

南シナ海での演習は対中国「武力威嚇」だ

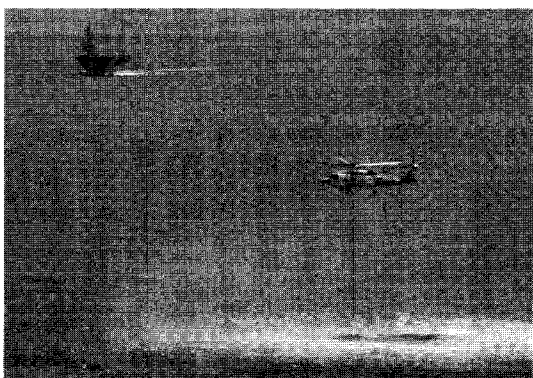
日本と中国の不戦条約である

「日中平和友好条約」が発効して以来40年。その記念行事に列席するため、安倍首相はこの原稿を執筆時点で10月25日から訪中し、習近平国家主席、李克強首相と会談する予定だ。表向きには日中海難救助協定の調印や、次世代自動車などの先端技術での連携合意が行なわれるが、裏の最大テーマは自由貿易の原則を破壊するトランプ政権に対し、その被害国となる日本がいかに対処するか、だろう。

安倍首相は2006年、最初に首相に就任してわずか12日後の10月8日に訪中し、胡錦濤国家主席らと会談。「戦略的互恵関係」の構築で合意した。首相はそれを誇りとし、折にふれて語ってきた。中国は昨年自動車約2900万台も売れて、保有台数は2億台を超え、海外旅行者が1億3000万人を超えるほど中産階級が爆発的に増大する巨大市場になっており、自民党の支柱である経済界は中国との良好な関係を望み、首相も国益上そうしたいのは確かだろう。

だが首相個人の心情は右派で、情緒的な大衆の支持を得ているから、中国包囲網結成を目指してきた。「戦略的互恵関係」と「中国包囲網」の二兎を追えば、どちらも達成しがたいのは当然だ。

この矛盾の端的な例が、9月13日に南シナ海で行なわれた日米共同訓練だ。ヘリコプター空母「かが」、潜水艦「くろしお」、護衛艦「いなづま」と「すずつき」は横須賀を母港とする空母「R・レーガン」を中心とする米艦隊と共に、



南シナ海で実施された、海自の演習。左上の艦船がヘリ空母「かが」。(提供/時事。海上自衛隊提供)

田岡 俊次

対潜水艦作戦訓練を行なった。南シナ海で米中の対立が高まる中、海上自衛隊が米海軍に協力し、潜水艦を撃沈する能力を誇示するのは、日中平和友好条約が禁じる「武力による威嚇」に当たると思われる。中国が南シナ海に面する海南島に潜水艦基地を建設したため、米海軍は嘉手納の哨戒機やグアムの潜水艦で中国潜水艦を追尾して識別のために「音紋」を録音し、対潜水艦作戦に必要な海水温度の変化や海底地形のデータを海洋調査船で収集している。中国海軍はそれを妨害しようとし、航空機や艦船の異常接近が続発する。

「重要な海域」なのか

中国は世界最大の貿易国家だから商船の通航は妨げず、米国が唱える「航海の自由」は実態としては「偵察の自由」だ。冷戦期には米海軍はウラジオストクの沖で同様な情報収集や威嚇演習を行っていたが、日本はそれに加わらなかった。海岸から22キロ以上の公海では訓練や情報収集も合法だが、逆に横須賀や佐世保の沖で中国艦船や航空機が戦争に備えて日常的に情報収集を行えば、多分日本も妨害しようとするだろう。日本本土から3000キロ以上離れたフィリピン西方海域での米軍との共同訓練について、海上自

衛隊は「南シナ海は日本にとり死活的に重要な海域」とし、専守防衛の一環であると主張する。だが中東方面から日本に向かうタンカーは、必ずしも南シナ海を通る必要はない。インドネシアのバリ島の東、ロンボク海峡を抜け、フィリピン東方の太平洋を北上すれば原油輸入に差支えはない。マレー半島とスマトラ島の間のマラッカ海峡を抜けて南シナ海を通る現在の航路と比べ、約1700キロ遠回りになり15ノットの速力で航程は3日弱延びる。タンカーの経費は多目に見て1日1000万円として、往復で6000万円かかる。

だが標準形的大型タンカーは30万キロリットル、つまり3億リットルを積むから、6000万円はリットル当たり20銭になる。1リットル150円以上のガソリン価格と比べれば、微々たる差だ。日本の原油輸入量は年間1億7000万キロリットルだから340億円の増にすぎない。昨年中国人観光客735万人が日本で使った額は1兆7000億円、1人当たり23万円だったから約15万人(2%)減と同程度だ。日本の利害に関わることの少ない南シナ海での米中の角逐に鼻を突っ込むのは愚策だ。

たおか しゅんじ・軍事ジャーナリスト。