

奨励賞 「北極海域における拠点港湾整備に関する提言」

東京大学工学部 勝野 智嵩

以下では第 3 期海洋基本計画における具体的政策①海洋の安全保障、⑦北極政策の推進、⑧国際的な連携の確保及び国際協力の推進の 3 点に関する提言を行う。

1. はじめに

近年、海洋に関する研究、産業の分野で注目されている海域が北極海である。これには主に 2 つの理由がある。第 1 は北極海域における環境変動への学問的関心の高まりが挙げられる。北極海域は地球環境と影響を及ぼし合っている地域であり、近年大きな問題となっている地球温暖化に関しては北極海における海水面積の減少が大きく取りざたされる¹など、地球環境のある種の指標として見られる。北極海域に関する知見を得ることは地球環境の変動を知るうえで非常に重要であるが、一方でその厳しく特殊な自然環境ゆえ観測を行うことが難しく、十分な知見が蓄積されていないともいえる。よって多くの研究者が関心を寄せており、昨今の海洋研究におけるホットスポットとなっている。第 2 には北極海航路の開発への商業的関心が挙げられる。世界的な海上輸送量はグローバル化の進展に伴って増大しており²、国際社会における海運の重要性はますます増大している。このような中で先に挙げた地球温暖化による北極海水の減少は北極海域における航行可能域の増大をもたらし、欧州－東アジア間の新たな航路として北極海航路の開発が可能になった。北極海航路は従来のスエズ運河を用いた南回り航路に比べて距離が短く、輸送費用、燃料の節約ができることや比較的治安が良いことなどが利点として挙げられる。一方先に述べたように海水や暴風雨雪などの自然環境の厳しさや国際法上の取り扱い、ロシアによる管理を含め航路としての整備は発展途上であり、実際の運用に至るまでには今後国際的な協力の下で整備が進められる必要がある。以上のように現在世界的に注目されている北極海域について今後のさらなる研究および航路の開発整備を目的とした拠点港湾に関する提言を行う。

2. 北極海域における拠点港湾の整備

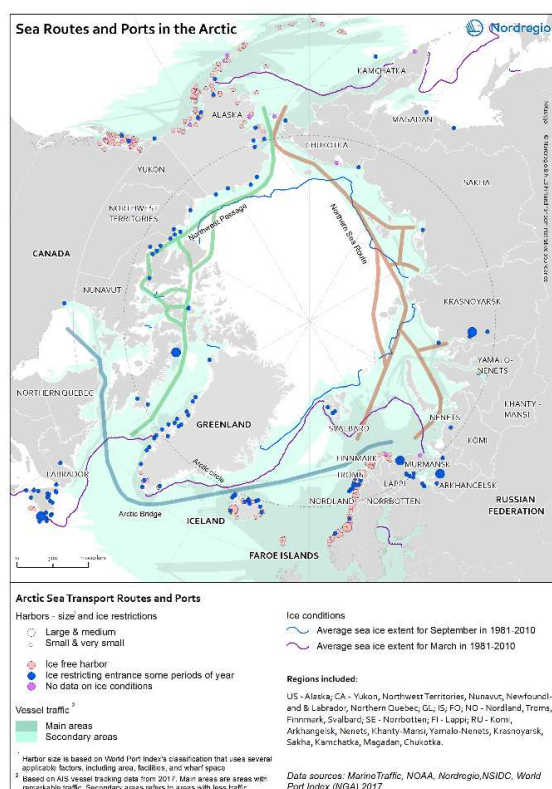
2.1. 拠点港湾の整備意義とその概要

¹ 「北極海の海水面積が 9 月 13 日に年間最小値を記録」国立極地研究所 2020 年
<https://www.nipr.ac.jp/info/notice/20200923.html>

² “Shipping Review & Outlook”. Clarkson Research Services. (2020).

北極海沿岸において、大規模港湾(World Port Index の分類による)はロシアのアルハンゲリスク、ムルマンスク、ノルウェーのトロムソがあるのみであり³、うち不凍港はトロムソだけであり、かつすべてが大西洋・ノルウェー海側の接続海域近くに位置している。一方で寒さの厳しい太平洋・ベーリング海峡側には北部太平洋岸のアラスカ、カムチャッカ半島を含めて大規模港湾はなく、その整備も進んでいない。よって北極海に近い北太平洋沿岸に北極海開発の拠点となる大規模港湾を整備することは将来的な北極海域の発展を見据えて重要になると考えられる。

この拠点港湾は北極域における学術研究拠点としての機能と北極海航路の開発拠点、ひいては航路運用段階でのアジア側の玄関口としての補給拠点としての機能をもつものであり、将来的に海上交通の要衝たりうる港湾である必要がある。これを日本において整備し、北極海域における拠点港湾として国際的に利用可能にすることが今回の提言の骨子である。



(“Sea Routes and Ports in the Arctic”. Nordregio. (2019).

<https://nordregio.org/maps/sea-routes-and-ports-in-the-arctic/> による)

³ “Sea Routes and Ports in the Arctic”. Nordregio. (2019). <https://nordregio.org/maps/sea-routes-and-ports-in-the-arctic/>

2.2. 学術研究の拠点港湾としての整備

北極海域の拠点港湾としてまず求められるのは北極海域における学術研究の拠点としての役割である。学術研究、調査の進展によって海域に関する知見が蓄積され、また調査航海によって航海の実績が積まれれば商用航路としての開発も考えられるからである。

現在盛んに学術研究が行われているほかの海域として南極海域が挙げられるが、この拠点となっている港湾としてはオーストラリアのフリーマントル港が挙げられる。フリーマントル港はオーストラリア南東部のパースにほど近い港であるが、日本の南極観測隊が例年往路に寄港するほか、各国の南極観測船が観測航海中に寄港する港湾である。フリーマントル港は南極へ向かう航路上最後の寄港地となり得る立地のほかに空港や都市部から近いことや荷役設備が整っていることが調査拠点としての要件と考えられる。遠距離にわたる観測航海では研究者や研究資材は空路で寄港地まで向かい、寄港地から乗船することが多いが、この場合その寄港地は調査の拠点となり得、一般の積み替え港湾などに求められる航路上の利便性や荷役設備等の整備に加えて、空路や市外への利便性が重要になってくる。

北極海域を見るとシベリア、アラスカ側ともにベーリング海峡付近に以上の条件を満たす大都市は立地していない。よって北日本において大都市近郊に港湾を整備すれば太平洋に面した各国の学術調査拠点として機能しうると考えられ、研究施設等の設備の拡充を進めるべきである。

2.3. 北極海航路の開発拠点港湾としての整備

北極海域の拠点港湾には上で上げた学術調査拠点としての機能のほかに将来における北極海航路の開発及びその後の商用利用を見据えた商港の機能を備える必要がある。一般的な航路と比較して北極海航路が異なる点として、①航路が公海上になく、大部分がロシアの領海、EEZ 内にあること、②砕氷船による護衛などの支援が必要であることが挙げられる。①に関してロシア政府は国連海洋法条約に基づいて連邦法を定め、航路の通過はロシア当局への申請が必要であるとしており⁴、②に関してはロシアの国営企業による原子力砕氷船による船団支援制度⁵や各国、各海運会社による護衛砕氷船の支援が検討されている。これらの特徴は商用利用に際して重要な定時運行性や安全性を損なう可能性があ

⁴ 「北極海航路による貨物輸送の将来性」 吉田隆 (MS&AD インターリスク総研) 2017 年

<https://www.irric.co.jp/research/archive/2017/0124.php>

⁵ 「ロシア北極海航路(NSR)の現状と課題」 野澤和夫 2017 年

り、北極海航路の克服すべき課題である。よって拠点港湾に関してもこれらの課題を踏まえた整備が必要となる。具体的には砕氷船団や支援船団が停泊できる泊地の整備やロシア当局、航行支援主体との交渉窓口の設置等が考えられる。

2.4. 拠点港湾整備と国際協力、安全保障

上で述べたように北極海航路はその大部分がロシアの管理下にあるが、北極海全域に関しても内海である北極海域の利用に関しては沿岸諸国と日本や中国、EU 各国といった航路を利用すると考えられる各国での地域協力が不可欠である。このような中で拠点港湾はこれら各国の国際共有財としての性格を持ち、その整備に当たっては各国と連携する必要がある。例えば北極海航路の欧州側においては北欧5か国とロシア、EU間において「バレンツ地域協力」という枠組みが1993年に設立され、これを基盤としてロシア、ノルウェーにおける拠点港湾の整備が進んでいる⁶。一方アジア側においては中国が一带一路構想の中で北極海航路の拠点として釧路港に興味を示すなどしている⁷ものの、日本における北極海航路の拠点港湾の整備の機運は官民とも低調であり、将来を見据えた北極航路開発の地域協力のイニシアチブを日本が取り、アジア側の玄関口たる拠点港湾の整備を行うべきと考える。

また北極海航路の開発はスエズ運河やマラッカ海峡を通らないことから欧州との航路を冗長に確保できるという利点を持ち、安全保障の観点からも北極海航路の開発は日本にとって有益であると考えられる。

3. おわりに

以上、日本において北極海域の研究および航路の開発整備を目的とした拠点港湾の整備に関する提言を行った。北極海域は今後国際的に注目を浴び得る海域であり、その中で日本が存在感をもって研究、開発を行うことを期待する。

⁶ 「北極海航路におけるハブポートの考察」 合田浩之（日本郵船）2017年 <https://www.ymf.or.jp/wp-content/uploads/63-2.pdf>

⁷ 「中国、釧路を“北のシンガポール”に」 産経ニュース 2017年 <https://www.sankei.com/premium/news/170224/prm1702240007-n1.html>