

今後の規制改革を進めるに当たって（意見）

令和 7 年 10 月 3 日

委員 川邊 健太郎

1. 総論（未来志向の規制改革）

世界は A I ・デジタル技術の急速な進展により、分秒単位で常識が刷新される時代に突入しています。我が国が変化に取り残されないためには、規制改革推進会議が「未来を先取りする司令塔」として機能し続けることが不可欠です。短期的な政治日程や利害調整に埋没することなく、十年先の国益を見据え、規制の岩盤に継続的に風穴を開けていく必要があります。石破政権下で進んだ「地方創生」や「防災・減災」の取組において、例えば、所有者不明土地の活用、公費解体・撤去の促進といった規制改革事項などは一定の成果を挙げましたが、これらはあくまで通過点です。さらなる改革を速やかに進めなければなりません。

2. ライドシェア規制の抜本的見直し

(1) 課題

現行の日本版ライドシェアは、地域・運行時間・台数を細分化して制限し、タクシー・バス・鉄道事業者以外の参入を事実上閉ざしています。その結果、地方の移動弱者やインバウンド需要を十分に取り込めていません。さらにライドシェアは現状、人が運転する前提ですが、自動運転が公共交通の主役となる時代は必ず訪れます。それに備えて規制の枠組みをアップデートする必要があります。

(2) 提案

- ① 地域・時間帯・台数の三重規制を撤廃する。
 - ② タクシー事業者以外が参入できる新たな事業類型を創設し、運行管理と安全確認は A I とリアルタイムデータで担保する。
 - ③ デジタル化された配車・決済・車両整備情報をオープン A P I 化し、多様なスタートアップが付加価値サービスを創出できる環境を整備する。
 - ④ 自動運転旅客運送（レベル 4 以上）を視野に入れ、ライドシェアと一体的な安全・監督スキームを設計し、実証から商用展開へ円滑に接続できる制度を用意する。
 - ⑤ センサー・ソフトウェア・管制システム・保険等の技術要件を性能規格化し、モビリティ、I T、物流、保険など多様な業種が挑戦できる開かれた市場を形成する。
- これにより、人手によるライドシェアと、自動運転による次世代モビリティが相乗効果を生み、「最後のマイル」を埋め、観光消費と地域経済活性化の基盤を全国へ拡張します。

3. デジタル原則・A I 活用に関する規制改革

(1) 課題

行政・民間ともに紙文化や対面前提の慣習が残存し、A I 社会実装の前提となるデータドリブン化を阻害しています。また、デジタルやA I が存在しなかった時代に制定された法律が、保護すべき利益や社会環境の大きな変化にもかかわらず条文解釈だけで運用され続けている例が少なくありません。A I が浸透する社会の到来を前提に、時代に合わなくなった条文を大胆に見直す決断が求められます。

(2) 提案

① 独占業務における活用、スマート農業等、各分野の具体的な局面で必要とされる手続き、要件、リスクを精査し、「A I 実装阻害要因ゼロ」を目標に利用促進を図る。

② A I 開発・利用に係る責任分担を明確化し、硬直的な法規制よりもリスク管理のフレームワークとサンドボックス制度を拡充する。

③ リスキリング支援を強化し、「A I を世界一使いこなす国」を実現する人材基盤を構築する。

4. 結び

規制改革は「現状維持バイアス」との闘いです。各論での抵抗に屈せず、国全体の長期的利益を優先した決断を求めます。私は今後も利用者・現場・次世代の声を代弁し、未来志向の規制改革を推進してまいります。

以上