

管理番号	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の 根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・ 関係府省庁	各府省庁からの検討要請に対する回答
随時29-021	岡山県	「晴れの国おかやま」経済好循環モデル形成特区 ～総枠100haを上限とした戦略的産業用地の創出～	<p>○総枠100haを上限として、産業振興の観点から高いポテンシャルを有するIC周辺の農地規制を抜本的に緩和することにより、企業の生産性向上につながる産業用地をタイムリーかつ適切なペースで提供することのできる「企業が進出したいくなる魅力的な操業環境」を実現する。</p> <p>○戦略的にIC周辺に産業集積を進め、高規格幹線道路等の道路のストック効果を最大限活用する土地利用を進めることにより、生活環境の改善や守るべき農地の保全につなげる。さらに、産業振興により得られた成果を農業振興にも還元する「経済の好循環モデルの形成」に取り組む。</p>	<p>①農用地区域からの除外 農業基盤整備事業の受益地は、国との協議・調整に多大な時間(3～5年)を要することが懸念される。</p> <p>②農地転用許可基準 ・原則不許可である「第1種農地」の転用許可基準が極めて限定的で、僅かな面積でも転用の見込みが立たず、地区計画制度や開発許可制度の運用を前提とした開発が到底困難</p> <p>③市街化区域への編入等 ・開発行為に加え、手続に不測の日数(農林漁業との事前調整を含めると2～3年)を要することから、企業ニーズに応じたタイムリーな開発が行えない。</p>	<p>・農業振興地域の整備に関する法律第13条第2項 ・農業振興地域の整備に関する法律施行令第9条 ・農地法第4条第1項及び第6項第1号、第5条第1項及び第2項第1号 ・農地法施行令第4条第1項第1号及び第2号ハ、第11条第1項第1号及び第2号ハ ・農地法施行規則第35条第4号 ・都市計画と農林漁業との調整措置について(平成14年11月1日14農振第1452号農林水産省農村振興局長通知)</p> <p><参考> ・農業振興地域の整備に関する法律第10条第3項第2号 ・農業振興地域の整備に関する法律施行規則第4条の3</p> <p>都市計画法第18条第1項及び第3項、第19条第3項</p>	<p>総枠100ha設定を上限としたIC周辺の産業用地の創出につき、 ○農用地区域からの除外に係る規制の緩和 ・農業生産基盤整備(面的・線的)の事業着手から完了までの間の農地について、公共投資の効果を大きく損なわない範囲で、受益地からの除外を可能とする。 ・かんがい排水などの線的整備が完了から8年未経過の受益地について、公共投資の効果を大きく損なわない範囲で、農用地区域から除外できるよう規制を緩和する。 ○第1種農地の転用許可基準の緩和(詳細は別紙) ・転用可能となる対象業種及びその区域の拡大 ・既存施設の拡張可能面積の拡大 ○農振除外や農地転用の手続の迅速化 農業生産基盤整備の①線の整備完了後8年未経過の受益地の農振除外や②線の整備及び8年経過後の面的整備受益地などの第1種農地を含む4ha超の農地転用に係る手続の迅速化を図るため、国・県・市町村の関係部局による速やかな協議・調整を実施するとともに、社会情勢の変化や地域の実情を踏まえた県・市町村の意向を最大限尊重した対応を行う。</p> <p>上記の農地法等の特例措置の適用とあわせて区域区分や地区計画等の都市計画決定を行う際、特区の区域計画の認定がある場合は、他の行政機関との協議を報告とするなど、都市計画法に基づく他の行政機関との調整等に係る法手続(協議や意見聴取など)の簡素化(詳細は別紙)</p>	国土交通省 農林水産省	<p>(1)・農業生産基盤整備(面的・線的)の事業着手から完了までの間の農地について、公共投資の効果を大きく損なわない範囲で、受益地からの除外を可能とする。について</p> <p>農業生産基盤整備事業が完了するまでの間の農地については、創設する産業用地の位置、施設の規模等について、当該農業生産基盤整備事業の事業計画の内容との調整を行い、調整が整った土地を受益地から除外することが可能である。</p> <p>(2)・かんがい排水などの線的整備が完了から8年未経過の受益地について、公共投資の効果を大きく損なわない範囲で、農用地区域から除外できるよう規制を緩和する。 ・転用可能となる対象業種及びその区域の拡大 ・既存施設の拡張可能面積の拡大 について</p> <p>かんがい排水事業等の線的整備が完了してから8年未経過の受益地や、第1種農地であっても、地域の農業振興の方向性との調和を図りながら、農業上の土地利用調整が整った土地について、農村地域への産業の導入の促進等に関する法律(昭和46年法律第112号)又は地域未来投資促進法(平成19年法律第40号)を活用することにより、転用目的に係る業種の限定なく、農用地区域からの除外や転用許可が可能となっている。 いずれにしても、具体的な計画を基に、市町村等の関係機関と調整を進めていくことが重要であると考えており、国としても御相談に応じてまいりたい。</p> <p>(3)農業生産基盤整備の①線の整備完了後8年未経過の受益地の農振除外や②線の整備及び8年経過後の面的整備受益地などの第1種農地を含む4ha超の農地転用に係る手続の迅速化を図るため、国・県・市町村の関係部局による速やかな協議・調整を実施するとともに、社会情勢の変化や地域の実情を踏まえた県・市町村の意向を最大限尊重した対応を行う。について</p> <p>4ha超の農地転用については、関係機関における調整を迅速に進める上で、国としても、円滑な調整が進められるよう、国、県、市町村の関係部局が一堂に会して調整する場を設けるなど、手続の迅速化に向けて適切に対応してまいりたい。 なお、農用地区域からの土地の除外については、市町村が県の同意を受けて行うものであり、国との協議・調整手続はない。</p>

管理番号	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の 根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新 たな措置の内容	制度の所管・ 関係府省庁	各府省庁からの検討要請に対する回答
随時29-023-01				道路運送車両法において、「パーソナルモビリティ」は車両として規定されていないため、車道走行ができない。	道路運送車両法第3条 道路運送車両法施行規則第2条 道路運送車両法施行規則 別表第1号	道路運送車両法上に、「小型特殊自動車(パーソナルモビリティ(仮称))」、「原動機付き自転車(パーソナルモビリティ(仮称))」の区分を新設し、「パーソナルモビリティ」を車両としても位置づけ、車道走行を可能とする。		ご提案の「パーソナルモビリティ」については、その原動機の定格出力等に応じ、原動機付自転車や小型特殊自動車等に該当し、道路運送車両法(昭和二十六年法律第百八十五号)上の「道路運送車両」として取り扱うこととなる。 なお、道路運送車両が走行する場所(歩道又は車道)については、道路運送車両法において特段の定めはない。
随時29-023-02	①株式会社テムザック ②京都市	「街」を変えるパーソナルモビリティ特区	新規開発した馬乗り型の電動車いすを福祉用途に限らずに電動車いすと車両の両方の性質を併せ持つ「パーソナルモビリティ」(1人乗りの近距離移動用の乗り物)として、歩道・車道において活用できるようにする。 歩道においては、従来どおり歩行者として取り扱い、6km/h以下の走行とするが、車道においては、小型特殊自動車等に新たな一類型(パーソナルモビリティ(仮称))を設け、車道走行を可能とするとともに、最高速度は、海外での水準と同様に15km/h以下とし、モビリティとしての利便性を向上させる。	道路運送車両法において、「パーソナルモビリティ」は車両として規定されておらず、同法上に最高速度についての規定がない。	道路運送車両法第3条 道路運送車両法施行規則第2条 道路運送車両法施行規則 別表第1号	道路運送車両法上において、「小型特殊自動車(パーソナルモビリティ(仮称))」、「原動機付き自転車(パーソナルモビリティ(仮称))」が車道走行する場合、最高速度は15km/hとする。(15km/hは小型特殊自動車の速度水準であり、海外でも電動車いすはこの水準の速度を出せることが多い。)	国土交通省	ご提案の「パーソナルモビリティ」については、その原動機の定格出力等に応じ、原動機付自転車や小型特殊自動車等に該当し、道路運送車両法上の「道路運送車両」として取り扱うこととなる。 なお、道路運送車両が車道を走行する際の速度については、道路運送車両法において特段の定めはない。
随時29-023-03				道路運送車両法において、「パーソナルモビリティ」は車両として規定されておらず、その保安基準について定められていない。	道路運送車両法第40条～46条 国土交通省令「道路運送車両の保安基準」	「小型特殊自動車(パーソナルモビリティ(仮称))」、「原動機付き自転車(パーソナルモビリティ(仮称))」に対し、セグウェイなど搭乗型移動支援ロボットと同様に保安基準を定める。小型特殊自動車では、保安基準の中で、前照灯、後部反射器、警音器等の様々な機器を取り付けることが求められているが、軽快に市街地を移動し、幅員が限られた歩道での走行も可能とする車両となるよう、小型特殊自動車より緩和された形で保安基準を設定する。		ご提案の「パーソナルモビリティ」については、その原動機の定格出力等に応じ、原動機付自転車や小型特殊自動車等に該当し、道路運送車両法上の「道路運送車両」として取り扱うこととなる。 また、その定格出力等が必ずしも明らかではないため、「パーソナルモビリティ」がどのような車両に該当するかは不明であるが、添付の資料や左欄⑨に記載のあるように、搭乗型移動支援ロボットと同様に、走行する場所、速度及び時間帯に関する制限等の安全確保措置が講じられていることを前提に、道路運送車両の保安基準(昭和二十六年運輸省令第六十七号)第五十五条又は第六十七条に基づき、保安基準の一部を緩和することは可能であるものと思料。必要に応じ、国土交通省にご相談いただきたい。 なお、「パーソナルモビリティ」を含む道路運送車両が走行する場所(歩道又は車道)については、道路運送車両法において特段の定めはない。

管理番号	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の 根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新 たな措置の内容	制度の所管・ 関係府省庁	各府省庁からの検討要請に対する回答
随時29-019-05	長崎県	【ながさき農林業・農山村活性化特区】 被害対策が困難な有害鳥獣の捕獲、追払い等の促進	<p>【背景】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●長崎県の諫早湾干拓地では大型機械を活用した先進的な大規模農業が展開されているが、農地と渡り鳥の飛来地、営巣地が近接しているため、農作物への食害が近年、急増している。 ●食害への対策として、夜の見回り等による追払いは労力負担が大きく、吹き流し等の設置などを行っているものの、鳥類による被害への効果的な防止策がない。 <p>【事業の実施内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●自己の所有農地における有害鳥獣(主にカモ類)の捕獲について、一部の猟法、猟具の使用制限を解除し、被害対策が困難な有害鳥獣の捕獲推進を図る。 ●日中及び目視範囲内に限定されているドローンの飛行制限を緩和し、有害鳥獣の追払いや、上空からの赤外線センサーでの生息状況把握や追跡によって新たな捕獲法の構築等を行うなど、有害鳥獣対策としてドローンの有効活用を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> ●無人航空機(ドローン)の飛行は、日中及び目視範囲内に限定する必要がある。また、物件の投下も禁じられている。 	<ul style="list-style-type: none"> ●航空法第132条、第132条の2 	<ul style="list-style-type: none"> ●航空法の規制を緩和し、ドローンの夜間や目視範囲外の飛行も認めることで、夜間における有害鳥獣の追払い、上空からの赤外線センサーでの生息状況把握や追跡による新たな捕獲法の構築等を可能にする。 	国土交通省	<p>現行法令下において対応可能。 無人航空機の夜間における飛行や目視外等の飛行等であっても、必要な安全対策が講じられていれば、申請に応じ、航空法第132条の2のただし書きに基づく許可・承認を行っております。</p> <p>(補足)参照条文 ○航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)(抄) (飛行の方法) 第百三十二条の二 無人航空機を飛行させる者は、次に掲げる方法によりこれを飛行させなければならない。ただし、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、次の各号に掲げる方法のいずれかによらずに飛行させることが航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全を損なうおそれがないことについて国土交通大臣の承認を受けたときは、その承認を受けたところに従い、これを飛行させることができる。 一 日出から日没までの間において飛行させること。 二 当該無人航空機及びその周囲の状況を目視により常時監視して飛行させること。 三～五 (略) 六 地上又は水上の人又は物件に危害を与え、又は損傷を及ぼすおそれがないものとして国土交通省令で定める場合を除き、当該無人航空機から物件を投下しないこと。</p>