



サービス・ツーリズム産業労働組合連合会 〒160-0002 東京都新宿区四谷坂町9-6 坂町ビル2F TEL 03-5919-3261
 発行人：森 啓記

旅行業・宿泊業・国際航空貨物業に関する政策要求(案)を決定

サービス連合が、交運労協(全日本交通運輸産業労働組合協議会)をつつじて毎年行っている政策要求の立案について、産業政策委員会・旅行業・宿泊業政策分科会ならびに航空貨物委員会で議論・検討してきましたが、今年度の要求案がまとまりましたので報告いたします。今後は、交運労協での議論を経て観光庁をはじめとした関係省庁に提出し、交渉することになります。交渉結果は終了後にあらためてお知らせいたします。

旅行業・宿泊業・国際航空貨物業に関する政策要求(案)

観光関係

【厚生労働省】

(1) シェアリングエコノミーを見据えた制度見直しについて

「民泊」については、利用者の生命、財産及び安全が担保されない状況にある。更には、不法滞在など犯罪の温床になることが懸念されるなど、治安の観点から問題があるとともに、近隣住民にも徒に不安を与えることとなる。したがって、民泊に対して旅館業法を適用除外とすることについては、慎重に対応するとともに、近隣住民の理解・合意が得られない中で拙速に導入することのないよう十分な検討を尽くされたい。また、消費者間取引による「民泊」についても、消費者保護や安全性の観点から慎重に検討されたい。

(2) 宿泊施設のアレルギー対応に関する法整備と支援

増加するアレルギー対応について、各宿泊施設の対応可能範囲に大きな格差があり、旅行者は安全な食事対応に対する不安を抱えていることから、誰もが安全・安心な旅行が楽しめるように行政主導のもとで統一的なアレルギー対応に関するマニュアルの整備や段階的な対応力強化にむけた指針策定について検討されたい。

(3) ものづくりマイスターへの助成

伝統技術を活かした日本製品を保護するためにも、ものづくりマイスターの育成について、助成などさらなる検討を願いたい。

【国土交通省】

(総合政策局)

1. 観光立国の実現にむけた、国民への観光政策の周知と取り組みの更なる強化について

(1) 観光立国の実現に向けた取り組みについて

観光立国の実現は、政府の日本再興戦略において、日本の

経済成長の柱の一つとして位置付けられており、雇用創出、地域活性化、内需拡大によって、日本経済の復活にむけて観光産業のみならず多くの産業に効果をもたらす重要な取り組みである。しかしながら、観光立国への道筋が、国民全体に共有されているとは言いがたい。観光や文化活動による新しい世界の発見が、経済活動にも活気をもたらすという観点などをふまえ、また、観光の重要性や意義、その経済効果について国民への理解を深めることが重要であることから、「若旅☆事業」などをつうじた地域住民の意識啓発や、「住んでよし、訪れてよし」の観光地域づくりなど日本国内でのプロモーションの実施や学校教育で取り入れるとともに、多くの政策を実現するため経済効果に見合った十分な予算の確保のうえ、官民一体となった取り組みを積極的に講じられたい。

(2) 貸切バス乗降場整備について

東京駅をはじめ主要な新幹線停車駅などにおける団体客利用のバス乗降場整備は十分ではなく、学生団体をはじめとする利用者の安全確保や降雨時の対応、周辺道路の混雑緩和の面から乗降場整備は急務である。貸切バス利用者の安全確保と利便性を向上させ需要の増加をはかるため、自治体や鉄道事業者などとの連携を強化し、緊急避難的なバスプールなどの流用ではなく、まちづくりと一体となった団体客利用スペースの確保につとめるよう、既存施設の活用や工夫などの調整に取り組まされたい。また、乗降場が整備できるまでの間、道路の一車線を一時的に貸切バスの乗降場とするなどの対応も検討されたい。

(3) 主要駅・観光地における自転車レーンなどの整備について

近年、観光地を巡る観光客によっては自転車で繁華街における狭い道路の利用などにより、車や歩行者との事故が多くなっている。自転車・歩行者の安全性を確保すること

の必要性があることや、事故防止や自転車の利用者が増えることによる環境保全も期待できることから、自転車専用レーンの整備を検討されたい。また、安全で快適な自転車利用環境整備の推進状況について明らかにされたい。

(4) 観光地における美観・美化活動への取り組み

テロ対策やゴミの処分に関わる費用負担などを理由に、日本各地でゴミ箱が減少している。また、訪日外国人の増加に伴い各国の文化の違いもあり、観光地に設置されている公衆トイレの利用方をはじめとした公共の場におけるマナー違反によるトラブルも増加している。ついては、改善に向け以下の点について対応を検討されたい。

- ①ゴミ箱の設置に関する、官民双方による費用負担の検討やゴミ箱そのものを広告スペースとするなどの取り組み
- ②公衆トイレの設置と清潔・衛生活化の維持。費用負担のためのチップ制の導入
- ③遊歩道の整備など美観への取り組みを実現するためのマナーの周知など啓蒙活動の実施などの取り組み

(5) 旅行者の地域分散化の推進

訪日外国人が集中する地域では航空座席や宿泊客室、貸切バスなどの供給がひっ迫する状況が起きている一方で、少ない地域では老舗旅館が廃業するなど、地域間の格差が鮮明になってきている。訪日外国人には都市部だけでなく、地域を訪れる潜在的な需要があると言われてことから、一極集中から地域分散に向け官民を挙げて取り組む必要がある。具体的には、地方空港でのチャーター便受け入れ推進や、クルーズ客船の受け入れに伴う入国管理体制の強化・充実、案内所の整備、ガイドの確保・養成、貸切バス制度の柔軟な運用など、地域での受け入れにあたり想定される諸課題に対する実効性のある施策を講じられたい。

【観 光 庁】

1. ビジット・ジャパン事業への対応について

(1) 訪日外国人への接遇向上策について

- ①訪日外国人への接遇向上は、観光立国を実現していくうえで重要な課題である。また、緊急時の安全対策の観点や訪日外国人のニーズを把握することも必要である。JATAによるツアーオペレーター品質認証制度は、サービスクオリティーの確保や、緊急時の安全対策など消費者に伝えるためには有用であるが、訪日外国人を良質とは言えない地上手配業者から保護するなど、滞在中の配慮にも有用な観点からも、地上手配業者の

登録制の導入を検討されたい。

- ②通訳ガイドについては、英語以外の特殊言語ガイドが慢性的に不足している。特例通訳案内士制度の一部運用改善がなされたが、その後の状況について国としてどのように捉えているのか明らかにされたい。

- ③訪日外国人の増加とともに、多様な国からの訪問客を受け入れることから、ムスリムのみならず、宗教や文化的な習慣の違いなどによるトラブルも生じている。訪日外国人観光客の受入を円滑に行うためにも、受け入れにあたっての注意点などの情報を一元化して各事業者へ提供を行うなどの取り組みを講じられたい。加えて、日本の習慣について海外へ発信されたい。

(2) ガイドサービスの向上策について

訪日外国人への接遇向上のため、量・質ともに充実したガイドサービスの提供は欠かせないことから、以下について取り組まれたい。

- ①各国から同行している添乗員がガイド行為を行っているツアーが見受けられる。ついては、質の高いガイドサービスを提供する通訳案内士に対する特別措置の更なる推進や、職域確保のため適切な取り締まりに取り組まれたい。
- ②通訳案内士については、試験回数や試験会場の柔軟な対応に加え、地域限定通訳案内士の認定などによる通訳案内士の増加にむけた取り組みは進められているものの、現在の特区としての対応は十分ではない。通訳案内士不足を解消するため、制度見直しを含めた抜本的な対応について検討されたい。加えて、多様なニーズに対応するため、通訳案内士のレベル別の登録や地域限定通訳士を増やすなどの対応をはかられたい。

(3) 観光案内所の充実について

2012年7月より新たな外国人案内所の認定制度がはじまったが、カテゴリー3の多言語対応できる観光案内所の整備が依然不十分である。需要の高い観光地を中心に案内所の増設やカテゴリー引き上げを求めるなどのさらなる改善にむけ取り組まれたい。

(4) 案内標識のさらなる整備策について

- ①外国語表記に関しては、統一的な表示についても示され、ターミナル駅や空港などで整備は進んできているものの、観光拠点となる地方駅や空港での整備や、街頭の町名表記については不十分なままである。また、ホテル・旅館なども統一的なガイドラインが周知されていないことから、訪日外国人にとってわかりやすい案内

ができるよう、ピクトグラムの活用なども踏まえ、今後も観光庁が主導のうえ、関係機関と連携を行い、表記のさらなる充実に取り組まれない。

②レストランのメニュー表記がハラル対応やアレルギー対応を含め、日本語や英語のみの店舗が多い。ハラル対応やレストランメニュー多言語化へのセミナーや研修の実施、多言語メニューがあることを分かりやすく表示する広告物等の作成など、補強について検討されたい。

(5) プロモーション対象市場の拡大について

平成 27 年は重点市場 20 市場が対象となっているが、対象の国・地域を更に拡大に取り組まれるとともに、他国の成功事例なども参考に、十分な予算措置を講ずるとともに在外公館との連携などオールジャパン体制で取り組まれない。また、プロモーションにあたっては、各地方自治体や運輸局同士の広域連携にも取り組まれない。

(6) MICE 誘致にむけた各事業者への助成について

アジア諸外国との競争優位性を保つ上で、MICE 事業に関連する全ての事業者による高いレベルでのサービス提供が求められている。そのためには、これまでの各種キャンペーンや施策以外にも、各事業者への助成に加え、日本での取得者は僅かである CMP の拡大に向けた支援を行うなど、MICE 事業に携わる人材育成について、国が主導して取り組まれない。

2. 観光基盤の整備について

(1) 「観光のユニバーサルデザイン手引き集」に基づく整備

2 年間にわたり実施された「ユニバーサルツーリズム促進にむけた地域活動実態調査」で抽出された課題をもとに、各事業者と支援団体の十分な連携がとれるよう調整役を果たすとともに、受入体制強化にむけ宿泊事業者をはじめ各事業者が積極的に取り組むことができるようさらなる対応策を講じられたい。

(2) 観光産業が被る風評被害防止にむけて

メディア報道などの影響によってもたらされる風評被害が発生し、これまで観光産業に大きなダメージを与えてきた。そこで、迅速かつ正確な情報提供を継続的にを行い、被害情報と同様に収束した情報も発信するとともに、風評被害防止対策について今後研究課題として取り上げ、教訓を活かし被害を食い止めるための取り組み策を具現化されたい。

(3) 旅育について

観光立国の実現にむけ、地域を再発見し郷土愛を醸成するため、観光産業による地域経済の影響や観光資源について学習することは有用である。また、若い世代が知見を広げるため、歴史や文化に触れることができる校外学習などにより旅の経験を重ねることも有用である。一方で、日常生活において観光面から地域の魅力について考える機会が少ないという実態もある。については、小中学校が率先して、地元地域のボランティアガイド体験を行う、地域の観光施設へ訪問学習をするなど、観光という視点から地域の魅力を考えることのできる授業、旅の楽しさ・魅力を知ることができる授業を設定するなど、学校における校外学習の機会の増加や全国の公立学校の修学旅行などについて海外渡航を認めるなど基準を緩和するとともに、学習指導要領の見直しをはじめとした、教育内容・体制を整備するなど学習機会の増加に関係省庁との連携のうえ、取り組まれない。

(4) 公共場におけるインターネット接続環境の整備

(WiFi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 WiFi の環境整備が十分ではなく、通常の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、総務省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。

(5) 自然災害時の対応について

台風などの自然災害によって交通機関に欠航・遅れが生じた際、空港や駅に多くの旅行者が殺到し、混乱状態となることが散見される。訪日旅行者も増加しており、よりスムーズな対応が必要である。自然災害時は、各企業の個別対応だけでなく、振替輸送や臨時便の運行、宿泊の案内など行政機関が主導して情報の提供や各種手続きの連携をはかる体制の整備をはかられたい。

(6) 旅行業法の改正について

旅行企画商品では仕入れ手配によっては性質上、消費者

からの取消料が発生時期より早期に仕入上の取消料が発生するものもあり、旅行会社での対応に苦慮するケースが散見されている。公正な取引を推進するためにも、標準旅行業約款の改正など諸基準の改定に向け、対応を検討されたい。

(7) 訪日旅行について

訪日外国人旅行業務においては、日本国内の募集型企画や受注型企画に当てはまらず、手配旅行契約とみなしているが、旅程保証や特別補償など海外のお客様への対応を明確化するなどの対応を検討されたい。

(8) 宿泊施設について

宿泊施設においては『分煙化への設備投資』、『災害時の被災者受け入れ態勢』などが求められているが、これらに掛かる費用は該当施設の負担が大きい。また、要求に応えられない場合、施設が失う社会的信頼の大きさは、その存続を危ぶまれるほど業績へ影響を与える。観光立国実現に向け対外的なアクション・プランを打ち出すのみならず負担軽減に向けた対策を図られたい。

(9) 外貨両替の場所の増設

外貨両替のできる場所については、銀行やホテル等で対応可能だが、その数は十分とはいえない。免税店での両替対応の拡充など、対策を講じられたい。

(10) トイレの整備について

諸外国と比較して日本は公共トイレが多く設置されていることから安心して観光できる環境となっているものの、観光地近隣においてさえ、清掃が行き届いていない公共トイレもあり、結果的にその観光地はもとより日本のイメージを損ねることになる。公共トイレは数だけでなく、清潔さも一つの「観光資源」にできるよう、公共トイレの整備に目を向ける必要がある。また、多目的トイレの活用についても、ユニバーサルデザインの観点から観光施設や宿泊施設への設置に際し、関係省庁との連携の上、義務化や補助などの対策を講じられたい。

(11) 日本国内の宿泊施設に対する統一的な制度の導入

諸外国のように日本における統一的な宿泊施設のカテゴリーが存在していない。訪日外国客などが宿泊施設を選ぶ上での客観的な基準を整える必要があることから、日本国内の宿泊施設に対する統一的なカテゴリーなどの制度の導入について検討されたい。また、バリアフリー化に向けた対応などをはじめとした設備の統一表記基準の作成について対応を講じられたい。

(12) 宿泊施設の活用による地域振興

日本の民宿は地域におけるその土地ならではの食材を提供するなど日本の文化を発信できる施設であるものの、山間部や人口減少地域などに点在しているケースが有り、また、経営者の高齢化や後継者の問題などで民宿が減りつつある。については、当該地域の民宿の後継者育成や情報発信、加えて訪日外国客の受け入れ体制の整備などについて支援を講じられたい。

3. 観光需要の創出について

(1) 国内旅行

①国内旅行市場活性化のため、新たな形態として様々な分野の観光を創出し定着させることが重要であり、産業観光・長期滞在型観光、エコツーリズムやグリーン・ツーリズムは地域の活性化にもつながる分野のため、他省庁での取り組みとも積極的に連携し、引き続き質の向上に取り組みされたい。

②諸外国とも比較して、旅行者が容易に入場や貸切ができる文化財や施設が十分とは言えない。修学旅行や体験旅行の拡大につなげるために国立博物館、姫路城や厳島神社など国宝級や世界文化遺産となっている施設、一般的な公開期間以外の御所などの国・地方自治体施設の積極開放に取り組まれたい。また、これまで文化庁と包括的連携協定が結ばれ、様々な施策がなされてきたが、2015年の成果と、2016年以降の展望について明らかにされたい。

③ヨーロッパ諸国などでは、観光需要を喚起するために、宿泊に関わる消費税を減免している国もある。アジア諸国の国際競争力を高めるうえで、訪日外国人の宿泊にかかわる消費税が増え、負担となることは、観光立国の推進に影響をあたえる。また、国内では消費税増税により、旅行などのレジャーにかかわる消費の冷え込みが懸念される。そこで、軽減税率の適応や、連泊時における消費税の減免について検討されたい。

④「明治日本の産業革命遺産」の世界文化遺産登録が決定し、観光客の増加に伴う雇用の創出や周辺施設整備に対する投資等、地域活性化にも繋がるのが期待されている。持続可能な観光地の発展を促すためにも、各地の好取り組み事例の情報収集及び共有の場の創出や核となる人材育成等を通じた助成を講じられたい。

⑤観光需要創出のためのE T C割引制度拡充について、E T Cの特大車割引の拡充を関係省庁との連携のうえ、検討されたい。

(2) 旅行需要の活性化について

① 地方創生について

- 1) ツーリズムの活性化が旅行需要の活性化と地域の創生とつながりが深いという観点も踏まえ、関係省庁との連携や今後の方向性について明らかにされたい。
- 2) 大都市圏のお金を地域に循環させるような取り組みにつながり、旅の力を地域の活性につなげていく一助となることから、ヘルスツーリズムプログラムを従事者に提供する企業への更なる助成について検討されたい。

② 「児童・生徒社会体験休暇制度」(仮称)の創設について

サービス業を中心として多くの労働者が土・日曜日、祝日も働いている。子供の頃に家族と旅行の経験がない若者は旅行が少ない調査結果もあり、家族で旅行に行く機会を創出することが重要である。休暇分散化にむけた「家族の時間づくりプロジェクト」や「ポジティブ・オフ運動」の取り組みと連動する形で労働者が「家族との団欒」と「家庭教育の充実・強化」のため、親の監督下でボランティア活動や旅行などにより社会体験をすることが必要である。「児童・生徒社会体験休暇制度」(仮称)のような、目的別休暇が創設できるよう観光庁として関係官庁に対して働きかけられたい。

③ 「家族の時間づくりプロジェクト拡大推進事業」の推進

自治体の取り組み状況を見ると、地域のお祭り等のイベント開催日を休暇にあてる地域活性化の側面はあるものの、家族旅行の創出といった観光振興については十分とは言えないことから、観光庁をはじめとした行政が主導となった国内の旅行需要の活性化に向けた施策を作り出すことは重要な課題であると考え。については、「家族の時間づくりプロジェクト」について、学校休業日の制度策定が目的別休暇の創設に繋がるなど、学校休業日と有給休暇をマッチングさせることを念頭に、家族旅行へ行きやすい環境づくりの創出にむけ、関係官庁と連携して働きかけられたい。

(3) アウトバウンド拡大による相互交流の拡大について

観光による国際交流は国際平和と国民生活の安定を象徴するものであり、その持続的な発展は、恒久の平和と国際社会の相互理解の増進させることのできる民間平和外交の代表的なものである。その実現のためには、訪日外国人を増やすことのみならず、二国間の相互の交流人口の拡大が重要である。観光立国推進基本計画にも盛り込まれている日本人の海外旅行者数の拡大を、これまで以上に強力に

推進されたい。また、関係悪化により、日本人の旅行が減少している中国や韓国との相互交流促進について継続的かつ積極的に取り組まれたい。

(4) 休暇取得の分散化などに対する取り組みについて

- ① 企業の有給休暇の取得を促進する「ポジティブ・オフ運動」を推進しているが、各地域における休暇の分散による旅行意欲誘発と有給休暇促進にむけた取り組みとして、全都道府県で月曜日や金曜日を県民の日などをはじめとする休日設定について、検討されたい。
- ② 休暇取得の分散は地域経済の活性化により、税収も上がることが期待されている。については、休暇の分散化取得に取り組み、有給取得率が高い企業に対し、税制優遇などの対応を検討されたい。

(5) 食を活かした観光需要の創出について

和食は、ユネスコ無形文化遺産にも登録され、日本の観光資源として重要な役割を果たしており国内では地域の観光需要創出の一助にもなっている。今後も、国内外への食に関する情報提供の強化と、ブランド戦略の支援に努められたい。

(6) 閑散期における需要創出

ウインターリゾートエリアなどの季節により繁閑の差が大きい地域や、特定の観光資源に頼る地域では通年需要の掘り起こしに多くの課題が見受けられる。については、さらなる地域経済の活性化につとめるとともに、通年需要の需要喚起にむけ、引き続き地域・行政が一体となった取り組みを検討されたい。

(7) トラベルヘルパーの育成

平成28年4月1日より施行される障害者差別解消法により、障害者の旅行や宿泊のさらなる利便性を高める必要がある。しかしながら、現状として要介護者を介護するヘルパーの不足が顕著であり、安心して旅行するための介助者であるトラベルヘルパーの不足が予想される。また、トラベルヘルパーの認知度も低く人財育成にむけた取り組みが必要である。障害者の方が安心して旅行や宿泊ができるよう、サービス関連産業の人財育成の一環として、トラベルヘルパーの資格取得推進にむけた助成について検討されたい。

(8) 燃油サーチャージ制度について

一部の航空会社では出発日直前に変更される場合もあることから、国際航空運賃の規制緩和による上限運賃制度導入に伴い、本体運賃と一本化して徴収できるよう取り組み

りたい。また、それまでの間は、関係省庁との連携の上、旅行者に対する燃油サーチャージ制度の更なる周知に取り組まれない。

4. 被災地復興について

東日本震災から5年が経過する。被災地をはじめとする東北の景気の減速が懸念される中、復興庁における観光産業分野における取り組みが行われていることは理解するが、その情報発信力は十分とは言えず、支援策の認知度が低いことから振興にばらつきが見られる。また、水害等の被災地域への観光産業における復興支援策も同様である。観光産業は被災地域に貢献する産業と考えられることから、今後も東北をはじめとした被災地に対し、継続的に以下の観光振興策に取り組まれない。また、観光産業における復興支援にあたっては、観光庁と復興庁の連携が見える形で取り組まれない。

- ①被災地状況の定期的な発信
- ②震災語り部育成サポートと多言語で対応できるような仕組みづくり
- ③定期的な線量検査と情報発信
- ④東日本大震災などの被災を将来に語り継ぐことができる施設整備
- ⑤震災や水害などの被災で得た教訓をもとに、観光地においても住民以外の観光客が安全に避難できるような体制構築

【鉄 道 局】

1. インターネットをつつじた海外での日本国内の鉄道乗車券や指定券の販売(事前購入)について

訪日外国客が円滑な旅行や、販売側の速やかな対応が出来るためにも、今後の対応について方向性を明らかにされたい。

2. 地域鉄道の活性化にむけた取り組み強化について

全国95社の地域鉄道事業者のうち約8割が赤字と言われており、2000年以降35路線が廃線となっている。地域にとっては生活路線であり、旅行者にとっては地域を旅する足となるため来訪者の増加に向けた施策が必要である。また、旅行者による利用を増やすことで安定的な収益確保ができるように地域鉄道が様々な企画を実施できるような体制構築を関係省庁と連携のうえ、検討されたい。

3. 新たな鉄道パスの創出について

「Japan Rail Pass」は、知名度が高いものの、JRグループ以外の鉄道、路線バスでは利用出来ないものとなっている。訪日外国人には運営会社が異なる複雑な路線網を理解することは難しく、また費用面においても円滑な移動が妨げられている。そこで、JRのみならず他の鉄道会社も含めたより利便性の高い枠組みを構築し、鉄道網が発達している日本では、

鉄道を中心とした新たな旅のスタイルの創出にも繋がること期待される。アクション・プログラムにも掲げられている新たな鉄道パスの創出について、今後の具体的な取り組みについて明らかにされたい。また、訪日外国人旅行者の移動や、宿泊、観光の利便性、経済性向上のため、交通・宿泊業者や美術館・博物館等公共施設の管理者が連携し、日本版スイストラベルパスのような鉄道パスの創出に向けて、関係各所との橋渡し役として調整に取り組まれない。

4. 駅周辺の手荷物預けについて

観光地を有する主要駅などのコインロッカーが不足していることや、場所の案内が十分でないため利用者が苦慮している。については、コインロッカーをはじめとした荷物預かり場所の更なる設置や、案内看板を分かりやすい場所に掲示するなどの指示などについて対応を講じられたい。

5. 共通ICカードについて

多数の旅行者が利用する地域の交通機関において、広島や長崎など共通ICカードが使えない地域がみられる。利用者の利便性向上のため、観光客の多い地域で1枚のICカードで共通乗車が可能となるよう、当該自治体ならびに事業者などへの指導・助成に取り組むなど、交通系ICカードの共通乗車可能範囲のさらなる拡大を検討されたい。

6. 旅行中における荷物の運搬の円滑化について、

空港からの列車移動時には大きな荷物を持って移動することが多いが、新幹線乗車時に、大きな荷物が置けないことが散見されている。一方で、デッキでの荷物配置規制表示がされている。訪日外国人は、大きな荷物を持っているため、宅配で対応した場合、新幹線などの列車移動には追いつかないと考える。については、荷物の持ち運びが円滑にできるような対策を講じられたい。また、訪日外国客の旅行を円滑にさせるなどの利便性向上にむけた対応から成田エクスプレスや東京モノレールなどの車内では荷物置き場が設置されているが、今後も引き続き公共交通機関の充実にむけ、官民一体となった取り組みを講じられたい。

7. 首都圏における空港について

羽田・成田両空港の利用客が今後も増えることが想定されている中、利用者の利便性確保のためには、羽田・成田両空港へのアクセスや、両空港間の改善は必要不可欠である。羽田空港国際線の深夜・早朝交通アクセスについて、整備状況を確認したい。また、「都心直結線」の新設にむけた取り組み状況を明らかにするとともに、今後も国が主導のもと、鉄道局などの関係省庁や、交通事業者と連携し、早期実現にむけて積極的に取り組まれない。

【自動車局】

1. 新しい貸切バスの運賃・料金制度について

(1) 貸切バス運賃・料金新制度が導入されているが、消費者への周知が依然十分とは言えない。バス代金の適正化による旅行代金の変動について、旅行会社による一方的な値上げと誤解されないよう、制度の更なる周知について、取り組まれない。また、消費者への理解促進やバス不足解消にむけ、新制度の主旨を守るためにも以下の対応を講じられたい。

- ①消費者への啓蒙の強化
- ②旅行業者の管理監督の強化
- ③乗務員不足解消のための教育訓練支援施策（教育訓練給付金制度、キャリア形成促進助成金制度）
- ④区域外バス配車制度の緩和
- ⑤新制度移行後の、事業者に対する制度周知や設備投資の改善に関する効果検証

2. 移動制約者の移動円滑化について

- (1) 地域によっては繁忙期を中心に、リフトバスなどの特殊車両の配車ができないケースが頻発しているため、移動制約者の移動円滑化にむけて補助制度の充実をはかるとともに、一定の車両（高速・貸切）を保有する事業者に対して、導入義務化などの対策を講じられたい。また、バリアフリー新法によって、リフト付きバスについては平成 32 年までに 25% の導入を定めているが、貸切バスに限定した具体的な数値があれば明らかにされたい。
- (2) 日本では 2060 年には高齢化率は約 40% を超えることが想定されているものの、大都市・主要都市における公共施設・運送機関では高齢者、障害者向けのバリアフリー化が徹底されているとは言えない状況であることから、更なる取り組みを講じられたい。
- (3) 地方においても大都市への人口の一極集中により、運輸機関が廃止となる路線も散見されることから、今後増加する高齢者などの移動手段の確保が困難な状況が想定される。については、福祉タクシー（特殊車両）の増加などバリアフリー化を実現させることや、地方の交通過疎地などで再使用できるような仕組み（二次交通の確保）を構築するなど、検討されたい。

3. 貸切バス車両およびバス乗務員確保にむけて

安全安心に基づく「時間・キロ併用運賃制度」の導入は、適正化にむけた取り組みであるものの、国内需要の好調さと訪日観光客の増加によって貸切バスおよびバス乗務員の確保が

困難となっている。このことはセーフティバス認定とは逆行しており、逼迫した状況を背景にトラブルが生じかねない。大幅な供給逼迫状況が想定される中においては、臨時営業区域の設定による一部規制緩和などの取り組みを行っていることは理解しているが恒常的な供給不足解消にむけ、対象旅客について緩和を実施するなど、さらなる対策を講じられたい。

4. インターネットをつうじた海外での日本国内のバス乗車券や指定券の販売(事前購入)について

訪日外国客が円滑な旅行や販売側の速やかな対応が出来るよう、今後の方向性を明らかにされたい。

5. 国内における観光活性化にむけた二次交通の利便性向上

国内周遊旅行に際し、特急バスや路線バスは運転免許を持たない旅行者にとって欠かせない移動手段である。一方で、県跨ぎで観光名所を移動するバスが少なく、旅行者にとっての利便性が低い。また、路線バスに関する情報を旅行者が調べるにあたってHPの表記方や掲載内容の濃淡が事業者によって差があるため利便性が低い。については、バスは社会のインフラという考えのもと、各都道府県のバス事業者の連携強化について、バス運行に関する情報を一括して調べることができるツールの作成などの支援を行政主導で講じられたい。

【港湾局】

1. クルーズ活性化にむけた港湾設備と交通体系、観光受入体制の整備について

- (1) 海外からの訪日観光客も多く訪れることとなったが、喫水や港の長さなどの入船基準や周辺の橋などの設備が障害となり、大型客船が着岸できる港に限られたり、港-都市間の交通手段や港湾周辺の施設がまだ整備されておらず、乗船客が不便を感じる場所がある。今後も多くの外国客船の来日が想定されることから、国際競争力の強化とクルーズ需要のさらなる拡大にむけ十分な受け入れ体制がはかれるよう、引き続き港湾施設の老朽化対策に取り組まれたい。
- (2) 寄港地におけるC I Qの体制をはじめ、移動両替所の設置についての方向性やW i F iの整備状況などクルーズの受け入れ態勢振興策について、関係省庁との連携の進捗や、全国クルーズ活性化会議などでの議論を踏まえ明らかにされたい。

【航空局】

1. 首都圏空港の整備について

(1) 空港施設について

訪日外国客需要の増加の影響や夜間のL C Cの増便など

により、深夜時間帯に空港を利用する人が増えている。旅行者に対する安全への確保と安心して空港を利用できるよう、空港施設の待合室整備などの取り組みを検討されたい。

(2) 成田空港について

LCC利用者の増加が今後も想定されることから、利便性向上のためにも、空港へのアクセスのさらなる改善や安全性を確保した施設整備に取り組まされたい。

2. 地方空港のあり方について

訪日外国人の増加が顕著であるが、今後、地方空港におけるチャーター便や一般旅客発着時の保安検査については円滑な対応がはかれるよう、一層の利便性の向上に取り組まされたい。また、地域空港発着便に関してLCCを中心にアジア路線は充実してきたものの、欧米路線については減少の一途を辿っていることから、訪日外国人観光客増加への対応も含めて、継続的に安定した運行の確保など、発着便を増やす必要がある。加えて、成田空港で1年間新規路線の空港使用料が軽減されているが、同空港の2年目以降の優遇措置や地方空港への取り組みも航空便利用の活性化には有用である。以上の観点をふまえ他省庁との連携、ならびに取り組みに関する進捗状況について明らかにされたい。また、空港によっては繁忙期のカウンター前ロビーでは荷物検査などを待つ利用者が渋滞であふれ、手続き開始まで1時間以上かかるなど問題が出てきていることから、荷物検査の機能をチェックインカウンター内に設置し台数を増やし、ロビー内の混雑緩和を行うなど、標準化に取り組まされたい。また、団体客の待ち合わせや集合スペースの確保についても対応を講じられたい。

3. 燃油サーチャージ制度について

募集型企画旅行では、旅行代金への総額表示の取り組みが進み、燃油サーチャージの変動は旅行会社にとってリスクとなっている。特に受注型企画旅行や海外修学旅行では、受注時と旅行開始時で大幅な変動が生じることもあり課題となっていることから、徴収方法について利用者への周知・理解にむけた対応を検討されたい。

4. ビジネスジェット市場の活性化について

世界的にもビジネスジェット市場が活況であり、諸外国から日本への利用者も増加傾向にある。しかしながら、ビジネスジェット利用客は羽田と成田に集中しており、今後、需要が増加しても発着枠の確保が困難になることが想定される。今後は諸外国にむけ、羽田・成田以外のビジネスジェットの受け入れが可能な日本の空港を積極的にプロモーションするとともに、地方空港においても、利用者の要望を踏まえビジネ

スジェットの利用促進にむけた環境整備に取り組まされたい。

【住宅局】

1. 宿泊施設に対する支援について

改正耐震改修促進法により、一定規模の宿泊施設は2015年度までに耐震診断が義務付けられ、結果が公表されることになったが改修における費用は多額の費用を要する。税制面での優遇等はあるものの、建築資材の高騰や、人手不足の背景も踏まえ、実質的な廃業に追い込まれている施設も出ている。については、改修を行う宿泊施設に対するさらなる支援強化を検討されたい。

【道路局】

1. 道の駅について

道の駅は、「休息機能」「地域情報発信機能」「地域の連携機能」を併せ持つが、当該市町村の運営となっていることから、魅力には差異がある。国内旅行需要活性化、地域活性化の実現に向けて、各自治体と連携して全国的な道の駅の観光資源化に取り組まされたい。

【財務省】

1. 交際費の課税について

企業の経費支出の抑制傾向が高まり、内部留保を増やすことで経済が沈静化し、将来への不安が高まる現状にある。については、時限的措置を含めた交際費の非課税額の拡大や、人材育成のために講じる企業内での報奨金についても非課税対象となるよう検討されたい。

【外務省】

1. パスポート取得手数料の減免、手続きの簡素化について

日本人の海外旅行者数は2,000万人の目標達成にむけ、官民一体となった取り組みを推進しているが、2012年度をピークに漸減傾向となっている。国際社会での相互理解にもつながる海外渡航機会を減らさないためにも、パスポート取得手数料の減免などの海外渡航優遇施策に取り組まされたい。

(具体的検討項目)

- (1) 12歳未満に適用されている旅券発給手数料の減額措置を25歳未満まで引き上げ。
- (2) 20歳以下を対象とした、5年有効旅券の発給手数料の引き下げ。
- (3) 本人が申請した場合の即日発行。
- (4) 窓口の受付・交付時間や場所のさらなる拡充。(申請は住民登録のある市区町村にて対応)
- (5) パスポート申請・更新手続きの簡素化見直しとセキュリティ強化

2. 旅券申請書入手方法のWEB化について

旅券申請書については、現在市区町村の窓口や旅券センターでしか入手ができない。地理的・時間的に制約を受けて不便である。そこで、旅券申請書のWEB化による本格運用にむけた検討状況を明らかにされたい。

3. 日本人渡航者による観光ビザ免除の対象国拡大について

国際交流拡大の観点から、相手国との協議にもよるが、今後とも観光需要の拡大が見込まれるミャンマー・インド・カンボジア・ロシア・ブラジルなどの日本人の観光ビザ免除対象国拡大にむけた取り組みが必要である。対象国拡大にむけた取り組み状況を明らかにされたい。

【法務省】

1. 出入国審査の迅速化の促進策について

法務省が主体となった「訪日外国人2500万人時代の出入国管理行政検討会議」での中間報告のその後をふまえ、4空港で実施されている自動化ゲートの運用状況について明らかにされたい。また、観光庁とも、以下の取り組みを行うよう積極的に連携されたい。

(具体的検討項目)

- (1) 主要空港でのブース増設や審査官の柔軟な配置、自動化ゲートの導入空港の拡大。
- (2) 地方空港におけるチャーター便やクルーズ船の出入国審査の迅速化と接遇向上についても、臨船審査の活用など、改善に取り組まされたい

2. 保安検査の迅速化と接遇向上について

クルーズ船出発・着岸時について、地方港を中心に税関検査や保安検査に時間を要するため、利用者が苦慮するケースが増えている。また、日本発着の外国船クルーズについては、外国出港後に寄港する日本の港において、最終下船でない場合は、下船の都度申告書の記入などの手間が生じている。安全・安心の観点もふまえつつ、迅速な対応がはかれるよう柔軟な検査官の配置や指紋登録など、利便性の向上に取り組まされたい。また、グローバル化の進展により、世界各地で発生した感染症をはじめとした病原体の国内への汚染が懸念されることから、可能な限りの検疫体制強化を図る取り組みを講じられたい。

【文部科学省】

1. 「児童・生徒社会体験休暇制度」(仮称)の創設について

サービス業を中心として多くの労働者が土・日曜日、祝日も働いている。「子供の頃に家族と旅行の経験がない若者は旅行が少ない調査結果もあり、家族で旅行に行く機会を創出す

ることが重要である。現在、議論中の休暇分散化にむけた「家族の時間づくりプロジェクト」や「ポジティブ・オフ運動」の取り組みと連動する形で労働者が「家族との団欒」と「家庭教育の充実・強化」のため、親の監督下でボランティア活動や旅行などにより社会体験をすることが必要である。「児童・生徒社会体験休暇制度」(仮称)のような、目的別休暇が創設できるよう関係官庁と連携して働きかけられたい。

また、観光庁で取り組みをすすめている「家族の時間づくりプロジェクト拡大推進事業」については、自治体の取り組み状況を見ると、地域のお祭り等のイベント開催日を休暇にあてる地域活性化の側面はあるものの、家族旅行の創出といった観光振興については十分とは言えないことから、関係官庁が連携した国内の旅行需要の活性化に向けた施策を作り出すことは重要な課題であると考え。については、「家族の時間づくりプロジェクト」について、学校休業日の制度策定が目的別休暇の創設に繋がるなど、学校休業日と有給休暇をマッチングさせることを念頭に、家族旅行へ行きやすい環境づくりの創出にむけ、関係官庁と連携して働きかけられたい。

2. 留学派遣支援制度の充実について

異文化の体験は国際性を養うとともに、将来の日本を担う若年層の国際理解を深めることにもつながることから、留学派遣支援について、進捗を明らかにされたい。

3. 旅育について

観光立国の実現にむけ、地域を再発見し郷土愛を醸成するため、観光産業による地域経済への影響や観光資源について学習することは有用である。また、若い世代が知見を広げるため、歴史や文化に触れることができる校外学習などにより、旅の経験を重ねることも有用である。日常生活では地域の魅力について考える機会が少ないことから、小中学校で、地域のボランティアガイド体験や、地域の観光施設へ訪問学習などをつうじて、観光という視点から地域の魅力を考えることのできる授業の設定に取り組まされたい。また、旅の楽しさ・魅力が体験できるよう、校外学習の機会の増加や全国の公立学校の修学旅行などの海外渡航を認めるなど基準を緩和するとともに、教育内容・体制を整備するなど学習機会の増加に取り組まされたい。

4. 外国人留学生の受け入れ強化について

訪日外国人の拡大にむけ、日本を訪問し言語や文化を学び帰国する外国人の受け入れを強化することは重要である。外国人留学生の受け入れ体制整備と経済的支援や優遇措置に取り組むとともに、ワーキングホリデービザ制度を活用した外国

人の受入についても積極的に取り組まれない。

5. 公立学校の修学旅行予算上限見直しについて

公立学校の修学旅行の予算上限については、各自治体で設定しているものの、消費税増加や宿泊代金の高騰など物価上昇などを反映した設定とは言えず、旅行手配にも支障がでていいるなど、観光産業の魅力向上にむけた労働条件の維持向上への阻害要因となっている。未来を創る子供たちへ価値ある旅行を提供するためにも予算上限の見直しや、根拠のある予算設定にむけたルール策定にむけた指針を関係省庁と連携のうえ、策定するなど検討されたい。

6. 若年層の観光活性化に向けたユース料金設定について

ヨーロッパでは、鉄道や美術館、博物館のユース料金があるが、日本の場合、学生向けの割引はあっても、25歳以下や年齢による割引は少ない。そこで、若年層の旅行離れ解消の一助として、ユース料金設定が促進されるよう取り組まれない。

【内閣府】

1. 地域創生について

少子化・高齢化が加速する中、「自治会」「町内会」をはじめとした地域組織の活性化が有効である。それらの組織が「地域間交流事業」や、「地域誘客のための自主的な組織活動」をつうじて観光を基軸とした「地域づくり」や「政府の地域創生」貢献ができるよう支援に取り組まれない。

【総務省】

1. 公共の場におけるインターネット接続環境の整備(WiFi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WiFiの環境整備が十分ではなく、通常の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。

航空貨物関連

【厚生労働省】

1. 航空貨物の輸入に関する件

申告手続きの取り扱いや必要書類等で各検疫所での対応が異なっている場合がある。については、可能な限り効率的・合理的な方法を検討し、対応の標準化及び担当業務の引き継ぎに

取り組まれない。

(具体的事項)

(1) 食品監視課において、担当者によっては未だに今までと異なる書類の提出を求められるケースがある。また、担当者が不在の場合の引継ぎが十分でないため、その担当者が戻るまで進捗が不明となる場合もある。具体的には、食品等輸入届出書を朝9時に提出しても翌日午後にならないと連絡がない場合や、2日経っても連絡がない場合がある。また、突発的に食品衛生法に該当する貨物が入ってきた際に、FAINSの申請が間に合わないケースや、成分分析表の記載内容について、空港においては同一書類の受理が断られるケースなどもある。審査時間が長期化すると、航空輸送最大の特性であるスピードを損なうだけでなく、時間超過により保管料の発生にもつながるため、審査時間短縮などの改善に向けた対応を講じられたい。

(2) 食品などの指定表示申請が必要と考えられるものについては、製品ごとに厚生労働省食品監視課に問合せしているが、指定の範囲が厳密に規定されていない事などから、返事が遅い(1週間以上)場合がある。については、指定の範囲を厳密に規定するなどの対応を検討願いたい。また、これまでの取り扱い事例を開示することなど、おもちゃやその他画像が必要なケースに関する表示方法の改善をつうじ、問合せの件数削減につなげるなどの対応を講じられたい。

【国土交通省】

(港湾局)

1. 港湾地区について

(1) 日本の港湾地区における物流の円滑化を図るため、今後の日本の港湾地区の発展についてどのように進めていくのか、今後の展望を明らかにされたい。

(2) 大型連休前後の予定の把握などに時間を要する状況にあり、顧客への案内などに支障をきたす場合があることから、税関同様に早期に稼働予定を公表されたい。

(3) 台風上陸に伴い、荷役や配送業務に多大な影響が発生し、当日の配送・集荷・荷役が不可になり、日程が変わる為、配送箇所では通常の2~3倍の業務になる。また天災とはいえ日程調整や変更により顧客にも大きな影響を及ぼしている。顧客への案内の迅速化や、情報の錯そう防止のためにも、天災等に関する情報収集は各港・空港などで個別に収集させず各省庁のHPなどで台風上陸に伴う港湾(ヤード)状況のリアルタイムの情報をとりまとめの上発信するなど、検討されたい。

【航空局】

1. 成田空港の安全対策について

成田空港貨物地区について、労働安全面において非常に危険な状況にあるため、重大な事故が発生する前に以下の安全対策をはじめとした、貨物地区における設備の抜本的な改善に取り組まれない。

- (1) 昨年貨物地区内の交通ルール徹底に向けた速度超過、路上駐車に対する取り締まり強化を要請したが、現場では速度取締・路上駐車取締りについては、依然として実効性は十分とは言えない。成田空港会社から一般社団法人千葉県トラック協会への協力依頼や、情報交換等、その後の取り組みについて明らかにされたい。
- (2) C-6号線及びC-3号線沿いの施設では、フォークリフトが歩道上を日常的に通過していたり、歩道を跨いで積み込み・取降ろしが行われており、危険である。日中、警備員による交通整理は見かけるものの、路上駐車に対する安全対策への取り組み強化についてはまだ十分とは言えない。については、安全対策の進捗状況について明らかにされたい。
- (3) 貨物管理ビル前における交通安全対策について、さらなる改善に向けた対応を要請したい。貨物管理ビル前の道路には駐車禁止のコーンが設置されているが、路上駐車が恒常化しており、混雑時には、二重駐車も行われている。特に、貨物管理ビル・貨物駐車場ビルの出入り口への駐車は、進入車両の運転手が歩道上の歩行者を認識しにくくなり危険である。また、空港西通り2交差点についても、赤信号になってからの無理な右折なども散見され危険である。警察とのさらなる連携を行い、運転手への交通ルール遵守を図るなどの安全策を講じられたい。
- (4) 貨物地区の上屋周辺に設置されているグリーンベルトについて、歩車分離用に設置されているグリーンベルトが消えかかっている等機能しているとは言い難い。また、グリーンベルト上を走行してUターンや逆走、横断、待機する車両が散見されることから、安全確保の為に車両運行規則の徹底を求めたい。

2. 日本の空港における国際貨物の活性化施策について

- (1) 航空物流システム全体の底上げは、航空物流産業の振興のみならず日本の国際競争力の維持・向上につながる重要な取り組みである。将来の貨物物流需要の発展に向けた方策について、今後どのように進めていくのか、その方向性を明らかにされたい。

- (2) 羽田空港においては国際貨物の取扱量は増えているが、実際は成田空港からの転送貨物などにより増えているのが実情であり、依然として空港内倉庫の運営を民間会社が行っていくには厳しい環境となっている。T I A C T社などと連携し国際貨物の取扱が増える施策や、国際貨物便が就航しやすい環境づくりなど羽田空港における国際貨物活性化について積極的に取り組まれると共に、今後の方策について明らかにされたい。

3. 航空保安制度の運用について

- (1) KS/RA制度の一部改正により、「特定荷主」の確定行為は各フォワーダーが実施することとなっているが、市場原理の働く荷主とフォワーダーとの関係で安全性を担保するのではなく、国が航空安全の確保に第一義的な責任を果たされたい。また、危険品輸送に関する荷主への啓蒙活動・教育訓練については危険品輸送時などにおいて、荷主が危険品に該当するものとしめないものを理解していない知識不足や、責任の重さを認識していないケースが散見されている。法務省では危険品輸送に関わる商法の改正を視野に入れた議論がされているが、法改正に向けて、荷主が最低限の知識と、危険品を取り扱う責任の重さを認識させるための取り組みを検討されたい。更に、危険品輸送に関する啓蒙活動や情報提供においては、国土交通省ホームページでの情報提供を行うなどの対策を講じられたい。

【財務省】

1. 申告システムの改善について

- (1) 航空貨物と海上貨物の輸出通関が同じ保税蔵置場で通関可能になると聞いているが、AIR NACCSとSEA NACCSとでは仕様が異なっているため、仕様を統一するなどのシステム改善に取り組まれない。
- (2) 現在、NACCSでは輸出入者符号と輸出貿易管理令のライセンス番号とが関連付けられていないため、NACCS上に誤ったライセンス番号を入力してしまうとそのまま誤申告となってしまう。については、NACCS上で輸出入者符号とライセンス番号を関連づけさせて、2つが合致しなければエラー表示が出るなどのシステム改善を願いたい。
- (3) 申告添付登録業務（MSX）の運用においては、現在、1回の申告添付登録あたりの容量は1ファイルの最大容量500KB、合計容量は最大3MBまで（最大で10ファイルまで）となっているが、1件でも分厚い申告では白黒にしても500KBを超えることが頻繁にあり、申告添付を分割して登録することが手間になっている。また、商品カタログを入手

しても白黒添付では写真が真っ黒になり使えないことがある。昨年、容量制限の拡大が試験的に実施されているが、商品カタログをカラー添付可能にするなど今後も添付容量の拡大に向けた迅速な対応を図りたい。

2. 航空貨物のレシップについて

税関申告を必要とするフォワーダー事業者扱の産業貨物について、誤って本邦に到着した貨物を発地国にレシップする場合、輸出通関にインボイスが必要とされているが、輸出者が不在のケースもあり、インボイスの発行が困難な場合がある。そこで、輸入時のインボイスでレシップ通関を可能とするなど、輸出入インボイスの提出がなくてもレシップが可能となるよう柔軟な対応を検討されたい。

3. 輸出入者コード(税関発給コード)の全面開示

現行の税関発給コードにおいては、輸出入者が取得の際に情報開示を希望しない場合、NACCSへ情報開示されないこととなっている。(JASTPROが発給する輸出入者コードは全て、NACCSへ情報開示されている。)その結果、輸出入貨物の通関に際し、セキュリティ面、また、迅速な通関の観点からも有符号での申告が望ましいところであるものの、符号を有しているにも関わらず、荷主側の社内管理不備等により通関業者へ適切に指示出来ず、誤申告となる事例も発生している。予め情報が開示されていれば、通関業者にて検索のうえ荷主への助言が可能となる。また、これにより、適正かつ迅速な通関が期待出来ることから、税関で発給された輸出入者コードでの非開示分については、税関のみ検索可能となっているので、それをNACCSにて通関業者へ情報開示できる仕組み作りを検討されたい。

4. 仮陸揚貨物の港・空港外持ち出し制限の緩和

(1) 関税法基本通達21-5(1)により、仮陸揚貨物の積み込みは、原則としてその貨物を陸揚げした港・空港に限定されている。また、成田空港のように、空港域外の保税地域に仮陸揚貨物を持ち出すことを管轄税関が認めていないケースがある。アジア路線の多い港・空港(羽田空港等)と欧米路線の多い港・空港(成田空港等)の間の接続を円滑にし、港・空港のハブ機能を向上させて日本への貨物呼び込みに寄与することや、フォワーダーは港・空港域外において貨物の仕分けやULD(航空機搭載用具)への積付けを行うケースが多く、一時蔵置が認められることには大きなメリットがあり、顧客に対する高品質なサービスの提供にも繋がることなどから、仮陸揚貨物の船舶・航空機への積み込みを行う港・空港の制限を撤廃するなど検討されたい。

(2) SEA&AIR等の複合輸送の効率化を図る観点から、少なくとも港・空港域外のAED保税蔵置場に限り、仮陸揚貨物の一時蔵置が可能となるよう検討をされたい。

5. 全税関官署への航空及び海上NACCSシステムの導入

海上システムで航空貨物の取扱いは出来るものの、航空貨物の処理内容から、海上から航空への情報移管の手間が多すぎるため、余計な事務処理を必要とする。については航空貨物の通関が恒常的になされているものの、航空システムを導入されていない税関官署において、平成29年の次期NACCS導入を踏まえ、SEA&AIR双方のNACCS対応を充実させるなど、システムの改善を検討されたい。

【経済産業省】

1. 申告システムの改善について

現在、NACCSでは輸出入者符号と輸出貿易管理令(別表1・2)に関わるライセンス番号とが関連付けられていないため、NACCS上に誤ったライセンス番号を入力してしまうとそのまま誤申告となってしまいます。については、NACCS上で輸出入者符号とライセンス番号を関連づけさせて、2つが合致しなければエラー表示が出るなどのシステム改善を願いたい。

2. HPIについて

レシップなどで日本の輸出者があくまでも輸出者として名義を貸すのみと認識している場合、外皮確認など海外の顧客へ確認画筆要な場合があるが、経済産業省のホームページを参考に海外顧客へ確認してほしくても、現状の内容だけでは十分とは言えない。例えば、輸出貿易管理令が日英どちらでも顧客へわかりやすい説明を掲載するなど、英語版のホームページ作成を検討されたい。

【法務省】

1. 危険品輸送に関わる商法の改正について

(1) KS/RA制度の一部改正により、「特定荷主」の確定行為は各フォワーダーが実施することとなっているが、市場原理の働く荷主とフォワーダーとの関係で安全性を担保するのではなく、国が航空安全の確保に第一義的な責任を果たされたい。また、危険品輸送に関する荷主への啓蒙活動・教育訓練については危険品輸送時などにおいて、荷主が危険品に該当するものとしめないものを理解していない知識不足や、責任の重さを認識していないケースが散見されている。危険品輸送に関わる商法の改正を視野に入れた議論がされているが、法改正に向けて、荷主が最低限の知識と、危険品を取り扱う責任の重さを認識させるための取り組みを検討されたい。