

## 第6節 「アフリカの角」の地政学的重要性 ——海洋安全保障の視点から

秋元 一峰

### (1) シーレーンの概念変化が及ぼす「アフリカの角」の地政学的重要性

アフリカ北東海域の安全保障環境としては、「アフリカの角」地域における内戦や中東地域の歴史的紛争から派生する不安定性、さらには海賊の脅威等が認識されてきた。しかし今日、シーレーン世界の地理的グローバル化が新たな不安定要因を潜在させており、それが「アフリカの角」の地政学的重要性に新たな含意を与えつつある。

#### (a) シーレーンの地理的グローバル化による概念変化

シーレーンの概念が2つの要因によって大きく変わりつつある。要因の1つは物流世界の多次元統合化であり、もう1つの要因は北極海の融氷である。前者は、陸路・海路・空路そしてネット空間の有機的つながりの深化によってもたらされている。かつて、シーレーンは港湾と港湾を結ぶ海上物流のための交通路として認識され、主体は船舶であった。しかし今日、海上航路と鉄道・陸上ハイウェイそして航空路の3つの交通網が、ネット空間によって1つのシステムとして統合的に管理されており、シーレーンはグローバル物流世界の構成要素の1つとして捉えられている。

要因の后者に関して、温暖化によって予想を超える速さで進む北極海の融氷は、港湾と港湾をつなぐ複数のシーレーンを1つのサークルとして結び付けようとしている。かつて、北極海は氷によって閉ざされた空間であり、大西洋と太平洋とを北極海航路によって結ぶことは困難であった。しかし今日、北極海では気候温暖化によって氷海域が減少し、冬季を除けば、航路を設定できるようになった。融氷が更に進み、北極海に安定的に利用できる航路が開ければ、地球上を間断なく航行できる航路を設定することができる。

例えば、日本を出港した船舶がベーリング海峡に向かい、北極海を西航して大西洋に入り、地中海とスエズ運河を経てインド洋を航行し、マラッカ海峡を通峡して日本に帰る、つまりユーラシア大陸を周回する航路が出現することになる。同船は再びベーリング海峡に向かい北極海を東に進み、アメリカ大陸東岸を航行した後に太平洋に回り日本に戻ることもできる。要因の1つ目として挙げたように、物流がネット空間を介して有機的に統合管理できることから、船舶は世界の大陸を周回するルート上の港々で荷積みと積み降ろしを繰り返しつつ恰もメビウスの帯のようにエンドレスに航行を続けることも可能となる。

本論節では、この世界を周回するシーレーンをシーサークルと呼称し、以降、その出現が「アフリカの角」にもたらす新たな地政学的重要性と、そこにおける安全保障環境の安

定化のために我が国がとるべき政策について考察する。

図1 シーサークルの概念



(出所) 筆者作成。

#### (b) シーサークルの出現が「アフリカの角」の地政学的重要性に与える含意

多くの場合、陸域における外交・安全保障上の諸問題はシーレーンの安全確保に関わる政策と密接に関連する。アメリカによるイラン核合意（「包括的共同行動計画（Joint Comprehensive Plan of Action: JCPOA）」）からの離脱後に生じたオマーン湾でのタンカー攻撃事象を受けての各国による安全航行のための取り組みは、地域紛争がシーレーンの安全を脅かす事態の好例である。他方、南シナ海においては、航行の自由を巡る主張の相違が中国とアメリカやその同盟国との間で対立を招いているように、シーレーンの安全確保のための対応が国際紛争の要因となるケースもある。

シーレーンの概念変化は、「アフリカの角」の安全保障環境にも大きな影響を及ぼすことになる。これまで、「アフリカの角」の安全保障環境は、ソマリアにおける歴史的な内戦や国境紛争、或いは中東地域を巡る国際情勢、更にはアラビア海や紅海で発生する海賊のような犯罪行為によって不安定な状況が続いてきた。世界の海洋を周回するシーサークルの出現により、「アフリカの角」における安全保障上の不安定性は、地球上すべての地域の安全保障環境に影響を及ぼす可能性がある。また逆に、世界の各地域の不安定要因が「アフリカの角」の安全保障環境に影響を及ぼすことにもなる。

シーサークルを俯瞰する視点に立てば、インド洋と地中海を結ぶ要衝としての「アフリカの角」は物流世界の地理学的回転軸であり、そこにおける安全保障環境は世界の国際情勢と大きな関わりを持つことになる。

## (2) 「アフリカの角」の安全保障環境

シーサークルを俯瞰して「アフリカの角」の安全保障環境を概観する場合、先ず考察すべきは中国が推し進める「一帯一路構想」に基づく進出が及ぼす影響であろう。周知の通り、「一帯一路構想」は陸上の「新シルクロード経済ベルト」と海上の「21世紀海上シルクロード」から構成されており、まさにユーラシア大陸の陸路と海路を網羅する構想である。構想の地理的広がり次第に拡大し、今は北極海も含まれるようになっている。中国は北極・南極の両極をカバーする衛星も有しており、まさにユーラシア大陸を周回するシーサークルを俯瞰しての事業展開が実現されようとしている。

勿論、「一帯一路構想」は経済発展を標榜するものではあるが、既存の地域秩序に新たなアクターが大きな影響力をもって参入すれば、そこには軋轢や対立が生じるものである。新たなアクターの参入が軍事力を伴うのではないかとの懸念は必然的に生じる。「一帯一路構想」に基づくインフラ整備に軍事力を結びつける懸念として最大のものは、港湾・空港の整備である。

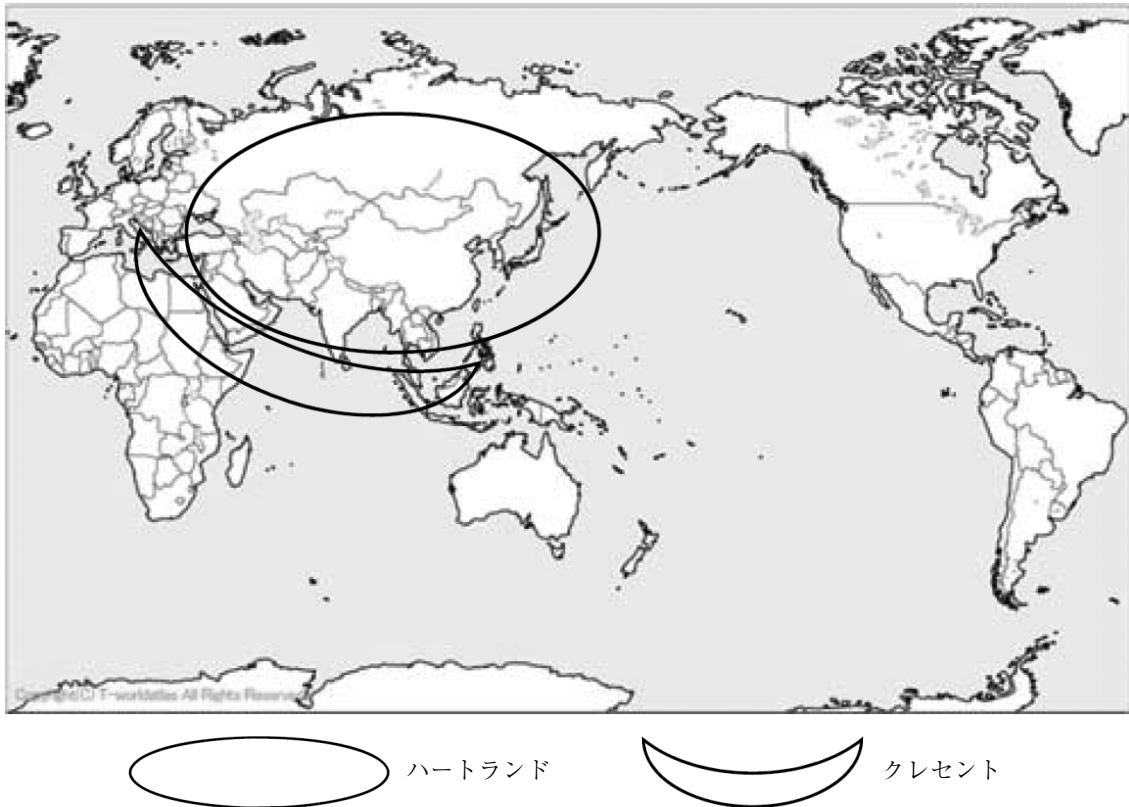
### (a) 「一帯一路構想」に基づく港湾・空港整備と「アフリカの角」の地政学

「アフリカの角」は、インド洋と地中海のシーレーンを結ぶ位置に在る。インド洋と地中海を結ぶ港湾・空港のインフラ建設は、中国が推し進める「21世紀海上シルクロード」構築の核心部分でもある。そこにおいて中国は、スリランカのハンバントタ港の運営権を獲得し、モルジブに空港を建設し、パキスタンのグワダル港を増築し、ジブチではドラレ多目的港を整備し、更には、ギリシャのピレウス港とイタリアのトリエステ港への関与を進めている。

資源・エネルギールートの大動脈に並列するこれらの港湾・空港は、言うまでもなくシーサークルの戦略的要衝となり得るものである。ハルフォード・ジョン・マッキンダー(Halford John Mackinder)はその著書『デモクラシーの理想と現実』<sup>1</sup>の中で、世界を支配する力をランドパワーとシーパワーの2つに分けて論じ、ユーラシア大陸中央部「ハートランド」のランドパワーによる支配を警告し、大陸縁辺部「クレセント」を支配するシーパワーの重要性を説いた。この古典地政学の理論に照らせば、現代の「ハートランド」は中国の国際政治・経済活動の舞台としてのユーラシア大陸圏であり、「アフリカの角」は「ハートランド」への「ゲートウェイ」、つまり「クレセント」の中心に位置すると見ることができる。

中国の海洋への進出において最も警戒されているのが、「一帯一路構想」に基づき整備・構築された港湾・空港への中国軍事力の展開である。これまで、主に東・南シナ海や西太平洋で行動していた中国軍艦艇・航空機がその作戦海域を拡大すれば、地域のパワーバランスは大きく変化し、安全保障環境を不安定化させることは疑いない。中国軍艦艇・航空機がグローバル経済を支える大動脈としてのシーサークルの要衝の、更にそのピボットと

図2 シーサークルを俯瞰しての地政学概念



(出所) 筆者作成。

しての「アフリカの角」の港湾・空港に展開することになれば、世界の戦略環境は激変することになる。

#### (b) 「アフリカの角」の地政学的安全保障環境の安定化のために

「アフリカの角」を地理的中心とするインド洋から地中海に掛けてのシーレーン、つまりシーサークルを俯瞰して想定する「クレセント」の要衝への中国軍事力展開を抑制させるためには、当該海域に「力の真空地帯」を生じさせないことが肝要である。そして日本は、「自由で開かれたインド太平洋構想」に同調する同盟・友好国や中国の軍事展開を警戒する諸国に、必要に応じ、共同して海上防衛のための兵力を投入し得る態勢の構築を働き掛けていくべきであろう。

古典地政学は、世界をランドパワーとシーパワーの対立の構図として捉えて論じている。しかし、今日のグローバル経済は陸・海・空交通網、サイバー空間、資源・エネルギールート、社会インフラ、等々の国境を越えた繋がりによって成り立っており、そこではランドとシーを区分する概念に大きな意味はない。今日の世界における地政学的対立は、パワーバランスの流動域、或いは「力の真空地帯」に生じる場合が多い。

冷戦後、インド洋から「アフリカの角」に掛けてのシーレーンには、大国による軍事的プレゼンスの希薄な状況が続いており、そこに対する中国の「一帯一路構想」に基づく進出が、「アフリカの角」を地理的中心とするインド洋から地中海に掛けてのシーレーン＝「クレセント」に新たな地政学的対立を潜在させ、それが安全保障環境を不安定化させている。

「アフリカの角」を地理的中心とする地政学上の「クレセント」の安全保障環境を「自由で開かれたインド太平洋構想」の理念<sup>2</sup>に沿って安定化させるためには、中国による軍事的進出を警戒する諸国が足並みをそろえて、「一帯一路構想」に基づいて整備される港湾・空港への中国軍事力の展開を阻止し得る、或は展開に対抗し得る防衛力のプレゼンスを維持することが重要である。

そのためには、インド洋から「アフリカの角」を経て地中海に至るシーレーンに安全保障上の利益を共有する日本、アメリカ、インド、オーストラリア、それにフランスやイギリスを加えた諸国のシーレーン防衛政策をシンクロナイズさせる戦略が提唱される。日本、アメリカ、オーストラリア、インドの4か国は、所謂、日米豪印戦略対話（*Quadrilateral Security Dialogue: Quad*）枠組みにおいて共通の安全保障観を有していると考えてよいであろう。インド太平洋に海外領土を有するフランスは、近年、日本との安全保障協力を積極的であり<sup>3</sup>、オーストラリア、ニュージーランド、アメリカと共に4か国防衛協力枠組みを構成している。アメリカとの軍事協力を国家安全保障の基本とするイギリスは、アメリカによる南シナ海での「航行の自由作戦」に同調する行動をとっている<sup>4</sup>。

これら6か国が、インド洋から地中海に掛けてのシーレーン＝「クレセント」の安定と防衛のための共同行動をとることによって、当該シーレーンの「力の真空地帯」化を防ぐ、或はパワーバランスを維持することができるだろう。具体策としては、共同演習の定例的实施、足並みをそろえての寄港、更には沿岸国への能力構築支援や災害救助態勢の構築等への共同行動、といったことが提唱される。そのようなシンクロナイズ戦略により、シーサークルを俯瞰しての「アフリカの角」の地政学的安全保障環境を安定化させることが急務である。

#### — 注 —

- 1 1942年に再版された Halford J. Mackinder, *Democratic Ideals and Reality* を邦訳したハルフォード・J・マッキンダー『デモクラシーの理想と現実』曾村保信訳（原書房、1985年）を参照。
- 2 ここでは、「自由で開かれたインド太平洋構想」を法に基づく自由且つ衡平で信頼性ある外交・経済・文化活動を理念とするものと解釈する。
- 3 例えば、両国は日仏外務・防衛閣僚会合を第1回目となる2014年から2019年まで計5回継続開催している。
- 4 2018年6月にシンガポールで開催された「アジア安全保障サミット」（シャングリラダイアローグ）において、イギリスのギャビン・ウィリアムソン国防大臣がアメリカによる南シナ海での「航行の自

由作戦」を支持すると表明、2018年9月にイギリス海軍揚陸艦「アルビオン」が南シナ海西沙諸島を航行するなどしている。