

国家戦略特区等ワーキンググループ ヒアリング（議事録）

（開催要領）

- 1 日時 令和8年3月26日（木）16時38分～17時33分
- 2 場所 永田町合同庁舎1階 第2共用会議室（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	安藤 至大	日本大学経済学部教授
委員	澁谷 遊野	東京大学大学院情報学環准教授
委員	堀 天子	森・濱田松本法律事務所パートナー弁護士
委員	大槻 奈那	名古屋商科大学大学院 マネジメント研究科教授 ピクテ・ジャパン株式会社 シニア・フェロー

<自治体・事業者>

新宅 美和	尾道市	産業部観光課 課長
岩田 紀子	尾道市	企画財政部政策企画課 課長
渡辺 誠也	今治市	総合政策部交流振興局サイクルシティ推進課 部長
藤井 欽也	H o n d a	コーポレート戦略本部 新事業開発部 部長
平田 崇	H o n d a	コーポレート戦略本部 新事業開発部 ドメインリード
野村 真成	H o n d a	コーポレート戦略本部 新事業開発部 プロジェクトリーダー
榎 寿美江	広島県	総務局経営企画チーム（地方分権推進担当） 担当課長

坂本 大蔵 しまなみジャパン 専務理事

<省庁等>

稲盛 久人 警察庁 交通局交通企画課 課長

<事務局>

山崎 翼	内閣府	地方創生推進事務局 次長
小山 和久	内閣府	地方創生推進事務局 審議官
松本 修一	内閣府	地方創生推進事務局 参事官
鷹合 真一	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 自転車の交通安全行動定着に資するジオフェンス連動型アシスト制御の特例措置について
 - 3 閉会
-

○松本参事官 お待たせいたしました。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いたします。

本日の議題は「自転車の交通安全行動定着に資するジオフェンス連動型アシスト制御の特例措置について」ということで、尾道市様、Honda様、警察庁様、しまなみジャパン様、広島県様、今治市様にオンラインにて御出席をいただいております。

本日の資料につきましては、提案者である尾道市様、Honda様、今治市様の連名の資料と警察庁様から御提出をいただいたものになってございます。このうち提案者から提出いただいている資料及び議事につきましては、その一部を非公表としたいという申出がございました。理由といたしましては、資料に事業者側の先端技術及び非公開戦略が掲載されているためということでございます。つきましては、該当ページ、具体的には右上にコンフィデンシャルと記載されたページ及びその関連議事につきまして、一部非公表とさせていただきたいと存じております。中川座長、よろしいでしょうか。

○中川座長 結構です。

○松本参事官 ありがとうございます。それでは、そのようにさせていただきたいと思えます。

本日の進め方につきましては、まず、資料の説明を尾道市様、Honda様から10分程度、警察庁様から10分程度行っていただきます。その後、委員の方々による質疑に移りたいと思います。

それでは、座長に議事進行をお願いいたします。

○中川座長 それでは、本日は御参加いただきましてありがとうございます。これから国家戦略特区ワーキンググループヒアリングを始めます。

早速ではございますけれども、尾道市と本田技研工業株式会社様から御説明をお願いいたします。

○野村プロジェクトリーダー ありがとうございます。提案側、尾道市・今治市・Hondaを代表しまして、Hondaの野村より御説明させていただきます。

2ページ目をお願いいたします。今回、自転車の新しい技術を活用した新魅力ということで、ジオフェンス連動型アシスト制御について、技術的背景から御提案内容、そして、

そこに関わる安全性のリスクに変化がないかという観点で1から4番までを御説明させていただきます。

3ページ目をお願いします。今回対象となっております私どものSmaChariという製品がございまして、こちらは地方の通学を助けたいという思いから、自転車の進化をお客様のニーズのベースに提供するために開発したサービスおよび製品となっております。

次をお願いいたします。特に自動車においては、直近、先進安全性能が高まってきておりまして、事故の件数も大幅に減っております。一方で、自転車については、まだまだ利便性や安全性という観点の進化が少ないということで、業界、お客様、そして技術的背景も含めまして、新たな進化をつくるための製品開発を続けてまいりました。

次をお願いいたします。その結果、私どもでは、様々な自転車を後づけで電動化とコネクテッド化ができるSmaChariという製品を開発しております。

自動車においても安全機能だけではなかなか普及が難しかったのですが、直近、様々なセンシング機能を利用して、安全性能と自動運転に近いような高付加価値をセットで提供することによって、非常に普及率が高まりまして、事故も半減に近いところまで減少しているということが自動車の実績としてございます。こうした背景も踏まえまして、自転車についても、楽しさと安全の価値の2つをセットで提供していきたいと考えております。

次をお願いいたします。具体的には、例えば現在、電動アシスト自転車の出力というのは、登坂だったり町なかでの発進をターゲットに全国一律で2倍を最大値として、10キロ以上から逡減するといったアシスト制御を行っております。しかし、この基準は基本的には20~30年前の技術ベースでつくられております。一方で、現状、例えば都会で電動アシスト自転車に乗っている方と郊外で楽しくサイクリングで乗られている方、また、地方で長距離の自転車通学をされている方、それぞれの走行するシーンやシチュエーション、ニーズは非常に多様化しておりまして、この一律的なものから、例えば安全装備をつけているのか、乗員スキルはどれだけのなのか、どこを走っているのかという今回の新しい技術を活用した、より柔軟なアシスト制御にすることで、新しい価値を提供できると考えております。

次をお願いいたします。こうした前提の下、今回の特区は、しまなみ海道というところを対象に御提案させていただいております。

次をお願いいたします。しまなみ海道は国際的にも有名なサイクリングルートとなっております。外国人の観光客もたくさんいらっしゃいます。一方で、日本の電動アシストの出力は、国外に対して少し低めとなっております。そこに対する不満の声が上がっていることや、どうしても長距離を走ることで、低速を中心としたアシスト自転車ですと、ここを皆さんサイクリストのような脚力がある方以外も楽しんでいただこうと思うと、少し現行の基準がマッチしないということで、先ほどあったセンシングデータを活用して、しっかりと安全なところであれば、皆様の求めているアシスト力を提

供していくことで、新しい価値ができるのではないかということが具体的な提案背景となっております。

次をお願いいたします。実際の提案内容としては、ヘルメット等の安全装備の着用と、しまなみ海道の中でしっかりと安全性の担保されたルートを走っているときには、今までよりもアシスト補助比を拡大することで魅力を提供できないかという提案内容となっております。ですので、安全性を担保した上での御提案というのが前提です。

次をお願いいたします。具体的には、原付であったり問題になっているペダル付きバイクとは違いまして、日本のアシスト力、人間の足に対して2倍を24キロまでというところの上限は変えずに、高速域でのアシスト力を拡大することを提案させていただいております。

次をお願いいたします。この際の背景となる技術については、先ほどSmaChariについて御説明させていただいたとおりです。

次をお願いいたします。こうした実証をベースに、しまなみ海道で大きなニーズがあって、フィールドとしてもばっちりですので、こうした価値を提供して、日本国内、また国際的にも同様のニーズが多くあると伺っておりますので、この規格を拡大していったら、もちろん観光だけではなく、日本の自転車活用推進計画にもあるような様々な場面、例えばラストワンマイルであったりとか安全性の向上、そういったところでこの規格をどんどん拡大して、産業も活性化していきたいと考えております。

次をお願いいたします。ここからは、この施策に関する安全性の考え方を御説明させていただきます。

次をお願いいたします。これまでも関係者間で議論を進めさせていただきまして、その中では、既存の自転車に対して安全性がどの程度変化するのか、また、しまなみ海道における通行空間がしっかり整備されているのかというところが議論対象になっておりまして、そこについて1点ずつ御説明をさせていただきます。

次をお願いいたします。まず、19ページでは、私たちのほうで人口密集地域（DID）と自転車の事故件数に着目して御説明させていただきます。上がDIDの面積、県ごとに表示しておりまして、下がそれに対応する事故件数なのですけれども、ぱっと見て分かりますとおり、都市部、人口密集のある地域では、やはり自転車事故件数が多いという形になります。今回御提案させていただいているしまなみ地区では年間100件以下、それに対して東京都では150倍の1万5000件ということで、これは想像のできる範囲かと思いますが、やはり交通参加者が多いエリアでは事故が発生しやすいということで、今回そもそも郊外の観光や移動をターゲットとしておりますので、DIDを除いた地域で実証することを大前提として提案させていただいております。

次をお願いします。この上で、しまなみ海道はもちろんDIDの対象外のエリアになるのですけれども、こちらは国の定めるナショナルサイクルルートの基準にのっとった道路整備がされておりまして、例えば直近でも話題になっている車道をしっかり自転車が走れるよ

うな空間を整備した上で、このような青ラインで走れるようなラインも準備されております。

次をお願いいたします。こうした背景に基づいて、実際のしまなみ地区における自転車事故を分析していきますと、かなり多くの方が、私も行ったのですけれども、観光客として自転車に乗られているのですが、例えば自転車が加害となってしまうような事故は過去3年間でも1件、また、全体の事故としても年間100件以下ということで、自転車の走行数に対しては非常に安全なエリアであり、貸し出す側や管理もしっかりされておりまして、教育もしっかり行われているエリアとなっております。

次をお願いします。また少し観点を変えまして、もし事故が起こってしまったときには、運動エネルギー量というのが重要になりますので、様々な自転車の規格に沿って持っている運動エネルギーを算出しますと、大まかにはこの着色部の1キロジュールから3キロジュールの間に自転車のエネルギー量があると考えられます。今回の施策を行った場合には、点線の丸のところは想定されるエネルギー量となりますが、例えば町なかを走っている子供乗せの自転車よりも低いエネルギー量となりますので、加害リスクという点では既存以下であると考えられます。

次をお願いいたします。このように、今回の提案は欧州のE-bikeや原付とは別で、今ある電動アシスト自転車のルールの中で新しい技術をベースとして新価値を出していきたい。そのときには安全性をもちろん伴ったものでというふうに考えております。

次をお願いいたします。本件としては、この規格変更ができるかというところ、また、それを検討するに当たっては実証という方法があり、最終的にはアシスト比率の規格、車両規格の見直し、もしくは不成立というところで論点が進んでいくものと考えております。必ず私たちもこの場で議論して、いい施策をつくっていければと考えておりますので、ぜひよろしくをお願いいたします。

以上になります。

○中川座長 ありがとうございます。

それでは、続きまして、警察庁から御説明をお願いします。

○稲盛課長 ありがとうございます。警察庁の交通企画課長の稲盛といいます。よろしくをお願いします。

警察庁からは、自転車のジオフェンス連動型アシスト制御の特例措置ということに関しまして、説明をさせていただきたいと思っております。

次のページをお願いします。まず、現行の電動アシスト自転車について御説明をさせていただきたいと思っております。自転車につきましては、道路交通法上、ペダルまたはハンドクラックを用い、人の力により運転する二輪以上の車ということで定義をされてございます。ただし、電動アシストを備えるものでありましても、その運転特性でありますとか車両の性能がそれを備えない自転車と同様であるものについては、本来、原動機付自転車に当たるものでございますが、例外的に自転車に区分をして、原動機付自転車の定義から除外す

ることとしてございます。

具体的には、自転車に区分するためには、人の力を補うために原動機を用いるものであるということ。また、内閣府令で定める一定の基準に該当することが必要でございます。現行でいきますと、右側の表に載ってございますが、人の力1に対してアシスト力は最大2であるということでございますとか、時速10キロメートルを超えてから時速24キロメートルに達するまではその1対2のアシスト比率が徐々に逡減していくといった形の基準になってございます。これにつきましては、円滑なペダリング感覚を損なわないでございませうとか、いたずらな速度の高速化を抑制するというところで、日本で独自に開発されて、このような形になっているものというふうに承知をしております。

一番下の部分になりますが、そういう基準を満たさないものについては、具体的には原動機のみで自走するものでございませうとか、アシスト力に係る基準を満たさないものについては、例外的に自転車としては整理が難しいということで、これまでどおり原動機付自転車に区分されているというものになります。

次のページをお願いします。こちらが具体的な条文になりますが、加えまして、補足として御説明させていただく点について申し上げますと、下の部分の道路交通法施行規則、第一条の三になりますが、一のロの部分で、先ほど申し上げました10キロメートルを超えて24キロメートルまで徐々にアシスト比率が逡減していくという部分になります。加えまして、変造防止などの観点から、二でございますけれども、改造することが容易でない構造であるといったことでございますとか、あるいは二号になりますが、その機能が円滑に働いて、その円滑な機能によって安全な運転の確保に支障が生じないこととか、そういった条件にも基づきまして、この自転車を認定しているという形になります。

次のページをお願いします。御提案の内容について記載させていただいておりますが、現行の電動アシスト自転車のアシスト力に係る基準を満たさない、道路交通法上、原付に区分されるペダル付き電動バイクにつきまして、今回、しまなみ海道の他の交通主体と混在した環境で自転車と見なして走行させることができないかという御提案内容だと理解しております。既に御提案者に対しては御説明させていただいておりますが、2が警察庁における考え方になりますけれども、近年、自転車を取り巻く交通情勢は非常に厳しいところがございますし、また、電動アシスト自転車関連事故が増加傾向にあることを踏まえますと、このアシスト力に係る基準を一般的に見直すことは難しいのではないかと考えてございます。

他方で、しまなみ海道につきましては、道路交通環境が他の道路と異なることなどから、何らかの取扱いができないか検討しているということございまして、今後も事業者でございませうとか市の皆様方と御相談させていただきながら、どのような形の対応が可能かということ相談させていただきたいと考えてございます。

具体的には、ジオフェンス技術等の新たな技術について御提案もいただいておりますので、そうした技術を活用するなどして、交通事故の発生リスクは高まりませんよというこ

とで、しまなみ海道の特定の場所において走行を検討するといった形で進めていきたいと考えているところでございます。

なお、本件バイクの走行場所については、まさに走行に当たりましては、走行可能な場所を、安全性が確保される区間に限定していく必要があるのかなと考えているところでございます。

次のページをお願いします。先ほど自転車の交通事故情勢が厳しいと申し上げましたが、その具体的な内容について御説明させていただきたいというところであります。左側になりますが、近年、交通事故件数の総数は減少傾向にあるわけでありましたが、自転車関連事故件数はほぼ横ばいであるということになります。令和7年には6万7470件起きているということになります。

右側が自転車対歩行者の交通事故件数になります。令和7年の自転車対歩行者の交通事故件数は3,269件ということですが、これは過去20年で最も多い件数になっていまして、報道各社にも取り上げられまして、自転車と歩行者事故が最多となるというような見出しで取り上げられたという状況になっています。こうした状況でありますので、警察庁のほうでは、自転車の事故防止対策について、現在強化をしているということになります。

次のページをお願いします。次に、電動アシスト自転車の交通事故の発生状況について御説明をさせていただきたいと思っております。総数につきましては左の図のとおりとなりますが、近年増加傾向にあるという形になっておりまして、令和7年中が約6,500件となっております。電動アシスト自転車も普及していることであろうかと思っておりますけれども、自転車関連事故全体に占める電動アシスト自転車関連事故の構成率が増えているといった形になります。以上が左の図になります。

右側の図になりますが、これは死亡重傷事故率ということで、事故が起きた中で死亡事故と重傷事故の割合がどうであったかを示すものになります。電動アシスト自転車は、電動アシストを備えていない自転車と比べて死亡・重傷事故率が高い傾向にあるという状況になってございます。なぜかというのを分析しますと、一般的な自転車と比較しまして重量が重かったり、あるいは速度が出やすかったりする特性が、その要因の一つかなと考えているところでございます。

なお、先ほど申し上げました電動アシスト、人の力を補うものではなくて自走してしまうような原付のことをペダル付き電動バイクと呼んでおりますが、それでいきますと、この死亡・重傷事故率はもっと高くなっておりまして、死亡・重傷事故が約3割という形で、アシスト比率が合っていないものとか、アシストという形ではなく自走してしまうものとか、そういったものはより死亡・重傷事故率が高いという状況になっております。

次のページをお願いします。以上の情勢を踏まえまして、先ほど申し上げましたとおり、一般的な形として、アシスト比率について改めるということは難しいのかなと考えておりますが、他方で、しまなみ海道におきまして、まさに自転車と同程度だよということが確

認できるのであれば、それは検討できるのではないかと考えているところでございます。その上で、まず2点についてよく確認しながら進めていきたいと考えております。

1点目は、本件バイクの安全性ということについてになります。現在の1対2で遞減方式になっている理由については、先ほど御説明しましたが、やはり今回、24キロのところできなりアシストがなくなる形になりますので、自転車の走行感覚への影響等についてももしっかり確認していく必要があるのかなと考えているところでございます。

また、自転車の実勢速度への影響ということで、本来、24キロの前といいますと、どんどん減っていきますので、時速24キロの時点ではアシストが全くされないわけでありますが、今回の形でいきますと、24キロの直前までアシストがされるということでありますので、恐らく実勢速度は上がるのではないかと考えてございます。そうした点について確認をしながら進めていきたいと考えているところでございます。

自転車について申し上げますと、女性や高齢者、あるいは体力に不安を抱える方など幅広く活用されることが前提になって、誰にとっても安全に利用してほしいものでございますので、こういった点について確認をさせていただきながら、進めていきたいと考えているところでございます。

また、②についてでございますが、まさに本件バイクについて、しまなみ海道という場所でどのようにやっていったらいいのかということについて、ジオフェンス機能等の新たな技術をどのように活用できるのかといった点でございますとか、その他、安全な走行のために何かできることはないかとか、そういうことも個別具体的に相談させていただきながら、しまなみ海道で何らかの形の対応ができるように考えていきたいというふうに考えてございます。

最後になりますけれども、なおということで※をつけておりますが、道路交通法におきましては、自動車の種類を定めた上で、車両のルールを定めてございますが、他方で、道路交通法で何らかの措置をした場合でありまして、本件バイクにつきましては、道路運送車両法上は一般原動機付自転車に該当するというところでございますので、適法に公道上で運転するためには、別途、道路運送車両法側での措置も必要であるということになると考えてございまして、今後とも関係省庁とも連携を取りながら対応していく必要があると考えているところでございます。

警察庁からの説明は以上になります。

○中川座長 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様から御質問、御意見をお伺いできればと思いますが、いかがでしょうか。

落合先生、お願いします。

○落合座長代理 ありがとうございます。今回御説明いただきまして、こういったリスクに関する点も整理をしていただいているところですが、先ほど御説明いただいていた中で、少しずつ確認しながらというお話もあったように思っておりました。最終的にここで御整

理いただいて、電動自転車について、その特性を考慮して、制限などについても考えていけないといけない、ということでお考えなのではないかと思えます。そういったときに、公道実証に当たって、それ自体は今後できるようにしていこうということで、一定の条件を整理の上で、そのようにお考えになっている、ということでもよろしいでしょうか。警察庁様にお伺いいたします。

○稲盛課長 警察庁であります。おっしゃられるとおりになります。一つ一つ確認していく必要があろうかと思っておりますし、都道府県警察のほうにも相談してみる必要があるかと思っておりますが、全体として、しまなみ海道の特定の地域であれば、何とか対応できる余地もあるのではないかと考えておりますので、実証実験ができる方向で検討していきたいと考えているところでございます。

○落合座長代理 ありがとうございます。そうしていったときに、先ほど投映されていたページなどに書いていただいていたかと思えますが、これは安全性ということで、特に御指摘になっているところが、最大速度が24キロであるということと、その時点でアシストがなくなるということを御指摘になっているかと思えます。そのリスクというか、特性自体はそういうものであろうかと思えますが、それに対してどういう対策が必要だとお考えになっているかを聞かないと、条件として何を考えられているのかが、実際に検討されている方々にとって必ずしも分からないのではないかとも思いましたので、そこをまずお伺いしたいと思いました。

○稲盛課長 ありがとうございます。実際に自転車の走行感覚への影響という点については、今、何とも申し上げられないのかなと考えています。今、1対2から通減させていく方法につきましては、ある意味、走行感覚への影響をなくすためにこういう方式を取っているということでございますので、どういう影響があるのかというのは、まさにそこを確認させていただきたいというのが本音のところでございます。

他方で、2つ目の自転車の実勢速度への影響については、まさに影響があったとしても、それが歩道としっかり分離された形になるということでございますとか、他の交通との関係についてしっかりと環境整備ができて、事故のリスクが少ないよというようなことで措置できるのであれば、こちらのほうはそういうことが条件といいますか、確認すべき内容になろうかなと思っております。

いかんせん、1点目の走行感覚への影響については、何かしら具体的な話を伺っているわけではありませんので、まずは確認させていただきたいと考えているところになります。

○落合座長代理 ありがとうございます。今回の御提案者様の中では、例えばこの3というところで書いていただいた御提案内容や、安全性に関する考え方なども御整理いただいていたかと思えます。例えば実証するときには1つ、技術要件として御提示されているようなところなども実施すれば、一定の安全性が確保できているのではないかと思います。例えば今、示していただいておりますが、ジオフェンスや、そもそもしまなみ地区における道路の状況など、一定の分析がなされているとは思っております。何が特に足りない

ところなのか、もしくは何が不明確だから駄目なのかがないと、ブラッシュアップができないのではないかと思いますので、そこを教えていただきたいと思いました。警察庁様、お願いいたします。

○稲盛課長 警察庁です。例えばジオフェンスの中身が具体的にどのようなもので、どのような形で確実に作動するのかといったことについてのお話でございますとか、実際に乗られた方とかもいらっしゃるのではないかと思いますので、そういった乗られた方のコメントでございますとか、幾つか確認すべき事項はあるのかなと考えてございます。

例えばヘルメットの着用の促進について御説明いただいておりますが、ヘルメットの着用につきましては、被害の軽減には資するものだと思っておりますが、事故防止に直接つながるものではないのかなと考えているところもございまして、そういった意味で、まさに事故そのものをどうやって減減させていくのか、リスクを減らしていくのかということについて、もうちょっと具体的に確認を一つ一つさせていただきたいと考えているところになります。

また、しまなみ海道の中にもいろいろな道路があるのではないかと考えています。先ほど事故の情勢について御説明をいただきましたが、対歩行者の数は少ないですよという御説明だったかと考えています。他方で、恐らく自転車の自損事故の割合が一般的な自転車の事故の中ではかなり高い状況になっているのかなと考えていまして、そういう意味ではスピードが出ているのかなというような推測もされるところであります。まさに現場の事故状況をもう少し確認させていただきながら、どういう対応が適切なのかということを考えさせていただきたいと考えているところでございますが、いずれにしても何らかの形で対応できるように取り組んでいきたいと考えております。

○落合座長代理 分かりました。ありがとうございます。

もともと警察庁様のほうから御説明いただいた内容からすると、重傷率のところについては被害軽減のことを一部おっしゃられていた部分があったかと思います。数%ぐらい多いというお話もあったと思いますので、1つ前のセッションでもございましたが、最終的に事故そのものもあると思いますし、あと、それが被害軽減といえますか、仮にこの自転車との関係で、実際に死亡・重傷事故との関係でどういう対策がされているのかというのも一つの評価要素ではあるように思いますので、全く関係ないものではないのではないかなというふうに御説明を踏まえても若干思ったのですけれども、その点はいかがでしょう。

○稲盛課長 警察庁でございますが、おっしゃるとおりです。全く関係ないというつもりはございませんが、ヘルメットだけということではなくて、まさに個別の交通状況を確認させていただきながらやっていく必要があるのですということが申し上げたかったことでもございまして、先生のおっしゃられるとおりです。

○落合座長代理 ありがとうございます。それは理解のとおりであれば、それはよかったです。また、道路についても、一部制限をすとか、しまなみ海道全部とかというのではなくて、そういうこともお考えなのではないかと推測いたしました。ただ、最終的に制限

をかけるとしても、ある程度しっかり使えるような状況で制限がかからないと厳しいところはありますので、そこはバランスを取って調整していただければと思います。これが最後ですが、警察庁様、いかがでしょうか。

○稲盛課長 警察庁です。そこはまさしく道路交通状況をしっかり見ながら、バランスの取れた形でやらせていただきたいと考えているところであります。

○落合座長代理 ありがとうございます。

○中川座長 堀天子委員、お願いします。

○堀（天）委員 御説明ありがとうございます。そうすると、本日の話、しまなみ海道での御提案のある電動アシスト自転車について、この性能が一般的に現状認められているものと比較して、24キロに達するまでのアシスト力の違いであるとかはあるのだけれども、前向きに実証実験していける方向性で御検討いただけるという心強いお言葉をいただいたと思っております。そうすると、提案者様が御要望されていることは、おおむね御検討の方向性としてはよろしいということでしょうか。それとも、提案者様のほうでここはどうかとか、ここも何とかしてほしいんだけどもという、何かまだ御議論すべき点が残っているのかということについて、提案者様へ念のため御確認できればと思いました。

○中川座長 お願いします。

○野村プロジェクトリーダー Hondaの野村です。御回答させていただきます。

私どものほうからお伝えしたい事項については、資料の中に基本的に記載させていただいております。一方で、今回のニーズについては、提案の発端が全国地区でラストワンマイルであったり、観光、さらには地域の足というところで、ひいては世界的にもニーズのある制度だと考えておりますので、例えばしまなみ地域で実証ができますと、今回、先ほどありましたとおり走行データも厳密にあるいは上がってくることとなりますので、そこを見て、ぜひ御評価もいただきながら、価値がある施策であれば、拡大というところも私たちとしては考えていきたいと思っている部分と、あとは実証に当たって、過去、参考資料の後半にも入れているのですけれども、リヤカーの3倍アシスト特例では、実証向けに新しい制度をつくって運用したところもあるというふうに勉強させていただいておりますので、そのような形態も含めて御検討できますと幸いです。

あと、先ほど警察庁様からもありました、実際の走行感覚については、おっしゃっていただいたとおり、乗らないと分からないというところもあるかと思えます。私どものほうでは危険な感覚はないものと思っておりますが、そこは試作車両、テスト走行ということも準備ができますので、もし、ぜひ、機会がありましたら、よろしく願いいたします。

以上になります。

○堀（天）委員 そうすると、今、実証実験の部分は目線が合っていると。今後の全国展開も見据えて実証実験していきたいということなので、実証実験の項目等については御相談ということなのかと思いました。全国展開は、実証実験をやってみないかというのが警察庁様のお立場かと思えますので、一足飛びにはいかないのかなと思うのですけれども、

そうはいつでも、しまなみ海道だけで終わりではなくて、今後、将来続くということも御検討を視野に置いてくれというのと同時に、リヤカー付き電動アシスト自転車の3倍の話は、確かに特例、実証を経て規制緩和ということになっているわけですがけれども、これもまた違う御提案になるのかなと思っておりまして、それをいきなり3倍ということになるとすると、またちょっと違う。今回は最終的にアシストの力のかけ方みたいなものが変わっているけれども、最高速度24キロ、時速24キロとする範囲内での御提案なので、警察庁様としては特に特例がなくてもできるというお立場なのかなと思ったのですがけれども、それ以上の何か特例を求めるといふことなのかどうかは、スタートするときにクリアしていただいたほうがいいのかと思います。

○中川座長 Honda様、手が挙がっているので、お願いします。

○野村プロジェクトリーダー ありがとうございます。Hondaの野村です。

今、発言の中で私どもが申し上げましたリヤカーの緩和についてというところは、私どもが要求させていただいているというよりも、過去にこういった形で実証のために、今回でいくと先ほど警察庁様の資料の最終ページで、今だとどうしても原付という扱いでの実証になってしまいますよというところを御提案いただいている、私どもも現状だとそうなることは理解しているのですが、そうしますと、やはり原付でやるためには、灯火であったり操作感というものが違うものになってしまっていて、今回も実証として狙っているものと変わってきてしまうところもあります。そういった対策として、過去の既に行われた事例として、リヤカーのための3倍アシストの特例を設けて実証を行った、原付ではない形で実証を行ったという事例として御紹介させていただいたところになります。ここについては、私どもから何か追加の御要望があるという形ではございません。よろしく願いいたします。

○堀（天）委員 なるほど。原付として走行していただくというのが実証実験の前提であるとするならば、原付ではなくて電動アシストの特例という形で実証実験させてもらっているケースもあるので、原付としての走行というところも取り払えるのではないかと。そこは警察庁様、いかがなのでしょう。

○稲盛課長 警察庁でございます。今この瞬間に自転車というふうに整理することは法令上できませんので、そこは難しいと思いますが、ただ、今回の目的が、自転車が走る場所を今の車両を走らせることによって実証したいという御要望については、何らかの形で、これは幾つか何らかの変えるところが必要なものも出てくるかもしれませんが、今この瞬間にできるわけではございませんが、そういうことをすることによって、実現に向けて努力をこちらもしていきたいと考えているところになります。

○堀（天）委員 内閣府令の中で特例措置をつくって、正面から原付ではないというけれども、走行できるんだという形がつかれるのであれば、その論点は潰せるということですので、ぜひ活用いただきたいと思っておりますし、2倍までということであれば、そこまでは不要だということであれば、現状のままできることで、ただ、原付ではなく走行したい部

分も含めて実証していただければと思いましたが、最後、そこが、実証実験の対象自体、目線が合っているんですねというふうにお話を伺ったのですけれども、個別の論点がまだ残るということであれば、そこは特例措置の活用も含めて御検討いただきたいと思われました。

以上です。

○中川座長 警察庁様、何か御発言ありますか。

○稲盛課長 警察庁において、どのような形の措置をすることによって、本件提案の実現に向けたステップを踏んでいくのかについては、個別具体的に検討していく必要があるかと思っています。ただ、おっしゃられている内容の実証実験ができるように、そういう方向で検討は進めていきたいと考えているところでございます。

実は、このリヤカー付き電動アシスト自転車についてですが、この関係、私も以前関与しておりました。これにつきましては、まさしく実施者様が閉鎖された空間で何度も実験を行って、当時はたしか急発進しないかどうかというのが問題だったのです。ただ、これについては、リヤカーがついているので、重さが増しているのでスピードが出ないということが分かりまして、それで前に進んでいったということもございまして。そういう意味で、状況を見ながらしっかり確認しながら進めていきたいと考えているところでございます。

○堀（天）委員 ありがとうございます。よく分かりました。

○中川座長 それでは、大槻委員、お願いします。

○大槻委員 ありがとうございます。2点だけです。

1つ目は時間軸の件でございまして、先ほど来おっしゃっていただいている警察庁さんへのお伺いで、最後のページ、51ページ目にいただいている御見解の中で、今後、一つ一つ課題をクリアしていくということの発言もありましたけれども、こういった時間軸で実施に向けて取り組んでいただけるのかということをご教えてください。

それから、2点目なのですが、これはお願いごとということになるのかもしれませんが、しまなみ海道にまずは区切った形。しかしながら、全国展開に向けてという趣旨であれば、今後、検証を進める中で、ジオフェンス機能等についての検討をしていく、そして、結論を得るときに、しまなみ海道だけではない。すみません。ちょっとうまく言えないのですけれども、全国展開に資するような形で、ここについてこういう点があれば、ほかの地域でもできるというような条件を明確化していただければと思います。そして、もし何か不足の点がしまなみ海道との協力の中で出てきたら、できるだけ前向きに満たされるようなことをつくり上げていただければと思います。

以上です。

○中川座長 警察庁様、いかがでしょうか。

○稲盛課長 1点目につきましては、警察庁としては、可能な限り、できる方向で検討したいと思っています。ただ、お示しいただいていないところもあろうかと思っていますので、

確認させていただくべきところを確認させていただきながら、しっかりと前に進めていきたいと考えているところでございます。

2点目の全国展開につきましては、先ほど申し上げましたように、自転車の交通事故情勢は極めて厳しい状況であります。そういう状況の中、こういう道路交通環境が整っていない場所でやることについては、やはり慎重な検討が必要なのかなと考えてございますが、いずれにしても、まずは実証実験を始めるというところが大事だと思いますので、それを踏まえて考えていくのかなというふうに考えているところでございます。

○中川座長 お願いします。

○大槻委員 ありがとうございます。誠意を持って進めていただけるということは、今までの説明の中で十分分かったのですけれども、ただ、時間軸を聞いているのであって、やりますということにもう一つ加えていただければと思います。

○稲盛課長 まずは、やはりどこが安全に走れる空間なのかという特定をし、ジオフェンスという技術がどのようにしっかりワークするのを確認させていただくことが大事かなと思っていまして、警察庁としても、実証実験はやる方向で考えて進めてございますが、それはできる限り頑張っていきたいと考えているところでございますが、なかなかこちらでコントロールできない部分もあるかと思っておりますので、この場で期限というのはなかなか難しいところでありますが、しっかりと進めていきたいと考えております。

○大槻委員 かしこまりました。御提案者の方々も協力をしていただいて、早急に進めていただければと思います。

○中川座長 野村様、お願いします。

○野村プロジェクトリーダー ありがとうございます。Hondaの野村です。

様々な観点で御説明いただきまして、誠にありがとうございます。今ありました時間軸というところでいきますと、1点、ここは今治市様から御説明いただくのがベストだと思いますけれども、実は来年の春に愛媛県のほうで国際的にも非常に権威のあるVelo-cityというイベントが予定されております。そちらで、こういった文化や技術を発信して、日本の国力や自転車産業の成長につなげていくには非常にいい場がございますので、時間軸としては、そこがいいのではないかと提案者側としては考えております。

もし今治市様、尾道市様、補足がございましたら、お願いいたします。

○渡部課長 今治市のサイクルシティ推進課の渡部です。ありがとうございます。

今、Hondaの野村様から御説明いただいたように、2027年5月に愛媛県松山市におきまして、Velo-cityという自転車国際会議なのですけれども、日本で初開催されます。ですので、そこを目がけて、こうしたしまなみ海道の取組を、実証を経て、何とか実現させて、2027年5月のVelo-cityにおいて、こういった新しい技術で、こういったことがしまなみ海道で展開できるようになったよということを発表できる、そういったことまで持っていけたらいいなと今治市のほうでは考えております。

以上でございます。ありがとうございます。

○中川座長 ありがとうございます。

落合委員、お願いします。

○落合座長代理 ありがとうございます。最後に警察庁様にお伺いしたいことがあります。今回、仮に実証実験をしていくというふうになったときに、改めて防止しなければならない弊害がどこなのかというのを確認させていただきたいと思いました。先ほど1つ前で放映していただいていた資料かと思うのですが、基本的には、交通事故の発生リスクというところが最終的には主眼であり、ここの自転車と同程度なのかどうかというところがバイクに関しては御検討されたいところということだと思いましたが、そのような理解でよろしいでしょうか。

○稲盛課長 おっしゃるとおりでございます。交通事故のリスクの同程度の防止ということになります。

○落合座長代理 分かりました。ありがとうございます。弊害の防止というのは、特区で議論するときは、全国展開との関係では重要な点であると思っております。もともと諮問会議などでも議論し、そういう方針が示されていて、よく議論することもありますので、その点もあったので伺わせていただきました。ありがとうございます。

○中川座長 大槻委員から手が挙がっていましたが、よろしいですか。

○大槻委員 一言だけなのですが、先ほど提案者の方々から、お尻のところについて時間軸の件でコメントもいただきましたので、それにできる限り合わせるような形で進めていただくのがいいのかなと。鉄は熱いうちに打てということではないかなと思います。よろしくをお願いします。

○中川座長 ありがとうございます。

そのほか御発言を求める方はいらっしゃいますでしょうか。

全国展開との関係で議論もありましたけれども、恐らく私の理解としては、今回の提案はナショナルサイクルルートに指定されているということもあって、例えば道路の構造ですとかそういったものについても、一定のチェックが行われているようなもののうち、しまなみ海道で特にというような意識があっての提案だと思っております。そういう意味では、特区のしまなみ海道でというところから、もう少しそれが何らかの一定の結果が出た場合には、ナショナルサイクルルートとか、そういったような一定の構造上のチェックが行われているものに拡大できるかもしれないし、さらにはもっと拡大できるのかもしれないというようなストーリーが描かれている提案だと私は理解しております。

それでは、本日は非常に前向きな議論をしていただきまして、ありがとうございます。本日の議論にありましたように、実証実験の実施等を通じまして、この提案に係ります安全性を検証、立証する方向で検討を関係者の皆様でしていただければと思っております。その際、実証実験は提案者が想定する電動アシスト自転車と同様の形で実施し、必要に応じて実証実験実施のための特例措置の創設についても併せて検討いただければと思っております。

また、警察庁におかれましては、当該実施に関しまして、所要の対応等を行うとともに、内閣府においては、必要に応じて関係省庁に対して協力を求めることとしていただきたいと思います。

時間軸につきましても、提案者のほうから2027年5月に照準を合わせているというようなことをお話しいただきましたので、そういうものを目線として持っていることを意識していただいて、警察庁様もぜひ御検討いただければと思っております。

それでは、御発言を求める方はいらっしゃいますでしょうか。

いらっしゃいませんでしたら、ジオフェンス連動型アシスト制御の特例措置に関します国家戦略特区ワーキンググループを終わりたいと思います。皆さん、どうもありがとうございました。