

第10回革新的事業活動評価委員会 議事要旨

1 日時

令和元年 10 月 9 日 10:30～12:38

2 場所

中央合同庁舎8号館 416 会議室

3 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 中原大臣官房審議官(経済産業政策局 (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

4 議題

新技術等実証計画の認定申請書について

その他(報告等)

5 議事経過

【案件1について】

(1) 案件1に関して、申請者である株式会社 DADA から申請内容の説明があり、その後、厚生労働省及び経済産業省のそれぞれから、主務大臣の見解として認定の見込みである旨の説明があった。

(2) 主な質疑応答は以下のとおり。

○ 委員

本件については、旅館業法という施設要件が論点と理解。今回の実証方法であれば、自動車は新技術等関係規定にいう施設に当たらないということか。なお、建築関係の法令においても、車輪があつて移動するものについては、構造物にならないものとされていると承知。

○ 厚生労働省

然り。今回の実証の方法では、施設に該当せず、旅館業法上の許可を要しないということ。

○ 委員

実証を行うに当たり、事業者として気にしていることは何か。また、実証がうまくいった場合、今後のビジョンいかに。

○ 事業者

ユーザーからのヒアリングを通じて、今回のモデルで利用者ニーズがあるかを確認し、また、適正価格についても検証したい。実証がうまくいけば、キャンピングカーを更に自主調達するとともに、このモデルをプラットフォームビジネス化していくことも視野に入れている。

○ 委員

今回のスキームの位置づけを厚生労働省に確認したい。生産性向上特別措置法とは直接関係なく、旅館業法上、一般に許可を要しないという確認をしたということか。あるいは、サンドボックス実証であるため、特別な取扱いとして許可を要しないということか。

○ 厚生労働省

一般的に、旅館業に当たらないということを確認した。

○ 委員

参考として確認したいが、これは一般の乗用車でも施設に当たらないということか。

○ 厚生労働省

車両の大きさには関心があるが、今回の実証と同じ方法であれば、施設に該当しない。

○ 委員

そうすると、同様の方法であれば、事業を継続拡大できるということか。

○ 厚生労働省

そうである。

○ 委員

- 確認だが、すでにレンタカー事業としてこれらのバスの貸渡しは行っているのか。
- 事業者
レンタカー事業としての許可は有しているが、レンタカー事業は始めている。
 - 委員
地方の立場から、事業者に伺いたい。貸渡しを受ける場所まで、ユーザーはどのような方法で移動するのか。
 - 事業者
公共交通機関やレンタカーなどで来ることを想定している。
 - 委員
地方部では、公共交通機関やレンタカーの営業所が限定的な場所もある。ユーザーの移動についても、実証で見えていただきたい。
 - 委員
一か所の滞在ではなく、いろいろな場所を移動して観光したい観光客もいると思うが、貸出期間での場所の移動を想定しているか。
 - 事業者
その可能性は排除していない。実際にそうした依頼がある場合には、ユーザーには公共交通機関などで移動していただくことになる。
 - 委員
観光を念頭にすれば、季節性もあるだろうし、一定の期間は一定の場所でニーズが高くなることもあると思う。今後も、貸渡しをする場所は複数の箇所を移動していく想定か。
 - 事業者
今回の実証では、特定の箇所限定しないが、今後は、イベントなど、特定の場所で空間シェアリングへのニーズが高まっていくことも想定している。
 - 委員
観光であればピークがあり、今回の実証期間は、オフピークだと思うが、この時期を実証期間とした理由いかん。
 - 事業者
実証を通じてニーズの有無を検証したいという考えであり、今回の実証ではオフピークのニーズを検証することを目指したい。
 - 委員長
旅館業法の規定では、「……施設を設け、……」となっており、施設を設けているか否かが要件の一つであると認識。寝台列車の事例や、豪華客船の事例もあるが、どのような場合に、施設を設けると判断することになるのか。
 - 厚生労働省
寝台列車のケースでは、あくまで移動が主な目的であるということから許可を要しないと整理。引退した車両を同じ場所に留め置いて宿泊させるとすれば、それは施設に該当する。
 - 委員
シーズナリティを踏まえて、特定のシーズンに、一定期間に渡って一定の場所で

車両を利用して宿泊させる営業を行うとすれば、どうなるのだろうか。

- 厚生労働省
留め置くのかどうかなど、営業形態による。
 - 委員
今後の事業でも、移動させない形で事業拡大しようとする理由は何か。
 - 事業者
普通免許で運転できる車体であるが、大型でもあり、また、ユーザーも慣れていないと思われるので、安全性の観点から、ユーザーが運転して移動する形態を予定していない。
 - 委員
循環型経済という観点からも、中古のバスを用いるのはエコフレンドリーな取り組みであると感じる。また、大型イベントで一時的にニーズが増えるといった場合に、ダイナミックに活用することは大切と認識。
 - 委員
今回の方法だと許可不要という考えが示されたわけだが、先ほど主な目的といった発言があったので確認させてほしい。今回の方法で、貸渡期間が何日以上だと許可を要するとか、事業の目的を勘案して判断するとか、そういうことになると考えるべきか。
 - 厚生労働省
何日以上だから許可を要するというわけではない。今回の判断は、あくまで施設を設け旅館業を営業するかどうかの判断であり、同じ場所に留め置くか否かということ。営業日数は考慮していない。
- (3) 申請者、厚生労働省及び経済産業省の退席後、委員会としての以下のとおり審議がなされた。
- 委員
プラットフォームビジネスも視野ということとの関連で、他社がネットワークに入ると、それは何業に当たるのか。その前提として、今回の方法で事業者が行うのは、何業に当たるのか。
 - 事務局
業法上の許認可を要しない、物の貸渡業という整理。
 - 委員
道路運送法との関連で、レンタカー事業に当たるか否かについて確認しているのか。
 - 事務局
事前に、国土交通省から、移動しない措置を取った上でキャンピングカーの貸渡を行うのは、レンタカー事業には当たらないと確認している。
- (4) その後、委員会としての意見について審議がなされ、主務大臣の見解は適当である旨の意見を決定した。

【案件2から4までについて】

(1) 初めに委員長より、規制法令、事業所管省庁が共通であることから、各事業者の了解の下、合同での審議とする旨の説明があり、案件2から4までのそれぞれに関して、申請者である株式会社 mobby ride、株式会社 Luup 並びに glafit 株式会社及び和歌山市役所から申請内容の説明があった。その後、警察庁、国土交通省及び経済産業省のそれぞれから、主務大臣の見解として認定の見込みである旨の説明があった。

(2) 主な質疑応答は以下のとおり。

○ 委員

案件2及び3は大学内の実証であり、また、案件4はモーターに電源供給されない改造をした上での実証。大学の外に出してどうなるか、モーターに電源供給したらどうなるかが重要であり、そういうことを可能とするための条件を教えてください。

○ 警察庁

社会実装を実現したいということであるが、立ち乗り電動スクーターについては、例えば、さいたま市や千葉市で原付として既に事業化している事業者もいる。歩道は、幼児や高齢者も含めた歩行者が安心して安全に通行するための場所であり、車両は原則として車道を走行することとなっている。自転車については、あくまで人の力で駆動しているのであり、電源を用いて自走する場合の危険性とは異なる。自転車と歩行者の死亡・重傷事故の多くは、歩道で起きており、「自転車安全利用五則」等で自転車は車道通行が原則である旨周知している。海外制度については、様々な動きがある。

○ 国土交通省

公共空間の安全のため、車両の安全性を確保する必要がある。ご質問の点については、関係者間の調整が必要であり、また、原付自転車との取扱いのバランスも必要。

○ 委員

移動の多様性確保の観点から、これらの実証には積極的に関与、参画してほしい。

○ 委員

歩行補助車等の拡大に関する議論や対応がこれまでにあった。

○ glafit

当社としては、電動モードから自転車同様のモードに切り替えた際に、普通自転車と同じように扱っていただくことができるような改正を望んでいるが、そうしたことはできないか。

○ 警察庁

立ち乗り電動スクーターは、高速で移動するものであり、速度が 6km/h に抑えら

れた歩行補助車等とは異なる。また、切替え可能な自転車について、人力で走行しているときには普通自転車と取り扱ってほしいということだが、課題がある。例えば、ナンバープレートを付けている当該車両が、突然、自転車の通行方法で通行することとなれば、原動機付自転車とっていた他の交通主体との関係で危険が生じる可能性がある。また、青いライトをつけるということだが、他の交通主体への視認性や青いライトが点灯している場合のモーターでの走行防止をどう担保するか。加えて、例えば、自動車は歩行者が横断歩道の前にいれば停車することになっているにもかかわらず、そうしない者がたくさんいることから分かるように、交通ルールの周知徹底は難しい課題。

○ 委員

事業者に伺いたい、制度についてどのように変わることを期待しているのか。
glafit 社は先ほど発言があったので、他の 2 社に伺いたい。

○ Luup

車道のみ通行ということだと、交通安全上の問題があり、事業化できていない現状がある。20km/h 未満のスピードしか出ないが、ナンバープレートをつけているので後続車がスクーター並のスピードと認識し追突されるリスクがある。交通状況により車道以外の通行が許されることが重要。

○ mobby ride

ほとんど同じであるが、原付自転車ではなく、例えば普通自転車のような形で走行できることを要望。

○ Luup 社の述べるところは、軽車両と普通自転車の中間的な枠組みの創設が将来的に望ましいというように聞こえる。mobby ride 社はより規制が軽い領域での整理を求めているように思われる。

警察庁においては、実証実験の結果をどのように観察し、結果を分析する予定か。

○ 警察庁

様々な要望があるだろうが、今回の実証は道路ではない場所で行われるものであり、安全性のエビデンスとしては限界がある。また、社会受容性も重要。公道での実証実験について、相談は承るが、地域の理解を得ることも必要。

○ 委員

今回の結果を受領されるということ自体は受け止めているものと理解した。

○ 委員

軽車両の改正があったが、今般新たに軽車両として認められることとなった車両を軽車両と取り扱うことをよしとした理由や、そのために何を立証したのかを教えてください。

今回の実証は道路外であるという発言があったが、実証が道路外であればその実証では足りないと言われ、道路で行おうとすれば道路使用許可の条件として一般交通と遮断することが求められ、そういう環境での実証は実環境とは異なると言われ、現行規制に合わせて原付の要件に適合した形で実証すれば、それは他の車両区分と取り扱うための検証にはならないと言われる。どの道に行っても、制度改正するのに必要な安全性の実証として不十分だということになる。

- 警察庁
現行法で認められていない実証をするには、リスクがあり、地域の同意等、悩ましい問題がある。
 - 委員
繰り返しになるが、軽車両として認められている車両が、軽車両と取り扱ってよいとされるに当たり、安全性の面で何が立証されたのか。
 - 警察庁
これまでに軽車両と認められてきているのには、経緯もある。
 - 委員
こうした実証について、サンドボックスでは、事業者提案のボトムアップでやっているが、マイクロモビリティは重要な領域。地方の課題も生じている。トップダウンで進めていく必要もあるのではないか。また、今回の車両はまさにデバイスである。規制上も、新たなセグメントとしていく必要があるかもしれない。
 - 委員
安全性を検証するためには、普通自転車との比較実験を要するのではないか。
 - 委員
最高速度を設定した理由いかん。
 - mobby ride
実証場所の管理者である大学側と実際に試走した上で調整により設定。
 - Luup
電動アシスト自転車より遅くすることや、外国での運用ルールを考慮して設定している。
 - 委員
遠隔制御ということだが、セキュリティ上の対処はどうか。
 - mobby ride
当社には決済サービスを提供していたグループ会社があり、一定レベルのセキュリティ対策が取られている。
- (3) 申請者、警察庁、国土交通省及び経済産業省の退席後、委員会としての以下のとおり審議がなされた。
- 委員
本日の応答を聞くと、主務大臣として、実証後も適切に検討するつもりがないようにみえてしまう。当委員会として、主務大臣に対して、実証後に、このように検討することを希望するという意見を述べるべきではないか。法に基づく当委員会の権限を教えてほしい。
 - 事務局
委員会は、主務大臣の見解に対して意見を述べるほか、法に基づく所掌事務として主務大臣に対して必要な勧告を行うことができるとともに、実証計画の認定後も主務大臣に対して報告又は資料の提出を求めることができる旨が定められている。

- 委員長
委員会としての意見を述べることも有効と考えるので、方策は検討してみたい。
 - 委員
公道でなければ参考にならない、海外は事情が違うということで、公道実証以外は参考にならないという様子にも見える。公道実証を行うための特例を整備すべきではないか。また、規制そのものを変えるときは、規制改革会議、未来投資会議で取り上げるなど、連携も考えるべき。○ 委員長
高齢者の移動は、社会的な課題となっている。
 - 委員
また、現状で原付と区分して車道を走らせることについてもリスクがあり、これをどう低減するかとという点も含めて、軽車両なり、普通自転車と区分した場合の安全性の観点からも比較すべきであるのに、主務省庁は、新しいマイクロモビリティを、原付扱いから、新たに別の区分を改正した場合に起こるリスクのことにのみ焦点を当てている。
 - 委員
道路状況や交通に対する社会ニーズには地域特性があるのに、現行の制度は、全国各地を一律に規制している。
 - 委員
道路交通法の話が主になったが、都道府県や市町村において、道路の整備や道路の使い方について計画していくことで対処するという方法もある。
 - 委員
道路交通法のみでなく、サービス提供者に業ライセンスを付与して、安全性を確保していくことも考えるべき。海外の制度的対応や、各国における規制のトレンドも考慮すべき。車両の扱いと合わせて、管理の仕方も含めて考えることも必要。
 - 委員長
海外の状況の情報は、断片的な情報でもいいので収集したい。
 - 委員長
各委員の発言を踏まえて、当委員会の調査審議の結果、各主務大臣からの見解に対する委員会意見について「適当である」と決するとともに、調査審議では、勧告、報告聴取等の当委員会の法律上の権限を持っていることを再確認したこと、及び、議事録等の内容として、委員から引き続き報告を求めるべきとの意見があったことは、事務局から主務省庁に伝えることとしてはどうか。
- (5) 上記委員長の発言を受け、委員会として、主務大臣の見解は適当である旨の意見を決定した。

(以上)