第二百八回
国会

参議院国際経済・外交に関する調査会会議録第二号

令和四年二月九日（水曜日）

午後一時開会

委員の異動

二月二日
辞任　補欠選任
三木　亨君　宇都　隆史君

二月三日
辞任　補欠選任
比嘉奈津美君　太田　房江君

二月八日
辞任　補欠選任
宇都　隆史君　清水　真人君

二月九日
辞任　補欠選任
清水　真人君　比嘉奈津美君

出席者は左のとおり。

会長　鶴保　庸介君
理事　朝日健太郎君
　　柘植　芳文君
　　松川　るい君
　　森本　真治君
　　高橋　光男君
　　川合　孝典君
　　柳ヶ瀬裕文君
　　伊藤　岳君
委員　猪口　邦子君
　　今井絵理子君
　　上野　通子君
　　小野田紀美君
　　太田　房江君
　　清水　真人君
　　比嘉奈津美君
　　森　まさこ君
　　吉川ゆうみ君
　　石川　大我君
　　小沼　巧君
　　田島麻衣子君
　　横沢　高徳君
　　熊野　正士君
　　宮崎　勝君
　　高良　鉄美君

事務局側
第一特別調査室長　岩波　祐子君

参考人
明治大学政治経済学部教授　伊藤　剛君
東海大学海洋学部海洋フロンティア教育センター教授　合田　浩之君
防衛大学校准教授　石井由梨佳君

本日の会議に付した案件
○国際経済・外交に関する調査
（「海を通じて世界とともに生きる日本」のうち、グローバル化の中での海におけるネットワークの役割と課題について）

○会長（鶴保庸介君）　ただいまから国際経済・外交に関する調査会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

去る三日までに、三木亨君及び比嘉奈津美君が委員を辞任され、その補欠として宇都隆史君及び太田房江君が選任されました。

また、昨日、宇都隆史君が委員を辞任され、その補欠として清水真人君が選任されました。

○会長（鶴保庸介君）　国際経済・外交に関する調査を議題といたします。

本日は、「海を通じて世界とともに生きる日本」のうち、「グローバル化の中での海におけるネットワークの役割と課題」について三名の参考人から御意見をお伺いした後、質疑を行います。

御出席いただいております参考人は、明治大学政治経済学部教授伊藤剛君、東海大学海洋学部海洋フロンティア教育センター教授合田浩之君及び防衛大学校准教授石井由梨佳君でございます。

この際、参考人の皆様に一言御挨拶を申し上げたいと思います。

本日は、御多忙のところ御出席をいただき、調査会を代表いたしまして御礼を申し上げたいと思います。

皆様から忌憚のない御意見を賜りまして、調査会の今後の調査の参考にさせていただきたいと思いますので、よろしくお願いを申し上げます。

次に、議事の進め方について申し上げます。

まず、伊藤参考人、合田参考人、石井参考人の順にお一人二十分程度で御意見をお述べいただき、その後、午後四時頃までをめどに質疑を行いますので、御協力をお願いいたします。

また、御発言の際は、挙手をしていただいて、合図をしていただくということで、その都度、会長の許可を得ることとなっておりますので、御承知おきをいただきたいと思います。

なお、御発言は着席のままで結構でございます。

それでは、まず伊藤参考人からお願いをしたいと思います。伊藤参考人。

○参考人（伊藤剛君）　よろしくお願いいたします。明治大学政治経済学部で国際政治学を教えております伊藤と申します。

実は、五年ほど前にもここへ呼んでいただきまして、そのときは日米関係について述べる機会を得ました。今回は、海洋安全保障といいます、この海をめぐる課題について話をするというのが私に与えられた役割でございます。

実は、この海洋安全保障に関しましては、もうかれこれ十年ほどになりますが、様々な官庁、それから海外の政府も含めていろいろなところから補助金をいただきながら、もうこの十年ばかりこの海洋安全保障について研究を進めているというわけでございます。

私の場合は、国際法の専門家でもなければ、あるいは特に海洋に関する物流に仕事として従事をしたというわけではなくて、研究者としてこの海洋安全保障をどのように考えるべきであるかという点について二十分ほどお話を申し上げたいというふうに考えております。

参考文献といいますか、一番新しいものとして書きましたのは、資料にも掲げましたこの修親という雑誌に書きましたアメリカに関する論評、それから大阪府の堺市のジャーナルに掲載しました南シナ海問題における中国のアプローチということについて書きましたものが主な出発点というふうになっております。

従来、この海洋安全保障とか、海が荒れるという状態は、なぜそんなことが起きるかといいますと、元々は、覇権国であるアメリカ、アメリカのみならず、十九世紀であればイギリスといったような形で、覇権国の力がやっぱりだんだん衰退をしてくると大体海が荒れてくるというような状況というのは明らかであるわけであります。

特に、グローバル化に伴って人や物等々が海を渡っていくということになりますと、海賊、それから密輸、密漁、テロといったような事柄が起きているというのは御存じのとおりであるかと思い

ます。既に日本でも長らくの間、沖縄の辺りにおける、あるいは北方領土辺りをめぐる、いわゆるその統計では表れない密漁等々はもう多くの方々が知っているところでありまして、こういったものをどのようにして、地域の住民との協力及び地域の住民を食べさせるということを考えながら考えていくかということは大きな課題となっていくわけであります。

そもそもその覇権国というのは、当然ですが、海を広く使いたいという考え方が従来からずっと考えていて、航行の自由等々のように、自分たちは力があるわけですから、海を大きく使いたい、と同時に、自分の国周辺というのは排他的に使用したいというふうに考える傾向があると。で、そもそも沿岸国というのは、海に面しているということもありますので、自分たちの権益をできるだけ伸長したいということ、海を広く使いたいということを考えていると。で、沿岸国になっていない、いわゆる海に面していない国というのは、やはりその公海というものを広く唱えて、自分たちのパワープロジェクションができるわけではないけれども、海洋空間というのをできるだけ広く使いたいという考え方を取っているわけであります。

結局、現在生じているような、中国のようなだんだん力を有してきてパワープロジェクションを近隣諸国に対してやっているという国に対して、それをどうやって抑えるかという視点というのはなかなか発展しないまま現在まで至っているという状況であります。

やはり、次第に厳しくなる国際環境というのは誰の目にも明らかでありまして、私は大学で国際政治学を教えていますが、国内政治と何より大きく違う点は、警察が有効に機能しないという状況で自分たちの安全をどう考えるかというのが出発点であって、国内とは違うんだということをまず最初に強調をするようになりました。

最近私思うんですけど、日本の国内、警察自体もちゃんとうまく機能しているのかなと思うところもややありまして、なかなか法律と違う運用を取っているところもあるようで、これに関してはかなり私もちょっと警察に関しては批判的な考え方を持っておりますが、出発点としては、国際関係というのは警察が有効に機能しないところでどうやって自分の安全を確保するかということであります。

悪魔は大体天使の顔をして近づいてくるわけでありまして、中国の言う公共管理と、海の使用に関する公共管理というのは、大体本当に公のものになっているわけではなくて、中国の中国による中国のための管理であるという、リンカーンの言葉をもじったようなことをよく言うわけでありますが、そういうところがあるわけであります。

一体、じゃ、中国の論理というのはどういうものであるかといいますと、これも多くの方々は御存じであるかと思いますが、今から五年半ほど前の二〇一六年七月十二日の国際仲裁裁判所に関しては、これはごみくずであるという表現をしたわけであります。

中国の場合、よくあることは、いわゆる大陸棚であるのかあるいは二百海里であるかということに関して、日本に対しては大陸棚によって自分たちの排他的経済水域を主張してくることが多いと。当然、中国と日本との間は、中国からだんだんとその大陸棚が延長してきて日本のところで深く沈むという構造を取っています。ですので、自分たちに有利な大陸棚を言ってくることが多いと。他方、ベトナムに対しては、中国の側に海溝が存在しているので、逆にその二百海里という自分たちに都合のいい論理を展開してくるということが多いわけであります。

私もコロナになる前はよく中国に国際会議に行ったのですが、ひところこんなことがありました。私がもしも中国の研究者であれば、アメリカにとってハワイとかグアムのように自分の本土から遠いところに領土を持っていると、同じようにフランスはポリネシア等々において自国から遠いところに領土を持っていると、イギリスにとってみればフォークランドのように、同じようなことが言えるわけであります。オランダにとってはアンティルという考えですから、もしも私が中国人であれば、南シナ海のように自分の領土の近くで何をやっていようと、欧米諸国に比べればはるかにましではないかというふうに主張をしますねと言いますと、新華社の方が、是非先生、インタビューをしたいということを言ってきまして、インタビューに答えたことがあります。その際に、私が中国人ならばこうこうですよと答えたんですが、同時に、私がベトナム人だったらこうこう答えますと言ったら、ここから以下は全部割愛されまして、なかなか難しいなというふうに思ったことが何度もございました。

私も、その今回の資料に掲げた堺ジャーナルの中にちょっと書いておりますが、近年、日本には中国からの留学生が非常に多くやってきております。私のところにも十五年くらい前から毎年毎年とにかくかなりの大学院生がやってきていて、その中で、中国はだんだん力が強くなっているから周辺諸国とあつれきが生じるのは当然だというふうな発言を平気でする中国からの留学生が多くなりまして、それを一生懸命、それは違うでしょうというふうに言うのが私の役目というふうになっているというわけであります。

余談ですが、いつも日中関係のことを中国の留学生は中日関係と言うので、何、君、野球のことについて論文書くのというふうに言うように意図的にしていると。中米関係と言う場合はコスタリカのこと、ホンジュラスのことというふうにわざと言うようにしているというわけでありますが、日本語を正しく使いましょうということで、私だって中国に行った場合は日中関係とは言わなくて、中日、チュン・リー・グワンシというふうに言いますから、そういう言葉が大事ではないかと。

このように、いわゆる法が政治的に利用されるということが非常に多くなりました。尖閣に関しては、棚上げをしたと主張する中国の側が船舶を実際にはがんがん入れてきていると、棚上げなどしていないというふうに言う日本側が相手方を挑発するのをできるだけ防止して遠慮をしているというのはやっぱり変だなというふうに思うわけであります。

近年ウクライナ、近年というか最近ウクライナが問題になっていますが、力による現状変更ということに関して、「歴史としての冷戦」という研究者が読まなければならない本がありますが、その中に、防衛線としての東ヨーロッパと。つまり、なぜソ連が東ヨーロッパを占領していったか、衛星国にしていったかという文脈で、同じようなことが中国にとって防衛線としての南シナ海ということを中国に参りますと会議でよく言われると。対日認識、歴史認識と南シナ海というのがパラレルに語られるということの証拠ではないかということになっています。

こうなると、もういわゆる東シナ海、南シナ海問題というのがだんだん法という形ではなかなかうまく捉え切れないというところが出てきまして、ベトナムほか東南アジア、まあ東南アジア、ASEAN諸国を離間戦略といいますか、できるだけ中国に近い国家と中国から遠い国家、プロ・チャイナとアンタイ・チャイナに分ける離間戦略というのは常に行われているということも文献の中に掲げておきました。

こういった欧米諸国がつくった秩序を破壊しようという活動は一生懸命やるんですが、じゃ代わりに中国は一体どういう国際海洋上の秩序をつくり上げるかという点に関しては、いまだにはっきりしないということが非常に多いわけであります。概して中国の場合は、海であってもそこを利用するという論点よりは、自分たちの所有といいますか、好きにしたいという論点というのが非常に大きく利いているというのが現状ではないかと思います。

国際仲裁裁判所の判決は、中国の行動の不法性を際立たせることには確かに役立ったわけですけど、あれから五年以上たちましたが、現状は何が

変わったのであろうかと。しかも、二〇一六年七月十二日の翌日に、南シナ海の主要な諸島、島嶼部に中国というのは戦闘機を着陸させるということをやっていると。

私自身は、この国際法のアプローチというのは、現状打破をもくろむ勢力の行動自体をなかなか変えることはできないというふうに考えていまして、私はこういうのは駄目だ駄目だアプローチと意図的に呼ぶようにしていて、これやったら駄目でしょう、あれやったら駄目でしょうと言うけれども、実際になかなかその駄目だということで現状を変えることはできないのではないかというふうに考えております。

公共財と言うわけですが、一体誰がその火中のクリを拾うのかと。公共財と言うのは簡単であるが、実際に公共財を負担するにはなかなか理論的には困難な話であります。公共財を提供することによるメリットがないといけないということから、やはりその覇権国、つまり一番であるということがここからも重要であるというふうになるわけであります。

公、公共性、公海の論点というのは、排他的利用と利己的利用という二つが考えられるわけでありまして、例えば分かりやすい例として、公園にあるごみ箱をみんなのものだから大事にしようという論点、これが大体日本的なアプローチかなと思いますが、みんなのものだから、特に特定の人に迷惑になっていないからがんがんごみを捨てるというのが中国の論点かなというふうに思います。つまり、同じ公共という言葉を使いながら、その公の、みんなのものだから大事にする、みんなのものだから何をやってもいいというふうな、実際の使われ方というのが全く異なっているというのが現状ではないかというふうに考えるわけであります。

アメリカは近年、バイデン政権もそうなんですが、オバマ以降明らかになっていることは、アメリカは世界の警察官ではないということを言う傾向が非常に強くなりまして、まあ確かに南シナ海で航行の自由の作戦はやるわけでありますが、その公海というものが南シナ海に存在するならば、別に航行の自由作戦だけではなくて別にいかりを下ろしたって問題はないはずであるけど、そこまではやらないということで、アメリカの安全保障に対するコミットメントもある一定以上にはなかなか伸長していないというのが現状ではないかというふうに考えるわけであります。

実際には、こういう海をめぐる課題というのは、多国間の外交の中で決められていくというものが通常であるかと思いますが、実際に中国がやっていることは、離間戦略、オフショアバランス、そしてサラミをスライスするように小出しにする、大国のふりをして、途上国のように振る舞う、あるいはそのマルチ、一帯一路なんかは典型的にそうですけれども、実際には中国とどこかの国、中国とスリランカ、中国とどこかの国のような、実際にはマルチではなくてバイの関係がたくさん集まったものにすぎないので、マルチのようなふりをしたバイラテラルな状況であると。お金による債務のわな等々を通じて、チェックブックディプロマシー等々、多国間の協調を制限させる方法というのは実際には数多く存在するし、学問上の業績もとにかくたくさんあるわけであります。

多国間の協調というのは、アメリカの研究者、カリフォルニア大学の先生ですが、デビッド・レイクが、この以下の三つの要件がない限りはなかなか多国間の協調というのは実現しないんだよということを言っているわけです。一つは、組織や制度から得られる利益というのが存在をすること。二つは、フリーライド、ただ乗りが存在しないこと。必ず多国間の協調になりますと、一体どこの誰が公共財を負担するのかということで、必ずフリーライドの問題というのは生じるわけであります。同時に、その多国間の協調に対してマネジメント、つまり維持をしていくのにあんまりコストが掛かるようだと、やはりしんどくなって、そこから一抜けた、二抜けたというような形で多国間の協調が崩れていくわけであります。

いわゆるその大国クラブに入りたいという要求はどこの国も存在しているわけですが、実際に大国としての役割を履行しなければいけない義務との間にそごが存在していて、中国もその状況は同じであるというふうに言えるわけであります。

つまり、近年では、面と向かって対立をする状況も存在すれば、まあ後ろ向きというふうに私は表現することが多いのですが、いや、実は中国というのはとても悪いんだよねということを中国に直接言うのではなくて、後ろ向きのような形でけんかをしているということが最近非常に多くなりました。中国と台湾なんていうのはその典型であるし、中国と日本なんかもそういうところがあるのではないかと思います。つまり、後ろ向きになって相手の悪口をほかの国に対してたくさん一生懸命叫ぶというのが現状ではないかと思います。

さて、時間もなくなってまいりましたので、じゃ、今後一体どんなふうに展開していくのかということを述べて、私の報告は終わりにしたいと思います。大体二つくらい考えられるんではないだろうかと。

一つは、これはよく言われることでありますが、グレーゾーンにしっかり対処しようということは、防衛省を始め多くの安全保障に従事している方が言うことであります。しかし、同時に思うことは、例えばオーストラリアの中国との関係が今非常に史上最悪と言われるくらい悪くなっていますが、では、オーストラリアと中国の間に新しいビジネスの契約はだんだんなくなっていますが、では、中国の企業は今はアメリカとの間で新規契約を結んでいるということで、結局のところ二国間の関係、日中関係にも言えることでありますが、中国の関係は非常に痛しかゆしでありまして、簡単に崩してしまうと逆に日本ではないどこかの国が得をするということになってしまいます。つまり、毒まんじゅうをどうやってうまくよけて食べるかということが大事になっていくと。

もう一つ、地政学リスクということで、台湾の重要性。それは単にアメリカのクレディビリティーとか、台湾が中国から、中国とは違う政権を持っているとかいう話ではなくて、日本にとっても東シナ海と南シナ海を、やっぱりこの台湾が中国になった場合、つなげてしまうという危険性をはらんでいるわけですから、やはり台湾というのは政治的及びアメリカの外交のみならず日本の安全保障にとっても大事で、重要であることは言うまでもないわけであります。

ロシアにとってのウクライナ、中国にとっての台湾、私、山猫ストライキというか、あちこちでストライキが起こる状態、山猫ストライキというんですけど、ロシアがそのウクライナを攻め立てると。中国も台湾を攻め立てる。つまり、あちらこちらで、反アメリカ勢力があちこちでその紛争を起こしていくと、アメリカだって集中して資源を投入することができないということになっていきますので、そういう意味では、非常に日本にとってもアメリカにとってもしんどい状況というのが起こっていくのではないかと思います。

不作為によって被るリスクってやっぱり多いわけでありまして、アメリカに賛同する国はもちろん多いです。フリーでオープンで民主主義で透明性。しかし、その体制はただでは実現できないわけであります。そして、積極的にそのフリーでオープンで透明性が高いところに、積極的に自分たちも国際公共財を提供しようという国はそんなに多くはなくて、やっぱりリスクが高いというふうに考える国もやっぱり存在しているわけであります。

中国やロシアは、アメーバ的な行動原理を持っているところが多くて、こちら側が抑止をしていないと勝手にぶわぶわっと、こう自然に影響力が大きくなっていくところがあるわけであります。そういうのをうまく抑止していくということも重要であることは言うまでもないと。

同時に、アメリカに対抗して、また、賛同できない国もそれなりに多いことは確かであります。

そして、アメリカがそれらを完璧に抑えることができるほど近年のアメリカは強くはなくなってきたというのが現状であるかと思います。

さて、一体、国家として、日本の国家として一体何がどこまでできるのかということをちょっと五月雨式に考えてみました。

やはり法的な整備、それから民間との協力、そして民間が自由に動けるような制度設計というのはこれからも必要ではないかというふうに考えるわけであります。

有事のときに逃げろと命令するしかない現状の日本の自衛隊、こういうのではいけないと。それから、国家のために命を懸けることができるという存在、自衛隊というのが重要であろうと。地球平和も重要であるけれども、やはり、国家のために命を懸けるということをやらない限り、なかなか死活利益というのが守れないというふうに考えるわけであります。

その他、このテーダ・スコチポルの、アメリカの研究者ですが、そもそも、戦争と同時に社会制度、社会保険や社会政策がだんだんと進展してきたと同時に、やはりその安全保障に従事する人たちの職業及びその背景にある家族の安全等々をやっぱり盤石にしておくということが重要だろうと。

それから、海洋安全保障ですから、海洋知識の普及と教育。例えば、基本的な用語はたくさん挙げられるわけであります。本当、領海から始まり、その排他的経済水域等々の非常に基本的な知識、それから、コミュニケーションにおける知識等々をきちんと普及させていくということ。

海洋情報のネットワークの確立。

私、常に思うんですが、いわゆる水族館にいるイルカってどこから来るのかなといつも思っていまして、あるいはその主権が届かないところでいろんなドラッグ等々の取引がされていると、これは魚もそうでありますが、そういうのをどうやってうまく管理していくか。

それから、ＢＲＩというのは一帯一路ありますが、それとＦＯＩＰの間、重なるところが多いので、それをきちんとすみ分けをして、どうやって日本の政策を確立していくかということ。

それから、役立つ民間人の利用と養成であります。ｎ構造の構築というのは、単にお金を、予算を配分するというだけではなくて、やっぱりインセンティブを与えて民間人がうまく働けるような環境を、制度設計をしていくということが重要であろうと。

海洋世論の形成のように、海というのはみんなのものであって利用が大事だということをどんどん広めていく。

ちょっと考えただけでもたくさんやっていかなければならないことは浮かぶわけであります。そういったものが自国の安全保障と同時にネットワークをうまく使った海洋空間の安定性というものにつながっていくのではないかというふうに考える次第です。

以上です。ありがとうございました。

○会長（鶴保庸介君）　ありがとうございました。

次に、合田参考人にお願いをいたします。合田参考人。

○参考人（合田浩之君）　合田でございます。よろしくお願いいたします。

今日は貴重な御時間を頂戴しましたこと、心より御礼申し上げます。

私のプレゼンテーションはこちらの資料の方を使わせていただきますので、お手数とは存じますが、御覧になっていただければと思います。

題して、国際海上輸送の現状と課題。

一枚めくってください。

今日は、こんな話を用意させていただきました。船会社のフォーメーション、これは商売の取るときの型とでも申しましょうか、そんな話でございますが、結構重要な話でございます。それから、積み取り比率、これは日本の輸出入貨物を日本の船会社がどれくらい実際に商売で取っているのかというお話でございます。三番目、船員の国籍と船の船籍、日本の船会社が運航しています船に乗っている船員さんの国籍はどんなものなのか、それから船の船籍はどうなっているのかというお話でございます。四番目、外航海運会社は実は特別の税制を享受しています。それをトン数標準税制と申しますが、これには現状問題点がございますというお話でございます。それから、準日本船舶というものがございますが、これは日本の海運会社の外国子会社が持っている船をいざというときには日本籍に転じるということができる船を国土交通大臣が認めているもので、認定しているものでございますが、これもいろいろ問題がございますという話をさせていただいて、ささやかな提言を僭越ながらさせていただくという中身でございます。よろしくお願いします。

一枚めくってください。

まずは、船の商売の話でございます。ここは、私に与えられたお題というのは貿易貨物の安定輸送という命題だと思うんですが、平時においては貿易も海運も商売として成り立っていまして、これに特に問題があるとは私は思っておりません。もちろん運賃が高い安いという不満というのは当然あるのですが、基本的に世界で船は余っていると。ただ、足りなくなった瞬間というのが大体十年に一度ぐらい起こって、そのときは大抵問題になりますが、そのうち十年中残り九年ぐらいというのは船会社が安い運賃で呻吟するというような状況になっていますけれども、その話の前に、船はどういう商売の形を取っているのかというお話をさせていただきますというお話です。

三つの話がございます。一つは典型例、もう一つは、ちょっと注視すべき話としてのコンテナ船の話。コンテナは、日本の工業製品の輸出、輸入においては、衣食住の生活必需品を外国から持ってくるという意味で大事な船種です。それから、三番目、日本の船会社は、外国に子会社をつくり、外国の船籍を持って船を利用しているというお話でございます。そういう話をさせていただきます。

一枚めくってください。

これ、私が日本郵船にいたからといって、日本郵船のライバルであった商船三井が困ったことになったことを笑っているわけではありません。商船三井さんがおととしの夏ＷＡＫＡＳＨＩＯ号という船をチャーターしていて、そのチャーターしている船が事故を起こしましたといったときに、この関係なんですが、商船三井さんは、お客さんから、鉄鋼会社から運賃をもらって荷物を運ぶということをなりわいにしています。ですから、日本の船会社が運送契約を実行して運賃をもらって、そこで利益を上げて税金を日本に納めるという形なんですが、船は必ずしも商船三井自身が持つ必要はなくて、適宜ほかの船会社から船を借ります。

この場合は、長鋪汽船という岡山の会社で、借りるときのやり方なんですが、船そのものだけを借りるのではなくて、船乗りを乗っけてもらっていつでも動かせるような形にして、さあどうぞ好きなように御指示くださいという形で船を貸すのです。これを定期用船と申します。そして、この商船三井は、人様の雇った船乗りが乗っている、自分の従業員じゃない船乗りが乗っている船に対して直接、あっちに行きなさい、どこそこのところで荷物を積みなさい、運びなさい、降ろしなさい、帰ってきなさいという航海指示を直接出します。

これは、こういう仕事をオペレーションと申します、運航管理。ここ、実は大事です。船会社は船を集めてきて、実際に船にどこに行け何をしろという指示を出して運送を実行するという実行部隊はオペレーターなんですね。だから、オペレーターが日本にいるかいないかってすごい大事です。

ちなみに、これは、この場合は、長鋪汽船は、そういう商船三井に対して船乗り付きで船を貸して、月々幾らとか一日幾らのお金をもらって生きていると、こういうお話になっています。これ、典型的な例でございますので、ちょっと頭の片隅に入れていただければ幸いと存じます。

次、お願いします。

そこで、ここにコンテナ船会社ワン、ＯＮＥ、オーシャンネットワークエクスプレスという会社ございます。これ、日本の大手の三つの会社、私がいました日本郵船、先ほど出ました商船三井、川崎汽船、これ大きなコンテナ船会社でしたが、大同団結してコンテナ船を一本化しましたが、よく見てみると、船は船会社、その運送契約を実行する、つまり、船にあっち行け、こっち行けと指示を出してお客さんの運送契約を実行する部隊は、シンガポールに船会社が設立されていて、オペレーターはシンガポールにあります。

これは、日本の株主であるところの邦船三社は共同持ち株会社を日本にもつくっていて、そこがシンガポールに子会社を持っていて、そのシンガポールの会社が船に指示を出す、それはシンガポール会社法に基づくシンガポール法人です。国土交通省の統計等では、このオーシャンネットワークエクスプレス、ＯＮＥという会社は、あたかも日本の海運会社のように統計としてはカウントされていますが、法的にはシンガポールの会社であって、シンガポールで利益を蓄積し、シンガポール政府に納税すると、こういう関係になっている。

こういうようなことになっていますので、もし安全保障ということを考える場合、コンテナ船に関してはもうほとんど日本にはオペレーターはいないんだということを御理解していただければと思います。

次、お願いいたします。

次、多分議論が起こるかもしれませんが、日本の船会社は、便宜置籍船と称し、日本以外の国の船籍を持つ船を使っているという話ですが、これは、厳密には外国に子会社をつくります。で、子会社が船を持ちます。そして、子会社から船を借りるときに、先ほどと同じように、船乗りを子会社の人たちが集めて乗せて走れるようにした形で、親会社にさあどうぞお使いくださいという、定期用船という契約を結んでやります。ですが、この外国子会社は一〇〇％日本の会社が支配していて、株式で、そして、役員は全部部課長レベルがやっていますから、まさか裏切るということはないと、こういう関係です。

ですから、その外国子会社が持っている船を生かすも殺すも親会社次第なんですが、その船の一部分、日本全体の、日本の船会社が外国子会社に持たせている船の六分の一は準日本船舶といって、先ほど申し上げましたように、有事の際には即座に日本籍に転化して国土交通大臣の航海命令に服せるようになっているという船でございますが、これはその外国子会社の船の六分の一しか実は認定されていません。その意味は後で申し上げます。

次、お願いします。

これは大した話ではないんですが、国土交通省の出している日本商船隊という、日本の船会社がオペレーションしている、つまり、日本の国内からあっちへ行け、こっちへ行けと船に指示を出して航海を成就させている船全体というのと、日本の船会社が持っている船の合計を足すと、あれ、おかしいな、もっと船が、日本の船会社が持っている船は多いじゃないかということに多分なるでしょう。その差額というのは、外国に出稼ぎに行っている、つまり、外国の企業にオペレーションされている、あっち行け、こっち行けと指示されるように船乗り付きで出稼ぎに行っている船というのが結構あります。でも、こういう船というのは有事の際に引っぺがして日本のために働かせるということは難しいと思います。

次、お願いします。

積み取り比率ですね。これは、日本の輸出貨物と輸入貨物について、左側が輸出、右側が輸入、そして、定期船、不定期船、タンカー、合計について、どれくらい日本の、日本の企業としてオペレーションしている船が貨物を取っているか、つまり日本の船会社がどれだけ日本市場で取れているかというお話なんですが、安全保障で問題になるのは恐らく食料、穀物とエネルギー資源の輸入ということなので、固体の穀物と、それからエネルギー資源、石炭等を運ぶものは不定期船、液物、つまり原油とか天然ガスを運ぶのはタンカーですから、タンカーとそれから不定期船の日本商船の積み取り比率がどれくらいかという話をすると、固体の品物を運ぶ不定期船は八割日本の船会社が押さえていますが、タンカーについては半分なんですね。これは何だという話に多分なろうかと思います。

それから、定期船については、輸出も輸入もコンテナ船がほとんどですが、日本船というのはそんなにたくさんの、輸出でも輸入でも日本船が取っている量というのは多くありません。ちなみに、先ほど、シンガポールの会社になっちゃっている日本のコンテナ船会社というのは、これ日本商船隊にどうやら含まれているというふうに考えられる数字です。

それで、それどうしてかという話の補足説明。一枚めくりますと、タンカーについては、ガスについて、実は日本のガス会社、電力会社さんがガスそのものを輸入する契約で、それを、船会社を輸出側が御指名の権利を持っているのか、輸入側が御指名の権利持っているのかといった場合、輸入側、つまり日本サイドの会社が選択できる契約というのは半分ぐらいしか持っていないというのが経済産業省の調査であります。

ですので、実は輸出側の方、産ガス国の側が船会社を指名しちゃっている場合というのが半分あって、もちろん日本の船会社も産ガス国に営業を掛けていますからそちらにも一部いるんですが、それゆえ日本に入着するガスの半分は外国の船会社の船が持ってきていると、こういう話です。ただし、原油については約八割が日本の船会社が運んでいます。

それから、輸出も輸入もコンテナは日本の商船隊の比率、積み取り比率が低いと言っていますが、それは、そうはいっても、完成自動車に関しては自動車専用船部隊が世界の上位三社というのは実は日本の大手三社なので、自動車の輸出は日本の船会社がほとんどやっていると考えて結構でございます。

で、コンテナ船の積み取り比率が低いのは、日本の、日韓航路、日中航路で日本の船会社がほとんど実は商売していないから。これは歴史的ないろんな事情がありますが、もうひっくり返すのは無理だと思います。ですので、特に中国からの衣食住の品物が中国の船会社に完全に左右されているんだということは御説明したいと思います。

以上です。

そして、次ですね。もう一枚めくってください。

それで、船員の国籍、船の船籍の話でございます。このことについては、多分一般的に流布されている話と随分違う話をすることになりますので、多分皆さんの御機嫌を損ねるんだろうなと思って私ちょっと心配していた部分ですが、よろしくお願いします。

一枚めくってください。

船乗りですね。日本の船乗りと、それから日本郵船という自分の古巣の会社の船乗りの国籍の割合です。日本全体で六万人の商船乗組員いますが、七割以上がフィリピン人です。それで、大抵の場合はこれは外国に置籍している外国籍の日本の船会社の船に乗っているんですがと言いたいところなんですが、実は日本籍船といえども全く日本人船員が船長、機関長といえども乗っていないという外国人全乗船が結構ございます。

それから、じゃ、フィリピン人なんかで大丈夫かと、すぐこういうことをおっしゃる方がいるんですが、それはもう平成元年ぐらいの頃から日本の船会社は自前の学校をつくり、商船三井と日本郵船は大学もきちんとつくって、学士号が出るきちんとした大学をつくって教育していて、かつリピーター、船乗りの世界というのは日本人以外は全部船に乗ったら雇われ始めて、船を降りたら雇い止めという短期雇用の継続なので、嫌だと思ったら別の船会社に逃げちゃうんですけれども、非常に忠誠心高く日本の船会社にずっと乗り続けて

もらえるように努力しているということも申し上げたいと思いますが、一応そういうことになっています。

そして、次のページ御覧ください。

船の船籍です。左側が日本の船会社がオペレーション、つまり運航管理している船の船籍、船は隻数でいうと二千二百四十隻あります。船腹量というのは、ざっとこれは輸送能力とお考えください。要は隻数でいうと、日本籍なのが一二％ぐらいです、これ年々増えています。ですが、それ以外は全部外国籍で、パナマ、リベリア、マーシャル諸島、シンガポール、バハマ、香港に特に置籍されています。

そして、日本商船隊というもの、日本の船会社が運航管理しているものの船というのは、日本籍船が一二％あって、外国籍の船の中には要は日本の船会社の外国子会社の船というのが千五百隻あって、残りは外国の船会社から助っ人で借りてきている船というのが二割ぐらいある、こんな感じなんです。ですので、八割は日本の船会社が完全にコントロールしている船なんですよということを申し上げたいと思います。

それで、先ほど私、日本籍船といえども外国人が全員乗っていることもあるんだという話をしてしまって、一枚めくらさせていただきますと、だったらば日本籍だって外国籍だっていいじゃないかという、こういう議論が出てくるかもしれませんが、外国籍にする理由というのは、いろいろある中で今一番大きいのは、船籍国が船主に対して様々なサービスを提供してくれています。これが標準。

要は、船は五年に二回、定期検査でドックに入らなきゃいけませんけど、全世界どこでも検査官が来てくれるですとか、それから二十四時間分からないことがあったら教えてくれるというサポート体制、それから外国に行ったときに結構入港国にいじめられたり不当な言いがかりを付けられたときに、けしからぬということで闘ってくれる公務員をすぐ派遣してくれる国だとか、それから様々な書類類を電子化してくれる、これ結構大事なことなんですけれども、そういう対応をしてくれるだとかという意味では、リベリアとかマーシャル諸島は最高の船籍国ですということは申し上げておかねばなりません。もちろん、日本人船主ですから日本語対応してくれます。

という話をしますと、一枚めくってください、という話をすると、合田何を言っているんだ、どうせ船会社節税しているんだろうがですとか、船の安全基準の緩いところに置籍して運航費けちってひどいことやっているだろうと、こういう議論をする人がまだいるんです。僕は本当に不愉快だと思っているんですけれども、ですが、少なくともタックスヘイブンの利用は、タックスヘイブン対策税制で日本に関してはできません。

それから、さすがに七〇年代以降はＩＭＯの諸条約に大体の国は加入しています。という話をすると、でも、ちゃんと条約実施していないひどい国もあるんじゃないのという議論が出ますので、だから、今はどこの国でも自分の国の公務員を外国船に送り込んで、ちゃんと条約を結んでいるかどうか、条約をちゃんと守っているかどうかをチェックします。これをポートステートコントロールというふうに申していまして、そして、もしも日本に入ってきた船で、外国船でいいかげんなところがあったら、船籍国に通報し、船長には、すぐこれ直せ、直さない限りは船を出帆させないぞということをしますので、そうなってしまうと商売になりませんから、みんな真面目にやるようになったんですということになります。

一枚めくっていただきますと、これ、船籍国ごとに船の多い順に並べたものなんですけれども、そういったポートステートコントロールで成績が良い国についてはホワイトリストに載せます。で、悪い国はブラックリストに載っけて、どうかなというのはグレーリストに載っけるんですが、さすがに上位二十か国の中ではほとんどがホワイトリストに載っています。

ちなみに、ヨーロッパ水域でやっているポートステートコントロールの総元締がパリＭＯＵというんですが、ここは白の中でもいい順に順番を付けていて、我らが日本国は白の中で九位なんですが、シンガポールとか香港の船籍の方が実は成績優秀だったり、バハマは三位だったりということで、日本だから飛び抜けていいよというわけではありません。もちろん、日本船籍、すばらしい船籍だと思いますが、逆に言いたいのは、日本の船会社が使っているような外国籍船というのは変な船じゃないんだということを申し上げたいわけであります。

一枚めくってください。

それで、そんなにフィリピン人だけでという話をしますと、実は日本人の船員ですが、実は、要は免状を持っているオフィサーのうち三分の一をフィリピンの自前養成学校から採り、三分の一を日本の商船大、東海大も含めた、商船高専から採り、残りは一般大学からの自社養成という形を取っています。何でこうなっているか。これは、日本人が船員になりたがらないからというのが本当の理由です。

ちなみに、フィリピン人船長、機関長も、日本人とライセンスが同じで、ランクが同じだったら給料同じですので、ランクに応じた給料をあげているということになっています。

次、お願いします。

トン数比例税制ですね。これは誤解がいろいろありますよと言ったんですけど、一枚めくってください。どういう税金の掛け方ですかというと、普通、企業に対する税金というのは、もうかったらがっぽり取って、もうかっていなかったらまけてやると、こういうことですけれども、船会社については船の船隊規模に比例する、つまり、景気が悪かろうが良かろうが、船それだけ持っているんなら税金払えと、こういう形にするんです。

それはどういうことかといいますと、次、めくってください。十九ページです。これは、船会社というのは、この点々が船のお値段、買うときのお値段、それから実線が用船料、つまり船を貸してもうける運賃も大体こんな感じで動きますが、十年に一度大きな変動が来て大もうけするんですが、ほかの残り九年は大体普通の生活をしているんですけど、要は、景気の悪いときを耐え忍ぶためにもうかったときにしっかりお金をためておきたいといったときに、普通の法人税だったらがっぽりそこで税金掛かっちゃうから冬に備えられない、だから船会社には船の数に、頭数で一定の額になるトン数標準税制をやるというのが普通の国なんです。

ところが、一枚めくってください。日本の場合は、何で日本の船会社だけが優遇されるんだということに対して、そのためにはお国のために日本籍船と日本人船員を増やしなさいという義務があって、その義務を履行するのならばこのトン数標準税制でやれということになっていて、逆に言うと、実はこのお金の掛かることをやるのは嫌だといって逃げる会社がほとんどで、六社しかやっていない。そして、しかもこの日本籍船、日本人船員を増やすということが負担になっているので、トン数税制やめたいと思っている会社が多いです。

でも、でもなんですが、ここで一つめくっていただきたいのは、よく見ていただきたいのは、増やさなきゃいけないのは日本籍船と日本人船員だけなんですが、そこで、問題点、二十一ページの括弧五番。準日本船舶というのは直ちに日本籍船にしなきゃいけないんですが、何で外国の子会社が持っている船をすぐ日本籍船にできないのというと、実は、日本の法律に基づく日本籍船ですから、日本の船舶安全法上こういう機械じゃないと駄目だという船の中の機械類の規制があって、外国ではオーケーという機械類も日本籍にしたときに積み直せとか改造しろとかと言われて、すぐには日本籍にできないんですよ。ですので、事実上、日本の造船で造った船以外はすぐに日本籍船に戻すことはできませんということになっています。

それで、時間が超過して申し訳ございません、

私の申し上げたいこと、それでは安全保障上いかがなものかとおっしゃる方がいるので、最後、実は、日本籍船を増やすというだけではなくて、準日本船舶を確保しなさいというふうに法律を変えるのであれば折り合いが取れますよというのが私からのささやかな御提案でございます。

以上、長くなって申し訳ございませんでした。御清聴、誠にありがとうございました。

○会長（鶴保庸介君）　ありがとうございました。次に、石井参考人にお願いをいたしたいと思います。石井参考人。

○参考人（石井由梨佳君）　御紹介いただきました防衛大学校の石井由梨佳でございます。国際法を研究しております。

本日は、このような機会をお与えくださいまして、ありがとうございました。

私の方からは、海底ケーブルの保護と管理に関して、主に法的な課題に絞って御報告したいと思います。

お配りしましたスライドの三枚目以降に沿ってお話しします。また、三十ページ以降に関連する条文を掲載しておきましたので、適宜御参照ください。

まず、海底ケーブルは情報化社会のインフラであり、その重要性については改めて申し上げるまでもございません。他方で、海底ケーブルは直径数センチの管でございますので、物理的に脆弱です。しばしば漁船の網やいかりなどに引っかかる場合がございますし、また地震等でも容易に破損します。二〇一一年、東日本大震災のときにはケーブルが破断し、数日にわたり通信に支障が出たことは御記憶に新しいかと思います。

また、デジタル産業の成長に伴い、ケーブルの産業構造も変化しております。かつては通信事業者が主な出資者でございましたが、近年では米国のIT大手であるコンテンツプロバイダーがケーブル敷設に参画する例が増えてきております。さらに、ケーブルの敷設はこれまで民間事業者が担ってきましたが、米中対立が激化すること、していることを背景に、国家がプロジェクトに関与する例も出てきております。

そのことを踏まえまして、私の方からは、主に国際法の観点から次の三つの点についてお話ししたいと思います。

まず、海底ケーブルを規律する国際法規則の意義と限界についてでございます。特に、現行の国際法規則では海底ケーブルを十分に保護、管理できない場合があるということを御指摘したいと思います。第二に、その検討を踏まえまして、現行の日本国内法制の課題についてもお話ししたいと思います。最後に、海底ケーブルが持つ経済安全保障上の意義についても簡単にお話ししたいと思います。

まず、国際法上の課題についてです。スライドの六枚目以降になります。

海洋における法秩序といいますのは、海洋が全ての国にとって共有可能な開かれた空間であるということが基礎になって形成されております。現行の海洋法秩序は、一九八二年の国連海洋法条約において規律されています。国連海洋法条約は、海域を領海、排他的経済水域、大陸棚、公海といった海域に分けて、それぞれの海域において沿岸国とその他の利用国が何ができるのかと、あるいは何をしなくてはいけないのかということを定めています。

簡単に申し上げますと、領海内におきましては沿岸国の主権が及んでいます。領海は国家領域の一部です。公海は全ての国がその利用の自由を享受するという開かれた空間であります。排他的経済水域ですけれども、ここでは特に漁業資源を含む天然資源の開発等に関して沿岸国の排他的な権限が及んでおります。これに対して、排他的経済水域における航行については、公海利用の一部としてその自由が全ての国に保障されています。

海洋は、古来より遠距離の交流に不可欠な役割を果たしてきました。そして、十九世紀後半に実用化された海底ケーブルが国際通信の構造を変えたことは申し上げるまでもありません。

そのことを背景にしまして、海底ケーブルの敷設は公海利用の自由の一部であります。排他的経済水域、大陸棚におきましても、その敷設等に当たり沿岸国の同意を得る必要はないというふうにされております。また、海底ケーブルが損壊された場合、その損壊をした船舶の旗国又はその者に管轄を持つ国が処罰などをしなくてはならないことになっています。これに対して、沿岸国はそのような管轄は持っていない。したがって、例えば処罰などをしたい場合には、その管轄を持つ国の同意を得なくてはいけないということになっています。もっとも、これらの自由を享受する際には、お互いに妥当な考慮を払う義務が課されております。

このように、国連海洋法条約では、漁業資源の開発についての管轄は沿岸国が持つと、海底ケーブルの敷設についての管轄は事業者の本国が持つと、ケーブルを損壊した船舶の責任の追及についてはその船舶の旗国が持つと、あるいはその者に管轄を持つものが持つという形で管轄を割り振っているわけです。

それぞれの国が効果的な規制を行っていれば問題はないのかもしれませんが、実際にはそのケーブルの保護のための効果的な法制を持つ国は少ないと言われています。多くの国は、一九八二年の国連海洋法条約、あるいはその前の一九五八年の公海条約を批准する際に制定した法律、場合によっては海底ケーブルが利用され始めた十九世紀の法律をまだ維持しているということです。日本も一九〇六年と、公海条約を批准するときに制定した一九六八年の法律があるのみであります。

そこで、どのような問題が生じているのか、そしてどのような対応がされているのかを五点ほど具体的に御紹介したいと思います。

第一に、まず領海の外側において外国漁船の過失によってケーブルが損壊する場合です。

この場合、沿岸国にはそのケーブル損壊そのものについての管轄権は認められていないのは先ほど申し上げたとおりです。そこで、その沿岸国としましては、後にお話ししますケーブル保護区を設置したり、あるいはそのケーブルの所有者である事業者等を支援する体制を整備しておくことが必要になります。

第二に、いかりを引き揚げるときにケーブルも一緒に引き揚げてしまうということもあります。

この点、停泊したりするのは航行の一部ですので、航行の自由の一部ですので、これも沿岸国の権限は直接には及ばないと解されます。この場合も、やはり同じように保護区を設置したり、あるいは沿岸国と事業者との協力を行う、これが必要になってくると思います。

第三に、ケーブル敷設や修理を行っている船舶に対して妨害を意図して漁船などが接近する例があるそうです。

この場合、ケーブル敷設船舶の旗国は、漁船に対して接近しないように指示する権限というのは持っておりません。漁船ですので、沿岸国がその排他的経済水域において有している権限の範囲内においてそういった活動を制限することは可能だろうと言われております。

第四に、私人がケーブルを意図的に損壊する例もございます。

領海の外でそのような切断がされた場合に、沿岸国は管轄権を持たないということになります。この場合も、同じく船舶の旗国や容疑者の国籍国との協力が必要になります。また、損壊がされた場合の対応プロトコルを策定して関係国や事業者との間で協力する必要性も指摘されています。

第五に、自然災害によるケーブル破断の場合ですけれども、これに対応するような国際法規則はいまだ確立しておりません。少なくとも、敷設する際にそういった災害リスクについて事業者と陸揚げ国が情報を共有しておくことが重要だと考えられます。また、既にされていますけれども、国内における陸揚げ拠点の分散やケーブル保護区の設置も有効だと考えます。

このケーブル保護区ですけれども、これは、国連海洋法条約にはそのような制度はございませ

ん。沿岸国は、排他的経済水域に、あるいは大陸棚において有している権限の範囲内で設置する、そういった区域、エリアになります。外国漁船の操業区域の指定は、排他的経済水域で沿岸国が有している権限であります。そこで、実例としましては、オーストラリアやニュージーランドがこのような保護区を設置しています。

もっとも、これに対して懸念されるのは、沿岸国は国連海洋法条約が定めている権限を越えてケーブルを保護すると。ケーブルを保護するという名目で、実際はその排他的経済水域とか大陸棚におけるそのケーブルの敷設を制限しようとすると、これが懸念されています。

例えば、国連海洋法条約上、沿岸国は領海の外におけるケーブルの経路設定については同意権は持っておりません。この点、国連海洋法条約の七十九条で、パイプラインについては沿岸国がそのケーブルの経路設定について同意権を持つとされておりますけれども、ケーブルについては沿岸国はそのような権限を持っていないわけです。また、自国に陸揚げされていないケーブルの敷設や修繕について事業者に許可を求める権限も、沿岸国は持っておりません。

しかし、自国の排他的経済水域や大陸棚におけるケーブルの敷設や修繕について、その許可を必要とする国内法を持つ国もございます。条約では、沿岸国が大陸棚における資源の探査、開発等について適当な措置をとる権利を認めておりますので、そのような権利行使としてそのような規制を正当化する見解もあります。しかし、ここまで申し上げたケーブル敷設の自由がそれによって不当に制約されないのかという点も問題になりますので、この点は解釈の明確化が必要な論点となっています。

最後に、国際協力についてですけれども、海底ケーブルに関する問題を扱う国際的なフォーラムは幾つかございます。特に、国際ケーブル保護委員会は、政府主管庁、ケーブル運用者など、利害関係者から成る国際フォーラムであり、情報共有やベストプラクティスの策定において重要な役割を果たしています。しかし、先ほど述べたような国際法規則の限界を乗り越えるために、例えば国家間の権限配分について再考したりとか、あるいは国際法上のケーブル保護義務を新たに設けたりするための国際組織というのはないというのが現状であります。

このほか、例えば欧州海底ケーブル連合におきましては、海底ケーブルの所有者、運用者等の産業界のフォーラムというのがつくられており、欧州周辺のケーブル施設の保護を図っているというプラクティスがございます。また、アジア太平洋安全保障会議におきましては、二〇一四年に海底通信インフラの安全とセキュリティーについて覚書を採択しているということです。また、国連の薬物犯罪事務所のグローバル海上犯罪プログラムにおきましても、海上保安の観点から、海底ケーブルの保護と管理について指針などを策定しております。しかし、いずれも包括的にケーブルの管理などをしているわけではないというのが限界ということになります。

以上を踏まえまして、次に、日本国内法上の課題についてお話ししたいと思います。

スライドは二十一ページに移ります。

日本では、日本の管轄に服する者がケーブルを損壊するかその危険を生じさせた場合には五年以下の懲役又は五十万円以下の罰金が科されるということになっております。これは、国連海洋法条約で定められている旗国あるいはその私人に管轄を持つ国としての義務を実施するものであります。ただ、この罰則は軽微ですし、また適用された事例はないということです。

さらに、電気通信事業法において事業者がケーブル敷設をするときに届出をする手続が定められておりますけれども、これは日本の領海の外の海底ケーブルには適用されません。すなわち、日本の大陸棚あるいは排他的経済水域を通過するケーブルについては、それを規制、管理する法制がないということになります。したがって、この国内法制につきましてはその見直しが必要なのではないかと考えます。

既に日本は海洋基本法に基づいて海洋基本計画を設けて、海洋の包括的な管理を行っております。そこで、その海底ケーブルについても積極的な保護や管理をその計画の中に入れて検討していく必要があると考えられます。

また、海底ケーブルの保護には各省庁や事業者の協力が必要になります。特に、そのケーブルの設置について所轄している総務省、それから損壊事故などが起きた場合の対応をする海上保安庁等、そういった省庁間の協力が必要になると考えられます。

では、最後に、海底ケーブルと経済安全保障についても簡単にお話ししておきたいと思います。

スライドは二十五ページになります。

海底ケーブルの敷設や運用は、これも海運と同じく民間事業者が主体になって実施しています。海底ケーブルの敷設は巨額な事業ですので、コンソーシアムを結成して敷設や運用を行うのが通例となっているということです。しかし、これに対して、近年では、ケーブルの敷設に関して国家が直接関与をしたり、あるいはその運用に制限を付けたりすることが増えてきております。

この点で特に着目されていますのが、いわゆる中国のデジタルシルクロードプロジェクトであります。これは、中国が一帯一路政策の一環として海底ケーブルの敷設を推進しているという動きであります。一帯一路政策の一部として道路や鉄道の建設を行っているわけですけれども、併せて通信インフラも整備すると。その中で、海底ケーブルというのはその中核的な、その計画の中核的な部分を占めているわけであります。

デジタルシルクロードの象徴とも言えるようなプロジェクトが、二〇一七年から開始されているPEACEプロジェクトと呼ばれるものであります。これは、中国の通信事業者であるとか、あるいは銀行とかがコンソーシアムを結成しまして推し進めている海底ケーブル敷設プロジェクトであります。中国とパキスタンとの間には陸路ネットワークがありますので、この海底ケーブルによって中国とアフリカ、それからヨーロッパがじかに結ばれるということになります。

安全保障上の懸念としては、まずこのケーブルを通じて、まず海底状況の常時監視が可能になるということが指摘されています。さらに、中国は陸揚げ局を通じてコンテンツを傍受していると、あるいは通信のコンテンツ規制をしているという調査も出ております。

そこで、経済安全保障上の懸念から、このような展開を阻止しようとする動きもあります。二〇二〇年五月にトランプ政権下で開始されたクリーンネットワークイニシアチブはその代表例でして、これはアメリカとつながる海底ケーブルに中国のＨＭＮの機器、ケーブルを接続することを禁止するような中身になっております。もっとも、このクリーンネットワークイニシアチブにつきましては、そのリスク評価の基準が曖昧であるといった批判もされているところではございます。

以上申し上げたような動向というのは、日本の政策にも影響を与えると考えております。

これ、ここから先はその考え方は分かれると思うんですけれども、まず、一方では、その安定した信頼できる海底ケーブルネットワークが必要であるということで、特に日本はいわゆる信頼ある自由なデジタル流通政策を進めておりますので、その一部としてもそういった海底ケーブルの安全性を担保する必要があるという考え方であります。

しかし、他方で、ネットワークというのはつながっておりますので、日本だけ排除することにはほとんど意味がないどころか、日本にとっては不利益になってしまうと。そのことから、信用できない環境においても安全な通信運用を可能にするような技術を開発することが必要なんだという考え方もあるかと思います。

また、いずれにしましても、海底ケーブル産業における日本企業のプレゼンスを維持する必要が

あるということは申し上げるまでもございません。

以上、大変雑駁ではございましたけれども、私の報告は以上とさせていただきます。

御清聴ありがとうございました。

○会長（鶴保庸介君）　ありがとうございました。

以上で参考人の御意見の陳述は終わりました。

これより参考人に対する質疑を行います。

本日の質疑はあらかじめ質疑者を定めずに行います。

まず、大会派順に各会派一名ずつ指名し、その後は、会派にかかわらず御発言いただけるよう整理してまいりたいと存じます。

なお、質疑及び答弁は着席のままで結構でございます。

また、質疑者には、その都度答弁者を明示していただくとともに、できるだけ多くの委員が発言の機会を得られますように、答弁を含めた時間がお一人十分以内となるように御協力をお願いをいたします。

質疑のある方は順次御発言願います。

小野田紀美君。

○小野田紀美君　先生方、ありがとうございました。

ちょっと、それぞれかなり違った観点からお話をいただいたので、どこから何を伺おうかというところなんですけれども、まず、石井先生、ケーブルについてなんですけれども、本当にいろいろな見方があるなと思って、ケーブル保護区を設定してちゃんと守っていかないと、意図的にそのケーブルを破壊してこのインフラを破壊しようとする人たちもいるという中で、先ほど妨害を制限できるように保護区を、例えばオーストラリアやニュージーランドとかがやられているということだったんですけれども、ほかにはどういった国がやっているのかということと、あと、それを、保護区をしたとしても、なかなかその権限がなくて言うことを聞かずに入ってきたりする場合に、どうやって守っていくのかというところは非常に先生おっしゃるとおりで難しいなと思っていまして、もうちょっとその権限をと思ったけど、今度逆にこれを利用して侵入させないようにしたりというような使い方も今のこの中国の流れを見ているとやりかねないから、ここの権限をどこまで強めるのかというのは非常に難しいと思うんですが。

この国際法の限界を乗り越えるためにそういう国際組織をつくった方がいいじゃないかみたいなのもある中で、国際組織があっても、先ほど伊藤先生おっしゃったように、ＰＣＡはごみだと言っちゃうような国がある中で、どこまでこの利益を中立に判断して、実効力を持ってその判断を下して守らせるようなことができる枠組みをつくることができるのかというのがちょっと想像が付かなくてですね、もしも、石井先生に具体的にこういう枠組みでこういう人たちがこういうふうにつくったら実効力があると思うみたいな、もしアイデアがあれば教えていただきたいなと思います。

○参考人（石井由梨佳君）　ありがとうございます。

まず、ほかにどういう国があるのかということですけれども、例えばバミューダなどが立法はしているということであります。また、その中国も保護区に類するような法制は持っていると。ただ、実際に保護区を設定したりなどはしていないと理解しています。

この保護区ですけれども、オーストラリアの場合もニュージーランドの場合も、あくまで国連海洋法条約上、沿岸国が持っている権限の範囲内でやっていると。したがって、その排他的経済水域においては漁船の活動については管理ができますので、その権限を使ってやっているということになります。

他方で、ナビゲーションについては、基本的には公海の自由が及んでいますので、それについて制限したりするような権限は一般的には沿岸国は持っていないということになっていますので、その意味では限界はあるということなんですけれども、ケーブル保護区の目的は、結局、漁船などが過失によってケーブルを損壊しないようにするということですので、その目的は達成しているのかなと思います。

ケーブルの、テロリストなのか、意図的に破壊するということですけれども、海の底に潜って損壊するのはなかなか大変ですので、やるのであれば例えば陸揚げ局の方を狙うとかいうやり方をすると思いますので、そういった意味では、そこまで保護区をして一切合財船を入れないようにするという必要性はないですし、そのような権限は元々持っていないということになります。

国際組織ですけれども、国際組織でできることというのは、必要な基準、どういった手順で沿岸国がケーブルを保護することができるのかといった指針とかその基準を明らかにして、それを共有して、みんなそれに従ってやれば恐らくケーブルが損壊される率が低くなると、そういったものですので、したがって、国連海洋法条約を例えば実質的に変更するような形で条約を結び直すということは元々できないということですし、その意味では、ですから国際組織に期待するというのは一定の限界があるのかなと思います。

他方で、海底ケーブルの維持については、全ての国が共通した利益を持っているわけですから、その範囲で協力できるところは大きいのかなと思っております。

以上です。

○小野田紀美君　ありがとうございます。

その指針とか基準をどこの国目線で作っていくのかというのも、非常にこれもまたそれぞれの利害が絡んで難しくなりそうだなと思うんですけど、やっぱりやっていかないと新しいところに対応できないという面では、また具体的なものがあれば今後勉強させていただきたいなというふうに思います。

では、伊藤先生にちょっとお伺いしたいんですけれども、どこから聞こう、本当に。いろいろ問題が多発している中ですけれども、じゃ、今、近々に問題になっていくであろうウクライナの情勢が悪化して万が一が起きた場合の、公海、外国、何でしょう、その海運関係全てに影響してくるであろう、これはもう防衛もそうだと思うんですけど、この辺がどのぐらい影響を受けるのか。それは商業でもそうですし、そのほかの防衛の問題でもそうですし、どれぐらい影響を受けそうで、そしてそこに対して、どの国も答えを持っていないと思いますけど、効果的な対策があれば先生のお考えをお聞かせいただきたいなと思います。

○参考人（伊藤剛君）　御質問ありがとうございます。

私、今さっと思い浮かぶだけでも二つ三つあるのかなというふうに今考えています。

まず第一に、私もこの最初の報告の中でも申し上げましたが、ウクライナ情勢そのものももちろん大きな問題であるんですが、つい数日前にロシアと中国との間の首脳会談が行われて、一般的にはウクライナ情勢に対して中国の習近平が理解示したというふうにしか報道されていないんですが、やはり私にとって一番恐ろしいのは、要するに、基本的にアメリカに対して万感の信頼を寄せている国というのは実際にはそんなに多くはないわけでありまして、もちろん批判も存在すると。そういった国々が、例えばウクライナ情勢と同時に、台湾に対して中国は既に領空侵犯かなり行われておりますが、そういったものが頻発をする、それから北朝鮮からミサイルが飛んでくるといった、いわゆる、どこまで統一的にやっているかというのは分からないわけですが、そういったいわゆる国際的な安定を揺るがす事態というのが散発をするという状態が起きた場合、で、それがある一定以上の危機になった場合、一体その安全保障の頼み手であるアメリカが一体どこまで対応できるかという、そういう課題であります。

もちろん、日本も同盟国として大きな役割を果たさねばならないということになってくるわけでありますが、そういったときにどこまで何ができ

るかという安全保障上の課題というのが当然出てくるわけでありまして、散発的にいろんなところで課題が生じてしまうと、いわゆる同時多発的にそういった問題が生じるということがやっぱり大きな問題になってくるというのが一点目であります。

二点目は、言うまでもありませんが、このウクライナ情勢も含めて、ロシアにとってみれば、あいった黒海付近で紛争が生じるということは、この日本までやってくる単に天然ガスだけではなくエネルギー全般における、既に高騰化しておりますが、需要供給のバランスが崩れていってしまうということ。

元々、日本のエネルギーというのは中東から大部分やってくるわけですが、そもそもインド、スリランカ、南シナ海、それからマラッカ等々非常に、あと台湾海峡も含めてそうなんですが、非常に国際的に機微なところをずっと通ってきていると。日本のエネルギー安保の観点からいくと、やっぱりタンカー一つを取っても、やっぱりある一定、まあ二隻か三隻か毎日着かないと日本のこの電気もきちんともたないというようなことがありますので、まあちょっと考えただけでもやっぱり世界情勢の不穏というのは、一般的な生活のみならず、そういうような国際秩序全体における影響が大きくなってくるということは、ちょっと考えただけでも幾つか挙がるんではないかというふうに考える次第です。

以上です。

○小野田紀美君　時間がそろそろ迫っているので。

三ページ、伊藤先生、役立つ民間人の利用と養成というところが、どういった意味で役立つ人と分かって、見付けて、どういう人を求めたいのかなという具体例があればと思ったんですけど、簡単に、あればお願いします。

○参考人（伊藤剛君）　ありがとうございます。

これはいろんな形があるかと思います。

まず第一には、とにかくきちんと日本の国益を維持できるための、先ほど他の先生方も発表されたわけですが、そういった形、民間人をうまく利用して、物流に関しても、あるいはそのケーブルの問題も、私も聞いていて考えたんですが、やっぱり起きた犯罪に対してはある程度対処できるかもしれないけど、じゃどういう秩序をつくっていくかという点に関しては、本来民間会社がつくったものをもうちょっと制度的にきちんとしたものにしていくということが必要ではないかというふうに思うわけであります。ここに中国のような国家が入ってくると、いわゆる、それを自分たちの都合のいいように利用してくると、そういったことが今後、だからどんどん出てくるでありましょうと。

そういったことをやっぱり、役立つ民間人というのは、自分たちも含めてそうですが、やっぱり日本全体の役に立ちたいと考える人たちは今いるわけですから、取っかかりに関しては幾つかアイデアもありますが、まあちょっと時間の都合もありますから、ここでちょっとやめさせていただきます。

○小野田紀美君　終わります。

○会長（鶴保庸介君）　田島麻衣子君。

○田島麻衣子君　ありがとうございます。

立憲民主党の田島麻衣子です。参議院議員です。

今日は、本当に参考人の先生方、ためになる説明をありがとうございました。

私の方からは共通の質問を幾つかさせていただきたいと思っております。

一問目は、この米中摩擦ということが先生の講義の中でも幾つか出ておりましたけれども、その中で日本がどう、取るべき立ち位置は何かということをお聞きしたいんです。

今、委員会の質問の準備等で私、アメリカの議事録とかも外交委員会の上院、下院見ているんですが、やっぱりこの日米関係よりも、もう米中関係のことを懸念として挙げる国会議員の発言が物すごく多くて、やはり自分の身にしみてアメリカと中国の摩擦というものが非常に高まっているということを感じるんですね。

日本は、やはりその二国間の中に物理的にも存在する国でもありますので、今後、我々がどのような立ち位置を取るべきか。安全保障といいますと、例えば軍事ですとか、それから経済もありますし、エネルギーや食料、いろいろありますので、先生方の御専門の分野で構いませんので、このアメリカと中国との摩擦、それから中国の台頭の中で日本はどのように立場を取っていくべきか、戦略的な観点から御指導いただければと思います。

まずは、どうします、指名して……

○会長（鶴保庸介君）　指定してください。

○田島麻衣子君　はい。じゃ、まずは伊藤さん、お願いできますでしょうか。

○会長（鶴保庸介君）　伊藤参考人。

○参考人（伊藤剛君）　三人同等ということですので、私の発言は三分ぐらいでというふうに考えております。

私、常々、この課題を考える機会が多いのですが、やはりアメリカと中国、最近は単に経済摩擦だけではなくて、やっぱりその理念に対する闘いというのが非常に出てきたわけであります。片方は民主主義国でありますが、他方はやっぱり、何といいますか、共産党の一党支配の国であって、海洋安全保障一つを取りましても、中国の場合は、いわゆる民間、民兵を使った、いわゆる、何といいますか、先進国として闘うやり方と全く異なるやり方を使ってだんだん影響力を広げてきているというような状況になっています。

こういったいわゆる、従来のいわゆる紛争形態とは異なるパワープロジェクションというのは非常に大きく打ってきています。そういうのはグレーゾーンとも言うわけですが、私も発表の中で申し上げた、そのグレーゾーンにやっぱりきっちり対処するという、まずそういういわゆる封じ込めの要素というのはやっぱり重要ではないかというふうに思います。

同時に、同時に、いつも私思うんですが、この前者の、この方面のことが非常に大きく強調されるわけですが、とはいいながら、さはさりながら、日本の経済にとって中国というのはやはり、やっぱり欠かせない相手になっていることは確かでありまして、そういった、中国自身も責任ある大国になってほしいと、なることが中国にとっても利益だというような形で、やはり一方で、グレーゾーンの対処、封じ込め政策をやりながら、他方で、意図的に対立をすること、オーストラリアと中国との関係が今そうだと思うんですが、結局、どこの誰が得をしているかということになると、アメリカであると。全く当事者ではないところが得になるようなことになっているわけですから、そういったことはやっぱり避けなければならないと。

だから、やっぱりその経済的な権益は権益で、両者別物として考えていくというのがまず出発点ではないかというふうに常に考えるわけであります。

ここで止めます。以上です。

○田島麻衣子君　ありがとうございます。では、どうぞ。

○会長（鶴保庸介君）　どうぞ。合田さん、いいですか。合田参考人。

○参考人（合田浩之君）　合田でございます。

なかなか難しい話ではありますが、海運というのは基本的には民間企業の実務慣行の中で生きていますから、それは各社の経済判断ということになりますけれども、ただし、近年では、例えば人権、例えば、取引先の相手先が例えば児童労働や強制労働をしているようなところを使っていたりすると、これはもう例えば糾弾されるとか、そのような実務慣行、あるいはそういったものに関わらないというような誓約をするといったようなことがきちんとした企業であればもうごく普通に実務慣行の中に落とし込まれているということを鑑みると、その延長上で考えればいいのかなと。

ですから、アメリカの企業、中国の企業と付き

合うといったときに、要は後ろめたい相手と付き合いをしないということの積み重ねということの中で是々非々でやっていくということを、日本企業は基本的にやっているとは思いますが、それを、そういうことを、日本の政府とか、あるいは国民の目の中で、そういうことをきちんと企業はやらなきゃ駄目なのだというような空気を醸成していくと、こういうことなんではないかなというふうに僕は考えるわけであります。

短いですが、以上でございます。

○会長（鶴保庸介君）　それでは、引き続き、石井参考人、よろしいですか。

○参考人（石井由梨佳君）　これも非常に難しいんですけれども、まず一方では、もう既にお話があったように、中国の政治的、経済的な重要性、日本にとっての重要性というのは改めて申し上げるまでもないのかなと思います。その中で、やはり日本として守るべきものというのは、日本であったり、あるいはその国民の、あるいは日本国内にいる人の安全なのかなと思います。

今日お話しした点で申し上げますと、例えば情報の保全ですね。情報というのは容易にほかの国に移転するわけですけれども、その中で、日本国内にいる人が使っている情報が中国であったり、まあ中国でもどこでもいいんですけれども、ほかの国に容易に渡ってしまって、それが開示されてしまうということがあってはいけないのかなと思います。その点についてはやはり日本国内においてしっかりと保全して、通信の秘密、あるいは通信の秘密よりより広い通信に関連したプライバシーを守っていく必要はあるのかなと考えています。

もう一つは、海底ケーブルにおいて特に顕著なんですけれども、やはり日本企業が中国企業と競争しているということについては意識する必要があるだろうと思います。

実際、お配りしたスライドにも書きましたけれども、元々中国が受注していた、あるいは受注すると思われていたケーブルを日本が、日本のＮＥＣが受注したといった例も複数ございます。また、特にオーストラリアは中国の影響力が強く及ぶことを懸念して、中国企業の参入というのはなるべく阻止しようとしていると。

そういった中で、やはり日本としては、中国企業と競争しているわけですから、そのことを意識して日本が持っている安全あるいはトラストですね、そういったものを大事にしていくことが必要なのかなと思っています。

○田島麻衣子君　ありがとうございます。非常に勉強になります。

あと三分ぐらいあるんですけれども、短く、また三人の参考人の方々に短くお答えいただきたいんですが。日本の影響力を今後増やしていくためにいろんな考え方、ソフトパワー、ハードパワー、いろいろ両面ありますけれども、この日本の影響力を東シナ海、また東アジアで増やしていくためには何が必要だとお考えになりますか。短く一言でいいので、お教えください。

○会長（鶴保庸介君）　じゃ、伊藤参考人でいいですか。伊藤参考人。

○参考人（伊藤剛君）　日本のソフトパワー、私、これもいろいろなところで、中国はシャープパワーというふうに呼ぶ言い方がありまして、その背後に軍事的な拡大があるということは言うまでもないわけですが、これに対して国際会議等で、いや、日本はそれと対抗するよりは別のスウィートパワーというふうな形で、もっと日本らしい影響力を拡大していった方がいいんじゃないかというようなことを常々申し上げていくわけであります。

やはり基本的に中国というのは、傷ついたナショナリズムといいますか、かつてやっぱり長い歴史の中で植民地にされて、中華民族の偉大なる復興というのもまあそうでしょうし、いわゆる歴史的に過去の栄光を取り戻したいという意識が非常に強いものですから、だから力による現状を変更すると。それが欧米諸国によってやられたものならなおさらであるという感覚が非常に強いわけですから、それにやっぱりきちんと日本なりのアイデンティティーを確立していくということがまず出発点であるというふうに私は考えます。

以上です。

○会長（鶴保庸介君）　よろしいですか。合田参考人。

○参考人（合田浩之君）　御質問ありがとうございました。

海事の世界でいえば、十分ソフトパワーは発揮できる状態になっております。例えばＩＭＯにおきましては、ＭＥＰＣ、海洋環境保護委員会の議長は国土交通省から送り込まれている斎藤さんがおやりになっていて、その前はＩＭＯの事務局長を関水さんという方がおやりになっていて、実はＩＭＯにおける海洋条約、海洋に関する条約を作る枠組みの中の枢要なる位置にもう既に日本の官民は入り込んでいる。そして、それはそれなりにリスペクトされているという現実がございます。

それから、船については船級協会という独立の専門家集団によるお墨付きがないと商業的な保険が付けられないんですが、日本のクラスＮＫ、日本海事協会のお墨付きというのは、世界の船の中でも二番目にＮＫのお墨付き船が多いんです。つまり、もう既に、海事、船の世界においてはソフトパワーは十分に発揮していると理解しておりますので、これに油断することなく続けていくことが肝要かと存じます。

以上です。

○参考人（石井由梨佳君）　私の方からは、改めて法の支配の重要性ということについて御指摘したいと思います。

この点、日本は、国連海洋法条約をしっかり遵守しているということをもって中国が行き過ぎているということを批判しているわけですので、逆に言われ返されないように、日本としても、その国連海洋法条約の規則を遵守、履行していくことが必要だろうと思います。

他方で、法の支配というだけではやはり抑止にはなりませんので、ソフトパワーだけではなく、ハードパワーの重要性についても引き続き重視していくことが必要なのではないかと思っております。

以上です。

○田島麻衣子君　ありがとうございます。

時間が参りましたので、質問、以上にさせていただきます。

○会長（鶴保庸介君）　この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、清水真人君が委員を辞任され、その補欠として比嘉奈津美君が選任されました。

○会長（鶴保庸介君）　それでは、引き続き質疑を行いたいと思います。

熊野正士君。

○熊野正士君　今日は、三人の参考人の皆さん、大変にありがとうございました。

まず、合田参考人に御質問をさせていただきたいと思います。

経済の安全保障ということで、この海上輸送で、先ほどの、輸出、輸入とあるけれども、輸入に関して大事なんだということで、例えば食料であるとかエネルギーであるとか、そういったものが日本に入ってくるときに、どうこれを維持していくのかというふうな形でお話を伺いました。

そのときに、様々な日本船籍のお話でございますとか、船員さんの国籍のお話でありますとかありました。具体的に、例えば、原油であれば八割は日本船籍なんだけれども……（発言する者あり）日本の海運会社、失礼いたしました。日本の海運会社なんだけれども、例えば、ガスですかね、ＬＮＧだとこれが五割というふうなことでしたでしょうか。タンカーでしょうか。そうなったときに、こういった問題をどう克服するのかということで、一番最後のページで先生がお話ししていただいている平時の商売・有事の安全保障というところで、二十三ページに書いていただいていまして、準日本船舶の確保というふうなところをお話

をしていただきました。ここのところを、ちょっと時間最後あれでしたので、もう少し詳しく、この準日本船舶の定義等も含めて、もうちょっと教えていただいたらなというふうに思います。よろしくお願いいたします。

○参考人（合田浩之君）　御質問ありがとうございました。

準日本船舶でございますけれども、これは、私の方の、こちらの方の資料の方にも書かせていただいたのかなという、ちょっとお待ちください。要は、こちらの方の資料の二十四ページのところに私の論文の一部分があって、最初に、括弧四番、準日本船舶ということなんですが、海上運送法の三十九条の五が規定しています。

これは、要すれば、日本の海運会社の外国子会社が所有しているんですが、国土交通省から航海命令が発せられたら遅滞なく船を日本籍に変えることができる、遅滞なくですから、即座にということになります。その船籍を変えるという手続の問題というのは実は割と簡単なんですけれども、問題は、外国籍から日本籍に変えるときの実務をいいますと、今日のレジュメでいいますと二十一ページのところに書きましたけれども、要は、外国の政府であったらば、例えば、船に載っかっている様々な機械類はこういうタイプのこういうメーカーの機械でもいいんだということになっているものでも、日本の船舶安全法上は型式認証されていないような機械というのが結構あって、これを要すれば載せ替えろですとか、あるいは日本のルールに合ったように船を改造しろとかといったような指示が出て、それをやらない限りは要は日本船として登録できないということがあって、外国船を日本籍に国籍変更するときに大変大改造工事が起こるということはよくあることなんです。

ですから、直ちに日本籍に変えるような外国籍船を造っておくという場合は、もう造船所に、これ最初から、いずれ日本籍にするんだからそのつもりで造ってくれという因果を含めてやらないと、実は相当大変なことになるんです。

これは余り表に出しちゃいけないのかもしれませんけど、韓国の比較的日本の船会社との付き合いの多いヒュンダイとかあの辺辺りに頼んだら、えっ、日本籍にするんですか、ちょっと待ってください、ＪＩＳ規格なんてちょっと困りますみたいなことになって、結局これやろうとしたら、日本の造船所で最初から頼むしかないというようなものだったんですね。

だから、これ、制度設計したときは、どうせ日本の外国子会社の船なんだから簡単に日本籍にできるでしょうということで、制度設計上、準日本船舶というのをつくったんですけれども、すぐに変えられる船というのは、そんなわけで、今の日本の海運会社が持っている便宜置籍船の六分の一ぐらいしかすぐには日本籍に変えられない、こういうことなんですね。

だけど、これ、別に準日本船舶を増やせなんということをトン数標準税制絡みの話で求められていないので、これをせっかくだから準日本船舶も増やす、もう増やす対象にするというふうに変えてこっちを増やさせるということであれば、日本の海運会社はそこだったら妥協できると。ただ、完全なるいつも日本籍の船を持っていろと言われると、これはこれで大変なあれになるので難しいですねということを実は申し上げたかったのが、舌足らずで先生にちょっと御迷惑を掛けたことは申し訳なかったと思います。

以上でございます。

○熊野正士君　ありがとうございました。

次に、石井参考人に伺いたいと思います。

この海洋ケーブルの保護、維持ということが非常に大事だということで、先ほど小野田議員からもお話がございました。例えば保護区を設定するとかありましたが、先生の方から国内法制の見直しということと、あとその海洋基本計画ですかね、国内においてそういったものがというふうなお話がありましたので、この海洋ケーブル保護のために現実的に今すぐ日本が取り組まなければならないような課題といいますか法整備といいますか、その辺のことについて御意見を賜ればと思います。

○参考人（石井由梨佳君）　ありがとうございます。

報告の中でも御指摘したんですけれども、まず一つ目は、今持っている日本の海底電信線保護万国連合条約罰則というのと公海に関する条約の実施に伴う海底電線等の損壊行為の処罰に関する法律と、この二つで日本が管轄を持つ者あるいはその者がケーブルを損壊した場合に罰則を科すというふうになっています。これが十分な抑止力を持っているかといいますと、五年以下の懲役又は五十万円以下の罰金ということですけれども、ケーブルが一回損壊したら何千万とか、場合によっては億単位のお金が掛かるということですので、やはりもう少し抑止力を高めるようなことを考えてもいいのではないかというのが一点です。

それが一点なのと、もう一つは、これ適用されたことはないと、適用されたことはないということですので、この実施についても見直しがあってもいいのかなと思います。

もう一つは、日本の大陸棚あるいはＥＥＺを通過するケーブルについての適用法規がないということです。日本が大陸棚あるいはＥＥＺの沿岸国として持っている権限の範囲内で、その領域を通過するケーブルを保護する法制を考えてもいいのではないかというのが御提案です。

以上です。

○熊野正士君　ありがとうございました。

最後に、伊藤参考人にお話を伺いたいと思います。

さっきもウクライナ等のお話がありましたが、ヨーロッパでは、ＯＳＣＥというんでしょうか、そういった協議の場が一応あります。ただ、アジアにはそういった枠組みというかがはっきりないと理解しています。

そこで、アメリカも中国もロシアも参加するような形で、現状のこのアジアをもうこのまま維持しようみたいな形で、アジアにおける、さっきも先生の御説明の中に多国協議みたいなことありましたけれども、アジアにおける多国間の安全保障対話、そういった枠組みを何かできないのかなと。総理の方からはＡＳＥＡＮを中心にというふうなお話もございましたけれども、今ＡＳＥＡＮもちょっと大変な状況になっていますので、何かその辺で先生の御意見といいますか御提案といいますか、何かありましたら御教示いただければと思いますが。

○参考人（伊藤剛君）　結論から申し上げますと、現状では大変難しいというのが私の考えであります。

といいますのは、いわゆる政府間の交渉と同時に、ＡＳＥＡＮプラス３に関してもそうですが、あるいは日中韓の三国間の協議にしてもそうですが、トラック２の民間同士の対話というのが走っておりまして、この民間同士の対話は私何度も出席したことがあります、議長を務めたこともございますが。通常、ＡＳＥＡＮプラス３ですと、二日間あった場合のその初日は、ＡＳＥＡＮ諸国は黙って日本と中国の話を聞いています。二日目になって、我々はどちらの意見に賛成すると。つまり、初日の我々の目的は、いかにその黙っているＡＳＥＡＮ諸国を翌日に自分たちの方に向けさせるかというのを考えるのが基本的なやり方でありまして、ヨーロッパの場合は、ウクライナ問題もそうですが、例えばマクロンが対応したり、いわゆる主役が幾つか存在するわけですが、じゃ、アジアの場合はそういったことをできるのが一体幾つあるのかということを考えると、やっぱり現状は数少ない、あるいはほとんどないと。

しかも、それぞれ分断国家を抱えているというのが現状ですので、多国間の枠組みは、もちろんアメリカももう一九五〇年代からいろんな試みをやってきましたが、やっぱりなかなかうまくいかないというのが現状でありますが、ただ、そういったアジアの国際関係の特徴を利用した形で、いかに日本が多くの国々、国際関係も多数決原理

というのがやっぱり重要でありますから、そういった状況でできるだけ多くの国々の賛同を得られるような行動を会議等々の場で行っていくということが重要であると思います。

もう一つ最後に言いますと、やっぱり協力できるところから、機能的な協力もありますから、協力できるところからやっぱりやっていくという、いきなり大きなものはやっぱりなかなかできにくいというふうに思います。

以上です。

○熊野正士君　ありがとうございました。

終わります。

○会長（鶴保庸介君）　質疑を引き続きます。

川合孝典君。

○川合孝典君　国民民主党・新緑風会の川合と申します。よろしくお願いします。

三人の参考人の先生方には、大変勉強になるお話をありがとうございました。

私の方からは、まず合田参考人にお伺いしたいんですが、トン数制限税制について、先生のお書きになった資料の中で、他の海運国の企業に比べて日本の船会社はいわゆる税制面で不利であるということの御指摘をされていらっしゃいますが、産業競争力、日本の海運業の産業競争力を今後維持向上させていく上で、税制上の何らか問題があるのならば必要な対応をしなければいけないんじゃないのかという素朴な疑問が生じたものですから、具体的にどういった点で税制上、日本の船会社さんが不利なのかということをもう少し詳しく教えてください。

○参考人（合田浩之君）　御質問ありがとうございました。

まず、諸外国のトン数税制の場合というのは、船会社に対する一種の義務というものがございません。日本の場合は、トン数税制を適用するのであれば、日本人船員を増やすという数値目標を立てた計画を立てて、それを実施、実現しなきゃいけないということ、それから日本籍船を計画的に増やしていくということを必ずやらなければいけません。ですから、これが達成できないというのであれば、最初からトン数税制を選択しないで普通の法人税を払うと、こういうことをしなければならないんですね。これがまず第一点であります。

第二点ですが、この第一点の問題というのはなかなか日本国内の他産業との関係において難しいのかもしれませんが、第二の点は多分やろうと思えばできるかもしれませんけれども、私の資料ですが、はしょってしまって恐縮だったんですけれども、二十枚目のシートの⑶日本のトン数標準税制のところなんですが、この船の隻数に対して税金を掛けるという対象船舶が日本船舶と準日本船舶に限られているんです。

そして、これなんですけれども、国によっては、実は外国子会社の船のみならず、ある時点でその船会社が用船している、運航している船全て、つまり助っ人で外国の船会社から借りている船なんかについてもこのトン数の計算に入れることができている国なんというのがあったりして、実はこのトン数税制のメリットを大きくさせようとした場合というのは、この船隊の数が、その対象となる船隊の規模が大きくなればなるほど海運会社にとって有利になるということが分かっているんですが、実はその幅が日本の場合は狭いと。ですから、ここの部分というのは、恐らく反対的な、給付的な義務としての部分とは別に拡大できる部分ではないのかなという気がいたします。

その辺が他国のトン数標準税制と日本トン数標準税制との違いだというふうに申し上げることができるかと存じます。

○川合孝典君　ありがとうございます。

そもそも日本人船員を雇え、もっと雇ってくださいということの、そんな税制の中に組み込まれているということ自体が、元々日本人の船員さんがなかなか人材が確保できないという長年の状況の中で今のような外国人船員さんに乗船していただくという環境につながっているとすれば、現在の、現状の実態に合っていないなというのを素朴に実は感じまして、だからここを、こういった税制面での措置というものを見直していくことで競争力強化にもしつながっていくということになるのであれば、是非そういったことも今後の議論の俎上に上げていかなければいけないと思ったので、ちょっと質問させていただきました。

もう一点、合田参考人に確認させていただきたいんですが、先生の御説明いただいた、今日のお配りいただいた資料の十五枚目のところで、世界の商船隊のいわゆるリストですね、ホワイト、グレー、ブラックのいわゆるリスト掲載の表、一覧表を付けていただいていて、日本は二〇一九年の一月一日現在で白の九位という、こういう数字が出ておりました。先生の事前に配られた資料を確認いたしましたところ、二年前、二〇一七年一月の時点では日本は白の二十七位という数字になっております。二年間でかなりこのリスト上の順位が改善しているわけでございますけど、具体的にこれ何か皆さんが取り組まれたということなんでしょうか。

○参考人（合田浩之君）　つまびらかなことはよく分かりませんけれども、これは外国の入港した日本籍の船が条約にちゃんと合致した整備をきちんとやっているかですとか、そういったことについてリマークが付く、つまり、要は非があったりすることが多いと実は順位が下がっていくものなんですね。ですので、これはこの日本籍船を運航している海運会社、日本籍船を所有している海運会社が地道に条約で求められていることをきちんとやっていくということを努力を積み重ねたということになろうかと存じます。

特に、日本政府の方から例えば助言があったりとか、あるいは援護射撃があったとか、そういうことではございません。

○川合孝典君　ありがとうございました。

続きまして、伊藤参考人に一点教えていただきたいんですが、南シナ海における中国の海洋進出の話が先生の御説明の中にありました。これまでもこの問題については様々なところで議論がされておりますので、ざっくりとした情報は私自身も承知しているんですけれども、この中国の南シナ海へ進出することによって具体的に日本のシーレーンにこれまでどういった影響が生じているのかということ。そのことと同時に、この先、この中国の南シナ海におけるいわゆるプレゼンスがもっと彼らが大きくなっていったときに、どういったことが懸念されるのか。そのことに対して、日本としてどう対応していかなければいけないのかということについて、現時点での先生の御認識で結構ですのでお教えください。

○参考人（伊藤剛君）　中国の行動様式は、一番目標となる競争相手、敵そのものと取り組む、あるいは紛争状態に入るというよりは、彼らの弟分ですよね、具体的には、アメリカではなければ、アメリカでなければ日本、あるいは台湾、特に最近はベトナムが典型的な例なんですが、そういういわゆる弟分に対して激しく攻撃をすると。つまり、人を脅すときにその人そのものではなくて周りの人を脅した方が実際には効果的なと同じような発想をやるわけであります。同時に、その相手そのものと戦うんではなくて、どちらかというと友達というか仲間をつくるときに、いわゆる地理的に遠いところからだんだんと仲間をつくっていくと、そういう傾向があります。

そうやって考えますと、現にそのベトナムとの間ではかなりの程度ベトナム船は沈められていますし、フィリピンの船も同様であると。アメリカの場合も止められたことも実際歴史的にはございます。

現実の段階で、日本の船がどこかでせき止められたとか通航を妨害されたとかという場合は、例えば台湾海峡事件が起きた一九九六年以降は台湾海峡ではなくて台湾の東側を通過しているとかいったような、そういう実際上の、日本の場合はどちらかというとリスクを非常に取って安全なところを航行していますので、そういったところで直接何かがあったというよりは、結果的に間接的に日本の航路に影響が出たというのが実態ではな

いかというふうに考えるわけであります。

ですから、そういう形で、そのリスクをできるだけ避けた形での対処法をずっとやっていると、第一列島線等々の話も御存じのことかと思いますが、じゃ一体どこまで遠回りすればいいのかという現実的な問題が今まさに生じているわけでありますし、そういった形で、日本の五倍の防衛費をもう今持っている中国にとってみれば、しかし、中国に行くと一人当たりの軍事費は中国の方が少ないと言われて私は唖然としたことがございますが、そういったような形で批判をしてくる中国に対して、やっぱりきちんと防衛費の問題も含めて対処をしておくということが重要であるというふうに考える次第です。

以上です。

○川合孝典君　素人考えとして、このまま行ったら何か海の関所を本当に造られちゃうんじゃないのかということも感じておりますし、先生御指摘のとおり、日本人の感覚とは違って、百年計画で何かの物事に取り組むようなところが、中国には何か本当に長いスパンでもって物事を考えてこつこつ地道に取り組んでいくということが歴史的にも、過去そういった事例もあることを考えると、今向き合っている課題としっかり向き合っておかないと、問題を先送りにすることが結果的により一層問題を深刻化させることにつながるんじゃないのかというふうに私自身も思っております。貴重なお話ありがとうございました。

終わります。

○会長（鶴保庸介君）　次を続けます。

柳ヶ瀬裕文君。

○柳ヶ瀬裕文君　日本維新の会の柳ヶ瀬裕文でございます。

お三方、大変貴重な、興味深く話を聞かせていただきました。

まず最初に、石井参考人にお伺いしたいというふうに思います。

海底ケーブルがインフラとして重要だということはよく分かりました。その上で、この前トンガで海底噴火があってこれが切断されたということが大きな話題になりましたけれども、こういった損壊、損壊の事例が幾つか出していただきました、意図的なものも含めてありましたけれども、こういった損壊がもうどれくらいの頻度で今現状起こっているのかということについて何かお知りであればお聞かせいただきたいということと、その損壊したときに、それを原状復旧するのにどれくらいの期間掛かるとか、またそれが復旧までの間はこういう代替案、ほかのラインを借りるとか、何かそういったシステムが構築されているのかと、この点についてお聞かせいただければと思います。

○参考人（石井由梨佳君）　ありがとうございます。

済みません、全世界で年間何件損壊しているのかというその数字はちょっと今手元に持っておりません。申し訳ありません。

損壊した場合に原状復旧にどのくらい掛かるのかということですけれども、これもケース・バイ・ケースだと認識しています。基本的にはその事業者がすぐに船を出して復旧作業をするということですけれども、その地形であったりとか、あるいはその損壊の程度によって当然ながら期間も異なってくるということです。場合によっては何週間か通信が止まってしまうということもあるということであります。

トンガの場合は特にケーブルが一ラインしかなかったということで、一時期は通信ができないという状況が発生し、その後も衛星を使って通信しているという状況にあると認識しています。

その場合の対応ですけれども、トンガのようにその一か所しかないということであればもうそこを復旧するしかないんですけれども、通常、日本も含めて複数のラインが入っていますので、損壊していないラインを通って通信することは可能であるということです。

以上です。

○柳ヶ瀬裕文君　ありがとうございます。ありがとうございました。

そういった意味では、この損壊を含めて、これ民間事業者が主体となってやっているということなんですけれども、大丈夫かなというふうには思いまして、これを何か全世界的な共同事業としてやっていこうみたいなことが、何かそういった提案がなされたことがあるのか、若しくは、これ複数の会社のコンソーシアムということだというふうに思いますけれども、多国間連携がどういった形でなされているのかというようなことについてもう少し教えていただければと思います。

○参考人（石井由梨佳君）　ありがとうございます。

そうですね、基本的には、それぞれの事業者が修繕する船舶を持っているわけですから、その船を出すという形が維持されるのではないかと思います。これを、これ要するに海上保安と同じですので、基本的にはその個別の事業者なりが対応することで足りるのかなと認識しています。

国際協力においてやるべきなのは、例えばその損壊した船舶とかはですね、船舶の旗国であるとか、あるいはその者に管轄を持つ国とそれからその影響を受ける国とが協力をしていくということなのかなと思っています。その場合も、やはり一定のフォーラムにおいてその情報共有の仕組みを構築するであるとか、あるいはそのベストプラクティスを共有してこういった場合にはこういうふうに対応するということを共有するということで足りるのかなと理解しています。

以上です。

○柳ヶ瀬裕文君　ありがとうございました。

続いて、伊藤参考人にお伺いしたいというふうに思います。

中国の覇権主義に対してもどう対峙していくのかということは我が国にとって非常に重要な事項だというふうに考えておりますけれども、今、北京オリンピックが開かれておりまして、これに対して国会でも人権決議をしたということです。これをどのように率直に御覧になったのかなというのは気になりますけれども、決議の内容も含めてですね。

今、ウイグルを始めとして重大な人権侵害が現在進行形で行われているということですけれども、この事態に対して我が国がどういった対応を取るのが望ましいというふうにお考えなのか、現状についてお聞かせいただければと思います。

○参考人（伊藤剛君）　元来、歴史的に見て日本は、まあ戦前の話です、国際連盟以降ずっと日本人自身がやっぱり差別されてきた立場であったということから、やはり人権に関する事柄に関しては非常に機敏に対応して、センシティブに行動してきました。

そういうことも含めて、やはりその人権に関する事柄というものに対して、中国の大体言い分というのは、全て基本的にはヨーロッパでできたものであるからアジア的な○○は違うということを常に言うわけですが、じゃ、アジア的なその人権とか、アジア的な秩序とか、アジア的な何とかという、つまり、現状を批判して破壊することには非常に熱心でありますけど、その代わりに一体どういう秩序が最も好ましいかということに関しては、中国は実はほとんど何も語っていないというのが現状でございますので、だからこそ、いわゆる中国の中国による中国のための何とかというふうな状況になるのではないかと思います。

そうすると、やっぱり、国際的なやっぱり連携というのは重要であることは言うまでもありませんが、そうかといって、中国は今や世界第二位の経済大国となったということも含めて、いろんなところでお金による買収等々というのは大なり小なりやっぱり行われているということですので、やはりいろんな国際的な取引の透明化、それからいわゆるそういう制度設計というものがより重要になってくるのではないかというふうなのは、既にいろんなところで仄聞されておるかと思いますが、本当に人権の問題というのは、日本の歴史的な経緯も踏まえてやっぱり強く主張していくべきであるというふうに考える次第です。

以上です。

○柳ヶ瀬裕文君　ありがとうございます。

この中国との安全保障上の懸念点として、台湾有事もありますけれども、尖閣の問題ですね。これ、実効支配の強化といったことも議論をされているわけですけれども、ここについての現実的な、これから取る、取り得るべき対応策についてお伺いできればと思います。

○参考人（伊藤剛君）　尖閣問題はもう長い間の懸案でありますが、いろんなアプローチが考えられると思います。既に多くのことを御存じであるかと思いますけれども、日本にとってその島嶼部、尖閣のみにかかわらず、北方領土、あと竹島の問題も含めて、やはりその領土の画定というものに関しては、それに伴って日本がどこまで排他的経済水域を得ることができるか等々の、もう本当にその基本的な事柄というのが存在しているわけであります。

尖閣につきましては、やはり第一に重要なことは、常にきちんと抑止政策を取っておくということは言うまでもありませんが、あと同時に、中国がその尖閣を得て一体どういう利益があるのかということも踏まえて、きちんと対話の機会を閉ざさないようにしておくことが重要であるかと思います。

ヨーロッパの場合は、何か紛争や意見の食い違いが出た場合に、本当に合意できるかどうかはともかく、ちゃんと話をテーブルに着くということが決まっておりますが、アジアの場合はそういうのは本当に存在しない。仲が悪くなって、あいつは話しても駄目だということになると一切対話しないというようなことがもうずっとずっと存在していますので、戦後も七十五年以上たちましたので、少なくとも、合意できるかどうかはともかくとして、枠組みできちんと対話をするという形が継続、あるいはそういうことの合意というもの、つまり中身ではなくて少なくとも形式においては合意するということが出発点ではないかというふうに考えるわけでございます。日中協力の案件を全て含めてそうだと思います。

○柳ヶ瀬裕文君　貴重な御意見ありがとうございました。

時間ですので終わります。ありがとうございました。

○会長（鶴保庸介君）　それでは、伊藤岳君。

○伊藤岳君　日本共産党の伊藤岳です。

参考人の皆さん、今日は貴重な御意見ありがとうございました。

中国の力による現状変更の動きは断じて許されません。伊藤参考人の事前配付資料の中でこういうくだりがありました。国家間の対立の源泉が陸よりも海洋や宇宙空間というこれまで国境線などの境界線が引かれなかったところこそが対立の源泉となっているとして、アジア太平洋地域においても現状変更のために軍事力をちらつかせる中国のやり方を指摘されていまして、なるほどと思いました。

また、〇〇ファーストが各国から強調される中で、人間の歴史は戦争の歴史であるとともに、やらなくてもいい戦争をやらないように努力してきた歴史であると述べられて、やらなくていい戦争をやらないような制度構築が必要、また、複数の国家間で国際協調することが欠かせないと述べられています。これも重要な視点だと感じました。

そこで、伊藤参考人に伺います。

やらなくていい戦争をやらないために複数の国家間で国際協調するという点では、ＡＳＥＡＮの実践などが挙げられると私は思っています。先ほどＡＳＥＡＮの難しさもあるという話もありましたけれども、このＡＳＥＡＮの実践も含めて、国際協調という点での教訓的な取組の事例、御紹介いただければと思います。

○参考人（伊藤剛君）　私がこの文章の中で、人間の歴史は戦争の歴史であると同時に、やらなくていい戦争をどうやったらやらないようにできるだろうかということを考えてきた歴史だということは述べました。これは、やっぱりそういうことが合意できる最大の機会というのは、やっぱり戦争が終わった直後なんですよね、基本的に。

そういうこともありますので、例えば、古くは中世のときの正戦論から始め、無差別戦争観、それから、いわゆる陸戦、海戦に関する条約、十九世紀末から二十世紀にかけてできた条約等々によって、少なくとも戦争も何でもよしじゃなくてルールがちゃんとあるんだというような形で、少しずつその整備をされてきたという歴史があるわけであります。そういった事柄を参考にした上で、人間の歴史はただ戦ってきたわけではないんだということを強調したかったわけでございます。

では、そのＡＳＥＡＮがその場になるのかということについては、ＡＳＥＡＮの成立の過程は二つ理由がありまして、一つはもちろん、ベトナム、ラオス、カンボジア等々の共産圏に対して自分たちはそうではないということを言うということと、あと同時に、南ベトナムを見ていて、自分たちはアメリカのかいらいにはならないんだという、この二つの大きな目的があったわけですから、そのＡＳＥＡＮ自身がトークショップと言われ、いろんなことは討議するけどなかなか決まらないと。で、話し合うテーブルがあるということは重要である、でも、例えば最近のミャンマーの問題も含めてそうですけれども、じゃ、具体的な行動が何ができるのかということに関しては、やっぱり極めて行き届いていないところもあることも事実ですので、やっぱりその安全保障の基本的な考え方といいますのは、海も含めてそうなんですが、やっぱり話をするということとそれを実行に移すという二つが重要であります。

最初の話に戻りますが、陸のように境界線がある程度明確であるところ、あなたの陣地と私の陣地を分けることによって、そこから侵入すると戦争ですよという線を引くことが陸上ではある程度可能であったんですが、海の上、それから宇宙等々ですね、新しい分野が科学技術の発展とともにどんどん出てきているという状況ですので、ファジーなところほど大体対立や紛争は起きる傾向が高いという意味でそれは書いたということを考えております。

以上です。

○伊藤岳君　いろいろな側面があるというお話でしたが、先ほど来、伊藤参考人、対話のテーブルを閉ざさないということを強調されていますが、ＡＳＥＡＮでは年間千回に及ぶ会合を開くなどの努力もあると聞いています。

こういう中で、少なくともＡＳＥＡＮの地域がもめ事が生じたときに紛争や戦争には発展させないという地域にはなっているということは間違いないでしょうか。

○参考人（伊藤剛君）　それもイエス・アンド・ノーのところが両方あるかと私は思います。

現に、歴史的に見ると、ベトナムとカンボジア、カンボジアとタイ等々、その国境の辺りで小競り合いが大なり小なり起きているわけでありますので、そうやって考えますと、そのＡＳＥＡＮが全てにわたってじゃ戦争をある程度防いできたかということに関して、もちろんそういう面もあると思いますけれども、じゃ完全に防ぐことができたのかということに関して、私は疑問を持っているわけであります。

同じように、日本と中国と韓国に関しても、その日中韓のＴＣＳの、トライラテラル・コーポレーション・セクレタリアートという機構がずっとあるわけですが、これも、その政府間の会合と同時に、シンクタンク同士のネットワークというのも毎年毎年コロナになる前は行われておりました。

そこでやっぱり出てきた話というのは、やっぱり特に日中韓の場合は非常に難しいなと思ったのは、すぐに関係が悪くなると対話しないという、それはそのトラック１にしてもトラック２でも、政府間も民間同士もそうですので、そういうことではいけないだろうということで、少なくともトラック２、民間同士の対話というのは、ＴＣＳの場でなくても構いませんけれども、やっぱり常に恒常的に持っていくと。特に、大国といいます

か、アジアにおける主要な国同士こそ、やっぱり対話を閉ざすことになると、それこそ本当にもう何にも話をしない、そしてそのいぶかしげな感覚がどんどん増幅していくということは避けるべきであるというふうに思うわけであります。

以上です。

○伊藤岳君　もちろん完全ではないがというような、ありましたけれども、是非、先生も強調された、対話を閉ざさず、やらなくていい戦争にならないような努力が重要だと思います。

石井参考人に伺います。

先ほど、対中関係の中で何が大事かということで、国際法を守っているというソフト面での対応の大事さというのをおっしゃられましたけれども、先ほど述べたASEANでも、ASEANに加えて米国、中国、ロシア、日本も含めた東アジア・サミットが開催されて、行く行くこれを東アジア規模の友好協力条約を目指すという構想があります。こうした法的な枠組みでの動きの展望や可能性、またここに日本が加わっていくということでの意義など、お感じになられることをお聞かせいただければと思います。

○参考人（石井由梨佳君）　ありがとうございます。

国際法の大きな役割としまして、それぞれの国がどういった権利義務を持っているのかということを明らかにし、かつ、その既存の国際法の基盤として、平和的に国際協力を進めていくという大原則がありますので、それに従って国際協力を進めていくということについては大きな意義があるのかなと思っております。

他方で、国際法ができることにもやはり限界はあるのだろうと思います。国際社会には国を超える上位機関というものがありませんので、もちろん協力できる部分については積極的に条約を締結してコミットしていくということは必要ですし、実際行われていますけれども、やはり根本的な利害が対立するところについてはなかなかそういった協力がしにくいというところはあるのかなと思います。

ですから、国際法の重要性というものはやはりしっかり認識しておくことが必要ですし、また、それが日本政府のソフトパワーの向上にもつながると信じておりますけれども、他方で、やはりそれだけでできるということについては限界がありますので、その限界についても踏まえておく必要があるところだと認識しております。

以上です。

○伊藤岳君　力には力でという対応ではない外交を是非模索していきたいし、日本政府にも強く求めていきたいと思います。

時間の関係で合田参考人まで参りませんでした。申し訳ございません。ありがとうございました。

終わります。

○会長（鶴保庸介君）　御苦労さまでした。

それでは、髙良鉄美君。

○髙良鉄美君　沖縄の風の髙良鉄美です。よろしくお願いします。

今日、非常に興味深いお話がいろいろありましたので、初めて知ったこともありました。大変ありがとうございました。

まず、伊藤参考人にお伺いしたいんですけれども、ちょうど資料の、事前に配られた、今日ではなくてですね、南シナ海問題におけるバイとマルチというのを書かれて、そして、海洋空間の連結性というタイトルが使われていますけれども、このバイとマルチは恐らく普通は二国間と多数国間の関係かなと思うんですけれども、これまでの南シナ海問題というのは、中国が一方的に出てきたのか、それともその前から南シナ海問題として幾つかの国々が関係していて何らかの対話が昔からあったのか。そこを少しお伺いして、それを海洋空間の連結性と、やっぱりこれが課題というか解決の一つの道かなと思うので、先生のこの連結性に向けた、このつながりというのは、どういうふうな形でこのタイトルをお決めになったのかなというので非常に興味深くありましたので、よろしくお願いします。

○参考人（伊藤剛君）　ありがとうございました。

このバイとマルチというのは大変重要な話でありまして、幾つか要素があります。

一つは、もちろんその南シナ海というのは、もうこれも多くの方々が御存じのように、そこを通る船舶は物流の観点で非常に重要なことは言うまでもありません。そういう意味では、本来は機能的な多国間連携ができればいいかなと思うんですけど、しかし、私が先ほど申し上げたこともありまして、中国というのは、そもそも欧米諸国が自分の国から遠いところに領土を持っているのに、自分の隣のところでそこを主張、そこで管轄権ですかね、管轄権を主張して何が悪いんだという立場であります。

基本的にバイといいますのは、やはりその交渉の仕方が、中国とインドネシア、中国とベトナム、中国とフィリピンというふうな、要するに多国間の連携を取らせないやり方というのは常に中国のやり方であります。最近でこそマルチの、多国間の枠組みの中へ出てくるようになりましたが、基本的にそういうことは行わないと。それはなぜかというと、答えは簡単でありまして、多国間の枠組みになると三対四対五、数多く対一になりますので、そういうところはやっぱり出てこないということであります。

だから、マルチとバイを上手に使い分けて、やっとそのTPPに参加したいと言い始めるということは、要するに、中国が基本的に自分たちが貿易に関する一般的な協定に関してある程度影響力を大きく発揮できるんだという、そういう値踏みがあったから出てきているというわけであります。

問題は、じゃ、それでリーダーシップを発揮して、その参加国が全体が利益を享受できるような体制になるかどうかですよね。そこがやはり一番大きな問題でありまして、マルチとバイというのは本当に重要な話で、これが本当にきちんとマルチの状態でできればいいと我々学者はよく言うんですが、実際には、マルチの協調枠組みというのは、ここにも挙げましたとおり、いろんな条件がやっぱり成立をしないとうまくはいかないというふうに考えるわけであります。

まあ笑い話でありますが、このバイはバイラテラリズムでありまして、バイが二で、ラテラルが国と国との関係で、イズムが主義なんですが、大学でその試験を出しますと、これを学生は二つに分けて、バイラとテラリズムに分けて、何か新しい生物テロと書いた答案が多かったので私はかなりびっくりしたということで、そういうことも含めて、やっぱりきちんと用語の定義も含めて多くの方々に教えていくということが重要であるというふうにそのとき思った次第、まあ余談ですが、失礼しました。

○髙良鉄美君　ありがとうございました。非常に示唆に富む言葉の選び方だと思いました。

そして、先ほどもありましたけれども、やらなくてよい戦争をやっぱりやらないようにするという方法というのは非常に難しいと思うんですけれども、沖縄戦も一つそうだったかなと思うんですね、やらなくていい戦争をやったという。

そういう面でいうと、今回のこのテーマ、海の関連ですけれども、やっぱり先生がおっしゃった、これまで問題になってこなかった、領有権がなかったとか、その宇宙と海という問題が挙がっていますけれども、その関連で、今まさに海の問題で中国とアメリカ、その他の国々あります。そして、宇宙の問題もまさにそういう競争が始まっているわけですけれども、この中で、政府の問題としてはそういうのがあるかもしれないけれども、民間の問題として、先生が交流をなさったり、あるいは留学生も含めて、何かちょっとその関連でいい方法というんですかね、いいエピソードでもあれば、簡単にで結構ですけれども、お話しいただけたらと思います。

○参考人（伊藤剛君）　時間の都合で一、二だけにとどめることにします。

近年、特に中国からの留学生は私のところに多

くなりました。おまえ狙われているんじゃないかという話も冗談ではあるわけですが。しかし、その中国で習ったとおりの論文は書かないで、ちゃんと、別に日本政府の言うことに従う必要はないけれども、中国人の留学生に自分の頭で考えろということを言うということで、やっぱりこの立場にいる人間としては、やはり有為な学生を政府機関に、等々を含めて、民間企業も含めてやっぱり送り出すということが私の役割でありまして、外務省に既に八名ぐらい私の門下生はいて、ついでに外務省でインタビューする新聞社はまた私の門下生がいて、おまえら内輪で何をやっているんだということを時々言うわけですが、そういうやっぱり人の養成というのは私たちの立場としては最も重要であることは言うまでもないというふうに考えています。

まあ今思い付くことは多々ありますが、ここでとどめます。

○高良鉄美君　ありがとうございました。

続きまして、合田参考人にお伺いしたいと思うんですけれども、この資料の中で、これは何ページなのかな、十五ページでしょうか、この商船隊のリストと、このホワイト、ブラックのところで、香港籍があるんですけれども、中国本土ですね、これもう既に二〇一九年のお話なので香港は返還されて中国ですけれども、こういうふうに何か船籍の中で選ぶ場合にこの香港籍と中国籍というのは可能なんでしょうか。ちょっとそこの仕組みというのがちょっとびっくりしたものですから。

○参考人（合田浩之君）　お答えいたします。

船籍と国籍というのは厳密に違うというのがまさにここの部分で、海外においては同一の国にあっても法域を異にする、つまり法のルールが違っている地域というのが結構ございまして、まあ英国なんかが結構多いんですけれども、英国の海外属領みたいなところというのが英国本土とは違っている法制度を持っていて、伝統的に船籍は別にしてということをやっていて、香港もまさにそういうものでございました。

現時点で、その香港船籍という制度がなくなって中国大陸の制度に一本化されるかという話は今のところ聞いていないんですね。何でかということを考えるに、実は日本の船会社も、あるいはほかの国の船会社もですね、香港に法人をつくって香港法人が船を持っている形を取るということのメリットを感じて、あえてそれをやっているという国が、その会社が結構あるんです。

この理由は、香港籍を選んで中国大陸の港に入ると入港料が割り引かれる。だから、中国の商売やるときに、中国の商売やるためにオペレーターからチャーターしてもらえる船としては非常に有利という、そういうメリットがあるので香港籍をあえて選ぶということをやってきていて、それを享受しているという既得権を、中国が一方的に中国大陸の船籍にしますと、で、一本化しますと言ったら、これは大変な騒動になると思います。

ですから、実はそういうわけで、法制度が違う国という、法制度を複数持っている国はこういうふうに船籍を分けるという慣行があって、それが根付いているというのが説明で、そして、こういう状況になっても今の段階では一本化の話は出ていませんと。

そういう制度があるから、実は台湾というのは、実は船籍としてはきちんとしたものになっていて、その台湾船籍の船があること自体に対して中国政府がぐちゃぐちゃ言うということはないです。ただし、台湾船籍の船が直接中国に入るとかというとややこしいので、両岸でのやり取りについては第三国の船籍ということで、台湾の船会社も中国の船会社もパナマ籍などの船を使ってやり取りするというような慣行が積み重なっています。

お答えになったかどうか。

○高良鉄美君　ありがとうございます。非常によく分かりました。

あと一点だけ、ぱっと石井先生の方にですね。

この見込みですね、ケーブルの保護、保護区の設定とかいうのは、今、いろんな国々がなってくると国際的傾向となって、やがて条約の方に入ってこないかなというふうに私は考えるんですけれども、ＥＥＺがそうであったようにですね、一国が始めたらそうなってしまったと。その辺、見込みだけお話しいただけたらと思います。済みません。

○参考人（石井由梨佳君）　新しく条約を作るという話にはならないのかなと思います。国連海洋法条約ありますけれども、これを改正することは事実上できませんし、その条約の範囲内でケーブルの保護は十分にできるということであればそれを新たに作るメリットもありませんので、そういうふうにはならないのかなと思っています。

○高良鉄美君　ありがとうございました。

○会長（鶴保庸介君）　以上で各会派の一巡目の質疑は終了いたしました。

他に質疑のある方は挙手を願います。

高良先生、いいですか。

他に御発言はございませんか。――他に発言もなければ、参考人に対する質疑はこの程度といたします。

参考人の皆様に一言御礼を申し上げたいと思います。

皆様には、長時間にわたり貴重な御意見をお述べいただき、ありがとうございました。調査会を代表いたしまして御礼を申し上げたいと思います。特に、今回はコロナ禍の中、押して出席をいただいたこと、厚く御礼を申し上げて、御挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

（拍手）

本日はこれにて散会いたします。

午後三時二十二分散会