

2-(1)	特殊車両通行許可の迅速化等
要望の視点	1.復旧
規制の根拠法令	道路法、道路交通法、道路運送車両法、車両制限令
要望の具体的内容	被災地域への特殊車両の通行について、道路管理者等の指定する経路を通行することを条件として、一定期間通行許可の免除する。または許可の迅速化を求める。
規制の現状と要望理由	<p>重量物の輸送等で特殊車両を使用する際には、道路法・道路交通法・道路運送車両法によって定められた手続きにより事前に通行許可申請を行い、許可を得てから運搬することになっている。具体的には許可申請目標月の3ヶ月前には書類作成の下打合せを行い説明会などの手順を経て、通行許可申請を提出、受理後2～3週間で許可書交付となるのが一般的であり、事故・トラブル等の緊急時にも同様の手続きを行う必要がある。</p> <p>被災地においては道路事情が通常通りではなく、新規の経路を選択する必要に迫られるケースもあり、また新たな車両による輸送を行なう必要もあり、被災地の復興の障害になっている。</p> <p>今回の震災では例外処置として御対応頂いているが、それでも受理まで数週間の時間がかかっていること、また今後件数が増加すると予想されることから、担当窓口を通じた早急な許可の仕組みを確立いただくことにより、より迅速に対応できるようにする必要がある。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省 警察庁

2-(2)	緊急通行車両手続きの簡素化等
要望の視点	1.復旧
規制の根拠法令	道路交通法、災害対策基本法
要望の具体的内容	<p>①緊急車両確認証明の事前届出を行っていない車両が、例えば被災建物の復旧や燃料輸送、復旧体制の早急な構築を目的とした先遣隊派遣など、災害応急対策活動等に従事する場合の緊急車両通行確認の手続きの簡素化を求める。</p> <p>②通信事業者や放送事業者に対して、緊急通行車両の事前届け出制度を活用できるようにする。</p>
規制の現状と要望理由	<p>①現状では建物復旧の目的であっても工事用車両、運搬用車両の通行が認められず、復旧に支障をきたしている。また、停電による電力会社からの電力供給が途絶えた際、非常用エンジンにより電力供給を行なうが、その際の燃料輸送を行なうタンクローリー等の通行が遅れると被災地の電力供給に困難が生じる。更には、復旧体制構築に向けた先遣隊の派遣では、レンタカー等、事前届出手続き制度を活用できない車両を使用する場合があるため、災害応急対策活動等に従事する場合に限り、緊急通行車両申請に係る手続きを簡素化してもらいたい。</p> <p>②現状では、電気事業者や電信電話事業者においては定義されているが、通信事業者や放送事業者にも新たに定義付けを行なって頂きたい。(災害が発生してから申請を行っており、被災地への復旧支援班が出発するまでに時間を要するため)</p>
制度の所管官庁及び担当課	警察庁、都道府県公安委員会

2-(3)	緊急自動車指定申請書 添付書類簡素化
要望の視点	2.復興
規制の根拠法令	道路交通法39条 緊急自動車
要望の 具体的内容	<p>緊急自動車指定申請書の添付資料 簡素化。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同型車種の複数台口を一括申請する際、代表1台の写真のみor外観図のみで申請としたい。
規制の現状と 要望理由	<p>車両完成後、速やかに納車し、復興等に活躍・活用していただきたいと考えているが、納車前の緊急自動車指定申請に時間がかかっている。(準備に数日、審査に約2週間)</p> <p>[現状例] 同型車種の一括申請であっても全車分(例えば同型100台分)の写真撮影・添付し、申請している。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	都道府県公安委員会

2-(4)	場内専用車の公道走行
要望の視点	1.復旧
規制の根拠法令	道交法
要望の具体的内容	フォークリフト等の場内専用車(ナンバー無し)の公道走行を認める。
規制の現状と要望理由	津波等の復旧作業においては、自事業所内作業のみでは収まらない。 フォークリフト等の場内専用車(ナンバー無し)の公道走行が出来ないため、公道走行可能な車両手配が必要となる。このような場合、車両手配も困難である。
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省

2-(5)	トラック運転資格の緩和
要望の視点	3.その他
規制の根拠法令	道路交通法「中型免許制度」
要望の具体的内容	<ul style="list-style-type: none"> ・平成19年度に「中型免許制度」が創設され、4tトラックの運転をするには中型免許が必要となり、ドライバーの確保が困難な状況。 ・緊急時は、普通自動車免許保持者へも緩和を要望したい
規制の現状と要望理由	<ul style="list-style-type: none"> ・中型免許が、車両総重量11t未満、最大積載量6.5t未満となっており、旧制度の普通免許で運転可能であった、車両総重量5t以上8t未満及び最大積載量3t以上5t未満の範囲が中型免許保持者でないと運転できなくなった為、緊急時の規制緩和を要望
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省

2-(6)	45フィートコンテナの国内輸送規制
要望の視点	2.復興
規制の根拠法令	道路交通法、道路運送車両法の保安基準適合義務、車輛制限令
要望の具体的内容	45フィートコンテナにおける道路法による許可申請の緩和。道交法第57条の緩和ないしは特例控除、第77条の制限外積載許可取得の条件及び期間、申請手続きの緩和。道路運送者両方による保安基準適合義務の緩和
規制の現状と要望理由	リーマンショック後の海運業界の冷え込みに従い全世界的に新造コンテナが不足する中で、米欧中を中心として普及している45フィートコンテナでの復興貨物の輸送も考えられるが、現行法上は国内輸送が認められておらず、特例許可取得にも非常に時間等を要する。復興貨物の輸送コンテナの多様化を図り、早期の復興資材の輸入促進を図るためにも、規制緩和をお願いしたい。
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省

2-(7)	復興物資等の国内輸送におけるISO規格大型海上コンテナの活用 (集配トレーラの通行許可に付される国際貨物限定条件の撤廃)
要望の視点	2.復興
規制の 根拠法令	道路法第47条、第47条の2、車両制限令第3条、海上コンテナ用セミトレーラ連結車の橋梁照査式適合車両の取扱いについて(平成10年3月31日付通達)、バン型等の連結車に係る特殊車両の通行許可の取扱いについて(平成6年9月8日付通達)
要望の 具体的内容	<p>通達「海上コンテナ用セミトレーラ連結車の橋梁照査式適合車両の取扱いについて(以下、橋梁照査要領)」の国際貨物限定条件を削除し、国際貨物積載時と国内貨物積載時の特殊車両通行許可制度の基準を統一する。</p> <p>これにより、復興物資、震災廃棄物、並びに、一般産業物資の国内輸送にISO規格大型海上コンテナ(20FT/40FTコンテナ)と内航船輸送網が活用可能となり、物資の大量輸送インフラを整える事ができる。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>国内各港には、橋梁照査要領に基づき道路通行が許可された海上コンテナ用セミトレーラが多数配備されているが、当該通達により積荷が国際貨物に限定される。この為、当該車両を復興物資、震災廃棄物、並びに、一般産業物資の国内輸送に活用する場合には、同一車両、同一経路であっても、通達「バン型等の連結車に係る特殊車両の通行許可の取扱いについて」等に基づく再申請が必要となり、かつ、審査基準が異なる為、積荷を5~20%程度減載する必要がある。</p> <p>今後、電力供給の安定した西日本地域、或いは、海外から東日本地域への復興物資、一般産業物資等の供給が見込まれるが、国内産品よりも海外産品の方が、ISO規格大型海上コンテナを活用した低コストでの大量海上輸送が可能であり、国内産業の復興に不利な競争条件となっている。</p> <p>国交省道路局の資料では、車両軸重が増し、道路への悪影響が増す(舗装:軸重4乗比例/橋梁:軸重12乗比例)とあるが、幹線部分を海上輸送する前提に立てば、むしろ道路影響総量は大幅低減できる。</p> <p>本件は、規制制度改革分科会では平成23年度検討開始予定の事項であるが、今般の事態を鑑み、恒久的かつ早期の実現を要望する。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	国土交通省 道路局

2-(8)	復旧時における導管の敷設のあり方
要望の視点	1.復旧
規制の根拠法令	道路法
要望の具体的内容	震災復旧時における既設ガス管の地中残置に関する規制の整備を要望する。
規制の現状と要望理由	震災により被害を受けたガス管の復旧作業を行う場合、当該ガス管を一旦掘り上げて新設ガス管を埋設するケースが考えられるが、早期復旧の観点から、既設ガス管を地中に残置したうえで新設ガス管を埋設する方法が効果的である。しかしながら、これらの方法については、都度道路管理者との協議が必要となるため、早期復旧の妨げとなる場合がある。そのため、早期復旧に資する、震災時の既設ガス管の地中残置に関する規制の整備を要望する。
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省

2-(9)	車検の有効期限の延長、指定工場要件の緩和等
要望の視点	2.復興
規制の根拠法令	道路運送車両法
要望の具体的内容	<p>①道路運送車両法による法定点検の有効期限に対する延長を求める。</p> <p>②指定工場要件(面積、人員、保守点検設備等)の緩和を求める。</p>
規制の現状と要望理由	<p>①自動車は、道路運送車両法により法定点検を受けなければならないとされているが、被災地においては車検を受けられる状況でない被災者が多くいるため、期限の長期限延長を求める。既に2ヶ月の延長措置が取られているが、さらに延長すべきである。また、3カ月、6カ月の法定点検についても同様に期限延長を行なうべきである。</p> <p>②車両を整備する指定工場は、作業場の広さ、整備士数、点検整備機器の完備等を満たし、各地方運輸局長の認証を得なければならず、被災した整備工場では要件を満たすことができなくなり、車両に対する保守点検等の作業ができない状況となる場合がある。そのため、被災地域での緊急車両、被災者の所有車両に対し迅速な点検整備を行ない、車両の安全運行、管理を行なうため、上記指定工場の認可要件を緩和願いたい。また、自社管轄の地方運輸局管内以外の地域に出張整備作業等が行なえるようにすることで、広く被災地の車両を助けることができるため、地域の規制も緩和願いたい。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省 自動車交通局 技術安全部 自動車情報課

2-(10)	車検持込登録作業の簡素化
要望の視点	2.復興
規制の根拠法令	道路運送車両法
要望の 具体的内容	<p>複数台口同型車種の車検持込検査時の現車持込の簡素化。 ・同型車種の場合、持込は代表1台のみとしたい。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>車両完成後、速やかに納車し、復興等に活躍・活用していただきたいと考えているが、完成検査証による書類登録以外は全車現物持込登録している。</p> <p>全車現物持込登録では1台/人の登録者が必要であり、複数台口の場合、納車までに時間がかかっている。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	国土交通省

2-(11)	ポスト新長期規制の適用延期
要望の視点	2.復興
規制の根拠法令	「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」(平成14年7月15日国土交通省告示第619号)、及び「道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示」(平成15年国土交通省告示第1318号)
要望の具体的内容	適用対象車種の継続生産車の開始を現状の平成23年9月1日から平成24年3月1日まで半年間延長する
規制の現状と要望理由	<p>本規制が適用されると、排出ガス基準値をクリアするための諸装置が付加されるため、車両重量の増加や、車両スペックの変更が予定されている。それに伴い、弊社供給製品もそれに合わせて各種仕様を変更しなければならない。継続生産車の登録期限が平成23年8月末までとなっており、以後の登録はできない。よってトラック生産車両メーカーは弊社架装メーカーでのリードタイムや、顧客の要望等を考慮しながら4月以降順次生産ラインを切替する予定であったが震災により、ライン切替が不透明になっている。このため、継続生産車の車両数が把握しづらく、また新型車との混在で、弊社では生産性があがらず、デメリットが多くなるため。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省 自動車交通局 技術安全部環境課

2-(12)	貨物自動車運送事業者によるレンタカー使用制限の緩和
要望の視点	2.復興
規制の根拠法令	道路運送法第80条2、貨物自動車運送事業法第4条3、貨物自動車運送事業法施行規則第2条4、自動車局長通達(昭和44年10月6日付・自貨第231号・自通第143号)、自動車交通局貨物課長通達(平成12年2月8日付・自貨第17号)
要望の具体的内容	<p>貨物自動車運送事業者が、引越シーズンに特例として認められているレンタカー使用について、復興期間中にも拡大適用できるように認めるべきである。また、当該期間中の事故修理及び整備・点検の代車におけるレンタカー利用も併せて認めるべきである。</p>
規制の現状と要望理由	<p>年度末及び年度当初において人事異動等に伴う引越輸送が極端に増大し、事業用自動車のみではその輸送力の確保が困難となっている。そこで、引越に係る輸送力を確保し、利用者のニーズに的確に対応するために、貨物自動車運送事業者が、3月15日から4月15日までの間に限り、15日未満の借受け期間で、且つ延長しないことを条件に、引越輸送にレンタカーを使用することが認められている。</p> <p>復興期の物流需要への増大に対応するためには、事業用自動車の臨時増車などもあるが、短期的な需要に対応するためには、レンタカーを簡便な手続きにより調達し利用するほうが容易である。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省自動車交通局貨物課

2-(13)	貨物自動車運送事業に係る営業所間の車両移動の弾力化
要望の視点	2.復興
規制の根拠法令	「貨物自動車運送事業に係る繁忙期における営業所間の車両移動の弾力化について」(1993年11月10日 自貨 第97号)
要望の具体的内容	<p>貨物自動車運送事業に係る車両移動の弾力化については、すでに「繁忙期(引越シーズン、夏季繁忙期、秋季繁忙期、年末年始繁忙期)」に限り、業務応援のため同一事業者の他営業所に事業用自動車を配車する場合、増減車に係る事業計画の変更事前届け出を不要としていた。</p> <p>この「繁忙期」の特例を「震災復興期間中」にも拡大適用(事前届出不要)する。</p>
規制の現状と要望理由	<p>繁忙期におけるトラック輸送対策として、通達で指定された繁忙期のうち、一定期間(30日以内)に限り、事業計画変更の事前届出や、道路運送車両法に基づく変更登録の申請を伴わずに、同一事業者の他の営業所に事業用自動車を配車することが認められている。(引越シーズン:3月15日～4月15日、夏季繁忙期:6月20日～8月20日、秋期繁忙期:9月1日～11月30日、年末年始繁忙期:11月10日～1月10日)</p> <p>これ以外の期間(通常期)では、通達の範囲外であるため、配車前と、配車後に、事業計画変更の事前届出や、道路運送車両法に基づく変更登録を行っている。</p> <p>そのため、復興期間中は全期間拡大適用となれば、需要に即した機敏な応援が各所で可能となる。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省自動車交通局貨物課

2-(14)	被災地事業所所属の貨物自動車の認可緩和
要望の視点	3.その他
規制の根拠法令	貨物自動車運送事業法
要望の具体的内容	被災地所属のトラックを他の地域にて運用する期間の緩和
規制の現状と要望理由	<p>被災地所属のトラックを他の地域にて暫定運用を行う場合、トラックは最大連続運行は144時間(6日間)とされており ①自動車及び運転者は144時間で、一旦所属車庫に戻るのが原則 ②144時間(6日間)を越えて車輛を配置し、運転者を交代させる事は不可 となっています。第7条で、「期間を定めて緊急調整区間を指定することができる」となっていますが、期間を定めると一般的には「増減車処理」の指導対象となり、申請・手続期間等、緊急対応処理が難しくなりますので、緩和していただければありがたい。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省

2-(15)	車両の抹消・自動車税に関する件
要望の視点	1.復旧
規制の根拠法令	道路運送車両法
要望の具体的内容	行方不明車両の一括抹消・一括自動車税納税(還付)処理
規制の現状と要望理由	<p>個別車両ごとに罹災証明(申立書)などを用意して手続するのではなくリース会社のような大口保有先には一括処理を認めて欲しい。青ナンバーの減車申請手続きも簡略化して欲しい。</p> <p>納税処理についても抹消処理が納付手続後になった場合でも、全額還付としてほしい。窓口が違う軽自動車についても登録車と同じ県税窓口での対応を行って欲しい。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省、国土交通省

2-(16)	車両の使用場所に関する件
要望の視点	1.復旧
規制の根拠法令	車庫法・道路運送車両法
要望の具体的内容	車庫法の使用場所変更後2週間での変更登録の緩和
規制の現状と要望理由	復旧・復興事業のため他県から車両移動してある程度の長期に渡り活動するが、変更登録について猶予して欲しい。
制度の所管官庁及び担当課	

2-(17)	青函トンネルにおける石油製品の鉄道輸送に対する規制緩和
要望の視点	1.復旧
規制の根拠法令	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道営業法第7条 ・本州と北海道を連絡するトンネルにおける貨物運送の安全の確保について(昭和63年官鉄保86号、貨技19号)
要望の具体的内容	<ul style="list-style-type: none"> ・青函トンネルを通る鉄道貨物輸送において、現在、上記規制により通行不可となっている、石油タンク車による通行を可能として欲しい。
規制の現状と要望理由	<p>(現状)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道営業法第7条では、「運送にあたり特別の設備を必要とする貨物については、鉄道事業者は、その設備がある場合に限り当該貨物の運送を引き受ける」と定義されている。 ・また、上記の通達(昭和63年官鉄保86号、貨技19号)によれば、青函トンネルは、防災設備の実態を踏まえ、危険性を有する物質について、青函トンネルの通過を禁止又は制限している。従って、現状ではタンク車による石油製品の輸送が出来ない。 * タンク車(45t積) : 揮発油60KL・灯油57KL・軽油55KL・A重油52KL * 現在の規制値 : 揮発油0.1KL、灯油・軽油・A重油0.5KL <p>(要望理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・仮に鉄道タンク車の輸送が可能となれば、東北地区への燃料油供給を、北海道の製油所から送る事が出来る。(震災後～現在は、東北地区向けは、関東地区から石油タンク車による燃料供給を行っている)
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省

2-(18)	保税施設の許可要件の緩和、期間の延長
要望の視点	2.復興
規制の根拠法令	関税法
要望の具体的内容	保税蔵置場の許可要件の緩和、他所蔵置の要件及び期間の緩和
規制の現状と要望理由	<p>合板等の復興必需品に関して、現在保管可能な保税倉庫が国内で払底状態にあり、本船の蔵待ち滞船も発生している状況であり、国内倉庫の転用等を迅速に行い被災地復興の早期に図るためにも、輸入貨物の迅速な保税地域への搬入及び被災地への輸送を行なうためにも臨時に保税蔵置場の承認ないしは、通常「他所蔵置」申請対象貨物ではない一般貨物の他所蔵置許可と通常想定期間の弾力的な運用を図られたい。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省 関税局

2-(19)	輸出通関業務に関する規制
要望の視点	3.その他
規制の根拠法令	関税法第36条第2項の規定
要望の具体的内容	<p>輸出が許可になった貨物について、点検・手入れ等を実施する場合は、税関様式C第3100号の書式にて手入れ等を実施する旨事前に税関へ「貨物取扱届」を提出する必要がある。今後、放射能検査等の強化が予想される中で、船積みまでの短時間の間に貨物の除染を実施する必要がでてくる事が予想されるので、この事前届け出を規制緩和において届け出を実施する事なく、除染等の実施ができるよう要望する。</p>
規制の現状と要望理由	<p>現状は、船社における貨物検査等のごく限られた船社のみであるが、福島原発の国際評価尺度が「レベル7」に引き上げられた事を鑑み、今後船社側の検査が強化される事が予想される。この事から輸出者は短時間での「除染作業」を実施する必要に迫られる事が予想される為税関への事前届け出を実施する事なく、「除染作業」を行える体制を構築したいと考える。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省 関税局（各税関）

2-(20)	タンク船の危険物荷役の荷役時間規制緩和
要望の視点	2.復興
規制の根拠法令	港湾則第23条1項
要望の具体的内容	タンク船の危険物荷役の荷役時間規制の緩和をお願いしたい。
規制の現状と要望理由	<p>現在、危険物荷役(かせい、カリ、塩酸、クロレート)は「日の出」～「日の入り」までの荷役しか認められていません。従いまして、荷役終了後が少しでも「日の入り」時間を超過すると予想される場合は許可がありません。</p> <p>勿論安全最優先ですが、安全を確保できる範囲で荷役時間を緩和して頂ければ直接的・間接的に顧客への生産量確保に貢献できると考えます。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省

2-(21)	港湾・輸出入通関手続きの迅速化・簡素化
要望の視点	2.復興
規制の根拠法令	港湾運送事業法
要望の 具体的内容	<p>港湾での輸出入の迅速化・簡素化を実施することにより、住宅用木材等の必要な物資の輸入を早めて復旧を早めることができます。また、国内生産品の輸出を早めて復興が実現できます。 (すでに内閣府 規制改革会議で検討中ですが、実施を急いでいただきたいと思えます。)</p>
規制の現状と 要望理由	<p>港湾によって手続き書式・方法が異なります。 →書式・方法の統一して港湾での停滞時間を短くすることで、輸出入を早めて復旧・復興を早めることができます。</p> <p>受付・対応時間に制約があります。 →24時間対応。受付・許可までの時間短縮および簡素化することで、輸出入を早めて復旧・復興を早めることができます。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	財務省、国土交通省、農林水産省、厚生労働省

2-(22)	日本籍船に乗船する外国人船員の資格に係る手続きの簡素化
要望の視点	3.その他
規制の根拠法令	船舶職員及び小型船舶操縦者法 及び 船員法
要望の具体的内容	<p>外国の海技資格を有する者を日本船舶に乗り込ませるためには、国土交通大臣が個々の船員の知識及び能力を確認し、承認することとされているが、IMO/STCW条約の締約国政府が発給した資格証明を受有している者に対しては、承認試験を免除して頂きたい。</p>
規制の現状と要望理由	<p>現在の法令講習・試験制度の下では、締約国資格証明書を持つ外国人に一連の講習・試験を受けさせるために、欧州・インド・東南アジア等の船員居住地から試験実施地への移動と長期滞在が必要となり、船員本人及びそれを雇用する各社の大きな負担となっている。復興物資の海上輸送を行おうとしても、日本籍船に乗り組んでいる外国人船員が原発問題により就労を拒否した場合、現制度下ではJISSライセンス取得がすぐにはできないため、交代要員の手配に支障をきたし、日本籍船では復興物資輸送を行えないケースが発生する懸念がある。よって、早急にJISS承認船員制度の撤廃をお願いしたい。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省交通政策審議会海事分科会国際輸送部会

2-(23)	リチウムイオン蓄電池の貯蔵、輸送等における規制見直し
要望の視点	2.復興
規制の根拠法令	消防法 第二条第7項、第十条、第十六条 危険物の規制に関わる政令 第二十四～三十条の二 消防危第48号(平成8年4月2日、消防庁危険物規制課長通達)
要望の 具体的内容	<p>リチウムイオン電池は引火性の電解液を内蔵していることから、第4種類第2石油類(引火性液体)として危険物と指定されている。(消防危第48号)従い、その製品の貯蔵、輸送等において、様々な制約を受けている。国連勧告に基づく安全基準をクリアする封口後のリチウムイオン電池を第4種代2石油類の指定からはずすことを要望する。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>リチウムイオン電池は、今後普及が予想されている分散型エネルギーシステムを構築するにあたり重要な製品である。そのリチウムイオン電池は、消防法により引火性液体として取り扱われており、例えば製品貯蔵時には建物の耐火構造、危険物流出防止策、防爆電気設備等が必要となるなど、事業促進に影響を与える様々な規制が課せられている。</p> <p>しかしながら封口後のリチウムイオン電池は、国連勧告に基づく安全性基準等をクリアしており、引火性はなく、本来消防法が想定しているリチウムイオン電池と比較してはるかに安全であり、引火性物質と定義することは合理的ではない。今後市場拡大が見込めるリチウムイオン電池について、他国より厳しい規制がかけられていることは、市場拡大の阻害要因や日本製品の競争力低下にも繋がる。</p> <p>リチウムイオン電池において、この国連勧告の試験に合格した製品の貯蔵、輸送および保管に関しては、引火物の指定からはずしていただき、将来的に家庭などに設置されることが広く予想される「蓄電池による省エネシステム」の普及促進を図るべきである。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	総務省 消防庁 危険物保安室

2-(24)	営業倉庫(新築)登録における施設設備基準の緩和
要望の視点	2.復興
規制の根拠法令	倉庫業法第6条第1項第4号、倉庫業法施行規則第3条の4～第3条の11各第2項
要望の具体的内容	<p>倉庫業法における登録施設(営業倉庫)の施設設備基準は、現行では建築基準法を満たしていることに加え、軸組み、外壁、荷ずり、床の強度や防水・防湿性能、遮熱性能等々が定められ、建物構造および性能面において建築基準法を上回る内容の規制になっている。</p> <p>この倉庫業法の施設設備基準を見直し、建築基準法に適合していることをもって営業倉庫に登録できるようにして欲しい。</p>
規制の現状と要望理由	<p>このたびの東日本大震災により多くの営業倉庫が被災し、今後東北地区の復興における物流面での大きな障害になることが懸念される。しかし、東北地区においては各倉庫業者も甚大な被害を受けており、多額な費用のかかる新規の倉庫建築をいかに促進するかということが重要である。</p> <p>そのためには、現在の倉庫業法の施設設備基準を緩和し、建築基準法を満たしていれば営業倉庫として登録を認めるということが非常に有効である。</p> <p>建築基準法を満たしていれば構造的な問題はなく、貨物を保管する上での条件は寄託者と倉庫業者で合意すればよいことであり、倉庫業法で定める基準を満たさなくても貨物の保管は十分可能である。</p> <p>なお現在の倉庫業法においても、震災等の発生により倉庫不足となった場合、救援物資保管用には「特別の倉庫」という位置付けで特別に営業倉庫に登録することができる。</p> <p>しかし、これはあくまで緊急避難的な対応であり、中長期的な東北地区の復興という観点で見れば、一般商業貨物が保管できる営業倉庫の確保が急務である。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省 政策統括官付参事官(物流施設)室