

国土交通省では、平成 20 年 7 月 9 日から 8 月 8 日までの期間において、基準緩和認定要領の一部改正に関するパブリックコメントの募集を行い、その結果、ご意見・質問を計 15 件頂きました。

頂いたご意見等の概要及び国土交通省の考え方を別紙のとおりとりまとめました。今回の募集にあたり、ご協力いただきました方々へ厚く御礼申し上げます。

## 頂いたご意見と国土交通省の考え方

	ご意見	国土交通省の考え方
	○国際海上コンテナ輸送関係	
	反対意見 計4件	
1	<p>最大限に積載した国際海上コンテナ(ISO規格の長さ40フィートコンテナ及び長さ20フィートコンテナ。)を輸送することができる構造を有しかつ車軸が2軸である被けん引自動車(車両総重量の基準緩和に限る。)取り扱いについては反対いたします。</p> <p>海コン40フィートコンテナは、現在9フィート6インチでの輸送が主流になっており、20フィートでも一部コンテナで9フィート6インチのコンテナが国内物流で使用されています。今回の2軸車輻では、9フィート6インチが運べない車輻である限りこの様なシャーシが海コン陸上輸送に導入されると輸送上混乱をきたしますので反対します。</p>	<p>国際海上コンテナの輸送にあたっての選択肢を高める観点から、原案通り、車軸が2軸である被けん引自動車について、基準緩和(車両総重量に係るものに限る。)を行えるよう措置したいと考えております。</p> <p>また、国際海上コンテナの輸送にあたって解決していくべき課題については、今後、関係者等とともに引き続き検討を行っていきたいと考えております。</p>
2	<p>基準緩和自動車の認定要領の一部改正には反対である。</p> <p>これからの国際海上コンテナ輸送事業者は徐々に国際競争の世界に突入します。又、エコにつきましても考えて行かなければなりません。20フィートコンテナ30.480kgフル積載問題、45フィート積載問題、日・韓・中三ヶ国輸送問題等まだ解決していない問題があります。今ここで場当たり的な対応をせずに、輸送事業者の意見を反映してから改正する方向に進みます事を要望いたします。又、3軸車を導入した事業者が不利益を被らないよう補償、優遇処置が受けられますよう行政の指導を併せてお願い申し上げます。</p>	<p>国際海上コンテナの輸送にあたっての選択肢を高める観点から、原案通り、車軸が2軸である被けん引自動車について、基準緩和(車両総重量に係るものに限る。)を行えるよう措置したいと考えております。</p> <p>また、国際海上コンテナの輸送にあたって解決していくべき課題については、今後、関係者等とともに引き続き検討を行っていきたいと考えております。</p>
3	<p>貿易立国である我が国にとって、国際海上コンテナの円滑な流通は、国際競争力確保の面からも重要である。しかしながら、海上コンテナ輸送業界では、近い将来、①45fコンテナの流通、②20fコンテナの30.480t化、③日中韓3国におけるトレーラの相互通行等、法規制の部分緩和による小手先の施策では、対応することが困難な課題が数多く待ち受けている。</p> <p>よって行政には、これまでの施策を抜本的に見直し、国際物流の動向を踏まえ、国際競争力の向上に資する、国際海上コンテナの円滑な輸送の実現に向け、必要なことは何かを検討し、施策を実施していただきたい。</p> <p>私ども海上コンテナ陸上輸送業界としても、平成7年より、有識者、行政、事業者による「国際海上コンテナの陸上輸送検討委員会」を毎年開催し、ISOフル積載運行にかかわる車両の検討、法改正の必要性等を提言してきており、今後も必要な提言を行っていくので、こうした声にも耳を傾けていただきたい。</p> <p>今般の認定要領改正に見られるような、従来からの辻褃合わせの施策の継続には反対である。</p>	<p>国際海上コンテナの輸送にあたっての選択肢を高める観点から、原案通り、車軸が2軸である被けん引自動車について、基準緩和(車両総重量に係るものに限る。)を行えるよう措置したいと考えております。</p> <p>また、国際海上コンテナの輸送にあたって解決していくべき課題については、今後、関係者等とともに引き続き検討を行っていきたいと考えております。</p>

4	<p>一自動車メーカーが開発した車輛(2軸20フィート24トンシャーシ)からの要望による基準緩和の認定要領に偏るのは安易すぎるので反対。</p>	<p>国際海上コンテナの輸送にあたっての選択肢を高める観点から、原案通り、車軸が2軸である被けん引自動車について、基準緩和(車両総重量に係るものに限る。)を行えるよう措置したいと考えております。</p> <p>また、国際海上コンテナの輸送にあたって解決して行くべき課題については、今後、関係者等とともに引き続き検討を行っていきたいと考えております。</p>
	<p><b>質問 計3件</b></p>	
5	<p>何故この時期に改正することとしたのか？</p>	<p>最大限に積載した国際海上コンテナ(ISO規格の長さ40フィートコンテナ及び長さ20フィートコンテナ。)を輸送することができる構造を有する被けん引自動車については、車軸が2軸であるものでは、軸重(群)と軸距の関係が関係法令等に定める基準に適合しないことから基準緩和を行っていなかったところです。今般、新たに、車軸が2軸で、20フィートコンテナを輸送することができる構造を有する被けん引自動車であり、軸重(群)と軸距の関係が関係法令等に定める基準に適合する車両が開発されたことから、車両構造、道路に与える影響等について、関係法令等に定める基準との照査を行ったところ、基準に適合することが確認されたため、車両総重量の基準緩和が行えるよう基準緩和自動車の認定要領の一部改正を行うこととした次第です。</p>
6	<p>(今般、基準緩和の認定を申請することができる自動車に追加される予定の、海コン用2軸トレーラについて)バラ積み緩和車両として認めることにとどまらず、国際海上コンテナフル積載車両として認めることとなった理由や経緯について、お教えいただきたい。</p>	<p>同上</p>

7	<p>車両制限令にて、今回は「車両総重量」に限った基準緩和となっており、当部会が求めている「軸重の緩和」は、道路構造へ与える影響が大として、認められておりません。これは、橋梁照査式、いわゆるブリッジフォーミュラに基づく考え方であり、今回の緩和の対象となった車両は、連結時の最遠軸距が短くなり、橋梁照査式の考え方から乖離していると言えます。</p> <p>車両制限令にて、連結車両時の最遠軸距から判定される「車両総重量緩和」と「軸重緩和」が道路に与える影響とが、どのような相関関係にあるのか、また、今後も橋梁照査式の考え方が踏襲されるのか、方針を明示願いたい。</p>	<p>最遠軸距が大きくなると、軸間が離れるため、荷重載荷位置が分散し、橋梁への負荷が小さくなり、許可できる車両の総重量は大きくなります。逆に、最遠軸距が小さくなると、橋梁への負荷が大きくなり、許可できる車両の総重量は小さくなります。</p> <p>また同様に、隣接軸距が大きくなると、許可できる車両の総重量も大きくなります。逆に、隣接軸距が小さくなると、許可できる車両の総重量も小さくなります。</p> <p>許可限度重量は、上記の考え方に基づいており、照査実施要領により、照査を行い、軸重(軸重群)と軸距の関係より、許可限度重量を算定しています。今回は車軸が2軸であっても、基準に適合する車両が開発されたため、基準緩和自動車の認定要領の一部改正を行うこととした次第です。</p> <p>また、これからも上記算定の考え方にも変わるものではありません。</p>
	<b>意見等 計7件</b>	
8	<p>国際コンテナ輸送をする車両が2軸である被けん引自動車について、基準緩和(車両総重量に係るものに限る。)を行うこととする措置について、車軸が3軸である被けん引自動車に準じた基準緩和の条件又は制限があることを強調し、説明して欲しい。</p>	<p>御指摘を踏まえ、基準緩和制度が適切に運用されるよう周知徹底を図っていきたくと考えています。</p>
9	<p>「基準緩和自動車の認定要領について〔依命通達〕」(平成9年9月19日付自技第193号)別添「基準緩和自動車の認定要領」の一部改正</p> <p>2. 国際海上コンテナを輸送する車軸が2軸である被けん引自動車について、基準緩和(車両総重量に係るものに限る。)を行えるよう措置等については、如何なものか。是非とも、旧型20ftコンテナ用改造強化2軸トレーラ復活、伸縮性トレーラの導入を再考お願い申し上げます。</p>	<p>国際海上コンテナの輸送にあたっての選択肢を高める観点から、原案通り、車軸が2軸である被けん引自動車について、基準緩和(車両総重量に係るものに限る。)を行えるよう措置したいと考えております。</p> <p>なお、平成20年3月までの経過措置で認めていた、改造二軸トレーラについては、軸重が基準を超えるものであることから認めることは考えておりません。</p>
10	<p>基準緩和が許可された当該トレーラについても特車の申請がおりないという矛盾点がある。</p> <p>同じ国交省の権限なので、もっと協調した緩和政策をとって頂きたい。</p>	<p>御指摘を踏まえ、引き続き、道路管理者との緊密な連携をとっていきたくと考えています。</p>
11	<p>国際海上コンテナを積載するトレーラの扱いについて、平成10年4月から10年間暫定措置として認められて来たが、各業界の意見陳情にも拘わらず、期間を理由に使用禁止、これに伴い20F3軸の高価な道具を購入、各業者は設備投資費用に苦慮している。国として長期的視野に立った政策がない。</p> <p>法規制に適合する車両を導入した業者、していない業者がいるが、その取締はしているのか。法を守る正直者が馬鹿を見る状態。徹底した「取締を実施すべきである。又、20フィート、30.48トン及び45フィート問題等、何の政策も出されていない。</p>	<p>御指摘を踏まえ、引き続き、道路管理者との緊密な連携をとっていきたくと考えています。</p> <p>また、国際海上コンテナの輸送にあたって解決して行くべき課題については、今後、関係者等とともに引き続き検討を行っていきたくと考えております。</p>
12	<p>国際物流競争の中、国内の法整備、長期的視野に立った政策が全然ない。</p> <p>お上意識が強すぎる。業者の立場にもなって政策決定・実施して欲しい。</p>	<p>国際海上コンテナの輸送にあたって解決して行くべき課題については、今後、関係者等とともに引き続き検討を行っていきたくと考えております。</p>
13	<p>3軸シャーシを利用する重量の基準緩和を可能な限り引き上げ、出来れば24,000kg以上とするのが適切であると考えます。是非とも早急なるご検討を頂きたい。</p>	<p>国際海上コンテナの輸送にあたって解決して行くべき課題については、今後、関係者等とともに引き続き検討を行っていきたくと考えております。</p>

14	隣接軸量の基準緩和も行えるようにし、軸量を10トン以下として頂きたい。	国際海上コンテナの輸送にあたって解決して行くべき課題については、今後、関係者等とともに引き続き検討を行っていきたいと考えております。
	<b>○一括処理関係</b>	
	<b>意見1件</b>	
15	3軸車(2デフ)で、±400kgでは、近畿県内の車輦では重量が少なく、一括緩和では対応できない。 3軸車輦(2デフ)の取扱数値の内容を見直して頂けないでしょうか。	基準緩和制度は、保安上及び公害防止上支障がないと認定した自動車について、一部の基準について適用しないこととする制度です。重量範囲を広げることについては、原案通り施行した後、その実施状況を見つづ、保安上及び公害防止上支障がないことといった観点から、慎重に対応すべき課題であると考えています。