

第1回  
我が国経済を支える国際海上輸送ネットワークの戦略的確保に関する研究調査  
委員会

日時：2024年10月3日（木）15:00～17:00

場所：運輸総合研究所 2階会議室

委員：委員名簿のとおり

<議事>

- (1) 情報保全及び公開に関する方針
- (2) 国際海上輸送ネットワークの現況と課題
- (3) 自由討議（今後の検討の方向性）
- (4) その他

<主な議事概要>

- ・ 議事（1）情報保全及び公開に関する方針について  
事務局より情報保全及び公開に関する方針を説明。質疑なく了承された。
- ・ 議事（2）国際海上輸送ネットワークの現況と課題  
事務局より資料説明。
- ・ 議事（3）自由討議  
座長より各委員へ発言依頼があり、各委員・オブザーバーより国際海上輸送ネットワークの現況と課題等について各分野に関する発言があったところ、その議事要旨別添のとおり。

## 自由討議 議事要旨

## 全般

- ・シーレーンは世界の公共財であり、関係各国が連携して守る必要がある。安全確保のために、海外貿易に強く依存する日本として何をすべきか、という視点が重要。
- ・「シーレーンの安全保障」を議論する際には、防衛の観点からの議論と、食料やエネルギー確保の観点からの議論を分けて考えることが必要。
- ・戦争など有事が起きても海上輸送は続くので、有事の中での海上輸送確保は重要な視点。有事の輸送を考えると、内航海運等との協力が必要になると思われる。歴史的な経緯から難しいかもしれないが、きちんと議論しなければならない。
- ・様々な切り口を同時に検討すると議論が発散してしまう。今後の検討では、分かりやすいシナリオを設定して、具体的に考える必要があるのではないか。

## 外交

- ・紛争により様々な影響が生じている状況においては、価値観を共有する国家間、特に日本のシーレーンに面している沿岸国との協力が重要。
- ・過去の協力などの実績により基盤として築いてきたものをベースにアジア諸国、そして欧米諸国への外交を行い、安全保障につなげることも大事。

## 資源・エネルギー

- ・安定的なエネルギーの輸送・確保のために、代替供給源・代替輸送レーン確保の議論が重要。

## 船舶・船員

- ・自国で運用できる船舶が急速に減少してきたこと、有事の際に日本国籍船が十分に存在しないということは、安全保障・防衛上の深刻な問題であり、海上交通を自国で運用できる環境を維持することが重要。
- ・戦時中の船員保護が十分でなかった過去の経緯から、日本籍船・日本人船員の確保についての課題が解決すれば非常時の輸送が可能になるのかは見極めが必要。
- ・有事に日本の船員に役割を果たしてもらおうのが厳しいという歴史的背景があるため、有事にも外国人の力を借りることを前提に準備しておくことが重要。

## 物流／外航

- ・地政学リスクや気候変動による環境影響により、リードタイムが長くなり、サプライチェーンに影響。また、北米東岸やインドなどで労働争議が頻発し、これも

サプライチェーンに影響。これらの影響により輸送運賃の変動予測が難しくなり、顧客のコスト管理にも影響。

- ・日本におけるコンテナ取扱量の減少に伴い、直行便サービスが減少。最近では、大型コンテナ船の輸送において、中国・アジア発の貨物搭載が優先され、日本発着のコンテナ積載枠が減少する状況が生じており、日本からの貨物の競争力低下を示す事例もある。
- ・日本への国際基幹航路を確保・拡充することが日本全体の産業政策上も大事であり、そのためには荷物の量を確保することが不可欠。日本は多くの国と EPA、FTA を締結しており、これらを活用して、東南アジア諸国の荷物を日本に集めるような施策の工夫が必要。
- ・コンテナ船は様々な港を経由するが、資源を運搬するタンカー等は 2 地点間の直行航路が多いため、分けて考えるべき。コンテナ船の場合、例えば、敵対国の港を経由する際、入港制限や日本向け貨物の接收などのリスクがある可能性あり。その場合、日本向け貨物を船社は引き受けなくなったり、寄港しなくなったりするのではないかと。北米・欧州との航路は日本にとって重要だが、パナマ運河を活用すれば、船のサイズは小さくなるが、北米西岸－パナマ運河－北米東岸－欧州のような運航も可能。
- ・安全保障の関係者が見ている世界と、民間事業者の視点から産官学間のギャップが深く、両者間でのコミュニケーションが重要であり、実際の海上輸送にどのような課題があって何を対応する必要があるかを議論することが必要。
- ・地政学リスクの高まりによる直接的な影響を多々被る。紛争地域で海上保険が対象外となりうることも問題。
- ・損害保険は、米国同時多発テロ事件の際、日本では政府が閣議決定し、損害の支払いを政府が保証し、航空会社が運航可能にした経験あり。船の運航には船、人、保険など様々な要素が絡むので、それぞれの要素で課題と対応を検討することが必要。政府要請で運航して損害が生じた場合（例えば船員が死亡した場合など）の補償も問題。
- ・米国では、普段、海運事業者に補助金を出しておいて、有事に船舶を確保する仕組みがあるが、日本にはない。海外に比較し日本で整備されていない仕組みがあるならばそれもリスク。

## 造船

- ・造船・修繕を中国が担っている状況は、日本にとっての弱み。資源の輸出制限等によるエコノミック・スライトクラフトのみならず、造船・修理を含め、中国の経済的措置により日本の海上輸送や経済が左右されてしまうため、これらの課題に一刻も早く対処することが必要。
- ・海保の船は日本の造船所で建造や修繕をしている。日本造船業の競争力強化は安全保障上重要。

- ・造船、特に修理能力は重要。日本企業は規模が大きい中で頑張っているが、日本に修繕拠点が少ないのは問題。緊急に修理が必要になったとき、修理技術の低さや人材不足は重大な問題を惹起。
- ・外航船の定期検査の半数以上は中国で行われていると推測され、経済制裁等の何らかの理由で中国造船所が使えなくなると大きな影響を被る。同様に中国が5割以上の船舶建造を行っており、中国の造船所が使えなくなると、ドライバルク、大型コンテナ船、タンカー等は影響大。
- ・英米の海軍の艦艇の稼働率が落ちているが、両国内の造船業衰退が一因と言われている。この点、造船で過半を占める中国の優位性は強い。日本においても、造船業は安全保障上重要なインフラ。

### 港湾

- ・資源輸送はコンテナとは異なり、プライベートバースで受けている可能性が高く、大きな資源輸送船は入れないバースもあると言われる。コンテナとそれ以外ではビジネスモデルや取り巻く環境が異なるということに留意しつつ、どういう船ならどの港湾に入れるのか検証することが必要。
- ・越境ビジネスの拡大やDXの進展に伴い、新規参入が増え、企業間競争が激化している。このような状況の中で、日本の港の国際海上輸送マーケットにおける位置づけが低下していることを実感。
- ・ターミナルの生産性と安全性向上に向けた最新機材の導入やカーボンニュートラル（CN）に向けた新燃料の整備も将来の課題。
- ・GHG対策の水素、アンモニアも当面は輸入に頼る必要があるのであれば、日本のどこを基地港にして日本全国への輸送網をどのように広げるのか、ということもエネルギー政策上必要。海上輸送そのものの議論も重要だが、日本の産業政策との関係、エネルギー確保も含めた視点が必要。
- ・大型船の長いループでは、コロナ禍の際のような遅延からのリカバーが困難なため、中型船でフリークエンシーを確保する戦略が選択される可能性もある。こうしたリスクを考えれば港湾の配置論として、ある程度分散させたほうがいいのか、という視点もありうる。
- ・港湾運送事業者の確保も課題。実際に、地方港では夜間の荷役ができなくなってきている。港湾自動化が実現しても、その全国展開には相当時間がかかる。様々な課題が解決されても、港湾労働者の不足で物流機能が止まることになってしまいかねない。

### 海上保安

- ・我が国は、国家安全保障戦略等に基づいた取組を進めており、多国間の海洋安全保障協力の強化や、中東地域における自衛隊による海賊対処行動等は、その重要な柱。

- ・ 東南アジアでの海賊案件は昔からの課題で、東南アジアや南アジアに巡視船を派遣する等、取り組んできた。ソマリア沖アデン湾の海賊対策においては、護衛艦に海上保安官を同乗させ、防衛省・自衛隊とも連携して15年以上にわたり対策を講じている。
- ・ 近年では南シナ海の懸念が高まっており、東南アジア諸国と協力して、能力向上支援を推進。アジア諸国や北太平洋各国の長官級会合、世界レベルでの長官級会合も開催。
- ・ バイ（ラテラル）とマルチ（ラテラル）の中間の3～4か国での取組みを実施。ミニラテラルなどとも呼んでいる。クアッドの海上保安機関間の協力もその一つ。
- ・ 海上保安庁が東南アジア等で能力向上支援を行う目的は、従前の「シーレーンの安全確保のため」から、FOIPの登場を契機として、最近では「法の支配に基づく海洋秩序維持のため」へと変化。これらの活動をアピールする戦略的な情報発信が必要であり、関係省庁と連携しながら取り組んでいる。
- ・ 政策研究大学院大学（GRIPS）では、2015年に海保との連携プログラム「海上保安政策プログラム（MSP）」を立ち上げた。学生10名で、うち海保の若手幹部が2名、残り8名がインド太平洋地域の海上保安機関の若手将校で構成され、六本木で8カ月、呉で4カ月学ぶ1年プログラム。卒業生は、フィリピン沿岸警備隊報道官等自国に戻り活躍。

#### 有事

- ・ スエズ運河の問題（フーシー派の攻撃による船舶の迂回）は半年以上続いているが、恒常化してしまうと当たり前になり誰も取り上げない。一方で、迂回にかかるコストは誰かが負担。シーレーンは重要だが、コストに吸収されて議論にならない場合もあり、影響を整理して情報を出していくことが重要。
- ・ 有事があったところを避ければ輸送は可能であり、そのコストは嵩むものの、その理解をどうやって浸透させるかも課題。
- ・ 平時は船舶の国籍、位置などを発信するAISは便利だが、有事の際は船や位置が見えてしまうので攻撃の標的になる可能性。有事の際には、AISを切って航行することになるのかもしれない。
- ・ 日本籍船からの折々の情報も、有事の際には貴重な戦略情報。

#### その他

- ・ 地球温暖化による気候変動により、台風やハリケーンなどが大型化・頻発化しており、気候変動による海洋の危険性の考慮が今後必要。
- ・ 北極海航路について、環境、安全保障、経済の観点から、中長期的には大きなトピックになる可能性。

- ・ 普段なかなかデータが取れない中国やロシアの物流情報も衛星画像から収集できることから、衛星を活用した情報収集も今後の分析の選択肢の1つ。
- ・ 衛星を使ったMDAの海上安全保障への利用等、新しい技術も論点。
- ・ 情報発信の必要性・課題として、各方面から高く評価されている海洋関連の取組であっても、メディアに取り上げられる機会は多くはない。
- ・ 国内の最大の課題は人材不足であり、特に現場人員の確保が困難。
- ・ 名古屋港がランサムウェア攻撃を受けて停止するなど、サイバーセキュリティの強化は今後も重要な課題。

(以上)