

## 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す。近年、Ka帯を用いた新たな海上におけるインターネットサービスが開始されましたが、船員がこれを安価に利用できる環境には至っておりません。海上における船員の環境整備に向けた大容量高速インターネット通信設備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】

総務省としては、海上における安全・安心の確保とか、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というものは重要であると認識しており、新たな無線システムの導入のための制度化等に取り組んでいる。

一方で、通信速度とか、あるいは料金については、従来、陸から船まで最大1メガbps程度のサービス、こちらが月額約45万円というようなものであったところですが、昨年からは月額20万円で提供されているサービスというのものもある。

さらに、今年度以降、イリジウムですとか、あるいはNTTドコモで提供されている新たな衛星通信サービスの提供の予定もありまして、現在、総務省において技術基準等の検討を行っているところで、特にNTTドコモ、これまで使われていたサービスの高度化の端末については、先日、制度改正も終わり、今後サービス開始に向けて順次動き出しているもの理解している。

今後、これらのサービスが開始されることで、複数の選択肢があるので、競争が進展することで、より一層の通信料金の低廉化が期待される。総務省としては、海上における安全・安心の確保や船上での生活環境の充実の観点から、引き続き海上におけるブロードバンド通信の環境の実現に向けて、引き続き取り組んでまいりたい。

地上デジタルテレビ放送の不感地帯の解消というご要望なんですけれども、まず、地上テレビジョン放送、これの放送エリアというのが、陸上での固定受信というのを前提として他の無線局とかに混信を与えないように設定されており、仮

に、例えば海上でも受信できるようにするためには、放送局からの電波を強くしなければいけないが、必然的に陸上での放送エリアが広がってしまう。そうなる  
と、各地で混信が発生する恐れ等もあるので、海上でのテレビジョン放送を受信  
するためにエリアを拡張するのは、かなり難しい課題があると考えている。

当然、入港時であるとか、入港されていて停泊している場合や瀬戸内海を航行  
される場合等によっては、条件次第で受信できるという場合もあるが、あくまで  
も船舶での地上のテレビジョン放送の受信というのは、副次的なものだと考えて  
いる。

### 【質疑・応答】

【質問】 デジタルテレビは、今言われたように、電波といくと海ですから、そういう意  
味で影響を与えるということはわかるんですが、例えばWi-Fi 機能でそこだけテ  
レビ船内で観れると。

#### 【回答】

テレビは当然放送局の放送中継所なりから出されている電波をいわゆるテレビ  
受信機で受信して、見ていただくという形なので、なので、最近ではTVerであつ  
たりとか、いろんな放送番組をネットで視聴できる環境にあるかと思えますので、  
そういった形であれば、例えば先ほどおっしゃった船内のブロードバンド化という  
のがどの程度の、まだちょっとわからないんですけども、条件によっては、スマ  
ホとか、タブレット等でそうしたインターネット上でテレビの番組とかを視聴でき  
るとするのは、可能ではないのかなと思います。

【質問】 いずれにしても、この内容から言うと、家族から離れて、情報が入ってこない、  
娯楽できないというところで、例えば、これはそういうことであれば、Y o u T u  
b eに置き換えて、Wi-Fi どころがしたものを見るとか、そういうことはある程度  
普及はできるのかなと。

#### 【回答】

例えばリアルタイムでテレビの情報を取得したいということであれば、B S放送  
であれば、日本の領海内は多分カバーしていると思えますので、あわせて、衛星を  
自動で追尾するアンテナ等もあるかと思うんですよ。おそらく地上テレビだと、当  
然エリアが変わるごとにチャンネルをその度変えなければいけないということも  
ございまして、どのあたりを航行される船なのかわからないんですけども、B S  
放送であれば、おそらく日本の領海内を航行される場合はほぼチャンネルも切り替

えせずに受信できるのではないかというふうに考えます。

**【質問】**一つだけ教えてください。今のはやりの5Gになった場合に、海上通信インフラというのは、相当改善される可能性はありますか。

**【回答】**

放送も同じなんですけれど、やっぱりセル、基地局のカバー範囲というのは、つくって地上をカバーしているというところもありますので、さらに今回、割り当てている周波数帯というのがかなり高い周波数になっていて、28ギガ帯だとかすると、地上でも100メートル届くか届かないかぐらいの伝搬距離ですので、やはり今の周波数帯からすると、ちょっと厳しいかなと。地上での大容量通信には向いていますけれども、海上というところで伝搬距離はそんなに稼げないということをご理解いただければと思います。

## 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ます。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す。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】**

個人住民税というのが地域社会の費用を住民が広く分かち合うための地域社会の会費的な性格を有する税で、1月1日時点で、地方団体に住所を有する者に対して、当該団体が課税するものとなっており、中長期の出張などで、住所地にいる期間が短い方などに対しても、当該単体に住所を有して、一定以上の所得がある方には、納税していただくような仕組みとなっており、船員の方についても、住所地団体から家族も含めて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べき課題とこちらとしても認識している。

一方で、個人住民税においては、地方団体の条例の定めるところによって、地方税法の第323条の規定に基づく減免等を行うことが可能となっており、長期外航勤務に従事する船員等に対しても減免を行っている団体があるということは承知しており、船員に対する個人住民税について、具体的に減免を行うかどうか

などについては、個別の納税者の事情等を考慮して、各地方団体において、主体的に判断すべきものと考えている。

## 【質疑・応答】

【質問】 主たる世帯主がいないという、でも住民税については、今自治体によっては、減免措置しているところも。これは、基準というのは、各自治体なのか、それとも一定の国としての基準をもとにしているのがあるんですか。例えば、この1年間、居住するのが何日とかという基準とかというのはあるんですか。

### 【回答】

323条においては、当該、事情があるものに限って、当該市町村の条例の定めるところにより、減免することができるという規定になっておりますので、基本的には各地方団体というところではございます。

## 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、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。

### 【回答】

AUTO ELTについて、落雷とか受けた場合に、試験を行える時間が、現在毎時0分から5分までに限られているということなので、ここは緩和できないかという話なんですけど、総務省の告示第1996号で、試験信号の送信は、毎時0分から5分までの間に限り行うものとし、その送信時間、5秒以内に、かつ必要最小限であると言っており、ただ、これはELTの中でも121.5メガヘルツだけに限っており、総務省で規制している。改正するのであれば、一応ITUの無線通信規則のほうからは、以前この同じような規制があったものが、現在削除されて、米国などではこの規制取っ払っているという話があるけれども、一方、オーストラリアとかはまだ一部の国では、残っているような状況があり、日本国内でも関係機関とどういった影響があるのかということ相談している。逆にこれを取っ払ってしまった場合に、いわゆる現場サイドで何か問題がないかどうかというところは、逆にご意見をお聞きしたいなと思っているところで、もしそういった現場の声とかございましたら、教えていただきたい。

## 【質疑・応答】

**【質問】** 昨年いただいたところでは、ITの規制がなくなったというところまでお聞きしております。一方、そういう意味では、われわれとしても、0分から5分までというのは、改善できるのであれば、一番影響がある部分というのは、そちらにも少し書いているんですけども、どうしてもそれに絞られてしまって、定時制等にも影響を及ぼしてしまいます。これは当然、命にかかわる装備ですので、落雷した場合というのは、避雷した場合、必ずチェックを行うんですけども、その場合、例えば55分に起きたら0分まで待つ。0分から5分までであれば待てますけれども、半でも、15分でも、ここまで待たないと運航できないということになると、実際の利用者に対してご迷惑をおかけしてしまうということがあります。

これが仮に変わって働く現場、われわれ事業者サイドなり、事業者の従業員として働く整備士としては、これはむしろ緩和をしていただきたい内容です。無条件に無制限に広げてくださいということまで言うつもりはもちろんありませんで、もう一つぐらい、例えば30分から35分までの二種類の時間帯をつくってやれば、今まで1時間近く最大待たなければならなかったのが、25分で済むというような形になれば、これだけでも、われわれ事業者側にもメリットですし、ユーザーである一般の皆さまにもメリットかなというふうに思っていますというのが、一番強い要望です。要望の趣旨です。

先般、お聞きしたところでは、アメリカは既に撤廃しているというお話はそのとき出ていなかったんですけども、要は理由としてこれ、おそらく航空局さんと総務省さんと両方またがる話だというふうに認識をしていますが、理由としては、他の国のエアラインが多く使っていて、これを慣行的になってしまっているの、日本が急に変えてしまうと、国際慣行上できないというお話がありました。それが一番強い理由で、総務省としてはいつでもOKだけれども、航空局がうんと言わないと。なかなかこれで議論が進まないというお話を聞いていたんですけども、今伺った限りで、米国で既に撤廃されているということは、世界飛び回っている飛行機、非常に多くは米国ですので、米国系キャリアですので、この問題もうないかなというふうに思うんですが、そのあたりというのはどういうふうに、逆に総務省としては、こういう議論は、おそらく航空局とされていると思うのですが、認識としてはいかがですか。

### 【回答】

むしろ国交省は、もうアメリカ緩和しているということもあって、あまり照会かけたら意見はなかったんですけども、救難機関である海上保安庁さんとか、そっこのほう、いわゆる無制限に例えば出てしまった場合に、本当の救難信号なのか、

そうじゃないかというところとかに支障が生じないですかねというような、逆に質問受けてしまったんですけども。何もちょっとわれわれ現場ではなくて、制度、技術的条件のほうを見るほうの立場ですので、ちょっとその辺の評価というのが、まだ詰め切れてないところなんです。

**【質問】** どちらかというところ、同じく救命を行うという意味で、誤認してしまうのではないかとこのことを危険視されている。

**【回答】**  
ええ。

**【質問】** であれば、われわれの要望としては、ここに規制緩和と書いておりますので、無制限の撤廃というように読めるかもしれませんが、われわれとしては、そういうことでなくて、先ほど申し上げたとおり、もう少し柔軟に運用できるように、15分単位でも別にいいですし、00と30の2回設けていただければ、これだけでもずいぶん職場としては、現場の動きは変わっていきますので、そういったことを申し上げているというふうにご理解いただきたいなと思います。

**【回答】**  
はい。

**【要望】** その条件の中で、まさに告示に書かれているところの時間がもう一つ増えて、5秒以内ということであれば、おそらくここで言われている誤認ということも、当然すぐ切れてしまいますので、そんなに影響ないかなと思いますので、これ、毎年、まさに毎年入っている話で大変恐縮なんですけれども、なかなかこれ二つの省庁にまたがっているもので、ずっと進展が見られなかったものが、実は私も何回かこのお話を聞いていますが、今年非常に前向きなお話が聞けたなとうれしく思っておりますので、ぜひ引き続きよろしく願いいたします。

**【回答】**  
もう一つの、一応121.5だけしかなくて、406.025ですとか、243メガヘルツというのがあるんですけども、そちらのほうは、総務省のほうで全く規制しているところないんですけども、そちらについて、別途国土交通省さんなりとかとお話しされているのかどうか。

**【質問】** 40524.3も、こっちは航空局が一義的に全部見えている。

**【回答】**

むしろ救難機関のほうでウオッチしているというところは、ありますので、そちらのほうはちょっとわれわれ特に規制をしていない状況です。

**【質問】** 私たちももう一度確認しますが、多分民間で出しているものとそうじゃないものという区分けは当然されていると思いますので、もともとこれは電波法で縛られているというのは、民間でわれわれ使っているものに対しての規制だというふうに認識をしているので、そこも含めて確認はさせていただきます。少なくとも、この内容について、改善ができるのであれば、働く現場としては大歓迎の変更だということは改めてお伝えします。

**【回答】**

わかりました。またちょっと皆さんからフィードバックいただいた内容ですとか、ほうぼう照会して、回っているところの意見回収して整理したいと思いますので。

#### 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】**

無線LANの利便性について、課題があるということは承知しており、これまで官民で取り組んできているところで、具体的に平成26年から観光庁とか、関係の事業者とか、自治体等と合わせて無料公衆無線LAN整備促進協議会を設定して、利用手続の簡素化等に取り組んできている。現在、大体事業者のほうの取り組みに移ってきており、毎回パスワードとか、IDパスワードを入力するという手間を簡素化していくために、ニンソ連携というものを進めてきている。引き続き利用手続の簡素化に取り組んでいきたいと考えております。

無線LAN、Wi-Fi、技術基準というところを担当しているおり、その関係では、最近ではアメリカに本部があるアイトルプリーが、電気通信関係の規格とか標準化つくっているところであり、そこで新しい規格をつくろうということで今取り組まれており、その技術というものは、今までの通信だと例えばAさんがいて、通信しているときは、他の人は黙っててくださいという感じで時間単位で

通信するような形だったんですけれども、新しい多重電送技術ということで、複数の人が同時に通信できるような形で通信速度というか、スループ度を上げていこうというような新しい企画の導入を生み出している。そこで、日本としても技術を導入できるように、制度整備しようというところで、総務省の諮問機関である情報通信審議会でも今検討を行っている。

## 【質疑・応答】

### 【要望】

観光の立場からという部分のところ、今回出させていただいて、インバウン対応とか、細かく丁寧にご回答をいただきましたので、十分内容としては理解をするものです。ただ、こちら記載をしましてとおり、単純に比較できるものでもないとは思いますが、セキュリティの問題があったりとかということもあるとは承知をしながらですが、ソウルであったりですとか、シンガポールであったりですとか、非常に国際会議場も含めてなんですが、利便性が高い。事業者の問題もあると思うんですけれども、ますます日本もいろいろ賛否はありますけれども、統合型リゾートの問題があったりですとか、インバウンドも含めてですけれども、ミスであったりですとか、国をあげて外国の方をお招きをして、国際会議を開いたりとか、というようなところもありますものですから、引き続き、技術の面も含めて、国のサポートをいただければと思っております。

## 【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。

### 【回答】

(1)に関しては、例えば実際設置許可の申請のときに、コンテナ番号が必要とかあるけれども、実際消防法の手続としての設置許可を受けてから、そのものをシャーシとかをつくる、もしくは既存のものを活用して、コンテナとセットで完成検査を受けて、移送ができるという形になるけれども、完成検査のときまでにタ

ンク番号、コンテナ番号がわかっているならば、例えば資料の差し替えとか、そういったことも可能性があるだろうかということで、議論はしている。

- (2) 完成検査の際、設置許可申請に記載した I S O 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。

**【回答】**

(2) に関しても、これは 1 に連動はしており、シャーシに載せる必要がある。実際、やっぱり結合金具ですね、I S O コンテナとシャーシとの結合部分がしっかりと移送時にはずれたりして落下しないかとか、そういったことを確認する必要で、実際にその完成検査のときに確認をする必要があるので、その (1) に関連して設置許可のときから同じものであるところが、本当に必要なかどうか、そこが今消防機関側とも意見交換をしながら、どういった今の国際物流だとか、そういった実態も踏まえて対応できる方策がないかというのを検討している。

- (3) 完成検査の承認を受け、日々 I S O コンテナ輸送を行う際、シャーシに乗せる I S O 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。

**【回答】**

(3) に関しては、やはり I S O コンテナを積載する移動タンク貯蔵所というのが、一体として全体が危険物施設としての許可施設になるので、やはり手続としては変更許可とするところ、過去平成 13 年の消防キ第 50 号において、軽微な変更届出で確認をすればいいですよという形になっているが、やはりこういった手続自体は、必要があるというふうにわれわれも考えているが、(4) にあるように、本当に海外から来るコンテナ番号が直前にしかわからないとか、そういった実情を踏まえると、例えばわかった時点で今郵送 F A X も 55 号通知で示しているので、メールとかで代替ができないか、今意見交換をしながら検討を進めている。

- (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】**

(5)に関しては、概ね既存の施設、常にあるシャーンを使って許可申請を行うことも認められるものであり、実際そういった運用をされている場合もあるので、あらかじめ許可を受けた後につくる、必ずつくらなければいけないということまでは、法令上は求めているものではない。実際に許可して、完成検査を受けるときに、既存のシャーンが図面とか、ものと一体的にあっているかどうか、そういったところが手続を円滑にするためには必要になるので、事業所の皆さまが考慮していただいて、その図面とシャーンが一体的に合うものであれば、既存のものとしては、活用して、許可申請、もしくはさらにはその先の手続への完成検査も受けられると思っており、ご要望に関して今後、国際物流や国内物流の物流が増えているということもあって、事業所の皆さまが抱える手続上の課題とかに関しては、真摯に受け止めて、それについては検討、消防機関の意見も踏まえながら、検討を進めている。その結果などについては、こういう場、もしくはまた個別にご相談させていただいて対応していきたい。

**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】**

SDSについては、特定化学物質の環境への排出量の把握及び管理の改善の促進に関する法律や、労働安全衛生法などにおいて、事業者が指定された物質を他の事業者に移譲、あるいは提供するような場合に文書で提供することが義務づけられている。消防法令上は、危険物輸送については、輸送するものの責任として、移送物の危険性を把握し、危険物の類や品名、数量などの表示、危険物取扱者を同乗させることが義務付けられておりますので、その内容でSDSの義務づけまでは必要ないと認識している。

しかし、危険物に関する情報が適切に提供されるよう、関係事務所団体なども含めて、引き続き周知徹底していきたい。

**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】**

(1)と全体的な部分について、こちらもイエローカード自体は一般社団法人日本化学工業協会が作成して励行している。危険物の立入検査や危険物安全週間などの機会をとらえては、イエローカードの携行のパーセンテージなど、消防本部側も運搬、運送されている方に対して、継続指導はしている。

また、このご質問のとおり、違うもののイエローカードなどが載ってしまっているかどうかというところ、日本化学工業協会とも意見は交換して、しっかり管理されているとお話もあったのですが、引き続き、こういうご要望があつて、困っていらっしゃる方がいるのでということで、日本化学工業協会のほうにも働きかけをして、積載物以外のイエローカードの管理状況の徹底は、こちらからも図っていききたい。

(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】**

(2)について、国連番号に関する、消防法令上は積載する危険物の類や品名、最大数量というものは、消防法上表示することとなっており、国連番号の表示までは必要ないとは考えている。しかし、運搬される危険物の情報が適切に取り扱われるかどうかというところの実態把握は、われわれも積極的に港湾地区なども含めて取り組んでいきたい。

また、消防庁が運用している危険物に関するデータベースは、危険物災害等情報支援システムがある。インターネットからもアクセスできて、個別具体的などところとしては、今まではパスワードをかけていたようなところをすっと入れるように切り換えたり、データベースの運用について、周知広報、これからも図っていききたい。

#### 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】**

国際ルールへの統一の部分ですけれども、こちら消防法による定義とGHS関係の国際ルールとの引火性の液体について、引火点が若干相違があると当然認識はしている。しかし、引火点の高い引火性液体であっても、何らかの加減によって着火した場合については、延焼危険性はあるので、その危険性に応じた規制は必要だという考えでいる。

**5. 国際海上コンテナによるフレキシブルタンク輸送について**

国際海上コンテナによるフレキシブルタンク輸送について、「危険物に関する規則の省令」が規制緩和された結果、ドライコンテナによる輸送が増加し、液漏れ災害や車両火災など重大事故が発生し、運転手並びに一般市民が極めて危険な事故に巻き込まれる状況があるため、動植物油（液体）の国際海上コンテナ輸送については、タンクコンテナでの輸送に限るよう改正されたい。

**【回答】**

認識している内容としては、フレキシブルタンクから危険物が漏れたというのは、平成 22 年に栃木県で発生している事項と、毎年事故情報の精査をこの時期にすべて行っている。平成 30 年は兵庫県で事故が発生しており、こちらも第 3 石油類クラスのものであります。この兵庫県で発生した事故は、船からの荷揚げの段階で漏れていたと消防本部からの報告であった。実際に陸揚げしてその後漏れてしまったものを対応したというフレキシブルバックが入っているコンテナについては、国交省が昨年国際海上コンテナの陸上における安全輸送のマニュアルを改正して、今年は周知状況の徹底などを調べるという流れが国交省はされており、こういった内容のマニュアルなども立入検査などの機会を生かして、注意事項として周知徹底していきたい。

また、フレキシブルバックの輸送に関してどのような事故が発生しているか注意深く情報収集しており、今後もその情報収集については努めていきたいと。ご要望いただいている中で、1. 2. 3. 4は飛ばして5. について、個別的なものというより、確かに問題としては分かっているけれども、危険物の運搬や輸送、しかも海外からの輸入されるようなものというところで、問題になっている根本は同じなんです。他の団体の方からも同種のご要望はいただいております。陸上運送で国交省が絡んでいたり、様々あって、あと港湾内部での情報のやりとりなど、非常に複雑であることは、昨年皆さまからいただいた要望や他の団体の方からいただいた要望など、実地調査を行った。すごく難しいこともわかっているというようなレベルで、非常にわれわれも困っているんですけれども、問題として

はとらえていて、何とかしようという形で動いている。

**【質疑・応答】**

**【要望】**

本当にこのような真摯なご対応をいただきましてありがとうございます。やはり当然認識、課題としてご理解いただいた上でという部分ですので、いただいたのを持ち帰らせていただきたいのですけれども、これをこのとおりにやるというのは、非常に実際として難しいということの現実はございますので、ぜひとも、引き続き、法なのか、省令なのか、改正等々が必要になってくるかもしれませんけれども、ぜひ、この課題の改善、解消に向けてよろしくお願ひしたい。