

01 警察庁 非予算(構造改革特区・地域再生 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	拡充提案・関連提案に係る規制の特例措置の番号・名称	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	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府省庁	
0120010	特殊自動車の荷役走行の禁止規制の緩和	道路運送車両法第4条 道路運送車両法第55条、56条、57条 国土交通省通達昭和30年6月20日自車第331号	車両の運転者は、当該車両の乗車又は積載のために設置された場所以外の場所に積載して車両を運転してはならない。		道路運送車両法に基づき国土交通省通達で禁止されている特殊自動車の荷役走行を可能とする。	<p>特殊自動車の登録を行わず、工場敷地内でのみ使用しているフォークリフトが、製品を積載した状態で公道を走行できるようにすることで、製品輸送の効率化を図り、工場の製品原価に与えるコスト増の影響を排除し、収益構造に良好な変化を与え、以って工業の活性化に資する。</p> <p>提案理由： 防府市の塩田跡地及び沖合埋立地に広がっている工場地帯は、工業専用地域として整備され、現在、(株)マツダの組み立て工場を中心とした自動車関連企業群が多く立地している。近年、振興圏の台頭に牽引される形で、輸出货量が増加しており、多くの自動車部品工場が、製造ラインの増設や工場建屋の新設を行っている。この影響で、同一会社の第一工場と第二工場が少し離れて立地したり、工場敷地を切り売したことで、同一会社の製造ラインが分断されてしまう事象が発生している。このため、工場間の製品輸送に関して、ほんの僅かな距離であっても公道を利用しなければならず、運輸局に登録された車両を用意したり、ほんの僅かな製品数量でも、輸送トラック等への積み替えが必要となっている。公道を通る一般市民は工業専用地域という特殊性からいない状況である。本特例措置があれば、公道を敷地内と同じ条件で製品輸送に活用でき、登録車両を準備するコストを削減することができる。</p> <p>代替措置： 道路運送車両法に基づく特殊車両免許と労働安全衛生法が義務付ける技能講習等修了については必要とする。また自賠責に代わる同等保険は必要とする。作業監視員は必須。小型の在庫品であれば汎用鉄製パレットへ格納し、フォークへ積載。また、大型倉庫型であればフォークに横ズレ防止キャップ等を手当て。</p>	C		<p>道路交通法は、車両の乗車又は積載のために設置された場所以外の場所に積載して車両を運転することを禁止しているが、これは、乗車設備又は積載設備以外の場所に積載がなされれば、積載物が転落しやすくなったり、運転の妨げとなったり、積載物の破損や火災の原因となったり、車両の安定性が害されたりなどのおそれがあるためである。フォークリフトのフォーク部分のような車両の装置が道路交通法上の「積載のために設置された場所」と認められる場合には、当該装置は道路運送車両法上の「物品積載装置」にも当たることとなる。フォークリフトのフォーク部分は、国土交通省において、「物品積載装置」に当たらないものとされているので、道路交通法上の「積載のために設置された場所」にも該当しない。</p> <p>さらに、フォークリフトのフォーク部分が「物品積載装置」に当たらないものとされている理由は、これが、堅ろうで、かつ、安全、確実に物品を積載できるものと認められているためである(道路運送車両の保安基準第27条)ことから、そうした装置に積載して運転することは危険である。</p> <p>なお、一定の条件の下で安全が確保できるのであれば、その条件の下に「物品積載装置」に認定されればよいと考える。</p>	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	<p>フォークリフトのフォーク部分は道路運送車両法上「物品積載装置」に当たらず、これが故に道路交通法上「積載のために設置された場所」に該当しないことを理解いたしました。本件要望において規制の緩和を受けようとする自動車関連企業群は、工業専用、工業、準工業地域といった広大な面積を有する用途制限された特異なエリアに立地しています。このエリアにおける製品等の輸送は、荷前れや事故等の予防措置を適切に講ずれば、一般住民の居住エリアでの輸送に比して、人的・物的損傷リスクを極小化できる状況にありますので、フォーク部分が道路運送車両法上の「物品積載装置」か否かに関わらず荷役走行を可能にする特例措置を講じて頂きたいと存じます。</p>		1 0 0 2 0 1 1	防府市	山口県	警察庁 国土交通省
0120020	電動車いすへの付属物取り付け要件の緩和	道路運送車両法第2条第1項第11号の3及び同条第3項 道路運送車両法施行規則第1条の4	<p>電動車いすについては、道路運送車両法施行規則で定める一定の基準に該当するものに限り、「身体障害者用の車いす」に該当し、これを通行させている者は、道路運送車両法第1項第11号の3及び同条第3項の規定により、歩行者として取り扱われている。</p> <p>また、身体の状態により当該基準に該当する車いすを用いることができない者が用いるものについては、それを用いることがやむを得ないことについて警察署長の確認を受けることにより、それを通行させる者も歩行者として取り扱われることとなる。</p>		<p>現行法で規制されている電動車いすへの付属物の取り付けについて、長さ、幅及び高さの基準を緩和するとともに、個別確認申請をなくとも一括申請により不特定多数の利用対象者が共同利用等できるようにする。</p> <p>提案理由： 熊本県では低炭素社会の実現に向けた電動モビリティの活用や住民の生活の質(QOL)向上に向けた「次世代パーソナルモビリティ実証実験」に取り組んでいるが、電動車いすによる実験参加者から「買い物してもかばる荷物を積み込むスペースがない」、「季節・天候に関わらず乗れるよう履根を取り付けで欲しい」という要望がある。これらの問題は、個別に管轄の警察署へ確認申請が必要であったり、基準の大きさを超えて道路を走行する場合は自動車扱いとなってしまうが、本県の実証実験では高齢者集合住宅での共同利用(シェアリング)や自宅から電動車いすに乗り、公共交通機関に乗り換え、外出先で再度電動車いすに乗り換えて移動といった交通連携(モビリティミックス)の可能性を確認することとしており、このような新たな利用形態を構築していくためには、不特定多数の対象利用者が利用できる環境を整備する必要がある。今回の提案では、電動車いす自体の規格を変えるものではなく、あくまで付属物についての規制緩和と現行法上個別の確認申請としているものを一括申請することとしており、実証実験対象地域に限定し、管轄警察署へ規格を確認した上で附属品を製作・装着する。</p>	C		<p>電動車いすは、自走する機能を有するため、手動式など人の力による車いすと比べて、歩道を通行する他の歩行者に危険を与える可能性が高いなどの問題点があると考えられるところ、大きさ、最高速度等について一定の基準を満たすものに限り、歩行者として取り扱うことが適当と考えられる。御提案の「基準を超えた」バスケットの設置や「脱着可能なルーフの常時取付」については、その安全性等が確認できず、そのような物を取り付けた電動車いすに限り、歩道通行を認めることは困難である。また、警察署長による確認は、利用者の身体の状態などにより、基準を超える電動車いすについて、警察署長が他の歩行者の安全な歩行に与える支障の有無及びその程度を考慮し、その利用がやむを得ないものについて、個別にその旨を確認することとしたものであることから、御提案のような「一括申請」を認めることは困難である。</p>	本提案が実証実験対象地域に限定していることを踏まえ、右提案主体からの意見に対して回答されたい。	<p>警察署長の確認により大きさの基準が除外されるのは「他の歩行者の安全な歩行に与える支障の有無及びその利用がやむを得ないもの」場合とすることで、今回の提案は限の実証実験として、附属のバスケット等があった場合の高齢者等の利便性や活用範囲の広がりなどQOL向上にどう寄与するかということを確認するものであるから、「その利用がやむを得ない」場合として検討をお願いしたい。また、バスケットについては、折りたたみ式を想定しており、買い物等必要な場合のみ使用するという条件も含めて御検討いただきたい。</p>	1 0 4 3 0 1 0	熊本県	熊本県	警察庁		