

第16回 投資等ワーキング・グループ 議事概要

1. 日時：令和2年4月21日（火）9:00～11:35

2. 場所：4号館4階 第4特別会議室

3. 出席者：

（委員）小林喜光（議長）、高橋進（座長）、武井一浩（座長代理）、岩下直行、大槻奈那、佐久間総一郎、竹内純子、谷口綾子、夏野剛、南雲岳彦

（専門委員）石岡克俊、鶴瀬恵子、落合孝文、増島雅和、村上文洋、井上岳一

（政府）大塚副大臣

（事務局）小室参事官、井上規制改革推進室長、彦谷規制改革推進室次長、林規制改革推進室次長、小見山参事官、小室参事官

（ヒアリング）

<放送を巡る規制改革（フォローアップ）>

総務省 大臣官房審議官 吉田博史

総務省 情報流通行政局放送政策課長 豊嶋基暢

総務省 情報流通行政局情報通信作品振興課長 三島由佳

<自動運転時代を見据えた規制の改革>

警察庁 長官官房参事官（高度道路交通政策担当） 高水紀美彦

警察庁 交通局運転免許課高齢運転者等支援室長 佐藤昭一

国土交通省 自動車局技術・環境政策課自動運転戦略官 平澤崇裕

4. 議題

（開会）

（1）放送を巡る規制改革（フォローアップ）

（2）自動運転時代を見据えた規制の改革

（3）規制改革ホットライン処理方針について

（閉会）

5. 議事概要

○小見山参事官 それでは「規制改革推進会議 投資等ワーキング・グループ」を開催したいと思います。委員の皆様方におかれましては、御出席いただき、誠にありがとうございます。

本日もオンライン会議となります。お手元に資料を御用意の上、御参加をお願いいたします。

本日は、大塚副大臣が遅れて御出席ということでございます。

本ワーキング・グループの構成員は、竹内委員と夏野委員にはまだ出席いただいておりますが、それに加え、小林議長、谷口委員、南雲委員にも御出席いただいております。

それでは、これからの進行は高橋座長にお願いしたいと思います。座長、よろしく願いいたします。

○高橋座長 皆さん、おはようございます。

本日の議題は、議題1「放送を巡る規制改革（フォローアップ）」、議題2「自動運転時代を見据えた規制の改革」、議題3が「規制改革ホットラインの処理方針について」です。

では、議題1「放送を巡る規制改革（フォローアップ）」を行いたいと思います。

放送を巡る規制改革のフォローアップとして、数回にわたり当ワーキング・グループにおいて議論をしてみましたが、これまでの議論に対する見解及び規制改革実施計画のうち、ローカル局の経営基盤の在り方についての検討状況を総務省から聴取したいと思います。

それでは、総務省から御説明をお願いいたします。よろしく願いします。

○総務省（吉田審議官） 事務局から、今回説明すべき事項を幾つかいただいておりますので、それに沿って御説明させていただきます。

まず、1ページ、①第8回の投資等ワーキング・グループにおける議論についてということで、ブロードバンドのユニバーサルサービス化後の放送のユニバーサルサービスの在り方についてです。

放送というのは、国民が放送の受信を確保できるようにすることが重要な政策でございます。したがって、ユニバーサルサービスという概念が放送法の中にも入っております。

ただ、その手段が有線か無線かというのは、本来は重要な問題ではありません。実際にケーブルテレビやひかりテレビなどは、全て地上波の放送を受信し、再放送しているところになります。したがって、有線放送に加入している方々は、で行っている地上波の放送を受信できるということになっております。それによって、災害時の放送の確保も実現しているということでもあります。

ただ、有線であるか無線であるかによって、技術的な要因も含め、サービスの提供形態が異なっていることに留意が必要と考えております。例えば、無線による放送は受信設備、つまりアンテナ、テレビ、屋内配線が必要になりますが、そういう受信設備により無料で視聴できるものでございます。

一方で、有線による放送は、加入料、工事費などの初期費用があり、一定の月額料金を支払う必要があるというのが一般的であります。そういう中でも、多くの方々がお金を払って有線による受信を選択していることは事実であります。いまだに多くの方々が無料による放送という受信形態を取っている方もいらっしゃるということも事実かと存じます。

また、ケーブルテレビでは、地上放送の再放送に加えて、衛星放送の再放送や地域の情報を送っています。ただ、これは技術的な要因などによりまして、普及状況はエリアにより異なっているということが事実でございます。

2点目は2ページ、②の第12回投資等ワーキング・グループについてです。

まずそのうちの1点目、NHKによるローカル局の配信基盤への協力でございます。円滑なネット配信のための基盤構築に向け、必要に応じてNHK及びローカル局が相互に協議し、両者が取り組んでいただくことは大事だと考えております。

なお、例えば、NHKとローカル局が配信基盤の共有を行うことは、放送法第20条第14項に、NHKによる民間の他の放送事業者との協力の努力義務ということが規定されており、これに該当すると考えております。

2点目、NHKプラスやTVerへの地域制御の導入について、NHKの現行のインターネット活用業務実施基準において、合理的に可能な範囲で地域制限を行う旨を定めています。これも放送法第20条第10項に照らしまして、問題がないものと考えています。また、TVerにおいて地域制限を導入するかどうかは、事業者の判断に委ねられていると考えております。

3点目、NHKアーカイブスのうち、ネット配信される基準の明確化及びネット配信促進に向けた目標を立てNHK予算に権利処理費用を盛り込むことについてということでございます。NHKの現行のインターネット活用業務実施基準において、NHKは既存放送番組について、公益上の意義がある場合等について、利用者に追加的な負担を求めずに配信すること、あるいは、NHKオンデマンドサービスを通じて、利用者から対価を得て配信することとしております。

こうした実施基準の下で、既放送番組などのうち、インターネットを通じてどれを配信するかについては、NHKにおいて判断されるべきと考えております。権利処理に必要な費用も含めて、NHKは予算を作成して、国会が承認するという仕組みになってございます。

3ページ、第12回投資等ワーキング・グループの続きでございます。

番組とEコマースの連動による広告の実施でございますが、ネット配信におけるターゲティング広告等については、放送法上の制度的な制約はございません。その一方で、放送事業者においては、視聴者の信頼確保と安心安全な視聴データの取扱いに十分配慮する必要があり、現在、協議会を設けて視聴データの安心安全な取扱い等について、放送事業者、有識者等で議論していると承知しております。

また、文化庁における同時配信等に係る著作権法の見直しに係る放送法見直しの見通しでございます。これは先日来、このワーキング・グループでも議論されておりますとおり、令和元年11月に総務省から文化庁に対して提出された取りまとめを受けて、文化審議会において議論が行われております。

総務省としては、文化審議会における著作権法の制度見直しの検討の結果を受け、必要があれば放送法の見直しについて検討することになると考えます。いずれにしても、総務省としては、NHKの同時配信の開始及び民放の取組の進展といった状況も踏まえ、必要に応じて、円滑な権利処理の実現に向け、協力してまいり所存でございます。

4ページ、ローカル局の経営基盤の在り方について、冒頭に座長からありましたとおり、規制改革実施計画の検討状況も含め、また、第10回ワーキング・グループにおける御指摘

も踏まえた事項でございます。

平成30年11月から、放送を巡る諸課題に関する検討会の下での放送事業の基盤強化に関する検討分科会におきまして、ローカル局の経営基盤の在り方について検討を行い、取りまとめ案を作成しております。現在、パブリックコメントを行っているところでございます。

総務省としては、日頃からローカル局はどのような課題を抱え、経営基盤強化に資するような具体的な要望がある場合については、既存の制度や施策の見直し、ニーズに即した新たな政策を通じた環境整備の検討を進めていくと考えておりまして、取りまとめにもその旨、提言されているところでございます。

御参考までに5ページ、6ページに現在の取りまとめ案の概要などを記載しております。

5ページ、まず、現状の分析・今後の見通しというものが第1章にございます。民放連調査のベストプラクティスを基にした経営ガバナンスの問題。

そして、3番のAMラジオ放送の在り方については、AMラジオ放送事業者の経営が厳しいことを背景にいたしまして、AMラジオ放送を停波し、FMラジオ放送に転換していくことを提言しております。

また、ローカル局の事業の拡大・多様化の推進ということで、インターネットやAIなどの活用の推進、海外展開の一層の推進、各社のベストプラクティスの共有、人材育成などの提言をいただいているところでございます。

6ページは、この検討分科会の概要でございます。パブリックコメントを5月13日まで行っております。構成員は多賀谷先生に分科会長をしていただき、このようなメンバーで御議論をいただいております。オブザーバーに民放連とローカル局の代表的な社を入れていただいているという状況でございます。

以上でございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

それでは、これから質疑応答に入りたいと思いますけれども、まず私から少し質問をさせていただきます。

私からは、最初のポイントであった放送のユニバーサルサービス提供義務の取扱いについて、ちょっと長くなるかもしれませんが、質問させていただければと思います。

まず質問の1点目が、経済合理性と今後の検討ということでございます。具体的に申し上げますと、今、総務省において、4K、8Kに向けた検討が進められていると承知しておりますけれども、具体的な方向性、スケジュールなども含めて、これはいつ提示されるのかということについてお聞きしたいと思います。

そもそもその辺の議論が進まないと、NHKあるいはローカル局の基盤強化の話、電波の有効利用の話といったものもなかなか前に進まないのではないかと思います。そして、4Kを考える場合に、地上波4Kについては新たに巨額の投資を要することから、放送波によって実現するのか、通信によって実現するのかについては、コスト比較に基づいて決められるべきではないかと思います。その際、通信インフラを有する企業等にも検討させてはどう

かとも思います。

そもそも4K、8Kのような次世代の放送を地上波で行う場合には、現在の放送体系では実現が難しいと思います。通信を利用した取組が必須ではないかと思います。このような指摘は総務省の検討会でも出ていると承知しております。そして、ブロードバンドのユニバーサルサービス化後は、放送のユニバーサルサービス提供努力義務については、ネット同時配信によって満たされるべきではないかと考えます。

以上、申し上げたような考え方について、総務省としての見解をお聞かせいただきたいというのが質問の第1点目でございます。

続いて質問の2点目でございますけれども、ユニバーサルサービスと国民負担ということでございます。放送のユニバーサルサービス提供義務について、総務省としては国民の声が上がっていないから見直す必要はないというスタンスであると伺っています。しかしながら、利用者から見れば、先ほどもお話があったように、同時配信も放送も変わりではなく、ブロードバンドのユニバーサルサービス化で新たに国民負担を課す一方、類似の放送波というユニバーサルサービスの負担がそのままよいということにはならないのではないかと思います。国民負担が生じる以上、国民からの意見、要望がないから見直す必要はないということにはならないのではないかと思います。

今後、ブロードバンドのユニバーサルサービス化の検討を進めるに当たっては、同時並行で放送のユニバーサルサービスの在り方について検証しなくてはいけないのではないかと思います。これについての総務省の見解をお伺いしたいというのが2点目でございます。

最後、3点目ですけれども、コストベネフィット分析の必要性ということでございます。同時配信ですと、30秒程度の遅延や通信集中化が発生するために、対外情報の提供などで放送の品質が確保できないとのことでありますけれども、しかし、このようなデメリットがあるからといって、放送波をそのまま維持する理由になるのか。

いずれにしても、ブロードバンドと並行して放送波を維持するには、それを説明するコストと得られるベネフィットを比較考量する必要があるのではないかと思います。ブロードバンドのユニバーサルサービス化については、総務省の別部局において研究会を立ち上げ、検討が進められていると承知しておりますけれども、放送のユニバーサルサービス提供義務の在り方も同時並行で検討すべきではないかと思いますが、これについての総務省の見解をお伺いしたい。

以上、3点が私からの質問でございます。よろしく願いいたします。

○総務省（吉田審議官） 総務省でございます。

ユニバーサルサービスについて御質問がございました。

まず、4Kにつきましては、現在、技術的に地上波で4Kを送れるかどうか、あるいは現行の放送から移行することが技術的に可能かどうかという実証を行っております。まず、ファクトとして、この検討には3年程度かかるということでございます。具体的に4Kの地上

波への導入等について、まだ政策的な判断は行っておりません。

放送体系で実現が難しいという御指摘がございまして、技術的にどこまでできるかどうかということはまさに検討しているところでございます。ただ、これは技術的な検証でございまして、おっしゃったようなコストベネフィットなどの議論とは別のことでございます。

その上で、4Kを地上波でやるのか通信でやるのかという御議論につきましては、現実にも今でもブロードバンドで4Kというのが行われていると承知しております。地上波の4Kというサービス概念がどういうものであるかということによりますけれども、もし、地上波の4Kに当たるであろうコンテンツを通信で提供したい、地上波の4Kに相当するようなサービスをコンテンツとして提供したいという事業者があるのであれば、現在でも提供はできるものだと考えております。

地上波を使って4Kを受信したいかどうか、あるいは提供したい人がいるかどうかというのは、通信で提供するのと別問題であって、どちらかがあればどちらかが要らないという話ではなくて、地上波で4Kをやるにしても、今のNHKの地上波のサービスとか民放のキー局あるいは各ローカル局がやっているようなサービスを4Kでやるかどうかというのは、またコンテンツの部分で別問題だと思うのですけれども、通信でやろうと思ったら今でもできると思うのです。

つまり、通信でやっていただければよくて、そういうことによって地上波の4Kのニーズがないということであれば、当然我々が幾らやろうとしても手を挙げる事業者がいなくなるわけですから、そこは当然通信でやっていくことになると思います。

ただ、それでも地上波でやりたいというニーズがあるかもしれません。それはまだ先のお話でよく分からないのだと思います。このまま残りの質問について一通りお答えするか、それとも今の段階でもし座長のクラリフィケーションがあるのであれば教えていただくのでも、どちらでもいいです。御指示に従います。一通り答えますか。

○高橋座長 それでは、2点目、3点目についてお願いできますか。

○総務省（吉田審議官） 分かりました。

2点目がユニバーサルサービスと国民負担。2点目と3点目は区別するのが難しいと思うのですけれども、同時配信だと幾つか問題があります。先ほど申し上げたように、まず、視聴者にとってお金がかかるということがあります。仮に同時配信であってもです。例えば、ブロードバンドの料金がかかります。コンテンツのサービスの料金をどうするかというのは、経営判断だと思います。現実には今は、NHKは地上波をやっているから、受信料を払っている人たちはそのまま同時配信を見られるということですし、民放も地上波の幾つかのコンテンツを、これまでも常時ではありませんけれども、同時配信をしているのですが、そこは基本的にお金を取っていません。それは既に地上波をやっているから、無料で提供しているのであって、新たにコンテンツをネットだけで流そうとしたら、当然それは料金がかかってくるのだと思います。当然ハード上の料金もかかります。

まら、冒頭の説明でも一言申し上げましたが、やはり災害時の情報確保というのが、例えば緊急地震速報も含めて非常に大事だと思っています。

もちろん、技術的にはどんどん進んでいますけれども、9年前の大震災のときも通信が輻輳してなかなか情報が得られない、あるいはメールが繋がらないということが現実がありました。熊本の災害のときも東北の災害のときもそうですけれども、最初の情報提供というのは、時間によって若干ずれてくるのですけれども、最初がラジオ、次がテレビというのが現実ではあります。そういう災害時の遅延や災害時の輻輳ということが通信には当然あると思います。

そういう問題は、災害放送をやらなくてもよいという政策判断は、今の時点では私どもにはとてもできませんので、やはり災害時に放送をどれだけ確保していくかということは非常に大事な放送の役割だと思っています。そういう意味では少なくとも現時点では、通信による情報提供というのは十分ではないと考えております。

なお、同時配信の場合、今、NHKが18時間行っていますけれども、その一定割合はいわゆる蓋かぶせという形で、権利処理ができずに配信できないという実態もあると承知しております。そういういろいろな要素があると思います。少なくとも現時点ではこういう点で十分ではないのではないかと考えております。

○高橋座長 先に、最後に御説明があった2点目と3点目のところから再度お伺いしますけれども、私が申し上げたかった趣旨は、今、地上波でユニバーサルサービス提供の義務がある。そのために、国民的に見ればコストがかかっているわけです。例えば、NHKであれば受信料であり、民放であれば電波利用料の設定、それから、政府も当然、難視聴地域解消のための補助事業とか、お金を使っているわけです。

そういう中で、今度はブロードバンドのユニバーサルサービス化ということになってきますと、また新たにそこでそれを普及させるために国民負担を課すということになってくるわけですし、放送のユニバーサルサービス提供義務ということについて、地上波でもサービスを義務化してコストをかけ、ブロードバンドのユニバーサルサービスでも新たにコストをかけて、両方で義務を課すというのはおかしいのではないかと。

やはり、地上波と通信の両方でユニバーサルサービス義務を達成すればいいという方向で議論すべきではないか。言い方を変えると、ブロードバンドのユニバーサルサービス化が進んでいくことを検討するのであれば、放送のユニバーサルサービスの在り方について検証しなくていけないのではないかとということを申し上げたかったのですけれども、いかがでしょうか。

○総務省（吉田審議官） 確かに両方ハードの側面なのですけれども、現在想定しているブロードバンドあるいは光ファイバーということであれば、先ほど申し上げたような災害時の問題ということは、やはり災害時にもきちんと通信という手段を用いて情報を送り届けるだけのブロードバンドについては、輻輳してしまうと、基本的にはベストエフォートないし、ある程度の帯域保証があったとしても難しいのだと私は理解しています。

○高橋座長 そこは災害に限った話ではなくて、災害のときも含めてブロードバンド、あるいはその組み合わせでユニバーサルサービスがきちんと提供できるようにするのがむしろ目標ではないのかと思います。もちろん、ブロードバンドだけで技術的にユニバーサルサービスが提供できるようになれば、それはそれで完結するので、それにこしたことはないと思いますけれども、災害時だけではなくて、全国あまねくブロードバンドでユニバーサルサービスが実現できるようにするというのが総務省としてのこれからの目標と伺っていますので、そうであれば放送のユニバーサル義務についても当然考え直しがあつてしかるべきだということをお願いしたいのです。

○総務省（吉田審議官） 例えば、ケーブルテレビで光ファイバーを行っているようなところは、そこでブロードバンドを提供し、放送サービスも提供するというを行っております。

ただ、ケーブルテレビが行っているのは、放送ですので、輻輳という概念がない一方向のものになります。今のブロードバンドの中には、例えばケーブルテレビが提供しているものもあります。そういう中では、広い意味でのケーブルテレビというサービスの中で放送と通信を両方提供しているものがあります。そういう意味でおっしゃったユニバーサルサービスという形で提供するという事は、我々としても当然想定しております。

ただ、一つあるのは、そういう場合でも先ほど申し上げたようにケーブルテレビの場合は、加入料が数万円単位でかかる場合もあります。それはもうケース・バイ・ケースです。月額料金もブロードバンドであれば数千円レベル、さらに放送分ということで、実際には民間のサービスですのでお金がかかっている面もあります。ただ、そういう中でもほかに手段がない場合に、ケーブルテレビの形を用いてサービスを提供している地域というのは現実にあります。

そういう意味では、ブロードバンドを使って放送サービスを提供するという事は既に行われているわけでございます。

○高橋座長 要するに、これからブロードバンドのユニバーサルサービス化を総務省としてはやるということをおっしゃっているわけで、これは今ブロードバンドが使えるという話とは違う。ユニバーサルサービス化という義務があり、かつ、その負担も国民がするという事なので、今使える使えないというお話とは違うと思うのです。

義務化がされているからこそ国民負担が正当化されるわけで、放送とブロードバンドの両方で別々にユニバーサルサービス化の義務を課すことは、国民にとってダブルの負担になるのではないかということなのです。

○総務省（吉田審議官） これまでもあまねく電話という形で通信のユニバーサルサービスというものがありました。放送もユニバーサルサービスという概念があります。ついでに申し上げれば、郵便でもユニバーサルサービスという概念があります。

ですから、それは当然共用できるところは、先ほど申し上げたようにケーブルテレビのように共用していくことはできると思うのですけれども、それぞれ何を確保すべきなのか

ということが大事なのだと思いますので、現在の想定されているブロードバンドで放送を代替できる状況にはないと思っております。

○高橋座長 今はそうかもしれませんが、先ほどおっしゃったように通信、放送、郵便それぞれにユニバーサルサービス提供義務があって、それを実現するためにそれぞれ国民に負担がかかっている。しかし、これから総務省もおっしゃっているように、あるいは皆さんの理解があるように、通信と放送が融合していくということであれば、受け手にとってはここがどちらか抜けても同じということに将来はなるわけですから、ここが独立したユニバーサルサービス提供義務についても、実は将来的には両者が融合する中で国民負担等を考えていくべきではないかということなのです。

○総務省(吉田審議官) 今のサービスレベルが提供できるのであれば、私どもとしては、冒頭申し上げたとおり、有線か無線かという手段は別に問題ないと思っております。ただ、座長も今ではなく将来の話だとおっしゃるのですけれども、少なくとも今の時点で、今行っている放送サービスと同等レベルのものが、ブロードバンドでは少なくとも、見えていない状況にあるのかなとは思っています。

○高橋座長 今は見えていない、しかし、総務省もブロードバンドのユニバーサルサービス化に向けて検討するとおっしゃっている。

それから、1問目に戻りますけれども、やはり地上波の4Kをどうするかということについては、NHKはもとより、民放にとっても非常に重要な経営決断をしなくてはいけない局面が迫ってきているので、今すぐにではないかもしれませんが、その辺のところについて、総務省としてある程度方向性を示し、できれば、スケジュール化していくということが求められているのではないかというのが私の意見になりますけれども、そういうことについての検討のニーズというのが、私は国民にも放送事業者にもあるのではないかということをお願いしたいと思います。

そこは今なのか、将来なのかという違いはあると思っておりますけれども、少なくとも現時点で必要のあるなしということではなくて、将来を見据えて総務省として御検討いただきたいということを強調させていただきます。そこは現時点では多分これ以上、話を進めるのはちょっと無理かなとは思っているので、私の質問はここでとりあえず止めさせていただいて、次の方に移りたいと思います。

夏野さん、お願いします。

○夏野委員 夏野です。

僕はネット配信のことについて御質問したいのですけれども、NHKプラスなのですが、今現在、NHKプラスはNHKのインターネット活用業務実施基準の中でエリア規制に準ずる当該放送番組の放送対象地域に限定して提供するという地方向け放送番組になっているのですが、これは、NHKがもし、地方向け放送番組も全国に向けて放送したいと言ったら、総務省さんとしてはオーケーするという理解でいいのでしょうかというのが第1の質問です。今後、民放さんのエリア制御の話にも関わると思うので、この点を1個質問したいというこ

と。

それからもう一つ御質問したいのが、やはりローカル局の話なのですが、ローカル局が非常に厳しいというお話は重々御承知の上だと思うのですが、やはりローカル局の統合というのが今後、経営としては重要になってくると思うのですが、今、マスメディア集中排除原則があって、もちろん、認定放送持株会社制度とか特定隣接地域に係る特例とかあるものの、非常に厳しく資本規制がかかっている中で、やはり世の中的に見ると、昔のテレビと新聞しかない時代から見ると、メディアの中でテレビの占める役割はもちろん大きいのですが、相対的にはかなり下がってきている中で、ローカル局の経営を助けるためにはもう一段の資本規制の緩和みたいなことが必要になるケースがこれからどんどん出てくるのではないかと思うのですが、そういう方向での検討はされているのでしょうかという質問です。お願いします。

○総務省（吉田審議官） 1点目のNHKプラスの地域制限につきましては、私どもの有識者会議、放送を巡る諸課題に関する検討会でも相当議論しました。また、昨年の放送法改正の国会でも相当な議論がありました。

基本的に今のNHKプラスが、NHKの放送の補完として行われていることを踏まえまして、NHKが地域制限を行うということは一定の合理性があると考えております。

また、先ほど民放のお話もありましたけれども、民放がどういう形でネット配信するかというのは、まさに民放のビジネスモデルの問題なのではないかと考えております。

マスメディア集中排除原則につきましては、夏野先生がよく御存じのとおり、マスメディア集中排除原則、放送の多元性・多様性・地域性の確保ということが根本にあります。委員ご指摘のとおり、相対的にテレビの地位が低下しつつあるとも私どもも思っておりますけれども、やはりこの概念自体は大事だと思っております。ただ、その中で当然メディア状況の変化を踏まえまして、マスメディア集中排除原則は数次にわたって緩和してきています。御指摘いただいた事項も、そのうちの幾つかの例でございます。

さらに緩和をやらないのかというのは、具体的に民放のローカル局あるいはキー局などから御要望があれば、私どもとしても検討することはやぶさかではないと考えております。

○夏野委員 1点目のNHKプラスの件なのですが、今の御説明だと、これはNHKが自主的に決めたのではなくて、総務省が主体的にエリア制限を指導したということと捉えてよろしいのでしょうか。いろいろな会議で議論されてこういうことになっていると。

2番目の話なのですが、御案内のようにローカル局の経営体制というのは必ずしも盤石ではなくて、その中で結構自分から動いてくるローカル局というのは経営者の皆さんも含めてあまりない中で、公共の電波を使っているというこの放送局の動きがローカル局からの御要望があればではなくて、総務省さんが主体的にもう一段新たなチャンスを作るような形で規制緩和をしていくという方向はないのかなというのが2番目の更問です。

○総務省（吉田審議官） 1点目につきましては、これまでの有識者会議における議論、あるいは国会の議論なども踏まえまして、NHKにおいて現在そういう形で判断していると

いうことをございます。

2点目の集中排除原則。ローカル局の経営が厳しくなっていることは事実です。一方で、この状況の中で相当いろいろなことを考えている局もあることも事実です。長いところで50年、短いところでも20年ぐらいつと地域に密着して、ローカル局の自局制作番組の編成比率が低いといっても、やはりローカルニュースをやっているし、最近では地域の番組を全国ネットに流したり、海外に出したりというところも増えてきています。あと、いわゆるローカル番組の編成比率という形には出てきませんが、例えば当然全国ネットでいろいろな地方で事件、あるいはいろいろなことが起こればその局で制作しております。いろいろな形で数十年にわたって頑張ってきているところでもあります。

ローカル局で経営改革に対する濃淡というのは確かにあるかもしれないのですが、そこはまずやはり各局において考えていただきたいというのが基本的な考え方です。

○夏野委員 ありがとうございます。

1点目は、NHKがもしやりたいと言ってきても、総務省としてはいろいろな有識者会議とか国会の議論とかがあったので、エリア制限を外すつもりはないというスタンスでよろしいでしょうか。確認です。

○総務省（吉田審議官） 正確に言いますと、有識者会議では地域制限をしろというよりは地域制限を検討することに一定の合理性があるという考え方を示しております。

○夏野委員 総務省さんとしては、そこはフラットで、要望があればそういうことも検討するというスタンスだと思っていいるのでしょうか。

○総務省（吉田審議官）そこは、NHKの現在の常時同時配信が放送の補完であるという制約は当然出てくるかと存じます。

○夏野委員 総務省さんとしてはあまり判断をしていない、あるいはしている。

○総務省（豊嶋課長） 放送政策課長でございます。

補足させていただきます。

先ほど、審議官の説明の中で有識者会議というのは、我々の放送を巡る諸課題に関する検討会の中でこのインターネット配信について議論したということをございまして、その際に、審議官が申し上げた一定の合理性があると判断したのは、実はその前にNHKがこれからインターネット配信をどうしていきたいのかという具体的な提案をしたことを受けて取りまとめたものであって、その際にNHKの要望として、いわゆる地域番組の配信については、コスト面、運用面でいきなり全部できない。段階的にやっていく努力をして、その際、NHKとして地域制限をするという考え方を示されて、それを受けて有識者会議においてそういう地域制限することに一定の合理性があるという考え方を整理したのを受けて今に至っているというのがございますので、地域制限を外した場合についてどうかという議論は、いわゆる有識者会議において省内として議論したという形にはなっていないというのは事実でございます。補足でございます。

○夏野委員 では、そこはフラットという理解でよろしいのですね。

○総務省（豊嶋課長） そういう考えでございます。

○夏野委員 ありがとうございます。

○高橋座長 今の点について、座長の高橋ですが、更々問になってしまうのですけれども、もし民放が地域制限をしないで全国展開する、例えば同時配信のような場合には、総務省は当然フラットということによろしいのですね。

○総務省（吉田審議官） 民放がどういう形で同時配信をするかというのはまだ決まっていりませんが、先ほど申し上げているNHKのように放送の補完として実施されるといいう制約があるわけではございませんので、基本的には民放の経営判断によることなのだと思います。

○高橋座長 ありがとうございます。

それでは、落合専門委員、お願いします。

○落合専門委員 御説明ありがとうございます。

落合からも何点か質問させていただければと思います。

最初に、ローカル局の話についてちょうど議論がありましたので、それに引き続いて質問させていただければと思います。

ローカル局の経営をどうするのかというのは夏野委員からも話があったと思うのですが、一つの視点としてあるのかなと思っていますのは、ネット配信の基盤だけでなく、もともと既存の放送業務の部分についても送信等の設備について共用していくということで、これにより効率化が進められる側面があるのではないかと思います、どう考えられますでしょうかというのが1つです。

また、経営そのものとは少し異なりますけれども、ローカル局の中で熊本市と熊本県内の放送局の協力で、今月の20日から期間を限定してテレビ授業というものを放送することになっていると聞いております。地上波を使った取組ということで、遠隔教育のほうも出てきてはおりますけれども、やはりどうしてもなかなか個別にということだけでも進んでいけないところがあったり、不十分なこともあるかもしれませんので、教育格差を広げないようにするために、こういった放送局による教育放送番組の取組というものを総務省として後押しをお願いできないでしょうかというのが2点目になります。

次に、また2つほどネット配信の関係で伺いたいと思っております。

1つが、番組とEコマースとを連動させていくということがあるのではないかとということです。過去のワーキングでも何回か議論させていただいた点なのだと思いますけれども、放送法の中では20条だと思いますが、広告放送であることは明らかに識別できるようにしなければならないとなっています。ネット配信におけるターゲティング広告等について、放送法上の制度的な制約は特にないというお考えなのだろうと思いますが、放送法の特に今申し上げたような条文との関係で、海外で行われているような番組とEコマースの連動を妨げるものではないのかということをお伺いしたいと思います。

例えば、このワーキングの中では韓国の事例なども議論させていただいた部分がありますけれども、配信される放送と合わせて、出演者の身につけている服ですとかそういうものの通信販売を組み合わせる販売できるようにするという話でした。これだけに限ったものではないと思うのですが、様々な放送と組み合わせる通信販売やサービス提供という可能性もあるのではないかと考えております。

最後になりますけれども、放送の文脈で放送事業者のネット配信をどう推進するのかという議論を、特に重要なテーマの一つとしてこれまで議論させていただいておりました。文化庁は、同時配信そのものに限らずということでもありますけれども、著作権法の見直しについて議論を進めるようお願いしています。しかし、これについては実態としてはやはり放送事業者の状況等は総務省が一番よく把握されているということもあると思いますので、最終的な著作権法改正自体は文化庁がされることではあると思うのですが、その検討を後押しするような活動というのは総務省のほうにお願いできないでしょうかというのが最後の質問になります。

以上です。

○総務省（吉田審議官） 1点目はNHKと民放がネット配信基盤を共同して構築していくというお考えなのかと思います。そういう理解でよろしいですか。

○落合専門委員 あと、ローカル局同士というのも、すぐにあるかはわかりませんが、考え方としてはそういうものもあり得るのではないかと考えています。

○総務省（吉田審議官） 民放同士ということでは、TVer自体がそうなのですが、名古屋のローカル局がネット配信に共通した基盤を使う取組を行っています。それはどんどん私どもとしてもいろいろな形でやっていただければいいと思いますし、前回もTVerのプレゼンにもあったと思いますけれども、TVerの中に地方のタブがあって、例えばある地方を選ぶと、ドラマも含めてどここのローカル局制作のものが見られるという取組もしていますので、そういうことは私どもとしてもどんどんやっていただければいいと思います。

また、NHKにもネット配信については民放と協力してほしいと言っており、今年の放送法改正で条文の中に入れていくということでございます。その中には、こういう配信基盤面での協力ということも考えられると思います。

○落合専門委員 1点目で、既存の放送業務の設備についても伺ったつもりなのですが、ちょっと明確でなかったと思います。ネット配信に限らず、既存の放送設備を考えた場合にいかがでしょうか。これは要するに経営資源を合理化していくという側面で、こういう、インフラの共用という選択肢についてはどうでしょうかということです。

○総務省（吉田審議官） 実際にいろいろな形で連携は行われていまして、一番わかりやすいものは鉄塔の共用ですが、その他の設備の共用も行っている例もあります。

私どもとしては、当然きちんと放送を確保できるということを前提とすれば、いろいろな設備を共用して効率化していくということは柔軟に考えております。

○落合専門委員 ありがとうございます。

○総務省（吉田審議官） 2点目の熊本も、確かに素晴らしい取組だと思います。

先日の会合でもNHKからあったとおり、NHKでは教育テレビのサブチャンネルを使ったり、NHK for Schoolはおっしゃったとおり放送ではないのですけれども、相当世間的にも評価をされていると聞いております。そういう取組はぜひとも私どもとしても、NHK、民放問わず取り組んでいただきたいと思いますと思っております。

3点目のネット配信について、Eコマースの話では、ネット配信は放送法の規定は当然適用になりません。したがって、放送法第12条がネット配信に適用になるということはありません。

最後の質問につきましては、著作権法の見直しのために、私どもとしてできることはやっていますし、当然、私どもとしても協力していくつもりでございます。ただ、最後はやはり著作権法の世界ですので、そこは著作権法で手当しないと解決しない問題であると思えます。

○落合専門委員 ありがとうございます。

ぜひ、文化庁の点ですとか教育番組の点について、後押しを強くお願いいたします。

以上です。どうもありがとうございます。

○高橋座長 では、続いて増島専門委員、お願いします。

○増島専門委員 増島でございます。

いろいろ御説明いただきありがとうございます。

私からは1点でございます、以前からも少し議論させていただいたNHKアーカイブスの件でございます。

こちら、NHKインターネット活用業務実施基準というものを拝見させていただきまして、「公益上の意義があるとき」というのが一つ基準にはなっていると承知しております。実際、インターネットを見ると相当の数のコンテンツというものが出ているものと承知しておりまして、これはNHKさん御自身の経営努力の中で行われていらっしゃると思っております。

他方で、恐らくこのアジェンダは、かつて在り方懇談会等で方針が示されて、それが契機になっているという、ある意味国民との約束に基づいて推進されているということであると承知しております。国民の知る権利に裨益するという総務省様のミッションからしましても、これはどういう形で本当にきちんとやるべきことができているのか、どういうふうにNHKはプランにして、そのプランどおりに出ているのかというのは、一定のモニタリングをされていくという活動が必要なのではないかと考えているわけです。しかし現状、NHKにお伺いしますと費用の問題等々で何か基準があるわけではなくて、できるものをやるというスタンスになっていると承知しております。

この部分について、もう少し総務省様の関与を深めていただいて、NHK様のお尻をたたくという大変ですけども、状況をモニタリングしていくということとしていただく余地はご

ございませんでしょうかというのが御質問でございます。

以上です。

○総務省（吉田審議官） 十分にこなせなかったのかもしれないのですけれども、有料の話ですか、無料の話ですか。そこはいろいろな形でという御趣旨ですか。

○増島専門委員 そうですね。全般的に議論をさせていただいているのは、NHKで過去に撮った番組は国民の資産でしょうというのがこの会議の基本的なスタンスとなっておりますので、それが有料になったり無料になったりというのはいろいろな条件があらわれるのだと思いますけれども、今あるものをネットでアクセシブルにしていくことについて、NHKさんのコミットメントをきちっとモニタリングをしていくべきなのではないかという問題意識でございまして、その部分についての総務省様の御関与を深めていただくようなことは検討可能かどうかというアジェンダです。

○総務省（吉田審議官） おっしゃることも分かるのですけれども、例えば平成30年度の実績を見ますと、MHKオンデマンドで見逃し約6,000本、特選約7,000本、合わせて約1万3000本でやっていますということで、当時は見逃し、特選ということで2本立てだったので、さらに今度は同時配信を始めまして、それに伴い、当然権利処理できたものについて、全て1週間は見逃し配信できるようにしていくということで、それは明らかに拡充になるはずですよ。今までは見逃しでも全部はやっていませんでした。

そうすると、今度NHKオンデマンドのほうもさらに拡充する方向にあると思います。

そういう形で、NHKも抽象的に視聴者からの関心とか番組のジャンルのバランスということによって言っていますけれども、ここは相当な努力を今のところしていると思いますが、いろいろなNHKのコンテンツはアクセスできるようにしたほうがいいというのはおっしゃるとおりなのですけれども、そこは当然過去番組になればなるほどコストもかかってきますし、コストは権利者に払うコストだけではなくて、その権利者にたどり着くまでのコストとかも含めていろいろあるかと思えます。ですから、おっしゃる面もあるのですけれども、それでもNHKは頑張っているのかなという気はするのです。だから、その上で我々がもっとやれやれということが必要なまでに、NHKが消極的に番組を出しているというほどではないと思います。

○増島専門委員 個人的にも実はNHKオンデマンドは結構使わせていただいている、今まで個別放送で210円で買えたものが、最近はほとんどサブスクになってしまって、サブスクのほうも入らせていただいたりして、彼らもいろいろ試行錯誤されているのかなというのは一視聴者としては思いますし、多分、実際に監督をされていらっしゃる総務省さんから見ると、NHKさんは頑張られているのではないかと御感想を抱いているというのは十分理解しました。

そうすると、我々は放送の制度なりを拝見しながら、イシューはどこにあるのかということを検討した結果、これについては大事なのではないかと考えてお願いをしているということであるとすると、一つ大事かなというのは、多分今やられていることのアカウンタ

ビリティという点であると考えます。この点が必ずしも十分となっていないように思いますので、今、彼らの持っているアーカイブのうちどのぐらいがどういう形で、世の中にインターネットでアクセシブルになっているのかということをもう少し透明な形で一般の人にも分かるような状態を作るような指導みたいなものは考えられますでしょうか。

多分、そういうことをやっていただくと、やられている御努力というものが世の中に分かってくることもなりますので、我々もそこは問題なのではないかというトピックではだんだんなくなってくるのが起こるような気がするのですが、この点はいかがでしょう。

○総務省（吉田審議官） 御趣旨も分かる面もあるのですが、あまり具体的にどういう形でやったらいいのだろうというのがぼっと思い浮かびません。というのは、例えば、今、NODでいろいろやって、例えばドラマならどういう番組で、ドキュメンタリーならどういう番組というのがそれなりに検索しやすいのかどうかというのは、一覧性を持って見えるようになっている気もしますが、どこら辺が不足しているという問題意識ですか。

○増島専門委員 アーカイブスでやられているのは在り方懇での議論に基づいて一生懸命やっているということでありまして、このアーカイブスというのがどういう趣旨に基づいて何を目的にやっているのか、今はどういうターゲットで動かされて、今このぐらいできていますというコミュニケーションが、視聴者もしくは国民との間であっていいのではないかと。

要するに、アーカイブスの目的とかアーカイブスがやろうとしていることはどのぐらい今できていますというのが、例えば、NHKアーカイブスについてというページがあって、そこで御説明をされているということだけでも結構違うのではないかと思った次第でございます。

○総務省（豊嶋課長） 総務省でございます。

ちょっと補足的な説明になるかもしれませんが、今、まさに先生が御指摘の点は、NHKアーカイブスはどういう形で情報発信ができるか、あるいはどういう形で提供しているかというのは、評価がいろいろあって、実はNHKのホームページの中でアーカイブスについての説明をしております。ただ、階層が深くて、なかなかたどり着けない部分があるかもしれませんが、どういうコンテンツが用意されている、あるいは今後はどういうコンテンツが提供される予定である、あるいはNHKオンデマンドでどういうサービスをしているか、いわゆるアーカイブスの今の利活用については、NHKのホームページの中でNHKオンライン全体の状況としては情報発信しているのです。

ただ、私も一ユーザーとしての意見になるかもしれませんが、例えば階層が不確定で、NHKのトップページからページが出ているわけではないので、どこに書いてあるのだという部分もあるかもしれませんが、今、御指摘の広く知っていただくという努力については、議論はいろいろあるかもしれませんが、全くないということではないという理解で、やり方はいろいろ御指摘もあるかと思っておりますけれども、若干補足めいた説明かもしれません。

○増島専門委員 ありがとうございます。

多分、この認識としては政策の課題だということに国としてはなっているというのが大前提であります。そうするとそれに対する説明の責任があるということですので、それが階層の深いところでちょっとしか出ていなくて、ほとんどの人がたどり着かないというのは、あまりやっていることになっていないということだと思います。政策の課題だという目線が共有できる形になるのであれば、もっとみんなに分かるような場所に置いてあるべきだというのは論理必然の結果としてそういう議論が出てくると思いますので、そういう方向で検討いただければという御趣旨でございました。

ありがとうございます。

○高橋座長 座長の高橋ですが、今の点に関して私も確認したいのですが、確かにNHK側でも提供していることについて説明しているということですが、具体的にどのぐらいストックがあって、どういう優先順位で選定して提供できるようにしているのかという一種の選定基準というものについて、より客観的に示す必要があるのではないかと思うのですが、そういう選定基準などについても公表されているのでしょうか。確認させていただければと思います。

○総務省（吉田審議官） 今あるのは、インターネット活用業務実施基準におきまして、「国内テレビジョン放送の放送番組であって、広く一般に提供することに公益上の意義もしくは協会の放送番組や業務に関する周知のための必要性があり、またその提供が第10条に定める放送法上の努力義務の達成に資するもの」という形で定められているということです。

○高橋座長 そうだとすると、やはり基準は書いていないわけですね。例えば、視聴率なのか何か分かりませんが、客観的な指標に基づいて選んでやっていくということが必要なのではないか。その辺の説明責任が求められるのではないかと思いますけれども、そういう点について、基準を明確にしてくれと総務省から御指導いただくということは。

○総務省（吉田審議官） 画一的な基準にそぐうものなのかなというのが若干よく分からないのですが、当然、NHKとしては、ニーズがあるもので、当然権利処理が行われるものということをやっていると思うのですが、これでも相当やっていることだと思います。

ですから、足りなくて、とにかく増やすためにまず優先順位を決めろというのであればまだ分かるのですが、結構やっている中で何か基準を決めてということが促進につながるかどうかというのは、イメージが湧かないです。

○高橋座長 基本認識として十分にできていないということだと思います。NHKが努力しているのは事実ですが、やはり予算の制約とかがある中で十分にできていないという現実があって、そういう中でニーズにのっかっていうのであれば、そのニーズを判断する、画一的ということではなくて、具体的な指標は何でしょうか。普通であれば、例えばニーズの判断であれば視聴率とかそういうところからだと思いますけれども、何らかの判断基準があって選んでいる。おっしゃるように、権利処理ができないといけない、あ

るいは不要でないといけないわけですから、それは当然としても、何らかのニーズを判断しながら進めているということである。では、そのニーズは具体的には何なのですかというところをNHKには明確にさせていただきたいと思うのです。十分にアーカイブが公開できているということであれば、そういう批判は当たらないのかもしれませんが、そもそもまだ十分ではない。NHKが努力しているのは分かりますが、予算制約等々があつて、まだまだできていない。もっともっと国民の資産を公開してほしいという根本的な思いの下で、もう少し基準を明確化してほしいということなのです。

○総務省（吉田審議官） 十分でないとおっしゃるのは、どういうところが十分でないのですか。もちろんNHKは十分にやっていますということが総務省としての公式の見解ではありません。ただ、座長の御認識とずれていて申し訳ないのですが個人的に見ていても、例えば重要なドキュメンタリーとか、人気のあるドラマだとか、そういうものは少なくとも近年のものは配信していると思うので、もちろんもう十分です、NHKはもうこれ以上やらなくても大丈夫ですというつもりは毛頭ないのですけれども、まだまだだというほどでもないと思うのです。

○高橋座長 私も今すぐに手元にデータを出せないで反論はできませんが、たしか私の記憶では過去のワーキングでアーカイブスの問題が上がってきたときに、まだまだ十分ではないというワーキングの認識で来たと理解しています。具体的な数字はないのですけれども、そこは今ここでイエス・ノーを言っても意味がないので、議論を止めたいと思います。

佐久間委員、お願いします。

○佐久間委員 ありがとうございます。

まず、御懇切な説明に感謝したいと思います。

私からは、先ほど既に出ていますNHKプラスの地域規制について、御教示をお願いしたいと思います。

先ほどお話の中で、NHKプラスの地域規制というのは、放送の補完であるということから一定の合理性があるというお話でしたが、合理性の中身は何なのか教えていただきたいと思います。当然、何とかにも三分の理というわけではなくて、当然立派なこういうふうを考えるので合理性がある、正しいということだと思いますので、その中身について教えていただければと思います。よろしくお願いします。

○総務省（吉田審議官） すみません、該当箇所を探していますのでちょっとお待ちください。

○高橋座長 今、総務省に探してもらっている間、ほかに御質問の方がいらっしゃれば手を挙げていただけますか。今、挙げている方は追加の質問があるということですか。

○総務省（吉田審議官） 総務省でございます。よろしいですか。

○佐久間委員 先ほど一定の合理性があるとおっしゃられたので、その中身を教えてくださいということですので、よろしくお願いします。

○総務省（吉田審議官） 失礼しました。総務省でございます。

今の御質問ですが、この考え方の整理を取りまとめたのが平成30年9月の放送を巡る諸課題に関する検討会の中の取りまとめから抜粋をしたものに基づいたものでございますが、先ほども説明をいたしました、冒頭にNHKが常時同時配信をするに当たって地域制限を行う考えでいるという表明がなされたことを受けてということでございます。地域制限について報告書をそのまま読み上げさせていただきます。

「放送は放送対象地域ごとに行っており、NHKの常時同時配信は放送の補完に基づいて実施されるものであることを踏まえると一定の合理性があると考えられる」という考え方を示されておりまして、これに基づいて先ほど述べたものでございます。

以上でございます。

○佐久間委員 そういうことではなくて、その中身。今、総務省の方は一応合理性があるという日本語を使われたわけですから、その中身は何だというふうに理解されているのでしょうかということです。

○総務省（吉田審議官） NHKの同時配信は放送の補完として行われるものでございます。放送の補完として行われるので、放送対象地域ごとに今やっている放送の補完であるということで、地域制限を設けることは合理性があるという考え方だということでございます。

○佐久間委員 だから、それは合理性ではなくて、先ほど言った何とかの三分の理に近いもので、なぜ合理性があると認識されているのですか。その中身は。つまり、ある目的のある基本的な政策に照らして、論理的に考えれば正しいという結論になるというのが少なくとも合理性だと思いますから、そういうふうに認識された理解について教えていただきたいということですか。

○総務省（吉田審議官） これは同時配信を放送の補完としてやっているから、そういう仕組みとすることに合理性があるというのは、理屈になっていると思いますけれども、それで不十分ということであれば、基本的にはそういう考え方でございます。

○佐久間委員 それは少なくとも日本語であれば合理性ということではなくて、それは同時配信しているので、放送なので地域制限と言っているだけで、合理性があるという理解にはならないと思います。

これ以上、時間を潰してもしょうがないので、私としては全く合理性がないことが理解できたということでございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

今、手を挙げていらっしゃる方はもう一回質問があるということで、落合委員。

○落合専門委員 分かりました。ありがとうございます。

私のほうから何点か追加でお願いしたいと思います。

1つが、NHKアーカイブスについてなのですが、これはたしか第4回の資料だったと思いますが、その中で、件数で言いますと番組映像が約100万件ですとか、ニュース映像が全国で約799万件という数字が書いてあると思います。既に十分出ているというお話が

ありましたが、全体のNHKのコンテンツの中で既に載っている件数自体は確かに目で見て
も分かりにくい程度の数があるかもしれないですが、それがNHKの持っているコンテンツ
の中で一体何割ぐらいなのでしょう。もちろんこの数なので、目視だとか手で調べて膨
大にありますよねということは事実だと思うのですけれども、これが実際に作られたコン
텐츠の中でどのぐらいの割合を占めているのかという前提を間違わないようにして議論
する必要があるのではないかと思いますので、その前提を伺いたいと思います。

もう一点ありますのが、ローカル局の経営基盤の関係ではあるのですけれども、ラジオ
局については、指定放送対象地域の指定があって、普及努力義務の緩和があるかと思いま
すが、テレビ局については十分にこういう指定を受けていないというのがあると思ってお
ります。現在の状況からすると放送事業者も経営合理化の必要があるのではないかとい
うのは、先ほど別の質問でお伺いしたところではありますけれども、これも従来の枠にとら
われずに検討して行って、ローカル局同士ですとかキー局を中心とする合併であったり、
こういうものもオプションとして検討できるように資本規制を見直していくということも
含めて御検討いただくことが可能性としてあるのではないかということで、2点追加質問
させていただきます。

○総務省（吉田審議官） 番組映像の今アーカイブに入っているのがどのぐらいの割合か
というのは、申し訳ないのですけれども、我々は承知しておりません。分母の計算が難し
いと思うので、どのぐらいの割合かというのは難しいのだと思いますが、少なくとも我々
は数字としては持っていません。

○落合専門委員 ありがとうございます。

第4回のときの資料にも書いていなかったもので、直ちには多分、分母というのはなかな
か大変なのかもしれませんが、ただ、分母が分からない以上は十分に出しているか出して
いないかというのは分からない側面があるとは思いますが、実際に十分なのかどうかと
いうのは未検証ということではないかと思った次第です。

○総務省（吉田審議官） 十分かどうかという価値観を総務省として公式に決めていると
いうことではございません。先ほどの議論の中で、もしそういうふうに取りられたのであれ
ば申し訳ございません。

○落合専門委員 分かりました。

実際に提供の状況が十分なのかどうかというのは、必ずしも十分に検証されたわけでも
ないですし、誰かが判断したわけでもないと思います。このため、さらに今後も含めてよ
り一層使いやすくなるように、基準の明確化というのは前提を置かずに御検討いただけれ
ばということだと思っています。最終的に判断するのはNHKなのだろうとは思いますが、
でも、総務省も後押しする形でお願いいたします。

○総務省（吉田審議官） あと、2点目はローカル局がどういう形でこの経営基盤強化を
やっていくか。もちろんビジネスを展開していくということもありますけれども、それと
ともに、いろいろな形での効率化、設備共用から経営統合までを含めて、考えているロー

カル局が真面目にトップまで含めて問題意識を持って検討はしていると承知しています。それが具体的な方向になって、もちろん正式に決まる、決まらないということは先になると思いますけれども、私どもの制度が障害になって有効な経営統合ができないということがないように、常に考えていきたいとは考えております。

○落合専門委員 ありがとうございます。

○高橋座長 座長の高橋ですが、今の点について追加でお聞きしたいと思っておりますけれども、先ほどちょっとお話が出たラジオ局などの場合は、経済事情の変動によって統計の数の目標の達成が困難となるおそれがあるというのが一つの指定の条件になっていると思うのですが、テレビではそれはないわけですが、テレビは地域ごとに局数が決まっているわけですが、昔の話ですみませんが、そもそもどういう根拠でこの数が決まっていて、今もその数を維持する必然性みたいなものは何かあるのでしょうか。あるいは、そういうところについても今後、柔軟に考えるということでもいいのでしょうか。その辺を聞かせていただければと思います。

○総務省（吉田審議官） まず、先ほどのラジオ局の特例のお話は、経営基盤強化計画を認定するときで、放送事業者の経営状況悪化といっても、今回の年明け以降の事態は別として、一般的な悪化というよりは本当に経営が悪化した場合に、経営の再建を支援する仕組みでございます。今までラジオについての認定した例はございません。これは、いわばセーフティーネット的なものでございます。

その上で、局数につきましては、基幹放送普及計画というものに定められていまして、その中で放送対象地域と、放送対象地域ごとの放送系の数の目標というものを定めることになってございます。その中に各地域で、例えば関東広域であれば民放が5であるとか、地方であれば4とか3とか2、1みたいなものを数の目標として定めるということでございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

それはしつこいですが、数の目標について具体的な数字というのは法律上、書かれているわけですか。それとも法律上は、具体数を定めると書いてあるのですか。

○総務省（吉田審議官） 法律にこういう目標を定めるという仕組みがあって、それに基づいて告示という形で定めております。

○高橋座長 分かりました。ありがとうございます。

武井さん、どうぞ。

○武井座長代理 ありがとうございます。

総務省さん、ありがとうございました。

総務省さんはよくお考えになっていると思うのですけれども、基本的に一つの大きなテーマがいろいろな放送を巡るコンテンツをどういう形で円滑に流通するエコシステムを作るかというのが根本的な問題で、総務省さんもよくお考えになっていると思うのですけれども、さっきアーカイブに関していろいろな議論があったと思うのですけれども、一つの

切り口が、そもそもNHKのアーカイブに関しては、そもそも視聴者が視聴の入り口でお金を払っている。できた番組に関して、公益性だといったものは無料で見られて、公益性でないオンデマンドは有料だと。

もともと視聴者がお金を払っているものに、NHKさんがいろいろな経営判断で権利処理をどうするかをやって、その先、無料なのか有料なのか出口が違っている中で、コンテンツがエコシステムとしてどういうふうにもうまく回っているのかがよく見えないというところが根本にあると思うので、NHKさんのやっていらっしゃる、特にNHKさんの場合は視聴料で放送されているので、その中でコンテンツをどういう形で権利処理をしてどういう形でそれを回すようにしているのか、その部分がよく見えない。その中で、もともと国民が有料で見ているのに、なかなかコンテンツが外に出ていないのではないかとこのところをどう見えるようにしてもらおうかというところで、総務省さんのほうでもコンテンツの円滑な流通という観点から、いろいろなものを見てほしいという面もあると思うのです。

あと、今日御説明あった3ページ、前回から今の放送と通信という同時配信しているコンテンツなどもどうやってエコシステム的に回すのか。今の著作権のコンテンツのミクロの方が拒否権を持っている中だと、なかなか円滑に流通しない。これをいつまでも繰り返していいのかという一種の集団的な権利処理みたいなスキームが何かできないのですかというところも含めて、特に著作権の中でも放送番組という部分に関しては、総務省さんもかなりいろいろ詰めてお考えだと思うのですけれども、一層の関与といいたしでしょうか、リーダーシップなりを持って考えていただく。キーワードはコンテンツをどうやって流通するエコシステムを作りますかということに関して、今まで以上に総務省のほうでもいろいろとお考えを詰めていただければと思うので、その点に関して一つの横串に指しているテーマだと思うので、お考えいただければということでございます。

以上、コメントです。

○高橋座長 ありがとうございます。

ほかによろしいでしょうか。

それでは、時間も来ていますので、今日の議論はここまでにしたいと思います。

総務省の皆様、大変ありがとうございました。

私から、今日の議論を若干だけ総括させていただきたいと思います。

今日は、放送のネット進出に関する制度上の課題について御議論いただきました。

まず、4K、8Kの提供の在り方について、今後の業界の方向性を大きく左右する問題でもありますので、総務省にはできるだけ4K、8Kの進め方について枠組みを早期に提示して業界をリードしていただきたいと思います。

それから、現在、総務省ではブロードバンドのユニバーサルサービス化に向けて検討を行っていますけれども、それと同時並行で放送のユニバーサルサービスの提供の在り方についても検討しなければならないと感じております。ユニバーサルサービスは、その意義で国民負担を求めるものであります。ブロードバンドで同時配信が全国あまねく届けられ

るようになったとき、放送波は全国民に届かなくてはいけないのか。少なくともブロードバンドと並立して放送波を維持することは、それによるベネフィットとコストをしっかりと比較考量して国民に説明する責務があるのではないかと感じております。

放送のネット配信についても、将来性のあるサービスとして実現すべく、総務省には指導的役割を期待したいと思います。特に、地域制御は放送事業者が撤廃を申し出た場合には、これを拒絶する根拠は乏しいと思います。また、国民の財産であるNHKのアーカイブスもその円滑な流通に向けて、例えば公開基準を客観的指標によって明確化するとか、総務省から御指導いただければと思います。

あわせて、ローカル局の経営基盤も喫緊の課題だと思います。コストの削減に向けて資本規制の見直しやコスト設備の共有化など従来の枠にとらわれないで検討していくべき時期ではないかと考えます。また、ローカル局の市場を広げるためには新たな広告モデルへの門戸を開くことも重要だと思います。番組とEコマースの連動に放送法上の規制は及ばないとのことですが、このような新しいビジネスモデルについて、総務省としても積極的に後押しをしていただければと思います。

最後に、放送事業者のネット配信の強化は重要な成長戦略です。今後の答申の取りまとめに際しましては、本日の御議論を踏まえながら検討していきたいと思っております。

私からは以上でございます。もし、総務省さんから何かコメントがあれば頂戴したいと思います。

○総務省（吉田審議官） 長いことありがとうございました。

説明が不十分な点が多々あったかと思っております。個別の論点は先ほど来御説明したとおりでございますので、繰り返しいたしません、引き続きよろしくお願ひいたします。

○高橋座長 大変ありがとうございました。

それでは、次の議題に移りますので、ここで会議ツールから御退室ください。ありがとうございました。

（総務省退室）

（国土交通省、警察庁入室）

○高橋座長 それでは、次の議題に移ります。

議題2「自動運転時代を見据えた規制の改革」の議論を行いたいと思っております。警察庁、国土交通省の順に、自動運転の実証実験に関連する現状の取組について御説明いただき、まとめて質疑とさせていただきます。

まず、警察庁より御説明をお願いできればと思います。よろしくお願いいたします。

○警察庁（高水参事官） 警察庁長官官房参事官の高水でございます。本日はよろしくお願いいたします。

本日は、「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン、」「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」及び運転支援技術の動向を見据えた運転免許の在り方に関しまして、当庁の取組状況について御説明をさせていただきます。

まず、私からは、「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン」及び「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」について御説明させていただき、その後、運転免許課高齢運転者等支援室長の佐藤から、運転支援技術の動向を見据えた運転免許の在り方について説明をさせていただきます。

まず、「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン」についてでございます。

資料の1ページですが、このガイドラインは、特段の許可や届出なしに実施可能な公道実証実験の対象を明確化したもので、平成28年5月に策定をいたしまして、警察庁のホームページで公表し、周知に努めているところでございます。このガイドラインに基づきまして、全国で公道実証実験が行われているところでございます。

その概要でございますけれども、一定の条件を満たせば、場所や時間にかかわらず公道実証実験を行うことが可能であり、その条件は、実験車両が保安基準の規定に適合していること、法令を遵守した走行を行うこと、運転者が常に周囲の道路交通状況や車両の状態を監視し、緊急時等には他人に危害を及ぼさないよう、安全を確保するために必要な操作を行うこととしております。

テストドライバーの要件につきましては、詳細を右側の欄に抜粋しておりますので御覧ください。(2)で、テストドライバーは常に関係法令における運転者としての義務を負い、仮に交通事故等が発生した場合には、テストドライバーが常に運転者としての責任を負うことを認識する必要があるとしております。その上で、(5)では、より具体的に記載しており、常に周囲の道路交通状況や車両の状態を監視し、緊急時等に直ちに必要な操作を行うことができる必要があるとしております。実施主体の方も、このガイドラインの内容を参考として公道実証実験を行っているものと認識しております。

次に、「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」について御説明いたします。

資料の2ページですが、先ほどガイドラインにつきましては、特段の許可なく実施可能な公道実証実験について御説明をいたしました。一方、緊急時等に備えて、自動車から遠隔に存在する監視・操作者が電気通信技術を利用して当該自動車の運転操作を行うものとして遠隔型自動運転システムの公道実証実験があるほか、手動による運転時は通常のハンドル・ブレーキと異なる特別な装置で操作する特別装置自動車の公道実証実験もございます。

これらは、いまだ技術的な安全性も確立されておらず、「一般交通に著しい影響を及ぼすような通行の形態若しくは方法により道路を使用する行為」に該当するため、道路交通法第77条の道路使用許可を受けなければならないとしているところでございます。

許可基準の例について御説明をさせていただきます。遠隔型実験・特別装置自動車の実験の共通事項の例といたしまして、乗客を乗せて走行する場合などは、発生し得る状況を予測するなどして、できる限り急ブレーキ、急ハンドルにならないように、乗客の安全にも十分配慮した走行が可能であることが実施主体により確認されていることや、公道審査

により、実験車両が確実に安全に走行できることの確認を経て公道実証実験を行うことなどがございます。

また、遠隔型自動運転システムの公道実証実験につきましては、通信の応答に要する時間が想定される一定の時間を超えた場合には、自動的に実験車両が安全に停止すること、等がでございます。特別装置自動車の公道実証実験につきましては、実験車両を手動で走行させることができることを確認する施設内審査や、原則として公道実証実験を行おうとする区間の全部を、交通事故を生じさせることなく、かつ法令にのっとって実験車両を手動で走行させることができることを確認する路上審査に合格した監視・操作者が実験車両に乗車すること等がでございます。

これらはあくまで例示でございますけれども、このような基準の下で許可を行っているところでございます。

右側の欄には許可期間について記載させていただいております。「原則として最大6か月の範囲内で、実験場所の交通状況に応じた期間」としております。公道実証実験の実施状況を見てみますと、平成29年6月から本年3月までに許可を行ったものは、遠隔型自動運転システムの公道実証実験が16件、特別装置自動車の公道実証実験が6件、合計22件となっております。その許可期間の内訳を見てみますと、2週間以下の期間での許可が15件と全体の7割近くとなっております。短期間のものが多いということがうかがえるかと思えます。一方、4か月から6か月の期間というものが6件ございますけれども、このうちの1件は6か月と3日の許可となっているところでございます。

対応としましては、無人自動運転移動サービスの事業化等の場合で、許可の対象内容が明確にされている場合には、許可期間は6か月を超える範囲とすることもあり得ると考えております。許可基準における許可期間につきましては、実際の許可期間を6か月の範囲内に制限する趣旨ではございません。

また、参考に記載させていただいております「自動運転に係る制度整備大綱」におきましては、「限定地域での無人自動運転移動サービスについては、当面は、実証実験の枠組みを事業化の際にも利用可能とする」などとされておりまして、この枠組みは基本的に今後も適用していくものと考えておるところでございます。

なお、先ほど御説明したガイドラインに沿って行われる公道実証実験につきましては、特段の許可や届出は不要ですので、少なくとも警察が関係する部分につきましては、実施期間に関する制限はございません。

警察といたしましては、交通の安全と円滑の確保を前提とした上で、自動運転の実用化に向けた公道実証実験を可能な限り支援してまいりたいと考えております。

私からは以上でございます。

○警察庁（佐藤室長） 続きまして、運転免許課の佐藤でございます。

3ページ目の資料に基づきまして御説明申し上げます。

まず、左側を御覧ください。今国会に提出しております道路交通法改正案におきまして、

安全運転サポート車等限定条件付免許制度の導入を盛り込んでおります。

制度の概要でございますが、申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの条件付免許を受けることができることとするものでございます。限定の内容につきまして、法案では「交通事故を防止し、又は交通事故による被害を軽減することに資するもの」としてありまして、その具体的内容は内閣府令で定めることとしております。

現時点では、現在普及しております衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置などの安全技術を搭載した自動車が想定されるところでございますが、どのような車両を対象とするかにつきましては、今後の技術の進展や実用化の動向、安全支援機能の普及状況などを踏まえ、検討を行うこととしております。

この制度の趣旨につきましては、運転に不安を覚える高齢運転者などに対し、自主返納だけでなく、より安全な自動車に限って運転を継続するという中間的な選択肢を設けるものでございます。

続きまして、資料右側を御覧ください。自動運転と免許に関する検討状況について御説明をいたします。

平成30年度に実施いたしました技術開発の方向性に即した自動運転の実現に向けた調査研究におきまして、無人自動運転移動サービスを事業化する場合において、遠隔監視・操作者は第二種運転免許を受けるべきかという論点につきましても御議論いただいたところでございます。

議論の状況は資料に記載のとおりでございます。御紹介いたしますと、「移動サービスにおいては、乗客の安全を確保するための運転操作に係る技量や知識なども求められているので、第二種運転免許は受けるべきであろう。」「これまで運転者が行ってきた不測の事態への対応などをシステムが代替するようになるなど、技術開発が進めば、将来的には第二種運転免許を不要とする余地もあろう。」「遠隔監視・操作者は通常の自動車の運転者とは周囲の把握方法が異なることから、異常発生時などに迅速、的確に対応することができるよう、十分な教育、訓練は必要である。」等の議論がございました。なお、事業者に対して行ったヒアリングにおきましても、「遠隔監視・操作者は当然に第二種運転免許を取得するものと考えているが、遠隔監視・操作者には通常の運転技能とは全く異なる技能が求められる」との意見もあったところでございます。

資料に関する説明は以上でございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

続きまして、国土交通省から御説明をお願いします。

○国土交通省（平澤戦略官） 国土交通省自動車局自動運転戦略官の平澤と申します。本日はお時間を頂戴いたしまして、ありがとうございます。

それでは、資料に沿いまして、保安基準の緩和認定制度について御説明をさせていただきます。

まず、保安基準の緩和認定制度でございますけれども、道路運送車両法に基づきまして、

公道走行する車両は保安基準に適合することが求められております。しかしながら、左上に記載しているような車両、例えばこれは建造物の一部とかを運ぶ車両でございますけれども、長大または超重量で分割不可能な荷物を輸送する車両など、構造や使用の態様が特殊な車両というものもございます。こうした車両につきまして、地方運輸局長が条件、期限、または運行のために必要な保安上、公害防止上の制限を付した上で、保安上及び公害防止上支障がないものとして、地方運輸局長が自動車ごとに指定した基準というのは適用しないとすることができます。例えば、長さとか重量、灯火の基準、そうした基準が緩和されるということになります。

この制度を基準の緩和認定制度と称しておりまして、地方運輸局長の権限となっておりますが、例えば関東運輸局長が長崎県の対馬で使用する車両を認定するなど、管轄をまたいだ形での認定というものも行っております。

次に、自動運転の実証実験のための環境整備のための緩和制度について御説明させていただきます。

安全な自動運転車の開発・実用化を促進するため、さきに申し上げさせていただきました緩和制度をさらに進めた形で2017年2月、自動運転の実証実験専用の基準緩和認定制度を創設いたしました。この制度は、速度制限、走行ルートの限定、緊急停止ボタンの設置といった代替の安全確保措置が講じられることを条件に、排ガス、騒音以外の全ての基準を緩和可能とするというものでございます。

この制度を活用していただくことで、例えば、遠隔地にいる運転者が車両を監視・操作する遠隔型自動運転システムについて、遠隔地にモニターを設置していただいたり、通信遅れを考慮して速度に制限をかけるなどの安全確保措置を講じていただくことで、実証実験が行えるようになっております。また、この4月になりますけれども、実証実験のみならず、実用化の際にも活用できるよう、適用範囲を拡大したところでございます。事業化の際にも適用できるということでございます。

続きまして、最後のページになりますが、この基準緩和認定制度を活用して実証実験を行った事例を示させていただいております。遠隔型自動運転システムや従来のハンドル等と異なる、ゲームコントローラーのような装置で操作する特別装置自動車などの実証実験が各地で行われておりまして、一例を示させていただいております。

まず、遠隔型自動運転システムといたしましては、上に掲げている3つになりますが、左から順にゴルフカートタイプですとか、普通の乗用車タイプ、バスタイプといった様々な車両で実証実験が実施されております。

また、特別装置自動車につきましては、外国製の車両になるのでございますけれども、左下もしくは中央列下のような車両で実証実験が実施されております。

また、そのほかの事例でございますが、右下の自動運転の実証実験でゴルフカートがコントローラーを引っ張るような実験を行ってございますけれども、その引っ張る力を牽引能力と呼んでございますが、少し不足しておるものですから、勾配の小さい走行ルートに制限

することで牽引能力の緩和を行った事例などもございます。

さらに、申請者との関係で詳細にお話しすることは難しいのですが、自動運転中であることなどを車外に表示する装置などを車に備えるなど、灯火規制について緩和した実績もございます。

国土交通省といたしましては、引き続きこうした制度を適切に運用し、安全安心を確保しつつ、早期の自動運転の実現に向けて取り組んでまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

それでは、質疑応答に入りたいと思いますが、まず私から1点だけ質問させていただきます。

警察庁にお伺いしたいと思いますが、御説明いただいた道路使用許可基準ですが、これは参考であって、実際の道路使用許可に当たっては現場の警察署長が実態に即して柔軟に判断するという事だと思っておりますけれども事業者からは、道路使用許可基準が事実上の縛りになっていて、従うべき基準となっているとの指摘もあり、現場と警察庁の間には認識の乖離があるように思われます。したがって、これはあくまでもガイドラインだという旨の現場への通知による周知徹底が必要ではないかと思っておりますけれども、その点について御見解を聞かせていただければと思います。

○警察庁（高水参事官） 警察庁でございます。

今の御指摘につきまして、現場ではこれが絶対的なものになっているという御指摘でございますけれども、これにつきましては、今のガイドライン道路使用許可基準が必要最低限の内容を示したものでございまして、各都道府県はそれに基づきまして、それぞれの地域の交通実態を踏まえながら判断をしていくわけでございます。

また、現時点におきましても、各都道府県から相談があった場合には警察庁で回答しているところでございまして、個別具体的に都道府県を指導しているところでございます。

○高橋座長 分かりました。そういう意味で、柔軟に判断していいという旨をぜひとも現場に周知徹底していただきたいと思います。

○警察庁（高水参事官） 警察庁でございます。

現在、個別に対応しているところでございまして、全国に一律でどういう形で示せるのかという問題がございますので、どういう周知のやり方がいいのか、いろいろ意見をいただきながら考えていくところかと考えております。

○高橋座長 分かりました。ありがとうございます。

それでは、皆さんから質問、御意見を受けたと思いますが、竹内委員、お願いします。

○竹内委員 ありがとうございます。御説明いただきましてありがとうございます。

自動運転の実証について、前向きにサポートタイプに取り組んでいただいているということでお話しいただきましたので、非常にうれしく拝聴しておりました。

その中で、資料の2ページ目でお示しいただきました道路使用許可基準についてちょっとお伺いをしたいのですが、ガイドライン道路使用許可基準で基本的に最大6か月の範囲内であるということでありながら、先ほど御説明の中で一番長い案件では6か月と3日というものがあつたと。要は柔軟に運用していただいているところもあるのかなとは思つたのですが、事業者さんの御説明を伺うと、6か月で期限が切られてしまうということに対しての御不安という部分もあつて、許可期限が切れてしまう6か月を超えとなると、また全て取り直しなのですということもおっしゃっておられたので、この許可期間の内訳の中に、ないとは思つたのですが、6か月が来てもう一回取り直したという案件があれば教えていただきたいということです。

先ほども柔軟に運用していただいているということではあつたのですが、これから実証事業が増えていきますと、季節性、例えば1年間やって、地域によってはそれこそ夏冬を越してみないと自動運転でどのような障害があるか分からないというところはあるかと思つます。利用者としても1年間、2年間という季節をまたいでやってもらったという安心感をどうしても得たいと思つます。逆に言うと、6か月に制限している理由は何でしょうか、これを拡大するということは考えられませんかというお伺いが1点でございます。

もう一点が、こういったところの許可の申請が非常に地元の警察署に当然のことながら行って、事情が分かっている警察署と調整してということになるのでしょうかけれども、その調整というのが新しくこういう事業に取り組む事業者負担になっているという声が聞かれまして、やはり簡素化していただくことが非常に重要だと思つております。

例えばなのですが、ガイドライン道路使用許可基準の最後のほうに、一覧表でチェック表みたいな形を作つていただいて、それをオンライン上に掲載していただいて、チェックで一応ある程度最低限満たしている条件でここまではできています、追加で地元の警察署とここの部分を調整しなさいという余地を残すにしても、最低限の項目チェックリストのような形等で、できるだけ申請作業という部分を簡素化することについて御見解をお願いしたいと思います。

以上、2点です。

○警察庁（高水参事官） 警察庁でございます。

最初に道路使用許可の取り直しの事例があるかということでございますけれども、取り直しという形の事例はございません。同じ事業者さんが同様の区間で申請を出していただいて、それに対して許可をしているという例はございますが、中身としては、例えば実験車両が変わるなど、実際に行う実証実験の内容が変わってまいりますので、別の許可として出しており、全く同じ内容の道路使用許可を継続しているということではございません。ただ、同じ事業者さんが同様の区間で実験を申請している例はございます。それが、1点目でございます。

2点目の6か月の理由でございますけれども、道路使用許可に関しましては、道路を使

用する行為の形態、交通の実態を勘案いたしまして、交通の安全と円滑を確保する観点から必要な許可期間を設定するというのが大前提でございますけれども、今御指摘の中にございましたように、自動運転技術は、季節による天候の変化など実験場所の道路状況等の変化によって、その作動状況等に影響を受ける可能性もあるかと思っております。ですから、道路使用許可基準におきまして対象としている自動運転の公道実証実験につきましては、いまだ技術的な安全性も確立されていないことから、許可期間を原則として最大6か月の範囲内とさせていただいているところです。

これがあまり長期になりますと、不確定な要素も多くなってくるかと思えます。そうしますと、道路使用許可申請の内容を慎重に審査する必要性も高くなってくるかと思えます。と申しますのは、先ほども申し上げましたように、まだ技術的な安全性も確立されていないということがございます。そうすると、必ずしも実証実験が行いやすくなるということにはならないのではないかと考えております。

ただ、道路使用許可の期間といいますのは、使用する自動運転技術のレベルでありますとか、実施場所の交通状況等、まさに個別の事情を勘案して設定していくものでございます。ですから、やはり各都道府県警察の警察署長、そのエリアを管轄する警察署長が一番そういった事情が分かっていることから、警察署長の許可で対応しているものであります。

また、許可の継続のお話もございましたけれども、継続といいますか、過去に出していただいた申請について、走行区間等の実証実験の基本的な内容が同じ部分があるとすれば、その部分については前回出していただいた申請書類のコピーをそのまま添付していただくという形で、なるべく申請していただく方の負担にならないような形で進めているところも実際でございます。そういった形で、申請者に対する配慮もさせていただいているところでございます。

最後の点でございますけれども、チェック表を作成し、全国で統一してはいかかという御指摘でございますが、これにつきましては、先ほど申し上げましたように、地域によって交通事情、交通実態、季節、天候等の環境は大きく違いますので、一律に示すということは現時点では考えていないところでございます。

以上です。

○竹内委員 ちょっと補足でよろしいでしょうか。

先ほど期間についての話で、まず、前半の許可期間の話でございますけれども、例えば6か月、今上限になっているところで、もう一回全く同じ内容で期間を延ばしたいということであれば、基本的に書類の出し直し程度で済むような運用でお考えということでしょうか。

その前の段階で、季節性の確認等も十分に必要だということは同意していただいたと理解をしたのですが、それで6か月に維持しておくというのがちょっとよく分からないといいますか、それであれば、一応1年にしておいて、当然警察署長の方が現場を御存じなので、例えば外したほうがいい時期があるようであれば外していただくというところ

も必要なのかもしれませんが、6か月を維持するという意味がちょっとよく分からなかったので、そこをお願いしたい。

それと、手続の簡素化について、地域の特色があるのは当然かと思えますけれども、かといって、全部が地域の特色というわけでもないかと思うのです。最低限簡素化できるところ、標準化できるところ、標準化をして横展開できるようにどんどんしていかなければならないというところももちろんあるわけですので、チェックリストというのは単なる一例ですけれども、標準化できるところはしていくというところはもうちょっと前向きに御検討いただけるとありがたいなと伺っていて思ったのですけれども、いかがでございましょうか。

○警察庁（高水参事官） ありがとうございます。

まず、許可期間を最大6か月の範囲内としている理由でございますけれども、季節性等も考慮していると先ほど申し上げましたが、1年間になりますと、技術的な安全性がまだ確立されていない実験車両を1年間継続して走らせる場合、やはり春夏秋冬の季節全てを考慮した上での検討が必要になります、そのほかにも道路工事等いろいろな条件を加味する必要がありますので、1年間というのはちょっと長い。

つまり、例えば、春に申請していただいて秋までの道路使用許可を半年で出すということになると、その次は例えば秋から次の春まで、冬をまたいだ雪氷対策といったことを個別に盛り込んだ許可を出させていただくという形になります。1年間継続して、いまだ技術的な安全性が確立されていない実験車両の走行を許可するというのは、ちょっと長いかなと感じておるところでございます。

また、最低限の基準という御指摘でございますけれども、現在各都道府県警察に示している道路使用許可基準というのは、まさに必要な最低限の基準となっております。各都道府県警察においてこれを踏まえまして、許可を行うとともに、また個別に各都道府県警察から相談を受けて、警察庁でも対応しているところがございますので、まさに今示している許可基準というのが最低限度のものになっているところがございます。

○竹内委員 ありがとうございます。

あまり何度も伺ってお時間を取っては申し訳ないのですけれども、やはり前半の1年はちょっと長いというのがどうしても私は理屈としてよく分からないところがございまして、技術的な安全性というのは当然必要なわけでございますけれども、当然事業者としては最初から通年できるような形で車両の安全性なりなんなりを確保したもので実証をやるというところだとすると、その許可の手続だけが6か月と、これは期間で縛るべきものではなくて、車両の安全性の審査で縛るべきところだと思うので、許可期間を6か月にされる理由がどうしてもよく分からなかったのです。

○警察庁（高水参事官） 先ほどの資料でお示しいたしました許可の期間についてでございますけれども、実際にこれまで22件の道路使用許可を行っておりますが、許可期間は2週間以下の短期間のものがかなり多くなっております。現在も自動運転の技術はまさに日

進月歩の中で、自動運転の実用化に向けた公道実証実験においては、例えば短い期間で実際に走らせて検証し、その結果を踏まえて内容をステップアップ・バージョンアップして次のステップに移行することが想定されます。つまり、同一のシステムを長期にわたって運用してデータを収集するという事は、あまり想定されていないのではないかと考えております

ただ、先ほども申し上げましたように、4か月から6か月の申請も実際にあるところ、これが仮に延長・更新という形になった場合には、円滑に手続を進めるよう対応しているところをございまして、特段、現時点において支障はないと考えております。

以上です。

○竹内委員 ありがとうございます。

最後のコメントでございますけれども、対応の仕方の違いで、6か月を一応の区切りとしておいて、延長しやすくするというのももちろん一案かと思えます。ただ、事業者さんからすると、技術レベルのステージによって実証に必要な期間は異なってきて、まさに日進月歩とおっしゃっていただきましたけれども、これからどんどん技術が進歩してきて、これがビジネスに実装される段階が近づいてくればくるほど、やはり長い実証期間が必要になってくる。そういったところを事業者さんも問題意識を持っておられるところでしたので、2週間の申請が多いですというところで今の対応でお考えいただくのではなくて、それを短くすることは当然現場の署長の判断でできるわけですから、ガイドライン道路使用許可基準で6か月に縛るといふところの合理性をもうちょっと御検討いただければ幸いです。

以上です。

○警察庁（高水参事官） ありがとうございます。

まさに今御指摘いただいたように、道路使用許可基準の対象となる公道実証実験につきましても、当初は遠隔型自動運転システムの公道実証実験だけであったのですが、技術が進展いたしまして特別装置自動車の公道実証実験に関するニーズが出てきました。こうした中、昨年、道路使用許可基準を改訂いたしまして、特別装置自動車の公道実証実験も許可基準の対象として位置付け公表・周知しているという状況でございます。

ですから、現在の許可基準以上のものはないのだ、絶対にこれしか使わないのだと考えているわけではございませんので、まさにどんどん進展している自動運転の技術開発に対して、警察庁としてもできる限り支援できるようにということで、これまでも、いろいろな御意見をいただきながら、必要があれば許可基準の改訂を行っておりますし、これからも同様に考えていきたいと思っております。

また、現在の許可基準におきましても、「原則として」という形で書かせていただいておりますので、6か月を超える許可期間を設定することを排除しているわけではございませんので、その点は御理解をいただければと思います。よろしくお願いたします。

○高橋座長 それでは、落合委員、お願いします。

○落合専門委員 御説明いただきましてありがとうございます。

落合のほうから1点伺いたいと思います。

テストドライバーの関係について伺いできればと思っております。システムベンダーの方などの話を伺っておりますと、テストドライバーがオーバーライドして運転することを想定したような形でシステムを組んでいいのかどうかというのが、今のガイドラインの内容で必ずしも明確ではないのではないかと考えております。つまり、座長などからもお話があったように、このガイドラインは守らなければいけないものなのだと思います。非常に多いというか大半だと思いますので、そうしますとどうしても安全の側に寄ったようなシステム設計、プログラムの構築になってきて、自動運転の技術を成熟させていくような実験をするのに当たっては阻害要因になっているような側面があるのかなと思っております。

そういう意味で言いますと、御説明いただいた資料の中でもテストドライバーが乗ることを前提とした記述自体はされているので、システムを監視して中断なしに自動運転が行うことができるように整備されているのではないかと考えます。しかし、このあたりは非常に気にされている方も多いため、警察庁としてどのような整理をされているのかを教えてください、その際に、やはり社会実装ということを考えると、いろいろな交通の状況を踏まえてプログラムの設計ができるように、様々な実験を許容する、様々なシステムを作ることを許容するという意味で、整理を示していただいた上で、事業者へのテストドライバーによる補完という点について明確に周知していただけたらいいのではないかと考えています。

○警察庁（高水参事官） ありがとうございます。

テストドライバーにつきましては、まさにガイドラインに記載してあるものでございまして、その内容は、今回お示しさせていただいた資料1ページのテストドライバーの要件、概要のところにも記載しているとおりでございます。

基本的に自動走行システムが運転操作を行う一方、まだ発展途上のシステムでございますので、公道を走っている中で対応できないこともあるでしょう。そういった場合に、例えば、資料1ページ右側の（5）に記載のとおり、テストドライバーは周囲の状況を監視した上で、緊急時等、つまりシステムが対応できなくなったときに直ちに必要な操作を行うことができる必要があるということをガイドラインに明記しているところでございます。

例えば、テストドライバーについて、こういうことができます、もしくはやりなさい、もしくはこういうことはやってはいけませんというようなことを、ガイドラインの中に網羅的に記載するのは難しいと考えております。現在のガイドラインでも、道路交通法をはじめとする法令を遵守した運転操作を行い、自動運転システムで対応できない場合には、テストドライバーが対応する必要がある旨を明記しており、これがまさにテストドライバーに求められている内容でございまして、我々としてもそのように考えておるところでございます。

○落合専門委員 ありがとうございます。

テストドライバーでオーバーライドするということはある程度想定されているということだと理解しております、そういう意味では、実際には事業者のほうで懸念されている事項は、杞憂なのか理解の違いなのかもしれませんけれども、システムをただ構築するに当たって、ある程度このオーバーライドがあることを前提にして組んではよくないのではないかと思っている方がいるということもあるので、この点は誤解に基づいて進まなくなるということは大変もったいないことだとは思いますが。このため、ぜひ明確に解釈として、既にご説明いただいているということだとは思いますが。どうも伝わっていない節が見られますので、この点はより強く御周知をいただくことなども含めて検討いただけないでしょうかというのがお願いになります。

○警察庁（高水参事官） ありがとうございます。

ガイドラインは既に公表しているわけですのでございますけれども、御指摘のとおり、ガイドラインの内容に関する理解に違いが生じることは我々としても望むところではございません。

警察でも、公道実証実験の実施に当たり、いろいろな相談を受けておるところでございます。そうした中で、実験を一步でも二歩でも前に積極的に進めるために、御相談をいただいたときに、各都道府県警察においてもしっかりと御説明をさせていただいていると思っておりますので、御理解いただければと思います。

○落合専門委員 ありがとうございます。

ただ、もし、できるのであれば、文書で別に出していただく等も含めて御検討いただくといいのかなと思いましたが。比較的大きな懸念点ではあると思っております。

○警察庁（高水参事官） 現在のガイドラインにおいても、「テストドライバーに関する自動走行システムの要件」の部分で、テストドライバーがオーバーライドできる自動走行システムである必要があることも示させていただいております。既にガイドラインで明示している内容でございますので、新たに文書を出して対応することは困難と考えております。

ですから、先ほど申し上げましたとおり、ガイドラインに沿った公道実証実験についても、事業者から個別に御相談があった場合には、引き続き丁寧に対応させていただきたいと思っております。

○落合専門委員 分かりました。

既にガイドライン上、それは明示している。それは間違いないということですね。

○警察庁（高水参事官） そのとおりでございます。

○落合専門委員 分かりました。ありがとうございます。

○高橋座長 では、鵜瀬委員、お願いします。

○鵜瀬専門委員 鵜瀬と申します。

警察庁に限定免許のことについて御質問したいと思います。よろしく申し上げます。

先ほどの御説明で、サポカーについての道路交通法改正案の話の中で、対象車両は今後検討するというお話がありました。条文案を見ますと内閣府令で定めるものと書いてあるところがありますので、ここで対象車両を決めていくという理解でよろしいでしょうか。

この条文を見ると、サポカーとだけ読めるわけではなくて、交通事故を防止し、もしくは交通事故による被害を軽減することに資するものとありますので、例えば、サポカーのどんどん発展していった自動運転とか、今後技術進歩でいろいろなものが可能になってくる。そこがここの要件に当てはまれば、どんどん指定していくということができると理解してよろしいのでしょうか。その中には、例えば先ほど国土交通省の説明で、勾配の限定をするものがあるという認可の特例の話で出てきたり、例えば最高速度を制限しているものとかも交通事故防止には役に立つ技術だと思うのですけれども、そういうものも今後の技術進歩とかニーズによってどんどん追加していくことができると理解してよろしいのか。

ひいては、御説明いただいた資料の右側に自動運転の話が出てきて、遠隔監視・操作者の二種免許の在り方という意見が紹介されているのですけれども、二種免許についてもここに含まれていくと考えていいのかという法案の内容の理解について質問させていただきたいと思います。

もう一つの質問ですけれども、免許を受けた者という書き出しになっていて、条件をつけるのですけれども、当然条件をつけるということは免許の要件自体もより限定的というか、例えば試験内容とか講習の内容とかも今よりは簡単なもの、あるいは要素が少ないものというふうに考えていいのか。つまり、限定する前に免許対象者の要件はもっと別なところで決まってくると考えていいのか。それが2項で読めるのかどうかは私は理解ができていないのですけれども、条件付免許の相手方というのはどういうふうに決まるのか。それはより簡単な手続で決まると理解していいのかという2点を質問させていただきたいと思います。

○警察庁（佐藤室長） 御質問ありがとうございます。

まず、限定条件の内容につきましては、3ページ目の資料に記載しておりますとおりで、今後の技術の進展や実用化の動向、そういった機能の普及状況を踏まえて今後検討を行って内閣府令で定めるとしております。

これにつきましては、技術はどんどん進展しますし、それによって安全性能が高まる、そういった車が普及すれば、全体として交通安全に資すると私どもも考えておりますので、この限定条件の内容は記載しているような事情によってアップデートされるものなのだろうと考えております。

免許の受け方についてのお尋ねでございます。これにつきましては、この道路交通法の改正案が今国会で成立いたしますと、2年以内の施行となります。現時点で限定免許の対象として考えられるものとしましては、現在普及している衝突被害軽減ブレーキとかペダル踏み間違い時の加速抑制装置といったものがございます。では、こういう機能がついている自動車に限定する免許であれば、今よりも簡単に取れるのかということ、現在の技術水

準を前提にするとなかなか難しいのではないかと。つまり、現在の技術水準は、運転者に求めている技能を補うことができるほどのものではないと、今のところは認識しておりますので、施行時においては、こういった限定免許を新規取得する際に、簡単に免許を取れるようになるのかということ、そういった見通しは立ってはいません。ただし、これももちろん今後の技術の進展で、例えば自動車がさらに進化しまして、この車は赤信号では必ず止まるとか、一時停止は必ず止まるといった進展をすることが期待されますので、そういったものについては当然新規取得の在り方も変わってくるのではないかと考えております。

限定免許の取り方ということもお尋ねでありました。今、申し上げましたとおり、この限定免許制度の趣旨につきましても、高齢運転者の交通事故防止対策ということで私どもは検討を始めて、こういった改正案に盛り込んでいるところでございますので、少なくとも現状においては限定のない免許を持たれている方が申請していただいて、安全性の高い車に乗っていただくということを想定しておりますけれども、限定免許の新規取得は考えてまいりたいと存じます。

○鵜瀨専門委員 最初に質問したところで、二種免許などもここで読み込めるのかなと思ったのですが、それは想定されていないということになるでしょうか。

○警察庁（佐藤室長） 失礼いたしました。

この限定免許制度自体は、申し上げたとおり、高齢運転者の交通事故防止対策ということなので、基本的には運転に不安のある方にこういった制度を使っていただくという趣旨のものでございます。

他方、今、お尋ねのありました内容は、この資料の右側で書いてあるような自動運転時代における免許制度はどういうものであるべきかというお尋ねであろうと思います。これは、少なくとも現在は運転者が運転の責任を負うという前提なので、旅客自動車を運転する場合は運転者に第二種免許を求めているのですが、将来、例えばレベル4ということで、自動車運転システムが認知、判断、操作を行うという時代になるのであれば、それに対応した免許制度も考えていかないといけないであろうということで、右側にあるとおり、私どもも有識者の御意見などを聞きながら検討を進めているところでございます。

○鵜瀨専門委員 そうすると、将来の可能性ということで、今現実に検討されている内容はまだ見えてないということになってしまうかと思えます。二種免許については、自動運転だけではなくて、人手不足問題もあって、それで要件緩和をされると思えますけれども、この報告書の中身に紹介されている一番下に、全く新しい要件が必要ではないかという話が出ております。免許制度は知識の面と技術の面があるのですが、今の二種免許の在り方とは違うものがもし自動運転時代に求められることになれば、それを何もないところでは認めることができないとなると、本当につかえてしまうことになってしまって、せっかくの技術が生かされないということにもなります。免許制度のもう一つの目的としては、問題があったときに処理というか責任追及というか、この人には認めないとか、とっかかりを作るといった意味もあるかと思えます。そういうことが担保されれば、あとは講

習で補うとか、いろいろな制度設計のやり方があるかと思うので、なるべく新しい技術が生かされるような制度に、柔軟に御検討いただきたいと思っています。

○警察庁（佐藤室長） ありがとうございます。

無人自動運転移動サービスを事業化する場合における免許の在り方というのは、そもそもそういったサービスをどのような形で交通関係法規に位置づけるかということが問題になろうかと思えますし、その中でどういう形で事業を促進する、さらには安全性を損なわない形で行うかということで、そういった全体像の中での一論点ということで検討を進めていくべきだと考えております。

○鶴瀨専門委員 新しい技術を既存の制度に当てはめるといふのととても難しいと思うのですけれども、安全性の確保と利便性の向上というか、新しいサービスの発展とか成長とか、そういうことのバランスを取っていくということで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。

○高橋座長 続いて、井上委員、お願いします。

○井上専門委員 日本総研の井上でございます。

御説明ありがとうございました。

公道実証というのが各国に比べても日本ではかなりやりやすくなっているなという思いは持っております。それは警察庁、国土交通省の努力が非常に大きいなと思っているのですけれども、一方で、実証というのは各事業者が事業化や実装のためにやるものなのですけれども、実装とか事業化への道筋がなかなか見えないというのが今のすごく悩みかなと思っています。

特に無人の自動移動サービスに関しては、2020年に実装するというのを安倍総理が2015年に宣言して、それ以来、未来投資戦略等々にも位置づけられてきていますけれども、現時点では2020年無人自動運転移動サービスの事業化というのがほぼ不可能ではないかという感じが若干していますというのがまず認識としてあって、それはどのように事業化していくかというところを事業者、省庁のほうで考えていかなければいけないと思っています。

まず、警察庁さんに質問です。

1点目は、先ほど道路使用許可基準で、事業化の場合には6か月を超える許可期間を設定することもあり得るということだったのですけれども、この事業化の定義は何ですか。どこで事業化と実証を分けられるのですかというのが1点です。

竹内委員への御説明に関して、6か月の話がありました。例えば、スイスのシオンなどでは、シオン市とPostBusというバス会社の間で、3年間の実験をやっていいよということを確認した。3年間という期間が保証されたので、PostBusは1年目に全部持ち出しで、補助ももらわずに自分たちでいろいろ投資をしてやっていったということがあります。その意味でいうと、期間が長くなることによって、事業者もいろいろ投資がしやすくなるという部分があると思うのです。

ただ、スイスの場合も3年間認めているけれども、1年ごとにやることを確認しながらやっているわけです。そういうやり方ができないかなと思ったわけです。

そのときに、先ほど季節性の問題とともに安全性が技術的に確立されていないというお答えがあったかと思うのですけれども、安全性が技術的に確認されていないというのは、どういうふうになれば技術的に安全性が確認されたと言うのですかというのが非常に難しいと思ひまして、既存の人が運転する自動車に関しても100%安全とは言えない中で、自動運転の車に関しても安全だとはメーカーも分からない。分からないから、公道でいろいろなことを実証しながら安全性を確認しています。

季節性の問題に関しても、雪などが降った場合、怖い場合は、我々もよくやりますけれども、事業者は止めます。運転免許を持って運転している人が責任を取るという道交法上の責任の位置づけがあるわけで、それは皆さん責任が怖いから、事故を起こさないように皆さん気にしながら実証をやるというのが実態でございまして、そこは技術的に安全性が確認されていないからと警察さんが認めなければ走れないというのは、安全性のところの担保を警察がするのか。でも、最後は事業者なり運転していた人の責任にしていますよねというところをどういうふうにかえたらいいですかという意味で、技術的な安全性の確認をどういうふうになれば事業化に向けてもう少しやりやすくなるのかなというところをお伺いしたいと思ひました。

3点目として、遠隔型の自動運転の話、鶴瀨委員の話もありましたけれども、今は二種免許が必要。この前提にあるのはジュネーブ条約で、運転手は車内にいなくてもいい、車外に運転できる環境で運転手がいれば、ジュネーブ条約上もそごがないという解釈かと思うのですけれども、車外から車を操作するということと、車の中において操作するというのは全く違う感覚でございまして、これは二種免許を持っていることよりもゲームのすごい能力を持っていることの方が実は重要ではないかと思うと、二種免許かどうなのかという話ではないような気がします。

あと、先ほどの調査報告書の論点の中に、不測の事態にいろいろ運転者は対応しなければいけないから二種免許が必要なのだというお話がありましたけれども、その不測の事態というのは大抵事故が起きた場合の対応とか、それは運転能力というよりもサービス事業者としての能力なので、それは運転能力を持っている人とは別に、車内に車掌さんみたいなものを置いておけばいいという話になると思うので、何か遠隔監視をする人が二種免許を持って完全に制御できなければいけないというやり方である限り、遠隔型の自動運転の実装というのは事業者も怖くてできないと言っています。ほぼ不可能だと思います。なので、無人自動運転というのはほとんどこのままでは実装できないということに対してどうお考えかというのが3つ目の質問でございまして。

あと、もう一つは国土交通省に保安基準緩和の件でお伺いしたいのですけれども、今、運輸局長が55条の保安基準の緩和ということでやられていますけれども、既存の車を改造してやっていく場合にはある種保安基準の緩和だとか、ゴルフカートみたいに公道を走っ

ていないものを走らせるときにも保安基準の緩和ということでもいいのかなと思うのですが、自動運転の場合、いろいろなアイデアもありまして、もう少し歩行者とコミュニケーションをするためのサインボードが車外についていたほうがいいよねとか、そういうときは何か保安基準を緩和するというよりも、新しい概念の車を作っていくことになっていくのかなと思っていて、それは既存の基準を緩和するというよりも、ある種、新しい概念の車を公道に入れていくときにどうするのだという話かと思えます。

その場合、55条の基準緩和というよりも、56条の試作車に関しての大臣認定みたいなほうで対応すべきではないかと思っています。この55条でいくのか56条でいくのかみたいなところを、国土交通省としてはどうデマケしているのかというところが1つ。

もう一つは、地方運輸局が認めるということで、やはりどこかで認めたものがほかのところでは認められないというのは、地域性だと言われればそれまでなのですが、そうだとすると事業者にしてみると非常に苦勞が多いなと思います。なので、どこか1か所で認めたものについては、それは国土交通省としてこれは大臣認定とほぼ等しい、どこかの局長が認めたら大臣が認めたのと同じことにするみたいな、あるいは現場とのやりとりの中で、これは絶対に駄目だよねというのであれば、それはブラックリストみたいなことにして、最初からこのやり方はやめてくださいということで基準を国土交通省として示していく。そういう現場とのやりとりみたいなことを大臣のほうでどんどん吸い上げて、一律にしていくことによって進めていくみたいなことができないかなと思っていますが、いかがでしょうか。

以上でございます。

○警察庁（高水参事官） ありがとうございます。

警察庁でございます。

まず、1点目でございますが、事業化の場合であれば6か月を超えている許可期間を設定することもあり得るとするのは、申し訳ございません、私の説明の仕方が悪かったのかもしれませんけれども、これは事業化の場合でなければ6か月を超える許可はできないという趣旨ではございません。あくまで事業化というのは、こういう場合にはあり得ますという例示でございます。

○井上専門委員 例示で結構なのですが、警察庁にしてみると事業と実証の違いはどのように捉えておられるのか。

例示の一つとして、事業化する場合は6か月を超える許可期間を設定することもあり得るとい道路使用許可基準になっているわけですね。自動運転で事業をするというのはどういう状態になっていると思われるのか。それは国土交通省の免許をきちんと取って、実際にお金を取ってやっているということになるのですか。

今、実証をやっている人たちの次の段階で何をやらなければいけないかという、有償実証というお金を取りながら、実証というにはまだまだ問題もあるし、事業というにもまだまだ問題もあって、例えば国土交通省から道路運送法の4条のバスの免許ではなくて、

21条の仮の免許でやるみたいなのはあつたりするのです。なので、有償実証というのが次のステップとしてあります。こういうものというのは事業化になるのですか。お金を取る場合は、1年とかやらないと本当に意味がないので。

○警察庁（高水参事官） 事業化におきましては、道交法上、御案内かと思えますけれども、お金を取るか取らないかというのは全く要素に入っていないと認識しております。我々が想定しておりますのは、明確な形で一定のルート、一定のエリアで継続的に走行をするということなのです。

○井上専門委員 なるほど、分かりました。

一定のエリアで継続的にやって、それである程度需要がきちんと確保できるかどうかが見えてこないと事業に進めないというのは、今、現場としてすごく悩ましいところなので、その段階を6か月を超えて認めてくれてやりやすくなると、非常に実装が進みやすくなるなど思っていますので、ぜひそこら辺の御理解をいただけたらと思います。

○警察庁（高水参事官） ありがとうございます。

まさに私どもとして取組を支援してまいりたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

また、2点目でございますけれども、車両の安全性の確保という部分につきましては保安基準によるところがございますので、警察庁のガイドライン及び道路使用許可基準においては、実験車両が保安基準の規定に適合していることを求めているところでございます。

○井上専門委員 保安基準というのは、国土交通省が作る保安基準ということですよ。

○警察庁（高水参事官） そのとおりです。

○井上専門委員 国土交通省は保安基準を作るために、試験を積み重ねないと保安基準を作れないという形だと思うのです。積み重ねないと保安基準は作れないけれども、保安基準がある程度きちんとしていないと実証もできないよという話になってしまうと、なかなか進まないという感じがあるのです。

○警察庁（高水参事官） 確かに保安基準の問題はございますけれども、そこは実験の積み重ねになっていくということです。

○井上専門委員 分かりました。

○警察庁（高水参事官） 3点目につきましては、先ほど不測の事態に対応するために二種免許が必要だという御指摘がございましたけれども。

○井上専門委員 調査報告書の中でそういう論点が挙がっていますよね。

本日の資料の3ページのところで、無人自動運転移動サービスを事業化する場合、遠隔監視・操作者は第二種免許を受けるべきかという論点のところの2つ目のポツのところに、「不測の事態への対応等をシステムが代替するようになるなど技術開発が進めば、」などと書いてはいますが、この不測の事態への対応というのは、そもそも運転技術というよりも、事故を起こしたときにどうするかとか、運行管理者、サービス提供者としてのもののほうが多いと思うので、あまり二種免許の話と直接結びつかないのではないかと思う

のです。

○警察庁（高水参事官） 失礼いたしました。

資料3 ページ目右側の「論点に係る議論」のところでございますけれども、ここはまさに、レベル4の実現に向けてどのような形で交通ルールを設計していくべきか議論している中で、こういった御意見をもあつたというところを御紹介したものでございますので、現時点で、警察庁として、レベル4における第二種運転免許の在り方に関して何らかの結論を得ているわけではございません。まさにこれから、いろいろな御意見をいただきながら議論していくところであると考えております。

○井上専門委員 分かりました。ありがとうございます。

○国土交通省（平澤戦略官） 国土交通省でございます。

緩和の認定の件、御質問頂戴いたしました。

まず、HMI、サインボードのようなお話がございました。

○井上専門委員 サインボードというか、車の外側につけるようなもの。

○国土交通省（平澤戦略官） そちらにつきましては、冒頭さらっとお話しさせていただいたのですが、実は本日も御説明したかったのですが、申請者との関係で御説明できなかったのですが、既に基準緩和を認めた実績もございます。その関係でまさに安全な自動運転車の開発、実用化を促進する観点から、私どもは自動運転車専用の基準緩和制度を設けておまして、そちらを使って緩和を認めたというものでございます。

一方、井上委員からございました56条を使えないかということでございますけれども、56条はまさに基準の策定ですとか改善の検討に資するような車両の実証実験ということでございまして、こちらは改善とか策定等の検討に資するような資料を国交大臣に提出するというようにも求めております。

したがって、私どもは基準の緩和認定制度で既に認めた実績もございますので、申請者の御負担とかそういうものも照らし合わせながら、申請者にとって使いやすいほうを御活用いただければよいのではないかと考えておまして、55条もしくは56条、両制度を両輪といたしまして、申請者のニーズに応じた柔軟な制度運用を行っていきたくと考えております。

○井上専門委員 今のお話は、56条のほうが結構大変というイメージですか。

○国土交通省（平澤戦略官） 56条でいきますと、保安基準の改善とか策定等の検討に資するような資料を出していただくということをお願いしておりますので、そうした点でいきますと、申請者の方の御負担は若干増えるかなと考えておりますが、いずれにいたしましても、どちらの制度を活用するかというのは申請者の方に選んでいただければよろしいかなと思っております。

○井上専門委員 例えば55条で、どこかの運輸局で基準緩和したものは、ほかのところでも一律基準緩和できるようにするということはできないですか。

○国土交通省（平澤戦略官） 2点目のお話だと思いますが、まさにどこかで基準緩和し

た事例というのは、私ども地方運輸局の自動車技術安全部技術課というところが窓口となっておりますけれども、そこでも情報シェアをするように努めております。そうしたフレッシュな情報をシェアすることで、事業者の方の御相談に的確に対応できるような環境を引き続き整えてまいりたいと考えております。

○井上専門委員 なるほど、分かりました。

ブラックリストみたいなものは作れないですか。

○国土交通省（平澤戦略官） ブラックリストと申しますと、実際に認めなかった事例ということになるかと思うのですがけれども、これも事業者の方とのやりとりの間でクリアできているものが大多数なものですから、どちらかと申しますと、でき上がったものをシェアと申しますか、アドバイスをするような形で実用化の開発促進を促してまいりたいと思います。

○井上専門委員 分かりました。ありがとうございます。

○高橋座長 続いて、増島委員、お願いします。

○増島専門委員 増島でございます。

どうもありがとうございました。

霞が関の皆様には非常に先進的な、国益の観点から非常に前向きな活動をしていただけているのに大変敬意を表しておるわけですがけれども、規制緩和もので非常によく発生するのは、霞が関でおっしゃっていることと、実際の現場で、地方で思っていることが、同じ国益という目線でなかなか見ることができないということによって発生する、我々はインターオペラビリティがないということでもたまに呼んでいますけれども、そういう論点があると思っております。自動運転についてもそういう面が、少なくとも事業者さんからお話を伺うとあるなと思っております、それに関連して国土交通省様と警察庁様に一つずつ教えていただきたいところがございます。

1つは、まず国土交通省様が今やられている新しい自動運転用基準緩和認定制度を作成いただいているということがございますけれども、先ほど井上委員からの質問に対してお答えをいただいた、認定をされたものをほかの地域でもということについて、お話を伺うと、事業者さんは、ここの地域でやると通りやすいのだけれども、ここでは通りにくいとか、ここの責任者・担当者は非常に話が分かるけれども、ここは駄目だみたいな話を非常によく聞きますが、こういうものが民間のノウハウになるというのは恐らく間違っていると思っております。むしろ、どこであってもそれができるという状態を作るべきだと思っております。

その関係で、先ほどお話をいただいた、こういうのはいいよねとほかのところでは言ったものについては、地方の各現場にやっていいのだと内部的にお伝えするという形の情報共有は非常にありがたいことだとは思っておりますけれども、もう一歩進めていただいて、それが実際に実験をしようとしていらっしゃる民間の方々にも、こういうものだったらオーケーと言ってもらえるのだというのが明らかになるような形で、事例という形でウェブサイ

ト等でそれを公表していただくことはお願いできないかというのが1つです。

出していただくのと内々でやっているのでは、そもそもできるのかできないのかの判断の面で、現場の実際の御担当のところに行かないと分からないということはいかにも無駄でございますし、むしろそういうものがあることによって、こういうことができるのではないかということで、イノベーション創発がもっと起こってくると思います。こうしたものを後ろ側に隠しておく理由はどこにもないと思いますので、公表という形で事例を出していただくようなページを作っていただくことはできないかというのが1点でございます。これは民間の人のインテレクチュアルプロパティーでもないはずですよ。もともとやっていいということであれば、それを秘匿する理由はないだろうということで、一つお願いしたいということでございます。

もう一つ、警察庁にも同じ観点でございますけれども、先ほど落合委員からお伺いをさせていただいたオーバーライドの問題は、実は結構大きな問題だと思っております。事業者から具体的に聞いた事例で少しお話を申しますと、例えば2車線道路の路線があるところでは、運転免許を取ったときに教えていただいたことが正しければ、基本的に車は左を走るのです。車を抜くときには右に移動して、抜いたらまた左に戻るのですと習っています。

御案内のとおり、左の車線は路駐がいっぱいありまして、左の車線を運転するのは実は結構なテクニックが要りますし、ドアが急に開くということが実際に起こるわけなので、それに全て対応できるほどのシステムを組めるかというところが相当難しい問題があると伺っています。

実際、実務的にも人が運転しているときには、そういうときに運転にあまり自信がない人は左側ではなくて右車線のほうを運転したりということは実際にありますし、それは事実上許容されているということであると承知しております。

であるとすると、システムとして組むときに、ルールは左が前提で、邪魔なときとかそういうときにだけ右ですというシステムではなくて、右側を走るのですというシステムを組むこと。もちろん、左側を走るべきときには、人がオーバーライドして左を走るというので全然構わないのですけれども、そういう形のシステムの組み方が許されるのかどうかというのがここでの大きな御質問だと思います。

これが単に右車線左車線の問題にとどまらず、実際には誰も守っていない放棄をシステムにしゃくし定規に守らせようとするとう車が全然前に進めないという話が起こって、いろいろなところでこういう問題があると思っております。こうした実態を考慮したシステムの組み方というのはそもそもガイドライン上、許されるのかどうかということであるのです。

その点お答えをいただいた上で、もしそれが許されるということであれば、恐らく個別におっしゃっていただくというよりは、行政のツールとして他省庁で見えるQ&Aみたいなものは存在しているように思うのです。なので、これも先ほどの国土交通省にお願いしたの

と似ていますけれども、ガイドラインの読み方に関するQ&Aみたいなものを作っていて、これをウェブサイトで公表していただく。それであれば、ガイドラインをどんどん細かくしていくという話よりは、ガイドラインでよく聞かれるような事例をQ&A方式で答えましたということで、恐らくもう少し気軽に警察庁でもやっていただけるような施策だと思いますし、御負担みたいなものもそんなにかからずにできるのではないかと思います。このようなアイデアはいかがでしょうかという御提案です。この2点でございます。ありがとうございます。

○国土交通省（平澤戦略官） 国土交通省でございます。

御意見ありがとうございます。

まず、冒頭お話のございました、どこかですと通りやすい、どこかであると通りにくいといったお話につきましても、情報共有をしっかりとやることで、そうした事態が起きないように私どもとしてもしっかり運用していきたいと思っております。

もう一つ、事例を公表できないかといったお話もございました。こちらは、実は今回も、先ほどの繰り返しになってしまいますが、HMI、サインボードのような緩和した事例を發表させていただきたいと思ったのですが、申請者との関係でやはり技術情報に係るところも多分にあるというところで、公表は控えてくれと言われてしまいました。

一方で、こうした何らかの技術開発に資するような観点で公表できる範囲というものも考えることはできるのではないかと思うところでもありますので、丸々出すのはなかなか難しいところはあるのでございますけれども、申請者の方の御意見、民間の事業者の方のニーズといったものを踏まえながら、どういったことができるのかというのは少し勉強してまいりる必要はあるのかなと考えさせていただきます。

○増島専門委員 ありがとうございます。

その規制で許される、許されないというのが競争上の優位に立つというのは、事業者はよく言うのですけれども、必ずしもそれは正当に保護される利益ではないと我々は思いますし、公益とのバランスで言えば、おそらくそういうものを外部に出さないことによって他の人が知らないというのを優位に使うというのは許容されることではないと思っております。ぜひ技術的な細かいところは確かにあるかもしれませんが、出せる範囲もありますよねということで、ぜひそこは事業者さんともお話をいただいて、そういうことができる形で進めていただければと期待しています。

ありがとうございます。

○警察庁（高水参事官） 警察庁でございます。

先ほどの御指摘でございます。

右側車線を走行する場合について例示がありましたけれども、まず、大前提といたしまして、道路交通法をはじめとする関係法令を遵守して走行していただく必要があります。

各交通参加者は道路交通法のルールに従って行動しているわけですのでございまして、実証実験においては、そうした状況の中で実験車両が実際に公道を走行するわけなのですけれど

も、当面の間、一般車両と自動運転車の混在が想定される中、現在の一般的な交通ルールを自動運転車に限って除外するという事は、他の交通参加者の安全や利便性が損なわれることから、困難と考えております。したがって、道路交通法のルールに従わないことを前提とした自動走行システムの設計というのは適当ではないと考えております。

それから、2点目のガイドラインの関係でございますけれども、これは先ほども申し上げておりますが、必要最低限の内容を記載させていただいたものです。ガイドラインは公表させていただいておりますから、現物を見ていただいて、御不明な点がある場合には都道府県警察に御相談いただくのが一番スムーズかと考えております。

なお、部内の話でも、都道府県警察に資料を送付するなど、自動運転に関する情報共有は現在もやっておるところでございます。

以上です。

○増島専門委員 ありがとうございます。

若干ちょっと右左の話で誤解があったかもしれないのですが、システムプラス人のオーバーライドで結果的に道交法を遵守しているという状態が確保されれば、システムというのは法規の原則例外のままではない組み方でもいいのではないかと御質問だったのです。そのシステムそのものが道交法に全て四角四面に従えということにする必要があるとまで読まなければいけないのか。ちょっと今、見せていただいたガイドラインはそこまでのことは言っていないようにお見受けしまして、人の運転は柔軟にやられているということですので、ある意味システムプラス人によって道交法が守られている状態にしたいという御趣旨なのではないかと思つたものですから、そういう意味で捉えていいかという御質問でしたというのが一つ。

あとは、透明性の確保、もしくは一般の人にそれを周知させるということがなぜ敬遠されるのかというのがちょっとよく分からない部分がありまして、外に出せない理由はどこにあるのかという点です。

ありがとうございます。

○警察庁（高水参事官） 失礼いたしました。

ガイドラインでも、自動運転システムが対応できない場合にはテストドライバーが介入し、道路交通法を遵守して走行する、つまり、オーバーライドを行うことは前提としておりますので、例えば障害物があった場合に右の車線に避けるなどの対応が自動運転システムだけで全てできなければいけないということまでは考えておりません。当然、緊急時等の場合には人がオーバーライドするという事で考えております。

また、表に出せないのかという御指摘でございますが、ガイドラインや道路使用許可基準につきましては、既に公表しているところでございます。

○増島専門委員 具体的にはこういうときにはいいのだと判断したというものが表に出せるかどうかということで、ここに躊躇を感じられるのはどの辺に理由があるのかということでございます。

○警察庁（高水参事官） 失礼いたしました。

例えば、道路使用許可基準につきましては、先ほど申し上げましたように、これまで実際に22件の道路使用許可を行っているわけでございますけれども、許可期間等については個別に判断しているところでございます。御案内かと思えますけれども、個別具体的に判断して対応しているものでございますので、判断基準を一般化してお示しするのはなかなか難しいと考えておるところでございます。

○増島専門委員 ガイドラインの読み方という意味では一般化されるわけですね。そうでないと恣意的にやったということになりますので、恣意的にはやられていない、一定の合理性を持ってやられているとすると、ここは一体どのように読むのかということが多分現場でやっているはずでありまして、そこが重要なのだと思うのです。そこが一般の人に分かるようになっていて、それはほかの人たちにも考え方が均てんしていくということが起こって、国益に資するはずだという見方でありました。

もし、よろしければそういうこともニーズとしては、むしろ民間としてはそういうものがどんどん価値を生んでいくということなので、御検討だけでもいただければと思いました。

ありがとうございます。

○高橋座長 座長の高橋ですが、今の議論でもう一つ申し上げたいのですが、前回も議論が出ましたのが、横断歩道に人がいる場合は一時停止しなくてはいけないわけです。ただ、運転者は横断歩道のそばに人がいても、渡る意思があるかどうかということを見ながら一時停止するかしないかを判断していると思えますが、自動運転だとそこが明確に判断できない。なので、近くにいれば渡る意思がなくても止まってしまう。そうすると、むしろ後続車が思わぬ追突事故を起こすとか、交通の円滑化を阻害するだけではなくて安全確保上も問題があるという論点があったと思えます。

したがって、そこはある程度システムを必要な場合にはオーバーライドすることで、トータルの交通の安全性とか円滑な動きを確保すればいいという意味で柔軟にやっていいということをお示ししていただく必要があるのではないかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○警察庁（高水参事官） ありがとうございます。

まさに、自動運転システムに全ての対応を求めるのではなく、人がオーバーライドして対応する必要がある場面があるかと思えます。まさに今、御指摘のありました点について、ガイドラインにおいても道路交通法を遵守すること、また緊急時等にはテストドライバーが対応する必要があることを明記しております。申し上げましたように、具体的かつ網羅的に記載するのはなかなか難しいと考えておるところではありますので、自動走行システムによる対応が困難な場合には、テストドライバーがオーバーライドして必要な操作を行うことで、安全を確保していただく必要があると考えております。

○高橋座長 そこは微妙なところなのですが、横断歩道というのは緊急時ではないですよ

ね。なので、緊急時は当然だと思うのですが、日常の交通の流れの中でもそういうことが起きると思うので、緊急時でない場合でもその辺の柔軟な運用というものがどうしても必要ではないかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○警察庁（高水参事官） 御指摘のとおりだと思います。

私が先ほどから緊急時ということを強調しているのですが、誤解されていたら申し訳ないのですけれども緊急時に加えて、先ほどお話が出ましたように、例えば左側に障害物があるような場合は右側に回避するといったことも含めまして、システムが対応できない場面では人がオーバーライドして対応するものと考えているところでございます。

○高橋座長 分かりました。

その辺が業者によって明確に判断できていないということかと思imasるので、事業者にそこがはっきりと分かるように周知徹底していただきたいというのが私どもの申し上げたかった趣旨です。

ですから、今日明確にそこは回答いただいたので、あとはそれがいかに事業者に伝わるかということだと思います。そこはまた書き方等を議論させていただければと思います。

谷口委員、お待たせしました。どうぞ。

○谷口委員 御説明どうもありがとうございました。

警察庁に2つ質問させてください。

まず、道路使用許可基準について必要最小限、対応が必要な事項とおっしゃっていたことに関してです。私はいろいろな自動運転の社会実験に関わっているのですけれども、現状で2週間程度の実験が多いのは、警備員の費用にかかる人件費が実験の費用を圧迫するからという世知辛い理由であることが多いというお話を伺っています。

本格運行にビジネスモデルの確立が不可欠で、つまり誰がお金を出して、どうやってもうけを出すかということがとても重要で、これを検討するときに警察庁の道路使用許可基準が求める厳密な安全確保に係る警備のコストが実証実験を阻害しているという可能性があるのではないかと考えています。

例えば、6か月実証実験をするとして、最初の1か月で安全性が一定程度担保されたことが示されたとして、警備の必要が薄い箇所があったとしたら、例えば次の1か月は、ここは要らないから試してみるなどの柔軟な対応が今は難しい状況にあると考えています。もちろん、実験なのできちんとした計画が重要なのですけれども、実験期間中にも臨機応変な対応が必要になることはよくありまして、計画の実態に即した変更など柔軟な変更対応を可能とするような対応はできないのでしょうか。

例えば計画変更が必要だったとしても、また一から計画を審査するのではなくて、簡易審査でオーケーするとか、そういう対応ができるともっと長期の実験もしやすくなると思います。安全確保はとても重要なのですけれども、それに拘泥し過ぎると、利便性の低下やビジネスモデルになり得ないという事態が起きて、社会的実装が遅れてしまうことがあると思います。

あと、井上委員もおっしゃっていたように、失敗が絶対に許されない実験というのは実験とは言わないと私は思っています。実験はトライアンドエラーをある程度の範囲で許容する、リスクをある程度許容する(大変なことが起こったら困るのですけれども)、そういう必要があると思っています。日本は予防原理の原則がとても強い国で、アメリカのように何でもやってみて失敗したらその都度対応するという傾向の強い国とは対照的なのですけれども、バランスを取ってやっていかないと、自動運転の社会的実装は進まないのではないかと思います。私の最初の質問は簡易審査みたいなことができるのでしょうかというのが1つ目です。

2つ目にサポカーの限定免許について、道交法の改正は本当に画期的なものだと思っております。鶴瀬委員の御発言とも少し重なるのですけれども、サポカー限定免許は高齢者が対象、運転免許を返納するまでの補完的な位置づけというふうに認識しているのですけれども、今、同様に大きい社会問題となっているのはタクシーやバスのドライバー不足です。これには大型二種免許とか二種免許が必要で、その取得がやはり若手ドライバーを育成するネックになっているというのはいろいろなところで言われている話だと思います。

例えば、自動運転までいなくても、何らかのサポートがついているバスやタクシーの車両ができたとして、そういうときに二種免許を少し緩和した1.5種免許みたいなものを使える、そういうようなことはこの有識者検討会みたいなものの議論に挙がっていたのか。あるいは、そういう可能性があるのかについて、今、どのようにお考えかを教えていただけますでしょうか。

以上です。

○警察庁(高水参事官) ありがとうございます。

1点目のガイドライン道路使用許可基準の関係でございます。申請に当たりまして、より簡易な対応ができないかという御指摘だったと思います。警察としては、交通の安全を確保した上で実証実験を行っていただく必要があるのですけれども、まさに御指摘の中にありましたように、1回手厚く警備であったり、いろいろな対応を行って実証実験を行った後、同じ場所でやりたい再度実証実験を行う場合には、前回の例を当然参考にしながら許可申請への対応を行っています。

先ほど申し上げましたけれども、例えば、基本的な事項が前回の実証実験と全く同じであれば、その部分についてはは前回使った資料のコピーを提出していただくことも可能ですし、例えば警備員の配置箇所についても、交通状況を踏まえて個別に対応はできると考えております。道路使用許可基準についても、一律に厳格な対応を求める趣旨ではございません。事業者において必要な安全措置を取っていただくことを前提に、警察で申請内容を確認させていただくという形で進めており、同じような前回の事例があるならば、当然それを参考にしながら対応しますので、そうした場合に手続をより円滑に進めていくということは考えられると思います。

○谷口委員 そこで、今おっしゃっていた方法ですと、例えば6か月申請していて、その

間はそのまま同じでなければいけない。あるいは変更するのだったら、今続けている実験を中止しなければならないということになってしまうと思うのです。実験なのでできれば継続的にできるようにしたいと思うので、もう少し素早い柔軟な対応みたいなものはできるのですか。

○警察庁（高水参事官） 失礼いたしました。

道路使用許可では、客観的事項に変更があった場合の条件の変更や、記載事項の変更という枠組みがございます。これは道路交通法第77条及び第78条に明記されています。

○警察庁（佐藤室長） それからサポカー限定免許についてお尋ねいただきました。

御説明申し上げたとおり、今回、道路交通法改正案に盛り込んでおりますサポカー等の限定免許制度につきましては、高齢運転者の事故防止対策ということで導入しようとしているものでございまして、その中の有識者の検討会で御議論いただいた中では、特段そういった職業運転者、第二種免許等の限定免許についての議論はなかったのですけれども、一つ御参考になる議論がありましたので御紹介したいと思います。

現在普及している安全運転支援機能というのは、特定の交通事故に対しては事故防止効果があるだろうと。例えば追突といったものについては被害を軽減する効果があるだろうということだったのですけれども、他方、今の安全運転支援機能でも、例えば運転中に反対車線を走ってしまうとか、信号を守らないといったことを防ぐことはできない。つまり、サポカーにおける事故防止効果の限界というものもあるので、そういったものをきちんとそういった車両を使う方々に周知しなければいけないといったことを強く言われているところでございます。

したがって、今の安全運転支援機能は、あくまで運転者の安全運転を支援するにとどまるものという現状を踏まえて制度設計をしているところでございます。

○谷口委員 ありがとうございます。

○高橋座長 それでは、時間がもう大分超過しておりますので、本件についての議論はここまでとします。

本日は、道路使用許可基準における許可期間、公道実証実験における自動運転システムを用いた柔軟な走行の担保、自動運転機能を含む運転支援技術の進展に応じた運転免許制度、保安基準の緩和について御議論いただきました。

本日の議論を踏まえ、答申に反映させるべく協議を引き続き行っていきたいと思っておりますので、警察庁、国土交通省におかれましては、引き続きよろしく願いいたします。

警察庁と国土交通省の皆様、本日はどうも大変ありがとうございました。

ここでどうぞウェブ会議ツールから御退出ください。ありがとうございました。

（国土交通省、警察庁退室）

○高橋座長 続きまして、議題3「規制改革ホットライン処理方針について」の議論を行います。事務局から説明をお願いします。

○小室参事官 事務局でございます。

今回、令和2年1月21日から令和2年2月19日までに各省庁より回答のあった提案について、資料3のとおり処理方針案を作成いたしましたので、こちらについて本ワーキング・グループにおいて御決定いただきたいと考えております。

なお、係る処理方針については、事務局より事前にメールで委員、専門委員の皆様に御確認いただいた内容になっており、今回は処理方針を決定するものに該当なしとなっております。

以上でございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

今の事務局の説明に対して何かありますか。よろしいですか。

それでは、規制改革ホットラインの処理方針については、資料3のとおり決定します。

すみません、また今日も大分超過してしまいましたけれども、本日の会議はこれでおしまいとします。

事務局から何か連絡事項があればお願いします。

○小室参事官 次回の当ワーキング・グループの日程につきましては、事務局より追って御連絡申し上げます。

○高橋座長 それでは、今日の会議はこれで終わりたいと思います。どうもありがとうございました。