

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 5月12日（金） 11:30～12:06
- 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 鈴木 亘 学習院大学経済学部経済学科教授
- 委員 原 英史 株式会社政策工房代表取締役社長

<関係省庁>

- 久保田 秀暢 国土交通省自動車局技術政策課国際業務室長
- 鶴田 浩久 国土交通省自動車局旅客課長
- 福田 ゆきの 国土交通省自動車局貨物課総括課課長補佐
- 西尾 崇 国土交通省道路局道路交通管理課高度道路交通システム推進室長
- 山本 英貴 国土交通省総合政策局政策課政策企画官
- 佐野 裕子 警察庁長官官房参事官（高度道路交通政策担当）
- 二宮 健 警察庁交通局交通企画課課長補佐

<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
- 福田 修 内閣府地方創生推進事務局

（議事次第）

- 1 開会
- 2 議事 サンドボックス制度（自動走行）、完全自動走行
- 3 閉会

○事務局 遅くなってしまって申しわけございませんが、ただいまから成長戦略に関するヒアリングを行わせていただきます。1コマ目、サンドボックス制度と完全自動走行のパートにつきまして、国交省と警察庁の方にお越しいただいております。今日は限られたお時間でございますが、どうぞよろしく願いいたします。

それでは八田座長、よろしく願いいたします。

○八田座長 どうも本当にいつ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。

それでは、今度の成長戦略に向けてのサンドボックス制度に関して御説明いただきたいと思います。

まず、国交省からお願いいたします。

○久保田室長 いただいた紙ベースでお話しさせていただければよろしいですか。

○事務局 そちらの概要の紙を先生方の前に置いています。あと、短冊協議で使った文案をセットしております。

○久保田室長 いただいたのは「事後チェックルール」を整備することで手続の撤廃ないし必要最小限にまでするというものの一つの具体的な話として、ハンドル・アクセル・ブレーキペダルを備えない車両の公道実証実験について、特区自治体の一層の協力・連携のもとで、道路運送車両法の保安基準に係るさらなる規制手続の見直しを行うという、このところだと理解しております。

そもそもハンドル・アクセル・ブレーキ等を備えない車両の公道実証実験ということは何かということで、資料を用意させていただきました。

最後の3枚目になるのですが、順番が逆になって済みません。自動運転車両の公道実証に必要な手続というのは、保安基準に合っていれば特段の手続は要りませんということで、実質上手放し運転の車であっても、今、車両法上の特別の手続は要りません。普通の車検だけとっていただければ大丈夫という形になっております。

実はアメリカなどで大分緩和された手続になっているなどは思っておりますので、よくメーカーがハンドルを手放しでモーターショーのときなどにぐるぐるとか、首都高などで走る。あれは実は何の手続もとらない。普通の車検をとっているだけです。特別の基準がとられているわけではありません。

1枚戻っていただいて、ただ、車にはハンドル・ブレーキ・アクセルを備えなさいという規制があります。ただ、自動運転になってくると、そういうのがなくてもいいよねということで、こういうものは基準緩和をしても公道を走れるようにしましょうと、2月にそういう手続をやりました。これは未来投資会議などの総理の発言などでも、2017年までに必要な実証を可能とすることも含め制度・インフラを整備するということも踏まえて、無人の自動走行移動サービスの車は当然ハンドル・アクセル・ブレーキペダルなどは要りませんから、そういうものについてできる枠組みをつくりまして、今まさに申請を待っているところという状況です。

具体的には、そういうもの、安全対策措置を個別にこれからヒアリングしてやっていけないと思っていますが、その個別のヒアリングというものも、我々が恣意的に動いては結局事業者に負担をかけますので、ちゃんと公開というか、専門の先生に入ってもらって、どんな議事をしたかを公開しながら進めていこうとは思っていますが、今のところ全然こういう車の申請あるいは申請の前の相談もまだ何も来ていない状況で、要は車が

まだできていないというのが我々の状況でして、昨日この短冊とかの協議でいただいたのですけれども、ハンドル・アクセル・ブレーキペダルを備えない車両に係るさらなる規制手続の見直しを行うというところの協議をいただいたのですが、このさらなるというところが、まだ枠組みをつくって、我々としては自動運転を推進していきたい立場なものですから、いろいろ早く持ってきてくださいとか事業者にも声をかけながら、相談は幾らでも乗りますからとやってまだ全然来ていない状況なものですから、さらなるというところの具体的なイメージとかがわからない中でこう書かれてしまうと、なかなか難しいということです。

まず、今つくった制度を回していくのを我々としてもどんどん推進していきたいし、事業者にぜひ活用していきたいということをやっていきたくて思っていますので、我々としては、さらなることをやれと言われても、まだスタートという感じを思っております。

○八田座長 どうも御説明ありがとうございました。

それでは、委員の方、今の点について御意見はありますか。

これはこれからの実際の審査をするに当たっての審査のガイドラインと申しますか、根本的にはどういう点を見るのか。細かい仕様についてはないけれども、こういう点を専門家に見てもらいたいのだと、そういうガイドラインはあるのでしょうか。

○久保田室長 今のところそれはまだ用意しておりません。

○八田座長 そのようにすることで、さらなるとなるのではないですか。そうしたら、申請するほうもかなり安心すると思うのです。

○久保田室長 今の段階でガイドラインを用意するというか、相談したい、本当は何をしてほしいというのも、事業者の意見も聞きながらこれから動いていきたいとは思っております。

○八田座長 それも含めて、とにかく何らかのガイドラインがあって、そこで専門家の委員会ができる、運用されるということがもう一歩進めたことになるのではないかと思います。

どうぞ。

○藤原審議官 これは幾つかの自治体が大変評価されている一方で、この代替の安全確保措置のところでは幾つかこういう項目を挙げられていますけれども、一つ一つそれなりにチェックに時間がかかるのではないかとか、そういった御心配がおありになると聞いています。これは自治体とか事業者から直接私どもも先生方もお聞きになっているのですけれども、まさに八田先生におっしゃっていただいたように、そういった懸念を少しでも払拭していただくようなさらなる制度整備が必要だと思います。そのあたり、我々はもちろん表現にこだわっているつもりはないので、少し言葉を足していただくなり、修正していただくなり、より趣旨に合ったような表現にさせていただければよろしいのではないかと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

○久保田室長 できればこの辺はまさに事業者の声を聞きながらとか、実態を見ながらみ

たいな、そういう形で今のいただいた御意見がわかるような形で。

○八田座長 ここは事務的に詰めていただければと思います。

○藤原審議官 修正案をいただいて協議をしたいと思います。

○久保田室長 承知しました。

○藤原審議官 ただ、時間がないものですから、大変申しわけないですけども、その点だけよろしくをお願いします。

○八田座長 それでは、今度は警察庁ですね。よろしくをお願いします。

○佐野参事官 このペーパーの「事後チェックルール」の整備等による「日本版レギュラトリー・サンドボックス」制度の速やかな創設のところについてお話しさせていただきます。国家戦略特区において、情報公開等々、現行の法規制に係る事前規制・手続を撤廃ないし必要最小限まで縮減すると記載されているのですが、現時点において、自動運転の公道実証実験に係る事前の規制手続は何ら存在いたしません。

まず、人が乗って緊急時に対応できるという形であれば、いわゆる完全な手放し運転で、発車から停止まで完全な手放し運転でやっても、人が乗ってさえいれば、公道での実証実験は何らの事前の調整も許可も必要とすることなく可能でありまして、実際、例えば、日産、トヨタ、ホンダとか、全てそのような形でずっと公道での実証実験は繰り返しやっという形です。

今回、今まさに策定、公表に向けて作業をしております遠隔制御による公道での実証実験に係る道路使用許可の枠組みについても御説明します。本来やはり人が中に乗っているからこそ履行することのできる義務が道路交通法上多くある中で、運転席に人がいない車というものは、そのままでは公道を走らせることが難しいものと考えられます。それもありまして、ジュネーブ条約上でも昨年3月に初めて人、運転者がいることを前提として、しかし、それが中にいるか外にいるかにかかわらず、対応できるものであれば、公道での実証実験に限り認めるという形で関係国の了解事項になったということが昨年3月にございました。それを受け、本来は許されないものを、さまざまな安全確保措置、そして、警察による指導、助言を踏まえて例外的に認めるという形をつくったものが道路使用許可の今回の枠組みでございますので、これはそもそも事前の規制とか手続に該当するものではないと考えております。また、これによって、むしろ本来はできないものを可能にするという形のものだとも考えております。

さらに、今回の特区法の改正の中でも、まずはやってみて、仮に運用も含めて改善すべきものがあるのであれば、そこで実証実験の結果を見て前向きに一緒に検討していきたいということで、施行後1年後をめどとしての見直しというものが盛り込まれたものと承知しておりますが、現時点で撤廃ないし縮減すべきような手続、規制というものは、特段は見当たらないのではないかと考えておりまして、その部分の後段の部分、「ことにより」以下についてはここに記載していただく必要はないのかなと考えております。

○八田座長 御説明ありがとうございました。

それでは、委員の皆様から御質問、御意見はございませんか。

例えば、新しい機器については、中に乗っていてもそうかもしれないけれども、特に通信を使ってやるような場合、事故が起きた場合に、そこでそれをどこまで資格を持った運転者、操縦者、外から操縦している人の責任にするのか、それともシステムの責任にするのかという整理はこれから必要になるのだと思うのです。例えば、鉄道で事故を起こしたときに、鉄道会社と運転士との責任負担のあり方、それに類したことはまだ自動車のところでは行われていないと思うのです。例えば、そういうものを整理するという形ではどうでしょうか。

○佐野参事官 道路交通法上の責任におきましては、遠隔型の実証実験においては、遠隔操作・監視者にあるということになっております。

○八田座長 会社ですね。

○佐野参事官 監視する個人です。遠隔での操作者又は監視者。

○八田座長 そこにあるでしょう。それではきついですね。

○佐野参事官 そのほかの民事、刑事のものといいますのは、個別具体的なケースにおいて、どのような形で因果関係があるのか、どのような結果に対して因果関係がある人が責任をとるのかということを見ていくことになろうかと思っておりますので、事前に何らかの形でルールとして完全に個人責任はあり得ないという形で決めるということはないのかと思っております。

○八田座長 当然個人ではあるでしょうが、飛行機の場合とか、鉄道の場合とかというのは、運送法の中でも結構整備されているようなので、そこに関する責任の問題です。そういうことが、これから、撤廃ではないのかもしれないけれども、整備される必要はあるのではないのでしょうか。

○佐野参事官 責任と言ったときに、道交法上の様々な義務につきましては、この実証実験の基準の中でも安全確保措置をとることとしています。実際には、この実験主体自体につきましては、何らかの自治体だとか、または民間の事業者だとかという形で、基本的に個人ではなくて法人ないし団体という形になろうかと思っておりますので、例えば、必ずしも遠隔でリモートコントロールしている人が救護義務ということで駆けつけなければいけないわけでもございませんし、何らかの形でスタッフを立てておくという形で安全確保措置をとっていくことが十分に可能なのではないかと思っております。

○八田座長 しかし、例えば、通信の設備自体に不備があったような場合、その結果事故が起きた場合に、その責任を問うことは当然あるでしょうから、ここに関しては、新しい分野だから、制度を整備していく必要があるのではないかと思います。これは事務的に文言を詰めていただくことは可能ですか。

○藤原審議官 当然文言も詰めなくてはいけないのですけれども、今の警察庁のお話の中で、最初の審議中の法案の施行後1年以内をめどとしての具体的措置ですけれども、そこについての現行の法規制に係る事前規制・手続を撤廃ないし最小限まで縮減する。これは

与党の言い方もこういう感じになっているので引用させていただいているのですけれども、そもそも2月に事前規制・手続の抜本の見直しということも政府決定させていただいている中で、より深掘りした言い方にしているわけで、さらにここは一般論として書かせていただいています。まさにサンドボックスというのはこういう事後チェック型のものをこれからやって、事前の規制をできるだけ撤廃していくということで、本当に細かい表現ぶりとはともかくとして、前向きにお考えいただきたいと思います。

ドライバーの責任云々のところの表現は、また修正案をいただいて検討させていただければと思います。

○八田座長 委員の方から何かありますか。

今、藤原さんが言われるのは、事務局からの案としては、私が言ったような必要な規制の整備はそれはそれで議論するべきかもしれないけれども、そのほかに事前規制・手続撤廃という一般的なサンドボックスの枠組みがあると。その枠組みの中でこうやることにしたいということですね。

○藤原審議官 政府決定している文章、2ページですけれども、法律のもとになっている文章でございます。諮問会議で国家公安委員会委員長も御出席で決めさせていただいたものでございます。これは一般論で、まさに今回の法律、附則の趣旨、事後チェックルールの徹底も含め安全性に十分配慮した事前規制・手続の抜本の見直しにより実証実験云々というところでございます。

今、そこを少し成長戦略で深掘りをさせていただいているわけですが、その深掘りの記述をどこまで御納得いただくかという話だと思います。先生方の御意見をいただきながら深掘りをしていまして、具体的に事後チェックルールの要素なども入れているわけですが、このあたりはあくまでも一般論でございます。あとは各論の道路使用許可のパートを短冊で投げさせていただいていますけれども、そこについても恐らく不断の見直しというものはある程度必要だと思いますし、先ほどのドライバーの責任のところも何か表現上問題がありましたら、ぜひ御意見を頂戴できれば修正させていただきたいと思います。

○八田座長 そんなことを言うと、事務局には申しわけないかもしれないけれども、この一般的な文章というのは、仮に撤廃すべき事前ルールがあるとしたら、それは撤廃するということですね。

○藤原審議官 これは閣議決定をしますので、与党を通さないといけないのですけれども、与党のレポート、一昨日総理のところを持っていかれた特命委員会のレポートの中で、これもお配りいただいたほうが良いと思いますけれども、その中で同じ表現を使われているものですから、当然与党と協議する中で最大限に配慮していかないといけないといったことでございます。

○八田座長 わかりました。そういう性格の言葉だということですね。

○佐野参事官 施行後1年をめどとしての見直しということで、運用の改善も含み、必要

であれば見直しを行うという文脈の中でということであれば、もちろんそれは前向きに、これから行われる実験の結果などを見て対応していきたいと考えております。

また、その下の②のところも幾つかございまして、ここも国交省がおっしゃいましたが、さらなる規制・手続の見直しを行うということにつきまして、これも今おっしゃったような文脈で、施行後1年をめどとして、円滑な実験の実施を阻害する何かがあることが確認されれば、それについては前向きにしっかりと見直しをしていきたいという気持ちは持っております。しかし、これまで現時点で何ら問題があったということは承知しておりませんので、そういう意味合いで、前向きに必要な見直しを行っていくことはあるのですけれども、現時点においては特段の問題はないことを前提としたいということもございまして、そのため、(1)については、文言の見直しになるのか、またここを削除するという形になるのか、見直しいただければということをおっしゃっていただけます。

また、責任対象を見直すことにつきまして、先ほど言ったように、ジュネーブ条約上も自然人の運転者がいることを前提として公道での実証実験を認めたということもございまして、今後、完全に人がいない車が出てくる可能性がある中で、責任についても検討しなければいけない問題であろうとは思っているものの、これについて、ある意味非常に短いスパンでしっかりと物事を決めていくという成長戦略の中で、個人責任を外すという形ですぐに性急にいつてしまうことはどうなのかということもございまして、この表現ぶりについて、またはこの項目自体について、検討の余地があるのかなと思ったところでもございまして。

信号情報につきましては、やはりカメラだけでは心もとない、何らかの形で信号情報が自動運転には必要だという議論が広く行われておりますので、それについて内閣府が取りまとめてやっていらっしゃるSIPの枠組みの中で、700メガヘルツ、高度化光ビーコン等で現実の信号情報を提供するという技術自体は開発をしております。ただ、その技術をさらに普及させるために単価を安くしなければいけないとか、これを周知して普及させていかなければいけないという努力は必要かと思っております。また、信号情報の提供自体は車両に対して行うものでもあるということで、その技術の開発や普及促進という形での表現ぶりの見直しを検討いただけたらと考えております。

(4)のワンストップセンター、これ自体については、我々は非常に積極的ではございます。しかし、先ほども申し上げましたように、そもそも、全ての公道実証実験に警察の関与が必要かというところではなくて、事前の許可だとか調整だとかを必要とすることなく、どんどんやっていただければというのが現状です。そのため、仮にワンストップセンターを設置するという形で、また、警察と書くと、全て警察に相談しなければならないのではないかと誤解を生むのではないかと懸念しております。そこで、必要に応じた設置を検討するという書き方で、また、警察と特出しせずに関係機関という形で表現してはいいかがかと考えております。

○八田座長 御説明どうもありがとうございました。

幾つかの論点があったと思いますけれども、どうでしょうか。

○原委員 いずれも、必要な見直し、検討はされるわけですね。

○佐野参事官 そうです。

○原委員 言葉の問題ではないかと。

○八田座長 事務的にやっていただけますか。

○藤原審議官 まず、修文案をいただいて、調整をいたします。本日をもって結論を出すということでは全くなく、これからの議論、論点としてきちんと整理をしていくことが大事だと思っていますので、そういう意味では表現ぶりなどは議論させていただきませうけれども、テーマとしては残させていただきながらやらせていただきたいというのが事務局としての希望でございます。

信号情報のところは結構喫緊のニーズとしてあったものですから、そういうインフラを整備する、システムを整備するという議論とともに、恐らく制度論という話も当然出てくると思っていますので、是非そのあたりもテーマとして重視していただくとありがたいと思っています。

○八田座長 字句については、別途協議していただきたいと思っています。

それから、こだわるようだけれども、責任対象は別に運転手個人の責任を全くなしにするとか、そういうことは全く言っていません。いろいろな分担が必要なのではないかということですか。

よろしいですか。

○藤原審議官 国交省は。

○久保田室長 国交省で先ほど聞き忘れたのが、ハンドル・アクセル・ブレーキペダルの話だけして関係のないことを言ってしまって、済みません。1点だけ。次の貨物・旅客車両のタイムシェアリングの実現に向けてというところなのですが、タイムシェアリングという言葉は初めて我々は聞いたもので、余り聞きなれない言葉なものですから。

○八田座長 事務局のほうで御説明はうまいかもしれないけれども、要するに、乗用車にするか、貨物用にするかというのでどちらかにしなければいけないわけで、混在して荷物を載っけながら走ったら危ないかもしれないけれども、ある時間帯は乗用車として使う、それも朝とか午後とかすごく使うとき乗用車として使うけれども、それ以外のときには荷物だけとして使う。そういうことがタイムシェアリングという意味です。

○鶴田課長 バスとして使ったり、トラックとして使ったり、同じ車を使い分けるという意味ですね。

○八田座長 そうです。今は乗用車のことを主として考えていると思います。そうすると、税金をどうするかとか、そういうことがあるかもしれないけれども、それは例えば、乗用車のほうでやるにしても、高いほうでやるにしても、とにかくあいている時間に荷物としてちゃんと使えるということが十分経営的には楽になるという話です。

○久保田室長 昼間はバス・タクシー、夜は宅配便みたいな、そういうイメージというこ

とですね。

○八田座長 そのとおりです。

○藤原審議官 軽トラックにタクシーの機能をとということも、事業者はおっしゃっていました。ドライバー不足の中で、少なくとも特区における実証のようなところでそういったことが現実に可能になると、当然安全性等々に配慮した上でしょうけれども、大変ありがたいという中で、非常に強いニーズとしてございました。

○鶴田課長 わかりました。そういうことであれば、趣旨はよくわかりますので、持ち帰って検討します。

○八田座長 これはすごく魅力的ですね。後部座席を荷物に使うということができれば、随分楽ということですか。

ほかにはないですか。

○西尾室長 先ほど警察庁の最後のところで、警察庁と名指しをするとまさにそれを協議しなければいかぬという話があるという話がありまして、ここに同じように「道路管理者」と書いてあって、今も自動運転の車は我々の知らないところで各自動車メーカーで走られておられて、まさにそれで十分と思っておりますので、必ず全部ここに書いたことで協議されるのは、これは我々も大変ですし、事業者の方にとってもこれは不便なことだと思いますので、「関係機関」とされるのが一番楽かと思えます。

もちろん自動運転をするのでどうですかという相談があれば、例えば、実際に現場で道路工事をするような予定があったときに、時期をずらそうかという調整はあるので、そのあたりは臨機応変に現場に応じてかなという感じがしております。必ずしも全部いただく必要はないかと思っております。

○八田座長 わかりました。それでは、字句の調整はまた事務的にお願いします。

どうもありがとうございました。