

開かれ安定した海洋のための諸外国との海洋産業協力の深化に関するプロジェクトチーム（PT）報告書

目次

1. 本PTの目的・趣旨	1
2. 主な検討テーマ	2
(1) 対象シーレーン沿岸国との海洋産業協力を実施するための協力テーマ・分野 の現状把握	2
(2) 海洋産業協力を拡大していくための課題の把握	3
(3) 海洋産業協力の具体化やその中における政府の役割	4
3. 提言	4
(1) 港湾等インフラの開発・運営等の海洋産業協力に係る取組強化	4
(2) 民間企業の取組を促進するための環境整備	5
(3) 国際海上輸送の安定確保に向けた海洋産業の国際競争力強化	6
4. 結び	7
参考資料1：開かれ安定した海洋のための諸外国との海洋産業協力の深化に関する PT 構成員	8
参考資料2：開かれ安定した海洋のための諸外国との海洋産業協力の深化に関する PT 開催実績	9

1. 本 PT の目的・趣旨

我が国の経済活動は、貿易量の 99.6%以上を占める外航海運¹によって支えられており、経済安全保障の観点から安定的な海上輸送ルートを確認することは、次の文書でも確認されているとおり海洋政策における重要な課題の一つである。

- 平成 29 年度の総合海洋政策本部参与会議の下に設置した、「海洋の安全保障小委員会」においては、第 3 期海洋基本計画における「海洋の安全保障」の観点からの海洋政策のあり方がとりまとめられた。「海洋の安全保障小委員会」報告書（平成 29 年 9 月 22 日）において、海洋の安全保障の補強となる施策の一つとして経済安全保障が挙げられており、「我が国の国際物流のほとんどを支える、シーレーンの安全確保の観点から、シーレーン沿岸国の港湾等のインフラは非常に重要な意味を持つ。特に主要な港湾等における運営に我が国が関与していくことや、（中略）海上輸送拠点を整備することは、海洋における安全保障環境を戦略的に維持・改善する上からも重要である。」としている。
- 第 3 期海洋基本計画においても、「海上貿易と海洋資源の開発を通じて経済発展を遂げ、自由、民主主義、基本的人権の尊重、『法の支配』といった普遍的価値を堅持し、『開かれ安定した海洋』を希求してきた海洋国家たる我が国は、我が国の平和と安全を自らの力により守る努力を続けることは当然であるが、同時に、『自由で開かれたインド太平洋²』を始め、世界をより平和で安定したものとする努力を積極的に果たしてこそ、我が国自身の平和と安全、そして繁栄を確保することができる。」「海上輸送ルートの確保に向けては、シーレーン沿岸国等の主要な港湾の運営への参画のみならず、港湾拠点の後背地の都市基盤・産業基盤、それらを結ぶ交通基盤の整備等も視野に入れた戦略的な取組が重要」としている。

また、同基本計画では、経済安全保障に係る取り組みは、海洋の安全保障を補強し支えるものとして重要視しており、これらを包含する「総合的な海洋の安全保障」として様々な取り組みを検討していくこととしている。

上記の認識を踏まえ、総合海洋政策本部参与会議において「シーレーン沿岸国との海洋産業協力の深化に関する研究会（以下、「シーレーン SG」という。）」を設置することとされた（平成 30 年 7 月 24 日参与会議より）。シーレーン SG では、シーレーン沿岸国との間において、港湾をはじめとする海洋を介在する分野の産業協力を深化させ、我が国の経済にとって重要なシーレーンの確保に寄与するための方策について検討を行い、以下の報告内容がまとめられた。

＜シーレーン沿岸国との海洋産業協力の深化に関する研究会 報告書＞（抄）

¹ SHIPPING NOW 2019-2020 [データ編] <http://www.jpmac.or.jp/relation/shipping.html>

² 第 3 期海洋基本計画（平成 30 年 5 月 15 日閣議決定）の時点では、自由で開かれたインド太平洋戦略としている。

本研究会は、主要なエネルギー輸入経路となるシーレーンや、特にベトナム、ミャンマー、インド等のシーレーン沿岸国について、経済状況や海洋産業協力に関する事業の状況、民間企業による海洋産業協力の支援策、海洋産業協力に向けた課題について把握した。

我が国の経済安全保障の観点から、今回取り上げた3か国以外の沿岸国についても、必要に応じて海洋産業協力に関する事業の状況、支援策、課題等について引き続き整理し、有望な海洋産業協力分野の抽出や、協力に際しての障害や課題を把握するとともに、その解決策を含めて整理していくことが有益ではないか。

海洋産業協力に係るプロジェクトの具体的な事業構想、ロードマップ、政府に求められる役割についても、今後検討していくことが重要である。

これまでの認識を踏まえ、開かれ安定した海洋のための諸外国との海洋産業協力の深化に関するプロジェクトチーム（以下「海洋産業協力 PT」という。）においては、シーレーン SG における検討事項を引き継ぎ、我が国を取り巻く国際的な安全保障環境等を考慮した広義のシーレーン及びその沿岸国との海洋産業協力の具体化やその中における政府の役割について検討した。また、「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けた取り組みであるかどうかの観点も含めて検討した。

2. 主な検討テーマ

(1) 対象シーレーン沿岸国との海洋産業協力を実施するための協力テーマ・分野の現状把握

- ・シーレーン SG においては、主要なエネルギー輸入経路となるシーレーン及びその沿岸国について取り上げたことを踏まえ、海洋産業協力 PT においては、主要なエネルギー輸入経路となるシーレーンを軸としつつ、対象沿岸国を広げて議論を行った。具体的には、シーレーン SG において対象としたベトナム、ミャンマー、インド、スリランカの他に、バングラデシュ、カンボジア等についても対象にした。
- ・対象沿岸国に対する経済協力・開発協力の概要について、関係府省庁（政府関係機関含む）による取組状況についてヒアリングを行った。また、海洋産業分野（港湾の開発や運営等）について、民間企業等による参入実績についてヒアリングを行った。
- ・対象沿岸国に限らず、海洋産業分野の全体に渡る取組状況についてヒアリングを行った。

具体的には、以下の内容についてヒアリングを行い、現状を把握した。

- 関係府省庁においては、上記の国々に対して様々な経済協力・開発協力を実施しており、海洋関係の協力対象には港湾開発計画の策定、港湾施設の整備、港湾に繋がる道路建設等が行われている。また、インフラ輸出戦略では、政府部内の情報

共有や戦略的に対応するための意思統一を図るため、政府間タスクフォースと、個別案件毎に進出意欲のある民間と政府、自治体等からなる官民プラットフォームを設置する取組（港湾運営に関連のある PPP、港湾後背地の開発と関連性のあるスマートシティ等）など、政府部内と官民連携の体制強化が進められている。

- 港湾の開発や運営等における民間企業等による参入状況については、各社のプレスリリース情報や主査のスタッフの知見を踏まえ、海運会社、港湾運営・荷役会社、商社からヒアリングを行った。実際に、コンテナや火力発電所に必要な貨物を取り扱う港湾ターミナルの建設や運営、港湾荷役や・運送事業への参画、陸上を含んだ物流ネットワークを構築する上で必要となる港湾開発等の事例を踏まえ、議論を行った。

民間企業等からは、日本政府や相手国政府による支援が得られているプロジェクト、当該国や地域全体の経済成長により物流増加が見込めるプロジェクト等は、事業の継続性が見込めるため民間企業として参入しやすいこと、現地の商習慣や制度、衣食住や犯罪等の安全性が我が国と異なるため、その対応に向けて、現地大使館等との連携が重要であること、港湾が発展していくためには、接続する道路や工業団地等のインフラ整備が必要であること、等の意見があった。また、民間企業は当該国で様々なビジネスを行っている知見・経験を活かし、新たなビジネスとして海洋産業プロジェクトにも参入しており、これらの取り組みは当該国の経済発展を支えていることを把握した。

これに対し、関係府省庁からは、港湾周辺インフラの ODA による整備事例や、港湾運営への出資等の支援、さらに、今後強化していく支援として、インフラの運営・管理（O&M）への積極的な関与と支援等の説明があった。

- 物資輸送の観点からのシーレーン確保は、シーレーン沿岸国等の港湾等のインフラ整備や運営への関与等と相まって、総合的な海洋の安全保障を強化する上で不可欠なものである。そのため、我が国外航海運企業等の国際競争力強化方策、輸送ルート of 安全確保方策等についてヒアリングを行った。
- また、LNG の国際動向等についてもヒアリングを行い、国際的な環境規制が高まる中で、今後 LNG 燃料船等の需要にどのような影響があるかについて把握した。
- さらに、関係府省庁からは、シーレーンの確保や重要港湾の整理にあたっては、本邦企業のグローバルなサプライチェーンの確保、経済回廊との連結性の確保という視点も重要であるという指摘があった。

（2）海洋産業協力を拡大していくための課題の把握

- ・対象シーレーン沿岸国との海洋産業協力の現状や実績を踏まえ、具体的な障害や課題等の整理に関する議論を行った。

（３）海洋産業協力の具体化やその中における政府の役割

- ・我が国の経済安全保障の確保のためには、諸外国との間で官民一体となって互恵的・戦略的・持続的な活動を展開すべきという観点から、具体的な海洋産業協力プロジェクトが抽出できるかについて検討を行った。また、当該海洋産業協力プロジェクトを推進するにあたって、関係府省庁が支援できる政策ツールについても検討を行った。
- ・関係府省庁からは、インフラ輸出戦略で、現地企業との連携や第三国企業との連携の具体事例の紹介があり、こうした連携を推進していくための投融資支援やインセンティブのある政策支援の現状と今後の課題について説明があった。
- ・具体的な海洋産業協力プロジェクトの抽出ができない場合、今後のプロジェクト抽出に向けた体制について検討した。

3. 提言

第3期海洋基本計画に掲げているとおり、「自由で開かれたインド太平洋」を始め、世界をより平和で安定したものとする努力を積極的に果たしてこそ、我が国自身の平和と安全、そして繁栄を確保することができるものである。また、海上輸送ルートの確保に向けては、シーレーン沿岸国等の主要な港湾の運営への参画のみならず、港湾拠点の後背地の都市基盤・産業基盤、それらを結ぶ交通基盤の整備等も視野に入れた戦略的な取組が重要である。そのため、海洋産業協力PTにおいては、これらの実現に向けた取り組みとして、以下の（１）～（３）について提言する。

（１）港湾等インフラの開発・運営等の海洋産業協力に係る取組強化

これまで、関係府省庁においては、諸外国との経済協力の一つの取り組みとしてODA等を通じて、港湾開発計画、港湾施設の整備、港湾に繋がる道路建設等、海洋産業に直接結び付く取り組みを実施している。また、政府系金融機関や官民ファンドにおいても、港湾開発や運営に関する案件に出資等、海洋産業に関する案件にも関わっている。さらに、現地政府や自治体と協力しながら港湾開発計画を検討する、諸外国に進出を計画している日系民間企業等に対する官民連携協議会を活用する等は、将来の海洋産業に繋がる取り組みであると考えられる。このため、今後、関係府省庁及び民間企業等が連携して戦略的な取組を一層進められるよう、後述するように、府省庁、官民間の連携体制の強化が望ましい。

また、インフラ輸出の観点からは、我が国による重要港湾及び後背地の開発・運営への参画について、ODAを通じた港湾整備の支援を引き続き進めるとともに、整備段

階から整備後の運営・管理への協力・参画を被援助国に積極的に働きかけていくことが望ましいと考えられる。なお、重要な港湾に係るコンセンサスについては、純粹に安全保障的な観点や我が国への原油やコンテナ船の輸送ルートの観点からだけでなく、我が国企業のグローバルサプライチェーンや原油以外の重要資源の積み出し港の観点も重要であると考えられる。サプライチェーンについては、米中間の通商問題や新型コロナウイルス感染拡大等により、我が国サプライチェーンへの影響が懸念されている等といった近年の状況も踏まえることも重要である。

これらの取組は、諸外国との経済協力やインフラ輸出等の観点からだけでなく、諸外国との海洋産業協力を進めていく観点からも重要な取り組みであるため、これらの取り組みをさらに強化して進めていくべきである。

(2) 民間企業の取組を促進するための環境整備

諸外国との海洋産業協力を進めて行く上では、関係府省庁や政府系機関による取り組みだけではなく、民間企業等による取組も重要である。

港湾管理運営会社、港湾物流会社、海運会社及び倉庫会社等は、我が国の海洋産業を支える上で重要な立場にある。これらの企業は我が国で培った技術やノウハウを生かし、諸外国の港湾運営に参画し、その国の経済発展に貢献している。その一方、これらの港湾オペレーターとなり得る本邦企業については、競合国の企業と比べてコスト競争力等で優位にある訳ではなく、我が国が強みを持つライフサイクルコストやノウハウは、客観的な評価指標がないため、競合国との差別化には至っていない事例もある。むしろ、諸外国の港湾においては電子技術や自動化など、新たな技術の導入も進んでおり、これらの技術は我が国にフィードバックし、我が国の海洋産業の発展に繋がるのではないかとさえ考えられ、港湾オペレーターとなり得る本邦企業の育成・競争力の向上は、今後取り組むべき重要課題である。また、商社などは、当該国で数十年に渡って様々なビジネスを行っていることもあり、その国の経済発展を支え、政府・自治体・地元事業者やその国民との信頼関係も構築してきている。近年、新たなビジネスとして、港湾開発や港湾運営に参画することは、その国の更なる経済発展につながり、強いては我が国の経済安全保障にも繋がっていくものであると認識できる。

民間企業が海外事業に参画する上で重要となるのは、事業継続性、経済性、安全性の確保であると考えられる。

事業継続性については、まず、港湾の運営権、特に外資規制等や、後背地の借地権や使用权、開発権等の年限や権利延長の難易度が、港湾後背地の都市開発・不動産開発と同様に重要である。

また、経済性の確保とは、我が国の機関・企業等が港湾運営に参画する場合の採算性の確保であり、対象国政府による支援や我が国の公的支援機関や官民ファンドの支援を受けられる場合は、安定的なビジネスが継続できる案件と認識されることが多い。このため、収益性の低い港湾・後背地のインフラの ODA での整備や、公的支援機関に

よる出資の迅速化や強化等は経済性の確保や本邦企業の参画促進に資すると考えられる。加えて、港湾の運営・管理に係る人材育成、我が国のライフサイクルコストやノウハウ・技術の移転とセットのO&M円借款は、経済性の確保や参画した本邦企業の出口戦略、次の案件の運営参画の観点から今後推進を図っていくべきである。こうした支援と併せて、運営上の課題や管理に係るデータの提供を対象国政府に依頼し、手続きの電子化、汚職防止、自動化・効率化、施設の長寿命化等我が国の強みをいかした改善策を積極的に提案することを目指すことも重要である。さらに、港湾・港湾後背地の事業収入が現地通貨の場合もあることから、一定の為替リスクの軽減対策に今後取り組むことが必要である。

次に、安全性の確保については、現地駐在員の衣食住に関わるものから、外国人を狙った犯罪などの生命に関するものまで、多岐に渡る。民間企業独自による安全確保を行っているが、関係府省庁が発信する現地情報の把握や現地の日本大使館との連携、邦人の安全確保も重要である。

そのため、関係府省庁や政府系機関は、引き続き、民間企業等が諸外国の海洋産業ビジネスに積極的に参画できるよう、民間企業等のニーズも把握しながら、政府系金融機関や官民ファンド等による支援の不断の見直しなど、事業継続性、経済性や安全性の確保に資する環境整備を行うべきである。

(3) 国際海上輸送の安定確保に向けた海洋産業の国際競争力強化

我が国貿易量の99.6%を海上輸送が担っており、物資を安全・安定・効率・低コストに輸送するためには、安定的な国際海上輸送の確保が必要不可欠である。特に、我が国の物資輸送の7割を担い、我が国の管轄権が容易に及ぶ日本船舶の運航主体である我が国の外航海運業の国際競争力の確保、及び、我が国海運企業が運航する船舶の約8割を供給する我が国造船業の国際競争力の確保は、我が国経済社会にとって重要であり、経済安全保障にも資するものである。

我が国の外航海運業の国際競争力の確保に向けて、トン数標準税制をはじめとした各種税制支援、マラッカ・シンガポール海峡における航行安全・環境保全に係る国際協力やソマリア沖・アデン湾等における海賊対策等に取り組んでいるが、世界の海上荷動量に占める日本商船隊の輸送比率は減少傾向にあり、船舶の供給過剰やそれに伴う運賃市況の悪化等により、大手3社は収益安定のため、それぞれのコンテナ船事業を分離し統合したが、19年3月に大幅な赤字計上を行う事業者もあるなど、我が国外航海運企業の経営は厳しい状況に置かれている。他方、我が国造船業については、「i-Shipping」の取組の中で、官民あげて造船現場の生産性向上を図るための生産技術の開発を実施している他、現場を担う人材の確保・育成施策等を推進しつつ、国際競争力の強化に努めているが、近年の建造需要低迷や公的支援を受けている韓国・中国造船企業との競争激化により、厳しい状況にある。

以上より、従前にも増して厳しい競争環境に置かれている我が国外航海運業及び造

船業について、経済安全保障の観点からの安定的な国際海上輸送を確保する上でこれら産業の国際競争力強化は重要であり、その観点から、これまで以上に課題に対応した取組が求められる。

4. 結び

関係府省庁や民間企業等においてこれまで海洋分野に関する取組やビジネスを進めており、これらは諸外国との海洋産業協力を繋がるものであるため、引き続き、これらの取り組みの支援や環境整備を進めるべきである。また、我が国海外航海運業及び造船業について、これまで以上に課題に対応した取組が求められる。また、これらの取り組みは、第3期海洋基本計画にも掲げている、「自由で開かれたインド太平洋」を始め、世界をより平和で安定したものとする努力を積極的に果たしてこそ、我が国自身の平和と安全、そして繁栄を確保するといったことの実現に向けた取り組みでもある。

今後、諸外国との海洋産業協力を深化させ、我が国の経済安全保障を確保していくためには、諸外国との間で官民一体となって互恵的・戦略的・持続的な活動を展開する必要がある。シーレーンSG及び海洋産業協力PTにおいては、主要なエネルギー輸送経路となるシーレーン及びその沿岸国として（ベトナム、ミャンマー、インド、スリランカ、バングラデシュ、カンボジア）について取り上げたが、例えば、天然資源の供給地及びエネルギー資源等の海上輸送ルートとして小島嶼国を含む大洋州地域も重要である。そのため、これらのシーレーンやその周辺国々との海洋産業協力を行うことは、「自由で開かれたインド太平洋」を実現に向けた取り組みとして重要である。

なお、体制の強化にあたっては、重要な港湾に係る官民のコンセンサスが必要なほか、対象国における港湾関連の法制度、外資規制や・土地使用等に係る政府の規制や運用、対象国政府の支援策の実態を把握することも必要である。各国の法規制等の実態を調査した上で、官民連携で戦略的に取り組む重要課題と重要案件を選択して、限られたリソースを集中することも必要ではないか。

具体的なプロジェクトの実施に際しては、関係機関との関係や官民の責任分担のあり方にも留意しつつ、責任と司令塔機能を有する体制の下で関係機関の連携や長期的視点に立ってプロジェクトの進捗を把握することが望まれるのではないか。そのためにも、民間企業等からのニーズを把握し、総合海洋政策本部参与会議との連携の下、諸外国において海洋産業に関する経済協力プロジェクト立ち上げのための実務の知見や現場のノウハウを有する関係団体の協力も得ながら、民間企業等プロジェクト事業者が参画するプラットフォーム等を設置・活用し、官民一体のオールジャパンで海洋産業協力を深化していくための体制を出来る限り早期に構築していくことが重要である。

開かれ安定した海洋のための諸外国との海洋産業協力の深化に関する PT 構成員

主査：高島 正之

参与：兼原 敦子、杉本 正彦、前田 裕子、水本 伸子
尾形 武寿（第 4 回参加）、大和 裕幸（第 4 回参加）

外部有識者：

主査のスタッフ（民間企業等）

関係府省庁：

内閣官房（経協インフラ担当）、内閣府（総合海洋政策推進事務局）、外務省、
経済産業省、国土交通省

開かれ安定した海洋のための諸外国との海洋産業協力の深化に関する PT 開催実績

開催実績	テーマ
第 1 回 PT (令和元年 10 月 8 日開催)	<ul style="list-style-type: none"> ・バングラデシュ、カンボジアにおける経済協力等について ・海外における LNG ビジネスの取り組みについて
第 2 回 PT (令和元年 12 月 19 日開催)	<ul style="list-style-type: none"> ・ミャンマー、カンボジア、バングラデシュ等における港湾運営への参画等の取り組みについて
第 3 回 PT (令和 2 年 1 月 10 日開催)	<ul style="list-style-type: none"> ・ベトナム、ミャンマー等における港湾運営への参画等の取り組みについて
第 4 回 PT (令和 2 年 2 月 18 日開催)	<ul style="list-style-type: none"> ・我が国外航海運企業の国際競争力強化等について ・報告書骨子案について
第 5 回 PT (令和 2 年 3 月 5 日※)	<ul style="list-style-type: none"> ・インフラ輸出戦略等の取り組みについて ・報告書案について

※新型コロナ・ウィルス対策のため中止