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	「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	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々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
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 道路交通法第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備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。		道路交通法に基づく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。	特殊自動車の登録を行っておらず、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。 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、振興国の台頭に牽引される形で、輸出量が増加しており、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、工場敷地を切り売りしたことで、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。 代替措置： 道路交通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、大型金型であればフォークに横ズレ防止キャップ等を手当て。	C		道路交通法は、車両の乗車又は積載のために設備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「積載のために設備された場所」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ところ、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「積載のために設備された場所」にも該当しない。 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ないためである（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。 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。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	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「積載のために設備された場所」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、荷崩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。	C		フォークリフトのフォーク部分は車両の装置であることから、道路交通法上の「積載のために設備された場所」と認められる場合には、必然的に、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が「物品積載装置」に当たらない場合には、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ない（道路運送車両の保安基準第27条）ということであることから、そのような危険な装置に積載して運転することを認めることはできない。 なお、一定の条件の下で安全が確保され、その条件の下に「物品積載装置」に認定されるのであれば、当該装置に積載しての運転は可能である。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。また、今回提案されている公道での荷役走行について、道路使用許可等の措置を講じることが可能かどうかご教示願いたい。	「フォーク部分は物品積載装置に該当しない。」すなわち「フォーク部分は堅ろうで、かつ、安全、確実に物品を積載できるものと認められていない。」と規定する道路運送車両法が、「フォーク部分に製品等を積載して走行することは制限していない。」にも関わらず、何故「道路交通法」では「危険な装置に積載して運転することを認めることはできない。」とされるのか。また、「一定の条件の下で安全が確保され、その条件の下に「物品積載装置」に認定されるのであれば、当該装置に積載しての運転は可能である。」との回答について、一定の条件の下での安全確保とは、どのようなものを想定しておられるのか、ご教示いただきたい。	C		道路交通法は、車両の運転方法等を定めることにより交通の安全等を確保しようとする法律であり、積載物の転落、運転の妨害、積載物の破損や火災、車両の安定性の阻害等の危険を防止するため、乗車設備又は積載設備以外の場所に積載して運転することを禁止している。 一方、道路運送車両法は、積載が「物品積載装置」になされることを前提に「物品積載装置」の保安基準を定めており、同法に「物品積載装置」以外の場所に積載して走行することを禁止する規定は存在しないことは、同法がいかなる場所への積載も許容していることを意味するものではない（例えば、道路運送車両法には乗車装置（座席）以外の場所への乗車を禁止する規定も存在しないが、このことにより、座席以外の場所（例えば屋根）への乗車が許されるわけではないことと同様である。）。 また、「一定の条件」については、仮に国土交通省がフォーク部分を「物品積載装置」に認定するとすれば、同省が何らかの条件を課すことがあり得ることを想定していたものであり、道路交通法の既存の規定のほかに、警察が何らかの条件を新たに課すことを想定していたものではない。 なお、道路としての供用が廃止されるとともに、当該場所への一般交通の出入りができない状況が物理的に確保されるのであれば、道路交通法の制限は及ばないこととなる。		1002011	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	道路交通法第2条第1項第11号の3及び同条第3項 道路交通法施行規則第1条の4	電動車いすについては、道路交通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、道路交通法２条第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。 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。		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、個別確認申請をし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。	現行の電動車いすの大きさの基準を超えてバスケットの設置や急な雨天等気象変化に対応できるよう脱着可能なルーフの常時取付を可能とし、また付属物取付の個別確認申請ではなく一括申請することにより、不特定多数の利用対象者がシェアリングやモビリティミックスなど新たな活用形態で自由に移動できる環境を構築することを目指す。 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「買い物してもかさ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屋根を取り付けて欲しい」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通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）の可能性を検証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。	C		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害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関し、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。	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。	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」場合とのことであるが、今回の提案は県の実証実験として、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検証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。	C		警察署長の確認は、あくまでその身体の状態により定められた基準に該当する電動車いすを用いることができない者が用いる電動車いすについて、個別にその安全性等を判断するものであり、御提案にあるような理由で「一括申請」を認めることは困難である。 また、前回お答したとおり、いかなるバスケットであれ、当該バスケットの設置により定められた基準を超えることになる電動車いすについては、他の歩行者の安全な歩行にどの程度支障があるか等その安全性等を確認できない以上、歩道走行を認めることは困難である。			C				1043010	熊本県	熊本県	警察庁