

デジタル行財政改革会議（第6回） 議事録等

（開催要領）

1. 開催日時：令和6年6月6日（木）17:00～17:45
2. 場所：総理大臣官邸4階大会議室
3. 出席構成員：

議長	岸田 文雄	内閣総理大臣
副議長	河野 太郎	デジタル行財政改革担当大臣
	林 芳正	内閣官房長官
構成員	船橋 利実	総務大臣政務官
	瀬戸 隆一	財務大臣政務官
	上月 良祐	経済産業副大臣
	井林 辰憲	内閣府副大臣
	佐藤 孝弘	山形県山形市長
	瀧 俊雄	株式会社マネーフォワード グループ執行役員 CoPA サステナビリティ担当
	中室 牧子	慶應義塾大学総合政策学部教授
関係大臣等	中野 英幸	法務大臣政務官
	斉藤 鉄夫	国土交通大臣
	松村 祥史	国家公安委員会委員長
	富田 哲郎	規制改革推進会議議長

（議事次第）

1. 開会
2. 議事
 - （1） デジタル行財政改革交通分野の取組と主な成果等について
 - （2） マイナンバーカードの普及・利用について
 - （3） 意見交換
3. 閉会

（資料）

- 資料1 デジタル行財政改革交通分野の取組と主な成果等について
資料2 国土交通大臣提出資料
資料3 国家公安委員会委員長提出資料
資料4 経済産業大臣提出資料
資料5 マイナンバーカードの普及・利用について

資料6 宍戸構成員提出資料

資料7 瀧構成員提出資料

資料8 南構成員提出資料

参考資料 AI 時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ報告書

(概要)

○河野デジタル行財政改革担当大臣 それでは、ただいまから、第6回となります「デジタル行財政改革会議」を開催いたします。お忙しい中、今日も御参加をいただきまして誠にありがとうございます。

本日は上野山構成員、宍戸構成員、南構成員が御欠席、また、規制改革推進会議より富田議長に御参加をいただいております。

資料は席上のタブレットに格納しております。

では、議事に入りたいと思います。

まず、資料1「デジタル行財政改革交通分野の取組と主な成果等について」、御説明を申し上げたいと思います。

まず、1ページを御覧ください。大都市、中小都市、あるいは観光地、日本全国で住民・観光客が必要なときに移動を円滑にできる移動の自由が確保される社会を目指して、国土交通省と昨年秋からタクシー、バスなどのドライバーの確保、地域公共交通機関の迅速化、交通空白地の定義の柔軟化などの自家用有償旅客運送の制度改善、そして自家用車活用事業の創設に取り組んできたところでございます。雨だったり、電車のトラブルがあったり、あるいは大きなイベントがあったときの柔軟な対応、需要と供給に応じた柔軟な運賃・料金の在り方としての新たなダイナミックプライシングなど、自家用車活用事業のバージョンアップの検討も国土交通大臣の下で行っていただくことになっております。

今後は、先月31日の規制改革推進会議における総理の御指示に基づいて、今年度から開始されました自家用車活用事業の効果を適切に把握し、不断かつ大胆なバージョンアップを実施するとともにモニタリングを行い、その一環としてできるだけ早期にその時点での検証結果の評価を実施してまいります。

モニタリングにつきましては2ページの参考のところを御覧いただければと思いますが、今年4月の自家用車活用事業の創設後、6回にわたりモニタリングを行っているところでございますが、実効性あるモニタリングの実施に向けて大都市以外のデータの充実も図り、少なくとも年内は内閣府及び国土交通省においてモニタリング・検証を継続し、日本全国の移動の制約の解消状況を精査いたします。

また、並行して、地域交通の担い手不足、移動の足不足への対策として、現状十分でないと考えられる場合に備えて、デジタル原則にのっとり、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、内閣府及び国土交通省が行った論点整理を踏まえて、

法制度を含めて事業の在り方の議論を国土交通省と共に進めてまいります。

5 ページ目、モビリティ・ロードマップを御覧ください。人口減少に伴う需要密度の低下、あるいは人手不足によって我が国の様々な地域の交通サービスの維持が困難になりつつあります。一方、海外では無人の自動運転サービスが一部で商用化されるなど、この自動運転の技術が飛躍的に向上してきているところでございます。我が国における移動の制約の問題を解決するには、デジタル技術の活用と自動運転の社会実装を着実に進めていく必要があると思います。

6 ページを御覧いただければと思います。供給サイドの取組だけでなく、移動需要の可視化、ソーシャルインパクトの明確化といった需要サイドの取組を同時に、また、一体的に進めることが必要だと思えます。短期・中期・長期の時間軸で施策を取りまとめましたので、関係府省庁で連携し、着実に実施してまいりたいと思います。

7 ページ目をお願いいたします。このロードマップ案の検討の一環として実施したサブワーキンググループの検討結果の概要でございます。約9割がドライバーのミスに起因する自動車死亡事故の削減、あるいは地域交通のドライバー不足への対策のために、関東交通犯罪遺族の会の御意見も踏まえつつ、安全な自動運転車が走る社会を一刻も早く実現すべく、2点取り組みます。

1 点目、保安基準の具体化・定量化により、自動運転車による交通ルールの遵守方法を明確化します。その上で被害者の十全の救済を確保しながら、これらの保安基準等に適合していれば、事故の責任判断の際に適切に考慮されるように制度を設計し、また、運用して、法的責任判断の予測性を向上していきたいと思えます。

2 点目、運輸安全委員会のような法的権限を持った独立性のある事故調査機関を設置等により事故原因究明の仕組みを強化し、事故の再発防止を目指していきたいと思っております。

交通分野につきまして、今日、御説明をした内容を含め、今月中に予定している取りまとめまでさらに成果を引き出すために、引き続き皆様に御協力いただきながら進めてまいりたいと思っております。

私からの説明は以上でございます。

次に、規制改革推進会議の富田議長、御発言をお願いいたします。

○富田規制改革推進会議議長 ありがとうございます。富田でございます。

本日の議題であります交通分野につきまして、規制改革推進会議では、大都市、中小都市及び観光地、さらには過疎地域を含めて全国全ての地域で移動の自由が確保される社会を目指し、この半年余り集中的な議論を行い、先月末、答申を行いました。

答申のとおり、まずは自家用車活用事業等のモニタリング・検証をしっかり行い、その上で必要があれば次のステップに円滑に進むことができるよう、モニタリング・検証と並行して具体的な法制度の議論を速やかに開始する必要があります。モニタリング・検証については既に4月以降取り組んでおり、国土交通省からはアプリ事業者等の任意の協力を

得てマッチング率などのデータを提出いただいております。今後、さらにその実効性を確保する観点から、幾つか御議論をお願いしたいと考えております。

具体的には、モニタリングの対象地域が12都市に限定されており、その他大多数の地域においてはモニタリング方法が具体化されていません。また12都市でも普及途上の配車アプリによるマッチング率のみが示され、電話による配車、いわゆる流しといった点がまだ考慮できていないように思います。国土交通省におかれましては、引き続きの御協力、御努力をお願いする次第でございます。

規制改革推進会議といたしましては、引き続き自家用車活用事業等のモニタリング・検証・バージョンアップに注力するとともに、タクシー事業者以外が行うライドシェア事業につきまして、法制度についての論点整理に記載されている車やドライバーの安全の確保、責任体制の確保、適切な就業条件などの論点もしっかり議論してまいります。その上で新たな制度づくりにつきまして、法制度を含めて事業の在り方の議論を早期に進めていくなど、今後も取組を進めてまいります。

以上でございます。

○河野デジタル行財政改革担当大臣 ありがとうございます。

では、国土交通大臣、御発言をお願いいたします。

○斉藤国土交通大臣 私からは国土交通省の取組について御説明いたします。

資料2「国土交通大臣提出資料」というのがございます。これを御覧いただければと思います。

1 ページです。デジタルやデータをフル活用して担い手や移動の足の不足といった社会課題を解決し、交通・物流を革新する交通・物流DXの実現に向けて取り組んでいます。

まず、自動運転の取組について御説明します。3 ページを御覧ください。自動運転に係る全都道府県での初期投資支援については、今年度、全都道府県で計99件の事業を採択することとしました。一般道の自動運転につきましては、2025年度には全都道府県での通年運行の計画策定、または実施を目指しております。この事業を通じて全国での自動運転の社会実装・事業化を推進します。

次に、4 ページをお願いします。無人自動運転サービスの実装地域を拡大するためには、先行事例の他地域への展開、審査手続の迅速化によるサービス提供者の拡大、車両の導入コスト低減などを図ることが必要です。このため、地域限定型の無人自動運転移動サービスの全国展開の促進に向けて2 か月での審査手続完了を目指します。加えて、先行実装地域で使用した認可済みの自動運転車両について、審査内容をDX化することでその後の他地域での審査を迅速化したり、別の地域でも活用可能としたりするなど、事業採算性の向上に資する取組を支援いたします。

5 ページです。2026年と見込まれる自動運転タクシーの実装に向けて、ビジネスモデルに対応した規制緩和等に取り組みます。あわせて、認証基準等の具体化による安全性の確保、運輸安全委員会における自動運転車に係る事故調査体制の確保を通じた再発防止、被

害が生じた場合における補償という観点から、自動運転タクシー実装のための制度を構築します。これらの検討を短期集中的に行うため、交通政策審議会自動車部会の下に新たに「自動運転ワーキンググループ」を設置し、結論を得たものから順次制度化を推進します。

次に、地域における「担い手」「移動の足」不足への対応について御説明します。7ページを御覧ください。現在、全国の約1,100の自治体において、日本版ライドシェアや公共ライドシェアの実施検討が進んでいます。

8ページでございます。タクシー運転手の増加や4月に開始した日本版ライドシェアの効果もあり、東京23区において、雨の影響を受けて一部でマッチング率が低い時間帯もありましたが、日本版ライドシェアが稼働している時間帯の全体の平均でマッチング率が90%以上となり、改善が見られました。

次に、9ページでございます。日本版ライドシェアや公共ライドシェアについて、例えば天候、すなわち雨天の時間帯への対応、それから大規模イベントへの対応など、直ちにバージョンアップを図ってまいります。

次に、10ページです。5月30日に総理と河野大臣と私で合意したとおり、日本版ライドシェアや公共ライドシェアについてモニタリングと検証を進めていき、その間、法制度を含めて事業の在り方の議論を進めます。現時点では法制度の議論やモニタリングの実施に期限は設けないこととしています。

11ページを飛ばしていただいて、12ページです。私が議長となり、12の関係府省庁で構成する地域の公共交通・デザイン実現会議において、連携・協働により持続可能な地域交通の再構築を実現する方策を先月17日に取りまとめました。この一環として政府共通指針の策定・周知などを行うこととしています。これらに基づき、全国各地で地域の多様な関係者の参画の下で適切な計画を定め、鉄道、バス、タクシー、日本版ライドシェア、公共ライドシェアなど、地域に合った形で「担い手」「移動の足」の不足解消を図ってまいります。

次に、自動物流道路の取組について御説明します。

14ページです。自動物流道路については、先般の総理の御指示も踏まえ、検討を進めております。なお、次のページに詳細をお示ししていますが、スイスでは新技術を活用し、地下に主要都市間を結ぶ貨物専用空間を構築する計画が進められております。検討会では先月に中間取りまとめの構成案について公表したところであり、夏頃までに想定ルートを選定を含めた基本枠組みを取りまとめられるよう、引き続き検討を進めてまいります。

次に、ETC専用化を踏まえた料金体系の見直しについて御説明します。

17ページです。昨年7月より開始した東京湾アクアラインの休日上り線における時間変動料金の社会実験について、交通分散による渋滞緩和や千葉県来訪者の滞在時間増加など、一定の効果を確認したところです。引き続き関係機関と連携した取組により行動変容を促してまいります。

18ページです。国土交通省と高速道路会社では、料金収受に関する業務の効率化や渋滞

の解消などを図ることを目的として、ETC専用化によるキャッシュレス化を計画的に推進しているところです。ETC専用化を踏まえ、渋滞緩和や地方振興の観点からデジタル技術を活用した高速道路料金体系の見直しについて具体的な検討を進めてまいります。

私からは以上です。

○河野デジタル行財政改革担当大臣　ありがとうございます。

では、国家公安委員長からお願いいたします。

○松村国家公安委員会委員長　私からは警察の取組について御説明をいたします。

資料3を御覧ください。配車アプリ等の利用を伴う白タク行為が見られる状況に鑑みまして、都道府県警察においてその実態解明を進めるとともに取締りを強化しており、引き続き関係機関と連携して取組を強化してまいります。

次に、自動運転車の社会的ルールの在り方については、自動運転車を含む全ての交通参加者の交通の安全と円滑を確保することが重要であります。交通ルールの解釈や運用上の課題について関係者の御意見を伺いつつ、自動運転車の社会実装に向け検討してまいります。

また、自動運転車事故に係る独立調査機関については事故調査と警察の捜査との連携が不可欠であり、国土交通省と共にその在り方を検討してまいります。

最後に、自動運転の審査手続の透明性・公平性確保については、令和4年の道路交通法改正により創設されました特定自動運行の許可制度に関して審査の着眼点等を明確化するとともに、警察庁が主導し審査手続を迅速に進めるよう指導してまいります。

私からは以上です。

○河野デジタル行財政改革担当大臣　ありがとうございました。

それでは、法務大臣政務官、お願いします。

○中野法務大臣政務官　自動運転車の普及を加速させていく上で、自動運転車により事故が発生した場合の法的責任の在り方を整理しておくことは重要な課題であると認識いたしております。特に刑事責任に関しては個別の事案ごとの判断が不可欠であり、また、被害者等の心情に対する十分な配慮も必要となりますが、AI時代における自動運転の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループにおいてはそうした観点にも十分配慮しつつ、多角的な観点から議論が行われ、取りまとめがなされたものと認識いたしております。

法務省としましては、その取りまとめの内容を踏まえつつ、保安基準等の具体化や事故調査機関と捜査機関との連携の在り方等の検討について引き続き必要な協力をしてまいります。

以上です。

○河野デジタル行財政改革担当大臣　それでは、経済産業副大臣、よろしく申し上げます。

○上月経済産業副大臣　資料4を御覧ください。経済産業省では、ドローンや自動運転の社会実装を加速させるため、「デジタルライフライン全国総合整備計画」を検討してまいりました。前回会議での発表以降、パブリックコメントを経て取りまとめを行いました。

交通分野の観点から3点申し述べます。

第1に、本計画では「奥能登版デジタルライフライン」を、今年度から社会実装を開始する先行的な取組の一つに位置づけ、関係省庁と連携しつつ、モビリティ・ハブの整備やドローン航路の整備等を進めてまいります。

第2に、本計画のパブリックコメントで同じく大災害を経験した福島県から災害時のドローン活用に関する知見を石川県の復興に役立てたいとの提案がありました。これを踏まえて両県が連携して災害時のドローン運用についてのガイドラインの改訂を進めることにもなりました。

第3に、ルール整備の観点では「AI時代の自動運転車の社会的ルールの在り方」についての報告書をデジタル庁、国土交通省と共にまとめました。本報告書に基づき、安全性向上のため、車やインフラ等からのデータを収集・分析・提供する仕組みを検討し、一刻も早い安全な自動運転車の社会実装に貢献します。

今年度より早速本計画の実現に着手し、共通の仕様・規格に基づくデジタルライフラインの全国整備を進めることで自動運転等の事業化の加速とデジタル行財政改革会議の掲げる理念の実現に貢献してまいります。関係省庁におかれましても、引き続き御協力をお願い申し上げます。

以上です。

○河野デジタル行財政改革担当大臣　ありがとうございます。

それでは、デジタル大臣としてマイナンバーカードについて御説明をいたします。

資料5です。マイナンバーカード交付申請は1億人を超え、住民票などの証明書のコンビニ交付は3,000万枚を昨年超えました。金融機関の口座開設などの民間サービスでの導入も500社を超えてきたところでございます。

1ページめくっていただきまして、こうしたマイナンバーカードのスマホ搭載についてはAndroidでは実現をしておりますが、ようやくApple社と交渉がまとまりまして、iPhoneでの機能の搭載を来年の春にということになりました。様々な手続がカードを持ち歩くことなくスマホの生体認証でできるようになります。また、スマホ搭載の仕組みを活用して、これはまずiPhoneのほうからですが、運転免許証をはじめとする各種の資格証明書を直接スマホに搭載する。これが国会で法律を通していただきましたのでできるようになります。スマホ一つで物事が進むようにやって、国民の利便性をさらに高めていきたいと思っております。

私からの説明は以上でございます。

続いて、有識者の皆様から続けて御発言をいただきたいと思います。今日、議題となっております交通分野、あるいはマイナンバーカードに加えて、今月中に予定されておりますデジタル行財政改革の取りまとめに向けた御発言もいただければと思います。

それでは、まず佐藤構成員から御発言をお願いいたします。

○佐藤構成員　山形市長の佐藤でございます。私からは地域公共交通について申し上げます。

す。

地方におきましては、もともと自家用車中心で公共交通が弱いということに加えて人口減少による需要減や担い手不足によってその存続が危ぶまれているということです。そもそも地域で活用可能な輸送資源というのは鉄道、路線バス、路面電車、タクシー、コミュニティバス、民間施設が運行するバスなど、多種多様なものがございます。

一方、個々の自治体を見ますと、鉄道がない自治体もあればタクシーがない自治体もあるなど、状況が全く異なります。各自治体は自分たちにあるものの中からベストミックスして何とか市民の生活の足を確保しようと努力している状況です。ライドシェアや自動運転についてはその選択肢が増えるという話でありまして、全国的に有効に活用するべく早期に検討・導入を進めるべきと思っておりますが、自治体目線でのポイントについて申し上げたいと思います。

ライドシェアについて言えば、そもそもバス、タクシーがない地域では導入ニーズが高いと思いますし、季節や時間帯で需要が極端に大きく偏在する繁華街や観光地のような時間限定のニーズもあります。また、自治体によっては既存のタクシーがコミュニティ交通の主要な担い手になっているところもありますが、供給過剰によってさらに台数が減っては困るということで、タクシーに優先配車して補完的にライドシェアを活用したいという自治体もあろうかと思えます。こうした選択肢が存在した上で自治体の側でそれを主体的に選べるような環境がなければ、現在、各自治体で策定している地域公共交通計画がうまく進まない可能性が出てまいります。運行主体の在り方や安全性の担保、価格の在り方、タクシー規制とのイコールフットイング等の検討においても、地域の公共交通の全体像を見据えた中でどうすれば各自治体のベストミックスの多様なニーズに対応できるかという発想でライドシェアの制度構築を進めていただきたいと思います。

また、自動運転の社会実装に当たっては、ルール整備や法的な課題がクリアできてもいざ導入する際のコストという課題があります。車両購入や信号設備の設置、道路整備など、自動運転導入に伴うコストが大きいままでは導入が全然進まないという状況にもなりかねません。政府として何らかの形で規模の経済を働かせるなど、導入コストを下げる方策を取り、推進していただきたいと思います。

自動運転に限らず、公共交通についてはデジタルの導入と既存インフラの有効活用、それに伴うソフト・ハードへの投資がかなり必要になりますので、政府として公共交通支援の大幅な拡充と安定的な財源確保に取り組んでいただければと思っております。

以上でございます。

○河野デジタル行財政改革担当大臣　ありがとうございます。

それでは、瀧構成員、お願いいたします。

○瀧構成員　ありがとうございます。

まずはApple社とマイナンバーカードのスマホ搭載の件につきまして、これは本当にいろいろな制度的な悲願だったと思います。私も会議の構成員をやっている立場として長ら

くいろいろな調整を応援しておりましたが、本当にうれしく思っております。

私からは5点申し上げます。

1つ目はやや一般論でありますけれども、本日もライドシェア政策に関するKPIの在り方等々がございました。この例に照らして言いますと、私たちが最終的に正しいKPIを何と捉えていくかが政策でも経営でも一番大事だと思っているのですけれども、これは例えばタクシー会社とライドシェア会社から見たKPIではなくて、生きる人たちから見たKPIをどう捉えるかということだと思っています。移動というのは全ての社会的な活動の基礎をなすものでございますので、マッチングも国民から見た意味あるマッチングというのを見ていく必要があると思いますのと、検討の期限が取り沙汰されておりますけれども、この期限が延びている間は社会生活が不便な方々がいるというので、その積分といいますか、面積で考えることが大事だと思っています。

2点目は、データの在り方に関してでございます。世の中の社会インフラというのはそれにアクセスできることというのが注目されるわけですけれども、大体私たちは物理的にそれが使えるかに非常に注目はするのですが、デジタル的にそれに接続できているかという点についてはまだまだ社会の理解が及んでいないところもあると思っています。例えば移動もそうですし、医療もそうですし、様々なそもそも自らのデータにアクセスができているかという状況はちゃんとデータも整備されないといけないですし、ちゃんとそれが使えるようになっているかも重要でございます。

また、私たちが準公共的と呼んでいる分野がございます。準公共的な領域のサービスというのは例えば民間企業もたくさん御提供されるものではあるのですけれども、当然社会のインフラになってくると、そういう会社群では株式会社の必然としてデータを囲い込みたくなる、取引を自分たちだけでやりたくなるという点もあるわけですし、そういうところに対して公共的なデータ活用というのは後から課せられる義務のような体裁を帯びてくるわけでございます。この手の調整は大変なものだといつも思っておるのですけれども、丁寧にこれを進めていかないと、逆に行き過ぎた民間の囲い込みというものも危惧されるところでございますので、生きている人たちから見た利便性というものを見た取組が必要かなと思っています。

3点目は良い事例なので御紹介したかったのですけれども、現在、民間で就労証明書のデジタル化というのが進んでおります。規制改革でも保育世帯のペインを解決する上で非常に重視しているものでございますが、これは当初の案から最近、いわゆるピボットをいたしました。もともとこれでいこうと言っていたプランが企業の現場で結構負担が大きいというので一度仕切り直しをすることが実際にできまして、官民のステークホルダーを集めた会議でリスタートしたというのがございます。PDCAのすごく良い例だと思っています。

4点目はシンプルに国・地方のデジタル基盤の話でございますけれども、今、非常に本質的な骨格を手に入れて、流れも手に入れた状態だと思っています。今後のこの会議の

中でしっかりやり切っていくこと、ゴールをちゃんと取っていくことというのを進捗を見ていきたいと思っております。

あとは今後の会議の一つの御提案ではあるのですが、私は常々少子化対策というのは超長期的な財政のサステナビリティに最も響くものだと思っております。これは所得や機会の格差という面も含めて結構中立的検証をたくさんしながら今後の政策のアイデアを出していくことが大事だと思っておりますので、その旨もぜひ提言したいというところでございます。

以上でございます。

○河野デジタル行財政改革担当大臣 ありがとうございます。

それでは、中室構成員、お願いします。

○中室構成員 ありがとうございます。私からは4点申し上げたいと思います。

第1点目でございますが、教育データの利活用のさらなる推進に向けた教育IDの整備についてでございます。IDによって可能になることは多くあります。第一に情報の持ち運びが容易になるということでございます。転校、入試、進学などにおいては異なる学校、異なる自治体の間で児童・生徒の情報の受渡しというものが行われます。こうした情報の受渡しを現状は紙や手作業で行っているということがありますので、これでは教員の負担を削減することができません。

加えて、校務支援システム、学力テスト、学力アプリなどといった情報を必要に応じて連携することで、教員が児童・生徒の取組状況をより理解し、サポートすることが出来ます。加えて、どのようなアプリを用いたり、どのような指導をすれば彼らの学力が上がるのかといった分析も教育委員会等が行うことが可能になると思われます。

2つ目に、リフィル処方箋のさらなる普及・拡大についてです。前回、総理から御指示もいただきました。しかしながら、その後調べてみますと、2021年末に行った医師を対象とした調査では言葉自体を知らないと答えた医師が何と43%に上るそうでございます。その後、少しは改善されているかと思いますが、実際に私の周辺にも、医師がその内容をよく知らないということを理由としてリフィル処方箋の発行を断られたという人が複数おります。このようなことを考えますと、利用者が処方箋の発行を断られた場合には相談できる窓口をつくったり、医療保険者側にも普及の一端を担ってもらうことが重要ではないかと考えております。厚生労働省におかれましては、医療機関だけでなく利用者の目線に立った対策を改めてお願いいたします。

第3点目に、ライドシェアでございます。先日、議長の下で取りまとめが行われました規制改革推進会議では、タクシー事業者以外の参入を認める法制度の議論について年内の結論を求めるといった意見が相次ぎました。期限を設けない検討というのは国民から見たときには無期限の先送りと捉えられ、政府が全国に生じている移動難民の問題を解決する意欲がないとの印象を与えかねません。現在の自家用車活用事業及び自家用有償旅客運送は、運転手や乗客のレーティング機能やダイナミックプライシングなどの基本的な技術も利用

されておらず、自家用有償旅客運送に至っては電話で配車依頼をする場合が多いなど、果たして真にライドシェアと呼べるものかどうか疑問が残るものです。10年間で約15万人が減ったタクシードライバーに対して道路運送法78条3号で確保できているのは僅か数千人の副業ドライバーであり、運行回数は全タクシー稼働の僅か0.08%でしかありません。両事業は当初から暫定的な制度として議論してきたものであり、これで終わりではありません。デジタル技術を徹底的に活用して乗客にとってもドライバーにとっても魅力あるライドシェア事業を実現するためには、新法の制定が必要です。来年通常国会にも法案を提出すべきと考えております。

最後に、日本版ペイアズユーゴー方式の提案をいたします。規制改革推進会議のあるワーキング・グループで、実は令和3年度の答申において措置すべきとされた行政手続のデジタル化について、予算措置がされなかったことを理由にその取組が行われていなかったということが判明いたしました。アメリカではペイアズユーゴー原則というものがありますが、そうした考え方を少し改良して、デジタル化等によって具体的な歳出削減計画が示されたり、あるいは実際に削減が行われた場合にその後の新規事業の予算措置で有利になるという仕組みにしておくことで各省庁が自らの政策の選別を行い、財政の質改善につながる仕組みを構築してはどうかと思います。この会議でも議論が行われました基金の点検の見直しでございますけれども、行政改革推進会議でお進めいただいているものと承知しておりますが、既に200もの基金に16兆円の残高がある状況でもありますので、緊急性が低いものは返納していただき、一方、半導体など緊急性が高いものは優先するなどのめり張りをつけることも重要かと考えております。

以上でございます。

○河野デジタル行財政改革担当大臣 ありがとうございます。

本日御欠席の宍戸構成員、南構成員からは書面にて御意見を頂戴しておりますので、お二人の御意見については議事録に掲載をさせていただくようにしたいと思います。

※提出のあった「発言要旨」は以下のとおり。

【提出者：宍戸構成員】

国、地方が国民・住民のニーズという出発点から議論を重ねて、ともにコミットする「国・地方デジタル共通基盤の整備・運用に関する基本方針」が取りまとめられつつあることを歓迎したい。以後も、「国・地方デジタル共通基盤推進連絡協議会」を主要な場として、様々なレイヤーで、国と地方が対等な立場で丁寧に対話を重ね、問題意識を共有し、共通化等の取組を進めることが求められる。この種の公的組織の連携の仕組みについては、発足当初の理念が次第に形骸化し、特定のプレーヤーが主導してそれ以外が不満を持つといったことがしばしば起こるため、特に国側の関係者においては、利用者起点でのデジタル共通基盤の整備・運用の成否がこの仕組みにかかっているという意識を日々新たにして、プロセスを進めていただきたい。また、人材確保を含むDXに向けた地方の取組の足を引

っ張ることのないよう、各府省庁の連絡体制そのものが、住民に接する地方の現場を見据えた形で運用されるようにしていただきたい。

本会議の取り上げる重点的な政策課題について進められているE B P Mの取組は、これからデジタル化が進められるべき他の政策課題にも横展開されるべきものであり、そのことを現時点で見据えて知見の蓄積を図るべきである。多くの官僚がE B P Mの実践に関心を寄せている事実は、今後の行政そのものと公務員の姿・働き方の両面で明るい話題であり、外部と協働しながら、データの取得・管理・分析を使って政策立案・実施を改善していくことが新たな公務員の役割であることを、政府全体として発信し、エンカレッジしていただきたい。他方で、ダッシュボードの整備から進んで、各府省庁の外にいる地方公共団体・市民団体・アカデミア・シンクタンク・メディア等のデータの需要を具体的に把握し提供・連携することについても引き続き検討いただきたい。

第5回会合で提出した意見でも述べたとおり、A I 政策をめぐる議論においては、公的分野におけるA I 利用という論点が未だ十分ではない。各行政分野の個別の検討を超えて、行政プロセス一般におけるA I の活用場面、国民の権利救済や透明性の確保等についての一般的・基礎的な論点の整理や方針の提示が求められるのではないかと。

【提出者：南構成員】

まずは、「国・地方デジタル共通基盤の整備・運用に関する基本方針（案）」について。今回の基本方針案では、地方自治体におけるデジタル人材不足が課題として明記され、その課題に対して、デジタル庁が中心となり、地方自治体における共通SaaSやデジタル公共インフラ（DPI）の整備のためのデジタル人材確保に向けた採用支援も実施する方針が示された。

特に、共通化すべき業務・システムの基準を明確にした点や、デジタル庁を中心に、専門人材の採用や、各省と地方公共団体との調整を行う行政人材の配置を推進する点は、強く賛同するとともに、国・地方自治体で議論を重ねながらこのような形でとりまとめられたことに感謝申し上げる。

これまでも重ね重ね述べてきたように、システム等の共同調達と同じく、人材の採用・活用においても、より広い範囲で、知識・手法・好事例を共通化・共有化していくことが重要である。

今回の基本方針に基づき、今後、都道府県単位でのデジタル人材の共有などが広く実現されるよう、デジタル庁や関係する各省庁、そして採用の主体となる地方自治体の皆様には、引き続きご尽力いただきたいと考えている。

そして、今般本会議でも議論されている、ライドシェアをはじめとする交通分野、教育分野などの他分野について。こちらにおいても、公共サービスの利用者である国民に寄り添った改革の実現に向けて、ぜひ期限を切って議論と結論を得ることを期待している。数年前までは外部人材の採用が少なかった公的機関において、デジタル人材を含むプロフェッショナル人材の採用・活用が行われるようになり、公務員とビジネスプロフェッショナルとの協働が進んできたことと同じように、聖域なく、変えるべきところは変えていただきたいと考えている。

○河野デジタル行財政改革担当大臣　ほかに御発言はございますでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、最後に岸田総理から御発言をいただきたいと思います。

(報道関係者入室)

○河野デジタル行財政改革担当大臣　それでは、岸田総理より締めくくりの御発言をいただきます。よろしくお願いします。

○岸田内閣総理大臣　本日は、利用者起点で進めるデジタル行財政改革の中でも最重要課題の一つである交通分野の取組について報告を頂きました。デジタルを活用して全国の移動の足不足の解消への道筋をつけるという観点から、規制改革推進会議における議論を踏まえ、安全を前提に、いわゆるライドシェアを全国で広く利用可能としていきます。このため、全国の移動の足不足の解消に向けて、自家用車活用事業等についてモニタリングを進め、検証を行い、その一環として、できるだけ早期に、その時点での検証結果の評価を行います。

並行して、こうした検証の間、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、内閣府及び国土交通省の論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を進めます。

また、一般道での自動運転については、2024年度に約100か所で計画運行を行い、2025年度に全都道府県での通年運行の計画・実施を目指します。さらに、2027年度に自動運転等の新たな技術を用いたサービスの本格的な事業化開始を目指し、専門事故調査体制の整備など、「モビリティ・ロードマップ2024」に即した取組を進めます。

あわせて、「デジタル全総」に基づき、自動運転優先レーンを含む自動運転サービス支援道、ドローン航路等の社会実装を加速し、共通の仕様・規格の策定等を通じて今後10年で全国展開を図ります。その中で奥能登の復興が人口減少地域における地方創生のモデルとなることを目指し、奥能登版デジタルライフライン整備への支援を進めます。物流危機の抜本的解決に資する自動物流道路については、我が国最大の大動脈である東京―大阪間を念頭に、具体的な想定ルートの選定を含め、基本枠組みを夏頃に取りまとめ、早期に社会実験に向けた準備に着手し、10年後を目途に先行ルートでの実現を目指してまいります。

最後に、先日、Apple社のティム・クックCEO（最高経営責任者）とオンライン会談を行い、来年春にマイナンバーカードの機能をiPhoneに搭載することを確認いたしました。ナ

ショナルカードとの連携は世界初の取組となります。マイナンバーカード機能のスマートフォン搭載により、確定申告、引っ越し手続、金融口座開設などのオンライン手続の簡易化に取り組んでまいります。

こうした内容を骨太方針に盛り込み、河野大臣を始め、関係大臣が連携して、デジタル改革の実現に向けて取り組んでください。

本日は誠にありがとうございました。

○河野デジタル行財政改革担当大臣　ありがとうございました。

（報道関係者退室）

○河野デジタル行財政改革担当大臣　それでは、以上をもちまして、本日のデジタル行財政改革会議を終了いたします。

本日もお忙しい中、御参加をいただき誠にありがとうございました。