

第6回 投資等ワーキング・グループ 議事概要

1. 日時：令和2年12月15日（火）15:00～16:30

2. 場所：合同庁舎第8号館12階 1224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

（専門委員）井上岳一、石岡克俊、鶴瀬恵子、落合孝文、増島雅和、村上文洋

（政府）河野大臣、田和内閣府審議官

（事務局）井上室長、彦谷次長、黒田次長、渡部次長、山西次長、中嶋参事官
（ヒアリング）

<議題1. 自動運転の実装に向けた環境整備>

BOLDLY株式会社代表取締役社長兼CEO 佐治 友基

アイサンテクノロジー株式会社MMS事業本部長 取締役 佐藤 直人

警察庁長官官房審議官 新田 慎二

国土交通省自動車局次長 江坂 行弘

経済産業省 製造産業局 自動車課 ITS・自動走行推進室 室長 植木 健司

4. 議題：

（開会）

議題1. 自動運転の実装に向けた環境整備

議題2. 規制改革ホットライン処理方針

（閉会）

5. 議事概要：

○高橋座長 皆さん、こんにちは。

それでは「規制改革推進会議 第6回投資等ワーキング・グループ」を開会いたします。

委員の皆様におかれましては、御多用中のところ、御出席いただき、誠にありがとうございます。

本日は、河野大臣にも御出席いただいております。河野大臣から御挨拶をお願いいたします。

○河野大臣 お忙しい中、お集まりをいただきまして、ありがとうございます。

だんだん師走も押し迫ってまいりましたが、ぎりぎりまで精力的にやってまいりたいと思います。

今日は、自動運転の実装に向けた環境整備ということで、御議論をお願いすることになりますが、もう世の中、世界中が、自動車は自動運転に向かっています。かつてのパソコンのように、外側より内側のソフトウェアの方が付加価値が高いという時代になってくる

のだらうと思います。

そういう中、日本の経済あるいは日本の製造業の中で、自動車産業は非常にインパクトの大きい産業ですが、この自動車産業が自動運転の時代にリーディング・インダストリーとして生き残れるかどうか、日本経済にとっても非常に大事なことでありますし、そのためには、自動運転というものが、日本でしっかりと開発されるということが何よりも大事だと思います。自動運転の開発で世界の先頭を走らなければ、日本の自動車産業の未来はないと思ってもいいと思いますが、そういう重要性が理解されていない中で、つまらぬ規制が沢山あるというのが現実ではないかと思っております。

都道府県ごとの実証実験で似たような審査項目があつて、都度同じようなことをやらなければいけないという手続上の問題がある。あるいはバスの運行で、既存のバス停の利用が認められずに、標識を29本立てて、また、実験が終わったら、それを撤去して、その人件費に三百数十万かかったというようなことがある。日本経済の未来が、この件にかかっているということを、ひょっとして理解をしていない行政があるとしたら、これは大問題だと正直思っております。

警察庁、それから、国土交通省には、日本が世界をリードする自動運転を作り上げることが、日本経済にとってどれだけ重要なのかということを常に考えて、そのために警察庁や国交省に御判断してほしいと思います。

KPMGの調査は、自動運転に適した国というランキングを出していますけれども、日本は昨年より順位が1つ落ちて11番になったということです。アメリカや韓国がどんどん先にいって、レベル4の実現に向けて、遠隔管理者の責任範囲をどうするかということを前向きにやっている中で、免許制度をどうするか、遠隔で管理をするときの責任範囲をどうするか、いろいろなことを日本も決めていかなければ、この問題の重要性が理解されていないのではないかと思っております。実証実験でやられた経験やデータをもとに、道路の使用あるいは車両の安全基準に関する許認可の制度、車検の在り方、そういうものも、具体的な課題として取り上げて、どんどん世界最先端のことができるようなルールを作らなくてはならない、検討をどんどん前倒しをしていかなければいけないときに、さっき申し上げたような、合理性がない規制が残っているというのは、日本経済にとって非常に問題だと思っております。

警察庁、国土交通省には、そういう意味で、スピード感を持って、エビデンスに基づいて、その縦割りを排して、しっかり対応してもらうようお願いをしたいと思います。

日本経済の未来が、これにかかっているのだという認識を持ちながらやっていただきたいと思っております。

どうぞ、よろしく願いいたします。

○高橋座長 河野大臣、ありがとうございました。

それでは、議題に入ります。

本日は、自動運転に関する規制改革について審議いただきます。

本日は、BOLDLY株式会社代表取締役社長兼CEO、佐治友基様。

アイサンテクノロジー株式会社MMS事業本部長、取締役、佐藤直人様。

警察庁長官官房審議官、新田慎二様。

国土交通省自動車局次長、江坂行弘様。

経済産業省製造産業局自動車課ITS・自動走行推進室室長、植木健司様に御出席いただいております。

皆様には、お忙しいところ、御来席いただきまして誠にありがとうございます。

本日は、BOLDLY様、アイサンテクノロジー様より自動運転に関する規制改革要望について御説明いただいた後、警察庁、国土交通省及び規制改革実施計画への対応状況と併せて、要望に関する見解を御説明いただき、最後にまとめて質疑を行います。

御発言される方は、カメラをオンにして、発言される時以外は、マイクをミュートにさせていただくよう、お願いいたします。

では、BOLDLY様より、10分程度で御説明をお願いします。よろしくをお願いします。

○BOLDLY（佐治氏） BOLDLYの佐治でございます。ソフトバンクの子会社、SBドライブとしてやっておりました。5年目からBOLDLYに改名してやっております。

河野大臣、今日は、お時間をいただきまして、ありがとうございます。

今日も自動運転バスの社会実装の現場からおつなぎしてございまして、もうハンドルのない自動運転車に、市民が徐々に乗車して、将来を感じ始めている、茨城県境町からお送りしております。

それでは、今日の議題なのですが、まず初めに、国交省、警察庁の方々には、我々が進める自動運転の社会実装について、必要な規制緩和をタイムリーに行っていただいております。

海外と比べても、非常に手続も早く、今ある法律の中で、何とかやりたいことをやらせてくれよという姿勢が感じられると思います。

その中で、今日は、既に警察庁とも相談をして、方向性などもお話をいただいておりますが、幾つか話題提供をさせていただきたいと思っております。

1つ目は、今、資料を映しております。すみません、資料の投映が遅れた関係で、ちょっと話を戻させていただきます。弊社の取組を、まず、先に説明させていただきます。1、2分で済むと思っております。

まず、羽田イノベーションシティ、こちらは、約2か月半で1万5000人乗車されていまして、2,500便の運行をしており、毎日自動運転が走っている、日本で初めてのサイトになります。

こうした形で施設内の循環ということが、自動運転バスで安全にできているという現実がございます。

次に境町ですが、自動運転バス3台を導入して、5年間、5.2億円の予算を組んで、事業化をされております。住民の町内循環の足として、5分、10分に一本家の周りを回るよう

な、山手線みたいな循環路線が、田舎にも出現すると、そんな形を目指しております。

それでは、今日の議題になります。

1つ目が、ユースケースの拡大ということで、自走運転バス、低速で360度センサーで周りを見ながら走っているということで、これまでの車と違った使い方ができます。

例えば、2027年に品川の歩行者デッキで、スマート・モビリティと歩行者が混在するような空間を作ったりとか、今までの道路空間をより有意義に活用しようというような構想がございます。

その中で、そういうデッキというのは、歩道扱いになっているのです。

歩道というのは、当然、車から歩行者を守るために、歩車分離をしたという歴史がございますので、今、簡単に歩道の中に車を走らせるというのは、法律的に難しいという現状があるかと思えます。

ただ、そういったところを、歩行者道路における自動運転車の条件付きの走行を認める、あるいは、低速自動運転バスの走行許可といったような形をしていただければ、ユースケースとして広がっていくのではないかと。それによって、移動が困難な人だったり、観光客だったり、色々な方々にメリットがあるのではないかと考えております。

次に、歩行者の話は終わりました、専用道・優先通行帯という話で、2つ目の話になります。

そもそもバスというのは、一般交通において優先されるということが、既に定義されておるのですけれども、実際に自動運転をやっていると、路上駐車に出くわすことがあります。

そこで、手動介入をして、もう一度自動運転を再開するといったようなことが、よく見られるわけですが、今の技術、今の法律でも、もし人間側がルールを守って、路上駐車をしなければ、すぐに実装できるという場所はいっぱいあります。

ただ、警察等が実際に路上駐車を取り締まるにしても、なかなかそういったことを逐一やっていくというのは、やりにくい現状にあるのかなと。また、民間企業である我々が、住民に協力ベースでお願いしていく際にも、何か強い根拠となるようなことがほしいなと考えておまして、今回、路面電車と同様の専用道の設定とか、あるいはそれに準ずる路線バス優先通行帯の、自動運転バスの優先といったようなところを提案させていただきま

す。

これによって、法律が強くなるというよりは、住民に説明しやすくなるといったような実効的な効果が得られると考えております。

その他には、停留所の共用、こちらの方法論については、警察内でも既に検討が始まっているということで説明を受けております。

また、道路使用許可は、確かに、来週も私、埼玉県警と神奈川県警の道路使用許可のための施設内審査というのを受けるのですけれども、試験内容は、毎回同じなので、各都道府県で共通化したり、そういったことができるとうれしいなと

そういった検討も既に進めていただいていると聞いております。

いずれにせよ、実験ではなく、実用化、社会実装というのが始まったのが2020年でございます。その中で、新たな規制緩和だったり、手続の簡便化といったニーズは、これから出てくるところでございますので、そういったことを、こういった場でやらせていただけるというのは、非常にありがたいと考えております。

私からは、以上になります。

ありがとうございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

続いて、アイサンテクノロジー様より、10分程度で御説明をお願いいたします。

○アイサンテクノロジー（佐藤氏） お世話になります。アイサンテクノロジー株式会社の佐藤と申します。

本日は、貴重な機会を賜りましてありがとうございます。

私たちは、2015年から、一般道での自動運転の実用化、これを目的といたしまして、2015年より、自動運転の実証実験を全国で開始させていただきました。

これまでに、100か所以上の実証実験を成功させていただいておりますけれども、非常に自治体さんとかの期待も大きい中で、どうにかしてレベル4の実用化を進めていきたいということで、様々な課題解決に取り組んでいるところでございます。

また、それを進めていくに当たりまして、国土交通省様、警察庁様をはじめ、多くの関係省庁様の御協力もと、進めていただいていると思っております。本当にありがとうございます。

本日は、このような機会をいただきましたので、これが改善されれば、よりよくなるだろうということを念頭に置きました、御意見を提言させていただきたいと思っております。

今、進めている実証実験は、遠隔型のレベル2と呼ばれている実証実験をベースに進めております。

画面に出ておりますとおり、運転席を無人に運転しているわけでございます。これは、今年の先月、西新宿でやったパートナー企業と進めている実証実験です。

このように遠隔監視室、5Gを使って遠隔監視を行いまして、実際に、運転手は、こちらの遠隔側にいるというような基準緩和認定というのをいただきまして、それをベースにドライバー席を無人にして実証実験を行っている。

これを発展させまして、レベル3、そして、レベル4へのチャレンジを進めていきたいと思っております。

これまでに、冒頭御説明しましたように、21件、54自治体で、累計100か所以上で、無事故で実証実験を進めさせていただきました。

いよいよ国のほうのロードマップにございますとおり、実用化に向けた取組を加速していく貴重な、重要な3年間を迎えるのかなと考えているところでございます。

自動運転の実用化には、様々な課題解決が必要だと思っております、4つの矢印を引

いておりますけれども、当然、私たちが進めている技術開発の提供、それから、様々な実証実験を行って、安全・安心を提供すると。

それだけではなくて、ビジネスモデルですとか、やはり行政課題の解決、こういったものを全てパッケージングして、住民の方々が御納得いただけるような形で社会実装していくというようなことが必要になっておりまして、技術開発だけでは、到底達成困難だと思っております。

そういった意味で、まちづくりの観点ですとか、例えば保険とか、通信ですとか、様々な企業の連合体で実装していくという取組が必要かなと思っておりますし、当然そのためには、国のバックアップというのは必要だと考えているところです。

このたびの要望としましては、全体図としては、車両側の課題、そして事業側の課題、そしてインフラ側の課題ということで、まとめさせていただいているところです。

まず、車両側の課題でございますけれども、私たちどうしても改造車両というところでスタートしております。

なかなか自動車メーカーさんが、一般道で走る自動運転車両、これを発売するには、まだまだ時間がかかるという想定の中、実証実験を迅速に進めるためには、既存の車両を、まず、ディーラーから調達しまして、それを私どもで改造させていただきます。

改造したものを、個車の審査を行いまして、国土交通省の運輸局様より、基準緩和認定というのをいただくと、そして初めて実証実験で使っているわけなのですが、例えば、10台調達してつくるに当たりまして、1台1台のナンバーを取る審査、こちらに対する基準緩和認定審査というのが、なかなかコストと審査時間を要している実態がありまして、例えば、御提案としましては、車両とか、センサーあるいはシステムの諸元が仮に同一性が確保される限りにおきましては、例えば、他の地域とか、ほかの実証実験あるいは事業においても、審査を、例えば、不要又は簡易なものにさせていただけると、より迅速な実証実験ができるのではないかと考えているところでございます。検討をお願いいたします。

2つ目でございますけれども、将来、社会実装をするに当たりましては、どうしても自治体の交通事業あるいは地元の交通事業者様、交通サービスの担い手に技術を移管していく必要があると思っております。

一方で、現状の自治体あるいは交通事業者様の大きな課題は、例えば、大型バスの運転手の2種免許を持っている免許者の確保、これに非常に皆様苦しんでおりまして、結果的に地方の交通ネットワークの維持というところが、非常に苦しんでいるというお話は聞いております。

こういったところに、自動運転をいかに溶け込ませるかというのを考えたときに、現状ですと、2種免許というものが必要になります。

しかしながら、仮に、2種免許を必須のままで行ってしまいますと、結局担い手不足というのは解決されず、自動運転の普及の阻害になり得る場合もあるかなと考えております。

仮にレベル4というものが実現した場合ですけれども、この場合、運転の責任は、全て

システムが負うということになっておりますので、運転者とはなり得ない、仮に車内での車室監視者あるいは遠隔で監視する監視者あるいは画面の右側にあります遠隔でコールセンターや、見守りサービスなども想定しておりますけれども、こういった方々は2種が必要か必要でないかといったところは、現在、議論が各方面で進んでいるところと考えておりますけれども、ぜひ、その方向で、2種免許必須という形にはならない形を希望させていただいているところでございます。御検討をお願いいたします。

3つ目ですけれども、これは事業側あるいは車両側、両方の課題になりますけれども、例としましては、完全キャッシュレスに対応した移動サービス車両の確立を進めたいと考えております。

これも同じように、有償運行サービスあるいは公共サービスとして実施する場合は、現状の道路運送法の第13条の運送引受義務といったところから見た場合、いわゆる乗員を拒絶できないといったところがございます。

例えば、現金しか持っていないお客様を、乗車拒否というのは、当然できないと考えられます。

そういった時に、例えば完全キャッシュレスに限定した自動運転サービスが、今できるかということ、この条文から見ますと、なかなか難しいのかなということで、勝手に解釈しておりまして、こういったところが、例えば完全キャッシュベースに限定したような自動運転サービスにも許容できないかなど、ぜひ議論いただけないかと考えております。

例えば、同じような観点としまして、有償運行として、完全予約のみの路線バスというものがあり得るか、あり得ないかなどの意見も出てくるかなということです。

また、例えば、左下にありますような小さな4人乗りの小型モビリティなどをレベル4の自動運転化などに進めておりますけれども、例えば、こういったところに、真ん中にありますような、バスの横にある現金収受機、こういった運賃箱を設置することは、なかなか現実的にも、コスト的にも、スペース的にも、また難しいのかなどございます。

そういった観点でも、例えば、完全キャッシュレスに限定したサービスができるかどうかなどを御検討いただけないかと考えている次第です。

インフラ側の課題は、BOLDLYさんからもありましたとおり、バス停の利用が、現状は、実証実験においてはなかなか難しいといったところで、各地方の条例など、こういったところを一つ一つ調整しながら進めているところでございます。

また、同じようにタクシーの実証実験でも、どこで乗り降りが、果たして可能か不可能かというようなところも、実証実験上は難しいところも出てきております。こういったニーズは、継続して発生するのかなと思っております。こちらも、ぜひ御検討をお願いしたい次第です。

最後に、信号情報の利活用としまして、やはり自動運転は無人で仮に走行する場合、信号機をいかに正しく認識するか、これは安全性を確保する意味で、最も重要なポイントだと思っております。

残念ながら、現在の技術開発では、画像などを認識したAIなどを使った認識をしておりますが、やはり逆光などもありまして、確実性について担保できないといったところがございます。

その意味で、平成30年の警察庁様の申請要領に基づきますと、通信機器を設置しますと、自動運転車両が信号機との通信を直接できることになりました。これが大変有効なことは、多くの実証実験で確認できております。

一方で、今後の実用化を見据えた場合、現状の申請要領ですと、原則1年となっております。まして、継続申請というのは当然できる仕組みがあるかとは考えておりますけれども、より継続的に利用ができるような制度設計の検討していただけますと、大変実用化に向けて検討しやすくなるのかなと考えている次第でございます。

以上でございます。ありがとうございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

続いて、警察庁より10分以内で御説明をお願いいたします。

○警察庁（新田審議官） それでは、警察庁のほうから御説明をさせていただきます。

まず、1点目、規制改革実施計画に対する当庁の取組状況について御説明いたします。資料の1ページを御覧ください。

規制改革実施計画のNo.6「自動運転の公道走行試験を促進するための制度等の利活用」のa、bにおいて、この資料のとおり、規制改革事項が挙げられておりました。

本項目につきましては、警察庁のホームページを充実させるとともに、都道府県警察に事務連絡を発出することで、今月の12月11日に措置を完了いたしました。

その具体的な内容につきましては、資料の2ページ目を御覧ください。

まず、12月11日付で、警察庁ホームページに従来の自動運転ページに加えて、特設ページの「自動運転の公道実証実験について」を新設いたしました。

本ページでは、自動運転の公道実証実験に初めて携わる新規参入事業者の方や、自治体などを想定して、必要な手続等について、分かりやすく解説することを目指し、説明資料を充実させたり、相談窓口を明示させたりする工夫を施しました。

規制改革事項の6 a、すなわちガイドラインの趣旨の明確化及び6 bの後半の許可期間が6か月を超えることも可能とすることにつきましても、ホームページ上及び説明資料に明記することによって周知を図っております。

以上が、警察庁ホームページ内に新設した特設ページの概要になりますが、現在、当該ページのさらなる充実に向けて、例えば、道路使用許可手続における事前相談を円滑に実施するため、ホームページ上に、事前相談における確認事項リストを掲載することなどを検討中です。

今後も、随時ホームページを更新し、自動運転の公道実証実験の安全かつ円滑な実施を支援するための取組を発展させてまいります。

次に、12月10日付で、都道府県警察に対して、事務連絡「自動運転の公道実証実験への

対応に係る留意事項について」を発出し、ガイドライン及び許可基準の取扱いについて周知を行いました。

本事務連絡におきましては、6 b の前半、道路使用許可の再申請の際の手続を円滑化することにつきまして明記したほか、その事項の6 a のガイドラインの趣旨の明確化及び6 b の後半の許可期間が6 か月を超えることも可能とすることも踏まえて、ガイドライン及び許可基準の取扱いについて周知を行いました。

本事務連絡は、先に御説明いたしました特設ページに掲載しております。

このように、規制改革実施計画について対応を行っておりますが、引き続き、自動運転の公道実証実験に係る周知・広報の評価を検討していくこととしております。

続きまして、2点目の、今回のヒアリング項目について御説明いたします。資料の3ページを御覧ください。

まず、ヒアリング項目への対応方針の①として、現在行われております、自動運転の公道実証実験に係る御要望への対応方針について御説明いたします。

初めに、既存のバス停の利用要望への対応についてでございます。

資料の3ページ目の左上を御覧ください。

道路交通法の規定によりまして、バス停を運行系統とするバスの運行時間中は、バス停を表示する標示柱などが設けられている位置の周辺では、車両は駐停車してはならないこととされております。

これは、公共交通機関である乗合自動車の通行を保護し、その迅速かつ円滑な運行を確保することにより、利用者の安定的な輸送を確保することを目的として設けられたものです。

そのため、駐停車禁止の規制から路線バスが乗客の乗降又は運行時間の調整のために駐停車することは除外されています。

この規定の趣旨を損なうことなく、自動運転車両の公道実証実験を円滑に行っていただくために、今後は、バス事業者の関与を得て、バス停に係る運行バスを利用する者の安定的な輸送確保に資する公道実証実験の自動運転車両につきましては、バス停での駐停車を可能とする方向で、関係機関と検討してまいります。

また、これまでどおり、道路交通法の規定に基づき、バス停に駐車可の標識などの資機材を設置することによって、公道実証実験の自動運転車両についてバス停への駐停車を可能とすることもできます。

この場合についても、実験主体の事業者の負担をなるべく少なくするための方策を検討してまいります。

次に、道路使用許可に必要な施設内審査についてでございます。同じページの右上を御覧ください。

施設内審査とは、特別装置自動車の公道での実証実験の実施に先立ち、施設内において警察官による審査を受けていただくものになります。

これは、特別装置自動車は、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を用いて操作するため、安全に走行させることができない可能性があることから、監視・操作者が法令にのっとり実験車両を手動走行させることができることを確認する目的で実施しております。

公道実証実験を実施しようとする区間の道路環境や、実験の内容などを踏まえて、例えば、坂道走行がないということでありましたら、坂道走行を審査しないということとしたり、逆に、特別な審査項目を追加したりするということもあり得るところです。

そのため、現在は、審査項目は、必ずしも全ての実験において同一というわけではございません。

しかし、実験を行う都度、同様の審査を受けていただくことにより、円滑な実験の実施を阻害するといったこととならないように、今後は、警察庁において、合格者の一括管理を行い、施設内審査に一度合格した者が、再度受験する必要がないようにしたいと考えておりまして、まずは、一括審査に向けて、審査項目や合格基準などの統一化に関する検討を始めたところでございます。

続きまして、同じ資料の下の車両への信号情報提供の取組についてでございます。

現在、民間事業者の方から申請をいただいて、実証実験のため、信号情報を車両に対して提供する無線装置を、信号制御機に接続するというを実施してもらっております。

御指摘の申請要領におきましては、原則として、1年間としているだけではなくて、実験の実施に1年以上を要する場合には、個別に御相談いただきたい旨、記載しております。

この旨は、今後、警察庁ホームページ上でも明記いたします。

なお、将来については、現在、内閣府のSIPにおきましても、自動運転車両等への信号情報提供に関する緊急開発を実施しているところでございます。引き続き、自動運転サービスの実用化を見据えつつ、取組を進めてまいります。

次に、ヒアリング事項への対応方針②として、今後の交通ルールの検討の方向性に係る御要望への対応方針について御説明いたします。

4 ページ目を御覧になっていただきたいと思います。

今後、警察庁において、レベル4の自動運転の実現に向けた制度の在り方を検討していくに当たり、今回いただいた御要望を考慮してまいりたいと考えております。

まず、1点目は、レベル4を前提とした場合における遠隔監視者を含む自動運行に関与する者に求めるべき能力や資格についてです。

現在の道路交通法におきましては、旅客自動車であるものを旅客自動車運送事業に係る旅客を運送する目的で運転しようとする者は、第2種免許を受けなければならないということとされております。

これは、多数の旅客を運送することを目的とする、旅客自動車の運転については、乗客の安全確保のため、通常より高度の運転技能や知識が必要とされることなどを踏まえて設けられている規定であります。

現在、道路使用許可を受けて実施する公道実証実験でも同様に、自動運転車を監視、操作する者は、実験車両の種類に応じ、必要な運転免許を得ている必要があるものとしております。

2点目は、御要望の優先通行帯の設定と、歩行者用道路での車両走行許可といった、道路における自動運転車両の優先的、特例的な取扱いについてでございます。

路線バス等優先通行帯につきましては、路線バス等の定時・定速走行を確保するため、路線バス等以外の自動車は、路線バス等が後方から接近した場合に、交通の混雑のため、優先通行帯から出ることができないようなことになるときは、車両通行帯を通行してはならないとされるなどの規定が、現在の道路交通法にも設けられております。

また、歩行者用道路につきましては、通学、通園などを目的とする歩行者の通行が多い道路や、高齢者、身体障害者などの通行が多い道路において、車両通行を禁止し、歩行者の通行方法に関する制限を解除することにより、これらの歩行者の安全と良好な生活環境を確保しようとするものです。

このため、道路交通法上、車両の通行が認められるのは、社会生活を営む上でやむを得ないと認められ得る場合に限られております。

以上の点についての、今後の検討の方向性についてでございますけれども、現在、警察庁におきましては、従来の「運転者」の存在を前提としない、レベル4の自動運転に関する交通ルールの在り方などにつきまして、有識者を交えた調査検討委員会を開催しており、御要望にもありました、従来の「運転者」ではない、自動運行に関与する者の役割も検討の対象としております。

この調査検討委員会では、自動運転システムの技術開発が過渡期にあることを前提として、有識者からは、交通環境などが各地で異なること、それから、自動運転システムだけで対応できない部分を、地域との連携を図ることでカバーできること、個別の運行ケースによって遠隔に存在する者の役割が異なり得ることなどを踏まえて、ルールの在り方を検討する必要がある旨の御意見もございました。

このような有識者の御意見や技術開発の動向を踏まえつつ、また、本日いただいた御要望も念頭に置きつつ、道路交通の安全と円滑を確保するための交通の在り方について、引き続き検討を進めてまいりたいと考えております。

警察庁からは、以上です。

○河野大臣 最初に申し上げましたけれども、警察庁は、事の重要性をちゃんと理解していないのではないかと思います。

今、いろいろな国で、いろいろな企業が、自動運転をどんどん進めようとして、様々な取組をやっている中で、2022年度に限定地域での無人自動運転移動サービスを実現、などと悠長なことを言っている余裕は日本の経済にありません。

明日にでも限定的な地域あるいは限定的な条件で、どうやって実験をやるかという議論をしているときに、2022年度に限定地域での何とかなどと言っているようでは、警察庁、

ちょっと頭を切り換えてもらわないといけないと思います。明日にでもやる場合にこういう条件ならできる、というのを持って来てもらわなかったら、日本経済の非常に大きな部分が自動車産業に依存しているという現状を理解した上でルールを考えてもらわなかったら、日本経済の将来はない。明日やろうと思ったら、こういう条件ならやれますというのを持ってきて、それをどういう順番でどうやって広げていくのか、どうやって条件を解除するのか。そういうことを考えるのが、今、我々がやらなくてはいけないこと。警察庁は経済に関係ない、と思ってこれを持ってきてもらったのでは困る。

それから、検討しています、などというのは当たり前のこと。何年も前から自動運転をどうするかという検討をしてきたのだから、結論をいつ持つてくるのかというものが書かれていない資料を持ってこられても意味がない。

だから、まず、警察庁にやってもらいたいのは、明日やろうと思ったら、こういう条件ならできるというのを持ってきて、それをどういう順番で、どういうタイミングで解除していくのかということ、きちんとお尻を決めて持ってきてください。

このことが日本経済にとっては極めて重大なファクターになっているということを理解しないでやっているのでしょうか。何かを変えなかったら前に進まない。この資料を今日持つてくるということは、警察庁、事の重要性を全く理解していないとしか言いようがない。ちょっと私は正直あきれました。

小此木大臣とも話をするけれども、もう一度ちゃんと考えたものを持ってきて、やっていただきたいと思います。

本当に重要な話なのだから、しっかり警察庁も日本経済に自分も関わっているのだという当事者意識を持って、この問題に取り組んでもらいたいと思います。

警察庁の取組、警察庁の考え方は、あたかもひと事のように見えて、こういうものを持つてくるというのは、日本経済の阻害をしているのが警察庁だと言われても仕方がない。そういうことになると思いますので、悪いけれども、もう一回、これを全面的に見直して、明日やるのだったらこういう条件ならできます、それをこういう順番で、こういうタイミングで解除していきますということを、しっかり言えるように検討して持ってきてください。お願いします。

○高橋座長 警察庁さん、いかがでしょうか。

○警察庁（新田審議官） 今、大変厳しい御意見をいただきました。

我々も現在の道路交通法の中で、自動運行、そして限定地域における無人自動運転移動サービスの実現、これをとにかく早く進めると、そういう気持ちを持って、現在の交通ルールの中で、安全はもちろん確保した上でですけれども、どれだけ円滑に各事業者さんに運行を行っていただけるかを日々検討しているところでございます。

大臣からの御指摘がございました、スピード感が足りない、そして、もっとお尻を決めて、いろんな御要望に対して進めてほしいと、こういう御指摘がございましたので、今一度内部で検討いたしまして、スピード感を持って対応をするようにしてまいりたいと思っ

ております。

以上です。

○河野大臣 今何ができるか、今やろうと思ったら、こういう条件でというものを出してください。つまり、みんなやっているわけですから、今何ができるか、今ここまでやれるというのが大事なことで、2年後にああですなどと言われても、その間、世界はどんどん前に行っているわけですから、今何ができるのか、今やろうと思ったら、こういう条件ならできますよということを、きちんと考えて、1年後だ、2年後だではなくて、今どうする、それをどういう順番に解除していけるのということを考えて、議論して持ってきてください。

○高橋座長 今の大臣の言葉に尽きていると思いますけれども、バス停のこと、それから施設内審査、それから信号等々について検討中というお話がありましたけれども、これについては、いつからということを明示していただきたいと。

それから、交通ルールの在り方については、今、大臣からお話があったように、どういう条件であれば、いつできるのかということについての一種の工程表、それをぜひとも、次回にお示しいただければと思いますけれども、いかがでございましょうか。

○警察庁（新田審議官） 御指摘ありがとうございます。

バス停につきましては、本日御説明したとおり、バス事業者と連携によって、既存のバス停を使っていただけのように、これは解釈をできるだけ早く示して対応したいと思っておりますし、また交通ルールの在り方につきましても、工程表を検討いたしまして、また、速やかに御説明できるようにしたいと思っております。

以上です。

○高橋座長 すみません。それでは、国土交通省さんから10分以内で御説明をお願いします。

○国土交通省（江坂次長） 国土交通省自動車局次長の江坂でございます。

これから、自動運転の実現に向けた国土交通省の取組につきまして、簡単に御紹介をさせていただいた後、事業者の皆様からいただきました御要望について、回答させていただきます。

まず、スライドの1枚目でございます。

まず、自動運転の現状について説明いたします。

自動運転は、技術の進展に応じまして、資料のとおり、レベル1からレベル5までレベル分けされております。

現在の自動運転技術といたしましては、衝突被害軽減自動ブレーキなど、単一の運転支援を行う「レベル1」の技術は、9割を超える新車の乗用車に搭載されておまして、さらに、最新では「レベル1」の技術の組み合わせにより、ドライバーによる監視の下、自動で車線変更するなどの高度な運転支援を行う「レベル2」の技術を搭載した自動車も市販されております。

そして、その先となります、車両システムが運転の主体となる、「より高度な自動運転」といたしまして、高速道路上の渋滞時など、特定の条件において、ドライバーの監視を不要とし、走行中に携帯電話の操作などが可能となる「レベル3」、あらかじめ走行ルートが決められるなど一定の条件の範囲でドライバーが不要となる、つまり無人で自動運転を行います「レベル4」があります。

レベル3以上の実現には、センサーや判断プログラムの高度化など技術的に大きなハードルがございますが、今年11月に世界で初めてレベル3の乗用車の型式指定を行い、年度内に市販される予定となっております。

なお、いつでも、どこでも、システムが自動運転を行う「レベル5」につきましては、日本を含むいずれの国においても、その技術はまだ構想段階となっております。

次のスライドでございます。

さて、自動運転車の開発には大きく2つのアプローチがございます。それを図示したのが、この資料でございます。

1つは、自家用車のような「いつでも・どこでも使用できる自動車」につきまして、着実に技術開発を進め自動運転のレベルを段階的に上げていくアプローチでございます。これは、自動車メーカーが、大量生産車への搭載を前提に採用しているアプローチでございます。この図では、左側のアプローチとなります。

もう一つは、最初から、レベル4の無人運転を目指していくアプローチでございます。

これは、IT系ベンチャー企業など、自動車メーカー以外の企業を中心に取組みが進められております。ただし、現在の技術レベルでは、「いつでも・どこでも無人運転」はできませんので、走行するルートなどの環境条件を限定いたしまして、その中で無人運転を目指す形となっております。

国土交通省では、このいずれのアプローチに対しましても、公道実証を円滑に行い、開発・実用化を進めやすい制度面の環境整備を行っております。

次のスライドでございます。

こちらは、「自家用車」、「移動サービス」それぞれにつきまして、「官民ITS構想・ロードマップ2020」に掲げる政府目標とこれまでの実績、そして今後の取組をまとめたものでございます。

自家用車につきましては、「2020年にレベル3を実現」という目標を踏まえ、国連において国際基準の策定を日本が主導してまいりました。

この成果として、本年4月に合意された国際基準を国内に先行導入することによりまして、社会に先駆けて、高速道路におけるレベル3保安基準を整備いたしまして、この11月には、これに基づいて世界で初めてホンダのレベル3乗用車の型式指定を行いました。

国土交通省では、今後も、引き続き、国際基準の策定を主導してまいります。

移動サービスに関しましては、「2020年までに無人自動運転移動サービスの実現」との政府目標を踏まえまして、全国多数の箇所公道実証を行っております。

このうち、福井県永平寺町では、今月22日より、一般の乗客が有料で乗車する事業を開始いたします。今後は成功事例の情報共有による横展開や、ヒアリングでの御要望にもございました手続の合理化・迅速化を進め、無人自動運転移動サービスの全国展開を目指してまいります。

次のスライドでございます。

ここで、ヒアリングでもお話のございました、自動運転車の公道実証に必要な道路運送車両法の手続について、2つのアプローチ別にご説明いたします。

自動車が公道を走行するためには、保安基準を満たす必要がありますが、自動運転の公道実証に当たっては、大原則として、関連の保安基準が整備されていない場合も含めまして、抵触する保安基準がない場合には、使用者の責任の下、特段の手続なく、公道で実証実験を行うことが可能となります。

先ほどのアプローチ①の自動車メーカーが開発する自家用車の自動運転につきましては、この方法により、何ら手続きを行うことなく、全国各地で広く実証実験が行われております。

次のスライドでございます。

一方、アプローチ②のベンチャー等が開発する無人移動サービス向けの自動運転車につきましては、アプローチ①と同様に抵触する保安基準がない場合には手続きなしに公道実証が可能でございますが、赤枠内の通り、搭載される新技術が保安基準に抵触する場合や、保安基準に適合する自動車を製作できない場合がございます。このため、このような場合の救済措置として、申請により代替の安全措置の講じられることを条件に一部基準を緩和することにより、公道で実証実験を行うことを可能としております。

次のスライドでございます。

アプローチ②の2つのケースの具体例を申し上げますと、大津市などにおける中型自動運転バスなど、アプローチ②における実験車両の多くは、抵触する保安基準がないため、特段の手続なしに公道実証が行われております。

一方、例えば、先ほどアイサンテクノロジーさんが紹介されました、遠隔監視・操作機能を有する自動運転車では、通信遅れ、途絶などによりまして、ブレーキが安全に作動しない恐れがあるため、実証実験車の性能に応じて、走行ルートの指定、最高速度の制限、保安要員の乗車といった安全確保に必要な条件を付した上で、ブレーキに関連する基準を緩和することによりまして、公道実証を可能としております。

次のスライドでございます。

国土交通省の今後の取組でございますが、「無人自動運転移動サービス車」の円滑な開発を促進するため、本年7月に閣議決定されました「規制改革実施計画」に基づき、基準緩和認定された実証車両の実例を公表し、同様の取組の横展開を促進するとともに、事業者の方の要望を踏まえた、基準緩和認定制度に係る手続きの一層の簡素化の検討に取り組んでまいります。

次のスライドでございます。

ここで、これまでの説明を踏まえつつ、先ほどアイサンテクノロジーさんからいただきました3つの御要望事項につきまして回答をさせていただきます。

まず、お答えするに当たりまして、我々の基本的なスタンスを申し上げますと、いただいたご要望はいずれも事業者の立場からすれば、ごもっともな御意見だと承知致しますので、いずれもご要望に沿う形で対応してまいりたいと考えております。

具体的に、1つ目「改造車両への許認可」に関するご要望につきましては、改造車は、1台ずつ性能が異なり得るため、その基準緩和については、個車単位での申請を原則としていますが、ご要望のとおり、同一事業者の申請に対しては、同じシステムなどを搭載し、使用方法も同じであると想定される車両の場合は、当該部分の再度の審査を省略するなど、審査手続の合理化を図ります。

次に、2つ目の、「遠隔監視者などの免許制度の確立」に関しましては、遠隔監視者などの2種免許の要否も含めた自動運転に関与する者に求められる役割などにつきましては、先ほどの新田審議官からのご説明のとおり、現在警察庁において検討が進められていますので、その検討結果も踏まえ、旅客自動車運送事業において求められる必要な能力や資格について検討し、定めていきたいと考えております。

次のスライドでございます。

3つ目の、「完全キャッシュレス化への対応」につきましては、新型コロナウイルス感染症対策や新しい生活様式への対応の観点も踏まえ、移動サービスにおけるレベル4の自動運転の導入にあたり、国土交通省といたしましても、完全キャッシュレス化は重要な視点であると認識しております。しかし、現状では公共交通の主な利用者である高齢者を中心に少なからず存在する現金のみの利用者が利用できないことなど課題があるものと考えておりまして、キャッシュレス化の普及状況や社会的な受容性などを考慮しつつ、事業者などとの意見交換をさらに深めながら、完全キャッシュレスの実現に向けて取り組んでまいります。

一方、完全予約のみの乗合バスに関しましては、オンデマンド形式の乗合バスなど、一部の地域で既に実施されている事例がございますので、導入される自動運転の運行内容を踏まえつつ、具体的な運営方法に関して事業者などの方々と意見交換を行いながら対応してまいります。

以上、国土交通省といたしましては、ご要望には前向きに対応してまいり所存でございますので、よろしく願いいたします。

以上でございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

今、国交省さんのお話のうち、やると決めたものについては、もう明日から実施ということで、よろしいですか。

○国土交通省（江坂次長） 明日にでもできるように、努めてまいります。

○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。

指名させていただきますが、今日は、予定どおり終わらなくてははいけませんので、御協力をお願いいたします。

それでは、井上委員、谷口委員、村上委員、岩下委員、夏野委員、とりあえず、そういう順番でお願いします。

どうぞ。

○井上専門委員 日本総研の井上でございます。

警察庁さんの御説明の中で、レベル4については、調査検討委員会ということだったのですけれども、これで、2022年度めどの限定地域での無人自動運転というターゲット設定がされていまして、これは、限定地域での無人自動移動サービスの実現は、2020年というのが政府目標だったはずなので、まず2年遅らせている理由というのがよく分からないなということが1つです。

あと、免許制度についても、ここで検討していくということですが、2種免許を持っているからといって、遠隔で上手に操作できると思いませんので、むしろゲームコントロールとか、そういうことをやっている人のほうが多分得意なはずなので、そこら辺は、2種免許制度は、ぜひちょっと考えてほしいなということ。

あと、歩行者道路での自動運転の実装というのも、これも多摩ニュータウンとか、歩車分離されたところは非常に自動運転の歩行者道路での通行というのは、すごく期待されていますので、そういうことは、ぜひ実現してほしいということです。

あと、そもそもなのですが、国交省さんのほうで、基準緩和して、例えば、ハンドルのない車というのが、今、公道でナンバーが取れるようになってはいますが、これを走らせようとする、警察庁さんのほうで、道路使用許可の申請が必要になると、なぜ、ナンバーを取れる車が道路使用許可をわざわざ取らなくてはいけないのかというのは、この立てつけが、どうも、やはり警察に聞いてもよく分からないので、ここは、そもそも何とかありませんかというところがございます。

あと、警察さんに関しては、非常に交通安全を管理してくれているのですけれども、やはり本庁と都道府県警のほうで非常に温度差があるというか、都道府県警は、やはり現場を預かっているので、非常に保守的になりがちで、かつ、本庁のほうも、どうしても最後の安全の認定に関しては都道府県に委ねているので、どうも都道府県警にしてみると、本庁にある程度責任を持ってもらわないと、どうしても保守的になるというようところがございます。そういうようなところも運用の面で考えていただきたいなと思っております。

以上です。

○高橋座長 今、要望も含めて5点ありましたけれども、警察庁さん、お願いします。

○警察庁（新田審議官） それでは、まず、そもそも2020年度が目標だったのではないかと

という点でございますけれども、この点につきましては、官民ITS・構想ロードマップ2020というものの中で、2020年度については、限定地域での無人自動運転移動サービスの実現というのが目標になっておりまして、これは運転者がいるケースの。

○井上専門委員 違います、2020年は無人ですよ。さっきの国交省さんの資料の中でも、そうになっていたと思います。

○警察庁（新田審議官） 2020年度目途の限定地域での無人自動運転移動サービスの実現というのは、遠隔による操作、これが前提となっている車内無人の自動運転というものであります。これに対し、資料に記載の「2022年度目途の限定地域での無人自動運転移動サービスの実現」は、限定地域での遠隔監視者のみの無人自動運転移動サービスの実現ということでございますので、こちらのほうは、従来の「運転者」が不要となるものということで、そこに違いがあると思っております。我々は、今、調査検討委員会で検討しているというのは、運転者が遠隔監視の形で、つまり、外部の遠隔から操作もしないという形での自動運転、これについて、そのルールを検討しているということでございます。

○井上専門委員 だとすると、遠隔型で、遠隔で操作するものについての免許の在り方というのは、どこで検討するのですか。

○警察庁（新田審議官） それもまさに、調査検討委員会の中で。

○井上専門委員 遠隔で操作する方の免許の在り方というのが、今日、事業者からの要望ですね。それを、この2022年度目標の検討会の中で検討されるというのだと、ちょっとずれてしまっているのだと思うのですけれども。

○警察庁（新田審議官） いいえ、私らの理解は、今日の事業者様の御要望というのは、遠隔で操作をしない形で、遠隔からは、基本的に監視のみと、こういう形の自動運転についての、移動サービスについての交通ルール、特に、2種免許を不要としてほしいと、そういうふうに認識しておりますので、それについて、調査検討委員会の中で検討していると、こういうことでございます。

あとは、歩行者道路での自動運転車の運行ということにつきましては、先ほども申し上げましたけれども、歩行者道路は、交通規制を敷いて、車両の通行止めをしているということで、その趣旨は、歩行者の安全と良好な生活環境を確保しようとするものであり、その地域で生活している方とか、あるいは移動が困難な方などがいらっしゃる場合に、限定的に車両の通行を認めているという形のものであります。こういったところについても、地域の理解があれば、自動運転車両のサービス車両は、通行できるかどうかというようなことも、これは安全とか、あるいは地域の理解とか、こういったことを踏まえて、先ほどの調査検討委員会の中で検討することになります。

○警察庁（新田審議官） また、次が、そもそも、なぜ、国土交通省の緩和認定を受けた車両について道路使用許可が要るのかということだと思っておりますけれども、緩和認定を受けているということではありますけれども、やはりこれは、まだ、現在、技術の発展途上である、自動走行車であるという認識でございまして、その安全性、それから、道路の状況、

こういったことを踏まえて、道路交通の安全、円滑という観点から、我々は一般交通に著しい影響を及ぼすという認識を持っておりますので、道路使用許可は必要だと考えているというものでございます。

それから、本庁と都道府県警察との温度差ということでございますけれども、これは、大変そういう認識のずれがあってはいけないと思っておりますので、縷々、通達なども出して、認識の一体化を図っているわけですが、今後もそういう状況がございましたら、御意見踏まえて、認識の共有化を図っていきたいと思っております。

以上です。

○高橋座長 今の歩行者道路のお話も、全てそうですけれども、相変わらず、やはり、お答えは検討するという事なので、どういう条件であれば許可できるというようなところまで、ぜひとも議論を詰めていただきたいと思います。

それでは、続きまして、谷口委員、お願いします。

○谷口委員 ありがとうございます。御説明ありがとうございます。

3点私から質問させていただきたいのですけれども、まず、BOLDLYさんに、歩車混在空間の実現を要望されておりましたが、例えば、2018年3月のUberの歩行者死亡事故では、自転車を押し歩きしていた歩行者を自動走行車が人間だと判断しなかったという報告がありますね。その後、プログラムは改定されたということなのですが、小さなお子さんとか、例えば、自転車の押し歩きなど、いろいろな人を感知できるのでしょうか。つまり、死角は、今のところないと考えてよろしいのでしょうかというのが1点です。

次に、アイサンさんとBOLDLYさんに路線バスの停留所の共用について、ぜひ、これが実現すればいいなと私も思っています。利用者目線からすると、バス停というのは国土地理院の地図情報にも載っているぐらい、小さなランドマークとも言えるぐらいのもので、この意味でも、自動運転バスの実証実験でバス停を共用するメリットは、事業者さんサイドのみならず、利用者サイドからも非常に大きいと思います。

バス事業者さんとの協議にもよると思うのですけれども、具体的に路線バスの運行を妨げない範囲を、どのようにお考えかというのを聞かしてください。

例えば、時刻表から空いている時間を見つけ出すというようなイメージなのか、そうだとしたら、路線バスは道路状況によって遅延があり得るので、どんなふうにお考えかということです。

次、警察庁さんに質問なのですけれども、私は国の究極の役割は国民の安寧だと思っていて、当然なのですけれども、国民の安全も経済も共に重要で、警察庁さんは安全を管轄する省庁であることは言うまでもなくて、そのお立場から自動運転の社会的実装に向けて、国民の安全や交通円滑化を最優先にしつつ、種々の御対応をいただいているということが、御説明からよく分かりました。

少し違う観点から質問させていただきたいのですけれども、自動運転の実証実験のさらなる拡張あるいは事業化に際しては、事業者さんからの御要望に御対応いただくだけでは

なくて、社会的受容性の醸成が非常に重要だと思います。

特に、自動運転ではない普通の車のドライバーさん、あと歩行者、自転車に、今から自動運転がどのようなものか、効用と限界を教育していく必要があると考えています。

例えば、昔は運転免許を取るときに、自動車の機械としての構造を学ぶ必要があったのですが、今は、それが簡略化されているのです。それと同じように、自動運転というのは、こういうものだということを教えていく必要があるのではないかと思います。

例えば、自動運転の免許の教習所ですとか、小学校で交通安全教育などがあると思うのですが、こういった警察さんが関わる既存のチャンネルを活用した教育が、国民への教育というのも不可欠だと思います。

例えば、これは、自動運転車ですよという車外に貼るマークが既にあります。今年の3月に国交省さんが出しているのですが、一般への認知度は、ほぼゼロではないかと思っています。これをできるだけ早期に初心者マークあるいは高齢運転者標識と同じ程度の認知度にもっていく必要があるのではないかと思います。

こういうマークに限らず、自動運転車と一般の方々への周知徹底について、何か実施されていること、あるいは予定されていることがあれば、教えてください。

例えば、文科省との連携もあるのではないかと思います。もし、現時点で御検討いただいていないようでしたら、早急に御検討いただくことは可能でしょうか。以上です。

○高橋座長 それでは、回答をお願いします。

○BOLDLY（佐治氏） BOLDLYの佐治でございます。

まず、歩車混在において安全かという質問に対しては、事故は起こるときは起こると、機械は必ず壊れることがあります。

ただ、今まで私有地で何度も実証してきて、我々のセンサーで小さいもの、例えば、枯れ葉とか花びらなども検知してしまうというような過検知であったりとか、あるいは人とか犬、そういったものは必ず検知するといったことは、実証を積んできた上で、歩車混在のニーズが、例えば、丸の内とか、そういったところに出てきていますので、そういったことは可能ではないか。

その際に、重要視すべきは、リスクを管理することです。低速で自動運転をしている限り、機械が壊れたとか、センサーの調子が悪かったといったようなときにも、リスクを低減させておくと。あるいは、自動運転車が走ると、面白がって飛び出す人がいるかもしれません。そのときは、衝突される側ではなくて、社内にいる人にも危険が及ぶ可能性があります。そういったところも考えて、低速でやることによって、実現は可能だと考えております。

それから、バス停についてですが、これは、バス事業者様との個別の協議になります。我々の場合、当然、ダイヤの調整をすれば、実運行に、定時定路線運行に影響はないという考え方もできます。

むしろ、バス停以外で止まられたほうが、交通の円滑を阻害するという可能性がある場

合、バス停の利用というのは、有効になってくると思っています。

短いですが、かいつまんで回答させていただきます。

○高橋座長 ありがとうございます。

バス停に関して、アイサンさんは、いかがでしょうか。

○アイサンテクノロジー（佐藤氏） アイサンテクノロジーの佐藤です。御質問ありがとうございます。

御指摘のとおり、路線バスにおいては、バス停の利用におきましては、住民の移動を妨げないというのが大前提だと思っています。

その意味で、やはりBOLDLYさんと同じで、時間帯を運行時間外、路線バスの空いている時間だけは利用できるのか、そういった仕組みでも十分なのかなと思っています。

また、可能であれば、タクシーとかでも使えるような、タクシー実証実験でもバス停で乗り降りができるなどの仕組みなどもいただけると、乗用車タイプの実証実験もより円滑に進むのではないかと考えております。

以上です。ありがとうございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

続いて、警察庁さん、お願いします。

○警察庁（新田審議官） 谷口先生からも、自動運転車の国民への教育といいますか、そういうことだと思います。

現在やっておりますのは、レベル3の車利用、間もなく市場導入されていると聞いておりますけれども、そういったレベル3の車両につきましても、教習所においてレベル3の車両の運行につきまして周知を図る、あるいは教習の中に組み入れるといった取組は行っておりますし、また、自動運転車がどのようなものであるかということ、広報ですね、ビデオとかリーフレットの作成及び都道府県警察や関係機関等を通じた頒布も実施しております。

また、今後の国民教育といいますか、そういった学校での教育とか、そういったことにつきましても、文科省などとも連携して検討してまいりたいと思います。

以上です。

○谷口委員 ありがとうございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

残り議論に使える時間が15分ぐらいで、まだ、10人ぐらい手を挙げていらっしゃるの、とても皆さん、全員は無理だと思いますけれども、なるべく簡潔にお願いします。

村上委員、岩下委員、お願いします。

○村上専門委員 村上です。ありがとうございます。

2つ簡潔に御質問します。

1つ目は警察庁に。アイサンテクノロジーから依頼のあった遠隔監視者と乗務員の2種免許について、年度内に結論を出すことは可能かどうか教えてください。

2つ目は国交省に。キャッシュレスの問題ですけれども、現金を使いたい高齢者がいるから難しいと説明がありましたが、プリペイドカードを渡すなどして、キャッシュレス化を前提にしないと、進まないと思います。

キャッシュレス化できないのは、法律のせいなのか、慣習なのか、その理由と、年度内に解決可能かを教えてください。

以上です。

○高橋座長 それでは、警察庁さん、お願いします。

○警察庁（新田審議官） 今、御説明しましたように、調査検討委員会で検討しておりますけれども、来年の3月には、レベル4の自動運転に関するルールの中身につきまして、検討内容について報告書を作成する予定としているところでございます。

以上です。

○高橋座長 国交省さん、お願いします。

○国土交通省（江坂次長） お答えいたします。

無人自動運転サービスにおける完全キャッシュレス化が年度内にできるかというお話なのですが、実は、地域公共交通会議という会議がございます。この会議では、実際に自動運転を行う事業者、そして、自治体、その地域の関係者の方々に、地域の交通をどうするかということをお話し合っているのですが、その中で、完全キャッシュレス化で運行するということについて、合意が得られれば、完全キャッシュレスの運行が可能となります。

よって、年度内にこの会議において合意を得ることにより可能ということではあります。国土交通省としても無人自動運転サービスにおける完全キャッシュレス化が実現できるよう、努力してまいります。

○高橋座長 ありがとうございます。

岩下委員、お願いします。

○岩下委員 岩下でございます。私も簡潔に2点。

まず、警察庁さんなのですけれども、私は、警察庁さんのウェブサイトを、先ほど御説明にあった部分、ウェブサイトのトップに載っていました、それを拝見しました。

拝見してびっくりしたのは、まず、最初に、そのサイトに行って、事前にいろいろと警察庁さんと相談した上で、今度は県警本部に行って、県警本部と事前相談して、助言を受けて、そこからさらに所轄の警察署に行って、そこから許可を得なければいけないということだと手順が書いてあるので、びっくりしたのですが、これは何とか簡略化できませんか。

つまり、国交省だって国で、一個でやっているわけですね。国で型式認定を出せば、それで全国都道府県を走るわけですから、同じようなことが、なぜ警察庁さんはできないのですか。警察庁さんは、1か所で、自動運転についてオーケーとあって、それに従って、各都道府県県警が言うことをきくという形が作れないかと御検討いただきたいのが1点です。

もう一つは、国交省さんなのですけれども、先ほど、村上委員からも御指摘のあったキャッシュレスの問題で、これは、問題の論点は何であるかという話を聞くと、質問するに、道路運送法第13条だというのですね。道路運送法第13条のどこが問題かというのと、乗車拒否の構成要件に該当するかどうかという話なのですけれども、そもそも自動運転のバスが走っているときに、それを普通の、昭和45年か何かの通達で乗車拒否の構成要件を、こうだと、タクシーに対してやったものと同じ発想で、乗車拒否ですみたいな話をするのは、全く意味がないと思うのですけれども、そもそも、そんなの関係ありませんと言えませんか、以上、2点です。

○高橋座長 それでは、警察庁さん、お願いします。

○警察庁（新田審議官） 道路使用許可を出すのは、あくまでも所轄警察署でございます。ですが、これは都道府県警察本部の交通担当課で対応するというところでやっておりますので、もし、あっちにも、こっちにもというような状況があるようでしたら、そういうことがないように、都道府県警察本部のほうで、一括で話を聞けるように指導してまいりたいと思っております。

○高橋座長 ありがとうございます。

国交省さん、お願いします。

○国土交通省（江坂次長） お答えいたします。

先ほども説明いたしました地域公共交通会議というのがございまして、この会議で、完全キャッシュレスでの運行に合意する、すなわち現金のみの方がいたとしても、それは乗せなくてもよいということが合意されれば、乗車拒否には当たらないということになりますので、合意が得られるよう、取り組んでまいりたいと思っております。

○河野大臣 その地域公共交通会議で合意が取れることなどということは、まずないでしょう。だから、国交省、そんなことを言っていたら進まないと思う。そこはもう少しちゃんと考えてください。

○国土交通省（江坂次長） 分かりました。検討いたします。

○高橋座長 ありがとうございます。

小林議長、お願いします。

○小林議長 1点だけ。これはBOLDLYさんに少し関係があるのですけれども、2015年頃の産業競争力会議の改革2020で、2020年東京オリンピック・パラリンピックに向けて自動走行システムの実現をショーケースとして目指そうという話があって、こういう明確な目標がトリガーとなって加速するというところで経産省がかなり主体的にやり始めたと思うのですが、あれから5年経ちますがうまくいったという話が出てこない。その一方で、先ほどの資料の中で羽田イノベーションシティで定期運転を始めたということで、BOLDLYさんほどのようにお考えですか。

○高橋座長 BOLDLYさん、お願いします。

○BOLDLY（佐治氏） 今、安全に走るということと、地域住民に受け入れられているとい

う受容性、この安全性と受容性は確立いたしましたので、次はビジネスモデルを確立したいというのが目標です。

これは、鹿島建設さんは、エレベーターと同じように、建物の共益費と同じような扱いで、自動運転車のコストを最初からビルトインしているので、乗客には無料で乗っていただいているというモデルになります。

これを地域の公共交通等にも拡充できるような形だとうれしいなと考えておりました、具体的には、バスというのは、86%のバス会社が赤字で、運賃を100円、200円取っていても、黒字にはならないという分かり切った現状の中、世界中で国がやったり、自治体がやったりしているのが公共交通なわけですけれども、日本は、やはり民間がやっていると、それを赤字補填しようという後ろ向きな考え方だと、赤字は悪だという暗黙の前提で、次年度から少し路線を縮小しようとか、そういう話になってしまうのですけれども、そもそもまちづくりに必要な輸送力というのは、このくらいあると、それを運行する人たちのコストというのは、このくらいかかると、それを誰が負担するのかという議論を先にやって、運賃から脱却するというビジネスモデルをどんどん増やしていきたい。

茨城県境町においても、運賃脱却をやっておりました、自治体が5年間は運賃とは関係なく町が面倒を見ますと、その中で、住民には無料で乗っていただきますと言っています。

6年目以降からは、運賃脱却のシナリオを拡充して、地域の復興拠点とか、文化拠点とか、そういったところが持ち合いでお金を出し合って、住民は無料で乗っていただく、その先に移動量が増えて、スーパーとか病院とかで1,000円、2,000円使ってもらったほうが、100円、200円の運賃で稼ぐよりも、町全体としてもうかるというビジネスモデルを創出したいと考えておりました、そういったところは、既存の運送事業法から少し外れるかもしれませんが、柔軟に見ていただけるとうれしいなと考えております。

○高橋座長 ありがとうございます。

だんだん時間がなくなってきているので、あと、お一人、二人ぐらいしかできません。どうしてもという方はお願いしたいと思いますが、夏野委員、どうぞ。

○夏野委員 すみません、手短かに、国交省さんの資料の中に世界初でレベル3が認められたということで、ホンダの話が出ていて、僕も調べてみると、レベル3の内容が渋滞時におけるハンズフリー走行で、追従走行となっているのですけれども、実際に、外国車を中心に、時速制限の違いはあるものの、ほぼ同様の機能が実装されている車が、もう何万台と日本を走っているという状況が今あって、そういう意味で、もちろん国際標準とか、申請したものを審査するということのほかに、今、現実に走っている車が、どの程度の機能を有しているという調査を、国交省さんはやられた上で、これは世界初だと堂々と言えるのでしょうか、そういう質問です。

○高橋座長 国交省さん、お願いします。

○国土交通省（江坂次長） 型式指定に際しましては、法律改正をいたしまして、自動運行装置の保安基準を定めました。自動運行装置として、人に代わって車の運転を行う、周

圏の交通の監視を行うシステムがございますけれども、その基準を決めて、その基準の適合性を確認した上で型式指定を行っております。

確かに、型式指定を行ったホンダと同様の機能を有する自動車、例えば、ダイムラーなどがございますけれども、これらについては、あくまでも運転者、ドライバーが運転主体となることが必要となるケースでございます。ホンダのレベル3とは技術レベルが違うものと認識しております。

○夏野委員 お願いなのですが、経済の観点からいうと、あるいは日本の競争力を上げるという観点からすると、やはり型式認定の調整をして、審査してオーケーというのは、もちろんそれは大事なことなのですが、プラスアルファで、やはり自動車業界の動向とかもぜひフォローしていただいて、ユーチューブ上では、テスラーの車ががらがら自動走行で走っているのが挙がっていたりするので、それは、別に、彼らはここに型式認定を出してこないと思いますけれども、そういう動向もぜひ踏まえた上で、日本の規制の在り方を考えていただければと思います。お願いします。

○国土交通省（江坂次長） 分かりました。今、どのような技術レベルの車が試乗走行しているかということを変更して確認したいと思いますが、テスラーの技術に関しましては、実は運転者の監視が必要となる技術でございます。運転者の監視をしっかりとしていなかったために、追突事故を起こしたような事例もございまして、そこにつきましては、引き続き、注意喚起を行っていきたいと思っております。

○高橋座長 竹内委員、お願いします。

○竹内委員 では、クイックに1点だけ、事業者の方にお伺いしたいのですが、バス停の共用につきまして1点でございます。

バス停というのは、設置をしたり、メンテナンスしたりするのにコストがかかるかと思えます。既存事業者さんとシェアいただくのが非常にいいとは思っておりますけれども、そのシェアいただくに当たっては、既存事業者さんからも、こういった実証が非常に歓迎されるということが必要だと思っておりますので、そういったバス停を利用するような形について、何らかのコスト負担の按分であるとか、そういったような事例等、何かしら、地元のバス事業者さんに、この取組が歓迎されるような、そういった仕組みがあれば、教えていただければと思います。

以上です。

○高橋座長 BOLDLYさん、どうぞ。

○BOLDLY（佐治氏） バス停のコスト負担とは違うかもしれませんが、そもそも路線が少ない地域において、自動運転バスは毛細血管のように各地域から乗客を集めてきて、人間が運転するバスに乗り換えていただくということで、バス事業全体の売上を増やしていこう、範囲を増やしていこうということで地域交通事業者とは会話を進めている状況です。

○高橋座長 アイサンさんは、いかがですか。

○アイサンテクノロジー（佐藤氏） ありがとうございます。

基本的に、簡易バス停とかを設置する場合のコスト負担は、私たち事業者のほうで負担して、今、運営をしているところです。

話のとおり、地元の交通会議などに諮りまして、都度調整を行っているところですが、いずれにしましても、既存のバス停を使って実際の住民の方に乗り続けていただくという中長期の実証実験は、これから必要だと思っております。

そういった意味で、やはりそれぞれの地域に溶け込むような実証実験をいかに長くやっていくか、これが重要だと思っておりますので、そういった意味では、やはり様々な工夫をして、既存のバス停を使い続けるといった取組は、ぜひやらせていただきたいと思っておりますし、それ以外にも交通ネットワークをより住宅地のほうに拡充していくような取組も出てまいります。

そういった場合には、こういった形で、どこに簡易バス停を設置していくのかというのも、非常に調整というのは、地元の調整が難航するところがございますので、そういった取組なども、様々な事例などがあれば、少し私たちも勉強不足のところがありますので、いろいろと御相談に乗っていただければと思っております。

以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。

佐久間委員、どうぞ。

○佐久間委員 ありがとうございます。

キャッシュレスのポイントについて1点だけ、国交省の方の説明について、河野大臣が最初に言われたように、これは政策的に、一日も早く実践しなければならない最重要課題だと思います。こういう観点に立てば、私は、こういう実装化については、キャッシュレスにすべきだというルールはあっても、キャッシュレスは駄目だというのはないと思います。なぜならば、キャッシュではデータが取れませんから、もし、キャッシュでデータを取ろうと思えば、それだけで労力がかかりますから、逆に言えば、これはキャッシュレスにすべきだという観点で取り組むというのが、こういう社会実装の要諦だと思います。

ですから、その辺が、国交省の方とずれていると思いますが、とにかくキャッシュレスというのは、マストだと思います。

以上です。

○高橋座長 御意見ということで伺います。

落合委員、どうぞ。

○落合専門委員 ありがとうございます。手短かに。

まず、国交省に意見ですけれども、キャッシュレスの点については、割賦販売法などでも法改正をしており、完全電子化サービスについて、その他の類型より広範に書面を電磁的記録にするというようなこともやっていますので、そういうのも参考にして、実験環境なので、できる限りキャッシュレスでお願いします。

警察庁に1点コメントして2つ質問があります。

1つが、河野大臣も言われたようなところで、施設内審査に一度合格した者は受検する必要はなくすとか、信号情報の提供期間を長くするとか、優先道の設置をするとか、こういうのは新しい枠組みを作る必要がないと思いますので、これは、比較的すぐにできるのではないかと思います。

質問ですけれども、2点ですが、まず、フォローアップの関係で、昨年の実施計画の中で実証実験の許可期間が6か月を超える場合というのがあったと思います。ホームページを拝見したところ、事業化等の場合で許可の対象となる行為が明確であれば、6か月を超える期間とすることも可能と書いてあるのですが、具体的にどういうことを想定されているというのがよく分からない部分がありました。この点について、より明確化をお願いします。どういうふうに考えられているのでしょうかというのが1点目です。

もう一点が、歩行者専用道路で走行を許可してほしいというお話についてなのですが、低速に限定する等の条件を付すことによって、実施できるのではないかと思います。そのほかに何か懸念になるような点があるのでしょうかというのを教えてくださいというのが、もう一点です。

以上です。

○高橋座長 警察庁さん、お願いします。

○警察庁（新田審議官） まず、6か月を超える場合、内容が明確であればということなのですが、これは、やはり主体や目的に変更がないこと、それから、実証実験の時間帯や場所、どういうシステムか、方法か、車両や自動運転システムについての内容、こういったものについて明確になれば、6か月を超えても許可できますという趣旨でございますけれども、これが分かりにくいということでしたら、さらに明らかになるようにしていきたいと思っております。

それから、歩行者専用道路について、どういうことが懸念になっているかということなのですが、やはり、低速であればいいのではないかと御指摘だったかと思うのですが、やはり、歩行者がそこを生活とか、仕事とか、そういうことでお使いになる場所ですので、地域の利用される方の受容性といいますか、そういったことが、やはり懸念の1つとなっているところでございます。

以上です。

○落合専門委員 ありがとうございます。

1点目のほうについては、変更がないことが要件ということなのですが、その変更がないということの範囲が狭くなると、ちょっと厳しいと思いますので、その辺の整理も含めてをお願いします。2点目のほうもよく整理をお願いします。

○高橋座長 すみません。大槻委員、武井委員、質問をいただく時間がないので、恐縮です。どうしてもでしたら文書でお願いできればと思います。

ここで、もう取りまとめをさせていただきたいと思います。

河野大臣の御発言にもありましたように、警察庁、国土交通省及び経済産業省において

は、世界をリードする自動運転を可能とする環境整備のため、縦割りを排除して、ぜひともスピード感を持って対応していただくようお願いしたいと思います。

自動運転については、今後ともレベル4、5の実現を見据えた環境整備という観点から、引き続き会議で議論を重ねてまいりたいと思います。

御説明者の皆様、誠にありがとうございました。

大臣、何か追加でございますでしょうか。

○河野大臣 ありがとうございます。

これまで日本は、液晶にしろ、半導体にしろ、様々な家電にしろ、色々な業界で競争に負けてなくなってしまったということを経験している中で、やはり将来に向けて、本当に何で食っていくのということを真剣に、オールジャパンで考えていかなければいけないのだと思います。

そういう意味で、警察庁、国交省には、当事者意識を持って、どうやったらこれができるのか、本当に日本が最先端なら、諸外国の自動車メーカーが日本に来て実装した実験をやりたいとなってくる。そうならば、本当に日本は最先端に行っているのだなということが分かると思いますが、今、全くそういう状況になっていない。それはなぜかということ、やはり真剣に考えて、今やるためにどうしたらいいのか、やらない理由を聞いているわけではなくて、やるためにどうしたらいいのかという答えを持ってきてもらわなければ、行政の仕事にならないと思いますので、警察庁、国交省、よろしくお願ひしたいと思います。

有識者の皆様、どうもありがとうございました。

○高橋座長 ありがとうございます。

それでは、これにて御説明者の皆様は、ウェブ会議ツールから御退出いただきますよう、お願いいたします。

大槻委員、武井委員におかれては質問をいただく時間がなくなり、申し訳ありません。

それでは、最後の議題2ですが、規制改革ホットライン処理方針について議論をさせていただきます。

事務局より、説明をお願いします。

○中嶋参事官 今回、令和2年6月22日から10月22日までの期間に、各省庁より回答のあった提案につきまして、事務局にて、資料2のとおり、処理方針案を作成いたしました。

本ワーキング・グループにおいて御決定をいただければと考えております。

なお、当該処理方針につきましては、事前にメールで委員、専門委員の皆様にご確認いただいた内容でございます。

以上です。

○高橋座長 ただいまの事務局説明並びに資料2の規制改革ホットライン処理方針について、何か御意見ございますでしょうか。ありがとうございました。異議なしということでしたので、それでは、資料2のとおり、規制改革ホットライン処理方針を決定いたします。

それでは、これで、本日の議題を全て終了したいと思います。皆様、御苦労さまでござ

いました。これで退出いただいて結構でございます。どうもありがとうございました。