

総務省

1. 情報通信インフラの整備について

地域社会や家族と遠く離れた海上という特殊な環境下で就労する船員にとって、安全運航に欠かせない気象・海象情報の取得や緊急時の無線医療体制の維持、家族とのコミュニケーションや陸上社会とのつながりなどの観点から、海上での情報通信インフラの整備が必要不可欠である。

近年の通信技術の進展により、各船でインターネット利用環境の整備が進んでいるものの、大容量高速インターネットを安価に利用できる環境には至っていない。また、日本沿岸航行時の携帯電話や地上デジタルテレビ放送といった電波の不感地帯も依然として存在している。

後継者不足が深刻な課題となっている海運・水産産業に若い世代を呼び込むべく、インターネットを安価に不自由なく利用できる環境を整備することはもとより、海難事故の通報や防止、海上交通の安全確保の情報を受けるためにも、携帯電話の電波の不感地帯解消が必要であることから、船陸間通信を充実していただきたい。

【回答】 基幹衛星通信課

総務省としましては、海上における安心・安全の確保ですとか、船上での生活の環境の充実の観点から、海上における通信インフラの拡充というものは、非常に重要であるというふうにわれわれも認識しているところでして、新たな無線システムの導入のための制度化について、取り組んでいるところでございます。

最近ですけれども、通信速度及び料金につきましては、従来、陸から船まで、最大1メガGPSの通信サービスが、これまで月額約45万円と、結構高めになっていたものが、今年から月額約20万円で提供されているサービスの始まっております。平成30年以降、他社においても、これから新たな衛星通信サービス提供の予定がありまして、提供の進展により、より一層の通信料金の低廉化が期待されているところでございます。総務省としましては、海上における安心・安全の確保や、船上での生活環境の充実の観点から、関係省庁とも連携しつつ、引き続き、海上におけるブロードバンド通信環境の実現に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

地上デジタル放送、本来、地上デジタル放送の放送エリア、いわゆる放送区域というものの、これは陸上世帯において、内陸向けに受信していただくという前提でこれはそのエリアを設けました。放送局、中継局を支局しているものであって、一応海上で受けていただくということを想定はしておりませんで、例えば、入港時ですとか、停泊、割と比較的陸に近いところで停泊しておられるようなときに受信する

ことも可能な場所もありますけれども、これはあくまでも副次的なものでありまして、そこをご理解いただきたいと。仮に、海でも受信できるような形で増力しますと、地上放送というのは割と国内においては、県域といたしまして、1県1県ごとに違う事業者が放送している中で、それぞれ、ちょっと離れた場所で同じような周波数使っていただいている中で、出力増やしますと、そこは電波で影響が出てしまったりとか、実際問題そこが非常に難しいものとなりますので、地上放送については、基本的には地上で見ていただくと。海上においては、衛星放送のほうでという形で対応いただければと思いますので、よろしく願いいたします。

2. 船員税制確立への取り組みについて

船員は「離家庭性」や「離社会性」といった特殊な労働環境の下にあり、このことが後継者不足の一因にもなっている。多くの海運先進国では、自国船員の確保に向けた政策として税制上の措置が導入されており、わが国においても、船員職業の重要性に関する認識度や船員ステータスの向上、後継者の確保を図るため、同様の制度導入が必要不可欠である。

行政サービスの受益が一定程度制限される船員に対し住民税の減免が三重県四日市市と鳥羽市で実施されているが、住民税を減免する自治体の拡大に向けさらなる支援を図っていただきたい。

また、関係行政機関と連携を図り、国策としての船員の政策減税（所得税減免）の導入に向けた取り組みを講じていただきたい。

【回答】

船員にたいする減免は、一般的に各個別の納税者の事情等を考慮いたしまして、各市町村長が行うものでございます。船員の方に対する個人住民税につきましても、具体的に減免を行うかどうかにつきましては、個別の納税者の事情等を考慮して、各地方団体において主体的に判断すべきものだというふうに考えてございます。

3. 国際スピード郵便（EMS）と民間国際エクスプレスサービスとの公平な競争

EMSを「ユニバーサルサービス」として扱うことは、日本の郵政民営化法にも国際的な郵便法にも合致していない。万国郵便条約は、ユニバーサルサービスの概念にEMSを含めない「基本的な郵便サービス」として明確に限定しており、EMSは「加盟国あるいは指定運営者が両社の同意により参加することができる」オプションサービスとしての「統合ロジスティクス」に区分けしている。対等な競争条件を確立するためにも民間業者に対してEMSと同じ規則を適用するなどの対応を講じられたい。

【回答】

民間事業者に対してEMSと同じ規則を適用ということで講じられたいということではいただいているのですが、EMSと同じ規則というところの規則等が、必ずしも明らかではないとは思っているところなんですけれども、そもそも、物流の発送スキームといいますか、国際急送便というのは、差出人から受取人までを1社が一貫して配送するサービスとなっております。

それに対して、EMSを含む国際郵便に関しましては、差出国とその相手方の名宛国、両国の郵便事業者が相互に郵便物を交換することで通関されているサービスとなっております。国際郵便に関しましては、そういった特別な特徴に応じた手続きというものが、従来から適用されているものでありまして、ご指摘にありますこの対等な競争条件というものは、イコールフットイングというような形で問題かと思われるのですけれども、このような問題というのは両者の間では、生じているものということで認識しております。

4. 無料公衆Wi-Fiの整備強化について

多くの外国人が求めている無料公衆Wi-Fi環境の整備に関し、金銭的な補助事業も実施されているが、未だ十分とは言えない状況にある。駅やバスターミナルなど公共の場に加え、電車やバス等交通機関の車内における環境整備にも助成を行うなど、整備を進められたい。また人の集中する場所や利用の集中する時間帯においては通信速度が落ちたり、接続できないなど、通信環境についても更なる改善が必要だと考えられるため、改善に努められたい。

【回答】（総務省・基幹通信室）

人の集中する場所や利用の集中する時間帯において速度が落ちたり、接続できないなど、通信環境について更なる改善が必要ということですが、無線番号は今大きく分けまして周波数帯が四つございまして、2.4とあと5.2、5.3、5.6という四つの周波数帯域がございます。

この中で今、外で使えることが可能になっておりますのは、2.4と5.6になっておりまして、5.2と5.3ギガ帯、こちらは衛星システムとの許容観点から、今屋内利用限定。このうち、5.2ギガ帯なんですけど、衛星システムとの共用を図りながら、屋外で利用できないかということで情報通信審議会のほうで検討を進めてまいりまして、今年の2月に一部答申が出されました。今月5月9日なんですけど、電波管理審議会というところで、この5.2ギガ帯の屋外利用に関する制度化の答申が出されました。

そうしますと、今後、スタジアムであったり、あるいは駅や観光地、そういった人が混雑する屋外の場所でのチャンネルを増大したいという、そういったニーズ

に基づく傾向となっております、そうしますと、今度 5.2 ギガ帯を外で利用可能ということで、利用チャンネルが増えるという混雑の緩和に資するものというふうに考えております。

無料公衆Wi-Fiの整備に関してなのですが、総務省では、官公庁と特に無料公衆無線 LAN 整備促進協議会という協議会を立ち上げておまして、その協議会において、交通事業者や通信事業者、また地方公共団体等におきまして、無料公衆無線LANの整備促進であったり、周知広報であったり、また利用手続きの簡素化について、進めていっているところでございます。

前段のところなんですけれども、先ほどもお話がありましたように、官公庁さんだとか、Wi-Fiについても、各省庁さんで、それぞれの分野に応じた対応している中で、総務省では防災、防災の観点からのWi-Fi環境の整備を進めておまして、防災拠点だとか、そういった拠点におけるWi-Fi環境の整備を行う地方公共団体、こういったところに対する補助のメニューを設けておまして、総務省としての整備の取り組みというところは、こうした対応を行っているところでございます。

5. 各都道府県での休日設定ができる取り組みについて

各地域における休暇の分散による旅行意欲誘発と有給休暇促進に向けた取り組みとして、全都道府県で休日設定ができるような取り組みを国としても検討されたい。

【回答】

(回答なし)

6. AUTO ELT試験電波発射時間の規制緩和について

現在航空機に装備されているAUTO ELTについては、被雷時に作動試験を行っているが、試験を行える時間が毎時 00 分から 05 分の間に制限されており、駐機時間の短い国内線などにおいて作動試験が行えない為に遅延することがある。定時性の確保による利用者利便の向上や、エアラインの効率性向上につなげるべく、電波法を改正し試験電波の発射時間に対する規制緩和を図られたい。

【回答】

ELTの試験電波発射時間の規制緩和のご要望ということなんですけれども、まず、海上保安庁、あるいは国土交通省といった関係機関と、実際、これをやっていただく際にはご連絡いただいているところでして、そういったところとの調整が必要です。

あと、世界的なところで申し上げますと、航空機のパイロットさん、ELTの信号を行っていただいております、0分から5分の間ということであれば、それが

試験信号ですねということでご認識いただけるということになっております。

これを0分から5分の間以外の時間で行った場合、航空機のパイロットの方がその試験信号だと思って打ったんだと思いますけれども、それを本当の遭難信号だということで誤認するおそれもありまして、そういった状況を防ぐために、ちょっと国際的な協定が必要になってくるのかなというところで考えております。そのため、各国の状況を把握した上、それに応じて今後検討してまいりたいというふうに考えております。

【消 防 庁】

1. I S Oコンテナにおける移動タンク貯蔵所に関する手続きについて

移動タンク貯蔵所に関する消防手続きは、タンクローリーを想定したものとなっており、輸出入がメインのI S Oコンテナシャーシでは手続き上、以下の問題があるため、許可手続きを行っていないドレー業者による運行の実態も報告されている。

- (1) 設置許可申請の際に該当のコンテナ番号を記入する必要があるが、I S Oコンテナは、基本的にタンクメーカーの持ち物であり、運送会社では特定できない。
- (2) 完成検査の際、設置許可申請に記載したI S Oコンテナをシャーシに乗せる必要があるが、前項の事情により、さらに困難である。
- (3) 完成検査の承認を受け、日々I S Oコンテナ輸送を行う際、シャーシに乗せるI S Oコンテナが変わる度に、事前に消防へ軽微な変更届を提出し、承認を受ける必要がある。
- (4) 管轄の消防署により申請・許可手続きに関する運用が異なり、窓口の事情で繁忙時には終日来庁を断られることがある。
- (5) 設置許可の承認を受けた後でなければ、シャーシを発注（製造）することが出来ない。

については、法令遵守のためにも、申請・許可手続きの合理化・迅速化に向けて処理手順を改善されたい。

【回答】（消防庁危険物保安室）

I S Oコンテナにおける移動タンク貯蔵所に関する手続きについてのご要望に関しましては、I S Oコンテナなど、国際海事機関が採択した危険物の運送に関する規定に定める基準に適合しているタンクコンテナを車両に積載して貯蔵する場合には、移動タンク貯蔵所としての消防法の適用を受けることとなります。このタンクコンテナに関しましては、一定の消防法令の技術基準に適合していることが確認されておりますので、国際間の流通の一層の円滑化を図るという観点から、移

動タンク貯蔵所にかかる許可等の事務の簡素化であるとか、合理化について、平成13年に運用基準を示しているところがございます。

また、ご意見にありました移動タンク貯蔵所の設置許可申請につきましては、車両の製造後であっても許可申請は可能となっております。

2. SDSの交付について

危険物の輸送は緊急時に対処できなければ意味をなさないことから、ISOコンテナの国内貨物輸送に際しては、SDS（MSDS）の日本語での交付を義務付けられたい。

【回答】

SDSですけれども、こちらは特定化学物質の環境への排出量の把握及び管理の改善の促進に関する法律や、労働安全衛生法などにおいて、事業者が指定された物質を他の事業者に譲渡、あるいは提供するような場合に文書で提供することが義務づけられているものと消防庁も承知しております。消防法令上の危険物、こちらを移送する場合には、移送するものの責任において、移送物の危険性を把握し、危険物の類、品名、数量などを表示するとともに、危険物取扱者を同乗させることとしておりますので、現時点の消防法令において、SDSの義務付けというものは、現時点では必要ないかなと考えております。

ですが、当庁としても、消防法で定める危険物に関する情報、こちらが適切に提供されるよう、周知徹底はしていきたいと考えております。

3. イエローカードの法制化と運用改善について

業界の自主的な取り組みであるイエローカードについて法制化されたい。あわせて、本制度の実効性を担保するため以下の施策を講じられたい。

- (1) イエローカードについては、複数枚のカードが車上に常備されていることも見受けられるが、ドライバーが犠牲となる事故があった際に、どのカードが実際の内容物なのか不明となる。したがって、都度の運行時に日付入り文書として荷主から交付するように、運用を改善されたい。
- (2) 積載する危険物の種類の表示について、車外に国連番号を表示するとともに、番号データベースを整備して、PCやスマートフォンなどの通信端末で、処理方法などイエローカードの内容を検索できる様に改善されたい。

【回答】

イエローカードはご存じだと思いますけれども、一般社団法人日本化学工業会が作成して、携行の指導をしていくというものでございます。当庁としても、危険物についての立入検査や、危険物安全週間などの機会をとらえて、精力的にイエロ

ーカード携行については、指導しております。

この日本科学工業協会が、会員宛には輸送している化学品以外のイエローカードは携行させないことということは、こちらの協会からも指示はしている部分なんですけれども、当庁としてもこちらの協会に対して、積載物以外のイエローカードの管理状況、再確認したいと考えております。

このイエローカードに関することで、(2)の積載する危険物の表示についてというところなんですけれども、こちらは消防法令上積載する危険物の類、品名、最大数量というものは、表示することとなっているため、改めて国連番号の表示までは必要ないかなと考えております。

しかし、危険物に関するデータベースなどのご質問もございますけれども、当庁においても、危険物災害等情報支援システムというものを整備運用しているところなんです。一般の方もインターネットでアクセス可能なものとして運用されておりました、国連番号などもデータの中には入力されているものがございます。当庁として、本システムの広報周知を図るとともに、システムの充実を進めていきたいと考えております。

4. 危険物の規制の国際ルールへの統一について

危険物に関するコンテナ輸送については、外航海運・内航海運ともに国際ルールで運用されているが、陸上輸送となった時点で危険物の定義に差異が発生することとなる。ついては、国際ルールへの統一を図りたい。

【回答】

危険物の規制の国際ルールへの統一についてです。国際ルールで定める危険物の定義というものは、消防法による定義と若干の差異がございます。例えば国際ルールでは、引火性液体から除外される物質が、引火点が93度を超えるものなども除外されておりますが、日本国内の消防法では、引火性液体の第3分類、この辺のカテゴリだと分類される場合がございます。引火点の高い引火性液体であっても、何らかの加減によって着火し、延焼する危険性というものは当然あると考えておりました、また、その物体の状態が高温や高圧などでは危険性は低くないと考えております。その危険性に応じた規制は必要だと消防庁としては考えております。

5. 国際海上コンテナによるフレキシブルタンク輸送について

国際海上コンテナによるフレキシブルタンク輸送について、「危険物に関する規則の省令」が規制緩和された結果、ドライコンテナによる輸送が増加し、液漏れ災害や車両火災など重大事故が発生し、運転手並びに一般市民が極めて危険な事故に巻き込まれる状況があるため、動植物油（液体）の国際海上コンテナ輸送については、

タンクコンテナでの輸送に限るよう改正されたい。

【回答】

最後の国際海上コンテナによるフレキシブルタンクの輸送についてでございます。フレキシブルタンクによる危険物の運搬において、消防法で定める危険物、こちらの流出事故は過去6年間は発生していないと事故の件数としては認識しております。しかし、昨年度の検討会及び今年の4月に、国土交通省さんが、国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアルというものを改正しております。この中でフレキシブルタンクによる液体物の輸送に関する注意事項が追記されておりますので、こちらの内容を消防庁として実施している各危険物施設の立入検査のほか、様々な機会を活用して、運搬時の注意事項という形で周知していきたいと考えております。

【質疑・応答】

【質問】 AUTO ELTの件なんですけれども、まず確認なんですけれども、世界的にもどの便の運航乗務にも、常に救難電波は受信をしながら、そこは私たちも認識はしているんですけれども、決まった時間以外に発信をした場合に誤認する可能性があるということで国際的な協調が必要ということをおっしゃっていましたが、基本的には00から05分の間というのは、国際ルールとして今何らかの国際機関で決められているという認識なんですか。

【回答】（総務省）

現実なことを申し上げますと、昔は0分から5分の間ということだったんですけれども、現時点ではそれがなくなっているという状況になります。ただ、当時、そういう状況でありましたので、引き続き、日本もそうですけれども、こういうルールを持っているような国が多いという状況の中で、単純に今、世界的なところでルールがなくなったからといって、今すぐ例えば好き勝手な時間に出してもよいかということで実際上考えていくと、ちょっと簡単に安全ですと言いがたいのではないかとこのところもありまして、世界的なところも踏まえて、日本としても検討していければいいのかなと。その安全というところを第一に考えてやっていくのがいいのかなというふうに考えているところです。

【要望】 デジタルデバイドというのは、これは不感地帯だけがデジタルデバイドという認識ではなくて、陸上と海上のそういった通信インフラに差があるよねと。この辺もデジタルデバイドというところにも入っているというふうにわれわれ思っております。

地デジの放送の話もありましたが、われわれは海上でユーザーがいないんじゃないかというふうに思われて、実際のところ地デジ化に入っていると思います。特に山間エリア、この辺はそういった対応をすべく UHF とかを自動的に基地から飛ばしてやっている部分も確かあったかなという認識しております。これも今山間部のほうも地デジにどんどん変わっていきっておりますけれども、何も海上には、そういったユーザーがいます。地デジが映らなかつたら衛星に変えたらいいとか、そういう考え方はどうかなというふうに思います。

あと、それに付け加えて、スマートフォンとか携帯電話、それを洋上から 20 マイル以上、地上が見えないエリア、当然地球丸いですから、それは直線的な電波は陸上のほうはひらってもらえないでしょうけれども、やはり沿岸航行するとき陸上が見えていると思います。陸上が見えている範囲であれば、そういったスマートフォン、携帯電話では、陸上と同等に使えるような体制をやはり整理していただきたいというのがこの趣旨でございますので、そこも踏まえてもう少し海上保安庁のほうも、海のもしもは 118 番といった感じでやっております。これが陸上のほうで陸地が見えているのに、118 番が使えないというふうになれば、これは人命にかかわる問題ですので、やはりこの辺も十分踏まえて検討していただきたいと思います。

【質問】 EMS 民間業者に対して同じ規則という部分が明らかでないという部分につきまして、一つの例を挙げますと、これは国際貨物でございますので、通関というのが発生しまして、これがやはり EMS につきましては、郵便というものもあるでしょうけれども、郵便通関という独特の簡易な通関方法をとっているということで承知しております、これは郵便という部分に限りましては、そういったような速達性も含めまして必要だろうなという部分ではありますが、これだんだんサービスが広がっていくという過程の中で、だんだん小口の貨物の話になってまいりまして、今回いよいよクールなんていうサービスまで始めるというにあたりまして、これはもはや相互乗り入れとか、完全に同じようなものを運ぶのに、これが郵便という名前がつくだけで通関が変わってしまうと。非常に簡易な通関になるということですので、ぜひともどう見ても郵便ではないものまで今変っているという部分、その変わった部分については、ちょっと見直しをしていただきたいという要請事項でありますので、これに関してもしお考えがあれば、ご回答をいただければと思います。

【回答】（総務省）

通関の賦課課税方式とか、申告の手続きとか、そういう違いだと思うんですけども、先ほどちょっとご説明させていただいたとおり、国際急送便に関しては、1 社がはじめから最後までものを配送しているということで、どんなものが中に入っているのかというものが、把握していることになっているのですけれども、

EMSのような国際郵便サービスは、業者で途中で引渡しというものがあるために、税関によってチェックと申しますか、そこによってチェックが入り、課税を決めるというようなシステムには、そういったシステムの違いにはなっているのですけれども、それが例えば簡易であるとか、簡易でないとかということは、やっぱりその配送システムの違いということで承知しているところでございまして、一概に同率な課税方式にするというのは、困難ではないかなと思っております。

【質問】 I S Oコンテナにつきまして、完成後に申請ができるということではあるのですが、実際設置許可申請の際に、日本にあるかかどうかもわからない、乗せるコンテナ番号というのを記載する必要はないということによろしいのでしょうか。一番最初の設置許可を申請する際に、そのコンテナ、当該コンテナ、当然 I S Oコンテナですから、世界中のどこにあるかわからないのですけれども、その番号を記入する必要はないということによろしいのですか。

【回答】 (消防庁)

ただ、特定はできないといけないと思うんですね。結局、シャーシの上に乗せるコンテナが、消防の立場としては結合部分が合うということが確認する必要があるんで、何を乗せてもいいというわけではなく、その結合部分が合っているという部分で確認はいると思うんですね。

【質問】 おそらく、今の 20 フィートなり何なりで、規格は決まっているので、適合はしなければそもそも規格になりませんので、ただ、そのものがどこにあるのかわからないだけどもということによろしいので、そこは一般のいわゆる 20 フィートが乗っかるようなシャーシだったらいいとか、それぐらいであればいいのですけれども、いかんせん、何が乗るかがその時点ではわからないというのと、あとは、これ実際に危険物専門に扱っているところは、安全管理等々もしっかりはしていますけれども、全くそれが本当に危険物の資格を持っているかどうかわからないような事業者なども実際に運んでしまっているような状況ではありますので、I S Oコンテナという特徴できちんとそこを踏まえたような形という部分で、ぜひ解釈でも運用でもいいのですけれども、そういう形のものをお示しいただければなど、お願いでございませう。

【回答】 (消防庁)

承知しました。この通知が、事業者に出している通知が 100%ではないので、実情をお聞きして、変えるべきものがあれば変える必要があると思えますし、ただ、消防の立場として譲れない部分ももちろんございませうので、そこに関してはまた後日ご相談させていただければと思えます。

