

## 国家戦略特区ワーキンググループ ヒアリング（議事録）

---

### （開催要領）

1 日時 平成29年1月16日（月）16:53～17:28

2 場所 永田町合同庁舎7階特別会議室

3 出席

#### <WG委員>

座長 八田 達夫 アジア成長研究所所長  
大阪大学社会経済研究所招聘教授

委員 原 英史 株式会社政策工房代表取締役社長

委員 本間 正義 東京大学大学院農学生命科学研究科教授

#### <関係省庁>

多門 勝良 国土交通省航空局安全部安全企画課長

山本 英貴 国土交通省総合政策局政策課政策企画官

甲斐 健太郎 国土交通省航空局安全部安全企画課無人航空機企画調整官

福田 恭平 国土交通省航空局安全部安全企画課課長補佐

湊 孝一 国土交通省航空局安全部運航安全課課長補佐

大井 征史 国土交通省航空局安全部航空機安全課

#### <事務局>

坂井 潤子 内閣府地方創生推進事務局参事官補佐

### （議事次第）

1 開会

2 議事 自動走行、小型無人機等の「近未来技術」の実証を促進する、新たな「規制の砂場（サンドボックス）」特区制度の創設

3 閉会

---

○事務局 よろしくお願いたします。

国土交通省にお越しいただいております、「自動走行、小型無人機等の『近未来技術』の実証を促進する、新たな『規制の砂場（サンドボックス）』特区制度の創設』というところでございます。

昨年の12月に特区の諮問会議で、民間議員の先生方から、こういったレギュラトリー・サンドボックス、規制の砂場ということで御提案をいただいております、その中で、ドローン、自動飛行の部分についても取り上げられておりまして、特に千葉市が海上における

ドローン宅配ということで実証実験を行われたのですけれども、その際に事前の協議、手続ということが、多方面で非常に数多くのところで、事前のそういった手続が必要だったということで、中々煩雑だったという実態がございます。

こういった規制の砂場、レギュラトリー・サンドボックスみたいなものが作られた場合には、現行の規制というものをある程度抜いた上で、必要最低限のものに限って自由に実証実験ができるということが可能なのかということについて、現行法の規制の概要ですとか、現状の御意見等々も含めて、あとは、そういった検討をする余地があるのかとか、そういったことを中心に今回は御説明をいただければと考えております。

それでは、八田座長、お願いします。

○八田座長 お忙しいところお越しくださいますて、ありがとうございます。

それでは、早速、御説明をお願いいたします。

○多門課長 今日は人数多目で来ていますけれども、基本的には航空局の関係課から参っております。

私が、今回窓口になっております航空局安全部の安全企画課長をしております多門と申します。どうぞよろしくお願いたします。

お手元に概略、ドローンに関する諸制度、私どもが持っている制度を含めて用意しておりますので、まずは、そちらの制度の状況について御説明したいと存じます。

お手元の資料で、まずは、前提としまして、私どもは無人航空機と呼んでおりますが、これに関する政策とか制度に関しましては、一昨年4月に総理官邸屋上において、小型無人機が発見された事案というものがございまして、その直後から内閣官房のほうに、関係府省庁連絡会議という形で、小型無人機に関する会議体が置かれております。

さらに、その下には総理の指示で、しっかり民間の方々とも意見交換、情報共有、合意形成をしながら進めていきなさいということで、官民協議会が置かれておりまして、その中でロードマップ、スケジュールとか、制度のあり方、方向性の議論が行われておりまして、私どもは国土交通省を含め、関係府省庁というのはそれに従いながら施策を講じている。内閣官房のほうで、ある意味全体をまとめる、方向性を打ち出す司令塔のような形になっていまして、そのもとで、各省は取り組んでいるという状況になっております。

お手元の資料を1ページお開きいただきたいのですが、無人航空機、いわゆるドローンに関する航空法の規定に関しましては、一昨年9月に国会で成立いただきました改正航空法において関係条文が追加されておりまして、同年12月より施行されています。実際に施行されてから1年ちょっとたったような時期になっているということでございます。

この改正法におきましては、航空機の航行、これは有人機も含めてですけれども、あるいは地上とか水面上、そういった人や物件との安全の観点から、無人航空機を飛行させるような空域、あるいは飛行の方法について、基本的なルールを定めております。

お手元の資料を見ますが、まずは、空域をしっかりと定めようということで、飛行が制限される区域は、有人航空機の飛行ルートに当たり得る150m以上の高さの空域とか、空港周

辺で実際に航空機が離着陸の際に下りてくるような制限表面を越えるような空域というのは、私どもは飛行を制限させていただいている。

この他、地上の人や物との関係では、非常にリスクが大きい、私どもはDIDと呼んでおりますが、国勢調査の結果に基づいて総務省が定める人口集中地区といったものの上空を定めているという状況でございます。

それから、遵守すべき飛行の方法としましては、例えば、日中、目視範囲内、あるいは人、物件との間隔を保ってほしいといったことを定めておるところでございます。

一見非常に強い規制には見えるのですが、例えば、DIDの地区というのは全国の国土で言うと3%程度でございます、それ以外のところでは特にそういった空域、飛行に関する定めというのはなく、自由にできるという状況でもございますし、それ以外の規制がかかっている地区、空域とか方法についても、私どものほうで別途安全確保の体制を確認できた場合には許可・承認を柔軟に行うという形でやってきております。

資料の2ページにございますけれども、昨年12月の改正航空法施行から1年で概ね1万件を超える許可・承認を行ってきているような状況でございます。

お手元の資料にありますとおり、許可の種類としましては、先ほど申し上げたようにDID、人口集中地区とか、物件に近接して空撮をしたり、測量する。商業目的とかできれいな写真を撮りたいといったものがあるのですが、そういったものが多くなっておりまして、ただ最近では、インフラ点検とか事故、災害対応、新聞等にもたくさん載っていますが、用途の多様なもの、サービスが現れてきているということも伺える状況になってきております。

次に、内閣官房を中心に横断的に検討している内容についての御紹介でございます。

資料の3ページを御覧いただければと思います。先ほど申し上げたように、一昨年11月に政府首脳と産業界で官民対話が行われまして、安倍総理のほうから、早ければ3年以内にドローンを使った荷物配送を可能とすることを目指すという旨の御発言がありまして、そのための具体的な方策として、利用者、関係府省庁が制度の具体的なあり方を協議する場として、官民協議会を立ち上げるという御発言がございました。

これを受けまして、内閣官房におかれては、小型無人機について、例えば、安全とか利用促進とか技術開発とか、そういうさまざまな視点からこの課題に取り組んでいこうということで、継続的に取り組んでいくための、先ほど申し上げた官民の専門家、関係者。これは場合によっては、有人機とか無人機との衝突等を憂慮する者も入っているところがございますが、小型無人機の環境整備のための官民協議会というものが立ち上げられておりまして、これまで5回会合が開催されているということでございます。

なお、この場には、本日事務局を務められている地方創生推進室のほうも参加されると承知をしております。

この官民協議会においては、昨年4月、技術開発とか利活用ですけれども、それを中心にロードマップが策定されておりますので、それを踏まえて、8月には制度設計の方向性

ということで、4ページのほうにございますけれども、取りまとめられて決定されているという状況になっています。

その中では、基本的な考え方を申しますが、急速に進展する社会実装、実際に技術がいわゆるようらん状態になって、できるだけではなくて、実際に社会の中でそれが利活用できる、そういう形へとフィットしていくというもの、あるいは、利活用ということで実際にビジネスとしてそういったものが成立していくという多様化に対応するために、柔軟性を確保し、可能なものから迅速、段階的にルールを整備するということが基本的な考え方として掲げられておまして、私どもは改正された現行航空法の中で実証実験等の取組に関しては、可能な限り柔軟な対応を図ってきているという状況でございます。

最後になりますが、先ほど事務局のほうから言及がございました。言わば特区制度を活用したものを含めて、今、自治体による実証実験の取組が非常に各地で盛んに行われている状況になってございます。

これらについては幸い、これまで人が死傷するような事故というのは報告されていない状況でございますが、それぞれ現在の色々私どものほうに入っている内容では、機体の能力では、ドローンが飛行中に落下、衝突して、例えば、損害を与えたり、下にいた人に危害を与えるという可能性が否定できておりませんので、実証実験を行う際には、自治体が主導しているのが多いのですが、地域の関係者で十分に御理解をいただいて、合意形成のもと行われることが、安全確保のみならず未然のトラブル防止という観点からも我々は重要と考えております。この点については、私どもの飛行の安全だけではなくて、試験同士の調整、あるいは特定の、例えば、海であればさまざまな運航関係者とか漁業関係者がおられますけれども、そういった方々との関係も出ますので、昨年8月決定の、先ほど申し上げた制度設計の方向性の下段にも書いてございますが、プライバシーや第三者の土地上空飛行に関するトラブルの防止を図ることはさらに重要ということが掲げられているという状況でございます。

私のほうからは以上です。

○八田座長 どうもありがとうございました。

それでは、委員の方から御質問、御意見はございませんか。

○原委員 千葉市でやっていた海上飛行の実験は、もうお聞き及びのように、地元では調整で大変時間がかかってしまったということで、ここが何とかならないかという話を私どものほうにもいただいておりますが、今お話のあった中で、自主的なルールの策定を促進するという話もありましたが、例えば、こういった第三者上空、あるいは海上飛行をするときに、こういった形で合意形成をするのかということについて、前回の実験は最初だったので調整で大変時間がかかってしまったのかもしれませんが、もうちょっと合理的なやり方を作っていくというようなことは検討されているのでしょうか。あるいは、それは検討しても構わないのでしょうか。

○多門課長 私どもの場合、基本的なスタンスというのが、地上、特に飛行の安全という

意味から言うと、地上の人や物件に被害を与えるリスクを提言していく。そういう観点から、今は飛行計画について私どもが審査する際に、例えば、飛行時に無関係な人や物件の上空を通過することがないように監視員を配置してほしいであるとか、あらかじめ当該地域がもう漁業者しかいないということであれば、そういった関係者と十分話をして、そういう危険が生じないように相手方の理解を得る。この程度であれば大丈夫だということでもやってもらうというやり方で考えてほしいということは申し上げていて、おそらくそれに従って、千葉市の関係のところをやられていると思うのです。

ただ、私どもは、要はそういった調整について具体的にこういうやり方でやってください、あるいは、こういうやり方で、例えば、念書みたいなものを取っておかないと絶対にダメだとか、そういうことまでやっているものではございませんで、あくまでも安全が確保できるという観点から、確認できる手段というのを何らか考えてくださいという意味です。

ですから、私は千葉市が報告された内容も見たのですが、あまりがちがちに考えられるのではなくて、もう少し柔軟なやり方もあるのではないかとこのところもございます。例えばですけれども、自治体を中心に関係者が一堂に会して、協議組織のようなものを設けて、それに関して包括的な合意形成を図るようなやり方ですとか、繰り返し同じようなものが頻繁に出てきて非常に煩雑であれば、もう場合によっては、国の関係省庁間でそういった利用に関する一般的な枠組み、例えば、漁業であるとか港湾であるとか、そういったものを設けて、それに乗っていけばオートマチックに協議ができるような仕組みとか、そういったものも私どもは今はあまり確定的なことは申し上げられないのですけれども、そういうものを含めて柔軟に考える余地はあるのではないかとこの感じはしています。

○原委員 これは最初に航空法の改正でルールを設定する段階から、国土交通省から柔軟な運用をされるのですというお話を承っておりましたので、この間、千葉市でこのような話になってしまっていると言うのを聞いて大変意外だったのですが、要するに、千葉市のほうでやり過ぎているということですか。

○多門課長 我々が言える範囲というのは非常に難しく、例えば、この範囲のところと調整してください、じゃあ、私は要らないと言ったら、漁業者は一切無視していいのか。ただ、そこは割と我々が飛行の安全を見るというよりは、こういう新しいリスクのある実証実験の本質論の部分でして、どの部分まで色々安全面の御懸念とか、操業のときは邪魔になるような、例えば、漁獲が落ちたとかいうことを含めて、どういう理解の得方を地域で理解を増進したり、合意形成をするのかという本質論だと思っていますので、そのやり方については、我々は色々なやり方で、地元が合意形成するのは余地があるのではないかと考えております。

○原委員 これは国土交通省が許可をするときの条件として、どこまでのことをおっしゃっているのですか。要するに、ここまでの合意形成がなされていたらお受けしますということはどういった形でおっしゃられているのでしょうか。

○多門課長 私どもがこれまでで、色々他の自治体とかでも実証実験をされていますので、よく定型的に出てくるのは、例えば、陸上であれば、監視員とかを配置していただいて、そのときに、その下に全く無関係の人がたまたま通る、上空を通過するというのはリスクも大きいし、それは控えてほしい。そのときだけ待ってもらうようなやり方、あるいは、あらかじめその土地、例えば、農地とかを通るのであれば、その所有者とかそこを管理されている方に事前に御説明をして理解を得るということは、定型的にはあると思っています。

○原委員 海上の場合はどうされるのですか。

○多門課長 洋上の場合は、そこは我々からこうしてくれではないので、事案の積み重ねですので、例えば、今回千葉市がされたのは一つのやり方だと思っています。ある意味、自治体の職員がされているので非常に丁寧にされているという印象がございしますが、それはそれで別に悪いことではないので。

○八田座長 今について言えば、例えば、千葉市の場合、野上先生がなされたのですが、墜落したときのために自動的にパラシュートが出てソフトランディングするように設計されているのです。この場合、パラシュートを付けろという規制は必要なくても、元々がある種の安全性を確保していることという規制で要求していれば、個別具体的な対応ごとに、それが性能の要求水準を満たしていることの認定をして、そのような事例を積み重ねていけると思うのです。

安全性は確保しなければいけないのだけれども、やはり、いちいち交渉するのは大変だと思います。国土交通省が、これだけの基準を満たしていれば、この元来の安全性の目的は達成されるから、具体的な方策の提案があったら、それを持ってくれば認定してあげようと言える基準があれば、いちいち漁業者と交渉する必要がなくなります。そういう基準や仕組みを作っていただければありがたいと思うのです。

○多門課長 それについては来年度、安全性の評価とか新しい技術の評価をしていきます。

○甲斐企画調整官 そうですね。来年度以降ですね。今、第三者上空を飛行させる場合は、基本的には落ちるリスクがあるので認めていないのですけれども、機体の性能がある程度あれば、その部分については第三者上空を認めますみたいな、そういう調査、研究みたいなのをやっていく。

○八田座長 そうすると、保険の義務付けとかが大切ですね。

○多門課長 保険については、今かなり保険会社にも汗をかいてもらって、そちらのデータのほうにもありますが、一般の保険加入率は相当多くの方に加入していただいている状況にはなっています。

これはどちらかと言うと、経済性の話があって、何十万円もするのに1回切りでかけるわけにはいかないのです、今ようやく1万円を切るような、1万円前後の安価で、ずっと1年間かけられるような保険ができたという状況です。

○八田座長 保険業者が安全性をある程度評価するという面もあるでしょうからね。そう

いう市場に、全部保険業者に任せる必要はないけれども、先ほどのように、安全確保の目的のためには十分な性能のパラシュートが付いていればそれで良いから、自動的に許可するという基準がほしいですね。残るリスクは保険会社が評価することになる。

○多門課長 そこは実は、技術開発がまだ途上でして、野上先生のグループのも分かるのですが、経済産業省のほうでも、そこは来年度かなりの予算を投じまして、色々な技術開発を民間からもアイデアを集めながらやっていく。その中で、それが複合的にどういう評価になるのだという中で、我々のほうで応じて決めていく部分もあるので、我々からあらかじめ、これは民間からも強く言われているのですが、決め打ちで、この技術とこの技術なのですというふうにやると非常に妨げになるものですから。

○八田座長 まさにそのことを言ったのです。性能規定をきちんとしてほしい。それを満たす性能だったら、仕様はどんどん認めていくということにする。性能をきちんと言うことが必要なのではないかと思います。

○多門課長 実は、そこが非常に大きい重要な要素ではあるのです。

ただ、他方、そういうふうになった場合に、結局150mがいいかと言っても、ちょっと高い建物だったら100mぐらい行きますから、軒先とかすぐ上をぶんぶん飛ぶというときに、例えば、生活の平穏であるとか、例えば、生業への影響、漁業とかそういったものに関してある程度地域なりで情報提供し、疑問には答えるという意味で理解を得ていくというのは、我々は一般論としては必要だと思っています。

それはここで、法律でどこまでがちがちに義務付けるかというのはあるのですが、それはやはりある程度どんなに安全だということを言ったとしても、そこを繰り返し飛ぶということに関しては、やはり自治体中心に一定の調整があるというのは、我々は望ましいと思っています。

○八田座長 それもいいかもしれないけれども、例えば、DIDというのですか、混んでいるところではこれだけの音の規制をする、それ以外のところはそんなに気にしなくてもいいとか、少なくとも最低限のところは認めてあげる。要するに、交渉というのは、すごくコストがかかりますからね。交渉しなくても済む部分を設定した上で、これ以上は交渉しなさいという部分を分離することが必要なのではないのでしょうか。

○多門課長 ちょっとそのあり方については、技術開発と両面、表裏一体のところもありますので、含めて関係省庁とかと話をしていくのか。

歯に物が挟まったような言い方であれなのですが、そこはやはりそういう部分があって、我々だけでは中々答え切れない。

○八田座長 繰り返しだけれども、技術開発があるからこそ性能規定でやっていただきたい。仕様規定は技術開発に応じてどんどん広げていけばいいので、まず、性能規定が重要だと思うのです。

○多門課長 繰り返しになってしつこいかもしれないけれども、やはり地域の関係者には、ある程度の理解と情報提供というのが必要なのかと思っています。

○八田座長 必要だと思うけれども、ある仕様については、規定の性能を満たしていればそれでいいです、ということにしてほしいと思います。

ただし、保険は掛けなさいということです。

○多門課長 そこは安全性だけではないところもあって、カメラとかかなり精密な機器を積んで、性能が最近上がっていますので、例えば、制度設計の方向性、軒先を飛ぶことによるプライバシーの問題とか、そういったものも出てきている。それは私どもの航空法から離れるのですけれども、そういったところを含めて理解を得ながらというのは。

○八田座長 それも軒先に近くなければもういいという決まりがあって、近い場合には交渉しなさいという。

○多門課長 カメラの性能が今異常に上がっていますので。

○八田座長 そのようなことを言ったらきりがありません。

○多門課長 きりがありません。

○八田座長 技術は進歩させなければならないのだから、どこかできりは付けなければ実験できない。納得してもらえる一般的基準が必要です。いちいち交渉させたらダメです。

○多門課長 交渉というよりは、うまく情報を開示し、理解しながらやっていくという。

○八田座長 情報開示しなければいけない。だけれども、それ以外のところは、できるだけ個別の交渉をしなくても済む範囲を決めていただきたいというのが、事業をやっている方々の一番の切望だと思います。

○原委員 確認ですが、カメラで撮ってしまうかもしれないような飛行計画というのは許可されないのでしょうか。

○多門課長 プライバシーのところまでは、うちは今回はお答えできません。

○湊課長補佐 そうですね。航空法に基づく安全上の許可と認可においては、そこは特段審査の要件にはしていません。

○原委員 航空法の許可の基準というのは、あくまでも安全性のところですか。

○湊課長補佐 そうです。

○原委員 ぶんぶん飛んでうるさいとか、そういうのも関係ないのですか。

○湊課長補佐 そうなのです。そこについては、総務省のほうで、ある意味ガイドラインを定めておられて、そういった画像を撮るときの一般的な心構えとかは、うちではないところで申し訳ないのですけれども、そういったところで注意喚起を行われている状況である。ここで書かれているのは、制度設計の方向性の全体像でございました。これはまさに官民協議会で、今後色々な役所と民間の方で検討を進めていきたいと思いますというメニューの一つとして載っているという状況でございます。

○多門課長 一番下に、先ほどおっしゃった保険の話とかプライバシー、第三者の土地の上空飛行等があるのですが、このあたりが一部ではそういうふうにとり組とか色々審査がなされ、一体どこが主管の省庁なのだというのもあり、そういうところでありまして、今のところこういう形で課題整理というか論点整理がなされているのですが、これから関係省



庁でよく話し合いながら、どうして行くのかという状況です。

それはちょっと内閣官房とは別のところでやっているのです。

○原委員 何か伺っていても、航空法があり、他のガイドラインがあり、色々な観点でやろうとされている事業者からすると、どこが規定されるのかよく分からない。現場では実態として、ともかく同意を取らないとできないような運用になってしまうということが起きてしまっているように思われるのです。

千葉市の特区の話というのは、これは繰り返しですけれども、特区なので最も自由度の高い実験をやりたいと思って運営していたわけですが、その中で多大な調整をしなければならないという運用が実際に出されてしまっているというのが、これは私たち特区をやっている側からすると心外だったものですから、今まさにされているようなレギュラトリー・サンドボックスのように自由の高い実験のできる場を作れないかという議論になっているわけなのです。

なので、国土交通省もこれは元々おっしゃっているように柔軟に運用されていくというところを共有していただいているのだと思いますので、もう一段自由度を高めていくためにどうしたらいいのかということを引き続き一緒に御検討させていただきたいと思うのです。

○多門課長 その際は、先ほどおっしゃったさまざまな視点の中に、やはり省庁横断的なものが相当入っていますので、そこも御意識いただけるとありがたいと思っています。もちろん、我々はそこから逃げるとかそういう意味ではございませんで、しっかり取り組ませていただきます。

ただ、非常に横断的、あるいは境界、グレーゾーンというか境目的なものはあるということでございます。

○八田座長 最終的には、何とかワンスポットで許可が下りるといった仕組みがあるといいと思いますけれども、その前で、少なくとも安全性に関してはこれだけやればいいのかというのが明快になると、非常に分かりやすいと思います。

○多門課長 正直、非常に技術の進歩とかが急激で、また新しいアイデアも次々、多分、朝の新聞を見る度に出てきたりするところなので、そこはしっかりキャッチアップしながら、どこかの段階で多分ポイントというか節目が来ますので、そういうところでうまく制度化していくことができるとというのが我々の思いです。

ただ、今の段階では結構流動的かというのは感じています。

○八田座長 流動的であるがゆえに、どんどん色々実験できるようにしてあげたい。そして、それは安全性も重要なことだから、それに対して、こういう範囲だったらやってもいいということを明確にいただければありがたいと思います。

○多門課長 できるだけ実証実験の新しい取組は前例がないものが多いですから、私どもも自治体であればできるだけ丁寧に相談に乗ったり、そういうこともやっています。

○八田座長 相談に乗るとき心の中心に基準があると思うのです。それをなるべく明確化

して、少なくとも特区ではそういうことをやっていただけると、非常に事業者としてはやりやすくなると思います。

○原委員 おそらくサンドボックスでやろうとしている話というのは、明確にしてくださいと言って、きれいに明確なものを出していただければ、それはそれでやりやすいと思うのですが、多分色々と新しい技術なども出てくる中で難しいだろうというときに、例えば、今回千葉市でされていたようなケースであれば、ここではこういうルールでやりたいのですということを向こうから提示してもらって、基本的にはそれで実験してみましようということで、特区の中では認めるような制度設計ができるといいのではないかと思います。

○多門課長 洋上というのは切り口ではあるのです。例えば、リスクからすると、陸ほど密集しているのかという話もあるのですが、他方、実際に人やもの、場合によっては千葉市のほうは石油化学コンビナートがあって、ケミカルタンカーとかが日常的に行き来しているということも踏まえて、うまくやらないと、実際実験とは言え、いくらサンドボックスでも、例えば、人に当たって倒れているとかいうことが起こってはまずいので、そのところだけはしっかり我々は担保してほしいというところもあるのです。そこも踏まえてどうやっていくかというのはお話ししたのかと。

○八田座長 例えば、パラシュートを付けたのと付けていないのは、月とスッポンぐらい違うと思うのです。お宅にぶつかったら困るという基準をきちんと作っておられれば、やはりパラシュートを付けたら、それは随分付けるインセンティブにはなると思うのです。そういう基準が必要なので、やはりいちいちせっかくパラシュートが付いているのに漁業組合と交渉するというのは、やはりなしにしたほうがいいのではないかと思います。

○甲斐企画調整官 ただ、パラシュートも必ず100%開けばいいのですけれども、信頼性にさまざまな基準があります。

○八田座長 さらにその基準を設けて、実験させればいいではないですか。

○甲斐企画調整官 そうするのは来年度以降ですね。我々は予算を取っているのです。

○八田座長 まず、こういう安全性は必要だと言っても、このパラシュートにしなければいけないという必要はないから、大体どの程度の安全度を求める。それで実験させて、オーケーだったらオーケーというふうにしていったらいいではないですか。

そうしないと進まないですね。建築基準法みたいなものです。性能規定を決めて、この仕様はいいかどうかというのを実験してやってみる。

○甲斐企画調整官 我々は安全が確保されれば、どういう技術とかやり方でもいいとは思っています。

○八田座長 その安全性の基準を、性能基準を明確にしてやっていけばいいと思うのです。

○多門課長 新年度、評価とかのための予算も確保できた状況なので、例えば、千葉市を始め、そういったところも含めてどういうふうにしていけば使いやすい仕組みになるのか。そういうのは考えたいと思います。

○八田座長 本間先生、どうですか。

○本間委員 単なる興味でお聞きしたいのですけれども、従来ある無人ヘリとの規制の違いみたいなものはどういうふうに理解したらいいのでしょうか。

○多門課長 今の新しい体系ですと、特にいわゆるドローンのようなマルチコプタータイプであろうが、あるいは固定翼、プレデターみたいなものであろうが、そこは関係なく対象になっていますので、おっしゃるような大手の発動機メーカーが造っているような無人ヘリとかも対象とはなる。

ただ、ある程度大きいものになると、小さいものより当然リスクの度合いが大きいと思っていますので、そこについては規制面では若干扱いは別にしたりしています。

○八田座長 国土交通省としては、来年度にかなりこれについて、色々な実験とかもするようなお金もできるから、そこで色々な基準を作っていくたいとおっしゃるのですけれども、そこまで待てますか。

○本間委員 もちろんそれはそれでやっていただいたらよくて、ただ、特区で実験を先にやりましょうというのは、それはそれで、もう実験をするための制度をわざわざ作るわけですから、それは先行して色々なことをやっていただきたい。

それを踏まえて、まさに国土交通省としての全国に適用されるようなルール設定をされていけばいいと思うのです。やってみないと分からないこともいろいろあると思いますので、その中で、まさにパラシュートを付けたらとかそういうのは別に、いきなりルール設定をする前にやってみられたらよろしいと思うのです。

○八田座長 千葉市で許可条件があまりにも多かったということが随分広く知られたのですが、そうであるがゆえに、本当にそういうことがないように実験地区でやったらどうだろうという、これはどうしたらいいのですかね。原委員は千葉市のほうでそういう規制の案を作ってもらって提出して、ここで議論していただくということでどうかということですが、それでよろしいですか。それとも、国土交通省のほうで一応の案をお考えになりますか。

○多門課長 我々のほうで、こういう技術がというふうに決め打ちをするというよりは、予算等についても、先ほど申し上げたように経済産業省のほうで、ある程度次年度、一部もう新聞とかに出ていますけれども、技術開発の事業化をされている。それに応じてうちが、そこは連携して、それをどういうふうに評価し、ものによっては安全性を確認していくのかということをやっているものから、そういう中に本当は乗ってくれると一番いいとは思っているのです。

ただ、おっしゃるように、その部分は千葉市が単独でされるという場合に、どういうやり方がいいのかというのは、私どもは相手方がある話なので。

○八田座長 できたらスピード感が。我々はなるべく急いでやりたい。そして、おたくのほうにも実験で役に立つようにしたいということが基本なのです。

実際にあれだけの問題があるということが分かった以上、それは少なくとも特区では解

決したいという気持ちがありますから、一応千葉市に提案してもらいますかね。

○原委員 そうですね。これをやる上での条件を、少しパラシュートの話なども含めてつけて、もう一回議論してみるということはやってもいいかもしれません。

○八田座長 とにもかくにも安全性ですね。

○多門課長 千葉市の考え方は、安全というのが、おっしゃったようにパラシュートとか、パッケージですから色々なことを考えられてやります。

それから、多分関係者が結構多岐にわたり、そこをどういうふうに話をしたり、先ほど言った情報を開示したらいいのかということを含めて、包括的にまず、我々も御相談させてもらってというのがいいと思う。よくあるのです。規制省庁側が自分の頭で勝手に突っ走ってこうだというのはあまりうまくないやり方なのです。私はそういう仕事もやっていたものですから、そういうことがあったので、そういうやり方でまず、お聞かせ願えたほうがスムーズかなと。

○八田座長 それでは、具体的にどうしますか。千葉市と国土交通省で話してもらいますか。それとも、我々が千葉市に一応の案を出しますか。

○原委員 こちらで出してもらったほうがいいと思います。

○八田座長 そうして、我々自身もちょっとこれではおかしいではないかということを書いて、その案が出来たところで、また持っていこうかということにしましょう。

どうもお忙しいところ、ありがとうございました。