

第2期 第2回デジタルライフライン全国総合整備実現会議 議事録等

(開催要領)

1. 開催日時：令和7年6月23日（月曜日）16:30～18:20

2. 場 所：経済産業省別館11階1120会議室＋オンライン会議

3. 出席構成員等

議長代理	大串 正樹	経済産業副大臣
関係省庁等	野原 諭	経済産業省 商務情報政策局長
	石原 大	内閣官房 新しい地方経済・生活環境創生本部事務局次長
	阿部 竜矢	警察庁 長官官房審議官（交通局担当）
	村上 敬亮	デジタル庁 統括官（国民向けサービスグループ長）
	内藤 新一	総務省 情報流通行政局地域通信振興課長
	湯本 博信	総務省 総合通信基盤局長
	村野 伸介	厚生労働省 労働基準局監督課長
	山本 泰司	農林水産省 大臣官房審議官（兼農村振興局）
	東野 昭浩	農林水産省 農林水産技術会議事務局研究総務官
	伊吹 英明	経済産業省 製造産業局長
	平林 孝之	経済産業省 商務・サービスグループ物流企画室長
	松原 誠	国土交通省 上下水道審議官
	天野 正治	国土交通省 大臣官房審議官（国土政策）
	武藤 祥郎	国土交通省 都市局 国際デジタル政策課長
	藤巻 浩之	国土交通省 水管理・国土保全局長
	橋本 雅道	国土交通省 大臣官房審議官（道路）
	木村 大	国土交通省 大臣官房審議官（物流・自動車）
	北澤 歩	国土交通省 航空局安全部長
	齊藤 裕	独立行政法人情報処理推進機構 理事長
有識者	石田 東生	筑波大学 名誉教授
	枝川 和弘	佐川急便 輸送ネットワーク・施設投資担当取締役
	北島 悟志	東京電力パワーグリッド 常務執行役員
	甲田 恵子	株式会社 AsMama 代表取締役社長
	山本 恭子	日本電信電話株式会社 執行役員 研究開発マーケティング本部マーケティング部門 部門長
	皿田 明弘	トヨタ自動車株式会社 デジタルソフト開発センター センター長

縄田 正	中日本高速道路株式会社 代表取締役社長
馳 浩	石川県 知事
五味 儀裕	日本郵便株式会社 執行役員
松本 順	株式会社みちのりホールディングス 取締役会長
松井 敏彦	ソフトバンク株式会社 渉外本部 執行役員本部長

(議事次第)

1. 開会
 - ・大串副大臣挨拶
2. 事務局説明
 - ・第2回事務局資料について
3. 各省庁説明
4. 民間構成員発言
5. 自由討議
6. 閉会

(配布資料)

- 資料1 議事次第
- 資料2 デジタルライフライン全国総合整備実現会議構成員名簿
- 資料3 第2期デジタルライフライン全国総合整備実現会議事務局資料
- (提出資料)

- 資料4 警察庁発表資料
- 資料5 デジタル庁発表資料
- 資料6 総務省発表資料
- 資料7 経済産業省（製造産業局）発表資料
- 資料8 国土交通省（水管理・国土保全局）発表資料
- 資料9 国土交通省（道路局）発表資料
- 資料10 国土交通省（物流・自動車局）発表資料
- 資料11 国土交通省（航空局）発表資料
- 資料12 石川県馳知事提出資料

— 以下、卓上配布 —

- 参考資料1 第2期デジタルライフライン全国総合整備実現会議出席者名簿
- 参考資料2 座席表
- 参考資料3 オブザーバー名簿

1. 開会

○事務局 野原局長

定刻になりましたので、第2回第2期デジタルライフライン全国総合整備実現会議を開催させていただきます。経済産業省商務情報政策局長の野原でございます。構成員の皆様方には、御多忙のところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

開会にあたりまして、大串副大臣から御挨拶をいただきます。大串副大臣、よろしくお願いします。

○大串副大臣

経済産業副大臣の大串正樹です。本日は、大変お忙しい中、各界を代表する企業や自治体、8省庁18部局の皆様にお集まりいただき、誠にありがとうございます。開催にあたり御挨拶を申し上げます。

本日の会議では、昨年6月に策定した「デジタルライフライン全国総合整備計画」に基づき、先行地域において取組を開始した、ドローン航路、インフラ管理DX(ディーエックス)、自動運転サービス支援道等の取組について、2024年度の成果を総括いたします。

また、本日まで参加いただいた各省庁から、それぞれの省庁が精力的に取り組んでいただいているデジタルライフラインの施策の進捗状況に関する御報告をいただくとともに、計画で定められたKPI達成に向け、今後、集中的に取り組むべき事項について御議論頂きます。

2024年度の実績として、ドローン航路については、浜松市及び秩父地域の中山間地域で計180kmを整備しました。また、全国展開に向け、ドローン航路の設計・運用に際しての規範となる「ガイドライン」・「仕様・規格」を決定し、「ドローン航路システム」を開発しました。

インフラ管理DXについては、先行地域である、さいたま市及び八王子市において、電力・ガス・通信・水道の各地下埋設インフラのデータ整備を実施し、開発したデータ整備支援ツールの活用に関する「ガイドライン」等を策定しました。

自動運転サービス支援道については、新東名高速道路駿河湾沼津から浜松の区間において、自動運転車優先レーンを設定し、合流支援・先読み情報提供の実証実験を行いました。また、一般道については、日立市大甕(おおみか)駅周辺において、自動運転バス事業の実装にむけた課題検証等を実施しました。

これらの取組も踏まえ、今年度は、各プロジェクトにおいて、更なる取組の加速化に向けたマイルストーンを設定し、各省庁とも連携の上、取組を進めていきます。

具体的には、ドローン航路については、ガイドライン等に基づく運営者の適合性認証等を行う「ドローン航路登録制度」の創設に向けた検討を行います。

次に、インフラ管理DXについては、道路物件管理のデジタル化に向け、地下埋設管等のデータ整備のあり方に関する検討を先行自治体において進めます。

また、自動運転サービス支援道については、東北自動車道の一部区間に実証区間を拡大します。

そして、奥能登版デジタルライフラインでは、支援等に必要な情報について共助拠点を通じて災害時だけでなく平常時から収集・活用可能な仕組みの検証を今後進めてまいります。

皆様の貢献があつてはじめて、本計画で目指す社会が実現できます。本日は、目指すべき社会のあり方やプロジェクトの進展のため、必要な事項について、ぜひ皆様からの忌憚ない御意見を頂きたいと考えています。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局 野原局長

ありがとうございます。副大臣は御公務のため御退席されます。

プレスの方は、ここで御退席をお願い致します。

本日は、各業界を代表する民間企業の皆さまや、関係省庁の皆さまに構成員として御参加いただいております。また、参考資料 3 に記載の機関がオブザーバーとしてオンラインで参加をしております。なお、日本電信電話株式会社からは代理として山本執行役員に、トヨタ自動車株式会社からは代理として皿田センター長に、日本郵政株式会社からは代理として日本郵便株式会社五味執行役員に、ソフトバンク株式会社からは代理として松井本部長に、東京電力パワーグリッド株式会社からは、北島常務執行役員に代理として御出席を頂きます。また、石川県馳知事及び総務省湯本局長は御都合により中座される予定です。

本会議の議事については、後日、事務局から皆様に内容の確認を御依頼させていただいた上で早期に公表させていただきたいと思います。また、配布資料及び構成員からの提出資料につきましても、特段の御異議がないようございましたら、原則全て経済産業省のホームページにて本日公開させていただきたいと思います。

それでは、事務局から説明をお願いします。

2. 事務局説明

○事務局 守谷課長

資料 3 に基づき、「第 2 期デジタルライフライン全国総合整備実現会議 事務局資料」について、事務局よりご説明いたします。

2 ページをご覧ください。こちらは、ご案内の通りかと思いますが、昨年 6 月に政府決定したデジタルライフライン総合整備計画の概要です。人口減少が進むなかでもデジタルによる恩恵を全国津々浦々に行き渡らせるため、約 10 年のデジタルライフライン総合整備計画を策定いたしました。人口減少が進む中での人流クライシス、物流クライシス、災害激甚化という社会的な課題に対し、経済産業大臣の下で、関係省庁が一丸となり、デジタルを活用したサービス提供に必要なハード・ソフト・ルールといったデジタルライフラインを整備することで、自動運転や AI のイノベーションを急ぎ社会実装し、デジタルによる社会課題解決や産業発展に貢献できるよう取組を進めております。

本計画が目指す将来像を早期に具体化し、国民へデジタルの恩恵をいち早く提供するため、ドローン航路や自動運転サービス支援道の整備、インフラ管理 DX をアーリーハーベストプロジェクトとして位置

づけ、2024年度から先行地域での社会実装の取組を実施して参りました。また、2025年度より、奥能登版デジタルライフラインとして、有事に人がどこにいるかを把握するための共通の仕組みを、アーリーハーベストプロジェクトに加え、進めて参ります。

3ページをご覧ください。こちらは本日の論点です。2024年度は、アーリーハーベストプロジェクトを通じた仕様・規格等の策定をするとともに、サービスの実装の状況や、その検討から示唆される課題を踏まえ、全国展開に向けた方針として、官民で目指すべきデジタルライフラインの整備、活用目標及び必要なアクションを位置づけたロードマップや、事業者の方々がデジタルライフラインを整備・活用する上で参照すべきガイドライン等を策定して参りました。本日は、2024年度の取組総括として、その成果のご紹介と、2025年度の主要マイルストーンについてご説明させていただきます。また、短期のKPI達成に向けた政策全体の集中的な取組事項について、民間事業者の皆様における各取組への参画・連携の可能性や、取組間で連携強化が必要な点などを踏まえ、ご説明させていただきます。

まずは取組毎に、2024年度の成果物と2025年のマイルストーンについてご説明いたします。

4ページをご覧ください。2024年度のドローン航路では、先行地域である秩父エリア・浜松市の計180kmにおいて、ドローン航路の社会実装を開始いたしました。また、全国展開に向け、ドローン航路の設計・運用に規範となる「ガイドライン」、「仕様・規格」を策定し、「ドローン航路システム」をオープンソースソフトウェアとして公開いたしました。コンセプトや机上検討ではなく、実際にドローン航路の仕様・規格を定め、社会実装を行ったのは、日本がはじめての事例となります。

5ページをご覧ください。2025年度はこれらの成果も踏まえ、全国展開の拡大に向け、仕様・規格への適合性認証等の仕組みである「ドローン航路登録制度」を立ち上げにむけた実証を開始いたします。また、ドローン航路の相互乗入にむけ、ガイドライン・仕様・規格・システムのアップデートを行います。3点目に、世界に先駆けた取組である、ドローン航路について国際標準化団体の標準化活動への打ち込みを進めて参ります。

6ページをご覧ください。2024年度のインフラ管理DXは、先行地域であるさいたま市、八王子市の一部地域を対象に、公益事業者の電気・ガス・通信データの取得、データの位置補正等を実施するデータ整備支援ツールの開発、アクセス制御等を行うインフラ管理DXシステムの開発をし、埋設物照会・マシンガンガイダンス・災害対応の実証などユースケースへの活用実証を実施いたしました。また、全国展開に向け、「ガイドライン（α版）」の策定をしたほか、「インフラ管理DXシステム」、「データ整備支援ツール」を公開いたしました。また、今後の取組に向けた「インフラ管理DXロードマップ」を公開いたしました。

7ページをご覧ください。2025年度においては、主要マイルストーンとして、本取組の継続に向けて、より大きい需要が存在するユースケースの実現のため、必要なデータ項目等を「データ要件定義書」として定めるとともに、必要なデータの整備を国土交通省他、関係省庁の皆様とも連携し、進めて参ります。

また、データ整備を実施するデータ整備機関に求められる要件を検討し、ガイドライン等のアップデート、追加の機能開発を実施し、データ整備支援ツール、インフラ管理DXシステムのアップデートを実施いたします。

8ページをご覧ください。自動運転サービス支援道について、2024年度は、先行地域である新東

名高速道路の一部区間において、自動運転車優先レーンを設定し、合流支援・先読み情報提供の実証実験を実施いたしました。また、一般道については、日立市大甕駅周辺において、自動運転バス事業の実装に向けた課題検証等を実施いたしました。データ連係に関する取組としては、V2Nの安全走行支援、ニアミス情報の集約・活用、共同輸送におけるマッチング支援のサービス実装に向けた実証実験を実施いたしました。これらの取組を踏まえ、車両プローブ情報連携に向けた「実験用システム要求／インターフェース仕様書」を策定し、各種システムを公開するとともに、「自動運転サービス支援道ロードマップ」を公開いたしました。

9ページをご覧ください。2025年度は、道路のインフラに必要な機能等の検証のため、現在実証を進めている新東名高速道路とは異なる道路環境を有する東北自動車道の一部区間において、道路インフラによる支援の取組を進めるとともに、自動運転バス事業の事業モデルの検証及び遠隔支援に必要な情報のインターフェースの標準化を検討します。また、ネットワークを介した情報配信（V2N）の在り方については、他の道路交通情報基盤との連携も含めて、技術的、事業的課題の検証を進めます。加えて、シミュレーションの活用に向けたニアミスデータ等の定義、シミュレーションの在り方の検討を進めます。さらには、幹線共同輸送の実現におけるマッチング等の円滑化に向けた、業務要件の定義や課題の抽出を実施し、データ連携や標準化の検討を行います。

奥能登版デジタルライフラインについて、10ページをご覧ください。能登半島地震では、発災直後から復興段階のサービス提供を行う上で、様々な要因で指定避難所以外に避難する被災者の把握・ケアに労力を要し、サービス提供の遅れが発生しました。また、マイナンバーカード等を活用した被災者把握の仕組みは携行率等の問題があり、全面的な活用はなされませんでした。有事用途だけでは運用コスト・担い手・住民認知等の課題が存在し、人・ハブ・物の場所等の必要な情報を把握するための共通の仕組みを平時から活用することが必要だと、課題意識を持ちましたので、2025年度は、災害時に避難所となる公民館のデジタル防災拠点としての整備と併せて、災害時の避難者情報収集の質・量の改善に繋げるための、共助拠点のチェックイン情報を行政にフェーズフリーで連携する仕組みを石川県において検証して参ります。

続いて、12ページをご覧ください。2024年度は、アーリーハーベストプロジェクトを進めてまいりました。2025年度以降は、短期のKPI達成に向け、関係省庁や民間事業者の皆様と連携しながら、政府全体の集中的な取組事項として取り組んで参ります。

13ページには、関連する取組として、デジタル庁の「先行的事業化地域」の取組について、「モビリティ・ロードマップ2025の概要」から抜粋する形で資料を掲載しております。

最後に、14ページ目をご覧ください。再掲になりますが、各取組における2025年度のマイルストーンを記載しております。私からの説明は以上です。

3. 各省庁説明、民間構成員発言

○事務局 野原局長

それでは、関係省庁及び民間構成員の皆様から3分を目途に御発言をお願いしたいと思います。3分超過のタイミングで事務局よりベルでお知らせさせていただきます。会場では、発言する際にマイクを御

使用ください。オンラインの方は、マイクは原則ミュートにいただき、発言する際にミュートを解除ください。
なお、自由討議で発言される場合は、T e a m s の挙手機能の活用をお願いいたします。

初めにご都合により中座される馳知事からお願いします。

○石川県 馳知事

まず、昨年の能登半島地震奥能登豪雨において、関係省庁の皆さん、民間事業者の皆さんから、多大なご支援を賜っております。本当にありがとうございます。

そして、デジタルライフライン全国総合整備計画において、奥能登版デジタルライフラインの整備に向けた取り組みを開始いただきましたことに御礼申し上げます。

それを踏まえて今日は2点私から申し上げます。

まず一点目、資料1ページ目をご覧ください。ここでは、デジタルライフラインの大前提である通信環境の確保について申し上げます。

昨年9月12日、前回会議で、地方における通信環境の抜本的改善について発言しましたが、そのわずか10日もかからない21日に奥能登豪雨が発生して、再び通信途絶という課題に直面しました。奥能登豪雨では、地震での教訓を踏まえて、S t a r l i n k の設置を県が主導し、いわば呉越同舟のスキームを構築することで、発災後3日で避難所への配備を完了いたしました。

今年度は、奥能登の公民館など14ヶ所に、S t a r l i n k ・非常用電源・デジタルサイネージなどを装備させて、通信・情報発信の拠点として平時から活用することで、通信途絶期間0日を目指しております。

しかし、こうした点での通信確保では、ドローン等のデジタルライフラインの実装は困難でありまして、面で能登全体を覆う、通信環境の抜本的改善が不可欠です。具体的には、衛星との直接通信などの新たな通信技術のもとでの実証・実装や、基地局の共同利用の徹底などキャリアの共存共栄モデルの構築をぜひ能登から進めていただきたいと思います。

資料2ページ目をご覧ください。二つ目は、能登でのドローン航路の実装についてです。

奥能登豪雨では、発災直後の道路状況の把握やリングの収穫支援などで、民間事業者の協力をいただいて、様々な場面でドローンを活用いたしました。さらに、県の防災訓練や警察や消防による実証を実施いたしまして、ドローンの有効性を実感しております。

一方、ドローンを平時からフェーズフリーで活用していくためには、コスト面や運用面で課題があると認識をしております。

社会実装に向けては、ドローン事業者が中心となって、電力や鉄道などのインフラ点検や、スマート農業などの民間などのニーズを掘り起こした上で、コストや運用面での課題をクリアすることが必要だと思っております。事業者と国には、能登においても実装可能となる、高性能なドローンを民間と行政でシェアする、そういったビジネスモデルと、それに必要な制度環境を早期に確立いただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。以上です。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。

それでは、関係省庁の皆様から3分を目途に御説明をお願いしたいと思います。3分超過のタイミングで事務局よりベルでお知らせさせていただきます。説明順は事務局から御指名させていただきます。

それでは、関係省庁の皆様から御説明をお願いします。

はじめに、警察庁 阿部審議官、よろしくお願いします。

○警察庁 阿部審議官

警察庁では、信号灯器の青、黄、赤の灯色の変化に関する予定情報、いわゆる信号情報について、自動運転車両に提供する技術開発を関係機関と連携して行っております。

信号情報提供の技術開発に関しては、インフラから信号情報を提供する V 2 I 方式とネットワークを介して信号情報を提供する V 2 N 方式の2つの方式を開発しております。

V 2 I 方式に関しては、デジタルライフライン全国総合整備計画のアーリーハーベスト P J において、自動運転車両への信号情報の提供に関する実証実験が、昨年度、茨城県日立市大甕駅周辺で実施されました。

ネットワークを介して信号情報を提供する V 2 N 方式に関しては、戦略的イノベーション創造プログラム（S I P）第3期において、研究開発を実施しており、主に「交通管制センターで集中制御を行っていない新たな信号情報提供方式の実証」、「歩行者、自動配送ロボット等への信号情報の活用」について、検討を進めているところです。

V 2 N 方式に関しては、2025年度までに茨城県及び奈良県で実証環境の構築を行い、2027年度までに総合実証実験を実施する予定です。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。次に、デジタル庁 村上統括官、よろしくお願いします。

○デジタル庁 村上統括官

2022年にサンフランシスコでロボタクシーが開始された後、様々な自動運転に関わる実証事業が開始されました。2027年からの事業の展開に向けた環境整備を進めています。その時に日本はどうなっているか、地方はこの問題をどうやって埋めるか、ということで、次のページでございますが、10か所程度、特に技術的に何かできないかということよりも、とにかく事業化のためになることを集中的に、先ほど守谷課長からもお話を及していただきましたが、10地域に対して集中的にそれぞれの実情にあった政策を投入しようと、デジタル庁が取りまとめて、関係者の皆様の御協力をいただき、やっていこうということでございます。

その時に次のページですが、「交通商社機能」というものがありますけれども、交通事業の中だけで新しいサービスを継続してもなかなか厳しいという実情がありますので、併せてどういう必要があるのか、街づくり施策とあわせてどういった必要があるのかを実証・評価していきたいと考えています。特に地方の場合、そういった需給を一体的に設計する機能、「交通商社機能」と呼んでいますが、新しい技術の導入を実証し

ていくにあたって必要ではないかという議論をしております。

4 ページをご覧ください。先行的事業化地域を、公募内容の詳細を調整いたしまして、秋ごろに地域を公募・選定しつつ、支援内容を決めていくことを検討しています。詳細は、府省ごとに、適用するスキームであるとか予算要求との関係などを詰めているところで、予算を他に出す前に支援内容を決められない等いろいろございまして、実際はまだ各府省と検討中という状況ですが、基本的にはもうすでに実証に実績があり、自治体の方針としてもやるということを計画その他で正式に公表し、自らも財政支出をする覚悟のある自治体を対象にしていこうと考えています。

5 ページをご覧ください。3 パターンあると考えています。一つ目のパターンは、簡単に申し上げますとロボタクシー方式ということができます。ロボタクシーの需要をどこまで拡げられるのか、また規制も含めてどのような課題があるのかを実証するパターンになります。二番目は、これも簡単に言えば既に自動運転レベル 4 で運行している地域が事業化することに関して、色々な課題を持っているため、そこに実証をしていくというものでございます。最後のパターンは、技術的課題を解決し、既存のバス路線等を自動運転で代替し、自動運転レベル 4 で運行を目指すパターンです。

日本国内で実際にもう積み上げてきたものがあります。特に二つ目、三つ目のパターンは、地域でどのようなことができるのか。タクシーだけが仮に地域で走ったとしても、日本の国民で年間複数回タクシーを利用される方は 15% 程度しかいらっしゃいません。なので、先程の「交通商社機能」の議論を含めて、併せて議論をする必要があると考えています。次のページは御参考ではございますが、実際日本の実情を考えると、ロボタクシーが対象にしている乗用車がないところでこれまでも多くの実証が積み上げられていますし、こうしたエリアの中からも先ほどの前提条件のところを考慮して、先行的事業化地域が選ばれるのではないかと、考えています。

最後に国土交通省の物流・自動車局に一生懸命ご対応いただいているのですが、1 年前に刑事責任のあり方を中心に、事故時の社会的ルールの考え方を整理し公表させていただきました。ここでやはり一番重要になるのは、事故が起きたときの事故情報の解析を行い、その解析結果を迅速に基準に反映する対応体制と考えています。ご調査体制の拡充やあり方について今、国土交通省で実装するフェーズに向けた検討をしていただいています。この次の通常国会である程度方向性をきっちと決め、その後具体化していくということなので、事故時の対応についても、これと並行してしっかり進めていく予定です。ぜひこの検討のプロセスでも、いろいろな方から、ご示唆ご意見をいただければと思っておりますので引き続きよろしくお願い申し上げます。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。次に、総務省 湯本総合通信基盤局長、よろしくお願いします。

○総務省 湯本総合通信基盤局長

1 ページ、5.9 GHz 帯 V2X 通信に関する取組です。総務省としては、欧米と同様に、5.9 GHz 帯の周波数を V2X 通信に割当ての方針としているところです。そのため、現在、総務省では、既存の無線局の周波数変更を進めている他、国土交通省等との連携・協力し、新東名高速道路等

において、自動運転車両を使用した技術実証を実施し、有効性の検証・評価を行ってまいります。また、こういった実証実験の円滑な実施のために、現在、実験試験局の免許交付の簡略化のための制度整備を進めているところです。

2 ページをご覧ください。携帯電話のネットワークを用いた V 2 N 通信についての取組です。昨年度は、新東名高速道路の一部区間において、車両走行中の 5 G・4 G の通信状況に関する実力値の測定・評価や、関係者へのヒアリングを通じた有望なユースケース等の整理・具体化を図ってまいりました。その結果、有望なユースケースとして、先読み情報提供や遠隔監視等があげられましたので、令和 7 年度は、経済産業省とも連携・協力し、高速道 F O T プロジェクトの一環として、V 2 N 通信のユースケース実証やまた有効性の検証・評価を実施して参りたいと考えています。

4 ページをご覧ください。地域限定型の無人自動運転移動サービスの実現に向けて、昨年度から一般道での自動運転に必要な通信システムの信頼性を確保するための実証実験を行っています。昨年度は、アーリーハーベストプロジェクトの一環として、大鵬(おおみか)駅周辺での実証実験を関係省庁と連携して実施したところです。

5 ページをご覧ください。令和 7 年度に予定しております実証事業では、自動運転システムの通信の常時接続の確保や通信の安定性等を考慮して、6 つのユースケースを設定し、合計で 1 0 件の実証事業を採択し検証を行います。

6 ページをご覧ください。総務省が行った実証の成果は、モデル集として取りまとめ、公表しています。このモデル集事業につきましては、自動運転サービスを導入しようとする自治体、またバス運行事業者、通信事業者に対して、必要な通信環境に関する具体的な課題やその解決策などを示しています。一例として、遠隔監視に携帯電話を使用する際に、電波が不十分な場合、複数の事業者の通信サービスを並行して利用することで、安定した通信を確保できるといった事例を紹介しています。令和 7 年度の実証を踏まえ、さらに充実していきたいと考えています。

関係者にモデル集を活用いただくことで、自動運転サービスの社会実装に通信面から貢献するとともに、車両情報連携システムと連携した通信の実証などにも、関係省庁と協力しながら今後取り組んでまいりたいと考えています。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。次に、経済産業省 伊吹製造産業局長、よろしくお願いします。

○経済産業省 伊吹製造産業局長

自動運転とドローン航路について、関係省庁・事業者の協力をいただき感謝を申し上げます。

物流の分野では、新東名高速道路に設定された自動運転車優先レーンにおいて、車両技術、インフラ協調などの技術的な検証を行ってまいりました。

人流の分野では、B R T と混在空間を対象とした取組を一般道で実施し、先行事例として L4 の実証を行うことができたことは成果と考えております。

高速道路においては、今回 5 か年の計画が終了します。自動運転の実装を考えたとき、IC から IC

までの間を自動運転化しても、一般道区間でドライバーが必要になると考えています。今後は、IC 近傍物流施設までユースケースを広げていくことで、物流事業者が自動運転のメリットを享受できると考え、トライしたいと考えております。

自動運転の円滑な運行を補助するインフラの活用方法について、全国に横展開し、社会実装に活用できる類型化を示したいと考えております。

ドローン航路は、物流、河川巡視、電線点検で成果を上げております。ドローン航路と交わる他のドローンとの空中衝突をしないような運航管理について、国交省と連携し、小型無人機にかかる環境整備に向けた官民協議会で社会実装に向けて議論をまいります。

いずれにしても、社会課題の解決に向けて、自動運転とドローンの分野で大きな進捗が実現するよう、関係事業者・省庁と連携して進めてまいります。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。次に、国土交通省 藤巻水管理・国土保全局長、よろしくお願いします。

○国土交通省 藤巻水管理・国土保全局長

デジタルライフライン全国総合整備計画（R 6. 6）のアーリーハーベストP J に位置づけられ、昨年度中に静岡県浜松市天竜川で130キロをドローン航路としてスタートすることができました。今後も、河川巡視・点検に加えまして、物流なども含めた目的を実現可能な環境整備に取り組んでいきたいと考えています。

水管理・国土保全局では、ドローン航路整備に係る官民の役割分担を踏まえ、政府・関係省庁として、規格・ルールの整備のうち、「河川巡視業務等におけるドローンの代替可能性の整理」に加え、「ドローン航路の整備及び地域展開方針」の「基本的な考え方」を踏まえ、「物流/巡視・点検の多目的飛行を実施可能な環境整備」に取り組んでいるところです。

具体的には、令和7年度中のドローンを活用した河川巡視・点検を全国的に行うための手引の策定・公表とあわせ、ドローンを活用した巡視・点検の実装を目指し、北海道開発局・各地方整備局が管理する全国9つのブロックで一つずつの河川（9箇所）において、ドローンを活用した実証試験を行っていきたいと考えています。

また、短期のKPIとして定めた「令和8年度中の全国の一級河川上空100km」の実現に向け、令和6年度補正予算から、国管理の一級河川沿川において、河川空間に通信スポット（Smart River Spot（スマートたこ足））を国土交通省が整備し、民間に開放するモデルを検討・推進し、ドローン航路運航者等が活用可能な環境の整備に向け、取り組んでいるところです。

引き続き、河川管理者として求められる役割を踏まえ、河川巡視・点検におけるドローンの代替可能性の整理やドローン航路運航者等が活用可能な環境の整備を通し、国管理の1級河川の総延長1万km（2034年度）の実現に協力することで河川空間を利用したドローン物流等の促進に向け取り組んでまいります。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。次に、国土交通省 橋本審議官、よろしくお願いします。

○国土交通省 橋本審議官

国土交通省道路局では、自動運転サービス支援道のうち道路インフラに係わるものを実施しており、先程触れられた新東名の実証実験も開始したところです。

新東名高速道路のおよそ100km区間において路車協調による自動運転トラックの支援のための路車協調のインフラ整備を進めてきました。本線を走行する車両の位置や速度の情報を提供し、スムーズな合流を促す「合流支援情報提供システム」と、工事規制や落下物などの情報を事前に提供することで車線変更や車両制御などへの活用を促す「先読み情報提供システム」により、インフラから自動運転トラックを支援するための実証を進めることとしており、本年の3月3日よりこの実験を開始しているところです。実験では、公募を通じて2つのグループが開発する車両を走らせています。実験中というステッカー等を車両に貼る、情報板等で実験中であることを情報提供するなどし、周知を図っています。

実証実験の概要を動画にてご説明いたします。

左側が合流支援情報提供による合流時の車内映像になります。実験は安全面等を考慮し、いつでもドライバーが介入できる状態で実験を行っております。事前に本線の車両情報を提供することで、自動運転車両が事前の加減速を行い、合流時に車両がいないタイミングを狙って合流することができます。

右側が合流支援情報提供の内容をイメージ化したものになります。本線に設置した車両検知センサーにより検知した車両の位置や速度の情報を車両に提供しております。本線の交通状況をリアルタイムに連続して提供することでスムーズな合流を支援しているところです。

今後の展開方針については、現在実証を進めている新東名高速道路に加えまして、異なる道路環境を有する東北自動車道の一部区間において、道路インフラによる支援の取組みを進めていくこととしております。新東名高速道路は新しい道路のため合流車線が長いのですが、東北自動車道の古いところでは短いなどの違いがありますので、その様な道路環境への対応を検証した上で次のステップに進めて参りたいと考えています。

その後は実証結果を踏まえつつ、道路環境等に応じて必要となる支援機能等をまとめたものであるパッケージを作成することとしており、自動運転トラックの普及状況や技術開発なども踏まえ、道路インフラの全国展開を検討していきたいと考えております。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。次に、国土交通省 木村審議官、よろしくお願いします。

○国土交通省 木村審議官

物流・自動車局では、アーリーハーベストP Jにおける「自動運転サービス支援道ワーキンググループ」、「ドローン航路ワーキンググループ」を中心に議論に参画してまいりました。本日事務局よりご説明のあった各項目に関連する物流・自動車局の取組状況について、ご説明します。

1 ページ目をご覧ください。まず、「自動運転」についてですが、国土交通省では、「実証」から「事業化」への移行を促進していく必要があると考えております。制度整備に関しましては、5 月末に公表いたしました交通政策審議会の「中間とりまとめ」を踏まえまして、事故原因究明体制の構築や、安全ガイドラインの具体化をはじめとする、制度整備にしっかりと取り組みます。事業化推進につきましては、輸送力の高い自動運転大型バスやサービスを面的に展開できる自動運転タクシーなどを用いまして、「質の高い」サービスや、一人が複数車両を遠隔監視する運行形態への財政的支援の重点化を柱とした施策を推進していくこととしています。

2 ページ目をご覧ください。物流分野については、人手不足の解消や物流効率化を進めるため、自動運転トラックの社会実装に向け、実際のオペレーションを前提とした実証事業を行っております。

3 ページ目を御覧ください。物流拠点の今後のあり方に関する検討会を昨年から開催しており、先般結論を得たわけですが、自動運転に対応した基幹物流拠点の整備に向けた今後の方向性をとりまとめて、今後は既存制度の見直しや支援措置の具体化について検討致します。先ほどの自動運転の制度整備に係るものと一体で、交通政策審議会で小委員会を設置して、今日よりあらためて議論をしております。

最後に、4 ページ目を御覧ください。ドローン物流についても制度面というよりは、むしろどのように実装するかという点に力点を置いています。地方自治体や物流事業者が連携して、トラックと輸送とドローン配送を組み合わせ、ラストワンマイルをどう効率化するかという取り組みについて支援をしております。

いずれにしても、本会議などの議論を通じて関係省庁とのさらなる連携を図りながら、引き続きデジタルライフライン整備の実現に取り組んでまいりたいと思います。以上です。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。それでは、運航管理システムの段階的導入について、国土交通省の北澤航空局安全部長、よろしくお願いします。

○国土交通省 北澤航空局安全部長

資料 1 1 を御覧ください。1 枚だけの資料になっていますが、「運航管理システムの段階的導入（Step 1～3）」についてです。これまで国交省においては、2015 年にドローンの飛行の方法やルールを整備し、その後レベル 4 と呼ばれる目視外飛行で人の上を飛ぶことが可能になる制度の整備を行ってきたところです。また、2023 年にはレベル 3、5 の飛行を創設しています。

現在、100 グラム以上のドローンについて登録が義務であり、約 40 万機を超えている状況です。小さいものから大きなものまで様々ございますが、点検や測量、農薬散布、物流等様々なところで使われています。

このような中で、それぞれのドローンで安全に飛行することは前提としつつも、高密度化に伴ってどのように安全を確保するか、直接的な表現では他のドローンと衝突しないため、運航管理システムの段階的導入を考えています。

右側に航空局（DIPS）と書いていますが、現在はインフォメーションとなるプラットフォームシステムを航空局で用意しており、そこにいつどこを飛ぶという通報がきます。それぞれを運航者が確認し、混雑し

ている区域を避けるなど、個別に運用頂いている状況です。

現状の運用では、運航者間の連絡を個別に実施しており手間もかかるため、効率化には向かないため、S t e p 2として、そのような飛行計画の調整支援等の業務をする認定 USP を設定し、そのための要件、何をこの方々に求めなければならないのかということ、ドローンの官民協議会のWGの場に関係者の皆様と御相談させていただいているところです。ここがS t e p 2と呼ばれる、今年度計画しているものとなります。

S t e p 3になりますと、有人機との取り扱いの調整まで実現することが将来的にはありますが、ここについては時期が見えておらず、官民協議会で議論している状況です。以上です。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。関係省庁からそれぞれの取組状況と今後の取組の方向性について報告がありましたので、民間の構成員の皆様、本日御出席の方は10名いらっしゃいますが、御意見を頂戴したいと考えています。それでは、最初に筑波大学の石田教授、お願いします。

○筑波大学 石田教授

私はSIPの第3期スマートモビリティプラットフォームの構築PDに携わっており、経産省、デジタル庁、国土交通省にもお世話になっています。引き続き、連携のほどお願い申し上げます。

最初に、事務局資料の各省から御報告があった成果に関して、本当によく進められていると思います。しかし、よく進めてはいるものの、残念ながら自動運転に関しては、中国、アメリカとの差は開きつつあると見ており、さらなる加速が必要だろうと思います。その観点から、少し先の話になってしましますが、3点お願いしたいと思います。

1点目は、自動運転サービス支援道が新東名から東北に広がることは結構ですが、将来的な目標は東北から九州までと書いてあります。その場合、4車線区間の自動運転化が大きな課題になると思います。そのためにも4車線区間、片側2車線区間でも実験できるような検討を、早急に進めるべきだと思います。伊吹局長からの御挨拶にもありましたが、特に物流に関して言うと、下道を通っての物流システムとの連携、下道での大型車両の実験、あるいはそのためのインフラのあり方の検討を始めるべきかと思います。

2番目が、自動運転バス支援です。これは国土交通省をはじめ、様々な省庁、自治体での懸命な努力により、全国の至る所で自動運転バスが走り始めていますが、残念なことに乗客があまり乗っていない例も散見されています。自動運転バスを走らせることができるルートを選択するよりかは、真に望まれるルートでの車両のオペレーションの検討が必要でないかと思います。これは難しいのですが、デジタル庁などとの連携が重要になると思います。

3番目は新東名でFOTが始まり安全性評価のシミュレーションが始まると伺っています。安全強化は大事なことで、社会課題の実装に向けて本当に協調すべきことは何かの検討が必要かと思います。これまではどちらかというと、生産者側の競争意識が非常に強かったと思いますが、どう仕切り直すかが大事かと思います。それが日本の国際競争力の強化にもつながっていくのではないかと思いますので、御検討を

よろしくお願いします。以上です

○事務局 野原局長

ありがとうございました。次はトヨタ自動車の皿田センター長、よろしくお願いします。

○トヨタ自動車 皿田センター長

トヨタ自動車の皿田です。本日は進捗の御報告、誠にありがとうございました。全般を通じて関係機関の皆様によるハード、ソフト、ルール、さらにはサービスの整備に向けた取組が、具体的に着実に前進しており大変心強く受け止めています。また、各省庁をはじめ全てのPJに関わる自治体、大学、企業の皆様の御協力にも本当に感謝を申し上げたいと思います。その成果と今後の課題、マイルストーンが本日の御報告をする時点で明確に共有されたことに対して、日々の実務を担ってこられた関係者の皆様にも、あらためて感謝を申し上げます。

我々も携わらせていただいている自動運転サービス支援道の取組において、今日御説明がありましたように、高速道路から一般道に至るまで支援機能について、車両データの連携、運用、管理、安全の評価手法等多方面で具体的な検討が着実に進みつつあって、一定の手応えを感じています。

もとより私達自身、車そのものの自動運転技術を一層高める開発、AIを活用した取組等も進めています。本会議の趣旨である人流・物流クライシスへの対応、また交通流の改善、それによるカーボンニュートラルへの貢献、さらには事故ゼロ、移動の自由を届ける高い目標に対しては車両単体での実現は難しく、インフラや人との協調は不可欠であることを、あらためて強く感じていますので、本日の取組をより一層加速させてまいりたいと思います。

最近、中国でも自動運転技術の安全性に対する意識が一層高まって、インフラや人との協調、連携を含めた支援体制の強化に乗り出していることも伺えます。そうした動きを踏まえて、皆様とともに構想してきた支援道の考え方は、日本がこれまで大切にしてきた安全安心を確保しながら、人流・物流に大きく効果をもたらす、そのような自動運転社会の実現につながっていると、あらためて確信しています。

今後とも関係機関の皆様と取組のさらなる具体化、課題への対応を協力して、今日お話がありましたように加速させて、社会実装へとつなげてまいりたいと思います。引き続き御支援、サポートのほどよろしくお願い申し上げます。ありがとうございました。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。次は、みちのりホールディングスの松本会長、お願いします。

○みちのりホールディングス 松本会長：

私達のグループは今年の2月から経産省の製造産業局、国交省の物流・自動車局のご支援の下で、ひたちBRTでバスのレベル4の営業運行を始めています。営業運行とは、お客様から運賃を頂いて乗せているということです。利用している車両は、業界で中型と呼ばれる、国内では一番多い、座席数でいうと28席くらいの型を使っており、1日に8便を運行しております。

B R Tは一般的にバス専用道のことを言うのですが、途中には一般道との交差点や、歩行者の通路と交差する場所が何カ所かあるという環境になっています。今後、さらに運行データの分析を進めて、利用者との接点における問題点も解決して、今年度中にはレベル4で座席に運転手が座っている状態ではなく、乗務員がいない無人型の運行の実現を目指しています。その場合には遠隔監視体制の構築が必要ですが、それが実現すれば、いずれにしても人材不足を最大の課題とする路線バスに革新的な変化をもたらすことができると考えています。

先程ご紹介もありました、アーリーハーベストP Jの中ではひたちB R Tの周辺、要は専用道の部分ではなくて、その周辺にある専用道ではない普通の道路を自動運転サービス支援道とするということで、そういう広がりを目指しているということは、この会議の考え、方向性と一致するのではないかと思います。

今後、重点地域を選定していけるわけですが、地域の経済活動や社会生活に影響の大きい路線、通勤や通学等の目的で多くの方々が日夜路線バスを利用するような環境下で、革新的な生産性向上の先行モデルとなり得る、そういう経済的、産業的にも大きな影響が及ぶ地域に絞り込むことが望ましいのではないかと私は思います。

中山間地で路線バスがなくなった移動困難地域や、交通空白地域の解消、それ自体も当然国民の福祉において重要なテーマですが、本会議が優先して取り組むべきデジタル化を通じた革新的なインフラのアーキテクチャを構築する目的とは、やや異なるのではないかと思います。実際に他方では、交通空白地域の解消は国土交通省様で熱心に取り組んでおられており、私達も協力しているところです。

先程トヨタ様からも中国での自動運転について少し触れられていて、私達も最近見てきたのですが、人流における自動運転技術の活用が、中国では大変なスピード感で進められています。タクシーは既に実用化されていますし、今やバスについても人間が乗っている車と同じような速度で、しかもスムーズな乗り心地での運行が可能になっています。それも踏まえると、やはり本会議のアーリーハーベストP Jや今後の重点地域の選定においては、広がりのある選考モデルを厳選して、その技術開発やアーキテクチャの申し込みに対して、集中的な支援をすることを考えていく必要があるのではないかと考えます。

○事務局 野原局長

ありがとうございます。それでは、次に中日本高速道路の縄田社長、お願いします。

○中日本高速道路 縄田社長

中日本高速道路です。先程来御紹介いただきましたように、新東名で実証実験をさせていただいています。弊社の管理する新東名では、まず昨年12月に浜松サービスエリアでトラックの発着の実証実験をしています。それから、優先レーンでの実証実験は先程御紹介のとおりです。一般車が大変多く走行する区間での実証実験になるため、通信範囲や合流支援に使用されるセンサーの検知範囲、あるいは一般車の不測の挙動等が生じるかと思うので、これらを引き続き検証してまいります。

もう1点、弊社は新東名の建設中区間で、路車連携の安全回避行動等の有効性の確認をさせていただきました。路車連携は、これに加えて車両が持つ情報をネットワークを介して連携させることでより安全になると私達も理解していますので、この点については情報提供の役割分担、責任分担にも配慮しつ

つ、是非進めていただきたいと思います。

3 点目は、先程石田先生からもお話がありました、東北道の一部区間で実証も加えるようですが、様々な路線で車線数、幅員も大きく変わります。走行環境が異なる他の区間での検証も広げていただければ幸いですので、是非よろしくお願いします。私からは以上です。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。次に日本郵政の五味執行役員、お願いします。

○日本郵便 五味執行役員

発言の機会を頂き、ありがとうございます。本会議構成員の日本郵政の増田に代わり、コメントを申し上げます。冒頭に、現在日本郵便が点呼不備事案で報道されていますが、皆様に御心配、御迷惑をお掛けしており、誠に申し訳ございません。この事態を重く受け止めており、経営トップのコミットメントの元全社を挙げ、サービス維持と信頼回復に全力を尽くしてまいります。

また、デジタルライフライン全国総合整備計画の取り纏め、またアーリーハーベスト P J の力強い推進について、事務局の皆様の御尽力に改めて敬意を表します。

私自身もドローン航路普及戦略 W G に副座長として参加していますが、ドローン航路においては、国が推進するドローン航路整備の取組、枠組み、ガイドライン、仕様等の動きについて、大きな一歩を踏み出すことができました。今後、レベル 4 飛行におけるドローン航路活用や機体間の航路干渉等の課題を解決していく中で、制度運用、標準化、あるいは航路間の乗り入れ等を通じて、ドローンの社会実装に活用して参れればと考えています。

日本郵便では、昨年度から兵庫県の豊岡市で地域住民や自治体にも協力いただきながら、地域の郵便局と公民館を結ぶコミュニティハブを設け、新たな配送モデルの試行に取り組んでいます。その中で国産ドローンメーカーの A C S L 社と共同開発している機体で片道 2 0 k m 強のルートにおけるドローン配送試行も実施しました。

ドローンの実装に関しては、ラストワンマイルにおける陸上輸送とドローンとの組み合わせが重要になると考えており、そのためには住民理解も含めた地域の協力も必要であると考えています。ドローン航路の制度運用、地方線の整備・拡大においては、我々もドローン航路の運営者の担い手になり得るという部分も視野に入れながら、その活用を考えていきたいと思っています。ラストワンマイルにおいては、ライドシェア等も組み合わせながら、我々も地域の人流、物流の課題解決に貢献していきたいと考えています。

もう 1 点、自動運転支援道に関して、株式会社 T 2 様、セイノーホールディングス様との実証実験に我々も参画させていただき、幹線輸送の自動運転トラックの活用に向けた実証を進めています。その中で、先程の課題の中でも言及がありましたが、我々自身の拠点の置き方も含めて考えていく必要があると認識しています。具体的には、自動運転と接続できる物流拠点、また拠点戦略も含めて見つめ直しながら、道路インフラに加え、オペレーション体制や事業の中でどのように実装できるかについて、我々としても引き続きフォローしていきたいと思っています。

いずれにしても、デジタルライフライン全国総合整備計画で示いただいている実証化や実装のビジョン

は、我々にとっても非常に心強い指針になります。我々日本郵便、郵便局でも付加価値の最大化を目指し、また地域社会を支える存在として、引き続き、貢献していきたいと思いを。よろしくお願いします。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。次は佐川急便の枝川取締役、お願いします。

○佐川急便 枝川取締役

資料の御説明、ありがとうございました。今回はオンラインでの参加となり恐縮ですが、コメントを申し上げたいと思います。

まず、自動運転サービス支援道について、物流事業者の立場から2点申し上げます。

3年を目安とした東北道の一部区間、約40kmの実証区間の拡大というマイルストーンは、物流ニーズを踏まえての追加区間の検討はあるものの、中長期での全国網の構築を目指して、早期の段階からより広範囲に拡張を進める方向で検討していただけますと幸いです。

次に、幹線共同輸送の実現におけるマッチング等の円滑化に向けた業務要求の定義、課題抽出、データ連携、標準化の検討実施については、幹線共同輸送によって見込まれる輸送の効率化は非常に魅力的なものと考えています。

一方で、特別積み合わせ事業者の観点では、幹線輸送トラックへの荷積みの形態については事業者間でさまざまな手法を取り入れています。例えば、弊社ではトラックへのバラ積み輸送、他社ではロールボックス、パレット輸送というように、扱っている荷物の種類、サイズ、物量等によって各社が工夫をこらしている部分で、施設についてもそれに合わせて造っていると思われます。

この競争領域とも言える部分において、共同輸送するための荷姿、パレット、荷物IDの標準化は、かなりハードルが高いのではないかと考えています。共用のマッチングシステムを開発して、自動運転車両での輸送と紐づけるのであれば、1台のトラックの中で複数社の荷物をマッチングして積み合わせるというよりは、例えば鉄道輸送の12フィートコンテナのように、1台の車両に複数社のコンテナを積み合わせて共同輸送する、もしくはダブル連結トラックのように車両単位で共同輸送という形が現実的ではないかと考えています。モビリティハブの施設要件についても、この観点での検討が必要と考えています。

次にドローン航路について、航路の整備にあたり空域管理者等との事前調整や地域ごとの許可の取得、ルートの優先順位などのルールづくりが必要であると考えています。また、航路だけでなく、安全な運航のための点検や緊急時の対応場所の確保、着陸場所、充電場所、荷物を取り扱う拠点など航路とのつながりも重要で、自治体や地域の方々の協力が不可欠であると考えています。

最後に、今後の航路整備にかかる費用、使用する際の費用負担等についても明確にいただければと、航路の活用方法も含めて物流事業者も、より航路整備に協力しやすくなると考えています。どうぞよろしくお願いします。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。次に、日本電信電話 山本執行役員、お願いします。

○日本電信電話 山本執行役員

社長の島田の代理で出席している山本です。N T TグループはアーリーハーベストP Jである、インフラ管理D X、自動運転、ドローン航路それぞれに関わりを持っています。その意味で、昨年度アーリーハーベストP Jで明らかになった課題については、解決に向けて尽力して参ります。本日はP Jごとにコメント致します。

まず、座長を務めているインフラ管理D Xでは、システム開発および埋設物照会等のユースケースの実証を行い、一定の稼働の効率化等の効果があることを確認いたしました。一方で、今回対象としたのは電力、ガス、通信、上水、下水、の5つのインフラの設備情報ですが、これらの設備情報のデータ管理方法は、全国になると、事業者ごとに個々だと考えます。その意味では、データ整備の費用に課題があると考えています。今年度はその課題の解決に資するシステム、ユースケース等の追加、運用の整理も実施し、26年度からの社会実装を目指したいと考えております。

次に自動運転サービス支援道ですが、こちらは通信事業者として切れ目のない通信ネットワークに加えて、デジタルツインのような膨大な時空間データを扱ったシミュレーション技術や予測の技術が必須です。その意味で、弊社グループとしてもR & Dの分野で、引き続き協力したいと思います。

ドローン航路についても、協調領域であるシステム開発のさらなる高度化などに取り組んでまいりたいと思います。

今年度から始まる奥能登のデジタルライフラインについても、事業者として自治体様と連携し、その役割を推進していければと思います。

最後にこれらアーリーハーベストP Jを全国拡大する場合の課題解決には、引き続き国の支援が必要だと思っています。先ほど言及したインフラ管理D Xを例えて挙げますと、全国展開に向けては、我々N T Tグループがけん引して取り組みたいと思いますが、データ整備に関しては、必要な予算の措置やルールづくり、規制緩和等も必要になると思います。国の支援を頂きながら、関係する企業様と連携して進めさせていただきたいと思っています。引き続きよろしくお願いします。

以上です。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。次に、東京電力パワーグリッド 北島常務執行役員、お願いします。

○東京電力パワーグリッド 北島常務執行役員

東京電力パワーグリッドの北島です。2024年度における各アーリーハーベストP Jにおいては、経産省から御提示されたデジタルライフライン全国総合整備計画を基に、本日出席されている関係者の皆さまと目標を見据え、課題に向き合い着実に検討を進めることで、無事に今回完遂することができたものと存じます。

特にドローン航路WGについては、日本が世界で初めて実際に仕様や規格を定め、社会実装に至った事例とのことで、まさにデジタル全総の成功モデルであると考えています。この成功体験から申し上げられ

るのは、ただ検討範囲を広げていくのではなく、目的を明確にし、その目的に沿ってデータや設備などの仕様や規格をしっかりと定めた上で、それに従ってシステム開発や設備構築を行うことなどが非常に重要であると感じました。

また、昨年度の取り組みや本会議の内容を踏まえ、他の 2WG に関しても当社の意見を述べさせていただきます。まず、インフラ管理 D X W G については、これまでも民民または官民のみならず、省庁間の連携が重要であると申し上げてまいりました。今年度以降、国交省の新道路管理システムの取り組みとも連携して進めていただけるとのことですので、この場を借りて御礼申し上げます。また、今後のエリア展開においては、ユースケースを踏まえて必要なデータ項目や求められる精度を明確に定義した上で、それに基づくモデルを活用し、効果的なエリア拡大を図ることが重要であると考えています。

次に自動運転サービス支援道 W G に関しては、自動運転サービスの安全性を確保するためにはセンサーやカメラなどの路側支援機器類による情報の収集や把握も必要となります。これらを合理的かつ効率的に整備、展開するためには、私どもの電柱をはじめとする電信柱や信号柱、街路灯などの既設のアセットを有効に活用していくことが非常に重要であると考えています。そのためには、既設アセットの効率的な機器設置が可能となるよう機器の寸法や重さの制限などの「仕様の標準化」に向けても取り組んでいただきたいと思います。以上です。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。次に、ソフトバンク 松井本部長、お願いします。

○ソフトバンク 松井本部長

ソフトバンクの松井です。資料の御説明、ありがとうございました。アーリーハーベスト P J をはじめとする昨年度の取組や今年度のマイルストーン等、デジタルライフラインの実装に向けて着実に進捗していると、あらためて認識することができました。事務局並びに政府の皆様、あとは関係する民間、学術機関の皆様の努力の賜物であると感じています。あらためまして、ありがとうございます。本日は通信事業者並びに次世代社会インフラの推進を目指す企業として、3 点ほどコメントさせていただきたいと思います。

まず 1 点目はドローン航路についてです。昨年度は航路の開通やガイドライン、O S S の公開等、非常に大きな成果がある 1 年だったと思います。今年度に関しては、ドローン航路の登録制度の実証も予定されていますので、当社としてもこういった実証に積極的に関与して、自治体との連携をより推進してまいりたいと考えています。

あと、全国線と地方線の相互乗り入れの話ですが、今年度は規格や運用の統一に向けて、様々な取組が推進される認識です。ここで我々が課題感として持っているのは、地方線の整備に関しては、初期導入費用が高コストになる点です。これについては、我々は通信事業者として非地上系の衛星通信等を組み合わせた不感地対策や A I による航行の効率化等を、コスト削減に資する技術開発等で進めてまいりたいと考えています。国としてもこういった新技術の開発や実装に関しての支援を、引き続き御検討いただければありがたいと思います。

2 点目は自動運転支援道に関して、当社としてはデジタルインフラ整備事業の補助金等も活用させ

ていただきながら、モバイルネットワークの5G化を進めているところです。これにより、冒頭で事務局の方からも御説明がありましたが、先読み情報提供や低遅延高画質の安定した遠隔監視を実現し、自動運転の安全性、効率性の向上にも貢献してまいりたいと考えています。

最後に3点目は総論ですが、本日御説明のあった各分野の取組の全国展開を今後進めていくに当たって、この会議体かどうかは別として、それらを横串するデータ連携基盤の整備や、AIやシミュレーション技術を用いた新しいサービスの創造が重要になると考えています。これは一企業、一主体でできるのではなく、産官学のあらゆる主体が連携して進めていくことが不可欠です。この中でどのようにデータ連携のエコシステムをつくっていくか、必要なデータをどのように集めて、それをどのように連携していくのかという議論も、今後この場か別の場で整理が必要だと思いますが、皆様と御議論、整理させていただきたいと思います。

これからのAI社会において、自国のデータや技術基盤を使って開発、運用、管理して主権を確保していくソブリン性のような観点が重要になってくると考えています。デジタル貿易赤字が社会課題になっていることは言うまでもないですが、海外の技術に完全に依存してしまうと、デジタル活用を前提とした社会運営の持続性の観点では、非常に大きなリスクになると思います。

その意味では、データ連携基盤の基礎となるクラウドやAIのソブリン性を確保して、国民の生命、財産や重要なデータの管理を他国に依存せずに、国内における技術完結あるいは技術主権の確立を目指していくのが、今後の業界における重要なテーマの1つではないかと思っています。先日、閣議決定された骨太の中でも、ソブリンの言及が一部ありますが、こうした視点を持ちながら、引き続き産官学の連携の中で我々としても取組を推進してまいりたいと思います。当社からは以上です。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。それでは、AsMamaの甲田社長、お願いいたします。

○AsMama 甲田社長

発言の機会を頂き、ありがとうございます。全国の自治体や企業と組みながら、各地域の子育てや暮らしの改善の取り組みをしているAsMamaの甲田です。憚りながら申し上げますと、素晴らしい成果が出たと思われる一方で、当初デジタルライフラインの構想を聞いたときには、人流クライシス、物流クライシス、災害対応という、生活者目線で見ても喫緊の課題に取り組まれるイメージがあったのですが、2024年度の実績、2025年度の計画を聞くと、やや産業寄りで、住民目線が取り入れられていないのではないかと感じました。

また、自動運転等に関して石田先生から話がありましたが、自動運転バスや高速道路での自動運転の実装だけではなく、安全性の確保も重要かと思いますが、実生活での困難などを考えると、情報の高度化が特に加速化している一方、逆走する車や高齢者の事故が絶えないわけで、先行的に行いやすいところから行っていくのか、難しいところは実装困難としてある程度見切りをつけて行っていくのか、いち早く一般自動車に自動運転を装備するとか、そのような車両を地域でシェアするとかいうことを考える必要があると思います。

また、中国やアメリカのタクシーが、例えばU b e r よりも高いとか、そういった問題があることを踏まえて、より日本の課題に則した日本版の取り組みをされることが必要ではないかと思います。このような取り組みが進む中で、10年構想とはいえ、いつまでに国内の課題解決に資するデジタルライフラインの整備を行うということの見直しが必要かと考えております。

2点目にドローン航路のガイドラインができたことは素晴らしいと思う一方で、地理的、条件的インパクト、それぞれ先行的実装エリアの設定が行われたとのことですが、むしろ実装困難エリア、過疎地域での実装の考え方を、今から明確に考えておくといいいのではないかと考えています。

また今回、好事例ということでK P I を達成できましたが、どういった地域で実装しやすいのかということに関してもまとめられて、先行的に行われていくのか、難しいところはできないとある程度見切りをつけるのか、その辺の線引きも、今から選択と集中がされるのであれば必要ではないかと考えています。

3点目、これから全国に展開していくときに、どこかでもお話があったかと思いますが、ライフラインと言う割には、全国の山間地域等では、まだまだ通信が脆弱なところがありますので、そのような電波不感地域の解消を早急に取り組むべきではないかと考えています。以上です。

4. 自由討議

○事務局 野原局長

ありがとうございました。これで民間の構成員の方からのコメント、御意見は一巡しましたので、今10人の方から御指摘のあった点について、関係省庁からお答えいただけるところは確認、御発言いただければと思います。

まず、自動運転支援道の関係で石田先生、佐川急便の枝川様、中日本高速道路の縄田様等、複数の方から御指摘がありました。石田先生からは片側2車線区間の実証を進めるべきという話と、下道での実験も必要だという御指摘がありました。それから、縄田様からは、さまざまな路線、車線数、異なる走行環境で実証してほしいという御指摘がありましたし、佐川急便の枝川様からも早期に広範囲に拡大してほしいという御指摘があったと思います。これらの御指摘について関係部局、国土交通省の道路局、自動車局、経産省の製造局、3局からそれぞれコメントがあるとありがたいのですが、まず道路局様からコメントを頂けますか。

○国土交通省 橋本審議官

御指摘ありがとうございました。今の実証実験は6車線区間で行っており、正直に申し上げて、比較的余裕のある場所からと考えております。一方で、全国展開、東北から九州を考えますと、さまざまな環境下での実証実験が必要と考えております。このさまざまな環境には4車線道路も含まれるかと思います。一方で、実証実験場所を選定するにあたり、即座に開始するわけにはいきませんので、法機能や車両開発等を見据えながら場所を選定させていただき、様々な環境でのデータが集まるように努力していきたいと思っております。

○事務局 野原局長

国土交通省 自動車局様、3人の先生方からのご指摘で、片側2車線区間の実験を進めるべき、下道での実験も必要というご指摘や、さまざまな路線、車線数、異なる走行環境でも実証してほしいというご指摘、自動運転支援道の範囲を早期に広範囲に拡大してほしいというご指摘がありましたが、何かコメントがあれば、お願いします。

○国土交通省 木村審議官

道路局と連携して進めたいと思いますが、基本的にはコースがあるところをなるべく勘案して進めていくことだと考えております。我々も社会実装を視野に入れて、ビジネスモデルをどうするかを考えていきたいと思っていますので、ここは連携して進めていきたいと思っています。

○経済産業省 伊吹製造産業局長

一番問題と考えているのは、物流業者から見て、ビジネスとしてフィージブルなものを我々は提案できているのかという点です。国土交通省様が御提案している、物流拠点をどこに造るのかにも依存しますが、IC直結で造れば、そこに皆を集めて実証実験を行えばいいと思う一方、数キロ離れた場所にある物流拠点を利用する場合は、どうしても一般道を通る必要があります。しかし、限定された一般道なので、自動運転技術で乗り越えられるハードルは、ロボタクをやるよりは低いと感じております。

物流業者様の御意見、拠点整備側の御意見もよく聞いて、どれぐらいのレベルのものが必要なのかをよく考える必要があると思います。次はそのようなステップを考えていき、最後のラストワンマイルに関しては、本当に色々なところに行く必要があるため、それは少し先の難しい議論になると思います。

あとは、自動運転バスの方がビジネスとして成り立ちやすい地域などもあると思います。その辺りで松本様からコメントがあれば、物流のほうにも参考になるので、後でコメントを頂ければと思います。

○みちのりホールディングス 松本会長

技術的に成立しやすいという観点で考える必要がある一方、社会生活に対する影響ができるだけ大きい形で、効用が大きな形で実現できるという観点でも考える必要があると思います。そのような意味では、県庁所在地も含めて全国各地にある中核都市以上を対象とするのがいいかと考えております。先程も申し上げましたが、日夜多くの方が路線バスを利用する場所で実現してこそ、本当の意味で生産性の向上につながります。

技術的に成立しやすいかという観点でいうと、アメリカや中国の状況を見ていると、細街路はもちろん困難ですが、我々が実際に運転している日立の大甕駅周辺は、片側1車線での運行も行っておりますので、かなり幅広いところで実現するのではないかと思います。

○筑波大学 石田教授

自動運転のさらなる展開のネットワークを構築することが重要で、そのための実験のあり方、フレームのあり方は早期に検討すべきかと思います。実験や実装が難しいことは承知していますが、そのような検討は緊急に始めるべきだと思います。

それと、自動運転をする、あるいはモビリティサービスを提供することの究極の目的を考えると、経済性はもちろん重要ではありますが、広い意味での国民の負担と税金の関係とか、地域の存続という大きなフレームの中で考えないと、経済フレームの中だけで考えると厳しいと感じております。

○事務局 野原局長

石田先生の最初の御発言の中で、自動運転バスに関しては、市民のニーズに沿ったルートが必要と言う御発言がありました。また、みちのりホールディングスの松本会長の最初の御発言の中で、社会生活に影響の大きい路線に絞って実現すべき、あるいは中国が大変なスピード感でタクシー、バスの実用化を進めているため、広がりのあるモデルに絞って重点支援すべきであるという御意見もありました。一方でAsMamaの甲田社長から、住民よりも産業目線になっていないか、という問題提起もありました。

重点的に支援を絞るという方針を政府として議論していますが、どのような方針なのか、村上様からコメントがあればお願いしたいです。

○デジタル庁 村上統括官

これからは受ける地域の側のコミュニティの要素を持った受け皿が無ければ、技術だけを持ち込んでも社会的なリスクが読めず、うまくいかないと思います。みちのりホールディングス様のように、事業の形としてはめていけば一番良いと思いますが、他にもリスクをどのように可視化するか、どうやったら投資ができるようにリスク評価をできるのかは、まだまだ試行錯誤だと思います。これは、地方創生全般にも通じる問題だと思いますので、そちらともよく協議をしながら問題解決をしていきたいと思います。以上です。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。

それぞれテーマは異なりましたが、費用負担や国の支援についての御指摘もありました。佐川急便の枝川様から、ドローン航路の関係で費用負担を明確化してほしいとの御要請もありましたし、N T Tの山本様からインフラ管理D Xで事業者ごとにデータがそれぞれ異なるため、データ整備費用に課題があるため全国拡大に向けて国の支援が必要との御意見もありました。また、ソフトバンクの松井様から災害時対応の衛星通信の活用の実装に向けて、国の支援を検討してほしいとの御指摘もありました。

これらの国の支援策について御指摘があり、それぞれ関係省庁でこの後8月に予算要求を目指していくわけですが、現時点でコメントできることがあればお願いしたいと思います。まず、ドローン航路やデータ整備、衛星通信は総務省になりますが、湯本様からコメントできることはありますか。

○総務省 湯本総合通信基盤局長

通信の関係では、今日も関係事業者さんがおられ、インフラ整備を進めて頂いており、我々の方も補助金等で支援しております。一方、今後の問題は甲田様からも御指摘がありましたように、非居住エリアをどうしていくかという点です。

ここについては、我々も課題として認識していますが、一方で経済原則だけではなかなか進まない部分

と、イニシャルコストを出してもランニングコストをどうするかという話があります。まさに石田先生の御発言にもありましたように、社会的課題として社会全体で費用負担をどのようにバランスを取り考えていくかという課題だと認識しています。引き続き御議論する中で、最適な方法を考えていきたいと思います。

○事務局 野原局長

他の費用負担や国の支援は、どこを担当なのか、誰が要求するのかという点から整理しなければいけないかもしれませんので、その点も含めて事務局の宿題として受け止めさせていただきます。

○事務局 守谷課長

御指摘ありがとうございます。インフラ管理DXに関しては、まさにコストの部分で、データ整備をこれからどうしていくのかという点は極めて重要な課題であると考えています。そのような観点でも、今年はビジネスラインに乗せるときに、データ整備のコストを抑制するため、どのレベルの要求水準でデータ整備をしていくのか、これによりコストや必要な支援も大きく変わってきますので、まずはそこを明らかにすることを関係省庁で連携して行っていく、その上で、どのようなコストの負担をするべきか、関係省庁で議論していきたいと考えています。

5. 閉会

○事務局 野原局長

他に御質問、コメント、御発言を求めている方がいれば、お願いしたいと思います。

特にならなければ、予定よりも少し進行が早いですが、事務局を務めているデジタル庁とIPAから御発言いただければと思います。

○デジタル庁 村上統括官

発言の機会をありがとうございます。まず一つ、ここまで着々と各府省がこれだけ協力して物事が進むようになり感動しています。本当に皆様に感謝申し上げます。

デジタル庁といたしましては、3点ほど気になっている話があり、皆様の頭の片隅に残していただけたらと思います。

ロボタクシーの議論をしていますと、AIとの向き合い方を考えさせられることが多く、自動走行の世界の中では、テスラやウェイモのように完全に人工知能に依存するのか、ある程度ルールベースに対応するのかの違いはあるものの、路車協調などに依存せず、AIを巧みに活用して車両だけで自動走行する技術が急速に広がってきました。この場合、計算機資源やデータ収集に莫大な投資が必要となる一方、我が国では、ルールベースで地道に自動走行技術を積み上げてきていて、そこまでAIに頼らなくても、これはこれでレベル4に行けるのではないかという技術があります。

それぞれの中にも、オプションの幅やコストなど検討すべき様々な要素があり、整理が困難になっておりますが、いずれにせよ、特定の見方に縛られることなく、日本として張るべきものに張る必要があると思います。一時的なブームに乗るのではなく、投資するべきものには投資し、止めるべきものには止めるというメリハリ

をつけた議論が必要では、と言うのが1つ目です。

2つ目は、自動車産業の方の前で発言するのも口幅たいいのですが、ロボタクシーのような業態が出てくると、従来の自動車産業の産業構造の見方を抜本的に変得ていく必要があるだろうと感じております。どちらかというと顧客のフロントに立つサービスから見て一貫通貫でルールや必要な技術を見通し、一体どこにマーケットをロックインするレイヤーのビジネスがあるのか、というような、従来の縦のものを横に倒して見直すぐらいのインパクトのある話が、今着々と起きようとしています。従来の自動車産業の成功に引きずられずに、割り切って早く整理しなければ、巨額のお金を動かせる海外の連中に、美味しいマーケットドメインを全部取られてしまうのではないかという懸念があります。従来の産業内部で仲良く話しているうちに産業構造に拘らない海外勢に追い抜かされるというのは、我が国にはよくあることなので、よく議論していく必要があると思います。

最後に、様々な意味でハブやインフラを考えると、例えばラストワンマイルを共同で、コミュニティで集配する場合など、今後多くの局面で、個人情報を一括して集めてデリバリーに利用するといった、ある種のデータ仲介業が生じる瞬間が出てこようかと思います。それを一つの事業者の巨大なビジネスモデルの中に全部持ってしまうと、仲介業は必要ないのですが、ヤマト様からも佐川様からも、様々な方から荷物を受け取りラストワンマイルへ配送する場合、お預かりする個人情報を一体どのように扱えばいいのか、議論が必要かと思います。そこを全部個別にオプトインで契約処理しろと言われても難しいと思う一報、過疎化の進む地域では、暮らしのハブ化を進め生活サービスの効率

化を考えていくことが不可欠となる中、データの利活用の問題も考えなければいけない局面が出てくるのかなと思います。

こうした状況を踏まえても、今大切なことの一つはデータのアーキテクチャです。ご出席の齋藤理事長の得意分野ですが、少し先のデータアーキテクチャを考えて、先にフレームを整理した上で、皆さんこの上に乗りませんかということを言うていく必要があるのだと思いますが、我々も現状まだ見極め切れていないところもあります。

以上、A I の見方、産業構造の見方、データの利活用、特にデータを集約する拠点に関しての3点については、実態に合わせて動くことが大事だと思います。デジタル全総の着実な実現と実施ということと併せて、ぜひ多方面からアドバイスを頂ければと思っています。引き続き、ご指導よろしくお願いします。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。

続きまして、独立行政法人情報処理推進機構 齋藤理事長、よろしくお願いいたします。

○情報処理推進機構 齋藤理事長

共同事務局を務めているIPA理事長兼DADCセンター長の齋藤です。今回の報告であったアーリーハーベストPJや各省庁の取組の話は、各所で成果も出始めています。本当に皆様の尽力には感謝しています。ガイドライン整備やロードマップ公開等も始まり、着実に進んでいると捉えています。

ただ、我々DADC（デザイナー・アーキテクチャ・デザインセンター）としては、先程村上様の話にもあり

ましたように、A I がこれから活用されていく時代で、具体的にはA I といふかドローンや自動運転車といったロボットを活用しながら、世界に先駆けた新たなデジタル社会の実現、S o c i e t y 5. 0 といふ言葉がありましたが、その実現に向けたP J であるデジタルライフラインの取組については、まだまだ不十分な点が多いと考えています。

今後我々としては、現在進行中の各種課題解決に向けた取組を大局的に捉えながら、今後の高齢化社会や人口減少を迎えるわが国社会における投資をミニマムにして、効果を最大にしていくような、サイバー空間とフィジカル空間を融合させたサイバーフィジカルシステムとしてのアーキテクチャを考えていき、人とA I を含めたマシンが共存する社会をどんなアーキテクチャにしたら良いのかを検討したいと考えています。これは今のA s - I s の進化系の先にそのままあるわけではなくて、ある意味では今の（個々のシステム毎に開発が進んでいるアーキテクチャの）ところを合わせにいり、ある部分を協調領域として共通にしていく部分があると思います。そんなことを実施していきたいと思っています。

そうした全体像を描きながら、先ほど、ドローン配送とトラック輸送の組み合わせをどうしていくかという話もありましたが、今回つくり上げた指針、システム等が各施設の機能、サービスを、合わせることは合わせてサイバー空間を活用しながら、相互に利用できるようなシステム設計をしていき、データ連携を主眼に置いたアーキテクチャを皆様とこれから一緒に検討し、社会実装していきたいと考えています。

デジタルをフルに活用したデータ駆動型社会を想定したシステム化をしておけば、先程ビジネスに関わる話がありましたが、デジタルサービス、デジタルインフラを共用して使うことでコストを下げられる、いわゆる限界コストゼロ社会も目指すことができる話にもなります。結果として、投資や運用に関わる社会コストの増加を、これからの投資を抑制しながら、利用者へ広く便利で安価なサービスを提供していくことが実現可能になるのではないかと考えています。

こうした検討をしておけば、現在明確になっていないインフラの担い手、先程インフラの担い手になる方も考えていく話もありましたが、こうしたデジタル領域でのユーティリティインフラ事業を担う企業も、将来にわたりビジネスをサステナブルな形態で実現することが視野に入るのではないかと思います。こういった観点で、我々は（ビジネスとしての）サステナビリティを主眼に置いた展開、設計をしていきたいと思っています。

また、将来的には少子高齢化、人口減少社会を迎える我が国は、ある意味では課題先進国ですが、デジタルを用いた課題解決先進国として認められて、今あるデジタル赤字を払拭しながら、今のデジタルインフラのところのサービスで外貨を稼げるような、日本型のデジタルインフラサービスのパッケージ輸出モデルも実現していければ良いとも考えています。こうした国際標準化も目掛けた展開を皆様と同じように考えていけたらと思いますので、是非夢を持って一緒に進めていこうではありませんか。

デジタルライフライン全国総合整備計画とは、デジタルを活用したインフラを全国に総合的に整備していくことの実現を目指していることで、先程の村上さんの話ではないですが、A I 活用が登場すると考えています。I P A はA I S I （A I セーフティ・インスティテュート）の事務局も担っていますので、こうした考え方に立って、このP J が将来につながる、今後のわが国の産業競争力の鍵となるA I に関わる社会実装も併せて行っていくところも視野に入れて、検討したら良いのではないかと。先程ソフトバンクの松井さんからもありましたが、A I 主権のような話も含んで、今後検討していければ良いのではないかと思います。

力不足でいろいろ御迷惑をお掛けしているところはありますが、我々D A D C、I P A は必然的に皆

様に御協力、御支援をお願いしながら、ますます頑張っていきたいと思いますので、よろしくお願いします。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。

本日は昨年度より進めてまいりましたアーリーハーベストP Jにおいて、一定の成果を確認することができました。同時に先生方から、今後取り組むべき課題についてもさまざまな御指摘頂き、それをよく認識したところです。

委員の先生方のコメントの中に、米中との相対速度に関しての言及がございました。我々も頑張っている一方、改革スピードが遅いと相対的にはその分置いていかれて、ギャップが広がっていることになりかねません。一つ一つコツコツと地道に積み上げていかないと実現しないビジネスの話、あるいは行政のほうもそれぞれ一つ一つ課題を解決しないと前に進めないところもあり地道な作業が必要ではありますが、一方でスピード感も非常に重要となります。

デジタルライフライン全国総合整備計画に基づいて、今後取り組みを進めていくにあたっては、本日お集まりの皆さまを中心に民間事業者の皆さま、関係省庁の皆さまのご協力が不可欠です。本日頂いた御指摘を事務局のほうで整理し、今後皆さまとよく御相談させていただきながら、さらに取り組みを進めてまいりたいと考えています。引き続きの御議論、御参画をよろしくお願い申し上げます。

それでは、本日の議事はこれにて終了とさせていただきます。本日はお忙しいところ、誠にありがとうございました。

以上