

## 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26日（月）16:16～16:51
- 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  
医療法人社団澁志会 社員・理事
- 委員 堀 天子 森・濱田松本法律事務所 パートナー弁護士

#### <関係省庁>

- 日下 真一 警察庁交通企画課長
- 宮城 卓志 警察庁交通企画課課長補佐

#### <提案者>

- 鈴木 健嗣 つくば市アーキテクト（つくば市顧問）  
筑波大学システム情報系教授
- 藤光 智香 つくば市政策イノベーション部長
- 大越 勝之 つくば市政策イノベーション部次長
- 中山 秀之 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

#### <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
- 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
-

○菅原参事官 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します。

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ということで、警察庁に御出席いただいております。

また、つくば市にはオンラインで御出席いただいております。

本日の資料は、警察庁、つくば市から、それぞれ御提出いただいております、公開予定です。本日の議事についても、公開予定です。

本日の進め方ですが、まず、警察庁から5分程度でお進めいただき、その後、委員による質疑応答に移りたいと思います。

それでは、中川座長に議事進行をお願いいたします。

○中川座長 お忙しい中、御出席賜り、ありがとうございます。

それでは、早速、警察庁のほうから御説明をお願いします。

○日下課長 警察庁の交通企画課長の日下と申します。よろしくをお願いいたします。

当方のほうから、つくば市の提案につきまして警察庁の基本的な考え方を、簡単な資料は用意しておりますが、それに基づいて御説明いたします。

まず、昨年11月の国家戦略特区諮問会議におきまして決定されました、追加の規制改革事項等の一つといたしまして、現在、公道実証実験の枠組みで認められている搭乗型移動支援ロボットの歩道における通行につきまして、過去の公道実証実験の実績を踏まえ、スーパーシティ型国家戦略特別区域の指定を受けた区域において、警察署長の個別の道路使用許可を不要とする特例措置を設けることについて検討するということが盛り込まれたところでございます。

これを受けまして、警察庁では配付資料に記載のとおり、搭乗型移動支援ロボットのガイド付きのツアーにつきまして、これまでの実証実験によって一定程度の安全性が確認されたことを踏まえまして、道路使用許可を不要とする特例措置を設けることを検討していたところであります。

しかしながら、このたびのつくば市からの御提案では、10km/h程度で歩道を通行する乗り物も含めまして、ガイド付きのツアーではなく、シェアリングサービスという新たな形態で様々なモビリティを通行させたいという内容であるということ伺った次第でございます。我々としましては、新たな御提案ということで認識しております。

警察庁といたしましても、新たなモビリティの実用化は、国民生活の利便性を高めるとともに、我が国の経済成長に資するものと認識しておりますが、他方で、交通の安全との調和を図ることが極めて重要であると考えているところでございます。

この点、本年4月に公布されました道路交通法の一部を改正する法律によりまして、配付資料に記載のとおりでございますが、歩行者相当の交通ルールを適用する新たな車といたしまして、移動用小型車、身体障害者用の車及び遠隔操作型小型車を定義したところでございますが、今後、内閣府令で定める基準としては、歩行者の安全を図るため、現行の電動車椅子と同様、時速6kmを超える速度を出すことができないことを定める予定であり

ます。

今回、御提案で示されました危険箇所へ接近する利用者に対する注意喚起、事業区域外に出ようとする利用者に対する警告、重大な違反をする利用者に対するサービス利用禁止等の措置が具体的にどのように講じられ、これらが保安要員の代替として実効性を確保することができるか、詳細について明らかにしていただければ、警察庁といたしましても、どのような特例措置を講じることができるのか検討してまいりたいと考えております。

続きまして、個別の乗り物についての対応でございますけれども、まず、御提案の資料に出ていますセグウェイを10km/hで歩道を通行させたいという御提案でございますが、これは、まさしく、ただいま申し上げた、この保安要員の代替措置、これを具体的にどのように講じるか伺った上で、対応を検討するということとなります。

次に、Qoloという立位型の身体障害者の車についてでございます。御提案の車両は、車体の高さに係る要件該当性を除きまして、改正法の施行後において、身体障害者用の車に該当するものとみられます。

この身体障害者の車椅子につきましては、道路交通法施行規則で、高さが120cmと規定しておりまして、この身体の状態により、この基準に該当する車椅子を用いることができないものが用いる場合につきましては、その者の住所地を管轄する警察署長の個別の確認を受ければ、この大きさを超えても道路を通行させることが可能でございます。

次に、Marcusにつきましては、令和4年の道交法の改正で、原動機を用いる小型の車であって、遠隔操作により通行させることができるもののうち、車体の大きさ及び構造が歩行者の通行妨げるおそれがないものにつきましては、遠隔操作型小型車として位置付けております。

ですから、この機体に遠隔操作により通行できる機能を付加するなどして遠隔操作型小型車に該当すれば、往路復路ともに道路使用許可を受けず、道路を通行させることが可能でございます。

最後に、モビリスにつきましては、幅が70cmを超えていても、自律走行するロボットの実証実験として、現行の道路使用許可基準によって対応可能でございます。

以上でございます。

○中川座長 ありがとうございます。

今、警察庁のほうから御説明いただいたことについて、つくば市のほうから何かコメントはありますか。

○中山課長 つくば市の中山と申します。御説明ありがとうございます。

1点、Marcusという乗り物についてですが、現時点では遠隔操作の機能がついておりませんので、別の方策があるかなとも、検討をいただければなと思います。

以上です。

○中川座長 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様方のほうから御意見をいただきたいと思っております。いかがでしょうか。

か。

では、私のほうから御質問をさせていただきたいと思います。

まず、つくば市のほうから御提案がある搭乗型移動支援ロボットの公道の実証実験を踏まえた実装なのですけれども、これは、先ほど警察庁のほうから、6 km/hを前提にして制度が整備されているというお話がありましたけれども、つくば市の実験で10km/hで走行していたかと思うのですけれども、これは、実証実験自身が10km/hでございますので、10km/hでお認めいただいても構わないのかなというような気がしているのですが、それが、いかがでしょうかという点が1点です。

それから、保安要員の有無につきましては、これは、つくば市のほうで様々な技術的な代替措置を講ずることによって、保安要員がなくても、これは実装していただきたいという御要望だと、私は受け止めているのですが、基本的につくば市の代替措置というものがどういうものなのかということをお伺いした上で、警察庁としてはお返事したいと、そのようなお答えだと思ってよろしいでしょうかという2点につきまして、まず、お伺いできるでしょうか。

○日下課長 警察庁でございます。

まず、1点目でございますけれども、このセグウェイを10km/hで歩道を通行することについては、今回の法改正の射程ではございませんけれども、昨年11月の諮問会議のところで申し上げていますように、警察署長の個別の道路使用許可を不要とする特例措置の対象とすることは、当然射程に入れております。

ただ、先ほど申し上げましたように、この特例措置を設ける前提として、このガイド、要するに保安要員がつくという前提の下で実験されたことだったので、これを踏まえて検討だったのですけれども、これは2点目と関係しますけれども、その代替措置ということが今回提案されましたので、その代替措置になるものを具体的にお伺いしまして、実際の人間による保安要員によってやっていたことを本当に代替できるか、それを確認させていただいた上で、この特例措置まで行けるかどうかというところを検討したいという趣旨でございます。

○中川座長 分かりました。ほかの委員の方々、何かございませんでしょうか。

落合委員、お願いします。

○落合委員 ありがとうございます。

そうしますと、今回、保安要員の点については、最終的にどうしていかれるかという点について、今の御予定で改めて伺えればと思いますが、いかがでしょうか。

○日下課長 資料には、色々つくば市から代替措置として御提案をいただいている項目がいくつか書いてあります。そこがもう少し具体的になれば、例えば、ビーコンで注意喚起を行うなどと書いてあるのですけれども、では、具体的にどういう場所にビーコンを付けて、どのようなタイミングで注意喚起するのか。そして、モビリティの位置に関するGPS情報で境界区域にいる利用者に警告するという提案もありますが、どのようなタイミング

で、誰がどのような形で警告するのか。そのあたりの具体的なお話を伺って、保安要員として活動するのと同等の働きをするのかなどについて、確認させていただきたいと思っております。シェアリングサービスでのモビリティの通行は今まで全く道路使用許可による実証実験もしていませんので、まずは、お話を伺った上で、どういう道筋で進んでいくかを検討させていただきたい。

○落合委員 分かりました。そうすると、代替措置の部分については、提案が具体的にできれば、その内容を評価して、前向きに御検討いただける可能性もあると、そういうことですね。

○日下課長 はい。付言すると、それを聞いた上で、本当にそれを機能するかも確認させていただくことも必要と考えております。

○落合委員 今の時点で断言できないということだと思いましたが、それで可能性というふうに申し上げましたが、その評価をしていただく際に、今回10km/hということがありますが、例えば、自転車だと20km/hぐらいまで出てしまうこともあるでしょうし、キックボードの場合もある程度スピードが出る状況もあって、そのときに必ずしも保安要員がない中で運行されることもあると思います。このため、現実には同等性を要求すると、保安要員と、ビーコンの代替でも、それでも少し厳し過ぎるのではないかというふうにも思います。このあたりは、実際には全く機能しないのであれば、それは問題ということもあろうとは思いますが、純粋に保安要員が声がけするのと同様かというのを、あまり厳密に評価されるのは、実質的な側面で、それは厳し過ぎるのではないかと思います。この点は、いかがでしょうか。

○日下課長 まずは、お話を聞かせていただきたいと思います。我々は、このような新しい乗り物が実用化されることということについては、否定するつもりは全くなく、安全性といかに調和するか、一緒に道路空間で通行する人が安全・安心に通行できるか、そういったことを配慮したいと思っておりますので、そのあたりを踏まえながら、検討し、判断していきたいと考えております。

○落合委員 分かりました。総合的に御判断いただくということとは思いますが、あまり形式的に比べてしまうと、どうしても、何か足りないという話になりがちかなとも思います。しょせんビーコンはビーコンで不十分ですという話になってしまうかもしれませんので、そこは具体的な御検討の際に、是非御考慮いただければと思っております。

もう一点、先ほど中川座長から御質問のあった点についてですが、結論として速度制限の部分については、どのようなスケジュールに最終的になるのでしょうか。

○日下課長 要は、今回の提案は、我々新たな提案だと思っております。保安要員がいることを前提とした話から、ちょっとそれより一歩進んだというか、一歩やり方を変えるという話なので、まさしくお話を伺って判断すべきことだと思います。

ただ、過去に、ずっと長年にわたって実験をされているということも、我々は、それはそれで重く受け止めていますし、一定の安全性の評価も、これまでされてきたということ

は当然踏まえたいと思っていますので、また10年間やるとか、とてもそんなことまで要求するつもりは今のところ考えてございません。

○落合委員 ありがとうございます。

この点については、あくまで意見ではありますが、できる限り早急に進めていただきたいと思います。もちろん既存の提案からは、若干想定していた要件に変更があるということですが、若干遅れることになっているとは思いますが、ただ、できる限り早期に御検討いただければと思います。

以上です。

○中川座長 ありがとうございます。

ほかの委員の方々、いかがでしょうか。

では、阿曾沼委員、お願いします。

○阿曾沼委員 色々御説明ありがとうございます。是非10年間の実績を踏まえながらスピード感を持って対応できればと思っています。

ただ、交渉ごとは、やはり相手が何を考えているかということが分からないと、提案はなかなか難しいと思うのです。そうすると、警備の御専門の皆さんから、どんな前提条件を具体的に考えているのかということ、まず示していただかないと、現場はなかなか提案しにくいのではないかと思います。デジタル化はここ10年で急速に進化しています。そういったことも踏まえて、提案を待つのではなくて、前提条件は、具体的にこんなことを考えているのだということ、まず示していただくことで、議論が早く進むのではないかと思います。

それから、もう一点、具体的に教えてほしいのですが、物理的な保安要員が介入をしなければならぬケース、ユースケースとは何なのでしょう。例えば、交通違反の問題だったら保安員は何もできませんし、事故が起きれば、これは救命救急車の問題だとすると、保安員が担うことというのは、それほど大きくないのではないとも言えます。そうなってくると、注意喚起などはオンライン活用によって、色々な形で一人一人に警告することというのはできるのではないかなと思っています。その辺についての具体性のユースケースをお示しいただけると、つくば市も、話が具体的にできるのかなと思いますので、その辺も含めて、よろしく願いいたします。

○中川座長 警察庁、いかがでしょうか。

○日下課長 まさしく、今、御提案いただきました。やりとりの中で、具体的なお話を伺い、我々が求めていることを投げ掛け、キャッチボールしていかないと、提案が来て、何も理由を伝えずにそれはダメですなどと、こちらの要求水準も伝えなければ、話が進みません。そのあたりは、やりとりの中でしっかりお示ししていきたいと考えています。

それから2点目の、人間が保安要員としてどういう対応をとるかについてであります。我々が一番重要であると考えるのは、やはり他の交通主体と接触しそうになったときに、その場でとっさに声をかけ、場合によっては介入するといったことであると思っています。

それから、これは解決可能であり、必ずしも保安要員が行う必要はないと思っていますが、特にシェアリングサービスをお考えになっているのであれば、利用者の方が実際に新たなモビリティに乗る際に、事前に乗り方を教え、ちゃんと乗れるかチェックするといったことを現場で行ってくれないといけないと思います。当然、レンタカー業者も、それぞれ装置が異なることから、車の使い方を借り手に教えます。このような方がちゃんといなければ、ちょっと話は進みません。このようなことについては、今のところ、保安要員、現場の人にやっていただいたところがありますので、先ほど、あまり厳密にやらないでくれという話もありましたが、いわゆる代替措置でカバーできるかについては、この点を踏まえながら考えていきたいと思っています。いずれにしろ、やりとりの中で、我々の要望、先方の提案の実現可能性等についてキャッチボールしながら進めていきたいと考えております。

○阿曾沼委員 ありがとうございます。

基本、社会は100、ゼロはあり得ないので、当然、前提条件の中で実証実験でありますから、許容範囲というものをどういうふうに考えるのかというところが、やはり最後の落としどころになるのではないかなと思いますので、是非前向きに御検討いただければと思います。ありがとうございました。

○中川座長 堀委員、お願いします。

○堀委員 すみません、もう多くの皆様から御意見が出ていますので、補足的にということになりますけれども、警察庁からの話で、教育も現場で行う、それから注意喚起や物理的介入も保安要員の方に期待しているのだという話があったかと思います。

その教育を現場で行うために、保安要員の方々の配置が求められてしまうと、シェアリングサービスで、元々アプリケーションをダウンロードして利用するという最初の手軽な導入が予定されている入口に、どのように物理的に教育を受けるということが入ってくるのか、なかなか難しい面があるように思います。むしろ、アプリケーションをダウンロードする際にしっかりと画面上で説明をし、認識も確認するみたいなことをしながら、アプリケーション上でできる限りの個別の利用者に向けた直接の教育が可能であるとすると、それは必ずしも現場で保安要員の方が手取り足取り教えてというようなことをしなくてもいいのではないかと思います。

また、注意喚起や物理的介入ということをおっしゃっておられますけれども、保安要員の方が、何か注意をして、止まるものも止まるというようなことになるのかというと、実際には、そこまでの強制停止みたいな権限もないでしょうし、また、電動キックボードの公道実証実験では、保安要員が必ずしも求められていないということとも整合的に考える必要性があり、ある種、モバイルのモビリティの中で、注意喚起が自動的になされるということであれば、それを要員の代替策としてお認めいただく可能性がないのか、具体的な内容が出てから検討するとおっしゃっておられますけれども、考え方として、より効果的な方法があれば、そちらを採用していただくという形で、デジタルやイノベーションにも

配慮していただく形で御検討いただきたいなと思いました。

○中川座長 今の堀委員の御指摘に関しまして、警察庁、いかがでしょうか。

○日下課長 委員の先生おっしゃるとおりでございまして、色々技術は進歩していますので、我々も生身の人間としての保安要員ありきで考えているわけではございません。先ほどアプリで事前教育して、知識もチェックするといった方策も御紹介いただきましたが、そのような方法でもより効果的に保安要員の役割をカバーできるのであれば、別にそれでいいと思いますけれども、提案を具体的にいただいて、生身の人間ありきで必ずしも考えているわけではないということを、改めて申し上げたいと考える次第でございまして。

○堀委員 ありがとうございます。

柔軟に御検討いただける旨、期待しております。

○中川座長 ありがとうございます。

それでは、つくば市のほうから何かございますか。どうぞ。

○中山課長 つくば市の中山と申します。

保安要員に関してなのですが、過去10年間以上の搭乗型移動支援ロボットの実証を通じまして、先ほど物理的介入というお話をいただいたのですけれども、これは、なかなか新たな事故を生みかねないということで、物理的介入は難しいかなと考えております。

基本的には、乗っている方へ、例えばブラインドコーナーに近寄ったときに注意喚起するとか、ある程度の教育をすれば、実は保安要員というのは務まりまして、特に10年以上、事故を起こしてこなかったという実績がございまして。

ある時に、その保安要員をやれる者が、セグウェイに乗ってよろしいというような通達の改正をいただいたのですけれども、保安要員としてセグウェイに乗れる者でしたら、例えば、1人で乗っても差し支えないのかなとも思っております、ある程度その保安要員としての同等の教育ができれば、実は1人でも走行は可能なのではないかと我々は思っております。

とはいえ、シェアリングとなりますと、そこまでの知識とか、技能がないということであれば、その機械的な措置で補うということはあるかなと思いますけれども、先ほど来御議論いただいているように、どこまで厳密にそれが要求されるのかなというところは、まだ検討の余地があるかなと考えております。

以上です。

○中川座長 ありがとうございます。

つくば市のほうからも最後にありましたけれども、委員の皆様方からも、保安要員の配置につきまして、つくば市のほうで10年間という実験をしていただいている、どういう機能が必要だということについても知見があると。その中で必要なものというのは、こういうものだということで、多分、今回の提案に結びついているということだと理解しております。

ということで、警察庁のほうも、個別の提案について、それはダメだとか、そういった



ような対応ではなくて、一緒に前向きに考えていただけるというような姿勢は、私、今日伝わってきているのではないかなと思います。

そういう意味で、つくば市のほうで、この代替措置というものにつきまして、警察庁、それから内閣府の事務局を含めまして、具体的な御提案というものを測地的に行っていたと、ということで、警察庁のほうでは、それを柔軟に解釈していただければと思っています。

基本的には、閣議決定で夏まで御検討をしていただくということになっておりましたが、提案の内容がガイドつきというものではないので、夏までというようなものには、まだなっていないということなのですけれども、できるだけ早急な御提案と柔軟な対応をいただければと思います。

保安要員につきまして、つくば市のほうで、ずっと保安要員の撤廃というようなお願いもしてきているという事実もございますので、それを踏まえた現実的な解決策を一緒になって探っていただければと思います。そのようにさせていただきます。

事務局のほうから何かございますか。

○菅原参事官 特に大丈夫です。つくば市から手が。

○中川座長 つくば市、どうぞ。

○藤光部長 つくば市政策イノベーション部長の藤光です。

警察庁も委員の皆様も、本日は、ありがとうございます。

改めてですけれども、新たな提案ということで受け止めてくださったということですが、当市が実現したいのは、あくまでも実証実験の延長ではなくて、日常的に使えるシェアリングサービス、スーパーシティの目的である社会実装というところでございます。

ですので、例えば、運転免許が必要であるとか、走行場所が限定されるような、搭乗型の移動支援ロボットというよりも、改正道路交通法の移動用小型車や身体障害者用の車の最高速度及び車体の大きさの、我々の提案のとおりですけれども、その位置付けというところを、是非考慮いただきたいというようなところです。

お話の中にもありましたとおり、時速のところもそうですし、保安要員のところもそうですけれども、我々は十分に10年以上安全に実施しているという提案で、実績があります。

その中で、何が必要なかというところ、何を求めなのかというところとかも、具体的にディスカッションとかを進めて前向きに検討いただけると、早期のテクノロジーによる新たな社会実装、地域の課題解決になると思っていますので、引き続き、どうぞよろしく申し上げます。

○中川座長 ありがとうございます。

○鈴木教授 すみません、私からもちょっと、今のシェアリングだけでなく、高さ制限についての議論について、1点だけ確認させていただいてもよろしいでしょうか。

○中川座長 どうぞ。

○鈴木教授 先ほどありましたが、高さを越えたもの、120cmを超えたものの、個別に警察

署長の承認がというのは、この承認を得に行くことが、ユーザーなのでしょうか、それとも、車椅子を販売する企業のことを想定されているのでしょうか、どちらが承認を受けるのか、教えていただけますでしょうか。

○日下課長 高さの許可ですね、警察署長の確認のところですけども、これは、個々のユーザーが個々に確認を取るということを想定しています。

ただ、今回、シェアリングでお考えになっていますので、その辺のところ、ちょっとしたような方法が考えられるか、そのあたりについても検討してまいりたいと思っています。

○鈴木教授 ありがとうございます。

例えば、その場合、現状で人材が行くのは難しい。また、あと販売する業者も、ユーザーに警察署長に許可を取ってくださいというのは、とても難しいと。しかも同じ機体であれば、どこの警察署長も認めてくれるというようなことになるのであれば、それこそ今回、この特例で御検討いただいて、通常の手続きの登録制でよいと思うのです。車椅子で登録認可を出すときに、こういう規制がなければ、各地でできると思いますし、120cmという車椅子を作って、その時点で、各自が手作りで作ったものではなく、ちゃんと車椅子の安全性の認証を通した分しか使う理由はありませんので、そういったものにつきましては、許可するように制限の撤廃というものを御検討いただければ幸いです。

○中川座長 落合委員、どうぞ。

○落合委員 少し音声が遠くなっておりましたが、私が聞き取った範囲では、今の点は、個別に確認をすると判断がぶれるおそれもあり、例えば、つくばの郊外のように最初に行ってみようと思う1か所や2か所といった、そういう特定の場所で実施できたとしても、それが、また他の場所でも広く実施できるかどうか分からないということだと思われま

す。そうだとすると、多分、事業者としては投資活動ができないので、そういった部分に問題がありますと、新商品、新サービスとして進まないことがあるのを懸念されて御発言されたのではないかと考えております。

もし私の理解も誤っていれば御指摘いただいたほうがいいですが、その部分は、やはり個別確認だと、どうしてもその論点は残ってしまうので、何らか基準化するような形で御検討いただけないかという御趣旨であったと思います。本日、急に質問されたということかもしれませんが、そうであれば、また持ち帰って、御検討いただけるのかなと思います。

○日下課長 承知いたしました。ありがとうございます。

○中川座長 私も個別に確認するというようなつもりで受け止めておらないで、型式みたいなものを認定いただくのかなと考えていたのですけれども、個別にということだと、多分、つくば市の先ほどの御発言にありましたように、御提案と相当乖離があると思います。

これは、特区でテクノロジーの実証実験と、それから町としての効率性のアップみたいなものを両立するような、そういう実証実験をやるということですから、全国でこういったような幅ですとか、高さですとか、個別に許可を取っているものにつきましても、先ほ

ど、つくば市から御提案があったような型式で認定いただくとか、認証いただくとか、基準を設けていただくとか、そういうことを少し柔軟に御検討いただければと思っております。

皆さん、よろしいでしょうか。

よろしければ、これをもちまして、つくば市の提案に関する警察庁とのヒアリングを終了したいと思います。どうもありがとうございました。

○日下課長 ありがとうございました。