

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5月12日（金）13:38～13:55

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 阿曾沼 元博 医療法人社団滉志会瀬田クリニックグループ代表

委員 原 英史 株式会社政策工房代表取締役社長

<関係省庁>

多門 勝良 国土交通省航空局安全部安全企画長

中西 貴子 国土交通省航空局安全部安全企画課課長補佐

甲斐 健太 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

宮川 毅也 国土交通省航空局安全部運行安全課課長補佐

山本 英貴 国土交通省総合政策局政策課政策企画官

駒村 浩 国土交通省航空局安全部安全企画課係長

<事務局>

佐々木 基 内閣府地方創生推進事務局長

藤原 豊 内閣府地方創生推進事務局審議官

福田 修 内閣府地方創生推進事務局

（議事次第）

1 開会

2 議事 小型無人機（ドローン）の海上飛行等に係る実証実験の加速的推進

3 閉会

○事務局 引き続きましてドローンの関係で、今度は国土交通省の方から御意見を頂戴して、議論をさせていただきたく存じます。

国土交通省で小型無人機の海上飛行等に係る実証実験の加速的推進ということで、文案をお示ししているところがございます。こちらにつきまして、ドローンについての色々な規制等がございますけれども、それをどのようにしていくのか。こちらについては、文案につきまして御意見いただきますとともに、先生方と議論をさせていただきたいと思

ます。

それでは、八田先生、よろしくお願ひいたします。

○八田座長 どうもお忙しいところいつもどうもありがとうございます。

それでは、今、事務局から申し上げましたように、この文案について御意見を承りたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

○多門課長 一言一句を詰めるというのもあるのでしょうかけれども、総論的に我々の立場をお話したいと思います。

基本的に前回のときとあまり変わっていません。おっしゃるとおり、実証実験をしっかり行っていこうということを全国の自治体中心に我々が把握している限りでも10いくつ、非常に多くの自治体が先進的に取り組んでいただいて、特にドローンのような国家的な戦略分野においては、非常に重要だと我々も認識をしております。

他方、後で必要があれば資料をお配りしますが、特に今年に入ってから市井の一般の人を傷つけたり、火災を起こしたりという事案も出てきていまして、たまたまそれが職場内の労災のようなものだったりもするのですが、一般の市井の市民とか通学、通園中のお子さん方を死傷させるような事故が起きたり、あるいは例えば木造密集市街地みたいなところで大規模な火災を発生させるというようなことが起きた場合には、やはりイノベーション上、取組の大きな事象になるし、そういったものを委縮させる可能性も出てくるということで、我々はその部分については非常に安全性を十分確保して、十分慎重にやっていく必要があるだろう。それをあまり言い過ぎるとやるなという話なので、そこまでは言わないのですが、やはり安全というのは何ものにも増して非常に重要だということは、常に念頭に置いておく必要があるのかなと思っています。

我々はどうしても規制側の発想なので、航空局が所管する航空法の安全規制というのは、できるだけこういった事故とか災害のようなものを未然に防止して、そういったものが万一、起きた際には被害を減災すると言いますか、最小限にしていくことを目的に例えば設備面とか飛ばし方とか、そういったものをやっているということなのです。

実は今回こういう場を設けていただいて、特にレギュラトリー・サンドボックスといった書き込みをしていただいているのですが、正直言うと、まだ具体的な内容のイメージが我々も、これは言い方が申し訳ないですが、まだつかめないというところがございます。要は我々が以前申し上げた、これは同じことの繰り返しになるのですが、千葉県なりがおっしゃっていることというのが、しっかり地元の関係者で合意を形成し、調整をしていく、そこを国が手助けをして、いかにスピーディーにやっけていき、ある程度関係者が納得するように協力することで、地元が取り組めるかというのが本質だと思ひまして、我々としてはそういう地元の関係者を交えた官民の協議組織というものを設けていただき、あるいはそれに類するものを作っけていただいて、そこである程度地元の関係者が合意形成されたものについては受け入れていきたい。これはまだ制度設計の話なので、今後1年程度検討されるということなので、その中でもやっけていきたいと思ひますが、割

とそうであれば手続とかそういう期間については大幅に軽減、簡素化等は図っていきたいと考えているところです。

ただ、我々経験から申しますと、事故事例のペーパーを配ってもらえますか。今年に入ってからマスコミの取材が結構集中してしまっていて、四つ入れてあるのですが、一つは藤沢市の建築現場で人の顔に当たって鼻のあたりだと聞いているのですが、何針か縫ったというような話。これはたまたま工事現場の中で数十メートル滑空して当たったという事案なのですが、一般の人、特に女性の方とかだと顔に傷が残ったり、懸念されるような事案でもあったのかなと。

右下なのですが、京都の宇治川の河川敷で、これはガソリンエンジンではなくてリチウムイオンのバッテリーを飛ばしたところ、そこで発火をしまして、結局23ヘクタール、大体東京ドーム5個分ぐらいを焼いて、かなりテレビとかヘリコプターが出動する大ニュースになったという事案になっています。ただ幸い、そのところに人がいなかったの、死傷者は出なかったのですが、一つこういうものは糸魚川の事案ではないですが、都市部とか、例えばタンカーとか、そういうところで起こると非常に大きな災害を起こす可能性があるというように考えています。ただ、もちろんこういうものがあるから一切実証実験をやるなということではないのですが、こういう安全面での懸念というものが一つはあるだろう。

もう一つは、これは我々よく地元のほうと国が許可なり承認なりした実証実験では、そういうトラブルを極力抑えるという観点から我々はお願いをしているのですが、結局ドローンを飛ばして、それがぶんぶん近いところを通る。海の上でも何か仕事をしていけば、通るとなると、例えば漁業者によってはその日は出漁を差し控えたいとか、場合によっては漁獲が減ったとか、鶏が卵を産まなくなった、牛の乳が出なくなったというものもあるし、人によっては飛行機なんかでもあるのですが、毎日ぶんぶん飛んでいると非常にうるさい、頭が痛い、あるいは覗かれているような気がして気が休まらない。我々はニューサンスと呼んでいますが、そういった意味でも地元でそういう実験をする際というのは関係者としてしっかり理解を得ながら合意形成をして、そちらから提示されたものと情報公開という言い方をされていますが、そういうものは重要なのかなと思っております。

だからその辺のバランスのとれた制度設計なり議論ができることを我々は望んでおりまして、そういった形でこちらの書きぶりについても書いていただけたらというのが今日のところです。多分この場で「等」がどうのこうのとかの議論をしてもあまり実がないと思うので、そういう視点のもとに我々できたら調整させていただければということでございます。

あと技術的なところは甲斐から補足をします。

○甲斐調整官 ここに書いてあるような各種装置ということで、パラシュートとかエアバッグみたいなものを想定されていると思いますけれども、それを着けていけば必ず安全かということ、そうではないと思うのです。パラシュートが本当に確実に開くかとか、エアバ

ッグが確実に機能するのかとか、その辺はある程度検証していく必要があるかと思imasuので、地元の合意形成をした上で、プラスアルファでパラシュートを着けますとか、エアバッグを着けますというのは全然あり得る話かなと思っています。

○八田座長 全部御説明を願ってからのほうがいいかもしれないけれども、今のことだけについて言えば、エアバッグはある厳しい基準のもとに一旦、認証されたらそのままずっと使えるわけですね。ところが、今のパラシュートは毎回許可を得なければいけない。それをエアバッグのようにある種の基準のもとに認定してもらって、毎回毎回の許可を得なくても済むようにしてほしいということなのです。要するに火薬を使う理由で毎回許可を得ているのを、エアバッグのように恒常的にやってもらえないかと。

○甲斐調整官 その包括的な許可みたいな制度は既にありますので。

○八田座長 パラシュートについてですか。

○甲斐調整官 パラシュートについてというか、その他の機体に関してです。一度認定した機体については、他の場所で使うようなものも包括的に。

○八田座長 それは事業者から聞いたものとは認識が違っていましたね。

○藤原審議官 それはおそらく先生が言っている火薬取締法は経済産業省。こちらは航空法の話です。

○八田座長 では、それはそれでももちろん審査は要るわけです。だけれども、ワンストップセンターで先ほどのエアバッグ云々について言えば、そのようにエアバッグと同じような審査過程で使えるようにしてほしいということだと思います。事業者の要望はそういうことでした。

○甲斐調整官 経済産業省の話になります。多分、航空法の世界だと1回審査したものは使えるようになります。

○八田座長 分かりました。

○藤原審議官 とにかく事業者や千葉市もおっしゃっていますけれども、行くところが多い、それこそ経済産業省も含めてなのですが、そういうものをできる限り一括して1回、2回の会議で終わらせるぐらいの感じで、これは漁協なども含めてですけれども、そういったものをすごくお望みでして、これは他の分野でもそうなのですが、ワンストップのような仕組みというのは事業の効率化という意味ではそれなりに意義があるものだと思います。今回、法律にも載せていますけれども、そういったところをできるだけ事前の調整という意味で活用していくことは、御趣旨は御理解いただけるのではないかと思います。

その上で、当然のことながらリスクが色々ある中で、自治体が本当に前面に出るという仕組みですから、できるだけ全体でリスクを軽減した上で、あるいは当然、今度サンドボックスというのは事後チェックの話が出てきますので、特に千葉の海というのは先ほどお聞きしたら、なかなか管理できない部分も漁協でもあるというので、そういう一種モデルケースとして事後チェックも含めて全体でルール整備をしていくという、そういったことを今度このサンドボックスというところでやっっていこうということです。そのあたりの趣

旨も御理解いただくとありがたいと思っております。

○多門課長 ここにあるワンストップセンターというのは我々も期待するところがありまして、いわゆる1回、2回の会議でできるだけ合意形成をスムーズにとという意味では、そこでしっかり、特に漁業関係者との議論というのはかなり微に入り細に入り、相当細かな、こんなことまでみたいなのも我々は別の公共事業でもあるのですが、出てくるのが通常ですので、そういったところをある程度しっかり前さばきというか、しっかり議論してもらおうというのは前提なのかなと思っています。それが本チャンの協議とかの場に出てくると、なかなか時間内でおさまらないです。

○阿曾沼委員 色々御説明ありがとうございました。

ある意味、こういうことを前提に事業の計画がされていて、提案があるわけで、こんなことを一切前提にせずに議論をしているわけではないということは御承知だと思いますし、今、るる説明していただいて、お互いの整理ができていて、共通認識だなと思います。

ただ、ゼロリスクを100%達成するというのはなかなか難しいわけですが、それを求めなければいけない行政があるということも承知しておりますが、基本的にこれだけ課題が整理されているのだとすれば、仕組みとハードとソフトの中でどういう前提のもとに実験をしていくのだと、安全性をより担保した上での実験の仕組みをどうしていくのかということと一緒に考えていただければということでもあります。

もう一つは、官民の合意形成を重視すべきだというのは、合意のレベルって何ですかと。これが曖昧なままで合意形成がありますという情緒的な議論をしていたら前に進みません。合意形成のレベルは何なのか。

もう一つはエアバッグ、パラシュートというのは事前に検討してから検証した後に合意という、合意と検証というのは実はある意味、一緒にやらないといけないというのが実験ですから、その折り返いをどうやって対応していくか。その辺の具体論を是非一緒に考えていただければと思います。

○多門課長 我々も似たような事例を経験してしまっていて、合意形成のときに出るのはリスクなのです。そういったものを例えば特区で言えば色々出てくる問題に対して、自治体がまずは対処するというのはあるのでしょうかけれども、場合によっては保険制度によって解決できるものもあれば、人の命みたいに事故は許されない、そういうところをうまく線引きしながら、どこがどれだけのリスクを負っていくのか。そういうところをしっかりと整理することがおっしゃるように合意形成につながるのだらうと。

○八田座長 建築現場の場合、保険はあったのですか。

○多門課長 これは一般の労働災害に類するものなので、そこまで我々も把握していないのです。

○甲斐調整官 大体一般的にドローンを使う人は9割以上の方々が保険に加入されているのが実情です。

○多門課長 というのは、一般の対人とかいうのは大体95%以上は加入されているので、

この場合も確か入っていると思うのです。だけれども、これはどちらかというとならでやっている可能性もあるので、そこははっきりしないのです。

○八田座長 本質的には義務付ける必要があるかもしれないですね。何らかの形の保険を。

○多門課長 保険とか、それは協議体の中で自治体なりが提案されたほうがいいかもしれません。

○八田座長 また、ここの上の事例というのは有人地帯におけることだと思うのですけれども、海上のような無人地帯に最初限定することもリスク軽減から言えると思います。

○多門課長 そういう議論もまさに地域性が出てくる話なので。

○藤原審議官 民間レベルの保険の議論も当然ですし、我々が一般則として規制改革の議論の中でずっと事後チェックルールという中で、紛争解決手段の話というのはあって、いわゆるADRの議論ですけれども、いよいよそういう議論を国土交通省としてもドローン用の紛争解決をどうするかという議論に入ってきてもおかしくないと思うのですが、そういった御検討というのはあるのでしょうか。

○多門課長 制度に落とし込むというのは行政技術論になるのですが、ある程度ボリュームとか定型性が出てくると思うのです。いわゆる我々も騒音とか非常に繰り返し出てくるものについては公害等調整委員会であるとか、非常にシリアスな事故については事故調という仕組みを持っている。他省でも医薬品とか色々そういうものがありますが、こういったものがある程度世の中でも不可欠な要素になって、日常的に起きてくるとそういうものも考えなければいけないのかなと思います。ただ、今ここで私が言うのは出過ぎたことなので、言いづらいのかなと。

○八田座長 それでは、細かい文言については調整の余地があるかもしれないということですので、また事務局と調整をしていただきたいと思います。

○阿曾沼委員 当面、八田先生がおっしゃったように有人地帯ということ的前提にしてすぐやろうということではないので、無人地帯というある一定のリスクヘッジができるところでありますので、将来はそれを踏まえた何か文言、その合意形成というものが必要ではないか。

○多門課長 あとは洋上のリスク評価もあるので、そこも含めてですね。

○八田座長 それでは、どうもありがとうございました。