



経済安全保障のためのシーレーンの安全確保と サプライチェーンの強靱化シンポジウム2024



共催：運輸総合研究所ワシントン国際問題研究所・ジョンズホプキンス大学SAISライシャワー東アジア研究センター

1. 歓迎挨拶



ケント・カルダー
ジョンズホプキンス大学
高等国際問題研究大学院
ライシャワー東アジア研究センター長

2. 開会挨拶



宿利 正史
運輸総合研究所/
ワシントン国際問題研究所 会長

3. 来賓挨拶



山田 重夫
米国駐節
日本国特命全権大使

4. 基調講演



アン・フィリップス
米国運輸省
連邦海事局長



寺田 吉道
国土交通省
国土交通審議官
(国際担当)

5. パネルディスカッション①

昨今のシーレーンを巡る安全保障情勢及び海洋の安全確保と秩序維持



モデレーター
ジェフリー・F・グレッシュ
米国国防大学 教授



石井 昌平
前海上保安庁長官・
国土交通省参与



**ウェイン・R・
アーガイン・Jr.**
米国沿岸警備隊
長官補 (予防政策担当)

6. パネルディスカッション②

海事産業におけるサプライチェーン確保の課題と対策



モデレーター
ジェフリー・F・グレッシュ
米国国防大学教授



林 光一郎
日本郵船株式会社
調査グループ長



ヘンリー・ヌズム
Waterman Logistics
社長

アン・フィリップス
米国運輸省 連邦海事局長

寺田 吉道
国土交通省 国土交通審議官 (国際担当)

7. 閉会挨拶

ケント・カルダー
ジョンズホプキンス大学 高等国際問題研究大学院
ライシャワー東アジア研究センター長

開催趣旨

近年、経済のグローバル化が進展し、各国の経済活動はシーレーンへの依存度を高めている一方で、シーレーンの安全に対する様々なリスクが顕在化しています。四方を海に囲まれ、エネルギー、鉱物資源、食料などの主要な物資の貿易を国際海上輸送に依存している日本にとって、海運業は基幹インフラとして重要視されており、また、米国も同様に、海運業の経済安全保障が強化されています。このように、日米両国は、シーレーンの安全確保を国家の生存に不可欠な要素と認識し、豪州、インド、欧州、韓国などの同志国と連携し、東南アジアや大洋州の島嶼国への能力向上支援や共同訓練を通じてシーレーンの安定を追求し、「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けた努力を続けています。

こうした背景を踏まえ、ジョンスホプキンス大学ライシャワー東アジア研究センターと共に、「経済安全保障のためのシーレーンの安全確保とサプライチェーンの強靱化シンポジウム2024」を、米国ワシントンD.C.において、対面にて開催しました。本シンポジウムでは、日米両国が直面する海事分野における主要な課題を共有し、安全で信頼性の高いシーレーンを確保することで強靱なサプライチェーンを構築することを目的として、特に、海事産業や海上保安当局などの公的機関を含む日米の様々なセクターが直面する主要な課題に焦点を当て、輸送ネットワーク全体の視点から解決策を探るため、産官学の専門家が一堂に会し、海事分野における経済安全保障を強化するための協力戦略についての議論等を行いました。

■ 歓迎挨拶

ケント・カルダー ジョンスホプキンス大学高等国際問題研究大学院
ライシャワー東アジア研究センター長

ライシャワー東アジア研究センターは2024年に40周年を迎えただけであり、米国における日米関係というものに重点を置いた研究を行ってきました。国際通商の90%程度は海上輸送が占め、そのうちの50%以上がインド太平洋で行われています。日米の連携がグローバルな視点から見ても重要であり、日米の強力な相互補完性は最も重要な要素の1つです。例えば、米国の造船力が弱まっている中、日本の強い造船力が補完的な役割を果たします。港湾へのニーズが変わる中、港湾整備における自動化とセキュリティへの対応が必要である上、中国が大きな造船力を持つ中、米国が船舶のキャパシティを確保するためには日本が重要になってきます。また、環境問題に加え、南シナ海等の地政学的な問題もあり、海洋分野においては様々な課題があります。様々な領域で、日米間の協力は必須であり、大きな力を生み出すと思います。



■ 開会挨拶

宿利 正史 運輸総合研究所/ワシントン国際問題研究所 会長

近年、経済のグローバル化が進み、シーレーンはグローバルなサプライチェーンを維持する上で重要な要素となっていますが、南シナ海の領有権主張、ウクライナ戦争、中東緊張、紅海における非国家主体による商業船への攻撃などが航行の自由に対する深刻



な脅威となっています。更に、パナマ運河周辺での水不足もあります。日本は重要な資源の多くを海上輸送に依存しており、また、アメリカも安全保障の観点から海上能力の強化を重要視しており、シーレーンの重要性は、経済安全保障の観点からも広く認識されています。2022年5月に成立した経済安全保障推進法は、日本で初めて経済安全保障に明確に焦点を当てた法律であり、経済活動における国家と国民の安全を守るための包括的な措置を導入するもので、海運・海事分野がその一部に位置付けられています。シーレーンはすべての国が共有するグローバル・コモンズであり、各国がシーレーンの安定確保に取り組むことは緊急の課題です。日米は、サプライチェーンの強靱化や、豪州、欧州連合（EU）、韓国、インドなどと共に東南アジア・太平洋島嶼国への能力向上支援を通じて、自由で開かれたインド太平洋の実現に向けて取り組んでいます。日本では、経済安全保障という視点でシーレーンの安定確保等を考えるという認識が十分に広まってはいないので、本シンポジウムを通じて、皆様と一緒に考えていきたいと思えます。

セミナーの概要

■ 来賓挨拶

山田 重夫 米国駐劄日本国特命全権大使

日米の強固なパートナーシップは、ビジネス、文化、学術など幅広い分野の民間等関係者の貢献で支えられている。島国である日本はエネルギーや食料といった重要物資の輸出入を国際海上輸送に大きく依存しており、グローバルサプライチェーンの強靱さはシーレーンの安定性に直接依存しているが、世界ではその安全性が危機に瀕している。環境問題や、パナマ運河の水不足、黒海封鎖、東シナ海や南シナ海における武力による一方的な現状変更などのリスクが国際海上輸送の安定性を脅かしている。日米はシーレーンにおけるリーダーシップを発揮しなければならない。今後も日米関係を強化し、米国と志を同じくする国々との協力強化が重要である。



先日のQUAD首脳会談では、日米は豪州やインドと連携し、自由で開かれたインド太平洋を維持すると発表した。海上安全保障を強化するための共同監視活動や相互運用性の向上を図っており、各国が自国の海域を監視する能力を高めることを目的としている。

日米関係は、170年前の下田と函館の2港開港時に始まり、今日、かつてないほど強固なグローバルパートナーシップが形成されている。170年を経て、両国は自由で開かれた海洋を共に守るため、緊密な協力関係を築いている。

■ 基調講演

アン・フィリップス 米国運輸省 連邦海事局長

連邦海事局（MARAD）は、米国の経済及び国家安全保障上のニーズを得るために海事産業の振興と発展を図ることを使命としている。MARADは、連邦海事委員会（Federal Maritime Commission）や沿岸警備隊をはじめとする連邦機関と協力し、海事産業の安全性と生産性を高めるための



取り組みを行っているが、世界貿易と経済の安定の基盤である国際シーレーンが、世界的な安全保障上の脅威にさらされている。

米国海事産業は、労働力の高齢化と若年層の確保に課題を抱えている。MARADは規制当局ではなく、海運業界を支援し、育み、発展させ、擁護代弁する組織となっており、船員の訓練や採用、ハラスメント防止などを重視したプログラムを導入している。船員のワークライフバランスを改善することで、持続可能な労働力の確保に取り組む。

米国は海運関連インフラ整備に巨額の投資を行い、港湾や内陸輸送ネットワークの強化を進めている。また、商船の更新にも力を入れており、クリーンエネルギー利用を推進している。

米国籍船の支援を実施しており、日米では、経済安全保障を守るために海上サプライチェーンの強靱化を図る必要があり、日米首脳会談でも自由で開かれたインド太平洋という共通ビジョンを再確認し、サプライチェーンの強靱性等の協力を強化することとされた。

ウクライナ、南シナ海、紅海といった地域において、安全保障上の脅威が根強く存在しており、日米両国にとってシーレーンの確保が国家存続のための重要課題である。また、インド太平洋戦略やキャパシティ・ビルディングの実施を含む多国間協力が、自由で安全かつ確実な海上輸送ルートを持続するために不可欠である。

寺田 吉道 国土交通省 国土交通審議官（国際担当）

昨今、シーレーンやサプライチェーンを損ねるような事態が発生し、一般国民の関心も高くなり、漸く、楽観論では済まないのではとの認識が広まっている。日本でもここ数年で経済安全保障に関する制度が整えられてきたが、更に検討も必要と捉えている。



シーレーンとサプライチェーンに関する大きな4つのリスクは、地政学リスク、気候変動・自然災害、パンデミック、サイバーセキュリティ。コロナ禍での輸送混乱は、供給網の脆弱性を浮き彫りにした。また、昨年（2023年）、サイバー攻撃により、名古屋港で約3日間、港湾機能が失われた。同港は最もIT化が進む港であったが、それに伴うリスクが顕在化した面がある。

日本では、海事クラスターと称する多種多様な海事産業の集積があり、海運・造船業は依然として有力だが、日本商船隊の日本籍船比率や日本人船員の割合は低く留まっている。今後は、次世代燃料

に対応した次世代船舶の建造支援を行っていくことに加え、船主・船社の安定的な船舶保有や人員確保を促す支援を行っており、近年、日本籍船の数は311まで増えている。造船業も、リソースを戦略的に確保すべきである。建造への対応だけでなく、船舶修繕の基盤としての役割にも留意が必要であり、国際的な協力や役割分担の議論も重要と考える。

日本は、海峡の主要利用国としてマラッカ・シンガポール海峡の航路安全性確保に支援、貢献しており、これらの取り組みは、他のチョークポイントでも参考になり得る取り組みとなっている。

サプライチェーンとシーレーンに関する日米協調に関しては、日米航路の重要性を前提に、産官学が連携し政策・知見を共有、展開すること、欧州各国のアジアへの関心を高め、コミットメントを促すこと、自由で開かれたインド太平洋の実現を通じた価値観の共有が重要。同志国等多くの国を巻き込んで進めることが重要である。

■ パネルディスカッション①

昨今のシーレーンを巡る安全保障情勢及び海洋の安全確保と秩序維持

【モデレーター】

ジェフリー・F・グレッシュ 米国国防大学 教授

【パネリスト】

石井 昌平 前海上保安庁長官・国土交通省 参与

ウェイン・R・アーガイン・Jr. 米国沿岸警備隊 長官補（予防政策担当）

石井 昌平 前海上保安庁長官・国土交通省 参与

かつて米国沿岸警備隊を参考に創られた海上保安庁は、海上警備、捜索救助、環境保護、災害救助、交通安全など幅広い業務を担っているが、米国とは異なり、非軍事の法執行機関であることが特徴である。海上保安庁は、国際協力を通じて自由で開かれたインド太平洋の推進に取り組んでおり、特に米国沿岸警備隊とは強い絆を築いている。インド太平洋地域の沿岸諸国に対しては、キャパシティ・ビルディングにより海上保安能力向上に取り組んでおり、2017年に設立された能力向上支援の専従部門である「モバイルコーポレーションチーム（MCT）」が、東南アジアを中心に能力向上支援を実施している。このチームは、設立以来100回以上の派遣任務に従事し、最近では米国と豪州と協力しミクロネシア連邦、マーシャル諸島共和国、パラオ共和国を含むミクロネシア地域に活動を拡大している。



Ensuring sea lane stability: Straits of Malacca and Singapore

- Japan is a major strait user country. Based on the Malacca Straits Council, established in 1969, we have supported and coordinated with coastal countries (Malaysia, Singapore, and Indonesia) through projects such as the deployment and maintenance of navigational aid facilities, technical cooperation, and hydrographic surveying.
- With the increase of strait user countries, the “Cooperation Mechanism” was established to realize cooperation between coastal countries and user countries in 2007.



Deployment and maintenance of navigational aid facilities



Capacity building in the coastal countries

マラッカ・シンガポール海峡の航路安全確保に関する日本の貢献（寺田国土交通審議官講演資料）

Mobile Cooperation Team (MCT)

モバイルコーポレーションチームによる能力向上支援（石井前海上保安庁長官講演資料）

ウェイン・R・アーガイン・Jr. 米国沿岸警備隊 長官補 (予防政策担当)

米国沿岸警備隊は、世界のコーストガードと言うことができ、世界各地の海洋において協力を実施してきた。また、インド太平洋における協力を拡大しており、海上保安庁をはじめとする各国パートナーとの連携が重要である。



米国沿岸警備隊は、共同作戦、訓練、地域の持続的なプレゼンスを通じてパートナーシップを強化する役割を担っており、人員やモバイルトレーニングチームを派遣することで、情報を共有し、ルールに基づく秩序を支え、国際規範を強化するための協力の拡大に努め、航行の自由の確保や海事関係者が安全に業務に従事することができる環境を提供している。知識を共有し、海洋状況把握 (MDA) 能力を高めることが重要であり、このアプローチは、パートナー諸国が自国の経済的利益を守ると同時に、自国の能力を高めるのに役立つ。

◇Q&A

Q (グレッシュ教授) : 東南アジアとインド洋における能力向上支援の取り組みの詳細や、実施する上での課題は。

A (石井前長官) : 日本は当初、各国のニーズに合わせた能力向上支援プログラムを設計していたが、自由で開かれたインド太平洋という構想が採択されたことにより、日米は統一的なビジョンを共有するようになり、協力の枠組みは二国間から多国間、そしてフィリピンや韓国のような国々を巻き込んだミニラテラルな枠組みへと拡大した。日本の取り組みは東南アジア、特にフィリピンに集中しているが、各国をグローバル・スタンダードに引き上げるために支援を拡大する必要がある。また、日本は南アジアや太平洋島嶼国への支援を拡大しており、これらの地域がシーレーンの安全保障にとって戦略的重要性を有している。

A (アーガイン長官補) : 被支援国に能力向上支援プログラムを押し付けるのではなく、被支援国の要望を聞くことが重要であり、このプロセスは、排他的経済水域の保護や海洋ガバナンスの向上支援につながる。訓練内容は、船舶のメンテナンスから法執行技術まで多岐に渡り、違反者に責任を負わせる法的枠組みを維持するための支援も提供している。各パートナーの強みを生かすことで、強固で協力的な海上法執行機関を構築することを目的としている。また、各国の技術インフラの違いがリアルタイムのデータ交換を妨げており、情報共有が主要な課題となっている。

Q (グレッシュ教授) : 同盟国と協力して港湾警備を強化する上での沿岸警備隊の役割は。

A (アーガイン長官補) : 米国沿岸警備隊には、貿易相手国との相互訪問を行い、国際基準の遵守を確認する国際港湾安全保障評価チームがあり、相手国は米国の港湾安全保障の実践を視察し、ベストプラクティスの相互理解を深めることができる。

また、将来的な日米海上保安機関の連携について考えると、サイバーセキュリティの向上に取り組む必要がある。

A (石井前長官) : 港湾の安全保障にはパートナーシップとの協力が不可欠であり、国土交通省は、海上保安庁と共に、諸外国や国際海事機関 (IMO) と協力し、保安基準の維持に努めている。

Q (グレッシュ教授) : 海上保安庁と海上自衛隊、また、東アジアにおける米国沿岸警備隊と米国海軍はそれぞれどういった協力関係

にあるか。

A (石井前長官) : 海上保安庁は非軍事組織であるが、安全保障環境が厳しくなる中、様々な事案に対して海上自衛隊とどう協力していくかが重要である。海上保安庁は、海賊対処、尖閣領海警備といった任務において海上自衛隊と協力関係を築いており、今では隙間なく協力している。また、共同作戦という意味では、自衛隊法に基づき、有事の際は防衛大臣が海上保安庁を統制することになっており、アメリカの制度と大きな違いはなく、自衛隊との情報共有が不可欠である。

A (アーガイン長官補) : 米国沿岸警備隊は、産業界と国防総省の橋渡しをするユニークな立場にあり、これらのコミュニティ間の円滑なコミュニケーションを促進している。このような連携は、紛争海域や国際的なパートナーとの関係において極めて重要であり、沿岸警備隊と米国海軍はそれぞれ異なる任務を担っているが、その協力関係は海洋安全保障全体を強化するものである。



会場の様子

■パネルディスカッション②**海事産業におけるサプライチェーン確保の課題と対策**

【モデレーター】

ジェフリー・F・グレッシュ 米国国防大学 教授

【パネリスト】

林 光一郎 日本郵船株式会社 調査グループ長

ヘンリー・ヌズム Waterman Logistics 社長

アン・フィリップス 米国運輸省 連邦海事局長

寺田 吉道 国土交通省 国土交通審議官 (国際担当)

林 光一郎 日本郵船株式会社 調査グループ長

中国は世界第2位の船舶保有国であり、世界の半分のシェアを占める造船国である。海運の分野では主要コンテナ航路においては米国や欧州が存在感を残しているものの、特にアジア域内の航路、ばら積み貨物船、タンカーにおいては、中国が圧倒的な役割を果たしている。これら海事分野での支配力は、地政学面などで懸念を呼ぶが、西側諸国も海事保険等の分野でなおプレゼンスを有している。最近の世界各地の地政学的なリスク事案の発生下でも、世界の海運市場は、維持された輸送量など、強靭性を見せた。

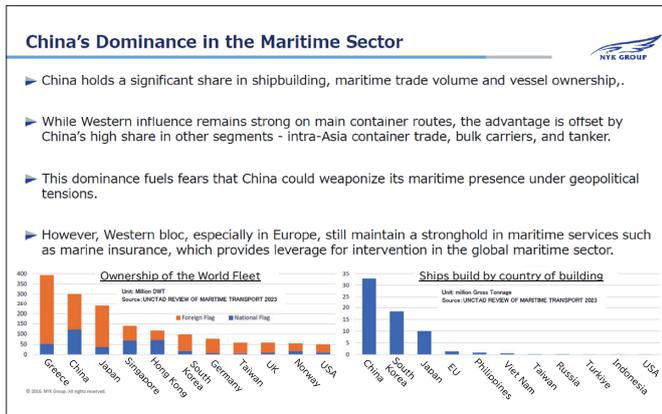
中国リスクに対し、対抗や中国を封じ込める構図を目指すのでは



なく、海運の本質である世界単一市場と一貫したルールを維持することが重要である。市場が分断されれば、寧ろマイナス影響の方が大きい。中国の海運会社は世界単一市場に支持的な行動をしている。海運を武器のように使うべきでなく、西側諸国にとっても、多くの関係国の連携を生む仕組みづくりが重要である。

世界海運市場は、分断を生む個々の事案の発生に対して、対応力を見せている。当該域を回避するルートに早々にシフトするなどにより、一時的な支障が生じて市場が吸収・適応していく強靱性がある。

また、サプライチェーンの安全確保において、冷戦時代には、石油や天然ガスのようなエネルギー資源を保護することが優先事項であったが、今日では、中国から供給されるものを含むコンテナ貨物も同様に重要である。これらの要素を注意深く考慮し、安全で強靱なサプライチェーンを構築する戦略を策定する必要がある。



海事分野における中国のシェア（林グループ長講演資料）

ヘンリー・ヌズム Waterman Logistics 社長

中国は今や海洋での著しいアドバンテージを有し、太平洋地域ではかつての大戦期の米国のような強者の立場を有している。他方、米国は強い軍事力を有するが、貧弱な（産業）製造能力である。商船分野や造船では中国の圧倒的優位が歴然で、大戦期の米国のスケールのものである。これは戦前段階のアドバンテージとも言え、この中・米間の大きなギャップは、太平洋地域の地事情により一層増幅され、いざ戦中期の継続的な艦艇建造能力の差は歴然となる。これに鑑みれば、米国は劇的に造船能力等の拡大が必要で、中国の能力に匹敵するには、地理的にも日本や韓国と連携した造船能力の確保が必要である。そうして徐々に国内製造回帰の道筋上で造られる船は米国船籍・米国船員乗り組み船として自国確保すべきである。こうして自国船の建造数・建造能力を数倍へと格段に増やしても、それに要する予算は米国の国防予算全体のほんの1%に満たない。



世界海運市場の分断化は既に生じており、ここ何十年の海運市場のトレンドや市場構造を相当変えている。加えて中国の圧倒的なプレゼンスもあり、米国はこのような状況変化を踏まえ、これまでの政策を大転換してやっていく必要がある。もし、支配的地位の他国に、海運造船を武器に、海を分断され、アクセス拒絶された場合は、今のままでは米国は大きな被害を被る。

アン・フィリップス 米国運輸省 連邦海事局長

米国では、商船法で、国際輸送の大部分と国内輸送は米国内で製造された船舶及び米国人船員が乗り込んで米国企業が保有するもので行うべきとされている。国内輸送はジョーンズ法で確保されているものの、国際輸送については、そのような船舶での輸送は、現状は2%弱に過ぎず、到底、かなりの部分とは言えない状況である。これが私達が今いる現状であり、我々米国が有する船隊は、MARADが管轄し、歳出上授權されているところに抛り、国防ニーズに応えることに焦点を当てて予算等施策運用されている。

今の課題は、海事分野の経済安全保障を拡大し、それを国家安全保障に合わせることである。これは、自国海事産業の発展拡大を担うMARADが担うべき役割の1つであり、海軍省など関係省庁と共に取り組んでいる。以前とは違い成果を出せるかが重要となっている。

寺田 吉道 国土交通省 国土交通審議官（国際担当）

経済合理性に基づく海運の世界単一市場という仕組と、経済安全保障の重要性をどうバランスさせるかが、難しいが重要な課題である。経済合理性を前提としつつも、経済安全保障の観点から懸念材料を減らすような方策を真剣に考える時期が来ている。

◇Q&A

Q（グレッシュ教授）：日本は2022年に経済安全保障推進法を制定したが、連邦海事局としては経済安全保障の観点からはどのような考えを持っているか。

A（フィリップス局長）：経済安全保障とは具体的には何か、定義がなく、多様な海事関係者の間で、どこに向かってどこまで対応すれば良いか明確でなく、共通認識が存在しない点が課題である。ビジネスも海洋も今後長く続く中で、海事業界は、同じ方向へ一致団結して行動している姿を見せられたほうが良いため、本件は深掘りした議論を行うべきである。

Q（グレッシュ教授）：サイバーセキュリティやAIなどの新興技術の影響は。

A（林グループ長）：中国企業が水素やアンモニアのような代替燃料に多額の投資をしており、投資が成功すれば高い競争力を持つことになるだろう。また、完全自律型運航船の実現はまだ遠い目標ではあるものの、自動化によって作業負荷の軽減やヒューマンエラーの防止が期待される。

A（ヌズム社長）：サイバー脅威を増す要因でもありつつビジネスを大変革させるAIやDX技術は、商船の作業自動化の進展により漸進的に省人化を、継続的に生んでいくのは明らかである。これは、自国船員不足に直面する米国の現実には資する一面がある。

Q（グレッシュ教授）：日米政府の観点から、サプライチェーンの脆弱性に対してはどのような取り組みを行っているか。

A（フィリップス局長）：サプライチェーンを俯瞰した時にどこが脆弱かに関しては、まず、コロナ禍が多くの学びをもたらした。その教訓から、現在は、各部門・モード横断的に、幅広くサプライチェーンを総体・俯瞰的に捉え、仮にどこか局部的に物流が閉塞しても全体では物がスムーズに流れるように横断・多層的視点で取り組むようになった。政府の体制も改善された。その上で挙げれば、米国では港湾が州政府等の管理となっており、これまでインフラ面で取り組みが様々だったこともあり、また、インフレ抑制法による

インフラ投資予算もその効果の実際の発現はまだ先になるため、輸送目線でのサプライチェーンの強靱化では、港湾にはなお多くの時間などを要するだろう。全体では、まだやることは沢山あり、私達はコロナ禍が教えてくれた課題をこなしている。

A (寺田国土交通審議官) : 日本では経済安全保障そのものへの直接の補助金はないが、港湾、船員など各種の関連補助金が毎年相当額あり、また、関連税制により支援を行っている。

Q (参加者からの質問) : サプライチェーンの安全保障に最も重要なインフラは何か。また、海事分野の課題解決のためにはどの国が率先して取り組みを進めていくべきか。

A (寺田国土交通審議官) : サプライチェーンの安定確保で最も注力すべきインフラ等分野に関しては、其々が重要だが、1つ、今注目すべきは造船分野か。今の世界的なシェア等の状況は、日本にとっても、今のままでいいかどうか。船舶修繕の点も大事で、見過ごせない事柄である。また、海洋安全保障・経済安全保障をどの国がリードしていくべきかに関しては、各国や国連機関が協力することや、民間では世界で多数の企業が絡んでおり荷主も含めて連携していくことが重要である。米国と日本は共通の価値観を有している

ので、協力して各国や民間企業に強く呼びかけていくことが重要で、効果的だと思う。

A (フィリップス局長) : サイバー領域への対応も重要である。この分野は、どれだけ脆弱性があり、リスクを抱えているかまだ把握しきれていない領域であり、多様な関係者が研究・究明を深めている途上であり、前進中である。

本開催概要は運輸総合研究所の責任でまとめています。



当日の講演資料等は運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。

<https://www.jttri.or.jp/events/2024/symposium241018.html>

