

個別分野の規制改革の進展について

令和5年11月10日

事務局

これまでに進捗があった主な個別分野の規制改革等は以下の通り。

1. 車載用リチウムイオン蓄電池の保管に関する数量の取り扱いの明確化

要望：鋼板製の筐体（きょうたい）で覆われる車載用リチウムイオン蓄電池の消防法上の保管に関する指定数量の取り扱い・カウントの方法を明確化してほしい。

<対応の内容：総務省消防庁>

鋼板製の筐体で覆われている車載用リチウムイオン蓄電池について、指定数量未満であり、充電率が30%を超えないもの等の要件を満たせば指定数量の倍数の合算に含めないこととするよう、令和5年7月7日に通知を発出した。

内容は以下のとおり。

<https://www.fdma.go.jp/laws/tutatsu/items/0f8811313b2fbc2be2981056cb59c3d310a1af99.pdf>

2. 定置用リチウムイオン蓄電池設備を屋外に設置する場合の保有空地等の緩和

要望：定置用リチウムイオン蓄電池設備を屋外に設置する際、蓄電池の安全性に関する国際規格等に適合し、コンテナ等に格納されているものについては保有空地等の緩和をしてほしい。

<対応の内容：総務省消防庁>

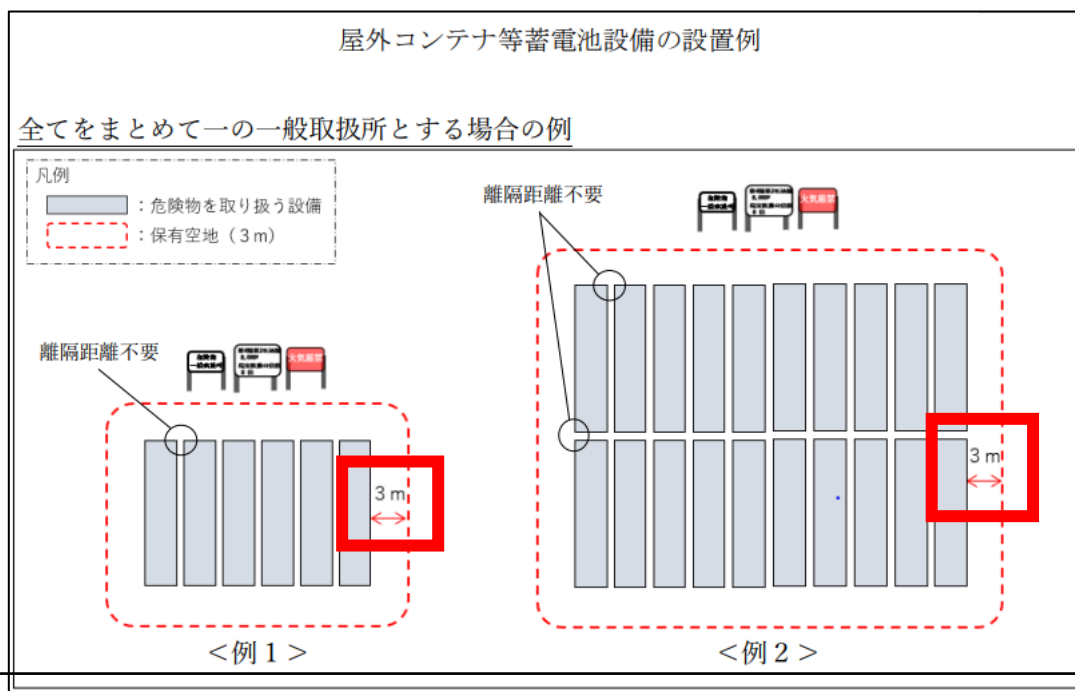
屋外に設置するリチウムイオン蓄電池設備については、出火又は類焼に対する安全性について国際規格や国内規格に定める基準に適合し、かつキュービクルやコンテナ（鋼板で造られたもの）に格納されている等の要件を満たすものについては蓄電池の数量にかかわらず保有空地を3m以上でよいこととする等の特例を設けることとして、令和5年9月19日に省令及び告示を改正するとともに、通知を発出した。

内容は以下のとおり

https://www.fdma.go.jp/laws/tutatsu/items/230919_kiho_249.pdf

<https://www.fdma.go.jp/laws/tutatsu/items/abe37d9542b3093379c461d250c29938c9faeacf.pdf>

https://www.soumu.go.jp/main_content/000901762.pdf



3. EV用充電器の整備に係るロードマップ

要望：政府の目標として「2030年までに充電インフラを15万基」（うち、急速充電器3万基）との目標が示されているが、EV用充電器については、経路充電、基礎充電、目的地充電に係る充電器がバランスよく設置され、適切な場所に適切な数、充電出力等の性能が十分確保された充電器を設置することが重要である。この点を踏まえ、このEV用充電器の整備のためのロードマップを策定してほしい。

<対応内容：経済産業省、国土交通省>

「充電インフラ整備促進に向けた指針」を令和5年10月18日に公表した。

内容としては、2030年までの充電器設置の目標設定を30万口（現在の目標値の2倍）に変更するとともに、道の駅、コンビニ等への充電器の設置の数の目標値も設定された。また、急速充電器についても平均出力を80kW（現在出力の2倍）とすることなどを盛り込んだ。

詳細は下記を参照。

<https://www.meti.go.jp/press/2023/10/20231018003/20231018003-1.pdf>

充電インフラ整備促進に向けた指針（概要）

- 充電インフラについては、グリーン成長戦略（2021年6月改定）において、**2030年までに「公共用の急速充電器3万基を含む充電インフラを15万基設置する」**との目標を掲げ、これまで約3万基の整備を進めてきた。
- 電気自動車等の普及、充電インフラの整備に向けた動きが具体化している中で、関係者で方向性を共有し、取組を促進するため、**「充電インフラ整備促進に向けた指針」**を策定した。

基本的な考え

✓ 以下の三原則を総合的に勘案し、世界に比肩する利便性が高く持続可能な充電インフラ社会の構築を目指す。

① ユーザーの利便性向上

② 充電事業の自立化・高度化

③ 社会全体の負担の低減

指針のポイント

〔1〕世界に比肩する目標の設定

✓ 充電器設置目標を倍増（2030年までに15万口→30万口）、総数・総出力数を現在の10倍に
⇒ 日本として、電動化社会構築に向け充電インフラ整備を加速

〔2〕高出力化

✓ 急速充電は、高速では90kW以上で150kWも設置。高速以外でも50kW以上を目安、平均出力を倍増（40kW→80kW）
⇒ 充電時間を短縮し、ユーザーにとってより利便性の高まる充電インフラを整備

〔3〕効率的な充電器の設置

✓ 限られた補助金で効果的に設置を進めるため、費用対効果の高い案件を優先（与入札制の実施）
⇒ 費用低減を促進し、充電事業の自立化を目指す

〔4〕規制・制度等における対応

✓ 充電した電力量（kWh）に応じた課金について、25年度からのサービスの実現。商用車を中心にエネマネを進め、コストを低減。
⇒ ユーザー・事業者双方にとってより持続的な料金制度を実現。エネマネにより商用車の充電に伴う負荷を平準化・分散化

4. 緑化地域制度における EV 用充電器スペースの扱いの見直し

要望：EV 用充電器の設置が促進されるよう、商業施設等の緑地の一部を EV 用充電器のスペースに転用した際の都市緑地法上の扱いを見直してほしい。

<対応の内容：国土交通省>

令和 5 年 9 月に都市緑地法運用指針の改正を行い、EV 用充電器設置時に緑化率の達成が困難な場合において、市区町村長は、敷地内の施設の状態等から判断して適切な緑化施設が確保される場合には、緑化地域の規制の適用除外とすることを認め、許可することが考えられる旨を指針上明確にし、その旨、通知を発出した。

内容は以下のとおり。

<https://www.mlit.go.jp/toshi/park/content/001442601.pdf>

ウ カーボンニュートラルの実現の観点から電気自動車の普及を図る上で、市街地においては、自家用車での来訪が想定される商業施設等における電気自動車用の充電器の設置が求められている（カーボンニュートラルに向けた EV 普及のための充電器の整備についての提言（再生可能エネルギー等に関する規制等の総点検タスクフォース 令和 4 年 11 月））。当該商業施設等の建築物の敷地への電気自動車の充電器等の設置に当たり、緑化地域において定められる緑化率を達成できない場合においては、市区町村長は、敷地内の施設の状態等から判断して適切な緑化施設が確保される場合には、当該建築物を法第 35 条第 2 項第 2 号の要件に該当するものとして認め、許可することが考えられる。

5. 集合住宅の駐車場の附置義務に関するEV 用充電器スペースの算入可否 の明確化

要望：駐車場法に基づく附置義務制度の考え方を示すとともに、地域の実情に応じた事例を紹介すること等を内容として、駐車場法に基づく附置義務条例を制定し得る地方公共団体に対して通知を発出するとともに、その内容を公表してほしい。

＜対応内容：国土交通省、経済産業省＞

駐車施設に電気自動車充電設備を整備し、駐車のために供する部分で利用できるようにする場合であっても、当該部分を附置義務駐車施設として差し支えない（電気自動車以外の自動車の利用を完全に排除しない場合（例えば、電気自動車を優先する部分とする）であっても同様）である旨及び地域の実情に応じた事例等を記載した通知を令和5年10月18日に自治体に対して発出し、公表した。

詳細な内容は以下のとおり。

<https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001705201.pdf>

6. ダム水路主任技術者に係る実務経験年数の見直し

要望：将来的な人材不足が懸念されているダム水路主任技術者の免状交付に当たり求められている実務経験年数について、講習受講等による実務経験年数の短縮及び実務経験年数の対象業務の見直しを検討してほしい。

<対応の内容：経済産業省>

「電気事業法の規定に基づく主任技術者の資格等に関する省令」を改正し（令和5年9月29日施行）、免状交付を受けるために必要な実務の経験について、各学歴・学科の者が入職前に経験した学習内容を考慮し見直すとともに、経済産業大臣の登録を受けた講習機関が行う講習を新設し、同講習を修了した者の実務経験の年数を短縮する制度を導入した。

内容は以下のとおり。

https://www.meti.go.jp/policy/safety_security/industrial_safety/oshirase/2023/09/20230929-1.html

<第一種ダム水路主任技術者免状の取得に必要なとなる実務経験年数>

【旧制度】

学歴又は資格		実務の経験 (現行)
土木学科	大卒	5年のうち[ダム3年]
	高専・短大卒	6年 [4年]
	高校卒	10年 [5年]
土木学科 以外	大卒	9年 [3年]
	高専・短大卒	10年 [4年]
	高校卒	14年 [5年]
	高卒認定試験	14年 [5年]
	中卒	20年 [10年]

[] は、高さ15m以上の発電用ダムの実務経験の必要年数

【新制度】

