

# 東京都 自動走行サンドボックス分科会（第1回） 議事要旨

---

## （開催要領）

- 1 日時 平成29年3月11日（土）10:00～10:44
- 2 場所 羽田空港国内線第一旅客ターミナル 6階 ギャラクシーホール
- 3 出席

### <国>

山本 幸三 内閣府特命担当大臣（地方創生、規制改革）

### <自治体>

小池百合子 東京都知事

松原 忠義 大田区長

### <民間事業者>

守安 功 株式会社ディー・エヌ・エー 代表取締役社長兼CEO

和辻 健二 一般社団法人日本自動車工業会 常務理事

---

鈴木 亘 東京特区推進共同事務局長

（国家戦略特区ワーキンググループ 委員）

安藤 立美 東京都副知事

山本 博之 東京都政策企画局国家戦略特区推進担当部長

山本 仁 警視庁交通部長

---

### <民間有識者>

八田 達夫 国家戦略特別区域諮問会議 有識者議員

坂村 健 国家戦略特別区域諮問会議 有識者議員

阿曾沼 元博 国家戦略特区ワーキンググループ 委員

八代 尚宏 国家戦略特区ワーキンググループ 委員

鎌田 実 東京大学 大学院新領域創成科学研究科 教授

菅沼 直樹 金沢大学 新学術創成研究機構 准教授

### <オブザーバー>

長谷川 豊 警察庁長官官房審議官（交通担当）

渡辺 克也 総務省総合通信基盤局電波部長

三田 紀之 経済産業省製造産業局審議官（製造産業局担当）

島 雅之 国土交通省自動車局次長

青木 由行 国土交通省道路局次長

和田 浩一 国土交通省航空局航空ネットワーク部長

<事務局>

佐々木 基 内閣府 地方創生推進事務局長

藤原 豊 内閣府 地方創生推進事務局審議官

(議事次第)

1 開会

2 議事

(1) 「東京都 自動走行サンドボックス分科会」の設置について

(2) 国家戦略特区における自動走行の取組について

(3) 「東京都 自動走行サンドボックス分科会」当面の進め方(案)について

3 閉会

---

○藤原審議官 それでは、ただいまより第1回「東京都 自動走行サンドボックス分科会」を開催いたします。

出席者につきましては、お時間の制約もございますので、お手元の参考資料1の出席者名簿をもって御紹介にかえさせていただきます。

初めに、山本幸三担当大臣より、御挨拶をよろしくお願いいたします。

○山本大臣 皆さん、おはようございます。「東京都 自動走行サンドボックス分科会」の開催に当たりまして、一言御挨拶を申し上げます。

政府は、一昨年(2019年)の日本再興戦略で、特区における自動走行、いわゆる「レベル4」を見据えた実証実験を行うことを決定いたしました。

これを受けまして、これまでも国家戦略特区では、自動走行の実証を重ねてまいりました。

私自身、昨年11月、仙北市の自動走行バスに試乗いたしまして、新しい技術革新に感銘を受けた次第であります。

他方、そうした実証には、多くの規制や手続が伴うため、これらを抜本的に見直すサンドボックス制度を盛り込んだ改正特区法案を、昨日、国会へ提出したところであります。

当分科会におきましては、小池東京都知事ともしっかりとタッグを組んで、実証実験と具体的な制度設計を進め、我が国発のイノベーションを加速化してまいりたいと思います。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございます。

○藤原審議官 山本大臣、ありがとうございました。

続きまして、小池東京都知事より御挨拶をいただきます。よろしくお願いいたします。

○小池知事 おはようございます。都知事、小池百合子でございます。

ちょうど年度末の土曜日ということでございますが、山本大臣、松原大田区長をはじめ

とする関係者の皆様方、こうやって羽田空港にお集まりいただいていることに私からも感謝を申し上げたく存じます。

今、御指摘のありました自動走行システムでございますけれども、自動車産業、日本の基幹産業でございますが、これをさらに国際的な競争力を向上させる。そして、それを我が国の成長戦略のまた柱にするといった意味で大変意義のあることだと感じております。また、東京都といたしましては、やはり交通量が多い。そして、渋滞の解消をせねばならない。それから、交通事故の減少を図らなければならない、期待しなければならない。それから、高齢化ということもございましょうし、交通弱者の移動手段を確保することなど、社会的な課題がてんこ盛りの分野でございます。ぜひ、そのブレークスルーができる、その可能性を探っていきたいと思っております。

東京都として、実用化に向けた研究開発、そして実証実験にはスピード感を持って取り組んでまいりたいと考えております。

さらには、2020年東京大会が控えているということもございまして、羽田空港の周辺地域を、我が国の最先端技術を国内外に発信するショーウィンドーになるかと思っております。ショーウィンドーにした上で、さらにそれが2020年のレガシーになっていくということをもイメージしているところでございます。

こんな思いから、先月の区域会議で「東京都 自動走行サンドボックス分科会」の設置を提言させていただき、そして今回、本日の第1回の会議の開催につながったこと、感謝申し上げます。

本分科会には、自動走行の関係者が一堂に会していただいております。実用化を推進する大きな原動力となっていただきますよう、よろしくお願いを申し上げます。

皆様方と強力なタッグを組みまして、先端的な自動走行の実証実験、その成果をサンドボックス特区の制度検討に反映させていきたい。このように考えております。

なお、自動走行関連の法令手続は種々あるわけでございますけれども、この関連する法令手続、それから、情報提供をワンストップで行っていくことがスピードを加速させることにつながるのではないかとということで、そのセンターをこの分科会に早期に設置していただきますよう、よろしく御検討のほどお願い申し上げます。

本日は、闊達な議論を期待いたしております。よろしくお願いたします。

○藤原審議官 ありがとうございます。

続きまして、松原大田区長より御挨拶をいただきます。よろしくお願いたします。

○松原区長 どうも、皆さんおはようございます。ただいま御紹介いただきました大田区長の松原でございます。

大田区は、本日もお見えになっておられる内閣府の皆様、そして国家戦略特区諮問会議の皆様の大変厚い御指導と御支援をいただき、特区民泊にチャレンジし、規制緩和の流れが社会を変えていくということを全国に先駆けて経験してきた自治体でございます。

今また、自動走行という世界的に見ても大変重要な課題について、小池百合子東京都知

事の御提案によりまして、この羽田から始まろうとしていることに大変感激をしているところでございます。

私どもは、国家戦略特区制度を活用し、羽田空港跡地第1ゾーンのまちづくりを現在進めており、第1期の整備事業者を公募しているところで、今年5月には事業者を決定する予定でございます。

日本の玄関口であります羽田空港の周辺は、各ターミナル、第1ゾーン、第2ゾーン、さらには都心や臨海部にもつながる道路ネットワークがあります。とりわけ第1ゾーン周辺は、海外のお客様にも御覧になりやすい実証フィールドにふさわしいエリアで、空港と跡地第1ゾーンを結ぶ自動走行ができれば、新しいアクセスともなると思います。

このたびの東京都自動走行サンドボックス分科会をはじめ国家戦略特区のチャレンジによって、また跡地のまちづくりを推し進めることで、空港を中心とするこの地域を、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を見据えた我が国の最先端技術を発信するショーケースにしていきたいと思いますと考えております。

そのためにも、本日の会議を嚆矢として、皆様と手を携え、私ども大田区も積極的に動いてまいり所存でございますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

○藤原審議官 どうもありがとうございました。

それでは、プレスの皆様はこちらで退席をお願いいたします。

(報道関係者退室)

○藤原審議官 それでは、議事に入らせていただきます。

まず初めに、議題(1)の「東京都 自動走行サンドボックス分科会」の設置につきまして、資料1と資料2をもとに御説明させていただきます。

まず、資料1を御覧ください。

当分科会につきましては、先月10日に開催しました区域会議におきまして、先ほど小池知事からもお話がございました、知事からの御提案によりまして、最先端の実証実験に取り組み、現行制度や手続の見直しを図るサンドボックス特区制度の構築を目的として、設置することを決定いたしました。

また、2にございますように、構成員につきましては、区域会議と同様に、国、自治体及び民間事業者の3者で構成し、議題により必要な者を加えることができることにしております。

続きまして、お手元の資料2を御覧ください。

当分科会の運営規則(案)としまして、会議の公表などを定めてございます。既に東京都でも都市再生分科会等、別の分科会をつくっていただいておりますが、それに準じたものとさせていただきます。

こちらにつきまして、御意見等、何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本運営規則を原案のとおり決定させていただきます。

続きまして、議題(2)の、国家戦略特区におけます自動走行のこれまでの取り組みに

つきまして、A3判の資料3に基づきまして、簡単に御説明をさせていただきます。

今から2年ほど前の2015年1月ですが、近未来技術実証特区検討会を内閣府に設置させていただきました。主に自動走行、ドローンの2つの流れがあるのですが、左側が自動走行の流れになってございますが、様々な実証、それから、制度制約について検討してきた次第でございます。

特に昨年、成長戦略に基づきまして、公道での実証実験を行ってきましたが、特に特区では、やはり制度改正の事業を伴うような、すなわち制度制約を解決するようなプロジェクトを選定して実施してまいりました。

先ほど山本大臣からもお話がございましたが、特に昨年11月に秋田県仙北市で、本日お越しのディー・エヌ・エーさんと共同で、ドライバーのいない、ハンドルもアクセルもない車両で公道での実証実験を行いました。ただ、これは成長戦略が要請しているような、遠隔装置を通じた監視というものを伴わない、ある意味、まだベーシックなレベルでの実証実験であったのですが、それでもまだ、やはり事前の規制・手続等の煩雑さがどうしても残るという状況でございました。

今後、さらに先端的な実証が行われていくのに当たって、こういった煩雑をどう改善していくことが一つのポイントになるわけでございますけれども、まさにこれを解決するという意味で、この資料にもありますとおり、昨年11月から国家戦略特区諮問会議で数度にわたりまして、ディー・エヌ・エーさんをはじめ様々な方においていただきまして、このサンドボックス特区の導入ということについて検討・議論を行ってきた次第でございます。

こうした議論を受けまして、この資料3の後ろに参考資料がついてございますが、こちらも先ほど大臣よりお話がございましたけれども、昨日、このサンドボックス制度の検討を含めた9項目を盛り込んだ改正特区法案を閣議決定し、国会へ提出させていただきます。

このサンドボックス関係の条文で、この参考資料の2ページに記載してございますが、まず、第37条の7の、先ほど小池知事からお話のございました、いわゆるワンストップセンターをイメージして既に条文化をさせていただいております。

また、むしろこちらが本旨でございますが、検討規定がございます。これは附則の第2条に、政府として、このサンドボックス制度、すなわち事前の規制・手続の抜本的見直しを1年以内に検討して措置をしていくということを条文化してございます。こちらの分科会の議論を、この流れに十分に反映していくことが大変重要だと考えておる次第でございます。

なお、この「自動運転」という言葉が日本の法律に初めて規定されるのがこの法案であります。

とりあえず事務局からは以上でございますが、当面の進め方につきまして、東京特区推進共同事務局の山本部長より御説明をお願いいたします。

○山本部長 資料4を御説明させていただきます。

サンドボックス分科会の当面の進め方でございますけれども、まず4月以降は高い頻度で開催しまして、必要に応じまして先端的な実証実験にも取り組んでいきたいと考えております。その後、実証実験の成果、課題等も踏まえまして、6月の日本再興戦略も活用しまして、年内、早ければ秋を目途に、サンドボックス制度に関する具体の提言のとりまとめを目指していきたいと考えております。引き続き、年度内には分科会の開催と実証実験の実施に取り組んでまいりますけれども、こういった取組を通じまして、できる限り早期に、特区法の改正によるサンドボックス制度が実現されるよう、分科会としましても精力的に取り組んでいきたいと考えているところでございます。

説明は以上でございます。

○藤原審議官 ありがとうございます。

事務局からの説明は以上でございますけれども、ここから民間有識者の方々より御意見を頂戴したいと思います。

まず、鈴木東京特区推進共同事務局長より御発言をお願いいたします。

○鈴木事務局長 それでは、私の方からは、先ほど知事から御提案させていただきましたワンストップセンターについて補足をさせていただきます。

今後、民間事業者につきましては、自動車メーカーに加えてIT分野など幅広い分野から参加をしていただきたいと考えております。また、いわゆる日本企業だけではなくて、日本法人を持つ、日本で活躍する世界の企業にも参加を呼びかけたいと思います。これに伴いまして、事業者による自動走行の提案内容も数多くなり、内容も多様化するものと考えられます。

そうした中、今回の分科会は道路交通法、道路運送車両法、電波法など、所管する関係省庁に御参加いただいておりますけれども、今後、分科会メンバーによるワンストップセンターが設置されますと、多種多様な民間事業者の提案に係る法手続について格段のスピードアップが求められます。ぜひ実現に向けて御尽力をいただければと考えております。

そして、先ほど知事から御発言があったとおり、単なる実証実験ではなくて、せっかく羽田というすばらしい場所で、まさに先端技術のショーウインドーになる場所でございますので、この地で実用まで行きたいと考えておりますので、ぜひ御協力のほどをどうぞよろしくをお願いいたします。

○藤原審議官 ありがとうございます。

申し遅れましたけれども、本日の区域会議に先駆けて、このサンドボックス制度につきまして東京特区推進共同事務局会議も今週火曜日に行わせていただきました。共同事務局の会議も頻度を高め、本件についても議論してまいりたいと思いますので、よろしく願いいたします。

続きまして、本日は国家戦略特区諮問会議の議員の方々にもおいでいただいております。

まず、八田議員よりお願いいたします。

○八田議員 このサンドボックスという仕組みは、事前規制がない分野で、一定の監視の

下に、事業者に自由に実験してもらいながら、新しい規制を設計していこうというものです。イギリスで生まれましたが、イギリスは、金融が得意なので、自動運転についてではなくてフィンテックについてやったわけです。それを、日本では先ほど小池知事がおっしゃったように、自動車産業という日本に非常に重要な産業でやろうというわけです。

しかも、先ほど大田区長もおっしゃったように、羽田でやって、人々が見られる場所にすることに非常に意義があると思います。このサンドボックスは、対象も場所も良いので、できるだけ早く、うまく実用化できるようにしたいと思います。

○藤原審議官 ありがとうございます。

続きまして、同じく諮問会議議員でいらっしやいます坂村議員、よろしく願いいたします。

○坂村議員 坂村です。

自動運転車で日本は技術的には最先端を走っていると思います。しかし、日本は慣れているリスクは容認しても、新しいものにはゼロリスクを求めるという強い認知バイアスの傾向があります。米国では「レベル4」はこれからといっても、実はGoogleは既に強度の弱視者の方がドライバーとして乗車する形で、既に30万キロメートルの実質「レベル4」的走行に成功しています。

米国は2016年に、自動運転の人工知能はドライバーであるとして、ウィーン条約をスルーする形で「レベル4」の無人運転を容認する見解を示しています。正攻法とは言えませんが、逆に言いますと、未知への恐怖でゼロリスクを求めるといって、社会全体のメリットを判断してくれるだろうという国民に対する信頼があるからこそ、こういう結果オーライの判断ができるのではないかと私は思うわけです。

テスラのモデルSは「レベル2」なのですが、実質、米国では手放し運転が常套化しています。その自動運転モードで昨年7月に幾つかの悪い条件が加わって不幸な事故が起きてしまいました。それでも米国は冷静で、テスラのモデルSの自動運転のおかげで重大事故が回避される動画が何本もインターネットにアップされて、手動運転よりも全体としては確実に低リスクであるというコンセンサスができつつあります。

もちろん、羽田でこんななし崩し的な「レベル4」のようなことは起こらないでしょうが、羽田でも絶対事故が起こらないとは言えないのは工学者なら誰でも同意してくれると思います。だからこそ、事故が起こったとき、どうするかを調査報告体制や保険まで含めて、しっかり考えて、それをオープンにするべきではないかということが私の意見です。

ゼロリスクを求められた結果、事故が起こる想定が許されないで、避難訓練さえ行わなかった結果、どうなったかが東日本大震災での原発事故に対する工学者としての苦い教訓です。想定外だったから事故が起こったわけではありません。どんなに想定しても、リスクはゼロにできない。そういうことを想定していなかったことが想定外問題の本質なのです。

スタート時に何を縁起の悪い話をとられるかもしれませんが、縁起が悪いとして目を向けないことこそ想定外への道です。安易に「事故は起こしていけないので、絶対、安全

に気をつけています」などということは言ってほしくない。想定しているからこそ事故の対応をきちんとセットしてあると言える胆力を持ってほしい。また、万が一、事故が起っても「レベル4」の普及は確実に交通事故のない、悲劇のない未来につながる道という確信を持って、全体としてはより安全な未来のためにめげないで続ける胆力を持ってほしいと思います。

ゼロリスク信仰という日本の最大の見えない岩盤。これこそ岩盤だと私は思っているのですが、そこに穴を空けるためのせっかくのサンドボックス特区です。安全に関わるイノベーションで試されるのは技術力以上に胆力であるということに肝に銘じてほしいという言葉、このキックオフの、第1回目の会議に送りたいと思います。

以上です。

○藤原審議官 ありがとうございます。

続きまして、特区ワーキンググループの委員でいらっしゃいます阿曾沼委員、よろしくお願ひします。

○阿曾沼委員 今回のサンドボックス特区は、最先端技術の融合、テクノロジーフェュージョンとでもいいでしょうか、そのスピードアップの為にアクセルを踏み込む重要な起点となり、また一面では通過点ということになるかと思ひます。技術の融合だけではなくて、省庁間をまたがった組織の融合、そして社会との価値観の融合を目指していく非常に重要な実験の場であると思ひます。

また、近未来技術の実証、実験は単なる技術進展を促すだけではなくて、近未来の環境にふさわしい文化を創造していくことにほかなりません。この文化創造自身が我が国にとって非常に重要であると考えております。その意味でも、この実験が社会通念を変えて、新しい環境にふさわしい仕組みを整備していくのに資するものでなくてはなりません。そして、結果を求めていかなければならないと思ひます。

坂村先生もおっしゃいましたけれども、まさに100:0という世界はないわけであります。本日の会議の場所は羽田空港ですが、そこに行き来する飛行機、この飛行機的设计は御承知のようにフェールセーフという概念で设计されています。人間は誰でも間違える、機械は時として故障することを前提に、フェールセーフという発想でハードウェア、ソフトウェア、環境的设计をしているわけであります。もしもの事があっても大事故にならない、もし有ったとしても同じ失敗を繰り返さない様にトレーサビリティがキチンとできる、このフェールセーフの概念が非常に重要であると思ひております。

幾多の障害があろうかと思ひますが、ひるまぬ精神力、果敢な挑戦、それから、スピード感を持ったプロジェクト推進というものを望んでおります。

○藤原審議官 ありがとうございます。

続きまして、同じくワーキンググループ委員の八代委員、お願ひいたします。

○八代委員 今、小池知事はじめ色々な方からお話がありましたように、今回の自動走行サンドボックス分科会は、自動走行についての事前的な規制をできるだけ取り払って事後



的規制を強化する、まさに規制改革の王道の考え方を体現したものであると思います。このアプローチは、先ほども坂村議員がおっしゃったように、工学的なものだけではなく、社会的・組織的な改革にもつながる面があるのではないかと。やはり少しでもリスクがあればやらないという従来の省庁の考え方を改善して、どうやったら事後的なチェックで対応できるかを考える場となる。

この考え方は、例えば今、東京でも問題になっています都市住宅開発といいますが、非常に古い、日照権の保護や詳細な容積率規制とかが住みよい東京を妨げている面があります。ぜひ、自動走行以外の面でも、第2、第3のサンドボックスを東京都との協力で特区でつくっていただきたいと思います。その意味でも、今回の自動走行サンドボックスというものは、規制改革の歴史において先駆的な役割を果たすのではないかと考えております。

○藤原審議官 ありがとうございます。

続きまして、本日は自動走行分野の専門家でいらっしゃいます、東京大学の鎌田教授と、金沢大学の菅沼准教授にもおいでいただいております。お二人からも御発言をいただきたいと思います。

まず、鎌田教授、お願いいたします。

○鎌田教授 東京大学の鎌田と申します。

私は経産省、国交省の自動走行ビジネス検討会の座長とか、それから、国交省の車両安全対策検討会の座長を担当しております、自動走行の關係に幾つか関わりを持っております。

たまたまなのですけれども、先日、日経新聞に自動走行の最近の状況というもので3,000字ほど記事を書かせていただきましたので、もし御関心のある方がいらっしゃれば御覧いただければと思います。

ということで、余り細かいことは申し上げませんが、まだまだ自動走行を実現するためには、社会に実装するためには技術開発が相当要するというのが私の認識でございます、こういう実証実験を重ねて、早く世界のフロントランナーになっていくのが必要かなと思っています。そういう意味で羽田で、あるいは東京オリンピック・パラリンピックに向けてという流れは非常に重要と考えております。

事務局からはいろんな手続を簡略化というところから入るというふうにお伺いしているのですけれども、先ほど坂村先生がおっしゃった安全とリスクに対する対処をどうするかというところまでもっと切り込んでいって、実証をやる主体である事業者さんがやりやすいような形で場を用意していただけるとありがたいと思っております。

以上でございます。

○藤原審議官 ありがとうございます。

続きまして、菅沼准教授、お願いいたします。

○菅沼准教授 金沢大学の菅沼と申します。

私は、1998年頃から市街地向けの自動運転の研究を開始してございまして、かれこれ20

年近く専門家として研究をやっている立場から申し上げたいと思います。

私どもの研究室は、2015年2月、今から2年前になりますけれども、その当時から国内の大学では初めてとなる公道での走行実験というものを実際の車両を使って行ってございまして、まさに公道で実証を行う。まさに実フィールドで実証を行うことが技術開発、ひいては技術開発の状況を国民の皆様、いろいろな方々に知っていただく。もちろん、知事がおっしゃられましたように、世界の方々に知っていただくという、非常に大きな意味があると考えてございます。

かれこれ20年前になりますと、これまで自動車が自動で動くというのは、例えばインフラに磁石等を埋めるとか、大変な大きな投資を行わないと難しいという時代がございましたが、近年のAIの技術進歩、もしくはいろいろな技術進歩に伴いまして、いわゆる車両が自律的に走行できるという環境が大きく整ってきているように考えてございます。

先ほど皆様からお話もありましたが、日本というものはこの自動運転の技術において世界最先端を行かないといけない。行くことによって日本の産業の主要の柱である自動車産業が今後20年、30年と柱として立っていくためには重要な技術であると考えてございまして、この東京都自動走行サンドボックス分科会の今後の進行をもちまして、自動運転の実証実験がよりよい形で、よりスムーズに進むことが日本の産業力の強化、ひいては国民に対する日本のプレゼンスが高いのだということを示す意味でも、非常に大きな意味を持っていると思っています。

この会議を通しまして、我々も多大な貢献をしていけたらいいかと考えてございます。

○藤原審議官 どうもありがとうございました。

続きまして、民間事業者の方々からも御発言をお願いしたいと思います。

まず、株式会社ディー・エヌ・エーの守安社長からお願いいたします。

○守安社長 ディー・エヌ・エーの守安でございます。本日発言する機会をいただきまして、誠にありがとうございます。

当社は2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けて、そこで無人運転サービス実現を目指して、これまで国家戦略特区において自動運転の実証実験を計7回実施することができて、延べ2,800人の一般ユーザーの方、先ほど大臣にも試乗いただきましたけれども、これまでこのような経験をしてまいりました。

この度、まさにオリンピック・パラリンピックの開催される東京において実証実験に向けた検討が開始されると伺い、また、このように検討の場にもお呼びいただいて大変感謝しております。

我々としても、サンドボックスを活用した実証実験については、関係各所の御理解や安全確保などの実施環境が整うことを前提に、年内実施も含めて検討を進めてまいりたいと考えております。

そして、実証実験だけでなく、やはり2020年に実用化を見据えた形でこれがつながっていけばいいなと思っておりますので、ぜひ御協力をお願いしたいと思っております。

○藤原審議官 ありがとうございます。

続きまして、一般社団法人日本自動車工業会の和辻常務理事よりお願いいたします。

○和辻常務理事 この分科会で「レベル4」を見据えた最先端の自動走行の実証実験に取り組まれること。これは自動車工業会にとって大変ありがたくて、具体的な検討に参加し、協力をしていきたいと考えてございます。

当会は自動運転ビジョンというものがございまして、世界で最も安全、効率的で、自由なモビリティ社会の実現ということを謳ってございます。自動車業界として、交通事故ゼロの社会の実現と、東京で2度目になりますパラリンピック開催を契機とした、いつでも、どこでも、誰でも自由に移動できる社会像。これを提示していきたいと考えてございます。

自動運転実証に当たっては、車両技術はもちろんでございますが、そのみならず、交通インフラ全体で自動運転のレベルアップを図ることが肝要であると思っております。特に「レベル4」の実証という、これまでにない取組。これにチャレンジする上ではインフラやルールなどの環境整備、国家戦略特区制度の活用、輸送サービス事業者との連携の枠組みづくりが必要となると考えてございます。

環境整備につきましては、交通ルール整備、道路インフラの整備、通信活用の方策検討も含めまして、関係省庁、それから、IT、電気通信などの他業界の方々との体制づくりが必要でございます。御協力・御支援をお願いしたいと思っております。

当会としては、特区制度の活用などによりまして、羽田空港周辺の一般道、臨海副都心地区の一般道、羽田から選手村間の自動車専用道。この3カ所での実施を検討していきたいと考えてございます。東京オリンピック・パラリンピックを契機に、我が国のすぐれた最先端技術、モビリティを国内外に発信し、アピールするとともに、こうした取組の成果が2020年以降のレガシーとしていけるように取り組んでまいりたいと思っております。

○藤原審議官 ありがとうございます。

申し遅れましたけれども、民間事業者からの御参加につきましては、本日は2者においていただいておりますが、今後、必要に応じて、またメンバーの拡大も図らせていただきたいと思いますと考えてございます。

続きまして、本日はオブザーバーといたしまして、関係省庁の方々にも御出席をいただいております。順に御発言をいただきたいと思いますと思っております。

まず、警察庁長官官房の長谷川審議官よりお願いいたします。

○長谷川審議官 警察庁でございます。

自動運転技術につきましては、既に御指摘がございましたように、将来における交通事故の削減ですとか、渋滞の緩和などを図る上で不可欠な技術になると考えられております。警察といたしましても、その進展を支援・促進する観点から取組を進めてございます。

自動運転技術を搭載した自動車の公道での実証実験につきましては、運転者が運転席に乗車して、周囲の状況等を監視し、緊急時等に必要な操作を行うものであれば、何ら警察

への事前の調整や許可を要することなく、現行の道路交通法において可能でございまして、警察といたしましても円滑な実験の実施のために積極的に取り組んできております。

羽田空港周辺地域等におけます近未来技術の実証を促進する東京圏国家戦略特別区域において、安全性を確保しつつ自動運転の実証実験が円滑に実施できるよう、的確に対応してまいり所存でございます。

○藤原審議官 ありがとうございます。

続きまして、総務省総合通信基盤局の渡辺電波部長、お願いいたします。

○渡辺電波部長 総務省でございます。

総務省におきましては、自動走行システムにおいて、周囲の情報を検知・把握するための車車間の通信システムですとか、あとはミリ波のレーダーといったものに向けましての電波利用のシステムを安心して便利に使っていただけるよう、制度整備等に取り組まさせていただきますところでございます。

また、世界的には車とネットワークがつながるコネクテッドカーといった概念が新しいビジネスとかサービスといったものを生み出す源泉として注目をされている状況にあると認識しています。今後、それらの動向にも留意しながら進めていくことも必要だと認識しているところでございます。

引き続き、本日お集まりの関係府省、自治体の皆様、民間の方々と緊密に連絡をとらせていただきながら、単なる机上の議論に留まらず、ユーザーの皆様に実感していただけるような成果を出せるよう、また、迅速に様々なことに取り組むことができるよう、積極的に貢献させていただきたいと考えてございます。

どうぞよろしくお願いいたします。

○藤原審議官 ありがとうございます。

続きまして、経済産業省製造産業局の三田審議官、お願いします。

○三田審議官 経済産業省でございます。

私ども、この自動走行は自動車という基幹産業の将来を左右するだけでなく、機器だけでなくサービスも含めた、移動に関するあらゆる産業を変えていくものであると考えておるところでございます。

また一方で、まさに交通事故の削減、人手不足、移動弱者といった社会課題を解消するというところでございまして、このためには技術とともに事業化。この両方で世界最先端を目指したいと考えております。

このため、私どもは具体的なビジネスモデルを念頭に、車内に運転者がいない公道実証実験を2つ進めておりまして、1つはドライバー不足解消のための高速道路でのトラックの隊列走行。もう1つは、ドライバー不足や路線の廃止などにより移動ニーズが満たされていない地域の足。これを自動走行で提供するプロジェクトを進めているところでございます。

これらに当たっては、技術の完全な確立を待たずに、制度やインフラで補いつつ、専用

空間、過疎地域など、簡単なシーンからスタートして、2020年ごろには実用化したいと考えております。

ただ、これらのプロジェクトはまだまだ社会実装に向けた第一歩でございます。まさに今回、本分科会で御検討いただくわけですけれども、2020年の東京オリンピック・パラリンピックを契機として、羽田や臨海地域など、まさに都市部のより複雑なシーンでの実証をぜひ進めていきたいと考えております。

これに当たりましては、まさに民間の創意工夫が発揮されるように私どもも、まさに先ほど申し上げました技術と事業化。この両面で産業界、関係省庁と連携して、協力していきたいと考えております。

○藤原審議官 ありがとうございます。

国土交通省からは、3つの部局の方々においでいただいております。

まずは、自動車局の島次長、お願いいたします。

○島次長 国土交通省自動車局でございます。

国土交通省におきましては、自動運転に関係します道路とか自動車の車両技術といった担当をしておりますことから、昨年12月、私ども大臣を本部長とします自動運転戦略本部というものを設置しまして、省を挙げて取組を加速させていただいているところでございます。

また、先日開催されました国家戦略特別区域諮問会議におきましては、私どもの石井大臣の方から日本版レギュラトリーサンドボックス制度の検討につきましては、先ほど鎌田先生からもお話がございましたとおり、安全確保をどうするかといったことを前提に関係省庁と連携してまいりたいという発言をさせていただいた次第でございます。

こういった点を踏まえまして、公道の実証実験の実施加速に向けまして、日本再興戦略2016にも記載がございましたとおり、先般、ハンドルやアクセルペダルのない自動走行車の走行実験を広く可能とするための車両基準の措置を講じたところでございます。こういった措置も活用いただきながら、自動運転の早期実用化に向けて、また自動運転のメリットを広く理解していただけるよう、本日御出席の皆様と連携しながら積極的に取り組んでまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○藤原審議官 ありがとうございます。

続きまして、道路局の青木次長、お願いします。

○青木次長 道路局でございます。

自動運転を円滑に実施していくためには、恐らく車車間の情報のやりとり、それから、路車間のシステム。これを両方進化させていくことが大変重要であると思っております。

先ほど自工会さんからも、交通インフラについてレベルアップをというお話を頂戴したのですが、私どもも例えば、車載カメラなどのセンシングの技術といったものが今、進展してございますので、こういった、例えば点群データというものを活用しながら、道路基盤地図をしっかりと収集できるような仕組み。そして、そういったことから自動運転

を支援するために、道路側から情報提供を行うような新しいシステムのあり方。こういったことをぜひ検討させていただきたいと思っております。

また、私どもの担当しております道の駅というものがあるのですが、この道の駅を拠点とした自動運転サービスをこの夏ぐらいから実装に向けた取組を始めたいと思っております、ぜひ、この分科会とも連携させていただきながら協力をさせていただきたいと考えております。

以上でございます。

○藤原審議官 ありがとうございます。

最後に、航空局の和田航空ネットワーク部長、お願いいたします。

○和田航空ネットワーク部長 羽田空港は去年の利用者数が過去最高の8,000万人に達しました。このような自動運転という日本の優れた技術を世界に発信していくプロジェクトの実証実験の場として羽田空港を選んでいただきましたので、我々としても、できる限り御協力をさせていただきたいと思っております。

航空局では、2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、そしてまた、東京の国際競争力の強化ですとか、インバウンドの更なる増加に向けまして、羽田空港の飛行経路の見直し等によりまして、国際線の便数を一日当たり50便増やすという取組を進めておるところでございます、皆様の御理解・御協力を賜ればと思います。

よろしくお願いいたします。

○藤原審議官 ありがとうございます。

警視庁の山本交通部長よりもお願いいたします。

○山本交通部長 警視庁でございます。

警視庁も、都内における重大交通事故、各種交通事故の防止に全力で取り組んでいるところでございますが、高齢運転者によりますアクセルとブレーキの踏み間違えによる死亡事故が発生するなど、なかなか難しい問題を抱えております。自動運転技術は、このような事故の防止に大変寄与する技術と認識いたしておりますので、警視庁といたしましては関係部局と連携を図りつつ、警察庁から必要な指導をいただきながら、しっかりと今回の実証実験が円滑に推移するよう、的確に取り組んでまいります。

どうぞよろしくお願いいたします。

○藤原審議官 ありがとうございます。

一通り御出席者の皆様の御意見を頂戴いたしました。ほかに御質問・御意見がございましたらよろしくお願いいたします。

小池知事、いかがでしょうか。

○小池知事 ありがとうございます。

今、各分野、役所、御関係の方、そして有識者の皆様方の大変力強いお話を伺わせていただきました。

まず、この羽田空港、大田区でここを活用させていただくというのは、私、デンマーク

のコペンハーゲンの空港に入るときに、風力発電が林のようにばあっと並んでいるのです。今、デンマークは確か、風力による国内電力消費需要のほとんど、4割ぐらいまでいっているのですが、国はこれで動いていますということをアピールしている最高の舞台だなど思っておりました。そういうことで、羽田空港を活用するという事は、先ほどの8,000万人の方々にひょっとして、ちょっと行ってみようではないかみたいな、観光スポットではありませんけれども、国の強みのPRというには絶好の場所ではないかと思っております。

それから、この分野は大変、国際競争が激しゅうございますので、今回のようにワンストップセンターの設置を提案させていただいておりますけれども、自動走行関係の法令手続であるとか、情報提供の共有であるとか、時には競い合いであるとか、そういったことをぜひ活用できる、そのような環境を整えていただいて、現在、政府でも検討を進めておられる、このサンドボックス特区と相まって、格段の実証実験のスピードアップが図られますよう、よろしくお願ひ申し上げます。

それから、番外編なのですが、私、ずっと無電柱化にこだわっておりまして、この度、おかげさまで国の法律ができました。これから道路に埋設をすることが多くなると思うのですけれども、道路が考える道路になっていくと、移動体と道路の機能ががうまく相まっていけばどうかと、素人の考えなのですけれども、そんなことを考え、これからの東京都も2025年に人口がピークアウトし、高齢化が急速に進んでいく中において、安全で安心で、かつ日本経済が伸びていくという、この3拍子揃ったものになっていきますように期待を申し上げたいと思います。

今日はありがとうございます。

○藤原審議官 どうもありがとうございました。

ただいま、都知事より改めて御提案いただきましたけれども、自動走行のワンストップセンターで、これは東京都におけます前例もございますが、開業ワンストップセンターと同様に、必ずしも法律上の措置を待たなくても設置が可能だというふうになってございますので、速やかに事務的にも検討作業を進めてまいりたいと思っております。

ほかに御質問・御意見等はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、最後に山本大臣より御発言をお願いいたします。

○山本大臣 皆さま方の積極的な御意見、ありがとうございました。

私はサンドボックスと聞いたときに、一体、何のことかと思いましたが、これが目に見える形で、こういうものがサンドボックスなのだということがわかるようになるのは非常に意義があるのではないかという気がいたしております。その意味でも、ぜひこれを成功させ、そして世界中の方が見るというように持っていくことができればと思っております。

特に東京都は、小池知事になってから特区を最大限活用していただいております、大変ありがたく思っております。また、この自動走行サンドボックスが大田区で行われるということで、大田区にはまた特区を活用していただいて、私も大臣になってからすぐ、特

区民泊の現場を拝見させていただきましたけれども、大変ありがたく思っております。

知事も申されたように、この自動走行の分野は世界がしのぎを削っている。どこが最初にこれを実現できるかによって経済のリーダーとなれるかどうかの決め手になるわけでありまして、そういう意味では、これは国を挙げて、総力を挙げてやっていかなければなりません。そのために、この自動走行サンドボックスは極めて国家の競争戦略の要であると思っておりますので、ぜひ成功させていただきたいと思っております。

知事から御指摘のありましたワンストップセンターは、これも非常に意義のある御提案であると思っておりますので、早急に検討して実現を図りたいと思っております。ぜひ、世界一、自由度の高い実証フィールドということでこの羽田が轟くことを大いに期待しております。皆さま方の御協力をよろしく申し上げます。

今日はありがとうございました。

○藤原審議官 山本大臣、ありがとうございました。

お話もございましたけれども、本日いただいた全ての御意見は、次回の分科会につなげてまいりたいと思っております。

次回の日程につきましては、後日、事務局より御連絡を申し上げたいと思っております。

それでは、時間になりましたので、本分科会の第1回目を終了させていただきます。

本日はどうもありがとうございました。