内外交差点

# 「そらとぶタクシー」の法的問題 その解消方法とアプローチ

**實上　卓音氏**（そらとぶタクシー社長）　第5／12回

皆様こんにちは。そらとぶタクシー株式会社の代表取締役の實上です。今回はそらとぶタクシーを運用していくにあたって、私たちが直面する法的な問題とその解消方法やアプローチを記事にします。

空飛ぶタクシー（ｅＶＴＯＬ）の実現に向けて、日本ではいくつかの大きな法的課題が存在します。新しいことを始める時には必ず古い法規制の問題に抵触するものですが、この業界はまさに今立ち上がり期を迎えその解消に向けて着実に取り組まなければなりません。

①**型式証明**：まず最大の法的な障壁の一つは、国土交通省からの型式証明取得です。型式証明とは、この航空機が安全に日本の空を飛べるのかという証明であり、科学的や実測的な検証結果を根拠に発行される証明書です。端的に言ってしまえばこれが航空機としての利用許可のような物にあたり、型式証明がなければ航空機は乗客を乗せて空を飛ぶことはできません。従来の航空機に対して行われてきた耐空証明を、ｅＶＴＯＬのような新技術にも適用する必要があるため、基準策定や審査プロセスが課題となっています。私の目から見て、日本で一番始めに型式証明を取得するのは国外機体ではなくＳｋｙＤｒｉｖｅであると予測しています。

②**航空運送事業許可**：運航事業者に求められる航空運送事業許可（ＡＯＣ）も、ｅＶＴＯＬ向けの基準が整っていないため、現状では取得が難しい状況です。ＡＯＣの取得には運用する機体の型式証明が必須になるので、ｅＶＴＯＬでのＡＯＣの取得は現段階では不可能といえます。航空運送事業許可には機体同様にたくさんの基準が設けられており、この事業者が安全に航空機の運用が可能かというところを審査されます。技術面や設備の状況はもちろん、人員計画や運行計画、経営陣や出資者の国籍までが審査に及びます。新規事業でこの審査を通過するのは大手企業でも難しいと言われています。

③**離着陸上**：仮に型式証明を取得して運送事業許可も得た場合はすぐに事業を開始できるかというと、それも難しい状況です。空飛ぶクルマ用のインフラが整っていないからです。そらとぶタクシーにはそれ用の離着陸ポート（Ｖポート）が必要ですが、未だに万博会場にしか導入されていません。都市部でのバーティポート整備においても、航空法・消防法・都市計画法や建築基準法といった既存の法律との整合性を取る必要があり、法整備が求められている状況です。この規制緩和が行われると、皆さんのマンションの屋上にそらとぶタクシーが着陸できる未来もグッと近づきます。

ここまでで、まるで進捗がないかと思われてしまいそうですが、こうした課題に対しては、徐々に法規制の緩和も進んでおり、垂直離着陸機に関するガイドライン整備や、操縦ライセンスに関する新カテゴリーの検討などが行われています。

実際に毎月のようにちょくちょくと航空局のホームページにも追加指針の資料がアップロードされたり、行政機関も日々動いていることは伝わってきます。機体については国際的な認証との調和を図るため、アメリカで先に認証を取得してから日本で適用するケースも想定されており、これが突破口となる可能性があります。ＦＡＡと呼ばれるアメリカの連邦航空局は非常に力が強く、かなり多くの国家にたいして少なからず影響力を持っています。ホンダジェットなどは過去にアメリカで先に体裁を整えた事が成功という結果を導いたとも言われています。

私達そらとぶタクシー株式会社は、様々な会社や投資家から投資を行っていただき運営しております。もちろん航空業界には莫大な費用が必要なのでさらに投資家からの資金を募集していますが、投資家が出資をする際の懸念点の一つが法的規制に関するところでもあります。公的な指針が早く出揃う事で投資家達も投資しやすくなり、市場に大きなマネーが投入され、私達としても早く事業を進めることにつながります。

当初は万博の目玉として設定されていたので、かなり国民の期待も背負っている業界です。行政機関においても無視はできない領域だと認識されていると思います。これらの法的ハードルが解消されていくことで、投資環境が整い、業界全体の普及や実用化のタイムラインも前倒しになることを私たちは期待します。

いかがでしたでしょうか。今回のトピックは今直面している法規制やその問題点と規制の緩和についてお話しをしました。次回は「そらとぶタクシー」と一般乗用旅客事業のシナジーについてお話ししたいと思います。お楽しみに。