

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4年9月14日（水）16:00～16:45
- 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 | 中川 雅之 | 日本大学経済学部教授 |
| 座長代理 | 落合 孝文 | 渥美坂井法律事務所・外国法共同事業 プロトタイプ政策
研究所所長・シニアパートナー弁護士 |
| 委員 | 阿曾沼 元博 | 順天堂大学客員教授
医療法人社団混志会 社員・理事 |
| 委員 | 安念 潤司 | 中央大学大学院法務研究科教授 |
| 委員 | 安藤 至大 | 日本大学経済学部教授 |
| 委員 | 本間 正義 | アジア成長研究所特別教授
東京大学名誉教授 |
| 委員 | 堀 天子 | 森・濱田松本法律事務所 パートナー弁護士 |

<提案者>

- | | |
|-------|---------------------------------------|
| 鈴木 健嗣 | 茨城県つくば市アーキクト（つくば市顧問）
筑波大学システム情報系教授 |
| 藤光 智香 | 茨城県つくば市政策イノベーション部長 |
| 大越 勝之 | 茨城県つくば市政策イノベーション部次長 |
| 中山 秀之 | 茨城県つくば市政策イノベーション部スマートシティ戦略
課長 |
| 大塚 直哉 | 茨城県つくば市政策イノベーション部スマートシティ戦略
課 |

<事務局>

- | | |
|--------|-----------------|
| 淡野 博久 | 内閣府地方創生推進事務局長 |
| 山根 英一郎 | 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 |
| 正田 聡 | 内閣府地方創生推進事務局参事官 |
| 菅原 晋也 | 内閣府地方創生推進事務局参事官 |
| 曾我 明裕 | 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 搭乗型移動支援ロボットの歩道通行の特例
 - 3 閉会
-

○正田参事官 それでは、国家戦略特区ワーキンググループヒアリングを開始させていただきたいと思っております。

本日の議題は、「搭乗型移動支援ロボットの歩道通行の特例」で、つくば市にオンラインで御出席いただいております。

本日の資料は、つくば市から御提出いただいております、公開予定でございます。本日の議事につきましても、公開予定でございます。

本日の進め方ですが、まず、つくば市から10分程度で御説明いただき、その後、委員の方々によります質疑応答、意見交換とさせていただきます。

それでは、中川座長、議事進行をお願いいたします。

○中川座長 つくば市様、お忙しい中、ありがとうございます。

今日は2件がありますけれども、まずは「搭乗型移動支援ロボットの歩道通行の特例」について御説明をお願いします。

○藤光部長 ありがとうございます。つくば市の藤光と申します。

早速ですけれども、皆様、資料はお手元にありますでしょうか。資料に沿って説明させていただければと思います。どうぞよろしくをお願いします。

まず、2ページ目を見ていただければと思います。区域の現状から説明させていただきます。御存じかとは思いますが、つくば市は総面積の85%と非常に可住地が多い地域となっております。市内の道路の総延長が約3,700キロ、全国で見てもかなり長い道路となっております。つくば市内の交通手段の分担率を見ても、57.8%、約6割と自動車にかなり依存している状況となっております。他方で、生活に必要な諸機能が中心部の都市に集中しております。特に郊外に居住する高齢者は、医療機関、病院、日用品の買物等も、高齢者であっても自家用車を運転することが常態化しております。そこで抱える問題としましては、周辺部では、そのように車が前提となっておりますので、車がないとそもそも日常生活が大変不便であると。高齢者や障害者を支える移動手段が不足していることもあって、そういった方々が家に引き籠もりがちになってしまっていて、社会参加の低下や家族の負担もありますし、また、交通事故も増加しているところでございます。中心部でも、私自身、自動車に乗らないのですが、つくば駅の周辺は各施設の間に距離がございますので、車がないとなかなか回遊することが難しい状況です。それで中心部のにぎわいの減少も少し顕在化しているところでございます。中心部の近距離の移動であっても車を前提としているところが多いので、自家用車に依存しているという問題がございます。

3ページを御覧いただけますか。実際の場所を示しております。今回の先端的サービス

をやりたいと思っております地区ですけれども、大きく三つございます。真ん中にございますところが中心部ですけれども、つくば駅周辺のペDESTリアンデッキ、北のほうにある小田地区、下のほうにある宝陽台地区の3か所になっております。地図も御覧いただければと思います。

4 ページ目を御覧ください。ここから、実際に我々が提供したいと思っているサービスの概要について説明したいと思います。まず、一つ目、つくば駅周辺のペDESTリアンデッキでやりたいと思っているものですけれども、つくば駅から筑波大附属病院の間のペDESTリアンデッキで、最高時速10キロでのパーソナルモビリティ及び立ち乗り可能な電動車椅子のシェアリングサービスを提供したいと思っています。実際にシェアリングサービスで用いたいと思っているモビリティですけれども、イメージ図で載せております。つくば市はセグウェイが有名ですけれども、トヨタとか、ほかの様々な企業様と話しておるところですけれども、そういった立ち乗り型のモビリティとか、立ち乗り可能な電動車椅子ではこの下のQo1oを御覧になっていただければと。立ち乗り型のモビリティだと、最高速度が10キロのものを想定しておいて、Qo1oは6キロなのですけれども、高さが1,294ミリとなっております。規制の状況で、現行の原動機つき車椅子の基準に従いますと、最高時速は6キロでかなり遅いです。高さは1,200ミリ以内となっているところなのですけれども、この速度をもう少し上げたいと思っております。パーソナルモビリティの最高速度は時速10キロ、電動車椅子の高さを1,200ミリ以上としたいと思っておりますので、この構造の基準の緩和をお願いしたいと思っています。我々としても、安全対策は非常に重要だと思っておりますので、いくつか安全対策を講じることを考えています。具体的に言いますと、利用者に対して交通安全教育を行うこと、利用前に、交通ルールテスト、事業区域内の危険箇所、見通しが悪い交差点とかもどうしてもあるので、そういうところがあるとか、走行可能エリアはそもそもここだという周知の徹底とか、当然なのですけれども、そういうことをしっかりとやりたいと思っています。事業区域内の危険箇所への看板の設置、ロードペインティング等によって利用者に対しての注意喚起も徹底したいと思っております。また、事業区域内の危険箇所、見通しの悪い交差点とかに接近しますと、シェアリングサービス利用者に対して、音声で、ここは危ないですよ、今、接近していますという注意喚起を行うことも考えております。利用者のスマートフォンまたはモビリティに設置するGPSから取得してモビリティの位置情報を把握して、事業区域の境界付近とかに接近する利用者に、ここは違うと警告するようなことも考えています。これは当たり前のことではあるのですけれども、重大な違反をする利用者に対してはそもそもこういうサービスの利用を禁止し、住民等への十分な事前の周知と看板の設置を行いたいと思っています。

5 ページを御覧ください。イメージですけれども、走行エリアです。詳細はこれから警察署長と協議して決定しますけれども、大体このようになっておまして、写真を見ていただいたら分かるとおりに、かなり広い幅員の道路というイメージをつかんでいただければと思います。

6 ページを御覧ください。続いて、小田地区・宝陽台地区におけるサービスの概要を説明させていただきます。これらの小田地区・宝陽台地区のコミュニティー拠点である、高齢者の方がよく行くと思われる交流プラザや公民館を拠点とする、高齢者向けの電動車椅子の貸出しサービスを提供したいと思っています。往路は高齢者等が自ら操縦して、復路は自動走行でステーションに戻ってくるという想定を持っています。自動走行については、現在求められている監視員の配置は、ビジネスというところもあるので、不要にしたいと思っています。ここで使うモビリティは、この写真にあるMarcusを想定しておりまして、この電動車椅子の高さは現行の基準を超えておりますので、こちらについても構造の基準緩和をお願いしたいと思っています。

7 ページと 8 ページが、小田地区・宝陽台地区の場所になります。見ていただければ、こちらの小田とかは本当に住宅地というイメージの場所と分かるかと思います。

飛びまして、9 ページを御覧ください。複数人乗りの自動走行モビリティのデマンド運行サービスについて、説明させていただきます。これもペDESTリアンデッキを考えておりまして、つくば駅周辺の商業施設に大きなものがあるのですけれども、主要な公園、図書館、科学館を結ぶような経路を、複数人、親子とかを想定しているのですけれども、2人とかで乗れるような低速の自動走行モビリティのデマンド運行サービスの導入を考えています。お子様とかと親御さんが一緒に乗ってこのような移動ができるようになることで、子育て世代が安心・安全に外出できるような交通環境が実現できて、都市の魅力も向上できるかと思っています。具体的な事業のスキームとしましては、先ほど申し上げた主要地点を結ぶ固定の経路での走行となっておって、ここは最小でも幅員 6メートルというかなり広い道になっています。モビリティはこの下にあるモビリスというもので、四角い感じのものなのですけれども、最高時速は 6 キロ、大きさは全部 1,000 ミリとなっております。搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験に係る通達では、おおむね 70 センチを超えないこととされているので、まず、この基準の緩和をお願いしたいと思っています。公道実証実験を通じて安全性の確認を行うことが求められる場合、240 時間以上の走行実績を満たせば道路使用許可の条件の緩和、保安要員の撤廃等を明確化して、審査の手の合理化をして、スムーズにこういうサービスを実装できるような形にできたらありがたいと思っております。

次の 10 ページが、想定されるルートでございまして、すぐに分かるように、市の施設、科学館、商業施設、人が集まるようなところを結ぶ道路となっております。

11 ページ、12 ページは、現行制度の記載となっておりますので、大変恐縮ですが、割愛させていただきます。

13 ページを御覧ください。改めまして、課題について整理させていただきます。原動機を用いる身体障害者用の車椅子及び改正法の移動用小型車、身体障害者用の車、遠隔操作型小型車（パーソナルモビリティ）は、最高速度が時速 6 キロと大変低速なので、なかなか長距離の移動には負担が大きいです。私自身も、人の話とかを聞く限り、夏場とかだと

熱くなって体にも負担があるという声もよく聞きます。実際に令和2年に実施した経済産業省の電動車椅子利用促進の実証実験では、高齢者の62%から時速6キロでは長距離の移動には時間がかかるという回答も得られているところです。特につくば駅から筑波大学附属病院までが1.6キロなのですけれども、ここを6キロで移動したら片道でも20分以上かかってしまって、現状だと自動車や自転車に代わるラストワンマイルの移動手段としてパーソナルモビリティの有効性が低いと我々は認識しております。また、別の課題なのですが、現行のパーソナルモビリティの高さ制限があるがゆえに、障害物の検知や道路状況を把握するためのセンサーが適切なところに設置できないという問題も大きな課題だと思っています。また、パーソナルモビリティは、今の条件であれば、幅が狭いので、複数人がなかなか乗れない。そうすると、障害がある方の介助をする人、お子様が乗りたいといったときに保護者も乗れないとか、かえって安全に支障があると思っていますので、こういうところは課題かと我々は認識しております。

14ページを御覧ください。これまでの議論の概要ですけれども、こちらも見いただければと思います。令和3年、去年、国家戦略特区の区域内においては、実証実験の条件をほかの地域に比べて大幅に緩和することも可能になっている、現に東京の国家戦略特区ではそのようなことも活用しているのでつくば市にも活用いただければと思うという御議論もあったかと思っておりますので、是非前向きに検討いただけると我々としてはありがたいと思っています。

15ページを御覧ください。想定される主な論点と対応策になります。一部繰り返しにはなるのですが、一つ、論点として、保安要員の配置がございまして。現在実施中の搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験では、保安要員の配置がマストになっております。国家戦略特区においては、最高速度を10キロに引き上げる場合にも、安全のために保安要員を配置すべき、保安要員に代わるような代替策を講じる場合であってもまずは安全性を確認することが必要ということが論点として挙げられています。我々は、これに対して、いくつか安全対策を講じることでクリアできる場所もあるかと思っています。繰り返しにはなるのですが、交通安全教育を行う、ロードペインティングをやる、この図にもあるとおり、そこに注意してくださいという音声等による注意喚起、境界付近になった利用者への警告、罰則をしっかりとする、看板の設置等を行う、こうした安全対策を講じることによって、現在実施中の搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験と同等の安全性が十分に担保できると我々は考えておりますので、保安要員の配置は不要と思っています。こういう公道実証実験はすごく長い時間を要しまして、ビジネスにもならない、実証実験止まりとなってしまって、なかなか社会実装が進まず、つくば市も、早く、住民目線の科学技術の実装、サービスの住民への提供をしたいと思っていますので、こういうところをしっかりと安全対策として講じることでお認めいただければと思っています。

最後の16ページですけれども、つくば市、他自治体も含め、これまでにやってきた様々

な実証実験の例がございますので、参考として付けております。

つくば市からは、以上でございます。

○中川座長 ありがとうございます。

まずは、委員の方々から、コメントでも質問でも結構ですから、御発言がある方は挙手してお話しいただければと思いますが、いかがでしょうか。

それでは、私からいくつか事実関係みたいなものを御質問させていただければと思います。つくば市様の御提案は、実証実験をずっとやってこられて、6キロであったら認められているこのパーソナルモビリティについて、10キロに走行速度を上げて、事業区域内で保安要員なしで走行させたいということだと思えるのですけれども、その点についていくつか御質問させていただきたいのです。

事業区域外に出てしまうことを防ぐような措置はあるのでしょうかということが1点です。要は、先ほど警告が出ますという話でしたけれども、警告が出るだけで大丈夫なのかなという感じがして、強制的に速度が下がるとか、そういうことは考えていらっしゃるのでしょうかという話の一つ。

保安要員について、実証実験については保安要員付きのもので実証実験をされていて、つくば市で整理いただいている警察の整理としても、保安要員付きの実証実験だから保安要員付きで実証してくださいというお話だと思うのですが、この保安要員について色々な安全措置を講じていただくということが15ページに書かれております。例えば、安全のところでは一番心配なことは、10キロメートルのパーソナルモビリティが歩行者をひいてしまったとか、ぶつかってしまったということだと思えるのですけれども、そういったものを防ぐ手だてはあるのでしょうかということでもあります。危険なところについては、お知らせ、アラートがあるのかもしれませんが、保安要員がいて力づくでも止めるとか、そういうことは何かできるのでしょうかということが二つ目の質問になります。

10キロに走行速度を上げることにつきまして、事業区域内外、保安要員の関係で御質問させていただきます。

○藤光部長 ありがとうございます。

区域外に出た場合ですけれども、今のところ、想定しているのは警告を考えております。速度というところは、現時点では、明確に考えてはいないところですが、貴重な御意見として、我々も引き続き考えていきたいと思っております。

保安要員のところなのですけれども、現状、保安要員がいらっしゃった場合でも力づくで止めることはなかなか難しいと思っております。基本的には実証実験でついで保安要員と同じ役割は今我々で考えている安全策である程度カバーできると、我々としては思っているところです。

○中川座長 保安要員は、緊急事態が起きたときに人力で何かするというのではなくて、警告や注意をする保安要員でしかないということでしょうか。

○中山課長 つくば市の中山と申します。

つくば市では、セグウェイの実証実験を10年以上行ってまいりまして、速度10キロもその中で行ってまいりました。私も保安要員を何度も経験させていただいているのですが、警察庁から出ている通達に保安要員の具体的な役割は特に記載されておりません。実際にできることは、同行している方に注意喚起することになります。万が一のときも、力づくで止めようとしめるとそれが事故につながってしまうということがありまして、なかなか他人のセグウェイを止めることはできないということがこれまでの経験でございます。

○中川座長 分かりました。ありがとうございます。

それでは、同じことを別の手段で代替的にやりますということなのですね。

○藤光部長 おっしゃるとおりです。

○中川座長 それでは、手が挙がっていますので、安念委員、落合委員、堀委員の順番に、それぞれ御発言ください。

○安念委員 今日は、どうもありがとうございます。安念と申します。

大変素晴らしいアイデアだと思うのですが、結局、安全性の問題に尽きると思うのです。歩車が分離されているところはまだ10キロに上げてもいいかなという考え方はあると思うのですが、この資料を拝見しますと、歩車分離されていないところが相当の延長になっているようです。こういうところでの対策と申しまししょうか、安全策は何かございますか。これが私の質問です。

○中川座長 つくば市、お願いします。

○中山課長 つくば市の中山と申します。

今回走行場所として御提案させていただいていますものが、先ほどのペDESTリアンデッキという歩車分離のところでございます。こちらは10キロも想定に入れておりますが、実際に歩車分離されていない小田地区と宝陽台地区に関しましては、時速6キロでの走行を今は想定しているところでございます。

○藤光部長 歩車共存空間については、全世界的な流れでもあるので、そういうところで、こういう実証でやってきたところ、先端的なサービスを実装できるということは大事かと思っております。世界に後れずに社会実装をしていくためにも、こここのところは是非お願いしたいと我々は思っております。

○安念委員 お考えはよく分かるのですが、6キロでも、歩行者、特に高齢の歩行者や小さいお子さんと、相当でかいものが走行してくることになりますので、歩車が分離されていないところでも大丈夫だと言うことは相当根拠の要る話ではないかと思うのです。そうしますと、今までこういう経験が内外にあるといったエビデンスがあると大変よろしいのではないかということを感じた次第です。

以上です。

○藤光部長 ありがとうございます。

○中川座長 それでは、落合委員、お願いします。

○落合座長代理 御説明をありがとうございます。

これはつくば市の提案されている中でも重要なテーマだと思いますので、是非実現できる方向に進められるといいように思っております。どういう整理ができるのかを確認することが重要ということで、いくつか質問させていただきたいと思います。

先ほど、保安要員のところについて議論していただいた中で、必ずしも止められないというところがありました。そういう意味では、現状では警告をするということだと思います。何らかの警告をするようなものを設置する、もしくは、音声などで知らせるといったことでもいいと思うのですが、そういった工夫をしていると、ほぼ同等のことをしているというのかなとも思います。こういった整理について、どうお考えになられますでしょうか。

二つ目としては、区域から外に出て行ったときに、警告を鳴らしていただくというお話もありましたが、速度自体も実際に制限できるようなことはできないでしょうか。急激にいきなり10キロが6キロになるとか、そこまではしなくても、次第に6キロになるように設定されるようにしていただくことなどが、工夫として可能なのかどうかです。

最後に、宝陽台地区で車道が少し荒れているように見える部分もあるのですが、このあたりは走行するに当たってあまり支障がないのかどうかを教えていただければと思います。

以上です。

○中川座長 つくば市、お願いします。

○藤光部長 ありがとうございます。つくば市の藤光です。

まさに、保安要員のところは、つくば市の中山も言っていたとおり、実際には声かけというところが大きいかと思っておりますので、我々が考えている安全策、危ないところに接近すると音声等が少し出て注意喚起を行う、そもそも看板の設置やロードペインティングを通常よりもしっかりするという安全策で代替できるのではないかと我々としては思っています。

区域外のところなのですが、まさに先生がおっしゃるとおり、そこは我々も考えていきたいと思っています。我々は警告で取りあえずと思っておったのですが、これは事業者ともよく話さないといけないと思うのですが、速度のところも十分考え得るのかなと。他方で、先生がおっしゃるとおり、すぐにごくっとスピードが止まったりするとかえって危ないというところもあるので、どういう方法があるのかということは現実的な方法をしっかり考えていきたいと思っています。

路面のところですが、実際に地元がこのあたりという者も結構市役所の中にはいるのですが、この路面でも問題ないと我々としては思っているところです。

○落合座長代理 分かりました。ありがとうございます。

○中川座長 よろしいですか。

○藤光部長 大丈夫です。ありがとうございます。

○中川座長 それでは、堀委員、お願いします。

○堀委員 御説明をありがとうございます。

私からも、安全対策のところでお伺いしたいと思いました。

いくつか挙げていただいている内容のうち、今、各委員からもお話がありましたけれども、まず、注意喚起の部分で、例えば、モビリティからGPSを利用した注意喚起を行うというお話がありましたが、スマートフォンのアプリケーション上で注意喚起というものもあるのでしょうか。ビーコンからの信号発信という記載もございました。実際の走行中は、確認ができるといってもスマートフォンを開けるわけではないと思いますので、例えば、今、シェアカーなどでも音声で移動中に注意喚起が行われていると承知しておりまして、そのような形で、運転しながらもパーソナルモビリティ自体から音声が届くような警告ということでもよろしかったのかどうか、具体的なイメージをお伺いしたいと思っています。また、ビーコンからの信号発信とGPSでの注意喚起が並列なのか、選択肢なのか。例えば、事業者がこれに参入するといったときに、ビーコンからもGPSからも過剰に安全対策を講じるとすれば、色々な方法が考えられるとは思いますが、全てそれが必要要件となってしまうと、規格もまちまちになって共有ができないとか、事業者の参入が難しくなる、ハードルが高くなるということもあります。技術的にどのようなことが考えられるのか、場面場面で、効率的なもの、実効的なものが選ばれるといいと思いますけれども、警告の想定されている手法がいくつも書かれていたと思いますので、どういう関係性があるのかということをお伺いしたいと思っています。

もう一つ、教育の話も併せてお尋ねさせてください。実際に危険区域や走行可能エリアの周知徹底や交通安全教育を行うというお話もありましたけれども、どのようなイメージで教育されていくのでしょうか。警察の運転免許のようにどこかに集まって対面で教育することなのか、それとも、アプリケーションなどの登録画面で何か検証してテストみたいなことをされるのか、そのイメージについてもお伺いできればと思いました。

○中川座長 つくば市、お願いします。

○大塚担当者 つくば市の大塚と申します。

注意喚起の点で、ビーコンとGPSが重複していたところもあると思うのですが、今、いくつかオプションを設けさせていただいているという段階でございます。こういったところは、事業性も観点としてありまして、いくつか多岐にわたってしまうと参入が難しくなる場所があると思います。ここは、コスト的な面も見て、機体にGPSを付けて、その受信によって注意喚起したほうがいいのか、それとも、エリアが狭ければ、ビーコンを設置して、ビーコンでの信号を受信してそこで注意喚起をしたほうがいいのかというところを、今後シェアリングを行うことを検討していく上で、事業者と検討していきたいと、今のところは考えているところでございます。

もう一点あった教育のことなのですが、今のところ参考にしているものは、今都内で行われている電動キックボードのシェアリングサービスで、利用する方が事前にアプリケーションなりでテストを受けてそのテストで全問正解された方のみがシェアリングサ

ービスを利用できるところになっております。そういった事前のテスト等をやることを現段階では検討しているところです。

以上です。

○堀委員 承知しました。

注意喚起のところは、確かに市街地で混んでいるところで非常に狭いところであるとビーコンが有用かもしれませんし、一たび設置をすると信号発信で受け取れる可能性も高いかと思うのですが、少し広い公道になってくると、ビーコンは接触可能な距離が決まっていると思いますので、GPSのほうが適しているかみしれず、そういった、地域、場面に応じて、適切なものが想定されて、それが事業者の過度の負担にならないように御検討いただけたらと思います。ある程度整理いただいたほうが、警察署としても受け入れやすいかと思ひます。さらに事業者と詰められるということですので、理論武装をしていただくといひかと思ひました。

○大塚担当者 ありがとうございます。検討させていただきます。

○中川座長 最後に、本間委員から、御質問をいただきたいと思ひます。

○本間委員 御説明をありがとうございます。

安念委員、落合委員からも御指摘があつたのですけれども、宝陽台地区と小田地区の舗道の整備状況がよくないということで、6キロだったら問題はないというお話でしたけれども、ここもいずれは10キロ走行が可能な環境の整備が必要だと思ひます。そうしたルートに関する今後の環境整備、簡単に言えば、舗道の整備について、御計画があるのかどうかということが1点。

もしなかったとしたら、是非これも併せて進めていくことが今後は必要なのではないかと思ひますので、その点はよろしくお願ひします。

○藤光部長 ありがとうございます。

道路整備については、今の時点ではないのですけれども、安全性がちゃんと確認できるかというところは実証調査事業で確認していきたく思ひっております。他方で、道路整備は大事な観点でございますし、それは市全体の都市計画の観点からもしっかりと考えていきたいことだと思ひますので、もう少し長期的な観点かと思ひますが、御意見として賜りました。

○中川座長 本間委員、よろしいですか。

○本間委員 結構です。

○中川座長 最後と申し上げたのですけれども、阿曾沼委員から御質問が出ているそうなので、阿曾沼委員、お願ひします。

○阿曾沼委員 阿曾沼でございます。御説明をありがとうございます。

御質問というよりも意見ですが、もし何かコメントがあればいただきたいと思ひっております。私の承知するところでは、このモビリティの実験は2011年の構造改革特区からはや十数年やられていると思ひっております。この十数年の中で、環境整備の課題や安全性はず

っと問われてきたのですが、そんな中で、どういう実験がされ、どういう課題認識のもとで、従来より実証実験をやってこられたのかを時系列的にまとめられていくと説得力がより高くなっていくと感じました。

もう一点、先ほどGPSとかビーコンかという話がございましたが、ここ数年の自動運転、チェック・監視等の技術は、デジタル化やセンサー技術が進化しています。例えば、区域内外チェックの為のエリアセンサーがあったり、人感センサーがあったり、急ブレーキは危険でもあります。自動ブレーキ、注意喚起の方法は、色々な技術を組み合わせることによって可能なのではないかと思います。私の記憶では、十数年前から同じような議論がされていたわけですから、企業の方も含めて、そういう技術の実証実験も含めておやりになるという御計画があれば、教えていただきたいと思います。

最後に、Marcusなのですが、高さ制限の問題は、構造的な問題なのか、機能の必要性のためにこの高さが求められているのかについても確認をしたいと思いましたので、コメントをさせていただきました。

○中川座長 つくば市、お願いします。

○藤光部長 ありがとうございます。つくば市でございます。

時系列というところは、全く委員のおっしゃるとおりかと思えます。我々も様々な実証実験をしてきまして、その中で課題解決をしてきたこともありますし、逆に、そういう実証実験を踏まえて我々の10キロが必要だという今の提案に至るところもあるので、この提案に至るまでの歴史はちゃんと整理した上で、ここまでやってきて、ここができた、さらに課題はここだという整理はしていきたいと思えます。

お話のあった監視機能・チェック機能もまさにそういう部分だと思っておりまして、スーパーシティの元々の本質的なところ、まさにサイエンスで解決するということだと思いますので、事業者ともしっかり話して、我々も考えていきたいと思えます。

Marcusの高さも、まさに御賢察のとおりでございます。センサーの位置が高い位置にないと障害物とかの探知が適切でないということになりますので、高さが基準よりもちょっと高いのですけれども、この位置にあったほうがという技術的な判断でこういう形になっております。

つくば市からは、以上です。

○阿曾沼委員 ありがとうございます。

○中川座長 ありがとうございます。

それでは、時間も時間なので、1コマ目のつくば市のヒアリングは終わりたいと思えます。基本的にこれは是非やっていただきたい規制改革だと思えますし、今のやりとりの中でも、大体は、理屈、あるいは、例えば、つくば市のインフラの整備も含めてということになります。ある程度対応可能なものという印象を持ちました。そういう観点で、是非実現いただくような御整理を事務局と連携して進めていただければと思えます。

どうもありがとうございました。1コマ目は、これでおしまいにします。