公表用

議事要旨

第３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４月 14 日　14:00 - 16:35

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
元英国駐箚特命全権大使

○　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
元マレーシア駐箚特命全権大使

・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

・中村 秀之　　日本海事センター上席研究員

・阿曽 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

・中川 哲宏　　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

・古井 拓郎　　海上保安庁 総務部 国際戦略官

・小川 一夫　　（代理）内閣官 国家安全保障局 参事官

・斉田 幸雄　　（代理）外務省 総合外交政策局
宇宙・海洋安全保障政策室 室長

○　有識者

・吉田 正則　　国土交通省 海事局 船舶産業課長

（２）オンライン

○　委員

・河上 康博　　笹川平和財団日米・安全保障研究ユニット総括・交流グループ長兼主任研究員

・河野 真理子　　一般財団法人運輸総合研究所評議員

公表用

早稲田大学法学学術院教授
・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
○ 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

3 議事

議事１　開会

人事異動による参加者の変更を踏まえ、事務局より資料１を説明。

議事２　シーレーンを巡る最近の情勢について

宿利会長からの米国及び韓国への出張報告に続いて、事務局より参考資料１及び資料２を説明。

議事３　有識者ヒアリング

前回までの委員会での論点を踏まえ、今次委員会では「外航」と「造船」にテーマを絞り、テーマ別に以下のとおり委員等から各分野の現状と課題についての発表が行われた後、意見交換が実施された（別紙参照）。

外航①（資料３）
外航②（資料４）
造　船（資料５）

議事４　その他

事務局より参考資料２の説明を行い、第４回（次回）委員会の開催予定について連絡した。

※　参考
資料１：委員会の情報保全及び公開に関する方針
資料２：昨今のシーレーンを巡る情勢について
資料３：外航海運の観点から見た「海上輸送ネットワーク確保」のキーポイント
資料４：外航海運
資料５：経済安全保障の観点から見る船舶産業について

参考資料１：KMI 等交流参加報告
参考資料２：委員会スケジュール

公表用

別添

有識者ヒアリング
意見交換概要

外航

○　国民の最低限の生活を守るのであればトン数標準税制の考え方の中で必要な外航日本船舶の規模として定められている 450 隻では足りないと認識している。トン税では船種は指定されていないが、実際には船種別に必要隻数を確保する必要がある。

○　船舶の自律運航は、日本財団の支援もあり、ここ２～３年でかなり進展してきている。実証実験も行われているが、未だ小型の船舶かつ内航・沿岸でのトライアル中であり、外航船舶での活用には法的整備も含め時間がかかるだろう。混雑時の出入港を除けば、ある程度の自律運航は可能な段階となっているが、実際の運航時にはメンテナンスや故障対応も必要なので、完全に無人化することは困難だろう。

○　シンガポールが中国の支配下にはいるとは考えにくいが、シンガポールの港の利用に際して中国と敵対する国に何らか影響が出る可能性は懸念している。同港は燃料の補給港、コンテナのハブ港として非常に重要なので、何らか支障が出ると影響が大きい。

○　フーシ派はイスラエル又は同盟関係にある米国関係船舶を標的とするとしつつも、その他の船舶が誤って攻撃されることもあり得るので、安全サイドをとって紅海は回避されている。

○　船舶戦争保険が適用される事態下では絶対に航行しないというわけではないが、紅海については危険度が高く、一時期のアデン湾の海賊ともリスクが異なると考えている。保険が補填されるとしても運航は難しいと考える。

○　自衛隊の活用について、自衛隊は船舶職員法の対象外なので、制度改正が必要になるだろう。また、そもそも自衛官が不足している中、これを活用するのはなかなか難しいと思う。

○　マ・シ海峡を通れなくなると、西側から日本にくる船舶はインドネシアのロンボク海峡を通ることになるのだろう。ここは水深も深く、航行安全の観点からは適している。一方、補給の点ではインドネシアの南側に適した港がないので、中東のオマーンやペルシャ湾辺りで補給して日本に行くこともあるかもしれない。最大航続距離について、最近では日本からロッテルダム等北欧州までスエズ経由で航行できる能力が求められる傾向にある。

公表用

○　マラッカ海峡協議会の歴史は長く、この地域の国々はその枠組みの中で日本から受けた支援に感謝し、それが日本への信認の基盤になっていると実感する。その枠組みで培われた信頼関係は、より広く海上交通一般に関する日本と東南アジア諸国との協力を模索する際の良い基礎になると思う。是非それを活用し、日本とそれら諸国との海上交通に関する幅広い連携の協議を意識的に始める時期が来ているのではないか。

○　外航海運に対する独占禁止法の適用について、日本の定期船は適用されない。不正確かもしれないが、米国では届出制の下でアライアンスのみ認められ、欧州では適用除外を廃止していたと記憶。運賃でのカルテルには、競争法が一定規模以上になると適用される可能性はある。

○　外航海運の特徴として言えば、基本的に自由化が進んでおり、民間主導で行われている産業。一種のインフラとして日本経済の屋台骨となっている。政府の関与が少なければ少ないほうが良いという自由主義の考えが現在の状況を生んでいると思うが、民間だけで対応しきれないという現状が明らかになりつつある中で、政府の関与の薄さが問題になってきていると思う。

造船

○　日本の造船は中韓に比べるとまだまだオートメーションが進んでいない。特に、中国は自動化が進んでいる。日本の職人の技術は高いものの、職人の手作業では大量に生産することができず、また造船所の設備も古い。設備投資にどの程度お金回せるのか、大きな課題となる。

○　経済安保の観点でいうと、2021 年に海事産業強化法が成立し、日本の海運事業者が優れた船舶の建造能力を持った日本の造船所に発注する場合に、税制特例や低利融資のメリットを付与する仕組みができた。

○　今後とも日本の造船所に巡視船を作ってもらう必要があり、また、修繕を行うような地方の造船所も残す必要がある。これは自衛隊の艦船も同じかと思う。受注トップを目指す上でハイスペックな船の建造が必要であるのは分かるが、地域の小さな造船所も含め、通常の船の建造能力の維持に向けた取組みもお願いしたい。

○　海自は部内試験で運航と機関がある。部内試験なのでそのままは海技士に流用はできないが、試験内容はほぼ準用している。運航からはパイロット（水先案内人）も出ているので、機関の方は造船業に活かせるのではないかと考えている。機関や電子整備関係の退職自衛官の活用も考えてほしい。

公表用

○　中韓の造船所が大きく成長した約 15 年前、海運会社は国際競争が激しいので、生き残りのためには安くて良い船舶を作っている造船所に発注せざるを得ず、コストの高い日本の造船所には発注を出せないという話を当時伺った。LNG 船はモス型対メンブレン型で日本と韓国は競争していたが、マーケットはメンブレン型に流れた。また、コンテナ船はロット発注がある中で、日本の建造能力では対応できず、取りこぼしが出てしまった。この頃から、日本の海運、造船の関係が崩れ、そこに韓国造船が入り込んだ。現在までに韓国での建造コストが上昇し、主要造船国は中国に移っていった。このような中で、日本の造船は建造能力を減らしたので、日本船主の発注を受けきれず、日本船主は海外に発注を出さざるを得ない状況になっていると認識している。

○　造船は一度辞めると、設計を一からやり直すのは非常に負荷が高く、時間とコストがかかる。日本は個々の造船所で設計を実施しているが、中国は２社くらいに集約されている。

その他

○　中国は決して秘密裡に、あるいは見えないように政策を進めているのではなく、すべて公表している。中国からすると当初から公表していたとおりに港の占有権等を獲得すると、後から気付いた国に問題だと言われる状況であり、そうであれば、最初から公開はしないということになりかねない。中国はかねてより世界を支配するという意思を表明してきたが、多くの国はこれを本気にしていないのか、問題視すること無く今に至っている。このように中国を見逃してきた周辺国のスタンスが現在の中国の増長を招いているのではないか。