

地域活性化・人手不足対応ワーキング・グループ（第10回）

議事録

1. 日 時：令和8年5月14日（木）15:00～16:50

2. 場 所：オンライン

3. 出席者：

（委員等）林いづみ座長、芦澤美智子委員、佐藤主光委員、落合孝文委員、堀天子委員、
原忠之専門委員

（事務局）内閣府規制改革推進室 福田誠次長、神田哲也参事官

（関係者）飯田祐希 株式会社ティアフォープロダクトマネジメント本部長

徳地佑悟 Turing 株式会社執行役員

岡田智裕 デジタル庁国民向けサービスグループ審議官

阿部竜矢 警察庁長官官房審議官（交通局担当）

小磯和子 国土交通省物流・自動車局技術・環境政策課長

4. 議 題：

（1）自動運転の推進に向けた規制等の運用の円滑化について

（2）移動の足不足の改善状況についての検証及び利用者目線での検証結果の評価について

○神田参事官

それでは、定刻となりましたので、ただ今から、規制改革推進会議第10回地域活性化・人手不足対応ワーキング・グループを開会いたします。

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YouTube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から資料をご覧ください。

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、マイクを近付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、本ワーキング・グループ所属委員、専門委員の皆様と堀委員、落合委員が御出席です。

それでは、以降の議事進行につきましては林座長をお願いいたします。座長、よろしくをお願いいたします。

○林座長

林でございます。

それでは、本日の議題に入ります。本日は議題 1、自動運転の推進に向けた規制等の運用の円滑化について、議題 2、移動の足不足の改善状況についての検証及び利用者目線での検証結果の評価についてを扱います。

それでは、まず議題 1、自動運転の推進に向けた規制等の運用の円滑化についてに入ります。まず、資料 1－1 に基づきデジタル庁様から 5 分ほどで御説明をお願いいたします。

○デジタル庁（岡田審議官）

デジタル庁の審議官の岡田と申します。

こちらの資料ですけれども、4 月 16 日に日本成長戦略本部におきまして戦略分野分科会というのが開催されております。この中で 61 の主要な製品・技術等ということで指定をされているうちの 1 つとして自動運転技術が指定されております。官民投資ロードマップをそれぞれの技術について策定するということになってございまして、こちらに提示されているのは草案という形になりますのでまだ決定したものではございませんけれども、こちらに基づきまして御説明させていただければと思います。

現状のところですが、皆さん御承知のとおり日本の自動車産業というのは非常に日本経済の柱でありまして、現在、世界販売台数シェアの 25% を占めている状況でございます。こうした中で米中におきましては自動運転の事業化というのが一部始まっている状況ですが、日本においてはまだ実証段階ということでございます。技術的には高精度の 3 次元地図が不要となりますエンドツーエンド自動運転という技術が出てきておりまして、特にテスラなどはこの技術を推進しているところでございますが、こちらが将来の自動運転の中核となる見込みとなっております。

下に注で、非常に細かいですが書いてございますが、このエンドツーエンドというのは認識から経路判断まで全てを単一の AI で処理するという新しい技術でございます。これまでの自動運転は例えば青信号になったら前に進みますよということを実際にいちいちコーディングをしてルールに基づいて走行するようなルールベース、あるいは認識から経路判断に至るものをそれぞれモジュールごとに切って個別の AI が判断するモジュール型 AI というものをベースに技術開発をしてきたのですが、こちらでは高精度の 3 D 地図が必要になりますので、走行エリアが限定されているのと 3 D 地図作りにコストが掛かるということでありますので、エンドツーエンドが今後中核となっていくのではないかと方向感を示させていただいております。

日本の自動車産業の強みといたしまして、グローバルで現在既に高い販売シェアを持っているということと、それに伴う強い販売網が全世界にある、それから日本の多様な走行環境に対応したような自動車が作れているということと、安全性・信頼性の高い車両製造技術がある、この辺りを強みに世界において自動運転でもそのような地位を占めていきたいということでございます。

その戦略といたしまして、下に2つございますが、上の方にまず開発環境の整備という事で整理しております。今、申し上げたエンドツーエンド技術、ソフトウェアとハードでのL2++車両とL4を連携して開発するための体制構築と左側に書いてございますが、このL2++というのは運転者が乗った状態でAIが自動運転をほぼほぼ行う、スタックした場合にはそこについては運転手がサポートするというものです。L4は完全に自動運転というものでございます。最終的にはL4車両の開発をしっかり目指していくということを考えております。

それから、サイバーセキュリティを確保した上で、一気通貫で国産化というところを目指していこうということで打ち出しております。そのための講じるべき施策として、エンドツーエンドは非常に大量のデータが必要になりますので、開発を効率化するためのデータエコシステムの構築やAIの開発投資の支援というのをやっていくということと、サイバーセキュリティをしっかり確保していく、それから、AIがどのように判断をしたかということがブラックボックス化するというのがこのエンドツーエンドのデメリットの一つと言われておりますけれども、このようなAIの特性を踏まえた安全性の評価の手法の確立ということも併せてやっていく必要があるということでございます。

それから、下側は導入環境の整備ということで、左側に目標として2030年度までに自動運転サービス車両を国内に1万台導入と書いてございますが、こちらは今年1月に閣議決定されました、第3次交通政策基本計画の中で既に1万台という目標が設定されているところでございます。経路が一定のバス、トラックにつきましては、経路が一定なので3D地図などを作ってルートを限定していてもオーケーということで、こちらについては既に開発が進んでいるモジュール型AIというのを活用して社会実装を進めていこうということを書いてございます。

それから、普通のオーナーカーにつきましては、L2++の車両をまずは早期に普及していこうということで書いてございます。そのための講じるべき施策として、真ん中ですけれども、1対Nの遠隔監視と事業モデルの構築ということで、自動運転の遠隔監視をする必要がありますが、1台に対して1人の遠隔監視者ということになると効率化いたしませんので非常に費用が掛かるということで、1人の遠隔監視者が複数台の遠隔監視をするようなシステムが必要であるということでもあります。

それから、バス、トラック、タクシーにつきましてはL4、それからL2++車両の社会実装をしっかりと支援していく。オーナーカーにつきましてはL2++の車両について優良認定制度を今後創設していった普及を促していこうということを書いてございます。

それから、インフラ側からの支援ということで、これまでITS（Intelligent Transport Systems：高度道路交通システム）ということで進めておりましたけれども、道路と車のいわゆる路車協調というものも引き続き進めていこうということを書いてご

ざいます。それから、遠隔監視、あるいは路車協調に必要になりますけれども、しっかりと通信インフラも整備していく必要があるということで書いてございます。

これらの施策を実行することで、右側の目指すべき姿ですけれども、国産のエンドツーエンドを搭載した日本企業の車両をしっかりと量産していったら、2030年においてはグローバルでの自動運転車両の販売台数のシェアを現在の自動車全般の世界シェアと同等の約25%を確保していこうという戦略の素案になってございます。この後、日本成長戦略の策定の中でこれも案が取れて決定していくという形になっていくものでございます。

私からは一旦以上です。

○林座長

ありがとうございました。日本成長戦略における自動運転技術の全体像についてデジタル庁様から御説明いただきました。

続きまして、資料1－2に基づき株式会社ティアフォー様から5分ほどで御説明をお願いいたします。

○株式会社ティアフォー（飯田プロダクトマネジメント本部長）

株式会社ティアフォーの飯田です。本日はよろしくお願いいたします。

では、発表させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。株式会社ティアフォープロダクトマネジメント本部の飯田が今回発表させていただきます。

本日ですが、会社の簡単な紹介と、先ほどお話もありましたがAI技術の活用状況、そして道交法適用に関する課題の3本について御紹介させていただきます。

まず、簡単に弊社の紹介からですが、弊社は自動運転システム及びプラットフォームを開発している会社になっておりまして、現在では400名弱、拠点としては日本、海外、アメリカ含めて3か所で展開している会社になっております。弊社の特徴としましては、弊社が自社だけで技術を開発するのではなくて、自動運転の民主化というところでオープンソースで技術を公開し、世界の様々な企業の方々と一緒に開発をしていくといった形で、「世界でつくり、世界をつくる」といった考えの下開発している会社が特徴的なところとなっております。

これまでの実績ですけれども、数多くの関係省庁の方々からの御支援を踏まえて社会実装を進めてきております。具体的に申し上げますと、レベル4の認可等は複数箇所で行ってきておりますし、今後はOEMの方々を含めて多展開というところを進めていこうとしております。具体的な地域で言うと39都道府県と103の市町村で実証実験を行ってきておりまして、国内でもかなりナンバー1レベルで実績を積んできているかと思っております。

こちらから技術的な開発状況について御説明させていただきます。自動運転におけるAIモデルの活用というのは、先ほどデジタル庁の岡田様より発表がありましたが、このように分けると一般的にルールベースと言われるようなパーセプションがAIモデルで

形成されているものと、あとは計画も含めて2つのA Iモデルで構成されているようなモジュラー型と言われるもの、そして1つのモデルで物体検出から計画まで含めて1つのモデルで構成されているE 2 Eと言われるようなモノリシック型の3つが存在しております。

それぞれのA Iモデルというのは特徴と言いますか、プロスコンスがございますが、これがあるのですが、弊社としましては、一つの技術を突き詰めるというよりは、全ての技術開発を手広くやってきております。また、弊社が一人でやるというよりは、先ほど述べたようなエコシステムパートナーを含めて技術開発を進めておりまして、というのも、弊社としてはA Iのこういった技術というのはプロスコンスがあるようにお客さんによってどの技術が適しているかというのが異なってきます。例えば、先ほどの公共交通のような無人化していかないといけないとなると、今では安全性が最重視されますので、こちらの真ん中のモデルのようなものが有用ですし、レベル2++であれば性能を突き詰めるという話であればエンドツーエンドが良いような形でそれぞれ使い分けられるように全ての領域で開発を進めてきております。

弊社としましては、現在、ルールベースと言われるようなパーセプションA Iを活用した自動運転システムで市場に展開してきておりましたが、来年からパーセプションA IとプランニングA Iを活用した自動運転システムを基に多展開していく予定になっております。

また、エンドツーエンドのところも技術開発は進めておりまして、こちらも並行して開発し、2028年以降で乗用車などといったところに展開していけるよう開発を進めていております。

そして三つ目、今回、道交法適用に関する課題としまして2つ事例を持ってきております。一つ目が、交通ルールを厳守することでリスクが発生するケースですが、こちらの具体名を申し上げますと塩尻市の駅周辺の道路になっておりまして、青線が自動運転車が描く軌跡、赤点線が一般車が描く軌跡になっておりまして、こちらは道交法で交差点左折時というのは左端に沿って徐行して走りなさいよと書かれておりまして、これを道交法のとおりやると、自動運転車というのはすぐさま右折レーンに入って塩尻駅に入っていくような形で、すぐ右折するにもかかわらず第一車線、第二車線、右折レーンへと2回レーンチェンジをしないとイケない。ただ、一般的な交通者、一般のここで生活している方々というのは、左折後すぐに塩尻駅に入る場合は直線的にまず左折した時にはもう第二車線に入り、そのまま右折車線に入っていくような走行振る舞いをしておりまして、ここが一般的なドライバーと自動運転システムとしての振る舞いに違いがあることで、他車からすると、右折するのかという形でギャップを生んでしまい、事故を誘発するような走行振る舞いになってしまうという課題がございます。

右側はルールの定義が曖昧、又は厳守することが難しいケースの一例として挙げられますが、自動運転システムを交通量の多いところに広げていこうと思うと、こういった

交通量が多いところはレーンチェンジというのをしていく必要があります。そうなった場合に、一般的な運転をしてもそうだと思うのですが、交通量が多い場合は左折しないといけない、右折しないといけないという時に他車に対して一定の減速を期待するような走行振る舞いをしないとなかなか交通量の多いところでは走行できないのですけれども、道交法上は他車両に対して速度や方向というのを急に変更させるおそれがある場合はやってはいけないと書かれてはいるのですけれども、その急というのはどこまで、0.1Gなのか、0.2Gなのかというところの定義がどうしてもルールで書こうとすると明確な基準が無いという形になっております。

ルールベースとAIベースの開発プロセスの違いに関してなのですが、こちらに関しては弊社としては人がコードを書くか、人が要件に従ってデータを集めて学習させるかの違いであって、道交法適用に関する課題は大きく変わらないかなと思っております。

また、最後に交通ルールの解釈の明確化に関する窓口の活用状況に関して言うと、まだ活用には至れていないのですが、当社としては認知しておりまして、今後、来年に向けては数十地域でレベル4の社会実装を進めていく予定なので、是非活用したいと思っておりますし、これは弊社だけではなくて他社の事例も含めてこの窓口の知見を共有していただくことで我々としては非常にメリットが大きいかなと考えております。

弊社からの発表は以上になります。ありがとうございました。

○林座長

ありがとうございました。道交法の適用、解釈に関する課題などを御紹介いただきました。

続きまして、資料1－3に基づき Turing 株式会社様から5分ほどで御説明をお願いいたします。

○Turing 株式会社（徳地執行役員）

よろしくお願いします。Turing の徳地と申します。

では、最初にビデオの紹介をさせていただきます。早速なのですけれども、これは先週末ぐらいに撮ったものです。僕らはちょうど2021年創業でもうすぐ5年目みたいな会社なのですけれども、ようやく都内は普通にエンドツーエンドの自動運転システムで走れるようになってきました。これは銀座なのですけれども、100%人間が介入せず自社開発のソフトウェアで完全に自動で走行しております。これがエンドツーエンドのAIで、僕らは創業した初日から、5年前からエンドツーエンドのAIが将来来るだろうと考えてここにずっとベットしてきた会社です。結構こういう込み入った銀座のところなども路駐などを上手く避けながら走行できるようになってきました。

こういったことをちゃんとできるルールベースやモジュラーベースの仕組みはすごく難しく、Waymoさんなどはアメリカでかなり優れたモジュラーベースの仕組みを作られているのですけれども、数兆円のコストを掛けて作っているという状態で、そこか

らテスラさんを皮切りに米中のトッププレーヤーはどんどんエンドツーエンドの方にシフトしていて、これはA I に全て任せるという方式の方がコストや開発の効率化も圧倒的に良いというところがあります。正に僕らは今、ここでお見せしているように、ようやく都内のかなり複雑な道をほぼ人間の介入なく走れるようなレベルになってきて、これから僕らの課題になってくるのは日本のO E Mさんとどのように提携して国内や海外に量産車として出していくのかというところが現在課題となっております。

では、プレゼンの資料に戻させていただきます。Turing という会社で、2021 年 8 月創業です。エンドツーエンドの自動運転に創業当初からフルコミットしてきておりまして、特に我々はA I の人材が極めて豊富。自動運転の会社なのですが、実は最近の自動運転のA I というのは、結構L L M (Large Language Models : 大規模言語モデル) や世界モデルなどの大きなパラメーター数のA I をいじるので、結構L L Mとほぼ同じような技術で作られているのです。なので、自動運転だけでなく生成A I を作る会社としても日本でトップクラスの技術力を持っております。

現在、世界がどうなっているかというところなのですが、2024 年ぐらいまではモジュール型のA I が主流だったのですが、どんどんエンドツーエンドの方にシフトしておりまして、下のところに書いてあるとおり、米中だと数百万台のオーダーでエンドツーエンドのシステムの載った量産車がどんどん販売されているような状況になっております。

我々としては、これは我々のポジショントークでもあるのですが、今後、ヒューマノイドなどがいろいろ出てくると思うのですが、世界で今最も市場の大きなロボティクスというのは自動車で、300 兆円を超える巨大な市場です。ここの市場のところに自動運転A I が入ってくるというのは、最初のA I 基盤を築く最大の量産案件になるのではないかなと考えています。なので、ここで日本がちゃんと国産のA I を使って勝っていくということは、今後、技術だけではなくて経済安全保障を考えても極めて重要なこと。道路上を走っている数千万台の車がどこの国の技術で走るようになるのかというところはかなり安全保障上も重要になってくるのではないかなと考えております。なので、我々もずっとエンドツーエンドのシステムを開発してきまして、ようやくちゃんと都内などの複雑なシーンが走れるようになってきたというのが我々の現在の實力です。

ここからは自動運転に関する制度・規制についてなのですが、3 点挙げさせていただきます。

まず一点目なのですが、このA I へのシフトというのは結構急激に起こっているのです。2024 年ぐらいからテスラさんが採用し始めたのですが、昨年の中頃ぐらいまでは広く認められたものではなかった。僕らも創業してからずっと割と異端的な、A I に全部任せるとなると大丈夫なのかみたいなポジションで見られることが非常に多かったのです。なので、いろいろな既存の仕組みなどはやはりルールベースやモジュラーベー

スのシステムでできているのですけれども、このA I 中心へのシフトを是非みんなでちゃんと考えながら、自動車関係の事業者さんやA I の事業者さんの声を踏まえて事業者に過度な負担が掛からないような制度設計をまずお願いしていききたいなと思っています。

二点目は、まずルールを甘くしてほしいという理由では無いのですけれども、自動運転車というのはこれから確実に交通参加者になる。しかも、これがしばらく人間などと共存していくのです。なので、自動運転専用の何かを作ったりするということはあまり有用ではなくて、最初は数パーセントなの例えば 2035 年で 10% ぐらいになって、2040 年で 25% か 30% になっていくみたいな増え方をしていくと思うのです。なので、人間が運転している車や自転車、歩行者などがいる中で自動運転車というものも入ってくるので、これは一律のルールで管理していかないといけないと思います。なので、警察庁さんなどの以前の資料で拝見したのですけれども、今はコンピテント・アンド・ケアフル・ヒューマン・ドライバーみたいなコンセプト、これは国連でも割とディスカッションされている内容だと思うのですけれども、人間のドライバーの中でも特に有能で注意深い人間の運転者で、かつ、道路交通法を遵守するみたいなのを基準に考えていくのが良いのではないかなと思います。

あと、L 2 ++ の認定制度などが今後出るみたいなお話もありまして、そこら辺のところは是非僕らとしてもそういったものの認知を広げるような仕組みが出ることはとてもありがたいことだと思っています。

以上です。

○林座長

ありがとうございました。株式会社 Turing 様からエンドツーエンド開発、また、優良 L 2 ++ 認定制度についてのお話を伺いました。

続きまして、資料 1 - 4 に基づき警察庁様から 5 分ほどで御説明をお願いいたします。

○警察庁（阿部長官官房審議官）

警察庁でございます。よろしくお願いします。

本日は機会を頂きましてありがとうございます。資料に従いまして説明させていただきます。スライドにありますとおり、これまでの議論、そして現状、今後の対応という形で進めさせていただきたいと思います。

一枚目をご覧ください。自動運転車に求められる走行に関するこれまでの国内外の議論についてということでございます。字ばかりで恐縮ですが、資料の青い網掛けの上段をまずご覧いただきたいと思うのですけれども、国際的な自動運転車両開発の安全基準に関する議論としまして、下線が引いてあるのですけれども、自動運転システムは運行区域内の関連法規を遵守しなくてはならないということが議論されております。また、この青い網掛けの資料の下の方ですけれども、これも下線が引いてあるのですけれども、

こちらはデジタル庁主催のサブワーキンググループにおける議論ですけれども、自動運転車は道路交通法を遵守するという考え方が示されておるということでございます。

こういったことを踏まえて、国土交通省では令和7年9月に自動運転車の安全確保に関するガイドラインというのを示しておるということが一番下にご書いてございます。これは一番上の枠に書いてあるのですけれども、自動運転システムは運行区域内の関連法規を遵守しなくてはならないということが国内外の議論で明らかにされているということだろうと思います。

2ページをご覧ください。自動運転システムに求められる安全制度に関する、今申し上げました国際的な議論、あるいは国土交通省の示す自動運転システムに求められる安全水準においても、この自動運転システムというものは運行区域内の関連法規を遵守するものとされておりまして、日本国内を走行する自動運転車はその運行に関し、他の交通参加者と同様、日本の道路交通法等を遵守しなくてはならない。上の枠囲いですが、こういったことが自動運転についての基本的な考え方となっておろうかと思えます。

これを受けて、令和6年度に警察庁で調査検討委員会というものを開催しております。自動運転車の開発に関して課題となる交通ルールに関し論点整理を行った上での検討を行ったものでございます。その際、これは緑色の網掛けに整理しておるのですが、一番上の丸に下線が引いてありますが、ここでも改めてこれまでも説明しました基本的な考え方として、交通ルールは交通の安全と円滑¹を確保する観点から、自動運転車を含む全ての交通参加者に対して共通に適用されなければならないという考え方がまず示されております。

その上で、道路交通法の規定のうち規定内容が抽象的なものについてはということで、一番下の下線が引いてあるところでございますが、開発上課題となる具体的な交通上の場面について、事業者との継続的なコミュニケーションを通じて解釈を明確化していく必要があるという整理がなされております。

これを受けて、警察庁としましては自動運転車の開発事業者などに対して開発上の課題となり得る道路交通上の具体的な場面について書面でのヒアリングを実施して、道路交通法の解釈についての検討を行うこととなった次第になっています。

3ページをご覧ください。今、申し上げました警察庁での取組ですが、令和7年10月に自動運転車の開発に関する交通ルールの明確化のための自動運転車の開発者向けの意見交換枠組みというものを開設しております。また併せて、先ほど申し上げました書面ヒアリングの結果を基に、令和7年11月18日ですけれども、開発事業者などとの意

¹ 「交通と安全の円滑」と発言していたが、正しくは「交通の安全と円滑」であるため修正。

見交換会というものを開催しております。こういった意見交換の枠組みの設置というのは政府の規制改革実施計画にも対応したものとなっておりますのでございます。

まず、次の4ページをご覧くださいなのですが、これは実際の7年11月の意見交換会において説明をした事例でございます、右折レーン進入時に先行車列が長い場合に導流帯、いわゆるゼブラゾーンを走行したいという御意見があったことについての警察庁の見解を示したというものでございます。これについて、下の方に警察庁意見と書いてございますが、いわゆるゼブラゾーンは車両の安全かつ円滑な走行を誘導するために設けられた場所であって、道路交通法上通行が禁止されているわけではなく、通行可能とする設定を妨げるものではないといった解釈を開発事業者などに回答いたしましたところでございます。こういったやり取りをこの意見交換会でやっております。

ちなみにこの資料ですが、課題を提出した方の特定を避けるためにこの記載内容からはいろいろなものを省いておりますが、開発者の方から御意見・御質問を募る際には個別具体的な検討が必要なために、課題が生じている個別の具体的な地点などを具体的に示していただいた上で我々の方で検討しているという点は御承知おきいただければと思います。

また、資料三枚目に戻っていただきたいと思います。こうした意見交換会を開催しましたが、参加事業者からの声ということで少し記載してございますが、手前味噌ではございますが、警察庁のこうした取組については非常に国際的に先進的であると、あるいは自動運転に対する考え方を良く理解できたといった御意見を頂いております。また、共通する疑問点や課題認識が見られる質問への回答内容に関して情報共有してほしいといった要望があったところでございます。こういった要望も踏まえまして、この意見交換枠組みの参加事業者には回答内容の情報共有もいたしておるところでございます。

続きまして、最後に5ページをご覧くださいと思います。今、御説明しました警察庁が行っておりますこういう意見交換枠組みに関する課題と今後の取組についてということでございます。昨年10月から、今御説明しましたこのような意見交換枠組みを開設して取り組んできたところではございますが、この取組について十分に認識されていないのではないかといった御意見も伺っておりますところから、少し追加的な更なる取組を進めていきたいと考えております。

資料5ページにありますように、3つありますが、一つ目としまして、この意見交換枠組みについて事業者の認知度、あるいは使いやすさが向上するように、警察庁のウェブサイトのこの枠組みを掲載している箇所がございまして、そこに寄せられた質問とそれに対する警察の回答のサンプルを参考事例として掲載するなど、よりこの枠組みを利用しやすいようにホームページの掲載方法を見直したいと考えております。また、事業者からの要請に応じて、この枠組みでやり取りしました過去の対応事例というものも事業者の方々とは共有をしていきたいと考えております。

また、二つ目のところですが、国土交通省、あるいは経済産業省と共に手続の効率化や迅速化を図ることを目的として作成しております「自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き」というものがございますが、こちらにもこの意見交換枠組みの内容を記載して、関係省庁と連携した形での周知を一層進めていきたいと考えております。

それから三つ目でございますが、この枠組みにつきまして都道府県警察の担当者からも周知できるようにしたいと考えております。そのために都道府県警察に対して取組内容や参考事例の共有を図っていききたいと考えております。

このようにこの意見交換枠組みについて更なる取組を行うということでこの周知あるいは活用の促進を図りまして、自動運転の社会実装というものを警察庁としても後押ししてまいりたいと考えているところでございます。

私からは以上でございます。

○林座長

ありがとうございます。警察庁様から自動運転における道路交通法の解釈に関する警察の取組などについて御説明いただきました。

続きまして、資料1－5に基づき国土交通省様から5分ほどで御説明をお願いいたします。

○国土交通省（小磯課長）

国土交通省の小磯と申します。

自動運転の推進に関する取組状況と、先ほどもございましたL2++の認定制度について私から御説明させていただきます。

まず1ページ、自動運転のレベル分けとございますけれども、こちらはだいぶお話がありましたので端折りますが、先ほど申し上げましたレベル2++というのは運転者が周辺監視する赤い部分になっているところで、高度な運転支援技術になりますけれども、特にAIを活用したり、一般道でもドライバーの関与をほぼ必要としないような形で走行できるようなシステムといったものになっております。

次のページはこれまでの国土交通省の自動運転の実現に向けた取組ということで流れを記載したものでございますが、自動運転の実現のために関係省庁とも連携しまして、国交省としては保安基準などの既存制度の見直しなどといった取組を実施してきているところでございます。2020年の車両法改正で自動運行装置を定義したり、これでレベル3の自動運転が可能となっておりますし、その後もレベル4の自動運転に係る安全基準の策定などを進めてきているところでございます。

次の3ページにその実現に向けたアプローチということでコンセプト的なものを入れておりますけれども、商用車と自家用車で走行条件、走行範囲について違いがあるという特性も踏まえまして、商用車については無人、レベル4の方に向かうような自動運転を目指して特定のルール・地域で実証するといった取組を進めておりますし、また、自家用車につきましてはやはりルート・地域を限定するというにはなかなか行きま

せんので、まずは段階的に自動運転技術を高度にしていくという形で考えておりました、さらに今後は、先ほど来お話がございましたA I 技術を活用した高度な自動運転システムというものも自家用車に搭載されたりということが見込まれておりますので、そういった技術の発展・普及が自家用車だけではなくて商用車にも波及することによって、こちらの図で言いますと真ん中にあるような技術が商用車、自家用車両方での自動運転技術の普及の進展に寄与していくというのを進めていければと考えております。

次の4ページには国土交通省で今年1月に設置されました自動運転社会実現本部についての資料を入れさせていただいております。自動運転社会の早期実現に向けた取組の推進ということと、自動運転の普及に伴う社会変容にも対応していくという目的で設置されているものです。金子大臣を本部長としまして現在議論を進めているところです。

こちらの下の方に、自動運転社会の実現ということで先ほどお話しさせていただいた商用車、公共交通というところと、一番右側に自家用車でL2++自動運転以上が主流になるのではないかとということも記載しておりますが、こちらとも関係いたしまして、実現本部でも議論させていただいておりますが、次の5ページに、先ほどもお話がございましたL2++の普及に向けた取組としまして優良なL2++車の認定制度というものを創設するという方向で検討しているところでございます。

認定制度というのを検討することにした背景としては、これまで御説明させていただいたところもございまして、あと更に多様なL2++の車の開発普及を促進することと、自動運転技術についての皆様の認知度・社会的重要性を高めるといったところを目的としてございます。さらに、それが公共交通に活用されるということにもつながっていければと思っております。

この認定制度が保安基準、自動車の基準とどのように関係してくるかということなのですが、認定制度はあくまで保安基準の更に上のところになりますので、これに合っていなければ走れませんということではないのですけれども、こういったことでL2++の車の認定をすることによって一般に認知していただくという目的で創設しようとしている制度でございます。L4というところに向けての自動運転技術の高度化とか、先ほど申し上げております認知度向上・普及促進、さらに商用車への広がりにも資するように、こういった認定制度の検討というものもしっかり行ってまいりたいと考えております。

私からは以上です。ありがとうございます。

○林座長

ありがとうございました。国土交通省様から自動運転の推進に関する取組状況について御説明いただきました。

続きまして、事務局より資料1－6として自動運転に関する道路交通法の適用についての関連事業者の声をまとめた資料を作成していただいておりますので、3分ほどで御説明をお願いします。

○神田参事官

事務局でございます。

今、座長から御説明いただいた内容について簡単に御説明申し上げます。

こちらは事務局において今の2つの要素、内容について自動運転に関連する事業に取り組むシステムの事業者さん、又はバス事業者さんに伺ったものを基に作成させていただいております。左側にはそれぞれの事業者から伺った道路交通法の適用に関する声を記載させていただいております。例えばB社さん、C社さんのところに記載させていただいているように、第一車線に路上駐車車両がある場合の対応などについて、道交法の解釈で判断に迷う場合があるという声が聞かれているところでございます。これに対して右側には、先ほどからもお話が出ておりますいわゆる窓口、枠組みについての声を記載させていただいております。

一番上のA社さんは、窓口自体については認識がありながらも、個々の事情に対応してもらえるのかどうか、一般的な内容だけなのではないかと思っていた。仮に個別事例に対応してもらえるのであれば、今後活用していきたいというお声が聞こえております。

一方、B社さん、C社さんにおかれては、必ずしも認識は無かったけれどもということ、B社からは警察庁さんの見解を各都道府県警にも共有してほしいという声などが聞かれてございますし、C社についてはどういう対応をしていただけるかという情報も含めて、先ほども少し話がありましたけれども、国の事業の公募とも連携してやっていただくと良いのではないかとということで御提案などを頂いているところでございます。

簡単ではございますが、以上でございます。

○林座長

御説明ありがとうございました。

それでは、これより議題1、自動運転の推進に向けた規制等の運用の円滑化について、質疑応答に移ります。限られたお時間のため、御質問・御意見については簡潔にお願いいたします。

ここまでの御発表を踏まえますと、道路交通法の解釈に係る課題とそれ以外の論点があったと思います。つきましては、まずは道路交通法の解釈に係る課題について議論し、その次にそれ以外の論点について議論したいと思います。

それでは、まず論点として道路交通法の解釈に係る課題について御質問、御発言を希望される方は挙手をお願いいたします。

○神田参事官

事務局でございます。

堀先生と芦澤先生、そして佐藤先生と落合先生が手を挙げていただいております。

○林座長

ありがとうございます。

それでは、まず堀先生、お願いいたします。

○堀委員

御説明ありがとうございます。

私からは警察庁様に御質問でございます。資料１－４の３ページによりますと、昨年１０月から交通ルールの解釈の明確化に関する意見交換枠組みというものを始めていただいていて、事業者、その他意見交換が進んでいると思われるところですが、これまで何件が寄せられて何件が解決したのか、また、実際に寄せられた御意見に対してどのように対応されているのかについて御質問させていただきます。

○林座長

ありがとうございます。

では、警察庁様、御回答をお願いいたします。

○警察庁（阿部長官官房審議官）

ありがとうございます。

これは意見交換に先立って事前のヒアリングも実施しまして、開発事業者から、類似した事例が多かったのですけれども、そういったことを含めまして約８０件の事例が寄せられたところでございます。それに対しまして我々の方で警察庁の考え方をお示ししているところでございます。解決したかどうかというのは、その回答を質問された方がどう受け止めたかというのがありますので、我々からなかなかこれが解決しましたとは言い難いところですが、そういう８０件超の御意見に対して我々の考え方を示したというところでございます。

以上でございます。

○林座長

ありがとうございます。

堀先生、更問はございますか。

○堀委員

一点だけ。ありがとうございます。８０件寄せられてそれぞれ回答したということであるとすると、それなりに蓄積されているのかなと思いました。

一方で、資料１－６の規制室事務局の資料によれば、必ずしもこの窓口、意見交換枠組みを知らない事業者や、どのようなことを対応していただけるのかということも知らないという事業者がいるということでございました。警察庁様が、今後、窓口の周知を行われる際には、国土交通省様や経済産業省様と連携してそれぞれ両省からも自動運転関連事業に参画している事業者に対して周知していただきたいとも思いますし、単に窓口の周知を行うだけでなく、今お話がありましたような事業者からの要請に応じて過去の対応事例というものが共有いただける、これは警察庁様も今後取り組む事項として記載いただいておりますので、過去の対応事例を共有いただけるのだということも併せて周

知いただくことが重要だと思いますが、そのような形で周知いただくことは可能でしょうか。

○林座長

警察庁様、いかがでしょうか。

○警察庁（阿部長官官房審議官）

ありがとうございます。

先ほど我々の資料の最後のページでも御説明したように、正に今御指摘のような点について対応していきたいと思います。経済産業省、あるいは国交省とも連携して手引というものを作っていますが、そういったところに掲載する形でより幅広い関係事業者の方に周知できるようにしていきたいと思いますし、過去の対応事例²の共有につきましても、要望に応じまして事業者との共有は可能な限り図っていきたいと考えているところでございます。

以上です。

○林座長

ありがとうございます。

続きまして、芦澤委員、御質問をお願いいたします。

○芦澤委員

ありがとうございます。

御質問の前にですけれども、私は毎年シリコンバレーに通っておりますけれども、年々自動運転というものが本当に社会に浸透していることを感じておりまして、日本は自動車が非常に強いですが、ここの部分というのは重要な問題なのだなということを改めて思っております。

その上で、警察庁さんにたくさん対応いただいているということで、まず感謝申し上げたいということなのですが、御質問させていただきたいわけなのですが、今の堀委員の流れに乗っていますけれども、資料1－4の3ページ、意見交換の枠組みということで、こちらは一般論としての道路交通法の解釈の確認だけではなくて、今回、資料1－6の事務局資料に当事者の声で上がっていたようなところの確認ですけれども、個別事例に対して相談する場としての活用もしっかり想定されているということでしょうかというのがまずお伺いしたい点です。

○林座長

ありがとうございます。

警察庁様、いかがでしょうか。

○警察庁（阿部長官官房審議官）

² 「過去事例」と発言していたが、誤解を招く可能性があるため「過去の対応事例」に修正。

ありがとうございます。

正にそういうことだと思っています。我々も御質問いただく際に個別の具体的な事例をお聞きした上でそれについての警察庁の考え方を示しているという枠組みでやっているところでございます。

以上です。

○芦澤委員

ありがとうございます。

更問をよろしいでしょうか。

○林座長

どうぞ。

○芦澤委員

ありがとうございます。

確認させていただいた上で、さらに今、事務局の資料に相談することでどのように対応していただけるかも含め知らない人が多いという声が上がっているということと、警察庁さんからも先ほどその部分は認識されているということがありましたけれども、追加で2つ御質問させていただきたくて、まず一点目に、この枠組みですけれども、参考事例と対応事例の2つあるということのようですが、参考事例についてはできるだけ幅広く掲載した方が個別事例を対応してもらえるとということが伝わったり、具体的なイメージが湧きやすいと思うわけですが、これはどのくらいの量を掲載する見込みですかというところが一点目の質問です。

二点目の質問が、対応事例の方です。こちらは関係者間だけに共有されるということで御説明がありましたけれども、ということはつまり参考事例よりも多くの数、それからより具体度の高い情報を共有いただけるということだと思えるわけなのですが、その理解で合っていますでしょうかというところで2点御質問をさせていただきます。

加えてティアフォー様に、事業者としてはどのような情報提供や対応があれば円滑な運用につながると考えますかというところを改めて御質問させていただきます。

私からは以上です。

○林座長

ありがとうございます。

では、警察庁様、ティアフォー様の順で御回答をお願いいたします。

○警察庁（阿部長官官房審議官）

警察庁でございます。

参考事例というのはウェブサイトに掲載するものということでございまして、あくまでもこういう意見交換枠組みでどういうことをやり取りしているかということが理解しやすいようなサンプルとして載せるものではございますが、できるだけこの意見交換会

のイメージが掴みやすいように複数の参考事例を掲載していきたいと考えているところでございます。

対応事例につきましては関係事業者の方と共有するものでございますので、可能な限り出てきたものについて皆さんと共有するような形で対応していきたいと考えているところでございます。

○芦澤委員

具体度の方はどうですか。

○警察庁（阿部長官官房審議官）

ごめんなさい、具体論と言いましたか。

○芦澤委員

ごめんなさい、量だけでなく具体的な粒度も高くなるということをお願いできますでしょうかという。

○警察庁（阿部長官官房審議官）

それは対応事例の方ですか。

○芦澤委員

そうです。

○警察庁（阿部長官官房審議官）

そのように考えております。できるだけ具体的に理解できるような形で共有していきたいと考えております。

○芦澤委員

ありがとうございます。

○林座長

ありがとうございました。

では、ティアフォー様、御回答をお願いします。

○株式会社ティアフォー（飯田プロダクトマネジメント本部長）

ティアフォーの飯田です。御質問ありがとうございます。

事業者としましては、過去の対応事例というところが近いのかなと思っておりまして、地域や具体名は示さなくて良いのですけれども、どの具体的な法規の解釈でどういった課題があって、それをどう解釈、言わば対応したのかというところの一連の事例が事業者として見受けられると、非常にこういった事例が過去話されていて、どういう対応をしたのかというところが簡単に分かりますので、なるべく地域や具体事例というのは差し引いていただいて良いのですけれども、そういった形で表示していただくと我々事業者にとっては分かりやすいかなと思っております。

○林座長

ありがとうございます。

それでは、お待たせしました。佐藤先生、御質問をお願いします。

○佐藤委員

御説明ありがとうございました。

今の同じ5ページに関する質問になりますけれども、まず細かい点ですけれども2点あって、先ほどの5ページにある開発事業者等からの要請に応じて過去の対応事例を共有いただくということなのですが、この開発事業者等の範囲と言いますか、例えば既にこういう自動運転車の開発を担っている人は当然としても、先ほどもお話があったようにこれからはA I 関係の事業者がこういう分野に新規参入してくるということもあり得べしだと思いますけれども、こういう新規参入者にも対応いただけるものなのかということと、それから、自治体がいろいろな意味で関わってくる話だと思いますけれども、自治体からのいろいろな問合せにもこれは対応いただけるものなのかということです。それがまず一点目。

それから、対応事例などがあるのですが、今は技術進歩が非常に進捗していますので、この対応事例なりがある種アップデートしていかないと追いつかない状況が予想されると思うのですけれども、こういう過去の対応事例というのはどれくらいの頻度でアップデートいただけるものなのかということです。こういったところについて何か見通しがあれば教えていただきたいということです。

それから三点目なのですが、こちらの方が少し大きな質問になるかもしれませんが、都道府県警察と連携した周知の推進というのは非常に結構なことだと思うのですけれども、都道府県がある意味今後の問合せの窓口になったり、いろいろな対応事例を紹介したり、あるいはいろいろな問合せに回答したりすることがあると思うのですが、この分野でいつも問題になるのがローカルルールと言いますか、都道府県によって実は厳しい解釈をしたり、そうではなかったりというケースも無いことはいかなと思うのですけれども、この辺りの、例えば、都道府県の間でも平仄を合わせていくということはちゃんとされていくのかどうか。

あるいは、先ほどから何度も申し訳ないですけれども、過去の対応事例を更新したら、これは速やかに都道府県警察とも共有できるのか。それから、他の県でこういう形で対応しましたみたいな、こういう相談にはこういう形で回答しましたみたいな意味での対応についても共有いただけるものなのかということ、まずこの点について質問させていただければと思います。

○林座長

ありがとうございます。

警察庁様、ただ今、3点の御質問がありました。御回答をよろしくお願いします。

○警察庁（阿部長官官房審議官）

ありがとうございます。

対応事例を共有する開発事業者等の範囲ということでございますが、今、御指摘いただいたようなA I 関係者や新規にやろうとしている方々、自治体の関係者、基本的にそ

ういった方々というのは共有できる方々であろうと考えております。なるべく我々としても幅広に捉えて共有を図っていきたいと考えております。

それから、二番目の共有事例の中身についてアップデートをどう考えているかということでございます。これは個別の回答内容によって変わってくるかと思えます。あまり一回答えた内容が何らかの形で変わるということがあるかどうかは分かりませんが、もし考え方が変わるということであれば、それはアップデートしていかなければいけないと思えますし、アップデートされたものであれば、それは新しい内容に更新した上で共有していくということになろうかと思えます。

それから三つ目、都道府県窓口が重要で、ローカルルールに陥らないようにということでございます。我々もそこは重々認識しております。自動運転に関しましては、我々は都道府県警察とは常に連携を密にしております、都道府県警察で判断に迷うようなことにつきましては常に我々警察庁と相談して、全国的に統一的な形で対応できるようにしておりますので、その辺は平仄を合わせてやっていきたいと思えますし、その辺は各都道府県警での対応事例などにつきましても可能な範囲で全国的に共有する形で進めていきたいと考えております。

取りあえず以上でございます。

○林座長

ありがとうございます。

佐藤先生、更問はございますか。

○佐藤委員

御回答ありがとうございました。これで大体分かりました。

最後に一点、単なる好奇心でもあるのですが、交通ルールは国によって違いますけれども、諸外国でもいろいろな対応事例というのは出てくると思うのですが、特にこれから米中ではかなり今自動運転が進んでいるということも勘案すると、諸外国でのそういう対応事例というのは国内で参考になるということもあり得るのでしょうか。

○林座長

警察庁様、いかがでしょうか。

○警察庁（阿部長官官房審議官）

道路交通のルールというのはそれぞれ国によって様々だと思いますので、一概にどうだとは言いきれないと思えますけれども、参考になるような事例があれば、我々の方で吟味して必要に応じて共有と言いますか、警察庁としての考え方を示していくこともあり得るかなとは考えます。

○佐藤委員

分かりました。ありがとうございます。

○林座長

ありがとうございました。

ちなみに、ただ今の警察庁様の御回答を受けて、事業者であるティアフォー様はどんなコメントをお持ちでしょうか。

○株式会社ティアフォー（飯田プロダクトマネジメント本部長）

ありがとうございます。

結構難しい課題かなと思っておりまして、各国となると、各国でルールは全然違いますので、そこはやはり別かなとは思っております。

○林座長

最初の質問の事業者への情報共有というところについて、これまで警察庁様からいろいろ御説明いただいたのですけれども。

○株式会社ティアフォー（飯田プロダクトマネジメント本部長）

そちらに関しては良いかなと思っておりまして、弊社もこれまでこの窓口の外でも含めてかなり警察庁様とは密にやらせていただいております、そこを踏まえて問題無いかなと思っております。

○林座長

ありがとうございます。

では、落合先生、御質問をお願いします。

○落合委員

どうもありがとうございます。

警察庁様の方でも特にこういった相談窓口も整備していただけるということで非常に心強いことだなと思っております。

警察庁様に三つほどお伺いしたいことがございまして、質問させていただきます。

一点目が若干内容的なところになってくるところがございしますが、道交法の解釈の中では自動運転というのは遠隔監視が常時可能な通信体制が求められているというところがございしますが、実際に、例えばトンネルであったり道路の中には必ずしも通信環境が良いところだけではないところもあって、どういう形であれば常時可能な通信体制が確保できているという形になるのか分かりづらいというお話も複数の方からお伺いする機会がございました。その答えについて、どうこうというのは、今日はそういう場では必ずしも無いとは思いますが、そういった相談についても窓口で乗っていただけるのでしょうかというのがまず一点目です。

二点目といたしましては、道路交通法をどのように自動運転車に対応していくのかということで、人間が今走行している車というのが非常に多いというか、ほぼ全てそうされている場合もあって、なかなか機械的な割り切りで、そういったところもあるように思いますが、一方で、自動運転車ですと一律に守ってもらわないといけないという見解に接することがございます。とはいえ、実際人間として運転していく時に対応しやすいことと、自動運転車が得意で上手くその性能を発揮して事故も減らしていこうという

ことを考えた時に、どういう形で自動運転のシステムを作る事業者などについても道路交通法という若干アナログなルールに対応していったらというのをやっていくのか、あまり一律に切ってしまうと人間の方もできていないことをやってもらうようなところになってきて、しかも自動運転車がやってしまうと人間の方に迷惑が掛かる場合もあるかもしれませんので、こういったところについて今後どのように考えていかれるのかというところをお伺いできればと思いました。

三点目といたしましては、先ほども少しございましたが、デジタル庁で自動運転車のサブワーキンググループというものがございましたが、私も参加させていただいておりましたが、その中での重点施策として警察庁に行っていただく事項としてソフトウェアの作成に向けた交通ルールの具体的な遵守方法に係る検討というのがあったように思っております。昨年、報道の中で自動運転タクシーの導入に向けて警察庁が開発メーカーと共同でAIの学習用に道交法の解釈を整理していくという報道もございました。ちょっと関連するものなのかなとここは推測で思っているところもございますが、具体的にどういう対応をされているのかというところを御教示いただければと思いました。

以上3点です。

○林座長

警察庁、音がところどころ飛んだかもしれないのですけれども、三点御質問がございました。御回答いただけますでしょうか。

○警察庁（阿部長官官房審議官）

ありがとうございます。

一つ目は、遠隔監視の際の映像・音声について、常時接続は必須かというお尋ねだったかなと理解しましたけれども、そういうことですか。

○落合委員

はい。

○警察庁（阿部長官官房審議官）

分かりました。先ほどこの場でお答えということではないともおっしゃいましたけれども、どこまでの通信の品質を求めるかということにつきましては個別具体的に判断する場合もあろうかと思しますので、正に御相談いただければ特定自動運行の形態に応じて判断する場合があるかと思しますので、個別具体的に判断していきたいし、そういう形でこの枠組みも使うなりして御相談いただければ、我々としての見解をお示しできるかと思ひます、ということによろしいですか。

○落合委員

分かりました。この辺りも個別具体というところもあると思うのですけれども、また相談事例が見えてきたりした時などに、どういう形で解釈されるのかとか、どういうところにポイントがあるのかというのは、できる範囲で示していただいた方が、開発する方も作ってみてから言われてしまうというのだとなかなか対応がどうしてもシ

システムとしては厳しいと思いますので、そこはできる限り予見可能性を持った形で個別対応もされていきながら解釈の一般化というか、着眼点の一般化もしていただけると良いなと思っております。

○警察庁（阿部長官官房審議官）

そういう御意見を踏まえまして対応を考えていきたいと思えます。

それから二番目、ここは聞き取りづらかったのですが、道交法のアナログな部分を自動運転³にどのようにフィットさせていくかということかと思えます。これは今日の説明でも何回も繰り返し説明したのですけれども、よろしいですか。

○落合委員

お願いいたします。

○警察庁（阿部長官官房審議官）

自動運転に対する基本的な考え方として、自動運転車を含む全ての交通参加者に対して交通ルールというのは共通に適用されるものだというのが国内外での合意された基本的な考え方だと思えますので、道交法というものは自動運転であっても他の交通参加者に対しても同等に適用されるものと、そこに差異は無いということだろうと思えます。

したがって、今、アナログとおっしゃいましたけれども、そういったところも含めて自動運転車にも対応していただく必要があるというのが基本的な考え方だろうと思えますが、ただ一方で、道交法に自動運転の開発によって分かりづらい部分があるということだと思えますので、そこについては我々が今回お示したような意見交換の枠組みを設けまして、個別具体事例に応じて警察庁の道交法についての考え方をお示しするというシステムを用意しておりますので、その中でできるだけ具体的な解決を図れるような対応をしていきたいと考えている、その辺が今の道交法の体系での1つのやり方かなと考えているところでございますが、そんな感じでよろしいですか。

○落合委員

ありがとうございます。

お答えいただいている内容自体はお伺いしたかったところと合致はしておりますが、人間自体が例えば機械に対してこのようにしろと言った時に、信号機の色が点滅して何秒になってからということ仮に考えていったとすると、人間の場合だと実際は少しぶれがあったり、速度なども何キロといっても必ずしも全部それで1キロでもオーバーすると取り締まっているかというところでもないとか、若干そこは前後したりするところもあるって、ただ、全体として大きく逸脱はしないようにということでそこはいろいろな交通整理なども含めてやられているかと思えますので、その中で合理的な範囲でというか、あまり人間が行っているものから逸脱するようなこと、人間も若干広く

³ 「自動運行」と発言していたが、正しくは「自動運転」であるため修正。

行っているようなことがあるので、そこと合わせていただけると良いなというところでした。

○林座長

すみません、落合先生のところの通信環境があまり良くないみたいで。

○落合委員

今日、事務所に来てしまったので、すみません。

○林座長

では、警察庁様から三つ目の質問への回答を短く頂いて、次に移りたいと思います。

○警察庁（阿部長官官房審議官）

三つ目は、かつての報道か何かで出ていた内容をおっしゃったことでしょうか。

○落合委員

そうです。あと、先のワーキングで議論したことです。

○警察庁（阿部長官官房審議官）

その辺が今回お示ししました意見交換の枠組みという形で、我々としては一つの方向性と言いますか、お答えを示したものかなと思っておりまして、こういう意見交換枠組みというものを設けて関係事業者と、そこでの情報を共有することによって指摘された課題について解決を図っていくという方向性が我々の今の取組かなと思ってはいますけれども、それとは違いますか。

○林座長

よろしいですかね。ありがとうございます。

それでは、お時間の関係もありますので、続きまして、道路交通法の解釈に係る課題以外の内容で御発言・御質問を希望される方は挙手をお願いいたします。

○神田参事官

事務局でございます。

原専門委員が手を挙げていただいております。

○林座長

では、原専門委員、お願いいたします。

○原専門委員

原でございます。

質問が二つありまして、一つ目はデジタル庁さんか国土交通省さんのどちらかに答えいただければと、二つ目は国土交通省さん向けです。

一つ目ですけれども、資料1-1の1ページにドーンと2030年までにという目標を出されていたのですけれども、今、2026年で今後の4年間、この道程というか、1万台導入するまでに、いつまでにどのぐらいの台数を生産するかということで、もし何かアイデアがあれば教えていただきたいと思います。

二つ目ですけれども、これは国土交通省さん宛てですけれども、資料1－5の5ページです。さっき出ていましたけれども、この優良L2++認定制度の認定基準はどんなものを想定されておられるのか。

それから、AIベースの自動運転の推進は見据えるわけですが、この認定のスピードというか、これもいつ頃までにどのぐらいの台数の認定というのを想定されて、その辺の制度設計というのはどのように進めておられるのか、この辺を教えてくださいれば幸甚でございます。

○林座長

ありがとうございます。

では、国土交通省様、2点両方お答えいただければ幸いです。よろしくお願いします。

○国土交通省（小磯課長）

国土交通省です。

今、原委員から二つ御質問頂いた件につきまして御説明いたします。

まず一つ目が、2030年度までの自動運転サービス車両を国内に1万台導入というところの道程というところなのですけれども、正に今、それも含めまして自動運転社会実現本部で検討しているところです。ですので、刻みでここまでというのは無いのですけれども、こういったしっかりした1万台導入に向けて、というのを示すことによって、これだけの台数を導入していくということによって普及を促進していくということで掲げている目標と理解しておりますので、これからしっかりとそこまでの道筋も含めて考えていきたいと考えております。

二つ目のL2++の認定制度ですが、こちらにつきましても正に先ほど御説明させていただいたような目的、意義を踏まえて制度を導入していこうという方向で我々の方で検討しているところでございます。具体的な台数の達成目標みたいなものは現時点でこちらについて示しているものはございませんけれども、当然台数が普及していった方が一般の方にも認知していただけたと思いますし、実際に公共交通でも使いやすくなっていくというのも当然あると思いますので、そういった普及がより進む方向にということも踏まえながら、ただ、やはり安心して使っていただくというところもしっかり押さえながら制度設計というのを考えていくようにしたいと思っております。

○林座長

ありがとうございます。

デジタル庁様、スケジュールの点で何か補足はございますか。

○デジタル庁（岡田審議官）

今、国交省さんからお話しいただいたとおり、1万台に向けて刻みで何台というのは今のところございませんけれども、デジタル庁としては、この官民ロードマップもそうなのですけれども、今、モビリティワーキング・グループというのを開催しております、この中でモビリティロードマップというのを2024年から毎年作ってございます。

今、2026年版の検討中でございますので、こういったロードマップをしっかりと着実に実行していくことによりまして、この1万台の目標の実現に我々も貢献していきたいと考えています。

以上です。

○林座長

ありがとうございます。

この関連でしょうかね、落合先生、お願いします。

○落合委員

ありがとうございます。

今の点と関連してお伺いしたい点がございまして、デジタル庁、国土交通省のどちらかなのか両方なのかというところではございますが、資料1-1のページ1の中に今後の2030年代におけるグローバルでの自動運転車の販売台数のシェアの約25%を確保ということがあります。一方で、日本の中では8,300万台くらいの自動車があるという直近の統計になっているかなと思っております。そうしますと、世界的にも例えば25%を取っていこうとした時に国内の中でも当然自動運転車の代替というのが進んでいくのだろーと思っておりますけれども、今の約8,300万台のうちどのくらいの台数がいつ頃までに自動運転車に替わっていくようなイメージなのかというところの現時点での想定を教えてくださいなと思いました。

○林座長

では、デジタル庁様、国交省様の順でお伺いしようかと思います。お願いします。

○デジタル庁（岡田審議官）

ありがとうございます。

現時点で具体的に今ある全ての自動車のうちどれくらいが自動運転車両に替わるかという推計があるわけではございません。正に自動運転の実用化、実装というのが世界的にもこれからという状況であるかと思っておりますけれども、今後、どの程度広がっていくかというところは見ながら進めていきたいと思っておりますけれども、今の日本のメーカーでの自動車全般でのシェアと同等となる25%程度というのは自動運転の中でも実現はしていきたいというのを一つの目標として、数的に何台ということでは現時点ではありませんけれども、そこを目標にしていこうというのが今回の官民投資ロードマップでの目標となっております。

○林座長

ありがとうございます。

国土交通省様、何か補足いただけることはございますか。

○国土交通省（小磯課長）

私どもからは特にございません。

○林座長

ありがとうございます。

○落合委員

若干だけよろしいでしょうか。デジタル庁様、そうすると、2030 年代に日本国内でも 25%くらいはというお考えなのでしょうか。そこあまり決まっていないというところでしょうか。

○デジタル庁（岡田審議官）

そうですね。グローバルでの 25%ということですので、今の全体の自動車においても日本国内ではシェアがもっと高いということになるかと思いますが、全体トータルで考えた時に今と同等の 25%ということを実現したいなということでもありますので、どの国でどの程度というところを切って今、目標を立てているわけではないという状況です。

○落合委員

状況は分かりました。

今後、しっかりそこはロードマップを作っていていただいた方が良いかなと思った一方で、自動運転だけで 2030 年代に移動の足不足が解消するのは難しいのかなとも印象としては思いました。

○林座長

ありがとうございます。自動運転の社会実装のスピード感について今、いろいろ質疑させていただいたかと思います。

それでは、佐藤先生、質問をお願いいたします。

○佐藤委員

御説明ありがとうございました。

私も国交省さんの 5 ページ、L 2 ++ の認定制度についてなのですが、まずは国交省さんに質問なのですが、私が聞き漏らしていたら申し訳ないのですが、この L 2 ++ の認定制度というのは、認定するための基準としてこれぐらいできていたら認定されますよというガイドラインなり基準がもしあったら教えていただきたいというのと、それから事業者の Turing さんに質問になりますけれども、この種の認定制度というのは、かつてのエコカーでもそうだったような気がするのですが、自動運転に対する社会的な認知を高めるのと、社会的に受容性を向上させる、本当に認定されているのだから安心・安全なのだよねという御理解を社会的に得るという観点からも重要だと思うのですが、そういった形でこの種の認定制度がこれからの研究開発についての予見可能性を高めるという観点から、これから開発していく上において非常に助けになるものと理解して良いのか、あるいはこの認定制度だけでは難しいと考えるべきなのかということについて何か所見があれば教えていただきたいというのと、あるいはこういうものは認定なので、どんな認定もそうなのですが、手続が非常に煩雑であったりよく分からなかったりということもあり得るかもしれませんが、もし

この認定制度を受けるという時にこういうところに懸念があるということがあれば教えていただきたいということです。

それに関連して、時間も限られているので国交省さんに続けての質問になりますけれども、こういう認定制度を設けるということは非常に大事だと思いますけれども、手続が煩雑であったり、どうやったら認定を受けられるかどうかの予見可能性が乏しいとなると、なかなか認定が進まないというだけではなくて自動運転に対する社会的な認知度や受容性も高まらないと思うのですけれども、こういったところについて事務の手続の煩雑性を避けるという点で、もちろん安全性を重視するのは当然として、安全性を前提にはありますけれども、こういう認定を広めていくに当たってどういう取組をこれからやろうとされているのかということについて、何かあれば教えていただきたいと思います。

○林座長

ありがとうございます。

Turing 様に 2 点、国交省様に 2 点、それぞれ御質問いただきましたので、まず Turing 様から御回答をお願いいたします。

○Turing 株式会社（徳地執行役員）

ありがとうございます。

難しいのですが、ある方が良いというのは間違いないのですが、実際どれぐらいこれが認知度を高めるかというのは、今後どういう制度になっていくかというのが 1 個のキーかなと思っておりまして、ただ、今この場でも L 2 ++ というワードが出てきたり、エンドツーエンドという話が出てきたり、あとはニュースでエンドツーエンドのこういったものの認定をされましたみたいなニュースが出たりするということは、広く認知を広げていくという観点から言うとかかなりプラスなのではないかなと思っています。

二点目の手続のところなのですが、こちらもそもそもの目的が認知度や受容性の向上なので、基本的には E V というのは、ほとんど E V と認定されているではないですか。なので、ああいう形で基本的にエンドツーエンドの A I が搭載されているような仕組みであれば所定のプロセスを経て全て認定されるというものを期待しています。なので、これは安全性の観点などもあるので見るべきところはちゃんと見なくてはいけないと思うのですが、そこまで重くないような手続になっているととてもありがたいなと思っております。

○林座長

ありがとうございます。

では、国交省様、御回答をお願いいたします。

○国土交通省（小磯課長）

国土交通省から回答させていただきます。

2点御質問いただいた件の一点目、L2++の認定制度のガイドライン、基準といったものがどういうものになるのかというところですが、正にそこも含めて検討していこうというところでございます。

それに加えて、先ほど手続、予見可能性というお話もございましたし、Turingさんからどちらかというと当然安全性というのは御理解いただいた上で、手続はできればそんなに大変でない方がよいというのはもちろんあるかと思います。我々の方で手続はこれから決めていくので、それが煩雑になる前提で何の取組をといるところは逆にありませんで、事業者の皆さんの御意見をしっかり伺った上で、今の技術も踏まえながら、そういった御懸念が無いように手続も含めまして考えていくようにしたいと思っております。

○林座長

ありがとうございます。

佐藤先生、更問はございますか。

○佐藤委員

御説明ありがとうございました。分かりました。

一点だけ、私は税制が専門なので素朴な疑問なのですが、エコカーを普及させる時にエコカー減税やエコカー補助金というのをやったではないですか。こういうものを今後、例えば国交省さんとして車体課税に対して自動運転に対して何らかの優遇措置を求めていくということは検討されているのですか。まだそこまでは俎上に上がっていないと思って良いですか。税制の関係の話なのですからけれども。

○林座長

国交省様、いかがですか。

○国土交通省（小磯課長）

今の御質問いただいた件ですが、そういった御意見や御質問というのも確かによく頂きます。そういったものの必要性も含めて正に検討を進めているところと御理解いただければと思います。

○佐藤委員

ありがとうございました。

○林座長

それでは、落合委員、お願いいたします。

○落合委員

ありがとうございます。

そうしましたら、私も国交省様にさっきのL2++の認定制度の関係で御質問させていただければと思いました。最終的に自動運転による社会課題の解決というのを考えていった時に、L2++と言われているところがレベル4、それ以上に向かっていかないといけないということだと思っております。そういった中ではL2++というのはある

種過渡的な取組であろうと思っておりますけれども、どういう形でL4につなげていくとお考えになられているのか。また、レベル4になっていくというのが本格的にどのくらいのタイミングで移行していくとお考えになられているか、この辺りをお伺いできればと思いました。

○林座長

ありがとうございます。

では、国交省様、御回答をお願いいたします。

○国土交通省（小磯課長）

国土交通省から今御質問いただいた件についてなのですが、L4に向かっていくというのは確におっしゃるとおりと思っています。それがL2++がどのように役に立つのかというところですが、2点あると思っております。一般的に自動運転の技術というものについての社会的な御理解、受容性を高めていくという点が一つと、もう一つはL2++とL4は同じではありませんけれども、例えば要素技術であったり要素的な装置、部品といったものについては共通する部分がありますので、そういったもののスケールメリットと言いますか、技術的な進展というのが進んでいくことによってL4につながっていくと良いのではないかなと思っております。

逆になかなかL4がいつなのかというのを言える人はいないのではないかなと思っておりますけれども、いろいろな社会的課題への対応ということも考えると、当然それはできるだけ早く進んでいくに越したことはないと思っておりますので、L4というところも視野に入れながら、こういったL2++の制度というのにも検討を進めていきたいと思っております。

以上です。

○林座長

落合先生、よろしいでしょうか。

○落合委員

簡単に。ありがとうございます。そうすると、L2++とL4のつながりもあるというところではありますが、認定の条件だったり内容というのもさっきお話しいただいた中ではL2++とL4で両方に使えるような部品だったりの開発が進んでいくとスケールメリットもあるのではないかということではあったと思うので、L4になった時になるべく滑らかに移行していけるように、そういう認定制度にしていこうというお考えはあるということになるのでしょうか。

○林座長

国土交通省様、お願いします。

○国土交通省（小磯課長）

もちろん滑らかに移行できるようにというのも非常に望ましい姿だとは思いますが、一方で、どうしてもそこをぎりぎり言った時にこのL2++だけれども駄目なのかという

と、そこがネックになってもいけないかもしれないというところもありまして、当然視野に入れながら、そこはバランスを考えて現状の技術の進展度合いというのも踏まえてよくお話を伺いながら考えていきたいと思っております。

○林座長

ありがとうございました。

ほかに議題 1 について御質問のある方はいらっしゃいますか。よろしいでしょうか。

それでは、議論は尽きませんが、議題 1 はここまでとさせていただきます。

本日は自動運転の推進に向けた規制などの運用の円滑化について御議論いただきました。自動運転についてはルールベースに加え A I ベース、特にエンドツーエンドの A I における開発を進めていくことが求められております。その中で事業者様からのお話として、特にルールベースを含む L 4 の自動運転の開発に当たっては道路交通法の解釈に関し引き続き整理が必要であること、また、今後新設される優良 L 2 ++ 車の認定制度については事業者の予見可能性の確保に資する制度であるため、事業者に過度な負担が掛からないような制度としていただきたいことなどのお話がありました。

その上で、委員の皆様の御意見として、まず道路交通法の解釈に係る課題については、警察庁様に対し、レベル 4 の自動運転の開発を推進する観点から、交通ルールの解釈の明確化に関する窓口の周知や警察庁様が把握されている事例の共有を事業者間、また、各警察署において進めることが重要であるとの御意見や、さらに優良 L 2 ++ 車の認定制度については、国土交通省様に対し、A I ベースの自動運転に関し事業者の予見性を高める観点で優良 L 2 ++ 車の認定制度は有効であり、制度設計に当たっては安全面は確保した上で複数の事業者に対し手続面も含めてお話を聴くなどした上で、事業者に過度な負担が掛からない形で申請ができるような制度とすべきではないかなどの御意見を頂いたと思います。

このような本日の議論を踏まえまして、警察庁様、国土交通省様におかれましては、先ほど申し上げました委員の皆様からの意見について御検討をお願いしたいと思えます。

また、本日のお話を伺っても、ルールベースのレベル 4 の普及がいつになるのか、また、レベル 2 から始まる A I ベースのレベル 4 への本格的な移行は早くても 2030 年代以降になると見込まれますことから、当ワーキング・グループにおいては移動の不足の解消に向けて、目下のところ深刻な問題となっております全国の移動の不足の解消に向けて自動運転以外の方策についても引き続き検討を進めていただくことが必要かと思えます。事務局におかれましては、その方向で今後の議論の設定を検討するようお願いいたします。

本日御出席いただきました皆様、ありがとうございました。関係者様におかれましては、こちらで御退出をお願いいたします。

(議題 1 関係者退室)

○神田参事官

事務局でございます。

今、皆様方に退室いただきました。進行を引き続きよろしくお願いいたします。

○林座長

それでは、ここからは議題2、移動の足不足の改善状況についての検証及び利用者目線での検証結果の評価について議論したいと思います。

内閣府において移動の足の実態について調査を実施しておりますので、事務局から調査結果の概要について5分ほど御説明をお願いします。

○神田参事官

事務局でございます。

それでは、まず資料2-1から順次概要を御説明したいと思います。

まず、1ページでございます。昨年9月に実施した調査と同様の調査を今回も生活者、旅行者を対象にこちらに記載されている概要で、今回は今年2月に実施した結果をこの後簡単にかいつまんで御報告差し上げます。

少し飛んでいただきまして、5ページでございます。1図のところ、少し小さくなっておりますけれども、下の注2にございますように、移動の足に困った経験、具体的にはタクシーがなかなか捕まらずに困るとか、各種公共交通の減便で困ったなどといった経験が調査時点までの3か月にあったかということでお答えいただいた方の割合、それぞれ時系列の折れ線グラフ、そして右上の表という形で示させていただいております。自治体の人口規模別に統計を取らせていただいておりますけれども、その規模別の差異というのは見られず、16%~18%程度ということかと考えてございます。

また、比較で見ると、値としては23区、大規模、中規模という人口規模のところでは減ってはございますけれども、小規模のところで見ると少し増えているという形になってございます。

次に、6ページの3図でございます。こちらは今の移動の足に困った経験の頻度別の割合でございます。赤い系統の色で示しているのが、困った経験が過去3か月に3回以上というところでございます。東京23区は少し値が高くなっておりますけれども、それ以降の大規模、中規模、小規模の団体・自治体で右に向かって見ていただきますと、徐々に右に向かって高くなっているという傾向になってございます。

次に、9ページまで進んでいただければと思います。上の1図の①でございます。3か月前と比べて先ほどの足不足の状況が変化しているかというところでございますけれども、それぞれの人口規模にかかわらず緑色で示されている変化無しという回答が8割程度ということになってございます。下の②にあるように時系列で見てもさほど変わらないということになってございます。

次に、右側の③のところでございます。3号と書かせていただいておりますけれども、いわゆる日本版ライドシェア、自家用車活用事業の導入がされている地域の有無で違い

があるかというものを中規模の自治体、小規模の自治体で示しておりますけれども、その実施の有無の差というものはほぼ見られない状況になってございます。

これ以降は時間の関係もございますので割愛させていただきますけれども、10 ページに移動の足が改善した場合の潜在需要に関する御回答や、11 ページ以降はタクシー利用に関しても聞いてございます。その辺りはまた後ほど御参照いただければと思います。

今のが生活者に関するお尋ねのところで、今、自由記載欄もこのように頂いているところでございます。

この先が、今度は旅行者の皆様聞いたところでございます。18 ページから具体的にございます。ニーズのところでございますけれども、旅行先で下の注にあるような移動について困った経験が直近 3 か月であるかということの問に関する内容でございます。全体については下の 2 図の右上のところに点線で囲っておりますように、全体は今回 30%ということになってございまして、前回の 28%よりは少し上がった値になってございます。

また、左側のグラフについては左から旅行先が大都市圏かどうか、そして旅行者の方の御年齢別、そしてその旅行先での移動手段が自動車かそれ以外かという切り口で時系列も含めて示させていただいております。

少し飛びまして、22 ページでございます。1 図のところでございますけれども、調査時点までの 3 か月でタクシー手配に困った方についての数字を掲載させていただいております、赤いところでございますけれども、7 割強の 73%程度ということになってございまして、前回調査は 70.9%ということで、こういった少し上昇するような数字になってございます。

以降のページについては手配に困った場面での話でございまして、こちらは場所とか、あとは天候、時間帯などが記載されてございます。

今、出ているところについては、それによって旅行先から外したところがあるのかというのが上のところ、そして下の 3 図のところでは新たなサービスで移動しやすさが改善すると思うかということについてお尋ねした内容を記載させていただいております。

こちらは自由記載欄でございまして、なかなかタクシーがつかまらないといった声を引き続き掲載させていただいております。これが 2-1 でございます。

次が、資料 2-2 に移らせていただければと思います。こちらは令和 8 年 4 月時点でサンプル的にホテル・旅館などの宿泊施設と飲食店を対象にして地方ごとに各 1 施設を対象に移動実態、タクシーの手配などの状況に関して調査をさせていただいたものでございます。前回のワーキング・グループでお示した令和 7 年 10 月時点での調査の結果をこちらでは比較させていただいております。こちらの今回の 4 月の調査というものについては後ほど御説明する令和 8 年 3 月末時点での評価としては対象外になるという整理でお聞きいただければと思います。

まず、上の箱に概要を書かせていただいておりますけれども、ホテル・旅館の9施設において、前回と今回の双方の時点でタクシー手配に困難があるという回答があったという状況になってございますけれども、また、1施設については今回の調査で困難がない旨の回答というところに変更になってございます。

また、飲食店については5施設において前回、今回とタクシー手配に困難があるという回答であるのに対して、3施設では今回の4月時点での回答としては困難がない旨の回答へと変更してございます。

2ページ以降は各施設からの回答を載せさせていただいております。今、映されている2ページでございますと、少し御紹介させていただくと、東北地方の4月時点の右側のところでございますけれども、下から三つ目、地元のタクシーがなかなか営業時間が短いなどの声を記載させていただいております。

それ以降、順次同様の各個別の施設からの回答を掲載しております。例えば5ページでは中国地方、四国地方からはかなり詳細にいろいろ御回答を頂いております、真ん中より少し上のところでございますけれども、タクシーがなかなか手配できずに観光地に行くのを諦めたであるとか、手配に宿泊施設の人手が取られるというところで御意見を頂いているところでございます。

今、御紹介した主に宿泊施設の方でこういった充実した記載が多く寄せられてございます。それ以外に飲食店でもいくつか頂いておりますが、こういった状況になってございます。

今、一部改善というか、困難なしと回答があったというお話も差し上げましたけれども、前回の10月時点の調査というのは8、9、10の3か月であるのに対して、今回は4月時点ではそこまでの2、3、4月ということで若干季節が異なるというところも考える必要があるかなと思っております。

また、今回の資料には掲載させていただいておりますけれども、別途ホテル・旅館、飲食店についてこれ以外にも調査をさせていただいておりますので、それについてはまた別途お示しをした上で、次回の評価に含めて御検討いただければと考えてございます。

以上が調査の結果概要でございまして、特に今の2-1のところを踏まえて2-3で今回の内閣府での調査に関して簡単に構成をまとめさせていただいております。2-1の方について、その評価、構成案でございましてけれども、前回と同様、1として調査の概要。今、スクロールされておりますけれども、2ページからは先ほど御説明した調査の概要をかいつままで掲載させていただいております。今、順次スクロールされておりますけれども、最後の5ページの3として、この3月末時点での評価というのはこの後いただきます御議論を踏まえて掲載する形でこういった資料を用意させていただいております。

長くなりましたが、以上でございます。

○林座長

御説明ありがとうございました。

それでは、これより議題2、移動の足不足の改善状況についての検証及び利用者目線での検証結果の評価について、質疑応答・議論に移りたいと思います。御発言を希望される方は挙手をお願いいたします。

それでは、佐藤委員、お願いいたします。

○佐藤委員

御丁寧な御説明をありがとうございました。

忘れる前にですが、移動については季節性があるので、これからアンケートをかなりやってみますので、今後は前回というよりは前々回というか、前年同月比と比較してみるとというのはこれからやっても良いのかなと思います。何らかの季節調整を入れた方が、確かに最後に飲食店の話も含めてそうなのですから、必要かなというのがただの所感です。

ただ、とはいってもなのですが、頂いた資料2-1の5ページ、それから18ページ、つまり生活者、旅行者、いずれにしても移動の足に困った経験というのはいずれも微増だったり微減だったりしますけれども、それは前年同月比として見ても微増だったり微減だったりしているので、いわゆる日本版ライドシェアで問題が解決しているというか、全体的に問題が解消しているという兆候は全く見られないということになりますので、これは何らかの枠組みを今後変えていくか、あるいはいわゆる今の改革方向を加速させていくかという形か、いずれにせよテンポを変えるかスコープを変えるかをしていかないとなかなかこれは高止まりで、段階調査しても結果的にあまり変わらないのではないということになりますので、少し取組の抜本的な見直しを考える時期になってきたのかなというのが意見です。

それから気になったのは、今見せていただいている5ページで、特に現役世代と言うべきか、若い人たちの困った経験が多いというのは当たり前なのですね。学生さんであったり、もちろん実際に働いている人たちだったりするのですが、彼らの時間コストというのは高いですね。そういう意味において機会損失は結構少なくないと思った方が良いでしょう。これは高齢者の方々も含めて均して平均を出していますけれども、時間コストは年代によって違いますので、その辺りも留意すると経済コストは決して安くはないということも認識しておいた方が良いでしょうかなと思いました。

以上です。

○林座長

ありがとうございます。

では、堀委員、お願いします。

○堀委員

御説明ありがとうございます。今回の調査を拝見すると、評価が難しいところはありませんけれども、6ページや9ページなどを見ると引き続き足不足の方が⁴たくさんいらっしゃるというのは事実として読み取れるのかなと思いました。例えば生活者に関して10ページの一つ目の図を拝見しますと、足不足が改善した場合、これまで以上にやってみたいことがあるという回答が過去3回とも7割半ばから後半の数値となっていることですので、足不足の改善は地域経済にも良い影響を与えるのではないかと考えられます。

本格的な稼働が2030年代以降になるということであるとすると、少なくともここ5年、10年のことを考えれば、地方部においては特に地域経済活性化の観点からも自動運転と併せてライドシェアについても引き続き議論を行っていく必要があるのではないかと考えております。これにつきましては事業者が新規参入できるような環境を整備するということが必須だと思っておりますので、この点、コメントを申し上げたいと思います。

以上です。

○林座長

ありがとうございました。

では、芦澤委員、お願いいたします。

○芦澤委員

ありがとうございます。

今、御報告いただいた資料を拝見しまして、この1年、移動の足不足の改善状況について定期的に調査を行ったということですが、これまでと比較して改善したところがあったり悪化したところがあったりということで具体的な変化を示しているかどうかというのは不明というのは私も同じような感触を持っております。そもそも日本版ライドシェア、自家用車活用事業の稼働実績がタクシーの稼働実績と比較してごく僅かですので、個別の地域において自家用車活用事業のおかげで移動の足不足が解消したということも一部あるとは思いますが、全体で見ると大きな変化が無い可能性が高いということだと思います。

私からは要望というか、3点ございまして、国土交通省様において、依然として移動の足不足が存在している以上、解消に向けて今後も迅速に取組を進めていただく必要があると思うところが一点目。

それから二点目ですけれども、内閣府さんにおいては今後も引き続き利用者目線での調査を続けていただきたいということになります。

三点目は、いずれにおいても供給者目線のデータではなくて利用者目線のデータに基づいて移動の足不足の改善状況を議論するということが重要だと考えますので、この点、

⁴ 一時的に通信が乱れたため追記。

なかなか議論の流れで難しくなるところがあるとは思いますが、繰り返しますが、利用者目線でのデータということで議論は続けていていただきたいということを申し上げます。

私からは以上です。

○林座長

ありがとうございました。

他にございますでしょうか。よろしいでしょうか。事務局、手を挙げていらっしゃる方はいらっしゃらないですね。

○神田参事官

大丈夫でございます。どなたも挙げていらっしゃいません。

○林座長

ありがとうございます。それでは、議題2はここまでとさせていただきます。

最後に座長として本件について見解を述べさせていただきたいと思います。この移動の足の状況についての検証・評価は令和6年12月末から始まり、最初の評価時点から1年以上が経過しております。その間、国土交通省様においては様々な取組をされておまして、その御尽力自体には敬意を表したいと思います。

一方で、内閣府の調査では移動の足の状況について、本日も御報告がありましたが、生活者や旅行者といった各立場から見ても実質的に横ばいの状況であることは否定できません。現状の各種施策では状況を大きく好転させる効果が十分であるとは言えないことは明らかであると思います。したがって、これまで以上にスピード感を持って取組を進める必要があると考えているところでございます。本日御発言いただいた委員の皆様の御意見も大きく同様の方向性だったかと存じます。

評価案に関しては、頂いた御意見なども踏まえ、必要な作業を行った上で近日中に公表したいと思います。内容等の取扱いについては、座長である私に御一任を頂ければと思いますので、委員の皆様には御了承のほど、よろしくお願いいたします。

本日の議題は以上でございます。

最後に、本日御出席いただいた委員の皆様から何か補足等があれば、御発言をお願いいたします。よろしいでしょうか。ありがとうございました。

それでは、以上で本日のワーキング・グループを終了いたします。本日御参加いただいた皆様、誠にありがとうございました。

速記はここで止めてください。

(以 上)