

3/30 第 14 回未来投資会議 議事要旨

(開催要領)

1. 開催日時：2018年3月30日（金）15:30～16:20
2. 場 所：官邸4階大会議室
3. 出席者：

安倍 晋三	内閣総理大臣
茂木 敏充	経済再生担当大臣兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）
世耕 弘成	経済産業大臣
野田 聖子	総務大臣
齋藤 健	農林水産大臣
石井 啓一	国土交通大臣
小此木 八郎	国家公安委員会委員長
松山 政司	内閣府特命担当大臣（科学技術政策）
梶山 弘志	行政改革担当大臣兼内閣府特命担当大臣（規制改革）
長峯 誠	財務大臣政務官
金丸 恭文	フューチャー株式会社 代表取締役会長兼社長 グループCEO
五神 真	東京大学 総長
竹中 平蔵	東洋大学教授、慶應義塾大学 名誉教授
中西 宏明	株式会社日立製作所取締役会長 執行役
南場 智子	株式会社ディー・エヌ・エー 代表取締役会長
坂本 秀行	一般社団法人日本自動車工業会 安全・環境技術委員会 委員長
佐治 友基	S Bドライブ株式会社 代表取締役社長 CEO
佐々木 大輔	freee株式会社 代表取締役 CEO

(議事次第)

1. 開会
2. Society 5.0 の移動革命（自動走行）
3. 行政からの生産性革命
4. 閉会

(配布資料)

- 坂本氏提出資料
 - 佐治氏提出資料
 - 佐々木氏提出資料
 - 竹中議員提出資料
 - 竹中議員・金丸議員提出資料
 - 五神議員提出資料
 - 内閣府特命担当大臣（科学技術政策）提出資料
 - 経済産業大臣提出資料
 - 総務大臣提出資料
 - 榊原議員提出資料
-

(茂木経済再生担当大臣)

本日は、Society 5.0の移動革命、すなわち自動走行について、また、行政のデジタル化による、利用者にとって煩雑な手続の解消など、行政からの生産性革命、この2つのテーマについて御議論いただきたい。

まず、自動走行の実証やITによる生産性向上に取り組む産業界の方々に今日はお越しいただいている。現状と課題について、説明をいただきたい。

(坂本安全・環境技術委員長)

本日は、日本自動車工業会を代表し、現在の自動運転技術の実現・普及に向けた取組みについて御報告させていただく。

自動運転技術では、事故ゼロ、渋滞ゼロの社会を目指して技術開発を進めている。その技術は大きく分けて2つある。

まず、人が移動するための車の自動運転技術。もう一つは、モノを運ぶための車の自動運転技術に分かれる。

前者の中では、ロボタクシーであるとかロボビークルと呼ばれている、もともと100%自動運転を前提とし、限定されたあるエリア、限定された経路内を比較的低速でゆっくり走るような車の技術開発も進められている。今日、ここではごく普通の車をドライバーにかわって部分的に自動運転化するという技術の現在の到達度について御紹介させていただきたい。

自動運転ではカメラ、ソナー、レーダーなど、センサーと高精度なマップを使っている。目的地を入れると車が動き出し、この場合、右折しているが、センサーで人や車の動き、また、高精度デジタルマップを使って目的地に向かって車線変更やいろいろな経路を選択する。これは完全に自動で走っている。

これは一般道から高速道路に乗るところだが、ETCゲートの周りの精密な位置をデジタルマップにより把握し、また、あいているETCゲートをインフラからの信号により理解している。高速道路では合流や、ここにあるカーブでの曲率、いろんな情報をデータとして得ている。一般道では複雑な状況においても、デジタルマップを使って、どういうふうに行けばいいかと理解している。また、人や車や自転車などの動き、信号や交通標識からの情報も理解し、判断し、運転している。このビデオでは一般道において、無事、豊洲に到着したところ。

こういった技術をはじめ、自動車工業会としては2020年までに高速道路での自動運転技術の実現を目指している。2020年以降は、主要幹線道路、国道、主な地方道など、一般道路へ順次拡大していきたいと考えている。

この取組みに向け、政府におかれても「制度整備大綱」に基づく制度の具体化を是非お願いしたいと思っている。自工会としても、政府の検討に積極的に貢献していく所存。

また、特に2020年のオリパラに向けては「実証実験」を計画している。この「実証実験」では、むしろ技術のデモンストレーションというより、自動運転が社会にて実際に役に立っている姿を東京から世界に向けて発信したいと思っている。

この「実証実験」に向けまして、高精度地図やインフラなど、環境整備に関して、関係省庁等の御協力をお願いしたいと思っている。このインフラや地図に関しては、その後も東京の将来モビリティの基盤となるように活用していきたいと思っている。

(佐治社長)

82%という地域のバス会社が赤字に陥っている。

しかし、乗り合いバスというものは失くすわけにはいかない。生活必需品だから。

6万台のバス、17%なのに、69%の人を運んでいるという、本当に必需品。これが乗り

合いバス。

そのため、我々、それを自動運転化しよう。東京大学柏キャンパスなどで実験を積み重ねて、さらにいろんな環境で実験を積み重ねて、先日、羽田空港で無人での、レベル4の実証を行った。

この実験の様子をご覧いただくと、何ら交通規制をしいていない混在交通下で国産のバスを使って自動運転だとか、そういったことを実験として行っているだけでなく、将来、実用化としてそのバスを使うであろう、ANA様のような事業者と一緒に、空港の周りで無人の実験をする。ここまで来ている。まさに実用化一步手前と。環境を限定すれば安全だということが言えると思う。

乗り心地についてもアンケートをとってきた。

乗る前は当然、不安が多いということだが、乗った後はそれが全て安心に変わっていく。まだ不安は残るが、それは課題を潰していくというところ。

具体的な自治体、そして具体的な交通事業者とともに、2018年度、経産省、国交省のプロジェクトとして実験を進めていく。

これができるのは、実は関係省庁が規制緩和を進めてきたからであって、日本は国際的に見ても実験が非常にやりやすい。そういった環境である。

今、それだけではなくて、複数の大手バス事業者が、もっとリアルなビジネス化に向けて具体的な業務として実験をやっていききたいのだと。つまり、料金を取りたい。つまり、メンテナンスがしたいといったレベルまで来ている。

そこで大事なものは、安全。走行安全と乗客安全。この2つがある。

我々、乗客安全を考えるために、みずから大型二種免許を取得し実験を進めている。

なぜかといえば、バスの事故はその33%が車内での転倒やけがだから。

これをなくすために、交通事業者が、たとえ無人運転でも遠隔から車内を見守るといったシステムを開発している。

システムの中では、こうして車内・車外の映像が見られる、音が聞こえる、車速がとれるといった情報に加えて、皆さん、今、お気づきになったかわからないが、実は車内で私どもの社員が転んだふりをしたというのを、これはAIが感じ取って、それをオペレーターに伝えてくれたわけである。

日々、何十万枚もの画像を学習して、人の姿勢であったりとかというものをさまざまな角度のカメラから見ている。今、こうして人が歩いている状況でバスが発車し出すと、転倒事故が起きてしまう。その状況を車両みずから判断して自動で走っていくわけである。

要するに、走行技術だけではなくてサービス技術まで実証してきている。それは実証としての環境が整っているからで、2019年からいよいよそれを具体的な商用化可能な実験として進めていきたい。

これができるのは、日本が課題先進国だからだと思っている。10年、20年たったら、アジアも同じようなドライバー不足とかに陥っていくが、日本で先に実現したモデルを是非世界へと広めていけるのではないかとと思っている。

(佐々木社長)

私からは、中小企業の生産性向上という観点からデジタル・ガバメントについて申し上げさせていただければと思う。

私たちは5年前に設立した会社になるが、ベンチャーキャピタルから100億円近くのお金を集めて急成長している会社になる。

そこで私たちのテーマとしては、まさに中小企業の生産性というところをテーマにしており、中小企業と大企業で生産性が倍以上違うというのは既に言われているが、これは経理などのバックオフィス業務というところに着目すると5倍以上違う。これだけの生産性

に開きがある中で、実はその業務の中の70%以上はコンピューターによって自動化が可能なものになっている。

これをまさにテーマとして、会計ソフト、給与計算ソフトの提供をしているというのが私たちがやっているところである。

今日は例として、年末調整について、どのような形で自動化しているかというのを御説明する。

年末調整は通常、従業員の方が紙の書類に記入をして会社に提出するというのをやるが、私たちの場合にはスマートフォンあるいはPCの画面から従業員の方に入力をいただく。もし前年と同じであれば、そのままデータは使えるので、そのデータで提出いただく。そうすると、会社のほうでは受け取ったデータをそのまま電子申告に流すだけである。これまでは紙から転記をして集計をするという業務が必要だったのが、全てデータを流すだけで申告ができるようになる。

こういったことで、大幅に年末調整の業務を削減しているが、問題はこれだけでは解けない。ここにある納付書というものをご覧いただきたいが、電子申告をした後に、今度は行政から納付書が届く。これは私たちの会社に昨年届いた納付書1年分だが、これだけの量の納付書というものを確認して、それを帳簿に転記し、そして金融機関に持って行って支払いをする。この業務が結局消えないわけなので、デジタル化と電子申告は進んでいるが、まだこれは一方通行にとどまっていて、両方通行になるには遠い道のりになっている。

さらに、例えば従業員の方が引っ越しをするといったときには年金事務所、ハローワーク、いろんな行政機関にその書類を提出しなければいけないというのが現状になっている。

そして、このデジタル・ガバメントをしっかりと両方通行にするためには幾つか重要なポイントがある。

1つは、電子的な認証方法というものを法人にとっても誰でも利用可能な形にすること。

次に、企業内に置いているデータはシステムの中に入っているもので、このシステムから行政に簡単に申告ができるようになってきていること。

そして、省庁間のシステムが連携をしていて、今度、行政の手続としての返事、行政からの通知がしっかり企業に電子的に届けられる仕組みが整っている。これがデジタル・ガバメントとして重要だと考えている。

では、これを実現するために何が必要なのかということのところだが、3つある。

1つ目は、現時点での進捗は芳しくないことを認識すること。マイナンバーというものは、まさにこういったことを実現するための施策だったが、しっかり進んでいない。

次に、こういったシステム開発に関しては、ボトムアップではなくてトップダウンで進めなければならない。これはどういうことかということ、各部門、省庁からの意見を聞いて、その妥協点を探ってシステムを開発するのではなくて、理想を描いて、そのトップダウンに対してプロセスを合わせていく。こういったことが必要になる。私たち自身のシステム開発もこのように進めており、私は以前Googleで働いていたが、世界中のソフトウェア企業はこういったスタイルでシステムを開発するからこそ、いいシステムがつかれるということになっている。

最後にこういったことを、メリットが明快な、引っ越しや年末調整などの、こういったところでしっかり実現していただきたい。

これを電子行政で実現する上では、紙をいかにして電子化するかということを考えるのではなくて、電子的に手続を組み立てて、それを必要なときに紙に落とし込む。こういった形で発想を転換していくことでデジタル化のインパクト、大きな成果を生むのではないかと思っている。中小企業の生産性向上といった観点でも、是非こちらを進めていただければと思う。

(竹中議員)

昨年の夏以降、今日のテーマについて精力的に議論を行ってきた。後から詳細な議論はあるが、取りまとめ役として全体的なお話をさせていただく。

まず立ち位置だが、第4次産業革命・Society 5.0、今、各国がすさまじい競争をしているという認識から出発しなければいけないと思う。今年のダボス会議、中西会長と一緒に出たが、メルケル首相、トランプ大統領、マクロン大統領、メイ首相、皆さん、この第4次産業革命のためにどういう政策をやるかということ力を強く話された。

もちろん、日本も頑張っている。昨年の成長戦略ではビックデータの司令塔組織をつくる、規制のサンドボックスをつくる、リカレント教育をやる。そういうことを決め、サンドボックスの法案審議など、これを実現するための御尽力を是非期待しているところである。

さて、昨年の成果を受ける形で、今年の成長戦略の主要項目をどうつくるかということである。詳細は別途、金丸議員と連名で次の紙を出させていただいているので、後でフォローアップしていただくが、私としては3つの視点を提起したいと思う。

第1は、今の佐々木さんのお話とも関連するが、要するに国民が変化を直感・実感できるような、わかりやすい「旗艦プロジェクト」を実施する。

「旗艦プロジェクト」の中身としては、1つはやはり自動走行「移動革命」。これは非常にわかりやすいものであると思う。詳細は後から南場さんがお話しされると思うので省略するが、もう一つ、国民目線でわかりやすいものはイギリスのTell Us Onceと呼ばれるような行政のデジタル化だと思う。

私、最近、引っ越しをし、大変な目に遭った。区役所に移動届を出すわけだが、それからが大変で、警察に行くと、この免許証というものは別に住所変更の届け出をしなければいけない。NHKについても届け出をしなければいけない。驚いたのは、区役所にもう一度出向いて、マイナンバーカードの記載されている住所も変えろというふうに言われた。そこに民間の手続、つまり銀行への届け出とか、証券会社。こういうことに時間を使っているのは、やはり生産性は上がらないわけである。

要するにワンスオンリーで、一度転居届を出したら全て横に連絡が行く。こうした行政のデジタルフォーメーションを国民に実感してもらえる。これがやはり政府として真っ先に掲げなければいけないと思う。

これは死亡・相続、そして法人の設立等々のワンストップ化、もっと大変なことがあり、その意味で「デジタルファースト一括法案」が検討されているのは大変素晴らしいことであるが、その際には添付書類や押印、対面義務の原則撤廃など、そういうことをやはり入れていかなければいけないと思う。

それと「旗艦プロジェクト」に関連して、デジタル時代の究極の社会インフラはやはり個人認証、いわゆるマイナンバー制度でありますので、これの改革がどうしても必要になると思う。これは後で金丸議員が詳細を話されると思うが、インドはおもしろいと思う。インドはいわゆる日本でいうところのマイナンバー庁。これを特別に扱う一つの省庁をつくって、その初代総裁にインフォシスのニレカニ社長が就任した。そして今、12億人のうち11億人が指紋などバイオメトリックな情報を登録している。まさにフロントランナーになるという野心的な姿勢を見ていかなければいけないと思う。

目玉政策の第2であるが、これまで進めてきましたコンセッションを一層拡大する。そのための仕組みをつくるということだと思う。

北海道内7空港のコンセッションに関しては、先日、実施方針が出され、2020年度から新しい形態で空港運営がスタートする。このコンセッションは世界的に注目されている規模のコンセッションになると思う。引き続き、空港、道路、上下水道など、プロジェクトの発掘・組成が必要であり、それに対してインセンティブを与えるという仕組みが、これ

は経済財政諮問会議でも議論されていると聞いているが、必要になると思う。

また今回、新しい成長分野として林業が注目されるようになった。林野庁には構造改革の徹底推進会合におき、林業の成長産業化に向けて、国有林において民間に木材の長期・大口での伐採・販売の権利を付与する検討を積極的に行っていただいている。今日御出席の齋藤大臣には、その御尽力に感謝を申し上げる次第。是非、今年の成長戦略の目玉の一つとして、そのための法改正を打ち出していただきたい。その際、コンセッション制度が国有林で活用できるようにするのがやはり効率的と考える。そういうことも是非内閣府の推奨で御検討いただきたいと思う。

提言の最後、第3だが、やはり改革そのものを進める体制・仕組みづくりだと思う。

まず、政策の進め方に関しては、これまでも工程表があるわけだが、何をいつまでにやるというだけではなくて、誰がやるのか、いかに実現していくのか。つまり、whatとwhenだけではなくて、whoとhowを入れた、そういうものをつくる。それを是非、今回の成長戦略では実現していただきたい。

そしてもう一つは、やはり体制づくりである。行政の生産性革命やコンセッションはいずれも民間に大きな知見があり、それを活用することが必要である。IT室とかPFI室も民間から人に来ていただいているが、まず欧米の数百人規模に対して、日本の規模は数十人と小さい。かつ民間人のほとんどが実は管理職以下で来ていただいて、実質的な権限が与えられていない。

アメリカのいわゆるデジタルサービスは、今は200名ぐらいいるそうだが、トップはGoogle出身者である。PFI室も同様で、かつ幹部の方はやはりお役人で、2年ぐらいで異動するので、専門家が育たない。こういう議論は10年以上行っているが、やはり定員・給与の壁があるので、相当強い政治のリーダーシップが必要であろうと思う。真に必要な人材を集め、その体制をつくるのが真の行革であるということで、政治のリーダーシップを期待するわけである。

(金丸議員)

freeeの佐々木さんの問題提起、そして今、竹中議員の御説明を受けて、私からデジタル・ガバメントの実現に向けてということまで御説明をさせていただく。

御案内のとおり、世界的にデジタルトランスフォーメーションが進んでいる。日本が旧態依然としたアナログ行政を続けていては、民間の生産性向上の阻害要因になるばかりか、世界に取り残されてしまうことになる。大きな危機感を共有すべきと考える。

しかしながら、現状の行政の電子化の実態は、デジタルとアナログがシームレスにつながらない、まだら模様である。例えばある証明書をオンラインで申請できても、その後の手続で結局、紙での提出を求められてしまう。複数の手続をばらばらの窓口で行わせられる。同じような情報の入力や添付書類の提出も求められる。およそデジタル、ペーパーレスにはほど遠いのが実態である。これに加えて、世界はキャッシュレスにも移行しようとしているのが現状ではないか。

この現状を一気に前に進めるためには、同じ機会に多くの手続が集中するものとして、先ほど竹中議員がみずからの御経験で述べられたとおり、引越、死亡・相続、法人設立、税や社会保険を「旗艦プロジェクト」として期限を設けてワンストップ化・ワンズオンリー化を推進すべきである。

13～16ページの参考資料に、具体的な事項については記載している。

それぞれ現状ではどのような不便を強いられているかについて、この3ページにも書かせていただいている。

特にこれからのイノベーションを担うベンチャー企業からは、法人設立までに諸外国に比べて多くの日数とばらばらの手続を強いられることへの不満が強い。いまだに会社の定

款について公証人の面前での認証が義務化されており、手数料5万円を徴収されるという超アナクロ的な現状は絶対に変えるべきだと思っている。

これらを進めるためにも、今年中に取りまとめる「デジタルファースト一括法案」に添付書類の廃止や本人確認手法の見直しを盛り込んでいただきたいと考えている。

こうしたデジタル社会の基盤となる本人認証の仕組みは、まだ国民に十分に普及していない。健康保険証として使えるようにするなど、使って便利さが実感できる機会を大幅に増やすこと、氏名が漢字でしか記載されていないのを改め、クレジットカードやキャッシュカードのようにローマ字や西暦、振り仮名表記を実現すること、カードなしでもスマートフォンで本人確認ができるような仕組みを実現することを提言する。2018年度中に実行計画をまとめていただきたい。

これらの改革を進めるための日本の政府内の体制は決して時代に合っていないばかりか、非常に弱い体制である。各省がばらばらにシステム予算を持っており、IT戦略本部の権限が弱過ぎ、2～3年で行われる人事異動により知見が蓄積されず、外部人材を導入しようにも今の給与水準ではよい人が来てくれない。このため、結局ベンダーに丸投げされ、その言いなりになった非効率的なシステムが横行している。

しかし米国や英国では、ホワイトハウスや首相府に権限と各省独自予算を集約し、外部からトップクラスの人材を確保して、行政のデジタル化を強力に推進している。

我が国も乗りおくれぬよう、政府全体の推進体制について権限を明確にして強化すべきである。1つに、優秀な人材による専門チームを結成すること。年齢を問わず、グローバル水準で、能力・成果に見合った報酬体系にすること。政府横断的な予算の確保と、機動的な配分を行うこと。弾力的なシステム調達ルールを策定することといった、体制と予算の整備をお願いする。

また、地方自治体のクラウド活用の阻害要因となっている個人情報保護条例における「オンライン結合制限」規定やセキュリティーポリシーについて、ビッグデータ活用時代にふさわしい制度に国主導で2018年度中に見直しを行うべきである。

10ページは以上申し上げたことをまとめたもの。

これをスピード感を持って実現できるかどうかで、日本が世界のデジタルトランスフォーメーションの流れに取り残されるかが決まる。既存のやり方や既得権益の壁を乗り越えられるよう、政治的なリーダーシップを強くお願いする。

(中西議員)

私からは自動運転に関して、最近、非常に気になっていることを1件お話しさせていただきたいと思う。

今、坂本さんに御説明いただいた自動運転というものは、ある意味で政府のSIPのプロジェクトとして非常にシステムチックに、体系的に進んでいて、現時点で言うと、国際水準から言っても相当リードしていると思うが、私は中国を訪問することが多いのだが、最近改めて、中国は車の産業に関して言うと、相当強烈な戦略を打ち出していると思う。

1つはEV化だが、これが一番派手に扱われているが、それ以外に、この自動運転の分野でも次々にプレイヤーの新しいコンビネーションをつくりながら展開を図っている。

何より一番、市場として魅力的で、ただ、国として脅威に感じるのは、日本より当然、人口も1桁多いわけであり、非常に大きな台数規模になっている。今、車に関して言うと、中国は世界ナンバーワンの市場シェアがあるというところだから、こういうところで自動化の技術がどんどん先行して、ある意味遅れてきても追い抜くようなスピードで展開していくということになると、市場のマジョリティーが彼らのイニシアチブで大いに支配されるということ。これは別にもろに競合して対抗すべきということを申し上げているわけではなくて、少しそういう意味でつき合い方を真剣にレビューしてみることは非常に重要で

はないかと思っている。

これは車に限らないが、一番先鋭に出てくるのは自動車産業ではないか。特にこういう自動化の技術について言うと、力の弱いローカルベンダーのお尻をたたくのではなくて、バイドゥーとかアリババとか、非常に市場価値も高いIT企業の力を徹底して使っていこうというふうに動いているように見えるので、こういう意味でも国が大きな指導力を発揮する、この分野についても対中国のような大きなマーケットをしっかりと見据えた具体戦略というものを展開していく必要があるのではないか。

私のいる日立には、自動運転について一緒にプロジェクトをやろうではないかという話が実は中国のIT企業から来ており、中国側も自国主義では無くオープンな動きになっている。こういうこと踏まえて、もう少し、国の戦略も含めて考え直す必要があるのではないかと痛感している次第である。

今日、私が何か結論を持って提案できるかということ、実はそうはなっていないのは申し訳ないが、そういう物の見方を徐々にSIPの中にも入れていくことが大事なことでないかということ、真摯に考えているので、御報告と同時に御提言させていただきたい。

（茂木経済再生担当大臣）

先ほどの金丸議員の御提言をいただいた法人設立。これに関するボトルネックの話については、民間議員のほうからも強い御要望があったことを法務省のほうにも伝えて、検討してもらいたいと思う。

（南場議員）

デジタル・ガバメントについては、民間の高度専門人材を積極活用するなどして、推進体制を強化の上、加速化していただきたいと思う。

抜本的に生産性を改善するためには、現状のプロセスを電子化するだけでなく、まずそもそも不要な業務をなくすという視点も必要なのではないかと前回発言させていただいたとおりである。

また、自動走行について、2018年度の国の公道実証は事業化に向けて実際のサービスの姿に近い形へシフトしていくということで、我々も日産自動車とのイージーライドという取り組みを通して、単に自動走行車両を走らせるだけではなく、自動走行時代のサービスの検証を始めている。例えばパンケーキを食べたいとアプリに入力すると、近辺でパンケーキが食べられる飲食店を複数推奨し、選択した店舗へのルートを提示した上でそこへ連れていってくれて、かつお店で使えるクーポンまで提供してくれるといったサービスを試し始めている。

グローバルではそういった競争が既に始まっており、今後そういった活動がどんどんと加速化される。自動走行ができてよかったね、車が自動で走ってよかったねというフェーズは既に過ぎているという状況。

こういった活動を今後も継続していくためにも「制度整備大綱」は大変重要であると認識している。弊社のメンバーも協議に参加させていただいているが、各方面から真摯な御意見をいただき、自動走行の社会実装に向けた活発な動きがあり、民間企業としては大変感謝している。非常によい内容のものができたと思うので、我々もMobility as a Serviceを担う企業の一員として力強く推進していきたいと思う。

今後、各省庁で具体的な制度整備に向けて着手していただくことになるかと思うが、今回の大綱に基づき、免許制度も含めてビジネスを進めていく上で障害とならないよう、国際的にも競争力のある制度を構築いただけることを期待している。

100年以上の自動車の文化が大きく変わるであろう、この局面で、本来はいつも名前が出ている5社ぐらいの民間企業以外にももっとたくさんのビジネスチャンスがあると思

っている。自動走行そのものだけではなく、周辺のビジネスの盛り上がりをもっと感じられるよう、細かいことも含めて多くのスタートアップが積極的に、この領域に参画できるような環境を構築できればと思う。そうすることで国際的な制度づくりの議論もリードしていければと考えている。

（五神議員）

前回、金丸議員から「チャンスor危機」という話があった。今、まさにこのデジタル革命あるいは第4次産業革命が人類をよい方向に導くのか、悪い方向に導くのか。その分水嶺に立っていると感じている。

日本のSociety 5.0の議論は、スマート化を通じて都市と地方、男女などのあらゆる格差を乗り越えて、インクルーシブな社会を目指すというよいシナリオを示したものであると言える。

一方、先日私も参加したダボス会議では、デジタル専制主義への懸念が重要な話題となった。一部のプラットフォームがデータを独占し、データを持つ者と持たざる者に断絶や格差を生むという悪いシナリオだ。この未来投資会議で議論してきた「よいシナリオ」は、自然に実現するわけではない。よりよい社会に向けたビジョンを共有して、課題解決を意識したアイデアを産業化することを強い意志を持って進める仕掛けが必要である。

そこでは、科学技術イノベーションと社会システムと経済メカニズムの変革を三位一体で駆動する必要がある。本日の2つのテーマ、自動走行と行政の手続は、まさにその先行事例となるべきものと感じている。

大学はこれを支えるプラットフォームとなるべきで、大学改革のポイントはそこにあると思っている。社会課題の解決を掲げる、ベンチャー等のプレーヤーを呼び込んで、大学の知的基盤やインフラを活用して彼らをサポートする環境を提供すべきである。

一方、ベンチャーや大学はビジョンを掲げて投資を呼び込むことが必要となっているが、そのためには資金循環の仕組みの変革も急務であると痛感している。先ほども中西議員から中国のIT企業の話があったが、アメリカや中国と比べると日本の投資行動はまだまだ保守的だ。中国や米国で急成長するデジタル産業を牽引する企業は売上高に対して株価の時価総額が非常に高いという特徴がある。これは期待に対して資金が集まる、いわば期待値ビジネスが回っているということだ。資本に国境はないので、海外の資金を活用してでも我が国の知識やアイデアに資金が集まる環境を作って、その多数のトライ・アンド・エラーを支えることが急務である。

Society 5.0の「よいシナリオ」のビジョンを世界に先行して検討してきたという優位性を活用したいと思っている。総理には是非、日本がよいシナリオの実現を先導することを明確に宣言していただけると大変心強い。

（松山内閣府特命担当大臣（科学技術政策））

本日議題となったデジタル・ガバメントと自動運転については、IT戦略本部を中心に、実現に向けた検討を進めており、現状を御説明する。

デジタル・ガバメントについては、昨年末のIT戦略本部における総理からの御指示に基づき、電子申請に係る紙の添付を一括して撤廃するための法案を年内に国会提出できるよう、作業を完了すること。

もう一点は、ワンストップサービスの推進につきましては、先行分野として、介護、死亡・相続、引っ越しを順次、来年以降開始すること。また、税・社会保険のワンストップサービスについても検討を進めること。これらの実現を目指し、関係省庁の協力を得て、作業を急ピッチで進めているところである。

自動運転について、2020年に高速道路での自動運転及び限定地域における無人自動運

転移動サービスを実現することを目指して取組を進めている。

制度面では、今般、自動運転に係る「制度整備大綱」を取りまとめ、安全・安心な自動運転を実現するために必要な安全基準、交通法規、加えて、それを補完する走行環境条件の大枠を示した。さらに、自動運転が社会に受け入れられるために、万が一の事故の対策にも取り組むこととしている。

技術面では総合科学技術・イノベーション会議、CSTIが司令塔機能を発揮し、戦略的イノベーション創造プログラム、SIPにより、関係省庁、産学官の連携の下、沖縄や道の駅における実証実験など、基礎研究から実用化・事業化まで一貫通貫で研究開発を推進している。

なお、先ほど要望があった実証実験環境の整備についても、このSIPを活用し、例えば信号情報を電波で車に配信する設備などを、関係省庁が連携して東京臨海地区に整備することを予定している。

引き続き、IT戦略本部、CSTI、関係省庁及び産業界が緊密に連携し、世界最先端の自動運転実現に向けた取組を推進していく。

今後、こうした取組をさらに加速するためにはIT総合戦略室の機能と体制の強化が不可欠である。関係大臣の御協力をお願いする。また、民間の優れた人材が政府でも活躍できる環境の整備も急務である。

さらに、Society 5.0の実現に向け、CSTIが司令塔機能を強化しつつ、政府全体のイノベーション戦略を統合した新たな戦略を推進することが必要と考えている。関係大臣の御協力をよろしく願いたい。

(小此木国家公安委員会委員長)

自動運転技術については、我が国の将来における交通事故の削減や渋滞の緩和を図る上で不可欠な技術になると考えられることから、警察としても、その進展を支援する観点から、積極的に取組を進めている。

我が国が締結している道路交通に関する条約、いわゆるジュネーブ条約をめぐる国際的な議論についても、政府全体のロードマップを踏まえつつ、積極的に参加している。また、有識者を交えた調査検討委員会を設け、自動運転についての法律上・運用上の課題の整理を行い、公道実証実験のための環境整備を進めているところでもある。

今後とも、国際的な議論に当たり、引き続き関係国と協調してリーダーシップを発揮するとともに、必要な国内法制度の検討を進めるなど、交通の安全を第一としつつ、必要な取組を推進するよう、警察を指導していく。

(石井国土交通大臣)

国土交通省では、一昨年12月に自動運転戦略本部を設置し、道路の現場・技術と自動車の車両技術制度を持つという強みを生かし、自動運転の実現に向けた取り組みを進めている。

このうち、中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスについては、2020年までの社会実装に向け、今年度は全国13カ所で実験を実施したが、来年度はビジネスモデル構築のための長期間の実験を実施するほか、高齢化が進む都市部のニュータウンにおいても実証実験を開始する予定である。

また、レベル3以上の高度な自動運転に係る制度については、1つは車両の安全確保、2つ目には自動運転輸送サービスにおける安全と利便性の確保、3つ目には自動車の損害賠償責任のあり方に関して、具体的な方策の検討を進めていく。特に車両の安全基準については、引き続き、国際基準を検討する国連の会議体の議長を務めるなど、国際基準づくりを主導していく。

今後とも、安全確保を前提としつつ、関係省庁や業界とも連携し、自動運転の早期実現に向けた取り組みを加速していく。

（世耕経済産業大臣）

自動車産業を取り巻く環境については、自動走行を含めて、いわゆるCASEと言われる4つの潮流が自動車、モビリティにかかわる産業、社会のあり方を大きく変えていくことになる。そういった中でも、日本が世界をリードして、環境問題や渋滞問題の解決などに貢献をしていくための戦略を策定する。

今日、この後、午後6時に発表するが、自動車新時代戦略会議を私のもとに新たに設置する。自動車産業や交通サービスだけではなくて、IT、電力、投資といった分野の専門家にも入っていただいて、骨太の戦略を組み立てていきたいと思う。

次に、デジタル・ガバメントについてだが、政府全体のシステムの改善を待っていると時間がかかるので、まず隗より始めよということで、経産省は中小企業の補助金申請を年間3万件ほど受けている。この中小企業の補助金申請をペーパーレス、ワンストップ、そして一度入れていただいたデータは二度と入力していただかないというワンズオンリー。この理念で行えるプラットフォームの構築にことしから着手する。

この構築に当たってはユーザー、特にベンチャー企業の声をしっかりと聞くようにということを行っている。佐々木さんのところにも意見を聞きに行きたいと思うので、よろしくお願ひしたい。

構築したものは経産省に閉じて使うのではなく、是非法人認証基盤を2020年度以降、各省で利用できるようにしていきたいと思う。

また、特許審査の支援はまさにAIになじむのではないかとということで、特許審査に利用するAIの開発も進めていきたいと思っている。

経産省の人材だけではなかなか対応できない。また、今まで採用してきたIT人材は、どちらかというとベテランの方が多かったわけだが、ばりばりのIT人材も採用するなど、体制づくりもしっかりやっていきたいと思う。

もう一つ深刻な問題は、特に大企業が時代おくれになったITシステムをいまだに抱えていて、それから抜け切れなるところである。ここもビジネス革新につなげていくための新たなIT利用の方策も検討したいと思う。

（野田総務大臣）

自動走行や、あらゆる車がネットワークにつながる社会の実現に向けて、5Gなど次世代通信技術の活用に向けた技術実証を引き続き行っていく。

マイナンバーカードは現在、毎日1万4,000枚が申請され、既に約1,400万人の方にお持ちいただいている。現在、総務省の要請に応え、各地方公共団体において取得促進キャンペーンを展開いただいている。特に現在、年度末・年度初めの住所変更等により来庁される方が多いことから、この機会に一層、申請を働きかけていただくよう、要請している。

さらに、マイナンバーカード上の公的個人認証機能とスマートフォンとの連携について取り組んでいる。現状、パソコンやカードリーダーが不要となる読み取り対応スマートフォンは30機種まで広がるとともに、カードの持ち歩きが不要となる電子証明書のスマートフォンへの搭載も実現に向けた技術実証等を実施している。

加えて、地方のクラウド化の促進に当たって、オンライン結合制限の見直しを図られるよう取り組むとともに、自治体情報セキュリティクラウド等の運用についても、地方公共団体の意見を踏まえて、業務とセキュリティの両立を図っていく。

これらを通じて、総務省としても生産性革命、デジタル・ガバメントをしっかり推進していく。

(梶山行政改革担当大臣兼内閣府特命担当大臣(規制改革))

事業者目線に立って、2020年までに20%以上の行政手続コストを削減するため、工程表を作成して、今、邁進中である。中でも税・社会保険のワンストップサービスについて、内閣官房IT室の検討に協力していく。地方の中小企業の生産性向上のため、自治体の行政手続の簡素化も強力に後押ししていく。

また、デジタル・ガバメント実現への取り組みの中で、添付書類の提出の負担を国民に負わせている行政の手続を見直すことは行政改革の観点からも重要であると考えており、積極的に協力していく。

加えて、PPP/PFIをさらに積極的に推進するため、PFI推進体制について検討を進めていく。農林水産省による立木の伐採・販売制度の検討についても協力していきたいと考えている。

(齋藤農林水産大臣)

農林水産省の現場では今、AIとかICTとかドローン等、そういった新しい技術への期待、それから、可能性が大きく高まってきていると思うので、農林水産省としては、その実装が意味ある形で行われるように強力に推進していきたいと思っており、また、その過程で得られたさまざまな情報を実際の行政サービスの提供につなげていくという努力をしていきたいと思っている。

竹中先生から御指摘のあった林業については、現在、民有林において成長産業化をするために新しい森林管理システムの導入を今、この通常国会で何とか実現しようとしている。そのポイントは、意欲と能力のある林業経営者に集積・集約化を図っていこうということであるので、この段階が終わったら次の段階として、国有林における意欲と能力のある林業経営者の人たちが、御指摘のように、いかに立木の伐採・販売を長期・大ロットで行うことができるか。そういう検討を次なる段階として進めていきたいと考えている。

(茂木経済再生担当大臣)

今日は自動走行と行政のデジタル化をテーマにし、実際に自動走行の実証やITによりまず生産性向上に取り組んでいる産業界の方々にもお越しいただき、実際に御自身がおやりになっているビジネスも含めて大変貴重な御意見をいただいた。

2つのテーマとも、今日、民間の議員の皆さん、それから、各閣僚からも基本的には同じ方向での御提言をいただいた。あとは2020年に向けて、具体的にどこまでやり切るか。こういうことになるのではないか。こんなふう思うところ。

(安倍内閣総理大臣)

2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けて、我が国で自動運転社会を実現する。この大きな目標に向かって官民で進めてきた実証は、いよいよビジネス段階に入ってきている。信号情報を車に発信し、より安全に自動走行できる実証の場を東京臨海部に整備するなど、多様なビジネス展開を視野に取組を一層加速する。

本日、自動運転の事業化を可能とするため、安全基準や交通ルールなど制度整備の方向性を示す大綱を、松山大臣に取りまとめていただいた。自動運転は生産性革命の大きな武器である。関係省庁におかれては安全安心な自動運転社会の実現に向け、具体的な法制度整備に着手し、国際的なルール作りを積極的にリードしてほしい。

生産性革命を強力に進めていく上で、まずは隗より始めよ。行政自らも最新技術を積極的に活用し徹底的な生産性向上に取り組む必要がある。

添付書類の撤廃等を盛り込んだデジタルファースト法案の早期提出に向け、検討を加速

してほしい。

これだけテクノロジーが進歩した現代においても、引っ越しの際には20か所以上で同じ情報を書かされ、たまたま私の秘書官が最近引っ越しをしたので、大変具体的ではあるが、同じ情報を書かされ手続する必要がある。

従業員の税、社会保険手続も中小・小規模事業者をはじめ企業にとって大きな負担となっており、生産性向上の妨げとなっている。

行政サービスの受け手である国民の目線に立って、行政手続の縦割りを打ち破る必要がある。死亡・相続、法人設立などを旗艦プロジェクトと位置付け、来年以降2020年度に向けオンライン化・ワンストップ化を実現する。本人確認も身近なスマートフォンでできるようにするなど、利用者目線で徹底的に改革を進めてほしい。

IT本部を司令塔に縦割りを排し、関係省庁一体となって国・地方の生産性革命を力強く進めてほしい。

(以 上)