

12 国土交通省(特区14次提案 検討要請).xls

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係 府省庁
1005010	住居系用途地域(一種低層住専、二種低層住専、一種中高層住専、二種中高層住専、一種住居、二種住居、準住居)における既存建物の植物栽培システムへの改装規制の緩和	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住居、倉庫、廃校等の遊休施設等の室内改装を行って植物栽培システムに改装したい。 ・ 野菜を栽培する農業施設であり、排煙も出ず、騒音も殆どなく、排水基準もクリアし、排水量も50㎡/日以下と少ないため、住民の生活を害することのない施設である。 ・ 現状は位置づけが曖昧(工場かどうか)なことから、自治体(堺市)から改装の許可を得られず、改装計画がストップしていることから、植物栽培システムへの改装を認めて欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住宅系用途地域では、居住する住民の生活環境を保全するために建築基準法で工場建設は制限されている。 ・ 今回の植物栽培システムは、空調、照明、灌水ポンプを用いて棚上にて野菜を栽培する施設であり、一般的な工場とは異なり、原動機、火器が無いため排煙・粉塵が発生せず、空調機・室外機の騒音も防音壁にて消音でき、浄化槽で排水基準をクリアし、一般農業と比べて排水量も少なく環境負荷が低い(添付改装概要書ご参照)。 ・ 今回改装を予定している遊休倉庫は、周囲を住宅に囲まれ、用途上不便になったために使用されなくなったものであり、これを活用して植物栽培システムとして改装することで施設の有効活用が図れる。 ・ 規制改革による植物栽培システムの普及に伴い、雇用創出、農業振興、地産地消、地域振興にもつながると考えている。 		株式会社フェアリーエンジェル	京都府	国土交通省
1010010	特殊建築物の耐火建築物、準耐火建築物規定の緩和による、公共施設木造化の促進	<p>建築基準法では、学校や共同住宅などの特殊建築物は防火安全のため木造化を規制しているが、耐火性能検証法により木造化が可能であるとなっている。しかし、この検証法では、設計・施工に多大な時間と経費を要し、現実的には困難な状況となっている。このため、木造部材の耐火性能の実証試験等を行い、普遍的な性能を確保した上で、3000㎡未満、3階建以下の場合においては、木造化が可能となるよう仕様規定の改正を要望する。</p>	<p>本県では、森林資源の循環利用促進の一環として、特に、公共施設における木材利用の推進に力を入れており、「公共施設等木材利用推進方針」を策定して、県・市町等が整備する公共施設等について可能な限り木造・木質化を推進しているところであるが、延べ床面積が3,000㎡未満であるにもかかわらず、3階建であるため木造化が出来ない公共施設があったことから、木造部材の耐火性能の実証試験等を行い、普遍的な性能を確保すれば、3階建以下、3000㎡未満の建築物を耐火建築物、準耐火建築物としなくてもよいとすることにより、公共施設の木造化を促進し、県産材の需要拡大を通じて、森林の整備を推進したい。</p>		愛媛県	愛媛県	国土交通省

12 国土交通省(特区14次提案 検討要請).xls

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係 府省庁
1030010	特殊な大型車輛の新規製作による港湾物流効率化事業 大型特殊車輛(ロングセミトレーラ及び、幅広セミトレーラの2種類)の新規製作(緩和車輛)の認定・登録・通行許可	道路法第47条 第1項 車輛制限令 第3条 一:幅 二:重量 イ、総重量 ロ、軸重 ハ、隣接軸重 ニ、輪荷重 四:長さ 五:最小回転半径等の緩和 関連法:道路運送車輛法(保安基準)、道路交通法の緩和	港湾物流特区(特区認定第17号)内限定で、大型特殊車輛の新規製作による、輸送の効率化・輸送コストの削減、CO2排出の削減、交通量の低減、地域の活性化を図る。 具体的には、最大積載量64トンを前提に、ロングセミトレーラ及び幅広セミトレーラの2種類の大型特殊車輛の新規製作による輸送を実施したい。 ①、ロングセミトレーラは、車輛制限令の基準値を概ね、次の数値に、緩和して頂く。車輛総重量87トン、軸重を17トン、隣接軸重を34トン、車輛全長を22mに緩和して頂く。 ②、幅広セミトレーラは、車輛制限令の基準値を概ね、次の数値に緩和して頂く。車輛総重量を87トン、軸重17トン、隣接軸重を34トン、車輛幅3.5m、車輛全長を16mに緩和して頂き、2種類の大型特殊車輛を製作し実施したい。(添付資料①に詳細記載) 代替措置 → 対象となる企業・車輛が限定され、かつ走行範囲が限定(国道横断・市道の横断)される。その他は構内(私有地)道路の走行となり、安全面は確保される。更に、NR装置の装着等も検討し安全面の強化を図る。 構内道路の構内速度は30km/h規制となっており、安全面にも問題が無い。 道路の維持管理に係る協定は、関係先と今後協議する。		新日本製鐵株式会社、日鐵物流釜石株式会社	岩手県	国土交通省
1042010	ペレットストーブの設置基準の緩和	現行法ではペレットストーブの設置については調理室や暖炉の設置と同様に「室内に面する壁や天井を準不燃材料で仕上げる」必要がある。これをペレットストーブに限り、「ストーブから一定の距離を不燃材料で仕上げる」等、安全性を確保しながら部分的な不燃措置でも対応可能な基準とする。 (建築基準法施行令第129条第6項に基づく同条第1項第2号ロで定める「準不燃材料とした内装の仕上げるに準ずる仕上げる」についての規定で対応)	事業の概要:環境保護の観点から、ペレットストーブの設置基準を緩和することにより設置を促進する。 福井県では、循環型エネルギーであるバイオマスの有効利用を推進しており、バイオマス関連事業および試験研究を実施してきた。県内には、ペレットストーブやペレット製造機の設置を進めている自治体や、木質ペレット燃料の生産を行っている会社もある。しかしペレットの普及のためには一般家庭への設置を一層進める必要がある。 また、福井県は県土の約75%が森林であり、水源かん養や災害防備に加え、二酸化炭素の吸収源としても大変大きな役割を果たしている。これまでに、間伐や新しい販路開拓などにより間伐材の生産量を約2割拡大し、県産材の利用率も56%にまで伸びている。今後ペレットストーブの普及により間伐材等の利用を促進させ、資源の循環や環境関連産業の振興を図る。 提案理由: 基準を満たさない部屋にペレットストーブを設置するには、壁や天井の全体的な改修が必要となるため、普及が進まない一因となっている。基準を緩和することにより設置にあたってのコストと手間を軽減でき、一般家庭へのペレットストーブの普及を促進できる。 代替措置: 対象となる規制の緩和にあたり、ストーブから一定の距離をより耐火性の高い不燃材料で仕上げることにより、全体としての安全性を維持することは可能である。着火防止、初期火災の避難安全確保の観点からも、ストーブの周囲の耐火性を局部的に高めることは効果的である。壁や天井を全て準不燃材料にする場合に比べ、手間もコストも削減でき安全性も確保できる。	福井県		福井県	国土交通省

12 国土交通省(特区14次提案 検討要請).xls

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係 府省庁
1056010	高さ60メートルを超える風力発電機に関する安全基準の緩和	人の立ち入りが殆どないなど、一定の条件下での高さ60メートルを超える風力発電機のタワーに対する安全基準の緩和	風力発電機は、民家などから十分な離隔を取って建築されるため、万が一倒壊したとしても、物理的に近隣住民に危害を与える可能性は少ないと想定される。従って、農作業などを含む日常生活において人の出入りが殆どない地域では、平成19年6月施行の改正建築基準法及びそれに基づく告示等で義務付けられたような、超高層建築と同等の安全基準は緩和されてよいと考える。また、建築材料については、JISまたは大臣認定を受けたものに限定せず、IECやDINなどの国際規格の導入が認められれば、コストの面からもメリットがある。風力発電はエネルギーセキュリティや地球温暖化対策の観点から、現状においては最も有望な新エネルギーの一つとして世界的に導入が進んでおり、日本政府も2010年に300万kwという導入目標を上げているため、風力発電の更なる普及を促進する施策が望まれる。一定の条件を設けて風力発電機の安全基準が柔軟に適應されることは、日本政府が掲げている京都議定書の目標達成、ひいては2050年までに二酸化炭素排出量の60～80%減という長期目標の達成にも大きく貢献する。		ゼネラル・エレクトリック・インターナショナル・インク	東京都	国土交通省
1066010	盛岡城下における歴史的建造物の移築及び町並みにふさわしい建造物の建築許可(建築確認申請の緩和)	現在の建築確認申請では、防火地域、準防火地域では古い建造物(建築基準法第三条に対象外の建物)の移築や古い町並みにあった伝統工法での建築物の建築は許可されないが、城下町発展の観点から、それらを許可可能とする。	岩手県は、二つの国立公園や世界遺産候補地「平泉」などがあります。盛岡市は、県庁所在地ですが、産業も無く、また特別な観光地もありません。盛岡城は、東北三大名城と言われてましたが、現在城は残っておらず、城跡が国指定史跡となっています。城跡は盛岡市の中心部にあり城跡を中心に多くの古い建物が歯抜け状態で残って城下町の形を残しています。昨年NHK朝の連続ドラマ「どんど晴れ」のロケ地にもなり観光客が以前よりは多く訪れるようになりましたが、旧盛岡城下町内を「町並保存特区」とし、移築や伝統工法での古い建物の新築の許可をして頂き、お城の復元、古い建築物(「盛岡町屋」など)の移築によりお城を中心とした古い町並を再現し、盛岡市を中心とした岩手県の観光を発展させたい。		盛岡城を復元する会	岩手県	国土交通省

12 国土交通省(特区14次提案 検討要請).xls

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係 府省庁
1076010	商業地域における用途規制の緩和	<p>中心市街地活性化基本計画に規定され、商業活性化のために商業地域に米菓加工販売施設を設置する場合、下記項目を適用する。</p> <p>①危険性の少ない原動機であれば、建築基準法別表第二(リ)二に記載されている「原動機」に該当しないこととする。</p> <p>②原動機を使用する範囲150㎡以内のみを「工場」、危険性のない他の行程及び販売作業を「店舗」とする。</p>	<p>中心市街地に現存する空きビルについて地元の民間米菓加工販売業者が購入し、中心市街地活性化に役立ちたいとして、自己資金を投じて店舗改装を行おうとしている。この改装により、米菓子などの加工を見せながら販売することで最近増えている工場見学者を中心部へ呼び込み、安全安心な食の提供を行い、作業を行う従業員による中心市街地への昼間人口の増加を図る。</p> <p>提案理由： 中心商業地での販売、工場見学者への販売効果、従業員給与などコストを考えると現行法を超える面積での作業場が必要となる。現行法では、原動機を使用する工場で作業場の床面積の合計が150㎡を超えるものを商業地域に建設してはならないとされており、「館ねり」などの行程で一部原動機を使用する危険性のない作業場の場合、特定行政庁の許可や審議会への諮問という長期間にわたる問題や更にはこのビルを含む用途地域の見直しなどが要求される建築基準法の特例措置ではなく、中心市街地活性化基本計画の商業活性化にかかる部分での措置として早急に下記の提案を認めて頂きたい。</p> <p>①今回使用する危険性の少ない原動機(仕様は添付資料参照)であれば、建築基準法別表第二(リ)二に記載されている「原動機」には該当せず、そのため今回計画施設は「工場」に該当せず「店舗」となるため、商業地域に設置できる。</p> <p>②原動機を使用する範囲150㎡以内のみを「工場」、危険性のない他の行程及び販売作業を「店舗」とし、商業地域での設置を認める。</p>	直方市		福岡県	国土交通省
1004010	道路運送法第84条の規制緩和	<p>法84条第1項 国土交通大臣は、当該運送が災害の救助その他公共の福祉を維持するため必要であり、かつ、……のその他「公共の福祉を維持するため必要であり」について、限界集落、危機的集落を発着地又は通過する路線の場合、本条に該当することを規定すること。</p>	<p>当市には、道路運送法79条路線が運行している。この運行路線には、限界集落(高齢化率50パーセント、世帯数20未満)・危機的集落(高齢化率70パーセント、世帯数10未満)があり、利用者は病氣通院が主で高齢者の利用が殆どである。しかも、この地の住民は里山の保全、水環境・山林・田畑の維持に加えて長年住み慣れた土地での生活に生きがいを持っていて他所への移住は考えられない者であり生活上、交通手段の確保は絶対条件である。こうした中、法第4条路線と競合する理由で乗り継ぎ方法(フイーダ方式)が採られることは、利用者にとっては、待ち時間、乗り継ぎバスの確認、運賃の精算等苦痛であると強く訴えている。従って、このような地域を含むバス運行については、法第84条を適用し運行ができるようお願いしたい。</p>	島根県益田市豊川地区社会福祉協議会		島根県	国土交通省

12 国土交通省(特区14次提案 検討要請).xls

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係 府省庁
1053010	貨物自動車運送事業法第63条「標準運賃および標準料金」について	<p>第63条では、「公衆の利便」又は「一般貨物自動車運送事業の健全な運営」を確保するため特に必要があると認めるときには、適正な原価および適正な利潤を基準として期間を定めて標準運賃および標準料金を定められることになっているが、「公益の利便」又は「一般貨物自動車運送事業の健全な運営」のほか、「一般貨物自動車運送事業の社会的責任・ボランティア活動」という項目を追加し、一般貨物運送輸送事業者が、地域に貢献する活動・CSR・ボランティアを行いやすくしていただきたい。</p> <p>そうすることで、</p> <p>① a)企業のCSR的な意味づけとして地域で活動するガソリン代程度の運送ボランティア料金とb)通常の営業のための料金と、2つの運賃表を作り、運送約款を定めて事業を行っても「不当な運送条件」にならないようにできるようにする。</p> <p>② a)の場合、一般貨物輸送運送事業者は地域のボランティア活動のために緑ナンバートラックを業務以外のボランティア活動に活用でき、運送ドライバーはこの活動にボランティアで参加できることとする。</p>	<p>貨物輸送輸送事業者には現在、ひとつの場所に荷物を届けるも、戻りは空っぽのトラックだ、というような厳しい状態が発生しています。燃料代もばかにならず、空のトラックが走ることで環境にもやさしくありません。一方、地域の生活環境は悪化しており、助け合いの精神が求められています。環境や生活行動を見直したり、高齢者や障害者のような生活弱者を応援したいという人々とともに、使われないモノやいらなくなったモノを必要だという人々に届ける「もったいない運送」をボランティアで実施して来ました。このボランティア活動の需要は年々高まっています。去年も提案しアドバイスのもと、九州運輸局との議論もしておりますが、「NPO等の団体ともったいない運送を自社が主体で行う半額程度の運賃の2本立ては、検討するが、著しく安い運賃なら規制する」「営業ナンバーをボランティアにガソリン代程度で貸し出すのはいかがなものか？」という回答でした。前タクシーが料金の値下げをしたら、競争が生じドライバーの生活の安定などがクローズアップされました。その動きを受けて、国交省が著しく安い運賃は認めないと道路運送法の基準を適用されたことが例です。これでは、困っている地域の問題解決をしようとして、社会的責任を果たす一般運送事業者にとって不利な条件であったり、利用者にとっても使いにくくわかりにくいという内容であったりと、不十分であったりが多いのが現状です。しかし、環境問題の深化、高齢化社会へのサービス低下を解決する一助として、地域・ボランティア活動者・企業がWIN-WINの関係で事業としても継続的につながって地域を支えていくもったいない運送特区の必要性を切に感じています。是非特区として認定をお願いいたします。運賃については、①通常運賃②NPOやその他の業者に対して「もったいない運送」を行う場合は半額程度の運賃の二本立てを考えている。あと、高齢者やボランティアに貸し出す場合は、運賃はいただかなくガソリン代程度の実費負担をいただくこととしたい。</p>		有限会社 鹿毛運輸	福岡県	国土交通省
1059010	乗合タクシーの実証運行実施時における乗車定員要件の緩和	<p>タクシー事業者が、路線バスと同様の運行形態である路線定期運行を目指し、軌道にのるまでの間、道路運送法第21条の許可により期間限定で実験運行を行おうとする場合に、使用できる車両について、法第3条第一項ハで定義されている乗車定員10人以下の車両だけでなく、乗車定員11人以上の車両の使用も可能とする。</p>	<p><具体的事業の実施内容></p> <p>横浜市は、地形的に山坂が多く、道路が狭隘のためにバスが運行できない住宅地が多いため、小回りが利く交通手段として、タクシー事業者がルート、停留所、時刻表等を決めて運行する路線定期運行の普及促進を目指している。</p> <p>実証運行等を通じて検討を重ねた上で本格運行に移行するため、道路運送法第4条により一般乗合事業の許可を得ることで運転可能となる乗車定員11人以上のワンボックス型車両を、実証運行の段階から使用できるようにする。</p> <p><提案理由></p> <p>実証運行期間中も実際に利用者からは運賃を取って運行を行うが、実証運行期間内に赤字が解消されない場合には本格運行には至らない。</p> <p>実証運行は非常に重要な意味をもつが、タクシー事業者が乗合タクシーの運行を行う場合、乗車定員10人以下の車両しか使用できず、その場合、停留所で待っていても乗車できない可能性がある。その不安から利用を控えるということで、利用者が伸び悩み、採算ラインに届かずに実証運行で打ち切りせざるを得なくなる可能性が高い。</p> <p>具体事例として、戸塚区小雀地区で、10月5日より乗合タクシーの実証運行を開始しているが、運行開始前のアンケート調査で乗車定員に対する不安の声が多く寄せられており、また、運行後に実際に、バス停で待っていて乗車できない状況が既に発生している。戸塚区小雀地区の状況は他の地区も同様と考えられるため、必要な措置を求めるものである。(詳細は別紙)</p>		横浜市	神奈川県	国土交通省