

# 投資促進等ワーキング・グループ関連

提案事項名	該当頁
1 - EMS集配車両に対する道路交通法の公平な適用	..... 1
2 - 港湾コンテナターミナルにおける産業廃棄物積載コンテナの一時保管について	..... 1
3 - 産業廃棄物積載コンテナを輸送するシャーシの共用について	..... 2
4 - 消防法危険物における「海上コンテナ仮貯蔵所(包括承認)制度」の新設について	..... 3
5 - 消防法危険物における「ISOタンクコンテナ」に係る制度の独立について	..... 4
6 - 125cc二輪免許の取得簡素化を願う	..... 4

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
1	26年 9月2日	26年 10月16日	EMS集配車両に対する道路交通法の公平な適用	<p>改正道路交通法で駐車禁止の取締りが厳しくなった後、警察庁はゆうパックとEMSを運搬する車両は駐車禁止の対象から除外されないという見解を出しています。しかし、実務上ではEMSを運んでいると見られる郵便の集配車両が駐車していても駐車規制の対象とされていないケースが多いことが現実であります。また、外部の目には郵便の車両がEMSを積載しているか通常郵便のみを運んでいるかどうかを判別することは非常に困難です。郵便車両に対する路上での駐車違反のチェックのあり方が透明性を欠く状況を踏まえ、集配車両のための駐車スペースが十分でない場合のみ、駐車違反とみなされる前に、少なくとも10分間の「観察期間」を集配車両に対して設けることを求めます。「観察期間」とはその車両で集配業務が行われている場合は、10分間の駐車を認めることとする期間を意味します。</p>	ケー ペ ック ジ ャ パ ン	総警 務 省 庁
2	26年 9月24日	26年 10月16日	港湾コンテナターミナルにおける産業廃棄物積載コンテナの一時保管について	<p>在来船時代の廃棄物輸送はバラ積み前提としていたため、港湾地区では積替・保管施設を設定し、対象物の飛散防止などが徹底される必要があった。一方で、昨今では海運の技術革新(コンテナ化)により、これらをISO規格の海上コンテナに収納して運ぶ事が一般的になりつつある。このため、平成17年3月25日付で港湾コンテナターミナル(CT)における輸送手段の変更は、積替保管行為には当たらない旨の通知(環産発第050325002号)が出されているが、条件の「滞留しないこと」が当日中の船積みとされるケースがあり、輸送に支障をきたしている。積替・保管施設に求められる要件とは、飛散防止、臭気汚水対策、衛生管理と他者の侵入防止であるが、コンテナに収納し港湾CTに一時保管する場合には、上記要件は全て満たされており、保管期限を不必要に短く設定すべき合理性は存在しない。については、次の要件を満たした通知の改定が必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ISO規格海上コンテナに収納して飛散防止等の措置を取り、港湾CTなど他者の進入を予め防止した港湾施設での一時保管とすること。港湾CTではコンテナを開放しての対象物の積込・荷卸は行わない。</li> <li>・港湾CTでの船積み・荷揚げに伴うコンテナ一時保管期間は、Weeklyサービス(定曜日出港)+船舶の遅れ等を加味し、最低10日間は「滞留には当たらない」とすること。</li> <li>・飛散防止等の観点からISOコンテナ自体に十分な強度が備わっている必要がある為、船舶安全法(船舶設備規定 第七編第三章)を満たすコンテナとすること。</li> </ul> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナ船はWeeklyサービス(定曜日出港)が基本であり、輸送ロットは週1000トン(コンテナ50-60基)ほどになる事もある。これを例えば毎週月曜日に船積みする場合、必然的に前週1週間をかけて港湾CTに搬入することが環境負荷の少ない合理的な輸送となる。また、荷揚げ後の搬出も同様である。</li> <li>・任意規定(JIS)では無く船舶安全法を満たしたコンテナとし、コンテナ自体の強度を法的に担保する事で、港湾CTの要件は他者の侵入防止のみに絞る。</li> <li>・循環資源の有効活用には広域での流通も想定せねばならないが、その際にCO2排出量の多い陸送を多用しては本末転倒である。海運の技術革新(コンテナ化)も有効に利用しながら、船舶へのモーダルシフトを進めるべきである。</li> </ul>	井 本 商 運 株 式 会 社	環 境 省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
3	26年 9月24日	26年 10月16日	産業廃棄物積載コンテナを輸送するシャーシの共用について	<p>従来の廃棄物輸送は陸上輸送と在来船輸送を前提としており、用いられるトレーラー車両(連結車両)は、トラクタ(けん引車)とシャーシ(被けん引車)が常時連結状態の車種である。一方で、昨今では海運の技術革新(コンテナ化)により、これらをISO規格の海上コンテナに収納して運ぶ事が一般的になりつつあるが、この際に、排出元から船積港、また、荷揚港から処理施設まで用いられる海コントレーラーはコンテナ種別やその重量によって、常にシャーシをつなぎ換える必要がある(常時連結ではない)。この車両特性に対応するため、貨物自動車運送業においてはその業に用いるシャーシを登録しているが、他業者との共用も認められている。一方、収集・運搬業では同じシャーシを他業者と共用すると、許認可の名義貸しにあたるなどの指導を受ける。コンテナ輸送用シャーシの他業者との共用を制限する事は廃掃法の趣旨からしても合理性に乏しく、次の要件を満たした指導方針の改定が必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・収集運搬に用いられるコンテナ輸送用シャーシについては、その車両の特性に即し、他業者との相互融通を認めること。</li> <li>・他業者とは、収集運搬業者であるか否かを問わないこと。</li> <li>・一方、廃棄物のトレーサビリティ(追跡可能性)の観点から、収集運搬に使用するシャーシについては、必ず当該収集運搬業者が使用車両として登録を行う事。つまり、複数の収集運搬業者が1台のシャーシを重複して登録する事を認めること。</li> </ul> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナ輸送用シャーシは廃棄物を直接積み込む荷台を持たず、その安全性については道路運送車両法に基づく整備・登録によって十分満たされている。このため、廃棄物輸送の観点から改めて当該車両を審査する必要性に乏しい。</li> <li>・廃棄物のトレーサビリティ(追跡可能性)の観点から重要なのは、原動機を具備し乗務員が運転するトラクタ(けん引車)であって、シャーシはこれに従属する部分に過ぎない。これは、海コントレーラーに係る運輸行政・業界の共通認識である。</li> <li>・今後、循環資源を有効に活用するために広域での流通を想定せねばならないが、その際に、CO2排出量の多い長距離陸送を多用しては本末転倒である。海運の技術革新(コンテナ化)も有効に利用しながら、鉄道・船舶へのモーダルシフトを進めるべきである。</li> </ul>	井本商運株式会社	環境省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
4	26年 9月24日	26年 10月16日	消防法危険物における「海上コンテナ仮貯蔵所(包括承認)制度」の新設について	<p>在来船輸送の時代には、輸出入また国内輸送される消防法危険物は、港湾地区の危険物倉庫にドラム缶等の荷姿で一時保管され、船積日に岸壁に移動されていた。一方、現在では海運の技術革新(コンテナ化)により、これら貨物はISO規格の海上コンテナでの輸送となっており、内陸の工場等でコンテナに詰められた後に直接、港湾コンテナターミナル(CT)に陸送され、CTでWeeklyサービス(定曜日出港)の定期船を待つ必要がある。しかし、消防法にはこの物流形態の変化を想定したCTにおける危険物保管の制度が無く、第十条但書(仮貯蔵承認制度)を準用して臨時の対応を継続的に実施している。1967年にわが国港湾のコンテナ化が始まってから既に半世紀が経過しており、今後、地域活性化の観点からも、各地方と国内消費地やグローバル経済を結ぶコンテナ輸送網は益々重要になることから、次の事項を満たした港湾CTにおける消防法危険物の「海上コンテナ仮貯蔵所(包括承認)制度」を新たに導入すべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナに密閉された危険物で、船舶輸送に伴う港湾CTでの仮貯蔵(コンテナの収納物の出し入れは行わない)を前提とすること。</li> <li>・港湾CTにおける仮貯蔵の期間は、Weeklyサービス+当該船舶の遅れを加味し、最大10日間とすること。</li> <li>・個別物品毎では無く包括的に仮貯蔵を承認する制度であること。</li> <li>・当該仮貯蔵の包括承認にあたり、必要な設備要件を設けること。</li> <li>・当該仮貯蔵に伴う車両へのコンテナの積込、荷卸を承認内容に含むこと。</li> <li>・危険物の管理は、消防法基準では無く、船舶安全法基準(UNNOによる管理)が望ましいこと。</li> </ul> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現行制度では、国際コンテナ戦略港湾における外航コンテナ船と内航コンテナ船の積替がスムーズにできない為、地方港発着で危険物を収納した輸出入コンテナは、釜山港などわが国の法令が適用されない近海港経由の輸出入の方が有利になる。</li> <li>・トラックによる危険物の国内長距離輸送は交通事故等のリスクが大きいため、船舶輸送へのモーダルシフトを望む声が多数あるが、港湾CTにおける一時保管がボトルネックとなり実現が困難である。</li> <li>・コンテナに収納された危険物は、消防法が想定する屋内貯蔵所(危険物倉庫)には物理的に入らない。海運の技術革新(コンテナ化)に即した制度とすべきである。</li> </ul>	井本商運株式会社	総務省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
5	26年 9月24日	26年 10月16日	消防法危険物における「ISOタンクコンテナ」に係る制度の独立について	<p>ISO規格のタンクコンテナは、海運の技術革新(コンテナ化)の影響もあり、大ロットケミカル製品等の危険物輸送用途に、近年、急速に普及してきている。消防法にはタンクローリーを想定した「移動タンク貯蔵所」の制度があったため、タンクコンテナにはこれを準用して対応しているが、その結果、タンクの完成検査は車両を含めて実施しなければならないなどの弊害がある。また、タンクローリーは危険物の充填、移送、排出を一連の流れとして捉え、ドライバーがその輸送のみならず取扱にも責任を持つ商習慣で運用されているが、タンクコンテナは、輸送と取扱(充填・排出)が切り離されて運用されるケースがほとんどある。このため、従来の「移動タンク貯蔵所」の規定を準用する方式では運用に支障があり、次の要件を満たしたISOタンクコンテナに係る制度の独立が必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ISOタンクコンテナを「大型容器」として捉え、移動タンク貯蔵所とは制度上、切り離すこと。但し、ISOタンクコンテナを車両に恒常的に積載し、言わばタンクローリーの代替として使用するケースは従来通りの考え方とすること。</li> <li>・ISOタンクコンテナの充填・排出のみを、取扱行為として許認可の対象とすること。</li> <li>・ISOタンクコンテナの輸送は、他の容器の輸送要件に準拠し危険物取扱者の乗務を要しないこと。</li> </ul> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現行制度では、国際コンテナ戦略港湾における、外航コンテナ船と内航コンテナ船の積替時にトレーラー輸送がスムーズにできない(危険物取扱者の乗務。完成検査を受けたシャーシの用意など)為、地方港発着で危険物を収納した輸出入コンテナは、釜山港などわが国の消防法が適用されない近海港経由の輸出入の方が有利になる。</li> <li>・トラックによる危険物の国内長距離輸送は、交通事故等のリスクが大きいため、船舶輸送へのモーダルシフトを望む声が多いが、上記同様、集配がスムーズにできないため実現が困難である。</li> <li>・コンテナに収納された危険物は、ISOタンクコンテナ(移動タンク貯蔵所扱い)とISOドライコンテナ(中身はドラム缶等であり、非貯蔵所扱い)では同量程度であり、輸送のみを捉えた場合には、危険性に大きな差は無いと考えられる。</li> </ul>	井本商運株式会社	総務省
6	26年 9月26日	26年 10月16日	125cc二輪免許の取得簡素化を願う	<p>125cc二輪免許の取得簡素化を願う。2ストロークエンジン、4ストロークエンジンという、エンジン特性によるパワーの違いではなく、排気量という固定概念にとらわれ、海外の免許法令制度と著しくかい離している日本の免許制度をこのさい見直してほしい。</p> <p>つまり、現行の50ccの原付免許で125ccの4ストローク二輪車まで運転できるようにしてほしい。</p> <p>そうすれば、2ストローク50ccという環境に悪いバイクや、非力で流れに乗れない50ccの4ストローク車両が125ccの4ストローク2輪車に置き換わることになり、クリーンでよりスムーズな交通環境が整う。また、経産省がかかげている2輪の国内販売台数100万台達成への足がかりになると思われる。</p>	個人	警察庁