

## 各パネリストの発表

### 司会 秋山

山下さん、どうもありがとうございました。我が国の海洋安全保障への取り組みにつきまして、いろいろな経緯を踏まえ、戦後からの海上自衛隊の歩みについて、概括的にお話をいただきました。大変ありがとうございました。山下さんにはパネラーとしてもご参加いただきます。質問あるいはご意見は、後ほど、まとめて一緒にさせていただきたいと思います。

では、ここでこの第1部のパネルディスカッションに入ります。冒頭、6人のパネリストのほうからそれぞれ、10分以内で簡潔にご発言をいただければと思います。ご発言の順序ですが、実は事前の打ち合わせも何もしておりませんが、非常に慣れているということで申し訳ありませんが、阿川先生からやっていただきます。順番は阿川先生の後、向田さん、保坂さん、西原さん、秋元さんは主催者の立場でもあるので最後にしまして、古庄さんにやっていただいた後、最後に秋元さんからお願いをしたいと思います。その後、ディスカッションに入りたいと思います。

それでは恐縮でございますが、阿川先生、お願いいたします。

### 慶応義塾常任理事 阿川

本日は、お招きありがとうございます。海洋安全保障の専門家の前で、私からお話しすることはないのでありますが、今の山下防衛部長のお話を受けて、150年の日米海軍関係ということで、大変大きなテーマですけれども、その最初のところと最後のところだけ、少しだけお話したいと思います。

私、公私ともに海上自衛隊にお世話になっておりますが、同時に研究者としては日米関係の歴史をずっと追っております。それから一時、外務省職員としてワシントンにいましたときに、日米関係150周年の記念行事を担当していたのですが、日米海軍関係のかなりの部分が、すなわち日米関係でもあると理解しています。

考えてみますと、日米関係はそもそも、ペリー准将が日本へ来られたことによって始まった関係であります。そういう意味で、日米関係というのは海軍の関係なしには語れないし、始まらなかったのもあります。海上自衛隊の関係者、海上安全保障の関係者はよくご存じであります。まだ幕府が存在していた非常に初期の日米関係において、日本は初めてアメリカへ使節を送りました。このとき、幕府遣米使節の正使他が米海軍の軍艦ポーハタンに乗って太平洋を横断し、パナマ経由でアメリカのワシントンまで行った。この人達はその後、大西洋を渡りアフリカの南を回って、アメリカ海軍の船で帰ってきます。一方、これも皆さんよくご存じのとおり、別に日本海軍の前身である幕府海軍の人達がポーハタンに随伴する咸臨丸でサンフランシスコへ渡り、帰路ハワイに寄って帰ってきました。

ポーハタンという船は、初期の日米関係にとって非常に重要な船であります。ペリーの2回目の来航は、この船が旗艦でありましたし、日米修好通商条約が調印されたのもこの艦上であった。しかも正使を送ったのは、この船であったということでもあります。

特に咸臨丸の航海について思い返してみますと、これは日米海軍の将兵が一緒に任務を遂行する初めての機会となりました。よくご存じのとおり、木村軍艦奉行、勝艦長の下で、日本の人達は自分達の力のみで太平洋を渡ろうと考えていたけれども、実際にはどうもそういかないということで、たまたま、そういうこともあるのではないかと考えて木村が頼んで同乗してもらったアメリカ海軍のブルック大尉という人が結局、海が荒れたときに操船を行い、非常に力になった。最初、特に勝海舟なんかは、アメリカ海軍の人間が乗ってくるということに非常に不満だったわけですが、彼の助力もあって嵐を乗り切り、サンフランシスコへ着いたときは、ブルック大尉に「君の技量には実に感服した」というふうに言っている。木村軍艦奉行は自ら私財を投じて持ってきた千両箱を開けて、ブルックには「お世話になったから、この中から好きなだけ持っていけ」と言ったら、ブルック大尉は、「いや、私は自分の国の人達に、日本人を初めて紹介できて、それだけでうれしいから」と言って、一銭も受け取らなかったという話があります。しかも自分が航海を助けたことを、アメリカ人にひとつも言わなかった。ブルックが一足先にパナマを通過して帰っていくときには、総員、咸臨丸の艦上から、日米が最初の「帽振れ」をやった、これは私の想像ですが、手を振って別れを告げたということでもあります。

この航海の意味なのですが、まず第1に、日本が開国をして、初めて使節を送る相手をアメリカにしたというのは、ある意味でシンボリックだったのではないかと。それから第2に、アメリカへ使節を送るについて、最初は西廻り、つまりインド洋回り大西洋の方から送るという案があったにもかかわらず、結局、この2隻の船は東へ向かった。当時、まだ新開地であったカリフォルニアに向かったというのは、後の太平洋をはさんだパシフィックパートナーズを考えると、非常に意味があると。第3に、それまでお互いに知らない同士であるにもかかわらず、咸臨丸の艦上で日米海軍の人達が経験を共有した。そして、そこに信頼を育んだというのが、後の海軍関係を考えると、非常に意味があるのではないかと。

もちろん、日本海軍はその後、主にイギリスからいろいろ学んだけれども、150年の間にいろいろな海軍の交流が日米間にあって、例えば、ニミッツ提督と東郷元帥の非常に深い関係もよくご存じのとおりであります。そのうちに日米関係の雲行きが怪しくなってきたときも、日米海軍を通じての外交は続きました。特に1939年、関係悪化にもかかわらず、齊藤博駐米大使が日米の平和を守るために尽力されながら、ワシントンで亡くなったときには、大使を非常に高く評価していたルーズベルト大統領が、巡洋艦アストリアで、ご遺骨を日本まで運ばせたという大きなジェスチャーもあった。ソロモンの海で日本海軍と戦ったバーク海軍大将が、戦後、野村海軍大将、その他の方々と深い

信頼と友情に基づく人と人とのつながりを作って、今日の海上自衛隊の基礎を築いたということも、皆さんよくご存じのとおりであります。

こんなに早足で、日米海軍関係を語ったことはありませんが、最後に次の地図を見ていただきます。先ほど防衛部長からもお話がありましたが、ニュージーランドの人は通常の世界地図では、ニュージーランドは消えてしまうということに不満を持っているので、世界地図を逆さにして見せる。そうすると、なんと世界の真ん中にニュージーランドがあるという、そういう地図なのです。これを見て、実は太平洋とインド洋というのは1つの海なのだと感じました。その間にチョコチョコと島があつて、オーストラリア、ニュージーランドにつながっているが、これを取ってしまえば、1つの海である。大西洋とは明らかに違うということを感じて素人ながら感じる次第であります。

また、我が国周辺をこの地図で見ますと、日本は、この地域でアメリカに一番近い国であります。しかも日本とインドと、それからオーストラリアというのは巨大な三角形を築いておまして、その間にいろいろな東南アジアの国や島があるので、なんとなく中国は、その外に出にくい。民間人の特権で、生臭いことを申し上げますと、このインドと日本とオーストラリアの三角形、真ん中のゴチャゴチャとした島や国があるので、かつてのウラジオからなかなか出られなかったソ連と同様に中国は何とか外に出ようと、あの辺が揉めるのかなというのが私の素人の考えであります。

最後に日米関係 150 余年間、終には戦ってしまったけれども、両国は、やはり利益と価値を共有する仲間である。最初の咸臨丸以来、77 年間米国と交流した帝国海軍は、その最後に米海軍と戦いましたけれども、60 周年を迎えた日米海軍関係は経験をとものに積んだという意味で、世界に類を見ない関係だと思えます。その他の志を同じくする海軍とともに、これからますます関係を深めていただきたいと思います。以上です。

## 司会 秋山

ありがとうございました。日米関係 150 年を 10 分でお話しいただきまして、誠に申し訳ありませんでした。時間の問題もありますので、コメントは後でいたします。それでは、向田さん、よろしく申し上げます。

## 日本水難救済会理事長 向田

日本水難救済会の向田と申します。この4月1日まで、海上保安庁の警備救難監として、現場の指揮をとってきた者であります。最後の退官前は、朝鮮半島情勢が非常に緊迫しておまして、北朝鮮のミサイル発射であるとか、脱北者の来航、あるいは遭難船に乗った北朝鮮の人民が漂着するとか、そういったこともございました。もちろん、今、一番ホットな尖閣問題への対応、その他、海賊問題、先ほど防衛部長からも話もありましたが、海賊対処につきましては海上保安庁からも職員を派遣しておりますので、私もジブチのほうに参りまして、現地の事情を視察すると同時に、ジブチの関係当局との海

賊を捕まえた場合に備えた対処訓練といったこともやりました。その直後に実際に海賊を逮捕し、日本に連れ帰るといふ、日本関係船舶のグアナバラ号海賊襲撃事件というのが発生したわけでありまして、ちょうど海賊を連れ帰る直前に、東日本大震災が発生いたしまして、大きなニュースとして取り上げられることはなかったわけでありまして、海賊を我が国の当局によって逮捕し、刑事訴訟手続きに則って刑事責任を追及することになった次第ですが、これは日本にとっては歴史の1ページを飾るような1件でもあったと思っております。その他、南氷洋のシー・シェパードによる調査捕鯨に対する妨害行為への警備といったようなこともございました。

そういったことを通じながら、昨今の状況を見るわけでありまして、尖閣問題、なかなか、これは根の深いものであります。最近では、尖閣問題と言えども、実際に周辺の海を守っている海上保安庁に対する期待も声援も非常に大きいと思っております。こういった領土領有権問題につきましても、海上保安庁は法執行機関であるとは言え、日本東西を問わず、歴史的に見ましても、私は政治・外交というものが先頭に立って、事態の改善、あるいは打開ということに取り組まない限りは我が国としての有効な対応はできないと思っております。

最近のメディアの報道の多くは、国民を不安に陥れるような、例えば非常に大変な状況になるとか、海上保安庁大丈夫かとか、こういった声が高いわけでありまして。海上保安庁の成せることには、当然ながら限界もあると思っておりますが、それは先ほど申しましたように、この問題がもともと領土領有権問題に根ざすところであるということから、海上法執行による対応というものはそれなりに限界があるということでありまして、ましてや、陸上に上陸した、不法上陸者に対する法執行ということでは、警察、入管等が対応するわけでありまして、これもまた外交的な配慮等々ございまして、今まさに海上保安庁を問わず、法執行機関がいかにかこの問題に対して、政府が言うように厳正な法執行ができるのかということが、まさに問われているわけでありまして。

そういう意味では、海上保安庁が心許なければ、海上自衛隊の方に海上警備行動を発令して対処したらどうかといったような意見も聞こえてくるわけでありまして。この手の話は、今、海上保安庁は、海上警察機関としては世界でも屈指の実力を持った機関であります。法執行、我が国の国内法令、国際条約、こういった内外の法令を厳正に適用するということもなかなか我が国として実行することが難しい状況の中で、海上自衛隊に対する海上警備行動の発令ということによって如何なることを期待して、あるいは何がどう変わることを望んでおられるのか、そこは国民の多くが改めて冷静に見つめ直してみるべきではないかと、こういうふうに思っております。

海上警備行動というのはもともと、海上警察機関である海上保安庁が第一義的に対応する事案に対して、海上警察活動の範囲内において海上保安庁では対応が困難であると認められるときに海上自衛隊の力をお借りしようと、こういうものでありまして、過去に3回の事例があります。その1つが、能登半島沖の不審船事案。第2回目が、平成

16年の中国漢級原子力潜水艦の先島諸島沖の本邦領海内通過。そして3回目が、海賊事案への対応のための海賊対処法ができる前の段階での発動の3例があるわけであり、北朝鮮の工作船あるいは不審船と言われるものへの対応、それと原子力潜水艦などの外国軍用艦船への対応、こういったものが第一義的に警察機関である海上保安庁の対応といったことを前提とする海上警備行動の発動といったことになると、まさに警察比例の原則に則って、武器の使用にしましても、まず威嚇から始まって、最終的には相手の出方次第で正当防衛、緊急避難に該当するような状況に応じた対応といったことでしか、対処ができないということでもあります。従って、そういったことを踏まえ、現場で実際に対応する者にとりましては、法的な限界を痛感することになるということなのです。

海上保安庁は防衛庁、自衛隊が発足する前に、戦後の実力組織として発足いたしました。先ほど防衛部長からの話がありました、機雷等の航路啓開につきましては、まさに海上保安庁の職員が、朝鮮動乱で初めて、戦後の戦死者と言われる殉職者を出したというのが歴史的な経緯であります。そうした中で、海上保安庁の状況は今もって、政治的にも翻弄されているような状況であります。海上保安庁は、憲法以上に海上保安庁法第25条に海上保安庁は軍隊として組織され、訓練され、機能してはならんと。こういう極めて入念的な、海上自衛隊以上に厳しい法的規制が設けられているのであります。今の尖閣問題、北朝鮮問題、海賊問題、あるいは、かつてはプルトニウムの護衛、今でいうMOX燃料（注：ウラニウムとプルトニウムを混ぜた原子力混合酸化物燃料）の海上輸送といった警備を経験して参りました。ここにはやはり自衛隊と海上保安庁の中の、どちらがやっていいのか分からないような問題、大量破壊兵器の拡散防止構想（PSI）の問題につきましてもそうではありますが、なかなか我が国の国内では十分な調整も理解も進まない中に、何か海上保安庁と自衛隊の間で事ある毎に権限争議めいた“キシミ”が生じるのは、私個人としては実に残念に思っています。そういったことを踏まえ、私は海上保安庁の枠を越えて一言申し上げたいのは、1点、これは疑問でもありません。

それは、我が国の国防・安全保障を考えると、米国、特に在日米軍が世界戦略、あるいはアジア戦略の下での運用といった、グローバルな米軍の運用において、海上自衛隊あるいは自衛隊が補完的役割を担うということを米国が期待するのは、よく分かるわけであり、

しかし、逆に日本自身の、日本だけの国防といったことを考えるときに、自衛隊がそういった場合についても米軍の補完的役割ということであってはならないと思うのです。そういった問題が1点。それと武力又は物理的な実力行使だけで国防を考えていいのか、ということでもあります。尖閣問題を見て分かりますように、1つは、海上保安庁による法と正義に則った対応も安全保障を考える上での一つの重要な手段であろうかと思っています。その法と正義に則った対応が、昨今のいろいろな政策を見ても、報

道等でもご覧になったらお分かりのように、本気で厳正に法を執行せよということが、中国に対し現実には非常に難しい状況になっている。では、政治と外交が主役になった上で、他にどんな方法があるのかと考えたときに、文化、教育、経済、科学技術等、あらゆる分野で国を挙げた英知の結集というものが必要ではないかと思っております。

そういう意味で、海上保安庁は国土交通省に所属しておりますが、例えば海運政策や船員政策につきましても、国家安全保障の観点からの政策立案ということが希薄ではないかと思っております。経済的なコスト削減、規制緩和、こういった面はどんどん推進されてきたのですが、国土交通省が安全保障の観点から政策を立案実施していくという状況にはない。ここが我が国の安全保障体制の根本的な欠陥ではないかと思っております。

それと海賊対処であるとか、大規模な災害救援活動、あるいは日常的な海難救助等に海上自衛隊にも出動して頂いているところですが、こうした自衛隊本来の機能、組織を有効に活用した平時における業務、これは海上警備行動でもないし、省庁間協力ということでもない、それ以外に先ほど情報収集の話がございましたが、自衛隊本来の情報収集任務に加えて、例えばであります、海上保安庁などの関係機関のための情報収集ということを、自衛隊の本来任務に近い形で法的に位置付けていただくことはできないのか、そういった期待も持っております。

いずれにしても、国防という観点において、後手、後手に回らないように、平時から有事に至るまでのシームレスな対処要領の策定というもの、これはそれぞれの政府関係部局で検討されていると承知していますが、それが喫緊の重要課題だと思っております。それと軍事的対応以外の国家戦略の策定といったものについて、国の各界の英知を結集する仕組み、こういったものの構築が必要ではないかとも思います。

もう1つは、外交と安全保障の両面の政策を外務省で主管しておるわけですが、外交政策と安全保障政策というのは往々にして相反する立場が生ずるということがあるわけがあります。そこで安全保障政策といったものにつきましては、外務省独りの企画、立案ということではなく、各省庁が知見を持ち寄り、大きなグローバルな形での国家戦略として位置付けていくことが大切ではないかと思っております。

次に、国内的な問題ですが、東日本大震災のときにも見受けられましたが、国民保護法、あるいは有事法制等の中の対応は同じことでして、地域防災計画を見ても分かりますように、都道府県知事が責任者になっておりますので、東日本のような大規模で、しかも広域的な事案に対しては都道府県単位の対応体制ということ自体にどうしても限界があるわけです。これについて、地方レベルで広域的な指揮統制、あるいは調整能力を発揮するようなシステムが、我が国には欠落しておるということで、これは国防・安全保障を考える上でも、重要なネックになるのではないかと考えております。

以上、勝手なことを申し上げましたが、以上であります。

## 司会 秋山

向田さん、ありがとうございます。大変重要な問題提起も含めて、お話があったと思います。また後ほど議論もしていきたいと思います。

続きまして、保坂さん、お願いいたします。

## 日本船主協会海務部長 保坂

日本船主協会、保坂と申します。本日は限られた時間ではありますが、海運の役割、現状を通して日本の海洋安全保障についてお話しさせていただきたいと思います。

江戸時代、鎖国期の日本の人口というのは、260年間、ほぼ2,000万人で一定していました。この間、外国からの侵略もなく、極めて平和な時代であった。要するに日本が貿易に頼らずに自給自足していける人口、国土が養える人口というのは、2,000万人程度ではないかということです。

では、鎖国を解いた日本が、貿易によってどういう恩恵が得られたかという今、1億2,000万人の日本人が生活できている。逆に言えば、海上貿易が途絶えるということになれば、1億人近くの日本人がこれから生活していけなくなる恐れがあると言えるのではないかと思います。農業をとって申し上げますと、貿易によって機械が導入、製造され、エネルギー、化学肥料が利用できるようになったおかげで発展したわけです。これらは、いずれもほぼ100%輸入に頼っているわけであります。従いまして、日本というのは、貿易によってさまざまな産業が育ち、発展してきたのではないかと言えるかと思えます。

日本の貿易量であります。現在、約9億トン。この数字というのは、ここ15年間、ほぼ変わっておりません。1985年のプラザ合意以降の円高で、日本の多くのメーカーが海外に生産拠点をシフトしております。そういう理由もあって、輸出量、貿易量というのは頭打ち状態ではありますが、それでも世界の海上荷動き量の10%以上を日本1カ国が占めているという状況であります。そもそも島国でありますので、国際間の陸上輸送というのはできませんし、原油だとか、鉄鉱石を飛行機で運ぶというのも不可能であります。従いまして、日本の貿易量は99.6%が海上輸送です。工業原料、エネルギーばかりではなく、食料、穀物、飼料、木材等も輸入大国ということでもあります。海上輸送がなければ、日本人1億2,000万人の生活というのは成り立たないと言えます。

海運の特徴は長距離大量輸送であります。島国であることのメリット、デメリットというのはいろいろあるかと思いますが、1番のメリットというのは、島国であるがゆえに海上輸送という輸送手段が利用できたことではないかと思えます。船舶によって、安いコストで大量の物資を輸入し、日本の産業が発展してきました。一般的な輸送コストの例として、鉄鉱石をオーストラリアから欧州まで運びますと、1トン当たり100円未満。コンテナ貨物で申し上げますと、テレビであれば、1台800円。缶ビールであれば1円未満と、こういうコストであります。逆に言いますと、海上輸送路、いわゆるシ

レーンが脅かされるということになれば、日本の存立そのものが揺らいでしまうと言えるのではないかと思います。

海運と日本の産業について考えてみたいと思います。日本の海運というものは、日本の産業とともに発展してまいりました。日本の海運企業と各産業の企業というのは、長期契約によって、安定輸送、安定運賃というものを確保してまいりました。輸送コストというものは、マーケットの市況によって乱高下します。極端な例を挙げますと、数カ月で船価数十億円が回収できるほど、運賃が高騰するということもあれば、現在のように運航コスト（燃料代、船員費、保険料）の10分の1しか運賃としていただけないこともあります。従って、こういう影響を最小化するということが、海運も含めた産業の発展にとって極めて重要だと思います。

次に日本の産業界のニーズに対応して、いろいろな船種、船型が開発されてきました。例えば、自動車専用船とか、紙の材料の木材チップを運ぶ木材チップ船というのは、日本の海運が産業界とともに開発してきた船種であります。それからマーケットの要請、港湾事情に合わせて、さまざまな船型が開発されてきました。

以上申し上げましたとおり、日本の海運というのは、日本の産業界共通のインフラでありまして、日本の経済を下支えしていると言えるのではないかと思います。

世界の海上輸送量であります。83億トン強の荷動きがありますが、先ほど申し上げましたとおり、これの1割強、9億トンが日本を出入りしているということでもあります。海運なくして、世界経済の発展はあり得ない。日本が海上荷動きに占めるシェアというのは年々減少しておりますが、それでも日本1カ国で10%というのは大変な数字であります。

日本を中心として世界各地に航路が延びています。日本以外の各国からも同様に、世界中に航路が延びているということで海運の活動と言いますのは、世界中の政治的、経済的な影響を直接受けるということでもあります。

各国の海運政策について、ちょっと見てみます。1990年代、先進海運国におきましては国際競争力が激化して、各国の自国籍船が激減いたしました。外航海運の特徴といえますか、宿命というのは、世界単一マーケットで、国際競争力に直接さらされるというところにあります。従いまして、船員費の安い途上国とも同じ土俵で戦わなくてはならないという特徴があります。

自国籍船の減少に直面した海運国がどうしたかといいますと、1990年以降、税制上の優遇措置であるトンネージタックスというものを導入して、自国籍船なり、自国の商船隊の確保に動いたわけでありまして。各国の政策と言いますのは、それぞれの国情があり一概には言えませんが、海運国と称される国々がなぜ海運の保護に動いたかといいますと、これは広い意味での国家安全保障なり、国家経済安全保障といった意志があったのではないかと思います。

日本におきましては、3年前になって、ようやくトンネージタックスというものが導



入されましたが、各国が外国籍船も含めた、全ての運航船舶に対して、この税が適用されるのに対して、日本では現在、日本籍船に限定されている。従いまして、日本の船会社が運航する全船舶の4%程度しか適用されない。徐々に拡大はしていただいているところではありますが、国情の違いがあるとはいえ、競争条件が諸外国とこれだけ異なるというのは、大変なハンディキャップであります。

日本商船隊の現状であります。隻数、2,808隻、昨年6月末現在であります。トン数でいいますと、1億8,000万重量トンあります。これはギリシャと並びまして、世界最大の規模であります。トン数ベースで見ますと、1億8,000万重量トンというのは、世界全体の16%を占めております。日本に出入りする、先ほどの9億トンを全て、日本の商船隊が運んでいるわけではありません。輸入でいいますと、70%程度。輸出でいいますと、35%程度であります。日本の輸出入にかかわる船舶というのは、日本商船隊の半分程度であります。残りの半分は何をしているかと言いますと、日本を発着しない、例えばブラジルから中国向けの鉄鉱石の輸送でありますとか、中東から欧州向けの原油、いわゆる3国間トレードというものに従事しております。1980年当時と比較すると隻数は、ほとんど変わっておりませんが、トン数が大体1.5倍に増えております。これは、船舶が大型化したためでありまして、例えばコンテナ船、以前は1,000個しか積みなかつたものが、今は1万3,000個、自動車であれば、1,000台しか積みなかつたものが、8,000台、タンカーが20万トンから30万トン、どんどん大型化しております。

一方、日本籍船であります。当時1,200隻あつたものが、現在では100隻に減っております。日本人船員3万8,000人いましたが、今は2,400人と激減しております。本日のテーマとは直接関係ないので、詳細は省略させていただきますが、一言で言えば、先ほど申し上げました、プラザ合意の後の円高で、国際競争力をなくした結果であります。85年、プラザ合意当時、240円1ドルだつたものが、1年後には120円、半分になりました。これは何を意味するかと言いますと、ドル建てで運賃をいただいている海運会社にとっては1年で売り上げが半分になつたということでもあります。

海運業界の大命題として、本年の通常総会において決議された主要課題は、第1に、安全運航、2番目の海賊、3番目の環境も広い意味では、安全運航ということになります。海運業界にとって安全運航というのは大命題であり、当然の責務なのです。

航行の安全を阻害する要因ということで、6項目挙げさせていただきます。先ず国際紛争、第2に地域紛争、第3のテロ攻撃であります。2010年ホルムズ海峡において、日本関係船の油タンカーがテロと思われる爆発物で、船体に損傷を受けています。4番目の海賊につきましては、この後、詳しく取り上げることにします。5番目、政治的要因として、かつて米国が、キューバに入港した船については、入港を拒否するということがありました。同様に、アラブ諸国によるイスラエル入港船に対する入港拒否、同様事例は中国と台湾の間にもありましたし、日本は北朝鮮船舶の入港を禁止しているということで、政治的な要因で、いろいろ船舶の運航に影響が生じています。6番目の

自然災害ですが、東日本大震災の後、原発事故がありまして、外国船が東京湾に入港するのを拒否し、乗組員にも日本には行きたくないという動きが広がるということもありました。

過去の事例です。いろいろな事例がありました。1980年、イラン・イラク戦争で、ペルシャ湾内に80隻の船が閉じ込められました。そのうち7隻が日本関係船でありましたが、2隻が脱出できたが、残り5隻はイラクの領内にあって身動きが取れず、2年後に放棄されました。84年からは船舶攻撃が開始されて、停戦までの4年間に422隻が被弾、そのうち日本関係船としては12隻が攻撃を受け、2名の方が亡くなるということが発生しております。

1990年の湾岸戦争では、国交省、防衛省、外務省、その他関係省庁と民間の間で官民連絡会というものを組織しまして、船舶の航行安全対策が実施されております。湾岸戦争終了後、掃海部隊が派遣されるに当たりましては、当協会、石油連盟が政府に対して航路の安全確保のための要望を行っております。

ソマリア海賊問題の対応であります。2009年3月、海上警備行動が発令され、同年6月には海賊対処法が制定され、現在に至るまで護衛艦、P-3Cを派遣していただき、海運業界としては大変感謝しているところです。海賊問題は個別の国の問題ではなくて国際社会共通の問題だということが特徴的であろうかと思えます。従いまして、EU、欧米に限らず、日本、中国、韓国、ロシア、インド、いろいろな国が協調して、この問題に対応している。要するにこれは国際的な海上交通路を確保するのは日本1国の問題ではなくて、もう世界共通の課題だと言えるのではないかと思います。

ソマリア沖、アデン湾における海賊事件の件数ですが、2007年44件だったものが、2008年は111件と急増しています。2009年になりますと、海賊事件が更に倍増しております。襲撃海域もインド洋、当初はアデン湾に限定されていたものが、インド洋の中央部まで拡大しております。これは、海賊がハイジャックした商船、ダウ船というものを母船として利用した結果、活動範囲が広がったということです。2010年以降は、ホルムズ海峡付近を含む、アラビア海、インド洋全域に拡大しています。本年9月末現在ですが、件数が激減しておりますが、主たる理由としましては本年6月以降のモンスーンが非常に強くて、海賊の活動がかなり制限されているという状況があります。さらに、日本を含む、各国の海賊対処行動の成果、それから商船への民間武装ガードの乗船といったものが主な理由と考えられます。

海運業界における海賊対策はいろいろありますが、最もこの中で頼りになるというのは各国軍の護衛であります。特に日本の護衛では、これまで1回も海賊に襲撃されたという事例は発生しておりません。ただ、それだけでは十分とは言えないわけでありまして、特に護衛をいただいている前後、紅海の南端部、それからインド洋においては、護衛活動が及ばない海賊リスクというものが、依然として存在しているということでもあります。従いまして、今、海運企業では、襲撃されやすい船舶については、ほとんど

どの船舶が武装ガードを乗船させています。これまで武装ガードを乗船させていた船舶がハイジャックされたことはありません。

海運業界の現在の懸念であります。1つは今申し上げたとおり、海賊の襲撃海域が拡大して、ペルシャ湾航路への就航船、油タンカーへの脅威が増しているということ。日本籍船においては武装警備員を乗せられないという、この2つの大問題がございます。

武装ガードに関する各国の対応であります。現時点において、自国籍船に武装ガードを乗船できない主要海運国としては、日本が残っている程度という状況であります。

海運業界の願いであります。世界の海には海運自由の原則、航海自由の原則というものがあります。これらの原則が確保され、船舶の航行の安全が保障されるということが、我々にとって1番重要であります。そのためには世界の海が平和であって欲しい。グローバルの世界においては、世界中の動きが直接、日本の安全、特に経済的な安全、安定を脅かすということで国際的な協調、協力を通して、平和が実現、あるいは維持できるということであれば、これが最も望ましいと考えております。ただ、外部からの現実的な脅威に対しましては、断固、これを防止する意志と手段が必要です。広大なEEZの権益を守るためだけでも大変なことだと思っておりますが、力づくで脅しをかけてくる理不尽な勢力等に対しては、断固として、これを排除していくためのシーパワーを保持することが海洋国家たる日本が存立していくための最低条件だと思っております。

最後に、海運業界としましては、世界の海の平和と安全に貢献する海上自衛隊、それから海上保安庁の活動に感謝しております。日本のシーパワーを有効に利用して、世界に貢献できる、尊敬される存在になっていただきたいと切に願っております。以上です。

## 司会 秋山

ありがとうございました。時間の制約がある中、大変重要な話、あるいは皆様にも参考になるような話が続きましたので、時間をオーバーしていますが、カットしませんでした。しかし、予定では、あとパネルディスカッションの冒頭のご発言には10分しか時間が残っておりません。

そこで、続いて西原さん、古庄さんから、誠に恐縮なのですが、どうしてもこれは言っておきたいということをバンと、それぞれ5分以内で強烈に言っていただいて、秋元さんには恐縮なのですが、パネルディスカッションの冒頭の質問なり、コメントを2つぐらいやっていただくことによって議論を進めていきたいと思っております。では、西原さん、お願いします。

## 平和・安全保障研究所理事長 西原

5分間で言いたいことをバンと言えと言われれば、海上自衛隊は本当に強いのか、能力があるのかという点を言いたいと思っております。

先ほど防衛部長からのお話もあって、海上自衛隊はキチッとやっております。十分な

訓練を積み、多国間協力も進めておりますということなのですが、重要な点は、日本の国防にとって、今、海上自衛隊がどれくらいの能力を持って対処できるのかということが今まさに問題になっている。尖閣、特に日中関係が今後、緊張した場合、対応できるのかどうかという点なのです。これは多くの方々に関心を持っておられると思います。私は、戦後、初めて日本が今、ある国との間で場合によっては軍事衝突を経験しなくてはいけないかもしれないという事態にきていると思うのです。

従って、他の問題は避けますが、具体的に、例えば日本は今の形で十分にやっていけないのならば、そのための対処が必要ではないか。2つの点を申し上げたいと思います。

1つは、法律の改正です。これもよく議論されている点ですが、憲法を改正し、あるいは自衛隊法、その他を改正することによって、海上自衛隊が、あるいは他の陸上、航空自衛隊がこれに対応できるような仕組みを作る。具体的には集団的自衛権が行使できるようにしておくことが、日本の自衛隊の役割をより自由に、あるいは、より拡大した形でできる。これが日米協力を進めるにおいても必要ですし、将来、他の国と、例えばオーストラリアとやっていく点でも極めて重要な点だと私は思っております。

法改正は難しい点もありますが、例えば最近、海上保安庁の法律が変わりまして、尖閣において、これまではコーストガードの船から、海上保安官は外へ出ることができません、尖閣に上陸して、相手国の人が上がってくるのを捕獲することができません、警察しかできませんということになっていましたが、ごく最近、この法律が変わりました。こういう形で変えることによって、海上保安官の活動も拡大していくわけです。

今、法律の話をしました。もう1つの点は、私は防衛費を増額することだと思うのです。現在の防衛費は4兆7,000億ぐらいなのです。皆さんご存じのとおり、このお金は日本の予算の約5%です。日本の社会保障費、年金その他は予算の29%です。防衛費の約6倍近いお金が社会保障費に使われています。こういうことで本当に日本が海洋国としてやっていけるのだろうか。あるいは日本の防衛として、やっていけるのだろうかということです。先ほど潜水艦は今後、16隻から22隻になるというお話がありました。大変心強いことなのですが、22隻でこの広い海洋国日本の海域を守っていけるのだろうか。先ほどのお話もありましたように日本のEEZは世界で第6位です。中国の海域よりも日本は5倍ぐらい大きいのです。こういう中で日本は潜水艦22隻ぐらいでやろうとしている。これで十分やっていけるかどうか。私は大変心許ないと思うのです。

来年度は日本の防衛費は増えます、少しだけでも増やしますということと言えるだけでも、中国に対してある種の重要なメッセージを送ることができる。こういったことが、私は重要だと思っております。

他に申し上げたいことがたくさんあるのですが、議長の強い至上命令をいただいておりますから、ここで終えたいと思います。どうもありがとうございました。

## 司会 秋山

ありがとうございました。前防衛大学校長から、海上自衛隊は本当に強いのかという質問がありましたが、これはぜひ後で山下さん、あるいは古庄さんと議論したいと思います。

続いて、古庄さん、お願いいたします。

## NTT データ特別参与 古庄

古庄でございます。おはようございます。海軍以来、先輩から5分以内でやれといったら、「イエッサー」としか言えない。非常に海上自衛隊も柔軟性に長けておりますので、準備した中を端折って、5分以内で述べたいことを2つ、申し上げたいと思います。

今日、こちらに来るときに潮風に吹かれて、艦内に入ってペンキの匂いを嗅いで、この騒音を体感して、今だんだん昔を思い出しております。

まず初めに言いたいのは、海洋立国、海洋国と先ほどから言葉がどんどん出てきますが、本当に海洋立国というのは何だろうかということ、日本人は本当にそう思っているのかということをお聞きしたいと思います。これを一番だめにしているのは、我々が小学校のときから見慣れてきている、あのメルカトルの日本を中心にした世界地図。これが、日本人の海に対する認識を一番だめにしていると私は思っております。今、皆さんに紙をお配りするから、5分以内で大西洋を中心に世界地図を書いてくださいといったら、いかがでしょうか。大学生、今日、たくさんいらっしゃいますが、多分書けない。まだ、赤道をピュッと赤で引いて日付変更線をサッと引いたら、私はもう7割合格です、と言いたいぐらいの気持ちでおります。

そこで、皆さんが海をもっと知るため、どういうことを体験したかというのを少し話します。昭和45年（1970年）に、私は海上自衛隊に入って、最初に世界1周の遠洋練習航海に出ました。その頃は、まだトン・ツー（注：モールス信号）です。無線で練習艦隊司令官は日本と連絡を取り、オーダーをもらっていた。乗り組んでいた我々160人の者たちが一回、家族に電報を打つていいと言われた。どこで打つかというと「ただいま赤道通過中」と打ちたいわけです。帰国して、無線局に行ったら、「古庄さん、海上自衛隊の船というのは、赤道上をまっすぐ走っていたんですか」と。「え」って言ったら、「いやあ、1日半ぐらい、『ただいま赤道通過中。ただいま赤道通過中』という電報が来ました」と。笑い話じゃないんですよ。

それから昭和54年。その後、9年後、やっと練習艦隊に衛星電話が装備されて司令官が海上幕僚長と電話で通話式をした。こんな時代だったのです。その年にハワイで米軍の太平洋艦隊司令官を練習艦隊司令官が表敬したときに、一緒に付いて行きました。入った瞬間に画面上で「司令官、ここで泊まっていたんですが、これは何をしていたのですか」と聞かれて驚きました。我々の航跡をアメリカ海軍はきちんと把握していたということすら知らなかった。実は、その日は日曜日で練習艦隊は休みで、泊まって魚釣り

していたのです。海は広いし自由なのです。

今、世界は、マリタイム・ドメイン・アウェアネス (MDA) という思想で動いています。アメリカ、カナダ、オーストラリアで1つのグループ。シンガポールを中心にした1つのグループ。ヨーロッパはヨーロッパ。これはいろいろなきさつがあるから詳しくは話をしませんが、いかに世界の海軍とコーストガードが、今、どういう船がどこを走っているか、それは何を積んでいるか、海賊はどこにいるか、米海軍はどこに展開しているか、それだけではなく海底の資源、気象、潮の流れ、もう全てをもっと世界的に知り合おうじゃないかという思想に世界中の海軍、海洋立国という国ではなっている。我々もそこにやっぱり組していかなければいけないのではないかと今、思っています。でなければ、安全も確保できない。

2つ目、これは私も現役で船に乗っていた頃感じたことを申し上げます。先ほどから、防衛部長が西太平洋海軍シンポジウムと言いました。それから世界の軍学校のシンポジウムに防大が参加しています。我々は海軍、軍と言っている。もうそろそろ偽装をやめて、先ほど西原さんが言われましたように、法律を変えて (海上自衛隊を) 海軍と呼んでいけるような法体制をきちんとすべきではないかと思います。今、現役の方が胸に防衛記念章というのを着けていますが、これも偽装です。勲章をもらっていないから、記念章を着けていないと「おい、お前忘れてるぞ」とレセプションで言われる。

それから、海軍としての当たり前のことが我々はできなかった。だから、「いや、我々は海軍ではないのです。マリタイム・セルフディフェンス・フォースなのです」なんて言ったって通用しません。なんで作戦と言ってはいけなくて運用と言うのか。防衛白書を見たら、きちんと作戦というふうに英語では書かれています。こういう偽装から早く抜け出ないと、何もできない。先ほど、22大綱の話を防衛部長がしてくれました。シームレスにと言った。平時も有事もないと言った。海上保安庁と海上自衛隊の大きな差を埋めようと大綱は言っています。3年たちましたが、具体的には何も進んでいない。

この2つを申し上げておきたいと思います。以上です。