

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9月14日（木）17:13～17:31
- 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
大阪大学名誉教授

座長代理 原 英史 株式会社政策工房代表取締役社長

<事務局>

河村 正人 内閣府地方創生推進事務局長
岡本 直之 内閣府地方創生推進事務局次長
村上 敬亮 内閣府地方創生推進事務局参事官
竹内 重貴 内閣府地方創生推進事務局企画調整官
篠崎 敏明 内閣府地方創生推進事務局参事官補佐
中西 良太 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 サンドボックスの今後の方針
 - 3 閉会
-

○八田座長 それでは、次にサンドボックスです。

○村上参事官 自分でこのせりふを言うことになるとは思いませんでしたが、いくつか、事業者の秘密に関するものであるとか、再生事務局系の中のまだ内部資料のものが入っておりますので、資料は非公表の扱いをお願いをできればと思います。

早速、話はもう復習的なところと現在自分のところで把握している状況の御報告でございます。

資料の冒頭1枚目上半分のところは、未来投資戦略その他でこれまで説明してきたことが、こういう書きぶりでやってきましたという復習でございますのと、竹中議員から御説明をいただいた紙の中で、レギュラトリー・サンドボックスの5原則というのは、こういう五つの原則であったはずであるということで、我々はこれまで旗幟鮮明にしてきてございます。

その時点で説明していたのが次のページで、大きく自動走行と小型無人機ということで、こういった方向でどうかということを議論してきたわけでございます。

次のページ、御承知いただいておりますとおり、再生事務局のほうでの検討アプローチと国家戦略特区法でどういうアプローチでいくかということと、最終的に二つ明確に区別するかどうかも含めて議論の整理をしていく必要があるわけでございますが、お粗末で恐縮なのでございますけれども、再生事務局側のほうが、参考1参照と書いてございます。後で戻ってくることにいたしまして、その次のページに「サンドボックスの論点」という紙で、一旦プレスト用のペーパーをまとめてございます。これは資料としてお持ちをいただければということなのですが、戻りまして、自分なりに理解をいたしましたエッセンスだけを申し上げますと、再生事務局側のほうで検討していますのは、どちらかという規制の適用を一時的に停止する手続規定を通則法的に整備してはどうか。そのときのロジックとしては、業法の適用をとめるに当たって、まだ業として確立していない、業としてと言えない段階のものであるという解釈をとる。その実証的なビジネスモデルに参加する参加者に対して同意がとられているということと、そのビジネスモデル実証をモニタリングする第三者機関の監視下に入る。大きくこの二つの要件を経ることによって、通則法的手続を踏まえて、関連する業規制の適用を一時的に停止いたしますと、こういう考え方を中心に議論をしている状況でございました。

ビッグデータ取得加速に貢献の大きいもの、論理的には別の話かもしれませんが、イメージとしては、ITと融合した新たな業態サービスという中で、結果としてビッグデータの取得に貢献するようなサービス業があり得るのではないかとということですが、再生事務局側もそれで具体的にどういう実例やビジネスモデルを対象とするのかということについては、まだ明確なイメージが固まっているわけでもない状態でございまして、これについて、次回、向こうの打ち合わせでも具体的事例に基づいて議論をしようではないかといったような話が議論されていたところは、原先生にも聞いていただいたところでございます。

○八田座長 再生事務局側のここでの対象というのは、金融とかではなくて、ドローンとか自動走行についてなのですか。

○村上参事官 どちらかという金融とか、あとは個人情報系を活用したいいわゆるサービス。

○八田座長 交通のSuicaとか、そういうもの。

○原座長代理 というか、仕分けはまだ全然整理ができていなくて、だからこそ、この間の先生はいらっしゃらなかった再生事務局でやったサンドボックスの会議のときにも、具体的なユースケースをどうするのかを出してもらって、ちゃんと議論しましょうということになって終わっています。

○村上参事官 という感じでございます。そういう意味で、考え方②が本当に①と違うかどうかという問題もあるわけでありましてけれども、議論のためにということであえて対照させれば、こちらのほうは規制の適用の一時停止というよりも、事後規制を核とした新た

な規制手法で実証的に事業を実施してもらって、その上で適切な評価を行った上で、新たな規制手法の全国展開を図ることとしてはどうか。具体的には、第三者機関の監視のもと、基本的には、事前規制から事後規制への転換を一つの基軸とした新たな規制手法を適用してと。

例題といたしまして、なかなかいい事例がないのですが、後ろのほうに日立造船の資料、(参考2)と手書きで書いてございますが、つけてございます。慌ててこの3週間、自分なりに聞き込んだ中では、唯一それっぽいかないというものでございます。

これは大阪港で使うことを前提にしています。かなり港湾の航行密度が高いようでございまして、航行監視に有人の船を相当数出しているようでございますが、これをドローンによって自動化できないか、ないしはドローンが持ってきた映像によって遠隔指示が出せるような海上交通監視ができないかという提案でございます。事業内容のところは、その趣旨のことが書いてございますけれども、これの実際の問題点は、航空法上、現状、航空経路を事前に登録をし、了解をいただかないと飛ばせない。ドローンは、このケースは正直言って港のどこを飛んでいるかが事前に特定できませんので、経路で登録をするのではなくてエリア。このエリアは自由に飛ばせるというようにしてほしい。というか、それができないと飛ばせないということでございまして、このエリア型で航空の許可を得るとのこと。飛行場所の変更をそのたびにするのでなくて時間帯、曜日、季節等も含めて、エリアで一括指定を受けるような形ができないかというお話でございます。

その次のページは、それが海上交通監視から、港湾とコンテナヤードの監視業務にも同じことが言えますといったものでございます。

11ページ、12ページは割と限定的な局面での話でありますけれども、災害時の対応ということで、一つは地震、台風、豪雨による増水等によって、通常のトラックによる物流が麻痺をしたときに、タイムリーに緊急物資を届ける必要があるのだけれども、これもまた航路が事前に届け出ということになっていると、実質上、緊急時対応として役に立つような飛ばし方ができないので、条件設定つきでエリアを自由に飛ばせるような認定がとりたい。

その応用形で、最後の13ページ、14ページですけれども、これも災害時に渋滞等を避けてと。非常にマニアックなところで言うと、震度5を超えるとトラックは基本的に橋を渡ってはいけないという規制があるようでございまして、緊急時にきちんと運ばなければいけないときに、トラックが明らかに動かないようなときにも、ドローンならば行けますと。こういうものも、そのときに地震が起きてから航路の許可をとっていたら実質上役に立ちませんので、エリア指定が要るのではないかという形で、新しいエリアで一括して包括許可をもらっておいた上で、実際にどう飛んだのかを事後に届け出る。そういった体制でやることについて、第三者機関が全体の活動モニタリングしており、そのことについて、一時的には大阪府知事なりなんなりが責任をとる。こういったような仕組みがつかれないでしょうかという話でございます。

自動走行も東京の話、愛知の話、聞いているのですが、特に東京が何を規制として変えなければいけないのか、事業者はいずれもピントが全然合っていない。物理的に西側に向かって走るときの認知の問題から、どうしても右折レーンが全部の交差点にないとレベル4の自動走行の実験ができないので、必ず右折用の信号を全部付けてほしいとか、そういう類いの技術的な話は出てくるのですけれども、そうではなくて規制の類いの問題でということになりますと、いきなり損害賠償責任の特例というところまで飛んだり、道路交通法上の最高速度規制の考え方を改めてくれないと高速道路に合流するところで速度規制を守って走っている車などはほとんどいないので、合流ができません。これは一体どうしたらいいのでしょうかとか、それは今すぐ何をしますのかと。どうもお話を伺っていて問題だなと感じたのは、技術の話はあるのですけれども、それをどういうビジネスモデルで使いたいのかということの議論がまだ全然煮詰まっていなくて、サービス形態が見えないものですから、具体的にどの規制に抵触する話なのかがいま一つはっきりしてきていない印象がございます。

さはさりながら、大きな柱ではございますので、ここが事前から事後を含めた規制の部分になるではないかということを引き続き詰めていきたいと思っていますけれども、今、それらについてももう少し詳しく検討してもらえないかということも豊田にも東京都にも依頼をし、あわせて次回の都の自動走行のサンドボックス分科会の開催日程を早く決めましょうと依頼をしている状況でございます。

○原座長代理 これはもう聞きましょう。聞かないと、これまでもこのワーキンググループでは、むしろこちらから示唆するという含めてお話を聞いていますから、それはもうやらないと進まないと思いますし、国会が始まってしまったら、皆さん方もそこになかなか時間を割けないでしょうから、早く、もう来週にやったほうがいいと思います。

○村上参事官 実は日立造船はいずれにせよ担当は大阪にいるので、東京に来てくださいという話はもう投げてあります。

○原座長代理 自動走行とかドローンとかをやられていた自治体とか関係の方々、これまでもお話を伺っていた延長の方々がいらっしゃるので、後でリストアップします。

○村上参事官 ありがとうございます。

○原座長代理 それをざっと聞いていくのでよろしいですか。

○八田座長 具体的に何をしてもらえるのかということね。

○原座長代理 はい。

○村上参事官 もう一つ、これも問題はあるのですが、実需として聞こえてきたのが、塩野義製薬が創薬で個人情報、患者情報を使いたいと。議論をしていくと、ただ、先の通常国会で医療法人が代理機関をつくりまして、そこに色々な個人情報をためておいて使えるようにするという法律でかなりのことができるのではないかと思うような周りに、でも、創薬の現場からすると実需がありますというお話がありまして、かなり実体はある話なのであります。その辺も詳細を聞いて、やってみるかどうかということの判断があります

ということもあわせて御報告申し上げます。塩野義製薬も東京に来る機会をつくってくださいというお話は、既に投げてはあります。

○原座長代理 遠くの方はスカイプでも何でもいいですし。

○八田座長 ともかくこれはやったほうがいいと思いますけれども、私の理解が間違っているのかもしれませんが、先ほどの再生事務局側の検討アプローチと国家戦略特区型というものがありましたね。これは前に未来投資会議でサンドボックスについて聞いた議論では、基本的には外国では金融型のサンドボックスをやっていて、そこでは結局は被害を被る人もいるかもしれないのだけれども、それは入ったメンバーが被る。だから、リスクが内在化されているので、それを覚悟で入りますかという種類の問題だから、それを覚悟する限りにおいては規制緩和できるというものだと。それで、これは当然地域に適用するというよりは全国型だろうと。

もう一つは、このドローンとか自動走行みたいに、被害が関係ない人にまで及んでしまう可能性がある。外部不経済型ですね。それについては、仕様による規制は要らないかもしれないけれども、安全性とか、そういうことはちゃんとガイドラインとして決める必要があるのと、保険のことを整備する必要があるのと、最終的に保険でできないところは市町村が責任を持つというようなことが必要で、その際に、割と自由度が高いところでやったあげく、結局どういう性能規定にするのか、仕様規定にするのか。仕様規定にするとしたらどのようにするかは、事後的に評価することが必要だということで、そちらは特区に置くという話です。そうすると、この二つのアプローチは被害者が内か外かということで仕分けられているかもしれない。

ただし、今、お話を伺っていて、ドローンの場合、エリアルートかというときには、おそらくはかなりの程度、空中での接触を妨げるためだと思うのです。それは勝手に落ちることを覚悟するのならば入ってもいいよという形にも見えるかもしれないけれども、落っこちたら他の人が困る。金融よりはもうちょっと外部不経済が多いでしょう。でも、これなどもやれるならばとにかくぶつからないような方策を考えて、それを前提にエリアで認定しましょうという話ですね。だから、こちらは何でもやってもいいよというわけではなくて、お互いにぶつからないようにとか、他の人に迷惑をかけないようにとか、それはどこかでやる必要があるということですね。

○村上参事官 御指摘をいただいた点につきまして、簡単に補足をしますと、自動走行で損保会社に話をしております。そちらも興味ありということで、この間も損保ジャパンも。それで、また説明に来ますということになっていますので、ちょっと話をアレンジさせていただければ。

ドローンのほうはまだアイデア段階ですけれども、ドローンをエリアで自由に飛ばせるに当たって、そのドローンを監視するドローンの実証をちゃんと技術として確立をする。そのドローンがモニタリングできるエリアについてまずフリーにして、監視用ドローンは、あとはドットでつないでいけば、段々そのエリアが広がっていくというような、技術的な

実証とエリアで飛ばすという制度の実証と、両方ファーストステップ、セカンドステップという形で組み合わせてやっていこうかという議論も日立造船とはしております。

○八田座長 なるほど。

それから、付け加えですけれども、ウォール・ストリート・ジャーナルのドライバーレスカーに関する専門の記者は、特区のサンドボックスにもものすごく興味を持っていて、アメリカは国が規制緩和するわけではない、結構自治体で勝手にどんどんやっている。何で日本は国でそんなことをやる必要があるのだと言うから、説明しておきました。でも、特区でやるのか全国ベースでやるのか、そういう制度設計の違いにはすごく興味を持っているということを言っていました。地域限定でこういうことをやるというのは逆にあまりないのかもしれないですね。だから、もしそれがやれば、国際的にもすごくいい宣伝材料になると思います。

これで今日の議論は以上ですね。

○村上参事官 会議としてはこれでおしまいです。

ありがとうございました。