

第13回 地域産業活性化ワーキング・グループ 議事録

1. 日時：令和6年5月10日（金）16:00～17:00

2. 場所：オンライン会議

3. 出席者：

（委員）林座長、御手洗座長代理、芦澤委員、川邊委員、佐藤委員、間下委員、落合委員
（専門委員）井上専門委員、小針専門委員、宮木専門委員

（政府）河野大臣

（事務局）松本参事官

（説明者）国土交通省 久保田 物流・自動車局次長
警察庁 小林 長官官房審議官（交通局担当）

4. 議題：

（開会）

議題 自動運転に係る審査手続の透明性・公平性の確保について

（閉会）

5. 議事録：

○事務局 定刻となりましたので、ただいまから、規制改革推進会議第13回「地域産業活性化ワーキング・グループ」を開催いたします。

本日はウェブ会議ツールを用いてオンラインで開催しております。

また、本日のワーキング・グループは、内閣府規制改革推進室のユーチューブチャンネルにおきましてオンライン中継を実施しております。御視聴中の方は、動画の概要欄にあるURLから資料を御覧ください。

なお、会議中は画面をオンにし、雑音が入らないようミュートをお願いいたします。御発言の際にミュートを解除し、マイクを近づけるなどして御発言ください。御発言が終わりましたら、再度ミュートにてお願いいたします。

本日は林座長、御手洗座長代理、芦澤委員、川邊委員、佐藤委員、井上専門委員、小針専門委員、宮木専門委員の所属の委員の方々と、間下委員、落合委員が御出席です。また、河野大臣にも御出席をいただいております。

それでは、河野大臣から御挨拶をいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

○河野大臣 今日もお忙しいところ、ワーキング・グループに御参加をいただきましてありがとうございます。どうぞよろしく願いいたします。

地域交通の担い手、あるいは移動の足の不足といった深刻な社会問題が現実的に各地で

生じております。国民の移動の自由を守るためには、自動運転、タクシーの規制緩和、ライドシェアの3点が必要だと常々私は申し上げてまいりました。これまでワーキング・グループでタクシーの規制緩和とライドシェアについては御議論をいただきました。今日は自動運転について議論をお願いしたいと思います。やはりライドシェア、あるいはタクシーの規制緩和も大事ですけれども、移動の制約を解消するためには自動運転というのが対応の本丸なのだろうと思います。

ただ、残念ながら諸外国に比べて人口減少、高齢化、過疎化が進んでいる日本では自動運転のレベル4の導入が極めて遅れております。非常に残念に思っております。また、危機感を持たなければいけないのかなと思っております。実証実験という段階ではなくていかに事業化を加速させられるかというのが大事な時期に来ていると認識しなければいけないのかなと思っております。そのためにこの初期投資をどう支えていくのか、あるいは自動運転の車両が交通事故を起こしたとき、巻き込まれたときにどう対応するのかという社会的なルールを整理するといったことも大事ですが、レベル4の自動運転をやるための国の様々な許認可の手續のプロセスであったり、審査基準であったりの手続がよく分からない、あるいは時間を取る、いろいろと負担が大きいという話がございます。例えば一度申請をするために登録をした事項、記入していただいた事項は二度と書かないようにするなど、申請手續の無駄な作業を全て排除することで申請者の利便性を高めて新規参入を促していくということは重要だと思います。

また、自動運転の事業の前の様々なテストが増加して様々な知見が蓄積されていくに伴って、当然に審査手續というのはさらに効率化されていかなければならないと思われ、最初からこの審査期間を最大限短縮することが不可欠だと思います。従来、こういう期間に11か月、1年近くかかっていますという話がありますが、これを最大限短縮して、せめて1月～2月にすることが大事だと思います。

今日は関係省庁から法令に基づく審査手續の透明性・公平性、そして迅速化をいかにやっていくかの検討状況を発表いただき、日本での自動運転のレベル4の事業化を加速するための御議論をお願いしたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

○事務局 河野大臣、ありがとうございました。

以後の議事の進行につきましては、林座長をお願いいたします。

○林座長 林でございます。

それでは、早速本日の議題に入ります。本日は「自動運転に係る審査手續の透明性・公平性の確保について」、御議論いただきます。本件は昨年12月20日のデジタル行財政改革会議において、国土交通省、警察庁ほか関係省庁の検討について、「規制改革推進会議は検討状況を確認し、必要に応じて説明を求める。」と示されたものであり、そのように対応するものでございます。本日は限られた時間のため、御発表につきましてはできるだけ簡潔に御協力をお願いいたします。

それでは、国土交通省、警察庁から10分ほどで御説明いただきたいと思われ。

しくお願いいたします。

○久保田次長 国土交通省物流・自動車局次長の久保田でございます。本日は自動運転の審査手続に必要な取組について御説明させていただく機会を設けていただきましてありがとうございます。

では、早速説明に入らせていただきたいと思います。我々は自動運転の審査に必要な手続の透明性・公平性、さらには先ほど大臣からもお話がございました迅速化について、ぜひ取り組んでいきたいと考えております。

まず1ページ目でございますけれども、自動運転に関する期待としては、ドライバーの維持・改善やドライバー不足の解消のために自動運転の実現が強く期待されているということは我々も重々承知しておりますし、あるいはこの自動運転技術というのは、自動運転技術を世界的にもデファクト化してどんどん日本が主導権を取っていく意味でも非常に大事なことだと思っております。国連の基準づくり等も一方で積極的にやって、日本が国連で議長を取ってデファクトを取るみたいなこともやっております。

そういった一方で、実際に日本でいろいろな車を走らせようとするときに、審査の内容が専門的でそれになかなか事業者さんもついていけなくて長期化していることによってなかなか新規参入ができないという問題があるということで、体系的で分かりやすい審査手続をお示ししてそのハードルを下げ、さらに審査手続を迅速化して新規参入を呼び込むという好循環の流れに持っていきたいと考えてございます。

1ページめくってください。そのために、我々は端的でございますが3点を考えております。一つは、本省を中心としてサポートを細かくやっていきたい。これまでレベル4は今のところ永平寺の1か所ということになってございますけれども、そもそも何を相談したらいいのかも分からないとか、そもそもどこを走らしたら、どんな装備をつければいいのか分からないという形で、先ほど大臣からもありました11か月というお話もございますが、最近は大分どういう装備をつけたらどういう道を走れるのかということも徐々に浸透してきて、これから広がりを見せることもあると思いますので、既にある事例等を参考にして、国交省、警察庁が審査手続を迅速にできるようなことをやっていきたい。

そのために、2つ目に書いてございますように、審査内容、手続の様式を明確化して、簡単に言うとホームページを開いてテンプレートを順番にやっていけば申請書が書けると。例えば車の保険などは今、ネットで入れますけれども、そのときに何歳ですか、今どうですかということを順番に質問どおり打っていけば申請書ができる。極端な話ですが、自動運転の申請は保険の手続ほど簡単にはいきませんが、それに近い形で申請書ができるような、できるだけマニュアル化した、テンプレート化した申請書を用意したいと考えております。

それから、そういった中でも当然これでいいのかなということが申請者から分かるように、申請するときに何を書いたらいいのか分からないということがないように、これまでの審査手続等を、あるいはこういう場合は認可されましたよ、こういう場合は認可されま

せんよということを簡単に参照できるようなものをオンラインで見られるとか、あるいは質問されたときに過去にこういうことでも認可は下りていますよということをお示しすることで、従来11か月かかっていたと言われる審査手続を2か月で完了できるようなことを目指していきたい。これによってこうやって自動運転の手続はできるのだなど、分からない人でもこのマニュアルを見れば分かるのだなどということをやって好循環を確保していきたいということを我々国交省、警察庁で連携しながら進めていきたいと考えてございます。

次のページをお願いします。具体的に今申し上げた内容について1つずつ説明させていただきます。まず、国としてのサポート体制でございますけれども、なかなかレベル4の事案に対して事例が乏しいということでございまして、どういう申請をしたらいいのか分からないという人に対してまず本省及び警察庁が主導しながら事例を蓄積して行って、地方の申請者等に共有化していく。窓口は地方の運輸局や地方の県警を使いながらも共有化していくということも考えております。

次のページをお願いします。それから、今、申し上げましたような自動運転の性能評価、あるいは安全評価についてできるだけ明確なガイドラインを示しつつ、記載要領などをできるだけテンプレート化して、簡単にどんどん書けるようなもの、ここにこんな写真を添付してくださいというものであればそういうことをちゃんと書くということをやらせていただきつつ、Aという地域で走らせた車を今度はBで走らせたいという2回目の審査のときはもう2回目は同じことを書かないでいいようにするということで、申請者に対して負担の削減を求めるようにできるだけ徹底したデジタル化等を併せ持って進めていきたいと考えてございます。

それから、次のページをお願いいたします。事業者によっていろいろなプログラム等で走っていて、これまで網羅的な審査をやっていましたがけれども、審査結果、事業内容等をホームページで掲載して、どういうシステムであればどういうところを走れるのかということも参考にしながら、デジタル技術を活用して徹底して行政側の審査手続を短縮していきたい。

こういったことを通じて、次のページでございましてけれども、従来8か月かかっていた手続の審査を、いわゆる我々の手続の明確化、それから誰でも見てこのとおり書けばいいというマニュアルを作ること、それからそこに記載すべき内容の我々がこうすれば走れるよという基準、ガイドラインを明確にホームページに示して審査の効率化を徹底して、2か月で審査を完了することを目指していきたいと考えてございます。

一例でございまして、次のページでございましてけれども、これは今、永平寺でレベル4で走っている車ですが、これは最初の車でしたので、どこで何を検知すればいいのか、何に対応したらいいのか、危険なシナリオといっても何なのかとか、道路交通の環境が一体何なのか、試行錯誤しながらやっていた面はありますが、今はレベル4の申請もだんだん出てきておりますので、新しくこの永平寺の事業を含む過去の取組、レベル3、レベル4

以外の知見も活用しながら今回のガイドラインを作成いたしましたので、こういったものを参考にしながら申請手続の合理化・迅速化、それから誰にでも分かる申請要領の作成、それから公開を図っていきたいと思います。

私からは以上でございます。

○林座長 警察庁様からは、資料1の御説明は以上で終了ということでしょうか。

○小林審議官 警察庁でございますけれども、今、国土交通省の久保田次長から両省庁合わせての御説明をしていただきました。警察庁におきましても、今、永平寺でありますとか、羽田空港の事例がだんだん出てきつつありますけれども、そこで手探りで少し事業者と対話しながら時間がかかっていた部分もありますけれども、これをなるべく短縮化して、先ほど久保田次長の説明でありましたけれども、警察庁においても申請書類の記載事項を明確化するとか、審査の着眼点を明確化してスピードアップを図っていく、そしてこれまでの経験値をしっかり全国、または警察庁内でもそうですけれども、蓄積してスピードアップを図っていくことで、全体で2か月のうちに審査を終えるように努力してまいりたいと考えております。

○林座長 御発表ありがとうございました。

それでは、ただいまの国土交通省、警察庁の御説明について各委員から御質問があれば、お願いいたします。御質問、御回答とも簡潔にお願いいたします。質問を希望される方は挙手をお願いいたします。

では、まず宮木委員、お願いいたします。

○宮木専門委員 御説明ありがとうございました。

手続の合理化と新規参入に向けた事例やプロセスの共有とスピードアップが重要な点は御指摘のとおりだと思っています。ただ、自動運転という未成熟な技術を公道に出すのはリスクがあるので、安全審査を短縮するに当たっては慎重に考える必要があると思っています。

その上で3点の御質問があるのですが、1点目は、WP29での議論も固まっていない中でいかに安全に社会実装するかを関係者が知恵を絞っているところだと思うのですが、お示ししている11か月について、どの車両の安全審査プロセスが基になってこういうカウントになっているのかということと、2か月という期間の根拠です。今、御説明いただいた工程で実際に2か月が実現可能なのかという点が1点目です。

2点目ですが、あまりに短期間で安全審査を目指すことで一定の技術レベルの車両しか走れなくなってしまっただけで新しい技術を潰すことにならないのかということと、加えて、安全課題から事故が起きると、社会的な受容性が損なわれて一気に逆風が強まってしまうところも想定されるので、安全確保についてどのようにお考えなのかということをお示しいただきたいと思っています。

3点目は確認ですけれども、初回は必要な時間をかけて審査して、それ以降は差分で合理化して審査していくというところで時間短縮が可能になるという意味で、2か月という

のはあくまで最短のケースという理解でよろしいでしょうか。

以上3点、よろしくお願いいたします。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、佐藤委員、御手洗委員、落合委員からもお手が挙がっていますので、佐藤委員、御手洗委員、落合委員の順で御質問をお願いいたします。

○佐藤委員 ありがとうございます。

では端的に、御質問というかコメントになるのかもしれませんが、自動運転の社会実装というのは恐らくまだ顕在化していないニーズだと思うのですね。よく我々が対応する規制というのは既にある種弊害が露呈していたり顕在化しているものに対して規制をどう見直すかという議論をしているのですけれども、まだ自動運転は永平寺などの極めて限られたケースしかありませんので、ある意味これは予防的な措置として考えたほうがいいのかも思っています。なので、これから恐らく何らかの形で自動運転が普及するプロセスの中で、その安全な促進を阻害しないようあらかじめ規制を整えていくということが趣旨なのかなと思ったというのが感想なのですが、それに関わってなのですけれども、これはどうしてもローカルルールがはびこると、確かに普及のマイナス要因になる。ただ、幸いにしてまだ普及していないので、逆に国がもっと主導してあらかじめ標準的なルールをつくって、申請書の様式も全部標準的につくって、県警レベル、あるいは自治体レベルでこれを使ってくださいとやったほうが早いのではないかという気がするのですけれども、その辺りはどういう御見解でしょうかということをお伺いしたいです。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、御手洗委員、御質問をお願いします。

○御手洗座長代理 ありがとうございます。

私は1点質問、1点確認で、質問の1点目に関しては今、佐藤委員がおっしゃってくださったとおりなのですが、恐らく自動運転レベル4も法的立て付けでは地方運輸局の局長の許認可ということになっているのかなと思いますけれども、これから先進技術がたくさん出てくる分野ですし、前例が多いわけでもないですから、ローカルルールがばらばら生まれないように、また、新しい技術の許認可を地方運輸局レベルがやるというのは結構荷が重い話だと思いますので、本省リードでされるのがよいのではなかろうかと思っております。

国交省さん、警察庁さんの資料の3ページに、国土交通省及び警察庁が主導してとか、強力でリードという書かれ方がされていたかと思うのですが、これは例えば本省にチームをつくられて、自動運転レベル4を実施していきたい人はまずここに問い合わせるとか、そうすると実際に地方運輸局レベルで許認可が出るところまで伴走していただけるというプロセスにされるほうが現実的かなと思うのですが、ここはどのようにお考えでしょうかというのが質問です。

それからもう一点なのですけれども、先ほどから永平寺のお話が出ているかと思うのですけれども、今から実現したいレベル4の自動運転というのは永平寺レベルのものではなくて、この前の新聞にも出ていたかと思うのですけれども、本当にタクシーの代わりになっていく、ラストワンマイルを担ってモビリティになることなのかなと思っております。そのためには、永平寺レベルの事例を横展開することではなくてかなり革新的な技術が実際に現場で運用されるまでサポートしなくてはいけないのかなと思っているのですけれども、その認識は合っていますでしょうかというところを確認させてください。

○林座長 ありがとうございます。御質問2点ですね。

落合委員、お願いします。

○落合委員 ありがとうございます。私も何点かございます。

まず第1点が、佐藤委員と御手洗委員がさっきおっしゃられていた、どういう形で許認可を行っていく体制であったり、その基礎になるルール、さらに様式というところを統一化していくかというところは非常にそうかなと思っておりまして、加えて今の点に関して一点あるかなと思いますのは、もちろん各省の縦目線で見たときのローカルというものもあると思うのですけれども、国交省と警察庁であったり、もしくは他省庁が出てくるような場合に共通するような部分をなるべく情報としては連携していただいたり、どちらのほうかという形でその部分を審査するのかというのをできる範囲で並行してであったり共通してということを考えていただくことも重要ではないかと思っております、この点についてどうお考えになるかというのが1点目です。

2点目としましては、今回の自動走行の点については永平寺や羽田など、まだ限定した地域で行われている部分はあると思うのですけれども、今後、デジタルライフライン総合計画などに基づいて特に先行的に実施する地域を増やしていくことになるのではないかなと思っておりますが、そういう中で実際に社会的に利用されるようなサービスとして位置づけていくことも非常に重要ではないかと思っております、これは規制改革推進会議の中ですとライドシェアの議論もしているかと思っておりますけれども、長期的に言うときさらにこの自動走行のというほうがよりインパクトが大きくなる可能性があるような分野だと思っておりますので、そういう意味では地域社会における自動走行の役割であったり、特に場合によってはオンデマンドに近いようなものになるかもしれませんけれども、そういうものを総合的にどのように考えて整理していかれているのかというところをお伺いしたいということが2点目です。

最後の第3点が認可申請に関してなのですけれども、アップデートがある場合にどのように審査をされていくのかというのは重要ではないかと思っております。自動走行技術については当然ながら同じ事業者の中でも改善を進めていただくことが非常に重要な技術であると思っております、この際になかなか手続が煩雑になってしまうと、むしろアップデートを控えてしまったほうがよいという状況になってしまう可能性もあるかと思っておりますので、例えば医療機器などでも問題になっておりましたし、こういったプログラム

を利用する商品・サービスの認可申請の場合に共通した問題になるところだとは思いますが、逆に改良を控えることによってリスクが高くなるような場合もあると思いますので、この点、どのように御対応されているのかというところをお伺いしたいと思います。

以上、3点です。

○林座長 ありがとうございます。

今、あと2人のお手が挙がっていますが、ここまでの4人の委員からの御質問についての回答をまずお願いしたいと思います。宮木委員から御質問3点、それから佐藤委員から御質問1点、御手洗委員から御質問2点、落合委員から御質問3点がございました。順番は国交省様からお答えいただいて警察庁様という順でよろしいでしょうか。

では、まず国交省様、御回答をお願いします。

○久保田次長 国土交通省からお答えさせていただきます。

まず、WP29や国際会議で国際議論をやっているのに、それ以外にこういう手続というガイドラインを作って大丈夫ですかというお話と、11か月の根拠ということでございますけれども、まず国際基準をつくるということは我々は非常に大事だとは思っていますが、一方で国際会議で各国の合意を得ながら基準をつくっていくというのではなかなか日本で自動運転車が走れませんので、日本独自の基準をつくってそれを逆に国際的にどんどん売り込んでいくという戦略をこれまでも取ってきております。

例えば、実は手放し運転みたいなことができる車が法的に認められたのは、恐らくホンダの車が4年前¹に認められたのが初めてだと思います。当時からテスラなども手放し運転というのはありましたけれども、昨日の報道にもありますように、今、あれは危なかったというので詐欺で訴えられたりもしておりますし、法的に胸を張って手放し運転の基準をつくって世界に売り出せるようにしたのは、5年前に道路運送車両法を改正して日本が初めてやったことだと思っています。なので、そのようにして国際会議でデファクトを取っていくということは非常に大事ですが、その一方で国内で先に先行事例をつくってどんどん国際的に売り込んでいくという戦略も取っていきたいとは考えてございます。

それで、11か月の根拠でございますけれども、先ほどの資料で申し上げますと6ページを見ていただければと思います。端的に申し上げますと、車両や走行の安全性の確認というところに非常に時間がかかっていました。これはいろいろひも解いていくと、そもそも車はどう仕上げればいいのかとか、どんな装置をつけたら自動運転できるのかとか、何をどこまで証明すればいいのかというそもそもの相談から始まって8か月ぐらいかかっていたということがありますので、今はだんだん先行事例が出てきておりますので、その先行事例も永平寺だけではなくて既にレベル2やレベル3で走って次はレベル4を取りたいという人たちがいろいろな走行データなどを取っていますので、そういうものも参考にしながらここをどんと短くする。さらに、事前相談、あるいはここに書いてあります

¹ 「5年前」と発言していたが、事実誤認のため修正

警察や運輸局の手續についても、ここは月単位で書いてございますけれども、これを週単位ぐらいに落としていくことで2か月で完了することを目指していきたいと思っております。

3番目、宮木委員から2か月というのは最短という理解でいいですかということなのですが、最短ですと言ってしまうとそれに若干甘えてこれは先行事例ではないですとか、なかなかほかに例がないから時間がかかりますなどと言っているとどんどん伸びていってしまうこともありますので、これは自分で自分の首を絞めるような物の言い方になりますけれども、本当の特別なケース以外は2か月でできるだけ進むように我々も警察庁さんとも頑張っていきたいなどは考えてございます。

それから、佐藤委員から御質問がございました、顕在化しているニーズ、ローカルルール等が先行しないようにということでございます。それで、我々は実は今、本省でこういうガイドラインみたいなものをテンプレート化して作っています。全国統一のルールです。こういうものを作って全国どこからでもアクセスしてオンラインで見られるようにしたいと思っております。

ただ、今の段階だとまだこれはこれからホームページに出していくということですが、オンラインでこういうものが申請できるようなデジタル化の徹底というものもこれから考えていきたいと思っております。というわけで、ローカルルールではなくて全国で統一的な作成要領、あるいはガイドラインを示した上で、もちろん本省に直接御相談いただく窓口も設けておりますし、地方運輸局や都道府県警察に御相談いただくという形を取っていききたいと思います。

それから、御手洗委員の1つ目は今ので御回答させていただいたと思うので、もう一つの永平寺の例で先行事例があると言って大丈夫かということなのですが、永平寺以外にも先行事例は今、出てきつつあります。先ほど申し上げた空港の話でありますとか、まだ正確に認可が下りていないので具体的な名前を出すことはできませんが、レベル2、レベル3で走っているようなものについてもレベル4を目指してもうデータを取り始めているようなものもございますので、そういった例を参考にするでありますとか、あるいは今日、発表がありましたけれども、日産自動車さんが横浜市でレベル4の走行に向けてもう準備を始めているなど、いろいろなところで始まっていますので、そういうデータで共通に使えるものについては、我々はそういう知見も使いながら審査の合理化を図っていききたいと考えてございます。

それから、落合委員からどうやって許認可を共通化していくのかということでございますが、先ほど申し上げましたように、本省でできるだけマニュアル、ガイドライン、それから手續を簡略化していく。それをできたら、この後デジタル化をして、デジタル申請もできるような形で徹底していくということを図りながら、デジタル化を徹底しながら2か月で審査を完了するということが目指していきたいと考えてございます。

それから、許認可を受けた後の車のアップデートについて、必要になったときにどうす

るのかということですが、これはもちろんアップデートで変わるところだけ我々が見れば良いと思っていますし、そういうところだけ審査できるように合理化を図っていきたくて考えていますし、あと、よく車などでは車をいわゆる工場に持ち込んでプログラムを書き換えるだけではなくて、パソコンのアップデートのようにある日アップデートしますか、イエスとボタンを押すとアップデートするという無線でアップデートするような場合もありますので、そういったときのサイバーセキュリティーも含めてちゃんとチェックしていく。こういうサイバーセキュリティーについては国際基準も日本主導でつくったものがありますので、そういうものも活用しながら合理的にやっていきたいと考えています。

以上で御質問をカバーさせていただいたと思いますけれども、私からの回答は以上でございます。

○小林審議官 続きまして、警察庁からお答えさせていただきます。

まず、宮木委員からありました2か月の根拠でありますけれども、今、6ページが表示されていると思いますけれども、今はまだまだケースが少ないものですから、事前の段階で計画に関しての事前相談を受けたり、必要な装備に関するやり取りをする中で時間がかかっておりますけれども、この事前相談についてもだんだん効率化を図れるようになってきますし、先ほど久保田次長からありましたけれども、申請に当たっての申請内容の明確化を図っていくことによって、一つ一つ事業者に御指導しなくてもしっかりとした申請書が短期間でできるようになってくるだろうと考えております。

その上で、私どもの審査でありますけれども、一つは書類審査と現地調査、そして国土交通大臣に対するもの、そして市町村長に対する意見照会という3段階の審査を行っております。書類審査に関しましては現在でも数日間で行えるような内容だと考えておりますし、現地調査は何をしているかといいますと、実際に経路を実地踏査してこれが計画どおりに走れるものかどうかを見るとか、遠隔監視装置そのものについてどのようにカメラが映っていて、車内との通話がいざというときにできるものなのかどうかといったことを現地に行って確認するという安全に関する確認をしております。現地調査は今でも1日で済ませていることがあり、それで安全確認は十分できるようになっておりますので、これはそれほど時間のかからないものだと考えております。

こうしたものを考えますと、事前の段階での準備ができていれば、行政での手続に関しては自治体への照会も含めて恐らくは2週間程度で済むのではないかと考えているところでございます。その中で安全の確認というものもしっかり図れるだろうと考えているところであります。

次に、佐藤委員から国が主導すべきルールのお話がありましたけれども、これも先ほど来出ておりますが、審査の着眼点をしっかり我々から都道府県の公安委員会に対しても示してその統一化を図るとともに、まずは現段階では警察庁の本庁で国土交通省における自動車の安全性に関する検討にも本庁の職員が参って全て見ておりますし、計画段階から警察庁で事業者との調整も行っております。このような形で都道府県公安委員会を全面的

にカバーしながら、今、警察庁が主導的に動いておりますので、これは当面続けていくものだろう、しっかり経験値が重なって形式的な審査だけで済むような段階に至るまでは、そのような対応をしていくものだろうと考えているところであります。

これは御手洗委員からの本省、本庁で強力にリードすべきということにつきましても、これは本省レベルでコミッティーで進捗管理をするということですが、本省、本庁での内容をそれぞれ両省庁で共有しながら、計画が円滑に進むように図っていきたいと考えております。

また、落合委員からは重複しているものはないのかという話ですが、基本的に国土交通省のほうでは自動車の安全性について審査をされていて、我々のほうでは遠隔装置の在り方、または運行の対応について審査するので、重複しているところは基本的にはないと思っていますのだけれども、いま一度これは両省庁の間で検証して、重複しているものはないのか、効率化が図れるものはないのかをしっかりと検証していきたいと考えております。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

すみません、ここで大臣のお時間の関係でまず大臣にコメントをいただいて、その後、質問を続けたいと思います。

では、大臣、よろしく申し上げます。

○河野大臣 ありがとうございます。

国交省、警察庁、経産省にそれぞれ意気込みを見せていただいていると思います。ぜひしっかり日本で自動運転レベル4が導入できるように、これはもう自動車産業、そのほか日本の産業の未来もかかってくるのだと思いますので、しっかり対応できるようにお願いをしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、続いて質問を井上委員、芦澤委員、間下委員、落合委員の順でお願いします。

○井上専門委員 ありがとうございます。日本総研の井上でございます。

非常に真摯に御対応いただいていると思いますけれども、警察庁さんへの質問なのですが、私も以前、いろいろ自動運転の実証などをしたときに、都道府県警が最終的に安全のところの責任を負うということで、警察庁本庁もなかなか都道府県警には安全に関しては指示をできないというか、都道府県警の判断が最優先になるというところがあるかと思っていまして、県警によって、あるいは所轄の警察によって結構判断が異なるというのがいろいろ実証をやっていたときに非常に苦慮したところでした。今はそこら辺のところでも最終的に結局現場現場で道路が違いますから、警察庁さんが一律にこういふふう認めろというのはなかなか言いにくいと思うのですが、そこら辺は都道府県警ごとの差異が生まれないようにどういう工夫をされているのかというところを警察庁さんにお伺いしたいと思います。よろしく申し上げます。

○林座長 ありがとうございます。

では、芦澤委員、お願いします。

○芦澤委員 ありがとうございます。

私からは、先ほど河野大臣からもお話がありましたけれども、自動車産業は日本にとって非常に重要な主要産業だという認識でおりますけれども、こちらの新しい発展のために自動運転というものが遅れてはならぬという観点で言うと、自動運転レベル4というのは米中にかなり後れを取っていると認識しておりますが、手続面で米中はどのような状況にあり、どういった形でここに劣後しないようにやっていくのかといういわゆる米中との比較間において、今、手続をどう考えておられるかという質問が1点目です。

もう一点ありまして、やはりなるべく早く進めていく、もちろん安全にという意味においてなのですが、この自動運転の部分は人を乗せているか乗せていないかということと、道路状況が混雑、要は人口密度が高いかそうではないかということにおいて随分と安全度というインパクトに差があるという考え方になるのではないかと思う中で、インパクトの少ない部分についての手続をより簡略化するという考え方はあり得ないのでしょうかというところが2点目の質問であります。

私からは以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、間下委員、お願いします。

○間下委員 ありがとうございます。前向きなコメントをいただいて感謝をしております。

一つ質問は、実際他国に後れを取ってしまっている自動運転のところ、特にロボタクシーみたいなものの社会実装のスケジュール感や目標みたいなものが現状の政府内であるのかどうなのかということと、それを設定すること自体の是非についても教えていただきたいと思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

落合委員、お願いします。

○落合委員 ありがとうございます。

先ほどの補足も含めてですけれども、警察庁様から国交省と御相談をされてどういことができるかお考えいただくというお話がありましたが、国交省様のほうがどちらかというと省内のお話だけだったので、警察庁様と御協力していただけるということでもよろしかったでしょうかというのが一つと、もう一つが、先ほど御質問させていただいた中で地域産業の中でどういう位置づけにしていくのかというか、交通産業の中でどういう位置づけにしていくのか、そこを検討していくことも重要ではないかというところを御質問させていただいた点、私のほうで聞き漏らしていたかもしれませんが、国交省様から御回答がなかったような気もいたしますので、その点を教えていただきたいというのと、最後の第3点としては、今のデジタル庁と経産省と国交省の3省で検討している自動運転に関

するサブワーキングというものがございしますが、あちらでもどういう許認可の考え方をしていくのかというのは民事・刑事のほうも議論しておりますが、行政規制のほうも議論しております、そちらも含めて今後適宜アップデートを前向きに捉えて進めていっていただけなのかという以上3点をお伺いしたいと思います。

○林座長 ありがとうございます。

井上委員、お手が挙がっているのは補足ですか。

○井上専門委員 すみません、1点忘れていまして、よろしいですか。

国交省さんへの質問ですけれども、先ほど来、自動運転のサービスがなかなかまだ劣後しているというところに関してなのですが、以前もこのワーキングでもあったのですが、進めていくためにも運行管理者を既存の運行事業者ではなくてメーカーのようところに委託をできないかみたいなお話もございましたけれども、その点に関してはそういうところへ運行管理を広げていくことに関しての国交省さんのお考えを聞かせてください。よろしく願いいたします。

○林座長 ありがとうございます。

それでは、時間が結構過ぎてしまっているのでまずは国交省から端的にお答えいただけますか。

○久保田次長 国土交通省でございます。

まず、井上委員のおっしゃっていた運行管理などをメーカーに任せるという選択肢はないのかということですが、これから事業主体がいろいろ変わってくると思います。今は自治体といわゆる開発事業者が協力してやられていて、それにいわゆるバス事業者さんなどが入ってきて走らせるということですが、実際に大手メーカーさんが運行管理をするというのも、おとこの日経新聞のホンダさんの記事にも少しそんな話が出ていましたけれども、そういうことにもこれから柔軟に対応していく必要があることは理解しておりますので、これから検討していく課題かなとは思っております。

それから、間下委員からお話がありました、日本は遅れてしまっているのだけれども目標みたいなものはあるのかということですが、2025年目途で50か所程度²、2027年に100か所、全国で自動運転を実現していくという目標がございします。これに向けて我々も今、補助金などを出しながら全国展開をしているところでございしますが、その中でやはり自治体さんによっては最初の運転はレベル2からスタートしつつも、2～3年後にはレベル4、無人で走らせる、そうしないと何の意味もないというお話も伺っておりますので、そういったものも参考にしながら、どんどんレベル4の拡大を図っていきたく思っています。

その中で、今、申し上げましたように例えば去年だと全国で40か所ぐらい自動運転のレベル2やレベル3で走っている自治体がありますので、そういったデータもレベル4の

² 「2025年に50か所」と発言していたが、事実誤認のため修正

知見に生かしながら、手続の合理化・効率化を図っていきたいと思っております。

それから、落合委員からありましたけれども、すみません、私の説明が足りませんでした。もちろん先ほど申し上げた作成要領というか、こういうガイドラインは関係省庁でまとめて作っております。これを警察庁さんとうちでも共有しつつ、それぞれが同じ資料、同じベースで審査をして、分からないところはお互いに協力しながら対応していきたいと考えてございますので、今、お示ししてありますけれども、これをこれからホームページ等に載せながら紙ベースでやっていく形になりますけれども、できるだけデジタル化を図ってお互いに意思疎通を図っていきながら協力していきたいとは考えてございます。

それから、地域産業をどのように考えるのかということですが、自動運転を地域で走らせると、いろいろな地域の関係する産業の活性化にもつながっているという事例もございますので、そういったことを見ながら、我々としても自動運転の発展へつなげていきたいと思っております。

もう一点、芦澤先生から米中に対して手続について遅れているということで、米中の手続はどうなっているのかということなのですが、今、例えばサンフランシスコなどで走らせている車も、我々が聞いている限りでは4年ほど人を乗せてずっと走らせてデータを取った上でレベル4に移行するという段階的な対応はしているようですけれども、アメリカなどもあれがスタートで、初めてのときは時間がかかっていたというのが例えば2回目、3回目、全国展開するときにはどうやって簡略化していくのかということにはちゃんと見ていてキャッチアップしていく必要があるかなと思っております。

それからもう一点、交通量の少ないところで手続を緩和できないのかということなのですが、永平寺などのように全然人がいないところは当然適用する基準、あるいは必要なセンサー等も簡略化して、できるだけ安価に走らせるようなガイドライン、あるいは例えば新宿の町なかを走る場合と永平寺で走る場合で車の仕様というのは大幅に異なる前提でガイドライン等を作っております。

以上です。

○林座長 では、警察庁様、お願いいたします。

○小林審議官 井上委員から都道府県警察に対して安全に関して指示ができないのではないかとございましてけれども、今、自動運転に関しましては都道府県公安委員会からも細かく報告を受けて、私どもも都道府県警察の運営に関して日々指導しながら警察行政を行っております。ということで、運用の統一性や審査の在り方について指示ができないということではございませんので、これはしっかり統一性が確保されるように、まだ全国に広がっておりませんが、一つ一つの事例の中で共通化したものをつくっていくというのが先かと思っておりますけれども、このところはずれがないようにしっかりと対応してまいりたいと思っております。

○林座長 ありがとうございます。

間下委員、さら問いでしょうか。

○間下委員 ごめんなさい、さら問いで、先ほど御回答いただいたのですが、全国で2025年までに50か所ということは承知しているのですが、恐らく今のサンフランシスコ等でやっているようなロボタクシーレベルではないものが前提になっているのかなと思ってまして、先ほどおっしゃっていた新宿の町なかを走るようなレベルの実現のスケジュールみたいなものがあるのかどうなのかという質問でした。

○林座長 あと、落合委員もさら問いでしょうか。

○落合委員 そうです。

御説明ありがとうございます。地域産業の点について国交省から御説明いただいた点は、交通の計画の中でもどう位置づけていくのかということも重要だと思いますので、その点はどうかというところと、サブワーキングの議論の点については、特に必要な点は早めにこういった取組の中に取り込んでいただくと必要があるかと思っておりますので、その点についてもぜひ御検討いただけないかというところですよ。

以上です。

○林座長 いずれも国交省への御質問ということになりますでしょうかね。国交省様から今の間下委員と落合委員からの御質問についての回答をいただけますか。

○久保田次長 まず、新宿みたいな町なかで走るようなものが最初に出てくるわけではないですよというのはおっしゃるとおりだと思いますけれども、一方で日産やホンダが2026年～27年には、例えば日産さんが言っているのは横浜市でレベル4の自動運転車を走らせたいとか、ホンダも自分の地元の栃木で自動運転車を走らせたいという話を2026年とかに計画しておりますので、そういった中で今、2025年に50か所、1～2年遅れるかと思っておりますが、次の27年100か所の中にはそういったものが入ってくるのかなとは思っております。それが1点目です。

それから、交通計画の中で自動運転がいろいろ入ってくるとは思いますけれども、これからまさにそういう議論はしていけないと思っております。そういった中で、これから先ほどの運行管理をどうするのかみたいな話と併せて自動運転をどうやって地域交通の中に位置づけていくのかということは議論が必要になってくるのかなというのはこれからの検討課題だと思っております。

以上です。

○小林審議官 1点補足させていただいていいですか。今、久保田次長から公共交通の位置づけがありましたけれども、私は警察庁の者なのですが、国土交通省から出向している人間なのでちょっと補足して言いますと、今、国土交通省が中心となって公共交通リ・デザインという検討を政府を挙げてやっているのですけれども、その中に自動運転についても位置づけていると承知しておりますので、政府としてもそういう公共交通の文脈の中で自動運転を位置づけていくという姿勢であると承知しております。

○林座長 ありがとうございます。人事交流も含めて国交省と警察庁で協力されているということが分かりました。

私からその関連で1点御質問させていただきたいのですけれども、警察庁は交通量のデータなど、様々なデータをお持ちだと思うのですけれども、2025年50か所、27年100か所ということであれば、自動運転事業に参入したい事業者に交通量などのデータで候補地を選択してもらうような仕組みがあれば、より許可を得やすい地域の選択をしやすくなるのではないかと思ったりするのですけれども、そういったことはできるのかというのが一点。

それから、今回、ガイドラインなどを作ってください、取組を検討していただくに当たって、外部有識者からヒアリングをされてそれを反映されているのかどうかといった辺りを警察庁様からお伺いできますでしょうか。

○小林審議官 まず、委員のおっしゃられている交通量のデータですけれども、警察庁で保有しているデータというのがありますので、これをどう活用するかということについて、国土交通省や経済産業省などの政府レベルでどういう計画をつくっていくかということにに応じていろいろとお出しできるものもあるのではないかなと思いますので、そのところは政府の関係省庁間で議論していく内容になるかなと承知しております。

あと、先ほどの私どもの審査のための着眼点や標準化をした記載要領は特に非常に事務的な話なので、有識者の方から御意見を聞くということはしておりません。

○林座長 なるほど、やはり審査手続の透明性・公平性・迅速性の確保のためには事業者側からのニーズを聞くことも必要ではないかと思うのですが、そういったこともされていないのでしょうか。

○小林審議官 事業者の方というか、今、法律で求められている我々の審査に必要な事項があるのですけれども、そこを分かりやすく示すということなので、審査の事項というのは全て法令上示しているということで、それを分かりやすくお知らせしているということでもありますので、そういった観点から事業者の御意見をお聞きするという段階を踏んでおらないのですけれども、今の審査基準やそれぞれの法令で定めている内容をいかに分かりやすくお示しするかという話になるものですから、大元は法令上に示しているということになります。

○林座長 分かりました。

皆様はよろしいでしょうか。

それでは、終了時間を過ぎてしまいましたので、本日の議論はここまでとしたいと思います。皆様、ありがとうございました。

以上で本日のワーキング・グループを終了いたします。

速記はここで止めてください。ユーチューブ配信もここで停止いたします。