

1. 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）」の重複項目の是正について、平成24年に閣議決定された内閣府行政刷新会議の結論の方向性に沿った検討を早急に行い、航空法への一本化も視野に入れた抜本的な見直しをされたい。

【回答】

まず航空法と航空機製造事業法は異なる法律目的を持っており、その目的ののちとって、それぞれに必要な規制を行うとともに、必要な連携を図っているところである。

平成24年の閣議決定ですけれども、こちらを受けて、同年24年10月に通達の見直しをしまして、自家修理に子会社の行う事業も加えることとしました。また、同年24年の12月から翌年25年3月にかけて、航空運送事業者、航空機製造メーカー、装備品メーカーの委員からなる検討会を開催し、こちらには国土交通省の航空局の方にもご参加いただき検討を行った結果、同年25年11月に航空機製造事業法の施行規則を改正しまして、特定設備などを見直して、許可事業の緩和を行い、許可申請書の設備の配置図を省略しました。

それから、認可申請書については、一部の提出書類を航空法で認定を受けた業務規定で代替できることとした。

また、2年ごとに許可事業者において行われていた設備検定、技術者検定については、業務負担緩和のため廃止し、かわりに国の経済産業省の職員が事業者を訪問して確認することとした。

2. バイオジェットの実用化について

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、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。本格的な導入に向け、経産省がさらなるリーダーシップをとり、関係省庁との連携を図られたい。なお、実用化に向けては研究開発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。

【回答】

バイオジェット燃料の実用化に向けて積極的にやっつけようというスタンスで、具体的には、地球温暖化対策のみならず、エネルギーセキュリティーとか産業

政策という観点も重要ですので、2020年のオリンピック・パラリンピックを一つのいわば一里塚のような形で位置づけており、そこまでに可能な限りの導入をしている。恐らく本当の商業ベースに乗るまでにはもう少し時間がかかるということかもしれませんが、そこまでをしっかりと刻んで、それでフォローアップしていくという意味で、この2020年というのを一つのターゲットと置いている。

さらに、そのために、当然ながら、例えば燃料をつくる人たちだけでは当然だめで、それを流通させる、もしくはそれを使うユーザーとしての航空会社とか、そういった様々な方のニーズや、そういったところのボトルネックといったところを解消していくことが必要でして、関係者の方々を集めた検討委員会を行っている。そういった中で課題をいわば「あぶり出し」をして、必要な政策措置といったところもそれに基づいてやってまいりたい。

今までは研究・開発のところについての補助金は出ささせていただきましたけれども、そうした検討会を通して必要な措置というのが浮かび上がってくれば、そういうところでさらに我々としてもバックアップする。

あわせてこちらの検討会ですが、国土交通省と我々の共管といいますか、両省でやっており、他国等を見ても、国土交通関係、特にエアラインに対してのインセンティブを与えることで流通が活性化されるとか、生産会社のやる気が出るとか、そこに政策資源を配分するといった企業行動が出てくるということもありますので、我々のみならず、国土交通省ができる政策ツールということも出口として含めつつ検討していく、そういうことで考えているところである。

3. 申告システムの改善について

現在、NACCSでは輸出入者符号と輸出貿易管理令（別表1・2）に関わるライセンス番号とが関連付けられていないため、NACCS上に誤ったライセンス番号を入力してしまうとそのまま誤申告となってしまいます。については、NACCS上で輸出入者符号とライセンス番号を関連づけさせて、2つが合致しなければエラー表示が出るなどのシステム改善を願いたい。

【回答】

申告システムの改善について、現在、NACCSでは申告のときに入力される輸出入者符号と、それから経済産業省が交付するライセンス許可証のライセンス番号が関連付けられていないので、申告のときに経産省のライセンス番号を誤ってしまうと、誤申告となってしまいう現状について、NACCS上で、輸出入者符号と経産省のライセンス許可証のライセンス番号を関連づけて、2つを突合しなければエラー表示が出るなどのシステム改善を願いたいという趣旨だと理解している。

こちらにつきましては、3.のご要望のタイトルとして「申告システムの改善に

ついて」とございますように、税関のNACCSと言われる申告システムの一部機能の問題ということになっており、こちらは申告システムに係るNACCS本体は、財務省が所管しております、財務省関税局にもこれと全く同じご要望が出されていると認識している。ついては、この回答についても、NACCS本体を所管する関税局と事前に内容を精査して回答を用意しました。

確かに現在、NACCSの中で申告時に入力された輸出入者符号と経済産業省のライセンス番号に齟齬があれば誤申告にならないんですよという仕組みではございません。といいますのは、現在、申告のときに入力された輸出入者符号と、そのときに入力されたライセンス番号が正しく、その輸出入者の電子ライセンスなのかどうかを見るためには、今NACCS本体と実は経済産業省のライセンスを交付しているシステムが別になっております。NACCS本体がまずございまして、その一つのサブシステムという形で経産省のシステムは、「貿易管理サブシステム」といいますけれども、NACCSの中には同じサーバーを共有していませんで、別なサブシステムという形で今、分かれています。

その関係で、申告のときに、経産省の許可情報とその都度申告するときに見に行くという仕組みが、今現在NACCS本体のほうにございません。なので、通関業者が行う申告のときに経済産業省側で持っているデータを見に行き、違いがあればバツを出すという形ですね。こういうNACCS本体から経済産業省のシステムに見に行くという機能がございませんので、こちらのほうにつきましては、来年の10月に第6次NACCSが公開されまして、それ以降、経産省の貿易管理サブシステムも、サブシステムではなく、NACCS本体に完全統合する方向で議論が進んでおりますので、NACCS本体の中うちのシステムが完全統合されれば、ほかの厚生労働省の手続とか、それらと同じように輸出入者符号で管理することができるようになりますので、そういった方向で検討を進めていきたい。

4. HPについて

レシップなどで日本の輸出者があくまでも輸出者として名義を貸すのみと認識している場合、外皮確認など海外の顧客へ確認が必要な場合があるが、経済産業省のホームページを参考に海外顧客へ確認してほしくても、現状の内容だけでは十分とは言えない。例えば、輸出貿易管理令が日英どちらでも顧客へわかりやすい説明を掲載するなど、英語版のホームページ作成を検討されたい。

【回答】

特に英語版ホームページについては既に我々も作成・公開しています。ホームページの内容・コンテンツについては日本語も英語もどちらも今後さらに充実させていくことを検討しており、具体的なご意見をいただければ、またありがたい。

ホームページを見た上でのご疑問点等がありましたら、電話等でお問い合わせいただければ、これまでも、これからも個別に対応していくところである。

この要望の中に特に記載のありました外皮判定でございますが、外皮判定についての相談は安全保障貿易審査課というところでお受けしておりますのでそちらにお問い合わせいただきたい。

5. トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会への積極的な対応について

トラック運輸産業の労働時間は全産業平均の1.2倍と、長時間労働が常態化しているが、その背景に荷主事業場、とりわけ着荷主の事業場における積み降ろしの際の順番待ち等による長時間の手待ちの発生や、契約にない付帯作業、急な輸送条件の変更等が指摘されている。これらの課題は、トラック事業者のみの努力で改善することは難しいことから、2015年に国土交通省・厚生労働省・荷主・事業者等による標記委員会が中央・各都道府県に設置され、長時間労働の抑制に向けた取り組みが行われているが、実効性をあげるには、着荷主等の理解・協力が不可欠である。

したがって、所管の各企業に対して、本協議会へ協力・参画されるよう指導されたい。あわせて、経済産業省及び各地方経済産業局としても、積極的に協議会へ対応されたい。

【回答】

(所管外のため回答なし)

6. 軽油価格への対応について

原油価格の大幅な下落に伴い、燃料価格も低下している。ただし、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】

一般論として、石油製品の小売価格というのは原油コストの変動だけではなく、油種ごとの需給環境や競争環境等による影響も受けるものであり、そういったものも踏まえて市場の中で形成されていくものである。

また、軽油の取引については、ガソリンスタンドの店頭の販売のみではなくて、更新契約や定期販売、輸送業者等の交渉力の高い大口の需要家への直接販売等が存在しており、このため、異なる油種の価格については、ガソリンを主力商品とするSSの店頭販売価格のみではなくて、それぞれの市場の特性を踏まえて動向を評価する必要がある。

実際にガソリン、軽油価格について、近年、最高値と最低値（最安値）を比較した場合、ガソリンスタンド店頭価格の下落率は約 34%同等ですが、同時期の軽油のインタンク価格の下落率で見ると 39%ということで、より大きく出ています。また最安値から最近の上昇局面に関して見ると、インタンク軽油については比較ができるデータが来ていませんが、SS店頭価格で見ますと、ガソリンの値上げ幅が軽油の値上げ幅に比べて 4%程度大きくなっているということにして、上昇幅も限定的となっていることがいえる。

このように必ずしも軽油価格の値下げ幅が少なくなるというわけではなくて、価格競争の実態というのは、繰り返しになりますが、原油コストの変動要因だけではなくて、各市場での需給状況、取引当事者の交渉等によって変遷するものだと考えている。

次に、価格形成のさらなる透明化についてご要望をいただいています。こちらについてはまさしく重要な課題だと認識しており、行政としても、管理ごとに、石油元請け会社に対してヒアリングを実施しておりますし、住民の方とのコミュニケーションによって卸価格の変動等に関する理解がちゃんと形成されるように、そういう努力を要請しているところである。

また信頼性の高い卸価格市場の形成や取引慣行の透明化など、公正・透明な卸売り市場の形成に向けて、今後、総合資源エネルギー調査会、新エネルギー分科会の場で検討を深めていきたいという予定である。

なお、最後に、趣旨がやや不明瞭であります。一部の給油所では税抜き価格の逆転現象の発生というところで、消費税の税込みとかそのあたりの表示の不適正ということを目指しているということであれば、消費税の総額表示について、ガソリンスタンド店頭での価格表示方式について、石油業界として「ガソリンスタンドにおける価格表示の適正化ガイドライン」というものを策定していますので、この周知が図られているところで、消費者に誤解を与えない価格表示を徹底するように、行政としても、消費者庁とも連携しながら必要に応じて要請していきたい。

【質疑・応答】

【質問】

6番の軽油価格の対応ですが、今、一時期の高値から、下がって、また若干、上がりつつあるという状況ですが、これがかなり上がってきたときに、まさにご回答いただいた需給という部分で価格形成されるという部分でございますが、個人には限らないと思いますが、個人の需要が多いガソリンにつきましては、どうしても上がってしま

うと乗らなくなるということもあることから、やはり価格上昇は、主に軽油のほうが上がり幅が大きくなってしまおうという実態がございます。

実際に価格では、この間の平均でいうと 30 円ぐらいの価格差があったのが大体 20 円とか、下手すると 10 円台の価格差ぐらいに縮まってしまおうということが多々見られたことから、その部分がどうしてもそのような形になるか。いわば「使わざるを得ない」という部分で足下を見られているのではないかということが現場の方からそのような意見も上がってきておりまして、それで今回はこういう形でご要請させていただきました。

確かに需給という部分ではありますが、どうしても必要なコストは、もちろん原油という部分でのコスト変動幅以上のものという部分について、何らかの監視というのができないのかということをご検討いただけるのかどうか、教えていただければと思います。

【回答】

価格でいうと、おっしゃったとおり、ことしの 3 月ぐらいが谷になっておりまして、その後、じりじり上がっている状況です。それで見ると、原油価格が円／リットルに直すと 12.8 円上がってしまっていて、ガソリンが全部転嫁できずに 11.6 円上がっている。それに対して軽油は 6.4 円上がっているということですので、上げ幅に関しては現時点で見ると軽油のほうが小さいですね。

あとは、軽油と一口で言いますが、交渉力のところの違いがあると思っております。インタンクですね。特に皆さんの母体であるような構成員の方々というのは多くインタンクの取引が多いと思っておりますが、こちらは特に大口取引ですので、非常に交渉力が強くて、普通のガソリンスタンド店頭の軽油価格に比べると相当価格は低いほうになっているという認識でおります。

その価格に関して規制的な指導ができるかということですが、自由競争社会ですので、正直なところできませんということではあります。環境整備に関して、そもそも、よって立つような卸価格の交渉に当たって、使い勝手が信頼ができて、需給を適正に反映したような公正・透明なマーケットをつくるという環境整備の部分については引き続き取り組んでいきたいと思っております。

【要望】

昨年ですか、この取引環境協議会がされていますので、荷主さんたちの協力が一番重要だと思いますので、経済産業省が所管されているところで各企業に要請をよろしくをお願いします。

【質問】

4番目のホームページについて、先ほどご説明いただいた内容で、既に英語版のホームページがあるということで、まずはそちらを確認した上でということになると思いますが、輸出貿易管理令とか、それに関する説明についても英語版での公開がされているという理解でよろしいでしょうか。

【回答】

法令そのものの英語訳も法務省が公開していますが、そこにリンク上、張ってあります。ただ、必ずしも最新版というわけではなくて、もちろん日本語で開設してから、それから日本語を通訳しているデータはあります。

どのレベルのことをお求めかわからないのですが、ホームページを見ていただいて、イメージされていらっしゃる抽象論があるかどうか一度見ていただくのが一番よろしいかと思います。