

# フ ロ グ ラ ム

## 第46回 九州運輸コロキアム

日 時 平成 24 年 11 月 13 日 (火) 13 : 30 ~ 15 : 30

会 場 ホテル セントラ ー ザ 博 多 3 階 花 筐 の 間

講 師 国 土 交 通 省 海 事 局  
次 長 加 藤 由 起 夫 氏

テ ー マ 「海 事 産 業 の 課 題 と 今 後 の 展 望」

主 催 財 団 法 人 九 州 運 輸 振 興 セ ン タ ー

後 援 九 州 運 輸 局 J R 九 州

### スケジュール

#### ◎開 会

13 : 30 主 催 者 挨 拶 (財) 九 州 運 輸 振 興 セ ン タ ー  
会 長 田 中 浩 二

13 : 35 来 賓 挨 拶 九 州 運 輸 局  
局 長 佐 藤 尚 之 様

#### ◎基調報告

13 : 40 「海 事 産 業 の 課 題 と 今 後 の 展 望」  
国 土 交 通 省 海 事 局  
次 長 加 藤 由 起 夫 氏

#### ◎自由討論

15 : 10 自 由 討 論

#### ◎閉 会

15 : 30 閉 会

### 加 藤 由 起 夫 (かとう ゆきお) 氏プロフィール

1957 年 生 兵 庫 県 出 身 東 京 大 学 法 学 部 卒 業

1981 年 運 輸 省 (現 国 土 交 通 省) 入 省 (鉄 道 監 督 局 財 務 課)。その 後、運 輸 政 策 局 政 策 課 補 佐 官、観 光 部 企 画 課 補 佐 官、熊 本 県 企 画 開 発 部 首 席 政 策 審 議 員 交 通 対 策 総 室 長、大 臣 官 房 企 画 官 (海 上 技 術 安 全 局)、運 輸 政 策 局 地 域 計 画 課 地 域 振 興 企 画 官、運 輸 大 臣 秘 書 官、大 臣 官 房 企 画 官 (運 輸 政 策 局)、国 際 観 光 振 興 会 ロ ス ア ン ゼ ル ス 事 務 所 長、内 閣 官 房 内 閣 参 事 官、国 土 交 通 省 総 合 政 策 局 交 通 消 費 者 行 政 課 長、大 臣 官 房 広 報 課 長、港 湾 局 港 湾 経 済 課 長、自 動 車 交 通 局 総 務 課 長、大 臣 官 房 総 務 課 長、環 境 省 大 臣 官 房 審 議 官 (総 合 環 境 政 策 局 担 当)、国 土 交 通 省 大 臣 官 房 審 議 官 (港 湾 ・ 物 流 担 当)、大 臣 官 房 審 議 官 (海 事 局 ・ 港 湾 局 担 当) な どの 要 職 を 経 て 本 年 9 月 か ら 現 職 に 就 任。



## 海事産業の課題と今後の展望

国土交通省 海事局  
次長 加藤 由起夫

日時 平成24年11月13日(火)  
場所 ホテルセントラザ博多

主催 財団法人九州運輸振興センター  
主助 日本財団  
後援 九州運輸局  
JR九州

国土交通省の海事局におります加藤でございます。私自身は九州の生まれではありませんが、ルーツは長崎でございます。そして、かつて熊本県庁に勤務したことがありますので、自分にとって九州というのは大事な場所でございます。

昭和56年に当時の運輸省に入省いたしました。以後、船員や造船関係にいたことがありますが、海が大切だと認識しだしたのは港湾局の港湾経済課長だった頃だと思えます。港湾局は港を作るハードの整備が所管だった局ですが、この課は港湾経営と港湾のオペレーションといったような概念で作られた課です。当時、日本の港は世界一と思っておりましたらとんでもなくて、もはや日本の港がいかに国際競争力を失っているのかというような現実を目の当たりにしたのでございます。アジアゲートウェイとかご記憶にあるかと思いますが、日本の空港や港をアジアのゲートウェイにして国際競争力を高めていこうとこういうことが言われた時代でした。日本の港を強くして、海運や物流を強くしないと、日本の経済は成り立ち得ないという意識を私自身も強く持ちました。その後環境省に転じて、国土交通省でCO<sub>2</sub>を撒き散らす立場から一転、地球の温暖化、CO<sub>2</sub>の問題について

て考えるようになりました。

物流というのでもサプライチェーンとして捉えて、その中でCO<sub>2</sub>をいかに削減していくか、こういうことが求められていく時代なんだと思えました。経済を支える物流が環境問題を考えながら世界に伸びていく、今からの物流のあり方を考えさせられました。

そうこうする内に環境省から1年で、港湾局に戻って参りました。港湾局では物流を担当し、9月11日に海事局に参りました。来て間もないのであまりうまくお話ができないかもしれませんが、我々行政の取り組みも合わせて、いくつかご紹介させていただきます。

資源に乏しい我が国が生きていくためには、資源を輸入しなければなりません。我が国は海洋貿易立国で工業製品を輸出して資源を輸入する。そういうことで成り立っているわけです。貿易輸出入の重量ベースで、ほぼ100%海運は携わっています。いずれにせよ我々は海によるところが大きく、海洋立国で発展をしていかなければ国が成り立ちません。そのためには、海運とか物流政策について戦略的な展開が必要だと思っています。しかしながら、海

や港、普段私達はほとんど目にしません。マイカーのボディの鉄鉱石は100%輸入で、ガソリンも輸入です。車ひとつとっても一般の人はメーカーが作ってディーラーが売ると思っておりますが、実はそこに至るまでに海事関係者の苦労や努力があるということとは、ほとんど知られていません。今日はそのへんのところを、関係者の皆さんの価値ということも含めてお話をしたいと思っております。

### I 海事クラスター

我が国は伝統のある海運国だと思っております。海運オーナー、造船、船用工業、船員これらに加えて、金融、ハード面から港湾、こういうような関係者が海事クラスターというようなものを形成し、それぞれに密接な関係となっております。(資料1)海運業に携わる従業員数は、外航で約7千人、内航で4万8千人となっております。海運業でオーナーというものはオペレーターに船を貸す、ということを生業としての方です。海運業からの備船料収入で商売が成り立っている。聞いたことがあるかもしれませんが愛媛船主という名前と呼ばれているものがあります。日本の外航船社の船は2千7百ぐらいですが、その三分の一くら

いは愛媛船主のようなオーナーから船を借りています。地元の造船所、地元の金融機関との関係も愛媛方式と呼ばれるものがあります。その世界における海事クラスターを形成して、愛媛船主という一大勢力を築いています。船会社の方も、会社の格付けの話もありますので、なるべく自社保有を辞めて、オーナーから備船をする傾向が増えています。オーナーというのが日本の海運業の

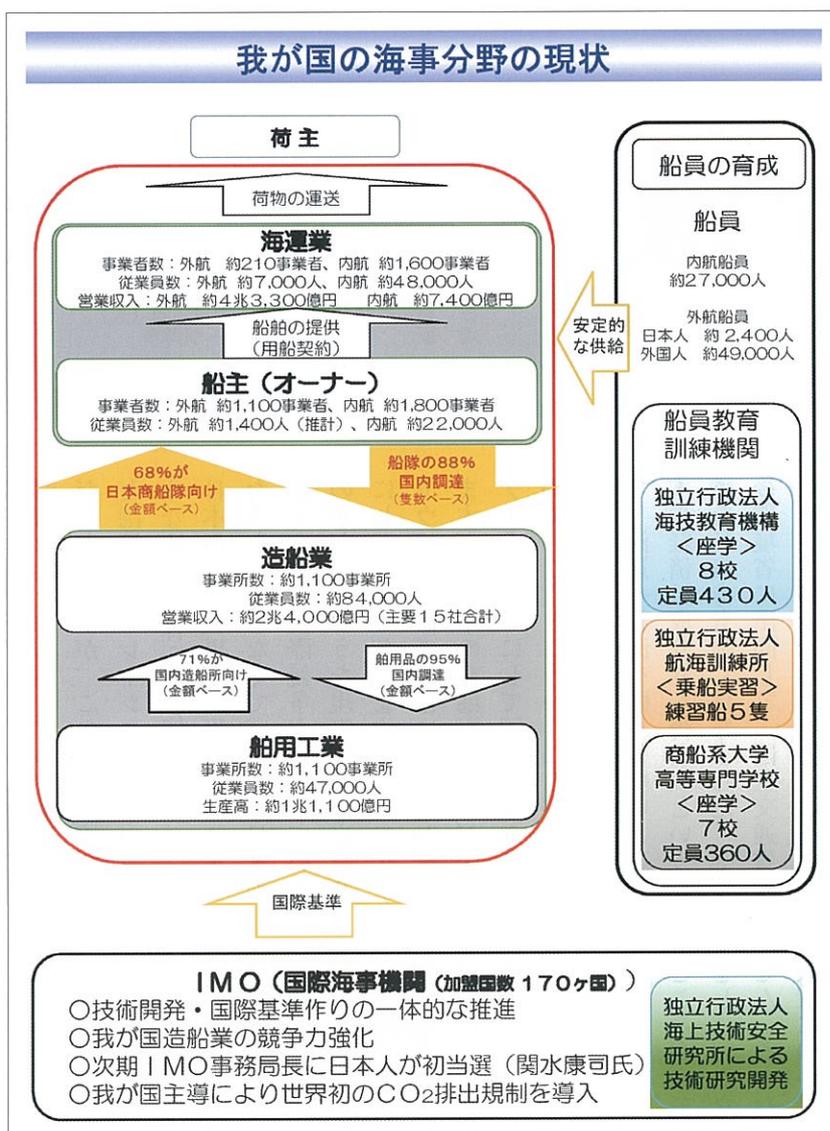
中では重要な役割を占めているということですが、日本の船会社はだいたい日本の造船所で船を造るという傾向で88%くらいが国内で造っています。それから、エンジン、プロペラ等造船用部品もほとんど日本の船用工業メーカーが受注しています。当然のことながら、造船業というのは非常に裾野の広い産業です。地域にとってもそれは同じことで、大きな地域の担

のIMOをおさえることが我が国の技術基準を世界標準にできると思っています。海事局というのは、もともと海運局、船員局、船舶局、という3つの局でしたが、ご多分に漏れず省庁統合や行革の一環で一つの局になりました。相互的な連携ができ、また機動性も高くなっていると思います。ここで造船、海運、船員、また造船のメーカー行政も含め全てを見て

います。製造行政、労働行政まで国土交通省で一元的にやるということですが、

**II 外航海運**

国際海運市場については非常に競争が激化しています。2008年にEUの運賃協力が禁止されました。それまで海運同盟というのがあり、価格協定、カルテルが公認されていました。激しい運賃競争が続けば、海運会社が赤字化して海上物流網が維持できなくなるという理由からです。ところがアメリカのレーガン政権が北米航路で運賃を自由化し始めました。そして業界の大規模再編・寡占化ということが起こり始めました。そういうことがありEUは2008年10月に運賃協力を禁止し、とうとう海運同盟は解散に至りました。一定の歯止めをかけてきた同盟が消滅したため、海運の世界はものすごく運賃が乱高下し、運賃競争が激化しました。そこで海運会社の統合や改変がどんどん進んで、巨大な海運会社が出現しました。要するに、規模の拡大によって活路を見出すということですが、デンマークのMaerskという会社がありますが、アメリカのシーランドとかイギリス・オランダ系のP&O Nedlloydを吸収して、コンテナでは2



資料 1

い手となっていきます。是非はともかくとして、技術的な面や効率面から難しいんだと思いますが海外展開はしていません。またボーダレスな性格のマーケットなので、グローバルな国際海事機構(IMO)というところが作っています。結局、そ

製造行政、労働行政まで国土交通省で一元的にやるということですが、

百30万TEU扱っています。圧倒的規模で日本の商船三井、日本郵船、川崎汽船を足したところで半分程度、という大きさです。一番がデンマークのMaersk、二番がスイスのMSC、それからフランスのCMA-CCGMでヨーロッパ船社の巨大化が進んでいます。残念ながら日本は10位以下ということになっています。コンテナ市場についても先ほどの欧州の船社が寡占化する状況です。Maerskで14%、MSCで12%、CMA-CCGMで8%となっています。日本の船社は上位10位圏外となっていることです。

では、我が国船社ほどのような対策をとっているのか。まず一つには他社とアライアンスを組むということです。航路とか運航本数を増やせ、しかも新規投資を抑えることができる。日本郵船はドイツのHapag-Lloyd社、香港のOOCL社等とのGrand Alliance、商船三井もシンガポールのAPL、韓国の現代商船等とのアライアンスNew Worldがあります。欧州航路につきましては、GrandとNew WorldがG6というアライアンスを組んでいます。またコンテナ船はどんどん巨大化しています。港湾経済課長をやっていた5〜6年前は、7千TEU、7千

個積みの船が来ればこれはもうたいしたもんだと思っていました。しかし燃料費が急騰したので、大型化により、コンテナ1個あたりのコストを下げるということ。すでにMaerskは1万8千TEU、1万8千個積みの世界最大のコンテナ船を20隻発注しています。就航は2013年から2015年にかけてだと言われています。発注先は残念ながら日本の造船会社ではなく、韓国の造船会社だということです。コンテナ船は大型化が益々進みますので、日本は対抗策としてアライアンスを組むということになります。

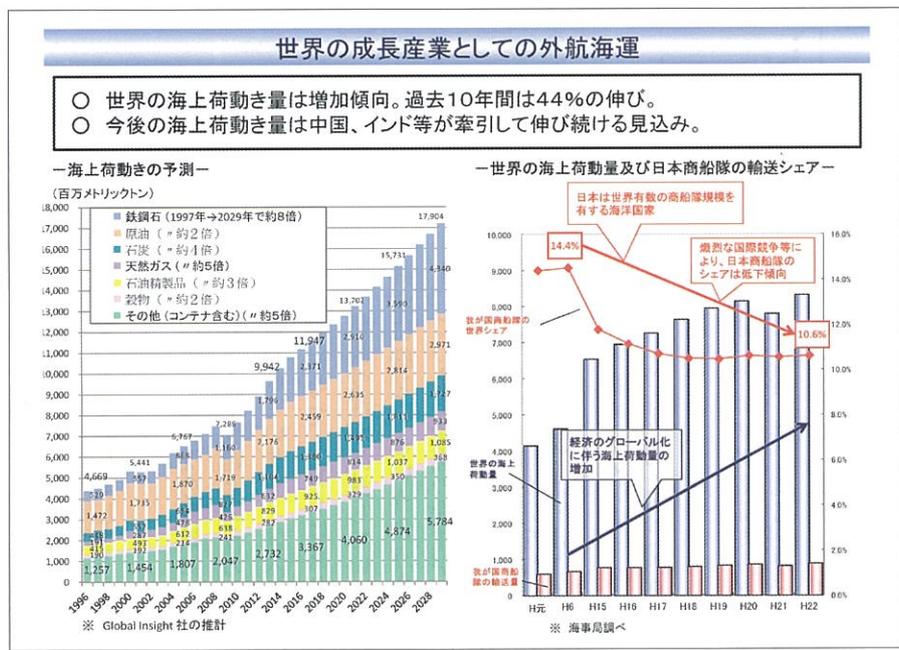
もう一つの対策として多角化があります。多角化というのは、定期的コンテナをやる、それから不定期の資源や食料だとか、バルクもやる、両方やるというものです。コンテナの本身は雑貨という括りなので、荷物がなくなることはありません。ただし、景気には左右されます。しかしバルクは長期契約で安定した収入が見込めます。先ほど申し上げましたMaerskというのはコンテナに特化しています。コンテナかバルクどちらかに特化しているというのが世界的な傾向ですが、邦船社は両方やってリスクを分散しています。

欧州海運はどんどん合併して、船も大型化しています。欧州は同盟を

廃止しましたが、廃止後も表面的には自由競争をうたいながら、実際には国策としての海運支援というものがなされているようです。税制の問題、トン数税制の問題、人材育成、こういった面で国が支援しています。シンガポールなどは極端な例ですが、海運会社にかかる法人税はゼロで、世界の海運産業の集積を図るという国策で、戦略的に海運をどうするかを考えているような傾向があります。

もう一つの荷動き的みると、アジアを中心に世界の海上輸送量は増加しています。邦船社はシェアが減っています。

(資料2) 世界の海上荷動きは今後10年間で44%増えると言われています。海運を国策とする欧州と元気なアジアの間に挟まれて、日本の海運はどうするか、大きな課



資料2

題となっています。

**III 造船**

造船世界一と思っていました。が今や昔の話となり、中国と韓国に抜かれて世界3位です。高い技術力を有していますが、造船不況の時に日本は韓流に流出したので、なかなかあちらも侮れないという関係です。先ほどお話ししましたが、日本の

海運は88%は国内の造船所から調達しています。さらに造船社は部品等を国内の船用工業メーカーから95%を調達して、海事クラスターの中で互いに結びつきが強いということです。(資料3)

建造量は2011年、1億トンを超えて、つまり造り過ぎということ。2008年のリーマンショック以前は海運ブーム、海運バブルと

言われた時代で、その時に大量に発注して膨大な受注高が出ています。2003年頃くらいから中国が経済的にどんどん台頭してきて、船が不足してきました。船がありさえすれば必ず儲かる、特に船が大きければ大きいほど儲かるということで海運各社は大型化競争ということになりました。船価も高騰しましたが、大量発注した船ができるまでにタイム

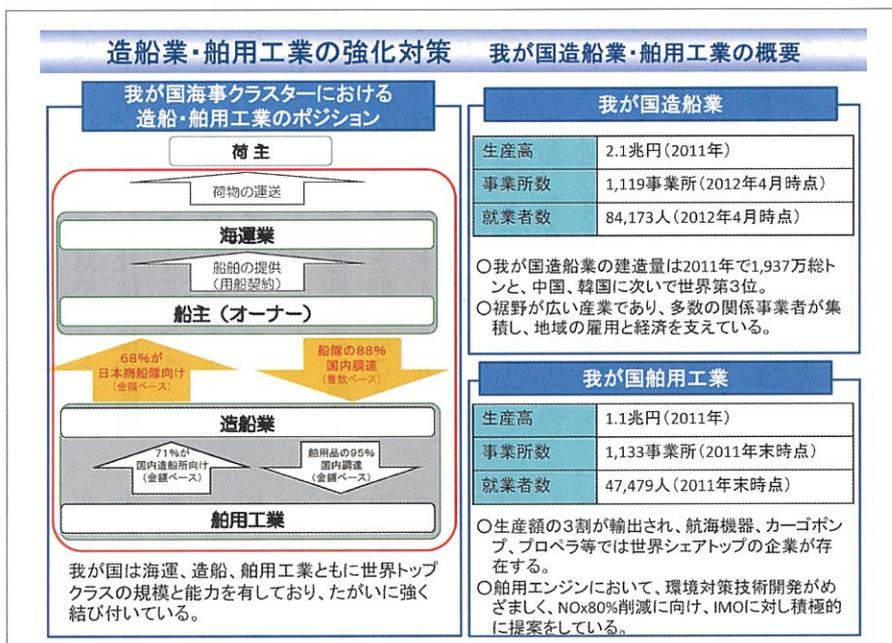
ラグがあり、大量発注した船が現在、竣工しているということ。結果、未曾有の船腹過剰になって運賃相場が暴落する。さっき言いましたように荷動きはあるんですが、運賃相場が暴落して厳しい状況です。これから上がってくる船は船価の高いものができてくるわけですが、いま売ってしまうと損が出るので船社は新規発注を凍結し、いま

持っている船はほとんど解体する。売却すると世界の供給過剰の解決にならないので潰してしまうということです。

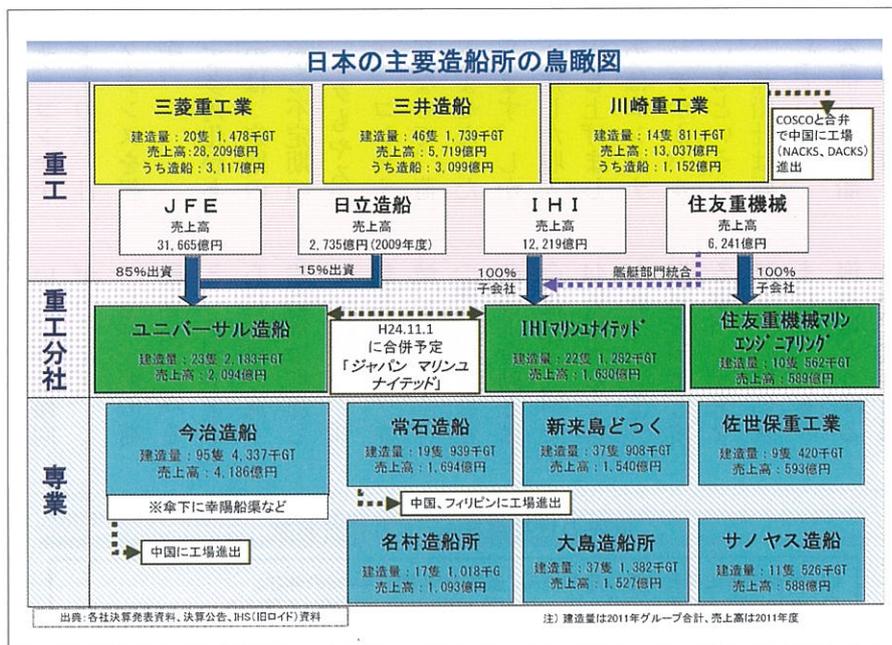
このような状況を背景にして造船の2014年問題というのが我々の中で言われています。国内造船所の稼働率は今でも悪くはありませんが、新規受注が激減していて、将来非常に厳しいというような状況です。このまま新規の受注がとれないと、国内の造船会社の多くは2014年代半ばで仕事か底をついてしまうんじゃないか。しかも、船価が数年前の半額くらいに落ちています。そして、ご存じのように円高がどんどん進んでいます。また中国と韓国は海運バブルの時に造船所の拡充を図った結果、供給能力が足元の需要を大きく超えてしまい、今は採算度外視の受注に走っています。そうすると、日本の造船でも発注者側からたたかれる、値切られるという状況になります。

この厳しい状況を打破し勝ち残っていくために、業界の再編、受注力の強化、新市場・新事業への展開というものが必要となってきます。

再編ということですが、色々あります。(資料4) JFEと日立造船出資のユニバーサル造船、IHIと住友重機械の艦艇部門の統合、この



資料 3



資料 4



11月にはユニバーサル造船とIHIマリンユナイテッドが合併予定です。それから、今治や常石などは海外に進出しているようです。ユニバーサルとIHIの合併ですが、実はこの合併の話は平成8年頃一度立ち消えになりました。今回、こういうふうになるのは、まさに生き残りをかけた状況になっているからだと思います。日本はある程度の規模がなくて中韓と戦えません。規模のメリツトで資材の調達費を抑え、技術開発に余力の資源を投入する。中韓にしたって、海運バブルの時に設備能力をかなり拡大したので、大手以外は結構厳しいと言われています。今後中韓でも海洋の新しい分野を開拓し、さらに進んでいくだろうと思います。そして益々彼らとの国際競争は熾烈になってくるでしょう。日本

が勝ち残るためには態勢確保が一層重要となってきます。

#### IV グローバル、ボーダレスな海事の舞台

ちよつと視点を変えてみましょう。海事関係はボーダレスな世界ですが、我々が普段目にしないところで何が起こっているのかということをお話をしたいと思います。

まず、先ほどのIMOです。ここは船舶の安全、それから環境問題、海事に関する国際協力を促進する機関で、国連の専門機関の一つです。

(資料5) 非常に格式あるところで、安全のためのSOLAS条約や海上汚染のためのMARPOL条約など、条約の作成をしています。IMOへ取り組みを積極的に行うことにより、日本のいろいろな基準が世界標準となりますので、我々もIMOには重きを置いてきました。船舶の安全・環境に関する国際規制の策定を主導し、我が国の基準を世界スタンダードにすることを長年に渡り行ってきました。おそらく一番活躍しているのは日本だと思います。この事務局長の関水さんは運輸省の先輩で、平成24年1月から、日本人で初めて事務局長に就任いたしました。そういうことで、益々、日本のプレゼンスを高めて色々な基準を

世界標準にしていきたいと思っています。

温室効果ガス削減についてはですが、船舶からのCO<sub>2</sub>は、京都議定書の枠外で、これについてはIMOの中で議論すべしということになっています。我が国の提案に基づき、船舶からのCO<sub>2</sub>排出規制を2013年から開始することが決まっています。

トン数標準税制ということについてですが、先ほど述べましたように、ヨーロッパでは国策として海運支援をやるうとして

います。その一つが税制で1990年代後半からヨーロッパでは、トン数税制というものが導入されています。これがほぼ世界標準ということになっていきます。トン数標準税制も法人税なので、本来は年

対して税が掛りますが、これは一定のみなし利益で課税しますということです。黒字が多ければ得をしますが、赤字でもこのみなし利益に課税されます。このようにトン数標準税制を導入すると、通常の法人税より高くなる場合も安くなる場合もあります。ただ、船舶投資を計画的に行うためには、毎年の納税額が予測

### 国際海事機関(IMO)の概要と我が国の取組

#### IMOの概要

- 船舶の安全、船舶からの海洋汚染の防止等、海事に関する国際協力を促進するための機関であり、世界銀行グループ、IMF(国際通貨基金)と並ぶ15ある国連専門機関のひとつ(1958年設立、本部ロンドン、加盟国数170カ国)
- 船舶の構造・設備の基準を定めた「海上人命安全(SOLAS)条約」、船舶に起因する汚染防止のための「海洋汚染防止(MARPOL)条約」等、これまでに59の条約を作成
- 最近では、船舶から排出される温室効果ガス削減に関する審議、ソマリア沖を始めとする海賊対策等の環境・安全分野の重要課題に積極的に取り組み、着実に成果。

※ IMO事務局長に関水康司氏(旧運輸省出身)が就任(任期はH24.1.1からの4年間、最長2期8年まで)。日本人が同機関の事務局長に就くのは初めての快挙。  
⇒ 我が国の国際発言力・プレゼンスが更に高まると同時に、果たすべき責任も重大に。

#### IMOにおける我が国の取組

【基本方針】

船舶の安全・環境に関する国際規制の策定を主導し、我が国海事産業の国際競争力を強化

- IMOへの提案文書数は、日本が一番。
- 我が国は創設以来理事国としてIMOにおける議論を主導。

※ 我が国の提案に基づき、船舶からのCO<sub>2</sub>排出規制を2013年から開始することを2011年7月にIMOで合意。  
⇒ 我が国の省エネ技術が海運・造船業の国際競争力に結び付く環境が整った。

主要委員会への提案文書数上位10カ国(国体を含む。)

※2003年5月から2009年3月の間の約5年間ベース

提案文書数上位10カ国(国体を含む。)の内訳

国	提案文書数
日本	400
United Kingdom	300
Germany	250
USA	200
Norway	150
Denmark	100
Sweden	80
Korea	70
Australia	60

資料5

しやすいトン数標準税制の方が有効なのです。そのため世界各国はトン数標準税制を導入しています。ヨーロッパが先行して、それが世界標準になり、日本の船社もトン数税制を導入してほしいと言っていました。なかなか認められませんでした。平成20年にやっとトン数標準税制を導入しました。(資料6) しかしそれは正面からではなくて、経済安全

保障の観点から日本船舶、日本人船員を確保するという名目の元に、経済安全保障の観点から認めましょうというようになっていきます。事業者は日本人船舶、日本人船員確保に関する計画を作成します。計画期間は5年で外航日本船舶の隻数を2倍以上にする、日本人船員を養成する、それから日本人船員自体を減

少させないこと。1隻あたり日本人船員が4人以上配乗できる人数を常に確保すること、こういうような認定条件を前提にトン数標準税制を認めるということになりました。現在、認定事業者は10社になり船隻数も2・1倍に増えています。実はさ

らなる拡充を目指しています。実は、20年のトン数標準税制の対象は日本籍船に限定されてきました。ところが、日本の海運会社で海外の子

### 現行トン数標準税制について

#### 現行トン数標準税制（平成20年度創設）の制度概要

○外航船舶運航事業者が、日本船舶・日本人船員の確保に係る「日本船舶・船員確保計画（計画期間：平成21年度～平成25年度の5年間）」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた場合、日本船舶に係る利益について、通常法人税に代えて、みなし利益課税の選択が可能。

○トン数標準税制を導入すると、通常の法人税より高くなる場合もあるが、毎年の納税額が予測しやすくなることから、高額（一隻あたり数十億円から数百億円）な船舶投資を安定的・計画的に行っていくためには、トン数標準税制が有効

➡ 振幅の激しい海運市場での設備投資及び競争力強化に寄与。

#### 現行の日本船舶・船員確保計画の概要

日本船舶の確保・船員の育成及び確保に関する基本方針（国土交通大臣）

↓

日本船舶・船員確保計画の作成（船舶運航事業者等）

↓

日本船舶の建造等の計画、船員の確保・訓練の計画等

↓

日本船舶・船員確保計画の認定（国土交通大臣）

【主な認定要件】

計画期間（5年間）で

- ①外航日本船舶の隻数を2倍以上に増加させること。
- ②外航日本人船員を養成すること（保有1隻につき1名以上）。
- ③外航日本人船員が減少しないこと。
- ④外航日本船舶1隻当たり外航日本人船員4人配乗できる人数を常に確保すること。

【認定の状況（平成24年3月末現在）】

- ・認定事業者：10社
- ・計画期間：平成21年度～25年度
- ・外航日本船舶の確保：77.4隻⇒160.8隻（約2.1倍）
- ・外航日本人船員の訓練：5年間659人
- ・外航日本人船員の確保：1,072人⇒1,192人（約1.1倍）

資料6

### トン数標準税制の拡充について

#### 背景・目的

【経済安全保障の確立】

○東日本大震災や原発事故を契機として、日本商船隊による安定輸送・経済安全保障の確立の必要性が明確になったところ（例：外国船社による日本寄港の忌避・外国政府による一定海域の避難勧告等）。

➡ ①日本船舶増加のベースアップと②日本の外航海運事業者の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶（準日本船舶）の確保を図ることによる経済安全保障の早急な確立が必要。

【国際競争力の強化】

○諸外国においては、自国船舶に加え外国船舶もトン数標準税制の適用対象としている一方、我が国の現行トン数標準税制の適用範囲は日本船舶に限定されている。

➡ トン数標準税制の拡充により、激しい国際競争を強いられている日本商船隊の競争力確保に寄与。

#### 平成24年度税制改正大綱

対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による収入金額の課税の特例（トン数標準税制）については、更なる経済安全保障確保の観点から、日本船舶への迅速かつ確実な転換等の課題にも対応した次期通常国会における海上運送法改正、日本船舶や日本人船員を増加させるという日本船舶・船員確保計画の拡充を前提に、平成25年度税制改正において、日本船舶増加のインセンティブにも十分配慮しつつ、適用対象を我が国外航海運事業者の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶に拡充します。（注）上記の改正は、平成25年4月1日以後に開始する事業年度について適用します。

拡充要望の内容	政策の達成目標
<b>現行対象船舶</b> 日本の外航船社が運航する日本船舶 + <b>拡充対象船舶</b> 日本の外航船社の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶（準日本船舶）	○我が国商船隊における外航日本船舶数を概ね450隻とすることを目標とし、5年間（平成25年度から平成29年度まで）で概ね265隻とすることを目標とする。
<b>拡充対象隻数</b> 各年度の対象隻数は、外航日本船舶の各年度増加隻数の3倍の準日本船舶隻数とする（ただし、各年度の適用隻数は、外航日本船舶を含め450隻を上限とする）	
<b>みなし利益</b> 準日本船舶のみなし利益水準は、外航日本船舶の1.5倍とする	

資料7

会社に船を持たせている場合があります。当然、外国籍船ですが実質は日本の船社が所有しています。外国籍船であっても一定の要件を満たした船については、トン数標準税制を拡充して欲しいという話があります。(資料7)

東日本大震災や原発事故で外国の船は日本の港を抜港してしまいました。これを機に日本商船隊による安定輸送・経済安全保障の確立の必要性が出てきました。こういうことで海外の子会社の船についても、トン数標準税制を適用しましょうということ。諸外国では何の問題もなく自己船籍を加え、外国船舶も適応対象としています。

そういうことで、今まさに税調をやっているところです。使い勝手の良いものにするということが、我々海事局の当面の大事な課題ということ。税制の問題はこのトン数税制の拡充ともう一つ、船舶の特別償却というのがあります。トン数税制というのは船を運航する会社、オペレーターのための法人税にかかるものです。しかし船を持っているオーナーにかかる税についても船舶の特償が必要であろうということで、税務局と折衝しているところです。船を作るためには頭金が必要になります。

ソマリア沖・アデン湾における海賊対策

国際的な連携の必要性

- 国連海洋法条約(第100条)  
すべての国に対して、最大限可能な範囲で、海賊行為の抑止に協力を要請。
- 国連安保理決議の採択(第1816号(2008年6月)、第1816号(同年10月)、第1848号(同年12月)、第1851号(同年12月))  
特に海軍艦船・軍用機を派遣することにより、ソマリア沖の公海上における海賊抑止行動に参加すること等を要請。⇒20カ国以上がソマリア沖・アデン湾に艦船等を派遣中

講ずべき対策

- 商船の護衛活動における対象船舶の選定  
平成21年6月、海賊対処法が成立し日本関係船舶のみならず、外国船舶も海賊行為からの防護が可能となったことから、護衛活動の申請窓口及び護衛対象船舶の選定を一元的に実施し、日本関係船舶等の防護に万全を期すとともに、外国船舶に対する国際貢献を果たす。  
・護衛活動の実績(7月末まで)  
計337回の護衛により計2,632隻(日本関係船舶536隻、その他外国籍船舶2,096隻)を護衛(平均7.8隻)  
・事前登録の実績(7月末まで)  
※個々の護衛活動申請に先立ち、申請者の事業内容を確認し、護衛スケジュール等を送付。  
753社(うち外国船社654社【49カ国】) 6,273隻(うち外国船社3,598隻)
- 自主警備対策の徹底、国際協力体制への貢献  
海賊襲撃時のリスクの事前評価、回避操船訓練、見張りの増強など日本関係船舶の自主警備対策の徹底や国際海事機関(IMO)が行うソマリア周辺国の海賊対策に係る会合への参加等、国際協力体制への貢献を果たす。
- 武装警備員の乗船問題  
海賊対策の一環として世界各国で船舶に民間武装警備員を乗船させる事例が増加しているところ、諸外国の対応状況や国際的なガイドラインの内容を踏まえつつ、我が国としての制度のあり方や問題点などについて、関係省庁間で引き続き検討していく必要がある。

資料 8

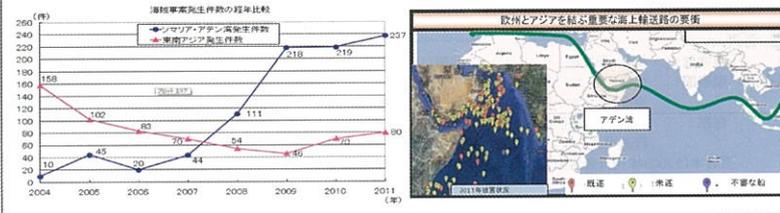
ソマリア沖・アデン湾の重要性と海賊被害の現状

ソマリア沖・アデン湾の重要性

- アデン湾は年間約1,680隻の日本関係船舶が航行するなど、我が国の国益に経済的意義が極めて大きい海域  
・日本関係船舶の通行隻数状況 年間約1,680隻(全航行隻数の約1割)  
(自動車専用船:約31%、コンテナ船:約34%、ケミカル船:約18%、LNG船:約9%、プロダクトタンカー:約5%、その他:約5%)  
・日本から欧州向けの自動車輸出台数 約100万台(日本からの総輸出台数の約2割)
- もとより、貿易量の99.7%(重量ベース)を外航海運に依存する我が国の経済社会及び国民生活にとって、海上輸送の安全確保は極めて重要であり、公海における航行の自由の確保自体が我が国にとって重大な国益

海賊被害の状況

- 重火器により武装し、身代金目的で船舶をハイジャックする凶悪な事案が依然として発生しており、発生海域も拡大(2011年の海賊事案は237件発生)
- 日本関係船舶の海賊被害 (注)日本関係船舶:日本籍船及び日本の事業者が運航する外国籍船  
2009年:銃撃被害1件、2010年:銃撃被害5件、ハイジャック被害1件、2011年:銃撃被害1件、ハイジャック被害1件  
※2010年以降については、インド洋及びケニア沖の事案を含む



資料 9

頭金を工面するために特別償却を認めてキャッシュフローに余裕を持たせるといことです。トン数税制のオペレーターへの税、オーナーの船舶の特別償却。この2本を合わせて外航海運を支援するための税拡充が佳境に来ているといことです。我々国としての外航海運支援策の一つとして頑張りたいと思います。海運はグローバル、ボーダレスに

活動しますので、多くのビジネスリスクを伴います。私達が普段目にしないところで船会社は危険な目にあっています。危険に晒されながら物資を運んでいるわけです。そのリスクの一つが海賊問題です。ソマリア、ソマリア沖と聞かれたことがあると思いますが、ソマリア沖・アデン湾、この辺りで2008年頃から海賊が相次いでいます。(資料8)

9) ソマリアというのはご承知の通り、1960年にイギリスとイタリアから独立しましたが、6つの部族がありずっと抗争が続いています。1991年、ソマリアに中央政府が存在しなくなり無政府状態に突入したため海賊が出没するようになりました。各国は自国の海軍を派遣して防護しましたが、当時日本は外国任せということでした。2009年の

3月に日本の閣議決定があり、海上警備行動として自衛隊の護衛艦を派遣することになりました。司法警察活動のために海上保安官が自衛隊の船に乗り込むことになったわけです。海上警備行動として行うので、護衛の対象は日本籍船、日本の企業の運営する船、日本人が乗船する船ということに限られています。武器の使用も正当防衛の範囲です。制限がある中で自衛隊の派遣でした。そして2009年6月に海賊対処法が施行されました。海賊対処法ができたので護衛の範囲も拡大され、他国の船も保護対象にできるようになりました。我々海事局にも海賊対策連絡調整室というものを作りまして、防衛スケジュールの調整などを防衛省とやっています。またアデン湾は、年間1680隻の日本関係船舶が航行するなど、我が国の国益に非常に大切な航路です。2011年は約2百数十件の海賊被害が発生しました。日本は幸い人質にとられたことはないのですが、銃撃をうけたり、ハイジャック等の被害にあっています。このあたりについては自衛隊の船がエスコートしているという状況ですが、海賊はペルシャ湾インド洋航路にまで出没するようになりました。ここはオイルルートで日本の原油の88%はこ

の航路で来ます。悪いことにタンカーというのは背が低いので、乗っ取られやすい構造になっています。油を満載すると更に背が低くなりスピードも遅くなるので非常に狙われやすい状況にあります。このペルシヤ湾インド洋航路というのは3700隻のタンカー船が走っています。公的武装も到底全域には届きま

せん。そうは言ってもただ手をこまねているわけにもいけません。諸外国では民間武装警備というのを乗せているところもあります。もちろん、各社自衛策として放水銃とかシタデルといいますが、船内に賊が入って来た時に籠城できるような一室を設けたり、航路を迂回させたりいろいろしていますが、自衛策では限界があります。ということで、

我々日本政府もいよいよ民間武装警備員を乗せないといけなかなと思っています。しかし、日本籍船は日本の法律が適用されるわけですから、銃刀法の問題があります。銃刀法の適用を除外するという作業が必要になってきます。もちろん、外国籍船にすれば必要ないのですが、先ほど申し上げました通り、我々は日本籍船を増やすことが国策ですの

で、日本籍船の防護について検討しているところですが、銃刀法の特例みたいなことをやろうと考えています。内閣官房、政府全体の中に海洋本部というところがあって全体を仕切っていますが、実際の作業は我々海事局と海上保安庁、すなわち国土交通省が中心となって行っています。

### マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策

- マラッカ・シンガポール海峡は我が国輸入原油の8割が通航する「エネルギー安全保障」上、重要な海峡。
- 我が国は、唯一、海峡利用国として40年に亘り航行安全対策を支援。
- 2007年に国連海洋法条約に規定された国際海峡における沿岸国と利用国の協力の枠組みを世界で初めて具体化した「協力メカニズム」を日本のリーダーシップにより創設。
- 関係業界からの更なる協力を求め、「航行援助施設基金」の充実を図ることで航行援助施設の維持管理による安全確保を推進。
- 「協力メカニズム」の下で運営される各プロジェクトに対し、これまでのノウハウや沿岸国との信頼関係を生かし我が国のさらなる貢献を進める。

#### マラッカ・シンガポール海峡の現況

- 世界有数の船舶交通が輻輳する国際海峡（通航量は年間約94,000隻で、スエズ運河の約4倍、パナマ運河の約10倍）
- 日本商船(実質船主)の年間通航隻数:約14,000隻(重積トン数:金海峡通航量の約2割)
- 複雑な地形、浅瀬・沈船等が点在:可航幅が狭く、航行が困難(最狭部約2.2km)
- 海峡は、沿岸国(インドネシア、マレーシア、シンガポール)の領海及び経済水域が複雑に交錯
- 通航量の増加(2020年には2004年の1.5倍の通航隻数)に伴う船舶事故増大の危険性
- 重要な航行援助施設の一部が損傷や滅失等による機能不全:早急な復旧整備が必要

#### 協力メカニズムの概要

(1)協力フォーラム  
沿岸国と利用国間の協力促進のための協議の場

(2)プロジェクト調整委員会  
沿岸国提案プロジェクトを支援する利用国等と沿岸国の実施調整の場

沿岸国提案プロジェクト ※赤字は日本支援プロジェクト

- ① 分離通航帯内の沈船の除去
- ② 有害危険物対応の協力支援
- ③ 小型船舶自動識別システムの協力支援
- ④ 潮流等の観測システムの整備
- ⑤ 既存の航行援助施設の維持更新
- ⑥ 津波被害の航行援助施設の復旧整備
- ⑦ 悪臭船舶(ETV)サービス

(3)航行援助施設基金委員会  
⑧ 航行援助施設の維持更新に関する基金の執行調整の場

#### 航行援助施設基金への支援

- マラッカ海峡協議会
  - 日本船主協会
  - 石油産業
  - 電気事業連合会
  - 日本ガス協会等
- 日本財団 基金の予算総額の約1/3を支援
  - 韓国
  - UAE
  - サウジアラビア
  - 中国
  - インド
- 国際航行援助施設基金(FANI)(IB+MENAS)
  - IMO(キリシヤ、ノルウェー、ドイツ、EC、中国)

#### 今後の課題・我が国の支援協力

- 「協力メカニズム」が有効に機能するためには、**幅広い利用国・利用者等の参加が不可欠**。
- 我が国は、マシ海峡の第一の利用国であることから、これまでの長期に渡る協力の実績と信頼を活かし、安全対策の支援協力において **国際的にリーダーシップをとっていくことが必要**。

資料 10

### 国際油濁補償基金(IOPCF)の概要

名称	International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds) 国際油濁補償基金
構成	71年基金、92年基金、追加基金の3基金があり、合同事務局が3つの基金を管理運営している。
目的	(1)92年基金 92年基金条約加盟国内で発生した油濁事故に関し、92年民事責任条約に基づいて船主が汚染損害被害者に対して行う賠償が十分でない場合、一定の範囲において、汚染損害被害者に対し補償を行うこと。 (2)追加基金 追加基金条約加盟国内で発生した油濁事故に関し、92年基金条約によって汚染損害被害者に与えられる保護が十分でない場合、一定の範囲において、汚染損害被害者に対し補償を行うこと。
設立	1978(昭和53)年11月13日 *「71年国際油濁補償基金条約」は、1978年10月16日発効 条約により国際油濁補償基金(71年基金)が設立され補償業務を実施する。71年基金条約が92年議定書により改正され92年基金が発足。71年基金条約は2002年5月24日に効力を失った。現在、71年基金は補償問題の残務整理を行っている。 *2003年、追加基金創設のための議定書が採択された。日本を含む8カ国が議定書を締結し、2005年3月3日に発効。追加基金が発足した。
組織・管理	総会 通常総会: 毎年1回開催 臨時総会: 必要に応じ開催 理事会 理事国: 大抵出題より7カ国 沿岸国より8カ国 ...計15カ国で構成 任期: 1年(次回総会会期の終了まで) 再選可能。(但し、連続2期以内) ※日本は2009年10月会合及び2010年10月会合、2012年10月会合にて理事国に選出

#### タンカー油濁損害賠償保障制度 概要

※ 1500=121万(2012.10現在)で換算

資料 11

次にまた同じような話ですが、マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策です。(資料10) 我が国輸入原油の8割が通航するエネルギー安全保障上、重要な海峡です。2007年9月に日本のリーダーシップで「マラッカ・シンガポール海峡協力メカニズム」というのを創設しました。世界で初めて国際海洋法条約に基づき、国際海峡における沿岸国と利用国の協力の枠組みを具体化したメカニズムです。世界有数の船舶が錯綜している海峡ですが、非常に狭くて航行が難しいところですが、日本の関係者が全体の約2割くらいを通るといえることです。もしも、ここマラッカ・シンガポール海峡で事故があり通行不能になると、インドネシア南部を通って抜けないといけません。そうすると、一隻あたり2千万から3千万円のコスト増になると言われています。さらに、ここは世界有数の交通混雑地域であるというこ

パナマ運河の現況

- ・ 1日に約40～50隻の船舶がパナマ運河を通航。
- ・ 近年、通航隻数は横ばい傾向であるのに対し、船舶の大型化等に伴い、通航船舶量(トン数)は大幅に増加。
- ・ 運河通航貨物の発着地国で比較すると、我が国は米国、中国、チリに次いで4番目の利用国。
- ・ 2010年度には、船協会員社の関係船舶通航940隻が通航(全通航隻数の約7%程度)。
- ・ 運河返還以降、通航料金値上げ、通航量の増大、船舶の大型化により、通航料収入は増加しており、2009年度には14億3,818万米ドルに達し、2001年度の2.5倍にまで増大。



パナマ運河通航実績(パナマ運河庁資料より)



パナマ運河通航貨物の流れ(パナマ運河庁資料より)

船種別通航実績(2010年度)

船種	通航隻数
ばら積み船	3,050
コンテナ船	3,031
タンカー	2,233
冷凍貨物船	1,716
一般貨物船	834
自動車運搬船	607
客船	225

出典: 在パナマ日本国大使館HP

貨物発着地による運河利用国(2009年度)

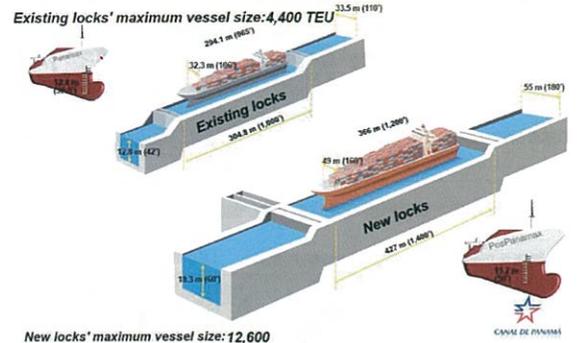
国名	貨物量(千ロングトン)	シェア(%)
米国	135,268	66.0
中国	43,617	21.3
チリ	26,761	13.1
日本	22,713	11.1
韓国	19,069	9.3
エクアドル	14,639	7.1
コロンビア	13,044	6.4
ペルー	12,922	6.3
メキシコ	11,510	5.6
パナマ	10,931	5.3
総通航貨物量	204,816	

出典: 在パナマ日本国大使館HP

資料 12

パナマ運河拡張について

- ・ 世界の海上貿易量の堅調な伸び、特にアジア発米国東岸向け貨物の伸びを背景に、運河の通航需要の増大が予測され、近い将来、運河の通航需要が通航容量を超えてしまうおそれ。
- ・ 運河通航実績で顕著な伸びを示しているコンテナ船の大型化が進み、世界の主要航路では、パナマ運河を通過できないポストパナマックス船が主力となっている。
- ・ 通航需要の増加、コンテナ船の大型化等に対応するため、2006年、パナマ運河庁は運河拡張を決定。
- ・ 総事業費52億5千万米ドル。2007年に着工され、運河開通から100周年となる2014年に完成予定。
- ・ 拡張工事の事業費は、運河の通航料で賄われる計画。



パナマ運河拡張計画(パナマ運河庁資料より)

	通行可能船舶	
	現行	拡張後
長さ	294m	366m
幅	32.3m	49.0m
深さ	12.0m	15.0m

資料 13

とで、航行援助施設について十分な整備費用を確保するというところを行っています。「協力フォーラム」これが沿岸国と利用国の協力促進のための色々な協議の場です。また、航行援助施設基金委員会の支援のための「マラッカ海峡協議会」というものがあります。先ほどの航行援助施設、灯台やブイ等の維持・改修などをするための基金を設け沿岸国に

協力しています。基金の予算総額の中で半分以上を日本が支援しています。日本財団、あるいは石油業界、日本船主協会、電機業界等々からお金を集めてこの基金の運営に協力しています。そして、ここにも海賊は出ます。海賊は出るんですが、ソマリアに比べれば凶暴性は少なく、命を奪ったりはしません。漁民だと言われてはいます。これについては小泉

総理の時にアジア海賊対策地域協力協定(ReCAP)というものを作りました。これは海賊を捕まえるための組織ではなくて、色々な情報共有をするもので、どこに海賊が出たとか、どこで捕まえたとかを関係国に提供しようというものです。情報共有センターをシンガポールに置いています。それから、もしタンカーが事故を

起こした場合油が流出します。これは被害が膨大になるので、国際条約によって船主及び荷主に対し特別な損害補償の制度を構築しています。それが国際油濁補償基金(IOPC Funds)です。(資料11)タンカー船主が汚染損害被害者に対しての賠償が十分でない時に一定の範囲において、汚染損害被害者に補償を行うというものです。基金に対して日本は石油会社等から15%の資金を拠出している最大の国であるということです。

このように海上輸送では常に大きなリスクを抱えていますので、その時々にあたって対処の仕方を考えなければいけません。リスクから話は飛びますが、世界二大運河の一つ、パナマ運河について話をしたいと思います。パナマ運河は、太平洋と大西洋をつなぐ大運河で、アメリカ合衆国により建設が進められ1914年に完成しました。その後パナマに完全返還され2000年からパナマ運河庁(ACP)が運営・管理をしています。全長80km、最小幅192m、最浅深度12.5m。1日40隻から50隻の船が通過し、日本は4番目の利用国です。(資料12)通航量の増大、船舶の大型化をうけて2007年拡張工事に着手しました。(資料13)20

海洋フロンティアへの挑戦

- 海洋国家たる我が国の存立基盤であり、資源の宝庫である「海洋」は、政府を挙げて取り組んでいく人類全体のフロンティア。新興国のエネルギー需要拡大等により、世界の海洋開発市場が急成長中。
- 新たな成長産業の創出に向け、海洋開発分野における我が国産業界のビジネス拡大を図るとともに、世界の成長を取り込む。
- 具体的には、世界最先端の海洋環境技術開発、洋上風力発電の普及拡大、海洋産業の戦略的育成等により、2.5兆円の新市場の創出を目指す。

海洋開発分野における我が国産業界のビジネス拡大

<p><b>海洋産業の戦略的育成 (フロンティア市場の開拓)</b></p>  <p>洋上LNGプラント (FLNG)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海洋資源開発プロジェクトの獲得、参画支援</li> <li>・フロンティア技術の開発・実用化支援等</li> </ul>	<p><b>世界最先端の 海洋環境技術開発</b></p>  <p>革新的省エネ船舶</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶からのCO2排出50%削減等を目標に、民間における世界最先端の海洋環境技術開発を推進</li> </ul>	<p><b>洋上風力発電の普及拡大 (海洋再生可能エネルギー)</b></p>  <p>浮体式洋上風力発電</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浮体式洋上風力発電施設の安全ガイドラインの策定</li> <li>・関係省庁の実証事業を踏まえた国際標準化の先導</li> </ul>
---	--	--

**日本再生戦略のグリーン分野による特別重点要求**

**復興特区要求**

2020年までに2.5兆円の海洋開発関連新市場を創出し、我が国の成長に貢献

資料 14

海洋フロンティアへの挑戦 平成25年度予算要求

**①海洋資源開発プロジェクトへの進出支援**

新分野（洋上ロジスティックハブ<sup>※</sup>）への進出にあたっての課題について、その解決のための調査研究を実施。  
※多数の洋上施設への人員、機材の輸送をハブ・アンド・スポーク方式で行うための大型浮体。

**＜課題＞**

- ◆浮体建造物の安全性・構造・機能・性能
- ◆船舶の基地への着積方式
- ◆搭載積卸の効率化

**②国際競争力の基盤となる技術力の向上**

我が国海事産業がこれまで培った技術を海洋資源開発で活かし、さらに、今後も世界の成長を取り込むため、

- ◆次世代の海洋環境技術、海洋資源開発関連技術の開発を支援
- ◆当該技術の適正な評価のための調査研究を実施。

**③生産基盤の強化**

大規模海洋構造物の建造における単純労働力や大規模岸壁の確保等、我が国固有の事情を踏まえた基盤強化策を検討。

- ◆諸外国の海洋開発産業の現状等を踏まえた我が国海洋産業育成戦略の策定
- ◆競争力を有する建造方式、モデル工場の検討等
  - 従来のモジュール建造方式に変わる革新的な建造方式の確立に向けた検討
  - コスト競争力強化のための革新的な工法の開発
  - モデル工場の試設計

資料 15

14年に完成する予定で、現況では5000TEU、5000積みが可能ですが、完成するとだいたい1万2千個積み位が可能になります。現在パナマ運河を通れない大型船は西海岸で物資を下ろし、鉄道でアメリカの中西部、中部、東部に運んでいきます。

このパナマ運河の大きな問題は高騰する通航料です。パナマ運河は我が国の船の生殺与奪を握っているわけです。特に穀物については、ここを通じて運ばざるを得ないので、この問題は大きな壁となっています。パナマはパナマ運河でもっているような国です。今年の4月にパナマの運河庁は2012年、2013年、2014年、2015年、2016年、2017年、2018年、2019年、2020年、2021年、2022年、2023年、2024年、2025年、2026年、2027年、2028年、2029年、2030年、2031年、2032年、2033年、2034年、2035年、2036年、2037年、2038年、2039年、2040年、2041年、2042年、2043年、2044年、2045年、2046年、2047年、2048年、2049年、2050年、2051年、2052年、2053年、2054年、2055年、2056年、2057年、2058年、2059年、2060年、2061年、2062年、2063年、2064年、2065年、2066年、2067年、2068年、2069年、2070年、2071年、2072年、2073年、2074年、2075年、2076年、2077年、2078年、2079年、2080年、2081年、2082年、2083年、2084年、2085年、2086年、2087年、2088年、2089年、2090年、2091年、2092年、2093年、2094年、2095年、2096年、2097年、2098年、2099年、2100年、2101年、2102年、2103年、2104年、2105年、2106年、2107年、2108年、2109年、2110年、2111年、2112年、2113年、2114年、2115年、2116年、2117年、2118年、2119年、2120年、2121年、2122年、2123年、2124年、2125年、2126年、2127年、2128年、2129年、2130年、2131年、2132年、2133年、2134年、2135年、2136年、2137年、2138年、2139年、2140年、2141年、2142年、2143年、2144年、2145年、2146年、2147年、2148年、2149年、2150年、2151年、2152年、2153年、2154年、2155年、2156年、2157年、2158年、2159年、2160年、2161年、2162年、2163年、2164年、2165年、2166年、2167年、2168年、2169年、2170年、2171年、2172年、2173年、2174年、2175年、2176年、2177年、2178年、2179年、2180年、2181年、2182年、2183年、2184年、2185年、2186年、2187年、2188年、2189年、2190年、2191年、2192年、2193年、2194年、2195年、2196年、2197年、2198年、2199年、2200年、2201年、2202年、2203年、2204年、2205年、2206年、2207年、2208年、2209年、2210年、2211年、2212年、2213年、2214年、2215年、2216年、2217年、2218年、2219年、2220年、2221年、2222年、2223年、2224年、2225年、2226年、2227年、2228年、2229年、2230年、2231年、2232年、2233年、2234年、2235年、2236年、2237年、2238年、2239年、2240年、2241年、2242年、2243年、2244年、2245年、2246年、2247年、2248年、2249年、2250年、2251年、2252年、2253年、2254年、2255年、2256年、2257年、2258年、2259年、2260年、2261年、2262年、2263年、2264年、2265年、2266年、2267年、2268年、2269年、2270年、2271年、2272年、2273年、2274年、2275年、2276年、2277年、2278年、2279年、2280年、2281年、2282年、2283年、2284年、2285年、2286年、2287年、2288年、2289年、2290年、2291年、2292年、2293年、2294年、2295年、2296年、2297年、2298年、2299年、2300年、2301年、2302年、2303年、2304年、2305年、2306年、2307年、2308年、2309年、2310年、2311年、2312年、2313年、2314年、2315年、2316年、2317年、2318年、2319年、2320年、2321年、2322年、2323年、2324年、2325年、2326年、2327年、2328年、2329年、2330年、2331年、2332年、2333年、2334年、2335年、2336年、2337年、2338年、2339年、2340年、2341年、2342年、2343年、2344年、2345年、2346年、2347年、2348年、2349年、2350年、2351年、2352年、2353年、2354年、2355年、2356年、2357年、2358年、2359年、2360年、2361年、2362年、2363年、2364年、2365年、2366年、2367年、2368年、2369年、2370年、2371年、2372年、2373年、2374年、2375年、2376年、2377年、2378年、2379年、2380年、2381年、2382年、2383年、2384年、2385年、2386年、2387年、2388年、2389年、2390年、2391年、2392年、2393年、2394年、2395年、2396年、2397年、2398年、2399年、2400年、2401年、2402年、2403年、2404年、2405年、2406年、2407年、2408年、2409年、2410年、2411年、2412年、2413年、2414年、2415年、2416年、2417年、2418年、2419年、2420年、2421年、2422年、2423年、2424年、2425年、2426年、2427年、2428年、2429年、2430年、2431年、2432年、2433年、2434年、2435年、2436年、2437年、2438年、2439年、2440年、2441年、2442年、2443年、2444年、2445年、2446年、2447年、2448年、2449年、2450年、2451年、2452年、2453年、2454年、2455年、2456年、2457年、2458年、2459年、2460年、2461年、2462年、2463年、2464年、2465年、2466年、2467年、2468年、2469年、2470年、2471年、2472年、2473年、2474年、2475年、2476年、2477年、2478年、2479年、2480年、2481年、2482年、2483年、2484年、2485年、2486年、2487年、2488年、2489年、2490年、2491年、2492年、2493年、2494年、2495年、2496年、2497年、2498年、2499年、2500年、2501年、2502年、2503年、2504年、2505年、2506年、2507年、2508年、2509年、2510年、2511年、2512年、2513年、2514年、2515年、2516年、2517年、2518年、2519年、2520年、2521年、2522年、2523年、2524年、2525年、2526年、2527年、2528年、2529年、2530年、2531年、2532年、2533年、2534年、2535年、2536年、2537年、2538年、2539年、2540年、2541年、2542年、2543年、2544年、2545年、2546年、2547年、2548年、2549年、2550年、2551年、2552年、2553年、2554年、2555年、2556年、2557年、2558年、2559年、2560年、2561年、2562年、2563年、2564年、2565年、2566年、2567年、2568年、2569年、2570年、2571年、2572年、2573年、2574年、2575年、2576年、2577年、2578年、2579年、2580年、2581年、2582年、2583年、2584年、2585年、2586年、2587年、2588年、2589年、2590年、2591年、2592年、2593年、2594年、2595年、2596年、2597年、2598年、2599年、2600年、2601年、2602年、2603年、2604年、2605年、2606年、2607年、2608年、2609年、2610年、2611年、2612年、2613年、2614年、2615年、2616年、2617年、2618年、2619年、2620年、2621年、2622年、2623年、2624年、2625年、2626年、2627年、2628年、2629年、2630年、2631年、2632年、2633年、2634年、2635年、2636年、2637年、2638年、2639年、2640年、2641年、2642年、2643年、2644年、2645年、2646年、2647年、2648年、2649年、2650年、2651年、2652年、2653年、2654年、2655年、2656年、2657年、2658年、2659年、2660年、2661年、2662年、2663年、2664年、2665年、2666年、2667年、2668年、2669年、2670年、2671年、2672年、2673年、2674年、2675年、2676年、2677年、2678年、2679年、2680年、2681年、2682年、2683年、2684年、2685年、2686年、2687年、2688年、2689年、2690年、2691年、2692年、2693年、2694年、2695年、2696年、2697年、2698年、2699年、2700年、2701年、2702年、2703年、2704年、2705年、2706年、2707年、2708年、2709年、2710年、2711年、2712年、2713年、2714年、2715年、2716年、2717年、2718年、2719年、2720年、2721年、2722年、2723年、2724年、2725年、2726年、2727年、2728年、2729年、2730年、2731年、2732年、2733年、2734年、2735年、2736年、2737年、2738年、2739年、2740年、2741年、2742年、2743年、2744年、2745年、2746年、2747年、2748年、2749年、2750年、2751年、2752年、2753年、2754年、2755年、2756年、2757年、2758年、2759年、2760年、2761年、2762年、2763年、2764年、2765年、2766年、2767年、2768年、2769年、2770年、2771年、2772年、2773年、2774年、2775年、2776年、2777年、2778年、2779年、2780年、2781年、2782年、2783年、2784年、2785年、2786年、2787年、2788年、2789年、2790年、2791年、2792年、2793年、2794年、2795年、2796年、2797年、2798年、2799年、2800年、2801年、2802年、2803年、2804年、2805年、2806年、2807年、2808年、2809年、2810年、2811年、2812年、2813年、2814年、2815年、2816年、2817年、2818年、2819年、2820年、2821年、2822年、2823年、2824年、2825年、2826年、2827年、2828年、2829年、2830年、2831年、2832年、2833年、2834年、2835年、2836年、2837年、2838年、2839年、2840年、2841年、2842年、2843年、2844年、2845年、2846年、2847年、2848年、2849年、2850年、2851年、2852年、2853年、2854年、2855年、2856年、2857年、2858年、2859年、2860年、2861年、2862年、2863年、2864年、2865年、2866年、2867年、2868年、2869年、2870年、2871年、2872年、2873年、2874年、2875年、2876年、2877年、2878年、2879年、2880年、2881年、2882年、2883年、2884年、2885年、2886年、2887年、2888年、2889年、2890年、2891年、2892年、2893年、2894年、2895年、2896年、2897年、2898年、2899年、2900年、2901年、2902年、2903年、2904年、2905年、2906年、2907年、2908年、2909年、2910年、2911年、2912年、2913年、2914年、2915年、2916年、2917年、2918年、2919年、2920年、2921年、2922年、2923年、2924年、2925年、2926年、2927年、2928年、2929年、2930年、2931年、2932年、2933年、2934年、2935年、2936年、2937年、2938年、2939年、2940年、2941年、2942年、2943年、2944年、2945年、2946年、2947年、2948年、2949年、2950年、2951年、2952年、2953年、2954年、2955年、2956年、2957年、2958年、2959年、2960年、2961年、2962年、2963年、2964年、2965年、2966年、2967年、2968年、2969年、2970年、2971年、2972年、2973年、2974年、2975年、2976年、2977年、2978年、2979年、2980年、2981年、2982年、2983年、2984年、2985年、2986年、2987年、2988年、2989年、2990年、2991年、2992年、2993年、2994年、2995年、2996年、2997年、2998年、2999年、3000年、3001年、3002年、3003年、3004年、3005年、3006年、3007年、3008年、3009年、3010年、3011年、3012年、3013年、3014年、3015年、3016年、3017年、3018年、3019年、3020年、3021年、3022年、3023年、3024年、3025年、3026年、3027年、3028年、3029年、3030年、3031年、3032年、3033年、3034年、3035年、3036年、3037年、3038年、3039年、3040年、3041年、3042年、3043年、3044年、3045年、3046年、3047年、3048年、3049年、3050年、3051年、3052年、3053年、3054年、3055年、3056年、3057年、3058年、3059年、3060年、3061年、3062年、3063年、3064年、3065年、3066年、3067年、3068年、3069年、3070年、3071年、3072年、3073年、3074年、3075年、3076年、3077年、3078年、3079年、3080年、3081年、3082年、3083年、3084年、3085年、3086年、3087年、3088年、3089年、3090年、3091年、3092年、3093年、3094年、3095年、3096年、3097年、3098年、3099年、3100年、3101年、3102年、3103年、3104年、3105年、3106年、3107年、3108年、3109年、3110年、3111年、3112年、3113年、3114年、3115年、3116年、3117年、3118年、3119年、3120年、3121年、3122年、3123年、3124年、3125年、3126年、3127年、3128年、3129年、3130年、3131年、3132年、3133年、3134年、3135年、3136年、3137年、3138年、3139年、3140年、3141年、3142年、3143年、3144年、3145年、3146年、3147年、3148年、3149年、3150年、3151年、3152年、3153年、3154年、3155年、3156年、3157年、3158年、3159年、3160年、3161年、3162年、3163年、3164年、3165年、3166年、3167年、3168年、3169年、3170年、3171年、3172年、3173年、3174年、3175年、3176年、3177年、3178年、3179年、3180年、3181年、3182年、3183年、3184年、3185年、3186年、3187年、3188年、3189年、3190年、3191年、3192年、3193年、3194年、3195年、3196年、3197年、3198年、3199年、3200年、3201年、3202年、3203年、3204年、3205年、3206年、3207年、3208年、3209年、3210年、3211年、3212年、3213年、3214年、3215年、3216年、3217年、3218年、3219年、3220年、3221年、3222年、3223年、3224年、3225年、3226年、3227年、3228年、3229年、3230年、3231年、3232年、3233年、3234年、3235年、3236年、3237年、3238年、3239年、3240年、3241年、3242年、3243年、3244年、3245年、3246年、3247年、3248年、3249年、3250年、3251年、3252年、3253年、3254年、3255年、3256年、3257年、3258年、3259年、3260年、3261年、3262年、3263年、3264年、3265年、3266年、3267年、3268年、3269年、3270年、3271年、3272年、3273年、3274年、3275年、3276年、3277年、3278年、3279年、3280年、3281年、3282年、3283年、3284年、3285年、3286年、3287年、3288年、3289年、3290年、3291年、3292年、3293年、3294年、3295年、3296年、3297年、3298年、3299年、3300年、3301年、3302年、3303年、3304年、3305年、3306年、3307年、3308年、3309年、3310年、3311年、3312年、3313年、3314年、3315年、3316年、3317年、3318年、3319年、3320年、3321年、3322年、3323年、3324年、3325年、3326年、3327年、3328年、3329年、3330年、3331年、3332年、3333年、3334年、3335年、3336年、3337年、3338年、3339年、3340年、3341年、3342年、3343年、3344年、3345年、3346年、3347年、3348年、3349年、3350年、3351年、3352年、3353年、3354年、3355年、3356年、3357年、3358年、3359年、3360年、3361年、3362年、3363年、3364年、3365年、3366年、3367年、3368年、3369年、3370年、3371年、3372年、3373年、3374年、3375年、3376年、3377年、3378年、3379年、3380年、3381年、3382年、3383年、3384年、3385年、3386年、3387年、3388年、3389年、3390年、3391年、3392年、3393年、3394年、3395年、3396年、3397年、3398年、3399年、3400年、3401年、3402年、3403年、3404年、3405年、3406年、3407年、3408年、3409年、3410年、3411年、3412年、3413年、3414年、3415年、3416年、3417年、3418年、3419年、3420年、3421年、3422年、3423年、3424年、3425年、3426年、3427年、3428年、3429年、3430年、3431年、3432年、3433年、3434年、3435年、3436年、3437年、3438年、3439年、3440年、3441年、3442年、3443年、3444年、3445年、3446年、3447年、3448年、3449年、3450年、3451年、3452年、3453年、3454年、3455年、3456年、3457年、3458年、3459年、3460年、3461年、3462年、3463年、3464年、3465年、3466年、3467年、3468年、3469年、3470年、3471年、3472年、3473年、3474年、3475年、3476年、3477年、3478年、3479年、3480年、3481年、3482年、3483年、3484年、3485年、3486年、3487年、3488年、3489年、3490年、3491年、3492年、3493年、3494年、3495年、3496年、3497年、3498年、3499年、3500年、3501年、3502年、3503年、3504年、3505年、3506年、3507年、3508年、3509年、3510年、3511年、3512年、3513年、3514年、3515年、3516年、3517年、3518年、3519年、3520年、3521年、3522年、3523年、3524年、3525年、3526年、3527年、3528年、3529年、3530年、3531年、3532年、3533年、3534年、3535年、3536年、3537年、3538年、3539年、3540年、3541年、3542年、3543年、3544年、3545年、3546年、3547年、3548年、3549年、3550年、3551年、3552年、3553年、3554年、3555年、3556年、3557年、3558年、3559年、3560年、3561年、3562年、3563年、3564年、3565年、3566年、3567年、3568年、3569年、3570年、3571年、3572年、3573年、3574年、3575年、3576年、3577年、3578年、3579年、3580年、3581年、3582年、3583年、3584年、3585年、3586年、3587年、3588年、3589年、3590年、3591年、3592年、3593年、3594年、3595年、3596年、3597年、3598年、3599年、3600年、3601年、3602年、3603年、3604年、3605年、3606年、3607年、3608年、3609年、3610年、3611年、3612年、3613年、3614年、3615年、3616年、3617年、3618年、3619年、3620年、3621年、3622年、3623年、3624年、3625年、3626年、3627年、3628年、3629年、3630年、3631年、3632年、3633年、3634年、3635年、3636年、3637年、3638年、3639年、3640年、3641年、3642年、3643年、3644年、3645年、3646年、3647年、3648年、3649年、3650年、3651年、3652年、3653年、3654年、3655年、3656年、3657年、3658年、3659年、3660年、3661年、3662年、3663年、3664年、3665年、3666年、3667年、3668年、3669年、3670年、3671年、3672年、3673年、3674年、3675年、3676年、3677年、3678年、3679年、3680年、3681年、3682年、3683年、3684年、3685年、3686年、3687年、3688年、3689年、3690年、3691年、3692年、3693年、3694年、3695年、3696年、3697年、3698年、3699年、3700年、3701年、3702年、3703年、3704年、3705年、3706年、3707年、3708年、3709年、3710年、3711年、3712年、3713年、3714年、3715年、3716年、3717年、3718年、3719年、3720年、3721年、3722年、3723年、3724年、3725年、3726年、3727年、3728年、3729年、3730年、3731年、3732年、3733年、3734年、3735年、3736年、3737年、3738年、3739年、3740年、3741年、3742年、3743年、3744年、3745年、3746年、3747年、3748年、3749年、3750年、3751年、3752年、3753年、3754年、3755年、3756年、3757年、3758年、3759年、3760年、3761年、3762年、3763年、3764年、3765年、3766年、3767年、3768年、3769年、3770年、3771年、3772年、3773年、3774年、3775年、3776年、3777年、3778年、3779年、3780年、3781年、3782年、3783年、3784年、3785年、3786年、3787年、3788年、3



造物のシェアでは韓国、中国が急拡大しています。韓国39%、中国14%に対して日本はわずか1%に過ぎません。資源の三分の一が海洋から出ていますし、2020年には10兆円のマーケット規模になるとも言われています。韓国も中国も、実は中小以下が厳しい状況ですが、国策として海洋資源化に非常に力を入れ、生産化率を高めようとしています。新分野への進出にあたり、我々も負けないように新分野進出の課題解決のため、調査研究や支援をしていきたいと思っています。

これらの上に日本の高い造船技

術を使い、日本の技術基準をさらに上げていく。ただ単に船を造るだけではこれからの競争には勝てません。多角的に造船を考え、活路を見出していききたいと思っています。

CO<sub>2</sub>の環境基準についても先ほど言いましたIMOで日本の基準を世界の基準にしていきたいと思っています。これについてはEIJが地域規制を導入しようとする動きがありますが、我が国として、世界と協力して、IMOの枠組みの中で船舶からのCO<sub>2</sub>の排出問題について対処していこうと思っています。

V 物流

最後に物流について少しお話したいと思います。北極海航路利用に向けた課題や対応のあり方等についての検討、あるいはシベリアランドの活用等、いろいろなことが考えられています。物流は経済そのものです。サプライチェーン自体はグローバル化されていますので、その中でいかに日本の物流産業が利点を見出すことができるのか、戦略的にやっていかないとはいけません。これには中国も韓国も官民連携して戦略的な政策を立てています。例えば、中国は内陸部の資材を大連からでなく、ロシアの港に持ってきてシベリア鉄道で運ぶ、こちらの方が近いか

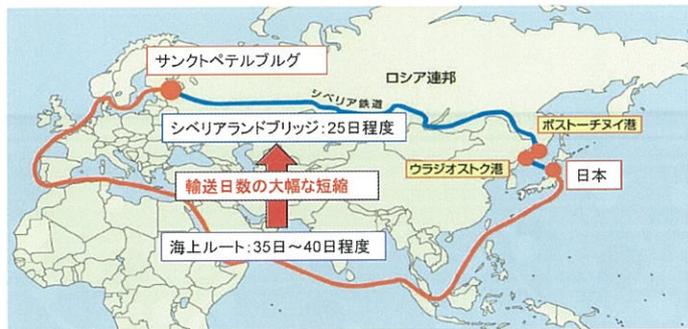
らです。先ほどのシベリアランドブリッジですが、日本からヨーロッパまでの貨物を海上輸送する場合、代表的なスエズ運河ルートでは35日〜40日かかります。しかし海上輸送と鉄道上輸送を組み合わせれば25日程度ですみます。(資料16) 中国はロシアの港を戦略的に抑えにかかっています。韓国もそう、日本もそういうことも含め、戦略的にやっていかないと海運物流の拡充はあり得ません。そこで、官民の連携したプラットフォームが必要となるので、国土交通省も来年から物流についての局長級の部署を新設しようと思っています。

シベリアランドブリッジ(SLB)を活用した対ロシア・欧州物流について

シベリアランドブリッジ(SLB)とは、日本からロシア・欧州まで輸送する経路のうち、極東ロシアまでの海上輸送とシベリア鉄道輸送を組み合わせた輸送経路のこと

【背景】

- ・日本からヨーロッパまでの貨物を海上輸送する場合、スエズ運河を経由する代表的なルートで35日〜40日程度かかるが、シベリア鉄道を利用すれば25日程度で運べるため、リードタイムの面で有利
- ・日本発着コンテナのSLB利用実績は、2011年で約4万TEU
- ・シベリア鉄道による、韓国・中国発の貨物も含めた国際コンテナ輸送量は2011年で約56万TEU
- ・自動車会社を中心とした製造業がロシア西部に展開しており、これらの企業活動に必要な部品や製品の輸送として、SLBの活用が期待



資料 16

もう少しお話したいこともあったのですが、このへんで終わりにしたいと思います。いまのこの厳しい海運状況の中でも、新分野で活路を見出していこう、我々行政がどういう支援をしていくのかということをお役に申し上げました。少しでもお役に立てれば幸いです。