

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27日（水）15:32～16:30
- 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 大阪大学名誉教授
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	医療法人社団混志会瀬田クリニックグループ代表
委員	中川 雅之	日本大学経済学部教授
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

<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>

河村 正人	内閣府地方創生推進事務局長
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
久保 賢太郎	内閣府政策参与

（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 続きまして、サンドボックスの自動走行に関する検討ということでございまして、国交省、警察庁の皆様にお越しいただいております。

それでは、八田座長、お願いします。

○八田座長 本日もお忙しいところお越しくださいます、どうもありがとうございます。

今日は最初に事務局から御説明申し上げまして、後で御説明を伺います。

○村上審議官 今、お配りしたポンチ絵を参照しつつ、変更点を中心に、これは直前にも、また警察庁から御意見をいただいておりますので、それを含めつつということでございます。

特にということで申し上げますと、一つこれは意見集約と案を作るための場として従来、分科会という形で書いてございますが、調整会議ということで仮称いたしまして区域会議の下に置いてございます。こちらに地域の関係者も規制関係者も、専門家、国、自治体に入っていて、こちらで案を作ることにしていってどうかということでございます。

その上で作成された区域計画につきましては、これも従来の区域計画でそうであるように、当然、関係行政機関の長への同意協議があった上で総理への認定プロセスへと上がっていくということでございます。この中で、警察署長もしくは地方の運輸局長への直接の協議をどのような形で取るかというのは、法技術的に御相談。実質的には、それぞれ現場に近い方への御相談や御判断が必要だということは、縷々お話をいただいておりますので、あとは法技術的に同意協議の対象が、今特区法上は関係行政機関の長と協議をすると書いてあるものですから、そこを改める必要があるのかどうかを含めて、そこは精査をしよう。実態的には御意見を聞いて同意を得るとというのが前提でございます。

それに対する特例措置といたしまして、こういったプロセスを経て、※1の部分でございませけれども、合意をされた区域計画の記載事項については、関連法制の許認可に対して審査を不要とする、もしくは許可等がなされたものとみなすというような規定を、特区法側において必要な規定を置くことと、※2でございませけれども、前回、御指摘をいただきました、ないしはドローンのほうでもお話をいただいておりますが、かなり現場において、より柔軟な判断による変更が必要だと。1日で例えば区域計画が改定できるのかといったようなことも含めてのところでございますけれども、これは一つのオプションでございませけれども、特区法の省令により軽微な変更事項とあらかじめ決めておけば、総理の承認を一々取る必要はなくなります。これを区域計画上のこの事項についてのこの範囲の変更については、軽微な事項に該当するということであらかじめ決めておけば、極端な話、区域計画を国であれば地方創生推進事務局の事務局長、自治体であれば担当部局長まで専決は下りてございますので、これ自身を即日改正していくことも可能であろうと思われませし、もしくは必要な事項について区域計画の該当部分をこの部分の変更については、例えば誰々の指示を受けて改めるという形に区域計画上書いていくといったようなことも技術的にはあり得るのかなと。

この辺は法制局的な、法技術的な詰めも必要になる部分ではないかと思ひませけれども、そういったような形で現場で署長や地方の局長の御判断で即日このようにするといったようなところについては、区域計画の書き方の中で対応できるのではないかということで、

こういった案をお示ししてございます。

あとは、調整会議の中での専門家にどう入っていただけるかとか、法令事項ではないかもしれませんが、SB支援チームがこういったような支援をできるかということ次第では、手続がワンストップ化し、地元の方との合意手続が一体化されることに加えて、実証事業をやる方にとってもそういったアシストを受けながら計画が作れる場ができるということは、現状に対してもさらに改善になりますという話でもありますので、制度上だけではなくて、そういったところの体制の作り方とか、実際に誰にどう入っていただくかみたいなのところも、引き続き御相談をいただきながらと思っております。

久保参与、恐縮でございますが、自分の足りない部分の補足をお願いいたします。

○久保参与 お手元でございますワードの縦紙を今から簡単に御説明させていただきます。

2枚ございまして、保安基準緩和に係る特例措置メモと道路使用許可に係る特例措置メモでございます。

まず、保安基準緩和に係る特例措置メモについて御説明させていただきたいのですが、最初のポツのところでは区域会議、こちらがその区域計画を定めまして、事業者の方の実証実験の計画が区域計画の範囲内であることが確認されて認められましたら、道路運送車両の保安基準、省令のほうですけれども、そちらに記載のあります55条に規定する地方運輸局長の認定及び指定を受けたものとみなすとしてはどうか。

その次のポツですが、区域計画の策定においては、国土交通省との協議・同意を必要とする。こちらは現在の特区法の枠組みのままでございます。

その次のポツのところは調整会議に関するものでして、先ほど村上審議官からも御説明がございましたが、内閣府、地方自治体のほか、地方運輸局長もオブザーバーとして御参加いただきまして、監視・評価委員会、専門家などにも参加いただきまして、区域計画を検討していただく。

最後のポツのところでは、事後措置としまして、実証実験に問題が生じた場合に、機動的に区域会議を開催して実証実験を停止するとなっております。こちらですけれども、監視・評価委員会が常に監視していることが抜けてしまっておりますので御注意ください。

もう一つの紙なのですが、こちら道路使用許可に係る特例措置メモでございますが、先ほどのメモとほとんど変わらないのですが、行政機関として警察庁の記載になっております。

最初から行きますと、同様に区域計画が認定されまして、その範囲内の実証実験の計画が出てきまして、認められましたら、道路交通法77条1項に定める道路使用許可に係る警察署長の許可を受けたものとみなす。※なのですが、こちらは前回のワーキンググループにおきまして、黄色ハイライトでこちら辺は省略できるのではないかと御提案いただいた箇所なのですが、こちら原則として審査の項目は可能な限り全て省略できれば好ましいと考えております。

その次のポツなのですが、区域計画の策定においては警察庁との協議・同意を必要とす

る。これは既存の特区法の枠組みのままでございます。その次のポツが調整会議に関するものでして、地方自治体のほか警察庁、都道府県警、警察署長がオブザーバーとして参加する。監視・評価委員会も併せて参加して区域計画を検討するとなっております。

最後のポツなのですけれども、こちらでも事後措置に関する記載でして、問題が生じた場合には、区域会議を機動的に開催することに加えまして、監視・評価委員会が適切に監視を行って、問題がある事態を速やかに止める。そういうことができると考えております。

私からの御説明としては以上となります。

○原座長代理 一言だけ補足させていただきますと、どちらの特例措置についても調整会議が出てきています。参考にしてはいるのは現行の国家戦略特区法のメニューの中で、電波法の特定実験試験局についての特例措置がありまして、これに同様の調整会議を設けている例があります。これは法律事項でも何でもないと思いますけれども、こういった同様の調整の場を設けることによって、合意形成を円滑にする場を設けて実質的によく機能している例がありますので、これを参考にしています。

前回、八田先生たちがいらっしゃらないときですけれども、国土交通省から地方運輸局長がきちんと関われるような仕組みを設けてほしいという御要望をいただいておりますので、これを反映したものでございます。

○八田座長 それでは、当方の事務局からは以上の説明ですが、警察庁、国土交通省からお考えを伺いたいと思います。

○江坂課長 御説明どうもありがとうございました。

どこまで理解できたか分からないところもありますのですけれども、私たちが心配をしておりますのは、実際に実証実験をやっている最中において、事故とか重大インシデントが発生した場合、そのときに本当に機動的に対応できて、さらにその情報が国土交通省が省内で共有できて、全国的な対応ができるかどうかというところなのですが、その点については、このスキーム図のような対応になるか、もう少し具体的な説明をいただけたらと思うのですが。

○久保参与 今御指摘いただきました点につきましては、機動的に区域会議を開催するというのと、監視・評価委員会が随時確認するという点で御説明させていただきましたけれども、もちろん安全面に関しましては、地元の安全面に関する警察署長が随時そういった指揮権、監督権を発動していただくことが適切であると考えているところです。

○原座長代理 国交省の話ですよ。地方運輸局長の認定と指定に関して、今回の私たちの御提案は認定、指定をなくしてしまうということではなくて、情報は地方運輸局長のところへ届出なのか申請なのか、何らかの形できちんと提出をされている。事後的なチェックについてもできるようにしておくということだと思っています。

○江坂課長 おそらく事故が発生した場合には、地元の警察当局が入って色々原因究明とかすることになると思うのですけれども、いわゆる事故に至らないような重大インシデント、非常にひやっとするようなことが起こった。これは放置していたら事故につながるよ

うな恐れがあった場合、今のスキームだとなかなか監視・評価委員会には報告が行くかもしれないませんが、国交省のほうに情報が共有されないような形に見えまして、そこはどうかのかなと思っているのですが。

○原座長代理 分かりました。前のセッションで航空局とも同じような話をしていたところだったのですが、そういったインシデントに関する情報が国土交通省、地方運輸局に行くことは全く排除するつもりはないので、特にワードの文書で抜けていますけれども、入れるようにして仕組みを構成したいと思います。

むしろ教えていただきたいのは、事故でない場合のインシデントについての情報が地方運輸局に入るとするのは、何らかの法令の規定に基づいてなされているのでしょうか。どういった形でなされているのでしょうか。

○江坂課長 それは例えば、基準緩和をする場合です。それこそ条件を付すことが想定されております。

○佐橋室長 御確認なのですけれども、今、原座長代理からこの区域計画で認められた場合は、地方運輸局長の何かしら手続は残すということなののでしょうか。今、届出なのか申請なのかと言われましたが、こちらの紙を見てみますと、運輸局長の認定、指定を受けたものとみなすという言い方をされていて、あたかもこちらの55条の規制緩和の日程、手続自身が不要となると読めるのですけれども、今、原座長代理のお話ですと、その部分に何かしら申請なり届出なりを残し、審査のところについて省略するというような規定を想定されているということなののでしょうか。

○原座長代理 法技術的な書き方のところはまた御相談をしますけれども、全然地方運輸局の知らないところで事業者が出てきて、勝手に実証実験をやっていますということではなくて、きちんとそれは地方運輸局で把握でき、また何らかの問題が起きたときにはおっしゃるようなインシデントなどについての情報もきちんと入る、また対応いただけるようにするという前提だと思っています。

○衣本調整官 地方運輸局長が調整会議のオブザーバーとして参加するとあるのですけれども、これの位置付けはオブザーバーでよろしいのでしょうか。オブザーバーということは、基本的にはいてもいなくても構わないという理解になると思うのですが、原先生おっしゃるとおりで、地方運輸局長に情報が流れるような仕組みということで考えると、正式に委員にするべきではないのかなと思うのですが、そのあたりはどうでしょうか。

○原座長代理 区域会議が基本的に内閣府と自治体と民間企業の構成になっているものから、その枠組みの中で考えていまして、これまでも基本的にそれ以外の機関で参加いただくときにはオブザーバー参加にしているものですから、単にその並びで書いているという程度のことです。

○衣本調整官 多分、先日来申し上げたとおりで、警察庁も同じだと思うのですが、我々のところでは地方運輸局長が地域地域の事情を勘案して基準緩和という制度を使っているというところで動いてもらっているのです、その制度の枠組みを生かすという意味では

ないのですが、その制度の取組みを参考にするのであれば、オブザーバーではなく、しっかり入っていないと情報が流れないし、何か起きたときにきちんと、先ほどの御説明だったら機動的に対応するときに、地方運輸局長がオブザーバーで参加していてあまりよく分からない状況のまま流れている。不測の事態に対応できないのかなと思うのですけれども、そのあたりは今後の調整ということですか。

○原座長代理 この調整会議自体は別に法律で決めるわけでも何でもなくて運用の問題なので、そこはその中でまた御相談していくことだろうと思っています。

いずれにしても、ここで考えている調整会議というのは、区域計画を定める前段での事前調整のためのプロセスだと思っているのです。多分、気にされているような具体的な事業者名が出てきてというのは、区域計画の中で出てくる。

○衣本調整官 出てくるので、入っていたほうがいいかなというのが。後の御相談という感じですかね。

○阿曾沼委員 今の話なのですけれども、区域会議に委員として入らなければ何も対応できないというふうに聞こえてしまうので、そこは意見調整ができていれば、当然対処するのは当たり前のことであって、委員であるかないかというのは、この国家戦略特区においてはあまり重要な問題ではないのではないかと認識しているのですが。

○衣本調整官 そこは全くおっしゃっているとおりなのですけれども、一応、形としてオブザーバー参加というと、我々の理解で言うと、オブザーバーというと後ろに座っていて何も発言できないようなイメージなので、そこは先生おっしゃるように今後の作り方次第なのかなということに理解しました。

○江坂課長 教えてほしいのですけれども、今のスキームで見ますと、実証実験で何か問題があった場合には、監視・評価委員会に報告が行って情報共有されるということなのですが、監視・評価委員会はどのようなメンバーを具体的に想定されているのでしょうか。

○原座長代理 これは個別分野ごとに調整していくことなると思いますが、安全性の専門家や技術についての専門家という前提です。

○江坂課長 監視・評価委員会に報告が行き、改善すべき点があれば助言をするというスキームになっていると思うのですが、本来は色々重大インシデント等があっても、自動運転技術、車両の性能に問題があり、車両に改善をしなければいけないとなった場合、その情報がどのような形で地方運輸局なり国交省に行くのかということ、是非明確化してほしいなと思うのですが。

○原座長代理 それは先ほど航空局とも全く同じ話をされていて、ここは多分、報告という矢印が監視・評価委員会と地方運輸局に並行で行くのだと思います。監視・評価委員会は必ずしも安全性の問題だけではなくて、国家戦略特区としての実証事業にふさわしい実験が、実証事業がなされているのかどうかといったようなことも評価して、場合によっては提唱することがありますので、安全性の問題についてはよりダイレクトにそちらに情報が行って対応いただくという体制を作る。

○江坂課長 分かりました。それでは、そのようになったとした場合、安全を管轄する国土交通省提出で、このような、まさに重大インシデントが発生した場合で、今の車両性能のままでは実証実験を実施することは難しいと判断とした場合には、その実証実験の中止とか、全国的に情報展開をして同様の技術について評定するという措置を講じなければいけないのですが、そのような国土交通省のアクションがどのようにできるのか。また、区域会議の議論に反映されるのかということについても是非、明確化、また、説明をお願いしたいと思うのですけれども。

○原座長代理 まだこれはもう少し流れについて直す部分がありますから、修正した上でもう一回きちんとお示しをしたいと思いますけれども、概略だけ申し上げれば、まず、区域計画を調整する段階でこういった車両を用いる。一例として申し上げれば、外国から自動走行用の車を持ってきて、日本の現行の保安基準では光の量が足りていないというような車両だったとしますので、それを日中だけ、昼間の明るい時間だけ実証事業で半年程度やるということを実証事業として想定したとして、そちらと協議をした上で、それこそ調整会議の中で議論をした上で、こういった実証事業のやり方であれば基本的に問題ないでしょう、安全性は確保されるでしょうという前提で区域計画を決定する。これは最終的には国土交通大臣が同意をしない限りは総理大臣の認定に行かないので、必ずそちらで同意をいただくことが前提になるわけです。

その上で、多分おっしゃられているような事後監視の段階で出てくるような話というのは、実際にやってみたら、やはりこの車はこんな問題がありましたとか、おそらくそのようなことだと思うのです。それは地方運輸局にダイレクトに情報が入って、すぐに止めなければいけないという場合にはすぐに対応するという仕組みが作れるのではないかと思います。

○江坂課長 それは私も各地の色々な自動運転車の実証実験など視察とか見学させてもらっているのですが、当初の予定どおりの性能が発揮されない。その原因がよく分からないということはよくあるものですから、色々なことを想定した、いわゆる安全を担保するための流れ、スキームを是非よろしくお願ひしたいなと思います。

○阿曾沼委員 今の話は確認するまでもなく、区域会議はそういうことを議論して調整して決めていくプロセスですから、その中で議論をしていただくということです。議論を聞いて、今この点を改めて確認する必要はないのではないかと感じました。その辺は事務局も含めて再度調整していただきたいと思います。

○佐橋室長 私から2点ほどなのですが、区域会議に民間の事業者の方が構成員として入られると思うのですが、そもそも計画を作る、また、認定をするところで実際に行う事業者の方が入ること自身がいいのか。

と言いますのは、もし何か事故が起きたりして、プラスアルファで事業者に対して安全措置等を求める際に、彼らとして対応できないものについては反対だという立場になるかもしれません。ですから行政として、我々国土交通省で従来、基準を監視しているときも

そうなのですけれども、何かやれというところで民間事業者のそもそもの意向が入るとい
うこと自身がおかしいのではないかと感じます。

もう一点、我々のほうで基準緩和の認定の権限というものが残れば問題ないのですけれ
ども、その部分がない場合には、何か事故等が起きたとき、事業者に対する立入検査、こ
れは車両法上で認められている権限なのですが、そういった立入調査、報告聴取だけでは
なくて立入検査までして、現場で色々書類等を押さえて、それを基に処分であるとか、追
加の安全対策、指導等々をしておるのです。そういったとき、今回のスキームだと誰が立
入検査をするのかということというのは明確になるのでしょうか。

○原座長代理 それは先ほどのお話の延長だと思いますけれども、地方運輸局でこれまで
されている監視については、引き続きやっていただくということだと思っています。

先ほど申し上げたように、みなしという言い方が法技術的に適切なのか、あるいは別の
書き方にしたほうがいいのか。ただ、少なくとも私たちがお願いをしたいのは、一定の範
囲の実証事業について区域計画の中で認定されたものについては、改めてそちらで審査を
する時間がかかるということではなく、自動的に認定、指定がなされるというプロセスに
していただければと思います。

○佐橋室長 今の点で御確認なのですけれども、例えば、事故が起きて何かしら基準緩和
したこと自身が悪かった、みなしていたこと自身が問題だったので、そこに基準をかけな
いといけないというときには、それは運輸局長の権限として適用することは可能になる
という理解でよろしいでしょうか。

○原座長代理 それはきちんと精緻に議論しなければいけないと思いますけれども、今私
が受け取った範囲で言うと、みなしたこと自体というか、多分おっしゃられているケース
というのは区域計画を見直さないといけなかったのではないかというケースなのかなと思
いました。そうであるとすると、これは多分、総理大臣の認定をやり直すというプロセス
なのだろうと思います。

一方で、本当にこれは緊急事態だから重大な問題も起こっていて、これは止めないとい
けないという場合については、おそらく地方運輸局長の今の権限の中で止めることができ
ることなのだろうと思いましたので、それは止められるような仕組みは出ていると
いうことなのではないかと思っています。

○八田座長 先日事故を起こした事業者は、実は基準を満たすドローンとは全然別の機械
を使っていた。それは本当に間違いなのだから、即座に入って行って止めさせるべきです。
これは特区も何もないです。

一方、今でも認定の基準をちゃんと満たしているけれども、事故が起きることはあるわ
けです。それも即刻対処しなければいけない。さらに、その基準自体を議論しなければい
けない。

特区では、事後検査、事後監査は重要だが、事前にはなるべくフレキシビリティを入れ
ようというわけです。先ほどの原座長代理が言われた例では、光が足りないから昼だけ

はいいということが出来る。

しかし、特区以前のときでも、違法なことをやっているわけでないのに問題は起きうるのですから、特区でも運輸局長の権限を認めるべきだと思います。

先ほどの御質問の中で、区域会議の中に事業者自身が入っていることをどう考えるかという御質問がありましたが、これはどう考えますか。

○原座長代理 これは特区制度の枠組みそのものの問題なので、ここで簡単にそう結論を出せないのですけれども、少なくとも安全性に関わるような、安全性上の問題があって止めないといけないという場合について、民間事業者が反対をしているから止められませんという運営は全くするつもりがないので、それはきちんと確保できるようにしたいと思います。實際上、今もそうですよね。

○八田座長 今の補足ですけれども、実際問題として自治体も関与しているし、内閣府も関与している。事業者を入れるというのは、色々な新しいアイデアを入れましょうということが元々の発想だと思います。だからそれに引っ張られて自治体や内閣府も不安を抱えながらやるということはないと思います。

○阿曾沼委員 私も同様の意見ですが、何か重大問題が起こって、区域会議において善後策の議論や具体的措置を講じる議論をする場合、区域会議の開催に際して事業者を参加させるのはよろしくないという合意があれば、事業者は参加しないでしょうし、事業者を参加させるべきとすれば、参加させれば良いのではないのでしょうか。事業者が参加するかしないかは、事故の重大性を考えて判断すればいいのではないかと思います。例えば、ADRでの判断の範疇になるのか、刑事事件になるのか、民事になるのか、色々な想定がありますから、実証実験の停止等も含めて区域会議開催プロセスの中で議論をしていけば済むことではないかと思います。

○佐橋室長 区域計画を立てる段階もあるのかなと思うのは、要は基準緩和をしますといったときに、代替の安全措置を講じてもらう必要があると思います。その安全措置のところについて、基準と同等の安全措置を講じていただかないといけないわけで、そこについて事業者の方ができるできないといったケースが出てこようかと思っておりますので、区域計画を立てる段階、事後の段階もそうなのですけれども、民間事業者の意見が反映されるというのは適切なかどうかといったところに疑問があります。

○原座長代理 今の点は、逆に入ってもらってコミットしてもらわないといけないのではないですか。

○阿曾沼委員 事業者はそれなりの覚悟を持ってやらないといけないわけです。監視のもとで事業をやるわけですから、そこについては区域会議の中で議論していけばいいことなのではないですか。

○中川委員 最終的に同意協議が必要なのですから、それは皆さん方、区域計画の中で色々こういうことがやりたいとか、そういうことが決まったとしても基準上の国交省、地方運輸局長の同意がなければそれは通らないということであれば、多分御心配には及ばないと

いいますか、安全上の基準を著しく外されるようなものが、同意協議が通らないという見通しさであれば、民間事業者がいくら言ったって、それは多分通らないものですから、そもそも区域計画の中に民間事業者を参加させないというのは非常に無理な話であって、その辺は安全上の無茶が起こらないような措置は、このスキームで担保されているというお答えになるのではないかと思います。

○江坂課長　そういう意味では、先ほど私が質問をしたのですけれども、監視・評価委員会の中には実施事業者が入らないようにして、中立公正な純技術的な議論ができるようにすることが重要なことと考えておりますので、よろしく願いいたします。

○今村課長　警察庁からいくつか申し上げたいと思います。

今御説明いただいたものはもちろんこの場で初めて拝見をいたしましたので、十分消化し切れていないところもあるかもしれませんが、骨格は前回お示したものと共通しているのかなと思いますので、そういった観点で二つ指摘というか、お話をさせていただきたいと思います。

一つ目の指摘といたしましては、実験の安全な実施ということのためには、警察署長の関与というものがまだ十分ではないと考えております。現行の制度、言うまでもございませんけれども、地域の交通実態を一番把握して、交通環境を把握している警察署長が実験開始後もこの条件の追加ですとか、あるいは許可の取消し、停止といったことについて、実験に直接的に関与するということを今やっております。

いただきました案によりまして、警察署長は調整会議に入るですとか、同意協議に加わるといったような形でありますけれども、やはりこれは間接的な関与に留まっているのかなと。警察署長の判断で交通安全上の支障が生じる恐れがあると認めた場合には、直ちに実験を中止する。実験内容を変更することがやはり必要だと。区域会議を機動的に開催することによりまして、実験を中止するというお話はございましたけれども、そこには警察署長が行う場合よりは時間はかかるわけでありまして、また、観点も違うと思います。区域会議が、警察署長が止める必要があるといった場合でも、少なくとも理屈上は区域会議は止めなくていいという場合もございますので、このような制度設計はいかがなものかなとっております。こういった状態が放置されますと、一般の交通参加者も含めて交通事故に巻き込まれる恐れもあると考えております。これが1点目でございます。

2点目は観点が違うのですけれども、ただ今いただきました事務局案は事業者にとりましても、必ずしも使い勝手がよくない制度になっていないかと思っております。既に実施をされました実証実験の実態としていくつか例を御紹介いたしますと、一つは石川県の事例ですが、非常時に車両を停止させる保安要員の配置方法が、実験の3日前に変更されたというような事例ですとか、あるいは遠隔の監視・操作要員が4人減ることが実験の5日前に分かったとか、また、これは東京都の事例ですが、実験の実施を前倒ししてほしい、あるいは増やしてほしいということを前日に申請してきたとかそのような実態がございます。

こういった変更点につきましては、交通事故を惹起しかねないものですので、軽微な変更とは言えないと思っております。といたしますと、原則論に戻りまして、関係行政機関の長の同意を得るなどして内閣総理大臣の認定ということになりますので、そういたしますと、機動的に計画を変更する柔軟性が著しく低下することになるのではないかと、事業者にとっても使いづらい制度になっているのではないかと思っております。

総論的に申し上げますと、色々私どものほうで遠隔型の自動運転のための道路使用の許可の基準を設けているわけでありまして、これは私どもで勝手に決めたわけではもちろんございませんで、調査検討委員会、有識者を交えた委員会を設けまして、メーカーからのヒアリングなども行ったものでありまして、必要最小限の基準だと考えております。したがって、こういった制度になりましても、実質的にこの基準と同等の審査がされなければいけないと思っております。

そういう観点で申し上げますと、私どもで先般、前回から提案を申し上げますけれども、区域計画の中で実質的に審査が行われたものにつきましては、その結果をもって警察署長がその審査の一部を実質的に省略することによって、スピーディーかつ安全に道路使用許可を出せるといった制度のほうが、先ほど申し上げました懸念の点は解消いたしますのでよいのではないかと考えております。

少し長くなりましたけれども、御説明は以上です。

○八田座長 ありがとうございます。

○原座長代理 先ほどの事務局からの資料で警察署長の同意協議の話がありましたが、法令上は警察庁の同意だと思うのです。実質的な調整会議のプロセスの中で、警察署長や都道府県警などもオブザーバーとして参加をいただいて、区域計画を検討していくということなのかなと思いました。

それから、審査事項の省略に関して、今日お配りいただいていた、前回お示しをいただいた審査項目のこの部分抜けますというものがございましたけれども、会議の後でもう一回確認をしてみましたのですが、区域計画の中に定めれば省略していいのではないかとこの項目が全てで、個別に審査する必要があるというのが分からなかったのですが。

○佐野参事官 実際の審査の過程も含めて補足的に御説明をさせていただきますと、先ほど今村課長からありましたように、最近、12月14日に東京都と愛知県、18日と19日で石川県の輪島市で実際に遠隔の自動運転システムを使った公道での実証実験が行われました。そのときには実際にその1週間前に走行審査が行われて、そして、その前々日または3日ほど前に道路使用許可の申請が出て、1両日中、多くとも2営業日以内に許可が出されている。ぎりぎりまで、最終的には大きく問題は起きなかったのですが、実際にはかなり色々な、先ほど言ったような軽微とは言えないような変更事項が生じたこと他に、書面上で見ると絶対に軽微と言えないような、走行審査において通信が途絶してモニターが真っ暗になってしまうことが2回の審査の中で7回も起きたりだとか、または全く聞こえないということがあって、車両と遠隔ルームにおいて通信ができないような状態が他の

実験でも起きたりだとか、また、キープレフトということに対する解釈の仕方が業者の方々ができると言っていたものと警察において理解していた。しかし、実際には、例えば、とにかく線の中にあればいいというものでもなくて、横を通り抜けられる、または追い越しができやすいような形で、できるだけ左に寄っていなければいけないところを、線の中にいればいいという形でふらふら走っている。それで後ろから来る車をしっかりと認知できずに接触しそうになるヒヤリとした事例が実際にリハーサルの中で行われた。

それを見て、それがもし報告されたときにはこんな危ないものは走らせられないという形で、逆に一気に許可の取消しだとかになりかねないようなところを、そこに一緒に立ち会って警察官が見ていたことによって、対向車線にある駐車車両を排除するという形で、実際の本番は安全、円滑に実験を実現させることができたということで、この警察の道路使用許可というものが出しっ放しではなくて、その許可の全てのプロセスを通じて最後の最後まで一緒に実験を安全に実現させるというプロセスになっている。その中で、警察も安全にできるように体制を整えるわけなのです。技術的に最後のおさらいだとか仕上げみたいな形になっていないものも含めて、公道での実証実験を使って問題点を洗い出す。まだまだ非常に最初のステップにある車両も含めて社会重要性、問題点の洗い出しということで、公道で実験をやることは非常に意味があると警察も思っています。

しかし、やはりまだまだ修正点があるものが最後の最後になって判明する。書面審査だけでは拭い切れないところがある中で、最後まで一緒に見て、そして迂回路を確保したりだとか、または地域の方々に対して情報提供したりだとか、交通整理をしたりという形で、最後の最後まで安全、円滑に実験を実現していくというプロセスになっていると考えております。

そういう意味では事前なのか事後なのか、または軽微なのか重大なものなのかという判断自体が、非常に専門的な地元を熟知している警察署長の判断に委ねられて初めて、業者の方々も安心してできる。実際に電話一本でこんなふうですけれどもと言って、逐次相談が入るような状況があるわけです。それを分かっているので、これについてはこういう修正をすれば大丈夫だよと。それが書面になって上がってきて、区域会議で審査されて、やはり無理ですねと、そういう迂遠な非常に煩雑な手続を経てからでないとは判断できないということになると、それは業者の方々にとっても不利益につながるのではないかとという点がございまして、警察の道路使用許可は特殊な仕組みになっているという点もございしますので、その点を配慮していただきますと、最後の最後に警察署長の道路使用許可による仕組みを残した上で、しかし、区域会議で認定されたものについては可能な限り合理的、効率的に審査を進める。実際には省略できるものが多くあるのかもしれませんが。そこで一般的に車両のシステムの状況だとか一般的な安全確保措置、しかし、具体的な日時、場所、そして、その日、何が起きているかということまで含めて、その直前、非常に近接した時期に審査をする。同じ環境条件、日照条件の中で審査をして、これなら大丈夫だねということで一緒に進めていくというプロセスが極めて重要だと考えておりますので、その点を

御配慮いただければと思います。

以上です。

○八田座長 ありがとうございます。

○原座長代理 おそらく今おっしゃられたのは区域計画の軽微な変更とかという話ではなくて、むしろ区域計画に書いてあったことに沿ってきちんとなされていないケースが生じるということだと思っていいますか。

○佐野参事官 区域計画におそらく書き切れないことがあるのだと思うのです。業者の側は、安全確保措置だとか緊急時の措置だとか、色々書いていたにしても、それが道路交通法の解釈上は、これはしっかりとそれに沿っているとは言えないもの。しかし、事前の書面での審査だけによって、また、合議体による審査によって、それを実際に判断するということは非常に難しい。走行審査、具体的な実地を見て判断できること、それも直前になってできることが非常に多く含まれている。審査が最後の最後の1週間前の走行審査、そして最後のプロセスにおいて追加するというような状況が実際にある。それによって初めて、安全、円滑な実験が実現できているという実態が、つい最近の実験でもありますし、業者の方々も本当に頻繁に、非常にある意味環境を作って直接的な警察署、警察署長とのチャンネルがあることによって安心して、どこか会議にかけて書面にしているということがなくても、これなら大丈夫だねと、その具体的な判断、柔軟な判断ができることに意味があるのではないかと考えております。

○原座長代理 区域計画の中でどういう書き方をするのかによるのかもしれないですが、おそらくおっしゃられているのは区域計画の範囲内と言えないような、ふらふらしてしまうというようなことであるとすれば、そういったケースでどう対応するのかという問題で、事後監視なのか、あるいはみなすではなくて警察署長が道路使用許可を最終的にオーケーと言われるという前のプロセスで、この監視・評価委員会と並行して警察署長がきちんと関わられるようなプロセスを確保しておくということなのかなと思いました。

○中川委員 ちょっと分からないのですけれども、区域計画に書けないのだったら何で使用許可には書けるのですか。

○佐野参事官 道路使用許可の申請というのが、書面審査というよりは、具体的な実地の状況に応じて、その直前に非常に近接した時期に行われる。そこに時間的な間隔が空いてしまうとそれは無理だと。道路使用許可に書ける書けないというよりは、具体的に現物を見て、現場の状況に照らして判断するという部分が非常に含まれている。

○中川委員 それは要するに、道交法の正式なプロセスの中でそういうことができるということになっているのですか。

○佐野参事官 道交法はそういう仕組みになっている。道路使用許可がそのような仕組みになっているシステム、制度であるということでございます。

○中川委員 だとすれば、寄り添ってやらなければ安全性が保てないというのであれば、それを区域計画の中で書くとか、寄り添う必要があるとか、あるいは区域計画の中に書き

切れないものであれば、それを具体的に切り出してくれば、それは区域計画の中ではなくて、例えば、実施の中で事後的に対応する。緊急措置については、例えば、国交省への説明でもそうですけれども、道路運送事業法上の権限を残すとか、あるいは道交法上の権限を残すとか、そういうことも考えると申し上げているわけですから、このスキームをガラポンで変えるというよりは、区域計画の中で書けることと書けないことを整理していただいた上で、区域計画に書けることが私はほとんどのように思うのですけれども、このスキーム自体は私は御心配いただいているようなことができないようなスキームにはなっていないように思うのです。

○八田座長 少なくとも書けるようにしましょうよ。

○阿曾沼委員 区域会議で実験のマイルストーンを作っていく中で、リハーサルをどうやるか、実験すべき技術をどうジャッジするかの問題ですよね。ふらふらするとかの問題は実験のマイルストーン作成以前の問題だと思うのですが。事業者の方だって、良いものを作りたいということだろうと思いますから、区域会議の議論の中で情報開示を前提に決められることはいっぱいあるのではないのでしょうか。

○佐野参事官 区域計画に全く重きを置かないという意味ではなくて、そこにおいて一般的に審査できるものは必ずあると思っております。そこで認定された、そのときに使用された書類については、こちらの代案として先に出させていただいておりますけれども、認定書類を提出していただいて、それについては実質的にはほぼ審査を省略するという事でかなり効率的、合理的に審査プロセスが進む。

サンドボックス特区においては、このような形で非常に合理的、より円滑に審査が進む。現時点で何の問題も起きていませんけれども、そのような形の特別の特例措置を作ることには協力させていただきたいと思っています。

○阿曾沼委員 直前に変更が必要とか、1週間前に問題があれば、実験そのものを延期させるべきなのではないですか。それが当たり前だと思います。工場レベルでの試験を繰り返して、問題があれば延期をするのは当たり前のプロセスだと思いますし、マイルストーン作成においても問題が出ることも想定して議論すべきですよ。もし、それができないというなら、事業者や行政も含めて問題だと思います。

○今村課長 区域計画の中に何を盛り込むのかということにもよると思うのですけれども、おそらく今の特区で行われている区域計画よりは、かなり精緻なものが必要になるというのが一つと、今阿曾沼先生がおっしゃった、ダメダメと言っていくと、私はおそらく今よりもよっぽど遅いプロセスになると思うのです。今、直前に警察署長が条件を変更するか追加するとか、そういったことによってできることがこれからできなくなりますので、そうすると代えて特区をやったことによって実験が遅れることにもなりかねないのではないかと思います。

○八田座長 これは色々詰める必要があると思いますけれども、最後の段階で警察が見ながら色々誘導するとか、そういうことはできるようにすべきだと思います。それを排除

するような仕組みではないと思います。それを御要望のとおりきちんとできるような形にしていけたらいいのではないかと思います。

○村上審議官 技術的な補足だけで言いますと、まず、許認可の部分のみなしはきちんと整理してやりたいと思うのですけれども、逆に言えば、許認可をみなしたことによって、その後、例えば、立検であるとか、その他固有のそれぞれの所管大臣が持っている権限を停止するつもりは全くございませんので、むしろそこはそこで従来どおりやっていただく。許認可のところ置き替わるという理解でございます。

そうすると、逆に別の見方をすれば、それで国交省なり公安委員会なりが本来の権限を行使して止めるなり何なりするとき、決めてしまったら基本計画の関係の整合性はどうなるんだという問題になるので、これについてどういうふうについていくかということ、一つは、基本計画の書きぶりに幅を持たせることにはある程度対応できる部分があるだろう。次に、それをある程度認可するに当たって、このくらいは特定できないとという部分がある中では、軽微なと申し上げましたが、実質として軽微なのではなくて、国家戦略特区法上、総理認定を必要とするかどうかという意味において、軽微であるか軽微でないかという振り分けが技術的にできますので、その時点で軽微だということに特区法の制度上位置付ければ、これは総理認定が不要で、なお計画変更が随時できますよと。さらに重篤な計画変更を要するということになれば、これは総理認定の取直しも含めてやりましょうという3段階の整合性の取り方がございますので、これを柔軟に適用していけば、特区法での基本計画できちんとしたことを定めていることと、それぞれの省庁が権限を行使していただいて、安全のために緊急に停止をすとか変更を命令するという手続は両立するのではないかと考えてございますので、その辺の詳細はまた教えていただければ、どんどん具体的にその辺を書き込んでいければと思っておりますのでございます。

○今村課長 今の点で一つだけ質問なのですけれども、そうすると、道路使用許可をみなした場合に、総理が認定をした計画を警察署長が止めることができるということですか。

○村上審議官 安全上、固有の権限でやらざるを得ないケースがあれば、逆に言うところ、そういうことがあり得るということについて制度的に疑義があれば、そういうことがあるということを区域計画の中にきちんと書けばいいと思うのです。こういう場合についてはこういう人がこういうことをやる可能性がありますよ、ということも含めて計画上記載をして、それごと総理認定に行けば、少なくとも法技術的に不整合は発生しないので、あとはその書き方の問題になってくるのではないかと考えています。

○今村課長 では、条件変更とかそういったことを全部区域計画の中に書いて、警察署長が変更できる。

○村上審議官 そこまで全部書き込む必要があるかどうかは、各論は議論する必要があると思いますけれども、論理的には当然そういう可能性もあっていいと思います。

○今村課長 そういうお考えですね。

○八田座長 私もそのように思っていました。だから決して矛盾するものではないと思

ます。

○原座長代理 前回、警察庁に示していただいた審査項目の中で、マーカーを塗ってあるところは省略できるけれどもということなのですが。

○佐野参事官 1点補足させていただきますと、特に走行審査のところについては、区域会議における認定の中で追加を終わらせることは非常に難しいことだと思っております。

1週間以内に非常に天候条件、環境だとか、似通った中で同じ道を走らせることによって、業者の側も色々な問題点がそこで洗い出されることが、今実際に生じております。そこで区域会議における書面審査の中に、また非常に早い段階において走行審査を行わせてしまうと、全くその間に環境条件が異なってしまう。本当に変化してしまいますので、そうしますと走行審査自体が意味をなさなくなってしまうこともございまして、どうしても審査を全部区域会議において終わらせて、または実質的に終わらせて、そして事前に全部終わらせるということは非常に難しいなと考えておりますので、そのところは御理解いただければと思います。

○阿曾沼委員 具体的に何が難しいのですか。

○佐野参事官 走行審査は例えば日照だとか。

○阿曾沼委員 日照って年によってそんなに変わるものでもないでしょうし、台風だって来ることを想定すれば、いくらでも条件を作れるのではないですか。

○佐野参事官 信号のセンサー機能とか認知機能が走行審査時と同じとは限らない。

○阿曾沼委員 それだけ課題が分かっているのであれば、条件を付けられるのではないのでしょうか。

○佐野参事官 同じ公道を1週間前に走らせる、非常に近接した時期に走らせることが非常に重要なことだと。

○阿曾沼委員 それは確かに重要だと思いますが。

○佐野参事官 そのくらい近接した時期に区域会議を開いて、即刻実験を実施させることができるのかどうかというのが非常に難しいのではないかと思います。

○衣本調整官 私が事業者から聞いた感じでは、交通量が重要で、1週間たつと状況が変わっていたりして、駐車車両がいるかないかというのは結構重要で、駐車車両がいるとセンサーが誤検知したりするので、できる限り排除しないとイケない。

○阿曾沼委員 でもそんなに交通量が想定外に変わりますか。

○衣本調整官 いや、結構変わります。

○阿曾沼委員 どのくらい変わるのですか。

○衣本調整官 どのくらいというのは分かりませんが。

○阿曾沼委員 実証実験想定地域に関する、その事例とか数値とかエビデンスがあればいいのですが、こうなるかもしれない、ああなるかもしれないということだけで規制条件が強まっていくのではないかと心配になります。

○衣本調整官 ただ、安全上確保しないとイケない条件として、事業者はできる限り駐車

車両を排除しますというような条件のもとでやっている。

○阿曾沼委員 警察庁はエビデンスを持っていらっしゃると思いますので、それらを示していただくのが必要だと思います。ただ大変だ、大変だ、こういう問題があるという言葉だけでは納得性に欠けると思います。

○原座長代理 補足的に申し上げれば、マーカーで塗っていない項目について、区域計画に書けば済む話だと思うのです。基本的にその必要な条件が、ということばかりであるとしか私には見えません。先ほどおっしゃられたような道路の状況が変わりますということがあるのであれば、それは事後的に対応できるような仕組みを別途設ければよろしいことであって、これがあるからこれは全て審査しない限り許可が出せないんですということではないのではないかと思います。

○阿曾沼委員 課題を持っていれば、課題を整理してそのリスクヘッジをどうするかという条件を皆で考えればいいのではないのでしょうか。

○佐野参事官 事前の書面審査を通じてだけでは難しい。その業者の方々が例えば、道路性について、同じ道路については公道を走ることだけしか頭になくて、1回来てまたピストン運動のように戻るところが、実は駐車場を走る計画になっていて、駐車場は道路ではないと思い込んでいた。

○阿曾沼委員 それは事前にチェックすればいいことではないのでしょうか。

○佐野参事官 業者の方々がその書面で中に入れていなかったら、1回しかやらないということだと、それは全く問題として上がってこない。

○阿曾沼委員 それは私はちょっと理解できないのですが、事前チェックとしてチェックしなければならない項目を示して、確認すれば良いのではないのでしょうか。民間事業者はそれを厭わないのではないのでしょうか。

○八田座長 とにかく区域計画で条件を付けられるものは条件を付けたらいいし、現場で見るとも区域計画の中に入れておけばいいし、色々な工夫はできると思います。だけれども、最初からがんじがらめにしなくても済むようにしたらどうかという話ですね。

○今村課長 原先生に先ほどの件について、関連して質問なのですが、区域計画が作られてから実際の実験までの間というのは、どれぐらいのイメージなのでしょう。

○原座長代理 ケース・バイ・ケースだと思います。

○今村課長 それは例えば、今だとおそらく認定をされてから、他の実験ではないですけれども、イベントが行われるまで2カ月とかそんなかかったりするのではないかと思います。ですが、それではなくて、例えば、今の議論を前提にいたしますと、実験が行われる直前まで計画は認定されないと思うのですけれども、そういうイメージなのでしょう。

○原座長代理 それは先ほどから申し上げているように、直前にチェックをしなければいけないことについては区域計画の中でそれを定めるとか、条件を付けるとか、そういったことをして対応されたらよろしいのではないのでしょうか。何かここで区域計画で決めるということになると、2日前まで区域計画の認定ができなくなるとか、そういうことでは全

然ないと思っています。

○今村課長 ただ、今の道路使用許可の実情を見ますと、まさにそういう実態になっておりますので、そうするとスケジュール感として、今申し上げたようなスケジュールになるのではないかと考えております。

○中川委員 最終的に区域計画の中に実験の開始日みたいなものを、警察署長の御判断で停止条件みたいな感じでトリガーを引いたときにやるという形にすれば、区域計画もそれは書けるのではないですか。

○今村課長 遅い時期であれば、それは可能だと思うのですが、要するに今ですと、道路使用許可の申請があつてからすぐに2日とか3日、この間、御質問いただいたのは3日なので、できるのですが、それがずっとずっと後ろ倒しになってしまいますけれどもというそれだけイメージを確認させていただければと思います。

○八田座長 前のドローンの例では、今自動走行で何種類もの許可を得るために随分時間をかけていたのです。だからそういうことではなくて、ケース・バイ・ケースでしょうけれども、警察のほうで、どのぐらい前で、準備が1週間とか何とかというのはそれでいいでしょうし、2週間で天候の条件がこうだったときにはやるとか、交通の条件がこうでない限りできるとか、そのような色々さまざまな条件を区域計画に入れることは可能なのではないかと思えます。それでもいちいち全部回って許可を得ると比べたら、はるかに少ない不確実性でもってできるようになるのだと思えます。

○今村課長 イメージは分かりました。

○八田座長 他にございますか。

それでは、かなり私の認識としては狭まってきたので、これからさらに溝を狭めて成案ができるようお願いしたいと思います。どうもありがとうございました。