

10/29 第 32 回未来投資会議 議事要旨

(開催要領)

1. 開催日時：2019 年 10 月 29 日（火）17:15～18:15
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
麻生	太郎	副総理、財務大臣 兼 内閣府特命担当大臣（金融）
西村	康稔	経済再生担当 兼 全世代型社会保障改革担当 兼 内閣府特命担当大臣（経済財政政策）
菅	義偉	内閣官房長官
梶山	弘志	経済産業大臣
高市	早苗	総務大臣
萩生田	光一	文部科学大臣
赤羽	一嘉	国土交通大臣
武田	良太	国家公安委員会委員長
竹本	直一	内閣府特命担当大臣（科学技術政策）
北村	誠吾	内閣府特命担当大臣（規制改革）
杉本	和行	公正取引委員会委員長
金丸	恭文	フューチャー株式会社 代表取締役会長兼社長 CEO
五神	真	東京大学 総長
櫻田	謙悟	SOMPOホールディングス株式会社 グループCEO代表取締役社長 社長執行役員
志賀	俊之	株式会社INCJ 代表取締役会長、
竹中	平蔵	東洋大学教授、慶應義塾大学名誉教授
中西	宏明	一般社団法人日本経済団体連合会会長、 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
小林	喜光	株式会社三菱ケミカルホールディングス取締役会長
翁	百合	株式会社日本総合研究所 理事長
三村	明夫	日本商工会議所 会頭

(議事次第)

1. 開会
2. 議事
 - (1) Society5.0時代の高齢運転者による交通事故対策のあり方
 - (2) 5Gの加速及びポスト5Gのあり方
 - (3) 地域のモビリティなどのインフラ維持と独占禁止法の特例法制の具体化
 - (4) 中小企業の取引構造と生産性向上策の進め方
3. 閉会

(配布資料)

- | | |
|------|--|
| 資料 1 | 基礎資料 |
| 資料 2 | 一般乗合旅客自動車運送事業者等及び地域銀行に係る私的
独占禁止法の適用除外について |

○西村経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）

本日は、具体的なテーマの議論に入りたいと思う。1番目に「Society5.0時代の高齢運転者による交通事故対策のあり方」、2番目に「5Gの加速及びポスト5Gのあり方」、3番目に「地域のモビリティなどのインフラ維持と独占禁止法の特例法制の具体化」、4番目に「中小企業の取引構造と生産性向上策の進め方」について。

○新原代理補

資料1のパワーポイントの表紙をおあげいただきたい。データを紹介する。

高齢運転者による交通事故対策について。1ページ。41の地方都市圏では、75歳以上でも交通手段が自動車という答えが55%ある。

2ページ。近年、75歳以上の運転免許証の返納件数は増加。

3ページ。それでも75歳以上の免許保有者は年々増加しており、比率も増加。

4ページ。75歳以上の運転者は、75歳未満に比して、死亡事故が2倍以上多く発生。

5ページ。高齢者の事故原因は、ハンドルやブレーキの操作不適による運転ミスが最も多くなっている。

6ページ。車両速度については、高齢者の事故直前の速度は、必ずしも高いわけではない。

7ページ。本年6月、国連で衝突被害軽減ブレーキの国際基準が成立。時速40キロメートルで走行中に、前方で停止している車に衝突せずに停止するなどの要件になっており、これが国際規格になる。

8ページからがポスト5Gについて。

9ページをごらんいただきたい。現行の5Gは大容量化を達成したが、今後は、多数同時接続や超低遅延といった技術開発が進むことで、工場や自動運転など、産業用途への大幅拡大が見込まれる。これをポスト5Gと呼んでいる。

10ページ。5G関連特許は海外企業が占めている。

11ページ。4Gも含めたモバイル用途の通信半導体のシェアは、米国、韓国、台湾で8割を占める。

12ページ。通信基地局のシェアもトップ3社で8割を占めるが、ここは日本メーカーの2社がまだ残っている状況。

13ページ。他方で先端的な半導体の製造能力は、台湾をはじめとする海外にあり、日本にはない現状。

14ページからは、独占禁止法の特例法制について。

16ページ。5万人未満の市町村では、住民の不安は、「頼れる人がいない」、「支援する施設が少ない」を大きく上回って、「公共交通が減り自動車が運転できないと生活できない」になっている。

17ページ。乗合バスの輸送人員は、地方部では下落傾向にある。

19ページ。海外では、交通事業者が連合を結成し、収入をプールして分配する運賃プール制を導入しているケースがある。

20ページ。同じく公共交通機関について、定額料金制度が実施されている例がある。これらはいわゆる共同経営、カルテルに当たる可能性があるが、今回の法案で可能になる。

23ページ。中小企業の取引構造について。日本は、中小企業で働く者の割合が高いため、生産性が低いとの指摘があるが、実際には、中小企業で働いているものは、米国の次に少なくなっている。

24ページ。従業員数が減少すると、労働生産性が低下するとの議論があるが、我が国では、労働生産性は従業員数が減少する中で上昇している。

25ページ。非製造業の3割の中小企業は、大企業よりも労働生産性が高い。

26ページ。大企業以上に生産性が高い中小企業の特徴は、従業員数が少なく、設備投資額が高いことになる。

27ページ。実際に設備投資を行うと、1年後は他の企業に比べて、利益率が低下するもの

の、2年目以降は急増することが確認される。

28ページ。製造業の全企業の3分の2は下請企業。

29ページ。価格へのマークアップ率は、同じ一次下請企業でも、どの自動車メーカーの系列に属するかで大きく異なっている。このため、取引構造の変革には、親メーカーの対応が鍵になる。

30ページ。中小企業のみでなく、大企業も仕入れ価格が上昇した分を販売価格に反映できておらず、中小企業の取引構造を改善するには、大企業のマークアップ率の向上も重要。

31ページ。設備投資比率が高い企業は、マークアップ率が高くなっている。

32ページ。研究費率が高い企業は、マークアップ率が高くなっている。

34ページ。企業間連携については、経営者の側にも同業種の中小企業、大企業と連携し、規模の利益を確保することの重要性を挙げる方が多くなっている。

35ページ。企業の現金保有については、自社の利益率の増加より、同業他社の増加の横並びでの影響が大きくなっている。

資料2に移りたいと思う。

資料2のパワーポイントの表紙をおあげいただきたい。独禁法の適用除外の特例法の具体化についての案。1ページであるが、認可を受けて行う乗合バス、地銀の合併には、独禁法を適用しない。同じく認可を受けて行う乗合バスの共同経営には、独禁法を適用しない旨、明記している。

2ページ。④の記載のとおり、認可に当たっては、事業の改善に応じた地域の基盤的サービスの維持、利用者の利益の増進に資することなどを要件としている。

○翁会長

高齢運転者による交通事故は、社会的にも大きな課題となっており、今後の高齢者の増加を考えても、速やかな対応が求められると思う。ただし、都心部はとにかく、地方では、交通手段が限られる。高齢者の移動手段確保と交通の安全を両立させることが重要だと考える。

そのためには、一定年齢以上の高齢者の免許更新時の審査厳格化と同時に、衝突被害軽減ブレーキなどの装備を義務づける限定免許とするなど、Society5.0時代の技術革新を生かして、この問題に速やかに対応することや、自家用有償旅客運送をより広く可能にする規制緩和などが必要であると考えます。

中小企業の生産性引き上げについてであるが、中小企業は、人手不足に直面しており、デジタル化やデータ活用が喫緊の課題となっていると思う。例えば企業間決済分野では、企業間の各種取引の決済商流データの添付を可能とする金融EDI、いわゆるZEDIシステムが昨年稼働しているが、活用が進んでいない。金融EDIを活用すれば、中小企業の経理業務を効率化するだけでなく、さまざまな付加価値の高いサービス創出も期待できる潜在的な可能性もある。こうした商流情報のデジタル化の普及に向けた政策もさらに検討し、生産性向上を後押しするべきだと思う。

企業は、顧客ニーズに合った高付加価値の製品やサービスを生み出して、マークアップ率を高める必要があると思う。特に中小企業は、仕入れ価格の上昇、販売価格の上昇に反映できていないが、これは親会社との関係によるものもあると思われる。大企業は、中小企業を下請として使うだけでなく、中小企業やベンチャー企業の研究開発に投資するなど、連携してそれぞれの強みを生かし、高付加価値の商品やサービスの開発につなげる必要があると思う。大企業の豊富な顧客基盤などのアセットを活用しつつ、中小企業やベンチャー企業の新たな技術などが長期的に発展し、既存の業界の枠組みを大きく変える動きにつながることを期待したいと思う。

○西村経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）

中小企業の情報化、それと連携。非常に大事な点をお示しいただいた。

○五神議員

Society5.0の実装イメージは、遅延なく膨大なデータを5Gで送受信し、それを高速なネットワークに流し込み、スパコンやデータサーバーなどをリアルタイムで動かすというイメージ。世界をリードするためには、情報通信ネットワークやデータ処理基盤を社会インフラとして整備することが急務。

高速性や容量とともに、セキュリティと消費エネルギーも重要な要素。事務局の説明にもあったように、そこでは半導体が最重要になる。これまでの半導体開発競争では、さまざまな処理に対応し得る汎用のロジックデバイスをターゲットとしてきた。しかし、ディープラーニングのようなAI処理、セキュリティのための高度な暗号処理では、複雑な計算が必要で、それを汎用品で対応するのは、速度とエネルギー消費の両面で不都合。

今、最前線では、用途に応じた特化型の半導体開発に向かっている。GoogleやAppleも本気でその開発に乗り出している。しかし、1つの特化型の半導体を開発するのに、400人がかりで1年かかることも珍しくなく、その短縮化が課題であった。

そこで、今月、東大では、システムデザイン研究センター、d.labを設立し、エネルギー効率の高い特化型の半導体をどこよりも素早く設計することに着手した。最先端プロセスによる試作製造にも対応するため、海外のメガファウンドリと特別な連携体制を用意している。特化型の半導体開発は、具体的な用途と結びつける必要があるので、産業界とも深く連携する仕組みを用意している。

その先を考えると、昨今、非常に話題の量子コンピューターも無視できない。Googleは、量子コンピューターがついに現行のスパコンを超えたという論文を発表し、話題となっている。私が調べたところ、海外では、初期的なものであるが、既に量子コンピューターが7基稼働しており、実際に利用するというフェーズに突入している。

量子コンピューター自身の研究開発に加えて、その制御システム、ミドルウェア開発、プログラミング環境、アプリケーションまで、一気通貫で開発を進める環境づくりを急ぐべき。世界競争が熾烈であるが、私は、今ならまだ間に合うと考えている。

○西村経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）
ポスト5Gに向けて、大学の役割も大事だと思う。

○志賀議員

長年、自動車産業に従事してきた人間として、高齢者の交通事故のニュースは、見るたびに心が痛む。今、注目されている自動運転技術も、そもそもは交通事故1件でも減らすための取組。さまざまな技術が既に開発されており、そうした安全技術が装備されていれば、防げたはずの事故も少なくない。

新車として販売されている車の安全性は、間違いなく向上しているが、日本には7700万台強の既販車が道路を走っており、既販車の安全性を向上させなければ、新しい技術を生かすことに時間がかかる。そういう意味で、国交省がペダル踏み間違い防止の取り付け装置の開発を各メーカーに要請したことは、画期的と言える。私は、既販車の安全性を向上させる上で、最新のデジタル技術が極めて有効だと考えている。

その一例を紹介する、INCJが投資しているSmartDrive社は、高齢者が運転する車にデジタルデバイスを設置するだけで、家族に安全に走っているかどうかを知らせる運転見守りサービスを行っている。こうした走行データを活用して、運転免許センターが高齢者の免許更新の可否判断をすることも可能です。さらに後づけできる衝突軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置、通信機能つきドライブレコーダーなども、高齢者ドライバーの安全を高めることが可能で、広く普及を促す施策が期待される。

このように既に存在しているデジタル技術が、実社会で十分に活用されていない事例をいろんな場面で見ることができる。例えば災害時の被害情報なども、IoTを活用することでもっとタイムリーに入手することが可能になるのではないか。例えば台風15号で倒れた電柱に転倒セ

ンサーが装備されていれば、一瞬にして被害情報が把握できたのではないかと思う。新商品の技術革新だけでなく、既存の製品、インフラをデジタル技術で見張らせる試みが重要と考える。

○西村経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）
ベンチャーの力もかりながら、ぜひ進めていきたいと思う。

○金丸議員

本日の4つのテーマ、いずれも賛同する。ただし、実行にはスピードが大変重要だと思う。特に社会的な問題で重要なのは、高齢運転者の交通事故対策である。高齢運転者の事故対策は大きく取り上げるべきで、Society5.0の関連する技術を総集して、解決をすべきではないかと思っている。もちろん免許の返納を促進させる等は、緊急対策としてはあり得るが、返納以降に地域の中で公共交通機関の存続がかなり難しい中、そうすると、代替手段が必要であるから、レベル4とか、レベル5の自動運転も含めた技術を国として積極的に追及していくことが、本来の解決策ではないかと思う。ぜひ積極的な民間の技術開発を促進させるとともに、政府としても、強いメッセージが必要だと思う。

○西村経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）
技術で解決するということである。

○竹中議員

今回のテーマの中で、高齢者運転の問題、そして、地域が抱える問題等々が示されている。我々が成長戦略を考える上で大変重要な視点は、こうした問題があるからこそ、その解決を通して、むしろ経済の活性化を強くする、そういう認識を明確に持つことだと思う。言い方を変えると、それぞれの問題に受け身でリアクティブに対応するのではなくて、戦略的プロアクティブに対応して戦略をつくる。

例えば高齢者のモビリティに関しては、高齢者が多く、事故の多い地域で、首長のやる気があるところは、特区などを活用して、過疎地以外でも自動走行を先行的に認める、ライドシェアの適正についてもいろいろ考える、そして、今、金丸議員もおっしゃったけれども、さまざまなデジタル技術を集約したような、そういうスーパーシティのようなものをつくる、そういうことなのだと思う。

もう一点、ポスト5Gの話が出された。今、その重要性は誰もが認めるのだと思う。これは経済安全保障の観点からも、今後、大変重要になってくる話。しかし、現時点の5Gで、ポストに行く前に5Gで日本は厳しい条件にあるという報告もなされた。したがって、単にポスト5Gで、政府、民間、大学が協力することは、誰も反対はしないであろうけれども、成果が見えないのではないかと思う。

その意味では、ビジョンを明確に示して、従来以上に明確なビジョンのもとで、担当部署と責任者を決めて、ハンズオンで実現するまで実現していくということが必要で、その意味では、今までとはちょっと違ったタイプの産業政策を考える段階にあるのではないかと思う。単に官民ファンドではなくて、必要な規制改革、制度改革、さまざまな税のインセンティブ等を総合して考えるような新たな仕組み。

こうした点で、記憶しておられると思うが、2000年の森内閣でIT戦略会議がつくられた。当時、日本はインターネットの分野で非常におくれていたわけである。しかし、5年で世界最高のインターネットインフラをつくと目標を定めて、それを実現した。2000年のことは、我々は忘れかけているけれども、当時、日本のインターネット普及率は20%台、韓国、アメリカは50%に迫っていた。それを克服した私たちの経験があるものですから、そうした経験も踏まえて、踏み込んだ対策をとる必要があると思う。

○西村経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）
やればできるということであるので、頑張りましょう。

○中西議員

私からは2点。既に話題になった5Gのことであるけれども、今、アメリカも日本も難しい状況で、キャリア側の局設備に対して、ある意味で、中国の戦略的な勝利であり、国としてターゲットを持った明確な戦略を既に6年かけてやっているのだから、今さらここでやってもしょうがないと思う。ただし、5G以降は、従来の4Gとかなり様子が違って、エッジ側と我々は言っているけれども、端末の接続の仕組みのところがバラエティー、そこに先ほど五神先生にもお話しいただいたが、かなりの機能を詰め込んだ、新しい分散型アーキテクチャーの創造という新たな戦いがまさに始まるという捉え方をすべきだと思う。

そういう意味では、スマホだけではなくて、機械をつないでいくためのさまざまな仕掛け、技術開発を産官学の力を合わせてやると、日本は大きなチャンスがあるのではないかという見方をしているのだから、五神先生のところとも呼吸を合わせて、さらに経産省も同じ考えを持っておられるようなので、しっかりやっていきたいと思っている。これが第1点。

2点目は、中小企業の話で資料の28ページに、要するにかなりの中小企業が階層構造の中に入っているということが、Society5.0のようなデジタル化によって水平展開される。これは翁会長も言っておられたけれども、この構造をどうやってつくっていくかという挑戦だと思う。経団連は、デジタルトランスフォーメーションを強力に進めようという中で、この問題を大きく取り上げており、サプライチェーン委員会の中でも、全く違った構造の新しい産業をつくっていくような、そういう取り組み方をぜひ推進したいと思う。なかなか難しい大きな課題であるけれども、そういう取組をすると、日本の産業構造が新しい形の競争力を得られるのではないか。こういった大きな挑戦をしたいと思うので、いろいろと御指導をいただきたいと思う。

○西村経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）
大変力強い御発言で、ありがたい。

○櫻田議員

私からは、高齢者運転について、コメントを申し上げたいと思う。交通事故リスクへの対策としては2つあり、1つは、リスクが顕在化した場合の影響を軽減すること、そして、そのために、サポートカーの普及の促進は極めて有効であり、保険業界も自動ブレーキを搭載した車に対しては、保険料の割引制度を既に導入している。

もう一つは、リスクそのものを取り除く方法であるけれども、私は、単純な免許の定年制については、慎重な立場をとっている。というのも、運転の中止によって要介護状態になるリスクが8倍になる可能性があるという研究報告がある。これは運転寿命延伸の取組も重要であることを示唆しているわけである。

当社は、トレーニングによって運転寿命を延ばせるという仮説のもとで、運転シミュレーターをSEGA社と開発したり、あるいは、どの程度認知機能が低下すると運転に影響が出るかを可視化できないかということ、国立長寿医療研究センターと共同で研究している。こういった取組に成果が出た暁には、ぜひ国との連携をお願いしたいと思っている。

次に5Gであるけれども、以前もこの場で申し上げたが、国としてどういう分野で勝っていききたいのかというビジョン、そういったものを示す必要があるのではなからうかと思っている。そして、そのためにどういう技術が必要なのかということ、民間に問うていくべきではないか。

例えば日本は、こういった5G関連の特許の状況の中で、本当に世界でこの分野で勝っていきこうとしているのか。一方で、例えば、光ファイバー網の整備や自動車、ロボットの分野では、既に日本は世界最高水準の技術とインフラを持っていて、競争優位になる。こういった分野で、むしろ5Gを徹底的に活用していく。そのためにどんな技術が必要かを問うていくべきでは

ないか。こういった点で、選択と集中を考えていきたいと思う。

最後に中小企業であるけれども、もちろん御提案のとおり、生産性向上のための親企業との関係見直しは大事だと思っているが、中小企業については、マクロデータだけでは見えないものが実態としてあるのではないか。例えば創業100周年を超える企業が本当に強く残っているのか、あるいは残されているのか。生産性の高い企業、低い企業はどういう産業なのか、あるいは企業なのか。そういったミクロベースで物を見ていかないと、実際の現場で起こっていることをマクロのデータだけで捉えていくと、間違ってしまう可能性があると思う。我々民間のチャンネルを通じて、実態を集めていただきたいと思う次第である。

○西村経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）
大事な視点をお教えいただきまして、ありがたい。

○南場議員

モビリティと5Gに関して、何点か申し上げたいと思う。

まずモビリティについて。事故、特に高齢者の事故の削減については、政府としても力強く支援すべきだと思う。安全運転支援機能付きの車両限定の免許制度の導入には賛成。支援機能について留意すべきなのは、AIなどのテクノロジーやイノベーションを柔軟に取り込むことと、既に多くある既販車両への適用が即効性があるという観点から、後づけの安全運転支援装置の認定も視野に入れた制度設計にすべき点だ。

しかし、この視点だけだと、未来投資会議で議論すべき先進事例は築けていないと考えている。2025年を目標にしている完全自動運転の実現に向けて、取組を緩めず進めることも必要であると思う。運転アシストと完全自動運転の間には、大きな技術的・制度的隔りがある。完全自動運転の実現に向けて、法律面・インフラ整備面などについて、手を緩めないで進め、日本が先進未来都市となる姿を示すという目標の目線を下げないことが、重要であると思う。

5Gに関して、5Gを社会でどう使っていくかということも大切であるが、5Gを実現するためのインフラ整備において、半導体や基地局整備等の関連産業で、海外勢に大きく遅れをとっていることが問題である。5Gのインフラ整備の流れに乗れなかった要因は何なのか、ポスト5Gに向けてしっかりとした検証が必要であると思う。

なお、先ほど指摘した自動運転分野での遅れも、5Gと同様に、関連産業の立ち遅れにつながることを危惧している。

最後に全ての課題の根幹である人材について、改めて申し上げる。新卒一括採用でベルトコンベヤー的に流し込まれ、終身雇用がおおむね維持されている我が国の大企業において、同じ組織で30年も40年もいた者たちがリーダーシップを振るって、さあ、改革だ、さあ、イノベーションだ、さあ、オープンイノベーションだと言うことには、やはり限界があると思う。この硬直した人材構成を意思を持って壊し、少なくとも半分くらいは外から来た人間で構成されるようにならないと、特にソフトウェアを用いた社会及び産業のアップデートにおいて、我が国が遅れをとるという流れが繰り返されるのではないかと危惧している。

○西村経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）

完全自動運転になれば、まさにアシストは要らなくなる世界があると思うので、過渡期的なものだと理解をしているし、人材はまさに流動化させていく、大企業から人材を解き放つということも含めて、議論していきたいと思う。

○三村会長

2つ、申し上げたいと思う。

1つ目は、乗合バス、あるいは地銀といった、地方創生に不可欠のインフラを維持するための、独禁法特例法制の検討についてである。特に地域公共交通の要となっている乗合バスの維持は、地域住民の暮らしにとって喫緊の課題である。その存続のためには、会社間の事業再

編、あるいは運賃プール制などの方策を駆使した、地域全体での事業の立て直しが不可欠である。それらを可能にし、住民の利便性を真に高めるための競争政策の戦略的な見直しを、予定どおりに実現していただきたいと思っている。

本テーマに関して、前橋市では、市長とバス会社6社と商工会議所が連携して、このたびの政策動向も踏まえ、乗合バス事業の立て直しに向けて、現時点で可能な、すなわち独禁法を遵守した範囲の作業に取り組み始めている。ぜひとも先進的取組として、関係省庁におかれては、御支援と御指導をよろしくお願いしたいと思う。

2つ目は、「中小企業の取引構造と生産性向上策」についてである。今回、取引適正化議論の事実認識に係る新たなデータが2点、提示された。

第一は、基礎資料の28・29ページのとおり、我が国製造業の3分の2は、上場企業を頂点とする取引構造に属しているけれども、同じ業種内でも、企業系列によって、下請企業の収益性に相当のばらつきが見られているというデータである。さらに『中小企業白書』によれば、製造業の下請構造の中で、いわゆるTier1、Tier2と取引階層を経るに従って、利益率が低下傾向にあることも示されている。

第二の点であるが、30ページにおいて、大企業・中小企業ともに、仕入れ価格の上昇分を販売価格に十分転嫁できておらず、かつ転嫁不足の度合いは、中小企業のほうが大きいということが示されており、大企業から中小企業に負担がしわ寄せされている可能性を示唆している。我々の見立てでは、1990年代後半以降、デフレ圧力の継続に加えて、ITバブル崩壊、リーマン・ショック、超円高などの不況を経るたびに、このような中小企業へのしわ寄せが徐々に蓄積されていき、アベノミクスによって経済環境が好転した後も、大企業と中小企業の条件差はそのまま温存されてしまっていると考えている。

下請法でカバーされる事業者は全体の10%程度しかないのので、下請法の適用強化で是正できる範囲はごく限られている。大企業と中小企業の共存共栄関係の構築を目的とした政策検討に当たっては、業種ごとの取引実態を、さらに切り込んで分析していただく必要があると思っている。

○西村経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）
独禁法の特例と中小企業の取引の適正化は、しっかりと取り組みたいと思う。

○小林会長

5Gの加速及びポスト5Gのあり方について、一言、申し上げたい。

5Gまでの通信用半導体を含めた移動通信システムの歴史を見ると、この30年間に於いて、日本の技術がおくれていることは明確である。その理由は多様であろうが、他国に比べ企業数が多く、過当競争から来る非効率性が1つの要因として挙げられる。この現状を打破するためには、関連企業間の連携の加速が特に重要だろうと思う。

次なるデジタル社会の要諦、すなわちSociety5.0の基幹技術としてのポスト5Gについては、あらゆる物、あらゆる人がつながる時代であると言えるが、医療現場、モビリティ、家電、スマートメーター、センサー等がネットワークでつながる社会、こういう部分でローカル5Gなども含めて、この領域では、日本の技術も十分勝機はつかめると思われる。

例えば使われる素材については、ガリウムナイトライド、窒化ガリウムのパワーデバイス、プリント基板材料、光ファイバー前駆体などの日本が強みを持つものが数多くあることも事実である。材料への具体的な要求仕様を明確にし、これら素材とシステムを組み合わせた産学官のポスト5G全体の戦略が必要だと思われる。

一方、5G及びポスト5Gでは、とりわけセキュリティ対応がポイントとなるわけで、先ほど五神総長からもあったけれども、量子暗号等を含めた先端的な量子技術等、ここでの闘いが非常に重要なポイントになるかと思う。とりわけ安全保障上、必須の状況だと思われる。

今後は日本企業の一部過剰とも思われる現預金や内部留保を積極的に活用して、トップ人材のリプレースも含め、来るべき将来へ向けたリスクをとっていく企業の戦略が重要になるもの

と思う。

○西村経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）
総力を結集してということだと思うので、取り組んでいきたいと思う。

○梶山経済産業大臣

本日、民間議員の方々にいろいろと御意見をいただいた。これらを踏まえて、経産省として対応してまいりたいと考えている。

高齢者運転による交通事故対策については、金丸議員が述べられたように、「第4次産業革命の技術」を問題の解決に役立てていきたいと考えている。

このため、国連の規格に適合的な対歩行者自動ブレーキやペダル踏み間違い防止装置の普及に向けて、各自動車メーカーに製造をお願いするとともに、高齢者の方が買換えしやすいように、普及促進策を検討してまいりたいと思う。国土交通省とも調整をしていく。

第二に、ポスト5G情報通信システムと半導体の開発についてである。経産省としては、1つのプロジェクトに関連企業を結集させることが重要だと考えている。広く完成品メーカーも巻き込んで、日本の技術力を総結集して、開発に当たることができるよう検討する。

この際、かつてと違い、日本企業だけで標準をつくっていける時代ではない。米国や欧州と連携するとともに、製造については、海外の製造企業と連携することも含めて検討する。3年程度のプロジェクトで検討したいと思っている。

第三に、中小企業の取引構造の改善。中小企業の労働生産性の向上に当たっては、中小企業が努力するとともに、系列であれば大手メーカーが責任を持った対応を図ること、そして、地方市町村で世界的に存続が必要な場合は、市町村と連携を図るといった対応が必要であると考えている。買収や合併の支援策も含めて、中小企業への十分な助成策を準備してまいりたいと思う。三村会長にも御相談に乗っていただきたいと思うので、どうぞよろしく願いたい。

○赤羽国土交通大臣

私からは、高齢運転者による交通事故対策と地域のモビリティの維持に関しまして、発言させていただく。

国交省では、高齢運転者の交通事故防止のため、安全運転サポート車の普及促進に取り組んできた。本年6月に決定されました、未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策に基づき、衝突被害軽減ブレーキの国際基準の発効を受けて、国内基準の策定を進めるなど、関係府省と連携し、さらなる普及を推進してまいりたい。

また、人口減少、少子高齢化が進む中、高齢者の運転免許の返納もふえており、地域における移動手段の確保が喫緊の課題である。国交省としても、持続可能な公共交通の維持・確保に向け、関係府省と連携し、乗合バスの共同経営等に係る独占禁止法の特例法案について、引き続き必要な検討を行うとともに、自家用有償旅客運送の実施の円滑化等を図る仕組みづくりを進め、また、御意見もあった、完全自動走行を目指して、しっかり取り組んでいきたいと思う。

○武田国家公安委員会委員長

高齢運転者による事故防止についてであるが、平成29年7月、政府は実車試験の導入や安全運転サポート車限定免許の導入など、運転免許制度のさらなる見直しについて、検討することとした。現在、警察庁においては、有識者による検討会を開催し、高齢ドライバーによる実車走行実験や高齢運転者対策についてアンケートを行うなど、検討を進めている。今後は6月の成長戦略フォローアップに記載のとおり、安全運転サポート車を前提として、高齢者が運転できる免許制度の創設に向けて、関係省庁と連携して検討を進めてまいりたいと思う。

○高市総務大臣

私からは、5Gについて、申し上げる。

総務省としては、第一に5Gインフラの全国整備の推進、第二に5Gの高度化やさらにその先の beyond5Gに向けた、通信キャリア主導による開発実証、第三に地域の企業や自治体など、多様な主体が自らの建物内などで5Gシステムを柔軟に構築することを可能とする、ローカル5Gの普及促進、第四にこれらの前提となる、5Gネットワークのサプライチェーンリスクの低減対策、第五に先ほど来話が出ているが、量子コンピューター時代のセキュリティ対策としても期待できる、量子暗号通信技術など、今後の成長が見込まれる要素技術に対する研究開発支援などについて、官民一体となって、包括的な取組を進めてまいりたい。

○麻生副総理、財務大臣兼内閣府特命担当大臣（金融）

人口減少や、低金利等々の影響で、金融機関を取り巻く環境が厳しくなっているのは、御存じのとおりであるが、今後の地域金融として、今から始まる事業承継の話等々、幾つも出てくるのであるが、それに対して一定の支援等々の話をさせていただくとか、ファイナンス、いわゆる担保とか、そういったものによらないでという話をいろいろやっているけれども、地域企業の生産性の向上を図って、継続的な経営基盤を確保していくことが重要であることは、はっきりしていると思っているので、地域銀行自身の創意工夫はもちろん大前提なのであるが、強い地域金融機関をつくり上げて、政策の一環として、政府として独禁法の特例法というものを次期通常国会に提出させていただきたいと思っている。金融庁として、公取をはじめ、いろいろ関係省庁が出てくるが、そういったところと連携をして、準備をさせていただきたいと思っている。

○西村経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）

しっかり連携して、取り組んでいければと思う。

○安倍内閣総理大臣

本日は、成長戦略の策定に向けて、各論を議論した。

まず、Society5.0時代の高齢運転者による交通事故対策。第4次産業革命の新たな技術の進展を実装し、対策を進めていく。このため、対歩行者の自動ブレーキの装備やペダルの踏み間違い時の加速抑制装置を装備する車を普及する必要がある。限定免許制度の導入も視野に入れつつ、年末までにサポカーの市場導入を加速化する措置を検討する。梶山経済産業大臣、赤羽国土交通大臣、武田国家公安委員長は、具体的な検討を進めていただくよう、お願いを申し上げます。

次に、ポスト5Gのあり方について、議論を行った。超低遅延や多数同時接続が可能な、広範な産業用途に用いられるポスト5Gの半導体・情報通信システムは、自動工場や自動運転といった、我が国の競争力の核となる技術となる。国際競争力を有する自動車、産業機械といった、完成品メーカーとも協力し、我が国の技術力を結集した国家プロジェクトを検討していく必要がある。梶山経済産業大臣など、関係大臣は、具体化をお願いしたい。

第三に、地域のインフラ維持と独占禁止法の特例法制の具体化について、議論を行った。乗合バスや地方銀行について、認可を受けて行う合併などには、独占禁止法を適用しない旨を規定し、認可条件として、事業の改善に応じた地域でのサービスの維持や利用者の利益の増進などを規定したいと考える。西村経済再生担当大臣を中心に、与党とも調整しつつ、国会への早期提出に向けて、法案の策定を進めていただきたいと思います。

第四に、中小企業の取引構造と生産性向上策について議論を行った。本日いただいた御意見を踏まえ、中小企業の労働生産性向上のため、同業種の企業などの統合・連携による規模拡大、事業再構築や設備投資の促進策を検討する。西村経済再生担当大臣、梶山経済産業大臣を中心に具体化をお願いしたい。