

## 第6章 北極海と日米同盟（その2）

### —注目を要する安全保障・防衛面での懸念への対応—

金田 秀昭

#### はじめに

2013年12月、JIIA「グローバルコモンズ（サイバー空間、宇宙、北極海）における日米同盟の新しい課題」を命題とする調査研究事業における研究成果として、「北極海と日米同盟」と題するテーマで報告を行った。その際、わが国の官民における北極海問題に関する関心は、主として新たな海洋資源開発や国際海上交通路の利用といった点に向けられ、安全保障・防衛面での関心が極めて低いことに警鐘を鳴らし、幾つかの課題を提示した。

残念ながら、1年が経過した今でも、北極海に関する安全保障・防衛、とりわけ日米同盟という視点での官民の関心が高まったとは言えない。安倍首相の第2次政権発足以来、安全保障・防衛問題への真摯な取り組みがなされ、制度や法整備などで大いなる進展を見せ、日米同盟に関しても、集団的自衛権の限定的な行使に道筋をつけ、日米防衛協力指針の改訂に関する両国当局間の協議が進展しているが、本研究の主テーマである「日米同盟の新しい課題」といった視点で北極海問題をとらえる動きは、十分とは言えない。

もっとも、現時点で北極海を巡る安全保障・防衛環境が、日本の安全保障・防衛面で喫緊の課題を提起しているという訳ではないのも事実であり、過敏になる必要はないが、的確な安全保障・防衛政策の遂行には、国際動向を踏まえた長期的視野に基づく先見のかつ周到な対応が必要であることは言を待たない。このような観点から、本稿では、前年報告後に生じた新たな事象を丹念に収集、分析しつつ、明白な事実となった北極海の変容がもたらす安全保障・防衛面への影響について、日米同盟という観点を主としつつ、現時点や近い将来にとるべき施策について幅広く提言する。

#### 1. 北極海変容の安全保障・防衛面の影響

前回と同様、北極海変容の安全保障・防衛面での影響についての分析に際しては、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、今回の報告でも、短期、中期、長期に分けて考察することとした。

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。いまだ国際的な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、現実に商業目的の海上輸送も多く行われ始め、北極海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ている。

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得る。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・防衛問題に関与する意図を持つ国にとっては、戦略的な機動展開能力にかか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、今後の中国の海上核戦力の動向にもよるが、米国やロシアの拡大核抑止力の信頼性の低下が生じる可能性がある。更に、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も危惧される。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、北極海自体や、地球規模での環境変化の悪影響に拍車がかかる懸念があり、安全保障・防衛の側面においても、可能な限りの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

まずは、新たに重要な国際的海上交通路の誕生が及ぼす影響についてである。既に北極圏諸国のみならず、日本を含む欧亜の主要国が、この点について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、いまだ本格的とはいかないまでも、既にその航行実績は増加しつつある。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おり、北極圏に潜在する膨大な資源の開発への強い関心とも相まって、国際的な協力と競争が交錯し、行き着くところ、新たな国際的安全保障・防衛問題の生起に結びつく可能性がある。

一方、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。加えて、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課せられており、恒常的な利用には不確実性がある。その上、北極海は従来から「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、冷戦さなかの戦略原潜の活動を含む米ソ戦略核戦力の対峙という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ことに変わりはない。

## （2）北極海を舞台とする軍事面の鏝迫り合い

他方、北極海を舞台とする関係国間の軍事面での鏝迫り合いは、既に生起している。しかも前回の報告以来、関係国間の緊張が緩和される方向での変化は見られず、むしろ高まる方向にある。特に2014年に入ってから、ウクライナ問題を巡るロシアと米欧の対立に由来した緊張の高まりという側面もあり、こうした傾向は、ロシアによる北極圏での軍事力増強や軍事プレゼンスの急増に結び付いている。

前回報告と同様、北極圏諸国の中でもロシアの軍事面での動きは顕著である。ショイグ国防相は、北極が2014年の国防優先課題であるとして、北極海航路の利用における寡占的利益の確保のための立場を維持し、北極圏での国益確保のための北極圏領土保全機能を統合しつつ、北極圏に展開する部隊や基地（潜水艦基地や飛行場を含む）の新設、配備する兵力（特に潜水艦戦力）や砕氷艦船の増強などを進めている。2014年12月には、北洋艦隊を主体として、西部軍管区の空軍や地上軍を統合し、北極海域と島嶼部を管轄する新たな「統合戦略コマンド」を創設した。一方、部隊運用においてもプレゼンスを高め、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、これを常続的に行う体制をとるとともに、原子力潜水艦の行動や対潜空中哨戒も活発化させている。2014年9月には、北極圏を含む東部軍管区の全域で、冷戦終結後では過去最大となる複合戦闘訓練としての「ヴォストーク2014」演習を実施した。

またロシアは、米国が核抑止力改善の一環として、北極圏での原子力潜水艦の活動を再活性化し、バレンツ海などにもイージス艦を配備するなど、海上核抑止体制を強化するとともに、BMD機能を高めていく可能性が高いと見て、これに機先を制する形で、欧州へのBMD機能強化（EPAA）に対すると同様に、北極圏についても反対の意図を強く表明する一方、昨年は新型戦略原潜を北洋艦隊に配備し、2014年11月には、新型SLBMの発射を成功させている。この動きの中には、最近になって核兵器管理についての数多くの不備が指摘されている米国と同様、冷戦時代の遺物となりつつあった核戦力の、近代化による核抑止力の回復を目指す思惑もあるとみられる。また最近では、中国の砕氷船「雪龍」が、宗谷海峡を経由して、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、更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み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。相互核抑止に関して、一定の信頼感が醸成されている米国に比し、意図や能力が不透明な中国の核戦力、とりわけ海上核戦力への警戒心が高まってきていると考えられる。

カナダは、ロシアとは異質ではあるが、ロシアと同様に北極に対しては高い軍事的関心を示し、「北方戦略：2009」では、北極における主権の行使を強調し、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 兵力の整備を進めている。

米国は、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、2014年2月には、米海軍が「北極ロードマップ2014～2030」を発表し、短、中、長期の各期におけるロードマップを5年振りに更新した。短期（現在～2020年）では、水中・航空戦力による軍事プレゼンスを維持し、要員教育、戦略・政策・計画・所要等の策定を行い、中期（2020～2030年）では、更なる融氷が進むと見て水上艦の行動を増加させる一方、要員訓練・人員確保、定期的プレゼンスを持続的にやり、長期（2030年以降）では、北東航路や中央航路の航行可能域が増大すると見積もり、持続的作戦行動能力を保有し、前方展開部隊を維持するとしている。しかし米国は、大幅な国防予算の削減に直面しており、戦略核抑止や周辺海域防衛といった点で日本の安全保障・防衛に深くかかわる問題でありながら、北極海問題を最優先課題として取り扱わない可能性もあることから、日本として可能な限り、これを補完するための協力姿勢を示すことが肝要である。

欧州諸国の中では、ノルウェーの関心が高く、軍全体としての北極海での行動を意識した軍備の改善やロシアとの連携の強化が図られている。スウェーデンは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。デンマークは、中国のグリーンランドへの政治・経済的接近を警戒しつつ、同地に北極任務部隊を新編し、F-16戦闘機を配備し、北極海哨戒艦の建造にも着手している。アイスランドは、中国との関係を強化している。

アジア諸国では、中国は自らを「北極近傍国家」、「北極利害関係国」と自称し、政経産軍、硬軟織り交ぜて北極圏周辺環境の整備に力点を置いている。また、戦略・攻撃原潜の不透明であるが意欲的な増強を目指しており、米露を含む関係国の警戒心を呼んでいる。インドは気象観測装置を設置するなど関心を高めている。韓国は、北極圏に強い関心を向け、砕氷調査船の建造などでの中国との協力を進めている。

### （3）北極海での資源獲得競争の激化

北極海での資源獲得競争は、ますます激化の方向にある。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。

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。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。しかし、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

しているが、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。

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、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た。

#### （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。この数字からは、北極海の航行が海運業的に経済的な効果をもたらすことへの期待に繋がるが、国内外の運行関係者の中には、期待するほどではないとの指摘もある。しかし、軍事戦略的に見れば、圧倒的なメリットが生まれ、グローバルな戦略環境に革新的な変化を与える。

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あらわれ、場合によっては、アジア・太平洋に振り向けられる米軍事力が若干縮小するといった可能性が生じ、これに伴い、日本の負担が増大することも起こり得る。

ロシアの関心は非常に高く、その海上戦略機動（欧亜間）能力改善に向けての意欲は顕著であり、北極圏での軍事優勢獲得に向けて特段の注力がなされている。特に前回報告以降では、北極圏への軍事基地（海上、航空、地上部隊）の改修や新設、北洋艦隊による北極海巡航や北極地域（ノボシビルスク諸島）での上陸演習など、北極圏での軍備の拡充や軍事演習が急速に行われている。

いずれにせよ、従来の地政学や軍事戦略では、全く顧みられる事がないか、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、北極圏諸国や日本など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

既に前（2）項で触れたように、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。米国国防省は、目下国防予算の大幅削減下、「中古となった」冷戦時代の核戦力の維持、近代化に苦慮している。このまま手をこまねいていれば、海上核戦力を含めた米核抑止力の信頼性の相対的な低下は、避け難くなる。これに加えて、米国を核戦力によって脅かす存在としてのロシア及び中国の相対的な核戦力の増強という現実がある。

まずは、ロシアであるが、北極海の変容により、戦略原潜の活動期間や哨戒範囲が拡大し、対米国戦略原潜兵力の北極圏における展開も容易化する。前回報告以来のロシアの動向を見てみると、戦略爆撃機（Tu-95MS）の北極圏哨戒飛行の強化、北極圏海軍基地網（水上・潜水艦）整備構想、航空宇宙防衛部隊の配備や早期警戒監視網・飛行場の再開、北極圏用ミサイル防衛システム（Pantsir-S1）の配備、SSBN/SSNの増強や対潜哨戒（Tu-142/II-38）の拡大、戦略ミサイル軍のサイバー戦対処能力の強化など、核抑止力向上のための顕著な努力が傾注されている。

これに加え、中、長期的視点で見れば、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）が北極圏や周辺海域（北部太平洋を含む）に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、北極海や周辺海域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くない。

となれば、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対露・対中核抑止能力の低下が起り得る可能性が生じる。しかし、こういった点に関する米国の動きは、これまで比較的緩慢であり、北極圏での核抑止力低下に対する対策が十分にとられてきたとは言い難い。しかし2014年8月には、米下院が戦略核抑止について、北極海への関心を向けるよう勧告したり、大西洋艦隊の潜水艦部

隊指揮官が、ロシアのみならず中国の戦略原潜にも注意を払うよう促すなど、各方面からの警鐘が鳴らされるようになった。2014年10月には、米国の有力紙WSJが、「中国の潜水艦隊：対米決定的抑止力」とする論評で、中国の戦略原潜の充実は、同国の「核先制不使用」戦略の維持にあいまいさを残すとの警戒心を米国内に呼ぶ結果となっている。

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。この点に関していえば、2014年4月に米国の会計検査院の高官が、「日米同盟：重要性を増す日米海軍協力」と題して議会証言を行い、対潜戦（ASW）が1980年代同様、再び日米同盟の最前線となるであろうと予測したうえで、日米が共通のビジョンを持ち、あらゆるレベルでの戦略的関与を進めたうえで、来る日米防衛協力指針の改訂に加え、地域戦略に資する実行可能戦略議論を進めるべきであると指摘していることは見逃せない。

#### （6）周辺海域での多様な安全保障課題の生起

北極海そのものではなく、周辺海域において海洋を巡る多様な安全保障問題が生起する可能性が高ま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。日本周辺では、日本海やその出入り口となる3海峡（宗谷、津軽、対馬）、オホーツク海やベーリング海に繋がる北太平洋海域の航路が輻輳化する。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、益々、日本海や3海峡における海上交通が輻輳化する。また同時に、日本やロシアのみならず、中国や韓国（北朝鮮）による利用も増加することとなり、これらの海域において、海上保安や海洋安全保障面での問題が生起する可能性も高まることとなろう。最近、北朝鮮との国境線に近いロシア領ザルビノ港の中露共同による開発が報じられているが、このことを見越しての動きと見ることも出来よう。

一方、北極海や周辺の北方海域、日本海などでの海上交通が輻輳化すれば、海上における捜索救難、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についても、目に見える形で適切に関与することにより、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。

### （7）北極海を巡る新国際ルール設定の必要性

繰り返しになるが、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は確立されていない。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。

最近の動きとして、北極条約の新規制定や国連海洋法条約の改訂を念頭に置き、国際的に開かれた公正な議論が必要になったとして、国際的なコンセンサス作りの機運が生じ、2014年11月には、IMO（国際海事機関）が、北極海での国際ルール作りに乗り出した。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、日本がこのIMOによる国際ルール作りに積極的に関与していくことが必要となる。この際IMOが、北極評議会の意向を尊重することは想像に難くない。そのための日本にとっての現実的な選択は、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、北極評議会を通じてIMO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。しかし米国には、国連海洋法条約を批准していないという弱点がある。最近、南シナ海での「航行の自由」問題に関連して、米国内にも同条約批准の動きを推す意見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ていくべきである。

## 2. 日本の採るべき対応

これまで見てきたように、近年における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、今後わが国として如何なる対応を採るべきか。本稿では、「北極海と日米同盟」を主題におきつつ、短、中、長期的観点から、幅広く論究を進めていくこととする。

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は死活的に重要であり、「北極海の利用と国益に沿った外交政策」を推進すべきであろう。一方、中、長期的には、海洋立国たる日本としては、北極海を視野に捉えた安全保障・防衛政策の見直し、即ち、「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」、更には「関係友好国との海洋安全保障協

力の見直し…海洋安全保障協盟の推進」を実現していくべきであろう。

### （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るにつれ、北東アジア地域における海上交通のハブ港を国内に取り戻すことも可能となる。

日本は北極圏諸国ではないが、その生存と繁栄を海洋に大きく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、現時点では正確に見通すことは出来ないが、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、既述したIMOの動きにみられるように、北極海を巡る新たな国際法制定に関する協議には積極的に参加し、特に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。同時に、2013年11月の日露「2+2」の決定を遵守する形で、2014年10月に日本海のウラジオストク方面で、日露合同海難事故訓練を実施したように、実力国ロシアとの信頼関係維持のための手立ても欠かしてはならない。

### （2）防衛体制の見直し…自律防衛能力の強化

安倍内閣が昨年未に示した「国家安全保障戦略（NSS）」でも、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。既に述べてきたとおり、北極海を巡る安全保障・防衛環境の変化への対策が、喫緊の課題ではないとしても、見通し得る将来の課題として、わが国の中、長期的な防衛体制見直しに取り込まれるべきであることは明らかである。その方向性としては、北極海をも視野に捉えた形で、海洋安全保障に関する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やC4ISR等の整備が求められることになろう。将来的に、艦船や航空機などの北極海や周辺海域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UUV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、イージス艦の増勢に加えて、総合防空・ミサイル防衛（IAMD：Integrated Air and Missile Defense）の導入も必要となろう。一方、北極海や周辺海域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ろう。

また既述のとおり、日本海や3海峽防衛体制の強化はもとより、北海道周辺海域、北方海域、北極海での通年行動能力の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ろう。

### （3）日米防衛協力態勢の見直し…日米同盟の深化

1997年制定の日米防衛協力指針については、2013年10月の日米外務・防衛閣僚による安全保障協議委員会（いわゆる「2+2」）の決定により、2014年末までに改訂することになっていたが、突然の衆議院解散、総選挙などの影響もあり、来春までに延期されることとなった。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。

また2014年10月には、日米防衛協力小委員会（SDC）により、日米防衛協力指針改訂の中間報告がなされ、日米両政府は、平時から緊急事態までのいかなる段階においても切れ目のない形で、日本に対する武力攻撃を伴う状況、あるいは日本と密接な関係にある国に対する武力攻撃が発生し、2014年7月1日の閣議決定（集団的自衛権の限定的な行使など）の内容に従って日本の武力の行使が許容される場合における、日米両政府間の協力について詳述する方針が示された。また日米同盟のグローバルな性質を反映するため、協力の範囲をグローバルに拡大する方針も述べられ、海洋安全保障や弾道ミサイル防衛などでの協力が示された。閣議決定や日米防衛協力指針の改訂に伴い必要となる法体系の改正案は、2015年春の通常国会に提出される運びとなっている。

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。しかし、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。米国の拡大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。この視点からは、まず、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洋領域把握（MDA：Maritime Domain Awareness）に関し、北極海や周辺海域においても協力していくことが必要となる。また、これを強化するための宇宙状況把握（SSA：Space Situational Awareness）での協力も同時に必要となる。

疑いもなく、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（あるいは BMD を取り込む形での IAMD）、対潜水艦戦、掃海、搜索救難、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、日米同盟の更なる深化を図ることは、大いに意義がある。この際、北極海を巡る安全保障・防衛面での情勢の変化に即応し得る形で、日米防衛協力指針を、都度、改訂または一部修正していくことが求められよう。

一方、中露の極端な接近や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・防衛協力の実質的な強化は、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ろう。

#### （4）関係友好国との海洋安全保障協力の見直し…海洋安全保障協盟の推進

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、安倍首相の進める「国際協調主義に基づく積極的平和主義」や「地球儀を俯瞰する外交」を具現化するため、欧米、インド洋・アジア太平洋地域の良識ある友好海洋国家（関係友好国）との海洋安全保障協盟（MSA: Maritime Security Coalition）の推進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・防衛面での関係友好国と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、北極海や周辺海域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を進めることにより、長大な海上交通路の安全保障を切れ目なく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

ちょうど1年前に、「北極海と日米同盟」という同様の趣旨で報告したが、1年を経て北極海を巡る状況、わが国の安全保障・防衛や日米同盟を巡る環境には、大きな変化が印されてきた。昨年報告した際の想定を超え、早いペースで北極海や周辺海域を巡る核を含む戦略環境の変化があらわれてきており、日本が一層、北極海問題に、安全保障・防衛上の観点から真剣に取り組むべきことを教えている。

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5月、ようやく他のアジア諸国と共に、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、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、更には関係友好国との海洋安全保障協盟の推進が求められている。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、更に集団的自衛権の限定的な行使を容認する閣議決定がなされ、日米防衛協力指針も日米当局間での合意・締結が間近いなど、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」や「地球儀を俯瞰する外交」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。また、先般の衆議院選挙では与党が大勝し、今後の政権運営基盤を確固たるものにした。については、ここに改めて「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、一連の政策見直しが強力に進められていくことを期待する。