

北極海の氷が融けて 航路、資源への期待と主権対立の懸念

三井物産戦略研究所
研究フェロー
鈴木通彦

略歴：1969年防衛大学校、1974年同研究所を卒業。陸上自衛隊入隊後、陸上幕僚監部教育訓練部長、第9師団長を歴任。2000年から三井物産戦略研究所研究主幹、ハーバード大学上席客員研究員などを経て、現職。

北極点を中心に、太陽が夏沈まず冬昇らない地域を北極圏（北緯66度33分以上）といい、その大半、すなわち北米大陸、ユーラシア大陸およびグリーンランドに囲まれた海域を北極海という。近年、この北極海に氷のない海が広がり始めた。

これが、沿岸国（ロシア、カナダ、米国、ノルウェー、デンマーク）を含む各国に、航路の利用、海底資源の開発、そして軍事利用で影響を及ぼし始めた。大陸のある南極が、領土権の凍結、軍事利用の禁止など南極条約で制限されているのに対し、基本的に海である北極海は、北極点周辺の一部を除き、沿岸国に多くの権利を認める海洋法の適用を受ける。そして、沿岸国はその権利を確かなものにすべく、また、他の国は間接的に、可能性としての北極海に注目している。

考えるべき基本事項と枠組み

氷が融け、ice-free（氷の占有率が15%以下）になると、図表1のようにロシア沿岸に北東航路（北極海航路ともいう）、アラスカとカナダ沿岸に北西航路が誕生する。

北西航路は2007年夏に、一方、北東航路は1931年に開発され、ソ連・ロシアの長い占有の後2009年夏に一般開放された。メリットは航海距離の短縮で、北東航路の場合、韓国・釜山からオランダ・ロッテルダムまで、スエズ運河経由の1万2,500マイルに対し3,500マイル（航海日数にして約10日）短縮される。欧州や北米東部とアジアの貿易拡大、シベリア資源の欧州・アジア市場への参入、世界の輸送動向の変化、物流インフラの整備、あるいは氷海航行船の建造などビジネス効果も期待されるが、問題も少なくない。

例えば、氷の状況が一定せず、スケジュール管理が難しいほか、それを制限する沿岸国の主張も存在する。カナダとロシアによる北西および北東航路の内水（図表2、3参照）の宣言がその例である。

海底資源の問題もある。2009年5月、米国の科学誌「サイエンス」が北極海に世界で未発見の天然ガスの30%、石油の13%があると推定したほか、ダイヤモンド、金、銅、ニッケルなどの鉱物資源も期待される。北極海は、平均水深1,300mと太平洋や大西洋の4,000mに比べ浅いので、資源開発に拍車がかかる可能性もある。故に、ロシアを筆頭に沿岸国は開発に極めて熱心である。

安全保障問題も生まれつつある。沿岸国は、国際協同や平和協力を叫ぶ一方、それぞれの能力と思惑から、砕氷艦を含む氷海航行船や潜水艦の装備化、新たな部隊の創設、演習実施など軍事力を強化し始めた。結果、軍事衝突のリスクも浮上している。

そこで、沿岸国のほかフィンランド、アイスランド、スウェーデンを含み、北極圏環境保護戦略（1989年）を

前身にオタワ宣言（1996年）に基づき自然科学や環境問題および安全保障など北極圏共通の課題を議論する北極評議会（Arctic Council）が注目されている。常時参加者としてイヌイトなど先住民6団体、オブザーバーとして非北極圏諸国6カ国（フランス、ドイツ、ポーランド、スペイン、オランダ、英国）、政府間組織やNGOが参加するほか、オブザーバー申請中のイタリア、中国、韓国、EU、日本もアドホックに参加している。

しかし2008年、沿岸国が「島嶼を含む領土や大陸棚の延長など主権に関わる問題は、国連海洋法の枠組みで解決する」旨のイルリサット宣言を採択したため、沿岸国の内海が、それとも世界共通資産かという根本問題も浮上した。

最近の各国の動きと懸念

海洋法の基本事項を整理すると図表2、図表3のようになる。しかし、解釈をめぐり以下の通りいくつかの懸念も表面化している。なお、米国は海洋法に加入していないが、海洋法に沿って行動しているのでその点では特に問題は生じていない。

（1）海洋境界（領土・領海）の画定

海洋境界の画定については、カナダと米国間のボーフォート海、カナダとデンマーク（グリーンランド）間のハンス島、米国（アラスカ）とロシア間のベーリング海において境界問題が起きている。ロシアとノルウェーは最大の係争であったバレンツ海問題を2010年にほぼ等分する形で解決した。これは、ロシアのガスプロム社がシウトクマン・ガス田開発でノルウェーのスタトイル社と協力契約を結び、ノルウェーも大陸棚資源の共同開発に期待するなど、新たな融和モデルとして注目されている。

（2）大陸棚の延伸

大陸棚の延伸は経済的利益の拡大が狙いである。最も積極的な国はロシアで、ロモノソフ海嶺とメンデレーエフ海嶺がシベリア大陸の延長だとして120万km²の大陸棚の領有権を主張、裏付け資料を国連大陸棚限界委員会に提出した。しかし、カナダやデンマークなどが疑義を主張し再調査中である。また、米国もアラスカから北極点に至る海域300万km²の領有権を主張している。

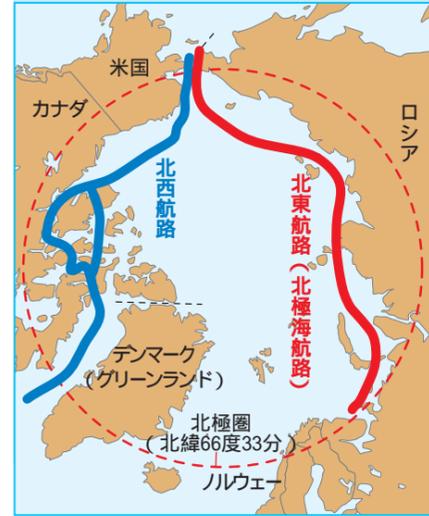
さらに、ロシアとカナダが、「2020年までのロシア連邦の北極政策の基本」（2008年9月）と「カナダの北方戦略」（2009年7月）を掲げ、基本理念で真っ向から対立している。北極海での各国の対立状況は、防衛研究所の「東アジア戦略概観」に詳しい。

（3）航路問題

航路の開闢は、沿岸国にとって経済的利益であると同時に、安全保障問題でもある。

カナダは、バンクス島やピクトリア島と大陸間の海峡が無害通航権の対象にならない内水に当たると主張、外

図表1. 北極圏、北極海と新たな航路



図表2. 海洋法の基本事項

区分	範囲	権限	備考
領海	低潮線（基線）または陸地から12海里	漁業などの主権行使ができる。外国船舶には無害通航権が認められる	
内水	領海の基線より陸地側の水域（領土に近い）	領土同様に完全な主権が行使できる。外国船舶の無害通航権は認められない	カナダとロシアは北極航路の一部を内水と宣言
接続水域	領海の外側で基線から24海里	通関、財政、出入国管理、衛生などの法令違反防止措置をとり得るが、基本的には公海であり強制措置はとり得ない	
排他的経済水域	基線から最大200海里	漁業や天然資源など経済権益に自国の法制度の適用が可能。全ての国は船舶の航行、航空機の上空通過、パイプライン敷設など経済活動以外の活動は可能	
大陸棚	排他的経済水域の外側で基線から最大350海里または水深2,500mの線から100海里	海底資源の利用ができる。ただし、漁業などの上部水域（水中）の利用は対象外	設定には大陸棚限界委員会への申請と認可が必要
結氷区域の航行		結氷区域の事故で沿岸国に被害が及ぶよう船舶の航行に対し沿岸国は法令を定める権利を持つ	沿岸国を含み全てに平等に適用されることが条件
軍事利用		沿岸国は領海において主権を行使できる。外国艦船は領海において無害通航権を有するが、軍事活動はできない。領海外なら軍事演習できる	

国艦船にカナダ沿岸警備隊への事前通告義務を課したため、海洋の自由を主張し、世界関与戦略で軍用艦艇、特に潜水艦の通航に支障のある米国と対立している。

ロシアも、カナダ同様に内水宣言をしている。また、北東航路の利用で、欧州と極東間の物流を増大し、シベリアや極北地域の活性化を期待しつつも、軍事的観点から、従来、氷に守られてきたと考える北部（主に北米）に新たな防衛正面を抱えることになるため、全面的に前向きというわけではない。

（4）軍事力の拡大

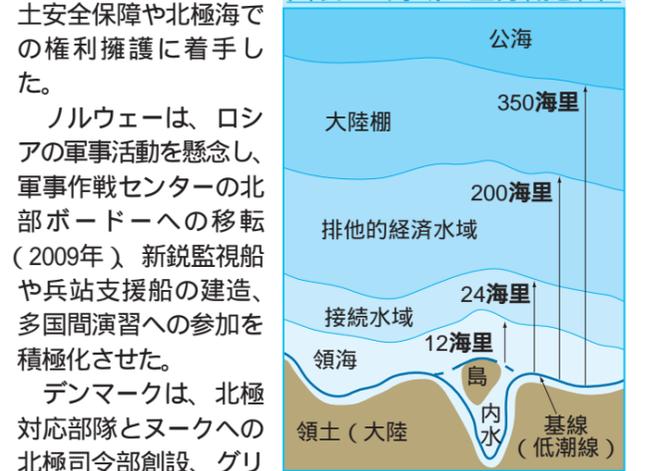
直ちに軍事対立を生む状況にはないが、沿岸国の主権擁護のための布石や将来の安全保障課題に対応するための軍事力強化が進んでいる。

ロシアは、北方領域の統治と支配拡大のための事前措置に着手するとともに、新たな防衛正面の誕生で軍事力を強化し始めた。ヤマル半島での港湾建設、北極特殊旅団2個の編成、国境警備ステーション2個の設置、パトロール用の艦艇・潜水艦・爆撃機の調達、フランスのミストラル級強襲揚陸艦の調達、爆撃機・潜水艦・ミサイルの演習や試験などである。特に、Tu-95戦略爆撃機によるノルウェーや英国、米国、カナダ領空に接近して行う常時警戒飛行（うるつき飛行）は、関係国を懸念させている。

カナダは、北極海における権利擁護と軍事プレゼンス強化のため、武装砕氷船4隻の導入、4,000~5,000人規模の偵察・監視部隊の創設、北極訓練センターやナニシビク港の建設、F-35多目的戦闘機の取得、また多国間演習へ積極参加している。しかし、軍事問題の基本は米国との協調にあるという点では変わらない。

米国は、どう控えめにみても2020年まで軍事優位が揺るがないとの認識に立ち、2009年の大統領令でミサイル防衛と早期警戒、戦略輸送のための海上・航空システムの展開、戦略抑止、海軍プレゼンス、航行の自由の確保、テロの防止を重視する態勢強化の一環として、欧州軍と北方軍への北極海の地域責任の整理・統合、F-22戦闘機やC-17輸送機のアラスカへの優先配備、大西洋・太平洋間の原子力潜水艦の移動のための米英合同演習など、戦略態勢を改善しつつある。また、米海軍「北極ロードマップ」（2009年）で海軍と沿岸警備隊の保有すべき艦船や実施すべき訓練を明らかにしたほか、沿岸国との共同訓練や軍事協力、沿岸警備隊や空軍による警戒

図表3. 海域の区分概念図



監視飛行を開始し、本土安全保障や北極海での権利擁護に着手した。

ノルウェーは、ロシアの軍事活動を懸念し、軍事作戦センターの北部ボードーへの移転（2009年）、新鋭監視船や兵站支援船の建造、多国間演習への参加を積極化させた。

デンマークは、北極対応部隊とヌークへの北極司令部創設、グリーンランドのチュール空軍基地の拡張、フリゲート艦などの配備を計画・実施している。

北極海の将来と日本の課題

北極評議会が対話・調整組織として機能しているとはいえ、沿岸国は、海洋法で権利を主張できるので、南極条約のような新たな制度に消極的である。イタリア、中国、韓国、EU、日本のオブザーバー申請も棚上げしている。

故に、今後は、沿岸国の直接協議を軸に、海洋法に基づき北極海の秩序が模索されるだろう。世界は、沿岸国に排他的経済水域や大陸棚に関する権利およびその開発、探査、利用に関する優先権を容認する一方で、安全な航行を確保するため国際協力し、また、海底資源開発の協力をすることになるだろう。

日本にとって北極海の通商路としてのメリットは大きい。欧州地域と東アジアを結ぶ北東航路および北米大西洋岸と東アジアを結ぶ北西航路は、迅速かつ安全な貿易を可能にする。時間と燃料の節約だけでなく、海賊のいない海域としてリスクも低減されるはずである。実用化には、各種調査や港湾・航路帯施設の設置、捜索・救難対策などが必要だが、航路開発や砕氷船建造など日本らしい協力の余地もある。その意味で、沿岸国との協力や国際協力の枠組みを利用して、探査・開発に関与し、将来の利益確保に積極参画すべきであろう。