

【資料1-4-1-1】

【措置の分類】

- a : 全国規模で対応 (要望内容について、全国規模での対応を図ることとしており、遅くとも平成18年度中に実施するものであって、対応策が明確であるもの)
- b : 全国規模で検討 (要望内容について、
 - ・実施を前提に既に検討に着手しているものの、①対応策が不明確であるもの、②実施時期が不明確、若しくは平成19年度以降のもの
 - ・現在検討は行っていないものの、①今後検討を予定されているもの、②今後検討に値すると考えるもの)
- c : 全国規模で対応不可 (要望内容について、全国規模での対応不可能であるもの)
- d : 現行制度下で対応可能 (要望内容について、現行の規定により対応可能であるもの)
- e : 事実誤認 (要望内容について、規制自体が存在しないなど事実誤認のもの)
- f : 税の減免等に関するもの (要望内容について、税の減免、補助金等、従来型の財政措置に関するもの等)

【措置の内容】

- I 法律上の手当てを必要とするもの
- II 政令上の手当てを必要とするもの
- III 省令・告示上の手当てを必要とするもの
- IV 訓令又は通達の手当てを必要とするもの

当協会の要望						各省庁の回答(一次回答)					規制改革民間開放推進室からの再検討要請	各省庁の回答(二次回答)					
番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)	制度の所管官庁等	回答者	該当法令等	制度の現状	措置の分類		措置の内容	措置の概要(対応策)	回答者	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
1	港湾関係諸税ならびに諸料金の適正化	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、公共岸壁使用料等)の徴収の目的ならびに考え方を明確にした上で、諸外国と同等となるよう		外航船はわが国港湾への入港毎に港湾関係諸税である「とん税」、「特別とん税」が課されている(さらに日本籍船には固定資産税が課されている)。また、税ではないが、殆どの港では、環境整備負担金として「入港料」が別途設定され徴収される等二重三重の負担となっている。諸外国では、このような二重・三重の負担はなく、さらに、徴収する場合であっても、その徴収目的が港湾の維持・改修費用など用途が明確化されている。しかし、わが国では、目的も用途も全く不明確であり、さらに、「とん税」は国税(財務省)、「特別とん税」は地方贈与税(港湾所在の市町村)、「入港料」は港湾管理		総務省 財務省 国交省	総務省	該当なし	船舶に係る固定資産税は、当該船舶の停泊の状況等一定の条件によって、各港湾の所在する市町村に配分(さらに港湾が2以上の市町村に渡る場合は、停泊の状況や港湾費の額等で配分)され、配分を受けた市町村が課税徴収している。なお、既に各種船舶について固定資産税の課税標準の特例措置が設けられている。	f	I	単に税の減免や特例措置を求めるものである。	総務省				
							財務省		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。	f	-	税制改正要望であり、規制緩和にはあたらない。	再検討要請出されず	財務省			

当協会の要望						各省庁の回答(一次回答)					規制改革民間開放推進室からの再検討要請	各省庁の回答(二次回答)				
番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)	制度の所管官庁等	回答者	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	回答者	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
		制度の適正化を図ること。		者と関係者が多岐にわたるため、まずは、徴収の目的ならびに問題点(とん税は国税であるにもかかわらず、複数港への入港の都度徴収されている)や考え方を整理し、諸外国と水準が同等となるよう制度改正を行うなどの適正化を図るべきである。物流コストの削減ならびにわが国港湾の国際競争力回復のためにも制度改正は必要である。			国交省	港湾法第44条第1項、港湾法第44条の2第1項、地方自治法第225条、地方自治法第238条の4第4項	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。	d	-	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。	国交省			
	外貿埠頭公社の埠頭	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	外貿埠頭公社における岸壁等の貸付料の額は減価償却、修繕費、管理費、災害復旧引当金、貸倒引当金、支払利息	昭和55年12月16日の港湾審議会答申では外貿埠頭公団の業務の移管に関して、『……外貿埠頭の管理運営という公共的かつ国家的に重要な業務を行うものであるため前述の通りこれを適切かつ確実に運営していくことが出来るような財団法人を国が指定するとともに、指定された財団法人に対しても法人の指定に伴う通常の監督のほか、国の海運政策及び港湾政策との整合性の取れた外貿埠頭の整備及び管理が行われる	昨年度にスーパー中樞港湾選定委員会のW/G「港湾の管理・運営のあり方に関する検討部会」において、船社側主張がある程度認められ「公社ターミナル料金については公社ターミナルのコスト低減化に真剣に取り組む必要がある	国交省	外貿埠頭公団の解散及び業務承継に関する法	外貿埠頭公社における岸壁等の貸付料の額は減価償却、修繕費、管理費、災害復旧引当金、貸倒引当金、支払利息等の費			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。	回答には「貸付料においても現状の原価回収主義の運用では対応が困難な場合もあり、今後は柔軟かつ弾力的な対応を図っていく必要があることから、国、港湾管理者、埠頭公社等の関係者が連携し、埠頭公社の	国交省		埠頭公社のコンテナ埠頭の運営効率化を図るため、民間のノウハウが活用される運営方法	

当協会の要望						各省庁の回答(一次回答)					各省庁の回答(二次回答)						
番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)	制度の所管官庁等	回答者	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革民間開放推進室からの再検討要請	回答者	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
2	等貸付料の適正化	10月より5回に亘り開催されたスーパ-中樞港湾選定委員会「港湾の管理・運営のあり方に関する検討部会」で取り纏められた施策を速やかに実施する》	等の費用額の合計を基準とし、かつ、岸壁等に係る外貨埠頭の建設に要した資金の償還を考慮して、埠頭公社が定めている。	よう国の監督措置が必要となる。たとえば、貸付料の適正な水準の確保、外貨埠頭施設の処分などの制限、需給バランスと港湾間の機能分担を考慮した外貨埠頭の整備などの為の措置が挙げられる。』とした。国はこの答弁を充分尊重し、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も充分勘案、弾力的で国際競争力を有する料金設定とするように各埠頭公社を指導すべきである。	もこの必要になってきており、そのためには、原価回収主義の柔軟な運用も視野に入れていく」との方針が示されたので、今回は検討部会で規制緩和の方針が出されたとの事実を括弧書で追記して規制緩和の実現を迫る	国土交通省	国土交通省の法律施行規則第5条第1項	用額の合計を基準とし、かつ、岸壁等に係る外貨埠頭の建設に要した資金の償還を考慮して、埠頭公社が定めている。	U		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。 また、厳しい国際競争下で市場が価格を決定する動きが広がりつつある中では、貸付料においても現状の原価回収主義の運用では対応が困難な場合もあり、今後は柔軟かつ弾力的な対応を図っていく必要があることから、国、港湾管理者、埠頭公社等の関係者が連携し、埠頭公社の果たす役割、借入金の償還及び財務状況等について考慮しつつ、積極的に幅広い検討を行っていくこととしているところである。	埠頭公社の果たす役割、借入金の償還及び財務状況等について考慮しつつ、積極的に幅広い検討を行っていくこととしているところである。」とあるが、検討内容及び検討の目処(時期)について再回答されたい。	国土交通省	U		を検討し、平成18年度以降、適切に対応してまいりたい。	
3	船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化	1996年4月より、日本籍船舶の船体保険は海外直接付保が自由化されたが、不稼働損失保険は海外直接付保が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。	船体保険と不稼働損失保険を一体で付保する場合は、安いコストでの付保が可能であるが、不稼働損失保険については海外付保ができないため、船体保険の海外付保のメリットがほとんど生かされていない。このため日本籍船舶の不稼働損失についても、海外付保を自由化すべきである。			金融庁	金融庁 保険業法第186条、同施行令第19条、同施行規則第16条	1996年4月より、日本国籍の船体保険は海外直接付保が自由化されたが、不稼働損失保険は現在も海外直接付保を行う際には許可を受けることが必要である。	C	—	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等を踏まえて、我が国をはじめとする先進国が採択した「金融サービスに係る約束に関する了解」に基づいて例外的に措置されたものであるが、不稼働損失保険については各国間での議論が行われておらず、我が国のみで海外直接付保の許可制の撤廃の措置を講じることは、保険契約者保護の観点から困難である。	利用者の利便性の観点から踏まえ、改めて検討し、見解を示されたい。	金融庁	C	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、措置を講じることは困難である。		

当協会の要望						各省庁の回答(一次回答)					規制改革民間開放推進室からの再検討要請	各省庁の回答(二次回答)				
番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)	制度の所管官庁等	回答者	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	回答者	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
4	船舶の建造許可に当たっての手続きの簡素化	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。		当該規則は、「我が国の国際海運の健全な発展に資することを目的とした臨時船舶建造調整法(昭和28年)に基づき、造船事業者が総トン数2,500トン以上又は長さ90m以上で、遠洋区域又は近海区域を航行区域とする鋼製の船舶を建造しようとするときは、その建造の着手前に国土交通大臣の許可を受けなければならない。」とされているものである。本法制定時には意義があったものと思われるが、近年の近隣諸国の造船所の発展もあり、我が国においてのみ本法に基づき需給調整を行うことの意義は、もはやないものと思われる。		国交省	国交省	臨時船舶建造調整法第2条及び第4条	我が国海運の健全な発展に資することを目的として、造船事業者が総トン数2,500トン以上又は長さ90メートル以上の船舶であって、遠洋区域又は近海区域を航行できる構造を有するものを建造しようとするときは、その建造の着手前に国土交通大臣の許可を受けなければならないとされている。	b	I	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な見直しを行う。	国交省	b	I	「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」の時期の見通しについて再回答されたい。 未定。ただし、我が国は平成6年12月に締約済み。
		現在「特定有害物質等の輸出入等の規制に関する		有害廃棄物の国境移動を規制するバーゼル条約は、その制定当時国境を越えて自由に活動する船舶をその対象とすることが考慮されていなかったため、船舶に適用した場合、安全運航に必要な船舶の構造や設備機器に含			経産	「有害廃棄物の国境を越える移動及びその処分の規制に関するバーゼル条約」 「特定有害廃棄物等の輸出入等の規制に関する法律」第2条第1項、第4条第1項	船舶法第1条に規定する日本船舶であって、次の①及び②の要件を同時に満たす船舶は、バーゼル法第2条第1項に規定する特定有害廃棄物等に該当するため、輸出貿易管理令別表第2の35の2の項(1)に掲げる貨物となる。			・有害物質の種類・分量が分からぬまま当該船舶が他国に輸出される場合、当該物質の適正な処理の実施が困難となることは明白であり、輸入国における環境汚染を引き起こしかねない。そのためバーゼル条約では廃棄物の名称や重量等の情報を関係国に提供することを義務付けているところであり、バーゼル法等の手続きを行わず輸出することは、人の健康の保護及び生活環境の保全に資することを目的とし、有害廃棄物等の国内処理の原則を掲げるバーゼル法やバーゼル条約の趣旨に合致しない。 ・解撤目的船舶の取扱いについて、バーゼル条約締約国会議での議論が結論に達しておらず、国際海事機関、国際労働機関を交えた検討が行われている。	経産			

当協会の要望						各省庁の回答(一次回答)					規制改革民間開放推進室からの再検討要請	各省庁の回答(二次回答)				
番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)	制度の所管官庁等	回答者	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	回答者	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
5	解撤等のために輸出される船舶のバーゼル法に基づく輸出手続きの廃止	る法律」(以下、「バーゼル法」)を所管する各省庁は、平成11年5月の通達により、解撤等を目的とした日本籍船舶の輸出について当該船舶がアスベスト等の有害廃棄物を含む場合、輸出申請等の手続きが必要としている。このバーゼル法に基づいた輸出申請等手続きの廃止を要望する。		まれる有害物質の除去を求められることがあるなど、多くの実行・実効上の問題が生じる。このためバーゼル条約締約国会議では同条約を船舶に適用することについて明確な結論を出しておらず、国際海事機関、国際労働機関と協調しつつ環境上適切な船舶解撤のための現実的な解決策を検討することとしている。このような状況下、多くの国が慎重な対応をとる中、わが国では、平成11年5月の通達により同条約の日本籍船への適用を決定しており、実質的に同籍船の解撤目的での輸出が困難となっている。従って、日本籍船につきまとうこのハンディキャップを除去し円滑な解撤を確保するために、同通達の廃止を求める。		経産省 環境省	産省	① び外国貿易法第48条第3項、関税法第67条、輸出貿易管理令別表第2の35の2 「解撤等を行うために輸出される船舶の輸出承認について」(環水企第203号、衛産第35号、11立環指第5号)	① 解撤等による金属の回収等、バーゼル条約附属書IVに掲げる処分作業を行うために輸出される船舶 ② 石綿又はPCB等バーゼル条約附属書Iに掲げる物質を船舶本体に含有することによりバーゼル法第2条第1項に規定する特定有害廃棄物等に該当することとなった船舶		は事実であるが、今のところ結論は見えていない状況にあり、バーゼル条約で規制する有害物質を含む船舶を解撤目的として輸出するに際して、現行のバーゼル条約及びバーゼル法で解釈しうる措置を行うことが必要である。 ・また、実質的に解撤目的での輸出が困難とのことだが、有害物質の種類や分量については、アスベストやPCB等想定される有害物質について含まれていると考えられる箇所についてサンプル試験等により含有状況を把握することは可能と考えられ、バーゼル法の手続きを経れば輸出は可能であることから、同法に基づく手続きを踏まれることが必要と見られる。	再検討要請 出されず	産省			
						環境省	環境省	バーゼル法第2条第1項、輸出貿易管理令別表第2の35の2 バーゼル法第4条第1項 外国為替及び外国貿易法第48条第3項、関税法第67条 および関係通達	バーゼル法の規制対象となる船舶についての解撤目的の輸出は不可能ではなく、バーゼル法の手続きを経れば可能である。バーゼル条約では、特定有害廃棄物等を輸出する際には、輸入国・通過国への事前通告と同意取得、環境上適正な処理がなされることの確認、移動書類の携帯等の必要な措置を義務づけている。輸出申請に対しては、同条約の国内担保法であるバーゼル法に基づき、輸入国・通過国への事前通告・同意取得、環境汚染防止のために必要な措置が講じられているかの確認等、バーゼル条約で定められている必要最低限の措置・手続きを経て輸出承認を行うこととしており、これ以上の手続きの簡素化は同条約に反することとなるため不可能である。このため、輸出に当たっては同法に基づく手続きを踏まれるようお願いする。		環境省					
						警察庁	警察庁	刑法第185条、第186条	いわゆるカジノについては、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、少年の健全育成への悪影響、風俗環境の悪化等が懸念され、カジノの実施を検討する場合には、これら諸問題を十分に考慮することが必要である。 したがって、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。		警察庁					

当協会の要望						各省庁の回答(一次回答)					規制改革民間開放推進室からの再検討要請	各省庁の回答(二次回答)					
番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)	制度の所管官庁等	回答者	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	回答者	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
6	日本籍船でのカジノの自由化	は現行刑法が適用されるため、公海上で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されないよう所用の法整備を行う。		国民への健全な娯楽を提供し、クルーズ客船事業の振興を図るため、日本籍船でのカジノの自由化を行うこと。		警察庁 法務省	法務省	刑法第185条 第186条 1 賭博をした者は、50万円以下の罰金または科料に処する(刑法第185条)。 2 常習として賭博をした者は、3年以下の懲役に処する(刑法第186条第1項)。 3 賭博場を開帳し、又は博徒を結合して利益を図った者は、3月以上5年以下の懲役に処する(刑法第186条第2項)。	カジノに係る行為は、刑法第185条・第186条に規定する罪の構成要件に該当しうる行為である。	b	I	b:全国規模で検討中 刑法第185条及び第186条は、社会の風俗を害する行為として規定されているところ、刑罰法規の基本法である刑法を改正して、カジノのみを刑法第185条及び第186条の構成要件から外すことはできない。カジノの特別立法については法務省が積極的に検討する主体ではないものの、いずれかの省庁において、カジノを法制化する法律を立案することになれば、その内容について、法務省が個別に、当該省庁との協議に応じる用意はある。	再検討要請 出されず	法務省			
7	内航輸送用トレーラー・シャーシの車検制度の緩和	モーダルシフトに資する海上輸送用のトレーラー・シャーシに対する車検制度を現行の1年から3年にする。		モーダルシフトに資する海上輸送用のトレーラー・シャーシは、本船船内または港頭地区駐車場に停車している状態が長く、陸上走行距離が短いものとなっている。また、シャーシ自体は動力を持たず、トレーラー(ヘッド)に牽引されるだけである。このような使用実態に即し、モーダルシフトに資する海上輸送用のトレーラー・シャーシに対する車検制度を現行の1年から3年にすべきである。		国交省	国交省	道路運送車両法第61条	貨物自動車(車両総重量8トン超)の検査証の有効期間は、1年ごとである。	c	-	自動車検査証の有効期間については、国土交通省の「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」において、有効期間の延長を判断するための調査を行い、本年3月にその結論を得た。その結論を踏まえ「規制改革・民間開放推進3か年計画(改定)」において、「自動車の検査・点検整備制度の在り方について検査対象車種全般に亘り総合的に検討を行った結果、小型二輪車の自動車検査証の有効期間については、初回2年を3年に延長が可能」とされたところであり、トレーラ等の四輪車の有効期間については現行の1年の期間で適当との結論を得ている。	要望にある「一般のトラックに比べ陸上走行距離が短い。また、シャーシ自体は動力を持たず、トレーラー(ヘッド)に牽引されるだけである。」という指摘に関連してどのような検討がなされたかについて回答いただきたい。	国交省	c	被牽引車を含む自動車の劣化は走行距離によるものだけでなく、経時劣化によるものもあり、また、海岸部における塩害等自動車の使用状況によっても異なるものであることから、単に走行距離が短いことにより検査期間を延長できるものではない。	

当協会の要望						各省庁の回答(一次回答)					規制改革民間開放推進室からの再検討要請	各省庁の回答(二次回答)					
番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)	制度の所管官庁等	回答者	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	回答者	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	
8	内航輸送用トレーラー・シャーシの車庫に関する規定の見直し	内航輸送用シャーシ運用上においては、登録用車庫確保の負担が所有者に強いられる一方、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、内航輸送用シャーシについては、車庫一台のスペースで複数台登録できるようにするべきである。さらに、こうしたトレーラー・シャーシの特殊性から港頭地区の公共バスの後背地およびフェリー・RORO船の船内のスペースを車庫として認めるべきである。		自動車の保有者は車庫法により保管場所を確保しなくてはならないが、海上輸送用トレーラー・シャーシについても一般のトラック同様、同法が適用されている。しかし、内航輸送用シャーシの車庫の利用実態は、船内及び港頭地区の駐車場に限られ、かつ運用上常時海上輸送のものもある。トレーラーヘッド、シャーシ夫々1台ずつの車庫取得に加え、港頭地区におけるヤードの確保が仕出し地/仕向け地両方で必要となり、実質取扱いトレーラー・シャーシの約4倍の車庫の確保が必要となる。このため、モーダルシフトに資する海上輸送用に利用されるシャーシについては、利用実態に合わせて車庫に関する規制を見直し、車庫一台のスペースで複数台数登録できるようにすべきである。また、こうしたトレーラー・シャーシの特殊性から港頭地区の公共バスの後背地およびフェリー・RORO船の船内のスペースを車庫として認めるべきである。		警察庁 国交省	警察庁	自動車の保管場所の確保等に関する法律第3条	自動車の保有者は、道路上の場所以外の場所において、当該自動車の保管場所を確保しなければならないこととされている。 道路運送法第2条第2項に規定する自動車運送事業又は貨物利用運送事業法第2条第8項に規定する第二種貨物利用運送事業の用に供する自動車については、道路運送法、貨物自動車運送事業法又は貨物利用運送事業法において、事業用自動車の数並びに自動車車庫の位置及び収容能力を事業計画の記載事項とすることにより、保管場所確保義務の履行の確保が図られている。	C		平成16年中における路上に駐車中のトレーラー・シャーシに対する追突による人身事故は、32件(死者7人、重傷8人、軽傷25人)発生している状況にあること、季節、天候、景気等により運行に供されるシャーシの数が日々変動し特定できないこと等を踏まえ、御提案を検討するに、その実現には、「複数台数登録」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シが出現しないよう、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、特例対象シャーシ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、シャーシ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する必要がある。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すことも考えられるが、現在のところ、そのような見通しを得られるような御提案はいただいていないところである。 自動車の保管場所の確保等に関する法律第2条第3号では、保管場所の定義を「車庫、空き地その他自動車を通常保管するための場所をいう。」と規定しており、保管場所として認められるか否かは「自動車を通常保管するための場所」と言えるか否かである。 したがって、港頭地区の公共バスの後背地を保管場所とすることについては、道路上の場所以外の場所であって、独占排他的に保管場所として使用する権原を有し、法令等に定める自動車の使用の本拠の位置との間の距離等の要件を満たしているのであれば保管場所として認め得るが、フェリー等の船内のスペースは、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、自動車を通常保管するための場所とは言えず、保管場所とは認められない。	特定の港(例えば公共バスの後背地の広い港など)について、複数台登録を可能にするなど、一部で緩和する事の可否について改めて検討され、示されたい。	警察庁	C		港頭地区の公共バスの後背地を保管場所とすることについては、道路上の場所以外の場所であって、独占排他的に保管場所として使用する権原を有し、法令等に定める自動車の使用の本拠の位置との間の距離等の要件を満たしているのであれば保管場所として認め得ると考える。 しかしながら、路上に駐車中のトレーラー・シャーシへの追突(人身)事故の発生が後を絶たないこと、季節、天候、景気等により運行に供されるシャーシの数が日々変動し特定できないこと等を踏まえ、御提案を検討するに、その実現には、「複数台数登録」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シが出現しないよう、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、特例対象シャーシ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、シャーシ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する必要がある。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すことも考えられるが、そのような見通しを得られるような御提案がないまま、特定の港について、複数台数登録を可能にするなど、一部で緩和することはできない。
						国交省	国交省	自動車の保管場所の確保等に関する法律第3条 貨物自動車運送事業法第4条	自動車の保有者は、当該自動車の保管場所を確保しなければならないこととされている。貨物自動車運送事業者の保有する車庫の確保状況の確認は、車庫の概要を貨物自動車運送事業の事業計画記載事項とすることにより行っている。	C		船内及び港頭地区の駐車場にあるシャーシの数は、景気変動、季節変動、トラック事業者の内航輸送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きわ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シの使用を認めることはできない。 仮に、船内及び港頭地区の駐車場にあるシャーシの数を特定することができたとしても、車庫1か所あたり複数のシャーシ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。 なお、フェリー会社等が確保しているシャーシ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。	特定の港(例えば公共バスの後背地の広い港など)について、複数台登録を可能にするなど、一部で緩和する事の可否について改めて検討され、示されたい。	国交省	C	1. 仮に、特定の港について複数台登録を可能にする場合、当該港に複数台登録したシャーシが集中したときには駐車スペースを確保できない事態が生じ、貨物自動車による違法駐車等を引き起こし得るという問題があることから、要望に対応することは困難である。 2. 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措置が手当てされない限り、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。 3. なお、フェリー会社等が確保している船内及び港頭地区の駐車場については、貨物自動車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。	