

インド太平洋における石油とシーレーン

SSRI 海洋安全保障研究会 研究員 宇田川敬介

1 はじめに

中華人民共和国（以下中国とする）、特に習近平政権の主張する「一対一路」政策に基づくインド洋進出が、世界から警戒されるようになってから久しい。

中国のインド洋進出はソマリアの内戦に起因するとされる海賊の問題が過激化し、2008年12月に国連安全保障理事会、安保理決議1851号に基づいて12月18日に中国海軍がソマリア沖に展開を準備することから始まるのである。2009年に中国は安全保障理事会の決議通りにアデン湾及びソマリア沖における護衛任務を行うが、その後、その艦隊を増強し、徐々にインド洋各地において軍艦の根拠地化していることが警戒されるに至る。

中国のインド洋進出に関しえ言えば、このソマリア沖の海賊対策でも同様であるが、本来の目的である海賊からの商戦護衛または海賊の駆逐という任務には必要のない艦艇の派遣や、それ以上の規模を派遣し、現地において必要以上の脅威を与えていること、また、その根拠地港において、中国人の移住を行い、その移住に基づきその地域の支配をもくろんでいるとされているのである。そのようにして「国際貢献」をしているかのように周囲をだましつつ、海外に根拠地を作り軍事的支配を持つことによって、中国以外の国の通行権や通称権を脅かすとされているのである。

さて、当該内容において、日本も中国が支配をもくろんでいるインド洋の通商は、日本にとっても非常に重要である。日本人の多くは、石油資源などを輸入に頼っていることは知っていても、どこからどのようなルート（シーレーン）を通過して日本に来るか、そのシーレーンが切断された場合、日本はどのようなことになるのかということを考える人は少ない。

本レポートは、一度基本に戻り、「日本人にとってシーレーンがどれほど重要であるのか」ということを考え、なおかつ、現在日本がどれほど海からの資源輸入に頼っているのかということを改めて認識するとともに、その中でインド洋の重要性を考えることにする。

2 日本のエネルギー自給

日本は、古代より鉱山開発が進んでいる。実際に、「青銅」「鉄」などは弥生時代といわれる時代に青銅器文化が発展し、その後鉄器文化が近畿圏を席卷していることから明らかである。

昭和になってからも石炭開発などは日本国内で行われてきていたが、人件費の高騰や、プラザ合意の影響によって、海外からの安価な資源を買うことを中心に死したために、昭和40年代以降、順次石炭鉱山などの閉山が続いている。

平成に入り、夕張市など行政が、当時にぎわっていたにもかかわらず炭鉱がなくなって財政が持ちこたえられなくなるなどの問題があり、行政として破産宣告をするに至るようになってしまっている。実際に閉山は、鉱物資源の枯渇によるものではない。

あくまでも企業の合理性に基づく内容で、日本は地下資源の生産量を減らしているということが言える。

このことによって日本は地下資源を海外から輸入しなければならない状況にありまた、経済的に廉価な国からの輸入ということになれば、日本の産業における国際競争力が少なくなることになる。

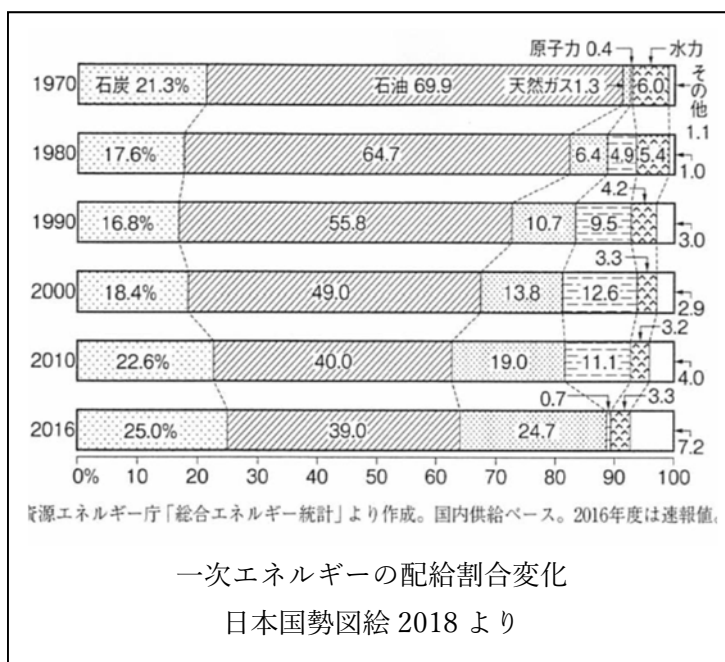
さて、その日本のエネルギー自給率は一次エネルギー（無加工エネルギー）で7%、石油は0.3%しかない。これに対して中国は83.9%、韓国は18.9%であり、東シナ海シーレーンは主に日本と韓国と北朝鮮（統計はないが）の輸入貿易航路となっている。

ではその一時配給エネルギーはどのようなになっているのか。日本の一次エネルギーは88%が化石燃料となっており、石油・石炭・天然ガスとなっている。その石油に関しては、輸入に頼るしかないという現実と、地球温暖化などの問題から、その割合は、徐々に少なくなり、エネルギーミックスの割合を深化させているのであるが、しかし、いずれも、自給できないエネルギーでしかないという状態になっているのである。

	1990	2000	2010	2016	2017
原油 (kL) ……	632 216	740 297	872 963	548 915	561 52
天然ガス (万m ³)	204 379	245 289	339 569	275 421	300 79
金鉱 (kg) …… ¹⁾	7 303	8 400	8 223	6 455	6 36
銀鉱 (kg) …… ¹⁾	149 920	103 781	4 981	5 076	3 40
石灰石 (千t) ……	198 224	185 569	133 974	139 332	141 63
けい石 (千t) ……	17 925	15 578	9 159	9 068	9 26
けい砂 (千t) ……	9 302	6 121	3 079	2 762	2 69
塩 (千t) …… ²⁾	1 382	1 374	1 122	928	..

経済産業省「生産動態統計」、財務省「塩需給実績」及び塩事業センター資料による。世界の金属資源の生産は16章を参照。1) 精鉱中の金属含有量。2007年以降は金鉱のみ。電気金と電気銀の生産量は表16-22参照。2) 会計年度。

日本の鉱物資源産出量
日本国勢図絵 2018 より

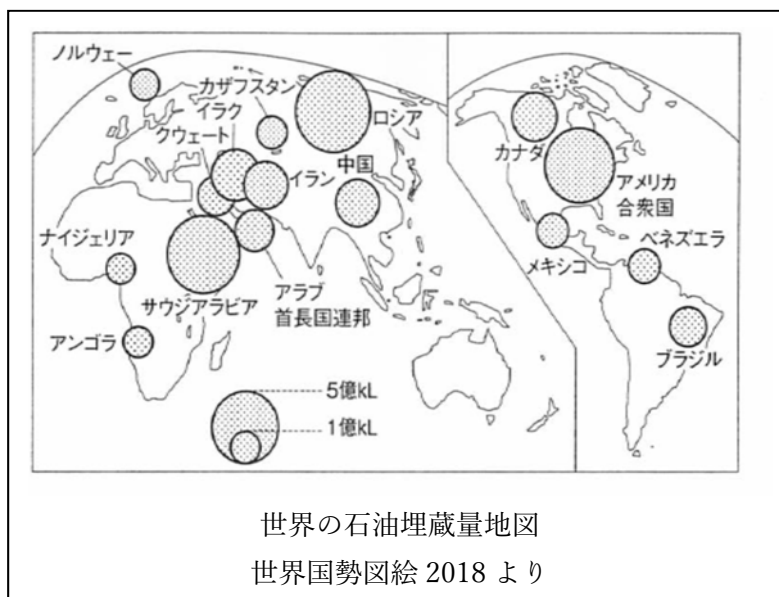


3 日本の資源輸入とその輸入先

見てきたように日本の発展または現在の日本の生活においては、日本の資源輸入を見てみると、次のようになる。

	1990年	2000年	2010年	2016年	2017年
石炭生産量	7,980	3,126	917	1,326	1,389
石炭輸入量	104,835	145,278	184,560	189,732	192,839
原油生産	632	740	873	549	562
原油輸入	228,760	250,578	215,381	192,724	187,639
石油製品生産	184,395	224,034	196,247	180,232	175,134
石油製品輸入	44,494	39,527	32,548	30,550	33,510

石油も石炭も日本国内における生産量に比べ、ほとんどが輸入であるということが明らかになる。その石油の原産地は右図の通りであり、その中心は主に北アメリカと中東ということになる。ロシアも埋蔵量が多いとされているが、国交上の問題と北極海における油田が多いということから季節的な問題があるために、なかなか開発が進んでいない。当面の間は、やはり中東と北米ということになる。

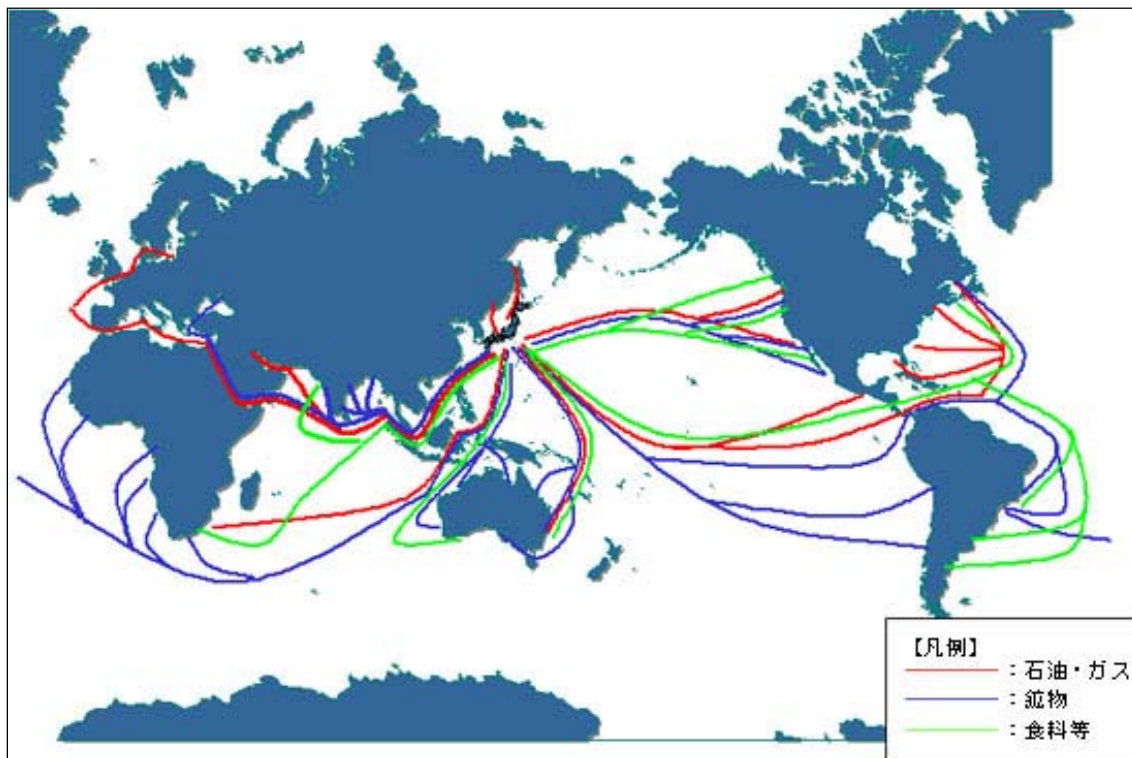


つまり、石油に関し
て言えば北米からの太

平洋横断航路と、中東と日本を結ぶインド洋航路が、日本の資源という点では非常に重要であるということが改めてわかることになる。

なお、中国などは、可採年数が経過したのちには、今後輸入国に転じる可能性がある、2008年にインドネシアが、産油国から輸入国に代わり、そのために産油国ではなくなっていること、世界の石油産出量は2006年にピークアウトしており、そのために、今後徐々に生産量の減少傾向が続くことになり、そのために、石油の安定供給を長期間の国交の安定した国との安定的な取引が望まれることになる。

以上のことから考え合わせると、日本のシーレーンというものはこのような形になることが明らかである。この中でもインド洋を通るルートが非常に重要であるということがわかり、北米と中東と日本を結ぶシーレーンが非常に大きな役割を持つことになる。



4 インド洋におけるシーレーン

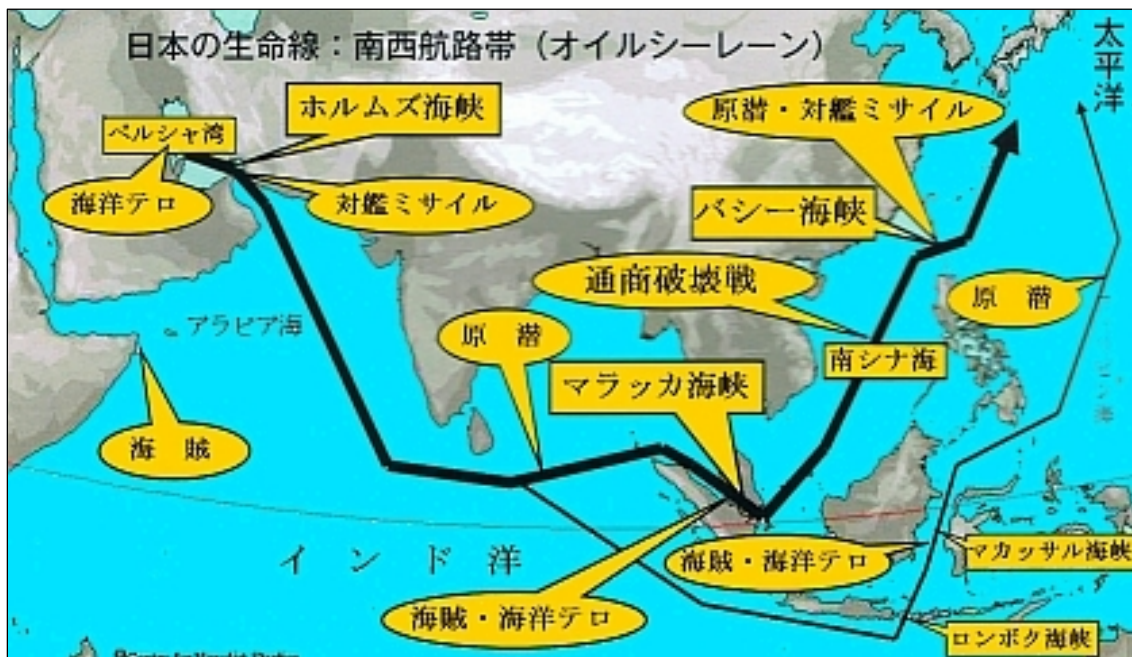
中東の資源地帯より、日本までのシーレーンを考えると次のようなチョークポイントが出てくることになる。

チョークポイントとは、(英: choke point) とは、海洋国家の地政学における概念のひとつであり、シーパワーを制するに当たり、戦略的に重要となる海上水路をいう。見方を変えれば、例えば、シーレーン防衛において、重要な航路が集束している部位であったり、あるいはスエズ運河やパナマ運河など、水上の要衝を意味する。

米国エネルギー省 (DOE) エネルギー情報局 (EIA) では、国際的に広く使われている海上石油輸送ルートの中で、ホルムズ海峡 マラッカ海峡、スエズ運河と SUMED パイプライン、マンダブ海峡、トルコ海峡、パナマ運河、デンマーク海峡の7つの狭い海峡(運河を含む)を「世界の海上石油輸送のチョークポイント」として定義している。

これらのチョークポイントは、多数の石油タンカーや LNG 船などが通過するため世界のエネルギー安全保障上重要な場所である。万一、これらのチョークポイントが何らかの影響により通行不能になれば、代替ルートによる輸送距離とコストが増え、世界のエネルギー価格の高騰をもたらすと予測されている。

2009～2013年に各チョークポイントを通過した石油量実績は、5,650万BPDであり、この中でホルムズ海峡とマラッカ海峡の通過量が圧倒的に多く、2013年実績ではそれぞれ1,700万BPDと1,520万BPDとなり、合わせて3,220万BPDと世界の海上石油輸送量合計（5,650万BPD）の実に57%を占めている。また、同年の世界の海上石油輸送量合計は、世界の石油供給量合計（9,010万BPD）の63%に相当する



日本のエネルギーの輸入に関しては、このインド洋のチョークポイントのうち、ホルムズ海峡と、マラッカ海峡、そして中国の支配が進むインド洋と南シナ海を通らなければならない状態であり、その中でどのように安全にシーレーンの通行を行うかということが大きな課題になる。

5 インド洋における中国の根拠地港の脅威

ホルムズ海峡は、イランとオマーン（アラビア半島北端のアラブ首長国連邦の領土に囲まれたオマーンの飛び地）の間に位置し、ペルシア湾とアラビア海を繋いでいる。同海峡の最も狭い部分は、幅21マイル（約34km）である。双方向の航路幅は、各々わずか2マイル（約3.2km）で、それらは中央の幅2マイルの緩衝帯により仕切られている。



この周辺には一つには、サウジアラビアとイランの国家対立による内容があることと、もう一つは海賊の問題が出てきているということになる。

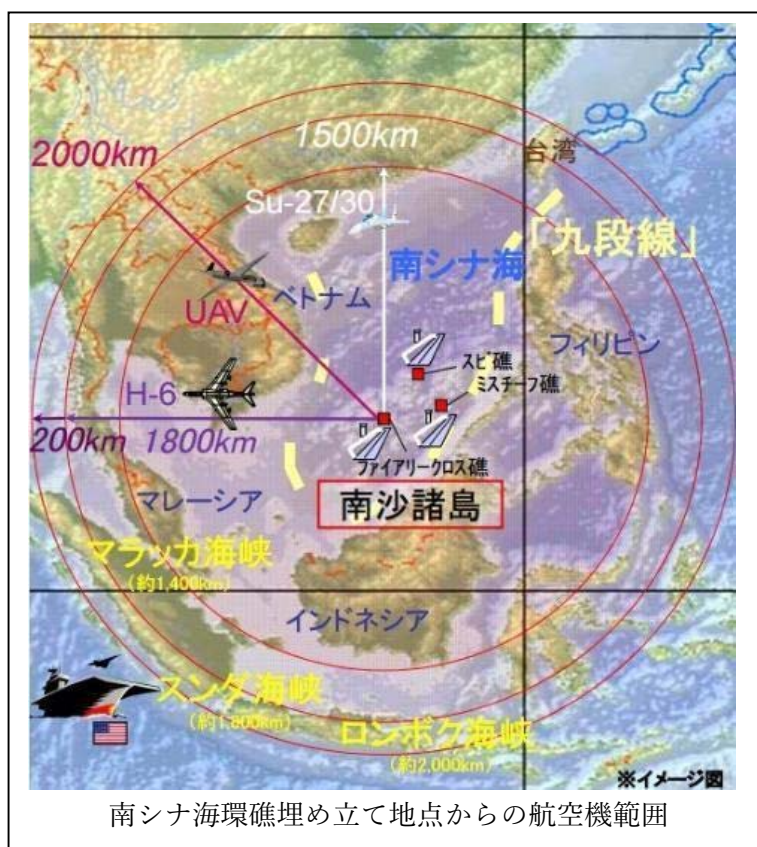
米国は、世界で最も重要なチョークポイントである同海峡を警備するために、バーレーンに司令部を置く同国海軍の第 5 艦隊とカタールの同国空軍基地の航空機が、常時同海峡を含む海域（ペルシア湾・紅海・アラビア海）の警戒に当たっている。これに対して、中国は、このホルムズ海峡の出口に当たる部分に、パキスタンからの租借港であるグワダール港を根拠地化し、軍事基地化を進めている。近年、この付近に 50 万人の中国人の移住計画及び市街の建設を予定するというニュースが流れておりまた空港の建設なども言われている。実際にグワダール港に関しては、そこまで重要視される商業港ではないことと、そこを根拠地化しての軍事支配は、実質的にホルムズ海峡の閉鎖が可能であるということから、各国とも危機感をもって接しているということになる。

マラッカ海峡は、インドネシアとマレーシアおよびシンガポールの間位置し、アンダマン海と南シナ海を繋いでいる。同

海峡はインド洋からアジア市場（日本、中国、韓国、環太平洋地域）へ石油を海上輸送するための最短ルートに当り、重要なシーレーンとなっている。

同海峡に関し国際海事機関（IMO）が、250 海里（463km）に渡り国際分離通航帯を定めており、シンガポール沖では東行きが 1,617m・西行きが 530m と非常に狭い幅で設定されている。また、同海峡の最浅部の水深は 22.5m で、満潮時に合わせて通過するための時間調整が必要である。一方、同海峡を通ることができない場合は、バリ島～ロンボク島間の水深の深いロンボク海峡（水深約 250m）を通過している。同海峡の最も狭い部分の幅は 1.7 マイル（約 2.7km）で、常に船舶の衝突と石油流出の危険性や海賊によるタンカーの乗っ取りの脅威に晒されている。

中国は、この部分においては根拠地港をとることができていない。



マラッカ海峡を抜けたのちに、シーレーンとしては、南シナ海を通り台湾賀陽峽を抜けて、日本に到達するルートがシーレーンとなるが、しかしそこにはすでに南シナ海の干渉埋め立ての軍事基地があり、中国の監視を得ることになる。アメリカ軍はこのことに関して「航行の自由作戦」を行っており、また感傷の埋め立てに関しては、国際司法裁判所からも排除命令ができてはいるが中国は、軍事化を進めているのである。

6 南太平洋シーレーン

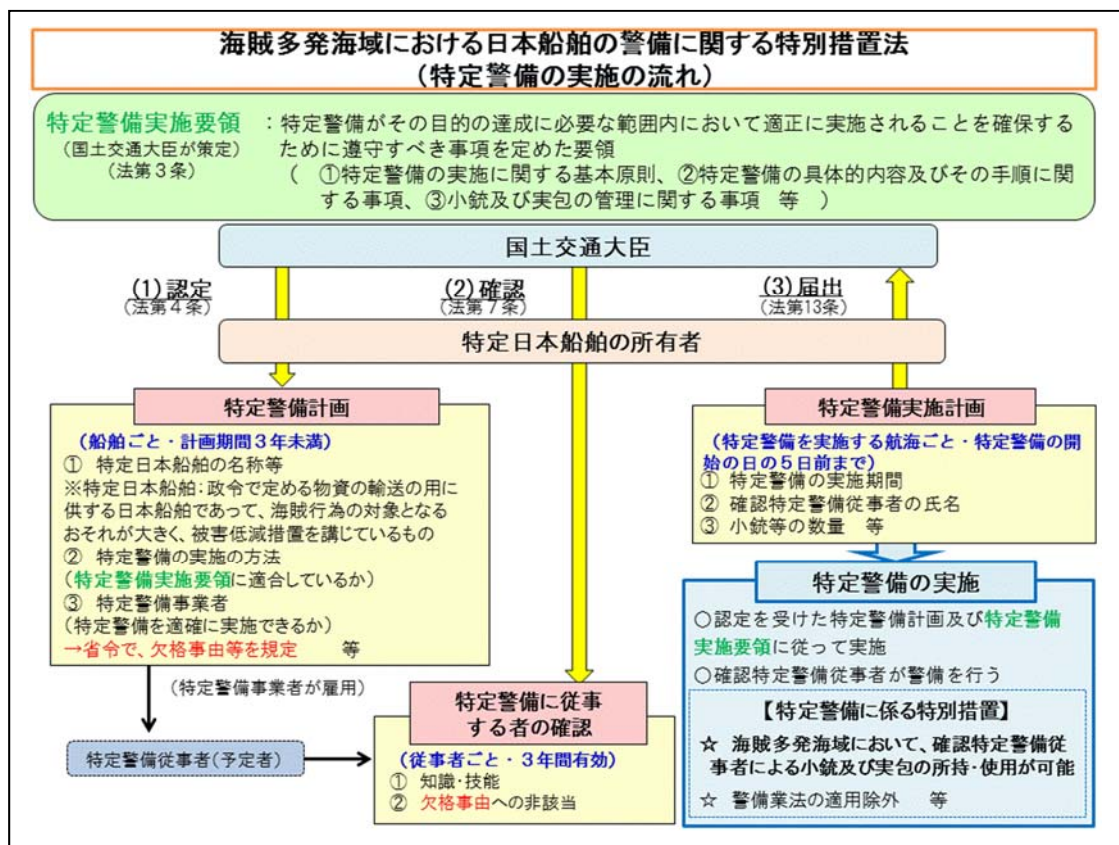
日本の生命セインを握るのは、何インド洋だけではない。日本の命運を握るのは、美馬三太平洋シーレーンがあり、中国はそちらにも進出圧力を強めている。



これら南太平洋には、「海底熱水鉱床」などによる銅やチタン・マンガンなどの気象鉱物の算出地点になっており、今後「電気自動車」などの普及とともに重要な地域ということになっている。しかし、これら南太平洋に関しては、「現在の石油貿易」とは全く異なるために、なかなかそちらの方に興味がなく、南太平洋地域に関しては、観光地として以外にあまり魅力を感じていない人が少なくなく、その重要性があまり認識されていない。中国はその部分を「一対一路」とは別に、進出しており、南太平洋諸国に資金提供をし、そのうえで、港の租借などを勧めようとしているのである。

7 日本の民間船の自己防衛

それでは、中国の進出や海賊の脅威にさらされている日本の民間船はどのような防御をしているのであろうか。



国土交通省が中心になり「海賊多発地域における日本船舶の警備に関する特別措置法」という法律ができ、実際に、上記手引きに様な流れによって行われている。しかし、「戦争をできるだけ武装をしている海賊」に対して、あまりにも貧弱であるだけでなく、その内容は基本的には不十分であるとされている。

8 まとめ

インド洋は日本のエネルギー政策・貿易において欠かすことのできない重要な海である。また南太平洋においても鉱物資源に関しては重要な海である。

しかし、そのインド洋を動く貨物船やタンカーは十分な護衛も保護もない。

民間の防衛は、「貨物やシーレーンを守る」というものではなく、「自分たちのみを守る」というものでしかなく、海賊相手であっても十分なものではない。

また現在の自衛隊は、インド洋全般において日本のシーレーンを守れる状態にはなく、また、貨物船における自己防衛に関しても十分な法整備も行われていない。

中国がインド洋、南太平洋においての中国の進出と拡大主義、およびそれに伴う治安の悪化と海賊の頻出に対抗し、早急な法整備と防衛が必要である。

同時に、これ等の現状であるという情報とその国民周知及び国内世論の醸成が必要。

以上