

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9月26日



沖縄県

内外併用の日本国籍船舶に係る資格変更届出の制限期間免除等

現 状

- ・ 国外と国内を運航する外国貿易船から、国内のみを運航する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週間は外国貿易船へ再変更ができない。**（関税法基本通達25-(2)ロ・ハ）
- ・ 内航船又は外国貿易船へ資格変更を行う際、**船舶に貨物を積載している場合、資格変更ができない。**（同通達25-(1)及び(2)イ）
- ・ 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、**陸上への貨物の搬入が必要**である。
（関税法63条第1項）
※内航・外航を1隻の船舶で併用して運航している貨物船は日本において沖縄県内2社のみ。

課題及び規制改革提案

【課題】

現行制度は、内航・外航を1隻の船舶で併用して運航することを想定していないため、下記の課題が生じている。

- ・ 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。
- ・ **税関申告に伴い、様々な手続や費用が発生し、県民サービスの低下へと繋がっている。**
- ・ 保税運送に伴い貨物の荷下ろしが必要となった場合、船舶運航の生産性が低下する。
- ・ 地理的優位性を活かした積極的な経済活動を行う事業者に対する負担を生じさせている。

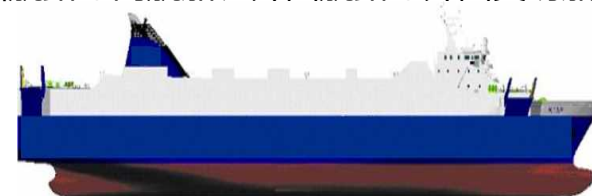
【規制改革提案】

税関に事前登録を行った日本国籍船舶（沖縄県内船社に限る）については、以下のとおりとする。

- ・ 資格変更届出に係る制限期間を廃止し、積載する内国貨物や外国貨物に関わらず、内国航路は内航船、外国航路は外国貿易船と扱うこととする。
- ・ **貨物を積載した状態での資格変更を認める。**
- ・ **保税運送について、保税地域となる港への船舶の接岸により、保税地域への搬入と見なす。**

（カボタージュ制度の緩和とは異なる。）

※カボタージュ制度：船舶法第3条によって、国内輸送は自国籍船舶に限られると定めている。



現行法

関税法第25条

外国貿易船等以外の船舶又は航空機を外国貿易船等として使用しようとするときは、船長又は機長は、あらかじめその旨を税関に届け出なければならない。外国貿易船等を外国貿易船等以外の船舶又は航空機として使用しようとするときも、また同様とする。

関税法基本通達25-2(1)(2)イ・ロ・ハ

次に掲げる場合においては、法第25条各項の規定による届出を受理しないものとする。

(1) 沿海通行船等が・・・貨物を積載している場合・・・。

(2) 外国貿易船等が次のいずれかに該当する場合

イ 旅客又は乗組員の携帯品、船（機）用品及びこれらに類する貨物以外の外国貨物を積載した船舶等である場合

ロ 一時国内貿易に従事し、その国内貿易に係る貨物を積載した日から1週間以内に再び外国貿易に従事する予定の船舶である場合

ハ 一時国内貿易に従事する上記ロ以外の船舶で資格内変の届出の日から1週間以内に再び外国貿易に従事する予定のものである場合

関税法第63条

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。

現状の運航イメージ

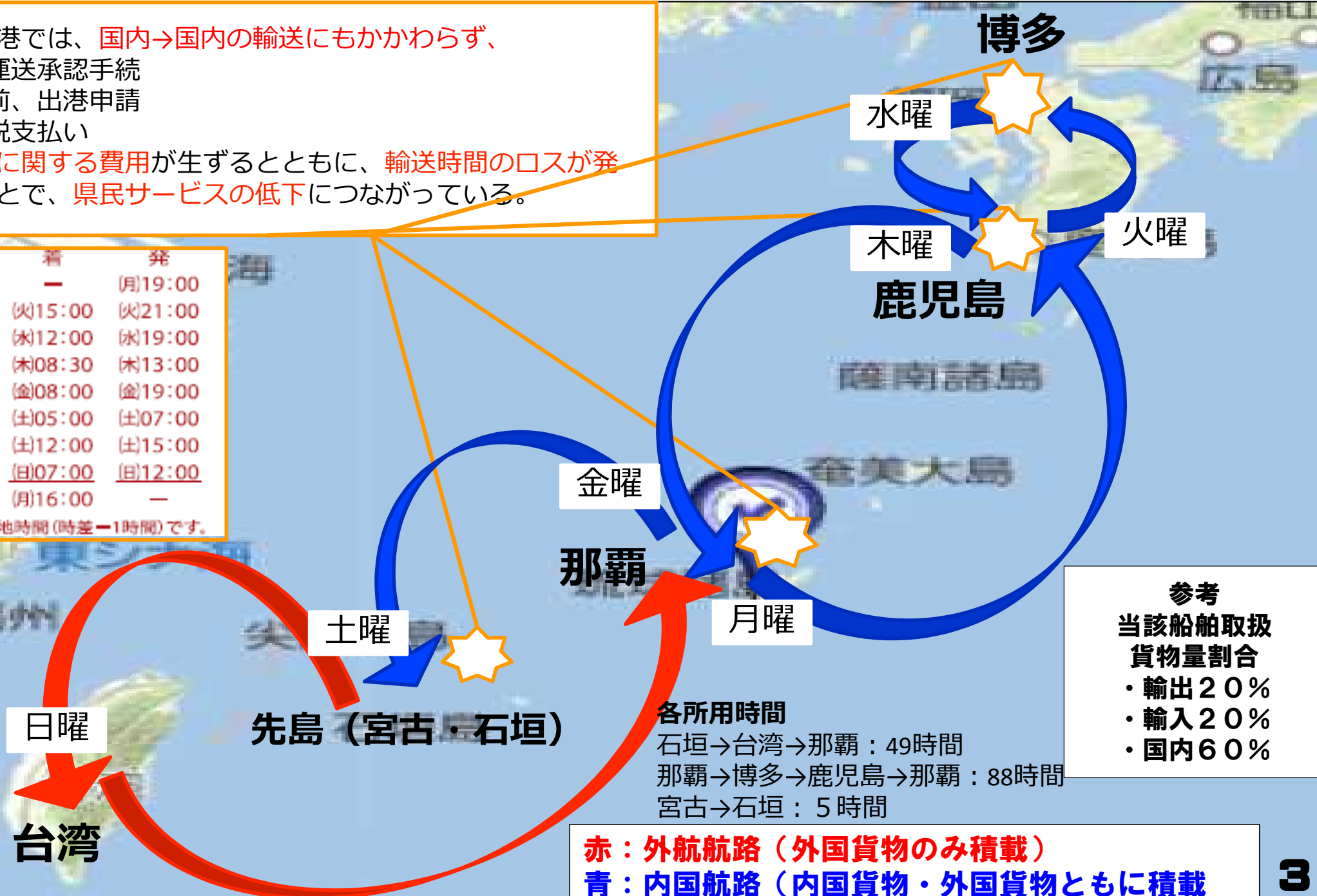
これらの港では、国内→国内の輸送にもかかわらず、

- ・ 内貨運送承認手続
- ・ 入港前、出港申請
- ・ とん税支払い

等の手続に関する費用が生ずるとともに、輸送時間のロスが発生することで、県民サービスの低下につながっている。

	着	発
那覇	—	(月)19:00
鹿児島	(火)15:00	(火)21:00
博多	(水)12:00	(水)19:00
鹿児島	(木)08:30	(木)13:00
那覇	(金)08:00	(金)19:00
宮古	(土)05:00	(土)07:00
石垣	(土)12:00	(土)15:00
※高雄	(日)07:00	(日)12:00
那覇	(月)16:00	—

※高雄は現地時間(時差-1時間)です。



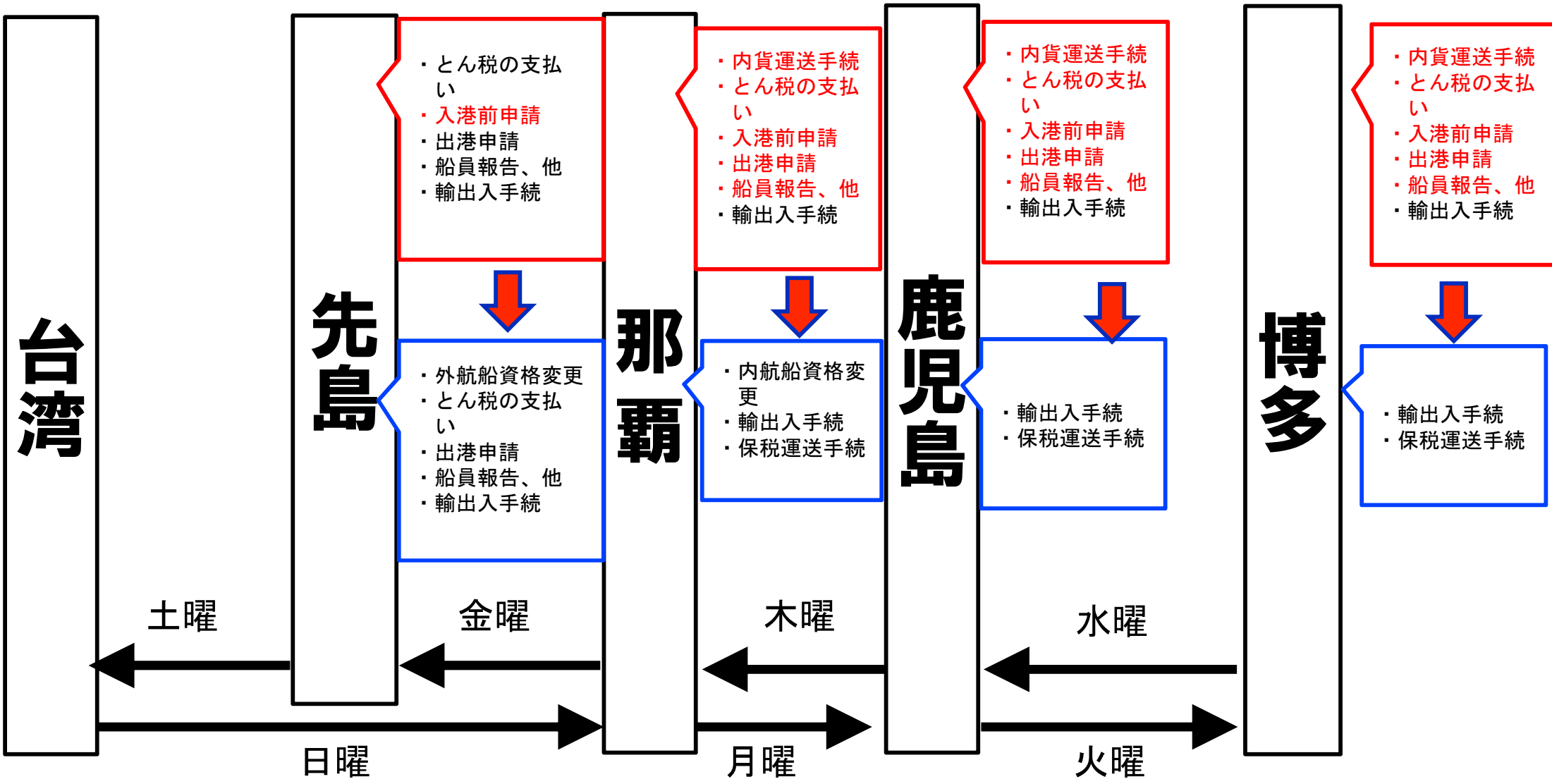
参考
当該船舶取扱貨物量割合

- ・ 輸出 20%
- ・ 輸入 20%
- ・ 国内 60%

各所用時間
石垣→台湾→那覇：49時間
那覇→博多→鹿児島→那覇：88時間
宮古→石垣：5時間

赤：外航航路（外国貨物のみ積載）
青：内国航路（内国貨物・外国貨物ともに積載）

国内の港湾ごとの手続きイメージ(現状・規制緩和後)



赤枠：現運航上の手続き（外航船）
 青枠：資格変更免除後の手続き

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①

	課題	規制緩和による効果
1	<p>国内間の貨物も税関申告が必要。貨物の船への積込、荷下ろしについても、税関申告に伴う許可を得て行う必要があり、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も発生</p> <p>(参考)</p> <ul style="list-style-type: none">○内航船は、港に貨物搬入・船への積込等が同時に実施可能○税関申告に関する書類作成から、税関の許可が下りるまで最大で約1時間程かかる	<p>港への貨物搬入・船への積込が、税関許可が不要となることで、速やかに実施可能。出港直前まで貨物受付が可能となり県民サービスの向上につながる</p>
2	<p>税関申告により、通関業務を代行する民間事業者への通関手数料が生じ、輸送費(利用料金)に影響 (実績：約840万円/年)</p>	<p>コスト削減の効果が、輸送費(利用料金)に還元されることで、県民サービスの向上につながる</p>

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②

	課題	規制緩和による効果
3	外国貿易船に課せられるとん税が生じ、輸送費（利用料金）に影響 （実績：約400万円/年）	コスト削減の効果が、輸送費（利用料金）に還元されることで、県民サービスの向上につながる
4	入港前申請（2日前）及び出港申請等が外航船に係る手続きが多数あり、効率的な業務に支障 （運航情報申請、乗組員情報登録、乗組員情報事前報告、入港前情報報告、無線検疫、入港届、出港届、船積確認登録、等）	事業者の負担軽減が、輸送費（利用料金）に還元されることで、県民サービスの向上につながる

合計：1,240万円/年間（外国貿易船がゆえに発生している費用）

財務省への聞き取り事項に対する沖縄県の意見①

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 → 外国貿易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、国外間の輸送は外国貿易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。
また、貨物を取り降ろしせずに、船荷証券や積荷明細目録の提出を行い、貨物を積載したままでの資格変更をさせていただきと考えております。
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。

財務省への聞き取り事項に対する沖縄県の意見②

②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。

②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。

③財務省への質問事項：資格再変更において、1週間の制限期間を設けている理由如何

③財務省の回答 → 再び外国貿易に従事することが見通されている場合において、多頻度の資格変更によるとん税の潜脱を回避するとの観点等を踏まえ、関税法基本通達15-1(7)において、継続的に国内貿易に従事していると考えられる合理的な期間として1週間超と設定していることと整合的な取り扱いを行っているため。

※関税法基本通達15-1(7)

外国貨物を積載していない外国貿易船が、法第25条第1項の規定による資格変更の手続をすることなく、一時国内貿易に従事した場合において、その国内貿易に係る貨物を積載した日から1週間を超えることとなったときは、その超えた日から沿海通航船になるものとする。

- ①-2沖縄県の意見 →
- ①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。
 - ②外国から日本に戻る場合、最初の港では、外航船として関税法に基づき、とん税の支払いを行うため、税の潜脱には当たらない。
 - ③現行の合理的な期間として設定されている1週間の期間は、近年船舶の航行速度も速くなっており、アジア諸外国に近いという地理的優位性を活かし、内航・外航を1隻の船舶で運行している事業者にそぐわない。また、気象条件等、様々な理由によるスケジュールの変更も勘案すると、期間で制限するよりも、内航外航の航路別で制限する方が合理的であると考えられる。

財務省への聞き取り事項に対する沖縄県の意見③

④財務省への質問事項：外国貿易船において、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。

④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。

④沖縄県の意見 → 国外間で外国貿易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、外国貨物のみが輸出が可能、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。