

第7次構造改革特区提案（2005年6月30日～10月11日）

与那国「国境交流特区」構想についての担当省庁とのやり取り

－ 最終回答に至るこれまでの経緯 －

財団法人都市経済研究所編

与那国「国境交流特区」申請に対する所管省庁回答（7/22）

赤字が担当省庁回答

財務省（特区検討要請への回答）

規制の特例事項名

国境の離島における「開港」要件の緩和等（「国境離島型開港」）

該当法令等

関税法第2条関税法施行令第1条

制度の現状

関税法上の開港は、監視取締り、通関等の税関業務を開港に集中させることによって、効率的・効果的な税関行政の執行を確保するためのものである。

措置の概要（対応策）

関税法上の開港は、国民の安全・健康等を確保する観点から、監視取締り、通関等の税関業務を開港に集中させることによって、効率的・効果的な税関行政の執行を確保するためのものである。

開港に指定するか否かは、外国貿易船の入港実績、輸出入実績等の行政需要のほか、税関の定員事情や監視取締り上の支障の有無を総合的に考慮して判断しているところである。

祖納港においては、近年、外国貿易船の入港は僅か（平成16年7隻）であり、まとまった行政需要があるとは判断できず、また、与那国島は国境に隣接していることから密輸リスクは他の地域に比べて高いと考えられることから、現時点では、外国貿易船が自由に入港可能な開港に指定することは困難である。

規制の特例事項（事項名）

国境の離島における「開港」要件の緩和等（「国境離島型開港」）

規制の特例事項の内容

国境交流特区としての開港（「国境離島型開港(仮称)」）実現のため、「開港条件」となっている諸要件緩和等の特例又は地域の実情をふまえた基準適用など、国境の離島における国際交流の基礎的条件整備に資する支援措置を求める。

主要課題：

- ・近接する姉妹都市花蓮市との地域間交流を通じた離島苦の解消、地域活性化等を目的とする「国境離島型開港」としての小規模港の開港（対象施設：祖納港）・与那国の実情に適合した実現可能性のある「開港」目標の設定
- ・現行の開港条件は、港湾施設の整備規模とともに貿易に関わる量的基準（貨物取扱量など）が充足要件とされているが、「国境離島型開港(仮称)」は国境離島の産業や観光の振興、生活基盤の確保を図るための基礎条件の整備であり、地域の実情に見合った要件緩和など適切な特例措置が必要である。（以下省略）

国土交通省（特区検討要請への回答）

規制の特例事項名

国境の離島における短国際航海（与那国 - 花蓮間 60 海里）の貨客船あるいは貨物船の航行許可に関する要件緩和もしくは地域の実情をふまえた規制適用等

該当法令等

該当法令なし

制度の現状

国際条約に基づき船舶安全法等により安全基準等が定められており、その船種、航行区域に応じて所要の構造、設備が要求される。

措置の概要（対応策）

1. 国際航海に従事する船舶については、国際間での航海を円滑に行うため、各国は、国際海事機関（IMO）で策定された海上人命安全条約（SOLAS 条約）等の国際条約に基づき、統一的な安全規制を実施している。我が国も SOLAS 条約の締約国であるため、国際航海に従事する全ての日本船舶に、国内法令（船舶安全法等）に基づき、条約基準を適用すると同条約の履行義務を負っている。
2. 従って、本件要望についても、条約の履行義務を堅持できる範囲内で対応せざるを得ず、台湾への国際航海を実施するにあたっては、SOLAS 条約等に定める安全要件への適合が最低限必要であり、特区として対応することはできない。
3. なお、現在、内航船として使われている「フェリーよなくに」を台湾への国際航海に従事させる場合には、種々の追加の安全措置を施すが必要になると見込まれるが、提案内容にも「貨客船あるいは貨物船」と記載されているように、旅客定員が 12 人以下の貨物船として航行させる場合には、その旅客数が限られていることから、貨客船として航行させる場合に比べて、必要な追加の安全措置の内容はかなり緩やかなものになると見込まれる。
4. さらに、提案理由の中に「新造船」に関し「有効な方策や制度等についてご支援・ご教示」とあるが、離島航路に就航する船舶のバリアフリー化に係る補助制度がある。

規制の特例事項（事項名）

国境の離島における短国際航海（与那国 - 花蓮間 60 海里）の貨客船あるいは貨物船の航行許可に関する要件緩和もしくは地域の実情をふまえた規制適用等

規制の特例事項の内容

（省略）

外務省（特区検討要請への回答）

規制の特例事項名

台湾からの旅行者に対する査証免除

該当法令等

外務省設置法第4条第13項、出入国管理及び難民認定法第6条第1項

制度の現状

平成17年3月11日から9月25日まで短期滞在査証免除を実施している。

措置の概要（対応策）

愛知万博期間中の実施状況を踏まえ、問題がなければ、恒久的な査証免除を検討する考えである。

規制の特例事項（事項名）

台湾からの旅行者（台湾地区外国人旅行者）の与那国島来訪時の査証免除

規制の特例事項の内容

姉妹都市花蓮市との地域間交流の発展と人的往来の促進に向けて、台湾からの旅行者（台湾地区外国人旅行者）の与那国島来訪時における査証免除を求める。

関連事項：

- ・「2005年日本国際博覧会への外国人旅行者の来訪の促進に関する法律」の施行による2005年3月11日～9月25日間までの期間限定査証免除の恒久的措置
- ・姉妹都市関係にある花蓮市との地域間交流にあたり、与那国島を来訪する友好親善交流訪問団、団体観光客、修学旅行生、商用等を渡航目的とする方について、「国境交流特区」として短期滞在査証を恒久免除とする。但し、就労目的で渡航する方は対象外とする。対象者は有効な台湾護照を所持する方（護照に身分証番号の記載のある方）に限る。
- ・国際観光立国への貢献、国境地域間の友好親善等の意義に鑑み、当該旅行者の与那国島来訪時における特例措置を要望する。

与那国町からの所管省庁への「意見書」（7/28）

財務省への意見書（7/28）

わが国最西端にあって国境の国土と海域を守り、かつ、国境地域間の親善と平和交流に寄与してきた有人離島・与那国の役割は国益の視点から見ても重要なものと考えます。

人口1,700余人の島民が「国境の島守」として今後もその責務を果たしていくには、この島に住み、暮らしていくための希望が必要であり、このような基本認識から、今なお人口減少が続く島の再生・活性化と地域の自立を目標に、当該規制の特例事項を官民共同で提案した次第であります。

祖納港においては、与那国の悲願である「開港」を目指し、昭和50年の着工から30年にわたって整備を行い、本年度、2,000トン級（5.5m）/1バースが完成予定であります。また、昭和59年から20年間、「不開港」下で実施した花蓮市からの建設資材の直接輸入実績は、外航船41隻/年、貨物量84,000トン/年が最高であります。

しかしながら、現状の諸条件では、開港指定要件である外国貿易船の入港実績、輸出入実績等の量的基準を与那国町において充足することは困難であることから、地域の特性や独自の資源を活かした自立を促進する「構造改革特区」の政策的趣旨に鑑み、与那国の実情に適合した、実現可能性のある「開港」目標の設定を旨とする本特例措置を要望するものであります。

一方、C.I.Q.等、外国船等の入港にあたって必要な官公署業務については、従来同様、当面は出張方式等により適宜対応することとし、また、外国貿易船などの不開港への出入に関する税関長の許可等を定める「関税法第20条」等の現行制度をふまえながら、「与那国開港」に向けた取組みを推進する所存であります。小規模港の開港となる「国境離島型開港」は、国境離島の生活基盤の確保、産業・観光等の振興、国境を越えた地域経済圏が円滑に機能するための要望であり、税関業務等事務処理の効率性のみでなく、地域経済の自立を支援する観点から積極的に対応いただくことを切にお願い申し上げます。

他方、「与那国島は国境に隣接していることから密輸リスクは他の地域に比べて高いと考えられることから、現時点では、外国貿易船が自由に入港可能な開港に指定することは困難である」とありますが、これが政府の方針・対応策であるとすれば到底承服し難いものであります。国境に隣接していることを理由に「密輸リスク」が高いとみなされる限り「開港」は不可能なのでしょうか。あるいは「開港」の指定により「密輸リスク」が顕在化するのでしょうか。また、一般的に「開港」は密輸・密入国等の防止を含む行政機能の整備・強化と解されるものではないのでしょうか。

当局におかれては、わが国最西端の国境離島である与那国島の地域存続に関わる今般の危機的状況もご賢察賜り、領海の保全、国境地域の安全、隣国との平和など国益と民生安定の視点を合わせた「国境地域政策」の必要性をご勘案の上、政策的・総合的な御検討をくださいますようお願い致します。

国土交通省への意見書（7/28）

わが国最西端にあって国境の国土と海域を守り、かつ、国境地域間の親善と平和交流に寄与してきた有人離島・与那国の役割は国益の視点から見ても重要なものと考えます。

人口 1,700 余人の島民が「国境の島守」として今後もその責務を果たしていくには、この島に住み、暮らしていくための希望が必要であり、このような基本認識から、今なお人口減少が続く島の再生・活性化と地域の自立を目標に、当該規制の特例事項を官民共同で提案した次第であります。

国際条約に基づく船舶安全法等による安全基準等の規定、SOLAS 条約に定める安全要件への適合の必要性は充分認識しております。（平成 2 年 5 月の「花蓮市・与那国友好親善文化交流団」による汽船「フェリーよなくに」の花蓮港直接航行においても、かかる安全要件への適合を前提に近海区域（短国際航海）航行を許可していただきました。）

しかしながら、国境を挟んで近接する一体的な生活・経済圏の中の往来は、一般的に言われる「国際航海」とは趣旨・性格を異にするところがあると考えます。本件は、国境に置かれた地域（有人離島）が自立するために必要な措置として要望申し上げるものであり、過去実績のある与那国 - 花蓮間の直接航行の復活にあたり、「60 海里の短国際航海」の航行許可に関し、地域の実情をふまえた最適な規制適用など、直接航行事業の実現に資する支援的措置を重ねてお願い申し上げます。

当局におかれましては、与那国島の地域存続に関わる今般の危機的状況もご賢察賜り、領海の保全、国境地域の安全、隣国との平和など国益と民生安定の視点を合わせた「国境地域政策」の必要性をご勘案の上、政策的・総合的な御検討をくださいますよう切望致します。

また、わが国最西端の国境地域に位置する与那国島固有の立地条件・生活条件をふまえた離島航路等の海運事業に対する新たな支援策等について、今後、御検討と御指導をくださいますよう併せて切望致します。

外務省への意見書（7/28）

わが国最西端にあって国境の国土と海域を守り、かつ、国境地域間の親善と平和交流に寄与してきた有人離島・与那国の役割は国益の視点から見ても重要なものと考えます。

人口 1,700 余人の島民が「国境の島守」として今後もその責務を果たしていくには、この島に住み、暮らしていくための希望が必要であり、このような基本認識から、今なお人口減少が続く島の再生・活性化と地域の自立を目標に、当該規制の特例事項を官民共同で提案した次第であります。

特に、来年、姉妹都市締結 25 年を迎える花蓮市との交流を主体とする国境交流の推進にとって、「人的交流」の促進は最も重要な課題であり、その基礎条件の整備として本特例事項を要望するものであります。また、本件は政府「国際観光立国」の推進にも寄与するものと考えます。

国境地域における地域間交流の必要性は一過性のものではありません。実施対象地域を特定した査証免除として、愛知万博期間中の特例実施の結果にかかわらず対応をお願いしたい。

当局におかれましては、与那国島の実情をご賢察賜り、国益と民生安定の視点を合わせた「国境地域政策」の必要性をご勘案の上、政策的・総合的な検討と御判断をくださいますよう切望致します。

また、本特例措置の実施によって懸念される問題等があれば御教示をいただきたいと思っております。

与那国「国境交流特区」再検討要請と所管省庁の再回答（8/5）

赤字が担当省庁回答

構造改革特区推進室から財務省への再検討要請

提案は、「国境離島型開港」により、地域の活性化を図ろうとするものであり、この点を踏まえて検討し回答されたい。併せて、提案主体の意見も踏まえ、再度検討し、回答されたい。

財務省による再回答

既に回答した通り、関税法上の開港は、国民の安全・健康等を確保する観点から、監視取り締まり、通関等の税関業務を開港に集中させることによって、効率的・効果的な税関行政の執行を確保するためのものである。

すなわち、開港に税関職員を集中し、船長に対する入港尋問及び臨船による船内検査等を可能とするための取締体制を整備し、外国貿易船の入港をこのような取締体制が整備された開港に集中させることを原則とすることにより、限られた人員の下で、外国貿易船の取締りの実効性の確保を図っているものである。

祖納港の開港により地域の活性化を図りたいとのご提案ではあるが、祖納港においては、現時点では、まとまった行政需要があるとは判断できず、現下の厳しい行財政事情の下、開港することはできないことをご理解願いたい。

構造改革特区推進室から国土交通省への再検討要請

1. 平成2年に「フェリーよなくに」が台湾・花蓮市へ渡った実績があるが、どのような根拠に基づいて許可したのか。また、それ以降、同様の措置をもって渡航することが認められない理由を示されたい。
2. SOLAS 条約で定める設備基準の適用除外ができる海域について、船舶安全法等において沿海区域を定めているが、当該区域には最も近い陸地から 20 海里を越える区域が全く含まれないのかご教示願いたい。もし、あるとすれば、沿海区域として定めている理由を示されたい。
3. 日本船籍のカーフェリー（提案のあった「フェリーよなくに」を想定）を旅客船として運行する場合について、沿海区域を航行する場合に求められる設備基準と、与那国～花蓮（台湾）間を航行する場合に求められる設備基準に差違がある事項について全てお示し頂きたい。また、これら差違のある事項の全てについて、国内法令（通知等も含む）のどの部分により当該基準が定められているか、更に、当該基準を定める根拠となっている SOLAS 条約のどの条項に対応して国内法令が定められているものか、その内容および対応関係をご教示願いたい。具体的には別添の様式で整理して頂きたい。
4. 国際航海をする際に SOLAS 条約が適用除外になる場合全てについてお示し頂きたい。更に、当該 SOLAS 条約に対応して定められている国内法令の内容および当該条約との対応関係をご教示願いたい。
5. 貴省回答に、「離島航路に就航する船舶のバリアフリー化に係る補助制度がある。」とあるが、当該補助制度を活用することにより与那国～花蓮（台湾）間を航行する際に求められる全ての設備基準を満たすような「フェリーよなくにの改造」又は「新造船」が可能になると理解してよいか。あわせて、提案主体からの意見について回答されたい。

国土交通省による再回答

1. 海上人命安全条約（SOLAS 条約）附属書第 I 章第 4 規則パラ(a)において、「主管庁は、通常は国際航海に従事しない船舶であって例外的状況において 1 回限りの国際航海を行う必要が生じたものについては、この規則のいずれの規定の適用も免除することができる。ただし、その航海に相当であると主管庁が認める安全要件を満たすことを条件とする。」と規定されており、平成 2 年、近海仕様救命いかだを大幅に増設するなど、できる限りの安全措置を行わせただけで、与那国町との姉妹都市である台湾・花蓮市への親善訪問のため、「フェリーよなくに」の台湾への航海を臨時に認めた。しかしながら、今後もまた台湾への航海を行うことは、1 回限りの航海ではなく、反復継続的な航海であることから認めることはできない。なお、平成 2 年以降、海難事故等を契機とした規制強化、テロ対策等の新たな観点からの規制導入等、旅客船に関する SOLAS 条約の要件は大幅に強化されており、「フェリーよなくに」の現状設備では安全確保上不十分である。

2. 沿海区域は、原則として海岸から 20 海里以内の水域としている。ただし、気象海象が近海区域と同様に厳しい水域等は海岸から 20 海里以内であっても沿海区域から除いている。
- 一方、島と海岸により保護された水域、海岸が極端に凹入した水域等については、原則どおり海岸線に沿った区域とすることで変針点が多くなり船舶が輻輳する場合は、気象・海象、避難港の位置等を勘案し安全上問題がなければ、一部の水域が海岸から 20 海里を超える形で沿海区域の外縁を直線化していることがある。

3. (別紙参照)

4. SOLAS 条約附属書第 I 章第 3 規則に適用除外に関する規定がおかれている。
- SOLAS 条約は、国内的には船舶安全法および関係省令（船舶設備規程、船舶救命設備規則、船舶消防設備規則、船舶防火構造規則等）により実施を担保している。

第 3 規則 適用除外（参考）

- (a) この規則は、別段の明文の規定がない限り、次のものには、適用しない。
- (i) 軍艦及び軍隊輸送船
 - (ii) 総トン数 500 トン未満の貨物船
 - (iii) 推進が機械でされない船舶
 - (iv) 原始的構造の木船
 - (v) 運送業に従事しない遊覧ヨット
 - (vi) 漁船
5. 提案理由にあった、「新造船に関する有効な方策や制度等についてご支援・ご教示」に対する措置の概要（対応策）として、「離島航路に就航する船舶のバリアフリー化にかかる補助制度がある。」旨回答しているが、当該補助制度は、国内の離船舶の代替建造もしくは改造工事を行う場合のバリアフリー化に要する工事費の一部について補助を行う制度である。
- 従って、バリアフリー設備を対象とするものであり、与那国～花蓮（台湾）間における外航船舶運航事業のために要する設備については、当該補助制度の対象外である。
- また、国庫補助航路に就航する船舶の代替等を行う場合、離島航路整備法等に基づく運航計画の変更認可等の審査が必要である。

構造改革特区推進室から外務省への再検討要請

提案主体の意見を踏まえ再度検討し回答されたい。また、検討のスケジュールと内容につき、回答されたい。

外務省による再回答

現在、愛知万博期間中に限って実施している査証免除を、期間を限定することなく実施するための議員立法の動きがあることは承知しており、右結果を踏まえて対応することとしたい。

与那国町からの所管省庁への「再意見書」(8/12)

財務省への再意見書(8/12)

国境の離島における開港要件の緩和等を求める「国境交流特区」構想の趣旨、本提案に至った地域の実情ならびに必要性、国境地域固有の問題や国益の視点からの課題・重要性等については、6月30日提出の特区提案書および添付諸資料、7月28日に提出した意見書において意を尽くして説明の上、当該特例措置の検討・実施を強く要望申し上げた次第であります。

先の回答(再検討要請に対する回答)では、「**関税法上の開港は、国民の安全・健康等を確保する観点から、監視取締り、通関等の税関業務を開港に集中させることによって、効率的・効果的な税関行政の執行を確保するためのものである**」、「すなわち、開港に税関職員を集中し、船長に対する入港尋問及び臨船による船内検査等を可能とするための取締体制を整備し、外国貿易船の入港をこのような取締体制が整備された開港に集中させることを原則とすることにより、限られた人員の下で、外国貿易船の取締りの実効性の確保を図っているものである」との見解が示され、その趣旨・原則は理解しました。

しかし、小規模港の開港となる本「国境離島型開港」は、国境離島における生活基盤の確保、産業・観光等の振興、国境を挟んだ地域経済圏が円滑に機能するための要望であり、税関行政・業務等の効率性だけでなく、国境地域の持続・自立を支援する観点から御検討をいただきたいこと、同時に、領海保全、国境地域の安全、隣国との平和など国益と民生安定の視点を合わせた「国境地域政策」の必要性から政策的・総合的検討をいただきたいことを、重ねてお願い申し上げます。

また、本要望は祖納港の即時開港を求めているのではなく、与那国島の実情に適合した、実現可能性のある開港目標の設定を旨に、特例措置として「国境離島における開港要件の緩和」を求めているものであります。既に申し述べたとおり、与那国においても、「不開港」下での建設資材等の直接輸入や外航船入港等の実績があり、また、沖縄地区税関石垣税関支署与那国監視署長の常駐をいただいております。こうした実績や所与の条件を基盤に、今後も姉妹都市花蓮市との直接交流を柱とする「与那国開港」に向けた取組みを推進する所存であり、その際、与那国に常駐機関がない等の理由で対応できない官公署業務等については出張方式等により適宜対応すること、不開港への外国貿易船等の出入に関する「関税法第20条」等の現行制度をふまえること等を念頭に置いております。

ちなみに、与那国島が位置する沖縄県先島諸島では、宮古島の平良港が石垣港とともに港湾法上の重要港湾であり、かつ、関税法上の「開港」の指定を受けています。同港では、<沖縄地区税関石垣税関支署平良出張所：常駐>、<福岡入国管理局那覇支局平良港出張所：常駐>、<那覇植物防疫事務所平良出張所：常駐>、<厚生労働省所管検疫所：常駐なし>、<第11管区海上保安本部平良海上保安署：常駐>等の開港体制がとられており、うち、入国管理については、大型旅客船入港時には那覇からの応援出張で対処、また、検疫については、那覇検疫所石垣出張所からの出張方式で対処しているとのことであります。

既述の諸条件・状況等をふまえ、国境離島・与那国における開港要件の緩和等につき、積極的な御検討を賜りますようお願い申し上げます。

また、「祖納港においては、現時点では、まとまった行政需要があるとは判断できず、現下の厳しい行政事情の下、開港することはできないことをご理解願いたい」との御回答を頂戴しましたが、

行政需要というのは外国貿易船の入港実績、輸出入実績を指しているのでしょうか。

過去、台湾との交易・直接交流等を通じて活気と活力に溢れる時代を経験した与那国島民には、「開港されていないから十分な交易・交流ができない」、「外国の船が入港しようとしてもできない」との思いは極めて強いものがあります。現行制度が定める量的基準の充足はともあれ、開港によって需要は喚起され、新たな実績を生み出し得るものと考えます。

特に今般、中台貿易の経由地として石垣港の沖合に集中しているクリアランス船舶の入港は、開港によって具現化可能な現実的・具体的な需要であります。それと同時に、密輸・密入国等の防止を含む国境最前線の監視取締り等の強化という意味では、与那国島における開港は、国民の安全・健康等の確保に適うものであってこれに反するものではないと考えます。需要の見通し・判断等の根拠、また、国の安全保障等の側面からの御見解もお示しいただければ幸いです。

国土交通省への再意見書（8/12）

「国境交流特区」構想の趣旨、本提案に至った地域の実情ならびに必要性、国境地域固有の問題や国益の視点からの課題・重要性等については、6月30日提出の特区提案書および添付諸資料、7月28日に提出した意見書等において意を尽くして説明の上、当該特例措置の検討・実施を強く要望申し上げた次第であります。

7月22日ならびに8月5日付けでお示しいただいた御回答の主旨は理解致しました。

うち、7月22日回答（措置の概要）において、「**現在、内航船として使われている「フェリーよなくに」を台湾への国際航海に従事させる場合には、種々の追加の安全措置を施すことが必要になると見込まれるが、提案内容にも「貨客船あるいは貨物船」と記載されているように、旅客定員が12人以下の貨物船として航行させる場合には、その旅客数が限られていることから、貨客船として航行させる場合に比べて、必要な追加の安全措置の内容はかなり緩やかなものになると見込まれる**」とあることから、貨物船としての航行も念頭に台湾との直接航行事業の実現を検討中であります。

特に来年2006年は花蓮市との姉妹都市協定締結25年を迎えることから、この記念すべき節目に友好親善交流訪問団の相互訪問など各種事業を実行・実現することが重要であり、とりわけ「那覇経由」ではない、「与那国 花蓮間直接航行」の実現が地域において強く期待されております。その際、石垣と与那国を結ぶ定期離島航路として生活必需物資等を運搬し、島の暮らしを支える貨客船として多くの島民や訪問客に親しまれている「フェリーよなくに」の航行は、同記念事業におけるシンボルとしての意味を持つものでもあります。

一方、8月5日回答（再検討要請に対する回答）では、平成2年における「フェリーよなくに」の与那国・花蓮間直接航行の認可に関連し、「**今後もまた台湾への航海を行うことは、1回限りの航海ではなく、反復継続的な航海であることから認めることはできない**」との見解が示されました。しかしながら、海を挟んで隣接する台湾との往来・直接交流は、国境地域に置かれた離島・与那国島が自らの生活圏・経済圏を確保し、今後も地域社会の存続と自立を図る上で不可欠のものであり、かかる認識に立って、本「国境交流特区」構想を提起致しました。従って、現「フェリーよなくに」の利用を通じて実施可能なこと・不可能なことの峻別を図るとともに、花蓮市との持続可能な直接航行・交流が可能となる「新造船」を実現することが与那国にとって極めて重要かつ切実な課題であります。新造船に関わる支援的措置の御検討についても重ねて切望申し上げます。

先の意見書でも申し述べましたが、わが国最西端の国境地域に位置する与那国島固有の立地条件・生活条件をふまえた離島航路等海運事業に対する新たな支援策などについて御検討・御指導をいただきたいこと、その際、国境地域の存続と安全、領海保全、隣国との平和など国益と民生安定の視点を合わせた「国境地域政策」の必要性に鑑み、政策的・総合的な検討をくださいますことを、重ねて、心よりお願い申し上げます。

外務省への再意見書（8/12）

「国境交流特区」構想の趣旨、本提案に至った地域の実情ならびに必要性、国境地域固有の問題や国益の視点からの課題・重要性等については、6月30日提出の特区提案書および添付諸資料、7月28日に提出した意見書において意を尽くして説明の上、当該特例措置の検討・実施を強く要望申し上げた次第であります。

本件に関わる重要事項として、先の8月5日、参議院本会議において、台湾からの観光客に対する査証（ビザ）免除措置を恒久化するための入管難民法の特例法が全会一致で可決・成立したことを認識しています。

8月5日回答（再検討要請に対する回答）では、「**現在、愛知万博期間中に限って実施している査証免除を、期間を限定することなく実施するための議員立法の動きがあることは承知しており、右結果を踏まえて対応することとしたい**」との御見解を頂戴しましたが、上記特例法の成立によって、与那国町と姉妹都市関係にある花蓮市との地域間交流を進めるにあたり、今後、台湾から与那国島を来訪する友好親善交流訪問団、団体観光客、修学旅行生、商用等を渡航目的とする方などについて、恒久的に査証免除措置が認められたと理解して宜しいでしょうか。

他方、国境地域における地域間交流の必要性・重要性・継続性等に鑑み、「国境交流特区」として特例措置を要望申し上げてきた次第ですが、御回答においては、C（「特区」として対応不可）との見解を頂戴しております。「特区」、すなわち実施対象地域を特定もしくは限定した特例措置が不可能である理由、当該特例措置の実施によって懸念される問題等について御教示をいただければ幸いです。

構造改革特区推進室からの再々検討要請と所管省庁の最終回答

- 2005年10月11日公表 -

赤字が担当省庁回答

構造改革特区推進室から財務省への再々検討要請

提案主体は、開港により具現化可能な現実的・具体的な需要もあるとしていることから、提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。

財務省による最終回答

1. 開港制度の趣旨および祖納港の現状からみて現時点では開港は困難であることについては、既に重ねて回答したとおりである。
2. 今回の提案主体からの再意見においては、現実的・具体的な需要としていわゆる「クリアランス船舶」の入港を挙げられているが、そもそも、関税法上の開港は、本邦と外国との間の外国貿易のために開かれた港として、外国貿易船の入港実績、貨物の輸出入実績等の行政需要などを総合的に勘案して指定するものであり、貨物の積卸しがなく輸出入の実績が見込めないいわゆる「クリアランス船舶」の入港という需要のみをもって祖納港を開港とすることは困難である。
3. なお、ご承知のとおり、祖納港への外国貿易船の入港については、不開港であるために全く認められないということではなく、入港に際して個別に税関長の不開港出入許可を受けることにより可能となっている。今後とも、こうした行政需要に対しては、適切に対応してまいりたい。

構造改革特区推進室から国土交通省への再々検討要請

1. 貴省回答によれば、「今後もまた台湾への航海を行うことは、1回限りの航海ではなく反復継続的な航海であることから認めることはできない」とあるが、「1回限り」の明確な基準を示されたい。
2. 与那国町と花蓮市の姉妹都市締結 25 年のための親善訪問という例外的状況において、貨客船として1回限りの与那国町～花蓮市の直接航行を SOLAS 条約附属書第 I 章第 4 規則パラ(a)の規定に基づき認める際に「フェリーよなくに」が備えるべき設備基準を全て示されたい。
3. 貴省回答によれば、「一方、島と海岸により保護された水域、海岸が極端に凹入した水域等については、原則どおり海岸線に沿った区域とすることで変針点が多くなり、船舶が輻輳する場合は、気象・海象、避難港の位置等を勘案し安全上問題がなければ、一部の水域が海岸から 20 海里を超える形で沿海区域の外縁を直線化していることがある。」とあるが、SOLAS 条約では、附属書第 -1 章第 1 規則等において、最も近い陸地から 20 海里以内を航行する船舶について条約の適用を免除することができる旨の規定があるのみである。沿海区域のうち、20 海里を超える海域についてはどの規定に基づいて SOLAS 条約の適用を免除しているのか示されたい。
4. 提案主体からの意見について回答されたい。

国土交通省による最終回答

1. 海上人命安全条約 (SOLAS 条約) 附属書第 I 章第 4 規則パラ(a)の規定については、内航船が、海外への売船や海外での入渠修理等のため、外地へ回航される場合であって必要な安全措置を施したとき等、反復継続性が認められず、かつ、条約の規定を免除しても航海の安全性が確保できる場合に限り、適用している。
 2. 近年、相次ぐ大規模海難にともない国際的な海事安全規制は、技術基準だけでなくポート・コントロール (入港国による船舶安全検査) 等の検査執行面に関する措置も年々強化されていること、また、国際航海に従事する旅客船には日本国民だけでなく外国国民も乗船しており、安全確保面での国際的な責務を負っていること、さらに、国内的にも公共交通機関の安全性確保が焦眉の課題となっていること等から、上記条約の免除に係る規定についても、厳正かつ確に運用することが求められている。こうした状況において、今回の「フェリーよなくに」のケースについて、上記条約の免除に係る規定を適用することはできない点をご理解願いたい。
 3. 附属書第 -1 章第 1 規則 4 等の規定に基づき、条約の規定を免除する場合にあっては、沿海区域のうち陸岸から 20 海里を超えて航行しないことを条件として「免除証書 1」が発給される。
 4. 提案主体からの意見において、現在運航中の「フェリーよなくに」について「貨物船としての航行も念頭に台湾との直接航行事業の実現を検討中」とあるが、この場合には、構造設備の大幅な変更は必要ないと見込まれるので、その詳細については別途相談されたい。
- (1) 国際航海に従事する船舶には、条約の規定に従い所要の条約証書が発給されるが、規則の一部を免除した場合には免除項目、条件等を記載した「免除証書」も発給される。

構造改革特区推進室から外務省への再々検討要請

検討要請において、本件に関しては、今国会にて出入国管理及び難民認定法第二条第五号口の旅券を所持する外国人の上陸申請の特例に関する法律案が通過したものと認識している。

この点と提案主体の意見を踏まえ、どのような対応とするのが回答されたい。

外務省による最終回答

8月5日に成立した入管法の特例法の施行に伴い、愛知万博の終了後も観光等を目的として本邦に短期間滞在しようとする台湾居住者に対する査証を免除することとした。

なお、査証免除措置は特定の地域に入国する台湾居住者のみを対象として実施するものではなく、全国一律に実施するものである。