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	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	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（い）項から（と）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。	・ 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、潅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。	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、荷造等の作業をあ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庁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」との回答だが、特定行政庁は行政例規昭和47・6・7住街590をもと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昭和47・6・7住街590の施設とが異なるものであるかどうかの見解を示されたい。	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年前の行政例規昭和47・6・7住街590のエノキダケの栽培施設に関しての「農水産物を栽培する施設は工場と解する」に縛られてしまい、新たな判断（野菜栽培プラントは工場ではない）を打ち出すことを難しくしているのが現状である。 旧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「同例規はあくまでエノキダケ工場に限る」、もしくは、「植物栽培プラントは工場ではない」等の例規を新たに出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。	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、荷造等の作業をある期間継続して行うことを目的とする一定の場所をいう。 ご指摘の野菜（植物）栽培プラントについては、上記の「工場」の定義や行政例規昭和47・6・7住街590号における「工場」の考え方に照らしても、ご指摘の施設が「工場」に該当しないとする根拠が十分ではないと考えられるが、個々の建築物がどの用途に該当するかは特定行政庁が適切に判断するものである。		1005010	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・施行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、3000m2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3，000㎡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。	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3,000㎡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。これらについて、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3,000㎡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が認められないので、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。			C	—			1010010	愛媛県	愛媛県	国土交通省
120030	特殊な大型車輌の新規製作による港湾物流効率化事業 大型特殊車輌（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（緩和車輌）の認定・登録・通行許可	道路法第47条 第1項 車輌制限令 第3条一：幅 二：重量 イ、総重量 ロ、軸重 ハ、隣接軸重 二、輪荷重 四：長さ 五：最小回転半径等の緩和 関連法：道路運送車輌法（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、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（セミトレーラにあつては、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、最遠軸距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 車輌制限令 第3条 一：幅 二：重量 イ、総重量 ロ、軸重 ハ、隣接軸重 二、輪荷重 四：長さ 五：最小回転半径等の緩和 関連法：道路運送車輌法（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、大型特殊車輌の新規製作による、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種類の大型特殊車輌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、車輌制限令の基準値を概ね、次の数値に、緩和して頂く。車輌総重量87ｔ、軸重を17ｔ、隣接軸重を34ｔ、車輌全長を22mに緩和して頂く。 ②、幅広セミトレーラは、車輌制限令の基準値を概ね、次の数値に緩和して頂く。車輌総重量を87ｔ、軸重17ｔ、隣接軸重を34ｔ、車輌幅3．5m、車輌全長を16mに緩和して頂き、2種類の大型特殊車輌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・車輌が限定され、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過す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、当該車両の安全性能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、今回提案車輌による道路破損時の費用は提案主体が負担し、横断箇所にガードマンを配置し安全が確保されれば、懸念材料は無いように思われる。右提案主体の意見に加え、この点についても回答されたい。	①木更津港湾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重量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）するとした場合において、長さ、幅の緩和の特例は認められないものでしょうか。鋼片等の長尺物はポールトレーラでしか輸送できませんが、現在保有しているものは老朽化が著しい状態です。しかし現在ポールトレーラの新規登録・製作は許可されていないため（制動性能がセミトレーラに比べ劣るため）代替更新できません。そのため今後は長尺物をセミトレーラで輸送するしかありませんが、現在のセミトレーラ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、セミトレーラの長さの緩和の検討をお願いします。そして線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与える可能性が有ります。	C または D	—	（再検討要請に対する回答） 道路法上の道路は、一般交通の用に供する原則の下、不特定多数の国民が利用するものであり、特定の私人の目的のために一般交通を遮断することは認められるものではありません。道路損傷時の費用を提案主体が負担するとしても、想定以上の軸重及び隣接軸重等により道路の損傷が頻繁に発生し、補修工事のために一般交通を遮断することが多くなれば、極めて公共性の高い国民共有の財産である道路の目的・効用が損なわれると考えるところです。また、「横断箇所にガードマンを配置し、安全が確保されれば」とありますが、どういう状態を想定されているのか不明であるところです。 （提案主体からの意見に対する回答） ①木更津港湾物流効率化特区との相違点は以下のとおり。 （1）木更津港湾物流効率化特区では、実施される道路は港湾法（昭和25年法律第218号）第2条第5項及び第6項に規定する道路に限ったものとしています。 （2）また地方公共団体が関係機関と調整した方法により、当該輸送に用いる自動車が確実に他の交通と分離され、道路が遮断されることを条件にしています。 （3）木更津港湾物流効率化特区では車両の緩和できる基準について、車両総重量及び軸重に加え、長さ、幅及び高さ等についても緩和できることとしている。 ＜参考＞ 【特殊な大型輸送用車両による港湾物流効率化事業】：木更津 ○特例の概要 港湾施設である道路において、輸送の効率化を図るため、次のいずれにも該当するものについては、保安基準に一部適合しない特殊な大型輸送用車両を通行可能とする。 ・港湾法（昭和25年法律第218号）第2条第5項及び第6項に規定する道路において実施されるものであること。 ・当該輸送が実施される道路を適切に管理するための措置について、地方公共団体又は実施主体の責任で確実に実施されると港湾管理者により判断されること ・地方公共団体が港湾管理者、当該構造改革特別区域を所管する警察署及び地方運輸局等関係機関と調整した方法により、当該輸送に用いる自動車が確実に他の交通と分離され、道路が遮断されること。 ○緩和できる基準 道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）第2条第1項（長さ、幅及び高さ）、第4条（車両総重量）、第4条の2（軸重等）及び第8条第1項（道路運送車両の保安基準の細目を定める告示第88条第1項第18号及び第166条第1項第18号に関する基準に限る。） 【重量物輸送効率化事業】：釜石 ○特例の概要 重量物を輸送する特定の車両について、橋梁・高架の道路等を含まない経路を通行し、軸重が車両制限令に定める一般的制限値（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）を超えない車両で、かつ、地方公共団体等により適切な管理がなされる場合には、車両総重量の規定を適用しないこととされている。 ○緩和できる基準 道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）第4条（車両総重量）、第4条の2（軸重等） ② 今回の提案主体からの意見では、軸重及び隣接軸重の基準値をクリアするために積載重量を軽減した場合の図面が添付されていますが、結果、積載重量は既に重量物輸送効率化事業で運行している車両とほぼ同程度になってしまいますので、どのような車両でどのような物の運搬を希望されているのかより具体的に教えて頂きたいと考えます。 また、ポールトレーラの新規登録・製作を許可していないという事実はありません。現行の重量物輸送効率化事業においては、長さ及び幅についての緩和は想定していませんが、今回の提案主体からの意見については、交通の安全の確保の方法等に不明な点があり、当方として判断できる材料が少ないため、詳細確認の上判断する必要があります。		1030010	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
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「準不燃材料で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。	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、壁及び天井の室内に面する仕上げとして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定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。	右提案主体の意見も踏まえ、今後のスケジュールもご教示願いたい。	5月のパブリックコメント募集終了から半年以上たっておりますが、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。	F	Ⅲ	平成20年4月26日から実施した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、告示を改正する方向で検討を行っているところである。なお、現在、具体の改正時期等を明示できる段階には至っていないものの、早期の対応を図ってまいりたい。		1042010	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。	人の立ち入りが殆どないなど、一定の条件下での高さ60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ー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応されることは、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	—	特に高さが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性状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。	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IECやDINなどの国際規格は我が国における基準としては具体的にどのような点が不十分なのか明らかにされたい。なお提案者は認定制度を無くす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	・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械部分が落下・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るエリアから相当程度間隔があれば、万一の事故時も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をしたケースで倒壊した例はないとの理解でおります。 ・地震の多い地域は日本以外にもありますが、どこもIEC基準が認められており、地震対策として別の基準が要求されているのは日本だけです。「人が頻繁に立ち入らない」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。	C	—	建築基準法では工作物に必要な最低の基準として、極めて稀に発生する発生する地震動に対して倒壊・崩壊しないこと等を求めています。工作物の安全性を確保するためには、この基準を緩和することは妥当ではないと考えております。 また、「地震の多い地域は日本以外にもありますが、どこもIEC基準が求められており」とのことですが、具体的にIEC規格のどの部分を指しているのか明らかでないため、IEC規格のどのような点が不十分であるか回答することは困難です。なお、DINは国際規格ではありません。		1056010	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。	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除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庁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。	「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というものであり、そのことについて回答されたい。	明治以前に建てられた古い建造物（盛岡町屋等）の移築や同様の建築方法（伝統工法で周囲の古い町並みに調和した建物）で新築する建物に限って建築基準法第三条1項の建物と同等扱いし移築、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桁は、防火塗料で保護し火災報知機の設置や消化器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。	C	—	都市計画法第9条第20項において、防火地域・準防火地域は、市街地における火災の危険を防除するため定める地域とされている。 つまり、防火地域・準防火地域の指定を受けている地域については、当該地域を所管する市町村において、市街地火災を防止する観点から、建築基準法に規定する防火規定の適用を求めることが適切であると判断された地域であるといえる。 従って、特区として別途の防火規定を定めて、当該地域における同法の適用を除外することは困難であると考える。 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庁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	盛岡城を復元する会	岩手県	国土交通省

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	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	プロジェクト名	管理番号 提案事項	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(り)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（り）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、「餡ねり」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。 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（り）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。 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(り)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(り)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と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であると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は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。	D	—	建築基準法は、国民の生命、健康及び財産の保護を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的としており、中心市街地活性化を目的としていないことから、中心市街地活性化基本計画に記載されている計画であることをもって、建築基準法の規制を緩和することは困難である。 また、作業場の床面積については、原動機を使用する工場全体の作業場の床面積をもって判断するものである。 原動機の種類については、通常の空気調整の設備に使用する原動機等は想定していないが、工場における作業の用に供する原動機については、出力によらず対象となる。		1076010	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、運送を命じることができるとされている。	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」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。	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、利用者は病気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。	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運送を命じることができるとされている。 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廃止し、撤退をした場合は、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を可能とし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、市町村等が主宰し、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、制度改正を行わなくとも、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。			D	—			1004010	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たもの、特定の荷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おそれの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をとっている。 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、運送原価に適正な利潤を加えた水準以上の運賃及び料金を使用した事業活動を招きやすいため、その動向を制限する必要がある。また、反対に供給輸送力の過剰状態などから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、運送原価を割る運賃及び料金を使用した事業活動を招きやすいため、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、変更命令という強権的な措置により是正することが可能ではあるが、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。 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。	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。	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誤認であると考える。	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く「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。		D	—	本件については、提案者からの要望を伺いながら、九州運輸局において、対応を行ってきたところであるが、現在、ボランティア活動の具体的内容が明確でないため、相談が一時中断していると承知している。今後、提案者と連絡の上、その考え方などを改めて聴取し、対応することとしたい。		1053010	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。	＜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。 ＜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。 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、それまで一般貸切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、一般貸切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い。			F	—			1059010	横浜市	神奈川県	国土交通省