

# デジタル行財政改革のこれまでの の取組等について（交通関係抜粋）

2023年12月5日  
デジタル行財政改革会議事務局

# なぜ今、デジタル行財政改革なのか？

## 新たな時代環境

- 生産年齢人口の減少（2020年：約7,500万人⇒2040年：約6,200万人、▲約1,300万人減少）
- 少子高齢化（高齢化率：2020年：28.6%⇒2040年：34.8%）
- 地域の人口密度の低下により公共サービス等（公共サービスに加えて公共性が高い民間の事業を含む）の生産性が低下し、必要な公共サービス等の提供が困難になることが想定
- 個人のニーズの多様化
- AI・5G・クラウドなどデジタル技術の進展



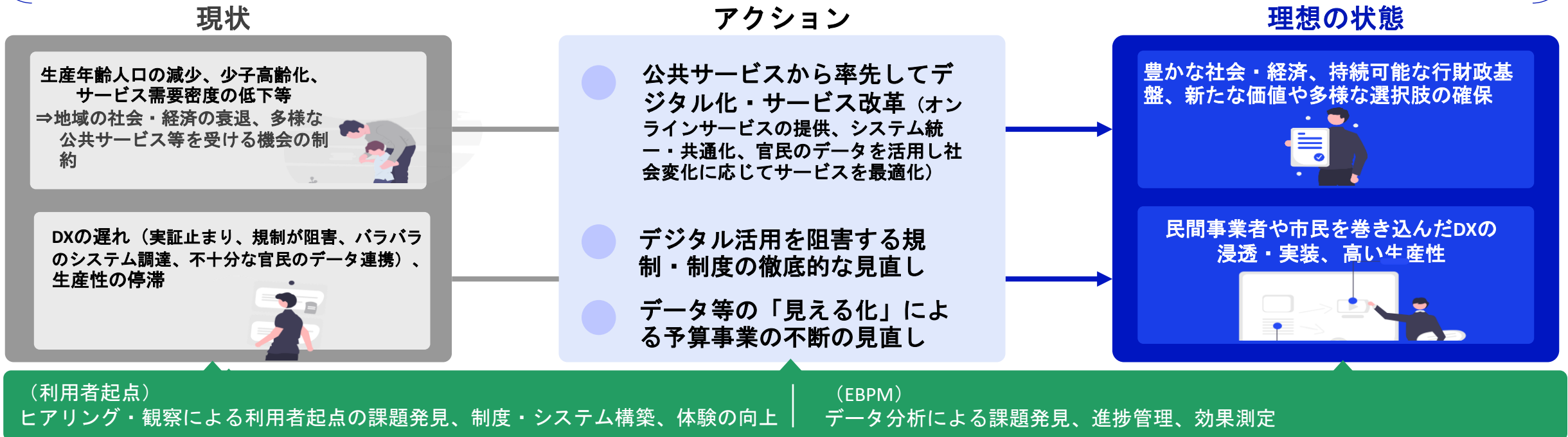
急激な**人口減少社会**に対応するため、**利用者起点**で我が国の行財政のあり方を見直し、**デジタルを最大限に活用**して公共サービス等の維持・強化と地域経済活性化を図り、**社会変革**を実現することが必要。

これにより、**一人ひとりの可能性を引き出し、新たな価値と多様な選択肢が生まれる豊かな社会**を目指す。

# デジタル行財政改革の基本的考え方

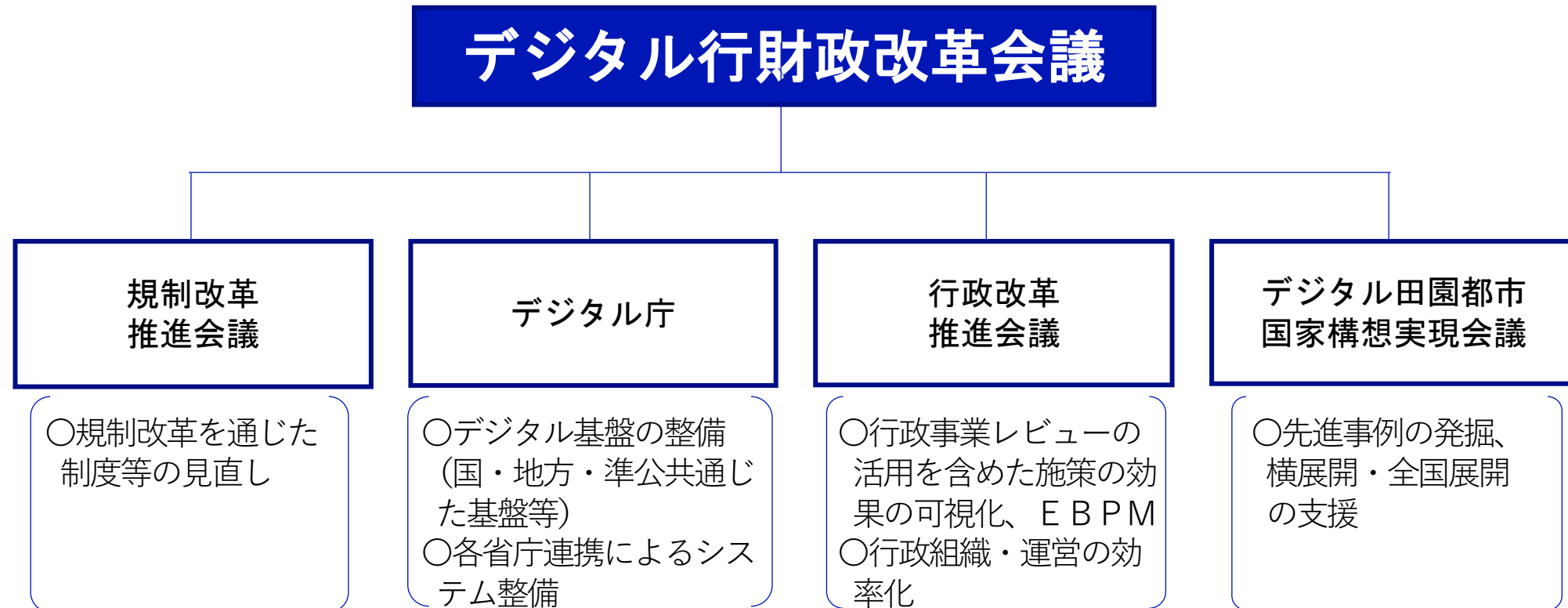
1. 地域を支える公共サービス等に関し、システムの統一・共通化等で現場負担を減らすとともに、デジタルの力も活用してサービスの質も向上。
2. あわせて、デジタル活用を阻害している規制・制度の徹底的な見直しを進め、社会変革を起動。
3. EBPMの手法も活用し、KPIや政策効果の「見える化」を進め、予算事業を不断に見直し。

これらによって、デジタルの力を活用して、豊かな社会・経済、持続可能な行財政基盤等を確立する。



## デジタル行財政改革会議を司令塔とする一体的な推進体制

- デジタル行財政改革会議は、規制改革・デジタル改革・行政改革・デジタル田園都市国家構想及び各府省庁の**改革の司令塔**。
- **総理のリーダーシップの下で方針決定**を行い、デジタル行財政改革を**国・地方を通じて一体的かつ強力に推進**。



## 取組方針①～主な改革への取組に着手（1）

「人口減少・高齢化・過疎化・人手不足への対応」、「経済成長・スタートアップ支援」、「行政の効率化・不便の解消」の観点から、主な改革への取組に着手。その成果を活かし更に展開。

### 分野

### デジタルで解決すべき課題（例）

### 検討の方向性（例）

交通

- ・ 地域交通の担い手不足
- ・ 移動の足が不足
- ・ 自動運転・ドローンの活用の遅れ

タクシー・バス等のドライバーの確保、不便の解消に向けた地域の自家用車・ドライバーの活用、自動運転・ドローン配送の事業化（インフラ整備・手続簡素化等）、移動関係の需給の可視化基盤 等

# デジタル行財政改革の当面のスケジュール

## デジタル行財政改革会議の設立

主な改革の取組に着手・実現

規制改革

行政事業レビューの実施  
（基金の見直し含む）

デジ田交付金事業  
の選定・実施

当面の対策に反映

（年内）11月22日：第2回開催、12月：中間報告（規制改革・主な改革の進捗取りまとめ、デジ田交付金の方針決定）

当初予算等への反映

2024年6月めど デジタル行財政改革に関する取りまとめ

これらの取組を加速・深化して、社会変革を確かなものとする

○ 第1回デジタル行財政改革会議における岸田総理発言（10月11日）（抜粋）

本日、示された取組案について、河野大臣と関係大臣で、検討を加速するようにしてください。

具体的には、（中略）齊藤大臣においては、地域交通の担い手不足や、移動の足の不足といった、深刻な社会問題に対応するため、タクシー・バス等のドライバーの確保や、不便の解消に向けた地域の自家用車・ドライバーの活用などの検討を進めるとともに、西村大臣と協力して、自動運転やドローンの事業化を加速化してください。

# 1. 利用者起点での課題発掘とアドバイザリーボード提案

- (1) 「課題発掘対話」を計4回開催。教育・交通・介護・子育ての各分野における公共サービスの利用者や従事者等との議論を行い、利用者起点で課題の発掘を実施。
- (2) 「アドバイザリーボード」を開催し、デジタル行財政改革に関する諸問題・諸課題について、各分野における豊富な経験を踏まえたご提案をいただいた。  
⇒発掘した課題や提案について、可能なものから取組に着手。



## デジタル行財政改革 課題発掘対話



- デジタル環境整備や導入・活用、効果測定などについて、現場目線で議論
- 解決策の提案や、目指す姿のイメージなども含めた対話を実施



第1回（10/3）教育



第2回（10/16）交通



第3回（10/23）介護



第4回（10/26）子育て

## アドバイザリーボードにおける主なご提案（詳細は参考資料）

- スタートアップが成長する基盤ができつつあることへの社会的理解の醸成が必要
- デジタル分野という社会の基盤を整備するにあたっての国と地方の役割の再整理が必要
- オンライン教育のためのネットワークやコンテンツの充実が必要
- 医療データの二次利用、AIを用いた医療・介護の生産性向上
- 公務においてデジタル人材を確保・育成していくことが必要
- 介護サービスのアウトカムである個人の機能回復や無駄の見える化を進め、質の向上と効率化を図ることが必要



# (参考) 課題発掘対話で発掘された課題や提案の概要



## 課題発掘対話



		環境の整備	デジタルの活用	効果測定	目指す姿のイメージ
教育	主たる課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>学校の通信環境がよくない</li> <li>端末、システム等に自治体間格差</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>端末持ち帰り・デジタル教材活用の意欲にバラツキ</li> <li>紙や転記作業など、校務が教師業務を圧迫</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>子どもの学びに関するデータの不足</li> <li>業務が可視化されておらず非効率業務が解消されない</li> </ul>	個別最適化され、創造性を育む学びの実現と、教師負担の軽減による働き方改革を通じた、子どもの学力向上へ
	提案された解決策	<ul style="list-style-type: none"> <li>ネットワーク環境のアセスメント・改善</li> <li>共同調達等による効率的なインフラ整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>デジタル教材等の活用による効果的な学びの実現</li> <li>パブリッククラウド利用を見据え、校務のBPR・標準化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>学びに関するデータの蓄積や端末の利用状況を把握</li> <li>働き方改革を進め、教師が子どもに向き合える時間を増やす</li> </ul>	
交通	主たる課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシーには運転手のなり手等に関する厳しい規制が課される一方、ライドシェアは安全性に懸念</li> <li>自動運転の事業性が未知数</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動運転等の新技術・サービスの社会的受容性が不足</li> <li>地域のリソース活用や支え合う交通の仕組みが不足</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通サービスの担い手の多様化が必要な状況において、その成果の測り方の見直しが必要</li> </ul>	交通手段の供給不足の解消と、多様なニーズに即した交通サービスの提供により、行きたい時に行きたい所に行ける社会へ
	提案された解決策	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシーの供給拡大に向けた運転手のなり手規制やアナログな安全規制の見直し</li> <li>安全安心なライドシェアや自動運転のルール整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新技術・サービスの実装を通じた社会受容性向上</li> <li>既存資産活用や交通への参画を促す仕組み作り（対価・謝礼ルール見直し等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>従来の利用者数や運賃収入額のみならず、住民の満足度、健康増進、地域経済への寄与等も測る必要</li> </ul>	
介護	主たる課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>経営状況が厳しい事業所が多い中、デジタル技術への投資コストが不足</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>導入段階における現場と経営者の認識共有不足</li> <li>導入してもうまく活用できず、効果を感じづらい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>二重三重の記録作業を行う等、記録にかける業務負担が重い</li> </ul>	介護職員の負担軽減とより質の高い介護サービスへ
	提案された解決策	<ul style="list-style-type: none"> <li>介護ロボット等の導入支援</li> <li>生産性向上に取り組む介護事業所を評価する介護報酬</li> <li>経営の協働化・大規模化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>伴走支援</li> <li>事業所内の中核人材の育成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>DX推進で記録負担を減らす</li> <li>デジタルによるサービス改善状況を測定</li> </ul>	
子育て	主たる課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>制度や申請方法が自治体毎にバラバラで探しにくい</li> <li>保育現場では紙やexcelでの運用が大半を占める</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>子育て手続が複雑、オンライン化も一部に止まる</li> <li>保育現場の業務の標準化ができていない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>子育て世帯が手続の理解と実行に時間を奪われる</li> <li>保育現場では書類作成等の事務負担が大きい</li> </ul>	プッシュ型子育て支援や保育DXの推進により、子育て世帯や保育現場の負担を軽減し、こどもに寄り添った子育て環境の実現へ
	提案された解決策	<ul style="list-style-type: none"> <li>支援制度レジストリの整備</li> <li>国・地方・医療機関を繋ぐデータ連携基盤の整備</li> <li>保育所ICTシステムの普及</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>子育て手続の簡略化、オンライン化</li> <li>保育施設給付・監査業務の標準化、ワンスオンリー化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>プッシュ型支援による子育て世帯の手続負担の軽減、もらいそびれの防止</li> <li>保育DXによる保育現場の事務負担の軽減</li> </ul>	

## 2. 各分野における第一回会議以降の進展と年末に向けた主な論点

- 第一回会議における総理指示を受け、これまで各種の取組を推進
- 年末に向けて検討の加速が必要な論点を含め、12月下旬に開催予定の第三回会議で中間報告

### 第一回会議における 総理指示

### これまでの進捗と取組 (経済対策等)

### 年末に向けて更に 検討の加速が必要な論点

#### 交通

- ・ タクシー・バス等の  
ドライバーの確保
- ・ 不便の解消に向けた地域の  
自家用車・ドライバーの活用
- ・ 自動運転やドローンの事業化

【補正予算】 全都道府県で自動運転の事業性の確保に必要な初期投資支援、デジタル情報配信道整備、ドローン航路設定

【規制改革】 タクシー・バスのドライバーの確保、地域の自家用車・ドライバーの活用、自動運転に係る審査手続の透明性・公平性の確保、ドローンに係る目視内飛行の許可等短期化、無人地帯における目視外飛行規制見直し

- ✓ タクシー、バス等のドライバーの確保
- ✓ 不便の解消に向けた地域の自家用車・ドライバーの活用
- ✓ 自動運転の事業化に向けた審査手続の透明性・公平性の確保や事故時の責任分担の整理

# 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会について

## 背景

- ・ 無人自動運転（※）については、その実装に向けた技術的基盤の確立や制度的な対応はほぼ終了している一方で、安全性や社会的受容性の向上など、積極的に事業化を促す観点からはまだ多くの課題が残っている。
- ・ 中でも、法的リスクの予見可能性の向上は重要課題の一つであり、将来に向け自動走行車両を巡る交通事故等に関する社会的なルールの在り方について検討する必要があることから、本検討会を開催することとした。

（※）限定エリアかつ遠隔監視のみでの自動運転（レベル4）

## 主な検討の論点例

- ✓ 運行供用者責任（自賠法）、製造物責任（製造物責任法）、不法行為責任（民法）など、民事上で想定される責任関係はどのように整理され、被害が生じた場合に誰がどう回復させることが求められるか。
- ✓ 自動車製作者（道路運送車両法）や運送事業者（道路運送法、貨物自動車運送事業法）など行政法規上で想定される責任関係はどのように整理されるか。
- ✓ 最高速度違反（道路交通法）や業務上過失致死傷（刑法）など刑事上の責任関係はどのように整理されるか。
- ✓ 安全性向上のためのデータ収集、迅速・継続的なシステム改善（事故調査を含む）等の仕組みとして、どのような設計が望ましいか。

## 運営体制

※ デジタル社会推進会議モビリティWG傘下のサブWGとして開催

- ・ 事務局：デジタル庁、経済産業省、国土交通省
- ・ オブザーバー：警察庁、金融庁、消費者庁、法務省
- ・ 検討会委員（案）：  
民事法・行政法・刑事法の専門家、弁護士、関係する事業者（保険会社、自動車会社等）ほか

## 今後のスケジュール

令和5年12月 第一回検討会開催

令和6年5月 目途 取りまとめ

（デジタル行財政改革会議において報告）

## （参考） これまでに有識者構成員やアドバイザーボードからいただいた主な御提案

### 教育

- ・ オンライン教育のためのコンテンツの充実
- ・ 離島でのオンライン教育のためのネットワーク整備

### 交通

- ・ 自動運転やドローンに関する、インフラ整備と車体の設計段階からのプロトコルの連携
- ・ 自動運転による事故時の責任分担の整理
- ・ 利用者とドライバーが互いの評価ができるメカニズムの構築

### 介護

- ・ 介護サービスのアウトカムである個人の機能回復や無駄の見える化を全国レベルで進め、質の向上と効率化を図ることが必要

### 医療

- ・ 1日あたり処方箋40枚などの、薬局の人員規制の見直し
- ・ マイナ保険証を利用した重複多剤投薬・併用禁忌を防止するルール作り
- ・ 医療データの二次利用、AIを用いた医療・介護の生産性向上
- ・ 訪問看護ステーションへ薬剤を随時授与できる仕組み

### スタートアップ

- ・ 民間の力を活用する際のスタートアップの優先的な活用
- ・ スタートアップが成長する基盤ができつつあることへの社会的理解の醸成
- ・ 政府のスタートアップ企業への発注割合の情報公開

### 行政のデジタル化・データ連携等

- ・ 公務においてデジタル人材を確保・育成していくことが必要
- ・ 行政のDXにおけるトップのコミットメント
- ・ 行政が保有するデータのアカデミアとの連携
- ・ 発注者が短い期間で異動になることが多いが、プロジェクトを継続的に実行するスペシャルチームが必要

### 国と地方の関係

- ・ デジタル分野という社会の基盤を整備するにあたっての国と地方の役割の再整理
- ・ 国と地方が組織をまたがって知見を共有する仕組みの構築
- ・ 各自治体の事務手続や仕様の統一については以前より必要性が指摘されてきたが、なぜ実現しなかったのかというボトルネックに切り込んでいくことが重要
- ・ 標準準拠システムへの移行に係る自治体への支援

## ○ 第2回デジタル行財政改革会議における岸田総理発言（11月22日）（抜粋）

本日、デジタル行財政改革に向けた重点分野における取組の進捗を確認いたしました。この取組を年末に向けて、更に加速させる必要があります。

（中略）

次に、交通分野に関し、ドローンによる配送サービスの事業化のため、無人地帯における目視外飛行の規制について、レベル3・5飛行制度を年内に新設します。また、47都道府県で自動運転の事業化を支援する方針を決めました。

齊藤大臣においては、松村大臣と協力して、規制改革推進会議での議論をしっかりと踏まえ、あらゆる選択肢を排除せず、都市部を含め、タクシーの規制緩和やライドシェアについての喫緊の課題への対応策の議論を加速し、年末に報告してください。

さらに、河野大臣、齊藤大臣、西村大臣、松村大臣及び小泉大臣においては、自動運転車の社会的ルールを始め、新たなモビリティ・サービスの積極的な事業化に向け、必要な環境整備を加速してください。