

# 総務省

## 1. 情報通信インフラの整備について

地域社会や家族と遠く離れた海上就労する船員にとって、情報通信インフラの整備は安全運航に必要な情報の取得のみならず、船員の生活環境の改善やメンタルヘルスケア、後継者の確保・育成の面でも重要である。

近年は、通信技術の進展により、船舶においてもインターネットの利用環境の整備が進んでいるものの、大容量高速インターネットを安価に利用できる環境には至っておらず、日本沿岸航行時における携帯電話・地上デジタルテレビ放送の不感地帯も存在することから、船陸間通信を充実させる取り組みを早急に講じられたい。

**【回答】** 総合通信基盤局基幹・衛星移動通信課、情報流通行政局地上放送課

船舶は特に外国に行くとき衛星しか使えないという状況で、従来、衛星通信のシステムの拡充ということに取り組んでいる。

陸上とは違ってスピードが遅いということもあり、その利用としても、新しい技術の制度整備ということで平成 27 年度から技術試験準備という形で現行サービス、今 1 Mbps 程度しか出ないけれども、そちらを 10 倍以上にできる新しい技術の技術実証をしている。

その結果を踏まえ、技術基準の検討を情報通信審議会でも検討しており、本年の 3 月、こちらの新しい周波数、具体的には非常に高い周波数、携帯では 2 GHz は低い周波数ですが、20GHz、30GHz の Ka 帯と言われている、今まで余り移動体向けの衛星通信で使われてなかったシステムの導入の制度整備の技術基準の答申をいただいた。

現在、その制度整備、省令改正についての意見募集（パブリックコメント）を実施しており、今月末まで、意見募集をしている。そちらを受けて特段問題がなければ、来月 6 月 9 日に電波管理審議会でも制度整備の省令改正の答申をいただくこととなっている。本年の夏ぐらいには新しい Ka 帯の移動体向け衛星通信システムの日本で使える環境が整うことになるので、そちらで、また船舶向けの新しいシステムの整備が進んでいくものと考えている。従来の 10 倍のスピード・速さになるということで、船舶では Wi-Fi でさらに飛ばして、スマホを使ったりすることが今までより快適にできるようになるものと考えている。

また今後に向けても、新しいシステムは世界的にど出ているので、日本でも早期導入できるように、5 月 19 日に新しい技術検討を始めます、諮問を開始します、ということを進めておりまして、こちらは具体的には BGAN という衛星携帯電話があり、そちらの高度化をするということと、日本でソフトバンクが出資したと

ということで話題になりましたが、アメリカの会社の One Web (ワンウェブ) という新しいシステムが 2020 年ごろから始まるというのがあり、そちらも当然、今より快適にブロードバンドができるサービスがありますが、それも日本でも遅れないように整備できるように検討を開始することとしている。総務省といたしましても、船舶のブロードバンド環境の整備は非常に重要と考えており、今後とも進めてまいりたい。

地上デジタルの関係ですが、地上デジタル自体がもともと内陸向けになっておりますので、電波を強くするという形であればちょっと難しいところもありますので、とりあえず副次的に見れているという状況だけご認識いただきたいと思います。

## 2. 船員税制確立への取り組みについて

船員は「離家庭性」や「離社会性」といった特殊な労働環境の下にあり、後継者不足の一因ともなっている。そして、現在船員に対する住民税の減免措置が 2 つの地方自治体で行われています。また、多くの海運先進国において、自国船員の確保に向けた政策として実施されている税制上の措置について、船員職業の重要性に関する認識度や船員ステータスの向上、ならびに後継者の確保のため、わが国においても、他の海運先進国と同等の制度を導入することが必要不可欠である。住民税の減免を他の自治体に波及させるとともに、国策としての船員の政策減税を実現されたい。

### 【回答】自治税務局市町村税課

船員に対する減免については、他の職業の納税義務者に対する減免と同じように、各地方団体で主体的に判断すべきものだと考えている。

2 つ目の項目で船員の政策減税については、こちら側の所管省庁が政策を考えるに当たって、どのようにするか考える検討すべき問題だと考えている。

## 3. 日本国内の交通手段における公共 Wi-Fi の拡充と強化

現在、日本における公共施設のフリー Wi-Fi については、カフェやホテル・事業所等には整備が進んできている。移動に使用する交通手段では東海道新幹線・成田エクスプレスや日本航空の一部の機体のような公共交通機関においてはフリー Wi-Fi 設備が整っているものもあるが、観光バスや・タクシー等にはまだまだ整備がされていない。今後、スマートフォンやタブレット端末の普及と連動して情報発信や情報収集を行う日本人観光客はもちろんのこと、増加傾向にある訪日外国人旅行にも合わせた環境整備が必要である。また、公共交通機関及び移動交通手段を資産として経営する事業所への移動手段への Wi-Fi 設備設置に伴う投資費用の支援を求めた

い。また、当該通信会社への指導・助言も検討されたい。

**【回答】** 情報流通行政局地域通信振興課、総合通信基盤局データ通信課

総務省においては、Wi-Fiの整備の支援については、防災の観点から行って、避難所とか避難場所といった防災拠点、あるいは人が集まるような公的な拠点、観光案内所、自然公園、都市公園、そういった公的な拠点到防災の観点からWi-Fiを地方公共団体等が整備する際に支援するという取り組みを行っている。

一方で、ご要望があるような観光バスとかタクシーに関して、観光的な目的なところは、どちらかというと国土交通省、観光庁の内容と考える。

過去には観光バス等のWi-Fi整備は、細かいところは承知していませんが、観光庁のほうで支援とかもやっていたかと存じますので、総務省としては防災の観点から行っている。

基盤局からWi-Fiに関しては、観光庁と総務省で「無料公衆無線ラン整備促進協議会」をやっており、観光庁の所管する事業者、交通系の事業者と通信事業者、あとは地方公共団体が集まって協議会を開催して、その中でWi-Fiの整備をどうやって進めていくか、整備促進、周知・広報、あとは利用手続の簡素化というところに向けて進めている。

#### 4. 固定資産税の減免の適用について

固定資産税については、公益に資する事業に対する減免が規定されている。

貨物自動車運送事業は、現代の便利な生活に不可欠なインフラとして、そして東日本大震災をはじめとする災害時には、救援・復旧物資等の輸送を通じて公益事業としての役割を果たしている。さらに、災害対策基本法第2条第5号の規定により、事業者団体及び大手事業者が指定公共機関として内閣総理大臣から指定されている。については、貨物自動車運送事業を固定資産税の減免対象とされたい。

**【回答】** 自治税務局固定資産税課

基本的に税の特例措置は、各所管の省庁の方に検討いただいて、それを踏まえて与党の税制調査会で決定していくプロセスになっており、まずは貨物自動車運送事業ということで、国土交通省にご要望いただければと考える。

#### 5. 地域創生について

- (1) 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されたい。

- (2) 広域ルートに含まれない地域への新たなルート設定・促進や、公共の交通機関のない観光地への観光タクシー、バスなどの配備、各都道府県、市町村単位でインバウンドの推進コンサルタントによるハード面・ソフト面の人材育成と合わせて、免税対応店舗の申請に県観光課や県観光連盟等より手続きしやすい環境整備を検討されたい。
- (3) 都市圏以外の地域は全国的に少子高齢化と人口減少が著しく進行しているが、地域の観光業や宿泊業も労働者の確保が難しい。訪日外国人需要に対応する語学能力を持つ人財なども不足している。各自治体が地域の観光産業に従事する人財の育成事業を推進するために、予算確保と各自治体への指導をされたい。

**【回答】**

(管轄外のため回答なし)

**6. 国際スピード郵便（EMS）と民間国際エクスプレスサービスとの公平な競争**

EMSを「ユニバーサルサービス」として扱うことは、日本の郵政民営化法にも国際的な郵便法にも合致していない。万国郵便条約は、ユニバーサルサービスの概念にEMSを含めない「基本的な郵便サービス」として明確に限定しており、EMSは「加盟国あるいは指定運営者が両社の同意により参加することができる」オプションサービスとしての「統合ロジスティクス」に区分けしている。対等な競争条件を確立するためにも民間業者に対してEMSと同じ規則を適用するなどの対応を講じられたい。

**【回答】** 情報流通行政局郵政行政部

ここでEMSというのは「国際郵便サービス」でして、万国郵便条約に基づいて行ってる。万国郵便条約においてユニバーサルサービスという概念をEMSに含めていないというご指摘をいただいているが、基本的に万国郵便条約は何をユニバーサルサービスに含めるかということは各国の判断でできるということになっており、特にEMSに含めなければいけないとは書いてございません。

そこでEMSはオプションサービスとして統合ロジスティクスに区分けされているというご指摘をいただいているが、こちらも特に統合ロジスティクスの中にEMSが位置づけられているわけではなくて、EMSは各国郵便事業者が自由に提供していいものと位置づけになっていて、EMSと同じように統合ロジスティクスサービスもそのような位置づけになっている、自由にできますよと書いてあるということで、やや事実誤認というか、そういうのがあるかなと思っている。

イコールフットィングのため対等な競争条件を確立するためにも、民間業者に対してEMSと同じ規則を適用するなどの対応を講じられたいということが書い

てあるが、EMSは国際郵便と民間国際エクスプレスサービスとの間で、通関手続とか、あるいは検疫とか、若干違いはあるが、基本的にはユニバーサルサービスとしてEMSが位置づけられているから起こってくるものではなくて、国際郵便というのは郵便事業体が郵便を相互に交換するという交換制度でやっており、つまりアメリカから日本に国際郵便を出す場合には、アメリカの部分はアメリカの郵便事業体が責任を持って行い、日本に着いてからは日本郵便が責任を持って行うということで、ツーインワンというか、それぞれの国において、それぞれの国の郵政事業体が責任を持って行うという枠組みになっている。

他方、民間国際エクスプレスサービスですが、フェニックスとかそういう会社だと思うが、基本的にはアメリカから日本に、一つの事業者が一气通貫でサービスを提供するというようになっており、税関の申告手続も中身をきちんと把握されているということになっており、郵便のほうは余り個々の中身について、送り主とか受け取り側が把握することは難しい面があるので、制度上、違っているところがあるので、こういった制度について、何かイコールフットイングの観点から問題があるというご指摘ではないのではないかなと考えている。

## 【消防庁】

### 1. ISOコンテナにおける移動タンク貯蔵所に関する手続きについて

移動タンク貯蔵所に関する消防手続きは、タンクローリーを想定したものとなっており、輸出入がメインのISOコンテナシャーシでは手続き上、以下の問題があるため、許可手続きを行っていないドレー業者による運行の実態も報告されている。

- (1) 設置許可申請の際に該当のコンテナ番号を記入する必要があるが、ISOコンテナは、基本的にタンクメーカーの持ち物であり、運送会社では特定できない。
- (2) 完成検査の際、設置許可申請に記載したISOコンテナをシャーシに乗せる必要があるが、前項の事情により、さらに困難である。
- (3) 完成検査の承認を受け、日々ISOコンテナ輸送を行う際、シャーシに乗せるISOコンテナが変わる度に、事前に消防へ軽微な変更届を提出し、承認を受ける必要がある。
- (4) 管轄の消防署により申請・許可手続きに関する運用が異なり、窓口の事情で繁忙時には終日来庁を断られることがある。
- (5) 設置許可の承認を受けた後でなければ、シャーシを発注（製造）することが出来ない。

については、法令遵守のためにも、申請・許可手続きの合理化・迅速化に向けて処理手順を改善されたい。

**【回答】** 消防庁予防課危険物保安部

今回、申請許可手続の合理化・迅速化に向けて処理手順を改善していただきたいというご要望をいただきましたが、現状、ガソリンなどの危険物に関しては、国際輸送用のタンクコンテナに入れて車両に積載して貯蔵する場合には、移動タンク貯蔵所として消防法の規制を受けることになっている。

国際海事機関が採択した危険物の運送に関する規定に定める基準、いわゆるIMDGコードに適合しているタンクコンテナに関しては、一定の消防法令の技術基準に適合していることが確認されているので、消防庁としては、国際間の流通の一層の円滑化を図る観点から、タンクコンテナに係る感染検査などの事務の簡素化につきましては、既に運用基準を示させていただき対応している。

## 2. SDSの交付について

危険物の輸送は緊急時に対処できなければ意味をなさないことから、ISOコンテナの国内貨物輸送に際しては、SDS（MSDS）の日本語での交付を義務付けられたい。

**【回答】** 消防庁危険物保安室

まず現状としてSDSまたはMSDSというものについて、経済産業省が所管する「特定化学物質の環境への排出量の把握等及び管理の改善の促進に関する法律」、いわゆる「化管法」において定められている。日本語の義務というところは消防法もあって、難しいところがあるかなという認識である。

危険物の移送を考えると、移送する際には消防法上、移送物の危険性をまず把握して、そして危険物の量とか品名、また数量を表示することが義務づけられていると同時に、危険物の取扱い者は危険物に関して知識を有しているものが同乗しているということが前提となっており、消防法上は、義務づけは必要ないかなと考えている。

## 3. イエローカードの法制化と運用改善について

業界の自主的な取り組みであるイエローカードについて法制化されたい。あわせて、本制度の実効性を担保するため以下の施策を講じられたい。

- (1) イエローカードについては、複数枚のカードが車上に常備されていることも見受けられるが、ドライバーが犠牲となる事故があった際に、どのカードが実際の内容物なのか不明となる。したがって、都度の運行時に日付入り文書として荷主から交付するように、運用を改善されたい。
- (2) 積載する危険物の種類の表示について、車外に国連番号を表示するとともに、番号データベースを整備して、PCやスマートフォンなどの通信端末で、処理方

法などイエローカードの内容を検索できる様に改善されたい。

**【回答】** 消防庁危険物保安室

イエローカードですが、ご存じのように平成9年8月の東名高速道路におけるタンクローリーの横転事故を受け、これはかなり社会的な影響が大きくて、高速道路を数時間にわたって止めた、日本の動脈を止めたというところがあり、その後、警察庁、厚生労働省、経済産業省、国土交通省、消防庁が入って対策会議をさせていただき、その中でイエローカード交付及び携行の普及に努めていくことが決められた。

これを受けて日本化学工業協会がつくられているイエローカードについては、消防としても、毎年立入り検査をさせていただき、危険物の安全週間とか様々な機会を捉えて、継続的にイエローカードの携行について指導していると。

その中で、今回輸送している化学品以外のイエローカードを携行させないということは当然、日化協のほうでも指導を徹底されているとともに、消防も先ほどの立入り検査と併せて、事ある機会に指導しているところで、こういったことを徹底していくことで解決されるものかなと考えている。

国連番号を車外に表示するとか、データベースを整備してPCやスマートフォンなどの通信端末でも利用できるようにという要望ですが、消防法上は積載する危険物の類・品名・数量は全て表示するとされていて、国連番号の表示とかデータベースの整備というところまでは現在のところ、必要ないかなと考えている。

#### 4. 危険物の規制の国際ルールへの統一について

危険物に関するコンテナ輸送については、外航海運・内航海運ともに国際ルールで運用されているが、陸上輸送となった時点で危険物の定義に差異が発生することとなる。については、国際ルールへの統一を図られたい。

**【回答】** 消防庁危険物保安室

外航・内航海運ともに国際ルールが適用されているということですが、陸上輸送となった時点で危険物の定義に差異があるということで統一を図ることが要求されている。

現状、国際基準上はGHSのほうで国際基準では危険物というのは、引火点が93度未満のものということになっております。ただ、消防法では引火点250度で、ここに差異がある。

しかしながら、この差異は過去の長い検討の中で、日本における地震の発生状況がポイントになっており、実験等を踏まえて何らかの着火、延焼する危険性がある。

また高圧高温で使われた場合の危険性は低くないということもわかっており、

その危険性に応じた規制が必要だと考えており、現状は引火点が高いものについては、危険性に応じた規制をしているので、一定の合理化が図られているものと考えている。

## 5. 国際海上コンテナによるフレキシブルタンク輸送について

国際海上コンテナによるフレキシブルタンク輸送について、「危険物に関する規則の省令」が規制緩和された結果、ドライコンテナによる輸送が増加し、液漏れ災害や車両火災など重大事故が発生し、運転手並びに一般市民が極めて危険な事故に巻き込まれる状況があるため、動植物油（液体）の国際海上コンテナ輸送については、タンクコンテナでの輸送に限るよう改正されたい。

### 【回答】 消防庁危険物保安室

平成12年に改正いたしまして、フレキシブルタンクの輸送は引火点130度以上のものに限って認めることにしたところである。

過去からの事故の報告をもう一度ここで調べたのですが、平成12年からの改正を危険物の輸送に関して見ると、事故が発生しているのは1件である。

最近5年間は発生していないということもあるので、今のところ、これによって危険物の輸送に危険性が増大しているという認識は今のところはない。

ただ、危険物以外の物を搬送しているときの事故は和歌山県とかで発生しているのは認識しているので、こちらについては国土交通省を初め、関係の省庁と連携して情報収集は継続して把握してまいりたい。

## 【質疑・応答】

### 【要望】

1番の情報通信インフラの整備について、昨年是一定の予算を確保していただいて、実験もされ、取り組んでいただけたということはまことにありがたいと思っています。ありがとうございます。私どもとしても、世界的に見ても、まさにデジタル時代の改善といいますか、情報通信インフラという意味では日進月歩、かなり進展していると考えています。しかしながら、ここに記載のとおり、そこに新たな制度ができたとき、値段が高ければ、各船社、なかなか導入に踏み切れないということがございます。導入したとしても、大容量・高速でないといふと余り意味がないので、今後も引き続き適切な予算を確保していただいて、安価にかつ大容量のインターネット環境が整えられるよう、引き続きよろしく申し上げます。

2番目の船員税制確立への取り組みにおきましては、まさに昨年のご回答は、船員に対する税制上の措置は慎重に考えるべきだという部分でございましたが、今年度につきましては、自治体の判断だということで、若干、一歩進んでいただけたの



かなと認識しております。

そういう状況の中で、私どもとしましては、平成23年でしたかね、当時の自治庁内簡の意向が確認されて以降、各自治体、全国的に陳情に回ってまいりました。その結果、平成26年には三重県の四日市市、28年には同じく三重県の鳥羽市において住民税の一部減免が実施されたという状況でございます。

そういう状況の中において、3月31日だったと思いますが、国土交通委員会の中において、ある公明党の先生からの地方住民税に関する質問の中で、総務省の担当官が回答されております。その中で各自治体から質問があった場合には適切に対応していきたいという回答をいただいております。そういう形で「適切」というところを、我々の認識では正しく捉えていただけて適切に対応していただきたいと思っています。

各自治体を回って私どもが感じるのは、各自治体、横と縦を見ていると、まさに横の自治体がやったら私どもも取り組みやすいという流れと、総務省さんの後押しがあればという回答がまさにそういう状況が多いわけでございます。そういう状況の中において、総務省さんとしても積極的に私どもの取り組みが進むよう、今後ともバックアップをお願いしたいと思っております。

#### 【要望】

W i - F i に関しては、過去からずっと続いている課題だと認識しております。先ほど「観光庁とも連携しながら」ということで、協議会の検討も進めていらっしゃるということでありましたので、引き続き訪日外国人観光客が日本においてストレスフリーになるような環境づくりをお願いしたいとともに、日本国民が実際W i - F i の環境の中で、最近、聞くのは、無料公衆無線ランが浸透しつつあるものの、実際に使うときにつながらないケースがあるといったことを聞きます。ですので、インバウンドもそうですし、利用する日本国民側と双方のストレスフリーが発展できるように引き続き取り組みをお願いしたいと思っております。

#### 【質問】

まずEMSに関して、EMSと国際エクスプレスサービスで通関業務に若干の違いがあるというご回答いただきましたが、通関業務は明確な違いがあると聞いておりました、具体的にはEMSに関しましては税関の職員が、輸出入の拠点となる集配局まで出向いて通関する。一方で国際郵便エクスプレスは自前でという形になっているということですので、その差に関してイコールフットイング、具体的に言えば国際エクスプレスにつきましても、同様の通関という形になるように改善いただければと、これは要望で私どもは受けておりますので、ぜひご検討いただければと

思います。

あと消防庁については、I S Oコンテナということですが、具体的にはどちらかということ、先ほどご回答いただいたのは、I M D Gタンクコンテナということで、コンテナのほうだと理解いたしました。こちらで要望させていただいているのは、下に載せるためのシャーシのほうだということでございます。

具体的にはシャーシ、当然つくるときにはI S Oコンテナ、タンクコンテナがどんなのが載るかなんて当然わからないんですね。荷主のもので、港に来て初めて決まりますので、ただし設置許可申請のときに、そのコンテナ番号を書かなければいけない。実際に物が無いのにその番号が書けないだろうということ、そこが何とかならないのかという形の要望です。

あるいは、I S Oコンテナが変わるたびに、照合への軽微な変更届が要ということですが、一方、消防が管轄によって、きょうは忙しいからダメということ、結局、許可を得られないまま、荷物を受けるときが来てしまうということがあるということです。ですので、そちらの部分については改善ということ、その部分は実態を把握していただいて改善していただけないかということですので、よろしくをお願いします。

併せまして、I S Oコンテナについて、先ほど英文ということ、知識を有している者が同乗されているということですが、特にI S Oコンテナは直前に来るということがありまして、いきなりファクスでM S D Sの英文がポンと送られてくる。その物についても、一般名物質名であればわかるのですが、製品名で来たり、訳のわからない化学物質で来る。ですので、フラッシュポイントと書いてあるのは引火点だなという部分で、引火点から第三石油類だというのを読み取っているのが実態だと聞いておりました。しかもそれは、危険物輸送にかなり慣れているというか、専門的な業者ですらそうでありまして、一般的なドレー業者というのは何が来るかわからない、ただ来たのを載せているという状況で、場合によっては許可を得ていない事業者、第三類、第四類が何かということがよくわかっていないようなドレー業者が受けているのもあると非常に危険だと聞いていますので、そこについてもお考え等をお聞かせいただければと思います。よろしくをお願いします。

**【回答】**

国際郵便のところで、税関の手続きとかいろいろご意見をいただきましたが、実は総務省は税関はやっていなくて、財務省になると思いますが、財務省さんも一応、国際郵便と国際エクスプレスサービスの差異は認めていらっしゃるということ、今の制度があるということです。

**【要望】**

例えば郵便とか、郵便に類する小さなものであればいいのですが、EMS というのがだんだん民間になってから、より商売的になったというか、最近クールまでやるようになってきた。クールまでやってこれが郵便なのかと。国際エクスプレスとほとんど変わらない領域になってしまっているの、そういう現実も踏まえて、それは財務省さんとも協議の場があるかと思しますので、ぜひともよろしくをお願いします。

**【質問】**

最後に1点だけ。国際海上コンテナのフレキシブルタンクは昨年も事故は1件だと思いますが、事故のレベルとして、重大な事故なのか。私が聞いているところによると、貨物の破損とかそういう事例、ヒヤリ・ハットレベルなのか、小さな貨物事故といえますか、そういうのはすごい頻度で発生していると聞いています。重大事故が発生しないと対応できないのかどうなのか。その事故の事例1件というのは、どのレベルの事故だったのか教えていただければ幸いです。

**【回答】**

私どもが把握している危険物の事故は、栃木県で発生した事故と。私たちが報告いただいているのはこれのみでございます。それも、消防法上ではフレキシブルタンクなら何でもいいよと言っているわけではなくて、当然運搬されるものでなければいけないとか、それ以外にもいろいろな基準を設けて、危険物を運ぶものなので、一般のワインとか運ぶフレキシブルタンクとは段階の違う基準を設けているところがあります。栃木県の事案についても、口、取り出し口ですね、取り出し口が本来、危険物の輸送上は上方について運送すると、運搬の基準、積載の基準にも書かれていることですが、それが守られていなかったという話も聞いておりますので、その事故が重大かどうかということは別にして、その基準がきちりと守られていない状態での運行ではなかったかと把握しています。

**【回答】**

すみません。ISOコンテナの話ですが、コンテナだけで許可を取っているわけではなくて、コンテナとシャーシのセットで許可を取っていただいていると思います。今回、国の基準で示しているのは入港前、到着する前から設置許可の申請とか完成検査の申請は受けられるようになっているとともに、書類が多くなると大変だと思いますので、出すときのほかの国の海事機関の許可証の写しなどをもって、本当に必要最低限のもので申請ができるようにしているということがあります。

加えて、完成検査のときも、載せないといけないというのは、例えばシャーシが一個で、コンテナが複数の場合であれば、結合する部分が同一性の適合性が見られ

るのであれば、代表する一つだけで検査はいいですよということも示しているので、大分、簡素化は図られていると思います。

**【質問】**

ただ、そもそもシャーシをつくるときに、コンテナが決まっていなければならない。実際、決まりようがないんですね。コンテナ自体は運送業者が持っていませんので、あくまでも荷主のものでありますから、上がない段階で、ただし上が必要だとか、その上の要件が求められる。これは何とかならないかなと。

**【回答】**

建物とかもそうですが、こういうのをつくりますというのがあって、まず事前に申請とかはできると思うんですけど。

**【質問】**

要は、ISOコンテナ自体はIMDGの規格になっているということですから、それを載せるという前提で、別に特定ではなくて、不特定のもので例えば何とかならないのか。実際に載せるものである。

**【回答】**

一番確認したいというのが結合性の部分なんですけどね。そこが確実に漏れないというのが見られればいいんですけど。

**【要望】**

シャーシが漏れるわけではないですから。漏れるかどうかというのはISOコンテナ、コンテナ自体の話ですから、シャーシには関係ないんですよ。そこは、現実的には単車概念、普通のタンクローリーのイメージでこの制度ができていますので、ISOコンテナは多分想定されていないのではないかという発想で、それを無理やり適用するからこんなことになってしまっているというように聞いておりました、このところ、何年か何とかならないのと言われ続けておりますので、ぜひともご検討をお願いします。来年には回答がいただけるようにお願いします。