

国家戦略特区ワーキンググループ ヒアリング（議事要旨）

（開催要領）

- 1 日時 平成29年12月27日（水）14:58～15:31
- 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
委員	阿曾沼 元博	医療法人社団混志会瀬田クリニックグループ代表
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

<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
中西 貴子	国土交通省航空局安全部安全企画課課長補佐
宮川 毅也	国土交通省航空局安全部運航安全課課長補佐

<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審議官
木村 順治	内閣府地方創生推進事務局参事官補佐
久保 賢太郎	内閣府政策参与

（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、次の議題に移ります。

先週に引き続きまして、サンドボックスに関する議論を進めていきたいと思っております。

本日も国土交通省航空局にお越しいただきまして、まずはドローンに関する検討を進めたいと思っております。

では、八田座長よろしくお願ひいたします。

○八田座長 お忙しいところお越しくささいましてありがとうございます。

今日は最初に事務局から説明してささいまして、それから御説明をお願ひしたいと思ひます。よろしくお願ひします。

○村上審議官 追加でポンチ絵を1枚配ってあります。先だってお送りしたものに即しまして、主として先週の時点から変わっているところを中心に御説明をささいましていただきます。

一つは調整会議。一部機能はこれまでのものでは分科会を置くというふうにしてありますけれども、地元の関係者のみならず、むしろ規制関係者の皆さんにも是非加わってささいまして、ここで区域計画のベースを作っていくという形にできないかということでささいまして。ここで合意をしてできたものが区域計画という形になるわけですが、当然区域計画である以上、法律上区域計画への関係行政機関の長は同意協議というのは、これは別にこの分野に限らず、全て共通でささいましてるので、それは形式的には同じ手続を踏むということですが、実質的には調整会議のところでは区域計画を作るということで、色々必要な調整をささいましてという趣旨でささいまして。

そのところに他セクションの部分も含めて、法制上、例えば、道路交通法であれば、公安委員長でありますとか、その関係行政機関の長に協議をすればいいかという実質的権限が法令上警察署長にありていますので、同意協議の対象に署長を加えてほしいという話でささいまして、これは実務的には通例、区域計画を諮問会議にかける前にやっている同意協議の対象に加えればいい。ただ現状は、特区法上は関係行政機関の長という規定になっていますので、それは法制局にも確認をささいましてすけれども、場合によっては、今回の規定を追加するときには協議先として特区法何条における関係行政機関の長の協議先には、地方の局長や警察署長を含めるというのを記述的には追加することになるのかなと思ひてささいまして。それは要らないですか。

○原座長代理 それはさすがにないのではないですか。法律上、地方航空局長の同意と書くというのは。

○村上審議官 その辺はかなりテクニカルな問題にもなりますので、法制局も含めて確認をささいましていただきます。

○原座長代理 国土交通大臣の同意を得て総理大臣の認定ですから、それで足りているような気がささいまして。

○村上審議官 例えば、多分国交省のケースはそれで済むかもしれないのですけれども、道交法はテクニカルにそうではないかもしれないので、それを踏まえまして※1でささいましてすけれども、こういったプロセスを経て決定をした区域計画の記載事項については、関連する法規の許可・承認に当たって審査を不要とする、もしくは許可等がなされたとみなす。この点は後で久保先生からも補足があろうかと思ひますが、いずれかの形で特区法を改正し、必要な規定を置くという特例措置をとりたい。

もう一点、※2の関係でささいましてすけれども、前回御指摘をささいましていただきました、かなり現

場で柔軟に、例えば、機体に想定をせぬトラブルが出たので、同系のここの部分だけ改良した機体に置き換えたいとかいったような半日単位での柔軟な対応が必要な部分があるのではないかということにつきまして、ここまでオプションを絞り切ってはございませんけれども、一つ御紹介が必要なのは、我々特区法の省令で区域計画の中で軽微な事項ということで省令上書き出しますと、総理認定は不要になりますので、あとはそれぞれ国、自治体、事業者それぞれがゴーサインを出せばいいということと言うと、例えばですが、国の側は事務局長に専決規程で判断が下りてございますので、区域計画を即日改定せよと言われたら、これは自治体にも確認いたしましたけれども、物理的にはできない相談ではないといったような運用もできますし、別の形でそういったところをそれぞれの権限を持っている方に、区域計画のこの該当のこの項目の部分についての軽微な変更については、何らか工夫をするといったようなこともあり得るかもしれませんし、そういったようなところのやり方で調整ができるのではないかと。ここでは例示として、区域会議、区域計画の即日変更も技術的には可能でございますといったことを書かせていただいております。

大きくはこの2点でございますけれども、併せまして、利用したい方にお話を聞きますと、期待値としましては、調整会議のようなプロセスのところで専門家でありますとか、規制当局自身のお考えでありますとか、他地域で実際にどういう実例が出ているかでありますとかいったようなことを広く知見として御相談しながら計画を作る体制があるということは、その手続や地元同意手続が一元化されることも含めてですけれども、実証実験参加者としては大きなメリットに感じるということでございまして、これは制度論ではないかもしれませんが、こういった調整会議や今のところ法令事項かどうか分かりませんが、SB支援チームと書いてございますけれども、こういったようなところから計画作りに役立つような支援体制をどのように作り込んでいくかといったようなところも、逆に言えば、裏を返せば、誰が審査する能力を持っているんだという論点にもはねてくるのだらうと思っておりますが、そこはよく制度論だけではなくて、実態の体制の作り方のところも色々御協力もお願いしつつ、詰めていく必要があるのかなと思っております。

残りの部分は久保先生、補足をお願いしてもよろしいでしょうか。

○久保参与 お手元にありますワードの縦紙のものを御覧いただければと思うのですが、こちらがドローンに関する特例措置のメモでございまして、今村上審議官からパワーポイントで示されたものが文章でより細かいものを含めて記載させていただいております。

上から順にざっと確認させていただきたいのですが、まず大枠なのですが、区域会議が区域計画を定めて、事業者の実証実験の計画がその範囲内にある。そういうことが確認された場合に、航空法上の具体的には132条のただし書きに定める国土交通大臣の飛行の許可と、132条の2に定めます飛行方法に係る国土交通大臣の承認を受けたものとみなすというふうに措置ができればと考えております。

その下にございます※のところなのですが、みなし許可、飛行許可のところなのですけ

れども、その条件として、万一事故等が発生した場合に国土交通省へ報告することを定めることを検討してはどうかと考えております。

その次のポツのところなのですが、区域計画の策定におきましては、国土交通省との協議同様、必要とする。これは現在の特区法の枠組みでもそのようにされております。

そして、次のポツですが、区域会議のもとに監視・評価委員会を設けまして、専門的な知見のもと助言を受けつつ、区域計画を検討させていただきます。ここのパワーポイントでは、調整会議とひとまず書かせていただいておりますが、これは意見集約等が必要な場合に、必要に応じて行っていく、開催していくものだと考えております。

その次のポツなのですが、実証実験にあつては、国土交通省に報告を受けて必要な対応を行っていただく。

最後のポツに、区域計画において事後的な措置を設けることといたしまして、具体的にはその実証実験に問題が生じた場合には、区域会議を機動的に開催させていただいて、実証実験の停止等の措置を設けていくことができると考えております。

私からは以上となります。

○八田座長 ありがとうございます。

○原座長代理 1点だけ、ワードで御説明いただいた一番最後のところの事後的な措置では、監視・評価委員会が監視と評価を担って、実証実験に問題があるという場合には実証実験の停止などの措置を講ずるとのことかと思えます。

あと、前回御指摘をいただいた事故その他の問題があった場合に、国土交通省できちんとフォローできる体制を作るというところについては、明確に確認できるようにしたいと思っています。

○八田座長 それでは、私どもからの御説明は以上ですが、国交省から御説明をお願いしたいと思います。

○多門課長 国土交通省航空局です。

実は、これまで累次の会では八田先生を始め、何人かの先生がいらっしゃらなかったもので、その点も含めて共有されていることを前提ですが、我々が基本姿勢として短時間で申し上げると、前回までの議論においては、いわゆる入口としての許可とか承認とか、そのゲートウェイを絞る、そこをぎりぎりやるという意味での制限というのはこれまでもしてきていないという状況で、加えて、累次、十数年前からの規制緩和の流れの中で入口については極力柔軟な運用をするけれども、その後に、先日、大垣市の事項であったようなトラブル、事故が起こった場合には、しっかりそれに関して報告、情報収集をした上で、原因とかそういったところをしっかりと究明し、再発防止策、あるいは事業者を一時的に止めるなどの措置で、最終的には他の事業者も含めた処分基準を見直すということをやってきたところでありまして、それに関しては、我々としては今回の事案を含めて、前回言い方が悪かったのですけれども、宝の山というところもあるので、しっかり関与させてほしい。

それから、迅速な対応を取らせていただきたいということを申し上げて、今回に関してお礼を申し上げたいのは、その点をかなり詰めた検討をしていただいているので、我々の関与についてもある程度明確になってきたのかなと思っております。

ただ、依然我々としては、今の監視・評価委員会を含めた、ここに技術専門家、安全専門家等と書いてあるのですが、その体制なり責任感を持って迅速にそういったところに対応する。例えば、今回の大垣市の事故の資料、スキーム図ではなくて、事故の資料だけ配ってもらえますか。その対応を具体的な事案で話をさせていただきたいと思っております。中身のある議論のほうがいいと思いますので。

発生とともに、お子さんが顔に怪我をしたりとか、そういうことが生じた事案でありますので、すぐにそれを止めて返上されたり色々あるのですが、細かいところでまずこの事案自体を長谷君から説明してもらいます。

○長谷企画調整官 航空局の長谷でございます。

この事案について御説明させていただきますと、11月4日に岐阜県の大垣公園においてドローンを使ってお菓子まきをしている最中に、ドローンが落下して下にいた観客3名が怪我を負うという事案が発生しました。11月4日の14時頃に本事案が発生したのですが、当日のうちには運航者に対してイベント飛行に際しての安全対策の実施状況だったり、事故に至った経緯、原因等について詳細を報告するように即座に指示を出しております。

また、その2日後、11月6日月曜日に当たっては、国土交通省のホームページが関係団体等を通じて無人航空機の運航者に対して、特にこういうイベントで、上空だったり、人や物件の近くで無人航空機を飛行させる場合には、きちんと安全対策を取ってくださいと。また、確実な安全対策の実施とか、そういう注意喚起を早急に指示しております。

最終的には、その1カ月後、12月6日に実際に運航していた者に対して十分な安全確保が出来ていなかったということで嚴重注意をしております。このように事故が発生してから即座に航空局としまして、事故を起こした方に対して事実確認の依頼だったりとか、再発防止策という事故を起こした人に対して指示をするとともに、水平展開と呼んでいますが、同様の飛行をする人たちだったりとか、同じ型式のドローンを飛行している人たちに対して注意喚起。あと、最終的に何かそういう不安全なことがあった場合の指導とか、迅速かつ柔軟に国民の安全を守るために対応しているところでございます。

次のページなのですが、これは非常に専門的な記載になって恐縮なのですが、事故発生に当たって、さらに事故を未然に防止するため取るべき安全対策を検討しております。細かい話なのですが、機体とか風速の制限とか速度の制限、こういう本当に技術的な話を、もちろん航空局だけではなくて、実際にはJAXAにも技術的な鑑定をお願いしまして、技術的な観点でこういうイベント上空で事故が再度起こらないように再発防止策を作るという活動しております。今こういう技術的な新たな基準を策定しまして、今後当方の審査基準を改定することによって、再度同じような事案が発生しないような対

策を講じていく予定でございます。

ざっとお話しましたが、大垣市で人を傷つける事項が発生して、迅速に対応するとともに、かつ技術的な観点で再度同じ事案が発生しない対策を講じているという事例の紹介をさせていただきました。

○多門課長 この場合、実際に申請時の書類にあった機体とは別のものを使っていたとか、そういった点もございまして、現場的な指導としては即時にこのイベント自体は止めておりまして、さらに同社が持っている他の許可承認についても、行政の側から、いわゆる講学上の撤回というか取消処分をすると時間がかかるので、実質的に返納させることで、この間のとりあえずの措置、検討を行っているという状況です。

ただ、ここにあるように、かなり専門的な内容、JAXA等の鑑定等も必要とするような内容も含めて早急に取りかかっておりまして、我々としては二つあって、一つは監視・評価委員会なりが事後的な措置が出るにしても、その部分をこのような迅速な対応、関係機関との連携を含めてできるのかどうか。人的な体制がとれるのかどうかということが一つであります。

もう一つは、我々のお願いなのですが、やはりその部分は我々にさせていただいたほうが適任ではないか。というのは、入口の許可とかを取って、後から来る参入を邪魔するとか、そういうあれではなくて、我々はどちらかという規制をこれまで見直してきた本来の目的に従って、こういった体制も今二十数名体制で執っていますので、こういったところというのは、できれば我々の仕組みを活用させていただければと思っており、我々にとっても実証実験というのは宝の山なものですから、それもあるので、我々は形式上、許可とか承認とかにこだわられているように見えるかもしれませんが、航空局なりの許可を事務上も取っていただきたいし、場合によっては、今ワンストップサービスの窓口ということで先般の法改正でも作られた、ああいったところが代行していただければ、事実上、申請者に負担がかからない形でいくらでも生きようと思うのです。だからそういう形で、我々が正面からこういった原因究明とか再発防止策を担えるような仕組みをお考えいただけるとありがたいかなというのが我々の考えでございます。

○原座長代理 前回私もその話を伺って、100%配慮したつもりなのです。なので、許可と承認については全く否定してなくて、みなしで許可承認をするというのはそういう意味です。

○多門課長 その点が私どももあまり厳密な制度論、法律論になってくると法制局の判断も待たなければいけないですけれども、形式上、審査事項が省略されて私どものほうで報告、届出の条件を付して出す場合と、ここにあるようにみなしということでそこが抜かれる場合では差異があるのではないかと。さらに実際の責任、当局としても監視・評価委員会の判断を持ってでないといけないということになると、本当にそこは大丈夫かというところは、我々は不安と疑問を持っているところです。

○原座長代理 許可承認、法令上の書き方はどうするかは別として、事業者から何らかの

届出なり申請なりがなされている。それに対して運輸局で迅速に対応できる状態が確保されていればいい。

○多門課長 ですから、今久保参加が出されたペーパーだと、そこがあまり明確でないのは、国土交通省が報告を受けて必要な対応を行うという下に、先ほど原先生がおっしゃったように監視・評価委員会の権限としての停止なり、処分なりが併存している形になっているので、そうすると我々からするとそこをお願いしないとできないのか、あるいはその会議の開催なりを待ってでないと何もできないのかというところになるかと思うのです。

○原座長代理 分かりました。御指摘のところはよく分かりましたので、それは明確にしましょう。監視・評価委員会では必ずしも安全性の問題だけではなくて、実証事業が本当に国家戦略としてやるにふさわしい実証事業がきちんとなされているのかとか、そういった評価もすると思いますので、そういった観点で提唱することもあると思っています。一方で、まさに岐阜県のおっしゃられたような緊急に認めなければいけないというものについては、少なくとも実質的に監視・評価委員会と運輸局とで一体になって提唱することかと思っていますし、あるいは一緒にやらなければいけないと言っているのではまどろっこしいということであれば、それは運輸局に緊急対応の部分はお任せすることもあり得る。

○多門課長 特に安全の確保に関する事後対応に関しては、今、書きぶりでどう書くかというのはあるにしても、我々としては航空法に基づく権限の行使を地方の航空局なり、本省がそのまま行使できる、直接行使できるというのが望ましいと思っています。

○原座長代理 緊急対応のところは邪魔するとか、そんなつもりは全くないので、それは明確にするようにしたいと思います。

○阿曾沼委員 許可は別の機体だったという話でしたね。許可を取ったときの書類上の機体と実際に使ったものが違うというので、それは法令違反ということで問題ですけれども、直接の原因というのは、例えば、機械トラブルなのか、電波障害なのか、オペレーションミスなのか、もしくは天候なのかというところでは、原因は何だったのですか。

○宮川課長補佐 現在、機体は警察に押収されている状況でございます。事故直後の現場検証から、その後、大垣市の警察署に引き上げられている状況なので、まだ我々航空局として把握しているわけではないのです。なので、先般、先ほど長谷から説明させていただいたものについても、警察の調べているような機体の原因抜きで最低限こういうことが分かっているだろうというところから出したものでございます。

○多門課長 現在、私どもの主に経験的な知見から申し上げますと、ドローンに関しては突然の落下がなかなか排除できない。今おっしゃった天候、突風によるものとか、通信の途絶とか色々あるのですが、逆に言うと、そこについて最後のこのページにあります。一定の安全率を掛けるみたいなものを設けて、その中に無関係の人とかお子さんなどが入る確率をできるだけ有意な程度に排除していくことが原則となっております。ですから、おっしゃったように、そこは原因究明することも重要なのですが、時間がかかったり不明

だということも多いものですから、それを前提に我々は今の制度なり安全の措置なりを検討している状況です。

○阿曾沼委員 今までのドローンの議論の中では、安全性の確保の観点からパラシュートの装備だとか、落下があったとしても最小限の被害でとどめるために必要な装備の議論もあったと思うのですが、その辺に関してはどうなのですか。

○多門課長 そこについてはもう少し専門的な検討なり、これを専門にやっている大学の先生なりに聞いたほうがいいと思いますが、我々としては今おっしゃったような形で、ここが原因だ、よく落ちるのはこれが8割なんだということが分かれば、そこの技術開発をすればいいのですけれども、ではパラシュートを着けたら絶対に落ちないかという意味では、落ちたときにゆっくり落ちればいいのかという意味での対策がそれで有効かどうかという意味での十分な蓄積なり、経験なりが正直まだないという状況だと思っています。

○長谷企画調整官 パラシューターについては補足させていただきたいのですけれども、確かに高高度、高い高度でパラシュートを使う際には結構下に与える、要するに落下速度が下がるのでいいのですけれども、要するに低高度でなった場合には落下速度が減って滞空時間が長くなる。その分、流されたりとかする。逆に、その範囲が広がるというのでメリットもあり、デメリットもあるというところで、その辺もきちんと精査した上で決めないといけないかと考えています。

○多門課長 我々が頭を痛めているのは、これまでも事例としては紹介したのですが、人に向かって傷付ける他に、最近、2事例ぐらいいかなり大きな事故を起こしているのが火災、発火でありまして、これは原先生には申し上げたのですが、携帯電話に使われているリチウムイオンバッテリーの大容量のものが使われているのが通常でありまして、これは航空機の中で発火したり、発煙というのは見て分かるとおおり、衝撃を与えると赤い火花を散らして燃える。なかなか消えないという性質があって、これが元で一度は宇治川の河川敷を東京ドーム5個分ぐらいい焼いたり、最近ですか、11月だったと思いますけれども、秩父の東大農学部が同じように火災を起こして一昼夜焼いたという事例も出ています。ここも含めてまだまだ科学的知見がはっきりしない部分があるということは申し上げさせていただきます。

○阿曾沼委員 ありがとうございます。

○八田座長 いつも申し上げるのですけれども、政策目的に沿った性能規定がきちんとできていて、どういう種類の安全性、どういう種類の火災防止が目標だということが明確になっていると、ある仕様がその性能規定を満たすと認められても、それ以外の仕様でも満たす可能性がありますよということが言えると思うのです。最初から仕様規定だけだと、その政策目的にかなうものでも、他の仕様は全然ダメになってしまう。ところで、特区での安全性に関して、事後的に国交省がきちんとチェックするというのはそのとおおりだと思います。特に緊急のときは、それは絶対に必要だと思います。

しかし、事前の規制において、この仕様でなければいけないというものではなくて、も

う少し広い範囲の目的を規定し、その中での仕様はかなり弾力的に選択できることが、この特色になっていいのではないかと思います。

○原座長代理 補足してよろしいですか。なので、先ほどおっしゃられた中で、許可と承認はワンストップのサービスにすれば、これまでどおりでも簡単にできますよということもおっしゃられたのですが、それはやはり申し訳ないのだけれどもダメで、今回私たちは特例措置を設けるための議論をさせていただいているので、そこは元に戻さないでいただきたい。

申し上げているように、区域計画で定められた一定の範囲の中の実証実験であればみなすという言葉が適切なのか、法令上どう書くのが適切なのかというのは議論をさせていただくとして、実質的な意味では自動的にこの許可承認がなされるという仕組みにさせていただきたい。その際に、おっしゃられているように情報がきちんと運輸局に最初に開示をされている。

それから、事後的な報告が受けられるような体制を作る。これは100%同意します。

○多門課長 少なくとも安全面に係る航空法の権限行使については、我々が自らの権限で直ちにできるようにお願いしたいと思います。

今八田先生がおっしゃったのは、まさにおっしゃるとおりでありまして、我々はある程度ドローンについては、言い方が悪いですが、落ちることが起こります。原因不明なものも含めて。その場合に、例えば、燃えることもあるし、それを最小限にする、あるいはその下に人がいないようにするというのが基本だと思っていますので、そういう意味では性能基準が作れない、あるいは経過を見る必要があるという状況では、今のような形で安全を見ていくというやり方しかないのかなと思っています。

○八田座長 もちろん保険を義務付けるとか、いざとなったら自治体が財政的な責任を負うことを義務付けるとか、そういう特区独特の対応策というのはあり得ると思います。

けれども、繰り返して言うように、緊急の事態が発生しているところに航空局が即座に入っていくというのは当然だと思います。

○阿曾沼委員 基本的にはフェールセーフの議論の運用をどうしていくかということの決めごとだと思いますので、当然事故とトラブルがあるのは当たり前ですから、フェールセーフとして議論をしっかりとさせていただきたいと思います。フェールセーフの観点が非常に重要だと思います。

○多門課長 そのあたりは社会的にこういったある程度リスクのある実験が地域と共存していく上での合意形成の問題であると思っております。事業者もそうですし、周辺住民もそうです。こういったものが出てくることで、実際に具現化してはいないけれども、リスクというものを踏まえて彼らがある程度納得をし、自分の地域で飛んでいることが当たり前だと思えることはあり得るので、それと両輪かなと思っています。

○村上審議官 法制局とやらなければいけないのですけれども、一応方針の確認であります。1点目は原先生が言われたように、みなしのところは結構問題がありますので、法

制局にはみなし方を法律的に見てどうかということで御相談した上で、書き方を御相談したいということが1点。

2点目は、逆に言えば、我々も今お話があったとおり、入口が柔軟になるという意味でも、事後の柔軟な対応についてきちんとしたルールを引くというのは全く同意でございますので、法律的に見ますといずれにせよ総理認定不要とする軽微な事項を特定する作業を法律的に区域計画上も必要になりますので、区域計画に定めるこの項目については、省令上で軽微な変更該当する事項とみなすというのを引っかけるときに、当該事項の変更については、例えばですけれども、これこれの地方航空局長の御判断するところによるとか何とかということも、その辺がどう書けるかということも法制局にも聞いてみようと思っていますので、その辺の書き方がどうすれば実情にかなうかということも、また御示唆をいただければと考えております。

○多門課長 こちらも最後に、実際に私ども許可を出すときに、ドローンに関しては一定のルール、いわゆる有人機との関係とか、有人機から見えるドクターヘリみたいなものが現れたときにはちゃんと避けてくれとか、そういうことも条件の中で求めていますので、そういったところを含めて許可の条件などについては私どもの内容も参考にいただいて、一般的なドローンのルールを守っていただく。

ただ、そこ自体が実証実験の内容であれば、それはしょうがないところもあるので個別協議ですが、そういうことでお願いしたいと思っています。

○八田座長 従来のところ参考にするというのは、当然参考にするべきだと思いますけれども、先ほどから申し上げているように、最初の実験の地域で総理が責任を持つてというところは、やはり国交省も入り、地元も入り案を作っていくということではないかと思っています。

○阿曾沼委員 既知の一般的なルールだけを参考にしていたら実証実験になりませんから、基本的に既知の一般的なルールというのは十分把握しながら、それをフェールセーフの議論の中でどのように事件項目を設定して実証実験をしていくのかというのは当然の帰結だと思います。

○多門課長 急患が出てドクターヘリが入ってきてもドローンが避けないことはある。

○八田座長 そういうのはちゃんと考えてもらって。

○多門課長 実際に茨城県でそういうトラブルが起きていまして、根も葉もなく言っているわけではなくて、かなり実態があることを前提に申し上げているので、起こしてみてもいいというのも考え方でしょうけれども、できれば。

○八田座長 もちろん色々な今までのことも参考にさせていただいて、しかし、やはり自由にできるところは自由にとということですね。

○多門課長 もちろんあまり細かい制度論にスティックするのは私の趣味ではないので、細かいところはまた制度設計の中で相談できればと思います。

○八田座長 久保参与、どうぞ。

○久保参与 最後に1点だけ御質問させていただいてもよろしいでしょうか。事例で示されたものなのですけれども、こちらで国土交通省に対して報告が即座になされていたり、あるいは航空法に違反する行為等があったということで嚴重注意がなされていると思うのですが、そういったことがなされる法的な根拠というのは、許可の際に与えている条件でそういうことになっているのか、あるいは航空法の中にそういった報告聴取権限というものに基づいてやられているのか、その点はいかがですか。

○多門課長 航空法は規定が極めて簡素になっていまして、基本的には原則はこういうところは飛んではいけないという禁止に対して、例外的に許可とか承認を与えるということしか書いていないのです。

ですから、その多くについては最終的には講学上の行政法に基づく一般的な取消し、将来に向かっての撤回項ということになるかと思うのですが、それは行政的にはかなり大きなハードルというか大なたに当たるので、その中で相手方の理解も得て指導ベース、あるいは許可に付する条件という中でやっているところです。

○久保参与 ありがとうございます。

○八田座長 よろしいですか。

どうもありがとうございます。引き続きよろしく申し上げます。