

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9月26日（水）14:34～15:01

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

<提案者>

高江洲 昌幸 沖縄県企画部企画調整課副参事

土屋 淳 沖縄県企画部企画調整課主査

與儀 泰彦 沖縄県企画部企画調整課主査

糸数 勝範 沖縄県商工労働部アジア経済戦略課班長

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>

田村 計 内閣府地方創生推進事務局長

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

（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（沖縄県提案）について

3 閉会

○蓮井参事官 お待たせいたしました。それでは、3コマ目でございます。沖縄県にお越しいただいております。色々ある御提案でございますが、その中でも、今日は「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」の御説明をいただく予定でございます。

それでは、八田座長、よろしくお願いいたします。

○八田座長 お忙しいところ、いつもお越しくださいます、ありがとうございます。

早速、御提案の御説明をお願いいたします。

○高江洲副参事 お忙しい中、ヒアリングの機会を設けていただきまして、ありがとうございます。沖縄県企画部の高江洲と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本日提案しております船舶の資格変更免除につきましては、実は過去2回のワーキンググループ会議でもシャーシの緩和と併せて御説明させていただいておりますが、時間の都合上、御審議いただく時間が十分でなかったという印象がございましたので、今回はシャーシの部分を切り離して、資格変更1本に絞って改めて御説明させていただいて、御意見をいただければと思っております。

それでは、事業担当課の糸数から、資料の内容について御説明したいと思います。よろしくお願いします。

○糸数班長 沖縄県アジア経済戦略課の糸数と申します。よろしくお願いします。

それでは、内外併用の日本国籍船舶に係る資格変更届の制限期間免除について御説明させていただきます。船舶の資格には、国外航路を運航する場合には外国貿易船、国内を運航する場合は内航船と、それぞれ資格があります。沖縄県は、アジア諸国に近い地理的特殊性から、1隻の船舶で国内と海外を運航する事業者がおり、運航に当たり、現行制度において課題が生じております。

船舶の資格変更の現状として、三点、説明させていただきます。

一点目が、外国貿易船から内航船へ資格変更した場合、税関への資格変更届出後及び内国貨物を積載した日から1週間は再変更ができません。

二点目が、船舶に貨物を積載している場合は、資格変更ができません。

三点目は、内航船で外国貨物を保税運送する場合、保税地域である港への接岸だけでは認められず、陸上への貨物搬入が必要であることとなっております。

課題といたしまして、国内外航路を1週間以内で運航する船舶は、外国貿易船のまま運航せざるを得ないため、国内貨物でも税関申告が必要となり、様々な手続や費用が発生すること。保税運送に伴い貨物の荷降ろしが必要になった場合、船舶運航の生産性が低下することが課題となっております。

そこで、規制改革提案といたしまして、資格変更届出に係る制限期間の廃止、貨物を積載した状態での資格変更を認めていただきたく、資格変更を認めていただいた後、内航船で外国貨物を保税運送する際には、保税地域となる港への接岸により、保税地域への搬入とみなしていただくことでございます。

なお、本提案は、国内輸送は自国籍船に限ることを定めたカボタージュ制度の緩和とは異なります。

2ページを御覧ください。現行法の規制については、後程御覧いただければと思います。

3ページを御覧ください。これは現在、実際に運行している船の航路ですが、福岡から鹿児島、那覇、先島を経由して、台湾まで1週間で往復しております。この船は、航路のすべてに渡って外国貿易船として運航せざるを得ないため、例えば、博多から那覇に貨物を運ぶ場合であっても、税関に貨物の内容について詳細に申告を行ったり、事前に入港する日を通知する必要があるため、このために、事務の煩雑化、不要な費用の支払等が発生しております。

4 ページを御覧ください。国内の港湾ごとの手続イメージとなっております。赤枠の手続は現行の手続となっており、青枠が規制緩和を認めていただいた場合の手続となっております。赤字の手続については、内航船であれば本来不要のものであります。

5 ページを御覧ください。外国貿易船における内航輸送の課題と規制緩和による効果を説明させていただきます。

一つ目は、内国貨物についても、税関申告が必要となっていることから、効率的な作業に支障があり、貨物受付にも制限が設けられ、輸送時間のロスが発生しております。規制緩和による効果としまして、港への貨物搬入・船への積込みが速やかに実施可能となることや、出港直前まで貨物受付が可能となります。

二つ目は、税関申告により、民間事業者への通関手数料が生じ、輸送費に影響しております。規制緩和による効果としまして、コスト削減により、輸送費に還元されます。

6 ページを御覧ください。三つ目は、外国貿易船に課せられるとん税が生じ、輸送費に影響しております。規制緩和後の効果としまして、コスト削減により、輸送費に還元されます。

四つ目は、外国貿易船に係る事務が多数あり、効率的な業務に支障が出ております。規制緩和後の効果としまして、事業者の負担軽減が輸送費に還元されます。現行制度により、外国貿易船で運行せざるを得ないことから、年間1,240万円の費用負担が生じております。

規制緩和による効果として、費用負担の削減や事務作業の軽減、それによる輸送費のコスト減により、県民サービスの向上はもとより、県産品等の海外への競争力強化につながるものと考えております。

7 ページを御覧ください。財務省への聞き取り事項に対する沖縄県の見解について、三件ございます。

沖縄県が提案する資格変更の免除について、財務省からの回答としては、船舶の資格によって税関手続が異なるため、免除することはできない。また、内航船に変更する場合、国内の各港で外国に向けて送り出すために外国貨物を積載することは認められない。それに関する沖縄県の見解としましては、保税運送の手続を取れば積載可能だと考えております。

また、①－②については、資格変更の際には積荷をすべて降ろす必要があるとの指摘ですが、沖縄県としては、国内間の輸送は内航船、国外間の輸送は外国貿易船というシンプルな形にすることがよいと考えております。

貨物を取り降ろしせず、船荷証券や積荷明細目録により、貨物の詳細はすべて把握されていることから、貨物を積載したままでの資格変更をさせていただきたく考えております。

8 ページを御覧ください。2 番目は、1 週間という期間の根拠について尋ねたものですが、財務省はとん税が理由ではないとしつつも、3 番目の質問では、とん税の潜脱を回避するとしており、国内貿易に従事する期間として1 週間が適当と説明しております。

沖縄県としましては、とん税については、国内に入港した際に一括して支払っており、

潜脱の可能性はないと考えている他、1週間という期間については、近年の船舶性能の向上を考えると、合理性に疑問があり、沖縄県の地理的特性を生かした船舶の運航に支障を来しているものと考えております。

9ページを御覧ください。財務省の回答として、内国貨物と外国貨物を分けたとしても、密輸の可能性があるので、手続を省略することはできないとしておりますが、沖縄県としては、船荷証券や積荷明細目録により、貨物の詳細はすべて把握されていることから、密輸の可能性はなく、問題はないものと考えております。

私からの説明は、以上であります。

○八田座長 ありがとうございます。

それでは、いくつか御質問をお伺いしたいのですが、まず、1週間変えられないということに対しての財務省の説明は、財務省の気持ちになって言えば、どういうことなのかということ。

それから、沖縄県としては、技術が進歩したから1週間は要らないのだということをおっしゃったのですが、そこら辺の関係はどういうことになっているのでしょうか。

○與座主任 答えさせていただきます。

財務省の回答としては、国内貿易に係る貨物に従事して、1週間が合理的期間とされているのですけれども、船の航行速度などの性能が向上しているということもあるのですが、沖縄県が台湾などの海外に近いこともあって、1週間も掛からず、ほぼ1～2日で行ける距離にあって、財務省がおっしゃっている1週間という期間の合理性が沖縄県としてはそぐわないと考えております。

○八田座長 そのところがよく分からないのですけれども、元々何で1週間必要だったのですか。船が遅い場合には。

○與儀主査 まず、財務省としましては、何回も内航船、外航船を頻繁に繰り返すことによって、外航船に課されるとん税、法律をくぐり抜けての税の潜脱が懸念されるということが言われております。

○八田座長 潜脱というのはどういう字を書くのですか。

○與儀主査 「潜る」に、脱税の「脱」です。

適法にやっているようにみなして、結局は税を免れているということを防ぐ観点からということで、財務省は懸念しております。結局、外国から日本に帰ってきたときに内航船に変えて、また出るときに外航船に変える。これを何回か繰り返すことで、本来であればとん税を支払うべきものを、変えることでということ。

○八田座長 とん税というのは、輸入に関することですか。それとも船の入港自体にかけるのですか。

○與儀主査 船の外航船に課せられる税のことです。

○八田座長 それをまとめて払うということをおっしゃっていたのですね。

○糸数班長 はい。

- 八田座長 普通、とん税は、停泊期間に応じて払うわけですか。
- 與座主任 外航船が日本に入港した際に払うものになります。
- 八田座長 入港する度に。あとずっと日本にいれば、もう二度と払わなくてよくて。
- 與座主任 日本にずっといればということですね。
- 八田座長 そうでなければ、来る度に払わなければいけない。
- 與儀主査 各港ごとで。
- 與座主任 入港ごとに納付する税となっております。
- 八田座長 外国船の場合には。外国と貿易する船の場合には、日本の港に入港するためにとん税を払わなければならい。
- 與儀主査 トン数に応じて、とん税が必要になってきます。
- 八田座長 国内の船に関しては、とん税はないのですか。
- 糸数班長 ないです。
- 與儀主査 日本の船舶なのですから、外国に物を運ぶ船舶の資格は外航船という資格があつて、この外航船という資格を持った船舶は、日本国籍の船舶であつたとしてもとん税が課せられるということで、財務省がそこに1週間設けている理由としては、とん税の潜脱を回避するという回答があるのですが、沖縄県としては少なくとも台湾から戻ってくるときには外航船ですので、とん税は当然支払います。ただ、また国内に向けて行くときには、当然国内船なので、それは通常の内航船として、とん税は要らないような制度にしていきたいと考えております。しかし、現行では1週間という縛りがあるためということなんです。
- 八田座長 その1週間というのは、今、法律なのですか。それとも、条例か何かなのですか。
- 與儀主査 財務省の基本通達です。
- 八田座長 それを変えてくれということですね。分かりました。
- 合理的ですね。そもそもとん税など要らないではないですか。とん税そのものがおかしいね。
- 與儀主査 そこはまた財務省のお考えがあるのかと。
- 八田座長 それはあまり合理性のある税だとは思わないけれども、それに上乗せしてさらに非合理にすることはないだろうという話ですね。
- それから、もう一つは、貨物を載せたままでもステータスを変えることは可能だと。それは詳細な記録を取っているから大丈夫なのだと。そのことに対する財務省の判断はどうなのですか。
- 與座主任 ないですね。
- 八田座長 ということは、そうなると、そもそも沖縄だけではなくてどこでも、ステータスが変わるときには、貨物の中身をきちんと書いていけばそれでいいということになるのではないかということになるのでしょうか。

○與儀主査 ただ、沖縄と違って本土では、基本的に外国に行く船はこの船、国内はこの船と、船をそれぞれ分けて使っているのですけれども、沖縄が特殊なのは、一つの船舶で外国に行き、またその船舶で国内に向かうということで、内地の船ではそもそもが分けられているので、沖縄県のような支障が生じていない。現行制度が、一つの船舶で外国に行って、国内もやるという制度にそもそもそぐわない制度となっていると思われます。

○八田座長 別のカテゴリーを作ってくれということですね。

○與儀主査 そうです。

○八田座長 これも、通達の変更なのですか。

○與儀主査 これも同じく基本通達の中に、貨物を積載していれば資格変更ができないとされています。

○八田座長 分かりました。

それから、最後に、保税のままという、普通だと保税倉庫や保税工場などがありますね。これはだいたい物を降ろしますね。降ろして、私の知識がないせいかもしれないけれども、普通は加工して、それをまた出すということですね。この場合には、何の加工もしないわけですね。

それで、保税措置を取るというのは、どういう形で取るのですか。

○與儀主査 3 ページに地図がございますけれども、これは、博多から台湾向けの貨物を船舶に積んだ場合、石垣まで保税運送手続をとる必要があります。

○八田座長 ちょっと待って。博多から。

○與儀主査 博多から台湾向けの貨物を積んだ場合に、博多で輸出申告をして、船に積んで、台湾に行きたいのですけれども、石垣までの保税運送手続をする場合、石垣で一旦、港に降ろしなさいというのが税関の言っていることでして、事業者としては、台湾に行く貨物なので、降ろす必要がそもそもない。船に載せたままでいいのではないかというのがこちらの主張です。

○八田座長 ということは、先程おっしゃったように、内地の船ならば、国内を転々としていくということはないから、いきなり行くから、それでいいのだと。でも、日本も神戸に寄ってから横浜に行くというようなことはあるのでしょうか。

○與座主任 神戸から横浜へ行く船は多分あるのですけれども、外国船籍で国内間の輸送（内航輸送）はカボタージュ制度でできないことになっているので、おそらく国内間の輸送はやっていないものと思います。

○八田座長 そうすると、これも沖縄の特殊な状況であるということですね。

危惧されることが特にないので、たまたま今までの内地のものでは、そういうことを考慮する必要がなかったからこういう制度になっているけれども、実は沖縄の場合には困るのだと。そういうことですね。

○與儀主査 はい。

○八田座長 分かりました。

○與儀主査 さらに今、沖縄だけこういう状況なのですけれども、例えば、本土でも福岡や北海道など諸外国に近いところは当然ございますので、例えば、沖縄でこれを切り口として開いた場合、他の本土でも、同じように内外併用を1隻でやるということは当然考える可能性はあると思われます。

○八田座長 壱岐・対馬とか、そういうのはあるでしょうね。分かりました。

あと、事務局から何かありますか。

○村上審議官 今日改めて御説明いただいて、自分も勉強させていただきました。先生から沖縄の特殊事情というキーワードがありました。議事要旨にも残すという意味で、あえてふわつと言いますけれども、多分、内航と外航のマーケットを仕切るために1週間というのを置いていると、財務省の答えはほとんどそう答えているようなものだと思います。仮にそうだとすると、沖縄の自国籍船の船に関しては、こういう運航形態をとらざるを得ない合理的な事情がありますという沖縄の特殊性を前に出して、沖縄に向けた特区の措置であり、その他の地域とは違うということを前に立てた説明を考える。一見すぐ他地域に応用できないような沖縄の特殊性の論理を探してくると、切り出せる可能性があるのではないかと思いましたというのが一つ。

もう一つ、先生がおっしゃっていましたが、今の外航で、内航を転々としている人はおそらく海外に積み出すものしか取り扱っていないだろうという点について、これは相当ハードルが高いと思うので、この点についてもこれはこれで特殊性なり、もしくは内航貨物か外航貨物かよく分かりませんが、どちらかのほうが例外的な扱いだみたいにもし説明できるのであれば、それをもって説明をするみたいな工夫で、沖縄の特殊事情を前に立てたような説明をしに行くことが、実現に向けて早いのではないかと思いました。

その辺、もし、何か理屈で出せるものがあれば、多分このまま押していても、外航海運業界と内航海運業界の正面衝突を正面から引き出すようなことになってしまうと思うので、その辺、一工夫。そして、一回突破口を開ければ、そこから少しずつ特殊事情性を緩めていくという考え方もあり得ると思うので、その辺はもう少しお知恵をいただけるとありがたいなということが今日よく分かったという感じです。

○高江洲副参事 1週間の期限というのが、先程からお話があるとん税の取りっぱぐれを防ぐということと、なぜ1週間かと言うと、法律が全国一律的な感覚。外国船が日本に来たときには、1週間は滞在していくであろうということから来ているということが解釈の中にありまして、ただ沖縄の場合は、地理的特性でアジアに近い。台湾と沖縄、九州を行き来するということで、それだと、今5日間のできる間隔ですので、1週間だと長過ぎるということになっているのです。1週間は変更できないというような通達になっているのですが、今、現実として5日で回れるものですから、2日間、遊びの時間が出来てしまう。それゆえに、時間のロスがもったいないがために、変更できないのならば、そのまま外国船のままで行ってしまうということで回っているがために、色々な寄港地でとん税を払ったり申告手続をやったりという作業が出ているということになっています。

沖縄がアジアに近いことから、5日でできるというところもあるので、その1週間という縛りをなくしてもらえないかなということなのです。

○八田座長 今おっしゃったのは、1週間をもっと短くすれば、他の保税とかそういうことはなくてもいいということなのですか。解決するということなのですか。

○高江洲副参事 1週間で短くするというよりも、1週間資格変更ができないという縛りを取っ払ってほしいということ。

○八田座長 取っ払うなり、例えば、2日にするなりにした場合には、あとは保税のままとか、貨物を載せたままということは自動的に解決するという想定ですか。

○與座主任 セットで、全部合わせて。

○八田座長 セットでやって頂戴ということですね。

一つだけではダメですね。だから、やはり新しいカテゴリーを作ってくれということですね。内航船、外航船の他に、ミックスユースというのを作ってくださいと。そして、政治的なことを考えれば、まずは沖縄のために作ってくれという言い方にしようではないかと。本当は、外航、内航、沖縄特殊船などという感じなのだけれども、要するに、別なカテゴリーにして、それは全部、保税も何もかもそのカテゴリーで新しくやってくれよということですね。

○與儀主査 そうですね。保税運送も資格変更もセットで同じようをお願いしたいです。

○村上審議官 事務的にまた御相談しますけれども、まさに先生がおっしゃったとおりで、ある意味、国境離島地帯の特殊性と、そこにおける内航海運の経済性を守るためにも、特殊な地理的事情を有している場合については一部、その代わり相手先が特定されてしまうかもしれませんけれども、この圏域内の外航海運を含めて認める自国籍船、どちらかと言うと、内航を主軸に置いた新しいカテゴリーを作ってくれないかという論理で持っていくと、条約との整合性、カボタージュのものはもう一回確認しないといけないですけども、そちらからアプローチしたほうが抜きやすいかもしれないですね。

○八田座長 日本国籍の船でも、カボタージュ問題は起きるのですか。

○村上審議官 条約上は起きないはずかな。確認します。

○八田座長 先程の御説明では、切り離して考えられるということでしたね。非常に筋の通ったお話だと私は思いましたので、あとはこれをどうやって戦略的にうまくやっていくかということではないでしょうか。

森山さんのほうは何かコメントはありますか。

○森山局次長 特にありません。

○八田座長 それでは、お忙しいところ、どうもありがとうございました。