

第3章

海洋安全保障と能力構築——豪日間の次元

ユアン・グレアム

はじめに

本分析の目的は、最近の日豪外務・防衛閣僚協議（「2 プラス 2」）、防衛白書、オーストラリア政府の白書『アジアの世紀におけるオーストラリア』などの公式文書に反映された豪日間の海洋安全保障協力の傾向を評価・確認することである。東南アジア（及び程度は少ないが南太平洋）における能力構築への両国政府のアプローチには明らかな重複があることから、ここではこの分野の両国のアプローチをそれぞれ追跡していく。ここで主眼を置くのは二国間及び三国間の次元である。国際海事機関（IMO）から ASEAN を軸とした各種地域グループにいたる多国間の場でも、豪日両国は海洋安全保障上の利益を共有している。IMO においては規制協調の余地が、また二大地域クラスターである東アジアサミットと拡大 ASEAN 国防相会議（ADMM プラス）においては日豪が海洋アジェンダをまとめる余地があることは明らかだ。このような協調が行われていることは疑いないが、公開情報源からそれを裏づけることは難しい。したがって、本論の目的においては多国間の次元はほぼ除外することとする。

まず挙げるべき3つの基本的なテーマは、次のとおりである。

1. 「北」「南」両極の軸として西太平洋における米国の同盟システムを支える豪日両国には、海上防衛に関して多くの戦略地政学的な共通点がある。従来型の紛争シナリオと防衛能力に関して、基準となる共通の懸念は中国であることはほぼ間違いない。豪日両国の中間に位置する南シナ海は、両国にとってほぼ同等の重要性を持つ。領土防衛や両国の海上接近路の範囲には含まれないが、「流動」空間及び機動空間として戦略的な意味があり、したがって海軍の前方

作戦の範囲に含まれる可能性がある。こうした共通性は中国から見ても容易に認識でき、中国は豪日両国を、西太平洋に前方配備された米国の軍事態勢のピンセット様の延長部分とみなす傾向がある。このことは必ずしも安全保障協力の制約にはならないが、念頭に置いておく必要はある。

2. 現在、日本政府の能力構築支援における優先事項や即時防衛と海上法執行に関する懸念に対して中国が及ぼす影響力がますます強まりつつあるなかで、日本の東南アジアにおける海洋安全保障上の優先事項に関して、「伝統的」なマラッカ海峡における海賊対策と安全航行の重視から、より通常型の力重視のパラダイムへの長期的なシフトが進行している。このシフトは、日本の省庁間の縦割りラインの柔軟化と、特に海外各国に派遣される防衛駐在官の任務の柔軟化が求められるという意味で、「ソフト」な安全保障と「ハード」な安全保障の区別を曖昧にすることになる。
3. これについては多くを言及しないが、オーストラリアは主として航行の自由に関心を有する海洋国から、沿岸国により近い見地への長期的なシフトの途上にある。このシフトは政策にも取り入れられているが、推進力となっているのは戦略的要因よりも、むしろ海洋法と環境問題にかかわる規範的要因である。したがって海上防衛にはあまり関係がないが、オーストラリアの排他的経済水域 (EEZ) と大陸棚の内側にある沿岸資源の保護に対しては、従来の安全保障上の観点が存在する。

本稿では論を進めるなかで、オーストラリアの将来潜水艦計画に関する連携の可能性も含め、豪日間の安全保障・防衛関係への影響を導き出すことも試みる。さらに、海洋分野における豪日協力を長らく制約している諸要因についても考察したい。

二国間の海洋基本原則

オーストラリアは域内の多くの諸国と同じく海洋国家である。したがって、海洋法の…… 遵守、航行の自由と安全、シーレーンの安全保障といったも

のが、わが国にとって、また地域の経済活動にもきわめて重要である。

スティーブン・スミス国防大臣、2012年9月25日¹

豪日関係においては、両国の米国との安全保障関係の優先性と、中国との貿易関係の重要性があるために、両国間で続く海洋経済上の直接的な結びつきはその影に隠れがちである。こうした結びつきはそれ自体で、豪日が両国共通の同盟国とは関係なく、一定レベルの二国間海軍・海洋安全保障協力を実施する説得力のある根拠となる。

2008～2009年のオーストラリアの輸入先としての海上貿易パートナー上位10カ国は、上から順に中国、日本、米国、シンガポール、ドイツ、タイ、マレーシア、ニュージーランド、韓国、インドネシアである。一方、輸出先の上位10カ国は、日本、中国、韓国、インド、シンガポール、タイ、米国、ニュージーランド、インドネシア、マレーシアである。

しかしながら安全保障関係にとって重要なのは、全体の順位以上に、交易される商品の戦略的性質である。日本は世界第3位の石油輸入国であり、現在のタンカーによる輸入量は中国にほぼ匹敵する。また、石炭輸入量も世界第2位、液化天然ガス輸入量は第1位で、うち6分の1をオーストラリアから輸入している。これらの依存度は今後も高い水準が続くとみられ、原子力発電所のほぼ全面的停止状態がこのまま続けば、さらに高まる可能性もある。オーストラリアは現在、原料炭（鉄鋼用）については日本の国内消費量の78%、一般炭についてはほぼ半分を供給している。また、日本への鉄鉱石、亜鉛、ボーキサイトの最大の供給国であり²、食料の主要供給国でもある。

したがって豪日両国は、インドネシア諸島と南シナ海を通る海上交通路の保護

¹ Japan-Australia Defence Minister Joint Press Conference (12:43-01:15 P.M. September 25, 2012): www.mod.go.jp/e/pressconf/2012/09/120925_japan-australia.html.

² “Australia in the Asia Century,” Government White Paper, pp. 91-92: asiancentury.dpmc.gov.au/.

に関する国益に共通する部分がある（ただし、いざというときには、船舶数に余剰があればどちらも迂回することができる）。これらの航路は主として「商用」であるが、航行の自由に関する両国国益の共通点は、海軍輸送と軍用機の上空通過にも及ぶ。日本の海上自衛隊とオーストラリア海軍は共に、シンガポールやインド洋上の目的地までの途上に南シナ海を頻繁に通過するが、このことは一部の沿岸国による「管轄権強化」に対するチェック機能として、国際海洋法条約のさまざまな通航制度を擁護する機会となる³。日本の海上自衛隊は、平均して年2回行うスンダ海峡経由のジャワ島寄港を通じ、インドネシア諸島を通過する東西方向の航行に対するオーストラリア特有の利益を支援できる立場にもある。

捕鯨は、豪日の海事上の利益が有意な程度まで衝突する唯一の分野である。それだけに問題は予測可能で、通常は予期せぬ悪影響を広げることなく対応できるが、いずれにせよオーストラリア世論を左右する要因ではある。

同盟の「筋交い補強」

豪日海洋協力には、西太平洋の米国条約同盟国間の「筋交い型(cross-bracing)」安全保障連携の文脈において、二国間と三国間の次元が共に存在する。この概念は新しいものではまったくないが、「筋交い」という言葉は今や公式の語彙には登場しなくなった。しかし近年、中国に関する懸念の高まりと、米国の緊縮財政、米日豪印の「4カ国枠組み」などの「少数国間」の実験的取り組みが成否相半ばしていることが重圧として積み重なるなかで、この概念が再び注目を浴びている。また、アジア多国間主義に対するオバマ政権の熱心な支持にもかかわらず、東南アジアにおいて権力政治が復活したことで、安全保障協力的手段としてのASEANベースの多国間グループの欠陥が浮き彫りになった。

³ 次を参照。Council for Security Cooperation in Asia Pacific Memorandum Number Six: www.cscap.org/uploads/docs/Memorandums/CSCAP%20Memorandum%20No%206%20--%20The%20Practice%20of%20the%20Law%20of%20the%20Sea%20in%20the%20AP.pdf.

豪日米の三国間協力は、三国間防衛大臣会合、三国間安全保障・防衛協力会合(SDCF)、三国間の分野別協議を通じて行われている。2012年6月、豪日米はシャングリラ対話の機会に第1回の三国間防衛首脳会合を開催した。この三国間会合は、最近のオーストラリアの政策文書の中で大きく取り上げられている。たとえば、省庁横断的な白書『アジアの世紀におけるオーストラリア』には次のような記述がある。

「豪日両国は、米国の同盟国としての立場も含めて数多くの利益と価値観を共有しており、それらは三国間戦略対話をはじめとするさまざまな閣僚級、高官級、事務レベルの対話に反映されている。わが国の日本との関係は今後数十年にわたり、地域の持続可能な安全保障の構築においてさらに重要性を増していくと予想される。」⁴

2007年3月に署名された「安全保障協力に関する日豪共同宣言」は、オーストラリアが熱望していた正式な防衛協定のレベルには達しないものと伝えられた。しかしながら、東アジアの他の米国同盟国がそれまで実現できなかった枠組みを定めたことは確かである。この共同宣言の主な構成要素は、海洋に特化されたものではない。しかし、豪日間協調拡大の戦略的根拠は、海洋の文脈においては常に暗黙のうちに理解されていた。日本は第7艦隊を受け入れているほか、グアム島と並んで西太平洋で最重要の米軍基地と前方配備部隊が置かれている。第7艦隊の担当海域はインド洋の東半分にまで及ぶ。

シンガポールは米国にとって重要な兵站拠点だが、オーストラリアはインド洋と太平洋にまたがる米国太平洋軍(PACOM)作戦区域の南部の要となる同盟国である。オーストラリアが米軍の新たな常設基地の設置を拒否したため、2つめの空母戦闘群が前方配備される可能性は頓挫したようだ。しかし、地域における米国の軍事的プレゼンスに関する限り、オーストラリアは依然として、規模、地理的条

⁴ “Australia in the Asian Century,” p. 231.

件（十分に近いが、近すぎない）、政治的信頼性の点で、戦略的協調と責任分担が拡大される最も明らかな可能性のある同盟国である。これらの要因が相まって、米国のハブ・アンド・スポークシステム内での日本とオーストラリアの地位は最上位に押し上げられている。米国はタイ、フィリピン、韓国とも長く同盟関係を維持しているにもかかわらずである。

2012年9月にシドニーで開催された直近の豪日外務・防衛閣僚協議（「2プラス2」）では、海上安全保障に関する一連の共通目標が次のようにまとめられた。

航行の自由、合法的な通商が妨げられないこと並びに南シナ海及びそれを超える地域における紛争の、国際連合海洋法条約（UNCLOS）を含む国際法に従ったルールに基づく平和的解決を含む、海上の安全保障及び安全に係る規範を地域において遵守することを促進すること⁵。

さらに、二国間防衛協力の具体的な分野として、海洋の安全保障と定期的な海上演習が挙げられている。この6月には、水中戦と海上阻止行動に重点を置いた、オーストラリア海軍と海上自衛隊との二国間合同訓練が九州沖で行われた。豪日海洋協力の「海軍同士」の要素の中で、水中戦が公然と取り上げられていることは注目に値する。このことは、潜水艦部隊の拡大が続く地域全体の傾向を反映している。これに付随して、韓国軍艦「天安」の沈没事件に裏づけられるように、海軍任務の最前線に対潜戦が「復活」した。海上自衛隊は、対潜戦に関する組織的専門能力と、かつての冷戦時代にこの役割のために特に構築されたかなりの規模の通常型戦闘能力を有している。海上自衛隊とオーストラリア海軍には共に今後数年内に潜水艦隊を拡大する計画があり、日本は37%、オーストラリアは100%の拡大が予定されている。また、海上自衛隊の艦艇は、ここ1年の間に「カカドゥ」と「太

⁵ “4th Australia-Japan Foreign and Defence Ministerial Consultations Australia and Japan—Cooperating for peace and stability: Common Vision and Objectives,” Ministry of Foreign Affairs, Japan: http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/australia/pdfs/2plus2_1209.pdf.

平洋パートナーシップ」の多国間海軍演習にも参加している。

2012年7月には豪日米の海軍による3カ国合同訓練がブルネイ沖で実施され(太平洋パートナーシップから分岐)、海上自衛隊艦艇1隻が参加した⁶。さらに重要なことに、2012年2月には豪日米の空軍が初めての大規模な3カ国合同演習「コープノースグアム」を実施した。航空自衛隊機が計20機参加し、日米共同作戦の範囲内でのグアム島の重要性が増大しつつあることが強調された。

潜水艦協力の可能性

2011年の「防衛装備品等の海外移転に関する基準」によって日本の武器輸出制限が部分的に緩和されたことにより、オーストラリアとの防衛産業協力への扉が開かれ、それによって両国関係の新しい実質的な推進力が生まれる可能性が出てきた。米国企業が参加することになれば、さらに三国間の次元も生じうる。豪日間では物品役務相互提供協定がすでに締結されており、オーストラリアの国防科学技術機構(DSTO)と日本の防衛省技術研究本部(TRDI)は協同や連携の可能性を模索している。しかし現実には、大型の物品提供や共同開発のプログラムが実現しない限り、この種の連携に本格的に弾みがつくことはないだろう(この意味では日英の防衛関係も同様の岐路に立っている)。

この遅れを埋めるための最も有望な候補は、コリンズ級潜水艦の後継艦計画である。日本の非大気依存推進(AIP)対応のそうりゅう型潜水艦は、航続距離、耐久性、センサー、兵器積載量、その他の仕様(既存のマンパワー問題を考えれば、乗員数は重要な要素の1つ)が、オーストラリアの2009年白書に示された「将来潜水艦」ミッションの要件を満たしており、防衛関係者の間で——公式のレベルではないが——いくつかの候補プラットフォームの一つとみなされている⁷。ここでとりわけ求められているのは、「わが国の戦略的接近路の全長と作戦区域において長

⁶ *Defense of Japan 2012*, Chapter Three, Figure II-3-1-7.

⁷ Mick Ryan, "The Japanese Soryu-class Submarine: its potential to meet Australia's requirement," *Australian Defence Force Journal*, No. 189, 2012, pp. 21-34.

時間の隠密哨戒を実施でき」、かつ「高速時を含む全スペクトラムにわたって低シグネチャー」の潜水艦 12 隻からなる拡大部隊である⁸。原子力潜水艦のリースという選択肢も国内の一部に支持されているが、原子力推進型は政治的に賛否が分かれ、2009 年国防白書では明確に除外されている。

コリンズ級艦計画に関しては、開発上の問題とコストを全体として考慮すれば、オーストラリア政府は純国産の代替艦開発は思いとどまるはずである。しかし、オーストラリア潜水艦社が抱える埋没投資を考えると、すべてを既製品で調達するという選択はさらに可能性が低い。オーストラリア企業及び場合によっては米国企業の参加を得て、外国の船体設計をオーストラリア特有の海上防衛上のニーズに合わせて変更するというのが最も現実的な選択肢ではないかと考えられる。国防省は 2011 年 12 月に欧州の潜水艦建造業者 3 社に情報提供依頼書を送付した。しかしながら、中航続距離、通常動力式の攻撃型潜水艦というそりゅう型の設計は、欧州の競合艦に比べて基本的な優位性がある。欧州艦はいずれも限られた航続距離の沿岸用潜水艦で、したがって領土防衛任務に適しているためだ。さらに、日本の防衛産業の単位生産コストは英国や米国より概して高いが、この両国は非原子力潜水艦を生産していないため、そりゅう型は日本が国際防衛市場において相対的優位性を持つ比較的まれな分野の 1 つなのである。

そりゅう型潜水艦による連携に前進があるとしても、今のところ表には現れていない。公の言説からは曖昧な印象しか得られない。2012 年 9 月 25 日に行われた日豪防衛大臣による共同記者会見で、スティーブン・スミス国防大臣は「豪日間での技術協力や技術移転については、将来的には十分可能性があると考えられるが、まだ話し合いが始まったばかりだ」と述べた。森本敏防衛大臣は、オーストラリアがそりゅう型の提供を要請する可能性についての直接的な質問に対し、「潜水艦などの具体的な問題については今回話し合っていない」と答えている。

このような画期的な装備提供の計画を進めるには、その前に豪日両国がそれぞれの側で大きな障害を取り除かねばならないだろう。オーストラリアの将来潜水艦

⁸ “Defending Australia in the Asia Pacific Century: Force 2030,” Defence White Paper, Department of Defence, 2009, p. 70.

計画に最終的にどのプラットフォームが選ばれるにしても、豪日防衛協力において水中戦は重点分野の一つであり続けると考えられる。2012年の二国間海上演習「日豪トライデント」には海上自衛隊の潜水艦1隻が初めて参加し、「地域の海上安全保障向上に対する両国の強い決意」が示された⁹。

安全保障の諸分野の中ではこれと正反対の方面だが、同様に高度な技術を要する分野として宇宙利用による海洋監視・探査があり、この分野に関する日本の高度な能力には、海上安全保障と関連科学分野におけるオーストラリアとの非軍事的協力の潜在性がある。オーストラリア政府の最近の白書『アジアの世紀におけるオーストラリア』では、日本を宇宙技術のリーダーとみなし、「たとえば海洋分野では、宇宙からの情報が海賊対策、漁業取り締まり、環境活動に不可欠なデータとなりうる」と述べている。連携の形としては、情報共有に関する既存の二国間協定を利用した政府間協力、民間協力、あるいは商用宇宙画像やその他の海洋観測データへのアクセスが今のところ限られている、または全くない東南アジアや太平洋地域の沿岸国に対する支援の一分野としての間接的な協力などが考えられる。オーストラリアは長年にわたり米国の軍民双方の宇宙計画において重要な補助的役割を担ってきているだけに、オーストラリアのハイテクニッチ市場は日本にとって魅力的であろうし、地理的な有利さもある。

「戦略的」能力構築

日本では昨今、海外援助プログラムの「戦略的」な応用へ向かう政策シフトを示唆する動きがみられるが、これによって、豪日各政府による東南アジアと南太平洋での海洋領域認識(MDA)の取り組みに、より協調度の高い安全保障の次元がもたらされる可能性がある。オーストラリアは歴史的に、これらの地域に対する援助国の先頭に立ってきた。豪日両国は9月に行われた直近の2プラス2協議で、南太平洋に関する共通の目標として「海洋の監視を強化すること」にコミット

⁹ Royal Australian Navy website: 117.55.225.121/Australian_Navy_Frigate_arrives_in_Japan_for_bilateral_and_trilateral_maritime_exercises.

した。このときの合意文書では、能力構築の分野での「ハード」な安全保障へのシフトを強調するように、両国政府が「東南アジア及び太平洋における防衛分野の能力構築に向けた協力の機会を検討すること」も明記されている。能力構築に関する豪日協力は、両国の緊密な安全保障関係の自然な所産である一方、このような協力は、東ティモールやカンボジア、いくつかの太平洋島嶼国で実施されたような、しばしば大規模なインフラ支援を伴う、付帯条件なしでの能力提供の準備のある中国からの「競争」に反応しているに過ぎないとの認識もある。

マラッカ海峡の航行安全

東南アジアでは日本が伝統的に海洋セクターの能力構築支援を主導しているが、日本政府が長年にわたって重点を置いているのは、マラッカ海峡の航行安全と海賊対策である。国際協力機構（JICA）は何年も前からこの目的のために、地域の沿岸警備隊や海事当局での訓練に資金援助を行っている。これらの分野における日本の能力構築は成熟しており、ある程度まではすでに完了している。能力構築に対する日本政府の長期的なコミットメントと、マラッカ海峡において—— 試行錯誤しながらも —— 間接的アプローチに従おうとする姿勢は、2007年に「協力メカニズム」が発足したことでようやく報われた。国際海事機関（IMO）の監督のもとで設置されたこのメカニズムは、発足以来、同海峡の安全航行維持のための資金提供と技術的問題の管理機関として機能している。最も新しく発足した「海洋電子ハイウェイ」のイニシアティブは、能力構築支援が成熟し、同海峡の通行量増大に歩調を合わせて安全対策と航行支援を実施できる段階に達したことを示唆している¹⁰。協力メカニズムに関する日本のその他の目的の1つに、海峡利用国の中での援助国基盤を拡大することがあった。初期には、韓国、中東及びEUの参加国からの単発の貢献を含めてある程度の成果があったものの、その後この方面の気運は失われている。中国は数年前に日本を抜いて同海峡の最大「利用国」となっ

¹⁰ “Marine Electronic Highway (MEH) Demonstration Project in the Straits of Malacca and Singapore,” International Maritime Organisation website (accessed 27 November 2012): www.imo.org/OurWork/Safety/Navigation/Pages/MarineElectronicHighway.aspx.

たが、協力メカニズムにはいまだ加入していない。中国の参加に対しては、日本政府はやや抵抗があるかもしれない。日本にとって航行能力構築は地域において有用な「ソフトな梃子」でもあり、中国が能力構築の取り組みを行えば、日本の残された影響力が薄まることは避けられないからだ。したがって、海運大国である中国は、もうしばらくはマラッカ海峡におけるフリーライダーか、一方的な能力提供者であり続けるかもしれない。

海賊対策

海賊対策は現在もお日本の海洋安全保障上の主要な懸念であり、能力構築関連の優先事項の一つである。この分野に関しては、2012年は予想外に良い年となった。2010～11年にあったような南シナ海南部での襲撃多発は、幸運なことに繰り返されなかった。さらに重要なことに、豪日が共に寄与しているインド洋における海賊対策のための緩やかな海軍連携は、過去何年も目につく成果なく終わっていたが、12年後半には襲撃が劇的に減少し、ようやく一定の利益が得られた。日本はこれまでの東南アジアに対する能力構築支援の中で、マレーシアに1隻、インドネシアに3隻の巡視船を供与した(2006年)。アジア海賊対策地域協力協定(ReCAAP)を通じ、各国の沿岸警備隊を結集させる大規模な多国間取り組みも、日本が主導したイニシアティブである。オーストラリアのReCAAP加盟申請は、東南アジアにおける海賊・海上犯罪対策を調整するうえで大いに役立つだろう。

東南アジア以外では、2009年6月に「海賊処罰対処法」が成立したことで、アデン湾における海上自衛隊の任務範囲が大幅に拡大し、日本船籍または日本人所有者の船舶だけでなく、すべての船籍の船舶が保護対象に含まれることになった。さらに、自衛隊が武力を使用できる対象が、海賊襲撃にかかわっていると疑われる民間船舶にまで拡大される¹¹。海上自衛隊の海洋安全保障活動の既存の根拠法はこれより制限的で、「日本関係の船舶」にしか適用されないため、この対象拡大は立法上の先例として広範な余波を及ぼすことになる。さらに自由民主党は2012

¹¹ *Defense of Japan 2012*, p. 301.

年12月の総選挙で、政権復帰を果たした際には日本が集団的自衛権を行使できるようにし、憲法を改正すると訴えた。日本の海賊対策は依然として、東南アジアの能力構築支援も含めて主に海上保安庁の主導で行われている。しかし、海上自衛隊のアデン湾海賊対処任務は先頃、長く守られてきたもう1つの戦後のタブーを破った。それは海外拠点に関する問題である。2011年に海上自衛隊のP-3C哨戒機の活動を支援するための自衛隊専用施設がジブチに開設されたことによって、いわば「ルビコン川を渡った」わけだが、実際には自衛隊がグアムの米軍施設を使用できることのほうが、日本にとっては西太平洋におけるより実体のある戦略的利点となる。

「戦略的」方向転換？

中国の強硬姿勢に対する懸念が増すなかで、日本の海上能力構築の取り組みに関する東南アジアの中での焦点が南シナ海、特にベトナムとフィリピンに移ったのは驚くことではない。フィリピンへの能力構築支援は大幅に拡大され、新造の40メートル級巡視船10隻と大型船2隻が供与される計画で、引渡しは2014年と伝えられている。2012年前半に、日本政府がフィリピン政府との対話の位置づけを「戦略的パートナーシップ」に格上げしたのに続き、同年7月に行われた防衛相会談で両国は海上安全保障における共通の利益を言明し、フィリピン海軍と海上自衛隊の幕僚間協議を開始する考えを表明した¹²。さらに、2012年4～5月の米・フィリピン共同演習「バリカタン」に自衛隊の要員3名がオブザーバーとして派遣された。日本とベトナムの間でも防衛交流が開始され、ここでも水中戦に主眼が置かれている¹³。

日本の能力構築支援の取り組みに制約が生じるとすれば、それは東シナ海をめぐる中国との緊張激化に端を発する財政上の制約である。野田政権は、海上保安

¹² www.mod.go.jp/j/press/youjin/2012/07/02_st_e.pdf.

¹³ Yomiuri Shimbun, "Japan and East Asia / Nations face off beneath the waves," 24 January 2012: <http://www.yomiuri.co.jp/dy/world/T120123004718.htm> (accessed 27 November 2012).

斥に170億円(2億700万米ドル)の追加予算を措置すると発表した。日本が尖閣諸島周辺での中国と台湾の巡視及び漁業活動から直接的な圧力を感じ続ける限り、東南アジア諸国に対する能力構築支援に係る予算は、より切迫した必要を満たすために縮小を余儀なくされる可能性がある。日本が海外援助を「戦略的」に利用するにあたってのもう1つの潜在的な障害は、日本の防衛駐在官の役割を公式の防衛関係だけに厳格に制限し、「縄張り争い」を生じさせてきた文民統制の壁に起因する内在的な要因である¹⁴。

東南アジアのその他の地域では、豪日の海上能力は現在のところ限られている。たとえばインドネシアでは、2007年以来、目立った日本の能力構築イニシアティブは行われていない。ただし、日本はインドネシア運輸省との間にコミュニケーションチャンネルを確立しており、JICAも現地事務所を置いて支援や助言を提供している。一方オーストラリアも、2009年1月の豪・インドネシア防衛協力共同宣言で協力分野の1つに海洋安全保障があげられてはいるが、現在のところ、オーストラリアが資金援助する対インドネシアの具体的な海上能力構築プロジェクトはない(米国と中国は、それぞれ別の海上監視システムの資金援助または提供を行っている)。

しかしながら、豪・インドネシアの安全保障関係は引き続き健全かつ活発であり、オーストラリア海軍とインドネシア海軍は定期的に合同演習を行っている。2012年には、シミュレーションによる協調パトロール、乗船部隊の手順、捜索救助のプログラムに主眼を置いた共同演習「カソワリー」を実施した。また、両国海軍は違法漁業をターゲットとした第3回年次共同海上保安パトロール(AusIndo Corpat)も実施したほか、共に多国間演習「カカドゥ」に参加した。オーストラリア政府は人身取引対策のイニシアティブを実施しており、これは海上安全保障問題とは無関係だが、特にアシュモア・カルティエ岩礁など密航に利用される海上航路の監視及び取り締まりの面で重複する部分がある。

¹⁴ Yoichiro Sato, "Southeast Asian Receptiveness to Japanese Maritime Security Cooperation," Asia-Pacific Centre for Security Studies, September 2007: www.apcss.org/Publications/Maritime%20security%20cooperation%20Japan-SE%20Asia%20Sato.pdf.

結論

豪日の二国間安全保障関係は、明らかな潜在性があるとはいえ、今後も米日豪の三国間関係が形作る二等辺三角形の短辺であり続ける運命にある。にもかかわらず、特に日韓関係など他の「筋交い補強」の取り組みよりも優れた成果をあげてきた。日韓関係は、物品役務相互提供協定と情報共有制度による同様の枠組みの導入に向けた準備が整いつつあったが、国内政治のしがらみから脱するにはいたらなかった。同盟協力の基盤は情報・技術共有にあることから、豪日の二国間及び三国間の安全保障関係を、誠意はあるものの比較的低レベルの海洋交流を超えるところまでレベルアップさせるには、現在のところは水中戦に関する協力とオーストラリアの将来潜水艦計画における連携に最も大きな潜在性があるといえよう。

参考文献：

Australian Government White Paper, “Australia in the Asian Century,” 2012: asiancentury.dpmc.gov.au/sites/default/files/white-paper/australia-in-the-asian-century-white-paper.pdf.

“Defending Australia in the Asia Pacific Century: Force 2030,” Defence White Paper, Department of Defence, 2009.

Harry Kazianis, “Australia’s Japanese Sub Play,” *Diplomat*, 12 July 2012: thediplomat.com/flashpoints-blog/2012/07/12/australias-japanese-sub-play/.

Aurelia George-Mulgan, ASPI Strategic Insights 36 - Australia-Japan relations: New directions, July 2007.

Text of the ‘2+2’ Japan-Australia defence and security consultations, Sydney, September 2012.

Japan-Australia Defense Minister Joint Press Conference (25 September, 2012), Japanese Ministry of Defence: www.mod.go.jp/e/pressconf/2012/09/120925_japan-australia.html.

Mick Ryan, "The Japanese Soryu-class Submarine: its potential to meet Australia's requirement," *Australian Defence Force Journal*, No. 189, 2012, pp. 21-34.

Yoichiro Sato, "Southeast Asian Receptiveness to Japanese Maritime Security Cooperation," Asia-Pacific Centre for Security Studies, September 2007: www.apcss.org/Publications/Maritime%20security%20cooperation%20Japan-SE%20Asia%20Sato.pdf.