

議事要旨

第2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

1 開催日時・場所

令和7年2月6日 15:00 - 17:10

運輸総合研究所 2F 会議室（対面・オンライン併用）

2 参加者

（1）対面

○ 座長

- ・ 鶴岡 公二 一般財団法人運輸総合研究所理事
一般財団法人国際情勢研究所所長
元英国駐劬特命全権大使

○ 委員

- ・ 宮川 眞喜雄 一般財団法人運輸総合研究所評議員
前内閣官房国家安全保障局国家安全保障参与
元マレーシア駐劬特命全権大使
- ・ 柴崎 隆一 東京大学大学院工学系研究科システム創成学専攻准教授
- ・ 道下 徳成 政策研究大学院大学理事・副学長・教授
- ・ 石井 昌平 前海上保安庁長官/国土交通省参与
- ・ 河上 康博 笹川平和財団安全保障研究グループ長兼主任研究員
- ・ 中村 秀之 日本海事センター上席研究員
- ・ 阿曾 智孝 日本郵船株式会社執行役員
- ・ 安藤 恒夫 日本通運株式会社執行役員

○ オブザーバー

- ・ 谷口 礼史 内閣府 総合海洋政策推進事務局 参事官
- ・ 竹内 雅幸 外務省 総合外交政策局宇宙・海洋安全保障政策室長
- ・ 指田 徹 国土交通省 海事局 外航課長
- ・ 森橋 真 国土交通省 港湾局 計画課長
- ・ 中川 哲宏 海上保安庁 総務部 国際戦略官
- ・ 高橋 杉雄 防衛省 防衛政策局 戦略企画参事官

○ 代理

- ・ 矢口 麻衣 経産産業省 資源エネルギー庁 資源・燃料部 政策課長
国際資源戦略室長

（経産産業省 資源エネルギー庁 資源・燃料部 政策課長代理）

公表用

(2) オンライン

○ 委員

- ・ 河野 真理子 一般財団法人運輸総合研究所評議員
早稲田大学法学学術院教授

3 議事

議事 1 現状と課題について（追加）

事務局より資料 1 の説明を行った後、座長より各委員及びオブザーバーへ発言依頼があったところ、その概要については別添のとおり。

議事 2 シーレーン障害時のシミュレーションについて

事務局より資料 2 の説明を行った後、座長より意見などあれば事務局宛メール等で連絡するよう打診があった。

議事 3 今後の委員会スケジュールについて

事務局より資料 3 の説明を行い、第 3 回（次回）委員会以降の開催予定概要について説明した。

議事 4 その他

座長より資料 1 の個別テーマに加えて、本委員会で新たに意見をいただいた論点について、今後の検討議題として盛り込めるかを検討すること及び事務局へのその他意見があればメールで伝えることを連絡するよう打診があった。

※参考

- 資料 1 国際海上輸送ネットワークの現状と課題（追加）
- 資料 2 シミュレーションシナリオ概要
- 資料 3 委員会スケジュール（案）

各委員及びオブザーバー発言概要

外航

- 欧米主要諸国の制度との比較資料は、今後の我が国の海運政策の進展のために誠に有用な基礎データを提供している。不足している船舶及び船員の問題は安全保障の観点から深刻で、先進各国の制度と日本の制度を比較し、日本の制度が如何に国際基準から外れているのかを分析することは、今後の運輸政策の課題を浮かび上がらせると思う。特に税制、保険、船員給与、障害死亡時の保障などについて他の国々と比較が重要である。
- 海運会社のアライアンスの変遷も早まっている。ONE はシンガポール本社となっているが、社員は日本への帰属意識が強い。しかし、アライアンスが与える影響が大きいと思うので、どのような組み方をするのかにより大きな影響があるので注意が必要。
- 米国の Cargo Preference は途上国でも実施しようとするチャレンジではあるが、場合によっては ICS などが主張する海運自由の原則との関係で問題が生じることもある。
- アメリカは荷主大国ではあるが海運大国ではない。イギリスも大きなコンテナ船社はなく、同様。フランス、ドイツには定期船の大きな海運会社あるが、途中で経営が成り立たなくなり公的資金の注入を受けてなんとか維持している。コンテナ輸送のビジネスは先進国では成り立たないと以前から言われていたが、日本においても邦船3社のコンテナ部門 ONE は本社をシンガポールに移しており、これをどのように捉えるか留意する必要がある。

船員・船舶

- 海運業界、造船業界において、労働者不足が大きな課題。造船については、中々造船のニーズに応えきれない状況がある中で、拡張のネックに労働者不足の問題がある。船乗りについては、労働環境が特殊な業界。海事人材の確保については、採用の間口を広げる、他業種からの転職や、一般大卒の採用を促す等、包括的に対応を進めるため検討会を行った。
- 日本にもトン数標準税制があり、建付けは経済安全保障を担うために設けられている制度であるが、今の制度の根本に立ち返って考えるなら、輸送の担い手はどういう人なのか、管轄が競合しないという点で日本籍がいいのは分かるが、実質的にそれがワークするのか、といった部分で突き詰める必要があるのではないかと考えている。

公表用

- 人手不足に関連して、自衛官の処遇改善が必要。例えば、退役海自を法人を作って活用できないか等の検討も必要。

造船

- 造船技術の維持・向上についても関心が高まっており、造船7社連合（邦船大手3社及び今治造船、JMU、MSY、三菱造船）で液化水素船といった新エネルギーに対応した船舶の検討調査を開始している。ただし、新しい船舶の設計技術という面では連携できても、従来の船種においては各社の競争もあるのでなかなか進められないところもあるので、今後の課題だと認識している。他方、中国は全ての船種の基本設計を集約して国営の2社で行っており、技術者の層も厚いが、日本では設計は個社でやっている所以で差が出てきている。
- 造船ニーズに応えられない背景に労働力不足の問題もある。

物流

- 港湾運送事業では、圧倒的な労働者不足に悩まされている。特に、職場環境の悪さ、土日・深夜の作業があること等から、若い人から人気がない。
- コンテナ船のターミナル事業において、自動化や遠隔の作業を進めようとしているが、労働組合との調整に時間を要している。空調の整った部屋から作業できるなど職場環境が大幅に改善されることをアピールしている。名古屋港では自動化が進んでいるが、東京港でも進めようとしているがなかなか進まない。最近米国の東海岸で起きたストも同じ課題と認識。自動化を進めようとする、最終的には労使問題が課題となり、労使協定が議論されることとなる。
- 日本の港湾のグローバルな競争力は残念ながら昔に比べて低下し、かつては10位以内だったが現在ランク外となっている。日本の港湾は大型船舶が立ち寄らず、今はフィーダーが主となってしまった。国際輸送のネットワークという点では問題だが、なかなか解決の糸口がない。
- 化学製品や、原油、LNG等のリキッドバルクは重要であり、その備蓄が西日本に集中しているのも気になる。また家畜の飼料や肥料なども食料の維持の観点から重要であると感じる。
- 小麦、大豆などは食料安全保障の観点からの議論も必要。

港湾

- 港湾労働者の不足が課題である。厳しい労働環境の中、新たな人材確保が困難となっている。気候の変化で、最近では夏場が暑く、例えば空調のない自動車運搬船の船内における固縛作業等の労働環境が厳しく、この作業の労働環境の改善が課題。
- 港湾施設の自動化、電化、グリーン化について欧州の港を視察してきた。大規模なロッテルダムやハンブルクの港を見ると、日本の港に適用するためには政策の決定が不可欠。
- 欧州のヒアリング調査では、ほとんどのターミナルで自動化の導入に際し、労働問題を解決することが重要と聞いた。
- 港湾の機能として将来に向けての課題として一番重要だと思う点の一つは、新エネルギーをどのように扱うかである。輸入したものを国内内航と繋げ、どれだけ効率的に分配するかについては、国全体のエネルギー政策として考えないといけない。水素にせよアンモニアにせよ、輸入したものを日本の内航とつないで効果的に分配する制度をどう構築するかについては、まずは受け入れる港湾を決めて、それ以外の港とのネットワークを整備する必要がある、1つの省で対応できる話ではない。船舶で使う代替エネルギーも未だ混とんとしており、あらゆるものに対応できる方向で検討が必要である。これに日本の港湾は対応できるのか、価格も含めて考えることが必要。
- ウクライナの穀物輸送など増えているが、インフラが追い付いていないので使いにくいという話を聞いていた。有事などの際には急激な需要が生じることがあるので、日本周辺で何らか生じ、急激なニーズが生じた際に、需要を取りこぼすことが生じることもありえる。
- 韓国（第二釜山港）やシンガポールは自国港湾の将来像について世界に向けて、米中問題等も考慮した上で発信している。発信力、スピード感の欠如も日本の港湾の相対的な地位低下につながりかねないと感じており、日本としてどう克服していけるかが大きな課題と認識。
- 港湾の自動化に関して、サイバーセキュリティの観点は重要。名古屋港はサイバー攻撃を受けた際、国交省の報告を見ると港湾の運営再開にセキュリティの専門家に相談を行っていないとのことであるが、自動化を進める上ではサイバーセキュリティが重要であるとの意識が必要。

外交

- ビジネスをしている者にとって公海自由の原則、航行の自由はあって当然というような雰囲気があるが、実は外務省等の日々の努力があって成り立っている法秩序である。これを維持するための努力は重要であるが、近年国際社会の法秩序が揺らいできており、このような法秩序を維持することは重要である。
- 欧州で意見交換したところ、欧州でアジア太平洋地域への高まっているのは事実で、アジア太平洋地域とどのように関わっていくか、外交的な観点から関心を持っていた。インド洋と太平洋を結ぶマ・シ海峡の重要性も、欧州の関心がアジア太平洋に向くにつれてますます高まるだろう。
- 「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」の概念は浸透しつつあるも、コンセプトが正しく認識されていないことがあるので、引き続き様々なチャンネルを通して認識を深める活動が必要。
- 外交の場面では様々なパターン化された協力枠組みが各国との二国間のハイレベル会議の際に合意されることがある。防衛協力、科学技術協力などである。首脳や外務大臣、運輸担当の大臣が諸外国の首脳と会談される際、港湾の相互利用、船員の訓練、シーレーン防衛など、海上輸送に関する2国間の協力枠組みをパターン化し、そうした段階のたびに必要に応じて合意できるようにすれば、海上輸送分野の各国間の協力を二国間の枠組みから地域の枠組みに拡大するネットワーク構築に役立つのではないか。
- フォークランド紛争時の英国の海上輸送分野の官民（軍民）協力の方式は、将来の紛争を念頭に置いて今後の実務的な先例として有用であると思う。経済安全保障のための具体的政策を検討する際の参考になる。
- 衛星データを活用したMDAはホット 이슈の一つ。AIの活用も進んでおり、AISの公開情報を学習させ、瀬取りやIUU等の不法活動を行う不審な航路の推測などが行われるようになっている。QUADといった枠組みでもMDAは議論されている。

有事

- ロシア・ウクライナ紛争のインパクトについて述べたい。AISを活用して北極航路の活用状況を見ているが、あまり輸送状況は減っていない。北極海航路では資源輸送が中心であり、石炭や天然ガスの輸送は減っていないと考えられる。輸出相手を見ると、以前はヨーロッパ向きだったのが、インドやトルコなどグローバルサウスに変わっている一方で、ロシアからの輸出量は変わっていない。天然ガスに至っては、ヨーロッパや日

公表用

本を含め全く減っていない。あれだけの戦争があっても、海上輸送がシャットダウンされるわけではないと感じている。

- 自衛隊と商船関連企業の連携が重要。第二次世界大戦中の船員の被害について、当時の海軍の主たる軍艦が 127 隻であり、そのうち 90 隻が被害を受けており、守り切れなかったことも認識してほしい。当時と同じ状況にならないようにすることが重要である。
- 国際ルールである交戦規則では、交戦国とみなされた場合は当該国の軍艦が護衛している船舶は攻撃対象となる、また、中立国の船は攻撃対象ではないが臨検や禁制品の捕獲は可能となっている模様。そもそも当事国が国際法を守るのかという問題はあるが。いずれにせよ、我が国の商船隊の船籍国や船団の護衛をどうするかについて検討する際には考慮する必要があるだろう。仮に交戦国とみなされた場合、護衛をするとかえって攻撃の口実を与える場合もあるようだ。
- 台湾有事やグレーゾーンの事態が生じた際に、エネルギーがきちんと運ばれるかについて関心がある。民間や他省庁と何を連携しなければならないか考えていきたい。
- 有事の際に考慮すべき事項として、日本籍船や日本人船員とともに船舶保険が大事であり、更に再保険をどうするのか、その保証を含め国がどのような支援ができるのかということも考えていく必要がある。
- 有事の際に、直ちに船舶保険の提供がなくなることはないようだが、イラン・イラク戦争の際に保険料がかなり高騰したため、何度も業界から政府に対応を依頼したが対応してもらえなかったと聞いたことがある。保険が実際に無くなるということはないと思うが、保険料がかなり高騰すると民間では対応できない。紅海でも保険がつかないのではなく、保険料が高騰したこともあって遠回りを選択していると聞いている。
- フォークランド戦争の事例を研究することは本委員会においても有益と思慮する。この戦争を分析すると、厳しい戦いだったところ運よく英国が勝ったと認識しており、それに大きな影響を与えたのが商船隊の支援である。Merchant Navy Reserved 制度が当時の英国の輸送を支えたことによる要因は大きいと考えるので、このような連携について検討することも重要である。
- グレーゾーンでは検疫を用いて船舶を止めるという可能性もあるのでこれも考慮する必要がある。
- 臨時検査を台湾周辺で実施された場合、有事には至らずとも何らかのトラブルに巻き込まれ、物流のルート選定に憂慮すべき状況が生じる可能性を危惧している。臨検を避

公表用

けるためには大回りする必要がある、有事に至る前の段階でも影響が出ることを懸念している。

- 有事の輸送に際し、日本人船員・船員で賄えるのであれば結構だが、現実的にどうなのか、根本的な対策について、これまでの対応にとらわれない考え方が必要。

防衛

- 過去の大戦でも海上通信が切られるということがあった。どのように備えるか、宇宙からの監視の議論等も踏まえながら論点に加えることが重要であると感じた。
- 平時において AIS が便利だが、有事はこの信号が切られてしまうことも考えられるため、宇宙からの監視も視野にいれる必要がある。AIS の信号が切れると、宇宙からみることになり、相手の艦艇を如何に見つけるかということを各国は行っている。艦船はそれを欺く活動が盛んになっているので、宇宙についても検討する必要性はある。
- 主だった戦争・紛争には機雷が必ず登場する。朝鮮戦争当時、機雷が 1700 個以上日本に流れ着き、津軽海峡や新潟港など日本海側の港湾が閉ざされたということがあったので、現実的な問題として考えるべきである。
- 船団護衛は潜水艦でやられるというイメージが強く、それを前提に議論されることが多いが、対艦ミサイルを持っている国もあるので、潜水艦以外にも注意が必要。
- 緊張下における自衛隊員の輸送について、現在は船員が予備自衛官になっているので有事対応可能となっている。

海上保安

- 南シナ海では有事には至らないグレーゾーンの事態がニュースで取り上げられ、緊張感が高まっている。このような状況において、事態をエスカレートさせないよう最前線に対応しているのが海上保安機関である。
- 昨今、ミニラテラルな協力も含め、海上保安機関同士の連携が世界で加速している。世界情勢の変化に伴い今後の展開が見えづらくなっているが、引き続き志を共にする者が共に行動することが大事。

公表用

- 一見当たり前に安全に航行できるインド洋について、その当たり前が、実は外交はじめ様々な努力によって確保されているのだということは、強調したい。海上保安庁は、外国海上保安機関との連携・協力の強化に加え、法の支配に基づく海洋秩序の維持という基本的価値観の普及を図ることを通じて、シーレーンの安全確保に貢献している。
- 軍事活動と法執行活動（海保の活動）の区別が難しいグレーゾーンの活動について、国際裁判でどのように判断するかが大きな論点になるケースが増えているが、軍事活動と法執行活動は明確ではない。船舶の性格ではなく、具体的な活動について判断の基準にしないといけないという先例が積み重なっている。今後日本の船舶に対する臨検等がどのような活動として行われるのか検討しないといけない。
- 各国の海保間の協力を外務省としても ODA 等を通じて後押ししている。OSA の導入により、軍の指揮下にある海上保安機関また軍そのものに支援を拡大している。