

総務省

1. 交通運輸、観光サービス産業の維持・存続と雇用維持のための支援

新型コロナウイルスは、いまだに日本を含め各国で感染終息の見通しが立たず、交通運輸・観光サービス産業では引き続き大きな影響が出ており、雇用の維持はもとより事業の存続の危機的状況は最早「待ったなし」の状態に至っている。これらの産業は社会インフラの機能を有するとともに、また地域社会・経済にとっても必要不可欠な産業であることはいうまでもない。とりわけ、こうした影響が長期化すれば、経営面のみならず、人材流出による悪影響も懸念される。

したがって、社会インフラとしての交通運輸・観光産業の維持・存続と労働者の雇用維持に向け、雇用調整助成金の特例措置を収束まで延長することはもとより、従来の資金繰り支援に加えて、緊急事態宣言下で利用が急減しても事業継続する交通産業を含め、困難を極める各産業に対する「事業の維持可能給付金（仮称）」の創設など、新たな経済的支援を推進されたい。

【回答】（回答なし）

2. 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（インターネット等を含む）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大容量高速インターネット通信設備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も含め、船陸間通信の充実を図られたい。

【回答】（総合通信基盤局電波部基幹・衛星移動通信課、移動通信課、情報流通行政局地上放送課）

総務省としては、海上安全の確保や船上の生活環境の充実のため、海上の情報通信インフラの拡充が重要と認識しており、現在も低軌道周回衛星によるブロードバンド通信サービスを提供するシステムに関する制度整備を行うなど、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ます。このような取り組みを通じ、競争が進展し、より一層の料金の低廉化が期待されるところです。

また、国土交通省および水産庁とも本件についての問題意識を共有しているところ、引き続き関係省庁とも連携して対応してまいります。

なお、日本沿岸航行時の携帯電話不感地帯の存在については、携帯電話は、原則、陸上利用として想定されており、陸上の基地局から電波が届く沿岸部では利用可能となっています。各携帯電話事業者は、利用可能な当該エリアをエリアマップにて公表しています。

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ることがないように設定されています。よって、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、各地で混信の問題が発生する可能性があるかと認識しています。

3. 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、同様の制度導入が不可欠である。現在、三重県四日市市と鳥羽市ならびに令和2年4月より志摩市、静岡県の焼津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。

【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す。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ます。

4. 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、

試験を行える時間について毎時 30 分から 35 分の間を追加するなど、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。

また、試験電波発射の申請についても煩雑となっており、事業者の負担のひとつとなっている。手続きや報告先の簡素化に加え、Web から申請手続きを行えるようにすることも有効だと考えるが、総務省の考えを明らかにされたい。

【回答】（総合通信基盤局電波部基幹・衛星移動通信課）

標記については、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、引き続き関係省庁等との調整を踏まえ、E L T 試験電波発射時間の規制緩和について検討してまいります。なお、本件試験電波の発射の際、事前の関係機関への試験電波発射計画の連絡は、メールでの連絡も可としております。

5. 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たい。

【回答】（総合通信基盤局電気通信事業部データ通信課）

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ました。

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ます。

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ます。

【消 防 庁】

1. イエローカードの運用改善について

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、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ます。

要請(1)については、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。」ことを示しております。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おります。

(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）

要請(2)については、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おりますが、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おります。

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おります。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おります。

2. 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ない状況、等があいまって発生しているのが現実である。ついては、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、引き続き、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およ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おります。

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ります。

3. 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) 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、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) S D S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S D S（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みされたい。

(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。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。

【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ます。

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））を示しています。

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ます。

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、車両およ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ます。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おり、電子メール等による申請も推進しています。

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ます。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い申し上げます。

1. 交通運輸、観光サービス産業の維持・存続と雇用維持のための支援について

新型コロナウイルスは、いまだに日本を含め各国で感染終息の見通しが立たず、交通運輸・観光サービス産業では引き続き大きな影響が出ており、雇用の維持はもとより事業の存続の危機的状況は最早「待ったなし」の状態に至っている。これらの産業は社会インフラの機能を有するとともに、また地域社会・経済にとっても必要不可欠な産業であることはいうまでもない。とりわけ、こうした影響が長期化すれば、経営面のみならず、人材流出による悪影響も懸念される。

したがって、社会インフラとしての交通運輸・観光産業の維持・存続と労働者の雇用維持に向け、雇用調整助成金の特例措置を収束まで延長することはもとより、従来の資金繰り支援に加えて、緊急事態宣言下で利用が急減しても事業継続する交通産業を含め、困難を極める各産業に対する「事業の維持可能給付金（仮称）」の創設など、新たな経済的支援を推進されたい。

【回答】（主計局）

公共交通事業者や観光関連事業者の事業継続のため、地方創生臨時交付金、政府系金融機関による資金繰り支援など業界横断的な支援措置を実施するとともに、交通事業者については、地域の鉄道、バス、離島航路等の運行維持や、感染症防止対策の強化等について、令和2年度第3次補正予算において約305億円、令和3年度当初予算においても約206億円の予算を措置しています。

観光関連事業者については、Go To トラベルの再開が難しい状況が続く中、「地域観光事業支援」を約3,300億円の予算規模により実施することとしており、各都道府県が感染状況に応じて行う、域内旅行の割引支援、前売り宿泊券等の割引支援の事業および宿泊事業者が感染防止対策の強化等に取り組む際の費用について、財政的に支援することとしています。

また、一連の支援策が確実に各事業者に活用されるよう、国交省が地方運輸局を通じて、各都道府県、事業者に対して働きかけを行っています。

2. 国際宅配便の輸入通関について

クーリエで輸入していたものを、業務拡大などにより産業貨物としての一般通関に切り替えると、商品内容の問い合わせや商品カタログの要求などが度重なることがあり、荷主は対応の変化に困惑することがある。クーリエと産業貨物では取り扱いの種類やロットが異なるため、両者が全く同じ審査方法をとるのは困難であるが、

本邦内での販売を目的とした輸入貨物の通関については、クーリエ、産業貨物ともに同様の審査基準とし、より公平で適切な監視・審査機能を強化するよう求めたい。

【回答】（関税局）

税関においては、輸送形態等にかかわらず、輸入貨物について必要な審査・検査を行い、適正な通関の確保に努めているところであり、ご理解いただければと思います。

3. NACCS 更改に伴う法人番号取扱運用の改善について

マイナンバー制度導入により、IDA入力画面における輸出入者符号の入力については、JASTPRO コード・税関発給コードから法人番号に移行されたが、リアルタイム口座振替・口座登録などの業務については引き続き JASTPRO コードが必要である。これらの業務は輸出入申告において主要な工程となっているため、実質的には JASTPRO コードも併存して管理しなければならない状況となっている。マイナンバー制度における法人番号とは、確実な納税に向けて一元管理していくという導入当初の目的もあることから、趣旨に則り法人番号への完全移行化が望ましい。NACCS のハードウェア入れ換えの予定時期と法人番号への完全移行へ向けた具体的な検討状況について明らかにされたい。

【回答】（関税局）

NACCS は、本年 9 月に比較的規模の大きな更改（中年度更改）が予定されており、この更改に伴うプログラム変更の中で JASTPRO コードや税関発給コードを持っていない場合であっても、法人番号でリアルタイム口座および包括保険を利用可能とする予定です。

この更改に関する情報は、順次 NACCS センターホームページの NACCS 掲示板にて周知されますので、ご参照ください。

4. 通関書類の電子送信業務におけるファイル容量制限の見直しについて業務の効率化に向けたファイル容量の拡大について

2017 年 10 月の法令改正により義務化となった通関書類の電子送信については、添付ファイル容量が 1 ファイルあたり 1 MB から 3 MB に変更になったため、ファイルの分割、再スキャンといった工程は減少し、業務負荷は軽減されつつある。一方で、3 MB を超えるファイルに関しては、依然としてファイル分割を行うなどの工程が必要であり、MSX 導入の趣旨である「通関書類提出の迅速化、合理化」に向けた妨げとなっている。引き続き 1 ファイルあたりの容量を最低 10MB に拡大するなど双方の業務効率化に向け取り組まれない。

【回答】（関税局）

令和7年度に更改を予定している次期 NACCS において、1 ファイル当たりの上限を 10MB、総ファイル容量を 30MB に拡大することを予定しております。

【関税局】

1. 国際観光旅客税における取消時の払戻について

一部の LCC では航空券を購入、支払後に取消を行った場合、国際観光旅客税の払戻では、航空券種別による払戻不可または払戻手数料の設定など、事業者毎に規定を設けている。国際観光旅客税法では「日本から出国する旅客」から徴収すると定められているが、法の主旨に照らして、税金払戻での事業者による取扱判断の可否について、国税当局の見解を明らかにされたい。

【回答】（国税庁）

国際観光旅客税は、国際観光旅客等の国際船舶等による本邦からの出国に課税されることから、航空券を購入した者が実際には出国しなかった場合には、同税に相当する金額は国庫（税務署等）に納付されることにはなりません。なお、お尋ねの「国際観光旅客税における取消時の払戻し」については、事業者（航空業者）と旅客との間の取り決めによるものと承知しており、払戻しの取扱いについては、コメントを差し控えさせていただきます。

2. 航空貨物の輸入通関のスピード化について

航空貨物の輸入通関については、予備審査制が導入されているが、本申告は本邦空港到着後に行うため、空港到着から通関、貨物引き取りまでに時間を要している。一定の条件下（例：AEO 特例輸入者、他法令などで規制対象外の品物など）において、当該貨物が本邦空港到着までに、本申告輸入許可がなされる制度を導入されたい。

【回答】（関税局）

現行制度において、AEO 輸入者については、貨物が本邦に到着する前に輸入申告を行い輸入の許可を受けることができます。

3. 仮陸揚げに係る成田/羽田両空港の一体運用について

成田着羽田発、もしくは羽田着成田発の双方ルートにおいて、マニュアルでの申請受付に加え、NACCS での受付を導入頂きたい。

【回答】（関税局）

仮陸揚げされた混載貨物に係る空港間の保税運送については、現行 NACCS では対応していないため、次期 NACCS で対応できるよう調整を進めています。

4. AEO事業者を対象とした在宅勤務に係わる継続的な弾力運用について

コロナ禍において在宅勤務の運用については税関より柔軟に認められているが、通関業法上では情報セキュリティ等に関する社内管理規則等の整備が求められている。AEO事業者については一定のセキュリティ等が具備されていることから、AEO事業者の「在宅勤務の開始」について、コロナ感染症対策期間終了後においても現在の柔軟な対応を継続されたい。

【回答】（関税局）

通関業者による通関業務の在宅勤務については、新型コロナウイルス感染症対策として、多数の利用実績があることから、この利用実態を踏まえ、利便性向上に向けてどのような対応が可能か検討してまいります。

5. 輸入申告時に一部貨物が仕向け空港以外に到着した場合の取扱いについて

同一AWBの貨物で一部が仕向け空港以外の空港に到着した場合は、本来の仕向け空港に到着しない限りは輸入申告に入ることができない。このような事例は起こりうることであり、実際発生したケースもある。通常は航空会社による手配でAWB券面上の仕向け空港へ転送を行うが、昨近のトラック不足等で転送が遅れる場合もあり、それ以前に顧客への納期が守れず、大きなクレームになる恐れがある。

パーシャル申告が認められるようになった場合、通関業者、税関を含む関係者の工数（手間）の軽減に寄与する事となり、顧客への影響も最小限にとどめることが出来る。また殊に成田・羽田の首都圏空港間においては、一体運用に向けて様々な取り組みを行っており、その利益にも資するものとする。したがって、同一AWBの貨物が他空港にパーシャルで到着した場合に、その到着空港における輸入申告を認めてられたい。

【回答】（関税局）

現行制度において、同一AWBの貨物が2以上の空港にわかれて到着した場合でも、貨物の仕分けを行えば、各到着空港を管轄する税関に対して、輸入申告を行うことが可能です。また、NACCSで輸入申告する際に貨物情報を用いる場合は、次のとおり手続きいただくことで、貨物情報の仕向地を訂正することが可能です。

○一般貨物（ストレート貨物）

到着便ごとにAWB情報登録（ACH）業務を実施（本来の仕向地を入力）→（一部の便が予定外の空港に到着）→それぞれの到着地の蔵置場で貨物確認情報登録（PKG）を実施→予定外の空港に到着した便の貨物について輸入貨物情報変更登録（CAI01）業務で仕向地を訂正→到着地の蔵置場ごとに貨物取扱登録（改装・仕分）（CHS01）業務

○混載貨物

HAWB情報登録（HCH01）業務を実施（本来の仕向地を入力）→（一部の便が予定外の空港に到着）→それぞれの到着地の蔵置場で混載貨物確認情報登録（HPK）を実施→予定外の空港に到着した便の貨物について輸入貨物情報変更登録（CAI01）業務で仕向地を訂正→到着地の蔵置場ごとに貨物取扱登録（改装・仕分）（CHS01）業務