

○国家戦略特区提案「外航船舶への燃料油積込み手続きの効率化」への財務省回答

<p>1 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</p>	<p>（事業内容）</p> <p>外航船舶の燃料油中の硫黄分に対する規制が2020年から強化されるため、重油に代わる船舶燃料としてLNGの利用が見込まれるなど、船舶燃料は大きな転換期にある。</p> <p>そこで、将来のLNGバンカリング（燃料供給）事業の国際競争力確保を念頭に置きつつ、まずは同形態の事業である既存の重油バンカリング事業の効率化を図るため、保税船舶燃料の積込みに係る承認申告の条件を緩和する。</p> <p>（提案する規制改革措置の内容）</p> <p><u>ミルクラン方式による供給を可能とするため、燃料サプライヤーごとに一定期間の供給総量を申告し、船用品を保税地域から引き取れるよう、施行令第21条の2第1項の規定を、国家戦略特別区域内において緩和する次のような条文を作ることを御検討いただきたい。</u></p> <p>（案）国家戦略特別区域において、法第23条第1項前段に規定する承認を受けようとする者は、同項に規定する外国貨物である船用品を保税地域から引き取る前に、次に掲げる事項を記載した申告書を税関長に提出しなければならない。</p> <p>一 積み込むことを予定している船用品の記号、番号、品名並びに数量及び価格</p> <p>二 <u>当該船用品を積み込もうとする者（燃料サプライヤーのこと）の氏名又は名称</u></p> <p>三 当該船用品の積込みの期間、方法及び場所</p>
<p>財務省回答</p>	<p>税関は、船用品積込承認申請がなされた際には、その都度、積込数量が船用品として積込む数量として適当な量であるか否かを確認したうえで承認しています。承認の可否の判断は、船舶の種類、トン数、航海日数、過去の実績等を把握し、過去の実績等を勘案して行うこととなるが、対象船舶が特定出来ない状態では、そのような判断が出来ないことから、不特定多数の船舶への積込承認を認めることは困難となります。</p> <p>また、外航船舶への往来については関税法で規制されており、仮に燃料を積込む船舶が特定出来ない状況において燃料供給船が外航船舶に往来した場合、税関においては、燃料供給船が税関手続を行って往来しているのかを、必要の都度、燃料供給船を訪問して直接、操縦者に確認又は既に税関への承認申請手続が完了しているか否かを過去の書類等から確認することとなり、燃料供給船の操縦者及び税関の双方にとって、大きな負担になると考えられます。</p> <p>なお、現行制度においては、所有者又は管理者ごとに包括承認を受けているため、燃料供給者が積込もうとする複数の船舶が把握できることから、税関における承認申請手続が完了しているか否かの確認が比較的容易です。</p>

2 保税船舶燃料の供給における書類提出回数の削減	
横浜市提案	<p>(事業の内容)</p> <p>外航船舶の燃料油中の硫黄分に対する規制が2020年から強化されるため、重油に代わる船舶燃料としてLNGの利用が見込まれるなど、船舶燃料は大きな転換期にある。</p> <p>そこで、将来のLNGバンカリング(燃料供給)事業の国際競争力確保を念頭に置きつつ、まずは同形態の事業である既存の重油バンカリング事業の効率化を図るため、保税船舶燃料の保税運送に係る手続きを簡略化する。</p>
	<p>(提案する規制改革措置の内容)</p> <p>国家戦略特別区域内で、外航船舶用の保税燃料の運送の承認と、その貨物の到着の確認を行う場合、施行令第53条の3に規定する「<u>運送目録の提出を要しないもの</u>」として取り扱うことを御検討いただきたい。</p> <p>併せて、関税法基本通達63-15においても、国家戦略特別区域内で、外航船舶用の保税燃料の運送の到着と確認が行われる場合、「<u>到着確認済の運送承認書写しの提出を要しないもの</u>」として取り扱うことを御検討いただきたい。</p>
財務省回答	<p>税関では、適正な関税の徴収等のため、外国貨物の管理・把握を厳格に行っておりますが、以下のような取扱いを行っておりますのでこれらの制度をご活用頂きたいと思っております。</p> <p>本邦と外国との間を往来する船舶に対する外国貨物船用品である燃料油の積込みに係る保税運送の申告は、外国貨物の船用品の積込申告に併せて行うことを可能としており、「外国貨物船用品積込承認申告書」のみを提出することで行うことができますので、運送目録を提出する必要はありません。</p> <p>また、到着確認済みの運送承認書の写しの提出につきましても、上記の積込確認済みの申告書と兼ねておりますので、別途、提出する必要はありません。</p>