

## 総合海洋政策本部参与会議（第52回）議事概要

◆日時：令和2年9月14日（月）13時00分～15時00分

◆場所：中央合同庁舎4号館11階共用第1特別会議室 又は Web会議

◆議事概要（参与の発言は○、事務局又は各省庁の発言は●で示す。）

### 1. 開会

### 2. プロジェクトチーム（PT）、スタディグループ（SG）の設置について

〔資料2-1について事務局から、資料2-2から資料2-5について各担当主査から説明。以下、意見交換。〕

○ 「国際的な連携の確保及び国際協力の推進について検討するPT」について、大きな広い領域のものを3つの課題にまとめられたので、非常によかった。各テーマは、1つ1つもPTとして議論するような大きな課題と認識しているので、事務局に対する要望だが、充実し、効率のよい議論をするためには、会議資料をできるだけ早く提示していただいて、参加する参与がよく読み込み、意見が言えるようにしてもらいたい。要すればPTの前に説明していただければ非常にありがたい。

「気候変動が海洋環境及び海洋産業に与える影響について検討するPT」について、台風あるいは集中豪雨による河川の氾濫・洪水等、国民には非常に身近で、生活基盤に直結する、影響を与える課題なので、主な検討テーマ（1）「気候変動が与える気象・海象、生態系等海洋の自然環境に及ぼす影響の整理」をどのようにまとめるか。最大で影響はどこまで来るかということをよく議論しないと、その次に続く（2）から（4）の議論に影響してくるのではないか。（1）を丁寧に議論する必要がある。

「海洋産業の競争力強化に関するPT」について、日本独自で進めていくものではあるが、やはり中国の影響をどのように捉え、日本としてどう対応していくかという観点も必要ではないか。その点も検討課題の中に入れてもらえればありがたい。

○ 「国際的な連携の確保及び国際協力の推進について検討するPT」について、これまでの参与会議での検討課題との継続性、現在の海洋をめぐる情勢認識から、この3つの具体的な検討課題を取り上げさせていただいた。もちろん将来的に、別の課題にフォーカスするという事も排除されないが、今年度

についてはこの3つの検討課題を取り上げさせていただきたい。

ご指摘のように、資料をなるべく早く関係者へお配りし、十二分に準備いただいて、たくさんご助言をいただければと考えている。

○ 「気候変動が海洋環境及び海洋産業に与える影響について検討するPT」について、非常に身近で、また広範に影響を及ぼす問題でもあるため、どのように整理していくかが非常に重要だというご意見をいただいた。そのとおりだと考えている。皆様のご指導、ご意見を取り入れながら、その点を意識して進めてまいりたい。

○ 「海洋産業の競争力強化に関するPT」について、中国の海洋産業支援による影響をどう捉えるのかというのは非常に大事だと思う。

中国は一带一路という政策を進める中で海運、造船については国造国輸ということで、造船と海運業の育成をはっきり打ち出しており、国絡みの産業育成だと思う。それに対して、日本はどう国際競争力を強化していくのか、よく考えながら議論を進めたい。

加えて、韓国も非常に意識しなければいけない国だと考えている。一例を申し上げれば、この4月に世界最大規模のコンテナ船の命名式において、文在寅大統領が「陸軍、海軍、空軍に加えて海運は第4の軍隊である」という発言をされており、国が支援していくことをはっきり示している。中国同様に非常に強い力を持っているので、中国に加えて、韓国も意識して検討していきたい。

○ 今までのご説明についてコメントいただいたが、PT・SGについては了承いただいたものとさせていただきたい。主査には、引き続きよろしく願います。

### 3. 令和2年度の参与会議の進め方について

〔資料3-1及び資料3-2について事務局から説明があった。以下、意見交換。〕

○ 資料3-1について、事務局にお尋ねだが、参与会議がどのような機能を実現することを考えて作成しているか。資料3-1の図そのものが問題ではなく、どのようなタイミングで参与会議を開催することが、参与会議が関係省庁との関係で、もっとも効果的に機能できるかという問題意識が重要である。参与会議は、総合海洋政策本部長である内閣総理大臣に対して何ができるか

というと、具体的には、意見書の手交がある。それをもう少し卑近な言い方をすれば、関係省庁が実施している施策から、参与会議として意見書に特記し、総理に注意喚起をさせていただく。まずは、そういった形で、関係省庁から参与会議で意見書をまとめることへの関心をお持ちいただき、ご意見を頂戴するというツールがある。そして、その意見書を手交した際、総理から発言があるかもしれない。あるいは、骨太の方針・成長戦略という形で示されるかもしれない。それらを用いて、関係省庁がそれぞれの立場で実施している施策に、影響を与えるということが、一番端的な参与会議の武器のはずである。

そして、参与会議は何をやる場所かということ、第三期海洋基本計画、特に、「おわりに」で「本計画に基づき、統合的な形で各施策を、一步一步、着実に実施する」という意思表示がある。参与会議で何年にもわたり、司令塔となる「総合海洋政策本部、事務局、参与会議」が、関係省庁が実施する施策を調整し、場合によってはそれらを統合するという機能を果たしていくべき、ということは繰り返し論じられた。

それなので、この3-1の資料をどのように作図されるかということは問題ではなく、むしろどのタイミングで参与会議が開催されるかによって、意見書の手交、そして総理の発言、骨太の方針・成長戦略といった武器を用いて、どのように参与会議や事務局として、統合的機能、調整機能、司令塔としての機能を果たしていくのか。その問題意識が明確になることが、この図の中で一番大事なことである。

第2点目は、工程表について、300を超える施策があり、限られた回数、限られた時間の参与会議で、各施策の個別具体的な実施を論ずる時間もないし、参与会議はそういった場ではない。

参与会議は、海洋政策を論ずる場であると理解している。すなわち、工程表を見るとき、「視点」を特定して議論することが参与会議の機能であろう。なので、個別の参与のご関心分野について事務局が説明するというのも丁寧な方法ではあるが、個々の参与ではなく、「会議体としての参与会議の場」であることを踏まえなければならない。個々の参与のご意見を、束ねればよいということではない。例えば令和2年度海洋政策としては何を重視すべきかを、「参与会議という会議体において」議論し、その視点に基づいて、必要な工程表の部分を抜き出して焦点化したものを資料として事務局にご作成いただき、それを参与会議で議論するのであれば、参与会議で長時間費やさずに済むのではないか。

- 大変貴重なご意見で、事務局としてもしっかり受け止め、充実し、かつ効

率的な議論を支える環境を整えてまいりたい。

参与会議ないし事務局の司令塔としての機能をどう位置づけていくのかについて、事務局は参与会議をお支えするという立場だが、日本の第一線のこの場のご意見を各省庁の施策にいかに関与させていくのかということが、司令塔機能も含めて大変大事であると考えている。

骨太の方針・成長戦略、あるいは総理からの発言で各省庁にインパクト、メッセージを伝えるということは大変重要であるが、それだけにとどまらず、施策を立案している関係省庁も出席されているこの議論の過程もオープンにしている。また、こういった場を通じて、参与会議の議論をしっかりと発信していく。この場だけではなく、我々も粘り強く各省庁に働きかけ、あるいは情報を取り、フィードバックしていくということも、事務局の役割だと考えている。

このスケジュールについて、毎年意見書というのは大変鮮度の高い議論をすべきという意味で、このタイミングで実施するというのが一つの考えである。

工程表については、重く受け止めており、参与会議で充実した議論する、一方、効率的に細かいところまで全てお目通しいただき、ご意見いただくということが難しいという環境の中において、年に2回、参与会議でご議論、ご説明させていただく場を設けさせていただくとともに、テーマや進み方を工夫してまいりたい。

○ 今後第53回、第54回で実施される予定のブレインストーミング・海洋関連トピックスの議論と意見書の関係性についてだが、ブレインストーミング・海洋関連トピックスの議論に関しても、必要に応じて重要であるというものは、意見書に取り上げられていくという考えでよろしいか。あるいは、PT・SGの報告内容に特化したものが意見書となっていくのか。

● ブレインストーミングで議論していただいた内容、海洋関連トピックスに関連する内容についても、参与で議論いただくことが出てくると思う。その上で、意見書にどう盛り込んでいただくのか、あるいはそれを意見書に盛り込まないのか。これについても参与会議でお決めいただければと考えている。参与会議はどのような機能を果たすのか、これは非常に重要なこと。政府が行っている海洋施策は各省庁で分けて持っているが、これについて把握いただき、その都度ご指摘も頂戴し、最終的には、総合海洋政策本部長である内閣総理大臣に意見書を手交していただく。

もっと申し上げれば、意見書の手交というよりは、可能であれば総合海洋

政策本部を開いて、そこで本部長たる総理に、意思表示をいただく。これは非常に重要だと思っている。それを受けて、各省庁が行っている各政策について、必要なもの、今後てこ入れをしていかなければならないものについては、骨太の方針や成長戦略に盛り込まれていって、強化していくということになるかと思う。

参与には非常に重要な役割を担っていただいていると考えている。それを象徴する言葉は、例えば司令塔という言葉であり、事務局は、日本の海洋政策の司令塔である参与をお支えする立場である。

また、各省庁はそれぞれ海洋政策を様々な分野で行っており、それを調整して、統合するというのも海洋政策本部の重要な仕事である。その本部長たる総理が実際になされる調整・統合に関して、参与のお知恵をお借りすることになるかと思っている。

まさにご意見があったように、資料3-1にどのように書くのかというのは問題ではなく、重要なのは、どのような機能を果たしていくのかということと、事務局も含めて各省庁も認識をすることだと承知している。

さらに、工程表についてはご意見のとおりであり、373の施策があり、それをまとめた施策群としても43、さらに14の該当項目にまとめているが、それでも膨大である。

ご指摘いただいたものについては、資料3-1の参与会議の欄の10月と3月に青く色づけしている工程表の議論の方法をどうするかということだと承知しているので、いただいたご意見も踏まえながら、何が重要と考えているかをお話しさせていただき、それを参与会議でもご議論いただけるような形で進めていきたい。

いずれにしても、具体的にどのようにやっていくのかが重要であると認識している。

- このスケジュールの中に出ていないが、政府全体の動きとして、国家安全保障戦略を見直すという報道が出ている。安全保障戦略というと、一般的には防衛力整備と勘違いしているのではないかと思うが、国家安全保障戦略が新たな総理の下で見直された後は、それぞれの各省庁において経済戦略、外交戦略、防衛戦略を検討される。それが全体として海洋政策として、こちらを重点的にやろうという議論があるべきではないか。したがって、そういった点も含めスケジュールを考えていただきたい。
- 国家安全保障戦略の改定は次期内閣で検討になるということだと思うので、まだいつと書けないが、そのスケジュールを十分念頭に置いて、こちらの審

議も行っていく。

- 工程表に関して、膨大な各省庁で実施している施策がまとめられているが、参与の立場としては、各省庁が決めたことがしっかりと進んでいけばそれでいい。もし何か特別な事情があって、それが阻害されていけば、参与会議として議論をして、それをしっかりと進める。あるいは、今回の新型コロナウイルス感染症のような特別なことが起きたときに、現行のままでいいのを見えていくという場であり、1つ1つの施策を参与が見ていくということではない。
- 今議論いただいたことを含め、今後、参与会議を進めていきたい。  
工程表について、1つ1つを見ていくという方法はせず、他方、参与にどのように進んでいるのかについては常にお伝えしなければならない。全ての施策を全ての参与にというより、参与がそれぞれ専門分野、近い分野、あるいは関心分野をお持ちだと思うので、参与が大事だと考えているところの現状を重点的に説明していただき、実際の議論では、参与から、項目というよりは政策としてこれをしっかりとやるべきか。それぞれの参与としてみると何がプライオリティーとなると考えるかというところを中心に議論していけばいいのではないかと。このような形で進めていきたい。

#### 4. その他（モーリシャス油流出事故）

[参考資料1から参考資料3について関係省庁から説明。以下、意見交換。]

- 2点、ご質問申し上げたい。  
第1点目。国土交通省、海上保安庁、環境省のそれぞれの関係分野についての説明であったが、責任、賠償についての国際法の取極、そしてその取極が、今次の事例を適当に処理できないような場合に、既存の国際法のままでいいのかということについて報告がなかったので、お尋ねしたい。  
モーリシャス沖の座礁だけではなく、新型コロナウイルス感染症を議論するときであっても、船舶の旗国と沿岸国、あるいは友好国という、「国」だけに焦点をあてた国際秩序が果たして妥当なのか。国だけではなく船舶所有者、船舶運航者といった様々なアクターが絡んでくるときに、それらのアクターを取り込んで、どう問題を捉えていくかというのは、とても重要な課題である。その観点から、特に責任、賠償の点について日本政府はどのように考えているのか。  
第2点目。説明いただいた関係省庁が大変な努力をされていることはよく

分かる。けれども、日本政府全体として連携が取れていて、我が国として、このモーリシャス沖の事故に対してどういう方針で対応しているのか。もちろん、骨太の方針があって、それぞれの関係省庁の所掌事項に応じて施策を打っているというのは理解できる。今述べたように、アクターという形では日本国、旗国、沿岸国があって、さらに国だけではなくて船舶所有者、運航者があって、まさに日本は船舶所有者、運航者の国籍国である。日本が、船舶運航者、船舶所有者の国籍国である国として、どういう立ち位置を取って、この事故に対してどういう政策判断をして対応しているのか。説明いただいた支援、支援による原状回復というものもあるが、法的、非法的な責任、賠償の問題も絡めて考えていかななくてはならないし、我が国の国籍を持つ船舶所有者、船舶運航者によってこうした事故が発生したことから、国から民間へ、何かこの事故をきっかけにして働きかけがあるのかなど、考えるべきことは多様である。日本が海運国であるという観点からして、航路の確保も含めて、関連する様々な利益を考量して、日本の国としての政策判断を形成すべきではないのか。その多様なことを統合して、我が国の政策としてこの事件の経験を生かしておくというのがまさに海洋政策なのだと思う。そういった観点からどのような議論がなされているのかについてお尋ねしたい。

- 第1点目の損害賠償、責任関係については、まずは国際条約に基づいて、条約に規定された計算式で損害賠償額が決まるものと考えている。新聞等で報道されている賠償額は見込みであり、現地の裁判所において最終的に決定されると聞いている。責任についてもまだ被害の状況も全容が分かっていないため、同様に裁判所で明確になると思う。したがって、賠償や責任の点については、まだよく分からないという状況と考える。

一方で、法的というよりも社会的責任という観点で、運航者は、様々検討しており、自ら約10億円かけて、自然環境の回復や地域産業への支援策をこれから実施していく旨公式に発表したところ。

- この事案はまだ進行中であり、賠償等、責任についてどうなるかというのは、予断を持ってお答えすることはできないが、一般論として、今回、燃料油の流出の事故なので、バンカー条約という国際条約が適用され、その中で対応されることになると考えている。

バンカー条約は、締約国の船主に保険の加入等を義務づけており、船舶所有者は燃料油による汚染損害についての無過失責任を負う旨規定している。さらに、船主責任制限条約もある。

今後、賠償という議論になれば実際の賠償額は、モーリシャスの国内裁判

所で、その条約に従って判断されると考えている。

また、責任については、船主からも、適用される法に基づいて誠実に対応するとの発言があり、運航者からも、11日の記者会見で社会的責任は果たしていく旨発言があったと承知している。

国として、今回、日本の企業が運航する船舶による油流出事故であって、実際にモーリシャスの環境に甚大な被害を及ぼしていると認識をしている。同時に、この事故は、新型コロナウイルス感染症が起きていて、もともと経済や観光など社会に大きな打撃を受けている中で起きたもの。こういった現地の復旧や復興のための課題は、油の流出拡大や除去にとどまらず、環境の回復、経済、社会など幅広い分野に及ぶものなので、9月7日に茂木外務大臣がジャグナット首相との電話会談で支援策を表明したが、そういった支援やモーリシャス政府からの要請も含め、友好的な二国間関係に基づいて、関係者、関係国とも緊密に連携して、中長期的な協力を進めていきたいと思っている。

- 本件については、まだ法的責任、社会的責任、支援の内容等進行中の議論であり、各省庁がそれぞれ今、対応しており、また、大所高所の観点からは、外務省も全体を見ておられるという構図と思っている。

一方で、事務局としても、海洋政策としても大変重要な課題だと考えているので、責任や対策についても、必要に応じて海洋政策に反映できるような形もあり得るので、引き続きフォローをしてまいりたい。

- 原因は、一等航海士あるいは船長が携帯電話がつながるところまでコースを大きく外れていったことで座礁したと新聞報道されていたのだが、いわゆる船乗りの人材育成について、もう少し日本全体として、日本の船員がもっと多くなるようなことを考えるべき。

- まず、このモーリシャスの油流出事故において各省庁で迅速に対応された関係者にお礼を申し上げる。大変厳しい状況の中で活動されてきたのがよく分かった。長期的な対応策も検討していく旨の発言もあったので、そこを期待したい。

今回の事故で、非常に多くのことを考えさせられた。例えば日本は、世界に張り巡らされた海運航路を使って物流をしているということ。大変貴重な自然環境の近くを航路が通っているということもよく分かった。

また、今後の対策として検討いただく人材育成、トレーニング。今はどこの運航会社でも、外国人だけで船を運航しているという体制を取った船は多



いかと思うが、しっかりとしたトレーニング、人材育成をお願いしたいということ。船の環境やネットワーク環境等、船員が船の中での生活を快適に過ごせるような環境改善も検討いただくといい。

また、航路に関しても、経済航路を検討したいところだとは思うが、貴重な環境のMarine Protected Area等がそばにあるような場合は、避けて通るような航路を改めて考えていただく等、そういったことも検討の中に加えていただけるといい。

また、環境面からは、長期的視点に立ったモニタリング。今回の国際緊急援助隊の一次隊、二次隊、三次隊、緊急援助隊のみならず、環境の保護に対して先進国が果たす役割を改めて考えていただいて、長期的にご検討いただきたい。

- この事故処理についてやらねばならないことは、ほぼ分かっているのだろうと思う。例えば油が拡散するのを防ぐとか、油を除去するとか、船体を引き揚げて処理をする。大変な仕事であり重要だが、日本の国としては、沿岸漁民や観光のところに、支援金をできるだけ早く届けるのも、やるべき仕事ではないか。事故によって生活が脅かされている漁民や周辺の人たちがおり、運航者が10億円の基金のようなものを準備するということを発表したようではあるが、それを充てるのか、もしくは他とするのか。保険が出るまでの間でも結構なので、まず何がしかの補償金を出す。どこが実施するのか、それを決めて実行していく方策を立てていただきたい。国際社会に対する日本の立場として、事故周辺の人たちに対する最低限の責任ではないか。
- 非常に大事だと思っているのは、やはり原因究明。なぜこのような事件が起きたのか。これをまず徹底的に調べるべき。  
次に、それを踏まえた上で再発防止。これは日本だけではなく、IMO（国際海事機関）などの国際会議の場を通じて、あまねく海運会社全体に行き渡るルールをつくっていくことが大事。自身も可能な範囲内でしっかりと研究・追究していきたい。
- 中長期の環境モニタリングをされているということ、社会的責任を果たしていくということが重要だということがあったが、ぜひ調査結果、モニタリング結果を世界に適切に発信していただきたい。コロナ禍において、世界の英知を集める上でも重要。
- 今回、報道等でこの船がどのように動いていったのかということは報道さ

れていて、去年のMDAPTでの議論にもつながっていくので、こういった経験が生かせるように考えていただきたい。

- まだ途中段階であるが、ぜひ各省庁には、今後も適切な対応を取っていただかなければならない。

できるだけ早め早めで国際緊急援助隊を一次、二次、三次と続けて出したということは大変よかったと思っている。ただ今後、原因究明も含め様々な問題が出てくるので、再発防止も含め、さらに日本の海洋政策全般について、参与会議としても注視していく。

#### 4. その他（海洋資源開発技術プラットフォーム）

〔参考資料4について事務局から説明。主宰交代について、新主宰の内藤参与より報告。以下、意見交換。〕

- このプラットフォームは企業間交流ということで、非常に素晴らしいことだと思うが、ブレインストーミングの議題の中にも人材育成という言葉があった。ぜひこの枠組と学と、人材育成に結びつけるという方向も考えていただきたい。
- プラットフォームの会合には、企業の関係者にも来ていただくが、研究者にも参加いただいていると承知しているので、そういった方向もまた主宰を中心にご検討いただきたい。

#### 5. 閉会

以上