

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12月21日（木）16:57～17:21
- 2 場所 永田町合同庁舎7階特別会議室
- 3 出席

<WG委員>

座長代理 原 英史 株式会社政策工房代表取締役社長
委員 本間 正義 西南学院大学経済学部教授

<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
笹本 翔 国土交通省自動車局技術政策課専門官
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>

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
石谷 俊史 内閣府地方創生推進事務局参事官
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、サンドボックスに関する議論に戻りたいと思います。まずは自動走行に関する部分でございまして、国交省、警察庁にお越しいただいております。

それでは、原先生、よろしくお願いたします。

○原座長代理 時間がだいぶ押してしまったので、短目にやっていきたいと思います。

先に事務局から、参事官からでよろしいですか。検討状況をお話しいただいて、そこから議論したいと思います。

○石谷参事官 今日配付しております資料でございますが、前回もお配りした資料の改訂版で、2ページ以降になりますけれども「国家戦略特区における規制のサンドボックス制度」ということで、これまでの議論、こちらのほうからお話しさせていただきました内容について、改めて整理をしたものでございます。これまで御説明したものでありますので、詳細はあれですが、法律は特区法の改正であり、対象としては、対象分野を限定、対象地域を特定。目的は地域を限定して規制改革を進めていくというもの。枠組みとしましては、従来の特区法の枠組みどおりで進めるということで、相応の試行実績がある分野について、分野ごとに、法令上の措置を行い、事前規制を最小化、もしくは撤廃した上で、国、自治体、事業者の三者が一体となって計画を策定し、総理が計画を認定する。区域会議の下に置かれた第三者委員会、監視・評価委員会とこれまで称しておりますが、それが事後チェックを行い、必要に応じて助言をしていく。なお、総理認定に当たり、主務大臣の同意協議を実施するというものであります。

総理の役割はそこに書いてあるとおりでございます。

前回の議論、あとは諮問会議その他の御意見等を踏まえて、その次のページでございますが、「国家戦略特区における規制のサンドボックス制度（検討イメージ）」ということで、まさに今御説明した内容を図に落とし込んだというものでございます。前回お示したときと比べますと、いわゆる2段階ということではなくて、区域計画の中で、区域計画を作って総理が認定するという形になっておるところでございます。

3ページ目、4ページ目は、前回にお付けしたものと同じでございますが、自動運転、無人航空機のそれぞれの実証事業のイメージということで、区域計画に記載するサンドボックス実施計画の内容についてはそこに書いておりますとおりで、例えば、自動運転であれば、自動運転レベル、遠隔または非遠隔の区別、利用技術がどうであるか、使用車両であったら、バスタイプであっても乗用車タイプであっても、この場合でも個別車種、車両を特定していくといったことで同じようなことを無人航空機にも書いておるところでございます。

なお、1枚目は警察庁から本日の御議論に向けてということで御提出いただいたものでございます。前回の議論、諮問会議等の議論を踏まえまして、整理を改めてしたものでございます。よろしくお願いたします。

○原座長代理 ありがとうございます。

前回の議論の中で、計画を総理が認定するのか、あるいはそれとは別の段階で事業主体を自治体が認定するのかといったところがまだ調整中の状態で御相談をしておりましたので、今回はこちらで計画を実証事業者名、事業者も含めて総理が認定するという前提で関係省庁にも御検討いただければということですのでよろしいですね。

○村上審議官 はい。

○原座長代理 では、前回の続きで、検討状況をまた追加的なところがございましたらお話しいただければと思います。

○今村課長 まず、警察庁でございます。

いただいていたものにつきまして、区域計画の中に道路使用許可に係る審査項目を盛り込んだ上で、当該計画の認定を受けることにより、警察署長の許可を受けたものとみなすということの特区法で規定することについて支障はあるかというお尋ねでございますので、それについて、検討の内容を御説明させていただきます。

結論的に申し上げますと、残念ながらというか、支障はあると言わざるを得ないと考えております。2点、問題点について御指摘をさせていただきますけれども、まず、一つ目は認定の仕組み自体であります。そもそも論のようなことを申し上げまして恐縮ですが、警察署長が道路使用許可を与える主体となっておりますのは、警察署長こそがその地域の交通の実態に精通しているからでありまして、より具体的に申し上げますと、例えば、実験が行われる場所とか時間帯における交通量とか、交通流というものを把握して、その場所、あるいはその付近の交通規制の状態を踏まえた上で、どのくらいの交通安全上の支障が生じるのかを判断することができるのが警察署長でありまして、それを踏まえて、こういった対策をとって、こういった条件を付加すれば、交通安全上の支障をより小さくすることができるのかを判断することができるのが警察署長ということになります。

非常にローカルな観点から物事を見ているわけございまして、この区域会議の仕組みによりますと、サンドボックス実施計画の中でいろいろな項目が挙げられておるわけですが、こういったものを見て、警察署長と同等の判断をすることができるのかというと、それはできないと私どもは考えております。

2点目の指摘でありますけれども、実験環境が変化した場合に対する事後的な措置の対応のことでございます。警察署長が道路使用許可を出す場合には、許可を出した後に実験が行われる前の状況の変化、あるいは実験が行われた後の状況の変化などに応じまして、例えば、条件を変更するとか、許可の効力を停止するとか、場合によっては許可自体を取消すとか、そういった対応を行うことが可能になっております。これらにつきましては、罰則をもって担保されることになっております。

区域会議におきまして、このペーパーによりますと、監視・評価委員会が実証実験の監視を常時行って、問題が生じた場合などは区域会議や内閣総理大臣に意見具申をして、計画の認定をしたものが適正な措置を講ずるようになっておりますけれども、そもそもこの区域会議は、おそらくそんなに頻度が多く開かれるものではないと思います。条件の変更とか許可の効力の停止とか取消しとか、こういったものが機動的に対応することができないのではないかと考えております。

交通安全上支障がある状態で実験が継続されれば、当然のことながら問題がある結果を引き起こすわけでありまして、こういった観点からも、安全を確保して実験を推進するといった趣旨にも反する結果になるのではないかと考えております。

○原座長代理 1点目、2点目とおっしゃっているのは、何をベースに言われているのですか。

○今村課長 ただ議論の内容を整理しただけでございまして、特に何か1点、2点というものがあるわけではありません。

それから、今のことに関連して、最近の状況について追加で御説明します。

○佐野参事官 遠隔による自動運転システムの公道での実証実験が、先週、今週と全国で初めて行われたところございまして、中では東京都、愛知県、石川県の輪島と3カ所で行われたわけですが、1週間ほど前に行われた走行審査において、遠隔監視モニターの不具合があって、通信途絶で2回の走行審査の中で7回最大2秒のブラックアウト、モニターが真っ暗になってしまったという状況が判明し、その修正を促して、本番にはどうか大丈夫だったとか、また、キープレフトの設定が非常に甘く、白線のある中央線にどんどん寄って行ってしまふ。その中で、後ろから来た車と接触しそうになるヒヤリとした状況があることが判明して、それに応じて地元の警察署で対向車線の駐車車両を排除するという形で安全を確保したという状況があったりとか、遠隔モニターの解像度が非常に低くて、遠隔で周りが車内にいるのと同じように見えるというような状況では到底なかった。本人たちは、これは完全に出来ていきますと、中にいるのと同じように見えていますと言っていたところと、書面による審査と実際に走行審査において見たところが違ったということもあった。他にも、実験の直前になって、事業者が非常に戸惑って、結局リハーサルを前日にもう一回やらせてほしいという急遽の提案があったということで、それに応じて、公道での実験なので、法的に見ると本番の実験なのですが、本人たちはリハーサルと称してメディアに公開する1日前に行ったというものに柔軟に対応したという状況があったりいたしました。

このように、ぎりぎりの段階まで、さまざまな不測の事態が細かく生じたということが実際のところございまして、報道では何の問題もなく安全に、円滑に実験は行われたというように報道されておりますけれども、実際にはさまざまなトラブルが生じた中で、それを具体的な交通環境、地元の状況ですが、このような環境であれば、このような修正を施せば大丈夫だろうというような形で、実験の実現に至ったという状況がございました。

これが例えば、後から事後的に情報提供をされて、それに対して書面でトラブルの内容みたいなものを提出されて、それに対して変更だとか許可の取消し、または条件付けだとかをまさに書面を通じてやるようなことになってしまうと、結局実験が実現しないというような状況もあり得る。

道路使用許可の性質として、前回も申し上げましたけれども、通常は道路上で許されないような行為を警察の実質的なさまざまなサポートによって、実現を一緒に目指していく。例えば、交通整理、交通規制、先ほど言ったような違法駐車排除、周囲の住民への情報提供、調整、広報、PR、迂回路の設置といったさまざまな修正、調整を加えた上で一緒に実現を目指していくというプロセスになっているのが道路使用許可の枠組みでございまして、それによって結局、円滑、安全な地元における、あるいは具体的な日時、場所における実験の実現が可能になる。そういうプロセスだと考えております。

それは結局、実験主体にとっても非常に利益になることでもございますし、また、具体的な状況に応じた地元の安全、地元住民、また、他の交通主体の方々の安全も確保しながらの実験につながるということになるのではないかと考えているところでございます。

○原座長代理 よろしいですか。先に警察庁のお話をしたほうがよろしいかと思っておりますので、まず、これは前回の提出資料だったのですか。審査を省略するという方向で検討されるというのは、それは今もそうなのですか。

○今村課長 これにつきましては、今回ペーパーのいただいた下地になるポンチ絵をベースに付加したものでありまして、これ自体は特に考え方は変わっておりません。

○原座長代理 分かりました。最初に御説明をいただいた2点の中で、二つ目の区域会議で機動的に対応できないのではないかとこの点については、これは是非機動的に対応できる体制を作りたいと思っております。その前提で御相談をさせていただければと思っております。

1点目の警察署長は、非常に難しい色々なことを判断して検討していかないといけないのです。これも前回にお話をいただいて、それは全くそうなのだろうと思っております。それでお願いを申し上げましたのは、審査基準、審査項目について、個別に区域計画ないし、ここで書いてあるサンドボックスの実実施計画の中でこういった項目を書いておけば、この点については審査を省略できるのか。個別に是非検討させていただければと思っておりますので、個別論で制度論としてどこを省略するのか、本当に全体を省略できないのかということを検討させていただきたいと思っております。

○今村課長 まず、2点目につきまして、機動的に対応する仕組みにしたいとおっしゃったわけですが、それがどういう仕組みなのかを示していただかないと、私たちはできないと思っておりますので、できるという案を示していただかないと、こちらのほうで検討してくれと言われても、それはできない相談でございます。

○原座長代理 やってほしいというときに、すぐに検討できればよろしいのですか。何を求められているのかを明確に。

○今村課長 ですから、機動的に状況の変化に対応することができる仕組みというものを示していただきたいと申し上げているだけです。

○原座長代理 機動的に区域会議が開催できればよろしいのですか。

○今村課長 区域会議を毎日開催していただければ、それは結構かもしれません。

○原座長代理 毎日、必要が生じれば、持ち回りも含めて開催するというようにしたいと思っております。

○今村課長 それでその日のうちにお答えがいただけるということでございますか。

○原座長代理 どの程度の期間で結論を出す必要があるのかということも含めて、何時間以内に結論が欲しいとおっしゃっているのですか。

○今村課長 例えば、交通安全上の支障が生じたといった場合、直ちに効力を停止しなければいけないと思っておりますけれども、その場合には、区域会議はいつ開かれて、いつその結論が出るのでしょうか。

○原座長代理 具体的なケースで是非教えてほしいのです。

○今村課長 警察署長であれば、交通安全上、実験をしたときに問題が生じたと。これは危ないと。継続していれば交通事故が生じるといった場合には、直ちにそれを停止することができますけれども、区域会議の場合は、どれぐらいの時間がかかってそれができるのでしょうか。

○原座長代理 分かりました。警察署長並みに迅速に停止ができる仕組みをこちらで検討してほしいということですね。

○今村課長 それはそうですけれども、おそらく不可能だと思っております。

○原座長代理 分かりました。それは検討します。よろしいですか。

あとは国交省、お願いします。

○江坂課長 国土交通省でございますけれども、資料は用意していませんが、基本的には、地方運輸局長により、基準緩和の日程に関しまして、最終的な確認のところを運輸局長で行わなければ、地方の実態、交通の実態に精通した運輸局長が、その技術的な見地から最終的な安全確認を行うという体制が確保されていないと、安全水準を低下させないというサンドボックスの原則が確保されないのではないかとということに危惧しております。警察庁と同じように、警察署長のところを運輸局長という形にして、共通部分のところは区域会議ができると思うのですが、個別の地域の実態に応じた最終的な確認は運輸局長で行うような体制を維持したいと思っております。

○原座長代理 前回の話に戻るのですが、サンドボックス制度は不要だという御見解ですか。

○江坂課長 サンドボックス制度は不要とは思っていないのですけれども、できる限りサンドボックス制度の考えとかを事前に審査し、承認できるところはそうしていかなければいけないと思うのですが、最終的に地域で走る交通に、自動運転車両の安全確保ということ考えた場合、果たしてそのようなシステム、安全性能で、その地域の交通実態に照らして事故防止が確保されるのかということについては、最後は地域の実態に精通した地方運輸局長が責任を持って行わなければいけないと考えております。

○原座長代理 今このレベルの議論をしている段階ではないものですから、サンドボックスで自動走行に関してどういう制度を作れるのかということ具体的に御相談したいと思っております。

○江坂課長 制度ということに関しましては、今は個別に全ての資料を地方運輸局長に出して審査するという体制なのですが、区域会議、中央において処理できるところはできるだけ処理をしていくというような体制は、国土交通省としても踏んでいきたいと思っておりますけれども、最後の地域の交通の実態に即して大丈夫かどうかというところの判断は地方運輸局長で行う必要があるのではないかと考えております。

○原座長代理 分かりました。サンドボックス制度を検討するに当たって、地方運輸局長の判断という要素を残してほしいということですね。あとはこちらで考えます。

○江坂課長 どのような案になるか、それについてはよろしく申し上げます。

○今村課長 先ほどの二つの点のうち、最初の部分をお答えしていませんでした。審査基準のどの部分を省略することができるのかというお話ですけれども、まず、追加でこのポンチ絵に沿った形で条文案を考えてまいりました。それと先ほどの直接のお答えの部分でありますけれども、まず、条文案のほうです。

もちろん仮に考えたものでありますけれども、現行の37条の7の2項に赤字で書かれているような文言を加えてはいかがかということでございます。ちょっと読ませていただきます。国家戦略特別区域会議は、前項に規定する事業活動を行う者に対する同項に規定する手続において、当該手続に係る行政庁に対し、当該事業活動の安全な実証を確保するために取られる措置に関する資料及び当該措置についての国家戦略特別区域会議の評価の結果を記載した書面を提出することができる。この場合において、当該行政庁は、当該手続において、当該資料及び評価の結果を考慮しなければならないとしております。ここで言わんとしていることが、ポンチ絵の右上に紫色の点線で囲んでいるところの部分でございます。どんな資料を提出していただくのかということにつきましては柔軟に考えることができると思いますけれども、言わんとしていることは、その資料の中に書いてあることについては法律上は考慮しなければならないとありますが、実際上はその部分の確認を警察においては省略する。それによって、よりスピーディーに道路使用許可が出るようにしようというものでございます。

続きにつきましては、代わって御説明します。

○佐野参事官 遠隔の自動運転システムの公道での実証実験に係る道路使用許可の審査基準でございますが、それを色分けいたしまして、黄色で網掛けをした部分については省略できると考えております。

区域会議、サンドボックス実施計画を認定する中において提出された資料、そこで認定されたものについては、もうあらかじめ省略、審査の手続を飛ばすことができるということで、かなりの効率化、合理化が図れるのではないかと。

具体的な日時、場所、緊急時の対応に係るものについては、警察署長が先ほど申し上げましたような形で、実験の最後の最後まで継続的に関与するという形を作ることによって機動的な対応、警察署と実験主体との間で具体的な直接のルート、連絡ルートがあることによって、書面を提出したりしなくても、このくらいなら大丈夫だねという形でのやりとりでできるものもあれば、これはしっかりと修正を施さないと、その具体的な、柔軟なフレキシブルな対応ができるのではないかと考えております。

かなりの面積をぎりぎりまで考えましたので、その部分の省略ができる、非常にスピーディーに道路使用許可を判断することができるのではないかと考えております。

○原座長代理 何かありますか。よろしいですか。

前向きな御検討をいただいて大変ありがたいのですが、条文で審査省略と書けないのですか。考慮しなければならないと。

○今村課長 それは難しいと思います。道交法の建付け自体が、道路使用許可の基準として、例えば1号、2号、3号、4号、5号、6号と書かれているものを審査するという建付けになっていません。そういう建付けになっていれば、例えば、1号のものについては審査をしないとかができるかもしれませんが、後ほど事務局で道交法の条文を確認していただければと思いますが、そういった建付けになっていませんので、そこは難しいと考えております。

○原座長代理 この条文を見る限りで、規制の特例に見えないものですから、情報のやりとりをしている。それを考慮すると言っているだけに見えるものですから、そこは何か特例措置として明確な条文を是非、事務局も含めて検討をさらにいただければと思っています。

あとは時間も押してしまっていますので、今日いただいたものをベースにして、こちらでも検討させてください。相当程度省略していただいているのだと思いますが、まだ白いところも相当ありますし、御相談できればと思います。

本間先生、特にないですか。

○佐橋室長 いただいているこちらの案ですけれども、前回のヒアリングのときにも申し上げたのですが、いただいているものを見てみますと、特例措置として公道での実証実験に用いられる車両については、云々運輸局長の認定を受けたものとみなすという言い方をしているのですが、前回も申し上げたとおり、我々の基準緩和は、車両として基準緩和するのではなく、車両のある基準について、ある装置についてそこが適合していないから基準緩和するという基準ごとの認定になっておりますので、そこは前回も申し上げたとおり、おそらく事務局のほうの誤解かなと認識しておるのですけれども、そういう理解でよろしいでしょうか。

○村上審議官 そこはそれぞれごとに合わせてきちんと書かなければいけないところが、今書けていないのだと思いますけれども、逆に言うと、その辺も含めて御指導いただければ、別にそちらの法体系を違う形に整理しようということではなくて、実質的に特例措置が入れば結構でございますので、そこは御指導いただければと思います。

○原座長代理 条文の書き方の問題などに関しては、また引き続き御相談をさせていただこうと思いますが、国交省に関しては、先ほどの確認ですけれども、地方局長の判断の要素を残すという形で、こちらで具体的な仕組みを検討いたしますので、それを配慮していれば構わないということなのかと思いました。

○江坂課長 そうです。

○原座長代理 分かりました。

あとはよろしいですか。特に確認事項はございませんか。

どうも大変ありがとうございました。