

## 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29日（金）11:00～11:30
- 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

#### <関係省庁>

秋田 潤 財務省関税局監視課長  
佐藤 功 財務省関税局監視課課長補佐  
高橋 実枝 財務省関税局監視課課長補佐

#### <提案者>

糸数 勝範 沖縄県商工労働部アジア経済戦略課班長  
島津 典子 沖縄県企画部企画調整課班長  
平良 秀春 沖縄県企画部企画調整課主幹  
城間 恒司 沖縄県商工労働部アジア経済戦略課主査  
與座 大介 沖縄県商工労働部アジア経済戦略課主任

#### <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  
蓮井 智哉 内閣府地方創生推進事務局参事官  
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 内外併用の日本国籍船舶における資格変更の免除について
  - 3 閉会
- 

○蓮井参事官 それでは、大変お待たせして申し訳ございません。

2コマ目でございます。財務省と沖縄県にお越しいただきました三者ヒアリングでございまして、「内外併用の日本国籍船舶における資格変更の免除について」でございます。

本日の資料の取扱いにつきましては非公開、議事の取扱いについては公開ということで

ございますので、よろしくお願いいたします。

○八田座長 お忙しいところ、お越しくださいますて、どうもありがとうございました。

それでは、財務省から早速、沖縄県の提案についての御意見を伺いたいと思います。

○秋田課長 財務省関税局監視課長の秋田でございます。

結論から申しますと、今回沖縄県の御要望を伺いましたが、協議が整っていない状況があります。沖縄県の御提案を色々と伺いまして、最初によく論点が分からなかったところもあったものですから、お話を伺ったところ、我々のほうで、今日お手元に資料を配付しておりますけれども、論点は三つかなと考えておりまして、それぞれについて、中々難しいという結論になっているところであります。

具体的な内容については、担当の補佐から説明をさせます。

○佐藤課長補佐 恐れ入ります。担当をしております佐藤と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

端的に御説明申し上げます。沖縄県とお話をさせていただく中で、論点として三つございまして、沖縄県としましては、1から3を包括的に実現することが必要だと承っているところでございます。

一つ目が、一番根っ子のところのお話でございますが、外国貿易の積載の如何にかかわらず、国内航路については内航船、外国航路は外国貿易船としての取扱いを認めてほしいというものでございます。

外国貿易船とは、関税法の定義規定がございまして、外国貿易のため本邦と外国の間を往来する船舶というふうに定義付けてございます。趣旨といたしまして、関税法に規定された入出港の手続きでありますとか、外国貿易船の開港への入港に対してとん税を課税するといった、課税要件を明確にするといった趣旨もございます。

仮に、こうした御提案を受けて実現するとした場合、それによって生じる効果ということでございますけれども、仮に外国貨物を積載しているにもかかわらず、外国貿易船としての位置付けを行わないといった取扱いをしてしまうということになりますと、これはそもそも税関として取締まりに支障を来していくということでもありますし、他の地域、通常のコンテナ船等におきましても、複数の開港に寄港して、そこで都度とん税をお支払いいただいているという実態がございまして、そういった他の外航コンテナ船とのバランスといった論点も出てまいります。

それから、特別とん税の課税の公平性という意味では、それに加えて、第1項と最終項が、今の沖縄県の提案によりまして、とん税、特別とん税の課税対象となってくるわけなのですが、今回想定されている事業者の間に寄られています、例えば、鹿児島市、あるいは福岡市が非課税になってしまう。そういったことになりますと、特別とん税につきましては、全額地方自治体にも譲与すると法律で決まっております、そういった他の自治体に対する影響について、留意が必要であるといった観点がございます。

それから、提案2のほうですが、現行の規定では、1週間という船舶資格の再変更の禁

止期間を定めているという状況でございますけれども、それを撤廃していただきたいという御趣旨と賜ってございます。外航船から内航船に資格を変更する場合、資格変更という手続がございますが、そういった中で、積載された船用品について、便宜的な措置として申告の煩雑さを避けるために、1週間分の使用に限り、免税枠というのを設けてございます。1週間以内に資格変更をまた繰り返すことを認めないといったことを、こういった免税額の観点等から措置を講じてございまして、これによって、実際恩恵を受けている事業者がいらっしゃいます。そういった事業者とのバランスといったことも加味していく必要があるといった観点でございます。

この観点だけを捉えれば糸口はあるかなと思って、御提案差し上げていた部分もございまして、外貨を積んでいるのに、外国貿易船と扱わないというところは我々としても関税法の定義に抵触するところでございます。如何ともしがたいのですけれども、ただ、外国貨物の輸入通関手続を沖縄県で、例えば、一括しておやりいただく、沖縄県と本土間の輸送が内国貨物だけになっているといった状況が満たされれば、運航スケジュールの特殊性、あるいは、1週間以内の資格変更はやむを得ないといった御事情等がある中で、免税枠みたいな部分との兼ね合いのお話はございますけれども、内変を認めることについて検討することは可能といったお話も差し上げたところでございます。

次のページでございますけれども、提案3のところ、貨物を積載したままの資格変更を可としてほしいといったお話もいただいたところでございます。関税法の67条というものがございまして、貨物を輸出し、また輸入しようとする者につきましては、必要な事項を税関長に申告いたしまして、貨物について必要な検査を経て、許可を得なければならないといった規定がございます。この趣旨といたしましては、書面のみならず、現物の対査をする中で、所要の検査をしていく必要があるといった含意がございます。この場合も、ただ、我々として必ずしも方策がないということでもございませぬということと言及させていただいたところでございますが、この場合に、税関が検査指定した貨物を提示することが可能である状態を担保するというのが法律上の部分ではございますが、例えば、本船に載せた状態で通関を可能とするといったことを運用上可能としていくといった措置というのは、検討は可能でございますといったお話も一方で差し上げていたところでございます。

御参考までに、とん税、特別とん税の概要ということで、先ほど申し上げたとおりでございますが、とん税、特別とん税につきましては、外国貿易船の開港への入港の事実を捉えて課す、一種の流通税的な趣旨がございます。

特別とん税につきましては、申し上げましたとおり、全額が開港の港湾施設を管理します市町村に譲与されているといった実態がございます。現状、徴収している大まかな額といたしましては、下に書いたとおりでございます。

説明は以上でございます。

○八田座長　ありがとうございました。

今の御説明で、もし、最初に沖縄県ですべての通関手続を終わっており、その残りが内航貨物である場合には、特別措置を取ることができるということ。

それから、船に載せたままの状態を通関を可能にするということも考えられないわけではないという大変前向きな御提案がありました。

沖縄県からは、いかがでしょうか。

○與座主任 一括しての輸出入申告ができればということなのですが、一括しての輸出入申告が難しい理由を申し上げます。貨物の輸出入申告は、さまざまな荷主がいる中で、荷主の権限で行われるものでありまして、一括しての輸出入申告は実際の荷揚げ港ではない沖縄県で行うことに対して、多岐にわたる貨物の荷主のすべての了承を得ることが難しいものと考えております。

○糸数班長 提案1、2、3部分から、再度繰り返すのですが、とん税の支払いについてなのですが、公平性の観点を大きく逸脱する場合とか、鹿児島市や福岡市など他の関係自治体の影響が大きいのであれば、沖縄県としては、とん税の納付については諸々勘案した上で必要だとは考えております。

ただ、それは沖縄県が支払う、支払わないという判断というよりも、財務省がその部分の枠で、この制度で当然払うべきものですよということであれば、それは自治体としてはそれに従っていくという形だと思っております。

2点目の期間の短縮ではなく撤廃でないといけないのかという部分についてなのですが、時化や台風等の気象条件によって、曜日や時間のさまざまなスケジュール変更が考えられる場合があります。具体的な期間の短縮については、見通しが効かず、事務手続等がより煩雑になることが考えられる場合があります。そのため、制限期間の短縮ではなく、制限期間の廃止の提案をしているところでございます。

3点目の貨物を積載したままで、資格変更を認めることができるかという部分についてなのですが、一つは、先ほどの密輸のリスクとどのように貨物を管理するかという御指摘があったのですが、資格変更手続を取るために、貨物を船外へ排出することは、貨物のダメージリスク及び余計な荷役作業や料金が発生すること、例えば、貨物の中には、精密機器とか生鮮食料品とか、どうしても一度外に出すことでダメージリスクがある部分、あるいは荷主の視点から見ると、最終港での貨物の出入れとか、あるいはその前に二度また出さなければいけないのかという部分で、逆に、その船舶を中々活用しづらいとか、サービスの提供という部分で逆に低下するのではないかと懸念もあります。

2点目の違法輸送への対策としては、日本貨物検数協会を利用して、マニフェストやストレージプランの実際の積み荷や荷揚げ貨物の確認を行っているので、不明な貨物は発見できる仕組みになっていると考えております。規制緩和の実現後は、より一層そういった密輸等といった部分について、機能の強化を図りたいと考えているところです。

この3点です。

○八田座長 私はきちんと理解できているかどうか分かりませんが、財務省の文章には、

本船に載せた状態での通関を可能とする取扱いについても検討は可能だと書いてあるわけです。今おっしゃった問題は、この線に沿ってだと、解決するのではないですか。

具体的にそれをどうするかですけれども、今はとにかく全部外に出してしまうのでは大変だとおっしゃったけれども、こういうことを提案されているのだから、これに対してどうお考えか、お話を伺いたいと思います。

○島津班長 今、業者のほうと意向を確認している途中ではありますが、一括して、那覇の港で届出をすれば、本船扱いとして荷物を降ろさずにそのまま検査をしていただけるような御提案をさせていただいているところです。

ただ、シャーシの荷物とコンテナを直接そのまま載せている状態で、台湾から那覇、那覇から鹿児島、博多という形になりますので、那覇で一旦検査をするときに、奥にある物を見せてくださいといったときに、やはりコンテナを動かして、奥の物を出してというところとか、船内の限りあるスペースの中で、どのような検査で対応できるかというところは、また御相談をさせていただきたいと思っています。

今、すべて降ろさずに中で検査をしていただけるという御提案があったかと思うのですが、船の中でのスペースをどう活かして検査ができるかという点が、やはり貨物の積載の仕方によっては。

○八田座長 そこについて色々と協議させていただきたいということですね。

○島津班長 御提案頂いている内容で、また事業者と検討して、御相談していきたいと思っています。

○八田座長 随分前向きな提案を頂いていると思います。

それから、先ほど沖縄県で一括して申請をするのは、業者もたくさんいるから大変だとおっしゃったけれども。

○島津班長 実はそうなのです。荷主が限りなくいらっしゃる状態で、荷主によっては、那覇で通関ではなくて、別の場所で通関されると、そこで戻しがあった場合、そこまで取りに行かなければいけないのかとかという問題があるということです。荷主が那覇での通関を望まないケースもある。

○八田座長 では、載せなければいいではないですか。だって、とにかく1000万円節約したいわけだから、それは他のことがある程度の手続というのがあっても、1000万円の一部をお払いすれば、やってくれるのではないですか。

でも、あまりにコストが大きい、1000万円どころの騒ぎではない。みんなに一括して申請してもらわなければ大変なのだというのは、また話は別ですけれども、それをやるのに大変な手間がかかるのか、それとも他に代替的な提案がおりなのかですけれども、理屈の面ではすっきりしていますよね。一遍、沖縄県で一括でやったら、あとは内航船でいいですよ。そうすると、時間短縮できますよと。それから、さっき台風とかそういうことで予測が不可能だとおっしゃったけれども、短くしてくれるというのであれば、遥かにいいに決まっていると思うのですけれどもね。

○島津班長 事業者を含め沖縄県としては、期間を撤廃してほしいというのが第一の目的でして、これが2日でいいのか、3日でいいのかと言ったときに、やはり柔軟な運航で、もし台風が沖縄近海で発生して、台湾から那覇に来て、またどこか寄港地で期限があると、2日でいい、3日でいいとかではなくて。

○八田座長 最低2日ということではないのですか。2日きっちりとかそういうことなのですか。最低限ということですか。

今は、最低限7日はいなさいよと。それを最低限2日でいいよということにするというのだから、それ以上いても全然問題はないのではないですか。

○島津班長 今は2日という。

○八田座長 いえ。仮にそうだとすれば、それ以上いる分には何の問題もないわけでしょう。台風で寄港して、すぐに戻れないと。だから、期間が長くなりましたと。今も7日だけれども、10日いてもいいわけですね。そこは、天候のことはあまり問題にならないのではないかという気がする。

○與座主任 長くいるというときよりも、資格変更を短期間で行うときに、不都合が出ると考えておりまして、例えば、台湾から沖縄に来るので、外国貿易船で来るのですけれども、外国貨物を降ろした後、内変する。内変した後で、通常でしたら九州に内航輸送するのですけれども、台風が急遽発生して、沖縄と九州の進路に近づいているということが分かったときに、内航せずに、また外変して台湾に行くといった場合に、24時間なのか、12時間なのかという時間の予測ができない中で、通常の定期スケジュールで運航する分だと、2日でいいとか3日でいいというのは言えるのですけれども、夏は台風、冬は低気圧の時化とかで、どういったことが起きるか分からないという中で。

○八田座長 分かりました。

でも、その場合は、もし、沖縄に来て、そこで台風があったからすぐに戻るというのは、ある意味で、もう全然内航しなくても済むのですね。ですから、それはまた色々と考え方があり得るのではないかという気がします。一度手続したけれども、また外航にというのだけれども、そもそもその場合には内航を全然しないわけですね。

○與座主任 そうです。

○八田座長 そういうケースはそういうケースで、また議論していただければいいのではないかと思います。

今のお考えは、例えば、福岡に行く途中で急に台風が発生して、戻ることになったとか、そういうことなのかもしれない。色々と考え出したらきりが無いけれども、それは最終的には保険で解決し得るようなことではないかと思うのです。

○與座主任 おっしゃるとおり予測できないことがあるので、実際に資格変更ができなくなったときにちょっと困るということで、やはり具体的な日数ではなくて、そういったところでは撤廃ということを提案とさせていただきます。

○八田座長 分かりました。

そうすると、どうしても撤廃しなければいけないのか、何日であればいいのかということに関しては、事業者とも相談していただきたいと思います。これは相当な前進を提案されていると思うので、なるべくならばこれを土台に、どこをさらに要望するとか、そういうことで逆提案をいただければと思います。

○島津班長 分かりました。

○八田座長 今のやりとりに関して、財務省としてはコメントはございますか。

○秋田課長 いずれにしても、まず沖縄で一括で通関してもらうというのが全ての前提と考えております。沖縄でもう貨物が全て内貨になったと。その後どうしようかという話であれば、もう少し考えさせていただければと。例えば、再変更の禁止期間を0日とするのであれば、すべて船用品について通関していただくとか、そういったことも選択肢としては考えられるのかなと思います。

また、先ほど、一括通関の際、検査の問題をお話しされていましたが、100%検査があるわけではなくて、特に輸出貨物については検査率は極めて低くて、先ほど精密機器とおっしゃっていましたが、精密機械の場合は、経済産業省で輸出貿易管理令の關係のライセンスを取るという、高度な機器については検査する場合がございますけれども、通常の機器であれば、そんなに検査に当たる可能性はない。

ですから、もちろんリスクはあるのですが、毎度毎度出してもらう必要もない。また、沖縄県からお話を聞いていますと、沖縄で台湾に向かう場合の貨物の量は、全体の1割から2割ぐらいしかないと聞いていまして、そうであれば、船の中の荷繰りも、手前の貨物が全部なくなっていますから、そこはロールプランを船会社のほうがよく考えられて、検査になりそうな貨物については、できるだけ取り出しやすいところに置いてもらうとか、そういうことで対処できるのではないかと。

生鮮品についても、普通はリーファーコンテナに入ってくるので、出したからといってダメージがあるわけではないのです。そもそも5日ぐらいかけて運送している貨物ですから、そこは荷役の手間賃のことをおっしゃっているのだなと思いますけれども、そこもある程度検査の予見性もあるので、そこは工夫していただければと思います。

沖縄県に集荷する問題については、民間事業者の話ですから、何とも申し上げようがないのですが、そこは集荷する業者がやるのか、あるいは、この船社自身がされているのかもしれませんが、そこは是非沖縄振興の観点からも、沖縄ですべて一括でやっていただくのが、本来特区の筋ではないかと思っていますところでもあります。

とん税の話なのですが、これは佐藤補佐からも御説明しましたが、間にある港のとん税はこの形でやってしまうと全部なくなってしまうのです。例えば、太平洋航路、アメリカから来る船は、一番東側の東京港、横浜港に入って、あとは大阪、神戸、博多と走って行ったり、逆に、欧州航路であれば、その逆を辿っていく。そうなりますと、大阪とか神戸に落ちるとん税が全くなってしまうので、このとん税の話は税金の話は税金の話ですから、もし、この制度が変わるとすれば、全国に適用する話になりますので、非常

に波及する影響が大きいと考えているところです。

ですから、このとん税については慎重に考えていきたいと思っております。

さらに、ここの席ですので、提案の背景を申し上げますと、琉球海運という海運会社が運航されている1航路の話でして、そこも特定の事業者だけを覇占するような形というのはどうなのかと。もっと色々な船社が参入できるような形が望ましいのではないかということも考えているところであります。

○八田座長 琉球海運はかなり頻繁にやっていらっしゃるのですか。

○與座主任 年間50航海運航しているのですが、運航しているのは1隻で、1週間かけて1周するという航路でやっております。

○八田座長 もし、今回のものがうまく行ったら、新しい企業が入って来やすくなるかもしれないですね。なるべく参入規制はないようにしたいから、期待したいと思います。

それでは、今、財務省のほうからかなり前向きな話を伺ったので、沖縄県のほうとしても色々と検討していただく余地があると思いますので、是非今後も御検討をお願いしたいと思います。

○島津班長 持ち帰りまして、検討させていただきます。

○八田座長 事務局のほうから何かコメントはありますか。

○村上審議官 今回財務省には、相当前向きに踏み込んでいただいていると思っていただいて、感謝しているのと、あとは、検査方法に技術革新なり工夫なりが要るのかなとか、よしんば精密機械の破損リスクのことを気にされているのであれば、例えば、検査のために、別に保険制度を設計して、そちらでカバーすることによって、トータル1000万円程度の現状より安いコストで済むような方法はないのだろうかとか、検査方法に対する制度面での追加の工夫ということでも解消できる面などに議論が行き着くのではないかというのが我々の印象です。そういった面でも、今回の議論に間に合うかどうかは分かりませんが、是非併せて検討していただければと思います。

○八田座長 あまりに心配だというのであれば、それこそ沖縄県が保険制度を作ってあげてもいいのではないですか。例えば、200万円出せば、検査で精密機械が壊れたときには面倒を見てあげましょうというようなものです。おそらく民間の損保会社は色々なネタを探していますから、そういうところに持って行けるかもしれないと思います。

○秋田課長 検査に関しましては、沖縄で検査を受けるのであれば、積地の博多でも受ける可能性もあって、御安心していただけたらいいのかなと。

また、今回この航路についてはRORO船という特殊な船でして、これはシャーシの上にコンテナを載せて、そのまま引っ張って入れるという船なものですから、シャーシごと降ろす貨物というのが相当あると思うのです。コンテナ平置きの話もされていましたが、そのまま大きなフォークリフトが走り込んで取ってこられる船ですから、船が非常に特殊なものですから、それもあって、特別扱いについても可能性はあるのかなと思っている次第です。

○八田座長 全部持ち上げるのと、シャーシで行くのは全然違いますね。  
そういうことで、皆様どうもありがとうございました。