

我が国産業を支える安定的・ 効率的な物流(外航海運)

2015年3月12日

国土交通省 海事局 外航課
海事分科会基本政策部会

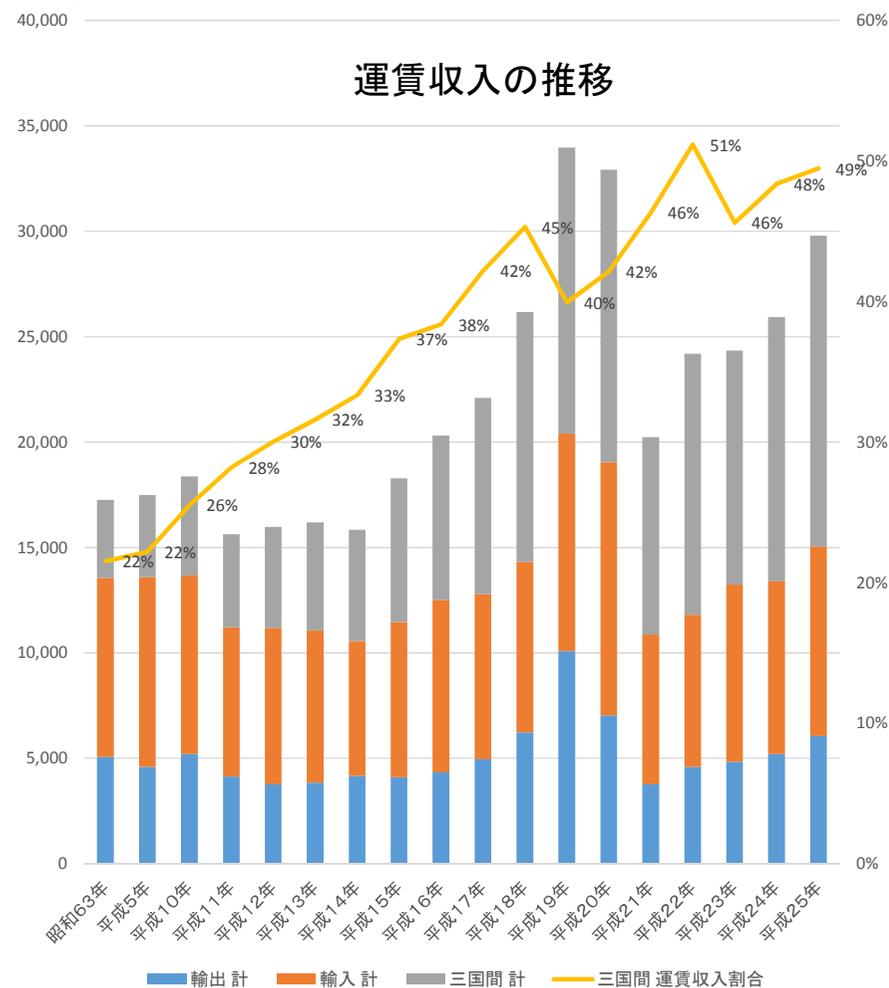
委員からのご指摘に係るご説明事項(目次)

- 三国間輸送において、日本の商船隊がどれだけの国際競争力を持つのか。
船会社の三国間輸送における収益率をあげることで国際競争力をつけるべきではないか。
P. 1~4
- 政権与党の考え方に照らした、現時点の政策の関わりはどのようになっているのか。
P. 5
- 日本籍船を選択するメリット、荷主の目から見たインセンティブはなにか。需要側の視点から見た日本商船隊の魅力とは何か。
P. 6~8
- マラッカ・シンガポール海峡に対して、我が国の海運業界以外からの支援が必要ではないか。費用負担を求めてもよいのではないか。
P. 9
- 海賊対策について、ソマリア沖・アデン湾、東南アジア、西アフリカと海賊事案は異なっていることから、それぞれの海賊事案にあった施策が必要ではないか。
P. 10
- 北極海航路の資料について、もう少し具体的な記述があったらよい。
P. 11~15
- 今後の政策を検討する上での基本的な問題意識 P. 16
- 今後の施策の方向性 P. 17

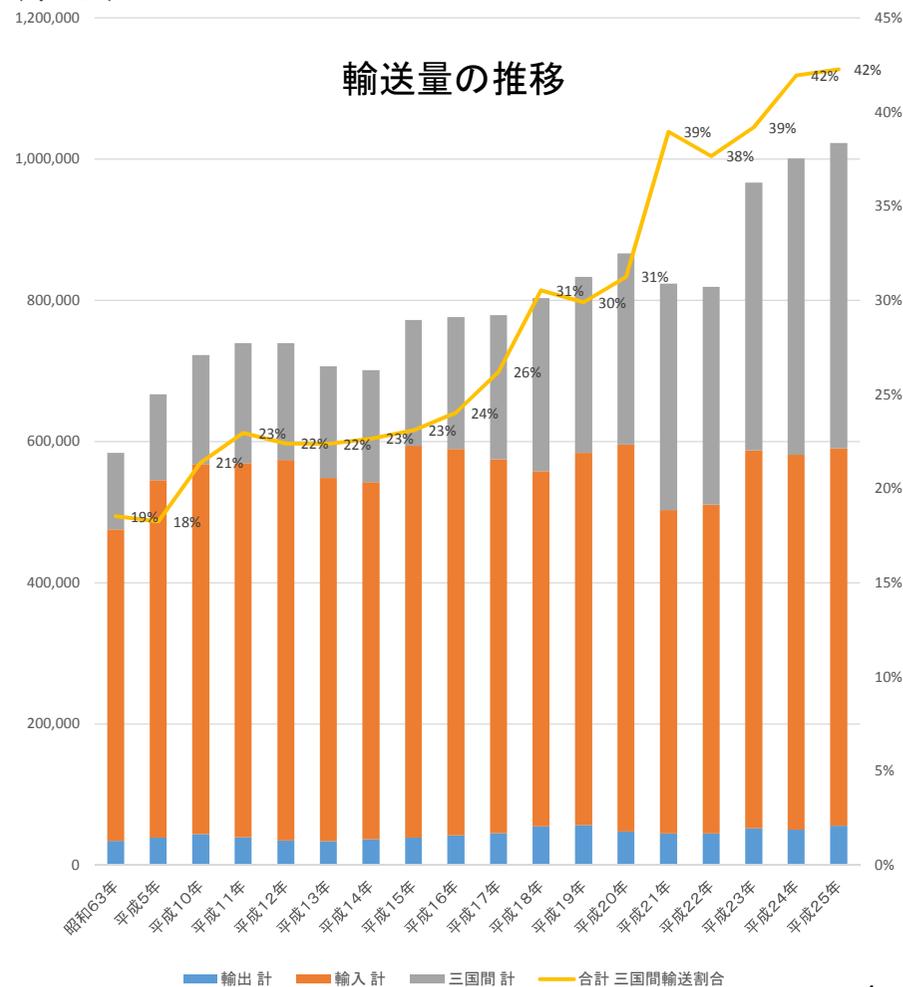
我が国商船隊の三国間輸送① 運賃収入・輸送量

我が国商船隊の三国間輸送における運賃収入の割合は年々増加、25年前には約22%であったが、平成25年では約50%まで28ポイント増加、金額ベースでは約3,700億円から約14,700億円へと約4倍になっている。外航海運会社は、厳しい国際競争にさらされているものの、海運自由の原則のもと第三国での活動に従事し国際競争力を維持している。

(億円)



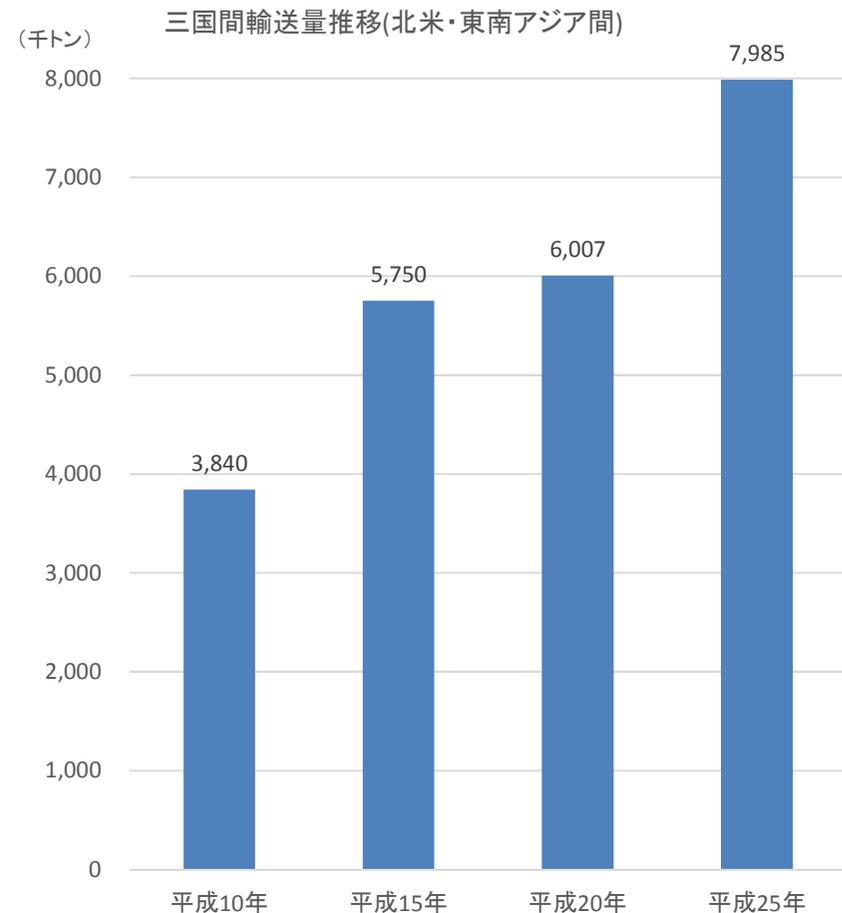
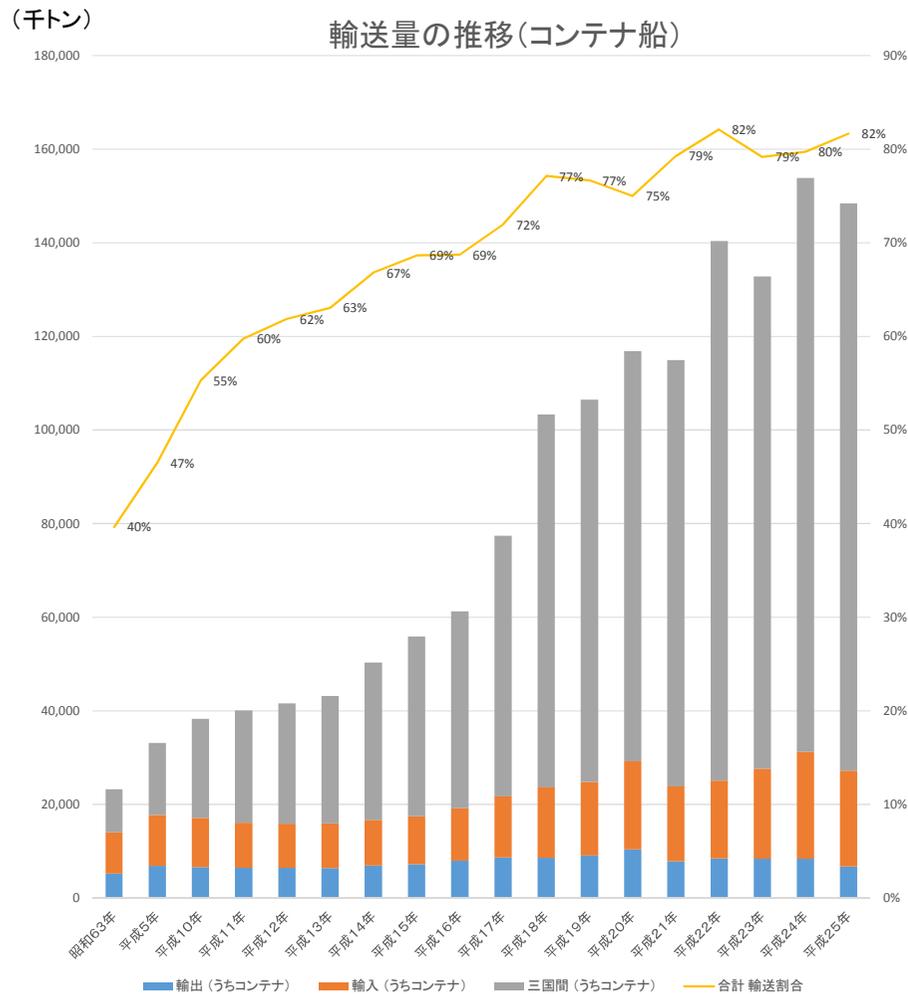
(千トン)



我が国商船隊の三国間輸送②コンテナ輸送・北米～アジア間輸送

コンテナ船による三国間輸送は増加傾向にあり、コンテナ船の大型化も加速。20,000TEUの大型コンテナ船が発注され、欧州～アジア航路に投入予定となっている。

東南アジアへの日本企業の進出や経済発展により、北米～東南アジア間の、我が国商船隊の三国間輸送量は15年前と比較して倍増している。



注 北米:アメリカ、カナダ
 東南アジア:フィリピン、ベトナム、カンボジア、タイ、シンガポール、マレーシア、ブルネイ、インドネシア、ラオス、ミャンマー

我が国商船隊の三国間輸送③海外進出に伴う例

日本郵船(株)

* 各社ホームページ、ニュースリリースより抜粋

- －中国での完成車物流事業を強化－
- －NYK Automotive Logistics China 社設立－

当社は、世界最大の自動車市場に急成長した中国での完成車物流事業のさらなる強化のため、中国現地法人日郵汽車物流有限公司を設立し2011年4月1日に業務を開始しました。

今般、同社を設立することでお客さま窓口を一元化し、中国全土に広がる完成車物流のサービスネットワークを最大限に活用することで、お客さまのニーズに応じた最適なソリューションの提案を目指します。

(株)商船三井

インドにおける倉庫サービスを拡充

～ニューデリー近郊グルガオン地区の倉庫を拡張、総面積が約3,600㎡に～

商船三井のインド現地法人は、2014年2月にニューデリー近郊、ハリヤナ州グルガオン地区の倉庫を拡張しました。これにより、インドにおける倉庫拠点は、3箇所(ハリヤナ州1箇所、ウッタル・プラデーシュ州2箇所)、総面積は約3,600㎡となります。

今回の拡張により、同倉庫スペースは、現在の2倍以上となり、日系自動車関連産業を中心に工場の進出・集積が進むグルガオン地区において、よりタイムリーで高品質なサービスを提供できる体制が整いました。

川崎汽船(株)

インドにて自動車部品のミルクランサービスを開始

当社インド現地法人向けに、インド・デリー市近郊で自動車部品の巡回集荷・配送サービス(ミルクラン:複数社の部品メーカーを決められた時間に巡回、部品をJUST IN TIMEに集荷・納品する)を開始しました。

これまでは、部品メーカーがそれぞれ個別に納品をしていた自動車部品を、ミルクランを導入することにより小ロットの部品も複数社分をトラック一台にまとめて集荷することが出来、積載効率が向上し、また、DENSO INDIA LTD殿の工場構内のトラック搬出入も大幅に削減できる為、作業自体の工数削減、工場周辺の渋滞緩和、CO2削減により自然環境へも優しい物流サービスです。

三国間輸送に関するご指摘事項

三国間輸送において、日本の商船隊がどれだけの競争力を持つのか考えてもよいのではないか。日本の商船隊の競争力の確保というのは、これから先は三国間輸送にどれだけ食い込んでもらえるかというところがポイント。その点どのような施策を取ればよいのか。

1. 我が国の貿易量の99.7%を担う外航海運は、我が国経済・国民生活を支える物流基盤であり、安定的な国際海上輸送を確保するために重要な産業である。
2. 我が国の外航海運事業者は、単一の国際市場で外国の外航海運事業者と激しい競争を繰り広げており、事業者間でのアライアンスなどの連携を進めることでサービスの高度化、事業の効率化を図り、また、日系企業の生産拠点の海外進出に伴って三国間輸送へも積極的に進出し、アジアをはじめとする成長分野を取り込もうとしている。
3. 外航海運事業者に対する三国間輸送への直接的な支援はないが、我が国外航海運事業者が我が国の安定的な国際海上輸送の確保に果たしている役割の重要性及び成長分野を取り込むことによる経営基盤の強化の必要性に鑑み、日本商船隊の競争力強化等を図るための税制支援措置等を講じているところであり、今後も、確実に実施していく必要がある。

政策及びそれに位置付けられた具体的な施策

	現政権の施策	閣議決定	決定において位置づけられた具体的な施策
既に具体的に位置付けられたもの	我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する	交通政策基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ・日本商船隊の競争力強化方策の検討 ・2015年末に完成予定のパナマ運河の拡張や北極海航路等、新たな航路を通じたエネルギー輸送に的確に対応
	我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する。	交通政策基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ・マ・シ海上輸送の安全確保への積極的参画
	海上輸送の確保(安定的な海上輸送体制の確保)	海洋基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ・トン数標準税制の適用、規制緩和等を実施し、日本籍船等450隻体制の早期確立 ・WTOやEPA等における海運サービス分野交渉
	海洋の安全保障や治安の確保(海賊対策)	海洋基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ソマリア沖・アデン湾及び東南アジアでの対策を引き続き実施 ・日本籍船において、小銃を用いた警備を実施 ・マ・シ海峡における海賊・航行安全対策の実施
	海運業等の公正な競争条件の確保等の推進	海洋基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ・国際的な競争条件均衡化への継続的対応
	海洋に関する国際協力(航行安全確保)	海洋基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ・マ・シ海峡協力メカニズムを有効に機能させ、航行安全・環境保全対策の充実
今後検討	観光資源等のポテンシャルを活かし、世界の多くの人々を地域に呼び込む社会訪日外客2000万人の高みに向け、観光施策と連携した取り組みを強める 地域産業の競争力強化 観光地域づくり	日本再興戦略 交通政策基本計画 まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・2020年にクルーズ100万人時代の実現 ・「日・ASEANクルーズ振興プロジェクト」に基づいた、我が国への外航クルーズ船の誘致 ・クルーズ船の受け入れとその円滑化 日ASEAN連携によるクルーズ振興(0.1億円)
	成長分野の取り込み	(日本再興戦略)	<ul style="list-style-type: none"> ・三国間輸送を取り込むための日本商船隊の競争力強化方策の検討
	地方創生	(まち・ひと・しごと)	<ul style="list-style-type: none"> ・地域に根ざした海運・造船業を核とした、海事クラスターの更なる強化

我が国商船隊を使用することによる荷主へのインセンティブ

本邦外航海運事業者は荷主のニーズによく応えてくれる信頼性が高いパートナーとの評価を得ており、特に以下のような点で極めて重要な存在との見解が表明されている。

本邦外航海運事業者の意義・必要性

①安定的な運賃設定・安定的な輸送

本邦外航海運事業者は、荷主等と長期的な信頼関係を築いており、運賃などの契約内容を急激に変更するといったことが少なく、一方で、配船のフレキシビリティが高い、定時性が確保されており、突発的な運航の停止も少ないといった安定的な輸送にも定評がある。

②運航の安全性

本邦外航海運事業者は、日本及び海外において港灣事情に精通し、船舶メンテナンス技術・運航技術・運航管理体制・安全管理体制のいずれにおいても高度なものを有しており、世界的にみても高いレベルにある。

③トラブル時の対応

日本語による円滑なコミュニケーションが可能であり、トラブル時の対応力と解決力に優れ、また、本社機能が日本にあり、迅速な意思決定ができる。

また、東アジアにおいて工程間分業が進展する中で、我が国産業の世界進出を支える本邦外航海運事業者が果たす役割は極めて大きい。

日本籍船の意義・必要性

a) 経済安全保障のための管轄権が及ぶ輸送体制の確保

経済安全保障の観点から、日本の管轄権が及ぶ一定の日本籍船を確保することが必要である。日本籍船は、日本の立法上及び執行上の管轄権下にあるため、非常時等において、日本政府による日本籍船に対する公権力の行使が可能である等日本政府が国家としての対応措置を執ることができる。

日本籍船は、日本政府が保護の対象とするものであり、また、犯罪が発生した場合に日本政府が犯人の逮捕を行うことができる等国家としての対応措置を直接執ることができるため、安定的な国際海上輸送の核としての役割を期待することができる。

b) 海上輸送の安全の確保及び環境保全

海上輸送の安全の確保及び環境保全は、国連海洋法条約において原則として旗国の義務とされているが、日本籍船であれば、日本の管轄権の下、本邦外航海運事業者による適正な管理を確保することができ、安全の確保及び環境保全が図られる。

日本船主協会による我が国外航海運産業の位置付けの検証

○日本船主協会において関係者からの助言を得つつ、我が国外航海運産業の位置づけについて検討している。

“海洋国家”日本における わが国外航海運産業 わが国ロジスティクスの根幹

国民の生活・多種多様な産業を支える重要なインフラ

- ・わが国貿易量の“99.7%”が海上輸送により運ばれています
- ・わが国海上輸入量の“約7割”を、わが国海運企業が運航する「日本商船隊」が輸送しています

石油、石炭、鉄鉱石など重要資源は8割以上を「日本商船隊」が輸送

- ・わが国製造業のグローバル化を支えています
- ・福島第一原発事故直後、一部の外国企業は日本への寄港を拒否しました



世界経済成長を日本へ取り込む

- ・世界の海上輸送量の“約1割”は「日本商船隊」による輸送

世界の海上輸送量は10年後に約4割増の見込み

- ・海運ノウハウを生かした海洋資源開発への貢献

海洋分野でのわが国の国際的発言力の源泉

- ・高い存在感（国際海事機関（IMO）など国際場裡でのプレゼンスを発揮）

地方創生に寄与

- ・日本の海運企業は、新造船の“8割以上”を日本の造船所に発注
- ・海運は造船および船用工業とともに海事クラスターを形成

クラスター全体で1.4兆円の売上高、30万人の雇用



問題点

- 日本商船隊の輸送シェア低下
＝国際競争力の相対的低下
- 外航海運産業の重要性への認識不足
特に日本商船隊の国際競争力確保
の必要性



四面環海のわが国で、日本商船隊の国際競争力が
弱いものであってはならない！

我が国商船隊の重要性についてのご指摘事項

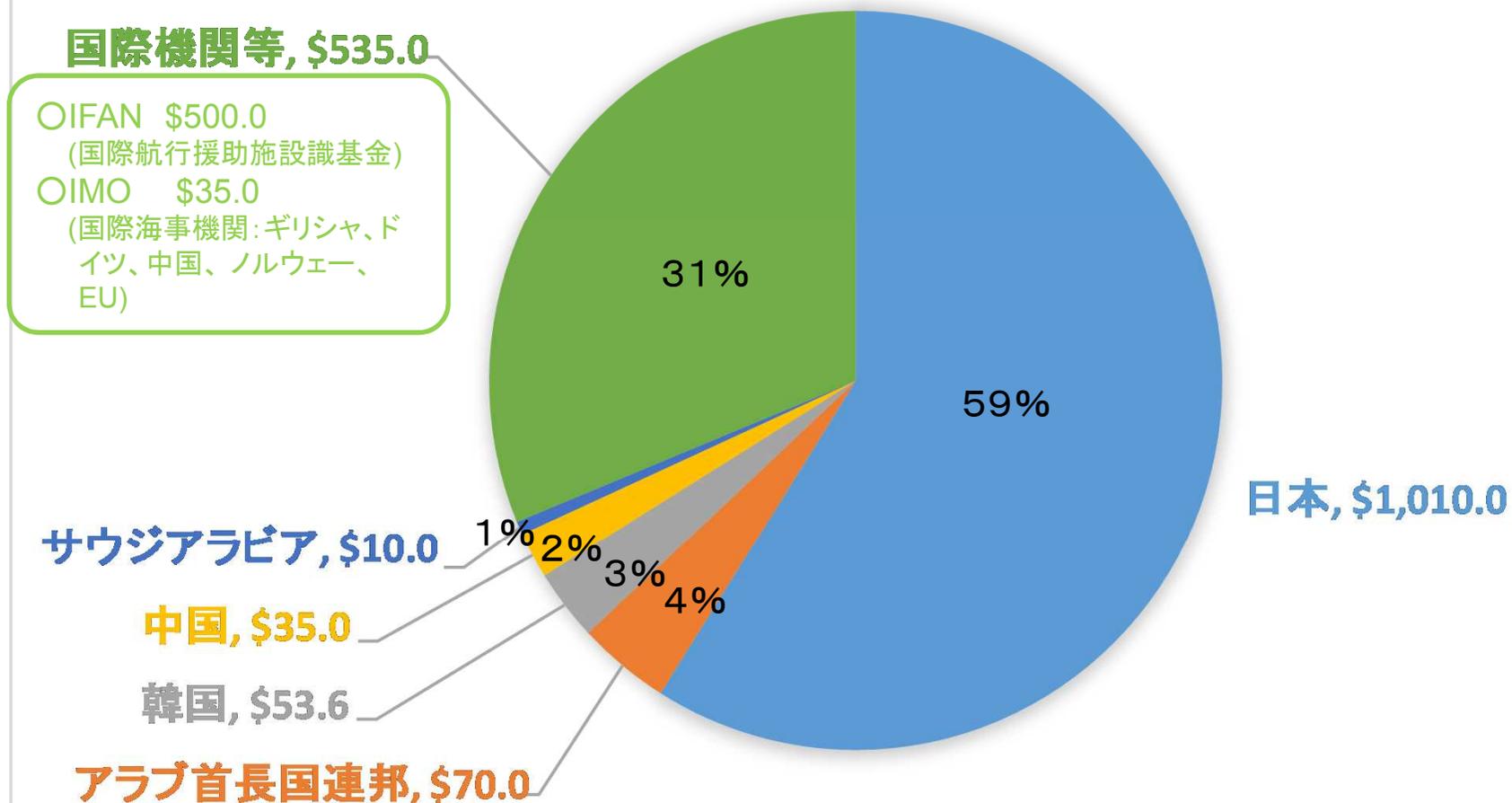
民間企業である外航海運事業者に対して政府が援助あるいは支援することについて、非常時と平時とでどのように理論的な整合性をとることができるのかがポイントではないか。

1. 外航海運は、我が国の経済・国民生活を支える物流基盤であり、安定的な国際海上輸送を確保することが重要である。そのためには、安定的な運賃設定・安定的な輸送の確保、船舶運航の安全性の確保、トラブル時の対応能力が優れている、わが国商船隊を維持・確保することが最も適している。
2. 特に日本籍船については、非常時において日本政府は航海命令を発すること等により、政府が国家としての対応措置を執ることができ、また、犯罪が発生した場合に日本政府が犯人逮捕を行うことができる等国家としての対応措置を直接執ることができるため安定的な国際海上輸送の核として確保することが重要。
3. 経済安全保障の観点から、非常時における対応も含めて安定的な国際海上輸送を確保するためには、平時から体制が維持されていることが必要であり、平時より支援を行っている。
4. 地方創生の観点からも、地域に根ざした海運・造船業を核とした、海事クラスターによる我が国商船隊を維持・確保していくことにより、まち・ひと・しごとをつくることが重要である。

マ・シ海峡航行援助施設基金への各国等の拠出状況

航行援助施設基金への拠出総額約1,714万ドルのうち、日本からの拠出額は、1,010万ドル(約6割)となっている。今後も二国間の政策対話の席上等、他の利用国へも協力要請を行っていく。

単位: 万米ドル



* 2008年～2014年までの各国からの拠出額累計 1,713.6万米ドル

海賊対策の概要について



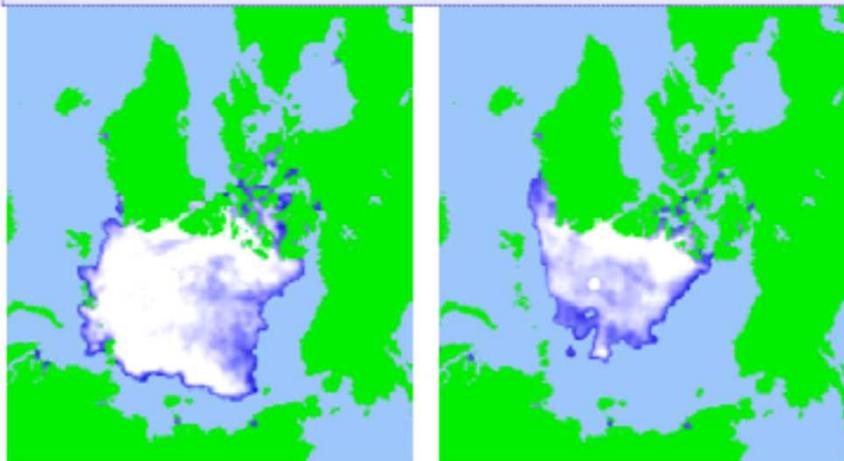
IMBレポートから引用

北極海航路の概要

- 近年、気候変動の影響により北極海における海氷域面積が減少し、夏期の航行が可能になった。(6月後半~11月後半)
- 「北極海航路」はスエズ運河を経由する「南回り航路」と比較して、約6割の航行距離。また、海賊リスクも少ない。

■北極域の海氷分布図

北極海の家氷面積は10年前に比べ、減少傾向にある (2012年に海氷面積が過去最小)



2002年9月15日

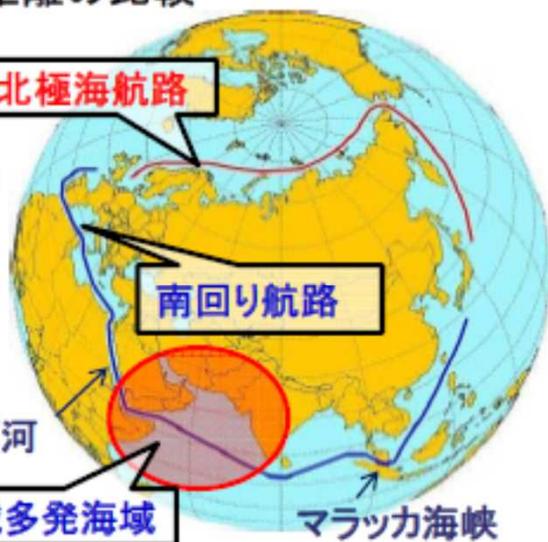
2012年9月15日

出典: 気象庁HP等をもとに国土交通省作成

■横浜港からハンブルグ港(ドイツ)への航行距離の比較

北極海航路
約13,000km
南回り航路
約21,000km

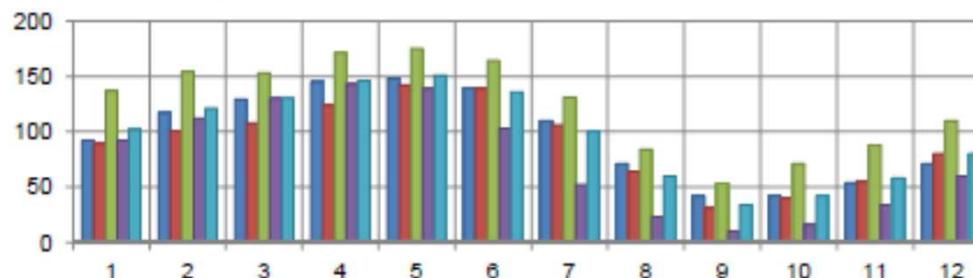
☆約6割に距離短縮



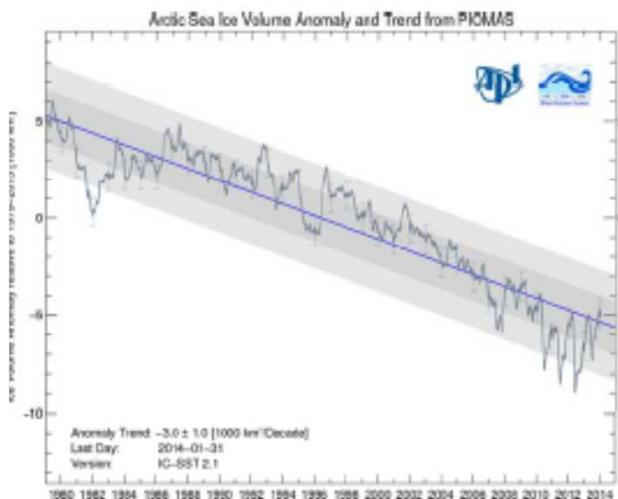
欧州とアジアを結ぶ新たな選択肢としての可能性が高まっている。

北極海の海水状況について

- 北極海の海水体積は、中長期的に減少傾向にある。
- 北極海の氷は7月頃より顕著に減少し、11月頃より再度増え始める傾向にある。
- 東シベリア海は近隣海域と比較して氷が溶けにくい。



	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
Kara Sea	92	117	129	145	148	139	110	71	42	42	54	71
Laptev Sea	89	101	108	124	142	139	106	64	31	40	55	80
East Siberian Sea	137	154	153	171	175	164	131	84	53	71	88	110
Chukchi Sea	92	112	130	143	139	103	52	23	10	16	34	60
Average	102	121	130	146	151	136	100	60	34	42	58	80



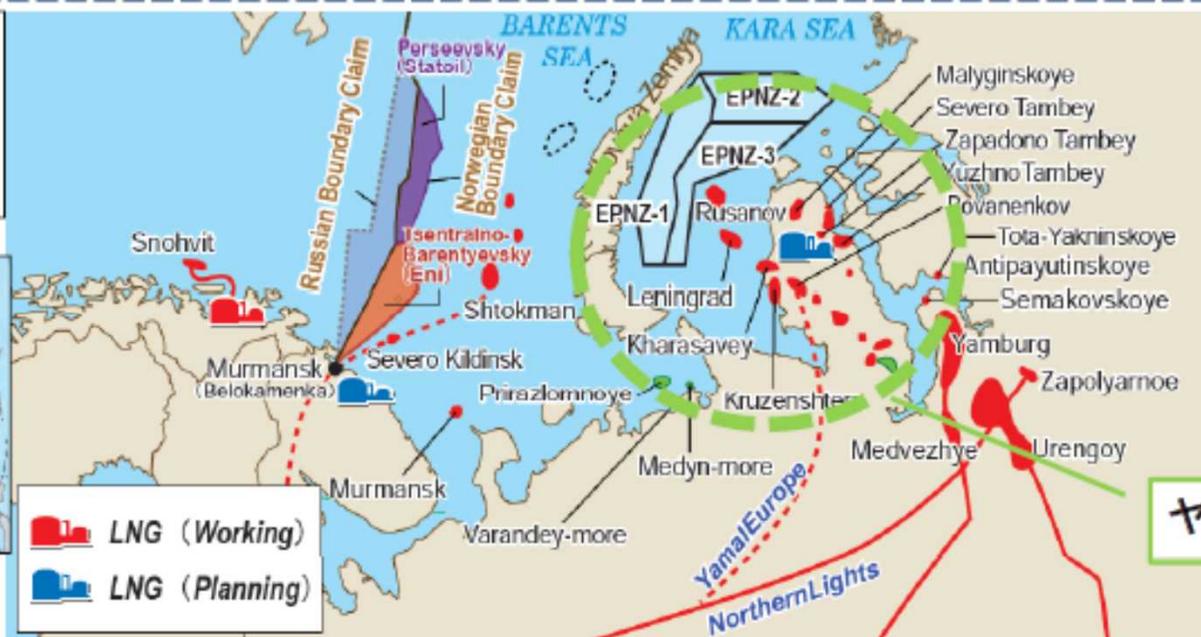
北極海域における海水体積の変化

氷厚の海域別・月別平均値(2013年値)(氷厚の単位はcm)

ヤマル地域における資源開発

- ロシア北部：ヤマル地域での資源開発（LNG）が進んでいる。（2016~17年に最初の生産ラインが稼働する予定。）
- ロシアも日中韓には積極的な売り込みを行いたい意向。
 - ヤマル地域には全世界の22%の天然ガス埋蔵量が集中している。（JOGMEC資料より）
 - ヤマル地域の2030年の生産量は、ロシアの2013年年間生産量の半分に相当する量を目指している。（天然ガス生産計画 2030年 3,100~3,600億m³）
 - 大宇造船海洋がヤマルプロジェクト向けLNG船16隻をスポット・リザーベーション・アグリーメント※締結。

※スポット・リザーベーション・アグリーメント
発注者がドックを
事前予約すること。



現行ロシア極域資源開発域（出典：JOGMEC）

2014年の北極海航路航行実績

・2014年シーズンの北極海航路のトランジット航行数は61隻※1で、2013年の71隻より減少。 ※1 砕氷支援を行うロシア国営会社(ロスアトムフロート社)の統計情報による。

北極海航路貨物輸送実績 (2010年～2014年)

[トランジット航行]

北極海を東西にわたり航行するもの。北極海内の複数の海域をまたぐ航行を指し、ロシア国内間輸送を含む。
(ロスアトムフロート社の説明による)

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年
貨物量 (ton) 2013年までDWT※2 2014年はGT※3	111,000	820,789	1,261,545	1,355,897	751,710 (GT:総トン数)
航行隻数	4 (うち、2隻は バラスト航行※4)	34 (うち、10隻は バラスト航行)	46 (うち、22隻は バラスト航行)	71 (うち、22隻は バラスト航行)	61 (うち、34隻は バラスト航行)

※2 DWT : (Dead Weight Tonnage)(載貨重量トン数) 船舶に積載できる貨物の重量を表す。

※3 GT : (Gross Tonnage)(総トン数) 船舶の全体の容積を表す。

※4 バラスト航行 : 貨物を積載しない状態での航行を指す。



北極海の海域分割図

2014年の北極海航路における国際間輸送実績

- ・2014年シーズンにおける北極海航路の国際間輸送実績は、バンクーバー港(カナダ)からポリ港(フィンランド)まで、石炭を輸送した1隻のみ。日本へ輸送された貨物はなかった。
- ・2013年シーズンの国際間輸送実績である18隻と比較すると急減。

北極海航路を利用した国際間の輸送実績

2013年(18隻)

- | | | | |
|-------|----|-------|----|
| ・日本向け | 3隻 | ・中国向け | 3隻 |
| ・韓国向け | 3隻 | ・その他 | 9隻 |



北極海航路を利用した国際間の輸送実績

2014年(1隻)

- ・バンクーバー港(カナダ)からポリ港(フィンランド)まで(船名: Nordic Ohshima)



Nordic Ohshima
出典: ノルディック・バルク・キャリア

出典: 北日本港湾コンサルタント(株)の調査結果

国際間輸送航行数の減少要因

- | | |
|--------------|------------|
| ①中国の鉄鉱石需要の下落 | ②船舶燃料価格の下落 |
| ③原油価格の下落 | ④ロシアの政治的要因 |

今後の施策を検討する上での基本的な問題意識

外航海運の重要性

- ・外航海運は安定的な国際海上輸送を通じて、我が国経済・国民生活を支える物流基盤であり、経済安全保障の観点からも重要な産業。

海事クラスターの役割

- ・外航海運は海事クラスターの中核を担っており、貨物輸送に使用する船舶を国内で建造することが多く、船舶金融と関連産業等と合わせて地方振興、地方創生、経済振興にも貢献している。

外航海運の現状

- ・世界経済は、リーマンショック等による一時的な停滞を挟みつつも、基本的には拡大を続けてきている。外航海運事業は世界単一市場を形成しており、グローバル化する世界経済の中で、本邦外航海運事業者と外国の外航海運事業者との間の競争は激化の傾向となっており、世界の海上荷動き量は拡大傾向のなか、定期船部門では世界的規模のアライアンスが進展し更なる国際競争が激化。
- ・一方、外航海運の国際競争力強化のためには、外航海運会社による三国間輸送等への更なる進出の状況を踏まえることが必要。

官民の役割分担

- ・今後も、安定的な国際海上輸送を確保するため、平時と非常時における官・民の役割分担を検討する必要。

今後の政策の方向性

平時における対応

- ・平時においては、外航海運事業者は、エネルギー・食料・工業製品等の輸出入を通じて、我が国経済・国民生活を支えるため、我が国の安定的な海上輸送を確保する必要。
- ・事業者間での世界的なアライアンスなどの連携を進め、三国間輸送への参画等各社の強みを活かした積極的な輸送活動等を行う外航海運事業者の国際競争力の強化を図る。

非常時への対応

- ・経済安全保障の観点から国際海上輸送の安定的な輸送を確保（外航日本船舶約450隻）するため、政府は、平時から、税制優遇措置等が受けられる国際船舶制度、外航海運事業者による「日本船舶・船員確保計画」の策定、実施及びそのためのトン数標準税制による支援等の施策を推進。
- ・非常時においては、政府は、本邦外航海運事業者に対して航海命令を発出。

海事クラスターの強化

- ・海事クラスターを更に強化するため、各地の海運・造船・金融・その他関連産業が成長する施策の検討が必要。

海賊対策等

- ・海上交通の要衝の重要性に鑑み、マラッカ・シンガポール海峡等において、利用国と沿岸国との協力の下、我が国は主導的な役割を果たしていく。
- ・新たな海賊事案に対応した協力を実施することが必要。

パナマ運河・北極海航路の円滑な利用

- ・パナマ運河については、通航料の透明性・安定性・予測可能性を確保、合理的な通航要件の確保を政策対話を通じて働きかけや情報収集を行っていくことが必要。
- ・北極海航路の利用のための砕氷船支援料等のコストが不明瞭であることや避難港等のインフラが貧弱であることから、ロシア当局に懸念・要請事項を引き続き伝達するとともに、北極海特有の事情を勘案した安全基準、環境基準、船員の資格の策定に引き続き参画していく必要。

現政権の課題・施策との関係について詳細①(参考資料)

「日本再興戦略」改訂2014—未来への挑戦—(平成26年6月24日改訂)

第二 3つのアクションプラン

一. 日本産業再興プラン

5. 立地競争力の更なる強化

(国際競争力向上等のための交通政策基本計画の策定)

・総合的な交通政策の基本的な枠組みを定める交通政策基本法が昨年11月に成立し、今後同計画に基づき、諸施策を実行し我が国の国際競争力の強化を図ることとしている。

二. 戦略市場創造プラン

観光資源等のポテンシャルを活かし、世界の多くの人々を地域に呼び込む社会

「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」に基づき、**2020年にクルーズ100万人時代の実現を目指す。**

交通政策基本計画(平成27年2月13日閣議決定)

B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

①我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

→2015年末に完成予定のパナマ運河の拡張や北極海航路等、新たな航路を通じたエネルギー輸送に的確に対応するため、通航・航行要件や料金改定の手続きの透明化等の課題の解決を図る。

→我が国の安定的な国際海上輸送を確保するため、日本商船隊の競争基盤強化のための方策を検討する。

③訪日外客2000万人の高みに向け、観光施策と連携した取組を強める

→「日ASEANクルーズ振興プロジェクト」に基づいた、我が国への外航クルーズ船の戦略的な誘致方策を検討する。

④我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

→海上交通の要衝であるマラッカ・シンガポール海峡における海上輸送の安全確保に積極的に参画する。

まち・ひと・しごと創世総合戦略(平成26年12月27日閣議決定)

地域産業の競争力強化 観光地域づくり

寄港地を中心に地域の活性化に寄与するクルーズ船の受け入れとその円滑化を推進する。

平成27年度予算政府案におけるまち・ひと・しごと創世関連事業(平成27年1月14日)

①地方にしごとをつくり、安心して働けるようにする。

日・ASEAN連携によるクルーズ振興(0.1億円)

現政権の課題・施策との関係について詳細②(参考資料)

海洋基本計画(平成25年4月改訂)

第一部 海洋に関する施策についての基本的な方針

(2) 海洋安全の確保

海賊対策については、関係国とも連携しつつ、ソマリア沖・アデン湾及び東南アジアにおける取組を継続するとともに、特にソマリア沖海賊から日本関係船舶の安全を確保するための取組を推進する。

(4) 海洋産業の健全な発展

グローバルな環境変化を踏まえた外航海運の戦略的対応の推進及び国際的な競争条件の均衡化のための継続的な取組を進めるとともに、国際交渉を通じた秩序ある競争環境を整備する。

クルーズ、マリンレジャーなど観光資源や憩いの場としての海洋を活用した観光産業の振興、発展を促す海洋観光等の取組を推進する。

第二部 海洋に関する施策に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

4 海上輸送の確保 安定的な海上輸送体制の確保

○日本商船隊の国際競争力の確保及び安定的な国際海上輸送の確保を図るため、日本籍船及び日本人船員の計画的増加に取り組む我が国の外航海運事業者に対し、トン数標準税制の適用等を実施し、日本船舶と日本船舶を補完する準日本船舶合わせて450隻体制の早期確立を図るとともに、日本人外航船員の数を平成20年度から10年間で1.5倍に増加させるための取組を引き続き促す。

○公平な条件下で競争を行う環境整備として、交渉参加国が高いレベルの自由化約束を行うことを目指し、世界貿易機関(WTO)や経済連携協定(EPA)等における海運サービス分野の交渉に取り組む。

5 海洋安全の確保 海洋の安全保障や治安の確保 海賊対策

○国際社会と連携し、ソマリア沖・アデン湾での海賊対策を引き続き実施するとともに、海賊多発海域における日本籍船において、小銃を用いた警備を実施することができる等の特別の措置について、その取組を推進する。

○航行援助施設の運用・整備に関する協力及び人材育成等を通じて、マラッカ・シンガポール海峡等における海賊対策、航行安全対策を実施する。

8 海洋産業の振興及び国際競争力の強化 経営基盤の強化 海運業等の公正な競争条件の確保等の推進

○国際海運市場における競争の激化を踏まえ、諸外国の外航海運政策の動向を注視しつつ、我が国海運にとっての国際的な競争条件の均衡化のための施策に継続的に取り組む。

11 国際的な連携の確保及び国際協力の推進 海洋に関する国際協力 航行安全確保

○「マラッカ・シンガポール海峡協力メカニズム」の下で実施されるプロジェクトのうち、航行援助施設の整備に関する協力や、航行援助施設の維持管理に係る人材育成を推進するとともに、同メカニズムを有効に機能させ、マラッカ・シンガポール海峡における航行安全・環境保全対策の充実が図られるよう、利用国、利用者等に幅広く参加を働きかける。