

【伊藤】 ただ今ご紹介をいただきました国土交通省、海事局長の伊藤でございます。今回が5回目の海事立国フォーラムということで伺っておりますが、これまで4回で、私どもの関係としますいわゆるトン数標準税制でありますとか、日本籍船あるいは日本人船員の増加の問題等、さまざまな視点からお取り上げいただいております。冒頭の松尾会長からの私どもの業務のご説明の中でもちょっと触れていただきましたけれど、トン数標準税制のための各海運会社からのいわゆる計画の申請というのが、1月末で締め切られまして、その結果として、10社申請をいただきました。現行92隻が日本籍船でございますけれど、そのうち70数隻の約8割をカバーする会社の方々からご申請をいただきまして、滑り出しとしては極めて好調だというふうな状態でございます。これもひとえにこれまで海事センターをはじめとしまして、関係者皆さまのご理解、ご協力をいただいた賜物だと思っております。改めて感謝を申し上げて、ご報告にかえさせていただきます。

今日の私からの「我が国海事政策の針路」でございますが、アジアからの視点ということで、私自身は昨年まで物流担当の政策統括官をしておりまして、その間に非常に大きな出来事がひとつ起きました。これは日本の貿易パートナーがアメリカから中国に替わったということでございます。さらに申しますと、貿易量につきましても、東アジアで40%にまで至っているということでございます。これは宮下先生からのお話と相通じることがあると思っておりますが、いわゆる世界における日本の海事、あるいは物流の立ち位置が確実に変化をしてきているということの現れではないかというふうに思っております。今日お話し申し上げますのは、3点ございまして、最初に世界におけるアジアの位置というのを色々な統計的な指標でお示しした上で、日本とアジアの連携についての現状と、それからこれからというのを、我が国の海運政策との関係で議論をしていきたいと思っております。

経済規模でアジアと日本が世界の中でどのぐらいの割合で、どういう立場にあるのかということですが、ちょっと各国の各目 GDP をご覧いただくと（スライド P.3）アメリカが 27% ございまして、EU が EU 統合の結果もあり、約 3 割でございます。一方、アジアにつきましては、日本を含めまして、中国、インド、韓国、その他各国を入れますと、21% ということでございまして、実際には EU とアメリカとアジアで、全体の約 4 分の 3 を分け合うと。GDP 総数も、EU あるいはアメリカと肩を並べつつある状況に至っているということでございます。この中でやはり GDP の成長が望める分野というのは、やはりアジアが成長していくだろうということで、この数字のポーションがますます高まってくると。三極の大きな一極としての役割を果たす状態が近づきつつあるのではないかと感じております。もう少し具体的に指標を示させていただきますが（スライド P.4）、左側はコンテナの荷動きでございます。これを見ますとアジア発が 36%、アジア向けが 15% ということで、アジア発着だけで約半分でございます。それからアジア域内でも約 2 割がございまして、アジアの占める割合というのは、約 7 割という非常に大きな数字になっております。そういったコンテナ貨物を含めまして、運ぶ船の実質船主の構成でございますけれど、これも日本が 14%、その他アジアが 25% ということで、全体の 39% をアジアが占めております。

次にこの貿易を支える基盤でございますが、これは（スライド P.5）船を造る造船所と船のオペレーションをする船員さんの関係で、アジアの立ち位置を見た表でございます。まず皆さんご存じの通り造船の建造量でございますが、韓国が日本を抜いて世界の 36% でございます。日本は依然として 31% という世界の約 3 分の 1 をつくっております。最近では中国が大きく台頭してきておりまして、18% ということで、トータルといたしまして、アジアの占める割合というのは、世界全体の新造船建造量の 85% ござ

います。それから船員の供給でございますが、やはり圧倒的にフィリピンが多いわけでございますが、日本を挟みましてアジアの国は 22%と、日本を入れますと全体の 44%でございます、アジアの割合も半分弱という状態になっている次第でございます。まとめていきますと（スライド P.6）、アジアというのは、国際的に見て、海事分野では大変重要な役割を占めております。おさらになりませんが、海運は実質船主で約 4 割がアジアであり、コンテナ荷動き量は 7 割がアジア、造船の 85%がアジアで建造され、船員供給も 44%がアジア人であるということでございます。特に日本との関係で申しますと、日本商船隊に乗り込む船舶の 97%がアジア人で、うち 74%がフィリピン人と、大変アジアに依存をしているわけでございます。

一方次に述べてまいります、海事では政策的な国際海事政策の中のリーダーは、これまでやはり欧米であったわけでございます。各種国際条約の議論をいただいております、国際海事機関 IMO でございますが（スライド P.7）、これは上の段が加盟国数で、トータルで 168 ございます。そのうちヨーロッパとアメリカは非常に多いわけでありまして、一番左の 21 というのが、アジアの構成メンバーでございます。それからその中で選挙で選ばれる理事国というのがありますが、これが約 40 ございまして、その中の 10 カ国がアジアであるとういうことです。これをどのように見るかということですが、やはり場所もロンドンにあり、ヨーロッパというのは、古くはやはり東インド会社に代表されますイギリスやオランダであり、あるいは世界の海を凌駕したスペイン、ポルトガルという国々が輩出された社会でございますので、こういった歴史がいまだに IMO の中に残っている感じがいたします。それに加えて最近では北欧の環境派の国々という存在が IMO の議論に大きな影響力を与えているというのが現実でございます。

もう少し IMO を見ていると（スライド P.8）分担金でございしますが、分担金は計算方法がいろいろございまして、圧倒的に便宜置籍オーナー国というか、船籍が所属する国の比率が高いわけでございます。職員数ですが、地理的な条件や言語の問題もございしますので、やはりどうしても今はヨーロッパの職員数が多いということでございます。アジアがピンク色の 17 でございます。こういった状況をどうこれから改善していくことが、われわれの大きなテーマかなというふうに思っております。

地域連携を見ていると（スライド P.9）、地域的には EU・アフリカ・ASEAN・ラテンアメリカとあるわけでございますが、ASEAN に加えてアジア全体の、中国・韓国・日本・バングラデシュ・インドといった国々のアジア全体の継続的な連携の体制はまだこれからというのが実態でございます。敢えて申しますと、この中で今あるのは、ポートステートコントロールの MOU という行政協定、これはもう少し広がったパシフィック、オーストラリア等の国々との連携の具体的な事例があるのみでございます。以上申しあげました通り、アジアでは個別の連携というのは存在をしております（スライド P.10）。具体的に申しますと、例えば技術的な課題で、過去に塗装の基準の問題であるとか、そういった問題で各国が協調して IMO に働きかけているような事例もございしますが、これが一体的、さらに言うと継続的に取り組みが行われているというところには至っておりません。これから考えなければいけないことというのは、アジアでの先ほどご説明をしたような海事セクターの強い存在感を後ろ盾にしまして、海事産業の現実や実態に根差した視点がしっかりと強化されて、IMO での海事政策が進められるということ、即ちアジアや日本の発言力を強くしていくということが、非常に大事ではないかというふうに思っております。

いくつかの例を申し上げたいと思います。2つの例がございします

が、1つ目の例は（スライド P.12）マラッカ・シンガポールでの安全対策でございます。ここに書かれております通り、ご存じの通りでございますが、輸入原油の8割以上がマラッカ・シンガポール海峡を通航しております、安全保障上極めて重要な海域でございます。昨今のアジアの経済成長に伴いまして、かつては日本が最大の通過をする利用国であったわけでございますけれど、中国、韓国等利用国も多様化してまいりました。ここに書いてございます昭和43年以降、我が国は海峡利用国として当時としては唯一、民間を中心にして海峡沿岸国を支援してまいりました。先ほど申しあげたように利用国が多様化することを背景にいたしまして、実は平成19年9月に協力メカニズムというのが作られております。これは国連海洋法条約に基づいた新たなる協力の仕組みの好例でございますが、これができておる次第でございます。

この中でこの協力メカニズムに（スライド P.13）いくつか構成要素があるわけでございますが、スライドの左側の協力フォーラムであるとか、プロジェクトを調整し進めていく、あるいは実際に航行援助施設の更新のための裏付けとなる基金の造成という要素がございます。スライドの右側の沿岸国提案の支援要請プロジェクトが6項目ある中、日本は2つの項目に積極的に参加しております。さらに（3）の航行援助施設募金につきましては日本の船主協会をはじめとします民間の事業者、さらに日本財団からのご支援をいただきまして、拠出支援を行ったということでございます。

それから船員の関係をちょっとご紹介させていただきます（スライド P.14）。船員については、先ほど申し上げたように我が国はアジア諸国への船員の供給依存度が非常に高いということ、それからトン数標準税制を導入することによって、日本人船員を増やすという計画もございます。実際にはまだまだ世界の荷動きが増大する中での船員不足というのは顕著でございます、世界で

将来 2015 年には 2.7 万人が不足する見込みがございますし、我が国も伸びる船腹需要に対して、供給力の不足がありアジアで上級船員を供給していくというのは、やはりなかなか難しいのが現実でございます。特に乗船実習機会というのは不足しております。これは STCW（1978 年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約）で求められる要件でございますが、こういったものに我が国も共同で参画して、共同養成プロジェクトというのを実施しているわけでございます。この下に 3 つありますが、練習船を導入して教育する訓練環境整備プロジェクト、あるいは人的交流・派遣等によります船員教育向上プロジェクト、あるいは資金的な支援等を行う船員関係情報発信プロジェクトにも参加をしている次第でございます。

ちょっと具体的に申し上げますと（スライド P.15）、我が国で使っておりました「青雲丸」という船が今フィリピンにございます。この船を活用しまして先ほど申しあげたように学生に乗船履歴を付与するという事業を日本とフィリピンで連携をして進めている次第でございます。これは将来はフィリピンだけではなくて、その他の ASEAN の地域あるいは中国に対象を拡大すること考えております。もう少し環境、あるいはその他の関係でこれからさらに一層連携を進めていかなければいけない項目についてもご紹介を申し上げます。

このシップリサイクルでございますが（スライド P.17）、実は世界の船舶の解撤につきましては、ほぼその全てを中国、インド、バングラデシュなどのアジアの諸国が担っているわけでございます。我が国はもともと製造国としての責務があったわけでございます。廃棄物の関係の国境間移動をコントロールするバーゼル条約というのがございますが、海運の世界はそれ自身が国境を超えているということもありまして、シップリサイクルの原点にあります解撤については新しい条約を IMO で作るという決定が過去

に行われまして、これを責任を持って IMO でその枠組みを作るということから始まっております。この条約というのは、我が国とそれからヨーロッパのどちらかという環境派の国々、こういった国々の主導の下に策定作業が進められておりまして（スライド P.18）、この条約は今年の5月に香港で採択をされる予定でございます。早期に発効する可能性も十分でございます。この中で我が国がもう少し具体的に果たすべき役割は何であったのかと、あるいは何なのかということでございますが、まず一番上でございますようにガイドラインがいくつかある中で、インベントリというものを作成しなければいけないということで、これは船の中に残されている装置、あるいは機器に関する情報でございます。ここに有害物質が含まれているかどうかということをしつかりとインベントリの形で作成すると。これはやはり製造国でしかできない作業でございまして、このガイドラインを作るにあたり、造船国として大いにそのノウハウを提供して貢献をしたということでございます。

もう1つ非常に大きなテーマでございます（スライド P.20）。国際海運からの GHG、地球温暖化ガスの削減についてでございます。京都議定書で各国に CO2 の削減の割合が求められて、日本の場合ですと6%という数字が削減率として要求されてきているわけでございます。ところが国際海運とそれから国際航空機関につきましては、そのモードの特殊性から京都議定書の枠の外で検討すべきだという議論になっております。ここに2つの流れがございますが、UNFCCC（気候変動枠組条約）とIMOとございます。実はポスト京都議定書の新たな枠組みの決定というのが、これから予定をされているわけでございますが、これは2009年12月にデンマークで開かれる COP（気候変動枠組条約締約国会議）15で決められるわけでございます。これに対応するべくIMOのMEPC（海洋環境保護委員会）あるいは中間会合等で、準備が

進められております。こういった中で、我が国は CO2 の削減使用の策定を提案するとか、あるいは来年度の予算で海洋環境イニシアティブというのをとっておりますが、4年間で技術開発をして、大きな目標として船舶からの CO2 の排出削減 30% というものを目標にして技術開発をし、これを国際標準として IMO で議論をしっかりとさせていただいて、これを普及していくという役割をこれから果たしたいと考えている次第でございます。

この関係で実は（スライド P.20）2009 年の 1 月 14 日から 16 日にかけて、我が国で「交通分野における地球環境エネルギーに関する大臣会合（MEET）」というのを開かせていただきました。ここでは 20 カ国の国と 9 の国際機関にご参加をいただきました。その中でアジアからの出席国は 12 カ国、半分以上でございます。もう 1 つ申し述べますと、実はこのアジアからの 12 カ国の中に、中国というのは入っておりません。直前に参加をとりやめております。これは事務的調整を私どもがさせていただいた中で、海運の分野のみならず航空、あるいは将来のポスト京都議定書全体の枠組みの議論を彼ら（中国）というのは非常に意識をして、特に発展途上国共通の原則であります CBDR、共通だが差異のある責任という項目を今回の大臣会合である MEET の中に戦略的に盛り込みたいという意思が非常に強かったわけでございます。ところが先進国もある中で、文言の調整がなかなかできなかったということで、彼ら（中国）は大胆にも直前に欠席をしたということでございます。

一方でちょっと書いてございますが、参加国の中では、2009 年末を目指した ICAO（国際民間航空機関）・IMO での検討を加速するという合意が得られておりますが、今回の出来事というのは、やはり GHG のポスト京都議定書の議論が国際社会の中でなかなか難しい課題であるということを示した事例ではないかと感じている次第でございます。前途多難であるという部分が

否めない象徴的な出来事であったというふうに感じております。

もう1つございますのが（スライド P.21）、これは昨年10月でございますが、IMO60周年の記念行事を我が国で行いました。ここに書いてございます日本、中国、韓国、フィリピン、シンガポールの政府の上級の方々にご参加いただいたわけでございます。併せてスライドには書いてございませんが、IMO事務局長のミトロプロス事務局長にもご参加をいただいて、専門家会合という形で開かせていただきました。ここでパネルディスカッションを行い、私も参加をさせていただいております。かねてからこういったアジアの連携というのを意識しながら、実は国を選び人を選んで比較をしたわけでございます。若干驚きましたのは、私どもがリードするまでもなく、アジアの関係の皆様というのは、船員、あるいは船籍の船、あるいは造船といった分野における国際社会でのアジアの役割というのは、非常に高まっているということを感じておられます。われわれ日本側が提案するまでもなく、連携の強化というのを彼らから強く提言を受けた次第でございます。そういった意味では意識の共有が図られつつあるということ非常に強く感じた事例でございます。この会合が我が国は次にもご説明を申しますが、今回の参加5カ国に限らず、アジア各国が幅広く参加できるような国際フォーラムというのを継続的に開催をするということを提案し、嬉しいことに賛同をいただきました。これからどういう形でそれを推進していくかということでございます。

今でもここに書いてございます（スライド P.22）アジア船主フォーラム、あるいは造船技術フォーラムという、いわゆる民間のセクター別のフォーラムというのが存在しております。また政府は政府で案件に応じて、関係する各国がその都度集まって議論をする場をアドホックに作っているわけでございますが、やはりここにございます通り、協調体制を継続的に進めるという構想を持

つべきであろうということで、実は 2009 年度の私どもの予算要求をさせていただいて、これをお認めいただいているということでございます。こういうことを基にして、アジアの意見を調整し、集約をして世界に発信をしていくということを考えております。将来的には IMO のアジアセンターという形で、パーマネントな機構を設立して、その基盤を強固な形にしていければいいなと考えている次第でございます。

これを議論する際に、大変大事なポイントをいくつかしっかりと意識しておかなければいけないということでございますが（スライド P.23）、我が国というのは、安全分野だけでなく、環境分野においても歴史的にもあるいは個々の能力と致しましても、高い技術力と人材力を持っているということで、先ほど申し上げたようなアジアの連携の中で、1つの核としてその役割を担うことができるのではないかと考えております。これによりまして IMO 等に対する重要なオピニオンリーダーの役割を果たし、アジアの意見を統一し、これを発信していくという役割も果たせるのではないかというふうに思っております。ただ1つ大事なことは、こういった経済後退期にどうしても起こりがちな議論でありますけれど、既にヨーロッパでは排出権取引が試験的に導入されているものを、例えば航空あるいは海運の分野に当てはめるべきではないかという議論がある中で、こういったリージョナルな地域主義でなくて、もう少し前向きな議論としてアジア地域が連携をし、それによっていわゆる国際海事社会にしっかりと貢献していくという視点が極めて大事であるということです。これがなければわれわれの連携が世界の中で認知されないということになりますので、ここが非常に大事な連携の1つのポイントになるのではないかというふうに考えている次第であります。これをこれからしっかりと皆様のご協力を得ながら、我が国の海事政策、あるいはアジアを意識した中での海事政策として進めていきたいと考えてお

りますので、ご参加の皆様引き続きのご理解とご協力をお願い  
申し上げたいと思います。簡単ではございますけれど、私からの  
プレゼンテーションにさせていただきます。どうもありがとうございました。