理能力が優れており、汎政府的な災害管理コントロールタワーとして発足する国民の安全先をリードする適任者として期待されて任命した」と説明した¹⁴。軍出身者が指揮体系に応じた迅速な対応には強みがあることは否定できないが、事前の予防と点検、安全分野の全体的なシステム再整備と政策の立案と執行面等まで担当するポストを、すべて軍出身者に任せることに対する懸念も多かった。しかも同組織の改編が海洋警察への処罰的な措置から始まったことを考えると、海上安全を担当する海上警察庁出身者の士気低下をより刺激するように見えた。

もっと懸念すべき点は、捜査・情報機能と海洋警備および海洋安全機能が分離されたことである。海上事故への統合的な対応に焦点を当てた今回の組織改編が海難事故や災害への効率的な対応を可能にする仕組みであるものの、近年の海洋安全に主たる脅威である海上不法行為への対応は以前より弱化される可能性が指摘できる。周辺国との境界画定がまだ完了しておらず、海洋主権の強化が各国の主要懸案となった近年の海洋環境に鑑みても、海洋警察が堅持してきた海洋安全保障への効果が低下されたのは明らかである。

以上のような問題点が提起される中、国家安全処の限界を見せる事故が発生した。2014年12月1日、韓国籍遠洋漁船、「501 オリョン号」がベーリング海で沈没し、50名以上が死亡・行方不明となる事故が起きたのである。12月1日午後1時40分頃、同船舶の位置と移動経路の送信が中断されたのを最初に把握したのは、国民安全処傘下の海洋警備安全本部海洋安全センターであった。そして午後2時06分頃、遭難信号を受信した海洋安全センターは、信号の真偽確認を経て、午後2時40分頃、外交部を介して、ロシア側に状況を知らせ、救助要請を行った。続いて午後3時30分頃、ロシアの対応状況を問い合わせた¹⁵。それ以降の救助および後続対策の策定過程においては、海洋水産部と外交部が主な役割を果たした。事故対策本部は国民安全処ではなく外交部に設置され、事故に伴う事後補償業務は海洋水産部が担当することになった。「災害と安全管理の基本法によると、外国で災害が発生した時は、外交部が主な役目をするように規定している」と、国民安全処の関係者は説明する¹⁶。

今回の事故により、海外で発生した国民関連の事故について、政府組織間の業務分担や対応マニュアルの不在が指摘された。国民安全処が発足したばかりだとは言え、領海を越える海洋事故への対応をはじめ、国民安全処が統括する安全管理体制の整備が容易ではない実情が明らかになったのである。

¹⁴ ハンギョレ新聞、2014年11月18日。

¹⁵ 国民安全処発表、2014年12月2日。

¹⁶ ハンギョレ新聞、2014年12月3日；朝鮮日報2014年12月3日。

おわりに

グローバル化した海洋環境により、海洋安全に関わる課題が多様化、複雑化したのは韓国だけではない。韓国政府の場合、各事案に対する問題が浮上した際に、速やかに行政および立法活動を行い、比較的早く体制変換を行うのが従来からの特徴であった。先述した「ヘーベイ・スピリット号」の原油流出事故や中国漁船の不法操業問題等は、このような韓国政府の施策スタイルが働いた事例である。迅速な問題解決型の体制整備は、核心的な問題に対する効果的な改善には役立つものの、限られた財源と人力により運営する全体体制に対する総合的、また構造的な解決から目を逸らしてしまう結果を生み出す。本稿が確認したように、「セウォル号」事故はこうした韓国のダイナミックな海洋安全体制が作り上げた死角において発生した事故であった。同事故後に行われた体制整備も速やかでかつ急激な変化を伴うものであったが、短期間で行った対策措置は今後諸課題に対する詳細な分析が求められる。海洋環境の変化が著しい中、国民安全処を中心とした効果的な体制を完備するまでは、未だかなりの時間を要するだろう。



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)