

国家戦略特区ワーキンググループ ヒアリング（議事録）

（開催要領）

- 1 日時 平成27年3月27日（金）13:05～14:00
- 2 場所 永田町合同庁舎7階特別会議室
- 3 出席

<WG委員>

- 座長 八田 達夫 アジア成長研究所所長
大阪大学社会経済研究所招聘教授
- 委員 阿曾沼 元博 医療法人社団混志会瀬田クリニックグループ代表
- 委員 原 英史 株式会社政策工房代表取締役社長
- 委員 本間 正義 東京大学大学院農学生命科学研究科教授
- 委員 八代 尚宏 国際基督教大学教養学部客員教授
昭和女子大学グローバルビジネス学部特命教授

<提案者>

- アンドリュー グラハム 英国SafeSTS社オペレーションズディレクター
- 松浦 福太 日本海洋産業株式会社代表取締役社長
- 中尾 順吉 日本海洋産業株式会社顧問
- 田中 光太郎 下関市総合政策部次長

<事務局>

- 藤原 豊 内閣府地方創生推進室次長

（議事次第）

- 1 開会
- 2 議事 海運カボタージュ規制に関する規制改革について
- 3 閉会

○藤原次長 少し時間が押しましたが、国家戦略特区のワーキンググループの関係省庁等からのヒアリングということで、下関市、日本海洋産業の方々、英国のSafeSTS、Ship to shipの方々にお出でいただいております。

これは、以前から構造改革特区でも御提案を頂戴していたようでございますが、今回、近未来技術検討会で御提案がございました。

ただ、お話の内容は、技術の話という以上に、これまでも議論がございました、いわゆる韓国カボタージュ規制の議論ということでございましたので、政務でもお話を伺った上

で、是非ワーキンググループで検討していただきたいと、平副大臣からも指示をいただきましたので、今回、こういった形でのヒアリングにさせていただいた次第でございます。

八田座長、よろしく申し上げます。

○八田座長 どうも遠方よりお越しくださいませありがとうございます。

早速、御説明をお願いしたいと思います。

○田中次長 私は、山口県下関市総合政策部次長をしております、田中と申します。よろしくお願いたします。

出席者の紹介をさせていただきます。

まず、日本海洋産業の松浦社長でございます。

同じく、中尾顧問でございます。

英国SafeSTS社、アンドリュウグラハムオペレーションズディレクターでございます。

私が説明をさせていただいた後に、あとは補足説明という形をとらせていただきたいと思ひます。

それでは、下関市と連盟企業10社代表の日本海洋産業と共同で提案いたしましたプロジェクト「Ocean Transit with Cabotage for STS」、船舶間貨物油積みかえによる沿岸輸送の規制緩和について、お手元の参考資料に沿って説明させていただきます。ちょっと不鮮明なところもございますが、御容赦願ひたいと思ひます。

まず、表紙の写真でございますけれども、これが原油の積替え作業の風景でございます。

資料の3枚目、別紙提案書をお開きください。日本海洋産業と英国SafeSTS社は業務提携を行ひまして、平成25年から長崎県対馬沖の排他的経済水域において、外国籍船舶同士による、主にロシアから輸送されてきた原油の積替え作業、Ship to ship、STSを行ってまいりました。

英国SafeSTS社は、作業に必要な防舷材やホースなどの機材を下関港に所有、保管するなど、設備投資を行っております。作業の都度、対馬沖まで片道約12時間をかけましてタグボートで機材を曳航し、海上保安庁第七管区門司保安部の手続を経た指定水域でSTS事業を行っております。

このSTSは、我が国で初めての事業でございます。

これまでに月平均1回の割合で14回作業を行ってまいりました。積み替えられた原油は主にアジア方面へ輸送され、うち5回ほどは関門海峡を通過し四国の愛媛県今治市菊間に輸送されております。

このSTSの作業を行うに当たっては、海洋汚染や海上災害防止のための国際条約であるマルポール条約の基準に準拠いたしまして、作業の都度、英国から派遣されました国際資格を有するPOACの監督官の助言、管理下で現場作業を行っており、これまで事故は皆無でありました。

しかしながら、作業中の船舶間の接触や衝突防止用として設置するゴム製の空気式防舷材を管理するためには、作業員が海上で揺れ動く防舷材に寄り付いて行ひ危険を伴うもの

でした。

その管理作業の効率性や安全性の向上を図るため、遠隔操作により防舷材の内部温度や空気圧を測定管理できる「ラバーフェンダーエアモニター」を日本海洋産業が開発されまして、現在、特許申請中でございます。また、「LNG-STIS用緊急離脱装置」も開発中であり、これらの資料につきましては、参考資料の4ページ以降にお示ししているところでございます。

このような中、これらの新技術を実証するための実績を上げる必要に迫られ、STISの実施回数を増やすことが求められております。

加えて、下関港から対馬沖までの機材の輸送コスト対策や冬場のしけによる作業の遅延対策なども必要なことから、資料の2ページ、3ページにお示ししていますように、山口県沖の第七管区門司保安部担任水域の沿岸に近い水域に、外国籍船舶同士によるSTIS特区水域を設置しようとするものでございます。

また、当該外国籍船舶による国内輸送に関しましては、船舶法第3条による特許の緩和措置を提案するものでございます。

経済的社会的効果につきましては、提案書の2枚目の⑨番にお示ししているところでございます。

1ページをお開きください。日本海を中心に置いた地図でございますけれども、我が国の原油やLNGなどの資源エネルギー供給を考えますと、中近東のシーレーンや輸送コストの問題などによりまして、ロシアからの供給が増加傾向にあります。

また、アメリカと中国の貿易の物流は、上海などから東シナ海、対馬海峡、日本海から津軽海峡を通過し、太平洋、西海岸へと日本海での海上輸送が活発になっておりますので、今後、アメリカからのシェールガス、シェールオイルなどの輸送も考えられます。

そういたしますと、アジアのゲートウェイである下関港が資源エネルギー関連やSTIS事業の基地などとして、今後展開されることが期待されております。

さらに、国際競争の面からは、同様にSTISを行っている韓国の麗水港に対しまして、優位性が確保されることも期待されているところでございます。

この我が国の初めての事業である船舶間貨物油積替えのSTISは、海洋環境の保全、海上輸送や海洋の安全の確保、海洋産業の振興及び国際競争力の強化、国際的な連携、資源エネルギー供給問題などに範囲が及んでまいります。

幸いにも、世界15海域におきまして過去3年間で550回以上の実績があり、安全技術面のみならず保険補償や他国のSTISに関する法律を作成する支援をするなど、世界的に信頼されております英国SafeSTIS社が日本海洋産業と業務提携し取り組んでいるのは、このSTIS事業につきまして、我が国の海洋施策の新たな展開や推進の一助になり得ると思われまます。

現在も、本州最西端沖の水域で実際にSTISが行われているところでございます。

この日英STISプロジェクトは、地方企業を始め、プロフェッショナル集団である海外企業、地方公共団体、国の関係機関が一体となった共同プロジェクトとして取り組める、絶好の

機会であると感じている次第でございます。

なお、一昨年の平成25年には、日本海洋産業と英国SafeSTS社並びに英国大使館のヒッチンズ駐日大使の推薦を頂きまして、国家戦略特区に今回とは異なる水域での提案をされましたが、残念ながら不採用となりました。この度は、下関市を含めての再挑戦でございます。

以上で、私の説明を終わります。

○松浦代表取締役社長 私どもは、事業のまとめ役として日本海洋産業の今までの流れを御説明させていただきます。

私ども日本海洋産業は、防衛省の船舶を岸壁に係船するときに必要な空気式防舷材を納入しておる業者でございます。

この防衛省への納入実績並びにそのメンテナンスを含めた技術的な私どもの持ち味と、下関という地理的な場所に英国のSafeSTS社から大きな理解と賛同を得まして、下関でこのShip to ship事業の基地を含めた色々なサポートをしてほしいということで、3年前から開始いたしました。

現在は、対馬沖をタグボートで12時間の時間をかけながら、そのコストも勘案しながら色々やっておりますが、このサハリン沖等から持ってくる原油、LPG、LNGは、基本的には世界のオイルメジャーによる、それぞれ港に船を入れるというスタイルから、船がどんどん大型化しまして、沖合で全部輸送を済ませた上で、シャトルで空にして、例えば、サハリンの港に早く戻るといふ、国際戦略、世界の輸送体系において大きな思想が、実はこの日本の対馬海域で実現実行されて3年目になりますけれども、この対馬海域と下関の距離が今申し上げた12時間もかかるというところが、オイルメジャーからしても時間がかかり過ぎるあるいはコストがかかり過ぎる。

今まで韓国の麗水で、実は今もやっておりますけれども、せっかく日本側に取り込んだのですが、さらにそれを日本領海内の山口県沖のもっと近いところできれないのかと、そうすれば、コストも時間も節約されて、もっと多くのShip to ship作業を韓国の麗水ではなくて日本でできるのではないかという提案と叱咤激励を受けまして、3年前には国家戦略特区で提案させていただいたのですが、この度は下関市を頭にして地元の8社の中小企業を束ねた上で、この地域活性化に資する案件を是非とも内閣府に受け止めていただいて、私どもの提案する近未来技術と特区の近いところへ、要するにカボタージュの取組みに対して御理解をいただいた上で、我が下関、地方の我々企業の活性化で、輸出はソフトビジネスの典型でございますので、色々な意味で人材の確保、雇用、それにふさわしい色々なネットワーク、英国とのコミュニケーション、さらにはオイルメジャーを通じたサハリン、ロシア等の色々な地方から世界へ向けた発信ができる事業として、それなりの御理解をいただければというところでございます。

○八田座長 どうもありがとうございました。

他にはいかがですか。

(グラハム氏、英語による発言)

○松浦代表取締役社長 彼は、商船三井の英国の元社長で、日本には何回も来日して、日本の海運事情を含めた、そのような世界には極めて精通した人間でございます。彼個人は、原油やタンカー、ガスタンカーの船長を経験した、極めて日本通の英国のビジネスマンです。

彼は、今申し上げた海運のプロですけれども、この度、SafeSTS社を、言わば沖合での色々な原油等の荷役移換の会社のエキスパートでございます、しかも世界中で色々とやっております。

○グラハム氏（松浦代表取締役社長訳） マルポールという国際条約がございます、これで2012年4月から、このShip to ship作業が、言わば国際条約としてPOACという認可を持った人間でないとはやってはいけないというルールが出来ました。それは自動的に日本の国内法になっております。

このマルポールという国際ルールが安全面というものを非常に重要視した法律でございます、その中で私どもが今回近未来技術で提出したこの技術とは、安全を担保することについては、緩和ではなくて、むしろ新しい規制ということを含めて私どもが技術開発をいたしました。

これは、所轄官庁の海上保安庁からも強く要請をされた、国家として譲れない安全というものをいかにして担保するのですかということの命題とリンクした、私どもの提案でございます。

1万5,000回、今、世界でこのShip to shipがオペレーションをなされております。

特にこのSafeSTS社は英国のロイヤル・ダッチ・シェル社と深い関係にありますが、来週の4月1日に、世界最大のエネルギー企業のエクソンモービル社が、この下関の基地及び対馬沖で現在やっておりますSTS作業を下見に来ます。同時に、今日、日本で初めてのLPG-STCを現在対馬沖でやっております。

特にロイヤル・ダッチ・シェル社とは、通常のShip to ship作業のみならず緊急Ship to ship作業がございます。

現在、このSafeSTS社が世界に基地を設けておりますのは、日本の下関、韓国の麗水、シンガポール、アフリカのモザンビーク、南米のペルー、ダカールなど、さらに3か月以内にはカナダとコロンビアでいたします。

特にロイヤル・ダッチ・シェルからの大きな課題、宿題は、ロシアのサハリン2プロジェクトでシェル社が関与してございまして、その輸送体系を含めて色々と指示を受けております。シェル社からの意向の具体的な中身は、航海日数等、コスト削減等を含めて色々な宿題をもらっております。

現在、韓国の麗水で、私の聞くとところでは、年間百何回のSTSをやっております。サハリン2プロジェクトを通じて、Ship to shipの作業の契約を既に済ませております。

麗水港で今までやっておったのですが、ここには色々な問題もありまして、対馬に来ま

した。

とにかく日本でSTSをやりたいけれども、日本の領海内でのShip to shipについては、色々な規制があります。具体的に言うと、カボタージュという法律で、色々な意味で作業に制約があります。

現在の対馬沖でも、既に下関の地方の企業とは色々に関連をした仕事をさせていただいております。

同時に、世界のオイルメジャーあるいは日本の大手商社からも、このカボタージュ問題でまだ色々ネックがありますという指摘も受けております。この問題が解決されれば、ここだけ、特区だけでも結構ですから、もっとビジネスチャンスが増えることを前提に、今回は申請に至っております。

○八田座長 ありがとうございます。

それでは、このカボタージュは一般的な規制ですから、これに関するどの法律が問題になっているのか、法律のどの条項をどのように変えてほしいのか。

もう一つは、外国ではこの領海でのSTSはどのようにされているのでしょうか。

それから、韓国では、実際問題としてどのようにしているのでしょうか。

その辺について伺いたいと思います。

(グラハム氏、八田座長、英語による応答)

○松浦代表取締役社長 これは話の順序が逆になるのですがけれども、今、下関の沖合に大きな人工島がございまして、この取組みに対しては、実は下関では大きなローカル問題でございまして、これについて、ヨーロッパの思想を含めた新しい活用方法を、彼ら自身がSTSを通じて提案を持ってきております。

それはやはり色々な諸問題があるのですが、その前にカボタージュという現法が、次に彼らが提案するテーマにもリンクしておりますということが一つです。

先生の御指摘、まず、韓国のSTSは、麗水港で韓国政府が特区をちゃんと認可をいたしております。ここが実は今日もお手元にお持ちした「韓国内航海運におけるカボタージュ規制の動向」の中に詳しく記載されておりますが、実質的には、建前と本音を韓国政府は上手に使っておられて、現実的には、STS特区を麗水港で設けております。

その活用でこの改善をしておったのですが、どうもロイヤル・ダッチ・シェルは日本が好きなのですね。それで、まず、日本でできるチャンスを我々は対馬で頂いた。

○八田座長 対馬のカボタージュの問題はないのですか。

○松浦代表取締役社長 対馬は、領海外なのです。EEZ、要するに経済的排他区域、領海外ですから、今はフリーにできます。問題は、それが12時間半もかかって、タグボートのコストと時間がロスではないかということをお手元にお持ちした「韓国内航海運におけるカボタージュ規制の動向」の中に詳しく記載されておりますが、実質的には、建前と本音を韓国政府は上手に使っておられて、現実的には、STS特区を麗水港で設けております。

○八田座長 では、これは特区では容認したいのですね。

○中尾顧問 先生の指摘の法律で言うと、船舶法の第3条、日本の船以外は日本の各港で物品とか、旅客とか、輸送をしては相ならぬということが一番の問題です。

○八田座長 分かりました。では、その規定を作るということを特区でやればいいと。対馬の場合には、これは要らなかったと。

○中尾顧問 はい。

○松浦代表取締役社長 要りません。

○八田座長 分かりました。

(八田座長、英語による発言)

○八田座長 今の質問を日本語で言えば、要するに、韓国以外の諸外国では、どのようにカボタージュ問題を回避しているのでしょうかということです。

(グラハム氏、八田座長、英語による応答)

○八田座長 今のは、とにかくヨーロッパではカボタージュは法律としてありません、アメリカではあります、非常に大きな問題ですという答えですね。

分かりました。

そうすると、日本はその途中でやりましょうと。

では、委員の方から御質問はいかがですか。

○本間委員 国土交通大臣を説得するというアプローチは、これまでにとられたのですか。

○松浦代表取締役社長 下関の海事事務所、福岡にある博多の海事局には、既に説明並びに現状のShip to shipの説明、私どもが是非御検討いただきたいというテーマは説明をいたしております。

○本間委員 回答は得ていないのですか。

○松浦代表取締役社長 私が受ける感じは、一つは国益に資するかどうかで、国益に資する理由はこうですという説明はさせていただいております。

それから、今後、このShip to shipはどうなるのですか、世界のオイルメジャーの動向はどうですか、それもきちんと説明をさせていただきたいということで、先ほどからのオイルメジャーの動向、そして、韓国での港湾行政で、コンテナは釜山に取られ、ケミカルは蔚山に取られ、Ship to shipは麗水に取られて、今、LNGのストックは韓国の光陽市に既に取られております。

そのような国家のいわゆる港湾行政の目線からすれば、やはり韓国に負けないようなことを是非日本の政府もお考えいただけませんかという、私ども中小企業には身に余る提案なのですが、現実的にはそうでしょうということを、色々な形で説明をさせていただいております。

○八田座長 国土交通省には直接いつ頃されたのですか。

○松浦代表取締役社長 昨年来、ちよくちよく下関の海事局と博多の海事局に行って、実はこうなのだと、Ship to shipの説明も含めましてね。

○八田座長 本省にはまだなのですか。

○松浦代表取締役社長 本省にはまだなのです。

本省にいつ行くかは、実はこのような会議で色々な御意見を聞きながら、内閣府のバックアップも得ながらお邪魔したほうがいいのではないかという想定をしております。

○八田座長 私は本省がまずは筋ではないかと思っていただけども、先ほど、3年前に国家戦略特区に申請されたという、それは構造改革特区ですか。

○松浦代表取締役社長 いや、国家戦略特区です。

○八田座長 3年前ですか。

○松浦代表取締役社長 9月に。

○八田座長 3年前にはなかったね。

○阿曾沼委員 国際戦略総合特区ではないですか。

○中尾顧問 何か六つほど通ったとかという。

○八田座長 では、国際戦略総合特区ですね。

○松浦代表取締役社長 一昨年ですかね。この内閣府で、あくまでも国家戦略特区で2年前の9月11日締切のこれで、英国政府からも推薦状を頂いて、私は実はここの建物には、その当時、4回お邪魔させていただいております。

○八田座長 では、原委員、どうぞ。

○原委員 先ほど船舶法の3条のただし書きの規定で、国土交通大臣の特許があるときは認められますというものだったのですが、これはどのような場合にこれまで特許がなされているのでしょうか。

○中尾顧問 今、鹿児島に石油の備蓄基地がありまして、そこへタンカーで持ってきて入れて、それをさらに国内の港に持って行くときに特許を認められて、今、現実には動いている状態です。あくまでも外国船です。

○八田座長 これはSTSですか。

○中尾顧問 STSと言いますか、陸ですね。

○田中次長 鹿児島の経緯は後で確認したのですけれども、STSではないのです。

要は、国内の船籍でないとダメだという船舶法の第3条は、国内の港に運ぶのは外国籍の船舶はダメです、国内船籍でないとダメということの許認可が書いてあるわけございまして、鹿児島の件は、STSではなくて、陸上のタンクから国内に運ぶ船に積み替えられて運んでいくのですが、その船が外国籍であるがために、特許で運んでいますということございまして。

○八田座長 日本の国内の港から他の港に外国籍の船が輸送した、それが特許である。それはどのような根拠なのですか。許したのは備蓄だからということですか。

○松浦代表取締役社長 それもありますかね。

○中尾顧問 船そのものが、今、内航船の船ですと、せいぜい3,000トン級とか、そんなものしかないのです。

今、作業していますのが、25万トンとか、30万トンの船で原油を積んできて、それを10

万トンとか、5万トンの船に振り分ける。5万トンとか、10万ですと、関門海峡を通れますから、それで四国まで持って行くとかということをやりますけれども、それは実は船が国内にはないのです。だから、基本的には外国船を使うしかないのです。

それで鹿児島もその船を運ぶのに外国船を認めざるを得ないということになったのではないかという、これは推測ですけれども、多分そんなことではないかと。

今回の話も、当然、内航船があれば内航船を使いたいだけでも、全くないわけです。

だから、10万トンとか、5万トンの船を、いずれそれがこの事業として日本にどんどん来るようになったら、内航船の中で作りませんかと言ってつくってもらって事業にすれば、国内の事業としてできると思うのです。

今はまだ船がないものだからということで、外国に頼らざるを得ない。

○松浦代表取締役社長 そのような意味合いでは、内航運送業界には全く迷惑もかけず、ダメージもございませんというのも、私どもの大きな提案の趣旨でございます。

○原委員 このただし書きの特許はその鹿児島の1件だけですか。

○中尾顧問 今のところ私どもが確認しているのは、そのようなものがあるということ、この間、博多の九州運輸局に行ったときに教えていただいて、このような事例があるから、1回、本省に話してみたらどうかというあれは受けております。

○原委員 これはものすごく古い法律の条文だと思うのですけれども、最近の条文ですと、このような許可を与えるとかいうときですと、要件を決めて、このような場合であれば認めます、内航船舶に悪影響がなければ認めますとか、そのような要件を通常は定めていると思うのですが、これは全く要件なしで、恣意的に国土交通大臣が特許を与えられるという、それだけですか。

○中尾顧問 それだけです。

○原委員 その制度論からして本来は議論をしないといけないということかもしれません。

○八田座長 先ほどのサハリン2で向こうからオイルを持ってくる、それを受け取るのは、どこの船なのですか。

○中尾顧問 韓国、台湾、中国、日本、そこで三つか四つに分けます。

○八田座長 色々な船が受け取るわけですか。

○中尾顧問 そうです。

○松浦代表取締役社長 結局、実はここも以前国交省から質問を受けたのですけれども、海外から来て日本に持ってくるケースと、海外から来て海外にそのまま行ってしまうというケースと違うのではないかと、確かにそれは御指摘のとおりですけれども、問題は、私どもは地域創生という一つのくくりつけで、下関の産業界、企業にとって、下関を基地にさせていただいて、下関に英国から資本投下していただいた瞬間から、それに資する色々な活性化が生まれているのです。海外から海外に行っても、下関の産業界には既に大きな地域活性化の産業のメリットは出ているわけです。

そういう意味で、何も外から来て日本に持ってくるだけではなくて、外から来て、例え

ば、今やっているShip to shipは、カナダから来て中国に持っていったり、台湾に持っていったりしておるわけです。日本に来ないのです。それでも、下関の私どもにはビジネスになりますというところです。

○八田座長 だから、具体的な事実としては、サハリンから来て、日本に来るものもある、韓国に来るものもある、台湾に来るものもある、その積替えをそこでやる。

日本の場合には、そのまま日本に来たって問題はない。だから、具体的に台湾とか、韓国とか、他のところには行かないのですか。

○中尾顧問 大体その辺と、東シナ海ですね。

○松浦代表取締役社長 もちろんシンガポールにも持っていきます。

○八田座長 そして、そのでっかい船に横に小さいものが付いてオイルを受け取るというわけですね。

○松浦代表取締役社長 その小さいというのが、内航総連合からすると、俺たちのサイズで運べるのではないかと。ところが、内航総連合で運べるサイズのものは、彼らからすると意味がないのです。

○八田座長 もっと大きいわけですね。

○松浦代表取締役社長 もっと大きくなってはいけない。例えば、30万トンから10万トン。30万トンが例えば2万トンの船に移し替えろと言われても、そんなものは要らないとなるのです。

○八田座長 その積替えを下関でやりたいと。だから、日本の場合もそのようなサイズが出てきたならば、それは日本でやっても構わない。ただし、台湾の船などはどっちみちしょうがないでしょうという話ですね。

○松浦代表取締役社長 はい。

○八田座長 分かりました。

だから、我々のところに持ってこられたから、我々が仲立ちするにしても、要するに、国土交通省としては今の法律の中で認める可能性は非常にあるわけですね。

○藤原次長 事務局から、すみません。

先ほど1件あるという話は以前から下関市から聞いているので、鹿児島の場合なのかどうか確認したいと思いますが、もう1件、明示的にこれは後ほど配付しますが、国土交通省が22年3月26日に沖縄県における外国船籍の沿岸輸送についてということで、この船舶法第3条に基づく国土交通大臣の特許として実施するというのは例があります。

○八田座長 昭和22年ですか。

○藤原次長 平成22年です。5年前です。

これは沖縄の自由貿易地域に限定して、そこから出てくる貨物、輸送について、特別に認める、本土との行き来を外国船籍にも認めようというものがございますので、このような特許で認めていくというのは例がございまして、このような扱いをこのケースができるかどうかということが一つ大きなポイントだと思います。

構造改革特区提案で、これを認めています。

○八田座長 それから、先ほどおっしゃったものでは、2年前に国家戦略特区にもお出しになったという。

○藤原次長 ですから、皆さんの件は構造改革特区提案は何度かしていただいている、国家戦略特区も1回、最初の提案でしていただいたみたいです。

○八田座長 でも、それはおそらく構造改革特区でやったほうがいいのではないですかという、我々の案だったのだらうと思いますね。

○阿曾沼委員 今の藤原次長がおっしゃったのは、沖縄の場合は、日本船社の外国船に限ってということですか。外国船社の外国船ではなくて、日本船社の外国船ということで特許を得ているということでしょうか。

○藤原次長 資料を今から、すみません。

○阿曾沼委員 いや、それは確認だけでいいです。

○八田座長 これは是非国土交通省に問い合わせをしてください。

○中尾顧問 それともう一つ、今度は逆に、今、可能にしてほしいということと、先ほど松浦が言いました、作業をやるのに、マルポール条約、いわゆる安全性を守っていくということになりますと、例えば、今、下関の港に置いてある防舷材であるとか、油を輸送するホースであるとか、このようなものは船に常備しているものではないので、法律がないのです。

逆に言ったら、何を使っても全然法律に違反しない。しかし、現実はこの防舷材一つにしても、でかい船がぶつかり合うわけですから、もし爆発でもしたら大変な事故になってしまう。また、ホースが切れたとか、そのようなときにも油漏れとかが起きるので、その品質、このような品質のもので、このような検査を受けたものでないと、STSに使ったらダメだとかという法律が、逆に要ると思うのです。

企業ですから、そんな難しいことはしてもらわないほうがいいのですけれども、安全担保のためには、特に今、海上保安庁などが厳しく言っているのは、その辺のところをきちりしてくれというのだけれども、片一方、法律がないわけです。

だから、この間、海事局に聞きましたら、そんなことを言われても、船に積んでいないのだから、私たちの仕事と違うと断られたのです。だけれども、そんなことを言っていたら、マルポール条約を守れない、基準が出来ないと思っているのです。その部分も法律の規定を是非また作っていただけないかと。

○八田座長 これは海事局ではなくて港湾局ですか。

○中尾顧問 法律を作るのは海事局の仕事ではないかと思うのです。それを守らせるのは海上保安庁だと思うのですけれども。

○阿曾沼委員 商品の基準認定はどこでやるのですか。

○松浦代表取締役社長 それは、例えば、防舷材のISOがございます。究極は国際石油連盟のそのようなルールがあるのですけれども、それがまだ国内法にはなっていないのです。

○阿曾沼委員 日本でその試験をする組織はあるのですか。

○松浦代表取締役社長 今のところはないので、今、それを世界の船級協会に委ねようと。ロイドとか、ABS、デット・ノルスケ・ベルタとか、船級協会がそこをカバーしないと、今度は保険の問題があるのです。オーナーさんは必ずこの輸送の保険をかけなければいけませんから、そこには安全が絶対に担保されておるといのが要るわけです。

ところが、日本の現行法でいけば、領土外でやるものについてはないのです。それでイギリスが提案しておるのは、我々が安全を絶対を守る、彼らはロイドという保険の国ですから、それを担保するには規制を強化してほしいと。

○阿曾沼委員 法律を作るといいと思いますが、それを客観的かつ合理的に誰が認定するか。その組織が日本にあるかとか、他の国際的組織に頼むのかとか、具体的な議論がないと、法律に書き込めないですね。

○松浦代表取締役社長 とりあえずは、今も私どもはSTSをLPGでやっておるのですけれども、それはロイド船級協会がその安全を政府に代わってチェックするという。

○八田座長 それもできるわけでしょう。

○阿曾沼委員 それはできるわけですね。

○八田座長 港に来たって、当分の間、それはできるわけですね。

だから、それができないから、このSTSを下関でできないというわけではないですね。

○松浦代表取締役社長 ではないですけども、いずれ日本政府にもそのような法律を作っていたきたいのです。

○八田座長 それはそうでしょうね。

○阿曾沼委員 そうですね。

○松浦代表取締役社長 片方は規制緩和、片方は安全性の強化。

○八田座長 分かりますけれども、一遍に色々やると結構大変で、せめてこれを一つやって、それからその次にそのような考え方です。

それから、もう一つ、先ほどおっしゃった、下関から輸出するというものにも今度の埋立て港を使いたいということでしたが、これはSTSとは違いますね。

○松浦代表取締役社長 STSの延長上になるのですけれども、現行法ではカボタージュ問題で人工島の活用が逆にまた制限されてしまって、世界のオイルメジャーからも、やはりそのようなことでは、この島の色々なエネルギーの基地として使うことにも、もう一つサポートできませんという現実がございます。

○八田座長 それは分かりましたけれども、まず、STSのことが解決したとします。そして、その次に何をやっていいですか。

○松浦代表取締役社長 このカボタージュ問題が解決されれば、オイルメジャーがこの下関沖でもっとたくさんの業務、色々なオペレーションをやりたいと、そこには、オイルメジャーの戦略に沿った我が島の活用方法が当然フレキシブルに色々できると。

○八田座長 では、2段階あって、STSに限定した特許を求めることが第1段階であるけれ

ども、それが終わったら、次に、それだけではなくて外国船が直接輸出できるようにしたいというわけですね。

○中尾顧問 例えば、サハリンから原油を持ってきて、人工島に一時そこに入れて、そこへ外国の色々な船からどうぞ取りに来てください、ここにありますからというビジネスであるとか、それは当然オイルメジャーがオーケーして、では、この島を貸せ、ここにタンクを作るからとならないことにはあれですけども、近くにどんどんそのような作業が起きれば、当然、一時保管しておきたいとか、そんなことは必ず出てくると思う。

特にLNGあたりは非常に危険なものなので、その辺の安全度も含めて、人工島に全部基地を造ってやろうではないかと。しかも、日本海側ですから、地震の心配とか、そのようなものもない。

○八田座長 一種のこれを保税的なものにするのですか。

○中尾顧問 そうです。

○八田座長 もし外国から来て日本の船の小型のものが持って行ったら、それはどうってことはない、普通のことでしょう。

○中尾顧問 ただ、今のSTSばかりではなくて、島にとりあえず一時保管して、後で取りに来ようとか。

○八田座長 これは、保税のこと以外では別に大きな問題はないのではないですか。

○中尾顧問 だけれども、それも外国船が港に着くことそのものがやはり規制されていますから。

○八田座長 でも、輸入するためにはいいわけでしょう。外国から日本に来るのは大丈夫でしょう。

○松浦代表取締役社長 だから、輸入ではないのです。保管倉庫、国際のフリーポートに当然なるのでしょう。

○八田座長 だから、保税ですね。保税のためならば問題だということでしょう。

○中尾顧問 問題になりますね。

○松浦代表取締役社長 目立つところは、シンガポールのLNGハブポートは、世界のLNGをとにかく保管するという機能、スポット売りするという機能、そのようにコンセプトがどんどん変わっていくことも。

○八田座長 では、これはもう一つの課題ですね。分かりました。

とりあえずはこのSTSでやってみて、もう一つは、そのようなLNGや何かの基地を造ってそれを保管して、要するに、元々輸出するものの一時滞留所みたいにして、色々なところに輸出できればやりたいと。

他にございますか。

事務局からは。

○藤原次長 引き続き情報を頂いて、鹿児島の場合など、確認をさせていただきたいと思います。

- 八田座長 それから、沖縄のケースはSTSなのですか。
- 藤原次長 いえ、違います。これは今、お渡しをしたものです。
- 八田座長 STSは初めてなのですね。分かりました。
それから、石油基地を置くというのは、鹿児島ではそのケースなのですか。
- 中尾顧問 とりあえずは陸に備蓄基地を置いています。
- 八田座長 では、それは今の2番目の提案に似ていると。分かりました。
どうもありがとうございました。