

第6章 北極海と日米同盟

金田 秀昭

はじめに

近年、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変化が生じ、砕氷能力の無い船舶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。一方、北極海の急激な変容に起因する安全保障・防衛面への影響も見逃せなくなっている。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つば迫り合いを始めている。

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、未だ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。折しも安倍政権下、2013年末に国家安全保障会議（JNSC）が創設され、JNSCにより初となる国家安全保障戦略を始め、見直しを進めていた防衛計画の大綱や中期防衛力整備計画が採択、承認された。2014年夏には、集団的自衛権の行使等に関する憲法解釈の変更、政策の転換も行われ、2014年末には日米防衛協力指針が改定される運びとなっている。本稿では、こういった国内外の変化を捉えつつ、北極海変容の及ぼす安全保障・防衛面での影響を分析し、今後の北極海を巡る日米同盟のあり方を中心として提言する。

1. 北極海変容の安全保障・防衛面の影響

北極海変容の安全保障・防衛面での影響を分析するに際しては、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り、本稿ではこの視点で考察を進める。

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、未だ商業用航路としては本格的な段階にはないが、既に北極圏諸国や関係国において、開発、利用が進むようになり、現実的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

てきた。

中、長期的には、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・防衛問題に関心を持つ国にとっては、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、米国やロシア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海域や航路での、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) 新たな国際的海上交通路の誕生の及ぼす影響

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）、北西航路（カナダ沿岸）、中央航路の利用への強い期待を背景として、未だ本格的とはいかないまでも、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、インドやシンガポール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、必然的に資源開発問題へと繋がり、行き着くところは安全保障・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、通年とはい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（北西航路でのカナダ）といった形で通航には何らかの制約や制限があり、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、冷戦さなかの米ソ戦略原潜の活動以外では軍事作戦の舞台として顧みられることはほとんどなかったため、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、現実的に経済的に成り立つ海上交通路として、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。

(2) 北極海を舞台とする軍事面のつば迫り合い

北極海を舞台とする軍事面でのつば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、現実に国家主権や領域確定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、中国が本問題に参入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、北極圏で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ている。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し、原子力潜水艦の行動も活発化させるとともに、新たに北極旅団を新設し、砕氷艦船の増強にも着手した。2013年には、北極海にあるノボシビルスク諸島付近で水上機動部隊が演習を実施し、20年ぶりで同諸島の陸上基地の整備にも着手している。また米国が、核抑止力強化の一環として、バレンツ海など北極圏にもイージス艦を配備するなど、今後弾道ミサイル防衛（BMD）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）に対すると同様に、北極海についても反対の意図を強く表明する一方、2013年には新型戦略原潜を北洋艦隊に配備した。また最近では、中国の砕氷船「雪龍」が、宗谷海峡を經由して、ロシアにとっての軍事上の聖域であるオホーツク海ルートを利用し、さらにロシアの管轄外となる北極海の中央航路を航行するなどの動きを見せていることに対しても、強い警戒心を持って敏感な反応を見せるようになった。

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無人航空ビークル（UAV）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、海軍を中心に北極海への安全保障・防衛面での関心を増大させており、2013年11月には、国防省が北極戦略（Arctic Strategy）を発表し、「敵意をもった存在の侵入」に備え、海洋での探知・追尾能力の向上を図るとともに、北極圏の安全保障に関して、長期的な視点をもって関係国と連携する必要性を強調している。海軍は、2014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、開発計画は後ろ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。取り分けロシアは、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、温家宝首相（当時）がスウェーデンおよびアイスランドを、胡錦濤中国国家主席（当時）がデンマークを訪問、2013年12月には、北欧5カ国の北極研究機構との間で、「中国－北欧北極研究センター」を上海に設置することで合意した。中国は特にアイスランドに関心を強めており、同国のレイキャビックに大使館を設置するなど、同市港湾を、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、前述したように夏季の融氷期には、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。特段の担当の無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あり得る。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ろう。

何れにせよ、従来の地政学や軍事戦略では、全く顧みられることがないか、ほとんど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、米原潜の行動制約という意味ではロシアに有利に作用するであろう。

これに加え、中、長期的視点で見れば、そう遠く無い将来、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、平素からの息詰まるようなつば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不思議では無い。

いずれにせよ、今後の米中露間の戦略原潜による戦略核第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大きく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無くとも、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したこととなり、ますます、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適切に行うことにより、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。となれば、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、資源開発といった経済的側面のみならず、安全保障・防衛面での国際的ルールが確立されているとはいえない。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、北極に関してはほぼ存在しないといってよい。確かに北極評議会が存在し、グループ内での幾つかの取極めは存在するが、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一に置いており、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法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展開し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・防衛面の利害関係を調整した上で、米国を通じて、北極評議会での議論を有利に進めていくことが、当面の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速やかな批准を促した上で、当面は、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られる。

(8) 環境変化の悪影響に拍車の懸念

長期的課題として、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できない。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採らねばならない。北極海の利用は、如何なる形態にせよ温暖化をますます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。さらに言えば、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。

2. 日本の採るべき対応

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・防衛面の視点から、今後わが国として採るべき対応は何か。

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。また世界有数の海洋国家として、

国際的ルール作りへの参画も死活的に重要となる。すなわち「北極海の利用と国益に沿った外交政策の推進」が、短期的に日本の採るべき対応となる。一方、海洋立国たる日本が、安全保障・防衛面の視点から、中、長期的に採るべき対応としては、北極海を視野に捉えた安全保障・防衛政策の見直し、すなわち、「防衛体制の見直し……自律防衛能力の強化」、「日米防衛協力体制の見直し……日米同盟の深化」さらには「関係友好国との海洋安全保障協力の推進……海洋安全保障協盟の構築、拡大」を行うべきである。

(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・防衛面の視点からは、北極海を最大限に利用することが得策である。このためにはまず、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。

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となる。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・防衛面の視点からは、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想定し難いが、日本の関心が高いことを示すために、2013年5月に得た非北極圏諸国（Non-Arctic States）という恒久的オブザーバーの資格を活用して、定常的に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、北極評議会自身や、同評議会を発展する形で、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と協調しつつ、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。

(2) 防衛体制の見直し……自律防衛能力の強化

安倍内閣が2013年末に示した国家安全保障戦略では、国際公共財（グローバル・コモンズ）に関するリスクの一つとして、北極海問題が特記されている。また、同時に採択された新防衛計画の大綱においては、北極海とは特記されていないが、グローバルな安全保障環境の改善への取り組みの一つとして、海洋安全保障の確保があげられている。このことは日本政府が、北極海問題を、わが国の海洋安全保障に直結する防衛体制見直しの、中、長期的課題として捉えるようになったと解することができよう。

中、長期的な北極海を視野に捉えた防衛体制見直しの方向性としては、自律防衛能力の強化を図ることが適当である。具体論としてはまず、北極海方面をもカバーする戦略情報収集能力強化のための監視衛星、UAV、C4ISR等の整備が求められることになる。将来的に、艦船や航空機などの北極海での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、その能力を有する艦艇や航空機の増勢に加え、UAVや無人水中ビークル(UUV)の効果的利用が求められよう。さら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も検討の必要性が生じよう。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、分析機能の保有も必要となる。

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、強化といった対策の検討も必要となる。

(3) 日米防衛協力体制の見直し……日米同盟の深化

安倍政権は、2014年末を目処として日米防衛協力指針の改定作業を進めている。2013年10月に東京で開かれた日米外務・防衛閣僚による安全保障協議委員会(いわゆる「2+2」)において、1997年の日米防衛協力指針について、2014年末までに見直し作業を完了することが決定された。見直しの方向性としては、日米防衛協力の中核的要素である日本に対する武力攻撃への対処能力の確保、地域のパートナーとのより緊密な安全保障協力の促進、効果的・効率的・シームレスな対応を確保するための緊急事態における防衛協力の指針となる概念の評価といった、短、中期的課題に加え、同盟のグローバルな性質を反映する協力範囲の拡大や同盟強化を可能とする追加的な方策の探求といった、中、長期的課題が含まれている。「2+2」では、それ以外にも、二国間の安全保障および防衛協力の分野として、

BMD 協力、サイバー空間や宇宙における協力、共同 ISR、防衛装備・技術協力などに加え、拡大抑止の協議の進展についても特記された。

これらを敷衍すれば、北極海を視野に捉えた、中、長期的な安全保障・防衛面の課題に対する日米同盟体制の見直しや日米防衛協力のあり方についても、今般の日米防衛協力指針の改定作業の中で、検討されるものと解すべきである。このことは当然のことながら集団的自衛権の行使についての議論の行く末とも深く関連する。

既に米海軍は、2009年には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、2014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、戦略通信および展開、環境評価およ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。

現行の日米同盟体制では、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、日米安全保障体制の双務性向上に大きく寄与するという側面もある。

また、これに関連していえば、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ろう。

日米防衛協力指針の改定は、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含めていくことは、重要な意味を持つことになり、これらの関係強化を通じ、日米同盟のさらなる深化を図っていくことは、大いに意義を持つこととなる。この際、北極海を巡る安全保障・防衛面での情勢の変化に適応する形で、日米防衛協力指針を、都度、改定または一部修正していくことが求められる。

一方、指針の改定または一部修正に伴い、新指針の実効性を確保するための、日米防衛協力指針に直接関連する法体系である周辺事態安全確保法や船舶検査法の改定など、国内関係法の改定が必要となる可能性がある。またいうまでも無く、安倍政権により新設された国家の安全保障司令塔として期待される国家安全保障会議（JNSC）の指導、監督の下、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。

(4) 関係友好国との海洋安全保障協力の推進……海洋安全保障協盟の構築、拡大

2013年10月の日米「2+2」では、日米同盟の「地域への関与」として、能力構築、海洋安全保障協力、人道支援・災害救援、3カ国協力や多国間協力についても論及された。その意味で、日本が自身の国益に沿う形で戦略的な観点から、「国際協調主義に基づく積極的平和主義」を具現化するため、欧亜の関係友好国との海洋安全保障協盟（有志連合：コアリション）を構築し、拡大を図っていくことが重要である。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、遠隔の地にある関係友好国に対し、北極海での搜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、これら関係友好国との協調関係を維持していくことが得策である。

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、2013年の5月、ようやく他のアジア諸国とともに、北極評議会の「非北極圏諸国」という形の恒久的オブザーバーという資格を手に入れた。北極海航路の利用は、日本にとっての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自己中心的な覇権外交活動、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、安全保障・防衛といった面での国際的ルール作りが求められており、日本としては、わが国の国益に沿った形で、この動きに能動的に参画していく必要がある。

その一方で、中、長期的に北極海を視野に入れた自律防衛能力の強化、日米同盟の深化、さらには関係友好国との海洋安全保障協盟の構築、拡大が求められている。現安倍政権になって、国家安全保障戦略の初の採択をはじめ、新たに防衛計画の大綱や中期防が策定され、さらに集団的自衛権行使などの憲法解釈見直し作業が進み、日米防衛協力指針も日米当局間での検討作業が開始されるなど、わが国の安全保障・防衛政策の見直しが、「国際協調主義に基づく積極的平和主義」の具現化という明確な方針の下、推進されていることは大いに頼もしいことである。については「北極海問題」が、短期的な海運や資源開発という経済的側面だけではなく、中、長期的には、安全保障・防衛面に重要な意味を持つことに留意した形で、これら政策見直しが強力に進められていくことを期待する。