

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31年3月20日（水）11:09～11:30
- 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 アジア成長研究所理事長
大阪大学名誉教授

委員 安念 潤司 中央大学法務研究科教授

<関係省庁>

秋田 潤 財務省関税局監視課長

小西 幸治 財務省関税局監視課課長補佐

田尾 雄喜 財務省関税局監視課保税調査官

<提案者>

厨川 研二 横浜市港湾局政策調整部担当部長

中村 仁 横浜市港湾局担当課長

<事務局>

森山 茂樹 内閣府地方創生推進事務局次長

村上 敬亮 内閣府地方創生推進事務局審議官

頼田 勝見 内閣府地方創生推進事務局参事官

（議事次第）

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

○頼田参事官 それでは、よろしくお願いいたします。本日2コマ目でございます。外航船舶への外貨船用品（燃料）の積込手続の効率化及び保税運送手続の簡素化の2件に関しまして、横浜市から提案をいただいておりますが、前回のワーキンググループヒアリングで財務省から、実施する方向で検討ということをお願いしておりました、本日はその結果を御報告いただくという形でございます。

あと、資料の一部につきましては、案の段階でございますので、必要な手続を終え、最

終版として確定した形で公表することとしたいということ、議事は公表ということで扱うということでございます。

○村上審議官 八田先生、よろしくお願いいたします。

○八田座長 今日は早朝からお忙しいところ、お越しくさいます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。

○秋田課長 財務省関税局監視課長の秋田でございます。

昨年5月の前回会議でも申し上げましたように、基本的には全ての要望を満たす形で推し進めたいと申し上げたとおり、今回、横浜市ともその後ヒアリングを行いまして、どういう事業が行われるかということをよく伺いました。

ミルクランについてのビジネスモデルも御説明いただいて、当方もそれに応えられるように、既存の制度改正、制度と申しますか運用になるのですけれども、運用を改正いたすことにいたしました。詳細については、担当の課長補佐から説明させます。

○小西課長補佐 関税局監視課の小西と申します。よろしくお願いいたします。

お手元の資料の1ページ目を御覧いただきたいと思います。今回、要望をいただきましたのが2点ありまして、1点目が、外航船舶への外貨船用品（燃料）の積込手続の効率化、2点目が、次のページに載せております外貨船用品（燃料）の保税運送手続の簡素化ということでございます。

まず、1点目の1ページ目のほうから御説明させていただきます。現状としましては、上のポンチ絵と、下の青い箱のところに書いておりますけれども、燃料供給船が燃料を特定の外航船舶（1隻）に対して、同一開港内で、一定期間（最長1か月）について、包括的に積込むことができるという形になっております。

この見直し案としまして、要望をいただきましたのが、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内の供給燃料を申告することで、保税運送を可能にできるよう関税法等の緩和を御検討いただきたいということでございましたので、下の見直し案のところですが、特定の複数の外航船舶に対して、複数の開港で、一定期間ということで、最長6か月の期間、包括的に積込むことを認めるという形の見直しをしたいと考えております。

具体的には、資料の3ページ目と4ページ目に書いておりまして、こちらのほうに見直し案ということでお示ししているのですけれども、まず、先ほど課長のほうからも申し上げましたように、法令担当とも協議しまして、今回は運用の変更という形で対応するというでございまして、現行通達においては「燃料油」という形で油に限定しているのですけれども、御提案いただいたのは、LNGを見据えているということでございましたので、ここは「燃料」に改正するという事です。

また、特定の複数の外航船への積込みを認めるということで、現在1隻に限ってという形にしておりますけれども、外貨船用品の積込みの承認を申請していただく際に、積み込

もうとする全ての外航船舶の名前を記載していただく。これはその期間に、例えば、10船や20船ということで、船舶の積み込む可能性があるものについてはすべて書いていただくと思っております。

また、急遽、事前に申請した船以外に積み込むということが発生した場合については、任意の様式で積み込み前に追加の申出書を提出していただくことによって、追加の船舶を認めるということを考えております。

その次が、複数の開港間での積み込み及び保税運送を認めるということでございまして、これも外貨船用品の積み込み申請時に、積み込もうとするすべての場所と、積み込み場所ということで、開港名を記載していただくということで承認したい。

さらに、先ほど申し上げたことと同じですけれども、当初予定していかなかった場所で積み込むということで、積み込み場所以外での積み込みが必要となった場合につきましては、先ほどと同様に追加の申出書を提出していただくことによって、積み込みを可能とするということにしたいと考えております。

次に、包括積み込承認の期間は、現在は1か月ですが、今回は複数の港をまたいでということもありまして、それであれば、最長1か月というところを6か月まで延長しようということで、実は、現在、航空機の機用品については6か月まで認めているという実態がございましたので、そこまでは認めようということでございます。

また、運送期間につきましても、これまでは1週間に限定しておりましたけれども、複数の港をまたいで、色々移動するということでもありますので、相当の期間に緩和ということで、実際には自主的にこの運送期間ということで、皆様に判断していただくことになると考えております。

その次のところは、積み込承認申請者ということで記載しておりますけれども、実際これは要望いただいたものとの直接的な関連はないのですけれども、次のページで御説明する承認条件と関連しますので、ここにあって記載させていただいております。

内容としましては、積み込承認申請者は取引実態を踏まえまして、積み込みの発注者ということで、商社、船会社、石油元売会社ということを明確化するというか、限定したいと考えております。

これは次のページでも御説明しますが、積み込承認終了後に税関のほうで積み込実態を確認させていただきたいと考えてございまして、その際には積み込承認に関係するような書類を提示していただきたいと考えておりますので、今回、事業者のヒアリング、また、提案者のほうとお話させていただきましたら、基本的には積み込みの発注者というのは商社、船会社、石油元売会社の方になりますということでございまして、それを明確化することとしたものです。

ただ、二つ目の丸のところに書いておりますとおり、現在も実際の手続については、輸出入の申告などをしたりする代行業者がいらっしゃるのですけれども、その代行業者である通関業者の方が実際には手続をされているということがありますので、今回、通関業者

の方と実際に積込みの発注者が分かるようにしたいということで、税関の申告様式に代理人の住所、氏名を追加したいと考えております。

次のページを御覧ください。こちらのほうに承認条件ということで書かせていただいておりますが、左側の現状に記載しておりますが、現在の承認条件につきましては、1か月の積込実績を取りまとめて、翌月の5日までに税関に報告をしていただくという形になっております。これに以下の3項目を加えるという形で取り組みたいと思っております。なお、外貨船用品は外国貨物なので、それを税関に申請した内容とは異なり横流しした場合には、密輸入とか密輸出という形になりますので、そういった観点から、税関における取り締まりが必要であるということが前提となっております。

まず、1点目としましては、積込承認税関から承認を受けた者に対して、積込承認期間終了後、税関に提出した書類以外の積込関係書類について提示を求め、積込実態の確認をさせていただきたいと考えております。

これは実際に事業者の事務所等に立ち入りをさせていただくか、税関官署に書類を持って来ていただいて、保税蔵置場から、いつ、いくら、こういったものの納品依頼を受けて、それをいつ、誰に対して燃料供給したのか、積み込んだのかというのを納品書とか受領書、場合によっては売買契約書や燃料供給船の傭船契約書、あとは、会計帳簿といったものを確認させていただくということです。

2点目としましては、燃料供給船に流量計または液面計を設置していただきまして、その積込数量を併記して、報告していただくということです。これは先ほど左側のところで申し上げた、毎月分まとめていただいて報告していただく様式に、この数量を併記するように追記したいと考えております。この点につきまして、機能、性能は問わないと書いているのですが、あくまで我々としては参考数量ということで確認したいと考えております。後ほど説明しますが、正式な数量というのは「BUNKER DELIVERY NOTE」の数量という形で扱いたいと思っております。

また、事業者とのヒアリングにおいて、今は内貨の燃料供給船には通常こういったものを付けており、数量管理をしているということでございましたので、実態に沿った形での運用ができるのかと考えております。

次は3点目でございますけれども、燃料供給船に自動船舶識別装置（AIS）を搭載していただきまして、常時作動させていただくということです。AISにつきましては、安全航行の観点から設置されると認識しておりまして、国際航行に従事しない総トン数500トン以上の船舶には搭載義務があるということを聞いておりまして、実際にミル克蘭をする船舶というのは、相当な大きい船になり、総トン数は500トン以上になるということでありますので、小さい船は別として、通常ミル克蘭をするような船にはAISが搭載されるということをお聞きしておりますので、これを常時作動させていただくということです。

ちなみに、この1点目については、アメリカで類似の方法を取っておりまして、そちらを参考にさせていただきながら導入するものです。

また、2点目及び3点目につきましては、シンガポールでこういったものを活用しているとお聞きしておりますので、そちらを参考にさせていただいております。

最後のところの黒丸が、積込み数量を確認できる書類としまして、IMOが作成を義務付けております燃料供給船の供給の際に必ず作成される「BUNKER DELIVERY NOTE」という書類を積込数量を確認できる書類に追加するという事で明確化したいと思っております。

実は事業者とのヒアリングにおいて、「BUNKER DELIVERY NOTE」は通常の商取引で作成するものであり、この書類により積載数量を確定し、最終的に契約まで使うものであるため、新たな書類を作成することなく既存の書類を活用できるということをお聞きしましたので、これを今回追加することとしました。

要望1につきましては、以上になります。

○田尾調査官 保税調査官の田尾と申します。よろしくお願いします。

要望としていただいた二つ目、お手元の資料の2ページでございますが、外国船舶への外貨船用品（燃料）の保税運送手続の簡素化についてでございます。

要望として伺っておりましたのは、保税船舶燃料の供給における書類提出回数の削減ということで、税関官署や開港をまたぐ保税運送が生じた場合に、それぞれの税関官署で書類提出が必要になり、事業者の業務が煩雑になりまして、負担が大きいということでした。

実際、これはどういった状況になっていて、どこが負担になっているのかというところを絵に落とし込みましたのがこちらでございます。

なお、ここからは先ほどの包括の積込承認に伴う保税運送によってミルクランを行う場合だけでなく、ワン・バイ・ワンの場合も含めた話でございまして、ポンチ絵はシンプルにするためにワン・バイ・ワンの状況を示しております。

燃料供給船で燃料を運送して積み込み、海上で積込みが完結するという特殊性を鑑みた運用となっております。

まず、承認税関の管轄内にある保税蔵置場の燃料タンクから、到着地税関の管轄内の港に停まっている外航船に燃料を積み込むために、積込みの承認と併せて保税運送の承認を受ける場合を想定している絵となっております。手続は丸囲みの数字の順に進んでいきますので、簡単に順を追って説明いたします。

まず、①で積込みの申告を行って、②で積込みの承認を運送兼用で承認を受けるというところです。③で燃料供給船により保税運送を行って、燃料を運びまして、外航船舶の船側に着いた段階で、④のとおり到着地税関に電話等で通報いたします。⑤で燃料の積込みを行いまして、積込みが終わると⑥で外航船舶の船長や機関長から、積込みをしましたという確認を受けて、サインをもらいます。そして⑦で帰ってくる。この後、別途⑧で、陸路で到着地税関まで行って書類を提示して、税関の押印を受けて返却された書類を持ち帰りまして、今度は⑨で積込みの完了ということで、承認税関に提出します。これで手続がワンセットとなります。

今回、運用を見直す部分が⑧の部分でございます。外国貨物である燃料が、税関官署の

管轄をまたいで保税運送されますので、その運送到着を確認するという意味で⑧の手続があったところでございました。仮にトラックでの運送であれば、積込みをする前にトラックで、到着地税関に立ち寄って運送到着の確認を受けることができるのですが、実際は船による運送でございますので、到着地で陸に上がることなく、海上で積込みが完了するという状況です。そこで、従来は④で到着の通報をした後に、別途その裏付けとして、⑧の手続を行うという形の運用であり、別途陸路で到着地税関に行く必要が生じていたところでございます。今般の運用の見直しは、②で積込承認した段階で、積込承認した税関が到着地税関に情報共有する旨を通達上にも規定いたします。④の通報を受けた到着時税関は、その通報があった段階で、燃料の到着を把握できますので、⑧で事業者が別途、陸路で書類提示に行く必要がなくなるというところで、この⑧の手順を省略できるようにするというものでございます。これにより、1回書類提出が削減できますし、また、遠方まで陸路で行く必要が生じなくなることになりますので、事業者の負担軽減に繋がると考えております。

関税局からは以上でございます。

○八田座長 どうもありがとうございました。

それでは、2、3点小さい質問があるのですが、これは要するに全国措置としてなされるわけですか。それが一つです。

もう一つは、今の、例えば、積込承認税関から到着地税関に対して税関のほうでも知らせるというのは、これはメールか何かでなされるわけですか。

○田尾調査官 税関内のメールなどです。

○八田座長 それから、到着の通報を到着地税関にやるのもメールか何かでやるわけですね。

○田尾調査官 到着通報は船から通報することが多いのですけれども、基本は電話になるかと思われます。

○八田座長 要するに、そういう通信的なものを使って、物理的に行かなくても済むということですね。

それから、もう一つ、3ページ目の下書いてあった積込承認申請者は積込発注者というところに石油元売会社はあるけれども、LNG関係がないように思います。

○秋田課長 これはLNGを含んでの石油元売会社ということです。

○八田座長 そうなのですか。LNGも石油元売会社が供給するのですか。

○秋田課長 そうですね。

○八田座長 分かりました。私のほうは質問は以上です。

○安念委員 LNGのタンクがあるものなのですか。あれは特別なタンクが要りますね。

○秋田課長 タンクはございます。

○安念委員 そうですか。

○八田座長 普通、タンクは東京ガスとか東京電力とかが持っていますね。あと、日本石

油みたいなところ。

○安念委員 元売会社はみんなガスも扱っていますので、油と一緒に扱うということなのですね。なるほどなと思って感心しました。

○八田座長 LNGのこれを運ぶ船自体がかなり特殊な船ですね。

○安念委員 それを造るわけではないのだけれども、CO2の規制が船も厳しくなっているから、今はだんだん油炊きからガス炊きに変わっていく時期でしょう

○秋田課長 そうですね。今は運搬用の船も造船会社に発注して造られていると思います。

○安念委員 ですから、過渡期を象徴するような改正をしていただくことになりますね。

○八田座長 おそらく実体験に基づいた横浜市の要望に対して、本当に十分に応えていたのだと思います。

どうもありがとうございました。

○村上審議官 横浜市からはいいですか。何かありますか。

○八田座長 横浜市、どうぞ。

○厨川担当部長 横浜市の厨川と申します。

今回の私どもの提案の内容に沿ったものと考えておりまして、本当に皆様の御尽力に感謝申し上げます。ありがとうございました。

○八田座長 それでは、どうもありがとうございました。

最終版が出たときに、その版を資料として載せるということですね。

○秋田課長 はい。もう4月1日から全国で実施いたします。

○八田座長 ありがとうございました。