

「スーパーヨット特区を軸とした地域振興」を達成する規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容

事業の実施場所	具体的な事業の実施内容	この事業を実施した場合に想定される経済的社会的効果
<p>「沖縄県」 「石垣市」</p> <p>沖縄県を国家戦略特別区域として、日本へのスーパーヨット観光の玄関とする。</p> <p>その後、当該規制改革地域を全国に拡げることで、スーパーヨットによるインバウンドの流れを日本津々浦々に展開する。来日するスーパーヨットに回遊性を持たせることで、日本が長期滞在が可能な魅力的な目的地となり、島嶼を含む地方の港湾地域の経済振興に有効なビジット・ジャパン事業になると考える。</p>	<p>カリブ海諸国のGDP 6%を占めるスーパーヨット、メガヨット及びプレジャーボート産業を日本に誘発し、国と地方が広域に連携して取り組む訪日プロモーション事業。</p> <p>スーパーヨット等所有者は欧米やアジアの超富裕層で、寄港する地域経済を活性化し、多様な雇用を創出する。クルーズ船の旅行客1人あたりの寄港地での消費金額が4万円程に対して、過去に日本に来たメガヨットは、オーナーとクルー40人が3か月の滞在で寄港地に8,000万円程を出費した。</p> <p>スーパーヨット等のチャータークルージングは滞在日数が長く、オーナーおよびクルーは高いモラルと教育レベルを有する人々であり、地域の伝統文化、環境保護にも理解が深い。島嶼地域を含む広域での誘客が、港湾等の最小限の整備と規制緩和で実現できる。</p> <p>(注釈) スーパーヨット: 100m以上の個人所有船 メガヨット: 24m以上の個人所有船 プレジャーボート: 24m未満の個人所有船</p>	<p>スーパーヨット等のチャータークルーズ市場は7,000億円を超え、年率10%で成長し、特に超富裕層が増加するアジアマーケットが拡大している。</p> <p>世界経済で活躍するスーパーヨットの所有者は、日本の素晴らしい海、伝統・文化に興味をもち、日本でのクルージングを熱望している。</p> <p>マリナー使用、船舶メンテナンス、燃料購入、オーナー、ゲスト、クルー等の飲食・宿泊等への支出は、単なる地域製品の購買費と桁が違い、地域経済に貢献する産業として成立し、地元の若者に多様な雇用と国際理解の機会を与える。</p> <p>併せて、チャータークルーズは海路で日本列島を旅する縦断的観光ルートを形成する。</p> <p>プライベートジェット的所有者は、スーパーヨットも所有しているケースが多く、空路で来日して、クルージングする相乗効果が期待できる。本事業は世界の富裕層に対する日本ブランドの訴求となり、強力なインフルエンサー対策として戦略的訪日拡大プランを推進すると考える。</p> <p>また、世界で年間5,000億円超のスーパーヨット等が造船されているが、商用船において世界一を誇る日本はこの分野でTOP30に入れずにおり、増産の潜在性を有する。</p>

事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	沖縄県が指定された「観光ビジネス振興」「沖縄科学技術大学院大学を中心とした国際的なイノベーション拠点形成」 国家戦略特区の活用提案
<p>1</p> <p>日本では、スーパーヨットおよびメガヨットを含む外国船籍による日本国内で完結するクルーズ業務が法的に規制されている。(カボタージュ規制：自国内の輸送を自国の航空機または船に限定)</p>	<p>船舶法第3条</p>	<p>1-1. カボタージュ規制の部分的緩和 カボタージュ規制を全面的に規制緩和する必要はないが、スーパーヨット等の小型客船によるチャータークルーズ産業は日本国内に現存していないため、カボタージュ規制で保護すべき国内業者がないこの分野に限定した規制緩和を提案。</p> <p>現船舶法では「日本船舶」と「それ以外」の区別しかないが、「それ以外」の外国船籍船において「商用」と「個人所有船（プライベート）」を区別する新たな措置を取る。</p> <p>例) 個人所有船舶によるクルーズサービスを提供できる人数および期間を、仮に最大24人、12か月以内等と制限→商用クルーズサービスを行う国内業者を保護し、外国籍個人所有船（スーパーヨットを含むプレジャーボート）の国内クルーズによる経済効果を享受することが可能 ※カボタージュ規制のある諸外国においても、商用と個人所有の船舶を区別することは一般的</p>	<p>「観光ビジネス振興」の一部として沖縄県に限定したカボタージュ規制の部分的緩和</p>
<p>2</p> <p>沿岸輸送特許、上陸許可証、不開港出入特許、上陸許可等の手続きが、移動の度に必要であり、申請における時間的制約、提出方法等の諸条件も厳しい。</p> <p>このことは事前に旅程を組まず、気象海象条件やオーナー・ゲストの意向で、自由な運航を求めるスーパーヨットおよびプレジャーボートの行動特性に合わず、訪日の障害壁となっている。</p>	<p>船舶法第3条 関税法第15条 出入国管理及び難民認定法 第57条</p>	<p>2-1. 入国法規準拠の手続きを迅速目つワンストップ化 外国籍のスーパーヨット等が日本国内において容易に入国・運行することが出来るように、全ての必要入国法規準拠の手続きを迅速・簡易にして、重複作業の軽減とワンストップ化を検討するとともに、それを周知する体制を整える。</p> <p>2-2. クルージングパーミット制度の導入 個人所有船舶（貨物船は除く）が入国後日本国内を一定期間、開港、不開港を問わず自由に航行出来るクルージングパーミット制度の導入を検討するとともにそれを周知する体制を整える。</p> <p>※クルージングパーミット制度は米国等でも導入されている制度で、日本に導入することでスーパーヨットによる経済効果が島嶼地域にも及び、離島振興対策が可能</p>	<p>* 特区における規制改革事項として指定済み <観光> ・入管手続の迅速化（民間委託等）</p> <p>「観光ビジネス振興」の一部として、沖縄県内に限り、個人所有外国船籍船舶を一定期間開港、不開港を問わず自由に航行出来るクルージングパーミット制度を導入</p>