

第10回 革新的事業活動評価委員会  
議事録

内閣府大臣官房企画調整課

第10回 革新的事業活動評価委員会  
議事次第

日 時: 令和元年10月9日(水)10:30～12:38

場 所: 8号館4階416会議室

1. 議 事

新技術等実証計画の認定申請書(4件)について

2. その他(報告等)

出席者

【委員】

安念委員長、小黒委員、落合委員、鬼頭委員、佐古委員、西村委員、板東委員、程委員、増島委員、大橋委員

【事務局】

内閣官房 日本経済再総合事務局 風木次長、三浦参事官、田邊企画官、萩原参事官補佐、内閣府企画調整課 尾原課長

【出席者】

案件1.

経済産業省 経済産業政策局 中原審議官(経済社会政策担当)、商務・サービスグループ クールジャパン政策課 野口調整官(観光担当)

厚生労働省 浅沼大臣官房生活衛生・食品安全審議官、政策統括官付労働政策担当参事官室 阿部参事官補佐

DADA 代表取締役CEO青木氏、取締役COO中野氏、官澤氏、松田氏、

案件2～4

警察庁 高田長官官房審議官(交通局担当)、松下長官官房企画官

国土交通省 自動車局技術政策課 猪股国際業務室長、総合政策局政策課 廣田政策企画官

経済産業省 経済産業政策局 中原審議官(経済社会政策担当)、製造産業局 藤本総務課長

mobby ride代表取締役 日向氏、事業開発 安宅氏、

Luup 國峯氏、松本氏、

glafit 代表取締役 鳴海氏

和歌山市産業交流局 松村産業部長

○三浦参事官 定刻になりましたので、会議を始めさせていただきたいと思います。

本日は、お忙しい中をお集まりいただき、まことにありがとうございます。ただいまから、第10回「革新的事業活動評価委員会」を開催いたします。

進行につきましては、安念先生、お願いいたします。

○安念委員長 どうもありがとうございます。

本日は、新技術等実証計画の申請書4件について審議を行います。

初めに、事務局より定足数の確認をお願いいたします。

○三浦参事官 若干おぐれていらっしゃる方がいらっしゃいますけれども、本日は、委員13名中10名の委員に御出席をいただく予定になっておりますので、革新的事業活動評価委員会令第7条第1項の規定により、会議を開き、議決することができます。

なお、大橋委員におかれましては途中からの参加で、今は落合先生も若干おぐれている状況でございます。

○安念委員長 ありがとうございます。

それでは、適法に会議を開くことができますので、会議に入ります。

なお、委員の皆様既に御確認をいただきました第9回の議事録案を、後日公表したいと考えておりますが、よろしゅうございましょうか。

(「異議なし」と声あり)

○安念委員長 運営規則にその旨の規定がございますので、それでよろしいかと存じます。ありがとうございました。

それでは、審議に入ります。本日の審議の進め方ですが、前半は1件の申請について11時ごろまでをめぐりに審議を進め、その後、後半の案件の審議を行いたいと思います。

まず、株式会社DADAさんから7分程度で御説明をお願いいたします。

○青木氏 初めまして、私はDADAという会社を経営しております青木と申します。本日は貴重な時間をつくっていただきまことにありがとうございます。早速ですが、弊社の御説明をさせていただければと思っております。

2017年9月に創業し2年がたち、3期目の会社となっております。誰もが挑戦できる世の中をつくりたいという思いから創業し、今日に至っております。

現在は、「コミュニティハウス アオイエ」と「BUS HOUSE」という2つの事業を展開しております。

「コミュニティハウス アオイエ」は、東京、大阪、京都に17拠点を設け、200名近い若い世代がともに暮らし夢を描く、アメリカの学生寮に近い環境を提供しております。弊社の行うコミュニティハウスでは、「アオイエゼミ」というゼミを毎月開催し、住人が集まり、学び、議論する環境の提供を行っております。今までには、DeNAの南場智子会長、作家の乙武洋匡さん、花まる学習会の高濱理事長、自民党の石破茂さんなど、様々な分野でフロントランナーとして活躍する方にお越しいただきお話しいただいております。

また、特徴があるのが、入居する際に入居者の選抜を行うことによって良質なコミュニティの形成を行っております。

このコミュニティハウスの事業を行う中で、多くの若い世代と接してきました。ミレニアル世代の移動や旅行、暮らしへの価値観と概念、その大きな変化を強く感じてきました。

そこで、1年半ほど前から、不動産から可動産というコンセプトを掲げて、今回お話しさせていただく「BUS HOUSE」という事業を行っております。

ここからは、今回のサンドボックスに申請させていただきましたこちらの事業を御説明させていただければと思っております。

昨今、訪日外国人の増加や若い世代を中心とした観光の多角化が進んでいることを、前述させていただきましたコミュニティハウスを運営する中で、多くの若い世代と接する中で感じてまいりました。

一方で、全国各地で若い世代に刺さる観光体験が提供できているのかという問題意識を強く抱えるようになりました。政府としても、年間4000万人のインバウンドを目指す中で、観光政策において最重要となるのは、1回来てもらった観光客に友人や御家族をまた連れてきてもらう。リピーターになってもらうことが必要不可欠だと考えております。

また、東京、京都、大阪のような主要都市だけでなく、ニッチな地方都市にも足を運んでもらえる動線を増やすことこそが、滞在日数が増え、結果として経済効果としての大きなインパクトが生まれると考えています。

一方で、事業者が全国各地に宿泊施設の提供をすることは非常に難しいことや、季節性などの影響もあるということは強く理解しております。

そこで弊社では、キャンピングカーを自社で各地へ移動させ、その場で移動できない形で停車させ、その「空間」を貸し出すことを事業として展開したいと考えて

おります。これらの課題を、キャンピングカーの「空間」のシェアリングという形で解決することができないかと考えたのが、弊社が考えているビジネスでございます。

今回、サンドボックス制度の承認後には、沖縄県での実証実験の展開が行えればと考えております。沖縄県内には、キャンプ場や海岸の向かいの私有地など、観光体験を創出できるポテンシャルがある場所が多くあると思います。これらの場所に弊社が事業を行います「BUS HOUSE」を置かせていただき、ニーズの検証と事業化の可能性を探ります。事前に土地の所有者または管理者から承諾を得て、沖縄県及び所轄市町村には説明を行った上でこれらの展開を行わせていただきたいと思いますと考えております。

予約は、オンライン上の予約フォームで行い、ウェブ上でのレンタル予約を行います。1週間で約3組に貸出を行い、合計2カ月半程度の実施を行います。ユーザーアンケートなども行い、今後の事業の可能性を模索できればと考えております。これを1歩目として、より様々な地域に観光客に足を伸ばしてもらい各地域への新しい観光動線ができ、観光客にとっては今までに体験したことがない体験ができ、事業者にとっては社会の公器となれる、そんな三方よしの形で共存しながら運営していければと考えております。

今後、政府としても、フランスを超える世界一の観光立国を目指していく中で、四季折々、自然豊か、東西南北で魅力ある場所が数多くある日本の土地へ様々なインバウンド、そして、若い世代に足を運んでもらえる形になればうれしいと強く考えております。

今回のサンドボックスの実証を経て、制度面の整備が進みマーケットが成熟し、一人でも多くの方に日本を訪れていただきリピーターとなり、家族や友人を連れてまた訪れてもらう。そのような観光における好循環を生み出すことができると考えております。

以上になります。貴重なお時間をいただきありがとうございました。

○安念委員長 どうもありがとうございました。

それでは、続いて、主務大臣からの御見解を伺います。厚生労働省及び経済産業省からそれぞれ2分程度で御説明をお願いいたします。

○浅沼大臣官房生活衛生・食品安全審議官 厚生労働省大臣官房生活衛生・食品安全審議官の浅沼と申します。お手持ちの資料3-2の2枚目に厚生労働大臣の見解

を御用意していますので、御覧いただければと思います。

ただいま、株式会社DADA代表取締役の青木様から御説明のありました実証計画でございますが、旅館業法を所管している当方から見解を説明させていただきます。

まず、旅館業法におきましては、施設を設け、宿泊料を受けて、人を宿泊させる営業の場合には、都道府県知事等の許可を受けなければならないと規定しております。

一方、今回の実証計画ですが、バスを改造したキャンピングカーを利用者の希望する場所まで運び、車内空間で自由に過ごしていただく。利用後は清掃等を行う拠点までキャンピングカーを移動し、車内の清掃を行った上で、次の予約がある場合には、その場所へ運び利用していただくというサービスを計画されております。それならば、旅館業法の定める許可は要しないと考えておりますので、認定を行う方針でございます。

なお、実証計画に記載していただいておりますけれども、公衆衛生上の問題を生じさせないことや、車両を貸し出しする場所の管理者への事前説明及び同意につきまして御留意をいただき、適切に御対応いただければと考えております。

説明は以上でございます。

○安念委員長 ありがとうございます。

では、経済産業省からお願いします。

○中原経済産業政策局審議官（経済社会政策担当） 経済産業省大臣官房審議官の中原でございます。

ただいま、申請者のDADA社様から御説明のあった実証計画について、事業所管の主務官庁である経済産業省としての見解を申し述べたいと思います。

まず、その政策的な意義につきましては、昨今の観光形態の経営体は、国内外を問わず、それまでのパックスツアー主体から個人の旅行主体へと移行してきておりまして、インバウンドを含む観光客等のニーズは多様化しております。

政府におきましては、「明日の日本を支える観光ビジョン」におきまして、訪日外国人旅行者数は2020年に4000万人、2030年に6000万人。同消費額は2020年に8兆円、2030年に15兆円といった目標を掲げているところでございます。これまでも訪日外国人旅行者数につきましては、相応の成果を出してきたのではないかと考えております。

しかし、政府が掲げる目標の達成のためには、さらなる取組を強化していく必要

がありまして、インバウンドを含む観光客の多様なニーズに対応した商品、サービスの提供の一層の推進が求められているとすることができます。

今、DADA社様から御説明のあったインバウンドを含む観光客等に対して、バスを改造したキャンピングカーをレンタルさせるということは、観光客の皆様の多様な宿泊ニーズや体験ニーズに対応する一つの有力な方法となり得るものでありまして、政府におきまして「明日の日本を支える観光ビジョン」ということで掲げました目標の達成に資するものであるとも考えております。

また、本実証計画の内容につきまして、実証の具体的な実施方法ですとか、参加者等の具体的な範囲、参加者等の同意取得方法などについては適切に設定されておりまして、その実証が円滑かつ確実に実施されるのではないかと見込んでおります。

したがって、本実証計画は、生産性向上特別措置法11条4項各号に適合すると認められまして、主務大臣としては認定すべきと考えておりますけれども、委員各位の御意見を頂戴できればと考えております。

以上でございます。

○安念委員長 どうもありがとうございました。

それでは、委員の皆様からの御発言があれば承ります。

どうぞ。

○増島委員 増島でございます。

これは多分、法律上は施設の要件が論点になるのだと思いますけれども、別の法律ではありますが、国土交通省が所管する建築物認定では、車輪があって動かせるものは基本的には建築物に当たらないとされていらっしやったかと記憶しています。もちろん法域が異なるため当然には同一の議論ができるということにならないわけですが、今回のようなキャンピングカーを「施設」に該当するとして旅館業法の趣旨である公衆衛生云々という議論をするのはバランスが悪いという点はそのとおりだと思いますので、御解釈には賛成でございます。

以上です。

○安念委員長 ありがとうございます。

どうぞ。

○程委員 DADAさんに質問なのですが、今回は2か月半で30組程度ということで、数としては余り多くないのです。これの実証計画にも少し目を通させていただいたのですが、実証するときの懸念事項として、衛生上の問題だとか、バ

スが動いてしまうのではないかと、景観の問題とかいろいろあると思うのですけれども、一番気になさっていて、この短い期間で実証したいリスクのところは何かというのが1つ目の質問です。

それと、このバスは今後うまくいって拡張して展開していくというのは、一つ、成果として望ましいところだと思うのですけれども、実際にバスというのは、これは中古のバスを改造していくので新しいバスをつくるというのとちょっと違うと思うのです。この辺はどれぐらいの中古の何年程度のバスをどう改造していったら展開していくかというビジョンが一応あると思うのですけれども、そこをお聞かせ願いたいと思います。

○中野氏 DADAの中野と申します。

1つ目の実証のリスクのところに関してから回答させていただきます。まず、当社が実証したいこととしましては、そもそもこのビジネスに対して市場からのニーズがどれだけあるのかといったところも含めて、検証ができればと思っています。30組程度の方に利用していただきユーザーヒアリングをしっかりとした上で、適正な価格が幾らなのかや、そもそもそういうバスでの宿泊やシェアのスペースといったニーズがあるのかというところを確認することが最初の目的と思っているところがあります。

2つ目のバスの改造に関して言うと、僕らが既に関係のある業者さんもたくさんございますので、そこから仕入れて僕らで改造していく、ただ、僕らは自社で永遠に制作していくといったことではなくてプラットフォームみたいなのところを目指しているところがありまして、行く行くは各地にある遊休地といった場所とキャンピングカーだったりとか「BUS HOUSE」のような可動産をつなぐようなプラットフォームのビジネスに展開しようとして考えているので、そういう戦略を考えているところがあります。

○安念委員長 それはおもしろいですね。

小黒先生、どうぞ。

○小黒委員 ありがとうございます。

所管官庁に今回のスキームの位置づけを教えてくださいたいのです。旅館業法で基本的には寝具とかの貸し出しみたいなものもある。ここの2条2項に言う「施設」には該当しないということから、今回は生産性向上特別措置法のところの要件、認定がそれで認められるという建付けだと思うのです。これは生産性向上の特別措置



法がなくても「施設」に該当しないので旅館業法でいうところの規制にはそもそも該当しないのか、今回は特別なのか、というところが一つの論点に思います。どういう整理になっているのかということだけ教えていただきたいです。

○安念委員長 これは本質的な御質問ですね。

審議官、お願いいたします。

○浅沼大臣官房生活衛生・食品安全審議官 厚生労働省でございます。

ただいまの御質問に回答しますと、これは今の御指摘のとおりで、DADAさんの計画によると、このキャンピングカーは施設ではないということです。今回の申出と関係なく、これは旅館業法の対象ではないという判断をしております。

○安念委員長 ここでの意味は、それをクラリファイしたということですね。

○小黒委員 そういうことですよ。

○浅沼大臣官房生活衛生・食品安全審議官 はい。

○小黒委員 そうすると、今回の申請とは関係なく仮定ですけれども、例えばもっと小さい乗用車、普通のファミリーカーみたいなものでも、要件としてはこの「施設」に該当しないので、今回みたいなケースが認められるのか認められないのかという疑問が湧いてきます。もしお答えが難しければ「難しい」とその場で言うだけでいいのですけれども、一応、参考情報として教えていただけないでしょうか。

○安念委員長 いかがですか。

○浅沼大臣官房生活衛生・食品安全審議官 同じ方法であれば、施設という判断はしないということです。ただ、今回のDADAさんのキャンピングカーを拝見する限りは、宿泊という意味では面積だとか寝具の準備とかの観点から見れば宿泊ができる状態であると思いますけれども、御指摘の乗用車で宿泊ができるかどうかというのは、具体的には車の大きさですとか設備の整備といったことも、営業として見たときにどういうものなのかというのは興味のあるところではあります。けれども、一般的には、今、申し上げたとおり、乗用車であってもこれは施設には該当しないと考えています。

○小黒委員 そうすると、今回の実証計画が終わった後も、状況によっては、効果が認められればそのまま続けることができるという理解でよろしいですね。

○浅沼大臣官房生活衛生・食品安全審議官 そのとおりです。

○安念委員長 どうぞ。

○佐古委員 さっき聞き逃してしまったかもしれないのですが、今の事業についてDADAさんに質問なのですが、このキャンピングカーが動く状態では既にレンタルの事業をやっているという認識で合っていますでしょうか。

○中野氏 動く状態での「BUS HOUSE」を貸しているかという話でしょうか。

○佐古委員 ええ。

○中野氏 現時点では行っていません。

○佐古委員 ありがとうございます。

○安念委員長 まず、西村先生、どうぞ。その次に、板東先生。

○西村委員 私はいつも地方の立場で発言するのですが、ぜひともこういうものは進めていただきたいなと思っています。今、特に地方では宿泊がかなり問題になっているのですが、1点だけ。こういうものを実証されるときに、その場所までその人たちはどうやって行くのかなというのが、多分一番懸念されると思うのです。

例えば沖縄なんかも公共交通機関がほとんどない中できれいな場所に行こうとすると、多分手段はレンタカーかタクシーか、ヒッチハイクもあるかもわからないのですが、そうすると、移動の交通手段と、場合によってレンタカーをした場合には二重で借りなければいけないとなると、手間が非常にかかるではないですか。例えばそういうものを全部パッケージにしていって試験して、いかにこういったものを使い勝手よく地域に落とすか。さっきプラットフォームとおっしゃったので、地方の交通事情をしっかりと一回見ていただいて、沖縄のケースは沖縄のケースで、ほかの地域ですとタクシーが全くないところもあったりして、レンタカーの配置がないところもありますから、そういうことも含めてこれはどう展開できるかというところを少し御検証いただいて、なるべく展開に明るいものが出てくると私たちはうれしいと思っています。

○中野氏 ありがとうございます。

○板東委員 DADAさんにお聞きしたいのですが、実証の中で同じ場所でどれぐらい継続して使われるかということも実証されるということなのですが、例えば非常に人気のスポットですと、基本的にどこかにバスを移動させるというのではなくて、その場所で比較的長くあるいは入れかわりということもあり得るかどうかというところなのだと思います。そういうバスですと、可能性としてはどこかに移動するということは強みではあると思うのですが、そういったよう

にずっと固定すると施設に近い形にはなってくるというのがあります。これは実際の利用の状況を見ないとわからないということで、今回、実証をされると思うのですが、将来的にはどういうふうに事業を展開していきたいとお考えでしょうか。あくまで移動することを前提としてというお話なのでしょうか。

○中野氏 今回の実証に関しては、同じ場所に数日間といったところは考えておらず、基本的には1泊程度の利用とされているところで、上限の日数についても設定しようか検討しているところもあります。その後のどれくらいで移動するかについては、今の日本規模でのいろいろなイベントだったりも各地にあると思うので、その状況に合わせて適宜移動させようと思っていて、それも踏まえて今回の実証実験のニーズであったりとかユーザーヒアリングを踏まえて戦略を立てられればなど思っているところであります。

○板東委員 ありがとうございます。

○安念委員長 ありがとうございます。

どうぞ。

○鬼頭委員 DADAさんに質問なのですが、今回、ユーザーのニーズを確認していくというところの実証かと思うのですが、特に貸出しを行う期間を1月中旬から3月までとしているのですが、多分、沖縄は結構シーズンナリティーがあって、ピークシーズンが外されているところに何か意図があるのかとか、この期間設定のところをもう少し詳しく教えていただけますでしょうか。

○安念委員長 お願いします。

○中野氏 期間設定につきましては、弊社としても既にプロダクトが3台できている中でなるべく早く検証を行いたいといったところが正直な気持ちとしてあります。ピーク時に外しているといったことに関して言うと、僕らとしても両方のニーズを確かめたいと思っていて、そこを前提として、最初の1月から3月といったところのピークをあえて外して、丁寧なユーザーヒアリングだったりとか、そこに対してのユーザー体験といったところを意図としています。

○安念委員長 なるほど、いろいろお考えですね。

ほかにはいかがでしょうか。よろしゅうございますか。

私から後学のために伺いたい。両省から大変前向きな御返答をいただいて大変ありがたいところですが、特に厚生労働省さんの法解釈については、この先にいろいろ応用問題が出てきそうで、なかなかプロミシングではないかなという気がいたし

ました。

私の勝手な考えですけれども、施設に当たらないかというよりは、施設を設けたと言えるかどうかということだろうと思うのです。

そうしますと、今までに私がちょっと疑問に思ったのは、例えば電車の寝台車はなぜ旅館ではないのだろうかと考えると、あれは本来の役割は移動なのであって、その付加的な機能として宿泊ができるだけだから施設を設けたとまでは言えないのではないかなと、私の勝手な解釈で思っておりました。

一方、例えば豪華客船のようなものを考えますと、あれはホテルにスクリーンをつけたものですから、移動するからといって旅館ではないというのも難しいだろうと思うのです。ですから、移動するかどうかだけではないのだろうけれども、施設を設けたと言えるからには、宿泊のための施設を設けたと言えるかどうかということで、今後とも個別的、あるいは総合的に判断していくことになるのだろうなと思うのですけれども、その点で何か御教示いただけることがありましたらお願いします。

○浅沼大臣官房生活衛生・食品安全審議官 厚生労働省でございます。鋭い御質問をありがとうございます。

ブルートレインの例がわかりやすいので、それを引き合いに続けさせていただきましますと、確かに列車で移動していて、あれは移動の手段が主目的なので旅館業ではない。しかしながら、例えばブルートレインの廃車を一定の敷地の中に並べて常設の宿泊をすることになると施設になりますので、それは旅館業法上の許可が必要になってくるということになります。

せっかくの機会ですので、先ほど、車の話もございましたけれども、小さくなった車だったら移動していればいいのですが、同じように停めてブルートレインと同じようにしてしまえば、それは宿泊施設として認めていくことになると思います。

ただ、小さい車は、後でよく考えてみたのですけれども、災害のときに車中泊とあって、車の中で泊まっていてエコノミークラス症候群になって亡くなってしまうような転帰を迎える方もいらっしゃることを考えると、宿泊として考えたときには適切な空間を保持していただくほうが、公衆衛生上の危険もないのではないかと思います。そのところはよく考えていただければと思っております。

以上です。

○安念委員長 ありがとうございます。

板東先生、どうぞ。

○板東委員 それに引き続いての御質問なのですけれども、先ほどのお話のように、例えば雪があるシーズンだけはほかのところに動かす、夏場はずっとバスを固定してどこかに設置するというときには、今のお話で施設なのかどうなのかというあたりの御解釈はどうでしょうか。

○浅沼大臣官房生活衛生・食品安全審議官 ほかにも民泊の法律なども踏まえて考えると、一定期間、一定の場所で、今、お話を伺ったようなものを置いて宿泊を業として行う場合は、旅館業法の許可が必要になってくるのかなと思っています。

ただ、例えば1日とか2日ぐらい、今回のDADAさんはまさにそうだと思うのですけれども、キャンピングカーをある一定の場所にとどめ置くのではなくて、行ったり来たりするからこそ旅館業法においては、我々としては許可を要しないのではないかという考えです。その営業形態がどのようなものであるかというところは、今、板東先生からも御指摘のとおりでポイントになると思います。それが一定期間同じところにとどめ置いてというふうになれば、それは旅館業法の許可が必要になると考えています。

○安念委員長 どうぞ。

○佐古委員 DADAさんに質問なのですけれども、借りる期間が1週間とかもうちょっと長くなるとすると、旅行者の気分としては場所を変えたいかなと思うのですけれども、それに対しては何かありますか。

○中野氏 その質問に対してで言うと、そもそも今回の実証では1週間以上の宿泊を想定していないといったところと、もし借りる場合でも上限をつける予定というところが一つです。もしそういった宿泊期間中に移動したいというニーズがあった場合に関しては、私たちが「BUS HOUSE」単体を動かして、利用者様は利用者様で独自にレンタカーだったりとかの移動交通手段を使って、そちらに現地集合みたいな形になってそこで引き渡しみたいな形で想定しております。

○佐古委員 そうしなければいけない理由があるのですよね。

○安念委員長 そもそも免許の問題がありますよね。

○中野氏 はい。

○安念委員長 バスの運転免許というのは二種免許ですか。

○中野氏 こちらのマイクロバスは普通免許で運転できるのですけれども、お客様を乗せた状態で移動となると、また免許の種類だったりとか、タクシーとかと一緒に

になってしまうので、そういうところを避けたいという気持ちはあります。

○官澤弁護士 あとは、今回の前提として、事業の内容としてお客様に車を運転してもらおうというところは想定していません。それはなぜかというと、普通免許で運転可能な大型のバスですので、運転はできるのですが、危険性があるというところで、そこはこちらとしては供用しないというところで移動させないという形になっております。

○佐古委員 ありがとうございます。

○安念委員長 程先生、どうぞ。

○程委員 これはDADAさんに質問というかお願いなのですが、今回、ぜひこれを革新的な事業にさせていただきたいのです。そんな中、これはシェアリングの一部だと思うのですが、もっと上の上位概念として循環型経済があって、例えばバスを100%使い切ると。今はきっとそれが解体されたり海外に送ったり。では、こういう使い方で、一回つくったものをできるだけ100%稼働して寿命まで持っていきたいというのが背景にあるので、もしプラットフォームになられるのであればそういうところまで気を配っていただきたいのです。

もう一つは、デマンドのアップダウンがあるので、宿泊施設なんかも平準化したいわけです。そのプラスアルファのダイナミックなキャパとしてこういうものを使っていくようなプラットフォームが必要だと私は思うのです。

問題は、古いバスですとガソリンを使っているケースがあるので、環境に対して、もしこういうプラットフォームがあったらどうやさしくなれるかというのもいろいろと考えて、ぜひ革新的にどんどんしていただきたいと思うのです。実証実験のもっと先にあると思いますけれども、その辺も頑張ってくださいなと思います。

○中野氏 ありがとうございます。

○安念委員長 ありがとうございます。

落合先生、どうぞ。

○落合委員 落合と申します。おくれてしまいまして済みません。

もしかしたら御説明されていたかもしれないのですが、DADAさんに御質問で、これは実際にお客さんが泊まりたいと思ったときに、同じ場所に何泊ぐらい泊まれるものなのでしょうか。

○中野氏 先ほども回答させていただいた内容なのですが、基本的には1泊といったところを想定として考えているところがあります。ただ、余りにも1週間、

2週間だったりとかの長期宿泊といったところは、私たちの検証の材料としても少なくなってしまうですし、同じユーザーで1週間というよりはいろいろなユーザーの方に使っていただきたいことが目的としてあるので、日数の上限は決めさせていただこうと思っています。今、そこは戦略をちょうど練っているところであります。

○落合委員 ありがとうございます。

厚生労働省にお聞きしたいのですけれども、先ほど、1泊、2泊ぐらいであればというお話があったように思っているのですけれども、ここの宿泊の期間というのは、御判断をされるに当たって重要なポイントになっているのでしょうか。

もう一点は、今回のものについては結論として施設の要件を満たしていないということだと思えるのですけれども、先ほど御説明いただいている中で、主目的が宿泊なのかどうかということがあったと思います。ただ、ある種、こういったキャンピングカーの使い方というので、主に宿泊のようにも思うのですけれども、主という見方がどういった要素で主になるのか、主ではないのかというのがよくわからないなと思いましたので、少し教えていただければと思いました。

○安念委員長 審議官、いかがですか。

○浅沼大臣官房生活衛生・食品安全審議官 まず、後者のほうから行きますと、先ほども御説明したとおり、旅館業法に定める旅館・ホテル営業というのは施設を設けてということでありますので、そもそも今回のようなケースは施設なのかどうかというところが判断として重要なポイントであるということです。先ほど、例で示したとおり、ブルートレインの廃車を使って一定の施設として成り立っている場合だったら、それは旅館業法の施設に定めるものだろうと。今回のDADAさんみたいに、停まってはいるのですけれども、物とすればキャンピングカーで、車自体は営業所から一定のある場所に行ってまた戻ってきて、ある場所に行つてということで、その車自体が固定的にある土地に停まっているわけではないので、それならば、我々としては旅館業法の施設には当たらないだろうという判断をしているところです。

ですから、個別ケースで一つ一つそういったものを確認していかないと、例えば、先ほど板東先生からも話があったとおり、それが1年、2年ではなく一定期間、冬の時期だけとか春の時期だけというところで移動させないでとめ置いて、その場所でいわゆる宿泊営業をした場合はどうなのかという時には、我々としては法的判断をそこでさせていただくことになるだろうということです。

1泊2日とか2泊3日ならというのは、いわゆる概念として、短期間であれば例えば今の民泊の法律などもありますし、特区民泊もありますので、そういったところの判断等を比較したときに、数字としては考えられる判断材料としてはあるかもしれませんが、例えば〇泊×日だからいけないとか、いいという判断にはならないということです。

○落合委員 わかりました。そうすると、あくまで施設として利用していない範囲であるからということで、特に細かい日数の特別なメルクマールは特にはないということですね。

○浅沼大臣官房生活衛生・食品安全審議官 はい。特に今回のDADAさんの申し出でポイントになっているのは、施設かどうかというところであります。

○落合委員 ありがとうございます。

○安念委員長 どうぞ。

○西村委員 この業は、何業になるのでしょうか。レンタル業なのでしょうか。何が言いたいかという、そちらはどう縛るかはわからないのですけれども、先ほどのプラットフォームにするとなったら、このキャンピングカーの所有車は誰かということになります。今はDADAさんですよ。プラットフォームになってくると、違う所有車の方々の物をその配置で、例えばネットワークか何かに入っていていてそこに行く。そうすると、その所有の物をDADAさんが取り扱って顧客に使ってもらうことを仲介するような形になりますよね。そうすると、その業は一体何だろうと思うと、そういうレンタル業と又貸し業というのもわからないですけれども、発展していくと多分いろいろなことが考えられるのかなと思ったときに、その辺も検証の中で将来展望も含めながらどこの業として、同じようにサンドボックス的なことを使わなければいけないことが起こらないのかも含めて、特に御社が1台、2台を貸している分には大きくなりません。多分、大きくなる時には全国に埋もれているさっきの中古バスだとか、例えばキャンピングカーで使っていないものを一気に日本の宿泊市場にばっと出そうというのであれば、そういう壁が多分出てくるような気がするのです。そこも今回の中で見えてきて規制上に何かがあったらこういう場をうまく使っていただくと、より発展できるのかなと思ったのです。質問なのかどうかはわからないですけれども、これは何業なのだろうと何となくふと思いました。

○中野氏 ありがとうございます。



○安念委員長 鬼頭先生、どうぞ。

○鬼頭委員 今の話に近いのですけれども、厚生労働省さんに少し伺いたいのです。今後、プラットフォームになってきて多くの方が同じような事業を始めたときに、どういう形で監督していくのかというところのイメージがもしあれば伺いたいなと思っています。

あと、DADAさんのほうでもプラットフォームとして運営していく上で、多分、自主規制だったりとか、使われる方が好き勝手に日数を超えてやらないようにと管理することになると思うのですけれども、そういうところの実証みたいなものも、ある程度今回の中でデータをとられていくのかというところも伺えればなと思っています。

○安念委員長 厚生労働省さん、何かお考えがありましたらお願いします。

○浅沼大臣官房生活衛生・食品安全審議官 私たちは今回申し上げたとおりで、このやり方であれば旅館業法に抵触しない。どちらかというところ、レンタカー屋さんの延長みたいなイメージで捉えております。そういう意味では旅館業法に抵触しないので、私たちがその中身についての規制等々あるいは指導も含めて考えているわけではないということです。

○安念委員長 現時点ではそうでしょうね。

○浅沼大臣官房生活衛生・食品安全審議官 現時点ではそうです。もちろん、今の先生方の御意見のとおりで、これがどんどん発展型になっていって、新しい業としてどういうふうになっていくのかというところについては、今回の実証の結果を踏まえて、全国的にこれがどういう形で伸びていくのかは、その過程の中で経済産業省さんもいらっしゃいますし、私どももいますし、そういったところでまた考える場をつくっていただければ、我々としても検討したいと思っています。

○安念委員長 それでは、DADAさんに何か御見解があれば教えていただいて、小黒先生に行きましょう。

○中野氏 僕らとしても同意見でして、基本的にプラットフォームとは言いましたけれども、そもそもの最初の需要のところがあるのかないのかといったところの判断をまずはしたくて、かといってプラットフォームの構想もあるので、そのユーザーヒアリングの中に、例えばインターネット上でそういうところがあったら予約しますかだったりとか、いろいろなところの質問を加えた上で、直近のニーズのところと長期的な戦略のヒアリングみたいなところの両方をしようと考えております。

○安念委員長 ありがとうございます。

小黒先生、どうぞ。

○小黒委員 旅館業法の第1条を見ましたら、旅館業をどう定義するかというのが法律上に書いてありますけれども、「旅館業の健全な発達を図るとともに」「利用者の需要の高度化」とか「多様化」という記載があり、最後に「もつて公衆衛生」とか「国民生活の向上」と明記されています。

ですから、多分、厚生労働省の方では、感染症とかいろいろなそういうこともやられているので、その辺との関係で総合的に判断されて規制されているのかなと思います。

だとすると、公衆衛生という観点でもバスみたいところで何回も宿泊したりとかして、感染症などが拡大するおそれがあるということになると、多分、法律の条文を修正することになるのだと思うのですけれども、そうやって、今回のような事例についても、規制の枠内に取り込んだりすることも将来的にはあるのかなと個人的に思います。現時点では適用対象外だけれども、将来的にはその需要が拡大していったら一定の条件を見たせば、公衆衛生との関係といったバランスを含めて総合的に事後的にまた判断される可能性があるという理解をしているのですけれども、それで間違いないでしょうか。

○浅沼大臣官房生活衛生・食品安全審議官 未来のことは我々も想定できないので、現時点の法令では、今回の申し出であれば旅館業法には当たらないと思います。ただ、今の御指摘のとおりで、将来どうなっていくかということで、新たな業が生まれるのか、あるいは既存の旅館業法で読めるような話になるのかということは、これからの実証を踏まえた上で、DADAさんも含めてですけれども、廃車バスなどを活用した宿泊を兼ねたようなレンタルバス業を世の中がどういう形で持つていくのかということで、また検討させていただければと思っています。

○安念委員長 そういう心配するようになるほうが、むしろ望ましいことだと思いますね。どうもありがとうございました。

DADAさん、スタートアップというのは全てそうなんですけれども、固定費を高くするわけにはいきませんよね。そういう意味では、バスを使われるというのはなかなか頭のいい方法だなと思って、大変感じ入りました。

それから、両省の皆さんにも手堅くかつ前向きな解釈をいただいて、大変ありがたいと思います。

それでは、DADAさん、両省の皆さんには御退席をいただきたいと存じます。どうもありがとうございました。

（「ありがとうございました」と声あり）

（DADA社、厚生労働省、経済産業省退室）

○安念委員長 よろしいですか。

それでは、事務局より、当委員会の意見案について御説明をお願いいたします。

○三浦参事官 ただいまの案件については、主務大臣の見解は認定をする見込みとされておりまして。このため、主務大臣の見解どおり、本件の申請は認定をすることが適当ではないかと考えております。

以上です。

○安念委員長 ありがとうございます。

それでは、今、お手元にお配りいたしました意見案について、何か御意見がありましたら承ります。

佐古先生、どうぞ。

○佐古委員 最後のほうにも出てきましたけれども、当初これは運転免許を持っていない人へのレンタル業というところを私も考えてしまったので少し混乱したのですが、レンタル業ですと国土交通省とかのほかの大臣の管轄になるということでしたか。

○安念委員長 いや、レンタル業というよりも、まとめて1つの業としての業法というのではないでしょう。

○田邊企画官 業といいますかレンタカーになりますと、それはレンタカーとしての許可を得て貸し出しをするということでもあります。

○西村委員 だから、今のところはあれを貸したとしても何も引っかけられないということですよ。

○田邊企画官 レンタカーの許可を一応とっていて、ただ、今回の場合はその外側でというか運転をしませんので、テントですとかそういうものを貸し出すのと同じように、宿泊できる物を貸し出すという形でやるという形です。

○西村委員 という当たり前の基本的な業の許可をとっているという前提で見たらいいのですよね。それで先ほどのレンタル業なのかということ、何か古物何とかの資格を取っていなければいけないとかわからないですけども、あとは、将来的に又貸しのようなことをするとき、よくわからないですけども、何らかの業の資

格を取ったりというのは当たり前だと思うので取っているのだなと思っていたのです。

○田邊企画官 もう少し正確に言うと、まずレンタカーの許可をとっています。運転する形で貸し出すときにはレンタカーとして貸し出しができます。ただし、本件は運転をしない形で貸し出しますので、レンタカーの業としているわけではなくて、その外側でやるという形であります。

○安念委員長

板東先生、どうぞ。

○板東委員 確認だけですけれども、先ほどのように、本来はカーレンタルなのだけれども、車としての機能を持たせていないと。

○安念委員長 ええ。お客さんとの関係ではそうですね。

○板東委員 運転も、免許も要らないという話なのですからけれども、カーレンタルを所管しているところとの関係ではこういうものはいいということは確認されているのでしょうか。

○田邊企画官 まさにおっしゃるとおりで、レンタカーの観点ではという議論も国土交通省さんと確認した上で、今回の実証内容のもので言うとレンタカーとしての中身に入らないということで、規制担当の大臣ではないという形で確認をしております。

○板東委員 ありがとうございます。

○安念委員長 結構でした。

よろしゅうございますか。

(「はい」と声あり)

○安念委員長 どうもありがとうございました。

それでは、型どおりでございますが、お諮りをいたします。

当委員会として認定見込みとしている主務大臣の意見は、相当とすることにいたしたいと存じますが、それでよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」と声あり)

○安念委員長 それでは、そのようにいたしまして、厚生労働大臣と経済産業大臣に当委員会として異議ないというお答えをすることといたしました。どうもありがとうございました。

それでは、次の方々においでいただきてください。

(mobby ride社、Luup社、glafit社、和歌山市、警察庁、国土交通省、経済産業省  
入室)

○安念委員長 関係者の皆様、お忙しい中をお待たせして申しわけございませんでした。きょうは、御参集をいただきありがとうございます。

続いて、モビリティ関係3件の申請について審議を行います。これらの案件は、規制法令が同一であり、規制所管省庁が共通であることから、当事者の御了解をいただいた上で、合同での審議をさせていただきます。なお、事業所管省庁も経産省のみとなっております。

まず、申請者からの御説明ですが、株式会社mobby ride、株式会社Luup、glafit株式会社及び和歌山市の順に、それぞれ7分程度で御説明をお願いいたします。

まず、mobby rideさんからお願いいたします。

○日向氏 株式会社mobby rideの代表をやっております日向と申します。我々は、電動キックボードを初めとするマイクロモビリティのシェアリングの推進を行っている会社になっております。

早速にはなりますが、今回の申請内容について御説明をさせていただければと思います。こちらの資料になっております。

今回の実証の目的と内容についての御説明になります。電動キックボードのシェアリング事業を通して人々の日常の短距離移動の効率化、いわゆるラストワンマイル問題の解決の一助としていきたいと考えております。

そういった中で、本実証において車両の安全性であったり、交通の安全性、車両管理の適切性、利用者のニーズであったり、事業性等を検証するということです。検証した上で適切な制限に関する提案を行うためのデータ取りや、知見を得ていきたいというのが実証の目的となっております。

次に、実証の計画についてになります。今回は、福岡県にございます九州大学伊都キャンパスでシェアリングの実証をさせていただきたいと考えております。

以下5点は、安全対策の部分になります。

まず、最高速度は18km/h以下に設定させていただいております。

また、一気にドンとやるわけではなくて、段階的に走行範囲であったり、利用者を拡大していきたいなと思っています。まず、学内通知という形で皆さんに知ってもらう。さらに体験会という形でしっかりと認知をとった上で、一部限定的なルー

トで1カ月ほど走行して、次に大規模な実証実験という形のステップをとりたいと考えております。もちろんこれは我々の判断だけではなくて、九州大学側としっかりと協議をして承認をとった上で進めていくというふうに考えております。

次に、利用者につきましては、今回、アプリはLINEを使わせていただくのですが、LINEで施錠／解錠・決済を行う形になっております。また、LINE上で利用登録をしていただいた上で、しっかりと実証実験の参加同意をとっていきます。

また、走行場所に応じて最高速度を適切に設定して行って、車体に搭載されているGPSやIoTデバイスを使って制御を行っていくことを考えております。

また、実証実験場所には利用する人と、利用していない人という普通の歩行者であったりというところに、2種類の立て看板をしっかりと設置し、それぞれ利用する人も利用していない人もこういう実験が行われているというのをしっかりと認知させた上で行っていきたいと考えております。もちろんこのような想定し得る安全対策というところはしっかりと施していくのですが、人が運転する乗り物ではありますので、万が一のことがある可能性も考えております。そのため、我々のほうでしっかりと保険のところも加入した上で行っていきたいと考えております。

また、下段のところに書いてあるのですが、今回は2種類のキックボードを使いたいと思っております。V1、V2と記載していますが、重さが違ったりとか、駆動が前輪駆動なのか後輪駆動なのかとか、ブレーキの方法もV1のほうはレバー方式というレバーでブレーキをするのですが、V2のほうは自転車と同じでハンドルにブレーキがついているような形になっているので、そういうところの細かい検証等々も行っていきたいと思っております。

次のページのところで、サンドボックスを今回申請させていただいた背景について御説明をさせていただきます。

電動キックボードは、現行の規制上、原動機付自転車扱いとなっております。そのため、今の法律のもとでは、電動キックボードを公道で利用するためには、保安部品を追加したりなどの改造等が必須となっております。また、免許携帯、ヘルメットの着用、車道走行というところが必須となっております。

現在、電動キックボードについては、様々なほかの海外でも適切な規制や制度設計に向けていろいろな議論がなされているところと思っております。ただ、「世界100都市以上、1,000万回以上」と記載しているのですが、1億回を超えたとも言われているような乗りものになってきておまして、グローバルに事業を展開

する会社さん等も出てきている中で、日本の現行の規制のもとでは、日本の在住者であったりとか、観光客だったりとか、この電動キックボードが有する手軽な交通手段というところでのサービスができない状況でございます。

なので、我々としても、手軽な交通手段として活用できる環境整備などをしていきたいと思っておりますので、まずは限られた形であってもしっかりと実証実験を進めて、電動キックボードの特徴を踏まえた制度設計を目指して一緒に御検討いただければと思っております。

また、本実証は、大学内を実証実験場所としておりますので、現行規制でいう「道路」には当たらない形で、道路交通法及び道路運送車両法に違反することはございません。

最後になるのですが、こういった電動キックボードに限ったお話ではないかもしれないのですが、新しいモビリティ、マイクロモビリティに対するユーザーニーズは確実に高まっていると思っております。我々としてもこのような電動キックボードを初めとするマイクロモビリティを普及させていくために、適切なルールだったり制度設計というところを事業者と一緒に検討いただけると非常にありがたいと思っております。

手短になります、以上になります。ありがとうございます。

○安念委員長 ありがとうございます。

それでは、Luupさん、お願いします。

○國峯氏 株式会社Luupの國峯と申します。今日はよろしく申し上げます。

本来は社長が来るべきところだと思っておりますが、どうしても先約がありまして、かわりに御説明させていただきます。

弊社は株式会社Luupという電動マイクロモビリティの会社として、小型のマイクロモビリティのシェアリング事業を検討している会社です。電動キックボードについては二輪の新しい手軽な交通手段を提供するというのと、また、今日は四輪の物もお持ちしたのですが、高齢者の移動手段の選択肢を増やしていくことを目指してやっております。

今回の実証では、車両の安全性、交通の安全性、車両管理の適切性、利用者ニーズといったところを実証させていただいて、こういったルールが適切なのかという知見を得て、御提供させていただければと思っております。

実証は、横浜国立大学のキャンパス内で行う予定として、認定をいただいたら準

備が整い次第、年末にかけて行うことを考えております。

実際にはそのキャンパスの中にポートを幾つか設置して、決められた区域内で自由に利用できるという形を考えています。

利用者は18歳以上に限定しようと思っております、教員とか学生などの、大学の関係者に限定するという事で考えております。

四輪のキックボードについても設置して、機体の安全性などについて検討していきたいと思っております。

機体の仕様については、この表で書かせていただいております。

ページをおめくりいただいて2ページ目なのですが、今回サンドボックス実証を申請させていただいた背景です。

mobby rideさんからもお話があったように、現行規制だと原付自転車に分類されるということで、特に我々は車道だけしか走行できないというところが、実際に現在サービス開始をとめている理由になっています。狭い道とかですと後ろから自動車が来た時にどうしてもよける場所がなくなってしまうとか、あとは、ナンバープレートをつけて走るの、後ろの車からするとスクーターのように見えるなか、他方でスピードは15km/hぐらいしか出ていないということもあって、追突されるのではないかという懸念などがあると考えています。現行規制で原付としてやると事故が起きてしまう危険性が高いのではないかと、今はサービス開始を控えているという状況でございます。

海外の状況を少し御説明させていただきますと、さっき御説明があったように、2年ぐらいでかなり急速に普及してきたモビリティでして、ここ1年ぐらいの間で海外旅行に行かれた方は必ず見られているのではないかなと思います。弊社で調べたところ、G20の20カ国の中で、日本と中国とイギリスを除いては普及が進んでいるというものになっています。

海外でどういう規制がされているかという、幾つかあるのですが、例えばアメリカのニューヨーク、ドイツやイタリアなんかは、もともと公道での走行が禁止されていたのですが、今年、法改正がされて解禁されております。

他方で、もともと自転車にカテゴライズされていたので急速に普及したという国もありまして、例えばフランスですけれども、そういったところでは逆に急激に普及し過ぎて、路上に放置される問題などいろいろなトラブルが生じたので、逆に規制が強化されているという状況であります。つまり、いろいろな国で規制をどう適



正化するかという議論が、今、進んでいる分野であると理解しております。なので、ぜひ日本でもこういう制度設計とかルール形成に向けた議論を行っていただけると大変ありがたいと思っています。

弊社が会社としてできることとしては、まずはしっかりと実証をしてデータを提供させていただくということだと思っています。会社だけで実証をやっても制度改正というところにつながりにくいと思っていますので、政府の皆さんとコミュニケーションをとりながら実証をやっていくということが、サンドボックス制度を申請させていただいた背景でございます。我々としても、結論ありきの恣意的な実証ではなくて、ちゃんと客観的なデータを出して御提供させていただければと思っています。

現行規制の下のところなのですけれども、大学なので、さっきのmobby rideさんと同じなのですけれども、「道路」に該当にしないので道路交通法とか道路運送車両法には違反せずにできると考えております。

実証後の制度改正の要望としては、もちろんその実証次第ではあるのですけれども、車道以外の通行区分が許されるような形というルール形成をお願いしていければと思っています。

雑駁ですけれども、以上でございます。

○安念委員長 ありがとうございます。

それでは、glafitさん、お願いします。

○鳴海氏 ありがとうございます。

私は、glafit株式会社代表取締役の鳴海と申します。

私たちは和歌山の会社でして、今の2社さんと少し違うのは、乗り物そのものをつくるということを目的に立ち上げた会社でございます。私自身が20年以上、乗り物業界でビジネスをやってきました、2年ほど前に会社を立ち上げ、今回もお持ちしていますが、最初に出させていただいたのは自転車型のハイブリッドバイクという形で、要はミニベロタイプの小型の自転車に電動モーターを有しているものであります。現行の日本の法律に照らし合わせますと、原動機付自転車というカテゴリーになります。

私たちは、その現行法に基づいて、一旦、これをクラウドファンディングを通じて世の中に出させていただきました。おかげさまで、結果的に日本一の金額が集まりました。つまりそれだけのニーズがありまして、世の中に出させていただくこと

ができました。既に約4,000台出荷しております。

これらのニーズは、主に都市部の通勤等の足になったり、地方での高齢者の足になったりとか、そういった幅広いニーズを有しておりますが、この中で様々な問題が出てきています。現在は、原付と同じカテゴリーのため、ナンバーを取得して免許のある方のみを対象としておりますが、それですと、先ほどLuupさんもおっしゃっていたように、完全に車道のみの一択になっておりまして、様々な交通状況において、これは完全に自転車にしか見えないので、例えば運転手の方から勘違いされて、道を走っていることで逆に怒られることもありましたり、危険から回避する必要があるときに逃げる場所がないのです。

今回、通行区分に関して、こちらの写真を添付させていただいておりますが、現行法に照らし合わせて原付として走行するとなると、例えば地元和歌山は、今、自転車王国を目指して、自転車道の整備も非常に積極的に行っているのですが、せっかく自転車専用道があっても現行の原付バイクということになりますと、さらにその右側の車道を走るということで、この状況であると、交通にむしろ非常に混乱を来すのではないかとということがあります。

弊社の乗り物の特徴としましては、電動であるがゆえにモード切替えが可能で、現在は原付の速度制限に照らして、最高速度30km/hのモードと、真ん中の10km/h程度のモードと、モーター機能ゼロで人力でペダルをこぐだけ、つまり、自転車同等のモードというふうに3パターン切りかえができるようになっております。この自転車同等の、人力でただこぐだけというモードのときに、今は一応弊社としても、その状態であっても原動機付自転車としての乗り方を伝えているわけですが、ここをそのモードのときは自転車同等として扱うことができないかということに今回チャレンジしたくて、このサンドボックス制度を申請させていただいております。

実証の方法としては、現行法を踏まえて、まず、実証に使う車両は一切切替えができない、つまり自転車そのものの状態とします。モーターの出力を完全に、物理的に配線を切って、ただこぐことしかできない状態です。ただし、念のためヘルメットの着用と、そして、そもそもベースとなっているのが原付のため免許を有している者に限定して乗っていただいて、規制上、自転車と取り扱われたとしても、安全上問題がないかということをしっかり検証した上で、その結果に基づいて、今後切り替えることによって法律の判断というのがどういうふうにする余地があるのかということを検証いただけたらいいなと思って、今回申請しております。

こういったこと背景から、今回、この場に来させていただいていますのでよろしくをお願いします。

○安念委員長 ありがとうございます。

それでは、和歌山市さんからつけ加えることがおありでしたらどうぞ。

○松村氏 今回、共同申請をさせていただきました、和歌山市の松村といいます。よろしくをお願いします。

和歌山市としても共同申請をさせていただきましたのは、高齢化社会の進展というのは全国的で、和歌山市も例外ではないのですが、特に和歌山市は全国平均よりも進んでいます。こういった高齢者を含めた中で、交通安全への意識、社会的な関心というのが、今、非常に高くなっている状況でございまして、高齢者の免許証の返上の問題であったりとか、そういったことも非常に深刻な問題なのかなと考えています。

一方で、地方においては、特に私ども和歌山市の場合、公共交通機関の整備が十分ではありません。例えば高齢者の方の安全、あるいは免許証を返上するという場合に、日ごろの生活であったりとか行動に非常に制約が出てくるといったところで、歩行以上であって原付未満のそういった新しいモビリティ。先ほどの説明の中でラストワンマイルという話もありましたけれども、そういったことも含めて新しいモビリティが必要ではないかという考えがございまして、あわせて、新しい産業事業者を支援するという立場も含めて共同申請をさせていただきましたので、よろしくお願いたします。

○安念委員長 どうぞ。

○鳴海氏 1点だけ重要なことを補足させてください。

今回、実証実験をするに当たって、先ほど言った条件に加えて、通行中、この車両は普段は原付としてナンバープレートをつけて実際に公道で走っている車両ですので、その車両と区別するために、ナンバープレート部分には実証実験中という標識を出して、さらにその下に、今、検討しているのが視認性の良いブルーのLEDライトをつけて、現在は実証実験中かつ「ペダルのみ走行モード」、モーター駆動を使っていない、原動機を用いていないということを外から見ても一目でわかるような視認性を確保して、こちらのほうで今後実運用になったときに、こういった外部から確認できる方法でモードが切り替わっているということで、現場の取り締まり等にも生かすことができないかということも含めて、今回検証したいと思っていま

すので、よろしく申し上げます。

○安念委員長 ありがとうございます。

それでは、申請側の御説明をいただきましたので、続いて、主務大臣の御見解を伺います。警察庁、国土交通省、経済産業省の順に、それぞれ2分程度で御説明をお願いいたします。

それでは、まず、警察庁さんからお願いいたします。

○高田長官官房審議官（交通局担当） 警察庁でございます。

まず、お手元の資料4-2を御覧ください。資料4-2が株式会社mobby ride様から申請いただいた実証計画に関するものでございます。

それから、資料5-2が株式会社Luup様から申請いただいた実証計画についてでございますが、これらの計画におきまして、立ち乗り電動スクーターが走行することとされている場所は、一般交通と遮断されているという御説明も先ほどございました。ということでございますので、道路交通法上の道路には当たらないということでございますので、道路交通法の各種規定の適用対象外となるということでございます。そのため、生産性向上特別措置法第11条第4項第3号に適合するものと認められることから、認定をする見込みでございます。

次に、資料6-2がglafit株式会社様と和歌山市様から申請をいただいた計画についてでございます。電動と人力の切替可能なペダル付き原付のシェアリング事業についての実証計画ということでございますが、先ほど御説明がございましたように、モーターに一切電源を供給せずペダル走行しかできない改造が行われているということでございますので、道路交通法上、普通自転車に当たるということでございますので、これも生産性向上特別措置法第11条第4項第3号に適合するものと認められますので、認定をする見込みでございます。

以上でございます。

○安念委員長 ありがとうございます。

それでは、国土交通省さん、お願いします。

○猪股自動車局技術政策課国際業務室長 国土交通省でございます。

同じく今のお手元の資料4-2、資料5-2、資料6-2に国土交通大臣の見解をつけさせていただいております。御説明のありました3つの新技術の実証計画のうち、最初の2つの資料4-2、資料5-2の関係につきましては、先ほども御説明がございましたように、大学構内にあつて管理された上で使用されるものであり

まして、道路運送車両法には抵触しないものと確認させていただいた上で審査させていただきまして、認定の要件には適合すると考えられますので、認定する方向での見込みでございますが、委員会の御意見を承ればと考えております。

また、3つ目の資料6-2につきましても、原動機の機能を制限いたしまして現行の使用ルールに沿った実証であることでございますので、同じく車両法についても抵触するものではないと確認した上で審査いたしまして、認定要件に適合するものと認められますところ認定する見込みでございますので、これも委員会の御意見を承ればと考えております。

以上でございます。

○安念委員長 ありがとうございます。

経済産業省さん、お願いします。

○藤本製造産業局総務課長 経済産業省です。

ただいま、申請者でありますLuup社、mobby ride社、glafit社から説明のありました実証計画について、事業所管の主務官庁としての見解を申し述べます。

まず、政策的意義についてですけれども、政府が掲げます『成長戦略2019』では、少子高齢化の中で地方における移動手段の確保、特に高齢者の移動手段の確保は喫緊の課題とされております。

さらに、高齢運転手によります一連の痛ましい交通事故を受けまして、政府では今年6月に「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」をまとめまして対策に取り組んでおります。シニア層を中心としました交通安全と生活に必要な移動手段の確保を両立するためには、多様なモビリティを普及促進することによって、移動に関する選択肢を増やしていくことが重要だと考えます。

また、多様なモビリティは、渋滞などの社会課題の解決ですとか、あるいは新しいビジネスの創出といった観点からも期待される分野であります。

経済産業省では、今年8月から小型モビリティなどの多様な選択肢を普及し、交通安全と生活基盤の確保の両立を目指すため、「多様なモビリティ普及推進会議」を開催し、今後の普及に係る課題とその解決策について議論を開始したところであります。各社から説明のありました取り組みも、新しい選択肢の一つとして目指す方向性に沿うものと期待しております。

次に、本実証計画の内容について、実証の具体的な実施方法、参加者などの具体的な範囲、参加者などの同意取得方法などについては適切に設定されており、実証

が円滑かつ確実に実施されると見込まれます。

したがって、本実証計画は、生産性向上特別措置法に掲げる事項に適合するものと認められ、主務大臣として認定すべきと考えています。委員会の御意見をいただければと存じます。

○安念委員長 どうもありがとうございました。

それでは、委員の皆様からお願いします。

それでは、小黑先生、落合先生といきましょうか。どうぞ。

○小黑委員 ありがとうございます。

まさにこの委員会のテーマにふさわしいようなものが出てきているなと思います。今、経済産業省からお話がありましたように、移動の多様性を増やしていくということで、この実証実験を今回行うというふうに理解しているのです。そのときに、現時点ではこの実証実験を、例えば大学内でやるので道路に該当しないからと。もう一つのglafit社の自転車みたいだけどもーターが入っているものは、メーカーの電源を切っているから今回は問題ないという建付でやっているのですけれども、ここの実証実験の一番重要なところは、実証をした上で、先ほど経済産業省が言われていたような移動の多様性を認めるようなところがどうなのかというところがかみ合わないといけないと思うのです。

そうだとすると、大学の外に出て道路で走る場合、あるいは、自転車みたいな乗物がメーカーを積んだ状態で切替をするのはどうなのかというところで、ぜひ規制官庁との対話をさせていただきたいというか、どういう要件でデータを集めればそれが可能になるのか。例えば、大学外の道路で走らせることはできるのか、というのが重要な問いに思えます。

もう一つは、glafit社のものでも、切替ができるようになるのかというところが明らかにならないといけないと思います。

今回の実証実験がそうしたことにつながらないともったいないなという気がするのです。もし可能であれば、その辺について規制官庁から一言ずついただけないかなと思います。よろしくお願いします。

○安念委員長 どうですか。まずは警察庁さんからいかがですか。

○高田長官官房審議官（交通局担当） まず、社会実装という意味では、先ほどもお話がありましたけれども、この立ち乗り電動スクーターにつきましては、現行、原動機付自転車として要件を満たせば走行できるということになっていまして、実

際にさいたま市や千葉市では、シェアリングサービスが既に実用化していると承知してございます。

では、どのような規制緩和や明確化を行うのかということですが、今回、御指摘がありましたように、確かに閉ざされた道路ではない場所で実験をされるということですが、先ほど、歩道を走れないというお話もございましたけれども、今回の実験をやる場所は、確かにいわゆる一般公道の歩道ではないということですが、歩道といいますのは、歩行者、その歩行者の中には小さい子供さんですとか高齢者あるいは障害者を含む方々が、安全に安心して通行できるような区画された場所ということですが、原則として、これは車両の通行を認めるべきではないと考えているところでございます。

一方、先ほども自転車と比べてどうなのかというお話もございましたけれども、自転車というのはあくまで人の力で運転する乗り物であるということです。こういった新しいモビリティというのは、手元でアクセルを入れるのみで容易に加速ができるということですが、また異なる危険性があるものだと考えてございます。

また、そもそも自転車につきましても、歩道を走れるというのはあくまでも例外でございます、原則は車道を走ること、私どもも「自転車安全利用五則」というものを政府を挙げて推進しており、その中で自転車は原則車道ですということを訴えているところでございます。これはなぜかといいますと、歩行者と自転車の間の事故というものもかなり起こっておりまして、過去5年間で、歩行者が死亡、重傷となる自転車対歩行者の事故のうち、約4割、575人というのは歩道で発生しています。そういったこともありまして、先ほど申しましたように「自転車安全利用五則」を訴えているところでございます。

長くなって申し訳ありませんが、海外のお話が先ほどございまして、我々もこれから調査をしようとしているところでございますけれども、フランスあるいはドイツなどでは、先ほどもお話がございましたが、フランスでは事故件数の増加を受けて歩道通行を禁止するような制度改正が行われるという報道を承知しております。また、ドイツでも同じように歩道通行をしようとしたところ方針に批判が集まって原則禁止されたという報道も承知しております。こういったことについての調査も行った上で考えていく必要もあるのではないかと思います。

ですので、今回の実証実験だけでは難しいところがあるかとは思いますが、我々

はこれまでも事業者様とはずっとお話を伺ってきたところですので、今後もお話を伺いながら考えていきたいと思っているところでございます。

○猪股自動車局技術政策課国際業務室長 国土交通省でございます。

先ほど、警察庁からもお話がございましたように、まずは公共空間におけます安全の確保につきましては、サービス事業を行う上で最も大切なポイントでありまして、その点につきましては、今回の実証実験につきましては関係者間での丁寧な調整を行うということで、我々としても何かしらの結果が出てくるということを見ていきたいと思っております。

一方、車両についての安全の部分につきましては、現在、原動機付自転車につきましても実は速度に応じて基準が設定されているというところでございます、これもまた時速を低く設定するというので、現在、さいたま市等で既に実際の運用が行われているという事実もございますので、こういったものとの取り扱いがどのようにバランスをとるのがいいのかというのを、今回の実証実験でまた見ていただければと思っておりますので、引き続き、事業者等と情報交換をしっかりとさせていただきながら進めていければと思っております。

○小黒委員 今のお話ですと、ハードルとしてはglafit社の要望のほうが実は低いのではないかと。要するに解釈の中で、速度の制限はありましたけれども、入替をすれば自転車と同じような形になっているし、もしスイッチを入れていれば原付と同じような状況になっているということなので、状況によっては所管官庁の国土交通省さんが区分の入れかえを少し柔軟性を持たせてもらえれば、結構対応できるのかなと思うのです。

他方で、道路のところについての走行については、結構ハードルが高いと思うのです。先ほどの経済産業省さんの話もありましたけれども、もし、最終的には移動の多様性を認めるという方向に舵を切るのだとすると、データとしてどういうものが集まればその門戸が開く可能性があるのかというのを少し言っていただくと、実証実験の価値が高まると思うのです。今のお話ですと、現状ではこうなっていて彼らはこうなのでこうだということで、方向を誘導してもらおうときの方向感がわからないかなと思ったのです。限界はあると思うのですけれども、もう少し踏み込んでお話しいただけないかなと思います。

○安念委員長 何かお考えありませんか。例えば、道路交通法は結構改正されていて、区分なんかも変わることがございますよね。例えば、電動の車椅子であるとか、



保育士さんが使っておられるような電動のベビーカーについても、比較的最近に改正があったと思いますが、ああいう場合にどういう種類のデータをどうやって入手されたものなのですか。

○高田長官官房審議官（交通局担当） データといいますか、今、先生がおっしゃられたような歩道を通行していいものというのは、原則では最高速度が6 km/h以下に抑えられております。あとは幅や長さというものが、他の歩行者との関係で安全であるようになっているというところがございますので、今回のものとは性質が違うのではないかと考えてございます。

○安念委員長 glafitさん、どうぞ。

○鳴海氏 glafitの鳴海です。

弊社は自転車型のバイクということで、それに特化した質問をさせていただきます。

弊社は、歩道云々という話ではなくて、切り替えたときに完全に普通自転車と同じ要件だと考えておりますので、普通自転車同等と扱っていただく可能性を探りたいと思っております。これに関しては、各省庁とも相談した結果、法律の解釈上は問題ないのではないかとということです。ただ、私どもの地元の交通政策を取り仕切っているところに相談に行ったときには、警察のほうとしては取締り上の観点から、一律でずっと原付として扱うという指導を受けたため、私たちはそれに一応従っている次第であります。ここをもう少し解釈の拡大といいますか、切替を柔軟にさせていただくことは可能なのかなと。

○安念委員長 先ほどの警察庁さんの御見解は、まさに自転車として扱うということではなかったですか。

○高田長官官房審議官（交通局担当） すみません。先ほどの御説明ではmobby rideさんとLuupさんのお話をしまして、glafitさんのお話をし損ねてしまったのですが、glafitさんのものにつきましては、原動機が付いているということでございますので、先ほど御説明ありましたように、原動機付自転車として扱われるというものでございます。

お話としましては、モードを切り替えてペダルで動くときには自転車として扱えないのかということでございました。これにつきましては、課題が幾つかあると考えております。

まず、一つは、原動機付自転車ですのでナンバープレートを備えておられます。つまり原付として走るときは当然あるわけでございますので、そういったものが突

如として自転車として切り替わって、自転車になったから急に歩道を走るとか、あるいは右折するときや左折するときも自転車と原付とではルールが違ってくるので、他の交通主体、ほかに通っている車ですとか歩行者の方々がどういうふうにそれを認識されるかという問題もございまして、原付なのだなと思っているときに急に自転車になるということになりますと、これは危険も生じさせることになるという懸念もございます。

したがって、走行中に運転状態が切り替わるようなことがないということのをどのよう担保するかというところの課題が一つございます。

また、原付か自転車かを他の交通主体がどうやって認識するのか。先ほど、ライトで実験というお話でございましたけれども、そのライトで本当に自転車だということを、どうやって周りの方に周知をするのか。

実は交通ルールというのはいっぱいいろいろあるのですけれども、信号のない横断歩道では車は歩行者がいたらとまらなければいけないというルールなのですが、これはなかなか皆さんに分かっていただけなくて止まらないのです。我々はこの周知に苦労しています。そういったところもございまして、どうやってそういったところを皆さんにわかっていただくかという問題がございまして。

さらに言いますと、ペダルをこいだ運転を装いながらモーターを作動するとか、自分でライトを改造してモーターで楽に走ってしまうということもどうするのかという課題がございまして。どういうデータがあればそういう課題をクリアにできるのかというのは、今はなかなか難しいところでもありますけれども、そういった課題があるということ踏まえて、引き続き、お話を伺っていけたらと思っております。

○安念委員長 今の答えは、ある種の一般論ですよね。今回、実証計画で用いられるのは、いわば機械的に根っこからモードの切替ができないようになっているから、それはそれで限定してそういうものとして考えるということですよ。

○高田長官官房審議官（交通局担当）交通局審議官 はい。切り替わらない前提ですので、切り替えたときのリスクがどうなのかというところは、この実験でエビデンスとしては出てこないというところかと。

○安念委員長 それはまた別の話ですね。よくわかりました。

それでは、落合先生、どうぞ。

○落合委員 ありがとうございます。

今、小黑先生からお話をいただいたところとも共通するところがあるのですけれ

ども、各事業者において、今後、規制のあり方を考えるきっかけにしてほしいというお話をしていただいていたと思います。具体的にどうされたいのかということですが、glafitさんのほうは、切り替えたときに普通自転車と同じような形で扱っていただきたいということだと理解したのですけれども、ほかの2社ではどう考えられているかを、まずはお聞かせいただけないでしょうか。

○安念委員長 どちらからでも結構ですが。

どうぞ。

○國峯氏 ありがとうございます。Luupです。

これはまさに実証をしてどうすべきかということの検討なのかなと思っているのですけれども、今のところ考えているのは、さっき歩道のお話があったと思うのですけれども、歩道での走行は確かにハードルが高いということは重々承知しております。

他方で、日々生活をして意外と最近多いなと思ったのは、路側帯で、そこは軽車両だったら走れるようになっているのです。また自転車レーンです。海外ですと歩道が禁止されているけれども、自転車レーンを走っていいよというケースは結構多いと認識しています。歩道についても、指定された歩道であればいいよとか、様々なケースがあるので、そういったところでどこまで認めていただくのが適切なのかということかと思っております。

○日向氏 mobby rideです。

基本的にLuupさんの考え方とは近いのですけれども、我々としても車体のスペックだったり、あとは制御できるという点。自転車をこげばこぐだけスピードは出てしまいますし、入ってはいけないレーンにも入ってしまったとかできるのですけれども、これはエリアを駆ける速度。この道は何km/h、この道は何km/hという制限ができるかなと思っているので、電動キックボードという乗り物は、普通自転車と同等、もしくはそれ以上に安全な乗り物なのではないかなという仮説を今は持っております。なので、当社としては、その仮説を今回検証したいと思っています。今回やる場所も九州大学、あとは福岡市さんにも協力してもらって、公道ではない場所にはなっているのですけれども、自動車が走っていたりとか信号機があったりとか原付が走っていたりとか歩行者がいたりみたいな、公道に近い環境のところをセッティングできたと思うので、その中で自転車と比較してどうだったかというところのデータをしっかりととりながら、ただ、そのデータを見比べて普通自転車に近

いのか、それともそもそも原付のほうに近いのかみたいなところをしっかりと検証する場にしたいということをおもっているの、そうしたデータを今回とればと考へております。

○落合委員 ありがとうございます。

mobby rideさんとLuupさんは、結構似たような話になり、普通自転車の要件でということとおもいました、Luupさんのほうはどちらかという、普通自転車ではないけれども、自転車、軽車両の領域だとちょっと足りないということで、それぞれ違った目標があるのかなとおもいます。

これを実際にサンドボックスの中で意味があるものにしていくためには、これに対して実験をしてデータを集めていただくということは重要とおもっています。どの基準がという話は、今、小黒先生と議論していただいたところだとおもいますけれども、データのほうを提出していただいたりとか、できれば現地に見にきてくださいといったことであつたりですとか、こういうデータを提出しますのでこれを分析してくださいということはあるとおもいます。

こういうことについて、関係省庁のほうでどういふふうに対応される御予定なのでしょう。必ず改正することを約束してくださいというのとは全然別の次元で、せつかくこういうそれなりの形でデータが集まることをしていただいているので、それをどのように取り組まれるかについて、お話をいただければとおもいます。

○安念委員長 何かお考へがおありでしたら、お願いします。

○高田長官官房審議官（交通局担当） 先ほども申し上げましたが、公道に似た環境とおっしゃいましたが、実際の公道ではないというところがございます。そういう中で、どこまで今回のデータというもので公道、歩道を走って大丈夫なのだというエビデンスになるのかというところは一つあるとおもいます。あとは、社会受容性という意味でもどうなのだろうかという気がいたしますので、今回のこういうデータをどう分析してどうつなげるのかというところは、難しいところはあるというふうにはおもっています。

いずれにしても、例えば公道での実証実験をどうするのだというお話があるのであれば、そういう場合には、今度はリスクの問題もありますので、実施する地域のお考へとか、そういうところの御理解も当然必要になってくるでしょうし、そういうことも踏まえて、今回の実証だけでエビデンスとして集まりましたねとは、正直なかなか難しいのかなとおもっているところがございます。すみません。お

答えになっていないかもしれません。

○落合委員 ありがとうございます。

別に1回で全部法改正とかそういう話でもないのかなとは思うのですけれども、一応、せっかく集まったものなので、それを見ていただけることは見ていただけるのですよねという、そこはお願いしたいなと思ったということです。

○安念委員長 増島先生、どうぞ。

○増島委員 これも警察庁さんになると思うのですけれども、事業者さんが用意するデバイス、すなわち電動キックボードという端末は軽車両に該当しないという解釈を前提に、データをとりますというお話を事業者さんはされているわけです。しかし、そもそも軽車両が今のような形で型式認定のような仕組みもなければ免許も不要というルールになっていることについては、基本的にはこれで良いと行政として判断しているはずなわけですけれども、それは一体何のデータに基づいてそういうふうにおっしゃっているのかというのが、まずは出発点なのだと思います。警察庁さんとして、この点をどう考えておられているのかというのが一点です。

電動式のハードウェアの実戦投入を視野に入れて実験する方法として、今回、この2社さんが申請されているように、道路ではないところでやるという方法があります。しかし、この方法でやりますと、データをとって安全でしたと報告するけれども、これは公道と違う、だから、これでは公道で走らせてよいというデータとしては足りないという警察庁さんはおっしゃるわけです。

では公道でやろうということ考えた場合、今度は道路の使用許可をとろうという話になりますけれども、そうすると、周りを囲って危なくない状態をつくってやれとおっしゃる。これでデータをとっても、いや、これは周りを囲ってやって安全なようにやったから安全だただけであって、このデータでは公道で走らせてよいというデータとしては足りないとおっしゃる。

では、囲いがないところで公道に行こうとすると、今度は原動機付自転車のライセンスをとって公道でやりますと。これでデータがとれましたと行って持って行った場合、確かに自転車の場合と遜色ないですね、という話になって、じゃあ電動キックボードは軽車両の区分でも良いですねということになっていくことがあるのか。それとも、いやいや原動機付自転車でやっているのですからそれでいいではないですか、とおっしゃるつもりなのか。この辺はどうなのでしょう。要するに、どのルートに行っても規制緩和など認めるつもりがないということなのではないかと

いう気がしております、そうであれば素直にそうおっしゃっていただきたいわけですが、そうではなくきちんと規制改革に取り組むつもりがあるのであれば、どう前向きに物事を進められるおつもりなのかというところをお聞かせいただきたい。

○安念委員長　今までも実績のある話ですよ。何か御見解がおありなら承りますが。

○高田長官官房審議官（交通局担当）　おっしゃるとおり、公道で実証実験をするときに安全を確保しようと思うと、今、先生がおっしゃったとおり、ほかの通行を遮断して行くと、公道とは違う環境になってしまうので、それはなかなかエビデンスにならないというのはおっしゃるとおりです。ですので、本当であれば全く同じ環境で走ってみて実際に事故が起こらないかどうかとか、あるいはほかの通行される方の意見がどうかということをとって安全性とか社会受容性を確認しなければいけない。

ただ、一方で、そこにはリスクが伴うことになりますので、どういう形でそれを行うことができるのか。果たしてその地域の方々の合意がいただけるのかとか、そういうことは恐らく必要になってくるのであろう。それでも道路使用許可をする場合というのは、安全が確保されているという前提になりますので、悩ましいところがあるのですけれども、御指摘の趣旨はよくわかって、我々も悩ましいところだと考えているところでございます。

○増島委員　その原動機付自転車のライセンスをとると、別に何も制肘を加えられずに走れるわけです。それで走ってデータをとりましたよと。それが自転車と同等ではないですかといったときに、これは原動機付自転車ではなくて軽車両として扱ってもいいですねという方向、ルートというのがあり得るのかどうかということをお伺いしています。

その前提として、そもそも軽車両についてはどういう定量的な安全性があればいいと思っていらっしゃって、軽車両なのでそのプレートがなかったりしてもいいと考えていращやるのかという点なのです。

○安念委員長　それはなかなか難しいですね。

○高田長官官房審議官（交通局担当）　今の自転車がこうなっているというのは経緯もございまして、今、新たに全く白地からルールをつくるのであればそういったお話になるかと思えますけれども、そこは経緯もあるものですから、軽車両はこうだから、原付はこうだからというのは難しいところがございます。そういった中で、

一方で、自転車も先ほど申し上げましたように歩道を走っていいのかというと、それはそれで危険性があるという問題もあるというところがございます。こうだったらいいですねというところを考えていくのは、なかなか難しいところもありまして、そこは社会受容性、交通ルールという、他の交通主体との調和をどういう形でとっていくのがいいのかというのは、いろいろと議論が必要なのではないかなと思います。お答えがなかなか難しいので、明快なお答えにならないのですけれども。

○安念委員長 いやいや。

とりあえず、程先生から伺いましょうか。

○程委員 今回、3件ありましたけれども、ある意味では、glafitさんのところがいろいろと微妙な扱いがあるので、いろいろな実証をされていろいろとインプットになると思うのですけれども、最初の2つは大学内でやるので、規制という意味ではそんなに大きな問題はないと思うのです。今の議論の中で、どちらかというところの委員会というか、こういう積み重ねでボトムアップでたくさんやっていく部分と、大きな生産性向上という意味では、経済産業省がおっしゃったように、世界的にこのモビリティというか、それがMaaSという言葉で全てを捉えるかはわからないのですけれども、非常に大きな非常に重要な領域で、それは産業構造的な問題もあるし、社会の生産性もあるし、またはラストワンマイルの、地方にとっての非常に重要な手段として多様性が必要という大きなトップダウンの部分もしっかりこれからやっていかないといけない。

私の個人的意見ですけれども、今回のことはとりあえずこれをやって、皆さんそれなりの思惑だとか大きな話があると思うので、これは内閣府だとか経済産業省だとか、こちらの省庁なんかがもう少しトップダウンでやっていかないといけない部分だと思うのです。

先ほど増島先生がデバイスと言いましたよね。

○増島委員 ええ。

○程委員 車もデバイスになっていくし、これもデバイスですし、要するに、つながってくるわけです。これから新しく無人のいろいろな自動ロボットも街に走ってくるので、もしかしたら今ある原付だとか自転車だとか軽自動車とかは、新しいセグメントというか新しい種類のデバイスというか、新しい分類が必要になってくるかもしれない。

また、道路の交通法がいろいろと変わりますけれども、もともとの道路のつくり

方の考えも変えていかないといけないと思います。

また、これを認知するために、通信技術がどんどんと5Gが進んでくるので、ナンバーがなくてもIoTチップを必ずすぐに認知できるような仕組みなんかが必要だと思います。

話が大きくなりましたけれども、革新的事業という意味では、この場ではぜひどんどん進めていただきたいなと思います。もっと大きなところから枠組みをつくっていかないと、この辺の本当の生産性向上が上がらないのではないかとということで、そういった領域に関係している方がたくさんいらっしゃると思いますので、ぜひその辺はトップダウンのほうからもデザインしていただきたいなと思います。

以上です。

○安念委員長 ありがとうございます。

それでは、西村先生、次に鬼頭先生、それから板東先生といきましょうか。

○西村委員 ほとんど同じような議論になってしまうのですが、私も立ち位置上、地方のことを考えると、ラストワンマイルというのはものすごく重要なのです。

それと、そもそも私はこれは素人で、国土交通省さんには変なことを言うかもわからないのですが、公道の定義というのは変えられないのでしょうか。例えば、mobby rideさんが九州大学の中でほぼ公共に近いような場でトライして、車よりも軽車両を優先したほうが公共の道路はよりうまくいくのだとなれば、エリア分けというのはできないのでしょうか。例えばそういうふうなデータ取りで、公道で丸々やるのは難しいとしても、公道もどきのところでやったときに、車優先よりも軽車両優先というエリアが特定できて、その領域の中では考え方は変わるとか、そういう公道の定義みたいなものがどこかで動かさないといけないのかなと、聞いていて印象を持ちました。

今回の実験でそれができるかどうかは別にしても、恐らく、今回やった検証の結果を社会実装的に展開するとなると、根本的などこかに変えなければいけないところが出るのではないのかなと思います。例えばそういう提言が出るということでも、このサンドボックスで検証する意味はあるのかなと思うので、そんな視点でデータなんかをまとめていただいて提案してもらってもいいのかなと思いました。

感想っぽくなって申しわけないですが、私はそういうふうに感じました。

○安念委員長 そのとおりですね。ありがとうございます。



それでは、鬼頭先生、どうぞ。

○鬼頭委員 これまでの話とつながるところもあるかもしれないのですが、事業者さんの方々にそれぞれ2点ほど伺いたいのです。

制度設計を最終的には一つの目標とされているところもあるかと思しますので、規制の話とはまた別に、ルールであったりとか、それを世の中にどう浸透させていくかですとか、まさに道路のあり方もそうですし、車両の整備のあり方だったりとか運転技術のあり方といったところも多分つくっていく必要があると思っています、こういったものをどう設計されていくのかという仮説のようなものを多分持たれていると思いますので、それを教えていただきたいのが一つです。

それと、今回は3社さんがいらっしゃいますので、こういう大きな制度設計をしていくに当たっては、多分、連携したほうがいいところもあると思うのです。今回の実証で得られたデータなんかを3社で共有しながら、場合によっては業界団体みたいなものをつくって自主規制をつくっていくとか、そういったところの考えなんかも、もしあれば伺いたいなと思います。

○安念委員長 何かお考えがありましたらどうぞ。どなたからでも結構です。

mobby rideさんからどうぞ。

○日向氏 ありがとうございます。

まず、事業の1点目のところからお話しすると、我々としては、このデバイス自体は所有ではなくてシェアサービスとして事業をやっていきたいというところが前提にございます。理由としては、こういったIoTだったりGPSが入っているものを使うことで、先ほど言ったように、速度だったりとかエリアの制限とかができたりとか、あとは、適切な車体の管理というのを事業者側ができるというところや利用者の管理もできるというところもあるので、適切な走行につながれるという意味合いで、まずはシェア型からやっていきたいなと思っています。

次に、規模です。どうやっていくのかというところだと思うのですが、いきなり全国で展開するイメージというのは全く持っていません。というのも、私たちがいろいろな自治体さんとかをお伺いしていろいろな道路を見てきたのですが、各地域によって様々だなということを感じておまして、道路環境において適切な運営方法だったりとか、自治体さんとの協力であったりとか、地元の企業さんとの協力等もやはり必要になってくると思っているので、そこはしっかりと連携してやっていくというところがまずは前提にございます。

データの共有という部分でお伝えすると、実は、マイクロモビリティ推進協議会というのをLuupさんと立ち上げをしております、その中で今回の実証も含めて、もちろんデータの共有等を行っていききたいなというお話をさせていただいているので、そこは連携して協会としても一緒に提言していくというところは変わらずにやっていききたいなと考えております。

以上です。

○國峯氏 Luupです。

ほとんど同じなのですが、今回、もちろん制度改正につながるどころだけではなくて、機体の乗りやすさだとか、どういう年齢の人がどう感じるのかとかいうことも含めてしっかりとデータをとっていききたいと思っています。

事業の進め方としては、いろいろな自治体の方と協議を重ねてやっていくことが重要であると弊社としては思っています。実際に今、いろいろなところで実証を始めているのですけれども、そういったところで乗りやすさとかどういうニーズが強いのかとか、逆にどういうところで危ないと感じるのかとか、そういうところも含めてしっかりとデータをとっていききたいと思っています。

さっきおっしゃったマイクロモビリティ推進協議会という業界団体を立ち上げておまして、そこでアンケートなどを含めて連携するとともに、自主ルールみたいなものもつくっていききたいなと思っていますので、その辺はまた情報共有させていただければと思います。

○安念委員長 glafitさん、何かお考えはありますか。

○鳴海氏 ほとんどおっしゃっていただいていますけれども、私たちが少しだけ違うのが、乗り物をつくるというところに注力していますので、その観点から、安全においてどういったことが必要かというのは日々研究しております。冒頭にお伝えしましたが、私どもの会社はヤマハ発動機さんとも資本業務提携をしております、そういったところ、実はヤマハさんだけではなくてトヨタさんとか自動車メーカーさんとも連携しながら、そういう協議をメーカーサイドで私はしております。

さらに、自分たちの取り組みは、現行法の原付という区分において一般販売をし続けていまして、日本全国でユーザーさんを毎月ずっと増やしております。その中で、ある意味、実験みたいなものでして、ユーザーさんが実際にこの車両を原付として乗っていた上で起きている不都合だったり、非常に危険を感じたことというの

がどんどんこちらに話が寄せられていて、それを何とかしたいというそもそものニーズがあり求められているから、日本全国で乗っていただいています。

ただし、その中で今の制度の限界というものを感じていて、少しでもそれをアップデートしたいという思いでやっておりますので、これを引き続き、私たちは一般販売、発売をしながら実際の公道のニーズだと、日本全体のニーズだということを、確証を持ってこれを進めていきたいと思っております。

○安念委員長 ありがとうございます。

大橋先生、どうぞ。

○大橋委員 申請書にも書かれて御発言にもあったのですけれども、やはり今回の実証で示していただければなと思うのは、それぞれの乗り物が普通自転車と同等、あるいはそれ以上に安全な乗り物なのだとしたことなのだと思います。

そうすると、比較実験みたいな、普通自転車と比較してどうなのだという実証実験をしっかりフレームを組んでやってもらうというのが、一つ、お互いの理解を共有するのに重要なのかなと思います。今回の実証の中で、多分それがまだ丁寧に書かれていないのかなと。アンケート調査を主に、また、これの利用者のみにしか聞いていないので、多分、自転車についてはフォーカスが余りされていないということだと思います。そういうところまでスコープを広げていただくのはどうかなと思いました。

○安念委員長 これは将来の課題ですね。ありがとうございます。

glafitさん、どうぞ。

○鳴海氏 今の件に関して、glafitの鳴海として発言させていただきます。

弊社は今回の実証実験の運営自体を、和歌山市様が運営委託している、いわゆる駅前のレンタサイクルの事業がありまして、実は、そのレンタサイクル事業の一つの追加メニューとして行っています。普段自転車レンタルを、借りて乗っていらっしゃる人に実際に乗っていただき比較をしていただいて、そのデータをとるというような、自転車との比較検証というのはベースにやっております。

○大橋委員 実はglafitさんは若干違って、電気を流したときにどうなるのだということを将来的には実験したほうがいいのだろうなと。

○安念委員長 将来的にはそうですね。

○鳴海氏 そうですね。ありがとうございます。

○安念委員長 板東先生、どうぞ。

○板東委員 初歩的な質問で確認だけなのですが、最初の2つの場合、最高速度というのを設定しておられますけれども、2つのケースで微妙に違うので、最高速度をそういうふうに設定している考え方を教えていただければと思います。

○安念委員長 お願いします。

○日向氏 実は、我々はこの実証の前に、実証場所となる九州大学において、関係者と教授の方や我々も含めて、全部試走をさせていただいています。全ての道路状況を見させてもらってかつこのエリアだったらこの速度が適切でないかみたいなことを、教授の方とかと一緒に全て検証した上で、今回の最高速度を18km/hにしております。中には下り坂というところがあってスピードが出てしまうので、自動的に18km/hでエンジブレーキが1回かかるような仕組みを搭載して18km/hという形になっていて、違うエリアだったら13km/hのエリアもございますし、そういった形で全て検証した上で、今回、学生さんに乗ってもらうという形も考慮し、今回はそういう速度設定をさせていただいております。

○安念委員長 Luupさんはいかがですか。

○國峯氏 今回は最高速度を20km/hに設定しているのですがけれども、電動アシスト自転車では24km/hでアシスト力を出してはいけなくなるというルールなのですが、それよりは遅くするということです。それと、海外のルールを見ると、大体25km/h制限というところが多いです。ただ、慎重にやっているドイツなどでは20km/hというところもあるので、それで20km/hに設定しているというところではあります。

○板東委員 どうもありがとうございました。

○安念委員長 板東先生、済みません。私が「次は板東先生」と言ったのに忘れてしまいました。

佐古先生、どうぞ。

○佐古委員 私からはmobby rideさんにお問い合わせが一点あるのですが、GPS、IoTを活用して制御とありますけれども、海外のセキュリティー会議で、リモート制御を乗っ取られてジープが怖いことになったという映像とかがあったりするので、ぜひ情報セキュリティーの観点から認証機能などをしっかり入れていただければと思います。

○日向氏 ありがとうございます。

一応、我々はもともとAnyPayという会社で実はフィンテックをやっていた会社になっており、現在も関連会社であるので、セキュリティー関連とかはかなり厳重に

やっていきたいというところがもちろんあります。

また、今回、万が一乗っ取られた場合でも、急にロックがかかる仕組みではなくて、徐々に電子ブレーキでかかるようなものですので、乗っ取られて急にスピードが上がったりとか、転倒リスクみたいなところは全て排除した形でやっていくというところの対策はできております。ありがとうございます。

○安念委員長 わかりました。

随分活発に御議論いただいてありがとうございました。今日は、サンドボックスにとって極めて本質的な議論をしていただいた気がいたします。本来、サンドボックスの目的は、データを集めてそれをさらに次の発展につなげるということにございます。その次の発展につなげるというのは、つまり行く末は社会実装ということなのです。しかし、サンドボックスだけで社会実装したときと同じサーカムスタンスにするということは、原理的に不可能なこととございますので、その間の谷をどう埋めるかというのは非常に重要な問題となってきます。

特に警察庁さんの場合が典型的ですけれども、現に規制を所管しておられる官庁で、しかも命がかかっているという問題に、そうおいそれと横展開できませんよという御対応をとるのはまことにごもったもなことで、これはそうとしかおっしゃりようのないところです。

一方、サンドボックスそれ自体も全くリスクフリーということはありませんので、リスクをゼロにすることはできません。そのリスクをできるだけコントロールする手段を一緒に考えてくださいということでその実証計画を出していただいているわけです。問題は、社会実装をするときにリスクコントロールの方法が社会全体に広げたときにどれだけ有効なものとして機能できるか、あるいはもっと何かを足さなければいけないのかということを考えていくというのが、サンドボックスの本格的な展開だということ、きょう特に強く感じまして、大変有意義な議論をしていただいたと思います。どうもありがとうございました。

それでは、申請者と主務官庁の皆様には御退席をいただきます。どうもありがとうございました。

(mobby ride社、Luup社、glafit社、和歌山市、警察庁、国土交通省、経済産業省  
退室)

○安念委員長 それでは、事務局より当委員会の意見案について御説明をお願いい

たします。

○三浦参事官 ただいまの3件の案件については、主務大臣の見解は認定をする見込みとされております。このため、主務大臣の見解どおり、本件の申請は認定をすることが適当ではないかと考えている次第でございます。

以上です。

○安念委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの意見案につきまして、委員の皆様から御意見を承ります。増島先生、どうぞ。

○増島委員 これは以前に、セグウェイなど結構この類のデバイスが出てきた初期のころにあったのですけれども、今日のこの感じですと、結局、皆さんにご覧いただいてお分かりのとおり、最大の難関は警察庁にありということになっておりまして、民間側がどんなルートでデータを集めたりしてがんばっても、余り曲げるつもりはないですという感じになっているわけです。これに対して、我々が委員会として、何か意見を述べられないものかということを検討する必要があるのではないのでしょうか。さきほど、程先生もおっしゃったように、トップダウンでいけばきっと倒れるとか、所詮はそんなにいろいろなことを、自転車がどのぐらい危なくてこれがどのぐらい危ないかなんて、余りわかっていないと思うのです。その意味では、トップダウンで倒せば倒れるという話はあるのかもしれないのですけれども、警察庁も経済産業省とか国土交通省とオールジャパンで考えていただかなければいけないということになると、安全だ、安全だということだけをおっしゃって余り検討しませんみたいなことは、本来は許されていいものではないのではないか、という思いを強くしているのです。

この委員会では、そういうものに対して、この実証が終わった後にこういうふうにしていただくことを希望しますよみたいな、もう少し前向きに考えていくべきという話なのかもしれないのですけれども、こういうことを言えたのでしたか、それとも言えないのでしたでしょうか。

○安念委員長 田邊さん、何かありますか。

○田邊企画官 まず、革新的事業活動評価委員会としては、主務大臣からの見解に対して意見をまとめるところというのが一つです。それから、おっしゃるようこの委員会の権能としては、主務大臣に報告を求めることができるということが法律で定められてございます。例えば、きょうの議論を聞いてもらってわかると思いま

すけれども、その上で、例えば実証の進捗ないし終了時に警察庁からまた報告を求めるといふ形で、その後どうするのですかという事後のフォローを求めていくこともできると思います。

○安念委員長 ちょっと検討してみませんか。私も増島先生と感想は同じで、もうちょっと規制省庁にも頑張ってもらいたいところはある。一方でしようがない部分もあり、規制省庁としてはああ言わざるを得ないですね。自分の会社を背負って来ているのですから、どうにもしようがないのです。左右に役人がいてこういうことを言うのもなんですけれども、やはり役人が一番動きやすいのは、いろいろと言われていてしようがないのですよねという言いわけをつくってあげるのが一番です。ですから、上からも横からもいろいろな声があるというのの一つとして、我々の声も使ってもらえるようにするのが私にはいいのではないかと思いますので、その方策は事務局を交えて検討したいと思いますので、先生方からもまたお知恵を拝借することになると思いますので、よろしく願いいたします。

では、落合先生、どうぞ。

○落合委員 具体的な方法としては、今、規制改革会議の後釜ができる話があると思いますので、そういった場所と何かの連携をしていただいたりとか、国家戦略特区、特に和歌山市さんが推していただいているようなglafitさんとかは、そちらのほうに持って行っていただいてもいいように思います。直接的に実証実験のために特例措置をかけるということもありえると思いますので、それこそ公道で実験する場合のフォローというのはサンドボックスでやっていいと思います。さらに規制自体を変えていくというときには、そういった会議体ともうまく連携をできるようにして行って、方々から言われているという状況を、未来投資会議も含めて、どこかで入れていくことがいいのではないかと思います。

○安念委員長 それはしかし、モビリティの多様化というか、特に高齢者対応としての新しいモビリティの提供というのは喫緊の課題なのですから、それはどうにもしようがないでしょうという枠組みの中で検討していくということですね。

○落合委員 そうですね。多分、リスクリスクと言われていたのですけれども、逆に言うと、今のまま自動車を走らせているほうがリスクがある、といった場合もあると思います。例えば、高齢者の免許の話がありますので、別のもうちょっとゆっくりに走るモビリティ手段の利用によって事故が減るという可能性なども考えられるはずですね。今、実際に起きているリスクをどう低減するかというのに対しても考

えていくのが必要なので、両面を見ていかないといけないことがあると思います。新しいことをやるときのリスクだけではなくて、今あるリスクをどう減らせるかということだと思っています。

特に、ラストもしくはファーストワンマイルというところは、日本はまだまだ弱いところだと思っていますし、本当に見た瞬間に、例えば外国人が来たら、日本にはキックボードがないのだなというのが一瞬でわかります。そういった意味では、海外から来た方も日本はおくれているなどと思われると嫌だなと思いますので、そのような見方もできると考えています。

○安念委員長

佐古先生、どうぞ。

○佐古委員 本当に悩ましい問題だなと思います。私が思ったのは、公道といって全国一律的に対象にするのではなくて、例えば和歌山市さんみたいに、こういうふうに整備しているところだったらいよいよみたいな、限定的なところからスタートするというのが現実的かなと思いました。

○安念委員長 いきなりオールジャパンというわけにはいかないでしょうね。

増島先生、どうぞ。

○増島委員 結論を申し上げるようであれなのですけれども、今、世界がどうなっているかという、都市ごとにオペレーターに業ライセンスを提供するという形で展開するのがトレンドになっているのです。シンガポールもそうですし、アメリカの各都市もそうですし、今回、パリのほうもそういうふうなことだという話になっているのです。なので、これもまた例が悪くて非常に嫌なのですけれども、タクシーの規制のような形でオペレーターを規制して、オペレーターはちゃんとやりなさいみたいな形でやるのですというのが、ある意味、今の世の中の向かっている方向だと思います。

そうなると、多分、タクシーと似たようなルールをつくり始めるので、各地域でこういうふうに行っていくみたいなイメージになっていくかもしれないなと実は思いました。なので、単に警察庁に「おまえ、これを自転車で扱え」と言うのも、日本全体の流れからは少し乱暴な議論かもしれないぞというのは思っているのです。

○安念委員長 その世界のトレンドというのは、もし資料があったら教えていただけませんか。



○増島委員 これは個別のものしかなくて。

○安念委員長 いや、個別のものでいいですよ。

○増島委員 どういうふうに行っているのですかというのがレポートでまとまったらいいなと思っているのですけれども、そういうレポートというのは、経済産業省さんとかなのですかね。調査をするために、結局、コストがかかるのですよね。

○安念委員長 そうですね。こういう調査はすごくかかると思います。

○増島委員 そうなのです。すごくかかるのです。私たちも世界からインターネット経由でニュースで来ているものを頭の中に一個一個入れているだけなのであれなのですけれども。

○安念委員長 とりあえず、断片的な情報でもいいから、どなたか御存じよりの方があつたら事務局にお知らせいただけませんか。そこからたぐり寄せることはできると思います。

小黒先生、どうぞ。

○小黒委員 委員長と、先ほど増島先生がおっしゃられたことの意味の確認なのですけれども、先ほど、後で検討すると言われていたというのは、この実証に関する計画に対する意見というのが出ますよね。今は、「適当である」で終わっているのですけれども、ここに何か、なお書きみたいなもので報告を求めて書くということを検討するという意味なのか、それとはまた別に求めていくという意味でしょうか。

○安念委員長 もともと報告を求めるのは法律で決まっている話ですから、見解に対する委員会意見に書こうが書くまいが、我々は報告を求めるまでの話です。

○小黒委員 こちらの文章に書いてあるのと、事後的にやるのとではトーンとしては、書いてあるほうが結構強力で、書いていないほうがうやむやにされる可能性もあって、トーンが大分違うなと思ったのですけれども、今の御認識としては、ここには書かなくて後で何かを言うということですか。

○安念委員長 もちろん。ですから、書いていなかったではないかと後でぐずぐず言わせるようなことはあり得ないという話です。ちゃんと答えなければいけないと法律に書いてありますのでね。

○田邊企画官 改めて規定を申し上げますと、所掌事務の中で一番強力な権限は、委員会は内閣総理大臣を通じて主務大臣に必要な勧告をすることができるということで、これが一番強力な規定になります。すぐに発動するかどうかは別としてです。

それからもう一点、34条で、委員会は所掌事務を遂行するために必要な限度において、主務大臣と計画を出した方に対して報告を求めることができると規定されております。

今、委員長のお話もありましたので、今回、そういう議論もその後にあったということで報告を求めることになると思いますということは、事務局からきちんとお伝えをしたいと思います。

○小黒委員　そういう意味では、この議事録にはそういうのが話し合わされたのが残って、それでやるという建付けですか。

○田邊企画官　よろしければ、まさにこのやりとりを記録させていただき、事務局からその旨をいずれにせよ各省に通知しますので、その後議論があり、引き続き報告を求めるべきだという話があったのでそうなると思いますというのをお伝えしたいと思います。

○安念委員長　どうぞ。

○西村委員　確かに今回のケースでの主務省庁はこの3者かもわからないですし、何となく警察庁が責められている気がします、少し逆の言い方をすると、私はかわいそうかなと思っています。現状の中でできる範囲の中でしかできない。この根底のところを変えない限りは、私はさっぱりわからないですけれども、日本は車が強過ぎるのです。道路に対しての車が強過ぎるのです。

それはいいとしても根底のところ、日本人のメンタリティーまで入れると、さっきのような横断歩道の前でとまらないというのは、人よりも車のほうが多いのだというのが国民的意識としてあるのであれば、いろいろな意味で、この根底のところの文化摩擦もあるかもわからないになるのであれば、さっきのような話なのですが、国土交通省ができるのかどうかはわからないけれども、この地域はこれが第一優先だということを定めるぐらいのことをして、車はその次であるということを強制的にやらないとできないのであれば、警察庁に言っても意味がないのかなと思ったのです。

例えばそういうことを国家として考えると言っては偉そうになるのですけれども、多分、その立ち位置から見ないと各論の積み上げでは変わらないようなことを、各論をずっと突いていつまでたってもぐるぐる回っているような気がしたので、そういった発展性がこのサンドボックスの中からできるのかどうかということも、それが言えるのかなということを考えていただければいいのかなと思ったとい

うことです。

○安念委員長 ごもっともですね。

風木さん、どうぞ。

○風木次長 先ほど、まさに落合委員からも未来投資会議との関係なども出ました。それから、全体論を申し上げますと、モビリティは成長戦略上、最もプライオリティの高い分野の一つになっているのです。昨今の「成長戦略実行計画」は、先ほどから幾つか各省からも出ていましたし、それから、「成長戦略フォローアップ」の中でも、このモビリティ分野はまさに国家的な課題として取り上げようということになっています。

それから、各会議体、規制改革会議の話も出ましたし特区の関係もありました。これは当然、内閣官房全体で連携をしながら進めていますので、まさに革新的事業活動評価委員会で積み重ねた事例が最後に説得力を非常に持ってくるということです。私と三浦が未来投資会議も兼ねてやっけていて、これは内閣府の組織として、それから、内閣官房一元窓口ということで、両方でやっているところなので、今回の議論を我々も踏まえて、議事録にも実際に残るわけですから、これを実際に使って効果的な戦略につなげていきたいと考えております。

○安念委員長 よろしゅうございますか。今の議論は議事録に当然残ることですし、我々の頭の中にもよく残してもらわないといけません。我々は、とりあえずは認定に関して意見を述べて「はい結構です」と言うのが仕事なのですけれども、今、事務局からも御紹介のあったように、実は意外なほど強力な権限を持っておりますので、それを使ってはいけないという理屈は何もないのです。今まで1年間の事例の収集が一番大切な基礎作業ですからそれはやらないといけないのです。しかし、おかげさまでだんだん事例もノウハウも溜まってきましたし、我々の作業にもそろそろ一定の付加価値があってもいいかなと私も思っておりましたので、今回はいい機会でした。今日は本当にいろいろとありがとうございました。

それでは、委員会意見の本文のほうに戻らせていただきます。

○安念委員長 以上、よろしゅうございますか。

(首肯する委員あり)

○安念委員長 どうもありがとうございました。

それでは、お諮りをいたします。当委員会として、認定見込みとしている主務大

臣の意見は適当とすることに御異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○安念委員長 ありがとうございます。

それでは、当委員会として、決しました。

本日の議事は以上でございます。時間を随分超過してしまって申しわけございません。

事務局から、事務連絡をお願いいたします。

○三浦参事官 時間を大幅に超過いたしまして申しわけございません。事務局サイドの見通しの甘さと、我々の予想以上に熱心に御議論いただいたということで、御礼申し上げたいと思います。

次回は、11月1日10時半から委員会を開催する方向で調整させていただいております。お忙しい中、恐縮でございますけれども、よろしくをお願いいたします。

○安念委員長 本日はどうもありがとうございました。