

12 国土交通省(特区第14次 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	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	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	要望事項(事項名)	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府省庁
120010	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	建築基準法第48条第1項から第7項まで、同法別表第2(イ)項から(ロ)項まで、建築基準法施行令第130条の3から第130条の9まで	各用途地域ごとに建築可能な建築物の範囲又は建築してはならない建築物の範囲が定められている。	・ 住居、倉庫、庫等で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、排煙も出さず、騒音も殆どなく、排水基準もクリアし、排水量も50m ³ /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。	・ 住居系用途地域では、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(添付改装概要書で参照)。 ・ 今回改装を予定している遊休倉庫は、周囲を住居に囲まれ、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。	D	—	建築基準法上の「工場」とは、通例職工を使用し(当該建築物において行われる作業全般を総合的に勘案の上、通例職工を使用する工場と同様の作業がなされるものであると判断される場合を含む。)、製造若しくは加工又は仕上、仕分、包装、荷造等の作業を有する期間継続して行うことを目的とする一定の場所をいい、個々の建築物がどの用途に該当するかは特定行政官が適切に判断するものである。 なお、「工場」については、建築基準法第48条に定める住居系用途地域において、当該地域における住居の環境を保護する観点から、建築を制限しているところであり、これを一律に緩和することは適当ではない。 ただし、個別の建築物の状況に応じて、当該用途地域の環境を害するおそれがないもの等として特定行政官が認めて許可した場合は、建築することが可能である。		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	株式会社フェアリーエンジェル	京都府	国土交通省
120020	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	建築基準法第27条第1項	3階以上の階を学校の用途に供する建築物は、耐火建築物としなければならない。	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、3000m ² 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。	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3,000m ² 未満でもかかわらず、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、3000m ² 未満の建築物を耐火建築物、準耐火建築物とすることもよいことにより、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。	C	—	建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全及び衛生の観点から、建築物の用途・規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものである。 従来は、過去の市街地大火や建築物火災等の教訓を踏まえ、大規模な建築物が火災により倒壊すると隣接する建築物に延焼等を生じる危険性が高いことから、延べ面積が3,000m ² を超える建築物の柱や梁を木造とすることが一律に禁止されており、また、3階以上の階を不特定多数の人が利用する特殊建築物等については、避難安全の確保や倒壊防止の観点から、その柱や梁を鉄筋コンクリート造などの耐火構造とすることとされていた。これらにより、その後の技術開発の進展を踏まえ、平成12年6月に施行された改正建築基準法により性能規定化が行われ、木造であっても耐火性能を有するものであれば、延べ面積が3,000m ² を超えるものを建築したり、3階以上の特殊建築物を建築したりできるように措置されたところである。今後も、木材の性能を適切に評価することにより、建築物における木材の利用の拡大に努めてまいりたい。 また、木造建築物については、現段階では汎用性の高い仕様認められないので、構造上、意匠上の工夫を促す観点から、国土交通省において仕様を定めることは予定していない。また、壁、柱等の主要構造部に対する耐火構造の仕様については、民間において着々と大臣認定の実績が積み重ねられている状況にある。		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	愛媛県	愛媛県	国土交通省
120030	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、軸荷重 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	・ 車輛制限令に定める幅、重量、高さ、長さ、最小回転半径の最高限度を超える車両は道路を通行させてはならない。 ・ 自動車は長さ(セミトレーラ)においては、連結装置中心から当該セミトレーラの後端までの水平距離)12メートル、幅2.5メートルを超えてはならない。 ・ セミトレーラの車両総重量については、最速軸距9.5メートル以上で28トンを超えてはならない。 ・ 自動車の軸重は10トン、隣接軸重については、その軸距が1.8メートル未満である場合には18トンを超えてはならない。 ・ 自動車の最小回転半径は、最外側のわだちについて12メートル以下でなければならない。	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、軸荷重 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64t [※] 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87t [※] 、軸重を17t [※] 、隣接軸重を34t [※] 、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87t [※] 、軸重17t [※] 、隣接軸重を34t [※] 、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。	C	—	当該地域においては、既に重量物輸送効率化事業としての特例措置が認められており、車両諸元については、軸重は車輛制限令で定める一般的制限値である10トン(駆動軸にエアサスペンションを装着する車両の駆動軸重にあっては11.5トン)を遵守することで、総重量は通常の許可限度を超える車両を許可することができます。一方、ご提案の新規に製作する車両は、幅、軸重、隣接軸重及び長さにおいて車輛制限令及び道路運送車両の保安基準の制限値を大きく超過するものであり、道路構造への影響や交通の危険防止、当該車両の安全性能等の観点から認められるものではありません。		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	新日本製鐵株式会社、日鐵物流産石株式会社	岩手県	国土交通省
120040	ペレットストーブの設置基準の緩和	建築基準法第35条の2、建築基準法施行令第128条の4第4項、第129条第6項	ストーブ等の火を使用する設備又は器具を設けた室については、壁及び天井の室内面に仕上げに不燃性能等を求めている。	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なければならない。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」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号口で定める「準不燃材料とした内装の仕上げに準ずる仕上げ」)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で、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。	F	Ⅲ	現行制度において、ストーブ等の火を使用する設備又は器具を設けた室については、壁及び天井の室内面に仕上げを準不燃材料による仕上げを求めているところ。また、ストーブから天井・壁までの間の一定の範囲について不燃性能を求めることにより、それ以外の部分については木材等による仕上げを行うことを許容する方法については、平成20年4月26日から、内装の制限を受ける調理室等の内装の仕上げの制限に関するパブリックコメントの募集を通じていただいた御意見等を踏まえて検討を行っているところである。		1042010	ペレットストーブの設置基準の緩和	福井県	福井県	国土交通省
120050	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	建築基準法第20条	高さ60mを超える工作物にあっては、その用いる構造方法が、荷重及び外力によって工作物の各部分に連続的に生ずる力及び変形を把握すること等によって安全性が確かめられたものとして国土交通大臣の認定を受けたものであることが必要である。	人の立ち入りや殆どないなど、一定の条件下で高さ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、民家などから充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、超高层建筑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用されることは、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。	C	—	特に高さ60mを超える風力発電機については建築物と同様に倒壊等による被害の防止の観点からその振動特性を考慮して構造安全性を確かめることが必要であるため、これを緩和することは困難であると考えております。		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	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
120060	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)	建築基準法第61条、第62条	防火地域・準防火地域内の建築物については、その階数・面積等に応じて、耐火建築物等とする必要がある。	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きましたが、現在は残っていません。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に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「まんじろ」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。	C	—	建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全及び衛生の観点から、建築物の用途・規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものであり、例えば、防火地域・準防火地域が指定された地域では、市街地火災を防止する観点から一定の防火関係規定に適合させることを求めているところ。 一方、特定の地域について防火地域・準防火地域の指定を行うかどうかについては、地域の実情に詳しい市町村が判断することとされており、当該城下町についても、市街地における火災の危険を防止するために防火地域・準防火地域を指定するかどうかについては、市町村において判断されるべきものと考えている。 なお、重要文化財として指定されている建築物や特定行政官が指定した保存建築物については、建築基準法第3条第1項の規定により、建築基準法の適用が除外される。		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)	盛岡城を復元する会	岩手県	国土交通省

12 国土交通省(特区第14次 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	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	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	要望事項(事項名)	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府省庁
120070	商業地域における用途規制の緩和	建築基準法第48条第9項、同法別表第2(リ)項、建築基準法施行令第130条の9、第130条の9の3	各用途地域ごとに建築可能な建築物の範囲又は建築してはならない建築物の範囲が定められている。	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。 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)ニに記載されている「原動機」に該当しないこととする。 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。	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うおとている。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客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。 提案理由: 中心商業地での販売、工場見学客への販売効果、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、「館わり」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っている部分での措置として早急に下記の提案を認めていただきたい。 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)ニに記載されている「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。 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。	D	—	建築基準法第48条に定める商業地域においては、騒音、振動等によって当該用途地域の環境を害するおそれがないよう、原動機を使用する工場で作業場の床面積の合計が150㎡をこえるものについて建築を制限しているところであり、危険性のない原動機や工工程であることのみをもって、これを一律に緩和することは適当ではない。 ただし、個別の建築物の状況に応じて、当該用途地域の商業の利便を害するおそれがないもの等として特定行政庁が認めて許可した場合は、建築することが可能である。		1076010	商業地域における用途規制の緩和	直方市	福岡県	国土交通省
120080	道路運送法第84条の規制緩和	道路運送法第八十四条	国土交通大臣は、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、当該運送を行う者がいない場合又は著しく不足する場合に限り、一般旅客自動車運送業者に対し、運送を命ずることができるものとされている。	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、……、限界集落、危険な集落を発生地又は通過する路線の場合、本案に該当することを規定すること。	本市には、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4条路線と競合する理由で乗り継ぎ方法(フリーダ方式)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84条を適用し運行ができるようお願いしたい。	D	—	道路運送法第84条において、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、当該運送を行う者がいない場合又は著しく不足する場合に限り、一般旅客自動車運送業者に運送を命ずることができるものとされている。 これは、災害時等の旅客の緊急輸送等が必要な場合において、平常の輸送力では賄いきれず、かつ、一般旅客自動車運送事業者の自主的な協力のみでは対応が困難である場合に、緊急やむを得ざる観点から命令を発するものであり、旅客の需要の減少等により、既存の旅客自動車運送事業者が事業を休止し、搬送した場合は、緊急やむを得ざるとは言えず、道路運送法第84条の命令を発動することは出来ない。 しかしながら、過疎化、少子高齢化が進む中、地域の足の確保は重要な課題であることから、過疎地等において利用者数の減少等から一般旅客自動車運送事業者が事業を行うことが出来ない場合に、市町村やNPO等が自家用自動車による有償運送を行うことと可能とてきたところであり、これをより明確化する改正道路運送法が平成18年10月に施行されたところである。 自家用有償旅客運送を行うにあたっては、市町村等が主筆し、地域住民、バス・タクシー事業者などの地域の関係者が参加する地域公共交通会議等において協議を行うこととされており、提案理由にある、待ち時間、乗り継ぎバスの確認、運賃の精算等の問題については、制度改正を行わずとも、地域の関係者が協議を行い、既存のバス・タクシー事業者と連携を図ることにより、改善を図ることは可能であると考える。 なお、現在の運行形態については、平成20年9月18日に開催された地域公共交通会議において、地域住民等との協議及び利用者アンケート等を踏まえ、運行時間を地域の希望にあった運行時間帯にするなど利用者ニーズに応じた運行形態等の改善を行い、平成21年4月より新しい運行計画に基づき運行が開始されるとの報告を中国運輸局から得ている。見直し後の運行計画等については、益田市又は島根運輸支局にご確認頂きたい。		1004010	道路運送法第84条の規制緩和	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
120090	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	貨物自動車運送事業法第63条	【標準運賃及び標準料金】 一般貨物自動車運送事業の運賃及び料金は、本法では事後届出制により事業者の創意工夫による多様な設定がなされることを原則としつつ、一方で適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えない、特定の荷主に對し不当な差別的取扱いをしないもの及び他の事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれのあるものであると認め、不適正な運賃及び料金の設定として、変更命令により是正し得る制度となっている。 しかし、供給輸送力の不足状態、人件費、燃料費などの物価の高騰から事業者の運賃及び料金が大幅に増加し、不適正な利潤を加えた水準以上の運賃及び料金となる事業者の運賃及び料金が下落するおそれがある地域又は地域間については、運送原価を制する観点から事業者の運賃及び料金を設定し、その低下を促す必要がある。このような運賃及び料金については、変更命令という強制的措置により是正することが可能であるが、運賃及び料金の事後届出制の趣旨を踏まえ、国土交通大臣があらかじめ標準的な水準を示すことにより、変更命令を頻繁かつ広範囲に発動することのないよう、利用者の利便を確保し、事業者の健全な運営を図ることが標準運賃及び標準料金の制度の趣旨である。	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」を確保するための特例が必要であると認めるとともに、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、「公衆の利便」又は「一般貨物自動車運送事業の健全な運営」のほかに、「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いためにしたい。 そうすることで、 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。 ② a)の場合、一般貨物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、運送ドライバーは自らの活動にボランティアで参加できることとする。	貨物輸送運送事業者には現在、ひとつの場所で荷物を届けるも、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。燃料代もばかばかならず、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空、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としない人々に届ける「もったいない運送」をボランティアで実施して来ましたが、このボランティア活動の需要は年々高まっています。去年も提案した「ドライバー」のもと、九州運輸局との議論もしておりますが、「NPO等の団体ももったいない運送を自社で行う半額程度の運賃の2本立ては、検討するが、着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いがなにか」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フローアップされました。その動きを受けて、国交省が着く安い運賃は認めないとして道路運送法の基準を適用されたこと例です。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わかりにくいという内容であったり、と十分でなか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げて地域を支えていくもったいない運送特区の必要性を感じています。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やその他の業者に對して「もったいない運送」を行う場合は半額程度の運賃の2本立てを考えている。あと、高齢者がボランティアに貸し出す場合は、運賃はいただかないガソリン代程度の実費負担をいただきたこととした。	D	—	貨物自動車運送事業法は、輸送の安全の確保や事業者の健全な発達等を目的とした法律であり、ボランティア活動まで制限するものではない。また、ボランティア活動を実施しようとする場合には、現在営んでいる運送事業の遂行に支障をきたすことのない範囲であれば、これを行うことは可能であるので、具体的な法令の運用については、九州運輸局にお伺い合わせいただきたい。 なお、貨物自動車運送事業法第63条に定める標準運賃および標準料金制度は、経済事情の変動により事業者の運賃および料金が下落又は高騰するおそれがある地域又は地域間を対象として、公衆の利便や事業者の健全な運営を確保するため、特に必要があると認められるときに限って設定されるものである。本規定は、ボランティア輸送に係る運賃及び料金を設定することを想定しているものではないため、当該規定を根拠とされることは事実認識であると考える。		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	有限会社 鹿毛運輸	福岡県	国土交通省
120100	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	道路運送法第三条第一号ハ、第二十一条、道路運送法施行規則第三条之二	一般乗用旅客自動車運送事業者が11人以上の車両をもって法21条に基づき乗合運送を行うことは出来ない。	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、軌道にのりるまでの間、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うこととする場合に、使用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。	<具体的事業の実施内容> 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。 実証運行等を通し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と乗車定員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。 <提案理由> 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、実証運行期間中に赤字が解消されない場合には本格運行には至らない。 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、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。 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、バス停で待っていると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、必要な措置を求めものである。(詳細は別紙)	F	—	平成18年10月の道路運送法改正により、それまで一般貨物旅客自動車運送事業者に限られていた法第21条の乗合旅客の運送について、一般乗用旅客自動車運送事業者でも行うことができたが、同改正により、一般貨物旅客自動車運送事業者と一般乗用旅客自動車運送事業者について、事業の実態や利用者ニーズ等を考慮し、乗車定員で事業区分を整理したところである。法第21条による乗合運送については、法的問題点を整理した上で平成20年度中に結論を得ることとした。		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	横浜市	神奈川県	国土交通省