

## 国家戦略特区ワーキンググループ ヒアリング（議事要旨）

---

### （開催要領）

- 1 日時 平成27年4月24日（金） 9:37～10:42
- 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 原 英史 株式会社政策工房代表取締役社長

#### <関係省庁>

- 日原 勝也 国土交通省海事局外航課課長  
新垣 慶太 国土交通省海事局内航課課長  
矢島 優一 国土交通省海事局外航課国際海上輸送企画官  
羽矢 憲史 国土交通省海事局外航課課長補佐  
中村 謙太郎 国土交通省海事局外航課海賊対策調整官  
舟本 浩 国土交通省総合政策局政策課政策企画官

#### <事務局>

- 富屋 誠一郎 内閣府地方創生推進室長代理  
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 おはようございます。本日のワーキンググループのヒアリングを開催したいと思います。

1つ目のテーマが、近未来技術実証特区におけるプロジェクト募集に提案された、山口県沖における外国船籍による船舶間貨物積みかえの実施ということで、これは第3回目になります。先般4月17日のヒアリングの際に委員の方々からさまざまな意見が出されておりまして、それに対する対応は可能かどうかという検討をして、今回関係省庁、国交省から回答をいただくことになっておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、座長よろしく願いいたします。

○八田座長 早朝からお越しくださしまして、ありがとうございます。

それでは、早速御説明をお願いいたしたいと思います。

○日原課長 累次にわたりましてこういう機会をいただきましてありがとうございます。

前回、今日配っていただいております資料の中で委員の御主張というところに書いてございますところを中心に、当方でじっくり議論をさせていただきました。大変大きな、我々として非常に困難なところがあるわけがございますけれども、中できちんと議論させていただいた結果を御報告させていただきたいと思います。

まず冒頭でございますけれども、私どもの考えにつきましては、これまで数次にわたりまして御説明してきておりますとおり、カボタージュの制度というのは繰り返してございますけれども、安定輸送、自国海運・船員の維持あるいは安全保障等の観点から、これを堅持することが政府の方針となっております。特許につきましては、カボタージュ制度の特例として、我々としたしましては極めて例外的な場合に限って認めているものでございます。したがって、検討させていただきましたが、本件提案について現状につきましては基本的には特許は認められないものであると御理解いただきたいということでございます。

制度あるいは船舶法、法律につきましては若干補足させていただきますが、そもそも外国籍船につきましては国家の主権の観点から申し述べさせていただきますと、我が国の管轄権が完全には及ばないという船でございます、文字どおり外国の船でございますので、元来、日本国内で輸送行為を行う資格とか権利というものは持っていないと我々は考えています。そのことを具現化いたしましたのが、国内輸送を自国籍船に留保しているというカボタージュ制度でございます、まさに国家主権と密接にかかわる制度であると考えてございます。

このカボタージュ制度の特例といたしまして、外国籍船に対します国内輸送を行う特権を特別に付与するというのが船舶法、我々の所管しております法律の特許と考えてございまして、これは普通の許可のように元来、自由である行為を一旦禁止して、それを解除する許可という制度とは異なると考えてございます。本来、持っていない権利とか資格を特別に創設的に付与するというものだと考えてございます。

このカボタージュ制度の例外として船舶法の特許につきましては、繰り返しになりますが、国家主権にも密接にかかわるものでございまして、一般的なビジネスに関する規制とか、いわゆる許可といった要件の緩和といった問題と同列に論じることがそもそも難しいと考えてございまして、本件の提案の内容はまだヒアリングさせていただいてございませんで、なかなかそれが明らかでないという状況にございまして、船舶法の特許をカボタージュ制度の特例として例外的に特別に付与するものでございますものですから、その申請案件につきましては基本的には特許をすることができない、認められないということが議論の前提とせざるを得ないというのが我々の考えでございます。

冒頭でございますので、議事録の公表、非公表につきましても基本的には認められないと我々は考えてございます本件のような事案について、事案の詳細について不明なまま議論を行って、公表することは避けたい、避けるべきだと考えておりまして、非公表とすべきだと考えさせていただいております。

○八田座長 今日議論は公開です。一般の議論でいいですから、公開です。

○日原課長 それから、委員の御指摘の中で、審査基準が透明性に欠けているので全国統一の具体的な判断基準を示して明確化すべきではないかとか、特区として認めるのか、どちらかの方向で検討するよという御指摘だったと理解しておりますけれども、船舶法の特許につきましてもカボタージュ制度の特例でございまして、我々としたしましては極めて例外的に認められているというものでございまして、本件提案につきましても基本的には特許は認められないということが前提となります。

したがって、本件特許をまず認めるべきだという方向で検討することを前提に、基準を明確化するか、特区で認めるかという御指摘、御質問に現時点でお答えするのは非常に難しいというのが私どもの考えでございます。

それから、提案者に対して確認させていただきたい事項というのも前回配付させていただきまして、個別の項目等をお示しさせていただいたところでございます。こういった確認したい事項のところに記載されております内容につきましては、御提案者の提案の内容の詳細がわからないという状況でございまして、我々具体的に認めるべきかどうかの議論の入り口にも入れないという状況でございまして、今の委員の御指摘あるいは御指示があったことも踏まえて、我々のほうとしてはこういったことが前提、入り口に入るための必要なものであるということでお示しさせていただいたものでございます。

特許の可否を判断することになりますと、どうしても提案内容の詳細を把握することが不可欠となりますので、現時点で審査基準に照らしまして判断するためには、最低限必要と思われる事項を記載させていただいてございます。もちろんこういった事項を示していただければ、判断材料として十分だということまでも申し上げることができなくて、まして特許が認められるということを前提として議論はできないと考えてございます。

もちろん特許を認めるためということで提案者から御説明をということであれば、もちろん誠実にお話をお伺いさせていただきたく所存でございますけれども、現在はそういう状況になっていると考えてございます。

冒頭、大まかな我々の考え方というのはこういうことでございますけれども、さらにこういった委員の御主張につきまして一個一個。

○八田座長 では、ここまでのお話で基本的な御主張は、「一般の規制では、自由が原則で、その例外として規制を置いている。しかしカボタージュ規制では、外国の船舶が国内の他港に来航することは原則として禁止であり、特別の場合に例外を認めている」というものです。我々もそのお立場を完全に理解しております。

それを前提に伺いたいことがあります。国家主権に関することだから外国船の船に対し

て特許を与えることが危険な場合があるということなのだけれども、基本的には日本国が主権を持っているのだから、許可を与えても取り上げることができるわけです。管轄が及ばないからと言ったって、こちらがつけた条件を守らなければ、その許可は取り上げることができるわけで、完全なコントロールのもとに置くことができると思います。その点、日本籍の船と同じではないかと思うのですけれども、どうお考えになりますか。

○日原課長 ありがとうございます。

まず特許の性質でございますけれども、もともと認められた権利をあらかじめ禁止しているというものではございませんで、そもそも何も認められていない。

○八田座長 お立場は完全に了解しています。権利がもともとないところに、特別に与えているのです。特別に与えているものだから、違反をしたら、「それはだめだよ」と言って取り上げてしまえばそれで済むではないですかと申し上げている。

○日原課長 その点でございますけれども、例えば船ですと国籍というものがございしますので、その船に与えられた国籍に関しましては、これは刑法のようなもの、公法的なものを含めて全て国籍国の法律が適用されるというのが原則的な考え方になります。日本の領海内でありますので、日本の法律ももちろん適用されますけれども、基本的に外国の法律というのも国籍を持った船の内部におきましては外国の管轄権というものもございまして、これは実態として管轄権の競合という形になりますので、完全にコントロールができるというところまでは至っていないというのが法律の実態でございます。

○八田座長 しかし、違法をしたら、刑法よりも何よりも、こちらが特許を取り上げるという非常に大きな権限を持っているということは事実ですね。

○日原課長 取り上げることもあり得ると当然考えてございますけれども、不都合が起こった場合に例えば刑法犯が起こった場合とか、あるいは経済事案で大きな事案が起こった場合とか、そういったときに相当大きな被害が出てしまったりすることもございますし、人の生命のような場合は取り返しがつかないこともございますので、事後的に特許をはく奪することで完全に防げるものではないと考えてございます。

○八田座長 わかりました。そうすると、刑法に関すること、特に人の生命に関わることをやり得る場合には、外国の船舶を日本の船舶と全く同じようなコントロールのもとに置くことはできない場合がある。そのような場合には、特許を認めるべきではないということですね。

そうすると、刑法に関する心配がある場合には、これはできないという条件をあらかじめ明確化されたらどうでしょうか。国交省は一旦特許を与えてもそれをはく奪する権限を持っているのだから、基本的には、外国船舶をコントロール下に置くことができる。そのことを前提にしても許可できない特別の場合は、今の3つの条件以上により詳細に、そのことを明確化されてはどうか。

「事業者は、まずとにかくどういうことをやりたいか言いなさい。それからこちらが判断する」という趣旨のことをおっしゃり、具体的には刑法が心配だとおっしゃった。しかし

そのことは、最初に明確にされていないわけです。だからそういう基準をきちんと前もって明確にさせていただきたいというのが我々の主張です。

現行の基準は、透明性を余りに欠いており、裁量権が不必要に高くなっています。透明性向上の利益や条件緩和による経済的利益と、安全運行に関する日本国の利益とを、比較衡量して基準を明確化すべきだと思うのです。さらに、ある場所の特殊性を考慮すると、安全運行の危惧は小さかったり、得られる利益が大きい場合には、さらなる基準の緩和が行われてもいいと思うのです。それが特区でできることです。今の基準は余りに漠とし過ぎているのではないのでしょうか。

(原委員入室)

○八田座長 原さんがいらっしゃった機会に、これまでの議論をかいつまんでまとめます。私のサマリーが正確でなければ御指摘ください。我々の主張の基本は、カボタージュに例外を認めるときの基準を明確にしてほしい。あるいは一般則で認められないなら少なくとも特区でやってほしいということです。これに対して、慎重に内部で審議してくださったとのこと。その審議の結果、外国籍を有する船に対して認めることは国家主権が及ばないことになってしまうから、それは原則として認められませんということになったそうです。

それで私は今、御質問しまして、結局は国交省は違反をすればその許可を取り上げる権限を持っているのだから、いかに外国籍であろうと日本の国家主権を守れるのではないかと申し上げました。それに対して、刑法事件を起こしたときには日本の裁判所も裁くことができるけれども、外国の裁判所も主権を主張したりして面倒くさいことになって、完全にコントロールはできないとおっしゃった。

それで私が申し上げたのは、その事情はわかるけれども、完全にコントロールできないというのならば、「刑法上の危惧はどういうことであるか」を事前に明確にすべきではないか。特区では、刑法に関する危惧と経済的利益の損失という危惧とを勘案して、地域状況に基づく特別な点を考慮した明確な基準をお示しになったらどうかということまで、今お話しかけていたところです。

○日原課長 ありがとうございます。我々として基本的には外国籍船に対して国内の輸送を認める権利がある前提の議論はできないということでございまして、それは先生も十分御理解いただいていることはよくわかってございますので、それを前提としているいろいろなことをするとき制約が出てくると考えてございます。

一般の許可であれば、もともと認められている自由を禁止するなりして、明確な法律の規定に基づいて、そういったものは禁止をしていくことはあり得ると思いますけれども、そういった場合にはもともと自由であったものでありますから、できるだけ認めるべきだという議論も十分成り立つと思いますので、基準を明確化するというもので当然進めることもあり得ると思うのですけれども、外国籍船の沿岸輸送を認めるかどうかということにつきましては、もともと彼らにそういう権利が日本との関係であるというものではござい

ませんので、ほかの許可、ビジネスの許可のようなものと同列には論じられないということだけ申し上げておるところであります。

○八田座長 明確にしない根拠としてそれがあということですね。でも先ほどのお話のように実はきちんと伺うと、刑法とかそういうことを気にしておられるんだということがわかるわけだから、それは明確にされたほうがいいのではないですか。そもそも日本人みんながこのことに関して価格低下の利益を得るわけですから、別に外国船だけに利益を与えるわけではない。日本国は、価格低下以外のルートでもいろいろな形で利益を得るわけです。例えば韓国に取られてしまわないとか。ですから基準は明確化されたほうがいいのではないかと思います。

○日原課長 ありがとうございます。我々の基準の中でも一番最後に法令に違反しないこととポイントに簡単に書いてございますけれども、それは刑法だけでなくいろいろな安全上、環境上、その他治安上、いろいろな考慮全部含めてやらせていただいております、そこにつきましては特にこれが心配だというのは我々としてないわけではないですけれども、別に法令違反であれば当然認められないということにさせていただいておりますので、そういったところも基準としては決めさせていただいております。

○八田座長 でも先ほどおっしゃったのは、事前に法令に違反しているではなくて、後で法令に違反する事案ができたときに、日本の裁判で力が及ばないという例外的な場合がある。そこについて心配だとおっしゃったから、その場合を具体的にお書きになったらどうか。

○日原課長 それは一つの例としてさせていただいたわけございまして、これだけが心配という意味ではございません。もちろん他の安全なり環境なり、様々な法令がたくさんございますので、そういったものをそれぞれ守るべき法益というものがございまして、守るべき事態というものがありますので、そういったものをいちいち全部書くかということになりますと、そこは限界があるのではないかと。

○八田座長 日本の裁判所で裁けるわけでしょう。

○舟本企画官 領海内は先ほどのお話のとおり競合という部分がありますけれども、一步、領海を出てしまいますと我が国法令は基本的に一切適用できませんので、そういう意味ではかなり。

○八田座長 これは領海の中で、例えば下関で乗りかえようということですね。

○日原課長 今の問題は、事件自体は領海内で起きたかもしれませんが、直ちに逃走するとか、発覚する前に既に出港してしまったというときに、太平洋に浮かんでいる船になってしまったというときには、明らかに被害だけは国内に残っていますけれども、日本の刑法犯として処理することは事実上、非常に難しい状況になるということだと思います。

○八田座長 もちろん、例外を全く認めないというのが一番簡単な解決法ですが、例外を認めることによって日本の各方面の人たちがいろいろな利益が得られる場合に、少なくとも

もどういう基準で認めますということが明らかになっていないと、裁量行政と言われてしまいますね。

○日原課長 そこは繰り返しになりますけれども、いわゆる許可のような場合にできるだけ法律の縛りを強くして、自由貿易をできるだけ認めていくという考え方があるのは存じていますし、それは尊重すべきだということもよくわかりますが、その局面と特許の局面とは違うと考えておりました。

○八田座長 私の言い方がまずかった。「原則禁止だけれども、①この場合は認める、②その他の場合については裁量だ、という条件を明確にしてもいいのではないか」ということです。あるいはこの場合は絶対だめだ、この場合はOKというように、普通のただ白か黒かではなくて、裁量の余地は残してもいいでしょうが、少なくともその基準を明確にされたらどうかということですね。

私も話し過ぎたのでどうしますか。原さん、コメントありますか。

○原委員 先ほど八田先生にサマリーいただいた中で、外国籍だと法律が及ばないので問題があるというのは、具体的にどういう問題があるのかということでしたが、そこは具体的に何かというのは余りないということですか。

○日原課長 そこで例の一つとして申し上げたのが、今の領海内で刑法犯が起きて公海上に逃げてしまったという場合が例えばありますということであります。

○八田座長 人を殺して逃げてしまった。

○舟本企画官 それはいろいろな中の類型の一つですから、それだけをもって今回のお話をさせていただいているわけではありませんので、法令の適用という意味でも問題のあるケースがありますということです。

○原委員 でも、今のお話というのは内航海運か外航海運かと余り関係ない、どちらでも起こり得る話ですね。

○日原課長 法律は外国籍の船かどうかが一番大事です。

○原委員 内航海運はそれで認めませんというのは余り理屈とつながらない。

○舟本企画官 その辺は領土、陸地と同じ考え方ですので、それであれば外国の飛行機が飛んできているのだから、日本国内にも陸上であっても我が国法令は適用しなくてもいいのではないかという話とある意味、同じお話になってしまいます。

○原委員 全然違うと思います。

○日原課長 そこは外港の旅客船なり貨物船だということで、入管とかいろいろな手続をして沿岸域を通過して入るわけですがけれども、本当に内航ですと離島ですとかフェリーですとか、そういうようなものをどんどん運んでいただいて、フェリーなんかもセウォール号の例では、あれも内航でございますので、ああいったもので何らかの重大な事故なり、油の流出なり何らかのことを起こして、そのまま公海上に出てしまったということも1つの例になると思っています。ああいうふうに頻繁ですし、非常に輸送量も大きいですし、日本にとっての領域の管理という観点からも非常に大きな部門の一つである、そういったとこ

ろに外国籍による輸送をどの程度自由に認めてあげるかというのは、これは国家の管轄権なり主権そのものにもなりますので、認めることを前提としてということでは、なかなか我々としては運用は難しいということを申し上げています。

○原委員 確認ですが、外航海運の場合でも同じような領海内とかでそういった何らかの流出事故なんかを起こして、問題を起こして逃げてしまうことはあり得るわけですが、その場合には、それはそれで仕方がないから対処をする。何らかの対処をするということですか。

○日原課長 そこは管轄権の競合で非常に難しいときもありますけれども、影響に鑑みていろいろ外交ルートを通じたり、商業ベースと通じたり、あるいは海事当局を通じたり、いろいろなことでももちろん解決を試みるということでございまして、国際航海になりますと基準も安全・環境も全然違う領域、内容となります。国内航海と国際航海はそういう意味できちんと領域を分けて管理している部分でございます。今回御議論させていただいているのは国内の輸送でございますから、その意味では基準も全然違うというところで、そういったところにまで外国籍を認めるかどうかという議論だと。

○原委員 話が少し飛んでしまうかもしれませんが、今回の提案のケースに関して考えると、現在これは領海外で積みかえて、国内で輸送しているというのを、これがもし認められれば山口県沖で積みかえて輸送することになります。その場合で今おっしゃられたような領海内で何らかの事故を起こして逃げてしまいますというリスクは、それを認めることによって高まりますか。

○日原課長 リスクは認めるか認めないかにかかわらず、常に特区で積みかえて運んでいく船とそうでない船と余り区別する必要がないのではないかと思います、何らかの危険行為とか、何らかの事故を起こした場合に公海に逃げてしまうというのはいずれの船もあり得ると思っています。

○八田座長 私の先ほどのサマリーで抜けていたことがあります。国交省さんとしては一般基準を作るつもりはないが、この具体ケースについては、まず聞いてみないとわからない。そして、実際に具体的なことを聞いてみて、そして判断したい。そういうことをおっしゃっている。それでよろしいですね。何かを事前に保証するものでは全然ないが、とにかく実際のものを見たい。ポイントは、事前に基準を明らかにするということにはしたくない。

○原委員 わかりました。ありがとうございます。

個別の事案についての判断の問題と、何らかの一般的な意味での基準をもう少し明確にすべきではないかという議論は別だと思っておりますけれども、私は先ほどこのケースをあえて例に出して、山口県沖での積みかえを認めることによってリスクが高まりますかと伺ったのは、リスクは別に高まらないのであれば、それは認めてもいいのではないかと。それは1つの基準になり得るのではないのでしょうか。もしそこが気にされている点であるとすれば。



○日原課長 御指摘の点は、おっしゃったところはそのとおりなのですが、結局もともとリスクが高いと思っておりますので、高まらないからといってもともと高いリスクのところをなぜ特区の船にだけ特別に認めなければいけないかということになりまして、要するに今、我々として例として申し上げた例は、外国籍船を内航輸送に投入することに伴うリスクだと思っておりますので、そこは一般の基準と同じように考えさせていただきたいということでございます。

○原委員 今回のケースというのは、現に領海外で積みかえれば同じことができるわけですね。

○日原課長 はい。

○原委員 それを領海内で積みかえることを認めることによってリスクは高まらないけれども、それを認めないというのは何でなのですか。

○日原課長 領海外と領海内のところは全然違うと思っております、そこはリスクが高まらないというのは適切でなかったかもしれません。領海内で運ぶというのは沿岸輸送でありますので、非常に沿岸域に近いところで内航のような輸送するものに対して外国籍船を認めるということでございますので、200海里も先のすごい沖合のところでは外国籍船が積みかえを行うのとは違うというところはございます。

○原委員 だからこういったやり方をすることについて、一般ルールとしてOKですという基準を示してもいいのではないかというつもりで申し上げているつもりなのですが、もしそれを認められない理由があるとしたら、理由は領海内で何らかの事故を起こして逃げたとか、そういうリスクが高まるということではなくて、何だと考えたらいいですか。領海の中に踏み込んできているのが気分が悪いということですか。

○日原課長 議論を整理させていただきますと、そもそも外国籍で内航の輸送を認めることに関しては、相当リスクがあることが前提でございます。領海外ですごい沖合で積みかえをするという行為と、国内の沿岸域にすごい近いところで積みかえをされるというのは全然話として、我々として段階が違うと考えておりまして、もともと領海外であれば今回、油の例でございますので、流出事故とかあったといたしましても、国内に対する影響というのはある程度限られると思っておりますけれども、国内、沿岸域でということになりますと、そこは格段にリスクは高まっていると考えてございます。だから刑法犯の事例とは違って、今回の油の積みかえなんかの例では非常にわかりやすいと逆に思いますけれども、沿岸域でそういったことをやられることに関しては、より大きなリスクがあると我々としては考えています。

○原委員 積みかえを領海内でやると、それによって事故がより起きやすくなるのではないかということですか。

○日原課長 起きたときの被害が大きくなりやすくなるということです。

○八田座長 それは国内船でも同じですね。

○矢島企画官 まず基本的に国内輸送、これは私たちの生活にかかわっています。この輸

送は生活に密着しているがために日本籍船でやる。これは他国の船がやると他国の関与、いわゆるもしもその国との関係が悪くなった場合に、その船籍国との関係が悪化した場合に、この国の要する生活物資の輸送を一部その国の影響下に置かれてしまうわけです。いわゆる少し輸送を減らしてやろうとか、何とかこの国にしてやろうとか、悪意的に言うことができるわけです。またはこの前お話したように、条約とか国際決議などでこの船籍は使わないようになった場合に、一気に日本の物流が滞ってしまうわけです。そういうことから、私たちは国民のため、国内の物流は日本人の管轄が及んでいる船でこれは確実にやろう。このために今、カボタージュ制度を設けています。これが、船籍を日本船籍に留保しておくというカボタージュ制度の一つの理由でございます。

○八田座長 ちょっと視点を変えて、こういうことはありますか。例えばアラスカからでっかいタンカーがやってくる。そして、それを韓国、中国、台湾にも海上でもって乗せかえて輸送している。それを下関で載せ替えるとする。さらに、外国に行くものばかりにしてしまうという場合にも、例えば保税措置をとってやるという場合、これも特許が要りますね。積みかえですからね。

○日原課長 下関というのは領海のことでございますね。それは領海内であれば。

○八田座長 特許が要りますね。だから、それがまず第一に必要なことなのですが、保税措置を講ずることに、ここでは大きな問題があるのだろうかというのが一つ。もう一つは、今、仮にサハリンからやってきたでっかいタンカーが下関で各国の船に積み換えた後、下関以外の日本の港に油を運搬する場合に、今、おっしゃったような危惧があるのでしょうか。一方、下関で各国の船に油を積みかえた後、一度公海に出て、つまり領海外に出て、それからまたどこかに入っていくって残った油を入れる。そういうことにすることは、これは少なくとも内航船の利益には反しないように思うのですけれども、どうなのでしょう。

○日原課長 問題について十分に理解したかどうかですけれども、領海内に一旦入ったものを、一旦領海外に出るような形にして、そこから日本に戻したらどうかという御指摘でよろしゅうございますでしょうか。

○八田座長 沿岸を通るということには事故を起こして逃げるかもしれないなどいろいろ問題があるとおっしゃったから、仮の話ですけれども、そう考えたのです。

○日原課長 一旦、領海内に入られて、そこで積みかえをされて、直接国内の港に行くのではなくて、一旦領海外に出て、それから入るということだと思いますけれども、実は結局、もう一回入られるとき以降は直接積みかえポイントから国内の港に行くときと同じようなところが必ず出てきますので、その部分は共通にならざるを得ないのではないかと思います。

一旦、外に出るだけだと外国の港に行くのとは違って一旦領海外に出るだけでありますと、我々としては沿岸輸送と同じという考えをとっています。

○原委員 ただ、先ほどのお話は近くを通るといろいろな問題が生じますということでしたので、八田先生がおっしゃられたのは、もしそういう問題があるのであれば、ルートに

ついでに規制を設けて、ここは通さないとか、そういうことを設定したらよろしいのではないのでしょうかということなのだろうと思います。

あと、先ほど積みかえを遠くでやってくれればいいけれども、近くでやるとリスクがより高まりますということでしたが、そこは技術的に本当にそうなのでしょうか。沖でやるというのは多分波も荒くて外洋でやっているということになったときに、本当にそれが正しいのかどうかというのは事実的にはどうなのでしょうか。

○日原課長　そこは二つリスクがあると思っていまして、御指摘のように外洋ですと波も高いということで、技術的なところも難しいところがあるかもしれません。したがって、積みかえに伴う事故と誤作動といったエラーが起きる可能性というのは、逆に領海外のほうが高いと思います。それはおっしゃるとおりだと思いますけれども、領海内でやった場合には非常に沿岸域が近いものですから、漁業とか沿海の生活、養殖だとかいろいろな航路だとかいろいろな事業がなされています。そういったものを直撃するリスクが高いものですから、そこはむしろ沿岸域はずっと大きいと思えています。

○原委員　それはむしろ油の積みかえをやる場所の規制の問題ですね。漁業に影響のあるようなところではやってはいけない。

○八田座長　それは日本国籍の内航船でも全く同じ問題がありますから、それはそれで取り締まったらいいと思います。

○日原課長　そこは法令に違反しないというのは当然の前提でございますけれども、ただ、我々としてはなぜそういう領海内の沿岸輸送に関して、こういった特許のような例外的なものでしか認めていないかというのは、基本になるのはそういった考え方があるということです。

○八田座長　これは皮肉に聞こえるかもしれないけれども、私がアメリカにいたころに、アメリカのカボタージュ規制に対する批判を新聞で山ほど見ていたわけです。アメリカの内航船の既得権を守るためにすごい高い料金をアメリカの市民は払わされている。この政治力は何だということであらゆる新聞が批判するのをアメリカで見てきたわけです。まさか日本でも同じような問題に直面するとは思わなかったけれども、詰まるところは内航船の既得権を守ることがカボタージュの主目的だと思うのです。それを表立って言えなくて、いろいろと理屈はつけている。したがって、緩和に際しては、むしろ正直に、その利益を脅かさないということを基準にあっていいのではないかと思います。既得権を脅かさないのならば、脅かす場合には幾らか払え。そういう規制があってもいいのではないですか。

○日原課長　現在の基準の考え方につきましても、ここ日本の運送事業者に対する支障があるかないかというのは基準の1つではございます。ただ、何度も御説明申し上げましたとおり、これは内航の、非常に陸域に近い領域にどういった国籍の船に関する輸送を認めるかという管轄権なり主権の問題の一部でもございます。必ずしも内航の事業者の利益だけを考えているわけではございませんので、影響は見させていただいているということは当然、基準に書いてございますとおりでございますけれども、もちろんそれだけではなく

て、もっと本質的に国としてそういった外国籍の輸送を認めるかどうかというところも非常に見させていただいていると考えてございます。

○八田座長 では、先ほど途中で、まだ御説明をお続けになる御予定のところがあったのではないかと思います。これを一つずつお願いします。

○日原課長 今日いただきました委員の御主張のところの二つ目です。事業者から特許に関する相談があった場合には、特許の判断に当たって必要となる情報を伝えるべきではないかという御指摘でございます。我々の理解しているところでは、12月半ばに提案者である日本海洋産業の代表者の方が来られて、私どもの下関の事務所を訪問されまして、領海内でのSTSの実施後の国内の輸送が沿岸輸送に当たるかという問い合わせがあったと聞いておりますけれども、そのときは申請を出されるとかいうことではなくて、当たるかどうかというお問い合わせだったと聞いていまして、その際は本局、これは福岡にございますが、福岡に行って改めて聞いてくださいと御案内させていただいたということでございます。

1月になって本局を御訪問されたときには、領海内でSTSを実施するために必要な特許の手続について教えてほしいという事案だったと聞いています。九州局のほうではきちんと特許の申請に必要な情報というものをお話差し上げて、最初の回に出てきましたけれども、喜入に関する事例を御紹介申し上げたということでございました。

ただ、その際も海洋産業の方からは、地域創生の案件として内閣府に特区申請されますということだったと伺っておりまして、その際には特区申請の書類もいただかなかったということでございますし、当然、御説明もいただけなかったと聞いてございます。したがって、地方の手続もございましたけれども、我々のほうで輸送に関する情報として前回お示したような項目について御説明は伺っていないと聞いてございます。もちろん特許の判断に当たって必要な前回お示した項目については、地方局の段階でお示しをしている、御説明をしていると伺っております。

それから、運輸局に相談したが、その後、連絡がないと聞いているということでございますけれども、我々としてはそういったお問い合わせに対しては、我々なりに誠実にきちんと対応させていただいていると聞いています。したがって、連絡を差し上げる約束をしたというところは確認がとれていませんので、こういった事実があったかどうかについては我々としてはわからないという状況になってございます。

沖縄の件でございますけれども、これもあの資料にも書いてございますとおり、特許の基準というものは明確に別のものであるとしてはっきり書かせていただいております。それから、沖縄の事例の公表の後も特許の基準というのはいろいろな折に触れて、それから、政府全体の行政手続法に基づく基準の開示サイトにおきましても明確に記述させていただいているところがございますので、逆に過去のもを今、訂正するというのが混乱を招く可能性もございますので、訂正することはなかなか難しいのではないかと考えた次第です。

公開につきましては、先ほど御説明申し上げましたが、我々としたしましては基本的に

は認めることが非常に難しい事例に関する議論を、具体的な内容もつまびらかでない状況での議論でございますので、我々正しい議論がなされているかどうかも含めまして、こういった不明な議論を不明な状況のまま、私どもにとって不明なままの議論を公開することは避けていくべきだと考えてございます。

対応の方向としては、まさにずっと議論させていただいているところでございますが、我々としてはカボタージュ制度というのは安定輸送、自国海運、船員の維持、安全保障等の観点から堅持することが政府全体の方針だと考えてございます。特許はあくまでもカボタージュ制度の例外として、極めて例外的に認められるものであると考えてございまして、本件提案につきましては基本的には認められないものであると考えてございます。

提出させていただいています事項につきましては、具体的には船の船籍も明らかになってございません。こういった外国籍を使われるかも今のところわからないということでございますので、船の船籍だとか所有者だとか運航者、荷物の積み出しといった情報につきましては、運送に関する許認可を認めるときにはベースになる情報でございますので、ぜひこういうものは確認させていただきたいと思っておりますし、契約といったものにつきましてはどのような輸送形態になっているのか。荷主の方と運航者の関係を確認するために輸送に関しては必要なデータだと考えてございますので、一つずつ申し上げませんが、ここに書かせていただいていることにつきましては沿岸輸送の特許を考える際には入り口としてどうしても必要になる情報だと考えてございます。

大体御指摘につきましては以上かと思えます。

○原委員 個別の事案の話はまたいずれにしても別途やらないといけないと思えますが、一つは沖縄の件は訂正されないということだとすると、これは前回も申し上げましたとおり、これは誤解とかそういうレベルではなくて、あの資料では明らかにこういうケースでは認めることにしていますということ、手元にはないですけども、文面で書いてあったと思えますので、それは事実として間違いではないという御見解だということですね。

○日原課長 あの書き方は十分明確でないという立場でございまして、基準はと言われますと、これは公開している基準がございまして、それは何度も繰り返しさせていただいておりますけれども、安定輸送等に支障がないかとか、自国の海運・船員等の観点からは支障がないかとか、他法令に関して問題がないかといったことになってございまして、沖縄に関するプレス発表が出た後も、繰り返し基準としては我々は示させていただいておりますし、公表させていただいているところでございますので、その発表についての記述につきましては不明確なところがあつたと承知しておりますけれども、それをさかのぼって訂正しなくても、あらかじめ既に累次にわたりその後も審査基準としてはきちんと公表させていただいているものがございまして、基準は何かと言われると、その後22年のプレス発表にさかのぼる必要はなく、我々の基準というのはこういうことだとすることは明らかにさせていただけると考えてございます。

○原委員 国交省さんのおっしゃっている、国交省さんの言われる意味での基準、固有名

詞としての基準がここに上のほうに書かれているものだということはよわくわかっているのですけれども、ただ、一方でこれまで発表されている国交省さんが言われていることというのは、具体的には空コンテナの場合ほか3つのケースについては認めることにしていますと書かれているわけですから、それは一般用語としては明らかに基準なのです。だから基準は明らかにされていると理解しています。

○日原課長 そのこのところは、わかりにくいというのは御指摘のとおりだと思います。

○原委員 わかりにくいではなくて、これは明確に基準だと思うのです。

○日原課長 ここにつきましても、上で特許の審査基準というのはあらかじめ枠でくくって、これが基準ですということを示させていただいておりますので、これが基準ではないかと言われますと、我々の立場としては枠の中が基準でございますということにならざるを得なくて、その立場はその後もずっと続けさせていただいております。

○原委員 国交省さんの固有名詞の基準がこれであることはよくわかりました。ただ、具体的にはこういうケース、この三つのケースについては認めていますということは明らかにされていて、これは間違いではありませんということによろしいのですね。

○日原課長 訂正をする必要はないと思っております、この記述につきましてはわかりにくいと考えています。

○原委員 どうわかりにくいのですか。

○日原課長 委員からも御指摘があるとおり、基準かどうかというところに関して枠の中の基準と一体として考えられる可能性があるのではないかというのは、御指摘のとおりかもしれません。

○原委員 基準という言葉は、一般用語での基準とおっしゃっている基準とが違うようなので、基準という言葉は使わなくていいのですけれども、空コンテナや二国間通商条約などの三つのケースについて認めることにしていますというのは正しいのですね。

○日原課長 これも最初の頃御説明差し上げておりましたとおり、我々の行政手続法に基づく基準と特許の基準というのは、あくまで枠の中に入っています基準でございます、この下のパターンはこういったものについて認めた例がございますというものを整理して示させていただいております。

○原委員 認めることにしていますというのは正しいのですか。

○日原課長 正しくは、こういったパターンであれば認めたことがございます。

○原委員 認めたことがあるけれども、今後これについて認めるかどうかはわかりません。

○日原課長 審査の基準であれば、その上の枠のやり方でやります。

○原委員 もう一回書面で正確にさせていただけますか。今のお話を。次回で結構ですので。

○日原課長 わかりました。検討します。

○八田座長 それから、提案されたものについて3基準に従って判断されるというときに、前もって文章で書けないんだとおっしゃるのだけれども、当局には実際に上がってきた事案を判断されるときの基準というのはあるわけですね。その基準に照らしてやっておられ

るわけで、それはアドホックに全く明快な基準なしにやっておられるわけではないと思うのです。とにかくヤマ勘でこれどうしようか、いいことにしようか、では後で理由をこういうふうに考えようかということ、幾ら何でもやっつけやらないと思う。何らかの基準があるのですね。それがどこまで詳細かは別として、今の3基準よりもう少し明確なものがあると思うのです。それはお出しにならないとまずい。そうでないと、3基準というのは、何も許可しないことのカモフラージュではないかと、申請者として危惧すると思うのです。

例えば国籍については、こういうような国については認めない場合がありますということを書いてあれば、申請者としては随分それで楽になりますね。何か漠としたブラックボックスの中に投げて御判断くださいという形でないほうが行政の透明性からいいと思います。

それに対して、今おっしゃっていることは、基本的には特区の場合に地域特性を見て条件を緩和することを保障するわけではないが、とにかく申請してくれれば考えるから見せてくれということですね。基準は前もっては明確にしないけれども、ということですね。

○日原課長 やはり非常に重い許認可だと思ってございまして、政府全体としても維持する、堅持することになっているものでございまして、基本的には外国籍船については認めないことを前提とした対応をすることが法律なり政府の。

○八田座長 それは我々もよくわかっているのです、そこは当たり前のことです。それでどうしましょう。事務的にこれから進め方は。

○藤原次長 事務的に確認させていただきたいのですが、きょうの議論も含めて公表するという理解でよろしいでしょうか。

○八田座長 公表することにします。

○藤原次長 わかりました。もう一点、前回、今回ともに国交省からの資料の提出がないのですが、きちんとした議論をしていただくためには、資料に基づいてしていただかなければいけないと思いますので、少しそのあたりは御配慮いただかないといけないのかなと思います。

○日原課長 大変資料がないことにつきましては申し訳ございません。ただ、我々としては最初の回に基準と法令と考え方につきましては非公開の場ではございますけれども、お示しさせていただいているものでございまして、同じものを配るという選択肢もあったのでやろうかなとも思ったのですが、それも失礼に当たるだろうということで提出させていただいてございませんが。

○藤原次長 当方も、こういった形で委員の御主張を文書にして、関係省庁からも文書で回答されたいとしているのが通常でございますので、このテーマだけ非公開かつ資料なしなどという形ですと、何回議論をしても煮詰まっていけないような気がしますので、御主張は御主張としてあると思うのですが、ぜひ方法論のところは事務局ときちんと詰めていただくようお願いできればと思います。

○日原課長 我々としてはぜひとも非公開にさせていただくべきではないかと思っておりますので、そこは重ねて申し上げさせていただきたいと思っております。

○藤原次長 であれば、なおさら丁寧な進め方を心がけていただきたいと思います。

○日原課長 文書に関しましては部内でもその検討を重ねてきてございますので、どうしても制約がございます。したがって、口頭での説明となっておりますけれども、口頭での説明で足りないというものにつきましては、また十分対応させていただきたいと思っております。

○藤原次長 他のテーマと同様、通常どおり文書でぜひお願いいたします。

○日原課長 先ほど原委員から書面でという御指摘をいただきましたので、そこは御相談させていただきます。

○藤原次長 あの部分だけではなくて、これは委員の方に御了解いただいて委員の御主張を投げさせていただいておりますので、御回答を文書でいただきたいと思います。委員の皆様には、お忙しい中、来ていただいて、こういった政府の問題点についていろいろ議論をいただいているわけですから、一回一回きちんとした議論の進捗を見ないといけないと私も思っています。それは文書でやりとりするというのが基本だと思いますので、非公開を御主張されるのであれば、なおさら真摯な対応をお願いしたいと思います。

○日原課長 重ねての文書でのお話でございますので、中で相談させていただきたいと思っております。ただ、今までもいろいろ議論を重ねている中で、我々としてはこういった形で口頭で十分御説明させていただきたいというのが基本的な方向でございます。

○八田座長 規制改革会議もそうですし、これもそうですけれども、我々は何の力もないのですが、世間一般の人にどういう議論かを見ていただくことだけができることなのです。これは関係業界の人にとってはいただつことかもしれないのですけれども、それをあえて公開してやるのが、こういう会議の意義だと思うのです。残念ながらジャーナリストの人はちゃんと見てくれないけれども、いざとなったらこういう議論があったんですよ、こういう根拠がそれぞれあったんですよと見ていただくことに意義がある。議論もできたら文書でそれを続けていきたい。

非公開にする場合というのは、特定の企業の経営計画とかそういうことがあるような場合、それから、本当に最後、議論が煮詰まっていろいろな関係者がいる中で、ここまでやるかどうかというところのやりとりをする。そういうところは非公開にするという、大体その二つのことが多いと思います。それ以外はなるべく世間に見てもらおうということなのです。それは御当局にとっては本当にきついことだというのはわかっているけれども、仕組みはそういうふうになっているのです。

○日原課長 いろいろ御指摘ありがとうございます。我々としてもどのような御説明がいかというのを中で検討させていただいた結果、こうなっております。御指摘は御指摘として再度の御指摘でございますので、先ほどの原委員の御指摘も含めまして文書でできるか検討させていただきたいと思っております。



○八田座長 申請者との関係ですね。これはどうしますか。

○藤原次長 申請者からもいろいろなお話が来てございますが、このような論点が詰まってこない中で事業者の方を呼んでいただいても、議論が逆に発散する可能性があるかという点を、事務局としては心配しています。

○八田座長 本当の心配というか条件が知りたいのです。要するにあの3つのもう少し具体的に例えば今までの話だと沿岸を通るといろいろ危険がありますよとか、刑事事件が起きたときに逃げられたら困るんですよとか、そういうだからこういうことだけは避けたいんです、あるいは危ない国には入ってきてもらいたくないんです。そういう危惧がかなり具体的にあったら、これだけではありませんよ。でも少なくともこのことは気にしているんですということがあると、申請者としてもそこについて十分な説明ができるのではないかと思います。このことについては御心配に及びませんという。何かその基準が例示でもいいから欲しいと思います。

○日原課長 御指摘でございます、我々としては法律で定められていますカボタージュ制度と、特許に関しての考え方に基づいてやらせていただくというのが基本だと考えてございますので、基準に関する御指摘をいただくことにつきましても、繰り返しになりますけれども、基本的にはなかなか御提案者の要望に現時点でお答えることを前提とした議論をさせていただくというのは、困難があるのではないかと考えてございます。

○八田座長 それでいいのです。だけれども、基準は明確にして、少なくともこういうことについてちゃんと申請者は説明しろよということはあっていいのではないですか。

○日原課長 申請者の方とも直接のお話ということを見せていただける、あるいはそういう場がセットされるということであれば、直接そういった確認したい事項については、もちろん我々としても確認させていただきたいと思います。御質問があれば、委員の御質問と同じように申請者の方にもお話することになると思います。

○八田座長 その確認事項を前もって明確化することはできないのでしょうか。

○日原課長 ここに確認したい事項につきましては、申請の様式みたいなものがございまして、それにつきましては前回もお話申しましたとおり、地方局のときにお渡しを申し上げますので、どういった情報が申請に当たって必要かということは、申請者の方は多分御存じだと思います。ただ、その後、具体的にどういった船籍を使うかといった情報をいただいておりますので、そういったことがない状況でという議論であれば、なかなか困難があるということでございます。

○八田座長 では申請書を出すことが第一段階だということですね。

○日原課長 申請書の記載につきましては、添付いただいている書類もつけていただく場合もあることでございますので、それだけで全部ということではございませんけれども、御指摘のとおりそれがまず出発点になると考えています。

○八田座長 そういう書式がある以上、まずは申請書を出してもらおうということですかね。それで、ここにいらしていただいて、両方で議論する。それは非公開のところ議論して

いただくことになりますか。

○日原課長 これも基準ではございますけれども、STSをどこで実施するかというのは我々の判断ではないかもしれませんが、企業の方にとっては公にするかどうか御判断がある情報だと思いますので、必ずしもこの情報が我々の判断だけでできない部分もあると思っておりますので、我々としては我々の判断で非公開にすべきだと考えてございます。

○八田座長 それは非公開にします。三者でやるときは当然非公開にします。何十年後かには、20年とか30年後には公開されると思います。そういうことでよろしいですか。

○藤原次長 きょうの議論を質問項目として、これまでのものも含めて再度きちんと文書での御回答を要請させていただくのと同時に、あわせて次回以降、三者での議論を検討するという事にいたしましょうか。

○日原課長 原委員の御指摘も含めまして、文書に関しましては検討させていただきます。

○八田座長 わかりました。どうも早朝からありがとうございました。