



2017 年度 サービス連合政策要求交渉結果について(その①)

2017 年度の政策要求については、直接交渉および交運労協をつうじた交渉など複数のルートにより要求を行い、全ての中央省庁との交渉が終了しました。このうち回答が確認できた要求について下記のとおり報告します。本速報で記載のない要求および回答については、回答が揃い次第報告します。

■厚生労働省	2018年 5 月16日	■国土交通省 総合政策局	2018年 5 月23日
■国土交通省 自動車局	2018年 6 月 8日	■国土交通省 道路局	2018年 6 月 4日
■国土交通省 港湾局	2018年 6 月 7日	■観光庁	2018年 6 月21日
■国土交通省 航空局	2018年 6 月21日	■文部科学省	2018年 5 月22日
■総務省	2018年 5 月21日	■外務省	2018年 5 月22日
■法務省	(書面による回答)	■国土交通省 住宅局	(書面による回答)
■国土交通省 都市局	(書面による回答)	■財務省	2018年 5 月22日
■経済産業省	2018年 5 月25日		

2017 年度 サービス連合政策要求および回答(その①)

宿泊業・旅行業関係

【国土交通省】

(総合政策局)

1. 国民への観光政策の周知について

観光産業は、訪日外国人旅行者の旅行消費額が電子部品や自動車部品の輸出額を上回っていることなどからみても、間違いなく「日本の基幹産業」へ発展を遂げているといえる。人口減少社会の到来においても観光業を取り巻くマーケットは拡大基調が続くとみられていることや、都市部、地方問わず万遍なく波及効果が期待できることから、今後も実効的な施策を打ち出していくことが必要である。しかしながら、今後の日本における観光産業の成長性、重要性については国民の間で認識の差があると捉えている。この要因は、観光政策の国民への周知がまだ途上であるからであり、あまねく共有がはかられてないからである。今後も引き続き、地域住民の意識啓発や、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、文化財・伝統芸能の保護、多くの政策を実現するため官民一体となった取り組みを積極的に講じられたい。

【回答】「観光産業の国際競争力を高めていく」、「観光推進国を実現していく」といった課題については、観

光関連産業の振興だけではなく、地方創生事業全体のなかで取り組みを進めていくことが重要であると認識しています。

このような認識のもと、2016年3月に政府は「明日の日本を支える観光ビジョン」を策定、さらに2017年3月には「観光立国推進基本法」に基づく観光ビジョンをふまえた「新たな観光立国推進基本計画」を閣議決定しました。この基本計画の中では、観光の意義に対する国民への理解増進をはかるため、「観光関係団体と協議しながら広く国民に対して積極的な広報活動を行うこと」、「観光や旅行に関する教育を充実させること」を記載しています。このような周知にむけた取り組みとともに、各地域においては観光振興の必要性についての理解浸透をはかり、地域の文化財や伝統芸能など“観光資源を活用した観光地域づくり”が進むよう取り組んでまいりたいと考えています。

また、中央省庁間あるいは中央省庁と地方自治体との連携について、政府では、観光立国閣僚会議などを活用し、関係各省どうしの緊密な連携をはかるとともに、地方公共団体観光関係事業者など、幅広い関係者とも引き続き連携していきます。

なお、各地域の取り組みについては、地域ブロックごとに地方運輸局、地方整備局、関係省庁の地方機関、地方公共団体などをメンバーとする「観光ビジョン推

進地方ブロック戦略会議」が設置されており、地域の課題解決、あるいは地域の特色を生かした観光地づくりなどの環境整備に向けた検討を進めています。

2. 自転車利用環境の整備促進について

近年は健康志向などの影響により自転車で繁華街や観光地を巡る人が多くなってきている。

自転車利用者のマナーについて、ターミナル駅周辺の有料駐輪場増設により、歩行者帯を違法駐輪がふさぐ等の迷惑行為は減りつつあるものの、通行についてはルールを守らず運転する人は相変わらずであり、自動車や歩行者との接触事故はなかなか減少しない。自転車専用レーンを設けることはその防止策として有効であるが、歩行者帯のなかにラインで区切った程度であれば、結局歩行者と自転車が入り混じり、不十分な運用となる。対応する国の指針として、2016年7月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の一部改正が行われたことは承知しているが、その改定内容である「段階的なネットワーク計画策定方法の導入」「暫定形態の積極的な活用」「路面標示使用の標準化」の進捗について伺いたい。また、自転車事故の無過失責任に備える意味でも自転車に自賠責保険を設定することは有効である。これらをふまえ自転車利用環境のさらなる整備に向けて引き続き取り組まれない。

【回答】自転車利用環境の整備促進については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を平成28年7月に改定し、平成28年度以降、新たに24町村において「自転車ネットワーク計画」が策定されています。今後とも、同ガイドラインに基づきまして、安全で快適な自転車利用環境の整備を推進していきます。また、自転車利用者に対しまして広報・啓発等により損害賠償責任保険等へ加入促進を促したいと考えています。

3. 観光客のマナー向上および法律文化慣習への相互理解に関する体制整備について

観光客のマナーや旅行先の法律、文化慣習の理解促進については、「禁止する」「なくす」「やめる」ありきではなく、それぞれの課題に対峙した解決方法や相互理解をはかることが重要である。

①観光地ではゴミやたばこの吸い殻のポイ捨てが相変わらず多い。これは、一部にはマナーの問題もあるが、実際的な課題はゴミ箱や吸い殻入れが安全対策や管理上の問題でどんどん撤去されてきたことであり、「どこに捨てればよいか分からない」環境を上げたことが大きい。あらためて実際的な課題解決にむけた取り組みを推進されたい。

②ゴミの分別意識が進んでいるなか、観光地に新たに設置するゴミ箱については、環境負荷軽減の観点から「分別型」を基本とするよう指針を示されたい。加えて、安全性確保の観点から、透明度の高い材質のものを設置するよう定められたい。

③「行列に並ばない」、「立ち入り禁止区域に侵入している」、「神社仏閣の参拝が違う」、「入浴の仕方が間違っている」など訪日外国人旅行者のマナーについて、様々な指摘があがっている。これらは訪日旅行者が必要な情報を得られていないためであり、適切な情報提供を行えば一定の改善をはかることができる。一次的には、多言語標識の充実やパンフレット等の配布により、訪日外国人旅行者への理解促進をはかることであるが、日本人としてはマナーの間違いを遠巻きにただ窺うようなことをせず、周囲でサポートしていく体制を整備することが重要である。それには、国民ひとりひとりが「観光立国である日本」という意識を醸成していく取り組みが必要である。教育機会の提供や広報活動をつうじ、啓発に努められたい

(回答は4.の要求と一括して回答)

4. 歩きスマホに関する条例の策定について

渋谷、新宿等の東京都心部、京都・大阪等の都市では、道路上や観光施設での「歩きスマホ」が散見される。日本人のみならず、多くの訪日外国人旅行者がスマートフォンの操作に夢中になり、通行人や自動車と接触する危険性が高まっているため、2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催に向け、交通、観光マナーの向上が急務である。

については、ハワイ・ホノルルでの横断歩道での歩きスマホ操作の禁止・罰則を設けた例を参考に、人・車の往来が激しいエリア、歩道では「歩きスマホ」を禁

止する条例等の策定とその周知について検討されたい。

【回答】※3. 4.を一括して回答

観光庁としては、訪日外国人旅行者の急増により、わが国との文化や風習のマナーの違いにより、観光地で問題が生じている事例があることは承知しています。日本でもかつて海外旅行に行く人が増え始めた頃には、摩擦が起こったことがあります。日本人も旅慣れたことで相互理解が深まり、摩擦も少なくなってきました。

日本を訪れた外国人観光客の方々に、よい印象を持って帰国していただくことは非常に重要であり、日本のマナーを外国人観光客に一方的に伝えるのではなく、相手の目線で、日本の文化や習慣が理解できるように工夫した情報発信が必要と考えています。

日本政府観光局、JNTOでは、例えば中国向けにWebサイトやSNSで、日本の文化や風習に関する4コマ漫画を連載するなど、日本のさまざまな文化や風習について、わかりやすく解説する取り組みを行っております。

この他にも観光庁とJNTOは、現地旅行会社向けの説明会、インターネット、パンフレットなどを通じて、日本の文化や風習について情報発信を行っており、今後ともわかりやすい情報発信に努めていきます。

5. 地方都市でのレンタサイクルの普及支援について

地方都市においては列車・バスの運行本数が少なく、周遊型観光において障壁となることが多い。既存の二次交通を補完するためにもレンタサイクルスポットの整備は重要である。自転車を配返車できるだけの機能に止まらず、以下のような機能も備えたレンタサイクルスポットを計画する場合には助成金を出すなどの施策について検討されたい。

- ①電動アシスト自転車などが低廉な費用で借り上げできること
- ②配返車場所が複数あること
- ③手荷物預かりや宿泊先への手荷物託送サービスがあること
- ④雨天時はレインコートの貸し出しがあること
- ⑤観光の案内機能を備えていること
- ⑥モバイルルーターの貸し出しがあること

【回答】地方都市でのレンタサイクル普及支援については、平成29年5月1日に施行された「自転車活用推進法」に基づき、「自転車活用推進計画の閣議決定」に向けて現在検討を進めております。今後は、策定される予定である同計画に基づき、関係者と連携しつつ、シェアサイクルの普及促進に取り組んでいきます。

6. 列車内のアナウンスについて

地方においても訪日外国人旅行者の鉄道利用が増加しているなか、車内のアナウンスが日本語のみの列車が数多く残されている。英語や中国語等の外国語のアナウンスは、訪日外国人旅行者の乗り間違い軽減や自然災害発生時の不安解消につながることから、車内の電子案内表示の多言語化やアナウンスの自動音声化を普及する施策をさらに推進されたい。

【回答】多言語対応の促進をはかることは重要な課題と認識しており、平成30年度においても旅行環境整備事業により、鉄道事業者の多言語対応のデジタルサイネージ、タブレット端末、多言語放送等の導入支援を行っています。引き続き鉄道を利用する訪日外国人の利便性向上に向けて、必要な支援などを行ってまいります。

7. ターミナル駅の出入口のナンバリング化について

新宿駅や東京駅など、東西南北、中央など様々な出入口が存在する。地下鉄では出入り口がナンバリング化されており、初めて来た人や訪日外国人旅行者にも分かりやすくなっている。しかし、JRなどのターミナル駅では出入口名称のみで、ナンバリングされていないため非常に分かりづらい。については、ターミナル駅においては出入口名称に加えナンバリング化を行い、観光客にわかりやすい対策を講じるよう要請する。

【回答】訪日外国人観光客のストレスフリーな駅利用環境の整備は重要であり、駅における多言語ディスプレイや、駅施設構内図の多言語表記等の整備を進めています。国土交通省としては、引き続き多言語対応の促進など、鉄道を利用する訪日外国人の利便性向上に向けて、必要な取り組みを行ってまいります。

8. 新たな鉄道パスの創出について

「Japan Rail Pass」は日本全国の鉄道を利用出来るパスとして最も知名度が高いものの、一部利用できない新幹線(のぞみ、みずほ)があったり、JR グループ以外の鉄道や路線バスでは利用することができない。

日本は世界的に見ても類を見ないほど鉄道網が発達しているが、外国人旅行者にとって地域や路線ごとに様々な鉄道事業者があることを理解するのは難しく、鉄道パスの利用を優先するあまり、円滑な移動が妨げられていることもある。

地域によっては各鉄道事業者共通のエリア内限定周遊券のような商品も販売されているが、訪日外国人旅行者の旅行先の多様化と満足度向上のためにも広域的な鉄道事業者共通パスの発売について関係各所と調整されたい。

また、ゆくゆくは鉄道の周遊券の枠組みを超えて、「スイストラベルパス」のように、さまざまな乗り物の切符と美術館・博物館等の入場券を組み合わせるようなチケットの販売についても検討されたい。

【回答】複数の鉄道事業者で共通に利用できる企画乗車券の発行は、訪日外国人旅行者の利便性向上と円滑な移動の観点において、有益なものと捉えています。現在、地域によってはスムーズな観光地間の移動ができるよう、JR と各鉄道事業者が連携しつつ、訪日外国人向けの企画乗車券を設定している事例もあります。企画乗車券の内容は、鉄道事業者の経営判断に基づいて決定されるものですが、国土交通省としては、利用者のニーズを十分踏まえつつ、各鉄道事業者において創意工夫を凝らしていただきたいと考えており、様々な機会を捉え、鉄道事業者に働きかけをしていきます。

9. インターネットを利用したチケットレス乗車券・特急券の販売促進について

航空券や高速バスの乗車券と同様に、鉄道についてもインターネットから予約・購入が行えるようになってきている。しかしながら、現状ではインターネット予約後に駅で切符の引換を求める鉄道事業者が多く、利用者にとって利便性が向上できているとは言い難い。インターネットとスマートフォンが普及している現在においては、交通系 IC カードとの併用により、チケッ

トレスで優等列車に乗車できる技術は確立できており、他社跨りでない利用については積極的に推進すべきと考える。特急券販売窓口の混雑緩和や訪日外国人旅行者の円滑な移動にむけて、鉄道におけるチケットレス販売の今後の検討状況を明らかにされたい。

【回答】現在 JR 東海、JR 西日本で実施しているスマート EX では、所有しているクレジットカードと IC カードを登録することで、東海道・山陽新幹線の指定席の予約と、東海 IC カードを利用したチケットレスの乗車が可能となっています。

また JR 西日本が JAL などと連携して販売している特別料金乗車券、JAL&はるかでは、専用 Web サイトで事前に QR コードの乗車証を発券し、駅での引き換えを必要とすることなく、乗車が可能となっています。

駅券売機での発券は必要であるものの、その利便性を向上する取り組みとしまして、JR 九州においては事前予約の際に、スマートフォン画面に発行した QR コードを駅券売機の読み取り機にかざすことで、対象の新幹線割引きっぷを発券することを可能としています。

今後、旅行者目線で公共交通利用環境を刷新し、世界水準の交通サービスを実現するため、このような新しい乗車ツールの導入など、決済環境の整備を推進していきます。

10. 利用者が多い鉄道におけるアクセシブルデザインの推進について

首都圏近郊では通勤・通学時間帯に限らず、列車の乗車人数が多い。このため、幼い子どもを抱えながら移動する親は、子どもの話し声、泣き声、授乳、座席の確保、周囲からの視線などに気を揉み、列車での移動をためらうことも多い。アクセシブルデザイン推進の観点から、通勤時間帯に限らず、「女性専用車」の適用時間を終日に拡大、または一部の一般車両を子連れやお年寄りなどの専用車両に切り替えるなど、親子が快適に移動できる環境整備に取り組まれない。

【回答】女性専用車両については、快適で安心な車両空間の提供の観点から、利用者のご理解とご協力のもと輸送サービスの一環として各鉄道事業者が判断し、実施しています。ご要望のありました、「女性専用車両の適用時間を終日に拡大すること」、「一部の一般車両

を専用車両に切り替えること」については、各鉄道事業者において、女性の利用状況や利用者のご意見等を伺って適切に判断されているものと考えております。

11. 地方における公共交通機関の持続可能な発展にむけて

地方における公共交通機関は、少子化による人口減少と自家用車の普及により年々利用者の減少に悩まされ、国や自治体が補助金を投入することや、人件費をはじめとする販管費を抑えることで経営が維持できている実態が多い。採算が合わない路線については一次的な処置として減便を行うが、利便性が下がることで利用者がさらに減少し、ひいては路線廃止へとつながるきっかけにもなっている。公共交通は、地域と地域をつなぐ血流のようなものであり、ひとたび失うと地域全体の活力は加速度的に失われてしまう。また、観光立国に向けた取り組みをすすめていくなか、観光地内の二次交通が廃れていくことは致命傷にもなりかねない。本質的な課題そのものの解決は難しいが、地域における交通体系の維持のみならず幅広い職域や雇用確保の観点からも次のような実効的な施策について推進されることを要請したい。

【効率的な交通体系の整備に向けた各種許認可の緩和】

- ・貨客混載を全国各地の過疎地域に広げる
- ・高速長距離バスについて、高速道路走行前の区域内乗降を認める
- ・鉄道および路線バス廃止区間については、送迎バス等に、乗客の安全性を公共交通機関同等に確保した上で、送迎目的以外で利用したい者の乗降車を認める。
(アフタースクール、デイサービス、商業施設、病院、宿泊施設それぞれが利用者へのサービスとしておこなっている送迎輸送について、それ以外の移動目的で利用したい者にも乗降車を認める。)

【回答】「貨客混載を全国各地の過疎地域に広げる」ことについて回答します。他人の需要に応じ、有償で貨物を運送する事業については、貨物自動車運送事業法により、貨物運送の安全確保および利用者利益の保護をはかっています。

一方で、昨年9月から、人口減少に伴う輸送需要の減少が深刻な課題となっている一定の過疎地域においては、人流・物流サービスの持続可能性を確保するため、例外的に貸切バス、タクシーについては貨物自動車運送事業の許可を取得した場合に、トラックについては旅客自動車運送事業の許可を取得した場合に、それぞれ一定の条件の下で事業の掛け持ちを行うことができるようにしました。

また乗合バスについては、従来より過疎地域に限らず、旅客の運送に付随した少量貨物の運送が認められていましたが、貨物自動車運送事業の許可を取得した場合には、従来より認められていた少量貨物の範囲を超える運送を、一定の条件の下で行うことができるようにしました。

今後貸切バス、タクシー、トラックを用いた、貨客混載の対象となる過疎地域の範囲を拡大するかどうかにつきましては、輸送の安全の確保や利用者利益の保護が損なわれることがないかという観点から、当該地域における実施状況を検証するとともに、地方公共団体、貨物自動車、運送事業者等の関係者の意見を踏まえて、検討する必要があると考えております。

次に、「高速長距離バスについて、高速道路走行前の区域内乗降を認める」ことについて回答します。要求の主旨については、例えば1区間のバス停を降車専用としている高速バス路線において、当該バス停を乗車も可能とできないかという内容と理解しておりますが、バス停の設置場所や、当該バス停を乗車または降車専用とするか、乗降可能とするかについては、公安委員会や道路管理者などから特段の意見がない限り、事業者の判断によるものとなっております。

次に、「鉄道および路線バス廃止区間については、送迎バス等に、乗客の安全性を公共交通機関同等に確保した上で、送迎目的以外で利用したい者の乗降車を認める」ことについて回答します。国土交通省としましては、地域の交通の確保は重要な課題であると認識しております。まず、そのための手段として、道路運送法に基づき許可を受けたバス、タクシーによる輸送があります。しかしながらバス、タクシー事業者によることが困難である場合は、限定的、例外的に市町村やNPO法人などが運送主体となって、地域の関係者の合意を得て、自家用車を用いて有償で運送することがで

きることとする、「自家用有償旅客運送制度」が設けられております。

これらに加えて、道路運送法上の許可・登録を要しない輸送として、利用者の助け合いによる、運送利用地域の移動手段の確保（「互助による輸送」）がはかられている場合もあります。例えば病院の送迎バスに空席がある場合に、通院以外の移動を目的とする地域住民の同乗を、運送の対価を得ずに行っている地域があります。

ただし、「自家用有償旅客運送制度」や「互助による輸送」などを導入する場合、既存のバスやタクシーに与える影響が大きいと考えられることから、持続的な地域交通を確保する観点からも、どのような輸送手段が適当か、また事故が発生した場合の責任の所在や、対応体制をどのようにすべきかなどについて、自治体、交通事業者などの地域の関係者による十分な議論を行い、調整をはかることが必要と考えます。

12. 民泊サービス(消防・建築基準)について

民泊サービスの提供に建築基準法の耐震基準や、防災のための消防設備に関して、明確な設定はない。民泊利用者の安心・安全を確保する点でも旅館業法に準じた基準を適用するよう検討されたい。

【回答】消防設備については、国土交通省の所管外(所轄は消防庁)の内容であるため回答を控えます。

13. 災害時における被災者受け入れに関する宿泊施設への公的支援金拡充について

災害時において、宿泊施設では被災者を可能な限り受け入れることが求められるが、被災者からは宿泊代金を収受することはできない。このため、受入期間中は国や自治体からの支援金に頼ることとなるが、簡素なサービスに努めても支援金だけでは必要経緯が賄えず、施設側では差額を補てんしながら対応していることが多い。一方で施設が罹災していないにもかかわらず、被災者を全く受け入れないこととなれば社会的な要請に答えていないと受けとめられ、地域で培ってきた信用を損ねることへとつながっていく。

ついでに、被災者の受入期間中は、宿泊助成に限らずホテル運営上必要最低限の経費を支弁いただくとともに、助成金の支払タームについてはできるだけ短期

化し、運転資金がショートすることがないようにご配慮をお願いしたい。

【回答】宿泊施設で被災者を受け入れるケースは、「宿泊施設が自主的に判断し受け入れるもの」、「災害救助法の適用により自治体からの要請に基づき受け入れるもの」などがあると聞いています。宿泊施設が被災者を受け入れるか否かについては、施設の受け入れ体制等の状況をふまえて判断されていることと捉えています。災害発生時は様々な分野で支援は必要になってきますので、関係省庁と連携しながら状況を見て、必要な対策をしていきたいと考えています。

(観光庁)

1. 国際観光旅客税(仮称)の導入について

訪日外国人がイメージする「Made in Japan のこだわり」とは相反し、日本ではさまざまな「ものづくり」の合理化・現代化が進んでいる。

また、日本の消費者が安価な輸入製品を購入する割合が高くなったため、日本の職人がこだわりをもって作った付加価値の高い製品が売れず、職人の減少を招いている。

日本の伝統の保護と継承は、日本における観光資源の魅力を高めることにも寄与することから、伝統工芸品の技能継承や魅力度の発信に積極的に取り組んでいる地域については、新たな観光財源の使途の一環として補助を行うよう検討されたい。

【回答】日本の職人がこだわりを持って作った付加価値の高い製品、伝統工芸品については、海外の高い評価を受けているものであり、貴重な観光資源のひとつと認識しています。観光庁においては、こうした地域固有の資源を生かした観光需要を高めるところです。今後新たな観光需要にあたっては、地域での体験型観光の満足度向上は、具体的な3本柱の1つとして位置付けられているもので、今後もこうした伝統工芸の街並み整備や外国人受入環境整備に対して支援を行っていきます。

《鉄道局に要求していた以下 3 つの要求については観光庁より回答を得ました。このため、観光庁への要求項目として再編し、回答を掲載します。》

2. 首都圏空港間のアクセス改善について

羽田空港アクセス線、新空港線(蒲蒲線)、都心直結線の進捗状況について引き続き確認したい。また、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。

【回答】まず、羽田空港アクセス線、新空港線および都心直結線の進捗状況について回答します。平成 28 年 4 月に取りまとめられた交通政策審議会答申において、羽田空港へのアクセス利便性の向上に資する有意義なプロジェクトとして、わが国の国際競争力の強化の観点から、その重要性が指摘されています。

羽田空港アクセス線については、埼京線やりんかい線など JR 東日本等の既存ネットワークと直通運転することにより、羽田空港と他方面へのアクセス、利便性向上に意義があると認識しています。現在地方公共団体、鉄道事業者などにおいて、調査、検討が進められていますが、今後事業化に向けて、事業主体、整備スキームなどの事業計画の検討の深度化をはかることが必要です。

新空港線については、東京メトロ副都心線、東武東上線、西武池袋線などとの直通運転をつうじて、新宿、渋谷、池袋などや、東京都北西部、埼玉県南西部と、羽田空港とのアクセス、利便性向上に意義があると認識しています。現在、矢口渡から京急蒲田を結ぶ区間の先行整備について、地方公共団体、鉄道事業者などの間で具体的な事業計画の検討が進んでいますが、今後は費用負担のあり方などについて関係者間での合意形成を進めることが必要です。

都心直結線については、事業計画を精査した上で事業性が見極めが行われることや、関係地方公共団体や鉄道事業者などにおいて、事業主体や事業スキームなどについて、十分な検討が行われることが期待されており、国土交通省において調査を実施しているところです。国土交通省としては引き続き、地域における検討状況を踏まえつつ、事業計画の具体化に向け、専門的な観点からアドバイスを行うなど、必要な協力を行っていきます。

次に、羽田空港国際線の深夜・早朝交通アクセスの整備状況について回答します。羽田空港の深夜早朝の時間帯における公共交通アクセスの改善をはかるため、平成 26 年 10 月より、国と都の支援の下、都心の駅などを結ぶ深夜早朝アクセスバスの実証運行などを実施しました。平成 27 年度からは、「東京国際空港の深夜早朝時間帯におけるアクセスバス運行協議会」を実施主体として、アクセスバスの運行を開始し、路線数および運行本数の拡大、経由地の新設、運行ルートの見直しなどに取り組んできました。平成 30 年度においても、新宿、渋谷、横浜、お台場などの主要ターミナル駅、観光地を結ぶ 7 路線の運行を継続しています。

今後とも関係業者などと連携の上、深夜早朝時間帯のアクセスの利便性向上をはかっていきます。

3. 交通系 IC カードの普及と当面の対応について

公共交通機関で移動する際、交通系 IC カードの活用は、切符の購入や硬貨の取り扱いに不慣れな訪日外国人旅行者にとって非常に有効であるが、地方を中心に IC カード非対応の路線が多く存在する。普及にむけて事業者への支援を行っていただくとともに、当面は IC カード対応路線がわかる情報を JNTO や国交省ホームページ、時刻表等で掲載されたい。

【回答】交通系 IC カードの普及については、公共交通期間の利用者利便の向上と、訪日外国人に快適で円滑な移動環境を提供する等の観点から、「交通政策基本計画」において 2020 年度までに相互利用可能な交通系 IC カードを全国で導入することとしています。

国土交通省といたしましては、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業の一環として、全国相互利用可能な交通系 IC カードを導入するシステムについてその導入事業、券売機、改札機等の導入費用を対象にし、補助金の交付を行います。

また JNTO のホームページにおきましては、相互利用可能な交通系 IC カードの利用範囲の他、また利用方法につきまして周知を行っています。交通系 IC カードは利用者利便に資することから、今後とも国土交通省といたしましても、相互利用可能な交通系 IC カードの利用環境の整備や、訪日外国人旅行者に対する周知に取り組んでいきます。

4. 旅行者の円滑な動線確保について

①主要駅構内のコンコースやエスカレーター、エレベーターには大きな荷物を抱えて移動するための十分なスペースが確保されておらず、人ごみの中で動線確保に苦労する様子が見受けられる。バリアフリーやユニバーサルデザインの観点からも標識等の整備を進めているところと認識しているが、国としてあるべき姿を具体的に目標数値等で示すなど、対応を強化されたい。また大きな荷物を置くスペースのない列車も多く、円滑な移動の妨げになっているケースも見受けられることから、車内に荷物スペースを確保するための設備投資を行う事業者への補助や、手ぶらでの観光が可能となるような手荷物運搬サービスの支援に努められたい。

【回答】まず、バリアフリーやユニバーサルデザインの観点での数値目標について回答します。国土交通省では「高齢者、障害者等の円滑化の促進に関する法律（以下、バリアフリー法）」に基づき、公共施設や公共交通機関などのバリアフリー化を推進しています。

鉄道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルなど旅客施設のバリアフリー化に関する具体的な数値目標については、バリアフリー法に基づく「移動等の円滑化の促進に関する基本方針」を平成23年3月に改正し、取り組みをすすめているところです。この方針において、1日当たりの乗降客数が3000人以上の旅客施設を対象とし、平成32年度までに原則100%のバリアフリー化を実施することとしています。平成28年度末時点で、旅客施設の段差解消率は87.2%、視覚障害者誘導用ブロックの敷設率は93.8%、障害者用トイレの設置率は84.2%となっています。また、主要鉄道駅の動線確保については、訪日外国人が鉄道を利用する際に必要な情報をよりスムーズに入手できるよう、駅などにおける多言語表示や、駅ナンバリングの充実をはかっています。さらに、エレベーターやスロープの設置による段差解消を推進している他、東京オリンピック・パラリンピック大会関連地域については、エレベーターの増設、大型化などのバリアフリーの高度化を促進するなど、訪日外国人をはじめとする鉄道事業者が、駅構内で移動する際の利便性向上を推進しています。

次に、車内における荷物スペースの確保について回答します。車内における大型荷物の収納場所については、新幹線や利用者のニーズが高い在来線において、順次拡大をはかっています。また国土交通省では、日本の優れた宅配サービスを活用し、空港、駅などでの荷物の一時預かりや、次の目的地あるいは海外の自宅などへの荷物の配送を実現することで、訪日外国人利用者に対し、手ぶらで快適な旅行環境を提供する、手ぶら観光を推進しています。具体的には、「手ぶら観光カウンター」の設置を推進しており、平成28年度から受付の多言語対応を可能とするタブレットの導入や、カウンターの設置に対する経費について支援をしています。現在手ぶら観光カウンターは、平成30年度3月の時点では、全国で222カ所となっております。

引き続き鉄道を利用する訪日外国人の利便性向上に向けて、必要な支援などを行ってまいります。

②各地の橋梁ではその前にある堤防部へ上るために、急な傾斜の坂が設けられていることが多いが、この傾斜が車いすでは登れないことが多い。歩行者が多い橋梁については車いす対応のスロープ、またはエレベーターの設置について検討されたい。

【回答】道路の歩行におけるバリアフリー化は、いわゆるバリアフリー法に基づき、高齢者や障がい者が日常生活および社会生活において利用する施設を広く面的に捉えて、生活空間のバリアフリーを進めていくこととしています。

また、バリアフリーの計画は基本的には市町村が策定しますが、市町村はその地域のなかでも重点的、具体的にバリアフリー化を進める、「重点整備地区」を定め、おもに駅、官公庁、病院を結ぶ道路について、バリアフリー化を重点的に進めているのが現状です。

さらに高齢者、障がい者が多く、移動等の円滑が特に必要な場所については、道路では「移動等円滑化基準」というのがあり、その基準に移行させなければならない特定道路というのを、国土交通大臣が指定し、重点的な整備を行っています。

要求で記載のある堤防等の傾斜路についてですが、道路の基準では「道路構造令」という国土交通省令があり、傾斜路、スロープを道路として整備する場合の縦断勾配、坂の勾配の基準値は5%以下にすることが

定められています。地形等やむを得ない場合は、特例値として8%までとなっていますが、5%とは、既往文献や研究、車椅子利用者による実走にもとづき基準を定めた経緯があります。しかし河川堤防の場合は、道路として区分されていないケースがあるため、道路であれば省令が適用されることとなります。

最後に、観光地のバリアフリーについては重要な政策と認識しておりますが、具体的に改善すべき場所があれば、当該市町村や各施設の管理者にご相談ください。

《海事局に要求していた以下の要求については観光庁より回答を得ました。このため、観光庁への要求項目として再編し、回答を掲載します。》

5. 外国クルーズ船のカボタージュ規制について

外国船籍は日本だけで完結するクルーズが販売できない規制があるが、東京オリンピックにおいては宿泊施設の不足が懸念されることもあり、日本発着クルーズの実績がある船会社については時限的に規制を免除し、宿泊施設の代替利用を検討されたい。

【回答】2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催地、宿泊需要の対応の一つとして、クルーズ船のホテルとしての活用、ホテルシップと申しますか、それを検討するため、「2020年オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた出入国に関する関係省庁等連絡会議」の下に、クルーズ船のホテルとしての活用に関する分科会を設置し、制度面を中心とした課題の検討および調整を行っています。

分科会では今後関係機関と連携して、クルーズ船を宿泊施設として活用するために必要となる各種法令に基づいた手続きや、施設等に関する基礎的な確認事項をガイドラインとして取りまとめを行い、インバウンドの経済波及効果をはかってまいります。なおホテルシップは、クルーズ船を一定期間停止させ、宿泊ホテルを提供することを想定しており、船舶法第3条に規定させる、いわゆるカボタージュについては該当しません。

《航空局に要求していた以下の要求については観光庁より回答を得ました。このため、観光庁への要求項目として再編し、回答を掲載します。》

6. 燃油サーチャージ制度について

航空会社が徴収すべきサーチャージを旅行会社が負うことで、旅行会社の負担が大きい。とりわけ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。また、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おり、サーチャージの金額の変動による徴収額の変更への対応は非常に煩雑で、利用者が対応に苦慮している。また、日系以外の航空会社によってはHPでの説明は不十分であり周知されているとは言い難いことから、徴収方法について利用者へのさらなる周知・理解に向けた対応を引き続き検討されたい。

【回答】燃油サーチャージにおける旅行者とのトラブルについては、追加の徴収や旅行総額の引き上げ、燃油サーチャージが恒常化している等の事例があると認識しています。

このような事例に対処するため、企画旅行の取引については、具体的な取り扱いが定められています。取り扱いの内容については、旅行者保護の徹底のため、あらかじめ旅行者が旅行者に支払う旅行代金に含めるか、もしくは旅行代金とは別途に徴収する場合であっても、燃油サーチャージの金額というのを、見やすい大きさで旅行代金に近接して記載して、差額徴収がある場合は、その旨を旅行者に説明しなければいけないと記載しております。

以上は、旅行者保護の観点などを踏まえたものになっているため、要求内容については必要に応じて検討を行っていきたいと考えております。

7. 保安検査について

中長期的に保安体制を維持・強化する観点から、保安検査員の人材確保・育成について、警備業法を管轄する国家公安委員会と航空保安を監督する航空局との連携を強化した上で、国として積極的に関与していくことが重要である。加えて、先進的な機器の導入や関

係各所が連携した施設整備によって、検査員の省力化をはかられたい。

【回答】まず、ボディスキャナーについては、平成28年に策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」において、2016年度までに成田、羽田、関西、中部の各空港へ導入し、2020年度までに主要空港へ順次拡大することとしていました。

その後、平成29年に策定した「観光ビジョン実現プログラム2017」において、国際テロの脅威が高まる中で、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催や、訪日外国人の増加をふまえ、ボディスキャナーの全国主要空港への導入を1年前倒しし、ラグビーワールドカップ2019日本大会開催までの整備完了を目指すこととしました。

平成29年度末までに、7大空港をはじめとする合計16空港への導入が完了しており、平成30年度においても、さらに仙台空港などの14空港へ導入を予定しています。計30空港で整備が完了する予定です。国土交通省といたしましては、引き続き主要空港へのボディスキャナーの整備完了を目指してまいります。

次に、保安検査についてですが、空港における保安検査は空の安全を確保するために大変重要であり、質の高い航空保安検査員を確保することは極めて重要です。

一方、保安検査員を含む保安職業の有効求人倍率は全職種の中で突出して高く、また保安検査員の離職率は大都市圏の空港で高い傾向にあり、空港保安検査員の確保が課題になっています。こうした課題に対応するため、国土交通省においては、航空局、航空会社、空港管理者、警備会社などをメンバーとする検討体制を発出し、解決策などについて検討しています。

保安検査員の確保に有効であると考えられる取り組みは、警備会社の採用活動への航空会社などの協力、クレームやトラブル対応への体制の充実、保安検査員の休憩施設などの充実、混雑時間帯による職員配置の改善などについて、すぐに実現できるところから対応をしているところです。

保安検査員の処遇の改善についても関係者間で認識を共有しており、航空会社と警備会社との間の契約における人件費の契約単価は、以前に比べて改善の傾向にあると承知しています。なお、航空会社が負担する

保安検査員の費用の一部については、空港管理者も負担しているところです。

加えて保安検査員の負担軽減や効率化をはかるため、ボディスキャナー等の先進的な保安検査機器の導入や、爆発物などの自動検知といった、検査のオートメーション化を推進しており、国の管理空港においては、当該機器の整備費に対する100%補助を行っております。

さらに、ご指摘の航空保安検査の責任権限に関しては、国際ルールでは、国が空港保安対策に関する制度を定め施行する国際的な責任を負っており、一方で具体的な保安措置を誰が実施するかは各国判断に委ねられています。

わが国においては、国が空港保安対策基準を定め、関係者はこれらの基準に従って、具体的な対策を講じることとなっております。さらに国は関係者への監査を行い、航空保安対策が講じられるよう厳しく指導、監督しており、これらにより米国などの諸外国と同等の安全が確保されるものと考えています。国土交通省といたしましては、国として責任を持って、航空保安対策に万全を期してまいります。

(自動車局)

1. 貸切バスの配車権の柔軟な対応、もしくは現状に合わせた見直しについて

貸切バスに対する規制の適正運用や全国的なバスの減車に伴い、旅行の繁忙期には各所でバスが不足する事態が発生している。同一の地域内で繁忙期に合わせて供給量を確保することはできないが、繁忙期に地域をまたいでバスを融通しあうことができれば、より多くの旅客を運ぶことができる。

外国の大型クルーズ船で寄港する訪日外国人旅行団体に対しては一時的な規制緩和は行われているものの、そのほかの団体についても柔軟な運用、もしくは利用実態に即した制度の見直しについて検討されたい。

(例：北海道内の緩和、バスが減車となっている福島県での緩和など)

また、軽井沢でのバス事故をうけ、あらためて法改正の主旨について広く国民に周知をはかるとともに、労働者の安全対策について、資金を必要とする事業者には助成を行うなどの検討をされたい。

【回答】まず「大型クルーズ船で寄港する訪日団体旅行に対する貸切バスの配車権の規制緩和をその他の団体に適用すること」について回答します。これについては、大型クルーズ船による訪日団体旅行の大幅な増加により、貸切バスの需給がひっ迫されることが想定されたため、貸切バス事業の安全確保状況をふまえたうえで、期間を限定して営業区域の特例措置を設けることとしました。

また、国土交通省では今年度、地域間における繁閑期の違いなどによる、運転者ニーズの不均衡に着目し、現状の実態を踏まえた上で、貸切バス事業者間における運転者流通のモデル事業を実施し、全国のバス会社間で運転手をやり繰りする実証実験を行うとともに、普及、実用化に向けた課題の抽出や、その解決策を検討することとしています。

次に、「軽井沢でのバス事故を受け、改めて法改正の主旨について広く周知をはかるとともに、労働者の安全対策について、資金を必要とする事業者については助成を行うなどの検討をされたい」との要求について回答します。法改正については改正内容にもとづく実施・実行と、軽井沢スキーバス事故を受けて策定した、「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」について、その進捗状況のプレスリリースを行うことや、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会におけるフォローアップの状況を公表しています。引き続きさまざまな機会を捉えて周知をはかっていきます。

また、「労働者の安全対策について、資金を必要とする事業者についての助成」に関してですが、デジタル式運行記録計およびドライブレコーダーの普及や、車内安全教育、過労運転防止のための先進的な取り組みの促進は、事業用自動車の安全性向上をはかる観点から有効であるため、国土交通省では平成 22 年度に補助制度を増設し、平成 30 年度にも引き続き補助事業を実施する予定です。

2. 東京オリンピック・パラリンピックに向けた観光バスの柔軟な対応について

東京オリンピック・パラリンピック開催時には選手輸送、観光客輸送など、オリンピック・パラリンピックを目的とした貸切バスの利用が集中することが予想

される。その一方で、オリンピック・パラリンピックの開催に関係なく、日々の暮らしの中でも貸切バスが使われることは十分に考えられ、東京近郊では一定期間、貸切バスが手配しにくい状況になることが想定される。

また、パラリンピックについてはリフト付きバスの需要が集中することも考えられる。

しかし、バスの配車権は発着地の地域内に車庫や営業所がある事業者に限られるため、東京都に車庫や営業所を持たない事業者のバスは手配できない。貸切バス需要の一極集中を避けるため、オリンピック・パラリンピック開催期間については特例として、東京都発着のツアーでも特例として近接地域の貸切バスが配車できるような特例措置を設けることや、大型のナショナルイベント、学生の大会等と重なることがないよう各省庁との調整、連携をはかられたい。

【回答】東京オリンピック・パラリンピック競技大会における、大会関係者や観客の具体的な輸送については、大会組織委員会が作成する輸送計画に基づいて行われます。国土交通省としては、大会開催時における具体的な貸切バスの混雑状況をふまえつつ、大会組織委員会に必要な協力を行い、大会の成功に向けて取り組んでいきます。

3. 訪日外国人旅行者の自動車運転に関する環境整備について

旅行者の約半数がレンタカーを利用する沖縄では、訪日外国人旅行者のレンタカー利用も増加しており、2016 年度では 20 万台の利用があった。一方で、日本の地理、交通法規、通行規制に慣れていないために事故も増加している。現地のレンタカー事業者は、貸出時にバスレーン、リバーシブルレーンなど事故を起こしやすい交通法規、通行規制について説明や資料の配布を行っているが、事業者のみの対応では事故を防ぎきることができない。

については、以下のような改善策について観光庁が主体となって実施することを検討されたい。

① レンタカーのナビゲーションシステムは原則自動アップデートを搭載し、多言語対応の機種とすること。

②道路標識の外国語表記は特に訪日外国人旅行者の運転車が多い沖縄県内で推進すること。

【回答】訪日外国人旅行者の個人旅行化が進み、レンタカーの利用者が増加する中で、レンタカーで安全に旅行いただくためには、わが国の交通ルールなどの訪日外国人旅行者への周知・広報に加え、道路標識やカーナビゲーションシステムなどの多言語表示も重要です。

観光庁としては、道路、公共交通機関、美術館、博物館、自然公園、観光地などの幅広い分野で共通する多言語表示のガイドラインを、平成26年3月に観光庁として策定、公表し、これに基づき、地域特性に配慮しながら、関係省庁、地方自治体、関係事業者などと連携して、駅の案内看板の多言語表示による整備を促進してきました。引き続き関係省庁、地方自治体、関係事業者などと連携しながら、今回の要求に記載された改善策を含めて多言語表示を促進していきます。

4. ワゴンタクシーの増強について

近年タクシー等を活用し、数名単位で自由に周遊する訪日外国人旅行者が増加している。訪日外国人旅行者は旅行期間が長いことが多く、それにともない荷物が多くなるため、ワゴンタクシーのニーズが高い。しかし、ワゴンタクシーは台数が少ないため、確保が非常に困難である。2020 東京オリンピック・パラリンピックを控え、長期滞在者が円滑な移動を行えるようにしていくためにも、ワゴンタクシーの台数増車は必要な施策と考える。ワゴンタクシーはセダンに比べ購入コストが高くなるため、民間任せには取り組みが進まない。については2020年にむけ、ワゴンタクシーの増車を数値目標化し、セダンからワゴンタクシーへの買い替えを検討する企業には助成金を支給するなどの誘導策を検討されたい。

【回答】2020年オリンピック・パラリンピックを見据え、訪日外国人旅行者がストレスなく快適に観光を満喫できるよう、タクシーサービスを向上させることは必要なことと認識しています。

国土交通省としては、障害者や高齢者だけでなく、ラゲッジスペースを確保し、荷物の多い訪日外国人などにも利用しやすいユニバーサル・デザイン・タクシーについて、2020年度までに2万8000台導入するとい

う目標に向けて、必要な支援策をしっかりと講じていく方針です。

なお、ワゴンタクシーについては、どの程度の需要が含まれるかなど、業界団体にヒアリングを行いながら、今後の対応のあり方について検討してまいりたいと考えます。

5. 白タク行為の取り締まり強化について

訪日外国人のための安心・安全のタクシーサービスは観光立国を実現していく上で重要であるが、空港を起点として自家用自動車で行っている実態（白タク）が後を絶たない。白タクが発生し続けている背景は、スマートフォンアプリの充実により、予約、待ち合わせ、目的地のやりとり、料金決済が正規営業のタクシーよりも簡易に行えることなどが挙げられる。空港に乗り入れている正規のタクシーについても、現在白タクが活用している以上のアプリを充実することや、定額運賃のプロモーションを推進すれば、白タクの利用は減少していくと考える。空港地区を中心に白タクには乗らない啓発活動や取り締まりを強化するとともに、正規営業のタクシー会社がアプリ導入、プロモーションを行う際には助成を行うなど、安心・安全なタクシー利用の利用促進に向けた取り組みを検討されたい。

【回答】白タク行為は、道路運送法違反であり、運転者が二種免許を有しない、運行管理に関与しない、事故時の責任が運転者のみにあることなどから、利用者の安心・安全の観点から問題があります。

このため訪日外国人に対する白タクについては、警察庁、法務省、業界団体などと連携し、各地で取り締まりを強化するとともに、中国語などでの注意喚起のチラシ作成、配布を行っています。これらの対策を行う中で、報道などにより、昨年では3.7名、今年の5月までの5カ月間で8.11名が、道路運送法などの疑いで検挙されたと承知しております。引き続き関係機関と連携して、しっかりと対策に取り組んでまいります。

一方で、観光先進国の実現に向けては、訪日外国人旅行者がストレスなく快適な観光を満喫できるよう、タクシーを利用する際の言葉や決済面での不安を解消し、タクシーサービスを向上させることが不可欠です。

これらの観点から、全国ハイヤー・タクシー連合会

などで、本年1月に訪日外国人向けのタクシーサービス向上アクションプランが策定されました。具体的には、訪日外国人が母国と同じようにタクシーが利用できるよう、日本のタクシー配車アプリや、日本のタクシー会社と海外の主要配車アプリとの連携を推進すること、外国語対応ドライバーの採用やキャッシュレス対応車両の増加などによる言葉や決済の不安を解消すること、訪日外国人向けのプロモーション活動などが盛り込まれています。

国土交通省としては、タクシー事業者によるこれらの点についての必要な支援をしていきます。

6. 路線バスの乗降ルールの統一化について

路線バスの乗降については、前方の入口から乗車して運賃を支払い、後方の出口から降車する「前乗り中降り先払い」、後方入口から乗車し、前方の出口から降車する際に運賃を支払う「中乗り前降り後払い」など、主に2種類の方法が採用されている。「前乗り中降り先払い」は都営バス(23区内)、一部の市営バス(横浜・川崎・名古屋・伊丹・尼崎)、那覇バスなどが採用しているのに対し、大阪、神戸の市営バスなどでは均一運賃であるにもかかわらず「後乗り前降り後払い」を採用している。

乗降ルールが複数あることは、不慣れな乗客のスムーズな乗降を妨げるだけでなく、乗降に時間がかかれば交通渋滞にもつながる可能性がある。また、均一運賃区間については「前乗り後降り前払い」の方が乗降の効率は良いと言われている。ついては、乗客が多い路線バスについては運賃体系や乗降方法について統一見解を示したガイドラインを策定されたい。

【回答】乗合バスの運賃体系については、乗合バスの公共的な役割に鑑み、不当に高い運賃が設定されることがないように、運賃の上限を国が認可する上限認可制を採用しています。そして、認可を受けた上限運賃の範囲内で事業者が創意工夫を凝らし利用者のニーズにかなった弾力的な運賃設定を行うことを可能としています。

乗降方法についても、一義的には事業者の判断によるものとなっていますが、ご指摘のような、交通渋滞の原因となるなど交通安全上問題があると考えられる

場合には、各運輸局等へご相談いただきたいと思います。

7. 貸切バス運転手、バスガイドへの人材確保にむけた公的支援について

インバウンドの需要の高まりなどにより、貸切バスについては相変わらず需要ひっ迫が続いている。ここ最近では台数不足は解消されつつあるが、バスを運転するドライバーがいないために配車ができないことが散見されている。安全対策への投資も重要ではあるが、産業の魅力を伝えるためのツールの制作、インターシップの実施に関する費用、2種免許取得費用など、ドライバー志望者を増やしていくための企業の取り組みについて助成を行うよう検討されたい。

【回答】バス運転者における有効求人倍率は平成29年で2.09と、全職種平均の1.35と比べ1.5倍以上となっており、他の産業よりさらに人手不足が深刻な状況にあります。バス事業の労働環境の実態を見ると、長時間労働、低い賃金水準、運転者の高齢化などが課題であると認識しています。このためバスを含む自動車運送事業について、省庁横断的に対策検討を行う「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」を設置し、昨年8月に「直ちに取る施策」を取りまとめました。

国土交通省としては、労働生産性を向上させる取り組みとして、貨客混載の促進や、大型バスドライバーの融通のための検討を行うとともに、2種免許の取得促進などについて、関係省庁と連携しています。政府としても今後、同会議において関連制度の見直しや支援措置などを取りまとめた行動計画を策定、公表することとしており、運転者不足の解消に向けて、関係省庁や事業者団体とも連携をはかりながら、引き続きしっかりと取り組んでいきます。

8. 貸切バスの高さ制限の緩和について

ドライバー不足の対策として、60名以上が乗車できるダブルデッカーバスを開発すれば、より少ない台数で多くの乗客を運ぶことが可能になる。しかしながら貸切バスの車高は3.8メートルが上限となっているため、この高さで2階建てバスを開発すると快適性が損

なわれ、普及にはつながらない。大型車両のひとつである海上コンテナ積載のトレーラーは全高4.1メートルに緩和されており、国内の幹線を走行するには概ね支障がないと考えられる。貸切バスについても同様の基準の適用について検討されたい

【回答】自動車の寸法などについては、道路構造の保全、または交通の危険を防止する観点から、道路法に基づく車両制限を定めています。また、道路運送車両の保安基準については、自動車の安全環境をはかる観点から、道路輸送車両法に基づく制限を定めています。

道路輸送車両法に基づく制限の緩和については、鉄道車両などの長大または超重量な貨物を運送するなど、基準に適合しない車両による輸送の必要性がある場合に限り、特別に地方運輸局長の認定を車両ごとに受けることにより、対応が可能となっています。今後も個々の法令の趣旨を理解し、それを順守して通行いただきますようお願いいたします。

9. インバウンド配車権特例の学生団体への適用導入について

学生団体旅行（遠足バス、修学旅行）における貸切バスは、インバウンド団体の増加や市町村毎で学校行事が集中するため手配が困難になっている。さらに、インバウンド団体の貸切バス手配については、配車権の特例が認められているため、学生団体旅行よりも確保の優位性が高く、学生団体の貸切バス確保はさらに困難を極めている。学生団体旅行（遠足バス、修学旅行）のような公益性の高いバス旅行においても配車権特例制度の導入を検討されたい。

【回答】訪日外国人旅行者は近年大幅な増加傾向にあり、貸切バスの需給がひっ迫されることが想定されることから、期間を限定して営業できる特例措置を設けているところです。

一方、遠足や修学旅行のような学生団体旅行については、あらかじめ学校行事として行われることが決まっていることから、貸切バスの調達は余裕を持って手配できるものと考えております。具体的に地域の貸切バス事業者の輸送力が不足する場合については、自治体などからの輸送要請をふまえて対応していきます。

10. タクシーのカラーリング統一について

ロンドンタクシー、アメリカのイエローキャブ等、旅行者が一目で分かるタクシーの形状、カラーリングはその都市のアピールポイントである。

訪日外国人旅行者の移動手段としてタクシーの利用が増えているが、タクシーの車種やカラーリングが統一されておらず、訪日外国人旅行者などからは「一般乗用車との見分けがつきにくい」との声が寄せられている。

ユニバーサルデザインの観点や、「安全・快適・安心・親切」なサービスを提供する日本のタクシーを一目で分かるようにするため、東京オリンピック・パラリンピックを控えた東京23区・武蔵野市、三鷹市の営業区域ではカラーリングの統一を検討されたい。

【回答】東京オリンピック・パラリンピックを控え、訪日外国人旅行者向けの環境整備は、重要な課題であると認識しています。タクシー車両のカラーリングについては、各事業者の経営判断に委ねられるべきものではありませんが、国土交通省としては、機会を捉えてタクシー事業者などに対し、訪日外国人向けの利便性向上の取り組みについて、理解と協力を求めていきたいと考えています。

（港湾局）

1. クルーズ活性化に向けた港湾設備の整備について

①外国大型クルーズ船の日本各地への寄港が増大しているなか、その乗船客数の受け入れを取り扱える港が少ない。

日本には、4,000名規模の大型船も寄港し始めているが、乗下船客のハンドリングやターミナルビルの狭さ、老朽化が不安視されていることに加え、そもそも客船ターミナルではない施設で受け入れを行っている事例もある。

また、客船ターミナルにおける両替所、ATM、ショッピング施設、クレジットカード決済、Wi-Fi環境等のサービスについては港ごとに提供の差がみられる。とりわけ訪日外国人の利用が多い北海道では、小樽港・苫小牧港において客船ターミナルの施設やサービス、市街地へのアクセスが充実していないため、関係自治体と連携し、早急に整備するよう取り組まされたい。

【回答】クルーズの動向についてですが、昨年の外国船社が運航するクルーズ船、寄港回数につきましては、2,000回を上回るという状況です。そして訪日クルーズ旅客数につきましても、253万人を上回って、いずれも過去最高となっております。港湾別に見てまいりますと、博多港、長崎港、那覇港、横浜港を中心に、クルーズ専用施設を有する港湾の利用が多い状況になっています。クルーズ船旅客がもたらす観光は地域活性化の大きな起爆剤となっていることから、クルーズ船の受け入れに対応した港湾整備につきましては、大変重要であると認識をしています。将来の乗船客数の動向をみすえながら、必要な予算確保に努めていきたいと考えております。

一方で、北海道につきましても、クルーズ船需要の増加に対応して、函館港、小樽港、稚内港において、港湾施設の整備を実施中であり、引き続き港湾管理者や地域の自治体と連携をはかりながら、クルーズ船の受け入れ環境の整備に取り組んでいきたいと考えております。

②現在、国はクルーズ振興のためのワンストップ窓口の設置や、全国クルーズ活性化会議の開催など、整備と改善に取り組まれている。これらの進捗状況や受入環境の整備にむけた中長期的なビジョンについて説明されたい。

【回答】国土交通省では、全国138の自治体の長からなる全国クルーズ活性化会議と連携しつつ、また、外国クルーズ船社等からの問い合わせに一元的に対応するワンストップ窓口を活用して、クルーズ船の受け入れを希望する自治体とクルーズ船社との商談会の開催、全国の港の岸壁推進延長にかかわる条項や港周辺の観光情報の一元的な発信、クルーズ船社と港湾管理者とのマッチングサービスの提供を行っています。

このような取り組みをつうじて、各港の連携による寄港誘致の取り組みを積極的に支援し、寄港地の全国展開をはかってきました。あわせて、ハード面での受け入れ能力の向上をはかってきました。こうした取り組みの結果、昨年、クルーズ船が寄港した港湾の数は、全国で130港となり、クルーズ離着数は、前年比27%増の253万人となって、過去最高を記録しました。国

土交通省としては、訪日クルーズ旅客を2020年に500万人にするという目標達成に向けて、引き続きハード、ソフト一体となった施策を展開して、クルーズ船受け入れのさらなる拡充をはかっていきたいと思っております。

2. クルーズ船出入国手続きの柔軟な対応について

地方港においては、出国手続きの際わざわざ乗船者全員を船外に出させ、屋外に長時間待機させたうえ入船時にさらに旅行者が並ばされ待たされるケースが発生している。パスポート原本は船に預けられており、形式上の手続きなのは明白である。これでは、日本発着クルーズ需要を取り込む際の弊害となるだけでなく、クルーズ旅行に対するイメージ悪化につながるものが懸念されるため、クルーズ船出入国手続きについて柔軟な対応を要請する。

【回答】クルーズ船の外国人旅客に関わる入国審査手続きについては、簡易な手続きで上陸を認める船舶参考上陸許可制度が設けられており、手続きの円滑がはかられてきました。また、CIQ体制については、クルーズ船の寄港増加を踏まえて、関係省庁において、体制の強化がはかれていると承知しております。国土交通省としては、民間事業者に対する無利子貸付制度や、官民連携によるグループ拠点の形成等によって、CIQ手続き等の場となる旅客施設の整備を推進しており、また、国際クルーズ旅客受入機能高度化事業を創設し、クルーズ旅客の利便性、安全性の向上をはかっています。

国土交通省港湾局は、クルーズ振興のための政府全体のワンストップ窓口を担っております。ご要望については、関係省庁に伝えていきたいと思っております。

(航空局)

1. 羽田空港の駅名・停留所名の表記について

羽田空港第2旅客ターミナルでは国際線施設建設工事が行われているが、今後国際線ターミナルが2ヵ所になれば現在の駅・バス停留所の表記が分かりづらくなり利用者に混乱が生じることが想定される。「羽田空港第2ビル」駅は成田空港の「空港第2ビル」駅と酷似しており、分かりづらい。については羽田空港内の駅・停留場名の抜本的見直しについて検討されたい。

※交運労協内における議論のなかで、この要求については、鉄道事業者が対応する課題であること、また駅名の変更は表示類の架け替えでなく、ICカード、発券システム、出版物等に相当な費用が生じるため、駅名変更後の効果を検証したうえで、要求内容を整理する必要があると判断しました。

(住宅局)

1. 改正耐震改修促進法について

改正耐震改修促進法については、法改正の主旨そのものは理解しているが、宿泊施設は延べ床面積が広い建物が多く、改修が必要との診断結果になった場合、その後の経営をも脅かすほどの巨額な費用を捻出しなければならない。国や地方自治体からの補助金はあるが、これらの補助率や予算はどのような背景と根拠のもと設定されたのか説明されたい。

【回答】平成25年に耐震改修促進法を改正し、不特定多数の者が利用する大規模な建築物、災害時の防災拠点や緊急輸送道路沿道の建築物について、耐震診断を義務づけました。このような耐震診断を義務づけた建築物については、緊急的に耐震化をはかる必要があるため、耐震対策緊急促進事業を活用し、地方公共団体との協力の下、通常の場合よりも高い補助率を適用しているところです。

具体的には、以下2点のそれぞれについて拡充することを可能としています。

・多数の者が利用する大規模な建築物の耐震改修については、国の補助率を通常11.5%から最大3分の1まで(*1)。

・地方公共団体が指定する緊急輸送路の沿道建築物や防災拠点となる建築物の耐震改修については、国の補助率を3分の1から最大5分の2まで(*2)。

(*1)多数の者が利用する大規模な建築物の耐震改修に係る支援

(通常) 国11.5%+地方11.5%

→ (拡充後) 国1/3+地方11.5%=合計44.8%

(*2)緊急輸送路の沿道建築物や防災拠点となる建築物

(通常) 国1/3+地方1/3

→ (拡充後) 国2/5+地方1/3=合計73.3%

今後とも、地方公共団体との連携のもと、これらの施策を積極的に推進し、建築物の耐震化を促進してまいります。

(都市局)

1. 公共施設・商業施設における洋式トイレの整備について

駅や公共施設、ホテル・レストラン・デパートなどの商業施設における公衆トイレは、大都市圏以外ではまだ和式のトイレが多い。訪日外国人にとっては使い方が分からず困惑することが多い。洋式トイレが国際的にも標準となっているなか、和式公衆トイレを洋式に改修する施設については補助金を出すなどの施策について検討されたい。

【回答】トイレの整備一般については、当局で所管しておりませんので、関連する当局の取り組みについて、回答させていただきます。

社会資本整備総合交付金(都市再生整備計画事業)を活用し、以下の要件を満たす場合に、公共施設にバリアフリーに対応したトイレを整備できる可能性があります。

・市町村において、都市再生特別措置法に基づく都市再生整備計画を作成し、当該計画に事業を位置づけ、総合的なまちづくりの一環として実施すること。

・地域要件など、各種交付の要件を満たすこと。

また、社会資本整備総合交付金等(都市公園・緑地等事業)を活用し、一定の事業要件を満たす場合に都市公園内にトイレを整備できる可能性があります。

(道路局)

1. 道の駅について

道の駅とは一般道における休憩施設として設置されるものであるが、最近は休憩よりも物販・料飲施設の機能を重視してきているため、駐車場やトイレの混雑が常態化している施設が多くなってきている。なかには、大型車両の駐車場まで自家用車で埋まっているため、貸切バスは路肩などに一時停車するなどの対応をとらざるを得ないことがある。大型車両の利用者にとっても安心して利用ができるよう、車種別の利用多寡にかかわらず一定数の大型車両の駐車スペースは確保いただくよう各地の道の駅に通達されたい。

【回答】道の駅は、地域の特産品の販売拠点や一般道を含めた観光拠点の役割を担うなど、地域の観光振興にも寄与しているところです。道の駅は、市町村等が設置し、指定管理者や第三セクター等が管理運営を行っており、国土交通省としても要望があれば社会資本整備総合交付金等により支援していきます。

2. 東京オリンピック開催に向けた交通渋滞対策について

都心の渋滞緩和に向けた対策の一環として、首都高速中央環状線の全通や圏央道の整備が進んでいるものの、東京オリンピックの開催に向けてさらなる取り組みが必要と考えられる。バス・タクシー等公共交通機関優先レーンの設置や、マイカー乗り入れ規制などの実証実験をつうじ、万全の対策を講じられたい。

【回答】東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会時の交通渋滞対策につきましては、東京都と東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会で構成される交通輸送技術検討会で検討を行っています。国土交通省としましても、円滑な大会運営に貢献できるよう、予想連絡調整会議を通じて組織委員会等に協力してまいります。

3. 観光需要創出のためのETC割引制度拡充について

有料道路料金のETC特大車割引の拡充をはかることは、貸切観光バス(大型車)を利用した、観光需要の喚起に繋がると考える。貸切バスによる旅行は、自家用車等と比べ、一度に大人数を運ぶことが出来、環境負荷の低減にも繋がることから、取り組みを進められたい。

【回答】高速道路の料金につきましては、国土幹線道路部会審議会の中間答申などをふまえ、様々な観点から検討を進めまして、新たな高速道路料金に関する基本方針やパブリックコメントを行いました結果をふまえ、平成26年4月より新たな料金を導入しています。

この中で料金水準については、建設費による区間内の料金差、こちらを是正しまして整備重視の料金から、利用重視の料金に転換して、三つの料金水準に整理しました。

また、料金割引については、実施目的を明確にして、生活対策や観光対策、観光振興、あとは物流対策などの観点から高速道路の利用機会が多い車に配慮するように再編しました。高速道路料金の大口多頻度割引につきましては、平成29年度の補正予算において最大割引率の拡充措置40%から50%にする措置ですが、こちらをETC2.0を利用する自動車運送事業者を対象に、平成30年度末まで延長しています。

高速道路の料金割引の実施については、財源確保という課題がありますが、今後とも地域の意見を聞きながら幅広く議論を行い、時代に即したものになるよう検討を続けてまいります。

【厚生労働省】

1. 日本入国時の検疫体制の強化について

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ている。政府は2020年に訪日外国人4,000万人を目標に掲げていることもあり、今後さまざまな国から多くの旅行者が訪日することが想定される。については、「安全・安心の観光立国」に向けて、国際線が乗り入れる各地の空港ではこれまで以上に検疫体制の強化に取り組まれたい。

【回答】海外から持ち込まれる感染症については、水際対策として入国時の検疫で渡航歴、健康状態等の「入国者のチェック」を行っています。サーモグラフィによる体温チェックを行い、発症又は感染疑いが濃厚な渡航者については、「隔離・停留」を行います。また、感染のおそれのある渡航者(潜伏期間の可能性のある渡航者)に対しては「健康監視」の対象とし、経過報告を受けることとしています。

「鳥インフルエンザ」、「中東呼吸器症候群(MERS)」、「ジカウイルス感染症」など日本に常在しない感染症については、検疫感染症と総称しておりますが、これらの感染症が国内に侵入しないように、国際線の航空機や、国際航海船舶について検疫を行っています。

また、近年における訪日外国人旅行者の増加傾向をふまえ、検疫感染症が日本に侵入しないよう、空港や港といった、“水際”で適切な検疫を対応する

ことが非常に重要であると認識しています。入国者数は今後も増加していくことが見込まれるため、厚生労働省では検疫官の増員を行っており、2017年度については、50名の検疫官を増員しました。

2018年度についても、さらに85名の枠組みで増員を進めているところです。検疫官の配置については、主要空港、地方空港、新規参入、航空便や船舶の到着時間帯などの要素や動向をみながら検討していきます。

さらに、感染症患者を搬送する車両にHEPAフィルターを搭載するなど、機材の充実についても優先順位をつけながら対応している状況です。

引き続き、訪日外国人旅行者の入国状況により、適切な対応をしていきたいと考えています。

2. ノロウイルス感染症の取扱いについて

宿泊業では宴会場やレストランで集団感染を発生させないため、発症者の従事禁止はもとより、不顕性患者についても従事しないように十分留意している。そのようななかで、従事者に因らない不可抗力的な集団感染の事例についても、従事者が感染要因である事例と同様に営業者名称が公表されることは配慮を願いたい。また、営業停止等の行政指導については保健所ごとに対応の差が見られるため、複数の地域で営業している宿泊施設では自社内での指導基準を明確にすることができない。あらためて、不可抗力的発症に対する営業所名称の公表に留意されるとともに、画一的な対応にむけて指導基準を明確にされたい。

【回答】飲食業における食中毒の場合、保健所に連絡が入ると、患者の検便や食材の採取、また立ち入り検査などを行い、食中毒と飲食店との関係性ならびに発生要因を明らかにしていきます。

また、飲食施設においては利用者あるいは従事者が感染症により下痢・嘔吐等を引き起こす事例も考えられます。このような事例についても食中毒と同様の検査を行い、発生要因を明らかにしていきます。

保健所による検査の結果、飲食施設の食材による食中毒、あるいは飲食施設内における感染症として判断した場合は、基本的に営業の禁止・停止の処分というのが課されます。これは、従業員の衛生教育や飲食施設内の消毒を行うことなどに充てるため、3日あるい

は5日などの期間において営業の禁止・停止をすることとしています。この期間については、再発の防止や拡大防止をはかる観点から行っていることに理解いただきたいと考えています。引き続き、このような体制で臨み、国民の健康管理を考えていきます。

なお、保健所の画一的な対応の要求については、厚生労働省としては食中毒処理要領や食中毒調査マニュアルを示し、各都道府県はこれらをもとに対応方針を策定し、厚生労働省が許可を行う仕組みとなっています。また、食中毒や飲食施設内における感染症については、原因がさまざまです。たとえばノロウイルスの場合は二枚貝に蓄積されることが多いと言われており、食材である二枚貝が原因なのか、それとも調理従事者がノロウイルスに感染をしていて、その調理従事者が食品を汚染する場合などが考えられます。立ち入り検査の結果、加熱する時間が不足していた場合は加熱を徹底する、調理従事者に原因があった場合は、調理従事者の健康確認、健康検査を徹底することになります。このように、事案や状況により指導する内容や営業の禁止・停止の期間を定めています。さまざまな事例がある以上、画一的な対応をとることは難しいのですが、基本的な調査の流れについては処理要領やマニュアルに基づき対応をしていきたいと考えています。

3. 訪日外国人旅行者の救急患者受け入れについて

訪日外国人旅行者拡大にむけて各種施策を推進していくなか、外国語対応の医療環境についてはさらに整備していく必要がある。宿泊業において救急患者の対応を行う際、「ホテルスタッフ付き添いのもとなら受け入れる」「ホテル側が支払いをしてもらえらるなら受け入れる」などといった実態があり、苦慮している。特に、診察にあたり宿泊施設のスタッフに通訳を求められることは、宿泊業として求められる外国語のスキルを超えているため、安全安心の医療の面から改善を求めたい。今後は、訪日外国人旅行者の対応ができる医療機関数をさらに増やしていくとともに、夜間休日における救急患者受け入れ、海外クレジットカードの支払い、健康相談ホットラインなどの環境整備をはかられたい。また、体調不調の際には通常の診察時間内に速やかに受診する、スマートフォンの通訳アプリを活用するといった啓発活動についても検討されたい。

【回答】訪日外国人旅行者の救急患者への対応について、宿泊業ではたらく方々が「ホテルスタッフ付き添いのもと受け入れられる」、「ホテル側が支払いをしてもらえらるなら受け入れられる」といった状況に直面していることは、重々承知しています。

厚生労働省としては、外国人患者が安全安心に日本の医療サービスを受けられる、「外国人患者受け入れのための環境整備」が第一に取り組むべきことだと考え、これまで整備を進めてきました。

具体的には、「未来投資戦略 2017」で外国人患者の受け入れ体制が整備された医療機関を 2020 年までに 100 か所整備する目標を掲げておりましたが、スピードを上げて取り組み、2017 年度中に達成することができました。今後も外国人患者受入が可能な医療機関の充実などの環境整備を実施していきたいと考えております。

いっぽうで外国人患者の受け入れについては、医療機関の数だけでなく、病院におけるクレジットカードの導入促進、IT 技術を活用した翻訳システムの導入、などのソフト面の医療サービスの提供にも課題があると認識しています。クレジットカードの導入など、厚生労働省の所轄外の課題については関係省庁と連携しながら対応していく必要があると考えます。省庁間をまたがる課題に政府一体となって対応していくために、2018 年 3 月 22 日に内閣官房のもとに訪日外国人に対する適切な医療等の確保に関するワーキンググループというものを設置しました。観光庁や経産省などの関係省庁と協力して、今後の対応を検討していきたいと考えております。

厚生労働省としては、以上の枠組みを活用しながら外国人患者の受け入れ態勢の整備に一層取り組んでいきたいと考えています。

4. 住宅宿泊事業法案とその付帯決議にもとづく民泊の運用について

住宅宿泊事業法案とその付帯決議にもとづく民泊の運用について、法律に則った運営をしている業者の公開とともに、違法民泊業者には民泊仲介業者も含め厳しい取り締まりと処罰を徹底されたい。

【回答】住宅宿泊事業は、厚生労働省と国土交通省の共管の法律になっていますが、最近は違法民泊についての報道が多くなり、違法民泊対策をしっかりとやっていかなければいけないと、厚生労働省、観光庁ともにしっかりと認識をしております。

住宅宿泊事業法については、健全な民泊サービスの普及と住宅宿泊事業を営む方、および住宅宿泊管理業、仲介業の届出を制度化することなどを目的として、2017 年 6 月に成立し、2018 年の 6 月 15 日から施行されています。

住宅宿泊事業法にもとづく届出、または旅館業法にもとづく許可の申請のいずれも行っていない無許可営業業者に対して、より厳しい取り締まりを行っていくという観点から、2017 年 12 月に「旅館業法の一部を改正する法律」が公布されました。2018 年 6 月 15 日の施行以降は、旅館業法にもとづく許可の申請、または住宅宿泊事業者にもとづく届出を行っていない違法または悪質な違法民泊業者に対しては罰金の上限額を 3 万円から 100 万円に引き上げることとなりました。

また、住宅宿泊事業法の適切な運用及び違法民泊の取り締まりについては、観光庁などの関係省庁として連携をしつつ実施していきたいと考えます。

なお、仲介業については、観光庁の所管となりますが、不当な勧誘や違法行為のあっせんなどの禁止事項についてもしっかりと取り締まりをしていきたいということで、観光庁としては検討していきたいと思っております。

5. 受動喫煙防止対策の徹底

日本は世界で最も受動喫煙対策の遅れた国と言われている。

- ①観光地、公共交通機関、飲食店を中心に法改正とともに受動喫煙防止対策の徹底をはかられたい。
- ②対策により営業活動に影響が大きいと思われる事業者には補助や支援を検討されたい。

【回答】まず①について回答します。現在、望まない受動喫煙をなくすために、多くの方が利用される施設について、原則屋内禁煙とするといった内容をふまえた「健康増進法の一部を改正する法律案」が現在会期中の第 196 回国会で審議されています。現時点では法案成立に向けた努力をしていますが、今後は改正の内

容に加えて、受動喫煙によって健康に影響があるということも周知を行い、対策を徹底していきたいと考えています。併せて、皆様にもこの法案の内容についてもご理解をいただき、受動喫煙の周知啓発についても、ご協力をいただくことができると考えております。

次に、②について回答します。①のような受動喫煙対策を進めることによって、例えば既存の飲食店のうち経営の規模が小さい事業者におかれては、事業継続に影響を与える可能性もあります。今回の法改正にあたっては、このような影響に配慮して経過措置を設けることとしております。加えて、飲食業における中小の事業者が喫煙専用室を設置する場合は、費用や税制の支援などを行うこととしており、中小の事業者であっても受動喫煙対策が進むよう取り組んでいきたいと考えます。

【外務省】

1. 旅券の取得しやすい環境整備について

海外旅行者が伸びない要因の一つに旅券取得の手間、高い手数料が考えられる。

①旅券の交付は土日も可能であるが、申請については代理人申請が可能とはいえ、土日の申請ができないことが取得促進の大きな阻害要因となっている。ついては、旅券事務所において土日祝日の申請が段階的に可能となるよう検討されたい。

【回答】旅券の発給申請の受理は法定受託事務として都道府県が行っており、申請を受け付ける曜日・時間は都道府県の裁量に委ねられています。たとえば、和歌山県は日曜、兵庫県では土日に申請を受け付けています。なお、申請者の旅券事務所への出頭回数を減らし利便性を向上させるため、電子申請の導入や旅券の宅配交付等について検討を行っています。

②旅券の更新に際しては、一定の期間（早期）に更新するメリットが必要。ついては、例えば1年前の更新可能時期の開始から3ヶ月、6ヶ月などで早期更新割引のような形で手数料の減免を行い、旅券の取得・更新の推進につなげる施策について検討されたい。

【回答】出入国に際し、旅券に一定の残存有効期間があることを要求する国は多くありますが、概ね3ヶ月から6ヶ月以上の残存期間を要求しており、それ以上に早期に更新することは残存有効期間がさらに無効となってしまいます。また、旅券の切替申請については、戸籍謄抄本の提出が不要となるため、旅券の更新に対するインセンティブは現行制度でも十分できていると考えます。

2. パスポート紛失における緊急発行の即日対応について

有効なパスポートを保持していたにも関わらず紛失してしまった場合でも新たに新規申請の取扱いとなるが、取得日数に時間を要するため渡航をキャンセルせざるを得ないケースがある。本人の不注意によるものであるが、有効期限のあるパスポートを保持していたことが確認された場合は、発行手数料を増額にするなどして即日で再発行できるような制度改正を検討されたい。

【回答】旅券の発給申請の受理・旅券の交付は法定受託事務として都道府県が行っており、旅券の発給申請から交付までの標準処理期間も都道府県の裁量に委ねられています。例えば、広島県は通常手数料+4,000円、岡山県は通常手数料+6,000円で、申請から3日目（通常は6日～8日程度）で交付する早期発給を行っています。

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

相手国との協議にもよるが、日本人の観光ビザ免除の対象国を広げていく取り組みを引き続き要請する。特にカンボジア、ミャンマー、ロシア、ブラジルについては昨年からの進捗状況を確認したい。

また、各国のビザ取得要件が集約されたポータルサイトについて開設・整備することを検討されたい。

【回答】

①ミャンマー

2015年7月、ミャンマー側は、観光ビザについてEビザ（インターネット上で査証取得が可能となり、申請から発給までの時間も短縮された）を導入し、査証発給手続の簡素化が実現しています。

②カンボジア

観光査証免除については、カンボジア政府との間で議論を行ってきたが、実現にはいたっていません。なお、カンボジア政府は、かねてより空港到着時の査証発給により、観光客への便宜をはかっています。また、2013年12月からは、日本の一般旅券所持者に対する数次査証の発給も開始しています。

③ロシア

2017年1月の査証緩和措置等によって、2017年1月から12月にロシアを訪問した日本人の増加が確認されています。日本人に対するロシア観光ビザの発給条件緩和は、日露間の人的交流の促進にも資するとの認識のもと、引き続き要請を継続していく考えです。

④ブラジル

2016年2月に、日本とブラジルは短期数次ビザに関する覚書に署名し、日本国民に対する観光ビザの有効期間がそれまでの「最長90日」から「最長3年」（1回の最長滞在期間は90日）となりました（期間は両国とも同条件で合意）。また、ブラジル国民に対しては在ブラジル公館ウェブページに掲載する等、制度の周知を行いました。

ブラジルでは、本年1月11日より、日本国民に対する電子査証を導入しており、申請及び発給のために在京領事館を往訪する必要がなくなる等、観光査証取得の手続きが大幅に簡素化されています。

各国のビザ取得要件の情報集約について、JTB パブリッシングでは各国のビザ取得要件を網羅した「VISA HANDBOOK」を出版しており、毎年改定を行い、情報を更新しています。また、JATA（日本旅行業協会）会員専用の旅行情報サイト「JATANAVI」では、JATA会員及びJATANAVI会員向けに各国のビザ取得要件に関する情報提供を行っています。

4. 訪日外国人旅行者におけるビザ免除国・地域の拡大について

訪日外国人旅行者の地域割合は8割以上がアジア圏からであるが、ビザなしで入国できるのは9ヶ国（地域）に留まっている。なかでも「中国・フィリピン」は日本人旅行者であれば観光目的ではビザなしで渡航

できるのに対し、中国人・フィリピン人が来日する際にはビザが必要である。これらの国々はアジアのなかでも経済成長が著しく、人口も多いため、訪日外国人旅行者のすそ野やリピーターの拡大に期待が持てる。

このようななか、今後も査証取得を必要とするのであれば、申請手続きや申請料の支払いなどを敬遠し、訪日の動機を押し下げる要因になりかねない。については、両国民が観光目的で来日する際にはビザなしとすることを検討されたい。

【回答】外務省では、「観光立国」を目指す政府方針をふまえ、インバウンド観光促進や二国間関係の強化等の総合的な観点から、ビザ緩和を実施しています。中国及びフィリピンは、訪日プロモーションの重点市場として、戦略的ビザ緩和の対象国となっており、これまで両国に対してビザ発給要件を緩和してきたこともあり、昨年の訪日旅行者数は、中国人約736.6万人、フィリピン人42.4万人と、両国ともに過去最高となっています。

しかしながら、どの国に対してビザ免除を行うかどうかは、外交政策の一環としての観点や、観光促進の観点に加えて、不法残留や犯罪等の治安上の問題等、日本社会に及ぼす影響なども含めて総合的に検討し、決定しています。

【文部科学省】

1. 公立学校の修学旅行予算について

①各自治体で設定している公立学校の修学旅行の予算上限については、「学を修る」旅行に足る金額ではないため、学生が旅行先の歴史地理民俗等や郷土料理の奥深さについて見識を広げる価値を十分に提供することができない。本来の旅行目的に則った価値を提供するためにも予算上限の見直しを各地の教育委員会に通達されたい。

【回答】公立学校の修学旅行については各教育委員会の定める実施基準等をふまえ、地域や学校の実態を考慮したうえで各学校が計画実施するということが大前提となっています。その計画実施にあたり重視していることは2点あり、ひとつは「原則としてすべての児

児童生徒が参加できるように計画する」ことであり、もうひとつは「実施に必要な経費については、対応可能な科目はできるだけ安価にする」ことを、教育委員会をつうじて常々求めています。

しかしながら、あくまで学校側で計画実施することになっていますので、予算の上限の見直しについて通達を行うことは、それぞれの実態を考慮する観点からも当面行う考えはないことをご理解いただきたいところです。

②特別支援学校の修学旅行・宿泊行事の取り扱い業者選定については、仕様書に基づく企画案の提示、費用面の比較で行われているが、学校ごと、生徒ごとの個別対応が必要であり、希望の予算内では配慮の必要な生徒への対応はできない。このため業者が応札できず、辞退するケースが多い。業者選定にあたり、予算面以外での評価項目にウエイトを置く選定方法をとるよう、各地の教育委員会などを通じ周知に努められたい。

【回答】特別支援学校の修学旅行については、児童生徒さんの状態によってさまざまなケースが考えられるがゆえに、そこに個別対応しようとする予算上、どうしても難しいことがあって、辞退されるというようなケースがあるのではないかと考えています。

しかしながら、どのような計画を立て、どのように修学旅行を実施していくかについては、各学校が考えて実施をしていくことですので、文部科学省が直接回答するものではないと思います。引続き各学校や教育委員会と連携相談しながら、適切にご対応いただくことだと考えています。

2. 教育旅行への貸切バス優遇制度の導入について

大型船の受け入れが博多港・長崎港等に年々増えてきているなか、訪日外国人旅行者の貸切バス需要が高くなり、国内消費者が貸切バスの手配ができないケースが散見されている。バス会社としても国内消費者よりも高値で取引できるインバウンド事業を優先する傾向があり、この影響を受け、教育旅行（特に修学旅行等の学校行事）ではバス確保ができないため日程変更を余儀なくされる状況も出ている。

観光立国を目指すため、インバウンドの重要性は理解できるものの、未来の観光立国を担う若者・生徒へ

の影響は避けるべく、教育旅行を引き受けたバス会社への補助金制度、ならびに教育旅行には区域外配車についての規制緩和等の優遇制度を設け、少しでも多くの教育旅行団体を引き受けてもらえるような制度構築を要請したい。

【回答】教育旅行計画実施については、やはり学校の判断が前提になります。しかし、区域外配車についての規制緩和については、国交省もしくは観光庁の判断によるものと考えます。

ただし、「教育旅行を引き受けたバス会社への補助金制度」についてはご意見があったということで捉えていきたいと思えます。

3. 学校行事における貸切バス利用分散化について

市町村の学校行事については、文部科学省や教育委員会が主導し、貸切バスの利用が集中しないよう日程調整をはかっていただきたい。例えば本年度、秋田県でねりんピックを開催した際に、秋田県内のバス手配では追いつかないため、秋田県の教育委員会をつうじて学校行事の中止を要請した例があった。このような取り組みを全国にも広げるよう取り組まれたい。

【回答】学校行事につきましては、各学校が定める年間指導計画に基づいて行われることになっており、実施時期についても、各学校で定めることとなっています。文部科学省では、全国的な基準となる学習指導要領を規定し、この要領に基づいて各学校が年間指導計画を作成することになっています。この計画策定の配慮事項として、学校行事の年間指導計画を作成する際には、学校の創意工夫を生かして、学生や学校、地域の実態、あるいは児童の発達の段階を考慮して作成することとしています。

こうした学習指導要領の趣旨について、文部科学省としては、説明会等を通じて周知をしているところですが、行事等の実施時期を含めて、その指導計画は各学校で定めていただくということになっております。

4. 学校行事の事前連携について

毎年4月に中学生統一テストが実施されているが、東北地区では毎年修学旅行シーズンと重なっている。平成31年の統一テストは水曜日の実施となり、ただで

さえ日程が重なりタイトな上にその1週間が使えないことにより修学旅行の実施日程が集中して、交通、宿泊の手配が困難な状況になっている。

については学校行事の連携はもとより、統一テストは、週のはじめ（月）か終わり（金）で調整するなど、文部科学省と地方自治体（教育委員会）連携強化をはかっていただきたい。

【回答】修学旅行の時期と4月に毎年実施している学力テストとの時期が重複するとのことですが、学校行事の日程については文部科学省で強制するものではなく、市町村の教育委員会や学校で決めるものです。学校のなかには、修学旅行があるので後日実施としている事例もあります。

文部科学省では、1年半前には学力テストの実施日程を教育委員会等に連絡していますが、実施日程は今後も早く連絡するようにと心がけ、地方自治体が日程調整の負担が生じないように連携強化をはかってまいりたいと思います。

5. 航空機材の縮小に伴う修学旅行日程分散化の調整（中部国際空港、伊丹空港発着）について

中部国際空港、伊丹空港発着では、国内線の航空機材が縮小していることに加え、市町村毎で修学旅行の日程が集中するため、航空機を使用する修学旅行については、各学校単位での日程調整がより困難になっている。修学旅行の円滑かつ効率的な実施に向けて、学校代表者の調整会議を行うなど教育旅行委員会が主幹となった取り組みを推進するよう指導されたい。

【回答】文部科学省としては、教育委員会に修学旅行の円滑かつ効率的な実施を求めています。引き続き各教育委員会において、修学旅行の適切な運営がされるよう、必要に応じて指導主事に伝えていきたいと考えます。

6. 風評被害に伴う取消料の負担について

北朝鮮の動向に伴う風評被害によりグアムに行く予定であった修学旅行が急に中止となる事例があったが、航空会社や現地のホテルからのキャンセル料は全額旅行会社の負担となり、顧客への請求はできなかった。

これは、受注型企画旅行約款が定める取消料期日より前に航空会社やホテルへの取消料が発生しているためであり、旅行会社とサプライヤーとの契約に関わらず、顧客は旅行業約款が定める取消条件のみを負えばよいことになっているためである。団体の規模によっては旅行業の経営を脅かすほどの状況も考えられるため、風評被害によるキャンセル料については、学校負担を徹底させるなどの対策を講じられたい。

【回答】国内修学旅行の事例になりますが、文部科学省では復興庁や観光庁等の依頼に基づき、平成23年と平成26年に各教育委員会に対して、風評に惑わされることなく、現地の正確な情報に基づき、実施するという趣旨の通知を発出しています。

また、諸会等でもこの通知の徹底をはかっているところですが、今後も通知の徹底をはかっていきたいと思っております。

7. ワークルールの学校カリキュラムへの導入について

人口減少社会の到来により、国内ではあらゆる産業で優秀な人財の取り合いが続いている。特に労働集約型産業である宿泊業では、雇用の確保と維持は喫緊の経営課題であり、人財の確保と離職の低減に向け、労働条件の改善・向上に取り組んでいる。にもかかわらず、想定以上に環境の変化が激しく、様々な対応を行っても必要な要員が確保できない現状にある。その結果、従業員ひとりあたりの業務量は増加し、長時間労働が常態化している。なかには、ワークルールの理解が不十分であるために管理監督者が誤った変形時間労働を運用していることや、労働者が時間外労働の申告を調整している事例があり、労務環境をさらに悪化させている。

このような状況を未然に防ぐには、使用者・労働者双方がワークルールのきちんと習得することが必要である。新たに働き手となる世代に、このような働き方を強くないためにも、中学校・高校・大学・各種学校の履修科目として「ワークルール」を導入することを検討されたい。

《2017年度の貴省回答を受けた新たな具体的要求項目について》

約4割の大学において、労働者としての権利や・義務などの労働法制に関する授業科目が開設されているなど、取り組みが行われているものと承知している。

→ 国民の3大義務のうち2つが「勤労」「教育」であることから、ワークルール習得を必修項目とすることも視野に入れ、さらなる取り組みの推進をはかることを検討されたい。

《2017年度の貴省回答に対する質疑について》

高等学校においては、中央教育審議会の答申で、新科目「公共」に労働関係法制を含む雇用労働問題などを題材例として示すなど、その内容を踏まえて、平成29年度中に学習指導要領の導入に向けて必要な検討を行ってまいりたい。

→ その後の進捗について共有されたい。

【回答】 ワークルールの学校カリキュラムへの導入について、大学における状況について回答します。各大学でどのようなカリキュラムで教育を実施するかというのは、各大学の自主的・自立的な判断に委ねられているため、国としてワークルールの習得を必修科目とすることは非常に困難ですが、ワークルール習得の重要性は認識しています。このため、厚生労働省の主管により、各大学の学生向けの教材や教職員向けの指導の手引き作成し、文部科学省はその周知について連携をしています。ワークルールの習得が一層促進されるよう引き続き努めていきたいと考えています。

次に初等中等教育について回答します。現在では、学習指導要領に基づき、中学校と高等学校において雇用や労働に関する学習を行うことが必修となっています。

中央教育審議会における質疑の状況については、2018年3月に高等学校の学習指導要領を改訂し、公民科の新たな必修科目ということで、「公共」という科目をすべての生徒を対象に学習することとなり、平成34年度から実施をすることとなっています。

この「公共」という科目は、自立した主体を育てる観点から、社会における基本的な原理や、選択判断に必要となるような考え方などを学んだ後に、より実践的に学習する13のテーマを設けています。このうちの

ひとつが「雇用と労働問題」であり、学習指導要領では仕事と生活の調和という観点から、労働保護立法などを取り扱うことを明記しています。

ただし、改訂した学習指導要領はおよそ4年後の実施であり、それまでの期間については厚生労働省が主観となって作成した、講師用の指導書とそれに付属する副教材を活用しながら、厚生労働省と連携した取り組みをすすめていきたいと思っています。

【財務省】

1. クルーズ船税関手続きの柔軟な対応について

日本発着の外国船クルーズでは、外国出港後に寄港する日本の港で入国手続きに加え、税関申告書を提出することになる。ここが最終下船の港であれば、全ての手荷物の通関となり、空港で帰国するのと同じだが、最終下船地でない場合は、荷物を税関チェックすることなく、形式上に申告書を提出だけして、実際の通関は最終下船地で行われる事になり、その際にも申告書が必要となっている。書類の提出が形骸化しているだけでなく、申告書を2回書くのは旅行者にとっても負担である。クルーズ船税関手続きの簡素化について検討されたい。

【回答】 訪日外国人旅行者が非常に増加している状況において、覚醒剤など不正薬物の押収量増加や金・地金の密輸が増加しています。これらに加え、国際的な政情不安も続いており、税関審査を取り巻く環境は厳しい状況にあります。クルーズ船の旅客についても不正薬物、金・地金などの摘発が増加傾向にあるため、税関では最終下船地以外の海港においても、携帯品申告書の提出をいただき、税関検査を実施することとしています。

いっぽうで、迅速な審査については、日本入国以降に寄港する、いわゆる2次港、3次港については、携帯品申告書の提出は不要にするなど、クルーズ船旅客の利便性の向上に努めています。引き続き携帯品申告書や税関検査の実施にご理解、協力をお願いします。

2. 免税品の取扱い拡大および免税額の拡大について

日本国内空港到着後の制限エリア内で免税品の取扱いが可能となったが、外国製品のみの酒とたばこに限

定されている。訪日旅行者の消費拡大には日本製品の取り扱いが必要であると考えているが、今後の方向性を確認したい。また国内産業に大きく影響を与えない範囲で日本人向けの免税額の拡大を検討されたい。

【回答】本要求については財務省の所轄外の内容であるため、回答は差し控えます。

3. 国賓対応などにおける費用計上の在り方について

ホテルにとって海外からVIPを多く受け入れることは、日本のホテルのサービス面やハード面のクオリティを評価いただく機会になるため、スタッフ一同は最高のプロトコルを行っている。なかでも国が招聘する「国賓」については、外務省や大使館より多くの要望を受けることがあり、さらに特別な対応が必要となっている。オペレーションにおいて国の信頼・信用を損ねることがないように、通常以上のスタッフを配置した体制をとるが、受注価格においては平均的な客室単価以下での受け入れを要請されることが多い。

わが国の高級シティホテルの単価は欧米の主要都市よりも安いことが多いと言われている。これからも最高級のサービスを提供していくためには、サービスに見合う相応のコストを発注側と受入側が相互に認識し合うことが必要である。国は前例にとらわれず、「下見積」段階からしっかりと受入側（ホテル、PCO、旅行会社）などの意見聴取を行ったうえで、仕様書へ提示いただくよう要請したい。

【回答】本要求については外務省の管轄の内容であると認識しています。このため、財務省からの回答は差し控えます。

国際航空貨物業関連

【厚生労働省】

1. 輸入申告に伴う検査業務の円滑化について

①審査時間を要することで航空貨物輸送における迅速性を損なう事例が発生している。海上貨物輸送においてもいえる事であるが、特に、航空輸送における迅速性という便益を損なうことがないように、審査の迅速化をはかられたい。

（事例 関西空港）品目が多岐に亘ることが事前に判明していた為、申告日の前々日から食品監視課へ商品の詳細を伝えていた。通常6時間程度で輸入許可となる案件が、食品審査の遅延により12時間を要する結果となり、車両待機や夜間搬出に伴う追加費用の発生を招いた。

（事例 成田空港）食品監視課への申告から丸一日以上経過しても未審査の状態、通関業者への連絡がない場合がある。通関業者からの問い合わせで初めて未審査状態であることを認識し、審査を開始した。

（事例 大阪南港）衛生証明書等必要書類を一式そろえて申告を行ったにもかかわらず、審査に時間を要し、通関業者から問い合わせを行ったことで審査が開始された。

②審査時間の短縮に関連して、審査業務の引き継ぎを徹底されたい。

（事例）週末や大型連休に入る際に、審査官の引き継ぎが不徹底である為、審査に進捗がなく、問い合わせを行っても問い合わせ内容が通じず、深刻な配送遅延を生じさせる場合がある。

③審査に必要とされる提出書類、書類へ押印・記載文言などが官署により不統一であるため、書類準備や訂正作業に時間を要し、荷主に負担を掛ける事例が発生している。については審査業務の標準化をはかられたい。

（事例）輸入実績を有する貨物について、通常、輸入申告を行っている官署では輸入者作成の証明書で対応しているところを、他官署で輸入申告した場合に追加の書類提出を求められ、輸入許可を得るまでに時間を要した。

④初めて輸入する商品については成分分析が必要とさ

れるため、分析機関への検査要請に先駆けて、食品監視課をはじめとする当局へ分析が必要とされる成分について教示を求めても回答が得られない場合がある。

(事例) 荷主と通関業者で確認することで、当局へ問い合わせる内容ではないとの回答を得た。

(事例) ホームページに掲載があるとされ検索をおこなったものの、掲載様式、内容が複雑であるため、荷主にとっても通関業者にとっても理解が難しく、手続きに窮した。

【回答】①については「審査の迅速化」、②について「審査業務の引継ぎの徹底」、③については「審査業務の標準化」、④については「教示依頼をしても回答が得られない対応があった」という具体的事例をふまえた要求であると認識しています。これらは厚生労働省としても大変重要な内容であると認識しており、このような事案が起きることがないように、日頃から意識して業務を行おうとしているところです。

各検疫場における対応の標準化については、審査対応に差が生じないように、厚生労働省より業務要領を示し、手続の統一化をはかるとともに、個別の対応についても、通知等の発出で対応をはかっているところです。

審査時間の短縮化については、届出の提出が貨物到着の7日前から申告が可能となっていますので、可能なかぎり、時間にゆとりを持った届出提出にご協力をお願いできればと思います。また、継続される輸入貨物については、実績情報などを可能な限り輸入届出書に記載のうえ申告いただくことにより、官署内の相互連携をはっているところです。

加えまして、2017年の10月からはFAINSに新たに双方向通信機能を加えました。これは、今まで検疫所から業者への一方向だった連絡体制を、業者から検疫所へも連絡がとれるような機能を設けました。

これらの対応をとることによって、審査の迅速化や引継ぎ業務の標準化に取り組んでおり、今後も輸入申告に伴う業務の円滑化に努めていきたいと思っています。

2. FAINS 登録の全国一元化について

食品の輸入に際しては、貨物到着地を管轄している検疫所をつうじ、輸入する度に検疫を受けなければな

らないが、その検疫所において輸入実績がない場合は、FAINS の新規登録を行う必要がある。新規登録のなかには承認まで1週間以上かかる事例もあり、長期化すると食品輸入のリードタイムが大きく損なわれることになる。

ボトルネックとなっている「新規登録」の行程を削減していくためには、税関と検疫所が個別のデータベースを保有し続けるのではなく、一元管理をしていくことが有効である。

具体的には、FAINS の登録データを申請した検疫所に限らず全国で「輸入実績済」として適用できるような情報共有することや、「法人番号」を軸に FAINS と NACCS のデータベースを紐づけ、マニュアルによる申請を減らしていくことである。検疫申請の効率化・短縮化にむけた喫緊の課題として検討されたい。

【回答】FAINS 登録の全国一元化について、回答します。FAINS につきましては、平成8年から導入しており、平成25年にはNACCSと完全統合し、現在は輸入食品監視支援機能となっています。

よって、実績の全国共有化や法人番号による紐づけについては、NACCSと完全統合した時点で完了します。

現在では95%以上がこのシステムを利用した届出申請になっています。引き続きFAINS機能の充実化や利便性の向上については、努めていきたいと考えています。

3. 薬機法該当品における輸入承認書番号の入力簡素化について

薬機法該当品の通関に際しては、該当品の輸入承認書番号全てを輸入申告書承認書番号入力欄へ入力することが義務づけられている。品目が多数に及ぶ場合は、記事欄の使用、別紙リストを作成し、輸入申告書に添付することで対応しており通関書類の作成、通関士審査において相当な時間を要している。

電子送信にて通関書類を提出する場合は、輸入承認書を輸入申告書の添付書類としているため、輸入申告書への承認書番号入力省略可能と考える。

入力の省略により、通関書類作成、通関士審査の工程が削減され、通関業務の迅速化をはかることができるので、電子送信で通関書類を提出しているものにより、輸入申告書承認書番号入力欄への薬機法輸入承認

書番号の入力を省略されたい。

【回答】薬機法該当品における輸入承認書番号の入力に関しては、税関で設定を行われていることとしますので、財務省に問い合わせいただきたく思います。

4. 薬監証明取得時の審査対応の効率化について

地方厚生局における薬監申請では、提出書類のコピー一部数や、記載方法の詳細について指摘を受け、書類を差し戻されることがある。

これらの差し戻し理由は、「日本国内にて承認や認証等の手続を経していない医療機器等を日本国内に輸入するための監査」そのものに影響を受けるものではなく、申請・審査当事者双方にとって必要以上の業務負荷がかかっているものとする。

薬監そのものに影響を受けない申請内容については必要に応じ柔軟な対応をとられるよう要請したい。

【回答】薬監証明取得時の審査対応については、地方厚生局のほうで薬監証明の発給を行っていますが、厚生労働省では、「医薬品輸入監視要領」という通知を発出し、具体的な審査方法およびそれに基づいて提出すべき書類を示しています。

要領に基づいて審査を行ううえで必要書類や記載事項に不足等がある場合には、指摘する場合がありますが、要領の範囲を超えるような内容まで指摘することはないと思います。

指摘する場合については、基本的な内容または重要な内容に不足がある場合に差し戻して再提出いただく場合がありますが、軽微な事項かつ明らかに記載間違いがある場合には、申請者の方に連絡をさせていただき、次回以降は留意をいただくという了承を得たうえで、厚生局で訂正して手続きを進める対応もしています。

いずれにしても、要求された事項については、各厚生局と共有しています。今回の要求について、このような事実は確認できていませんが、今後はこのようなご指摘を受けることがないよう留意したいと思います。

5. SDSの記載事項について

有害性のおそれがある化学物質を含む製品については、SDSの作成・提供が義務づけられている。しかしながら、日本工業規格 Z7253 附属書 D「D.15 項目 14—輸送上の注意」で規定されている国連番号・容器等級・国連分類などが反映されていない SDS も多く、貨物輸送の安全が担保されない状況が存在する。については、輸送上の安全確保のため、国連番号・容器等級・国連分類を推奨記載項目から必須記載項目へと変更し、周知されたい。

【回答】毒物、または劇物情報提供について、SDSの記載項目につきましては、毒劇法の施行規則第13条の12に規定があり、また同条第13号に輸送上の注意について規定しています。

また、平成24年には「毒物及び劇物取締法における毒物又は劇物の容器および被包への表示等に係る留意事項について」という通知を発出していますが、そこには毒物のSDSの記載項目については、JIS（日本工業規格）Z 7253に従って記載することとなっています。このJIS Z 7253によって表示が求められる事項のなかに「輸送上の注意」に関する内容があり、「輸送に関する国際規制によるコード及び分類に関する情報」、「国内規制がある場合には、その情報」について記載することが求められています。

また、JIS Z 7253の附属書D（項目14「輸送上の注意」）には、国連番号・国連分類・容器等級の情報を記載することが望ましいとの記載があり、国内規制がある場合にはさらにその情報を記載することとなっています。ただし、これは輸送に関する国際規制の項目であり、国連番号や国連分類などは国土交通省が所管している航空法により定められているものであるため、今回の要求にある「必須記載事項への変更」については国土交通省により対応がはかられる内容と認識しています。

【国土交通省】

（港湾局）

1. 国際港湾の展望について

日本の国際港湾については、「ハイパー中枢港湾」「スーパー中枢港湾」「中枢国際港湾」「中核国際港

湾」の4種類があるが、国際港湾が各地に分散しているため、取扱貨物量やインフラにおいて上海やシンガポールなどのメガターミナルに大きな後れをとっている。災害等によるリスク回避のため、一定の港湾数が必要であることは理解できるが、大きな母船が着岸できない国際港湾もあり、「選択」と「集中」による設備投資がますます必要になってきている。物流の国際競争力に対峙しうる日本の国際港湾の展望について国の考えを明らかにされたい。

【回答】物流の拠点であり、経済活動の場でもある港湾が地域の特色に合せた機能を発揮し、地域産業の活性化、ひいては日本経済の発展に貢献できるよう、しっかり取り組んでいきます。

2.国際港湾の稼働時間延長について

標準貨物自動車輸送約款の改正により、「待機時間料」の収受が可能となったが、各地においてドライバー不足が喫緊の重要課題となっているなか、効率的な輸送が求められている。

港湾地区においては荷受け・荷出しの受付時間が限られるため、常時トラックが集中し渋滞が発生している。その解消策としては、常時荷受け・荷出しができる環境整備が必要であり、コンテナヤードの稼働時間の延長が有効であると考え。主要国際港湾を中心に稼働時間の延長を検討されたい。

※交運労協をつうじた政策要求づくり過程で上記の要求は見送ることとなりましたが、「港湾の24時間オープン」については関連する要求と回答がありましたので、参考として掲載します。

《要求》港湾労働者の長時間労働をなくし、港湾の24時間オープンに伴う労働力を確保するため、交代制導入促進の支援措置や港湾労働者派遣制度の活用強化などについて厚生労働省との協議を行うとともに、適用港拡大などの対策に取り組みを促進すること。

【回答】港湾の24時間オープンに際しては、港湾労働者の適切な労働環境が確保されることが重要であると認識しております。今後とも、厚生労働省等の関係省庁と連携し、港湾労働者の適切な労働環境の確保にも配慮しつつ、港湾の国際競争力強化に努めていきたいと考えて

います。

【財務省】

(関税局)

1.税関官署間の対応の標準化について

申告手続きの取り扱いや必要書類について税関官署ごとに対応が異なっている場合がある。また、同じ税関内であっても担当官によって税番の判断が異なるため、輸入実績がある商品でも今までとは違う関税率が適用されることがある。関税率が変更になると、通関業者は荷主から納得できる説明を求められるため、同じ商品については官署や担当官で差が出ないよう関税局が主幹となって各税関との情報共有や標準化をはかられたい。また、品目分類の事前教示を行った貨物については税関ホームページで税番(税率)が公表されているが、口頭教示した貨物についても、輸入頻度が高い品目や判断が分かればやすい品目は順次税番(税率)が公開されるよう対応されたい。

【回答】まずは通関全般の総論的な内容について回答します。担当官によって判断が異なることがあるという話は、かなり以前から聞いています。統一的な取扱いをすることは常日頃から意識していますが、審査対象の貨物が実績のある貨物と全く同一とは言えない場合があり、区分が変わることや判断が新たに加わるといったケースが出てきます。特に税率に関しては、品目分類とリンクづけされているほか、原産地の表示、原産地があっているのかなど、非常に専門的審査が必要になります。このため、関税局の組織には、専門分野について高度な分析を行うセンター機構があり、調査・研究をふまえた統一見解を出して、全国の税関職員に周知・共有するよう指導を行っています。引き続き、この指導等については、徹底をはかっていきたいと思えます。

次に各論的な内容である、事前教示制度について回答します。事前教示制度とは、輸入者等が輸入を予定している貨物の内容を申告し、分類、原産地、評価などの情報をもとに関税の予定率を教示することで、実際の通関が円滑に進むことを期する制度です。申告については、文書によることを原則とし、回答も文書で行うこととしています。

文書による事前教示の回答は、回答を發出してから3年間は尊重され、税関ホームページにも一般に公開されることから、特に輸入頻度の高い品目や、判断がわかりやすいと思われるような品目については、ぜひとも事前教示をご利用いただきたいと考えております。いっぽうで、口頭による事前教示回答というのも制度としてあるのですけれども、こちらは、輸入者からの口頭なので、限られた情報というのをもとに回答することになり、また、即日可能な範囲で回答しているため、輸入申告の審査値を尊重されるようなものではありません。それぞれの教示方法については仕組みがことなることをご留意いただきたいと思っております。

また、事前教示制度とは別に、分類を検討する上で有用と思われる分類事例については、税関ホームページのなかの「品目分類事例」で掲載しています。今後はこの事例も充実していきたいと、考えておりますので、ご理解のほどお願いします。

2. 蔵入承認申請業務の簡素化について

蔵入承認申請は輸入（納税）申告と違い、保税地域にて長期の蔵置を申請するものであり、関税の納付を伴うものではない。しかしながら、蔵入承認申請時には通常の輸入（納税）申告と同一の内容（項目）を必要とされている。そのため、蔵入承認申請時に課税価格の計算、統計品目番号の適用などに時間を要する。

蔵入承認は制度的には輸入通関よりも保税業務の要素が強いものであり、現在の申請時の入力項目を簡素化することで、今後の伸張が予想される免税店ビジネスにおける業務効率化が期待できる。

については、蔵入承認申請時の手続きとして、品目ごとの申告価格、統計品目番号、関税率等の申請書類作成に時間を要する項目を簡素化し、必要最低限の項目での申請を可能とさせていただきたい。

【回答】蔵入承認とは、申請した時点では、関税未納の状況で、3ヵ月を超えて長期の蔵置をする認める申請になります。保税蔵置所で長期にわたって置かれる貨物ですので、内容を適正に把握、審査するとともに他法令の許認可など必要に応じて現況を確認する必要があると考えております。

これらの確認に際しては、申告によって届出品目番

号、品目ごとの申告価格、予定される関税率などを確認できることとなり、これを省略すると貨物の現状が全く把握できないという状況になります。このような事由により簡素化や省略を行うことはできないと考えます。

3. NACCS 更改に伴う法人番号取扱運用の改善

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、包括保険、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、確実な納税にむ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を推進されたい。

【回答】NACCS については2017年10月の更改のタイミングで法人番号を入れるように調整してきましたが、利用者側の社内システム改修や顧客登録の状況により、一斉に法人番号に切り替えるのは待ってほしいとの意見が挙がりました。また、システム改修によるリスク回避の観点からも併存して使うことになった経緯があります。しかし、要求にもありますとおり、いずれは法人番号へ一本化することが好ましいと思っています。NACCS センターからは、今後、法人番号が普及し、スムーズに使われるようになれば、状況をふまえて仕様変更していくという余地はあると聞いています。

4. 旅客ターミナルにおける輸出入申告の簡素化について

ハンドキャリーの輸入貨物が到着した場合、旅客ターミナルに旅具保税蔵置場はあるが NACCS 端末が未設置であることや、そもそも保税蔵置場が旅客ターミナル内に設置されていないという理由により、NACCS を利用して業務通関を行う場合は、輸入貨物を保税貨物扱いにて貨物地区まで転送しなければならず、非効率となっている。

関西国際空港では旅客ターミナル内に保税蔵置場があり、貨物地区に転送することなく通関業務が可能で

あるが、成田国際空港では旅客ターミナルに旅具保税蔵置場は設置されてはいるものの、税関の管轄（空港は成田税関／貨物地区は東京税関）が異なるため検査対応が出来ないことから、貨物地区に転送せざるを得ない状況となっている。

国際便が多く就航されている成田・羽田・セントレア・福岡の各空港において、旅具保税蔵置場にはNACCS端末の設置および一律の税関対応・審査が行えるよう取り組まれない。

【回答】 ハンドキャリーで貨物をお持ちになれる方が手続きをとる際には、確かに成田空港においては、通関担当部門のほうで担当いたしますので、その場所では通関手続が完了しない場合があります。業務通関で申告する連絡が通関担当部門に入りましたら、貨物の内容や数量等を伺い、旅客の皆様方に負担にならないようにと、できるだけ円滑かつ速やかにご案内できるようにしています。

しかし、実際には旅客数も爆発的に増えてきていることと、旅客の税関現場で取り締りの対象となるような事案が発生していることなどを勘案すると、直ちにご要望に添うことは非常に困難な状況であると考えています。

5.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

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1MBから3MB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、3MB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」にむ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・1送信あたりの総容量の拡大や添付ファイル数の制限撤廃について要請したい。

【回答】 NACCSの添付ファイルの業務の件につきましては、利用者の皆様の要望をふまえ、それを1ファイルあたりの容量を3MBまで上げました。要求に記載されているように、利用者の皆様の使い勝手を考えれば、

容量や制限がないのが一番ですが、制限撤廃となるとネットワークに負荷がかかり他の業務に影響を受けることとなります。また、新たなシステムを構築することとなれば相当な開発費や維持費がかかります。

以上の事由により、制限を撤廃するのは難しく、容量の拡大についてはネットワークの負荷を監視しつつ、引き続き検討していきたいと考えています。

6. 薬機法該当品における輸入承認書番号の入力簡素化について

薬機法該当品の通関に際しては、該当品の輸入承認番号全てを輸入申告書承認書番号入力欄へ入力することが義務づけられている。品目が多数に及ぶ場合は、記事欄の使用、別紙リストを作成し輸入申告書に添付することで対応しており通関書類の作成、通関士審査において相当な時間を要している。

電子送信にて通関書類を提出する場合は、輸入承認書を輸入申告書の添付書類としているため、輸入申告書への承認書番号入力は省略可能と考える。

入力の省略により、通関書類作成、通関士審査の工数が削減され、通関業務の迅速化をはかることができると考えられるので、電子送信で通関書類を提出しているものに限り、輸入申告書承認書番号入力欄への薬機法輸入承認書番号の入力を省略されたい。

【回答】 薬機法該当品の輸入承認書番号については、薬機法の規定による輸入の際に、許可承認等が必要なものについては、輸入者または通関業者により、許可承認番号を入力していただき、税関では申告された内容に基づいて許可承認がされているかを確認しています。

要求に記載されている、重複数が多数に及ぶものというのは、承認書の数も増えるということが当然ありますし、承認書の単位が品目ごとではないという薬機法上の問題もありますので、特に通関業者や通関士の皆様には負荷がかかっていると捉えています。

しかし、制度のもともとの趣旨が、輸入申告の段階で許可承認を受けているかどうかを税関確認させていただくことに代わりはありませんし、承認番号の入力がないと、申告書と薬機法上の承認の関連がわからなくなってしまう。これは税関が迅速に確認することが困難になる要因にもなりますので、輸入申告書へ

の承認書番号の入力欄の省略というのは、難しいのが現状です。なお、厚生労働省等へは、このような問題提起があったことを、伝えておきたいと思います。

7.税関の通関申告件数(欄数)についてルールの一統化について

インボイスの形態により申告件数に関する税関の見解が異なる事例がある。複数件に及ぶインボイスで輸入者が同一の場合においてサマリーインボイスが添付されているか否か、また、1件の運送状に紐づく複数のインボイスにおいて配送先が複数にわたるか否か、このような書類の形態により申告件数を1件にまとめることの可否について税関見解に違いが見られる。

申告件数は税関に提出する月次の営業報告書はもとより、輸入者へ請求する通関料にも影響する内容である。については、インボイスの形態と申告件数の数え方に関して、全国の税関で統一見解を指導されたい。

【回答】原則的な話で申し上げますと、1申告で申告できる範囲というのは、その申告書の共通部の部分が共通部分的なものであって、通常の申告とは1申告1インボイスとなっています。

ただし、原則では対応することができないさまざまな契約の形態がありますし、同一の輸入取引、1の契約における品目の欄数が多さや契約上の諸事情により、仕入書が複数にわたるケースについては、1申告として申告を認めています。

輸入者と業務委託契約を結んだフォワーダーの事例において、フォワーダーが仕出人となる場合には、そのフォワーダーが作成したサマリーインボイスの提出を求めるといこともしています。

いずれにせよ、いろいろ諸事情を勘案した上で、その複数のインボイスでも求められるものについては、排除することなく、認めています。しかし、その範囲から外れるような内容でしたら、原則どおりの申告をしていただく場合があります。

8.通関業者による関税の立替払い原則禁止について

申告納税方式が採用されている一方、現実の商取引において世の中のほとんどの企業取引は掛け売りが標準となっている。

納税は納税者が行うのが当然であるにもかかわらず、上記商習慣に基づき、輸入通関申告における関税・消費税の納税を、納税義務者たる荷主が、その使用する業者に納税のための立て替えを要請する現状は、申告納税方式と商習慣の狭間で通関業者の財務を圧迫する要因となっている。今後の消費増税などを見据えると通関業者の負担は更に大きくなることは容易に想像できるものである。

税や社会保障の負担や受益の公平性を目的に導入された法人番号の活用も広がりつつあり、通関業界においてもリアルタイム口座が普及しつつある現在、荷主による直接納税を義務づけ、通関業者への過度な負担の回避と納税者による直接納税が改めて議論される時期を迎えていると考える。については、荷主の直接納税を実現するため、リアルタイム口座もしくは延納制度の活用を義務づけることを検討されたい。

【回答】通関業者による輸入者の関税の立替払い自体は、商慣習に基づくもので、今日まで至っていると思っています。またこれは、通関業者の経営判断に基づいて行われているというのが現状だと思います。さらに、立替払いの取り決めは、通関業者、輸入者との間の民間の契約という扱いに基づいて行われていると認識しています。これまで税関ではさまざまな講座の開講、制度・施策の導入をつうじて周知に努めており、立替払い解消の一助になるべく活動をしています。今回の要求にあるようなリアルタイム口座もしくは延納制度の義務付けや、通関業者の立替払い禁止の制度を導入することは、新たな規制となるため好ましくないのではと考えています。

9.国際宅配便の輸入通関

以前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】クーリエで輸入した場合と業務通関では差があるのではないかということですが、税関では、貨物の形態によって通関の内容を変えるとか、審査の内容を変えらるということはありません。輸入貨物について、形態等にかかわらず、必要な審査、検査を行っています。審査や検査にあたり、内容が十分に把握できない貨物については、追加資料の提出をお願いする場合があります。クーリエの場合は、輸入する本人を前に審査・検査をできる場合があるため詳細を直接ヒアリングしながら通関できるという場合がありますが、産業貨物の場合は、通関業者など仲介して輸入するため、情報が足りない場合は追加資料を求めらるということを常日頃から行っています。関税局としてはやはり適正な通関の確保という観点から審査・検査を行っているということをご理解いただきたいと思っています。

（国 税 庁）

1.通関業者による関税の立替払い原則禁止について

申告納税方式が採用されている一方、現実の商取引において世の中の中のほとんどの企業取引は掛け売りが標準となっている。

納税は納税者が行うのが当然であるにもかかわらず、上記商習慣に基づき、輸入通関申告における関税・消費税の納税を、納税義務者たる荷主が、その使用する業者に納税のための立て替えを要請する現状は、申告納税方式と商習慣の狭間で通関業者の財務を圧迫する要因となっている。今後の消費増税などを見据えらると通関業者の負担は更に大きくなることは容易に想像できるものである。

税や社会保障の負担や受益の公平性を目的に導入された法人番号の活用も広がりつつあり、通関業界においてもリアルタイム口座が普及しつつある現在、荷主による直接納税を義務づけ、通関業者への過度な負担の回避と納税者による直接納税が改めて議論される時期を迎えていると考える。については、荷主の直接納税を実現するため、リアルタイム口座もしくは延納制度の活用を義務づけることを検討されたい。

※この要求の回答については、【財務省】「8. 通関業者による関税の立替払い原則禁止について」で一括して回答

します。

【経 済 産 業 省】

1.SDSの記載事項について

有害性のおそれがある化学物質を含む製品については、すべて日本工業規格により標準化されている SDS の提供を義務づけることとされたい。また、SDS における 16 項目の記載内容については、附属書 D「D. 15 項目 14-輸送上の注意」に従い、国連番号・容器等級・国連分類などについても明記することを努力目標とされたい。

【回答】特定化学物質の環境への排出量の把握等および管理の改善の促進に関する法律（以下「化管法」という。）では、人の健康や生態系に有害なおそれがあり、環境中に広く存在すると認めらるる物質及び環境中に広く存在することが見込まれる物質を特定化学物質として指定しています。

化管法第14条では、化管法の指定化学物質等取扱事業者に対し譲渡し、または提供するときはその相手方に当該指定化学物質等の性状および取扱いに関する情報を提供する義務を課しています。

提供する情報については、指定化学物質の性状および取扱いに関する情報の提供を定める省令（以下、「SDS省令」という。）第3条で、16項目の提供すべき情報を規定し、その記載方法についてはSDS省令第4条においてJIS（日本工業規格）Z7253（GHSに基づく化学品の危険有害性情報の伝達方法-ラベル、作業場内の表示および安全データシート（SDS））に適合する記載を行うよう努める旨を規定しています。

なお、JIS Z7253の付属書D「D. 15項目14-輸送上の注意」では、要求に記載されている国連番号・容器等級・国連分類の記載事項等、具体的な記載事項、推奨事項等が記載されています。

《財務省に要求していた以下の要求については経済産業省より回答を得ました。このため、経済産業省への要求項目として再編し、回答を掲載します。》

2.原産地証明書の取得に係る業務の円滑化について

商工会議所が発行する原産地証明書の取得にあたっては、原紙を提出し、記載内容に問題が無ければ承認

印が押印されることになる。しかしながら、原産地証明書の原紙提出をもってのみ記載内容に関する審査が行われるという現在の方法は、訂正作業が生じることなどをふまえ、時間や費用を要する状況を招いており、効率的とはいえない。については、原産地証明書発行に先駆けた事前書類審査はPDF等による提出によって行われるよう、商工会議所への改善指導を行われたい。

【回答】一般の原産地証明書（非特惠原産地証明書）の発給は、全国で約400の商工会議所において、それぞれ手数料を得ながら自主事業として実施しています。当該商工会議所の発給件数等により業務の状況は大きく異なり、事前の書類審査を実施している一部の商工会議所もありますが、すべての商工会議所で事前審査ができていない状況ではありません。

事前審査を行う場合、事前審査の際に提出された証明書の内容が、正式の申請時に提出される内容と異なるケースもあるため、商工会議所では結果的に2回審査を行うこととなります。このため、特に発給件数の多い商工会議所において、新たに事前審査を導入する場合、商工会議所側の作業コストが増大し、現在の手数料水準では事業が成り立たない可能性もでてきます。

なお、申請者の利便性向上に向けた方策のひとつとして、原産地証明書等の申請や発給をパソコン上で行う等が考えられ、現在、日商が中心に検討を行っています。このような電子化により、一層の申請手続きの効率化とともに、審査・発給等の円滑化が大いに期待されています。

(以 上)