

## 3/30 第 14 回未来投資会議 議事録

---

### (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)

総理ですが、今、国会に出席中でありまして、遅れて参加される予定ですが、ただいまから「未来投資会議」を開催いたします。

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ります、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と思っております。

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おります。現状と課題につきまして、説明をいただきたいと思っております。

日本自動車工業会の坂本安全・環境技術委員長からお願いいたします。

(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まして、現在の自動運転技術の実現・普及に向けた取り組みについて御報告させていただきます。

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おります。その技術は大きく分けまして2つございます。

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ます。

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おります、もともと100%自動運転を前提としまして、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おります。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と思っております。

ビデオを見ていただきたいのですが、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ます。目的地を入れますと車が動き出し、この場合、右折しておりますが、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いたします。これは完全に自動で走っております。

これは一般道から高速道路に乗るところですが、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おります。高速道路では合流や、ここにありますがカーブでの曲率、いろんな情報をデータとして得ております。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おります。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、運転しております。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でございます。

こういった技術をはじめ、自動車工業会といたしましては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おります。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おります。

この取り組みに向けまして、政府におかれましては「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おります。自工会といたしましては、政府の検討に積極的に貢献していく所存でございます。

また、特に2020年のオリパラに向けましては「実証実験」を計画しております。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いますより、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おります。

この「実証実験」に向けましては、高精度地図やインフラなど、環境整備に関しまして、関係省庁等の御協力をお願いしたいと思っております。このインフラや地図に関しましては、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おります。

ます。

どうも、御清聴ありがとうございました。

(茂木経済再生担当大臣)

ありがとうございます。

この会議のほうも渋滞ゼロで行きたいと思います。

次に、地域の交通事業者とも連携をした、自動走行の実証、事業化に取り組んでおられます、SBドライブの佐治社長からお願いいたします。

(佐治社長)

SBドライブです。

82%という地域のバス会社が赤字に陥っております。

しかし、乗り合いバスというものは失くすわけにはいきません。生活必需品だからです。青い棒をご覧ください。6万台のバス、17%なのに、69%の人を運んでいるという、本場に必需品。これが乗り合いバスです。

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、さらにいろいろ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の実証を行いました。

この実験の様子をご覧くださいと、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送だとか、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。ここまで来ております。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います。

乗り心地についてもアンケートをとっていきました。

乗る前は当然、不安が多いということなのですけれども、乗った後はそれが全て安心に変わっていく。まだ不安は残りますが、それは課題を潰していくというところです。

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きます。

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。そういった環境です。

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おります。

そこで大事なものは、安全です。走行安全と乗客安全。この2つがあります。

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まして実験を進めております。

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です。

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おります。

それがこちらです。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りませんが、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す。

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おります。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す。

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おります。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おります。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きますけれども、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思っております。

ありがとうございました。

(茂木経済再生担当大臣)

ありがとうございます。

ジャパンモデルを世界にと頑張ってくださいと思います。

それでは、最後になります。クラウド会計ソフトで中小企業のIT化に取り組んでおられるFreeeの佐々木社長からお願いいたします。

(佐々木社長)

freeeの佐々木と申します。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います。

私たちは5年前に設立した会社になりますけれども、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ります。

私たちは、3ページ目でございますが、まさに中小企業の実産性というところをテーマにしておりまして、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ますけれども、経理などのバックオフィス業務というところに着目しますと5倍以上違います。これだけ生産性に関きがある中で、実はそのバックオフィス業務の中の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ます。

これをまさにテーマとして、次の4ページにありますとおり、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す。

今日は例としまして、次の5ページで、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します。

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のですが、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ますので、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す。これまでは紙から転記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というものを削減していますけれども、問題はこれだけでは解けません。次の6ページをご覧くださいか、ここにある納付書というものをご覧くださいなのですが、電子申告をした後には今度、行政から住民税の納付書が届きます。これは私たちの会社に昨年届いた納付書1年分なのですけれども、これだけの量の納付書を確認して、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ますが、まだこれは一方通行にとどまっています、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ます。

そして、7ページにありますとおり、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ございます。

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おりますので、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、今度は、行政の事務としての返事、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ます。

8ページになりますけれども、では、これを実現するために何が必要なのかというところですが、3つございます。

1つ目は、現時点での進捗は芳しくないと認識すること。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でしたけれども、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いますと、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ります。私たち自身のシステム開発もこのように進めていますし、私は以前Googleで働いておりましたけれども、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ます。

最後にこういったことを、メリットが明快な、引越しですとか、年末調整ですとか、こういったところでしっかり実現していただきたいと思っています。

9ページ目につけ加えましたけれども、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、電子的に事務を組み立てて、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考えています。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います。

御清聴ありがとうございました。

(茂木経済再生担当大臣)

大変身近な、国民目線から見たデジタル・ガバメントのあり方について御説明いただいたと思っております。ありがとうございます。

ちなみに、会社のロゴマークはツバメですか。

(佐々木社長)

はい。

(茂木経済再生担当大臣)

南場さん、ツバメだそうです。

わかる人にはわかります。

それでは、続いて、民間議員の皆さんから御発言をいただきたいと思っています。

なお、本日御欠席の榊原議員からは資料提出をいただいております。

まずは順番で、竹中議員からお願いいたします。

(竹中議員)

ありがとうございます。

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ました。後から詳細な議論はあるのですが、取りまとめ役として全体的なお話をさせていただきます。

まず立ち位置ですが、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います。ことしのダボス会議、中西会長と一緒に出ましたけれども、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わけでありまして。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ましたし、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ります。

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りまして。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おりますので、後でフォローアップしていただきますが、私としては3つの視点を提起したいと思っております。

第1は、今の佐々木さんのお話とも関連しますけれども、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っております。詳細は後から南場さんがお話しされると思っておりますので省略いたしますけれども、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っております。

私、最近、引っ越しをしまして、大変な目に遭いました。区役所に移動届を出すわけですが、それからが大変で、警察に行き、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ません。NHKについても届け出をしなければいけません。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りまして。

要するにワンストップで、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。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っております。

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ます。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すばらしいことでもありますけれども、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っております。

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っております。これは後で金丸議員が詳細を話されると思っておりますけれども、インドはおもしろいと思っております。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ました。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っております。

目玉政策の第2でありますけれども、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っております。

北海道内7空港のコンセッションに関しては、先日、実施方針が出されまして、2020年度から新しい形態で空港運営がスタートいたします。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っております。引き続き、空港、道路、上下水道など、プロジェクトの発掘・組成が必要ですし、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おりますが、必要になると思っております。

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りました。林野庁には構造

改革の徹底推進会合におきまして、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おります。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ます。是非、ことし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っております。

提言の最後、第3でありますけれども、やはり改革そのものを進める体制・仕組みづくりだと思っております。

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ですが、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ります。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ります。IT室とかPFI室も民間から人に来ていただいているのですけれども、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おりません。

アメリカのいわゆるデジタルサービスは、今は200名ぐらいいるそうですけれども、トップはGoogle出身者であります。PFI室も同様で、かつ幹部の方はやはりお役人で、2年ぐらいで異動しますので、専門家が育たない。こういう議論は10年以上行っているのですが、やはり定員・給与の壁がありますので、相当強い政治のリーダーシップが必要であろうと思っております。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ございます。

以上です。ありがとうございました。

(茂木経済再生担当大臣)

ありがとうございます。

竹中議員にはわざわざ、この会議のために自ら引っ越しまでしていただいて、本当にありがとうございます。「旗艦プロジェクト」の推進を初め、大変重要な御提言をいただいたと思っております。

それでは、続いて金丸議員、お願いいたします。

(金丸議員)

ありがとうございます。

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で資料5を使いまして御説明をさせていただきます。

1ページをおめくりください。これは御案内のとおり、世界的にデジタルトランスフォーメーションが進んでおります。日本が旧態依然としたアナログ行政を続けていけば、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となります。大きな危機感を共有すべきと考えます。

2ページをご覧ください。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、まだら模様でございます。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います。複数の手続をばらばらの窓口で行わせられます。同じような情報の入力や添付書類の提出も求められます。およそデジタル、ペーパーレスにはほど遠いのが実態です。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でしょうか。

スライド3を見ていただけますでしょうか。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す。

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ございます。

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おります。

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うございます。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ます。

4ページをご覧ください。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ます。

5ページをご覧ください。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ません。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いたします。2018年度中に実行計画をまとめていただきたい。

6ページをご覧ください。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、非常に弱い体制でございます。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ません。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ます。

7ページをご覧ください。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ます。

8ページでございます。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す。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いたします。

9ページをご覧ください。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す。

10ページでございます。以上申し上げたことをまとめたものでございます。

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ります。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ものでございます。

ありがとうございました。

(茂木経済再生担当大臣)

ありがとうございます。



日本の政府の電子化はかなりボトルネックがたくさんある。「旗艦プロジェクト」の推進であったり、推進体制の強化と、いろんな方から御意見をいただいております、しっかり検討したいと思います。

それでは、中西議員、お願いいたします。

(中西議員)

ありがとうございます。

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のです。

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、現時点で言いますと、国際水準から言っても相当リードしていると思うのですが、私は中国を訪問することが多いのですが、最近改めて、中国は車の産業に関して言いますと、相当強烈な戦略を打ち出していると思います。

1つはEV化でございますけれども、これが一番派手に扱われていますが、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桁多いわけでございますので、非常に大きな台数規模になっています。今、車に関して言いましたら、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ですから、こういうところで自動化の技術がどんどん先行して、ある意味での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りますと、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お願いしているわけではなくて、少しそういう意味で付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おります。

これは車に限らないのですけれども、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いますと、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ますので、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と。

私のおります日立には、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企業から来ておまして、中国側も自国主義では無くオープンな動きになっております。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ございます。

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のですけれども、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はないかということ、今、真摯に考えておりますので、御報告と同時に御提言させていただきたい。そういうふうに思います。

ありがとうございました。

(茂木経済再生担当大臣)

ありがとうございます。

それだけ自動走行、国際競争は熾烈でもありますし、これからがまさに本番だと。こんなふうに考えているところであります。

先ほどの金丸議員の御提言をいただきました法人設立。これに関するボトルネックの話

につきましては、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。こんなふうに思っております。

それでは、南場議員、お願いいたします。

(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っております。

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ります。

また、自動走行についてですけれども、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ます。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おります。

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ます。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です。

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おります。弊社のメンバーも協議に参加させていただいておりますが、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おります。非常によい内容のものができたと思っておりますので、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っております。

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っておりますが、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おります。

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おります。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っております。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おります。

以上でございます。

(茂木経済再生担当大臣)

ありがとうございます。

整備大綱については、この後、恐らく松山大臣のほうから御発言いただけるのではないかなと思っております。

それでは、最後になって恐縮ではありますが、先ほどの自動運転バスでも大きくうなずいておられた五神議員、お願いいたします。

(五神議員)

ありがとうございます。

次回、WEFのシュワブ会長が参加されると伺っております。残念ながら私は入学式と重

なり参加できませんので、次回につながる話をしたいと思います。資料6をご参照ください。

前回、金丸議員から「チャンスor危機」という話がありました。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ます。

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ます。

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りました。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です。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ありません。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す。

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ります。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ます。

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ます。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す。

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ますが、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ます。先ほども中西議員から中国のIT企業の話がありましたが、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です。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ります。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です。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す。

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ます。次回、総理には是非シュワブ会長に対して、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です。

以上です。

(茂木経済再生担当大臣)

ありがとうございました。また総理のほうにはお伝えをしたいと思います。

それでは、引き続き、出席閣僚から御発言をいただきたいと思いますが、今日は7名の閣僚から発言の登録がございます。時間の関係がありますので、恐縮ですが、できるだけ簡潔にお願いできればと思っております。

まず、松山大臣からお願いいたします。

(松山内閣府特命担当大臣(科学技術政策))

ありがとうございます。

本日議題となりましたデジタル・ガバメントと自動運転につきましては、IT戦略本部を中心に、実現に向けた検討を進めており、現状を御説明いたします。

資料7を1枚おめくりください。デジタル・ガバメントにつきましては、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まして、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ございます。

2ページをご覧ください。自動運転につきましては、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ます。

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ました。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ます。

3ページをご覧ください。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まして、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ます。

なお、先ほど要望がございました実証実験環境の整備についても、このSIPを活用しまして、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ます。

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まいります。

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す。関係大臣の御協力をお願いいたします。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ございます。

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おります。関係大臣の御協力をよろしくお願いいたします。

以上でございます。

(茂木経済再生担当大臣)

ありがとうございます。

総理が御到着されましたが、引き続き閣僚から発言を求めたいと思います。

小此木大臣、お願いいたします。

(小此木国家公安委員会委員長)

小此木でございます。

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おります。

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、積極的に参加しております。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ります。

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、警察を指導してまいります。

以上です。

(茂木経済再生担当大臣)

ありがとうございます。

続きまして、石井国交大臣、お願いいたします。

(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いたしまして、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まして、自動運転の実現に向けた取り組みを進めております。

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きましては、2020年までの社会実装に向けまして、今年度は全国13カ所で実験を実施しましたが、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ります。

また、レベル3以上の高度な自動運転に係る制度につきましては、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まして、具体的な方策の検討を進めてまいります。特に車両の安全基準につきましては、引き続き、国際基準を検討いたします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まいります。

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をしまして、自動運転の早期実現に向けた取り組みを加速してまいります。

以上です。

(茂木経済再生担当大臣)

ありがとうございます。

ルール整備はもちろんなのですが、事業化に向けた実証ということで、是非国交省のほうにもよろしくお願い申し上げます。

続いて、世耕経産大臣、お願いいたします。

(世耕経済産業大臣)

資料8の1ページ目をご覧ください。自動車産業を取り巻く環境でありますけれども、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となります。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いたします。

今日、この後、午後6時に発表いたしますが、自動車新時代戦略会議を私のもとに新たに設置いたします。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っております。

次に、デジタル・ガバメントについてであります。政府全体のシステムの改善を待っていると時間がかかりますので、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3万件ほど受けております。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をいたします。

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聞くようにということをおっしゃっております。佐々木さんのところにも意見を聞きに行きたいと思っておりますので、

よろしく申し上げます。

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えます。

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ます。

経産省の人材だけではなかなか対応できません。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ですがけれども、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えます。

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いうところでありまう。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えます。

以上です。

(茂木経済再生担当大臣)

では、それを受けて、野田大臣、お願いいたします。

(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きます。

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ます。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ます。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、要請しています。

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ます。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ます。

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きます。

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と推進してまいります。

(茂木経済再生担当大臣)

ありがとうございます。

それでは、梶山大臣、お願いいたします。

(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、邁進中でありまう。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まいります。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まいります。

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、積極的に協力してまいります。

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まいります。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まいりたいと考えております。

以上です。

(茂木経済再生担当大臣)

ありがとうございました。

先ほどもコンセッションの話も出ましたが、最後に齋藤農水大臣、お願いいたします。

(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いますので、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すし、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おります。

竹中先生から御指摘のありました林業につきましては、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おります。そのポイントは、意欲と能力のある林業経営者に集積・集約化を図っていくということにありますので、この段階が終わりまし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・大口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おります。

(茂木経済再生担当大臣)

ありがとうございます。

今日は自動走行と行政のデジタル化をテーマにいたしまして、実際に自動走行の実証やITにより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いて、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きました。

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と。こんなふう思うところがあります。

今日は時間の関係もごございますので、議論のほうはここまでとさせていただきます、総理がお越しになりましたので、締めくくりの発言をいただきたいと思いますが、その前にプレスが入室いたします。

(報道関係者入室)

(茂木経済再生担当大臣)

それでは、総理、よろしくお願いいたします。

(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ます。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します。

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きました。自動運転は生産性革命の大きな武器であります。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ください。

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ります。

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、検討を加速してください。

これだけテクノロジーが進歩した現代においても、引越しの際には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越しをしたものでありますから、大変具体的ではありませんが、同じ情報を書かされ手続する必要があります。

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ます。

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ります。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します。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ください。

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ください。

(茂木経済再生担当大臣)

ありがとうございます。

それでは、プレスの方は御退室をお願いいたします。

(報道関係者退室)

(茂木経済再生担当大臣)

今日は活発な議論をありがとうございました。

(以 上)