

第11回 貿易・投資等ワーキング・グループ 議事概要

1. 日時：平成26年4月2日（水）9:59～11:47

2. 場所：中央合同庁舎4号館12階1208会議室

3. 出席者：

（委員）大崎貞和（座長）、松村敏弘（座長代理）、安念潤司、長谷川幸洋

（専門委員）道垣内正人

（説明者）日本経済団体連合会、井本商運株式会社

（法務省）入国管理局入国在留課 石岡課長

（国土交通省）港湾局産業港湾課 高田課長

海事局外航課 角企画官

道路局道路交通管理課車両通行対策室 島谷室長

（事務局）大川規制改革推進次長、仁林企画官

4. 議題：

（開 会）

1. クルーズ船入港時の入国審査手続の見直しに係る規制改革要望について

- ・日本経済団体連合会からの説明
- ・法務省からの説明
- ・国土交通省からの説明
- ・質疑応答

2. ISO規格コンテナ用トレーラに係る国内外基準の統一について

- ・井本商運株式会社からの説明
- ・国土交通省からの説明
- ・質疑応答

（閉 会）

5. 議事概要：

○大川次長 それでは、規制改革会議第11回貿易・投資等ワーキング・グループを開催させていただきます。

皆様方には御多用中、御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

まず開会に当たりまして、大崎座長から御挨拶をいただきたいと思います。座長、

よろしく願いいたします。

○大崎座長 おはようございます。

本ワーキング・グループ座長を務めさせていただいております大崎でございます。本来こういう挨拶は政務の方にお願ひすべきことでございますが、今日は私から、僭越ながら一言申し上げたいと思います。

本日、クルーズ船の入国審査に係る規制及び海外物流と国内物流の規格の統一に係る規制についての御議論をいただくこととなります。御承知のとおり、政府を挙げて今、観光推進ということに取り組んでおりまして、昨年は史上初めて訪日外国人旅行者数が1,000万人を突破したということでございます。今後、東京オリンピックの開催なども踏まえまして、是非さらに訪日客を増やしていくことをしなければならぬと思っているわけでありませう。

また、物流に関しましても、事業者の国際競争力をより一層高めていくためには、海外輸送と国内輸送に係る異なる規格を可能な限り整合させることが望ましいのではないかと考えておるところでございます。

委員の皆様におかれましては、国益に資するという観点から自由で活発な御議論を展開いただくようお願いしたいと存じます。

簡単ですが、以上でございます。

○大川次長 どうもありがとうございました。

それでは、報道の皆様にはここで御退室をお願いいたします。

(報道関係者退室)

○大川次長 それでは、議事を進めさせていただきます。

なお、本ワーキング・グループの議事概要は公開することとなっておりますので、よろしく願いいたします。

今後の進行は大崎座長をお願いいたしたく存じます。よろしく願いいたします。

○大崎座長 それでは、早速でございますが、本日の「議題1. クルーズ船入港時の入国審査手続の見直しに係る規制改革要望について」の議論に入らせていただきます。

この規制改革要望につきましては、2月4日に開催されました第25回規制改革会議におきまして、国際先端テストを実施することが決定されました。この国際先端テストにつきましては、参考資料1にございますように、我が国の現行規制の必要性・合理性について諸外国との比較検証を行うものでございます。

それでは、本日御出席いただいている方々でございますが、日本経済団体連合会より森島産業政策本部主幹、株式会社カーニバル・ジャパンより木島代表取締役にお越しいただいております。

また、所管省であります法務省から石岡入国管理局入国在留課長に御出席をいただいております。また、観光行政、港湾行政といった観点から、国土交通省、高田港湾

局産業港湾課長、角海事局外航課企画官に御出席をいただいているところでございます。

それでは、日本経済団体連合会からの御説明をお願いいたします。

○日本経済団体連合会 おはようございます。経団連産業政策本部の森島と申します。本日は、このような機会を与えていただきまして、ありがとうございます。

資料1-1に沿ってクルーズ船入港時の入国審査手続の見直しについて、御説明いたします。

まず、「規制見直しの必要性」でございます。これは前回私どもが御説明させていただいたときと変わっておりません。要するに、観光立国の実現は我が国の成長の重要な柱になっており、安倍総理も、外国人旅行者にとって不便な規制や障害は徹底的に洗い出して見直す方針を出されております。そうしたなか、今回、需要が大きくなってきておりますクルーズを振興する観点から、本要望を出しているところです。

次に、「わが国観光にとってのクルーズ振興の重要性」です。2ページの下の図に人口を載せておりますが、世界のクルーズ人口は約2,000万人とも言われる中、とくにアジア地域では、低コスト化などによってクルーズ需要が非常に増大してきています。島国である日本としても、その需要を取り込んでいくことが必要と思っております。大型クルーズ船が一隻入港しますと、2,000~3,000人の方が上陸され、その経済波及効果は1億円とも言われております。クルーズ観光を振興することによって、多くのクルーズ船が日本に来航するようになれば、非常に大きな経済効果が見込まれます。また、近隣諸国では国家戦略として進めてきているところもあり、日本としましても、国家戦略として、クルーズ観光の振興を図っていく必要があるのではないかと考えております。

次に、4ページに具体的な見直し・要望を載せております。まず「規制の現状」ですが、要するに入国審査手続の迅速化、円滑化をやっていただきたいということに尽きます。現在、入国審査の迅速化・円滑化に関しては、海外臨船の実施、人員の強化など、非常に多くの取組が進められてきており、我々もその取組を非常に高く評価しております。ただ、世界最先端を目指すという意味で、より一層の迅速化、円滑化を進めていただきたいと考えております。

例えば近隣諸国では、クルーズ・カードのみで下船可能としているケースもあります。そういった取組も横目で見ながら、安心・安全の確保といった課題とのバランスをとりつつ進めていただきたいと考えています。

具体的には、最終ページになりますが、海外臨船の着実な実施はもとより、例えばクルーズ・カードでよしとする、あるいは写真撮影等、省略できるものがもしあれば省略するなど、さらに踏み込んだ新たな施策をご検討していただきたいということです。こうした取り組みによって、1分でも上陸時間が長くなれば、外国人も我が国を十分満喫していただけるようになりますし、また入管は一番初めのわが国の窓口にな

りますので、スムーズに入国できるようになりますと、日本に対する印象が非常によくなり、その後の印象にも大きく影響すると思っております。そういった意味で、具体的により一層緩和の方向が目指せるのであれば、そこはどんどん進めていっていただきたいと考えております。

私からの説明は以上です。

○大崎座長 ありがとうございます。

特に木島さんから何か補足はございますか。今はよろしいですか。

それでは、ただいまの要望に関します法務省のお考えを御説明いただけますでしょうか。

○法務省（石岡課長） おはようございます。法務省入国在留課長の石岡と申します。よろしく願いいたします。

本日は、法務省の考え方を説明する機会を与えていただきまして、ありがとうございます。

まず最初に、法務省の基本的なスタンスについて申し上げさせていただければと思っております。

前回のこのグループのヒアリングの際にも申し上げたことの繰り返しになって恐縮でございますが、基本的な考え方、基本的スタンスについて申し上げさせていただければと思っております。

観光立国の実現、これは国是と考えておりまして、そのような中で、法務省入国管理局といたしましても、円滑な入国審査を実施して観光立国の実現に貢献したいと考えておるところでございます。その一方で、テロリストや問題のある人物を確実に水際で排除する、これも入国管理局に与えられている重要な使命と考えておるところでございますので、円滑な入国審査と問題のある人物の的確な水際での排除、この両者を高度な次元で両立させていきたい、このように考えておるのが法務省の基本的な考え方でございます。

後ほど説明いたしますとおり、クルーズ船の入国審査についてもできるだけ簡素化の措置を行いたいと考えておりまして、現在、新しい方式につきまして、法案を国会に提出させていただいておるところでございます。

そのような形でできるだけ円滑化に取り組んでおるところでございますが、その中で、先ほど経団連様のほうからもお話がありましたが、クルーズ船の入国審査時の外国人からの指紋提供の省略を求める声もあることを承知しておりますが、この点についてはなかなか難しいと考えておるのが法務省の基本的な考え方でございます。この指紋取得措置と申しますのは、平成 19 年から始められている措置でございまして、外交官とか 16 歳未満の外国人、そのような一部の外国人を除く外国人につきましては、上陸審査時に指紋の提供をいただきまして、その指紋に基づきまして、我々のブラックリストと照合して問題がある人物を把握して、そのような人物は入国を認めないと

いう形の措置でございまして、非常に効果を上げております。また、そのような問題のある人から見ますと、日本に仮に入国しようとしても指紋でチェックされて入国できないということで、そのような問題のある人物が日本に来ようとするのを抑止する効果も非常にあると考えてございまして、我々としては、このような指紋の提供をいただいた入国審査というのは非常に重要で、必要不可欠な措置と考えております。

仮にクルーズ船の乗客の審査について、この指紋の提供を省略したような場合は、クルーズ船で客を装って来れば指紋の提供義務がなくなって入国できる可能性があるということになりますので、そこが狙われるおそれが出てくるということで、我々としては、日本について、どこから入国する場合でも必ず指紋の提供を求められる、そのような形の入国審査が非常に重要であると考えております。2020年のオリンピックがテロがなく安全に開催され成功する、そのためにも、テロリストや犯罪者の入国を阻止していくということは法務省として非常に重要であると考えておるところでございます。

以上、口頭で長々と基本的な考え方を申し上げさせていただいて恐縮でございますが、そのような考え方に基づいていろいろな施策を考えているところでございます。

資料に基づき、「クルーズ船の外国人乗客に係る入国審査手続の円滑化」について申し上げます。

資料1-2でございます。

これは、先ほども申し上げましたとおり、出入国管理及び難民認定法という法律の改正の法案を3月11日に閣議決定してございまして、今、国会に提出して、今後、国会で御審議していただく、その法案の内容をここにポンチ絵の形でまとめさせていただいてございまして、この法案が成立した暁には、このような形で円滑化手続ができるということでございます。

「改正内容①」というところを御覧いただければと思いますが、現行と改正案を示しております。

まず、現行のところから御説明させていただければと思います。

クルーズ船につきまして、現在もできるだけ簡素な措置を実施するという一方で、寄港地上陸許可という特例上陸許可を活用しながら時間を短縮した措置を実施しております。それが上側の緑の枠で囲った手続でございまして、現在はこの寄港地上陸許可の対象となるクルーズ船は4割でございます。一方、下のほうの一般の手続をしているクルーズ船が6割でございまして、4割に当たる場合につきましては、時間につきまして、大体2,000人規模のクルーズ船で90分程度で処理できておりますが、寄港地上陸許可の対象となる船につきましては、この図の真ん中当たりの米印のところにあるかと思いますが、一定の航路の船舶に限定されております。海外のX港から日本に来て違う港に行くような経路のクルーズ船については、この寄港地上陸許可とい

う現在の入管法の中にある特例上陸許可が使えますので、それを使っておりますが、下側の「×」のような航路の場合、海外のX港から日本に来て、また同じ港に帰る場合は寄港地上陸許可が使えません。そのような場合は下の一般の手続で処理しております。一般の手続で処理した場合は、2,000人規模で残念ながら180分程度、3時間程度かかっているということでございます。

この現在の状況を改善するために、今、法案を提出させていただいておりますその中身が下の改正案ということで、クルーズ船については船舶観光上陸許可という新しい特例的な上陸許可の制度を設けたいと考えておるところでございます。この船舶観光上陸許可手続をとりますと、現在の寄港地上陸許可手続とほぼ同等の時間で処理できると考えております。

対象となる船について申しますと、船舶観光上陸許可の対象となる船は、昨年ベースで申しますと95%の船がこの簡易な手続で処理できるようになります。残りの5%につきましては一般の手続のままとなるのですが、残りの5%はどういう船かと申しますと、海外からクルーズ船でクルーズしながら来て、最後、日本でクルーズが終わる船でございます。そのような船の場合は、日本でクルーズが終わって、その後、クルーズ船の乗客の方は自由に国内を移動して、成田空港なり国内の日本の空港、海港から出国するという事です。クルーズが終わった後、自由に国内を移動されるということで、やはりそのような方々については一般の審査をきちりした上で上陸を認めなければいけないと考えておまして、そのような日本で終わる形態のクルーズ船、昨年ベースで言うと5%ぐらいあるのですが、それについては一般の上陸許可で対応したいと思いますが、それ以外の海外から日本に来て、そして海外に出ていくようなクルーズ船については全て今後は船舶観光上陸許可という新しい制度で、簡易な手続で、審査時間も短くして、それで処理をさせていただければと考えて、そのような改正内容の法案を今、提出しておりますところでございます。

続いて、裏のページになりますが、2ページを御覧いただければと思います。

これがもう一つの改正内容でございます。

これは、いわゆるフライ・アンド・クルーズという形態のクルーズに対応するための措置でございます。例えば成田空港に飛行機で来て、日本発のクルーズ船に乗って、日本国内をクルーズするとともに、海外の港に一度行って、それでまた日本に帰ってきてクルーズが終わる、そのようなクルーズに外国人が乗る場合の手続の簡素化のための措置でございます。現在は、「改正内容②」の現行のところを見ていただければと思いますが、まず最初に普通の手続で上陸許可して、それで日本の港から船に乗られるのですが、その後、一旦海外の港に出まして、再度戻ってくるときに、またもう一度新規の入国手続を現行法上はしなければいけない。そういうことで、クルーズ船に乗って海外の港に1日か2日出て、それでまた同じクルーズ船で帰ってくるのです。

が、そのときに新規の上陸許可手続をしなければいけないことになっておるのですが、その点を改正する措置内容を行おうとしておるところでございます。

最初に成田空港で入国するときは普通の上陸許可手続をするのですが、その後、船に乗り込んでいただいて、クルーズをして、一旦海外の港に出て、そして今度、戻ってくるときは、同じ船で出て1日2日で戻ってきますので、その際はみなし再入国許可という許可を与えられるようにして、新規の上陸許可手続をとらなくて、再入国の手続という、簡素な手続で入国できるような形でフライ・アンド・クルーズでクルーズされる外国人の方にも対応できる。そのようなみなし再入国許可対象者の拡大ということを法案改正の内容に盛り込んでおりまして、法案が国会で御承認されれば、フライ・アンド・クルーズという、最近そのような形態も増えておりますので、そのようなお客様にも対応する措置をとろうと考えておるところでございます。

以上が現在国会に提出しております改正法案の内容でございます。

続いて、「国際先端テスト シート」というのを御覧いただければと思います。

各国、日本の近隣諸国、韓国、台湾、シンガポールとの手続の比較を表形式でまとめさせていただいております。

まず、表の一番下の（注）のところを御覧いただければと思いますが、この表につきましては、韓国、台湾及びシンガポールにおける状況は、大手クルーズ船社の我が国の総代理店であるウィルヘルムセンの御協力をいただきまして、各国・地域の現地代理店等から聞き取り調査を行った結果をまとめております。実際の各国の運用というのは法律だけを見たところではなかなかわかりませんので、実際にクルーズ船で各国で上陸手続をしている方々から聞き取り調査を行ってまとめさせていただいているのが、この表でございます。

まず、日本の制度につきましては、そこに書かせていただいているとおりなのですが、一番下、「5. 入国審査に要する時間」のところを見ていただければと思います。

まず、現在の制度の中でございますが、寄港地上陸許可を活用した場合につきましては、入国審査に要する時間が2,000人規模の場合90分でございます。皆様がおられるときに審査手続を行っておりますので、審査をして、それで乗客が全て下船するまでの時間はそれにプラス5分から10分ということで、全ての乗客が下船に要するための時間は約95分から100分となっております。一方、上記以外の寄港地上陸許可を活用できない場合、先ほどの説明で申しましたが、昨年ベースで6割でございます。その場合は、審査時間に180分、それ以外におられる時間を合わせて10分程度で190分かかっておるといのが現状でございます。

続いて、韓国でございますが、韓国はある意味、ほとんどクルーズ船については入国審査を省略しております。先ほど経団連様の方からもお話があったクルーズ・カードによる上陸も認めております。

その結果、5. でございますが、入国審査は全く行いませんので、入国審査には時間がかかっていませんが、物理的に下船するための時間は当然かかりますので、下船するための時間として、全ての乗客の方が下船するのには90分程度かかっておるということでございます。

続いて、台湾の制度でございますが、「1. 海外臨船審査」のところを御覧いただければと思いますが、基本的に船が海外から台湾に来るまでの航海中に手続を全て終えて、それで上陸手続をするという形で行われております。

「3. クルーズ・カードによる上陸」は、先ほどの経団連様の資料によると、台湾もクルーズ・カードによる上陸を認められておるということでございましたが、今回我々が聞き取り調査をした結果では、クルーズ・カードでは上陸を認めていないのですが、船内で配付したパスポートのコピーで上陸を認めておるということでございました。

「5. 入国審査に要する時間」につきましては、全ての方が下船に要する時間として、海外臨船を行った場合は90分で、そうではなくて海外で船に乗り込んで事前に審査を行っていなかった場合は180分程度かかるということでございます。

続いて、シンガポールでございます。

シンガポールは、基本的に特別な手続は行っていないということでございます。クルーズ船に対して特別に何かやっていることはないということございまして、「5. 入国審査に要する時間」は、ターミナルの審査で大体105分から135分、このようになっておるということでございます。

以上が日本の近隣諸国のクルーズ船の入国審査手続の状況でございました。

そして、最後のページを御覧いただければと思います。

まず、「(2) 日本の現行規制を維持する必要性」の部分で1つ目の黒ポツ、個人識別情報、指紋の提供義務についてでございます。

これは、先ほど冒頭長々と口頭で申し上げさせていただきましたが、そこに書いてあるとおり、やはり我々としては、適正な形で問題ある人物を水際で排除するためには、指紋の提供をいただく、これは必要不可欠であると考えておるところでございます。

続いて、2つ目の黒ポツのところでございますが、クルーズ・カードによる上陸でございます。

韓国につきましては、民間の船会社がつくったクルーズ・カードによる上陸を認めているということでございますが、我が国といたしましては、民間会社が身分事項を打ち込んだカードに基づいて身分を確認するという形ではなく、やはり公的な機関が発行する旅券とか許可書で最終的な本人の身分事項を確認することが必要であると考えておりました。クルーズ・カードのみによる上陸を認めることは適切ではないと考えておるところでございます。これは国によっていろいろな考え方があろうかと思

ますが、やはり日本としましては、仮に民間の方がつくられたクルーズ・カードの身分事項が間違っていて、間違った身分事項に基づいて、本来入ってはいけない人の入国を認めてしまったということになった際、その責任の所在の問題もでてきますのでそういう意味でも、そのようなことがあってはいけませんので、やはり公的な機関から発行された身分事項に基づいてチェックを行って、適正な形で上陸審査をする必要があると考えておるところでございます。

少し長くなりましたが、法務省からの説明は以上でございます。

○大崎座長 ありがとうございます。

それでは、国土交通省からお願いいたします。

○国土交通省（高田課長） 国土交通省産業港湾課長をしています高田と申します。

CIQをめぐる周辺の状況ということで、1 ページから 6 ページまで御説明させていただきます。

1 ページ目に書きましたように、クルーズの振興を通じまして、観光立国の実現、雇用と所得の創出に資していこうということで、ソフト・ハード面での私どもで行う取組を紹介させていただきます。

まず1枚目は、クルーズ人口 1,000 万人が 2,000 万人にという世界の流れの中で、昨今大型化が進んでいるということでございます。例えば 2000 年と 2013 年を見ましても、5 万トン以上という、右の表にあります「飛鳥Ⅱ」ぐらいの規模ですが、こうした大型船が 5 万トン以上と考えますと、3 割ぐらいから 6 割ぐらいまでに高まっている。今日御列席の木島さんのところの「Sun Princess」が 7 万トンぐらいと右のほうに書いています。最近は「Voyager」という 14 万トンぐらいの船ということで、通常今までクルーズ船というと、いわゆるラグジュアリークラスというか、「飛鳥Ⅱ」が一般的なイメージでしたが、最近ではこの「Voyager」クラスというか、1 泊 1 万円程度のいわゆるカジュアルクルーズクラスが増えてきているということでございます。ちなみに、世界の流れで、今、カジュアルクルーズが大体 85%と言われておりまして、こうした大きなうねりが日本にも押し寄せてくるのではないかと。したがって、海からのアプローチ、海から来られる方も増えてくるのではないかと考えています。

では、その中で私どもはどのように対応するかということですが、これは 1 枚にざっとまとめていますけれども、これは要約版ですので、2 ページ以降で説明させていただきます。

2 ページ目には、全国クルーズ活性化会議というのを立ち上げましたが、この活動支援をしております。これは具体的に、港ですから、それを受け入れるのは全国の自治体とか港湾管理者でございますが、そこの首長さんが参加する全国クルーズ活性化会議というのを設立しまして、ここから、地方から見てどのような要望があるかというようなことを年に 1～2 回程度開きまして、要望を聞いております。具体的に右の

ほうに1. から4. まであります。今日のテーマですと、「CIQ 手続きの柔軟化及びさらなる迅速化」という要望も寄せられております。

3 ページ目でございますが、「クルーズの振興のためのワンストップ窓口の設置」ということでございます。

これは、海外のクルーズ船社さんが私どもの港に寄港しようとしたときに、誰に相談していいかわからないとか情報が不足しているという声があったものですから、私どもの中でクルーズコンタクト窓口というのを設置しまして、英語版で海外に発信をしております。ここのワンストップ窓口に問い合わせがありますと、CIQ 関係省庁にメール等で流す、あるいは電話等で確認をするというような取組をさせていただいています。また、国以外ですと、全国クルーズ活性化会議等に情報を流して、どうでしょうかというような話をさせていただいているということでございます。

特に「今後の取り組み」としては、日本再興戦略、昨年6月に閣議決定されていますけれども、外国クルーズ船社に対応するワンストップ窓口の周知等を進めるということで、外国クルーズ船社等の利便性の向上を図っていこうと思っておりますし、去年もことしもそうですけれども、マイアミで「クルーズ・ SHIPPING・マイアミ」というのがあるのですが、ここでこうした資料の配付をしたりしまして、お困りのときはこちらにどうぞというような取組をさせていただいています。

その次のページでございますが、寄港地情報が足りないというようなお声が外国のクルーズ船社さんからあったものですから、先月末によく立ち上がりましたが、全国クルーズ活性化会議のほうと調整しまして、まさに海からのアプローチですね。国内外のクルーズ船社に寄港地からアクセスできる観光スポット情報を提供できるウェブサイト、これも全部英語版でございますが、これを開設したところでございます。全国から要請のあった72港を全て上げております。

ちなみに、外国クルーズ船が日本の港に寄港しているのは大体50港ぐらいであります。そういった実績がございます。これは、海から港に入りまして、徒歩何分ぐらいでこのグルメ、ショッピングに行けますかとか、あるいは世界遺産に行けますかとか、そのような情報を全て英語で載せております。

左のほうは、埠頭の情報を入れているのですけれども、大体どんな船が入りましたかというのを提供することによって、外国の船会社さんが、この港はこれぐらいの規模だったら入れるのだねというような情報を一元的に把握できる全国の情報でございます。そうした取組もしております。

5 ページ目でございますが、ソフト面で改善したとしても、どうしてもハードのほうが必要なということになった場合には、まさに既存の埠頭の転用とか一時使用とかを図りながら、それでもだめだといった場合には、大型クルーズ船に対応したターミナルの整備等にも取り組んでいるところでございます。

ちなみに、これは「Sun Princess」さんですが、横浜ベイブリッジを通過すると、これできりぎりでございます。こうした大型船がどんどん入ってきているということです。右のほうには那覇とか東京のほうの今の取組を入れております。

最後に6ページ目でございますが、これは私ども国交省の海事局さんで取り組まれています。特に重点的にされている我が国の官民連携によるクルーズ事業振興策ということでございまして、日本外航客船協会等と協力して、クルーズ振興地方協議会、クルーズアドバイザー認定制度、クルーズ・オブ・ザ・イヤーへの支援等を通じまして、クルーズ事業の振興に取り組んでいるというような状況でございます。

以上でございます。

○大崎座長 ありがとうございます。

それでは、議論に入りたいと思います。委員の皆さん、いかがでございましょうか。

私から1点よろしいですか。指紋の件なのですけれども、それが特に最終的に入国する人の、問題の人を排除する上で有効であるということについては私も全く異論はないのですが、恐らく指紋を全ての入国者について要求している国という、アメリカとか韓国ということになると思うのですが、最終的に入国するケースではなく、観光のためにクルーズ船が寄るということで指紋を採取している国は、多分、世界中でも日本だけなのではないかと思うのです。

もともと指紋押捺を求めることについては抵抗があるのではないかというお話がありましたけれども、しかし、それはやはり治安維持、不法入国排除の観点から重要であるということで制度化されたわけで、そのこと自体、私は大きな問題だとは思わないのですが、1日観光するだけで指紋をとることが絶対的に必要なかどうかということは、私は個人的に非常に疑問に思っております。

それで、ちょっと経団連あるいは木島さんにお伺いしたいのですが、クルーズ船にテロリストなりが乗船して問題になった事例というのは世界中で過去どのぐらいあったのか、教えていただけませんか。

○日本経済団体連合会 申しわけありませんが、経団連としては、御指摘の情報を把握していないので、私からはコメントできません。

○大崎座長 私が知っているケースで1件だけ、地中海のイタリア船にテロリストが乗った有名なケースがありますね。アキレ・ラウロ号事件という、あれは別にテロリストが不法入国したというより、船の中で事件を起こしたケースですけれども、それ以外はどうなのですかね。

では逆に、カーニバルさんにお伺いしたいのは、例えば乗船していた人が観光の後、1人あるいは複数戻ってこなくて問題になったというのは過去どのぐらいの事例がございますでしょうか。

○株式会社カーニバル・ジャパン かなり昔にはありましたね。中国とかビルマの人が九州で1度、そのまま逃げてしまったというのはありましたけれども、これはもう10年、15年、もしかすると20年近く前だと思います。

今おっしゃられたように、フライ・アンド・クルーズで来る場合には、もう既に空港でそういうチェックはしているわけですね。ですから、フライ・アンド・クルーズで来るお客様に対してまた指紋をするというのは、私もなるべくやめていただければ、すごくスムーズに行くのではないかなと思っております。

それと、やはり臨船して手続をしていただくのはすごくありがたいので、もしできればその中でパスポートに証印を押すところまでやっていただければもっと時間が短縮されるのではないかなと思っておりますけれども、そこら辺を一度議論していただきたいと思います。

○大崎座長 臨船しての場合は証印まではやっていらっしゃらないのですか。

○法務省（石岡課長） 海外臨船した場合には、入国手続の事前準備を行うということで、指紋の取得、そして、それに基づいて問題ないということであれば上陸許可するための証印、そういうことは海外臨船した場合でも行っておりません。

資料の「国際先端テスト シート」で各国の例が載っている表の裏側を御覧いただければと思います。最後のところです。

「（3）規制の廃止・見直しを検討するにあたり留意すべきと考える点」の2つ目の黒ポツのところでございますが、我が国の領域外、公海上における公権力の行使と書いています。指紋の提供をいただくということになりますと、公海上の場合は船籍国に管轄権がありますから、船籍国の了解を得る必要がございます。我々としても、今、船籍国の了解を得てそういうことを進めたいと考えておりました、船籍国との間で了解を得るべくいろいろ進めておるところでございますが、まだ船籍国の了解は得られておりませんので、そういう中で、指紋の提供をいただくことも公権力の行使に当たりますので、今はまだできていないということでございます。

○大崎座長 でも、それは原理的に反対とかいうことではなくて、あくまで船籍国と交渉していただいているということなのですかね。

○法務省（石岡課長） そのような形でやっていきたいと考えております。

それと、大崎座長から問題提起があったテロリストがそもそもそのようなクルーズ船に乗ってくるのか、そんな事例はあるのかということでございます。

テロリストといいますか、犯罪者とか問題のある人物がクルーズ船に乗ってくるか否かということについて、過去にクルーズ船で来て、不法残留して、不法就労していた、そのような事例が、古いですが、あるということカーニバル・ジャパンさんのほうから御報告がありました。確かに近年クルーズ船で来られた方々の中で、上陸許可を与えた後、失踪して不法残留した人あるいは犯罪を犯した人はいませんが、仮にクルーズ船で来れば指紋の提供が免除されるということがわかると、問題のある人物

は、審査が甘いといいますか、緩いといいますか、そういうところを狙ってくる可能性がありますので、我々としては、どの空港、どの海港からどのような形態で来ようとも、日本に来る場合は上陸審査のときに指紋でチェックされて、問題があったらそこで見つかりますよと、そのようなことを維持しないといけないと考えておるところでございます。

○大崎座長 委員の皆さんはいかがでしょうか。

○安念委員 船籍国との交渉ということですが、そういう国と当局との交渉は有効に成り立つものなのかどうか。つまり、船籍国というのは、実質的に所有しているのとは違って便宜置籍船が多いから、そうした便宜置籍船国は、こう言っただけでも、余り政府機能がエフェクティブに働いていない国が多いようにも見受けられるので、そもそも法務省さんとして有効に交渉できるのでしょうか。それから、了解は船舶ごとに得なければいけないのですか。それとも何か包括的に、こういうカテゴリーのものであればオーケーというやり方でできるのか。以上が法務省さんに伺いたいことで2点です。

もう一つ、産業界ないし船社さんに伺いたいのは、指紋押捺は、時間がかかることが問題なのか、それとも心理的抵抗とか人権問題みたいなことのほうがより大きな問題なのか、御印象で結構ですが、もし御知見があれば伺えるとありがたいのですが。

○株式会社カーニバル・ジャパン 両方だと思います。

○安念委員 分かりました。

○法務省（石岡課長） 法務省への御質問の部分でございますが、交渉という言い方がいいのかどうかは別にして、我々は船籍国から日本政府がそういうことをすることについて問題ないという何らかの意思表示をいただければと考えておるところでございます。それをどういう形で船籍国との間で行うかについては、船会社さんともいろいろと御相談をさせていただきながら進めさせていただいているところでございますが、今後さらに鋭意努力しながらやっていきたいと考えております。

また、包括的になるか、あるいは個別の船ごとになるか、これは相手のある話でございますが、そこは我々が個別でなければだめ、あるいは包括的でなければだめということはございませんで、いずれの形であっても、船籍国のほうから、日本政府が公海上でそのような公権力を行使することを後で問題だととがめられないような何らかの形をとりたいと思っております。

○大崎座長 では、松村先生。

○松村座長代理 先ほどの、日本ではクルーズ船で問題が起こっていないのは指紋を全部とっているから、そこだけ緩めたら問題が起こる可能性があるという指摘に関しては、私たちは否定のしようがない。実際にやっていないことなので、それは理屈としてはそうだと思うのです。ただ、もしそうだとすれば、日本はそれを行っていない

わけだから検証のしようがなくとも、他の国で、このようなクルーズの寄港に関して指紋はとっていないのだけれども、他の局面ではとっているという国で、そこから大きな穴があいて問題が起こっているかどうか非常に重要だと思いますし、そこで問題が起こっていないのにも関わらず、日本では問題になり得ると考えるとすれば、なぜ日本で特殊にそう考えるのか御説明いただけますか。

○法務省（石岡課長） 韓国について申し上げますと、韓国は、一般の上陸、普通に空港から上陸する場合は指紋の提供を求めています。クルーズ船につきましては指紋の提供を求めておりません。韓国につきましては、そのような形で審査の簡素化を図ったところですが、その結果として不法残留者が増加したという報道にも我々は接しておるところでございます。

○大崎座長 そうなのですか。

でも、それは直接の因果関係があるのだとすると、クルーズ船の乗客がどんどんいなくなっているということがあるはずなのですが、船会社は、そんなことがもし起きていたら大問題になっているのではないかと思うのです。ただ単に最近不法残留者が増えているということだとすると、それはクルーズと関係があるかないかわからないですね。

○法務省（石岡課長） 今、手元にそのような報道があった新聞記事を持っていませんので、正確にお答えできないかもしれませんが、いずれにしても、韓国では、クルーズ船のそのような簡素化を含めて、いろいろな形で観光を振興するために上陸審査手続の簡素化を進めておるところです。そういう中で不法残留者が増加していることについて、そのような報道がございました。

○大崎座長 では、松村先生。

○松村座長代理 そのような報道があったので、そこがルートになっている可能性もあるから注視して調べるということをおっしゃったのだと思います。ただ、いずれにせよ、それでは証拠になっていない。おっしゃっていることが正しければ、クルーズであれば、実際に出ていくはずの人と出ていった人の数が、緩和の結果、こんなに乖離が生じてしまったという格好で証拠が出てくるはずですから。そのような証拠を見せていただければ、みんな納得すると思います。

それから、御懸念になっていたのは、先ほどの説明でも、不法残留もそうなのかもしれませんが、テロのことを相当強く言われたと思います。テロについての証拠はいかがでしょうか。

○法務省（石岡課長） テロにつきましては、韓国で指紋の提供義務をクルーズ船に求めなくなった結果、クルーズ船の客がテロを起こしたとか、そういう事実は起こっていないと承知しております。ただ、だから日本でもということになるのかというと、そこはそうなのかということとございまして、やはりその国その国の置かれている環境の中で何が適切かということを考えていく必要があると思っております。そういう

中で、2020年に東京オリンピックを控えている日本として、水際での確な審査の責任を与えられている我々としては、やはり的確に指紋で問題のある人物を排除していくということについては非常に重要である、このように考えておるところでございます。○道垣内専門委員 確かにクルーズ船だけを例外にすると何が起こるかわからないという御懸念は、私はよくわかるのですけれども、全体としてもっとハイテクにすべきだと思います。外国人観光客が1,000万人を超えてももっとも増えてくるとすれば、空港だって大変なことになるので、そういう努力もされているのですか。たくさんの港に人を配置しなければいけないというのもまた大変かと思えますけれども、そのあたりも機動的に、いつ入港するというのはあらかじめわかるはずですから、そのカウンターや人を増やして、しかもハイテクな機械を入れれば相当改善されるのではないかと思うのですけれども、それはいかがでしょうか。

○法務省（石岡課長） 委員のおっしゃるとおりでございます。我々が向いている方向もまさにそのとおりで、まず、機器についてはどんどんハイテク化して行って、指紋を提供していただくのにできるだけ時間を要さない、それはそのような形で進めております。また、職員の機動的配置につきましても、例えば東京に機動的に審査できる職員を配置して、九州の港で審査があるとしたらそこに行って、また今度、東北のほうでということであれば東北のほうでという形で機動班を設けておまして、機動的に職員を出入国審査に振り向けておるところでございます。そのような形で対応しておまして、今後ともその方向性でどんどん進めていきたいと考えておるところでございます。

○大崎座長 どうぞ、長谷川さん。

○長谷川委員 資料の中に、対面式入国審査を着岸後に実施しているとあるわけですが、質問は、対面式でそもそも何が必要なのかという点です。顔写真撮影を省略することも後ろのほうに書いてありますけれども、なぜ対面式でなければならないかということ。

それから、着岸後ということなのですけれども、我が国の領海内に入ってきた段階から、もう少し早く作業を始めることはできないのかどうか。公海上では問題があるということなのでしょうけれども、その2点をお伺いしたいと思います。

○法務省（石岡課長） まず、対面式につきましても、パスポートの身分事項と顔写真が載っていますが、パスポートの顔写真と目の前の本人が同じ人なのかどうかを対面式で確認しているということでございます。

2つ目の御質問で、領海内で作業を始めることは可能かということでございますが、理論上は可能でございます。船会社さんのほうでそのようなことで事前に前の港から我々の職員を乗船させていただいて、領海に入ってから手続をしたほうがいい、してもらいたいという御要望が出れば、我々としてもそこは真剣に検討させていただければと思います。ただ、領海に入ってから着岸間近になると、いろいろな形でクルーの方も

準備とかでお忙しい。あと、お客さんもおりの準備とかでお忙しくて、そのようなばたばたしている中で事前の審査等というのはなかなか難しい部分もあるのかなとは思いますが、そこは船会社さんの御意向も聞きながら、理屈上はできますので、検討はさせていただければと思います。

○長谷川委員 対面式についても公権力の行使になるのですね。

○法務省（石岡課長） まさに対面で確認して、それで上陸許可をするということになりますので、公権力の行使です。

○大崎座長 では、木島さん、どうぞ。

○株式会社カーニバル・ジャパン まず1つは、フライ・アンド・クルーズは指紋検査、カメラ検査は空港でするので、それで1回で済ませていただきたいということ。

2番目は、海外から日本の港に入ってきて、また1日で海外の港に出ていく、この場合はもしかしたらこの手続が必要になるかもしれませんが、船会社としては、全てのデータを出港の一番最初に港に出るときから持っているわけです。非常に細かいデータを持っております。船会社としては、それを入国する前に法務省に提供するから、それを事前にチェックして、そして簡素化をしてくれないかと。非常に詳細なデータになっておりますので、十分に日本側の必要なデータは入っております。ですから、これを活用して審査を速くしてもらいたいというのがございます。

○大崎座長 その点について、これは私の個人的な意見なのですが、是非カーニバルさんからやっていただきたいと思うのは、ワールドクルーズなんかを実際に運航されているわけなので、各国で実際にどのくらい、要するに何時入港で何時に観光を始められたのかというデータを是非とっていただいて、法務省にお示しいただきたいと思います。原理原則はわかるのですよ。原理原則はわかるのですが、もし仮に世界的に見て日本への寄港時に観光の時間が短くなってしまっているということがあるのであれば、原理原則は踏まえつつも、クルーズが来てくれるか来ないかというのは国際競争なので、どういう改善が原理原則を揺るがさない範囲でできるかというのを御検討いただく材料になると思うのです。

私は、これは勝手に思い込んでいるのですけれども、日本は相当、今、国際先端テストの紙は拝見いたしましたけれども、本当に周りに比べて時間が観光にとれているのかなというのは、私は個人的には甚だ疑問に思っております。これは自分自身がクルーズに何度も乗った経験を踏まえて、いろいろな国でクルーズ船の入国審査を受けておりますので、是非そこは御検討いただきたい。

○法務省（石岡課長） 我々も、今回の法案で提出している改善措置、これで終わりとは思っておりません。できるだけ今後さらに円滑化、迅速化できる部分があれば、アイデアを出していきながら迅速化を進めていきたいと思っております。その一方、何度も繰り返しになって恐縮でございますが、やはり問題のある人物を的確に排除す

る、その部分は維持していかなければいけないということも御理解いただければと思います。

○大崎座長 いかがでしょうか。

○株式会社カーニバル・ジャパン 事前に乗船客のデータを日本側にお伝えする、そうすると日本側も事前にそれをチェックするということはできるわけですね。そこをうまく活用していただきたいなと思っております。

それから、入国してから観光するわけですが、その時間が遅れるというのは、今一番大きいのはロシアだけですね。ロシアのサハリンで入国したときには非常に入国審査が怠慢というか、前近代的で時間がかかりましたけれども、今まで他にはほとんど聞いたことがないです。

○大崎座長 私が実は個人的に1回だけ経験があるのは、御社の船なのですけれども、タイが対面審査をするといつて、係官の数が非常に少ないことがわかったので、船長の判断でマレーシアの港に急遽変更して入港したという経験が実際にございます。

○法務省（石岡課長） 1点だけよろしいですか。

カーニバル・ジャパン様から、船会社のデータを提供するので、それを活用いただきたいということでございますが、これは既に事前に船会社のほうからデータをいただいて、それに基づいて事前的、予備的なチェックはさせていただいておると承知しております。

○長谷川委員 さっきの続きですけれども、領海内に入ってから着岸するまでに何分ぐらいかかるのですか。

○株式会社カーニバル・ジャパン 12海里ですから。

○大崎座長 それと、入港が大体朝なので、領海に入ってから審査を始めるとなると、割と早朝にやらないといけないのではないかとということで、乗客の負担もあるような気はちょっとしますけれどもね、個人的に。

○安念委員 韓国の事例は、もうちょっと研究に値するような気がするのです。私は、当局のお立場はよくわかる。というのは、日本人はリスクゼロを求めてしまうでしょう。つまり、ベネフィットに見合うリスクはとるといふ考え方がどうしてもできない。たった一つの事例でも生じると、「ああ大変なことだ」となってしまうものですから、当局の行動様式としては、そのたった一つも塞がなければいけないというようになってしまいますね。それはよく理解できるし、ある意味で同情する、という大変僭越なのだけでも、そう思うのです。

ただ、韓国の方が、直感的ですが、テロリストの活躍の場としては日本よりもっと大いにおいしい市場のような気がするのです。北からを始め、いろいろな人が来そうなものだけでも、クルーズで降りる客について個人識別情報、ID、結局は指紋だけでも、それを採取していなくても大きな問題が仮に起きていないのだとすれば、我が国でも参考にする価値があるのではあるまいか。これは法務省さんや船社さんだけ

ではなくて、当会議としても勉強してみる価値があるのではないかという気がいたしました。

○大崎座長 では、議論も尽きないところでございますが、そろそろ時間でございますので、この件につきましてはこれくらいにさせていただきますと存じます。

皆さん、今日はどうもありがとうございました。

それでは、出席者の方の入れかえをお願いいたします。

(日本経済団体連合会、法務省、国土交通省退室)

(井本商運株式会社、国土交通省入室)

○大崎座長 引き続きまして、「議題2. ISO規格コンテナ用トレーラに係る国内外基準の統一について」に入らせていただきます。

要望主体でございます井本商運株式会社より井本代表取締役、葛西営業部課長にお越しいただいております。

また、所管省、国土交通省から島谷道路局道路交通管理課車両通行対策室長に御出席をいただいております。また、高田港湾局産業港湾課長には引き続き御出席をいただいております。

それでは、井本商運からの御説明をお願いいたします。

○井本商運 それでは、私は井本商運の井本と申します。今日はよろしく願いいたします。

我々の要望ですけれども、「ISO規格海上コンテナ用トレーラに係る国内外基準の統一について」ということで、少しお話しさせていただきます。

次のページをめくっていただいて、まず当社の説明をさせていただきます。

当社は、貿易貨物の国内の二次輸送を昭和48年から、国内の外航船の入るハブ港と地方港を結んで内航フィーダーサービスというような形で41年やってまいりました。直近の輸送個数ですけれども、2012年度では35万2,000TEUで、売り上げは74億円となっております。この数字は内航フィーダーの国内の全輸送量の大体54%のマーケットシェアということで、内航の運航隻数は20隻、国内の寄港地は、北は北海道から南は九州・鹿児島までほぼ地方港を網羅しておりまして、54港にネットワークを広げております。

次のページをお願いいたします。

「輸出入コンテナの内航フィーダー輸送」とは具体的にどういうことかということ、ここに書いてあるのですけれども、メインの仕事は、基幹航路の外航船が帰港しない地方港とハブ港を接続するサービスということで、外航の北米・ヨーロッパの航路は日本の50港もある港に全部寄るわけにはいかないので、メインの港に寄港するという形で、我々がハブ港から地方港に宅配をする、また逆に、輸出貨物を地方港からハブ港まで輸送するというような形をメインにとっております。

その次のページをお願いいたします。

2004年5月に国土交通省さんがスーパー中枢港湾構想ということで、国内のメインの港の国際競争力を増すという発想でいろいろなことで支援しようという構想をつくられたのですが、現状、貿易コンテナはどのような形で輸送されているかという、海外のハブ港、特に韓国、中国のハブ港と国内の地方港との接続を近海のコンテナ船でやり始めました。その結果、国内のハブ港は基幹航路の扱い量が減ってきたことで競争力の低下につながっておるということで、2010年8月に、これではいけないということで、国際戦略港湾という構想で、もう一度京浜港と阪神港を国際戦略港湾に指定して、日本の港の国際競争力を増していこうというようなことで、今まさしく国際戦略港湾の中で我々が動いているところです。

次のページをお願いします。

これは見てもらったらわかるのですけれども、この結果、現状、95年からの資料がここにあるのですが、日本国内に寄港する基幹航路、北米・ヨーロッパの航路の週の便数です。日本の東京・横浜、名古屋、大阪・神戸は年々減少して、一方、中国の上海は増加、その他の港は横ばいという形で、これは外航の本船がどんどん大型化をして、もともとは4,000個とか5,000個というのが、もう今は1万個、1万8,000個というような船が出現してきたために、便数は減っているのですけれども、扱いは伸ばしておるというのがこの表でわかると思います。

その次のページです。

「『国際コンテナ戦略港湾』の目指すもの」とはどういうことかということ、北米・ヨーロッパの基幹航路の日本への寄港を維持・拡大していこうというような目的の中で、手段として、港湾経営主体の刷新による港の「強化」、我々内航コンテナ輸送網の拡充による「集荷」の強化、産業の立地促進による「創荷」、貨物を生み出していこうということで今までずっとやってきております。こういう形で地方港からハブ港に貨物を集めているところで、我々内航フィーダーは今その集荷の担当をやっているところです。

次のページです。

集荷をやって競争力を強化していこうという中で、今回の話にもなるのですけれども、その中で我々は貿易貨物のフィーダー輸送を増やしていく、これの競争力をつけていくために、内航のコンテナ船は今は小型船が主体です。100個とか200個の小さな船しか国内には存在していません。一方、近海のコンテナ船は500個から1,000個、1,200個とかの大型船、ここの競争になっております。ここで我々が外貨貨物で競争力をつけていくためには、貿易貨物以外の国内のトラックで運ばれている動脈、静脈というような貨物を、国際規格のISOのコンテナに標準化して、我々が進んでモーダルシフトをすることで、我々のコンテナ船の集積率を上げる。

もう一つは、大型化による競争力アップを図っていけないと思っ、我々は何年も前から国内の貨物をISOの20FT、40FTのコンテナに集荷して積み合わせをしよ

うということで頑張ってきたのですけれども、なかなかそれが進まないということで、その次のページです。

ここは、海のところはいいのですけれども、我々はやはり陸上のトラックとの連携ということで、現行のISOのコンテナのトレーラの制度が国内の貨物に非常に不利な制度になっております。ここで言う現行制度では、国内貨物をISOコンテナ化して海上輸送しても経済性を実現する事が難しいというような状況で、どういうことかといいますと、この一番左の「40FT海コン緩和トレーラ」というのがありまして、これは輸出入貨物に限定して、1軸のワンデフのトラクタに対して軸重は11.5トンまで緩和されております。これはISOの総重量30.48トン積むために軸重を緩和したという経緯がありまして、外貨貨物を運ぶに限っては軸重が緩和されております。

ということで、最大積載量が30.48トン、道路通行許可についてもほとんどの高規格道路ないし高速道路は許可をされて、通行可になっております。このために、港湾に配備されているトラックは、この車両が普及されて、最も経済的に輸送できるような状態になっております。

ところが、その40FTのISOのコンテナに国内貨物を集荷してルールを守って輸送しようと思いますと、この真ん中のところ。「40FTバラ積み緩和トレーラ」というところがあるのですけれども、軸重が10トンに制限されておることから、トラクタのほうが2軸、ツーデフのトラクタを使用して10トンを守る。そうすると、30.48トンの総重量は運べるのですけれども、2軸のトレーラをシャーシに接続すると、長さの問題とか通行許可の問題で、高速道路などの個別の審査とかで非常にやりにくいような状態があります。

それと同時に普及度です。これは、先ほど言いましたように、ワンデフのトラクタが普及している中で、ツーデフの2軸のトラクタを今のトラック業者さんにもう一台買ってくださいと言わないといけないということで、二重投資にもなり、経済性からいくと、その二重投資と、ツーデフトラクタはワンデフに比べると非常に燃費が悪いということで、実質、軸重の10トンを守って国際規格のコンテナに国内貨物を積んで輸送するという事は現実的ではない。

では、現実的にはどうなのかというと、一番右端の「40FT基準内トレーラ」に積んで、今のルールを守って軸重10トンで輸送すると、最大積載量は24トンになって、これは通行許可は当然ですし、普及車種なのですけれども、高コストの体制ということで、ISOフル積載の国際貨物から比べると、我々内航貨物が同じコンテナ、同じシャーシに貨物を積んでも、総重量の25%は貨物を積んだらあきませんよというようなルールに今はなっております。

次のページをお願いします。

この現状がどういう形になるかといいますと、これは、日本のある首都圏のメーカーさんが部品を100トン調達しようと考えました。そうすると、外国から、韓国、中国

から部品を100トン調達しようと思うと、コンテナは外貨、輸入です。国際貿易貨物になりますので、中身はフル積載可能ですから26.5トン積めるので、コンテナの数にすれば、40FTのコンテナ4本で済むわけです。一方、国内に同じ部品をつくっているメーカーさんがありましたと、北海道か九州から首都圏にその貨物を持っていこうと思うと、当然運賃の問題があるのですけれども、軸重が10トンのために、我々は20トンしか積めない。これは40FTのコンテナでいくと5台必要ということで、運賃の問題以前に数が違うということで、国内のメーカーさんには非常に不利な条件になっておると言えると思います。

その次のページです。

これは一つの例ですけれども、国内の半導体製造業向けガス供給という形で、これはメーカーさんがぼやいておられたのですが、輸入ガスと国内の国産ガスは、外国の基準と日本の基準で容器が違うことで非常にやりにくいということで、これは特例措置が今度創設されると我々は聞いております。同じような容器で国内と国際が運べるようになったのですけれども、実際どういうことかということ、国内でトラックでこのタンクコンテナを運ぼうと思うと、輸入のガスは軸重11.5トン、国内のガスは軸重10トンしか積めないということで、実際、中身のガスの重量は、輸入のガスは7.5トンの輸送が可能なのに対して、国内のガスは同じコンテナであれば1トンしか積めないということで、ガスメーカーさんが非常にぼやいておられるというような状況があります。

その次のページです。

もう一つ、このトレーラの内外格差に韓国が気づいて、我々がやっている純国内の貨物、これでしたら北海道から九州に持っていく貨物があつたとします。これも同じですね。100トンあつたとした場合、韓国の業者さんは、北海道から一旦韓国に輸出をして、韓国から九州に再輸入してくださいと。こうすれば先ほどの25トンと20トンの差で、その貨物は4台のコンテナにおさまることができ、また、我々は国内になりますので、もともと5本のコンテナで輸送しておるという形で、これは我々内航海運の競争力を低下することにもなり、先ほどの戦略港湾について非常に不利な条件になっておるといえると思います。

次のページです。

今回の改革の要望としては、国内外基準の統一という形で、ISOのフル積載で認められているエアサス車においての軸重11.5トンを、同じ車両で中身が国内貨物のときも運べるように緩和していただきたいということを要望したいと思います。

この下に書いてある規制・制度改革委員会では、平成24年7月10日に閣議決定で、この問題について平成24年度中に検討・結論を出してくださいよというような決定はされたのですけれども、実際は現在、平成26年4月1日の段階ではまだ審議継続中という形になっております。

もう一方、規制改革会議のフォローアップ調査で国交省さんが回答を出されていることをここに書いてあるのですけれども、エアサスペンションを搭載したコンテナ輸送車両については軸重10トンの車両と同等であると実走行検証により確認されております。ということは、軸重が11.5トンでも、エアサスペンションを装備した車両であれば、道路に与える影響は国内法の10トンと同じだということがここで発表されておりますので、是非我々の国内のコンテナも軸重の緩和をしていただけたらなと思いません。

次のページをお願いします。

「新制度施行に合わせた措置の実現を！」と書いてあるのですけれども、立地競争力強化と道路インフラの維持はどちらもともに重要であると我々は思っておるので、バランスのとれた制度をお願いしたいなということです。この表ですけれども、真ん中の高速自動車国道、重さ指定道路、高規格幹線道路については、外航貨物、外貿貨物には今は通行が認められており、我々内航貨物には認められていないということを今まで説明してきたのですが、今度の新制度に当たっては、是非統一した制度にさせていただけたらなと考えております。

次のページをお願いします。

「規制改革が生み出す効果『好循環の実現』」ということで、最後に書いてあるのですけれども、外貿フィーダーのネットワークに国内の貨物が相乗りをして相乗効果を発揮することで、我々内航コンテナ輸送は競争力を増していくだろうということです。

1つ目は、「経済的課題に対する効果」ということで、国内のコンテナがモーダルシフトによって我々のところにどんどん増えてくるとなれば、コンテナ物流の港運・海運の競争力アップになり、また、産業の国際競争力アップにもつながり、貿易貨物、輸出入のコンテナが増加し、増加することで港湾の競争力アップになるという、この好循環の実現を目指していける。

2番目には、「社会的課題に対する効果」ということで、物流の省エネ化、今ずっと問題になっておりますモーダルシフトです。トラックのCO₂よりも我々海運のほうが4分の1から5分の1少ないと言われることで、CO₂の削減にも省エネ化できる。

その下、物流の多ルート化というところで、災害時、この間の東北の震災があったように、津波とか震災が来ると高速道路、道路または鉄道はすぐ被害を受けます。それに復旧には時間がかかります。あのとき海運はどうだったか。海運はすぐ復旧しているのです。ただ、港のインフラがなかなか整備されていなかったもので、我々船は全力を出せる能力があるにもかかわらず、港湾がだめだということで輸送できなかったもので、もし港運を重点的に復旧してくれれば、もっと早急に物流が再開できたと我々は思うので、この辺の多ルート化にも貢献できます。

もう一つ、物流の省人力化。これは昨年来、陸上の長距離トラック運転手さんの不

足ということで物流が停滞し始めています。これについても、100台のコンテナを運ぶには100人のドライバーが要るのですけれども、我々が100台のコンテナを運ぶのは6人の乗組員で運ぶことができます。こういう意味で、海運というのは省人力化にもなります。

もう一つは物流の安全化ということで、長距離輸送はやはり事故の確率が高い、または交通の停滞、渋滞というのがあります。我々海運は渋滞とか停滞はありません。こういうことで物流の安全もいけるので、社会的課題に対する効果もあるので、是非この制度改革をよろしくお願ひしたいと思ひます。

以上です。

○大崎座長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御要望に関する国土交通省のお考えを御説明いただけますでしょうか。

○国土交通省（島谷室長） 国土交通省道路局車両通行対策室の島谷と申します。よろしくお願ひいたします。

資料に沿って御説明させていただきます。

まず1枚めくっていただきまして、1ページ目ですけれども、そもそも特殊車両通行許可制度とはどういうものかというのを御理解いただければと思ひています。

原則ですが、道路は、一定の規格の車両が安全・円滑に通行できるようにつくられています。この規格を超える車両は、道路構造または交通に支障を及ぼすおそれがあるので、原則としてその道路を通行できません。これは道路法第47条第1項、第2項、車両制限令第3条第1項に書かれています。右の絵を見ていただきまして、幅が2.5メートル、長さが12メートル、高さが3.8メートル、指定道路によっては4.1メートルですが、総重量が20トン、指定道路によっては25トンまで。それと、これは後ほど問題になるところですけれども、軸重は10トンまでということが一般制限値として決められていまして、これが基準になって、今、全国の道路がつくられているところでございます。

その下になりますが、2点あるのですけれども、車両の構造が1つと、また、車両に積載する貨物を審査し、やむを得ないと道路管理者が認める場合に限っては、道路の構造を保全して、または交通の危険を防止するために必要な条件を付して車両通行を許可する特殊車両通行許可制度というものが設けられているところです。

具体的に、その右側の、簡単な絵で大変申しわけないのですが、まず車両の構造がやむを得ないものとしては、左側のバン型と言われているセミトレーラ、タンク型、自動車運搬用と書いてあるもの、それと、右上の国際海上コンテナ用は後ほど説明させていただきますけれども、その下の重量物運搬用は貨物が特殊なもの。これは建設機械が乗っていますが、わかりやすい例で言いますと、新幹線の車両を陸送するような場合、25メートルぐらいの長さの車両を運送しますし、それは分割できませんので、

そういった場合にはやむを得ないということで許可をしております。それと、トラック・クレーン、こういった単体物である程度大きいものについても場合によってはやむを得ないということで認めているところでございます。これが特殊車両の許可制度の概要でございます。

続きまして、次のページに移らせていただきます。

まず、本日議論となっております国際海上コンテナと国内海上コンテナは何の差があるかといいますと、要するに貨物に差がある。先ほど車両が特殊か貨物が特殊かということを行わなかったのですが、国際海上コンテナにつきましては貨物が特殊だと認識しています。国内海上コンテナにつきましては車両が特殊だと認識しています。その下にあります他の物流系のさっき言いました車両が特殊という車両と国内コンテナは同じ扱いをしています。国際コンテナはなぜ違う扱いをしているかということ、条約等で国際海上コンテナは開封できないことになっておりまして、フル積載30.48トンで国内に持ってきたときに、受荷主まで運送するに当たって、中身をあけて分割できないので、やむを得ず、当然エアサスペンションを装着することが条件なのですけれども、国際海上コンテナのみ30.48トン積載できるように駆動軸重を11.5トンまで緩和しているところです。

国内コンテナあるいは下にありますバン型とかは、通常、積載貨物が分割できますので、重くならないように調整して乗せることができるということになります。ただし、先ほどからありますように平成24年7月に閣議決定を受けまして、コンテナ輸送における国際貨物・国内貨物の特殊車両通行許可基準・申請手続の統一については、他の物流系連結車両も含めて検討を開始し、結論を得るとなっておりまして、今、我々は、国内コンテナだけではなくて、「他の物流系連結車両」ということで下にありますようなその他のセミトレーラ系についてもあわせて検討しているところでございます。

次のページに行かせていただきます。

なぜ検討がされているかの一つの例でございますが、大型車両は道路に対する影響が極めて大きい。特に今問題になっております、日本に約70万の橋があるのですが、それらの橋に影響を及ぼすものというのは、やはり重さが一番影響を及ぼします。床版といいまして、橋の路面のアスファルトの下にコンクリートでできた床みたいなものがあるのですけれども、その床版に与える影響は、例えばここにありますように、軸重11.5トンの車両は軸重10トンの車両と比べてどれぐらいの影響度があるかということ、通常12乗倍ということで約5.4台分の影響度を橋梁に与えている。これは10トンと11.5トンと比較しただけですが、通常大型車は大体6トンぐらいの軸重で走っていますが、仮に6トンの車両と軸重12トンの車両を比較しますと、6トンの車両に換算すると4,000台分ぐらいの、要するに1台走ると4,000台走ったぐらいの影響度があるという形になっております。

その右の写真が、実際に床版が影響を受けて穴があいて通行止めになったり補修しなければいけないような状況になっている写真をそこに載せております。

次のページに移らせていただきます。

とは言いながらも、先ほど井本商運様がおっしゃられていましたように、我々も道路が社会経済活動の必要なツールであるということは十分わかっておりますし、国際競争力上も応援していかないといけないということもよく理解しています。ただ、24年7月の閣議決定後、12月に残念なことに中央道で笹子トンネルの天井板の落下事故がございました。それを受けまして、老朽化対策ということが極めて大きくクローズアップされて、老朽化にどのように対処していくかということが大きな問題になって、現在、私どもの社会資本整備審議会の道路分科会の基本政策部会でも、道路の老朽化対策の本格実施に関することについて実際に検討中でございます。そういったこともございまして、それとまた、25年3月には通行許可の取り締まり強化とか、6月には道路法の一部改正で立入検査の規定の創設、これの実施がことしの6月になるわけですが、こういったスケジュールになっております。

とは言いながらも、先ほども申しましたように、重要度は理解していますので、こういった老朽化との兼ね合いでどのように結論を出していくかということが今一番大切だと思っています。そして、先ほど申しました社会資本整備審議会の基本政策部会の中でも、重量制限を超過する大型車両を通行させる者に対する取り締まりや指導についてはしっかりやりなさいよと。ただし、大型車が適正に通行しやすい環境は整備しなさいよと。これは特殊車両通行許可制度の審査基準の見直し、あるいは審査の迅速化を含めてというような、今のところ、提言の案が先日出されておまして、近々提言が出されると思っています。それもありますので、早期に結論を出したいと思っていますところでございます。

以上でございます。

○大崎座長 ありがとうございます。

それでは、議論に入りたいと思いますが、最初にちょっと私からよろしいですか。これは非常にテクニカルな問題ではあると思うのですが、非常に重大な問題だと私は認識しておまして、特に井本商運さんの資料の11ページにあるような、要は釜山の港が、国際規格が日本の国内では使えないらしいということに目をつけて、一旦輸出、輸入というふうにすればいいのだというようなセールスをかけておられる。これは、日本の港湾の国際競争力という観点から、単に内航業者さんの問題だけではなく、国家的問題だと思うのです。

それで国交省に教えていただきたいのは、これはISO規格のコンテナなのですから、世界で認められているものですね。だから、私は、軸重10トンまでじゃないとだめだということを金科玉条のようにおっしゃっていること自体がよくわからないという気が率直にしまして、これは国際的に見て当然の規制なのかどうかということについて

の御認識を伺いたいのと、もう一つは、国際コンテナは開封できないから11.5トンの軸重でも認めているのだというのは、一見もつもらしいのですけれども、本当に道路の安全を維持するために11.5トンの軸重のものはごく例外的にしか走ってはいけな
いと真剣にお考えだったら、荷主に港まで取りに來いというぐらいの規制にしないと
緩過ぎるのではないですか。道路が傷んでトンネルの天井が落ちるのではないですか。
そこまで真剣に考えていないから、そういういい加減な、輸出入の場合はいいけれど
も、国内の荷物がちょっとでも入っていたらだめだというような不真面目な規制をさ
れるのではないかという気がして非常に私は腹立たしく思うのですが、いかがでしょ
うか。

○国土交通省（島谷室長） 先ほども申しあげましたように、軸重10トンを基準に道
路構造令ができておまして。

○大崎座長 それは知っています。

○国土交通省（島谷室長） 申しわけありません。

それと、国際海上コンテナにつきましては、ちょっと私どもは不案内なのですが、
「コンテナに関する通関条約」あるいは「国際道路運送手帳による担保の下で行な
う貨物の国際運送に関する通関条約」という条約のもとに、仕出し地税関における封
印が施された。

○大崎座長 それは大いにわかっているのですけれども、道路の安全のことを申し上
げているのです。ですから、軸重11.5トンが走ると道路の安全が脅かされるとい
うのが日本の今の行政の考えだとおっしゃるわけですね。それは世界的に見てごく普通
なのかということを知りたいのです。そうだとすると、ISO規格のコンテナが世界中ど
こでも走れないというのは非常に変な感じが私は率直にするのですけれども、どうな
のですか。

○国土交通省（島谷室長） ヨーロッパは11.5トンを認めていると思われま
す。アメリカは、むしろツーデフの車両で、重さに関しては厳しくて、長さに関し
てはそんなに問題ないというような運用をしていると聞いております。

貨物が特殊なものにつきましては、先ほど新幹線の例を挙げましたけれども、軸重
10トンを超えても真に必要なものについては認めております。ですから、決して10
トン以上は何でもかんでもだめだと言っているわけではありません。

○大崎座長 ただ、新幹線の車両はそんなに毎日移動しているものではなくて、輸
入貨物というのは物すごく数が多いではないですか。それが封印されているからとい
う理由だけで11.5トンの軸重で走っているのに、封印されていないものは10トン
じゃないと絶対だめだという、そこが二枚舌的ではないかと申し上げているのです。
だから、本当に11.5トンが危ないとお考えだったら、封印されていようが何であ
ろうが荷主が取りに來い、そこで開封して小さいコンテナに移しかえろという法律
にするべきではないのですか。

○国土交通省（島谷室長） 座長のおっしゃるとおりかもしれませんが、要するに国際海上コンテナについては、封印がされていてあけられないことが前提で、それでおかつ国内を通行しなければいけないということで、当時、平成15年に、特例的に国際海上コンテナだけを認めるという取り扱いにさせていただいたところがございます。

○大崎座長 ちなみ、国際海上コンテナは日本でどのぐらいの量が国内を走っているのですか。もし御存じでしたら。

○井本商運 年間に全国の港で輸出入されるコンテナは1,700万TEUぐらいがございます。

○大崎座長 それは国内を移動しているわけね。

○井本商運 移動しています。一方で、我々内航海運のほうで今後運んでいこうと思っておりますコンテナは、今後5年、10年を見通したときに、恐らく50万本から100万本ぐらいの量だと認識しております。

○大崎座長 いかがでしょうか。すみません、私ばかりしゃべって。

松村先生、どうぞ。

○松村座長代理 誤解かもしれないのですが、国際海上コンテナの場合には開封できないので、小さくすることはできないから仕方ないという側面もあると思うのですが、一方で、簡単に開けられて、その後、他に荷物を増やして、実際には超過して積むことが相対的に難しい。国内のものは開封が可能で、超過で積まれる可能性が出てくる。先ほどの御説明でも、超過で積まれるとその量に比して加速的に道路を傷めるということがあり、この超過積載を恐れているのでこうなっている、ということはないのですか。

○国土交通省（島谷室長） 4ページ目のところに少し入れてあるのですけれども、「大型車両の違法通行の実態」ということで、実は3割ぐらいが実態として違法に超過してしまっていて、これらについてしっかりと取り締まりをしていかないといけないと認識しています。はっきりと言うことはできないのですが、国際海上コンテナだから違法があるかないかというのは、また違う話だと思われま。

○松村座長代理 では、そういう配慮ではないということですね。わかりました。

それから、適切なエアサスペンションを装着することを前提にして、その場合に限って国内コンテナでも認めるということに関しては、先ほど道路に与える影響は変わらないというご主張があったわけですが、仮に道路の問題が非常に重要だったとしても、全てのもの一般にやるのではなく、適切なエアサスペンションを装着することを条件に認めることはできないのでしょうか。

○国土交通省（島谷室長） 2ページ目の絵がまさしく、どちらも実はエアサスペンションがついているものなのです。国際コンテナも国内コンテナも、コンテナも同じですし、車両も同じものを使っていますので、まさしく同じでして、そこはおっしゃるとおりだと思います。ただ、先ほどから申し上げますように、国際コンテナの

みを当時そういった事情から特例として、他は先ほど申しました下にあります他の物流系も含めて11.5トン認めていません。

○大崎座長 でも、特例が1,900万TEUでしたっけ。

○井本商運 1,700万TEUです。

○大崎座長 1,700万TEUで、特例ではないほうがせいぜい100万TEUとおっしゃいましたっけ。というのだと、どっちが特例なんだという感じはするのですけれどもね。

では、安念さん。

○安念委員 理屈の面では、率直に言って勝負あったなという感じですが。道路に対する物理的なダメージという点については、荷主さんが誰であるとか、どういう経緯で日本に運ばれてきたとかは関係ない話で、要するに物理的な重量だけが問題なわけだから、国際海上コンテナであろうが、国際の貿易に係る物品と国内の商品とを混載しようが、純ドメスティックな商品であろうが、とにかく10トンのものは10トンのダメージ、11.5トンのものは11.5トンのダメージなのに、何で出所由来が違うだけで規制が違うのですか、という疑問に対する有効な答えは、ちょっと出てきそうにないですね。国交省さんは規制を所管しておられるから、理屈はないですとおっしゃれないのはわかるけれども、僕はこれ以上議論をしても、もう理屈の上での勝負はついてしまっているのだから、あまり生産的な議論はできないと思います。

○大崎座長 是非港湾局の御見解を伺いたいのです。これは道路行政によって日本の港湾が衰退させられるという問題ではないかと私は本当に思うのですが、国交省内部で意思統一できないのですか。

○国土交通省（高田課長） クルーズに引き続いて、私は座長のご指示もあり、出させていただいているものですから、余り責任を持った答弁ができるかというのはございますが、いずれにしても、国際コンテナ戦略港湾については、まさに国家戦略として京浜港、阪神港に、日本の中の貨物がとられて釜山に行くようなことは避けようと、むしろできることは何でもしようということに取り組んでいるものです。そういった意味で、先ほど重要性も理解していただいていると道路局さんのほうもおっしゃっていただいていますし、ここは同じ役人同士、またいろいろ議論させていただければと思っております。

○大崎座長 どうぞ。

○国土交通省（島谷室長） 先ほど最初のところで申し上げたのですが、早期に結論を出したいということを御理解いただければと思うのですが。

○大崎座長 では、その早期、是非いつというのをここで言明していただけると。だって、そうは言ったって、24年7月10日の閣議決定があつて、もう26年4月ですよ。役所の早期というのは一体何なんだという感じが民間人としては率直にするのですけれどもね。

○国土交通省（島谷室長） 今年度の上半期中には結論を出したいと思います。

○長谷川委員 上半期中なんて言わないで、6月にまた成長戦略をまとめるのだから、そこに書き込めるように、あと1カ月ぐらいで結論を出してくださいよ。

○国土交通省（島谷室長） 先ほどの社会資本整備審議会の基本政策部会との関連もありますので、ちょっと時間をいただきたいと思うのですけれども。

○長谷川委員 でも、そうは言っても理屈が立たないわけでしょう。理屈が立たないのは僕も全く同じだと思うので、そうすると後は決めの問題ですよ。決めの問題なのだから、これははっきり言って大臣が決めれば決まる話なので、6月の成長戦略ということもあるし、その前にサミットもあるのだから、こういう話はぱっと決めるべきだと私は思います。

○大崎座長 それから、是非、先ほどヨーロッパでは軸重11.5トンを普通に認めているというお話もあったので、軸重10トンまでに制限する、道路の建設全体をそのようにしていることの是非についても本当は大きな目でご検討いただけるといいなと思うのですけれどもね。

○国土交通省（島谷室長） 新しい道路につきましては、恐らく軸重10トン以上で当然走れるような規格の大きないい道路ができてはいるはずですが、ただ、昔からある道路もたくさんありまして、ですので、昔の道路が通れるようにならなければ、やはり基本の線を崩すわけにはいかないのかなと思っています。

○井本商運 済みません、何点かだけ補足させてください。

まず1点目、ヨーロッパ、それからアメリカの例です。

欧州では軸重11.5トンが認められているのですが、これは40FT海上コンテナの船舶または鉄道で輸送するものの集配に限ってという形で、要はモーダルシフトをすることを前提に軸重を緩和する、交通を船舶、鉄道へ誘導するという政策的な力が働いて11.5トンを認めています。一方で、アメリカは重量規制が厳しいのですが、これは国土の違いがありまして、向こうはもっとでかいトレーラで、かつ、フルトレーラという後ろもついたようなトレーラでどかんと運べばいいと、そのときに軸数が1個ふえようが2個増えようが、エンジンを大きくすればいいのだという考え方なものですから、なので、ちょっと我々の道路環境とは違います。そのようにご理解いただければと思います。

その上で、我々は全ての道路を走らせてくれということをお願いしているつもりはございません。当然狭い道、それから強度が足りない道というのは十分あるかと思っています。今度、6月に新たに大型車両の通行を誘導すべき道路というのが設定されると我々は聞いております。それから、従来から強度上問題がないと言われている重さ指定道路、高速自動車国道、こういったいわゆる幹線道路は是非お願いしたいと考えております。その際に輸出入と国内で同等の条件、統一制度という形でお願いしたいと考えております。といいますのが、結局この規制は日本の国内流通に非関税障壁を設けているようなものなのです。輸入のほうは自由にいけているのですけれども、一

方で国内で流通させようと思うとストップがかかるという意味で、普通、非関税障壁は輸入のほうにかかって問題になるものだと思いますので、これを国内流通にかけるというのは、道路は確かに大切なのですが、ちょっと制度的にバランスが悪いと考えている次第です。

○長谷川委員 もう一つ付言すれば、このペーパーにあるように、スーパー中枢港湾構想などなど、港湾政策をめぐって国土交通省はこれまで相当予算をとってきているのでしょう。私の知る限り20年ぐらいずっと同じような議論をやっているけれども、結論を見れば、95年以来、このデータにもあるように、神戸を始め、ずっと負けているわけですよ。この問題は非常に大きい。港湾局としてこれは規制改革で、別に予算なんかなくたって、規制を変えれば変わるかもしれない可能性がある話でしょう。これはやはり一丁目一番地と思って、是非港湾局に頑張ってもらいたいと思います。

○大崎座長 それに、要するに港を幾ら整備しても、その港へ荷物が来ないことにはどうにもならないわけで、その意味では、道路と港は関係ないというスタンスでやられると非常に私どもは困惑するのです。是非そこはお考えいただきたいし、井本商運さんの5ページの資料は、私はここまで酷いと思っていなかったので結構衝撃的ですけどもね。今に全然なくなってしまうのではないですか。

○安念委員 座長のおっしゃったとおりですが、率直に言って、港と道路と昔は会社が違ったから、そういう影響あるいは余韻がまだおありかなという気もちょっとするので、是非連携をとって良い方向に導いていただきたいと思います。

それと、井本商運さんも、今非常に大切なことをおっしゃった。道路の種類によって、ここまでは11.5トン、国際海上コンテナと同じ、イコールフットィングにしてくれというのを、道路の種類ごとに明示していただくと、より一層説得力が出ると思います。

○井本商運 それにつきましては、13ページの資料で、輸出入貨物につきましては、高速自動車国道、重さ指定道路は現状11.5トンが認められています。それに加えて、新たに今度、26年7月までに大型車両の通行を誘導すべき道路というのを設定されると聞いております。この2種類の道路につきましては、輸出入貨物については軸重11.5トンでの通行ができると国交省さんはお考えだと思うのですが、だとしたら、統一制度という形で国内貨物についても同等の条件をと考えております。

○大崎座長 わかりました。ありがとうございます。

それでは、この問題についてはこのくらいにさせていただきたいと思います。

どうも本日は皆さんありがとうございました。

それでは、最後に、事務局から連絡事項がございましたらお願いいたします。

○大川次長 次回の貿易・投資等ワーキング・グループの日程につきましては、また追って事務局から御案内を差し上げますので、よろしくお願いいたします。

○大崎座長 それでは、これで会議を終了いたします。