

# 海洋情報季報

第9号 (2015年1月-3月)



## 目次

### I. 2015年1～3月情報要約

1. 海洋治安
2. 軍事動向
3. 外交・国際関係
4. 海運・造船・港湾
5. 北極海関連事象

### II. 解説

「アジアにおける海賊行為と武装強盗事案の実態」

1. ReCAAP2014年次報告書と「抜き取り」事案報告書に見る特徴
2. ReCAAP2015第1四半期報告書に見る特徴

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

2月2日「インド洋における『情勢識別能力』、その現状と課題」(Institute of Peace and Conflict Studies, February 2, 2015)

ニューデリーの The National Maritime Foundation (NMF) の Vijay Sakhujia 所長は、インド洋における「情勢識別能力 (Maritime Domain Awareness: MDA)」の現状と課題について、要旨以下の諸点を指摘している。

- (1) インド洋には、これまで3つの広域 CISR ネットワークが構築されており、いずれもテロや海賊などの非国家アクターの脅威に対応するものである。これらのネットワークは、「船舶自動識別装置 (AIS)」、「船舶長距離識別追跡 (LRIT)」システム、人工衛星、及び海洋における船舶の動向をリアルタイムで追跡する沿岸域の光学システムやレーダーなどから多様な情報を受け取る。
  - a. 1つは、シンガポール海軍が主導して2009年にチャンギ海軍基地の The Changi Command and Control Centre (CC2C) に設置された、The Information Fusion Centre (IFC) である。IFC は、域内28カ国の約45の関係諸機関とリンクされており、シンガポール海軍要員と12カ国からの30人の連絡官で運用されている。
  - b. 2つ目は、インド海軍が主導して設置した、ニューデリー近郊のグルガオンにある The Information Management and Analysis Centre (IMAC) で、国内の沿岸レーダー・ステーションとその他の海洋システムと連結されており、インドの関係諸機関に海洋における不審な動向についての情報を配信している。IMAC は、2014年11月に運用が開始された、The National Command Control Communication Intelligence (NC3I) ネットワークの一部を構成する。
  - c. 3つ目は、東・南西アフリカ/インド洋 (ESA-IO) 地域における能力構築を目的とした、EU 主導の The Piracy, Maritime Awareness and Risks (PMAR) で、域内各国の MDA と海賊対処能力の強化を狙いとしている。PMAR は、モンバサの Kenya Maritime Authority (KMA) とセイシエルの The Anti-Piracy Unit of the Indian Ocean Commission (IOC) の統制下にある、The Regional Maritime Rescue Coordination Centre (RMRCC) に対して、西インド洋とアデン湾の海洋情勢の画像をリアルタイムで提供する。PMAR は、15カ月間で対象海域を変えるプロジェクトで、今回のインド洋対象期間は2014年7月から2015年10月までである。
- (2) これらのネットワークの存在にもかかわらず、インド洋全域の MDA を強化するためには、少なくとも3つの課題がある。1つは、IFC と IMAC は、インド洋の全ての国に対して共有の海洋情勢を提供する機構や技術を持っていない。また、他の地域の同様なネットワークとのリンクもない。2つ目は、PMAR は、恒久的ネットワークではなく、15カ月間の対象期間が終了すれば、他の地域に移動する。3つ目は、AIS のデータが操作されやすいことから、船舶の動向に関する他のデータを得る必要があることである。

記事参照 : Indian Ocean: Exploring Maritime Domain Awareness

<http://www.ipcs.org/article/india/indian-ocean-exploring-maritime-domain-awareness-4825.html>

## 2月2日「新設海洋安全保障委員会、未だ機能せず—インドネシア」(The Jakarta Post, February 3, 2015)

インドネシアでは、2014年12月13日に、「海洋安全保障調整会議 (The Maritime Security Coordinating Board <Bakorkamla>)」を解消し、より多くのスタッフと巡視船に加えて、より強力な役割と機能を持つ、海洋安全保障庁 (BAKAMLA) を新設した。BAKAMLA は、2014年の海洋問題に関する法律に基づいて、国家の海洋部門の多くの機関を連携させる調整機関として設置された。しかしながら、海洋関連法規が重複存在することに加えて、BAKAMLA は現在、十分な人員と巡視船を持っていない。BAKAMLA は、3隻の巡視船しか持っておらず、人員については Bakorkamla の5倍、2,000人を雇用する計画である。BAKAMLA の管理部長、Achdar 大佐によれば、巡視船については、BAKAMLA の所要を満たすに必要な30隻を整備する計画である。これらの巡視船は、国産されるという。

BAKAMLA の運用部長、Lukito 准将が2月2日に明らかにしたところによれば、インドネシア水域において効果的な海洋法令執行を行うためには、依然、海軍、水上警察、税関、移民局、海洋問題漁業省、外務省及び運輸省などを含む、他の12の海洋関係諸機関との協調作業が必要で、これらの調整作業が BAKAMLA の業務遂行の障害となっているという。しかしながら、同准将は、ウィドド大統領が海洋問題に関する法規制を強化する大統領決定を発出したことから、こうした欠陥はやがて解消されるであろう、と見ている。

記事参照 : BAKAMLA trapped in overlapping agencies

<http://www.thejakartapost.com/news/2015/02/03/BAKAMLA-trapped-overlapping-agencies.html>

### 【関連記事】

#### 「インドネシア海洋ビジョン、実現への課題」(RSIS Commentaries, March 4, 2015)

Web誌、The Diplomat の共同編集者、Prashanth Parameswaran は、シンガポールの S.ラジャラトナム国際関係学院 (RSIS) の3月4日付の RSIS Commentaries に、“Indonesia’s Maritime Ambition: Can Jokowi Realize It?” 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ビジョン、「世界の海洋の要 (‘poros maritim dunia’)」を実現するためには無統制に拡大したインドネシアの海洋機関を統制するという厄介な問題を解決する必要があると、大統領は恒久的な機構を整備するために幾つかの難題に取り組ま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) インドネシアを太平洋とインド洋の間の「世界の海洋の要 (‘poros maritim dunia’)」にというウィドド大統領のビジョンは、大きな国際的関心を集めた。とはいえ、この野心的な海洋ドクトリンの成否は、世界で最も長い海岸線を持つインドネシアの海洋安全保障の利害調整という根源的な問題に、国家が一丸となって取り組むことができるかどうか大きく左右されよう。ウィドド大統領は、インドネシアの海洋利害を調整するために幾つかの努力を始めているが、大統領は極めて厄介な問題に直面している。
- (2) 第1に、大統領は、海洋安全保障問題に利害関係を持つ、12の「利害関係機関」を統制しなければならない。インドネシアは、1万8,000以上の島とほぼ800万平方キロ近い海洋領域からなる、世界最大の群島国家である。この広大な群島国家を管理するために、海洋の安全保障問題を担当する機関が、海軍、国家警察、運輸省及び海洋問題・漁業省を含む、12の国の機関が存在する。制度としては、各機関の責任は、重複しないように機能面と地理的区分で分けられ

ている。しかしながら、その実態は、各機関が権限と資源を巡って抗争しているのが現状である。こうした実態は、効率的でないことに加えて、大きな無駄である。こうした現状は長らく問題視されてきたが、これまでの対応策は効果がなかった。インドネシアは2005年、これまでの各機関にまたがる海洋安全保障機能を合理化するために、海洋安全保障調整会議（**Badan Kordinasi Keamanan Laut: BAKORKAMLA**）の設立準備に着手した。しかし各機関の利害は牢固としたもので、結局骨抜きになった。2008年には、インドネシア海洋沿岸警備隊（**Indonesian Sea and Coast Guard**）を設立する新法が成立した。しかし、その理念は、激しい縄張り争いのために、完全に実現されるには至っていない。

- (3) ウィドド大統領は、自らのビジョンを実現するためには、密漁を取り締まり、海洋防衛能力を強化し、そして領土保全を維持することによってインドネシアの資源の安全保障を確保することなどを含む、優先的な施策を推進する必要がある。大統領は、2014年12月13日の群島記念日（**Hari Nusantara**）に、**BAKORKAMLA**に替えて、政治・安全保障・法律問題調整相の下に、海洋安全保障庁（**Badan Keamanan Laut: BAKAMLA**）を新設することで、重要な一步を踏み出した。新設の狙いは、名称を変えるだけでなく、**BAKAMLA**に、以前の組織のように情報を共有するだけでなく、インドネシア政府の各機関の資産を合理化し、配分する大きな権限を与えることであった。また、**BAKAMLA**は、沿岸警備隊と同等の組織にするために、多くのスタッフと艦艇を保有することになる。また、政府は、本格的に稼働する前の試行として、**BAKAMLA**を密漁の取り締まりに参加させている。
- (4) しかしながら、ウィドド政権は、**BAKAMLA**を確実に成功させるためには、幾つかの措置を実行しなければならないであろう。
- a. 第1に、確固とした明確な権限を付与しなければならない。ウィドド大統領は、機関の新設に当たって大統領令を発出しており、それには密漁取り締まりのための任務部隊の設置も含まれている。しかしながら、新設機関を実効あらしめるためには、より包括的な政令が必要である。政令公布によって、新設機関の役割が特定され、明確化されることになる。このことは、海洋安全保障機能を合理化するために不可欠である。既に政治・法律・安全保障問題調整局が政令公布を準備中で、間もなく明らかにされると見られる。
  - b. 第2に、**BAKAMLA**は、訓練と哨戒任務の実施を含む、その責任を果たすために、十分な資源を配分されなければならない。これには、艦艇と人員とともに、必要な予算が伴わなければならない。**BAKAMLA**は最初わずか3隻の巡視船でスタートしたが、**BAKAMLA**の運用・訓練担当次長、**Lukito** 准将が2月に明らかにしたところによれば、30隻の国産巡視船を受領することになっている。しかし、**BAKAMLA**が2,000人規模の要員を持つ実力組織となるためには、より多くの艦艇が必要となろう。
  - c. 第3に、ウィドド政権は、**BAKAMLA**を、哨戒活動だけでなく、海洋監視プロセスとともに、指揮情報通信機能と統合するための中枢として機能させるという最終的な目標を実現するために、調整機能を強化するための漸進的な努力をしなければならない。
- (5) 前出の**Lukito** 准将は他の機関との「縦割り」を克服するに「時間がかかる」と語っているが、ウィドド大統領が就任演説で述べた、サンスクリット語のスローガン、“**Jalesveva Jayamah**”（栄光は海にあり）を実現するためには、インドネシアの海洋分野における合理化という困難なまず勝たなければならない。

記事参照 : Indonesia's Maritime Ambition: Can Jokowi Realize It?

<http://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2015/03/CO15044.pdf>

## 2月3日「洋上武器庫船、公海における海賊対処の実態」(The Wall Street Journal, February 3, 2015)

米紙、*The Wall Street Journal*は2月3日付で、オマーン湾における海賊対処のための洋上武器庫について、実際に民間警備会社の洋上武器庫船に同乗し、その実態について要旨以下のように報じている。

- (1) *MV MNG Resolution* は船齢 30 年の元石油プラットフォーム補給船で、現在は、英民間警備会社、MNG Maritime Ltd.が運航する海賊対処のための洋上武器庫で、警備要員が居住する船である。オマーン湾には、この種の洋上武器庫船が少なくとも 6 隻は所在している。洋上武器庫船は、公海における海賊の活動への対応と各国における武器所持規制との妥協の産物である。ソマリア沖の海賊活動海域を航行する船舶は自船の積荷と乗組員を護るために武装要員の添乗を希望するが、ほとんどの国は武器を携行した民間武装要員が自国の港に入港することを禁じている。そのため、*MV MNG Resolution* のような洋上武器庫船は、民間警備会社の武器を洋上で保管しながら待機し、要請があれば、武器と武装要員を高速ボートで護衛を要請する船舶に送り届ける方法をとっている。1回のチャージ料金は通常 1,500~5,000 ドルで、時に特別料金も請求するという。
- (2) 海運業界はかつて、武装要員の添乗を危険すぎると見なしていた。しかしながら、数年前にソマリアの海賊活動が活発化したことから、考えが変わった。今では、オマーン湾に加えて、紅海とスリランカ沖から、洋上武器庫船が武器と武装要員を護衛船舶に送り届けている。英民間警備会社、Sovereign Global は、ジブチ沖の洋上武器庫船に 200 人の武装要員を待機させることができる。*MV Mahanuwara* は船齢 40 年の元石油プラットフォーム補給船だが、スリランカのガル港沖合で、多数の武器と所要の弾薬を保管することができる。洋上武器庫船の出現は、一方で懸念も生んだ。何隻の洋上武器庫船が存在し、誰が運航しているかについて、公式な記録は一切ない。また、公海においてこの種の船を監督する機関もない。民間警備会社に関する国際基準も、洋上武器庫船には言及していない。理論的には、この種の船は当該旗国の監督下にあるが、この業界の一部は常に、該船が洋上武器庫船であると明らかにしてはいない。批判的な専門家は、洋上武器庫船自体が海賊やテロリストの標的になる可能性があるとは指摘している。インドは、IMO に対して、業界を規制するガイドラインを作成するよう、要請している。インドでは、2013 年 10 月に、米民間警備会社、AdvanFort International Inc.が運航する洋上武器庫船、*MV Seaman Guard Ohio* がインド領海に漂流し、インド当局に該船が拿捕され、乗組員と乗船者が拘束された。該船は、35 丁の強襲ライフルと 5,680 発の弾薬を積んでいた。
- (3) 現在、海賊多発海域はソマリア沖より西アフリカのギニア湾で、また東南アジアでは小型タンカーの積荷油が抜き取られる、いわゆる「サイフォニング事案」が多発しているが、これらの海域では洋上武器庫船はいない。理由の 1 つは、これらの海域は陸上に近く、その大部分が当該各国の管轄海域になっているからである。従って現在のところ、洋上武器庫船ビジネスはソマリア沖だけであるが、このビジネスは、海運業界が海賊に襲撃され、乗組員を人質に取られ、そして身代金を要求されることに恐怖を抱いている間だけ、成り立つものである。

記事参照 : Floating Arsenal Battle Pirates on High Seas

<http://www.wsj.com/articles/how-floating-armories-help-guard-cargo-ships-from-pirates-on-high-seas-1422934573>

Map: Locations of armory ships and major shipping routes;

<http://www.wsj.com/articles/how-floating-armories-help-guard-cargo-ships-from-pirates-on-high-seas-1422934573>

See also video:

<http://www.wsj.com/video/floating-arsenals-battle-pirates-on-high-seas/65B205BE-A335-4415-B486-5E5788C1DCA6.html>

2月10日「インドネシアの不法操業漁船撃沈政策、ウィドド大統領の真意」(RSIS Commentaries, February 10, 2015)

シンガポールのS.ラジャラトナム国際関係学院 (RSIS) の Jonathan Chen 客員研究員と Emirza Syailendra 調査分析員は、2月10日付の RSIS Commentaries に、“Jokowi’s Vessel Sinking Policy: A Question of Propriety” と題する論説を寄稿し、インドネシア水域内における不法操業漁船撃沈政策が外国からの強い反発と論議を呼んでいるが、ウィドド大統領の真意について要旨以下のように述べている。

- (1) インドネシア政府は2014年12月に3隻のベトナム漁船(空船)を撃沈し、不法操業に対する「ショック療法」としたが、前任のユドヨノ大統領の自由放任主義的な態度とはあまりに対照的で、その大胆さと過酷な対処を巡って活発な議論を巻き起こした。ウィドド政権の行為に対する適法性と妥当性が疑問視されているが、インドネシア政府は、漁業に関する法律第69条に基づき、インドネシア水域内で不法操業を行った外国漁船に対して焼却あるいは爆破する権限を行使したわけである。「インドネシア漁業管理水域」と呼ばれる水域は、インドネシア水域(内海と領海の両方)だけでなく、インドネシアのEEZも含まれる。不法侵入船を爆破する最近の行動は、インドネシア国内法の履行権限内であった。最近の示威的な漁船撃沈政策は、インドネシア群島水域の広大な管轄海域における違法操業に対する抑止力となっている。
- (2) ウィドド大統領の政策を動かす主要な要素は、スカルノ時代の Trisakti 原則に対する独自の解釈である。この原則は、あからさまに民族主義的なものではないが、国家的なプライドや名誉に特別の関心を払うよう求めており、このことは必然的に主権問題に関わってくる。そしてこの原則は、ウィドド大統領のサンスクリット語の誓約、「栄光は海にあり (“Jalesveva Jayamahe”）」と「世界の海洋の要 ( a ‘global maritime fulcrum’）」構想の具体化に繋がる。従って、長年に亘って不法侵入や違法操業が見逃されてきたが、今後は、管轄海域における厳格な法令執行に取って変えられなければならないということである。「違法、無報告、無規制 (illegal, unreported or unregulated: IUU)」船舶に対する爆破は域内の他の国も行っている通常の慣行だが、爆破行為を喧伝するというウィドド政権の決定は、この絶えることのない災難と戦う政府の真剣な意志を声高に宣言するものである。

記事参照 : Jokowi’s Vessel Sinking Policy: A Question of Propriety

<http://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2015/02/CO15026.pdf>

## 2月13日「タイ船籍タンカー、積荷抜き取り事案」(ReCAAP ISC Incident Report, February 15, 2015)

ReCAAP ISC Incident Reportによれば、タイ船籍精製品タンカー、MT *Lapin* (1,848GRT) は2月12日、15人の乗組員と積荷の2,000トンの燃料油とともに、タイのクラビー (アンダマン海側) からシンガポールに向け出港した。13日1955頃、マレーシアのポート・クラン西南沖約39.73カイリの海域でピストルとナイフで武装した6~8人の強盗が小型ボートから該船に乗り込み、乗組員を集め、該船を制圧下に置いた。その後、別の船が該船に横付けされ、5トンのディーゼル油と2,000トンの燃料油が抜き取られた (siphoned)。14日0400頃、強盗は該船を停船させ、ポート・クラン南西約62.7カイリの海域で錨泊させた。強盗は、積荷油を抜き取った後、該船の通信機器を破壊し、船舶備品と乗組員の持ち物を盗んだ。強盗はまた、乗組員を縛り、爆発物を仕掛けたとし、動かないよう脅した後、逃亡した。14日0700頃、乗組員は自力で自由を回復し、15日に該船をタルタオ島まで航行させ、錨泊し、船舶安全警報システム (The Ship Security Alarm System: SSAS) を作動させ、その後、船長は運航船社とコンタクトを取った。爆発物はタイの爆発物処理チームが調査したが、電気回路のみで爆薬はなかった。

ReCAAP ISCによれば、この事案は、2015年になって初めての抜き取り既遂事案である。マラッカ海峡での事案発生は、2014年4月以来であった。2014年の抜き取り事案のほとんどは、南シナ海での事案であった。

記事参照 : Siphoning of Fuel/Oil from Product Tanker, Lapin

[http://www.recaap.org/Portals/0/docs/Latest%20IA/2015/Incident%20Update%20Lapin%20\(13%20Feb%2015\).pdf](http://www.recaap.org/Portals/0/docs/Latest%20IA/2015/Incident%20Update%20Lapin%20(13%20Feb%2015).pdf)

Photo: MT Lapin, Chronology of Events involving Lapin, and Cabins ransacked by perpetrators

[http://www.recaap.org/Portals/0/docs/Latest%20IA/2015/Incident%20Update%20Lapin%20\(13%20Feb%2015\).pdf](http://www.recaap.org/Portals/0/docs/Latest%20IA/2015/Incident%20Update%20Lapin%20(13%20Feb%2015).pdf)

### 【関連記事】

「2月2度目の抜き取り事案、タイ籍船タンカー」(ReCAAP ISC, Report for February 2015)

ReCAAP ISC, Report for February 2015によれば、2月20日、タイ籍船の精製品タンカー、MT Phubai Pattra 1 (5,681GRT) は、南シナ海をタイのシラチャに向け航行中、長刀とピストルで武装し、小型ボートに乗った6人の強盗に乗り込まれた。強盗は、該船の航法、通信システムを破壊した。強盗の1人は船の設備に精通しているようで、携帯用GPSと双眼鏡を持っていた。強盗は該船を制圧下においた後、アウル島南東15カイリの海域に錨泊させた。船長を除く他の全ての乗組員は食堂に拘束された。全長約70メートルの別の船が該船の右舷に横付けし、積荷のガソリン、980mtを抜き取った。強盗は逃亡する前に、該船のケーブルTVを破壊し、乗組員の現金と持ち物を盗んだ。乗組員に負傷者はなく、該船はシラチャに向け航行を再開した。

記事参照 : ReCAAP ISC, Report for February 2015

[http://www.recaap.org/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?Command=Core\\_Download&EntryId=387&PortalId=0&TabId=78](http://www.recaap.org/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?Command=Core_Download&EntryId=387&PortalId=0&TabId=78)

Photo: MT Phubai Pattra 1

<http://www.vesseltracker.com/en/Ships/M.t.-Phubai-Pattra-1-9481386.html>



Location of boarding of MT Phubai Pattra 1

[http://www.recaap.org/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?Command=Core\\_Download&EntryId=387&PortalId=0&TabId=78](http://www.recaap.org/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?Command=Core_Download&EntryId=387&PortalId=0&TabId=78)

## 2. 軍事動向

1月1日「台湾海軍、新年祝賀演習実施、新型ステルス・コルベット参加」(The China Post, January 2, 2015)

台湾海軍は1月1日、台湾東部沖で新年祝賀演習実施し、メディアに公開した。この演習には、2014年12月に就役したばかりの、誘導ミサイル搭載の初の国産ステルス・コルベットがお目見えした。この新型コルベットは、排水量500トン、双胴型の「沱江」で、最大速度38ノット、航続距離2,000カイリである。嚴明国防部長は2014年12月の就役式典で、「沱江」を「アジアで最速、最強の戦闘艦」と評した。

記事参照：ROC naval drill welcomes 2015 with stealth vessel

<http://www.chinapost.com.tw/taiwan/national/national-news/2015/01/02/425482/ROC-naval.htm>

Photo:The stealth missile corvette Tuo Chiang brakes the waves during its first public appearance off a naval drill.

<http://www.chinapost.com.tw/photos/default.asp?ID=425482&GRP=B>

1月6日「インド・太平洋地域における日印米の提携と水陸両用能力の開発—米専門家論評」(Banyan Analytics Brief, January 6, 2015)

米海兵隊退役大佐で、日本戦略研究フォーラム(JFSS)の上席研究員、Grant Newshamは、1月6日付のWeb誌、Banyan Analytics Briefに、“Developing a Maritime Security Coalition Architecture for the Indo-Pacific”と題する論説を寄稿し、インド・太平洋地域における「海洋安全保障提携アーキテクチャ」の構築とそれを支えるための水陸両用能力の必要性について、要旨以下のように述べている。

- (1) インド・太平洋地域における「海洋安全保障提携アーキテクチャ (Maritime security coalition architecture: MSCA)」は、5年前には非常に有望視される構想だった。現在では、環境条件が大きく変化し、アメリカ、日本及びインドの3本柱によるMSCAが、正式な協定には至っていないが、実現可能視されている。これら3カ国は、地域全体をカバーするMSCAを支えるに必要な国力、資源、地理的条件そして共通利益を有している。中国は間接的に、MSCAの枠組みの一部である。アメリカとその友好国は60年以上もの間、この地域にMSCAを維持してきた。新たなMSCAは、その改訂版に過ぎない。隣接する環境が変われば、それに応じて変わらなければならない。
- (2) インド・太平洋地域には、広大な海と多くの島々が存在している。それらの海域や沿岸域での活動では、陸海空軍の能力が補完的に必要となる。陸海空軍による相互作用を促すこの地域の地理的特性としては、沖縄から南方に延びる南西諸島がある。この列島線のある特定の島に対

艦巡航ミサイルを配備すれば、海洋の安全保障環境に直接的な影響を与えることになる。同じような効果は、インドネシアとフィリピンにおける海峡や群島にも期待できる。水陸両用戦能力は、能力を強化し、適切に運用されれば、MSCA に実質的な力を付与することができる。水上戦闘艦、潜水艦及び空母は、直接的な戦闘行為において必要不可欠な戦力である。しかしながら、水陸両用戦艦と兵力も同様に重要であり、特に、平時においてはより重要である。水陸両用戦部隊は、活動時間が長く、多様な任務を遂行できることから、より多くの場所で影響力を与えることができるし、またより多くのプレゼンスを誇示することができる。ここ数年、インド・太平洋地域において水陸両用戦能力への関心が高まっている。日本、オーストラリア、マレーシア及びニュージーランドは、積極的に水陸両用戦能力を開発している。また、韓国、フィリピン、インドネシア、台湾、タイ、ベトナム、モルディブ及び中国は、既に海兵隊部隊を持っている。インドも水陸両用戦能力を持つてはいるが、不十分である。

- (3) MSCA を有効なアーキテクチャとする 1 つの可能性は、地域全体で活動し、共同作戦のために定期的に連携する、アメリカ、日本及びインドの「海兵遠征部隊 (Marine Expeditionary Unit: MEU)」的な戦力である (米軍では、3 隻の両用戦艦に約 2,000 人の海兵隊員と艦載機で編成されている)。米海軍と海兵隊はこの何十年間、MEU として運用されてきた。第 31MEU は、沖縄を拠点に域内全域で活動している。2 個目の MEU も検討されている。自衛隊はこの 2 年間、アドホック的に MEU に加わっているが、2013 年には 2 度の水陸両用上陸演習が実施された Dawn Blitz 演習に参加した。その数カ月後には、フィリピンの台風被害に対する救援活動のため、アドホック的な MEU を派遣した。計画によれば、陸上自衛隊には、2018 年までに 3,000 人規模の水陸機動団が新たに編成される予定である。中国や韓国からの反対意見以外、アジア地域では、日本の水陸両用戦能力の開発は問題視されていない。インドは、MEU に必要な幾つかのアセットを持つてはいるが、より多くの、そしてより新しい水陸両用戦艦艇を調達する必要がある。MEU を開発するためには、インド軍の全体を変革させる必要がなく、各軍種から少しの兵力を水陸両用戦部隊に割り当れば済む。日本の水陸両用戦能力の開発は、このアプローチを上手く活用している。水陸両用作戦や演習は、単独あるいは複数の軍種による演習、あるいは多国間の演習とも質的に異なるものである。それらは陸海空軍の主要な打撃力を全て「切れ目なく」動員するものであり、この地域の軍事力に最も欠けているものである。米軍でさえ、その能力向上に常に苦闘しているものである。
- (4) 日本、インド及びアメリカが MSCA を構築できれば、その他の国、例えば、オーストラリアや、ベトナム、韓国及びシンガポールといった、航行の自由の維持に最大の関心を持つ国は、これに参加することになるかもしれない。MSCA は、ある程度の想像力と巧みな手腕で実現可能である。その主たる目的、即ち、インド・太平洋地域の「コモンズ」へのアクセスを維持することは、米印両国が共有する数少ない国益の 1 つである。

記事参照 : Developing a Maritime Security Coalition Architecture for the Indo-Pacific

[http://www.anser.org/babrief\\_msca](http://www.anser.org/babrief_msca)

1月9日「地政学者、N. スパイクマンの遺言、その今日的意義—米専門家論評」(The Diplomat, January 9, 2015)

米 Wilkes University の特任教授、Francis P. Sempa は、1月9日付の Web 誌、The Diplomat に、“Nicholas Spykman and the Struggle for the Asiatic Mediterranean” と題する論説を寄稿し、アメ

リカの地政学の大家、スパイクマンの70年以上も前の著作に見る中国関連記述の今日的意義について、要旨以下のように述べている。

- (1) 第2次世界大戦中、米イェール大学教授、ニコラス・スパイクマン (Nicholas Spykman) は、アメリカの安全保障の基礎となるグローバルな地政学的要素を取り扱った2冊の著作を出版し、彼が「アジアのリムランド (the “Asian Rimland”）」と呼ぶ地域の制覇を巡る米中両国の抗争を予見した。最初の著作は1942年に出版された、*America’s Strategy in World Politics: The United States and the Balance of Power*で、地政学とパワーポリティクスにおけるアメリカの立ち位置などを詳述した、500頁にも及ぶ大著である。スパイクマンによれば、全ての国際政治はパワーを巡る闘争で、従って、「生存競争と同様に、相対的なパワーポジションの強化こそが、内政・外交の両面における主要な国家目標となる。」スパイクマンは、西半球、“Transatlantic”と“Transpacific”、そして「旧世界」対「新世界」の視点から、アメリカのパワーポジションを分析し、アメリカの安全保障がヨーロッパと極東における好ましいパワーバランスに依拠している、と結論づけた。スパイクマンの2冊目の著書で、遺作となったのが1944年に出版された、*The Geography of the Peace*である。スパイクマンは同書で地政学地図を描いているが、この地図は、ユーラシア大陸の「ハートランド (マッキンダーの言う、ユーラシア大陸の北部と中央部の中心地帯)」と「リムランド (ハートランドの外縁に三日月型に存在する、西ヨーロッパ、中東、南西アジア及び極東)」、そして「北米」を含む、世界の地政学的パワーセンターを示している。スパイクマンは、これらの重要な地域におけるパワーポテンシャルを評価した上で、「リムランドを支配するものがユーラシアを制し、ユーラシアを支配するものが世界の運命を制する」と主張した。
- (2) スパイクマンの著作が発表された時期は日本がアメリカの敵国で、中国がアメリカの同盟国であったが、彼は、戦後の世界においてはアメリカにとって日本と中国との立ち位置が逆になるであろうとして、戦後の根本的な地政学的要素を予見していた。スパイクマンは1942年に、「中国は、『アジアの地中海 (the “Asiatic Mediterranean”）」の沿岸地帯の大部分を支配する大陸国家になろう」と書いた。彼は、「アジアの地中海」を、日本海、東シナ海そして南シナ海など地中海で構成される極めて重要な海域としている。「アジアの地中海」は、太平洋への、そしてインド洋と太平洋を結ぶシーレーンへの中国のアクセスを左右する。スパイクマンは、マラッカ海峡とパナマ運河について、当該地域における戦略的かつ商業上の通路であり、チョークポイントでもあるとして、それらの地政学的な類似性を指摘している。
- (3) スパイクマンは、「中国が近代化し、活性化し、そして軍事化すれば、日本だけでなく、『アジアの地中海』における西欧列強の立場にとっても脅威となろう」と述べ、中国の海空軍力がやがて「アジアの地中海」を支配することになると警告を鳴らした。正に、このことは、日中間の、そして中国と域内諸国間との緊張を高めている今日の安全保障上の脅威であり、アメリカが現在進めているアジアへの軸足移動政策の原動力となっているのである。それ故に、スパイクマンは、太平洋において日米両国の兵士が戦っている最中に、極東におけるパワーバランスを回復し維持するために、戦後における日米同盟の実現を勧告したのである。1944年の著作、*The Geography of the Peace*において、スパイクマンは、戦後に中国が極東における支配的なパワーとなると断言し、中国がこの地域で圧倒的なパワーを確立しようとする試みを阻止するために、「アジアの地中海」への戦力投射の拠点として、日本、フィリピンあるいはその他の国に基地を設けることを、アメリカの指導者に勧告した。スパイクマンは、「アメリカは、ア

ジアにおけるパワーの相関が、戦時においても平時においても、アメリカにとって永遠の関心事であるということ、常に認識しておかなければならない」と強調した。

- (4) 70年以上も前にスパイクマンが予見したように、今日、「アジアの地中海」は、アメリカ、中国、日本、そしてアジア地域のより小さな国々の地政学的な抗争の場となっている。この抗争の主眼は、エネルギー資源や経済的影響力の確保、重要なシーレーンの支配、島嶼などの領域支配、そしてアジア太平洋地域におけるパワーバランスである。*The Geography of the Peace*の結びで、スパイクマンは、彼が生きた時代の、そして将来のアメリカの指導者が共有すべき、1つの重要な助言を書いている。アジア太平洋地域やその他の地域におけるアメリカの安全保障上の利益は、国際機関や世界共同体などによっては、保護もされなければ、維持もされないであろう。それ故に、スパイクマンは、「我々は、何よりも自国の国力に依拠し続けるべきである」、「何故なら、我々が知っているように、大国がパワーについて考えることを疎かにすれば、それは最終的には破滅や占領に繋がるからである。易きに流れた全ての帝国は没落した」と書いたのである。

記事参照：Nicholas Spykman and the Struggle for the Asiatic Mediterranean

<http://thediplomat.com/2015/01/nicholas-spykman-and-the-struggle-for-the-asiatic-mediterranean/>

#### 1月9日『『経略海洋』：習近平の新たな戦略概念—米海大専門家論評』（China Brief, The Jamestown Foundation, January 9, 2015）

米海軍大学の研究統括官、Ryan Martinsonは、1月9日付のWeb誌、China Briefに、“Jinglue Haiyang: The Naval Implications of Xi Jinping’s New Strategic Concept”と題する論説を寄稿し、最近の中国の指導者の発言や文献に良く出てくる、「経略海洋」なる用語について、要旨以下のように論じている。

- (1) 東アジアの周辺海域における中国の海洋進出の論議において、これまでほとんど無視されてきた1つの概念は、「経略海洋」というものである。この概念は最近、中国の海洋強国戦略の1つの局面を意味する概念として、中共中央によって承認されたものである。「経略」は、「管理する」あるいは「運営する」という意味の文字と「戦略」あるいは「策略」を意味する言葉とが合成された動詞である。この概念は特に海軍関係の出版物に定期的に引用され、しばしば習近平主席の戦略的思考の要石として認識されている。「経略海洋」は国家戦略の範疇に含まれるものである。この概念は主として、海洋支配における国益と安全保障に対する高次元の、かつ包括的な管理を行うために、政治的、軍事的、技術的及び外交的手段を動員すること意味するとともに、海洋の開発と利用を促進し、海洋の包括的な管理を強化し、そしてあらゆる側面において祖国の海洋権益を擁護するために強制的な手段を動員することをとも意味する。
- (2) 「経略海洋」という概念は権威ある出版物にしばしば登場してきたが、2013年4月に公布された「国家“十二五”海洋科学与技術发展規則纲要」には、「経略海洋」という用語はない。また、2013年4月の国防白書、「中国武装力量的多样化运用」にも、「経略海洋」はない。しかし、その3カ月後に突然、変化が起きた。中共中央政治局は2013年7月30日に、中国を海洋強国に変革させる問題について、第8回集合学習を行った。この学習会において、習近平主席は一連の講話を行った。公式メディアの要約では、最初のパラグラフは、「我々は、海洋に関心を持ち、

海洋を理解し、そして海洋を経略するとともに、海洋強国となるための中国の努力を促進するために継続的に一層努力しなければならない」というものであった。公式メディアの要約は簡潔だが、我々は、「経略海洋」なる概念が今や中国の海洋強国戦略における不可分の要件である、と指摘することができる。この概念は、海洋に関心を持ち、海洋を理解するためにとられるあらゆる行動を網羅するものである。第18回党大会で示された、海洋権益の保護、環境保全、海洋資源開発能力の強化、そして海洋経済の発展といった、中国の海洋強国戦略の主たる要素は、「経略海洋」の概念に完全に合致している。4文字からなるこの概念は、中国の目的の本質を表象している。

- (3) 明らかに「経略海洋」は、海洋支配に責任を有する全ての官公庁にとって、密接な関わりを持つ概念である。中国海軍にとってどのような意味を持つかをより良く理解するために、海軍がこの概念をどのように解釈し、運用しているかを検証することが有用である。下表は2010年以降、「経略」という言葉が『人民海軍』紙で使用された頻度を示している。

2010年以降、『人民海軍』紙における「経略」出現頻度

年	2010	2011	2012	2013	2014
記事数	0	0	5	13	21*

注：\*は11月、12月分を含まない。

この表から、以下の諸点が指摘できる。

- ① 「経略」なる用語の初出は2012年10月である。
  - ② 以来、この用語は39回使われており、年を経る毎に次第に多くなってきている。
  - ③ この用語は専らというわけではないがほとんどの場合、東アジアの近海における海軍の戦略的機能に言及している。
  - ④ 南シナ海は、「経略」に関連して特に名指しで言及されている唯一の海域である。
  - ⑤ この用語は、しばしば「海洋の権益の保護」という語句と対になって使用されている。
- (4) この用語が2012年後半から定期的に現れてきているということは、習近平主席がこれを政策として公式化する前から、この用語が海軍部内で普及していたことを示唆している。蔣偉烈南海艦隊司令員（当時、現人民解放軍海軍副司令員）は、2012年11月13日付の『人民海軍』に掲載された第18回党大会での演説で、海軍の将来の発展方向として4つの分野を示した。その第3の分野について、蔣偉烈中将は、「我々は、南シナ海における『経略』に関して一層の努力が必要である。南海艦隊は、南シナ海における重要な戦略戦力であり、重要な海上交通路の安全を確保するとともに、国家の主権と海洋権益を効果的に擁護している。我々は、南シナ海の『経略』に関する理論的研究を一層強化し、南シナ海全体に対する戦略的制海能力を強化する必要がある」と述べている。「経略」なる用語の使用は、習近平主席の考えを海軍部内に徹底させるキャンペーンに伴って、2014年第1四半期から頻繁になった。3月19日に、16人の海軍上級幹部が習近平主席の考えに敬意を表した論説を発表した。特に注目されるのは張兆垠南海艦隊副司令員の論説で、張兆垠中将は、「習近平主席は、両次にわたる南海艦隊訪問において、南シナ海の権利の擁護を強調した。その際、主席は、海軍は国家安全保障と発展戦略の視点からこの問題を考える必要があり、南シナ海の『経略』という重大な問題について期待に応える必要があると指摘した」と述べている。張兆垠中将は、海軍はこのために、近年とみに重要性を増

している南シナ海に対する「行政的管理（『管控』）」を担当する海洋法令執行機関との協調関係を改善しなければならない、と指摘している。この視点から、海軍は、中国の海洋権益擁護戦略の主体となる海洋法令執行機関に対して、作戦上の支援を提供することになる。海軍は2014年8月に日清戦争120周年記念の研究会を開催したが、その席で呉勝利海軍司令員は、「国際社会の戦略的状況の大きな変化、増大する複雑で厳しい海洋における脅威に直面して、我々は、経略海洋、海洋権益の擁護そして海軍建設に関する習近平主席の重要な考えを完全に実行しなければならない」と強調している。これは海軍のトップであり、中共中央軍事委員会委員でもある呉勝利司令員の発言であることから、「経略海洋」が平時の海軍戦略の中心的概念であることを示している。

- (5) 中国指導部は「経略海洋」という考えについて語っているが、公的に利用できる政府の資料では、この概念についての満足のいく定義、あるいはどのように追求していくかといったことについては、詳らかではない。この概念が、経済的目的のための海洋開発、海洋環境の保全、海洋境界の防衛、そして国土に対する経海脅威からの防衛のための、平時における包括的な戦略であるということは、理解できる。要するに、この概念は、中国の「海洋強国戦略」における運用概念ということになる。海軍の機関紙を子細に見れば、この概念は、国防戦略遂行の文脈から見れば、平時における海洋支配を目指す調整された政策の追求ということを意味している。このことは、管轄海域や主権を主張している海域における、命令あるいは「管控」の積極的な強要を意味する。こうした強要は、海軍の支援を受けて、海洋法令執行機関によって遂行される。前出の習近平主席の講話以降、海洋に関する多くの新たな措置がとられてきた。実証的な証拠なしに因果関係を断定するのは時期尚早だが、少なくとも、例えば、最近の南シナ海における埋め立て工事—これは係争海域における海軍のプレゼンス増大に繋がる—や、2014年5月の石油掘削リグ、HYSY981を護る中国海警局の巡視船に対する海軍の支援など、これまで検討してきた「経略海洋」の範疇に属する措置である、ということはいえよう。従って、政府資料やその他の権威ある文書に「経略海洋」なる用語が見られるということは、少なくとも習近平政権の残りの期間においては、これを追求していく価値があると言える。

記事参照：Jinglue Haiyang: The Naval Implications of Xi Jinping's New Strategic Concept

[http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=43375&tx\\_ttnews%5BbackPid%5D=25&cHash=79fbe1663487bd383097fcb52a2f530#.VLcgdHkcTIU](http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=43375&tx_ttnews%5BbackPid%5D=25&cHash=79fbe1663487bd383097fcb52a2f530#.VLcgdHkcTIU)

### 1月22日「対潜水艦探知能力の進化—米シンクタンク報告書」（The Christian Science Monitor, January 22, 2015）

米シンクタンク、The Center for Strategic and Budgetary Assessments（CSBA）が1月22日に公表した報告書\*によれば、潜水艦探知技術の進化により、潜水艦を探知し易くなり、今日の潜水艦は、脆弱性が高まる危険に直面している。潜航深度に優れた潜水艦はここ何十年にも亘って米軍の攻撃、防御両面において重要な役割を果たしてきたが、その有効性は探知されないで任務を遂行する能力にかかっていた。このため、米軍は、潜水艦の、特に *Virginia* 級 SSN の静粛性を強化することに多大の投資をしてきた。しかしながら、コンピューター処理能力の飛躍的な進展は、こうした努力を無にしつつある。例えば、この数十年、音ではなく、波動によって潜水艦を探知する技術は良く知られてきたが、報告書によれば、「最近まで、静粛性の高い潜水艦が起こす水中の変化を探知するに必

要な詳細なモデルを処理するにはコンピューター処理能力があまりに遅すぎた。今日では、コンピューター処理能力は詳細な海洋モデルをリアルタイムで処理でき、こうした探知技術が実用可能になった。また機器の小型化によって、海底にも設置が可能となり、有人潜水艦にとって沿岸域は非常に危険な海域となった。」報告書は、こうした新しい技術を積極的に取り入れなければ、アメリカの安全保障にとって重大な脅威になる、と警告している。

記事参照 : The hunt for Red October gets easier. How submarine warfare is changing

<http://www.csmonitor.com/USA/Military/2015/0122/The-hunt-for-Red-October-gets-easier-How-submarine-warfare-is-changing>

備考\* : Full Report: The Emerging Era in Undersea Warfare

<http://csbaonline.org/publications/2015/01/undersea-warfare/>

### 1月23日「国産新型弾薬給油補給艦、就役—台湾海軍」(Taipei Times, January 24, 2015)

台湾海軍の国産新型弾薬給油補給艦、「盤石」(AOE 532)は1月23日、高雄で就役した。同艦は、有事における海軍艦艇への燃料、弾薬及びその他の補給物資の輸送に従事する。平時には、主として物資の輸送、海難救助及び人道支援任務に使用される。同艦はまた、最新の病院機能を持ち、手術室、歯科治療室、4つの病室を備え、最新の医療機器を搭載している。この機能は、台湾軍将兵の治療のみならず、国際的な災害救助や人道的支援にも役立てられる。同艦は2011年の起工で、建造費は約1億3,010万米ドルで、諸元は全長196メートル、全幅25.2メートル、載貨最大排水量1万8,143トン、乗員165人、航続距離8,000カイリ、最大速度22ノットである。兵装は、Phalanx近接対空システム、20ミリGatling砲、及び短射程Sea Chaparral艦対空ミサイルを搭載し、一定レベルの自艦防御能力を持つ。

記事参照 : Navy debuts logistical support ship 'Panshih'

<http://www.taipeitimes.com/News/taiwan/archives/2015/01/24/2003609971>

Photo: The *Panshih* on sea trials (Taiwanese Ministry of National Defense)

<http://www.janes.com/article/48248/taiwan-commissions-20-000-tonne-combat-support-ship>

### 1月23日「南シナ海における海洋防衛能力の強化—フィリピン、マレーシア及びベトナム」(The Diplomat, January 23, 2015)

オーストラリアの東南アジア安全保障問題専門家、Carl Thayerは、1月23日付のWeb誌、The Diplomatに、“The Philippines, Malaysia, and Vietnam Race to South China Sea Defense Modernization”と題する論説を寄稿し、フィリピン、マレーシア及びベトナムの南シナ海における海洋防衛能力整備状況について、要旨以下のように述べている。

#### (1) フィリピン

フィリピン海軍装備部長は12月17日、総額900億ペソの軍近代化15カ年計画の一部、390億ペソ(8億8,500万ドル)が3隻の高速誘導ミサイル艇、2隻の誘導ミサイル・ステルス・フリゲート、及び2機の対潜ヘリの購入に充てられると発表した。また、フィリピンは将来、3隻の潜水艦購入を計画している。同部長によれば、フランス、韓国及びスペインがフリゲートの見積書を提出している。台湾、インド、スペイン、フランス及び韓国の造船所が3隻の多用途誘導ミサイル攻撃艇の建造見積書を提出している。フィリピンは12月22日、2機のAgusta Westland

製 AW109 Power 哨戒ヘリを入手した。同機は、洋上において小型艦からの運用が可能で、洋上監視、捜索救難、経済水域の防護、海洋安全保障などの各種の海軍の任務を遂行することができる。AgustaWestland 社は、2機の対潜ヘリの単独の入札社で、ステルス・フリゲートから運用可能な AW159 Wildcat ヘリの売却を提示している。フィリピンは2015年1月9日、2機の中古の C-130 Hercules 輸送機の購入について米海軍と購入契約を締結した。これによってフィリピンは即応態勢の C-130 を計5機保有することになる。同機は2016年に引き渡される予定で、これらの輸送機は領域防衛及び人道支援作戦のためのフィリピン軍の部隊展開能力を強化することになるだろう。

## (2) マレーシア

ナジブ首相は2014年10月、2015年度国防予算を対前年度比10%増の54億ドルに増額すると発表した。同時に、防衛装備調達及び研究予算も同6%増となり、10億ドル余となった。この増額予算には、Mig-29 戦闘機などの旧式化しつつある主要装備の更新経費は含まれていない。増額予算は、2つの安全保障上の脅威に対応するためのものである。1つは、フィリピン南部からの安全保障上の脅威とジェームズ礁周辺海域に対する中国の主張に対する対応である。例えば、これらの予算は、ラブアン島（マレーシアのサバ州沖合にある連邦直轄領）に19機の軽戦闘機を再配置するために使用されることになろう。海軍司令官によれば、海軍は、第11次マレーシア計画（2016年～2020年）において28億6,000万ドルの予算を要求している。これが承認されれば、8隻の誘導ミサイル・コルベット、6機の対潜ヘリ、及び小型艦艇の取得と艦艇搭載の旧式化した魚雷とミサイル・システムの更新に使用されることになる。

## (3) ベトナム

- a. ベトナムは2014年12月から2015年1月にかけて、海軍艦艇の友好親善訪問、防衛対話、そしてロシア、英国及びアメリカに加え、域内の4カ国との間での高官レベルの相互訪問を含む、集中的な防衛外交を展開した。そしてベトナムは、ロシア、インド及びアメリカとの間で、実質的な防衛協力関係を促進してきた。
- b. ロシアとの間では、12月4日、ベトナムが購入する6隻の *Kilo* 級潜水艦の3番艦、HQ 183 *Hai Phong* のベトナムへの引き渡しに関する合意書に調印した。4番艦、HQ 185 *Da Nang* はロシアで海上公試中であり、5番艦、HQ 186 *Khanh Hoa* は12月20日に進水、6番艦、HQ 187 *Ba Ria-Vung Tau* は2014年5月末に建造を開始し、2016年に引き渡される予定である。ベトナムの駐ロ大使は、「アメリカが11月に、ベトナムに対する武器弾薬の売却禁止の一部を撤廃したが、ロシアは依然、防衛装備部門における我々の主要なパートナーである」と語った。
- c. インドとの間では、両国関係が2007年に戦略的パートナーシップに引き上げられて以来、両国の高官の相互訪問を含む、防衛協力が促進されている。両国は、ASEAN、ARF 及び ASEAN 国防相会議プラスなどの多国間会議において、地域の戦略的安全保障問題について協力を継続することで合意している。1月に訪印したベトナムの国防次官は、インド紙、*The Economic Times* との会見で、「防衛協力のもう1つの分野は、防衛装備工業における協力である。造船、兵器システムの近代化及びハイテク防衛システムの研究と装備化について、協力できる可能性がある。協力の新たな分野としては、ハイテク情報技術における協力がある」と語っている。同次官によれば、インドの融資で国防省通信大学に設立された、*The Center for Information Technology and English Language* の第1期工事が完了し、両国は、このセンターを中部ベトナムにおける主要なソフトウェアのハブ拠点にするための第2期工事を2015年第2四半期中



に始めることで合意した。

- d. アメリカとの間では、駐越米大使は12月24日、現地紙、*Tuoi Tre*との会見で、「対ベトナム武器禁輸の一部が解除された今、アメリカはどのような兵器をベトナムに売却する用意があるのか」との質問に答えて、「海洋安全保障の分野において、最大限の協力の可能性がある。戦略的挑戦に対応するためにどのような兵器が最適かを決定するのは、ベトナム政府である」とし、どのような兵器が最適かであるかについてベトナム政府が下した決定を尊重すると語った。米太平洋陸軍司令官は1月19日、訪越し、ベトナム人民軍参謀次長と会談した。両者は、2011年の2国間防衛協力に関する覚書の進捗状況を検討し、人道支援、捜索救難、軍事医学、及び国連平和維持活動の経験の共有を含む、優先協力分野を決めた。
- (4) 過去2カ月間のマレーシア、フィリピン及びベトナムの動向を見れば、これら3国はいずれも海軍の近代化を優先していることを示している。マレーシアは、新しい軍事技術、プラットフォームそして兵器体系の導入で域内各国に遅れを取らないように、旧式化したプラットフォームや兵器体系の更新に努めている。フィリピンは、より低いレベルから出発しており、領域防衛、特に海洋領域における能力を取得しようとしている。ベトナムの軍近代化計画は1990年代半ばに始まっており、6隻の先進的な *Kilo* 級潜水艦を取得するところまで進展してきている。ベトナムはまた、政治的、外交的梃子を強化するため、近隣諸国と主要大国との間で強固な防衛協力計画を促進している。

記事参照：The Philippines, Malaysia, and Vietnam Race to South China Sea Defense Modernization

<http://thediplomat.com/2015/01/the-philippines-malaysia-and-vietnam-race-to-south-china-sea-defense-modernization/>

## 1月26日「インド洋におけるプレゼンス維持のための中国海軍の巧妙な仕掛け—インド人専門家論評」(PacNet, Pacific Forum CSIS, January 26, 2015)

インドの The Institute for Defence Studies and Analyses (IDSA) の Abhijit Singh 研究員は、米シンクタンク、Pacific Forum の1月26日付の PacNet に、“A ‘PLA-N’ for Chinese maritime bases in the Indian Ocean” と題する論説を寄稿し、2014年9月と11月に中国海軍の潜水艦がスリランカのコロンボ港に2回入港してから、インドの専門家の間には、インド洋における中国の恒久的な軍事プレゼンスに対する懸念が蘇ったとして、要旨以下のように述べている。

- (1) インド洋地域 (IOR) における中国の海洋進出は、新しい事象ではない。北京はしばしば、インド洋における戦略的足跡の拡大を試みてきた。北京は、海賊対処活動と海軍演習のための戦力展開頻度を増大させるとともに、海洋インフラ整備プロジェクトへの投資を増大させることによって、IOR における海洋プレイヤーとして、中国のイメージを高めてきた。とはいえ、現在までのところ、中国は、IOR に海軍基地を建設する計画は持っていなかったように思われる。しかしながら、インド洋における最近の中国海軍の頻繁な演習の実施は、中国海軍戦略の先取りとの噂を高めている。一連の海軍戦闘艦の展開—最初は2万トンの両用揚陸艦、「長白山」を随伴、2度目は原潜を含む—は、北京がインド洋における優位確保を視野に入れている証拠である。こうしたことから、インド洋における中国の海軍基地建設問題は、もはや軽く扱うべき戦略上の偶発的な出来事ではない。
- (2) こうした中国の戦略的意図を暴露するような最初の出来事は、2014年9月の中国潜水艦のコロ

ンボ港への寄港であった。コロンボ港訪問の地政学的な意味については多くの議論があったが、重要な作戦上の細部については見逃されてしまった。例えば、中国の潜水艦が、海軍艦艇が停泊するように指定されている、コロンボの **The Sri Lanka Port Authority (SLPA)** が管理運営する埠頭には停泊せず、中国企業の招商局国際が管理運営する深水施設であるコロンボ港南コンテナターミナル (**CSCT**) に停泊したことは、注目に値する。**CSCT** は潜水艦の停泊にも適しているが、そこはスリランカが管理する港湾の中の「中国の飛び地 (a “Chinese enclave”)」とも言うべき場所である。**CSCT** への中国潜水艦の停泊は運営管理協定の違反であったが、スリランカ当局はそれを咎めなかった。中国潜水艦の停泊には **CSCT** の深水施設が必要だったとする **SLPA** 議長の説明は説得力がないように思われる。何故なら、ディーゼル電気推進の明級潜水艦の浅い喫水を考えれば、**SLPA** 施設の何処でも停泊できたであろう。

- (3) このことは、中国の投資資金によって建設されたスリランカの港湾に対して、中国海軍艦艇が入港の特権を認められている、とのインドの疑念を裏付けている。コロンボ港は、中国が排他的な施設を持つスリランカ唯一の港ではない。中国はまた、ハンバントータ港でも港湾管理運営権を持っており、報道によれば、スリランカは、借款条件の緩和と引き換えに、中国の国有企業に対して 4 本の埠頭の運営権を許諾することに同意しているという。明らかに、コロンボは公開入札を経ることなく港湾運営権を中国に譲り渡したわけで、このことは海運業界を驚かせた。同様に、モルディブでは、**The Ihavandhippolhu Integrated Development Project (iHavan)** は、中国からの借款と援助資金に依存しているといわれる。この借款は、何らかの形で一方的な債務放棄をしない限り、モルディブがデフォルトに陥ることがほとんど確実な程の高い利率で供与された。しかし、これは北京が期待するところであるのは確かで、債務条件を緩和すると引き換えに、海洋プロジェクトの管理運営権を得るという、常套手段の 1 つである。このことは、中国の海洋シルクロード計画の背後にある動機についても、疑念を生じさせる。北京は、海洋シルクロード計画がインドを包囲することを狙いとした既存の「真珠数珠繋ぎ (“string of pearls”)」戦略の看板の掛け替えであることを否定している。しかし、400 億ドルもの金額を投資する計画実施に当たって、中国が将来的な戦略的見返りなしで、膨大な資金を要するプロジェクトを引き受けることなどということはあるまい。
- (4) ナミビアで 2014 年 11 月に、インド太平洋地域とアフリカ西海岸における中国の海軍基地計画の存在が報道されて以来、北京は火消しに努めてきた。中国政府報道官は、この報道が、2013 年 2 月に中国国営メディアで報道された、インド洋に海外基地を建設し、中国のエネルギー輸送路を防衛することを中国海軍に勧告した論評から、勝手に流用しているものだと主張した。しかし、この論評には若干の真実が含まれている。このオリジナルの論評が、**IOR** における 18 カ所の中国の「海外戦略支援基地施設 (“Overseas Strategic Support Bases”)」建設の青写真の概略を示しているだけでなく、こうした施設を 3 つの特定のカテゴリーに分類していることである。即ち、平時の燃料と物資の補給基地 (ジブチ、アデン及びサラーラ)、軍艦の停泊、固定翼哨戒機及び海軍スタッフの陸上での休養などのためのある程度恒久的な補給基地 (セイシェル)、そして補給、休養と戦闘艦艇搭載兵器の本格的な補修のための機能センター (パキスタンのグワダル)、の 3 つのカテゴリーである。この論評は、将来の基地の種類や機能を記述した上で、こうした施設を取得するための方法論にまで言及している。それによれば、パキスタンの「機能センター」と他の **IOR** 諸国の施設については中長期的な覚書を取り交わし、一方で、セイシェルで計画しているような、恒久的な補給基地へのアクセスについては、短期あるいは

中期の覚書に署名することによって取得できるというのである。

- (5) 最も注目されるのは、中国が IOR 諸国の施設を両用目的で利用できる可能性である。低レベルの兵站補給能力を持つ商業施設は両用施設であり、両用施設は重要な海域に海洋プレゼンスを確立するリスクのない方法である。北京は 2013 年にグワダルの施設に関心を示したといわれており、中国が IOR における低レベルの軍事プレゼンスを維持しようとしているとの憶測を裏付けた。最近米国防大学の報告書が指摘しているように、中国のような大国は、有事における軍事作戦を支援するために商業港をグレードアップしたり、秘密裏に弾薬備蓄やその他の港湾インフラ建設のための隠れ蓑として商業港を利用したりする能力を持っている。従って、北京が有事に両用施設を軍事化する権利を持つような覚書を検討していることは十分考えられることである。中国がセイシエルに求めていると見られるのは、こうした両用施設である。2011 年に、セイシエルが中国に海賊対処のためにアデン湾と西インド洋に展開する中国海軍艦艇のための海軍根拠地を建設するよう提案した、と報じられた。北京は、この報道を直ちに否定したが、中国が IOR においてより恒久的な軍事プレゼンスを望んでいるという恐怖を煽ることになる、海外補給基地取得の可能性については、これを排除しなかった。
- (6) 中国が引き起こしたインド洋の穏やかな安全保障環境への波紋は、IOR 諸国に対して、中国の支持と安全保障取り決めの必要性を承服させる試みであるように思われる。長期に亘る持続的な作戦行動を可能にするインド洋における確実な兵站補給、燃料補給、補修及び休養施設網は、中国海軍にとって極めて重要である。インド洋における持続的な「海洋プレゼンス」は、北京がこの地域において戦略的に優位に立つためには不可欠である。海洋安全保障任務のために中国海軍がこの地域の施設を利用できる状態にあることは、地域安全保障上の主導権をインドから奪うことになりかねない。IOR における中国海軍のプレゼンスは、インド洋における真の安全保障提供者としてのインド海軍の優越に対する挑戦であるばかりでなく、この地域におけるインドの戦略的な影響力をも侵食するものとなろう。伝統的な「海軍基地」を持たない中国海軍の IOR におけるプレゼンスは、北京による戦略的に巧妙な仕掛けとはいえ、ニューデリーを途方に暮れさせかねないものである。

記事参照：A 'PLA-N' for Chinese maritime bases in the Indian Ocean

<http://csis.org/files/publication/Pac1507.pdf>

### 1月29日「ベトナム海軍、3隻目の Kilo 級潜水艦受領」(Tuoi Tre news, January 29, 2015)

ベトナム海軍は1月29日、3隻目の Kilo (Varshavyanka) 級潜水艦を受領した。2014年12月15日に重量物運搬船、MV *Rolldock Star* に積載されてサンクトペテルブルグを出港し、1月29日にカムラン湾軍港に到着した。3番艦、HQ-184 *Hai Phong* は、全長 73.8メートル、全幅 9.9メートル、排水量 3,000~3,950トン、航続距離 6,000~7,500カイリである。ベトナムがロシアから購入する全6隻の Kilo 級潜水艦の内、残りの HQ-185 *Da Nang* と HQ-186 *Khanh Hoa* は 2015 年中に引き渡される予定で、最後の HQ-187 *Ba Ria-Vung Tau* は 2016 年初めに引き渡される予定となっている。

記事参照：Third Russian-built Kilo-class submarine arrives in Vietnam

<http://tuoitrenews.vn/society/25739/third-russianbuilt-kiloclass-submarine-arrives-in-vietnam>

## 1月29日「豪、輸送艇2隻をフィリピンに供与」(Rappler.com, January 29, 2014)

オーストラリアのアンドリュウ国防相は1月29日、最近退役した輸送艇(LCH)2隻をフィリピンに供与すると発表した。供与されるのは、2014年11月に退役した、HMAS *Tarakan* と HMAS *Brunei* の2隻で、既に新たな航法システムの搭載などを含む、改修作業が始まっており、5月には引き渡しが可能になると見られる。2隻のLCHは、全長44.5メートル、速度10~13ノットで、最大180トンの貨物を搭載可能である。オーストラリア国防省によれば、LCHは多用途艇で、大型艦から海岸に貨物、人員及び装備を運搬でき、吃水が2メートルと浅く、人道支援・災害救助(HADR)において威力を発揮する。オーストラリアは、2012年に退役した、同級艇、HMAS *Wewak*、HMAS *Betano* 及び HMAS *Balikpapan* の3隻をフィリピン政府が購入する計画であることを明らかにしている。

記事参照 : Australia's gift to PH Navy: 2 supply ships

<http://www.rappler.com/nation/82331-australia-gift-philippine-navy-ships>

## 2月4日「トーマス米第7艦隊司令官の『海自による南シナ海での哨戒実施』提案に対する中国の反応」(China Brief, February 4, 2015)

トーマス米第7艦隊司令官が1月29日にロイターとの会見で、「将来的に、海上自衛隊が南シナ海で哨戒活動を行うことは理に適っている。率直に言って、南シナ海では中国の漁船、海警の巡視船(そして海軍艦艇)が近隣諸国を圧倒している」と語った(Reuters, January 29, 2015)。

米シンクタンク、The Jamestown FoundationのNathan Beauchamp-Mustafagaは、編集長を務める同シンクタンクのWeb誌、2月3日付のChina Briefに、“U.S. Suggestion For Japanese Patrols in South China Sea Prompts ADIZ Threat”と題する論説を寄稿し、このトーマス提案に対する中国の反応ぶりについて、要旨以下のように述べている。

- (1) トーマス提案は、中国政府による激しい反論を引き出し、南シナ海における防空識別圏(ADIZ)に関する中国メディアの議論に再点火した。国営の『人民日報』よりも国家主義的な傘下の『環球時報』は1月31日付の社説で、この提案に応じて日本が南シナ海の哨戒に乗り出すなら、中国は、南シナ海にADIZを宣言するとともに、南シナ海における埋め立て工事を加速することを以て対抗し、更には、日米同盟に対する対抗手段として北東アジアにおいてロシアとの軍事協力を強化することもできる、と主張した。1月30日付の新華社の記事は、日本の哨戒活動は中国との緊張を高めるであろうと述べ、その上で、日本が8,000キロの航続距離を持つ最新の哨戒機(P-1)を就航させたばかりであり、日本が南シナ海で哨戒活動を実施する軍事能力を持っていることを指摘した。中国外交部報道官は1月30日、「域外国は、域内各国の平和と安定を維持する努力を尊重すべきで、他国の不信を招いたり、緊張を高めたりすることを自制すべきである」と述べた。復旦大学の著名な国際関係専門家、沈訂立教授は2月2日付の『人民日報海外版』で、日本による哨戒活動に対するアメリカの要請が「より多くの国を南シナ海領有権紛争に巻き込ませることによって、南シナ海を混乱に陥れようとするペンタゴン(米国防省)の意向を反映する」ものであるとし、この提案を、「アメリカは一石で複数の鳥を撃とうとしている。中国に対する国際的圧力を強化し、脅威レベルを高め、他の領有権主張国に対して、彼らが中国との交渉を避けるためにアメリカを当てにすることができるというシグナルを送っている」と論じた。一方、フェニックス・テレビに出た台湾の専門家は、日本の「死活的な生命線」が南シナ海海域を通過しているので、日本は南シナ海に「安全保障上の重大な関心」を持つ

ており、従って、南シナ海における日本の軍事活動は「ニュースにはならない」と述べた。更に、この専門家は、「日本が哨戒活動を行うかどうかは定かではないが、行われるとしても実現までには時間がかかるであろう。何故なら、空中で緊急事態が生じた場合の適切な対処メカニズム、例えばフィリピンに着陸する権利などを整える必要があるからである」と付言した。

- (2) 2013年11月に東シナ海において日本のADIZと一部重複する形でADIZを設定して以来、北京が第2のADIZを設定しようとしているとの噂を中国政府が何度も否定してきたが、日本が哨戒活動を始めた場合の報復措置として南シナ海にADIZを設定するという『環球時報』の脅迫は、この言明に反している。例えば、中国外交部は2014年12月に、「ADIZを設定すべきかどうかを決めることは国の主権の範囲内であるが、一方であらゆる要素を考慮しなければならない。現在では、南シナ海の平和と安定は保証されている」と述べ、ADIZ設定の必要のないことを示唆していた。『環球時報』の社説は、中国政府が南シナ海における日本の哨戒活動を認めないとする官の意向を反映したシグナルかもしれないが、『人民日報』で言及されなかったこと、そして『人民日報海外版』での前出の沈訂立の論説がADIZ問題に言及しなかったことは、中国政府が南シナ海におけるADIZ設定を未だ決心するに至っていないことを示唆しているように見られる。むしろ、このことは、中国政府が南シナ海におけるADIZに依然関心を持っており、最終的にはADIZを設定することになるが、日本の哨戒活動のような挑発行為を、北京が認識した時、そのタイミングを捉えてADIZ設定を宣言するための、ADIZ設定を正当化する口実として用いようとしていることを示唆しているようである。

記事参照：U.S. Suggestion For Japanese Patrols in South China Sea Prompts ADIZ Threat

[http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=43501&tx\\_ttnews%5BbackPid%5D=789&no\\_cache=1#.VPpyH3kcTIU](http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=43501&tx_ttnews%5BbackPid%5D=789&no_cache=1#.VPpyH3kcTIU)

## 2月5日「縮小する米海軍、目に見えない危機の実態と対策—米人ジャーナリスト論評」 (POLITICO Magazine.com, February 5, 2015)

外交政策・安全保障問題を専門とする米人ジャーナリスト、Robert C. O'Brienは、米Web誌、POLITICO Magazine.comに2月5日付で、“The Navy’s Hidden Crisis”と題する論説を寄稿し、中国海軍の増勢とは対照的に、米海軍艦艇数が低減しつつあることに危機感を募らせ、要旨以下のように述べている。

- (1) 最近の3回の米大統領選挙に関与した筆者(O'Brien)の経験から、2016年の大統領選挙において、国家安全保障問題に関して有権者を取り込む最短の道は米海軍の戦力について議論することである。アメリカの有権者は、我々が世界の紛争地帯で戦うために海兵隊や空母艦載機を投入できる艦艇を持たなければ、アメリカは海洋の安全と利益を護ることができないこと承知しているからである。ここが論議の出発点で、今日、米海軍は危機に瀕しており、現有艦艇284隻は第1次大戦以来の最小規模である。しかも予算の削減に伴って、更に減少し続けることになる。2016年の民主、共和両党の大統領選挙候補者はこの問題に対する処方箋を提示しなければならない。一方で、中国海軍は、2020年までに戦闘艦艇の総数において米海軍を凌駕すると見られ、しかも中国海軍はほとんど南シナ海に集中しているのに対し、米海軍は世界中に展開している。ロシアもまた、潜水艦と駆逐艦に焦点を当てた海軍近代化に取り組んでおり、北極海、太平洋及び黒海において海軍基地を拡張、あるいは建設しつつある。ロシアも中国ともに、米海軍が自国の沿岸域に接近するのを抑止することを狙いとした非対称的な近接阻止／領

域拒否 (A2/AD) に重点的に投資している。従って、米海軍が縮小されればされるほど、世界の海はより危険になる。

- (2) 海軍長官の議会報告 (Report to Congress on the Annual Long-Range Plan for Construction of Naval Vessels for FY2015) は、2012 年の国防省の戦力組成分析に基づいて、艦艇数 306 隻を要求している。この数字は明らかに低すぎる上に、最近の予算の傾向からはとうてい達成できるものではない。実際、最近の予算の傾向から見れば、海軍艦艇数は 240 隻から 250 隻に縮小するであろう。そうなれば、アメリカは最早、今日のような世界の海軍大国ではあり得ないであろう。いかなる時であれ、海軍が洋上に展開できるのは全体の 3 分の 1 だけであることに留意しておくべきである。艦艇は修理が必要であり、乗組員には訓練と休養が必要である。オバマ政権は西太平洋には常時 67 隻の艦艇の展開が必要であるとしているが、もし海軍が 300 隻の艦艇数で、西太平洋における所要を満たそうとすれば、世界の他の海域での任務遂行に常時展開できる艦艇数はわずか 33 隻ということになる。2014 年の QDR (4 年毎の国防計画の見直し報告書) を検討した超党派の国防諮問委員会は、323 隻から 346 隻の艦艇数を勧告しており、しかも中国の海軍力の増強と挑発的な行動が続けば (そうならないという兆候は全くない)、海軍は更に多くの艦艇数を必要とするであろう、と警告している。ロシアのクリミア侵攻と占領、中国の南シナ海と東シナ海における動向などから見て、2012 年の国防省の戦力組成分析は時代後れであり、306 隻という艦艇数は明らかに少な過ぎ、また上記の国防諮問委員会の 323 隻から 346 隻という艦艇数も、上限というより下限とすべき数字である。
- (3) しかしながら、現在の海軍の計画では、艦艇数が 306 隻に達することはないであろうし、また 2022 年までに 316 隻を超えることもないであろう。それでも、次期政権と議会が献身的で責任ある行動をとれば、米艦隊に取り返しのつかないダメージを与えつつある趨勢を覆すことができるかもしれない。
- a. 第 1 に、まず、空母 11 隻態勢は維持されなければならないし、議会は予算を配分しなければならない。排水量 10 万トンを超え、航空機 85 機以上を搭載し、5,000 人以上の乗組員と搭乗員が乗り組む原子力空母を洋上に展開できる海軍は、米海軍以外に世界にはない。この故に、危機に際して米大統領が「空母は何処にいる」とまず質問するのである。空母艦載機は、戦争地域やその近傍に、あるいはしばしば移り気な同盟国内に地上基地を必要としない。アメリカによる西太平洋への空母展開を阻止するために A2/AD 戦略を開発してきた中国自身が空母 5 隻の艦隊建設を目指しているのも、これが理由である。
  - b. 第 2 に、議会は、必要時に海軍の戦力となる防錆保管艦艇や除籍目の艦艇をスクラップにしたり、売却したりすることを、次期政権発足まで直ちに禁止すべきである。現在、10 隻の *Oliver Hazzard Perry* 級フリゲート、13 隻の *Los Angeles* 級 SSN、及び 1 隻の強襲揚陸艦が除籍され、5 年以内にスクラップあるいは売却される予定である。更に、3 隻の *Denver* 級ドック型揚陸艦が、迅速に両用戦能力を提供できるように防錆保管されている。これら 27 隻の艦艇は比較的旧式だが、新造艦艇の増強が実現するまでの間、戦力不足を埋め合わせることができよう。これら 27 隻の艦艇と現在の建造計画が継続されれば、2017 年までに保有隻数は 306 隻に達し、2019 年には 326 隻を超える可能性がある。海軍は最近、「攻撃兵器の分散配備 (distributed lethality)」構想を発表したが、これは艦艇搭載兵器の追加や改良によって、全ての艦艇が戦闘できるようにしようとするもので、特にこれら旧式艦艇に適した構想である。例えば、強襲揚陸艦、*Peleliu* の艦齢が 10 年延長されたが、これによって、不測の事態にお

る海兵隊の投入に活用できる。更に、同艦の広い飛行甲板や格納甲板は、VSTOL や VTOL、あるいは回転翼型の無人機、Fire Scout などの UAV の試験や運用にも使用できる。当然ながら、こうした措置による艦艇数の増加は一時的なもので、艦齢が延長されても、10年から15年以上も運用されることにはならないであろう。しかしながら、こうした措置によって稼ぎ出された時間を活用して、海軍は、今世紀の残りの期間にグローバル・コモンズを護るために必要な新しい艦艇を建造することができよう。

- c. 第3に、長期に亘って326隻あるいはそれ以上の艦艇を維持するためには、建艦ペースを加速しなければならない。最新艦艇の建造には長期のリードタイムが必要であり、早急に行動することが求められる。Virginia 級 SSN や Arleigh Burke 級駆逐艦は、建造に約4年かかる。両艦種は2カ所の異なる造船所で建造されており、海軍の現行計画では、今後何年かの間、各造船所で年1隻ずつ建造されることになっている。幸いなことに、両艦種については、各造船所は年2隻の建造ペースを維持するに十分な能力を持っている。Virginia 級 SSN は A2/AD 環境下における最良の対抗策であり、イージス戦闘システムを搭載する Arleigh Burke 級駆逐艦は非対称的な作戦環境下において空母と両用戦部隊を防護でき、打撃力も提供できる。
- (4) 1945年以後に生まれた人々にとって、グローバル・コモンズである海洋が通商のために開かれていない、あるいは航行の自由が危険に晒されているといった世界を想像することは困難であろう。長年に亘って世界の海洋における「アメリカによる平和 (the Pax Americana)」という恩恵をアメリカと国際社会にもたらしたのは、強大な米海軍であった。もしアメリカが自国艦隊の減退を直ちに逆転させなければ、自由な通商そして航行の自由は深刻な危機に直面することになる。同時にアメリカの安全保障も危機に晒されることになる。米海軍を支援することは、2016年の大統領選挙のどの候補者にとっても勝利のメッセージとなる。

記事参照：The Navy's Hidden Crisis

<http://www.politico.com/magazine/story/2015/02/navy-hidden-crisis-114943.html#.VNO9-U3Tno>

2月17日「米海軍、2017年から4隻のLCSをシンガポールにローテーション配備へ」(Yahoo.com, AFP, February 17, 2015)

米海軍第7艦隊 Task Force 73 のウィリアムズ司令官 (海軍少将) が2月17日に明らかにしたところによれば、現在16カ月の期間でシンガポールにローテーション配備中の沿岸戦闘艦 (LCS)、USS *Fort Worth* の後に、4隻のLCSが2017年5月から2018年のある時期まで、シンガポールにローテーション配備される。ウィリアムズ司令官は、USS *Fort Worth* の艦上での会見で、「東南アジアと北東アジアにおける米海軍の役割はプレゼンスである。何処に、何時存在しているかが重要である」と語った。USS *Fort Worth* は、2月24日～3月6日まで、韓国での Foal Eagle 演習に参加し、その後、東南アジア諸国との CARAT (Cooperation Afloat Readiness and Training) 年次演習に参加する。

記事参照：Four US littoral combat ships to operate out of Singapore by 2018

[http://news.yahoo.com/four-us-littoral-combat-ships-operate-singapore-2018-001809687.html?soc\\_src=mediacontentsharebuttons&soc\\_trk=ma](http://news.yahoo.com/four-us-littoral-combat-ships-operate-singapore-2018-001809687.html?soc_src=mediacontentsharebuttons&soc_trk=ma)

## 2月20日「海洋での勝利、日本の最良の対中戦略—米専門家論評」(The Diplomat, February 20, 2015)

Web誌、The Diplomatの共同編集者でThe EastWest Instituteの上席研究員、Franz-Stefan Gadyは、2月20日付のThe Diplomatに、“This is Japan’s Best Strategy to Defeat China at Sea”と題する論説を發表し、日本が中国に勝利する最良の戦略は海洋で勝つことであるとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 日本の海上自衛隊は非常に能力が高いが、規模は小さい。海自は、主たる競争相手である中国海軍より、技術的に進歩し、多くの経験を持ちそして良く訓練されている。しかし、長期的に見れば、海洋治安を担当する海自と海上保安庁は、この地域の海洋バランスを有利に変えつつある中国海軍に比して、相対的に不利な立場にある。米海軍大学教授のトシ・ヨシハラは米シンクタンク、CNASの2014年のレポート\*で、「軍事的な視点からすれば、東京は、日中抗争において弱者になりつつある」と見ている。そしてヨシハラは、「日本は、平時における尖閣/釣魚諸島紛争に対する中国の強硬姿勢の後ろ盾となっている中国の潜在的な軍力と、有事におけるグローバル・コモンズに対するアクセスを妨害する中国の能力との間で、対応に苦慮している」と指摘している。
- (2) 日本の軍力相対的な劣勢が明らかであるとすれば、近い将来における中国との対峙において海自にとって最良の戦略とは何か。ヨシハラによれば、それは日本の特性を生かした固有のアクセス阻止作戦構想である。要するに、日本は、中国と同じ手口、つまり中国海軍のアクセス阻止/領域拒否(A2/AD)戦略に匹敵する作戦で反撃すべきである。日本固有のA2/AD作戦構想は、太平洋の公海への出入り口における門番として日本の役割を考慮し、琉球列島に沿って海自戦力を巧みに配備することによって米海軍と他の連合軍海軍が全面的に展開できるまで中国海軍を東シナ海に封じ込めるため、中国に対する日本の海洋地政学的優位を活用することが中核となるであろう。この作戦の短期的な目標は、優勢な同盟国軍が戦力を発揮できるまで、軍事的な手詰まり状態を作為することである。ヨシハラは、「琉球列島は中国軍の接近阻止海域の内側に入っているが、琉球列島の戦略的位置は、日本にとって、中国に対して形勢を逆転するチャンスとなる。琉球列島沿いにA2/AD部隊を配備することによって、防衛する側の日本は、中国の水上戦闘艦艇、潜水艦そして空軍部隊が太平洋の公海に進出するための重要な出口を締め切ることができる」と指摘している。米海大教授のBernard D. Coleは、自書、*Asian Maritime Strategies – Navigating Troubled Waters*で、「正式に公表されているわけではないが」、日本は「現在、海自により広範な任務を付与していることから見れば、既に未だ包括的なものではないが実質的なA2/AD戦略を進めている」と見ている。
- (3) 日本のA2/AD戦略の要は水中戦闘能力で、最近のRANDのレポート\*\*でも指摘されているように、中国海軍の貧弱な対潜水艦戦能力は中国軍の弱点であり、従って水中戦闘能力は日本にとって効果的なA2/ADツールとなっている。潜水艦は、海自の主力戦闘艦である。海自は2010年に、潜水艦戦力を16隻から22隻に増強すると発表した。中核となるのは既に5隻が就役している「そうりゅう」級で、2019年までに全10隻が就役する。「そうりゅう」級は、世界で最も大きく、最も技術的に進んだディーゼル潜水艦である。これに加えて、海自は11隻の「おやしお」級のディーゼル潜水艦も引き続き運用する。日本国際問題研究所主任研究員の小谷哲男は、米シンクタンク、CSISのレポート\*\*\*で、「日本の南西部に沿った海域を哨戒するためには、少なくとも8隻の潜水艦が必要であると見られる(沖縄列島線に6隻とバシー海峡に2隻)。一



一般的に、潜水艦は訓練と整備のために2隻のバックアップを必要とし、従って24隻の潜水艦戦力が理想的であるが、22隻の潜水艦戦力は現在の16隻態勢より運用上の柔軟性を提供する」と指摘している。小谷も、日本独自のA2/AD戦略を支持し、「中国の侵略を抑止するために、日本とアメリカは、第1列島線の内側に海洋拒否能力を維持するとともに、第1列島線の外側に制海能力を維持すべきである」と述べている。

- (4) 他にも、日本がA2/AD戦略を暗黙裡に進めているという徴候がある。満載排水量2万トンの2隻の新しい「いずも」級ヘリ搭載護衛艦は15機のヘリ搭載が可能で、海自の対潜水艦戦能力と海洋境界域の哨戒能力を強化するとともに、琉球列島に速やかに部隊（例えば、対水上艦、対空ミサイル部隊）を輸送するのに用いることも可能である。その上、日本は、P-1海上哨戒機20機の配備を計画しており、また2020年度末までにイーゼス艦を4隻から8隻に倍増することを計画しており、更に2020年度以降2隻が追加される可能性があり、従って、イーゼス護衛艦戦力は、海自の対空戦闘能力を高め、A2/AD戦略の重要な構成要素となるであろう。また、海自は、機雷戦艦艇を現有の27隻から少なくとも2隻増強する計画である。日本は、多数の優れた対艦船用機雷を保有しており、その一部は狭い海峡を通峡する艦船を目標として特別に設計されている。前出のヨシハラは、「日本の機雷の脅威は、有事において中国にとって非常に挑戦的なものになる。中国の掃海部隊と随伴する護衛部隊は、琉球列島に到達するために、数百キロに及ぶ危険な海空域を横断しなければならない」と指摘している。その危険な海空域の横断過程で、島嶼の背後に隠れて、秘密裏に対艦ミサイルを発射する、高速の攻撃艇（例えば、「はやぶさ」級ミサイル艇）は、中国海軍にとってもう1つの厄介な問題となろう。
- (5) 果たして、中国海軍は、包括的な「対中国海軍A2/AD戦略（“Anti-PLAN A2/AD Strategy”）」を遂行するために海自があらゆる資源を投入することを正当化するような、日本にとっての脅威となっているかどうか、このことは大きな問題である。現在のところ、答えは明らかにノーである。何故なら、A2/ADコスト強要戦略（an A2/AD cost-imposing strategy）は中国海軍が有事に東シナ海の狭隘部を突破するのを阻止できるかもしれないが、この戦略は、「グレーゾーン論争」（即ち、尖閣/釣魚諸島紛争対処を巡る進行中の意見の対立）の解決、北朝鮮の脅威の抑止、あるいは地域のシーレーン（東京、グアム及び台湾の三角形の海域）を護る海自の任務遂行—実際、この任務は日本の安全保障の要である日米安保条約における東京の責任である—といった、他の海洋問題の軽減にはほとんど役立たないであろうからである。地域のシーレーン防衛はA2/AD戦略に必要とされるよりもより広範なスキルを必要とし、前出のColeによれば、「哨戒任務から弾道ミサイル防衛まで、沿岸警備隊と海軍の双方の任務を跨ぐ、熟達した実力を必要とする。」日本は、ハリネズミよりもむしろキツネでなければならない。何故なら、英国の哲学者、Isaiah Berlinの比喻を借りれば、「ハリネズミはでかいことを1つだけ知っているが、キツネは沢山のことを知っている」からである。要するに、日本は現在暗黙裡に部分的なA2/AD戦略を進めているが、それは、中国海軍の脅威と、他の新たに出現しつつある脅威そして地域大国としての多様な海洋における責任との間でバランスが取れたものでなければならない。包括的な「対中国海軍A2/AD戦略」が中国との軍事対決において勝利する一番の近道かもしれないが、近い将来において日本の海洋戦略に大きな変化は見られそうにない。

記事参照：This is Japan's Best Strategy to Defeat China at Sea

<http://thediplomat.com/2015/02/this-is-japans-best-strategy-to-defeat-china-at-sea/>

備考\*：Toshi Yoshihara, Going Ahti-Access at Sea: How Japan Can Turn the Tables on China,

CNAS, September 2014

[http://www.cnas.org/sites/default/files/publications-pdf/CNAS%20Maritime2\\_Yoshihara.pdf](http://www.cnas.org/sites/default/files/publications-pdf/CNAS%20Maritime2_Yoshihara.pdf)

備考\*\* : China's Incomplete Military Transformation: Assessing the Weaknesses of the People's Liberation Army (PLA) , RAND Report 2015

[http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research\\_reports/RR800/RR893/RAND\\_RR893.pdf](http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR800/RR893/RAND_RR893.pdf)

備考\*\*\* : Tetsuo Kotani, "U.S.-Japan Allied Maritime Strategy: Balancing of the Rise of Maritime China," CSIS, April 2014

[http://csis.org/files/publication/140422\\_Kotani\\_USJapanAlliance.pdf](http://csis.org/files/publication/140422_Kotani_USJapanAlliance.pdf)

## 2月24日「海賊対処活動などにおける中国海軍との協力拡大、米海軍大佐提言」(War on the rocks.com, February 24, 2015)

米海軍現役大佐で、シンクタンク、Blookings の派遣研究員を務める、Robert Hein 大佐は、リアリストの視点から外交・安保問題を議論する Web 上のプラットフォーム、War on The Rocks に、2月24日付で“Sailing with Dragons: The Case for Increased Cooperation with the PLA (N)”と題する論説を寄稿し、2度の駆逐艦艦長としての現場体験を踏まえ、アジアの海賊多発海域における合同海賊対処活動など、中国海軍との協力の在り方について、要旨以下のように述べている。

- (1) 海洋におけるルールは何故必要か。中国の経済力の発展に伴って地域に対する野心が大きくなるにつれて、中国海軍がその能力と行動圏の拡大を目指していくことは当然の成り行きである。しかし、こうした動きは同時に、中国が隣国やアメリカに対して海軍力を悪用する可能性も生む。台頭する大国として、海洋におけるパワーを動員し、影響力を拡大しようとする中国の試みは、海洋における危険な遭遇の機会を増すことになろう。この15年間で、海洋における危険な遭遇として注目されたのは以下の事案であった。
  - a. 2001年4月：中国戦闘機が米海軍のEP-3偵察機に接近、衝突。
  - b. 2009年3月：中国のトロール漁船が、米海軍調査船、USS *Impeccable* に25フィート以内に接近。
  - c. 2013年11月：中国船が米海軍巡洋艦の前を横切り、巡洋艦は衝突回避行動を余儀なくさせられた。
  - d. 2014年3月：英BBC記者は、2隻の中国海警局巡視船が係争環礁におけるフィリピン軍拠点に向かうフィリピンの補給船を妨害するのを目撃。
  - e. 2014年8月：中国沿岸から100カイリ以上離れた上空で、中国戦闘機が米海軍のP-8哨戒機の100フィート以内に異常接近。
- (2) 米海軍は、中国との間で海上における事故を防止するために努力してきた。2014年4月に青島で開かれた第14回西太平洋海軍シンポジウムで、「洋上で不慮の遭遇をした場合の行動基準 (Conduct for Unplanned Encounters at Sea: CUES)」が調印された。CUESによって、艦艇乗組員がより適切に意図を伝えることができるようになった。また、艦艇が公海上で遭遇した場合、事態をエスカレートさせないようにするための一連の共通の手順が定められた。米海軍の努力はこうした協定の実現に限られていない。アメリカと台頭するパワーとしての中国との間に内在する固有の緊張と、中国がグローバル・コモンズの安全を維持する責任を分担するこ

とへの期待との間で、均衡を図ることが望ましい。こうした均衡を達成するとともに、海洋における安全確保への中国の積極的な役割を促すため、米海軍は、2014年の環太平洋共同訓練（RIMPAC）への招待など、中国海軍との行動機会を拡大している。米海軍の中国との関係改善への最近の努力として、駆逐艦、USS *Sterett* がアデン湾で中国海軍艦艇との海賊対処訓練を実施した。

- (3) 海賊対処訓練は、CUESのような運用手順を具現化することを通じて、海上艦艇の行動についての世界的な基準を確立する上で重要な措置である。2国間の訓練は中国との実際の共同行動の実施であり、海賊対処訓練はこのような共同行動の実施に理想的である。中国は既に2008年からソマリア沖での海賊対処活動を実施している。国際海事局（IMB）の報告書によれば、ソマリア沖での海賊事案は2010年の139件から2014年の3件に激減している。他方、東南アジアの同時期の発生件数は70件から141件に倍増している。世界で最も海上交通量の多い海域を含む、中国の裏庭での海賊事案の増加によって、アメリカは、南シナ海にまで海賊対処活動を拡大しなければならないであろう。この海域での海賊対処活動は、単独行動ではなく、むしろ中国海軍やその他の域内各国と共同で実施すべきである。ここでは、ソマリア沖での海賊封じ込めに成功している、30カ国が参加する多国間パートナーシップ部隊、第151任務部隊がモデルとなろう。従って、南シナ海における多国間部隊には、マレーシア、ベトナム、シンガポール及びインドネシアといった諸国を含み、任務部隊の指揮官は6カ月毎に交代する方式が可能であろう。
- (4) 中国と実際に海賊対処活動を実施することは様々な面から有益である。第1に、世界で最も急速に海賊多発海域となっている海域で、強力な海賊対処部隊ができることになる。第2に、アメリカは、中国及びその近隣諸国とのより良好な軍事関係を構築することができる。そして最後に、経験を積んだ海軍力が世界でどのように行動しているかを、直接中国国民に示すことができる。結局、世界的な行動基準を実効化する上で、中国海軍がより大きな役割を果たすことに抵抗することは難しいであろう。中国海軍内の強硬派は、アメリカとの協力は域内におけるアメリカのプレゼンスを正当化することになると主張して、協力を抵抗すると見られる。しかし、世界的な通商と域内の安全によって得られるより大きな利益はこうした懸念を上回っており、従って、アメリカの敵対的なイメージも緩和するであろう。
- (5) 中国やASEAN諸国との合同海賊対処活動を実施するに当たって、他にも課題がないわけではないが、これらの課題を軽減する方法はある。既に米海軍と中国海軍は、RIMPACなどにおいてASEAN諸国と共に行動できることを示してきた。この地域における海賊は、チョークポイントと南シナ海のインドネシアとマレーシアの間の海域を主たる活動海域としており、従って、領有権紛争の係争海域を避けて有志連合部隊の海賊対処活動が可能である。海賊対処活動への協力の拡大は、海賊活動という域内の共通の敵に対して域内各国の協力関係を構築する実現可能な方策であり、オーストラリアや日本のような地域の他の国への協力拡大の余地がある。沿岸戦闘艦や統合高速輸送船などの最新の高速艦船を活用して、海賊対処活動に従事するアジアにおける米海軍の存在は、大規模な前方展開を伴うことなく、大きな戦略的な利益をもたらすであろう。我々には、まだまだできることがある。

記事参照：Sailing with Dragons: The Case for Increased Cooperation with the PLA (N)

<http://warontherocks.com/2015/02/sailing-with-dragons-the-case-for-increased-cooperation-with-the-plan/?singlepage=1>

## 2月25日「ウクライナへの西側の武器供与、ロシアの対抗措置は中国を南シナ海の覇者にする危険—米専門家論評」(The National Interest, February 25, 2015)

米誌、The National Interest の元編集主幹で、The Center for the National Interest の客員研究員、Harry J. Kazianis は、米誌、The National Interest (電子版) の2月25日付ブログに、“Russia Could Make China King of the South China Sea” と題する長文の論説を寄稿し、ウクライナに対して西側が軍事支援を行えば、ロシアの対抗策は中国を南シナ海の覇者にする危険があるとして、要旨以下のように論じている。

- (1) ロシアは南シナ海における中国の夢の実現に容易く手を貸すことができるが故に、アメリカは、ウクライナへの武器供与を再考すべきである。ロバート・カプランは南シナ海を「アジアの煮えたぎる大釜 (“Asia’s Cauldron”）」と巧く表現したが、もし西側がウクライナに武器供与を始めれば、南シナ海は再び沸騰することになるかもしれない。そのスイッチを入れる真の仕掛け人は他でもないロシアのプーチン大統領である。数千マイルも離れたウクライナでの出来事は、大量のロシアの技術や兵器の流入を梃子に、中国が南シナ海の覇者 (“master and commander”) に納まるプロセスの始まりとなるかもしれない。しかし、ロシアの支援のお陰で中国がどのようにして南シナ海の覇者になることができるかを見る前に、最近の南シナ海における出来事を検討しておく必要がある。中国が南シナ海における大規模な埋め立て工事によって現状変更を続けていることから、アジア太平洋地域における緊張が高まっている。多くの専門家は、この埋め立てによって、滑走路、港湾及びレーダー施設を、更には対艦ミサイル部隊さえも配備できる大規模な人工島が造成されている、と見ている。中国の動機は明白で、北京は、これらの人工島を主権主張の論拠とすることで、南シナ海の主権者 (sovereign master) になろうとしているようである。従って、これらの人工島は、中国の評判の悪い「9 段線 (あるいは 10 段線)」で囲まれた海域が北京に属するというのを、実体化することになる。
- (2) 中国は最近数年間、その軍事力整備の重点を、技術的に進んだ敵対勢力 (米国と/あるいは日本を想定) が中国に隣接する地域 (台湾と/あるいは東シナ海・南シナ海) において生起する各種紛争に介入することを拒否する能力の強化に置いてきた。今後数年間、こうした能力は、技術革新によって一層進化し、改善されるであろう。中国が有する長射程で命中精度の高い巡航ミサイルなどの技術的優位に加えて、南シナ海における埋め立てによる中国の新たな拠点は、アジア太平洋地域における重要地区への確実なアクセス確保に全力を傾注しているアメリカとその同盟国の計画立案者にとって、悪夢以外の何物でもない。中国は、もし第 1 列島線に至る地域で、そして将来的には第 2 列島線に至る地域で紛争が生起した場合、アメリカや日本、あるいはその他の同盟国が多額の損害を強いられるような戦略環境を徐々に形成しつつある。西側の多くの軍事専門家はこれを A2/AD と称する。中国軍は、陸、海、空、サイバー及び宇宙といったあらゆる戦闘領域において、アメリカや同盟国の軍事力における弱点とされる部分を突く、一連のユニークな兵器システムの開発を強力に進めてきた。この能力は既に十分強力だが、北京は次世代 A2/AD 能力の開発に力を入れている。この数年間、中国は、第 5 世代戦闘機、そしてより高精度の対艦ミサイルや長射程の巡航ミサイルなどの開発を進めてきた。そのような兵器システムは、どの国も簡単には開発できないものである。もし北京が既にそのような軍事技術を持っている可能性のあるパートナーと協力関係を結ぶ意志があったら、それによって、中国は、自国で国内生産するよりも数年速い高度な A2/AD 兵器システムの配備に向けて大きく飛躍できるであろう。ウクライナ危機のリベンジを狙うロシアは、こうした支援を提供できる

であろう。

(3) ロシアは兵器と技術で如何にして中国を支援できるか

- a. 想定シナリオ：西側はウクライナに軍事支援を供与することを決断した。ロシアは、それに対抗するが、ヨーロッパに限定しないことを決心した。プーチン大統領は、世界地図を広げ、ロシアがアメリカに対抗する上でどの場所が有効かを検討する。そして彼の目は、潜在的なパートナー（中国）との結び付きを強めるばかりでなく、アメリカの「軸足移動戦略」に対して現実的なダメージを与えられる場所、つまり南シナ海に釘付けになった。
- b. 空域における A2/AD：ロシアの SU-35 戦闘機の登場；中国は空域におけるアクセス拒否能力強化を目指しており、ロシアからの SU-35 戦闘機の購入が噂されているが、西側のウクライナへの軍事支援は同機の購入を現実のものとするであろう。SU-35 戦闘機は、中国空軍の現有の SU-27 戦闘機や J-11 戦闘機よりも戦闘行動半径が広く、東シナ海や南シナ海へのより長時間の展開が可能になり、東シナ海の防空識別圏（ADIZ）における哨戒活動の実効性を高めたり、南シナ海への ADIZ 設定の可能性を高めたりすることになる。SU-35 戦闘機は、東アジアに配備されている多くの戦闘機（F-22 戦闘機や、今後配備される F-35 戦闘機を除く）よりも優れており、中国国産の第 5 世代ステルス戦闘機が登場するまでの時間的な間隙を埋める存在となる。もし中国がこの戦闘機に性能を向上させた対艦ミサイルを搭載し、南シナ海のジョンソン南礁（赤瓜礁）やフェアリークロス礁（永暑礁）に新たに開設した飛行場に配備すれば、アメリカとその同盟軍を安全な場所まで押し戻す新たな接近拒否兵器の登場となる。
- c. 海中における A2/AD：潜水艦とソナー；中国は、公海において、ここでもロシアの協力によって新たな潜水艦購入が可能になれば、海中における能力強化を図ることができよう。中国にとって新たな潜水艦技術の導入は、より強力な潜水艦配備を進める上で、更には北京がこれらの潜水艦から新技術を取得できることから、極めて重要である。こうした潜水艦技術には、ロシアの AIP（非大気依存）エンジンと高い静粛性技術が含まれるであろうし、また最新の対艦兵器も売却されるかもしれない。また、中国は、伝統的な弱点である対潜戦（ASW）能力の強化にも関心を持っている。中国の A2/AD 環境下における想定戦域へのアメリカのアクセスは潜水艦のステルス性に大きく依存しており、ASW 分野での中ロ協力は、中国の A2/AD 計画を大きく強化することになる。

(4) ロシアは中国支援を再考する必要があるかもしれない：SU-27 戦闘機売却の経験

ウクライナ危機は確かに中ロ軍事技術協力促進の強力な触媒として作用するかもしれないが、過去には、このような技術移転によってロシアが大きな代償を支払う羽目になったことがある。ロシアは、中国が長年に亘って兵器売却を求めてきた真意について、振り返って見ることが賢明であろう。1991 年末の旧ソ連の崩壊によって、ロシアの軍需産業は生き残りに必死だった。ロシアには、中国の軍事技術の飛躍的な向上を手助けするような兵器類があふれていた。モスクワは 1991 年に、北京に対して、約 10 億ドルで 24 機の第 4 世代の SU-27 戦闘機を売却した。更に中国は 1995 年には、新たに 24 機の SU-27 戦闘機をロシアから購入し、1996 年から引き渡しを開始された。中国は 1996 年に、SU-27 戦闘機の 200 機程度のライセンス生産契約に対して約 25 億ドルを支払った。この契約では、ロシアから輸入した航空機器、レーダー及びエンジンを含む、中国版 SU-27 戦闘機は第三国に輸出できないことになっていた。ロシアは、中国が SU-27 戦闘機を将来的には第三国に売却するのではないかとの懸念を持っていた。ロシアにとって残念なことに、結局、この契約は災いの元となった。100 機程度のライセンス生産

の後、中国は 2004 年にこの契約を破棄した。そしてその 3 年後、中国は新たな戦闘機、J-11 を開発したが、この戦闘機は外観が SU-27 にそっくりなコピーであった。中国は、SU-27 のコピーであることを否定し、大部分が国産部品を使い、独自に開発した優れた航空機器やレーダーを搭載していると説明した。

- (5) ワシントンでは、ロシアのウクライナへの行動に代価を強要する方法を巡って議論が高まっているが、西側がウクライナに軍事支援を行った場合、モスクワは、これに対抗する複数の手段を有している。モスクワは、上に見たように、中国に対して兵器や軍事技術を提供することで、南シナ海情勢を悪化させることもできれば、例えば、イランと核交渉をしたり、あるいは北朝鮮、ベネズエラ及びその他の西側と対立する諸国に友好的姿勢を示したりすることで、西側にとって様々な困難な状況を作することもできる。そしてもちろんロシアは、ウクライナの分離独立派に対して西側の供与兵器に対抗出来るだけの兵器を与えることで、ウクライナ情勢の敷居を劇的に高めることもできる。ロシアはもはや超大国ではないかもしれないが、世界中において、アメリカやその同盟国に対して大混乱を引き起こせるだけの力を有している。このようなロシアの動きは、モスクワに対する西側の対抗処置を引き起こし、いずれの国の利益にもならない新たな冷戦構造の形成に繋がる、危険でダイナミックな作用、反作用の連鎖を引き起こすことになろう。これこそが、ウクライナにおける危機に対する政治的な解決策を見つけるために不可欠な認識である。

記事参照：Russia Could Make China King of the South China Sea

<http://nationalinterest.org/feature/russia-could-make-china-king-the-south-china-sea-12318>

### 3月2日「ロシア太平洋艦隊の現勢と将来動向」(The Diplomat, March 2, 2015)

Web誌、The Diplomat の共同編集者、Franz-Stefan Gady は、3月2日付の The Diplomat に、“What to Expect From Russia's Pacific Fleet in 2015” と題する論説を発表し、最近のロシア太平洋艦隊の状況と将来展望について、要旨以下のように述べている。

- (1) ロシアで北方艦隊に次いで大きい太平洋艦隊はこの 2 年間で、20 年間に及ぶ野心的な海軍再軍備計画の一環として、ソ連崩壊後初めて新しい艦艇を受領した。2013 年には、新型 *Borei* 級弾道ミサイル原潜 (SSBN) 1 隻を受領し、今後 10 年間に更に 5 隻の受領を予定している。2014 年には *Dyugon* 級上陸用舟艇を受領した。2015 年には、*Borei* 級 SSBN、*Vladimir Monomakh* が太平洋艦隊に配備される計画で、もう 1 隻の *Alexander Nevsky* は最近、カムチャツカ半島で *Bulava* 弾道ミサイルの発射実験に成功した。また 2 隻の *Steregushchy* 級コルベットも配備される。同艦は、沿岸域で運用される多目的艦である。今後 10 年間に亘って極東に配備される計画の 6 隻の *Yasen* 級多目的攻撃型原潜 (SSGN) の内、1 番艦は 2017 年に太平洋艦隊に編入される。また、ロシア海軍は *Oscar* 級 SSGN の近代化計画を始めたばかりだが、その内 5 隻は太平洋艦隊所属である。*Oscar* 級 SSGN の近代化計画の詳細は不明だが、艦齢を 15 年～20 年延伸するためと見られる。更に、*Ivan Gren* 級両用揚陸艦の 1 番艦は 10 年間に及ぶ建造期間を経て、2015 年に就役予定で、恐らく太平洋艦隊に配備されると見られる。海軍の主要な任務は戦略的抑止であり、従って、ロシアは短期的には、太平洋艦隊の老朽化した潜水艦隊の近代化を重点としている。沿岸防衛は海軍にとって 2 番目に重要な任務であり、ロシアは、アクセス阻止戦略を遂行できる、多数の小型の水上戦闘艦 (例えば、*Steregushchy* 級コルベット) の建

造を開始した。その他の海軍の2つの主要任務である、遠海域への展開とシーレーン（例えば、北方航路）防衛については、太平洋地域については現有の戦闘艦艇で遂行しなければならないであろう。何故なら、新たな巡洋艦と駆逐艦（そして恐らく新型空母）の導入があるとしても、恐らく2025年以降になると見られるからである。また、今後2年以内に太平洋艦隊に配備予定であった、フランスからの *Mistral* 級強襲揚陸艦の購入がウクライナ危機によって遅延している（抄訳者注：報道によれば、ロシアは5月26日、*Mistral* 級強襲揚陸艦の購入を断念したといわれる）。

- (2) 2015年2月現在のロシア太平洋艦隊の戦力は、潜水艦23隻と水上戦闘艦艇50隻を含め、73隻の艦艇からなる。それによれば、ロシア極東の潜水艦戦力の詳細は、5隻のSSBN、5隻のSSGN、5隻の攻撃型原潜(SSN)及び8隻の攻撃型通常潜水艦(SS)である。水上戦闘艦戦力の詳細は、1隻の大型誘導ミサイル原子力巡洋艦、1隻の誘導ミサイル巡洋艦、4隻の対潜戦闘艦、3隻の誘導ミサイル駆逐艦、8隻の小型対潜戦闘艦、4隻の誘導ミサイル・コルベット、11隻の誘導ミサイル艇、2隻の外洋掃海艦、7隻の掃海艇、4隻の揚陸艦及び5隻の上陸艇である。
- (3) 問題は、これら艦艇がどの程度の稼働状態にあるかである。米海大のBernard D. Cole海軍退役大佐が2014年の著書、*Asian Maritime Strategies: Navigating Troubled Waters*で、2012年の情報として引用しているところによれば、わずか3隻のSSNと7隻のフリゲート級あるいはこれより大型の水上戦闘艦が稼働状態にある。稼働している唯一のSSBNは、新型の*Borei*級の*Alexander Nevsky*である。ロシアの海軍アナリスト、Dmitry Gorenburgは、3隻のSSNと1隻のSSBNに加えて、8隻中5隻の*Kilo*級SSと大型水上戦闘艦6隻が稼働状態にあるとしている。Gorenburgは、「太平洋艦隊の*Udaloy*級駆逐艦と*Varyag*級巡洋艦の活動が活発で、しばしばインド洋にまで展開している」とし、その上で、ロシア海軍の願望について、「ロシア海軍は短期、中期的には、戦略抑止と沿岸域防衛を重視しているが、長期的には外洋海軍再建を願望しているのは明らかである」と指摘している。従って、種々の遅れが生じ、また将来的な財政状況が不確かではあるが、我々は、ロシアの漸進的な海軍増強を過小評価すべきではない。一方、ある米海軍退役将校は、ロシアの戦闘艦建造について、「(恐らく*Yasen*級SSGN以外の)ロシアの建艦計画は、主として他国海軍に対抗したり、あるいは領海を越えて攻撃的な軍事力を投射したりすることを意図してはいない。その搭載兵装システムは、独立的に作戦行動をとったり、他の海軍と相互運用をしたりすることはできるが、他国海軍に挑戦するようなことはできないであろう。ロシアの大部分の新造戦闘艦は、その先代戦闘艦より小型で、1つの戦闘分野に特化するとするよりは、むしろ多目的な任務遂行用に設計されている」と分析している。しかしながら、最近就役した*Borei*級SSBNは、RSM-56 *Bulava* 弾道ミサイルを16～20基を装備しており、ミサイル各6～10個の核弾頭を搭載でき、アメリカのミサイル防衛システムを突破できるといわれている。ロシアは、その海軍ドクトリンで海洋配備の第2撃攻撃能力維持の重要性を強調している。
- (4) 太平洋艦隊の2015年の主要な任務は、域内での合同海軍演習（中国海軍との演習は特に注目すべき）を実施することに次いで、北方航路の完全管理を維持し（これには原子力砕氷船の整備を必要とするが、ロシアは3隻を新造中である）、太平洋におけるロシアの海上貿易を保護し、クリル諸島（千島列島）海域におけるロシア海軍のプレゼンスを更に増強し、そして海洋核抑止力を維持することである。前出のGorenburgは、「太平洋艦隊は、この地域の地政学的な重要性の高まりとこの地域における海軍大国の集中という状況認識から、今後10年間の間にロシ

ア最大の艦隊になりそうである」と見ている。しかしながら、我々は、2015年にはこの地域のロシアの海洋戦力態勢に大きな変化を見ることはないであろう。

記事参照：What to Expect From Russia's Pacific Fleet in 2015

<http://thediplomat.com/2015/03/what-to-expect-from-russias-pacific-fleet-in-2015/>

### 3月6日「中国、ヘリ開発を加速、東シナ海の紛争に決定的役割を期待」(China Brief, The Jamestown Foundation, March 6, 2015)

中国軍事問題の専門家、Peter Woodは、3月6日付のWeb誌、China Briefに、“China Gears Up Helicopters to Play Crucial Role in East China Sea Dispute”と題する論説を寄稿し、東シナ海の紛争に決定的役割を果たすとみられる、中国の新型ヘリの開発について、要旨以下のように論じている。

- (1) 中国は、南麂列島(浙江省温州)にある軍事施設を大幅に改善した。南麂列島の位置が重要で、台湾と接する中国の哨戒線の北限にあり、揚子江河口の商業中心地域にも近く、しかも尖閣諸島にも近い(抄訳者注：北西約300キロ、大小52の島からなる)。最大の島、南麂島では、丘が平坦にされ、10カ所のヘリパッドが造成されており、最新のレーダー施設も配置されている。ヘリパッドの造成は、偵察と対潜哨戒を行う中国海軍ヘリの「前方展開」を可能にする。海軍による監視という観点から、南麂列島は重要な「近海」の拠点で、2014年に試験飛行を行った対潜用の直-18(Z-18)ヘリなどの、中国の性能向上型ヘリが台湾海峡の状況を監視するのに格好の位置である。しかしながら、より重要なことは、南麂列島に即応部隊が配備される可能性である。中国軍の現有の直-8(Z-8)重輸送ヘリは27人の完全装備の兵員を輸送することができる。少なくとも2機の武直-9(WZ-9)軽攻撃ヘリあるいは同程度のヘリの直衛を受ければ、中国は、尖閣諸島に対して200人以上の部隊を迅速に展開することができよう。国防部報道官は南麂列島における工事が台湾向けではないと主張しているが、この発言は額面通り受け取れば日本向けということになる。また、南麂島の東側には一連の風力発電用の風車が設置されているが、これらは環境負荷の少ないエネルギー計画のためではない。
- (2) 南麂列島は、中国の島嶼改良計画の最新例に過ぎない。何処であれ、係争中の地域に対する支配を強固にするために、中国は、まず空と海からの侵入を増やし、その後に無人機の飛行を含めた監視能力を強化し、そして領有権主張を強化するためにインフラ建設を行う、パターンを繰り返してきた。南シナ海の永興島などにおける改良工事もこのパターンを踏襲している。中国のゴールは「経略海洋」である。「経略海洋」とは、最新の兵器や基地施設を含む様々な手段をもって、領有権主張を裏付ける行政的管理と監視態勢を確立することである。存在を誇示することは、しばしば主権誇示の最良の方法である。係争中の海域やその周辺において強化される中国のプレゼンス(と軍事力投射能力)は、中国の主張を強固なものにする有効な手段であることを示してきた。
- (3) 他方、日本も、東シナ海やそれ以遠における中国の動向を監視するために、幾つかの措置をとっている。その1つが与那国島への沿岸監視隊の配備で、これは自衛隊の海洋監視能力を飛躍的に向上させるものとなろう。与那国島は尖閣諸島に近く、沖縄の那覇基地からの定期的な監視飛行よりも海上交通をより詳しく監視することができる。もし紛争が生起すれば、与那国島は、中国の艦艇に脅威を及ぼすには格好の位置にある。陸自の12式地对艦誘導弾の射程は100キロである。もし(12式地对艦誘導弾が)与那国島あるいは宮古島に配備されれば、尖閣諸島周辺の広い海域をカバーするのに十分である。12式地对艦誘導弾の配備は、宮古水道の北東側



及び南西側に砲列を敷くことになり、同海峡への兵力投射を可能にし、同水道の約3分の2を扼することになる。宮古水道は、中国が西太平洋に展開するための主要な出口である。もし中国が他の辺境の島々で南麂列島と同じような施設工事を行えば、日中両国は、最新の兵器を装備した1群の「海上要塞」の壁を挟んで対峙することになることになろう。しかしながら、改良された中国の輸送ヘリは破壊的な影響を及ぼすかもしれない。

中国の輸送ヘリコプター性能比較

	UH-60	Z-9A	Z-8	Z-18	Z-20 (推定)
重量 (kg)	4,819	2,050	6,980	~8,000	>5,000
全長 (m)	19.76	12.11	23	23	20
内部搭載能力 (kg)	1,200	1,900	3,000	>5,000	>5,000
戦闘行動半径 (km)	590	>500	500	>500	<450

- (4) 中央電視台などによれば、中国は、2機種 of 輸送ヘリの飛行テストが行われている。両機種は似通った要目をしている。両機種の導入は、中国軍の輸送能力における高々度飛行と中型ヘリという2つの所要のギャップを埋めることになろう。最近、チベットで高々度飛行テストを行った、直-18 (Z-18) ヘリは直-8 (Z-8) の改良型である。他方、直-20 (Z-20) ヘリは、1980年代初期に中国に売却された、米軍のUH-60 Black Hawkの派生型である\*。直-20ヘリは2013年12月に初飛行を行い、当初、2015年のある時期に配備されると見られていた。Black Hawkと同様に、直-20ヘリは多用途輸送ヘリだが、中国のメディアは、直-20ヘリを1980年代のBlack Hawkの模倣ではなく、中国独自の航空電子技術や材料科学の進歩の成果である、と報じている。中国軍は、直-18と直-20が持つ能力を必要としている。直-20ヘリは中国各地の様々な部隊に幅広く配備されることになろう。直-20ヘリは艦載機として運用するのにも十分な軽さであり、また高々度飛行に十分なエンジン出力がある。直-18ヘリの高々度能力は中国の遠隔地、特にチベットにおいて重要な役割を果たすであろう。直-18と直-20ヘリは、中国の沿岸域や領有権を主張する島嶼を拠点として、海上哨戒や対潜戦において重要な役割を果たすことになろう。新型の直-18ヘリを含む中国が現有する大型対潜ヘリは小型戦闘艦からは運用できない。重量物を輸送でき、かつ戦闘艦に着艦できる能力を持つ中型多用途ヘリの不足は、海軍航空部隊の哨戒範囲と能力を制限してきた。自重10トン未満の直-20ヘリは、中国海軍の航空機運用能力を持つ全てのフリゲート、駆逐艦、両用強襲艦あるいは空母に搭載可能である。もし直-20ヘリが両用強襲艦に搭載されれば、より小型の直-9ヘリよりも多くの部隊と装備を効果的に上陸輸送することができる。また直-20ヘリのより大きな搭載容量は効果的なセンサーや武器の搭載を可能にし、中国海軍艦艇に対する潜水艦の脅威軽減に役立つであろう。直-18ヘリは最も大型の戦闘艦でしか運用できないために、南麂島や永興島のような島嶼の半永久的な基地から運用されることになろう。島嶼配備であれば、自重は問題とはならないし、直-20ヘリはより長い行動半径を持ち、多くの兵器やセンサーを搭載できるであろう。中国軍は、兵員と装備を効果的に輸送するために必要な近代化されたヘリをついに手に入れた。尖閣諸島を挟んでダイナミックに動く軍事力のバランスの中で、直-18ヘリは、中国が領有権主張を推し進め、東シナ海における不測の事態に対応する迅速な戦力投射を支える上で、重要な役割を果たすことになろう。

記事参照 : China Gears Up Helicopters to Play Crucial Role in East China Sea Dispute

[http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=43621&tx\\_ttnews%5BbackPid%5D=25&cHash=6246f85f7ccf8216070b06967886ee5d#.VPpv-HkcTIU](http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=43621&tx_ttnews%5BbackPid%5D=25&cHash=6246f85f7ccf8216070b06967886ee5d#.VPpv-HkcTIU)

備考\* : 今日の米中関係からは考えられないが、アメリカは 1984-85 の間に 24 機の Black Hawk を中国に売却した。『ミリタリーバランス 2014』によれば、19 機が現役である。アメリカはこの時期に中国に武器を売却するとともに、中国国内に統合電子偵察施設の建設さえ行っていた。

### 3月13日「カムラン湾基地使用を巡る米口の角逐、ベトナム苦慮—セイヤー論評」(The Diplomat, March 12, 2015)

オーストラリアの東南アジア問題専門家、Carl Thayer は、3月13日付の Web 誌、The Diplomat に、“Vietnam’s Cam Ranh Bay Caught in U.S.-Russia Cross Fire” と題する論説を寄稿し、カムラン湾基地使用を巡る米口の角逐とベトナムの苦慮について、要旨以下のように述べている。

- (1) 3月11日付けのロイター通信の独占報道によれば、ロシアの核搭載可能な Tu-95MS 爆撃機がグアムの米軍基地近辺までの示威的飛行を行った後、ベトナムのカムラン湾基地から飛来したロシアの Il-78 給油機から空中給油を受けた。米政府当局者は、ロシア爆撃機のカムラン湾基地までの飛行を、ロシアのクリミア併合とウクライナ危機に伴う西側の経済制裁に対して、プーチン大統領が承認したアメリカと NATO へのグローバルな対抗措置の一貫であることを認めた。また、在ハノイの米大使館は、ベトナム外務省に公式に遺憾の意を伝えたと報じられた。米國務省のある当局者は、「我々は、ベトナム当局に対して、ロシアが域内の緊張を高めるような活動を遂行するためにカムラン湾基地へのアクセス権を行使できないようにする確約を求めた」と語った。同時に、米國務省は、米政府はベトナムが自国の軍事基地へのアクセスを認める協定を他国と結ぶ権利を尊重する、と述べた。また、國務省は、カムラン湾基地への Il-78 給油機のアクセスを認める口越協定については承知している、と述べた。ロシア国防省は、Tu-95MS 爆撃機への空中給油のために Il-78 給油機がカムラン湾基地を 2014 年 1 月に初めて利用したことを認めた。
- (2) Il-78 給油機によるカムラン湾基地の利用は、大国に対する宣言政策と現実とを調和させるという厄介な問題を、ベトナムに突きつけることになった。2009 年に公表された、ベトナムの最新の国防白書は、「ベトナムは、如何なる軍事同盟にも加わらない、如何なる国にも軍事基地を認めない、そして他国に対する軍事行動を遂行するために自国領土を利用させない」と宣言している。この施策指針は「3つのノー」として知られる。他方で、ベトナム軍高官は、ベトナムは地域の平和に貢献する限り域内におけるアメリカの軍事プレゼンスを支持してきた、と語っている。例えば、国防副大臣のグエン・チ・ビン中將は、「ベトナムは、アジア太平洋地域、特に東南アジアにおけるアメリカの立場と利益を尊重している。しかし、この尊敬と歓迎は、アメリカの軍事プレゼンスが域内の平和と安定を維持することができるという前提に立っているのである」と述べた。カムラン湾基地からの Il-78 給油機の飛行は、第 3 の「ノー」—他国に対する軍事行動のために自国領土を利用させない—に反している。ロシアの行動はまた、ベトナムがロシアに対してもアメリカに対すると同様の基準を適用しているかどうかについて、疑念を提起した。ロシアの Tu-95MS 爆撃機の飛行がアメリカの懸念を高めたことが明らかで、もしこうした飛行が継続されれば、東アジアの緊張を高めることになろう。

- (3) ベトナムは軍事プラットフォームや装備の供給源としてロシアに依存してきたが、今やこのことがベトナムを困難な立場に追い込んでいる。ロシアは、*Kilo*級潜水艦をベトナムに引き渡し始めて以来、カムラン湾基地に対して特別のアクセス権を認めるようベトナムに迫ってきた。当初、ロシアは、アデン湾での海賊対処任務終了後の帰途、派遣艦隊の寄港を希望した。II-78 給油機がカムラン湾基地を 2014 年 1 月に利用した前例から見れば、もしベトナムが許可方針を撤回したり、条件を設けたり、あるいは将来のアクセスを拒否したりすれば、ロシアが不快感を持つのは確かであろう。ロシアは、給油活動を阻止しようとするベトナムの動きに対して、防衛協力のペースを遅らせたり、規模を縮小したりすることで対抗するかもしれない。しかしながら、ロシアは、東南アジア地域で他にどの国ともこうしたアクセス協定を結んでいないことから、対抗手段は限られている。一方、中国は、アメリカのグローバルな主導的役割に挑戦するという目標を共有しているが故に、ロシアを暗黙裡に支援する可能性がある。中国は、もしロシアの給油機がベトナムの対米関係を複雑化させることになるなら、歓迎さえするであろう。
- (4) ロシアの給油機の飛行に対するアメリカの抗議は、グエン・フー・チョン共産党書記長の初訪米を控えた時期と重なった。この間の悪い出来事は、書記長の訪米を気まずいものにするかもしれない。また、アメリカによる「ケース・バイ・ケース」での致死性兵器の売却承認を遅らせ、そして防衛協力のペースをスローダウンさせることになるかもしれない。ハノイは、慎重な態度を維持しているが、主要大国との関係を悪化させるリスクに直面している。II-78 給油機によるカムラン湾基地の利用は、一方にロシアと中国、他方にアメリカという図式をもたらした。間に立ったベトナムにとって、安易な解決策はない。

記事参照：Vietnam's Cam Ranh Bay Caught in US-Russia Crossfire

<http://thediplomat.com/2015/03/vietnams-cam-ranh-bay-caught-in-us-russia-crossfire/>

### 【関連記事】

「ロシアのカムラン湾基地利用、米口間で苦慮するベトナム—ベトナム人の視点から」  
(CogitAsia.co, CSIS, March 16, 2015)

米シンクタンク、CSIS の研究員、Phuong Nguyen は、CSIS のブログに、“What Should the United States Do about Cam Ranh Bay and Russia's Place in Vietnam?” と題する論説を寄稿し、ロシアのカムラン湾基地利用、米口間で苦慮するベトナムについて、ベトナム人研究者の視点から、要旨以下のように述べている。

- (1) 3 月 11 日のロシアの II-78 給油機によるカムラン湾基地の利用に対して、ワシントンがハノイに懸念を表明するという意外な展開は、急速に進展しつつあった米越防衛関係におけるカムラン湾基地の役割を巡る議論に再び火を付けることになった。米太平洋陸軍司令官、ブルックス将軍が最近グアム周辺を周回するロシアの爆撃機がカムラン湾基地から飛来する給油機から空中給油を受けている事実を確認するに至って、東南アジアでのアメリカのパートナーとして重要性を増しているベトナムにおいて、ロシアが依然占めている役割に対して、アメリカが不快感を持っていることが明らかになった。
- (2) カムラン湾は、南シナ海に面した中部ベトナムの深水港で、ベトナム戦争中は米軍の主要基地であった。パネッタ前米国防長官は、2012 年にカムラン湾を訪問した際に、「この施設への米海軍艦艇のアクセスは、米越関係における重要な構成要素である」と語った。2002 年にカムラン湾からロシアの撤退した後、ハノイは、カムラン湾の軍用施設を二度と外国に使用させないと発表し

た。しかし、2010年以降、ロシアがカムラン湾で特別な処遇を受けることが増えていることを、米政府当局者は確認してきた。ロシアは、ベトナム海軍拡充のために潜水艦隊を建造中であり、ロシアの専門家が潜水艦乗組員の訓練支援のためにカムラン湾基地に派遣されているといわれる。ロシアの要員と艦船は、カムラン湾で海軍施設を改修し、新しい潜水艦施設を建設した。ロ越両国は2014年11月、カムラン湾へのロシア軍艦の寄港を認める協定に調印した。この協定によれば、アメリカを含む他の外国海軍がベトナムの港湾に入港する回数を年1回に制限されるが、ロシアの艦艇は、カムラン湾に寄港する前に事前通告を求められるだけになった。

- (3) アメリカは、ベトナム海軍との年次交流のためにカムラン湾の北にあるダナン港に寄港している。米海軍艦艇の寄港回数の増大、あるいはベトナムの南シナ海戦略で中心的な役割を持つカムラン湾へのアクセス制限の緩和について、米越間の話し合いは続けられてはいるが、ベトナムがアメリカとの海軍交流を増大させたり、あるいは多数の外国艦艇の寄港に対処したりする能力を持っていないと主張して、進展していない。その結果、アメリカが最近ベトナムの最も重要な安全保障上のパートナーになり、今後益々重要になっていくとしても、ロシアがカムラン湾の重要な施設に無条件のアクセスを認められていると見られる現状に、一部の米政府当局者は落胆している。このことは、ウクライナでのモスクワの行動に端を発する米ロ間の緊張増大の最中に、ロシア空軍のアジア太平洋地域での活動が活発化したという事実と相俟って、ロシアのカムラン湾の利用に対するアメリカの懸念は当然のように思われる。しかしながら、この問題に関してアメリカがベトナムに圧力をかけることになれば、ベトナムを苦境に立たせ、2国間の軍事関係の正常化過程の進展を停滞させるか、逆行させる可能性がある。
- (4) ハノイの立場からすれば、ロシアは、冷戦時代以来のベトナムの最大の武器供給国であり、軍事技術の最も大きな移転元である。一方アメリカは、2014年になってベトナムに対する武器禁輸を部分的に緩和したに過ぎない。ベトナム戦争中に米軍と戦った経験を持つ多くのベトナム人から見れば、モスクワは、現在のベトナムの指導者層の苦闘時代を助け、ハノイが国際的に孤立した数十年間を支援してきた。この故に、ベトナムの当局者は、例え西側諸国とのパートナーシップを強化し、環太平洋戦略的経済連携協定（TPP）のような自由貿易協定を受け入れたとしても、ロシアを放逐するようなことはしないであろう。ワシントンがロシアのカムラン湾利用に非公式に懸念を表明し、そして数日後にロシアによるカムラン湾の利用がメディアに漏れた時にも、ハノイは沈黙を守った。2008年以降、アメリカとベトナムは、防衛協議を積極的に進めてきたが、未だ持続的な相互信頼確立の域に達していない。一部のベトナムの指導者層の間では、ハノイはアメリカのアジアにおける再均衡化戦略とワシントンのパワーゲームの駒に過ぎないと見られているのも、また現実である。
- (5) ベトナムにとって、独立した外交政策以上に重要なものはない。ベトナムの複雑な歴史を顧みれば、ベトナムの指導者層は、再び大国間の板挟みになることを望んでいない。ベトナムのロシアの処遇に対するアメリカの干渉的な姿勢は、彼らの悪夢を不必要に強調しかねない。アメリカがロシアとベトナムの2国間防衛協力の進展を黙認する一方で、ベトナムは、カムラン湾を含むベトナム港湾への米海軍の頻繁な寄港を認める措置をとるべきであろう。南シナ海の西側の海域における米海軍の大きなプレゼンスは両国にとって利益となることから、アメリカのカムラン湾へのアクセスを拒否することは戦略的にほとんど意味をなさない。同時に、重要な事は、ベトナムは、アメリカから取得を希望する武器計画を速やかに明確にすることである。アメリカとベトナムの関係を前進させ続けていくためには、アメリカは、ベトナムの歴史を重

んじ、ベトナムの現在の諸外国との2国間関係の実態を理解することが必要である。

記事参照：What Should the United States Do about Cam Ranh Bay and Russia's Place in Vietnam?

<http://cogitasia.com/what-should-the-united-states-do-about-cam-ranh-bay-and-russias-place-in-vietnam/>

3月16日「米国の新海洋戦略、その問題点—米専門家論評」(Warontherocks.com, March 16, 2015)

米シンクタンク、The Hudson Center for American SeapowerのBryan McGrath副所長とThe Center for Strategic and Budgetary AssessmentsのBryan Clark研究員は連名で、リアリストの視点から外交・安保問題を議論するWeb上のプラットフォーム、War on The Rocksに、3月16日付で“The New Maritime Strategy: It's Tricky to Balance Ends, Ways, and Means”と題する論説を寄稿している。アメリカの海洋軍種（海軍、海兵隊及び沿岸警備隊）は3月初め、新海洋戦略、*A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower: Forward, Engaged, Ready*（「前方・関与・即応：21世紀の海軍力のための協力戦略」）\*を公表した。この新海洋戦略は2007年版の改訂版である。この論説で海洋問題の専門家である2人の筆者は、新海洋戦略の全般的特徴について、アメリカの海洋軍種の合同文書であるにもかかわらず、改訂版でも「海軍」の方向付けに関する記述が圧倒的に多く、その結果、新海洋戦略はグリナート海軍作戦部長の遺産（抄訳者注：同部長は2015年7月で2期4年になる）とも言えるもので、在任中に提唱した、幾つかの「ビッグ・アイディア」を集大成したものと言えよう、と述べている。そして「ビッグ・アイディア」の中でも、特に以下の4つが新海洋戦略で特筆されていると指摘している。第1は、電磁スペクトルにおける作戦が水上戦闘や統合された防空・ミサイル防御といった他の海軍の各種戦闘レベルと同じレベルに引き上げられたことである。第2に、今後予算難から縮小されることはあっても、増強されることはないと思われる海軍戦力からより多くの前方展開戦力を抽出しようとするものである。第3は、統合戦力への海軍の主たる貢献分野は、アクセスを確保し、維持することである。そして第4は、海洋軍種におけるより大きな柔軟性、適応性そしてモジュール性の実現が重視されていることである。

以下、2人の筆者は、新海洋戦略について、要旨以下のように論じている。

- (1) 新海洋戦略の最大の欠点は、大国間の抗争が深まる時代にあって、アメリカのシーパワーの役割とその適用について十分に説明されていないことである。ロシアや中国などからの軍事的挑戦は、明らかに今日のそして将来の海軍と海兵隊の戦力構成を検討する上での優先事項である。しかし、新海洋戦略は、平時における海軍力の前方展開や戦闘能力が大国間の抗争力学にどう対応するについてはほとんど説明がない。最近のロシアと中国の侵略的行動について、第1章「グローバルな安全保障環境」である程度言及されてはいる。そして次章以降で、米海軍と同盟国海軍がこうした侵略的行動を抑止し、あるいは対応するためにとってきた幾つかの措置を記述している。残念ながら、それらの措置と中口の侵略的行動が結び付けられていない。例えばアメリカが中ロ両国と実際に干戈を交えることは決してないとしても、両国の侮りがたい接近阻止/領域拒否能力(A2/AD)や現在進行中の低レベルの挑発的行動をみれば、こうした記述ぶりは、米軍は介入できないし、またその意志もないというシグナルを、同盟国に対して発信することになりかねない。2007年版の主たる欠点は目的（任務）、方策（態勢、機能）そして手段（戦力組成）と戦略環境との接続が欠落していることであつた、改訂版でも同じ欠点が見られ、

戦略文書の有用性を減じている。

- (2) インド洋・太平洋地域やヨーロッパにおいて必要とされる海軍戦力の前方展開の量と質は、中国やロシアの修正主義的行動に対抗できるように計画されなければならない。しかしながら、第2章「前方展開と提携関係」の記述ぶりは、ヨーロッパにおける海軍戦力の前方展開の量と質はイランのミサイルの脅威と北アフリカの混乱に対応するよう計画されている、と読者は信じるかもしれない。ロシアによる挑戦については言及されていないのである。インド洋・太平洋地域におけるプレゼンスに関する記述でも、現在進められている「再均衡化戦略」以外に、この地域へ継続的に展開させる戦力の増強について、何ら根拠が示されていない。具体的な記述の欠如は、今日のアメリカによる安全保障に対するヨーロッパとアジアの同盟国の信頼を損ねかねない。
- (3) 新海洋戦略は、海洋軍種（海軍、海兵隊及び沿岸警備隊）の新しい機能として「全領域へのアクセス（“all domain access”）」を提示し、統合戦闘に対する海洋軍種の最も重要な貢献となるとしている。これは、重要なそして必要とされる戦略上の転換である。冷戦期の海洋戦略は、必須の要件である制海権を獲得した上で、主正面に展開する陸上部隊へのソ連軍の圧力を軽減するためにソ連の側面に戦力を投射する手段として、海軍力の使用を提言していた。冷戦後、海軍戦略の焦点は、制海に対する如何なる脅威も存在しない状況での、戦力投射にほぼ完全に移行した。今日、A2/AD ネットワークの拡散と能力向上によって、アクセスが、統合戦闘における死活的な争点となってきた。A2/AD 能力を持つアメリカの敵対勢力の地理的位置と地政学的条件を考えれば、アメリカは、アクセス確保のために、海軍力に大きく依存しなければならない。しかしながら、新海洋戦略では、「全領域へのアクセス」が必須機能のヒエラルキーの何処に位置付けられているのかは明らかでなく、5つの海洋機能、即ち、全領域へのアクセス、制海、戦力投射、抑止及び海洋安全の中で同等に並列されている。しかし、第4章「戦力構成：将来の部隊の構築」では、C4ISR（指揮・通信・統制・コンピューター・情報・監視・偵察）と電磁スペクトルにおける作戦に支援された、制海と戦力投射が全領域へのアクセスを可能にする、と暗示している。これは単に分類上の議論かもしれないが、戦略における各種機能（あるいは方策）の総合と関連性は、戦略を実行する上で必要とされる能力（あるいは手段）の種類と質にとって重要な意味を持つ。この場合、もし制海と戦力投射が全領域へのアクセスを可能にするのであれば、特定の統合戦闘作戦のためにアクセスを獲得する必要性は、海軍力の中で制海と戦力投射能力が同程度必要なのか、そしてそれらが質的にどの程度のものでなければならないかの基準となる。反対に、もし海洋機能がそれぞれ独立したものであるならば、海軍戦力の能力の基準を確立することは、特に予算の制約下では一層困難になる。この場合、例えば、制海のための能力と戦力規模の所要は、企図された統合戦闘作戦とは関係なく、外洋と沿岸域の広大な海域から敵を排除するための所要によって決まることになるだろう。これは耐えられない負担であり、達成不可能であろう。更に、艦艇や兵装システムの記述ぶりから、読者は、制海や戦力投射から抑止力が生まれると推定するかもしれない。このことは、海軍の制海及び戦力投射が「潜在的な敵に、勝利できない、あるいは武力侵略の代価が大き過ぎて容認できないと確信させる」のに十分な能力と規模を持っていないしなければならないことを示唆している。これは、単にアクセスを確保するだけよりも、遙かに高い基準である。
- (4) 新海洋戦略が言及していない抑止力のもう1つの側面は、海軍と海洋に関わる健全な産業基盤の必要性である。アメリカは近い将来、新設造船所や補修施設あるいは弾薬工場の分野で、相対的に低い平時の水準を超えて生産力を拡大する能力をほとんど持てなくなるかもしれない。

戦力組成を構築するために必要な資本集約的努力は何年もかかることから、この分野の産業基盤の能力不足は、中国やロシアのような主要大国に対する抑止力となる海軍力を阻害することになるかもしれない。海軍は、例え平時には非効率的存在であっても、戦時の所要に応じ得る程度の余力を持った産業基盤を確保しておくことがアメリカの国益である、と主張していなければならない。

- (5) いずれにしても、この新海洋戦略は、2007年以降、世界が大きく変化したことに対応する、重要な第1歩であり、纏まった認識を示すものである。新海洋戦略は、旧戦略よりも現実を見据え、明快なビジョンを提示することで、アメリカの海洋力を正しい方向に指向させるものである。

記事参照：The New Maritime Strategy: It's Tricky to Balance Ends, Ways, and Means

<http://warontherocks.com/2015/03/the-new-maritime-strategy-its-tricky-to-balance-ends-ways-and-means/?singlepage=1>

備考\*：A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower: Forward, Engaged, Ready

<http://www.navy.mil/local/maritime/150227-CS21R-Final.pdf>

(本報告書は英語版の他に日本語、中国語版、アラビア語版、スペイン語版、韓国語版、フランス語版があり、日本語版のURLは次のとおりである。)

<http://www.navy.mil/local/maritime/CS21R-Japanese.pdf>

### 3月23日「東シナ海で求められる危機管理メカニズム—米専門家論評」(SNAPSHOT, Foreign Affairs.com, March 23, 2015)

米インディアナ大学の P. Liff 准教授(退役海軍提督)と海軍大学の Andrew S. Erickson 准教授は、3月23日付の SNAPSHOT に、“Crowding the Waters: The Need for Crisis Management in the East China Sea”と題する論説を寄稿し、東シナ海における危機管理メカニズムの必要性について、要旨以下のように論じている。

- (1) 2012年9月以来、東シナ海の尖閣諸島(中国名：釣魚群島)を巡る北京と東京の間の事実上の紛争はこれまでになく不安定化してきている。中国は周辺海空域でこれまで以上の軍事的あるいは準軍事的行動をとっており、日本は1958年に記録を取り始めて以来、どの時期よりも多い空自戦闘機の緊急発進を行っている。中国の朱成虎少将は2014年頃に、「ほんのわずかな不注意が世界第2位と第3位の経済大国間の意図しない紛争に火を付けることになる」と警告していた。日中間の軍事衝突は破滅的な結果を招くであろうし、ほぼ間違いなくアメリカを巻き込むことになる。2014年11月の日中首脳会談以降、両国の政治的関係は雪解けに向かい始めたが、東シナ海のみより重要な問題は一向に改善される気配がない。両国とも紛争は望んでいないが、益々混み合ってきた海空域の不安定な現実の中で、誤算や事故が大きな危機に発展するリスクは非常に高くなっている。
- (2) 日中両国は7年間に及ぶ交渉を続けてきたが、2国間の危機管理メカニズムの構築に合意できていない。日中両国が低レベルの衝突が全面的な危機に発展することを阻止できるかどうかは、疑問である。単発の遭遇事案が軍事紛争に発展する可能性は低い、遭遇事案の激増は全体のリスクを著しく高める。日中両国は、小さな島嶼を巡って戦争することを望んでいないであろう。両国政府は2007年に、東シナ海を「平和、協力、友好の海」にすることを約束した。2012年9月の対立激化以前には、両国の高級レベルの海上協議や海上通信メカニズムに関する2国

間対話が実施されていた。2015年1月には、新たな協議が行われ、海空における意図しない衝突を回避するためのホットラインの設置について協議された。しかし、未だ、効果的な危機管理メカニズムの実現に向けてのタイムテーブルができていない。尖閣諸島を取り巻く海空域の現実は揮発性が高く、遭遇事案のエスカレートを阻止する措置に関する早急なそして実質的な協議が求められている。両国間の外交的協調と政治的思惑を排除した連絡メカニズムが不可欠であり、早急に必要とされている。

- (3) 日中間のどのような軍事衝突であれ、そのコストは甚大なものとなり、両国とも戦争を望んでいない。どのような遭遇事案であれ、それが結果として軍事紛争に発展する可能性は低い、この地域における航空機や艦船の頻繁な航行量から見て、もし両国による迅速かつ効果的な危機管理がなければ、軍事衝突に発展するかもしれない可能性が高まっている。東シナ海の荒れ模様の海空域では、願望は戦略ではない。誰もが望まない戦争を決して勃発させないような、安全装置が今、必要とされているのである。

記事参照：Crowding the Waters: The Need for Crisis Management in the East China Sea

<http://www.foreignaffairs.com/articles/143285/adam-p-liff-and-andrew-s-erickson/crowding-the-waters>

### 3/4 「対中抑止のための『列島伝いの防衛網 (“Archipelagic Defense”)』の構築と米陸上部隊の役割—米専門家論評」 (Foreign Affairs.com, March/April, 2015)

米シンクタンク、Center for Strategic and Budgetary Assessments の会長、Andrew F. Krepinevich Jr は、米誌、Foreign Affairs の March/April 号に、“How to Deter China: The Case for Archipelagic Defense” と題する長文の論説を寄稿し、中国の冒険主義を抑止するというアメリカとその同盟国の目標を達成するために、アメリカと同盟国やパートナー諸国の陸上戦力の潜在能力を活用して、第1列島線沿いに連結した防衛網を構築する、「列島伝いの防衛網 (“Archipelagic Defense”)」によって北京の狙いを拒否することができるとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 最近の北京の挑発的な行動は、軍事力の飛躍的な増強とリンクしている。中国は現在、地域の安定に直接的な影響を及ぼす新たな能力の取得に傾注している。例えば、人民解放軍 (PLA) は、究極的には西太平洋に米軍が手出しできないゾーンを作為することを目標に、他国の軍隊が広大な領有権主張地域を侵したり、接近したりすることを阻止する、アクセス阻止/領域拒否 (anti-access/area-denial: A2/AD) 能力を強化している。PLA は、ここ数年間で目覚ましい進歩を遂げており、域内の重要な米軍施設に対する攻撃能力や、国際水域において米海軍の行動に制約を加える能力も強化している。既に PLA は、沖縄の嘉手納基地などの域内の主要な米軍基地施設を攻撃可能な通常弾頭の弾道ミサイルと巡航ミサイルを保有しており、また第1列島線沿いの多くの目標を攻撃可能なステルス戦闘機を開発している。PLA は、より遠方の艦船を探知し、攻撃目標とするために、広範囲な偵察能力を持つ無人機とともに、強力なレーダーと偵察衛星を配備している。更に、米海軍の空母や空母護衛の水上戦闘艦を追跡するために、中国海軍は、遠距離から艦船を攻撃する、新型魚雷や高速巡航ミサイルを装備した潜水艦を取得しつつある。
- (2) もしワシントンが北京の計算を狂わせようとするのであれば、当然中国が狙ってくる、第1列島線沿いの海空域を制圧する中国の能力を拒否しなければならない。アメリカはまた、同盟国との軍事作戦ネットワークを統合し、同盟国の能力を強化しなければならない。これらは、海



空軍力の代替戦力にはならないが補完戦力となる、陸上戦力を活用することでほぼ達成できる。防空面については、第1列島線沿いの国家は、高機動で比較的シンプルな短距離対空ミサイル（例えば、目標探知用の GIRAFFE レーダーシステムに支援された Evolved Sea Sparrow ミサイル）を装備した陸上部隊を配備することによって、中国軍機の空域へのアクセスを拒否する能力を強化できよう。一方、米陸上部隊は、日本などの同盟国と共に、中国の巡航ミサイルを迎撃し、最新の航空機を破壊できる、より高精度で長射程のシステムを運用できるであろう。第1列島線沿いの国家ではないが、ベトナムは既に、空域拒否能力を強化しており、第1列島線沿いの防衛網にも貢献できよう。

- (3) 次に、第1列島線沿いの列島に対する攻勢作戦に必要な、PLAの制海能力を拒否する任務である。米議会の古参議員は、第2次世界大戦後に放棄された任務、即ち沿岸防衛用の砲兵戦力の復活を検討するよう、米陸軍に懇請してきた。このアイデアはシンプルだが説得力がある。PLAの防衛範囲内に戦闘艦艇を投入したり、あるいはより優先度の高い任務から潜水艦を引き抜いたりするリスクを冒すよりも、アメリカと同盟国は、同じような作戦効果を期待できる、移動式ミサイルランチャーや対艦巡航ミサイルを装備した、第1列島線沿いに配備された陸上部隊に頼ることができるであろう。日本の自衛隊は既にこれを実践しており、演習時に短距離対艦巡航ミサイル部隊を琉球列島に配置した。ベトナムも同様のシステムを確立している。そして他の第1列島線沿いの前線諸国も、独自に、あるいはアメリカの資金、訓練及び技術的な支援を受けることで、これに追従できよう。
- (4) 米軍と同盟国の陸上部隊が貢献できるもう1つの任務は、海軍の機雷戦である。伝統的に、海軍艦艇は、狭い海や海峡の航行を規制したり、可能にしたりするために、機雷を敷設し、あるいは除去する。機雷除去は依然、海軍の固有任務であるが、特に東シナ海や南シナ海と外洋とを結ぶ重要な海峡の近くに、もし陸上部隊が配置されていれば、これらの部隊は機雷敷設に大きな役割を果たすことができよう。陸上基地配備の短距離ロケットやヘリ、あるいは艇を活用して機雷を散布する能力を備えれば、アメリカや同盟国の陸上部隊は、中国海軍の活動阻止海域を拡げることができよう。第1列島線に沿ったチョークポイントに敷設された機雷原は、中国海軍の攻勢作戦を大きく攪乱させるとともに、中国海軍による同盟国海軍部隊に対する妨害能力を制約する。この間、沿岸域に配備された対艦ミサイル部隊は、PLA艦艇による機雷除去作戦にとって大きな脅威となろう。長期的に見れば、陸上部隊はまた、増強されつつあるPLAの潜水艦戦力に対する作戦も支援できよう。潜水艦は自艦防衛能力をステルス性に大きく依存しており、従って一旦所在を探知されれば、捕捉され破壊されるリスクが高まる。低周波の音響ソナーを第1列島線沿いの海中に設置することで、アメリカと同盟国は、PLAの潜水艦の所在を探知する能力を補強することができよう。また、沿岸域に配備された砲兵部隊は、侵入してくる潜水艦の任務遂行を妨害し、退却させるために、ロケット推進の魚雷を活用できよう。
- (5) 陸上部隊は、PLAによる制空と制海を拒否するという大きな責任を担うことによって、アメリカや同盟国の空軍や海軍の航空部隊を、長距離の偵察や航空攻撃といった、航空部隊にしか遂行できない任務に専念させることができよう。もし抑止が破れた場合、これらの空・海軍航空部隊は、第1列島線を防衛し、PLAの優位を相殺するための不可欠の戦力となろう。陸上部隊は、これらの空・海軍航空部隊による空域・海域拒否任務への所要を軽減することによって、これらの空・海軍航空部隊を、第1列島線の脅威地点に迅速に展開可能な戦力として控置させておくことができよう。

- (6) 抑止政策は、これが成功するためには相手方に確実な報復の脅威を認識させておく必要があり、この面でも陸上部隊が役に立つ。現在、精確な報復攻撃を遂行できる米軍兵器は、脆弱性が増している前線配備の空軍基地や空母艦上に配備されている。国防省は、新型原潜や長距離ステルス爆撃機を配備することでこの問題に対処しようと計画しているが、このようなハードウェアのコストパフォーマンスは、特にこれらのペイロードがそれほど大きくないことから、高くなる。それに比較して陸上部隊の火力の強化はより安いコストで可能である。更に、紛争生起の場合、PLAは、特に多数の陸上配備の戦域ミサイルや中距離弾道ミサイル面で、非対称的な優位を享受できる。アメリカは、中距離核戦力全廃条約署名国として、これらのミサイルを配備できない。しかし、ワシントンと同盟国は、条約の規制が及ばない比較的安価なミサイルを陸上部隊に配備し、それらを第1列島線沿いに展開させれば、比較的lowコストでこの非対称的な優位に対処することができよう。もし陸上部隊が第1列島線の防衛網の割れ目に迅速に対処できない場合には、その近隣のミサイル火力を脅威地点に集中することで迅速に対応できよう。恐らく第1列島線において最も脆弱なのは米軍の戦闘ネットワーク、即ち部隊や兵站補給を指揮、追跡することから、兵器誘導に至るまで、あらゆる戦闘作戦所要を処理する、死活的に重要なシステムである。このネットワークは現在、人工衛星と非ステルス性の無人偵察機に大きく依存しており、いずれもPLAの攻撃目標となり得る。こうしたリスクを最小限に抑える最善の方法は第1列島線沿いの地下と海底に光ファイバーケーブルを埋設することであり、それによって、抗堪化された陸上の指揮センターから、遠隔の部隊との安全なデータの送受信が可能となる。陸上配備の制空・制海拒否部隊は、対艦機雷原と島嶼間を繋ぐ光ファイバーを防衛することができよう。
- (7) 他のあらゆる作戦運用概念と同様に、「列島伝いの防衛網 (“Archipelagic Defense”）」も幾つかの課題に直面している。その最も大きなものは財政面と地政学的課題の2つで、要するに将来的なコスト所要と第1列島線沿いの諸国の協力意志である。もし国防省が必要な予算を確保できなかったとしても、これまで述べてきた作戦運用概念を、現在の安全保障環境に合わせて変更することも可能である。例えば、アメリカは依然として多くの陸上兵力を韓国に配備しているが、平壤による核弾頭や化学弾頭搭載ミサイル攻撃は大きな脅威だが、大規模な陸上戦力による侵攻は起こりそうもない。いずれにしても、韓国は、北朝鮮の約2倍の人口を有し、経済的には圧倒的に優位にあり、従って伝統的な地上侵攻に対する防衛負担の大部分を担うことができるし、またすべきである。確かに、予算が十分であっても、域内の同盟国やパートナー諸国の戦力の糾合は、容易いことではない。アメリカの陸上部隊は、相手国の実情に応じて異なった役割を果たさなければならないであろう。日本は、その能力から見て、アメリカから多くの支援を受けなくても陸上部隊を強化できよう。対照的にフィリピンでは、米陸上部隊は、より大きな役割を果たす必要がある。日比両国では、より多くの米陸上部隊のプレゼンスは、迅速に引き上げ可能な空・海軍部隊では不可能なレベルの保証を提供することになる。一方、台湾は、アメリカとの外交関係が存在しないことを考えれば、アメリカの支援を余り当てにしないで行動しなければならない。
- (8) 幾つかの諸国、特に日本とベトナムは、「列島伝いの防衛網 (“Archipelagic Defense”）」にとって必要となる強固な防衛力を整備することに、真剣に取り組んでいると見られる。オーストラリアやシンガポールを含む、第1列島線から離れた位置にあるその他の諸国は、基地施設や様々な後方支援を提供する姿勢を示している。しかしながら、NATOがワルシャワ条約機構に対し

て侮り難い抑止力を構築するのに10年以上を要したように、アメリカとその同盟国も、一夜にして“Archipelagic Defense”を構築することは不可能である。ワシントンと友好国が、今からこの戦略にコミットすれば、時間をかけてこのような戦力を配備する費用を負担できることになろう。その一方で、域内に見られる現在進行中の軍備競争を考えれば、アメリカと第1列島線沿いの同盟国は、地域の安定と繁栄を維持するために、忍耐強い持続的な努力をしなければならない。もちろん、かつてのモスクワの民族解放戦争支援や核戦力増強問題に対してNATOの通常抑止力が万能薬ではなかったように、“Archipelagic Defense”も、中国のあらゆる侵略の態様に対して万能薬というわけではない。しかしながら、“Archipelagic Defense”を構築することは、遅きに失した感はあるが、中国の修正主義的野望に対抗していくための必須の第1歩となろう。

記事参照 : How to Deter China: The Case for Archipelagic Defense

<http://www.foreignaffairs.com/articles/143031/andrew-f-krepinevich-jr/how-to-deter-china>

### 3. 外交・国際関係

1月5日「2015年のASEAN議長国、マレーシアと南シナ海問題—ベトナム人研究者論評」(RSIS Commentaries, January 5, 2015)

シンガポールのS.ラジャラトナム国際関係学院(RSIS)に在籍するベトナム人研究者、Nguyen Huu Tucは、1月5日付のRSIS Commentariesに、“Malaysia and the South China Sea: Will KL Abandon its Hedging Policy?”と題する論説を寄稿し、マレーシアは南シナ海問題で中国に対する「ASEANの共通の立場」に全面的にコミットしているが、一部の他のASEAN加盟国と同様に、これが中国との良好な関係に影響を及ぼさないことを望んでおり、今後ともそうであろうと見、2015年のASEAN議長国、マレーシアと南シナ海問題の行方について、要旨以下のように論じている。

- (1) マレーシアは2015年のASEAN議長国である。2015年の最優先課題の1つは、南シナ海領有権紛争に対処することであろう。クアラルンプールは、領有権主張国6カ国の内の1国でもある。しかしながら、問題は、如何にしてマレーシアがこの領有権紛争の打開を図ることができるかである。何故なら、マレーシアは、北京との良好な関係維持に高い優先度を置いているからである。例えナジブ首相が、マレーシアは領有権紛争に対処し、地域の平和と安全に影響を及ぼす問題の解決を図るために、斡旋努力を進めると強調したとしても、筆者(Nguyen Huu Tuc)は、クアラルンプールが南シナ海領有権紛争に対処するに当たって、(北京との)リスク回避のヘッジ政策を放棄することはないであろうと見ている。従って、法的拘束力を持つ行動規範(COC)の締結を含め、南シナ海問題の解決の見込みは、近い将来に亘って不明確であろう。
- (2) 台湾と他のASEAN加盟3カ国、ベトナム、フィリピン及びブルネイに加えて、マレーシアも、サバ州沿岸から約250キロ南方にある、Louisa Reef(中国名:南通礁)から、マレーシアとフィリピンの間にある、Investigator Shoal(中国名:榆亜暗沙)まで、240キロ近くに亘る弧に沿って、南沙諸島にある7つの島嶼を占拠している重要な領有権主張国である。メディアの報道によれば、中国は、南シナ海のマレーシアの管轄海域の一角で軍事プレゼンスを増強して

いる。中国海軍の艦隊は2014年1月、中国とベトナムが領有権を主張する西沙諸島海域での哨戒活動を行った後、中国とマレーシアが領有権を主張するマレーシアのサバ州沿岸沖約80キロに位置する暗沙、James Shoal（中国名：曾母暗沙）にまで進出した。そしてその後、艦隊は、北京が管轄権を主張する海域を越えてインド洋に進出し、インドネシア南部の海域でインドネシア海軍艦艇と中国海軍艦隊が初めての演習を実施した。更に、中国は2014年3月、海兵隊部隊とホバークラフトを含む、両用任務部隊をJames Shoal近くの海域に展開して軍事演習を実施し、専門家の注目を集めた。この演習の間、北京が干潮時にも海面下にあるこの完全な暗沙に対する主権主張の如何なる根拠を有していないにもかかわらず、中国海軍艦艇の乗組員は中国の主権を擁護することを誓う式典を実施した。

- (3) 益々高圧的になってくる中国の行動に対処するため、マレーシアはここ数カ月、ブルネイ、フィリピン及びベトナムを含む、南シナ海における領有権主張国と共に、領有権問題に対する共同のアプローチを目指して調整努力を推し進めてきた。更に、マレーシアは、自衛能力の強化措置も発表した。マレーシアは、自国周辺海域における哨戒活動を強化することに加えて、今後マレーシアの港湾への米海軍艦艇のより多くの寄港を認めるとともに、海兵隊を創設し、James Shoalから96キロ離れたサラワク州のビントゥルに海軍基地を建設することを明らかにしている。しかしながら、マレーシアは、領有権問題に対しては比較的目立たない政策をとってきた。クアラルンプールは、中比関係や中越関係のように、中国との関係を緊張させ、対立の危険を冒すことによって、中国との伝統的に穏やかな関係を危険に晒す意志はないようである。中国とマレーシアの関係は、両国が地理的に離れていることに加えて、相互の強い経済的な結びつきがあることから、マレーシアが領有権を主張する海域を含む、南シナ海での益々高圧的な中国の行動とは関係なく、維持されてきている。両国は、相互に重要な貿易相手国であるだけでなく、長年に亘って友好関係を維持してきた。マレーシアは、ASEAN 諸国の中では最初に中国との関係を正常化した。両国の2013年の貿易総額は620億米ドルに達しており、中国は5年連続でマレーシア最大の貿易相手国であった。エネルギー供給面でも両国の関係は深く、マレーシアは、中国に対する第3位のLNG供給国である。
- (4) マレーシアだけでなく、多くのASEAN 諸国にとって、特に中国との関係において、国益と域内全体の利益との間でバランスをとることは、困難な課題である。2012年にカンボジアで開催されたASEAN 外相会議が南シナ海の領有権問題に対する意見の相違から失敗に終わったことは、まだ記憶に新しいところである。マレーシアが領有権を主張する島嶼や環礁に対して中国が領有権を振りかざしてこれらを奪取しようとしめない限り、ナジブ政権は、ベトナムやフィリピンがとっているようなより対決的なアプローチを見習うようなことはないであろう。少なくともマレーシアがASEAN 議長国を努めるこの1年間は、中国は、この重要な東南アジアのパートナー国をジレンマに陥れないようにするために、南シナ海の領有権紛争に対するその高圧的な主張を抑制するのが賢明であろう。2011年のシンガポールでの「シャングリラ・ダイアログ」で、ナジブ首相はその基調演説で、南シナ海問題で中国と交渉するに当たっては、マレーシアは「ASEAN の共通の立場に全面的にコミット」し続けるが、「同時に、そのことが我々の2国間関係に影響を及ぼさないようにすることも決心している」と明言している。従って、中国の意図に対する疑念や他の域内の関係当事国の願望にもかかわらず、マレーシアは、ASEAN 議長国を努めるこの1年間、リスク回避のヘッジ政策を放棄することはないであろう。

記事参照 : Malaysia and the South China Sea: Will KL Abandon its Hedging Policy?

<http://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2015/01/CO15003.pdf>

### 【関連記事】

「ASEAN 議長国、マレーシアの南シナ海問題への取り組み—RSIS 研究員論評」(RSIS Commentaries, January 16, 2015)

シンガポールの S.ラジャラトナム国際関係学院 (RSIS) の Oh Ei Sun 上席研究員は、1月16日付の RSIS Commentaries に、“More Nuanced than Just “Hedging”: Malaysia and the South China Sea Disputes” と題する論説を寄稿し、マレーシアは、依然重大な課題である南シナ海問題に対して、2015年の ASEAN 議長国として、また紛争当事国として、どのように取り組んでいくかが課題であるとし、要旨以下のように述べている。

- (1) 最近、一部の研究者は、一方で中国との関係を重視したマレーシアの南シナ海問題に対する取り組みを、「ヘッジ」政策と評した（前掲記事参照）。マレーシアは、北京との緊密な経済関係を維持するという自国の国益と、中国に対抗する ASEAN の団結という「地域」利益との間でのバランスをとっているというのである。こうした政策に「ヘッジ」というラベルを貼ることは部分的には適切であるかもしれないが、マレーシアの政策は、より現実的な地域的視点とともに、マレーシアの国際的役割に対するより包括的な視点から見る必要がある。
- (2) 第1に、過去の何百年もの間、マレーシア（その前身となる国家を含め）は、地域の活発な貿易ハブであった。急速な工業化を経験してきた、特に最近の50年間はそうであった。従って、マレーシア人の、特に支配エリートの民族心理は、過度なイデオロギーや国家主義的なものには反対するが、貿易や投資の強化といった経済的問題に対しては自然な関心を示すのである。中国とマレーシアとの貿易総額は最近数年間、年間100億ドルを上回っており、マレーシアは、東南アジアにおける中国の最大の貿易相手国となっている。こうした有益で増大しつつある2国間の経済的結び付きが、短期的にもまた中長期的にも何ら解決策が見えない南シナ海の領有権問題より優先されるのは理解できることである。従って、南シナ海問題を巡って、マレーシアがベトナムやフィリピンのような対決的アプローチをとっていないのは、驚くべきことではない。ベトナムは不幸にも、その建国の過程における長年の戦争経験がトラウマになっており、従って、ベトナムが南シナ海問題に対して国家主義的態度をとるのはある程度理解できる。フィリピンは、明らかに国内問題のために、マレーシアのような経済発展に恵まれなかった。
- (3) 例え「ヘッジ」という用語が南シナ海問題に対するマレーシアの取り組みを表現したものであるとしても、それは、少なくともより広い文脈において解釈されるべきである。マレーシアが、中国との実り多い貿易関係を維持する一方で、多くの東南アジアの近隣諸国と同じように、アメリカがこの地域の安全保障問題において建設的な役割を果たすことを歓迎しているのは、よく知られている。例えば、合同演習（紛争海域やその近傍における演習を含む）、艦艇の親善訪問そして対テロ協力は、マレーシアとアメリカの安全保障協力の礎石であり続けよう。マレーシアのアメリカに対する友好的な姿勢は、少なくとも安全保障の側面において、ベトナムやフィリピンのそれと実質的に異なるところはない。他方で、マレーシアが中国との間で初めての合同軍事演習を2015年後半にも実施するといわれており、注目が集まっている。
- (4) マレーシアはこれまで、2国間あるいは多国間を問わず、直接交渉、調停、共同開発、仲裁あるいは裁定など、領有権紛争を解決するための方法と手段において、柔軟に対応してきた。マレー

シアのこうした柔軟な対応は、タイ、インドネシア及びシンガポールなどの近隣諸国との領土紛争を、最終的には解決に導いてきた。この点で、マレーシアは、(中国と東南アジアの領有権主張国を含む)南シナ海での行動規範(COC)を地域全体で実現することを望んでいる。COCは、主権問題には触れないと見られ、南シナ海問題を最終的に解決するものではないが、それに向けて取り組んでいくための効果的な枠組みとなるであろう。マレーシアは、2015年のASEAN議長国として、COCの実現に高い優先順位を置くと見られる。他方、南シナ海問題についてフィリピンとベトナムが中国に対してとっている強固なアプローチは、両国が望むような結果をもたらしてこなかった。例えば、フィリピンは2012年にスカボロー礁を巡って中国と対立したが、それ以降、北京は事実上、スカボロー礁に対するアクセスを掌握した。同様に、ベトナムは西沙諸島を巡って中国と繰り返し対決しているが、西沙諸島は中国の実効支配下にある。

- (5) とはいえ、フィリピンやベトナムも、南シナ海問題において常に中国と決定的に対決していたわけではない。スカボロー礁を巡る対決の最中でも、フィリピンは、中国が資金を投資するダム計画を発足させた。ベトナムは中国と同じイデオロギーを共有しており、両国のハイレベルな政党間交流の後では、南シナ海問題を巡る中国との対立がしばしば沈静化する。こうしたことから考えれば、そして地域的及び国際的なパワー・プレイの実態をより包括的に捉えれば、マレーシアは、南シナ海問題の対応に当たって、単に「ヘッジ」以上のこと、即ち南シナ海問題の最終的な平和的解決に向けたより包括的なアプローチを追求することになるかもしれない。

記事参照：More Nuanced than Just “Hedging”: Malaysia and the South China Sea Disputes

<http://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2015/01/CO15014.pdf>

#### 1月14日「『9段線』に対する米の誤解—中国人研究者反論」(RSIS Commentaries, January 14, 2015)

中国の南海研究院の2人の助理研究員、Ye Qiang と Jiang Zong-qiang は、シンガポールのS.ラジャラトナム国際関係学院(RSIS)の1月14日付のRSIS Commentariesに、“China’s ‘Nine-dash Line’ Claim: US Misunderstands”と題する論説を寄稿し、米務省が2014年12月5日に公表した、南シナ海における中国の「9段線」主張に関する報告書に対して、要旨以下のように反論した。

- (1) 南シナ海における中国の「9段線」主張は長年、アメリカに誤解されてきた。この誤解は、基本的に中国と西側諸国との間に存在する領土と海洋を巡る法的問題に対する思考の違いに由来する。こうした誤解は、2014年12月5日に公表された米務省の報告書\*にも見られる。中国の「9段線」を理解するためには、1930~40年代当時の中国の状況と今日のグローバルな視点の2つの次元で考察することが必要である。
- (2) 1930~1940年代当時、そしてそれ以前には、中国の伝統的な考えでは、海洋は誰かに占有されるものでなく、全ての国と人々に開かれたものであった。20世紀になるまで、中国は海洋主権など主張したことがなかった。これは西欧列強とは全く異なっている。13世紀から、ヨーロッパ諸国は海洋に対する影響力拡大を巡って抗争してきた。これらの国々は、確立された海洋秩序を壊し、自国が管轄する海域において課税したり、外国人による漁業や航行を禁じたりした。こうした状況は、当時海上貿易大国であったオランダにとって、明らかに不利益なものであった。そのため、オランダの法学者、グロティウスは1609年に、海洋の自由に関する有名な概念を提示した、『自由海論 (*Mare Liberum*)』を発刊した。しかながら、グロティウスは、海洋主権の防衛を主張した、『閉鎖海論 (*Mare clausum*)』を出版した、セルデンを始めとする、

多くのイギリスの学者から反論された。そして17世紀になって、セルデンの主張が優勢となり、ヨーロッパ諸国は積極的に海洋主権防衛政策に乗り出したのである。

- (3) この1世紀に及ぶ海洋論争の間、中国は常に開かれた海洋政策を維持してきた。過去の数千年の間、中国は、南シナ海で漁業などの経済活動を続け、その海洋の利用と開発の過程において周辺諸国と平和的に共存してきた。2000年以上前から、中国は、海洋シルクロードを開設し、西アジアとヨーロッパ諸国との間で、海洋交易による繁栄を共有してきた。明時代に鄭和の艦隊が海洋活動の頂点を記録した時でさえ、中国は、南シナ海におけるシーレーンを支配したり、航行の自由を阻害したりしたことは決してなかった。
- (4) 17世紀の後半において、海洋の自由の原則は一般的に受け入れられるようになり、ヨーロッパ諸国にとって、国際貿易の拡大と海外市場の開拓の必要性から不可欠の原則となった。ほとんどの国の船舶が世界の公海において航行の自由を享受している時代にあつて、中国は依然として、土地を経済の柱と見なし、沿岸の防衛には無関心であった。清朝後半以降、中国は、島嶼を含む領土主権の概念の前に、常に犠牲者であった。20世紀半ば以降、中国は、徐々に民族解放と独立を達成し、それによって対等のアクターとして国際問題に参画できるようになった。第2次世界大戦後、中国は徐々に失われた主権を回復し、南シナ海での主要な島嶼に対する管轄権を維持してきた。それ故に、1948年2月に、当時の中国政府が、戦後の国際秩序の下における中国の固有の領土主権を明確にすることを主眼として、南シナ海における島嶼の位置を明記した地図を公表したことは、容易に理解できることである。従って、「段線」地図を発刊することで、中国は、管轄海域を明示したというより、南シナ海の全ての島嶼に対する主権を主張したのである。
- (5) 一方、グローバルな視点から見れば、中国は、近代の海洋法に従って、中国の主権に照らして一定の海域における海洋管轄権を主張することができる。従って、中国が2009年に国連に提出した口上書において、「南シナ海における島嶼とそれらの周辺海域に対する主権」、そして「海底及び下層土を含む関連海域に対する主権的権利と管轄権」を主張したのは、この故であった。皮肉にも、こうした海洋における権利や管轄権は中国の創案ではない。これらの新しい概念は、西洋が定めてきた海洋法に由来する。中国は、1958年の第1次国連海洋法会議で採択された4つの議定書と1982年の海洋法条約（UNCLOS）に従って、海洋における管轄権を主張し、行使してきた。現在中国が主張する海洋管轄権は、国際社会、特に西洋諸国の主張と慣行に従ったものであり、決して国際社会の主流を逸脱したものではなかった。更に、中国の主張は、海洋に関する近代法の原則と規則の発展に沿ってきた。例えば、海洋の自由については、時代の経過とともに、海洋における行動は、益々多くの規制に縛られるようになってきた。こうした趨勢は、海洋の安全と持続的な開発を促進するとともに、人類の共通の利益に資する上で役に立つ。このことは、特に閉鎖海や半閉鎖海について言えることである。従って、中国は一方において、南シナ海の島嶼に対する領土主権に加えて、「段線」内の海域においてUNCLOSや国際慣習法によって決められた、あらゆる種類の権利を享受しているのである。他方において、中国は、それぞれの特定の権利を行使するかどうかには当たっては、その権利の範囲や行使の態様について慎重に検討してきた。こうしたことが、中国が未だに「段線」内における権利の内容や「段線」を繋ぐ正確な境界を示すことで特定の海洋における権利を明確にしない理由なのである。

記事参照：China's "Nine-dash Line" Claim: US Misunderstands

<http://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2015/01/CO15011.pdf>

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>

## 【関連記事】

### 「中国の南シナ海における「9 段線」主張—米専門家論評」(The Diplomat, January 31, 2015)

ニューヨークのシンクタンク、EastWest Institute の Greg Austin 専門研究員は、1 月 31 日付の Web 誌、The Diplomat に、“China’s Lawful Position on the South China Sea”と題する論説を寄稿し、中国が UNCLOS の枠組を超えて南シナ海で海洋管轄権を拡大する歴史的権原を有していると主張することはほとんど不可能だが、中国は、自国南端の海南島を基点に南シナ海で幾つかの権利を有しているとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 中国が南シナ海で主張する「9 段線」に関して、米務省は 2014 年 12 月、“China: Maritime Claims in the South China Sea”と題する報告書\*を公表した。これに対して、中国南海研究院の 2 名の助理研究員、Ye Qiang と Jiang Zongqiang は、最近発表した上記論説において、中国は国際慣習法や国連海洋法条約 (UNCLOS) で認められる以上の権利を求めているわけではないとして、中国政府は「それぞれの特定の権利を行使するかどうか、そしてその権利の範囲や行使の態様について慎重に検討している。中国が未だに『段線』内における権利の内容を明確にしていない理由である」と述べている。この論説は、いくつかの理由から注目される。1 つは、この論説には、中国高官の考えに精通している専門家の意見が 100 パーセント反映されていることである。2 つ目は、この論説が、「9 段線」に関する論考で多くの専門家が引用する、南海研究院の呉士存院長のこれまでの立場と矛盾していると思われることである。呉院長は 2014 年 1 月、*Global Times* において、「中国当局は、法的な観点から『9 段線』を定義していない」と述べている。
- (2) 本稿の筆者 (Greg Austin) が 1998 年に出版した著書、*China’s Ocean Frontier* で言及したように、中国は、「9 段線」の解釈について明確にしないことで損をしている。しかし、同時に筆者は本書で、「南シナ海の非公式な海洋境界線を示した 1947 年に出版された地図は、1945 年にアメリカが行ったような、以前から受け入れられてきた領海の範囲を越えて、経済的目的のために海洋管轄範囲を拡張するという、他国の動きに対する対抗措置として、南シナ海における中国の伝統的あるいは歴史的な権利を維持するための努力の一環であった」と指摘した。更に、筆者は、「それと同様に重要な動機となったのは、日本の敗戦と南シナ海からの撤退を受けて、『U 字線 (9 段線)』内の島嶼に対する中国の主権主張を確認することであった」と述べた。
- (3) UNCLOS の発効や国際司法裁判所等による歴史的権原概念の明確化、そして各国における関係国内法の制定によって、UNCLOS が規定する EEZ あるいは大陸棚という 2 つの制度を超えて、中国が南シナ海における海洋管轄権を拡大する歴史的権原を有していると主張 (あるいは証明) することは、ほとんど不可能であろう。しかしながら、中国は、自国南端に海南島という明確な領土を持っており、それを基点にした西沙諸島に対する有効な領有権主張、そして少なくとも南沙諸島の一部島嶼に対する同様の主張に基づいて、南シナ海における権利を保有している (前記、筆者の著書参照)。中国に対して「9 段線」主張の法的意味の明確化を求める国は、中国が既に南シナ海において幾つかの権利を保有していることを理解し、認識する必要がある。



記事参照 : China's Lawful Position on the South China Sea

<http://thediplomat.com/2015/01/chinas-lawful-position-on-the-south-china-sea/>

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>

## 1月16日「インドネシアの海洋政策とインドーインド人専門家論評」(National Maritime Foundation, January 16, 2015)

インドのシンクタンク、The National Maritime FoundationのGurpreet S. Khurana会長は、1月16日付の同シンクタンクのWeb上に、“The Maritime ‘Rise’ of Indonesia: Indicators, Intentions and Inferences”と題する長文の論説を発表した。筆者は本稿で、インドネシアが海洋パワーの強化に重点を置きつつあることを示す重要事象を精査し、その背景にあるジャカルタの意図などを考察し、インドもこれに学ぶべきであるとして、要旨以下のように述べている。

- (1) インドネシアのウィドド大統領は2014年10月の就任式典で、「インドネシアを海洋国家に生まれ変わらせるために、全力を尽くす」よう国民に呼び掛けた。その1カ月後の東アジア首脳会議で、ウィドド大統領は、海洋がインドネシアにとって計り知れないほどの可能性を持っているとして、インドネシアを「世界の海洋の要 (“global maritime axis”）」にするという構想を打ち出した。ウィドド大統領は、インド・太平洋地域 (PACINDO) における安全保障秩序の形成に向けてインドネシアが中核的役割を担うことを想定している。ウィドド大統領は、新たな海洋ドクトリンによるインドネシアの海洋国家へのロードマップを発表している。海洋ドクトリンには、国家戦略レベルの5つの重要な要素が含まれている。即ち、① インドネシアの海洋文化の再構築、② 海洋資源の活用、③ 海洋インフラの開発による (国内各地域の) 経済的結び付きの強化、④ 海洋外交を通じた各国との協調、⑤ 海洋治安維持部門のキャパシティ・ビルディング。インドネシアの「海洋問題」に対する現在の方針が維持されていくとすれば、インドネシアがインド・太平洋地域 (PACINDO) における海洋大国として台頭するのは遠い将来のことではないであろう。
- (2) インドネシアは、1万7,508の島々から構成される世界最大の群島国家である。インドネシアは、戦略地政学的観点から見れば、台頭するアジアの海洋通商上の交差点に位置している。しかしながら、インドネシアの広く分散した群島は、経済的な結び付きを欠き、また往来が困難であるため、それぞれが孤立した状態にある。そのため、遠隔の群島地域は、国内の生産活動や物流に貢献できていない。要するに、インドネシアの地理的な位置や戦略地政学上の優位性が最大限に活かされていないのである。そのため、ジャカルタは、遠隔の群島との結び付きの強化や港湾の整備などのため、24カ所に港湾を整備し、最大2,500隻の船舶を導入する計画である。インドネシアは、海洋インフラの整備を促進するために、外資の導入を推奨するようになった。既に、シンガポールや日本企業がコンテナターミナルの建設や運営に参加することになっており、また、インドネシアは、中国の新たな「海洋シルクロード (MSR)」構想を、インドネシアの「世界の海洋の要」構想を補完するものと見、強力にバックアップしている。中国の習近平主席が2014年9月にジャカルタで初めてMSR構想を発表した背景には、インドネシアの支持を取り付けられるとの北京の自信があったのである。

- (3) 最近になって、ジャカルタは、自国領の70%を占める海洋に膨大な資源が眠っていることに気付き始めた。海洋資源は、ジャカルタの開発計画を実現するためには不可欠である。自国の海洋資源の活用ニーズが高まったことで、インドネシアは、海洋における自国の主権主張を認識することになった。フィリピンとの海洋境界画定紛争を解決するという政治的意志の表明や、中国との主張が重複する、南シナ海のナトゥナ諸島海域に対する積極的な海洋権益の主張など、こうした文脈から理解されるべきである。
- (4) 地理的拡散という群島国家の宿命から、インドネシアにとって領土の一体性保全是常に安全保障上の大きな課題であった。しかし、財政的事情や国内の治安情勢などにより、インドネシアは、信頼できる海洋治安維持能力と海軍力の整備ができていない。1万7,000余もの群島を取り巻く広大な海域を哨戒するためには300隻以上の艦艇が必要とされているにもかかわらず、冷戦時代からの保有117隻の艦艇の内、その多くが老朽化し、稼働しているのはわずか30隻に過ぎない。2024年までに274隻の艦艇を整備する2005年の“Green Water Navy”構想や2008年のPresidential MEF (Minimum Essential Force) は、それほど進展していない。ジャカルタにおける国家政策の策定に当たっては、インドネシアの経済や国内治安が依然重視されているが、外部の安全保障環境にも目を向けることで、双方のバランスを取ることに配慮しているようである。インドネシア指導部は最近、2本柱のアプローチを採用している。1つは、現在GDPの0.9%に相当する国防予算を、今後5年間で対GDP比1.5%にまで増強することである。これによって、海洋戦力に割り当てられる予算の割合は過去最大になると見られる。2つ目は、インドネシアの国内防衛産業を発展させるために外国からの投資を促進させることである。主な外資導入先としては、アメリカ、ロシア、中国及び韓国が予想される。
- (5) 海賊行為を除き、インドネシア領海内での不法操業は、ジャカルタにとって常に安全保障上の懸念となっていた。実際、世界中の不法操業の30%は、インドネシア水域内で発生しているとされる。この不法操業は、インドネシアにとって深刻な経済的損失となっている。インドネシアは最近、大統領指令を通じて、自国領海内における不法操業の取り締まりの強化を進めている。漁船を燃やし、沈めるという方針は、国際法の観点から議論を呼ぶものであるが、そのような手段は、抑止力を通じて海洋犯罪を防ぐというジャカルタの積極的なアプローチを示している。また、インドネシア指導部は、インドネシア水域境界の曖昧さや不法侵入行為を防止するために、既に公布されているNorth-South Archipelagic Sea Lanes (ASLs)に加えて、East-West ASLsの指定に関して議論を進めている。これによって、インドネシアの群島の多くで建設中の新しい港湾施設の利用を促す狙いもある。
- (6) インドネシアには、海洋治安に関わる国家機関が1ダースほどもあり、その内、5つの機関が実際に海洋における業務を担当している。インドネシア海軍は、本来の軍事任務以外に、領海外のインドネシアの管轄海域における海洋法令執行任務を遂行している。領海内は国家警察海洋局が担当している。2008年のインドネシア海洋法第17条では、新設された運輸省管轄下のインドネシア海上保安庁 (Indonesian Sea and Coast Guard: ISCG) に対して、海運と海洋安全に関する任務を課している。インドネシア海洋問題・漁業省 (Ministry of Maritime Affairs and Fishing: MMAF) は、海洋環境保全と漁業を担当している。財務省税関執行部 (Finance Ministry's Customs and Exercise Directorate) は関税業務を担当している。これら数多くの機関の間の調整問題は、ジャカルタを悩ませる重大な課題であった。その調整主体である、海洋安全保障調整会議 (The Maritime Security Coordinating Board, Bakorkamla) は2007年に

改組されたが、関係機関の縄張り意識のために効果的に機能しているとは言い難い。しかし、今後、各機関の利害を国家目的の下に統合する国内法の導入が検討されている。例えば、ISCGは海運と海洋安全に関する運輸省の一機関だが、報道によれば、導入される国内法では、今後、ISCGは海洋法令執行に関して独立した自己完結型の機関に指定される可能性があるという。このことは、外洋の管轄海域における哨戒任務には海軍を当てることを意味しており、2005年の“Green-Water Navy”構想の内容とも一致する。

- (7) さて、インドネシアのこうした政策からインドが学ぶべきものとして最も重要なことは、インドも国家戦略レベルにおける海洋ドクトリンを構築する必要があるか、ということであろう。こうしたドクトリンは、海洋問題に関わる各種機関のための「ロードマップ」を示すものとなるだろう。これと同様に重要なのは省庁間の調整のための組織再編であるが、中央政府の明確な監視下における強固なアプローチが、海洋問題に対処する多種機関の間の調整を促進することになるだろう。中国のMSRへのインドの参加に当たっては、MSR構想の詳細について安全保障上の観点からの検証が必要であろうが、他方で、ニューデリー自身も、海洋インフラの整備を通じて、自国内、及び諸外国との海洋を通じた経済的結び付きを強化していく計画を具体化しておく必要があるだろう。距離的に離れ、拡散している群島領土は、マイナス要因に見えるかもしれないが、インドネシアは、これをチャンスと捉え、その地理的な課題を克服する計画を進めている。群島間の結び付きを適切に強化することによって、個々の群島の生産力の単純合計よりも多い生産力が発揮できることを、ジャカルタは現実化しつつある。それ故に、アンダマン・ニコバル諸島（ベンガル湾）やラクシャドウィープ諸島（インド洋）と本土との間の良好な経済的、そして観光面での結び付きの強化は、インドの安全保障上の懸念を緩和することに加えて、インド全体の生産力の向上にも貢献することになるだろう。インドは、その地理的特性にもかかわらず、“Blue Economy”（海洋経済）構想の推進に対して否定的姿勢を示してきた。インドは、海洋観光産業やクルーズ産業面における計り知れない可能性を活用しなければならない。また、インドネシアが近隣諸国からの不法操業に手を焼いているということは、参考にすべきである。実際、インドは、インドネシア漁民によるアンダマン・ニコバル諸島沖での不法操業に悩まされている。しかし、インド漁民の装備は、アジアで最も貧弱だということも事実である。小規模な漁業者への支援を含め、インドは漁業産業の発展を促進する必要がある。

記事参照：The Maritime ‘Rise’ of Indonesia: Indicators, Intentions and Inferences

<http://www.maritimeindia.org/CommentaryView.aspx?NMFCID=5381>

## 1月20日「インドネシアのウィドド大統領の外交政策—マレーシアの専門家論評」（RSIS Commentaries, January 20, 2015）

マレーシア国防大学戦略研究所のB. A. Hamzah 上席研究員は、シンガポールのS.ラジャラトナム国際関係学院（RSIS）の1月20日付のRSIS Commentariesに、“Sinking the Ships: Indonesia’s Foreign Policy under Jokowi”と題する論説を寄稿し、マレーシア人の視点から、インドネシアのウィドド大統領の外交政策について、要旨以下のように述べている。

- (1) インドネシアのウィドド大統領は、一部の反対意見にもかかわらず、インドネシアの「自由で積極的な外交政策（“free and active foreign policy”）」を大幅に変えていない。友好国の漁船を不法操業の廉で燃やし沈めるという、ウィドド大統領の政策は外見上、彼が地域外交に配慮していないような印象を与える。彼の政策は、前任者のユドヨノ大統領の「100万人の友人とゼ

ロの敵」という政策とは際立って対照的である。ユドヨノ大統領は在任 10 年間、多くの友好国と親善を図ってきた。後継者のウィドド大統領は就任 100 日足らずで、異なる遺産を目指しているようだ。漁船を燃やす行為は基本的に国内問題であるが、このことはまた外交政策としての意味合いも持つ。特に紛争海域（例えばマレーシアとの間での紛争海域）で不法操業する漁師の取り扱いに関して、インドネシアと覚書を取り交わした国との間で、こうした行為は、それが国際的な規範そして恐らく近代外交の道義にもとるものであるが故に、外交的軋轢を引き起こした。

- (2) インドネシア人を含む多くの評論家は、新任の大統領が新しい外交政策方針を追求しているのか、それとも単に国内向けに目を引く行動をとっているのかを論議してきた。筆者自身 (Hamzah) は、ウィドド大統領はインドネシアを安定させるであろうと見ている。ウィドド大統領は、インドネシアの外交政策を大きく変更するつもりはなく、長い間インドネシアを導いてきた、「自由で積極的な外交政策」として知られるインドネシアの独立姿勢を維持していくであろう。彼の在任中に変わることがあるとすれば、目的を達成するための政策の重点、方向性そしてそのための戦略である。彼は外交に関心がないように見えるが、果たしてそうか。大統領は国家元首として、多くの問題について議会に対して責任がある。例えば、大統領は、既存の各種機構の枠内で行動しなければならない。インドネシアは、ウィドド大統領の政権下で、ASEAN、イスラム協力機構 (OIC)、国連、世界銀行あるいは国際通貨基金 (IMF) から脱退することはない。反対に、ジャカルタは、アジア太平洋経済協力 (APEC)、東アジア首脳会議、主要 20 カ国閣僚級会合 (G20)、環インド洋地域協力連合 (IORA)、及びその他のあらゆる多国間機構での役割を強化しようとしている。
- (3) 漁船の拿捕は、主権と国家資源の防衛が容易でないということをインドネシア国民に教える、ウィドド流のやり方である。しかし、インドネシア議会は、インドネシアの外交上の信任を一層蝕むことになる自由裁量を、長期に亘ってウィドド大統領に与えることはないであろう。国家主義的感情に訴えることは、短期的な利点があるかもしれないが、グローバル時代の多国間主義とは上手くいかないであろう。ユドヨノ前大統領に対する 1 つの不満は、在任期間中、優柔不断であったことである。ウィドド大統領は決断力のある人として認められることを望んでいる。相互依存世界にあって、孤立した国家主義者がただ 1 人で荒海を航海できるかどうか、彼は間もなく気付くことになるだろう。ウィドド大統領は、域内の不安感を払拭するために、伝統的な外交に従って、ASEAN 諸国を歴訪すべきであろう。
- (4) 中国との間で、ウィドド大統領は危ない橋を渡っている。ナトゥナ諸島沖でインドネシアの EEZ と重なる南シナ海における中国の拡張主義的な主張に対して、ウィドド大統領が中国非難を避けるとは誰も思っていない。それにもかかわらず、経済や現実の政策は、インドネシアと中国が最良の関係であることを必要としている。その上、インドネシアは、南シナ海問題で高圧的な中国と関わり合う上で、最も受け入れ易い当事国と見られている。例えば、ジャカルタは、南シナ海の行動規範 (COC) の締結を促進することができるし、また、この地域での米中の海軍力抗争の緩和にも助力できるであろう。
- (5) インドネシアの海洋空間を変革しようとするウィドド大統領の政策は、3 本柱からなっている。1 つは、国内の強靱性を高めることである。不法操業に対する取締りは、この一貫である。2 つ目は、海軍と空軍の能力強化である。3 つ目は、海洋部門の支援施設の改良に加えて、群島全域に亘って約 24 の深水港の建設が含まれている。海軍力を強化するというウィドド大統領の決定

は、域内で進行中の海軍軍備競争を加速させ、南シナ海における重複する領有権主張を含め、海洋における域内の安全保障問題の管理をより複雑にするかもしれない。インドネシアの他に、オーストラリア、中国、インド、日本、マレーシア、シンガポール、タイ及びベトナムは、自国の潜水艦隊を拡充している。ウィドド大統領の課題は、域内の友好国を失うことなく、如何に強固な海洋政策を展開していけるかである。

記事参照：Sinking the Ships: Indonesia's Foreign Policy under Jokowi

<http://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2015/01/CO15016.pdf>

### 1月23日「中国の南シナ海での挑発行為、2015年も続く—マレーシア専門家論評」(MIMA'S ONLINE COMMENTARY ON MARITIME ISSUES, January 23, 2015)

マレーシアのMaritime Institute of Malaysia (MIMA)のSumathy Permal主任研究員は、1月25日付のMIMAのWeb誌、MIMA'S ONLINE COMMENTARY ON MARITIME ISSUESに、“South China Sea Manoeuvres: More of the same in 2015?”と題する論説を発表し、中国が2014年に南シナ海で行った活動が、2015年にも、これまで通り、あるいはそれ以上に継続されることになるとし、要旨以下のように述べている。

- (1) 2014年に南シナ海で起こった一連の出来事は、南シナ海における関係各国の抗争を一増増幅させるものであった。例えば、2014年1月には、中国海軍がジェームズ礁(マレーシア名: Beting Serupai、中国名: 曾母暗沙)周辺海域で哨戒活動を行ったことが報じられ、マレーシアと中国との間の海洋問題にとって大きな転換点となった。Beting Serupaiは、南沙諸島の最南端にあり、サラワク州のビントウルから80キロの位置にあり、マレーシアのEEZの範囲内である。中国との貿易関係や戦略的パートナーシップは極めて重要だが、マレーシアは、自国が占拠する南沙諸島の島嶼に対する主権侵害行為への対応の仕方を再考する必要があるかもしれない。そして、ベトナム及びフィリピンとの間で領有権を争う海域における中国の行動や演習は、これまで以上に挑発的であった。中国は、ジョンソン南礁(中国名: 赤瓜礁)、カルテロン礁(華陽礁)、ヒューズ礁(東門礁)、ガベン礁(南薰礁)、及びエルダド礁(安達礁)を含む南沙諸島において、軍事建造物を拡充するため埋め立て工事を実施してきた。これらの埋め立て工事は南シナ海を取り囲む中国の要塞化戦略を補完するもので、中国は、埋め立て工事が当該島嶼における作業環境や居住環境の改善を目的としていることを明らかにした。域内諸国や域外の国は、この埋め立て工事を、中国による南シナ海の戦略的なシーレーン支配の試みと見、警戒心を高めている。
- (2) 中国海軍は、南シナ海の公海において、国際法や国際慣習に触れない範囲内と中国自身が主張する訓練や演習を日常的に実施している。中国軍の海洋における訓練には、指揮所の設置、海洋機動、海洋権益の保護、即応性のある支援態勢、そして政治活動といった多様な要素が含まれている。これらは、「戦い、勝利すること」を狙いとした、南海艦隊による一連の実戦想定訓練の一部である。このような中国軍の訓練は、マレーシアを含む領有権主張国が今後の中国軍の訓練、演習に一層警戒すべきことを教えている。また、南シナ海における中国軍の活動分析の結果は、2013年以降にあるパターンを示している。例えば、中国海軍は、2014年1月末にBeting Serupai周辺海域で主権擁護の宣誓式を行ったが、3月にも同様の宣誓式を行ったと主張している。2つの宣誓式は、中国の旧正月の前後に実施されており、恐らく、軍に対する国内の支持を高める狙いからと見られる。これは、自らの活動を正当化することを狙いとした中国



ンと密接に協力していこうとする意思が見られる。オバマ大統領の訪印中に発表された前記文書は、そうした意思の現れである。この戦略ビジョンの発表は、この地域においてより一層主導的役割を果たすために必要なインドの熱意、そして厳格な「非同盟」原則から一定の距離を置くというインドの意思を反映している。

- (3) このビジョンは、地域安全保障のための経済的統合や結合の重要性を強調している。中国を名指してはいないが、この文書は、この地域の平和と安全保障に影響を及ぼしている、南シナ海における一方的で高圧的な行動を問題視している。この文書の重要点の1つは、今や米印両国は、インド・太平洋地域における集団安全保障の必要性を促進するために、多国間パートナーシップの必要性が高まっていることを理解していることである。更に、この戦略ビジョンには、以下の3つの注目点がある。
- a. 1つ目は、中国の海洋シルクロード（Maritime Silk Road: MSR）構想は、北京がインド洋における存在感を高める足掛かりになっているという点で、ニューデリーにとって大きな懸念材料になっているということである。MSRの詳細や意図は未だ明らかになっていないが、それは、地域間の結合やインフラ建設を促進するものと受け止められている。アジア太平洋地域とインド洋地域を網羅する、こうしたプロジェクトの戦略的意味合いは、ニューデリーとワシントンにとって大きなものである。恐らく、中国のプロジェクトへの対抗を意図したものと見られるが、戦略ビジョンは、「エネルギー資源の移転促進に加えて、自由貿易の奨励、及び人的交流の強化を含め、南アジア、東南アジア及び中央アジア地域の結びつけるような形で」地域的経済統合を支援する必要性に言及している。
  - b. 2つ目は、航行の自由の問題が、特に北京とワシントンとの間における係争問題だということである。中国は、EEZの通過の自由を認めているが、外国の海軍艦船による軍事活動には異を唱えている。この中国の主張を国際社会が受け入れることになれば、世界各国の海軍は、中国のEEZ内での活動について中国の許可を求めなければならなくなる。ニューデリーが“Act East Policy”を進めていることから、インドにとっても商業船舶と軍艦艇の航行の自由は優先課題となった。このことは、米印共同声明と戦略ビジョンに見られる、共通の懸念事項である。戦略ビジョンの文書では、「地域の繁栄は安全保障に依拠している」として、両国は「域内全体を通じて、特に南シナ海においては、海洋の安全を護り、航行の自由と上空飛行の自由を確保することが重要であることを確認した」と述べている。
  - c. 3つ目は、米印両国が、出現しつつある新たな地域安全保障アーキテクチャを促進させる最良の方法は集団安全保障であると認識していることと見られることである。インドはこれまで3カ国間や多国間安全保障体制に加入することに慎重であったが、今やニューデリーは、そのようなイニシアチブに積極的である。
- (4) このような協力体制の必要性を強調しながら、同文書は、今後5年間で、米印両国は、「地域の対話を促進し、地域の第3国を含めた3カ国間協議の実現に努力し、地域的統合を促進し、地域の対話フォーラムを強化し、新たな多国間対話の機会を追求し、そして米印両国が地域全体の永続的な平和と繁栄を促進する域内の能力構築に貢献できる分野を追求する」と述べている。この戦略ビジョンは、インドがアジア太平洋・インド洋地域において新たな役割を果たすためのガイドラインとなる。インドは、今以上に地域の責任を負担し、主導的役割を担うことが求められる。インド・太平洋地域の主要国間の協力関係は、この地域の新たな地域安全保障アーキテクチャを強固なものにするであろう。変化するパワーの力学や、インドが有する地域的、

国際的な戦略利益を考えれば、モディ政権は、地域の安全保障に対するより積極的な役割を果たすことに自信を持っており、その用意があるようである。

記事参照 : India-US Joint Strategic Vision: A New Regional Role for Delhi?

<http://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2015/02/CO15020.pdf>

## 2月6日「中国企業、台湾の太平島の港湾建設を支援」(Reuters, February 6, 2015)

台湾は現在、南シナ海で台湾が占拠する太平島において、約1億米ドルの費用をかけて港湾などのインフラ整備を行っている。工事を担当する台湾交通部国道新設工程局の陳議標局長が2月6日に明らかにしたところによれば、中国国営の上海振华重工の重量物運搬船が大型潜函（ケーソン）を太平島に輸送した。それによれば、重量物運搬船は1月24日、11個の潜函を積載して太平島に到着し、28日に島を離れた。海岸巡防署の幹部によれば、巡視船1隻が太平島まで該船をエスコートし、更に2隻の台湾船が随行した。陳議標局長によれば、台湾にはこの種の重量物を運搬できる船がなかった。上海振华重工の幹部は、契約の詳細は承知していないとしながら、台湾からこの種のビジネスを受け入れるのは問題がない、と語った。中国企業が台湾との契約を受け入れたということは、北京が太平島でのインフラ整備をほとんど問題視していないことを示唆している。一方で、陳議標局長は、立法院の一部議員は国防上の観点から大陸企業の船を使用することに懸念を示した、と語った。港湾は、2015年後半にも完成する予定である。

記事参照 : Taiwan turns to Chinese shipper for help with port in disputed waters

<http://www.reuters.com/article/2015/02/06/taiwan-china-spratlys-idUSL4N0VG5U820150206>

## 2月15日「中国の新シルクロード構想の戦略的含意—米専門家論評」(The National Bureau of Asian Research, February 15, 2015)

米シンクタンク、The National Bureau of Asian Research (NBR) のシニア・プロジェクト・ディレクター、Nadège Rolland は、2月15日付の同シンクタンクのWeb上に、“China’s New Silk Road” と題する長文の論説を發表し、習近平国家主席が提唱する新シルクロード構想について、もし大陸を横断する経済回廊の構築に成功すれば、世界的な戦略環境を変化させる可能性があるとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 習近平国家主席が唱える「中華民族の偉大なる復興」という「中国の夢」は、「豊かで、力強く、文化的に進んだ、調和のとれた社会」を目指すために、中国が19世紀以前に持っていた偉大さや影響力を回復することである。2000年前に東洋文化と西洋文化を結びつけた、ユーラシア大陸を横断する偉大なる貿易ルートの復興という考えは、その目的を実現するのに役立つかもしれない。習近平主席が2013年10月の中央アジア諸国歴訪中に打ち出した、新しい「シルクロード経済ベルト (“Silk Road economic belt”）」という構想は主として、中央アジア、トルコ、バルカン半島そしてコーカサス地方を經由してヨーロッパと中国西部の幾つかの都市を結び、1万1,000キロに及ぶユーラシア大陸横断鉄道網に沿って構築されることになろう。中国当局は、この交通インフラ網を、内陸部の中央アジア諸国の経済開発によって、将来的にヨーロッパ市場とアジア市場を結び付ける、ユーラシア大陸「経済回廊」の建設に向けた第1歩と見なしている。そして中国当局は、鉄道網で連結された各国経済間の貿易の自由化と金融協力の強化によって、究極的には新たな地域経済共同体を実現し、そして習近平主席の言う、近隣諸



国間の「運命共同体意識 (“a sense of common destiny”）」を高めることを期待している。また、新たなシルクロード構想は、東南アジア諸国を經由し、インド洋と超えてペルシャ湾や地中海に広がる海洋部分を含む。

- (2) 要するに、中国のシルクロード経済ベルト構想（中国語では「一带一路」と称される）は、44億人の人口を網羅し、合計すれば世界の富の3分の1に当たる21兆米ドルのGDPとなり、そして、今後、力強く成長する可能性のある新興市場を結び付けるものである。中国は既に、貿易や経済協力関係などを通じて、同構想の沿線諸国と密接な関係を有しているが、更に物流インフラを強化するとともに、新たな地域的ハブと各所に新たな工業団地を創設することを考えている。中国が想定している物流インフラ網は、海運ルートとともに、鉄道、パイプラインそして道路網によって陸上貿易の活性化を図るもので、実現すれば、最終的には、文字通り全ての道は北京に繋がることになることになろう。21世紀の地球市民にとっては、大陸横断鉄道の建設は時代遅れに思えるかもしれないが、鉄道網の急速な拡充は依然、変革への重要な推進力である。19世紀の大陸横断鉄道は、農業国だったアメリカを強力な工業国に変質させ、列車と鉄道はパッチワーク状態だった国家を1つに纏め上げた。輸送コストの低下によって、新たな製品が遠隔地にももたらされ、新たな産業が誕生し、天然資源の採掘チャンスが訪れ、数々の技術革新が生まれ、そして現代的な生産管理手法が生み出されたのである。中国の新たなシルクロード経済ベルト構想が完成すれば、これと同様のことが中国の裏庭で実現し、その戦略的景観が一変するかもしれない。中国にとって、新たなシルクロード構想は、輸出を拡大し、天然資源へのアクセスを強化し、そして国内の重要産業に対する梃子入れを図ることによって、国家の経済成長を促進するツールでもある。
- (3) 国内の安全保障に対する配慮もまた、地域的な物流インフラ整備を動機付けている。2000年に当時の胡錦濤国家主席が、急進的な過激派による民族主義的テロ事件が頻発していた新疆ウイグル自治区について、一層の同化政策を促進することを決定した。この決定によって、経済的に進んだ東部地域と西部の貧困地域を結ぶ、鉄道や道路といった交通インフラの整備を促進する大規模なプロジェクトが動き出した。北京は、経済を発展させることで、新疆ウイグル自治区における政治的、民族的緊張を緩和できると確信しており、この信念に基づいてこの地域の経済やインフラに多大の投資を行ってきた。15年後、この信念が今や中国の「近隣外国」にも適用されている。中国は、インフラ網の整備による経済発展がこの地域の政治的安定を強化するとの期待を込めて、鉄道建設によって、新疆地域をカザフスタンやキルギスなどの近隣諸国と連結し、引いては更に西方の中東地域やヨーロッパと連結させようと意図している。更に、中国のこうした「インフラ外交」は、領有権紛争によって海洋に沿った隣国との関係が緊張している時期に、大陸周辺諸国との関係強化を図るという不可避的な外交事情を反映している。習近平主席が2013年10月に近隣諸国との友好関係の構築を優先する方針を示したことから、それが中国外交の中心的課題となった。東側海域での外交関係の悪化という現状から、中国は今や、自国領土の西側に接する諸国との関係の安定化を図りたいと考えている。北京は、できる限り自国の裏庭の安定を維持したいと望んでいる。明らかに中央アジアを重視することで、中国は、そこにおけるロシアのプレゼンスや影響力と競合することになる。しかし、新シルクロード構想は、ロシアとヨーロッパ諸国との関係が緊張している状況下で、北京とモスクワとの一層の協力関係を創出することを意図している。
- (4) 北京が進めるインフラ外交は、重要な戦略的意図を持っている。この10年以上に亘って、中国

当局は、現在、中東や西アフリカから輸送される中国のエネルギー供給の80%が通過する東南アジアの海峡への依存を軽減することで、いわゆる「マラッカ・ジレンマ」を回避することを模索してきた。鉄道、パイプラインそして道路建設を含む、インフラ整備計画は、中央アジアや中東の供給国からのエネルギー輸送能力の強化に繋がる。東アジアで紛争が生じた場合、アメリカが実施する海上封鎖に対する恐怖心から、中国の戦略家は、米海軍の優勢下にあるシーレーンを如何に回避するかの方策を検討してきた。この意味で、新シルクロード構想は、歴史的に海洋進出を犠牲にして陸地を重視してきた中国にとって、一種の先祖返りとも言えるであろう。新シルクロード構想は、単なるユーラシア大陸における鉄道網の拡大以上のもので、新たな戦略的・経済的な可能性を切り拓くものである。中国当局は最終的には、中国の鉄道網の拡充によって経済的に統合されることでヨーロッパがアジア大陸西端の単なる半島になり、一方でアメリカが遠隔の島国の位置に追いやられるような、そういった状況になることを期待している。大陸を横断する経済回廊の誕生は、中国当局が想定しているように、戦略と商業の重点を、中国を取り巻く海洋からユーラシア大陸に移行させ、それによって海洋における米海軍の優位がもたらす戦略的意味を軽減させることになり、世界的な戦略環境を変化させる可能性がある。更に、この回廊は、アジア政策に関するヨーロッパ諸国間の相違を際立たせ、アメリカとヨーロッパの同盟国間との溝を深め、そして商業的な競合を激化させる可能性がある。もしヨーロッパが大西洋の向こう側よりもアジアに視線を向けるようになれば、そしてもし中国がロシア、中央アジア、東欧そして中東との密接なリンクを築き上げることに成功すれば、アメリカの政策立案者は、これらの地域に対する、引いては全世界に対する伝統的なアプローチの劇的な変更を迫られるかもしれない。

記事参照：China's New Silk Road

[http://www.nbr.org/downloads/pdfs/psa/rolland\\_commentary\\_021215.pdf](http://www.nbr.org/downloads/pdfs/psa/rolland_commentary_021215.pdf)

## 2月16日「ナトゥナ諸島、南シナ海の次の発火点になるか—インドネシア人研究者の視点」(RSIS Commentaries, February 16, 2015)

シンガポールのS.ラジャラトナム国際関係学院(RSIS)のRistian Atriandi Supriyanto 研究助手は、2月16日付のRSIS Commentariesに、“Indonesia's Natuna Islands: Next Flashpoint in the South China Sea?”と題する論説を寄稿し、インドネシア領ナトゥナ諸島が南シナ海の係争海域に隣接していることから次の発火点になる可能性があるとして、インドネシア人研究者の視点から要旨以下のように論じている。

- (1) インドネシア領ナトゥナ諸島は154の島嶼からなり、その内、人が居住している島嶼は27に過ぎず、南シナ海にあるインドネシアの最北端領土として、潜在的に最も脆弱である。南シナ海の係争海域に隣接しているため、次の発火点になる可能性がある。しかしながら、ナトゥナ諸島における如何なる効果的な安全保障も、そして軍事プレゼンスも、現地における経済とインフラの開発ができるかどうかにかかっている。インドネシアはウィドド大統領の下で、南シナ海の広大な海域に対する自らの領有権主張を高圧的に押しつけてくる中国に対抗して、この潜在的な発火点を如何に管理しようとしているのか。
- (2) ナトゥナ諸島はジャカルタから1,000キロ以上離れており、東西マレーシアのほぼ中間に位置し、26万2,000平方キロの海域に島々が点在している。この地理的位置が重大な挑戦となっており、しかも各島嶼間にも距離的な海洋の壁がある。また、ナトゥナ諸島は、リアウ諸島州に

属しているが、インドネシアの他の島々との間も遠く離れている。この距離の壁は結果的に、北方の国境を監視し、管理する上で同国の弱点となっている。大ナトゥナ島最大の都市、ラナイとジャカルタの間には民間機の直行便がなく、日用品は西カリマンタ州ポンティアから、あるいはシンガポールに近いバタム島やビンタン島から長距離を海上輸送しなければならない。しかもラナイには深水港がないため大型船が入港できず、また小型船舶は、モンスーン・シーズンには荒海を航行する危険を冒すことができない。ナトゥナ諸島の約7万6,000人の住民は、ジャワ人に対してよりも、マレーシアのマレー人同胞とのより近い歴史的、文化的類似性があると主張している。

- (3) ジャカルタからの効果的な管理が行き届いていないため、ナトゥナ諸島は、多くの安全保障上の問題に悩まされている。周辺海域では不法操業が蔓延しており、インドネシアは、違法操業によって年間約25億ドルの損失を被っていると主張している。この数字はインフレ気味で、実際の損失はその1割程度と見られるが、それでも人口2億4,000万の11%が1日2ドル以下の生活をしている国にとっては大きな損失である。不法操業問題は、ナトゥナ諸島が南シナ海の係争海域に隣接しているため、一層複雑になっている。インドネシアは南シナ海における紛争当事国ではないと公式に主張しているわけではないが、ナトゥナ諸島の北東海域はインドネシアの200カイリEEZと中国の「9段線」主張が重複している。ジャカルタは、表だって北京を敵に回すことを望んでいないが、中国の主張に対し何らかの手段を講じなければならないと感じている。
- (4) インドネシアの軍事力増強報道とは裏腹に、ナトゥナ諸島の軍事力は低レベルのままである。海軍力は小型艦艇だけで、インドネシアのEEZ内の荒海を安全に航行できない。更に、ラナイ空港には作戦機が常時駐留していない。ナトゥナ諸島における軍事演習は1996年以降、実施されているが、ナトゥナ諸島における実質的な軍事力増強そのものは、限られて軍用施設に加えて、維持補修に必要な燃料や予備部品といった運用上必要な資材の入手が困難なため、難しいように思われる。ナトゥナ諸島に外国の投資、特に中国からの投資を呼び込むことは、そこにおける軍事力の不足を補いながら、インドネシアの領土主権に対する認識と尊敬を獲得する、インドネシアのより包括的な戦略に役立てることができる。ナトゥナ諸島にはインフラが不足しているにもかかわらず、中国の3つの会社が現地での水産加工業に興味を示していると報じられている。
- (5) しかし、中国の投資を呼び込むことは、北京に誤ったシグナルを送ることになるかもしれない。インドネシアは、南シナ海における中国の野心に対して何も心配していないとの印象を与えることになるかもしれない。中国が占拠する近くの島礁で進められている埋め立て工事によって、ナトゥナ諸島は、北京の海空軍のレーダー覆域に容易に入ることになろう。ファイアリー・クロス礁（中国名：永暑礁）やジョンソン・サウス礁（中国名：赤瓜礁）の滑走路に中国の前線戦闘攻撃機が配備されれば、インドネシア領が一層近くなる。また、中国の防空識別圏（ADIZ）が設定されれば、ナトゥナ諸島の一部が含まれる可能性がある。埋め立てられた島嶼はまた、インドネシアのEEZ内で操業する中国の遠洋漁船とその武装護衛船の補給基地となるかもしれない。そうなれば、インドネシアの漁船と哨戒艦船と遭遇する可能性が一層高くなろう。インドネシアは、こうした可能性を念頭に、ナトゥナ諸島開発を早急に実施に移さなければならない。

記事参照：Indonesia's Natuna Islands: Next Flashpoint in the South China Sea?

<https://www.rsis.edu.sg/rsis-publication/rsis/co15033-indonesias-natuna-islands-next-flashpoint-in-the-south-china-sea/#.VQoKc2ccTIU>

## 2月17日「中国の海洋シルクロード構想に対するインドの対応の在り方—インド専門家論評」 (National Maritime Foundation, February 17, 2015)

インドのシンクタンク、The National Maritime Foundation の会長で、インド海軍退役大佐の Gurpreet S Khurana は、2月17日付の同シンクタンクの Web 上に、“India’s Approach to China’s Maritime Silk Road: An Alternative View” と題する論説を公表し、中国が提唱する海洋シルクロード戦略を拒否するという現在のインドの政策は経済面でも安全保障面でも得策ではないとして、要旨以下のように述べている。

- (1) スリランカのシリセーナ大統領は、2014年12月に発表した選挙前のマニフェストで、コロンボ港の開発のために中国が拠出した14億ドル規模のプロジェクト基金について再考することを表明した。しかしながら、2015年2月初旬の中国特使、劉建超・中国外交部部長助理の同国訪問によって、この問題は「慎重に評価」されることになり、この訪問後、スリランカ政府は同プロジェクトを進める可能性を示唆した。コロンボ港開発プロジェクトは、中国の習近平国家主席の提唱する「海洋シルクロード戦略 (MSR)」にとって必要不可欠である。バングラデシュ、インドネシア、ケニア、モルディブ、パキスタン及びタイなどの、インドの海洋隣国の多くは、MSR「バンドワゴン」に乗る気である。
- (2) アジアの海上貿易と文化交流に対する古の中国の貢献を思い起こさせる MSR 構想だが、この構想は本質的に、経済的結び付きを強化するために港湾インフラを開発するとともに、内陸部に経済的インセンティブを伴った工業、貿易自由特区を設置するために、中国がパートナー諸国を支援しようとするものである。従って、MSR は、経済的構想として提案されている。しかしながら、その詳細は未だ明らかになっていないが、その多様な戦略的意図と幅広い波及効果を見無視することはできない。MSR に対するインドの対応は慎重であるが、こうした対応は、中国との潜在的に敵対的な関係を考えれば理解できる。インドは中国の MSR の提案を拒否しているわけではないが、ニューデリーは、より客観的に MSR を検討する必要があるかもしれない。そのためには、経済と安全保障という2つの要素を検討することが必要である。
- (3) 経済的要素：世界最大の製造業を持つ中国経済の過去数十年の急速な成長は、収入の向上とより良い生活スタイルをもたらしたが、その一方で、製造コストの上昇による輸出の減少も招いた。中国は、MSR のパートナー諸国に製造業をアウトソーシングすることで、この難局を乗り切ろうとしている。インドにとって、人件費や原材料などが比較的 low コストであるという利点を考えれば、これは、製造業の基盤を強化し、「インド製」を宣伝し、そして雇用機会を生み出すチャンスとなる。中国の産業力がインドより少なくとも20年は先に進んでいることを考えれば、インドの産業界は、日本の多国籍企業によるアウトソーシングを背景として成長した1980年代の東南アジア諸国の経済と同じように、急成長できるかもしれない。このようなアウトソーシングによる経済成長論は、「雁行型経済発展 (Flying Geese Paradigm)」として知られる。その一方で、もしニューデリーが MSR に参加しない方針を決定した場合、インドの産業界は、その多くが中国の MSR の公然のパートナーとなるアジアの隣国に遅れを取るであろう。また、インドは、自国経済に大きな割合を占める海外貿易の発展性を確保するために、インフラ施設を改善する必要がある。MSR は、ニューデリーが現在積極的に検討している、陸上の The Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor (BCIM-EC) 回廊構想に対して、海洋における効果的な補完ルートになり得る。MSR はまた、インドの ‘Sagarmala’ プロジェクト (国内水路ネットワーク) と結び付けることで海上貿易との連結を強化し、内陸部における「港湾

主導による経済発展（‘port-led development」）に繋げることができよう。更に、MSRは、海洋産業や造船産業の能力強化を通じて、インドの「海洋経済（‘blue economy）」の発展にも役立つかもしれない。

- (4) 安全保障要素：MSRの背後にある中国の軍事的、戦略的意図を無視することはできない。2014年9月の中国海軍潜水艦のコロンボ港への前例のない寄港は、将来的なインド洋への進出に先鞭をつけた。中国は今後、インドにおける戦略的プレゼンスを高めるため、その拠点となる海洋インフラに対して、海軍のアクセスを求めていく可能性がある。中国海軍は、チッタゴン、コロンボ、グワダル及びハンバントータといった港湾に、補給施設を求めてくるかもしれない。問題は、これを阻止するために、インドは何ができるかということである。インドは恐らく、インド洋沿岸（IOR）諸国に対する影響力を利用しようとするかもしれないが、中国のMSRに対抗出来るだけの経済的な魅力を提示できないであろう。注目すべきは、既にバングラデシュやモルディブさえもMSRを支持することを決めており、パキスタンに対してもそうだが、インドはこれら諸国に何の影響力も持っていない。従って、現在の趨勢が進展することは避けられず、ニューデリーはこれに対してほとんど影響力を持っていない。その一方で、インド国内の適切な場所に中国企業が港湾と内陸部を結びつける経済特区を開発することを認めれば、財政面、技術面そして恐らく熟練した人材面において、中国からの大きな投資を呼びこむことができよう。インドがこれまで、港湾とそれに繋がる地域を含む死活的な兵站補給インフラを「戦略部門」と読んで、用心深い態度をとってきたことは、理解できる。しかしながら、こういった施設の戦略的価値は、周辺環境の如何による。港湾を「戦略的」施設として「包括的」に指定することは、適切でないかもしれない。従って、港湾建設用地として中国企業に割り当てた沿岸地区を、戦略的地区として指定する必要はない。むしろ、ニューデリーにとって、インドの北東部諸州の「（もう1つの）戦略的」施設である道路インフラを、BCIM-EC回廊構想と連結させることを積極的に検討することが重要である。
- (5) MSRは北京のイニシアチブであるが、その歴史的ルーツは中国だけのものではない。MSRは、アジア内部における古の海洋の結び付きを象徴するものであって、定期的に風向きを変えるモンスーンと密接に関連した、海洋を媒介とするアジア全域における通商や文化交流を可能にした。従って、インドがMSR構想を支援することは、アジアの「台頭」を喧伝し、アジアを経済的に統合することに役立つであろう。そのプロセスにおいて、相互の信頼関係が生まれ、そしてそれは地域の安定と繁栄に貢献することになる。反対に、地域各国が経済的統合を促進する基盤としてMSRを支援している中であって、インドが排他的アプローチを続ければ、それは限界を迎えることになるであろうし、いずれ自らの裏庭におけるインドの影響力は中国に「取って代わられる」ことになるだろう。

記事参照：India's Approach to China's Maritime Silk Road: An Alternative View

<http://www.maritimeindia.org/CommentaryView.aspx?NMFCID=8390>

### 3月3日「南シナ海における中国の埋め立て工事、米国や域内諸国は対抗すべし—CNAS 会長」 (The Wall Street Journal, March 3, 2015)

米シンクタンク、The Center for a New American SecurityのRichard Fontaine会長は、3月3日付の米紙、The Wall Street Journalに、“Chinese Land Reclamation Pushes Boundaries”と題する論説を寄稿し、南シナ海における中国の埋め立て工事に対して、米国や域内諸国は対抗すべしと

して、要旨以下のように述べている。

- (1) 南シナ海で中国が進める埋め立て工事と関連施設の建設状況を示す衛星画像が、ワシントンの当局者の懸念を高めている。これは一握りの孤立した遠隔の環礁や島嶼の問題に止まらない。北京の大胆な動きは、中国の主権主張が遠海域にまで及んでいること、そして隣国やアメリカとの緊張を高めるリスクを冒す用意があることの証左である。また、このことは、アメリカとアジアのパートナー諸国が安全保障上の結び付き強化する必要性を示している。
- (2) HIS Jane's や米シンクタンク、CSIS が発表した画像や報告によれば、中国は、軍事力を投射したり、重複する領有権主張領域を防衛したりし易いように、幾つかの環礁を拡張してきた。Hughes Reef (東門礁) では人工島とヘリパッド、Johnson South Reef (赤瓜礁) では埋め立て、Gaven Reef (南薫礁) では対空用の監視塔を建設し、そして Fiery Cross Reef (永暑礁) では滑走路を造成していると思われる。この1年間の南シナ海における埋め立てと関連施設の建設は、域内の秩序を、自らの定義する国益にとって好ましい方向に変えていこうとする、北京による新たな試みを示している。
- (3) 近隣諸国は警戒すべきである。これらの遠隔の拠点は、何時の日か駆逐艦や対空ミサイル部隊の基地になり得るし、北京が東シナ海に宣言した防空識別圏 (ADIZ) を南シナ海にも宣言する拠点にもなり得る。2014年にベトナム沖に石油掘削装置を持ち込んだこと、また2012年にフィリピンと領有権を争う Scarborough Shoal でフィリピン軍と対峙したことなどの最近の動きとともに、これらは、南シナ海のほぼ全ての領域に対する領有権主張を実効あらしめようとする中国の貪欲さを示している。北京は、ベトナムやマレーシアを含む、他の諸国も域内の環礁の埋め立てを行っていると反撃するとともに、国際法に違反しているとするアメリカなどの非難を無視して、「9段線」の内側は全て中国の領域であると主張している。また、中国メディアは、大規模な埋め立て工事が進められていることを確認しているだけでなく、フィリピンも領有権を主張している、Cuarteron Reef (華陽礁) でも工事が始まった、そして中国軍がこの海域で演習を実施したことまで報じている。
- (4) 中国のこうした高圧的は動きに対して、域内のほとんどの国は軍事投資を増強するとともに、近隣諸国やアメリカとの安全保障上の結び付きを深めている。アメリカの力に裏打ちされた開放的でルールに基づく国際秩序とアジアの地域秩序は、多くの国にとって利益であったし、中国にとっても例外ではなかった。「力は正義なり」というドクトリンは憂鬱な未来を予感させる。アメリカとその数が増えつつある有志のアジアのパートナー諸国は、中国を封じ込めるためではなく、北京の高圧的姿勢に対抗する手段として、安全保障協力を真剣に促進するための梃子として、北京の最近の南シナ海における行動を利用すべきである。中国が台頭する地域において威圧的行動と紛争を阻止する最良の方策は、域内の他の諸国と協同する強いアメリカの存在である。そのためには、ワシントンは、自らの防衛態勢を整備しなければならない。中国の潜水艦の隻数が初めてアメリカを上回ろうという時に、強制的歳出削減措置が国防省の予算を脅かしている。ワシントンはまた、ベトナムやフィリピンなどとの実質的な協力を推し進めるとともに、これら諸国に対して日本や他の国とも協力するよう慫慂すべきである。アジア太平洋地域の大国としてのインドの台頭を促すことも、いずれ中国とのカウンターバランスとして働くであろう。

記事参照 : Chinese Land Reclamation Pushes Boundaries

<http://www.wsj.com/articles/richard-fontaine-chinese-land-reclamation-pushes-boundaries-1425405550>

### 3月9日「アメリカは南シナ海問題に関与すべき—米専門家論評」(Nikkei Asian Review, March 9, 2015)

米シンクタンク、The Heritage Foundationのアジア研究部長、Walter Lohmanは、3月9日付のNikkei Asian Reviewに、“Why US should move beyond ASEAN in the South China Sea”と題する論説を寄稿し、アメリカは南シナ海問題に関与すべきとして、要旨以下のように論じている。

- (1) オバマ政権の主要高官を含め、ワシントンの多くの関係者は、南シナ海の危機については、地域のプロセスに依存して解決を図るといった外交的アプローチを支持してきた。これは不合理な考えではない。東南アジア諸国が紛争解決のために団結して対処し、そしてアメリカがこれを背後から支援できるというのが理想的である。問題は、東南アジア諸国が団結して対処するための伝統的な機構、ASEANがこのような解決を追求するには無力であることである。ワシントンは新しいアプローチを模索すべき時が来ている。アメリカはこの問題に重大な利害を持っている。それらには、台湾海峡と北東アジアの平和を維持するために不可欠なシーレーンに対する海軍のアクセス確保、安全で妨害されない海洋貿易の長期的な維持、そしてアメリカの条約同盟国であるフィリピンの安全保障が含まれる。ASEANも機構として、これらに関心を持っているが、機構自体の団結を優先している。団結を脅かす問題に対しては、ASEANは無力で、その結果、この数十年の間の南シナ海における外交の失敗に繋がった。
- (2) では、アメリカは何をなすべきか。
  - a. 第1に、アメリカは、南シナ海問題に対処するに当たって、中心的な役割を果たすことをASEANに期待すべきではない。アメリカの大統領と閣僚は引き続き、ASEANの会合に出席して、南シナ海問題を論議すべきである。しかし、こうした会合への出席は、効果的な行動をとるために必要な外交的先導者としてではなく、アメリカの関与なしにASEANが行動する不測の事態に対する安全装置と見なされるべきである。
  - b. 第2に、南シナ海紛争は「国際化」されるべきである。要するに、外交活動の焦点を、東南アジアとASEANの中国との関係の枠外に移すべきである。1978年～1991年のカンボジア紛争や、1999年の東ティモール危機でも見られたように、ASEAN以外の外部の大国による積極的な関与のみが、各関係当事国に利害計算の変更を慫慂する重みを持つのである。南シナ海の場合について見れば、アメリカと域内の主要パートナー諸国は、日本、オーストラリア、韓国、インド、インドネシア、シンガポール、ASEAN議長国（現在はマレーシア）及び領有権紛争当事国が参加する国際会議の開催を主導すべきである。以前のカンボジア紛争の国際化でも見られたように、こうした会議には一部の関係国が参加しないかもしれない。しかし、問題解決への効果的な圧力を作爲する会議に、全ての関係国が参加する必要はない。
  - c. 第3に、アメリカは、領有権紛争にはコミットしないという従来の立場を見直すべきである。アメリカは長い間、南シナ海における領有権紛争は米比安保条約の適用範囲ではないとの立場を堅持してきた。これは、尖閣諸島に対する日米安保条約と同じような立場に変更することができよう。米比条約の目的から見て、フィリピンが現在占拠している南シナ海の島嶼を「条約の管轄範囲」にあると認め、防衛対象とすべきである。アメリカは台湾に対しても、台湾関係法に基づいて同様の保証を与えることができよう。尖閣諸島の場合と同じように、アメリカは、いずれの場合でも、主権問題に対する最終的な判断を表明する必要はない。
  - d. 第4に、アメリカは、フィリピンと台湾が現在占拠している島嶼の防衛力強化を支援することを検討すべきである。

- (3) 南シナ海における中国の埋め立てと建造物を写した衛星画像は「劇的な」印象を与える。南シナ海問題に対処するために、アメリカは、ASEAN 中心の外交アプローチから転換すべきである。この問題の効果的かつ平和的な解決の図る主体として、分裂し非効率的な ASEAN に頼るには、アメリカの利害はあまりにも大きいからである。

記事参照：Why US should move beyond ASEAN in the South China Sea

<http://asia.nikkei.com/Politics-Economy/International-Relations/Why-US-should-move-beyond-ASEAN-in-the-South-China-Sea>

### 3月4日「中国の21世紀海洋シルクロード構想の本質—インドの視点から」(The Japan Times, March 9, 2015)

インドのシンクタンク、The Center for Policy Research の Brahma Chellaney 教授は、Project Syndicate に、“The silk glove for China’s iron fist” と題する論説を寄稿し、中国が押し進めている21世紀海洋シルクロード構想の本質について、インド人の視点から要旨以下のように述べている。

- (1) 中国は長年に亘って、中東地域にまで至る港湾ネットワーク、「真珠数珠繋ぎ (a “string of pearls”）」戦略で南アジアを包囲しようとしてきた。当然ながら、インドと域内各国は、これを大きな懸念を以て注視してきた。しかしながら、中国は今、貿易や文化交流を促進するために「21世紀海洋シルクロード」を構築すると主張して、この戦略を偽装しようとしている。しかし、この友好的なレトリックは、中国の戦略的目標は地域支配を目指すことであるとの、アジア諸国やその他の国の懸念を和らげるものではない。こうした懸念には十分な根拠がある。要するに、シルクロード構想は、中国をアジアとインド洋地域における新秩序の中心にしようとするものである。実際、中国は、幾つかの隣国との領域紛争や海洋紛争を煽る一方で、貿易の大動脈に沿った地域に覇権を確立しようとする一方で、アジアの地政学的地図を書き換えようとしているのである。
- (2) 海洋シルクロードの戦略的側面は、人民解放軍がこの問題の論議を先導している事実から窺える。人民解放軍国防大学の紀明貴 (Ji Mingkui) 少将は、この構想は、特にアメリカによる「アジアへの軸足移動」の「勢いを失わせる」一方で、中国が「新しいイメージ」を作り、「影響力を勝ち取る」上で役立ち得る、と主張している。人民解放軍の専門家は、シルクロード構想と「真珠数珠繋ぎ」戦略の結び付きを否定し、15世紀の鄭和の航海に擬えたがる。しかし、海洋シルクロードの実態は、「真珠数珠繋ぎ」戦略とほとんど変わらない。中国はこの構想を推進するために見かけ上平和的な戦術をとっているが、その主たる目標は、互恵的な協力ではなく、戦略的優位の確立である。
- (3) シルクロード構想は、中国の過去の栄光と地位の回復を目指す、習近平主席の「中国の夢」の一部である。中国は、特に習近平政権下で、隣国の対中経済依存を高め、そして中国との安全保障協力を拡大させるために、援助、投資及びその他の経済的梃子を活用してきた。海洋シルクロードを構築するために、習近平が400億ドルの「シルクロード基金」とアジアインフラ投資銀行 (AIIB) を活用するのは、こうしたアプローチを反映している。既に中国は、鉱物資源を輸入し、中国製品を輸出するためばかりでなく、戦略的目標も押し進めるために、域内の沿岸諸国で港湾、鉄道、高速道路そしてパイプラインを建設しつつある。例えば、中国は、ホルムズ海峡の入り口に当たるパキスタンのグアダル港の開発に数十億ドルを投じた。また、中国の国営企業が5億ドルを投資してスリランカのコロombo港に完成したコンテナターミナルに、



2014 年秋に中国の攻撃型潜水艦が 2 度に亘って寄港した。中国は現在、14 億ドルを投じてコロンボ近郊のモナコ公国ほどの土地に将来的に海洋シルクロードの重要な拠点となる、「ポートシティー」を造成している。

- (4) 人民解放軍軍事科学研究院の Zhou Bo 名誉研究員は、中国を「強力だが穏やかな」パワーと定義しながらも、中国のメガプロジェクトは「インド洋の政治的、経済的景観を根本的に変えるであろう」と認めている。このことは重要である。何故なら、新しいアジアの秩序は、日本が中国の台頭を阻止しようと決意している東アジアにおける動向よりも、中国がインドの長年の優位を切り崩しつつあるインド洋における出来事によって、左右されるということになるからである。
- (5) インドが中国の行動に疑惑を抱いているのは確かだが、中国は、獲物を驚かすことなく、目標達成に向けて慎重に事を運んでいる。ジョージア工科大の John Garver 教授は、中国の寓話を引いて、「生ぬるい池の蛙は心地よく、安心している。蛙は、死んだり、完全に茹で上がったりするまで、ゆっくりと温度が上がっていることに気付かない」と述べ、中国のやり口を見事に喝破している。中国がインドに海洋シルクロード構想に加わるよう勧誘したことは、驚くに値しない。その狙いは、疑惑の念を抱くインドを宥めるだけでなく、インドの日米両国との戦略的結び付きの進展を鈍らせることにある。
- (6) 中国のシルクロード構想は、経済、外交、エネルギー及び安全保障における目的を、貿易を促進し、中国の戦略的浸透を助け、そして益々強大で活動的になっている潜水艦部隊の役割を拡大させるための広域に亘る数珠つなぎ拠点のネットワーク構築努力と結び付けられている。その過程で、中国は、アジアの秩序を、米中間の勢力均衡ではなく、中国自身の覇権に基づくものに替えていくことを狙っている。民主国家同士の協調のみが、この戦略を阻止し得るのである。

記事参照：The silk glove for China's iron fist

<http://www.japantimes.co.jp/opinion/2015/03/09/commentary/world-commentary/the-silk-glove-for-chinas-iron-fist/#.VQ4fNHkcTIU>

### 3月11日「中国の『一帯一路』構想、その狙い—RSIS 専門家論評」(RSIS Commentaries, March 11, 2015)

シンガポールの S.ラジャラトナム国際関係学院 (RSIS) の准教授、Li Mingjiang は、3月11日付の RSIS Commentaries に、“China’s “One Belt, One Road” Initiative: New Round of Opening Up?” と題する論説を寄稿し、中国の「一帯一路」構想について、要旨以下のように述べている。

- (1) 習近平主席が提唱する、「シルクロード経済ベルト」と「21 世紀海上シルクロード」の「一帯一路」構想（あるいは The “Belt and Road” Initiative (BRI) ともいわれる）は、中国の外交政策推進の優先事項となっている。BRI については中国では大いに議論されているが、外部世界は、この構想に対してそれほど関心を示しているようには見えず、この構想の重要な含意を見逃してきた。
- (2) 中国が BRI の実現に如何に真剣に取り組んでいるかを示す、幾つかの事象がある。BRI は、第 18 期中央委員会第 3 回全体会議（三中全会）の決議で提唱されたものである。習主席が議長を務める 2014 年 11 月の中央財政経済財委員会（中央財經領導小組）第 8 次会議では、BRI について特に議論された。そして 2014 年 12 月の年次中央経済工作会議では、BRI を 2015 年の中国の優先事項の 1 つとした。以後、中国は具体的な措置をとってきた。中国は、アジアインフラ投資銀行 (AIIB) を立ち上げるとともに、400 億ドルの「シルクロード基金」を設立した。

BRIは、北京で開かれたAPEC会議で多くの外国指導者に説明された。今やBRIは中国の国家戦略となった。BRIは、習主席の任期満了時点で、彼の外交政策の主要な遺産と見なされる可能性は極めて高い。国家発展改革委員会（NDRC）は、関係機関の支援を受けて、BRI推進のためのガイドラインとビジョンを開発している。中国政府の諸声明によれば、BRIは、政策、インフラや施設、貿易、通貨及び人的資源の関連する5つの分野が含まれている。具体的には、BRIの推進には、貿易と投資の促進措置、インフラの整備（鉄道、高速道路、空港、港湾、通信、エネルギーパイプライン及び物流ハブ）、産業と地域間経済協力（主に海外の工業団地や経済回廊）、金融協力、そして人的交流の促進などが含まれる。

- (3) 中国の多くの報道によれば、BRIは、最終的にはアジアからヨーロッパに至る最大65カ国が関与することになると見られる。同時に、中国政府の高官の発言から見れば、BRIの重点が中国の近隣諸国にあることが窺われる。BRIは、現代中国の対外関係史の中で前例のない提案になりそうである。中国はBRIの戦略的側面を強調しないようにしてきたが、多くの中国の専門家は私的な会話では、BRIが実際には、この数年間に中国の近隣諸国が進めてきた戦略的再編、特にアメリカのアジアにおける再均衡化戦略に対する対応の一貫であることを、暗黙の内に認めている。
- (4) しかしながら、BRIは、単にアメリカの再均衡化戦略やこの地域の戦略環境の変化に対応するだけのものではない。BRIは中国外交政策コミュニティーに現れつつあるコンセンサス、即ち、北京は今やこれまでの「低姿勢」の国際戦略から大きく転換し、より大きな成果を求めて積極的に行動する必要があるとのコンセンサスを反映したものと、言えよう。中国の外交政策エリートは既に、将来に向けて大国としての中国を押し上げるための大戦略を追求し始めた。彼ら外交エリートはまた、中国の政策決定者に対して、中国の近隣諸国で大きくなりつつある中国に対する否定的な見方に対応するために、大々的な政策イニシアチブを仕掛けるよう提言してきた。
- (5) 中国当局者はBRIが新たな中国開放の一貫でもであると主張しているが、これは多分に事実である。第1に、中国は、特に鉄鋼と建設資材部門で、過剰生産や過剰生産能力の問題に直面している。この問題は、BRIが多くの中国企業に海外市場を開拓する機会を与えることで対処できる。第2に、中国は、人件費の上昇に伴って、労働集約的で低付加価値の生産施設を海外に移転することになる。BRIは、これらの2つの面で、中国国内経済の再編を加速させることになる。第3に、過去数十年の間、改革開放の流れに遅れていた中国の内陸部と西部地域において、BRIは、これら地域の経済成長を促すことになる。第4に、中国は、より多くの中国の投資家が海外への投資機会を探す、純資本輸出国となる。
- (6) 明らかに、北京はBRIに真剣に取り組んでいる。しかし、1つには中国が十分な情報を提供していないこともあって、近隣諸国からの反応は盛り上がるには至っていない。近隣諸国は最終的に、BRIによる経済的利益と自国の国家安全保障上の戦略的懸念とを天秤にかけようとするであろう。いずれにしても、域内各国は、BRIに関心を持ってはいるが、中国に対してその実現に向けての透明性を確保し、より多くの情報を提供することを求めるに違いない。

記事参照：China's "One Belt, One Road" Initiative: New Round of Opening Up?

<http://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2015/03/CO15050.pdf>

### 3月12日「中国の海上シルクロードを巡る疑惑—RSIS 専門家論評」(RSIS Commentaries, March 12, 2015)

シンガポールの S.ラジャラトナム国際関係学院 (RSIS) の上席研究員、Irene Chan は、3月12日付の RSIS Commentaries に、“China’s Maritime Silk Road: Emerging Domestic Debates” と題する論説を寄稿し、「21世紀海上シルクロード (MSR)」構想を巡る周辺諸国の疑惑について、要旨以下のように述べている。

- (1) 中国の習近平主席は 2013 年 10 月、公式訪問中のインドネシアの議会演説で、「21 世紀海上シルクロード (MSR)」構想を明らかにした。この演説は域内の注目を集めたが、その後数カ月間、中国政府当局者は、古代の貿易ルートを復活と域内諸国との関係改善を進めるという習主席の発言を繰り返すだけで、MSR に関する詳細な情報を提供することはほとんどなかった。2014 年 11 月の第 17 回中国 ASEAN 首脳会議で、中国の李克強総理は、MSR に加えて、運命共同体を構築するための「2+7 協力枠組み」を提唱した。この枠組みは、戦略的な信頼醸成と互恵的な経済発展の促進という 2 つの政治的なコンセンサスと、海洋協力、金融、安全保障、環境保護及び人的交流を含む 7 つの優先的協力分野からなる。東南アジア、南アジア、アフリカ沿岸及び地中海に至る海上貿易を促進するための、港湾へのアクセスを拡大する中国の壮大な連結プロジェクトに対して、今日まで、域内諸国は明確な反応を示していない。
- (2) 中国での政策論議から判断すると、MSR は、策定済みのマスタープランというよりも、中央政府の諸官庁を巻き込んで策定中のプランのようである。策定作業には、外務部、商業部、交通運輸部、農業部から国家発展改革委員会に至る最大 12 もの諸官庁が関与している。中国の報道によれば、これまで 20 の省政府が MSR とシルクロード経済ベルトに関する提案を行った。こうした国内の圧倒的な反応に加えて、中央と地方政府の間の調整の困難さが、MSR 構想を国外へ効果的に伝えることができない要因となっている。中国にとって不幸なことに、こうした明確性の欠如が、中国に対する憶測と疑惑を生んできた。北京はまだ MSR に沿った具体的な港湾拠点の公式地図を発行していないが、国営新華通信は 2014 年 5 月、「新しいシルクロード、新しい夢」という連載記事の中で、地図を掲載した。新華社はこの地図が単なるイラストかどうかについては言及しなかったが、中国政府は、MSR の公式地図がないことを明らかにしている。いずれにしても、中国は、主要メディアや外交チャンネルを通じて、2013 年の習主席の構想発表以来、域内諸国に対してもっと多くの公的な広報活動ができたはずである。
- (3) 中国にとって幸いなことに、域内諸国との結び付きを強めるという呼びかけは、長年にわたって東南アジアでは反響があった。2010 年に採択された、The Master Plan for ASEAN Connectivity (MPAC) は、ASEAN の計画とリンクさせることで MSR を明確にする上で、中国にとって理想的な解決策になるかもしれない。MPAC は、物理的、制度的及び人的結び付き強化のための 15 の優先プロジェクトを特定した。MPAC はまた、域内におけるリンケージを構築するに当たっての、これまでの成果と今後の課題を評価した。中国の MSR が複数の地域をカバーする大規模なプロジェクトであることを考えれば、中国の政策立案者は、東南アジアに局限された MPAC を修正して MSR の一部として再定義することを検討できるかも知れない。またこれによって、プロジェクトの優先順位を決める時間の節約にもなれば、域内各国が同プロジェクトから何が期待できるかを明らかにすることにも役に立ち得る。ASEAN を中核に据えることで、中国中心の地域共同体の創設という一部諸国の中国に対する不安を払拭することも期待できる。

- (4) しかしながら、中国は、多くの域内諸国が MSR に対して地域的結び付きの強化という利点を認めながらも、戦略的な懸念も持っていることに驚くべきではない。鉄道、道路そして港湾は、統合された政治的、戦略的な力として歴史的な重要性を持ってきた。長い間、シーレーンと戦略的 choke point の制圧が中国のアジア戦略構想においてその比重を益々高めてきていると言われてきた。中国の MSR に対して批判的な専門家は、地域の安全保障に関して少なくとも 2 つの主要な問題を提起してきた。第 1 に、MSR の背後にある中国のより深い動機は何か。そして第 2 に、中国海軍と海洋法令執行機関は、MSR において最終的にはどのような役割を果たすのか。
- (5) MSR に関する継続的なコミュニケーション不足は、政治的・安全保障的な動機からではなく、純粋に経済的な構想として推進するという中国の主張に対する疑念を高めている。例えば、インドが MSR に戦略的懸念を高めているのは、中国の潜水艦がコロンボ港に寄港したことから、中国資本で建設されたスリランカのコンテナターミナルが中国の軍事目的に使用されることになるかもしれないからである。東南アジアでは、南シナ海の紛争が解決されないまま、経済的相互依存が進むことに疑念が見られる。2014 年 7 月の報道では、広州、海南、湛江、北海、泉州、漳州、寧波、蓬萊及び揚州の各沿岸都市が古代の MSR をユネスコ世界遺産に登録するための共同提案をしたという。また中国の報道によれば、文化遺産担当官庁が西沙諸島における頻繁な考古学的調査を実施しており、そして南方の南沙諸島にまで調査を拡大しているという。このことは、この地域において中国の歴史的な存在を証明し、それによって中国の現在のプレゼンスの強化を合法化するとともに、南シナ海における中国の領有権主張を強固にする手段として、中国が MSR を利用するかもしれないとの疑念を、他の領有権主張国の間に高めている。中国の政策立案者は MSR の青写真を作成することに勤しんでいるかもしれないが、それは、地域の戦略的な懸念を隠すよりも表面化させることになるかもしれない。

記事参照：China's Maritime Silk Road: The Politics of Routes

<http://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2015/03/CO15051.pdf>

### 【関連記事】

#### 「中国の海上シルクロード構想、その国内論議から見る諸問題—RSIS 専門家論評」(RSIS Commentaries, March 13, 2015)

シンガポールの S.ラジャラトナム国際関係学院 (RSIS) の上席研究員、Irene Chan は、3 月 13 日付の RSIS Commentaries に、“China's Maritime Silk Road: Emerging Domestic Debates” と題する論説を寄稿し、「21 世紀海上シルクロード (MSR)」構想を巡る中国国内の論議は MSR を策定し、実行していく上で中国が国内外で困難な問題に直面していることを浮き彫りにしているとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 「21 世紀海上シルクロード (MSR)」構想を巡って圧倒的に盛り上がった 18 カ月を経て、中国の学者や政策立案者は、MSR 政策の策定と実行が如何に骨の折れる作業かを実感し始めている。彼らは、MSR を実行する上での諸問題や、MSR とその双子のもう一方、シルクロード経済ベルトの両方の持続可能性について、疑問を呈し始めている。まず、中国のアナリストは、中国のシルクロード外交の持続可能性に注目している。シルクロードの復活は習近平主席の創案だが、習主席の残りの 8 年の任期内に実現できることには限界がある。中国の政策立案者は、シルクロードを一夜にして構築できないことを認識している。域内関係諸国が MSR に関する協

議に応じ、協力の条件を交渉するまでには、少なくとも10年を要するであろう。その後、政策遂行の効果が見えるようになるまでには、更なる時間を要するであろう。また、中国の経済的、社会的計画は5年周期で策定されており、現在の中国経済は第12次5カ年指針の下で策定された戦略に基づいている。このことは、陸上と海上の両方のシルクロードが依拠すべき計画モデルが次の5カ年指針の下で如何に実行されるかという問題を提起する。

- (2) 一部の中国の学者は、シルクロード外交の戦略的含意、特に東南アジアにおけるMSRの戦略的含意を見落したり、軽視したりしてはいけなく、と警告している。彼らは、中国が域内での経済的切り札を過大評価しており、MSRルートが南シナ海の紛争領域を通過することから、域内諸国は自国の戦略的利益を犠牲にしてまで中国との経済関係を深めることを警戒している、と指摘する。MSRは、中国の地域覇権を確立するというよりは、域内諸国がアメリカや他の主要プレイヤーとともに中国に対抗するためのヘッジを構築していく動機付けになるかもしれない。一方、別の中国の学者は、商業的な関与が深まれば深まるほど、中国の脆弱性が大きくなることから、北京がMSRの下で内政不干渉という長年の外交政策を維持できるかどうかを疑問視している。彼らは、アラブの春における中国のリビアでの経験を念頭に、MSRのための連結したインフラ開発の推進に当たっては忍耐と慎重さを求めている。彼らは、北京に対して、海外での大規模プロジェクトにコミットする前に、当該地域のインフラ開発ニーズに関する詳細な調査と、徹底した政治的、経済的リスクの分析の実施を求めている。彼らは、中国の海外インフラ投資のかなりの部分が妥当な配慮を怠ったために損失を被っている、と指摘している。このことは、中国の資源を無駄にするだけでなく、当該地域で働く中国人の生命を危険に晒すことにもなる。
- (3) 中国の報道によれば、これまで20の省政府がMSRとシルクロード経済ベルトに関する提案を行った。中国の学者は、これらの省がMSRの効率的な基点としての要件を等しく備えているわけではない、と指摘している。各省は、それぞれ異なる開発ニーズを持っており、アジアインフラ投資銀行(AIIB)とシルクロード基金(SRF)の資金のかなりな部分を費消することになるかもしれない。このことは、例えば、SRFにおいて中国の地方政府は他の関係諸国よりも優先されるべきなのか、そしてその評価基準は如何なるものかといった、資源配分に関する新たな問題を提起し、限られた資源を巡って国内及び国際的な分捕り合戦を招来しかねない。MSRに関してだけでも、雲南省、広西チワン族自治区、海南省、広州、福建省、浙江省及び江蘇省は、ASEAN経済のパイを巡って互いに競合している。広州の工業化と地域生産ネットワークへの参加は、広西チワン族自治区と雲南省に比べて、より多くの成果を上げている。しかしながら、広西チワン族自治区は、2004年から毎年恒例の中国ASEAN博覧会(China-ASEAN Expo)を開催してきており、ASEANを理解し、交渉する上で多くの知識を有している。雲南省は、The Master Plan for ASEAN Connectivity (MPAC)の一部である大メコン圏(The Greater Mekong Subregion: GMS)開発計画に含まれている。北京は、地方政府間の競争と重複を最小限に抑えながら、生産と連結における役割を如何に割り当てるべきか。地域における支配的経済大国として、そしてMSRと将来の地域開発における最大の出資国として、北京は、今後困難な課題—即ち、中国は、域内諸国への割り当て条件に対する抵抗と国際的な規範無視を排除しながら、国内のナショナリズムと新設の基金に対する信頼性を共に維持することができるか—に直面している。
- (4) 中国は、地域的取り組みの推進力として、ASEANを重視し続けるのか。北京は、地域の安全

保障と南シナ海の紛争に及ぼす MSR の戦略的含意に対処できるだけの十分な政治的意思を持ち得るか。現在の国内議論において、中国の学者は、MSR の有無に関わらず、中国は東南アジアにおける経済的支配や政治的影響力を引き続き強化していくであろう、と指摘している。従って、ASEAN は、中国からの情報を受動的に待つのではなく、自らが MSR においてどのような役割が可能かを自問する必要がある。ASEAN は、中国の対外的な MSR 政策の形成に寄与し、地域的結び付きを強化するための既存の多国間及び 2 国間の努力を中国に想起させるために、イニシアチブを発揮すべきである。中国が古代シルクロードを復活させる動機は正当化できるとしても、それを実行するためには解決すべき多くの問題が残っている。最も差し迫った、そして最も基本的な問題は、グローバルな栄光を取り戻すという中国の野心がこの壮大なアイデアを実行する能力を上回っているかどうかである。

記事参照 : China's Maritime Silk Road: Emerging Domestic Debates

<http://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2015/03/CO15053.pdf>

### 3月12日「南シナ海での中国の行動への対応—M. グリーン論評」(The Washington Post, March 12, 2015)

米シンクタンク、CSIS の Michael J. Green 上席副所長と Mira Rapp Hooper は、3月12日付の米紙、The Washington Post に、“Push China toward diplomacy” と題する論説を寄稿し、中国の南シナ海における埋め立てや基地建設を阻止することは困難だが、アメリカは ASEAN と協力して強い対応をとるべきとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 北京はほんの数カ月で、南シナ海で幾つかの小さな環礁や岩礁を 6 カ所の小規模な軍事基地に変え、世界のコンテナ船の 3 分の 1 が航行する海域に要塞を構えた。南沙諸島における乾ドックと滑走路は、中国軍が燃料補給や修理のために本土まで戻ることなく、南シナ海の全域において継続的な海空軍戦力のプレゼンスを維持できることを意味する。中国当局は、1 年前に東シナ海に設定したのと同様の防空識別圏 (ADIZ) を、今後南シナ海にも設定し、この空域を飛行する全ての航空機に対して北京への通告を要求することになろう、と警告している。
- (2) 現在までのところ、北京は、国際法のグレーゾーンの範囲内で行動してきた。土地の埋め立ては厳密には違法ではないし、他の領有権主張国も自らが占拠する南沙諸島の島嶼で建設工事を実施してきた。北京は、軍事基地を建設するために、周辺の他の領有権紛争当事国の軍事力が工事に干渉できるほど強力ではなく、更にまたアメリカの安全保障条約義務の適用が明確ではない島嶼を慎重に選定した。対照的に東シナ海では、中国は、日本の有力な海上自衛隊と衝突しないように、あるいはまた尖閣諸島に対する介入の口実をアメリカに与えないように、慎重に行動しなければならなかった。
- (3) アメリカは、領有権紛争にはいずれにも与しないが、中国が力による現状変更を押し進めないようにすることに重大な関心を持ってきた。中国の埋め立てや基地建設を阻止することは困難だが、北京が威圧的な行動をとることを思い止まらせるために、幾つかの措置をとることができる。
  - a. 第 1 に、ワシントンは、中国によって最も直接的に脅かされているフィリピンやベトナムなどに対して、能力構築を支援し続けるべきである。特に、東南アジア諸国の海洋監視能力の強化努力を支援すべきである。日本と他の同盟国も、インフラ投資や装備の移転などによって支援する用意がある。
  - b. 第 2 に、米海軍は、中国がこの海域における航行の自由を妨害しないように示威しなければな

らない。シンガポールへの4隻の沿岸戦闘艦のローテーション配備は有益だが、これらの沿岸戦闘艦と他の第7艦隊艦艇は、域内のパートナー諸国との合同軍事演習を増やすべきである。一方、北京は、南シナ海での排他的なADIZ設定宣言は容認されないことを承知すべきである。北京が東シナ海にADIZの設定宣言した時、事後発表にはなったが、アメリカは、米軍の活動に如何なる影響もないことを実証するため、非武装のB-52を派遣して、ADIZを直接通過させた。北京は、南シナ海でのADIZが強い反応を招くことを事前に承知しておく必要がある。

- c. 第3に、アメリカは、中国の行動を遅らせるために、東南アジア諸国がとっている外交的、法的措置を支援しなければならない。アメリカはこれまで、中国とASEANの南シナ海における行動規範の制定を慫慂してきたが、北京はこの話し合いを意図的に遅らせているように思われる。しかしながら、アメリカにとって、現在進行中の国際的な法的努力に対する支援を促進する余地がまだある。中国の埋め立ては、少なくとも1つには、フィリピンによる国際海洋法裁判所への提訴の効果を弱めることを狙っている。ワシントンは、マニラの法廷闘争を支援するために、中国が変更しつつある南沙諸島の環礁の状況に関する詳細な情報を裁判所に提供すべきである。

- (3) 米国の政策目標は、アジアにおいて中国の外交を打ち破ることではなく、中国により責任ある外交を展開させるようにするために説得し、透明性の向上を求めなければならない。アメリカ政府はこうした方向に向けて幾つかの措置をとってきたが、今が北京との緊張を高める適切な時期かどうかについて論議が続いている。南シナ海で中国が急速に要塞化を進めている状況下で、今現在、強い対応をとらなければ、後でより危険な対決になることはほぼ間違いないであろう。

記事参照：Push China toward diplomacy

[http://www.washingtonpost.com/opinions/push-china-toward-diplomacy/2015/03/12/14d486ba-c773-11e4-aa1a-86135599fb0f\\_story.html](http://www.washingtonpost.com/opinions/push-china-toward-diplomacy/2015/03/12/14d486ba-c773-11e4-aa1a-86135599fb0f_story.html)

### 3月19日『シルクロード経済ベルト』構想、ランドパワーとしての中国の野心—ユーラシア問題専門家論評』（China Brief, The Jamestown Foundation, March 19, 2015）

米シンクタンク、The Jamestown Foundationのユーラシア問題アナリストで、上海のThe Center for Shanghai Cooperation Organization Studiesの客員研究員でもある、Jacob Zennは、3月19日付のWeb誌、China Briefに、“Future Scenarios on the New Silk Road: Security, Strategy and the SCO”と題する論説を寄稿し、「シルクロード経済ベルト」構想に見るランドパワーとしての中国の野心について、要旨以下のように論じている。

- (1) 中国の習近平国家主席は2013年9月に、カザフスタンのナザルバエフ大学での「歴史的」な講演で、「シルクロード経済ベルト」構想を打ち出した。この経済ベルトは、ユーラシアにおける中国の増大するランドパワーとしての戦略的立ち位置を反映したもので、今日、中国にとって「戦略」レベルの構想となっている。シルクロード経済ベルトは、鉄道、パイプラインそして道路といったインフラで中国と中央アジアを恒久的に結び付けるもので、古のシルクロードや海洋における「真珠数珠繋ぎ（“String of Pearls”）」戦略とは異なるものである。こうした結び付きは、中国とロシア、アフガニスタン、パキスタン、インド、モンゴル、ネパール、ブータン及び新疆ウイグル自治区と国境を接する中央アジア諸国との様々なレベルの協調関係を促し、こうした協調関係は現在、上海協力機構（SCO）の会議や協力メカニズムを通じた取り組みが目立っている。

- (2) シルクロード経済ベルトに沿った地域における中国の経済的な影響力やパワーは、中国の国家安全保障目標に幾つかの成果をもたらしているが、それらは例えば以下のようなものである。
- a. 2015年にインドとともにSCOに加盟するパキスタンを含む、SCO加盟国からの中国の資源輸入は、中国のエネルギー需要を満たすとともに、資源輸入先を多様化し、安全を確保し、そして迅速化する上で、中心的な存在となっている。例えば、エネルギー資源を、東アフリカやペルシャ湾岸からマラッカ海峡経由で中国東部に輸送するより、これらの地域から中国西部に輸送する距離は、中国企業が運営するパキスタンのグワダル港を利用すれば、4分の1以下に短縮される。そして、もしイランがSCOに加盟すれば、イランのチャーバハール港はグワダル港と同様の役割を果たすことになろう。もっとも、イランのSCO加盟は、国連が同国の核開発計画に対する制裁を解除して初めて可能になろう。
  - b. 中央アジア諸国と新疆ウイグル自治区の経済発展は、地域の人々の生活を向上させるとともに、中国や中央アジア諸国を脅かしている過激な活動に青年層を駆り立てる要因の1つになっている。失業問題などを軽減させることが期待される。
  - c. 地域の相互依存関係と統合は中国と近隣の中央アジア諸国との結び付きを緊密化させることになり、中国は、1990年代に発生したような中央アジアに隣接した地域における反中国運動を抑えるために、これら諸国の協力を期待できる。
- (3) シルクロード経済ベルト構想は、中国政府が北京大学の王緝思教授提唱の「西進（“March West”）」という考え方をかなり取り入れていることを示している。この考え方は、アフリカのスーダンやナイジェリアといった非常に不安定な地域からの資源輸入を、中央アジアなどのより安定した地域からの輸入に切り替えることで、負担を軽減することを意図している。また、この考え方は、停滞するロシアと中央アジアから撤退しつつあるアメリカに代わってこの地域に進出することで、中国が東アジアにおける首座を巡ってアメリカとの「ゼロサムゲーム」的抗争に陥る可能性を低減させることになろう。加えて、中央アジア諸国は、一党専制下にあり、中国にとっても外交活動を展開していく上で、好ましい地域といえるかもしれない。シルクロード経済ベルト構想は西の主軸（中央アジア諸国）と南の主軸（アフガニスタン・パキスタン）における中国の経済活動にとって不可欠だが、それはまた、新疆ウイグル自治区におけるパイプラインや石油精製施設を整備し、同自治区の経済発展を促すことで雇用機会や経済的利益を創出するためにも不可欠である。従って、このシルクロード経済ベルト構想は、厳密に軍事的側面や経済的側面に限って見ることも、また外交政策や国内政策といった側面からだけ見ることもできない。要するに、これら全ての側面が総合されたものなのである。それ故に、「西進」か「シルクロード経済ベルト」と呼ぶかはともかく、それは、本質的に総合的な戦略であると考えるべきである。
- (4) 中国がSCO諸国と共に進めようとしているインフラ整備計画は野心的で広範なものだが、中国の計画を挫折させたり、危うくさせたりしかねない、重大な国内外の社会的、政治的趨勢、テロや暴動といったリスクが存在している。社会的、政治的趨勢は、以下の3つのタイプに分類できよう。
- a. 中央アジア諸国で表面化しつつある民族問題の高揚は、隣接する、特にイラン、アフガニスタン及びパキスタンにおいて高まりつつあるイスラム運動と同様に、自己のアイデンティティを確認するよりナショナリスティックなものになってきている。
  - b. 中央アジア5カ国の内、3カ国の大統領、即ち、カザフスタンのナザルバエフ、ウズベキスタ



ンのカリモフ、そしてタジキスタンのラフモンは、1991年に独立して以来大統領の座にあり、後継者問題を抱えている。キルギスでは、2005年と2010年の反政府暴動の結果、現在では議会制民主主義国となっているが、政治的に不安定で、近隣諸国と同様に腐敗している。

- c. 経済的に豊かではないが河川の上流に位置するタジキスタンとキルギス両国と、下流に位置するカザフスタン、ウズベキスタン及びトルクメニスタン3カ国との間には水資源を巡る不平等があり、上流国のタジキスタンにおける Rogun ダムのような水資源プロジェクトが国境紛争に繋がる可能性を排除できない。
- (5) シルクロード経済ベルト構想を危うくしかねないテロや反政府暴動といった、以下のような域外からの脅威もある。
- a. タリバンやウズベキスタン・イスラム運動 (IMU) の一派はイスラム国 (IS) に忠誠を誓っており、IMU は、トルコ経由でシリアに出入りしている。IS は、“Wilayat Khorasan”地域 (アフガニスタン、中央アジア及び新疆ウイグル自治区) における自らの存在を喧伝するため、中央アジアで挑発行動に出るかもしれない。
  - b. トルクキスタン・イスラム党 (TIP) —東トルキスタン・イスラム運動 (ETIM) と言われることが多い—の「復活」。TIP が海外の中国資産を標的にしたり、新疆ウイグル自治区内のウイグル人と連携したりする可能性が高まっている。
  - c. 2016年に予定されている米軍のアフガニスタンからの撤退は、アフガニスタン治安部隊の能力やタリバンの再興などから、時期的には不明確な部分があるが、撤退によってアフガニスタンの不安定や政治的不和が継続する可能性がある。
- (6) 長期的な視野に立てば、中国は、その歴史の大半が海洋国家ではなく、大陸国家であったことに注目すべきである。しかも、ASEAN、アメリカ及び東アジアの同盟国が中国を封じ込めようとしているが、中国は、ユーラシア大陸のハートランドの奥深くまで、圧倒的なそして自らの規範に基づくパワーを投影するため、中央アジアにおいて新たな規範やSCOのような地域枠組を確立しつつある。14億人という中国の巨大な人口と、新疆ウイグル自治区と北アフリカやペルシャ湾のエネルギー資源との間の輸送距離の短縮を考えれば、ユーラシアにおける自らの経済的利益を確保するために、ランドパワーになることは、中国にとって益々その重要性が高まっているのである。中央アジアの安定に対する内因的脅威や非国家主体による外因的脅威が増大しつつあるが、SCOを通じた中国の積極的な関与や、パキスタンとイランとの関係の緊密化から見て、ランドパワーとしての中国の野心は、現在定義されるところの「中央アジア」という領域を超えて拡大していこうとする戦略であることを示唆している。

記事参照：Future Scenarios on the New Silk Road: Security, Strategy and the SCO

[http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=43675&tx\\_ttnews%5BbackPid%5D=25&cHash=2e8543858d1d72191a08f683044105f2#.VRfvq3kcTIU](http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=43675&tx_ttnews%5BbackPid%5D=25&cHash=2e8543858d1d72191a08f683044105f2#.VRfvq3kcTIU)

3月25日「中国の『海洋シルクロード』構想の課題—米専門家論評」(The Foreign Policy Institute, Johns Hopkins, SAIS, March 25, 2015)

米 Johns Hopkins university Foreign Policy Institute の William Yale 研究員は、同研究所 (FPI) の3月25日付、SAISに、“China’s Maritime Silk Road Gamble”と題する論説を寄稿し、中国にとって「海洋シルクロード」構想の最大の難題は、インフラを建設することや、貿易協定を締結する

ことよりも、域内各国を中国の価値観や外交政策目標に同調する方向に結集させることができるかどうかであり、それができなければ、この構想も実現できなくなるかもしれないとし、要旨以下のように論じている。

- (1) 習近平国家主席が2013年10月にインドネシア議会において海上シルクロード構想を発表して以来、その後のあらゆる動向は、「21世紀海洋シルクロード」(以下、MSR)構想が、中国の多くの外交政策と同様に、外交的、経済的そして戦略的目標を目指す多面的なものであることを示している。何よりもまず、MSR構想は、南シナ海における中国の高圧的な領有権主張によって脅かされた近隣諸国を宥めることを狙いとしている。奇妙なことに、中国は、東南アジアの近隣諸国との緊張を激化させながら、同時にこれら諸国を宥める挙に出ているのである。これは、(中台関係や、中断したり再開したりするアメリカとの軍事関係に見るような)瀬戸際政策と外交的和解を交互に繰り返す、中国の通常のパターンとは対照的である。中国の指導者や国営メディアは、MSR構想について、「政治的思惑を抜きにした平和的な経済発展」という理想主義的な主張を繰り返しているが、中国は、南シナ海における環礁や無人の島嶼を、人民解放軍が使用可能な滑走路を持つ人工島に変えることで、南シナ海において広大な海洋領域に対する一方的な領有権主張を強固にする努力を休むことなく続けてきているのである。
- (2) その一方で、MSR構想はまた、中国と暗黙的な友好関係にある、マレーシア、カンボジア、スリランカそしてパキスタンといった諸国との関係強化も狙いとしている。これら諸国との関係強化は、主としてインフラ整備や貿易協定といった経済的なインセンティブを通じて達成されよう。この意味で、MSR構想は、「シルクロード経済ベルト」(以下、SREB)構想と表裏一体(「一帯一路」構想と称される)をなすものであるばかりでなく、一部の専門家が「真珠数珠繋ぎ(a “String of Pearls”)」政策と呼ぶ、中国のこれまでの海洋インフラ投資を含む、歴史的な連続性に繋がるものでもある。従って、もし中国が今後、進めるインフラ整備プロジェクトがどのようなものかを知りたいければ、中国が過去に投資してきたインフラ整備プロジェクト、即ち、石油・天然ガス輸送とリンクした、ミャンマーのシットウェ港、スリランカのハンバントータ港やコロomboのポートシティ計画、そしてパキスタンのグワダル港でのプロジェクトを見れば良い。実際、中国とマレーシアは既に、マラッカでの共同港湾開発プロジェクトを発表している。一方、中国は、東南アジアや南アジアのほとんどの国々にとって最大の貿易相手国になっているが、スリランカなどとは新たに自由貿易協定を締結しつつある。
- (3) 中国のインフラ投資は、中国のエネルギー安全保障を強化するとともに、中国と近隣諸国との間の貿易を増大させることを主たる狙いとしているが、現在、アジアインフラ投資銀行(AIIB)の設立や、海洋シルクロード銀行や海洋シルクロード基金といった、より特定目的化された投資機関の創設によって、今後大きく発展しようとしている。AIIBは、中国の500億ドルの資金(今後1,000億ドル規模へ増資計画)拠出によって華々しくスタートしたが、残りの2つの基金、即ち、海洋シルクロード銀行は資本金400億ドル規模、海洋シルクロード基金は1,000億人民元規模の投資が計画されているが、まだ立ち上がっていない。
- (4) 最後に、中国の権威筋は未だ言及していないが、MSR構想と特に中国の海洋インフラへの投資は、中国海軍のインド洋とそれ以遠へのより頻繁な展開を可能にすることを暗黙の狙いとしている。中国海軍は、東南アジアから南アジアに至るシーレーン(SLOC)に沿って信頼できる補給拠点網を必要としている。海軍艦艇は、燃料、食料そして武器弾薬の安定供給がなければ、遠洋における行動ができないからである。しかしながら、予測し得る将来、中国はこの面では

極めて不利な状況にある。何故なら、米海軍や同盟諸国の海軍は、これらの海域に対する戦力投射において戦力的にも、能力的にも優位にあるからである。中国海軍の現有能力から見て、中国の兵站補給能力は、平時であれば何とかなるが、緊張が高まった環境下では、特にアメリカがマラッカ海峡やロンボク海峡といった主要なチョークポイントを封鎖した場合、全く役に立たないであろう。それ故に、中国海軍が能力強化のために最初に取り組むべき課題は、マレーシア、スリランカそしてパキスタンにおける前述のようなインフラ整備プロジェクトによって、主要な友好国に信頼できる兵站補給のためのインフラ網を構築することである。しかし、もし中国が戦争を始めた場合、中国とこれら友好国と見なされる国との関係が有事にも維持されるほど強固ではないことから、これらの兵站補給拠点網も脆弱なものであろう。従って、中国海軍にとって最も効果的な行動は、平時においてプレゼンスを誇示するとともに、自国沿岸域から遠洋にも行動できることを示威することである。

- (5) MSR と SREB の「一带一路」構想は、多面的特徴を持ったもので、個々の側面に分解することは困難である。しかしながら、中国にとって最大の難題は、インフラを建設することや、貿易協定を締結することではない。これらも、簡単なことではないが、域内の多くの国から強い反発を受けることのない、基本的には有益なものである。中国にとってより困難な目標は、中国の投資や貿易を通じて、中国の価値観や外交政策目標に同調する方向に、更に言えば、アメリカなどの（中国の）競合国を犠牲にして中国に乗り換えるように、域内諸国を結集させていくことである。中国にとって、この種の（中国への）バンドワゴン現象を引き起こすことは難しいであろう。そうであるとすれば、MSR 構想は、砂のように洗い流されてしまうかもしれない。

記事参照：The Foreign Policy Institute, Johns Hopkins, SAIS, March 25, 2015

<http://www.fpi.sais-jhu.edu/#!/China's-Maritime-Silk-Road-Gamble/c1qvb/5511bfb60cf21e26baa971ab>

### 3月25日「インドネシアの対中政策、香港紙論評」(South China Morning Post, March 25, 2015)

香港紙、South China Morning Post（電子版）は3月25日付で、インドネシアのウィドド大統領とのインタビューを含め、インドネシアの対中政策について、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、2 国間貿易、投資及びインフラ整備について、中国との 2 国間関係を深化させていくことを考えている、と述べた。ウィドド大統領は、両国の国営企業や民間企業にとって実現可能なプロジェクトとして、インドネシア国内における有料道路、鉄道、発電所及び港湾の整備などを挙げ、「我々としては、特にインフラ整備や製造業の発展を重視していく」と述べた。中国は、域内の他の諸国では最大の投資国の 1 つであるが、インドネシアに対する直接投資は活発ではなく、オランダ、モーリシャスそして台湾に続く第 13 位である。ウィドド大統領はこの点に関し、2 つの障壁を指摘した。1 つは事業認可に当たっての官僚機構の形式主義的煩雑さであり、もう 1 つは大規模プロジェクトにとって必要な用地の取得問題である。このため、大統領は、官僚主義的弊害を打破するために認可窓口を 1 つにしたり、用地買収を容易にするための新たな規則を制定したりしている。
- (2) 中国の「海洋シルクロード」(以下、MSR) 構想については、ウィドド大統領は、「今に至るまで、我々は MSR 構想の詳細を知らない。しかし、もし MSR 構想における協調がインドネシア国民の利益になるのであれば、そしてそれがインドネシアの国益にも、中国の国益にも資するものであるならば、OK だ」と語った。MSR 構想は、習近平主席の 2013 年の東南アジア諸

国歴訪中のインドネシアで初めて打ち出されたもので、域内各国とのより緊密な海洋と経済面での結び付きを求めたことで、アメリカの「アジアへの軸足移動」政策への対抗策と広く受け止められた。ウィドド大統領は就任以来、インドネシアは世界最大の群島国家として、今後、海洋資源を開発するとともに、海上防衛能力を強化していくと言明してきた。ウィドド大統領は会見で、MSR 構想が自らの海洋政策と競合するものか、あるいは補完するものかについて、MSR 構想についての「詳細な情報がない」ためとして、言及しなかった。一方、スクマ (Rizal Sukma) 大統領外交顧問は本紙 (South China Morning Post) に対して、インドネシアは習近平主席の構想を経済的、外交的結び付きを目指すものと理解しているとした上で、「それは覇権主義を目指すものであってはならない。中国が経済的、外交的結び付きを目指すという枠組を逸脱しない限り、我々は協調することができる」と述べた。本紙は、既に両国の当局者が裏面で、相互協力の確たる証として港湾整備や有料道路整備などに繋がるように、ウィドド大統領の海洋ドクトリンと中国の MSR 構想を如何に相互補完させるかについて、議論し始めたことを把握している。

- (3) ウィドド大統領は、インドネシアは南シナ海の領有権紛争の解決を目指して、「誠実な仲介者」として役割を果たす用意がある、と語った。大統領は、「我々は、アジア太平洋地域において平和と安定を求めている。つまりそれは、インドネシアが誠実な仲介者として建設的な役割を果たすということである」とした上で、インドネシアは行動規範 (Code of Conduct: COC) を「全ての関係当事国が受け入れらるもの」したいと述べ、更に、「我々は、南シナ海問題によって、ASEAN と中国との関係が損なわれることのないようにしたいと考えている」、「何故なら、COC の早期実現を目指すためには、ASEAN と中国との協力の枠組みが不可欠だからである」と強調した。インドネシアは紛争当事国ではない。しかし、中国の領有権主張の根拠となっている、南シナ海の 90% を取り込む「9 段線」地図は、資源豊かなインドネシアが領有するナトゥナ諸島の周辺海域と重複している。ASEAN は、一部の加盟国が南シナ海における中国の埋め立て工事に対する懸念が高めているが、COC の早期締結を目指している。ウィドド大統領は、COC が早期に締結されれば、特に信頼醸成措置、海難事故対処や危機管理のメカニズムを構築できる、と指摘している。
- (4) 一方で、インドネシアは、中国の「9 段線」主張に対しては、自国の立場を明確にしている。この主張は 2009 年に国連大陸棚限界委員会 (CLCS) に提出された中国の文書で示されたが、インドネシアは、「9 段線」について国際法に根拠を持たないと主張してきた。最近、米海軍第 7 艦隊のトーマス司令官は、ASEAN 諸国は合同で南シナ海の哨戒活動を行うことができると示唆し、第 7 艦隊はこうした活動を支援するであろうと語った。前出のスクマ外交顧問は、インドネシアは、アメリカ、中国そしてインドも参加する ASEAN 海洋フォーラム拡大大会合 (EAMF) において、南シナ海に関する新たな施策について論議することになるだろう、と述べた。更に、同顧問は、「我々は域内における米軍のプレゼンスを歓迎するが、我々はアメリカとの共同による南シナ海の哨戒活動を必要としているわけではない」とし、「我々はまず、ASEAN の枠組みの中で考えていきたい」と語った。

記事参照 : Indonesia to throw open doors to Chinese investment; seeks details on maritime Silk road

<http://www.scmp.com/print/news/asia/article/1746628/widodo-aims-use-china-visit-boost-ties-and-seek-details-maritime-silk-road>

## 4. 海運・造船・港湾

1月7日「カムサマックス型ばら積み貨物船、建造200隻達成—常石造船」(MarineLog.com, January 8, 2015, 常石造船HP、1月8日)

常石造船(広島県福山市)は1月7日、同社が独自に開発した8万2,000トン型ばら積み貨物船「カムサマックスバルカー(Kamsarmax bulker)」の通算200隻目、MV *Ultra Lion* を常石集団(舟山)造船有限公司(中国浙江省舟山市)で竣工した。1隻目の竣工は2005年2月で、ほぼ9年11カ月で200隻に達した。常石造船によれば、「カムサマックスバルカー」は、パナマ運河を通航できる「パナマックスバルカー」の載貨重量を、パナマ運河を通航可能な最大幅を維持しながら、船長を225メートルから229メートルに延長することで、7万6,000トン級から8万2,000トンに増加させ、輸送効率を高めた船型である。「カムサマックス」とは、アフリカ西岸のギニア共和国にあるボーキサイト的主要積出港、カムサ港に入港可能な最大船長229メートルを有していることから命名された。

記事参照：Tsuneishi Shipbuilding delivers 200th Kamsarmax bulker

[http://www.marinelog.com/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=8546:tsuneishi-shipbuilding-delivers-200th-kamsarmax-bulker&Itemid=231](http://www.marinelog.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=8546:tsuneishi-shipbuilding-delivers-200th-kamsarmax-bulker&Itemid=231)

常石造船HP

<http://www.tsuneishi.co.jp/news/release/2015/01/2061/>

Photo: MV *Ultra Lion*

[http://www.marinelog.com/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=8546:tsuneishi-shipbuilding-delivers-200th-kamsarmax-bulker&Itemid=231](http://www.marinelog.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=8546:tsuneishi-shipbuilding-delivers-200th-kamsarmax-bulker&Itemid=231)

## 5. 北極海関連事象

### 5-1 主要事象

1月5日「カナダ北西航路、主権問題よりインフラ整備を—カナダ専門家論評」(The Globe & Mail.com, January 5, 2015)

カナダの The Canadian Defence & Foreign Affairs Institute 客員研究員で、St. Jerome's University 准教授の P. Whitney Lackenbauer は、1月5日付のカナダ紙、The Globe & Mail (電子版) に、“More ships in the Northwest Passage will boost our Arctic claim” と題する論説を寄稿し、カナダは北西航路を航行する船舶の増加に備えてインフラ整備に力を入れるべきとして、要旨以下のように述べている。

- (1) デンマークの船社所有のばら積み船、MV *Nordic Orion* が 2013 年 10 月に、商業船舶として初めて北西航路を航行した。この航行によって、これまで航行不能と見られてきた北西航路は、すぐにも運航可能な海上ルートになるように思われた。こうした見通しは、航行船舶の増加がカナダの主権にどのような影響をもたらすことになるかという長年の懸念を蘇らせることになった。北西航路が航行可能になれば、他国や他国の海運会社は、この航路を（国際航路ではなく）内水とするカナダの立場に、挑戦することになるのであろうか。メディアの刺激的な報道とは異なって、北西航路の現実さはほど劇的なものではない。2014 年の航行可能時期の海氷は厚く、全ての商業運航は取り消しになった。海氷状況が年々、更には日々変化するために、カナダの北極海域の航路は、定期的な運航には依然困難かつ危険である。国際海運はタイトなスケジュールで動いており、船舶の航行速度と航路の正確な予測が不可能であれば、運航スケジュールを維持することが困難となる。
- (2) 70 年近い探査と海図作成にも関わらず、カナダの北極海域の航路は依然、危険で海図のない海域が多い。現在まで、この海域において現代的な基準に合致した海図作成が完了しているのは、全体の 12% に過ぎない。クルーズ客船、MV *Clipper Adventure* が 2010 年 8 月に、ヌナヴト準州のコパーマインに近いコロネーション湾で座礁した事案は、この航路の欠陥を如実に物語っている。このような現状は、高い保険料、限られた航法支援施設そして災難救助や船舶修理インフラの完全な欠如とともに、カナダの北極海域における定期的な船舶の運航を困難にしている。今後、商業運航が行われるとしても、それらは、政府支援による海氷面の間隙を縫ったニッチな航海になると見られ、一般がイメージするような商業運航の急増には至らないであろう。北極海域の商業運航の将来は、カナダの北極海域の内側と外側を航行する、主に資源輸送船、補給船及びクルーズ客船によるカナダを出入港地とする船舶運航が主体となるであろう。こうした船舶の航行は、カナダの主権を侵害するというよりはむしろ確認するものになるだろう。
- (3) カナダは、北西航路を歴史的な内水航路と見なし、この航路に関心を持つ外国企業に対して、これを受け入れるよう求める法的な立場をとっている。こうした認識を外国政府に認めさせるのは困難であったが、カナダの北極海域で活動する外国の民間企業に認めさせるのはより容易であろう。結局、カナダにおけるビジネスに関心を持つ如何なる企業も、カナダの主権に挑戦し、国民や政治的な反発を招くリスクを敢えて冒すことはしないであろう。主権という観点から北極海域における船舶運航の政治的な波及効果を懸念するよりも、カナダ政府は、より安全

な航路を開発し、維持するという実用的な要請を重視することがよりカナダの利益に資するのである。水路測量の実施や海洋インフラの構築、そして搜索救助能力の強化など、着手すべき課題が多くある。カナダの北極海域における船舶航行の将来動向を見れば、重視すべき優先課題は、防衛や主権問題ではなく、航行の安全確保にある。北西航路が新たな国際航路として浮上するとは考え難いが、カナダは、自国を出入港地とする船舶の通航量の増大に備えておかなければならない。海洋インフラへの新たな投資や船舶航行監視能力の強化などは、北極海域における船舶航行に内在する危険性の多くを軽減するために必要なものである。北極海域における船舶航行は、適切に管理されれば、カナダの北部開発のための強力な力となる。

記事参照：More ships in the Northwest Passage will boost our Arctic claim

<http://www.theglobeandmail.com/globe-debate/more-ships-in-the-northwest-passage-will-boost-our-arctic-claim/article22294408/>

### 1月6日「北極圏を巡る抗争の実態—米誌論評」(Newsweek.com, January 6, 2015)

米誌、Newsweek (電子版) は、1月6日付の“Putin Makes His First Move in Race to Control the Arctic”と題する記事で、最近の北極圏の動向について、要旨以下のように述べている。

- (1) ロシアの探検家が2007年に北極点の海底に国旗を打ち込んでから、北極海での抗争の幕が開いたが、これまでは北極海沿岸諸国間の協力が優先されてきた。「しかしながら、今や、主としてロシアの行動によって、北極海を巡る抗争はヒートアップしている。ウクライナが現下のロシアの最優先の軍事的課題であることを考えれば、最近の北極圏にけるロシアの軍事力強化の動きはあまり重大ではないかもしれないが、北極圏での行動はプーチンの遊びではない。北極圏は、ロシアが強い立場にあると考えている隣接地域である」と、旧ソ連国防省の元研究官で、現オスロのThe Peace Research InstituteのPavel Baev教授は注意喚起している。(なお、2014年12月に運用が開始された、ロシアの北極司令部は、本誌のインタビュー要請に応じてくれなかった。) The Norwegian Institute for Defence StudiesのKatarzyna Zysk准教授は、「北極圏では、ロシアは議論の余地なくナンバーワンである。しかしながら、ノルウェーも、特に高緯度地帯が経済と防衛政策の上で重要な位置付けにあることから、北極圏における役割強化に熱心である。デンマークとカナダも積極的で、更にアメリカも関心を高めている。特に現在のNATOとの緊張関係から、これら諸国の動向に対して、ロシアは神経を尖らせている」と指摘している。
- (2) 問題は、ある国の軍事的措置に対して、その抗争相手国も対応するということである。ノルウェーは、ロシアの最も近い隣国で、NATOの最初の北極軍事作戦センターが設置されており、自国軍部隊と装備を北方地域に移動させた。ノルウェーのソールベルグ首相は最近、ジェット戦闘機をイスラム国と戦うために派遣しないで本国に留めているのは、北極圏に対する安全保障上の懸念のためである、と語った。ノルウェーは2014年12月に、北極海域を哨戒する最先端の艦艇を就役させた。もし第2次冷戦が勃発するとすれば、その最前線は、バルト海沿岸諸国でなく、ノルウェーとロシアの間の北極海ということになる。デンマーク国防大学学長で、代表的な北極専門家の1人である、Nils Wang海軍少将は、「北極圏のヨーロッパ側におけるロシアの軍事行動は、デンマークと他の北極圏諸国を懸念させている。再開されたロシアの軍事基地は沿岸警備隊の機能も有しているが、ロシアは、軍事基地の再開を通じて、必要な場合には北極圏での自国の権益を擁護するとの強いメッセージを、世界と自国民に発信している」と

- 述べている。北極圏の大国を目指すカナダと同様、デンマークも、北極司令部を新設している。
- (3) 北極圏の3分の1は陸地である。3分の1が海氷で覆われた公海で、残りの3分の1が大陸棚の浅海域である。国連海洋法条約は北極海沿岸5カ国にEEZを認めたので、天然資源の豊富な大陸棚は各国がその境界画定を求めて競い合うことになった。最近、ロシアのドンスコイ天然資源相は、1.2平方キロに及ぶ炭化水素資源の豊富な大陸棚がロシアに属しているとし、ロシアは2015年春にも、大陸棚の外縁延長を国連大陸棚限界委員会（CLCS）に申請すると発表した（ロシアは2001年にCLCSに提出した申請書が証拠不十分で拒否された）。カナダは2014年に、170万平方キロに及ぶ北極海の大陸棚に対する管轄権を主張して、CLCSに同様の申請を行った。そして、デンマークは2014年12月上旬に、北極点を含む海域に対する管轄権を主張して、CLCSに同様の申請を行った。国際エネルギー機関（IEA）によれば、2010～2035年における世界的なエネルギー需要が35%増大すると予測されており、北極圏における資源探査は価値がある。前出のZysk准教授は、「今現在、世界的なエネルギー価格は低く、従って北極圏におけるエネルギー探査への投資は十分な利益が見込めない。しかしながら、ロシアに関する限り、北極圏における天然資源に対する関心を持ち続けるであろう。ロシア人は、将来のエネルギー資源確保のためには、北極圏に開発の重点を移さなければならないと考えている。そして、ロシアの北極圏における軍事プレゼンスは、同国の経済的利益を護っている。要するに、ロシア人は、『我々は、ここにいる』と主張しているのである」と語っている。
- (4) 地球温暖化にもかかわらず、地球最北の地は依然酷寒の地である。プーチン大統領が北極司令部の設置を発表した2014年12月、再開された軍事基地のある北極海のコテリヌイ島の温度計は摂氏マイナス30度を記録した。前出のBaev教授は、「北極圏にあるロシア軍の既存の軍事基地は、旧ソ連方式で建設されており、そこで生活するには適さない。冬季の間は、彼らと連絡をとることすら難しい。ロシア北極圏に対するNATOの脅威は取るに足りない。実際、今現在、母なる自然以外、誰もロシア軍部隊を脅すものはない」と指摘している。問題は北極圏には本当の敵がないことである。北極海の家氷が溶解し始めるにつれ、周辺諸国は、不確かな見返りのために対立を求めて犠牲を払うより、炭化水素資源の開発や海運などの面で、むしろ協力し合うようになるであろう。北極地政学の専門家で、ケベックのLaval大学のFrédéric Lasserre教授は、北極が自国民向けのギャラリーになっているとして、「ロシアは、自国民に、自国が依然大国であることを見せ付けている。一方、カナダ政府は、北極圏におけるカナダの力を誇示し、主権を主張するために、脅威認識を演出している。それは、選挙での票目当ての演出でしかない」と決め付けている。

記事参照：Putin Makes His First Move in Race to Control the Arctic

<http://www.newsweek.com/2015/01/16/putin-makes-his-first-move-race-control-arctic-296594.html>

#### 1月22日「北極圏における優位確保—ロシアの軍事計画」（Value Walk.com, January 22, 2015）

米ニュース・サイト、Value Walk.comは1月22日付で、ロシアの北極圏における軍事計画について、要旨以下のように述べている。

- (1) 北極圏に対するモスクワの戦略思考は天然資源と純粋な地政学的要因に駆り立てられてはいるが、ロシアは、幾つかの理由から北極圏に関心を持っている。北極圏には、世界の未発見の天然ガス資源の30%、石油資源の13%が埋蔵されていると推定されており、モスクワは、これら



の資源が自国の経済発展に不可欠な外国投資を誘引する切り札になると期待している。ヨーロッパと東アジアを結ぶ北方航路は、ロシア北部のインフラ開発のためのもう1つの経済的機会を提供している。しかしながら、こうした経済的機会は、他の北極圏諸国にとっても同様に魅力的であり、北極圏を政治的な抗争の場にする可能性がある。北極圏に対する他国の関心表明は、軍事的圧力の行使を含む、あらゆる可能な手段を使って、北極圏における中心的な国家としての役割を果たす決意をロシアに促すことになった。

- (2) 北極圏の軍事化は、ロシア軍の2015年及びそれ以降における重要目標となるであろう。ロシア国防省によれば、北極圏における旧ソ連時代の軍事基地の再開は、NATOが北極圏に対する関心を新たにしていることに対応するものである。ノヴァゼムリア島における飛行場は、最新のS400防空システムに加え、次世代戦闘機を収容するために改装されている。北方艦隊の1部は、北極海での活動に最適な位置にある、同島に配備されることになろう。ロシア海軍の3分の2を占める北方艦隊は、原子力砕氷船を運用する、世界で唯一の海軍である。更に、モスクワは、ムルマンスク地区とヤマル・ネネツ自治区に配備される、2個自動車化狙撃旅団からなる、兵力6,000人規模の北極圏担当部隊の新編を発表した。また、フランツヨーゼフランド、ウランゲリ島及びケープ・シュミットへのレーダー及び地上誘導システムの配置が計画されている。連邦保安局は、ロシア北部の国境警備兵の数を増やすことを計画している。
- (3) 最近の本格的な軍事演習、Vostok 2014は、ソ連崩壊以来の最大の軍事演習で、北極圏に対するロシアの意図を露わにするものであった。北極圏でのこの演習では、ロシアの陸、海、空軍部隊が、Pantsir-S（防空システム）とIskander-M（戦域弾道ミサイル）などを展開して、戦闘訓練を行った。このような演習は必然的に、北極圏がアメリカとNATOの関心領域であった、冷戦時代を思い起こさせる。更に、ロシアの北方艦隊は、隷下の独立海兵歩兵旅団が2015年を通じて北極圏で集中訓練を実施すると発表した。クレムリンは、2020年までに北極圏におけるロシアの政治的、経済的利益を防衛するために、強力な統合軍部隊を配備することを、繰り返し表明してきた。2015年初めの北極圏におけるロシア軍部隊は、約56機の軍用機と122機のヘリコプターを保有していると推定される。ロシアのショイグ国防相は、2015年末までに北極圏で14カ所の飛行場が運用開始になり、2019年までに50機の改良型MiG-31BM Foxhound 要撃機の1部が北極圏の上空の防衛任務を遂行することになろう、と語った。ロシアの深刻な国内経済状態にもかかわらず、国防省は他の省庁とは対照的に大幅な予算削減を免れており、反対に、クレムリンは、国防予算を20%増額した。ロシアは2014年末、北方艦隊の既存の指揮系統とは別に、統合戦略コマンドを新設した。これによって、ロシア北極圏の島々に対する軍部隊のアクセスが容易になり、中国からノルウェーに至る北方航路の監視と管理が強化される。また、北極圏における他国の軍事活動も監視し、必要なら阻止することもできる。2014年12月にプーチン大統領が署名した新軍事ドクトリンでは、北極圏がロシアの影響力圏にある領域として初めて公式にリストアップされた。このことは、ロシア海洋ドクトリンにも適用され、黒海へ進出とともに、北極海における優位の確保が2つの主要な地政学的要請とされている。
- (4) 北極圏におけるロシアの軍事計画はアグレッシブに見えるが、クレムリンの軍事当局者は、ロシアが西欧列強との武力衝突を求めているわけではないと説明している。モスクワは、NATO条約第5条が個々の加盟国が攻撃された場合、同盟による集団的対応を規定していることを認識している。それにもかかわらず、北極圏におけるロシアの軍事プレゼンスの増強は、近隣諸国、特にノルウェーの懸念を高めている。北極圏におけるロシアの軍事力増強によって、オス

ロは、北極圏、特にバレンツ海海域におけるモスクワの役割と意図に対する再評価を強いられた。オスロの最近の対応は、その戦略的な認識がロシアを潜在的な脅威と見なす方向に大きく変化したことを示している。ノルウェーは北極圏における NATO の役割を主導するリーダーであり、北極線（北緯 66 度 33 分）以北において恒久的な軍事司令部を持っている世界で唯一の国である。ノルウェーの軍事力整備の主眼は、北極圏の安全保障にある。ノルウェーは、北極圏における防衛能力の整備に力を入れてきたが、その規模と能力の点ではロシアに劣る。このため、ノルウェーの軍民当局者は、北極圏において NATO がより大きな役割を果たすことを期待している。ノルウェーは、冷戦時代と冷戦後を通じて、ロシア（ソ連）との国境近くで軍事演習を実施しなかったが、最近、2015 年 3 月にロシアとノルウェーの国境地帯であるフィンマルク地方で大規模な軍事演習を実施する意向を明らかにした。モスクワでは、北極圏におけるロシアの軍事力強化に対する直接的な対応として、ノルウェーの対ロシア政策に大きな変化が起きているとの認識が高まっている。

- (5) この半世紀間、北極圏は、米ソ抗争の場であり、武力紛争に発展したかもしれない多くの事案が発生した。冷戦後の世界でも、北極圏は再び、紛争地域になり得る可能性がある。大国は長い間北極圏において抗争してきたし、今では中国やインドなどの国が北極圏に対する関心を表明している。クレムリンは、国内外の問題に直面しているが、北極圏への関与に固執している。このため、ロシアの近隣諸国は、バレンツ海などの地域における自国の軍事プレゼンスを見直したり、北極圏における係争地域に対する自国の領有権主張を見直したりすることを余儀なくされている。クレムリンは、獲物を得るには言葉よりも行動がより効果的であり、従って、北極圏における豊かで未確定の領域を制するには力によって裏付けられなければならないことを知っている。

記事参照 : Russia's Plans for Arctic Supremacy

<http://www.valuwalk.com/2015/01/russias-plans-arctic-supremacy/>

Map: Territorial claims in the Arctic

<http://www.valuwalk.com/wp-content/uploads/2015/01/Russia-1.png>

## 2月11日「北極評議会議長国としてのアメリカの課題—カナダ北極専門家論評」(World Policy Blog, February 11, 2015)

カナダの The University of Saskatchewan の研究員で、The Arctic Yearbook の編集主幹、Heather Exner-Pirot は、米シンクタンク、World Policy Institute の 2月11日付ブログに、“The Road to the U.S. Arctic Council Chairmanship” と題する論説を発表し、2015年4月から2年間北極評議会の議長国を努めるアメリカの課題について、要旨以下のように述べている。

- (1) アメリカは 2015 年 4 月からの 2 年間、北極評議会の議長国を務める。オバマ政権は、これに備えて、北極圏に対する政策と目標を策定するために多くの努力をしてきた。北極評議会の議長を努めるアメリカの北極担当特別代表、パップ提督（元米沿岸警備隊司令官）は、次期議長として以下のアジェンダを提示している。① 北極海の安全性、セキュリティと管理、② 経済と居住環境の改善、③ 気候変動の影響への対応。これらのアジェンダは、最近カナダのイエローナイフで開催された北極評議会の高級北極実務者会議（Arctic Council's Senior Arctic Officials: SAO）で提示された。アメリカが北極圏政策に関心を高めていることは歓迎されているが、あからさまな疑惑ではないとしても、用心深い目で見られそうである。北極圏を巡る近

代史は、時折、善意の南方人が自らの壮大なビジョンや価値観を、愚かな北方人に押し付ける事象として理解される。北方の利害関係者は、北極圏の大部分に対する自己決定権を取り戻すための40年余に及ぶ苦しい闘いを経て、もはや南方からの資本を直接呼び込む大構想を検討することに興味を示さないかもしれない。北極評議会は、常時参加者である先住民団体の影響で、このような状況に非常に敏感になっている。北極評議会における作業処理が遅くて漸進的であるとすれば、それはコンセンサスの上で進めているからである。北極評議会ではプロセスが重要であり、これが、アメリカの北極圏に対する新たな野心にとって最大の挑戦になると思われる現実である。

- (2) アラスカは北極圏問題における重要な当局者であるが、アメリカは、北極圏においてリーダーシップを発揮することには積極的ではなかった。ソ連崩壊後間もない1990年代初め、北極圏における地域協力が始まった。環境保護や持続可能な開発など、北極評議会に与えられた議題は、北極海沿岸国間のコンセンサスと支持が取り付けられる問題であった。しかし、アメリカは北極評議会においてマイナーな役割に甘んじ、そのため例えば、軍事問題は議論から外されたし、財政面での貢献も明確ではなかった。気候変動が北極圏に目立った影響を及ぼし始めた2000年代半ばから、北極圏が大きな地政学的な重要性を持つようになるまで、アメリカが北極圏に大きな関心を払うようなことはなかった。アメリカは、北極圏にとって重要な時期、即ち北極評議会が高度の科学レポートの主要な成果を提示する役割から、北極圏の環境保護や国家的なレベルにおける規制の実施にまで影響を及ぼす、政策形成機構に進化しつつある時期に、議長国を努めることになる。しかも、中国からEUまで、非北極圏国家の関心が高まるにつれ、北極評議会の任務に新たな要素が加わった。
- (3) パップ提督は、北極担当「特別代表」(“Special Representative” to the Arctic) という珍しい肩書きを付与されている。パップ提督はまた、米北極評議会議長職「コーディネーター」(“Coordinator” of the U.S. Arctic Council Chairmanship) という、北極評議会にはなかった特殊な肩書きも持っている。伝統的に、当該加盟国の外相や国務長官が公式的に北極評議会の議長を務め、外交官が評議会の通常の任務を担当する上級職員として任命されてきた。明らかにパップ提督の肩書きはいずれでもない。しかしながら、パップ提督の役割をめぐる混乱は、少なくとも現時点ではアメリカの問題である。ワシントンとアラスカの利害関係者との認識のギャップは依然あり、気候変動に優先順位を置く国務省に対して、多くアラスカ人は異議を提起している。アラスカ州選出議員らは、雇用や経済的機会、そして自殺予防と衛生施設などの実際的な問題を重視している。オバマ大統領の一方的なANWR (Alaska's Arctic National Wildlife Refuge) 提案はこのようなギャップを一層拡大し、アメリカの議題に対するコンセンサスを形成しようとするパップ提督の立場を困難にしている。議長国として、そして北極圏政策全般を成功させるために、国務省は、アラスカとの共通点を見つけるために外交手腕を発揮しなければならない。そして、議長国が特別に強力な役割を担うことではないことにも留意すべきである。何故なら、第1に、北極評議会はコンセンサスに基づいて運営されるものであり、そして第2に、北極評議会は特別に強力な組織ではないからである。
- (4) 間違いなく、北極評議会の最大の成果は、先住民とその他の北方の利害関係者が北極圏政策の決定に意見を述べる場を提供したことであり、同時に北極評議会とその作業部会に地域の意向を反映することの重要性を認識させたことであった。南方の大都市に住んでいる人々にとって、北極圏を、海氷の状況と気候変動の脅威に晒されているホッキョクグマの問題として、そして

北極評議会をそれらの問題に専念する組織と見なすこと以上に、北極圏を理解することは困難である。この故に、多くの人々は、カナダが持続可能な経済発展を重視する中で、オバマ政権が気候変動に焦点を当てたことを歓迎したのである。しかし、北極圏に住んでいる人は、非常に現実的な意味で気候変動の影響を日々経験している。彼らにとって、北極圏は、単に保護されるべき自然ではない。北極圏は、良い雇用機会と生活条件の改善が求められる人々の家庭であり、生活の場なのである。北極評議会は環境と社会問題をともに扱うフォーラムであり、従って、議長国としてのアメリカは、両者のバランスを図る方法を見出さなければならない。

- (5) パップ提督は、アメリカが北極圏国家であることをアメリカ国民に理解させることに努めると述べた。北極評議会議長に認められる場を活用して、北極圏がメディアで扱われる海氷状況、北極海航路そしてホッキョクグマだけの問題ではないことをアメリカ国民に教育することができれば、彼の努力は成功するであろう。北極圏は、革新的なガバナンス、強力な文化、膨大な天然資源そして大きな政治的課題が存在する、ダイナミックな国際領域である。北極評議会は、地元の意向とキャパシティ・ビルディングを重視しながら、北極圏全体の課題の多くに対処するために、正しい軌道に歩んできた。アメリカは、リーダーではなくパートナーとして、北極評議会の共通の目標を達成するために努力することになる。

記事参照：The Road to the U.S. Arctic Council Chairmanship

<http://www.worldpolicy.org/blog/2015/02/11/road-us-arctic-council-chairmanship>

## 2月24日「北極圏におけるロシアの軍事力増強、ノルウェーの恐怖—米誌、NWルポ」(NewsWeek.com, Befruary 24, 2015)

米誌、News Weekは2月24日付で、“What Is Russia Up To in the Arctic?”と題する長文のルポ記事を掲載し、要旨以下のように述べている。

- (1) ノルウェーのオスロから南に車で2時間、Mågerø 防空監視基地は、標識がない田舎道の突き当たりの山の中にある。幅の狭いトンネルの突き当たりにある、コンピューターとレーダー・モニタ画面で満たされた洞穴のような部屋で、情報専門家はノルウェーの空域を監視している。最近、何時ものありふれた午後、ロシアの核弾頭搭載可能なロシアの Tu-95Bear 爆撃機がモニター右上端にホタルの点滅のように浮かび上がった。対空監視員は電話を取り、ノルウェー北岸の Bodø 基地に通報し、その後直ちに、2機の F-16 戦闘機が侵入者を目視確認のために離陸していった。ロシアの爆撃機がノルウェーの北極空域の外縁で旋回飛行を実施していることが判明した。しかし、1月28日に現れた、給油機と最新の Mig-31 戦闘機に護衛された2機の Tu-95 爆撃機については、英紙、*Sunday Express*によれば、その内1機は、無線の傍受から「核弾頭」を搭載していたと見られる。そして、ノルウェー紙、*Barents Observer*によれば、2014年秋にノルウェーの北方空域を飛んでいたロシアの Tu-22 超音速爆撃機は、巡航ミサイルを発射位置に装着している写真を撮られた。同様の例は多くある。偶然の大惨事の可能性に加えて、ロシアの軍用機は一般的に飛行計画もなしに離陸して、自機のトランスポンダーを切って混雑する民間航空路を巡航し、NATO 軍パイロットだけでなく民間航空会社も怒らせている。Mågerø 防空監視基地司令、Halvorsen 大佐は、レーダー上で点滅するロシアの Tu-95 のアイコンを指しながら、「我々は、長年このような活動状況を見たことがなかった」、「最近は任務も以前より複雑になっている」と語り、最近では、Mig 戦闘機、給油機及び哨戒機に護衛された爆撃機群の規模がより大きくなり、その数も増えていると指摘した。

- (2) ロシアのプーチン大統領が 2007 年に戦略爆撃機による国際空域での飛行再開を命じて以来、ノルウェー周辺空域でのスクランブル回数は毎年劇的に増加している。プーチン大統領は、2014 年末に発表した軍事ドクトリンに、初めて北極圏におけるロシアの権益擁護のための準備指示を追加した。それによれば、2 個の北極旅団の新編が計画され、フィンランド国境から 30 マイル足らずの位置にある、ソ連時代の軍事基地、Alakurtti が再開された。更に、軍の建設要員は、北極海の島々にある冷戦時代の基地網を修復し始めた。北方艦隊水上戦闘艦群のコンドラトフ司令官は、「我々の主要な目的は、北極圏における環境条件とそこにおける兵器と機材の適合性の調査と評価である」と語っている。
- (3) プーチン大統領の最終的な狙いについては、誰にも分からない。ノルウェーは北極圏におけるクリミアの再現の恐れを騒ぎ立ててはいないが、75 年前のナチによる侵入の記憶を忘れてはいない。ノルウェー軍は、Mågerø とノルウェー南端から北端のロシア国境沿いに沿って展開する 20 カ所余りの軍事基地で、最悪の事態に備えている。しかし、「最悪の事態」は謎である。現在、アンカレッジの The Institute of the North の上席研究員で、長年国防省で文官の情報専門官を勤めた、Keith Stinebaugh は、「私は、ロシアが最近非常に活動的になってきたことに同意する。しかし、『侵略的 (“aggressive”)』というのは言い過ぎかもしれない」と語っている。カナダのバンクーバーに拠点を置く Simons 財団の北極安全保障問題担当上席研究員、Ernie Regehr は、最近の財団の報告書で、一連の動きについて、モスクワにとって金の浪費であると指摘し、「戦闘機と爆撃機の象徴的な飛行は、これらの武器が使用できることを敵に思い出させることを狙いとしている。しかし、少し理性的に考えれば、これらの武器は、ロシアが NATO に対して、あるいは NATO がロシアに対してともに使用できないことは自明のことである。これらの武器がいずれかの側に利益をもたらすような状況は全くない。いずれの側も、武器を使うことなど望んでいない」と述べている。38 年間国防省で勤務した、前出の Stinebaugh は、ロシアの北極圏における軍事力増強にはもっと単純な理由、つまり金かもしれないとして、「アメリカがこれまで『世界的なテロとの戦い』や、また現在では『サイバー』プロジェクトで予算を獲得しているように、今日のロシア軍内であるプロジェクトが予算を獲得する 1 つの方法が『北極』というキーワードを付けることかもしれない」と指摘している。それでも、ほとんどノルウェー人は、彼らの玄関口にいる「ロシアの熊」の恐ろしさを完全に払拭することができない。ノルウェーの主要紙、Aftenposten の編集者、Reidun Samuelsen は、「それは、我々の心から決して離れない」と語った。

記事参照：What Is Russia Up To in the Arctic?

<http://www.newsweek.com/2015/03/06/what-russia-arctic-308941.html>

2 月 26 日「北方航路の将来性、シンガポールの視点から」(The Straits Times.com, February 26, 2015)

シンガポールのシンクタンク、The Institute of Southeast Asian Studies の上席研究員、Ian Storey は、2 月 26 日付のシンガポール紙、The Straits Times に、“Russia's Arctic shipping ambitions go off course” と題する論説を寄稿し、シンガポールは世界の主要海運ハブとして、将来の海洋貿易パターン、就中、北極海の北方航路の実用化がもたらす影響に深い関心を示しているとして、要旨以下のように述べている。

- (1) シンガポールは世界の主要海運ハブとして、北極海の航路、特にロシアの北方航路 (NSR) の

実用化に深い関心を示している。NSRは、シベリア沿岸域を経由してヨーロッパとアジアを結ぶ最短ルートである。一部のアナリストによれば、NSRは将来的には、欧亜間海運のシンガポール離れを引き起こすという。しかしながら、2014年のNSRにおける商業輸送量の急激な減少は、シンガポールの懸念を和らげるものであった。NSRは、バレンツ海から太平洋まで、全行程4,828キロに及ぶ航路である。気候変動に起因する急速な海氷の融解により夏季の航行可能日数が増加しており、NSRを利用すれば、ヨーロッパとアジアの間の行程は30~40%短縮できる。このスターリン時代の貿易ルートの復活は、広大な北極地域の経済発展を基に超大国の地位回復を狙う、プーチン大統領の野心の重要な要素となっている。

- (2) モスクワは、NSR利用船舶に通航料を課しており、NSRを世界貿易の主要輸送路になると想定している。近年のNSRを利用する通航量の急激な増大は、モスクワの期待を裏付けてくれた。2013年には71隻の船舶がNSRを通航したが、これは2012年の46隻、2010年のわずか4隻に比して大きな変化であった。楽観的なアナリストは、北極海は地球温暖化によって年4カ月間アイスフリーの海となり、従って海運ルートとして飛躍的な成長が見込めると予測していた。しかしながら、2014年、こうしたバラ色の予測は再考を迫られた。ロシアが発行した600件以上の通航ビザのうち、NSRを通航したのはわずかに53隻の船舶に過ぎなかった。あるレポートによれば、NSRの輸送量は約27万9,400トンで、2013年に比して80%も減少した。ソ連時代のピークであった1987年の710万トンに比べると、これは程遠い輸送量である。しかも最も驚くべきことに、ヨーロッパの港からアジアまで全行程を完航した船舶は1隻もなく、全てがロシアの港湾間での航行であった。
- (3) 2014年の商業輸送量が前年に比して激減したのは、2つの要因によって説明できる。第1に、ロシアは西側の経済制裁によって投資資金の確保が困難になったことに加えて、原油価額の急落によって北極海の資源開発の費用が益々高騰した。その結果、NSRでの商品輸送の必要性も低減したのである。第2に、北極海の海氷の融解が夏季の航行を可能にしているが、海氷は常に存在している。2014年には、NSR沿いの危険な流氷が船舶の航行に深刻な危機をもたらしたため、ヨーロッパとアジア間を結ぶ幾つかの航行計画が取り消しになった。北極海経由の海運に対する過剰な期待を警戒していた冷静なアナリストにとって、2014年の輸送量の激減は、少なくとも短中期的なNSRの有効性に対する彼らの疑念を裏付けることになった。
- (4) NSR沿いの老朽化した旧ソ連時代のインフラを改修し、航行支援設備、気象予報そして捜索救難サービスを国際基準まで引き上げるには大規模な資金調達が必要になる。原油価格と通貨の両方の下落に起因する経済状況悪化の中で、モスクワはそのような資金を持っていない。そのため、ロシアはアジアの投資家に注目しているが、現在のところ、アジアで最も緊密なパートナーである中国さえ、NSRに対する熱意を失ったかに見える。むしろ、中国は、数十億ドル規模の21世紀海上シルクロード構想を積極的に推進しており、東南アジアの既存航路におけるインフラの整備や強化を計画している。NSRは地理的な制約のため、世界最大級のコンテナ船の航行が不可能であり、その上、過酷で予測不可能な気象状況は海運会社の利益を左右する航行日程の作成を難しくしている。スエズ運河からマラッカ海峡経由のルートとは違って、NSRは、途上の港で荷物を積み卸しできる機会がほとんどないため、輸送利益は更に減少する。しかも、海運会社は、ロシアの砕氷船によるエスコート費用や海氷域の航行に適応するための訓練と乗務員の確保といった追加費用も勘案しなければならない。こうしたことは全て、長い航路を利用した場合よりも、航行所要時間の短いNSRの方がかえってコンテナ1個当たりの所要コスト

が高くなる可能性があることを示している。

- (5) NSR の運命が転機を迎える余地はまだある。科学者たちは、暫定的ではあるが 2015 年夏季には、北極海での気温上昇と高気圧による速やかな海氷の融解を予測している。その場合、NSR の輸送量は 2013 年の記録を超えるかもしれない。しかしながら、気象条件はまだまだ予測不可能な要素があり、NSR の長期的な将来性は、依然として北極圏のエネルギー資源の商業的開発の可能性とそれに対する外国資本の投資如何にかかっている。要するに、NSR が既存の貿易ルートに匹敵するようになるまでには、今後何十年もかかるかもしれないということである。

記事参照：Russia's Arctic shipping ambitions go off course

<http://www.straitstimes.com/news/opinion/eye-singapore/story/russias-arctic-shipping-ambitions-go-course-20150216>

### 3月21日「北極海経由の海運と中国への期待—北極海専門家論評」(The Maritime Executive.com, March 21, 2015)

アイスランドの Eykon Energy and Vodafone Iceland の Heidar Gudjonsson 会長と、上海の The China-Nordic Arctic Research Center 事務局長で中国の The Polar Research Institute of China の客員研究員の Egill Thor Nielsson は、米誌、The Maritime Executive (電子版) に 3月21日付で寄稿した、“China Can Play Key Role in Arctic Shipping” と題する論説で、北極海経由の海運の発展に、アジア、特に中国が重要な役割を果たすことができるとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 北極海経由の航路は大西洋と太平洋における世界最大の経済圏を繋ぐ航路で、北方航路 (NSR) 経由では、上海とヨーロッパ間の距離が、スエズ経由の従来の航路に比して、最大 40% 短縮できる。この 10 年間にロシア沿岸域に沿った NSR を完航した船舶は、2010 年の 4 隻から 2013 年には 71 隻でピークに達したが、2014 年には 31 隻に減少した。この減少は、海氷の融解状況、船舶保険会社の懐疑的な姿勢そしてグローバル経済の不振が原因と一般的には受け取られている。運航船社とその他の利害関係者が北極海経由の海運の発展に更なる意欲を示すことが期待されており、この点で、アジアは重要な役割を果たすことができる。
- (2) 中国最大手の船社、中国遠洋運輸集团公司 (COSCO) は 2013 年に、多目的船、MV *Yong Sheng* (1万4,357GT) で大連から NSR 経由でロッテルダムに 1万6,740 トンの一般貨物 (鉄鋼と大型器材) を輸送した。これが最初のコンテナ輸送となった。アジアと北アメリカ間そしてアジアと北ヨーロッパ間の世界で最も重要な通商航路に一石を投じたことで、中国は北極海経由の輸送に対する関心を高めた。中国の当時の温家宝首相が 2012 年 4 月にアイスランドを公式訪問した時、アイスランドと中国両政府は、北極協力に関する枠組み覚書に調印し、以後、両国は、この合意に基づいて北極問題に関する強固な 2 国間協力を発展させてきている。同時に調印された海洋と極地の科学技術分野に関する覚書に基づいて、2012 年 8 月には、アイスランドの招待による中国の唯一の砕氷船、RV *Xuelong* (「雪龍」) の同国訪問が実現した。これは RV *Xuelong* の北極圏国への初めての公式訪問となり、中国国旗を掲げた船が北極海を横断した最初の事例となり、同時に往路に NSR を経由し、帰路に北極海中央航路 (CAR) を通航した最初の事例ともなった。中国の 5 回目の国家的な北極調査遠征であった、この RV *Xuelong* の航海は、東アジアと北ヨーロッパ間の最短航路として、CAR の将来的可能性を示した。COSCO とアイスランドの運航船社、Eimskip は 2014 年 1 月、北極海航路に関する今後の協力について合意に達した。しかしながら、同時に調印された、北大西洋における国際的な冷凍船輸送に関する協

力協定の方が、現在ではより重要性を高めている。2014年7月には、アイスランドは中国との自由貿易協定を批准したヨーロッパ最初の国となり、それに先立つ2013年には、相互貿易と直接投資を更に促進するために、中国人民銀行とアイスランド中央銀行は3年満期の5億7,000万ドル相当の相互通貨交換協定を更新した。

- (3) 北半球の大西洋の中央に位置するアイスランドの地理的位置は、東アジアからヨーロッパに向かう理想的な北の出入口になっている。同様に、ギリシャのピレウス港がCOSCOのヨーロッパへの南の出入口となっている。ピレウス港は、COSCOが2008年末に利用し始めて以来、コンテナ輸送分野で地中海第3位の規模となり、2009年の45万TEUから2014年には総計370万TEU近いコンテナ貨物を取り扱うまでに拡大した。同港に対するCOSCOの投資は間もなく5億ユーロ（5億3,000万ドル）に達すると見られ、同港は今後数年内に、年間取扱量が620万TEUに達すると見られ、ヨーロッパ5大港の1つとなろう。2013年の統計では、世界で最も取扱量の多いトップ10の港湾の内、9つまでがアジアにあり、複合的なハブ港として発展している。一方、ヨーロッパの主要港である、ハンブルグ、ロッテルダム及びアントワープは、今後の北極海航路に対応できる可能性を持っている。アイスランドは、まずNSR経由で、次に北西航路（NWP）経由、そして最終的にはCAR経由の国際的な海運ネットワークにおいて、将来的なハブ港として発展することができよう。アイスランドはNSR経由の主たる最終目的港ではないが、アイスランドの不凍港は、CAR経由にとって最適のハブ港で、ヨーロッパと北アメリカ行きNSR経由貨物と、ヨーロッパ行きのNWP経由貨物をネットワーク化することができよう。
- (4) 運輸は国際ビジネスの基盤であり、そして船舶輸送が最も経済的な形態である。しかし、国際的な海運ネットワークにおける課題は、競合する航路を開拓するよりも、むしろそれぞれの航路を如何に効率的に接続していくかということであろう。北極海における海運は、既存の大陸間海運ネットワークに新しい接続を提供するはずである。北極海を経由する大陸間の船舶輸送は非常に小さな規模で始まったが、それが商業的に活用できるようになるまでには、現在のデータから見て、今後数十年を要するであろう。法律、環境、経済、社会、政治及び技術面における多くの不確実性は、北極海経由の海運の将来的課題である。更に、インフラ整備も必要である。今後、一貫した国際的なイニシアチブによって、北極海経由の海運は次第に有利なビジネスになっていくであろう。この面で、アジアの運航船社は、変化への起爆剤になり得る。ピレウス港の例が示しているように、アジアの船社が海運ネットワークを北アメリカとヨーロッパの新しいハブ港に拡大することは有益であろう。しかしながら、問題は、北極海経由の輸送航路を国際的な海運ネットワークに接続するために必要な時間と資源を、誰が負担するのかということである。

記事参照：China Can Play Key Role in Arctic Shipping

<http://www.maritime-executive.com/features/china-can-play-key-role-in-arctic>

Map: Arctic Shipping Routes

<http://www.maritime-executive.com/features/china-can-play-key-role-in-arctic>

### 3月25日「北極圏におけるロシアの野望」(World Policy Blog, March 25, 2015)

米シンクタンク、The World Policy Institute 発行の World Policy Journal の副編集長、Sophie des Beauvais は、同誌のブログに、“Russia’s Ambitions in the Arctic” と題する論説を寄稿し、ロシア



の北極における野望について、要旨以下のように述べている。

- (1) ロシアの遠征隊は 2007 年 8 月 2 日、北極点の海底にロシアの国旗を打ち込んだ。北極圏の 3 分の 1 がロシア領で、ロシア経済に大きな比重を占めるエネルギー資源の宝庫である。北極海の海氷の融解で新たな機会が生まれ、非北極圏諸国の北極圏への関心が高まったことによって、ロシアは、北極圏に対する政策を大幅に強化してきた。ロシア政府は 2008 年 9 月、「2020 年までとそれ以降の期間における北極圏に対するロシア連邦の国家政策の原則」を制定した。これによれば、北極圏におけるロシアの国益は以下の 4 つである。第 1 に戦略的な資源基地として北極圏内の自国領域の活用、第 2 により広域の北極圏地域を平和、協力地帯として維持、第 3 に北極圏固有の生態系の保存、そして第 4 に北極圏における戦略的な輸送ルートとしての北方航路の活用である。ロシアは、北極圏を、主に海上輸送ルートと、石油及び天然ガス資源から得られる収益源として重視している。現在の見積では、北極圏資源のからの収益は、ロシアの GDP の 10~15%、そして全輸出額の 20~25%を占めている。
- (2) 北極海の海氷の融解によるアイスフリーへの展望は、新しい輸送ルートを巡る主権に関する論議を再燃させている。北極海の中心部は公海に分類され、従ってどの国の管轄権も及ばない。しかしながら、北極海沿岸諸国、ロシアに加え、カナダ、デンマーク、ノルウェー及びアメリカは、自国の管轄権を北極点にまで延伸し得ると主張している。実際、国連海洋法条約 (UNCLOS) は、一定の海域における資源について、沿岸国の主権的権利を認めている。沿岸国は、海岸線から 200 カイリまでを EEZ とする権利を認められ、しかも当該国の大陸棚が 200 カイリの EEZ を越えて延伸している科学的根拠を示すことができれば、管轄権の延伸が認められている。UNCLOS 第 77 条は、「沿岸国は、大陸棚を探索し及びその天然資源を開発するため、大陸棚に対して主権的権利を行使する」と規定している。しかしながら、主張が重複する場合には、2010 年にノルウェーとロシアが 40 年に及ぶ海洋境界画定紛争を解決したように、関係当事国は解決策を図る責務がある。デンマークは 2014 年 12 月 15 日、大陸棚の外縁限界について、北極海にまで延伸する約 34 万 7,500 平方マイルに及ぶ海域についての延伸申請書を、国連大陸棚限界委員会 (CLCS) に提出した。デンマークの申請には、北極点が含まれている。ロシアのドンスコイ天然資源相は翌 12 月 16 日に、「我々は、国防省と外務省そしてロシア科学アカデミーと協働で、CLCS に提出する申請書を作成中である」と述べた。ロシアは北極点を越えて延びるロモノソフ海嶺がロシアの大陸棚の延長であるとの科学的根拠を収集してきたと主張していることから、ロシアの申請書には、北極点が含まれると見られる。2000 年 12 月 20 日に提出されたロシアの最初の申請書は、科学的根拠不十分を理由に却下された。
- (3) ロシアの北極政策は多元的で、戦略的側面のみを論じることはできないが、ロシアは、北極圏における戦略的、商業的な権益を護るために軍事計画を立案してきた。ロシアは、北極圏におけるロシアの国境と権益を護るために、北極圏のロシア領に軍事施設のネットワークを整備しつつある。新設された戦略コマンドは、北方艦隊に司令部を置き、2014 年 12 月 1 日に運用を開始した。同年 12 月末には、プーチン大統領は、ロシアは北極圏を軍事化するつもりはないが、ロシア領域における防衛能力を確実にするために必要な措置をとっていると述べた。数週間後、北方艦隊の広報官は、「艦隊の海兵部隊は、北極圏での軍事活動のための特別訓練を 2015 年に実施する」と発表した。最近の米民間情報会社、STRATFOR のレポートは、「北極評議会加盟 8 カ国の内、5 カ国が NATO 加盟国である事実は、対抗勢力が結託しているとのロシアの疑念を高めている。一方で、北極圏におけるモスクワの長期的野心は、他の北極海沿岸国諸国を神

経過敏にしている」と指摘している。北極海沿岸諸国間の武力紛争の脅威は極めて低いが、北極圏自体は戦略的重要性を増しており、どの国であれ、沿岸諸国の軍事化は警戒の目で見られることになる。

記事参照：Russia's Ambitions in the Arctic

<http://www.worldpolicy.org/blog/2015/03/25/russia%E2%80%99s-ambitions-arctic>

Map: Russia Fortifying bases in Arctic Region

<http://www.heritage.org/multimedia/infographic/2015/02/2015-index-us-military-strength/russia-fortifying-bases-in-arctic-region?ac=1>

Map: Arctic territorial claims

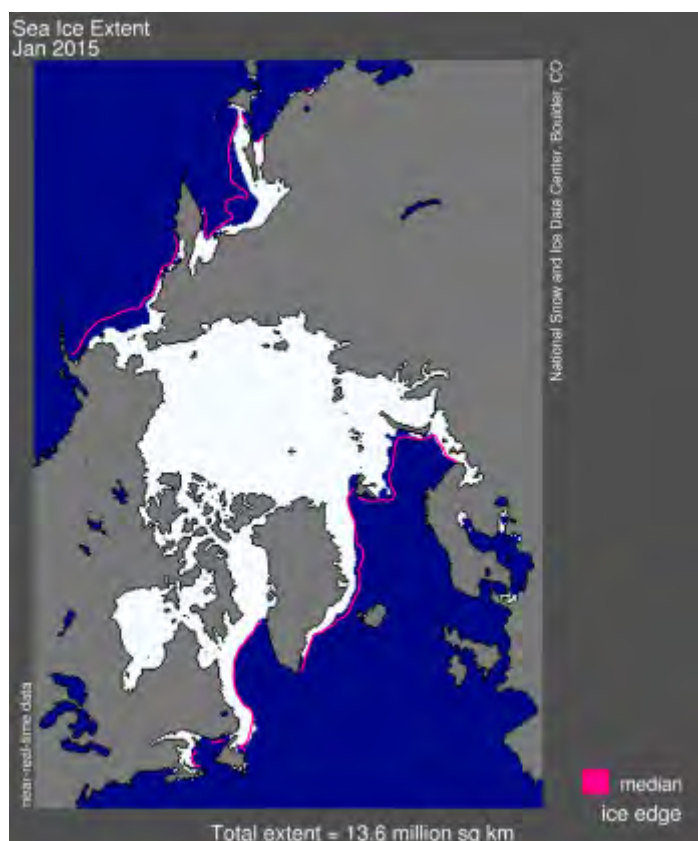
[http://www.worldpolicy.org/sites/default/files/uploaded/image/20141220\\_IRM937\\_1.png](http://www.worldpolicy.org/sites/default/files/uploaded/image/20141220_IRM937_1.png)

## 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。

### 1月の海氷状況

#### 2015年1月の状況：Vary January



<http://nsidc.org/arcticseaicenews/2015/02/vary-january/>

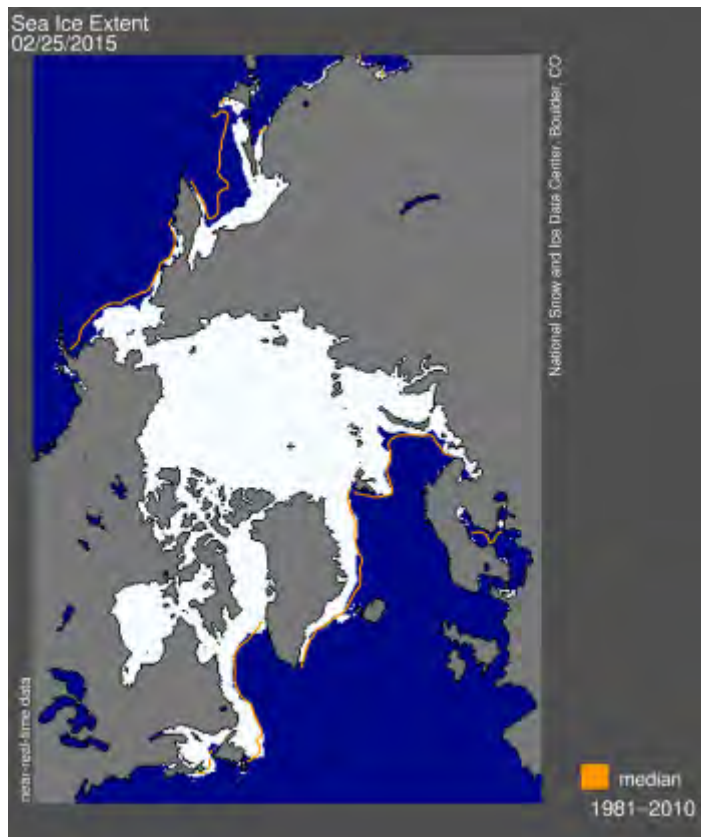
※実線（median ice edge）は、新たな基準値、1981年～2010年の期間における1月の平均的な海水域を示す。+は北極点を示す。

1月の海氷面積の月間平均値は1,362万平方キロで、1981年～2010年の期間における1月の平均値、1,453万平方キロを91万平方キロ下回った。そして2011年1月の最小記録よりは5万平方キロ上回ったが、衛星観測史上、3番目に小さかった。これは、主としてベーリング海とオホーツク海における海氷面の拡大が平均値を下回ったことによる。大西洋側では、バレンツ海の水氷面積は平均値に近かった。東グリーンランド海、バフィン湾及びラブラドル海では、海氷面の拡大は平均値に近かった。1月の1カ月間における海氷の拡大面積は、衛星観測史上、3番目に小さかった。

1月の大部分を通じて、北極振動（AO）は強い正の値であった。AOが正の時は、北極海の海面レベルでの気圧は特に低いが、北半球の中緯度地帯では海面気圧が比較的高くなる。一方、925hPaレベル（海面上ほぼ3,000フィート）での大気温度は、北極海のほとんどの海域で平均値より高かったが、チュクチ海とベーリング海の太平洋側、そして東グリーンランド海の大西洋側が特に高く、平均値より摂氏4度～6度も高かった。

## 2月の海水状況

2015年2月の状況：Arctic sea ice reaches lowest maximum extent on record



<http://nsidc.org/arcticseaicenews/2015/03/2015-maximum-lowest-on-record/>

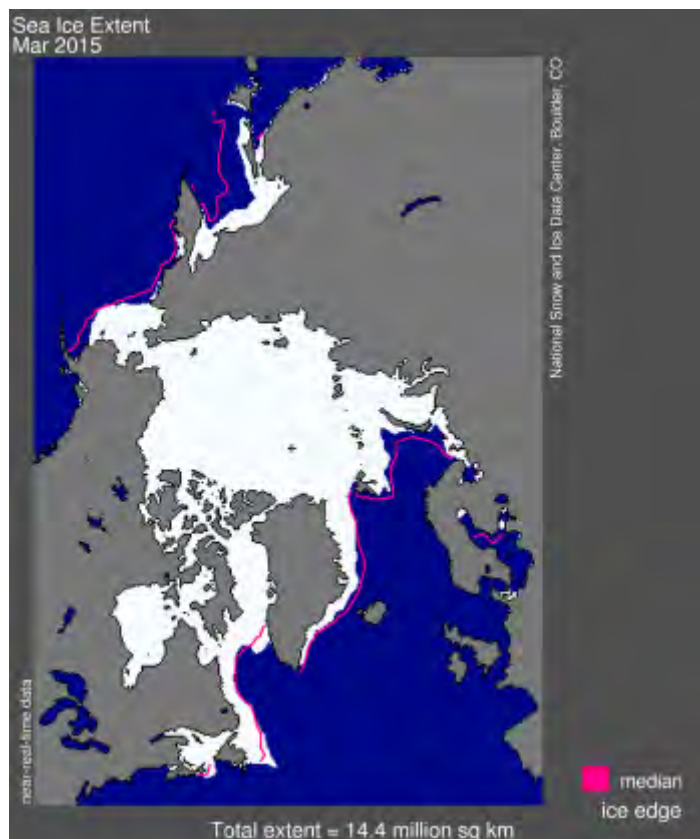
※実線（median ice edge）は、新たな基準値、1981年～2010年の期間における2月25日の平均値を示す。+は北極点を示す。

2月の海氷面積の月間平均値は1,441万平方キロで、1981年～2010年の期間における2月の平均値、1,535万平方キロを94万平方キロ下回った。2月の海氷面積としては、2005年2月の最小記録よりは5万平方キロ上回ったが、衛星観測史上、3番目に小さかった。北極海はほぼ完全に海氷に覆われ、今後海氷面が拡大する余地が残っているのは、北太平洋と北大西洋周辺海域に限られている。2月の1カ月間で、海氷面積は42万9,000平方キロ拡大したが、これは2月の平均拡大値をわずかに下回り、また衛星観測史上、3番目に小さかった。

3月19日の発表によれば、海氷面積は2月25日に冬期の最大値、1,454万平方キロに達した（画像参照）。ラブラドル海とデーヴィス海峡を除いて、あらゆる海域で海氷面積は平均値を下回った。これは衛星観測史上、冬期の最小値で、1981年～2010年の期間における平均最大値、1,564万平方キロを110万平方キロ下回り、これまでの最小値、2011年を13万平方キロ下回った。最小値を記録した日としては、1981年～2010年の期間における平均日、3月12日より15日早かった。最も早かった最小値記録日は1996年2月24日で、最も遅かったのは2010年4月2日であった。

## 3月の海水状況

2015年3月の状況：A double dip



<http://nsidc.org/arcticseaicenews/2015/04/a-double-dip/>

※実線（median ice edge）は、新たな基準値、1981年～2010年の期間における3月の平均的な海氷域を示す。

2月25日に冬期の最大値に達して以降、海氷は徐々に融解し始め、3月の海氷面積の月間平均値は1,439万平方キロとなり、1981年～2010年の期間における3月の平均値、1,552万平方キロを113万平方キロ下回った。3月の海氷面積としては、2006年3月の最小記録よりは6万平方キロ下回り、衛星観測史上、3月の最小値を記録した。北極海全体の3月の海氷面の変化は、非常に小さかった。平均年では、海氷面は3月初めまで徐々に拡大し、冬期の最大値に達した後、縮小し始める。2015年は2月25日に冬期の最大値に達した後、3月初めには海氷面が少し減少したが、その後、ベーリング海峡、デーヴィス海峡そしてラブラドル海周辺では海氷面が拡大した。

## II. 解説

### アジアにおける海賊行為と武装強盗事案の実態

上野英詞（笹川平和財団海洋政策研究所研究員）

#### I. ReCAAP 2014 年次報告書と「抜き取り」事案報告書に見る特徴

アジア海賊対策地域協力協定（Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia）に基づいて設立された、ReCAAP Information Sharing Centre（ISC）は2015年2月末、2014年にアジアで発生した海賊行為と船舶に対する武装強盗事案に関する年次報告書を公表した。この報告書に先立って、ReCAAP ISCは2015年1月に、武装集団が小型タンカーを襲撃し、積荷の燃料油などを抜き取る「抜き取り（siphoning）」事案に関する特別報告書パートIIを公表した。

以下は、ReCAAP 2014 年次報告書と特別報告書パートIIから見た、最近のアジアにおける海賊行為と船舶に対する武装強盗事案の状況である。

【備考：国際海事局（IMB）の同種の報告書が全世界を対象としているのに対して、ReCAAPの報告書は、アラビア海からユーラシア大陸南縁に沿って北東アジアに至る海域を対象としている。また、IMBが民間船舶や船主からの通報を主たる情報源としているのに対して、ReCAAPの情報源は、加盟国と香港のFocal PointとシンガポールにあるInformation Sharing Centre（ISC）とを結び、またFocal Point相互の連結で構成される、Information Sharing Webである。各国のFocal Pointは沿岸警備隊、海洋警察、海運・海事担当省庁あるいは海軍に置かれている（日本の場合は海上保安庁）。そして各国のFocal Pointは、当該国の法令執行機関や海軍、港湾局や税関、海運業界など、国内の各機関や組織と連携している。更に、国際海事機関（IMO）、IMBやその他のデータを利用している。ReCAAPの加盟国は、インド、スリランカ、バングラデシュ、ミャンマー、タイ、シンガポール、カンボジア、ラオス、ベトナム、ブルネイ、フィリピン、中国、韓国及び日本の域内14カ国に加えて、域外国からノルウェー（2009年8月）、デンマーク（2010年7月）、オランダ（2010年11月）、英国（2012年5月）、オーストラリア（2013年8月）、そしてアメリカ（2014年9月）が加盟し、現在、20カ国となっている。なお、マレーシアとインドネシアは未加盟だが、ISCとの情報交換が行われている。】

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

「海賊」（piracy）と「船舶に対する武装強盗」（armed robbery against ships）とは、ReCAAP ISCの定義によれば、「海賊」については国連海洋法条約（UNCLOS）第101条「海賊行為の定義」に従っている。

「船舶に対する武装強盗」については、国際海事機関（IMO）が2001年11月にIMO総会で採択した、「海賊行為及び船舶に対する武装強盗犯罪の捜査のための実務コード」（Code of practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships）の定義に従っている。

## 2. 2014年の発生（未遂を含む）件数

報告書によれば、2014年の発生件数は183件（2013年150件）で、その内、既遂が168件（同141件）、未遂が15件（同9件）であった。

表1：過去5年間の地域別発生件数

	2014		2013		2012		2011		2010	
	既遂	未遂	既遂	未遂	既遂	未遂	既遂	未遂	既遂	未遂
東アジア										
中国					1		1		1	
<b>小計</b>					<b>1</b>		<b>1</b>		<b>1</b>	
南アジア										
アラビア海								4	5	7
バングラデシュ	15		6		11		14		21	3
ベンガル湾	2							1	3	
インド	11	2	11		8	1	7	2	5	2
<b>小計</b>	<b>28</b>	<b>2</b>	<b>17</b>		<b>19</b>	<b>1</b>	<b>21</b>	<b>7</b>	<b>34</b>	<b>12</b>
東南アジア										
タイ湾									1	
インド洋		1								
インドネシア	41	5	83	7	66	6	47	2	37	10
マレーシア	4	1	6		11		14	3	18	
ミャンマー							1			
フィリピン	5		5		3		4	2	5	
シンガポール					2		3		2	
南シナ海	40	2	10	1	7		12	6	17	8
マ・シ海峡	44	4	12		12	1	24	2	5	3
タイ									1	
ベトナム	6		8	1	3	1	8		13	
<b>小計</b>	<b>140</b>	<b>13</b>	<b>124</b>	<b>9</b>	<b>104</b>	<b>8</b>	<b>113</b>	<b>15</b>	<b>99</b>	<b>21</b>
<b>計</b>	<b>168</b>	<b>15</b>	<b>141</b>	<b>9</b>	<b>124</b>	<b>9</b>	<b>135</b>	<b>22</b>	<b>134</b>	<b>33</b>

出典：ReCAAP 2014年次報告書 12頁表1より作成

表1は、過去5年間の発生件数を地域毎に示したものである。これによれば、インドネシアでの発生件数が前年比で半減しているが、報告書によれば、スマトラのベラワンとドゥマイ、マ・シ海峡のプラウ・ニッパ、及びカリマンタンのサマリダなどの港湾や錨泊地の状況が大幅に改善されたためである。一方でマラッカ・シンガポール海峡と南シナ海における発生件数が大幅に増え、2013年比で15%増の主たる要因となっている。これら3つの地域で2014年の発生件数の7割以上を占めている。

### 3. 発生事案の重大度の評価

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

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

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

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

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

表 2 は、以上の暴力的要素と経済的要素から、この 5 年間の既遂事案をカテゴリー分けしたものである。

表 2 : 過去 5 年間のカテゴリー別既遂事案件数

	2014	2013	2012	2011	2010
CAT-1	13	2	4	8	4
CAT-2	41	31	40	40	59
CAT-3	33	35	30	27	31
Petty Theft	81	73	50	60	40

出典 : ReCAAP 2014 年年次報告書 10 頁チャート 2 より作成

表 2 に見るように、2014 年の既遂事案 168 件の内、CAT-1 事案が 13 件もあり、2014 年既遂事案の際立った特徴となっている。後述するように、これらの事案は全て、タンカーからの積荷の石油や燃料油の「抜き取り (siphoning)」事案で、内、2 件は「抜き取り」に失敗した事案である。

報告書によれば、2014 年の既遂事案 168 件について、襲撃に参加した海賊/武装強盗の人数から見れば、1~6 人が 109 件と全体の 65% を占め、7~9 人が 17 件、9 人以上が 21 件、情報なしが 21 件であった。9 人以上が 2013 年に比して 8 件から 21 件に大幅に増えているが、報告書によれば、バングラデシュのチッタゴンでの錨泊中の事案と南シナ海での航行中の事案の増加によるものである。

使用された武器のタイプでは、襲撃者がナイフと銃器で武装した事案が 18 件で、全体の 11% となっており、ナイフや長刀で武装した事案が 61 件となっている。しかしながら、全体の約 55%、89 件が非武装か、報告なしであった。



被害船舶の乗組員に対する扱いを見れば、168件中、26%に当たる43件で、乗組員が脅されたり、人質に取られたり、あるいは負傷させられたりした。この内、2件では、乗組員は救命ボートに乗せられ、船外に放擲されたが、その後、通りかかった漁船に救助された。ReCAAP ISCは、船長や乗組員に対して、特に武装した海賊/武装強盗との直接対決を回避するよう勧告している。

経済的損失について見れば、その多くは場当たりの盗難事案で、168件中、ほぼ54%に当たる事案では、主として停泊/錨泊中の船舶のエンジン部品や船舶備品、現金や乗組員の持ち物の盗難事案であった。経済的損失について注目されるのは、積荷を盗む事案の増加である。この種の事案は、2013年の2件から15件に増加しており、内、12件が後述のタンカーからの「抜き取り (siphoning)」事案で、3件がバークからのスクラップ金属の盗みであった。船舶の「ハイジャック/行方不明」事案が1件あった。報告書によれば、この事案は、コンテナ138個を積んだバーク、*Hub 18*を曳航中のマレーシア籍船タグボート、*Monyplus 12*がサラワク州シブを出港し、マレー半島のポート・クランに向けて航行中、同州ダトゥ岬沖西方約61カイリの南シナ海で6月9日1910頃にコンタクトが取れなくなった事案で、その後、6月22日にサバ州コタキナバル北西沖約100カイリの海域で11人の乗組員と共にバークが発見され、乗組員が救出されたが、タグボートは依然、行方不明である。

表3は、既遂事案における襲撃された時の船舶の状況を示したものである。

表3：2014年の航行中、停泊/錨泊中既遂事案のカテゴリ別内訳

	CAT-1	CAT-2	CAT-3	Petty Theft
航行中	11	18	21	16
停泊/錨泊中	2	23	12	65

出典：ReCAAP 2014年次報告書 11、48～94頁より作成

報告書によれば、2014年の168件の既遂事案中、61%に当たる102件が停泊/錨泊中の事案で、発生場所別に見れば、インドネシア39件、南シナ海23件、バングラデシュ14件、インド11件、ベトナム6件、フィリピン5件、そしてマレーシア4件であった。インドネシアについては、発生件数は2013年の78件に比して半減しているが、報告書によれば、CAT-2事案の発生場所としては、この5年間、インドネシアが最も多くなっている。ReCAAP ISCは、インドネシアの港湾当局と海洋法令執行機関に対して、停泊/錨泊地における監視の強化を求めるとともに、停泊/錨泊地における船舶の船長と乗組員に対して見張りの強化を求めている。南シナ海の錨泊地での事案は23件で、その内、22件がCAT-3かPetty Theftであったが、残りの1件はCAT-1事案で、後述する「抜き取り (siphoning)」事案であった。

報告書によれば、航行中の事案66件（全体の39%）の内、マラッカ・シンガポール海峡での事案が44件で、2013年の12件に比して、4倍近い増加となっている。報告書によれば、44件の半分がpetty theft事案で、そのほとんどがプラウ・ニッパ錨泊地西方海域のマ・シ海峡分離通航路 (TSS)の東航レーンを航行中の事案で、報告書は、目標船舶がプラウ・ニッパ錨泊地で錨泊中の船舶から、TSS東航レーンを航行中の船舶に移ったと指摘している。実際、同錨泊地での事案は、2013年の12件から2014年はゼロになっている。同錨泊地での状況の改善によって、襲撃グループがより警戒回数のない海域に移った可能性が指摘されている。

一方、南シナ海での航行中の既遂事案は17件で、2013年の9件からほぼ倍増しており、3年連続の増加となっている。内、10件がCAT-1の「抜き取り (siphoning)」事案で、4件がCAT-2、そし

て3件がCAT-3とpetty theft事案であった。

#### 4. タグ&バージ襲撃事案の特徴

タグ&バージが襲撃される事案が2014年には20件あり、その内、18件が既遂事案で、10件がCAT-2事案、8件がpetty theft事案であった。報告書によれば、襲撃件数自体は、2011年の38件(既遂37件、未遂1件)をピークに減少傾向にあり、2012年は27件(同26件、同1件)、2013年は22件(全て既遂)であった。

18件の既遂事案の内、17件が航行中の事案で、1件が停泊/錨泊中の事案であった。襲撃時間についてみれば、10件が1900~0430の夜間の事案だが、バージに積まれたスクラップ金属の盗難事案5件の内、3件は1030~1700の昼間の事案であった。襲撃グループの人数についてみれば、18件中、11件が1~6人の小グループの乗り込み事案で、3件が7~9人、2件が10人、そして2件が20人以上のグループの襲撃事案であった。

タグ&バージ襲撃事案は減少傾向にあるが、ReCAAP ISCは、タグ&バージの航行が頻繁なルート沿いでの定期的な哨戒活動の実施に当たって、各国の海洋法令執行機関と関係機関との協力強化を奨励している。また、タグ&バージが低速で、襲撃グループに乗り込まれ易いことから、船長や乗組員に対しても、監視態勢の強化とReCAAP ISCのガイドブックに記された各種対策を講じることを奨励している。

ReCAAP ISCのガイドブック、Tug Boats and Barges (TaB) Guide against Piracy and Sea Robberyは以下を参照。

TaB Guide is available at following URL;

[http://www.recaap.org/Portals/0/docs/Tug%20Boats%20and%20Barges%20\(TaB\)%20Guide%20\(Final\).pdf](http://www.recaap.org/Portals/0/docs/Tug%20Boats%20and%20Barges%20(TaB)%20Guide%20(Final).pdf)

#### 5. 石油・燃料油の抜き取り事案の状況

2014年のCAT-1事案で注目されるのは、各種タンカーからの積荷の石油や燃料油の「抜き取り(siphoning)」事案である。ReCAAP ISCは2014年7月に、この種の抜き取り事案について、Special Report on Incidents of Siphoning of Fuel/Oil at Sea in Asiaと題する報告書を公表した。2015年1月には、その最新版、Special Report on Incidents of Siphoning of Fuel/Oil at Sea in Asia (Part II)を公表した。この種の事案は、表4に示したように、2011年4月15日の事案が初めてだが、2014年になって異常に増えているところに特徴がある。表5に示したように、2014年の「抜き取り」事案は15件で、その内、12件が既遂事案であった。2011年から2014年までの4年間で、23件の「抜き取り」事案が発生しており、その内、16件で積荷の各種の油の「抜き取り」に成功しており、7件では関係各国の海洋法令執行機関のタイムリーな介入により、「抜き取り」を阻止している。

最新版の報告書は、襲撃グループの手口は全般的に似通っており、彼らの狙いは積荷の各種の油にあり、身代金狙いで目標船舶をハイジャックしたり、人質に取ったりすること自体に関心があるわけではない、と指摘している。従って、この点で、これらの事案は、2012年まで猖獗を極めたソマリアの海賊の手口とは異なっている。(なお、IMBの2014年次報告書では、これらの事案は「ハイジャック」事案とされている。報告書は、「2014年の東南アジアでは、15件のタンカーとタグボートのハイジャック事案があった。海賊の狙いは、タンカーに積まれている燃料油である。このことは、2隻の精製品タンカーに乗り込んだ海賊が、積荷を確認した後、退去したことで裏付けられる」と述べている。)

最新版は、2014年の「抜き取り」事案における襲撃グループの手口について、以下の諸点を指摘している（表5参照）。

- (1) 目標船舶については、既遂12件の多くは、2,000GT以下の小型タンカーであった。2,000GTを超えるタンカーが目標となったのは5件で、最も大きなタンカーは5,153GTであった。
- (2) 襲撃時間については、2000～2345の時間帯が最も多く、1件は0600の早朝であった。
- (3) 襲撃グループが目標船舶に乗り込んでから対処するまでの犯行時間については、通報のあった9件の事案では、6件が6～10時間であった。表5の11番、*Srikandi 515*の事案の場合、船主が該船と49日間（10月9日から11月27日まで）もコンタクトできなかった。現在、この間の状況について、調査中である。
- (4) 襲撃グループの人数については、12件中、半分の6件で8～10人であったが、16人が1件、25～26人が2件もあった。
- (5) 使用武器については、ナイフと火器が大部分であった。
- (6) 乗組員の扱いについては、拘束され、食堂や機関室に監禁される事案が多かった。しかし、2件を除いて、乗組員に負傷者はいなかった。
- (7) 乗組員の対応については、12件の内、SSAS（Ship Security Alert System）を作動させたのは4件で、関係各国の海洋法令執行機関や海軍が対応した。

最新版によれば、「抜き取り」事案の発生海域は、2011年から2014年までの全23件の事案の内、14件が南シナ海で発生しており、いずれも航行中の事案で、その内、成功事案が10件で、4件は「抜き取り」に失敗している。（全23件の発生海域については、地図参照）南シナ海の発生海域は沿岸から遠く離れた海域で、関係国の海洋法令執行機関の哨戒海域外にあり、事案発生の通報を受けて関係機関が現場海域にまで到着するのに時間を要し、従って、襲撃グループはこの間、積荷油を「抜き取り」、逃亡するまでの時間を「稼ぐ」ことができると、報告書は指摘している。

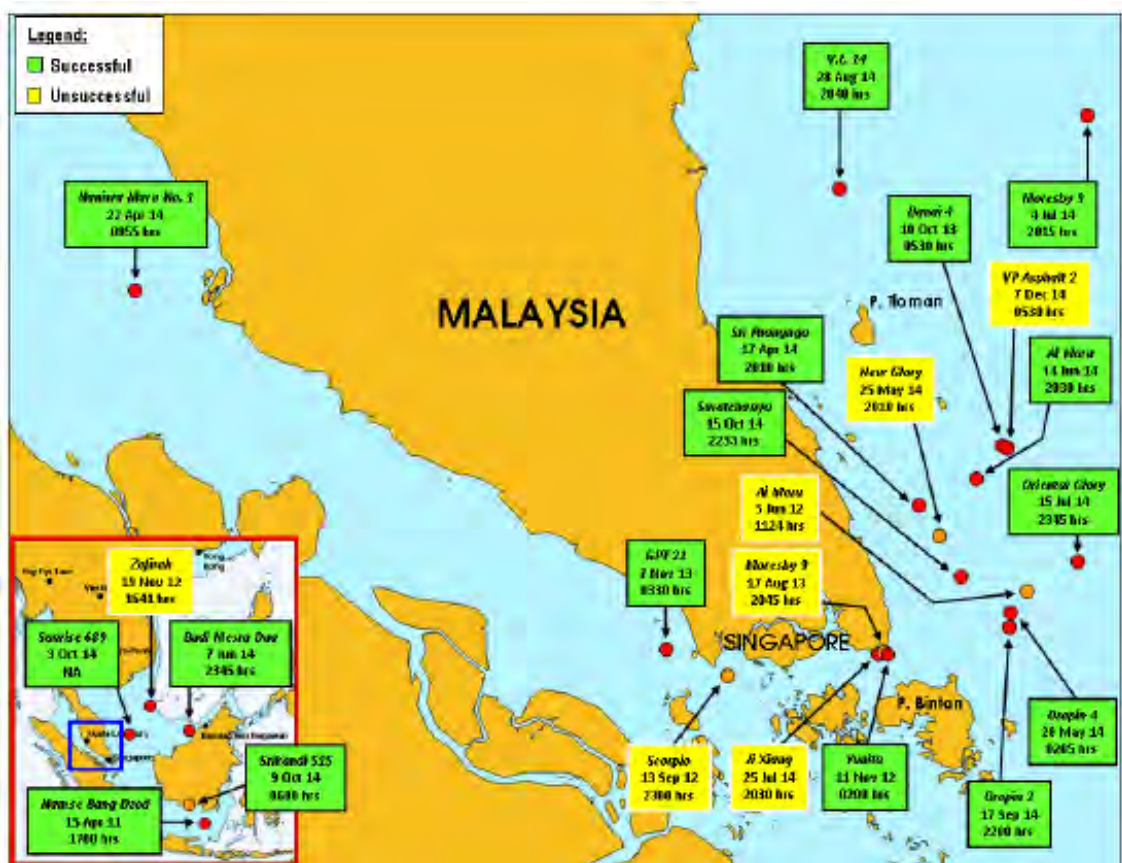
襲撃グループについて、最新版は、発生海域と手口から判断して、少なくとも3つの組織犯罪グループの関与を指摘している。1つは、マ・シ海峽で活動するグループで、比較的暴力的でなく、また、沿岸国の協調した哨戒活動が実施されているため、成功率が低い。他の2つのグループは南シナ海で活動するグループで、沿岸から離れた海域のために、比較的「耐波性」に優れた船を持っている。現在のところ、ReCAAP ISCは、その内の1つはインドネシアと繋がりがあると見ており、表5の4番、*Budi Mesra Due*（26人）、7番、*Sunrise 689*（10人）、10番、*Oriental Glory*（25人）の事案など、他人数で、2,000GTを超えるタンカーを狙っている。

その上で、最新版は、「抜き取り」事案が綿密に調整された組織的犯罪であることを指摘している。それによれば、襲撃グループが目標船舶に乗り込み、積荷油を別の船に抜き取って移す海域まで該船を航行させるためには、シンジケートや組織犯罪グループは、目標船舶の船種、航行ルート、「抜き取り」装備のタイプ、巡視船などの探知を避けて「抜き取り」を実施する適切な海域、目標船舶に横付けする別の船の航行スケジュール、抜き取った積荷油の貯蔵、そして買い取り業者への移送場所などに関する、適切な情報や目標船舶からのインサイダー通報を必要とする。ReCAAP ISCは、一部の運航船社の情報などから、一部の犯行グループが、抜き取り積荷油を売るために、それらを売却したり、仲介人を雇ったりしている良く組織されたシンジケートに結びついているか、あるいはその傘下にある、と見ている。このため、最新版は、襲撃グループと目標船舶の乗組員との間の共謀の可能性を排除できないとしている。しかも、この2年間で、2度も乗り込まれた船舶が2隻ある。表4の3番と表5の5番にある、ホンジュラス籍船の精製品タンカー、*Ai Maru*で、1度目は付近を哨戒していた小型機に通報されて失

敗したが、2度目は積荷油を抜き取られた。表4の8番と表5の6番にある、ホンジュラス籍船の精製品タンカー、*Moresby 9*も2度目には積荷油を抜き取られている。従って、綿密な計画と調整、そして適切な情報ネットワークはこの犯罪が成功するための鍵であるが、時には「間違っただ」船舶に乗り込むこともある。最新版によれば、表5の未遂事案の内、13番と15番の事例は積荷が油でなかった事例である。(前出のIMB2014年次報告書の2例はこれを指している。)

最新版は、「抜き取り」事案について、石油・燃料油の市場価格の現状とこれらが課税対象であることから、「抜き取り」油の転売が利益の上がるビジネスとなっており、これらの「抜き取り」油、特にMGO (Marine Gas Oil) の価格が比較的高く、MGOに対する闇市場の需要が高いことから、「抜き取り」事案が今後を続けると見ている。2015年になっても、1月と2月に各1件の「抜き取り」事案が発生している。そのため、ReCAAP ISCは、沿岸各国と運航船社に対して、この問題に一致して対処するために、より調整され、かつ強力な対応措置をとることを強く要請している。

地図：2011年～2014年までの既遂・未遂「抜き取り事案」発生海域



出典：Special Report on Incidents of Siphoning of Fuel/Oil at Sea in Asia (Part II), p.11

表4：2011年～2013年までの「抜き取り（siphoning）」事案（含未遂事案）

船舶名	GT	発生日時	抜き取り量	油種
<b>2011年</b>				
1. <i>Namse Bang Dzod</i>	-	4.15. 1700	0.8 metric ton (mt)	Diesel
<b>2012年</b>				
2. <i>Yunita</i>	1,893	11.11. 0200	750 ton	Fuel oil
3. <i>Ai Maru</i>	1,007	6.5. 1124	未遂	
4. <i>Scorpio</i>	1,861	9.13. 2300	未遂	
5. <i>Zafiah</i>	496	11.19. 1641	未遂	
<b>2013年</b>				
6. <i>Danal 4</i>	964	10.10. 0530	1,690 mt	MGO*
7. <i>GPT 21</i>	1,981	11.7. 0330	Not stated	MGO
8. <i>Moresby 9</i>	1,321	8.17. 2045	未遂	

出典：Special Report on Incidents of Siphoning of Fuel/Oil at Sea in Asia, p.9, Annex B より作成。

備考\*：MGO; Marine Gas Oil

表5：2014年の「抜き取り (siphoning)」事案 (含未遂事案)

船名/船種/GT	発生 日時	襲撃グループ		所要時間	経済的損失
		人数	武器		
<b>1. Sri Phangnga</b> Tanker 929GT	4.17. 2010	16	Swords, handgun	6hrs30min	MGO*400metric ton (mt) 乗組員の持ち物 船舶備品
<b>2. Naniwa Maru No. 1</b> Tanker 3,238GT	4.22. 0055	5	NA	-	MDO*2,500mt
<b>3. Orapin 4</b> Product Tanker 1,924GT	5.28. 0205	10	Guns, knives	10hrs	ADF*3,200mt
<b>4. Budi Mesra Due</b> Oil Tanker 5,153GT	6.7. 2330	26	Knives, swords	9hrs41min	Diesel 940mt 乗組員の持ち物
<b>5. Ai Maru</b> Product Tanker 1,007GT	6.14. 2030	7	Pistols, knives	4hrs20min	MGO 620mt 乗組員の持ち物
<b>6. Moresby 9</b> Product Tanker 1,321GT	7.4. 2015	9	Pistols, machetes	7hrs45min	MGO 2,118mt
<b>7. Oriental Glory</b> Product Tanker 2,223GT	7.15. 2345	25	NA	4hrs05min	MFO*1,600mt 現金・乗組員の持ち物
<b>8. V.L. 14</b> Oil Tanker 1,007GT	8.28. 2040	6	Guns	7hrs320min	Lube oil (潤滑油) 乗組員の持ち物
<b>9. Orapin 2</b> Product Tanker 1,598GT	9.17. 2200	8	Pistols, machetes	-	MGO 現金・乗組員の持ち物
<b>10. Sunrise 689</b> Chemical Tanker 4,080GT	10.3. NA	10	Guns, knives	-	Gas oil
<b>11. Srikanthi 515</b> Product Tanker 1,975GT	10.9. 0600	8	NA	49days	Palm oil (ヤシ油)

船名/船種/GT	発生 日時	襲撃グループ		所要時間	経済的損失
		人数	武器		
<b>12. <i>Suratchanya</i></b> Tanker 2,148GT	10.15 2230	9	NA	8hrs27min	Gasoline
<b>「抜き取り」未遂事案</b>					
<b>13. <i>New Glory</i></b> Tanker 4,268GT	5.25. 2010	8	Armed	6hrs40min	現金・乗組員の持ち物
<b>14. <i>Ji Xiang</i></b> Product Tanker 1,989GT	7.25. 2030	10	Pistols, machetes	-	船舶備品
<b>15. <i>VP Asphalt 2</i></b> Tanker 3,118GT	12.7. 0530	7	Guns	1hrs15min	乗組員の持ち物

出典：Special Report on Incidents of Siphoning of Fuel/Oil at Sea in Asia (Part II), Annex B より作成

備考\*：MGO; Marine Gas Oil, MDO; Marine Diesel Oil, ADF; Automative Diesel Fuel, MFO; Marine Fuel Oil

注：乗組員扱いなど、各事案の特記事項（以下の番号は船名の前の番号を指す）

- 1：船長軽傷。襲撃グループは該船の船名を書き換えなかったが、船名と船主船社のロゴマークをペンキで消す。
- 2：乗組員人質。
- 3：乗組員拘束。船名を *Rapi* に書き換え。
- 4：乗組員拘束、食堂に監禁。
- 5：乗組員拘束、船室に監禁。
- 6：乗組員拘束、機関室に監禁。
- 9：乗組員拘束、小部屋に監禁。
- 10：乗組員 2 人軽傷。
- 11：乗組員を救命ボートに放擲。船名を *Chongli 2* に書き換え。
- 14：乗組員 1 人、首を撃たれる。
- 15：3 等機関士、死亡。

## II. ReCAAP 2015 年第 1 四半期報告書に見る特徴

ReCAAP Information Sharing Centre (ISC) は 2015 年 4 月 27 日、2015 年第 1 四半期 (1 月 1 日～3 月 31 日) にアジアで発生した海賊行為と船舶に対する武装強盗事案に関する報告書を公表した。以下は、2015 年第 1 四半期報告書に見る特徴である。

### 1. 2015 年第 1 四半期の発生 (未遂を含む) 件数

報告書によれば、2015 年第 1 四半期の発生件数は 38 件 (2014 年同期 32 件) で、その内、既遂が 35 件 (同 31 件)、未遂が 3 件 (同 1 件) であった。38 件の内、4 件が海賊事案で、他の 34 件が船舶に乗り込まれた武装強盗事案であった。

表 1 : 過去 5 年間の各第 1 四半期における地域別発生件数

	2015 (1-3)		2014 (1-3)		2013 (1-3)		2012 (1-3)		2011 (1-3)	
	既遂	未遂	既遂	未遂	既遂	未遂	既遂	未遂	既遂	未遂
南アジア										
アラビア海										3
バングラデシュ	1		3				8		5	
ベンガル湾			2							1
インド			2		3		3	1	4	
<b>小計</b>	<b>1</b>		<b>7</b>		<b>3</b>		<b>11</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>4</b>
東南アジア										
インド洋				1						
インドネシア	4		14		19	1	17	1	6	
マレーシア	2						1		7	
フィリピン		1			1		2		2	
シンガポール									2	
南シナ海	3	1	1		2				1	5
マ・シ海峡	18	1	9		1		4		9	1
ベトナム	7				2		2	1	2	
<b>小計</b>	<b>34</b>	<b>3</b>	<b>24</b>	<b>1</b>	<b>25</b>	<b>1</b>	<b>26</b>	<b>2</b>	<b>29</b>	<b>6</b>
<b>計</b>	<b>35</b>	<b>3</b>	<b>31</b>	<b>1</b>	<b>28</b>	<b>1</b>	<b>37</b>	<b>3</b>	<b>38</b>	<b>10</b>

出典 : ReCAAP 2015 年第 1 四半期報告書 10 頁表 1 より作成

表 1 は、過去 5 年間の各第 1 四半期における発生件数を地域毎に示したものである。これによれば、マラッカ・シンガポール海峡における事案が前年同期比で倍増しており、ベトナムでは 7 件も発生している。一方、インドネシアでの発生件数が前年同期比で 3 分の 1 以下に激減している。



## 2. 発生事案の重大度の評価

表2は、この5年間の各第1四半期における既遂事案の重大度をカテゴリー分けしたものである。

表2：過去5年間の各第1四半期におけるカテゴリー別既遂事案件数

	2015 (1-3)	2014 (1-3)	2013 (1-3)	2012 (1-3)	2011 (1-3)
CAT-1	5				1
CAT-2	6	10	5	14	13
CAT-3	4	10	10	8	9
Petty Theft	20	11	13	15	15

出典：ReCAAP 2015年第1四半期報告書8頁チャート2より作成

表2に見るように、注目されるのは、2015年第1四半期の既遂事案35件の内、CAT-1事案が5件もあることで、後述するように、この内3件がタンカーからの積荷の石油や燃料油の「抜き取り(siphoning)」事案で、2件がハイジャック事案であった。

報告書によれば、既遂事案35件について、襲撃に参加した海賊/武装強盗の人数から見れば、1~6人が22件で全体の63%を占め、7~9人が8件、報告なしが5件で、9人以上による襲撃事案はなかった。

使用された武器のタイプでは、35件の内、襲撃者がナイフと銃器で武装した事案が3件で全体の8%となっており、ナイフや長刀で武装した事案が10件だが、全体の63%強の22件が非武装か、報告なしであった。

被害船舶の乗組員に対する扱いを見れば、35件中、大部分の29件、83%が負傷者なしか、負傷者が報告されなかった。乗組員が救命ボートに乗せられ、船外に放擲された事案が1件あった。3件の事案では、乗組員が人質に取られ、当局への通報を阻止された。ReCAAP ISCは、船長や乗組員に対して、特に武装した海賊/武装強盗との直接対決を回避するよう勧告している。

経済的損失について見れば、その多くは場当たりの盗難事案で、35件中、約45%に当たる事案では、主として停泊/錨泊中の船舶のエンジン部品や船舶備品、現金や乗組員の持ち物の盗難事案であった。

報告書によれば、船舶のハイジャック事案2件の内、1件は、インドネシア船籍のケミカルタンカー、MT *Rehoboto* で、1月28日に北スラウェシ沖で、覆面をし長刀で武装した8人の襲撃者が船外機付きの小型木製ボートで接近し、該船をハイジャックした事案で、救命ボートに乗せられた乗組員14人は1月31日に付近の海域でインドネシア当局に発見された。その後、該船は2月23日、フィリピン沿岸警備隊にミンダナオ島周辺で座礁しているのを発見された。船名の変更や座礁による損傷はなかったが、現地住民に船舶の装備などが略奪されており、沿岸警備隊は一部を回収したが、航法設備と通信装置は発見できなかった。もう1件は、1月28日にマレーシア籍船のケミカルタンカー、MT *Sun Birdie* がマレーシアのタンジュン・アヤム(南シナ海の入り口)沖でコンタクトが取れなくなった事案で、その後、マレーシアの海洋法令執行庁(MMEA)が1月29日に該船を発見し、船上にいた7人の襲撃者を逮捕した。2人が船外に逃亡したが、付近の船舶に救助され、MMEAに引き渡された。該船の乗組員は11人で、700トンのMFO(Marine Fuel Oil)を積んでいた。

表3は、2015年第1四半期の既遂事案における襲撃された時の船舶の状況を示したものである。

表3：2015年第1四半期の航行中、停泊/錨泊中既遂事案のカテゴリー別内訳

	CAT-1	CAT-2	CAT-3	Petty Theft
航行中	5	3	3	11
停泊/錨泊中		3	1	9

出典：ReCAAP 2015年第1四半期報告書 33～40頁より作成

表3によれば、2015年第1四半期の既遂事案中、航行中の事案が全体のほぼ60%、22件で、その内、マラッカ・シンガポール海峡での事案が18件（他に未遂1件）で、2014年同期の9件（全て既遂）に比して倍増している。報告書によれば、既遂事案18件の内、1件がCAT-1、4件がCAT-2、3件がCAT-3、残り10件がpetty theft事案であった。マ・シ海峡での事案での事案18件の内、16件がマ・シ海峡分離通航路（TSS）の東航レーンを航行中の事案で、報告書によれば、東航レーンでの被害船舶は大型船で、ばら積み船10隻、コンテナ船4隻、タンカー2隻であったが、ほとんどがCAT-3かpetty theft事案であった。襲撃者は2～7人の小グループで、深夜から未明（0100-0630）に非武装で目標船舶に乗り込み、発見されれば何も盗らずに逃亡した。一方、西航レーンでの事案は2件だが、CAT-2事案であった。1件では積荷のスクラップ金属が盗まれ、もう1件では積荷のMFOが抜き取られた「抜き取り（siphoning）」事案であった。

報告書は、マ・シ海峡の事案が特に3月21日から30日までの10日間に10件も発生していることに懸念を示し、沿岸国に対して合同哨戒活動の強化を要請している。また、航行船舶にも監視の強化を求めている。

停泊/錨泊中の事案では、7件がベトナムで発生している。表1に見るように、2014年同期では報告されておらず、またそれ以前の発生件数と比較しても、3倍増となっている。報告書によれば、7件中、6件がpetty theft事案で、1件がCAT-3事案であった。発生場所を見れば、5件が北部のハイフォンとフォンガイ周辺で、2件が南部のヴンタオ周辺で発生している。報告書によれば、北部のハイフォンとフォンガイ周辺周辺の事案では、襲撃者は夜間（2200-0430）に通常、非武装で目標船舶に乗り込み、ペンキ、係留ロープ、医療器具、ノズルなどの船舶備品を盗むが、発見されれば何も盗らずに逃亡する。南部のヴンタオ周辺での事案も同じような手口であった。ReCAAP ISCは、ベトナムの港湾当局や海洋法令執行機関に対して、監視の強化を求めている。

積荷油の「抜き取り」事案は、2015年第1四半期では4件発生している。その詳細は、表4に示す通りである。

表4：2015年第1四半期における「抜き取り（siphoning）」事案（含未遂事案）

船名/船種/GT	発生 日時	襲撃グループ		所要時間	経済的損失
		人数	武器		
<b>1. <i>Lapin</i></b> Product Tanker 1,848GT	2.13. 1955	6-8	Pistols, knives	-	Diesel 5metric ton (mt), Bunker oil 2,000mt 乗組員の持ち物 船舶備品
<b>2. <i>Pubai Pattra I</i></b> Product Tanker 5,681GT	2.02. 2145	6	Machetes, pistols	-	Gasoline 980mt ビデオデッキ、乗組員の 持ち物
<b>3. <i>Singa Berlian</i></b> Tanker 998GT	3.11 1100	-	-	-	MFO 1,472mt
<b>4. <i>David Tide II</i></b> Supply Vessel 1,529GT	3.22. 2215	4	Pisitols, long knives	4 hrs	Diesel 20 万リッター 乗組員の持ち物

出典：出典：ReCAAP 2015 年第1四半期報告書 19～21 頁より作成





 笹川平和財団

 海洋政策研究所

公益財団法人笹川平和財団

〒105-0001 東京都港区虎ノ門3-4-10 虎ノ門35森ビル  
TEL : 03-5404-6828 FAX : 03-5404-6800