

本文は、海上幕僚長 海将 武居智久が平成 27 年 7 月訪米時にカーネギー国際平和財団において実施したスピーチを、日本語仮訳を付して掲載するものである。

From Ocean of War to Ocean of Prosperity

【Introduction】

This time the U.S. Navy has officially invited me to Washington D.C. Since Carnegie Endowment for International Peace has kindly given me a precious opportunity to talk with promising research fellows.

Today, entitling my speech, “From Ocean of War to Ocean of Prosperity,” I will talk about the Japan-U.S. Alliance in the future, especially the JMSDF’s commitment based on the situation of the Indo-Pacific region.

【Ocean of War and Ocean of Peace】

If we can say that Japan’s modernization started since the arrival of the East India Squadron of the U.S. Navy, it dates back 162 years, in July, 1853. Four black frigates commanded by Commodore Mathew Perry anchored near the entrance of Edo bay, or the present Tokyo Bay, and he urged the Edo feudal government to open the country. It was Japan’s first encounter with modernized Western dynamism in 214 years since it closed the door to foreign countries in 1639.

Since then, Japan started to walk rapidly along a road to modernization. At the same time, the road also meant to be the one which Eastern dynamism and Western dynamism collided against each other. For the next 100 years, the Western Pacific was “Ocean of War” in which two dynamisms fought against each other until the war between Japan and the Allies ended by the Treaty of Peace with Japan taking effect in 1952 after several wars including the Russo-Japanese War.

The Maritime Guard, the predecessor of the JMSDF, was established on April 26th, 1952, with 4 patrol frigates and 2 Large Landing Ships on loan from the U.S. Navy and its own 70 minesweepers. 63 years has passed since the establishment, and now the JMSDF has high-end capability both in quality and in quantity second only to the U.S. Navy. The two Navies, bound by a deep trust and strong ties of friendship under the Japan-U.S. Security Treaty, are a cornerstone of maritime security in the Western Pacific.

However, the two Navies, who had once fought bitterly against each other in the Pacific Ocean, needed to make efforts to understand each other until the present close relationship was established.

We often say, “A brave man knows other brave men.” When the 8th Chief of Staff, JMSDF, Admiral Kazutomi Uchida, who once served the Imperial Japanese Navy, studied at the U.S. Naval War College after the end of the war, he visited to see the Iwo Jima Memorial in Washington D.C. Seeing soldiers of the Memorial, he shed tears, finding that U.S. soldiers had also suffered a lot as the Japanese soldiers did.

The U.S. Navy’s Admiral Arleigh Burk, who made a significant contribution to establishment of the JMSDF, had a negative sentiment against Japanese people early on in his duty in Japan as U.S. occupation forces personnel. However, through exchanges with former Imperial Japanese Navy Admirals whom he had once fought against during the war, he gradually opened his heart to them. It is said that Admiral Burk was laid to rest in a cemetery with a single decoration awarded by the Japanese Emperor on his chest according to his will, though he had received many decorations from other countries in his life.

These stories tell us that both the JMSDF and the U.S. Navy have had a hard time and walked on the road together for the last decades. The road has been completely the same as the one which the two countries

have changed the Western Pacific from “Ocean of War” into “Ocean of Peace.”

【From Ocean of Peace to Ocean of Prosperity】

The presence of the United States covering from the Western Pacific to the Indian Ocean has led the dynamism in the Indo-Pacific region to independence, modernization and economic growth. The wave of economic development, which initially rose in Japan, spread to South Korea, Singapore, Hong Kong and Taiwan and then finally made Southeast Asia including China develop into the center of economic growth of the world.

The wave of economic development has also reached in the Indian Ocean. It is estimated that the Indo-Pacific region will make up 50% of the world’s population and 50% of GDP by the year of 2030. The global economic center of gravity, which shifted from the Atlantic to the Western Pacific, will move to the Indo-Pacific in the future without doubt.

The Western Pacific, which was once “Ocean of War,” became “Ocean of Peace” after the end of the World War II. Now it is “Ocean of Prosperity” which is leading the world’s economy. Then, it will not be long before the Indo-Pacific, the area which includes the Indian Ocean as well as the Western Pacific, becomes “Ocean of Prosperity.”

Japan’s Prime Minister Abe mentioned in his essay *Asia’s Democratic Security Diamond* released in 2012, that “Peace, stability, and freedom of navigation in the Pacific Ocean are inseparable from peace, stability, and freedom of navigation in the Indian Ocean.” As he said, even though the Indian Ocean and the Western Pacific are geographically separated, they are so closely related that they cannot be separated both politically and economically. Therefore, we need to regard security in each of these two oceans as identical.

The sea lane stretching from the Indian Ocean to the Western Pacific is an economic highway to convey energy and goods necessary to the growth and development of the region. Every day, oil tankers whose full load displacement are over 300,000 tons navigates in the Indian Ocean to and from east and west, and large-sized container ships whose length are over 350 meters loading multinational containers navigates back and forth between main ports or harbors. In the Philippines, there are sailors' training institutions sponsored by Japanese commercial ship companies, where the local young people study hard to make their dreams of becoming sailors come true. It is no longer uncommon that commercial ship industry deal with multinational freight and sailors and transportation organizations are internationalized.

Although the Indo-Pacific is the center of economic growth of the world, the region still includes some countries which are weak in their economic infrastructure. The Asian Financial Crisis beginning in Thailand in 1997 spread to the entire Southeast Asia. In the Indo-Pacific region, there underlies the risk that the similar crisis can occur again as a result of an economic turmoil in one country. In order to prevent such risks from rising to the surface, we have to continue leading regional dynamism to stable economic development. As a prerequisite for this, the ocean of the Indo-Pacific region must be always open and stable for freedom of navigation so that free maritime trade is ensured at all times.

That is to say, in order to make the Indo-Pacific "Ocean of Prosperity," we need to further develop the regional maritime security with much greater efforts of multi-lateral frameworks beyond each country's own interest ever than before.

In recent years, however, in the ocean of this region have been lying some challenges that we must cope with.

The first one is that transnational threats on land have affected

maritime security.

In the Gulf of Aden which connects the Indian Ocean and the Mediterranean Sea, ships and aircraft of the coalition Navies from around the world are engaged in escorting commercial vessels. Thanks to these countries' efforts, the number of piracy has sharply decreased in the past years. However, reconstructing the domestic situation in Somalia seems far from realization because of interference of the Islamic militant groups, though the reconstruction is necessary to eradicate root causes of the piracy. The Port of Aden in the Republic of Yemen located on the opposite shore of Somalia was one of candidate ports for a Japanese anti-piracy deployment force's supply base 6 years ago. But the port city is chaotic due to a mix of domestic political turmoil, Islamic militant groups' activities and other national and transnational threats. It is no longer a safe place to have any ships make a port call on. Yemen has a geographical advantage of taking control of the Strait of Bab el Mandeb, a choke point connecting the Red Sea and the Gulf of Aden. Therefore, countries around the world need to regard not only the piracy but also the situation in Yemen as a risk of maritime security in the western Indian Ocean.

Meanwhile, in the South China Sea, neighboring countries are facing new challenges which are difficult to deter in a traditional way, in addition to traditional threats such as piracy and armed robbery around the Malacca Strait and in other archipelagos. A distinct example is land reclamation activity supported by maritime law enforcement organizations at coral reefs in a contested area of the South China Sea.

Since most countries in the Western Pacific are maritime nations, steady economic growth is inevitably followed by modernization and reinforcement of their naval power. Especially for maritime nations, naval power is an essential element of their national powers to maintain their independence without being underestimated by other countries. Naval power as well as maritime law enforcement

organizations is an important enabler to ensure maritime security, therefore buildup of naval power itself should not be denied. However, a certain country's national defense policy including reinforcement of naval power with poor transparency possibly induces a sense of anxiety and distrust among its neighboring countries. Furthermore, problems between countries must be solved by peaceful means under international law and norms. If one country ignores this and imposes its own unilateral interpretation of international law on its neighboring countries, "freedom of navigation" which is vitally indispensable for "Ocean of Prosperity" can be threatened and an unexpected incident at sea can occur as a result.

International law is consent-based, and this means that any entity is not obliged to abide by it. In order to counter the state practice secured by international law, national law and maritime law enforcement organizations even though the practice is based on the country's own unilateral interpretation of international law, a traditional deterrence, which is a combination of a nuclear capability and a conventional capability, is not considered to function effectively because the threshold for the use of such capability is too high. Nevertheless, if related countries overlook it, the similar practice can spread to other areas in the world and threaten the existing international order which has secured peace and stability in the world.

Professor Nicholas Spykman stressed the strategic importance of three mediterranean seas in the world which connects five continents. The first is the Mediterranean Sea between Eurasian Continent and African Continent, and the second is the Caribbean Sea and the Gulf of Mexico between North and South America. The third is the South China Sea and its neighboring waters in Southeast Asia connecting Eurasian Continent and Australian Continent, and it is likened to the Mediterranean Sea of Asia. The Roman Empire and the United States projected their maritime power to transform the Mediterranean Sea and the Caribbean Sea respectively into their inland seas, broadening their spheres of influence to their neighboring areas both politically

and economically.

China is making rapid progress in its land reclamation at coral reefs of the Spratly Islands in spite of related countries' oppositions. In case the reclaimed artificial island is used for the military purpose, the entire South China Sea can be covered by China's sphere of military influence.

The South China Sea is the economic center of gravity of the Indo-Pacific, where important sea lanes stretch to and from all directions. In order to make the Indo-Pacific "Ocean of Prosperity," it will be vitally important that the South China Sea is "free and open waters" all the time. A problem which has newly arisen in the South China Sea must be solved by peaceful means under international law so that the dispute will not be escalated into armed conflict.

【Aiming for Ocean of Prosperity】

Walter R. Mead mentions that conflicts among great powers are appearing in Europe and in Asia recently over territories, sea lanes, continental shelves or rules of oceans.

In order to avoid turning the Indo-Pacific into "Ocean of War" again and make it "Ocean of Prosperity," what can and should the regional Navies do?

First of all, each country must ensure a solid alliance or friendly relations with the United States, for example the Japan-U.S. Alliance, to maintain the presence of the United States in the region.

The U.S.'s presence is required now and in the future for peace and stability in the Indo-Pacific region. Since the U.S. Navy is advancing the rebalance to the Asia-Pacific region, each regional Navy needs to adapt itself to new strategic environment synchronized with the U.S. rebalance and enhance its own naval power both in quality and in

quantity simultaneously.

Since the end of the Cold War, each country has repeated redefinition of alliance to adopt itself to new strategic environment. The countries have cooperated with each other to make commitments to global issues such as regional conflicts rising to the surface after the end of the Cold War and proliferation of weapons of mass destruction. Moreover, the 9.11 attacks which totally changed security environment in the world in 2001 became a trigger for countries all over the world to join international efforts to fight against transnational threats.

Also the Japan-U.S. Alliance was no exception of the redefinition. In 2006, the two countries' leaders shared the view that they would work together to transform the Alliance into the global one, and redefined the Alliance under which the two countries would make cooperative efforts not only to maintain regional stability and prosperity but also to respond to global challenges in coordination with international community. Furthermore, in April this year the Guidelines for Japan-U.S. Defense Cooperation was revised for the first time in 18 years. The Guidelines stipulates that the two countries will further strengthen the Japan-U.S. cooperative relationship in peacetime and play more important roles in maintaining international peace and stability so that the Japan-U.S. Alliance will be more effective than ever before.

Japan's Prime Minister Abe called the Alliance an "Alliance of Hope" in his recent address to a Joint Meeting of the U.S. Congress, saying that "We must make the vast seas stretching from the Pacific to the Indian Oceans into the seas of peace and freedom, where all follow the rule of law. For that very reason we must fortify the Japan-U.S. Alliance."

Many of the challenges of the Indo-Pacific region's security have occurred at sea. It is no exaggeration to say that the Japan-U.S. Alliance is a maritime alliance. I hope that the JMSDF, as a buckle of the Alliance, will enhance interoperability with the U.S. Navy to help

maintain the United States' presence in this region.

Secondly, the regional Navies need to promote multi-layered cooperation at sea.

In the Western Pacific, we have had a Navy-to-Navy network, the Western Pacific Naval Symposium, WPNS for more than 27 years, contributing to promoting mutual understanding among and improving capabilities of the member countries' Navies. At first, I suggest that the WPNS connect with the Indian Ocean Naval Symposium, IONS, the network of the Navies around the Indian Ocean so that these two networks can cooperate to ensure the safety of maritime commons in waters ranging from the Indian Ocean to the Pacific Ocean.

Now that interdependence between countries has globally closer not only in economy but also in every field, a small local incident can exert a grave impact on the entire world on the following day. Therefore, it has been increasingly important for us to terminate the incident at sea concerning security before it becomes a crisis.

The UNCLOS has broadened coastal countries' jurisdiction in international waters. Each country's maritime law enforcement organization, once engaged in law enforcement in its coastal waters only, is now in charge of enforcing its jurisdiction in the EEZ, 200 miles from the coast. So the chances for each maritime law enforcement organization to have a contact with its neighboring countries' counterparts have been increasing. Steady economic development reinforces maritime law enforcement organizations as well. Large-sized coast guard ships with similar equipment with Navies have been commissioned recently. In contested areas related to continental shelves or seabed resources, maritime law enforcement organizations face off for the jurisdiction against each other at first. When the situation escalates, it is expected that the Navies will finally appear. Therefore, promoting cooperation at sea should be applied to the Navies, as well as to the networks of maritime law enforcement organizations.

In the Navy chiefs' conference of the last year's WPNS, the use of the Code for Unplanned Encounter at Sea, CUES between Naval ships and aircraft has been adopted. As I mentioned, maritime security incidents must be terminated before it becomes a crisis, in the so-called Phase Zero. For this purpose, the member countries' Navies need to share the way of communication which is easier to understand each other without any misunderstanding. The biggest advantage of the CUES is that the voice communication should be conducted by using the code without having a conversation. So, the communication has become easier between any Navies even if their mother languages are different. The CUES cannot prevent a country from taking deliberate actions. But, thanks to the CUES, sailors are more relieved because they know that they can communicate with their foreign counterparts even in a limited way in case of unplanned encounters at sea. On this point, the CUES is much more effective than we have expected.

Therefore, I hope that maritime law enforcement organizations, main actors in the Phase Zero, will also apply the CUES at the earliest possible time. Eight countries out of 21 WPNS member countries don't have a maritime law enforcement organization, so the Navies of these eight countries are engaged in law enforcement. Applying the CUES will be a good opportunity for both the Navies and maritime law enforcement organizations to clear a barrier between them and collaborate with each other to achieve the common goal of maintaining the open and stable ocean.

Thirdly, what the Navies should do is capacity building.

In order to ensure maritime security, Navy-to-Navy close cooperation and collaboration are essential. It is necessary that each Navy has a fundamental capability for self-help in principle prior to joining international cooperation. The circle of multi-lateral cooperation can be broken apart from its weaker point. Because the WPNS member countries' Navies are largely different in their capacities, the members have been placing much importance on capacity building among its activities.

Japan has been engaged in only human support such as educating personnel and providing lectures or training courses so far. However, now that transfer of defense equipment and technology for maintaining international peace and safety is permitted, I believe that Japan will make both personnel and material contribution toward capacity building.

【Conclusion】

In a country experiencing rapid economic development, there is a tendency that nationalism is on the rise in proportion to the increase of the country's national power. Pure nationalism becomes the people's energy to make the country further develop. However, in case that the country collides with other countries regarding their vitally important national interests such as the jurisdiction over territorial lands or waters, the nationalism is often directed to outside the country and can cause an unexpected serious incident. As we can find in a history that the countries, even once in a very close economic interdependent partnership, fought against each other in the battle, we have to keep in our mind that the world of international politics is too foggy to be forecast even though we have highly advanced information technology in this modern times.

In October 1520, a Portuguese explorer Ferdinand Magellan reached the Pacific Ocean after passing through the strait in southernmost South America, which would be called the "Strait of Magellan" later on. It is said that the name of the Pacific Ocean came from the Latin word "El Mare Pacificum" meaning peaceful ocean because it was calm compared with the furious Atlantic Ocean.

At this moment, three ships of the Japan Training Squadron, with many newly commissioned ensigns on board, are heading south along the east coast of South American Continent to pass through the Strait of Magellan in the end of August. After passing through the Strait,

they will see the Pacific Ocean which I believe will be as peaceful as the one Magellan encountered about 500 years ago.

For 500 years since the encounter with Western Civilization, the Pacific Ocean experienced “peace” only for a short period of time although it had been on the periphery of the world history. In particular, the collision with the modern Europe had changed the Western Pacific into “Ocean of War” for many years. The Pacific Ocean has now become “Ocean of Prosperity”; however, its peace is counting on us. To prevent the Pacific Ocean from reverting back to “Ocean of War,” and to keep the Pacific Ocean in peace for the years to come, we are expected to strengthen our cooperation and effort more than ever before.

Thank you for your kind attention.

「戦いの海から繁栄の海へ」(仮訳)

はじめに

お招き頂きありがとうございます。

今回はカーネギー平和財団のご厚意により、次世代を担う研究者の方々とお話できるということを楽しみにしてきました。

本日は、「戦いの海から繁栄の海へ」と題して、インド・太平洋地域の情勢を踏まえつつ、今後の日米同盟、とりわけ海上自衛隊の取り組みについて話していきます。

戦いの海と平和の海

日本の近代化が、米海軍東インド艦隊の来訪をもって始まったとすれば、それは今から162年前の1853年7月に遡ります。マシューペリー提督が率いた黒色の4隻のフリゲート艦は、江戸湾、現在の東京湾の入り口付近に投錨し、江戸幕府に開国を迫りました。この出来事が、当時の日本にとって、1639年に外国に門を閉ざしてから214年後、近代化した西欧ダイナミズムとの最初の出会いとなりました。

以後、日本は急速に近代化への道を歩き始めますが、これは同時に東アジアのダイナミズムと西欧のダイナミズムが衝突する道を意味しました。以後100年間、日露戦争などいくつかの戦争を経て、1952年サンフランシスコ平和条約が発効し日本と連合国の戦争が終了するまで、西太平洋は東西二つのダイナミズムが対決した「戦いの海」となりました。

海上自衛隊の前身である海上警備隊は、米海軍から貸与された4隻のパトロールフリゲートと大型揚陸艇2隻、そして掃海艇70隻をもって、1952年4月26日に創設されました。創設から現在までの63年間、海上自衛隊は質量ともに米海軍に次ぐhigh-end能力を持つまでに至りました。また、日米安全保障条約のもと、深い信頼と友情で結ばれた海上自衛隊と米海軍は、西太平洋の安全保障の要石となっています。

しかし、かつて太平洋でし烈に戦った二つの海軍が、現在の緊密な関係に至るまでには、互いを理解する努力が必要でした。

よく「勇者は勇者を知る」といいます。かつて帝国海軍軍人であり、第8代海上幕僚長の内田一臣海将は、戦後、米海軍大学に留学した折、ワシントンDCで硫黄島メモリアルの兵士の像を見て、「そうか、お前たちも苦

しかったのか」と気づき、涙しました。

海上自衛隊の創設に多大な貢献をされた米海軍のアーレイ・バーク大將は、占領軍として日本に赴任した当初、日本人に対し否定的な感情を持っていました。しかし、その後、かつて戦った日本海軍の提督たちと交流を通じて、徐々に彼らと和解していきました。バーク大將は、遺言により日本政府から贈られた勲章だけを胸に埋葬されたと聞いています。

このように海上自衛隊が米海軍とともに苦勞して歩んできた道のりは、西太平洋を「戦いの海」から「平和の海」に変える日米両国の道のりと軌を一にしています。

平和の海から繁榮の海へ

西太平洋からインド洋を覆った米国のプレゼンスは、インド・太平洋地域のダイナミズムを独立、近代化、そして経済発展へと誘いました。日本に始まった経済発展の波は、やがて韓国、シンガポール、香港、台湾に及び、今では、中国や東南アジアを含むこの地域を世界経済の成長センターにまで発展させました。

経済発展の波はインド洋にも及んでいます。インド・太平洋地域は、2030年頃には世界人口の50%とGDPの50%を生み出すと見積もられています。大西洋から西太平洋に移ったグローバル経済の重心は、将来、確実にインド・太平洋に移っていくでしょう。

かつて「戦いの海」だった西太平洋は、第二次大戦後「平和の海」となり、半世紀の時を経て、世界経済をけん引する「繁榮の海」になりました。そして、西太平洋にインド洋を含めた、インド・太平洋が、次なる「繁榮の海」になろうとしているのです。

安倍総理は2012年に発表した“アジアの民主主義、安全保障ダイヤモンド”という論文の中で、「太平洋における平和、安定、航海の自由は、インド洋における平和、安定、航海の自由と切り離すことはできない。」と述べました。安倍総理の言うとおり、インド洋と西太平洋は地理的に分かれてはいても、政治的、経済的には密接不可分の関係にあって、特に二つの海域の安全保障は同一のものとして扱われる必要があります。

インド洋から西太平洋に伸びる海上交通路は、地域の成長と発展に不可欠なエネルギーと貨物を運ぶ経済のハイウェイです。毎日、満載排水量30万トンを超すオイルタンカーがインド洋を東西に航海し、長さ350メートルを超す大型コンテナ船が多国籍のコンテナを積み、主要港湾の間を運航しています。フィリピンには、日本の商船会社がスポンサーである船員養

成学校があり、フィリピンの若者達が船乗りとなる日を夢見て勉強に励んでいます。商船界にとって、積み荷や船員の多国籍化、運航組織の国際化は既定路線です。

インド・太平洋地域は世界経済の成長センターである一方で、まだ域内には経済基盤が弱い国家も少なからず存在しています。1997年、タイから始まったアジア通貨危機は瞬く間に東南アジア全域に広がりました。インド・太平洋地域は、一国の経済的な混乱が同種の危機を再発させる危険を内在しています。危険を顕在化させないために、地域のダイナミズムを安定した経済発展へと継続して導いていかねばなりません。その基盤となるものは、インド・太平洋地域の海洋が、常に開かれ、かつ安定して利用でき、常に自由な海上交易が保障されていることにほかなりません。

これは、とりもなおさず、インド・太平洋地域を「繁栄の海」としていくためには、従前以上に、海洋安全保障を国家の垣根を越え、多国間の枠組みで発展させていく必要があるということです。

しかし、昨今、この地域の海洋には解決を要するいくつかの課題が生じています。

はじめに、地上のトランスナショナルな脅威の海洋への波及があります。

インド洋と地中海を結ぶアデン湾では、世界の有志国の海軍艦艇と航空機が商船を護衛しています。海賊行為はこうした国々の努力によって激減しましたが、海賊の源を絶つために不可欠と考えられたソマリア国内の再建は、イスラムテロ組織の妨害によって目処が立っていません。6年前、ソマリアの対岸にあるイエメン国アデン港は、日本の海賊対処部隊の補給地の候補でしたが、今は国内の政治混乱とイスラム過激派の活動など、ナショナル及びトランスナショナルな脅威が複合し、もはやアデン港に艦艇が安全に寄港できる保障はありません。イエメンは、紅海とアデン湾を結ぶチョーク・ポイントであるバブ・エル・マンデブ海峡をコントロールできる地理的位置にあります。世界は、海賊に加えイエメン情勢を西インド洋の海洋安全保障のリスクと考えなければならなくなっています。

南シナ海では、マラッカ海峡など多島海での海賊や武装強盗など伝統的な脅威を残しつつ、伝統的な抑止の効きにくい、新たな課題に直面しています。例えば、南シナ海の係争海域で海洋法執行機関に守られつつ進む、珊瑚礁の埋め立てがあります。

西太平洋の国々はその多くが海洋国ですから、順調な経済発展は、不可避的に海軍力の近代化や増強を伴います。海軍力は、特に海洋国家にとって、他国の侮りを受けず自主独立を保つために不可欠な国力の要素です。

また、海軍力は海上法執行機関とともに海洋安全保障の重要なイネーブラー(Enabler)ですから、増強自体は否定すべきではありません。ただし、ある国の国防政策が、海軍力の増強を含んで不透明であれば、隣接する国家に不安感や不信感を生じさせます。また、国家間の問題解決は、平和的な手段で、国際法や規範に則って行わねばならないところ、独自の国際法解釈を周辺国に押しつければ、「繁栄の海」に死活的に重要な「航海の自由」を阻害する可能性があり、洋上における不測の事態を発生させる可能性があります。

もとより国際法には強制力はありません。また、独自の国際法解釈に基づくとはいえ、国際法、国内法と海洋法執行機関に守られた国家の行為に対して、核戦力と通常戦力を組み合わせた伝統的な抑止力をもってしては、使用に関する敷居が高すぎるがゆえに十分な効果が得られません。他方、関係国がこれを放置すれば、同種の事案は世界に拡散し、世界に平和と安定をもたらしてきた、現在の国際秩序を揺るがす危険があります。

かつて、ニコラス・スパイクマン教授は、世界における三つの地中海の戦略的重要性を説きました。それは5大陸を結びつける3つの海であり、一つ目はユーラシア大陸とアフリカ大陸に挟まれた地中海、二つ目は南北アメリカに挟まれたカリブ海とメキシコ湾です。そして、三つ目はユーラシア大陸とオーストラリア大陸をつなぐ、南シナ海を中心とする東南アジアの海域であり、アジアの地中海に例えられます。ローマ帝国とアメリカ合衆国は、強力な海洋力によって、それぞれ地中海とカリブ海を内海化し、周辺地域に政治的、経済的に大きな影響圏を広げました。

中国は、関係国の反対にも関わらず、南沙諸島の埋め立てを進めています。今後、埋め立てによって作られた人工島が軍事的に使用された場合、南シナ海全域は中国の軍事的な影響圏に覆われる可能性があります。

南シナ海は、インド・太平洋の経済的発展の中心であり、重要な海上交通路が縦横に広がっています。インド・太平洋が「繁栄の海」であるためには、南シナ海は常に「自由で開かれた海」であることが不可欠です。対立を紛争へとエスカレートさせないために、南シナ海に新たに生じた課題は、国際法に基づいて平和的に解決されていかなければなりません。

繁栄の海を目指すために

ウォルター・R・ミードは、ヨーロッパとアジアに、領土やシーレーン、大陸棚、そして海洋の支配を巡って大国間の新たな対立が姿を現しはじめてしていると述べています。

それでは、域内各国海軍は、インド洋・太平洋を再び「戦いの海」とせず、「繁栄の海」としていくために、何ができ、また何をすべきでしょうか。

第1に考えられることは、米国のプレゼンスを域内に維持するため、日米同盟をはじめとする米国との同盟関係や友好関係を揺るぎないものにしていくことです。

インド・太平洋地域の平和と安定には、将来にわたって米国のプレゼンスは欠かせません。今、米海軍はアジア太平洋地域へのリバランスを進めています。各国海軍は、米海軍のリバランスとシンクロして、新たな戦略環境に自らを適応させ、加えて自らの海軍力を質量ともに強化することが求められます。

冷戦以降、各国は新たな戦略環境に適応すべく、同盟関係の再定義を繰り返してきました。冷戦後に顕在化した地域紛争や、大量破壊兵器の拡散といったグローバル・イシューへの対応に、各国は協調して関与しました。また、世界の安全保障環境を激変させた2001年の米国同時多発テロは、トランスナショナルな脅威との戦いへの参加を各国に求めました。

日米同盟も再定義の例外ではなく、2006年には、同盟を世界の中の同盟へと変革することが合意されました。日米同盟は、地域の安定と繁栄の維持のみならず、グローバルな課題に対して、国際社会と協力して対応していくこととされました。そして、今年4月には、18年振りにガイドラインが見直され、より実効的な同盟とするために、平素からの日米協力の一層の強化が図られるとともに、国際的な平和と安定に引き続き役割を果たしていくこととなりました。

安倍首相は、先の米国連邦議会上下両院合同会議の演説で、この日米同盟を「希望の同盟」と呼び、太平洋とインド洋を、自由で法の支配が貫徹する平和の海にするため、日米同盟を強くしていくと述べました。

インド・太平洋地域の安全保障上の課題の多くは海で起こっています。私は、日米同盟は何よりも先ず海洋同盟であると考えております。海上自衛隊は日米同盟の留め金として、これまで以上に米海軍との協力を深化させ、米軍のプレゼンスを支えていきたいと考えています。

第2は、海上における多層的な協力を強化していくことです。

西太平洋には27年以上続く海軍間のネットワーク、西太平洋海軍シンポジウム、WPNSがあり、海軍間の相互理解の増進や能力向上に寄与してきました。まずは、WPNSを、インド洋周辺国海軍のネットワークであるIONSと連接させ、インド洋から太平洋に至る海域で海洋コモンズの安全を図る努力を継続していきます。

経済ばかりでなく、あらゆる分野で相互依存関係がグローバルに緊密化した結果、地域的な小さな混乱が翌日には世界全体に影響するようになりました。この結果、現在では、海洋における安全保障上の事態を危機に至る前の段階で、事態をいかに終息させるかがますます重要となっています。

国連海洋法条約 UNCLOS は、沿岸国が国際水域に及ぼす管轄権を大きく広げました。かつて、沿岸海域における法執行をもっぱらとしていた海上法執行機関は、沿岸 200 マイルの排他的経済水域の管轄権の行使を担当するようになり、隣接する国の海上法執行機関と接触する機会が増えました。順調な経済発展は、海軍力ばかりでなく海上法執行機関を増勢させ、大型化した船体に、海軍艦艇と同等の装備を備えた船も就役するようになりました。大陸棚や海底資源が関係する係争地域では、まず管轄権を巡って海上法執行機関同士のやりとりがあり、事態がエスカレートした場合、最終的に海軍が登場すると考えられます。したがって、海上における協力の強化は、海軍ばかりでなく、海上法執行機関のネットワークにも適用されなければなりません。

昨年、WPNS の本会議で、海軍の艦艇や航空機間で CUES を使用することが同意されました。前述のとおり、海洋における安全保障上の事態は、危機に至る前、いわゆる Phase Zero の段階で押さえ込まなければなりません。そのためには、相手と明快で誤解のないコミュニケーションを共有する必要があります。CUES の最大の利点は、相互の Voice 通信を会話でなく信号 Code で行うため、母国語が異なる海軍同士でも意思疎通が比較的容易にできるようになったことです。CUES には、相手国の意図的な行為を制止する効果は期待できませんが、いざという時に相手と限定的とはいえ意思疎通が図れるという安心感をセイラー達に与える点において、CUES は想像以上の効果があると言えます。

また、Phase Zero の主体である海上法執行機関でも早期に CUES を採用することが望めます。WPNS 加盟国 21 カ国のうち 8 カ国は海上法執行機関を有しておらず、海軍が法執行を行っています。CUES の採用は、海軍と海上法執行機関の壁を越え、開かれ安定した海洋を維持するという共通の目的に向かって、海軍と海上法執行機関がコラボレーションしていく機会となるでしょう。

海軍がすべき第 3 の事項は、能力構築支援です。

海洋安全保障には海軍間の緊密な共同と連携が必要です。各国海軍は、自助が原則であり、国際的な協力に先だって、基盤となる能力が必要です。また、多国間協力の輪は弱いところから切れます。WPNS 加盟国海軍は能

方面において大きな差があり、そのため WPNS の活動として能力構築支援が重視されてきました。

いままで日本は、教育や講習など、もっぱら人的支援を実施してきましたが、防衛装備品や関連技術の移転が国際的な平和と安全の維持に資する場合に可能となりましたから、今後は物的な支援を併せて実施していくことになるでしょう。

結びに

急速に経済発展する国家は、国力の充実に比例してナショナリズムが高揚していく傾向があります。純粋なナショナリズムは国民の活力となって、さらに国家を発展させるエネルギーとなります。他方、国家間で領土や領海の帰属など死活的に重要な国益が衝突した場合、ナショナリズムは外部に向けられ、予想できない事態を招く可能性があります。かつて極めて緊密な経済相互依存関係であった国家同士でさえ戦火を交えた歴史が示すように、情報技術が格段に進歩した今でも、国際政治の世界は霧が立ちこめ先を見通せないと考えなければなりません。

1520年10月、ポルトガルの探検家マゼランは、のちに「マゼラン海峡」と呼ばれるようになる、南米大陸の南端の海峡を抜け、太平洋に出ました。太平洋の名は、荒れ狂う大西洋と比べ、その穏やかさから“El Mare Pacificum”（平和な海）と表現したことに由来すると伝えられています。マゼランが、5隻の艦隊を率い、西回りで世界一周を目指してスペインのセビリアを出発してから1年後のことでした。

今、海上自衛隊の練習艦隊は、多くの新任幹部を乗せ、南アメリカ大陸東岸を、8月末のマゼラン海峡の通峡を目指して航海を進めています。おそらく、彼らがマゼラン海峡を抜けて出会う太平洋は、約500年前にマゼランが見たと同じように、穏やかなことでしょう。

西欧文明との出会いから500年、西太平洋は長く世界史の周縁部にありながら、“平和”であった期間は短く、特に近代ヨーロッパの衝撃は、西太平洋を長く「戦いの海」に変えました。今後、グローバル経済を牽引する「繁栄の海」となった太平洋を、再び「戦いの海」へと戻さないように、また将来にわたって太平洋が穏やかであるように、我々にはさらなる協力と努力が求められています。

ご清聴ありがとうございました。