

1. 軽油価格への対応について

国民生活や経済活動を下支えする物流や公共交通が健全な事業活動を維持していく上で、軽油価格の安定は重要な要素である。軽油価格の高騰については、主に原油価格に連動したものであると思われるが、貴省の昨年の回答にあるとおり、その精製量に対する国内需要と海外輸出の関係など、原油価格の変動以外の要素もあると思われる。ついては、軽油価格の安定に向けて、関係各所と連携を図り、抜本的な対策を講じられたい。また、軽油価格形成の透明化に向けて、対策を講じられたい。なお、抜本的な対策が講じられるまでの間、自動車運送事業については、トリガー条項の凍結解除をもって対策を講じられたい。

2. SDSの記載事項について

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る。また厚生労働省の所管として労働安全衛生法および毒物および劇物取締法においてSDSおよびラベルの提供に係る規定があり、同様の制度が実施されている。

しかしながら化学品の1次生産者といえるメーカーに比べ、化学品を売買する航空危険物を扱う輸出入者の中には、有害性等の情報伝達への意識が低い事業者が存在する。航空輸送における保安のさらなる強化に向け、セミナーなどの開催については昨年回答をいただいているが、国際航空貨物に携わる荷主となる、あらゆる事業者への啓蒙活動や指導などを、厚生労働省および国土交通省との緊密な連携を図り進められたい。

3. 商品配送における「送料無料」表記について

商品配送における「送料無料」表記については、消費者にとっての宅配便サービスの価値のみならず、トラック運輸産業に従事する労働者の地位を低下させる懸念がある。以前には、「総合物流施策大綱（2013-2017）」に「消費者が物流コストを正しく認識しづらい」と記載されるなど、表記の是正に向けた動きも見られたが、通信販売の需要が増加する中、同表記を使用する通販業者が再び増加している。「持続可能な物流の実現に向けた検討会」においては、「送料無料」表記を見直すべきであるとの意見もあることから、「送料込み」「送料元払い」など、費用負担を認識できる

表示への見直しに向けて取り組まれない。

4. 安全を蔑ろにする着荷主への対策について

台風や大雪時などの自然災害による運行等において、発荷主との契約では延着することが了承されている場合にあっても、着荷主から取り卸し日や時間指定を厳守することを強硬に要求されることが多々あり、ドライバーはその対応に苦慮している。このように安全を蔑ろにし、自己の都合を優先させる着荷主に対し、注意勧告や警告を与える制度を講じるよう、検討されたい。

5. 航空法と航空機製造事業法の二重適用の是正について

民間航空機の整備分野における「航空法（国交省管轄）」と「航空機製造事業法（経産省管轄）」の重複項目は、航空機製造事業法の適用から修理に関する認可を航空法の認定事業場においては適用外にするなど、航空機製造事業法の適用軽減などによって、事業者・働くものの負担軽減に向けた抜本的な見直しを求めたい。この間に行われてきた一連の見直しもふまえ、ぜひさらに踏み込んだ対応を検討いただきたい。

6. SAFおよび合成燃料の実用化・商用化について

2022年に改正航空法が成立・施行され、航空運送事業・空港両分野における脱炭素推進計画の枠組みが構築された。国産SAF（持続可能な航空燃料）の供給量は2030年時点でも需要に追いつかない可能性があり、市場を拡大し、参入者を増やすインセンティブを高める必要がある。また、合成燃料などSAFを補完する燃料の開発促進や、輸入SAFの確保、さらに給油施設などインフラ面も含め、サプライチェーンを構築することも大きな課題である。関係省庁との連携も図りながら、SAFの普及を拡大するためのあらゆる措置を講じられたい。

7. 余暇・休暇制度について

経済産業省による「プレミアムフライデー」、観光庁による「ポジティブ・オフ」、厚生労働省による「仕事休もつ化計画」など、省庁毎に余暇・休暇の施策が存在することなどから各省庁の取り組みを一本化することを検討されたい。

また、旅行による地域経済の振興を図るため長期休暇の取得を促進する取り組みを講じられたい。

【資源エネルギー庁】

1. コンタミに関する課題について

危険物のいわゆる「コンタミ」の防止については、貴庁において「タンクローリーからSSへの荷卸し時におけるコンタミ事故防止調査研究会」を開催し、策定した「タンクローリーから給油所への荷卸し時におけるコンタミ事故の防止のための基本マニュアル」に則した荷卸し時におけるSS立会い者およびローリー乗務員による相互立会いの実施について、関係する業界全体としてさらなる徹底に取り組んでいただいているところであるが、多くの給油所等において、依然として、荷卸しを受ける側の危険物取扱者が不在または無資格者が対応、あるいは接客を理由に対応できない等の事情で、ドライバー単独で荷卸しをせざるを得ない状況が散見される。

また、立ち合いが可能となるまで給油所で待機することは、給油所の運営状況や荷主である給油所のオーナーとの関係、その後の配送予定などから困難な状況もある。

さらには、油種ごとの着色や注入口、「ハイテクローリー」等により、定められている手順で作業すれば、コンタミは避けられるはずであるが、施設・設備等の老朽化により油種区分が不鮮明になっている状況、とりわけ商社を介した石油メーカー系列外の給油所において安全装置を解除しなければ対応できない状況、ドライバーが早急に荷下ろししなければならぬ状況、等があいまって発生しているのが現実である。ついては、改めて実態を把握したうえで、給油所の安全に対する意識を改善すべく、引き続き、行政指導を強化されたい。