

【指定テーマ】

北極海航路におけるハブポートの考察

— ノルウェー・ロシアの事例から —

合 田 浩 之

(日本郵船(株) 調査グループ総合調査チーム)

目 次

1. はじめに
2. 欧州側の北極海航路の諸港と船舶
3. 欧州側の諸港の諸相
4. 後背地の動き
5. 地域協力
6. まとめ アジア側のハブポート論議に示唆すること

1. はじめに

北極海航路¹の「国際貨物輸送の航路としての商業利用」が、確立して数年が経過した。北極海航路の利用を踏まえた北極海沿岸の港湾の建設・整備が観察される。

本稿では、氷海と通常の海との欧州側の境界付近で、北極海航路の拠点として整備されつつある港湾について考察を加える。そして、アジア側の北極海航路の拠点²形成を巡る、最近の議論³に示唆をあたえることを目的とする。

¹ 欧州とアジアを結ぶ北極海航路は、伝統的な北東航路（ロシア側）、北西航路（カナダ側）の二系統の航路が存在する。ロシアでは北東航路をNorthern Sea Route（NSR）とよぶ。

本稿では国際貨物輸送が確立したといえるNSRをもって北極海航路として議論を行う。ちなみに、北西航路の国際貨物輸送は、2013年に1件だけ実施された。

NSRは長く旧ソ連は対外解放してこなかった。1987年10月に旧ソ連のゴルバチョフ書記長が開放する旨の発言をし、92年に開放された（上村信幸「バレンツ海欧州北極評議会（BEAC）の成立」『行動科学研究』47巻（1995年）5頁）。

² アジア側の港湾で、北極海航路のハブ港としての構想が検討されているのは、苫小牧、ロシアのペトロボプロフスク＝カムチャッキー、アラスカ州（特定の港に絞られていない。）の3か所である。本稿6. 脚注37参照。

³ 北極海航路の拠点を苫小牧に設定することによって、アジア-欧州間の貨物輸送において時間短縮と費用短縮が試算できるとする主張がある。

例えば、岸那宏・相浦宣徳・三条肇「北極海航路に寄る北海道の国際物流拠点化の可能性に関する研究」『日本物流学会誌』22号、221-228頁（2014年5月）。しかしながら、この研究の前提条件に大きな問題があり、少なくともコンテナ輸送については、その結論を私は肯定できない。北極海航路には水深の浅いところ（サニコフ海峡、ノボシビルスク諸島沖北部）があり、現在、欧州航路に就

北極海航路への期待は、北極海航路が欧州とアジアを直結する貨物輸送⁴の回廊としての意味にとどまらず、航路の沿岸ないし、航路周辺海域の海底に埋蔵する石油ガス、あるいは石炭、金属鉱物資源の開発、生産への期待でもある。本稿では、沖合の海上油田・ガス田への拠点⁵としての港湾機能については、その必要に応じてのみ触れることにする。

ところで、国際貨物輸送の航路としての商業利用という言葉が筆者が強調したのは、北極海航路の利用方法は、それに限らないことを、筆者は強調しておきたいからである。

2013年の北極海航路の通行実績は、北極海航路局情報室（NSR Information Office以下、本稿では北極海航路局情報室と表記。）の公表する71隻という数字が、広く報道されている。しかしながら、同室は、71隻の通行船の明細を公表している。これを精査すると、ロシアの内航船が28隻、貨物を輸送していない船の通行が23隻（貨物船であるが空船として回航されている場合及び非貨物船）であって、アジア向けの国際貨物輸送に供された船が14隻、欧州向けの国際貨物輸送に供された船が6隻あるに過ぎない（図表1）。

図表1. 2013年の北極海航路での国際貨物輸送

	アジア向け		欧州向け	
	重量トン	隻数	重量トン	隻数
LNG	66,868	1	—	—
軽油	—	—	96,131	1
コンデンセート	169,908	2	—	—
在来貨物	4,742	2	58,349	3
ジェット燃料	—	—	88,024	1
石炭	—	—	73,500	1
ナフサ	360,085	6	—	—
鉄鉱石	203,439	3	—	—
小計	805,042	14	316,004	6

北極海航路情報室 資料から筆者作成

日本では北極海航路とは、既存のアジア－欧州航路（インド洋－スエズ運河経由）のバイパスとして期待されている節がある。重量で一番シェアが大きい石油製品（軽油・コン

航するような大型コンテナ船は航行できないから、北極海航路を利用するという事は、既往の欧州航路において享受している輸送上のスケールメリットを放棄せざるを得ないということが全く配慮されていないからである。

⁴ 北極圏の船舶航行という意味では、クルーズ客船の就航も、大きな意味を持つ。日本郵船株式会社の子会社Crystal Cruise Inc.社が、ラグジュアリークラスのクルーズ客船としては、世界最初の試みとして、2016年に北西航路クルーズを企画している。これは、日系企業による北極海航路での自社船のオペレーションの最初のこととなる。

<http://www.crystalcruises.com/OfferDetail.aspx?OG=220> 2014年8月14日アクセス

北極評議会の締約国も、北極圏における船舶の規制ということを検討する際、クルーズ船に対する適切なルールの形成ということをも念頭に置いている。例えば、北極評議会の2013-2015年における持ち回り議長国のカナダの考えは、以下に示されている。

<http://www.canadainternational.gc.ca/japan-japon/arctic-arctique.aspx?lang=jpn> 2014年8月14日

アクセス しかし、本稿ではクルーズ客船のことは触れない。

⁵ たとえば、掘削リグや洋上の生産施設への物資補給、作業員の海陸間の移動のための関連陸上施設、各種オフショア作業船の基地、作業船やリグの修繕機能、沖合ガス田の拠点においては液化施設が考えられる。

デンセート・ジェット燃料・軽油)に限って言えば、2013年のアジア－欧州間の貿易量(経路を問わない)はBP統計によると、3,940万トンであるから、北極海航路を迂回路して使った貨物のシェアは、1.8%ということになる。したがって、まだバイパスとしては大きな存在という評価は難しい。

ただ、注意すべきことに、ムルマンスクとそれ以東の欧州方面との区間については、ロシア政府の言うところの北極海航路に含まれない(ロシア政府が管理していない)⁶。

北極海航路を航行する船舶については、北極海航路局情報室の統計には表れない船舶が少なからず存在することが、日本での北極海航路の議論においては、たいていの場合、見落とされている。ましてや、ノルウェーが主権を行使する北極海上のスバルバル諸島を発着する欧州方面(ノルウェー本土を含む)との輸送貨物も、当然、北極海航路局情報室の統計には含まれていない。ノルウェーの文献ではArctic SeaとHigh Northという用語上の使い分けがある⁷。

2. 欧州側の北極海航路の諸港と船舶

欧州側の北極海航路とは、バレンツ海・白海・ペチョラ海を通過する。これらの海に面する16港⁸については、バレンツ・ユーロ北極評議会が策定した中長期⁹のマスタープランJoint Barents Transport Plan(2013年9月以下、本稿では『バレンツ地方運輸計画』と呼ぶ)¹⁰の5章4節において、北極海航路ならびに地域の回廊(The Northern Maritime Corridor)¹¹を構成する港としての評価がなされている。

そして、この計画では16のプロジェクトを提唱しているけれど、最重要とするのは、鉄鉱石の積み出しの鉄道整備、バレンツ海の航路、ボスニア湾(バルト海)としている。

⁶ Russian International Affairs, “International Cooperation in the Arctic 2013 Report”, No.12 (2013), p.30, Note 17.

⁷ 例えば、Norwegian Shipowners’ Association, “Maritime Outlook Report 2013”. p.65.

⁸ ロシアに属する6港が、ムルマンスク(Murmansk)、アルハンゲリク(Arkhangelsk)、カンダルクシャ(Kandalaksha)、ヴィティーン(Vittono)、ヴァランディ(Varandey)、ナリヤン・マル(Naryan-Mar)。

ノルウェーに属する10港が、キルケネス(Kirkenes)、ホニングスヴォーグ(Honningsvags)、ハンメルフェスト(Hammerfest)、アルタ(Alta)、トロムソ(Tromso)、ナルヴィク(Narvik)、ボードー(Bodo)、モー・イー・ラナ(Mo i Rana ラナ市の中心部)、モーシェーン(Mosjoen)、サンドネスホーエン(Sandnessjoen)。以下、都市名の表記は、初出は英文を併記し、以下和文とする。

⁹ 中期とは12-15年、長期とは30年を想定する(『バレンツ地方運輸計画』後掲10、2頁)。

¹⁰ The Barents Euro-Arctic Region, *Joint Barents Transport Plan - Proposal for development of transport corridors for future studies-*, 2013 Sept. pp.57-64.

¹¹ 『バレンツ地方運輸計画』はさまざまなプロジェクトを考察しているが、同書を編纂した専門家作業部会は、特に重視する3つのプロジェクトとして、この回廊をその1つに挙げている。今1つに、スカンジナビアの鉄鉱石を外港(バレンツ海すなわち、北極海に面する港)まで積み出す鉄道建設も挙げている(同9頁)。

欧州側の北極海航路のハブ港は、アジア - 欧州間の航海で、寄港のために大幅な離路が発生しないという条件¹²をつけるならば、バレンツ海ないしペチョラ海沿岸の諸港の中から選択されることになる。

ただバレンツ海ならば暖流（メキシコ湾流）が流れるから、年中凍らず、アイスクラス船（耐氷船）を要しない。ロシア側は、ムルマンスクだけが不凍港であり、ノルウェー側は、いずれも不凍港である。この地域は、年中凍らない海と、冬季に氷結する北極海との境界に近いところである。白海・ペチョラ海以東は、氷結する季節がある。

一年中凍らない海を航行する場合、船は、アイスクラスである必要はない。他方、氷結する海域ではアイスクラス船での航行が望ましい。アイスクラス船は、海水から船体やプロペラの損傷破壊を防護するべく建造されているから、同一輸送能力の非アイスクラス船よりも船体重量が重いであろうし、それゆえ原単位あたりの燃料消費量も悪いと考えられる¹³。

アイスクラス船は、氷結する海域だけを航行する場合も想定されようが、氷結する海域と、氷結しない海域の双方を結ぶ輸送需要に供される場合も当然ある。

ただし、氷結しない海域での運航は非アイスクラス船に較べて、効率が悪いとされている以上、航行貨物の最終目的地ないし、仕出し地が北極海沿岸であるからといって、その輸送の全行程をアイスクラス船にゆだねることに経済合理性があるとは必ずしも言えないだろう。

したがって、北極海航路の利用が盛んになった暁には、アイスクラス船と、そうでない船での積み替え等、拠点（ハブ港）となる港がバレンツ海に出現すると筆者は考える。

3. 欧州側の諸港の諸相

『バレンツ地方運輸計画』では、先述の16港を評価した後、ロシア側ムルマンスク、ノルウェー側キルケネスが候補と記している¹⁴。各港の最近の利用状況は図表2の通り¹⁵。

3.1 キルケネス

現状では、ムルマンスクの貨物量が多いが、『バレンツ地方運輸計画』では、キルケネスについて民間企業が港湾投資（KILA [Kirkenes Industiral Logistics Area], Pulkneset, Tommernesetの3計画）が行われていることを特筆し、北極海航路の拠点港たる可能性があるとしている¹⁶。このことは、同計画の実現のための原資として主要なるものは、各国の財政支出がメインと考えている¹⁷ことを考慮すると筆者が大きな意味を持つと考える。

¹² 白海に面するアルハンゲリスク、カンダルクシャ、ヴィティノーの場合、離路が生じる。

¹³ このあたりの事情は、定性的には明らかであるが、数字で具体的に示されることは、少なくとも公開情報としてはなかなか得られない。

¹⁴ 『バレンツ地方運輸計画』64頁。

¹⁵ 『バレンツ地方運輸計画』では貨物とは別途、各港での旅客（クルーズ船、定期船）の乗降数も取りまとめている。北極圏におけるツーリズムの重要性を踏まえてである。

¹⁶ 『バレンツ地方運輸計画』63頁。ただし同時にコンテナ専用埠頭が存在しないことも指摘している。

¹⁷ 同117頁。

図表2. バレンツ協力の対象地域における港湾貨物取扱量 (2012年)

港湾名	人口 (万人)	氷結	貨物量		コンテナ取扱量	
			(1万トン)	構成比	(TEU)	構成比
ロシア領						
Murmansk	30.7	年中不凍	2,360	33%	50,483	40%
Arkhangelsk	34.9	11月 - 4月	525	7%	22,000	18%
Kandalaksha	3.6	12月 - 5月	72	1%	0	0%
Vitino	0.1	冬期	370	5%	0	0%
Varandey	0.0	冬期	310	4%	0	0%
Naryan-Mar	1.9	冬期	12	0%	0	0%
ノルウェー側						
Kirkenes	1.0	年中不凍	242	3%	0	0%
Honningsvag	0.3	年中不凍	8	0%	0	0%
Hammerfest	1.0	年中不凍	482	7%	547	0%
Alta	2.0	年中不凍	67	1%	1,190	1%
Tromso	7.1	年中不凍	97	1%	3,467	3%
Narvik	1.4	年中不凍	1,942	27%	126	0%
Bodo	5.0	年中不凍	115	2%	17,872	14%
Mo i Rana	2.6	年中不凍	415	6%	0	0%
Mosjoen	1.3	年中不凍	155	2%	23,154	18%
Sandnessjon	0.6	年中不凍	91	1%	6,657	5%
合計	93.5		7,260	100.0%	125,496	100.0%

『バレンツ地方運輸計画』57頁の表6を筆者が加工。

この『バレンツ地方運輸計画』は関係各国が、当該地方の運輸インフラの整備という点では、足並みをそろえるための方向性を示しているのである。地域全体としての開発計画が共有されるが、その着工は各国の予算措置に委ねられている。そうであるとすると、裏を返せば、それ以外の形（要するに民間主導）で資金調達ができるなら、各種の整備計画が進展していくと筆者は推論する。

このキルケネスの民間投資について、キルケネス港湾局資料「Kirkenes in Pole position 2013」¹⁸によれば、以下のとおりである。

①KILA

KILAはTschudi Shipping Group¹⁹と港の所在する自治体Sor-Vanger市との共同事業で、開発に関するすべての行政手続きを終えたプロジェクトである。この点についてはTschudi社の関連サイト²⁰がさらに説明を加えている。これによると、KILAは、石油ガス、鉱山機械機器、鉱石に関する積み替えや貯蔵拠点、石油掘削リグの専用ドック、深水岸壁（喫水13メートル）、雪覆いのある（船舶用の）ドックを建設するプロジェクトである。

②Pulknest - Kirkenes Maritime Industrial Park

石油ガス及びその関連産業向けの物流拠点であり、2014年春から工事がはじまった。

③Tommerneset 計画はこの資料には掲載されていない。また関連のプロジェクトのサ

¹⁸ <http://sor-varanger.custompublish.com/dokumenter.105193.no.html> (2014年9月8日アクセス) にアップロードされている。

¹⁹ 同社の所有するアイスクラスのハンディサイズのバルカーが、Nordic Bulk Carrier社（デンマーク）の用船の下、北極海航路を航行したことがある。

²⁰ http://www.tschudiarctic.com/page/256/Kirkenes_Industrial_Logistics_Area_KILA (2014年8月25日アクセス)

イトは発見できなかった。

なお、キルケネス港港湾局の公式の案内²¹によれば、Norwegian National Coastal Administration（ノルウェー政府沿岸庁）は、バレンツ海の石油開発活動が活発化することを踏まえて、石油関連の拠点となる港湾（oil base harbour）として適当なのは、フィンマルク（Finnmark）県東部の港（8港）の中で、キルケネスだけであるとしている²²。

3.2 ムルマンスク

ムルマンスク港は、北極海最大の商港で、ムルマンスク市には、ロシアの国営原子力砕氷船運航会社Rosatomflot社が存在する。

2007年にムルマンスク州政府は、Murmansk Transport Hub構想²³を立ち上げた。これは石炭積み出しのための埠頭を建設し、可能であればコンテナ埠頭、肥料用の埠頭も建設するということで、港湾の貨物の処理能力を7000万トン/年と想定していた。投資総額1520億ルーブル（そのうち627億ルーブルを連邦政府に負担させる）ということであった。

このMurmansk Transport Hubは、当初は、石炭会社のSUEK社、州政府、州政府所有の港湾開発会社Rosmorport、ロシア鉄道の合弁会社であったが、2013年12月に国営石油会社ロスネフチ（Rosneft）が持ち分を75%取得して、ロスネフチとロシア鉄道との合弁会社となった²⁴。ロスネフチが北極海での石油開発を活発化させる意図があったと報じられている²⁵。

しかしながら、ロシアのクリミア編入にとって、ロシア連邦政府としてはクリミアの交通インフラ整備という課題が浮上した。ムルマンスク港の整備や、関係の鉄道近代化のための予算を、クリミアに充当する動きがあり、これを取り敢えず地元関係者が阻止したという報道もある²⁶。したがって、ムルマンスク港のハブ港としての発展の趨勢は、執筆時時点（2014年8月）では不透明なものが存在する。

3.3 それ以外の港湾

日本の企業が関係する北極海航路の貨物としては、執筆時点（2014年8月）で、ヤマルLNGプロジェクトの販売するLNGが、唯一具体化されたものであるが、本件に関する日本の海事社会での議論は、LNGのアジア方面への貨物輸送だけが注目されているくらいがある。しかし、このプロジェクト関連の貨物は、アジア方面にだけ輸送されるのではない。

ヤマルLNGは、Fluxys社とZeeburgge港（同社がターミナル、ガス貯蔵施設、パイプラ

²¹ Sør-Varanger Kommune, Havnevesenet, "Kirkenes Pole position in 2013"

²² Norwegian National Coastal Administration, Potential oil base harbours in Eastern Finnmark, 2010. Feb.この報告書はノルウェー水産沿岸省（現在は、貿易産業水産省）が、その外局である沿岸庁に作成を求めたものである。

²³ http://eng.gov-murman.ru/about_region/transport/#development 2014年8月25日アクセス。

²⁴ 『BarentsObserver』誌2013年12月12日

²⁵ 同上

²⁶ 『Barents Nova』誌2014年4月23日

インを保有)にてLNGをトランシップすることで合意した。

これはハブ港ということではないが、冬季に、アジア太平洋方面に出荷する際、ここでアイスクラスのLNG船と、普通のLNG船とで、積替えるためである²⁷。

なお、アジア方面では、ヤマルLNG関連貨物の積み替え拠点の話は管見の限りでは、確認できていない。

4. 後背地の動き

ムルマンスク、キルケネスは、それ自体、後背地に潜在的な移出・輸出貨物が存在する。先述の『バレンツ地方運輸計画』の認識では、この地域が

- ①鉄鉱石及び非鉄金属鉱石（銅・亜鉛・錫・アルミナ）の埋蔵が豊富であること
- ②水産資源が世界的に豊富であること
- ③森林資源が重要資源であるものの、輸送路が未整備であるがゆえに、潜在力が生かし切れていない。しかるに地球温暖化で森林の成長や林産物の生産が現状よりも20－50%増産が見込めるとされていること。
- ④観光客の誘致がとても重要であること

をもって、交通インフラ整備が重要であるとまず述べている²⁸。そして、フィンランドの鉱物資源の積み出しに関しては、既に商業的に利用されているボスニア湾の港湾（冬季氷結）への道路の容量に制限されていると指摘する²⁹。

したがって、鉱山と外港であるムルマンスクなり、キルケネスなりへの輸送路の整備が問題となる。『バレンツ地方運輸計画』ではそれは鉱山会社が、投資して整備し、鉱山が稼働した後、所在国の政府が補助をするというスタイルであるとも記している³⁰。政府レベルでの動きでは、フィンランド政府が、ラッピ県からキルケネスまでの鉄道建設についてフィージビリティ・スタディを始めることが2014年6月に報じられている³¹。

5. 地域協力

欧州サイドでの北極海航路のハブ港については、ロシアとノルウェー及びその後背地となる国々（例えばフィンランド）といった複数の国家が関係することは、如上の通りである。

したがって、関係国の政策上の協力がなされることは、港湾や航路の発展に資することは確かであろう。実際、この地域には、地域レベルでの国家間（あるいは自治体間）の協力関係が、冷戦終了後から構築されている。

²⁷ Fluxys社プレスリリース。http://www.fluxys.com/group/en/NewsAndPress/2014/20140404_Press_Yamal（2014年4月4日アクセス）

²⁸ 『バレンツ地方運輸計画』2頁。

²⁹ 同26頁。

³⁰ 同117頁。

³¹ 『BarentsObserver』誌2014年6月24日

この協力関係は、バレンツ協力ないし、バレンツ地域協力と邦訳される体制であり（本稿では、特段の事情がない限り、「バレンツ協力」³²と呼ぶことにする。）、1998年（地域協力開始後5年目）時点の評価として、「国境を越えた人のネットワークがきめ細かく張り巡らされ、ロシア側担当者とノルウェー側担当者が電話一本で即座に連絡が取れるようになった」とまでに評価されるに至っている³³。

バレンツ協力は、冷戦終了後、バレンツ海地域の政治・経済秩序を形成するために、1993年1月に設立された。その5か月後、北極海航路の開発プロジェクトとして、ノルウェー、日本³⁴、ロシア3国の研究機関が提携し、官民の支援を受けて「国際北極海航路計画（International Northern Sea Route Program, INSROP）」が開始されることになった。バレンツ協力の枠組みで作業部会が設置され、作業部会はINSROPに調査研究をゆだね、進捗報告を受けるという形で、北極海航路の調査研究が進行した³⁵。

バレンツ協力は1996年時点の評価では、経済、環境、インフラ開発を中心に進行しているということであった³⁶。本稿で引用した『バレンツ地方運輸計画』もこのバレンツ協力の作業部会によるものである。

6. まとめ アジア側のハブポート論議に示唆すること

本稿は、北極海航路に関係する港湾について、欧州側の動きを考察することから、アジア側での同種の港湾に関する議論³⁷に示唆を得ることが目的であった。北極海航路のアジ

³² The Barents Euro-Arctic Council（最近の外務省の邦文資料では、バレンツ・ユーロ北極評議会と訳されるが、過去においてはバレンツ海欧州北極圏評議会と訳されることもあった。）は、1993年に設立されたノルウェー・フィンランド・スウェーデンの北部地方自治体と北西ロシアを対象に、対ロシア関係の正常化と北部地域を目標とした地域協力をいう。

自治体レベルの地域評議会(BRC : Barents Regional Council)と国レベルのバレンツ評議会(BEAC)が重層的に並立する。

³³ 吉武真理「五周年を迎えたバレンツ地域協力—高まる北極圏地域協力への期待」『HOPPOKEN』1998年7月、36頁。

³⁴ 日本はバレンツ・ユーロ北極評議会の発足当初からオブザーバーである。そもそも、このような地域機構が構想されたのは、多国間協力を通じてノルウェーが外国から資金援助を得るというねらいもあった（大西富士夫「バレンツ・ユーロ北極評議会（BEAC）の推進要因と今後の行方」『ロシア・ユーラシアの経済と社会』972号（2013年8月）30頁）。

³⁵ 黒神直純「バレンツ協力」『外務省調査月報』1996年1月号、9頁。

³⁶ 同上、10頁。

³⁷ アジア側の北極海航路に関するハブポートについては、①極東ロシア、②アラスカ州で論議がある。前者は、ペトロパブロフスク・カムチャッキー港である。ロシアのメディア『Arctic Info』誌2014年3月13日によれば、同商港CEOであるIvan Corporals氏が、同港は既にインフラが整っていると述べたという。

<http://www.arctic-info.ru/News/Page/petropavlovsk-kamcatskii-prezentyut-kak-port-sevmorpyti?id=7583>（2014年3月14日アクセス）実際、2013年8月にサベッタ（Sabetta）から同港を経由して大連までの実験輸送がなされた（『月刊ロシア通信』163号（2013年11月2日）4頁）。

ア側の港湾については具体性の伴う民間投資の議論がなされているわけではない。筆者が考えるに、民間投資が検討されるに先立ち、議論がなされるべき点は下記4点である。

1. 積換えの必要性についての考察

日本でのハブ港建設の論議は、コンテナ輸送において、ハブ&スポーク輸送を行うことで、輸送の実費用なり、時間価値で評価した機会費用なりが削減されるという論理でハブ港建設の意義を論証するという議論の要諦は、北極海を経由するかどうかに関係なく、ハブ港相互の輸送においてスケールメリットを享受して、中小型の船でトランシップなき直送よりも利点があるということである³⁸。

しかしながら、欧州側での北極海航路での港湾論議は、コンテナ輸送を前提としていない。むしろ、アイスクラス船とアイスクラスでない船との接続を前提としている。

2. 企業の内発的な行動の有無

現在、日本国内において北極海航路のハブ港建設ということを想定した民間投資は存在せず、また北極海航路に関するハブ港の論議は、日本では民間の海運、港湾企業ではなく、公共セクターが主導している議論である³⁹。もちろん、市場の失敗ないし外部効果の存在という理論的可能性までは否定できず、そのような場合は、政府による市場への介入が正当化される。

もっとも、民間海運企業が、北極海航路の利用に消極的であること、港湾運送事業者が、北極海航路の利用を見越して港湾投資を進めないということは、その事業について「現時点は」、採算上、投資をすべきではないという将来判断をしていることに他ならない。だから、公共セクター主導のハブ港建設の推奨というのは、ハブ港建設によるなんらかの外部経済（産業連関効果の発生）の追求と筆者には判断できる。だが管見の限りでは、そういう主張は見当たらない。

後者は、アラスカで港湾建設を任務とする陸軍工兵隊の関係者（氏名不詳）が報道機関に、州内に大深水港が必要であると語ったという程度の話である（『The Arctic Journal』誌 2014年2月25日）。これによると、北極海航路の拠点という意義に加えて、北極海で稼働する石油掘削船の保守整備のための拠点という意義も持たせている。現状、その機能はダッチ・ハーバー港に求められているが、開発海域とかなり離れているという問題認識がなされている。そして供用開始は2020年、経済性が出てくるのは2030年とも述べている。

アラスカに北極海航路の拠点が必要ではないか、という問いかけは、欧州側で拠点港の開発を手掛けているTschudi Shippingもアラスカ州で行っている（2012年5月2日）。

http://www.institutenorth.org/assets/images/uploads/articles/Falck_-_Tschudi_Shipping.pdf (2014年8月26日アクセス) この内容については、筆者も2013年9月4日に同社社長のFelix Tschudi氏と面談し、口頭で伺っている。

³⁸ 日本の北極海航路に関する議論は、コンテナ以外の海上輸送についても、一応検討がなされている（北海道建設部空港港湾局物流港湾課『北極海航路可能性調査事業業務委託 報告書』2013年3月15日、24-25頁）。しかし、これはハブ港との議論とは無関係の話である。

³⁹ 例えば、同上。

3. 関係国の地域協力関係

北極海航路のハブ港として、アジア側に設立される港湾には、港湾の存在する国以外の関係貨物も発着することになる。すなわち当該ハブ港は周辺関係国の国際公共財としての性格を持つ。その安定的な運営には関係国相互の間に良好な関係が構築されていることが前提である。

事実、欧州側にはバレンツ協力という枠組みがあり、関係国のみならず、地方自治体レベルでの密接な関係があることは、既に指摘した。特に、ノルウェーとロシアの間についていえば、ロシア・ノルウェー国境から30キロ以内の住人は15日以内であれば、査証なしで相互に往来できる⁴⁰ほどの良好な関係が構築されている。

そのような信頼感を土台として、40年間ロシアとノルウェーで紛争が継続していたバレンツ海の境界⁴¹について、両国は2010年9月15日に合意をした。バレンツ海の資源開発がこのことにより活発化し、そのことが北極海航路の一層の殷賑に結びつくことは論を待たない。

他方、アジア側には北方圏フォーラムなる、関係地方自治体による枠組が存在する。これは日本の北海道が提唱し、1991年に設立されたものであり、北海道は自治体外交を古くから重ねている。しかしながら、この枠組については中央政府が対応しきれていないという指摘がある⁴²。

また、北海道（日本）の北部関係国とは、国交が正常化されていない国（北朝鮮）⁴³もあり、ロシアとの国境線の不確定（平和条約の未締結）という重大な問題も残されている。

4. 近隣貨物への視点

北極海航路は、日本においてはアジア－欧州航路のバイパスという位置付けで議論がなされている。途中寄港地については石油ガス資源開発拠点に議論が集中してきた⁴⁴。しかしながら、私見では、例えば、極東ロシア・東シベリアの開発、インフラ整備といった議論が不足していると考える。これは欧州側でHigh Northの貨物が実際に動いていることを考えれば、今後検討されてしかるべきであろう。なぜならば氷結とまではいかないまでも、冬季に流氷の卓越する海域はオホーツク海にまで及んでおり、サハリンには資源開発が既に進んでいるからである。

以上

⁴⁰ Kirkenes Pole position in 2013

⁴¹ その展開については、吉武真理「バレンツ海境界画定をめぐるノルウェー・ロシア関係－史的展開とその展望－」『外務省調査月報』1997年1月67-86頁。

⁴² 吉武真理「五周年を迎えたバレンツ地域協力－高まる北極圏地域協力への期待」『HOPPOKEN』1998年7月、37頁。

⁴³ 北朝鮮領内の豆満江（図們江）や羅津といった港湾もおそらくは、北極海への指向性を持つであろう。羅津には2013年夏にドイツの重要物船会社Hansa heavy Lift社によって、北極海経由でタグボート（貨物としての重量1724トン）が輸送された実績がある。

⁴⁴ かつては、ロシアの北極沿岸の諸都市およびそこをゲートウェーとする内陸部への輸送についても、議論がなされたことがある。海洋政策研究財団『時代を拓く北の海－その資源・輸送・環境保全』海洋政策研究財団、2005年、66-74頁。