

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12日（火）11:53～12:50
- 2 場所 永田町合同庁舎1階共用第1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 八代 尚宏 昭和女子大学グローバルビジネス学部特命教授
委員 中川 雅之 日本大学経済学部教授

<関係省庁>

- 江坂 行弘 国土交通省自動車局技術政策課長
佐橋 真人 国土交通省自動車局技術政策課国際業務室長
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
佐野 裕子 警察庁長官官房参事官（高度道路交通政策担当）
今村 剛 警察庁交通局交通規制課長
大野 敬 警察庁交通局交通規制課理事官

<事務局>

- 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、最後の議題ということでございます。サンドボックスのうち、自動走行に関する議論ということでございまして、前回に引き続きまして、国土交通省、警察庁の皆様にお越しいただいております。

それでは、原座長代理、進行をお願いいたします。

○原座長代理 お忙しいところを何度もお越しいただきまして、ありがとうございます。

では、先に事務局からお願いします。

○村上審議官 今、お配りをしている資料は先週金曜日から若干でございまして、状況を含めてアップデートしたものでございます。これに基づいて、先週金曜と変わった部分も

含めて簡潔に御説明をしたいと思えます。

3枚目、右下に番号がございますが、検討のイメージ図を御覧ください。1点、説明に先立ち、「国家戦略特区担当大臣【P】」と書いてございますが、この部分、申し訳ございません。まだワーキンググループの先生方と我々の間でも意見が集約できていないものですから、今日はそここのところはぶれている前提での御説明になります。その辺も含めて全体をまたワーキングの中で御議論をいただければということでございます。

基本的には前回も御説明している部分とここは同じですけれども、区域会議のもとで区域計画の一部としてサンドボックス実施計画を認定したいと。その中にざっくりまとめていますが、実証事業で行う内容とそれに伴う遵守すべき安全確保等に関する基準の両方を規定するという形でございます。それに当たっては、前回と多少変えてございますけれども、地域関係者の参加を得たサンドボックス分科会、一部実態はもうございますが、こちらのほうで地元関係者の意見集約、合意形成をまずするという事。それから、国土交通省、警察庁両省に同意協議を行った上で、両者のプロセスが終了したものが区域計画の対象になるという理解でございます。

4枚目、もう既にお渡ししたものでございますが、特例設備の対象として検討しているものを条項としてお示しをということでお渡ししたもので、子細は説明の必要はないかと思えますが、保安基準と道路使用許可の関係を例示させていただいてございます。矢印から先の処置の仕方につきましては、これは別にテクニカルに必ずこれでということではなくて、条項ごとに書き方や認定の仕方が違いますので、実質的にお願いをしたいと思っておりますのは、区域計画で同意された基準に適合する事業については、それぞれに必要な許認可を得たものとみなすということを何らかの形で法令上措置をしたいということでございます。

次に2枚あるのはイメージ図でございますので、飛ばさせていただきます。

これもまだ1例だけでございますけれども、実態上、いかほどかということでございまして、某自治体の例で言えば、自動運転システムについて、子細はもうお詳しいと思うのであれですけれども、約4か月以上ということ、しかも、この事案の場合はたまたま地権者の少ない物流エリアを選んだため、地元協議が実質1日で終了している特殊な事案であるものですから、通常、平均的には、初回の案件ということでございますけれども、これに加えて、地元同意手続がこの4か月の中か外かは色々だと思えますが、実態はかかっているということでございます。この辺のところを地元同意手続と事業者から見れば、複数の省庁に対する個別の手続と一体的に進めることによって、手続の合理化と行える事業の実施の予見可能性を、規制の合理化も含めて図っていくというところで御協力をいただけないかという整理になってまいります。

先ほどの3枚目のスキーム図に戻りまして、当方の中でもまだ整理ができかねている部分を一言御報告させていただきますと、この絵では、サンドボックス実施計画に基づいて、実際に事業を実施する事業者は国家戦略担当大臣が認定をするスキームで、総理による事

業者認定は行わないというスキームで提案してございますけれども、民間議員の先生方中心に、ここ自身についても総理が事業者を認定すべきであると。区域計画の中で個別事業者も特定し、その事業者が適用を受けるべき基準も区域計画の中で実施計画として定めることとしてはどうかというお話をいただいております。

この絵の案で言いますと、かなりの程度のところ、事業者が遵守すべき基準も、どういう事業者であれば実際にドローンを飛ばしたり、このエリアでこういう自動走行ができたりのかということ、サンドボックス実施計画で書き込むところまでは一緒でございます。そこで実際にその要件を満たして参画する事業者自身については、今回はここは首長の認定ということで書かせていただいておりますが、かなり高度な専門性の内容のある判断が必要であろうということと言いますと、それぞれの地域の関係者では専門家は集め切れないのではないかと御指摘も含めて、これは航空局のほうからもいただいたものですから、仮として、国家戦略担当大臣が専門家のチームを引いた上で、その事業者が最終的にサンドボックス実施計画で定めた基準を満たしているものかどうか、客観的に適合性を確認した上で認定するというようにしてございます。これは全部区域計画のほうに巻き取る可能性もありますというところで、御相談になって恐縮でございますけれども、このようなフレームで引き続き検討を進めたいと。前の2枚はその趣旨のことを文章にしているものでございますので、後ほど御覧をいただければというものでございます。

取り急ぎ前回からの変更、アップデート点ということも含めて、事務局からの最初の御報告は以上でございます。

○原座長代理 特例措置は。

○村上審議官 特例措置のところは、4枚目を見ていただければと思うのですが、保安基準の55条第1項のところ、区域計画に従って作成された遠隔操作または自動運転により走行させることができる自動車に係る実証事業計画の認定があった場合は、その試験に用いられる自動車については、55条に規定される保安上及び公害防止上支障がないものということで認定をし、当該自動車ごとに指定したものとして取り扱っていただけないかというのが1点です。

2点目として、道路使用許可、道交法77条の関係で、同じく実証事業計画の認定が、それまでの地元同意協議等々を経てたどり着くことが前提ですけれども、その場合については77条に規定する道路の使用許可を受けたものとみなす。テクニカルには、地元の警察署長が認めることとする、書き方はいくつかあるかと思いますが、そういった趣旨の規定を受けないかというのが、特例措置としてお願いでございます。

とりあえず以上です。

○原座長代理 その後のほうはよろしいですか。これまでの事例。

○村上審議官 先ほど言及いたしました、7枚目に1例だけ書いてあるものでございます。

○原座長代理 ありがとうございます。

まだこちらにも調整中の事項が残っている状況での御相談なので、申し訳ないのですけれども、是非このような方向で早急に御相談をさせていただければと思っております。今日もしこの段階で論点としてお気付きのところがあれば是非御指摘をいただき、こちらからも伺いたいところは伺って、少し議論しておければと思います。いかがでしょうか。

○今村課長 交通規制課長の今村と申します。

まず一つ、私は前回の協議には出ていないので、記録でしか承知していないのですけれども、前回原委員から立法事実の確認という話と、規制の見直しというのが法改正を必ずしも前提としているものではないという協議の経緯の話ですね。それを事務局に確認するようにというお話がございまして、一つ、この7枚目が立法事実の確認だと思うのですけれども、後者のほうはいかがでしょうか。それはもう先生との間で確認されているという理解でよろしいですか。

○原座長代理 ワーキンググループの議論は全て確認をしましたが、私はそういう確認はされていないという認識でしたけれども。

○村上審議官 申し訳ございません。そこはもう少し先生方とちゃんとお話をして御報告を申し上げます。

○今村課長 もし必要があれば、今、その当時の文書を持っておりますので、今から読み上げることは可能ですけれども、読み上げましょうか。

○村上審議官 事務局自身が今から御説明いたごうとしている紙があることは昨日確認はしてございますが、それとワーキンググループでの議論の経緯とがどういうことなのかはまだ確認できていないので、その点についてもう少しきちんと調べた上で改めて御報告させていただきます。

○今村課長 ワーキンググループの経緯。

○村上審議官 ワーキンググループで重ねてきている議論と、その紙との議論が必ずしも整合していないようでございますので、そこも含めて引き続き確認をしてございます。

○今村課長 ただ、物理的な文書として存在するものですから、読み上げますのでお聞きください。

これは2月24日に内閣府の地方創生推進事務局と警察庁交通局との間で交わしたというか、一緒に作成した文書でございますけれども、附則の2条2項について、本条で用いる規制については、法律に規定する規制のみを示すものではなく、本条で検討の対象としている規制の見直しの文言については、必ずしも法律改正のみを想定したものではなく、政省令改正や運用面の改善を行う場合を含むものであると、そのような合意がされておりますので、それをまず確認を事務局からされているものと思いましたが、されていなかったもので、確認をさせていただきました。それで1点目でございます。

○原座長代理 今伺ったことは、当然国家戦略特区の制度の特例措置は常にそうなので、そういうことだと理解しました。

○今村課長 それであれば結構なのですけれども、前回の協議の経緯を聞いていると、法

律改正ありきみたいなお話の認識だということも、私はそういう印象を受けましたので。

○原座長代理 私は法律改正ありきという言葉を使ったかどうか、使っていないと思いませんけれども、そう聞こえることを言ったとすれば、まず一つに、特区法の改正の附則で規定を入れています。自動走行と自動飛行についてサンドボックスの制度を設けるということを改正法の附則でわざわざ規定をしているので、これは常識的に考えれば、法律上の法制度としての措置を設けるということだと思っています。

それから、特例措置の内容については、これは前回の議論の中でも運用の改善で何とかできるのではないかと、何とかできると思いますという話をいただいておりますが、運用の改善でできるのであれば、これは別に明日からやっていただければいいというか、これまでもやっていただければ良かったことであって、そうではなくて、サンドボックスの制度を作るというのは、法令上の特例措置を当然作ることになるのだろうと思っていますので、それ以外に運用上の特例も作っていただくのはもちろん結構なのです。今おっしゃられた確認事項はそういうことだと思いませんけれども。

○今村課長 法令上の特例措置を当然作るということではないという確認なのですけれども。

○原座長代理 今読み上げていただいた文章は、特例措置の中には、法律だけではなくて政省令の特例も運用の特例も含みますということをおっしゃっていると思ったけれども、それは当然そうだなと思って聞いたのです。

○今村課長 そうですね。ですから、法律改正をすることが前提ではないということですね。少なくとも全部について。

○原座長代理 そこは私が今申し上げたように、法律の附則でわざわざ規定を設けて法改正をしないと、通常は想定していなかったと思いますということをお知らせしました。

○今村課長 通常は想定していなかった。そういうことでございますね。

○原座長代理 そういう話でよろしいですか。

○村上審議官 申し訳ございません。ありがとうございます。

○佐野参事官 それで、今の前提として法改正ありきではないと原委員のおっしゃったとおりなのかと思いますけれども。

○原座長代理 法改正は。何か誤解が。ずれている。

○佐野参事官 必ずしなければならないものではないという形で合意をしたと、私も当時の経緯を全部承知しておりますけれども、そういう形で合意文書を作ったと。

○原座長代理 今読み上げていただいたのは合意文書ではなかったと思いますけれども。

○佐野参事官 そういった趣旨をしっかりと確認した上で、この文書を。

○原座長代理 もう一回文書を後で紙でもいただいて、事務局にもあるのだと思いますので。

○今村課長 事務局にももちろんあります。

○原座長代理 確認できればと思いますが、今読んでいただいたのは、全然法改正をしな

い合意をしたなど、しないこともあり得るなどとは書いていないと思いますけれども。

○佐野参事官 当時、しないこともあり得るという趣旨をしっかりと確認した上で合意文書を作ったところでした。当時、まだ実験が行われていなくて何の問題も生じようもないと。その時点で1年以内を目途としてと。何らの問題も生じていないのであれば、別に法改正をする必要もないよねということも含めて、法改正の他に運用の改善もあり得るといった趣旨ではなく、法改正をしないという選択肢もあり得るといことでの合意だったということはそこで確認されておりますので、そこをしっかりと、その趣旨については関係者合意をしたと。状況を踏まえてと。

○原座長代理 それはこの文章の読み方の問題だと思うので、先ほど村上審議官が言われたように、前任の方の確認も含めて是非やっていただければと思います。

○佐橋室長 国土交通省も同じような文書を交わしておりますので、是非国土交通省も同様にお示しいただきたいと思います。

○今村課長 趣旨について不明であれば、その前の経緯もございますので、法令協議のやりとりをしておりますので、その部分も含めて御確認をいただければと思います。

○原座長代理 いずれにしても、ここで書かれているのは一般的な様々な可能性がありまますよということを合意されたということなのだろうと、少なくともそういうことなのだろうと理解しました。

ただ、申し上げたように、その法律の附則でわざわざ規定を置いてあって、法改正をすることは当然するのだろうと。一般的には普通そうなのでしょうということは想定していましたがということであり、また、その規制の見直しといったときに、運用面の改善ではなくて、法律上の特例措置がなければ何のためにサンドボックスを作るのですかということだと思っていましたと。それが私の理解ですけれども、それはずれていますか。

○佐野参事官 必ず法改正をすることが前提となっているという部分は、そこは異なるのかなと思います。

○原座長代理 必ずとまで言わなくてもいいですよ。一般的にはそうなるものだと思います。

○佐野参事官 問題があるのであれば、改善の余地があるのであればということでありまして、とにかくそういう趣旨をしっかりと確認してこの文書を作った経緯がございましたので。

○原座長代理 経緯のところは確認をさせていただきます。この文章の読み方云々は別として、一方で、運用面の改善だけでは済まないと理解して、だからこそサンドボックスという制度を作りましょうということを合意したのだと認識していますけれども、それは違いますか。

○佐野参事官 問題があればということが前提となってくるのではないかと思うのですけれども、今全国で、どこの地域でも、世界でもトップレベルで安全、円滑に実験ができる環境が整えられておりまして、それに従って、先生も御承知のとおり、今秋にも遠隔の実

験が二つ行われる。それに続いてもういくつか行われる予定となっております、我々としては、事業者の方々からもどこからも、この実験の体制、環境に何ら問題はないと。問題があるとは全く承知しておりません。事業者の方々とも非常に綿密に連絡、意見交換などをさせていただいて、何か御要望があるときには、それに真摯に対応して、それがかなう、どうにか円滑に実験ができる環境を整える努力をもう何年もしてまいっています。

○原座長代理 そちらで努力をしてきていらっしゃることはこれまでもお伺いしていますし、それはもうよく理解しているつもりなのです。

ただ、これは前回のときにも申し上げたのですけれども、これまでやってきている運用でもう大丈夫なのです、運用面の対応だけで全ていけるのですということであれば、これはサンドボックスの制度を自動走行に関しては作る必要がないという御認識なのでしょうか。

○佐野参事官 今の時点では何ら問題がないと認識しております。まだ実験は実際に行われておりませんし、その時点でまた何か問題が起きたのであれば、それは考える余地は将来的にはあるかもしれませんが、現時点では、これから実験が行われ、まさに今、道路使用許可の申請が出され、また、出されようとしているところでございまして、それは本当に一両日中にも、ものすごく迅速にスピーディーに許可がなされる見込みでございまして。全く何ら問題が現時点で生じていない中で、見直す余地がどこにも現時点では我々は承知していないというのが。

○原座長代理 それがもう前回伺ったときも全然理解ができなくて、そうであれば、今年の6月に何で自動走行についてのサンドボックス制度を作ると閣議決定されたのですかと。法律の附則にまでわざわざ入れて、国会でまで通したわけですね。何だったのでしょうかと思うのです。

○今村課長 それは、だから、法律改正を必ずしも前提としないという形であれば、御協力できるという趣旨でございまして。

○原座長代理 それは関係ないと思います。それとは全然関係ない話で、運用面での改善で、これまでの運用で十分なのではないかということであれば、サンドボックス制度を作る必要はないですね。

○佐野参事官 当時の色々な議論でも、現にこういう問題がありますというものは具体的には結局は出てこなかったのです。警察の措置が何らかの支障となって実験ができないという状況は実際にはどこにもございせんので。

○原座長代理 それは立法事実の前の話だと思いますので、事務局からまた補足をしていただければと思いますけれども、ただ、ずっと私が伺っているのは、そうであるとしても6月に一回合意されたのではないですか。サンドボックス制度を作ることは。

○佐野参事官 将来的に実験を行って行って、問題が出てきたのであればそこで見直すというものだったと認識しております。その時点で必ずやるという形であったとは、必ずしもないと思います。

○原座長代理 現時点ではサンドボックスの制度は、少なくとも自動走行の警察庁の規制に関する部分では必要ないという判断をされたのですね。

○佐野参事官 現時点では我々は認識しておりません。全国でどこでもできるようになっておりますので。

○原座長代理 分かりました。そうしたら、閣議決定で自動走行のサンドボックスを作るということを決められていたところは、変更されるということですね。

○佐野参事官 必ずしも法律事項でないということであれば。

○原座長代理 大変申し訳ないのですけれども、その法律事項かどうかの議論ではなくて、サンドボックス制度を作るのであったら、これまでの運用で大丈夫ではなかったということなのでしょう。これまでの運用をそのままされるのであったら、サンドボックスなどと呼ぶ必要はないではないですか。

○佐野参事官 今年の6月の時点で条約の了解事項などを踏まえて、遠隔での自動運転システムの実証実験が可能となった。それはどこの国よりも迅速にそういう制度を整えていますので、それによって同時並行で色々検討を進めてきたところ、現在はもう中に人がいるものもないものも含めて、全国どこでも公道での実験が可能となっているというのは、世界でもトップレベルの実験環境でございます。これから実験が行われようとしている中で、何らかの問題が生じたのであれば、それによってもし必要であれば、法律事項となる場合もあるのかもしれませんが、運用の改善で済む場合もあるかもしれない。

しかし、当時の6月の時点では、現在問題があるからサンドボックスでやりましょうというような議論では必ずしもなかったと我々は認識しております。これから実験が行われる。その中で何らかの問題が出てきたのであれば、それで見直しをしていく。場合によってはサンドボックスという中でやる状況も出てくるのかもしれない。ただ、あくまでも将来に向けてのお話であったと我々は認識しております。

○原座長代理 未来投資戦略2017と付いているところ、これは130ページで御覧いただけるのかどうか、事後チェックルールの整備などによる規制のサンドボックス制度の速やかな創設という項目の④の項目の二つ目の点のところを書いてあるのです。

要するに、自動走行などの実証実験を精力的に行うとともに、これらを一層迅速かつ円滑に実施するために、その間、途中を飛ばしますけれども、規制のサンドボックス制度の創設を速やかに実現すると書いてあって、今後の状況によっては作らないこともありますとは、私には全然書いていないとしか読めないのですけれども。

○佐野参事官 何らかの問題が生じているのであれば、将来的に生じるのであれば、それに従って。

○八代委員 今おっしゃった点はここで全然読めませんよね。

○佐野参事官 当時全く実験はなされておりましたので、なされる環境でもございませんでしたし、それに従って、我々は非常に迅速に、中が無人のものも含めて実験ができる環境を整えまして、全国公安委員会規則も改正して、現在どこでも道路使用許可の申

請が提出可能な形になっております。

○中川委員 警察庁が非常に迅速に、個別に対応していただくということを前提にして、この文書はより一層そういう実証実験を進めるとか、技術開発を進めるためにサンドボックス制度を作りますという合意文書だとしか見えないのです。ですから、警察庁がしっかりやっていただけるかどうかは別にしても、一層それを推進するためにこういう国家戦略特区を使うということ、私は6月の経緯は全く存じ上げませんが、そうとしか見えないですね。普通はそういう読み方をすると思うのですけれども。

○佐野参事官 もちろん全く協力をしないということをお願いしているわけではなく、もちろん必要に従って、できることは全てやっていきたいと。それで、我々自動運転の導入に非常に積極的でございますし、交通事故の削減などですね。

○中川委員 だから、警察庁で個別に運用をしっかりとやっていただくというのは、それはそれとして、それをもっと促進するために、このサンドボックス制度を国家戦略特区の中に設けましょうという合意があるのですから、それはそれに従ってやっていただくというのが、6月からの経緯ではないでしょうか。

○佐野参事官 現時点で問題が生じていない中で、何らかの運用の改善ということで、特区においてより速やかに円滑に、迅速に実験が進む形で。

○中川委員 何ができるかというのは、それは御相談することなのではないですか。

○佐野参事官 それについては、積極的に一緒に考えていきたいと。

○中川委員 ただ、基本的に法律改正がありませんということを前提にしてこういう場を設けているというのは、全く納得できないのですけれどもね。

○佐野参事官 しないということを言っているわけではなくて、しない可能性もあるということでの、全く必要がないのにしなければならぬ状況になるということではないですねという確認をしたところでございます。そのように承知しておりました。全くしないということを合意したということをお願いしているわけではございません。

○原座長代理 確認させていただきたいのは、前回からずっとおっしゃっているのは、運用でこれまでもとても柔軟に円滑にやってきているのです。これまでどおりで構わないのですということとずっとおっしゃっているのですが、それはそうなのですか。サンドボックスの中で何をされるのですか。

○今村課長 まさに何をするのがポイントでありまして、私たちの認識、あるいはこの7ページの紙もそうですけれども、警察署長に道路使用許可を申請してから承認まで3日しかかかっていないわけですね。ですから、十分円滑に機能していると認識しています。ですから、どこにどう障害があって、そこをどう変えるのかということ自体、私たちとしては問題意識が見えないというところなのです。

○原座長代理 具体的にどこを直す必要があるのか、これはもう警察庁でされていることもあり、一方で、国家戦略特区の実証事業の中で私たちの側が見えていることもあるので、両方を是非ぶつけさせていただいて、しっかりとしたい制度ができるといいと思ってい

るのです。

これまで警察庁のほうで一生懸命やっていたら延ばすことの延長上で、できることは是非しっかりとやれるといいと思っています。それを何ら否定するつもりはないのですけれども、一方で、これまでの運用で大丈夫なのです、何がいけないのですかと問われてしまうと、この6月の決定は何だったのですかと。

○佐野参事官 そのように申し上げているつもりではないのですけれども、これから行われる遠隔での実験の中で、何らかの形で改善の余地が出てきたなということであれば、それはそれに従って真剣に考えていきたいと考えております。現時点でまだ実験が一つも行われていない中で、また、非常に迅速に道路使用許可が出されようとしている中で、現在どこに改善の余地があるのかについて我々は承知している具体的な例はないのですが、これから実験がどんどん行われていく中で、具体的な状況が出てくるかもしれません。それについては、一つ一つ真摯に対応していきたいと考えております。

○原座長代理 おっしゃっていることは、やはりこの6月の決定事項を否定されていて、実証実験を精力的に行って、その結果として必要があればサンドボックスという制度を作るかもしれませんという決定に直すべきだとおっしゃっているのですね。

○佐野参事官 必ずしもそういうことを申し上げているわけではないのですけれども。

○原座長代理 そうおっしゃっているのだと思うのですけれども。

○今村課長 ただ、このようなことを申し上げるのも釈迦に説法も甚だしいのですけれども、法律ですから、必要がないものを変えることはあり得ないわけですので、何が必要なかをお示しいただかないと、現状では特に問題がないわけですから。

○原座長代理 具体論で何が必要があるのかという議論は是非させていただきたいのですが、おっしゃっているのが、そもそも全然必要がないのですということをおっしゃっているのです、それは6月の閣議決定違反ではないですかと言っているのです。

○今村課長 私たちとしては、見えていないというだけでありますので、もしそれがあれば、お示しをいただきたいということでございます。

○原座長代理 これは閣議決定だから、これは内閣府だけが言ったわけではなくて、警察庁も合意されたわけですね。

○今村課長 ただ、警察庁の道路交通法を直すとまでは書いていませんので。

○原座長代理 では、自動走行についてだから、警察庁は入っていないかもしれないと理解されていたということですか。

○佐橋室長 我々もそうです。

○原座長代理 どちらも抜けているということですか。

○江坂課長 国土交通省も基本的に警察庁と同じで、経緯を含めて、今、実証実験をされようとしておりますが、車両の保安基準の適用に関しましても、円滑な処理をして、全く問題が起こっていない。逆に実施事業者からも何ら苦情、相談を受けていない状態で、何が問題なのかというところに非常に問題意識を持っているわけなのです。これは全く警察

庁と国土交通省、同じ見解でございます。

○衣本調整官 参考資料の訂正をしてほしいのですけれども、7枚目で、我々が保安基準の適合性を8月上旬からずっと開始して、3か月か4か月ぐらいかかっているようなイメージを持たれているのですけれども、これは事業者に聞いてほしいのですが、遠隔側のシステムであったり、自動車のスペックをちゃんと決めるまでの期間が非常に長い間かかっている、事業者側が止めている期間が非常に長かったというのが経緯でございます。参考資料なので、この場で訂正しろというわけではないのですけれども、そのような点はちゃんと考えて打ってほしいというところです。

○原座長代理 それは是非また事務局とも調整していただきたいと思います。

具体論でどういった問題があるのか、もう一回補足をしていただければと思いますが、その前に私が一言だけ先にコメントを申し上げると、自動走行について規制のサンドボックス制度を速やかに実現すると、この閣議決定をしました。

ただ、今おっしゃっていることを聞いていると、警察庁も国土交通省も自分のことではないと思っていましたと。こんな無責任な閣議決定がなされてしまったということを皆さんどうやって説明をされるのかと思いますね。

○佐野参事官 そのように申し上げているわけではなく、将来に向けて必要があるのであれば、サンドボックスという枠組みを使って実験を速やかに進めていくということはある得るのではないかと、それについては必要があれば法改正もあるのかもしれませんが、また、もしかしたら運用を改善する場合もあるのかもしれない。とにかく実験の速やかで円滑な実施を目指して一緒に将来に向けて取り組んでいくということについては、政府の一員として合意をしたということだと認識しています。

○中川委員 これをちょっと見せていただいて、知らないで言っているのかもしれませんが、これは基本的に特区制度を持っている側も、多分具体的な規制を持っていらっしゃる側も一緒により促進するために、このサンドボックスという制度を作ろうという合意があったとしか見えないのです。そういう合意をしているという認識の上で、具体的に作る段階になって何の問題もないから、基本的にやる必要がありませんというのは、私はやや違和感を持っています。この文書を見る限りにおいては、内閣府、国土交通省、あるいは警察庁がより促進するためのアイデアを持ち寄って相談しようというような、そのような文書に見えるのです。それを何の問題もないからそれはやる必要がありませんというのは、そもそも閣議決定された文書と何となく趣旨と全然違うようなお答えをされているように私は見えるのです。

○佐野参事官 それはもしかしたら私の説明の仕方の問題だったかもしれませんが、今、何も問題としては承知していない、それが事実でございます。ただ、何らかの改善の余地がある、または、今は問題ないけれども、より促進するという形での何らかの措置を取りようがあるのであれば、それはまた積極的に考えていきたいと考えております。問題がないから何もやるつもりはありませんということを上申しているつもりは全くなくて、一

緒に何ができるのか、よりサンドボックスという中でもっとスピーディーに、または安全に円滑にやるということで協力させていただける余地があるならば、それは積極的に考えていきたい。何もやりませんということをごここで申し上げるつもりは全くございませんので、そこは御承知置きいただければと思います。

○原座長代理 もう一つ私が確認をさせていただきたいのは、運用の改善で済むのであれば、サンドボックス制度など要らないですね。それは別にこれまでの運用をさらに改善していただければいいので。サンドボックス制度というのは運用の改善では済まないことを、制度を作るのだと思っているのですけれども、それはそういう認識で良かったのですか。

○佐野参事官 審査基準を見直す、またはその一部について何らかの見直しをするということであれば、それは運用の改善の一部になってくるかと思えますし、それでより迅速に、円滑に実験が進むということにつながるものもあるのかなと色々検討しながら、我々は考えているところではございます。

○原座長代理 運用と制度の境目がどこなのかというのは、これはまた厳密な議論が要るのかもしれませんが、ただ、少なくとも運用面で、法令上の特例措置なく運用で改善できることだけでいいのであれば、このサンドボックス制度を創設するなどということをご普通言わないと思えますし、また、あえて特区法の改正という法律の中でわざわざそういった規定を設けることもないと思えます。

○佐野参事官 それについては、安全、円滑のバランスを取りながらぎりぎりのところを探るということでは、運用の改善によってより実質的に円滑な実験を可能にするということは十分可能なのかと思っておりますので、それを踏まえて、当時2月の時点では、合意文書をしっかりそのところは本当に何度も何度も趣旨を確認しながら作ったものでございました。

○原座長代理 だから、運用の改善でいいのであれば、この閣議決定の文書は、実証実験を精力的に行って、その中で運用はしっかり改善していくと書かれればよろしかったわけで、サンドボックス制度とか全然関係ないですねと私は思います。

あと、事務局から補足してください。

○村上審議官 まず、この参考で今日お示ししたもののなかで言えば、確かに警察手続の中だけ見ますと、道路使用許可自体はここで挙げた事例も3日で終了しているわけですが、ここに至るまでにどこで何をやるのかという地元協議をずっとやってきて、その出てきた、合意したものが本当にこの3日かもしれません。プロセスで許可が得られるのかどうかということについて、ある意味で予見可能性がない状態で、一回パッケージをまとめ上げたものを警察に御相談に行くということ。実際はもうちょっと柔軟にコミュニケーションをこの3日間以外の外側にもプロセスはあるのかもしれませんが、必要であるということであると、地元合意手続と、その手続の結果出てくるものが自動的に行政手続に連動していることが制度的に保証されているという意味での事業の予見可能性が上がるというのは、現行に比べれば明らかに改善でもありますし、それを希望する声もある。

同じように、これは見方や立場の違いなのかもしれませんが、先ほどお話にありました安全基準のほうでも、規制当局の側から見れば、それは業者のほうの結果的にスペックを決められるのに時間がかかっていらっしやったかなということになるかと思いますが、業者の側から見ると、何を満たせば基準に通るのか分からないからスペックが決められなかった。立場の違いの。

○衣本調整官 スペックではなくて、システム構成自体ができていなかったのですよ。

○村上審議官 D社の場合はそのプロセスでございますね。

○衣本調整官 D社だけではなくて、多分ZMPとかを想定していらっしやるのでしょうかけれども、ZMPも遠隔地にどういうモニターを置いて、どういう接続をして、通信をどうするかというところの、そこさえ決めていなかったというのが時間を使っていたところです。

○村上審議官 テーブルのところはまた改めて要望のあった事業者にも直接確認はさせていただきたいと思いますが。

○衣本調整官 基準に合っている、合っていない話は別として。

○村上審議官 そうだとすれば、そのことと言えば、一般論として申し上げれば、事業者の立場から見ますと、自分自身のスペックも、逆に言えば、基準当局と御説明として相談の中で煮詰めていくべきものであるという意味では、どこまでが事業者が迷っていた時間で、どこからが規制側の問題なのかの認定がなかなか難しいと思いますけれども、結果として、事業者として時間がかかっていると。

○衣本調整官 違いますよ。基準に適合している、適合していないは別として、最初に話を持ってくるまでに時間がかかっていたということです。こういう車両を使って、こういうシステムを使ってやりますという。

○村上審議官 その件については確認をさせていただきますけれども、一般論として申し上げれば、多くの事業者から相談に行かないと決められませんということが多いという意味では、かなりの時間がかかっているという実感を彼らが持っていたらっしゃいますので、それにつきましても、その手続が一体的に収まった中できちんと決められるのであれば予見可能性が高まるし、それで一度、この類型であれば大丈夫ですよというパッケージが区域計画の中で明示をされていれば、後発で同種の実証実験をやりたいという人にとってもより参入が容易になる、その時点で予見可能性も高まって客観的により広く知らしめられているという意味では、現行と比べれば改善をしていると言えるということではないかと思っております。

○原座長代理 そうしたら、こちら側でも経緯や事実関係、もう一回きちんと整理をして、引き続き協議をさせていただきたいと思います。

ただ、大変申し訳ないのですけれども、今日おっしゃっていることを伺っていると、自動走行についてサンドボックス制度を創設するという、決まっていたはずのことを否定して必要ないのだということそれぞれの省でおっしゃっている、警察庁と国土交通省でおっしゃっているというようにしか聞こえなかったもので、それは是非決定に基づいた検討が

できればと。

○佐野参事官 全く必要がないと申し上げているわけではなく、現実には問題はこちらとしては把握、認識はしておりませんということです。

○原座長代理 問題はないというのは、そういうことですね。

○佐野参事官 現時点では。

○大野理事官 せっかくこの参考資料を今日示していただきましたので、それで申し上げれば、地元協議なるものが何なのかというのはあると思うのです。当方、今先生もおっしゃった規制の制度ということで言うと、少なくとも警察の関係で3日で、警察の規制の外側のことをお示しいただいても何をやられたのか、それが少なくとも警察に関する制度と何の関係があるのか。この特区制度の自治体とコミュニケーションをしながらやっていただく制度だと承知していますけれども、そういったことですか、国土交通省からも指摘がありました、そもそもやる実験内容を煮詰めていく、それはその事業者がそもそも決めなければいけないのしょうけれども、しっかり中身を決められて、その後、どれだけの時間がかかったのかということだと思っております。少なくとも地元協議、もし必要であればかかれたのは事実かもしれませんが、そうでないと申し上げているわけではないですが、警察に関わる行政手続の外側でやられていることを言われても、少なくとも警察に関する行政手続のほうで受け止めるというのは無理があると思います。

○村上審議官 まさにおっしゃる側面のとおりにはあると思うのですけれども、逆に言えば、事業者のためにより円滑な環境を作ろうと思うと、事業者の立場から見て必要なものを一体的な制度設計にしたいという中で、一つは今回御説明した地元同意手続とはいかなるものなのか。どちらにしろ、今のこの案だとしても、サンドボックス分科会で何を協議せしめるのかということは制度的にも規定しなくてははいけませんので、そこは一回議論して、また御説明します。

そこで説明させていただくことの全てが道路使用許可に関わるかといえ、それは関わるものも関わらないものも含まれていると思いますけれども、そこで一体的に議論した成果の一部が道路使用許可に必要なものに該当している場合、それについても一体的にそこで処理されるということは、今、個々別々にそれぞれに御相談に行かなければ、そのパーツパーツで結果的に事業ができるのかできないのか見通しの立たない事業者にとっては改善である。事業者の立場から見ればそういう絵になっているということを今日の時点で御説明をさせていただければと思います。

○原座長代理 先生、何かよろしゅうございますか。

○八代委員 はい。

○原座長代理 そうしたら、この入口の議論をできるだけ早く乗り越えて、建設的な議論に早く次回入りたいと思いますので、是非よろしく願いいたします。

ありがとうございました。

○今村課長 すみません。一つだけ全く違うお話をさせていただきたいのですけれども、

法律を改正するというお話で先生方はおっしゃっていますが、当庁として法律改正事項になり得るようなスキームを考えてまいりましたので、御紹介をさせていただいてよろしいですか。

○佐野参事官 配らせていただいてもよろしいですか。前回お示しいただいたものの中で、総理大臣の認定を受けたというところについて何らかの意味を持たせつつ、そして、それを迅速な道路使用許可における審査につなげるというところ。前回の案では、警察庁長官の同意協議という形ではあったのですけれども、前回交通企画課長の櫻澤が申し上げたとおり、警察法の中でそのようなスキームというものは普通あり得ないという状況もございます。実際には、具体的な実験、道路交通環境などのその状況に照らして、警察署長による道路使用許可ということ。それは単に許可を出しっ放しということではなくて、安全、円滑に、その後の条件付けをし、またはその後の事情変更にも対応するという形で、色々な情報提供をしたりだとか、交通規制、交通整理をしたりだとか、迂回路を示したりだとか、様々な事後的に生じた状況にも柔軟に対応しながら、地元をしっかりと分かっている警察署長が道路使用許可を出した後の事後的な、ある意味行政サービスみたいなことも含めてやっていく。それによって道路上の特別な行為について、他の交通主体とも調整を図りながら実現させていくというのが、道路使用許可の全体としてのパッケージになっております。それについては、警察署長の道路使用許可というものが非常に重要なところかなと思っております。

ただ、認定というところ、認定の際に提出された書類、また使われた書類などを提出するという規定を設けることによって、その中で既に判断されたものについては、ほとんど道路使用許可の審査基準のいくつかの項目を満たしているとみなして、実際的な審査が非常にスムーズにそのままスルーすることができるという形で、効率的、合理的な道路使用許可のプロセスを実現できるのではないかということで、このような代替案を当庁で検討させていただいたところなのです。

○原座長代理 これはちゃんと理解し切れていないですが、これは元々私がこちらでお示ししたものに書き加えられているのですでしたか。

○大野理事官 そうです。書き加えています。

○今村課長 一部削除した上で書き加えているというところでございます。区域計画のところから横に警察署長に矢印が出ていまして、認定書類の提出と書いております。ここでは区域会議のほうから、認定書類はどのようなものを書くのかは中身はこれから詰めていく話でしょうけれども、そういったものが警察署長に提出されることによって、右上の緑色っぽい色で書いておりますけれども、警察署長が行う審査項目、そのうちの一部について、事実上見なくて済む。それによって、道路使用許可がよりスムーズに出るようになる。そういった制度でございます。

○原座長代理 それがこちらからお示しをしていた事業認定がなされていれば、許認可があったものとみなすにほぼ近いものと考えられているのですか。

○今村課長 許認可自体は警察署の道交法の道路使用許可のものは残りますけれども、ただ、それがこの制度に乗ることによって、よりスピーディーに出る。

○原座長代理 審査の省略とおっしゃるのは、何か審査項目などが決まっているのですか。

○今村課長 はい。

○佐野参事官 遠隔の自動運転システムの道路使用許可の審査基準の中のいくつかの項目がございまして、区域会議で事前に認定されたものでしっかりと省略することができる項目がいくつかございますので、その中身を精査して、いくつかのものについて省略することができるという形で法律事項にすることが可能だなど考えております。

○原座長代理 分かりました。

では、その審査項目を後で教えていただいて、その中のどれが省略できるとおっしゃっていて、どれはどうしても残さないといけないということをおっしゃっているのかをお示しいたいて。

○佐野参事官 この中で緑色の文字で書いてありますように、審査項目の1(1)(4)などということで、これは例示でございますけれども、相当数のものについての審査を省略することが可能なのではないかと考えております。サンドボックスにおいてそのような形でより迅速、スピーディーに審査手続が済むということであれば、サンドボックスを置く意味が大きく出てくるのではないかと考えております。

○原座長代理 逆に必ず審査しないとイケない項目は何ですか。

○佐野参事官 具体的な日時、環境、車両の技術レベルなどに応じた形で、または交通の頻度や交通の具体的な場所の状況がよく分かっている、または不測の事態が生じたときにそれに対応して、また、柔軟に、それで許可をストップするという形ではなく、また、それではどのような代替案のもと一緒に調整をしながら条件付けをして、またその条件を変えながら柔軟に対応することができるのが、地元を知り尽くした警察署長の強みでございますので、そのようなものについては、最後の最後までずっと実験をフォローする状況が必要なのかなと。安全、円滑な実験の実施のためにはそれが不可欠であろうと考えております。

○原座長代理 例えば、場所や日時に関しては、区域計画の中でこの場所でやります、実証事業はここでやります、また、日時は平日の何時から何時なのか分かりませんが、例えば、そういったことを計画の中で記載して、その範囲内であれば審査省略にはできないのですか。

○佐野参事官 元々だと、最初に包括的に合意又は同意をして、あとは出しっ放しという形になりかねないのですが、例えば、後で自然災害などが起こって通行止めになってしまったりそこが通れなくなったりだとか、事後的に生じる状況が道路交通環境は様々な状況がございまして、それに具体的に柔軟に対応して、しかし、それでも実験を実現しようという形でより円滑な実験の実施のために警察の審査が必要な残る部分があるかなと考えております。

○原座長代理 おっしゃっているところを理解しつつ、ただ、何も状況の変更がなければ、場所と日時について一定程度決めてあれば、その枠内であればオーケーということではできないのではないか、省略することはできないのではないか。おっしゃったように、通行止めになっているとか、そういう状況の変化があれば、逆に警察署長から区域会議の側に情報提供をいただいて、そこでずれているものについては包括的なみなし規定の対象にはなりません、省略の対象にはなりませんといった運用もできるのかなと聞こえました。

○佐野参事官 実際には区域計画と事業認定、そして、実証実験の間にかんがりの様々な不測の事態が起きて変更が生じるということは、今回でも我々の枠外の話ですけれども、様々な事業者、途中でこちらの都合でダメになりました、延期しますということを繰り返し繰り返しやりながらということが起こっています。実際には、区域計画の認定の時点とはかなり色々な条件、環境が変わってくることは往々にしてあり得ると考えております。

○原座長代理 不測の事態に備えるための情報の連携や、必要があれば、区域計画を変更してもらえばいいのだと思いますが、そういう枠組みは作り得ると思いますし、申請を出せないみたいなことになってしまうと、警察署長で情報が全然入らなくなってしまうとこれは大変でしょうから、情報は必ず警察に出す。審査は省略するとしても申請は出す、書類は出すというような運用はできるのかなと思いました。

○佐野参事官 審査項目の精査になってくるのかなということを考えます。

○八代委員 私はいただいた紙の最大の問題点は、元の事務局案では、警察庁とか国土交通省が区域会議の中で調整する話になっているのです。他方、総理が認定した区域計画に基づく認定書類を警察署長に提出する場合には、警察署長が総理が決めた区域計画を否定することができる可能性もあるわけですね。それはやや行政上、おかしいことではないかと考えますが。この図を見る限りですね。

○今村課長 区域計画では1から10まで全部を決めているわけではないと考えていますので、その1から10のどこまでを決めるのか分かりませんが、例えば、1から4までの区域計画を決められたら、警察署長にとって重要なのは5から10の部分でありますので、警察署長にその道路使用許可が下りている趣旨は、警察署長が一番地元の交通量などを把握しているのと。

○八代委員 それは分かっています。

○今村課長 そういうことでございまして、それは総理の認定とはレベルというか、見ている観点が違うということとございしますので、それはおかしいことではないと考えます。

○中川委員 原座長代理が言っていることもそうだと思うのですけれども、書き切れないという部分で事後的に色々なことが起こり得るということについては、それはそれで基本的には区域計画の中で認めていただいて、事後的に生じたことについては事後的に対応するなり、あるいは情報を提供するなり、そうやって対応すればいい話。これは区域計画で認められたものを、事前に警察署長のほうではねられることができるということを行っているのではないと思うので、事後的に生じる書き切れない部分についてのあれは、制度の

組みようは多分あると思うのです。それを原座長代理が言っているのかなと思うのです。

○八代委員 本来は警察署長の上司も区域計画を決めるときに入るべきであって、これは関係ないように書かれていますけれども、それはおかしいですね。

○今村課長 区域計画の中には、警察署長は関与しないことが最初のプランからそういうことが前提になっています。内閣府からいただいたもの自体が。

○八代委員 だけれども、元のもの、警察庁と国土交通省は実施計画に対して意見集約、協議をすると書いてあるわけですね。それがここでは全く抜けている。何か非常に独立になり過ぎている感じがあって、だから、区域計画でこういうサンドボックスをやることについては、当然警察庁も事前に大まかな形であっても合意していないとできないわけですね。だから、それが我々は関係ないよという感じの図になっているのは、構成上はおかしいのではないかと。

○今村課長 全く関係ないよと申し上げているわけではありまして、見ている観点が違うということです。

○八代委員 それはそうでしょうけれども。

○今村課長 ですから、こういう構成になっているわけでありまして、全く独立に機能するというわけではもちろんございません。

○八代委員 他の役所でもそういうことは当然起こり得るわけで、それを言ったらサンドボックス自体に関する区域計画自体があまり機能しないと思いますが、どうしますか。

○原座長代理 でも、少し建設的なお話をいただけたので、ちょっとほっとしたのですけれども、審査を全て省略するためには区域計画の中にどこまで書き込んだらいいのかという視点で、是非引き続き御相談をさせていただければと思います。

○村上審議官 事務的にも確認ですが、大きく二つの分野の調整が要ると思います。前回は確かに道路交通法上の規定上は理由があって、警察庁長官でなくて警察署長に許可を下ろしているのだということは制度的にも明記されている趣旨があるというお話がありました。

逆に言えば、別に区域会議を決定するプロセスに署長に噛んでいただけない理由もないものですから、そうしますと何を区域計画の中で書くのかということと、警察署長が認可すべき事項となっていることとの調整を、その主体のほうで調整するのか、中身のほうで調整するのか。

いずれにせよ、我々としてはできるだけ区域計画の時点で必要な調整を終えたい。その上で、あとは事業者が円滑に事業を実施できる状況に持っていきたいと思っておりますので、そういう観点から、法制度の側から見るとそちらを調整するよりもこちらを調整したほうが楽だよとか、最後のこの基準のこの項目だけはどうやっても難しいのではないかとか、そういったようなことをさらにやりとりさせていただければ、こちらあまりお示ししたものの先入観にとらわれずに実現の方法を考えられればと思います。

○佐橋室長 国土交通省なのですけれども、国土交通省側も御意見を申し上げたいと思う

のですが、4枚目の特例措置メモについてでございます。ここに「試験に用いられる自動車については、道路運送車両の保安基準第55条に規定する保安上及び公害防止上支障がないと認定し、当該自動車ごとに指定したものとして扱う」となっているのですが、そもそも保安基準の55条のところの「指定したもの」の「もの」は規定になりますので、おそらくこの書き方が違っている。ここに書いてあるのは、自動車は「ものとして扱う」なので指定するのは自動車になるのですが、保安基準自身は規定を指定することになりますので、この誤解があるのかなと。

○村上審議官 すみません。その辺は御指導ください。趣旨は何らかの形での区域計画上の基準をみなすことによってということでございますので、そこがこの特例措置の書き方とか抜き方にこだわっているものでは全くございません。

○佐橋室長 先ほどの警察庁と同じ意見なのですが、我々、運輸局長が基準緩和認定しているのは、現場のことは現場が一番よく知っているということで、中央ではなくて、地方の現場をよく知っている、地方に精通している地方の運輸局長がやる、認可権限があるということでございます。今日お示ししていただいた案などを見ますと、区域会議の総理大臣であったり、担当大臣であったりという中央でやるということ自身が代えて地方の柔軟な運用よりも硬直化してしまうのではないかとといったところが懸念されます。

また、区域会議、これもそれほど頻繁に開かれるものではない、実施計画など、容易に変えられるものではないと思います。是非もっと柔軟な、地方でやれるような、もっと言えばこれまでどおり、先ほどの警察署長が認可するのと同様に運輸局長が従来どおり認可するほうが、一番我々としては柔軟に対応できるのではないかと考えておりますので、よろしく願いいたします。

○原座長代理 でも、警察庁は従来どおりではなくて、審査を相当程度省略するというところをおっしゃっていただいたので、それは私たちが言っていることと何か。

○江坂課長 今日警察庁に御提案いただきましたので、私たちの制度においても同様の検討ができないかどうか持ち帰って検討してみたいと思います。

○原座長代理 ありがとうございます。

では、大変ありがとうございました。また引き続きよろしく願いいたします。