

第6章 北極のガバナンス：多国間制度の現状と課題

池島大策

1 はじめに

北極におけるガバナンスの現状を理解するには¹、まず背景として北極の地理的特殊性、関係諸国、これまでの経緯などを本来は把握しておく必要がある²。そもそも、「北極」という用語の定義自体が曖昧かつ多様であり、論者によって使用の仕方が異なることも少なくない。そのため、北極が地球物理学上の極地（点）を指し示す場合もあれば、地理的な範囲を示すこともあり、条約や法規の適用範囲に関しても意味する内容は変わってくる³。ロシアの国旗が北極の海底面に掲揚された2007年8月の行為は、北極が今日有する政治的、経済的そして軍事的な意義のイメージを変える象徴的な出来事と世界には映ったかもしれない。北極および北極に関わる事項を規律する法制度が国際社会において誰によってどのように運営されているのかというガバナンスの問題が改めて問われるようになったといえる。しかも、ガバナンスの有り様は、本来であれば関係諸国間の軋轢や対立をいかに調整、抑制し、協力し当事者相互にとってより良いものとするべきであろうかという視点からとらえられるべきものであろう⁴。

したがって、本稿では、関連する法的枠組みとして、北極評議会（Arctic Council: AC）の枠組みおよび関連法制、国連海洋法条約（UNCLOS）を始めとした海洋法、地域的枠組みや関係諸国の国内法制があることを踏まえた検討を行う。その際に、北極の現状を実効的に規律するための良きガバナンスの視点から、これらの法制に現在つきつけられた優先的な課題につき、環境・生態系の視点と経済的・商業的視点をいかにバランスよく法制に反映させていくかという視点から、こうした法制について含まれる主たる課題を概観し、今後の見通しを検討する。

2 法的枠組み

北極海に関連した地域固有の多数国間の合意（協定）は、目ぼしいものとして、1973年にオスロで採択された北極グマ協定⁵くらいのもので、あとは、UNCLOSを中心とした多数国間の条約と二国間の条約、そして慣習法からなる海洋法があげられる。北極沿岸海域を適用範囲としている多数国間による一般的な法的枠組みは、1996年のオタワ宣言で設立された北極評議会であり、その歴史は、それほど古いものではない。北極海域の様々な事項を規律する法制は、これら二つの法体系が中心となるが、北極のガバナンスの上では、

海洋全般にかかわる国際海事機関（IMO）などの決議、勧告、指針などの関連するソフトロー文書も無視することはできない⁶。以下では、北極評議会と海洋法に焦点を当ててガバナンス上の課題を検討する。

（1）北極評議会（AC）⁷

1996年のオタワ宣言により設立されたACは、メンバーとして5つの沿岸国（カナダ、デンマーク（グリーンランド）、ノルウェー⁸、ロシアおよび米国）と3つの非沿岸国（フィンランド、アイスランドおよびスウェーデン）に加えて、常時参加者（Permanent Participants: PP）とされる先住民族らからなる6つの団体⁹と、3つの部類から成るオブザーバー¹⁰で構成される。とはいえ、これらのメンバーの間にも、利害関係という意味では、北極海に面した沿岸国である5沿岸国（‘Arctic Five’と呼ばれることが多い）は、最も大きな利害関係を有するステークホルダーであり、共通する利害も少なくない。

ACの目的は「持続可能な開発と環境保護」の問題を扱うために「協力し、調整し、かつ交流する」ことを促進することであり、「軍事安全保障に関する事項を扱うべきではない（should not）」との立場がオタワ宣言でも謳われていた¹¹。したがって、ACは、当初より、環境の保護や先住民族の諸権利の保護という、比較的身近でかつ共通の利害関係を有する事項を扱うものであった。オタワ宣言が国際組織の設立を定めた法的拘束力のある国際文書であるとは言えないことから、ACの性格は、厳密な意味における国際組織というよりも、利害調整の協議のための緩いフォーラムという位置付けにある¹²。後述するように各種の新たな取組が近時見られるようになってはいるものの¹³、このACの枠組みにおいて法的に拘束力のある措置（何らかの意思決定をとまなう）が取られる仕組みにはなっていない。また、特に北極海の沿岸に最も直接的な利害関係を有する沿岸5か国の間では、この協議体を拡張発展させていこうとする積極的な姿勢を必ずしも共有しているとはいえない。この点が、ACの持つガバナンス上の一つの課題でもある。

ACは、概ね隔年で開かれる閣僚会合などを通じて、上記8か国を中心にしてコンセンサスによる意思決定で実務運営が行われる政治的フォーラムという性格が強く、そもそも常設の国際組織を志向するものではない。運営の基礎となるのは宣言、勧告、計画、指針等のいわゆるソフトローであるが、細かい規定については下部組織において主に環境保護関連の科学調査に関してモニタリングやアセスメント（評価）のルール作りが従来から行われている。常任のオブザーバーの地位はこれまでに欧州の6か国（フランス、ドイツ、オランダ、ポーランド、スペイン、イギリス）に付与されているが、常任オブザーバーの資格を申請中であるアドホック・オブザーバーとしての地位には中国¹⁴、イタリア、日本¹⁵、

韓国、シンガポールおよび EC の 5 か国並びに 1 国際組織がある。これらの申請を AC が今後どう扱うかにより、AC の姿勢として拡大する方向へ行くのか、または現状維持という状況に留まるのかを占うガバナンスの方向性が見えてくることになる。北極が国際社会で有する意義が高まるにつれ、AC に関心を有する国は増大するであろうし、AC の閉鎖的とも受け取られかねない姿勢が続けば、AC の有するガバナンス上の正統性 (Legitimacy) はそれだけ揺らぐことになりかねない

2008 年のイルリサット宣言¹⁶では、「北極海の統治のための新たな包括的国际法レジームを発展させる必要はない」ことが上記の 5 つの沿岸国のみにより確認された。この 5 沿岸国は、海洋法以外に余分な特別な法的枠組みや制度が必要でないことを確認しあい、懸案となっていた海域画定の問題を平和的に協力して解決することに合意した¹⁷。しかし、これらの沿岸諸国の真意は北極海の国際化を望まず、沿岸の関係諸国間を中心とした既存の枠組みによるガバナンスを維持することであると考えられることから、彼らのともすると排他的にも見える姿勢や、自国の権利行使を相互に認め合いまた調整しあう協力関係がさらに進展することに対して、AC 内部の他の国々やオブザーバーの国々からはその動向を訝しがらる声も出ている。こうした経緯から、UNCLOS 関連規定の国内的実施・適用ではたして十分か、また他の北極 3 非沿岸国や常任オブザーバー抜きの宣言が AC 全体の意思を反映したものかとの批判にも一理あるといえよう。当初より厳格な法的レジームの欠如は関係当事国の意図したところとはいえ、新たな個別的または包括的な法制度が今後いかに形成されていくかは、内実の如何は別として AC の強化が強調された 2011 年のヌーク宣言を経て¹⁸、国際社会でも一層注視されるようになってきている。

北極における海運と環境保護に関して包括的かつ統一的な拘束力のある国際文書はまだないため、UNCLOS、船舶起因汚染の防止のための国際条約 (MARPOL1973/78)、1974 年の海上における人命の安全のための国際条約 (SOLAS)、IMO を通じて採択された関連文書のほかに各国国内法令などに依存する現状では北極の状況には対処できないことが長らく懸念されている。そのため、2009 年に AC 閣僚会合にて採択された北極海運評価 (AMSA) 勧告は、下記の UNCLOS や IMO のガイドラインに付加される形で、北極における海上安全や環境保護に資するものとして、次の 3 つの役割を有する有意義な文書と評価されている¹⁹。すなわち、作業評価の基本・出発点、AC のメッセージを含む政策文書、AC 外部の世界 (海運を含む産業界) においても今後の北極の海洋環境保護や海運の在り方を考えるための戦略ガイドである。この文書は、UNCLOS や IMO のガイドラインとの一体的かつ協同的な対処が AC および関連機関 (IMO を含む)、そして北極海における船舶の運航について関係する諸国に必要であることを示しており、将来的には、より具体化

した拘束力のある国際的な文書に格上げされることになるかが焦点である。

また、2011年に締結された搜索救助条約は、AC主導で採択された最初の多数国間合意（条約）であり、こうした条約が今後も増加するか否かがガバナンス上の争点である。

（2）海洋法

北極（海域）は、海域とはいえ、氷に覆われているために通常海域とは異なり、海洋法の適用の上で、法の解釈適用の上で、関係諸国間で見解の相違を生み、対立の原因ともなる。その地理的・法的特殊性により、海域をめぐる海洋法制の在り方も国によって異なっている部分が少なくない。氷の存在や複雑な地形により沿岸部分への基線の引き方が必ずしも画一的ではないこともあって、通常基線を採用する米国以外の北極4沿岸国は直線基線を採用している。夏と冬の海洋状況が違い、アイスランドやノルウェーのように沿岸が凍らない国もあり、沿岸部分の都市の態様や分布状況が欧州側と北米側ではかなり異なっている。

一般に、適用のある海洋法は、UNCLOS並びに1994年の第XI部実施協定および95年の国連公海漁業協定のほかに、慣習法や、IMOガイドラインなどのソフトローであると考えられる。北極もこうした複層的な法状況下にあることに変わりはなく、これらの国際的な法秩序に加えて、各沿岸国の国内法制や場合によっては地域的な条約なども適用されることで、北極全体の海洋秩序が維持されることになる。しかし、沿岸周辺での国家実行（たとえば、カナダ²⁰およびロシアが引いた直線基線、カナダによる海洋汚染防止措置）や、歴史的水域・権原の問題（自国水域の歴史的な由来を主張の根拠とするカナダとロシアによるセクター原則の主張やそれに基づく海域画定）が存在することから、北極の現状は現行海洋法の適用を支持する米国（UNCLOS非締約国）の立場などと必ずしも相容れない状況にある。実際、米国は、北極海域においてカナダやロシアが引いている直線基線には抗議を行っている²¹。

安全保障上は²²、北極海での航行の自由を強く主張する米国に対して、自国の沿岸における管轄権の行使を主張する他の沿岸国との間で意見の相違が根深く存在する。北極の5つの沿岸国は、いずれも排他的経済水域（EEZ）を設定し、大陸棚の延長を想定して各種行動をとっており、関係当事国間での境界画定合意が済んでいないケースがまだいくつかある。依然として大半が氷に覆われている北極海は、UNCLOS第122条でいう「閉鎖海または半閉鎖海」（*enclosed or semi-enclosed sea*）にあたると思えば²³、同123条に従って海洋環境の保護・海洋調査のための国際協力を行うことも沿岸国の努力義務の一つとして²⁴、沿岸国相互の協力は法的な根拠のあるものとなり、ACにおける取組も促進されるべ

きものとなろう。

UNCLOS によって EEZ の制度が本格的に各国の国内法制の整備を加速させることになると同時に、大陸棚の延長部分についても沿岸国の調査と国連による勧告に基づく画定が必要となり、各国の資源探査や開発の思惑などから北極海域における UNCLOS 適用・解釈の重要性が増しており、隣接・近接国間における EEZ の設定によって生じる EEZ の重複海域部分の境界画定も北極海沿岸諸国の間で大きな課題となっている。

北極海においてお互いに相対する国または隣接しあう国どうしでは、既にいくつかの(種類の)海域において二国間協定により合意が得られているケースもある²⁵。たとえば、ノルウェーとロシアの間には、バレンツ海における海域画定について等距離線を主張するノルウェーとセクター理論に依拠するロシアとの間で長らく対立があったが、2010年にバレンツ海および北極海の海域全般につき合意を締結するに至った²⁶。多様な要因のせいで海域画定を合意によって行ううえで、乗り越えるべき困難が依然残されている海域もある。まだ完了していない例としては、カナダと米国とのボーフォート海における海域画定²⁷、カナダとデンマークの間のリンカーン海における海域画定²⁸、ロシアと米国との間のベーリング海における海域画定²⁹、である。

これらの紛争海域においては、EEZ の重複だけでなく、大陸棚延長部分の重複(の可能性)についても注目されている。UNCLOS に未加入の米国³⁰を除いた他の4つの沿岸国のうち、ロシアが最初に2001年に、ついでノルウェーも2006年に³¹、デンマークは2009および10年に³²、それぞれ国連の大陸棚限界委員会(CLCS)に申請を提出して、画定のための勧告を求めているが³³、調査を進めていたカナダは2012年までには申請を行っておらず、その申請提出が2013年になるとの予測もある。いずれにせよ、これらの申請についてCLCSによって下された勧告に基づいて、各国が国内措置に従って大陸棚の延長部分を最終的に決定することになるが、隣国や関係国との調整・協議はこれらの国々に将来的に残された課題となる³⁴。

しかしながら、CLCSは、境界紛争が存在する大陸棚に関する申請に関しては、委員会の勧告が境界画定の問題に影響を及ぼさないことになっているため³⁵、委員会は勧告の発出を回避するか、控えることになるであろう。したがって、当該紛争海域にある大陸棚延長部分が定まるまでにはまだ時間がかかり、それだけ不安定感も持続することになる。UNCLOS未加入の米国は、調査を始めているものの、第76条の規定を慣習法の反映したものと考え、大陸棚制度を尊重する意向であることが知られている。こうした大陸棚やEEZの海域画定作業は、2008年のイルリサット宣言(第3パラグラフ)でも海洋法の関連規定によって処理されることに合意があることが示された。海域画定においては、関係当事国

間（北極海の場合、二国間）での合意が基本であることはいうまでもないが、北極海に面した5沿岸国間での統一的な共通の多数国間合意が行われる見通しも今のところあるようには見えない。

こうした沿岸諸国の行動を駆り立てる誘因は、北極海域の海底に眠るといわれる石油や天然ガスの存在とその埋蔵量の多さであるといわれる。その頒布の位置や状態については各種報告があつて詳細は今後の調査によるとされる部分も少なくないが、海域や資源をめぐる紛争解決のための枠組みとして UNCLOS がどのように活用されるかは、この地域におけるこれら諸国の今後の課題となっている。

UNCLOS には、北極に関連する規定として、特に第 234 条があげられる³⁶。

第 234 条 氷に覆われた水域

沿岸国は、自国の排他的経済水域の範囲内における氷に覆われた水域であつて、特に厳しい気象条件及び年間の大部分の期間当該水域を履う氷の存在が航行に障害又は特別の危険をもたらし、かつ、海洋環境の汚染が生態学的均衡に著しい害又は回復不可能な障害をもたらすおそれのある水域において、船舶からの海洋汚染の防止、軽減及び規制のための無差別の法令を制定し及び執行する権利を有する。この法令は、航行並びに入手可能な最良の科学的証拠に基づく海洋環境の保護及び保全に妥当な考慮を払ったものとする。

北極海が UNCLOS 第 234 条に規定された「氷に覆われた水域」(ice-covered areas) に該当すると考えられるため、沿岸国による一方的行為としての措置は、航行と海洋環境の保護・保全に対する「妥当な考慮」(due regard) という枠づけとのバランスの上で許容されている。UNCLOS に未加入の米国も、条約の採択以後一貫してこの第 234 条の規定を拘束力のある慣習法であると考えてきているようである。

もとより、この規定は、カナダによる自国沿岸海域にあたる北西航路への管轄権の行使を背景にして考えられたものであつたが、条約作成過程において北極海域の環境の一体性に留意して保護を行うことを確保するよう、北極の沿岸諸国の中でもカナダ、米国およびソ連を中心に合意が形成されて作られたものである。当時、条約作成の前にはトリーキャニオン号事件が、また条約作成中にはアモコカディズ事件が船舶からの石油流出による海洋油濁汚染の代表的な事件として世界的に注目されていた。

(3) 北極海における各種航路³⁷

しかし、第 234 条の解釈適用とも関連して北極海において海洋法上の問題となるのは、この規定により保全保護されるべき同海域におけるいくつかの国際航路の法的性質である。北極海を通過する航路として、大きく分けて、カナダの沿岸を主に通航する北西航路 (Northwest Passage: NWP)、ロシア沿岸を主に通航する北極海航路 (Northern Sea Route:

NSR)、そして北極海の中央部分(北極点)辺りを通航する極通過航路(Trans-polar Route)の3つがあげられる。このうち最後の航路が同海域を通過する上で最短のコースともいわれるが、様々な理由から実現するのはだいぶ先のようにもあるため³⁸、以下ではこれ以外の2つの航路について、沿岸国との関係から若干の検討を行う。

カナダは³⁹、1970年早々に当該水域の北西航路に該当する部分を「歴史的な基礎に基づく」自国の内水と考えその旨米国にも通告し、またその旨の宣言(1973年)も行っており、環境保護に重点を置いた施策を講ずることに専心してきている。1986年には直線基線を北極海の自国の島々の周囲に設定したのに対し、米国は同年の国務省書簡において、この主張に国際法上の根拠がない旨を述べており⁴⁰、米国および(当時の)ソ連(と現在のロシア)は、自国の海軍軍艦・船舶が自由に航行できる「国際的な航行に利用される海峡」、つまり国際海峡と考えて、自国船舶の機動性を確保することを意図してきた。このように必ずしも相容れない初期段階からの意図の違いは、これまでの交渉経緯や合意形成過程にも様々な影響を及ぼしてきている。UNCLOS第234条により、北極海域を氷結海域として沿岸国に特別の権利を付与した責務を負わせるいわば「例外的な」状況にあることをカナダは意図していたが⁴¹、その思惑は世界の支持を得たとは言い難く、国際海峡としての性格を推し進めたい海洋大国の米国(その他の国々)にとっては、カナダの管轄権の拡張は認めることが困難なものとなっている⁴²。

実際には、北西航路が2020年までは北極を横切る実現可能性のある航路とは考えられない旨の報告書をAC自体が2009年に出していることから⁴³、現実の問題といえる段階にはまだない。しかも、北西航路が存在する海域の法的性質の議論については、理論的にはカナダおよび米国の両国間に対立が残っているものの、実際には、1988年に両国間で採択された北極協力協定の発効により両者は立場の違いを認め合い、最終的なものではないにせよ、通航する船舶に海洋環境の保護を尊重させる仕方で通航を認めることで、両国の間では現状維持を意図した一応の事態収束が見られるということもできる。この背景には、安全保障や政治的な課題として、米国は北西航路を含む北極の政治的な位置づけに対して関心がまだ低いのに対して、カナダはこの問題を米国による挑戦であって自国の主権にかかわる問題ととらえているという対照的な立場の違いがある。それにもかかわらず、上記の1988年条約を始めとして、実務上は両国の間には相互の信頼に基づく協力関係が補給や運航に際して見られ、安全保障の上からは、こうした相互協力の姿勢は今後も高まるとの見方もある⁴⁴。こうした経緯があるように、米国の船舶もカナダの法令を尊重することで当面の問題は顕現しないが、各国の立場についての国内の政治的な状況がむしろ今後の懸案となる可能性がある。上記の2009年報告書が指摘するように、船舶のより安全な航行と

環境保護の両者を確保することが AC における当面の喫緊の課題であることを考慮すれば、他国による航路通航に対する沿岸国による管理権限の強化より、その統一的かつ調和的な行使をいかにして確保するかは今後の焦点は向けられることになるものと予想される。

厳密な法律上の解釈の問題として第 234 条にはいくつかの論点が含まれているが、ここでは紙幅の都合上、要点のみを記すことに留めたい。まずは、この規定の地理的適用範囲がどこかという論点である。沿岸国としては、環境保護のための管轄権としてできる限り適用範囲を広く取ろうとする意図があるのはわかるが、こうした権限は通常は排他的経済水域（EEZ）内に限るとする見方を支持するのが妥当であろう。次には、こうした権限を行使することのできる場合の条件についてである。沿岸国がこの規定に基づいて措置を取ることができるのは、沿岸国である特にカナダとロシアにとっては、より広い解釈に基づいて広範な権限を行える条件と解する立場が都合がよいと解されている⁴⁵。さらに、UNCLOS 第 236 条の主権免除の規定に関連して、軍艦や国の公的船舶に認められた主権免除は UNCLOS の他の箇所でも明確に規定されていることがわかり⁴⁶、北極海域に関連しても、主権免除の例外は維持されるものと解される。

以上のように、第 234 条は、UNCLOS の中の他の一般的な規定とは異なり、適用の様々な範囲の点で特別な規定として、その他の箇所にある沿岸国の権限を規定した条項よりも幅の広い強力な権限を沿岸国に付与しているものと解釈できよう。

他方、ロシアの沿岸国としての措置についても、いくつかの論点を検討しておく必要がある⁴⁷。近時、中国の北極調査隊が自国砕氷船「雪龍」を利用し、上海からロシア沿岸のいわゆる北東航路を通過してアイスランドに到着後、北欧諸国付近を回ったのち戻ってくるという往復旅程で夏場の氷の状況と気候変動の関係などを調査した⁴⁸。その際には、ロシアの砕氷船が先導したことや、ロシアからの通行許可をとるのに時間がかかったことなども報じられている⁴⁹。また、この北極海航路の通航に際してロシアが「支払いを求める費用については、どの程度の額になるか不透明な部分が多い」との報道もある⁵⁰。このように、ロシア沿岸を通航する北極海航路を航行する船舶に対して、ロシアは「通航料」なるものを課しているともいわれるが⁵¹、実はこの表現は正確さに欠けるといえる。

外国船舶に対して課し得る課徴金(charges)について規定した UNCLOS 第 26 条⁵²の文言に照らせば、上記の費用は、「領海の通航のみを理由とする」課徴金とはどうてい解し得ず、北極海特有の気象条件や自然条件からロシアの砕氷船の利用や水先案内人の乗船等にもなっており⁵³、SOLAS 条約等の関連国際法上も沿岸国に認められた支援や役務の提供であって⁵⁴、沿岸国たるロシア側から提供されるこうした「特定の役務の対価」としての課徴金に該当すると解すべきものであろう。したがって、こうした費用は、同 234

条にも規定された氷の存在や天候などから航行に及ぼしうる障害や特別の危険を予防し、また海洋環境の保護のためにとられる沿岸国の措置の一環と解する余地があるため、無差別原則に従い⁵⁵、合理性のあるものと考えられうる限り、一概に国際法上の根拠を欠くものということとはできないと思われる。

国際法上の論点として今後重要になりそうなのは、相互協力における共通の利益をまだあまり見出しにくい船舶基準と環境保護規制との間の調整であろう。船舶の安全な航行について、各国が共通の利益を見出しうる法制が必要とされており、そのための国際的な基準や運行システムを早急に構築することにどれだけ合意が得られるかが課題となる。これには、沿岸国の領海や EEZ における通航に関して、UNCLOS のほかにも、IMO による関連規制のための規則作りが進められているが、当然、関係諸国の理解と協力がなければ法制として意味のあるものとはならない。特に懸念されているのが、船舶による石油輸送の過程における油流出の発生のおそれである。以上に関して UNCLOS には少なくとも 21 条（無害通航）、42 条（通過通航）、234 条（氷結海域）などの規則が存在するが、これら以外により詳細かつ精緻な規則が海洋環境保護と沿岸国の汚染防止のための規制との関連でも船舶航行基準の策定と施行が重要となる。そのためには、緊急時対処行動、関連機関等の教育・訓練、事前調査などに共通の理解と協力が前提となりうる。

（4）南極条約体制からの若干の示唆⁵⁶

南極との対比でいうと、大陸である南極には、極地であること、気象的・自然環境的に類似した状況であることがよく指摘されてきた。その中で、一定の緊張状態を経験した後、国際地球観測年などの科学協力を望む国際的な気運の中で南極条約が締結され、同条約の運営上諸国の協力の経験が南極条約体制⁵⁷というガバナンスのためのレジームとして有効に機能してきた。7つのクレイマント国と5つのノンクレイマント国との間に、領土権争いの凍結、平和的利用・非核化、科学調査・研究の国際的協力などを基本原則として、南緯 60 度以南の区域（氷だなを含む）を中心とした法的レジームを構築することに合意がなされた。

南極条約は、冷戦下に、国際化を模索する米国のイニシアティブの下、現状維持の法的枠組みとして作られながらも、それ以降の資源開発の進展（生物資源から鉱物資源へ）や環境保護の国際的な動きにも機敏に対応し、条約体制として各種の条約や法規範を拡充・発展させてきている。南極に対する領有権の主張に基づき対立していた関係諸国は、紛争の棚上げと科学調査における国際協力を基礎とした同条約体制の構築と発展を通じて、資源利用の実効的な規制と固有の自然環境（生態系を含む）の保護・保存に共通の利益を見

出すことに成功した結果、南極地域において国際社会の公益に資するいわば客観的なレジームともいえるべき形での良きガバナンスを南極にもたらしてきたといえよう。こうした展開およびそこから生じた様々な教訓は、条約体制の内部的な調整と外部的な調整の成果であり、南極条約の主たる締約国とも重なるメンバーが多くかかわる北極、特に AC を中心としたガバナンスのあり方に少なからざる示唆を将来的に与えるものと考えられる。

3. 北極における新たな展開

(1) 捜索救助条約

上述したように⁵⁸、北極におけるガバナンスについて現行法規のみで対処できるのか否かは大きな課題となっている。組織立っていない二国間条約が散在し、調和を欠く部分もある各国国内法制などが蓄積している現状で、北極海の氷の融解、新規エネルギー開発、北極航路の開拓・開発に伴う、他国による航行・漁業への進出が増加すれば、環境保護や航行の安全のためにさらなる一体的海洋管理が一層必要となるであろうことは想像に難くない。

その意味で、2011年に締結された捜索・救助条約は、ACの枠組みの中で採択された初の条約として意義のあるものである⁵⁹。それは、本来、法的拘束力のない勧告や指針などによる共通の意思の形成に努めてきたACとしては、権利義務関係を規定する多数国間条約を作ること、明確でより実効的な法秩序の構築を新たに目指したことを意味していると解される。今後はACと捜索・救助条約の定期締約国会合との関係などがガバナンスの在り方を占う試金石になりうる。こうした合意が可能であった要因の一つには、北極海における通商上の利用が活発になりつつあるという経済的な要請という実情に対して、この条約が国家主権や政治的な色彩とは切り離して考えることのできる、関係国に共通利害のある喫緊の 이슈であったからという点を看過することはできない。

とはいえ、よりしっかりした包括的な法的枠組みへとACが進むのか、または新たにそうしたレジームが作られるのかを見通すことは決して容易ではない。その課題として、主権にかかわる争点の扱い、資源管理・配分の仕方、新レジームの適用や加盟国の範囲、紛争解決手続の明確化、今後付加されていく可能性もある各種議定書などの内容などがあげられる。ただし、AC内部において組織的な拡充発展に対して温度差があり、資源・航路開発志向か、または環境保護志向かについての加盟国間の思惑と各国国内事情なども慎重に見極める必要がある。

(2) 「極域綱領」(Polar Code) 採択の可能性

氷で覆われた地球上の場所として北極や南極のある極域は、気象条件、沿岸からの距離や氷の存在などの物理的条件などにおいて、通常の船舶の航行と違って、もろもろの厳しい条件が存在している。こうした状況に対処するために、IMO は、現在、極域における船舶からの環境保護や船舶航行における海上安全を主な目的として、船舶の運航に関連する事項である船舶のデザイン、構造、装備、訓練、搜索救助、環境保護などをほぼ網羅して規律する強制力のある国際約束（「極域綱領」(Polar Code)）の草案を作成している⁶⁰。

注目すべきは、この綱領（コード）が船舶のデザイン・装備、安全および環境保護の三つの分野に広く適用される内容であること、また IMO が採択する国際文書として、単なるガイドラインではなく⁶¹、締約国に対して法的拘束力がある実効的な規範となることを前提としていることである。この綱領は、2009 年に IMO 総会において採択された「極地水域において運航する船舶のための指針（ガイドライン）」を基礎として⁶²、海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS）や、1978 年の議定書によって修正された 1973 年の船舶による汚染の防止のための国際条約（MARPOL73/78）の現行の要件よりもさらに拘束力のある国際文書を南北の二つの極域において共通に適用することを目指している。このほか、遠隔海域における運航客船の航海旅程に関する指針（ガイドライン）や、北極のバレンツ海地域での船舶報告の義務的システムが採択されており、いずれも気象条件や地理的条件に由来する航行の安全を阻害する要因を除去することが今後とも課題となるであろう。

上記の搜索救助条約ともあわせて、極域綱領が実際に完成し発効するようになれば、北極における海洋法秩序を構築する一つ一つの国際文書が重層的かつ複層的に網の目をめぐらした形で適用される状況が北極でさらに進行することになる。このように、北極の現状においては、AC という既存の枠組みの内部で作成される一定のガバナンスのための秩序と、AC の外で場合によっては IMO などの国際機関を通じて（その協同作業ともいうべき形で）実現される体系とが相互に併存しながら、沿岸国を始めとした関係諸国の意思に沿った形で、現実の要請にこたえる試みが行われてきている。こうした実行に基礎を持つ北極の現行ガバナンスの仕組みじたいが突然変更されるということは、現時点では近い将来においては考えにくく、北極においてこれまで定着しつつある実行は、他の国際機構やガバナンスの枠組みとも相互に影響を与え合いながら、地域に固有の態様を整えていくものと予想される。

4. おわりに

北極におけるより良いガバナンスのためにまず必要となるのは、既存の枠組みの可能性と限界を客観的に様々な角度から検討することである。そのうえで、以下のカギとなる要素をより重点的に各国が確認しておくべきことが肝要である。一つは、正統性の問題である。北極を有効に統治するうえでたとえば AC が国際社会において正統なレジームとして機能しており、妥当な法的根拠に基づく統治活動を行っていることを対世的 (*erga omnes*) に説明できるか否かが問われている。その点で、AC において一層の関与を求める諸国からの (常時) オブザーバーの地位申請の扱いは注目されている。次に、越境的性格を有する争点に関して、たとえば環境や生態系の保護と経済的利益の増進に関して、どのようにバランスよく整合性のとれた秩序を構築できるかである。さらには、AC では扱われない安全保障上の問題への対処をどうするかは軽視されるべきではない。資源大国としてのロシアが存在感を増し、北大西洋条約機構 (NATO) や北欧諸国と米加との関係などに加えて、中国の海洋進出が活発化する今日、北極海での安全保障と関係国の防衛上の観点は、さらに検討が迫られているといえよう。

最後に、日本の今後の位置付けは、実績作りと関与の如何によるところが大きいと考えられる。(常任) オブザーバーの地位を得ることでガバナンスへの影響力を維持し、枠組み作りでも貢献をすればするほど、北極の将来から得られる利益はそれに比例するものになると考えられる。最近、中国が自国砕氷船を北極海に航行させたり⁶³、北欧諸国との外交関係や交流を促進し、また最近の経済成長を背景に韓国も先にアドホック・オブザーバーとなっていることなどに照らしてみると、出遅れた感が否めない日本としては一定の存在感のある積極的な北極外交を展開し、民間における進出をより一層後押しするような施策をとることが産業界からも強く望まれている⁶⁴。既に南極における経験の豊富な日本は、その得意な科学調査・研究や環境保護分野におけるこれまでの経験や国際協力の実績において、今まで以上の関与と貢献をする機会がますます増えることが期待できる。経済的・商業的な利益や見返りは、こうした流れの中で、戦略的にも位置づけられるものというべきである。

—注—

¹ 比較的早くから北極におけるガバナンスのための仕組みの必要性を唱えたもので、より具体的かつ現実的な提言として、Oran R. Young, 'Arctic Governance: Preparing for the Next Phase', June 2002 (http://www.arcticparl.org/files/static/conf5_spar2002.pdf) を参照 (なお、インターネット・サイトへのアクセスは、これを含めて以下すべて 2013 年 1 月 31 日現在である)。また、現行制度を活用しつつ、

- より実効性のある制度や仕組みを国際機関や地域で整備し、北極への世界的な関心を高めることを訴えるものとして、Arctic Governance Project, 'Report of the Arctic Governance Project (Arctic Governance in an Era of Transformative Change: Critical Questions, Governance Principles, Ways Forward)', 14 April 2010 (<http://www.arcticgovernance.org>) を参照。欧州議会も北極のガバナンスに対して関心が高く、北欧諸国の北極政策を分析した次のような文献が準備されている。Directorate-General for External Policies of the Union Policy Development (Fernando Garcés de los Fayos), 'Arctic Governance: Balancing Challenges and Development' (Regional Briefing 2012), June 2012 ([http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/briefing_note/afet/2012/491430/EXPO-AFET_SP\(2012\)491430_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/briefing_note/afet/2012/491430/EXPO-AFET_SP(2012)491430_EN.pdf)).
- ² 数多く出版されている北極関連の書籍の中で、最近の北極の現状と将来の展望につき、過去の歴史やこれまでの経緯に加えて地理学や地政学の幅広い知識を踏まえて書かれたものとして、以下のものを参照。Charles Emmerson, *The Future History of the Arctic*, PublicAffairs, 2010; Laurence Smith, *The New North: The World in 2050*, Profile Books, 2012.
- ³ 国際法の分野で地理的範囲として、比較的多く参照されるものとして以下を参照。
<http://www.dur.ac.uk/resources/ibru/arctic.pdf>
- ⁴ 協力のための道を模索する上で、北極沿岸諸国の共通の利害を詳細に検討した以下の文献を参照。Ian G. Brosnan, Thomas M. Leschine & Edward L. Miles, 'Cooperation or Conflict in a Changing Arctic?', 42 *ODIL* 173 (2011).
- ⁵ 正式名称は、北極グマとその生息地の保存に関する協定。カナダ、デンマーク、ノルウェー、ソ連および米国が原署名国である。この原文および関連ホームページとして、以下を参照。
<http://pbsg.npolar.no/en/agreements/agreement1973.html>
- ⁶ 北極をめぐる国際法および海洋法上の論点につき、さしあたり、以下のものを参照。J. Ashley Roach, 'Symposium: Arctic sovereignty: Cold Facts, Hot Issues: Article: International Law and the Arctic: A Guide to Understanding the Issues' 15 *Sw. J. Int'l L.* 301 (2009); *Changes in the Arctic Environment and the Law of the Sea*, Edited by Myron H. Nordquist, Tomas H. Heidar, and John Norton Moore, Martinus Nijhoff Publishers, 2010.
- ⁷ 北極評議会の事務局の公式ホームページ（英語）は、以下の通り。
<http://www.arctic-council.org/index.php/en/> また、北極評議会の設立の意義については、次のものを参照。E.T. Bloom, 'Establishment of the Arctic Council', 93 *AJIL* 712 (1999).
- ⁸ ノルウェーは、厳密に言えば、本土自体が北極海に面しているわけではなく、1920年の条約で主権が認められたスヴァールバル島が北極海に面していることから、沿岸国という位置付けにある。この点で、後掲注31も参照。
- ⁹ 現在、常時参加者としては、非国家主体である北極圏アサバスカ評議会、アリュート国際協会、グイッチン国際評議会、イヌイット極域評議会、ロシア北方民族協会およびサーミ評議会の6つがある。
- ¹⁰ この3つの部類には、政府間等の組織・団体、非北極圏諸国および非政府間組織（NGO）がある。
- ¹¹ オタワ宣言第1条参照。
- ¹² カナダ政府がより幅広いイシューを扱う国際組織の設立を意図していたのに対して、米国はその考えに慎重であったとされる。Bloom, *supra* note 7, p. 714. 参照。
- ¹³ 最近のACの動向と国際法上の論点については、以下のものを参照。E. J. Molenaar, 'Current and Prospective roles of the Arctic Council System within the Context of the Law of the Sea', 27 *IJMLC* (2012) 553-595.
- ¹⁴ 中国は、2007年以来アドホック・オブザーバーとしてACに参加し、常任のオブザーバーとしての地位について早くから関心を示し、北極の在り方、特に気候変動からの環境保護、資源の探査・開発、通商上の北極海における航路の通航について利害関係を有すると考えているとされる。また、中国の首相が北欧諸国を歴訪したり、北欧の北極担当大使を北京に招いて協議したりするなど、「北極外交」に積極的であるとも伝えられている。2012年4月14日および同年5月15日の日本経済新聞夕刊参照。新たな中国の台頭が北極をめぐる国際関係においても見られる好例であるが、紙幅の都合上、詳細は割愛せざるを得ない。1980年代半ばから南極に関心を寄せ出した中国が北極にも関心を向け始めたのは、1990年代半ばからであった。前者が国家的事業としての意味合いを持つ活動が中心となるのに対して、後者は資源を志向した個人や企業などの商業上の活動への関心が強かったからとの指摘がある。Zou Keyuan, *China's Marine Legal System and the Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, 2005, pp. 335-337. 特に、最近では以下のものを参照。Linda Jakobson & Jingchao Peng, 'China's Arctic Aspirations', *SIPRI Policy Paper* 34, 2012 (<http://books.sipri.org/files/PP/SIPRIPP34.pdf>); Caitlin Campbell, 'China and the Arctic: Objectives and Obstacles', U.S.-China Economic and Security Review Commission Staff Research Report, 2012 (http://www.uscc.gov/researchpapers/2012/China-and-the-Arctic_Apr2012.pdf).
- ¹⁵ 日本は、2009年7月7日にオブザーバーの資格申請の手続きを行っている。
http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/arctic/hokkyoku_hyougikai.htm
なお、2012年のスウェーデンでの会合で、常任のオブザーバーの資格申請を行った日本代表による発

- 言について次を参照。<http://www.mofa.go.jp/announce/svm/pdfs/statement121108.pdf>
- 16 この宣言自体は、ACの枠組みの中で採択されたものではないことから（ACの閣僚会合で採択された一連の宣言は、<http://www.arctic-council.org/index.php/en/about/documents/category/5-declarations>を参照せよ。）、ACの中心的な5か国によって確認されたとはいえ、同宣言とACとの整合性をどう考えるのかは大きな論点ともいえる。なお、カナダのホームページにある同宣言についての解説参照。<http://www.international.gc.ca/polar-polaire/northstrat-ilulissat-stratnord.aspx?lang=eng&view=d> また、原文は、以下のサイトを参照。http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat_Declaration.pdf
- 17 こうした現行秩序の活用を重視する姿勢は、前掲注1にあるYoungの見解にもみられる。ほかに、類似の見解として以下のものを参照。Alf Hakon Hoel, ‘Do We Need a New Legal Regime for the Arctic Ocean?’, 24 *IJMC* 443 (2009).
- 18 スーク宣言（原文）において常設の事務局をノルウェーのトロムソに定めることを含めて、ACの強化に関して描かれた今後の青写真については、以下のホームページにある宣言を参照。<http://www.arctic-council.org/index.php/en/about/documents/category/5-declarations#>
- 19 Lawson W. Brigham, ‘The Arctic Council’s Arctic Marine Shipping Assessment’, in *Changes in the Arctic Environment and the Law of the Sea*, *supra* note 6, p. 171.
- 20 カナダの伝統的な独自のスタンスについて、さしあたり、次のものを参照。Donat Pharand, *Canada’s Arctic Waters in International Law*, Cambridge University Press, 1988; Michael Byers, *Who Owns the Arctic?: Understanding Sovereignty Disputes in the North*, Douglas & McIntyre, 2009; Franklyn Griffiths, Rob Huebert, and Whitney Lackenbauer, *Canada and the Changing Arctic: Sovereignty, Security, and Stewardship*, Wilfrid Laurier University Press, 2011.
- 21 カナダやロシアの一方的な規制については、次のものを参照。J. Ashley Roach & Robert W. Smith, *Excessive Maritime Claims*, Third Edition, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, pp. 490-497.
- 22 北極における近時の安全保障上の議論については、北極関係諸国の安全保障を含め幅広い考察を行っている次のものを参照せよ。James Kraska, ‘Arctic Strategy & Military Security’, in *Changes in the Arctic Environment and the Law of the Sea*, *supra* note 6, pp. 251-281; *Arctic Security in an Age of Climate Change*, Edited by James Kraska, Cambridge University Press, 2011.
- 23 UNCLOS 第122条は、次のように規定する。
この条約の適用上、「閉鎖海又は半閉鎖海」とは、湾、海盆又は海であって、二以上の国によって囲まれ、狭い出口によって他の海若しくは外洋につながっているか又はその全部若しくは大部分が二以上の沿岸国の領海若しくは排他的経済水域から成るものをいう。
もとより、はたして、北極海が閉鎖海または半閉鎖海にあたるか否かは一つの大きな論点であるが、ここではこれ以上深く立ち入らない。
- 24 しかし、UNCLOS 第123条の文言上は、相互に協力「すべきである」(should) という規定の仕方から法的な義務としての性格に欠けるものの、自国の権利行使に関係する国際機関を通じて様々な努力を行う義務は負っていることがわかる。
- 25 たとえば、デンマークとノルウェーの間のEEZと大陸棚に関する2006年の海域画定がある。
- 26 この対立には1957年に締結して2007年に改定した協定があり、これは北極海域における最初の境界画定であるともいわれるが、両国間における大陸棚やEEZの海域画定について最終的に合意が得られた。Thilo Neumann, ‘Norway and Russia Agree on Maritime Boundary in the Barents Sea and the Arctic Ocean’, *American Society of International Law, insights*, Volume 14, Issue 34, 2010.
- 27 これは、ボーフォート海に豊富にあるとされる資源をめぐり、EEZの画定について、経度141度線を主張するカナダと等距離線を主張する米国とが対立しているからである。
- 28 この海域画定に関して、もとより、この画定作業を困難にしている要因の一つがハンス島に対する領域主権をめぐる両国間の紛争がある。
- 29 米国とソ連との間の1990年の海域画定は、一旦は合意に至るもロシアからの反発が後にあり、事実上、完全な実施には至っていない。
- 30 UNCLOSに未加入の米国は、既に大陸棚の延長部分に相当する箇所については、独自に調査を進めてデータを収集しているとも言われているが、UNCLOSの規定との整合性について今後の動向が注目される。
- 31 ただし、ノルウェーが北極海に延長大陸棚を有しうる根拠は、ノルウェーの「完全かつ絶対的な主権」を認める内容の規定を有する1920年のスピッツベルゲン諸島条約であると解される。
- 32 ただし、これらはいずれも部分申請のみであって北極海関連の部分ではなく、北極関連海域はまだ先に予定されている。
- 33 この詳細な経緯や内容は、以下を参照。http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm
- 34 北極をめぐる最近の政治的な動きをけん制する必要も視野に入れて、むしろ、沿岸5か国で北極海の下海底部分における海洋遺伝資源の保存や合理的利用を定めた合意を予め暫定的にでも結んでおくことも提案されている。Olya Gayazova, ‘The North Pole Seabed Nature Reserve as a Provisional Agreement’, 27 *IJMC* 97 (2012).

- 35 UNCLOS 第 76 条 10、附属書 II 第 9 条参照。
- 36 UNCLOS 第 234 条の解釈と起草経緯について、さしあたり、以下のものを参照。John Norton Moore, 'The UNCLOS Negotiations on Ice-Covered Areas', in *Changes in the Arctic Environment and the Law of the Sea*, *supra* note 6, pp. 17-26.
- 37 北極海航路の全般的な問題について、1999 年のオスロでの国際会議のプロシーディングスではあるが、今世紀を見据えた幅広い検討を行っていた以下の文献からはいまだに多くの示唆を得られる。*The 21st Century – Turning Point for the Northern Sea Route?: Proceedings of the Northern Sea Route User Conference, Oslo, 18-20 November 1999*, Edited by Claes Lykke Ragner, Kluwer Academic Publishers, 2010.
- 38 この点について、たとえば、*Changes in the Arctic Environment and the Law of the Sea*, *supra* note 6, p. 307. の Brigham 発言参照。
- 39 1970 年に立法措置として北極水域汚染防止法が作成された。詳細な経緯は、以下を参照。Ted L. McDorman, 'The Northwest Passage: International Law, Politics and Cooperation' in *Changes in the Arctic Environment and the Law of the Sea*, *supra* note 6, pp. 227-250. またカナダの置かれた独自の立場を強調する以下の文献も参照。Kristin Bartenstein, 'The "Arctic Exception" in the Law of the Sea Convention: A Contribution to Safer Navigation in the Northwest Passage?', 42 *ODIL* 22 (2011).
- 40 Rob Huebert, 'Cooperation or Conflict in the Arctic?', in *Changes in the Arctic Environment and the Law of the Sea*, *supra* note 6, pp. 27-59, 42; Roach & Smith, *supra* note 21, pp. 111-112.
- 41 Bartenstein, *supra* note 39.
- 42 カナダは、2008 年には、北極船舶報告制度 (NORDREG) を自国の 200 海里 EEZ 内に設定して、特に米国との摩擦を増すことになっているが、UNCLOS 第 234 条を根拠に正当化している。Roach & Smith, *supra* note 21, pp. 493-494.
- 43 これについては、北極評議会による『北極海運評価 2009 年報告書』を参照。
http://www.arctic.gov/publications/AMSA_2009_Report_2nd_print.pdf しかし、2009 年には北東航路の商業利用が始まったとの報道もある。2011 年 12 月 12 日日本経済新聞夕刊。
- 44 たとえば、次のものを参照。Franklyn Griffiths, 'New Illusions of a Northwest Passage', in *International Energy Policy, the Arctic and the Law of the Sea*, Edited by Myron H. Nordquist, et al., Martinus Nijhoff Publishers, 2005, pp. 312-316.
- 45 Roach & Smith, *supra* note 21, pp. 490-496.
- 46 UNCLOS 第 32, 95, 96 条を参照。
- 47 ロシアの一方向的な国内法措置については、Roach & Smith, *supra* note 21, pp. 495-496 (footnotes 149-156). を参照せよ。一連の措置の歴史的経緯については、次のものを参照。David Fairhall, *Cold Front: Conflict Ahead in Arctic Waters*, I.B. Tauris, 2010, pp. 100-101, 141-164; Alexander S. Skaridov, 'Northern Sea Route: Legal Issues and Current Transportation Practice', in *Changes in the Arctic Environment and the Law of the Sea*, *supra* note 6, pp. 283-306.
- 48 中国の第 5 次北極調査隊による調査の一環であるが、ロシア沿岸を通航して太平洋側から大西洋側に抜けるのは初の試みとのことである。2012 年 6 月 27 日および同年 7 月 24 日の日本経済新聞夕刊。
- 49 前掲注 48 の日本経済新聞、および同年 8 月 10 日の日本経済新聞。
- 50 2012 年 8 月 2 日日本経済新聞夕刊。
- 51 2012 年 7 月 22 日日本経済新聞「北極海の利用 どう拡大」における海洋政策研究財団特別顧問・秋山昌廣氏およびロシア北極海航路利用調整協力団体事務総長・V・ミハイリチェンコ氏の各発言参照。もっとも、ミハイリチェンコ氏によれば、通航料は、ソ連崩壊後の市場経済の導入とともに一時的に上昇したが、政府の施策や新たな仕組みの導入後は、スエズ運河と「ほぼ同じ水準」となっており、北極海航路の利用の増加につながっているという。また、この詳細についても、Fairhall, *Cold Front*, 前掲注 47 も参照。
- 52 UNCLOS 第 26 条は、以下のように規定して、役務の対価と無差別の原則を明記している。
第二十六条 外国船舶に対して課し得る課徴金
1 外国船舶に対しては、領海の通航のみを理由とするいかなる課徴金も課することができない。
2 領海を通航する外国船舶に対しては、当該外国船舶に提供された特定の役務の対価としてのみ、課徴金を課することができる。これらの課徴金は、差別なく課する。
- 53 ほかに、当該諸費用は、UNCLOS 第 221 条の「海難から生ずる汚染を回避するための措置」の一環として位置づけられる余地を残している。この措置をとる権限は、領海内だけにとどまらない。
- 54 この点で、たとえば、最近のロシアの国家実行についての次の文献を参照。Skaridov, 'Northern Sea Route: Legal Issues and Current Transportation Practice', *supra* note 47, pp. 290-301.
- 55 UNCLOS 第 26 条 2 後段参照。
- 56 南極条約体制についての詳細は、以下のものを参照。池島大策『南極条約体制と国際法—領土、資源、環境をめぐる利害の調整—』(慶應義塾大学出版会、2000 年)。
- 57 南極条約体制の事務局のホームページは以下の通り。<http://www.ats.aq/seleccion.htm>
- 58 前掲注 1 の文献を参照。

- ⁵⁹ この点で、海洋法においては、UNCLOS 第 98 条 2 における捜索救助の際の隣接沿岸国間の協力義務の規定が存在しているほか、1979 年に作成された海上における捜索及び救助に関する国際条約（SAR 条約）がすでに存在する。
- ⁶⁰ 現在の作成状況について、以下を参照。<http://www.imo.org/mediacentre/hottopics/polar/Pages/default.aspx>
- ⁶¹ IMO において作成されたガイドライン（指針）には、他にも捜索救助設備からの遠隔地において運航する客船のための緊急事態計画指針（2006 年）、遠隔地において運航する客船のための旅程計画ための指針（2007 年）、寒冷水域での生存のためのガイド（2006 年）などがある。
- ⁶² このガイドライン(*Guidelines for Ships Operating in Polar Waters*, 2010 Edition, Electronic Edition, IMO.) について、<http://www.imo.org/Publications/Documents/Attachments/Pages%20from%20E190E.pdf> を参照。このガイドラインは、2009 年 12 月の IMO の総会で採択された決議 A.1024(26)の形式となっている。[http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=29985&filename=A1024\(26\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=29985&filename=A1024(26).pdf)
- ⁶³ 砕氷船雪龍の航行は、AC 諸国にも非常に大きく注目された。前掲注 14 にある日本経済新聞の記事を参照。
- ⁶⁴ 国土交通省が中心となって、北極海航路の利用の検討を開始するとの報道が出たのは、2012 年夏である。前掲注 50 参照。