



2025年5月1日

## 温まる北国

公益財団法人 国際通貨研究所  
理事長 渡辺 博史

名作「北の国から」の母親役でもあったいしだあゆみさんがこの世を去られたことから、ということでもないが、北の国のことを思うことがあった。

国際的には「グローバル・サウス」に焦点が当たり、北の先進国諸国の主導的役割に影が差しており、また先進国とはやや言い難い北の大国の暴挙のために北半球の動きが種々制約されていることもあり、北の持つ重みに種々疑念が呈されるこの頃であるが、地球温暖化というこれまた難しい状況も、また別の観点から北に目を向けさせる一因になっている。

日本には「桜前線」という風物詩が有り、4月末には津軽海峡を超えてこれが北海道に上陸するかどうかというニュースが流れるが、本州地域以西では、既にこの前線北上という季節慣行は崩壊している。ここ数年東京の桜の開花のタイミングは全国で一位、二位を争う早さで、昔のように鹿児島、宮崎、高知の開花を受けて、徐々に前線が北東方向に向かい、ついに東京も、という順番の状態では無くなっている。三月の気温の動きが大分変わったことや、相対的に暖かい中で気流の変化の方が影響度を増しているようだ。また、桜の一斉の開花のためには、エネルギーを貯めるための冬の寒さが必須ということから言うと、二十年後くらいには、鹿児島、宮崎辺りでは満開の桜という景色はもう拝めないかとも言われている。

地球が暖くなる原因については、多数説を全く認めようとしない米国大統領もいるが、事実としては温暖化が進行している。そして、それを受けて、生産立地の変化が著しくなっている。日本でも、主たる米の生産地が北陸、東北から北海道にシフトしているが、全世界的にも類似の事象が起こっている。ロシア・ウクライナの戦争の結果として、黒海沿岸の港から世界に輸出されて来た両国産の小麦の船積み、搬出が停止していることが、大きくそれに依存するアフリカ諸国の食糧難に繋がっているという問題を起こしている。しかし、我々のような年寄りの記憶では、ウクライナはソ連の穀倉地帯として有名ではあったが、ほとんどがソ連の他共和国での国内消費向けで輸出量はさほど小さくなく、ロシアに至っては、小麦の大輸入国であり、キューバ危機前後のアメリカの対ソ連制裁手段は小麦の輸出停止だった。

もちろん、農業技術の進展もあるが、この両国での増産の主たる要因は気温上昇である。これまで雪と氷のみの世界であったシベリア地域でも小麦などの農業生産が伸びており、今後も増産が期待されている。しかし、これも、実は短期間の恩寵であり、この地域の気温が更に上昇すると、寒地荒原（ツンドラ）に凍結されていたガスが徐々に解凍、放出され、農業をはじめとする諸生産活動が大きく阻害されることも懸念されているようだ。

更に目を北に向けると、北極海に行きつくが、ここでは白熊の居住可能な氷原が急激に狭まっているというニュースが既に散見される。巨大な陸地がベースに有る南極とは異なり、北極圏は海洋である。これまでは、極寒冷地域であったために、夏場であっても海面には氷が張り、大型砕氷船の先導が無ければ動けなかった。しかし、最近では、年間 90 日くらいは、航行が自由にできるように変化しているようで、ヨーロッパと東アジアをつなぐ海路としての利便が着目され始めている。スエズ運河経由の海路よりも所要日数は短く、先年有ったようなスエズ運河の通航遮断の際に迂回路とされたアフリカ南端の喜望峰経由よりは遥かに短い。

この海路を如何に有効に活用するか、そしてそこに日本の参画する余地と意欲が有るのかどうかを、海外から聞かれることが多くなった。所要時間の短縮そのものは、(米国大統領の関税政策による不穏当な圧縮が多少あったにしても)世界全体の物流が増える見込みから言えば歓迎に値する。また、ベーリング海峡を抜けて太平洋に出てきたときの最初の寄港地として、北海道あるいは本州北部の港が、ロシア、韓国の候補地と競って地歩を固めるという目論見もあろう。

とは言うものの、具体策を考えると話は簡単ではない。

まず、基本的には北極海航路は東半球側を航行するので、カナダ・アラスカ寄りではなくロシア沖の航行になるため、ロシアとの様々なトラブルを抱えている状況では、その自由航行には疑念が有る。「スエズ運河経由の時には、紅海沿岸での海賊襲撃という危険があるが、北極海には海賊はいない」というが、海賊ではないロシアがどう動くかはなかなか予測が立たない。

また、何をどれだけ運ぶかも良く読めないという声もある。ヨーロッパと東アジアの間の製造業製品の物流の将来展望がハッキリしないこともあるし、ロシアのヤマル半島付近のガス田の産出物といったエネルギー運搬も、ガス田そのものの開発に明確な進捗が認められない、ということもある。

更に、ユーラシア大陸を東西に結ぶ陸路・鉄道網との競合関係も、運送物資の性格によっては、大きな意味を持つ（もちろん、この鉄道網の方は、中国の動きに 100%左右されるといふ「難点」があるが）。

と列記すると、あまり魅力が無い気もするが、輸出・輸入の全てにおいて全面的に海運に依存せざるを得ない日本の場合には、コスト、損得だけで考えていてもいけないの

かも知れない。レア・メタル狙いの動きとも言われる米国大統領のグリーンランド併合願望には、グリーンランドが北極海航路の大西洋側の出口の最良寄港地となりうることも背景にあるとも言われる。そういった中で、物流確保という生命線への対応策は日本にとって重要な課題であろう。

(IIMA メールマガジンへの寄稿)

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてお客様御自身でご判断下さいますよう、宜しくお願い申し上げます。当資料は信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、その正確性を保証するものではありません。内容は予告なしに変更することがありますので、予めご了承下さい。また、当資料は著作物であり、著作権法により保護されています。全文または一部を転載する場合は出所を明記してください。

Copyright 2025 Institute for International Monetary Affairs (公益財団法人 国際通貨研究所)

All rights reserved. Except for brief quotations embodied in articles and reviews, no part of this publication may be reproduced in any form or by any means, including photocopy, without permission from the Institute for International Monetary Affairs.

Address: Nihon Life Nihonbashi Bldg., 8F 2-13-12, Nihonbashi, Chuo-ku, Tokyo 103-0027, Japan

〒103-0027 東京都中央区日本橋 2-13-12 日本生命日本橋ビル 8 階

e-mail: [admin@iima.or.jp](mailto:admin@iima.or.jp)

URL: <http://www.iima.or.jp>