

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27年3月9日（月）10:57～11:18
- 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
大阪大学社会経済研究所招聘教授 |
| 委員 | 阿曾沼 元博 | 医療法人社団滉志会瀬田クリニックグループ代表 |
| 委員 | 坂村 健 | 東京大学大学院情報学環・学際情報学府教授 |
| 委員 | 鈴木 亘 | 学習院大学経済学部経済学科教授 |

<関係省庁>

- | | |
|-------|-----------------------|
| 松本 大樹 | 国土交通省航空局安全部安全企画課長 |
| 高野 滋 | 国土交通省航空局安全部運航安全課長 |
| 鶴田 浩久 | 国土交通省航空局航空戦略課長 |
| 大井 征史 | 国土交通省航空局安全部航空機安全課課長補佐 |
| 太田 喜久 | 国土交通省航空局交通管制企画課課長補佐 |

<事務局>

- | | |
|--------|----------------|
| 富屋 誠一郎 | 内閣府地方創生推進室室長代理 |
| 藤原 豊 | 内閣府地方創生推進室次長 |
| 松藤 保孝 | 内閣府地方創生推進室参事官 |

（議事次第）

- 1 開会
- 2 議事 無人航空機の飛行に関する航空法の規制緩和
- 3 閉会

○藤原次長 国家戦略特区のワーキンググループということで、本日、二つ目でございますけれども、こちらも先月の27日に行われました近未来技術実証特区検討会の中で、多くの提案をいただいたドローンに関する提案の中で、この航空法の問題についての制度改正のニーズが高かったということでございます。

先ほども申し上げましたが、あくまでも、きちんとしたルール作りを、当然、当局でしていただいているのでしようけれども、スピード感を持って、まさにドローンのポテンシ

ャルのようなものを、担保措置をきちんと講じた上で、特区では実証、実験、検証できないかということでの御提案と御理解いただければと思います。そういった前提での制度改正のニーズが高かったということでございます。

ですから、今日は航空局の方々においでいただきまして、委員の皆様と御議論いただくといった機会と御認識をいただければと思います。

八田座長、よろしく願いいたします。

○八田座長 どうもお忙しいところをお越しくささいまして、ありがとうございます。

早速、御説明をお願いいたします。

○松本課長 航空局安全企画課長でございます。

今日は、こういった機会を設けていただきまして、ありがとうございます。

お手元に、御指摘いただきました航空法の参照条文をお配りさせていただいております。

航空法の第99条の2第1項、何人も、航空交通管制圏、航空交通情報圏、高度変更禁止空域又は航空交通管制区内の特別管制空域における航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのあるロケットの打ち上げその他の行為をしてはならない。ただし、国土交通大臣の許可がある場合はこの限りでない。

第2項といたしまして、前項の空域以外の空域における同様の行為については、あらかじめ国土交通大臣に通報しなければならない、となっているところでございます。

このおそれのある行為の具体的な内容について決めておりますのが、同法施行規則第209条の3及び第209条の4でございます。

第209条の3におきましては、許可の対象となる行為といたしまして、具体的には第3号に該当するわけでございますけれども、既存の法令に照らしますと、ドローンは模型航空機に該当するだろうと考えております。

こちらが許可の対象行為です。

第209条の4におきましては、法の第2項の通報でございます。こちらの対象の行為といたしまして、同じく第3号の模型航空機の飛行が規定されております。

これが私どもの航空法の大体のあらましでございますけれども、お配りいたしましたポンチ絵がございます。これに基づきまして、航空交通に関する規制、諸外国はドローンについてどのような規制になっておりますのかというところを、まず、御説明申し上げたいと思います。

英国におきましては、まず、空港の周辺、あるいは管制空域、これは基本的には国際的に同じようなルールで設定しているわけでございますけれども、こちらにつきましては、管制機関からの許可がない限り、ドローンの飛行は禁止ということになっております。

また、目視の範囲の中での飛行と限定していて、目視範囲以外は禁止という規定になっております。

具体的に、目視の範囲といたしましては、英国におきましては、大体400フィートであろうという解釈がされているところでございます。メートルに換算いたしますと、130メートル

ちょっとというところかと思えます。

したがって、高さが130メートルよりも高いところを飛行させることは禁止されているというのが、英国における状況でございます。

2枚目が、米国でございます。

米国におきましては、商用と趣味用で、若干、適用法令が異なっております。

2012年FAAの近代化改革法がございますが、これが基本的には趣味に関するドローンの飛行について書いております。

一方、先般、小型無人機に係る規則案がFAAから出されておりますが、これは実証実験等も含む商用の利用について規定しており、現在、パブコメにかかっている状況でございます。

この二つの法令について、状況を1枚の紙にまとめましたものが、こちらの2枚目の紙でございます。

そもそも、商用の関係で申し上げますと、全てFAAの許可が必要ということで、現在、規則案が出ております。

②でございますが、空港周辺の状況でございます。

空港周辺は、基本的には英国と同様でございますけれども、趣味での飛行については、目視の範囲に限定の上で、管制機関に通報ということになっております。

ただし、有人航空機の運航を妨げることは禁止でございますので、有人の航空機の運航状況を見て、そこで認められれば、通報で飛べるということでございますので、実質的には、許可のような運用になっているのではないかと思います。

商用飛行でございますけれども、③でございますが、こちらは承認ということでございます。これも許可制ということでございます。

④でございますけれども、空港の外の部分でございます。こちらは、商用・趣味問わず目視範囲外での飛行は禁止ということになっております。

飛行する際には、目視内に限定されることに加えて、有人航空機の運航を妨害することが禁止される。

こちらの二つの法令において定められている無人航空機は、原則として55ポンド、25キロでございますけれども、これ未満ということになっております。

3枚目が、日本の状況でございます。

先ほど申し上げました、航空法第99条の2の具体的なイメージを図で示しております。

こちらでございますけれども、許可、通報ということが基本的に考え方としてあるわけでございますけれども、ドローンの飛行等の行為につきましては、申し上げましたとおり、空港の周辺の空域、管制圏とか、情報圏とかがございますが、こういったところでは許可なく行うことは禁止しているということでございます。

これは、こういった空域は航空交通が輻輳しておりますので、当該空域で行うことが、航空機の安全な運航に支障のおそれがあるので、許可に係らしめているということござ

います。

航空路の下150メートル以上の空域、あるいはそれら以外の250メートル以上の空域でドローンの飛行を行う際は、同条2項で通報を求めているということでございます。

これは、こういった空域であっても、航空機の運航が行われておりますので、パイロットに対してドローンが飛んでいる状況についての情報を提供することが、安全上、必要と考えるためでございます。

諸外国、英米でございますけれども、こちらと日本の状況を比べますと、いずれにしても、航空機の運航の安全に影響を及ぼさないことが大前提でございます。

ただ、目視以外の飛行を禁止しているという英米のほうがより厳しい基準となっている状況でございます。

また、現状の私どもの運用の状況でございますけれども、一定の空域でありますとか、一定の期間を定めて、一括してドローンの飛行の通報を受け付けるといった柔軟な運用を行っております。

したがって、御提案いただいた自治体の中身をいくつか拝読させていただいておりますけれども、現状の手続の範囲で、私どもは可能な限り実現させていただくことができると思っております。

ただ、そういったところであったとしても、航空交通の状況と立地の関係で安全上の確認をさせていただく、あるいは、ドクターヘリとか、捜索救難のための航空機はどこでも飛んでいきますので、こういった飛行の際には、例えば、ドローンをよけていただくとか、そういった安全上の配慮はお願いしていきたいと思っております。

一部の提案におきましては、高度150メートル以上について禁止されているとか、あるいは、その都度、許可を要して、手間がかかるといった記載があったかと思えます。こういったことは、私どもの運用でありますとか、法令と必ずしも一致しておりませんので、若干、事実誤認があるのかなと思っております。

また、高度について御説明申し上げましたけれども、こちらは、海拔ではございませんで、地上からの高さでございます。

したがって、山の上とかでも、山肌から150メートルないし250メートルという形になっております。

いずれにいたしましても、ドローンが我が国の新たな産業を切り開く、有力なツールということで期待できるという認識を私どもは提案者と共有していると思っております。

これをできるだけ健全に発達させていくことが我々に求められていると思っておりますので、このために必要な実証実験でありますとか、そういったことは可能な限りの自由度を確保して、かつ、安全の懸念は払拭するべく、今色々な関係者の御意見も伺いながら、運用ルールについて、私ども航空局において検討している状況でございます。

御説明は、以上でございます。

○八田座長 どうもありがとうございました。

今、運用ルールについて検討しておられるということで、実際問題として、日本の運用規則は、現状においてもそんなに厳しいものではなく、かなり柔軟なものです。今はそれを明確になさるプロセスだと思います。その過程で、特区の地域を実証に使うという可能性については、どうでしょうか。

もちろん安全性の確保は絶対条件だと思いますが、その範囲内で、特区でやってみて、それが最終的な規則の作成に役に立つという可能性はありますか。

○坂村委員 今、八田先生がおっしゃったことですが、私が色々と調べてわかった結果、ある意味でいうと、日本は規制がないのです。ほかの国のほうがあるのです。

特に、一番ひどいと思うのは米国で、米国こそ岩盤突破するべきだと言う研究者がいるのではないかと思うぐらいで、だから、アメリカの場合には別に言うと、特定領域でしかやってはいけないということで、そのような研究地域が指定されているのです。

ところが、今も御説明があったように、日本はないのだから、やりたければやったっていいと一応はなっていて、しかもドローンということに関しては、かなりできる国なのですね。

ただ、私は思うのですけれども、色々と危ないこともあるから、何かルールを作ったほうがいいのだったら、先手を打ったほうがいい。おそらく最終的に自動車と同じように、このようなものがどんどん飛ぶときに、ルールを作らないと、後から何か、あれをやったらいけない、これをやったらいけないという、ビジネス予見性がなくなるから、最初から、このようなものが将来、飛ぶ可能性があるということで、法律までなるかどうかはよくわからないのですけれども、そのルール作りとか、このようなことをやろうとしている人たちには、このような指針を守ったほうがいいみたいなものを先に作ってしまったほうが、後々のことを考えるといいような気がするのです。私も八田先生が言うように、特区で、このようなところでこれだけのことをやりたいという人たちがいるわけだから、そこにも積極的に、国土交通省のほうもサポート、参加してあげて、それでルール作りを一緒にやって作るということをやったらいいいのではないかと思います。

ただ、そのときに一つ大事なことは、スピード感というものがやはりあって、これは何年も先にやろうという話ではないので、そこをちょっと配慮していただいて、即刻そのようなルール作りをやっていただければ、大体この問題は解決するのではないかと考えております。

○松本課長 ありがとうございます。

特区ということにつきましては、私どもの航空法では、今坂村先生がおっしゃったように、必ずしも規制があるわけではないのですけれども、場所を限って、他の法令、例えば、地べたの関係などで特例を認めるような地域をお示しいただければ、そこについて一括した柔軟な手続ということを我々がやっていく、そのようなことは可能ではないかと思えます。

それから、ある意味、規制がなくて、アメリカなどに比べるとかなり自由度が高くなっ

ているという一方で、自由にやり過ぎていると言ったらちょっと語弊がありますけれども、必ずしも航空法の法令を守らないでやっているような方たちがいらっしやるのではないかという声も聞かれます。

私どものほうは、今、このドローンをまさに進めていこうとしている、色々な方が色々いらっしやるのですが、その方たちが、今ドローンを進めていくための協議会のようなものを立ち上げております。

私どもも、実はその協議会に参加させていただいておまして、一緒になって、どうやってこれを普及させていくのか、あるいは、これをどのようなルールに基づいてやれば、健全な形で産業として発展していくのかということについて、議論を既に始めさせていただいております。

できるだけ早く、こういったことについて、何かルールのようなものを作っていきたい、あるいは、関係者の皆さんが一緒になってやっていけるような、取組ができるような体制をもっときっちり作っていききたいということもお話しさせていただいておりますので、今、御指摘いただいたように、スピード感を持ってこういった議論を進めていって、健全なドローンが普及できる体制を是非作っていきたいと思っております。

○坂村委員 一つ思ったのですけれども、申請している方たちとかは、何か勘違いしている人がいて、規制だらけだと思っている、誤解している人もいるから、勉強しないでそのようなことを言うのは問題があると私は思うのですけれども、規制を緩和してくれと言うのだったら、ちゃんと言う人のほうが勉強するべきだと思うのだけれども、明らかに勉強していないというのもたくさんあるのですけれども、そのような誤解を解くためにも、何か出されたほうがいいような気がします。

ドローンに関しての国土交通省のこれからの方針みたいな、そのようなものを出して誤解を解くことと、早急にそのようなルールを作ることの決意表明を、少なくとも早くすれば、もうちょっと健全に進展するのではないかと思うのです。

○松本課長 ありがとうございます。

今先生がおっしゃったように、二つの方向があると思うのです。

一つは、今先生がおっしゃったように、こういった特区を提案される方たちは、非常に真面目に法令も勉強されていて、それがゆえにちょっと過剰に規制があるのではないかと思ってしまう方、もう一つは、全くそのようなことを気にしないで、飛ばしたいから飛ばしているという方も実はいらっしやると思います。

この二つの方向の方に対して、ちゃんとドローンというものを飛ばすときにはルールがあるのだと。ただ、それは、そんなにがちがちに厳しいルールではなくて、ちゃんと常識的にやれば対応できるような、フレキシブルな要素もきちんと持ったルールになっているのだということ、やはり私ども政府からきちんと発信していかなければいけないと思っております。

発信のあり方も含めて、今、色々なこういった分野のエキスパートの方たちと議論させ

ていただいておりますので、そういったこともやっていきたいと思っております。

○八田座長 ほかの委員の方は、御意見はございますか。

阿曾沼先生、どうぞ。

○阿曾沼委員 ルールを作るときは、せっかくですから、日本の良い環境を生かすルールにしていってほしいですね。

欧米に倣ってとなってしまうがちですが、それによって規制がどんどん強くなってしまわないように議論していただければと思います。

○八田座長 日本がこのような規制に関するルールの先導役になって、外国に範を示す一つのケースになり得るのではないかと思います。

その際に、最終的には全国で使えるガイドラインにするということなのですが、ここでは非常に個別具体的な提案が行われて、個別の場所で提案が行われていますから、そのようなものについては、先ほどのその都度で認可というよりは、条件を定めて使いやすいようにする必要があるのではないのでしょうか。

それをまずは特区でやってみるということを御検討いただければと思うのですが、そのタイムホライズンは大体いつ頃にそのようなことができるのか、それから、これは法律自体を改正する必要があるのか、それとも運用規則を何らかの形で変えればそれで済むのか。要するに、タイムホライズンと必要な法令の改正のタイプについて、御説明いただきたいと思います。

○松本課長 まず、色々な個別の場所を示した御提案をいただけていると承知しておりますけれども、こちらについては、航空交通の状況と照らし合わせて、場合によっては、色々な調整もお願いするようなことがあるかと思います。

その上で、タイムホライズンですけれども、今まさに議論を進めているところなので、確定的には申し上げられませんが、先ほど申し上げた関係者の団体とも連携して検討を進めており、これと歩調を合わせてスピード感を持って取り組みたいと思います。

○坂村委員 夏頃までだったら、いいテンポだと思います。

○松本課長 ドローンの運用に関するルール作りについては、それぐらいのスピード感でやりたいということと、運用とか、あるいは、法令の改正とかの部分ですけれども、運用も含めて現状のままで対応は可能であり、追加の措置は必要ありません。

○坂村委員 できる。

それだったら、問題ない。

○八田座長 では、要するに、むしろその中身を明確にするということですね。

○坂村委員 だから、ルール作りみたいなことをして、それをみんなに周知させるということですね。

○松本課長 はい。

○八田座長 わかりました。

あと、事務局からは何かありますか。

それでは、どうもありがとうございました。今後ともお世話になるとは思いますが、よろしく願いいたします。