

国家戦略特区ワーキンググループ 沖縄県提出資料

平成30年5月11日



沖 縄 県

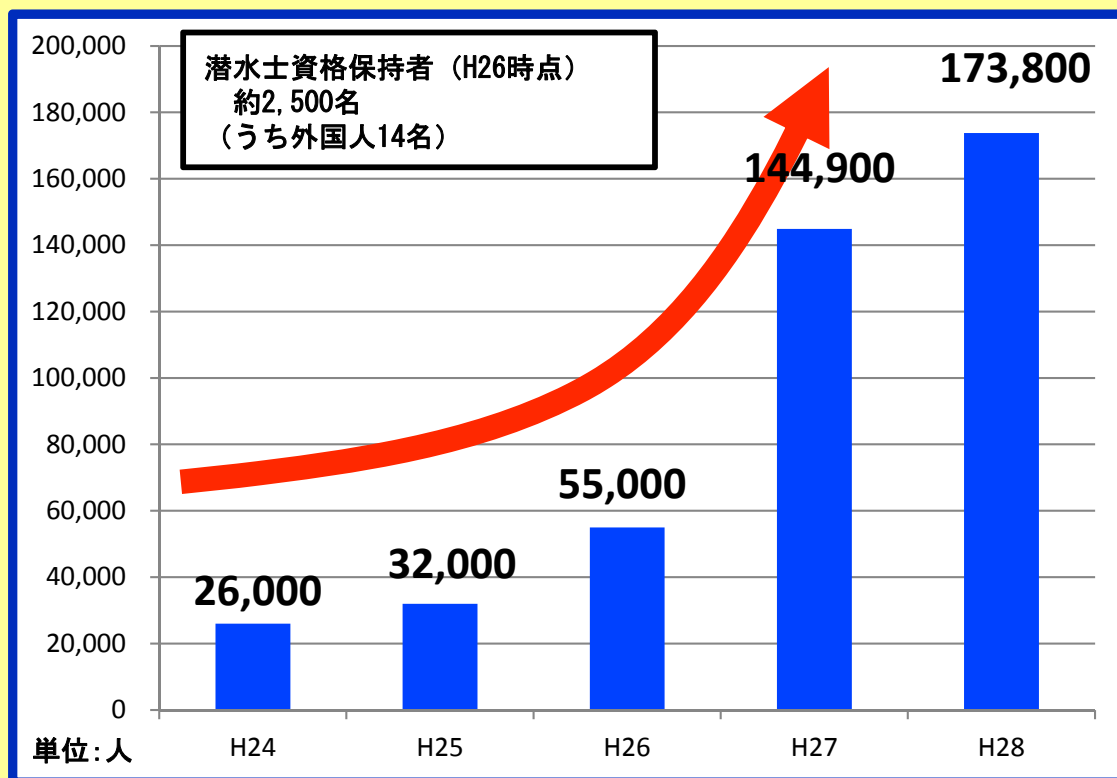
前回のWGにおける確認・対応事項一覧

	事業名	確認・対応事項	頁
1	レジャーダイバーガイドに係る要件緩和	(1) 提案するスキーム(2案)の作成 案1: 潜水士資格とは別のレジャーダイバーガイド資格を創設 案2: 潜水士資格の中にレジャーダイバーガイド限定資格を創設	2 ～ 9
2	ホテル等宿泊業における在留資格緩和	(1) 対象業務及び資格要件の明確化	10 ～ 12
3	外国人IT技術者の在留資格緩和	(1) 資格要件の修正 (2) (3つの要件緩和内容で) 県がメインターゲットとする人材 (3) メインターゲットとする外国人IT技術者の人数 (4) 県内IT企業が求める人材とのマッチング	13 ～ 16
4	内航船・外航船の資格変更届出免除	(1) 財務省への聞き取り事項に対する沖縄県の意見	17 ～ 28
5	船内台車の船用品への位置付け	(1) 下関～釜山の状況(ダブルナンバーによる相互通行) (2) シャーシーの国内他地区及び外国(台湾、韓国)における取扱い (3) 沖縄県那覇新港の接岸環境	

レジャーダイバーガイドの現状と課題について

現状

- 沖縄を訪れる外国人観光客でダイビングを実施した人数は年々増加するなど好調に推移している。(下記グラフ)



- 今後更にインバウンドのダイビング客を促進するためには、言葉の障壁をなくし、「安心・安全」にダイビングを行える体制を整える必要がある。

課題

- 外国人ダイビング客の増に伴い言語の問題から十分かつ安全な対応ができない
- インストラクターを業とする場合、日本の潜潜水士資格（日本語での試験）が必須となっており、外国人の取得が困難
- 一方、潜潜水士試験では、レジャーダイビングで不要な項目等がある
(参考：不要な項目)
 - ・作業潜水（水中及び潜函での土木作業など）での複雑な手順やスキル（ヘルメット式呼吸器材を使用や送気潜水など）
- インストラクターに必要なスキルは民間資格でもカバー可能

レジャーダイバーガイドに係る要件緩和が必要

レジャーダイバーガイドに係る要件緩和①

訪日客消費額

1人当たり消費額横ばいの状況
(平成30年3月18日 観光庁発表)

今後は「体験型」の促進が課題(コト消費)

体験型促進の例(スキー)

スキーでインバウンド誘客

外国人対応

外国人スキーインストラクターの活用

外国人スキーインストラクター
上陸許可基準の見直し
(平成28年7月22日)

ダイビング

- ・ 体験型として有望
- ・ 外国人ダイビング客の増

外国人ダイビング客への対応(現状)

外国人ガイドダイバーは、潜水士資格を取得している日本人ガイドダイバーに同行する形で通訳として業務を行っている。

※外国人ダイバー単独での業務不可

活用上の課題

潜水士資格

日本語のみの潜水士試験

外国人の取得が困難

レジャーダイバーガイドに係る要件緩和②

外国人インストラクターの活用

現状

- 日本語での試験
- ダイビングに不要な項目あり
- PADI等プロ資格と重複
- アメリカ、オーストラリア等の
主な国ではレジャーダイバーガイドの
国家資格はない

日本の潜水士資格が取得できず、
ガイドダイバー業務ができない

改正 案1

潜水士資格とは別の
レジャーダイバーガイド資格を創設

改正 案2

潜水士資格の中に
レジャーダイバーガイド限定資格を
創設

※ いずれの場合も、潜水方法や潜水深度、潜水時間等をレジャーダイビングに用いるもののみに限定

現行法の規制（レジャーダイバーガイド）

労働安全衛生法（昭和47年法律第57号）

第六十一条 事業者は、クレーンの運転その他の業務で、政令で定めるものについては、都道府県労働局長の当該業務に係る免許を受けた者又は都道府県労働局長の登録を受けた者が行う当該業務に係る技能講習を修了した者その他厚生労働省令で定める資格を有する者でなければ、当該業務に就かせてはならない。

労働安全衛生法施行令（昭和47年政令第318号）

第二十条 法第六十一条第一項の政令で定める業務は、次のとおりとする。

九 潜水器を用い、かつ、空気圧縮機若しくは手押しポンプによる送気又はボンベからの給気を受けて、水中において行う業務

労働安全衛生規則（昭和47年労働省令第32号）

第四十一条 法第六十一条第一項に規定する業務につくことができる者は、別表第三の上欄に掲げる業務

業務の区分	業務につくことができる者
令第二十条第九号の業務	<u>潜水土免許を受けた者</u>

高気圧作業安全衛生規則（昭和47年労働省令第40号）

第一条の二 この省令において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

三 潜水業務 令第二十条第九号の業務をいう。

第十二条 事業者は、潜水土免許を受けた者でなければ、潜水業務につかせてはならない。

第五十二条 潜水土免許は、次の者に対し、都道府県労働局長が与えるものとする。

- 一 潜水土免許試験に合格した者
- 二 その他厚生労働大臣が定める者

高圧室内作業主任者免許試験及び潜水土免許試験規程（昭和47年労働省告示第130号）

第二条の二 潜水土免許試験は、次の表の上欄に掲げる試験科目に応じ、それぞれ同表の下欄に掲げる範囲について行う。

試験科目	範囲
圧気工法	圧気工法の概要 圧気工法の種類及びその用途 圧気工法による業務の危険性及び事故発生時の措置
送気及び排気	高圧室内作業者に対する加圧及び減圧のための送気及び排気その他高圧室内業務に必要な送気及び排気の方法 設備の種類 設備の取扱い方 設備の点検及び修理の仕方
高気圧障害	高気圧障害の病理 高気圧障害の種類とその症状 高気圧障害の予防方法 救急処置 再圧室に関する基礎知識
関係法令	労働安全衛生法、労働安全衛生法施行令及び労働安全衛生規則中の関係条項 高気圧作業安全衛生規則

レジャーダイバーガイド潜水士資格要件緩和案

現行



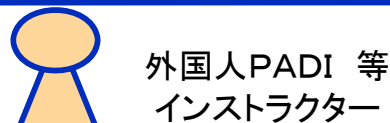
潜水士業務

ダイバーガイド
水中掘削 等
海洋生物の調査・採集

※現行制度では、ダイバーガイドを含む潜水士業務を行うためには、潜水士資格試験(日本語のみで実施)に合格し、潜水士資格(国家資格)を取得しなければならない。

改正案 1

潜水士資格とは別のレジャーダイバーガイド資格を創設



限定的にスタート

対象

外国人ダイビング客対応

地域

沖縄

将来的に

対象

すべてのダイビング客対応

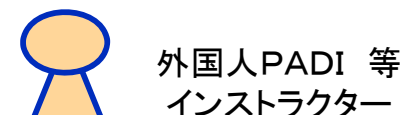
地域

全国

※外国人が日本人客に対応する場合、日本語能力検定等により日本語能力を確認

改正案 2

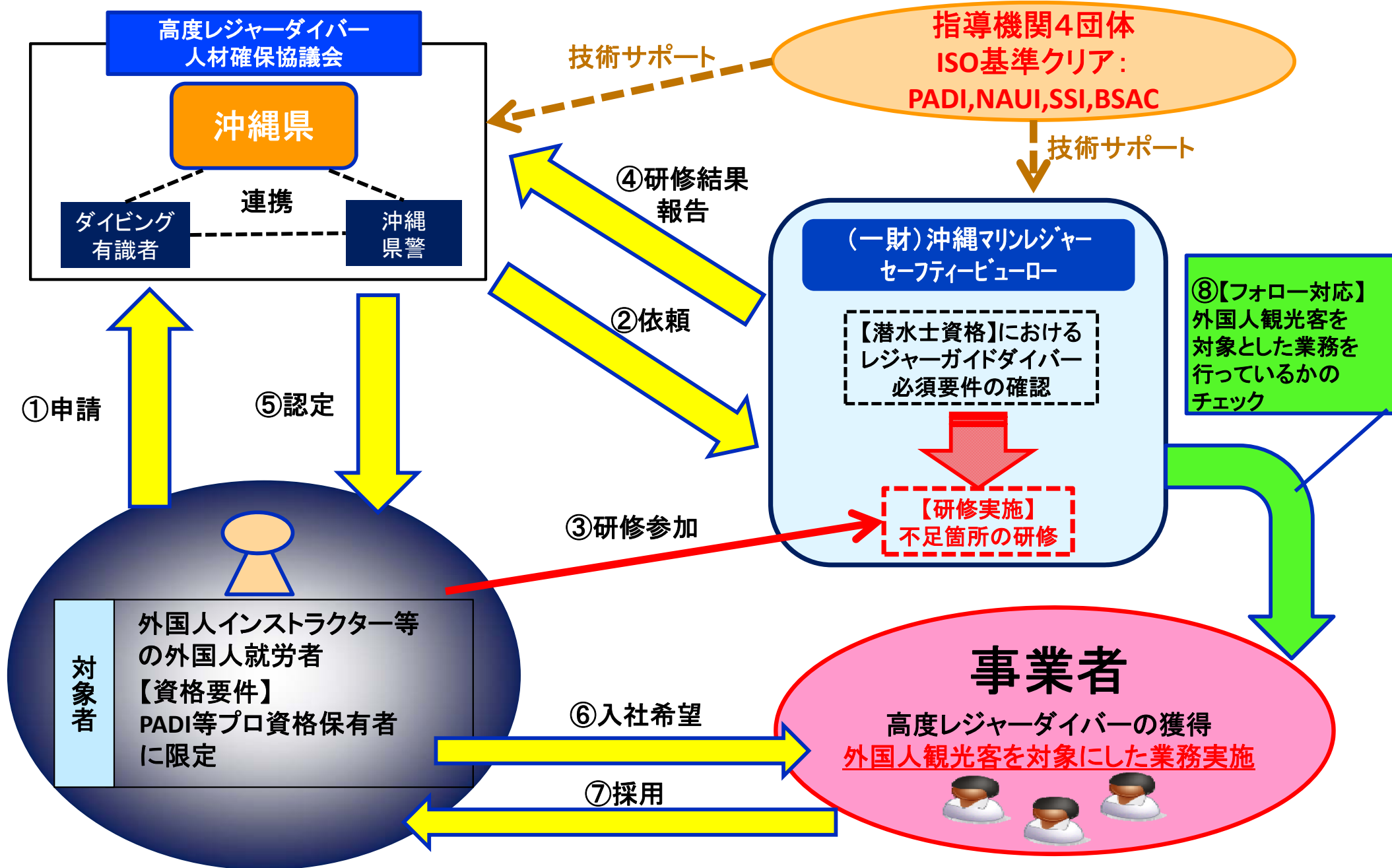
潜水士資格の中にレジャーダイバーガイド限定資格を創設



限定的潜水士資格試験

潜水士試験(PADI等資格で取得可能な項目は、免除し、不足する関係法令等に関して、中国語(簡体、繁体)、韓国語、英語で実施)

潜水士資格とは別のレジャーダイバーガイド資格を 創設した場合のフロー図



レジャーダイバーガイドとその他の潜水業務内容の比較①

	レジャーダイバーガイド	作業潜水・調査潜水
内容	● ダイバー認定を受けた顧客を水中に案内 ● ガイドするダイビングエリアの危険性と楽しみ方を事前にブリーフィング ● ダイバーの安全管理	● 作業潜水—水中土木・建設 ○ 護岸や防波堤の建設 ● 調査潜水 ○ 海底地形や障害物の有無の調査 ○ 海洋観測器の設置
求められる技術	● スクーバ式潜水 ● 海況判断 ● ダイビング計画に基づいたガイド能力 ● 水中を案内するダイバーの能力評価 ● トラブルを予防する技術 ● トラブルに対処する計画	● 水中通話機 ● 送気式潜水 ○ 全面マスク潜水 ○ ヘルメット潜水 ● スクーバ式潜水 ● 混合ガスを使用したスクーバ潜水 ● 減圧潜水

レジャーダイバーガイドとその他の潜水業務内容の比較②

	レジャーダイバーガイド	作業潜水・調査潜水
求められる スキルと知識の 違い	レジャーダイビング指導は、複雑な手順や難しいスキルを要求せずに、健康体の12歳以上の者であれば <u>誰でもダイビングを楽しめるよう指導することを目的</u> としており、 <u>作業潜水に係る法令や知識は適用範囲外</u> となると考える。	作業潜水は <u>水中土木作業</u> 、遭難した船の <u>人命・船体・積み荷などを救助することを目的としたサルベージ</u> 等をいい、これらの作業には <u>複雑な知識とスキルが要求</u> され、当該作業手順は関係法令により規制を受けており、潜水土試験には <u>当該法令や作業潜水に求められる知識が試験科目に含まれている</u> 。
送気潜水の ノウハウ	レジャーダイビングは <u>送気潜水は行わない</u> ため、必要な空気を圧縮し収める容器(スクーバタンク)の扱いを理解すれば、 <u>送気潜水を理解する必要性はなく</u> そのノウハウを試す機会がない。	作業潜水では、長時間作業に耐える環境及び設備が必要なため、 <u>陸上から常時空気を送り込む特別な機材(送気潜水)を使用するノウハウが必要</u> となり、この <u>ノウハウを試す試験</u> が潜水土試験に組まれている。
ヘルメット式 呼吸機材の 使用	レジャーダイビングでは <u>ヘルメットでの潜水を実施しない</u> 。	試験科目(修得する知識)においても、作業潜水では代表的な <u>ヘルメット式呼吸器材を使用した当該器材の使用ノウハウ</u> (使用手順と緊急手順など) <u>が必要</u> となる。
深度と 長時間潜水	レジャーダイビングは <u>最大潜水可能な深度が40m以浅</u> と決められており、実際の <u>潜水可能時間も減圧不要範囲内</u> に決められているため、簡単に管理できる深度と時間制限の下、浮上速度に制限はあるものの浮上の段階で特別な手順(減圧手順他)を取る必要性は無く、実際に実施する機会がない。	作業潜水ではより <u>深く、またより長時間水中に滞在し作業を行う</u> 必要性があることから、水圧による呼吸ガスの影響における <u>トラブルを予防するために特別な手順で浮上を行うノウハウが必要</u> となり、潜水土試験ではこの複雑で特別な手順の <u>ノウハウが試験科目となっている</u> 。

「世界水準の観光リゾート地」の形成に向けた インバウンド外国人材の受入れ推進 (ホテル等における在留資格に係る規制緩和)

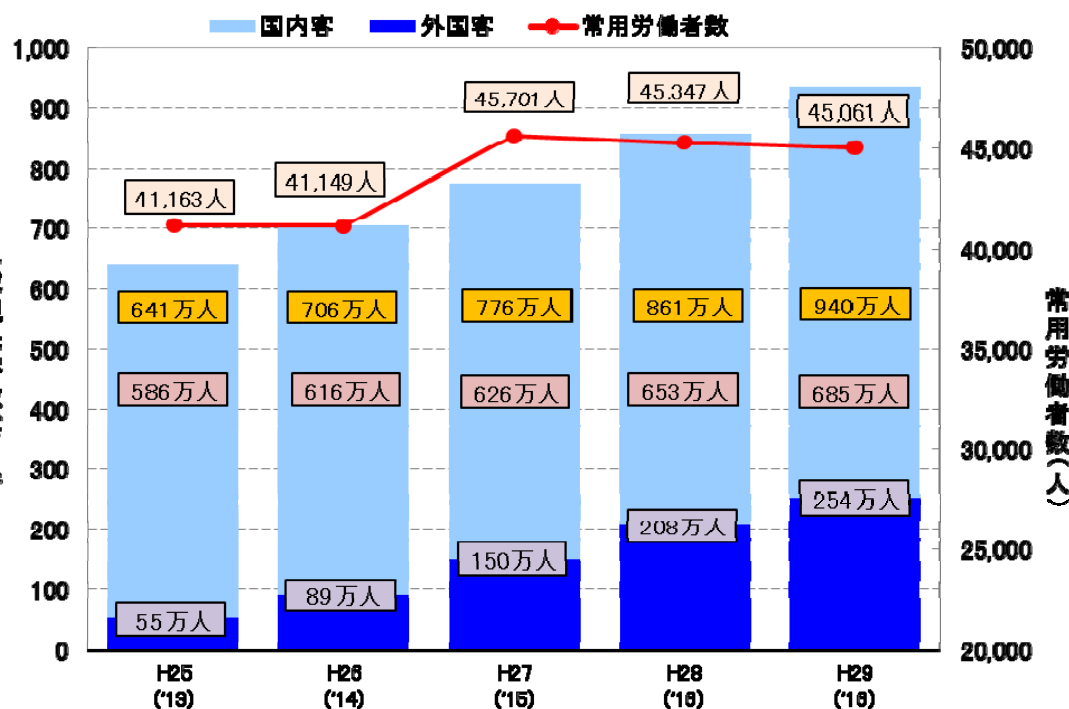
現状

観光産業は、我が国の成長分野として大きく期待されており、沖縄県においても、外国人観光客が急増中！

課題

ホテル等において、外国語を用いたフロント業務は「技術・人文知識・国際業務」に該当するとして認められているが、その他の訪日外国人対応の業務も急増している。

入域観光客数と常用労働者数(宿泊業、飲食サービス業)の推移



※出所: 観光客数は沖縄県「入域観光客統計」

常用労働者数は沖縄県「毎月勤労統計調査地方調査」(事業所規模=5人以上)

※外国客には、特例上陸者を含む。

※入域観光客数は四捨五入しているため、合計値が合わない年もある。

規制改革提案

大学及び本邦の専修学校において、観光に関する科目を専攻した者や3年以上の実務経験を有する者が、民間資格試験(※)の取得を要件に、フロント業務のみならず、訪日外国人を対象とした対人業務であるレストランサービス業務、ベル業務等やおもてなし支援である客室清掃等についても実施可能な枠組み(新たなインバウンド外国人材類型)を設ける。

※ホテルビジネス実務検定、日本語能力試験などを想定

上陸許可基準の代替基準（案）

（ホテル等宿泊施設におけるマルチタスク人材）

対象とする活動・業務

ホテル等宿泊施設における業務全般。ただし、訪日外国人を対象とした対人業務を主とすること。

（例：フロント業務、レストランサービス業務、ベル業務、その他対人業務に付随する準備片づけ作業、事務作業、客室清掃等）

※下線部分が今回の追加提案業務

代替基準（資格要件）

1 申請人が、次の①～③のいずれか一つ、かつ、**アの要件を満たしていること。**

- ① **観光に関する科目を専攻して大学を卒業し、又はこれと同等以上の教育を受けたこと。**
- ② **観光に関する科目を専攻して本邦の専修学校の専門課程を修了したこと。**
- ③ **ホテル等宿泊施設における対人業務について3年以上の実務経験を有すること。**

ア 観光庁が認定する、宿泊施設に係る民間資格試験(※)に合格していること。

(※) ホテルビジネス実務検定試験【別紙】を想定。当該試験は、現在、観光庁からの認定は受けていないが、今後観光庁と協議を進めていく。

2 申請人に対する報酬の額が日本人が従事する場合の報酬の額と同等以上であること。

3 申請に係る対象活動の全部が**沖縄県内**において行われるものであること。

（参考）ホテルビジネス実務検定試験（H検）について

- 1 試験概要 総合的な資格制度として、ホテルの実務知識の体系的理解度を測定するための評価基準となる教育プログラム。日本ホテル教育センターがホテル業務の調査、資格制度の研究を経て開発、1999年から実施。
- 2 実施機関 （一財）日本ホテル教育センター ※1976年3月運輸大臣（現観光庁長官）許可
- 3 認定基準 試験の難易度に応じて4段階に設定

認定基準	試験合格者に期待される実務レベル
マネジメントレベル1級	管理者としての役割と課題の理解に加えて、部門管理者として実務上の意思決定ができる。
マネジメントレベル2級	管理者としての役割と課題の理解に加えて、部門マネージャーとして実務上の意思決定ができる。
ベーシックレベル1級	ホテルのサービスオペレーションのみならずマネジメント業務も理解し、接客業務はもちろん基礎的な管理業務に従事する事ができる。
ベーシックレベル2級	ホテル業界の基礎知識、およびホテルの宿泊・料飲・宴会を中心としたサービスオペレーションを体系的に理解し、 即戦力として接客業務に従事 する事ができる。

★インバウンド外国人材に求める試験レベルはベーシックレベル2級以上とする。

- （理由）
- ・ **ベーシックレベル1級以上はマネジメント知識を求めるレベル**であるため、対人業務を対象活動とするインバウンド外国人材に求めるレベルとしては**過剰**である。
 - ・ **ベーシックレベル2級の合格率は6～7割前後**であり、日本語で行われる試験であるため、**一定水準以上の知識及び日本語能力が担保される**と見込まれる。

外国人IT人材の受入促進（現状と課題）

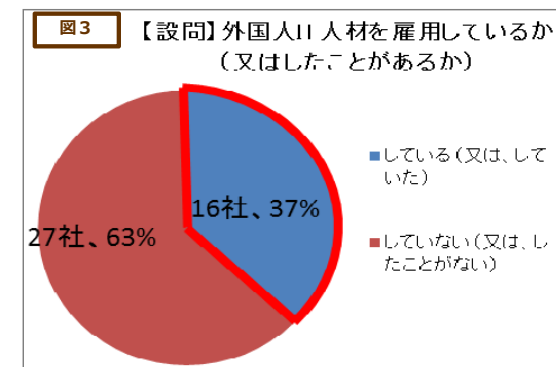
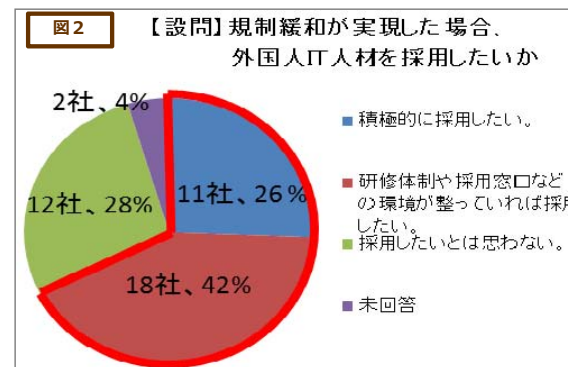
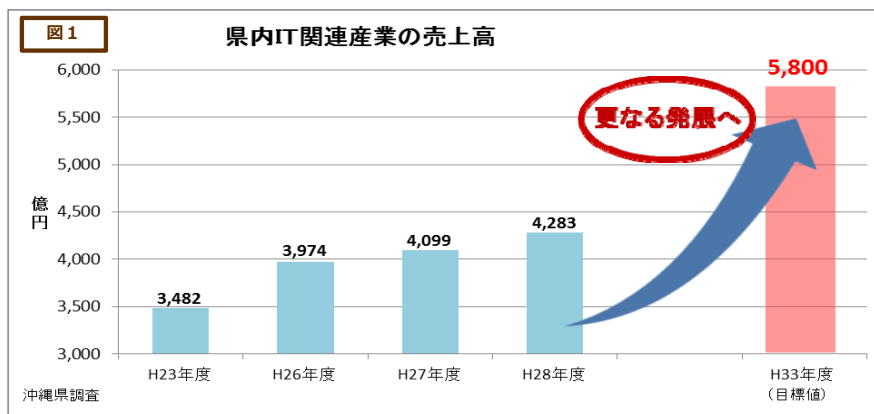
- ◆ 沖縄のIT関連産業は、観光リゾート産業に並びリーディング産業に成長。
- ◆ 今後も持続的に発展するため、高度外国人IT人材の受入を促進し、本県の**IT関連産業の高度化**により、**国際競争力を高める**ことが必要。

- ◆ 沖縄県内のIT関連企業で、外国人IT人材の採用実績があると回答した企業が37%いることに加え、規制改革が実現した場合、条件付を含め、外国人IT人材を採用したいと回答した企業が68%いることから、**一定のニーズ**が見込まれる。

平成29年沖縄県企業アンケート調査

- ◆ **沖縄県内IT関連団体**に対し、規制改革について意見を求めたところ、**外国人IT人材の積極的な受入について概ね賛同**している。

現状



課題

- ◆ 最終学歴が専門学校や短期大学である外国人IT人材は少なく、**ほとんどが大学卒以上**である。

- ◆ 外国人IT人材のなかには、**IT以外の分野を専攻し、卒業後にIT分野に就業する者も多い**（平均39.3%）

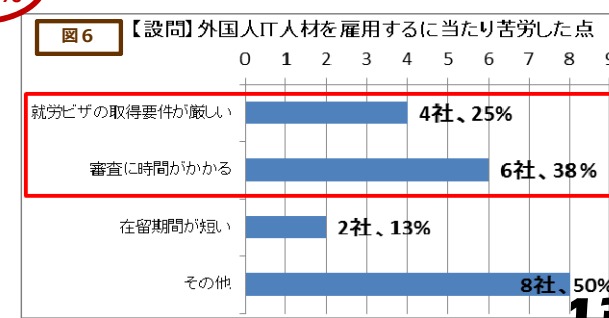
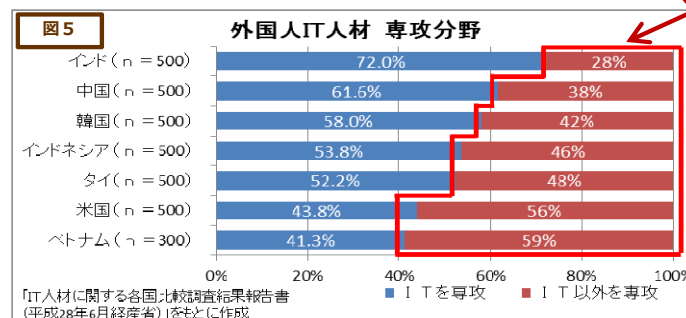
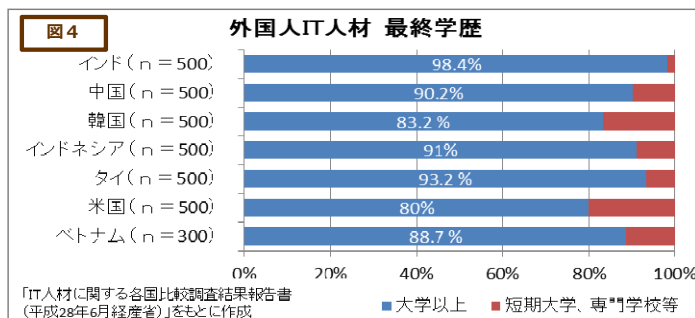
平成28年経産省調査

- ◆ **現行制度では、ITを専攻した大卒者等や長期の実務経験を有する者でないと、日本国内でIT技術者として就労できない。**

平均
39.3%

- ◆ 外国人IT人材の採用実績のある企業の多くが、**在留資格要件が厳しい**（25%）、**審査に時間がかかる**（38%）と回答。

平成29年沖縄県企業アンケート調査



外国人IT人材の受入促進（規制改革案）

規制改革案

① 間口の拡大

IT以外を専攻して大学を卒業してIT分野に就業している外国人材をターゲットに、「技術・人文知識・国際業務」において一定の実務経験を要件とした在留資格要件を設けることで、当該人材の受入を促進する。

現行の在留資格要件（技術・人文知識・国際業務）

- ① ITを専攻して大学を卒業すること。
- ② ITを専攻して本邦の専門学校を卒業すること。
- ③ 10年以上の実務経験を有すること。

※上記いずれかを満たすこと



規制改革提案

- ① IT以外を専攻して大学を卒業し、ITに関して3年以上の実務経験を有すること。
- ② IT以外を専攻して本邦の専門学校を卒業し、ITに関して3年以上の実務経験を有すること。

※上記いずれかを満たすこと

② 高度人材の受入促進

高度外国人IT人材が沖縄で就労するためのインセンティブを高め、同人材の受入を促進するため、一定の要件を満たした場合に、高度人材ポイント制に係るポイントを付与する。

- 日本での活動期間に応じてポイントを付与。（**3年以上5年未満：10ポイント、5年以上：20ポイント**）
- 沖縄の実情に応じた年収配点表及び最低年収基準の設定。（**基準年収額を7割へ引下げ**）

③ 審査手続きの迅速化

上記に係る入国・在留資格諸申請については、他の案件と区別して優先的に処理する仕組みを設けることで、審査手続きの迅速化を図る。

- **外国人IT人材及びその家族**について、入国・在留資格諸申請を受け付ける窓口を設け、他の案件と区別して**迅速に処理**する。

※構造改革特区のメニュー「特定事業等に係る外国人の入国・在留諸申請優先処理事業（504）」を準用

外国人IT人材の受入促進（課題・規制改革案・効果）

制度上の課題

① 間口が狭い

- IT技術者が就労ビザを取得するには、**一定以上の学歴や実務経験**が必要

② 高度人材が地方で就労するインセンティブが弱い

- **年収に地域差**があるなか、「高度人材ポイント制」は**全国一律の基準**となっている

③ 審査に時間がかかる

- 就労ビザの**審査手続き**に**1～3ヶ月程度**の期間を要する

国家戦略特区制度を活用した規制改革（案）

① 間口の拡大

- ✓ 「特定活動」に**沖縄限定のIT技術者向け就労ビザ**を設ける。
- ✓ **大卒者かつ一定の実務経験**を有する者を対象とする。

② 高度人材の受入促進

- ✓ **高度人材ポイントを取得しやすくする**仕組みを設けることでインセンティブを高める。

③ 審査手続きの迅速化

- ✓ 他の案件と区別して**優先的に処理する**仕組みを設けることで迅速化を図る。

期待される効果

- ・ 県内IT関連産業の高度化
- ・ アジア向けビジネス展開拠点の形成
- ・ イノベーション拠点の形成

外国人 I T 人材の受入促進（前回WGでの指摘に対する回答）

指摘事項① （3つの要件緩和のうち）県としてどの人材をメインターゲットとするか。

（答） 経済産業省の調査により、アジアを中心とした国外において I T 分野に就業している外国人の多くは、大卒者以上であることから、「I T 以外を専攻し大学を卒業した者」をメインターゲットとする。
（P 13の図 4 を参照）

指摘事項② メインターゲットとする人材はいるのか。人数は対応できるか。

（答） 経済産業省の調査により、I T 以外を専攻して大学を卒業し、その後 I T 分野に就業する者が一定以上いることが確認できる。**（P 13の図 5 を参照）**

指摘事項③ メインターゲットとする人材は県（企業）が求める人材とマッチするか。

（答） 沖縄県が実施したアンケート調査により、一定の企業ニーズが確認できる。

（P 13の図 2 及び図 3 を参照）

また、企業へのヒアリングなどから、即戦力となる人材を求めており、上記②で示した人材と企業ニーズはマッチしている。

なお、沖縄県が提案する規制改革（案）では、対象を「I T 以外を専攻し大学を卒業した者」に広げる一方、3年以上の実務経験を要件とすることで実務能力を担保している。

【補足】 「I T 以外を専攻し本邦の専門学校を卒業した者」も対象とする理由

I T 分野の実務経験がある者で、「本邦の専門学校で日本語を学んだ者」を対象とすることで、県内専門学校に在籍する留学生など、企業が求める日本語能力の高い人材を受入れることができるようにするため。

内外併用の日本国籍船舶に係る資格変更届出の免除及び 船内台車(シャーシー)の船用品への位置づけについて

1. 船舶資格変更 現状

外航船又は内航船への資格変更については、税関への届け後、1週間以内は再変更ができない。

【課 題】

- ・国内外航路を1週間以内で運航する船舶については、**外国船のまま運航**せざるを得ず、**内国貨物であるにも関わらず税関申告が必要である。**

2. 船内台車(シャーシー) 現状

コンテナ貨物を積載する「船内台車(シャーシー)」は船用荷役機材として使用されているが、**「船用品」に該当しない事から、輸出入申告が必要。**

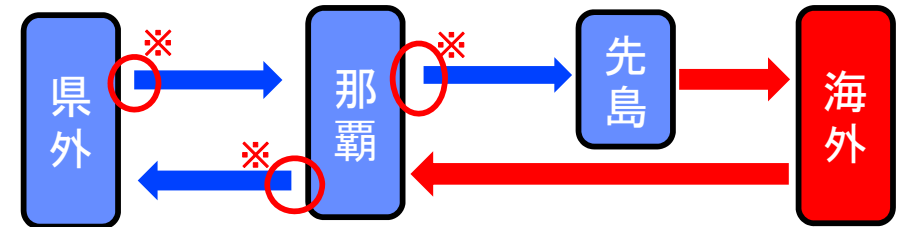
【課 題】

- ・荷役機材の船内台車も輸出入申告が必要
- ・輸出入申告に関わる費用発生。
- ・税関許可待ちにおける荷役制限(作業効率の低下)。

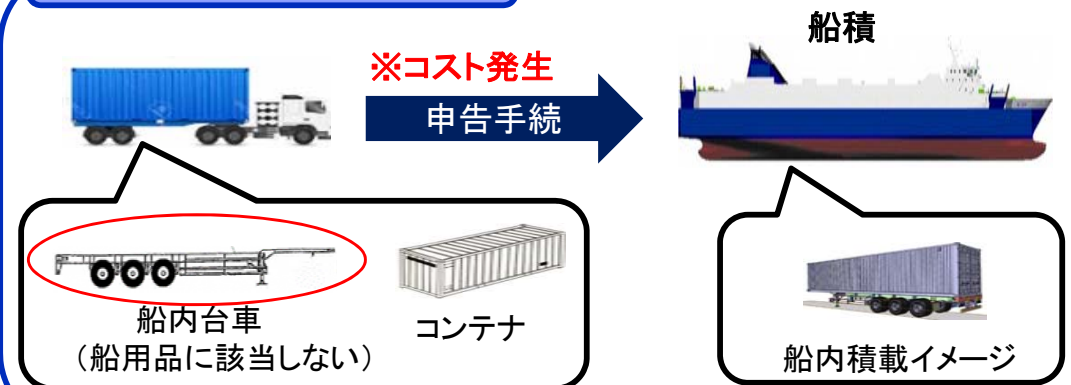
1. 資格変更イメージ

【参考例：国内外航路1週間以内の運航(外国船のまま)】

※内国貨物も税関への内貨運送承認手続きが必要



2. 船内台車イメージ



規制改革提案

1. 資格変更届出を免除する
2. 船内台車(シャーシー)を船用品と位置付け、税関申請は船用品積込承認届出での処理

内外併用の日本国籍船舶に係る資格変更期間の免除及び 船内台車(シャーシー)の船用品への位置づけについて

2. 現行法の規制

ー 資格変更ー

関税法第25条／関税法基本通達25-2(2)ロ及びハ

内航船を外航船に、また、外航船を内航として使用する場合は、船長があらかじめ税関に資格変更を届け出なければならない。

資格変更後、1週間以内は当該資格を再変更することができない。

ー 船内台車(シャーシー)の船用品積み込み承認ー

関税法第2条第1項第9号/同法第23条

「船用品」とは、燃料、飲食物その他の消耗品及び帆布、綱、じう器その他これらに類する貨物で、船舶において使用するものをいう。

(課題) 船内台車(シャーシー)は通常の貨物同様の通関手続及びコストが発生

(備考) コンテナ(空コンテナ)も船用品ではないが、通関条約により、簡易手続(リストの提出)となっており、費用負担無し

内外併用の日本国籍船舶に係る資格変更期間の免除及び 船内台車(シャーシー)の船用品への位置づけについて

3. (緩和後)期待される効果

■安定した輸送サービス、コスト軽減

① 外国、沖縄、日本間でのリードタイム(輸送時間)、荷役作業の時間短縮。

- ・税関申告の許可待ちによる荷役制限がなくなる事、搬入同時作業が可能になる事で作業効率が上がる。
- ・船内台車は通関時に発生した港内横持ち(指定ヤードで通関申告)が無くなる事や、急な変更(台数、向け地等)にも対応でき、作業効率が上がる。

② 各種費用削減による物流コスト削減

- ・通関手続き、トン税支払い手続きに係る費用及び、実務担当者の人件費)の削減。
- ・荷役作業時間のカットによる荷役賃分の物流コスト削減。

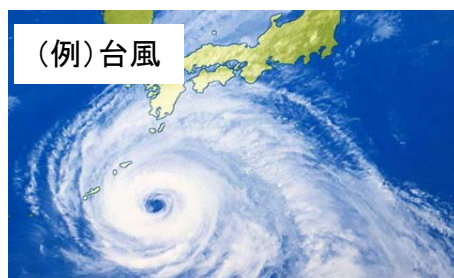
削減効果

・通関手続費等	約840万/年
・綱取放費	約480万/年
・とん税	約400万/年/5港合計)
・シャーシ通関費	約170万/年

輸送費低減による県民サービス向上

③ 急なスケジュール変更(台風や時化等)による接岸バース 変更も迅速に対応。

- ・(内航資格) **2日前の税関への入港申請が無くなる。**
- ・(内航資格)ソーラス条約の制限が無くなり、**国内寄港地が増える。**



資格変更



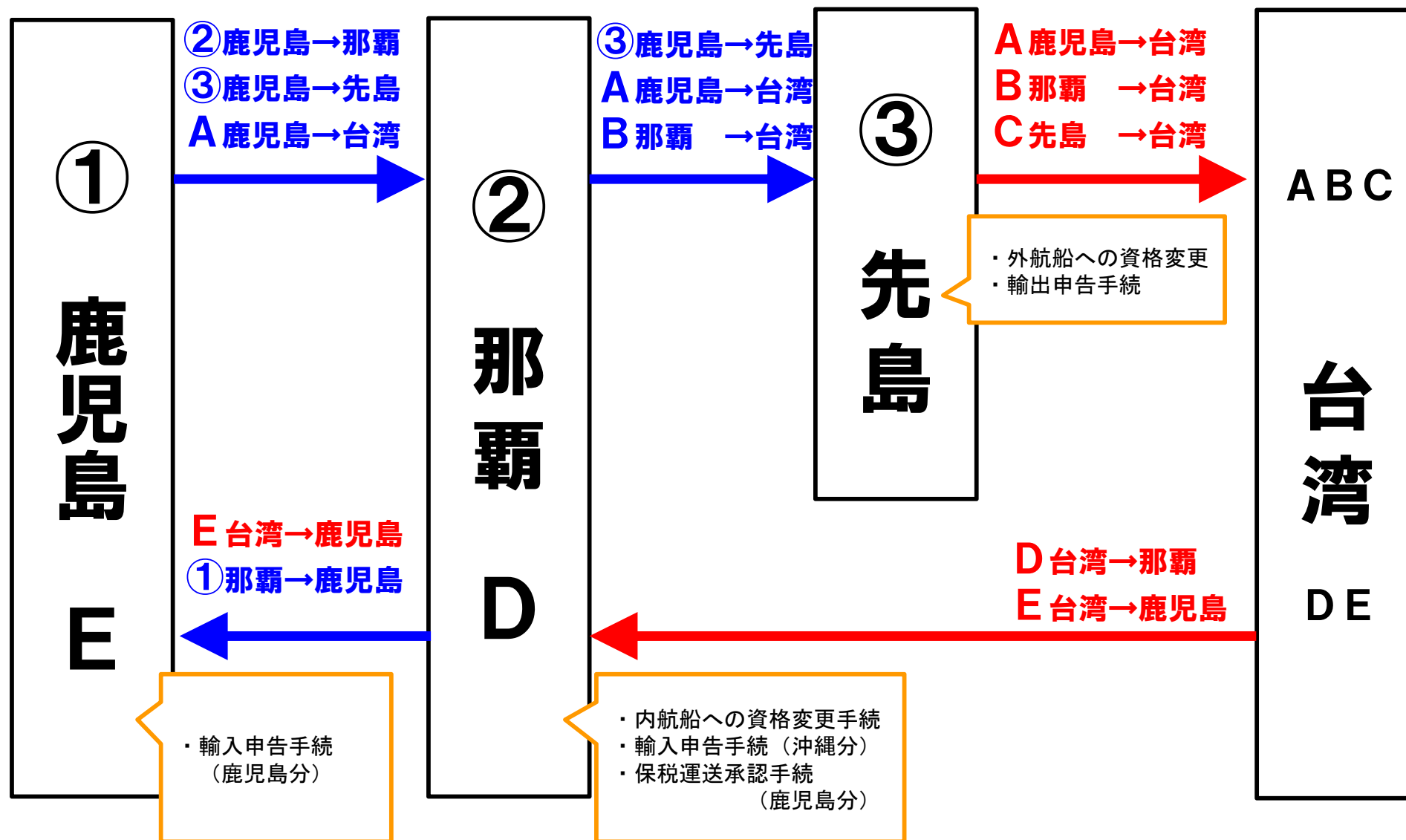
※国内寄港地が増える事で、
スケジュールが立て直しやすくなる

避難



資格変更

港湾ごとの 手続きイメージ



アルファベット：国内⇄国外間の貨物
数字：国内間の貨物

青文字：内国貨物 青矢印：内航船
赤文字：外国貨物 赤矢印：外航船

①財務省への質問事項：沖縄県が提案する資格変更の免除について、財務省の見解如何。

①-1財務省の回答 → 船舶の資格によって税関手続きが異なるため、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。

①-1沖縄県の意見 → 関税法（※1）に基づく保税運送の手続きをとれば積載可能であると考えております。

※1 関税法第六十三条 第一項

外国貨物は、税関長に申告し、その承認を受けて、開港、税関空港、保税地域、税関官署及び第三十条第一項第二号の規定により税関長が指定した場所相互間に限り、外国貨物のまま運送することができる。

①-2財務省の回答 → 外航船のまま運航する方が、資格変更時に貨物を全て取り降ろす必要がなく、利便性が高いと考えられるが、国内間の航行を内航船扱いとしなければならない事情とは何か。

①-2沖縄県の意見 → 国内間の輸送は内航船、国外間の輸送は外航船というシンプルな形にすることによって、納税手続きや承認手続き等、事務作業等も含めて生じるコストをカットし、税関対応等の事務作業を軽減することで、海上輸送の利便性を高める事が目的である。納税義務のカットについては、目的ではなく結果であると考えております。

②財務省への質問事項：外航船において、内国貨物と外国貨物を明確に分けることができれば、内国貨物については、内国貨物運送手続きを不要とすることはできるか。

②財務省の回答 → 内国貨物を外国貿易船に積載して運送する場合、当該外国貿易船への積載貨物の把握、輸出手続きが行われないうままでの外国への運送（密輸出）を防止する目的で、内国貨物運送手続きは必要。密輸出の防止について、船内で貨物を分ければ満たされるものではない。

②沖縄県の意見 → 国外間で外航船に内国貨物が積載されている場合であっても、船荷証券（※2）で外国貨物は確認できることから、外国貨物のみの輸出が可能、また内国貨物に関しては、積荷明細目録（※3）にて管理しているので密輸出は防げると考えております。

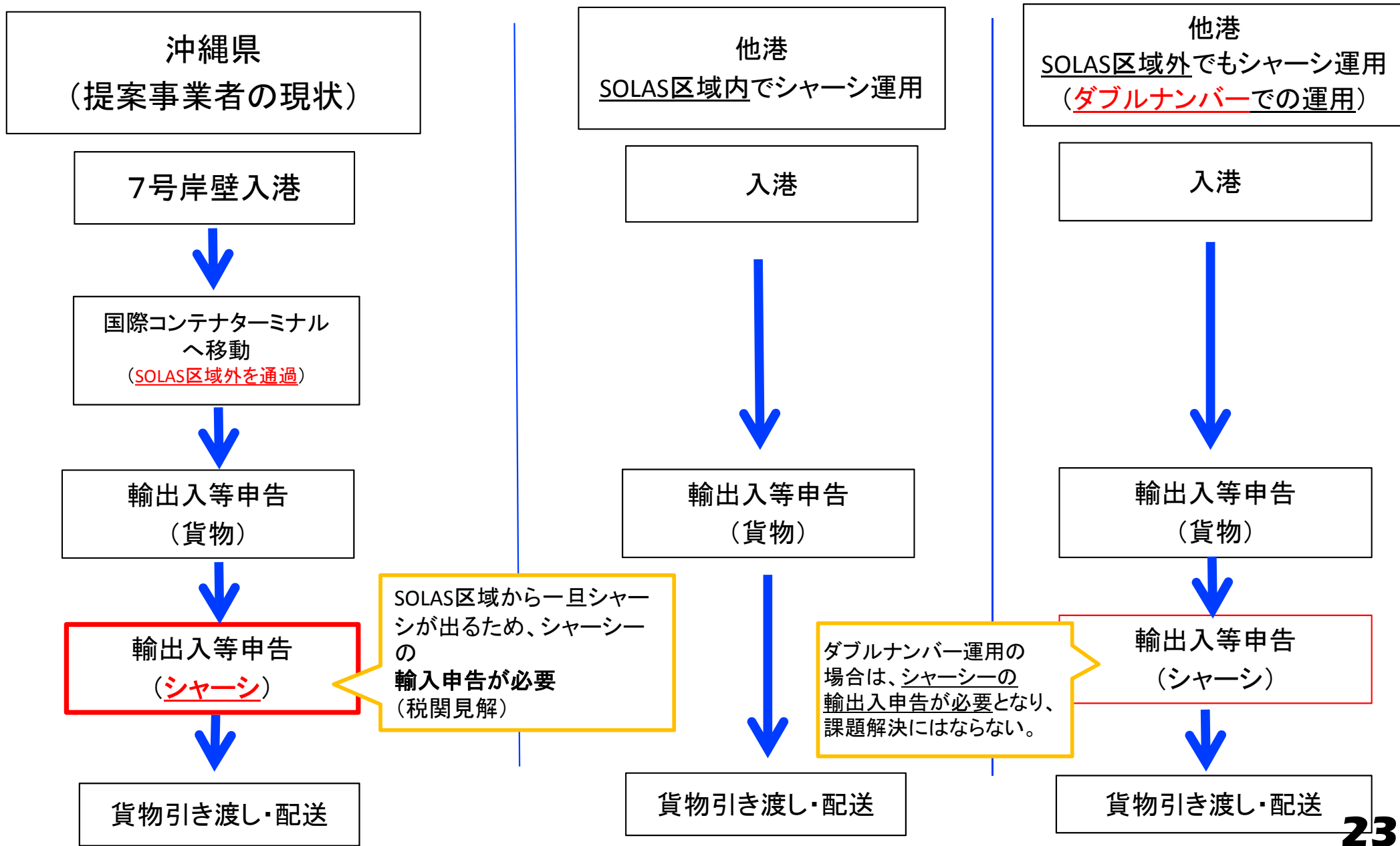
※2 船荷証券・・・海上運送品の受け取りを証明し、かつ、その引き渡し請求権を表章する有価証券。

※3 積荷明細目録・・・船舶に船積みされている貨物の明細書。揚げ地では、これに基づいて貨物の確認を行う。

（その他）財務省への質問事項：事業者からの聞き取りでは、資格再変更の期間制限理由の1つに、とん税の納付手続きの関係があるとのことであるが、事実関係如何。

財務省の回答 → 1週間以内の資格変更届を受理しないこととしているのと、とん税の納付とは、直接的に関係するものではない。

RORO船の場合の入港から貨物引き渡しまでのフロー



1 前回(平成30年3月16日)ワーキンググループ確認事項

(1) 下関一釜山でRORO船がダブルナンバー(※1)を実施している。沖縄県と同様の課題(シャーシー(※2)の輸出入手続き)があるのか。

(答)

- ・下関一釜山の船舶事業者が使用するシャーシーは、シャーシー自体に貨物を積み込む「一体型シャーシー」(写真1)が使用されており、シャーシー全体が貨物扱いされ、輸出入手続きが行われている。
- ・沖縄県の船舶事業者が使用するシャーシーは、シャーシーにコンテナを積載する「分離型シャーシー」(写真2)となっている。
- ・分離型シャーシーは、港内でコンテナを船へ積み卸しするための荷役機材であるが、現在、貨物扱いとして、輸出入手続きの対象となっており、効率的な荷役作業等に支障がある。

※1(ダブルナンバー)

二国間協定に基づき、1台の車両に両国のナンバープレートを取り付け、公道を相互に乗り入れできるようにする制度。

※2(シャーシー)

トラックで牽引する車体のこと。「一体型シャーシー」(写真1)と「分離型シャーシー」(写真2)等の種類がある。

(写真1)

一体型シャーシー



(写真2)

分離型シャーシー



(2)海外ではシャーシーは船用品扱いしているのか。

(答)

・船用品扱いはされていない。なお、SOLAS条約フェンス(※3)内に限り、輸出入手続きが免除されている。

(3)税関場所により(解釈や対応が)異なることもあるので確認。

(答)

・国内の他税関場所についても、SOLAS条約フェンス内に限り、船内台車の輸出入手続きが免除されている。

※3(SOLAS条約 (海上における人命の安全のための国際条約))

船舶の安全性の確保のための規則を定める多国間条約の名称であり、国際航海船舶や国際港湾施設に自己警備としての安保措置を義務付けた条約。

シャーシーに対する輸出入手続きの各港における扱い

港	輸出入手続き	条件
下関	無し	SOLAS条約フェンス内
博多	無し	SOLAS条約フェンス内
大阪	無し	SOLAS条約フェンス内
高雄(台湾)	無し	SOLAS条約フェンス内
釜山(韓国)	無し	SOLAS条約フェンス内
那覇(沖縄)	有り	※SOLAS条約フェンス外へ出る

※→ 次ページの「沖縄県那覇新港における環境」にて説明

2 沖縄県那覇新港における環境

○外航大型フルコンテナ船は、那覇国際コンテナターミナル内バースへ接岸。

○ORORO船は、大型フルコンテナ船への対応する設備が弊害となり別バースである7号岸壁へ接岸。

○7号岸壁は、接岸バースでありコンテナターミナルではないことより、荷揚げされた貨物は那覇国際コンテナターミナルへと横持ちされている。

○横持ちの際は、SOLASフェンス外へと一時、出ざるを得ない環境となっている。

(1) 那覇新港 7号岸壁と那覇国際コンテナターミナル



(2) RO-RO船が那覇国際コンテナターミナル内パースへ接岸困難となっている要因

(ア) 防弦材のサイズ

○RO-RO船が接岸している岸壁の防弦材と、那覇国際コンテナターミナル内の岸壁に設けられている防弦材のサイズが異なっている。
○ランプウェイを使用して荷役を行うRO-RO船においては、本船と岸壁に距離ができてしまい、ランプウェイの設置が困難となる。

※防弦材・・・船舶と岸壁の間に設置されている緩衝材

※ランプウェイ・・・船内に車両が直接乗降できるように設けられた架橋構造の斜路

(ア) 防弦材のサイズ

(那覇国際コンテナターミナル)



(7号岸壁)



(ア) ランプウェイ

(ランプウェイを使用した荷役)



(イ)ピットのサイズ

ORO-RO船が接岸している岸壁のピットと、那覇国際コンテナターミナルに設けられているピットのサイズが異なっている。

○ピットのサイズが大きく、ランプウェイの設置が困難。

(ウ)ガントリークレーンの設備

○エプロン部分のガントリークレーンのレールやストッパー(突起物)があるためランプウェイの設置が困難となる。

※ピット・・・船舶を岸壁にとめる時にロープを巻き付ける設備

※エプロン・・・パースの前縁部分

(イ)ピットのサイズ

(那覇国際コンテナターミナル)

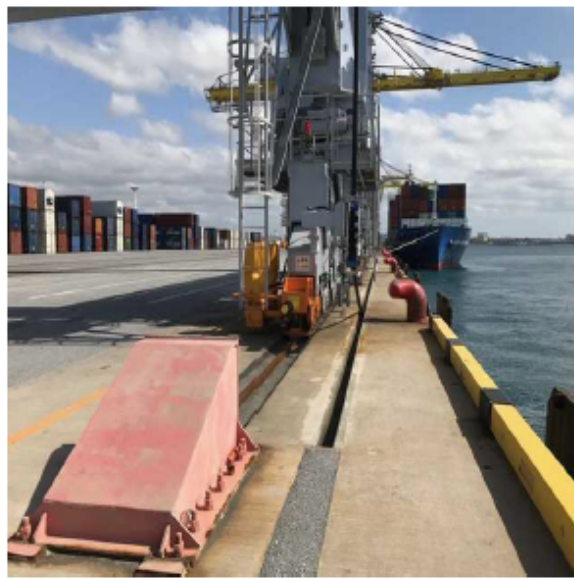


(7号岸壁)



(ウ)ガントリークレーンの設備

(那覇国際コンテナターミナル)



(7号岸壁)

