

## 北極海航路

### 用語の定義

「北極海航路」とは、北極海を航行してアジアとヨーロッパを結ぶ最短航路のことを言う。北極海を航行する航路には、二つの航路がある。欧州からロシア沿岸に沿ってベーリング海峡に至る東西航路は「北東航路」と呼ばれ、北極海の北米大陸側を東西に通る航路は「北西航路」と呼ばれている。このうち、ロシア政府は、「北東航路」のことを「北極海航路 (Northern Sea Route: NSR)」と命名し、カラ・ゲイト海峡からベーリング海峡までの航路と定義している (下図参照)。



図 北極海の航路と南回り航路

### 北極海航路利用の効果

#### (1) 航路距離の短縮

欧州と東アジア地域を結ぶ主要航路「南回り航路」(マラッカ海峡、スエズ運河経由)と比較して6割程度の航路距離であり、3~4割程度のコスト削減効果が見込まれている(国交省港湾局試算)。燃料価格が高止まりしている状況下では、経済効果が益々高まるものと期待。

#### (2) 海賊被害の回避

海賊被害が多発するアデン海、ソマリア沖等の海域を回避。乗組員の安全確保と保険コストの削減効果が期待。

#### (3) 北極海の資源輸送

世界の未発見の天然ガスの30%と石油の13%が北極圏に存在すると推定<sup>1)</sup>されており、また、天然ガスの多くがロシアの管轄領内に存在するとされている。我が国をはじめエネルギー資源輸入国にとって新たな調達先の多様化の観点から同地域での資源開発は魅力的。

### 北極海航路を取り巻く関係国の動向

#### (1) 日本

2010年に北極開発の諸課題に対応するため、外務省に北極タスクフォースを設置。北極海における政策決定

の枠組み、制度構築の議論の場に参加するため北極評議会\*のオブザーバーとして申請中。2011年には、三光汽船が邦船社が所有する船としては初となる北極海航路の商業目的の航海を実施。

#### (2) ロシア

北極点下海底への国旗設置(2007年)に見られるように北極海開発に最も積極的な関与の姿勢を示す。北極海航路を管理するため北極海航路局を設置し、北極海航路の管理・研究に関する組織・法制を整備。北極評議会の加盟国でもある。2011年には、同航路において15回の砕氷船エスコート要請を受付。

#### (3) 中国

北極海での資源開発と北極海航路を利用した資源輸送に最大の関心を示している。2003年、中国初の北極研究所をノルウェーに設置する等これまで科学的調査を実施。極地観測用の砕氷船を所有し、新たな大型砕氷船を建造中。

#### (4) 韓国

北極海航路を利用した際の釜山港の地理的優位性を活かして、同港の更なる利用振興を狙う。韓ロシア海運会談(2011年9月)において、ロシア政府側に対し韓国企業の北極海航路進出に対する協力を要請。ロシア当局関係者を招いて国際セミナーを開催するなど、近年、政府レベルで航路開発に積極的関与。

※北極評議会 北極圏にかかる共通の課題に関し、北極圏諸国間の協力・調査・交流を目的とした会議。カナダ、米国、ロシア、ノルウェー、デンマーク、アイスランド、スウェーデン、フィンランドの8ヶ国が加盟。アジアでは、日本、韓国、中国の3ヶ国が、オブザーバーとして加盟を申請中。

### 北極海航路利用の課題

ロシア政府は、シベリア沿岸の北極海航路を内水と主張しており、独自に同航路の運行規則を定めている。夏季においても、北極海航路を通行する船舶に対して、政府当局への事前申請(4ヶ月前迄)、ロシア砕氷船によるエスコート、耐氷船の使用などが求められる等、ロシア政府の管理下にある。また、氷海の状態は予測が難しく、厳格なスケジュール管理が求められる定期船にはリスクが大きく一般的な商船の利用拡大までにはまだ課題が多い。

一方、資源等のスポット輸送は、定期船と比較して融通性があるのでこの分野での商用利用拡大の実現性は高いともいえる。今後は、北極海航路開発の動きと併せて密接に関連する北極海沿岸域での資源開発の動きも注視していく必要がある。

#### [参考文献]

1) "Assessment of Undiscovered Oil and Gas in the Arctic Circle", Science, Vol.324 no. 5931, 29 May 2009