

2/16 第5回未来投資会議

(開催要領)

1. 開催日時：2017年2月16日(木) 17:15~17:50
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
石原	伸晃	経済再生担当大臣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
世耕	弘成	経済産業大臣
松野	博一	文部科学大臣
塩崎	恭久	厚生労働大臣
石井	啓一	国土交通大臣
松本	純	国家公安委員会委員長
鶴保	庸介	内閣府特命担当大臣(科学技術政策)
山本	幸三	内閣府特命担当大臣(規制改革)
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
榊原	定征	一般社団法人日本経済団体連合会会長
竹中	平蔵	東洋大学教授、慶應義塾大学名誉教授
中西	宏明	株式会社日立製作所取締役会長 代表執行役
南場	智子	株式会社ディー・エヌ・エー取締役会長

(議事次第)

1. 開会
2. 第4次産業革命の推進に向けた検討課題について
3. 自動走行による移動革命について
4. 閉会

(配布資料)

- 竹中議員提出資料
- 金丸議員提出資料
- 南場議員提出資料
- 経済産業大臣提出資料
- IT担当大臣提出資料

(石原経済再生担当大臣)

ただいまから、第5回「未来投資会議」を開催させていただきたいと思います。
早速、議事に移らせていただきます。

今日は、大変時間がタイトでございますので、皆様、御協力をよろしくお願いいたします。

第4次産業革命の推進に向けた検討課題について、まず、竹中先生にプレゼンテーションをお願いいたします。

(竹中議員)

このような機会をありがとうございます。

構造改革徹底推進会合の第4次産業革命を担当させていただいておりました、これまでの議論を踏まえて成長戦略に盛り込んでいただきたい4つの項目を今日は大きく提言させていただきます。

人工知能、ロボット、IoT、ビッグデータ、シェアリングエコノミー、こうした要素が重なって、今、経済のみならず社会全体を変えているという動きが出ております。振り返りますと、ドイツ政府がIndustrie4.0というものを正式に使い始めたのは2011年ごろからだったと思います。2012年ごろから、アメリカとイギリスでこのビッグデータの整備の仕組みが始まった。当時、日本では前政権でなかなか政策が混乱していたこともあって、準備が残念ながら遅れていたように思います。その意味で、ここ1、2年が大変重要な正念場になると思っています。

お手元の資料1のページ1をご覧くださいと思います。第1の柱は、ビッグデータでございます。ビッグデータこそが全ての改革の基盤、インフラになります。昨年、官民データ活用推進基本法が成立しまして、それに基づいてその司令塔としての推進会議ができると認識しておりますが、その際、実行組織をどうするかということが大変重要になると思います。社会のニーズを踏まえて重点的に整備しないと、ビッグデータは整備できません。かつ、高度に技術的な判断を伴いますので、信頼できる民間の専門家を全体の設計者、アーキテクトとするという発想が重要だと思います。そのような体制の実行組織をつくり、重点項目、例えば、後から議論される自動走行のための地図のビッグデータ等々ないしは医療のデータ等々あると思いますが、それを早急に進めることを期待しているところでございます。

第2は、サンドボックス、規制の砂場でございます。2ページをご覧くださいと思います。この問題は、特区諮問会議で既に総理に御報告しております。自動走行のためのサンドボックス型特区を設けることを山本大臣からも御発言をいただいておりますが、法律改正を進めることが極めて重要だと思います。後ほど南場議員からも御議論があると思います。さらに、フィンテックなどでこれを活用する体制づくりを早期に進めるべきだと考えます。金融の場合、どうしても業規制的な発想になりがちですけれども、業法の枠にはまらないのがフィンテックである。だからこそ、イギリスの金融当局はサンドボックスを設けたわけで、シンガポールもそれに追随した。そこら辺は大いに日本でも検討の余地があると思います。

第3でありますけれども、3ページをご覧くださいと思います。こうした全体の流れを支える人材の問題です。経済産業省の試算によりますと、2020年の時点で、サイバーセキュリティ人材で最大20万人不足、その他高度人材を合わせて37万人の人材の不足があることが懸念されています。もちろん大学改革でこうした若い人材を生み出すことも重要ですが、それ以上に、時間がないことを考えますと、社会人の学び直しによる人材育成、いわゆるリカレント教育が極めて重要なテーマになってくると思います。これを後押しするために、政府が公的資金の活用も含めて政策として助ける仕組みが必要ではないか。その際、あくまでも個人を支援する。その意味で、バウチャー的な政策が考えられるべきであると考えます。これに関しても、後ほど金丸議員からお話があると思います。これを進めますと、もちろん第4次産業革命の推進力になりますけれども、個人の所得を引き上げ、結果的に税収を上げる。したがって、たとえ公的な資金を投入しても極めて短期で回収できるという試算もそのページには示されております。

最後、第4番目でありますけれども、4ページをご覧くださいと思います。大学の研究開発を促進するために、コンセッションなど、大学の資産を活用するというところでございます。言うまでもなく大学の研究開発機能は極めて重要であるし、戦略的な意味合い

を持っている。しかし、大学に対する財政的な支援には明らかに限界があります。一方で、大学にはそれなりの資産があると思います。大学としては本来これを研究や教育のために使うべきだと考えられてきましたけれども、この際、商業目的も含めて最大限に資産を活用して、そこで得られた資金を研究開発や教育に充てるという方向を前向きに検討すべきだと思います。海外の大学では、当然にこのことは既に行われていることだと思います。これは、成長戦略として、コンセッション、PPP/PFIをここでも検討してきましたけれども、これを大学に適用することを意味します。国家戦略特区の活用も含めまして、東大などの有力大学でぜひモデルケースを示していくことが必要だと思います。

以上、ビッグデータの司令塔、サンドボックス、リカレント教育、大学の資産活用とR&Dを提言させていただきます。

以上でございます。

(石原経済再生担当大臣)

ありがとうございました。

続きまして、金丸議員、よろしく願いいたします。

(金丸議員)

ありがとうございます。

未来投資会議の中で私は人材育成を担当していますので、第4次産業革命に対応する「IT力」抜本強化緊急プランを提言させていただきます。

まず、課題でございます。「IT力」が我が国の国際競争力を左右する時代です。これからは、文系・理系とか問わないで、あらゆる人材が、新しい「読み・書き・そろばん」のような必須科目として、ベーシックな「IT力」を保有することが重要でございます。

対策といたしまして、当面の人材不足解消と技術革新のスピードに対応するためにも、①のリカレント教育の抜本拡充が重要でございます。リカレント教育のメニューに関しては、まずはポータビリティを備えたスキルを身につける個人を支援する。「IT力の強化」という目的のもとに、各省の支援策を整理した上で抜本的に強化することを含めて、政策パッケージを構築する。産業界のニーズに合った人材育成期間（民間、大学等）を後押しする。特に喫緊性の高いセキュリティ人材等には政策資源を集中投下する。

次に、②といたしまして、国内外のトップクラスの人材を創出・獲得する。現在は世界的な人の移動に対する規制強化のもと、日本にとっては今がトップクラスの人材獲得をするチャンスタイミングです。最大のボトルネックは、報酬水準の見直しと、企業のIoT、AI、ビッグデータ、フィンテックなどの戦略的IT投資の促進をすることが重要。そのためには、国が最初の一押しを支援し、企業における機運を高めるべきです。最後に、日本版グリーンカード制度のスタートの制度的障壁等の解消をしていただきたいと思います。

以上でございます。

(石原経済再生担当大臣)

ありがとうございました。

続きまして、南場議員から自動走行による移動革命について、プレゼンテーションをお願いいたします。

(南場議員)

本日は、自動走行の事業者として発言させていただきます。スクリーンで御説明いたします。

まずは、短い動画をご覧ください。

(動画視聴)

(南場議員)

当社の取り組みをイメージで御説明しましたが、私たちが目指しているのは、こちらにありますように、資料3の2ページ、地方交通の課題やドライバー不足などの社会課題を解決するために、2020年までに無人自動走行サービスを事業として実現することです。

次のページですが、無人自動走行の産業構造をみんなでおさらいしてみたいと思います。

まず、下から、道路や通信などのインフラ、その上にハードとしての車両、その上に自動運転システム、さらにその上にモビリティサービスプラットフォーム、その上にタクシーやバスといったサービス、こういうレイヤーによってこの産業は成り立ちます。当社は、こちらのサービスプラットフォーム、ピンクにしたところですが、このレイヤーのプレーヤーとして事業展開をしています。

こちらの産業構造なのですが、まさにインターネットコンテンツになぞらえれば、一番下がインターネットインフラ、下がスマートデバイスやパソコンのようなハードウェア、その上がOSなどのソフトウェア、その上にアップストアのようなコンテンツ配信プラットフォーム、その上にサービスが乗っかってきます。このプラットフォームのレイヤーがインターネットコンテンツ産業においてはグーグルやアップルなどの米国企業に覇権を握られて、サービスレイヤーにいるアプリ事業者は税金のように30%を支払い続ける羽目になっているというところなんです。この失敗を、IoT、自動運転の領域で繰り返したくないという強い思いでおります。このレイヤーにおいて成功して、世界、とりわけアジアに進出して、プラットフォームをつなげることで日本の経済圏を拡大することを目指しております。私どもも積極的に投資していますが、このレイヤーの後押しも事業者としてお願いするものであります。

また、この図でわかりますように、全てのレイヤーが整って初めて自動走行サービスは実現します。ただ、行政側でそれぞれのレイヤーを担当している省庁、部局が異なるために、実証実験を一つとっても、事業者である我々が各レイヤーを走り回っている状況です。

最後のページですが、要望をまとめさせていただきました。これらのレイヤーを束ねて推進するために、また、事業者の調整を円滑にするために、行政の窓口をぜひ一本化して、責任を持って包括的に推進できる司令塔機能を設置していただきたいと考えております。また、これまでは個々の規制について1つずつ要望を出し御対応いただきましたけれども、このスタイルでは2020年のサービスインには間に合わないと感じております。よって、官民で2020年に無人自動運転サービスの実現というゴールを共有して、必要な制度整備については、官側からも御提案いただくような、ゴール共有型規制改革方式という新しいアプローチでさせていただきたいと思います。具体的には、2017年末までに1対N型形式も含めた遠隔型システム、また、2020年までには従業員個人ではなく法人で責任を負う法体系など、高度な自動走行に向けた制度整備に向け、包括的な対応を引き続きお願いいたします。

(石原経済再生担当大臣)

ありがとうございました。

それでは、これまでの御提言につきまして、まず、民間議員の方、順番に、五神総長から、榊原議員、中西議員といただければ結構でございます。

(五神議員)

ありがとうございます。

先ほどの竹中先生のお話は、いずれも迅速に取り組むべき重要なご提案であると私たちも考えています。その上で、大学の立場から2点、簡単に申し上げたいと思います。

まず、リカレント教育についてです。産業構造の変化が益々スピードアップしている中で、今、急成長している分野で必要なスキルを持つ人材をすばやく育成し、確保するには、従来にない手法が必要だと考えています。前回も発言させていただきましたが、特にAI・ビッグデータ、サイバーセキュリティ、ブロックチェーンの3つのサイバー空間の利用技術と、IoTで必要となるフィジカル領域での人材確保が課題となっています。一方で、半導体あるいは材料など、これまで強みを発揮してきた産業分野あるいは基礎科学の分野には、ポテンシャルの高い人材ストックがあります。そこで大学を産学協創の場として開放し、リトレーニングの環境を整えることで、日本としての戦力増強に迅速に取り組むたいと考えているところであります。

第2点として、大学の資産活用も加速すべきだと思っています。Society 5.0における価値創造、ビジネスは知識集積型になりますので、高度な人材と知恵が集積している大学キャンパスとその周辺は、新しい産業を興す最適地になるはずだと思っています。その新しい産業構造を支えるキャンパス駆動型の産業集積拠点は、文教地域というイメージとも整合するため、地域ともウィン・ウィンの共栄関係を作れるはずですので、取り組みを進めたいと思っています。

以上です。

(榊原議員)

2点、申し上げたいと思います。

1点目は、移動革命ですが、第4次産業革命、いわゆるSociety 5.0の流れを本格化させるためには、具体的な課題を設定して取り組みを推進することが不可欠と考えます。経団連では、今年14日に「Society 5.0実現による日本再興」と題する提言を公表いたしましたし、官民で取り組むべきSociety 5.0の具体的なプロジェクトを提案しております。

ただいま、南場議員から移動革命に向けた公道実験実証の事例が紹介されましたけれども、自動走行につきましては、本日紹介された事例以外にも幾つかのプロジェクトが進行しています。例えば、内閣府主導のSIPのテーマの一つとして、大手自動車会社を中心に協調しながら官民連携開発に取り組んでおり、本年9月ごろから、高速道路ほか、一般道も含める形で大規模な実証実験を行う計画をしております。今後、こうした他の優れた取り組みを総合的に捉えた上で、先ほどの南場議員からのご指摘ともつながりますが、政府一体となった包括的な推進機能と司令塔機能を実現し、この移動革命をスピーディーに推進することが重要と考えます。

2点目は、電子政府の構築について、経団連では、同じく今年14日に「Society 5.0に向けた電子政府の構築を求める」と題する提言を公表いたしました。そこでは、行政分野における電子化と業務改革を進めて、国全体の生産性向上を図る、経済成長につなげていくということを提案しております。

電子政府の実現につきましては、2001年のIT戦略本部設置以来の重要課題となっています。このときから、e-Japan戦略として課題設定しておりますが、現在に至るまで部分的にしか進んでいないというのが実態であります。電子政府の実現は、Society 5.0の中核テーマでありますし、また、成長戦略のベースともなるものであります。この未来投資会議において、電子政府の構築を検討テーマとして取り上げて推進すべきと考えます。

私からは以上です。

(中西議員)

ありがとうございます。

私からは、今、ビッグデータの活用推進について竹中先生からお話がありましたけれども、その重要性和迅速にそこへ向かって走っていくことの重要性を特に強調してお話しさせていただきたいと思えます。

ビッグデータというのは、実際、そこで非常に良質なデータを溜め込んで統合化してアクセスIBLEにすることで現象を見える化し、そこでみんなの知恵が出る。この仕組みが自ずとできてくるのが非常に重要なポイントです。日本が遅れているかということ、このビッグデータのリアルなデータを良質に大量に持っているという点については遅れているどころか世界最先端だと思っております。

ただ、それがちゃんとアクセスできるような仕組みに落ちていくか、ルールがどうか、この辺がボトルネックになってくるので、それをぶち破っていく幾つかの具体的なターゲットを決めて攻めていくことが非常に重要だと思えます。

第2回のこの会議で、塩崎大臣がきちんとヘルスケアをやること仰っていただき、現在いろいろな検討が具体的に進んでおります。自動走行も、大きなデータベース、ビッグデータ、リアルデータをうまく使っていくことが一つのブレークスルーになりますし、まさにそういうデータを官民で合わせる事が重要です。なおかつ、オープン化と統合化という2つのキーワードの中で、何を守らなければいけないのか。これをしっかり構造をつくっていくということが大事なことですし、それをベースにしたビジネスモデルの開発が必須だということを強調させていただきます。それができれば、日本の成長戦略の非常に重要なベースになると信じております。

是非みんなで力を合わせてやっていきたい。そう思います。

(石原経済再生担当大臣)

ありがとうございます。

続きまして、自動走行について、世耕経産大臣、お願いいたします。

(世耕経済産業大臣)

まず、資料4の1ページ目をお開きください。自動運転に関しては、技術と事業化の両面で世界最高で最先端を目指していくのが基本方針であります。そのためには、技術の完全な確立を待たないで、制度やインフラで補いながら、簡単なシーンから始めて複雑なシーンへと広げていって、早期の事業化を実現していくことが重要であります。この際、世界の動向もよく見ながら、世界の動向とずれるようであれば、躊躇なく方向を改めるという機動的かつ柔軟な進め方も重要だと思っております。

次に、2ページ目をご覧ください。先ほど南場議員から御説明いただいたプロジェクトのほかに、現在、2つのプロジェクトが民間事業者から提案されています。いずれもこれまでのプロジェクトと比べてより具体的なビジネスモデルを念頭に置いた取り組みでありまして、車内に運転者がいない公道走行実証を目指すということでありまして、1つ目は、高速道路でのトラック隊列走行であります。ドライバー不足解消のため、後続車両を無人にした隊列走行で物流を変革するプロジェクトになります。2つ目は、地域の足を自動走行で提供するプロジェクトであります。ドライバー不足ですとか過疎化による路線の廃止などによって移動ニーズが満たされていない地域を解消するプロジェクトになります。

これらの実現に向けて、目標時期を明確にした上で、制度やインフラの整備を進めるため、関係省庁とともに、2020年度の実現までに必要な取り組みを、工程表、3ページ目、4ページ目にまとめさせていただきました。

まず、3ページ目ですが、トラックの隊列走行については、国土交通省と協力して、来

年1月から第二東名での公道実証を開始し、さらにその翌年には後続無人システムの実証を開始したいと思います。そのために、隊列走行を現行法の中に位置づけるために必要な制度面の整備を行いたいと思います。また、事業化に向けて、隊列を作ったり解除したりするスペースも要りますので、必要なインフラの整備も行っていきたいと思っています。

次に、無人自動走行による移動サービスについては、4ページ目をご覧ください。来年度から公道実証が本格的に開始できるように、警察庁において車外でオペレーターが遠隔で自動走行車を操作するためのガイドラインを本年5月をめどに整備いただくなど、必要な取り組みを進めていきたいと思っています。その際には、1人が1台を見るのでは全く意味がありませんので、1人が複数台を見られるようなところも目指していきたいと思っています。工程表の作成は、実証と事業化のための第一歩であります。今後とも技術開発を進めながら、社会の課題解決に向けて、ニーズの高い分野を中心に、国交省、警察庁など関係省庁と連携して実用化を強力に進めていきたいと思っています。

(石原経済再生担当大臣)

ありがとうございました。

それでは、IT担当の鶴保大臣、お願いします。

(鶴保IT政策担当大臣)

資料5をご覧ください。

1枚目、IT総合戦略本部では、自動運転に関する政府全体の戦略を「官民IT構想・ロードマップ」としてこれまで毎年策定してきております。現行のロードマップにおきましては、今年からの公道実証に向けた各種取り組み実施を記載させていただいておりますが、特に内閣府では、戦略的イノベーション創造プログラム、SIPにて、早速、来月から沖縄で本格的なコミュニティバスの自動運転活用に向けた全国初の公道実証実験を開始したいと思っています。さらに、秋からは関東地方等で国際連携のもとでの大規模実証実験も行う予定とさせていただいております。経済産業省など関係大臣の御協力により、事業者提案の実証も進展しております。

一方、世界的に高度な自動運転の実現に向けた企業の取り組みは、カリフォルニア州など、市場化のための制度整備に向けた検討が進展をしております。このような中、我が国におきましても、公道実証のための環境整備だけでなく、国際的な制度間競争を見据えて、市場化・サービス化を可能とするための制度整備に取り組むことが必要だと考えております。

2枚目をご覧ください。このため、2020年までの完全自動運転の市場化・サービス化の実現を目標として設定し、そのために必要な制度整備に向け、逆算して取り組むこととしたしたいと思います。特に高度な自動運転の市場化・サービス化にあたっては、ドライバーによる運転を前提としたこれまでの交通関連法規を、システムによる運転を踏まえた体系に向けて大幅に見直すことが必要だと考えています。この検討範囲は多岐にわたり、また、相互に関連するため、政府一体による検討が必要です。

したがって、IT総合戦略本部を司令塔とし、関係省庁の積極的な協力を得た上で、2017年度中を目途に、完全自動運転実現のための政府全体の制度整備の方針を取りまとめてまいりたいと考えております。

よろしく願いいたします。

(石井国土交通大臣)

国土交通省では、道路のインフラと自動車の車両技術を持つという強みを生かしまして、

私を本部長とします自動運転戦略本部を昨年12月に設置し、取組みを加速化させております。経済産業省、警察庁との連携をとりながら、隊列走行等の事業を着実に進めてまいります。

中でも、超高齢化が進みます中山間地域における道の駅を拠点とした自動運転サービスにつきましては、今年の夏ごろからの実証実験の開始に向けて準備を進めてまいりたいと思っております。

以上です。

(松本国家公安委員会委員長)

警察では、これまで、自動運転と国際条約との整合性等に関する国際的議論に積極的に参画するとともに、公道実証実験のためのガイドラインの策定等を行うなど、円滑な実証実験の実施のために積極的に取り組んできており、現在、遠隔型自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドラインの検討を進めています。

今後とも、関係省庁と連携しつつ、技術の進展を踏まえながら、制度面の検討を更に進めるなどの取組を行ってまいります。

(塩崎厚生労働大臣)

ありがとうございます。

ビッグデータ活用とリカレント教育につきまして、先ほど中西さんからもお触れいただきましたように、厚生労働省としても、2020年度からの「保健医療データプラットフォーム」の本格稼働に向けて、人工知能やゲノム解析分析なども含めて、健康・医療・介護分野の「データヘルス改革推進本部」を省内に1月12日に立ち上げました。この大規模なビッグデータ・ITインフラの整備の実現のためにはIT人材の育成が不可欠であり、また、全ての産業分野においても、今後、IT人材の量・質両面にわたる早期の育成強化が極めて重要であります。

このため、セキュリティなどの専門分野ごとやスキルレベルごとに実効性の高い教育システムを早急に整備することが重要であると思っております。

厚労省としても、関係省庁と連携して、個々人に注目しながら、ITリカレント教育にしっかりと取り組んでまいります。

(麻生副総理)

フィンテックとリカレント教育の推進について御意見をいただいたのですが、まず、フィンテックですけれども、日本においては、利用者の金融サービスへの信頼性が高い、非常に高いと思います。したがって、この流れを本格化させていくためには、新しい情報通信技術の活用と利用者保護を必ず両立させなければならない、ということなのだと思います。したがって、金融庁においては、サポートデスクを既に設置して、フィンテック企業の相談に一元的に対応して、今、平均4営業日で回答しているという実態があります。また、昨年、銀行等によるフィンテック企業への出資を容易にする銀行法の改正も行っております。さらに、今国会において、金融機関とフィンテック企業とのオープン・イノベーションを推進するために、法案提出を予定しておりますので、引き続きスピード感を持って取り組んでいかなければならないと思っております。中西議員のおっしゃるところかと思えます。

次に、リカレント教育ですが、経産省の報告にありますように、IT人材の育成が急務なののだとしても、真に産業界が求めておられる人材であるなら、効果が上がるかどうかかわからないバウチャーというものに頼るのではなくて、ため込んでおられる内部留保を利用するなりして企業が率先して育成するはずだと私は思います。IT専門家教育を受けることで

年収アップが期待されるというのであれば、これは直接受益者たる社会人みずからが費用負担をするのが基本ではないのですか。当然のことと思います。「2年間で5,000億円」が安いかに書いてあるのですけれども、5,000億というのはそんな安い金ではなくて、近年最優先で取り組んできた幼児教育の無償化に係る予算が29年度で334億円、奨学金拡充に1,033億円。5,000億というのは規模が違います。5,000億という額が安いというイメージは、必ずしもあたらないのではないのでしょうか。これらの問題点を十分に踏まえた上で、IT人材の育成方策というのは官民協力して考えていくべきだと考えております。

もう一点、大学の資産活用を一層弾力化していく話がありましたけれども、これは既に、東京大学、五神先生のところで、意欲的な検討がなされていると伺っています。これによって大学経営というものが健全化されていきますし、教育研究の強化につながるということで、アメリカの大学などはみんなやっていますので、そういった意味では取り組みに大いに期待しております。

(石原経済再生担当大臣)

ありがとうございました。

民間議員の方から何かあれば、それで締めたいと思います。

(竹中議員)

ぜひゆっくり議論をさせていただきたいと。

(石原経済再生担当大臣)

それでは、この議題はトゥー・ビー・コンティニューということで、総理、よろしいでしょうか。

(安倍内閣総理大臣)

はい。

(石原経済再生担当大臣)

それでは、総理、お願いいたします。

(安倍内閣総理大臣)

本日は、民間議員の皆様から、第4次産業革命の推進に向けた御提案をいただきました。多様なビッグデータを共通の仕組みの下で分野横断的に活用できるようにするため、IT戦略本部に民間の専門家を主体とする司令塔を年度内に立ち上げます。

幅広い分野で大幅に不足すると見込まれるIT人材を早急に育成・確保するため、個人に対する支援を通じて、社会人の学び直しを強化します。

2020年までに、運転手が乗車しない自動走行によって地域の人手不足や移動弱者を解消します。1年余り前の官民対話で決めたこの目標を実現する実行計画を取りまとめました。

来年度から公道での実証を2種類実施します。まず新東名で、運転手が乗車する先頭トラックを、無人の後続トラックが自動的に追走できるようにします。また、全国から公募などで選ばれた10カ所で、無人のバス、タクシーなどを遠隔制御で運行させます。

これらを可能とする制度やインフラを国家戦略特区も活用して整備し、事業化につなげます。

様々な実証走行の成果を集約し、新たな技術を踏まえた制度改革の可能性を集中的に検討するため、IT戦略本部の下で官民が対話・協力する連携体制を作ります。

関係大臣は連携し、以上を直ちに具体化していただきたいと思います。

(石原経済再生担当大臣)
どうもありがとうございました。

(以 上)