

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21日（木）17:22～17:36
- 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>

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

<事務局>

村上 敬亮 内閣府地方創生推進事務局審議官

石谷 俊史 内閣府地方創生推進事務局参事官

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 では、次の議題でございます。サンドボックスについて引き続き検討ということでございまして、国土交通省の航空局の皆様にお越しいただきまして、ドローンに関する検討でございます。

○多門課長 よろしいですか。

○原座長代理 お願いします。一応記録上マイクを使っていたほうが望ましいのです。

○多門課長 望ましいのですね。分かりました。何度か目ですみません。我々は論点ということで。

○原座長代理 ごめんなさい。この説明はもうよろしいですか。

○多門課長 事前にいただいていたペーパーに加えて、何か新規事項がありますか。

○村上審議官 前回、もしくは諮問会議のときには、事業者認定だけは自治体もしくは外側に出すということで調整中という紙を作っておりましたが、今回、各省と調整をさせて

いただくに当たっては、区域計画で事業者まで全部認定するというスキームを前提として調整を続けたいというのが前回のワーキンググループと明確に変わっております。

○多門課長 新しいのですね。これは見た覚えがある。

○村上審議官 後ろは一緒です。細かいテクニカルなところがちょっと直っているかもしれませんが、全て区域計画で認定するというように方針を切替えたというのが前回からの変更点で、あとは紙のフォーマットとか、そういう問題でございますので、実質的にはそこと御理解いただければと思います。

○多門課長 我々は、形式的に以前から申し上げているように、事細かな小役人的な小さい議論をする気はあまりないので、個人的にも趣味ではないので、一つ今回の全体議論を通じてこの際なので申し上げたいことがあります。それは何かというと、今まで私どもはいわゆる許認可官庁とか、色々そういうレッテルを張られることが多い組織でもあったということもあるのですが、基本的に事前チェックの部分、例えば、許可とか、我々で言うと承認とかの部分、そういうところのハードルを下げるというところに非常に議論の主眼があって、その後の事後チェックについては、正直に言うと、もうかなり昔だと思のですが、その体制は必ずしも充実していなかった、あるいは一旦入ると、その人たちの監督が例えば十分ではなく、事故が起こってもなかなかしっかりグリップできていなかった。もっと言うと、入れた人間を既得権益で守ることが主眼なので、入口のところの許可といったものがえらくがちがちになったのではないかとこのところで見られたところがあったと思うのです。当然その中では、規制改革とか特区の議論は非常に有効で、そういうところで我々も改めて行政を見直して進んできたところがあると思っています。

ただ、私は、航空局に何年かぶりに帰ってきました、我々から言うと、今や入口はかなり柔軟に、これらの説明のとおりにさせていただけるのですが、その後に実際にトラブルが起こった場合に、そういったものをしっかり報告させ、中身をしっかり把握し、事故内容とか原因とかも分析して、物によってはそれを同じような機種で起こっていないかを調べたり、あるいは特定の事業者とかがやっているところに集中していないか、管理が疎かなのではないかとかを見た上で、場合によってはこの前の大垣の事故みたいに、それを審査の際の基準にも反映させるということをやかなりしっかりやっています、実はここ10年ぐらいで、我々の安全部は元々技術部というところが母体なのですが、組織としてはもう4倍以上、どちらかと言うと、もちろん入口もありますが、その後にしっかりフォローして、原因分析、いわゆる安全のPDCA回しと呼んでいるのですが、そこに相当主眼を置いてやっているのです。

今回お出ししたペーパーのところでは、我々は大きく二つ問題提起をしたいと思っております、立法事実云々より下のところにあるように、責任とか権限が不明確だなどという印象を持っています。今回、個別の例えば、特区担当大臣は外された形になってはいますが、この中で大臣はどういうところを御覧になるのか。例えば、SB支援チームとあるけれども、この上司は大臣なのではないかと思うし、今申し上げたところはかなり責任を持

ってやっていくということで、我々も今の石井大臣を始め、みんな理解して他の鉄道とか他分野でもそうですが、しっかりそれを回していくという体制になっています。

もっと言うと、それを監視・評価委員会とか、そういうところが専門性を持って、先日の大垣市の事故でもそうですけれども、ドローンの特性とか安全率の掛け目とかも見ながら、どこまで人との関係で寄っていいのか、あるいは重量によってリスクの差が出ますので、何キロ以上だとどういう基準を置くのかということはかなり我々は細やかに設けた上で、さらにもっと言うと、走りながら考えるということがどうしてもあって、そういった内容をフィードバックしながら、細かに、当面この時期はやめてくれとか、あるいは許可についてはうちのほうから指導した結果になるのですが、例えば、返上してもらおうとか、止めるというオペレーションをやっているのが現状です。

正直に言うと、これはここだけの一つの結論になってしまうのだけれども、これと同じことが今の体制でできるかは、私は非常に疑問に思っています。その部分を我々がやらせていただけたら、形ですけれども、やはり我々の許可というものに係らしめて、我々がしっかりその部分についても、入口の薄っぺらな許可とかだけではなくて、見させていただくような体制は責任当局としては是非やらせていただければとは思っているのです。議論が噛み合うかどうかは、本当は委員には申し訳ないのですけれども、我々の基本的な考えはそういうことです。

○原座長代理 分かりました。おっしゃったところは共感するところが多いというか、全然ずれている感じがなくて、責任体制に関しては、この件に限らず国家戦略特区の枠組みは、基本的にはまずは区域会議が中核になります。そこに、国家戦略担当大臣と自治体の首長と事業を担う民間の事業者の三者が入っている。この区域会議が中核になるわけです。その区域会議が作る区域計画を総理大臣が認定する。認定するプロセスの中で。

○多門課長 区域計画とは、実施計画と考えていいのですか。

○原座長代理 同じです。区域計画を総理が認定するときに、規制の所管大臣が同意をいただくというプロセスになっていて、そこで自治体の首長が、うちの地域の中で相当程度とがった実験をするということについて、一定のリスクと責任を負いながら、国も一緒になって実証事業を進めるという枠組みなのだと思います。

その前提で申し上げますと、国交省の一定の審査は、当然ながらその中で残るのですね。総理大臣が認定する中で。

○多門課長 実質的におっしゃるように、入口のところについては、そこはここに書いてある同等性がしっかりというように思っているのです。ただ、現実には我々は現場的に見ていくと、先ほど申し上げた、2年間ぐらいうちの法令をやっている中で、100件超のそういったトラブルの事案が出てきて、それをうちでもホームページで公開していますが、こういう形で一件一件分析をしたりして、外部的にも例えば、この前の大垣市の事故が起きたらこのように対応しますということを相手方にも協力を得てまとめている状況なのです。

さらには、この前に言った長谷谷みたいに、専門的な見地からの。

○原座長代理 2人でやると、記録に残すのが後で面倒だと言われて、すみません。

○多門課長 そういう形でやっているものですから、できればそういったところについて、正直に言うと、言い方は悪いのですが、こういったものは宝の山なので、我々も関与させていただきたいということが正直あって、事後の部分についても、決して悪いことをやっているつもりはないものですから。

○原座長代理 分かります。なので、許可承認についても一切なくして、国交省がその段階で関わりませんという仕組みにするつもりはなくて、だからこそ私たちもずっと「みなす」という言葉を使っているのはそういうことなのです。審査、区域計画で一定の枠組みを作って、こういった実証事業をやるのです。そこを認定する段階で、国交省にも入っていただいて、そういった実証事業だったらやっても大丈夫ではないかというものを認定しました。

その計画の枠内でやる実証については、許可承認があったものとみなすと。これは許可承認をなくして、国交省がその後は一切関わりませんということではないのです。なので、そこで生じたさまざまなトラブルや問題については、当然ながら国交省で引き続きフォローいただくことになるのだらうと思っています。

○多門課長 このスキーム図では、その辺の継続的な監督とか、そういうことが一切載っていないので、我々からすると、みなしイコール、入口だけ見たらあとは全然ほったらかしというように、別途の評価委員会でやるのかもしれないのですが、そういう印象が非常にあります。

○原座長代理 分かりました。そこが御懸念点であれば、それは解消するように仕組みを考えたいと思います。

○多門課長 言葉尻の議論を委員とする気はないので、みなしにするのか、我々が言うように許可に係らしめて、その部分は審査内容を省略という形にするのかというところだとは思っているので、そこも含めてもう一個申し上げると、制度論なので、これは省全体としても割と並びがあって、おそらく前のときでも、この前の自動車のほうでも色々激論があったと思うのですが。

○原座長代理 あまり御検討をまだいただいていたいなかったのです。

○多門課長 大変失礼しました。そこの話もあるので、今日の段階ではそういう意味で、我々としては本質論だけを申し上げたいと思っています。

○原座長代理 分かりました。御懸念のところは分かりましたので、それを踏まえて制度を考えるようにしたいと思います。

○多門課長 我々としては、当然我々のホームページでも公開しているような事案、事例、そういった許可の内容とかについても公示されるものと思っていますし、そういったところを含めて、今のスキーム図だと、本当に入口で関係行政の同意協議のみみたいなことで、以上終わりみたいになっているので、ちょっとそこも含めて事務的にも御検討いただければと。

○原座長代理 分かりました。

あとは事務局で何か、今確認しておいたほうがよろしいことはありますか。

○村上審議官 ちゃんと先生方と御相談して、新しい次の案を示します。今の案の中でも、入口だけではなくて、基本的には実施計画、区域計画の部分が修正や変更が必要であれば、それも含めてダイナミックに変わっていきますし、それを変えるときには当然各省に御相談をしていくというところで考えてございますので、あとはそのサイクルが本当に機動的に柔軟に動くのかどうかとか、それを実際に審査する段階の実態のところ、どういうプロフェSSIONALがどこにかんでいるような体制が担保されているのかとか、多分そういう議論になっていくのかなと思っておりまして、その辺、むしろこれぐらいのサイクルの柔軟性に耐えられるように設計してくれとか、このレベルのプロがこの段階でちゃんとかんでいるような仕組みにしてくれとかいうように先に教えていただける部分があれば、御示唆いただけると、こちらも入れ違いの回数を少なく議論できるかなと思います。

○多門課長 柔軟にやるのは非常に難しく、この前の大垣市のときもですけれども、こういうものは大体改造機体を用いたり、不具合が出たりするので、実際やる際には差し替えてやったりしていて、それが非常に問題になった。これは単に許可とか手続きだけの問題だけではなくて、下手をしたら許可を取っていない飛行ということになって、警察の摘発事案とかになったりもするので、そういうところも含めて柔軟に回すのは、総理のもとで、この中で事細かに審査をやってしまうと結構しんどくないですか。そこはちょっと個人的には思っているのですが、現場的に言うと、多分相当色々なことをうちのほうに変更を出してきたりとかをやっているのです。それを我々は向こうのほうからもっと簡便にしてくれと言われたので、東京都、大阪府の2カ所に窓口を増やして、ヘルプデスクを設けて、ちゃんと電話で受けてそういう相談にも乗って、これだったら出してくださいとかをやっているのです。

現場的に言うと、かなり変化のある、あるいは突発のトラブルが起きて別の機体に差し替えるということも起こる事業だと思っていますので、その点は是非御配慮をお願いします。こういうヘルプデスクというものがあります。

○原座長代理 御案内を申し上げたかもしれないのですが、イメージとしては、区域計画の中で一定の範囲を決めておいて、その範囲の中の事業であれば、こういったことがどこまでできるのかという御相談になるのかなと思っています。

○多門課長 そこも含めて全体で役に立つという意味でも、我々としては事故事案といったものを反映させる。物によって機種のかせとかそういう問題があれば、当然基準にも反映させるようにしたいということです。

○原座長代理 よろしいですか。参事官も何かよろしいですか。

何度もすみませんでした。どうもありがとうございました。

○多門課長 今日はちょっと気が重かったのですが、ちょっとハラハラしながら来ました。

○原座長代理 ありがとうございました。