

経済産業省

1. 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】 商務・サービスグループ 物流企画室

荷主と物流事業者が連携し、手待ち時間をはじめ物流における非効率を解消することは重要です。現在、経済産業省は、標記中央協議会に参加しているほか、荷主各企業に対する取り組みとしては、実証事業として、荷主が他企業等と連携して、手待ち時間の削減をはじめとする物流の効率化を進めるためのガイドラインの策定を行ってまいりました。今後も、荷主各企業に対してそういった取り組み等を周知していきたいと考えております。以上のように、経済産業省としてもドライバーの長時間労働改善に向けた荷主と物流事業者の連携による取り組みについて、引き続き支援し対応してまいりたい。

2. 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】 資源・燃料部石油流通課

一般論として、石油製品の小売価格は、原油コスト、油種ごとの需給状況や地域における S S の競争状態等を反映して市場の中で形成されるもの。

また、軽油取引については、S S の店頭販売だけでなく、運送業者等の交渉力

が高い大口需要家への直接販売いわゆるインタンク販売等が存在する。このためガソリンを主力商品としているSSのガソリンと軽油の店頭販売価格だけで比較するのではなく、それぞれの市場の特性を踏まえての動向を評価する必要があると考える。

実際、ガソリンと軽油の価格について近年の最高値と最安値を比較した場合、①SS店頭価格の下落率は約34%と同等であるものの、②同時期のインタンク軽油価格の下落率は約39%となっている。また、最近の価格上昇局面においては、③インタンク軽油価格の上昇率については約19%とSS店頭価格（ガソリン）と同等であるものの、④SS店頭価格ではガソリンの値上がり率の方が4%程度大きく、軽油の上昇幅は限定的となっている。このように、必ずしも軽油価格の値下がり幅が他の油種と比べて小さい訳ではなく、価格動向は需給状況、取引当事者の交渉力、市場における競争環境等によって左右されるものと考えられる。

ご指摘にある石油製品の価格形成メカニズムのさらなる透明化は重要な課題と認識している。行政としても、四半期ごとに実施している石油元売会社へのヒアリングの場において、需要家とのコミュニケーションにより卸価格の変動等に関する理解に努めるよう要請しているところであり、また、全国2,000SSに対する石油製品価格モニタリング調査等を通じて石油製品価格の動向について注視してまいりたい。

3. 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】

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いるが、以下のとおり事業者の負担軽減に努めている。

平成24年の閣議決定を受けて、同年12月から平成25年3月にかけて航空機修理事業者等の委員からなる検討会を開催し、航空機製造事業法の運用の見直しについて議論したところです。

その結果、平成24年10月に航空機製造事業法の通達を見直し、子会社が航空運送事業者である親会社の航空機等の修理を行う場合等、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、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場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

出書類を簡素化したほか、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、昨今の技術水準に鑑み管理する必要性が薄れているものを除外する等の見直しを行った。

引き続き、国土交通省と連携を図りながら事業者の負担軽減に努めてまいりたい。

4. 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】 資源エネルギー庁資源・燃料部政策課

航空機の代替燃料として注目されているバイオジェット燃料は、地球温暖化対策のみならず、エネルギーセキュリティや産業政策の観点からも重要。

国際的にもバイオジェット燃料の実用化に向けた取り組みが盛んに進められている。我が国においても2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会の期間中に、バイオジェット燃料を用いたフライトを実現するべく、関係者を集め、課題整理などを進めているところ。

経済産業省としては、これまで微細藻類由来等のバイオ燃料の生産技術研究開発を推進してきており、引き続き、関係省庁とも緊密に連携しつつ、導入促進のために必要な支援等のあり方を検討してまいりたい。

5. SDSの記載事項について

16項目の輸送について、具体的な規定を設け正確な情報の記載を義務化するなどの対策を講じられたい。

例：「安全な輸送を行うこと」のような曖昧な表現ではなく、危険品の場合は UN NO, PG, Class の情報を必ず記載。通常品ならば「該当なし」など。

【回答】 経済産業省製造産業局化学物質管理課

特定化学物質の環境への排出量の把握等及び管理の改善の促進に関する法律（以下「化管法」という。）第14条では、化管法の指定化学物質等取扱事業者に対し、指定化学物質等を他の事業者に対し譲渡し、又は提供するときに、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。

提供する情報については、指定化学物質等の性状及び取扱いに関する情報の提供方法等を定める省令（以下、「SDS省令」という。）第3条で、16項目の提供すべき情報を規定し、その記載方法についてはSDS省令第4条において、日本工業規格 Z7253 に適合する記載を行うよう努める旨規定している。

なお、日本工業規格 Z7253（GHSに基づく化学品の危険有害性情報の伝達方法-ラベル、作業場内の表示及び安全データシート（SDS）の附属書D「D.15 項目 14-輸送上の注意」（注）では、ご指摘の国連番号・容器等級・国連分類の記載事項等、具体的な記載事項、推奨事項等が規定されている。

（注）以下のURLの71ページ目を参照

<http://www.jisc.go.jp/pdfa5/PDFView/ShowPDF/FAIAABzOPpAtiUrCy5OG>