

国家戦略特区ワーキンググループ ヒアリング（議事録）

（開催要領）

- 1 日時 平成29年12月 8 日（金） 10:07～11:01
- 2 場所 永田町合同庁舎 1 階共用第 2 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	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	本間 正義	西南学院大学経済学部教授

<関係省庁>

衣本 啓介	国土交通省自動車局技術政策課車両安全対策調整官
笹本 翔	国土交通省自動車局技術政策課専門官
櫻澤 健一	警察庁交通局交通企画課長
杉 俊弘	警察庁交通局交通企画課自動運転企画室長

<事務局>

岡本 直之	内閣府地方創生推進事務局次長
村上 敬亮	内閣府地方創生推進事務局審議官
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（自動走行）
- 3 閉会

○事務局 それでは、引き続きサンドボックス制度に関する検討ということでございまして、二つ目の議題といたしましては、自動走行に関するテーマということでございまして、国土交通省自動車局と、警察庁交通局にお越しいただいております。

それでは、原座長代理、進行をよろしくお願いします。

○原座長代理 お忙しい中をどうも大変ありがとうございます。

自動走行とサンドボックス制度についてということでお越しをいただいております。

先に私からちょっとだけ申し上げますと、国家戦略特区の中で自動走行についての実証実験は、既にいくつかのところでさせていただいております。

一方で、これまでの実証実験の中で、いくつかの自治体から国家戦略特区の実証実験で

あるにもかかわらず、なかなか円滑に進められないといった指摘はいただいております、これは昨年から検討してきて、より柔軟性を高めた形でのサンドボックス制度を国家戦略特区の枠組みの中で作れないかという議論をしてまいりました。

その結果として、今年の6月に未来投資戦略の中でサンドボックス制度、これは全国版と地域型と二つに分けて作る方向で、今、準備が進められていますが、国家戦略特区の枠組みの中での地域型の制度を設ける。特に自動走行や自動飛行などを念頭に置いて、そういった制度を設けるということが決定された。

また、この通常国会で改正された国家戦略特区法の中でも、附則で自動走行、自動飛行を対象にしたサンドボックスの制度の法整備ということが決まっているという状況でございます。

1年以内を目途となっていますので、この通常国会での法整備ということを考えております。ややタイミングがぎりぎりになってきておりますが、是非この通常国会に間に合うような形で、きちんと特例措置を設けて制度が作ればと思っておりますので、今日はそのための検討をさせていただければということで、お越しをいただきました。

事務局から先にお願います。

○村上審議官 それでは、簡潔に。

先ほどお配りをした2枚紙の2枚目のスキーム図のイメージを引用しながら、口頭で御説明をさせていただければと思います。

色々と御相談が遅くなっておりまして恐縮でございますが、大きくは区域会議の下に監視評価委員会、諮問会議的位置付けの意見機関を置きまして、区域計画の中で、どのエリアで、こういった類いの自動走行、例えば、トラクター的なものなのか、本当に人を乗せて運ぶような類いのものなのか何なのかといったことも含めて、こういった実証事業をやるのか。それに当たり、必要な安全確保措置等に関する基準といったことを想定内容を含めて一括して区域計画で指定する。

これにつきしては、通常区域計画どおり関係省庁に同意協議を行い、同意をいただくという形で区域計画を作った上で、議論はあろうかと思いますが、今ここでお示しした案では、その計画を受けて、計画に適合する実証事業計画を出してきた事業者に対して、客観的にそごう内容であれば、自治体が認定し、実証実験を行わせしめる。

それぞれに当たりまして、その技術的な内容とか適合性とかということを、例えば、自治体職員で判断できるのか等々の問題がございますので、区域会議のもとに設置する監視評価委員会に専門的な知見、必要な人を集めて、必要な意見をそれぞれに出すという形にすると同時に、それが区域ごとに作るのが難しい専門性を要する部分につきましては、事務局側、内閣府側、ないしは東京側においても、この事業を支援するチームを作りまして、それらが各区域の監視評価委員会についての御意見の指示、サポートなどをするという形。

それから、もう一点は下のほうに、線だけで説明、意見聴取とあっさり書いてございませうけれども、地域における関係者等との調整も、現状でも区域会議の下に分科会を置いて、

そこで意見集約等を図ることは既に手続的には可能な仕組みになってございますけれども、それはまた区域計画を定めるに当たって、さらに積極的に位置付けて活用するといったような形で回していくイメージを持ってございます。

今日、具体的な絵がなくて大変恐縮でございますけれども、安全確保措置等に関する基準といったあたり、それから、必要とする法令事項等ということで申し上げますと、かなりの程度柔軟にやっただいているということは既に認識しつつも、原座長代理からも御説明があったとおり、特区で行う実証事業については、もう一括してどんっという意味では、ある種のみなし承認的な手続をこの基準を置いて区域計画にパスすることをもって了とするといった手続が引けないかといったことを基本的には想定してございます。

さらに、そこに適用するということで言いますと、色々な事業者がございましてけれども、車両系で言えば、保安基準の適用について、今個々の事業者と車両ごと細かく調整をさせていただいているわけでございますけれども、これをある程度類型化して、このタイプの実験であればここまでいいといったことも一括して、この基準の中で決められないかありますとか、地元の同意手続と連動するということも含めて詳細設計が必要となりますが、道路占有、もしくは地元のどういった箇所道路占有かどうかは別にしても、自動走行の実験をどういう条件でやるのかということにつきましても、一括して同意、必要な場合での道路占有等の承認も、この基準を定めてその基準に適合することをもって一括して認めるという形の法令措置が取れないかということを考えてございます。その辺、本日の時点では、若干地元の同意手続の詳細とか、その基準適合性も含めた専門的なアドバイスを現状、監視評価委員会と名前だけで想定しているけれども、ちゃんとできるのかといったところについて、引き続きさらに詰めていくという点はあるかと思っておりますけれども、短時間で大枠で考えていることを御説明するということで言えば、このような状況でございます。

○原座長代理 ありがとうございます。

今日お示しをしているのは、事務局でお作りをいただいて、こちらのワーキングの中でもまだ十分検討ができていないところがあります。

例えば、手続きの中で事業認定を、今のスキームですと自治体がされることになっていきますが、これは自治体がされるのか、あるいはこれまでの多くの国家戦略特区の枠組みがそうであったように、区域計画の中に事業主体を書いて計画を認定するという形をとるかというのは、まだ議論のあるところだと思っております。

実は、今お越しをいただく前に航空局ともお話をしましたが、航空局からも自治体に専門的な判断の部分をばらさずに、区域会議のもとでという趣旨だと思いますが、一括して区域会議の中でやっていくほうがいいのではないかといった御示唆もいただいておりますので、その手続きの詳細については、まだこれから色々と御意見も承りながら詳細を検討していければということかと思っております。

一方で、通常国会を考えても、特区法の改正でどのような法改正をするのかということ

はもう決めないといけないタイミングだと思っております。特に、早目にどの法令について、どういう特例措置を作るのかというところはもう固めないといけないかと思っておりますので、法令と特例措置の中身を事務局からもう一回だけ補足していただいでよろしいですか。

○村上審議官 すみません。今、該当する法令、条文番号等が手元で特定できないので恐縮でございますけれども、適合すべき基準の内容等は省令事項以下運用でやられている部分があると思いますが、基本的にはそれを一括して区域計画で、基準で定めた範囲においては、認可もしくは必要な承認が得られたものとみなしますというところに必要な手続きの読替規定を置いていくというのが、主たるお願いをする法令事項になるのかなと思えます。

その上で、個々に適応する基準や安全の内容については、多くは基本的には区域計画でそれぞれの基準を定めるときに協議させていただいて決めていくといった形になるのかなということを想定してございます。

簡単に言えば以上です。

○原座長代理 保安基準についての許可、承認をみなすという規定を置くということと、あと、自治体からよく出てきている要望の中で、道路の使用許可の部分もあると思えます。そちらはどうしますか。

○村上審議官 これも区域計画で書ける範囲については、もう一定の許可が得られたという形にする。

○原座長代理 道路使用許可について、区域計画の中でこういう実証事業をやりますということを書いて、その中で認定されているものについては使用許可があったとみなすと。

○村上審議官 今でもエリアマネジメントで、商店街で色々なことをやりますなどというときには、日付とエリアを特定いたしまして、区域計画の中で認定したエリアについて道路の使用を認めるといった運用があらうかと思えますが、基本的にはそれを自動走行の世界に則して認めていくといった形。それとバランスを取るように、地元との同意プロセスを必要に応じて区域計画に設計するというイメージかと思っております。

○原座長代理 そういった方向で、法改正の枠組みについて、できる限り次の特区諮問会議の中でまとめて、通常国会に向けての条文化を進めていくことにしないと、そろそろ間に合わないかと思っているところでございまして、是非今日はその意見交換をさせていただけばと思えます。

○村上審議官 一応6月以降の検討の進展の御報告もお願いしてございまして、その材料も今日少し持ってきていただいておりますので、その御説明をいただくと同時に、今日いきなりですけれども、聞いた範囲でお気づきになられた点の御指摘をいただければということをお願いできれば。

○原座長代理 よろしく願いいたします。

○笹本専門官 国土交通省のほうから先に御説明させていただこうと思えます。

6月以降の進捗状況でございますけれども、本年2月に自動車の保安基準の緩和に関する

る関係法令を改正しております、こちらのほうで、自動運転の実証試験に関しては、安全措置が担保できるということが前提になるのですけれども、基本、法案基準をどの条項も緩和できるような規定を作っておるところでございます。

これまで、事業者の方々から、そういった基準に引かかるので、公道試験ができないといった相談がこれまでなかったのですけれども、最近ようやく事業者のほうから、この緩和の申請について申請したいという要望が出てきて、この12月1日、今月の初めですけれども、こちらのほうの2月の改正を踏まえた認定を初めて行っておるところでございます。ここに書いてございますように、愛知県、ZMPは今月中旬から実際に公道試験が始まるという状況でございまして、遠隔型の自動運転といったものが実際に開始されるという状況まで来ております。

もちろん他にも、今日はまだ公表できないのですけれども、現在相談を受けているところもございまして、これは順次拡大していくという柔軟な取扱いで運用しておるところでございます。

こちらの進捗状況の説明は以上でございます。

○村上審議官 警察庁、どうぞ。

○杉室長 警察庁でございます。

平成29年5月以降の自動運転に係る取組みということで御報告するように言われていたものですから、準備をしておりました。資料は1枚紙だけ御用意しています。御案内かと思いますが、6月1日に遠隔型の自動運転システムの公道実証実験に係る道路使用許可の申請に対する取扱いの基準を策定、公表したところでありまして、都道府県公安委員会規則も既に改正されてありまして、日本全国において、遠隔型の自動運転システムを利用した公道実証実験が可能となっている状況にあります。今の説明と重なりますが、当庁が策定した当該基準に基づき、早ければ来週中には遠隔自動運転システムの実証実験が実施される予定であるところでありまして、お示ししてある資料もその内容でございます。その中で、都道府県警察と事業者とが連携を緊密にして当該実験に臨んでいると承知しておりまして、差し当たって当庁の基準の関係において、何かしらの問題が発生したという報告は受けておりませんし、私どももそのように認識しております。

先ほどお話しされたところとは外れるかもしれませんが、自動運転に係る取組ということで、私どもとしては8月1日に有識者を含めた「技術開発の方向性に即した自動運転の段階的実現に向けた調査検討委員会」を立ち上げてありまして、レベル3以上の実用化を念頭に置いた調査検討、トラックの隊列走行の実現に向けた各種検討を実施しております。その際、事業者等からのヒアリングも行っているところであります。レベル3以上の議論については、来週の調査検討委員会においても、どのような交通法規のあり方が必要になるかということについて議論することとしております。

5月以降の自動運転に係る取組ということでは以上でございます。

○原座長代理 ありがとうございます。

お願いします。

○笹本専門官 先ほど原座長代理から、これまでの特区の実証実験の中でやられた自治体のほうから、まだ困難なところがあるというお話がございましたけれども、我々のほうは困難になったというところが聞こえてこないのですが、具体的にどういったことなのか。

○原座長代理 時間がかかるということです。

自治体から、これまでのヒアリングの中で聞いている中身を、もし事務局からでよろしかったら紹介していただいているいいですか。

○村上審議官 一つは、車体の保安基準の調整です。海外製のものであるとか、正直、持ち込まれる車自体がどうかという議論も他方であるということも書かれておりますけれども、ただ、実質的にはその調整が相当難しく、時間がかかるという話が多いということと、道路を使用するエリアの確定につきましても、条約上の公道の問題等々もあろうかと思っておりますけれども、どういう形、どういう条件で実質レベル4に近いレベル3をやるかといったこともやっていこうと思うと、かなり言い出しにくい話で、時間がかかるといった話は複数の地域から、私どものところには聞こえてきてございます。

○衣本調整官 それは地域なのでしょうか、事業者なのでしょうか。どちらなのか。

○村上審議官 安全基準系で言えば、どちらかと言えば事業者でございます。エリアについて言うと、自治体の側のほうが多いという印象がございます。

○櫻澤課長 ちなみにどちらの自治体でしょうか。

私どもがイメージするのに、具体的に秋田の仙北市で大変時間がかかったということを経験した方々、色々な会議の機会におっしゃられる方が時々おられるのですけれども、前の審議官、あるいは委員にも説明する機会があったと思うのですが、道路使用許可については、実はほとんど時間がかかっておりません。

また、非常に分厚い資料を提出したと言うのですけれども、実は10ページの資料と申請書1枚ということにして、何かそこですごく齟齬があるように感じているのですけれども、何か具体的に示していただくと、我々も改善のしようがあるというか、我々も積極的に改善していきたいということで、事業者の方々、あるいは自治体の方々からもお話を丁寧に聞いて進めていかなければいけない。まさに日本の成長戦略ですので、そのようにやっているのですが、具体的に課題を挙げていただけるとできるのですけれども、いかがですか。

○原座長代理 そうしたら、そこは紙が10枚だったのか、何枚だったのかも含めて、是非ちゃんと事実を確認して、私たちも議論ができればいいと思いますから、そうしたら、言っている人たちにも来てもらって三者でやるというのを設定しましょう。

○櫻澤課長 例えば、事業者から、これは前のヒアリングでもお話したのですが、あそこはDeNAが確かやられたと思うのですけれども、DeNAからいただいた資料が実は10枚です。それに任意で10枚付けましたと言った気がします。

○原座長代理 分かりました。

そうしていたら、そこは今10枚だったのかどうかを知らない状態でやってもしょうがないので、それは是非三者で。三者という意味は、そう言っている人たちも含めて会議を設定するようにできればと思います。

○櫻澤課長 もし、他にも具体的にあれば、是非事務局で示していただきたいです。

○原座長代理 是非そうしたいと思います。

そういった形での運用の改善は是非やっていただきたいのです。運用の改善はもう、すぐにやっていただきたいと思うのですが、今お話をしたいのは、むしろ運用の改善ではなくて、法整備をどうするのかという議論をさせていただければと思っております。

最初に申し上げましたように、特区法の改正で、附則で自動走行と自動飛行について、サンドボックスの特区の制度を設けますということになっていて、これは法律の、法改正の附則でわざわざ書いている以上は、私たちは法整備をするということなのだと思います。特区法で法整備をする以上は、当然特例措置をどうするのかということを確認しないといけないと思っています。

その前提で、先ほど申し上げた来週の会議までにとするのは、どの法令について、具体的にどのような特例措置を作るのかということを確認しないといけないと思っていますので、今日は是非そちらのほうに焦点を当てて議論をさせていただければと思っているのです。

○衣本調整官 ありがとうございます。

多分、前提として、先ほどお示しにならなかったのですけれども、各法令でどこに当たりがあるのかというのをまずお示ししてもらわないと、我々としてもイメージが全く湧かないのです。

○原座長代理 それでは、口頭でそれをもう一回お願いします。

○衣本調整官 我々の道路運送車両法であれば、どこに当たるのか。

○村上審議官 今日中にマスクがけいたします。申し訳ありません。

○原座長代理 条文名までは言わないけれども、先ほど、ほぼそれに相当することを言われたと思います。

○衣本調整官 保安基準に該当するところは、どこに当たるのか全くイメージが付きません。

○村上審議官 基本的には保安基準の、今省令上の基準認可の手續が置かれているプロセスがあると思いますが、法令上の保安基準の認可のところの一つ該当すると思っています。

○衣本調整官 保安基準の認可というのは何ですか。基準緩和の認定ということですか。

○村上審議官 それは基準緩和の認定ということにするのか、計画で基準を定めたものについては一括してみなされたものとみなすと規定するのか。

○衣本調整官 保安基準は色々基準があって、車検のときの基準であったり、新車のときの基準であったり、改造したときの基準があるのですけれども、どこにどのように当ては

めるのがよく分からない。イメージが湧かない。

○村上審議官 それは後ほど、すぐお届けいたします。

○衣本調整官 イメージが湧かないので、何か具体的な議論ができないというところが正直なところかと思えます。

○原座長代理 内容をもう少し補足いただける方はいますか。いいですか。

○村上審議官 申し訳ございません。担当参事官と相談して、すぐ出すようにいたします。

○笹本専門官 もう一つ質問なのですけれども、先ほど原座長代理のほうから、法改正することはもう決まっているとお聞きしたのですが、それは特区法の附則の話でございませうでしょうか。

○原座長代理 そうです。法改正が決まっている、法改正をしなければいけないという規定が置かれているわけではありませんが、普通に考えれば、特区法の改正で1年以内を目途に制度を設けるということが書いてあって、法改正をするのは当然、普通はそうだろうと思えます。

そういう前提で私たちはこれまでずっと議論してきています。

○笹本専門官 私自身の認識は、ここの附則というのは、検討を置く前に、その経過に基づいて必要な措置を講ずるといふ言い方になっていますので、必ずしも法改正ではないかなという考えではいます。

○原座長代理 法改正が不要であるということであれば、それは政府内で議論すればよろしくて、ただ通常、わざわざ国会に法案を出して、そこで措置を講じるという規定を入れてあって、普通は法改正なのだろうと思えます。これまで少なくとも国家戦略特区法の中でそういった規定を置いたときに、一般的には法改正をしてきていると思えます。

○櫻澤課長 質問ですが、その点は事務局も同じ認識ですか。春の段階では、内閣府提出法案を出す段階で、推進事務局と各省庁の間で、この点について意見の擦り合わせをして法律を出すということをやったはずなのですけれども、例えば、規制見直しというのは法改正であるということ事務局は認識されているのでしょうか。

○村上審議官 基本的に所要の規制の見直しについて法案を提出するという方向で検討してございます。

○櫻澤課長 それはちょっと認識が違っておりまして、春にこの法律を内閣として提出するときに、ここで言う規制の見直しの文言については、要するに必ず法改正をしますというものではなくて、政省令の改正とか運用面の改善というものも含むという認識で、これは事務局ときちんと話を詰めた上で、この法律を提出しているという認識を各省庁とも持っておりますが、その点はいかがでしょうか。

○村上審議官 事前にどのようなコミュニケーションがあったかの点も確認いたしますけれども、ただ、私どもといたしましては、政省令の整備等も含めて、これまで特区法の法律事項というのは、必ずしも各法令の改正そのものでないものも含めて、きちんと規定をして法案として提出するという作業を取っておりますので、その辺の具体的な調整も含め

てではございますけれども、特区法としては法案を提出するということをベースに考えてございます。

○櫻澤課長 ちょうど担当審議官が代わられたのであれですけども、そこは他にも春からいらっしゃる事務局の方もおられると思いますので、当時、各省庁、警察庁だけではなくて国土交通省もそうですし、そういう意味では、その点については、例えば、運用面の改善も含めた形の見直しも、規制の見直しという言葉の中に含まれているという確認をしております。

○原座長代理 規制の見直しは、当然運用面も含まれていると思うのです。当然法律上の特例措置も含まれていると思います。そういうことですね。法令を改正しないということ合意するなどあり得ないと思いますが。

○櫻澤課長 もちろんです。必ずしも法令を改正しなければならない、法令を改正することで合意したものではないという意味でございます。

○原座長代理 そういう合意はしていないのではないかと思います。それは何か残っているのですか。法律の特例措置を作らないことがあり得るという合意は、私にはあり得ないように聞こえます。

○櫻澤課長 これは是非取りまとめの事務局からお話しいただきたいと思うのです。

○村上審議官 すみません。それは私が引き継いでいる状況認識とも違うので、確認をいたします。

○櫻澤課長 他の事務局員は、引き続き春からおられる方もおられると思いますが、いかがでしょうか。

○村上審議官 すみません。今この場に一人もそういう者がおりませんので、確認をいたします。

○櫻澤課長 その点は今日の議題とは違いますけれども、前提条件ですので、そこは村上審議官に是非確認いただきたいと思います。

これは当時、相当議論して、内閣として法律を提出するわけですから、その時点での我々の確認事項ということで各省庁と。

○原座長代理 分かりました。そのときの協議の結果と確認の内容については、こちらもよく確認をしていただいて。

○阿曾沼委員 法律に書き込むのか、政省令の改正なのか、運用で対応するのかは、相当な議論があると思います。法令改正をしないでいい理由が客観的かつ合理的であればそれはそれでいいのですが、政省令で補うか、運用解釈で補うかということだと思います。しかし、我々委員の議論は法改正が前提となって、その中でどう対応すべきかの議論をしていくことが重要だと思っています。法改正しないというような合意はあり得ないと思いますがいかがですか。

○櫻澤課長 そういう意味ではございません。委員がおっしゃるとおりです。中身次第です。

○阿曾沼委員 基本的に、一つ一つの案件の議論の中で調整をしていくプロセスがあったというだけのことと理解しますが、それでいいでしょうか。

○櫻澤課長 委員がおっしゃるとおりだと思います。要するに、必要に応じて法律が改正なのか、政省令が改正なのか、あるいはそういったものはなく、運用で十分なのかというのは、その内容次第だということです。

○阿曾沼委員 ただ、委員としては、きちんと法令で書き込めるものは書き込むということ、またそのために議論することが第一義的には我々の仕事だと思っています。その辺は御理解いただきたいと思います。

○原座長代理 このサンドボックスについての検討してきた経過からすると、いや、運用でできることはこれまでも運用でされてきたはずなのです。それだけでは足りないだろうということで、このサンドボックスの特区の制度を作るという議論をしていますから、私からすると、当然その法律の特例措置が必要であろうということだと思っています。

○阿曾沼委員 運用でといっても、各自治体の方々が、正しい解釈のもとで運用がされているかという問題もあります。少なくとも政省令で具体的に書き込むとか、法律そのものを変えていくということも措置としては必要ではないかと思っています。

○原座長代理 ですから、当面、この数日間のお話としては、特例措置をどうするのかというところを是非、短期間で大変申し訳ないのですが、御相談させていただければと思っています。

その特例措置の中身は後でまた追って、内閣府から御提示をしていただくとして、それに向けて、事務局からお話をいただいたプロセスも含めて、何か今の段階で確認しておいていただくべき点、あるいはここはこうしたらいいのではないかとといった御意見が、もし今の時点で暫定的にでもあればお話しできればと思います。

○杉室長 警察の場合だと、先ほど道路使用許可のお話も出たところですが、それについて、法律上の何か手当をするというお話も出ている中で、その必要性とか立法事実はないと考えており、何かその問題が生じているとか、具体的に手続面で何か隘路になるようなものがあるのかといった点については、私どもは現状では可能な限り緩和して運用しているものですから、この部分に関して、先ほど個別のお話がありましたので申し上げますと、我々はこの部分ではないのかと認識しておりまして、何かあったら、また逆にお聞かせいただきながら話を聞いていきたいとは思っております。

それから、これももう御案内のとおりかと思いますが、道路使用許可につきましても、妨害とか危険を生じさせる恐れがある道路の使用行為について、まさに現場でその指揮を執っている交通管理者である警察署長が、安全と円滑と当該使用行為の調整を図るものでありまして、また、その許可という名前ですけれども、一定の要件を満たせば許可をしなければならないこととされているということもありますし、必要があれば条件を付すということにもなっておりまして、直ちにこれと同じように、何か安全確保のためにどのような措置があるのかというのは色々勉強しなければいけないところだと思っております。

て、我々としては今ある仕組みの中で、十分に安全確保措置が担保できるものだと考えていることは、この場で申し上げておきたいと思います。

○原座長代理 あとは国土交通省、ありますか。

○笹本専門官 我々のほうは、実際認可を出すのは運輸局というところでやるのですけれども、要は国土交通省本省ではなくて、現場である運輸局のほうで出すのです。それはなぜかと言うと、国一律の基準ではなかなか過剰になる可能性がございますので、地方の実態に合わせた基準の適用を考えないといけないということで、運輸局長の認可という形になっております。

そういう点で、基本、現場で使い方等々を考慮してやっていくといことで進めておるところでございまして、我々も先ほどの警察庁と同じで、前提としては安全が確保されていることが前提だと思っておりますけれども、現場で柔軟な対応をしているという状況なものですから、運用の問題はもっと改善があるかもしれませんけれども、現在の制度の中で何か問題があるのかと言われると、なかなかそこが思い当たらないというところではあります。

○原座長代理 ごめんなさい。私は今全然分からなくなっているのですが、現場の運用で問題は解決できているはずとおっしゃるのであれば、このサンドボックスについて、今年の6月に閣議決定されていますが、これは何をされるおつもりだったのですか。どういことを想定されたのですか。これまでの運用と違う何をされようとしているのですか。

○衣本調整官 多分、そのときには遠隔型の自動運転のシステムとかも実験が全然出てきていなくて、我々も何を運用で改善するところがあるのかというところは若干疑問ではあったところではありますけれども、委員の先生の皆さんからは、手続をもうちょっと明確化するべきではないのかとか、運輸局にどのように手続を取ったらいいのかというあたりを明確化すればいいのではないのかというあたりを、まだ運用を開始していない制度なのですから、そのあたりをどんどん改善していけばという感じで受けていたので、我々がやっている基準緩和の制度であったり、道路使用許可の手続の中で、何か問題が起きていたという認識はなかったというところではあります。

○原座長代理 別に私たちも問題があったとか、そういう言い方をするつもりは全然ないのですが、ただ、改善の余地があるのでしょうかという議論をしていたと。改善の余地というときに、どうやって改善をするのか。これまでの運用の延長上で改善をしていくのか、あるいはサンドボックスという新しい仕組みを作って改善をするのかということは、もう決着済みだと思っていて、これまでの延長上での運用の改善ではない仕組みを作るということは、もう御同意をいただいているものだと思っているのです。

○衣本調整官 多分、先ほどの議論で、事務局同士のやりとりであったりということで、法改正があり得ないと言っているわけではなくて、我々の中でも、こういう実験も当然出てきたので、運用の中で改善すべき点が出てくるのであれば、先ほど多分D社が分からないですけれども、御要望があれば、それが改善するときに法改正事項が必要なのかどうかというところも含めて、ちゃんと検討しないといけないというところは我々も認識してい

るところです。

○原座長代理 だから、運用改善で全てが済みますということであれば、今年の6月の成長戦略の決定は間違っていましたと。これは全く必要のないことでしたということのを改めて決定し直すということのを政府でやらないといけないですね。

どちらにするかという選択を、私たちはこの数日の間でしないといけないと思うので、是非よろしく願いいたします。

○櫻澤課長 これを持ち帰るにしても確認しておきたいところがありまして、一つは、先ほど、もし言い間違えであればそれで結構なのですが、村上審議官から道路占有許可という話があったのですが、道路占有許可を何かしようということですか。

○村上審議官 例えば、今のエリアマネジメントなどで言うと、地元の警察署が許可する条件として、この計画に適合しているというところで同意をいただいたものが、運用上事実上許可されていると思いますので、自動走行の中にも道路の占有を必要とするものとしがないものの両方があると思いますけれども、必要とするケースについて、同様の道路占有の運用ができないかというところがございます。

○櫻澤課長 道路占有許可というのは道路管理者が権限を持っているものでありまして、そういう意味では、それぞれ市道であれば市であるとか、国道であれば国がというものでございます。警察が行うのは、道路占有ではなくて道路使用です。

○村上審議官 警察署長との関係でいえば、道路使用許可でございます。申し訳ございません。

○櫻澤課長 これは似ているのですが少し違いまして、道路占有というのはそこに建物を建ててしまうと、一定期間道路を使えなくするようなものです。

○村上審議官 すみません。私の単純な間違いでございます。

○櫻澤課長 道路使用の場合には、一時的な公道の実験であるとかそういったものです。先ほどのエリアマネジメント主体による緩和手続きがございました。これは道路占有の世界でございます。残念ながら、道路使用の場合には、地元の方だけではなくて、その道路を使用している方がたくさんいるので、そういうことも含めて、あと、そのエリアだけではなくて迂回ができるかとか、そういうことも含めて許可を出すために、緩和の規定はございません。

ですから、既にエリアマネジメント主体のものでできているようにという、他の前例はないというように、ある意味では、今御提案いただいたものは初めてこういう形で道路使用許可をせずというのでしょうか。もしそういう提案であれば、それは初めてでございます。

○村上審議官 そこも整理して、同様に、国土交通省の渡したものと同じようなものを用語も含めて整理してお渡します。

○櫻澤課長 もう一つは、若干私どもの警察の制度ならではかもしれません。あるいは道路という特性に応じてということなのですからけれども、この道路使用許可は警察署長がする

ことになっております。これは国がとか、あるいは都道府県の公安委員会が行うものではありません。通常の規制というのは、都道府県の公安委員会が各道路の規制などは基本的に全部やるのですけれども、道路使用というのは一時的なものであるということとか、道路の状態、要するに交通状況とか、その周辺の環境といったものをきちんと知っている立場の者が判断すべきということもあり、警察署長に権限を法律上与えています。

ですから、ここでは警察庁長官が同意すると思っっているのですけれども、基本的には国と地方の関係で言うならば、まず、都道府県でないと、そういう権限が今のところ警察法の世界ではありませんが、それに加えて、要するに上のレベルで何かをやるというよりは、その下のレベルでしなければいけないことになっています。

それと、そもそも道路使用許可というのは何かというと、道路上で特別な行為を行う、例えば、マラソン大会もありますし、お祭りもありますけれども、そういう通常はやらないことをやる。今回の実験もそうかもしれません。そういうときに、それと通常その道路を使って走る人、あるいはその道路を使って歩く人も含めて、そういう他の交通主体の安全と円滑の調整のための仕組みでございます。実は年間350万件ぐらい道路使用許可を出しています。

ですから、先ほど杉が言いましたように、一定の要件に当たるときには許可をしなければならぬという規定になっております。許可という名前にしては、しなければならぬというのはあまりないのであるけれども、そういう規定になっておりますので、実際に各事業者が、例えば、道路上で工事をやったり、イベントをやったりというときに、それだけの数を出しています。

基本的には、その手続も非常に簡便になっていまして、そういう意味では、先ほどの話に戻るのですけれども、色々許可の手続に時間がかかったという申し出を私どもなりに色々聞いて回ると、実はそうではなくて、地域の住民の方々、例えば、仙北市のものであれば、実際は町の中でやろうと思ったけれども、町の中でやろうとしたときに、その町会の方々が、こんなところでやるのはなかなか難しいとおっしゃられたとか、あるいは、今もいくつか実験の準備をされていますけれども、やるときに、その事業者、その周辺に工場を持っている方々だとか、そこで商売をやっておられる方々とのやりとりの中で、なかなか地元の人から合意を得られなかったということで、時間がかかっていると私どもは認識しています。

むしろ、私ども警察としては、その間に入って、できるだけ地元との話合いが円滑に行くように色々な努力はしています。ただ、もちろん私どもが許可を出す条件として、例えば、地元の同意を得ることが前提条件として必ずしも必要であるわけではありません。

もちろん、地域という意味では、例えば1人反対するという方もおられます。そういうものを私どもとしては勘案しながら許可は出しますが、地域の人みんなが反対しているものを許可は出せませんが、それは必ずしも許可の条件にはせずに、そういう努力をしてくださいというお話はしています。

ただ、事業者の方にお話を聞くと、事業者の方、あるいは自治体の方も、実験をやろうというときに、地域の方々が反対している中で、自分たちは決してやりたくないのだと皆さんおっしゃっているのです。地域に受け入れられる形で実験をやりたいということで、実は秋田のものも、街の中ではなくて、むしろ田沢湖畔の地域の方々みんなが賛成してできる場所に移しましょうということになったと聞いています。ただ、その調整には相当時間がかかったと聞いておまして、それはどちらかと言うと、行政手続の問題というよりは、むしろ地元との色々な関係の部分について、大変御苦労されているという話は私も聞いております。

話が長くなってすみません。

○本間委員 その観点で言うと、事務局から提案のチャートで説明がありましたけれども、道路の使用許可は区域計画の中で実験が盛り込まれたら、そこは署長がむしろ許可しなければならないといった対応でできるのか、きちんと担保されるのかということだと思うのです。

地元との調整というのは、むしろ区域計画そのものを作る段階で済ませればいい話であって、したがって、そこはこのフレームの中で言えば、区域計画に盛り込まれたものについては道路の使用許可はしなければならないといった対応にさせていただけると考えていいのかどうか。

○原座長代理 全くおっしゃるとおりだと思うのです。

確認させていただきたいのは、1人でも反対していたら許可を出さないわけではありませんとおっしゃられたのですが、許可の条件はどういう書き方になっているのですか。

○櫻澤課長 許可の条件は三つのカテゴリーがありまして、一つ目は、現に交通の妨害となる恐れがないと認められた場合です。

二つ目は、許可に付された条件を時々示します。例えば、道路工事をやるときに、そこに整理誘導員を付けなさいとか、そういう条件はあります。そういう条件に従って行われることによって、交通の妨害となる恐れがなくなると認められるときです。

三つ目は、現に交通の妨害となる恐れはありますけれども、公益上又は社会の慣習上やむを得ないものであると認められるとき。例えば、お祭りであるとか、地域全体でやるマラソン大会。皆さんがイメージするのは、東京マラソンをやっておりますけれども、これは東京の中心部の道路を封鎖してやりますので、現に交通の妨害は起きていますけれども、それが公益上又は社会の慣習上やむを得ないということで、この東京マラソンをやるのも、東京都のほうでは何年間かがかりでそれぞれコースに当たるような地域の方々、あるいは従業者の方々と色々相談をされて、要するに、やむを得ないと認められるという状況を作り出していただいたのでできたというものです。

○原座長代理 分かりました。地元の同意は、その中でどう判断されるのですか。

○櫻澤課長 妨害となるけれども公益上又は社会の慣習上やむを得ないというところで私どもはやっています。

- 原座長代理 9割の同意を得たらいいのか、100%取れないといけないのかというのは。
- 櫻澤課長 それは数値でやるわけではありません。
- 原座長代理 それは現場の判断になっていると。
- 櫻澤課長 例えば、今回の遠隔型自動運転のものときには、私どもが示した中ではこういう言い方をしています。許可に係る条件ではなくて、指導事項という言い方をしています。要は、こういうことをしてくださいというお願いをしているものについては、実施主体は地域住民を始めとする関係者に対し、実験の内容等について、走行前に広報又は説明を行うことというところで、私どもとしてはとどめています。これを行えば、基本的には、これをやってくださいということにしています。条件にはしていません。
- 阿曾沼委員 説明と同意という意味では、同意を必ずしも条件にしているわけではないのですか。
- 櫻澤課長 していません。
- 阿曾沼委員 先ほどの説明の中で、一時的な使用とおっしゃっていましたが、一時的というのには期限等の条件があるのですか。例えば、実験で半年とか1年間やりたいといった場合には、手続上何か特別対応が必要なのですか。今のお話は全部、一時的な一過性のものですね。継続的に実験を行うといったときに、期限が長期に及ぶ場合はどのようになるのですか。
- 櫻澤課長 私どもは、この遠隔型のものではこういう言い方をします。許可期間は原則として、最大6か月の範囲内で、実験場所の交通状況に応じた期間とするという言い方をしています。
- 阿曾沼委員 アメリカでの例でもそうですが、データ集積が多ければ多いほど、技術の安定性と技術開発の方向性の判断は勝るわけですね。いかに実証実験での情報を多く収集していくことが重要になるとすると、実験そのものが長期間になる可能性は非常に大きいですね。6か月としているのは、どうしてですか。
- 櫻澤課長 通常であれば、私どもはおおむね最大1か月ぐらいですね。法令上は上限はありません。
- 阿曾沼委員 なるほど。
- 櫻澤課長 今回、決めるに当たって、実は事業者からヒアリングを行いました。事業者からの話では、大体6か月たつと、そもそも技術が変わる、あるいは環境が変わるということなので、一旦6か月としますけれども、延ばすことも可能です。
- 阿曾沼委員 技術が6か月で実験の成否を左右するほど変わるなどということはないと思いますけどね。分かりました。
- 櫻澤課長 私どもはそれを前提にお聞きして、例えば、1年というのもあり得たのですけれども。
- 阿曾沼委員 実験における予算確保など他の要因もあるかもしれませんね。
- 櫻澤課長 事業者から御意見を聞いて、余裕を持って6か月という形にいたしました。

○原座長代理 先ほどの地元の同意のところに戻ると、今お話をいただいたのは、だいぶクリアになってすごく理解できたのですけれども、要するに、警察庁としては地元の同意を求めているわけではないのだけれども、むしろ自治体や事業者のほうで、より同意を求める、同意を得ないと前に進めないという方向になって、そこで時間がかかっている可能性があるということなのだろうと理解しました。

そうであるとする、まさに先ほど本間先生が言われたとおりで、この区域計画のプロセスを噛ませることによって、区域計画の中でこういった形で合意を形成して、計画を決定するのかという手順を定めておき、一旦それが通ったら、道路の使用許可を出しますということをしちゃんと明確にするということで、自治体や事業者も、それにさえ乗っかっていけばいいのだということに進めやすくなるのかなと理解しました。

いずれにしても、特例措置の具体的な中身と、立法事実ということもおっしゃられましたから、自治体、現場からの要望も可能な範囲で整理して、国土交通省と警察庁にお投げをして、短期間で誠に申し訳ありません。

○櫻澤課長 意見をよろしいでしょうか。この中で、ジュネーブ条約違反のものでも走らせてほしいということが右下に書かれているのですけれども、ジュネーブ条約の中で許されている範囲の遠隔のものを公道で走らせることはできるのですが、それ以外のものはそもそも完全に道路を閉鎖しないとできないのですが、これもターゲットに入れるということなのでしょうか。

○村上審議官 書きぶりも含めて、ちゃんと詳細を確認いたします。

別に他車の走行もあるような状態での条約上の公道自体でやろうということをお願いしたいわけではないので、ちょっと意図を確認いたします。

○杉室長 ここは、それぞれの書きぶりで問題があるので。

○阿曾沼委員 この手の議論は、最終的に問題が起こったときに誰が責任を取るかという責任論を明確にしておくことが必要だと思います。今回は区域会議で議論し決定し実施するわけですから、区域会議というものの価値をどのように位置付けるかということなのではないでしょうか。

○櫻澤課長 時間が過ぎているところで、すみません。ちなみに国外の状況との比較で言うと、日本は両省庁とも相当努力しているのと、各事業者が努力していただいているおかげで、実はレベル4の実験も、おそらく世界で最も進んで自由に実験ができる状況にあります。

これは全くレベル4でも、運転席に座っていれば、あるいは車もちゃんと保安基準を通過していれば、日本全国自由にどこでもできる状況になっています。総理もそれを色々ところで発言していただいています。また、外国ではかなり色々な許可がありますけれども、そういったものもかなり削ぎ落として私どもはやっているところがございます。

そういう中で、もしかしたら、どこでもできるようにしてしまったからまずいのかもしれないのですけれども、全体がそうなっている中で、特区という特異性を出すというのは、

私どもは非常に頭を悩ませながらやっております。その全体の環境を御理解いただきたいと思っております。

○笹本専門官 最後に確認なのですが、道路運送車両法は本件以外にも点検基準とか他の基準もありますけれども、基本は公安基準だったかと。先ほど条項が明確に示されないという話がありましたけれども。

○村上審議官 ここで不正確なことを申し上げたくないのですが、先ほど御指摘あったとおり、何の安全基準なのかをちゃんと確定して、またお伝えいたします。

○原座長代理 それは早急にまた御相談しますので、引き続きよろしく願いいたします。
ありがとうございました。