

第 2 章

インド洋地域の安全保障

中国の進出への域内諸国の対応

《第 2 章執筆者》

伊豆山真理（代表執筆者、第 1 節、第 2 節）

栗田 真広（第 3 節、第 4 節）

インド洋地域では、域内にアクセスを求める中国の動きがインドを刺激している。中国は、エネルギー資源確保とマラッカ海峡航路への依存低下を企図して、「一帯一路」構想を打ち出している。また海賊対処活動のためのジブチ補給基地設置など海軍のプレゼンスも拡大させている。インド洋地域における競争は、港湾の利用や拠点確保を含むアクセスをめぐる競争であり、中印間の競合と受け入れ側である地域諸国の動向が、インド洋地域の安全保障環境を規定する要因となっている。

インドは2007年の「海洋軍事戦略」において、中国海軍が「インド洋地域に戦略的足掛かりを獲得」していると警戒し、これに対抗するためにインド洋地域沿岸諸国に積極的関与を行う」とした。しかし、海軍の活動範囲の拡大や能力強化は、米国がインドに与えた「安全保障提供者」の役割に沿う形で、「外交的役割」や「恩恵的役割」を根拠に進められた。2015年「海洋安全保障戦略」では、「航行の自由」という概念を新たに導入しつつ、「安全保障提供者」としての能力を備えることで中国を抑止しようとしている。具体的には、スリランカ、モルディブ、セーシェル、モーリシャスに対する能力構築支援、南シナ海問題における東南アジア諸国連合（ASEAN）各国や日米との連携が行われている。

中国と伝統的に友好関係を築いており、近年さらにそれを深化させつつあるパキスタンは、中パ経済回廊（CPEC）構想を通じて、中国のインド洋地域進出に積極的に協力している。この文脈で、パキスタンの安全保障政策を掌握する陸軍は、インドへの対抗を念頭に中国を自国側に引き寄せることを可能にするCPECを最大限利用することに、強い関心を寄せている。また、インドへの対抗の観点から、パキスタンはインド洋での中国海軍のプレゼンスを後押ししていくことに強い関心を持っており、特に2016年11月の、グワダル港への中国海軍の艦船の展開に関するパキスタン当局者の言及は注目を集めた。

スリランカでは2015年初頭の新大統領就任によって「中国離れ」が進むとの観測が出ていたが、経済面での対中関係の重要性ゆえに、中国を完全に疎外してしまうという選択肢はとり得なかった。経済面での依

存が大きくなっている中国と、伝統的に多方面にわたる関係を築いてきたインドという2つの大国との関係でいかにバランスを取るのかについて、スリランカ政府は難しいかじ取りを迫られている。

1 複雑化するインド洋地域の戦略環境

(1) インド洋地域の概況

世界の海の5分の1を占めるインド洋に接する「インド洋地域」は、西はアフリカ東岸から湾岸諸国、中央はインド亜大陸、東は島嶼部東南アジアからオーストラリアを含む地域である。「インド洋地域」として扱われる地理的範囲は、論者の関心によって異なり、最も広い範囲を扱うアンソニー・コードスマンは、インド洋地域を5つのサブリージョンに分け、32の国を分析対象に含めている¹。コードスマンの関心は、人口動態や経済成長、エネルギー動向などからリスク評価を行うことである。一方ジョン・ガロファノとアンドレア・デューは、中国とインドの競争に主要な関心があるため、インド洋地域をインド亜大陸の両岸、すなわちアラビア海とベンガル湾にほぼ限定している²。このように地理的範囲については論者によって幅があるものの、インド洋地域が、世界貿易の通商路であり、また石油の供給元であることが関心の出発点として共通しており、輸送路としての性質がインド洋地域の機能的定義を提供しているともいえる。

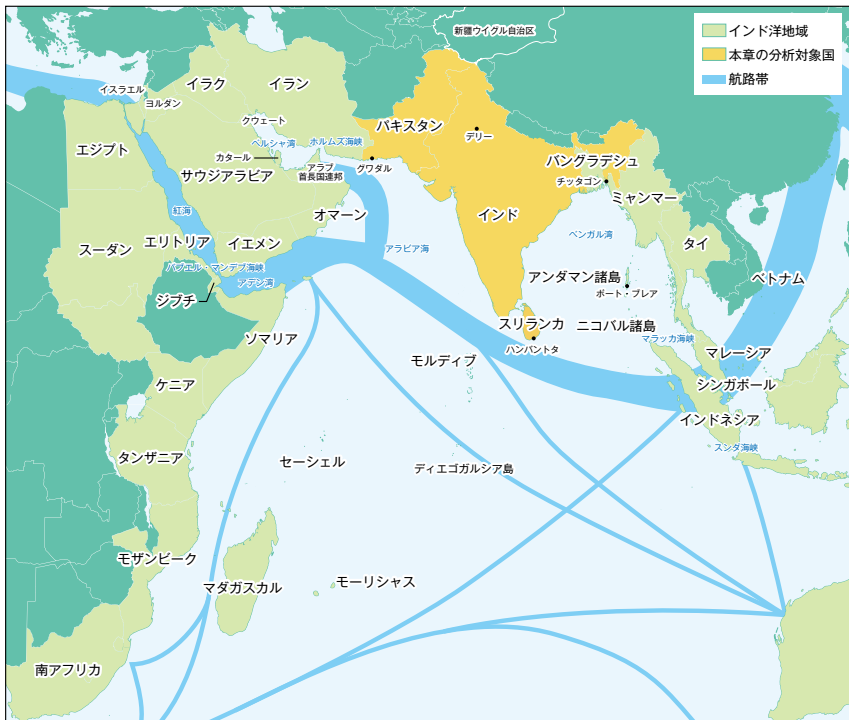
16世紀以降広く利用されてきた東西航路という観点からみると、実は航路は限定され、しかも必ず通過しなければならない「チョークポイント」が複数存在する。また、航海のためには、補給・退避拠点あるいは海路から陸路への積み換え点、さらにチョークポイントの出入り口となる港湾拠点を確保することが重要になるという特徴を持つ。そのため、歴史的に西洋植民地支配勢力によって、これらチョークポイントや港湾拠点の支配が争われてきた。このようなチョークポイントとして、地中海からアラビア海への入り口としてのバブエル・マンデブ海峡、

ホルムズ海峡、東アジアからベンガル湾への入り口としてのマラッカ海峡が挙げられる。今日、経済成長の中心が欧州からアジアへと移行するのに伴い、通商路としてのインド洋地域の安全が、世界経済の帰趨を握るようになってきた。世界のコンテナ輸送の半分がインド洋を通過しているばかりでなく、全世界の石油関連製品の70%がインド洋の沿岸地域を通過している。さらに、米国のエネルギー省エネルギー情報局(EIA)の試算によれば、ホルムズ海峡は世界の石油関連製品輸送の17%、マラッカ海峡は15%が通過している³。

1968年英国がスエズ以東から撤退した後、事実上インド洋地域の秩序維持の役割を果たしてきたのは米国であった。米国は、圧倒的な戦力投射能力を背景に、インド洋地域において、他の覇権国の登場とそれによるグローバル・コモンズの支配を抑止し、リベラルな秩序と開放的経済体制を維持してきた⁴。しかし、今日米国のシー・パワーの相対的後退は明らかである。一方、中国の海軍力は量的にも質的にも向上しており⁵、これを利用して、東シナ海や南シナ海における権利主張とは様相が異なるが、インド洋地域においても単独主義的に通商路を確保しようとする可能性も否定できない。

エネルギー・物資の輸送路としてインド洋地域に依存する主体が増える一方で、米国と中国の相対的パワーが変化する中、この地域の秩序がどのように維持されるのか、あるいは秩序そのものが変化してしまうのかが問われている。その答えを考える際、インド洋を台頭する中国と秩序維持者たる米国との対立の場としてのみとらえるのは一面的である⁶。中国は「マラッカ・ジレンマ」を抱えておりこれを解決するために、域内へのアクセスを求めているが、この動きがインド洋地域の中心に位置するインドを刺激する状況となっている。このような観点から、本章では港湾の利用や拠点確保を含む「アクセス」をめぐる競争⁷を、インド洋地域の安全保障環境を規定する最も重要な要因ととらえ、その競争が繰り広げられる中心部分、すなわちインド亜大陸周辺に地理的範囲を限定して、中印間の競合と、受け入れ国側の動向を分析する。

図 2-1 インド洋地域



(出所) Anthony Cordesman and Abdullah Toukan, *The Indian Ocean Region: A Strategic Net Assessment*, CSIS, April 1, 2014; "Challenges facing the Nordic Maritime Sector," *Journal of Nordregio*, No.2, 2010 など各種資料をもとに執筆者作成。

(2) 中国のプレゼンス拡大

インド洋において中国は、経済的にも軍事的にもプレゼンスを拡大させている。中国は、1990年代後期からエネルギー資源を確保するために、対外援助を強化しているが、インド洋地域においては、資源の開発に加え、マラッカ海峡航路への依存を低下させる努力を継続してきた。例えば2004年、ミャンマーとの間で、天然ガスパイプライン建設の交渉が開始されたが、同時にミャンマーを中継して中東からの石油を輸入するためのパイプライン建設が進められ、2013年と2015年にそれ

ぞれ稼働した⁸。2004 年頃から整備が開始されたパキスタンのグワダル港も、新疆ウイグル自治区への石油輸送路として期待されていた。これに加えて 2007 年に首脳間で合意されたスリランカのハンバントター帯の開発構想⁹や、バングラデシュのチッタゴン港に対する関心は、いわゆる「真珠の首飾り」として、インドの懸念を呼び起こした。中国の対バングラデシュ貿易は、2002 年にインドのそれを逆転している¹⁰。バングラデシュは、2016 年 2 月、中国のソナディア港建設計画を不採用としているが、2016 年 11 月に引き渡しを受けた明級潜水艦が配備されるクトゥブディア基地に、中国がアクセスを求める可能性は残されている¹¹。

インフラ投資での実績で自信をつけた中国は、2013 年アジア太平洋経済協力（APEC）サミットに合わせて「海上シルクロード」構想を打ち出した。続いて 2014 年 11 月には、APEC 北京サミットに合わせて「連結性パートナーシップの強化に向けた対話」を開催し、バングラデシュ、ミャンマーを含む APEC 非加盟 7 カ国から、「シルクロード経済ベルト」と「21 世紀海上シルクロード」から成る「一帯一路」構想への支持を取り付けた¹²。山本吉宣が指摘するように、「一帯一路」は、陸路・海路のインフラを整備し、国際公共財を供給するというプラスの面を持つ一方、中国がインフラ網を戦略的に利用したり、他の国を締め出したりすることをも可能にする¹³。インド洋地域の「連結性」を高めるという理念と、エネルギー確保、マラッカ・ジレンマの解決、資本の投下先確保、といった中国単独の国益とが両立するのか、中国に有利な地域秩序の形成が、現在の秩序にどのような変更を加えることになるのかを見極める必要がある。

中国海軍のプレゼンス拡大の契機となったのは、2009 年、アデン湾海賊対処活動への参加である。2010 年には、病院船をジブチからアフリカ東岸を回らせバングラデシュのチッタゴンへと航行させる 88 日間の医療活動を行った。こうした活動は、国際貢献をアピールするものであり、直接軍事的脅威を与えるものではない。また 2012 年以降アデン

湾において米海軍との間で3回の海賊対処共同訓練を行うなど、他国海軍と協力する機会も増えている。しかし、中国はアデン湾海賊対処活動への参加を契機に「遠海防衛」への転換を明確に示した¹⁴。



海賊対処活動への継続的参加は、中国の遠洋における長期的な展開能力の向上に資しているといえる。中国は、海賊

日米印共同訓練マラバール 2016 の終わりに、隊列を組んでフィリピン海を航行する日米印3カ国の艦艇（2016年6月17日）

（U.S. Navy photo by Mass Communication Specialist 3rd Class Andre T. Richard）

対処活動の拠点となるジブチとの間で、2014年に戦略的パートナーシップ協定を締結し、2016年には中国海軍の補給基地の設置に合意した¹⁵。

海賊対処活動を足掛かりとして中国海軍がインド洋に展開することを最も懸念しているのがインドである。特に中国潜水艦のインド洋における活動の活発化について、インド海軍は2013年頃から警鐘を鳴らしてきたが、2014年9月と11月の2回、通常型潜水艦がスリランカに寄港したことは、インドにとって大きな衝撃となった。その後中国は、原子力潜水艦を海賊対処に継続して派遣しており、インド側には、中国潜水艦が恒常的にインド洋に展開され、情報収集のみならず作戦上の観点からも、沿海域戦闘能力を備えつつあると危惧する見方がある¹⁶。中国潜水艦の活動は、中印間の潜水艦能力の非対称性と相まって、インド洋地域の不安定要因となり得る。

2 「安全保障提供者」としてのインドの 海洋安全保障戦略

(1) インドの海洋戦略の展開

インドは伝統的に大陸志向であったが、2000年代に入って、意識的に海洋国家としてのアイデンティティを構築しようとしている。国防省の『年次報告 2014-15』は、「安全保障環境」を扱う第1章で初めてインドを「歴史的に海洋国家」と規定し、インドの安全と繁栄のために「インド洋が死活的に重要」とした¹⁷。こうした認識転換を主導しているのは海軍である。海軍は2004年、「海洋ドクトリン」を初めて公表し、2009年には新たなドクトリンを策定している（2015年に改訂）。また、2007年に「海洋軍事戦略」を策定し、2015年に新たな「海洋安全保障戦略」を策定している。インド海軍は「ドクトリン」を「実動によりその有効性が証明済みの、軍事力行使に関わる概念と原則」と位置付けており¹⁸、ドクトリンから導かれる「海洋戦略」は「目標達成のための計画」とする¹⁹。これらの文書から、インドの利益圏は「インド洋地域」にほぼ限定されていることが分かる。インド洋地域の中でも、第1に西のアラビア海と東のベンガル湾、第2にインド洋のチョークポイント、特に、マラッカ海峡、ホルムズ海峡、バブエル・マンデル海峡、喜望峰が「主要利益」と定義される²⁰。

2007年の「海洋軍事戦略」において、インドは中国の活動をかなり強く意識している。これは、国防省『年次報告 2006-07』で、中国によるインド近隣諸国との防衛関係の構築が、注意すべき動向として初めて記述されたことと軌を一にしている²¹。2007年の「海洋軍事戦略」は、インド海軍が「大多数の」域外国海軍との間で、「原理主義・テロとの闘い、海上交通路（SLOC）の安全」など共通利益を有すると記述する一方で、中国海軍に関しては「野心的な」近代化計画や「インド洋地域に戦略的足掛かりを獲得しようとする企図」を有する

と懸念している²²。そして海軍の「外交的役割」の1つとして、「敵対的な勢力が浸透するのを防止するために、インド洋地域沿岸諸国に積極的関与を行い、迅速かつ質の高い支援を行う」ことを掲げている²³。インド自身の「これまでの不作為」によって「インドの海洋隣国に対して影響力を行使している国」が出現しており、こうした「敵対的な国家の影響力の拡張からインドの海洋隣国を引き離すことが死活的に必要」として、政策の転換を迫っている。

このように、インド洋地域における中国の影響力拡大に対する懸念が強く打ち出されているが、それへの対応は海軍の「外交的役割」の行使にとどまっており、運用や装備に直接反映される指針はない。これは、インド洋地域におけるハード・パワーの行使に対する政府の慎重な姿勢と関連している。インド海軍は、海軍の役割を、「軍事的役割」、「警備的役割」、「外交的役割」、および「恩恵的役割」の4つに整理してきたが²⁴、2000年代後半の海軍の活動範囲の拡大は、「外交的役割」や人道支援・災害救援（HA/DR）を代表とする「恩恵的役割」を根拠に進められる。例えば2007年に米国から取得したオースティン級ドッグ型揚陸艦ジャラシュワは、津波救援における揚陸能力の向上と結び付けられた。インド海軍は、米国が2010年の「4年毎の国防計画の見直し」（QDR）でインドに与えた「安全保障提供者（ネット・セキュリティ・プロバイダー）」としての役割を自ら引き受け、それに必要な能力を整備することを選択したといえる。

「安全保障提供者」としての能力を備える方向性は、2015年に策定された新しい「海洋安全保障戦略」で一層鮮明になった。2015年の「海洋安全保障戦略」は、「望ましい海洋環境を構築する戦略」の中核として「ネット・セキュリティ」を位置付けた。ネット・セキュリティとは、「脅威、リスク、チャレンジ」に対して、これを「モニターし、封じ込め、対抗する能力」が勝っていることにより、安全が保たれている状態と定義されている²⁵。インド海軍は、「軍事的役割」、「警備的役割」、「外交的役割」、および「恩恵的役割」のすべてを駆使して、「ネット・

セキュリティ」の提供者になると表明されている。具体的行動としては、プレゼンスと即応、関与、能力構築支援、海洋状況把握（MDA）、海上安全保障行動（排他的経済水域（EEZ）哨戒、共同パトロール、海賊対処、HA/DR、非戦闘員退避活動（NEO）、海上阻止、平和作戦、捜索・救難）などが挙げられている²⁶。ただし、グルプリート・クラナが指摘するように、インドは「ネット・セキュリティ」の提供者となることと、「ネット・プロバイダー」としてインド洋の警察官の役割を担うこととを区別していると見るべきであろう²⁷。例えば、ハリー・ハリス米太平洋軍司令官が2016年3月、航行の自由（FON）のための共同パトロールを呼びかけたのに対して、マノハル・パリカル国防相は否定的な見解を示した²⁸。

それでは「安全保障提供者」としての役割と、対中戦略との関係はどのように考えればよいのか。2007年「海洋軍事戦略」とは対照的に、2015年の「海洋安全保障戦略」には、中国への言及はほとんどない。しかしながら、ネット・セキュリティの維持のためには、「すべてのアクターが国際的規範と法を遵守」し、「海軍力に裏打ちされた強い協力」を行うとの表現は²⁹、潜在的なネット・セキュリティ攪乱主体を示唆しており、「航行の自由の維持と海洋における国際法レジームの強化」という、これまでのインドのドクトリンや戦略にはない新しい概念を取り込んでいる³⁰。これらの2点から読み取れるのは、概念上は米国の秩序維持を支持しつつも、作戦あるいは行動上は、インドの能力と優先利益の範囲で部分的にネット・セキュリティを提供するにとどめ、中国に対する長期的な抑止と短期的な衝突回避を目指していることである。

(2) インド洋における安全保障協力の拡大

ネット・セキュリティを提供する活動の1つとしての「関与」は、インド海軍の1990年代からの経験の積み重ねがある。インドは、1990年代にシンガポールを重点としてASEAN諸国との海上共同訓練に踏み出し、2000年代には西太平洋潜水艦救難訓練、西太平洋掃海訓練な

どの多国間共同訓練にも参加するようになった。また、フランス（2001年～）、ロシア（2003年～）、英国（2004年～）など域外国とも相次いで2国間共同訓練を開始した。

また、2000年代にインドが、インド洋における米国主導の秩序維持に参画していく上で、両国海軍間の関与はそのプロセスの一翼を担った。9.11テロ後、インド海軍は2002年4月から半年間にわたり、マラッカ海峡において米国の艦船を護衛する作戦に従事した³¹。これは、インド海軍にとって、アンダマン以東で行った初の継続的作戦であった。2004年末のインド洋津波の救援においては、日本、米国、オーストラリアとの間で「コア・グループ」（インドでは「調整グループ」の名称を使用）を構成して活動を行った。インドの救援活動は、対象国からも評価され、HA/DRにおけるインドの役割の認知につながった。2008年10月、アデン湾の海賊対処に艦艇の派遣を開始し、2015年10月までにのべ52隻の艦艇を派遣し、3,100隻の商船を護衛した³²。

さらに、インド洋地域における安全保障アーキテクチャの構築の試みとしては、インドが主催する「MILAN」共同訓練、インドが提唱したインド洋海軍シンポジウム（IONS）などがある。「MILAN」は1995年に4カ国を招待して開始されたが、2014年にはラオスとブルネイを除く全ASEAN加盟国と、アフリカ東岸の4カ国を含む17カ国が参加するまでになった³³。

インドは、共同訓練の中でも定期化されたものを特に重視しており、非伝統的、伝統的両脅威に対応するものと位置付けている³⁴。2007年の「海洋軍事戦略」で、HA/DRを除くすべての訓練は、「可能な限り戦時の状況を模したものであるべき」とし、訓練を含む平時の活動は、潜在的敵国に対する「メッセージ」として、抑止力向上につなげるべきとしている³⁵。こうした文脈から、2015年11月、デリーで行われた日印首脳会談において、米印共同訓練「マラパール」への日本の参加が「継続的参加」から「定期的参加」に格上げされたことは、重要な意味を持つ³⁶。また日米印のほかにインドが重視する3カ国枠組みとして「インド・ブ

ラジル・南アフリカ」(IBSA)がある。IBSAは途上国間の経済協力として開始されたが、2008年以来、海軍共同訓練が隔年で定期的に行われており、2016年2月には訓練海域を従来の南アフリカ沖からゴア沖に移して開催された³⁷。IBSAでは2011年以降「参加型民主主義」を3カ国対話の規範としており³⁸、インドにとってはブラジル、ロシア、インド、中国、南アフリカ(BRICS)マイナス中国・ロシアという位置付けになる。IBSAでの海軍共同訓練は、海洋における民主主義国間の協力の緩やかな形といえ、日米印協力と並立して考える余地がある。

(3) 中国のインド洋進出への対応

中国の「一帯一路」構想の出現により、インドは「近隣諸国」または「拡大近隣諸国」と位置付けるインド洋地域諸国との関係を一段と強化しようとしているが、2011年頃からはインド海軍と政府とが一体となって能力構築支援を展開するようになった。

インドがとりわけ重視するのは、スリランカとモルディブである。インドは、中国が両国に対して投資・援助と組み合わせた外交的攻勢をかけ、港湾建設を行うことを懸念している。スリランカでは、コロンボ港のターミナルの1つを中国企業が管理運営しており、2014年にその港に中国潜水艦が入港している。モルディブでも、中国大使館が開設された2011年以降、急速に中国の投資が流入した³⁹。インドの企業が受注していたマレ国際空港の拡張工事の契約が取り消され、2014年、入札権が中国企業に与えられた⁴⁰。中国は、中東から東南アジアのSLOCが合流する戦略的な要衝であるモルディブ北部のイハヴァンディフル岩礁で総合開発プロジェクトに参加しているが、将来的に中国海軍の支援基地化することをインド人専門家は懸念する⁴¹。

インドは、自国をハブとする海上安全保障協力の枠組みに、両国を再編入すべく働きかけを行っている。スリランカとの間では海軍共同演習「SLINEX」が2011年に再開された⁴²。モルディブとの間では、もともとインドが海上警備を提供する関係であり、1991年から沿岸警備隊の共

同訓練「DOSTI」を定期的に行ってきたが、2009年に防衛協力協定が締結され、インドによるレーダー網の建設、航空基地の建設、インドの哨戒機の駐機が明文化された。また、これに併せて沿岸警備艇の無償供与、海軍共同訓練が開始された⁴³。

インド・スリランカ・モルディブ3カ国協議は、2011年に国家安全保障補佐官レベルで開催された。その成果として、2012年4月、インドとモルディブが定期的に行ってきた「DOSTI」の第11回演習にスリランカが加わり、3カ国沿岸警備隊の間で初の共同訓練が実現した⁴⁴。2013年7月には3カ国の海洋協力に関する合意が成立した。

こうした3カ国枠組みに、2014年3月、セーシェルとモーリシャスを加えることが合意された⁴⁵。インドは2005年頃から、セーシェルの沿岸警備能力の支援を行っており、高速攻撃艇（2005年引き渡し）、ドルニエ 228 海上偵察機（2013年引き渡し）、沿岸監視レーダーの供与を静かにかつ着実にやってきた⁴⁶。モーリシャスにも2009年頃から、同様にドゥルヴ軽ヘリコプター、ドルニエ、沿岸哨戒レーダーシステムの供与を行ってきた⁴⁷。

2015年3月、ナレンドラ・モディ首相は、セーシェル、モーリシャス、スリランカの3カ国を訪問し、海洋安全保障協力強化を鮮明に打ち出した。モーリシャスではインドで建造された海洋巡視船の就役式典が行われ、モディ首相が艦上でスピーチを行った⁴⁸。「この美しい船は、モーリシャスのために特別に建造され、この島と水域を守ってくれるでしょう。それだけでなくこの船はインド洋の安全を高めてくれます。これによりモーリシャスは国際社会における責務を果たせるのです。」このスピーチには、インドとモーリシャスが「インド洋の安全のための共通の責任」を担うパートナーであるというメッセージが込められている。インドと他の小国との「対等性」、共に国際社会の責任を分担する「パートナー」意識の強調の背景には、中国との差別化という狙いがある。

スリランカ、モルディブ、セーシェル、モーリシャスというインドの主要利益圏で、中国の影響力を排除ないし低減させるために、インド単

独で積極的な関与が行われているのに対して、南シナ海においては、国際規範を援用しつつ多国間外交を組み合わせる方法で、中国の行動を抑制しようとしている。米国による FON プログラムへの支持、多国間フォーラムにおける紛争の解決、域外国である日米との連携は、従来のインドには見られない手法であり、注目に値する。

南シナ海は、インドにとって主要利益ではなかったが、2010 年頃からベトナムとの関係で問題化した。ベトナムとインドは、2007 年に「戦略的パートナーシップ」を宣言し、その中でシーレーンの安全確保のための能力構築、技術協力、情報共有がうたわれた。これ以降、1980 年代末に開始された南シナ海における資源共同開発を加速させると同時に、ベトナム海軍に対する装備供与が進められた。2010 年、ハノイで開催された第 17 回 ASEAN 地域フォーラム (ARF) 閣僚会合において、インドが南シナ海問題の解決は「多国間で行うべきだ」との立場を示すと⁴⁹、中国はインド・ベトナム両国の協力関係に対して警告のメッセージを発するようになる。2011 年 7 月 22 日、ベトナムを親善訪問中のインド揚陸艦アイラバトが、ナ・チャン港からハイ・フォンに向かう途中、中国海軍と称する者からの海洋無線で「中国領海に入っている」との警告を受けた⁵⁰。また同年 10 月、インドとベトナムの新たな油田共同開発に関して、当該ブロックが中国の領海内にあるとして抗議を受けた。

インド側は、2011 年以降、海軍参謀長や外務次官が「南シナ海への関心」にたびたび言及するようになる⁵¹。2012 年 7 月には、プノンペンで開催された ARF 閣僚会合において、インドの S・M・クリシュナ外相が、南シナ海の動向に関連付けて「国際法の諸原則に則って、航行および資源へのアクセスの自由を支持する」と述べた。このように、インド・ベトナム関係の強化に伴い、中国の高圧的対応が見られ、それに対してインドが南シナ海問題への関与を強めるという応酬が続いている。

上記の「航行の自由と妨げのない通商活動」へのインドのコミットメントは、2013 年に域外国である日本との共同声明にも盛り込まれた⁵²。米国との間の 2014 年の共同声明では、さらに踏み込んで、「航行と上

空飛行の自由、とりわけ南シナ海におけるそれ」という表現がなされている⁵³。

フィリピンによる仲裁裁判手続きに対しては、間接的表現ながら早くから支持を明確にしている。2015年10月、インド・フィリピン両国外相が発出した共同声明は、インドがバングラデシュの提訴による仲裁判断を受け入れたことに触れ、フィリピンはこれを「紛争の平和的解決の先例」と認めた、と述べている⁵⁴。2016年7月の仲裁裁判所の判断に対して、インド外務省は当日中に異例の声明を出した⁵⁵。「航行と上空飛行の自由、および妨げのない通商活動の支持」という原則的立場を繰り返し、「関係国が武力の行使または武力による威嚇に訴えることなく、平和的に紛争を解決すること」という抑制されたトーンであり、仲裁判断に「留意する」という表現を使っているが、仲裁判断支持の立場は明確にされている。

インド洋地域諸国との協力関係の強化、あるいは南シナ海問題でのASEANや日米との連携のほか、インド自身の防衛力強化も行っている。その要はインド洋警備の拠点となるアンダマン・ニコバル諸島である。ポート・ブレアには、2001年、3軍統合司令部が設置されている。2012年には、最南端のキャンベル・ベイに、アンダマン・ニコバルに3番目の海軍航空基地となるパーズ航空基地を開設した。キャンベル・ベイからバンダ・アチェまでは224kmであり、航空基地開設式典でニルマル・ヴェルマ海軍参謀長が述べたとおり、アンダマン・ニコバル諸島最南端の基地は「ベンガル湾における指揮プレゼンス」のみならず、「東アジア、東南アジアの窓口として」の機能を担うことが可能である⁵⁶。2015年12月、R・K・ドワン海軍参謀長が、中国によるグワダル港開発やジブチ基地設置に鑑みて、アンダマン・ニコバルの警戒監視基地としての重要性を述べたのに続き、2016年1月には、2機のP-8Iを2週間展開させている⁵⁷。

3 パキスタンの対応——中パ蜜月関係の光と影

(1) 中パ経済回廊構想

共にインドとの摩擦を抱える中パ両国は、伝統的に事実上の同盟とも称される密接な関係を築いてきたが、近年では「海より深く、ヒマラヤより高く、蜜より甘く、鉄より強い」とまで形容されるほどにその関係は緊密さを増している。

この緊密な関係を背景に両国が推し進める中国のインド洋地域進出の要が、2015年4月の習近平国家主席のパキスタン訪問時にその内容が正式合意された、中パ経済回廊（CPEC）構想である。CPECは、パキスタン南部・アラビア海沿岸のグワダル港開発を柱に、ここから同国全土の都市を経由して新疆ウイグル自治区カシュガルに至る道路・鉄道網を整備し、さらにその周辺地域でエネルギー関連施設などのインフラ開発を行うもので、打ち出された中国の総投資額は460億ドルに上った。パキスタンでは、これが同国の経済状況を一変させるとの期待感が強く、その実現に向けて積極的に協力している。なお、2016年9月末にプロジェクトが積み増しされ、CPECの総投資額は515億ドルに増加した⁵⁸。

中国はCPECを、「一帯一路」構想の基幹事業と位置付けている⁵⁹。中国にとってCPECには複数の利点がある⁶⁰。第1に、インド洋への陸路でのアクセスが可能になることで、中東やアフリカ、欧州との交易路を大幅に短縮し、貿易コストを削減できる。これは、中国の石油輸入の85%がマラッカ海峡を通過しており、敵対国による有事の海上封鎖に脆弱であるという「マラッカ・ジレンマ」への解決策にもなる。第2に、インド洋へのアクセスが開けることは、新疆ウイグル自治区の経済発展につながり、これがひいては同地区の政治的安定化に寄与する。中国は新疆ウイグル自治区でのイスラム武装勢力の活動を抑え込むため、治安維持策と並んで経済開発を重視している。また、新疆ウイグル自治区の武装勢力は、隣接するパキスタンの武装勢力ともつながりがあるとさ

れ、CPECによって新疆ウイグル自治区・パキスタン両方の経済状況が上向けば、それが最終的に新疆ウイグル自治区の安定化につながるとみているのである。このほか、中国国内で余剰となっているインフラ建設能力を外部に輸出したいという純経済的な動機も指摘されている⁶¹。

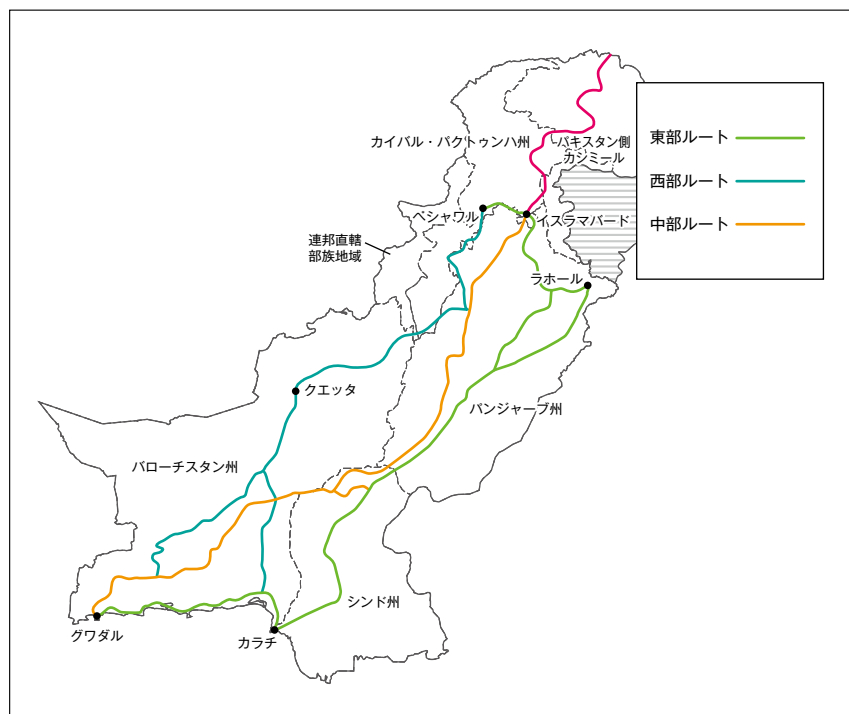
CPECは大きく分けて、グワダル港開発、輸送インフラ、エネルギー、産業協力の4つの要素から成る。グワダル港は、世界各地への石油輸送が集中するホルムズ海峡に近接する戦略的に重要な位置にある深水港である。港の運営権は43年間の契約で中国企業に譲渡されており、現在、貨物取扱量の3倍増や、石油および穀物埠頭や液化天然ガス（LNG）受入貯蔵設備の建造に加え、経済特区設置に向けた環境整備や国際空港の建設が進んでいる⁶²。2016年11月中旬には開港式典が行われ、カシュガルより陸路で運ばれてきた貨物が、初めてグワダル港から輸出された。他方、当初打ち出された総投資額460億ドル中330億ドルという大部分が投資されるのがエネルギー分野である。ここには、石炭や太陽光、水力、風力など各種の発電設備の建設が含まれており、2018年までの完成を見込む初期段階のプロジェクトだけで10,400MW、最終的には約17,000MWがパキスタンの発電能力に追加されることになる⁶³。この他、カラコルム・ハイウェイの拡張工事や、ラホールーカラチ間の自動車道の整備などが進行中である。

しかし、すでに複数の計画に関して中止や遅延の報道がある点から明らかのように、CPECの履行は順調に進んでいるとは言い難い。これに中国が不満を強めており、2016年1月にはイスラマバードの中国大使館が、パキスタンの各政治勢力に対しCPECの推進に資する環境を作るよう求める異例の声明を発出したのに続き⁶⁴、7月には中国側がナワズ・シャリフ首相に対して、パキスタンの政府機関の対応のまずさ故にCPECが遅れていると不満を表明した⁶⁵。さらに同年9月には、人民日報系の『環球時報』が、CPECの先行きは順風満帆とはなりそうになく、両国民は挫折の可能性に備えておくべきとの記事を掲載している⁶⁶。

遅れを生んでいる要因はさまざまなものが考えられるが、特に次の

2つが注目される。第1に、パキスタンの政治エリートの間で、団結してCPECを履行する態勢ができていないことがある。これには、連邦政府の各省庁間での主導権争いという側面もあるが、より顕著なのは、経済的にも政治的にも優勢なパンジャブ州と他州の間での地域間政争である。CPECには西部、中部、東部の3つのルートがある中で、グワダルを起点とする西部ルートが通過するバローチスタン州、カイバル・パクトウンハ（KP）州では、西部ルートの開発がおざなりにされ、東部ルート、特にパンジャブ州の開発ばかりが優先されているとの反発が根強い⁶⁷。2015年5月の全政党会議で、西部ルートの優先的な構築が合意されたものの、完成時期の早さからも予算の配分からも、パン

図 2-2 CPEC の各ルート



(出所) The Express Tribune, May 17, 2015 をもとに執筆者作成。

ジャーブ州を通る東部ルートが優先されていることは明白であり⁶⁸、西部ルートの起点かつ CPEC 全体の要であるグワダル港の開発でさえ例外ではない⁶⁹。既存の道路の配置や、産業基盤が国の東部に集中していることから、東部ルートの先行は自然との見方もあるが⁷⁰、連邦政府のシャリフ首相がパンジャーブ州を地盤とすることもあり、他州からの不信任感が解消する気配はないようである。

これと関連する第2の問題が治安である。グワダルを擁するバローチスタン州や KP 州では武装勢力の活動が活発なため、作業員を含むプロジェクトの安全確保という課題が常につきまとい、中国もプロジェクトに従事する自国民の安全を懸念してきた。特にバローチスタンでは、バローチ民族主義系の武装勢力が、同州の人々を不当に搾取するものであるとして CPEC を明確に敵視している⁷¹。この勢力は伝統的に、中国が関与するプロジェクトや作業員を攻撃してきた。また、KP 州やバローチスタン北部では、パキスタン・タリバン系の武装勢力も活動しており、2014 年 5 月には中国人旅行者の誘拐事件が発生した。この他、バローチスタンではアフガニスタンのタリバンや宗派主義系武装勢力の動きも顕著である。

こうしたプロジェクトの推進に係る問題を背景に、現在の文民政権下でも隠然たる政治的影響力を持つパキスタン陸軍が、CPEC への関与を強めている。もともと、陸軍は CPEC の円滑な履行確保を中国に対して確約していた。これを受ける形で、プロジェクトの安全確保のために、現役の陸軍少将がトップを務め、9,000 人の陸軍兵士と、6,000 人の準軍事組織の人員から成る 15,000 人規模の特別治安部隊（SSD）の新設が発表された⁷²。陸軍は SSD の任務として、治安機関への助言、指導、間接的統制に加え、重要なプロジェクトへの脅威に対する第一義的対応を含めるよう主張しており、その広範さに文民政権側は難色を示している⁷³。また、治安面での懸念が大きいバローチスタン州を通る西部ルートの道路や橋梁の建設を担うのは、パキスタン最大の公的部門の建設コントラクターであり、現役の陸軍将官が率いる軍の一部門である辺

境作業機構（FWO）や、同じく軍系列の全国物流公社（NLC）である⁷⁴。そして、陸軍はCPEC全体のプロジェクト管理においても、公式かつより大きな役割を求めるようになっていく。文民政権側はプロジェクトに支障をきたすとして拒否しているものの、陸軍は、陸軍主導でプロジェクトの執行を監督する新たな機関の設置を提案した⁷⁵。なお、プロジェクトの遅延に不満を持つ中国も、パキスタン陸軍が主導的役割を担うことを求めているという⁷⁶。

このような関与拡大からは、パキスタン陸軍がCPECに寄せる強い関心がうかがえる。その関心の背景としては、純粋に国家の命運を左右し得る経済プロジェクトへの貢献の意志が強いことや、軍も各種の経済活動に深く関与しており、CPECに経済的利益を見いだしていることも考えられる。だがそれ以上に、パキスタンの安全保障政策を掌握する陸軍にとって、対インド面での戦略的重要性が念頭にあることは明らかであろう。要するに、パキスタンにとってのCPECは、中国の「一帯一路」構想の中で自国の存在を中国にとって不可欠なものにし、かつ中国を物理的にも「引き込む」ことで、中パ関係をより緊密化させ、対インド政策上のレバレッジを得ることを可能にするものなのである。この観点からすれば、経済開発としてのCPECは、パキスタンにとって戦略的意義を帯びることになり、それを意識するパキスタン陸軍には、中国を失望させないよう、CPECの滞りない履行を確保する強い誘因が働く。

さらに、CPECにはより具体的な面で、印パの間での中国の立ち位置をパキスタン寄りに「引き寄せる」効果がある。中国の新疆ウイグル自治区と隣接するのは、印パの係争地であるパキスタン側カシミールであり、CPECではこの地域でも各種のプロジェクトが実施される。直近では、同地域で中パ共同の国境警備も実施している⁷⁷。だがそれは事実上、中国が同地をパキスタン領と認めることにほかならない。これはインド側にとっては看過し難く、インド政府は中国側に強い懸念を伝えてきた⁷⁸。他方、中国としてはこの地域のインフラ開発なしにはCPECの実現はあり得ないため、結果として中パ対インドという構図が強まるこ

となる。

昨年来、パキスタンの政府・軍高官から頻出するようになった、インドがCPECを頓挫させるために同国の情報機関である研究分析局(RAW)にテロ支援などを行わせている、との指摘も注目される。例えば、2016年8月のバローチスタンでの爆破テロや⁷⁹、2015年5月のカラチでのバス襲撃事件の際にRAWの関与が指摘されたほか⁸⁰、2016年3月にバローチスタンで拘束されたRAW諜報員とされる人物について、軍は、CPECに対するサボタージュを行っていたとの見方を示した⁸¹。もちろんインドは関与を否定しており、真偽は定かではないが、中国がパキスタンに、RAWによるCPECへの妨害について注意喚起したとの報道もある⁸²。この報道が真実だとすれば、この問題でも中パ対インドの構図が強まる可能性がある。また何より、RAWのパキスタン国内への干渉の問題は以前からあったにもかかわらず、最近になってパキスタンが、この問題をCPECと関連付けて強く主張していることは、少なくともパキスタン自身に、この問題で中国を「引き寄せる」意図があることを示唆する。

中パ関係は伝統的に友好的であり、その理由の1つにインドへの対抗という共通の目的があることも、またそうした友好関係がCPECにつながる背景となったことも間違いはない。その一方で、冷戦終結以降の中国の行動を見てみると、必ずしも印パの対立の中で、常に明確なパキスタン寄りの姿勢をとってきたわけではなかった。加えて、中印の摩擦が次第に顕在化しつつあるとはいえ、経済面でつながりの深いインドとの関係は、中国にとってパキスタンへの配慮から簡単に犠牲にするにはあまりに重要過ぎ、またそのことはパキスタンから見ても明らかであろう。だからこそ、パキスタン、特に安全保障政策を掌握する陸軍は、対インドの文脈で中国の立場を自国側に引き寄せられるCPECというチャンス을最大限利用すること、またそのCPECを頓挫させないことに、強い関心を抱いているのである。

(2) 中国海軍のインド洋進出とグワダル

CPEC の中核であるグワダル港は、いわゆる「真珠の首飾り」論において、インド洋への進出を進める中国海軍が、海軍基地として使用するようになる可能性が強く指摘されてきた港である。中国本土の沿岸部からインド洋までは物理的に遠いことから、戦略的には、同海域での活動を拡大する上で、中国海軍にとってパキスタンのような沿岸国に拠点を設けられることの利益は大きい。他方、パキスタンにとっても、対立するインドとの間で海軍力の不均衡が拡大しつつある現状を鑑みれば、友好国かつ同じくインドと摩擦を抱える中国がインド洋での海軍プレゼンスを拡大することは、カウンターバランスの観点からも望ましく、それを促進する誘因が存在する。

このパキスタン側の関心を反映していたのが、2011 年に当時のパキスタン首相、国防相から相次いでなされた、中国に対するグワダルでの海軍基地建設の要請であった⁸³。しかしこの際、中国は即座に基地建設の可能性を否定した⁸⁴。以降も中国がグワダルを基地化する具体的な動きは見られないまま、最近ではパキスタン海軍もそうした可能性を明確に否定するようになっている。

一方で、部隊を恒常的に駐留させ、戦時の作戦拠点とするような「基地」ではないにせよ、中国海軍にとって、インド洋で活動する際の補給や補修・メンテナンスを行う拠点としてのパキスタンが持つ潜在的利便性が、近年高まりつつあるのは間違いない。パキスタンはすでに、カラチでの艦船の補修サービスの提供を申し出ており⁸⁵、アデン湾に派遣されている中国海軍の水上艦艇や潜水艦は、しばしばカラチで補給を行っている。そしてこの観点では、パキスタン海軍が主要装備の多くに中国製の兵器を採用している事実が重要な意味を持つ。例えば、2015 年には、かねてから報道のあった、中国からの通常動力型潜水艦 8 隻の購入契約にこぎつけた。艦種は公には明らかにされていないものの、最新鋭の 041 型（元級）潜水艦であるとみられている⁸⁶。2013 年までに 4 隻が就役したズルフィカル級フリゲートは、中国の江衛 II 型を改良し

たものである⁸⁷。これらの装備の獲得に当たり、一定数をパキスタン国内で建造するために技術移転がなされていることに加えて、使用される部品の共通性もあることから、中国海軍はパキスタン国内で容易かつ安上がりにより装備の補修を受けることが可能である⁸⁸。

そのような形で中国が利用できる既存の港湾として、現在最も有力なのはやはりカラチである。ここにはすでに中国海軍が寄港してきた実績があり、商業利用の増大による過密化や環境汚染、過激派の存在といった問題点はあるものの、パキスタン海軍最大の基地を擁し、艦艇の補修などのための技術は同港のドックヤードに集中している⁸⁹。さらに、パキスタン海軍は、グワダルとカラチの間にあるオルマラのジンナー海軍基地の開発を進めてもいる。ジンナー海軍基地は、カラチやグワダルとは異なる純粋な軍用港であり、すでに水上艦艇だけでなく潜水艦用のバースもあることに加えて、今後5年間で、水上艦艇や潜水艦の補修を可能にするための作業所を建造し、カラチの代替機能を持たせることが目指されている⁹⁰。もともとパキスタン当局が、中国海軍がオルマラの潜水艦基地を使用することを望んでいた経緯もあり⁹¹、今後中国海軍が利用するようになる可能性は否定できない。

こうした背景の上で、いったんは中国海軍の展開という文脈での注目度が下がっていたグワダルに再び脚光を浴びせたのが、2016年11月のパキスタン海軍当局者の発言であった⁹²。これは中国海軍が、グワダルおよびCPECの下での交易を防護することを目的として、パキスタン海軍との調整の下、艦船を配備する見込みであること、またグワダルにおいて、パキスタン海軍向けの装備などの設計・開発を担う、域内最大規模の造船所の建設計画が開始されていることに言及したものである。艦船の配備について問われた中国の軍報道官は、回答を避けたものの否定もしなかった⁹³。なお、同月中旬には、北アラビア海で中パ海軍合同演習が行われたが、これはCPECの安全確保に焦点を当てた内容であったとの報道もある⁹⁴。

現時点で、今後グワダルにおいて中国海軍がいかなるプレゼンスを有

するようになるのかを予測するのは困難であるが、仮に上記の発言どおりとなれば、ホルムズ海峡に近いインド洋シーレーン近傍に中国の艦船が恒常的に展開することになり、その戦略的含意は大きい。もちろん、依然として太平洋方面の優先度が高い中国海軍にとって、この海域での恒常的な艦船の配備がどこまで可能なかは不透明である。だが、カラチやオルマラでの動きも含めて考えれば、「基地」と呼ぶに足るものかはともかく、沿岸国パキスタンが、可能な限りのインフラを構築・提供し、そのような中国海軍のプレゼンスを後押ししていくことに強い関心を持っていることは間違いない。インド洋への中国海軍の進出の今後を考える上では、そうしたパキスタン側の動向にも注意を払っていく必要がある。

4 スリランカの対応——中印間のバランス外交の展開

インド洋に浮かぶ島国のスリランカは、年に6万隻の船が通過し、世界の石油輸送の3分の2、コンテナ輸送の半分が通る航路から6~10海里しか離れておらず、インド洋シーレーンの中で極めて重要な位置にある⁹⁵。この地理的要因ゆえに、中国にとってスリランカは、シーレーンの安全確保と、「21世紀海上シルクロード」構想の推進に当たって、重要な位置を占める⁹⁶。他方でスリランカは、すぐ北方に位置する大国インドとの間で、タミル人民族問題などの懸案を抱えつつも、極めて多面的かつ密接な関係を構築してきた。インドはスリランカを、自国の「勢力圏」の一部と認識している⁹⁷。

2005年以降、マヒンダ・ラジャパクサ政権の下で、スリランカは中国との関係を深化させた。スリランカでは2009年まで、「タミル・イーラム解放の虎」(LTTE)と政府軍の間で深刻な内戦が展開され、内戦終結後も、内戦下での戦争犯罪や民族間和解の問題がくすぶり続けて

きた。この間、インドや欧米諸国がスリランカ政府の人権侵害を批判し、関係が滞る中で、経済・軍事両面での支援によって中国が影響力を確実に伸ばしてきたのである⁹⁸。だがそれは必然的に、中国との摩擦を抱えるインドの懸念を呼び起こすものであった。

この文脈で生じたのが、2015年1月のマイトリーパーラ・シリセナ新大統領の当選であった。選挙期間中から前政権の中国傾斜を批判してきたシリセナ大統領は、就任後、すべての大国と同等の距離を保つ全方位の外交姿勢を掲げ、中国との距離感の見直しを示唆した。

この方向転換の表象とみられたのが、2015年3月に、前政権の下で開始された中国による14億ドル規模のコロンボ港湾都市開発プロジェクトについて、環境面での影響評価に関する適切な手続きを踏んでいないとして、建設作業の停止を命じたことである⁹⁹。

この出来事は、スリランカ新政権の「中国離れ」を象徴するものとの観測を生んだが、事はそう単純ではなかった。約1年後の2016年3月に、スリランカ政府はプロジェクトの作業再開を認め、さらに4月には、コロンボ港湾都市を国際金融センターに成長させる構想まで示された¹⁰⁰。シリセナ政権が作業再開を認めた背景には、この決定の直前にスリランカ国債の格付けが引き下げられ、国際金融市場での資金調達が困難になっていたこと、かつ中国に対して、既存債務の履行スケジュールの調整と、新規借入れを要請しなければならない状況があったとされる¹⁰¹。結局のところ、コロンボだけではなく、現在進行中の南部ハンバントタ港の開発を含め、中国はスリランカに多大な投資をもたらしており、経済的にみて、これを完全に疎外してしまうことは選択肢にはなり得なかったといえる。

一方で、スリランカが中国との関係を深めること、特に港湾の建設などの経済開発事業が、いずれ軍事的な含意を持つことに対するインドの強い懸念は、スリランカにとっても無視できるものではない。コロンボ港湾都市プロジェクトの再開に当たっては、同国の対印配慮が垣間見える。ラニル・ウィクラマシンハ首相は、これがいかなる形でもインドの

安全保障に影響しないと強調するとともに、プロジェクトに関してインドと協議してきており、今後も協議を重ねる用意があると述べ¹⁰²、アルジュナ・ラナトゥンガ港湾相は、コロンボ港のコンテナターミナルの建設と運営にインドの投資を要請した¹⁰³。また、プロジェクトに関する当初の中国側との合意内容では、中国企業が、プロジェクトの中で埋め立てられる土地のうち20haの自由保有権を持つことになっており、インドが反発していたが、2016年8月に修正版の合意が締結され、そこでは自由保有権が中国側に譲渡される内容は削除された¹⁰⁴。

スリランカにとって、インドとの関係が持つ重要性にもまた疑いはない。インドは依然として中国をしのぐ第1位の貿易相手国であり、外国直接投資（FDI）の拠出元としては第5位である。さらに現在、経済技術協力協定の締結に向けた協議が進められている¹⁰⁵。2015年には、スリランカの外貨準備高の減少を受けて、同国中央銀行とインド準備銀行の間で11億ドルの通貨スワップ協定が結ばれ、さらにその後、インド政府は7億ドルの臨時通貨スワップを承認した¹⁰⁶。また、2009年の内戦終結以降、顕著に拡大してきた海洋軍事協力の存在もある。2011年には海軍共同演習が再開されたことに加え¹⁰⁷、同年に始まった、モルディブを加えた3カ国の国家安全保障担当補佐官級の海洋安全保障対話は、2013年には3カ国間での海洋安全保障協力合意の締結につながり¹⁰⁸、2014年にはインドが、両国に対する軍事訓練および装備提供の面で協力を強化する意向を表明した¹⁰⁹。また、スリランカ海軍は現在、沿岸海軍からの脱却を掲げ、フリゲートや哨戒艦（OPV）を導入する意向を示しており、2014年にオーストラリアから導入した2隻のOPVに続く2隻のOPVが、インドのゴア造船所で建造中である¹¹⁰。

ただ、スリランカ政府が国家開発目標の達成において重要視する、海洋インフラの構築に関与してこなかったことが、中国と競合する上でのインドの「弱み」になっていることが指摘されている¹¹¹。インドもスリランカのインフラ事業への投資自体を全く行ってこなかったわけでは

ないが、海洋インフラという点では、コロンボとハンバントタという2大港や、沿岸都市をつなぐハイウェイの開発に参与してきた中国の存在感は大きい。2016年12月には、ハンバントタ港の80%を香港拠点の中国企業に99年契約でリースする計画が、スリラン



ハンバントタ港（2015年10月）
（個人撮影）

カ政府閣議で承認された¹¹²。付け加えれば、もともとハンバントタの開発は、ラジャパクサ政権下での申し出を、インドが断ったものであった。

以上のような点を踏まえれば、政権交代の有無にかかわらず、スリランカとしては、中国とインドという近隣の2つの大国の間で、困難ながらもバランスを取っていく以外の選択肢はないということになろう。ここ最近で、そうしたスリランカのバランス外交の「微妙さ」を象徴するような出来事が、コロンボ港湾都市プロジェクトをめぐる紆余曲折以外にも2つ生じている。1つは、中国の潜水艦の寄港をめぐる問題である。2014年に2度にわたって中国の潜水艦がコロンボ港の中国企業が運営するターミナルに寄港したことに対するインドの強い反発を受けて、翌年3月、スリランカの外相が今後中国の潜水艦の寄港は認めないことを示唆した¹¹³。ところが同年10月には、ウィクラマシンハ首相が、潜水艦を含むあらゆる国の艦艇が同国に寄港できることを前提として、海軍艦艇の寄港に関する基準を定めたと述べ、寄港の頻度が高くなり過ぎない限り、中国の潜水艦の寄港を認める可能性に言及した¹¹⁴。ただし2016年3月には、いかなる状況下でもスリランカ国内に中国の軍事基地は造らせないと強調している¹¹⁵。

もう1つは戦闘機の調達問題である。パキстанは、中国と共同開発したJF-17戦闘機12機をスリランカに輸出する契約の交渉を進めていたが、2016年1月に、最終段階で契約を締結できなかった¹¹⁶。この背

景には、インドがスリランカ政府に対し、この動きに繰り返し懸念を表明してきたことがあり、それは同戦闘機の調達自体が中パとスリランカの関係強化につながることに加え、戦闘機のメンテナンス施設が、インドが中国の進出を強く警戒するスリランカ東部の深水港トリンコマリーに建設される可能性があったためとされる¹¹⁷。

他方、スリランカはこの中印間のバランスのかじ取りにかかる負荷を軽減するため、中印以外の主要国との関係深化も進めている。長らく人権問題をめぐって関係が行き詰っていた米国との間では、2016年2月、初の米スリランカ・パートナーシップ対話が開催された。また、日本との関係強化も図られており、2016年5月の首脳会談で、安倍晋三首相は巡視艇2隻の供与を表明している¹¹⁸。こうしたスリランカの全方位外交の帰趨は、インド洋の地域秩序形成の方向性にも影響を与えるものであり、今後の動向が注目される。

解説

印パの海洋配備型核抑止力

近年、印パ両国はそれぞれ、潜水艦配備型の核抑止力の開発を進めている。インドはかねてから潜水艦配備型の核戦力への関心を示しており、2015年10月発表の海洋安全保障戦略の中でも、核の先行不使用という同国の基本方針との関係で、残存性の高い戦略ミサイル原子力潜水艦（SSBN）と潜水艦発射弾道ミサイル（SLBM）から成る核戦力の重要性に言及がなされた¹¹⁹。2009年に初公開された国産のアリハント原潜の1番艦は、2016年8月に就役しており¹²⁰、2番艦、3番艦の作業もすでに着手されている¹²¹。

ただし、このSSBNが今後就役しても、それがただちに中パ両国に対する信頼性ある核抑止力となり得るわけではない。潜水艦配備型の核戦力が信頼性ある核抑止力となるためには、相手国の対潜能力を加味して、安全な距離から打撃可能な射程を持つミサイルが必要になる。だが、すでに開発済みのサガリカ SLBM は射程が750km、2016年4月にアリハントからの発射試験が行われた K-4・SLBM は射程3,500kmである¹²²。前者は、中国はおろか、パキスタンに対しても安全な距離からの主要標的への打撃は不可能であり、後者であればベンガル湾内からパキスタンの主要標的を攻撃できるものの、中国の主要標的を狙うには依然不十分である。これらのことを念頭に置くと5,000km級の射程のSLBMが必要になる¹²³。

パキスタンもインドに対抗して潜水艦配備型の核戦力を希求しているが、財政的・技術的な制約から、通常動力型潜水艦に核弾頭を搭載可能な巡航ミサイルを配備する、イスラエルと同様の選択肢をとる可能性が高い¹²⁴。この点で有力視されているのが、2015年に中国と結ばれた契約で8隻が調達されるとみられる041型（元級）潜水艦で、大気非依存推進（AIP）システムを搭載することが可能であるため、静粛性の面で優れており、ミサイルとしては射程700kmのパプール巡航ミサイルの潜水艦発射型が搭載されると考えられている¹²⁵。

残存性の高い潜水艦配備型の核戦力は、一般的には、戦略的安定性に寄与するとの見方がなされる。しかしながら印パの文脈では、この種の核戦力が、これまで事故や現場の指揮官などの独断による核使用を防ぐために両国が取ってきた、核弾頭と運搬手段を分離して保管するという慣行の維持を困難にする面があることから、その導入には懸念も提起されている¹²⁶。

(注)

- 1) Anthony Cordesman and Abdullah Toukan, *The Indian Ocean Region: A Strategic Net Assessment*, CSIS, April 1, 2014, pp. 2-4.
- 2) John Garofano and Andrea J. Dew, *Deep Currents and Rising Tides: The Indian Ocean and International Security*, Washington: Georgetown University Press, 2013, p. x.
- 3) U.S. Energy Information Administration, “World Oil Transit Chokepoints,” November 10, 2014.
- 4) Ashley J. Tellis, “Indian Ocean Region and U.S. Grand Strategy” Lecture organized by the National Maritime Foundation, at India International Centre, January 17, 2012.
- 5) Office of Naval Intelligence, US Navy, *The PLA Navy: New Capabilities and Missions for the 21st Century*, 2015.
- 6) Toshi Yoshihara and James R. Holmes, “China and the United States in the Indian Ocean: An Emerging Strategic Triangle?” *Naval War College Review*, Vol. 61, No. 3, 2008.
- 7) Cordesman and Toukan, *The Indian Ocean*, p. 5; Eleanor Albert, “Competition in the Indian Ocean,” CFR Backgrounders, May 19, 2016.
- 8) 劉大煒、山口健介「中国—ミャンマー石油天然ガスパイプラインの建設に対する考察」『アジア研ワールド・トレンド』No. 241、2015年11月、38-39頁。
- 9) Joint Press Communique of the People’s Republic of China and the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka, March 10, 2007.
- 10) *Business Line*, July 8, 2011.
- 11) Wade Shepard, “Bangladesh’s Deep Sea Port Problem,” *The Diplomat*, June 7, 2016;

- Saurav Jha, "The Bay of Bengal Naval Arms Race," *The Diplomat*, December 30, 2016.
- 12) Dialogue on Strengthening Connectivity Partnership Joint Press Communique, Beijing, November 8, 2014.
 - 13) 山本吉宣「中国の台頭と国際秩序の観点からみた『一帯一路』」『PHP Policy Review』Vol. 9, No. 70, 2015年8月。
 - 14) 防衛省防衛研究所編『東アジア戦略概観2010』2010年、116-117頁。
 - 15) *Jane's Defence Weekly*, December 7, 2015; 『産経新聞』2016年2月28日。
 - 16) Michael Cole, "Red Star over the Indian Ocean?" *The Diplomat*, April 9, 2013; Toshi Yoshihara, "Undersea Dragons in the Indian Ocean?" *China-India Brief*, 37, October 14, 2014; Abhijit Singh, "Anti-Submarine Operations in the Indian Ocean," *The Diplomat*, September 9, 2015.
 - 17) Ministry of Defence, Government of India (以下MOD), *Annual Report, 2014-15*, p. 5.
 - 18) Integrated Headquarters, Ministry of Defence (Navy), *Indian Maritime Doctrine, 2009*, INBR 8, pp. 3-4.
 - 19) Integrated Headquarters, Ministry of Defence (Navy), *Freedom to Use the Seas: India's Maritime Military Strategy*, May 2007, pp. 3-6.
 - 20) Integrated Headquarters, Ministry of Defence (Navy), *Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy*, October 2015, pp. 18-21.
 - 21) MOD, *Annual Report, 2003-04*, p. 13; MOD, *Annual Report, 2004-05*, p. 13; MOD, *Annual Report, 2006-07*, p. 6.
 - 22) Integrated Headquarters, Ministry of Defence (Navy), *India's Maritime Military Strategy*, p. 41.
 - 23) *Ibid.*, p. 83.
 - 24) Integrated Headquarters, Ministry of Defence (Navy), *Indian Maritime Doctrine*, INBR 8, April 2004, pp. 101-103.
 - 25) Integrated Headquarters, Ministry of Defence (Navy), *Indian Maritime Security Strategy*, p. 80.
 - 26) *Ibid.*, p. 82.
 - 27) Gurpreet S Khurana, "America's Expectation versus India's Expediency: India as a Regional 'Net Security Provider,'" National Maritime Foundation, April 4, 2016.
 - 28) Admiral Harry B. Harris, Jr. "Raisina Dialogue Remarks—'Let's Be Ambitious Together,'" March 2, 2016; Jeff Smith, "Setting the Record Straight on US-India South China Sea Patrols," *The Diplomat*, June 8, 2016.
 - 29) Integrated Headquarters, Ministry of Defence (Navy), *Indian Maritime Security Strategy*, p. 80.

- 30) Ibid., p. 6.
- 31) MOD, *Annual Report, 2002-03*, p. 26; *Indian Maritime Doctrine*, 2009, p. 109.
- 32) Press Information Bureau, Government of India, "Revision of Piracy High Risk Area," October 9, 2015.
- 33) Press Information Bureau, "17 Nations 15 Ships Demonstrate a Momentous 'Milap': Milan 2014 an Unequivocal Success," February 9, 2014.
- 34) Integrated Headquarters, Ministry of Defence (Navy), *Indian Maritime Security Strategy*, p. 86.
- 35) Integrated Headquarters, Ministry of Defence (Navy), *India's Maritime Military Strategy*, P. 80.
- 36) 「日印ヴィジョン 2025 特別戦略的グローバル・パートナーシップ」2015年12月12日。
- 37) "India, Brazil and South African conduct Joint Naval Exercise at Goa - IBSAMAR-V," Press Release, Indian Navy, February 22, 2016.
- 38) India-Brazil-South Africa (IBSA) Dialogue Forum, Fifth Summit of Heads of State and Government, Tshwane Declaration, October 18, 2011.
- 39) 竹内幸史「中国『真珠の首飾り』戦略と日本、インド」東京財団ユーラシア情報ネットワーク 2014年8月19日。
- 40) *The Hindu*, November 21, 2014.
- 41) Abhijit Singh, "A 'PLA-N' for Chinese Maritime Bases in the Indian Ocean," *PacNet*, No. 7, January 26, 2015.
- 42) MOD, *Annual Report, 2011-12*, p. 37.
- 43) Balaji Chandramohan, "India, Maldives and the Indian Ocean," *IDSA Comment*, October 13, 2009; MOD, *Annual Report, 2009-10*, p. 171.
- 44) High Commission of India, Male, Press Release, October 27, 2014.
- 45) Ministry of External Affairs, Press Release, March 6, 2014.
- 46) MOD, *Annual Report, 2005-06; 2009-10; 2014-15*; Ministry of External Affairs, "Indian Ocean Diplomacy: Seychelles - India Connect," March 9, 2015; *Indian Express*, March 12, 2015.
- 47) High Commission in Mauritius, Press Release, February 9, 2009; *Times of India*, November 28, 2014.
- 48) Ministry of External Affairs, "Prime Minister's Remarks at the Commissioning of Offshore Patrol Vessel (OPV) Barracuda in Mauritius," March 12, 2015.
- 49) Amit Singh, "South China Sea Dispute and India," National Maritime Foundation, May 2011.
- 50) *Pioneer*, September 4, 2011.
- 51) *Economic Times*, November 17, 2011; *Economic Times*, November 23, 2011.

- 52) "Joint Statement: Strengthening the Strategic and Global Partnership between Japan and India beyond the 60th Anniversary of Diplomatic Relations," May 29, 2013.
- 53) "U.S.-India Joint Statement," September 30, 2014.
- 54) "Joint Statement: Third India-Philippines Joint Commission on Bilateral Cooperation," October 14, 2015.
- 55) "Statement on Award of the Arbitral Tribunal on South China Sea under Annex VII to the UNCLOS," July 12, 2016.
- 56) Indian Navy, Press Release, "New Naval Air Station 'INS Baaz' commissioned by CNS," August 1, 2012; Jeff Smith, "Andaman and Nicobar Islands: India's Strategic Outpost," *The Diplomat*, March 18, 2014; *Jane's Defence Weekly*, August 1, 2012.
- 57) *Economic Times*, December 3, 2015; *Times of India*, January 19, 2016.
- 58) *Dawn*, September 30, 2016.
- 59) *Associated Press of Pakistan*, July 25, 2016.
- 60) Daniel S. Markey, "Behind China's Gambit in Pakistan," Council on Foreign Relations, May 12, 2016.
- 61) Daniel S. Markey and T.C.A. Raghavan, "The China-Pakistan Economic Corridor," Carnegie India, July 2, 2016.
- 62) *Jane's Intelligence Weekly*, January 22, 2016.
- 63) *Associated Press of Pakistan*, August 22, 2016.
- 64) *Dawn*, January 10, 2016.
- 65) *Jane's Country Risk Daily Report*, July 19, 2016.
- 66) *Global Times*, September 13, 2016.
- 67) ARY News, April 26, 2016; *Associate Press of Pakistan*, July 27, 2016; *Geo.TV*, June 16, 2016; Tridivesh Singh Maini, "Shahbaz Sharif's China Visit: Implications for CPEC," *The Diplomat*, August 2, 2016.
- 68) *The Express Tribune*, January 21, 2016.
- 69) *Dawn*, September 29, 2016.
- 70) *The Express Tribune*, January 17, 2016.
- 71) *International Business Times*, February 8, 2016; *Jane's Intelligence Weekly*, January 22, 2016.
- 72) *Business Recorder*, August 13, 2016.
- 73) *Dawn*, September 19, 2016.
- 74) Prateek Joshi, "CPEC & "Milbus": Pakistan Army's Economic Stakes in the Sino-Pak Corridor," *cogitAsia*, August 16, 2016; *CCTV.com*, July 26, 2015; *Pakistan Observer*, August 13, 2016.

- 75) Ankit Panda, "Pakistan's Army Seeks Greater Authority over China-Pakistan Economic Corridor Administration," *The Diplomat*, April 20, 2016.
- 76) *Financial Times*, July 21, 2016.
- 77) *India Today*, July 21, 2016.
- 78) *First Post*, July 9, 2015.
- 79) *Daily Pakistan*, August 8, 2016.
- 80) *Pakistan Today*, May 14, 2015.
- 81) *Pakistan Today*, March 30, 2016.
- 82) *The Express Tribune*, May 22, 2015.
- 83) Michael Beckley, "China and Pakistan: Fair-Weather Friends," *Yale Journal of International Affairs*, Vol. 7, No. 1, March 2012, p. 9.
- 84) *The Jakarta Post*, June 13, 2011.
- 85) *Jane's Navy International*, March 9, 2016.
- 86) *Defense News*, October 11, 2015.
- 87) Stephen Saunders, ed., *IHS Jane's Fighting Ships 2015-2016*, IHS, 2015, p. 606.
- 88) Virginia Marantidou, "Revisiting China's 'Strings of Pearls' Strategy: Places 'with Chinese Characteristics' and Their Security Implications," *Issue & Insights*, Vol. 14, No. 7, June 2014, p. 14.
- 89) *Pakistan Today*, January 13, 2016.
- 90) Ibid.
- 91) *Jane's Navy International*, May 19, 2011.
- 92) *The Express Tribune*, November 25, 2016.
- 93) *The Economic Times*, November 30, 2016.
- 94) *Dawn*, December 12, 2016.
- 95) Anushka Wijesinha, "Can Sri Lanka Leverage Its Location as Indian Ocean Hub?" *The Diplomat*, June 20, 2016.
- 96) *The Sunday Leader*, April 17, 2016.
- 97) *The Wire*, August 31, 2015.
- 98) Husanjot Chahal, "The Sri Lankan Seesaw: Why China Tilts the Balance against India—Analysis," *South Asian Monitor*, June 2, 2016.
- 99) *News1st*, March 5, 2015.
- 100) *The Hindu*, April 9, 2016.
- 101) *Voice of America*, April 8, 2016.
- 102) *The Hindu*, April 9, 2016.
- 103) *Business Standard*, August 26, 2016.
- 104) *Reuters*, August 12, 2016.

- 105) *Business Standard*, July 8, 2016.
- 106) Smruti S. Pattanaik, “Will Sri Lanka Overcome its Economic Woes?” *East Asia Forum*, April 14, 2016.
- 107) *The Hindu*, September 24, 2011.
- 108) *Times of India*, July 9, 2013.
- 109) *Times of India*, October 20, 2014.
- 110) *Jane’s Defence Weekly*, June 13, 2016; *Jane’s Defence Weekly*, October 7, 2015.
- 111) Nilanthi Samaranayake, “India’s Key to Sri Lanka: Maritime Infrastructure Development,” *The Diplomat*, March 31, 2015.
- 112) *Reuters*, December 7, 2016.
- 113) *Asia Tribune*, March 1, 2015.
- 114) *The Strait Times*, October 18, 2015.
- 115) *Asia Times*, March 18, 2016.
- 116) *Jane’s Defence Weekly*, March 17, 2016.
- 117) *Jane’s Defence Weekly*, January 11, 2016.
- 118) 『毎日新聞』2016年5月28日。
- 119) Integrated Headquarters, Ministry of Defence (Navy), *Indian Maritime Security Strategy*, p. 48.
- 120) *International Business Times*, October 18, 2016.
- 121) *Times of India*, February 17, 2016.
- 122) *International Business Times*, April 9, 2016.
- 123) Gulmeet Kanwal, “India’s Nuclear Force Structure 2025,” *Regional Insight*, June 30, 2016.
- 124) Iskander Rehman, *Murky Waters: Naval Nuclear Dynamics in the Indian Ocean*, Carnegie Endowment for International Peace, 2015, p. 17.
- 125) *Bloomberg*, April 17, 2015.
- 126) *Indian Defence News*, December 16, 2014.

第2章担当：伊豆山真理（代表執筆者、第1節、第2節）、
栗田真広（第3節、第4節）