



マラッカ海峡の大切な考え方

Malacca Strait milestone

経済的にも戦略的にもマラッカ海峡は世界で最も重要な航路の1つである。ここでは、航行安全や保安を維持するためのコストをユーザーに負担させるためのその努力について、Cheah Kong Wai が説明する。

【マラッカ海峡の主要な港湾の1つ、ポートケランの戦略】

この必要不可欠な航路の価値を軽視することは困難である。インド洋と南シナ海を結んでいるマラッカ海峡は、2006年には、65000隻を超える300総トン以上の船舶が通過しているが、これは、世界の原油の供給量の約半分、貿易量として1/3を輸送していることになる。日本のような東アジア経済の好況により、中国と韓国は、エネルギーの輸入を直接マラッカ海峡に依存している状況にあり、エネルギー獲得に精力的な巨大企業に原油の供給を維持するためには、マラッカ海峡への依存の状況が重要であると西アジアの輸出業者はみている。

マラッカ海峡は、定期的に2つの海を往復する軍艦にとっても最も短く便利な航路である。このことは、安全や保安の点から、区域外の大国を魅了する付加かつ戦略的な特徴となっている。それから、マレーシア、インドネシア、シンガポールという3つの国に、経済的、環境的、政策的に影響を及ぼす国家的、地域的な課題がある。マラッカ海峡では、国際的かつ国家的な立場をバランスさせることが求められているのである。

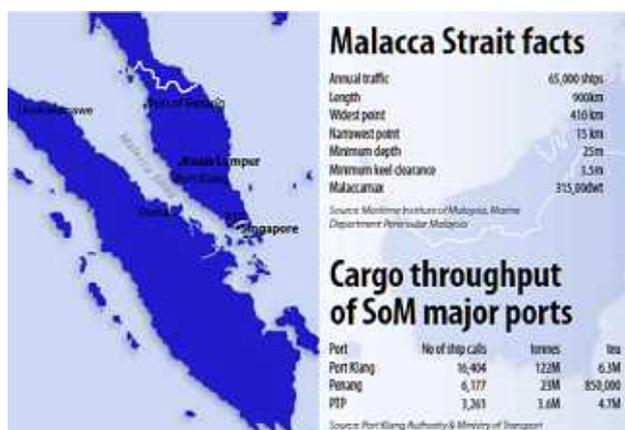
マラッカ海峡は、1999年から2006年の間に海上交通の貿易量が46%も上昇しており、国際貿易の最前線にある。より小さい船舶や海峡間の交通、漁船を含めた統計をとると、この交通量はさらに高い。従って、マラッカ海峡の交通渋滞の可能性が予測されている。

マレーシアの主要港、タンジュンペラパス港、ポートケラン港、ペナン港はマラッカ海峡に位置している。マラッカ海峡からの荷揚げは、マレーシア全国の漁獲高の53%を占め、相当多くの経済活動を担っている。海洋公園を有するランカウイ島やペナンやパンコール、ポートディクソンのビーチのような観光客に人気のスポットもまたマラッカ海峡にあり、2006年には950万人の観光客が訪れている。

マレーシアにとってマラッカ海峡の経済的重要性は明確である。区域外の大国にとって地理学的に利益があって、戦略的な航路として認識されている。そのため、沿岸の3国の大切な仕事は、マラッカ海峡を利用する船舶の航海の安全と海事保安の提供に努めることである。

マレーシアは、国際的な責任にあふれた熱心な国家である。というのも、国連海洋法会議の第43条に関して、航行の安全を支援するために近代的航行援助施設の導入と維持及びそれらのためのシステムの体制を整備しているためである。これらには、自動識別システムや船舶記録システムへの投資も含まれている。

マレーシアは、当該地にこれらのシステムを設置するのに2億ドル以上費やしており、さらに5000万ドルを過去10年に渡ってシステムのアップグレードと維持に投じてきた。1年間の維持費用は約630万ドルである。これらの数字は財務的に献身的なマレーシアが、マラッカ海峡に面している国家の責務を背負っていることを示す。



では、港湾の利用者はどうだろうか。国連海洋法会議の第43条では、利用国が航行の安全や環境保護に関して、沿岸国と協力することを奨励している。

しかしながら、これまでは、日本のみが沿岸国によって実施されてきた航路プロジェ

クトに対して、相当な額を支払い、財政的に貢献してきた。これに関連して、マラッカ海峡を定期的に往復する船舶のうち約8割は、ただ中継引渡しするのみであり、そこを通行する特権に対して何も払っていないのは大変興味深い。彼らはサービスを享受するが、それに対する対価を払っていないのである。

マラッカ海峡においては、歴史的に散発した海上強盗や海賊行為といった種類の犯罪は 1977 年のアジア金融危機のあとに起こった報告件数の増加の結果、利用国にとっての心配の種となった。

事件件数は、2000 年に最も多く 37 件まで増加した。こうした危機に関連して、通航量と事件件数を比較すると、攻撃されるリスクはほんの 0.02%に過ぎない。

しかしながら、2001 年 9 月 11 日の同時テロが起きてから、海事保安アナリストが浮遊式爆弾としての船舶の利用やテロや海賊の関係について主張し始めたときに、マラッカ海峡の問題がさらに心配の種となった。テロと海賊の関連性は、事実に基づかない見当違いの論であり 9.11 の後遺症によるものと見られる。

保安問題が取り上げられたことにより、沿岸三国は、新規に組織された海上警備行動と共同航空偵察サービスが創設された。同時に、マレーシア領土自治権と海上の協調性が妥協され得ないものであることが、領域外の大国に対して明確となった。

これらの対策は、効果的なものとなった。海賊事件報告件数は、2007 年には2件まで減少したのである。完全な海賊事件の根絶は現実的ではないが、事件件数は低い状況を保つことになる。

利用者や利用国がマラッカ海峡の航行安全や環境保護に協力すべきであるとの要請は、これまで積極的にはなされなかった。単に沿岸国だけに、中継引渡しの航行船舶のための安全や保安の高度化を提供することに期待するのは、公正を欠いている。

このような対策の投資は高く、メンテナンスコストの上昇は財政的な負担となる。しかしながら、海賊やテロの脅威は、沿岸国に対して、国際海事機関とともに利用国と再び話し合いを持つ機会やプラットフォームを提供している。

過去3年の間、国連海洋法会議の第43条のもとの協力が議論されてきた。利用国は、今では支援するための協調的な機構に同意している。また、財政的な支援、その他の適切な手法やプロジェクトについてもサポートしている。これは、航行安全や環境保護にも貢献することになる。

このような方針のもとに、協力が即時に実施され、直接的であろうとなかろうとマラッカ海峡に利害のある者全ての利益が保持されることが、マレーシアの熱烈な希望なのである。

Dato Cheah Kong Wai: マレーシア海事大学総長

(抄訳者:総合政策局建設業課入札制度企画指導室 調査係長 菅野 昌生)

(校閲:国際港湾協会日本会議 事務局長 高見 之孝)

