

## 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12月18日（金）15:47～16:12
- 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

#### <提案者>

- 稲葉 健太 株式会社COAST代表取締役  
茂太 強 沖縄県文化スポーツ部観光振興課課長  
山城 憲一郎 沖縄県文化スポーツ部観光振興課誘致企画班班長

#### <事務局>

- 藤原 豊 内閣府地方創生推進室次長  
塩見 英之 内閣府地方創生推進室参事官

### （議事次第）

- 1 開会
- 2 議事 「スーパーヨット特区」を軸とした地域振興について
- 3 閉会

---

○藤原次長 少し時間が押しております。お待たせいたしました。今日は沖縄県の方と、それから御提案をいただきましたCOASTという会社です。沖縄県でスーパーヨット特区ということですが。

今でもプライベートでいろいろとそういったニーズがあるらしいのですが、業として一種の内航の世界でこういったヨットを走らせたいということで、例のカボタージュの問題にも及ぶということでございます。

今日はヒアリングをさせていただいて、また関係省庁と議論を深めていくということだと思いますが、時間は30分でございますので、10分、15分ぐらいでお話をいただいた上で意見交換ということにさせていただければと思います。

それでは、八田座長、よろしく申し上げます。

○八田座長 どうも遠方よりお越しくださいませありがとうございます。それでは、早

速御説明をお願いいたします。

○稲葉代表取締役 初めまして。COASTの稲葉と申します。よろしくお願ひします。お時間をいただき、ありがとうございます。

本日は資料3部用意しておりました、1部が提案書をシンプルにまとめたもの、このA4になります。それが2部です。あと、このA4のパワーポイントでつくった資料。最後に、各国がどういったことをやっているのかといったことをまとめた資料になっております。

まずは、どういった提案なのかというのをこのパワーポイントの資料を使って説明させていただいて、では具体的にどういったことを規制緩和していただきたいのかというのをこちらのほうの資料を用いて説明できればと考えています。よろしくお願ひします。

まずは、この「『スーパーヨット特区』を軸とした地域振興」というパワーポイントスライドがあるのですけれども、スーパーヨット、メガヨットというのは何かというと、こういったような個人の富豪が持つ客船になります。ビル・ゲイツさんだったり、あとはラリー・エリソン、オラクルの社長であったり、そういった方々が持つ船になっているのですけれども、こういった船が世界中に7,000隻ぐらいあります。3割がカリブ海、3割が地中海という形になっていまして、2,000隻ぐらいずつ、その国、地域を回っているのですけれども、それによる経済効果というのが非常に大きいというのを若干まとめてありますので、このスライドを見て説明させていただきます。

5ページ目に行きまして、ここの数字になるのですけれども、今回は沖縄で特区ということで、沖縄で考えているのですけれども、沖縄県の1人当たりのGDPが大体203万円、1万6,000ドルに対して、カリブ海諸国のGDPは、カリブ海の島々、きれいな海があつて小さい島々なのですけれども、ケイマンが5万8,000ドル、ブリティッシュ・バーズンが3万2,000ドル、アンティグア・バーブーダが1万3,000ドルといった形で、実は沖縄県を超えている国々もあつて、もちろん船だけではないのですが、金融とかを踏まえていろいろなところでこういったGDPが得られているのです。

それはどういう感じで伸びてきたのかというのが、次のページを見ていただくと、これは沖縄県ですけれども、残念ながらずっとフラットな形で来ています。これは円安基調、円高基調になつても大体変わらずにこういった形で来ています。

それに比べて、次のページからですけれども、ぱらぱらとめくっていただきたいのですけれども、ケイマン諸島、バーズン諸島、アンティグア・バーブーダという形で、右肩上がりで1人当たりのGDPが3倍ぐらい伸びてきています。それは、6%、7%ぐらいで成長していくと、このぐらいの成長率が出てくるという形になっています。

例として1つ、グレナダというところを出したいのですけれども、この下の写真がグレナダの島になります。カリブ海が一番下です。ほぼ南、南米に近いところになります。ここは人口10万人ぐらいの小さい国でして、島のサイズの的には淡路島ぐらいです。

そこの次のページを開いていただきますと、人口10万人の国でヨット、メガヨット、こういった船とか小さいセールボートたちが来て落とすお金というのは、年間60億ぐらいで

す。グレナダのGDPの大体6%を生産しているという形になっていまして、雇用効果も912人、ほぼ1,000人。小さい島なのですけれども、人口10万人の国に大体このぐらいの成長性を出すぐらいの産業なんだと。

実はこの産業というのは、日本では全くない産業でして、今、日本にこういったヨットは実はほぼ来ていません。ですので、こういった産業、メガヨットがもっと日本に来てくれるようになれば、沖縄、そして日本全体、津々浦々の港町の経済成長、地域振興になるのではないかなというのが今回の提案になります。

メガヨットというのはどんな規模なのかというのが次のページになっています。2012年の数字で6,300隻、マーケットサイズ的に言うと7,000億ぐらいということで、これがもう少し伸びている形になっています。これをどうやって日本に持ってくるのかというところが今回のポイントだと思っています。

まずは、何で日本に来ないのかというところについて簡単に説明させてください。19ページになります。カリブ海に来ていますし、地中海にもたくさん来ているのですけれども、何で日本に来ないのかということで、実は規制と手続という2つの大きな要件がありまして、1つがカボタージュの問題になっております。

これは何が問題かという、今度はこちらのA4の表を見ていただきたいのですけれども、カボタージュと複雑な諸手続きという問題があるということです。まず初めに手続のほうを説明させてください。

実は先日、横浜から入りまして、100メートルの船が横浜から瀬戸内海に抜けて、1カ月ほどクルージングをして博多から韓国に抜けていきました。そのときに、インドネシアの富豪が乗ってきた93メートルの船になるのですけれども、その船がこの写真の船になりまして、こういう形で瀬戸内海に対してはこういう形でクルージングしていきました。この航海で日本に落としている金額が大体5,000万ぐらい落としていっています。お客さん自体は10人ぐらいになっています。クルーを含めても40人ぐらいのクルーズになっています。

では、この船がもっと来たら経済成長するというのは先ほどの話になってくるのですけれども、実はこの船が最後に出ていくときに、もう二度と来ない、日本は来たくないという話をして行きました。理由は、非常に行政の手続に時間がかかると。

簡単に言いますと、同じ航海をアメリカでやった場合には、この船が入って入国審査して、それもインターネットでできます。入国審査した後に、アメリカ国内はどこに行くのも特に書類の手続は要りません。これは、例えば八田座長がアメリカに入国にしたときに、ロスに入って、その後ニューヨークに行くにも、マイアミに行くにも、何も言われなくてもいいじゃないですか。パスポートを出せと言われることはないのですけれども、こと日本で船に関して言いますと、アメリカの場合は同じように個人船籍にはクルージングライセンスという制度がありまして、それをちゃんと申請すれば、30分の手続でアメリカ国内を6カ月間自由に航行ができます。

ところが、日本には開港という外に開いている港と、不開港とって基本的には外国船

籍の船を受け入れない港というのがありまして、港に入ろうとすると、開港に関して言うと、24時間前のファクスでの申請が必要となる。不開港に関しては1週間前に出しなさいという形になってしまいますと、お金持ちの方というのは非常に時間を大事にします。プライベート、セキュリティー、あとお時間のところを非常に大事にする中で、彼らは日本に来てなるべく有意義に時間を過ごしたいと思っている中で、行政の手続だけ200時間過ごしてしまうということで、非常にかっかりして帰られたということになっています。

ですので、今回の一つのご願いとしましては、クルージングパーミットという、アメリカで行われているような、あとはオーストラリア等で導入されているようなクルージングライセンスというのを導入していただけないかというのが一つのリクエストになります。

もう一つがカボタージュとなっていますけれども、先ほど言ったように、こうやって日本にクルージングに来ます。お金持ちの方は、先ほど時間が大事だと言ったのですけれども、お金に対しても非常に厳しいです。こういった高い船を買うのですけれども、それと同時にそれを遊ばせておく時間というのをなるべくつくりたくないという形になります。例えば、香港のお金持ちの方が船を持って大阪に来て、大阪でおりて、自分のプライベートジェットで香港に帰りました。その船はどうするのかというと、お金持ちの方はこの船を誰かにチャーターしなさいと。ただ単に香港に戻る、例えばアメリカに戻る、オーストラリアに戻るといったときには、もったいなので、できれば誰かに貸し出して、空いている時間を誰かに貸し出すことによって運用益を上げて、この船の運用を賄いたいと考えています。それが、現状ですと、旅客というふうになってしまうので、そうするとカボタージュの規制が引かかってしまいます。なので、何とかここを緩和できないのかなと考えています。

○八田座長 外国の船が日本を出発して旅客というビジネスをするということがだめだというわけですね。

○稲葉代表取締役 そうですね。日本国内でカボタージュ自体は、どこか1カ国寄らなければならない。日本出発の場合だと、どこか1カ国、例えば韓国であったりとか、台湾に寄らなければならないというのが現状になっています。

ただ、カボタージュって何のためのルールなのかということを考えると、日本の内航事業者、日本の内部の産業を守るためのものだというふうに私どもは認識しています。ところが、こういった船でこういったクルーズをするようなビジネスは日本にあるかというと、実はないと考えています。そうすると、守るべき産業がないところを規制することによって、得られるべき経済成長が得られないのは非常にもったいないのかなと思っています。できれば、カボタージュ自体は本当に厳しい規制だと思っていますし、内需を守ることは私も大事だと思っています。ただ、守るべきものがないところに関して言えば、緩和することができればいいのではないかと考えています。

○八田座長 ちょっと基礎的なことですがけれども、今、韓国に行ったら大丈夫だとおっしゃったけれども、何が問題なのですか。

○稲葉代表取締役 まず、外国船籍の船が旅客を乗せること自体で。

○八田座長 そうすると、韓国に持っていってもだめなのではないですか。

○稲葉代表取締役 大きなクルーズ船に関して言うと、日本出発であっても海外に1回行けばいいということになっています。そうすると、国内で完結するクルーズではなくなるという形になります。

○八田座長 日本国内でクルーズしてはいけないということですね。

○稲葉代表取締役 そういうことです。

○八田座長 なるほど。だから、せっかくあいた船で石垣島に来なさいというのはだめだと。

○稲葉代表取締役 はい。先ほどの例えで言いますと、大阪で例えばオーナーさんがおりて、誰かに貸し出しますといったときに、大阪から瀬戸内海、いいところを巡って、北九州に空港があるから北九州でおりて自分のプライベートジェットで帰りたいんだといった場合は、国内で完結してしまいますので、それはカボタージュに当たってしまいます。

○八田座長 人に貸さなくて、自分でもやってもだめなんですか。

○稲葉代表取締役 自分の場合は大丈夫です。自分の場合はただの外国船籍になりますので大丈夫なのですが、カボタージュはお金をとること。

○八田座長 なるほど。わかりました。

○稲葉代表取締役 ただ、お金をとるとはいえ、同じサービスを提供する既存業社がないというところなんです。なので、それができれば、その船がいろいろな港に行ってお金を落としていくという形になると思います。

では、これを私、今沖縄県と一緒に、茂太課長と石垣のNPOと一緒にやっております。このカボタージュの規制を全面的に緩和するというのは非常に難しいというのは私も理解しています。ただ、先ほど言ったように、守るべきものがなくて経済成長があるような効率の高いものに関しては、まず沖縄で特区として規制緩和して、2つ目のクルージングパーミットに関しても、まず沖縄県内、沖縄の海に関して規制を緩和していただいて、例えば石垣港で入国してもらったら、その後6カ月間は沖縄のどの港にも行っていいですよといったような規制緩和が1つ。

あと、その6カ月間の中で、お客さんの人数を限って、例えば100人、200人乗ってしまうと、国内でクルーズ船をやっている会社さんがありますので、そういうのにインパクトが出てきてしまうと思いますので、20人とか30人とか数を制限した上で沖縄県内はクルーズしてもいいですよという形になると、まずテストが出来るのかなと。そこで、余り大きな影響がなければ、瀬戸内海を初め、日本の海は非常に魅力的なところで多いですので、できれば次に九州、瀬戸内海という形で、このクルージングライセンスで回れるエリアを広げていきたいと考えております。

○八田座長 ありがとうございます。御質問はありますか。

○原委員 カボタージュの話ともう一つの手続の話と2つあって、カボタージュのほうは

お客さんを乗せるという場合に限定された話ですよ。2つ目の手続のほうの話というのは、お客さんを乗せずに、自分のファミリーだけで動いていても同じですか。

○稲葉代表取締役 それは両方です。外国船籍と言われるものが国内の港を自由に航行できるという形になります。

○原委員 お客さんを乗せて運航されるときにも、各国でされるときに、クルージングパーミットのような制度というのが適用されているのでしょうか。

○稲葉代表取締役 はい。クルージングパーミットというのは、外国船籍に対して、外国船籍の個人が所有するものに関しては、日本に来てクルージングパーミットを申請した船に関しては、それは許可するという形になります。

1つ抜けていたのですけれども、現状の船舶法というのは、簡単に言うと、日本船籍の船と外国船籍というふうに分かれていまして、日本船籍に関して、小型船舶、個人が所有する船と、商船というふうに分かれているのですけれども、外国船籍は1つしかないのです。そうすると、こういった個人の持つような船に対しても、コンテナ船だったり全く同じ法律が適用されてしまって、コンテナ船の定期的に物を運ぶという行動様式と、こういったプレジャーボートでいろいろなところに行ってみたい、それも気象状況によっていろいろ行き先を変更したいという行動のスタイルは全く別物でして、同じものでくくりにするのは非常に厳しい状態なのかなと思っていますので、できればプライベートという形の、これはよく海外でも行われているのですけれども、貨物でない船で個人船籍の外国船籍という形で、プライベートの船に関してはクルージングパーミットを申請すればクルージングパーミットを許可して、日本の港をいろいろ自由に航行できるようにしてあげるということができればいいのかなと。

○原委員 日本の船舶で個人といいますと、プレジャーボートの場合だと上陸のいろいろな手続などはないのですね。

○稲葉代表取締役 もちろん日本船籍の場合はないですね。

○原委員 日本の船舶は、商船の場合とそこは差があるのですか。

○稲葉代表取締役 商船の場合は、港に入るときにはそのスケジュールとかがあるので、ちょっとそこは違うと思うのですけれども。

○原委員 外国船舶についても同じようなという理解を。

○稲葉代表取締役 はい。基本的に何がしたいかという、日本の小型船舶のような自由さを外国船籍の船にも時間を区切って、ずっと居座られてしまうのは日本船籍をとってくださいという形になるのですけれども、1年なら1年という形で区切ってやることによって、日本を自由に回ってもいいですよ、1年以内に帰ってくださいという形になります。

○原委員 大型のクルーズ船の場合には当然こういう規制がかかっている、そこと今回のスーパーヨットとの区別はどこですかという、個人所有であるかどうかで切るのでしょうか。

○稲葉代表取締役 個人所有というところでまず区切ると、あとは長さとか旅客の人数

とかで区切ってもいいのかなと思っています。

○原委員 個人所有かどうかというのは、要するに実質的には個人であっても法人所有にしたりとかできるから。

○稲葉代表取締役 もっと簡単に言うと、ニュージーランドがそうなのですけれども、ニュージーランドは貨物か貨物以外かになっています。ニュージーランドの場合ですと、貨物を行っている船に関してはカボタージュが完全に適用されています。それは内航船の産業がありますので、それを保護するためです。貨物でない船に関しては、そういったものはなく、逆にこういうも (Destination NEW ZEALAND - Information Guide for visiting Yachts) のをつくってどんどん来てくださいという形になっています。

○原委員 それは大型の旅客船も含めて、旅客船ならオーケーということですか。

○稲葉代表取締役 それも人数は制限しています。でないと、客船は客船としてありますので。

○原委員 可能な範囲で結構なのですけれども、各国の制度がどうなっているのかというのを。

○稲葉代表取締役 実はそれがこちら(添付2 スーパーヨットおよびプレジャーボートの入出国・国内運行に関わる各種行政手続き国別比較)になります。これは一つ一つ説明するのは非常に難しいと思うので、ぱっと見ていただいて、一番左にカリブ海、北米、欧州、アジアとなっています。ここを見ていただくと、ほとんどワンラインアイテムで非常に簡素化されているというのがわかっていただけたと思います。

それが、裏を見ていただきまして、赤い線で囲っているのが日本になります。黄色のところが出航、沿岸航行、あとは現地購買物の船舶への持ち込みについてといったところの日本の規制がほかに比べて非常に厳しいというのがわかっていただけたと思います。あとは旅客、この赤いところがカボタージュのところになっています。

実は、現在、こういったメガヨットというのが非常にお金を落とししてくれるというのが、各国がわかっていまして、実は中国のほうでも今規制緩和を進めようということで、このスーパーヨットレポートにもあるとおり、中国のほうでも同じような活動を、タイでも同じような活動を、インドネシア、あとオーストラリアという形で、今、規制緩和に向けた活動というのが各国で行われています。

それは決して悪いことではなくて、アジア全体の魅力が高まれば、もっと船がふえてくる。特に、今、超富裕層と言われる30億円以上を持っている富裕層がふえているのはアジアが2番目ぐらいに多くて、そうするとそういう方がどんどんこういう船を買われるチャンスが出てくる。そうすると、アジア全体が魅力的になってくるのではないかなと。

ただ、そうは言っても、どこがハブになるのか、どこがそのクルーズのハブになるのかといったときに、やはり日本がリードしていきたいなと思っていまして、なるべくこういったことをやると海外に対してアピールができてくるのではないのかと考えています。

○原委員 もう一点だけ済みません。これはお客さんを積んで運送することについては、

カボタージュ以外にも、定期航路じゃないといけないとか何とかという規制があったかと思うのですけれども、そういうものの許認可をとられるのは別に構わないのですか。

○稲葉代表取締役　それが、日本船籍の客船登録の場合だとそうだと思うのですけれども、外国船籍でそういったものは、外国にはそういうものはないということになっていると思うのですね。その辺はちょっと調べますけれども、日本の場合だと客船という、ホテルという同じような形でいろいろなレギュレーションがあると思うのですけれども、これに関しては基本的には個人ものですよ、空いた時間を間貸ししますと。民泊とかそちらとちょっと似たような形になってくるのかなと考えていまして、なるべく資産の有効活用、家もあいているときには誰かに貸したいとか、そういうところとちょっと似てきているのかなというところがあります。

○八田座長　時間になりました。どうもありがとうございました。