

1. 軽油価格への対応について

軽油価格についてはガソリン価格より下げ幅が少なく、一部の給油所では税抜き価格の逆転現象も発生しているが、2008年以降の市場価格連動型という不透明な価格決定方式の導入も要因とされている。

については、価格形成の透明化に向けて対策を講じられたい。

【回答】

軽油を含めた石油製品の小売価格というのは、国際的な需給バランスや地政学的リスクなどで変動する原油価格や為替レート、国内市場の動向など、様々な要因により変動するものと認識している。

そのため、資源エネルギー庁では、全国約2,000のSSに対する石油製品価格モニタリング調査等を実施しておりまして、引き続き市場の動向を注視してまいりたい。

仮に、競争制限的な行為に接した場合には、公正取引委員会と連携して厳正に対処してまいりたい。

2. 航空法と航空機製造事業法の二重適用の是正について

民間航空機の整備分野における「航空法（国交省管轄）」と「航空機製造事業法（経産省管轄）」の重複項目について、航空法の認定事業場においては航空機製造事業法を適用外にするなど、管轄する省庁間で調整を行い、手続き簡素化の観点から二重適用を改めるよう法律を改定されたい。

【回答】

航空法と航空機製造事業法は、それぞれ異なる目的に則り規制を行っており、次のとおり、事業者の負担軽減に努めている。平成24年10月に航空機製造事業法の通達を見直して、子会社が航空運送事業者である親会社の航空機などの修理を行う場合など、航空機製造事業法の対象外となる事業を明確化した。

また、次の年、平成25年11月に、航空機製造事業法施行規則の改正を行い、航空法に基づく事業外認定取得者が、航空機製造事業法の認可申請を行う場合における提出書類を簡素化。また、航空機製造事業法の許可の要件となっている特定設備のうち、技術水準に鑑みて、管理する必要性が薄れているものを除外するなどの見直しを行った。

さらに、平成29年の6月、航空機製造事業法施行規則の改正を行い、航空機用

機器における近年の技術の進歩などに対応して、航空機用機器の製造または修理事業者負担を軽減するために、一部の航空機用機器について、製造及び修理方法認可の適用除外とした。

今後も事業者の皆さまからのご意見、ご要望を参考として、国土交通省とも連携を図りながら、負担軽減に向け、不断の見直しに努めてまいりたい。

3. バイオジェット燃料の実用化について

環境負担軽減のみならず、長期的なエネルギー安全保障の確保、新規産業としての雇用創出・経済効果などが期待できることから、排出権取引制度の導入が決定していることから、日本において航空機代替燃料となるバイオジェット燃料の実用化に向けた取り組みが急務である。なお、実用化に向けては研究開発費補助の拡充や全量買取制度の導入など、あらゆる支援策を講じられたい。加えて、空港での備蓄や給油など、実用化に向けては運用環境の整備が必要であり、航空局が中心となって、関係省庁との連携を図られたい。

【回答】

経済産業省では、バイオジェット燃料の実用化に向けて、微細藻類などを活用したバイオジェット燃料生産に関する研究開発事業を 2017 年度から実施している。

2020 年度、東京オリンピック・パラリンピック競技会の期間中に、バイオジェット燃料を用いた初の商用フライトを実現するために、関係者間で今どういった燃料供給できるのかといった検討を行っている。

こういった取り組みを通じて、関係省庁、国交省と一体となって、引き続きバイオジェット燃料の実用化に取り組んでまいりたい。

4. SDSの記載事項について

化管法第 14 条では、化管法の指定化学物質等取扱事業者に対し譲渡し、または提供するときはその相手方に当該指定化学物質等の性状及び取扱いに関する情報を提供する義務を課している。また厚生労働省の所管として労働安全衛生法及び毒物及び劇物取締法において SDS 及びラベルの提供に係る規定があり、同様の制度が実施されている。

しかしながら化学品の 1 次生産者といえるメーカーに比べ、商社等の事業者のなかには、有害性等の情報伝達への意識が低い事業者が存在する。航空輸送における保安のさらなる強化に向け、荷主となる事業者への啓蒙活動や指導など、厚生労働省にくわえ、国土交通省航空局との緊密な連携をはかられたい。

【回答】

特定化学物質の環境の排出量等の把握届出に関する措置、これはいわゆるP R T Rと呼ばれるもので、その性状や取扱いに関する情報の提供に関する措置、これはS D S制度を講じることによって、事業者による化学物質の自主的な管理の改善促進ということを目指した法律で、環境の保全上の支障を未然に防止することを目的としている。

S D S制度に関しては、ご指摘のとおり、法第14条において、化管法の指定化学物質等取扱事業者施行令において、指定された指定化学物質を含有する製品をその他事業者に対して譲渡、または提供するときは、その譲渡し、また提供するときまでにその譲渡し、提供する相手方に対して、当該指定化学物質等の性状及び取扱いに関する情報を提供しなければならない。これがいわゆるS D Sで提供しなければならないと規定されている。

ご要望の視点で、商社に対する意識が低いというところもあるので、上記の目的の規定に従って、当省では、セミナーであったり、パンフレットの配布を行っているところで、こうした取り組みを引き続き行って、情報提供の周知徹底を続けていく所存である。

5. 原産地証明書の取得に係る業務の円滑化について

商工会議所が発行する原産地証明書の取得にあたっては、原紙を提出し、記載内容に問題が無ければ承認印が押印されることになる。しかしながら、原産地証明書の原紙提出をもってのみ記載内容に関する審査が行われるという現在の方法は、訂正作業が生じることなどをふまえ、時間や費用を要する状況を招いており、効率的とはいえない。日商を中心に、原産地証明書等の申請や発給の電子化を検討していると承知しているが、その進捗状況を明らかにされたい。

【回答】

電子化については、日本商工会議所が行う申請発給手続の電子化を進めるために、経済産業省としてシステム開発管理費用等今年度の予算で措置をしている。

今年度、日本商工会議所では、システム開発に取り組み、次年度、来年の4月より、東京商工会議所などに一部主要商工会議所から電子発給を開始する予定である。

6. 余暇・休暇制度について

経済産業省による「プレミアムフライデー」、観光庁による「ポジティブ・オフ」、厚生労働省による「仕事休もっ化計画」など、省庁毎に余暇・休暇の施策が存在する。一方で、日本観光振興協会の調査では、施策の認知はもとより、余暇・休暇の活

用に対する意識が低いことが明らかになっている。余暇・休暇制度の課題や今後の展望について明らかにされたい。

【回答】

プレミアムフライデー、月末金曜は、ちょっと豊かに過ごす、生活スタイルを推進することによって、消費を喚起して、事業者に販売促進の機会を創出することを目的として実施しており、認知度は非常に高い認知度になっており、約9割ですけれど、他方で、課題といたして、振替を含めた早帰りの実施は、約2割にとどまっており、こちらの改善点が課題となっている。

ちなみに、振替とは、当初、月末金曜日をプレミアムフライデーと位置付けていたけれども、なかなか、特に民間の皆さま、月末金曜日お忙しくて休暇が取れないというご指摘をいただき、なので、われわれとしては一応月末金曜日をプレミアムフライデーと位置付けてはいるのですが、他方で、自由に振り替えていただいても問題ないという形にさせていただいて、他の日に振り替えて実施していただくことも可能ですという建付けにさせていただいている。そうしたところでもやはり現状2割にとどまっているというのが、課題となっている。

実施率を上げるために、やはり多様な方々を巻き込んで、多くの方に実施してもらう活動をしていくことが必要だと考えており、平成30年10月からは、小売業だけではなくて、観光業など関係団体が集まり、その月のテーマを決めて、たとえば3月ですとお花見とか、そういったテーマを事務局のほうで決めさせていただいて、事業者の方には、そういったテーマに沿った形で、バラバラにやるよりは、一体としてやったほうが集約図られるだろうということで、テーマに沿った取り組みをしていただだけませんかという推奨をしたり、あと消費者の方にはそういったテーマで、事業者一丸となって、ぜひご参加くださいといった形でなんとか浸透できないかと考えている。

引き続き、こういったやり方にもいろいろあるとは思いますが、そういった意味では多様な小売業だけではなくて、他のプレーヤーも巻き込んでいって、なんとか浸透を図っていきたいと考えている。

【質疑・応答】

【質問】 余暇・休暇等について、ご質問したいんですけども、観光庁のポジティブ・オフ、厚労省の仕事休もつ化計画、各省庁で、それぞれの計画がされていると思いますが、横の連携というか、省庁間の連携などは、具体的に何か挙げていることは。

【回答】

これからの課題になっておりまして、まさに今関係部局で集まって、何か連携をして行うことができないのかというのを議論しているところになっております。

【質問】 実際に、SDSを発行される際に、企業秘密の部分とかで、場合によっては非公開とされていて、中の性状がすべてわからない部分があるSDSを発行されているケースが、実際の実務を行っていく上では散見されます。そういったことに対して、何か法的に取り締まりをするようなことなどは、可能なものなのかということについて、ご回答いただければと思います。

【回答】

SDSに関しましては、ご要望の中にも記載のとおり、法令ごとに異なっておりまして、労働安全衛生法と毒物劇物、われわれの法律とありまして、われわれの法律というのは、事業者の自主管理の促進というものでございますので、SDSを発行しないと、即時に罰則ということにはならないし、中身的に、基本的には法律で指定された物質のパーセンテージ等が書かれていれば、そこは問題ない状況になってございます。ただ、それすら書いていないようなところありますと、指導勧告という形で、当方よりアプローチさせていただいて、修正等、依頼する。

その上で、さらにやらない場合は、公表等もさせていただくということですが、刑事罰というものの自体は、過料という形で刑事罰的なものはわれわれの罰則の中にはついていないです。そういう趣旨でいきますと、他方、労安法なり毒劇法とは少し立場が異なると思いますか、法律の位置付けがこうなっておりまして、そういう意味でいきますと、なかなか罰則ということで厳しく指導というところまではならない。

あと、さらにちょっと言わせていただきますと、化学物質管理促進法自体は、ご要望の中に航空機の爆発等、そういった保安の観点等のご指摘があるのですが、われわれの法律の中は、環境を経由して、化学物質排出されていくものでございまして、それが発がん性であったり、長期の毒性ですね、臓器にずっと滞在し続けると、臓器に異常が起ると、そういうものを見ておりまして、こういった観点も労働安全衛生法だったり、毒物劇物のような急性毒素を扱うのとはちょっと種を異なるものとしております。

【質問】 私から1点だけ。軽油価格の関連なんですけど、ここでは、下げ幅が少ないという表現をしているのですが、もともと軽油の価格というのは、ガソリンの半値とまではいかないにして、相当安い時代がずっと続いていて、その後の上げ幅ですね。ガソリン以上に上がったという感じがものすごく強く出るものですから、まずそこ

のところのストンと落ちていないというのが、いまだにずっと続いているというほうが、正しいのかなという気がしています。加えて、今価格連動型になって、一方は落ちても、なかなか軽油のほうは下げ幅が少ないですとか、それ以前でも、ガソリンもそうですけれども、安いときに買った、高いときに買ったガソリンを今売っているということで、必ずしも市場の価格と連動していないような部分もあったという、これまでの歴史的な流れも含めて、見えづらい価格設定ということに対しての不信感という語弊があるかもわかりませんが、少しわかりづらい点があるのが、こういう設問にさせてもらっているということですので、その辺中身についてはご理解いただければありがたいかなと。

この価格変動になって、当然、こういうことを調査されながら、価格を決められているということについては、われわれも承知しておりますが、そういった背景にそういうことがあるということだけ、ご理解いただいとけばと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

【回答】

今現在は、基本的には、原油価格動向で燃料価格に反映されているというふうには認識していますので、そういう話は以前あったということは、話は聞いているんですけれども、今は繰り返しになりますけれども、原油価格動向には反映されているという認識で今おります。

【質問】 個人ですと、ガソリン価格急騰すると、買い控えというんですか、マイカーの使用を控えたり、そういうこと可能なのですが、われわれ、営業という形でやっているところについて、なかなか買い控えて事業ができないものですから、上がろうが下がろうが、買わざるを得ないというような実態がありますので、その辺があるものですから、こういう設問になっているということでございますので、引き続き対応いただければありがたいなと思います。

【回答】

市場の動向には注視をしております。

【回答】

二つほどありまして、一つ目は、航空法と航空機製造事業法二重適用というところで。

いただいたところは、了解いたしましたということで、少しずつ運用をどういふふうに変えていくという側面で、省令であるとかそういったものが変わっていくことによって、事業者の負担が徐々に減少しているのは、これは事実だと思っていま

す。そこに関しては様々な、われわれも改善要綱を出させていただいき、少し前であれば、規制緩和の中でお伝えはしたいというところで、徐々に実ってきているなという実感はあります。

おそらくこの法律ができたときと比べて、確かに、毎年ご指摘いただいているとおり、それぞれ異なる目的でというところは、われわれもこれは認識しておりますけれども、一方で、とはいうものの、同じ内容について、規制がかかっている、依然としてこの規制がなかなか改善されていないという部分というのがある。それをやるために、それぞれの規制に適合させるために、最終的な書類の処理も含め、職場ではやはり余計な労力がかかってしまっているというのは、これも事実だというふうに思っています。事業活動を調整していく経済的な観点と、航空法のように安全を担保するような観点と、全く異なるものと理解はしておりますけれども、ここについては最後にもいただいておりますが、不断の努力と見直しということを記載していただいておりますので、われわれも具体的にこういうところでの様々使ってお伝えさせていただきたいと思っておりますので、ぜひとも、ここについては、二重適用の範囲がより狭まっていく、最後のところは、何かが残る可能性があるというのは、これは承知をしております。

【回答】

二重適用云々という話はもうずいぶん前から、できるところから、ご案内のように、なかなか法律をいじくるといのは、非常に難しい部分がございますので、できるところから、皆さん言われたように、規則のところから、あるいは書類と規則のところを変えることによって、書類ですとか、設備など、減らしたり、別のカテゴリを移したりということは、できるところからやっていきたいというふうに思っております。引き続き、やっていきたいと思っております。

【質問】もう1点、バイオジェットに関連なんですけれども、2020年に初の商用フライトの実現に向けてということで、少し前からこの話も伺っています。一方で、商用フライトとして実際に運行していく中では、ここでも燃料供給体制の検討ということで触れていただいておりますけれども、既存のいわゆるジェット燃料を給油するための施設というのはなかなかうまくいかないとか、あとは単価の問題もあろうかと思っております。やはり精製量そのものが少ないですので、ジェット燃料に比べて、はるかに高い単価になってしまう中で、じゃあどういふふうに事業所としてコストを合せていくんだというところ、あるいはCO₂を削減するという目標というのは、これは事業者にしても、国にしても、これは世界規模で見て、共通の目標がというふうに思っています。

一方で、わらわれ航空の産業においては、ジェット燃料の代替というのが、一定量、定まった量で、安定的に供給されて、しかも価格的なものも含めてある程度安定してくるといふには、まだまだほど遠いのが今の状況かなというふうにも考えています。航空においては、GNBMがまもなく発動されるという中、日本はここにおいても、他の外国の諸国に比べては、先じてCO₂の削減に対してコミットしていこうというのが、国としてもしっかり出しているというふうに思っています。今度、このGNBMが始まってしまうと、航空会社の負担というのがどんどん高くなっていくことも容易に想像できますので、ここはぜひとも、タイムリーにスピード感をもって、燃料供給体制についても、あとは安定的に精製できる、どれぐらいになれば安定的なのかという議論もあるかと思えますけれども、ここについては、事業者も含めて、ぜひともお願いをしたいというところですので、改めてお伝えをさせていただきたいと思えます。

【回答】

ご指摘ありがとうございます。まさに、今、この関係者の中には、当然エアラインの方々が入って、いろいろ議論させていただいていますので、国土交通省などと引き続き議論していきたいと思えます。

【質問】 いろんなことを考えると一番現実的なのはバイオジェット、代替燃料がというのはこれは共通の認識だと思っていますので、ぜひ少し前から見ても、確かもともとは2020年というのが初の商用というよりも、ここまでにある程度軌道に乗せるというのが、なかなか進まなくて、今この状態になっているというふうに認識していますので、ぜひここはわれわれも非常に興味持っているところですので、ぜひよろしくお願いたします。

【質問】 今回要請した内容じゃないですけど、私の勉強不足でちょっと教えていただければ。フレシキタンクという液体物を運ぶパックという専用パックがあるんですけど、これ運ぶときに、要は液体を、タンクローリーとかじゃなくて、フレシキタンクという製品なんですけれど、これは輸送上のときにトラブルがあって、よくそこで穴が開いてこぼれて、油が漏れて、高速道路でスリップ事故が起きて、国交省にも要請をしたと。これ危険物だと消防庁の所管で、消防庁のほうにも要請をしたようなのですが、製品だけで使い捨てになっているんですけども、実は使い捨てじゃなくて、使い回しをしているという事実がありまして、この辺の所管というのは経産省の方とかで何か使用する責任とかはどこに言えばいいのかなと思ひまして。

【回答】

まず、フレシキタンクが何かというところからイメージがわからないので、まず調べさせてください。おそらくわれわれというか、国交省か消防庁の世界なんだろうとは思いますが、われわれで、製品になった先の話というところについては、正直、多分空港なのか、どこかでの場所での使い方のお話だと思うので、経済産業省に所管はないんじゃないかなというのが直感はありますので、ただ、一回フレシキタンクってなんだろうというところから少し調べてさせてください。

【要望】 製造者の責任とかそういうのがどうなのかなと。要はつくったところが、事故の要因で、運ぶと当然国土交通省の輸送の関係になってくるので、例えばそこで事故が起きたときには、運転者が悪くなるんです。製品が悪くても。もしあれば教えていただきたい。