



12 国土交通省(特区第14次 再検討要請).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	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	管提理案番号	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2(リ)二に記載されている「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おうとしている。この改装により、米菓子などの加工を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。 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慮した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、「船なり」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運送への訪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と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。 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2(リ)二に記載されている「原動機」に該当せず、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㎡をこえない限り、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、危険性のない原動機や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。	「特定行政庁が許可した場合は建築可能」との回答であるが、特定行政庁は建築基準法別表第2(リ)項二をもとに当該施設を「工場」として解釈し、その結果建築許可がおりない現状である。今回施設が「工場」と解釈されてしまう理由には、建築基準法別表第2(リ)項二に記載されている「作業場」、「原動機」の定義が明確ではないことがあげられる。よって、この「作業場」、「原動機」の定義を明確にされたい。	1. 中心市街地活性化基本計画に記載される計画についての緩和は御回答いただいた一律の緩和とは違う認識しておりますがいかがでしょうか 2. 作業場を原動機使用作業と原動機使用しない作業別のものとして認識されれば原動機使用作業場の面積が150㎡以内であれば、特定行政庁の許可は必要としないという認識でよろしいでしょうか 3. 法律上は原動機の種類や出力についてはあいまいさば避けられないと考えます。こうした原動機の種類(定義)や出力について国土交通省の想定される範囲についてご教示ください。		1 0 7 6 0 1 0	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と認めるときは、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事業者に対し、運送を命ずることができることとされている。	法84条第1項 国土交通大臣は、当該運送が必要と認めるときは、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と認めるときは、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事業者に対し、運送を命ずることができることとされている。	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、利用者は病氣通院のみに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、水運船・山林・田舎の維持に加え長年住み慣れた土地での生活に生きがいを持っていて福祉を維持するため必要であり、交通手段の確保は絶対条件である。こうした中、法84条路線と該当する理由が乗り継ぎ方法(イニター)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、運賃の積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と認めるときは、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事業者を運送を命ずることができることとされている。 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、平常の輸送では困難な場合、かつ、一般旅客自動車運送事業者の自主的な協力のみにでは対応が困難な場合に、緊急やむを得ざる観点から命令を発するものであり、旅客の運賃の減少等により、政府の旅客自動車運送事業者が事業を廃止し、撤退した場合は、緊急やむを得ざるはなえず、道路運送法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等が自費で自動車による運送を行うことが出来たこととされており、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。 自家用貨物旅客運送を行うにあたっては、市町村等が主導し、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協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、運賃の積算等の問題については、利用者が地域住民、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られる。 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協議において、地域住民等の協議及び利用者アンケート等に基づき、運行形態を地域の実情に合わせた運行形態にするなど利用ニーズに応じた運行形態の改善を行い、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局にて確認したい。			1 0 0 4 0 1 0	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、一方で適正な原価に適正な利益を加えたものを、特定の荷主にし不当な差別的取扱いをするもの及び他の事業者との間に不当な競争を引き起こすものであるものであるときは、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、供給能力の不足状態、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高騰するおそれがある地域又は地域間については、運送原価を酌量し、運賃及び料金を使用した事業活動を担いやすいため、その下支えを図る必要がある。 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な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にして、利用者の利便を確保し、事業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、「公衆の利用」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、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、というように厳しい状況が発生しています。燃料代もばかばかになります。空のトラックが走ること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、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、使われないモノや人か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。去年も提案アドバイザーの九州運輸局との議論もしておりますが、「NPO等の団体もつけない運送」が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展開する「営業ランナーをボランティアにガリガリ代程度で貸し出すのはいいものか?」という面でも、新たなサービスが料金値下げをしたら、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道路運送法の基準を適用されたことが所です。これでは、困っている地域の問題解決しようとして、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くわがかわりにという内容であったり、不十分であったりが多い現状です。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継続的につなげて地域を支えていってほしいという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慮している。あと、高齢者やボランティアに貸し出す場合は、運賃はいったん少なからず割引率を設けてほしいこととしたい。	D	—	貨物自動車運送事業法は、輸送の安全の確保や事業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、現在入っている運送事業の運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、九州運輸局にお問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り設定されるものである。本規定では、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上認められると考える。	提案者は第12次提案募集時に同様の提案をし、貴省から今回と同じ「現行制度で対応可能」との回答を得て実施しようとしたところであるが、担当窓口は、安い運賃設定やボランティア輸送の実施に否定的な対応であったため、提案が実現できていない状況である。本提案の趣旨も踏まえ、対応状況について説明願います。	1 0 5 3 0 1 0	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の二	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第21条に基づく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証運行を行うおとす場合に、使用できる車両については、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。	<具体的事業の実施内容> 横浜市は、地形的に山坂が多く、道路が狭いため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。 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。 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、停留所で待っている乗客で乗車できない可能性がある。その不安から利用を控えることになり、利用者が伸び悩み、採算ラインに届かず実証運行でも切り替えざるを得なくなる可能性がある。 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)	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るとしたが、同改正により、一般貨物旅客自動車運送事業と一般乗用旅客自動車運送事業について、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。		1 0 5 9 0 1 0	横浜市	神奈川県	国土交通省		