

規制改革集中受付月間（2004年6月）への当協会要望の結果

【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17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18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

番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	制度の 所管官庁	措置 の 分類	措置 の 内容	措置の概要(対応策)・・・所轄官庁の 回答	規制改革・民間開放推進室 からの再検討要請	措置 の 分類	措置 の 内容	措置の概要(対応策)・・・所轄官庁の 再回答
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制度を適正化すること。	財務省 総務省 国土交通省等	f f d		税制改正要望であり、規制緩和にはあたらない 単に税の減免や特例措置を求めるものである。 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。	再検討要請出されず			
2	外貨埠頭会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	e		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。	貴省回答は昨年11月に実施した「規制改革集中受付月間」に係る回答と同様であるが、その後引き続き要望もあることから、見直しの可否について再検討され、示されたい。	e		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。 なお、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。
			国土交通省	b				b		輸出入及び港湾・空港手続関係業務の最適化計画については、平成16年度に税関システム等のレガシーシステム刷新可能性調査の結果と連動した形で、適宜パブリックコメント等を通じて利用者の意見を聴取しつつ、平成16年度中に見直し方針を策定し、平成17年度末までのできる限り早期に最適化計画を策定するという工程で、関係府省と連携して検討作業を進めているところである。作業工程を考慮すると、平成16年度中に最適化計画を策定することは困難であるが、平成17年度末までのできる限り早期に策定すべく努力したい。

規制改革集中受付月間（2004年6月）への当協会要望の結果

【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17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18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

番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	制度の 所管官庁	措置 の 分類	措置 の 内容	措置の概要(対応策)・・・所轄官庁の 回答	規制改革・民間開放推進室 からの再検討要請	措置 の 分類	措置 の 内容	措置の概要(対応策)・・・所轄官庁の 再回答
3	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、さらに省庁間に共通する項目の標準化、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減・簡素化するよう要望する。	法務省	b	III	1. 手続の見直しについては、規制改革・民間開放推進3か年計画において、シングルウィンドウ化の成果と問題点を踏まえ、申請手続や申請書類の徹底した省略、簡素化を図り、速やかにワンストップサービスの一層の推進を図ることとしており、関係者の意見をふまえて、業務・システムの最適化計画を平成17年度末までのできる限り早期に策定するよう、関係府省と検討を進めているところである。 2. また、手続の簡素化、国際標準への準拠の一環として、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。	業務・システムの最適化計画の策定を平成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。16年度中に策定困難とされる理由があれば具体的に示されたい。	b	III	輸出入及び港湾・空港関係業務等の最適化計画等の策定については、平成15年7月に策定された「電子政府構築計画」において、まず、レガシーシステムに係る刷新可能性調査を実施し、次に最適化に係る見直し方針を策定した後に、平成17年度末までのできる限り早期に最適化計画を策定するとの実施スケジュールが定められている。これらの検討にあたっては、最適化に係る見直し方針及び最適化計画について、刷新可能性調査の調査結果に基づきシステム全体のあり方や業務のあり方を含めて検討し、また、関係府省と意見調整及びパブリックコメント等を通じて利用者等の意見を十分に踏まえて検討し、策定する必要があることから、輸出入及び港湾・空港関係手続に係る最適化計画の策定を平成16年度中に実施することは困難であり、平成17年度にならざるを得ないが、平成17年度末までのできる限り早期に策定すべく努力したい。
			財務省	b	I			b	I	輸出入及び港湾・空港関係業務等の最適化計画等の策定については、平成15年7月に策定された「電子政府構築計画」において、まず、平成16年度に税関システム等のレガシーシステムに係る刷新可能性調査を実施し、次に最適化に係る見直し方針を策定した後に、平成17年度末までのできる限り早期に最適化計画を策定するとの実施スケジュールが定められている。これらの検討にあたっては、
			厚生労働省	b	I			b	I	①税関システムの刷新可能性調査は、外部専門家に委託して調査を行っており、NACCSについては、官民業務の分離や海上システムと航空システムとの統合の可能性についても検討しているため、調査内容が多岐にわたり、調査結果の取りまとめは平成16年度になること、
			農林水産省	b				b		②最適化に係る見直し方針及び最適化計画については、刷新可能性調査の調査結果に基づきシステム全体のあり方や業務のあり方を含めて検討し、また、関係府省と意見調整及びパブリックコメント等を通じて利用者等の意見を十分に踏まえて検討し、策定する必要があることから、輸出入及び港湾・空港関係手続に係る最適化計画の策定を平成16年度中に実施することは困難であり、平成17年度にならざるを得ないが、平成17年度末までのできる限り早期に策定すべく努力したい。

規制改革集中受付月間（2004年6月）への当協会要望の結果

【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17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18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

番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	制度の 所管官庁	措置 の 分類	措置 の 内容	措置の概要(対応策)・・・所轄官庁の 回答	規制改革・民間開放推進室 からの再検討要請	措置 の 分類	措置 の 内容	措置の概要(対応策)・・・所轄官庁の 再回答
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	C		乗員上陸許可の目的からしても、現行を上回る期間、上陸を認める必要性 はないものと考えられる。 なお、人道上必要と思われる場合等については柔軟に対応しているところ である。	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。これらの観点も踏まえ、 再度検討されたい。	C		人道上必要と思われる場合等については柔軟に対応しているところである。 なお、外航客船であれば長期にわたり本邦内を就航することは想定されず、乗 員上陸許可の日数により運行計画策定に支障が生じることは想定されない。
5	日本籍船 でのカジノ の自由化	日本籍船では現行刑 法が適用されるた め、公海上であつて 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。	法務省	C		C: 全国規模で対応不可。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。いずれかの省庁において、カジノを法制化する法律を立 案することとなれば、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			
			警察庁			回答なし				

規制改革集中受付月間（2004年6月）への当協会要望の結果

【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17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18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

番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	制度の 所管官庁	措置 の 分類	措置 の 内容	措置の概要(対応策)・・・所轄官庁の 回答	規制改革・民間開放推進室 からの再検討要請	措置 の 分類	措置 の 内容	措置の概要(対応策)・・・所轄官庁の 再回答
6	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	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。	b	I	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。
7	ねずみ族駆除免除検査証書の有効期間の延長	国際条約(International Health Regulation)では標記証書の有効期間を6か月とし、さらに1か月延長の採用を各国政府の裁量に委ねている。わが国では当該1か月延長を認めず、外国政府が発給した1か月延長の証書も認めていない。当該証書は国際条約に基づき締約政府が発給するものであり、有効性を認めるべきである。	厚生労働省	a	IV I	検疫港に入港する船舶については、国際保健規則に準じて延長された、ねずみ族駆除施行(免除)証明書の受け入れ等を認める方向で検討する。 なお、検疫法第21条に基づき検疫港以外に入港する船舶、並びに、検疫を実施した際にねずみ族の駆除が十分に行われていないと認められた船舶の取扱いについては、平成17年度に予定されている国際保健規則の改正にあわせ検討する。	検疫港に入港する船舶に関する措置について、当該措置を講ずる具体的な時期及び内容等を示されたい。また、平成17年度に予定する国際保健規則の改正にあわせて検討するとしている検疫港以外に入港する船舶等に関する措置の具体的な検討内容等について示されたい。	a	IV I	検疫港に入港する船舶については、各国政府機関により国際保健規則に準じて延長を認められたねずみ族駆除施行(免除)証明書の受け入れを認め、平成16年度内の実施を目途に無線検疫により検疫手続が行えるように検討する。 なお、国際保健規則については現在WHOにより改正が検討されており、その内容については未だ確定されていないが、証明書の取扱いについては国際保健規則に準ずるよう検討を行う。

規制改革集中受付月間（2004年6月）への当協会要望の結果

【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17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18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

番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	制度の 所管官庁	措置 の 分類	措置 の 内容	措置の概要(対応策)・・・所轄官庁の 回答	規制改革・民間開放推進室 からの再検討要請	措置 の 分類	措置 の 内容	措置の概要(対応策)・・・所轄官庁の 再回答
8	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	現在「特定有害物質等の輸出入等の規制に関する法律」(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。	環境省	C		我が国においては、船舶のうち有害物質を有するものが、解撤を目的として国境を越える移動がなされる場合、当該有害物質の処分を目的の一つとしている場合には、バーゼル条約の対象になるとみなしている。有害物質の種類・分量が分からぬまま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も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、船内の有害物質の種類・分量を全て把握することが困難、という理由で、バーゼル法等の手続を行わずに輸出することは、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、特定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。 バーゼル条約は、有害物質の除去を義務付けているものではない。また、バーゼル法で規制対象となる船舶について、解撤目的の輸出が不可能なものではなく、バーゼル法の手続を経れば可能であることから、同法に基づく手続きを踏まれるようお願いする。	要望者より、以下の追加意見あり。 このままでは船舶解撤を円滑に行えないことを強く危惧している点を踏まえ、再検討願いたい。 「解撤船舶の輸出はバーゼル法の手続きを経れば可能とのことだが、バーゼル法は有害物質の移動を抑制する法律のため極めて煩雑な手続きが要求され、船舶に当て嵌めた場合実質的に日本籍船の輸出は不可能となる。まず、これまでに建造された船舶に含まれる有害物質の種類・分量については造船所にも記録が残されておらず正確に把握することはできない。次に、バーゼル条約を厳格に適用した場合輸入国から有害物質の除去が求められる可能性も十分予想されるが、構造・設備機器に含まれる有害物質を分離・除去することは船舶の安全運航を脅かすこととなる。現在大型船舶を解撤できる国は世界でも限られていることから無理やり解撤船舶の輸出を抑制した場合、解撤されるべき老朽船が市場に滞留することになり却って深刻な環境汚染を引き起こすことが考えられる。また、船舶はその9割以上が再利用・再使用されるリサイクルの優等生であり、輸出入を規制すべき有害廃棄物とは性格が異なるものであ	C		バーゼル条約では、特定有害廃棄物等を輸出する際の関係国への事前通告・同意取得、環境上適正な処理がされることの確認のほか、移動書類の携帯を義務付けている。バーゼル法は有害物質の移動を抑制する法律のため極めて煩雑な手続きが要求されるとのことだが、同法は、バーゼル条約上の最低限の要求を満たしているものであり、これ以上の手続きの簡素化は同条約に反することとなり不可能である。 また、これまでに建造された船舶に含まれる有害物質の種類・分量については造船所にも記録が残されておらず正確に把握することはできないとのことだが、アスベストやPCBなど含まれていると考えられる有害物質や、それらが含まれていると考えられる箇所を特定し、試験・分析を行って有害物質の含有状況を把握することは可能であると思料。 アスベストやPCBなどの危険物質の種類・分量が分からぬまま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も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、船内の危険物質の種類・分量を全て把握することが困難、という理由で、バーゼル法等の手続を行わずに輸出することは、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、特定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。 また、これまでのバーゼル条約締約国会議においては、解撤船舶の取扱いについてIMO、ILOを交えた議論が行われているが、今のところ結論は見えていない状況であり、現行のバーゼル条約及びバーゼル法で解釈し得る措置を行うことが必要と思料。 バーゼル条約は、有害物質の除去を義務付けているものではない。また、バーゼル法で規制対象となる船舶について、解撤目的の輸出が不可能なものではなく、バーゼル法の手続を経れば可能であることから、同法に基づく手続きを踏まれるようお願いする。

規制改革集中受付月間（2004年6月）への当協会要望の結果

【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17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18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

番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	制度の 所管官庁	措置 の 分類	措置 の 内容	措置の概要(対応策)・・・所轄官庁の 回答	規制改革・民間開放推進室 からの再検討要請	措置 の 分類	措置 の 内容	措置の概要(対応策)・・・所轄官庁の 再回答
			経済産業省	C		我が国においては、船舶のうち有害物質を有するものが、解撤を目的として国境を越える移動がなされる場合、当該船舶は特定有害廃棄物等に該当し、バーゼル条約の対象になるとみなしている。有害物質の種類・分量が分からぬまま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も有害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を行わずに輸出することは、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、特定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。 解撤目的の船舶がバーゼル条約の対象となるかについて、条約会合での議論が結論に達していないのは事実であるが、我が国としては、平成10年12月14日付、加藤修一参議院議員の質問趣意書に対し、平成11年1月22日答弁書において「アスベスト又はPCBを含む物質又は物体は、バーゼル条約の規制対象となる「有害廃棄物」に該当するものである。一般に、アスベスト又はPCBを含む備品が存在する船舶が、解撤を目的として国境を越える移動がなされる場合で、当該備品の処分をも目的の一つとしている場合には、バーゼル条約の規定に従って、輸入国である締約国に対し、当該移動の計画を通告し、その同意を得る等、手続きをとる必要があると考える。」と内閣として回答している。 従って、現にアスベスト又はPCB等バーゼル条約附属書 I かつⅢに該当する物質を含む船舶が、解撤を目的として国境を越える移動がなされるのに際し、本要望は、条約で定められた手続きを行わないことに通じ、法制上適当でないとする。そもそもバーゼル法は輸出禁止を取り決めているものではなく、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であっても、バーゼル法第4条第1項の規定により外国為替及び外国貿易法第48条第3項の規定による輸出の承認を受けることにより、輸出は十分可能となることから、「大型船舶の解撤が閉ざされることを意味する」とはならないと考える。 バーゼル法で規制対象となる船舶の解撤目的の輸出にあっては、バーゼル法の手続を経て適正に行われるようお願いする。	る。主要リサイクル国の現状をみても船舶解撤業が一大地域産業を形成するとともに雇用の創出にも大きく貢献しており、そのような国では船舶自体を有害廃棄物とはみなしていない。リサイクル国での環境・労働安全問題の改善が必要なことは認識するが、単に「船舶の国境を越える移動を管理・禁止」することで解決できるものではない。船舶解撤はバーゼル条約の概念にない多数の利害関係者／考え方が含まれる複雑な経済活動であり、そのため、船舶の建造時から解撤国への船舶の最終航海の安全性までを考慮した改善策が国際海事機関(IMO)で検討されているところである。バーゼル条約締約国会議でもIMOとの協調の必要性が認識されており、船舶を条約の対象とするかについて明確な結論は出されていない。このような状況下、船舶を同条約の対象とすることについて多くの国がそれを見守りつつ対応のタイミングを図っているなか、平成11年5月、わが国は十分に関係者の意見も聞かず適用の判断を行い、実質的に日本籍解撤船の輸出が不可能となる通達を発出した。本通達は、日本籍船につきまとうハンディキャップとして、日本籍船減少の理由のひとつとなっている。従って、日本籍船の円滑な解撤を確保し、より環境に優しい船舶への代替を促進するために同通達の廃止を求める。」	C		バーゼル条約では、特定有害廃棄物等を輸出する際の関係国への事前通告・同意取得、環境上適正な処理がされることの確認のほか、移動書類の携帯を義務付けている。バーゼル法は有害物質の移動を抑制する法律のため極めて煩雑な手続きが要求されることだが、同法は、バーゼル条約上の最低限の要求を満たしているものであり、これ以上の手続きの簡素化は同条約に反することとなり不可能である。 また、これまでに建造された船舶に含まれる有害物質の種類・分量については造船所にも記録が残されておらず正確に把握することはできないとのことだが、アスベストやPCBなど含まれていると考えられる有害物質や、それらが含まれていると考えられる箇所を特定し、試験・分析を行って有害物質の含有状況を把握することは可能であると思料。アスベストやPCBなどの危険物質の種類・分量が分からぬまま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も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、船内の危険物質の種類・分量を全て把握することが困難、という理由で、バーゼル法等の手続を行わずに輸出することは、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、特定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。 また、これまでのバーゼル条約締約国会議においては、解撤船舶の取扱いについてIMO、ILOを交えた議論が行われているが、今のところ結論は見えていない状況であり、現行のバーゼル条約及びバーゼル法で解釈し得る措置を行うことが必要と思料。 バーゼル条約は、有害物質の除去を義務付けているものではない。また、バーゼル法で規制対象となる船舶について、解撤目的の輸出が不可能なのではなく、バーゼル法の手続を経れば可能であることから、同法に基づく手続きを踏まれるようお願いする。

規制改革集中受付月間（2004年6月）への当協会要望の結果

【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17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18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

番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	制度の所管官庁	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)・・・所轄官庁の回答	規制改革・民間開放推進室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)・・・所轄官庁の再回答
9	内航輸送用トレーラー・シャーシの車検制度の緩和	内航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。また、国土交通省では、平成16年度中に安全確保、環境保全、技術進歩の面から有効期間の延長を判断する調査を実施することとなっているが、これを早急に取りまとめ、その結果に基づき所要の措置を講じられたい。	国土交通省	b	I	車検有効期間については、安全で環境等の調和のとれた車社会の実現を目指すという車検・点検整備制度本来の目的を念頭に置き、必要なデータ等を収集の上、安全確保、環境保全、技術進歩の面から有効期間の延長を判断するための調査を平成16年度中にとりまとめ、その結果に基づき速やかに所要の措置を講ずることとしている。	今年度中にとりまとめるがあるが、実施困難とされる理由があれば具体的に示された上で、実施時期についても具体的に示されたい。	b	I	車検有効期間延長を判断するための調査を平成16年度中にとりまとめるべく行っているところであり、現時点で措置内容及び時期等について具体的にお示しすることは困難である。
10	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べきである。	国土交通省	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。	同一航路に反復継続して利用される海上輸送シャーシ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ができる場合は、認めてもよいのではないかと見直しの可否について再検討され示されたい。	c		1. お示しの措置の内容は必ずしも明らかではなく、地方公共団体が臨時の駐車スペースとして港湾用地を提供する担保措置の具体的な内容及び実効性が不明であるとともに、一台当たりの駐車スペースに何台程度の複数登録を可能とするかという問題もある。また、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。 2. 仮に1. 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、警察庁の所管である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。 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。

規制改革集中受付月間（2004年6月）への当協会要望の結果

【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17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18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

番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	制度の 所管官庁	措置 の 分類	措置 の 内容	措置の概要(対応策)・・・所轄官庁の 回答	規制改革・民間開放推進室 からの再検討要請	措置 の 分類	措置 の 内容	措置の概要(対応策)・・・所轄官庁の 再回答
			警察庁	C	港湾地区において路上に放置されたシャーシ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、事業者団体、港湾を管理する自治体等において、少なくとも、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。このため、事業者団体、港湾を管理する自治体等においてかかる担保措置を確実に講じ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ない限りは、慎重な判断をせざるを得ない。	同一航路に反復継続して利用される海上輸送シャーシの複数登録の場合で、地方公共団体が臨時的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、シャーシの適正保管・管理ができる場合は、認めてもよいのではないかと見直しの可否について再検討され示されたい。	C	前回答のとおり、港湾地区において路上に放置されたシャーシ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、事業者団体、港湾を管理する自治体等において、少なくとも、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。このため、事業者団体、港湾を管理する自治体等においてかかる担保措置を確実に講じ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。しかしながら、そのような見通しを得られる具体的な御提案をいただいていないところである。		