

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30年1月19日（金）10:25～10:45
- 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
大阪大学名誉教授

委員 中川 雅之 日本大学経済学部教授

<提案者>

厨川 研二 横浜市港湾局政策調整部担当部長

高橋 直樹 上野マリン・サービス株式会社業務部長

山口 敏治 鶴見サンマリン株式会社営業本部石油第二グループ課長

井澤 純 旭タンカー株式会社内航営業部長

夏目 英宣 JXTGエネルギー株式会社販売本部産業エネルギー部
船舶燃料グループマネージャー

佐野 大典 日本郵船株式会社燃料グループ燃料チーム長

栃本 恵一 丸紅株式会社石油・LPG貿易部石油貿易課長

<事務局>

村上 敬亮 内閣府地方創生推進事務局審議官

小谷 敦 内閣府地方創生推進事務局参事官

久保 賢太郎 内閣府政策参与

（議事次第）

- 1 開会
- 2 議事 外航船舶への燃料油積込み手続きの効率化について
- 3 閉会

○小谷参事官 横浜市からの提案についてヒアリングということでありまして、まず、「外航船舶への燃料油積込み手続きの効率化について」ということで、関係の方々に集まっております。

それでは、座長、よろしく申し上げます。

○八田座長 お忙しいところ、朝からお越しくございまして、ありがとうございます。

早速、御説明をお願いいたします。

○厨川部長 それでは、横浜市港湾局から説明させていただきます。

まず、資料を1ページおめくりください。背景から御説明させていただきます。

国際的な船舶の排出ガス規制強化が2020年から世界の全海域で始まります。船舶燃料は、これによって重油から排出ガスがクリーンなLNG等へ、徐々に転換する見込みとなっております。これに伴いまして、船舶のLNG燃料の供給、バンカリングが必要となりまして、北米、アジア、欧州を結ぶ世界的なLNGバンカリング拠点のネットワークの構築が急がれております。

そこで、我が国が目指す方向ですけれども、国土交通省ではLNGバンカリング検討会におきまして、新たなLNG燃料供給市場を開拓し、我が国への外航船舶の寄港増を図り、経済の中長期的な成長や、関連産業における雇用・所得の創出を実現するとしております。

また、海外との連携としましては、世界最大のバンカリング国でありますシンガポールと、平成28年に首脳会談におきまして、LNGバンカリング拠点の整備に向けた両国間の協力を確認しております。

さらに、経済産業省のLNG市場戦略におきましては、LNG取引のハブの実現に向けた具体的アクションとしまして、LNGバンカリングの促進などLNG需要を拡大し、我が国企業の市場の厚みを拡大するとしております。

このように、バンカリングが新たなステージを迎えようとしているこの契機を、事業拡大、市場拡大のチャンスとして捉えまして、LNGを初めとする多様な船舶燃料供給に対応できる事業環境を整えまして、バンカリングの国際競争力を確保するため、現行の重油バンカリング事業の効率化、活性化に向けて、関税法の規制緩和を図っていただきたいと考えているところでございます。

提案内容は2点になります。次のページを御覧ください。まず、1点目ですけれども、保税船舶燃料の供給におけるミルクラン（巡回供給）の実現であります。現状におきましては、外航船舶への保税船舶燃料の供給は保税運送に当たるため、燃料の積み込み先の船舶が特定されていなければなりません。実態では、1回の作業で特定の船舶への供給、One by Oneのみが行われておりまして、不特定多数の船舶への供給、ミルクランは不可となっております。

船舶燃料供給事業は、不特定多数の船舶を対象としまして、翌日の補油を求める急なオーダーも多い中で、税関の監視上、対象船舶を特定しないと保税運送ができないため、ミルクランができず、国際競争力が劣ることになっております。

○八田座長 これは、公海の海上でやれば、この税のことは全然逃れてしまえますか。

○村上審議官 領海に入らないと、関税の対象になってきませんので、保税扱いも要りませんから。

○八田座長 だから、全部を外でやれば済む話。

○村上審議官 ただ、港の中でどうしてもと。

○八田座長 でも、実際、今、外で結構やっていますね。

○厨川部長 やっていません。

○八田座長 対馬沖でタンカー同士のShip-to-Shipの積み込みはしていますが、燃料積み込みのバンカリングは洋上ではやっていないということですね。

○厨川部長 続けますけれども、実際に世界の主要港湾ではバンカリングのミルクランが行われておりまして、この問題は日本のバンカリング事業が衰退した要因の一つとも考えられております。

ミルクランが実現しますと、作業の効率化、販売効率の向上、デリバリーコストの低減などによりまして需要が拡大しまして、国内バンカリング事業の活性化、外航船舶の寄港促進、LNG市場の拡大、そして国際競争力の強化につながると考えております。

そこで、国家戦略特区内における保税船舶燃料の運送に限り、燃料供給者ごとに一定期間の供給燃料を申告することで保税運送を可能とできるよう、関税法等の緩和をお願いするものです。

なお、今回提案する2件につきましては、関税手続に関する事項のため、千葉税関支署が千葉市に所在することをもって、千葉港・木更津港での保税運送も対象と考え、東京湾内全域を対象と考えていただけるようお願いいたします。

これが一つ目の提案でございます。

次のページを御覧ください。2点目の提案でございますが、保税船舶燃料の供給における書類提出回数の削減でございます。現状では、税関官署や開港をまたぐ保税運送の場合、発着地税関と到着地税関の手続に関する書類の提出が必要となっております。

例えば、②のように、横浜港で保税重油を積み込み千葉港において補油する場合、税関官署をまたぐため、横浜税関、千葉税関支署での到着の確認手続が必要になるなど、発着地双方の税関に提出する書類が増え、①の横浜港内での作業に比べ、業務が煩雑となっております。これは、中小企業が多い内航船社にとって小さくない負担となっております。

そこで、国家戦略特区内における保税船舶燃料の運送に限り、異なる税関官署間であっても、同一税関官署内における運送と同じ書類手続となるよう、税関法等の緩和をお願いするものでございます。

本件は、手続の見直しにより早期実現が可能であり、リスクもなく、手続の簡略化により事業者の負担が軽減し、コスト軽減やバンカリング事業の活性化、効率化につながると考えております。

関連法令等は10ページ以降に添付しております。

説明は以上です。よろしくようお願いいたします。

○八田座長 ありがとうございました。

これは日本籍船の船だけですか。外国船でもいいのですか。

○厨川部長 外国船でもいいです。

○八田座長 外国船でも、寄港しながらやるということで大丈夫ですか。

○厨川部長 そうです。

○八田座長 分かりました。

今の御説明について何かありますか。

○中川委員 ちょっと御質問させていただきたいのですけれども、ミルクランの部分につきましての御提案は、今、不特定多数とお書きになっているのですけれども、例えば三つのものを特定した上で供給をするということもできないのでしょうか。要は、One by Oneではなくて、一つの供給者と複数の補油を受ける者の許可に拡大するというので、こういうミルクランが実現できるということがないのでしょうかというのが1点です。

もう一点は、御提案の特区内における運送に限り、燃料供給者ごとに一定期間の供給燃料を申告するというのは、要はどこに供給をするのかということは全く書かずに、とにかく一定の供給量を誰がやるかということだけを行政手続に乗せれば、それでできるようにすればいいということなんでしょうか。

○厨川部長 2点目のほうからお答えしますけれども、今回お願いいたしましたのはまさにそのとおりで、一定量を申告した上で、まだ特定していない船舶に対して供給ができるようにというお願いでございます。何隻かも分からないのですけれども、そういう一定期間のうちに、一定量の申告において作業ができることにしていただけませんか。これは例えばなののですけれども、ミルクランができるような環境を整えられないでしょうかというお願いでございます。

1点目については、お願いします。

○井澤部長 一定期間内で相手が外航の船でございますので、予定がもちろん変わることもありまして、今、一定期間としてイメージしているのが1週間なのか1か月なのかは存じ上げないのですけれども、船の予定が変わることと、それぞれの船が必要な量を確定するのが結構まちまちでして、今、ミルクランができるバンカーに積み込んだ時点で、全部予定をきれいにし出すことが現時点ではできない状況ですので、その間で、例えば千葉に入るのか横浜に入るのか分からない状況の中で、先に積んでおいて、来たときにすぐに対応できるというのが意図だと思います。

○八田座長 これは、LNGについての御提案ですか。

○厨川部長 これは重油バンカーについてです。

○八田座長 分かりました。

そして、外国ではこういう保税のミルクランというのは、やられていると。これは、例はどのようなところがございませうか。

○厨川部長 シンガポールとか、あと中国でもやられています。

○栃本課長 逆に言うと日本、韓国以外はほぼミルクランができる。

○八田座長 アメリカやヨーロッパも大丈夫なのですか。

○栃本課長 大丈夫になっています。

○八田座長 そうすると、日本、韓国がやらないというお役所の理由は何なのですか。

○栃本課長 正直な話をすると、できないというか、多分、保税の扱いということで、厳格化している。あとは、色々な手続というか管理の状況もあるとは思いますが、我々実務部隊のほうからすると、他国でもやっていることでありますので、できるのではないかと。逆に言うと、今、そういうネックというのは取り除けるのではないかとはいっています。特に先ほど、ミルクランのメリットは手続だけではなくて効率が上がる。どうしてもOne by Oneだと1回積んで、また渡して、また積んで、また渡してという無駄なことが出てきてしまうので、それが1回の積みで複数に提供できるようになりますと、コスト競争力の問題はもちろんありますけれども、需要増につながっていくのではないかと考えています。

○八田座長 それはとてもいい議題だと思いますし、特区にも向いていると思うのですが、今まで役所には、これは要望してこられたのですか。役所は何で変えられないと言ってきたのですか。

○井澤部長 数量の管理かと思います。

○八田座長 外国では全部できて、日本ではできない。

○井澤部長 日本の場合も、日本船籍の内航船、国内を走る船についてはミルクランの方式でできています。関税を支払ったものについてはできていまして、保税品だけができていないという現状ですので、免税のものの管理という観点で多分、今まで許可されてきていないのだと思っています。

○村上審議官 おそらくですが、横浜税関には私のほうから確認していませんけれども、ミルクランの場合に、ミルクランをする燃料船、例えば一旦載せたら、どの船におろすかは別にして、ずっと保税で内航船には売りませんと言ってしまうと、多分規制を通せるのではないかとと思うのですけれども、実際にミルクランした結果、余った燃料が出たときに、それをまた別用途に転用したいということになるとすると、税関から見てどこの時点で保税貨物としてきちんと取引されたことを検査できるのだという技術的論点が出てきて、思い切って、そこを信じるからやりましょうということで判断したシンガポール、ヨーロッパと、そこは燃料船に載せた時点で検査しているからそれでいいの的な数量管理の検査証にこだわっている日本とで、おそらく判断の違いが出てきているのではないかと思います。

○八田座長 それこそ事後的に違反をしたら罰するという態度をとらないで、全部、事前でぎゅうぎゅうに締めたいという違いだということですね。

○村上審議官 そうです。

○八田座長 分かりました。

○中川委員 もしも御存じであれば教えていただきたいのですが、今、審議官が心配されたように、要は関税の関係で数量を管理したいわけではないですか。だから、保税の措置のまま、申告したものがきちんと供給されて相手方に渡ったということをどこかで管理し

たいというかチェックしたい。多分、One by Oneでやっているというのはすごく効率的ではないと思うのですけれども、シンガポールとか、要は外国での制度がチェックなしでも信じますよということなのか、多分そうではなくて、数量がきちんと渡っているということをどこかでチェックをしているのか、そういうことについて、御提案される側として、実はこういうチェックが入っているとか、そうすればいちいちOne by Oneをやる必要はないではないかとか、そういう情報があるのであれば、規制緩和をする意味で非常に大きな材料になると思うのですけれども、御存じであれば教えていただきたいのです。

○高橋部長 資料の4ページを御覧いただきたいのですが、②の場合、まず横浜税関で保税重油をバンカーバージに載せる前に、外国貨物船用品積込承認申告書というものを申告します。それが承認されて初めてバンカーを積むことができます。

千葉港に行って、そこでバンカーを積み込んだ後に、千葉の税関で積み込みましたよという書類を出します。承認を受けたら、今度はその書類を横浜の税関に持っていきます。これで手間が横浜税関、千葉税関、横浜税関と3度、書類を提出する必要がございます。これを何とか緩和できないかということでもございます。

○中川委員 この部分はそのとおりだと思うから、それでやったほうがいいと思うのですが、要はミルクランを実現するためには、保税の数量についてきちんと供給しましたよということを、全くチェックしないという制度を提案しているのか、それともOne by Oneではなくても、それから特定多数プラスワンであろうと、それを許可するというのはワンステップだと思うのです。だから、皆さんが御提案しているのは、不特定多数に対して供給してもいいということですから、それは事前にそのチェックをするということではなくて、事後的にちゃんと供給しましたよということを提案されているわけですから、それについてはきちんと供給したということをチェックさせてくれと、関税法の側としては言うと思うのです。

要は、グローバルスタンダードとしては、ミルクランは基本的に認められている。効率的ではないか。それはそのとおりだと思うのですけれども、全くチェックしない仕組みとして、グローバルスタンダードとしてそういう制度があるのか、それともどこかでチェックしている、きちんと一定数量といったものについては、どこかに供給されているということをチェックする仕組みがあるのかということ、私は国の制度としてどうなっているのかということ、もしも情報をお持ちであれば、こちらのほうとしても非常に前向きな情報ではないかということをお願いしているのです。

○夏目グループマネージャー 簡単に説明します。補足される方はお願いしたいのですけれども、シンガポールなどでは、船にフローメーターを付けております。計量器を付けておりまして、その計量器が出たものを保税品として確認しています。

それで確認していますので、その後また継ぎ足しでいきながら、それでもフローメーターを通ったことによってこれが保税品だという確認をしていると認識しています。

栃本さん、これでいいですか。

○栃本課長 あと、フローメーターが入る前の段階でも、一応、デリバリーしたもの、もしくはデリバリーするためのカーゴを受けるもの。いわゆるカーゴ商売でいうBill of lading的なものなのではすけれども、そういったものがシンガポールの場合、タンクからはEx-wharfという形で船に供給されまして、それはそこで書類が存在します。

あとは、船のほうに供給した際には、バンカーデリバリーノートというのを双方で確認しまして、当局に事後報告をして、これだけの供給をしましたということで、数字上の管理のつじつまが合わされているという状況になっています。

○八田座長 その点について分かりましたけれども、シンガポールの場合には、そもそも内航船があまりないのだと思うのです。だから、例としてシンガポールはまずいと思います。内航船の可能性のあるアメリカが一番いいと思うのですが、そこでどうしているかが分かるかというと思います。

でも、実際問題として、どの船に売ったかという書類はきちんと出させる。そして、そこで嘘をついたら後で罰することにする。それから、外航船に売れなかったものについては、税金を払って内航船に売らせてもらいますというのがある。そういうことなのではないですか。

外国の制度が、特にアメリカの制度が分かっているとありがたいし、基本的にこういうのを提案したいという具体的なものが、特に内航船との区別に関してであると、非常に役に立つだろうと思います。

そのようなところでよろしいですか。

どうもありがとうございました。

今後とも、その点で情報を提供していただいたら、どんどん先に進めたいと思います。