

# 激変する資源・食糧の海上物流

## ——交錯する各国の安全保障戦略——

後藤 康浩

亜細亜大学 都市創造学部  
教授



資源や食糧は生産地で、鉱山権益や農園などを押さえることが消費国にとって安定供給の第一歩だが、確保したものを本国にまで運ぶ輸送が不安定であれば安全保障は完結しない。中国の“暴食”的な資源消費は経済の減速に合わせて収まりつつあるが、今後も着実に増えるのは間違いない。一方で、インド、東南アジア諸国連合（ASEAN）など資源・食糧の“暴食”ステージに進む国も新たに出てくる。海上輸送を中心とする資源・食糧の輸送、物流問題は世界にとってより重い課題になってくるだろう。

### 中国のシーレーンと南シナ海問題

オランダ・ハーグの常設仲裁裁判所は7月12日、中国が南シナ海に対して独自の管轄権を主張する根拠としていた境界線「九段線」について、「国際法上の根拠はない」との判決を下した。中国政府が南シナ海で進めていた岩礁の埋め立てによる人工島造設の権利は全面的に否定された。中国がフィリピン、ベトナム、インドネシアなどと争っている南シナ海の問題は領土と領海、排他的経済水域（EEZ）の権利問題ととらえられ、軍事、漁業、地下資源をめぐる衝突と理解されてきた。もちろんそうした要素は大きいですが、中国にとっては自国の「シーレーン（海上交通路）の確保」という側面が大きいことも確かだ。

中国は2015年に毎日1196万バレル（BPエネルギー統計2016年版、以下同じ）の原油を消費した。うち輸入量は毎日672万バレルに達した。消費量は日本の3倍弱、輸入量はちょうど2倍という計算だ。日中両国とも原油を大量に輸入しているが、実は中東依存度では大きな違いがある。日本は中東産油国からの輸入が83%を占めるが、中国は50%にすぎない。日本は長年、「脱中東」を標榜しながら安定性とコストの面で中東依存度が高いままだが、中国は中南米、西アフリカ、ロシア、CIS諸国など明らかに調達先の多様化に努力していることがうかがえる。

世界の13%の石油を消費し、原油輸入量では世界最

大となった中国にとって、石油はエネルギー安全保障の柱となっており、国内需要が99年以来昨年まで16年連続の前年割れとなり原油備蓄量も200日分を超える日本とは切迫感が大きく異なる。かつて日本ではエネルギー安全保障の指標として「ホルムズ比率（ホルムズ海峡を通過する原油が輸入全体に占める比率）」が大きな話題になっていた。ホルムズ海峡封鎖は今も地政学リスクのひとつだが、一般国民にとってはかつてほど緊張感もたれなくなった。逆に中国ではホルムズ比率は気になる指標のひとつとなっている。だが、それ以上に不安と緊張をもって語られるのは南シナ海であり、これを仮に「南シナ海比率」の略称として「SCR（South China sea Rate）」と呼んでみたい。

### 南シナ海比率（SCR）

南シナ海は中東からだけでなく西アフリカ、東アフリカ、インドネシア、豪州などから運ばれる原油、液化天然ガス（LNG）、石炭が通過するからだ。原油に限って言えば、中国の「SCR」は73%と中東依存度よりはるかに高まる。今後、イラン、イラクなど中東原油の輸入がさらに増大し、モザンビーク、タンザニアなど東アフリカからのLNGの輸入も増加。豪州、パプアニューギニアなどからの原油、LNG輸入も増える見通しからいけば、中国の「SCR」は今後さらに上昇する。

一方で、日本の「SCR」は86%と中国より高いが、日本がホルムズほどには不安感をもっていないのは日本に近いという地理的な理由に加え、米軍の存在を含め日本の安全保障が維持できていると感じているからだろう。それは逆に中国の立場からみれば、南シナ海はエネルギー安全保障の不安ということになる。南シナ海では日中のエネルギー安全保障はトレードオフの関係にある。

中国は南沙諸島で、ファイアリークロス礁、ガベン礁、ジョンソンサウス礁など7つの岩の周辺を埋め立て、人工島を建設中だ。まさにそこは原油タンカー、

LNG船の通過する航路の近傍であり、中国が危急の際の自国船の護衛を人工島に常駐させる空軍機などに担わせようとしていることは容易に想像がつく。人工島は“不沈空母”だからだ。

中国が南シナ海を通過して輸入するのはエネルギーだけではない。豪州からの鉄鉱石、米国産やブラジル産の大豆、トウモロコシもケーブサイズの大型ばら積み船は喜望峰を回ってインド洋を抜け、南シナ海を北上する。南シナ海は年間5兆ドル（約520兆円）すなわち世界のGDPの6.7%に当たる物資が通る海なのだ。東シナ海はガス田など地下資源開発や海軍艦艇の通過ルートなど軍事的観点で語られることが多いが、南シナ海は世界の海で最も濃密な物流ルート、経済安全保障としての重要性が高いのである。

## パナマ運河拡張工事が完工

パナマは今年、ふたつの大きなトピックスで世界の関心を惹いた。ひとつは世界の富裕層、政治家などがタックスヘイブンに設立した実体のない企業を使って、不正に資金を隠していたことを暴いた「パナマ文書」事件。もうひとつは1914年に開通したパナマ運河の拡張工事の完成だ。メディア的にはパナマ文書が目され、今も世界を揺さぶっているが、関係する経済の規模、資源や食糧の安全保障に関わる点では、パナマ運河の拡張工事完成こそより大きなインパクトをもっている出来事だろう。

パナマ運河拡張プロジェクトは2007年に着工され、当初は14年に完成する予定だったが工事が大幅に遅延、今年6月26日ようやく開通式が行われた。今回の拡張によって、通航できる船の幅は32メートルから49メートルに、全長は294メートルから366メートルに広がった。世界の貨物船のサイズを示す「パナマックス（パナマ運河を通過できる最大船型）」は変わり、「新パナマックス」という言葉が使われ始めた。「新パナマックス」ではコンテナ船で3倍のコンテナ搭載量となった。

## 資源と食糧の供給ルートが増えるメリット

アジアにとって重要なのは米国のシェールガスをLNG化し、パナマ運河を通過して太平洋に輸出できるようになったことだ。さらにシェールオイルに随伴する液化石油ガス（LPG）も従来より大型船でアジア向けに出荷できるようになった。現状では世界的にLNGが供給過剰で、価格も低迷しているため、LNG化した

シェールガスがパナマ運河を通過して大量にアジアに向かうことはなさそうだが、日本、中国、韓国などにとってオセアニア、中東に続く、もうひとつのLNG供給ルートがパナマ運河を通じて加わったことの意味は大きい。

パナマ運河はアジア諸国にとって食糧安全保障にも影響を及ぼす。地球上に残された最大の未利用可耕地といわれるブラジルのセラードの中でも大豆、トウモロコシの増産が期待されるマットグロッソ州はアマゾン川の水運を使ってアジア向けの輸出拡大を狙っており、アマゾン川河口のベレン港から出荷される穀物が新パナマックスの大型ばら積み船でパナマ運河を通過して太平洋から中国などに向かえるようになるからだ。従来は通れる船のサイズに比してパナマ運河の通行料が高いため、日数はかかってもインド洋回りというケースが多かった。パナマ運河通過であれば南シナ海は通らずに済むのも味噌だ。

## 海上物流の「チョーク・ポイント」回避に動く中国

中国は米国、ブラジルから合計年間6000万トン以上の大豆を輸入しているが、需要はまだ増え続けており、今後はさらに肉牛の肥育飼料としてトウモロコシの輸入も拡大する可能性が高い。ブラジルがマットグロッソ州を中心に穀物の増産を達成できれば、中国はブラジルへの傾斜を深め、中国にとってパナマ運河の安全保障上の重要性は高まる。

ニカラグア運河。中国資本の企業がパナマ運河より北のニカラグアにパナマ運河のバイパスとして建設する約260kmの運河だ。2014年12月に着工、資金難などで工事が遅れ、完成は当初予定の19年より遅れるのは確実だが、もし実現すれば大きな意味をもつ。中国にとって米国の影響下にあり、台湾と国交を結ぶパナマの運河には依存したくないからだ。似た話として中国がタイ南部のクラ地峡に運河を建設する構想がある。インド洋とタイランド湾を結ぶ全長102kmの運河で、マラッカ海峡のバイパスになる。過去10数年浮かんで消えてきた構想だが、最近になって再び話題になっている。南シナ海のバイパスにはならないが、世界の海上物流の最大の「チョーク・ポイント」といわれるマラッカを通過せずに済む選択肢を中国が押さえるとすれば意味は大きい。

資源・食糧問題では海上物流の重みと不安が増しており、南シナ海は最も懸念すべき場所になりつつある。

