

	要望事項	具体的 規制改革要望内容	制度の 所管官庁	所管官庁の回答	総合規制改革会議からの 再検討要請	所管官庁の再回答
1	港湾関係諸税(とん税、特別とん税、船舶固定資産税)ならびに諸料金(入港料等)の適正化	港湾関係諸税(とん税、特別とん税、船舶固定資産税)並びに諸料金(入港料等)の徴収の考え方を明確にした上で、諸外国のそれらと比べて適正化を図ること。	財務省 総務省 国土交通省 ※入港料等のみ	税制改正要望であり、規制緩和にはあたらない。 【制度の現状】外国貿易船の開港への入港にはとん税及び特別とん税を課す。  単に税の減免等の従来型の財政措置をもとめるものである。  制度の現状にも記述している通り、現行の制度により対応可能となっている。 【制度の現状】入港料、港湾施設使用料については港湾管理者がその徴収の有無も含め料率を条例により定めている。さらに、それら料金に係るインセンティブ(減免措置)が、港湾管理者の政策的な判断により、条例に基づき、かつ、利用者に対し不平等な取扱いとならないような公正な対応により積極的に導入されているところである。	要請されず  要請されず  要請されず	
2	外貨埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化	原価主義に基づく料金の妥当性の検証及び、荷動きの実態や公共埠頭料金との格差等を勘案した、より弾力的で国際競争力のある料金設定を可能とすること	国土交通省	公社埠頭の貸付料は、埠頭公社と船社等との間で結ぶ岸壁等賃貸借契約による民間契約で決定されている。しかし、公社が原価を大きく下回る岸壁等貸付料を設定することは、公社の経営を危うくし、埠頭整備に係る債務償還に支障を来すおそれがある。また、原価を上回る貸付料を設定することは、公益法人の本来の目的を逸脱するばかりか、船社等の経営を不当に圧迫するおそれがある。 このような観点から、国は岸壁等貸付料の算定基準を定めると同時に、国土交通大臣に届けられた貸付料については、是正が必要な場合には、変更命令が担保されているところである。 なお、国において、国際競争力の強化・確保を図るため、岸壁整備への国費の投入、無利子貸付の拡充、税制等の支援施策を実施しており、公社埠頭の貸付料の低減に寄与しているところである。	貴省回答は6月に実施した「規制改革集中受付月間」に係る回答とは同様であるが、その後引き続き要望もことから、見直しの可否について再検討され、示されたい。	国において、国際競争力の強化・確保を図るため、岸壁整備への国費の投入、無利子貸付の拡充、税制等の支援施策を実施しており、公社埠頭の貸付料の低減に寄与しているところである。 また、公社が原価を大きく下回る岸壁等貸付料を設定することは、公社の経営を危うくし、埠頭整備に係る債務償還に支障を来すおそれがある。 一方、原価を上回る貸付料を設定することは、公益法人の本来の目的を逸脱するばかりか、船社等の経営を不当に圧迫するおそれがある。 このような観点から、国は岸壁等貸付料の算定基準を定めると同時に、国土交通大臣に届けられた貸付料については、是正が必要な場合には、変更命令が担保されているところである。
3	船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化	1996年より、日本籍船の船体保険は海外付保が自由化されたが、不稼働損失保険は海外付保を自由化されていない。このため不稼働損失保険についても海外付保を自由化する。	金融庁	船体保険の海外直接付保の許可制の撤廃は、ウルグアイ・ラウンド金融サービス交渉の議論を踏まえて各国間で合意された「WTO(マラケシュ)協定」に基づいて例外的に措置されたものである。その際、不稼働損失保険については、各国間で議論が行われておらず、我が国のみで措置を講じることは困難であると考えられる。	回答では、「WTO(マラケシュ)協定」での議論が不稼働損失保険に及ばなかったことを根拠に我が国のみでの措置は困難であるとされているが、契約者の保険会社選択ニーズや保険料というコスト低減ニーズの観点からは検討に値する事項と考える、この点を踏まえ、 ①改めて具体的な対応策を検討の上、示されたい。 ②上記①を踏まえた検討や結論、実施時期について、その時期となる理由も含め具体的に示されたい。	海外直接付保については、保険会社の監督に係る相互承認制度等の国際的な監督の枠組みがないなか、十分な保険契約者保護を図るため、国際間協定に基づくもの等を除き、許可にからしめているところ。よって、各国間の合意のない不稼働損失保険について、措置を講ずることは困難である。 なお、直近5年間不稼働損失保険に係る海外直接付保の許可申請は1件もなされていない。
4	マルシップ外航客船の外国人乗組員の上陸許可期間の延長	近年におけるマルシップ外航客船の国内就航状況に鑑み、上陸許可期間の延長や数次上陸許可を認めること。	法務省	乗員上陸許可の目的からしても、15日を超える期間上陸を認める必要性はないものと考えられる。	本規制により、外国人乗組員の人道上の配慮に欠ける恐れや、十分なサービス提供の機会が損なわれること、当該船の運行計画策定に支障が生じること等の問題が生じているとの指摘がある。これら観点も踏まえ、再度検討されたい。	人道に必要と思われる場合等については、乗員上陸許可の取扱いについて柔軟に対応しているところである。
5	『限定近海船』の船員配乗要件の早期具体化	堪航能力の優れた内航船舶については、20海里以遠の航行が可能となる航行区域(限定近海)が措置されたが、区域に対応した船員配乗要件が規定されていないので早期に具体化すべきである。	国土交通省	内航海運活性化のための方策について取りまとめた交通政策審議会答申「内航海運の活性化による海上物流システムの高度化について」(平成15年12月11日)において、近海区域と沿海区域の間に、船舶安全法上の限定近海に相当する航行区域(先島圏内を含む沖縄関係については別途検討)の配乗を新たに設け、資格要件等を緩和することが盛り込まれた。この答申の実施のため、次期通常国会に提出を予定している船員法等の改正法案の施行に合わせて実施する予定。	平成16年度中に実施することの可否について検討され、実施時期を示されたい。	内航海運活性化のための方策について取りまとめた交通政策審議会答申「内航海運の活性化による海上物流システムの高度化について」(平成15年12月11日)において、近海区域と沿海区域の間に、船舶安全法上の限定近海に相当する航行区域(先島圏内を含む沖縄関係については別途検討)の配乗を新たに設け、資格要件等を緩和することが盛り込まれた。この答申の実施のため、本通常国会に提出を予定している海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律案の施行に合わせて実施する予定。 なお、実施時期については、要件等の緩和に伴う安全レベルの低下を回避し、航海当直基準を確実に遵守させること等により航行の安全を確保する必要があるため、船員労務官による監督権限の強化が図られることとなる「海上運送事業の活性化のための船員法の一部を改正する法律案」の施行に合わせて実施する必要がある。

	要望事項	具体的 規制改革要望内容	制度の 所管官庁	所管官庁の回答	総合規制改革会議からの 再検討要請	所管官庁の再回答
6	港湾・輸出入 手続き等の一 層の簡素化	全ての港湾・輸出入関連手 続を対象として、申請の必要 性が失われたもの、申請の 中で削除できる項目の標準 化、統一化できるものを抽出 した上で、申請手続を徹底的 に削除・簡素化するよう要望 する。	国土交通省	(1)輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化については、利用者の利便 性等に配慮して、手続面で簡素なシステムを構築するため、関係府省と連携、 協力して、平成15年7月23日にこれを実現した。 (2)更なる手続の徹底した見直しについては、規制改革推進3か年計画(再改 定)において、今回のシングルウィンドウ化の成果と問題点を踏まえ、改めて 輸出入・港湾に関する全ての手続の徹底した見直しを行うこと等について、関 係府省とともに検討することとしているとともに、IT 戦略本部による電子政府 構築計画においても、国際標準も考慮しつつ、既存の業務・システムに係る最 適化計画を2005年度末までのできる限り早期に策定すると位置付けている。 (3)国際海上交通の簡易化に関する条約(FAL条約)の早期批准に向けた検討 も、関係省庁とともに鋭意行っているところである。 (4)今後も、シングルウィンドウシステム運用開始後における利用者意見等を 適宜聴取しつつ、引き続き輸出入・港湾関連手続の一層の簡素化等につい て、関係府省とともに検討を進める。	「国際海運の簡易化に関する条約(仮称)(FAL条約)」の批准を平成16年度までに実施することの可 否について改めて検討され、実施時期を明確化さ れたい。	「国際海運の簡易化に関する条約(仮称)(FAL条約)」については、「規制改革の推進に関する 第3次答申」を最大限に尊重し、平成16年度中の批准に向け、関係府省は一体となって取り組 んでいるところである。
			財務省	1. 手続の見直しについては、規制改革推進3か年計画(再改定)において、 今回のシングルウィンドウ化の成果と問題点を踏まえ、改めて輸出入・港湾に 関する全ての手続の徹底した見直しを行うこととしているとともに、IT戦略本 部による電子政府構築計画においても、国際的な調和に留意しつつ、手続の徹 底した見直しを行い、既存の業務・システムに係る最適化計画を2005年度 末までのできる限り早期に策定することとしており、シングルウィンドウ化 実現後における利用者意見を順次聴取しているところである。 2. また、国際基準への準拠、手続の簡素化の一環として、外国船舶の入出 港に関する手続や必要書類の簡易化を図ることを内容とする「国際海運の簡 易化に関する条約(仮称)(FAL条約)」の批准に向け、関係省庁とともに条文 内容等を精査しているところである。		「国際海運の簡易化に関する条約(仮称)(FAL条約)」については、「規制改革の推進に関する 第3次答申」を最大限に尊重し、平成16年度中の批准に向け関係省庁は一体となって取り組 んでいるところである。
			法務省	本年7月に他省庁システムとシングルウィンドウ化された乗員上陸許可支援シ ステムについては、IT戦略本部による「電子政府構築計画」において、既存の 業務システムに係る最適化計画を2005年度末までのできる限り早期に策定 することとしている。 従前より手続の簡素化等に努めてきたところであり、現在、国際基準への準 拠、手続の簡素化の一環として、外国船舶の入出港に関する手続や必要書類 の簡易化を図ることを内容とする「国際海運の簡易化に関する条約(仮称) (FAL条約)」の批准に向け、条文内容等を精査しているところである		FAL条約の批准については外務省において取りまとめられる事項であるが、法務省としても早 期批准が可能となるよう協力してまいりたい。
			厚生労働省	1.手続の見直しについては、規制改革推進3か年計画(再改定)において、今 回のシングルウィンドウ化の成果と問題点を踏まえ、改めて輸出入・港湾に 関する全ての手続の徹底した見直しを行うこととしているとともに、IT戦略本 部による電子政府構築計画においても、国際的な調和に留意しつつ、手続の徹 底した見直しを行い、既存の業務・システムに係る最適化計画を2005年度 末までのできる限り早期に策定することとしており、シングルウィンドウ化 実現後における利用者意見を順次聴取しているところである。 2.また、国際基準への準拠、手続の簡素化の一環として、外国船舶の入出 港に関する手続や必要書類の簡易化を図ることを内容とする「国際海運の簡 易化に関する条約(仮称)(FAL条約)」の批准に向け、条文内容等を精査して いるところである。		1.手続の見直しについては、規制改革推進3か年計画(再改定)において、今回のシングルウ ィンドウ化の成果と問題点を踏まえ、改めて輸出入・港湾に関する全ての手続の徹底した見直し を行うこととしているとともに、IT戦略本部による電子政府構築計画においても、国際的な調 和に留意しつつ、手続の徹底した見直しを行い、既存の業務・システムに係る最適化計画を 2005年度末までのできる限り早期に策定することとしており、シングルウィンドウ化実現後にお ける利用者意見を順次聴取しているところである。 2.また、国際基準への準拠、手続の簡素化の一環として、外国船舶の入出港に関する手続や 必要書類の簡易化を図ることを内容とする「国際海運の簡易化に関する条約(仮称)(FAL条 約)」については、「規制改革の推進に関する第3次答申」を最大限に尊重し、平成16年度中の 批准に向け関係省庁は一体となって取り組んでいるところである。
			経済産業省	ワンストップサービスの一層の推進を図るべく、現在関係省庁において、各種 申請書類の削減、申請事項の削減、申請手数料の見直し等、申請手続や申 請書類の徹底した省略、簡素化を図っているところ。 今後は、より信頼度が高くかつ運用コストの低廉な新しいシステムの構築につ いて検討し、既存業務及びシステムに係る最適化計画を策定していく。(平成 17年度末までのできる限り早期に措置予定)		要請されず
			農林水産省	7/23よりシングルウィンドウ化が稼働したところであるが、動植物の輸入申請 に関する部分については、平成9年度より電子化、ペーパーレス化などを進めて きたところである。今後、電子化されていない手続についても平成16年度中の 電子化に向けてシステム開発等を進めることとしているところである。 今後とも各種手続項目の必要性を逐次検討し、共通項目、手続の流れなど見 直しが必要なものについては、利用者の意見を反映させながら、関係府省と の緊密な連携、協力のもとに適宜措置していくこととしている。		要請されず

	要望事項	具体的 規制改革要望内容	制度の 所管官庁	所管官庁の回答	総合規制改革会議からの 再検討要請	所管官庁の再回答
7	日本籍船での カジノの自由化	日本籍船上では現行刑法が適用されるため、公海上にあってもカジノが禁止されているが、カジノの運営が非合法とならないよう所用の法整備を行う。	警察庁 法務省 国土交通省	【警察庁回答】カジノについては、刑法の賭博罪との関係から、その実施に当たっては、新たな立法措置が必要である。また、カジノ実施に伴い、暴力団や外国人犯罪組織等の関与、少年の健全な育成への悪影響、地域の風俗環境の悪化等が懸念される。なお、カジノを実施するための立法が検討される場合には、警察庁としては、これらの治安上の観点から、その議論に加わり、必要な意見を申し述べて参りたい。  【法務省回答】いずれかの省庁において、カジノを実現するための法律案を立案することとなれば、刑法の賭博罪との関係について、当省において、その協議に応じる用意はある。	要望内容はカジノ設置のための法整備を求めるものであるが、カジノの設置を認めるための特別法を制定する場合に、 ①法目的として何がふさわしいと考え、 ②その場合、貴省の特別法制定における関与をどのように考えるか、具体的に検討され、示されたい。	【国土交通省回答】カジノの設置を認めるための特別法の法目的等については、関係省庁においてカジノ設置に向けた法的、制度的な検討が行われる場合には、当省としても対応方を検討することとしたい。
8	日本籍船の登記・登録の一元化	わが国においては、船舶のみ登記・登録の二元的制度のもとで煩雑な手続きが必要となっているので、登記・登録の一元化を図り、速やかに合理的な登記・登録を可能にすること。	法務省 国土交通省	現在、国民の負担を出来る限り軽減するための制度として、船舶登録事項と一致している船舶登記の表題部に関する事項について管海官庁に変更登録の申請があった場合に、管海官庁から登記所へ変更登記の嘱託(嘱託制度)の創設を検討している。	①管海官庁から登記所へ変更登記の嘱託(嘱託制度)の創設についての実施時期を明確化されたい。 ②要望は変更登記(登録)についてのみならず、船舶の登記及び登録の一元化を求めており、この点についての措置の可否を検討し、示されたい。 ③上記②を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含め具体的に示されたい。	船舶登記規則(明治32年勅令第270号)及び船舶法施行細則(明治32年通信省令第24号)を改正し、平成16年4月1日から、船舶登録事項と一致している船舶登記の表題部に関する事項について、管海官庁から登記所へ変更登記の嘱託を行う制度の運用を開始する予定。なお、その他の手続きについては、私法上の権利関係を公示する制度である登記と船舶の個別的な識別と日本国の国籍を公示する登録の制度と差異があり、一元化は困難であるが、申請者の負担を軽減する観点から引き続き検討する。
9	船舶原簿と船舶登記簿の変更手続きの一元	わが国においては、船舶のみ登記・登録の二元的制度のもとで煩雑な手続きが必要となっているので、登記・登録に共通する変更事項についても、二度の手続きが必要となる。速やかに変更時の手続きの一元化を実現すること。	法務省 国土交通省			
10	国際船舶を海外譲渡する際に提出する書類の見直し	国際船舶を海外に譲渡する場合、海外譲渡届とともに売買契約書の添付が求められている。さらに、運輸局において登録抹消手続きを行う際にも、再び売買契約書の提出が必要とされている。登録抹消手続きの際の売買契約書についてはその提出を不要とすること。また、国際化の流れに鑑み、登録抹消時に、運輸局に提出する書類のうち、英語を正文とする売買契約書・受渡議定書・委任状については、和訳の添付を不要とすること。	国土交通省	国際船舶の海外譲渡の届出の際に提出された売買契約書を、必要とする管海官庁に送付することにより、抹消登録申請時の添付を不要とし、また、売買契約書等提出書類が英文により作成されている場合の和訳の添付を不要とすることで、規定の改正を準備中である。平成15年度中に措置し対応することで準備中である。	要請されず	
11	船舶の建造許可に当たっての 手続きの一層の簡素化	船舶の建造許可申請手続きの簡素化については、現在検討が進められているOECD造船協定が発効した際に、臨時船舶建造調整法の改廃を含む建造許可制度の抜本的見直しを行うとのことであるので、同協定発効後速やかな見直しをお願いしたい。	国土交通省	商業的造船業における正常な競争条件に関する協定の発効後、可及的速やかに臨時船舶建造調整法の改廃を含む建造許可制度の抜本的見直しを行う。	平成16年度中に実施することの可否について検討され、実施時期を示されたい。	16年度中に商業的造船業における正常な競争条件に関する協定が発効した場合、可及的速やかに臨時船舶建造調整法の改廃を含む建造許可制度の抜本的見直しを行う。



	要望事項	具体的 規制改革要望内容	制度の 所管官庁	所管官庁の回答	総合規制改革会議からの 再検討要請	所管官庁の再回答
			警察庁	<p>(1)港湾地区において、路上放置シャーンに対する追突による死亡事故等が発生している現状にかんがみると、御提案を実現するには、シャーンの保管場所として必要な数を特定した上、その管理を徹底し、オーバーフローしたシャーンが路上放置されることを防ぐための担保措置が必要である。このような見地から、北九州市からの御要望を見ると、フェリー会社等とシャーンを特定した上で、シャーンの乗船実態をフェリー会社等から事後報告させるといものであるが、曜日や季節、天候等による受注の減少や、需要の変動、経営悪化に伴う受注の減少に伴い、フェリーに乗船させるシャーンの数には常に一定ではなく、結局、保管場所として必要なスペースの数は特定されていない。また、乗船しなかったシャーンを保管する場所については、フェリー内のシャーン乗船スペース又は埠頭のフェリー会社の駐車場に駐車させることとしているが、日々変動するシャーンの乗船実態に応じ、誰がその管理を行うかなど、その運用の実効性の担保措置は明確でなく、経営不振で仕事量の減少した事業者が、オーバーフローしたシャーンを路上放置するなどのモラルハザードを下げず、放置された車庫なしシャーンが追突事故の原因等になるおそれが十分考えられ、現実的ではないと考える。</p> <p>(2)また、フェリー等の船内のシャーン乗船スペースは、当該フェリー等が輸送する貨物を積載するための場所であり、自動車通常保管するための場所としての実態を備えておらず、保管場所とは認められない。</p> <p>(3)さらに、シャーンの段積みについては、駐車したシャーンの上に直接他のシャーンを積むのであるならば、シャーンの構造上、段積みが可能なのか、段積みした場合の安全性の確保は図れるのか、段積み作業に必要な設備はあるのか、段積みをするという運用の確認を誰が責任を持って行うのか等の具体的な実効可能性が不明である。</p> <p>(4)以上の懸念を払拭し、自治体や事業者団体等によるシャーンの方法、シャーンを路上に放置させないための担保措置等について具体的なかつ実効性のある方策が示されない限りは、慎重な判断をせざるを得ない。</p>	<p>【再検討要請】 貴庁からの回答では「フェリー会社等が確保しているシャーン置場や船内にあるシャーンの数、景気変動、季節変動、トラック事業者のフェリーの利用状況等により変動する」とあるが、同一航路に反復継続して利用される海上輸送シャーンの複数登録の場合で、地方公共団体が臨時の駐車スペースとして港湾用地を提供するなど、責任を持って非常事態に対応することで、シャーンの適正保管・管理ができる場合は、認めてよいのではないかと考える。</p> <p>【再々検討要請】 貴庁の回答にある「特例対象シャーンのための排他的駐車スペースを確保し必要に応じ直ちに提供する体制を整え変動に対応するとともに、シャーンの管理が不適切になされていないかを確認する等の担保措置を責任を持って確実に講じることにより、事業者ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できる」とあるが、同一航路に反復継続して利用される海上輸送シャーンの複数登録の場合で、地方公共団体が臨時の駐車スペースとして港湾用地を提供するなど、責任を持って非常事態に対応することで、シャーンの適正保管・管理ができる場合は、認めてよいのではないかと考える。</p>	<p>【再回答】 港湾地区においては、路上に放置されたシャーンに対する追突による死亡事故等の重大事故が発生している状況(北九州市内では、路上放置シャーンに起因する死亡事故が平成13,14年と発生し、平成15年には重傷事故が発生している。)にあること、季節、天候、景気等により運行に供されるシャーンの数が増え、変動し特定できないこと等を踏まえ、ご提案を検討するに、その実現には、「複数登録」により形式的には保管場所が減少しても、路上に溢れ出るシャーンが出現しないよう、港湾を管理する自治体又は事業者団体等において、少なくとも、特例対象シャーンのための排他的駐車スペースを確保し必要に応じ直ちに提供する体制を整え変動に対応するとともに、シャーンの管理が不適切になされていないかを確認する等の担保措置を責任を持って確実に講じることにより、事業者ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できるようにする必要がある。</p> <p>このため、港湾を管理する自治体又は事業者団体等からかかる担保措置の提案があれば、その担保措置の内容を見定めた上、それが確実に講じられる見通しが得られるときは、その担保措置を前提に「保管場所を確保」したと解釈できる場合を示し、先行的に実施するといった措置も考えられるが、現在のところ、そのような見通しを得られるようなご提案はいただいていないところである。</p>
16 (注)	内航輸送用トレーラー・シャーンに関する規定の見直し	内航輸送用シャーン運用上においては、登録用車庫確保の負担が所有者に強い一方、その車庫はほとんど利用されておらず、現在の規制は利用実態にそぐわないため、内航輸送用シャーンについては、車庫一台のスペースで複数台登録できるようにすべきである。	国土交通省	<p>ご提案のような方法により複数登録を行うシャーンを特定化や利用実態の把握をすることができたとし、フェリー会社等が確保しているシャーン置場や船内にあるシャーンの数、景気変動、季節変動、トラック事業者のフェリーの利用状況等により変動するものであり、その数をあらかじめ特定することは極めて困難であるため、その数を見込んで車庫1か所あたり複数のシャーンの使用を認めることはできない。</p> <p>仮に、フェリー会社等が確保しているシャーン置場や船内にあるシャーンの数特定することができたとし、車庫1か所あたり複数のシャーンの使用を前提とする事業計画は、自動車の保管場所の確保等に関する法律の趣旨に反するものであり、貨物自動車運送事業法上も認められない。</p> <p>なお、フェリー会社等が確保しているシャーン置場や市の港湾局が提供する港湾用地等の陸上の駐車スペースについては、貨物自動車運送事業者が当該土地の所有者と賃貸借契約を締結する等により車庫として使用する権原を取得すれば、事業計画上の車庫として認められ、その分については別途車庫を確保する必要はなくなる。(特区として対応不可)</p> <p>「段積み」とはどのような駐車形態を指しているか必ずしも明らかではないが、シャーンの数については、従来より、立体式や立掛け式といったシャーンを立体的に保管する構造を有するものも認められており、当該車庫が「段積み」を可能とする設備を有しているものであれば、「段積み」によって駐車可能な数のシャーンの使用が認められる。(現行の規定により対応可能)</p> <p>ヘッドと対になっていないシャーンの数については、当該シャーンを駐車できる面積を確保すれば足りることとしており、ヘッド・シャーン対分の面積を要求する法令等の規定はなく、またそのような運用の実態もない。(事実誤認)</p>	<p>【再検討要請】 貴省からの回答では「フェリー会社等が確保しているシャーン置場や船内にあるシャーンの数、景気変動、季節変動、トラック事業者のフェリーの利用状況等により変動する」とあるが、同一航路に反復継続して利用される海上輸送シャーンの複数登録の場合で、地方公共団体が臨時の駐車スペースとして港湾用地を提供するなど、責任を持って非常事態に対応することで、シャーンの適正保管・管理ができる場合は、認めてよいのではないかと考える。</p> <p>【再々検討要請】 特例対象シャーンのための排他的駐車スペースを確保し必要に応じ直ちに提供する体制を整え変動に対応するとともに、シャーンの管理が不適切になされていないかを確認する等の担保措置を責任を持って確実に講じることにより、事業者ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できるようなシステムが構築され、自動車の保管場所の確保等に関する法律上の整理がなされた場合には、貴省が指摘する1及び2の問題点も解決されるものと考えられる。このような場合には「複数登録」を認めることは可能と解してよい。</p>	<p>【再回答】 1. 複数登録を認めるシャーンの総数を、フェリー船内やフェリー埠頭の荷捌地におけるシャーンの保管能力の一定割合とし、十分に限定したとしても、複数登録されるシャーン以外のシャーンによるこれらの駐車スペースの使用が排除されない限り、複数登録されたシャーンを駐車するスペースが不足する可能性があるという問題や複数登録を認めるシャーンの総数を上記保管能力のどの程度の割合とするか、またその根拠は何かという問題がある。なお、フェリー埠頭の荷捌地について、特定のシャーン以外のシャーンによる使用を排除できるのであれば、北九州市が当該荷捌地をトラック事業者に事業計画上の車庫として使用させることが可能であると考える。</p> <p>2. 非常事態への対応のために北九州市が提供する港湾用地は、いつでも駐車スペースとして使用可能な状態で確保されているもので、他の用途に使用されないものと考えてよい。もし、他の用途にも使用される可能性があり、いつでも駐車スペースとして使用できることが担保できないのであれば、非常事態への対応として不適切であると考えなお、いつでも駐車スペースとして使用可能な状態で確保されているものであるならば、北九州市が当該港湾用地をトラック事業者に事業計画上の車庫として使用させることが可能であると考える。</p> <p>3. 事業計画上の車庫として認められるためには、①原則として営業所に併設するものであること。ただし、併設できない場合は、平成3年6月25日運輸省告示第340号に適合すること。②車両と車庫の境界及び車両相互間の間隔が50cm以上確保され、かつ、計画車両数すべてを収容できるものであること。③他の用途に使用される部分と明確に区画されていること。④使用権原を有するものであること。⑤都市計画法等関係法令の規定に抵触しないこと。⑥前面道路については、原則として幅員証明書により、車両制限令に適合すること。の要件を満たす必要があり、使用権原については、①自己所有の場合は登記簿謄本等、借入の場合は概ね契約期間が一年以上の賃貸借契約書の添付又は掲示をもって、使用権原を有するものとする。②ただし、賃貸借の契約期間が一年に満たない場合、契約期間満了時に自動的に更新される場合に限り使用権限を有するものとみなす。という運用を行っている。したがって、マーシャリングヤード等の港湾用地についても、北九州市がトラック事業者と賃貸借契約を締結する等により、上記の要件を満たせば、事業計画上の車庫として認められる。現に、一部の港湾においては、港湾用地をトラック事業者が4. 仮に、1. 及び2. において指摘した問題点が解決されたとしても、そもそも、自動車の保管場所の確保等に関する法律の規制について特区に係る特例を設ける手当てがなされない限り、貨物自動車運送事業法の運用の変更のみでは本件提案の実現は不可能である。</p> <p>【再々回答】 お示しの措置の内容は必ずしも明らかではなく、地方公共団体が担保措置を責任を持って確実に講じることにより、トラック事業者の営業所ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できるようなシステムが構築されるか否かも不明である。どのようなシステムが構築されるかが明らかになり、実効性も確保されるのであれば、自動車の保管場所の確保等に関する法律上の整理を踏まえて、本件要望実現に必要な措置内容を検討する。</p>

(注)「内航輸送用トレーラー・シャーンの見直し」、「内航輸送用トレーラー・シャーンに関する規定の見直し」は、特区にて検討。