

第4章 北極海とわが国の防衛

金田秀昭

はじめに

近年の地球温暖化の影響を受けて、夏季においては北極海の万年氷が融氷するという異変が生じ、砕氷能力のない艦船の航行が可能となった。この結果北極海に関しては、欧州とアジアを短距離で結ぶ国際的な海上交通路としての利用や、海洋・海底資源の開発などに展望が開けることとなった。こういった経済面での効果を国際的に開かれた公平なルールに基づき、北極圏諸国（Arctic States：ロシア、米国、カナダ、ノルウェー、デンマーク（グリーンランド及びフェロー諸島を含む）、フィンランド、アイスランド及びスウェーデンの8カ国）や関係国（北極海を何らかの形で現実に利用する意図を持つ国家）が非競合的に発展させていくことが強く求められている。

一方、北極海の急激な変容に起因する安全保障面への影響も見逃せなくなってきた。早くも、米国、ロシア、カナダといった北極圏諸国が、北極海を巡る安全保障上の問題に関して敏感になっているのに加え、海洋への侵出傾向の著しい中国などの諸国が、北極海を巡って安全保障面での鏖め合いを始めている。

こういった状況を目の当たりにして、日本の官民も遅ればせながら北極海への関心を強め始めたが、その視点は、海運や資源開発といった側面が主となっており、安全保障・防衛面での関心は未だ低調である。本稿では、主として北極海変容のわが国安全保障、防衛面での影響を分析し、今後わが国として取るべき対応について提言を行う。

1. 北極海変容の安全保障・防衛上の影響

北極海変容の安全保障、防衛面での影響を分析する場合には、北極海の自然環境的な変化といった比較的進展の緩やかな現象と、北極圏諸国や関係国の安全保障・防衛上の関心の変化という比較的反応の速やかな事象を同時に捉えていくという異なった側面があるため、短期、中期、長期に分けて考察することが適当である。

短期的には、新たに国際的に重要な海上交通路が誕生しつつあるということである。この面に関しては、未だ試験的な段階に止まってはいるが、既に北極圏諸国や関係国において具体的な検討が進み、現実に商業目的の海上輸送も行われ始めており、北極海域の経済面での利用という点に、国際的な関心が高まりを見せるようになってきた。

中期的には、北極海での北極圏諸国や関係国間の資源獲得競争が激化すると予測され、

今後の資源開発の成り行きによっては、欧亜の新規参入国が開発競争に殺到する可能性も生じよう。また大西洋と太平洋を最短距離で結ぶ新たな海上交通路の開設という事実は、単に経済面での影響だけではなく、グローバルな安全保障・防衛問題に関心を寄せる国家にとっては、戦略的な機動展開能力に係わる重大な変化を意味することになる。またこれに関連して、米国の拡大核抑止力の信頼性の低下や、日本周辺海域を含む北極海周辺の海域での多様な安全保障課題が生起することが危惧される。こうしたことから、北極海を巡る安全保障上の視点も含めた新たな国際ルールを設定する必要性が生じている。

長期的には、北極海自身や、地球規模での環境変化の悪影響に拍車が掛かる懸念があり、この問題に対する国際的枠組み作りが求められる。

(1) 新たな国際的重要海上交通路の誕生

新たに国際的に重要な海上交通路が誕生するという点については、既に、北極圏諸国のみならず、日本を含む欧亜の関係国が強い関心を示している。近年、これら諸国には、北極海の北東航路（ロシア沿岸）利用への強い期待を背景として、未だ本格的とは行かないまでも、既にその航行実績も増加しつつある。とりわけ中国や韓国に加え、インドなどの新興海洋国家が積極姿勢を示していることが特徴的であり、そのことにより本問題は、必然的に資源開発、安全保障や防衛問題と関連付けられる傾向にある。

しかし現状では、北極海の海上交通路としての利用は、通年とは行かず夏季に限定されている。これに加え、北極圏諸国による国内法の適用や通航料の賦課（北東航路でのロシア）や自国内水との宣言（北西航路（カナダ沿岸）でのカナダ）といった形で通航には何らかの制限が加えられており、恒常的な利用には不確実性がある。その上北極海は、従来「万年氷に閉ざされた海」として広く認識され、学術目的以外には、海上交通路としての利用や、軍事作戦の舞台として顧みられることが殆どなかったため、そもそも北極海の利用やルールに関する国際条約や協定が存在せず、現実に経済的に成り立つ海上交通路としての、あるいは軍事目的での利用に関しては、容易には解決できない課題が山積しているのが実情である。

何れにせよ現状では、国連海洋法条約などでの国際的な一般的ルールが存在しない中、北極圏諸国が主体となる北極評議会（Arctic Council：北極圏諸国8カ国のみで固定的に構成される加盟国の他は、常時参加者（Permanent Participants）として北極圏の先住民社会が特別待遇で参加しているが、非北極圏諸国（Non-Arctic Countries）からは、僅かに6カ国（仏、独、英、蘭、ポーランド、スペイン）がNGOなどととも、発言権を制限されたオブザーバーとして参加）が北極海問題に関する寡占的な権限を主張しており、日本など

の参入（現在、日、中、韓、伊、EU、シンガポール、インド、トルコがオブザーバー参加を申請しているが、同意を形成するのは困難な模様であり、アドホック・オブザーバーとして特定の会議のみに参加）は容易ではない。また、北極評議会は、北極海航行向けの特別仕様の船舶建造を義務付けるなど、北極航路を利用する船舶に厳しい制限を加えている。

（２）北極海を舞台とする軍事面の鏝迫り合い

北極海を舞台とする軍事面での鏝迫り合いを見てみると、一つには北極圏諸国間の領土確定問題が背景となっており、従来は具体的な政治的対立には至らなかったケースでも、現実の主権問題として認識されるようになったという側面がある。それ以上に今後深刻化すると思われる問題は、米露間の戦略核抑止態勢への影響であり、今後は、中国が本問題に深入りする可能性があることである。

北極圏諸国の中でもロシアは、北極海航路の利用確保、北極圏の国益確保のための北極圏国境警備機能の統合のため、北極軍の創設や基地の新設など、軍事的な関心を増大させつつあり、冷戦終結以降中断していた北極圏での監視哨戒飛行を再開するとともに、新たに北極旅団を新設し、砕氷艦の増強にも着手した。米国が、核抑止力強化の一環として北極圏にまでイージス艦を配備するなど、今後 BMD（Ballistic Missile Defence：弾道ミサイル防衛）機能を高めていく可能性があるとして、機先を制する形で、欧州への BMD 機能強化（EPAA：European Phased Adaptive Approach）に対するのと同様に、反対の意図を強硬に表明している。

カナダは、ロシアとは異質ではあるが、同様に高い軍事的関心を示しており、北極圏での哨戒、迎撃、輸送、救難行動に適応する航空機や UAV（Unmanned Aerial Vehicle：無人航空機）兵力の整備を進めている。また砕氷能力を持った哨戒艦艇等の更新を進めているほか、局地陸軍の能力も増強中である。

米国は、今までのところ、露加両国に比べれば、北極海での軍事的関心は高くはないように見受けられるが、遅ればせながら、海軍を中心に北極への軍事的関心を増大させており、来年中を目処に、ロードマップの策定に取り掛かっており、その結果に注目が集まっている。

欧州諸国の中では、ノルウェーの関心が最も高く、軍全体としての北極海での行動を意識した軍備の改善が図られており、ロシアとの連携の強化が図られている。スウェーデンはグリペン戦闘偵察機や潜水艦など、海空軍を中心に北極行動を意識した軍備の拡充を図っている。またデンマークは、グリーンランドに北極任務部隊を新編し、F-16 戦闘機の配備を開始した。

(3) 北極海での資源獲得競争の激化

北極海には、世界の未発見天然ガスの30%、石油の13%が存在すると見られており、その大部分がロシアの管轄領内の浅海域に集中しているが、ロシアの現有する技術力での開発は難点があり、ノルウェーなどとの提携を模索している。しかし、計画策定や税制問題など未解決の問題が多く、開発計画は後倒しの状況となっている。

北極圏諸国は、北極海の資源に関して大幅な主権的権限を主張し、開発に注力する姿勢を強めている。とりわけロシアは、北極海の大陸棚での資源開発と関連させた形で、シベリアでの陸上交通網の開発、ロシア～アラスカ間の大陸間トンネルの開設までも視野に入れている。

中国、韓国、インドなどの新興国は、北極海の資源に狙いを定めつつある。特に顕著なのは中国であり、近年は、北極評議会の加盟国への接近をあからさまにし始め、2012年には、温首相がスウェーデン及びアイスランドを、胡主席がデンマークを訪問している。特に中国はアイスランドに関心を強めており、同国のレイキャビクに大使館を設置するなど、同市港灣を、中国が独占的に利用し得る北極海運のハブ港として位置づけ、その開発を期しているのではないかと、他の北極圏諸国や関係国からの反発を買っている。また中国はこの戦略の一環として、同年夏季の融氷期には、砕氷船雪龍を北極海に周航させ、レイキャビク港にも寄港させた。

一方の日本は、総合的な国家レベルの北極海戦略なきまま、現時点においてさえ、官民ともに北極海での資源開発への展望は開けない状況で推移している。

何れにせよ、北極海の資源開発では、地球環境への悪影響を抑制する形で、北極圏諸国や関係国間で、何らかの国際ルールを確立することが求められている。

(4) 戦略的な機動展開能力の変化

北極海ルートを利用することが可能となった場合の、軍事面に及ぼす影響は多種多様であるが、中でも、欧州とアジアを結ぶ戦略的な機動展開能力の改善は顕著となる。海運業的視点から、オランダのロッテルダムから釜山までの航海日数を計算すると、北極海を経由する場合と、スエズ運河を利用する場合とでは、距離にして約30%（苫小牧では約40%、横浜では約34%）削減できるとの試算がある。この数字は海上運行日数という点からは、大きな差となり、海運業的に経済的な効果をもたらすことが期待できるが、それ以上に軍事戦略的に見れば、圧倒的なメリットが生まれることとなる。

このことはグローバルな戦略環境に革新的な変化を与えることとなる。まずはNATOの関心領域が増大し、北極海への常続的なプレゼンスを示す傾向が生じる。米国単独で考え

れば、大西洋と太平洋を連結する海上戦略機動能力の改善が顕著となり、また北極海を基盤とするパワープロジェクションが可能となる。これらの変化により、北極海地域を担当する地域軍の性格にも変化が生じるであろう。特段の担当のなかった北極海地域担当軍の区分は、カナダ側が北方軍、ロシア側が欧州軍と分割されることとなり、実兵力を持たない北方軍に太平洋軍が兵力を提供するという形を取る可能性が高い。仮にそうなった場合には、アジア・太平洋における軍事バランスに少なからぬ影響を与え、日本の負担が増大することとなる。

何れにせよ、従来の地政学や軍事戦略では、全く顧みられないことがないか、ほとんど考慮外とされていた北極海を取り込んだ形での海洋軍事戦略の構築が、北極圏諸国や関係国に必要となってくる。

(5) 米国拡大核抑止力の信頼性の低下

北極海の変容がもたらす軍事面でのもう一つの大きな影響は、米国の拡大核抑止力の信頼性の低下の可能性が生じるということである。まずは、間違いなくロシアの戦略原潜の活動期間や哨戒範囲が拡大する。一方、米国の戦略原潜や攻撃型原潜の活動期間や哨戒範囲の拡大も同時に生じ得るわけであるが、米国の戦略原潜や攻撃型原潜の活動に対するロシアの攻撃型原潜の活動期間や哨戒範囲の拡大もあり得る。一般に、原潜の性能面では、米国がロシアに勝っているが、対潜兵力の展開を含め地の利を得ているのはロシアであり、このことは、少なくとも作戦面ではロシアに有利に作用するであろう。

これに加え、そう遠くない将来、中国の戦略原潜の哨戒（晋級またはポスト晋級戦略原潜）や攻撃型原潜（商級またはポスト商級原潜）が展開することも想定しておかねばならない。冷戦中を最盛期として、米ソの戦略原潜の哨戒活動やそれを常時追従する攻撃型原潜の活動に関して、平素から息詰まるような鏝迫り合いが行われてきたのは周知のとおりである。現代においても、この点に関する米露の関係は、基本的には不変であると思われる。これに加え、中国がその戦略原潜に搭載する弾道ミサイルの開発に最終的に成功して、実戦化が可能となれば、その実用射程によっては、北極海での中国戦略原潜の哨戒活動が、日常的に行われるようになってもおかしいではない。

いずれにせよ、今後の米中露間の戦略核第2撃力の推移によっては、北極海の変容に起因した米国の核抑止能力の低下が起り得る可能性が生じる。こういったことも踏まえ、米国は宇宙、空中、陸上、海上配備型の BMD 網の展開を強化すると思われるが、このことは日本にとって他人事ではなく、米国の核拡大抑止力に 100%依存する日本にとって、今後は、北極海での戦略原潜の展開を巡って生じ得る各種の軍事問題への強い関心を払う

とともに、この点に関する米国へのなし得る限りの協力が必要となることを銘記しなければならない。

(6) 周辺海域での多様な安全保障課題の生起

北極海の変容に起因し、北極海には直接の関係はなくとも、周辺海域において多様な安全保障問題が生起する可能性があることも重要な点である。北極海での航路利用が増加すれば、北極海に接続する周辺海域の航路も輻輳することは当然の結果として起こる。日本周辺で考えても、日本海やその出入り口となる3海峡（宗谷、津軽、対馬）が輻輳化する。これに加えて、ロシアの東シベリアにおける原油や天然ガスの開発と日本などへの海上供給路の設定が軌道に乗れば、日本海を経由したエネルギーの重要な海上交通路が現出することとなり、益々日本海や3海峡における海上交通が輻輳化する。同時に日本のみならず、中国や韓国（北朝鮮）による利用も増加することとなり、輻輳化した日本海や3海峡において、海上保安や安全保障面での問題が生起する可能性が高まるものと考えられよう。

また、北極海や北方海域での海上交通が輻輳化すれば、捜索救難、人道支援、災害救援といった面が新たに地域の課題となり、北極圏諸国や周辺国は、それらに対する新たな国際的責任を負うこととなる。日本は、こういった点での貢献を目に見える形で行うことにより、今後の北極海利用に関する国際的協議を有利に進めるカードを持ち得ると認識すべきである。何れにせよ同方面での緊急事態や有事に備え、北極海や北方海域での活動をも念頭に置いた艦船・航空機などの防衛装備品の開発や取得などが、今後の具体的な課題となってくるであろう。

(7) 北極海を巡る新国際ルール設定の必要性

現状では北極海の航行や資源開発はもとより、安全保障や防衛面での国際ルールは確立されていない。現行の海洋法条約や国際的な航行に関する各種の国際合意や、南極の平和的な利用についての国際合意に基づく南極条約などは存在するが、北極に関しては実質上存在しないと言ってよい。既述したとおり、北極評議会は存在するが、少なくとも現状における同評議会の性格は、北極海の利用などに関する寡占的な協議体であり、北極圏諸国としての既得権の維持を第1においており、国際的に見て、全ての国に開かれた公平な組織体として機能することを期待することは、当面困難と見ざるを得ない。

そういう意味からは、北極条約の新規制定や国連海洋条約の改定を念頭に置いた国際的に開かれた公正な議論が必要となるが、そういう点での国際的なコンセンサス作りの機運は目下現れていない。現状では北極評議会にそれを期待することは望み薄であるとすれば、

国際政治、経済産業、国際海運、安全保障・防衛という観点から、日本の安定的な地位を確保するためにも、日本が主導的な位置を確保しつつ国際ルール確立のための議論を有利に進めていくことが必要となるが、そのための日本にとっての現実的な選択は、同盟国米国との提携である。北極評議会の有力な加盟国である米国との協議を密にし、両国間の安全保障・防衛上の利害関係を調整した上で、米国を通じて、北極協議会での議論を進めることが、当面、日本にとっての選択肢となろう。しかし、米国は国連海洋法条約を批准していないという弱点がある。南シナ海での「航行の自由」問題に関連して、米国内でも同条約批准の動きが強まってきたことは日本にとっても好ましいことであり、日本としては、この意味からも米国に同条約の批准を促した上で、北極評議会の有力メンバーである米国を直接、間接に強力に支援する形をとることが、日本にとって最善の選択となるものと考ええる。

(8) 環境変化の悪影響に拍車の懸念

安全保障や防衛面においても、北極海の変容が環境に及ぼす影響を無視することはもはや出来ない。北極海航路の輻輳や資源開発競争の激化による環境悪化への懸念を共有し、国際的に何らかの持続可能で有効な対策を取らねばならない。北極海の利用は、如何なる形態にせよ温暖化を益々助長するものと思われ、生態系への悪影響は避けて通れない。このため環境悪化に備えた新たなルール作りが望まれることになる。例えば、航行の資格として北極海仕様の船舶や航空機に限定し、運用者には氷洋運行資格等の取得を義務付けることが求められることとなろう。この点に関しては、軍艦・軍用機、公船や公用機も含むことも検討材料となろう。更に言えば、艦船用燃料の使用制限までも視野に入れる必要が生じる可能性もある。

また海難事故に備えた国際的な捜索救難、人道支援、災害救援の体制作りが必要となることから、北極圏諸国のみならず、関係国全体に一定の義務付けをする必要が生じるであろう。

2. 日本の取るべき対応

それでは、北極海の変容に伴う国際情勢の変化に対し、安全保障や防衛上の観点から、今後わが国として取るべき対応は何か。

短期的には、北極海航路の利用について、国際潮流を見定めつつ、海上交通路の利用を積極的に推進する方向で政策を進めていくべきであろう。また中期的には、世界有数の海洋国家として、国際ルール作りへの参画も死活的に重要となる。そういった点に鑑みれば、

北極海を巡る外交政策の見直しや強化も必要となる。

中長期的な安全保障や防衛面での政策見直しとしては、日本が海洋立国を図る以上、先ず第1に、防衛体制の見直し、即ち「自律防衛の強化」が必要となる。第2には、日米安保体制の見直し、即ち「日米同盟の深化」も重要である。これらに加え、第3には、関係友好国との安全保障面での協調の推進、即ち「海洋協盟（コアリション）の拡大」が必要となってくる。

（1）北極海の利用と国益に沿った外交政策の推進

わが国の安全保障、防衛上の観点からは、北極海を最大限に利用することが得策である。このためには先ず、生存と繁栄を海洋に全面的に依存する国家として、国際潮流を見定めつつ、わが国の国益に沿った形で、北極海を通じた海上交通路の利用を推進すべきである。北極海を利用する海上交通が盛んになれば、わが国が失った北東アジア地域における海上交通のハブ港を国内に再設定することも可能となる。またロシアとの交渉によっては、ロシアが賦課しようとしている北東航路通航料の特別待遇の獲得も可能となろう。北西航路の状況如何によっては、カナダとの交渉も可能となる。一方北極仕様の商船の建造や北極航路に適した教育を受けた船員の養成も必須である。このためには、南極観測支援での経験を有する海自砕氷艦の乗組経験者の活用や砕氷艦建造技術の活用が可能となる。しかし、砕氷貨物船や、タンカー等の建造については、利害得失を慎重に検討する必要がある。より直截に安全保障・防衛の観点からは、米海軍がグローバルに進めている国際テロや海賊対策のための海上状況把握（MSA：Maritime Situational Awareness）に関し、北極海においても協力していくことが必要となる。

何れにせよ、日本は北極海の北極圏諸国ではないが、その生存と繁栄を海洋に依存する海洋国家として、国際間で行われる北極海のルール作りには、早い段階で参画し、適切な外交手段により、日本の国益に合致する成果を得るように努めなければならない。北極評議会の将来的意義について、現時点では容易に見通すことはできない中で、同評議会が、現状において公正な国際ルール作りの中心となるとは思えないが、日本の関心が高いことを示すために、先ずはオブザーバー参加を可能として、定常的な存在表明を続けることは重要である。そして、北極海を巡る新たな国際法制定に関する協議の機運が、北極評議会自身の中で、もしくは同評議会が発展する形で、あるいは別の何らかの形で生まれた場合には、海洋立国として、積極的に参加する必要がある。それまでの間は、前述したとおり、北極評議会の加盟国である同盟国米国を通じての、わが国の国益に沿った形でのルール作りへの参加を進めていくことが得策である。

外交政策としては、上述したように、北極海の利用を巡る国際ルール作りに主体的役割を發揮するごとく、外交政策を推進していくべきであり、北極海の海上交通路としての利用が活発化するに伴い、国際救難や人道支援の枠組み作りにも、主体的役割を果たしていくことが得策である。そのためには、北極評議会への積極的参画が必要となるが、同評議会の性格上、過度な成果を期待することは当面相当困難であると心得るべきであり、その意味から、繰り返しになるが、北極評議会の加盟国である同盟国米国や、欧亜における友好海洋国家との共通の利益や価値観に根差した協調路線を、着実に構築していくことが重要である。

(2) 防衛体制の見直し（自律防衛の強化）

現安倍内閣の基本方針として、日米防衛協力指針の改訂作業が進められているが、北極海を巡る新たな諸問題に対する日米防衛協力のあり方が、喫緊の課題の一つとして検討されるべきである。また同時にその成果を、同じく現安倍政権の方針として示されている本年末までの防衛計画の大綱や中期防衛力整備計画の改訂作業につなげていくことが強く期待される。一方、指針の改訂に伴い、新指針の実効性を確保するための、海上交通安全確保法の新規制定や周辺事態安全確保法や船舶検査法の改訂など、国内関係法の改訂も必要となる。また言うまでもなく、関係省庁間の情報共有や運用面での協力の強化が必要となる。

自律防衛体制の強化のための具体論としては、先ず北極海方面をもカバーする戦略情報能力の強化のための監視衛星、UAV、C4ISR（Command Control Communication Computer Intelligence Surveillance Reconnaissance）等の整備が求められる。また行動海域が拡大することに伴い、戦略、戦域対潜能力の拡大、強化が必要となり、艦艇や航空機の増勢に加え、UUV（Unmanned Underwater Vehicle：無人潜水艇）の効果的利用が求められよう。更に弾道ミサイル防衛能力の拡大、強化も必要となり、イージス艦の増勢などが必要となるであろう。一方北極海での艦船や航空機の行動を念頭に置けば、砕氷救難機能確保のため、砕氷救難艦や氷洋救難機の整備、北極海や北方海域仕様の艦船、航空機の整備、同方面での海象・気象情報の収集、分析機能の保有が必要となる。

また既述のとおり、日本海や3海峡防衛体制の強化はもとより、北海道周辺海域、北方海域、北極海での行動能力強化が必要となるため、同方面での自衛隊の情報収集体制の強化、C4ISRの整備、北方行動に適した艦船や航空機の装備、後方支援や運用面での改善、強化といった対策が必要となる。

(3) 日米安保体制の見直し（日米同盟の深化）

米海軍は、2009年に北極海問題に対応するためのロードマップを作成する方針を打ち出し、2013年を目処に、対応計画を作成する予定である。この計画には、戦略、政策、任務、計画が含まれ、作戦、教育訓練、武器、母体、センサー、C4ISR等の兵力整備、戦略通信及び展開、環境評価及びその予想が含まれる。対応計画で想定される任務としては、海洋安全保障、捜索救難、人道支援、災害救援、他官庁協力、戦略機動、戦略抑止、BMDなどが含まれている。

現行の日米安保体制では、北極海問題は想定外となっているが、北極評議会の加盟国米国との密接な関係構築は、安全保障、防衛面においても日本の北極海利用にとって大きな意義を持つことになる。米国の核抑止力を含む北極海安全保障体制強化への多角的な支援を、日本が行うことが可能となれば、日米安全保障態勢の双務性向上に大きく寄与するという側面もある。更には中露の関係強化を阻むためにも、核抑止を中心とした日米露の3国安保・防衛協力の強化も、以前に比べ現実味を増し、格段とその意義を深めていくこととなる。

また日米防衛協力指針の改訂は、それ自身で大きな抑止効果を発揮するものと考えられ、取り分けこの中で、戦略情報共有、C4ISR、BMD、対潜水艦戦、捜索救難、人道支援、災害救援といった側面で、北極海の安全保障に関連する防衛協力の強化を進めていくことは、重要な意味を持つことになる。これらの関係強化を通じ、日米同盟の更なる深化を図っていくことは、大いに意義のあることである。

(4) 関係友好国との安保協調（海洋協盟の拡大）

日本が自身の国益に沿う形で、欧亜の友好海洋国家との海洋安全保障協盟（コアリション）の構築を図ることが重要である。その中で、北極海問題に関しても、安全保障、防衛面での協調路線をとっていくことが求められる。

取り分け遠隔の地にある利用国に対し、北極海での捜索救難などでの可能な範囲での積極的な協力を約束し、その見返りに、日本にとっての遠隔海域での海洋安全保障協盟の参加国との連携による広域かつシームレスな海洋安全保障協力により、長大な海上交通路の安全保障を確保することが可能となるよう、関係友好国との協調関係を維持していかねばならない。

おわりに

北極海に関しては、日本自身は北極圏諸国という立場ではなく、北極評議会のオブザー

バーという資格すら手に入れていない。そういった中で、北極海航路の利用は、日本にとっての潜在的メリットは大いにあるものの、北極評議会の加盟国による寡占的性格、中国などによるあからさまな覇権的外交活動、日本の出遅れなど、国際政治的に必ずしも日本に有利な状況が作られてはいない中で、航路としての利用や資源開発、関心の激化に伴う環境保護、といった面での国際的なルール作りが求められている。

そういった状況下で、今日本にとって何が求められているかといえば、本稿で強調したように、米国との連携に基づく、わが国の国益に沿った形での国際的なルール作りへの参画であり、その一方で、わが国の防衛や日米安全保障体制の確固たる維持が求められている。現安倍政権になって、日米防衛協力指針や、防衛計画の大綱、中期防の見直しが、現実に明確な政策として進められていくことは、大いに喜ばしいことである。については「北極海問題」が、海運や資源開発という経済的側面だけではなく、安全保障や防衛面に重要な意味を持つことに留意し、これらの政策文書の見直しが、北極海問題を含めて強力に進められていくことを期待する。

