

## 第 17 回革新的事業活動評価委員会 議事要旨

### 1 日時

令和 2 年 10 月 8 日 15:00~17:00

### 2 場所

Web 会議、内閣府本府 2 階 C 会議室

### 3 出席者

#### 【委員】

安念委員長、杉山委員、大橋委員、落合委員、増島委員、中室委員、佐古委員、小黑委員、板東委員、西村委員、程委員、鬼頭委員

#### 【事務局】

内閣官房 日本経済再生総合事務局 田邊企画官、萩原参事官補佐、緒方参事官補佐、浦野参事官補佐、長野参事官補佐、高取主査

#### 【出席者】

##### 案件 1.

中原 経済産業省経済産業政策局審議官、三浦 経済産業省製造産業局車両室室長  
新田 警察庁長官官房審議官（交通局担当）、菅 警察庁長官官房企画課企画官  
阿部 国土交通省 総合政策局政策課 政策企画官、山崎 国土交通省自動車局安全・環境基準課 課長  
glafit 株式会社 鳴海氏、安藤氏  
和歌山市産業交流局産業部部長 松村氏、産業交流局産業部産業政策課班長 小林氏

##### 案件 2.

中原 経済産業省経済産業政策局審議官、永澤 経済産業省製造産業局生活製品課課長  
新田 警察庁長官官房審議官（交通局担当）、菅 警察庁長官官房企画課企画官  
山崎 国土交通省自動車局安全・環境基準課 課長、阿部 国土交通省 総合政策局政策課 政策企画官  
長 内閣府地方創生推進事務局参事官、野村 内閣府地方創生推進事務局参事官補佐  
古澤 内閣府規制改革推進室参事官補佐  
株式会社 mobby ride 日向氏、安宅氏  
株式会社 Luup 岡井氏

#### 4 議題

新技術等実証終了後のフォローアップ（2件）

その他（報告等）

#### 5 議事経過

##### 【案件1について】

(1) glafit 社と和歌山市による「人力モードと電動モードを切替可能なハイブリッド原付バイクの自転車レーン走行実証」のフォローアップが実施された。

glafit 社と和歌山市より、資料を用いて、実証結果や今後に向けた制度面に関する提案等の発言があった。その後、主務省庁である経産省、警察庁及び国交省から、資料を用いて、実証の進捗、評価、規制改革等に関する今後の見通しについて発言があった。

(2) 主な質疑応答は以下のとおり。

##### ○ 委員

ナンバーを隠す構造だが、改造等をされてしまうなどにより、想定外の使用の可能性があらうと思う。どのように考えているのか。また、今後、構造による制御ではなく、電子的な制御が考えられるが、どのように考えているのか。

##### ○ 事業者

今回の画像はまだ試作品段階であるが、今後、商品化に向けて構造を検証していく上で、破損、安全性に加えて、改造のしにくさについても考慮していく。

電子的な制御及びそれに伴う表示の切替えについては、プログラムも考慮していく。

##### ○ 委員

今回のフォローアップは、サンドボックスの運用において、とてもよい取組。

警察庁が発出する通達などは、警察部内のみでなく、外部の人間も見られるようにするのか。透明性の観点から、公表していくことは大切と思料。

##### ○ 警察庁

通達は、警察庁の HP にもアップして、皆様に見られるようにする。

##### ○ 委員

今後、製品展開を通じて、実証よりも規模が大きくなっていることが予想される。今回の実証では限定的なデータであると思うが、今後、事業のスケールの中で、更にデータを集めていくためには、そのための仕組みなどが必要であると思う。事業者として、考えはあるか。

○事業者

弊社としては、新しいモビリティを普及していく事業において、ユーザーのフォローアップを重視している。現在、車両を購入して頂いたお客様にユーザー登録をさせていただいている。中古車についての課題はあるが、今後は、ユーザー登録が完了しないと車両に乗れない仕組みを考えている。

○委員

引き続き前向きに検討を進めて頂きたいと思っている。その中での質問であるが、資料のP4に「走行時に危険を感じた。」、P6に「15%は規制緩和すべきでない。」とあるが、アンケート結果において、理由は把握しているか。

○事業者

現場で直接参加者に聞いたところ、実験で用いた車両について危険と感じている、又は、実験車両に関する規制緩和に反対しているのではなく、自転車一般に対して、危険がある、あるいは規制の課題があると認識しているように感じた。また、アンケートの中では、自動車の速度に対して実証で用いた車両の速度が遅いため危険を感じているようである。

○委員

警察庁の通達の発出は、生産性向上特別措置法第20条に基づき検討し、講じる「措置」に当たるのか。

○警察庁

そのとおりである。

○委員

国交省にお伺いするが、プレートの構造に一部意見交換を行うべきと考える事項はあるが、国交省が所管する法令上、問題は生じないということによいのか。

○国交省

そのとおりである。

(3)実証実施者、経済産業省、警察庁及び国土交通省の退席後、委員会として、以下のとおり審議がなされた。

○事務局

昨年10月に、この案件の申請について調査審議頂いた際に、革新的事業活動評価委員会の法令上の権限について質問があり、事務局として説明させていただいた。まず、当委員会の

は、法 32 条に基づき、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」とされている。発動するかどうかは別として、これが一番強力な規定。

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、主務大臣と申請者に対して報告を求めることができると規定されている。

#### ○委員

今後も、必要に応じ主務大臣等に対して報告を求め、フォローアップを継続していくこととしてはどうか。

(意見などなし。)

(4)その後、当委員会として、本案件について、今後も、必要に応じ主務大臣等に対して報告を求め、フォローアップを継続していく旨の意見を決定した。

#### 【案件 2 について】

(1)mobby ride 社と Luup 社による「電動キックボードのシェアリング事業の実施に向けた走行実証」のフォローアップが実施された。

mobby ride 社と Luup 社から、資料を用いて、実証結果や今後に向けた制度面に関する提案等の発言があった。次いで、委員会事務局から、資料を用いて説明を行った後に、主務省庁である経産省、警察庁及び国交省から、資料を用いて、実証の進捗、評価、規制改革等に関する今後の見通しについて発言があった。

(2)主な質疑応答は以下のとおり。

#### ○委員

事業者に伺いたい。国交省の所管する規制について、一部緩和が始まっているとのことだが、緩和は十分な内容であるのか。あるいは残された論点はまだあるのか。

#### ○事業者 (mobbyride)

九州大学での実証は、後写鏡、前照灯の高さ、制動装置、警音器など、保安基準を満たしていない車体で実施したもの。新事業特例の基準にも沿っていないところがあるが、安全面に問題はなかったことが検証出来た。現状では原付扱いになってしまうが、原付の基準から検討をスタートするのではなく、車両の特性や使われ方に合わせて、将来における基準を議論させて頂きたい。

#### ○事業者 (Luup)

現在、原付扱いとなっているため、自賠責の保険料がとても高い。世界と比較すると大きく違う。

また、事業化へは、例えばヘルメットの課題が大きな壁となっている。また、運転免許の有無や最適な運面免許の形についても論点として残されていると考えている。

○委員

国交省にて一定の緩和をして頂いたが、まだ事業者によると検討の余地があるようなので、今後も検討を進めて頂きたい。

○国交省

これまでの議論で課題は認識している。今後も一緒に検討を進めていきたいと考えている。自賠責保険の件についても、局内の別の課が担当しているが、連携して検討していく。

○委員

警察庁に対しては、ヘルメットは事業化に向けて大きな壁となっているため、検討を進めて頂きたい。また、走行区分についても更に検討を進めて頂きたい。

免許については、ドローンのようにオンラインで申請して講習をして簡便に取得しているケースもあるので、事業者や利用者の負担にならないように幅広く考えて頂きたい。

経産省に対しては、新事業特例で進めていくことになっているが、新事業特例が終わった後も、継続的に事業所管省庁としてフォローアップを続けて頂きたい。

○警察庁

ヘルメット、通行区分、免許については、実証実験やアンケート、海外の状況、有識者会議での議論を進め、結論を得ていきたい。

免許行政についてはデジタル化なども議論されているところなので、こうした政府全体の動きを踏まえ、検討を進めていきたいと考えている。

○経産省

事業の推進については各省庁の検討を推進していきたい。当省としては、新事業特例、国家戦略特区なども含めて検討を進めていきたい。

○委員

国によって様々な状況であるが社会実装については海外の方が進んでいる領域である。KPI のスレッショールドとして設定している10億ドル以上の企業価値又は時価総額を達成する事を前提とすると、グローバル展開も視野に入れる必要があるかと思うが、経産省として、本業界をスケールアップさせるために、ゴールから逆算した今後の戦略や意見などはないか。

○経産省

国際化を視野に入れながら、まずは国内で実績を積み重ねていきたい。また、実証を進めながら業界と議論を深めていきたい。

○事業者 (mobby ride)

電動キックボードという視点だと、海外よりも遅れてしまっているというのが実際の状況。ただ、日本はモビリティの国であるため、様々なモビリティが生まれるべきだと考えている。

しかし、現在は、様々な法令が壁となっているのが現状であり、電動キックボードなど電動マイクロモビリティがすべて原付扱いになってしまう。

我々だけでなく、色々な事業者が様々なモビリティを作っていける環境を作って頂きたい。

○事業者 (Luup)

遅れてしまっている現状であるが、他社や団体と一緒に実証を通じて検証を進めていきたい。

○委員

今回の実証には、年齢や男女などデータに偏りがあるのではないか。そのためもう少し慎重に安全性の検証を行い、年代や男女などの属性の異なる場所の特性に応じた規制の在り方の検討が必要ではないか。

○事業者 (mobby ride)

ご指摘の通り、今回の実証は大学構内ということもあり偏りがあるという面は否定できない。今後の公道での実証を通じて検討を進めていきたい。

○事業者 (Luup)

今回の実証は出来るだけ公道と近い環境で実施したが、あくまで私有地であり公道と完全に同じ環境ではない。今後の公道試験は走行区分について実証することができるが、ヘルメットや免許についても検討を進めていきたい。

○委員

保安基準は 20km/h 未満であるかどうかが目安となっている。今回のサンドボックス実証で設定した速度とは異なるが、適切な数値や今後の計画についてどのように考えているか。海外との関係で 20km/h で線が引かれているのか。

○国交省

20km/h 未満という数字は、昔からの考えである。従来の自転車の速度を想定しているのではないかと推測する。

今回の乗り物は、自転車と原付の間のカテゴリーだと考えているが、もう少し検討が必要である。

海外は国によって違う。20km/h の国もあれば、24km/h の国もある。

○委員

速度については、今後、安全性など色々なことを検証する上で大事な柱であると考える。

○委員

今回の実証を行った九州大学と横浜国立大学は、坂道のある場所であるが、坂道の影響はどうか。また、凹凸な路面が安全性に与える影響はどうか。

○事業者 (Luup)

一般的な上り坂であれば普通に使用することができる。サンドボックス実証実施地の斜度は、道玄坂などをイメージして頂ければ。

○事業者 (mobby ride)

上り坂では自転車は苦勞しているが、電動キックボードはスムーズに運転が出来ている。下りでは、電動キックボードは規制速度で自動ブレーキをかけるので安全性が担保できることも確認できた。

○委員

歩道の段差などの安全性はどうか。

○事業者 (mobby ride)

歩道と車道の段差は、大きめのタイヤ径の車両を使用しているため、今回の実証では課題とはならなかった。

○委員

今回のサンドボックス実証の後で、新事業特例での実証や、外国制度調査、有識者会議なども含めて検討を進めていると承知しているが、これらは、生産性向上特別措置法第 20 条に基づき検討し、講じる「措置」に当たるのか。まずは警察庁に伺いたい。

○警察庁

そのように理解して頂いて問題ない。

○委員

国交省にお伺いするが、ハード面では保安基準、ソフト面では保険など論点は多岐にわたるが、今回の保安基準の見直しは、法第 20 条に基づき検討し、講じる「措置」に当たるのか。

○国交省

そのとおりである。

(3)実証実施者、経済産業省、警察庁及び国土交通省の退席後、委員会として、以下のとおり審議がなされた。

○事務局

ただいまの案件について、実証実施者及び主務省庁から発言がありました。当委員会の法令上の権限については、さきほどの案件で説明申し上げたとおりとなります。

○委員

本日の WEB 会議の通信環境が非常に不安定な状態であった。そのため、改善方法などの検討をして頂きたい。

○委員

車両についての議論が中心だったが、課題の 1 つとして挙げられていたヘルメットについても、安全を担保しつつ衛生面などでの管理がしやすいイノベーションを活用する策もあるのではないか。

○委員

電動キックボードについては、法 20 条に基づき、新事業特例制度の下で規制の緩和や特例などが、公道走行を通じて検討されていくものと承知。今後も、必要に応じ主務大臣等に対して報告を求め、フォローアップを継続していくこととしてはどうか。

(4)その後、当委員会として、本案件について、今後も、必要に応じ主務大臣等に対して報告を求め、フォローアップを継続していく旨の意見を決定した。

※後日、特に WEB 会議の通信環境が不安定であった委員に、本委員会の内容について報告を行い、発言内容の事後登録を頂いた。



○委員

電動キックボードの社会実装に向けて検討すべき論点は、ヘルメットの可否、通行区分、免許の可否、保安基準などの論点に加え、例えば、ナンバープレートの話や自賠責の話などもあり、社会実装に向けて検討すべきは道路交通法及び道路運送車両法にとどまらない。論点を整理したうえで、フォローアップしていくべき。