

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）10:51～11:11
- 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 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
委員 中川 雅之 日本大学経済学部教授

<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
長谷 浩平 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
駒村 浩 国土交通省航空局安全部安全企画課係長

<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 サンドボックスについて（ドローン）
 - 3 閉会
-

○事務局 それでは、大変お待たせしました。ワーキンググループのヒアリングをこれから開始したいと思います。

最初の議題ですけれども、「サンドボックスについて（ドローン）」の検討でございまして、前回に引き続きまして、国土交通省航空局の皆様にお越しいただいております。

では、原座長代理、進行をよろしくお願いします。

○原座長代理 前回の続きで、度々すみませんが、よろしいでしょうか。

先に事務局からお願いします。

○村上審議官 先般の議論を踏まえまして、多少改訂・追加した資料がございますので、それを簡単に御説明させていただきたいと思っております。お配りした資料の3ページ目にスキーム図が描いてございます。これで簡単に御説明します。1点補足をいたしますと、「国家戦略特区担当大臣【P】」と書いてございますが、この部分はまだ事務局の見解でござ

いまして、ワーキンググループの総意とは関係がないステータスでございますので、先に一言御案内申し上げさせていただきます。

その上で、スキームのイメージとしては、区域計画の中でサンドボックス実施計画を立てる。ここに実証事業の内容と安全確保に関する基準等を定めると。これを定めるに当たっては、今でも実態上動いているものがございますが、サンドボックス分科会を区域会議のもとに置きまして、そこに地域の関係者の方にお集まりいただいて、合意をしっかりとその計画に対して形成するという手続と、計画の内容に対して両省から同意・協議をいただくということが区域計画決定の前提ということでございます。

自動車局や警察庁からも御指摘をいただきましたので、次のページ。

○多門課長 区域計画ですか。区域計画は、このイメージの中のどこかに書いてありましたか。

○村上審議官 区域会議の中でサンドボックス実施計画を決定するということ。

○多門課長 サンドボックス実施計画ですね。

○村上審議官 サンドボックス実施計画を区域計画の一部として決定するというイメージでございます。区域計画の中に項目としてサンドボックス実施計画が並んでくる。

○多門課長 ここには書いていないけれども、区域計画というものが別途ある訳ですね。

○村上審議官 申し訳ございません。法制上は区域計画になります。区域計画の一部としてサンドボックス実施計画を定めるというイメージでございます。特区法の仕組みになってございますので、そのような前提でございます。

次のページに縦長のメモが付いてございますが、この制度全体で、今特例措置として検討をお願いしておりますのが、車両運送上の保安基準の関係と道路使用許可の関係、航空法第132条、第132条の2の関係。それぞれの条項が、書き方が微妙に違いますので、それぞれに合わせてということではあります。

○多門課長 今、お開きになっているのはどれですか。(P)ですか。

○村上審議官 (P)です。具体的に何の条文のどれをとというお話を他局からもいただいたので、具体的には、この三つの許認可等事項について、皆様にも同意をいただいた基準を満たす案件については、それぞれの条項の書きぶりに合わせて、それぞれ必要な許認可の基準を満たしたものとみなすというように。

○多門課長 適用しないと書いてありますね。我々の考え方だと、適用しないとみなすのは全く違って、みなすとした場合は、例えばトラブルとかがあった場合に、許可に我々のほうがお願い、条件を付していまして、事故とか事案については報告をいただいて、再発防止の基礎資料とするということをやっているのですが、この場合、例えば適用しないというようにすると、そういったものも一切上げてこないことにしろと。

○村上審議官 そこは御相談で、別に必ずしないということではなければいけないということではなくて、その辺も含めて、テクニカルなことも併せてお伺いをできればという趣旨でございます。

その後の2枚はイメージのポンチ絵でございますので飛ばしまして、（参考）でございますけれども、必ずしも現行の個々の手続の時間だけで今回のスキームの導入の必要性を求めている訳でもございませんが、ちなみによく言われるところは。

○多門課長 今どれを御覧になっているのか。（参考）ですか。

○原座長代理 絵の後ろにございます。

○多門課長 色々すみません。

○村上審議官 この（参考）というのが、これはページ数を付していないのですね。ごめんなさい。こちらがちゃんとページ数を振っていないので申し訳ないのです。

それでございますけれども、細かくは御説明いたしません、自動運転の場合であれば約4か月で、しかも、本件はたまたま地元合意が1日で終わっているという特殊な事案でございますので、通常はこれに地元合意プロセスが並行したりその前だったりといった形でかかっている。これが一つの典型的な姿です。

ドローンも御指摘があったとおり、確かに航空局の手続そのものは正式な申請をしてから7営業日で本件の場合も終わっておりますし、その前に約1か月、実質的に色々御相談、協議のプロセスがあったということですが、それと並行して、実際こういう話があったから、どうだったからというやりとりも含めて、約3か月地元との協議をこれに一部かぶるような形で行っている。

○多門課長 千葉市は包括同意が要らないのではないかと。

○長谷調整官 2回目は要らないですね。

○村上審議官 これは1回目のケースです。

○多門課長 もううちは包括で出しているから。

○村上審議官 その後の改善は個々のケースと特定された地域について言えば、それよりも短くなっている事例があるのですけれども、今回、サンドボックス制度は、新たに入ってくる人たちのことも念頭に置いていってございますので、そういう意味では、1回目も参照の対象になるのかなということで書かせていただいております。

これらを前回は御指摘いただいたとおり、地元同意手続と一体的に区域計画のプロセスの中でさばくことによって予見可能性を高めると同時に、規制の合理化、最小化を進めたいという趣旨でございます。

最後に1点、先ほどのスキーム図に戻しまして、【P】としている部分でございますけれども、これにつきましては、民間議員の先生の皆様方からは、右側に書いてある事業実施計画を大臣認定として切り出すプロセスではなく、どの事業者が参加するサンドボックスなのかも含めて、全部区域計画に定めるサンドボックス実施計画に書き込むべきではないかという御意見を頂戴してございます。片方で、特区民泊のように、大臣もしくは首長に個々の参画する事業者を認定させたらどうかという意見も関係者にあるものですから、とにかくこの絵はこういう書き方をし、御説明を省きますが、前の2枚の縦紙にもそれに即した説明が書いてございますが、この実証事業計画をこういう形で切り離すか、サンド

ボックス実施計画の中で一括して全部認定することとするかについては、当方の側にも議論が複数あるというのが現在の状況でございます。

○多門課長 最後におっしゃったことがはっきりしないのですが、要は、我々の個別の事業者に係る部分に関して、総理大臣が認定する区域計画のほうに明記させて、そこでしっかり個別事業者について審査するのか、それとも、茂木大臣になるのですか、担当大臣のほうで、総理はそこを見ずに担当大臣に見せるかというところで議論があるということですか。平たく言えばね。

○村上審議官 そうです。そこが議論になっているところでございます。本当は、そこは統一してからお示しするべきなのではございますけれども、申し訳ございません。

○原座長代理 茂木大臣が担当されるのですか。

○村上審議官 ちなみに、担当大臣は梶山特区担当大臣ということになります。

一応簡潔なオペレートですが、以上でございます。

○原座長代理 こんな前提で、是非よろしく願いできましたら。「みなす」にしたほうがいいのですか。

○多門課長 文字数が多いのと、情報量が多くて、今、頭がパンクしてしまっていて、この手のものは、我々組織としては、いただいた後にじっくり検討して、多分、数日の猶予をいただいて御回答を申し上げているのが通常のプロセスだと思うのです。そういう意味では、なかなかこの場で、はなから喧嘩を売る気はないのですが、すぐに返答しづらいとは思っています。

基本的な考え方を申し上げますと、他もそうかもしれませんが、安全面に関してしっかり同等性が確保されるということが重要で、その上で、できるだけ迅速にこういった手続なり意思決定、合意形成等がなされるという意味では、我々は全面的に協力を申し上げたいと思っております。

ただ、我々が心配しているのは細部に関しまして、以前に申し上げたように、ある程度専門性がある、航空工学等の知見を要する分野なので、そういったところの実質的な審査がしっかり行われる、あるいは自治体とか地域区域ごとに分散した形で、要するに、非常に限られたリソースなので、ならないかということ。さらには、先日も申し上げたのですが、空域との調整、有人機が飛ぶ航空路との関係とか、空港周辺であればその制限空域、そこで出しているNOTAMと言われる空を飛ぶ人間が守らなければいけないルール、そういったものとの関係とかも見なければいけないというのはあります。

もう一つ心配なのは、先ほどみなしかどうかでも申し上げたのですが、我々は今ドローンに関するトラブルが多発している状況でして、先日の大垣公園の事故もそうですし、あまり新聞には大きく出ていなかったのですが、秩父の東大の演習林で、東大農学部が一昼夜焼いたという話もあって、リチウムイオン電池は可燃性がある、火花を発生して燃えるようなものなので、それが落ちることで火災が起こることも心配しております。当然我々はそういったものに関して、起こったトラブルとかをしっかりと収集し、物によっては

調査をして、再発防止とか、安全率の垣根を上げるとかいったことも一部読売新聞とかに出てしまいましたけれども、検討しております、そういったプロセスがこの中でどういう形で取り扱われるのかというのは懸念を持っております。

実は、金曜日にいただいてから、我々の中では、こういうことはあまり表では言わないことですが、相当この辺は中で議論をしまして、我々は組織として申し上げると、今の制度の詰まり具合から言うと、すぐになかなかうんとは言えないという感じではあるのです。これとの平行線になってしまって、今日はちょっとあれなのですが、諮問会議云々のスケジュールもあるのでしょうけれども、我々としては、この中身について事務的にも子細に議論させていただき、そういった部分について、ある程度納得できるのか、それとも、やはりどうなのかというところは検討させていただきたいと思っています。

ただ、今日のあれから言うと、思ったより情報量が多くて、一個一個この場であまり迂闊なお答えができないという状況です。

○原座長代理 ありがとうございます。

このスキーム図のイメージ自体、まだ内部でこちら側でも調整中の状態なので、本当に申し訳ない状態なのですが、とは言いながら、定められたスケジュールの中でできるだけ早急に検討していきたいと思っておりますので、今日もし差し支えない範囲で、できる範囲で、こういった点を確認しておきたいとか、ここが重要な論点だと思っておりますといったことがあれば、是非教えていただいて、こちらからも確認しておくべき点はさせていただいて、できるだけスピーディーに議論できればと思います。

○多門課長 申し上げたところで先日から尽きているのですが、やはり事業実施計画を認定した場合の責任主体です。総理とか、あるいは担当大臣だという議論もあるのですが、今、言った体制も含めてそこがしっかり担保されているのかというところ。

あとは監視・評価委員会とありますけれども、これの役割です。この場合は助言ということで、要は、物は言うけれども責任を取らないという形になっているので、そういうところが不明確という印象を受けています。

いずれにしても、この図がもう少し精緻化されて、今言った事故の原因究明とか責任の問題とかを含めて明確にされているということと、あとは専門的な審査検討内容がどうしても含まれてくるものですから、そこに関して我々のほうとして、どういった体制になっているのか。結局、非常に言い方は雑ばくなのですが、政府部内でこの手の知見を持っている工学系の人間は、ほとんど我々か一部の経済産業省ぐらいしかいないと思う。あとは大学ですか、いないと思っています。その中で、内閣府とかそちらのほうでどういった体制でお考えなのか。

要するに、我々は外部から同意を受けるだけではなくて、継続的にそういったところをモニタリングして、事故事例とかも収集してPDCAサイクルを回しているものですから、毎月のそういう事案とかも検討したり、そういったところが我々から言うと同等にやっていただきたいというところがあるので、そこは事務的にやらせていただければと思うのです。

○原座長代理 御指摘のところをまた踏まえてさらにできればと思いますが、今の時点で何かコメントできることはありますか。

○村上審議官 結局実施計画上の安全を確保すべき基準の中身に何を書き込むのかということと、それを一体誰が確認するのかということところがもうちょっと詳細に見えてこない、行けそうなのか、行けなさそうなのか判断ができないと理解しました。

○多門課長 今日の時点では先日から法律事項云々の話があったと思うのですが、申し訳ないのです。同じ人間が出てきているのかもしれませんがいないのですけれども、なかなかうんとは言えない状況です。同じような状況です。

ただ、今日はもう少し細かく、我々が懸念する点をお話しさせていただいたということに尽きると思います。

○原座長代理 先生方から。

○中川委員 専門的な審査ができる人材が、国土交通省の中と大学ですか、そういうところにしかないかと。

○多門課長 航空機検査官だね。

○長谷調整官 一般に有人機とか航空機関係の審査は航空機検査官がしておりまして、航空機検査官は、要件としては国家資格の整備資格相当の技能だったりとか、私も実は航空宇宙工学を専攻して、マスターまで出ているのですけれども、それぐらいの高度な技術が必要ですし、あとはその後です。その後、私もアメリカの航空当局が行うリカレント訓練、トレーニングに参加したりとか、カンザス大学の短期コースに入学したりとか、技量維持です。高度な技量を常に維持し続ける必要があるというので、普通の工学部出身者だけではなくて、その後に経験を積んで、さらにその技量を維持するというのがあります。そういう教育訓練体制で私も技量を維持しているところなので、はっきり言いますと、本当に限られた人材で安全性を確認していますので、それを地方自治体とか外部の方に能力を担保するのは現実には厳しいのではないかと。

○多門課長 誤解を避けるために言うと、全部についてやっているのかというとそんなことはなくて、例えばDJI社とかが安価に売っている数万円とか下手をしたらビックカメラのワゴンで売っているようなものについては、我々も型式を確認してホームページに載せているので、そういったものは審査を省略しているのです。

ただ、こういった実証実験で扱われるのは、主に大きな荷物を積んだりして、機体自体も25キロ以上とかの、あれだとリスクの一番大きい機体を使われることが非常に多いということで、こういったものは人に当たったりとか、有人機、例えばドクターヘリなどと接触すると、お互いが落ちたりするので、そういう部分については専門的な審査をしているというのが現状なのです。

○中川委員 検査官は何人ぐらいいらっしゃるのですか。

○長谷調整官 霞が関では10名もいないのではないですか。

○中川委員 多分、すごく定型的なものではなくて、新しいことを実験しようとしている

から、そういう専門的な知見、審査が必要ということだと思えるのですが、霞が関にいる10人の方だけが、そういう人材だけが新しい技術の実験を一々チェックしないといけないというのは、技術進歩とか実験とか、そういうものの発展可能性みたいなものをものすごく狭めるような感じもするのです。

○長谷調整官 私たちも他の航空当局、日本だけではなくて、例えばアメリカの航空当局、ヨーロッパの航空当局とも意見交換なり他方の訓練を受けたりして、あくまでも最新の国際動向に合わせたトレーニングはしていますので。

○中川委員 素晴らしい技術だというのは分かるのです。

○多門課長 これに充てられるかは別として、名古屋も入れたらいっぱいいるのではないかな。

○長谷調整官 名古屋も入れたらいますね。

○多門課長 何人ぐらいですか。

○長谷調整官 名古屋では60人ぐらいです。

○多門課長 60人ぐらいですか。全体としては多いのです。ただ、今、御承知のとおりMRJをやっているのです、そちらにかなりの人数を充てていまして、おっしゃるように、本当に数人しかなくて、それが全部やっているという訳ではないのです。申し上げたように、特殊事情で国策を挙げた国産航空機開発をやっているものですから、そちらに実はリソースが行っているという状況ですね。かき集めれば何10人、100人近くいるということ。

○八代委員 それは海外でも同じなのですか。アメリカでドローンを飛ばすときもそういう航空機検査官のような方がチェックしているということですか。

○長谷調整官 アメリカの場合は、多分基本的にドローンは人の上を飛ばせないという色々な制約、FAR107というものがあるのですけれども、その中で定められていまして、うちの許可承認と同じなのですが、そのルールに合致しないものはwaiverという形で一件一件出していまして、その際は、最近CNNという有名なテレビ局が人の上空を飛ばすということをされたのですけれども、私が伝え聞いたのは、実証試験で1年ぐらい、waiverを認めるまでに1年ぐらい、それも専用の言わばロボットテストフィールドみたいなものを作って、その中で何回も本当にそれだけの性能があるかを確認して、最終的に承認を出したと聞いています。

○多門課長 ただ、海外を見て思うのは、アメリカとかでもそうですし、イギリスでやったオックスフォードの実証実験でもそうですけれども、基本的に田園地帯というか、割とやりやすそうなのです。人もほぼいなくて、ヨーロッパとかに行くと、町と町の間に行くと、もう麦畑しかなくて何もなくて、あんな感じのところがたくさんあるので、日本の場合、正直に言うと、こう言うと問題があるのですが、どんな田舎に行っても大体家があったり人が住んでいるので、そこがすごく悩ましいというか、北海道的なもので間にあまり人がいないといいなとは思えるのですけれどもね。

○原座長代理 いかがですか。こちらからまたお示しするものは早急にお示しして、本当

に無理を申し上げて大変申し訳ございませんが、できるだけ早急に御相談できればと思いますので、引き続きよろしく申し上げます。ありがとうございました。

○多門課長 ありがとうございます。これに対するアクションは何か必要ですか。また事務的にということですか。

○村上審議官 事務的にコンタクトさせていただきます。もしできれば、特にこの辺の項目の扱いが気になるというところがあれば、論点として投げただけると、それも含めて早急に御回答するように。

○多門課長 そこは窓口のほうとも相談して、省全体の窓口が政策課になっているので、そこはまた。すみません。恐縮です。

○村上審議官 承知いたしました。

○原座長代理 よろしく申し上げます。ありがとうございます。