



(電子版)

info@jikosoren.jp

2020年 第28号 2020年7月31日

発行：自交総連本部

〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201
tel. 03-3875-8071 fax. 03-3874-4997

規制改革、スーパーシティ、自動運転の推進など 骨太方針、成長戦略実行計画を閣議決定

政府は7月17日、経済財政諮問会議及び未来投資会議を合同で開催し、「経済財政運営と改革の基本方針2020」（骨太方針）及び「成長戦略実行計画」の報告を受け、同方針・計画を閣議決定しました。交通に関する部分は以下のとおりです。

経済財政運営と改革の基本方針2020 ～危機の克服、そして新しい未来へ～

令和2(2020)年7月17日

第3章 「新たな日常」の実現

1. 「新たな日常」構築の原動力となるデジタル化への集中投資・実装とその環境整備（デジタルニューディール）

(4) 変化を加速するための制度・慣行の見直し

② デジタル時代に向けた規制改革の推進

デジタル技術の活用を前提とした書面・対面規制や業規制の見直し、技術進歩に対応した迅速・柔軟な規制体系への転換など、デジタル時代に向けて、重点的な見直し事項を定めて、規制・制度の見直しを行う。また、規制を新設・変更する際に、デジタル化の視点を踏まえた制度設計となっているか事前評価を行う標準的な手続を整備する。放送のネット同時配信等の著作権処理円滑化等を図るため、2021年通常国会での法案成立を目指す。

モビリティ、フィンテック／金融、建築の3分野を中心に、中長期的な観点から実証事業を実施し、将来の規制の在り方に係る問題点や課題を洗い出すとともに、その深掘りや他分野への展開を図る。

仮名（かめい）加工情報制度*の詳細なルール策定など個人情報保護法改正法の円滑な施行を図る。また、個人情報保護制度全体の不整合が存在する中で、個人情報保護3法の共通化を図るとともに、歩調を合わせ、地方自治体の基準の在り方についても、地方自治体と十分調整の上、個人情報保護制度の見直しに関するタスクフォース等において検討を行い、年内を目途に結論を得る。

* イノベーションを促進する観点から、企業内部でのデータ分析に活用することに限定することを条件に、氏名を削除するなどの「加工」をすれば、本人の同意がなくても利活用を認める制度。但し、仮名加工情報制度は、他の情報と照合すれば、特定の個

人を識別できるため、法令に基づく場合を除き第三者に提供することは禁止される。

2. 「新たな日常」が実現される地方創生

(1) 東京一極集中型から多核連携型の国づくりへ

- ① スマートシティの社会実装の加速人口が集積し、大学も立地している政令指定都市及び中核市等を中心にスマートシティを強力に推進し、企業の進出、若年層が就労・居住しやすい環境を整備する。これらの取組を持続可能なものとするため、生活環境、モビリティ、次世代型行政サービスなどの分野において、官民データ活用の下で目指すべき方向性を明確にし、地域の知恵を引き出し産学官の総力を地域に結集させる観点から、関係府省が一丸となり地域における計画的取組を後押しする。具体的には、データ・サービス連携の基盤となる都市OSの開発・実装を加速させるとともに、地域内外の連携を支える情報インフラの整備や先端的研究開発等、ハード・ソフト両面での支援と規制改革に取り組む。地域の取組を強化するため、先端的サービスの社会実装等と集中的な規制改革に取り組む「スーパーシティ構想」の早期実現を図る。

改正地域公共交通活性化再生法の成立に伴い、本年中に一般旅客自動車運送事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の運用を開始するとともに、低速・小型の自動配送ロボットの社会実装に向けて早期に制度設計の基本方針を決定する。

成長戦略実行計画

令和2(2020)年7月17日

第6章 モビリティ

1. 高齢運転者による交通事故対策に向けたSociety5.0時代の技術革新の活用

高齢運転者による交通事故対策は社会的に大きな課題であり、今後の高齢者の増加を考えると、速やかな対応が必要である。他方、地方では交通手段が限られていることから、高齢者の移動手段確保と交通安全を両立させることが重要である。Society5.0時代の技術革新を活かし、以下の対応を行う。

(1) 衝突被害軽減ブレーキ（自動ブレーキ）搭載車とペダル踏み間違い急発進抑制装置の普及促進

65歳以上の高齢者を対象として、対歩行者の衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置を装備する安全運転サポート車（サポカー）について、装置の認定を行った上で、その購入等を支援するサポカー補助金（※）を本年3月から開始した。2020年度末までに100万台のサポカー導入を目指して支援を行う。

（※）自家用自動車を対象とした「安全運転サポート車普及促進事業費補助金」（経済産業省）及び事業用自動車を対象とした「安全運転サポート車普及促進事業に係る自動車事故対策費補助金」（国土交通省）の総称。

(2) サポカー限定免許の創設

高齢運転者による交通事故を減少させるため、75歳以上で一定の違反歴のある者に対しては、従前の認知機能検査に加えて運転免許証更新時に運転技能検査を義務付けるとともに、運転技能検査の対象とならない高齢運転者（※1）に対しても、実車指導（※2）を実施して運転者の技能を評価する道路交通法の改正法が成立した。

さらに、同法に基づき、運転者自身の申請により、対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの条件付免許（サポカー限定免許）を付与する制度について、2022年目途に開始する。

（※1）70歳以上75歳未満及び75歳以上で一定の違反歴がない者。

（※2）講習指導員とともに、信号のある交差点の通過や一時停止、交差点の右左折などの一定の課題に従ってコース内を運転し、実際の運転状況を評価して指導を行う。

2. 一般旅客自動車運送事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設

一般旅客自動車運送事業者（※）が委託を受ける等により実施主体に参画し、運行管理を含む運行業務を担う事業者協力型自家用有償旅客運送制度を創設する地域公共交通活性化再生法の改正法が成立したところであり、本年中に運用を開始する。

（※）他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業者で、具体的には、路線バス、貸切バス、タクシー等の交通事業者を指す。

3. 低速・小型の自動配送ロボットの社会実装

新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い宅配需要が急増し、人手を介さない非接触型の配送ニーズが高まる中で、無人の低速・小型の自動配送ロボットを活用した新たな配送サービスの実現が期待される。例えば、スーパー・飲食店や小包の配送拠点から周辺の消費者の自宅への配送や、定期的な集荷・運搬業務に活用することが想定される。

海外では実際に公道を走行して配送に用いる事例もある一方、我が国の制度（道路運送車両法、道路交通法）では、（歩道で走行する時速6km以下の）低速で、かつ小型の無人自動配送ロボットについて、制度上位置付けられておらず、公道での実証も行われていない。ようやく、本年4月に、監視・操作者が近くでロボットを見ながら追従する「近接監視・操作」型に限り、歩道走行を含めた公道実証を行うことができる枠組みが整備された段階である。

我が国においても、社会的受容性を確認するとともに、収集したデータを踏まえて、継続的なサービス提供が可能となるよう、「遠隔監視・操作」型の公道走行実証を年内で可能な限り早期に実現する。

その結果を踏まえ、低速・小型の自動配送ロボットの社会実装に向けて、早期に制度設計の基本方針を決定する。

成長戦略フォローアップ

令和2(2020)年7月17日

5. モビリティ

(2) 新たに講ずべき具体的施策

iv) 日本版MaaSの推進

① 地域における移動手段の維持・活性化

- ・「新たな日常」を支えるエッセンシャルサービスとなる交通事業について、キャッシュレス化や混雑情報の提供等の取組を促進するなど、感染症リスクに対応した運行の確保を推進する。
- ・自治体が策定する地域公共交通計画に基づく、乗合バスの等間隔運行、定額制乗り放題運賃等のサービス改善や、維持困難な路線バスの代替サービスの確保、貨客混載の導入などの取組を支援する。また、事業者協力型自家用有償旅客運送の円滑な実施を図る。
- ・公共交通の維持・活性化や、消費者の利便性向上、高齢者の移動機会の創出等を推進するため、(a)鉄道やバスといった複数の交通手段や観光施設等を横断的に利用できる、いわゆるフリーパスにつき、国への運賃届出手続が簡素化される制度や、(b)自治体ごとに複数の交通事業者等の幅広い関係者が参画する協議会の制度の活用促進を図ることにより、地域の住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを組み合わせた、いわゆるMaaS(Mobility as a Service)と呼ばれる新たなモビリティサービスの利用拡大を促す。

② モビリティと物流・サービスとの融合

- ・モビリティの新たな活用を通じ、物流、買物等の地域課題の解決を図るMaaSの在り方について、人口減少地域における新たなモビリティサービスを早期に事業化するための制度整備を図る。具体的には、改正食品衛生法(2021年6月1日施行)に関し、都道府県等をまたぐ移動販売の営業届出等を電子的にワンストップ化するとともに、自動車による飲食店営業等について都道府県ごとに定められる営業許可の施設基準の標準化を推進する。さらに、自家用有償旅客運送制度において、自家用車を用いることとする原則を踏まえつつ、地域ニーズに応じて実施主体から委託を受けた貨物自動車運送事業者が、自らの貨物事業用車両を持ち込み、貨物と合わせた旅客の運送を行う場合の取扱いを2020年度中に明確化する。
- ・2020年度中に、観光、小売り、医療等と連携したMaaSの実証を行い、その結果を踏まえ、官民で設立したスマートモビリティチャレンジ推進協議会で、課題やベストプラクティスを整理し、普及を図る。
- ・タクシー事業者が、許可を受けた上で、有償で食料等を運送することを認める特例措置について効果検証し、継続の可否を判断する。

③ 新しいまちづくりとモビリティ

- ・自動車産業につき、CASE* やMaaSなど技術やサービスの進化がもたらす各種生活インフラとの連携強化といった構造変化を踏まえたモビリティ産業としての成長ロードマップを2020年度中に取りまとめる。
- ・シェアサイクルについて、2020年度中に、利用登録ワンストップ化など事業効率や利用者利便の向上を図るため事業モデルを示す。

* Connected (車のツナガル化)、Automated (自動運転)、Shared&Service (シェアリング・サービス)、Electrified (電動化) の頭文字をとったもの。

④ データ連携の加速

- ・2020年3月に策定した「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」を、講習会等を通じて事業者・地方自治体等に周知するとともに、地域でのガイドラインに基づくアプリ・データ連携、API標準化の実証を進める。また、交通以外の分野との連携を進めるため、2020年度中にガイドラインの更新について検討する。

v) 自動運転の社会実装に向けた取組の加速

① 自動運転の普及・促進

- ・公道での地域限定型の無人自動運転移動サービスについて、2020年中に複数箇所を開始し、2030年までに全国100か所以上で実現する。
- ・鉄道廃線跡等における遠隔監視のみの自動運転移動サービスを2022年度目途で開始するため、技術開発等を実施するとともに、必要な環境整備について検討し、実施する。
- ・これらのサービスの社会実装を加速するため、無人自動運転移動サービスの運行形態（(a)車内保安運転手が乗車・監視、(b)遠隔運転手が監視）に応じた事業実施上の体制・要領を明確化した事業モデルを構築する。
- ・自家用車について、民間との連携等を進め、高速道路上のレベル4自動運転を2025年目途で実現する。
- ・トラックの隊列走行について、2021年度から後続車有人隊列走行システムの商業化を開始するとともに、より高度な車群維持機能を付加した発展型を開発し、2023年以降の商業化を目指す。加えて、2025年度以降の高速道路におけるレベル4自動運転トラックの実現を目指し、高性能トラックの運行管理システムについて検討を行う。
- ・空港の地上支援業務について、2020年に導入するレベル3自動運転の導入空港を拡大するとともに、レベル4の導入に向けた実証を行った上で、インフラ及び運用ルールを整備し、2025年までに制限区域内におけるレベル4無人自動運転を導入する。
- ・無人自動運転移動サービスを組み込んだ地域交通の実現に向けて、自治体、事業者等への相談や助言を行う専門家ネットワークの構築や、国内外の実証実験の知見を共有する全国的なフォーラムの創設を2020年度中に行うほか、「地域移動サービスにおける自動運転導入に向けた走行環境条件の設定のパターン化参照モデル（2020年モデル）」を活用した実証実験の形成、走行環境の類型に応じた地域住民との協力、インフラとの連携や最適な運行形態の設計を促進する。