

2-(1)	災害復旧のための道路運送車両法の規制緩和
要望の視点	1.復旧
規制の根拠法令	道路運送車両法第2条の1
要望の具体的内容	<p>車両長が12メートル、車両幅2.5メートル、車両高さ3.8メートル、車両総重量が25トンのいずれかを超える場合は、当該車両について登録時に運輸局から基準緩和の認定を取得しなければならない、とあるが、この取得に時間を要するので、簡素化等を図る必要がある。</p>
規制の現状と要望理由	<p>【規制の現状】 車両長が12メートル、車両幅2.5メートル、車両高さ3.8メートル、車両総重量が25トンのいずれかを超える場合は、当該車両について登録時に運輸局から基準緩和の認定を取得しなければならない。</p> <p>【要望理由】 新規開発車両については当該運輸局での基準緩和の認定取得を必要とするが、取得には時間を要す。(ケースバイケース)(特にポールトレーラーで長さが16メートルを超える車両の場合は、ブレーキ試験結果等の提出する車両データが多く、場合によっては認定が認められない。)このため、一定の要件による基準を設けるなど、審査期間を短縮する必要がある。</p>
制度の所管官庁及び担当課	警察庁

2-(2)	道路運送車両法の特例措置による瓦礫撤去の促進
要望の視点	3.その他
規制の根拠法令	道路運送車両法
要望の具体的内容	現状、トラクタは単体でないと道路走行ができないが、ローダーを装着し道路走行できる特例措置を設定して頂きたい。
規制の現状と要望理由	道路運送車両法で、トラクタは単体でないと道路走行ができない。ローダーを装着し、道路走行できる特例措置があれば、ローダーによる瓦礫撤去に貢献できる。
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省

2-(3)	災害復旧のための道路交通法の規制緩和(牽引)
要望の視点	1.復旧
規制の根拠法令	道路交通法第59条第2項
要望の具体的内容	<p>自動車の運転手は、他の車両を牽引する場合において、牽引する自動車の前端から牽引される後端までの長さが25メートルを超えるときは、牽引してはならない。「ただし、公安委員会が当該自動車について、道路を指定し、または時間を限っての牽引の許可をしたときはこの限りでない」とあるが、この通行許可取得に時間を要するので、簡素化等を図る必要がある。</p>
規制の現状と要望理由	<p>【規制の現状】 自動車の運転手は、他の車両を牽引する場合において、牽引する自動車の前端から牽引される後端までの長さが25メートルを超えるときは、牽引してはならない。公安委員会が当該自動車について、道路を指定し、または時間を限っての牽引の許可をしたときはこの制限は除外される。</p> <p>【要望理由】 警察署の制限外積載許可申請に加え、該当都道府県の公安委員会の制限外牽引許可申請が必要となるため、通行許可取得に時間を要す。(道路管理者の特殊車両通行許可の取得後に申請、通常は最低2週間、広範囲の交通規制対策を求められた場合は、1~2ヶ月は必要、ケースバイケース) このため、許可権者を一元化して審査期間を短縮するなどの措置を講じる必要がある。</p>
制度の所管官庁及び担当課	警察庁

2-(4)	生コンクリート製造及び輸送に関する規制緩和
要望の視点	2.復興
規制の根拠法令	日本工業規格(JIS規格)、 道路交通法、道路運送車両法、道路運送法、貨物自動車運送事業法
要望の 具体的内容	<p>生コンクリート製造に関し、JIS規格が定める原材料(セメント・粗骨材・再生骨材)の産地指定の撤廃又は産地変更手続きの簡素化。</p> <p>生コンクリート工場への原材料輸送車両及びミキサー車の法定積載量の緩和と同車両の車検有効期間の延長及び車検手続きの簡素化。</p> <p>貨物自動車運送事業にて使用される同車両(青ナンバー)の営業認可条件の緩和。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>生コンクリート工場は、生コンクリート製造にあたり、原材料の産地を指定しJISの認証を得ている。今回の震災により、従来の産地からの調達が可能になり、新たな産地から調達することになった場合、変更手続きに時間を要し、その間、JIS規格品として出荷が出来ず、生コンクリートの安定供給に支障をきたす恐れがあることから、産地指定の撤廃又は変更手続きの簡素化を要望するもの。</p> <p>本震災では、多くの生コンクリート原材料輸送車両及びミキサー車も被害に遭い、車両不足が懸念される。生コンクリートの安定供給には、輸送力の増強が必要であり、以下の対策が有効と考えるもの。</p> <p>1.現有車両においては、積載量を緩和(30%程度の増)すると共に、車検の有効期間の延長及び手続きの簡素化を図り現有車両の不稼働時間を短縮し、稼働率を向上させる。</p> <p>2.青ナンバー車の営業認可条件(営業所・車庫・車両数)を緩和することで、運送事業者の参入を促進し、車両を呼び込む。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	経済産業省・国土交通省

2-(5)	譲渡書類発行証明書による名義移転手続の許容
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	<p>震災により自動車の譲渡書類を紛失した場合、譲渡書類発行証明書のみによる名義移転手続を可能としていただきたい。</p>
規制の現状と要望理由	<p>クレジット利用による自動車購入の際、クレジット会社の債権保全策の一環として当該自動車の所有権を留保するため、車検書上の自動車の所有者はクレジット会社とし、使用者として購入者名を登録する。支払完了後、購入者が自己名義の自動車とするためには、道路運送車両法第12条第1項により、所有者の変更登録をしなければならない。変更登録に際しては、自動車登録令第14条第1項により登録の原因を証する書面等を添付することが求められることから、顧客はクレジット会社に対して道路運送車両法第33条の譲渡証明書の発行を依頼する。</p> <p>顧客が受領した譲渡証明書を紛失・滅失等した場合、道路運送車両法第33条第2項により2通以上の譲渡証明書の発行は禁止されるため、譲渡証明書を再発行はせず、これに代えて、譲渡書類発行証明書を発行することで、変更登録申請時の書類としている。但し、譲渡書類発行証明書を利用して変更登録を行う場合、遺失した旨の理由書等の提出が求められる。</p> <p>今回の震災により譲渡証明書を紛失等した場合について、顧客(被災者)の負担軽減を図る観点から、譲渡書類発行証明書のみによる移転手続を可能とする必要がある。</p> <p>なお、オートリース会社が所有している車両を売却等で譲渡した場合についても同様の問題を抱えているため、こちらについてもご配慮いただきたい。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省

2-(6)	倉庫施設等変更登録申請書の提出時期の緩和
要望の視点	2.復興
規制の根拠法令	倉庫業法第7条 倉庫業法施行規則第4条
要望の具体的内容	<p>(1)非登録倉庫等を借用等により営業倉庫に転用する場合、事前に変更登録の申請が必要ですが、変更登録の処分を待っては、お客様の復興への時期を遅らせることになるので、当分の間事後の申請も認めて頂きたい。</p> <p>(2)地震により、特に外壁の被害が甚大である。壁の材質を変更した場合は事前に変更登録が必要ですが、当分の間事後の申請も認めて頂きたい。</p>
規制の現状と要望理由	<p>(1)仙台港、塩竈など東北地方の海岸線沿いの地区は地震・津波・火災により倉庫は殆ど壊滅状態となっており、庫腹量は著しく不足しています。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予想されます。</p> <p>壊滅した営業倉庫の庫腹を補うには当面の対応として非登録倉庫等を借用等することが考えられます。倉庫業法では倉庫業者が登録をしていない倉庫を借りて営業倉庫に転用する場合は、事前に変更登録するよう指導されております。</p> <p>3月11日現在での登録倉庫業者に限って特別に迅速な復興のため当分の間事後の申請も認めて頂きたい。</p> <p>(2)現に営業に使用されている倉庫の改造については、変更登録前の着工は倉庫業法の違反となりますが、(1)と同様、3月11日現在での登録倉庫業者に限って特別に迅速な復興のため当分の間事後の申請も認めて頂きたい。</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

2-(7)	鉄鋼スラグ製品の海上輸送における能力向上
要望の視点	1.復旧
規制の根拠法令	『港湾運送事業法』『港湾法』『港則法』 その他姫路港管理に関する兵庫県条例
要望の 具体的内容	姫路港からの鉄鋼スラグの海上輸送出荷作業に関して、5000トン級以上の大型船で新中島埠頭からの出荷を許可願いたい。
規制の現状と 要望理由	鉄鋼スラグ製品の船内荷役作業に関して、 ①鉄鋼スラグを取扱い可能な埠頭が姫路港では中島埠頭と入船埠頭と限定的であり、当社最寄の中島埠頭では499型以下の船舶しか荷役できないため、輸送能力が低い。(中島では2000トン/船 以下、入船では1500トン/船以下) ②船内荷役作業および沿岸荷役作業については、地元の指定業者に委託せざるを得ず、マンパワーが小さくコストは非常に高い。 ③船内荷役作業および沿岸荷役作業については、公共埠頭では陸上クレーンからの荷役に限定されているため、ガットに比べて能力が非常に低く能率悪い。
制度の所管官庁 及び担当課	①国交省 神戸運輸監理部 姫路海事事務所 ②兵庫県中播磨県民局 姫路港管理事務所 業務管理課

2-(8)	京浜港のフル稼働
要望の視点	3.その他
規制の根拠法令	
要望の具体的内容	<p>東北地方日本海側の地方港のダメージにより、京浜港への集中化が避けられず、輸出入貨物の迅速な搬入出の為に、現行の稼働時間では能力不足と思われる。 24時間・365日フル稼働での通関手続き、コンテナヤード内での貨物の搬入出作業を要望する。</p>
規制の現状と要望理由	<p>各税関の開庁時間(24時間開庁していない税関) 東京税関 芝浦出張所(8:30-17:45) 同 大井出張所(8:30-17:45) 横浜税関 川崎税関支署(8:30-17:45) 同 本牧埠頭出張所(8:30-17:45) 同 大黒埠頭出張所(8:30-17:45)</p>
制度の所管官庁及び担当課	同上

2-(9)	ガソリン、軽油の空輸の実現
要望の視点	1.復旧
規制の根拠法令	<ul style="list-style-type: none"> ・航空法第86条 ・航空法施行規則第194条
要望の具体的内容	<p>離島、陸路遮断地域での商用電源停止時の非常用電源等に用いる燃料の空輸の実現を要望。</p>
規制の現状と要望理由	<p>航空法によると、国土交通省令に定める物件は航空機で輸送してはならないとしている。離島や陸路遮断された地域での通信確保に用いる非常用電源の燃料等については迅速に何かしらの手段且つ定期的な運搬が必要であることから、ヘリコプタ等を活用した運搬が可能となるよう必要な措置をお願いしたい。</p> <p>※自衛隊においては、自衛隊法第107条にて適用除外されている。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省

2-(10)	駐車台数減に伴う大店立地法変更届出の緩和
要望の視点	1.復旧
規制の根拠法令	大店立地法
要望の具体的内容	<p>店舗駐車場一部を災害対応(仮設住宅・店頭販売・資材置き場等)で使用する場合、駐車設置台数減少の届出(6条2項)の簡素化及び、基準台数の緩和。</p>
規制の現状と要望理由	<p>今後、復旧復興が進むなかで、既存店舗の駐車場において、店舗破損による店頭販売の実施や仮設住宅用地への転用、加えて店舗改修工事を行う場合に、安全確保の為に等で駐車場の利用可能台数が減ってしまう場合が多々出てくる可能性がある。そういった場合に周辺の交通に極力負担をかけないことを条件に、緩和処置をお願いしたい。</p>
制度の所管官庁及び担当課	経済産業省