

1. デジタルディバイドの解消について

地域社会や家族と遠く離れた海上で労働に従事する船員にとって、デジタルディバイドの解消は安全運航に必要な情報の取得のみならず、船員の生活環境の改善やメンタルヘルスケア、後継者の確保・育成の面でも重要である。

陸上での通信環境の整備が進んでいる一方、船舶ではインターネットなど公衆回線を利用した安価な通信体制や通信速度の向上といったインフラ面の整備が不十分であったり、日本沿岸航行時における携帯電話・地上デジタルテレビ放送の不感地帯が存在するなど、陸上と同等のサービスを受用できない状況が続いていることから、船陸間通信を充実させる取り組みを早急に講じられたい。

【回答】

海上、特に遠洋の方に行きますと、地上系の携帯電話とかも電波が届かないということで、衛星電話、衛星による通信が重要になってくる。現状でも衛星でのブロードバンドのサービスでもあるが、ただ、通信速度がせいぜい 1Mbps 程度ということで、地上系は既に光ファイバーとか、あるいは LTE とかは 30 メガバイト以上という速さになっているわけですが、それに比べると、今は遅い現状ということになっている。それを解消するために、総務省として、27 年度と 28 年度予算で、携帯を用いた移動体向けの海上ブロードバンド衛星通信技術による検討というものを今進めており、こちらで従来の周波数よりも高い、いわゆる Ka 帯という、20 ギガ、ちょっと周波数の話で技術系の話になるのですが、より高い周波数を使った衛星のシステムを使えるように、そちらの機器を技術的試験をしているところである。また、明日ですが、このシステムについて、海外でも一部サービスを開始している事業者もおりますので、そちらも日本でも使えるようにということで、情報通信技術分科会の方に諮問いたしまして、こちらのシステムを日本でも使えるようにということで、明日、諮問する予定としている。これが実現しますと、今 1Mbps 程度と申しましたが、約 10 倍程度の速さで海上でのブロードバンド通信が可能になるということで、こちらについて、総務省として早急に導入に向けて取り組んでいくこととしている。

2. 船員税制確立への取り組みについて

船員の労働環境は離家庭性・離社会性という特殊な状況にあり、後継者不足の一因ともなっている。さらに、欧州諸国をはじめ海運先進国で導入されている自国船員確保のための税制上の措置についてもわが国は十分とは言えない。わが国におけ

る船員職業の重要性に関する認識度と船員のステータス向上及び後継者の確保を図るためにも、船員の政策減税ならびに住民税減免措置の各自治体への波及などの船員税制確立の実現に向けて取り組みを推進されたい。

【回答】

船員の政策減税や住民税減免措置の自治体への波及ということでご要望をいただいているかと思うのですがけれども、個人住民税、ご案内のとおり地域社会の費用の負担を広く住民が分かち合うというもので、例えば長期出張とか長期旅行をされている方も含めて、そのような方、行政サービスを受ける程度が様々な住民が存在している中で個人住民税のご負担をお願いしているというもので、船員の方についても住所地団体からご家族も含めて行政サービスを受けておりまして、国内のいずれかの地方団体の住民であることに基づいて個人住民税を納めていただいているわけであり、船員であることによって税制上の措置を講じるということについては慎重に考えるべき課題と考えている。

3. 日本人船員の選挙権行使の担保措置について

現行の洋上投票制度では、日本人船員2名以下の船舶やF O C船（便宜置籍船）では選挙権が行使できず、対象となる選挙も国政選挙に限られるなど、日本国憲法で保障されている選挙権行使の機会が船員に対しても平等に保障されているとは言い難い状況にある。船員がいかなる状況下においても選挙権を行使できるよう制度改正に取り組まれない。

【回答】

公職選挙法を一部改正する法律が今国会4月6日に成立しまして、同じく4月13日に導入されるということで、1年後の施行に向けて政省令の検討というものを進めているところですがけれども、船上に関して、洋上投票の対象が日本人船員2名以下の船舶ですとか、外国船舶のうち指定船舶に準ずるものに乗船する船員に拡大されるということになり、法律の改正が検討されているところである。

国政選挙に限られているという点ですがけれども、実はこれまでもご説明は何度かしているところかなと思うが、今現在では国政選挙に洋上投票の対象は限られており、その対象を地方選挙に拡大することについては、その船員の名簿・登録地の市町村が全国にわたるという場合があり、それらの地方選挙ごとに対応する必要が生じてくるということがあるけれども、まず1点目としまして、投票送信用紙等を交付したり、受信したりする、その指定市町村の選挙管理委員会において、全国のどこの地方選挙ごとに選挙期日というものを把握したりすることとか、あとは投票受信の度に投票送信元と、その受信状況に関する電話連絡等を行うということにかかる監視作業が必要となるということ。また、2点目

としまして、不在者投票管理者となる船長において、全国の個々の地方選挙ごとにその選挙期日等の把握とか、船員への周知、また投票立会人の選任ですとか投票記載場所の設置など、投票の管理を行う事務負担というのは過大となるというところの課題が常にある。

このように対象となる選挙を地方選挙まで拡大するという点については、現時点においては難しい課題というものがあると考えられるのですが、洋上投票制度自体が平成 11 年に各党会派による議論討議を経て導入されたものでありまして、その後も各党会派においてご議論いただきたいと考えている。

4. 船員の魅力に関する広報活動の強化について

船員の後継者確保・育成のためにも船員職業の重要性や海の魅力を広く国民が認識し海事思想が普及する広報活動に取り組まれない。

(所管外のため回答なし)

5. 公共の場におけるインターネット接続環境の整備（W i F i 環境）

世界的に携帯端末を使用した生活が定着化している現在において、国立公園など特殊な地域や山間部などの旅行先、温泉旅館などではW i F i の環境整備が十分ではなく、通常的生活ができないストレスを解消する必要がある。また、現存の無料公衆無線LANは利用制限として会員制であることが多く、利便性に欠けることから、無料公衆無線LANスポットや、その利用方法（利用範囲・制限等）を明確にし、海外への発信を強化すべきである。さらには、携帯端末の使用による、交通、観光案内は旅行の満足度向上につながることから、観光庁や地方自治体など関係各所との調整や、十分な予算措置について検討されたい。

【回答】

総務省ではW i F i が観光振興ですとか防災に有効に活用できるということで取り組みを進めており、具体的には地方公共団体と第三者機関を主体として補助事業を行っており、対象拠点は観光拠点、自然公園とか観光案内所など、公共的な観光拠点。補助率は地方公共団体が2分の1で、第三者機関は3分の1になります。28年度についても、この28年度、今年度の補助事業についてはもう公募は終了してはいますが、29年度についても、別途検討していますが、継続して協力していきたいと考えている。

6. 固定資産税の減免の適用について

固定資産税については、公益に資する事業に対する減免が規定されている。

貨物自動車運送事業は、現代の便利な生活に不可欠なインフラとして、そして東

日本大震災をはじめとする災害時には、救援・復旧物資等の輸送を通じて公益事業としての役割を果たしている。さらに、災害対策基本法第2条第5号の規定により、事業者団体及び大手事業者が指定公共機関として内閣総理大臣から指定されている。については、貨物自動車運送事業を固定資産税の減免対象とされたい。

【回答】

貨物自動車運送事業にかかる固定資産税の要望という形で承知している。一般的に固定資産税の特例措置においては所管省庁である国交省になろうかと思いますが、国交省が是正政策の全体の中での優先度等を検討した上で要望を提出して、その上で総務省と議論していくと。まさに公益性等の面について議論していくものであるということをございまして、内容についてはこちらのほうでも承知したけれども、国土交通省におかれましても適切にご要望いただきたい。

【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】

まず一つ目の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ということをございしている点ですが、ガソリン等の危険物についてコンテナに入れて車両に積載して貯蔵する場合等は、消防法上の移動タンク貯蔵所として

の規制を受けるということになっておりますが、国際海事機関で採択した危険物の輸送に関する規程に関する基準、いわゆる IMDG コードになりますが、それに適合していれば、そういったタンクコンテナは一定の安全性が消防法令上に適合しているということがわかっており、また、国際間の流通の一層の合理化を図るという観点から、既にタンクコンテナにおける完成検査等の事務の簡素化等も含めて既に運用基準は示していますので、そこで措置は終了していると認識している。

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】

現在SDSの提供義務については経産省が所管している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、いわゆる化管法という中において示されており、現在のところISOコンテナ国内貨物輸送に関して、SDSの日本語の交付というのは義務付けられていない。ただ、その輸入業者が国内でまた別の事業者へ渡す場合には日本語で表示というものがようになってきています。化管法で決められているところもありまして、消防法上の手当としては、危険物を移送する際には、移送する者の責任において、その移送物の危険性を当然正常把握していただくとともに、その危険物の類、品名、数量等を表示することとあわせて、危険物の取り扱い者の同乗ということが義務付けられておりますので、現時点で消防法令上はSDSの義務付けというところは必要ないというふうに考えている。

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。
- (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】

イエローカードにつきましては日化協さんのところで自主的な運用ということで今取り組みがなされているところである。一つ目ですが、複数枚のカードが車上に常備されている場合に、必要のないカードも積載しているのではないのかというところについては、こちらについては日化協の方の取り組みの中で、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ということを明確に示されていて、それ以外の場合であっても、搬送している危険物のイエローカードを一番最初に持ってくるようにとか、そういった運用も実際にされているところですので、解決すると考えている。

要請の2のところ、データベース等ですぐに検索できるようにというところですが、消防法令上は、危険物の類、品名、最大数量、これはもう外面から表示されており、見ることができるということで、着いた消防隊もすぐに確認できるというところにあるので、今のところイエローカードの法制化までは考えてはいません。

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。については、国際ルールへの統一を図りたい。

【回答】

GHSの方で定めている危険物の定義、これは消防法の定義とご指摘のとおり若干の差異がある。一番顕著なところで言うと、引火性の液体のところ、消防法では引火性の液体の第3石油類というところに分類されるものが、国際ルール上は非危険物として扱われることがあり、具体的に言うと引火点 93℃以上のものとなりますけれども、こちらについては日本独特の気候ですとか風土、木造建築物が多いとか、やはり火災に対する考え方が日本は厳しいです、社会の目が。そしてまた地震が多いという土地柄もあって、危険物に対する考え方の差異もあって、引火点が高い引火性の液体であっても、大規模地震等で漏洩した場合に何らかの火源により着火・延焼する危険性があるということがあるので、危険性に応じた規制は必要だと感じている。ただ、その危険性に応じた規制をしますので、過度な規制にはなっていないと考えている。例えば中越の地震のときも柏崎原発で変圧器の火災が起きましたけれども、国際的に見たら危険物ではないものから火災が起きており、日本の土地柄も考えると危険性があるのかなというふうに考えている。

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】

消防庁の方でも過去の事故事例というのをずっとあたってみたのですが、最近5年間では2件発生しているということでございまして、その1件だとか2件のみというところではございまして、フレキシブルコンテナに関する使用に関する危険性が增大しているというふうには今は考えてはいません。

ただ、今後もこういった事故の動向には当然注視して、多いということであれば必要な対策を取らなければいけないと考えている。あわせて国土交通省主催の国際海上コンテナの輸送に対する安全対策会議とか、積極的に参加させていただいており、情報収集を引き続き行っていきたいと考えている。

【質疑・応答】

【質問】

選挙権の行使の件ですけれども、先ほどお答えになったとおり、まさに今年の通常国会において公選法が改正されて、まさに我々が1999年の洋上投票制度設置以降17年間取り組んでまいりましたこの制度の拡大という部分が実現されました。しかしながら、ご説明にもありましたとおり、我々が求めていることは三つございました。いわゆる便宜置籍船への拡大、また3名以下での実施、また、国政選挙と同様に地方選挙にも拡大という三つがございました。そのうち二つは今回の法改正で改正されたというところではありますが、まだ地方選挙への拡大という部分が一つ残っておりますので、先ほどご説明がありましたとおり、まさに物理的な公示から実施までの期間が短いでありますとか、物理的に乗り越えなければならない壁というのはまだかなりあると思います。しかしながら、我々が一つ求めている大きなテーマであります憲法で保障されている権利の行使という、権利の行使の公平性というふうに鑑みて、ぜひとも今後、取り組むべく、お願いしたいと思っています。また、今回の法改正に伴いましては、国会議員の先生方はもとより、担当省庁であります総務省の担当課の皆さんの非常に大きな尽力があったという点も伺っています。本当にありがとうございました。

続きまして、1番目のデジタルディバイドの解消という部分でございまして、まさにこれにつきましてもご説明のあったとおりの内容というふうに我々も認識しておりま

す。数年前、ちょっと何年前かは忘れましたが、当時の上川副大臣が会見の中でこの海上に関するデジタルディバイドの解消という中でコメントをいただいて、それ以降、また総務省さんの中でも予算が付いて検討されているというところがございます。確かにデジタルディバイドの解消という部分におきましては、海上のインフラ整備等、かなり進んでおりまして、技術も日進月歩、進捗しております。そういう状況の中で、まさに衛星を使えば全部の船でデジタルディバイドが解消できるという状況になっておりますが、まさにご説明にありましたとおり、しかしながら初期投資、またランニングコストが非常に高価であるという部分と、非常にラインが細いという言い方が適切かはわかりませんが、通信速度が遅いという部分がございます。我々の最終的な目標は、やはり陸上と同等のサービスの享受というものでございますので、この部分につきましては引き続きよろしくお願ひしたいと思っております。

2番目の船員税制のところでございます。これにつきましては我々、船員税制といましても二つに考えております。いわゆる政策減税。所得税をはじめとする政策的な減税。これは国税マターでございますので、財務省マターだというふう存じておりますが、しかしながらその一方、住民税の減免を含めた地方税の扱いにつきましては、過去、自治省の時代でございますが、自治省内管から外れて、これにつきましては地方自治体のマターで、範ちゅうの中で、自由に何でもできるというわけではございませんが、自治体の判断の中でいろいろ運用ができるというふうに我々は認識しております。そういう状況の中で、昨年4月には四日市市、今年4月には鳥羽市が住民税の減税・減免の部分に取り組んでいただいたという実績がございます。しかしながら我々、この問題に取り組むしてから全国数百を超える自治体に陳情・申入れ活動を行っておりますが、その中で、ちょっと言葉を選ばず発言させていただきますと、自治省、中央の顔色をうかがっているという自治体はかなり多く見受けられます。そんな中で、先ほどご説明がありましたが、これは税の公平性を鑑みて十分慎重に取り扱うということにはならないというご説明をいただきましたけれども、我々の認識としましては、この地方税の扱いは極めて地方自治体マターというふうに考えております。そこで、本日総務省の方からご説明いただきましたが、そういう誤解を招くような発言があるとまた地方に波及して、この運動が停滞してしまっているのではないかと考えていますので、先ほどご説明いただいたこの問題については、総務省として慎重に扱うべきだという発言に対する、その趣旨をお伺いできればと考えております。以上でございます。

【回答】

先ほどの船員との関係を若干お答えしますと、先ほど申し上げましたけれども、住民税の制度の趣旨から申し上げたものでして、地方税法の制度で仕組むとしては、そういう慎重な検討が必要ということで、ご回答させていただきました。

【質問】

それは総務省としての趣旨というか、考え方ということによろしいですね。

【回答】

そうですね、はい。各自治体は各自治体で多分、四日市とか鳥羽とかされていると思うんですが、それは各自治体で判断されていることなので、我々としてコメントはしない、コメントはございませんので。

【意見】

やはり我々の陳情活動の中で、一生懸命「総務省も我々と同じ考え方を持っています」ということをおっしゃるんです。我々もこの地方税というのは地方行政の中で判断してやるものと、すべて何でもできるということではございませんけれども、いろいろな対応はできると考えて、そういう中で総務省さんが「これは慎重に扱うべきだ」というコメント自体が極めて足かせになるのではないかと考えています。そのところ、逆に我々はその部分を慎重に発言いただきたいというふうに考えております。

【回答】

ご主旨はよく理解しますので。

【意見】

ただ、先ほど公平性という部分でございまして、取り組んでいただいていた四日市、鳥羽市におきましては、要するに地方公共サービスの享受が公平ではないと、船員として8ヵ月、両方とも8ヵ月以上の乗船と申しますけれども、8ヵ月陸上にはいない、船上で生活しているということから鑑みて、やはりその辺の公平性という意味でも若干の減免は必然性だということ判断いただいて、取り組んでいただいているところもございまして。そこは中央省庁としても慎重にご発言いただければと我々は考えます。

【意見】

消防の関係で、国際ターミナルコンテナの関係について、意見というか、5番のフレキシブルタンク輸送についてとありますけれども、基本的には試験方法等、明確な安全基準がまだない状況でありまして、一般的には国連で引火性能とは異なっておりますけれども、いわゆる危険物輸送は認められないよということで私どもは認識しています。

1番でお話があった、タンクコンテナの関係で言っても、非常に矛盾するものが、いわゆる強度安全性に優れるターミナルコンテナは先ほど言われた危険物の輸送タンクということで、非常に厳しい規制の中で認められている一方で、今言った明確な基

準がないままフレキシブルコンテナとか、ある意味危険物の、言い方には問題がありますけども、業務として認められて、要するにそこでどどん料金の値下げ交渉を含めて安全問題が非常に発生しています。先ほどお話があった約5年間で2件ぐらいの事故。おそらくあの大阪の堺であった液漏れと、保土ヶ谷バイパスの火災事故を言っているのだと思いますけども、昨年の10月に国交省の事故調でいわゆる液漏れの調査報告書を出しましたけれども、結果として何が悪いと言ったら、運転手が急ブレーキをかけたから悪いということでもまとめ上げています。一般の私たちドライバーから言うと、急ブレーキを踏んだらだめなのかという話があって、よくフレキシブルバックで輸送すると、簡単に言うと液体輸送になりますので、タンクコンテナと違って仕切り板がありませんから、液体の輸送となると、要するに信号待ちで止まる段階でも相当なブレーキがかかるんですよ。ブレーキをかけないと止まらないんですよ。発進するときも、坂道も含めて、相当な圧をかけて走っていかないと走らなくて、結果的にこれは上部が切れて、ボトクの底が切れてダーッと流れればすぐわかるのですけれども、フレキシブルタンクの一番てっぺんのところが金具か何かが当たってポタポタ落ちているから、正直言って、多分ベテランのドライバーでも、少しずつ上のほうから漏れていると、20~30分ぐらい気付かなかったと思うんですよ。その辺も一つあるんですけれども、やっぱりある意味、本来はこういう形式で液体を運ぶべきではないと思っていますけども、少なくとも、やっぱりこういった危険物をこの種の容器で運ぶことについては、私は大問題であると思っています。今、国交省の方ではトレーラー、いわゆる牽引台車の引きずり事故による車両火災みたいなものがものすごく発生しているんですよ。近い将来、もっと爆発的に発生する恐れがあるというのは、私たちから言わせると、今までは台車ブレーキというのは、年式の古い車種は手回し式でロックをかけるんですけど、今これから買い換えると、そんなやつはもうありませんから、簡単に言うと、自動でエア漏れが起きればエアタンクが空になって、自動的にスプリングブレーキがかかるんですよ。一般的に海上コンテナの20トンとか24トンを積んで走るときに、台車のブレーキはかかっているけれども、そのまま引きずって走っているような人がかなりいて、これはもう要するに駐車ブレーキを解除忘れとかそういう問題ではなくて、自動でブレーキがかかってしまって、それを要するに24トンとかそういう圧で走って、さっき言ったように特に液体だったら、もう「せえの」で走って行くので、多分近い将来は非常に駐車ブレーキがかかったまま走行して、ブレーキライニングが燃えてしまって、そこにタンクの中に危険性のある液体類が入っていると爆発的な事故に、保土ヶ谷のやつもそうですよね。一気に燃えしまって、もうどうしようもないことになってしまって。ただタンクコンテナであれば、まがりなりにも台車の脇に消火設備というか、消化器を積んだり、なんかしていますけれども、一般的に箱形のコンテナが走るときに、中身はそういう危険物だとかはわかっていますけど、

まずそんな消化器を持って走っていないので。だからそこは少なくとも消防庁の方で
ある程度規制をかけるような、すぐにかけるとは言いませんけれども、将来の改善も
含めて検討に入っていくべきなんじゃないですかということで、若干意見として申し
上げておきます。