

北極の近い将来

駐日ロシア連邦特命全権大使
ミハイル・ガルージン

北極とアジアとはかつてないほど近づいている。これは、ロシア開発によるアジアとヨーロッパをつなぐグローバルな輸送回廊、北極海航路 (NSR) によるところが大きい。今日、北極海航路はロシア北極圏における主要航路となっており、その全長は、氷の状態や船舶の出力等の要素に左右されるものの、2200～3000海里とされる。いわゆる北方のルートであるこの航路は、競争力においても優れており、その経済上の戦略的意義は世界規模のものとなっている。

マラッカ海峡やスエズ運河を經由するルート (SSR) と比べ、北極海航路ははるかに短い。ロシア北西部のムルマンスク港・横浜港間を例にとると、その距離は北極海航路が約6000海里であるのに対して、南方ルートの場合1万2000海里を超える。同様に航行時間も18日間と37日間の差がある。また、北極海航路には「行列」がなく、海賊による襲撃のリスクもまったくない。

ロシア北極圏から東アジアへの貨物輸送については、輸送費用次第では新たな展望が拓けてくる。例えば、一部の評価によれば、ヤマル半島に位置する「ヤマル LNG」プラントから神戸市に液化天然ガス (LNG) を輸送した場合、1トンあたりの輸送コストは、ベルギーのゼーブルッヘ港を經由する南方ルートが96ドルであるのに対して、北極海航路では58ドルとなる。

世界的な燃料価格の上昇とこれに伴う海上輸送費の高騰を背景に、海運会社はアジアからヨーロッパへのコンテナ輸送のための代替ルートとして、北極海航路を検討するようになった。世界的巨大運輸企業の中には、すでに試験航行を実施している企業もある。一例として、アイスクラス船舶によるコンテナ輸送で、韓国プサンからドイツのブレーマーハーフェンへ至る所要日数は、北極海航路をとった場合、2018年9月現在、わずか23日間となっている。

今日、太平洋地域の国々における輸送

貨物の大部分は、炭化水素資源である。北極海航路で操業するのは、厚さ1.2メートル以上の流氷野を割り進むことにより苛酷な条件の北極でも航行可能なアイスクラス ARC7タンカーである。2017年8月には、ロシアの LNG タンカー「クリストフ・マルジェリー号」が初めて商業航行を行い、ノルウェーから韓国まで液化天然ガスを輸送した。航海に際して砕氷船の随伴はなく、19日間という記録的速さで航路を走破したが、うち6.5日間は北極海域での航行であった。

北極海航路経由の航行を開発していくうえでロシアにとって重要な要素となっているのが、トランジット航行における砕氷船の随伴である。北極海域および北極圏外の凍結海における輸送上の課題を解決する原子力砕氷船の操業に関しては、ロシアは世界トップの座を占めている。砕氷船を操業するのは、国営原子力企業「ロスアトム」の傘下にある企業「アトムフロート」である。2021年までに、出力60MWの新シリーズ汎用原子力砕氷船三種、「アルクティカ」、「シビリー」、「ウラル」が加わる予定である。将来的には、4メートルの砕氷能力を持ち、北極海航路の通年航行を可能にする、出力120MWの原子力砕氷船「リーダー」の建造が予定されている。

ロシアの国土のおよそ18%を占める北極圏では、約2500万人の人々が暮らしている。この地域の継続的な開発はロシア連邦政府の優先課題の一つであり、これに呼応した戦略が2020年までの期間実施されている。ロシアの未来は、北極と、そしてその潜在能力の開拓と不可分である。今日、ロシアの GDP の10% 以上、輸出の20% 以上が北極地域によるものである。今後、この地域による寄与はさらに増大するものと考えられる。

北極は、地下資源の宝庫である。ロシア領土内の北極陸棚には、石油換算トンにして1060億トンという膨大な量の炭化水素

資源が埋蔵されている。この中には、69兆5000億立方メートルに及ぶ天然ガスも含まれる。大陸部に集中して豊富なのは、金、ダイヤモンド、水銀や、先端技術工学の発展に欠かせないレアメタルである。

2018年3月、ロシアのプーチン大統領は、2025年までに北極海航路経由の貨物輸送を、約10倍増にあたる8000万トンにまで増やすという課題を掲げた。輸送貨物の中心は、LNG、石油、石炭、各種金属といったエネルギー資源になると考えられる。2017年12月の初出荷以降、『ヤマル LNG』プラントのタンカーによる LNG 出荷量は400万トン、54ロットに及ぶ。プラントは2019年には完全稼働に入り、年間1700万トン超の LNG、約200万トンのガスコンデンセートが生産される予定である。

北極地域における統一的な交通システムの創設に向けた動きも進んでいる。実現すれば、現存する海上、鉄道、航空部門の各インフラを統合することが可能になる。その中には、ヤマル・ネネツ自治管区のサベッタにある港や空港、同自治管区およびムルマンスク州の鉄道、その他の交通手段が含まれる。ロシア極北地域における効率的な貨物物流の実現も、課題の一つである。

北極でのインフラ開発には、他の北極圏諸国も格別の関心を寄せている。ことに、2017年から2019年にかけて北極評議会議長を務めるフィンランドの関心は高く、ノルウェーに対して、両国の北極地域を結ぶ鉄道の建設計画を提案している。フィンランドによれば、鉄道建設については、ヨーロッパとアジアをつなぐ光ケーブルを北極海航路沿いに敷設するプロジェクトと一体に検討するとのことである。

「ヤマル LNG」プラント製造の LNG や、2022年から2025年にかけて稼働開始予定のギダン半島のプラント「アルクティク LNG2」で生産される LNG を輸送するため、海洋積替え基地の建設計画も進んで

いる。ムルマンスク州およびロシア極東のカムチャツカ半島におけるLNG積替え拠点の建設により、アジア太平洋地域の国々へのLNG輸出を最適化できるものと考えられる。

北極海航路を経由する貨物輸送を規制するための法基盤の整備も行われている。2018年2月発効のロシア連邦海商法典改正によれば、北極海航路海域のロシア管轄域内では、積出または積替えの第一ポイントまでは、ロシア船籍の船舶に対して燃料資源の海上輸送を行う排他的権利が付与される。ここで重要なのは、本法がこれより以前に締結した契約には適用されない点である。適用外とされるものには、「ヤマルLNG」プロジェクトの枠組みで結ばれた契約も含まれる。日本をはじめとする外国の海運会社との間で締結したLNG輸送に関する長期契約は、依然効力を有するのである。こうした動きに伴い、外国船主によるロシア船籍の登録手続きが簡素化され、わずか一日で手続きが完了するようになった。

ロシア連邦政府は、北極海航路の管理運営に関する一連の権能を国営企業である「ロスアトム」に移譲する議案を提出、現在、議会で審議が行われている。権能には、北極海航路海域およびその隣接域における航行、航海の安全、港湾およびエネルギーインフラの開発に関する諸権限が含まれる。ロシア北極圏での活動およびインフラ開発に関する機能を一つのオペレーターに集約することにより、海事分野での国家の役割を最適化するとともに、北極海航路が持つ輸送・物流上のポテンシャルを高めることができる。

北極の安全保障について、日本をはじめとする多くの国々は荒唐無稽の作り話にとらわれている。ロシアの北極におけるプレゼンスを破壊的目的と結び付けるものさえ一部に在ることを、認めざるを得ない。実際には、北極の管理という問題に関して、ロシアは海洋法に関する国際連合条約(UNCLOS)をはじめとする国際法を完全に遵守するものである。

我々の見解としては、北極地域には武力解決や軍事・政治ブロックの介入を要請するような問題は存在しない。北極地域に対決型政治の要素を持ち込んだり、

国際相互関係を政治化しようとする試みには、ロシアは反対していく意向である。2013年までは、毎年、北極圏国家の軍事参謀総長が一堂に会する会議が開催されていたが、相互理解と信頼の促進という点において非常に意義のあるものであった。

国際法は、北極圏の沿岸諸国およびその他の国々の利益を確保するものだとロシアは確信している。同時に、沿岸諸国には北極地域の将来について独自の責任があると考えている。

北極は政治的な緊張が少なく、多方面の協力のもとに好調に開発が進む地域となっている。これは各国の努力の賜物であるが、その根本には、国際法の支配と相互尊重に基づき、対話による現実問題の解決を目指す姿勢がある。こうしたアプローチこそ、2008年に発表されたイルリサット宣言に掲げられたものである。今年はその10周年にあたる。北極圏諸国によるこの宣言が、北極地域の安定と状況展開に果たした役割は大きい。宣言の内容は、現在も現実性を有しており、今日の要請に答えを出すための指標となっている。

ロシアは、北極地域での規制ルールの策定において、北極評議会が指導的役割を担うことを支持するとともに、国際協力をより多様な分野に広げていくことに賛同する。その例として、2017年5月、米国フェアバンクスで開催された北極評議会関係会議における「国際的な北極科学協力の強化に関する協定」への署名がある。本協定は、科学情報の交換、調査実施地や科学インフラへのアクセス、知的財産権の保護に向けた各国の協力について定めている。

近年、北極における国際協力には歴史的な変容が見受けられる。中国、韓国、日本をはじめとする東アジアの国々が、北極圏外からのパートナーとして主要な位置を占めるようになった。

今年、中国は初めて北極ドクトリンを採用し、「北極白書」を発表した。その中で中国は、北極地域を通る輸送・物流ルートの開発に向けた意欲を表明している。中国が北極地域にこうした関心を持つのは、極めて当然のことと考えられる。中国企業は、「ヤマルLNG」プロジェクトの主要株主に

名を連ねている。また中国政府は、自国のエネルギー構成における天然ガスの割合を、2030年までに現在の6%から15%まで増やす計画を立てている。北極における中国による科学調査も広がっている。

日本の利益という点で見ると、北極は日本にとって多様なエネルギーの供給源となり得る。その中で天然ガスは、温室効果ガスの排出において最もクリーンな化石燃料とされている。今日、日本のエネルギー構成におけるLNGの割合はおおよそ24%であるが、その割合は年々増加している。日本は年間8300万トンのLNGを輸入しているが、そのうちロシアからの輸入はわずか9%に過ぎない。ロシア北極圏からの輸入は、日本にとっては液化天然ガスの安定供給源を拡大することにつながる。一方、北極では、日本による科学・技術開発が要請される可能性もある。

安倍首相は、露日関係について「無限の可能性を秘めている」と評価した。北極にもまた、露日協働のポテンシャルはある。北極に関して、日本が建設的な役割を担うことを、ロシアは歓迎する。

ロシアは、北極圏諸国やその他の国々同様、北極のゆるぎない発展と、地域の平和と安定に深い関心を持つものである。ロシアは、北極圏諸国と共に、今後も北極における多様な要請にタイムリーに応え、同時に新たな協働の可能性を模索していく。

北極での協力促進については、ロシアで定期的に開催される各種会議においても取り上げられている。中でもアルハンゲリク市で開催された国際フォーラム「北極・対話による地域」は、北極に関する緊急性のあるテーマを議論する場として権威を得た。2019年春にも、同様のフォーラムが開催される予定である。大規模な国際イベントであるこのフォーラムでは、各国政府、民間部門、ビジネスの代表が一堂に会し、腰を据えた意見交換を行うことになる。

一方で、北極地方は数多くの新たな課題に直面している。先住民の生活の質の向上、輸送物流・資源・科学技術分野の開発、生態系の保全、平和と安定への支援などが挙げられる。北極の効果的かつ平和的な開発は、各国による恒常的な協同努力なくしては実現できるものではない。