

## 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 令和3年9月30日（木）14:34～15:03
- 2 場所 永田町合同庁舎7階特別会議室等（オンライン会議）
- 3 出席

#### <WG委員>

- |      |       |                            |
|------|-------|----------------------------|
| 座長   | 八田 達夫 | アジア成長研究所理事長<br>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   | 落合 孝文 | 渥美坂井法律事務所・外国法共同事業 パートナー弁護士 |
| 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>

- |       |                       |
|-------|-----------------------|
| 今村 剛  | 警察庁交通局交通企画課長          |
| 井澤 雄介 | 警察庁交通局交通企画課課長補佐       |
| 山本 浩之 | 国土交通省道路局環境安全・防災課課長補佐  |
| 石川 真義 | 国土交通省道路局企画課課長補佐       |
| 村井 章展 | 国土交通省自動車局技術・環境政策課課長補佐 |

#### <提案者>

- |        |                                      |
|--------|--------------------------------------|
| 五十嵐 立青 | つくば市長                                |
| 鈴木 健嗣  | つくば市顧問・アーキテクト<br>筑波大教授               |
| 森 祐介   | つくば市政策イノベーション部長                      |
| 中山 秀之  | つくば市政策イノベーション部科学技術振興課<br>スマートシティ戦略室長 |

#### <事務局>

- |        |                 |
|--------|-----------------|
| 青木 由行  | 内閣府地方創生推進事務局長   |
| 山西 雅一郎 | 内閣府地方創生推進事務局次長  |
| 三浦 聡   | 内閣府地方創生推進事務局審議官 |
| 黒田 紀幸  | 内閣府地方創生推進事務局参事官 |
| 喜多 功彦  | 内閣府地方創生推進事務局参事官 |
| 長 正敏   | 内閣府地方創生推進事務局参事官 |

### （議事次第）

- 1 開会
  - 2 議事 新型モビリティの社会実装のための道路交通法等に関する規制改革
  - 3 閉会
- 

○黒田参事官 それでは、定刻になりましたので国家戦略特区ワーキンググループヒアリングを開催したいと思います。今日は、「新型モビリティの社会実装のための道路交通法等に関する規制改革」ということで、警察庁と国土交通省に御出席いただき、また、オンラインでございますが、つくば市に御出席をいただいております。

資料につきましては、つくば市、警察庁、事務局から御提出いただいております、いずれも公開ということでございます。議事要旨も公開ということでございます。

本日の進め方でございますが、冒頭、警察庁、国土交通省からそれぞれ5分ぐらい御説明をいただきまして、その後、先生方の質疑に移るといような流れで進めさせていただきます。

よろしければ、八田座長から議事進行をお願いいたします。

○八田座長 本日は、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。

早速、警察庁から御説明をお願いしたいと思います。

○今村課長 警察庁の交通企画課長の今村でございます。

つくば市からの御提案につきまして、提案の内容は二つでございますけれども、まず、「シェアードスペース（歩行者共存空間）の社会実装」の提案から御説明を申し上げたいと思います。

提案の内容は二つございまして、一つは、道路交通法の10条による歩行者の通行区分について、歩行者共存空間においては右側通行によらない新たな通行方法を設けるということ。

もう一つは、道路交通法の9条による歩行者用道路を通行する車両の義務について、これは特に歩行者に注意をして徐行するということが規定されているわけでありましてけれども、歩行者共存空間においてもこれを通行する車両に同様の義務を定めるということでございます。

資料の中に参照条文ということで、3ページ目に道交法の条文も記載してございますので、適宜御覧いただきたいと思っております。

まず、道路交通法で定める歩行者の通行方法については、道交法の10条に規定がございまして、いわゆる右側通行ということが規定されているところでございます。この右側通行につきましては、歩行者の中には聴覚に障害のある方も含まれるわけでありましてけれども、その後方から進行してくる車両に気づかずに、これと衝突することが最も危険な形態であるというような考えのもとに、左側通行である車両と対面で通行することが歩行者にとって最も安全な方法であると考えて右側通行としているわけでございます。

ここまでが一般論でございますけれども、今回、つくば市から御提案のありました歩行者共存空間、これを実証するためには歩行者用道路の交通規制をかけまして、その上で警察署長から許可を受ける、あるいは補助標識などで除外するといった措置を講じまして、一定の車両が通行できるとすることで実現可能であるというように整理をしております。

そういった場所におきましては、車両や歩行者の義務ですけれども、9条で車両は特に歩行者に注意をして徐行しなければならないと規定されておまして、また、13条の2でありますけれども、歩行者の10条の規定が適用外となっておりますので、歩行者の右側通行の義務というのはなくなるということになります。つくば市から御提案いただきました内容は、既にこの現行法の規定を適用することによって対応可能であると考えているところでございます。

それが1点目の御提案でございまして、もう一つの提案が、「自動配送ロボット等の無人自動走行の実現」というものであります。

この内容も二つありまして、一つは自動配送ロボットを含む荷物の搬送ロボットを見なし歩行者とするということ。

もう一つは、公道におきまして、これらのロボットについて遠隔監視操作者、保安要員を必要としようとしない無人の自動走行を可能とするという内容でございまして。

自動配送ロボットにつきましては、今年の6月に閣議決定をされました成長戦略実行計画、これも条文の次のページに紹介してございます。「個別分野の制度改革」と書いてあるところでありますけれども、この中で、本年度のできるだけ早期に関連法案の提出を行うとされております。現在当庁で開催しております有識者検討会におきまして、その交通方法などについて検討しているところでございまして、つくば市長にも御参加いただいているところでございます。この有識者検討会の内容でありますけれども、資料2ページ目に新たな交通ルールというポンチ絵が二つありまして、その2ページ目の下のほうでありますけれども、これは仮称として自動歩道通行車という名前を付してございますけれども、こういったロボットにつきましては、一定の大きさ、速度以下のものであれば、歩行者と同じ扱いといたしまして、歩道などを通行させるとする旨の方向性が打ち出されているところでございます。

こうした法改正に向けた議論の前提といたしまして、私どもといたしましては、全国各地で行われている実証実験の状況について情報収集を行っているところでありますけれども、現在の各企業などの開発状況を見ますと、少なくとも、緊急時などにおきましては、遠隔にいる自然人が操作をするということが必要になっておまして、自然人が何ら関与しない形でロボットを道路で安全に通行させるという技術はまだいずれの会社も保有していないと承知をしているところでございます。

こういった現状を踏まえまして、現在の私たちの議論の中では、現場の保安要員という者は必須とはしておりませんが、緊急時などに対応する遠隔監視操作者の存在を前提とする形で検討を行っているところでございます。

今回、つくば市からの御提案は、保安要員に加えまして、遠隔監視操作者についても存在しない形で自動配送ロボットを道路で通行させたいというものであります。ただ、私もといたしましては、そういった能力を有するロボットの存在というのは把握をしておりますので、もしそういうものがあるのであれば、当該ロボットの性能を踏まえて、その対応について検討を行う必要がありますので、個別に御相談いただければと思います。

説明は以上でございます。

○八田座長 ありがとうございます。

続いて、国土交通省から説明をお願いします。

○石川課長補佐 国土交通省道路局でございます。

つくば市からいただいた提案、つくば市資料の6ページ目かと思います。主に走行場所ということ道路法、道路構造令、道路交通法と書かれております。歩行者が道路空間を自由に通行でき、一般の車両も低速で進入できる空間について設けること、構造令第3条道路区分については同令に低速車両と歩行者が同一空間を通行できる道路を新設するか、または設計速度が1時間につき15キロ以下である道路では、歩行者の安全確保のための措置を講じた上で特別な通行帯を設けずに自転車及び歩行者が通行できるものとするのと、あとは車両速度を道路側の設備等から強制的に制御できる設備・システムというところが記載されております。

イメージで言うと10ページ目のところです。シェアードスペースの社会実装というところかなと思いますが、普通の生活道路みたいなところをイメージされているのかなと思います。白線もない、いわゆる歩道と車道の境界のない道路になります。道路構造としては、現状、車両も走れますし、歩行者も通行できるという観点からいきますと、同一空間、道路の空間で一緒に走行できる、通行できるということに関しては、現在の構造令では規制があるということではないのかなと思います。通行区分や、速度みたいなところは先ほど警察庁からお話があったところかなと思います。ただ、車がスピードを出しづらい空間デザインを導入するとか、10ページ目のところに書かれておりますけれども、こういう空間に必要な構造要件みたいなところは、引き続き道路局としても考えていかないといけないかなと思っております。結果としては特に構造令、道路法に関しては規制があるわけではなく現行法で対応可能と考えております。

以上です。

○八田座長 ありがとうございます。

それでは、官庁からの御説明が終わりましたが、委員の方から御質問・御意見はございませんでしょうか。

中川委員、どうぞ。

○中川委員 警察庁からのお答えというのは、一つは、シェアードスペースにつきましては、現行の道路交通法上適用することができるとのお話だったと思います。

もう一つ、パーソナルモビリティにつきましては、今、警察庁のほうで成長戦略にのっ

とった検討を行っているということだと伺いました。

ただ、つくば市からの提案というのは、つくば市からの提案資料で、新たな規制制度改革の提案ということで、例えば時速10キロメートルまで走行可能としますとか、あるいは高さの要件の撤廃、幅・長さの緩和というものも含まれているわけです。警察庁からのお話というのは、もしも監視者がいないようなロボットにつきまして、そういう技術があるのであれば、それはお話を伺った上で考えていきたいというようなお話でしたけれども、つくば市からの提案というのは、10キロまでの実験を10年間続けて大丈夫でしたという話ですので、そういったようなお話も踏まえて時速10キロ、それから、幅・長さの緩和ですとか、撤廃ですとか、そういった部分につきましても調整をした上でお答えをいただければと思います。

まさに警察庁がやっていらっしゃるの是全国一律のルールを決めようとしているわけですが、これにつきましては特区という限られた環境の地域の中である環境を整えて、それで実験をしてみようということですので、つくば市の提案の特殊性みたいなものを踏まえた御回答を改めていただければありがたいなと思います。

もう1点ですけれども、道路局からのお答えを少し確認させていただきますと、構造令上は何も規制がないというようなお話だったと思います。だとすれば、つくば市の資料の10ページにあるようなシェアードスペースの社会実装というような、こういう絵姿を実現したいということだと思います。そうだとすると、こういうものを社会実装しようとしたら、それはどんな手続でやればいいのか、それとも、もう既にやっている事例があるのかということ踏まえて、要は制限がないということだけで、こういうことをつくば市がすぐに実装できるようなものなのか、できないとすれば、それが分からないとすれば、どのような手続でこれを実装していけばいいのかということについてお答えいただければと思います。

以上です。

○八田座長 それでは、とりあえず今の二つの質問に対して、まずは警察庁から。

○今村課長 これは多分事務的なやりとりの問題かと思えますけれども、自動配送ロボットについてのみお答えしたのは、数々のつくば市からの提案の中で、本件について、この場でお話しするのは自動配送ロボットだけだということでありましたので、それについてお答えいたしました。委員の先生から御指摘がございましたので、その点も含めてお話をいたしますと、一つはパーソナルモビリティの問題につきましては、現在、有識者検討会で、自動配送ロボット以外のものも含めまして広範に検討しているところでございます。その中には大きさの問題ですとか、速度の問題ですとか入っております。

ただ、その上で申し上げますと、歩道を通行させるということになりますと、歩行者の中には子どもですとか、お年寄りですとか、あるいは障害のある方ですとか、そういった方も含まれるわけでありますので、そういった方の安全性ということについても、これはもう十分に配慮していただかなければいけないということは、もちろん自治体の皆様方も

御承知のことかと思えます。

その上でさらに、例えば70センチの規制をもう少し幅広にしたいというようなことを御提案されるのであれば、現行の制度といたしましても道路使用許可という制度もありますので、その中で実験をしていただいて、それで安全性の確認をされたら、その適用範囲を徐々に広げていくといった考え方もあるのではないかと考えております。

以上です。

○八田座長 中川委員、今の点についてどうですか。

○中川委員 分かりましたが、多分パーソナルモビリティの実験をこれまでつくば市で重ねてきたというのは、おそらく道路使用許可を取って、その実験を重ねてきたのではないかなと思いますけれども、そういったような成果というのは評価、あるいは御反映いただけるということではないかなと私は受けとめたのですけれども、そちらについてはいかがでしょうか。

○今村課長 パーソナルモビリティにつきましては、つくば市でセグウェイを使ったものだと思いますけれども、10キロ走行ということで長年実験をされてきたということは承知しています。ただ、つくば市の実験範囲、つくば市の駅前道路の歩道はかなり広いところだと承知をしていますけれども、そういったところにつきましては十分に実行可能なのかなと考えております。それが道路使用許可の中身に入っているかと思えますけれども、これからもそういったところに限定するのであれば、それは問題ないと思えますけれども、他方で細街路みたいなのところも同じように10キロで走らせていいのかということについては、必ずしもイエスとお答えできないのではないかと考えております。

○中川委員 分かりました。基本的に特区というような地域とか、地域を限って、しかも道路の状況などを限って行う規制緩和であれば、それは考える余地があるというような受け止め方をしました。

警察庁からのお答えについての私のコメントは以上です。

○八田座長 ということで、よろしいですか。

○今村課長 そうですね。現状、既につくば市で行われているわけなのでございますけれども、それをそのまま継続的に行うということについては、これは特に何ら問題はない。

○八田座長 道路許可を得なくても、ある限定されたところ、ある条件が要るということでしょうか。

○今村課長 そうですね。条件は課さなければいけません。

○八田座長 やってもいいよと。

○今村課長 どんな条件を付さなければいけないのかということについては、それはやはり地元の警察署に御相談いただくという仕組みが必要になるかと思えます。

○八田座長 特区だから、御庁でも考えて、客観的な基準を作っていただければ非常にありがたいです。

○今村課長 実は何年か前にこの場に私は一度、別の観点で御参加させていただいたこと

があるのですけれども、そのときも同じような議論をさせていただきましたけれども、そのときは、警察署長の同意ということが条件になるという仕組みになっていまして。その同意については条件を付すことができるというような形になっていますので、そういった既存の制度も参考にさせていただければと思います。

○八田座長 今の既存の制度ではちょっとまずいというのが提案者の見解です。

○今村課長 既存というのは特区法の制度です。特区法に似たような制度がございます。それを御参考いただいて。

○八田座長 では、これはこれから協議していく余地があるということですね。

中川委員、それでよろしいですか。

○中川委員 結構です。

○今村課長 もう一つだけ申し上げますと、果たして現行できていることが、わざわざ特区法のスキームに乗っけてやる必要があるかどうかということについてもお考えいただきたい。

○八田座長 分かりました。

それから、先ほど国土交通省の質問は、中川委員、これでおしまいでしたか。

○中川委員 構造令の話です。

○石川課長補佐 道路局です。

まず、道路構造令ですが、道路構造令の適用は国道の基準としては道路構造令を使う。市町村道とか県道に関しましては、構造令を参酌して条例で規定することとなっております。ですので、つくば市の道路構造令に準じた基準というか、条例があるということになります。

あと、10ページ目のような絵姿がすぐにできるのかということに関しては、道交法のほうで先ほど御説明ありましたけれども、歩行者の右側通行というものもありますし、基本的にはそれがベースになってはおりますが、車両も歩行者も歩けるという観点では可能というか、そういう構造令には規制がないというところになります。

○八田座長 先ほど生活道路と。

○石川課長補佐 イメージ的には生活道路かなと、つくば市の市道みたいなところで車線がない道路をイメージされているのかなと思います。

○八田座長 ここに関して中川委員、どうぞ。

○中川委員 多分構造令上、何も制約がないということですから、特に県道、あるいは市道について条例で構造令を参考にした何かルールがあるとすれば、その範囲内、あるいはそれを定めることによって構造令上の問題はクリアできるし、それは道路局として何らストップするような意思もないと、警察庁のほうからお答えいただいたように、例えば標識とか、そういうもので適切にコントロールするのであれば、シェアードスペースみたいなような絵姿というのは、あれがばっちりできるかどうかは分かりませんが、そういったものは実現可能であるというように理解しましたけれども、それでよろしいでしょ

うか。

○石川課長補佐　そうですね。

○八田座長　それでは、落合委員、どうぞ。

○落合委員　私のほうからつくば市に伺いたいと思います。つくば市のほうで自動の歩道通行車については、遠隔監視がなしの無人走行というのもできるようにしたいという、こういうのも考えられているのだと思うのですけれども、これは今やっているというよりは、将来的にここの部分も実験してできるようにしていきたいということになりますでしょうか。

○五十嵐市長　つくば市長の五十嵐でございます。本日は、貴重なお時間をいただきましてありがとうございます。

お答えさせていただきます。先ほど技術的にはそれらのものができていないというお話がありましたけれども、実際に私どもはつくばチャレンジという公道を自律走行するロボットのコンテストを10年前から行っておりまして、ここでは事前走行なし、マッピングなしで行っている、例えば信号の認識とか、探索の対象を発見するなどという事業をやっていまして、今は監視を付けているのですけれども、実際には技術的には不要なのです。例えば、臨機応変に、自転車が飛び出してくるとか、先ほど障害のある人とか、色々話がありましたけれども、そういったことにつきましても4年ほど前から、例えば障害物があったら止まるというようなアルゴリズムが開発されているのです。ですので、製品化、市場には乗っていませんけれども、研究開発のレベルにおいては、既にあるということはお答えできると思っています。

さらに付け加えますと、そういったことを常々警察署長と共有しながらやっているのですが、なかなか個別に理解を得るといのは非常に大変なこととして、例えば、セグウェイの話が今出ましたけれども、これも歩道走行をしてから、警察の許可を得て車道を走らせるまでに10年かかっているのです。あるいは先ほど構造令の話もありましたが、幅が2人が並んで乗れるようなロボットの開発をつくばのスタートアップがして、これも走らせたかったのですが、県警に相談をしたところ、できないと、特区を取ってくれと言われてまして、まさに今していただいている議論こそが、私どもが今回何としても特区として認定をしていただきたい理由そのものになっているのだということを感じながら拝聴しておりました。

以上でございます。

○八田座長　ありがとうございます。

○落合委員　今、お伺いしたようなもので、10年ぐらい前からやられているということもあると伺いました。警察庁のほうで御検討されている中で、そういった今市長におっしゃっていただいたような内容だったり、そういうのは御検討されていますでしょうか。

○今村課長　私どもの承知している限り、つくば市で使用されているものについては、障害物があったときには止まるということ是可以するけれども、そこで止まってしまっただけで、

さらにリスタートさせることができないと、そういったものではないかと思います。もし万が一、そういうものではないと、完全に遠隔の操作なしで、監視なしでできるということであれば、改めてお話をお聞きしたいと思っております。

あと、横の長い多分車椅子みたいなものを想定していると思っておりますけれども、現行の車椅子は70センチが基準になっているのですけれども、それが倍になると140センチになるわけです。広い歩道は3.2メートルぐらいあるのかもしれませんが、それ以外の歩道は2メートルしかないのです。2メートルのところを140センチの車が走っていけば、どうなるのかというのは想像に難くないと思っておりますので、そういった観点で難しいということ申し上げたのではないかと思います。

特区につきまして、様々な規制につきましては、とりわけ現在も既にあります国家戦略特区の区域内におきましては、条件を他の地域に比べて大幅に緩和することも可能になっています。現に東京の国家戦略特区ではそういったことも活用されていますので、そういった観点で、つくば市にも御活用いただければと思います。

以上です。

○落合委員 ありがとうございます。

そうすると、五十嵐市長も先ほどおっしゃられていたような実験を、例えばこれから特区の認定を受けてやりたいと言われたときには、すぐに実行できるということになるのでしょうか。

○今村課長 最初の件につきましては、やはり私どもとして安全性について、これから確認する必要がありますので、そこは道路使用許可で対応させていただければと思います。

後者の点につきましては、200センチのところを140センチを通すということが果たしていいのかどうか、140センチではないかもしれませんが、いいかどうかということについては検討の余地があるのかなと思います。

○落合委員 最後にちょっと1点だけ、つくば市に伺いたいのですけれども、警察庁のほうでおっしゃっていただいたことに、モビリティが止まると、また動き出さないようなメカニズムになっているのではないかというのが、そのとおりなのかと、また、140センチの横幅のものでやられたときに安全確保をどのようにされているのか、という2点を教えていただければと思いました。

○五十嵐市長 まず、先ほどの実験で、障害物で止まることになっているのですが、その後、自動で再開をします。そこで止まりっぱなしということはありませんで、実際に、そうやって課されたタスクを全てクリアしてゴールするロボットというのは出てきておりますので、ただ、これは開発中のアルゴリズムでよけて走るのではなくて、止まるという判断を開発側でそれぞれの皆さんがしているということですので、技術的には様々なオプションがあり得るだろうと思っております。

それから、車椅子の140センチというお話がありましたが、今回使用しようと思って警察に相談したものの長さは100センチであります。同時に、必ずしも私どもは2メートルの歩

道を全て走らせようということではなくて、まず実証として、駅前の非常に広いペデストリアンデッキで行って、目線を変えていきながら新しいモビリティの形を作っていこうということを考えていたのです。

残念ながら、それでも警察からは、それは特区での話だというお話をいただきまして、これは当然、警察の皆さんも非常に御理解をいただいていますし、今、つくばの取組も応援していただいていますし、私も警察庁の勉強会でも大変素晴らしい事務方の運営で発言させていただいていますが、やはりこの部分に関しては特区にならないと、おそらく同じことが今後もずっと続いていながら、その中で、企業、あるいは研究機関の開発意欲というのがどんどん削がれていって、必要な製品がなかなか生まれてこないということにもつながってしまうのではないかと考えていますので、研究学園都市のつくばとして、是非これは特区をお願いしたいと、改めてお答えをさせていただきたいと思います。

以上でございます。

○落合委員 ありがとうございます。

私がずっと申し上げていても時間がなくなってしまうので、今、市長におっしゃっていただいたところも踏まえ御検討いただければと思います。

○今村課長 もう繰り返しになるからあまり詳しく申し上げませんが、今の制度でも緩和できる制度がございますし、また、前者のほうの性能につきましては、もし本当にそういうものがあるというのであれば、私どもも聞きたいと思いますので、御説明の機会をいただければと思います。

以上です。

○八田座長 それでは、今のつくば市からの御説明を考慮して御検討いただけるということですが、よろしく願いいたします。

他に委員の方から御質問・御指摘はございませんでしょうか。

事務局から何かありますか。よろしいですか。

それでは、今日は本当にお忙しいところ、ありがとうございました。これからもよろしく願いいたします。