

（開催要領）

1. 開催日時：2015年4月2日（火）16:30～18:00
2. 場 所：中央合同庁舎4号館共用第一特別会議室
3. 出席者：  
小泉 進次郎 内閣府大臣政務官

小林 喜光 株式会社三菱ケミカルホールディングス 代表取締役会長  
小室 淑恵 株式会社ワーク・ライフバランス 代表取締役社長  
竹中 平蔵 慶應義塾大学総合政策学部 教授  
岡 素之 住友商事株式会社 相談役

御立 尚資 ポストンコンサルティンググループ 日本代表

（議事次第）

1. 開会
  2. 有識者ヒアリング
  3. 今後の方向性（自由討議）
  4. 閉会
- 

（田中日本経済再生総合事務局次長）

ただいまより、第3回の「産業競争力会議改革2020WG」を開会する。

本日、明日の2日間にわたって「改革2020」のプロジェクト案に関するヒアリングをさせていただきたい。それでは、最初に小泉政務官から御挨拶をお願いしたい。

（小泉大臣政務官）

第3回の「改革2020」WGだが、各府省からは「改革2020」のプロジェクトについて多数の提案をいただいた。プロジェクトは組成の途上にあるが、年央の成長戦略改訂に向けてプロジェクトの完成度を高めていくに当たって、民間議員から、忌憚のない御指摘、御意見をいただくことが大変重要。

「改革2020」のプロジェクトは単なる施策・政策の寄せ集めではいけない。オリンピック・パラリンピック東京大会が開かれる2020年に、「どこで」、「誰が」、「何を」実現し、どう世界に発信していくかを明確にすることが重要。また、プ

プロジェクトの実現を通じて、成長戦略上の政策課題の実現を後押しする力強いものでなければいけない。

本日、明日のヒアリングを通じて、プロジェクトに磨きをかけて「改革2020」が真に成長戦略を牽引するものとなるように、民間議員の皆さんと関係府省の御協力をお願いしたい。

自動走行についても、今、平副大臣と私で近未来技術実証特区の関係で、いろいろ現場を見て、検討を進めている。私もこの前、初めて自動走行車に乗せていただいて、研究者の方々とも意見交換をさせていただいたが、具体的な実証に向けた課題の一つに、「自動走行車が将来、夜走るときに車の赤いテールランプと赤い信号機を区別して認識することができるかどうか」という話を伺った。

その話を伺って思ったのは、日本の中で信号のないところを選べば、すぐにも実証できるだろうということだ。日本の中で我が町、我が村には信号機は1個もありませんとか、そういったところはあるわけで、また離島とかで信号機もない、しかも隔絶していると考えたら、そこで、自動走行車を研究したい人に世界中からも集まってもらい、IoTが進んでいる時代でもあるのだから、その自動走行車同士が通信をする形でどのような制御ができるか、まさに信号のない環境で、できる限り早く自動走行の最高のレベルでの実証環境を整えるという、こういったことも大変おもしろい取り組みではないのかなというアイデアも現場を見て浮かんできた。これが無謀な思いなのかどうなのか分からないが、意欲のあるわくわくするような、そんなプロジェクトが磨かれていくことを期待している。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

小泉政務官は所用のため、会議途中で退席の予定である。

本日も有識者として前回に引き続き、ボストンコンサルティンググループ日本代表の御立尚資様に御参加をいただいている。

それでは、議事を進めさせていただく。

2月に開催した2回目のWGの後で、「改革2020」のプロジェクト案を各府省から御提出いただいた。その中から、アクセラレータ、レバレッジ、レガシーという「改革2020」のキーコンセプトを踏まえ、事務局において各プロジェクトの内容も確認させていただき、資料1のとおり、本日、明日に分けて行うヒアリングの対象を整理させていただいた。

技術等を活用した社会的課題の解決・システムソリューション輸出については、4分野のプロジェクトのヒアリングを本日举行う。

訪日観光客の拡大に向けた環境整備は、クールジャパンと合わせて1つのカテゴリーとして構成し、対日直接投資の拡大とビジネス環境等の改善・向上と

ともに、2つの分野のヒアリングを明日行う。

各プロジェクトについては、今日、明日のヒアリングを通じて、民間議員及び有識者の皆様から御意見を頂戴し、プロジェクトの構成の見直しや個別の取り組みの拡充も含めて、さらなる検討を加えてブラッシュアップをしたいと考えている。

各省庁からの説明を一通りお聞きした上で、まとめて質疑をしたいと思う。まずは次世代交通システム・自動走行技術の活用について、内閣府及び経済産業省から説明をお願いしたい。

（森本内閣府政策統括官（科学技術・イノベーション担当））

お手元の資料2に基づき、次世代交通システムの御説明に先立ち、その内閣府の取り組みの中での位置づけを御説明申し上げます。

資料2の9ページ目以降をご覧ください。我々は、オリンピック・パラリンピック東京大会の場をショーケースとして、日本の強みである最先端の科学技術を世界に発信するために活用したい。その大会の後も、これをモデルとして地方に展開して、それで日本の経済成長を強力に推進する起爆剤としたいと考えている。

10ページ目にあるように、山本前大臣、山口大臣のもとにタスクフォースを設置し、元陸上選手の為末さんなどの外部の有識者からも御意見を伺いつつ、東京都、関係省庁、組織委員会とも連携しながら検討を進めてきた。

全体として「イノベーション・フォー・エブリワン2020」というスローガンを掲げ、そのもとに9つのプロジェクトを進めるということを提言として取りまとめ、それをパンフレットとして作成し、今、広報活動に活用している。

関係省庁の意見を集約して9つのプロジェクト、それぞれプロジェクト1から9まで11ページに並んでいるが、その中には、例えば1番目のスマートホスピタリティというのは、おもてなしのための多言語音声翻訳である。

プロジェクト5が水素エネルギーシステム。

プロジェクト8が新・臨場体験映像システムというように、それぞれの省庁の強みを持ち寄って相互に連携をして相乗効果を発揮できるようなプロジェクトとして仕立てている。

今日御紹介する次世代都市交通システムは、その中のプロジェクト4に相当するものであり、これをこれから紹介させていただく。今後、民間企業の参加も促しながら、大会でどのような場で活用するのか、現場での社会実装のあり方、そういったことの実体化を図っていくようにしていきたいと思っている。

（田沼内閣府政策統括官（科学技術・イノベーション担当）付企画官）

それでは、引き続きプロジェクトについて説明申し上げます。

1 ページ目の取り組みの概要についてご覧いただきたい。このプロジェクトのコンセプトは、全ての人に優しく使いやすい移動手段を提供したいということで取り組んでいるものである。

その背景にある社会情勢等ということで上のほうをご覧いただきたい。移動困難、交通事故のリスクを見ると、我が国では何らかの形で交通手段を使う上で障害を抱えている方というのは4分の1ほどおり、特に臨海部については、まだまだ公共交通機関が弱い。こういった問題意識のもと、ここでの充実をする必要があるだろうと考えている。

真ん中の長期ビジョンについて、これはオリンピックに向けた取り組みということだけではなくて、その先、国内のほかの地域に加え海外へのパッケージ輸出といったことも想定した形で取り組んでいきたいということで考えているものである。

2 ページをご覧いただきたい。その展開イメージだが、冒頭申し上げたとおり、当面は東京オリンピック・パラリンピックの会場ということで都市部での展開を想定しているが、地方都市での展開も考えている。

3 ページはそういったことをまとめた資料である。ARTという言葉を使っているが、これはもともになる言葉でBRT (Bus Rapid Transit) という言葉がある。これは既に海外等一部の都市などでは導入されているところなのだが、バスを高度化して都市の輸送力を高めようという取り組みである。ARTというのはさらに高度化して、より全ての方々にとって使いやすい公共交通機関をつくりたいという思いを込めた言葉だということで御理解をいただきたい。

この取り組みに当たっては、4 点目にあるとおり、既に東京都とも連携をとっている。東京都のほうでも都心と臨海副都心とを結ぶ公共交通に課する基本方針、こういったものが既に昨年度作成されている。こういった形で着実に取り組みは進んでいるが、この取り組みについて私ども内閣府もしっかりかかわっている。

4 ページ。では、実現に向けてどういったことに取り組んでいるか、紹介する。大きく分けると4つある。1つは、研究開発である。

まず大きな研究開発項目として4つほど紹介している。1つ目は、自動走行制御技術。これは車に乗りやすく乗り場にとまってもらうといったことを実現するためのもの。これは乗る方にとっての利便性というのものもあるが、運転する方にとっての利便性、負担の軽減化といったことも想定したもの。

その下、PTPSの高度化。これは公共車両優先システムの略であるが、インフラ側からの情報提供ないしは協調によって、ARTそのものの運用を円滑化するという取り組みになっている。

3点目は、車車間通信・路車間通信を利用した車の制御。これは車同士でも通信をすることで交通の流れを円滑化していくという取り組みである。

最後、4点目は統合化技術で、こういったさまざまな技術を統合化することでシステムとして仕上げていきたいといったことに取り組んでいる。

そのほか3つの取り組みで、規制・制度改革、システム設計、事業運行等がある。この中で特に昨年度からの取り組みということで申し上げますと、システム設計の中で、東京都が主導になりBRT協議会というものをつくっており、関係の方にお集まりいただいて、臨海部での都市交通の充実に努めるといったことが既に始動している。

7ページ、役割分担・事業主体である。これは先ほど紹介した4つの柱について、どういった方がかかわっているかといったことを整理したものである。

私ども内閣府の科学技術イノベーション担当部局がこの中の特に研究開発のところにかかわっているのは、SIP自動走行システム、この研究プロジェクトを進めている。このプロジェクトは内閣府だけではなく、警察庁、総務省、経済産業省、国交省とも協力しながら進めている。

8ページ、工程表をご覧いただきたい。当面の目標としては、オリンピック・パラリンピック2020年の大会開催に向けて、2019年には新たな公共システムについて営業開始を想定しており、それに間に合わせるように、研究開発は2017年度を目途に技術として出すことを考えている。この工程表にのっとって関係者が努力しているという状況である。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

今、ご覧いただいたように、7ページ目、8ページ目にあるが、今の内閣府のプロジェクトの役割分担、事業主体、場所、推進体制ということについても明確化されており、まさにこういうものがプロジェクトなのだということで関係省庁とも共有したいと思いプレゼンをしていただいた次第である。

(伊吹経済産業省自動車課長)

資料3をご覧いただきたい。1ページ目。自動走行、まずそもそも何のためにやっているかということなのだが、去年、官民のITS構想・ロードマップというところで自動走行について1回取りまとめをしている。目的は世界一安全、それから円滑な道路交通社会をつくる。その中で自動走行というのは、大体4つのレベルがあると定義されている。

レベル1は、皆さんCMでもご覧になっていると思うが、自動ブレーキみたいに既にもう実用化されている、単体のワークをするというものである。

レベル2は、2010年代の半ばに実用化されていくと考えられているが、基本

的にアクセル、ハンドル操作、ブレーキ、このうちの複数のものを車体側で一括してやるということを想定している。

このレベル1、2というのは、まだ車の周りにはいる歩行者、自転車とか、そういうものも含めてきちんと環境を認識していくという技術を高めていくということが必要な段階に今あると思っている。

レベル3、レベル4が、よく世の中で自動走行と言われるところに近い。

レベル3は、基本的には全ての、先ほど申し上げたようなアクセルとかブレーキとか、ハンドル操作とか、そういうものを車両側でやっていくということなのだが、システムが要請したときはドライバーが運転するということが前提となっているシステムである。

レベル4は、2020年代の後半に実用化というよりは、試用が開始されると想定されている。

今後、このレベル1～4をやっていくときにすごく大事だなと我々が思っているのは、もちろん世界一安全な道路社会をつくるということは大事なのだが、それ以外にこの技術を使って一体何ができるのだろうかというところを明確にしていくということが非常に大事だと思っている。

レベル4について、これはよくGoogleの車などが例に挙げられるものだが、今の段階では公道でこのレベルをきちんと実現しているという国、地域はない。国連等でもこういう議論というのはもう既に始まっているわけだが、今のところ、慎重な意見のほうが多いというのが実態だと思っている。

2ページ目。政府全体としては、もう先ほど説明があったように、戦略的イノベーション創造プログラムの一つとして自動運転を取り上げている。自動運転では、システムが周辺の状態を認知して、判断をして、車を操作する。基本的に自動車会社は皆競争しているわけであるが、国の力、お金を使ってやる以上は、みんなで一緒にやったほうが投資が効率化されるといった、いわゆる協調領域に属するものを選んで取り組んでいく。

3つほど例をそこに書いているが、よくあるのはセキュリティ。車を乗っ取られたら本当に大変なことになるので、そういうものをしていくとか、情報インフラになるものだったら、例えば地図情報であるとか、センシングの能力のところとか、そういうところは経産省としてもしっかり取り組んでいきたいと思っているところである。

ここまでが実態なのだが、これからやってみたいことを3ページ目に書いている。先ほども申し上げたように、もちろん交通事故死亡者をゼロにするというのは究極的な目標なわけだが、この技術を使ってほかに何ができるかなということをここ1年ぐらい考えてきている。

ここに4つぐらい事例があるが、例えば一番左上にある隊列走行。これはも

ちろん一番の目的は安全なのだが、運輸業界からすると、今、ドライバー不足という大きな問題に直面している。日本の経済が発展していった物を運ぶものがそんなに減るわけではないので、この問題を解消するとき、この自動走行の技術を使って、例えば5台のトラックが一体で走っていくというようなことが例えばできないか。

分かりやすいものだと、右下に自動駐車というものがあるが、例えばこれが実現できれば、もちろん運転が下手な人も駐車できるということもあるが、車と車の間に人が降りる空間をとる必要はなくなるので、効率的に駐車場を使えるというメリットも出てくる。こういうニーズがあるものを、基本的に技術的なこと、事業的に成り立つのかというところを実証していく必要があるのかなと思っており、これを少し深掘っていきたいと考えている。

よく報道されるのは海外の事例。Google Carはもう皆さん御存じだと思うが、左上のものが今年のCESで、基本的にはITとか家電の方が主体のトレードショーなのだが、ここでお互い向き合って、運転者が後ろの席に乗っている人と向き合って会議をしている絵が出ているが、こういうもののコンセプトカーが出されていたりとか、左下のほうはDaimlerのものだが、トラックの運転する人の負荷を下げて、これも横を向いてメールのチェックか何かをしている絵だが、こういうもののコンセプトなどが出てきている。

右下のもの、これはサルデーニャ島という離島。日本でも過疎地とか、離島とか、要は移動したいという需要を満たすことができない地域において、こういう技術を活用していけないかというのはもう一つ考えていったらおもしろいかなと思っている。

最後、5ページと6ページは経産省的な視点も入っているのだが、この技術開発が進んでいったときに産業のほうに何が起こるか。

1点は足元で起こっていることだが、この自動走行の技術を突き詰めていくと、システムを一括で提供できる人、これは欧州とかコンチネンタルとか、大きなサプライヤーがいるが、こういう人の影響力は拡大していくというのが日本の自動車産業に与える影響として1つ想定される。

2つ目は、いわゆる機械系だけではなくてIT系とかソフトウェアとかAIとかという世界になっていくので、IT系の企業が自動車の業界にどんどん入ってくるということ。

3つ目は、集まったデータを誰がコントロールするのかという問題。これはよく言われるようにGoogleとかIBMとか、こういうところがそこを狙ってきて、彼らは最初、多分車の中にある情報をどう制御するか、わかりやすいのは、地図情報とかエンターテイメントとかということなのだが、そこから入ってさらに車の本質に迫るようなところに入ってくる可能性がある。

そういう危機意識を持った上でどういう協調領域をやって技術開発をしていくかということで、6ページ、最後、経産省と国交省でそこに書いてある3つぐらいのことを想定して、どういうことをこれから官民でやっていくかということとを特定しようという研究会を2カ月ぐらい前に立ち上げたところ。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

それでは、次に、再生エネルギー・水素・蓄エネルギーについて、経済産業省から説明をお願いしたい。

(戸邊資源エネルギー庁新産業・社会システム推進室長)

資料4「2020年頃に向けた新たなエネルギーシステムの構築」で説明する。

2枚ほどめくっていただき、右上のページ番号3ページ。まず、我が国が直面するエネルギー面の課題、新たな動きについて。ここに文章が書いていないが、まず数年前から再エネ拡大、これによる電圧、周波数などの電気の品質確保、こういったものをどうやっていくのかというのが課題として出てきている。そして、3.11で我が国のエネルギー供給に係る制約、こういったものが顕在化し、エネルギーコスト、温暖化問題への対応が求められている。

新たな動きが2つほどある。まず、スマートコミュニティの構築ということで、これまで需要に合わせる、そこに供給設備を積み上げていく、こういった対応であったわけだが、再生可能エネルギー、熱と電気を供給するコジェネ、こういった分散型エネルギーというのがどんどん入ってきている。

そういうことで、供給状況に応じて需要もスマートに、我慢の節電ではなくて快適性等の両立をしたスマートなコントロール、そういったスマートコミュニティの構築というのを今進めているところである。

もう一つ、水素エネルギーの利用。水素を利用する燃料電池、これが非常に高効率である。そういった面での省エネルギー、あるいは水素を化石燃料や再生可能エネルギーからつくる、そういったことによるセキュリティの向上、環境負荷低減、こういった効果が期待される。

足元の動きについて。4ページ、まず1つはエネルギー分野のシステム改革。ネットワーク部分をより一層中立化していく。これは電気、ガス、一緒です。その川上、川下部分を自由化していく。こういうシステム改革を進めることにより、市場ごとの垣根を撤廃し、そして、異業種の参入あるいはIT、技術革新、そういったことを進めることによって、総合的なエネルギー市場を創出していく、まず、これが一つの動きである。

5ページ目、スマートコミュニティの関連技術の発展、IT技術の発展について。ちょうど昨年度、3月いっぱい、4年間行ってきた実証が完了し、成果と



してエネルギーマネジメントシステム、需要と供給を両方管理する、そういったシステムを開発した。

あるいは成果例②だが、通信インターフェイスということで、家庭に置かれているHEMSと機器、家電との間での通信インターフェイスの標準化とか、あるいは節電を促すデマンドレスポンスといったサービスの可能性、こういった成果が出たわけであるが、この結果、①の再エネの導入促進、省エネルギー、負荷平準化、これによりピーク電源、そういった設備の効率化が促せる。また、④非常時のエネルギー供給の確保、こういったことが期待できるわけである。

7ページ、水素・燃料電池について。これは昨年4月に策定したエネルギー基本計画においても、将来の二次エネルギーとして、電気、熱に加え、水素が中心的役割を担うことが期待されると明示した。その後、産学官からなる協議会において、6月にロードマップを策定し、下のほうにフェーズ1、2、3と3つに分けているが、足元、やはり燃料電池の分野が、日本がフロントランナーを走っているということで、この2020年のオリンピック・パラリンピック、そういった機会も活用しながら、この燃料電池・水素というのをより加速化させていこうということである。

8ページ目、今エネファームという家庭用の燃料電池あるいは自動車が市販されているが、近いうちには、それがバスであるとか、フォークリフトとか、そういったところに広がっていくということである。

10ページ目、2020年ごろに実現したいイメージについて。従来、エネルギー事業者による大規模電源、集中電源、これに依存してきた。まさにエネルギー需要を所与のものとして供給側をどのように積み上げて整備していくかということであり、需要が高いときには電源を積み上げていかななくてはいけないし、逆に供給側が過剰になると供給を抑えなくてはならない。これは今申し上げたような足元の課題がある。そして、足元のチャンスということで、こういった状況を活用しながら、この2020年ごろに実現した絵姿として、これまでの集中型と分散型システムが調和したエネルギーシステムへと変革したいということで、我々の高度な技術、エネマネ技術、蓄電技術、水素・燃料電池技術、こういったことを生かしながら需要家側に今どんどん入りつつある分散型のシステムを有効に活用することで強靱なエネルギーシステムを構築する。エネルギー基本計画でも3E+Sということを行っているが、革新的な技術、システムで3E+Sのエネルギーシステム、国民生活の基盤を構築し、あわせて、諸外国のニーズへの対応を図っていく。途上国では脆弱なエネルギーシステムへの対応のニーズがあり、先進国には再エネ導入への対応のニーズがある。

次のページ、若干各論だが、1つはエネルギーサービスの展開、デマンドレスポンス。電力利用データを活用することで、省エネに加えて多様なサービス

が展開される。下のほうの図で、これは電気料金をいじることで需要をコントロールする。ネガワット取引というのは、契約によって需要をコントロールする。これをどんどん進めていく。右のほう、2つほど例示しているが、そういった電力利用に関するビッグデータを活用して、エネルギーマネジメントにとどまらない見守りであるとかヘルスケア、そういった生活関連サービスも展開する。

12ページ、諸外国の状況である。米国を中心にこういったディマンドレスポンスを行う事業者であるとか、あるいはIT企業でもそういった電力のデータを使って、これからどういうサービスをやろうかということを検討するような動きがある。

13ページ、蓄電池の関係だが、今、需要家側にどんどん蓄電池というのが設置されつつある。左の図、こういった複数の蓄電池を遠隔で管理しており、需要家側にある蓄電池をかき集めるアグリゲーターがそれを管理する。これにより例えば、蓄電池の充電で再生可能エネルギーの出力を吸収する、出力抑制を回避する、あるいは新電力、新しく入ってくる電力事業者がなかなか供給力を確保するのが難しいといったときの蓄電池からの放電、こういったことができていくのではないか。

右はクオリティ・オブ・ライフを維持した自動制御による省エネについて。まさにスマートメーターから家電の間の通信の標準化をしたことにより、その家電の自動制御ができ、快適な省エネを家庭の中でも促していける。

14ページ、諸外国の蓄電池のニーズについて。諸外国も再エネ導入に伴う蓄電池を活用している状況である。

15ページ、最後、再エネ由来水素について。①の図だが、今現在は、あるいはこれからはばらばら副生水素、化石燃料改質水素による水素供給チェーンというのが中心になるかと思うが、あわせて再生可能エネルギー由来の水素、余剰電力を使って水素をつくる、こういったものも出てくる。

③は2030年ごろの本格導入だが、2020年にかけてデモンストレーションを考えている。海外の使われていない化石燃料等を使って、そこから水素を大量に持ってきて、それを燃料電池だけではなく、大量に使う水素燃焼発電、こういったものに使っていけるのではないか、こういったことを考えている。

16ページ、これも再エネ水素の諸外国の例である。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

本日のヒアリングは、政策・施策というよりは、先ほど小泉政務官からも話があったが、2020年に「どこ」で、「誰」が、「何」を、というプロジェクトの内容をヒアリングしたい。資料の中に書いていないが、このような動きがある、と

いう話があればぜひ話してもらえれば大変ありがたい。

それでは、次に、ロボットについて、文部科学省、経済産業省から説明をお願いしたい。

(川上文部科学省科学技術・学術政策局長)

文部科学省はさまざまな分野の研究開発を行っているが、本日説明するのは、科学技術の成果などを発信することによって国民の理解を得ていくという活動についてである。

表題「先端ロボット技術によるユニバーサル未来社会体験プロジェクト」というものである。

1 ページ目、今度の2020年の東京オリンピック・パラリンピックを、文部科学省としては、単なるスポーツ大会ではなく、社会が変わるといふきっかけにしたいということで、さまざまな取り組みを行っている。その中でショーケース・オブ・イノベーションプロジェクトというのをやっている。日本のイノベーションの姿をショーケースとして世界に紹介していこうということである。

1つ、その中でユニバーサル未来社会をショーケースとしてあらわしていくということが、本日説明するものである。高齢者であるとか障害者であるとか、外国人、これがオリンピック・パラリンピックを何の障害もなく楽しんでいくということを捉えて、まさにユニバーサル未来社会を体験するというコンセプトである。

実は、高齢者、障害者については先端ロボット技術、また外国人などについても多言語翻訳、そういった技術を使うことによってそういうことが実現するという考えである。具体的には2020年に目指す姿のところにあるが、オリンピック会場が集中するお台場及び青海地区、この辺を中心として、ユニバーサル未来社会体験ゾーンを設置し、多くの方々に展示、その他のものを体験してもらう。また、全国のロボット特区等と連携し、または全国の科学館との連携も視野に入れながら、社会の中のロボット、これを実証し、発信していくということによって日本全体を活性化していくことを考えていく。

2 ページ目、2020年をそのターゲットとするわけであるが、2016年あたりから開発実証の加速を行い、2020年にぶつけていこうと思っている。また、経済産業省が中心にやっているロボットオリンピックとも連携をすることにより、そういったことを実現していく加速エンジンとしていきたい。

3 ページ目、会場のイメージである。この地区の南の方角にはカヌーとか、そういう水上競技関係の会場が集中する。北の方角には有明があり、体操やテニスの会場がある。オリンピック会場が近接するところ、その空間及び日本科学未来館がこの地区にある。こういったところを中心に置き、いろいろな体験

エリアを設けることにしている。オリパラ期間中、500万人ほどの訪問を期待している。

4 ページ目、想定される主な参加機関が載せられているが、1 つは、千葉工大未来ロボット技術研究センター。非常に先端的なロボット開発をしており、こういった成果を展開する。

また、パナソニック。パナソニックはこの地区にリスーピアという発信施設を持っており、そういった組織を中心として、多くの機関の参加を求めてショーケースとして運営していくことを考えている。

6 ページ目以降に、現在、技術開発が進んでいるもので2020年にイメージされているものを例示として幾つか載せている。高齢者に対する自動運転の電動車椅子であるとか、自律移動型のコミュニケーションロボットによって外国人に対して言語のバリアを無くして案内ができるなど、次のページ以降もいろいろな例示を載せている。こういうことによって、高齢者、障害者、外国人もオリンピック・パラリンピックを楽しめ、それによって、それを通して日本の先端的なロボット技術など、そういったものを体験し、そして将来的には輸出につなげていくということに参加していきたい。

以上である。

(佐脇経済産業省産業機械課長)

経済産業省は、昨年9月より本年1月まで、安倍総理のもとで開催された有識者会議である「ロボット革命実現会議」の庶務を、内閣官房を補佐する形で担当し、そこでの議論を敷衍する形でプロジェクトを提案、まとめてきた。

最初のページ、簡単に今回まとめたロボット新戦略の骨格の紹介である。

1 ポツ目、経緯である。ロボット新戦略はオリンピック・パラリンピックが開催される2020年をターゲットに、社会にさまざまなロボットを実装するというアクションプランとしてまとめたものである。

2 ポツ、ロボット革命の背景と考え方にコンセプトのキーワードが3つある。

1 つ目は、ロボット大国。日本はロボットのつくり手、それから、使い手としてロボットの大国として世界をリードしていると現状認識している。

2 つ目は、課題先進国。ロボットを用いて解決すべき課題が山のようにある。その意味では、引き続きうまく課題を解決していくということが続ければ、ロボット大国としてリードできるのではないか。さらには、昨今、デジタル化、ネットワーク化を前提としたロボティクスということが不可欠であり、それをうまくイノベーションに生かすことが、今後求められるロボットを鍵とした競争戦略ではないかということである。

下に簡単な絵があるが、ロボットの利活用を最高に高めることが、ロボット

のイノベーションの拠点となるということだ。とりわけ利活用を高めれば高めるほど、世界にリードしてさまざまな分野でロボットを使い込み、それからとれる経験値やデータが、例えばビックデータとなり、それをうまく使えば、ロボットそのもの、あるいはロボットを使ったシステムのイノベーションということにつながっていくのではないか。そのためにもロボットを使い込める社会をロボットバリアフリー社会というタイトルでコンセプトを提示して、それを実現するためのさまざまな取り組みが必要。そのキーの一つが実証ではないかと思う。

次のページ、ロボット新戦略の中にも実証のことについて。現場で使えるロボット、例えば介護分野だとコストが非常に高いものはあるが、介護施設でしっかり使える機能を絞って安いものが普及する必要がある。その観点からの開発が足りていないし、現場で実際に使ってフィードバックを受けなければならない。現在、国土交通省、厚生労働省と一緒に、現場で使えるロボットの開発にリソースを投じているが、現状の実証は、個別の機能検証で、具体的な目的に対して実際使えるかということ。それはそれで進めていき、2020年、いい機会なので、例えばということで下に書いたが、一定の地域を例えば限定して、そこにさまざまなロボットが使える。そのためには技術的な観点、さらにはルールとして幾つかの規範をつくり、それを受け入れる限りは、世界各国からさまざまなロボットをそこに投入して自由に使える。仮にそれが成功すると、そのルールそのものが、そういったロボットが使える場の社会システムの一つのビジョンあるいはスタンダードとして世界に発信できるのではないか。それがロボット新戦略でも説明したが、ロボットバリアフリー社会を支える一つの社会インフラと提案できないかと、考えている。

抽象的な話だが、次のページに一つのモデルで、例えば今ほど文部科学省から説明があったお台場のように、具体的なフィールドになるが、さまざまな自律移動型のコミュニケーションロボット、翻訳、道案内だとか、警備、掃除、そういったロボットは、普通はお互いにあらかじめ決められた実験場の中でのみ機能するような使われ方はしない。一定の時間の中、自由に移動しながらサービスを提供するのは普通の使われ方だ。そのためには、恐らく複合的な問題解決するルールをしっかりと整備して、そこに自由にロボットを動かしてみた場合はどうなるだろうと、そんな実験が必要なのではないか。

同様のことは、例えば昨今よく見かける無人飛行機などでもあるのではないかと思い、そういった特別な場をルール、そういう社会システムをどう考えるかという意味での実験をしてみたらどうかという提案だ。

なお、最後のページには、ロボット新戦略の取りまとめに当たり、規制改革の観点から進めることを決定した事項を参考までにリストアップさせていただ

た。

（田中日本経済再生総合事務局次長）

次に、医療のインバウンドなどにつきまして、内閣官房から説明をお願いしたい。

（藤本内閣官房健康・医療戦略室参事官）

資料8を用いて、最初にインバウンドについて説明する。患者が日本にわざわざ来るといった意味のインバウンドだが、その前提の状況を若干説明させていただきたい。

医療の国際展開は、健康・医療戦略推進本部のもとに、医療国際展開タスクフォースができています。そこで内閣官房と経済産業省、厚生労働省など、関係省庁が一丸となってやっている施策である。

新興国では、経済的な成長とともに伸びてきてはいるが、医療がどうしても追いつかない。感染症はよいにしても、非感染症、生活習慣病は増えてきている。この辺の日本への期待があって、それは決してODA的な期待だけではなく、事業的な期待がある。

日本の医療の展開を始めているが、現地の事情がリアルに入ってくる。日本に来て医療を受けたい、こういう医療を受けたいというニーズが見えてくるので、それに対応していきたいと思っている。こういう拠点自体は、病院をつくるとともに生活を見ていくような、そういう事業をやっていく。これが背景で、徐々に日本の医療と海外がつながり始めているという状況にある。

医療は困ったときのサービス。住んでいる近くで受けられるということが基本。ただ、全てが受けられるわけではないので、幾つかの分野に来てもらうということをやってもいいのではないだろうかということで、インバウンドの充実を考えている。インバウンドの充実に向けては、現在、体感では数千人が治療のために来日している。数千というのは3,000とか5,000以前ぐらいの数字だ。それをできれば年間1万人ぐらいにすることで、いい意味でのいい循環ができてくる。つまり、例えば1万人ぐらい来日すると、患者をサポートするような産業もちゃんと定着していき、病院側もある程度のマスを得ていくことになるので、例えば設備を整えとかのインセンティブが出てくる。この循環をつくらうということで、先ほど申し上げたタスクフォースの中にインバウンドのワーキンググループが4月に立ち上がることになった。今、準備をしている状況だが、そのテーマについては、医療渡航者の支援をする企業を国が事実上認定をしていくような仕組みと、海外展開の興味を持ち、海外からの患者さんを積極的に受け入れるという病院をバーチャルな形で日本を国際病院にしていくこと、とい

う2つの大きなテーマをやろうとしている。

国際病院の内々のリストができ上がりつつある。最終的には150ぐらいの病院が手を挙げて、これを分野と相手国の状況とうまく組み合わせて、外国から見たときに、日本があたかも1つの病院に見えるようにする。この中で2020年にできれば特に海外の人たちに知ってほしい日本の医療のショールームとして、実際に治療をしていくというテーマを考えている。

今は準備中であり、どういうテーマをどういう場所でということについては、まずテーマとしては、来日するという事で中間層以上でないといけないが、長期にわたり病状や不具合とつき合っている状態の人たちに来てもらい、治って帰っていくということができないだろうかと考えている。

あるいは新興国では明確な治療が存在していない医療というのが多数ある。それは例えば交通事故後や脳卒中後のリハビリである。脳卒中という言葉がまだ社会的に定着していない国もある。命が助かっても、その後何のケアもないという状況。また、ヘルニア、糖尿病、不定愁訴の甲状腺、あと侵襲性の低いがん治療についても、同じような状況。こういうテーマを北海道であれば脳卒中のリハビリ、東北であればがん治療の放射線、BNCTという技術を含む。千葉であればがん治療。東京であれば健診、ヘルニア治療。例えば、内視鏡を使用するものや糖尿病の指導、ヘルスケア産業と一緒に取り組んでいきたい。それから、脳卒中のリハビリや交通事故後のリハビリについては、サイバーダインという会社のHALという機械が今医療機器の申請をしている。これは細い神経が残っていれば、車椅子の状態であったとしても歩けるように再生をする、そういう脳の活性化に役立つような治療機器だ。これは今年9カ月後には承認になると思われるので、そういうものを使うと、車椅子でも神経が少しでも残っていれば元に戻るというか、歩けるようになる可能性がある。こういうものを見せるような場をつくっていく。

甲状腺に得意な技術を日本は持っているので、どこが悪いのかわからないという不定愁訴のようなものに関しても明確な診断をしていくのも一つの大きなサービスである。甲信越でも脳卒中のリハビリを得意とする地域、病院がある。近畿の神戸であれば再生医療、九州も粒子線とリハビリと、こういう幾つかのメニューを今考えて議論をしているところ。

次は、ICTについて。ちょうどこの会議の直前に、次世代医療ICT基盤協議会が、健康・医療戦略推進本部のもとで開催された。日本の医療現場の徹底的なデジタル化と、新しい医療をつくっていくということで、アウトカムデータや、医療の結果のデータも含めて、全国で共有できるような基盤をつくっていくのが目標である。その基盤の最初の形態が、2020年ぐらいまでにできるようにしたい。

そのためには、もちろん、国が果たすべき部分が大きくあるが、幾つかの事業は民間ベースで立ち上げて、国とある程度共有できる部分をつくっておき、ネットワークを組んで日本全体をカバーする基盤になるというイメージだ。そういうプロジェクトが現在15程度について、検討を今日から始めることになっている。

参加医療機関の一つの事業については、役立つような情報を現場から集めて、現場にそのデータを返すとともに、研究にも役立てていこうということで、参加医療機関はおおむね九州、京都と、あと日本健康倶楽部という大きな健診の法人が入り、患者さんの了解をとりながらデータを集めて、データを研究に生かしていく。これは臨床研究や、臨床の設計が容易にできるようになる。そういうことを一つの事業として回していきたい。こういうものができれば、患者個人に対するサービスも返っていくのではないか。

患者へのサービスについては、先ほど述べたようなシステムができたとき、何のどんなサービスを手に入れられるかというのは、遠隔・即時の診察だ。例えば私が帰宅して、体に不具合が生じた調子が際に、直ちに遠隔で自分の判断をしていく。これは当然遠隔支援システムみたいなものが入っていくので、今すぐ病院に行ったほうがいいのか、それとも明日で大丈夫なのか。少なくともそこはかなり判断が正確にできる。そういったサービスが始まる。

例えば、私の検索の結果がずっと管理されているので、私が半年間にわたって検査を受けて、病院と合わないので転院したいときには検査もそのまま持っていくことができ、重複検査のような費用もかからなくなる。私自身に合った個人の疾病予防、健康管理サービスというのをきちんとした形で、本当の意味の個別化医療ということで提供できる。

医療機関、診療がどんな僻地であっても大学、病院並みのレベルの診療が24時間受診できるようになる。こういう一つの固まりを、幾つかの地域で立ち上げつつ、国がやっているアウトカムデータの事業と連携させていこうとを協議会を出して、幾つかのプロジェクトは2020年に向けて立ち上がっていくことになると考えている。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

最後に「改革2020」とも大きく関連がある近未来技術実証特区について、内閣府地方創生推進室から説明いただきたい。

(藤原内閣府地方創生推進室次長)

資料9の「『近未来技術実証特区』について」だが、現在6つの特区でさまざまな事業が展開されている。



こういった既存の特区内で、今法律がある規制改革のメニューを事業化していくというのが国家戦略特区の大きな仕事の一つ。

具体的な事業を、21ページ、22ページで説明している。沖縄がまだ事業化されていないが、昨年度で全部で50件。9カ月で50件の規制緩和を伴う事業が実現しているという、スピード感を持って実行している。

おととい、安倍内閣総理大臣、石破地方創生担当大臣、舛添東京都知事、竹中主査にもお越し頂いたが、東京開業ワンストップセンターが、港区で開所した。過去に前例のない仕組みで、対日投資促進等にも相当貢献すると思う。早速昨日から相当の方が訪れており、半分ぐらいは外国人で、各省の窓口が実際に座って相談を受けている。

2つ目の大きな仕事が、24ページの規制改革のメニューを作っというところ。下にある赤いところ、臨時国会提出法案に盛り込まれていたものとなっているが、廃案になったので、それに上にある5項目を加えて、恐らく20項目近くあるが、これを国会で提出すべく、今、最終的な調整をしている。本日、与党プロセスが終了して、明日、閣議決定の予定。まず、こういった形でメニューを今度増やしていく。

3つ目の仕事の中に、地方創生特区の話がある。これは前回の特区の諮問会議で6つの特区に加えて、地方創生特区としてはさらに3つを指定してくということを経理大臣が決定した。この地方創生特区の指定に当たっての一つの判断基準として、近未来技術実証という概念が登場した。

頭に戻って2ページについて。これが最初に今年の1月13日、近未来技術実証特区検討会を立ち上げた趣旨。こういった遠隔医療、遠隔教育、自動飛行、自動走行などのわくわく感のあるような技術一般を取り上げて、それを提供する志を持つ事業者、そういったものを受け入れる志の高い自治体、この辺をマッチングして、実証するフィールドを提供するという目的で特区を形成していかうと考えている。ここにあえて、中山間地とか離島というものも一応例示をしているが、これもまた地方創生につながっていくのではないかと期待している。そういったコンセプトだ。

検討体制は、3ページに掲載した通り。平副大臣、小泉大臣政務官を中心に、いつも規制改革について議論をいただいている八田座長以下、ワーキンググループのメンバーで構成をしている。

検討会の経緯は、4ページにあるが、1回目、1月15日からスタートしており、自動飛行について議論した。2回目は2月9日に遠隔医療について、3回目は、2月27日に自動走行について、4回目は3月30日に、遠隔教育のプレゼン、近未来技術関連ベンチャーのヒアリングということに加えて、WHILLという会社の杉江社長に、電動車椅子、モビリティの関係のデモンストレーションを行い、

ドローンの第一人者の千葉大学の野波先生と、ドローンを合同庁舎8号館の講堂で飛ばすデモンストレーションを行った。

検討会では、アイデア・提案を一般の事業者等から受付をした。この結果が5ページ、6ページ。提案総数70件、提案主体144主体ということで、1月から2月の1カ月という短い期間だったが、相当多くの提案が自治体、事業者から集まった。そのあたりを評価、分析をしたのが次のページ。特に4分野、4つの技術を典型的に挙げているので、共通の制度改正上の課題が明示されている。ドローンに関しては航空法、電波法の問題、自動走行については道路交通法の問題がある。遠隔医療については、いろんな医師法や医療法の解釈の話が中心。このあたりが中心的に共通課題として洗い出された。その後、ワーキンググループの中で、関係省庁と一緒に意見交換をした。

総じて実証の問題であるということをもって、関係省庁はかなり柔軟に対応いただいている。このワーキンググループでの議論は引き続き続けていきたい。

8ページは、1月に特区諮問会議で石破大臣から提出した資料で、地方創生特区を指定するという動きの中で、具体的に指定の基準に、地方公共団体の意欲・実行力というのがあるが、その実行力について、規制改革の思い切ったメニューを活用するというのと同時に、非常に大きな要素の一つとして、近未来技術実証を行うことを積極的に受け入れる自治体を、第1弾の地方創生特区指定の中で考えていこうということになった。

9ページ、10ページ、11ページ、それぞれの候補地がどういった規制改革の提案をしているかということを一覧にしている。

その中で、3月19日の諮問会議で、12ページにある仙北市、仙台市、愛知県という形で3つの地域を国家戦略特区としては第2弾、地方創生特区の第1弾ということで決定した。

この中に、例えば国有林野の民間開放という仙北市の例でいえば右側にドローンの絵があったり、仙台市でいえば、東北大学で自動走行、三次元の環境認識技術があるとされている。愛知県に関しては、ドローンや自動走行、あるいは遠隔医療と、さまざまな思い切った提案があった。

1つだけ例を挙げるが、15ページに1回目の近未来技術実証特区検討会の中で、野波先生がドローンというのは10km四方のフィールドがあれば相当いろんな実験ができるという発言があった。委員の1人、坂村先生が、それはぜひ大学の広大な敷地か、あるいは国有林野を使うべきだという話をされ、新聞記事などにもなった。秋の臨時国会で、廃案になったが、改正法案の中のメニューで、16ページにあるように、国有林野の民間開放及び貸付、面積の拡大などを活用してドローンを実証することも検討中である。

17ページに、特区諮問会議で創生特区の決定をした際の総理の発言がある。

仙北市のところでドローンの実証ということも指示をいただいた。最後のところで、できるだけ速やかに、早く地方創生特区の第2弾を実現したい。その際に、「近未来技術の実証を含め」ということで、より大きな要素として近未来技術実証特区という要素が加わってくるという位置づけになっている。

その近未来技術について18ページに、諮問会議において、竹中主査をはじめとする5人の民間有識者のペーパーに、こういったドローンとか自動走行に係るような規制改革事項を採用するような特区は、区域会議などもこれまでのやり方、これまでの特区と違うやり方をとったらどうかと提案があった。意欲あることが前提だが、こういったことを実験したいという、そういった自治体についてはハードルを下げて、基本的には全て指定してもいいではないかと、そういった意見もある。また年内、次の指定の際に、こういった意見を頂戴しながら、近未来技術の実証を指定の際の大きな要素としていきたいと考えている。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

民間議員の皆様方から、意見をいただきたい。

今日は4つの分野、次世代交通システム・自動走行、再生可能エネルギー・水素・蓄エネルギー、ロボット、高齢化社会への対応という分野についてヒアリングをしたので、まずは次世代交通システム・自動走行についてご意見を願いたい。

(小林議員)

資料3の5ページ「(参考)自動走行を取り巻く環境の変化」に関連して質問したい。資料では、このシステム開発についてアメリカ、ヨーロッパが大幅に進んでいるという書き方をしているが、日本はむしろ余りオープンにしない部分で相当進んでいる部分もあるのではないかと思うが、各社がオープンにせず競争をしていることが取り進めの障害になっているのか、それとも、ある程度オープンにしてコンソーシアムの的にやっていくのか。あるいは日本の少なくとも自動車会社なりシステム会社との連携に際して、外資に対してはバイアスをかけるのか、かけないのか。このあたりの基本的な考え方を聞きたい。

(小室議員)

資料3の3ページ、新交通システムのところに、見せ方がうまくいけばとても興味を持っていただけるのではないかと思った。これは日本の弱みである高齢者が増加、それによって衰退する地域から出て来るであろうという問題を新交通システムで、自動走行によって解決するというようなところがうまく見せ

られると、日本の課題解決というところに、日本の技術を持ってうまく対応できているというような見せ方になるだろうと思う。

特に、コンパクトシティみたいな構想をやりかけているような地域を選んで、コンパクトシティ化を進めているところはあるにしても、人が簡単に引っ越してくれるわけではないので、なかなか進まないところが多いと思うが、そのコンパクトシティに移行する中間の手段として、こういった交通システムで解決をしていくというところがとても見せ方としてはいいのではないかと。

人を運ぶだけではなく、宅配便や日本郵便と、そういったところとも連携をして、物を届けるというのと人を動かすというのを全部これによって解決できるというような見せ方をすると、より社会問題の解決という形で注目が集まるのではないかと。

他の件についても述べる。資料7の3ページ、ロボット社会の件だが、場所は、どこかの地方のハブ空港などに限定してやってみたらいいのではないかと。こういった翻訳であるとか、案内であるとかというところを空港でも、羽田ではなくて、地方のただ海外のお客様も多いというようなところのハブ空港があれば、非常に実証実験の場所としては、イメージしやすい。

今日の議題ではないが、あした、私は欠席させていただく関係で、オリンピックの件についても発言したい。今、オリンピック・パラリンピック東京大会の160人いる顧問のうちの一人名だが、拝見していてやはり男性ばかりであるというところで、とても心配している。本当に、男性による男性のオリンピックになりそうだなというのを何回かの会議を見て感じているところがあって、女性であるとか、さまざまな多様な方たちをもう少し巻き込む形で推進していただけたらありがたいと考えている。

(岡議員)

今日のお話を聞いて、それぞれの分野で大変検討が進んでいると実感した。だが、もう2020年はすぐそこだ。それぞれの分野において、具体的なプロジェクトを絞り込んで、選択してという時期に差し掛かっているのではないかと。これからの議論は実現性のあるものに絞って、具体的に進めていくべきと考える。冒頭、小泉大臣政務官から、いつ、どこで、誰が、何をするのかという話があったが、その通りだと思う。

そして、2020年に実現したプロジェクトが、世界初、あるいは世界最先端というものを示せるようなものが、その中に入っているということができたら大変よろしいのではないかと。

私が非常に面白いと思ったのが、今日の説明資料の中にあったトラックを連ねて物を運んでいく自動走行の部分。これも社会問題になるであろうドライバ

一不足の解消だとか、CO2に優しいこと、そういったものの解決にもつながるという意味で、これが2020年に、あるエリアに限定してでも実際に商業ベースで動いているように是非努力をしていただければと思う。

（御立ボストンコンサルティンググループ日本代表）

今の話と全く同感だ。今日の話で、私が一番ポジティブな印象を受けたのは特区の話だ。これは具体的に担い手の顔と、大きいコンセプトだけではなくて、何をやるかということがはっきり出ているのが特区だと思う。

それ以外のお話、政策の中身は非常に興味深いものばかり。ぜひ検討をして欲しいと思うのは、掛け算だ。今の特区の枠組みに入るもの、入らないものがあると思うが、他の今日プレゼンテーションがあったものを特区の枠組みで、場所を特定して、できれば何となくの実験を行うのではなくて、今、岡議員から発言があったように、具体的に物が動いてビジネスに近いようなところになっている。それは加速化しないとこの会議でやる意味がない。特区という形で絞れば何ができるものがないのか。例えば医療ICTのところ、非常に大事なことをやっていて、いろんなプログラムが進んでいるが、全体を全国ベースでやると、NCDの外科学会のデータにしても、ここに記載しているデータにしても、全部をやるには長期間、時間がかかるが、地域で同じような取り組みをしようとしている地域、例えば岡山であるとか、幾つかのところを特区に指定して、それを少し前のほうに進めるスピードアップをする。その掛け算で、掛ける特区というところを検討できるものがあれば、ぜひそれは別の形でも結構なので、教えていただきたい。

（竹中主査）

幅広く全体的なことで、自動走行以外にもかかるものかもしれないが、まず技術に関するものについては、世界各国でいろいろな事例がある。我々がまだ知らないことはたくさんあると思うが、その意味では、ショーケースに値する、本当にこれは世界一なのかという、そういう見極めをしていかなければいけないのではないか。これは本当に世界初だというものになっていかなければいけない。そういうものをこれから一緒に議論しながら選んでいきたいと考えるのが第1点。

そして、第2点は、御立代表も岡議員からも発言があったが、その具体的な顔が見えるような形に急ぎ対応して欲しい。それとの関連で個人的な希望から述べると、幾つか事例の中で、臨海地域を焦点にする、それはそれで大変よいと思うが、一番海外の方が来て目立つのは空港だ。空港のアクセスの問題というのは、実は東京の弱点の一つでもある。これは都市ランキングなどを付けるとき

に、空港のアクセスが他の国、地域、競争相手と比べて弱くて、そこで何か世界一の自動走行なのかはともかくとして入ってこられないのかと思う。いずれにしても、ここで具体的に誰が、何をやるのだということが見えなければいけない。

3番目は、それに関連して、本当にコストの面を含めて、何かこんなことができますよという小さなミュージアムをつくるのではなく、お台場が小さなミュージアムになっているというのではなくて、そこで本当に実際に経済的にペイするような形でそこに需要があって、供給者がいて、採算もちゃんととれるというようなもの。そういうものになっていかないと、もちろんショーケースなので、ミュージアム的なものもあってもいいが、かなりの部分はそういう一つの社会的な存在感を持つものでなくてはいけないと思う。よく我々はインベシジョンとイノベーションは違うと。つまり、発明とイノベーションは違うわけだが、そのイノベーションになっていなければいけない。また、社会的な存在になっていなければいけないということだと考える。

それとの関係で、規制改革事項というものがどういうものが出てくるのか。足りないものは何なのか。そうすると、そこで内閣府地方創生推進室の特区的話とつながりが出てくるし、またさらに広がりが出てくるのではないか。いずれにしても、やはりコストの面とか経済性の問題というのは、水素などについても出てくるものだ。この点をぜひ踏まえていただきたいと思います。

先ほど御立議員の発言に戻るが、これは特区の場合になぜそこまでいろいろ詰められているかという、ワーキンググループがあって、そこでほとんど毎日のように徹底したヒアリングと詰めをやっているからだ。今日我々は、関係省庁から、1時間の説明を聞いて、頭の中にどれだけ残っているか分からないが、何かそれを詰めるような仕組み、仕掛けみたいなものが少し要るのかなと思ったので、また事務局に、いろいろ相談に乗っていただきたい。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

他分野を含めてまだ御意見があるという方がおられたらお願いしたい。

(小林議員)

水素社会、CO2の話のところで、エネルギー全体を議論するときは、やはりエネルギーディマンドが今後どうなっていくのか、2020年を含めて、このベースがないと、比率だけではなかなかトータルな定量的議論はできない。そういう意味では、今は創エネ、蓄エネの議論ばかりだが、省エネ、例えばビルディングであれば、最近でのゼロエネルギービル等々、相当進んだ検討もされている。そうした事例のように見える化されやすいものとしての省エネも項目として議論

すべきではないのか。

また、2040年あたりの絵も描いてあったが、本当にきれいな水素、つまり化石燃料由来でないものとなると、最終的には太陽光を利用して水を分解して水素、酸素を作ることになるだろう。こうした将来の夢といえるものは日本が相当進んでおり、既にネオサンシャイン計画で今経済産業省がやっているが、他にもNEDOを含めるなどして、具体的なものと同時に、本当にきれいな水素のデモンストレーション、光合成のまねごとを含めて展開すればインパクトがあるのではないか。さらには、CO2を含めた水素サプライチェーンの中で、今度COP21でも当然話題になるだろうカーボンライフサイクルアナリシスについてももう少し詰めて議論したい。

（竹中主査）

小林さんと小室さんが言ったことのエンドースになるが、そういう新しいものを使ってどういう社会の問題を解決したかという視点がぜひなければいけないと思う。これは高齢化社会、高齢者に対してこんなに役に立って、高齢化問題を解決して、そして、あるいは省エネ問題を解決している。それが重要だと思う。

（岡議員）

ロボットについて、これも先ほど具体的な話があったが、2020年には日本の町の中に多くの高齢者あるいは身体障害者の方が安全な、高度化された車椅子で自由に動けるようになっていくことを想像すると、これは相当すごいことなのではないかと思う。今も、車椅子はあるし、相当自動化が進んでいるが、まだ安全性の問題等がいろいろとあるし、機能面でもまだまだ高度化できる部分があると思うので、ロボットという範疇の中でそういったことが考えられないのかということが一つ。

もう一つは、医療のインバウンドについて。私はかねてよりインバウンドを受け入れる医療機関のリストが出来ているのか聞きたいと思っていたのだが、今日、既にそのリストが出来ていることを知り、正直、良い意味で驚いた。それぞれ医療機関によって、何が得意分野であるかということも説明があったので、これを本当にインバウンドで多くの外国の方々が、いわゆる医療ツーリズムで来日するように、これをどのように具体化していくのか。先ほど日本医療、病院といったように、まとめた呼び方をしていたが、医療のインバウンド拡大を進めていくためにまだいろいろなネックとなる障害があるのではないか。例えばインバウンドの患者に対応できる医者や看護師の確保は出来ているのかという

ようなことも含めて、2020年に実現できるような体制をぜひ考えていただきたい。

（平田内閣官房2020年オリンピック・パラリンピック東京大会推進室長）

今の岡議員の話に、全面的に賛成だ。2020年のオリンピック・パラリンピック東京大会のためにイノベーションが大事になるが、車椅子が高度化していることを見せる場でもあると思っている。自動走行をしても、ラストワンマイルは車椅子が必要になる場合があるが、その車椅子が自動車の中にうまく乗り込むことが大事だ。トランクに積んでいるようだと、自動走行で動いていても、運転席からトランクに自分で行けないという問題がある。車椅子を完全に自動化するというか、そのところのアプリケーションを2020年までに締切感覚を持って実現できたら、世界中が驚くのではないかと思う。そこをお願いしたい。

（田中日本経済再生総合事務局次長）

関係省庁から何かあるか。

（伊吹経済産業省自動車課長）

最初に小林議員から話があった点だが、確かにおっしゃるとおり特許とかで見ると、大体2年ぐらい前のデータだと、出願人トップテンのうちの7社ぐらいは日本の会社だ。あとはドイツのBoschやアメリカのGMとかそういうところになるが、一方で、今の運転支援システムについてどれぐらい日本のサプライヤーが入っているかというデータを見てみると、その比率が落ちてきている分野が結構多い。日本の完成車メーカーに、Boschとかが入ってくるというケースは結構あるが、実は逆が少ない。そこはサプライヤーの競争力の強化というのは一つ大きな課題なのではないかと思う。

おっしゃるように、競争と協調、どこで線を引くかというのはすごく難しい問題だ。これにかかわらず、セキュリティとかセンサーとか、わかりやすいところ以外は、最後のところはせめぎ合いになる。それはプロジェクトフォーメーションをやる人たちを集めて今議論しており、その中で特定していきたいと思う。外資をどのように扱うかというのも、それは結局日本のOEMだったりサプライヤーにとって競争力の強化に本当に資するのかどうかというのが判断基準だと思うので、それはケース・バイ・ケースで判断していくと考えている。

（戸邊資源エネルギー庁新産業・社会システム推進室長）

エネルギー関係で、事務局のほうから具体的なプロジェクトというお話があったので、補足する。



あくまで予定イメージだが、まずダイヤモンドレスポンスについては、これは東京電力、関西電力、中部電力、こういったエリアでこれから実証をしたい。なので、そういった取り組みを2020年ごろには定着をさせたいと考えている。これは全国レベルでの運動であり、取り組みだ。

蓄電池は、足元では例えば九州エリア。こういうところでかなり再エネ導入が進んでいる。そういった地域で、地域新電力がそういった蓄電池を使って群制御を行う。そういった動きがあるので、その地域の新電力の取り組みというのを支援したい。

水素の関係だが、これは東京都との戦略会議とも連携をとって、例えば選手村ではエネファームの活用、あるいは輸送手段としてのFCバスの活用といったのを検討している。

再エネ由来の水素については、東北の例えば被災地での再エネ電源から水素を製造して、これを東京のほうに持っていくようなことを検討していきたいと考えている。水素の供給事業者、FCメーカーとの間でそういった検討を今行っているところだ。

海外から水素を持ってくるということで、今年度から実証を開始して、本当に小規模だと思うが、とりあえずサプライチェーンを構築してみたいということで、2020年をターゲットに、そういったサプライチェーンの構築を開始する予定だ。具体的には、東京湾のエリアとか、あるいは関西のところで海外からの水素を持ってきて、水素発電、燃焼発電をする、そういったことを今自治体を含めて検討しているところだ。

(藤本内閣官房健康・医療戦略室参事官)

御立代表のICTと特区の連携、掛け算みたいなことに関しては我々も関心を持っている。ぜひやらせていただければと思う。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

民間議員から、かなり統一した意見だった。特に今日説明があった中で、どこで、誰が、いつというようなプロジェクトの構成要素について明確化できるものについては、ここを中心に具体化をしていきたいと思うし、その点について、どういう社会的な意義があるのか、今日もかなり明快な説明があったものもある。そこについてさらに明確化をしていく、そして、規制とか制度改革、そういうものにどう結びつけていくか。特区の活用という点も含めてお願いしたい。

特に、どこで、誰が、いつということを明確化する意義は、まさにそういうことでステークホルダーがはっきりすることによって、制度改革とか規制だけではなく、標準化も含めてさまざまな政府の取り組みが時間どおり終わることの

後押しになるということを明確化するためだ。そういう意義を理解して、その点についてさらに詳細に議論していきたい。

（竹中主査）

今日議論したことを、関係省庁にこういう意見があったということを伝えてほしい。

それと、先ほどの医療の国際展開の具体的な機関で、こういう具体的な話は大変重要だ。岡議員は良いことだと発言があったが、実は私はこんなに少ないのかと思ってびっくりしている。そういう議論にもなろうかと思うので、具体的な議論をぜひお願いしたい。

（田中日本経済再生総合事務局次長）

それでは、本日の会議はこれにて終了とする。