

# 海洋国家日本の挑戦

## ～今こそ求められる日本のシーパワー～

乃坂龍誠

### 1、はじめに

日本は四方を海洋に囲まれた海洋国家である。海洋を通じた交易で美しい文明を育み、同時に海洋が外敵から国土を守ってきた。現在でも貿易の95%を海運が占める<sup>1</sup>日本は、世界第6位の広さを誇る排他的経済水域、同じく6位の長さである海岸線、3000を超す港を持ち、紛うことなき世界に冠たる海洋大国である。本稿は混迷する国際情勢の中で、海洋国家日本が持つシーパワーを活用し、自由で開かれた国際秩序を先導する戦略を提言するものである。その中で戦略家マハン(Alfred Thayer Mahan)のシーパワー論を現代に応用し、理論的分析も試みる。

### 2、混迷する国際秩序 ～ポスト冷戦から大国間競争の時代へ～

ロシアによるウクライナ侵略は、既存の国際秩序が危機に瀕していることを如実に示した。世界の大国で核兵器の役割が強調されるなど、ポスト冷戦におけるルールに基づくリベラルな秩序は後退し、大国間競争を軸とするパワーポリティクスの力学が復活してきている。自由で開かれた水平的な秩序が、権威的で物質的なパワーに依拠した垂直的な秩序によって揺るがされているのである。

この要因は大きく2つある。1つめは、既存秩序の旗振り役であるアメリカが内向きになっていることだ。トランプ前政権で見られた「アメリカ・ファースト」政策がその典型だが、国際公共財を提供し、自由で開かれた国際秩序の普及に努めていた伝統的なアメリカの姿はもうない。バイデン政権では、再び国際秩序に関与する意欲を見せたが、国内の反発によってTPPへの復帰ができていないことなど、意欲が政策に追いついていない。国際社会でのアメリカの指導力は減退していると言わざるを得ない。

2つめは、ロシア、中国に代表される権威主義国家が外交攻勢を強めていることだ。2023年に3期目を迎えた習近平国家主席、2024年に5期目を決めたプーチン大統領は、強固な国内政治基盤を手に入れ、自由で開かれた国際秩序を、欧米を利するだけのものとして敵対視している。ウクライナ侵攻や東アジアでの一方的な振る舞い

---

<sup>1</sup> 日本海事センター「日本の海運」2020年、[2020pdf-p26-33.pdf \(jpmac.or.jp\)](https://www.jpmac.or.jp/2020pdf-p26-33.pdf)、2024年3月31日アクセス。

など、力による既存秩序の改変を躊躇しないようになっている。加えて、インドやトルコといった地域大国においても権威主義化が進んでいることも見過ごせない。多極化が進む中でのこの傾向は、民主主義的価値観が後塵を拝していることを我々に再認識させる。

### 3、今こそ求められる日本のシーパワー ～自由で開かれた国際秩序の砦として～

権威主義国家の挑戦とアメリカのリーダーシップの後退の中で、日本はより主体的な外交政策を進めるべきだ。自由で開かれた国際秩序を護る為に、国際社会の先導者となるべきである。その時に我が国のシーパワーを活かすことができる。国際海運会議所によると、海上輸送は世界の取引の90%を占めている<sup>2</sup>という。そして、世界は今、中国の海洋進出に直面している。それ故、海洋の平和と安定への貢献は国際秩序全体にとって有益だ。ここではマハンの理論を援用しながら、日本のシーパワーの強さを示しつつ、日本が目指すべき国家としての方向性について論じる。

#### I 日本のシーパワー ～我が国が保有する世界有数の力～

シーパワーという語を用い始めたのはマハンだが、彼は明確にそれを定義づけていない。その為、ここでは国際政治学者竹田いさみに倣い、「海洋を支配する総合的な力」という定義を用いる。

マハンがシーパワーを構成する源泉として以下の要素を挙げた。括弧内は筆者が原著を基に解釈したものだ。①地理的位置（国土がどれだけ海洋に面しているか）、②地勢の形態（港を作れる湾口がどれくらいあるか）、③領土の規模（海岸線の長さ）、④人口（海運に携わる人の数≒海運業の強さ）、⑤国民性（海洋貿易への国民の志向性）、⑥政府の性格（指導者や国内制度がどれだけ海洋での影響力向上を志向しているか）の6つである。これらの内、①②③は先天的で不変の要素であり、シーパワーの土台だ。

それでは、日本の持つシーパワーを分析していきたい。結論、①②③⑤において申し分なく、総合的に極めて大きなシーパワーを保有していると言える。簡単に一つずつ見ていく。①は、日本がどこの外国とも陸続きでない島国であることから自明だ。②も3000を超す港の数を考えれば言うまでもない。そして、約3万kmと世界第6位の海岸線の長さを誇り、③に関しても十分だ。このように①②③という潜在的シーパワーを存分に有していることが分かる。加えて、日本民族と海洋貿易の親和性は歴

---

<sup>2</sup> International Chamber of Shipping, *Shipping and World Trade*, [Shipping and World Trade: World Seaborne Trade | International Chamber of Shipping \(ics-shipping.org\)](https://www.ics-shipping.org/Trade:WorldSeaborneTrade) (accessed March 31, 2024)

史的に切っても切り離せるものではなく、⑤についても言を俟たない。しかし、④⑥はある種の伸びしろである。日本郵船、商船三井、川崎汽船など世界的な海運会社がある一方、少子高齢化の中での海洋人材の確保、定着に苦心していたり、日本の海洋政策立案が他諸国と比べて立ち後れていたたりすることは指摘されている通りである。

改めて、日本は極めて高いシーパワーを持つ国であり、なおかつ伸び代（現状存在する課題）もあるということが分かった。次にそれを踏まえて日本が海洋国家として目指す姿を論じる。

シーパワーの源泉	評価	詳細
① 地理的位置	◎（十分）	島国（外国と陸続きの土地は無い）
② 地勢的形態	◎（十分）	3000 を超す港
③ 領土の規模	◎（十分）	約 3 万 km、世界第 6 位の海岸線
④ 人口	△（不十分）	日本人船員の更なる確保、定着が急務
⑤ 国民性	◎（十分）	海洋との関わりで発展してきた民族性
⑥ 政府の性格	○（伸び代あり）	2007 年の海洋基本法以降日が浅い

図 1 日本のシーパワー評価

出典：マハン『海上権力論集』麻田貞雄訳 をもとに筆者作成

## II 日本が目指すべき方向性 ～「島国」から「海洋国家」へ～

シーパワー大国である日本はその力を自覚し、能動的な役割を果たす必要がある。恵まれた力に付随する責任を未だ果たせていない。

高坂正堯は名著『海洋国家日本の構想』の中で、日本には内向き思考が強く海洋の可能性を十分に活かしきれていないと主張している。海洋からの恩恵を存分に活用した「海洋国」イギリスと比べ、日本はまだ「島国」に留まっていると言うのだ。残念ながら今の大きくその傾向は変わっていない。

高坂は、イギリスも当初は「ヨーロッパ大陸の辺縁に横たわる小さな島国」だったが、政治のリーダーシップと国家をあげた取組みで「海の女王としての地位を揺るぎないものに」したと記述している。

日本も、今こそ官民一体となり、①国際海洋秩序のリーダー ②インド太平洋における民主主義の砦 を目指すべきだ。それが大国間競争の最前線に立ち、海に生き海に生かされてきた自由民主主義国家日本の使命である。

### 4、具体的な戦略提言 ～インド太平洋憲章の主導、更なるシーパワーの強化を～

ここまで述べてきたことを踏まえ、我が国が採るべき戦略について述べる。

第 1 に、インド太平洋憲章を構想、制定を主導すべきだ。インド太平洋憲章は、

大西洋憲章の現代版であり、自由で開かれたルールに基づく海洋秩序を提唱するものだ。大西洋憲章について国際政治学者細谷雄一は、「戦後のリベラルな秩序の起点となる文書」と表現している。権威主義国家の力に基づく秩序を許さない共国際社会の共通意志を示すためにも、大国間競争の最前線であるインド太平洋の名で憲章が発表されることの意義は大きい。内容はシンプルで以下の3つを含むものだ。まず、力による現状変更を許さず法の支配を貫徹させること。次に、国際社会全体の経済的繁栄を目指し自由貿易を推進すること。最後に平和と安定確保のために信頼醸成装置（インド太平洋版 OSCE）を整備することだ。同時に、大西洋憲章よりも包摂的な憲章とする。政治体制が異なる国を排斥したり急進的に民主主義の価値観を唱えたりするのではなく、漸進的かつ粘り強く民主的価値観の重要性を説く姿勢を採る。この地域の国々は多様な価値観を持つ。まずは広く賛同国を募り、明確な現状変更意図を持つ国に対し、優位に立つことを目指すべきだ。

第二に、インド太平洋のシーレーンを自由で開かれたものとすべく、ハードシーパワーを強化することが必要だ。（海洋政策研究所の秋元一峰は国家の利益に直接影響する力をハードシーパワー、海洋管理をする力をソフトシーパワーと分類している）国際社会においてパワーに裏付けられない外交は脆弱である。日本の周辺には主要なシーレーンやチョークポイントが多くある。その為、パワーバランスにおいて権威主義国家に劣後してしまうと、通商貿易で得られる利益を失いかねない。

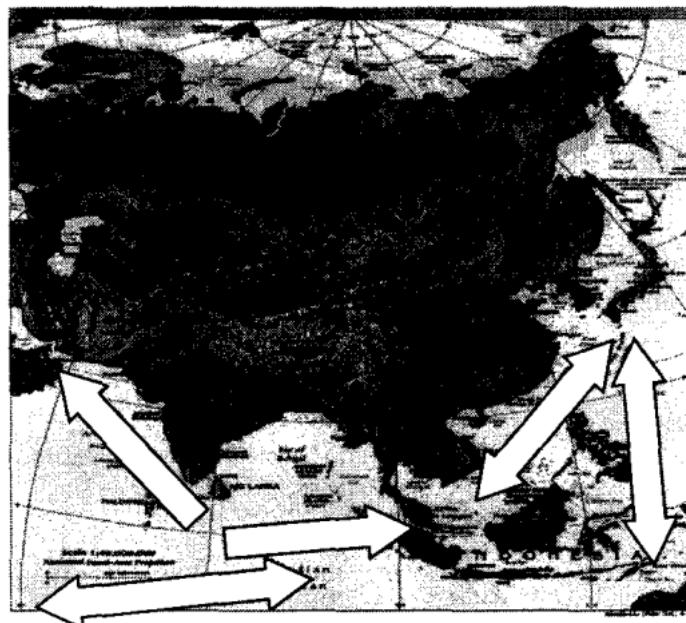


図2 インド太平洋のシーレーン（⇔がシーレーンを表す）

出典：秋元（2007）より

そこで、大きく3点提言したい。まずはスタンド・オフ対艦ミサイルの開発、配備を加速させることだ。極超音速誘導弾や12式地对艦誘導弾能力向上型の開発、

JSM、ASM-3 の配備などがそれにあたる。防衛省高橋杉雄及び戦略家コルビー

(Elbridge A. Colby) が指摘するように、中国の現状変更を拒否するために、着上陸艦隊にコストを負荷させる拒否的抑止力を整備するべきである。次に無人アセットによる非対称能力の拡張だ。ドローン、UAV、UUV の早期導入を進め、効率的かつ実践的な防衛力構築を進める。以上により、インド太平洋におけるハードシーパワーのパワーバランスを回復させ、自由で開かれた海洋秩序を維持したい。

第三に、ソフトシーパワーを強化することで、平時から海洋安全保障への貢献を重ねることだ。具体的には、MDA (海洋状況把握) の強化、諸外国の海上法執行機関の支援を促進する。MDA 強化においては、各省庁、民間、同盟国が保有する衛星を効率的に活用し、海洋における情報収集能力を強化したい。そして、収集した情報を適切に加工、解釈して価値観を同じくする国と共有する枠組みを作るべきだ。また、海洋状況表示システム「海しる」の対応言語を増やし (現在は日本語と英語のみ)、地域の海洋状況のプラットフォームとしての機能を持たせたい。海上法執行機関の支援については、日本が誇る海上保安庁のノウハウを各国に輸出することを指す。MCT の積極的な派遣、巡視船の供与、海上保安政策プログラム (MSP) などが含まれる。二国間での取り組みは勿論、多国間にも広げていきたい。海洋における法の支配の大切さを各国と共有、法執行能力を強化して、海洋における国際秩序形成、ルールメイキングを先導するのだ。

## 5、おわりに

ここまで述べてきたように、今こそ日本が国際社会を先導する時だ。高坂正堯は半世紀以上前に海洋国家である日本の姿を「構想」した。しかし、現在まで我が国はアメリカという巨大なパワーの下に甘んじ、強みに紐づく責任と向き合うことから逃げていた。だが、これからは「挑戦」の時代だ。アメリカの指導力にあやかるのではなく、我が国自身で望ましい国際秩序を構想し、諸外国を巻き込んでいかなければならない。世界に冠たる海洋国家、日本の挑戦とそれによってもたらせる自由で開かれた秩序に期待し、本稿を終える。

### 【参考文献】

秋元一峰「ユーラシアブルーベルとのシーレーン防衛」『国際安全保障』第 35 巻第 1 号、2007 年 6 月、19-43 頁。

アルフレッド・マハン『マハン海上権力論集』麻田貞雄編・訳、講談社学術文庫、2010 年。

エルブリッジ・コルビー『拒否戦略』塚本勝也・押手順一訳、日本経済新聞出版、2023 年。

高坂正堯『海洋国家日本の構想』中公クラシックス、2008年。

高橋杉雄『現代戦略論』並木書房、2023年。

竹田いさみ『海の地政学』中公新書、2019年。

細谷雄一『国際秩序』中公新書、2012年。