



【コーディネーター：杉山氏】 それではパネルディスカッションを始めさせていただきます。コーディネーターを務めます成城大学の杉山でございます。どうぞよろしくお願いを申し上げます。最初に、1つお願いをコーディネーターから申し上げないとい

けないのですが、今日の進行が少しずつ押してまいりましたので、どれぐらいまで時間が許されるかということを確認いたしましたら、多少はいんだけれど、6時には必ず終わらないといけないということで、今から6時までというと、55分しかありません。最大限使うとして55分、当初このパネルディスカッションに予定をされておりました時間は、70分ありますので、これを55分に収めようということになりますと、パネリストの方々がこんなことをお話ししようと思って下さっていたことを、平均して2割から3割ずつ減らして、お話を頂かないと時間が収まらないということになるかと思えます。最初から大変こんなお願いをするのは心苦しくて恐縮なことでございますけれど、1つよろしくご協力をお願い申し上げます。

さて本日のフォーラムは、冒頭に関水 IMO 事務局長から今後の IMO が目指す姿、あるいは主体的に取り組んでいく事柄等々について基調講演を頂戴いたしました。それに続いて日本船主協会の芦田会長、また日本造船工業会の釜会長から、それぞれ日本の海運業と造船業を取り巻く環境および今後の IMO に期待する事柄について、ご講演を頂戴したわけであります。そこでその中には、色々と広い話題、課題等々が登場いたしましたので、この後のパネルディスカッションで若干論点を絞っての話に入る前、最初にお三方のご講演を踏まえて、国土交通省海事局の森重次長から日本政府として、そういう色々な種類の課題に対して、どういう認識を持っておられるか、また日本政府としてどんな対応が考えられるのか、そういうことについて少しお話を頂戴いたしたいと思えますので、森重次長、1つ宜しく願いを申し上げます。

## ～日本政府の対応:「生存」「一流」「仲間」「世界価値」の視点から～



【パネリスト：森重氏】 海事局次長の森重です。宜しくお願いします。関水事務局長、芦田会長、それから益会長、それぞれ世界で大変活躍されていらっしゃる方々のお話を伺いまして、パネルディスカッションに入る前に冒頭ということで、政府の私どもが進めております政策も含めまして、若干コメ

ントさせて頂きたいと思っております。

まずは全体的な感想といたしまして、私ども日本の海事分野の立ち位置と申しま

すかね。そういう点で見ますと、色んな捉え方があると思うのですけれども、いく

つ共通する視点と言いますか、観点があるのかなというふうに思いながら、お話を

聞いておりました。私なりに思いましたのは、この4点ですけれども、1つは「生存」

ということであります。日本のセキュリティ、海賊の問題がありましたし、あるいは

ライフラインの維持であるとか、あるいは国際企業、国際産業としての存続、あ

るいは海事クラスターという意味で言いますと、地域、経済、生活の存続という、

そういうこと全て関連していると思っておりますが、そういった生存という点です。

2点目は「一流」ということでもあります。高い技術力、あるいは海運で言えばサ

ービスだと思っておりますけれども、そういったことで、世界で勝負していく。あるいは国

際競争力をどうやってつけていくか。トップランナーという言葉がありましたけれ

ど、そういった一流を目指すという考え方、これが2点目かなと思っております。それか

ら3番目が「仲間」ということかなと。先ほど「絆」という話もお話の中にありま

したけれども、海事クラスター全体で相乗効果を出していくとか、あるいは今日のテ

ーマでありますアジア全体として、総合的に連携して、力を発揮していく、そうい

った「仲間」という考え方です。それから最後に「世界価値」とでも言いましょ

うか。地球環境の問題であるとか、グローバルに出ている問題をどうやっていくか、

それを今日関水事務局長のお話にもございましたが、IMO を通じて、そういう世界価値にどうやって挑戦していくか、日本がどういうことをできるか、そういった観点かな、と思って伺っております、以上を頭に置きながら、海事行政にも少し触れながら、感想を申し上げたいと思います。

一応3点に触れたいと思いますが、色々多岐にわたるお話だったものですから、1つは海賊の問題、2番目が新しい造船政策に関する事、最後がアジアとの連携とか、アジアが一体として発信していくということではないかと思っています。その3点について感想を述べたいと思います。

海賊問題については、先ほど芦田会長から詳細なお話ございましたので、改めて重なることは申し上げませんが、何よりも経済安全保障、政府としては、経済安全保障という点で、ライフラインの維持、安全の確保は極めて重要な話でございます、現在広がってきている海賊の広域化の問題であるとか、それから悪質化の問題に対しては、きちっと対応していくべき喫緊の課題だと思っています。これは国交省も海事局も取り組んでおりますが、新たな広がりを見せた課題に対して、関係省庁を含めて政府全体として対応していくべき問題だというふうに思っています。1つの整理の仕方として、3つの観点があるかもしれない。1つは物理的な防御力を付けていくということでございまして、商船自体の自主警備の問題、施設の問題等々、シタデルとか色々ございまして、これは相当踏み込んでやっておられると。次に自衛艦によるエスコート、あるいは各国海軍による護衛活動の話でございますが、これは大変な成果を挙げておるわけでございますけど、さらにこれは日本に限らず、全体的にあの広域的に広がる海域にどのような対応をしていったらいいかということにつながる課題だと思います。

関水事務局長のお話にもございましたように、今一番喫緊の話として浮上しているのが、武装警備ガードの話であります。有効な対策として広がりを見せておりますから、各国悩んでおまして、どういう次の一手を打っていくか、色んな課題も

あるものですから、その辺のところがお話にもございましたように、この5月にMSC海上安全委員会で議論が行われる予定ですから、私どもも関係省庁と相談してきちんとした対応をしていきたいと思っています。

2番目が沿岸国関係国に対応能力を付けてもらうということだと思います。IMOのジブチ行動指針によりまして、我が国も14億円、最大の拠出をしておりますが、情報センターの整備であるとか、連絡センター等も整備しておりますが、沿岸諸国へのキャパシティ・ビルディングとして、海上保安庁によりまして、沿岸諸国のコーストガードを招聘した研修等も実施しています。さらに先月、1月に海上保安庁とインドのコーストガードの長官同士の会議がございまして、その連携を強化していくということで、先月連携した合同訓練が行われました。さらにインドの西岸域で発生した場合、インドのコーストガード当局に、商船からの確に連絡するそういうネットワーク、これを作って行こうじゃないかということで、インド当局に連絡窓口の設定ということで、早急にそのネットワークを組んでいこうということで合意しまして、今その作業に入っていると聞いております。そういった連携もしながら、対応能力を付けて行くと。3番目が、国連やIMOといった国際的な各種の場を通じました連携活動の強化ということで、コンタクトグループであるとか、あるいは海賊自体の背後にある問題、これを外交的に対応していかなければいけないと。いずれも色々課題はなかなか簡単ではないのですが、政府としてもしっかりと官民よく話をしながらやっていきたいと思っています。

それから2番目が、新しい造船政策でございます。今日ご出席の多くの方々とも十分ご承知かと思いますが、一流の造船国であり続けるためにという旗印で、昨年とりまとめられまして、現在官民挙げて取り組みを進めておるといふものでございます。3つの柱がございまして、受注力の強化、それから新市場、新事業の展開、それから3番目が戦略的業界再編の促進でございますけども、この受注力の強化というのが、GHGのお話が先ほどございましたけども、非常に関連する課題でございまして、何よりも日本は得意な環境技術力を磨いて、エコシップを押し出して勝負していくと。これが1つ。国交省といたしましても、海洋環境イニシアティブと

いう新制度を作っております、ここ数年にわたり、技術開発支援を進めてきております。これは単に技術開発を進めるというのではなくて、国際ルールを先行して提案して、正しく名前の通り国際的イニシアティブをとるという考え方でございまして、技術開発と国際基準の策定を、ルール・メイキングを合わせて、戦略的、一体的に進めるという考え方でやってきております。こういった流れの中で、GHGの問題も対応の姿勢も関連するということでございます。

あともう1つは、資金力も必要だということで、船舶投資ファンドの設立に向けての動きであるとか、そういったことを併せてやっているのはご承知の通りでございます。それから釜会長からもご紹介ございました、LNG燃料船のお話でございますが、これも世界に向けて先手を打つということで、国際基準の策定ですね。業界のほうは経済性の検討をされていますが、基準の策定という意味で先行しようということで、そのための予算も来年度の予算案の中に、現在盛り込んでいるところでございます。

いずれにいたしましても、環境基準の戦略的な活用をテコにして、生き残りをかけていくということで、政府としても汗をかいていきたいと思っております。あと環境戦略、技術戦略と深く関連いたしますが、受注力の強化に併せて新事業や新市場への展開。これはアジアで主として力を入れて造船技術を生かした展開を進めております。インドネシアでの洋上石炭貯蔵積出基地であるとか、タイで内航タンカーの代替建造事業であるとか、様々なプロジェクトを、アジアを意識しながら進めております。業界再編につきましては、もう皆様御承知の通り、先日ユニバーサル造船とIHI マリンユナイテッドの合併計画が発表になりましたけども、大いに歓迎したいと思いますし、また期待をしているところでございます。

3番目、最後がアジアの連携と一体的発信力の強化であります。先ほどからルール・メイキング、国際ルールを作る意味で、イニシアティブをとると申し上げましたけども、その際にやはりアジアとの連携と意見発信が極めて重要になっていると思っております。造船で言いますと、韓国、中国で言えばライバル関係にあるわけですけど、共通する部分もございますので、最大限共通の利益を追求できるような形

で対応していくことが必要だと思います。それからこれも先ほどのお話で出ましたが、発信力という意味では、アジア造船技術フォーラム、ASEF、それからアジア船主フォーラムというのがあると思いますけども、いずれにせよ IMO 等の国際部隊の場では、ヨーロッパの NGO だけじゃなくて、アジアの NGO も発信力を入れて行くということが大変必要でございますので、そういった NGO ステータスの取得に向けては、我が国としても、全面的にバックアップしていきたいと思っております。以上、ちょっと長くなりましたけれど、政策も含めてコメントさせていただきました。

### ～発展するアジア市場をどのようにとらえるか～

【コーディネーター：杉山氏】 大変有難うございました。国土交通省として取り組む施策について、大変分かりやすくお話を伺うことができたと思います。それでは先ほど申し上げましたように、本日のパネルディスカッションで予定をされている、多少ブレイクダウンをしたテーマのほうに入って行きたいと思っております。

本日ご案内しておりますテーマは、「発展するアジア市場と海事産業」と、こういうふうになっているかと思えます。そこで「発展するアジア市場」を、どういうふうに関業界から眺めているのか、あるいは、眺めるべきであるのかというのが1つ。これが第1の論点として主催者側で用意をしたものです。第2番目は、そういう「発展するアジア市場」というのを考えたときに、それを環境問題、あるいは海洋環境保全という視点から眺めたときには、どういう問題があるのかということです。大きくこれら2つに分けて、議論を頂戴できればと思っております。

初めに、「発展するアジア市場」というものをどういうように眺めておられるかという点であります。私から申し上げるまでもない話でありますけども、前置きとして多少触れさせていただきます。ここ30年位の世界の経済成長を眺めてみますと、世界全体での成長率、平均で2.8%でありまして、それに対してアジアを拾ってみますと、これは4.6%ということで、はるかに大きな経済成長を示してきまし

た。そういう意味でアジア地域の経済成長が、ここ2, 30年については世界経済を牽引してきたというふうに認識して構わないであろうとっております。当面この状況というのは、基本的には続くものであらうと考えられます。そのアジアの経済成長の要因として、通常指摘されておりますのは、アジア新興国を中心とした人口の増加、それからもう1つは、そのアジアにおける中間所得層の消費の拡大、こういうものが非常に重要だと指摘をされています。それぞれ眺めてみますと、今年の通商白書にも説明をされておりましたけれど、アジア地域の人口は、2010年で約41.7億の人口が、2020年には、約46億人にまで増えていくという予測になっております。今度は、世帯別の年間所得がどういうふうに変化をするかということで述べてみますと、年間の世帯の所得が5千ドル以下、これが低所得層。それから5千ドルから3万5千ドル、これを中間所得層、そして3万5千を超えるところが高所得層と、こういう分け方をしたときに、中間所得層プラス高所得層、これが2010年では、全体の30%であったものが、2020年には、なんと66%になっていくと、こういうふうに白書等で説明をされております。

そういうことの結果として、アジアが生産拠点としてだけでなく、消費地としても、ますます大きくなっていくわけでありまして。となれば当然、対外的な貿易という観点からも、欧米との間での物流量というのは、大幅に増大をしてまいります。そういうことを踏まえて考えますと、アジア域内のコンテナ荷動き量というところにも、必ずその影響が及んでくる。これは先ほど来、今日の関水事務局長のお話にもありましたけれど、貨物量10年で2倍というけれども、アジア域内、日中韓プラスアセアン6カ国、この10カ国で見ますと、この10年間で約2.3倍ということで、世界全体の物流量の増大をやはり大きく上回る形になっております。こういう背景から「発展するアジア市場」という言葉でこれを表現しているわけですが、それをそれぞれ海運業界、造船業界としてどんなふうに捉えていらっしゃるか、どういうことをお考えになっていらっしゃるか、それぞれお話を伺えればと思います。まず日本船主協会の中本理事長には、日本の海運業界と荷主の関係等々も踏まえながらお話を伺えればと思います。宜しくお願いいたします。

## ～海運業界からみた「発展するアジア市場」～



【パネリスト：中本氏】 今日はこのような機会を設けて頂きまして、誠に有難うございます。また国連専門機関の関水事務局長と一緒にパネルに出られるというのは、大変光栄でございます。今、先生からご指摘のあったアジアの成長をどう取り込んでいくかというのが、海運の

大きな課題であると思っています。その話に行く前に、日本の船主さんの強みって何だろうか。私は3つあると思います。これは芦田会長の受け売りではないですが、TPP だと思います。T というのはトータルサービスで、日本の海運というのはコンテナからタンカー、自動車専用船、鉱石船とあらゆるサービスが一社でできる場所もありますし、それぞれ専門で強みを持っている会社もあります。中国、インドだけじゃなくて、タイとかベトナムとかインドネシアとかそれぞれ日本と同じように大きな国になってくれば、そういう色んなサービスを提供できるということで、非常に強みがあります。

2番目のPですけれど、これはパートナーシップ・ウィズ・シッパーということで、要するに、日本の荷主と共に日本の海運は発展してきて、安定的な運賃で安定的なサービスを提供してきました。今、日本の荷主はご案内の通り製造コストの関係でアジアを中心に外に出て行かなくちゃならない。さらに円高が拍車をかけており、このロジスティックスを担う日本海運というのは、一緒に出て行って、発展していくという、そういう形になっていくと思います。3番目がパーツ・オブ・マリタイムクラスターで、先ほど森局長からも「絆」という言葉で表わされましたけれど、日本の海運の強みは、造船工業会、船用工業会があつて、荷主さんの要請で自動車専用船も日本で開発しましたし、チップ船、大型タンカー、それから鉱石輸送船、LNG船、そういったものをみんな日本の技術で開発してきています。そういった強みをさらに生かして、今後は先ほど釜会長の話にもありました、環境というものが大きな問題になってくるので、環境技術を生かして、やはりアジアの成長



を大きく取り込んでいくことになると考えてます。

邦船大手三社の中期計画を眺めてきたんですけれども、ここ2、3年をどうするかという計画ですけど、そこではこのアジアの成長、あるいはアジアとアフリカ、南米といった南北輸送をどうやって取り込んでいくかということで、それぞれ各社NVOの業務を拡大するとか、自動車のサプライチェーンを提供するとか、LNG船隊を整備するとか、各社各様で色々なことを考えていらっしゃいます。私は産業人じゃないんで、業界の立場というか、あるいは国がこういった日本船社がアジアに出て行く中で、どういう環境整備をしたらいいのかという点ですけど、この点につきましては、2年前にちょうど前原国土交通大臣のときですけど、国土交通省のほうで勉強をしています。「海洋立国日本の復権に向けて」ということで、アジアの成長を取り込んで発展していくためには、海運として課題が3つあると言っております。

1つは、やっぱりTなんですけれども、タックスで、税金を国際標準に合わせようということで、トン数標準税制の拡充、それから特別償却制度、買換特例制度の拡充です。トン数標準税制につきましては、去年、一生懸命国土交通省のほうでやっていただき、拡充をする方向が決まりましたので、ぜひとも使いやすい形の税制に仕上げていただければ、これをもって日本の商船隊も頑張っていけるんじゃないかなと思います。それから2つ目が、日本商船隊の整備でして、そのために日本籍船のコストの低減化というのが謳われています。これに関しては、関水事務局長からもお話がありましたけども、IMOが正に安全のオーソリティで、世界統一的な基準を作っておりますので、ぜひともIMOの作る基準以下であってはいけないし、それ以上であってはいけないのだと思います。実質的に上乘せになるようなことがないように、一生懸命日本政府も最近はやってきて頂いていますけれど、制度の見直しを常に行なって、国際競争がしっかりできるような形にしてもらいたいです。3つ目が優秀な船員の確保ということです。日本人、外国人両方なのだと思うんですけど、特に日本人につきましては、優秀な人材がこの海運界に来るように、色んなところで周知徹底しなくちゃいけないと思っています。教育機関等々と協力

してやっていかなければいけないと思います。そういう活動をすることで、空洞化しない形での日本海運の発展があると思います。ちょっと先生のご指摘と外れてしまったかもしれませんが、以上でございます。

【コーディネーター：杉山氏】 大変ありがとうございました。それでは同じく、アジア市場の拡大を造船業界としてはどのように捉えていらっしゃるか、日本造船工業会の岩本企画部会長・国際部会長にお話を頂戴したいと思います。宜しくお願い申し上げます。

### ～造船業界からみた「発展するアジア市場」～



【パネリスト：岩本氏】 日本造船工業会の岩本でございます。アジアの状況ということに関しますと、日本の造船界にとってみましたら、追いかける韓国、追いかける中国というシナリオがあったわけですが、もう「追いかける」という話は、建造量的には存在しないということ

です。このような状況は、当初かなり先の話だと言っておりましたが、現実には圧倒的なスピードで追い抜かれました。これは建造量に関する限りにおいてのことです。その背景にあったのは、やはり追いかける側が量を求めていたというのが実情でしょうが、2008年以降、船腹過剰が顕在化する状況になり、今後は量的なメリットというものが、一部のコンテナ船など定航サービスの為に大量の船舶を一度に発注するような船以外は、そのような形にはならないようになっていきます。一方において、生産能力規模は十分大きくなっており、この面では船主さんの厳しい選別の目をこれからずっと受けていかなければならないということでございます。その対応策といった観点からは、これは何回も今までも言ってきたことですが、一言でいえば、やはりバランス良く相手の言うことを聞いてゆくこと、それをやっていかななくてはいけないと思います。

しかし実際には、それにはどうしたらいいのかということについて、役所の新造船の政策等々出てはおりますが、各社のレベルにおいては、なかなかうまくいったいないのが実情です。ひとつ考えられますのは、先ほど森重次長がおっしゃられたように海外展開です。進出先の筆頭は中国ですが、それ以外の地域でも色々なところが出てきております。こういったところに日本の技術を使って教えて行くのは、造船所さんによって取り組み方の度合いが、かなり違うと思いますが、魅力がある部分なのではないかと思っております。

その他、日本の造船として生きて行く道とすれば、緻密な連携が重要となる改造とか修理船の分野です。ボリュームの大きいものを、特に先ほど色々と言われている規制の適用による改造船等々は他の国ではなかなか追随できない部分もあるので手がけることが考えられます。もちろん長く修繕をやって来られたシンガポールなどの国以外の新造船を得意とする国はそこまでいっていないと思います。そうなりますと、やはり日本の造船所は、それなりの力をずっと温存してきていたし、それから技術者もカットせずに、キープしてきた造船所も結構あるわけがございますから、そこら辺はひとつの大きな狙いどころになってくるのかなと思います。

逆に、先ほど中本理事長がおっしゃられましたように、船主さんの動きを見ますと、今までももちろん日本の船主さんには大変お世話になり、共同で新しい船型を開発してきたという部分もございます。これが今度は需要家がアジア市場に移っていただくということから、アジアの人達の要求するものによって変わっていくということになります。日本の船主さんからもその辺のことは聞けるでしょうが、基本的にはヨーロッパ向けの船をそのまま転用するというような形は聞きませんし、もっともアジアの人が求める特色をつけたようなものに切り替えていくという、頭の切り替えが課題となってくるだろうと、かように存じます。あとは海洋案件の取り組みですが、これについては各社色々姿勢が違っているようでございますので、アジアがこうやって伸びてきている中で、もちろん必要な動きだとは思いますが、特に石油に限らず、そういった案件があるのかなというふうには思っております。も

もちろん EEZ で日本は世界 6 位でございますので、この望みを捨てるわけにはいかないと、造船側も思っております。

あともうひとつは環境の問題ですが、世界が環境を意識するという現状において、造船も当然これを武器にするというのは、常々考えております。付加価値競争力の評価であれば勝ち目もあるかなと思っており、環境対応船の開発は、十分に評価されるような取り組みということです。ここで環境を武器にするときにひとつ思っておりますのは、自分で抱え込んで、それで 1 人で走るといようなことは、やはりやるべきではないと思っていまして、全体のレベルアップにも活動を広げながら、その中で優秀なところをアピールしていくこと、これが本当の意味での実力になっていくのかなと最近強く感じているところでして、そこら辺をやはり進めていかななくてはならないというのが現状の考え方でございます。以上でございます。



### ～海洋環境保全の視点からみた「発展するアジア市場」～

【コーディネーター：杉山氏】 どうもありがとうございました。それぞれに貴重なお話を伺いました。今お話し頂きましたような「発展するアジア市場」ということをスタートにして考えますと、そこで当然考えられなければならないのは、海上

荷動き量が活発になっていくにつれて、業界としても、あるいは政策としてもますます環境への配慮ということが重要になりますし、それぞれにとっての環境への対応が重要な責務ということになるかと思えます。そこで第2番目の論点に移らせて頂きます。「発展するアジア市場」に海洋環境保全という視点から検討を加えていくと、さらにどういう議論が出てくるのかということについて話を頂きたいと思えます。前置きを1つだけさせて頂きますと、船舶の建造についても、解撤についても、アジア地域が中心ということはまだご案内の通りでして、世界の造船建造シェアの約92%を中国、韓国、日本の3カ国で占めています。それから船舶の解撤についてみましても、インド、中国、バングラデシュ、パキスタン、この4カ国で2010年の世界シェアは94.5%と、こういう数字になっています。こういうような状況の下で、今後適正な海運市場及び造船市場というものをアジア地域において作り上げていって、より環境負荷の少ない海運と造船を世界全体に普及させていくためには、やはり色々な対応が必要になってまいります。今日のお話の中にも既に出てきていますように、シップリサイクル条約の早期発効ということも、大いに期待しなければなりませんし、GHGの削減についても引き続き取り組んでいかなければならない。こういう状況であろうと思えます。そこでまず、IMOの関水事務局長にコメントを頂戴できればと思えます。基調講演を頂戴しましたときには、多分時間も足りなかったことと思えますので、環境規制等々について、IMOでの取り組みについての補足等も含めて頂き、それ以外の事柄でも結構でございます。

#### ～アジアの意見を様々なチャネルで～



【パネリスト：関水氏】 どうもありがとうございます。環境規制ということになりますと、現下ではやはりGHGの問題であるとか、それからご指摘になった船舶のリサイクルの条約のこの実施、それからまたバラストウォーターですね。この条約の早期発効のために、やはり加

盟国が実施のために努力をするということが極めて重要だろうと思えます。GHG

の問題では、やはりマーケットベースド・メジャーをどうするかというのは、これは将来の問題で、先ほども指摘致しましたけれども、やはり IMO を中心にしてそういうものを作って行くと。やはり IMO としては、世界のレギュラトリーボディという位置づけが大事だろうと思います。一度作り上げたものの実施というのは、これは加盟国政府であれ、または業界であるということですから、IMO としてのやはり一番重要な任務というのは、新しい環境規制、そういうものを作ることになると、やはりそれはグローバルに作っていくのだと。その視点は、将来とも変えるわけにはいかないと思います。

今年は先ほど申し上げましたけれども、環境に関するストックホルムのカンファレンスが開かれて 40 年ですね。この 40 年間で IMO がやってきたことというのは、非常に多岐に渡っていると思います。特に環境については、MARPOL 条約の採択、それから MARPOL 条約をさらにエアポリューションのような新しいアネックスを入れるとか、それからバルスト条約を作ったり、それから船舶の塗料についての条約を作るといようなことで、やはり IMO としては、環境問題を中心的に世界的に取り扱ってきていると。この実施については、やはり条約を作る段階から海運界と造船界、非常に密接に連絡をとりながら、実施可能な条約を作ってきているということが、やはり今までこれだけ環境問題を海運界が取り組んで、大きな事故、まあ時々大きな事故があります。特に油汚染の事故がありましたけれども、そうは言っても、世界中でこれだけの量の油を運び、これだけの量の危険物も運び、その中でやはり適正に環境規制を実施しているというのは、何と云っても IMO とそれから海運業界の今までの努力の成果だろうと思うのですね。これからもそういう形で IMO は進んで行くと思うのですけれども、何と云ってもやはりグローバルな視点を確保していくということで、先ほど来からアジアの視点を何とか出すべきではないかというご指摘がありますけれども、全くその通りなんです、IMO というのは、加盟国の議論をする場所であって、その中でももちろん業界の意見も入ります。

したがって、業界の意見をその NGO という形で反映させるために、IMO の中

にコンサルタティブ・ステイタスとしての位置づけを持って、そういった業界なり団体なりが意見を出していく。これは極めて重要なのですけれども、それはそれとして加盟国の代表の中に、やはり各国の意見を出していくというチャンネルが依然としてあるわけです。アジアのプレゼンスというのは、非常に大きくなっていますから、やはりアジアの造船業、海運業の考え方は、基本的には各国の代表を通じて提案はされているわけです。そのチャンネルをいかに使うかということが、もう1つ大きな点だろうと思うんですね。もちろん NGO としての資格を取得されて、いわば産業界から直接情報を発信していくというのも大事なのですけれども、これにはこれなりの色々な制約がありまして、そういったステイタスが得られるかどうかということで、日本政府のお考えも非常によく分かりますし、ただ私が IMO の事務局長として、そのことを判断するポジションにないものですから、やはり一定のプロセスもありますので、そのプロセスを経て、そういうものが実現されれば、非常に結構だと思うのですが、申し上げたいのは、色々なチャンネルがあって、それでアジアの声というのは、やはり IMO の中に反映させていくという機会は十分与えられておるし、そういったものをいかに皆さんがお使いになるかというのが、これからの対応の中で大事ではないかなというふうに思います。

【コーディネーター：杉山氏】 大変貴重なお話をありがとうございました。それでは、先ほどの第1の論点のときには、中本会長、岩本部会長の順序でお聞きましたけれど、今度は逆にしまして、この環境あるいは海洋環境保全の視点からのご意見は最初に岩本部会長からお願いいたします。先ほど既に釜会長のお話の中に、日本の造船業界としてどういう対応を考えているかというようなことはお話を頂き、また五極の造船首脳会議のお話も出てまいりましたけれども、補足して頂くことがあれば、それらも含めながら、ご意見を伺いたいと思います。宜しくお願いいたします。

## ～造船業界の海洋環境保全等への対応～

【パネリスト：岩本氏】 はい、環境の問題につきましても、色々な取り組みがあるというのは、もう皆さんご承知のことだと思いますが、ポイントとして、1つ1つのテーマについて、これは造船業にとって重要と思っているところを述べさせていただきます。



まず、シップリサイクルというのが先ほどございました。これは実施されるまでに、暫く時間が要るかなということなのですが、我々にとってみましたら、造船屋がいずれにしても絡むわけなので、これをいかに効率よくやっていくかということで、事務効率を非常に重要視しております。従って、色々なマニュアルとか様式だとかの統一化を図ろうという動きが、今の動きで、日本がリーダーシップをとっていますが、アジア諸国がこれに付いてきていると思います。それをASEFの活動として具現化しつつある訳です。また、これも非常に嬉しいことなのですが、NK（日本海事協会）さんが開発されたプログラムがありまして、これが要するにデファクト・スタンダードにはならないかもしれませんが、ASEFでの議論の中心になってきております。

したがって、「いいものは皆で」という考えとなっています。韓国もそう言っています。今、そのような形で世の中が変わってきていると思われ、昔は日本が開発したら、韓国は「あれは悪い」と言ったに決まっているのですが、そういうことはもうない。そういう世の中になっているということで、アジア全体の連携というのが、アイテムによっては可能だということだろうと思います。あともうひとつは、これはどれぐらいできるかは、私は自信ないのですが、バーゼルの問題等々が絡むリサイクルの場合、船のリサイクルをどこでやるかという問題については、日本国内でもやれるならやるという考えに基づいた仕組みで既に室蘭等で色々と試みが出ていますが、事業的に成立させる為にどうやって量を増やし、経済性を上げるかという点のスタディはやっぱりもう少しやる必要があると思います。そのためには日本国内の船だけではなくて、近隣諸国の船舶を全部FTAのような形を組んだ上



で、例えば日本が機械化した形でやれないかというアイデアが出てくるのではと思っております。

あとは GHG の中で、先ほど関水事務局長がおっしゃられたのは、日本の政府の意見ということで色々やっているのですが、それはルールの主だったところに関するところがございます。ただ我々造船屋、ないしは海運会社さんも同じだと思いますが、生きて行くには船級協会さんとの連携をとりながらやっていくということで、先ほど私どもの会長のからもありましたように、ガイドラインをきちっと作っていく中で、うまく進めたいと思っております。EEDI の問題というのは、ルールのガイドラインを作ると同時に、インダストリーのガイドラインをきちっと作って、組み合わせていくことが肝心かと思えます。ここでは当然造船所の我田引水は許されませんから、これはきちっとした形で作り上げていくということを意識してやっていけば、一番いいのかなということがございます。

その辺りが EEDI として重要であると、今現在思っております、これからも色々な細かい点では問題がまだ残ってはおりますが、基本的に重要なことは、いかにして省エネの技術的な改善というものが、きちっとした報償を受けられるかと言う点でして、既に走っている船の CO<sub>2</sub> を減らすには、減速とか色々あるわけですが、これから計画していく船の中で、安易に減速、減速という話でいいものかどうかということがあり、我々は船主さんには「そればかりじゃないんじゃないの」という議論を展開しているところもございまして、そこら辺についてもっと踏み込んだ議論ができればと思っております。

あとはやはりそういった意味で、先ほどの省エネ対応をきちっとやれた技術については、報償を得るということと、知的財産保護もあります。報償が得られる仕組みということになりますと、それを MBM においても、そういった形のものが現われてくれば良いということで、今日本政府からご提案頂いている分もその意味では非常に良いものだと思っております。基本的には造船は MBM には、これまでノータッチに近かったのですが、そういった形で省エネ技術と無関係ではないということをよく理解した上で、今後進めていきたいというのが我々の考えでございます。

以上でございます。

【コーディネーター：杉山氏】 大変ありがとうございました。引き続き中本理事長からお願いいたします。

### ～アジア船主フォーラムの役割～

【パネリスト：中本氏】 それでは時間も押していますので、1点だけ。造船のほうは、アジア造船技術フォーラムのオブザーバー・ステータスの話がありましたので、同じことを求めているアジア船主フォーラムについて簡単に紹介させていただきます。これは20年前に日本が中心になって立ち上げた組織で、メンバーが面白いですが、



日本の他に、韓国、中国、オーストラリア、そこまでが国で入っていて、アセアンが1つのメンバーとして入って、さらに台湾、香港が入って、最近インドが入って、8つの国と地域でなっており、これは世界の海運の5割以上を恐らく占める、大勢力であります。毎年1回総会を行って、ゴルフをしたりもしますが、5つの委員会があって、その中でシップリサイクルの問題をやったり航行安全、あるいは環境の問題を取り上げております。事務局長は、今まで日本船主協会の常務理事をやっていた園田氏が2年前から務めております。

中国とかインドもおりますので、なかなか難しい面もあり、環境問題は、特にCO<sub>2</sub>対策問題はしっかりした議論ができるというところまではいっていないのですが、本音ベースの意見交換ができるという、そういうところがあるかと思えます。海賊問題等について見れば、全く意見が一致するわけですから、武装ガードの乗船場所として、皆で協力して船を提供しようとか、そんな話をしています。先ほど関水事務局長から、各国を通じてしっかりやってくれという話もありました

が、日本の場合は、日本政府に業界としての色々な意見を取り上げて頂いて、密接な関係ができていますと思いますけども、そうでない国もあり、ASF は先ほど言ったようなメンバー構成を考えますと、アジアの声という意味では非常に意味のある組織であり、その意見を聞くのも決して悪いことではないというか、非常にいいことではないかという宣伝をさせて頂きまして、終わらせて頂きます。

【コーディネーター：杉山氏】 はい、ありがとうございました。この第2の論点については、森重次長からもお話を伺いたと思います。GHGの規制については、その検討では日本が大変積極的な活動をして、今日の関水事務局長のご講演の中で触れられた EEDI の件に関しても、日本のリードが非常に重要だったということをお伺いしました。そういう意味で、日本の政府も頑張っておられると思いますし、国土交通省でシップリサイクルの実証実験も進めておられると聞いております。そういうことで、我が国の今後のその領域における政策の方向性について、お教えを頂ければと思います。宜しくお願いたします。

#### ～日本政府の海洋環境保全等への対応～



【パネリスト：森重氏】 今、お話がございました GHG の話、それからシップリサイクルにつきまして、ちょっと触れさせて頂いて、これからの技術的なものを含めた海洋環境にどう対応していくかということをお話したいと思います。まず最初に、感想めいたお話で恐縮ですけども、やっぱり我が国の海事の分野というのは、海運にせよ、それから造船にせよ、まだまだ世界をリードしている。そしてこれからもリードできる、またしなきゃいけないわけですけども、そういうやや元気のない日本の中でも、頑張れる分野じゃないかと思っています。だからこれをどうやって伸ばしていくかという流れの中で、今日のテーマにあったようなことが出てくるのかなという感じがしています。

そういう意味で、産業的にやっぱりセットだと思いますけども、国際的な活動ですよね。ルール・メイキング、IMO での今回の GHG の基準の導入について、日本のイニシアティブであると。やっぱりセットになって出ているので、両方ともこれからもしっかり前に出て行けるような、力をつけなければいけないかなと思いがら聞いておりました。その点に関して、個人的に思っていることは、例えば造船なのですが、船ですよ。太古の昔から色んな交通手段があって、何が一番古いかというのは色々研究してみると面白いと思うのですけれど、車というのは丸い輪で物を運んで行く。

何が車の始まりか。それでエンジンが出てきてということですけど、船は川を渡るときとか出てきたわけで、どっちが古いかは別として、いずれにしても輸送機械なんです。輸送機械というのは陸海空があって、海の輸送機械は船ですけど、陸の輸送機械は自動車ですよ。それから鉄道車両もあるでしょう。それから空の輸送機械は航空機。これはボーイングとかエアバスだけじゃなくて、会社としてはそうなのですが、日本の航空機産業がもう相当重要な部分を担っている。ましてや今は小型機まで開発してやろうとしている。日本の輸送機械産業というのは、やっぱり気を吐いているし、車両産業を含め陸海空の産業はまだまだいけるということで、今は海外展開も含めて勝負に出ようとしているわけですが、ですから今日のお話を聞いていて思いましたが、そういうところで、多分一番大きな輸送機械で、しかも頑丈な機械を持っている船、またそれを使ってサービスする海運と、これはまだまだいけるのではないかと考えています。

ちょっと思いを述べさせて頂きましたけれど、そういう流れの中で、環境の話、GHG とシップリサイクルにちょっと触れたいと思います。GHG の話は、やっぱり日本はまだまだ中国や韓国とは一線を画して、頭一つ出ている。平均的に環境技術で1割程度の燃費差が出るということをおっしゃる方もおられますので、これをしっかり維持しながらどう出て行くかということだと思います。お話にもありましたように、世界的な基準の導入の国際措置化ということで、各国が皆、来年の1月1日からの発効に向けて、国内措置を今準備しているわけですけども、局長のほう

から申しあげましたように、我が国も、今国会にその国内法化の改正法を、海防法の改正法を提出予定でございます。

この際にちょっとご紹介しておきますと、もう1本が提出予定で準備中ですが、トン税の関連の海上運送法の改正でございますとか、あるいは国際条約の国内措置化という意味では、このGHGの海防法と、もう1つは海上労働条約というのがございまして、これはILOのほうでございますけれども、現在海事局関係は3本作業をしているという状況でございます。その中でもこのGHGの問題というのは、大変重要なものの1つでございます。それでこういう環境二酸化炭素の点は、もうここで、トップランナーで前を走って行くということに尽きるのだと思います。次にお話したいのは、シップリサイクルの話であります。先ほど関水事務局長のほうから、IMOにおける規制の流れについてのご紹介がございましたけれど、最初が油の関係、そしてバラスト水の話、そしてリサイクルの話、その間には船底塗料の話であるとか、色んな話を経て、現在リサイクルにきているわけであります。このリサイクルの考え方というのは、ある意味で今地球をどう考えているかということか、つまり生まれてそれから壊れるまで、全部ライフサイクルで面倒みるという考え方です。対象を個別にやってきて、油廃棄物からずっときて、とにかく船が生まれて、最後まで起こる現象をまず全部分野としてカバーして行って、トータルとして何かライフサイクルでどう対応するかということの先に、このシップリサイクルという考え方があると。それが1つあると思うのですね。

あともう1つは、ちょっと別の角度で言いますと、今までの産業というのは発展というキーワードでひたすら頑張ってきて、発展を行っていくために、伴うものとして基準が出てきたわけですが、マイナスファクターの一番最たるものについて、今回はリサイクルというもので、辿りついているわけですが、それがどう転換していくか。プラスとマイナスを一緒に見なきゃいけないという考え方もあるかもしれません。そういったところで、3点目を申し上げれば、トータルとして世界というか、海事もそうですけれど、ゼロ・エミッションに向けて進んでいると。そういう中で捉えると。角度を変えて3つ位の見方があるのかなというふうに思う

わけですが、これは大変我が国にとっても大事な事項でございます、しっかり取り組んでいきたいと思っております。このシップリサイクル問題については、早期発効に向けて引き続き大きなキーの国でありますインドとか、中国に働きかけを強めていきたいと思っております。

先ほど岩本さんのお話もございましたが、そういう条約の関連に併せて、物理的なキャパシティをどう確保するかというのが、大変重要というかやらなきゃいけない課題としてございまして、1つは、世界のリサイクルヤード・キャパシティをどう確保するか。もう1つは、日本におけるキャパシティをどう確保するか、とこう両方あるわけです。世界のキャパシティの確保という点では、私どもも、さっき出ましたインドが非常に重要でございますので、ODA という観点で、インドのグジャラート州のアラン地区でのプロジェクトを ODA として進めるべく、今話を進めておるところです。そういったところで、世界のキャパシティをどう応援していくか。これはアジアになるわけですから。

もう1つは、日本におけるリサイクルキャパシティの確保ですが、これはなかなか難しい面もありますけど、先ほどご指摘もありましたように、廃棄物の輸出を基本的に禁止しておりますバーゼル条約との関連で、廃船輸出が非常に難しいという状況があるものですから。ご承知のように現在日本籍船は、海外売船が基本ですので、フラッグとしての課題については、足元は直ちにはないわけですが、いずれそういう時代もきますし、あと技術力という点でもきちっと持つておかないといけないということで、お話も出ましたように、パイロット事業、モデル事業として室蘭で事業を行いまして、その課題を探りました。非常にいい面もあったわけですね。公共岸壁でこういうふうにとできるとか。ところがやってみると、途中で雨が降ってきたり、溶接でやってみたけれど、なかなかうまく切れないとか、色々な課題も出てきた。トータルとして言いますと、やっぱりコストの問題というのは、やはり日本におけるリサイクルヤードを確保する上で大きいと。

そういうことで実証実験の第二弾といたしまして、今年の3月から始めますが、広島の実証実験で特にコスト、経済性に焦点を当てた実証実験というのをやってみたく

思っております。いかに効率的に切断していくかがポイントでございます。そういったことをやりながら、このリサイクルにしっかりと取り組んでいきたいと思っております。

先ほど申し上げましたように、海洋環境の分野、技術の分野でどういうふうに対応していくか。要は一種の国際政治も絡むわけでございますが、環境政策と言いますか、そういう流れでは日本の産業政策でもありますし、基本的には技術を持つ日本としては、追い風と考えて、そのルール・メイキングも含めて、しっかりと前に出る。その際には、産官学とは言いませんが、海事クラスター全体の力の結集であるとか、あるいは国、それから産業界が力を結集していくことが大事だと思います。

ちょっと長くなりましたが、最後に1点付け加えさせていただきます。そういう取り組み方向である中で、私どもも今色々な政策を検討し、また進めておりますけれど、2つほど頭に置いて考えております。1つは現在次の海洋基本計画の改定作業を始めております。海洋基本法に基づきまして、現在の海洋基本計画ができていますけれども、24年度までの計画ですが、次期計画に向けて作業をスタートさせておりますから、そういう中でこれは非常に幅広いですよ。どうこういった流れを位置づけていくかというのが頭の中に1つある。これは内閣全体の話です。あと2点目は国交省としても、これは住宅とか地域であるとか都市であるとか、要するに先ほどゼロ・エミッション社会と申し上げましたけど、そういう国土とかそういう観点で、持続可能で活力ある国土地域づくりということで、そういう切り口でのプロジェクトの推進もやっております。二次元、三次元と言いますか、そういうディメンションの中で、今のような環境を追い風にしてしっかりと日本は生き残って行くといえますか、勝負していくべきかと思っております。以上です。

#### ～政策の協調の場を目指す IMO と連携・協力で問題解決を～

【コーディネーター：杉山氏】 どうもありがとうございました。それぞれのお立場から色々なコメントを伺うことができて、大変良かったと思います。改めて御礼を申し上げます。今さらこんなことを言ってもあれですが、もし時間が十分に余っ



たときには、それこそシナリオにない論点で、パネリストの方々に第二ラウンド、第三ラウンドの話も伺えればと思っておりましたし、あるいはまたフロアからもご質問を頂くことまでも考えておったのですが、これは先ほど来申し上げましたように時間がなくて、今日は断念せざるを得ないと思います。短い時間ではありましたが、

パネリストの方々から、大変貴重なお話を伺えたように思います。今日登場した色々な課題とか議論とかというものの多くは、1つの国とか単独の産業それぞれだけの努力では、なかなか解決できるようなものではないので、最後に森重次長の話にもありましたように、クラスターというのか、政府、海事産業界、あるいは願わくば、学界も加わって協力をして解決を目指すべきことと思います。またそのプロセスで、IMOの活動との連携ということも十分に考えていくべきで、そうでなければなかなか解決がつかない問題であって、連携や協力が一層重要になってくるとこの印象を持つ次第であります。

今日の基調講演の中で、関水事務局長がIMOの目指すは「海事の政策のフォーラム、政策の協調の場」だとおっしゃって、私は大変説得的なお話だなと思って承りました。日本でも産官学を色々と協力をして、問題の解決に当たるということを行いましたけれども、また逆側から言えば、日本のそういう活動が、ひいてはIMOの活動にも実質的な貢献をさせて頂けるような、そういう状況が出てくるといいなということをお話を伺いながら考えておりました。

私も個人的に最後になりますけれど、関水さんの事務局長ご就任に、心から敬意と祝意を表させて頂きたいと思います。本日は大変ありがとうございました。これで終了させて頂きたいと思います。どうもありがとうございました。