

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6月5日（金）17:02～17:53
- 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>

- 森重 俊也 国土交通省海事局局长
櫻井 俊樹 国土交通省海事局次長
日原 勝也 国土交通省海事局外航課長

<事務局>

- 内田 要 内閣府地方創生推進室長
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 カボタージュ制度における特許制度の見直し
- 3 閉会

○藤原次長 それでは、時間になりましたので、戦略特区のワーキンググループのヒアリングを再開させていただきます。

本日も委員の方々には何度も、また、雨の中をおいでいただきまして、よろしく願いいたします。

海運カボタージュ関係ということで、何度か御議論を重ねていただいておりますけれども、本日は、特許制度に関する議論ということで、海事局長にもおいでいただいておりますので、

一層議論を深めていただければと思っております。

それでは、八田座長、よろしく願いいたします。

○八田座長 どうもお忙しいところ、毎回お越しくださしまして、どうもありがとうございます

います。今回は、局長にもいらしていただきまして、ありがとうございます。

私どもいろいろ御検討をお願いしているところなのですが、これについての御検討の結果の御説明をお願いしたいと思います。

よろしく申し上げます。

○森重局長 国交省の海事局長でございます。よろしくお願いいたします。

本提案につきまして、これまで何回か御議論を頂戴しまして、課長のほうから説明を申し上げたかと思いますが、そして、また、前回、私どもの基本的な考え方について、加味したのもあわせてお出ししているところでございます。

それで、本日、私、参りまして、改めて私どもの考え方について、まず、申し上げたいと思います。

もうこれまで御議論ございますが、御承知のように、カボタージュ制度についての基本的な考え方でございますけれども、いわゆる自国内輸送、自国領域内輸送は、自国籍船により行うという、いわば国家安全保障の観点からのグローバルスタンダードでございます。それに照らして、本件の提案を考えてみますと、本件は、確かにいろいろ委員の先生方から御指摘もございましたように、いわゆるシップ・トゥ・シップ、エス・トゥ・エスに係っている企業の利益、売上の向上はあるかもしれませんが、私どもとしては、この提案につきましては、安全保障上の原則に照らして、それを曲げるようなものではないと考えておりまして、特区、特許については認める考えを持っていないということを改めて申し上げたいと思います。

これにつきましては、御議論をいただきまして、提案でございますし、大事なお話ではございますので、私どもとしても、今、申し上げました結論につきまして、省内でも十分議論をいたしまして、大臣まで上げまして、省全体の結論として、先ほど申し上げたような特区、特許について認める考え方はないという判断に至ったわけでございますので、冒頭、私の考え方を申し上げた次第でございます。

以上です。

○八田座長 どうもありがとうございました。

これは、結局は、政治折衝にという御提案なのかもしれませんが、その前に、我々のレベルでどこまでつめられるかを明確にしておきたいと思います。前回、お願いした外国における法制度、カボタージュのあり方、今回についてもお調べになったのではないかと思います。それについて御報告いただけますか。

○森重局長 これまでの御議論で外国についてというお話もございましたけれども、私どもは、海運あるいは海の世界で国際的な機関もございまして、いろんな産業もございまして、いわゆるグローバルスタンダードとして、このカボタージュ制度というのが基本的に慣行として認められているという大原則であるというのは、余りにも共有しているものですから、個別のことについては、もうそれで十分ではないかというふうに考えておる次第でございます。

○八田座長 前回、イギリスとかノルウェーとかについて調査をお願いしました。それから、EUの諸国についてもカボタージュについて随分改正が行われていますね。カボタージュはグローバルスタンダードだから変えないとおっしゃる以上、こういうふうにいるんな改正を行っているけれども、ここだけはどの国も動かしていないのだといった、具体的な御説明をいただきたいと思います。

○森重局長 やはり、今、申し上げましたように、基本的に各国とのプリンシプルをとって、その枠内でいろいろやっているということは承知しておりますけれども、個々については、ここから改めて調べてという必要はないのではないかと考えておりますので。

○八田座長 それは、御当局の責任だと思います。お立場を説明なさるのならば、当然、十分な根拠を持って御説明されるべきだと思うのです。きょうは無理だとしても、ぜひ調べ願いたいと思います。

○森重局長 国際慣行を証明するというのは、なかなか、我々、それが常識だと思う世界の人間については難しいような気がするのですけれども、いろんな、そちらさんも含めてやられるというのであれば、それはそれで結構だと思いますけれども。

○八田座長 外国ではグローバルに、どこでも破っていないルールだから、日本も従うのだということが根拠ならば、外国では、どこでも何を守ってやっているのだということを、やはり説明なさるべきではないかというのが、我々の主張です。

○森重局長 私が申し上げたいのは、確かにグローバルスタンダード、国際慣習だということで、1つの大きな成果でございますけれども、だからといって、ほかの国がやっているから、それに全く合わせる必要は、だから、それに追従するというのではなくて、これは、先ほどお話ししましたように、国家主権、安全保障をベースとした考え方でございますから、どちらが慣習であるかを挙証するかは別として、そういう中で、我々は当然とされている中で、やはり、それは先生、主権国家として、それぞれの国がそれを判断していくということだと思うのですね。日本は、続いてきたグローバルスタンダードをしっかりと堅持していくというスタンスをとっておりますから、もうそれで十分ではないかと、私どもとしては思っております。

○八田座長 今、おっしゃったことは、外国のスタンダードに必ずしも従うわけではなくて、むしろ、日本独自の考え方で、きちんと安全保障の観点から理由づけられるものだと、そういうふうと考えてよろしいですか。

○森重局長 それは、両方だと思います。やはり、いわゆる各国の国際的なグローバルスタンダードが1つ。それから、それに基づいて各国が自分の主権について考える、両方だと思います。

○八田座長 そうすると、各国のグローバルスタンダードとおっしゃるときに、どことどこの国はこういうものを持っていて、どこの国は持っていないということを御説明いただけないでしょうか。

○森重局長 それにつきましては、一応、最初のころに資料をお出ししたと思っておりますけれ

ども、もうそれで十分ではないかと、私どもは考えております。

○八田座長 十分ではないから、お願いしているわけですね。各国での法の改正の状況の説明もなかったし、イギリスがカボタージュの条約に入っていないなどということも、あそこには説明がなかったですし、そういうことをきちんと説明してくださいということです。グローバルスタンダードだから守ると言うのなら、本当に世界中で守られているのは何かを示さなければおかしいのではないですか。

○森重局長 そこは、余りに、私どもは常識になっているものですから。

○八田座長 常識じゃないから説明してくださいと申し上げている。これは、御省が説明しないと、誰がやるのですか。

○森重局長 もし、おかしいという点があるならば、イギリスはイギリスのルールの上でやっていると思いますけれどもね。

○八田座長 だから、自分たちが言ってきたのは、こういう意味ですということの根拠を示してくださいということですよ。この国と、この国は確かにやっていません。それから、この国では、こういう限定があります。しかし、大体この辺がグローバルスタンダードだということを明確に根拠に示してください。最初に示されたのは、余りに雑だというのが、我々の考え方です。

○森重局長 先ほど、両方要素があると申し上げましたけれども、両方の要素を加味して、今、私どもがこういう判断をするということについては、今の私どもが国際的な慣習として把握しているところで十分だというふうに、我々は考えております。

○八田座長 これは、示していただきたいと思います。しかし、ちょっとこれは置いておいて、原さん、御意見があったらお願いします。

○原委員 いや、もう座長が言われたとおりで、余りないのですけれども、念のため、前回までの議論の確認をさせていただきますと、こちらからずっと申し上げておりますのは、一定の要件の場合には、認めるのか、認めないのかということについて明確化をしていただきたいというお話をしております。

それに対して、いただいておりますのが2つあって、1つは安全保障などの観点から問題があるのですということ。もう一つが、今のグローバルスタンダード、どこの国でも外国船籍に対しては、特権として創設的に付与する権利なので、基準を明確にできるようなことではないのですというお話をいただいております。

1点目に関しては、安全保障上の問題ということであれば、少なくともこういう場合については、何ら問題がないので、一般的なルールとして認めてもいいのではないかとというような基準を明確化していく余地というのが、まだまだ十分あるのではないのでしょうかということを申し上げております。

2点目に関しては、外国船籍に対して、特権的に創設的に付与するような、今、日本でもとられている特許制度のような仕組みというのが、各国ともとられていて、基準の明確化などというのは、どこの国でも全くなされていませんということであれば、そこは、今、

座長が再三言われたように、各国でどういう制度になっているのかお示してくださいというお願いを申し上げておりますので、ちょっとその前提で、きょう、前回とまた同じ話になっ
てしまっているように思いますので、ぜひ、お願いできましたらと思います。

それで、この話は、また後でよろしいですか。

○藤原次長 どちらでも、委員の方の御指示で。

○原委員 では、よろしいですか。

○八田座長 案がありますので、それをお配りします。今度の成長戦略に載せる案です。

○原委員 よろしゅうございますか。もし、こちらから先に申し上げたほうがよろしければ。

○森重局長 今、配られた紙について、お話を頂戴する前に、先におっしゃったことについて十分かどうかわかりませんが、私、この場で先生方にきちんとお話しするのは初めてなものですから、課長からはいろいろ聞いておりますけれども、改めてになると思いますけれども、今の点に関しても、一言、いわゆる審査基準、特許における、本件の審査基準における考え方、2つとおっしゃいましたけれども、どちらかという、1点目が基本だと思います。

要するに、特許であるとか、許可であるとか、いわゆる国の制度、いわゆるいろんな活動に対する制度あるいはたてつけの話について言うと、このカボタージュにおける特許というのは、まさしく特許という名前に示されておりますように、基本的に特別に付与するという、いわゆる国にとってコアな部分だと御理解いただければいいと思います。

そういう意味で、いわゆる基本的にできないのだけれども、国がきちんとした制度をつくって、外国籍ができないのだけれども、特別に特権として外国籍船に、この領域内の輸送を許すという特別の特権付与ということで、できないのであえて特許という形になっていると、こういう形をとっているということでありまして、一体不可分ですけれども、ベースは、やはり安全保障による制度の性格というのが基本だと理解していただければいいと思います。

したがって、いわゆる法令における審査基準におきましても、さまざまな許認可制度があるわけがございますけれども、こういう性格の特許につきましても、どうしても類型化でありますとか、そういったことがなかなか難しいという面がございます、形を決めて、それに当てはめていけばゴーというふうな制度、これは、いわゆる法学上の許可が多いわけがございますけれども、あえて、いろんな制度が進化していく中で、きちんと特許を維持しているという、ここに今の意味があると考えておりますので、明示は極めて、一般的な意味での明示は難しいと思います。

したがって、現在、一応、審査基準として提示しておりますのは、ことの性格上、1つの考慮事項でありますとか、参考事項的な意味で、やはり趣旨に沿って明示したということで、一応書いておるといってございまして、非常にその点は難しいと考えております。

それが、先ほどの、繰り返しになるかもしれませんが、そういうことでございます。

○原委員 お配りしております紙でも、そこをあえて書かせていただいておりますけれども、私どもの申しあげているお話というのは、特許という制度を設けておく、維持することについての必然性があるのでしょうかということだと思っております。

それで、今、安全保障についての必要性があるのですということではございますが、ここは、前回までに、具体的にどういう問題があるのかということは何度か御議論させていただきましたけれども、具体的に、どういう問題があつて特許という制度を置いておく必然性があるのか。例えば、これは国内での輸送だけではなくて、他国から、外国から国内での輸送に関しても、例えば、外国船籍の船が入ってきた場合に、一定の事故であつたり、そういった問題が起こり得るといふことはあるわけだと思ひますが、そのこの区別、国内輸送に関しては、外国船籍はだめなのですということの合理性、必然性というのが、必ずしもよくわかりませんでした。

そこについての、最後の御説明は、必ず各国ともそういう制度になっていますと、国内の輸送に関しては、創設的に権利をつくる、特許という仕組みにするのが国際的なスタンダードなのですというお話だったというのが、これまでの議論についての、私どもの理解でございます、なので、繰り返し申しあげておりますように、各国のスタンダードというところを、もう一度教えていただけましたらということなのです。

○森重局長 それにつきましては、先ほど、お話ししましたように、各国のスタンダード、グローバルスタンダードであるとともに、それも見ながら日本が判断しているという両方だというのは、先ほど御説明したとおりであります。

それで、今、お配りになられた紙の趣旨は、どういう趣旨でしょうか。中身は拝見しました。位置づけといたしますか。

○藤原次長 これも何度か、これまでもワーキンググループでも、こういった可能性があるということは申しあげておるのですが、提案を、私ども去年の夏からずっと受け付けている中で、重要ないくつかの項目については、成長戦略という、先生方の御指示を受けまして、こういった形で、毎年でございますけれども、成長戦略の改訂の中で項目を列挙させていただくことになっております。

○森重局長 それでは、今、政府部内でやっている成長戦略についての盛り込む場合のという、こういうお考えということですかね。

私どもとして、冒頭申しあげましたように、省として特区、特許について認める考えを持っておりません。

それで、私の理解は、この提案がございましたね。これに対する個別事案の判断がもともときっかけになっているわけですね。そういう認識を持っているのが1つあります。

それで、どうしてこれが成長戦略の議論になるのか、正直ちょっと理解が十分できないということです。今回から、急に出てきたわけですが、成長戦略と、私どもの国家安全保障の観点からの、いわゆるルールとの関係が、この個別事案の処理において、なぜ

これが成長戦略の話になるのかというのは、ちょっと理解できないなというのがあります。

それと、今、幾つか拝見しましたがけれども、いろいろ書いてございますけれども、最後の2行のところで「外国籍船間の貨物積替えによる沿岸輸送であって特許が与えられる場合等について、速やかに明示する」というのが文末に、いわば肝の部分として書いてあるような印象を、私は受けるのです。いろいろありますけれども。

これは、先ほど申し上げましたように、私どもとして、これはカボタージュ制度に照らして、特許を与えないという考え方をしておるものですから、基準という中で、与える場合について明示するというふうに書いてあるのを拝見しますと、先ほど、そもそも成長戦略に書く話かなという話はさておき、申し上げますと、与えるように書いたらどうかというふうに読めてしまうのですけれども、何か結論が見えているような、結論が出せるような基準を書いたらどうかと読めるのですけれども、ちょっといかがなものかというふうに思います。

○八田座長 成長戦略との関係ですけれども、特区自身が、内閣の成長戦略の一環として設けられたものです。

規制は、それぞれいろんな目的で設けられています。安全保障の場合もありますし、安全の場合もありますし、健康の維持の場合もあります。しかし元来の目的を超えて、経済活動を制限しているのであれば、それはなるべく元来の目的の範囲にとどめて、経済活動を自由にできるようにしていこうというのが、成長戦略の1つのかなめです。この観点から、さまざまな規制改革をやっているわけです。

このカボタージュも、長年大きな規制改革のトピックなのですが、これを全国レベルではなくて、とりあえず、特区において、まず、第一弾を試してみようというわけです。そうであれば、国交省さんとしても、全国ではできないけれども、まずやってみるのではないかと、もともとそういう狙いがございます。

私どもとしては、国の政策として、こういうものが特区の中に取り入れられるべきだと考えているわけです。

○原委員 おっしゃられた中で、私の理解がよくできませんでしたのが、特許が与えられないケースと考えていらっしゃいますということだったと思うのですが、これは、今回のケースの発端になった個別の事案について与えないという判断を、もうされたということだったのでしょうか。

○森重局長 ええ、私、冒頭申し上げましたように、今回の提案がございましたね。それについて、これまでの御議論も踏まえまして、それも頭に当然入れておりますけれども、私ども省として、今回の提案は、特許としても認めない。だから、申し上げましたように、特区、特許として認めないというのを冒頭申し上げたのは、そういうことです。

したがって、そういう観点からは、バイアスがかかっているように見えますね。そういう意味です。

○原委員 その個別事案の話というのは、これまでされていますか。

○八田座長 まだやっていないですね。やりようがなかったのではないか、個別事案を余り出していませんから。

これまでに、三者会談というのを、様々な規制改革項目について、担当の省庁と、申請者と直接議論していただいて、もともとの目的に合っているかどうかを検討してきました。この三者会議を本件についても行いたいと考えています。

○櫻井次長 すみません、今、個別事案というお話がございましたけれども、冒頭、藤原次長から成長戦略に関して、これまで具体的な提案があったものの中から成長戦略内において取り上げるものについて書くというような御説明があったと思います。そして、実際にこちらの資料でも具体的な提案といったものがあつたわけでございますので、そのお話と、先ほどの藤原次長のお話というのは、どういうふうと考えておけばよろしいのでしょうか。

○藤原次長 いや、これは別に、この話だけではなくて、取り上げられる規制改革事項については全て、事業者や自治体からの具体的な提案があるのです。机上の空論ではなく、必ずそういった具体的な事業提案があつて、それを前提に、まさに先生方に御議論をいただいています。

○櫻井次長 ですから、具体的な提案があるということですね。

○藤原次長 そうです。

○櫻井次長 それを認めるわけですね。

○藤原次長 もちろん、まさに事業ができるか、できないか、現行制度の当てはめなのか、制度改正なのか、そういったことを含めて有識者の方々に御議論いただいているということです。

○八田座長 この間、三者会談のことを、今度やりましょうというお話をしました。他省の規制改革事案ではもうみんなやっていますからね。

これは、今のことに関連があるから申し上げておきます。前に、申請した後、何も音沙汰がないからどうしたのでしょうかという問い合わせがあつた。私は正直言って、こんなことは本省に持っていきなさいよと、出先は固いかもしれないけれども、理屈がちゃんと整っているものについては、ちゃんと上層部の方たちは、目的に照らしたきちんとした判断をしますよ、特区などということと言わないで、本省にまともに持って行って、話したらどうですかと言ったら、本省とまだ話していないと言うのです。

それで、それなら規制改革会議に持って行って、一般的な改革として、出先ではなくて、ちゃんと本省がかかわるところでやってみようよう促してはどうだろうかと特区内部で言いました。しかし特区に申請されていたために、これは少なくとも窓口としては特区で取り上げましょうということになった。その結果全国でできることがわかれば、規制改革会議にあとで廻せば良いので、成長戦略のために我々が窓口になりましょうということになった。背景には委員の方々の強い熱意もありました。私は、性善説で、こんな筋が通ったことはないのです、放っておいたら韓国にとられてしまうようなものを、日本でやらない手は

ないし、別に安全保障に関係するようなものはないから、うまくいく可能性が高いと思っていたのです。

しかし、今、伺うと、実は出先問題ではなくて、トップの問題だったわけですね。私はこれを拒否されることを今でも余り信じていないので、具体的な申請内容をお聞きになったら、これはいろいろ考慮する余地があるなどお考えになると思うのですが、その成長戦略云々は、そういう経緯です。

○森重局長 経緯は、座長のお話である程度わかりましたけれども、今、三者で、要するにもっと話を詳しく聞いたら理解も深まるのではないかという話をおっしゃいましたけれども、もともと具体的な提案が、もうオープンになっているものもございませぬ。それで、いわゆる提案の骨格は、私どもとして、時間もございましたから十分拝見をして、また、課長が出ておりましたけれども、いろんな議論も並行しながら、その議論も踏まえながら、一応受けとめたのは事実です。

それをやった結果、私、はっきりお伝えできなかったかもしれませんが、今、原委員の確認の話がありましたが、申し上げましたように、本件については、今、頂戴している提案の内容を拝見した結果、中で検討した結果、省として特区として認める関係もないし、それから特許としても出す考えもないということをはっきり申し上げたいというのが冒頭でございます。そこは、趣旨をはっきりお伝えしたいと思います。それをどう考えるかは、また別の話ですけれども、私どもとしては、もうそういう判断だということ、きょう、私、先生方、委員の皆さん方に、その辺のところを誤解のないようにはっきり申し上げようと思って来ました。

そういう私どもの考え方からしますと、ここは御理解いただけるのではないかと思いますけれども、なぜ、そういう、そこが安全保障をベースとしたカボタージュ制度の御理解をいただけているのか、ちょっと私もわかりませぬけれども、そういうベースで今のような考え方をしてる私どもからすれば、なぜ、成長戦略の紙で、こういう形で出てくるのか、ちょっと違和感があるし、それで、今、拝見した中でも、この最後の文については、認める条件を書いて認めたらというふうに読めるものですから、それは違いますねと、ですから、これは二重の意味で受けられるお話ではございませぬということも結論としては出てくるということでお伝えしたいと思います。

○原委員 問題は2つあると思いますので、一般論としての基準の明確化、あるいはここで触れているような特許制度の見直しといったことも含めて、制度をどう考えるのかということが1つ。

それから、個別の事案についてどう考えるのかという問題があって、この2つ目の問題のほうは、まだ、これまで議論されていなかった点ですので、これを、もし、認めないということであるとすれば、どういう理由で認められないのか、あるいはどこかを変えれば認められる余地があるのかといったあたりをぜひ教えていただければと思っています。

お示しになられている、これまでの議論の中でさんざんお話をいただいた審査基準の3

つがあると思いますので、この中で、どの点に問題があるという御判断をされているのかといったことを含めて、きょう、その両方をやるという予定だったのか、これは、また改めてということなのか、これは、事務局のほうで仕切っていただければと思いますが、そこはまたきっちりやらせていただいたほうがいいかと思います。

○森重局長 確認的にもなるかもしれませんが、今、2点お話がございましたけれども、個別の事案について、私ども、もともと具体的な提案がベースになっておりますから、その提案の内容、出ているもの、オープンになっているものを全て拝見して判断したということで、私どもとしては、先ほど、冒頭申し上げましたように、個別事案をきっかけとした話だから、これまでやってきた話も、あくまでいろんな議論をされているようですけれども、個別事案の対応が基本にあるというふうに思っておりましたので、これから個別事案の議論をしましょうというのは、正直言って違和感があります。

私どもとしても、提案書、これを見て、これまでの時間で判断した結果、繰り返しになりますが、これは、個別案件として認める関係はないというのが1つあります。

それから、もう一点、原委員がおっしゃいました制度論の話です。基準の話も含めて、ここにございますように「許可制への移行など」であるとか、あるいは「特許制度の大幅な見直し」であるとか、その流れの中で審査基準ということも関連してくるセットだと思えますけれども、これも今まで御説明いたしましたように、私どもとしては、現在のカポタージュ制度のこの性格からして、当然のことながら特許制度は維持する、許可制度に移行など、ちょっとびっくりしたのですけれども、いずれにしても維持しますし、考え方も維持するというのでやりたいというふうに思えますから、両方とも難しいというのが正直なところでございます。

○原委員 まず、個別ケースについてのお話というのは、もし、違っていたら訂正いただければと思います。

私の理解しているところでは、これまでのお話の中で御説明をいただいていたのは、まず、個別の事案については、よく内容もわかっていないのでというようなことで、詳細に、この基準で、こういう問題があるので認めませんというようなお話を全くいただけていないと思いますので、何か、きょう急に結論だけおっしゃられて、これから議論する話じゃないとおっしゃられて、何でそんな話になっているのかなというのは、全くわかりませんというのが1点目です。

あと、制度論の部分に関しては、これは繰り返し申し上げておりますように、特許制度というのが、国際的にスタンダードということなのであれば、そのこの部分をお話いただければということはずっと申し上げておまして、それで、ともかく、これは維持することになっているのですということではないのではないかと考えています。

○森重局長 2点御指摘いただきまして、1点目のほうの話につきましては、今まで何回か議論を、その間、最初出てきた特区提案の内容、急に出てきた話なので、どうかなということで、いろいろ現行の制度に照らして考えていたわけで、ですから、少しでも情報が

多いほうがいいかなという配慮は、私どもも冒頭あったということでございます。それは、いわゆる一般的に自然な話だと思いますけれども。

それで、検討を進めていった結果、これはプリンシプルにかかわる話なので、今、出ている特区提案についての内容で、今、冒頭申し上げたような判断に至ったということなのです。

したがって、詳しい説明をとるのであれば、私どもとしては、別に渋るつもりもありませんけれども、そういう意味では、現時点においては、これまであれこれ拝見させていただいた結果、特区提案内容自体のあれで判断できるというふうに判断したということですね。それが1点目です。

○原委員 それで、今回のケースについて、ぜひ、なぜそういう判断に至られたのかということをお話いただければと思います。これは、なぜかということ、審査基準の中でどういう判断をされたのかということ、まさに制度論のところにならってくる話だと思いますので、ぜひ、それをお話いただいた上で、さらに制度論のお話ができたらと思います。

○森重局長 その点につきましては、先ほどから、冒頭からお話ししている私どもの制度の考え方で十分だとは思いますが、あえて補足すると言いましたら、今回の支援船が防舷材を供給するとか、いろんな活動で、距離が長いとか、油代もかかるかもしれません。それから、特区の提案の内容の中では、防舷材の売上であるとか、地元雇用であるとか、いろいろございますけれども、ある意味、経済的なメリット、これは、私どもも否定するわけではございませんので、ある程度あるとは思いますが、それと、この安全保障の観点から運営しておりますカボタージュ制度との関連においては、それを曲げてやる程度のものではないと判断したということです。

○原委員 審査基準に照らしてということと教えていただければと思いますが、今の審査基準ですと、安定輸送の確保などの観点から支障を生ずるものではないということ。2つ目が、日本の海上運送事業者による輸送に支障を生ずるものではないということですが、具体的に何らかの支障がおりということですね。

○森重局長 先ほどの議論の途中で申し上げましたように、安全保障をベースとした制度について、いわゆる特許制度についての審査基準の明示というのは極めて難しいということが、私ども大前提にありますけれども、そういう観点で、考慮事項的なものとしてお示ししているわけですが、もともとカボタージュ制度というのは、自国領域内輸送は、いわゆる自国の船で行っていくという、その状態が非常に価値を持つというふうなものなのです。つまり、非常時のこともございますけれども、常に、いわゆる外国船ではなくて、自国内の輸送というのは自国船が行うという考え方自体に、それは継続的に行っていくと、その状態が各国とも、いわゆる領域内輸送の、外国人ではなくて自国船でというのが基本なのです。そこが基本なので、それに照らしてということです。それとの関係で、参考事項的に書いてはございますけれども、そういうふう判断したということですね。

○原委員 これまでの議論の中では、特許の審査基準という文書で示されている、2つな

のか、3つなのかの審査基準については、これは、明確に審査基準として示してありますというお話で、そこから先、さらに具体的に、例えば、空コンテナのケースについては認めるとか、そういうさらに具体的な基準をつくれるのかどうかというところについてのお話をしていると思っておりましたが、今のお話ですと、そうではなくて、この審査基準自体、あくまでも考慮事項として示したにすぎないと。ここで、2つの支障が生ずるものではない場合にはという審査基準が示されているわけですが、この審査基準に合っているかどうかなど、何も説明する必要なく、特許を与える、与えないを判断できますと、そういう話だと理解してよろしいですか。

○森重局長 何もあれする必要もなくとまでは申し上げませんが、そういうのも含めて、もとの考え方に照らして最終的に特許については判断していくと申し上げております。

○原委員 これは、きょう、これ以上やるのがいいのか、もう少しより具体的に、具体ケースについてということで改めてやらせていただくほうがいいのかわかりませんが、少なくとも、考慮されたということであれば、どういった支障が生ずるのかということについて、どういう御判断をされて、それで、そのもとの制度に立ち返ってという御判断をされたのかという部分について、さらに御説明をいただければと思います。

○森重局長 先ほど申し上げましたように、基本的に自国籍船により継続して輸送を行っていくということに価値があると申し上げましたから、それから判断していくということだと思いますね。

○原委員 大変申しわけないのですが、審査基準には、そういうことは書かれてなくて、普通の人を読むと、この審査基準を2つ出されていて、安定輸送の確保とか、日本の事業者の輸送に支障を生じないということであれば特許が与えられるのかなと思って、普通出されるのだろうと。

○八田座長 今までの私共の要望としては、審査基準の中身を具体的にお示しいただきたいということなのですが、これは、局長がおっしゃることとまったく矛盾していないのではないですか。日本の船を優先する理由というのは、ここの基準で書かれているように、安定輸送の確保の観点から支障が生じる場合には日本の船を優先する。それから、日本の海上運送事業者による物品または旅客の輸送に支障が生じる場合も、日本の船を優先すると。局長は、国交省は日本船を優先する基準をここで2つ設けているとおっしゃっているのであって、局長のおっしゃることと、基準の具体的な中身を詳しくお示しいただきたいと申し上げている私共の要望とは、別に矛盾していないと思います。

○原委員 ただ、具体的な指標についてというのはなく、日本船を優先しますと。

○八田座長 全くです。

○原委員 基準は、それだけなのです、1つだけです。

○森重局長 私の説明が十分ではないのかもしれませんが、もとは、やはり許可ではなくて特許という形に全て戻るわけでありまして、原委員のお話は、基本的に、すぐ許

可制みたいなイメージで基準をお考えになるというのが、本質的に私どもと違うと思うのです。ですから、そういうものとして、これを見なければいけないと思うのが、我々の立場だということで、私どもは、制度はそういうふうに見るべきだと思いますけれども、これを許可的に見れば、今の原委員のような御指摘もないことはないのかなと、でも、許可ではありませんので、つまり、認めないのが基本という中で、特権創設の中に非常に裁量があるという中で、これを見ていかなければいけないということを申し上げているのです。

○原委員 わかりました。各国ともそういった制度になっているということについて、そこはお示しをいただければということです。

○森重局長 いや、もう十分御説明したつもりですけれども、ですから、ことの性格というのが基本にありますから、その認識がどうも合わないなというのが、私の正直な感想です。

課長が説明を今までやってきましたけれども、その報告を受け、私どもとしても、改めて時間もありましたので、議論をした結果、どうもやはり、いわゆる制度の本質論というか、あれについての理解をしていただけないのかなというのが、私の率直な感想ですね。ですから、そこが違っているので、今のようなことがどうしても出てきてしまうというのが正直なところで、ちょっと当惑する感じです。

○原委員 わかりました。私が今、理解したところと言うと、この審査基準というのは、あくまでも認める場合に、こういう場合には与えてはいけないということであって、与えないことは自由にできますと、そういうことですね。支障があろうが、なかろうが。

今、この審査基準の中に安定輸送の確保についての支障ということと、日本の海上運送事業者の輸送に支障が生ずるということが書いてあって、私が最初に御質問を申し上げたのは、この支障は、具体的にどういうものが支障にありますかということをお質問申し上げたのですが、それは、支障については、私の理解では示す必要がないというお答えだったと思うのです。

それで、今のお話で私が理解をしたのは、この審査基準を書いているのは、あくまでも特許という特権的な権利を与えるに当たって、こういう場合に特許を与えるはいけないという基準であって、与えない場合については、別に、この基準に当たるか、当たらないかとか、どんな具体的な支障があるのかとか、支障を示す必要はないのだと、そういうお話ですね。ということであれば、私は、今のお話は理解、いや、少なくとも現行の制度をそう運用されていますということについては理解できるのですが、その上で、再三申し上げているのは、では、各国そういう制度になっているのですかということについては、これは、これまで十分にお示しをいただいているとは思っていないので、そこはお示しくださいということ、ずっときょうの冒頭から申し上げていますということなのです。

○森重局長 委員おっしゃっているお話は、すみません、どうも私は理解できなくて、さっきも申し上げましたように、自国領域内輸送は安全保障の観点から自国船でやるというのが考え方になっていますから、ある意味、自国船でない場合には、基本的には支障が起

ると、その状態自体に価値があるわけですから、それが安全保障だと、私どもは考えていまして、したがって、それを1つの形態として書いたと、こういうことですね。結果的に、過去の、特に沖縄のときに、こういう観点だということですね。

○原委員 与えないことが基本であるというところは、そこは、今の制度がそうなっているということは理解します。

○森重局長 そうです。だから、支障というのは、その状態が崩れること自体が支障だというのが、それが基本だと、ことの性格がそういうものだというのが本質にあるということを理解いただきたい。

○原委員 そこを理解した上で、今、申し上げたのは、各国そうなっているのですよねというところをお話いただければと思います。

○森重局長 それは、冒頭申し上げましたように、我々の世界では常識になっているので、大多数がそうなっているということは最低言えると思うのですね。

グローバルスタンダードというのは、地球儀の隅のアフリカの奥までみんな同じでなければグローバルスタンダードではないのかということではないですね。そういうことです。

○原委員 常識になっているということでしたら、その常識の部分的文章化してお示しをいただけたらと思いますので、それは、前回からお願い申し上げているとおりです。

○森重局長 なかなか、その常識を文章にするのは難しいですけれども、今までお話ししたような、紙を出したようなことだと思いますけれどもね。

○原委員 常識になっている、そんな皆さん御理解されていることであれば、文章化できないということはないと思いますので。

○八田座長 ぜひお願いしたいと思います。そんなアフリカの小さな国までなどとは言いませんから、主要国についてね、それをお願いしたいと思います。

それから、今回のケースについても、安定輸送の確保の観点からどういう支障が生じるのかと、生じるとお考えになったかということも具体的に示していただければと思います。

○森重局長 いずれにいたしましても、冒頭申し上げましたように、いわゆる特区制度としても、あと、御提案いただいた個別制度としても、私どもとしては認める考えはないので、そういう観点から対応させていただきたいと思います。そこは、そういう観点から言うと、この紙は、先ほど御説明いたしましたように、そう見える位置づけと見えるものですから、とてもわかりましたというわけにいかないということでございます。

○八田座長 これを否定されるなら、そのための根拠をできるだけ詳細に教えてくださいということです。

○森重局長 何をですか。

○八田座長 これをのめないというための根拠です。それが、先ほどの外国の事情です。

○森重局長 ですから、これは成長戦略に相いれませんか、と私どもは思っていますので、規定する必要はないというのがうちの立場だということを、きょう申し上げておきたいと思います。

○原委員 私は、きょうの御説明で大変よくわかったのは、この制度というのは、国交省さんがともかく、だめだと言え、理由なく与えないという制度であるということは大変よくわかりました。それで、もし、そういう制度を維持する必然性があるということであれば、その根拠をお示しく下さいということは最初から申し上げているとおり、そこが、各国ともそういう制度なのだと、グローバルスタンダードなのだとということであれば、各国ともそういった形で明確な基準なく与えないということができる仕組みになっているということをぜひお示しをいただけたらと、これも前回から申し上げているとおりです。

○森重局長 私どもとしては、理由なくとか、そういうふうなものだとは、今、いろいろ御指摘いただきましたが、我々は思っていないと。

○原委員 そうなのですか。

○森重局長 はい。それで、いわゆることの制度の本質に戻るものですから、それに基づいてやっているということで、残念ですけれども、どうも私ども先生のおっしゃる理由がよく理解できないと思います。

○原委員 いやいや、ただ、私が申し上げている理由なくというのは、与えないことが基本ですとおっしゃいましたね。与える場合には、何らかの理由があれば与えるかもしれないけれども、与えないことは、基本的にそういう状態なのだから、よほど特殊なことがなければ与えないのですと、そういうことですね、ということは今、申し上げたと。

○森重局長 そのとおりです。そういうことです。

○原委員 それで、そういう制度に各国ともそうなっていますということであれば、その根拠を示してくださいということです。

○森重局長 各国そうなっているというか、そういう基本的な考え方が常識化しているということを申し上げます。

○原委員 そのお話は、もう何十回か伺いましたので、それをぜひ教えてください。

○八田座長 そういうことで、基本的には、まず、外国制度についてお話をいただきたいと、お調べいただきたいと申しますし、それから、この個別のケースについても、その上で、どういう理由で具体的に支障があるかということも、やはり、そのときにお話しいただきたいと申します。

○森重局長 きょう、私どもの基本的な考え方を御説明しましたから、そういう流れの中でいきますと、今、おっしゃったのは、委員の先生方の御要望として受けとめておきたいと思えます。

○八田座長 どうもお忙しいところ、ありがとうございます。