

オピニオン

「台湾有事は日本有事」と言われ始めてははくたつ。政府も方が一の事態に備えて体制を整えようと努力しているものの、物事は簡単に進まない。その根本的な理由は、何を守らなければいけないかをめぐる認識の相違がある。その議論の一部を紹介する。

(特任編集長 田北真樹子)

台湾有事に備える

日本戦略研究フォーラム(JFSS)が10月24日に開催した定例シンポジウム。JFSSは過去4回、毎年、現役政治家や官僚・自衛隊OBが参加して台湾有事に関するシミュレーションを開催し、その後の定例シンポジウムでシミュレーションの成果報告と参加者による公開討論を行っていった。今年も防衛省・自衛隊関係者のほか、経済官庁OBも登壇し、主に台湾有事が起きた際の中国からの邦人退避や、現在の日本企業の中国依存をめぐって議論が交わされた。

立場で異なる問題意識

シンポジウムの公開討論で興味深かったのは、小宮義則元特許庁長官の「経済安全保障」の定義だった。図。「安全保障」の定義が、「経済安全保障」の定義がある。「経済安全保障」の概念は、経済と安全保障の間に存在するため多様な定義を持つ。短期的、中期、長期によって、そのとらえ方は著しく異なる」と説明する。

これを見ると安全保障関係者と経済関係者の問題意識が異なることがわかる。シンポジウム後、小宮氏は筆者に「安全保障関係者は『領土』『人命』『経済』で、経済関係者は『経済』『人命』『領土』とそれぞれの優先順位を表現した。

2020年、日本では中国発の新型コロナウイルスによるサプライチェーン(供給網)の寸断で、マスクなどの調達先を中国に集中させてきた問題が明らかになった。安倍晋三政権は補助金を出して中国から日本への国内回帰や第三国への移転を促したが、「現在でもなお、調達先の特定への依存状況は続いている」(24年版通商白書)。

公開討論で小宮氏は、「日本の産業は中国依存。G7(先進7カ国)の中で最も中国依存度が大きい。現時点で中国市場を無視した瞬間に(日本は)国力を維持できない」と語った。

中国に拠点を置く日本企業は3万1000社。米国やタイ、インド、ベトナムと比較しても突出して多く、コロナ禍前よりも増えた。大企業が中国に進出する際、中小企業も連なって進出しているのが一因という。ま

安全保障と経済の優先順位とは

た、中国沿岸部には日本企業が多く進出し、日本での最終組み立てに必要なものを中国で加工して日本に戻している。

小宮氏は「これができなくなると日本国内でものづくりができなくなる。安全保障の観点からすると非常にリスクを負っているが、これは1年や2年で直せる話ではない」とした上で、「今回のJFSSシミュレーションの想定は3年後の2027年だが間に合わない。残念ながら、この状態で突っ込むことを覚悟して、なるべく人の命を救う方向に頭を回すしかないのではないかと語った。

中国には10万人、台湾には2万人の日本人が滞在する。

関西康博元国土交通審議官は空路での退避について、「(日中間を運航する)航空会社は4分の1が日本で、残りは中国。日本の外務省が危険情報のレベルを上げたら、航空会社がどのぐらい便数を減らすのか。綿密なシミュレーションを航空会社と外務省、国土交通省も含めてやって段取りを作っておかないと、いざやれといわれれば混乱するばかりだ」と指摘した。

退避勧告が出て、なぜ台湾での有事なのに中国から退避しないといけないのか、あるいは中国に残ったほうが安全かもしれないと思う人がいるかもしれない。岡西氏は「政府は、有事が起った場合はこのレベルでこういう段階にあり、こういう結果を伴うので逃げないといけませんよ、ということを国民と

共有することが重要だとJFSSのシミュレーションで痛感した」と振り返った。

島田和久元防衛事務次官は「日本企業は日本の平和と安全を脅かす国に大事な社員を派遣して、企業の存立、さらには日本経済の存立を委ねられている」と述べた。安全保障の観点からいうとまずいということになるが、それをやめたら国の存立が成り立たない。そこは国家戦略として、中国への依存率を下げていくなどの真摯な検討が必要ではないかと述べた。

海上輸送は迂回も攻撃

エネルギー安全保障をめぐっては現状認識の相違がさらに浮き彫りになる。

島田氏は、日本の貿易の99.6%は海上輸送に依存していることから、「石油備蓄があるからいいじゃないか」という声があるが、1980年頃の電力の半分は石油で作られていたが、いまは石油は8%で大半が液化天然ガス(LNG)と石炭によって作られている。天然ガスと石炭は備蓄がないから、やはり海上輸送ルートが途絶えることは非常に大きな影響がある」と語った。

小宮氏は別の見方を取る。「意外と日本のエネルギー安全保障は強靱だ。なぜなら一度も石油危機があり、東日本大震災の教訓がある。石油の備蓄は8カ月に相当する235日分あり、海上輸送ルートもパシフィックではなくロンボク海峡経由であれば3日ぐらいの遅延と多少のコストで日本に入ってくることは可能」という。岡西氏は、世界のコンテナ港取扱量トップ10の大半は中国だとして、輸送ルートとなる海峡への攻撃は「中国の経済にも多大な影響を及ぼすので考えにくい。世界中のものが中国経由で動いているので、その海上が止まることは多分ないと思う」とする。

島田氏は、台湾海峡やパシフィック海峡を通れなくてもほかのルートがあるとの指摘に対し、「最悪の場合は、ドローンや対艦弾道ミサイルなどの攻撃または威嚇

サデ正論

隔週掲載

があった場合、迂回ルートであっても日本や台湾への輸送は止まる可能性があることを考えておかないといけない」と反論する。船舶保険の高騰や船員組合の反対なども想定される。日本が貿易で使用する船舶の9割以上は外国船籍で、乗組員の96.2%が外国人だ。

これに小宮氏は、ドローンなどによる攻撃はやりやすいため、「日米連合艦隊で(船舶を)守ることができない」といった場合、日本の経済自体が成り立たず、戦わずして負けるということになってしまふ」と語る。岡西氏も「日本に仕向け地が決まった船舶に絞った攻撃は可能だ」と述べた。関係省庁が一体となって最悪の事態を想定した対応の検討が必要だ。

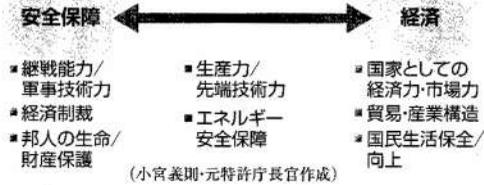
時間的余裕がある間に

一方、NTTチーフサイバセキリティ・ストラテジストの松原実穂子氏は、昨年10月にウクライナの重要インフラ企業の一般エンジニアの一部が、英国で英陸軍の工兵隊から研修を受けたい話を紹介した。爆発物の破壊力や、ドローンやミサイルが着弾した場合、金網またはコンクリートの壁などの程度施設を守れるかといったことなどを学んだという。「時間的に余裕があるうちに官民が連携してシミュレーションを活用しつつ、率直に意見交換できる場が必要になってくると思う」と語った。

中国の主張受け入れず

シンポジウム冒頭、JFSSの渡辺利夫会長は、台湾有事を考えると「決して忘れてはならないこと」として、1972年の日中共同声明をめぐる交渉を担った外務省条約課長だった栗山尚一氏の言葉を紹介した。「台湾が中華人民共和国の不可分の一部であることがこの中国の主張(日本側)を受け入れた場合には、台湾に対する中国の武力行使は国際法上の内戦の一環として正当化され、他方、台湾防衛のための米軍の軍事行動を、わが国が支援する法的な根拠を失ってしまう」

「経済安全保障」とは何か



(小宮義則元特許庁長官作成)