

未来投資会議（第14回）後の  
茂木経済再生担当大臣記者会見要旨

- 日 時 : 平成30年3月30日（金）16:35～16:45
- 場 所 : 中央合同庁舎8号館1階S101・103 会見室

1. 冒頭発言

未来投資会議の概要について報告いたします。

Society 5.0 の移動革命、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きの解消など、行政からの生産性革命、この2つのテーマについて、今日は議論を行いました。

冒頭、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3名から発言をいただきました。具体的には、日本自動車工業会の坂本安全環境技術委員長から、高度な自動走行に向けた制度整備大綱の具体化や、東京五輪における実証実験への政府の協力の必要性についての発言がありました。

次に、地域の交通事業者とも連携した自動走行の実証・事業化に取り組んでおられる S B ドライブの佐治社長から、自動走行の実証実験を、技術中心からサービスを見据えたものへとシフトさせていくことの必要性の御意見がありました。

最後に、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、トップダウンで、オンライン化、ワンストップ化の成功事例を作っていくことの必要性、それぞれそういった発言をいただいたところであります。

続いて、民間議員からご発言がありまして、特に、竹中議員、金丸議員からは、2020年までに、引越しであったり、法人設立などの分野でワンストップ、そしてワンズオンリー。同じ書類を二度とか、2か所などに提出する必要が無いというワンズオンリー。これを実現する旗艦プロジェクト、フラグシッププロジェクトを推進すること、本人認証機能のスマートフォンへの搭載などの「本人認証基盤」の活用を拡大すること、政府全体の推進体制を強化すること等が必要との提案がありました。

関係閣僚からの発言、大体民間議員の皆様の発言の方向に沿った、それを受けて政府としても様々な問題を進めていきたいという発言でありましたが、最後に、総理から発言がありました。会議の最後のカメラ入りで聞かれた方もいらっしゃるかと思いますが、

2020年のオリパラを目指して、我が国で自動運転社会を実現するため、実証をビジネス

段階に移行させていく。東京臨海部における実証の場の整備や、制度整備大綱、今日決まったものでありますが、この具体化など、取組を一層加速化させていく。

生産性革命の実現に向け、行政自らも、「隗より始めよ」との観点から、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」の検討加速、オンライン化・ワンストップ化の実現に向けた旗艦プロジェクトの実施を進める。

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」を力強く進めていきたい。

こういったご発言がありました。

私からは以上です。後ほど事務方から詳細についてはお話をさせていただきます。

## 2. 質疑応答

(問) 今日の自動走行もそうですし、デジタル化もそうだと思いますが、技術革新とか第4次産業革命の実装化が加速していきだと思えますが、これをより進めるにはどういった課題があって、そういう取組を進めていくべきか、このあたりどうお考えでしょうか。

(答) 第4次産業革命、自動走行、AI、IoT、様々な分野がある訳ですが、こういったものの社会実装を進める上で、重要なポイントは、2点あると考えております。自動走行を例に申し上げますと、まず第一に、地域において、高齢者の移動手段の確保であったり、物流におけるドライバー不足の解消といった具体的な社会課題に対応する形で、自動走行のメリットが実感できるような取組が進められていくことが必要だと考えておりました、このため、国が官民で行ってきた実証を、よりビジネスに近い形で実施していくことが必要ではないか。それから二点目として、現在の車両の性能基準、交通ルール、こういったものは自動走行を前提としていない。他の分野でもそうだと思うのですが、そういった技術革新を前提としていない法制度である。ですから、こうした、例えば道路交通関連の法制度を、自動走行の時代にきちんと対応できるようなものに変えていくことが必要だと考えておりました、自動走行の世界では、本日とりまとめがなされました「自動運転に係る制度整備大綱」を踏まえ、具体的な制度整備を開始し、国際的な議論を日本としてリードしていきたいと思っております。

(問) 関連ですが、20年を目途に羽田などでの自動走行の実証実験について、信号機の路車間通信を使ったものなどを計画されているということだが、これが五輪の開催時期にも重なるということで国内外向けのアピールになるかと思うが、意気込みをお聞かせいただきたい。

(答) 様々な改革を進める上で、3年というのは比較的、時間が足りなすぎない、しかし伸びすぎないという意味でも、いいタイムスパンだと思っておりますし、日本の場合それに、2020年オリンピック・パラリンピックには海外から4000万人の旅行者が訪日すると予想されている。この機会は非常に重要だと思っております。自動走行は、先ほども申し上げたように、交通事故、渋滞、地域における移動困難、人手不足など、日本だけではなくて、世界的な共通の社会課題を解決するものであります。我が国として、技術だけでなく、社会課題解決の姿を世界に発信していく上で、2020年のオリンピック・パラリンピックは、絶好の重要な機会だと捉えています。今後、2020年に向けて、日本の自動車メーカーやサービス提供事業者が様々な場で実証を展開していく中で、2020年のオリパラに際しても、東京の臨海部等でも様々な実証を検討している事業者がいると聞いており、大いに期待しているところであります。国としても、こういった実証が可能となるよう、必要な制度整備を進めるとともに、信号情報を車に発信し、それによってより安全に自動走行できるような、言ってみればインフラ支援型の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、取組を一層加速化させていきたいと思っております。

(問) 自動運転に関してですが、先日米国ではUberによる自動運転での初めてとなる死亡事故が発生しました。このことが、日本のこれからの実証及びビジネス化に関して、影響などはありますか。

(答) 自動走行含め、車が安全であること、これは大前提であると考えております。これに関連して、アメリカで実際に事故が起こってしまったと。私も実際に画面も拝見しましたが、今アメリカにおきまして、実際になぜ事故が起きてしまったのか、防げなかったのか、またその時の装置の作動状況はどうだったのか、こういう検証・分析が行われているところでありまして、そういったものをしっかりと見極めていきたいと思っております。同時に、先ほど申し上げたように、自動走行はこれから社会的に様々な問題を解決する大きな手段だと思っております。安全を確保しつつ、しっかりスピード感を持って、様々な実証等も進めていきたいと思っております。