

# 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、安全運航に不可欠な気象・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、Ka帯等を用いた新たな海上における衛星通信サービス（インタネット等を含む）が開始されたが、船員がこれを安価に利用できる環境には至っていない。海上における船員の情報通信インフラの整備に向けた海上ブロードバンドなどの設置促進とともに、料金の低廉化に向け支援いただきたい。また、日本沿岸航行時に依然として存在する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の解消を図るべく、船陸間通信を充実していただきたい。

### 【回答】（情報流通行政局地上放送課）

海上ブロードバンドについて、総務省としては、海上における安全・安心の確保、船上での生活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」が重要と認識しており、新たな無線システムの早期導入のための制度化等に取り組んでいる。

低軌道周回衛星によるブロードバンド通信サービスなど新たな衛星通信サービスが開始されることにより、競争が進展し、より一層の通信料金の低廉化が期待される場所である。また、国土交通省、水産庁と3省庁で定期的な連絡調整（関係省庁連絡会議）を行っており、通信事業者や内航海運業者からのヒアリング等を実施するなど、問題意識の共有等を進めており、引き続き関係省庁とも連携して対応してまいりたい。

携帯電話は、原則として陸上での利用が想定されているが、陸上の基地局から電波が届く沿岸部では一般に利用可能となっている。なお、地上20km前後の高度で飛行するHAPS（高高度プラットフォーム）を活用して携帯電話サービスを提供する技術の検討が進められており、この技術は日本沿岸における電波の不感地帯解消にも資するものと考えられる。

地上デジタルテレビ放送のエリアは、陸上の各世帯等における固定受信を前提として、他の無線局に混信を与えないよう設定されている。仮に海上で（十分に）受信できるほどの増力を行った場合は、おのずと陸上でのエリアも広がることとなり、各地で混信の問題が発生する可能性があるため、海上で地上デジ

タルテレビジョン放送を視聴いただくには、これらの課題を解決する必要がある。

## 2. 船員税制確立への取り組みについて

船員は社会や家族と遠く離れ、海上という特殊な環境下で就労しており、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、わが国でも、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べく制度の導入が不可欠である。現在、三重県四日市市と鳥羽市で実施されている、行政サービスの受益が一定程度制限される船員に対する住民税減免措置の拡大に向け支援いただきたい。また、関係行政機関と連携を図り、国策としての船員に対する政策減税（所得税減免）の導入に向けて取り組んでいただきたい。

### 【回答】（自治税務局市町村税課）

個人住民税は、地域社会の会費的な性格を有し、長期出張で住所地にいる期間が短い方にも、1月1日時点の住所地団体へ納税いただく仕組みである。

船員についても、住所地団体から家族も含め様々な行政サービスを受けていることを踏まえて考えることが必要であり、税の減免を行うかどうかは、各地方団体において、個別の納税者の事情等を考慮して、主体的に判断いただくことが適当であると考える。

## 3. 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、例えば現行の時間帯に加え、毎時30分から35分までの時間帯でも試験を可能としたり、15分おきで試験を可能としたり等、より柔軟な運用ができるよう、電波法を改正に向け関係省庁との連携を促進し、規制緩和を図られたい。

### 【回答】

標記について、国際電気通信連合の無線通信規則における当該制限規定は既に削除されているところ、関係省庁等との調整を踏まえ、ELT試験電波発射時間の規制緩和について検討してまいりたい。

#### 4. 無料 Wi-Fi の利便性向上について

新幹線などの公共交通機関や地方のインバウンド対応として、政府の施策により無料Wi-Fiの整備が進んでいるが、一方でWi-Fi接続の手続きの煩雑さ、移動中の接続遮断、Wi-Fiの違いによる頻繁な接続手続きなど、利用者にとっては利便性の課題が残る。例えばソウルWi-Fiのように一定の圏内で対応できる等、利便性の向上に向けて取り組まれない。

##### 【回答】

標記については、総務省では、平成26年から観光庁や関係事業者、自治体等と「無料公衆無線LAN整備促進協議会」を設置し、利用手続きの簡素化等に取り組んできた。

現在は、事業者側の取組段階に移り、事業者の無料Wi-Fiスポットにおいては接続アプリを介した認証の簡素化、自動化、さらには異なる事業者の無料Wi-Fiスポットにおける利用手続きの簡素化の取り組みも広がっている。

総務省としては、一般社団法人公衆無線LAN認証管理機構とも連携しながら、引き続き利便性の向上に取り組んでまいりたい。

#### 【消 防 庁】

##### 1. ISO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ISO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、ISO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ISO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ISOコンテナ輸送を行う際、シャーシに乗せるISO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）

ガソリン等の危険物を国際輸送用のタンクコンテナに入れ、車両に積載して貯蔵する場合、移動タンク貯蔵所として消防法の規制を受ける。

国際海事機関が採択した危険物の運送に関する規程に定める基準（IMDGコード）に適合しているタンクコンテナについては、消防法令の技術基準に適合しており、また、国際間の流通の一層の円滑化を図る観点から、タンクコンテナに係る完成検査等の事務の簡素化等について運用基準（「国際輸送用積載式移動タンク貯蔵所の取り扱いに関する指針について」（平成13年4月9日付け消防危第50号））を示している。

移動タンク貯蔵所のシャーシ部分の発注について、消防庁としては、設置許可前から発注は可能と考えており、消防本部に提出するシャーシの図面との整合がとれていれば特段問題はないと考えている。

タンクコンテナの追加の手続きについては、IMDGコードの適合性、車両及びタンクコンテナの緊結装置の適合性等を確認するため、軽微な変更工事として資料の提出を求めている。タンクコンテナの追加に係る軽微な変更工事の資料提出については、郵送やファックス等による方法も認めている。

なお、国際輸送の現状や新たな動向を踏まえ、随時必要な検討を行っていくこととしている。今後とも、現場の情報提供等についてご協力の程よろしくお願ひしたい。

## 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】**（消防庁危険物保安室）

SDS（MSDS）は「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」や「労働安全衛生法」等において、事業者が指定された物質を他の事業者に譲渡又は提供する場合に、文書で提供することが義務づけられているものと承知している。現時点では消防法令においてSDSの義務づけは必要ないと考えているが、当庁としても危険物に関する情報が適切に提供されるよう、引き続き、周知徹底したいと考えている。

### 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。

**【回答】**（消防庁危険物保安室）

一般社団法人日本化学工業協会（日化協）が作成しているイエローカードの携行については、立入検査や危険物安全週間等の機会を捉え、継続的に指導している。

日化協が会員宛に「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。」ことを示している。当庁からも、日化協に対して積載物品以外のイエローカードの管理状況の徹底を呼びかけたいと考えている。

- (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】**（消防庁危険物保安室）

消防法令上、積載する危険物の類、品名、最大数量を表示することとしているため、国連番号の表示までは必要ないと考えているが、運搬される危険物の情報が適切に取り扱われるか実態把握に努めていきたいと考えている。

他方、危険物に関するデータベースについては、当庁において「危険物災害等情報支援システム」を整備・運用しているところであり、一般の方もインターネットでアクセス可能なものとなっている。さらに、国連番号もデータベースに入力されていることから、当該データベースの積極的な活用も検討していただくと同時に、当庁でもデータベースの広報周知と充実を進めていきたいと考えている。

### 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られたい。

**【回答】**（消防庁危険物保安室）

国際ルールで定める危険物の定義は、消防法による定義と若干の差異がある。例えば、国際ルールでは引火性液体から除外される物質（引火点が 93 度を超えるもの）も、消防法では引火性液体の第三石油類に分類される場合があるが、何らかの火源により着火し延焼する危険性は当然あり、また高圧や高温などの状況では危険性は低くないため、その危険性に応じた規制は必要だと考えている。

## 5. コンタミに関する課題

危険物のいわゆる「コンタミ」の防止について、元請および輸送の各事業者団体と共同で「危険物荷卸し時相互立ち会い推進全国一斉キャンペーン」に取り組んでいるところであるが、多くの給油所等において、荷卸しを受ける側の危険物取扱者が不在、あるいは接客を理由に対応できない、等の事情で、ドライバー単独で荷卸しをせざるを得ない状況にある。その場合、立ち合いが可能となるまで待機することは、給油所の実態、また荷主である給油所のオーナーとの関係から困難である。そして、油種ごとの着色や注入口、「ハイテクローリー」等により、定められている手順で作業すれば避けられるはずであるコンタミは、施設・設備等の老朽化により油種区分が不鮮明になっている状況、とりわけ商社を介した系列外の給油所において安全装置を解除しなければ対応できない状況、ドライバーが早急に荷下ろししなければならぬ状況、等があいまって発生しているのが現実である。ついでには、実態を把握したうえで、給油所の安全に対する意識を改善すべく、行政指導を強化されたい。

**【回答】**（消防庁危険物保安室）

消防庁では、令和元年 9 月に、全国の消防本部等に対し、経済産業省資源エネルギー庁及び関係事業者団体がとりまとめた「タンクローリーから給油所への荷卸し時におけるコンタミ事故の防止のための基本マニュアル」を送付し、コンタミ事故の防止に係る技術的な支援を行っている。また、立入検査等の機会を通じ、引き続き、関係事業者等の事故防止に係る注意喚起の徹底を図ってまいる。

## 6. 継続して改善に向けた取り組みを要請する事項について

### (1) ISO 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 ISO コンテナシャーシでは手続き上、多くの課題があることから、関係団体と連携を密にして、現場実態を把握しながら情報を共有し、法制度の改正も視野に取り組みされたい。

(2) SDSの交付およびイエローカードの法制化と運用改善について

I S Oコンテナの国内貨物輸送におけるSDS（MSDS）の日本語での交付の義務付け、また、業界の自主的な取り組みであるイエローカードの法制化に向けて、関係団体と課題を共有して取り組まれない。

(3) 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。については、法改正も視野に、国際ルールに調和した基準に再編されたい。

<b>【回答】</b> (1) ~ (3) 回答なし
----------------------------