

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12月12日（火）10:29～10:50
- 2 場所 永田町合同庁舎1階共用第1会議室
- 3 出席

<WG委員>

- | | | |
|------|-------|-----------------------|
| 座長代理 | 原 英史 | 株式会社政策工房代表取締役社長 |
| 委員 | 中川 雅之 | 日本大学経済学部教授 |
| 委員 | 八代 尚宏 | 昭和女子大学グローバルビジネス学部特命教授 |

<事務局>

- | | |
|-------|-------------------|
| 村上 敬亮 | 内閣府地方創生推進事務局審議官 |
| 木村 順治 | 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 サンドボックス制度の導入について
 - 3 閉会
-

○村上審議官 とりあえず今日御準備したものを説明させていただいた上で、御議論というところでよろしゅうございますか。

そうしましたら、配付資料①の中に事務局の案が入っていますが、大前提としてまだ八田座長以下と全然すり合わせできていない案でございますので、これをこのまま諮問会議等々に使うかどうかは別問題。あくまでも議論用のものという位置付けでございます。

3枚目にスキーム図がついておりますので、これを使って簡単に御説明をいたしますと、一言で言いますと区域会議のもとに監視評価委員会という専門家集団を置いて、その助言を得ながら区域計画の中にサンドボックス実施計画を書いて、ここに必要な実証事業の内容であるとか、その実証事業をやる人が守らなければならない基準を定めるというイメージでございます。

定める際に、法律の特例事項とするものが何かというのをめくっていただくと、次のページに1枚メモがついてございますが、対象となるのは車両の保安基準と道路使用許可と航空法の規制と、基本的にはこの三つでございます。後ほど横に置いてありますので、必要なときに後で御参照いただければと思いますが、こういう法令の束を委員の皆様だけに、ファイルの左側に置いてございます。これが実際の関連規定そのものでありますけれども、

道路交通法の保安基準で言えば、第55条第1項にその基準を満たすべきことが考えられておりますので、矢印の先に書いてございますが、この実証事業計画の認定があった場合は、この保安基準第55条に規定する自動車であると指定したものととして扱っていただく。それから、道路使用許可に関しましては、区域計画に従って作成された計画の認定があったら、道路交通法第77条に規定する道路の使用許可を受けたものとみなす。それから、航空法に関しましては、同じく実証事業計画の認定があった場合、第132条及び第132条の2は規定しないという形で特別な認定の対象から事実上、外させていただくというようなことが法令上の措置になろうかと思えます。

1枚前のページに戻りまして、そこで私の経緯の御説明の不十分もありまして、今後ゼロベースで検討していかなければいけない点が、このSBの実施計画に対して、そこに参画する事業者を誰が認定するかという問題でございます。八田座長以下には、それも含めて区域計画の中で総理が直接認定するスキームを採用すべきではないかと御示唆を現在、いただいております。

○原座長代理 これ自体は公開でいいですか。公開でやりましょう。この枠組みについて公開でちゃんと議論しておいたほうがいいと思うので。

○村上審議官 分かりました。では公開を前提にお話をいたします。

正確には、政府部内には必ずしも事業者認定を直接総理が行うスキームとすることは望ましくないので、特区民泊型の事業のフレームは総理が認定し、個別事業者の適用は首長等が行うというスキームでいいのではないかという御意見。他方で、総理の認定の是非とは関係なく、別にそもそも自治体がテクニカルな認定をちゃんとやり切れるのかということをお心配いただく意見等々がございまして、誰が認定をするべきなのか、それとももう区域計画の中で全部一括して認定をしてしまうのか、ここがまだそもそも事務局と民間議員の先生の間でもすり合わせが終了していないという、この趣旨で全部Pを付けてございます。

前の2枚紙は今、御説明したのと同じことを文章にして説明しているものでございますが、あと1点だけ補足をさせていただくとすると、一番最後のページに参考といたしまして、次の2枚はイメージ図でございますけれども、まだ弱いので材料を集めますが、実際どのような認定実態になっているのというのを参考として付けさせていただいてございます。

自動走行の場合について、これはある自治体の例ですけれども、6月1日にガイドラインを策定されて事実上、協議がスタートして、実際には8月からの協議になりますが、4か月以上、あれやこれやと時間をかけてきてございます。ただ、本件はたまたま地権者の少ない物流エリアでやったものですから、地元協議が実質1日で終了した特殊な事案なので、普通はこの4か月の各省のやりとりに対して、さらに地元協議というものが並行もしくはこの前段に来るような形でかかってまいります。

ドローンにつきましては、これも近辺のところでございますが、航空局に対し正式な申

請を提出してからは確かに7営業日で終わっているのですけれども、その前に実質、1か月事前協議をしてございまして、それと並行して地元との協議に3か月の時間をかけているという状況でございます。したがって、各省との手続と地元の合意手続を例えば区域会議のものとサンドボックス分科会等で一体的にこなすことができれば、それにより手続きの集約化もできますし、加えて実情に合わせた事前規制の最小化についても円滑に合意が得られるのではないかと。そのために今回の制度を導入したい。ついでには各省にはその必要がないかどうかではなくて、協力できないのであれば協力できない理由を説明してほしいということになるかと思いますが、その辺をということでございます。

○原座長代理 国土交通省たちはこの間、来られたときに、ともかく運用でできるんですということをおっしゃるので、でも運用でできるのだったら別に明日からでもやっていただければよろしくて、それでは間に合わないからサンドボックスを作る話になっていたはずですよ。これは去年からずっとその議論をして決まっている話なのでという話をしている延長上です。

○八代委員 最近、日経でサンドボックスのことを規制凍結と訳しているのですけれども、凍結というのはおかしいので、こちらで良い訳語を作っておいたらどうですか。

○原座長代理 それは今このサンドボックスの議論が特区でやっているものと、全国版のプロジェクト型のと両方で議論が並行していて、プロジェクト型のほうはどちらかというのと特例措置は作らずに凍結なのです。

○八代委員 凍結なのですか。ではそちらのほうは間違っていないですね。それなら結構です。

○原座長代理 では、よろしければ。