

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5月27日（水）15:00～15:55
- 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 医療法人社団滉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 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

<関係省庁>

- 日原 勝也 国土交通省海事局外航課課長
- 羽矢 憲史 国土交通省海事局外航課課長補佐

<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 それでは、お暑い中、委員の方にもお集まりいただきまして、本日は1件でございますが、カボタージュ規制についてです。前回は4月24日ございましたけれども、委員の方には復習の意味も含めてそのときの簡単な要旨といいますか、まとめを机の上に置かせていただいております。

ルールの明確化というところがポイントになっておりまして、特許というものを与える際の基準について、書面での回答を資料でいただきたいとお願いをしたところ、きょうは資料を御用意いただきましたので、議論を深めていただければと思います。

具体的なプロジェクトとしましては、山口県沖の外国籍船の船舶間の貨物の積みかえということでございますけれども、自治体や事業者のほうからもぜひ事業を早く実現したい

と言われておりまして、議論を深めていただくと同時に、近い将来といえますか、早々にも、事業者の方、自治体、国交省の方々、ワーキンググループの委員の方を一堂に会した議論も行わせていただきたいと思いますと思っております。

それでは、八田座長、よろしく願いいたします。

○八田座長 お忙しいところをお越しくささいまして、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。

○日原課長 国土交通省の海事局外航課長をしております日原と申します。

前回までで3度ほど御説明を差し上げたところでございまして、事務局のほうからも御案内がございましたとおり、資料が限定的で口頭での御説明が中心だったということで、書面での回答をとという強い御指示をいただきまして、今回、用意させていただいたところとございまして、それにつきまして御説明を差し上げたいと思います。

最初でございますけれども、当方といたしましては、事案につきまして、まだ確認がとれていないという状況のものでございますので、当方の希望といたしましては非公表とさせていただきますればありがたいと引き続き考えてございます。

○八田座長 一般的に議論を非公表とすることで大きく前進するというような、ある意味で案をトスアップして議論するような場合はもちろん非公表でやっていただく場合があるのと、それから、本当の関係者に知られると何も進まなくなってしまうというときに、その背景説明をしていただく場合に非公表にさせていただくということはあるのですが、一般的にはなるべく、大げさに言えば、国民の方にどういう議論が行われているか広く知っていただくことが重要だというのがうちの会議の立場なのです。

ですから、非公表にする場合、先ほど申し上げたようなことで、ここの部分は非公表にすると。後で、これは差し支えあるからここのところは切ってもらえないかと、そのようなことがある場合には私どもも当然考えますけれども、原則としては公表にさせていただきたいと思うのです。よろしいでしょうか。お話の途中でも、ここの部分は非公表にしてほしいとおっしゃれば、そこは取ります。

○日原課長 わかりました。

○八田座長 では、よろしく願いいたします。

○日原課長 それでは、お手元に配らせていただいております「カボタージュ制度についての基本的な考え方」と「沖縄県における外国籍船での沿岸輸送について」という2つの資料、それから、沖縄県の資料についての別添ということで国交省のプレス発表資料を用意させていただいております。

まず、「カボタージュ制度についての基本的な考え方」の方から御説明を差し上げたいと思っております。

そもそもカボタージュ制度を我々としてどのように捉えているかというのを書かせていただいたのがこちらになってございます。文字に沿いながら御説明を差し上げたいと思います。

まず、カボタージュ制度につきましては、自国内の物資または旅客の輸送を自国籍船、日本籍船に限ることとするというのがカボタージュ制度でございます。国際的にも自国籍船に限ることが慣行になってございます。これは我々のほうとしては国家主権に基づくものだと考えてございます。

この具体的な理由につきましては、国家主権あるいは安全保障の観点から、自国の存立基盤と言ってもおかしくないと思っておりますけれども、産業物資であるとか生活関連の物資、それから旅客の輸送です。こういったものの国内の輸送につきましては、国の存立に直結するようなものだと考えてございますので、自国の主権なり管轄権が十分に及ぶ自国籍船、日本の場合でございますと日本船舶によることが基本であると考えてございます。

もしこれを仮に、非常に重要な我が国の存立基盤である自国内の輸送を、我が国の主権、管轄権の及ばない外国籍船、日本船舶以外の船舶に委ねた場合、本当に存立の基盤に直結する非常に重要な物資の輸送、あるいは旅客の自国内輸送を外国の主体に依存することになるものでございますので、やはり国家主権なり安全保障の観点から非常に問題だと考えてございます。

こういった基本的な考え方を体現するものとして、国策としてカボタージュ制度を維持するということが海洋基本計画という平成25年4月の閣議決定において明記しているところでございます。我々としては国是としてこれを維持することを内閣全体で統一していると考えてございます。

国交大臣による特許というものもございまして、国交大臣による特許というのは、カボタージュ制度を維持しなければならないという命題と申しますか、そういう原則のもとに、外国の船につきましては日本の国内輸送を行う権利を有していないと考えてございますので、この特許というのは権利を有していない外国籍の船舶に対して特権として創設的に付与すると考えてございます。

したがって、もともとそういった権利を有していない外国籍船に対して認めることではございますので、国家主権とか安全保障の観点から十分に検討して、極めて限定的な場合にしか認めていない、今後も認めていかないというのが我々の基本的な考え方でございます。

引き続き、沖縄県のほうにつきましても御説明申し上げたいと思います。

累次の説明の中で、この「沖縄県における外国籍船での沿岸輸送について」というプレス発表資料につきまして何度か御指摘をいただき、何度かこちらでも御説明を差し上げたところでございますけれども、なかなかわかりにくいところもあったかもしれませんので、ペーパーにさせていただいております。

まず、このペーパーでございますけれども、別添の報道発表資料の一番最後のページに「カボタージュについて」といったページが記述されてございます。ここで真ん中ぐらいのところ「船舶法第3条のいう国土交通大臣の特許の審査基準は以下のとおり」ということで2つほど基準が挙がってございます。4月半ばぐらいに最初に御説明申し上げたと

きに出させていただきましたペーパーがございます。こういった形のペーパーだったと記憶しておりますけれども、我々が出させていただきました審査基準につきましては、沖縄のペーパーに書いてございます審査基準の2点のほかに、他法令に反しないことという基準が書いてございまして、こちらが沖縄のペーパーの方に書いていないということがあったかと思えます。この点につきましても御指摘をいただいたと思えます。

この点につきましては、他法令に反しないことというのは、ここでの議論でもございましたけれども、当然に求められる状況でございますので、こちらの沖縄のほうには書いていないということでございまして、我々が御説明を差し上げております船舶法3条の特許基準というのは、他法令に反しないことが常に必要となっているということでございます。

もう一点、原委員から何度も御指摘をいただいているところでございますけれども、この真ん中の「特許の審査基準」ということで点線でくくった枠の下に○で3つの類型が示されてございます。この○の3つのところが審査基準とどのような関係になるのかといったことにつきまして、文書で提出せよという御指摘をいただいたところでございます。

この部分につきまして、お手元にありますとおり、3つの輸送の形をここで列挙しておるところでございますが、これは、過去に審査基準に照らして特許が認められた事例を外形的に整理して示したものでございます。

翻りまして、プレス発表資料の最初のページにも黄色い線でハイライトして書かせていただいておりますけれども、この沖縄の沿岸輸送につきましては、日本の船舶運航事業者が運航する外国籍云々に限ると書いてございますとおり、過去に外形的に認められた事例を整理した3つの例に限定するというを言いたかったところでございます。言ってみれば、この3つは、審査基準として御提示させていただいているものではなくて、あくまで特許が認められた事例を外形的に整理して示させていただいて、これに限定するというを申し上げているということでございます。

逆に考えますと、こういった3つの類型に該当をしさえすれば、国家主権とか安全保障といった先ほども申しました基本的な考え方とか、その上に書いてございます2つないし3つの審査基準があるにもかかわらず、こういった3つの類型に該当することをもって必ず特許が認められるという性質のものではございませんので、相変わらず基本的な考え方とか3つの審査基準に照らして判断を行うことが基本だと我々としては考えてございます。

そもそも国交大臣の特許でございますけれども、先ほどの基本的な考え方のところでも申し述べさせていただいておりますが、制度の性質上、権利のない外国籍船に対して創設的に認めるものでございまして、裁量というものが認められていると考えてございますものですから、いわゆるビジネスの許可要件的なものを類型として示すことはできないと我々としては考えてございます。

我々として用意したのはここまででございます。

○八田座長 ありがとうございます。

確認ですけれども、これまでの議論で出てきましたが、アメリカではこのカボタージュ

制度というものをやっているわけですが、ヨーロッパの国では必ずしもやっていない国があったと思うのです。ヨーロッパの国でやっている国はどこどこなのでしょう。

○日原課長 ヨーロッパにつきましては、基本的にはEU全体で共通の原則ということで考えていると伺ってまして、主要な加盟国でありますフランス、ドイツ、イタリア、スペイン等につきましては全てやっている。

○八田座長 では、イギリスはやってないのですか。

○日原課長 イギリスは、ドイツとかイタリアのようなレベルではやっていないと聞いていますけれども、一定の制限があるということで我々としては承っています。

○八田座長 ノルウェーはどうですか。

○日原課長 ノルウェーも一定の制限があると承っています。

○八田座長 ヨーロッパのカボタージュのレベルの問題ですね。我々も全くゼロにしると言っているわけでもないのに、非常に厳しいものを行っているのか、それとも、ある程度元来の目的である国家主権とか安全保障上の問題で許容できる範囲でできるだけ緩くしているのかどうか、その辺の外国の制度も一度御報告いただきたいと思います。

それから、これは繰り返しになりますが、アメリカではカボタージュに対して物すごく批判があります。基本的にはカボタージュ制度は既存の企業の既得権を守るための口実をつくっていると見られているからです。日本でそのような批判を受けないようにするためには、国家主権や安全保障上の問題の発生の恐れあるものに絞ってカボタージュ規制すべきです。安全保障を毀損しない限りは、できるだけ自由を認めるべきだと思います。そうでないと、既にある人たちの利益を国が音頭をとって守っているのだというように見られてしまいます。それを防ぐことが重要ですので、外国の制度もお調べいただきたいと思います。

沖縄のケースではどういう判断から国家主権・安全保障上の問題にかかわりがないと考えられたのかを後で伺いたいと思います。さらにそれを伸展させる余地はないのかというのもその後で議論したいと思うのですが、とりあえず委員の方からお願いいたします。

○原委員 ありがとうございます。

前回までに何度も同じことを申し上げてはおりますけれども、今回改めて紙で出させていただいて、これも従来から申し上げているとおりでありますが、1つはやはり規制の合理性。八田座長も言われたとおりでありますが、規制の合理性という観点から考えたときに、この基本的な方という紙によれば、国家主権・安全保障上の問題ということのために必要な規制を課されているということだと思いますので、少なくとも国家主権の観点から何でも裁量的にできるのだということではなくて、合理性のある範囲の規制にとどめないといけないのではないかと思います。

その上で、このカボタージュ、沖縄県での沿岸輸送についてというきょういただいた紙であります。従来の沖縄県について平成22年に発表されていた別添のほうの紙によると、これもずっと申し上げているとおりでありますが、「カボタージュについて」という3枚

目の最後の紙のところでは3つ目の○です。具体的に、以下の3つのケースについては特許によって沿岸輸送を認めることにしていますと書かれていたわけなので、今回出されている1枚紙とは明らかに違うということなのだなと、これは紙で見て改めて確認できたかと思えます。要するに従来は、平成22年のときには、この3つの類型に当たれば沿岸輸送を認めることにしていますと説明をされていたのに対し、今回の御説明によると、これらの形に該当しても認めるかどうかは個別判断である、裁量であるということを言われているので、これは違うお話になったのだらうと、変更されたということかと思えます。

最初のほうの話に戻ると、国家主権なり安全保障上の規制の合理性というところに立ち返ったときに、この3つの類型で示されているそれぞれについて、例えば空コンテナの輸送で商業活動とはされないようなものであって、なおかつこれを国家主権ないし安全保障上の観点から認めない理由というのは何かあるのかどうかというのを、恐らくなさそうな気がするのですが、個別に明確にしていけないのではないかと思います。

ビジネス上の通常の規制とは違うのですというお話でありましたが、やはり規制の合理性を考えて必要最小限の規制をすべきであるという原則に立ち返れば、少なくともこういう類型については認める、こういう類型については、さらにこういう点を審査した上で認めるかどうかを決めるというようなことをさらに明確にされる余地が十分あるのではないかと思います。

とりあえず以上です。

○八田座長 やはりできるだけ合理的な基準を決めるべきではないかと、国家主権だからといって何でもだめだと言うべきではないのではないかとという原委員の御意見に対して、どうお考えになりますでしょうか。

○日原課長 ありがとうございます。

ここにつきましては、国家主権、安全保障だからといって何も決めないと申し上げているわけではございませんので、これも繰り返しになって恐縮です。くどかったら大変申しわけございませんけれども、船舶法3条に基づく特許の審査基準というのは従来より3点ほど具体的に、我々としては行政手続法に定める形に沿う形で、行政手続法の要請にきちんと沿う形で基準を定めさせていただいてございます。

この審査基準は、沖縄の事例の前後を通じて一切変更がないというのが今回の御説明の趣旨でございます。沖縄のペーパーにも書いてございますとおり、沖縄のページの一番最後に3つの類型が出てございますけれども、ここでも審査基準というのは別途ございまして書いていますところでございます。この3つのものは、あくまで最初のページの黄色いところ、該当のところ、こういうところに限定いたしますというところにつながるところでございまして、従来から審査基準は審査基準としてきちんと考えていると。これが我々として船舶法3条に基づく基準としてこの3つのものがふさわしいと考えているところでございます。

これ以上ということにつきましては、我々、船舶法3条を所管させていただいている立

場から申し上げれば、なかなかそういったものを具体的に、許可要件的なものをさらに類型化して必要最小限度の合理的なものにすべきではないかという御指摘だと思われすけれども、我々としては、船舶法第3条の性質から考えて、そういった要件的なものを類型としてお示しすることは難しいのではないかと考えているところでございます。

○原委員 難しい理由は何なのでしょう。

○日原課長 もともと許可要件的なものを類型化するような権利を持った人々に対する許認可ではないというところが一番大きいと思っております。

○原委員 権利を与えていない合理性というのは何なのでしょう。そうしなければならぬ。要するに、その必要性があるからそういう制度にされているのだと思うのです。

○日原課長 そこは、外国の事例ということで御案内を最初のときにさせていただいておりますけれども、主要な海運国、アメリカとかヨーロッパ諸国、中国、韓国といった主要な海運国で全てこういったものを認められている、いわば国際的な慣行として認められているものでございます。我が国だけが非常に恣意的な運用をしているとか、恣意的な許認可をとっているというものではないと我々は考えてございます。むしろ我々よりも非常に厳格にやっているところもあるのではないかとと思っておりますが、いずれにせよ、国際的に確立された慣行に従いまして、我々は船舶法3条という制度を維持し、それを執行させていただいております。

○原委員 そうしたら、そこは先ほどの八田座長の話だと思っておりますけれども、海外でも同じ制度がとられていますということが根拠なのであれば、それは主要国全てについて、どういう制度になっているのかも正確に全部教えてくださいということだと思います。

あと、きょう強調されていた黄色いマーカーのついてるところについて、ちょっと確認をさせていただきたいのは、後のページにある3つの類型との関係で言うと、この黄色いマーカーのついてる文章は、日本の船舶事業者が運航する外国籍船というのは1つ目の○に相当しますね。2つ目の二国間の相互主義に基づくというのは2つ目の○ということなのだと思いますけれども、3つ目の○との関係はどうなるのですか。

○日原課長 ここは当時いた者と十分完全にどういう考えで書いたかということを確認できていませんけれども、我々としては、主に対象になるものが1つ目のパターンと2つ目のパターンだったということで、前のほうではハイライトして書いております。つまり、沖縄では自由貿易地域とか特別自由貿易地域での物資の話でございますので、空コンとは直接関係ないという扱いだっただのではないかと想像されます。

○原委員 では、この空コンテナについては、別に相互主義とかそういうものがさらに加えてかかるということではないわけですね。

○日原課長 繰り返しになりますけれども、この3つの類型につきましては、結局、上に書いております特許の審査基準に従って最終的にもう一回確認することになるということでございます。

○八田座長 かなり論点は明確になったと思います。新しい状況に関しては、少なくとも

上の議論に照らして基準をつくっていきたいということだろうと思います。

基本的に、日本の業者の権限を守れなどということは行政は主張すべきではないですね。少しでも価格が低ければ日本の消費者の利益になるのだから、できるだけ自由な参入を許すことが日本国の利益になります。それがたまたま既存の日本の業者の不利益になることは、問題にすべきでない。日本は自由な市場主義の国ですから、そんなことは当たり前の話です。

だから、特権を与えてやっている船会社がいろいろ文句を言うなという言い方は、非常にまずいのではないかと思います。

ただし、その際に自由な参入が安全保障に障害をもたらすようなことがあったら、日本国民に損失をもたらし得る。安い値段よりももっと大きな利益を損なう恐れがある場合には、安全保障や何かに基づいた最低限の条件を付けて参入規制をすべきです。ただし、その際にもできるだけ競争をさせる措置を取る必要があります。

ほかに委員の方からこれに関して御意見ございませんでしょうか。

○阿曾沼委員 初步的な質問になりますが、沖縄のこの文書の中で、運航する外国船または二国間の相互主義に基づく外国船に限定しますというのは、現実的にはどこの外国船を指すのですか。二国間協定でオーケーになった国というのは具体的にどこの国なのでしょう。事例としてどうだったのかを知りたいということです。また、これは自由貿易だから、この3類型とは違うというお話にも聞こえたのですが、これは外国輸送の一部と考えられなくても特許を与えたということですね。外国輸送の一部で、ただ通過するだけであれば特許を与えると書いてあるわけですね。

そして、沖縄の件の文章では特別自由貿易地域であるから、外国輸送の一部でなくても特許を与えたと読むのでしょうか。教えて頂けますか。

また、EUの実態の話の中でイギリスの名前が出なかったのですが、一般的に外国船というのはどこの国のものでも外国船と定義できるわけで、主要国という表現となるとどういう定義となるのでしょうか。この点も、少し明確にさせていただければありがたい。

最後に意見ですが、今日示して頂いた文書は宛先もなく、発信者も明記されていません。誰に宛てて書いたのかもわからないものを、委員会に出していただくのは、非常に違和感があります。これが国の慣例であればしようがないと思いますが。

○八田座長 ちょっと注釈をつけると、先日、ヨーロッパの方にこの委員会にいらしていただいて説明を受けたのです。その方から、我々も全然ヨーロッパは緩いですという話を聞いているから、こういうことをくどくど申し上げている。

○日原外航課長 いろいろ御指摘をありがとうございます。

簡単なほうから申します。主要国とは、どこかということだったと思いますけれども、第1回のときにこういう資料を出させていただいてございまして、アメリカ、カナダ、フランス、ドイツ、イタリア、スペイン、中国、韓国、日本とか、こういったところはいろいろな意味で海運主要国だと我々は思っております。もちろんこれだけに限らないという

ことかもしれませんし、ほかにもあり得るではないかということにつきましては御指摘のところかもしれませんが、我々としてはこういったところは全てありますというふうに考えてございます。

それから、最初に戻りまして二国間の相互主義につきましては、いろいろなところがあるかと思えますけれども、今すぐに思い出せるところは例えばノルウェーとか、そういったところは条約等に基づきましてきちんと二国間の相互主義を定めておりますので、そういったところがあるかと思えます。

外国籍船はどこでもいいのかということにつきましては、最初の○といいますが、黄色くハイライトされた方で言いますと、認める対象は日本の船舶運航事業者が運航する外国籍船となっておりますので、日本の運航事業者が運航するという限定がついた上での外国籍船でございますので、通例はパナマとかリベリアとか、そういったところになってくると考えてございます。

○阿曾沼委員 もし表か何かでより判りやすくお示しいただければありがたいと思います。

○原委員 今、外国の制度の話で、カボタージュがあるかないかということだけではなくて、どこまで裁量的にやっているのかということも含めて、ぜひ教えていただければと思います。

○八田主査 認める際の基準があるかどうかですね。そういうものは日本の参考にもなると思います。

あと八代先生からありますか。

○八代委員 今の質問の答えはいいわけなのですね。

○阿曾沼委員 後でまたお聞かせください。今すぐに全部わからないということだったので。

○八代委員 私もこの問題は専門ではないのですが、なぜカボタージュが必要かというのは外国もやっているということとは別に、ここに書いているのは事故が起こった場合、外国の船は逃げてしまう危険性がある。日本の船なら逃げられない。これはよくわかるのですが、理由というのは問題を起こしたときの刑事の管轄権だけでしょうか。というのは競争があることで今、八田座長も繰り返し言うておられますが、輸送コストが安くなることが国民に与える利益というよりも、万一の事故のときのための管轄権のほうが重要であって、競争を通じたコストの低下ということは、もうこの際は無視せざるを得ないというお立場なのかどうか。

つまり国民生活がどれだけ豊かになるかということのも非常に大きな国益なのですが、自国で独占することによって得られる利益のほうが、競争を通じた利益よりも常に大きいんだというお立場なのかどうかというのを確認したいと思います。

○日原外航課長 ありがとうございます。

御指摘につきましてで、確かにいろいろな刑法であるとか関係の問題などを議論させていただいているところでございますが、我々の立場といたしましては、個々の不具合が出

たときにそれに対応するという取り扱いではなくて、この基本的な考え方に基づいておりますように、そういった基礎的な我が国の存立基盤になるような身近な輸送につきまして、外国籍に認めること自体が船舶法の運用上、非常に問題ではないかと考えております。個別の不具合が出たときに、それに対応するというよりも、我々の身近になっているこういった生活物資、産業基礎物資、身近な輸送、離島も含みますし、主要な航路のフェリー等非常に生活に身近な航路全てを含みますが、そういったものを日本の管轄の及ばないような外国籍船に認めるということ自体が非常に国家主権上、我々としては問題ではないかと思っております。基本的な考え方とすると、そういうところは自国の日本の船舶によらざるをえないというのが立場でございます。

○八代委員 ちょっと具体的に言うと、例えば外国人がカルテルを組んで値上げするとか、そういう極端なケースを想定されているのですか。

○日原外航課長 御指摘のとおり、そういった場面も当然考慮されるべきだとは思っております。ただ、緊急事態のようなものは、あらかじめ想定外のことをつくってはいけないという御指摘かもしれませんけれども、なかなか全て想定するのが難しゅうございまして、それだけかということになりますと、では、それだけ手当すれば良いのかということになるのだと思うのですが、我々としては、セウォル号ではございませんが、非常に身近な輸送というのを日本の管轄が及ばないような船に輸送させた場合に、最後どういう影響が出てくるかということをつまびらかにするというのはなかなか限界がございまして、問題がないことというのはなかなか我々としてもつかみ切れないところもございまして、外国を見てもそうでございますし、我々の基本的な考え方もそうでございますけれども、身近な輸送、大事な物資の輸送につきましては、きちんと日本の管轄権が及ぶ船舶で輸送することを基本としたい。

○八代委員 では質問を少し変えますが、身近な輸送が大事で、身近でないものは大事でないというお立場なのですか。つまり石油等は日本の産業の基本なわけで、これは外国船も来るわけです。だからなぜ国内輸送がバイタルであって、国際輸送はバイタルでないという根拠と申しますか、そこを説明していただけますか。

○日原外航課長 ありがとうございます。説明不足で申しわけありません。

我々は外航輸送がバイタルではないと申し上げているわけではなくて、外航輸送の中にも先生御指摘のように石油だとか鉄鉱石だとかLNGだとか、エネルギー物資なり産業基礎物資なり食料とか動物用の飼料といった物資の輸送もございまして、そういったものは事実上、船でしか運べませんので、外航輸送というのはものすごく重要だと思っております。

○八代委員 それは外国籍に認めているわけですね。

○日原外航課長 そこは外航輸送という枠組みの中で、日本も外航輸送しますけれども、外国も日本で外航輸送する。それはお互いさまと申しますか、日本だけではなくてほかの国ともそういう関係になっております。けれども、それとは違う意味で重要な、同じある

いは同等以上かもしれませんが、重要な国内輸送につきましては、そういうお互いに認め合うとか、そういうものが確立されているわけではありません。自由に外国籍船による輸送を認めることになっておりませんものですから、そこは外航輸送が重要でないという文脈ではなくて、外航輸送も大事なのでございますけれども、国内の輸送も決して重要でないわけではなくて、むしろそこも非常に重要だと我々は考えておりました、そういったものを外国籍にいきなり委ねろというのは、非常に慎重にならざるを得ないということを申し上げてございます。

○八代委員　しつこくなりますが、どっちみち外航輸送の石油は外国に認めているわけですから、なぜ国内だけ外国に認めないことで、どれほどマージナルな利益があるのだろうかということ。別の言い方をすれば、国際輸送はお互いさまだからできないけれども、国内輸送は日本の業者の特権として認めることができる。外国もそうやっているからそうしているんだというのは基本的に生産者の利益を最大限にする立場であって、これは消費者の利益ではないのではないか。そういう質問です。

○阿曾沼委員　国家主権とか安全保障を阻害されるような要因は、遠距離で海外から持ちこまれるものだっていっぱいありますね。それは認めていて、国内の航路だけそれを認めないというところに、整合性があるのかどうかというのはどうも何回聞いても理解ができないのです。

○日原外航課長　そこは我々の説明が十分でなかったかもしれませんが、外航輸送は外航輸送で重要な理由があると思っております、そこは御指摘いただいておりますように石油とか食料とか、そういうものを外国から運ばなければいけないという理由になってございます。ただ、内航輸送はそういうものでないから、外航と違うから内航は重要ではないかという立場かと申しますと、内航は外航と別の意味で非常に重要な物資だと思っております。

○阿曾沼委員　私が申し上げたのは国家主権、安全性の観点というのがとにかく金科玉条のようにおっしゃるので、例えば外航輸送にしたって国家主権、安全保障を阻害するようなことだっていっぱいあるわけです。それは日本国内の狭いところに限ったところだけではなくて、安全保障とか国家主権というのはもっともっと大きい枠で考えるべきですから。外国船にそれを認めていて、突然領海に入って、領域に入った途端に認めないというのは不平等のような気がします。

航空輸送でもこういうことがあるのですか。

○新垣内航課長　同じカボタージュです。

○八田座長　でも航空輸送の場合にははっきりしていますね。安全性のためとか、そういうことではなくて、お互いにやらせてもらいたいから、交渉の手段としてこちらは渋っているわけですね。

船の場合にはそういうことがないし、どっちみち安定輸送の確保に弊害及ぼすわけなどないのだから、それはそれで建前として置いておいて、日本国内の業者に不利益にならないような参入はどんどん認めていくということが実質的な解決手段なのではないですか。

とにかく根本的な我々の見方は、消費者の利益が一番です。これが競争促進することの目的です。

○日原外航課長 安定輸送については、支障は出ないだろうという御指摘ではございますけれども、実際、阪神・淡路大震災とか、東日本大震災の後、特に原発の事故なんかにつきましては、外国の船につきましてはそれぞれの船籍国の考え方で寄港制限を推奨するとか、いろいろな措置があって実際に横浜に来なかったとか、そういった事例もございました。

○八田座長 それは外国籍の外航船でしょう。それは別の話ではないですか。国内輸送に限って特別なそんな理由があるなんてことはないでしょう。

○日原外航課長 ただ、そこは国内の輸送もそういった国の外国籍船に認めさせていくと、何か地震があったり、事故があったときに引き揚げてしまう。

○八田座長 外航船を認めているわけでしょう。それによって安いものをいろいろ得て、日本人は限りない利益を得ているではないですか。それから、日本国内の船だって、危ないと考えるところには寄港したくないといったら、強制的に寄港させられません。

○阿曾沼委員 総トン数なんかでも、一括輸送してコストが安くなるとか、日本の船籍で小さいもので何回も運ぶよりは経済合理性が考えられると思います。

○八田座長 相互主義で航空のようにできるだけ向こうにもこちらを入れてもらいたい。そのためにこちらを渋るというのはよくわかります。実際にそういう交渉はいろいろな国とやっぺいらっしゃるなら、それはそれなりに長期的な国益になると思いますけれども、特にそういうことをしていないのなら、既存の業者の利益を守るだけだと言われてもしょうがないのではないですか。

それで、これをどうやって前に進めるかですけれども、今お話を伺っていると、基本的にはこの点線で囲まれているところが審査基準である。そして、沖縄のケースについては、これを具体的な例として当てはめたというふうに我々は理解しております。ただし、当局が今おっしゃられることは、一般的に点線に入ることを具体的に全部列挙しろと言われても、今の段階でできない。だから基本的には個別具体的に見て、この点線の枠に適合しているかどうかというのを審査したいということです。

したがって今回の特区申請の場合については、実際に申請者を呼んで、そして申請することの内容がここの審査基準に合っているかどうかを具体的に見たい。そういうふうにお考えになっていると理解してよろしいでしょうか。

○日原外航課長 審査基準がこの2点、それから、我々の従来からご説明していますように、当たり前のことですがけれども、他法令に違反しないということの3点についてやったのを、審査基準が3点だということについては御指摘のとおりであります。

○八田座長 したがって、前に進めるためには、透明な運用基準をつくってくださいという我々の願いは、今の段階ではできないとおっしゃるわけですね。しかし、具体的な事例については先ほど次長が申しましたように、当事者を呼んできて、そこで議論をして、

この審査基準に抵触するものであるかどうかということ、抵触しないならばこれを認めるという方向で議論していただくということではよろしいでしょうか。

○原委員 明確な基準をつくらなくていいということではないです。まず一旦、個別事例についてやりましょうということです。

○八田座長 そういうことです。個別事例について、できたらそこでまたこの明確な基準をつけ加えていくということだろうと思います。

建築基準法で性能規定にしたときに、仕様規定から性能規定に変えたわけですがけれども、その性能規定に合う仕様規定のリストを電話帳のようにどんどん膨らませてつくっていく。それに似ているのではないかと思います。上が一種の性能規定で、下が具体的な仕様規定で、仕様規定をこういう個別の審査のたびにふやしていくということではないかと思います。

○日原外航課長 いろいろ御指摘ありがとうございます。

基準につきまして具体化するというのは、我々の立場としては許可基準のような、あるいは許可要件のものを類型化するというのは、なかなか難しいと考えてございます。ただ、一方で実際の具体的な申請事案につきまして状況がわからないという現状にはありますので、そこを明らかにするというのはいろいろ考えていく上で、入り口だということは何度も申し上げさせていただいているところでございますので、そこにつきまして進めることはあり得るのかなと思っております。

○八田座長 もちろんそれから一步先、もし許可される場合には、こういう条件ならば許可するというを事後的に基準としてつけ加えていただければありがたいと思います。その際、特区においてはこういう理由の場合には認めるということでもいいし、特区ではなくて、全体にやるというものでもいい。特区の場合には恐らく実験的な考慮ということも入るかもしれませんが、何かそこで許可審査基準に該当する具体的な理由をいただければありがたいと思います。

特区であるがゆえにそのところは、ほかの全体でやるよりは随分やりやすいのではないかと思います。

藤原さん、他に何かありますか。

○藤原次長 先ほど原委員からお話でしたが、引き続き外国の事情その他につきまして、資料としての提示を本ワーキンググループとしては求めていくことになると思います。

そういうことと並行して、冒頭申し上げましたが、また、今、お話がございましたけれども、個別の案件ということで、これは特区の門戸をたたいて来ていただいている事業者がいて、これはもう政府決定でございますが、実現の方向で議論していくことが重要だと思っております。透明なプロセスのもとで議論することになっておりますので、特許で認められるかどうかというのも先ほど申し上げた体制で、三者といいますか、この場に担当省庁と要望側に来ていただき、その中で議論していただいて、○の場合、×の場合、

○の場合だったらどういう条件がつくのか、×だったらどういう理由で困難なのかというところは、きちんと明らかにしていくことが必要だと思っております。そうしたやり方でやらせていただくということによろしいでしょうか。

○八田座長 できたら成長戦略に間に合えば、これは国交省さんの非常に大きな業績になると思います。

○藤原次長 産業競争力会議でも、本件を取り上げていただいておりますので、まずはそういった三者の議論、それから、先ほど申し上げた宿題を返していただく議論を早急にやらせていただきたいと思いますと思っております。

○日原外航課長 外国の事例につきましては、我々もいろいろな機会に調査をさせていただいているところがございますけれども、多くの国が関係していることもございまして、お時間をちょっといただくと大変ありがたいなと思っております、早急という御指摘ではございましたが、外国の事例に関しましては時間を頂戴したいというのが正直なところでございます。

○原委員 これだけ国際的な慣行として確立していることが理由ですとずっとおっしゃっているわけですから、少なくとも今お持ちのものがありますね。もし根拠なく言われているのだったら、それはめちゃめちゃではないかと思えます。

○日原外航課長 規制があるとか、そういったレベルではもちろんはっきりしておるわけですが、御指摘のようにどういうところまでやっているのかとか、そういったところだと受けとめましたので、そこは厳密にやっていくと言葉の問題だとかいろいろなものがございまして、そこはお時間をいただく必要があるかなと思った次第です。

○原委員 わかる範囲のものがおありだと思いますので。

○阿曾沼委員 一般的にこれだけ交渉されているのだったら、規則と運用の両面で議論した上で根拠がある、エビデンスがあるということで主張されるべきなのではないでしょうか。ですからなるべく早くということが必要だと思います。

○八田座長 私なんかは少なくとも主要な海運国であるイギリスとかノルウェーなどについては、わかっていると非常にありがたいなと思えます。

それでは、そういうことによろしいでしょうか。

○藤原次長 よろしいでしょうか。そうしましたら、外国の事例を含めてまた御指摘ございましたので、早急に御対応いただくということで、あとはできるだけ、早い段階での三者協議をセッティングさせていただきます。よろしくお願いたします。

○八田座長 では、お忙しいところ本当にありがとうございました。