

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	各府県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	管理提案事項番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府県庁
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)における既存建築物の植栽地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、廃校等の遊休施設等の室内改装を行うことで植栽地システムに改装したい。 ・ 野趣を醸成する商業施設であり、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リットル/日以下少ないため、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)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、植栽地システムへの改装を認め改訂したい。	・ 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。 ・ 今回の植栽地システムは、空調、照明、排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、換気機、火器が備わった排煙・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、一般産業と比べて排水量も少なく環境負荷が低い(添付改訂提案書二参照)。 ・ 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、これを活用して植栽地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。 ・ 規制改革による植栽地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られている。	D	—	各府県庁からの提案に対する回答 「特定行政庁が許可した場合に建築可能」との回答だが、特定行政庁は行政例規程と47・6・7住居590をともに当該施設を工場として解釈している。そのため、右提案主体の意見のとおり、今回施設と行政例規程47・6・7住居590の施設が異なるものであるかどうかの見解を示されていない。	「特定行政庁が許可した場合に建築可能」との回答だが、特定行政庁は行政例規程と47・6・7住居590をともに当該施設を工場として解釈している。そのため、右提案主体の意見のとおり、今回施設と行政例規程47・6・7住居590の施設が異なるものであるかどうかの見解を示されていない。	特定行政庁が独自の判断材料(明確な根拠)を有していないことから、野菜栽培プラントという概念すらなかった40年前の行政例規程47・6・7住居590のエンジニアリングの栽培施設に關しての「農水産物を栽培する施設は工場と認める」に關しては、新たな判断「野菜栽培プラントは工場ではない」を打ち出すことを検討しているのが現状である。従来の枠組みが新しい取り組みを難しくしていることから、例えば「同例規程はあくまでエンジニアリング工場に限る」とし、「植栽地プラントは工場ではない等の例規程を新たに制定していただくことで、新産業の発展につながり経済・農業の活性化に大いに資するものと考えている。		1 0 5 0 1 0	株式会社フェアリーエンジニアリング	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の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、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9,000m ² 未満であるにもかかわらず、3階建て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、準耐火建築物としてもよいとするにより、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	—	各府県庁からの提案に対する回答 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、その柱や梁を鋼筋コンクリート造などの耐火構造とすることを定めていた。これらについては、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格化が行われ、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は認められないので、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。		1 0 0 1 0	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物流効率化事業 大型特殊車輛(ロングセミトラクタ及び、幅広セミトラクタの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	・ 車両制限令に定める幅、重量、高さ、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(セミトラクタにあつては、連結装置中心から当該セミトラクタの後端までの水平距離)12メートル、幅2.6メートルを超えてはならない。 ・ セミトラクタの車両総重量については、最速軸重9.5メートル以上で28トンを超えてはならない。 ・ 自動車は軸重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。	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、最大載重量64tを前提に、ロングセミトラクタ及び幅広セミトラクタの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、ロングセミトラクタは、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17t、隣接軸重34t、車輛全長を20mに緩和して頂く。 ②、幅広セミトラクタは、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、車輛全長を3.5m、車輛全長を16mに緩和して頂き、2種類の大径特殊車輛を製作して欲しい。(添付資料①に詳細記載)代替措置 ① 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設置の装置等も検討し安全面の強化を図る。構内道路の横断速度は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、既に重荷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、軸重は車両制限令で定める一般的制限値である10トン(駆動軸にエアアシストペダンを装着する車両の駆動軸重については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、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両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、当該車両の安全性等の観点から認められるものではありません。	当該地域は公道を2箇所横断するのみであり、今回提案車輛による道路破損時の費用は提案主体が負担し、横断箇所にはガードマンを配置し安全が確保されれば、昼間時間帯のみ通行を認めるように思われます。右提案主体の意見に加え、この点についても回答された。	①木更津港物流効率化特区をイメージした提案でしたが、相違点はどのような内容になるのでしょうか。②重荷物輸送効率化事業を活用(軸重、隣接軸重の基準値をクリア)するといった場合において、長さ、幅の緩和の特例は認められないものなのでしょうか。鋼片等の長尺物はポールトラクタでしか輸送できませんが、現在保有しているものは劣化が著しい状態です。しかし現在ポールトラクタの新規登録・製作は許可されていないため(制動性能がセミトラクタに比べ劣るため)代替更新できません。そのため今度は長尺物をセミトラクタで輸送するしかありませんが、現在のセミトラクタの長さ制限では長尺物を輸送することはできません。そのため、セミトラクタの長さ緩和の検討をお願いします。そして鋼材コイル等幅広の物を効率的に輸送するために幅の緩和の検討をお願いします。原材料の供給に支障をきたすことは、生産に極めて重大な影響を及ぼす可能性があります。	1 0 3 0 1 0	新日本製鐵株式会社、日鐵物流石株式会社	岩手県	国土交通省		
120040	ベ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1項第2号、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、壁及び天井の室内に面する仕上げに不燃性材料を敷設する。	現行法ではベレットストーブの設置については調理室や暖房の設置と同様に「室内に面する壁や天井を不燃材料で仕上げ」の必要がある。これをベ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、ベ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、ベレットストーブやベレット製機等の設置を進めている自治体や、木質ベレット燃料の生産を行っている会社もある。しかしベレットの普及のためには一般家庭への設置を一層促進する必要がある。 また、福井県は県の約75%が森林であり、水源地や災害防備に加え、二酸化炭素の吸収としても大きな役割を果している。これまで、県民や若い職員の働きにより間伐材の生産量を約2割増大し、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ベ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、普及が進まない状況となっている。基準を緩和することにより設置にあつたコストと手間を軽減でき、一般家庭へのベ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、初期火災の遅延安全確保の観点からも、ストーブの龍胆の耐火性を局所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	右提案主体の意見も踏まえ、今後のスケジュールもご指示願いたい。	5月のパブリックコメント募集終了から半年以上たつておりますが、告示案の変更の有無等、現在の検討状況について伺いたい。早期に告示を出すことをお願いするとともに、実施に支障があるのであればその内容をお教えいただきたい。	1 4 2 0 1 0	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つては、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が必要と認められる場合には、構造設計の認定を受けたものであることが必要である。	人の立ち入りがないなど、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、民家などから充分な距離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及ぼす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、超高層建築物同等の安全基準は緩和されたいと考える。また、建設材料については、JIS等は大臣認定を受けたものに限定せず、規格JIS等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2019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、日本企業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による被害の防止の観点からその振動性状を考慮して構造安全性を確保することが必要であるため、これを緩和することと困難であると考えております。	風力発電は高層ビルのように内部に人がいるわけではなく、また今回の提案は人の立ち入りを制限するという条件付のものであるため、高層ビルと同等の構造基準とする必要はないのではないか。またJISやDNなどの国際規格は我が国における基準としては具体的などのような点が不十分なのかわかりませんが、なお提案者は認定制度を無くすることを求めているのではなく認定に当たっての基準の緩和を求めている。これらの点と右提案主体の意見について回答された。	・弊社が日本で販売した約250台の風力発電機のうち、事故は台風接近時の突風で機軸部分が落下・飛散した1件のみです。その際の状況を踏まえれば人の立ち入りエリアから相当程度距離があれば、万一の事故時の人的被害は防げるものと考えます。 ・日本全体では、タワーが倒壊したケースは、設置不適切で起きた1件のみです。改正基準法適用以前に正しく設置されたケースで倒壊した例はないの理解でおります。 ・地震の多い地域は日本以外にもありますが、どこもEC基準が認められないの理解でおります。 ・人が頻りに立ち入らないという条件が満たされれば、人が常時居住する高層マンション等と同じ安全性を求められる必要はないのではないかと考えます。	1 0 6 0 1 0	ゼネラル・エレクトロニクス・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築物の建築許可(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築物(建築基準法第三条に対象外の建築物)の移築や古い町並みにあつた伝統工法の建築物の建築は許可されないが、城下町開発の観点から、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、現在城は残っており、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築物が修復・修復後で城下町の形を残しています。昨年NHK朝の連続ドラマ「とんとん」で城跡のロケ地にもなり観光客が以前よりも多くな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築物の新築の許可をして頂き、お城の復元、古い建築物(盛岡城下町)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	—	「防火地域・準防火地域は市町村が指定するもの」との回答だが、提案主体の意見は防火地域、準防火地域に右記のような代替措置を行った場合、伝統的建築物を建築できるかどうかのことであり、そのことについて回答された。	明治以前に建てられた古い建築物(盛岡市等)の移築や同様の建築方法(伝統工法で周囲の古い町並みと調和した建物)で新築する建築物に限って建築基準法第三条1項の建物と同等級以上の移築、新築を許可していただきたい。ただし軒天や外部に露出した柱や軒は、防火塗料で保護し火災報知機の設置や消火栓を設置する事により防火地域や準防火地域での移築や新築の許可をして頂きたい。	1 0 6 0 1 0	盛岡城下を復元する会	岩手県	国土交通省		

12 国土交通省(特区第14次 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)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搬車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ほしい。 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)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)項をともに当該施設を「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を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(乗り継ぎ方法(イニター)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はず、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可能とできたところであり、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、利用者が地域住民らと、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、特定の両主に対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、人員費、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、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によって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等の団体もつないない運送」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し「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、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して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わがにいくという内容であったりと、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2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めに設定され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ないと考えます。	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ないと考えます。	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験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。 実験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、実験運行の段階から使用できるようにする。 <提案理由> 実験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、実験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。 実験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ということ、利用者が伸び悩み、採算ラインに届かず実験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		