公表用

議事要旨

第４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６月 18 日　14:30 － 17:00

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

・林 光一郎　　（代理）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

・石井 昌平　　前海上保安庁長官

・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
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

・中村 秀之　　日本海事センター上席研究員

・上原 淳　　一般財団法人運輸総合研究所理事長

○　オブザーバー

・小川 一夫　　（代理）内閣官 国家安全保障局 参事官

・谷口 礼史　　内閣府 総合海洋政策推進事務局 参事官

・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

・髙橋 杉雄　　防衛省 防衛政策局 戦略企画参事官

・平嶋 隆幸　　（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

公表用

・角野 浩之　　国土交通省 海事局 船員政策課長

（２）オンライン

〇　委員

・屋井　鉄雄　　一般財団法人運輸総合研究所所長
東京科学大学特任教授

３　議事

議事１　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「物流」、「船員」及び「港湾」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）。

議事２　シミュレーション中間報告

有事の際に想定される海上交通の制約を段階的に考慮した４つの主要なシナリオに基づく国際海上輸送ネットワークの変化を分析したシミュレーションの中間報告が行われた後、意見交換が実施された（別紙参照）。

議事３　その他

事務局より、第５回（次回）委員会の開催予定は令和７年９月下旬である旨連絡した。

※　参考

資料１：（物流）
資料２：（船員）
資料３：（港湾）
資料４：（シミュレーション中間報告）
参考資料１：米国の海事産業再興に向けた大統領令及び通商法 301 条措置について
参考資料２：米国の海事産業再興に向けた SHIPS 法案について
参考資料３：米国通商代表部（USTR）の通商法 301 条措置の緩和案
参考資料４：委員会スケジュール
参考資料５：前回議事要旨

公表用

別紙

有識者ヒアリング・シミュレーション中間報告
意見交換概要

物流

〇日本の港湾における貨物取扱量は過去 50 年で絶対量は増えているが、グローバルでの爆発的な貨物量の増加を受け、相対的な順位を落としている。近隣港での貨物取扱量が増えているのは、積み替え貨物、いわゆるトランシップによるもの。日本は、港の利便性で近隣港に比べて劣ってしまい、日本発着以外のトランシップ貨物を取り切れなかったように思う。

〇海外港湾との競争力の低下は船舶の寄港減少に繋がり、コロナ以降の運賃上昇も受け、日本企業にとって貨物船のスペース確保が困難となってきているが、こういった事実は貿易に携わる者の間でもあまり知られていない。

〇港湾を巡るグローバルな動きは思っている以上に激しい。そのような中で日本の港がハブ化を目指すのは困難と承知する。適正なグローバル運賃を払い、基幹航路の維持を進めていくことで、これ以上の地盤沈下を防ぐ努力が必要。

〇国際コンテナ戦略港湾の検討においては、世界との競争には、いかに荷物を集荷するかが重要とし、①国内貨物を日本海側から太平洋側（阪神・京浜）に集積させる、②東南アジアからのトランシップ貨物を引き付ける、という方針がまとめられた。

〇日本企業は長期契約を好み、また、高い運賃を受け入れられずに買い負けるという状況が発生している。日本は太平洋航路だと最後の寄港地としての調整弁となっており、高い運賃が払えなければ（安価な貨物は積載優先度が下がるため、日本には寄港せず）、減便されるという事態が生じている。日系船会社も参画する同盟の中でさえ、航路設定において日本企業の決定権が失われつつあり、日本を通るルートが選択されない傾向がある。

〇ハブ化の可能性があるのは阪神港と横浜港。東京港は奥まった地形かつ水深が浅く、更に土地も狭いことから拡張性が乏しい。現在の可能性としては、埋立てが進められている横浜港の新本牧といったところになるものと承知する。

〇日本という狭い国に５つも大きな港があり、どれも国際競争に勝ち続けるということは困難なため、グローバル船社を寄港させられるような港を１港でも良いの

で整備して欲しい。また、日本海側の貨物は内航フィーダー船に鉄道等内陸輸送も含めて貨物をその１港に集約させることも重要。

船員

〇船員不足は深刻化しており、最近では離島航路の船員不足による減便も生じているが、外国人材の受入れについては、業界全体として受け入れるべきという議論にはなっていない。日本人、とくに海上業務に関心のなかった陸上からの転職者等を取り込もうということで、船員養成ルートの強化や船員確保の間口の拡充など、今後、総合的に取り組むことが重要。

〇船員不足は、海上保安官や自衛隊の確保が困難であることと共通する課題。人材を取り合うのではなく、win-win となるよう国交省含め連携が重要。

〇造修、航空機整備、補給など後方部隊を含む海軍総員と商船船員の損耗率を比較するのは、正確なデータ比較とはなっていないため、軍艦乗員と商船船員の損耗率を比較する必要がある。

港湾

〇インフラ整備の全分野共通の課題として物価高、労務単価の上昇の問題があり、公共事業的な観点からは予算が必ずしも十分ではないというのが実情。また、現場事情を考えれば、予算さえあれば事業のスピードが上がるとは断言できない。ODA 案件については、予算を確保しつつ着実に進めている。

〇ODA による海外の港湾整備支援の話題に関連して、国際協力という観点から多様な国への支援は重要であると承知しているが、これに関しても選択と集中が重要であると考えている。

〇安全保障の観点については、外務省等と連携しチームとして進めることとなる。また、環境面でいえば、グリーン物流回廊などの取り組みを通じ、アメリカを始め友好国としっかりと取り組みを進めている。

〇欧州では水深 20m 以上の港湾を整備中。日本も、国家戦略として選択と集中の取組を強化することが必要。

〇自動化・遠隔化について、欧州でも古い港を作り変えているところでは、実現できていない。ロッテルダム港にせよハンブルク港にせよ、新しく埋立てて整備さ

れた港でのみ自動化を実現できているという現実を踏まえ、もし今後日本で港の自動化を実現するのであれば新たな埋立てが必要になるだろう。一方、自動化がそれほど進んでいないアントワープ港が、自動化・遠隔化を導入しているロッテルダム港を（貨物取扱量で）上回っているという話もあり、参考にできる点もあると思料。

〇コンテナターミナルの自動化については、白地からデザインできるという点で、新しい港の方が実現しやすいということはあるだろう。整備中の横浜港新本牧埠頭はそういった状況にあるかと思うので、これを一つのチャンスと捉え、利用者のご意見や、関係機関、たとえば関税当局の取り組みも踏まえながら、各国の前例を超えるようなコンテナターミナルとしていきたい。

〇フィジーへ視察に行った際に、中国資本による投資が進む中、港湾については日本が死守しているような状況を目にし、日本の国際支援がFOIPに貢献していると感じた。

〇バルク戦略港湾の対象ではないが、安全保障の観点から、原油・LNG等のある種公共性の高いターミナルについては民間と公共で連携しながら整備している。また、国土強靭化という観点からは、国家備蓄基地は古くからある施設であるほか、南海トラフ等海溝型の地震を想定していないコンビナートが臨海部には多いため、災害時の影響については検討が必要であると感じている。

シミュレーション中間報告

〇シミュレーションの前提の置き方は様々考えられるが、貿易・経済が変わるという状況を想定すると、その想定の影響がほとんど全てとなり、シーレーンがどうなるかということが隠されてしまうので、今回は、貿易・経済は一定としてシーレーンのみを変更した場合をシミュレーションすることとした。

〇現在、スエズ運河が通航できず、喜望峰回りの迂回航路がとられており、当初こそ運賃の上昇がみられたが、その後は安定している。これはマーケットが運賃の上昇分を吸収できたからであり、このシミュレーションも、迂回の結果として生じる追加的コストを市場が吸収できるのか否かという視点でまとめていただき、そこを見極める材料になれば、より有意義なものとなるように思う。

〇フーシ派の攻撃により１年以上スエズ運河が迂回される状況が発生するなど、昨今は、発生するまでは想定が困難であったようなことが実際に起きている。従っ

て、実現可能性が低いように思われることでもシミュレーションしてみることも重要であると考える。

〇実際に提供されているサービス（輸送日数）を基準として、シーレーンの変更により追加的にどの程度の時間が必要となるかということを示せればより参考になるかと思う。

〇確実に発生するかどうかが、シミュレーションの価値を決めるものではないと考える。スエズ運河が通れなくなるというのは海運にとっては大変な影響があるが、世界の経済が破綻していないのは、事前に計画したからではなく、これに対応できる柔軟な社会構造があったからだと思う。本委員会の目的は、非常時における対応について、様々な事態を想定し、関係者が対応を考える際の材料を提供すること、或いは蓋然性の高い事態を特定できるような場合には、官民それぞれ対応すべき課題に取り組むということを理論的に、また事実に即して整理することであり、現在はそのための作業を行っているところであり、その一部としてシミュレーションを行っている。