

# 第二百八回国 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

三木 亨君

補欠選任  
宇都 隆史君

二月三日

比嘉奈津美君

補欠選任  
太田 房江君

二月八日

宇都 隆史君

補欠選任  
清水 真人君

二月九日

清水 真人君

補欠選任  
比嘉奈津美君

出席者は左のとおり。

会長 朝日健太郎君  
理事 鶴保 庸介君  
松川 芳文君  
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

第二十五部 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【参議院】

事務局側

第一特別調査室

参考人

長 岩波 祐子君  
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伺いました後、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、参考人の皆様一言御挨拶を申し上げます。

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述べさせていただきます。その後、午後四時頃までをめぐり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ところで、その都度、会長の許可を得ることとなっておりますので、御承知をおきください。

なお、御発言は着席のまま結構でございます。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。

○参考人(伊藤剛君) よろしくお願ひいたします。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が、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。

私の場合には、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考えております。

参考文献といいますが、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ところについて書きましたものが主な出発点というふうになつております。

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が、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いくと大体海が荒れてくるというような状況というのとは明らかであるわけでありまして、

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ひ

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り、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を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わ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して。

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な考えの傾向があると。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ばしたいということ、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ト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して。

結局、現在生じているような、中国のようなんだん力を有してきてパワープロジェクト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。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やまず最初に強調するようにになりました。

最近私思っていますけど、日本の国内、警察自体もちろんうまく機能しているのかなと思うところ

るもやありまして、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をやつて自分の安全を確保するかということでありまして。

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くわけではなくて、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つたようなことをよく言うわけでありまして、そういうところがあるわけでありまして。

一体、じゃ、中国の論理というのはどういふものであるかといいますが、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して。

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人が多いと。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、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ところが多いわけでありまして。

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。私がいも中国の研究者であれば、アメリカにとつ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、イギリスにとつて

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して。オランダにとつ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な主張をしますねと言いますと、新華社の方が、是非先生、インタビュをしたいということをやつてきまして、インタビュ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ですと答えたんですが、同時に、私がベトナム人だったらこう答えますと言つたら、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な思つたところ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よつ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つてきております。私のところにも十五年くらい前から毎年毎年とにかかかなりの大学院生がやつてきていて、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、それは違うでしようというふうな言うのが私の役目というふうになつていくというわけでありまして。

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つて、何、君、野球のことについて論文書くのというふうな言うように意図的にしている。中米関係と言つ場合はコストリ力のこと、ホンジュラスのことというふうなわざやと言つていっているというわけでありまして、日本語を正しく使いましようということ、私だつて中国に行つ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な言いますから、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

実際にはがんがんに入れてきていると、棚上げなどしてないというふうな言う日本側が相手方を挑発するのはやつぱり変だというふうな思うわけでありまして。

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つて防衛線としての南シナ海ということ、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きます。

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が、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つ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、いまだにはつきりしないということが非常に多いわけでありまして。概して中国の場合は、海であつ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たしますか、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ひます。

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つたわけですけど、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。

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す。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は現状を変えることはできないのではないかとこのよ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重要であるというふうになるわけです。

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、公園にあるゴミ箱をみんなのものだから大事にしようという論点、これが大体日本のアプローチかなと思います。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た。まあ確かに南シナ海

で航行の自由の作戦はやるわけですが、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かないというのが現状ではないかというふうに見えるわけです。

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、そしてサライス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す。お金による債務のわな等々を通じて、チェックブックデイトロマーシ等々、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、やはりしんどくなつて、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す。いわゆるその大国クラブに入りたいという要求はど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間にそごが存在している、中国もその状況は同じであるというふうに見えるわけです。

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は表現することが多いのですが、いや、実は中国と表現する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、後ろ向きに生懸命叫ぶというのが現状ではないかと思えます。

さて、時間もなくなつ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なという話を述べて、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のではないだろうか。

一つは、これはよく言われることであります。グレーゾーンにしっかりと対処しようということとは、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つていますが、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つていきます。では、中国の企業は今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。中国の関税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ろか中国が得をするということになってしまします。つまり、毒まんじゅうをどうやってうまく食べて食べるかということが大事になっていく。

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とか、台湾が中国から、中国とは違う政権を持つていたり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、つなげてしまお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す。

ロシアにとつてのウクライナ、中国にとつての台湾、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と。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していき、アメリカだつ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。そういう意味では、非常に日本にとつてもアメリカにとつ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。

不作為によつて被るリスクが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して。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見える国もやっぱり存在しているわけです。

中国やロシアは、アメリカ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つと、こう自然に影響力が大きくなつていくところがあるわけでありまして。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。

同時に、アメリカに對抗して、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なってきたというのが現状であるかと思えます。

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おまじつ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は必要ではないかというふうにも考えるわけがあります。

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。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も考えるわけがあります。

その他、このテダ・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、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ことが重要であろうと。

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があります。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、常にも思いますが、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も思っています。あるいはその主権が届かないところであるようなドラッグ等々の取引がされていると、これは魚もそうありますが、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というのはい帯一路でありま

すが、それとFOIPの間、重要なところが多いので、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うま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おまじつとん広めていく。

ちよつと考えただけでもたくさんやっつけていかなければならないことは浮かぶわけがあります。そういうものが自国の安全保障と同時にネットワークをうまうま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このように考える次第です。

以上です。ありがとうございます。

○会長(鶴保庸介君) ありがとうございます。

次に、合田参考人をお願いいたします。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は型とでも申しませうか、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、外航海運会社は実準税制と申しますが、これには現状問題点がございまして、このお話でございます。それから、準日本船舶というものがございまして、これは日本の海運会社の外国子会社を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出来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して、この話をさせていただきます、ささやかな提言を僭越ながらさせていただきますという中身でございます。よろしくお願いたします。

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。これは、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っておりますが、平時においては貿易も海運も商売として成り立っております。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の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。ただ、足りなくなつた瞬間というのが大体十年に一度くらい起こつて、そのときは大抵問題になります。そのうち十年中残り九年くらいというのに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きますけれども、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、ちよつ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ぬ。商船三井さんがおとしの夏WAKASHIIO号という船をチャーターして、そのチャーターしている船が事故を起こしたといったときに、この関係なんです。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たいにしています。ですから、日本の船会社が運送契約を履行して運賃をもらつて、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。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、借りるのやり方なんです。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つ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、人様の雇つ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、あつちに行きなさい、どこそここの荷物を積みなさい、運びなさい、降ろしなさい、帰つてきなさいという航海指示を直接出しします。

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履行するという実行部隊はオペレーターなんです。だから、オペレーターが日本にいないかいつてすごい大事です。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つて生きています。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、ちよつと頭の片隅に入れていただければ幸いです。

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がいます。これ、日本の大手の三つの会社、私がいま日本郵船、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、その運送契約を執行する、つまり、船にあつち行け、こつち行けと指示を出してお客さんの運送契約を執行する部隊は、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づけていて、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タされていますが、法的にはシンガポールの会社であつて、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、こういう関係になつてくる。

こういうようなことになつていきますので、もし安全保障ということを考える場合、コンテナ船に關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お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つていふ話ですが、これは、厳密には外国に子会社をつくり、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、株式で、そして、役員は全部部長レベルがやっていますから、まさか裏切るといふことはない、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、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ついで、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するようになつていふ船でございますが、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、国土交通省の出ていふ日本商船隊という、日本の船会社がオペレーションしている、つまり、日本の国内からあつちへ行け、こつ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ついで、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、もつと船が、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、外国に出稼ぎに行つていふ、つまり、外国の企業にオペレーションされている、あつち行け、こつち行けと指示されるように船乗り付きで出稼ぎに行つていふ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つべがして日本のために働かせるといふことは難しいと思ひます。

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つていふか、つまり日本の船会社がどれだけ日本市場で取つていふかというお話なんです、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、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、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、タンカーについては半分なんです。これは何だという話に多分なるかと思ひます。

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、輸出でも輸入でも日本船が取つていふ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つちやつていふ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ふというふうに見える数字です。

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、船会社が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くらい持つていないというも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やつていふ場合というのが半分あつて、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、それゆゑ日本に入着するガスの半分は外国の船会社の船が持つてきていふと、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つていふ話、それは、そうはいつても、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へ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ないから。これは歴史の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ひます。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ふんだということは御説明したいと思ひます。

以上です。

そして、次ですね。もう一枚めくつてください。

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つた話をするようになりますので、多分皆さんの御機嫌を損ねるんだらうと思つて私ちよつと心配していた部分ですが、よろしく申し上げます。

一枚めくつてください。

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、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ふ外国籍の日本の船会社の船に乗つていふんですが、言い方と場所なんですが、実は日本籍船といふも全く日本人船員が船長、機関長といふも乗つ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づけて、学士号が出るきちんとした大学をつづけて教育して、かつりピーター、船乗りの世界というのは日本人以外は全部船に乗つたら雇われ始めて、船を降りたら雇い止めという短期雇用の継続なので、嫌だと思つ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の、日本の船会社が運航管理しているもの船というのは、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つて、一枚めくらせていただきますと、だったら日本籍だつて外国籍だつ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ないが、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んですとか、それから二十四時間分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、それから外国に行つ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闘つてくれる公務員をすぐ派遣してくれる国とか、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、一枚めくつてください、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がどうか、船の安全基準の緩いところに置籍して運航費けちつ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つ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關してはできません。

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しまつて、そして、もしも日本に入つてきた船で、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めますので、そうなつてしまつて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。

一枚めくつていただきますと、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、そういう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ふで、悪い国はブラックリストに載つて、どうかというのにはグレーリストに載つて、どうか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バリモウというんですが、ここは白の中でもいい順に順番を付けていて、我が日本国は白の中で九位なんです。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、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つていますが、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とを申し上げたいわけがあります。

一枚めくつてください。

それで、そんなにフリー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、要は免状を持つているオフィサーのうち三分の一をフリー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。何でこうなつてくるか。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當の理由です。

ちなみに、フリーピン人船長、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。で、ランクに応じた給料をあげてくれ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つたんですけど、一枚めくつてください。どういう税金の掛け方ですかというのと、普通、企業に対する税金というのは、もうかつたらががっぽり取つて、もうかつていなくなつたらまけてやると、こういうことですが、船会社に於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。

それはどういふことかといふと、次、めくつてください。十九ページです。これは、船会社というの、この点々が船のお値段、買つときのお値段、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ふが、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つたときに、普通の法人税だつたらおきたいといつたときに、普通の法人税だつ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たい、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ふのが普通の国なんです。

ところが、一枚めくつてください。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つて、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、実はこのお金の掛かることをやるのは嫌だといつ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つていて、トン数税制をやめたいと思つている会社が多いです。

でも、でもなんですけど、ここで一つめくつていただきたいのは、よく見ていただきたいのは、増やさないといけないのは日本籍船と日本人船員だけなんですけど、そこで、問題点、二十一ページの括弧五番。準日本船船というのには直ちに日本籍船にしなさいいけないんですが、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ふと、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つて、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。ですので、事実上、日本の造船で造つ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つています。

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、それは安全保障上いかなものかとおっしゃる方がいるので、最後、実は、日本船舶を増やすというだけではなくて、準日本船舶を確保しないといけないというふうな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(鶴保康介君) ありがとうございます。

次に、石井参考人をお願いをいたしたいと思ひます。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す。

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ひます。

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ひます。

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したが、近年では米国のIT大手であるコンテックス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お指摘したいと思ひます。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話したいと思ひます。

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えますのは、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決めています。

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おります。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ならないということになっております。もともと、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れば問題は無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事です。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左右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し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。航行の自由の一部です。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を行う、これが必要になってくると思ひます。

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つておりません。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ります。

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国際法規則はまだ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。

もつとも、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、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、自国に陸揚げされないケーブルの敷設や修繕について事業者が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おります。

最後に、国際協力についてですけども、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い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について覚書を探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、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してお話ししておきたいと思ひます。

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つてき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。

この点で特に注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が、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進し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として、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。もつとも、このクリーンネットワークイニシアチブにつきまじつては、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、日本にとつては不利益になってしまつと。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ひます。

また、いづれにしても、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、大変難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す。

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  
理してまいります。

なお、質疑及び答弁は着席のまま結構でござ  
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す。

ちよつと、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、もうちよつとその権限をと思つたけど、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  
ものもある中で、国際組織があつても、先ほど伊藤  
先生おっしゃったように、PCAはごみだと言つ  
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、実効力を持つてその判断を下し  
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よつと想像が付かな  
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  
くつ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、ほかにどういふ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した。また、その中国も  
保護区に類するような法制は持つていて、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、沿岸国が持つていける権限の範囲内  
でやっている。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、その権限を使つ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  
は公海が及んでいまして、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  
持つていないということになっていまして、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  
かなと思つています。

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が、海の底に潜つて損  
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  
ると思つています。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  
元々持つ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  
つた指針とかその基準を明らかにして、それを共有  
して、みんなそれに従つてやれば恐らくケーブル  
が損壊される率が低くなる、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つています。

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つていけるわけですから、  
その範囲で協力できるところは大きいのかなと  
思つております。

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つてい  
くのかということも、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  
に思つています。

では、伊藤先生にちよつ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、どの国も答えを持つて  
いないと思つています。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、今さつと思ひ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う  
た、いわゆる、どこまで統一的にやっていかると  
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。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、散発的にいる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、ロシアにとつてみれば、あいつ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、非常に国際的に機微なところをずつ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、まあちよつ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いくことは、ちよつ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か分かって、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つたんですけど、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つます。  
まず第一には、とにかくきちんとして日本の国益を

維持できるための、先ほど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、あるいはそのケープルの問題も、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つたものをもうちよつ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があります。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せん。

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、まあちよつと時間の都合もありますから、ここでちよつ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す。

私の方からは共通の質問を幾つかさせていただきます。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。安全保障といえますし、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、最近に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して。片方は民主主義国であります、他方はやっぱり、何と云いますか、共産党の一元支配の国であつて、海洋安全保障一つを取りましても、中国の場合、いわゆる民間、民兵を使つた、いわゆる、何と云いますか、先進国として闘うやり方と全く異なるやり方を使つ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トというのには非常に大きく打つてきています。そういうのはグレイゾーンとも言うわけですが、私も発表の中で申し上げた、そのグレイゾーンにやっぱりきちんち対処するということ、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、とはいいなながら、さはさりながら、日本の経済にとつ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つても利益だというような形で、やはり一方で、グレイゾーンの対処、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ぬ。

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判断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つていたりすると、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とを鑑みると、その延長上で考えればいいのかと。

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の積み重ねということの中です。是非々々やっていくことを、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して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せう。

短いです、以上でございます。

○会長(鶴保庸介) 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ど、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、日本であつたり、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つたり、まあ中国でもどこでもいんですけれども、ほかの国に容易に渡つてしまつて、それが開示されてしまふということがあつ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つ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ものですけれども、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ります。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NE

C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。

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つている安全あるいはトラスドですね、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つています。

○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いろな考え、ソフトパワー、ハードパワー、いろいろな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か必要だとお考えになりますか。短く一言でいいので、お教えてください。

○会長(鶴保庸介) 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、これもいろいろところで、中国はシャープパワーというふうな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ところは言うまでもないわけですが、これに対して国際会議等、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、もつ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ふうなことを常々申し上げていくわけでありませう。

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ますか、かつてやっぱ長い歴史の中で植民地にされて、中華民族の偉大な歴史復興というので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、それにやっぱきちんと日本なりのアイデンティティ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は私は考えます。

以上です。

○会長(鶴保庸介) 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す。

海軍の世界でいえば、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齋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重要な位置にもう既に日本の官民は入り込んでいます。そして、それはそれなりにリスパ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がないと商業的な保険が付けられないんですけど、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ひます。

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つて中国が行き過ぎているといふ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ひます。

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つております。

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) 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) それでは、引き続き質疑を行いたいと思ひます。

熊野正士君。

○熊野正士君 今日、三人の参考人の皆さん、大変ありがとうございます。

まず、合田参考人に御質問をさせていただきます。経済の安全保障ということ、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、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つてくるときに、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す。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。そうなたたときで、一番最後のページで先生がお話していただいている平時の商売・有事の安全保障ということで、二十三ページに書いていただいております。準日本船籍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。このところを、ちよつ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、もうちよつ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(谷田浩之君) 御質問ありがとうございます。

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、ちよつとお待ちください。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つて、最初に、括弧四番、準日本船舶ということなんです、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、外国の政府であつたらば、例えば、船に載つてく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くるものでも、日本の船舶安全法上は型式認証されていなければならないのが結構あつて、これを要すれば載せ替えるですとか、あるいは日本のルールに合つ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つて、外国船を日本籍に国籍変更するときは大変大改造工事が必要ということ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つ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つ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ないけど、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りに頼んだら、えっ、日本籍にするんですか、ちよつと待ってください、JIS規格なんてちよつ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。

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、制度設計上、準日本船舶というのをつくつたんですけれども、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。

だけど、これ、別に準日本船舶を増やせんといふ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、これをせつ々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つ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。ただ、完全なるいづれ日本籍の船を持つていふと言われると、これはこれで大変なあれになるので難しいです。舌足らずで先生にちよつと御迷惑を掛けたことは申し訳なかつたと思います。

以上でございます。

○熊野正士君 ありがとうございます。

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ね、国内においてそういうものというふうなためにより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えますか法整備といえますか、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きます。これが十分な抑止力を持つていふかといいますが、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から、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ではないと、適用されたことではないという点です。この実施についても見直しがあつ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の沿岸国として持つていふ権限の範囲内で、その領域を通過するケーブルを保護する法制を考えた方がいいのではないかと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す。

最後に、伊藤参考人にお話を伺いたいと思います。さつきもウクライナ等のお話がありました、ヨーロッパでは、OSCEというんでしょうか、そういう協議の場が一応あります。ただ、アジアにはそういう枠組みというかがはつ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、さつ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を中心というふうなお話もございましたけれども、今ASEANもちよつと大変な状況になっていまして、何かその辺で先生の御意見といひますか御提案といひますか、何かありましたら御教示いただければと思います。

○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。

といひますのは、いわゆる政府間の交渉と同時に、ASEANプラス3に關してもそうですが、あるいは日中韓の三國間の協議に關してもそうですが、トラック2の民間同士の対話というのが走つておりまして、この民間同士の対話は私何度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。通常、ASEANプラス3ですと、二日間あつた場合のその初日は、ASEAN諸國は黙つて日本と中国の話聞いています。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、いかにその黙つていふASEAN諸國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うことをできるのが一体幾つあるのかということを考えて、やっぱり現状は数少ない、あるいはほとんどない。しかも、それぞれ分断國家を抱えているというのが現状ですので、多國間の枠組みは、もちろんアメリカももう一九五〇年代からいろいろな試みをやつてきました、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、ただ、そういったアジアの國際關係の特徴を利用した形で、いかに日本が多國の國々、國際關係も多数決原理

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ことから、機能的な協力もありますから、協力できること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ないというふうなふうに思います。

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。よろしく申し上げます。

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の御指摘をされていらつしやいますが、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す。

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ぬ。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ぬんですね。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ないが、第二の点は多分やろうと思えばできるかもしれないけれども、私の資料ですが、はしょってしまつて恐縮だったんですけども、二十枚目のシートの(3)日本のトン数標準税制のところなんです、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、つまり助っ人も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つたりして、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つているんですが、実はその幅が日本の場合は狭いんですから、この部分というのは、恐らく反動的な、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こと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、もつと雇つてくださいますと、そんな税制の中に組み込まれていて、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るれば、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つながっていく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つたので、ちょっと質問させていただきます。

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でいて、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すけれども、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どうか、そういったことについてリマークが付く、つまり、要は非があつ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。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而努力を積み重ねたということになるかと存じます。

特に、日本政府の方から例えば助言があつたりとか、あるいは援護射撃があつたとか、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す。

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つました。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ブレゼンスがもつと彼らが大きくなつていったときに、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よりは、彼らの弟分です。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、特に最近ではベトナムが典型的な例なんです、そういういわゆる弟分に対して激しく攻撃をします。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のと同じような発想をやるわけです。同時に、その相手そのものと戦うのではなくて、どちらかという友達という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リスクを非常に取つ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つたというよりは、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、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わからない現実的な問題が今まさに生じているわけでありまして、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の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つかり向き合っておかないと、問題を先送り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す。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

で海底噴火があつ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と思いますが、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、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った代替案、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ね、これもケース・バイ・ケースだと認識していても、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ね、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ね。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があります。

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があると認識しています。

その場合の対応ですね、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じて通信することは可能であるということですね。

以上です。

○柳ヶ瀬裕文君 ありがとうございます。

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つ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っています、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こと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ふうなことに、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、これを必要とする海上保安と同じです、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認識しています。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必要があるのか、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ふふうに対応するということも共有するということですね。

以上です。

○柳ヶ瀬裕文君 ありがとうございます。

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、これは我が国にとつて非常に重要な事項だということ、今、北京オリンピックが開かれておりました、これに対して国会でも人権決議をしたということ、これをどのよう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ね、この事態に対して我が国がどういった対応を取るの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つたということから、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〇〇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、アジア的な何とかが、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が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つ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、今、既にいる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が、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えますけれども、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があります。

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えます。

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。仲が悪くなると、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ていきません。戦後七十五年以上たちましましたので、少なくとも、合意できるかどうかはともかくとして、枠組みできちんとしていくという形が継続、あるいはそういうことの合意というものが、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がございます。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す。

時間ですので終わります。ありがとうございます。

○会長(鶴保康介君) それでは、伊藤君。

○伊藤君 日本共産党の伊藤君です。

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す。

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ふ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す。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く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く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くする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てやらなく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して。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点については、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いか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自身がトクシツワと言われ、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も重要である、でも、例えば最近のミャンマーの問題も含めてそうだけれども、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えますのは、海も含めてそうなんです。やっぱり話をする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、アジアなどところほど大体対立や紛争は起きる傾向

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では年間十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・ノーのところは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たわけでありまして、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えますけれども、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して。

同じように、日本と中国と韓国に関して、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、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。特に、大国とい

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、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。

○伊藤岳君 もちろん完全ではないがというふうな、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、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らうと思えます。国際社会には国を超える上位機関というものはありませんので、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と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。

○伊藤岳君 力には力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えます。

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

○会長(鶴保庸介君) 御苦労さまでした。

それでは、高良鉄美君。

○高良鉄美君 沖縄の風の高良鉄美です。よろしくお願いたします。

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す。お願いたしました。

まず、伊藤参考人にお伺いしたいんですけども、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パ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、このパ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

くお願いたします。

○参考人(伊藤剛君) ありがとうございます。

このパ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。

基本的にパイといえますのは、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す。最近こそマルチの、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こと、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もあります。

だから、マルチとパイを上手に使いつけて、やつとそのTPPに参加したいと言いはじめるといことは、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、そういう価値観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に体制になるかどうかですね。そこがやはり一番大きな問題でありまして、マルチとパ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あ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。このパイはバイラテラルリズムでありまして、パイが二で、ラテラルが国と国との関係で、イズムが主義なんです。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、パ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私ばかりびびりましたということ、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なそのとき思った次第、まあ余談ですが、失礼しました。

○高良鉄美君 ありがとうございます。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た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ども、沖縄戦も一つそうだったかなと思うんですけども、やらなくていい戦争をやったという。

そういう面ですと、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も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、簡単に結構ですけれども、お話しただけならと思います。

○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るということをやろうということで、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やろうわけですが、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。

まあ今思いつ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す。続きまして、合田参考人にお伺いしたいと思うんですけども、この資料の中で、これは何ページなのか、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、香港籍があるんですけども、中国本土とどうすね、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ども、こういうふうには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とは可能なんですか。ちょっとそ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、まあ英国なんか結構多いんですけども、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る、香港もまさに

そういうものでございまして。

現時点で、その香港船籍という制度がなくなると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。何でかということと考えるに、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、あえてそれを行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、中国の商売やす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いる、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は船籍を分けるという慣行があつて、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いるの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ことにはないです。ただし、台湾船籍の船が直接中国に入るとかというやややこしいので、兩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、ばつと石井先生の方にですね。この見込みですね、ケープルの保護、保護区の

設定とかいうのは、今、いろんな国々がなっていると国際的傾向となつて、やがて条約の方に入つてこないかなというふうには私は考えるんですけども、E E Zがそうであつたようにですね、一國が始めたらそうなつてしまつたと。その辺、見込みだけお話しただけだと思ひます。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プ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ひます。

○高良鉄美君 ありがとうございます。

○会長(鶴保康介君) 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ひます。

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ひます。

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す。調査会を代表いたしましたして御礼を申し上げます。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す。

(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