

### 第3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6年3月28日(木) 10:00～12:00

2. 場所：経済産業省本館17階国際会議室+オンライン会議

3. 出席構成員等

議長代理	野原 諭	経済産業省 商務情報政策局長
関係省庁等	小林 靖	内閣官房 デジタル田園都市国家構想実現会議事務局次長
	小林 豊	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)
	田邊 光男	総務省 情報流通行政局 情報通信政策課長
	荻原 直彦	総務省 総合通信基盤局 電波部長
	鈴木 英二郎	厚生労働省 労働基準局長
	四日市 正俊	農林水産省 大臣官房審議官(兼農村振興局)
	内田 幸雄	農林水産省 農林水産技術会議事務局 研究総務官
	南 亮	経済産業省 大臣官房総括審議官
	伊吹 英明	経済産業省 製造産業局長
	秋山 公城	国土交通省 国土政策局 大臣官房審議官(国土政策)
	鎌原 宣文	国土交通省 都市局 大臣官房審議官(都市)
	廣瀬 昌由	国土交通省 水管理・国土保全局長
	長谷川 朋弘	国土交通省 道路局 大臣官房審議官(道路)
	長井 総和	国土交通省 物流・自動車局 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
	金泉 俊輔	株式会社NewsPicks Studios 代表取締役CEO
	金子 禎則	東京電力パワーグリッド株式会社 代表取締役社長
	甲田 恵子	株式会社AsMama 代表取締役社長
	小室 俊二	中日本高速道路株式会社 代表取締役社長
	島田 明	日本電信電話株式会社 代表取締役社長
	中嶋 裕樹	トヨタ自動車株式会社 取締役副社長
	馳 浩	石川県 知事
	増田 寛也	日本郵政株式会社 取締役兼代表執行役社長
	松本 順	株式会社みちのりホールディングス 代表取締役グループCEO

宮川 潤一	ソフトバンク株式会社 代表取締役社長執行役員 兼 CEO
栗和田 武	佐川急便株式会社 取締役 (輸送ネットワーク・施設投資担当)
関 聡司	楽天グループ株式会社 執行役員 渉外室ジェネラルマネージャー/ 一般社団法人新経済連盟 事務局長

(議事次第)

1. 開会
  - ・大臣挨拶
2. 事務局説明
  - ・第3回 事務局資料について
3. 構成員説明
  - ・論点の検討結果を提示
4. 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計画 (案)
- 資料3 デジタルライフライン全国総合整備計画 ( (案) 概要)
- 資料4 石川県馳知事提出資料
- 資料5 三木谷楽天グループ会長兼社長/新経済連盟代表理事提出資料

---

## 1. 開会

### ○事務局 野原局長

定刻になりましたので、第3回デジタルライフライン全国総合整備実現会議を開催いたします。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、経済産業大臣より御挨拶いただきます。本日は生憎、参議院の予算委員会の締めくり総括質疑と本会議の時間が重なったため、ビデオレターでの御挨拶となります。大臣も本会議に出席したかったと残念がっておられました。それでは、映像を御覧ください。

### ○大臣挨拶：齋藤 経済産業大臣

経済産業大臣の齋藤健です。本日は国会のため参加かなわず、大変残念に思います。お忙しい中、

各界を代表する企業や自治体、8 省庁 17 部局の皆様にお集まりをいただきまして、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。

本会議は、人手不足、物流危機、災害の激甚化等の社会課題をデジタルの力で解決するための計画策定を目的として設置されました。当初から我が国のあるべき未来像の実現のために、それぞれの立場で貢献する、決める会議を目指してきたと認識しております。本日その集大成であるデジタルライフライン全国総合整備計画案を提示できることをまずは嬉しく思うと同時に、皆様の御尽力に心より感謝を申し上げます。まさに決める会議の名に恥じない計画案に仕上がっていると思います。本計画案は、今後 10 年間に渡って、官民で効率的かつ集中的に投資を行っていくための計画案となります。本計画案のポイントは、投資すべき地域の特定と重複投資排除のための仕様の考え方の 2 点であります。

1 点目について本計画案では、3 つのアーリーハーベスト P J として先行的な地域を特定し、実装を 2024 年度から開始するとともに、その成果を踏まえ、全国に横展開を進めることを基本戦略とします。具体的には、ドローン航路においては、送電網、河川とともに全国的に展開を、自動運転サービス支援道のうち高速道路においては、東北自動車道から最終的には東北から九州の物流網における整備を、一般道においては、有望な地域における約 100 カ所以上の実装を、インフラ管理の DX においては、全国主要都市の内、最終的には約 50 箇所をそれぞれ対象として、今後の実装を図ります。また、ユースケースはこれら 3 つに留まることは無く、様々な取組と連携し、さらに拡大すると確信しております。

2 点目に関して、共通の仕様、規格等に基づいてデジタルライフラインの整備を行うことで重複投資を回避し、効率的な投資が可能となります。この仕様を定めるべく、本会議等を通じて合意形成を適切に行った上で、関連予算において仕様への準拠を求めることとします。また、デジタル空間における協調領域の担い手となる公益デジタルプラットフォーム運営事業者の認定制度も創設いたします。このような仕様等の合意形成、活用においては、構成員の皆様の参画が必要不可欠であります。是非、皆様の御協力をお願い申し上げます。

2024 年度に関しては、各先行地域でのアーリーハーベスト P J の実装に必要な予算も確保しておりますが、今後様々な課題に直面することも想定されます。このため、機動的にフォローアップを行い、本計画案を更新する必要があります。具体的には、2024 年度以降も本会議を定期的で開催、活用することとし、プロジェクトの進捗確認や仕様の更新等を行う所存です。構成員の皆様に置かれましては、本計画案に関して御賛同いただけるか、改善すべき点があるか、積極的な御意見をいただければ幸いです。

デジタルライフラインの全国整備を目指すこの枠組みが、未来への正しい投資への道標になるよう、本計画案の策定と着実な遂行を通じて、デジタル社会の実現がさらに加速化されることを期待しております。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。プレスの方は、ここで御退席をお願いいたします。

## 2. 事務局説明

## ○事務局 野原局長

本日も業界を代表する民間企業の皆様、関係省庁の皆様にご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ご参加されております。また、楽天グループ・新経済連盟から代理として関執行役員に、佐川急便から代理として栗和田取締役役に、それぞれ御発言を頂きます。石川県の馳知事は、御都合により中座される予定となっており、デジタル庁の村上統括官は途中から参加される予定となっております。

本日の議事におきましては、後日、事務局から皆様に内容を御確認頂いた上で、公表させていただきます。資料及び構成員からの提出書につきましても、特段の御異議がないようございましたら、原則すべて経済産業省のホームページにおいて本日公開させていただきます。

それでは、資料 3 のデジタルライフライン全国総合整備計画案の概要について事務局から説明をお願いします。

## ○事務局 須賀課長

経済産業省情報経済課長の須賀でございます。資料 3 に沿って御説明いたします。

デジタルライフライン全国総合整備計画は、人口減少という日本社会が直面する最大の課題に対して、起死回生の一手を打つ覚悟で提案しております。将来像を早期に具体化するための 3 つのアーリーハーベスト P J を軸に、そのアーリーハーベスト P J に共通するインフラをデジタルライフラインと定義し、最も効率的な形での全国配備を目指した計画となります。本計画を策定する過程で、様々なプレイヤーの方々と意見交換をさせていただきました。殆どの内容が従前からの官民の皆様の取組の集大成となります。他方で足並みを揃えることの難しさと向き合ってきた計画でもあります。

資料 6 ページに記載の通り、デジタルライフラインの設計思想は 2 点あり、1 点目はデジタルを皮切りに社会課題の解決と、産業の発展や国際プラットフォームの育成の両立を図るという点となります。2 点目は、資料 7 ページに記載の通り、協調領域を戦略的に設定することで重複投資を避ける点、つまり皆様のような強いプレイヤーが全てを自社で抱え込まない点が本計画のポイントであります。

資料 8 ページが 3 つのアーリーハーベスト P J を重ね合わせたアーキテクチャ図となります。アーリーハーベスト P J に必要なインフラは共通点が多いことを示す図であり、様々なデジタルライフラインの要素、つまり建物、道路、柱等の既存の資産を活用し、そこにソフトウェア投資を乗せることが基本の考え方となります。

資料 9 ページに記載の通り、アーリーハーベスト P J では、ドローンや自動運転車の社会実装、事業化が可能であることの確認を早急に行いたいと考えております。他方で、社会実装したから社会課題が解決できるわけではなく、社会全体の最適化を実現するためには、計画をさらに書き込む必要があると事務局として考えております。

資料 10 ページでは、大臣からの説明にもありましたが、アーリーハーベスト P J の全国展開に向けて、関係者との合意が取れたマイルストーンを示しております。

ドローン航路の河川上空に関しては、浜松市の天竜川上空から始め、全国 8 整備局において早急に設定を開始し、10 年後までには少なくとも国が直轄管理している 1 級河川上空の総延長 1 万キロ全

てにドローン航路を設置するとの覚悟を水管理・国土保全局に持っていただいております。また、送電網上空に関しても、電力会社と相談し、秩父市の上空150キロから開始し、10年で4万キロ、つまり地球1周分の長さのドローン航路を日本全国に張り巡らすことを目標としております。

自動運転サービス支援道の内、高速道路に関しては、新東名の駿河湾沼津と浜松の間100キロ区間から着手しますが、東京―仙台間の東北自動車道等に広げ、さらに10年で東北から九州までの幹線物流経路においては自動運転車が安全安心に走れる状況を実現します。一般道に関しては、日立市の大甕駅周辺から開始し、全国50箇所、100箇所と国土交通省と協力して地域を広げる計画です。これにより担い手不足で地域移動の足が無くなる地域に対して、早くデジタルの恩恵を届けたいと考えております。

そしてインフラ管理DXに関しては、さいたま市や八王子市といった広い自治体の地下管路の情報統合から開始し、全国10箇所、50箇所の政令指定都市や中核市を中心に需要の大きな範囲をカバーする計画となります。

これらアーリーハーベストPJの3つの取組だけでも多岐にわたりますが、さらにユースケースを追加していく所存でございます。他の事例に関しても排他的にならず柔軟に受け入れてまいります。

資料12ページに記載の通り、計画を書くだけでなく、インセンティブとエンフォースメントでの応援が重要であり、規格化に注力したいと考えております。今年度末までには、現存の規格のうち準拠するものを決定し、24年度以降は仕様を新たに作ることを含めて検討しております。仕様に関しても、とにかく早く1つに決めればよいというものではなく、決めるタイミングが重要だと考えますので、その見極めも皆様と御相談したいと考えております。

資料17ページが今後のスケジュールとなります。今回の第3回実現会議で計画を御議論いただいた後、広く意見を募り、政府の中でハイレベルの決定を行い、24年度から実行を開始します。そして、実現会議を通じてフォローアップする仕組みを維持できればと考えております。本実現会議の委員には意思決定能力のある方に集まっていただいておりますので、アーリーハーベストPJが開始した後の課題の共有や解決策の検討・決定等ができる場にしたいと考えております。

以上が、事務局からのご説明となります。なお、資料後半にハード、ソフト、ルールの整備計画に関して詳しい説明がありますので、お時間御座いましたら参照頂ければ幸いです。

### 3. 構成員説明

#### ○事務局 野原局長

ありがとうございました。

皆様から計画に対する御意見について、3分を目安に御発言をお願いいたします。資料に関しては、事務局より投影いたします。なお、3分超過のタイミングで、事務局よりベルにてお知らせいたします。会場で御発言する際は、マイク右側のボタンをオンにし、マイクに距離を近づけて御発言いただきたく願います。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いただきたく願います。自由討議で御発言される場合、オンラインの方は Teams の挙手機能の御活用をお願いいたします。なお、三木谷楽天グループ会長兼新経済連盟代表理事からは、資料5の通り、発言に変えて資料の

提出がございました。

議論を活発化する観点で、前の方の御発言終了後、関連する御意見をお持ちの方は、積極的に挙手の上、御発言ください。特段挙手等無ければ、事務局からワーキンググループ等で関連が深い企業の方を指名いたします。

それでは最初は名簿順で、筑波大学石田先生からお願いいたします。

#### ○筑波大学 石田名誉教授

専門がモビリティのため、自動運転サービス支援道を中心に発言いたします。

最初に、名称が自動運転支援道から自動運転サービス支援道に変更となりましたが、この名称変更は進歩だと感じております。自動運転そのものを支援するのではなく、自動運転を活用したサービスを支援するという考え方は非常に大切だと思います。その観点から何点か申し上げたいと思います。

高速道路の自動運転に関しては、物流業界に大きなインパクトを与えております。物流業界、つまりトラック業界や倉庫業界だけでなく、IT業界に関しても具体的な検討が進んでおり、新たな課題も見えてきております。今後の話だと思いますが、具体的な実装方法も大切だと考えます。東北から九州までネットワークを広げることは大切ですが、その時に2車線区間における自動運転サービス支援道をどのように考えるかに関しても大切だと思いますので、御検討のほどよろしくをお願いいたします。

また、高速道路以外においても大きな進展があり、それが国土交通省の物流・自動車局が中心に支援されている自動運転支援事業がございまして、全国津々浦々に自動運転サービスを実装する上で、サービスの掛け合わせは重要だと考えており、様々な事例が出てきておりますが、サービス実装に関して、制度や、業界でのアクセプタンス、国民のアクセプタンスが頼りになるかと思っております。

ここまでの環境整備の話は中期の問題となりますが、さらに先を考える場合、グリーンスローモビリティ等の環境に優しい車両の開発や走行空間の整備も大切になると思います。

最後に資料の7ページに関して1点申し上げます。インフラの戦略的ダウンサイジングとありますが、特に「戦略的」という点を重視いただきたいと思います。まだまだ必要な物理インフラもありますし、車両の初期費用やメンテナンスを考えた時、車両をリースして運用することも立派なインフラだと考えております。その辺も御検討をよろしくをお願いいたします。

以上でございます。

#### ○事務局 野原局長

ありがとうございました。

続きまして挙手がありましたトヨタ自動車の中嶋副社長に御発言をお願いしたいと思います。

#### ○トヨタ自動車 中嶋副社長

トヨタ自動車の中嶋でございます。後半に御発言された車両のリースのような考え方に関して発言いたします。物流業者の皆様にも自動運転の車両や電動化の車両を所有いただき、それらの維持管理までお願いすることは大きな負担になると考えられます。普及段階では、例えば総合リースを行う会社をセットで

立ち上げ、皆様に車両を提供し、メンテナンスも1箇所で行うといった、物流事業者の負担を下げる活動が、全体の活動に合わせて必要だと考えております。

○事務局 野原局長

ありがとうございます。それでは引き続きコメントをお願いいたします。

○トヨタ自動車 中嶋副社長

ありがとうございます。最初に、全体を取りまとめていただき、またわかりやすい御説明ありがとうございました。まさにデジタルライフラインは今後の日本の成長を左右するものだと受け止めております。今後10年にわたる整備計画を策定する取組として期待しておりますし、身も引き締まる思いでもございます。

デジタル技術や、ソフトウェアの技術の進化が速く、今回のように10年後の全てを予測することは困難だと思っております。PDCAサイクル等よく言われますが、先が見えない中まずは行動、チェックを行い、必要であればアジャストしてもう一度計画に戻すという形で進めるという意味では、このアーリーハーベストPJは、行動やチェックにあたる位置付けかと思えます。この短期間に方向性を打ち出し、このデジタル全国総合整備計画と、ROAD to the L4、SBIR (Small Business Innovation Research)、安全性評価タスクフォース等、他の自動運転の国家プロジェクトとの連携が構築され、それらを繋ぐアーキテクチャや設計思想と、モビリティ・ハブや情報処理基盤の整備方針、さらにAI時代と言われている中での自動運転のルール作り等、統合性を打ち出したことは大きな成果だと思えます。本活動においては、御参加いただいている企業の皆様や国土交通省、総務省、経済産業省、警察庁等の各省庁の皆様、さらに大学の皆様の御協力あってのことであり、感謝申し上げます。

ただ、本計画案はまだハイレベルなアウトラインに留まっていると思えます。真に重要な活動はこれからの数ヶ月の活動の中で決まってくるのだと認識しております。例えば自動運転サービス支援道の例においては、アーリーハーベストPJの具体化を検討しながら、次の取組、例えばインフラ整備等を明確にする必要があると認識しております。

改めまして皆様方と連携して進めていきたいと思えますし、必要であればアジャストするといった主体性を関係者の皆様にも要求されるのだと認識しております。我々も積極的に推進したいと考えております。何卒宜しくをお願いいたします。

以上となります、ありがとうございました。

○事務局 野原局長

中嶋副社長ありがとうございました。続きまして、みちのりホールディングスの松本CEO、お願いいたします。

○みちのりホールディングス 松本CEO

労働力不足が物流にしても人流にしても深刻になっており、抜本的な対策として自動運転技術は早く

から期待されておりました。我々のグループとしても、また、他の様々な業界の方が、経済産業省様、国土交通省様の支援を頂きながら、実証実験に取り組んでおります。

これまでの我々の取組の成果としては、車両制御が難しい大型のバス車両においても、バス専用道内になりますが、レベル4での運行許可、又は認可取得が見えてきております。ただレベル4で走行可能となったとしても、事故対応のような、社会的な受容性の確認がまだ必要です。現状の法律上では、引き続き、バス車内に乗務員の乗車が必要であり、これでは生産性が改善されません。さらに運行管理側にリモートで走行状況をモニタリングする人員が要求されるため、むしろ生産性が悪化します。つまり、レベル4の自動運転で生産性が改善すると思いきや、実際は悪化しており、生産性向上の観点ではまだスタートラインに立った状況であります。

自動運転車の安全確保能力は向上しています。しかし、車両の自律的な安全確保能力の向上にのみ拘るのではなく、自動運転を支援する道路側のインフラを整えることで、現在バスが定期的に走る道路環境、つまり、専用道に限らず、専用道以外でも自動運転技術を実装することをデジタルライフライン全国総合整備計画は目標にしています。ただ取組のスタートでいきなり専用道外に取り組むのではなく、安全の確保が比較的容易な環境で自動運転技術を磨きシステムを作りこんでいくための環境こそが専用道路、日立BRTであると理解しています。

以前御紹介したように、日立BRT（Bus Rapid Transit）の走行環境は専用道だけではなく、他の車両と行き交う専用道外の部分や、BRTとBRTの外部を結ぶ一般道のバス路線もあります。このような舞台を以って、自動運転の技術の社会実装を段階的進めることで、専用道外に拡張ができると考えており、1つのエリアの中で段階的に拡張することで、結果的には効果的にブ라운フィールド全体での社会実装を成し遂げることができると考えております。さらには日立エリアだけではなく、国土全体にバスの自動運転を普及させていくためのアーキテクチャの確立まで実現できると考えております。

道路と自動運転システムとの協調の面では、1年間の会議を通じてコンセプトが具体化しておりますので、今後は、道路側のインフラとの整合性、車の自律的な機能との整合性を加速させてプロジェクトの進捗を図りたいと思っております。

以上です。

#### ○事務局 野原局長

ありがとうございました。続きまして、中日本高速道路の小室社長、お願いいたします。

#### ○中日本高速道路株式会社 小室社長

中日本高速道路社長の小室です。新東名高速道路を運営管理している立場から、インフラとしての準備状況を報告いたします。

先ほどの話にありましたように、物流の2024年問題で物流の効率化が課題となっております。自動運転トラックが2024年問題の解決策の1つであり、今回のアーリーハーベストPJで新東名の駿河湾沼津サービスエリアから浜松サービスエリア間で来年度中に実証を開始予定です。前回お伝えいた

しました内容に続いて、現地での準備内容を報告いたします。

最初に、国の補正予算等を活用して、自動運転車が走行する車線であることを周知するための情報板、路面標示、標識を整備いたします。そして、自動運転車が合流するときの支援情報を道路側から提供する設備に関しても、整備する予定です。それから、自動運転車が発着する駐車マスに関して、それぞれ駿河湾沼津サービスエリアと浜松サービスエリアの中に整備する予定です。さらに、例えば工事規制や落下物等により自動運転車が車線変更を余儀なくされる場合に備え、工事規制情報や落下物情報に関しても、当面は既存の設備を活用しつつ、情報を収集して自動運転車に提供することを考えております。これは先読み情報の収集提供にあたり、今回のアーリーハーベストPJに先立って、今年のゴールデンウィーク明けから現在建設中の新東名の開通前の区間を活用して、実証実験を行う予定です。その実証実験の結果をこちらのアーリーハーベストPJに活かしたいと考えています。

今後実験段階から実装段階に移った場合、自動運転車の性能レベルや、走行台数に応じて高度な走行環境を確保することを想定すると、発着拠点や運行監視の設備や運用方法に関してはまだ検討課題が多々あるかと思えます。今後も引き続き関係の省庁の皆様や企業の皆様と連携しながら、実装に向けた具体的な議論を調整する場が必要と考えております。

当社といたしましても、物流の維持効率化、生産性の向上、経済活性化に貢献して参りたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。具体的な準備の状況の御報告でした。

○事務局 野原局長

ありがとうございます。石田先生が挙手されていますので、御発言お願いいたします。

○筑波大学 石田先生

ITSインフラという言い方では道路だけになりますが、ドローン航路やインフラ管理を考えた場合、ICTインフラと言うべきとなり、このようなインフラの整備主体や整備方法に関して検討が必要かと思えます。具体的に申し上げますと、今の高速道路の建設償還スキームでは、ITSインフラを大々的に導入するのは困難なため整備をどうするか、整備のための国民の負担を下げるための海外戦略展開をどう考えるか、といった観点も大切となります。中長期的な話となりますが、コメントいたしました。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。それでは、佐川急便の栗和田さん、お願いいたします。

○佐川急便 栗和田取締役

佐川急便の栗和田です。本日、社長の本村の代理で出席させていただいています。

資料の御説明ありがとうございました。当社はRoAD to the L4のテーマ3でレベル4自動運転の社会実装プロジェクトに参加させていただいており、今回も自動運転サービス支援道のWGに参加させていただいております。また、ドローン輸送の実証実験にも取り組んでおり、ドローン航路WGにも参加させていただいております。これらのWGで議論された内容が、先程の御説明に反映されており、着

実に進んでいる実感があります。

着実に進んでいるなかで中長期において、支援道を東北から九州まで広げるK P Iを示されたことは、我々トラックによって幹線輸送を行っている事業者からすると、労働時間問題やドライバー不足の解決に向けた、大きな一助になると期待を持っています。将来のさらなるドライバー不足に対応するために、次のレベル5の自動運転の実現に向けた準備として、官主導でのプロジェクトの御検討もお願いしたいと思います。また、レベル4の自動運転におきましても、運行に関する法整備や運用量、車両価格、必要経費等の、まだ明らかではない点もあるため、これらの解決も必要だと感じております。無人のメリットを生かした24時間稼働により、1運行あたりのコストを下げるのが事業化においては重要と考えています。民間の事業者間の連携や需給のマッチング等にまで踏み込んだ議論も必要ではないかと感じています。アーリーハーベストPJの段階で、先程述べました事業化の課題や議論が進んでいくことを期待しています。

ドローン輸送の普及に関しては、コスト低減と需要マッチングが重要だと考えております。今回協調領域として、ドローン航路やデータ連携基盤の整備に予算が割り当てられていますが、これにより、当社がドローン輸送の実証実験の際に苦慮したドローン飛行地域との調整に関する問題を解決し、飛行に伴う申請手続き等の簡素化、コスト削減に非常に期待を持っています。ドローンについては、物流事業者としてラストワンマイルの輸送手段の1つになり得る認識をしており、当社は多くの自治体、行政と災害協定を結んでいるため、災害時の支援物資をドローン輸送する等の関係地域への貢献も同時にできればと考えています。合わせて以前より申し上げさせていただいていますが、事業化の環境整備として、ドローン輸送に関する標準運送約款の策定もお願いしたいと考えています。

以上です。

#### ○事務局 野原局長

ありがとうございました。続きまして日本郵政の増田社長、お願いいたします。

#### ○日本郵政 増田社長

ありがとうございます。まず今回御説明されたデジタルライフライン全国総合整備計画の案に賛同いたします。それを前提にいくつかコメントを申し上げたいと思います。

1点目として、アーキテクチャ設計として、既存アセットを活用しつつインフラ整備への投資を図る方向性が極めて現実的であるため、このような考え方とその実践に対して効果も大いに期待できると考えております。

2点目は、モビリティ・ハブの整備に関してとなります。これはデジタルライフライン全国総合整備計画の整備における肝の1つと考えており、交通や物流のハブであり、なおかつ地域と地域をつなぐ拠点にもなり得るため、これを現実の地域に適用しどのようなモビリティ・ハブがそれぞれの地域で求められるのか、関係者で積極的に協力調整しながら展開することを大いに期待しております。

ドローン航路、そして自動運転サービス支援道、いずれも私達のグループの事業会社の日本郵便で様々な取組を行っていますが、3点目としてドローンに関して申し上げたいと思います。昨年より先週までレベル3、5のドローン配送の試行を兵庫県の豊岡の過疎化が深刻な地域で行いました。今年の3月

にも東京の奥多摩でレベル4の機体で試行を行いました。こちらはサイズが小さく1.7キロまで搭載できる一方、今回の豊岡では4.5キロまで搭載が可能となりました。また、航続距離に関しても、3.5キロ程度まで伸ばすことは可能となりました。技術的にはいずれも成果が出ているため、ただちに実戦投入可能だと思います。

しかし、実装にはやはり1歩1歩着実に進めることも大切だと考えております。例えば我々の実証実験では、郵便物や地域を選んで実施しており、十分に事前説明をすることで住民にも受け入れられています。しかし、ドローン配送における最も効率的な配送方法は、配送先の集落に郵便物や小さい荷物を落として、そこに住民の方々に回収して頂き、自分のものを自宅に持ち帰っていただく方式です。人によっては気にされないかもしれませんが、人に知られたくない荷物がある等、意識的に抵抗がある場合があります。そのため、技術的には可能であってもこのような配送方式では地域の住民の皆様方の理解や意識醸成に時間を要しますし、都会の場合ではさらに意識醸成が困難になるかと思えます。住民の受容可能性に関しても、今後は考える必要があると思えます。逆に言うと、受容性を考慮するレベルまで技術が達しており、現実的な問題なのかもしれません。いずれにしても大いに期待できますし、日本郵便で特にドローン、それから自動運転の活用も実施していきたいと思えます。

当会議がそのようなことを進めていく上での大いなる後押しになると期待しており、今後も政府のリーダーシップに期待したいと思います。

#### ○事務局 野原局長

ありがとうございました。それでは挙手をされている筑波大学の石田先生、お願いいたします。

#### ○筑波大学 石田先生

今御発言ありました通り、レベル3.5のドローンによる配送は他の配送と比較して劣位ではありますが、どのような状況で何を運ぶのかの検討が具体的に進むようになったと思えます。北海道の上士幌でも検討を地道に進めており、また他の場所においても展開が始まっておりますので、機運が高まっている状態です。このまま進めることで本当のドローンのユースケース、価値が明確になり、より進んでいくのではという印象を持っております。

#### ○事務局 野原局長

ありがとうございます。続きまして、NTTの島田社長、お願いいたします。

#### ○NTT 島田社長

NTTの島田です。今回のデジタルライフライン全国総合整備計画は、エコシステム全体かつプロセス全体に渡ってデジタル化を図る、非常に良い計画になっていると思えます。私達NTTグループはすべてのWGに参加させていただきましたので、最初にそれぞれにコメントいたします。

座長を務めさせていただきましたインフラ管理DXのWGですが、課題となっていた公益デジタルプラットフォームの担い手に関して、全国展開を見据えると全国統一のシステムが望ましいと考えております。実際、

インフラ事業者は全国でも100社以上超えることもあり、各々のインフラ事業者ではなく、システム開発運用会社が担う方向で進められればと考えております。なお、設備データの所有者であるインフラ事業者の御要望が、インフラ管理DXシステムの仕様に反映できるスキームも合わせて検討するべきだと考えております。

自動運転支援WGでは、喫緊の課題と捉えている自動運転の普及に向けて、時空間データを適切なタイミングで安全に連携流通できるシステムの整備に関して、私達もケイパビリティを生かしながら、また関係する官民の皆様と連携させていただきながら、貢献してまいりたいと思います。

ドローン航路のWGに関しては、安全確認のための航路における通信環境の整備が課題となっています。NTTグループとしては、既存の設備を有効に活用しながら、経済的、効率的な通信環境整備の手法について、提案させていただいております。今後は衛星、それからHAPS、NTNの技術を応用することによりカバレッジを拡大し、ドローン物流や点検等新たなビジネス機会の創出に役立てればと思っております。

デジタルライフライン全国総合整備計画案については、アーリーハーベストPJでの実証結果を踏まえて適宜アップデートが必要になると考えております。加えて、アーリーハーベストPJの実現に向けては私達も最大限協力いたしますが、やはり政府自治体の支援が重要だと考えますので、予算措置も含めた柔軟な御対応を頂ければと思います。

全体を通して、デジタルライフライン全国総合整備計画の実現に向けては高品質で安定的なネットワークがやはり必要となりますので、NTTグループとして、IOWNの開発・整備を進め、貢献していきたいと思っております。

以上です。

#### ○事務局 野原局長

ありがとうございます。続きまして東京電力パワーグリッドの金子社長、お願いいたします。

#### ○東京電力パワーグリッド 金子社長

東京電力パワーグリッドの金子です。

今回、それぞれのWGでの精力的な御検討により、2024年度に何をやるか具体的になり、また、10年後に向けて明確な目標が設定されたと感じております。私達インフラ事業者としてやるべきことの大義がありますが、さらに上位の大義が設定されたことで、我々の取組の歩みの確からしさが高まったかと思えます。また、我々一般送配電事業者にとっても、電力ネットワークを使い託送料金をお客様から頂く単純なマネタイズモデルだけではなく、新たな価値を創出できる可能性があることで、我々の事業の見通しも然ることながら、ミッションに関してもより明確になりました。前回お願いいたしました通り、それぞれの歩調を合わせた投資に対しての定量的な価値設定を行うことが、2024年度のワンアクションから、10年後に向けて加速していくための非常に大きな力になると思えます。

資料3の9ページに関して、社会実装と社会課題解決の両輪が大事だというのは、大臣からの御発言の通りだと考えております。ドローンやインフラ管理に関して、関東では、我々がインフラを構築する立場

となりますが、北海道から沖縄までの一般送配電事業者が参加している送配電網協議会という全国大の場もございます。物流クライシスの観点では、電力ネットワーク構築のためにメーカーで製造したモノを現場に運ぶルートを見える化してみますと、非常に複雑な構造をしており、自動運転サービスのユースケースに挙げられている運行管理や共同輸送に関しては、既に我々としても課題として捉え、対応に向けて動いております。今後、自動運転サービスの検討と一般送配電事業者大の課題検討とでコミュニケーションを取ることで、運行管理や共同輸送の検討が進み、社会実装から課題解決まで、国民の皆様含めた実感を持てる価値を見出せると思います。

このような取組も進めてまいりたいと思いますので、民と民の中での壁を取り払うだけでなく、官と民、それから官と官も含め、それぞれの検討体を有機的に融合することが大切かと思っております。それぞれの検討体での取組内容のディスクローズ、さらには出てきたアウトプットを別の検討体で利活用する取組が必要だと思っております。2024年度はアーリーハーベストPJでの実装と同時に、先程須賀課長のお話にありました今後のフォローアップとして、各種検討体の共有の場にもなることを期待しております。

#### ○事務局 野原局長

ありがとうございます。それでは、石川県の馳知事、お願いいたします。

#### ○馳 石川県知事

おはようございます。元日の能登半島地震の発災以来、関係省庁の皆様、各企業の皆様にお大変お世話になっていることを冒頭御礼申し上げます。今回取りまとめていただいた計画案について、賛同の観点から、提出いたしました資料4を基に申し上げたいと思っております。

資料1ページ目は、地震の発災から、我々石川県がどのようにデジタルライフラインを活用しようとしてきたかの報告となります。奥能登、特に被害が甚大であった能登半島の6市町において、道路寸断、また指定避難所の他に自主的な避難所や孤立集落が各地で発生しました。こうした中で被災者を誰一人取り残さない支援に向けて取り組んだ事例として紹介します。

資料1ページ目左側の「物流支援の円滑化」の上の写真は、発災直後の避難所に多くの高齢者、帰省者、観光客等の被災者が避難された状況を示しております。被災者は普通の人口の4割増ともいわれている状況でありました。そこで必要な物資を支援するため、下の写真の通り、翌日の1月2日に金沢市内に県の物資拠点を開設し、各被災市町への物資拠点へ輸送を実施しました。この輸送支援にあたり、内閣府防災のシステムを活用し、物資配送の迅速化、避難所ニーズとのミスマッチ解消に繋がっています。

資料1ページ中央上段にある「避難者把握」に移ります。本来、すべての住民が避難所でマイナンバーカードをかざすことで迅速な名簿作成、スムーズな出退管理に繋がることを理想としていました。しかし、平時の利用が少ないためか、カードを携帯していない被災者が多く見られました。その応急手段として、デジタル庁防災DX官民共創協議会やJR東日本の協力を得て、被災者にSuicaを配布し、避難所の避難者数の把握、入浴利用者の名簿支援に役立てています。また資料中央下段の通り、石川県小松市では、広域避難者の支援として、移動手手段を確保するため、ライドシェアの無料クーポンを配

布しています。

資料1ページ目右側はDMAT (Disaster Medical Assistance Team: 災害時派遣医療チーム) の依頼を受けて、孤立集落へ緊急物資をドローンで配送した事例です。これはレベル3、5のドローンを用いました。道路の寸断等で孤立集落が散見される状況下で、自衛隊の協力を得て、服薬・紙オムツの緊急物資の配送等がおこなわれました。官民が連携して被災者への支援に努めてきました。

資料2ページ目に移ります。このような災害でデジタル技術の活用を行うにあたり、最大の教訓は平時からのデジタル活用の習慣の重要性です。そこで平時から備えるデジタルライフラインについて3点発言したいと思います。1点目は、マイナンバーカードの日常利用です。公共施設等でマイナンバーカードをタッチする習慣が、有事においても、避難所でのチェックイン等の活用に繋がると考えております。2点目は、ドローン物流の日常活用です。交通手段が少なく、買い物難民が発生しそうな集落へドローン物流を活用することで、事前のドローン航路が設定され、有事に孤立集落に陥っても迅速な緊急物資等の配送が可能になると考えます。3点目は、モビリティ・ハブとなる物資拠点整備に加えて、備蓄管理システムを構築することです。地域の物流データから地域のニーズを可視化、分析・予測しておくことで、被災の時にはその状況に応じた必要な物資のプッシュ型支援や被災時の移動の手助けが可能になります。これら3つを備えたデジタルライフラインが、災害時にスムーズに機能することが重要と考えております。

資料3ページ目を御覧ください。今回、被災を受けた奥能登でのデジタルライフラインを推進するために3つの注力ポイントがあります。1点目が強靱な通信環境の整備、2点目がドローン航路の整備、3点目がマイナンバーカードと連動する公共施設等での機能強化となります。これらを進めて、災害に強い地域づくりを推進する必要があると考えています。こうした石川県能登の創造的復興の実現に向けて、石川県の地域づくりを応援していただきたいと思います。

最後になりますが、地方は人口減少、少子高齢化、担い手不足等、多くの課題を抱えています。また地震、豪雨等、激甚化する災害への対策も必要です。このような課題に対して、デジタル技術の活用は必要不可欠なインフラです。官民連携の更なる強化とデジタル実装の地方からの展開を推進していただくようお願いいたします。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。続きましてソフトバンクの宮川社長、お願いします。

#### ○ソフトバンク株式会社 宮川代表取締役 社長執行役員 兼 CEO

ソフトバンクの宮川です。最初に、今後10年間のロードマップができあがり、関係した方々の努力が実ってきたことを嬉しく思います。今日は通信インフラを担う立場から2点コメントいたします。

1点目は、我々としては議論がまだ足りないと思っているデータ連携基盤の重要性、データ連携基盤を整備することの重要性についてお話ししたいと思います。現状、自動運転やドローンといったアーリーハーベストPJの議論が先行しておりますが、これから10年間という時間軸から考えると、次々と新技術が生まれると思います。それを日本としてより早く受け入れる仕組み作りについて、もう少し議論する必要が

あるかと思います。つまり、社会実装するサービスの優先順位が変わること、例えば本当にドローンだけなのか等様々なことを想定する必要があるかと思います。そこで、今後誕生するサービスをすぐに社会実装できるように、データ連携基盤を重要視した議論が必要ではないかと思います。先ほどトヨタ自動車の中嶋副社長の御発言にもありました通り、新しい技術が次々に登場する中でトヨタ自動車様とソフトバンクも MONET Technologies という会社を立ち上げ、様々な自動運転の実証実験を行いましたが、P o C で終わってしまう現状です。これはなぜかと言うと、ユーザー側ニーズのデータ連携も必要ですし、より効率を上げるための道路や信号の情報等の社会インフラとの連携が無く、社会実装まで到達できなかったためだと考えております。このように幅広い業界の方が集まり、議論している会議だからこそ、連携して実現することに意義があるかと思うので、是非共通なプラットフォームの構築について議論のテーブルに乗せていただければ、より良いと思います。

2つ目は、本業の通信に関してお話したいと思います。今お話がありました能登地震において、我々も災害に強い通信インフラが必要だと痛感いたしました。例えば、本日 NTT 様もお見えになられていますが、最初から無駄だと思ってもどちらかが生き残れば良いと考えて、2つのキャリアが同じ場所にインフラを整備する、また、障害が起きた時にどうするのかを議論をあらかじめ実施する等といった対応が必要だと考えております。そして、1番大事なのは通信規格の共通化になるのではと思います。5Gであれば、スタンドアロン方式でいくのか、NSA方式でいくのか等、全て議論して決めておかなければ、デバイスメーカーも非常に困るため、今後はそのような議論も必要だと思います。

以上です。

#### ○事務局 野原局長

ありがとうございます。次は株式会社 News Picks Studios の金泉 CEO お願いします。

#### ○株式会社 News Picks Studios 代表取締役 CEO

株式会社 News Picks Studios の金泉です。今回はまさに民官の集大成、8省庁と日本を代表するインフラ企業が集結し、様々なボーダーを超え、素晴らしい計画の礎になったと感じています。

その上で、我々も参加しているスタートアップWGで議論が活発になった内容があります。発端となったのは、AtCoder の高橋直大さんの、「このプロジェクトはまだワクワクするビジョンが見えてこない。こんなことも、あんなこともできるという絵が欲しい。ドローン航路を作ると、また、自動運転支援道を作ると、こんな世界になるという絵が見えない。計画自体は素晴らしいのに、10年後の世界が見えない」との御発言です。その時に高橋さんは、アルゴリズム・コンビニエンスストアという彼の考えているビジョンを見せてくれました。

もちろん、インフラとなるハードやプラットフォームにとって、計画性や安全性のヘッジは必要だと思います。先程、ソフトバンクの宮川社長がデータ連携基盤の強化についてお話をされていましたが、その強化は重要だと思います。基盤上のアプリケーションやソフトウェアにおいては、より開かれたオープンエンドな環境を

構築したいと考えておりますし、既存業者での閉じた環境になることなく、新しいスタートアップが参入できる環境を構築することが今後重要になると思います。もちろん計画の中には公益デジタルプラットフォームの話もあり、これからより開かれたものになるという意欲的なものだと思いますが、制度的にもシステムのにもより開かれたものにしていただければと思います。例えばアイデアソンを入れる等、スタートアップと共にわくわくする10年後のビジョンと一緒に構築できたらと思います。

News Picksも今後10年、デジタルライフライン総合整備計画に伴走していきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

以上です。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す。続きまして、株式会社AsMamaの甲田社長お願いします。

#### ○株式会社AsMama 甲田代表取締役社長

おはようございます。株式会社AsMamaの甲田です。発言の機会をいただき、ありがとうございます。当社は全国の自治体様と共同して住民共助のコミュニティ実装に取り組んでいます。特に地方都市においては深刻な物流や地域活動における人手不足を目の当たりにする機会が多々あり、デジタルライフライン総合整備計画の構想においては、労働力不足を補う待たなしの取組であるということに非常に意義を感じています。一方で大臣からも積極的な投資をしていくという力強いお話がありましたが、当然、投資が目的ではなく、リターンが目的であります。本事業におけるリターンというのは、社会がどう良くなるのか、つまり、住民の課題解決と事業者の持続可能な経済的利益の両立、さらには日本社会経済の発展があります。

そのような観点から、私からは2点申し上げたいと思います。資料3の9ページ記載の「社会実装」という言葉は、まだまだ「社会実証」もしくは「初期実装」と記載されるべきではないかと考えております。実際の社会実装には、先程の日本郵政の増田社長や石川県の馳知事からもデジタル活用の局面において実用実態との誤差があったと事例紹介のお話があった通り、生活実態にあった社会実装には相当な時間と費用と忍耐がかかることを我々は覚悟する必要があると思います。目指すべき社会のあり方を考え、国民目線と事業者目線の両方のKPIを置きながら、データドリブンでアジャイルな社会実装を進める必要があると考えております。

資料の25、26ページには具体例が記載されていますが、こちらに関しても誰がどのようにどれだけの期間をかけて実装していくのかという時間軸に沿った記載が必要かと思っております。今回は長期間に渡る取組であるため、2024年度に全て取り組むということではないかもしれませんが、目標からバックキャストして考える必要があると考えています。

最後に、今回の取組に関しても被災時や、物流不足が起こった時に活用されるものと考えて構想を練られていますが、災害は常日頃から起こりませんので、発生前に発生したことを想定して実証、体験することが重要だと考えております。実際、地方都市で自動運転バスが1日中走行する町でフィールドワークを実施したこともあります。どれぐらいの住民が自動運転バスに乗車したことがあるか尋ねると、ほとんどの

方が乗ったことがない、いつか乗ると思っているという現状です。先程の防災の話にもありましたが、災害時も見据えながら、今回は相当に実装に意識を持ちながら、国が良くなる場所と一緒に目指していければと思います。

以上です。

#### ○事務局 野原局長

ありがとうございました。皆様、貴重な御意見ありがとうございました。続いて、これまでの構成員の皆様の御発言に関連し、関係省庁の皆様からも御意見を頂戴したいと思います。こちら名簿の順番で私から指名をさせていただきます。

1人2分を目安にご発言をお願いします。2分超過のタイミングで事務局がベルでお知らせします。有識者の方々に頂いた御意見を踏まえてご発言をお願いできればと思います。それでは最初に内閣官房デジタル田園都市国家構想実現会議の小林事務局次長からお願いしたいと思います。

#### ○内閣官房 小林デジタル田園都市国家構想実現会議 事務局次長

デジ田事務局小林です。発言の機会を頂き、ありがとうございます。

今日御議論をいただいているデジタルライフライン全国総合整備計画は、デジタル田園都市国家構想総合戦略の大変重要な位置づけを担うものです。今般、計画の取りまとめに至ったことにつきましては、デジ田構想の具現化に向けて大きな進展であると受け止めており、本日までご参加の皆様を含め、関係者の方々の御尽力に厚く感謝を申し上げます。今日、様々な方からお話がありました通り、この計画に基づいてこれから実装、実行をすることが重要だと、私達も認識しています。関係省庁が一層連携して、各事業者様のご協力も頂き、アーリーハーベストPJの取組、それ以降の展開を確実に進めていただくことをお願いしたいと思います。

事務局ではデジタル田園都市国家構想交付金という交付金を所管していますが、その交付金の活用可能性があるものについては、自治体の皆様方のご意向も受け止め、実装の支援に向けて私達も対応していきたいと考えています。引き続きよろしく申し上げます。

以上です。

#### ○事務局 野原局長

ありがとうございました。続きまして、警察庁長官官房小林房審議官、お願いします。

#### ○警察庁 交通局 小林局長官房審議官

小林です。本日、デジタルライフライン全国総合整備計画の案が取りまとめられていますが、警察庁としても自動運転の技術の実装が進んでいくように積極的な役割を果たしたいと考えています。現在、道路交通法が改正され、特定自動運行に係る許可制度の運用が開始されておりますが、申請に対して、全国でばらつきなく、速やかな対応ができるよう、警察庁としても各都道府県警察を指導していきたいと考えています。また自動運転サービス支援道、さらには信号情報配信等、いくつかの取組事項がありますが、

これについてもタイムスケジュールに従い、かつ関係省庁や関係業界の方々とも連携しながら歩み進めてまいりたいと考えています。よろしくお願ひします。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。それでは次に、総務省情報流通行政局の田邊情報通信政策課長から願ひします。

○総務省 情報流通行政局 田邊情報通信政策課長

総務省の田邊です。本日はデジタルライフライン全国総合整備計画案を取りまとめてくださり、大変ありがとうございます。中身を拝見し、大変野心的なものになっていると思ひました。ここにおられる関係の皆様方の御尽力に改めて感謝を申し上げます。

総務省としては、本日も議論の中にありました通信インフラの整備が非常に大事なポイントになると考えております。特に自動運転、あるいはドローンにおいては、ミッションクリティカルな部分が生じると考えており、通信の信頼性をいかに確保していくか、まだまだやらなくてはいけないことが発生すると思ひます。改めて関係の皆様方に御協力をお願いし、我々も頑張っていきたいということをお願いし、挨拶に変えさせていただきます。ありがとうございます。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。次に総務省総合通信基盤局荻原電波部長願ひします。

○総務省 総合通信基盤局 荻原電波部長

総務省の荻原です。総務省ではアーリーハーベストP Jの先行地域の実施に必要な通信環境の整備に向けて検討を進めています。自動運転サービス支援道、それからドローン航路、それぞれの通信環境が非常に重要だと認識しております。今日もデータ連携、あるいはプラットフォームの担い手がどうなるのか等、まだまだ決めるべき課題があるということ、さらにそれを支える通信環境という意味では、通信規格の統一化も必要だという御指摘もいただきました。

そのような課題が山積していると思ひますので、事業者の皆様、それから本日お集まりの皆様のお知恵をいただきながら、関係省庁と連携し、全国整備を目標にして、貢献してまいりたいと思ひます。よろしく願ひします。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。次は厚生労働省鈴木労働基準局長願ひします。

○厚生労働省 鈴木労働基準局長

厚生労働省労働基準局長です。自動運転の関係ですが、トラック等の自動車運転手につきまして、本年4月から年9 6 0時間までの時間外労働の上限規制及び拘束時間等が規制された改善基準

告示が適用されることとなります。いわゆる2024年問題です。今回の計画案においては、改善基準告示における運転時間規制に関して、自動運転のレベル4の車両で自動運転を行っていた時間は、この改善基準告示上の運転時間に該当しないということをして2024年度の早期に明確化することとしています。厚生労働省としても、引き続き自動運転サービス支援道の設定に向けて、法制面も含めた環境整備に努めていきたいと考えています。

以上でございます。

○事務局 野原局長

ありがとうございます。次は農林水産省農林水産技術会議事務局内田研究総務官をお願いします。

○農林水産省 農林水産技術会議事務局 内田研究総務官

農林水産省で技術開発を担当しています内田と申します。本日取りまとめられるデジタルライフライン全国総合整備計画では、アーリーハーベストPJとして自動運転支援道やドローン航路の整備について記述がありますが、農業分野においても地域に整備された情報通信インフラを活用して、自動走行トラクターや農薬散布ドローン等、スマート農業技術の現場実装を進めています。今後、農業者がさらに減少する中で、生産水準を維持可能な生産性の高い食料供給体制を確立するためには、スマート農業技術の活用はますます重要になり、スマート農業技術の活用を促進するための新法を今国会に提出しています。引き続き農業現場でのスマート農業技術の活用加速化に向け、本日お集まりの皆様と連携しながら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。それでは、農林水産省の四日市大臣官房審議官、お願いします。

○農林水産省 四日市大臣官房審議官（兼農村振興局）

農林水産省の四日市です。御承知のように、農村地域は人口減少と高齢化が進行しています。特に、条件不利な中山間地域においては担い手不足もあり、農作業への支障をきたし、生活必需品も入手できず、集落機能の維持自体が困難になっています。このような中で、農林水産省はデジタル技術を活用してこうした課題の解決を目指す「デジ活」中山間地域の取組について関係府省庁の協力のもと支援しているところです。

本日取りまとめられるデジタルライフライン全国総合整備計画のもと、アーリーハーベストPJを行い、他地域への横展開が図られることになっていますが、農林水産省としてもこのPJの成果等を踏まえつつ、中山間地域における自動運転、ドローン配送等の実装、横展開が図られるように、引き続き関係府省庁とも連携しながら取り組んでまいりたいと考えています。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。それでは、国土交通省国土政策局の秋山審議官、お願いします。

### ○国土交通省 国土政策局 秋山審議官

国土政策局審議官秋山です。三木谷構成員からの資料の中で、マクロの視点からの国土計画について触れていただきましたので、関係する事項について御報告します。

国土計画は本日御出席の増田構成員、石田構成員、及びみちのりホールディングスの富山委員に御指導いただき、昨年閣議決定いたしました。国土計画では目指す国土の姿について記載していますが、デジタルを活用した地方創生の文脈でデジタルライフライン全国総合整備計画を位置づけています。こちらが1点目の御報告です。

2点目の御報告は、前回石田構成員から国土形成計画に盛り込まれた地域生活圏に関するお話を頂戴いたしました。本日も馳知事からお話がありましたが、地方が人口減少等の危機に直面している中で、国土を俯瞰的に捉え、地域力の維持、あるいは向上を目指していくために、民間の皆様と公のセクターが連携し、地域の課題解決、利便性の向上を図る圏域である地域生活圏の形成を、関係者が連携して着実に進めていくことが大事だと思います。

今回まとめられたデジタルライフライン全国総合整備計画と地域生活圏の取組は親和性が高く、是非連携して進めたいと思います。NHKと連携して、地域生活圏の形成に向けたモデルである香川県三豊市の取組を動画にまとめており、明日公開予定です。このような取組も活用し、関係の皆様と連携しながら横展開を進めたいと思います。

周辺部分の御報告になりますが、こういった取組を進めるのは人だと思います。先程甲田委員からも主体関係の明確化が重要とお話がありました。三豊市の例もそうですが、主体的に地域の課題解決に取り組んでいる皆様は二地域居住されている方、移住された方が御活躍されているように見えます。こうした新しい住み方である二地域居住を促進していくための関連法案を今国会に提出しています。このような人材がデジタルの力を活躍して地域の課題解決に貢献していくこと、活躍するための基盤として生活の利便性が確保されていることが重要であり、地域生活圏だけでなく、二地域居住促進制度もデジタルライフラインの整備と親和性が高いと思います。連携しながら、効果的な取組になるように努めてまいります。

### ○事務局 野原局長

ありがとうございました。それでは、国土交通省都市局の鎌原審議官、お願いいたします。

### ○国土交通省 都市局 鎌原審議官

はい、国土交通省都市局の鎌原です。国交省都市局では、全国の3D都市モデルの整備活用・オープンデータ化を推進するプロジェクトであるP L A T E A Uを推進しています。

今年度、地方公共団体向けの補助制度の拡充を行い、その結果として、今年度末までに整備都市数累計約200都市まで拡大することとしています。今後、令和9年度末までには500都市での3D都市モデルの整備を進めていくことを目標としています。また、データ整備の拡大とともに防災やまちづくり等様々な分野でユースケースの開発をしています。特に、B I M ( B u i l d i n g I n f

ormation Modeling) や、不動産ID等とも連携して、実証から実装フェーズを進めるべく、データ整備の効率化・高度化、先進的なユースケースの開発等に取り組んでいます。

今回のデジタルライフライン全国総合整備計画を踏まえ私達としては、引き続き地方公共団体における3D都市モデルの整備や活用の取組を支援していくとともに、社会の変革を促していけるよう、多様なデータ連携やサービスの実装を関係各省と連携をしつつ進めてまいりたいと考えています。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、国土交通省道路局の長谷川審議官、お願いします。

#### ○国土交通省 道路局 長谷川審議官

道路局審議官長谷川と申します。物流の2024問題、地域での公共交通の確保等の課題解決に向け、自動運転等に取り組んでいます。高速道路は新東名高速道路、東北自動車道で自動運転トラックへの合流支援や先読み情報の提供を進めています。また、一般道の交差点等における自動運転バスへの情報提供や走行空間に関する実証実験も予定しています。一般道の交差点は無数にあるため、まずはバスの路線やBRT等、ある程度エリアが決まったところからスタートしていくのが現実的であり、日本型の自動運転の展開方式とも言えるのではないかと考えております。

また、こうした取組を通じて、車両側の課題や車両側だけでは対応が難しい箇所等が把握できるため、それを踏まえて道路側で何ができるかを検討し、類似地域への横展開が可能になると考えています。したがって、車両側の情報を収集しつつ、官民一体となって進めることで、ある時点から加速度的に取組が進むのではないかと期待しています。引き続き関係省庁の皆様、高速道路会社、自動車メーカーの皆様と官民で連携して取組を進めてまいりたいと思いますので、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。それでは、国土交通省水管理・国土保全局の廣瀬局長、お願いいたします。

#### ○国土交通省 水管理・国土保全局 廣瀬局長

国土交通省水管理・国土保全局長の廣瀬です。ドローン航路に指定されている河川を管理する立場から支援したいと考えています。3月15日にドローン物流の航行や施設を整備する際に必要な手続きを明確化する観点から、ドローン物流における河川上空の活用円滑化に向けた基本的考え方を公表いたしました。また、先程の御紹介の通り、アーリーハーベストPJの対象地域である天竜川においてはさらにローカルなルールも含めたドローン物流における河川上空の活用円滑化に向けた天竜川下流部の基本的考え方を3月25日に公表いたしました。

さらに、河川管理者として、河川の巡視においてドローンの活用は非常に重要であると考えており、自ら利活用の取組を広げています。自らも活用することを通じて、民間事業者の皆様との意見交換や、必要な環境の整備にも貢献できると考えています。自らも積極的に活用を進める中で、関係者の方々と連携協力をより進めて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す。それでは、国土交通省物流・自動車局の長井審議官、お願いします。

○国土交通省 物流・自動車局 長井審議官

国土交通省物流自動車局の長井です。物流・自動車局は貨物輸送、物流全体の在り方、車両の技術等を所管しています。その観点から、デジタルライフライン全国総合整備計画においては、自動運転サービス支援道WG、ドローン航路WGを中心に議論に参画しています。

自動運転については、交通事故の削減はもちろん、持続可能な公共交通の実現や、2024年問題等人手不足問題の解決含め、物流の自動化を実現する上で非常に重要な取組と認識し、関係省庁と連携しながら様々な取組を進めています。その中で、人流については、地方公共団体が行う自動運転事業について、2024年度に全都道府県で支援を進めたいと考えています。物流分野に関しては自動運転トラックの実現、普及拡大について連携後押しをしたいと考えています。引き続き関係省庁と連携して自動運転サービス支援道の普及と合わせ、自動運転車の普及、台数拡大に向けた取組を推進してまいります。

ドローン物流については、すでにドローンを活用した荷物等配送に関するガイドラインを作成しています。今後先行地域での取組の結果等を踏まえて、ガイドラインの改定に取り組みむことで、効果的な社会実装を進めてまいりたいと考えています。

実際に事業に取り組む民間の皆様と丁寧に意見交換しながら、関係府省庁ともさらに連携を深め、デジタルライフラインの整備実現に向けた取組を進めて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。国土交通省航空局の北澤安全部長、お願いします。

○国土交通省 航空局 北澤安全部長

航空局の安全部長をしています、北澤と申します。ドローンについて御報告させていただきます。ドローン航路の設定は将来的なドローンの多頻度、高密度な飛行の実現に資するものであり、ドローンのさらなる利活用の拡大を図る観点からも重要であると考えています。

航空局としては、本会議やドローン航路WGの議論も踏まえて、ドローンのレベル3、5飛行制度を昨年12月に新設しています。本制度はすでに御活用頂いておりますが、ドローン航路における飛行の際にも積極的に御活用いただきたいと考えています。ドローンは技術進歩が激しく、環境も次々と変わる状況にあると考えています。したがって、事業者の皆様や使用者の皆様、関係省庁とも連携しながら議論を進めてまいりたいと考えていますので、引き続きよろしく願いいたします。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。これまでの有識者の先生方の御指摘、御発言に対し、各省庁からの説明でカバーしきれなかった論点について補足いただけるとありがたいと思います。

まず、トヨタ自動車中嶋副社長から自動運転車のリース制度検討の話がありました。また、日本郵政の増田社長からモビリティ・ハブを設置すべき場所、有すべき機能について関係者でさらに議論を進めてほしいという話がありました。この点について、物流・自動車局長井審議官から補足をお願いします。

#### ○国土交通省 物流・自動車局 長井審議官

頂いた御意見の中でも、様々な関係する点があったと思いますが、その中で御指摘のありました車両の技術開発につきましては非常に重要と捉えており、車の場合は安全への留意が必要と認識しています。丁寧に業界の皆様と意見交換をさせていただきながら進めていければと思います。

また、モビリティ・ハブの整備につきまして、増田社長から地域との連携が課題とお話を頂戴しています。こちらについては、先程ドローンを活用した荷物等配送に関するガイドラインを作っていると申し上げましたが、この中で先行事例のお話も伺いながら、地域住民の皆様との合意形成の在り方や工夫事例等についてまとめています。社会実装を進めるうえでそのような面は課題であるとの声もよく聞いていますので、引き続き様々な声をお聞きして、できる限りスムーズにドローン物流を実用化できるような後押しはさせていただきたいと思います。

#### ○事務局 野原局長

ありがとうございます。佐川急便栗和田取締役から共同輸送のためのマッチングシステム整備について御指摘がありました。経済産業省南大臣官房統括審議官からコメントをお願いいたします。

#### ○経済産業省 南大臣官房総括審議官

物流については先程審議官からもありましたように、物流効率化法の関係や能登半島地震の際の物流も担当しておりました。物流の効率化に向け、トラックや荷物に係る情報をデジタル情報として整理・共有し、業種を超えた共同輸送を進めていくことで、効率的に積載率を上げていくフィジカルインターネットといった構想を進めています。フィジカルインターネットは荷主、物流事業者、付帯サービスの密な連携を前提としているため、実現まで時間がかかると思いますが、人手不足が加速している中において、物流は実際に物だけ動くわけではなく、情報とともに動いていることを考えると、これらをデジタル化したうえで、フィジカルインターネットを進めていくのは非常に重要だと考えています。国土交通省の方々とも連携しながら進めてまいりたいと思います。

#### ○事務局 野原局長

ありがとうございます。次に、石田先生から高速道路の2車線区間の自動運転サービス支援をどのように整備するかという御指摘がありました。この点について、道路局長谷川審議官、コメントをお願いします。

#### ○国土交通省 道路局 長谷川審議官

まずは3車線のところから自動運転サービス支援道の整備をスタートしようと思います。東北道についても3車線の区間を選んで整備を進める認識です。また、NEXCO 3社の管理する東北道、新東名、新名神について、新名神は一部6車線になっていない部分があり課題ではありますが、まずは6車線のところで自動運転サービス支援道を整備しながら、その結果も踏まえて2車線への拡大可能性を考えていかなければならないと思います。

○事務局 野原局長

石田先生、コメントをお願いします。

○筑波大学 石田名誉教授

手順としてはその通りだと思います。3車線で失敗したらその後の展開も困難となるので、まずは3車線に注力していただくのは尤もだと思います。ただし、3車線に限定するとネットワークとして広がらない恐れがあります。東北から九州まで整備すると発表されているので、そこに向けて実験や検討をどのように進めるかについて、デジタルライフライン全国総合整備計画への記載は難しいかと思いますが、御検討いただければありがたいと思います。

○事務局 野原局長

ありがとうございます。みちのりホールディングスの松本さんの御発言として、事故時の自己責任のルールが明確になってないと乗務員をなくせず、結果的に生産性が上がらない、というルール面での御指摘がありました。それから、Asamaの甲田社長から、国民目線、事業者目線双方の目線で社会に向けた適切なKPI・KGIを設定すべきだと御指摘がありました。この2点について、事務局の須賀課長から説明します。

○事務局 須賀課長

事務局の資料を御説明する時間がありませんでしたが、資料の24ページに自動運転車を始めとして、AIが社会に入る時に、自動運転車が事故を起こすことを想定して制度を作るべきであるという考えのもと、検討を開始しております。事故自体は無人の自動運転になれば相当に減るという大前提がありますが、その中でも起きてしまう事故について、一体誰がどのような責任を負うべきなのかといったことが必ずしも明確ではない部分があり、予測可能性の無さが皆様の二の足を踏む原因にもなっているといった問題意識を持っております。そこで、デジタル庁と経済産業省と国土交通省で共同事務局を設置し、現在、「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」にて、毎月、刑法、民法、行政法の大家の先生と技術の先生に御参集いただき、言語の擦り合わせを含めて検討を進めております。5月の末頃に一旦の取りまとめを要請していますので、そちらの整理結果もデジタルライフライン全国総合整備計画の検討に反映していきたいと思います。

それからKPIについて、御指摘いただいた通り、デジタルライフラインと呼び始めたものの、全国展開のイメージを早く具体化するというので、アーリーハーベストPに相当注力して各省とも調整させていた

だき、また事業者とも調整してきました。しかし、デジタルライフラインが社会全体で一体何のクライシスをどの程度解決するのか、誰の困りごとを解決するのか、といったところもリアルタイムに近い形で把握できるKPI・KGIの設定が必要だと認識しております。情報処理推進機構の齋藤理事長からもドローン航路を作りたいわけではないだろうと毎回言われていますので、デジタルライフライン全国総合整備計画のアップデートを努力していきたいと思っております。

#### ○事務局 野原局長

残っている論点として、石川県の馳知事からの御発言の中でマイナンバーカードの普及率向上に向けた政策をお願いしたいという話と、デジタル備蓄管理システム整備に向けた支援をお願いしたいという話がありました。村上統括官、コメントをお願いいたします。

#### ○デジタル庁 村上統括官

今回の震災への御対応として、様々な民間の方に御協力をいただき、誠にありがとうございました。

今回の震災では、馳知事の御指摘の通り、最初の2週間はとにかく避難所を特定するということが大変でした。その後2週間以降からその先1ヶ月半は避難者の特定作業を行っておりましたが、今回の学びは、デジタルはマスターデータを先回りして整備する必要があり、それが識別子と紐付いているということがいかに大事かということを改めて痛感させられました。皆がマイナンバーカードを所持していれば早期に終わっていたこともあり、今度マイナンバーカードのスマホ搭載を協力いただいて進めています。マイナンバーカードを持っていない人もスマホは持っていますので、スマホに認証機能やユーティリティも集約されていけば早期に作業も完了していたため、改めて先回りしたIDの識別できる認証基盤の携行を促す必要性を確認しました。

須賀課長の最後のコメントにつながりますが、誰がやるのかという部分について、今回の計画でハードやソフト、ルールといったものが何をすべきか、デジタルライフライン全国総合整備計画で整理できたいと思います。ある程度、ハブ等の形で集約化していく方向が見えてきたと思いますが、問題はそのハブやアーリーハーベストPJは誰が実施するのか、採算が取れるのかということだと考えております。そうでなければ、いつまでたっても実証事業の域を出ないです。馳知事がフェーズフリーの話をしていたと思いますが、これも官民連携で出しあって採算が維持できるかどうかを試す1つの良い方法だと思います。

緊急時のマイナンバーカードの携行も当然ですが、平時のマイナンバーカード利用について。例えば、転売防止に御利用いただいたり、ゴルフクラブの会員と一緒に利用いただいたり等、様々な話を進めております。1つの基盤を支え、1つのハブに集約していくには、官も民も皆で使用することで、1人1人投資をした方の採算が取れるかをどこで成立するか、今後見極める作業を実施していく必要があると思っております。

石川県にすぐにマイナンバーカードと読み取り機を提供できなかったことは不徳の致すところで深く反省していますが、それらに対する備蓄の備えだけでなく、平時の共通基盤の利用とビジネスモデル、それを補足するように危機時の利用等を差し込みながら、官もどうやって全体として採算の取れる仕組にしていっていったことを引き続き検討していきたいと思っておりますので、皆様からもお知恵を頂ければと思います。

以上です。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。有識者の御発言に対し、各省庁からの説明は一応一巡したかと思いますが、まだ数分ありますので、追加で御発言されたい方がいらっしゃればお願いします。

石田先生、お願いいたします。

○筑波大学 石田名誉教授

皆様から連携というキーワードが共通して出てきたことは、本当に素晴らしいことだと思いますが、自動運転に関して路車間協調とよく言われます。典型的な安全性の問題でいうと、交差点での情報配信になるかと思います。先程長谷川審議官は全国の交差点を結ぶと御発言されましたが、全国の交差点数の計測は非常に困難な状況です。さらに、危険な交差点の定義や、現実的なバス路線等の重要路線だけでなく面的な拡大のためには、御発言ありました P L A T E A U や道路ネットワークのデータ、あるいは警察庁が所管されている事故データ、自動車会社や保険会社が所持しているドライブレコーダーのデータ等との連携といった戦略性が必要だと思います。連携のケーススタディとして、非常に良いと思いますので、是非具体的に連携を始めていただければありがたいと思います。

○事務局 野原局長

ありがとうございました。それでは伊吹局長、御発言お願いいたします。

○経済産業省 製造産業局 伊吹局長

貴重な御意見をありがとうございました。

今年度は、例えばトラックの自動運転を実施する時にインフラ側からデータを受領し検証することを着実に実施していきたいと思っています。本日印象に残ったこととして、何名かの委員の御発言がありました。が、事業としての採算性は非常に大事なポイントだと思います。例えば、自動運転では 25 年度目途に 50 か所程度という目標になっておりますが、現在、実証で常時運行している地域は 10 か所程だと思います。都会と田舎ではその評価は違っており、田舎だと社会課題の解決として、移動する手段を確保するという点の評価が高く、都会だとオペレーターにとってビジネスにフィージビリティがあるかという観点が必要視されるかと思っておりますので、常時実施している事業者の意見を聞いて、考えていく必要があると思います。

2 点目、事業者のフィージビリティに関係しますが、自動車にしてもドローンにしても、機体側でできることはまだあるのではないかと考えております。馳知事から運行距離の話がありましたが、フィージビリティという観点で、初期導入時の費用がどれぐらいになるかは、機体の値段がかなり大きく影響すると思います。そのため、トヨタ自動車の中嶋副社長の御発言の通り、技術開発が必要な箇所はたくさんあると思いますし、技術開発費用の削減という観点では、機体開発においても協調領域を検討する必要があると思います。製造を所管している部局として、ドローンや自動運転車で検討し、全体の機体数が増えればフィージビリティもあがるため、その方向を目指して頑張っていきたいと思っています。

以上です。

#### ○事務局 野原局長

ありがとうございました。それでは最後に事務局から締めくくり発言をしたいと思いますが、村上統括官、先程御意見を頂きましたが、続けてお願いいたします。

#### ○デジタル庁 村上統括官

もう一度発言の機会を頂きありがとうございます。先程の続きとなりますが、それぞれの事業での採算が取れる機能の重ね合わせやビジネスの集約、例えばモビリティ・ハブを皆で共有する等を実施する場合、理屈はわかっている、誰かが何かきっかけを作らないと空回り続けることとなります。例えば、防災のフェーズフリーとして平時の利用を考える場合や、道路運送法第78条2項の規制緩和によりライドシェアが進むのであれば、それをきっかけとしたまちづくりを考える場合等、今回のデジタルライフライン全国総合整備計画で必要な要素が見えてきましたので、実際に投資を重ね合わせる戦術を立てる必要があると思います。

各省にも御協力いただき、以前官民ITS構想・ロードマップと呼ばれていたロードマップの後継である、モビリティ・ロードマップを作成し始めております。ここでは、モビリティに係るルールや技術、ビジネスモデル等に関して、各省全体での支援制度や実施事項を年次改定可能なロードマップとしてまとめる作業をしています。その中で、良い取組であるものの、各々バラバラに実施しているため無駄が生じている、といったことが起きないように、縦横の整合性を取る必要があるため、森総理補佐官に御指導いただいております。このロードマップ独自で新しい事柄を載せる予定はありませんが、デジタルライフライン全国総合整備実現会議での議論や地域の公共交通リ・デザイン実現会議の議論、須賀課長から御紹介があった法的ルールの議論等、各議論がどのように連携して実施すると、何年後に何が実現できるのかを整理したいと思います。引き続き各省にも御協力いただき、デジタルライフライン全国総合整備実現会議の成果を活用可能なロードマップにしたいと思います。

人口増加の時代であれば、其々のプレイヤーが投資して採算を回収することで市場が発展しましたが、需要も供給も両方減少する中でどのようにしてマッチアップするか、という市場機能が苦手としているフェーズに入っております。その中で供給側が需要に合わせてというオンデマンドの方向性が検討されていますが、石田先生に御教示いただいたヨーロッパのスローモビリティの例の通り、需要側が供給に合わせてという発想も持ち込まないと、供給側で需要の事情に全部対応することは不可能だと考えております。需要側の議論と供給側の議論との摺合せに関しては、霞ヶ関もフォーマットを持っていないため、悩んでいるのが現状です。その中ではデジタル田園都市国家構想実現会議事務局の持つデジタル田園都市国家構想交付金のトライアルは比較的手をつけやすいフレームだと考えております。このフレームにおいて、需要側であるまちづくりの政策論と、供給側との議論がどこでマッチアップするかに関しても継続して議論し、デジタルライフライン全国総合整備実現会議の出口の自由化に繋がりたいと考えております。

最後にデータに関して、データマネジメントとデータガバナンスの違いを自民党から問われました。確たる定義は無いものの、データマネジメントは各社の中のデータ管理であり、こちらに関しては、データローカライ

ゼーションの議論と関連して、海外の顧客データを日本に持ち込めない、海外の機械のローカルオペレーションを遠隔監視しようとしたものの各国が指定したSIMを使う必要があり、困った等、色々な問題が生じております。データガバナンスとしては、複数の企業間や異なる業種間でデータをやり取りする局面が相当すると考えており、まさにデジタルライフラインのアーキテクチャにも登場したものに相当します。これに対してどのような共通理解を作るか、宮川社長が御発言されたデータ連携基盤や共通の識別子のトラスト等、モビリティの分野に限らず、業界を横断して共有しなければ物事が動かないため、本気で考える必要がある時期が来たかと、デジタル庁としては強く思っております。

モビリティはモビリティだけで特殊な基盤を作るのではなく、先程の需要側とのほり合わせの議論や、マイナンバーカード等の平時でも災害時でも共通にデータをセキュアにやり取りすることを視野に置いた議論、それからマイクロで採算が取れるか、それぞれのオペレーションで採算が取れるようなチームアップをどのように構築するか等の議論、この3つの議論をうまくほり合わせることが可能な地域で最初は型を作る必要があると考えております。引き続き、各省庁も民間事業者の皆様にも、始めは中々回収できないこともあると思いますが、勝算がある戦略と思えば、色々な形でコミットしていただければと思います。

以上です。

#### ○事務局 野原局長

ありがとうございました。それでは続きまして、独立行政法人情報処理推進機構の齊藤理事長、お願いいたします。

#### ○独立行政法人情報処理推進機構 齊藤理事長

本日は皆様ありがとうございました。概ね賛同いただいたと思っております、経済産業省と一緒に我々も活動している中で大変ありがたく思います。また、今回も貴重な意見が多々ありましたが、それらについても本当に感謝いたします。まだまだ道半ばではありますが、全体をまとめる範囲が広く難しい中、よくここまで到達できたと思っております。

2024年度について、これから実行の1年目の年でアーリーハーベストPJは偉大な第1歩になるのではないかとと思いますが、引き続きIPAは事項の中核になって取り組みたいと考えておりますので、皆様よろしく申し上げます。今回のアーリーハーベストPJで整備する、自動運転サービス支援道やドローン航路はあくまで各モビリティの高度化実現を目指すものでまだスタートの段階だと考えております。デジタルライフライン全国総合整備計画全体として目指すべき姿は、先程何名かの委員の方や村上統括官からの御発言の通り、例えば、モビリティの運行データや利用者のデータが社会全体で共有され、利用者へ提供するサービスが革新していく、インフラの整備更新が最適化されていく等、サービスやインフラの改善がデータ中心で行われることだと考えております。このようなことで国民の生活が向上して豊かな国を作るためのインフラとして横串を通す必要があると考えています。このような最適化を実現するためには、インフラからサービスまで一気通貫での実現が必要だと考えております。また、皆様と将来像を共有しながらKPI・KGIを決定し、スピーディーかつ高価値の実装が必要だと考えています。このような考えを整理すると、デジタルライフラインの整備は、社会的コストを無理にかけずにサイバー空間を整備してデータを活用すること

で、様々な社会課題の解決と経済発展に繋がる高度なフィジカル空間を作り上げる官民一体でのデータ駆動型社会の実現に向けた取組になると考えております。

このような仕組を社会実装するためには、具体的にどの社会課題の解決を目指すのか等、全体の絵姿を書くことが重要であり、IPAとしては2025年度に各アーリーハーベストPJの取組を束ねた全体を俯瞰するアーキテクチャを描くことにコミットしたいと考えています。そのために産官学の英知を結集するための場を提供すること、また、公益事業者認定制度の確立に向けて、運営や社会実験における技術仕様の整備や公共サービスの提供にも取り組んで参ります。各省庁に置かれても、このような議論への積極的な参加を是非お願いしたいと考えていますので、引き続きよろしく申し上げます。

以上です。

### ○事務局 野原局長

ありがとうございました。それでは最後に一言、私から議論の総括としてコメントしたいと思います。

構成員の皆様から活発に色々な示唆に富むコメントや御指摘をいただきありがとうございました。来年度の4月からの実装のポイントとして、2024年度は行動の1年とすべきである、各省による実装の成果や課題改善策をまとめ、デジタルライフライン全国総合整備実現会議で共有を続けて取組を進めていく必要があると御指摘いただきました。また、単なるデジタル技術の実装に留まらず、様々なサービスの掛け合わせや生産性の向上まで見据えて取組むべきと御指摘いただきました。それから10年計画を整備していく上でのポイントとして、予算等による支援も含め各省の施策を連携させた推進体制を持続すべきである、経済効果だけでなく社会に提供する価値を重視して訴えるべきであると御指摘いただきました。新たな価値を提供するための情報連携のデータ連携基盤の整備が重要だという御指摘いただきました。特定の地域に閉じず全国各地に広げること、その際、平時と有事の両方見据えるべきだといった議論もありました。

様々な次のステップに向けた示唆に富む御指摘がありましたので、それを元に次の具体化の作業を進めたいと考えています。本日皆様で御議論いただいた内容について、必要な部分は計画案に反映し、可及的速やかに皆様に共有したいと考えています。また、意見を幅広くお伺いして、計画案の最終決定に向けたプロセスを進めていき、エッセンスは閣議決定へ持ち込んでいきたいと思っています。このプロセスを経て生じる修正等についても、必要に応じて構成員の皆様と御相談させていただきたいと考えています。デジタルライフライン全国総合整備実現会議は来年度もフォローアップに向けて継続的に開催していきたいと考えていますので、引き続き積極的な御参画をよろしくお願い申し上げます。

来月から関係省庁や事業者の皆様と連携して、アーリーハーベストPJの初年度の取組を開始することになります。デジタルライフラインの全国展開の第1歩を踏み出すこととなります。本日の会議に御参加いただいている皆様と共に後世に残る価値のある我が国の共有財産を着実に形として、国民の皆様と10年後の未来をお示しできるように取り組んでまいりますので、引き続きよろしくお願い申し上げます。

それでは所定の時間になりましたので、本日は終了とさせていただきます。お忙しいところ誠にありがとうございました。