

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30年1月11日（木）14:23～14:56
- 2 場所 永田町合同庁舎1階共用第3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 本間 正義 西南学院大学経済学部教授

<関係省庁>

江坂 行弘 国土交通省自動車局技術政策課長
佐橋 真人 国土交通省自動車局技術政策課国際業務室長
村井 章展 国土交通省自動車局整備課課長補佐
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
今村 剛 警察庁交通局交通規制課長
杉 俊弘 警察庁交通局交通企画課自動運転企画室長
大野 敬 警察庁交通局交通規制課理事官

<事務局>

村上 敬亮 内閣府地方創生推進事務局審議官
小谷 敦 内閣府地方創生推進事務局参事官
安藤 毅 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（自動走行／ドローン）
- 3 閉会

○小谷参事官 それでは、「サンドボックス（自動走行／ドローン）」について、国土交通省、警察庁のほうから説明をお願いします。

○村上審議官 私から冒頭、一言だけ。

もう既に事前に、今回は条文の形にしてみたもので御相談をいたしました。

当然これはまだ各省未合意ですから、テクニカルのところでは何かお気づきの点をとということで法制局にアドバイスを求めに行ったところ、許認可の部分については、具体的な規定ぶりについては各法律の構造が異なるので、より詳細な検討が必要だが、それぞれの法律に合った形で、「みなす」といった趣旨の規定を置くことは可能であろうとのことでした。

その上で、既存の法律の停止権限等を活用するために、必要に応じて、既存の法律の規定を準用したり、読替表を規定したりすることになるのではないかとのことでした。

もう一点ありますのは、評価委員会のほうが事業の停止権限を持つかどうかという話なのですが、評価委員会を行政庁とか行政機関と位置付けないのであれば、実際に起きているアクションをすぐに止めるという権限はないだろうとのことでした。

各省がそれぞれの観点からやっておられるところで即時に止めるとか、変えさせるといのは引き続きあると思いますけれども、我々のほうはあくまでも全体を見る中での評価とか、その中から大きく計画をむしろ実験の趣旨の形の上でこういう方向に持っていきべきだとか、そういった計画変更とか取消しはありますけれども、何か区域会議のほうは各省の権限と重畳するような観点から、止めるとか止めないということを出すものではないということを念頭に置いた規定ぶりとなっております。

○原座長代理 ありがとうございます。

条文については、ワーキンググループの側でもまだ十分に検討はしておりませんので、その前提で今日お話をさせていただければと思います。

それから、今言われた区域会議の権限というところは、私はよく理解し切れないのは、元々区域会議の権限は計画の認定であったり、その認定の取消しや変更を通じてストップさせることがあるということだと理解していたので、それはこれまでの議論もそういう前提でお話ししていたのかなと思っています。

久保参与、今の時点で何かありますか。なければ別に結構です。

○久保参与 大丈夫です。

○原座長代理 よろしいですか。

それでは、既にお投げしているということですので、順番はどうでしょうか。航空局から行きますか。

○多門課長 細かいことを言うのはあれなのですが、ここの「命令等」という矢印です。先ほど、村上審議官からの御説明では、私はそのことは腑に落ちたのですが、これだと区域会議に対して、我々が権限行使するよう見えるので、そこは工夫いただけたらと思います。

○原座長代理 矢印は、絵の描き方の問題ですね。

○多門課長 その部分は、このスキーム図が全てだと言われてしまうと、我々小役人的にはなかなかしんどいので、そこをお願いしたいというのと、あとは前回申し上げたとおりなので、基本的には我々のほうでしっかりトラブルとか安全面に関する担保が、先ほど審議官に汗をかいていただいたように、そういうところは特にスピード感を持ってしっか

りできることが重要だと思っています。

○原座長代理 分かりました。矢印の向きがおかしくなっているということであって、今の条文を前提にすれば、みなし規定によっても、航空局がこれまでできていたような事後監視や停止の権限はこれまでどおりですということであれば問題はないですか。

○多門課長 そうですね。この区域計画の審査の中で、我々のほうも現状の報告を求めたりとか、そういう許可に付する条件等もやっているの、そこについても同等性が担保できるようにお願いしたいということになります。

○原座長代理 ありがとうございます。

次は、運送車両法のところですよ。

○江坂課長 今日5回目なのですけれども、これまでのワーキングの議論では自動運転の特性に対応した保安基準の緩和認定について議論をしてきたと考えているのですが、今回いただいた条文案を見ると、基準緩和の認定にとどまらず、保安基準全体の適合したものをみなすという書き方になっておまして、これまでの議論になかったことが書かれているという理解でいるのですが、これについて、なぜこのような書き方になったのか、理由を教えてくださいませんか。

○村上審議官 条文の形にしてお示しをするのは今回が初めてでございますが、私どもは当初から、基準の適合とか許可があったものをみなすという形での特例措置をお願いしたいとずっと御説明してきたつもりだったのです。

○江坂課長 これまで、特殊な動作に関しましては、保安基準の適合が困難なことがありますので、そういうことについては、事前に地方運輸局長が審査をして、一定の条件を付して、基準の緩和を認定し、その後、安全基準全体について適合性を確認するようなことになっておまして、その前段の保安基準の適合性の基準緩和の審査について、この特区制度の中で事前に審査をするということについて、ずっと議論をしていたと考えておまして、基準全体について認定するものではないということについては、議論のたびに、隣の佐橋のほうからも、そうではないですねという確認の質問をし、そうですよという回答をいただいたものですから、そのような議論がある中で、なぜ今回このような書き方になったのかというのはこちらは非常に戸惑っているのです。

○村上審議官 申し訳ございません。我々は一貫してそのように御説明してきたつもりだったので、どこでそういうミスコミュニケーションが生じたのか確認する必要がありますけれども。

○原座長代理 もう一回、今までおっしゃられていたということをおっしゃっていただけますか。

○佐橋室長 今回議論いただいて、何回かずっと今の制度は何が問題ですかと言ったら、認定に時間がかかっている。それが問題だから、こういう制度を見直すことで早くやる、手続を簡素化したいのだということを言われていたということが我々の認識です。

ですから、基準緩和認定自身についての議論をこれまでしてきているという認識かなと

思っていたのですけれども、それは違いますか。

○原座長代理 それはどう違うのですか。基準緩和認定と基準に適合するものとみなすというのは、具体的に何と何が違う。

○佐橋室長 これまでにも申し上げたのですけれども、基準緩和認定は、装置にかかる基準ごとに認定をします。だから、例えば、よくありますのは、長大物を運ぶのに車両の長さの基準があるものですから、それは経路を限定することによって、基準を緩和するという認定措置をしたりしておりますので、長さにかかる基準を緩和しておるとというのがこれまでの取扱いになります。

ですから、従来基準緩和認定というのは、車両としてごそっと基準を緩和しますというものではなくて、例えば、長さについてのみ緩和しているという取扱いです。そのところについては、これまでの御議論の中では変わらないという御説明をさせていただいたのかなという我々の認識です。

○村上審議官 飲み込めていないところもあるかもしれませんが、いずれにせよ、局面に応じて保安基準のどの部分が緩和できて緩和できないかは、行われる実証事業の対応とか、それこそ始めてみてから変わるといった部分も含めて、ケース・バイ・ケースで色々あるという話でもあったので、我々のイメージとしては、区域計画を議論する中で、このケースについてはここが緩められる、別のケースではこちらが緩められる、それを制度的に担保しようと思えば、いずれにせよ区域計画が決まったところでセットしますよという手続にすることによって、ケースに応じた緩和を柔軟にできるような仕組みにしたい。

○江坂課長 こちらはそういう認識です。

○村上審議官 そのこのところをしっかりと制度的に担保するために、区域会議で事実上合意された守るべき保安基準の内容について、きちんと同意協議の上、成立をしたら、それは基準を満たしたものとみなすということを送車法上で書けば、検査証を交付するという形になるのではないか。

○江坂課長 ただ、今の書き方は、自動運転に関係のないような一般的なもの全てについて適合するものとみなすということになって、そこは今までの議論にはなかった話だなというのがこちらの理解なのです。

○村上審議官 検査証を交付すると書いた時点で、保安基準以外の色々な要素もがぶりと一発でいっていると、技術的にはそういうことになるのですけれども、ということですか。

○江坂課長 検査証の交付というのは、数十条の基準があるのですが、全て適合していることをもって発行をするというのが原則になっています。

○村上審議官 みなしの問題ではなくて、保安基準のフォーカスで話をしていたはずなのに、こう書くとかいう話になっているのですけどという趣旨ですね。

○佐橋室長 保安基準の中の話ではあるのですけれども、保安基準で緩和するところだけの話。適合していないから、代替措置を取ることによって、基準を緩和しますという話。そのところについて、議論をこれまで進めてきたという認識だったのです。

○村上審議官 一応事務局としては、それも区域計画を決めるプロセスで御相談をさせていただいて、同意があればこういうことになりますよということでお話ししたつもりだったのです。

○江坂課長 だから、書き方として、事前に区域会議において、この保安基準の特定の条項については、緩和することについて同意したものについては、基準緩和認定がされたものとみなすここで明記されれば、こちらとしても今までの議論の延長線上だなということを理解できるのですが、今回は基準緩和の対象でないようなもろもろの保安基準全般について適合とみなすと読めてしまうものですから、それはちょっと違うのではないかというのがこちらの問題意識です。

○原座長代理 多分書き方の問題ではないかと思しますので、こちらも検討して、また御相談します。

○村上審議官 区域計画のプロセスの中で、ケース・バイ・ケースで緩和できる保安基準を緩和しましょうというのがやりたいことであるということは変わってございませんので、あとは手続的に区域計画を落としたときにセットできますというのを、どのように法律的に表現をすれば過不足がないのかというところをまたアドバイスいただければと思います。

○江坂課長 そこら辺は、事務的に相談をさせてください。

○原座長代理 よろしく願いいたします。

警察庁、よろしゅうございますか。

○杉室長 いただいたものもあるので、この後もちろん中身の話もするのですが、懸念みたいな話を私のほうで一つさせていただきたいのは、道路使用許可の仕組みを飲み込んだようなイメージで今回お示しいただいていると思うのですが、区域会議なり調整会議を介してのやりとりが想定されている中で、これまでも何度も、参事官のほうでも言ったことがあります、非常に近い関係というかバイの関係の中で、きめ細かいやりとりをしていたのですけれども、そういう部分で損なわれるところはあるのではないかと懸念は持っています。

具体的にきめ細かいやりとりというのは、申し上げてきていましたけれども、内容的に言えば、現に起きている問題とか変化に柔軟、臨機応変に対応するということであったり、あるいは時間軸の話で言えば、最初からぎりぎりのところまで寄り添う形を取っていたということでありまして、加えて、今回の対象である遠隔型の実験はまさに開発途上の技術をトライアル・アンド・エラーで進めていくものになるわけですが、こういうものに関して言えば、現行の枠組みの中で、ただ省略できるものは省略するというような、当初、我々が申し上げていたような形が最も適切ではないかという思いは今でもあるものですから、そのことは最初に申し上げておきたいと思えます。

あわせて、そのことは昨年末に実施された遠隔の実際の実験で、今もやっているわけですが、その手続の中で適切、柔軟、そして円滑で迅速に手続が進められたと我々は理解しておりまして、そういったことから、今申し上げたようなことは言えるのではな

いかとは思っておりますので、そのことを最初に申し上げたいと思います。

○原座長代理 村上審議官、何か補足的にありますか。

○杉室長 すみません、もう一つ。

○今村課長 基本的な考え方は、今申し上げたとおりなのですが、条文とポンチ絵をいただきまして、これについてどのように考えるかということですので、それについて引き続き、私のほうから御説明をさせていただきます。

条文は検討中のものがございますけれども、とりあえず気付きの点として四つ、今から申し上げたいと思います。

一つ目は、区域計画の中身の話なのですが、これは条文にないという意味なのですが、前回のヒアリングの場、前々回もそうですけれども、今私どもの使っている、道路使用許可の取扱いの基準、これは安全確保のために必要最小限のものだと認識して、今後も同様にこの基準に従って審査していかなければいけないと考えています。前回のヒアリングの場で先生方のほうから、今の基準に盛り込まれている項目を区域計画の中に書けばいいじゃないかというお話があったわけですが、そういった観点の条文が今全くないので、そういたしますと、警察署長が今と同じ基準、方法で審査をできるのかどうなのかというのが分からないという点が一つ問題だと思っています。

二つ目ですけれども、このスキーム、区域計画を認定するときに警察署長が同意するか条件を付与するか、そういう手続はあるのですが、認定された計画を変更するときも同じだと思うのですが、これについての手当がないという点が二つ目の問題。

三つ目が、一番根本的な問題というか大きな問題だと思っていますけれども、77条の2項以下を読替えて準用するという形になっているわけですが、今の読替えを前提にすると、警察署長が同意を行う際に条件を付与できるのですが、条件付与の相手方が区域会議になってしまうのです。なので、区域会議に条件を付与しても意味はないので、実験の実施主体でなければ意味がありませんので、条件に違反する者も今の条文だと区域会議が違反するかどうかという変な形になっていますので、これはいずれも事業者でなければ意味がないという点。

それから、同意の停止とか同意の取消しと読み替えることになると思うのですが、同意の停止とか取消しとか、どういう意味があるのか。そもそも法的な意味はよく分かりませんし、取消しとか停止の対象になるのは認定自体だと思うのです。あるいは認定された計画だと思いますので、そのようにならないとおかしいと思います。

他方で、内閣総理大臣が認定したものを、警察署長が止めるとか取り消すという法制が本当に可能なのかなというのが、私は疑問なしとしないところなので、その点は、よくよく詰めなければいけないのではないかと。その上で、もし不可能だということであれば、元々の私どもの提案しているスキーム、警察署長が統括するという仕組みに戻ることがいいのではないかと考えています。

4点目、罰則については検討中と書かれていますが、もしこのスキームに乗ると

したら必要ですので、読替えが必要になる。

それから、ポンチ絵について申し上げますと、先ほど航空局のほうから御指摘がありましたけれども、一つ目は命令の矢印の話です。これは、申しあげましたとおり区域会議のほうに向いていますので、この矢印が実施事業者のほうに向かなければおかしいはずです。

もう一つ、最後に※3が付いていまして、「現場の判断、若しくは、地方（運輸・航空）局長及び警察署長による命令等によって、区域計画に変更等が必要となる場合に備え、必要に応じ対応に幅を持たせた区域計画の記載ぶりを検討する」と書いています。これはおそらく、前回のヒアリングで私どものほうで、機動的に対応する必要があるということをお申しあげたので、それを受けてこういう形になっているのかなと思うのですが、他方で、その意味にもよりますけれども、幅を持たせると審査ができなくなってしまう。あるいは、色々な選択肢を考えなければいけなくなるので、かえってできない、あるいは時間がかかることにもなりますので、この部分は要らないのではないかと考えています。

とりあえず、気付きの点としては以上でございます。

○多門課長 関連してよろしいですか。

○原座長代理 はい。

○多門課長 我々も実は、変更があった場合については関心を持っていまして、先日、このワーキングのときにも話があったと思うのですが、例えば、機体を別のものに差し替える。大垣市の事案でもそういうことが起こっているのですが、それだと機体の安全性とかに、例えば、カウルがあって、ぶつかっても大丈夫になっているものが鋭利なブレードが露出しているものに替えられているということもあるので、そういったことも踏まえて、事務的な検討になると思うのですが、軽微かどうかというところは非常に重要な部分があるということは御認識いただければと思っております。

○原座長代理 分かりました。

○村上審議官 事務的に補足、御回答できる部分です。

1点目の区域計画の中身として書くべき事項をあらかじめ定めることを担保する部分がないということにつきましては、一応相談した限りにおいては、後ろに同意手続があるので、同意しなければいいだろうということではあるのですが、もし、あらかじめ書くべき事項を明示する必要があるということであれば、法律レベルなのか別表レベルなのか、もしくはガイドライン的なものなのか、その辺もアドバイスいただきながら、実質的に区域計画で書かないと困るものを書かないということを意図して書いている条文ではございませんので、御示唆をいただければ、やり方は法制局等も含めて相談をしてみたいということでございます。

○原座長代理 今の点は、これまでの特例措置の中でも、区域計画でこの特例措置に関してはこういう事項を書かないと始まらないという話はいくらでもあって、それをいちいち法定していないと思うのです。

○佐橋室長 法定していますよ。

○原座長代理 法定していないものが多いのではないですか。

○今村課長 それは、法定している部分もあると思うので、是非法定していかないといけない。

○村上審議官 事務的にその辺の並びを見て、書く書かざるの調整をしたい。できればあまり書きたくないのです。

○今村課長 私たちにとっては、そこはすごく重要なところなのです。

例えば、極端な話、すごく空疎な計画が出てきて、これで同意しろと言われて、これでは分かりませんと言っても、別に何を書くかと書いていないではないかと言われてたらそれまでなので、そのようにならないために。

○村上審議官 挙証責任論みたいな話ですね。

○江坂課長 そうです。そこに色々入れていただく。

○原座長代理 でも、それは同意されないのだから。

○江坂課長 道路運送のほうも全く同じ問題意識でございまして、やはり何を書くかと明記をしていただかなければ困ると思っておりますので、こちら是非お願いさせていただきたい。

○村上審議官 ワーキングの先生方とよく相談させてください。実務的に考えていることがずれているわけではないと思うのです。

○原座長代理 それは当然、書かなければ同意されないだろうと思っておりますのでということですがけれども、そこは検討するとして、2点目をお願いします。

○村上審議官 次、2点目でございますけれども、当然、計画変更のときにも各省同意はあると我々は思っておりますけれども、他も多分、そういうことでこれまでやってきていると思います。

○今村課長 署長同意です。

○村上審議官 署長同意ですね。計画を変更する場合も、それはあると理解していますけれども、並びも含めて、もう一回そこを精査して御報告をいたします。その上で条文化の必要があれば、別に計画変更の場合に御相談しないと思っておりますのでやっているわけではないので、そこは書き方の問題として御相談できればと思います。現状は、一々明定していなく、実態上やっているということだと思います。

3番目でありますけれども、これも相手方は事業者のつもりでございまして、単純に書き方の問題だと思います。実際、法制局に御相談したときも、細かい書き方は所管省に相談してもらわないと、これで書き切れているのかどうかよく分からないから、ちゃんと書いてもらえと言われておりますので。別に区域会議に定めしめるとしてもしょうがないというのはおっしゃるとおりだと思いますので、そこは我々も実態はそれを考えているわけではないということで、書き方はアドバイスをいただければと思います。

○原座長代理 先ほどの話は、条文で言うと何項のことを言われていたのですか。

○村上審議官 道路交通法で言うと、みなし規定の書きぶりの問題ですね。だから、3項

の書き方がこれで従前か、権限を行使する道路交通法上77条2項から7項の相手方が、この書き方だと区域会議になってしまうのか、これで事業者だと読めるのかという問題です。

○原座長代理 2項で同意する相手方が区域会議になっているからということですね。分かりました。

○村上審議官 そこも、みなしの書き方を御相談したい。むしろ書き方をアドバイスいただけると助かります。

それに関連、補足しまして、総理が決めた計画を各省の権限で止められるかという一般的な御質問ですけれども、細かいところは法制局の審査を受けたわけではないので、一般的な理解としては観点が違うので、実際、特例措置が持っている法的効果の及ぶ範囲も違いますし、引き続き、もうこの時点で警察庁なり国土交通省なりの事業を止めるとか、変えさせるという権限とは独立したところで今回のみなし規定のスキームを作っておりますので、基本的にはこの両者の権限は元々併存しているものであって、競合していないという理解をとっていますので、そういう意味でも区域会議自身が、今日の前で行っている事業を区域会議の権限で停止できるみたいな話が出てきてしまうと、それは競合しているのではないかという疑いが出てくるのですけれども、あくまでもやるべき計画を決めて、その計画に対して特例措置上の効果として入口の許認可のところをみなすという法律事項を持たせているものであって、それ以降に行われる各省の行政的な権限に対しては、元々触れていないので、総理が計画自身を変えせしめても止めせしめても、それは計画を変更する場合の同意手続も含めて、元々整合しているという理解で書いていますので、元々この両者は争っていないという整理で条文を書こうとしていると理解をしていただければと思います。

ひょっとすると、上げていくとどこかで整理が必要な場面が出てくるかもしれませんが、現状ではそういう考えを持っております。

○原座長代理 警察署長に権限が残っているものを行使されるのは、それは当然されるということなのかなと思います。

○村上審議官 それから、罰則担保も当然実態上は必要だと思っておりますので、これも書き方の問題ですので、みなし規定の書き方のところで上手に処理できればいいかなと思っています。

ポンチ絵の矢印の向きは随時、御指摘のとおりですが、先ほど申し上げたとおり、別に区域会議にということではございません。

最後の御質問は、極端なことを言えば、区域計画の変更がなければ各省の停止命令ができないのかみたいなことがあり得るかということですが、これは元々併存している権限でございまして、別に計画を変更しない状態でも一旦止めるとか、左側の車線を通すとか、そういうのはできるという理解のもとでこれを書いてございますので、その書きぶりとして、もし御心配なところがあれば教えていただきたい。

これに関連して、計画のほうもそういう命令が出るようであれば変えましょうという話

になったときには、別途それはそれとしての同意手続はあるという前提で考えてござい
ますので、その辺、テクニカルに気付き落とししている点があれば御指摘をいただけるとあり
がたいと思います。

幅を持った書きぶりのところをどうするかというのは、まだあまり考えたことがなかつ
た論点なので、運用の問題で、法律上の書き方の問題にはならないと思いますけれども、
どちらがいいのかは、また先生方とも相談して、よく考えてみたいと思います。

私からの補足、コメントは以上でございます。

○原座長代理 ありがとうございます。

何かありますか。

○佐橋室長 御確認なのですが、今の条文の第1項のところなのですが、後半のところの「国土交通大臣は、道路運送車両法（昭和二十六年法律第八十五号）第三
章に規定する保安基準に適合するものとみなして」という言い方なのですが、これはどの
時点の保安基準を満たせるということを行っているのかなというところを御確認させてい
ただきたいのです。

自動運転車両も機械なので、使っているうちにももちろん壊れたりしていきます。ですか
ら、当初のところではみなすことは可能なかもしれませんが、使っていくうちに
ブレーキが効かなくなったり、オイル漏れしてハンドルというか操作が効かなくなったり
ということがあるので、必ず劣化していくものではあると思うのです。そこまで含めてみ
なすというつもりでおられるのか、それとも新車の世の中に出す基準緩和認定のときの話
を言われているのか、そこはどちらを想定されているのでしょうか。

○村上審議官 事務局の理解は後者です。

○佐橋室長 新規のときだけですか。

○村上審議官 新規のいわゆる再交付ではなくて、一番最初に検査証を発行するときの、
最初の検査証は区域計画同意があれば発行しますよという理解です。

○江坂課長 分かりました。

○原座長代理 劣化してしまったら、適合しなくなるわけですね。

○佐橋室長 そこは今の書き方だと、おそらく明確になっていないので。

○江坂課長 そういう問題も、若干含んでいるということです。

○村上審議官 法制局からも、そういうところの書きぶりは所管省庁に指導してもらうよ
う言われています。

○佐橋室長 あと、同意協議の話なのですが、道交法の2項には警察署長と事前に
協議するというところが明文化されておるのですが、道路運送車両法のほうの規定
とかですと、運輸局長の事前の協議が明記されていないのですが、そこは何か意図がある
のでしょうか。

○原座長代理 そこは国土交通大臣ではないですか。

○事務局 元々第8条の総則的な規定において、総理が計画を認定する際には、関係行政

機関の長の同意を得ないといけないという条文がありますので、当該条文に基づいて国土交通大臣に協議・同意をいただくと考えています。既存法での権限も国土交通大臣にあるので、それを専決規程等で局長の専決事項とされているのだと思いますから、新たに専決規定を整備した上で、実質的に局長に協議させていただくということを想定しており、この条文にはあえて入れていないということです。

○佐橋室長 そうすると、区域計画を策定する際に。

○事務局 総理に認定していただく前に。

○佐橋室長 事前に協議をするという認識でよろしいですか。

○原座長代理 事前にとということではないでしょう。

○江坂課長 一般則もいただけるということか。

○多門課長 いつも変更にご苦労なのですが、区域会議で当初の計画で、例えば、先ほどみたいな機体とか、それに応じるリスクとかも当然あるのですけれども、ドローンの場合でいうと、機体の重量に応じてリスクは結構あって、我々は25キロとか境目を決めて、そういったところで基準を扱うことにしているというのはあるのですけれども、その際に、調整会議といったところからも手続を省略するということになるのですか。

要するに、地域の住民とかからすると、機体が大型のものに変わるとか、構造が変わってよりリスクの高いものになるというのは、一種の調整要素か合意形成要素だとは思いますが、それが蓋を開けてみたら別のものになっているというところがあったりするのかなと思ったのですが、そのあたりはどのようにお考えですか。

○村上審議官 一言で言うと運用ベースで御相談かなというか、いずれにせよ調整会議プロセスは法定事項にならないという理解で、今条文を書いてございますので、重篤な計画変更であれば調整会議からやり直すこともあるでしょうし、逆に、一般常識的な意味で軽微な変更とか、あとは各省所管の権限から言えば当然のことをやるだけであるという場合については不要と考える場合もあると思いますし、ケース・バイ・ケースでないとなかなか事前に線引きは難しいのかなと思っています。

○多門課長 我々も、そこをちょっと相談させていただければと思っているのです。

実務的な回し方、動かし方というのは、結構この場合にスムーズに行くかどうかという要素でもあるし、申し上げたように、安全もあるし、安心という要素からもしっかり合意形成されて、上がってくるというのが原則だと思っています。

○原座長代理 調整会議はまさに運用の問題で、プロセスを円滑にするために必要に応じて開催するということだと思いますので、どちらかという航空法の特例措置に関する調整会議が必要なのかもよく分からないのですけれども。

○多門課長 その合意形成をスムーズにするためにということで、千葉市が要望されたものだと思います。

○原座長代理 必ずしも全て必要になるものではないと。

○多門課長 例えば、第三者とかであれば、もちろんそこは個別に調整されてもいいわけ

です。

○村上審議官　そういう意味では、引き続き条文のフォローでおしまいではなくて、実際に計画を作るときのサポート体制とか、ここで一括で親身に相談に乗ってもらえるのだという運用上でメリットが出てこない、この仕組みを使いたいという人が出てこないと思いますので、その辺は是非また引き続き、実態もよく御相談をさせていただければと思います。

○多門課長　実運営でも相談をさせていただければと思います。

○原座長代理　本間先生、特によろしゅうございますか。

○本間委員　はい。

○原座長代理　あと、何か今特段おっしゃりたいことは大丈夫ですか。

　こちらはまだ検討中のところがありますので、引き続き御相談させていただければと思います。よろしく願いいたします。

○村上審議官　できれば、今日あった論点は、是非条文ベースの形でこうではないかということ御意見をいただければ、法制局も含めて迅速に、先生方とも調整いたしますので、是非お願いいたします。

○原座長代理　ありがとうございました。