

第6回 成長戦略ワーキング・グループ 議事次第

1. 日 時：令和2年2月21日（金）17:45～20:00

2. 場 所：合同庁舎第4号館4階第4特別会議室

3. 出席者：

（委員）高橋進（議長代理）、大橋弘（座長）、菅原晶子（座長代理）、高橋滋、
武井一浩、谷口綾子、南雲岳彦

（専門委員）井上岳一、落合孝文、増島雅和、村上文洋

（政府）大塚副大臣、田和内閣府審議官

（事務局）井上規制改革推進室長、彦谷規制改革推進室次長、林規制改革推進室次長、
小室参事官、吉岡参事官

（説明者）国土交通省 重田総合政策局モビリティサービス推進課長
国土交通省 土田総合政策局モビリティサービス推進課企画官
佐川急便株式会社 東京本社 藤野経営企画部長
佐川急便株式会社 東京本社 萩原営業部商品企画課長
ホームネット株式会社 高月居住支援サービス事業部部長
学習院大学法学部 小塚教授

4. 議 事：

（開会）

1. データ駆動型社会に向けた情報の整備・連携・オープン化
2. 規制改革ホットラインの処理方針について
3. デジタル時代の規制のあり方について

（閉会）

5. 議事概要：

○大橋座長 それでは、定刻となりましたので、ただいまより「規制改革推進会議第6回成長戦略ワーキング・グループ」を開催いたします。

委員の皆様方におかれましては、大変御多用のところ、御出席いただき、ありがとうございます。

本日は、玉城専門委員が御欠席です。

また、大塚副大臣がお越しになる予定で、高橋議長代理、南雲委員、そして投資等ワーキング・グループの井上専門委員と増島専門委員も御出席されています。

もし、報道関係の方がいらっしゃいましたら、ここにて御退席ということで、先に進めさせていただきますと思います。

本日の議題ですが、議題1として「データ駆動型社会に向けた情報の整備・連携・オープン化」となります。

本日はまず、MaaS関係データの連携に関するガイドライン素案について、国土交通省へヒアリングを行いたいと思います。

本日は大変お忙しいところ、総合政策局モビリティサービス推進課重田課長にお越しいただいております。

御説明の時間を10分程度いただいているということですので、よろしければ、御説明のほうをいただければと思いますので、よろしくお願ひいたします。

○国土交通省重田モビリティサービス推進課長 分かりました。

こんばんは。

ただいま御紹介いただきました、国土交通省モビリティサービス推進課の重田と申します。

隣に座っているのは、うちの課の企画官の土田と申します。

よろしくお願ひします。

本日は、こういった貴重な機会をいただきまして、ありがとうございます。

早速、資料の御説明に上がりたいと思うのですが、まず、この今日御説明するガイドラインなのですが、1枚追加で配らせていただいたこのガイドラインの策定についてという紙があると思うのです。

この中で、昨年から数回かけて、有識の先生方、それからオブザーバーとして各交通事業者や経路検索の事業者の方々に入ってください、また、極めて専門的な分野も多いものですから、実際には、事務局のほうでIT系のいろいろな方々のアドバイスもいただきながらまとめているところであります。

それで、本体資料のほうですけれども、まず、大前提として、MaaSと言っても、アプリをつくってデータを連携するという話を中心ではなくて、1枚めくっていただきますと、2ページのところに「はじめに」というところで「MaaSの意義」みたいなものを書いていますが、やはり地域の移動手段の確保・充実とか、移動困難者の移動手段の確保、交通安全の向上、外出機会の創出、こういった地域課題解決の一つの手段であると位置づけております。

それで、地域交通における需要を喚起したり、あるいは最近ですと、スマートシティの実現の一つの要素というような形で位置づけられて語られることが多いかと思います。

それはそうなのですが、そういったリアルな、比較的アナログの課題に対する解決策の一つと言え一つなのですけれども、一方で、データ連携という部分についても課題があるものですから、今日はこういう場ですので、データ連携のところ絞って御説明申し上げたいと思います。

その下に(2)で「MaaSにおけるデータ連携の方向性」とありますが、これが大原則だと思っておりまして、まず、MaaSに関する関連データが円滑に、かつ安全に連携されるこ

とが重要だということでもあります。

それから、2つ目の四角にあります。真ん中部分に、ニーズに対応した公共交通ネットワークの再編、土地利用の最適化、移動需要の喚起、こういったMaaSに蓄えられたそのデータを、どのように利活用していくのかということも大きな課題だと思っています。

それから、次の次の四角ですけれども、データ連携がされるために、できるだけ標準化して、共通化していくといった課題もあります。

それから、最後、事業者が相互でデータをやり取りしたときに、その正確性の維持・向上、信頼性といったことも重要かと思っています。

次のページですけれども、まず、MaaSのデータ連携を少しこの図にしてみると、大きく「高機能型プラットフォーム」というものと「データ基盤型プラットフォーム」と、こういった名前でも私は仮に呼んでおります。

一つは、その「データ基盤型プラットフォーム」というのは、例えば、一番分かりやすい例で言うと、時刻表のような、データのみをプラットフォームに蓄えて、MaaS事業者と各交通事業者の間でやり取りをするタイプ。

それから、高機能型というのは、与えられているその蓄えられているデータプラス最後の予約・決済といった機能も加えているケース。こういった形で大きく2つに分かれるかと思っています。

それから、3つ目の四角ですけれども、4つ目の四角も同じなのですが、それぞれMaaSとか、プラットフォームとか、アプリがばらばらに育っていくというよりは、それぞれがAPIを通じて連携していく。こういう形を一つの在り方として目指しています。

それで、ガイドライン本体に入っていくわけですけれども「ガイドラインの目的」は少し飛ばしまして「4. MaaSにおけるデータ連携の構造」の右側に、これはスマートシティとか、そういったSociety5.0関係のデータのガイドラインの構成が、今政府内では基本的にこういった形になっているものですから、そういった他の分野との連携も将来的に見据えて、同じような構造で今回このガイドラインをまとめています。

1つ目は、この構造でいうと、一番上のレイヤーの「戦略・政策」の部分に当たるわけですけれども、その「戦略・政策」に当たる部分として「5. MaaS提供にあたっての目的」といったものをこの中で記載しております。

これは、今回の本題ではないと思いますので、次に飛ばします。

それから、次に「B. ルール」のレイヤーの部分です。

「ルール」のレイヤーの部分の「6. データ連携を行う上でのルール」とありますが、ここで今回、様々なデータについて「協調的データ」と「競争的データ」という概念を利用して、個別のデータについて、どれが協調的データなのか、競争的データに当たるのはどういったものなのかというものを示したいと思っています。

これが後ほどまた出てきますので、そのときに詳しく御説明します。

それから、次のページの「6. データ連携を行う上でのルール（前項より続く）」とあ

りますが、移動関連データ、移動した結果、人がどのように移動したかといったものについては、プラットフォームからデータ提供者、あるいはMaaSの関係者に適宜共有されていくことが望ましいということや、地方公共団体が、こういった移動データなどは、都市計画とか交通計画に活用することが望まれるものですから、そういった地方公共団体とのデータの共有・連携といったことについても触れています。

それから「(3) 関係者に求められる個人情報・プライバシー保護対策」ですけれども、これはMaaSだからといって、特別に別のルールを持ち込むというよりは、既存の個人情報保護法制に従った取扱いをしていくのが望ましいのではないかと考えています。

それから(4)、所要のセキュリティ改ざん対策の実施についても触れています。次のページです。

「(5) 関係者間でのデータの取扱い(前項より続く)」ですけれども、ここで「交通事業者は、以下のいずれかを実施し、MaaSのプラットフォームにデータ提供等を行う」ということで書いています。

それがどういうものかという、段階的に①、各主体が有するデータの形式とか規格、用語というのはどういうものなのかというのをまずは公開してもらおう。

2番目は、その公開したデータの項目ごとに使用する単語の意味をまずそろえていく。

3つ目は、交通モードごとに、最後はデータ形式を標準化する。こういう段階的に整備をしていくことを触れています。

一方、バス、フェリーについては、既にGTFS方式でデータを整備していくというのを国交省としても推奨していますので、それを引き続き応援していくということにしています。

少し先に行っていただいて、次のページのC「7. MaaSに関連するプレイヤー」です。

今回、このガイドラインに出てくるMaaSのプレイヤーですけれども「交通事業者」「MaaSだけを提供する者」、「生活関連等周辺サービスを提供する者」、それから、「MaaSプラットフォーム、真ん中のプラットフォームの部分を提供・運営する者」、それから、「関連データを活用したビジネスを行う者」などを想定しています。一つの事業者が、複数の役割を兼ねることも当然あるかと思っています。

そういったデータの連携については、3つ目の四角ですけれども、今回、私どもは地域公共交通活性化再生法という法律の枠組みで、新たな協議会みたいなものを設けましたので、そういった協議会の枠組みなどを通じて、持続的、自律的に継続して運営していく体制が必要ということに触れています。

次のページの「D. ビジネス」の「8. ビジネスとしてのMaaS」については、MaaSのこういったデータ連携を通じた収入と、次のページは費用といったことを整理しています。

収入につきましては、2つ目の四角の、まずMaaSを提供することによる収入として、検索・予約・決済に伴う手数料とか、サービスの利用料、運送収入、そういった金銭的な収入のほか、そもそも得られる移動関連データの収集といったものも、対象になるのではないかと整理しています。

それから、少し飛ばして、費用のところに行きます。

次のページの「(2) MaaSにおけるデータ連携に必要な費用」です。

これにつきましては、1番、公共交通等関連データに必要な費用ということで、やはりその関連データをつくって管理するには、一定の費用がかかっているというコストについて触れています。

2つ下がった四角ですけれども、一方、私どもも含めて、政府や自治体に提出される書類といったものにひもづくデータについては、そのデータ化にかかるコストを抑える取組の検討も重要ではないかと触れています。

次の四角、プラットフォームに必要な費用としては、ハードウェア、ソフトウェアが必要で、その整備に一定の費用が発生といったことについても触れていますし、最後の4番ですけれども、個人情報・プライバシー保護対策といったセキュリティ対策についても、一定の費用がかかっているということについて触れております。

次のページに行ってくださいまして「E. 機能」の部分です。

「9. MaaSにおけるサービスに係る機能」ですが、ここはデータ直接ではないので少し飛ばします。

それから、次のページ。

ここは先ほど、後ほど御説明すると申し上げた「F. データ」の部分です。

今回、データについては、以下のように整理しています。

1番「公共交通等関連データ」。

これは、各交通事業者から提出される静的な時刻表のようなデータであったり、運行情報のような動的データ。

それから、2番、MaaSの予約とか決済に関するデータ。これは、個人情報を含むものもあります。

3番目「移動関連データ」。実際にそのMaaSを使って、どういった移動をしたのかを蓄積していったデータ。

4番目「関連分野データ」。交通以外の生活・観光等サービス、道路・インフラ、それから車両のデータといったものをMaaSに関連する主なデータ項目として並べています。

その下に表があると思うのですがけれども、先ほど申し上げた「◎」がついているのが、MaaSの協調的データのうち、特に重要なデータとして、きちんと提供するよう努めるデータに「◎」をつけています。

「○」は、協調的データとすることが望ましいデータとしています。

空欄は、各主体で協調、競争の判断を個別に行うデータという形で整理をしております、ここには事例として2つぐらいしか出ていませんけれども、各モードごと、それからサービスごとにロングリストでずっと並べてそれを整理しているというようなものであります。

次のページで最後になりますが「データ連携」のところでは。

データ連携の方法として代表的なものは、APIなのですけれども、非常に小さな事業者もいるものですから、そういった事業者については、別にAPIをわざわざやらなくても、もう少しアナログな方法でコストを抑えたほうがいいのではないかというような議論とかをここに踏まえています。

それから、APIの開放度については、全銀協でまとめられたオープンAPIの考え方に沿ったものでまとめたいと思っています。

すみません。駆け足ですが、取りあえず以上です。

○大橋座長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御説明について、御質問を受けたいと思いますが、本日御出席いただいている落合専門委員については、MaaS関連データ検討会の委員でいらっしゃいますけれども、本日は成長戦略ワーキングの専門委員としての御発言ということですので、皆様、御了解のほうをよろしくお願いします。

質疑応答でいただいている時間は20分程度ということですので、まず、御質問のほうを一通りまとめさせていただいて、それで一括してお答えいただくような段取りで進めさせていただければと思います。

それでは、どなた様からでも御質問をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

井上専門委員、よろしくお願いします。

○井上専門委員 すみません。

投資等ワーキング・グループの井上専門委員ですけれども、今回のガイドラインは非常によくできていると思っていまして、我々もこの間、ガイドラインの議論を踏まえながら、実はMaaSの第2弾の本を書いています、来週出版されるのですけれども、ここら辺のデータの考え方なんか結構、考えをそろえられたかなと思っています。

ただ、ガイドラインをどのように実効性を出していくのかということがすごく気になっていまして、あとそのスケジュール感で、オープンデータを進めていくこの用語の統一からやはりやっていかなければいけないというとき、どれぐらいのスケジュール感をターゲットにやっていくのかという話。

もう一つ、この交通事業者にデータを出させるという話は、とても大事なのですけれども、もう一方でそのMaaSオペレーターが握るデータという、やはり公共とか、あるいは事業者の側にもう一回戻していくのか、要は、MaaSプラットフォームはMaaSオペレーターにデータを独り占めさせないというようなことも、データを使う側の権利、義務みたいなことも言っていないといけないのかと思っていまして、それをどのようにそこら辺を「望ましい」というような形で書かれていますけれども、どんなふう担保されていくのか。

これはMaaSオペレーターを旅行業法で多分監督することになると思うのですけれども、そこら辺の法的な部分でどのようにしていくのかということも含めて、何かお考えを聞かせていただければと思っています。

以上です。

○大橋座長 ありがとうございます。

それでは、高橋委員、お願いいたします。

○高橋（滋）委員 今の質問に関連してなのですが、4ページのところのこの図です。ここで戦略という「ルール」というので、このルールに当たるものとして御説明をいただきました。しかしながら、もともとこのルールのところに書いてあるのは、法律とか規則であり、MaaSのような仕組みをつくるのであれば、法的拘束力を持ったルールを定めることが前提で、そういう意味で、法律や規則と書いてあるのだと思うのです。

そして、今御説明にあったルールとは、データをどうするのか、データ連携をどうするのかという、ルールより下の部分の大枠を示されただけで、そういう意味では、本来、基盤構築としての拘束力を持った規範をどのようにつくっていくのかという視点が不可欠だと思うのです。そこのところは、結局、今の御説明になくて、例えば、鉄道事業法をどう使っていくのかとか、更には、地域公共交通活性化法の仕組みをどのように使っていくのかとか、そういうことの御説明がないと、要するに、単に絵を描いただけになります。どう進めるのだという話は、一切出てこないと思うのです。

そこのところをどのようにお考えなのかということをお聞かせいただければ有り難いと思います。

○大橋座長 後ほどお答えいただければと思います。

それでは、菅原委員、お願いいたします。

○菅原座長代理 ありがとうございます。

類似の質問です。

ガイドラインは、かなり整理された案だと思うのですが、これどのような体制で、どうグリップしていくか。実際にガイドラインが機能するようにどう後押ししていくか。まず、省内の体制として、実際、具体的に各局をどのように束ねていくか、実効性を担保するには重要なため、体制の在り方を少し詳しく説明が欲しいところ。ガイドラインのため強制ができないというのはよく分かるのですが、政策によっては一部補助金が出ていたりするのであれば、他にも何らかのインセンティブも加えた形、プラスアルファの仕掛けが必要なのではないかと思いますがいかがでしょうか。

最後は、今、高橋委員からも話がありましたが、鉄道事業法では、要は、他の運送業者と円滑に乗り継ぐうんぬんと書いてあるので、これをうまく使えば、法律の目的を達することができるので、各法律との関係をどのように担保するのかを教えていただきたいと思っています。

○大橋座長 ありがとうございます。

それでは、谷口委員、お願いいたします。

○谷口委員 非常にきちんとまとめていただきまして、どうもありがとうございます。分かりやすく御説明もいただきまして、ありがとうございます。

2点あるのですけれども、やはり利用者からすると、モード内の連携よりも、モード間

のほうが恐らく重要度が高いというか、乗り換えるときにどうしようというふうになると思うのです。

今のこのガイドラインを拝見すると、データの形式のとかは、もちろんモードごとに決めるということになっていて、先ほどの菅原委員とも重なるのですが、それをどのように組み合わせるのかというのが、APIということなのかもしれないのですが、その辺をもう少し進めるためには、どんなことが必要なのかということをお教えください。

あと、もう一つが、例えば、5ページの「◎」のデータです。

特にこの協調的なデータのところは、非常に公共性が高いですし、既に駅とかに貼られているデータですよ。

ただ、集めるのがすごく大変という手間がかかるということだと思いますので、これは例えば運輸局に届けるときに、全部電子データとして、必須にするとか、そういう義務づけみたいなことは、特にバスなんかは、今はほとんど紙で出していたりすると思うのですが、そのようなことは可能なのでしょうかというのが2点目です。

以上です。

○大橋座長 ありがとうございます。

それでは、落合委員、お願いします。

○落合専門委員 落合から2点ほどあります。

最初に、非常によい形で内容としてまとめていただいていると思っておりまして、ヒアリングもかなりいろいろな事業者にもしていただいて、その結果をまとめていただいていることも含め、感謝申し上げます。

このため、内容について、私は特にコメントがあるというよりは、これをどのように使っていただくかという点について、コメントをさせていただきたいと思っております。

一つがやはり、どういう形でこのデータ共有をより円滑に図っていくかということがあります。国土交通省さんのほうに、いろいろな事業者からタイムテーブルだったりですか、運行に関する情報だったり、届出があると思いますけれども、これの申請や報告であったりといったものを是非電子化して、受領していただければと思います。また、将来的には国土交通省さんのほうから、そのうち適切な範囲で民間に出していただくとか、そういう可能性もあるかと思っております。

こういうことに向けて、さっき補助金の話もありましたけれども、是非国土交通省さんが関わられているところを中心に、関係している事業者のデジタル化を一緒に進めていただきたいと思いますと思っておりますのが第1点です。

第2点が、これもやはりモビリティサービス推進課さんだけではなくて、ほかの課とも連携して取り組んでいただくのが重要だと思っております。会議の中には、各部局からオブザーバーで御参加いただいております、議論は聞いていただいていると思うのですが、是非、次期以降、ほかの課が行っている政策の中にも、このMaaSの取組を支援す

るようなものを入れていってもらえるように、お話をさせていただければと思っております。この辺りについて、いかがでしょうか。

あと、自治体にもお話をさせていただくというのも重要なポイントだと思いますので、この辺りも今後どのように御説明されたりするのでしょうか、というところも伺えればと思います。

以上です。

○大橋座長 ありがとうございます。

では、村上委員、挙がっていますよね。

お願いします。

○村上専門委員 1点だけ質問いたします。

プラットフォームという言葉は、人によって定義が違うので、ルール、制度のことを言う場合もあれば、ここで書かれているように、何らかのシステムを構築して、サービスを提供して、対価を得るといったような場合もあって、恐らくこの検討では、後者になっていると思うのですが、この主体が官なのか、民なのか、どんな議論がなされたのかを教えてくださいませんか。私としては、このサービス事業者がいなくても、標準的なルールとかデータ項目に沿って、APIでデータが公開されれば、相互に流通するのではないかと思うのですが、このプラットフォーム事業者が要するという結論に今なりつつあるのは、どんな背景があるのかを教えてくださいませんか。

○大橋座長 井上委員がもう一回ということ。

○井上専門委員 すみません。

簡単な事実関係の質問だけなのですが、交通事業者が出したデータを、交通新聞社さんとかが取りまとめて、加工して、要は使えるデータにしていますよね。

この交通新聞社さんとか、JARTICさんとか、ああいう中間的なデータ収集の方の義務みたいなものとは、どこで読むのですかというお話です。

○大橋座長 ほかにございますか。

よろしいですか。

結構な質問で、幅も広くて申し訳ないのですが、お答えいただければと思います。

よろしくをお願いします。

○国土交通省重田モビリティサービス推進課長 御質問いただきまして、ありがとうございます。

ちょっと整理されないままのお答えになるかもしれませんが、まずガイドラインの実効性とかについて、どのように今後進めていくのか、それから、法的な位置づけが必要ではないかというようなことを多くいただいたと思います。

それにつきましては、まだ考えている途中なのですが、一つは、これは当たり前なのですが、先ほど話もありましたが、各事業者のみならず、自治体、それから関係者の方々に広く、しっかり周知して御説明していくということを考えています。

なぜかという、私の課ではMaaSを担当していますけれども、ふだんお付き合いする方は、結構その業界の方が多くはありますが、まだまだ、そもそもMaaSというのはどういうものというのはきっちり決まっているわけでもありませんし、その周知が必要かと思っています。

あと、法的な位置づけのところですが、今回の地域公共交通活性化再生法の改正の中で、新たに新モビリティサービス事業というものを設けました。まだ法案は通ってはいませんが、閣議決定で位置づけています。

それは何かというと、まだ黎明期ですから、何か規制をしようというのではないのですけれども、むしろ規制緩和で、今、鉄道事業者が、例えばバス事業者と行った先での観光切符とかを合わせたような商品が売るときに、それぞれの事業法上の手続を別途に取らなければいけないということになっているものから、それをさすがに一括でやろうということで、一括で手続をしてもいいという規制緩和を盛り込んでいます。

だから、そういった事業の、例えば今回は活性化再生法の中でも、基本方針とかを書くことになっていますし、そこにきちんとこのデータ連携のことについては触れられないか、前向きに考えてみたいと思います。

あと、菅原委員から補助金みたいな話をいただきましたけれども、実は、このデータ化を進めていく上での一つの大きな論点で、中小の、特に地方の事業者がまだきちんとデータ化されていない。そこをどうするのかという課題があります。

それにつきましては、これも予算が通ればですが、来年度の予算案の中に、国からの補助金を盛り込んでいますので、そういったもので後押ししていきたいと思っています。

それから、省内の体制ですが、先ほど落合委員に触れていただきましたが、この検討会のメンバーに書いていませんが、各モードの部局も一緒に入ってやっていきますし、落合委員から御指摘があったとおり、単なるオブザーバーではなくて、実際に動かしていくときに、もう少しよく話し合っていていきたいと思っています。

それから、運輸局への届出の電子化みたいな話があって、これは確かに前から言われている一つの論点であって、やりたいとは思っているのですが、今すぐということも難しいところもあるものから、だからといって、放っておかずに、今回のガイドラインの中で、そういう方向を目指すということをきちんと書こうと思います。

プラットフォームの部分は、データ基盤とおっしゃる方もいますが、これは今、民間主体でつくられているものを、連携していくためのルールづくりが必要かと思っています。

一部、国がこういったプラットフォームみたいなものをつくったほうがいいのではないかと思った時期もあったのですが、いろいろと関係の方々から聞いていくと、やはり国がつくと硬直的な運用になるので、むしろ民間がつくったものがきちんとつながっていくようなルール作りをしてほしいという話が多かったものから、今回、こういったガイドラインを一つのきっかけにやろうと思っています。

それから、スケジュールのような話がありましたけれども、今回のガイドラインに、実は「Ver. 1.0」と書いているのです。

これはこういう分野の話で、サービスも様々に変わっていくと思いますので、つくって終わりではなくて、別に期限もないのですけれども、継続的に、少なくとも年に1回ぐらいは、どこか手当てをして、その時点でのものにしていくべきかという意味で「Ver. 1.0」と表題にもつけています。

それから、井上委員からあった、交通新聞社のような企業については、特にこの中では位置づけていません。

あと、すみません。1個だけ忘れていました。

谷口委員から、利用者にとってモード間の連携が必要だというお話をいただきましたけれども、これは先ほど申し上げた新しい法案の中に、MaaSで参加する交通だけではなくて、観光であったり、それから小売であったり、もう少し医療、福祉のような公的サービスの部分であったり、そういった多様な参加者が参加する協議会を法律上書き込んでいますので、そういった枠組みを使って、もっと連携を深めていってもらおうというつもりでいます。

○大橋座長 もし、お答えに関して、もう少しその意図と違うとか、何かあれば。

よろしいですか。

○菅原座長代理 すみません。

先ほど、中小事業者のデータ整備について補助金をという話なのですが、その一歩先を行って、補助金を出したところには、きちんとオープン化させるような、何か義務化、強制力、補助金の要件などは考えられないのでしょうか。

もう一つは、各事業者のデータの収集とか、加工などはかなりコストをかけていることを考えると、経済合理性の視点から、何かインセンティブを、手数料なのかは分からないのですけれども工夫が必要ではないでしょうか。強制的にできないのであれば、事業者にとってのメリットみたいなものを出さないと、青写真が見えないから踏み出せないという話もよく聞くので、もう一歩を進めるためにその辺りの見解を伺いたいと思います。

○大橋座長 ちょっとセカンドラウンドでもう少し質問をまとめて、またお答えいただければと思います。

もし、あれば。

お願いします。

○高橋（滋）委員 すみません。

先ほどの御説明で、今度の法案で新モビリティサービス事業みたいなものが入ることと、基本方針の中でそういうようなものを積極的に書き込んでいきたいということをお言及いただいていたのです。そして、これは予算関連だと、3月10日ぐらいまでに閣議決定ですよね。

○国土交通省重田モビリティサービス推進課長 閣議決定は、もう2月7日に済んでいます。

○高橋（滋）委員 もう済んでいる。

○国土交通省重田モビリティサービス推進課長 はい。

○高橋（滋）委員 では、もう中身は分かっているということですか。

○国土交通省重田モビリティサービス推進課長 はい。

○高橋（滋）委員 そうなのですね。

では、それは事務局には提供していただいているのでしょうか。

○小室参事官 事務局です。

概要は把握しております。

○高橋（滋）委員 そうですか。

それであれば、運用のところ、例えば政省令をつくるときに、若しくは基本方針をつくるときに、しっかり実効性のあるものにしていただければ有り難いところです。

○国土交通省重田モビリティサービス推進課長 分かりました。

○大橋座長 ほかにございますか。

では、井上委員、お願いします。

○井上専門委員 地域公共交通活性化再生法との関連がお話しされていて、要は、これからMaaSをやっていく場合には、この地域公共交通計画のマスタープランをつくって、その中でこの新モビリティサービス推進みたいなものを位置づけてみたいことをやっていくということかと思うのですけれども、2014年につくられた網形成計画の前身に当たるものは、余りつくられなかったような部分もあるではないですか。

なので、こういう今回のマスタープランの枠組みはすごくいいと思っているのですけれども、自治体といろいろと付き合っていると、自治体のキャパビルというか、そういうところをやはりやっていっていただかないと、本当にこれは動くのかというところをちょっと心配しているところもあるので、そこら辺のお考えを聞かせていただければと思います。

○大橋座長 あと、追加である方はいらっしゃいますか。

大丈夫ですか。

それでは、お答えがあれば、お願いいたします。

○国土交通省重田モビリティサービス推進課長 菅原委員からいただいた件ですけれども、実は補助の仕組みをまだ完成させていないものですから、どうしようかと今検討しているところですが、やはりこのガイドラインに沿った形でデータ化をしていってもらうということは、どこまで要件にできるかは分からないのですけれども、一応そういう考えではいます。

それをもって、補助をもらう際には、このガイドラインに沿った取扱いをしていくという形に持って行きたいと思っています。

それから、井上委員から御指摘があった点ですけれども、まず、今回はなるべく自由にそういったMaaSみたいな形で取組を進めていただくために、地域公共交通計画を前提とせずに、それがなくてもできるという形で位置づけています。

ただ、当然、地域公共交通との関係は非常に重要ですので、きちんとそれが地域公共交通計画の内容に沿ったものになっているかどうかというのは、そういう位置づけをしていきたいと思っています。

今、前身の網計画は、約500数十、大体自治体単位でつくられるものですから、1,800分の500数十までつくられるようになって、大体3分の1ぐらいになっているものですから、今回、先ほど申し上げた法律改正の中では、一応自治体のこれまでできる規定だったのですけれども、努力義務に位置づけて、もう少しそのマスタープランづくりを促していこうと考えています。

○大橋座長 大丈夫ですか。

○井上専門委員 MaaSを考えていくときに、市町村だと多分単位が小さ過ぎることもあって、都道府県で考えていかなければいけないという部分もあって、今回のマスタープランはたしか、都道府県でもできるようになっていたと思うのですけれども、そこら辺の都道府県と交通のことは全然分からなかったりするので、都道府県にちゃんと全体最適的な計画をつくらせるためには、どうしていくのかというのが若干気にはなっています。

○大橋座長 お願いします。

○国土交通省重田モビリティサービス推進課長 正に、先生がおっしゃったことが、今回その自治体のマスタープランを前提としない仕組みにした理由のひとつです。

自治体の区域にかかわらず、こういったサービスというのは広がる可能性を十分に秘めているものですから、その自治体の区域にとらわれないように、地域公共交通計画の別枠の制度として、新たに事業を位置づけたというものであります。

○大橋座長 それでは、お願いします。

○高橋（進）議長代理 今のことに関連して、地域の場合に、民間主導の場合に、例えば、具体的にMaaSができるかどうか。

民間業者の側にはやってもメリットがない、それから、そもそもそのモードがないとかということになって、本当に地域の足になるかとかいう観点で考えたときに、MaaSができるのだろうかという気もするのですけれども、そこは大丈夫なのですか。

これは最初のところで「MaaSの意義」というところで、移動困難者の足を確保するという観点に立ったときに、本当に移動困難者がいるのは地方のわけですけれども、そこで実際に民間業者がMaaSを組み立てていくインセンティブがあるかどうかということです。

○国土交通省重田モビリティサービス推進課長 ありがとうございます。

これはデータにかかわらず、MaaSの今の位置づけの大きな課題の一つだと思っていますが、結局、持続性のある、収益性のあるモデルがつけられるかどうかということだと思います。

そのための一つの鍵としては、やはり移動だけではなくて、周辺のサービスも含めたところで、その持続性を持たせるという方法と、あるいは、もう少し人口減少が進んでいるようなところの足の確保という観点であれば、既存の公共が補助しているような移手段、

コミュニティーバスであったりとか、そういったものをもう少し効率的な運用をすることで、例えば自治体からの補助額をなるべく削減するような効果ができないかとか。

更に言うと、これは具体のデータを持ち合わせているわけではないですが、多くの方がおっしゃるのは、例えばMaaSで高齢の方が病院とかに行かれるようなサービスとひもづけるようなことができ、あるいは高齢の方が病院とか買い物以外の外出機会をつくり出すことができると、やはり外出の回数と健康というのは、ある程度因果関係があるというような話もあります。

そういったところで、例えば交通の部分で何かコストは削減できなくても、医療費の部分で削減できるような効果が生まれられないかとか、まだ何か実証したのものがあるわけではありませんが、そのような考えは持っています。

○高橋（進）議長代理　でも、その場合、個々の交通事業者にとってのメリットではなくて、町の運営上、あるいは行政にとってのメリットはあるかもしれないということになるのではないですか。

だから、民間主体だと、そもそもMaaSという仕組み自体をどうしたってつくりたいのではないですかという気がするのです。

そうなると、やはり行政が相当深く関わっていないと、そういうものが維持できないのではないかという気もするのです。

○国土交通省重田モビリティサービス推進課長　御指摘はおっしゃるとおりだと思います。

したがって、今回その協議会というものを、自治体が設置するというようにしています。その協議会の枠組みを使って、協議会で一定合意を得たことについては、きちんと関係者が守って進めていくという枠組みを設けています。

○大橋座長　よろしいですか。

ありがとうございます。

お時間もかなり超過してしまいました。いただいたお時間を過ぎてしまって、申し訳ございません。

取りあえず、お時間ですので、国土交通省へのヒアリングはここまでとさせていただきます。

今回、非常にたくさんの御議論いただきましたが、座長として、若干総括をさせていただければと思います。

本ガイドラインについては、MaaSの基盤データとして、プラットフォームに提供するデータ項目が具体的に示されているなど、委員からもありましたけれども、評価できるのではないかと考えております。

他方で、今後は本ガイドラインに基づいて、どのように実効性を担保できるかということが重要なフェーズになってくるのかとも考えています。

MaaSの関連法や、あるいは各業法で対応されるということなど、国土交通省において、是非検討を行っていただいて、迅速な対応をお願いできればと考えています。

また、今後は、各交通モードにおいて、データの整備、連携、あるいはオープン化について、それぞれの原局も含めて議論させていただければと思っています。

交通におけるイノベーションを促進するということでの今回のデータのお話ですけれども、その他の側面を含めて、様々な民間の働きかけも含めて重要だと思っていますので、是非国土交通省としても、積極的にそうした方向を推進していただければという思いであります。

どうもありがとうございます。

それでは、ヒアリングはここまでとさせていただきます。

ありがとうございました。

○国土交通省重田モビリティサービス推進課長 ありがとうございます。

(説明者交代)

○大橋座長 お待たせいたしました。

それでは、続きまして、電力データの活用による新たな付加価値創造について、事業者の方々からのヒアリングを行いたいと思います。

本日は、佐川急便株式会社より、東京本社営業部商品企画課課長の萩原様、そしてホームネット株式会社より、居住支援サービス事業部部長の高月様にお越しいただいております。

それでは、佐川急便株式会社から、5分程度御説明の時間をいただいていると伺っておりますので、お願いできればと思います。

よろしく願いいたします。

○佐川急便株式会社藤野部長 すみません。

発表者のほうが変わりまして、私は経営企画を担当しております藤野と申します。

どうぞよろしく願いいたします。

資料に沿って、御説明をさせていただきます。

表紙をめくっていただきまして、まず、これはもう釈迦に説法かと思えますけれども、今の宅配の個数というところが非常に取扱いの個数が増えてきております。これは近年のECの成長によるものということで、足元でも40億個、年間で個数というところが伸びているという状況になっています。

その中で、今回論点にしておりますのは、不在率というところ です。

再配達になってしまう個数というところが、全体の中の20%を占めるということで、年間約8億個程度の不在のお客様がいらっしゃるという状況です。

これを労働力に換算しますと、約9万人相当の労働力の損失というところにつながっております。この辺りは近年、よく宅配クライシスのところからも出ていましたように、非常に大きな社会問題と認識をしております。

3ページ目をめくっていただきまして、こういった状況が起きているというのは、皆さんも御存じかと思いますが、配達の事業者側から見たら、時間指定をいただいても、

なかなかそのお時間にいらっしゃらないお客様もいらっしゃる。いつ行っても不在で困ってしまうというような状況になっています。

当然、利用者側のほうから見ても、この時間、例えば2時間という枠の中であれば、ずっとその時間家にいなければいけないということで、これも非常に大きなストレスになっております。

当然、急遽予定が変わったりということもございますので、その受け取りの時間であっても、在宅ができないという状況もころころ起こるといところで、なかなかこの受け取り、お渡しという時間帯が合っていないというのが現状の実態かと思っております。

4ページ目をめくっていただきまして、そこで、弊社のほうで、電力データを活用したシステム開発というところに着手しております。

これは、スマートメーターから取得可能な電力データから、配達先の御自宅の不在、在宅の判断をAIで予測をして、AIがつくったルートを基に、我々のほうが配達をするというような取組でございます。

これはうまくいったらということで、東京大学のほうで実証実験をやっていただいたデータが右側のほうに記載がありますけれども、現状の不在率20%というのが、このシステムを使ったことで、2%、何と10分の1まで減らすことができるということで、98%が初回の配達完了できる。

コストに換算すると、これは日本全国で約2000億円以上のコストというふうな見込みは、検証としては出ております。

5ページ目をめくっていただきまして、今回の実証実験をやっていこうというところで、概要ですけれども、家庭の電力データをスマートメーターから収集した電力データと、佐川急便のほうでお客様から来る情報に基づいた配送システムのデータを提供することで、このJDSC様のAIアルゴリズムを用いて、お客様の在宅、不在というところを予測して、それに基づいた配送ルートを弊社のドライバーのほうに提供いただくという形になります。

上段のほうの絵に示しているのですが、ドライバーから見たときに、お客様個人の在宅なのか、不在なのか判断はできません。ルートが出てくるだけなので、在宅、不在というところの判別は、ドライバーのほうからは分からないという状況になっています。

こういった仕組みのところ、しっかりと取組を進めていきたいと思っております。

6ページを見ていただきますと、これも似たようなことを記載しているのですが、現状一番左側のほうにありますように、再配達につながっているのが約2割でございます。

こちらの状況を、このスマートメーターからの電力データと、弊社の不在を回避するAIのシステムを使って予測をすることで、荷物に順番をつけてお返しいただく。

「1番」「2番」「3番」「4番」とついておりますけれども、このAIで示したルートに基づいた配達をしたときに、では、一体、先ほどの東京大学と同じように、2%という結果が出るのか、それとも、もう少し低いところで止まって、それでも20%より低い水準

になるのか、こういったところの検証をしっかりとやっていきたいと考えております。

その実証実験は、もうすぐ準備のほうを整ってきていますので、その結果については、しっかり世に示していきたいと考えております。

7ページをおめくりください。

「期待される効果」をそれぞれ記載しておりますけれども、期待される効果の一番大きいところに関しては、利用者様のストレス解消です。待ち時間というところがなくなって、受け取れなかったというようなことがなくなるということ。

それと、弊社のような事業者側から見れば、不在再配達削減に伴って、CO₂削減であったり、あとは配送に伴う労働環境の改善であったりと、こういったところに寄与できると見ております。

一方で、この「セキュリティ」の側面で見ますと、在・不在という個人情報の取扱いというところに関しては、非常に高いセキュリティが担保される必要があると思っております。

電力データの活用に向けて、この高セキュリティが担保される条件の下で、全ての利用者の電力情報をしっかりと収集して、先ほど言いました在・不在が分からないような状況でデータ連携をさせていただいて、この配達の業務に活用できるということが、今後も皆様に御支援いただきたいポイントになっております。

あとは、電力データを、今回の実証実験に関しては、利用者様の同意を得て扱わせていただくということが前提にはなっているわけですが、今後のところでいきますと、この同意取得ということに関しては、これを全て同意をいただくということは非常に厳しい、難しいと感じております。

ここを先ほど申し上げましたセキュリティの高い機関で情報を取りまとめて、個人情報ではない形で御提供いただくような形ができるのであれば、本人の同意なくそのデータを使えるような座組みというところが考えられるのではないかと思っておりますので、そういった検討を是非進めていただきたいということで、御協力のほうをよろしくお願い申し上げます。

残りのところについては、参考資料になっておりますので、本日の御説明については以上でございます。

○大橋座長 ありがとうございます。

それでは、質疑応答は、後ほどまとめて行いたいと思いますので、続けてホームネット株式会社様から、5分程度御説明いただけるということですので、よろしく願いいたします。

○ホームネット株式会社高月部長 ホームネット株式会社の高月と申します。

資料1-3を使って御案内させていただきます。

めくっていただいて、2ページ目です。

最初に簡単に私どもの御案内だけさせていただきたいのですけれども、私どもは平成3

年、1991年に設立されていまして、主にやっている業務は、左下のところでは、

高齢者向けの緊急通報サービスは、ほとんどの自治体さんでサービスが整備されているのですけれども、通報装置をつけて、通報を私どものコールセンターで受信して、現場に駆けつけていって様子を見るというような業務を、平成3年からやらせていただいております。行政さんと、UR都市機構さんの高齢者住宅部分等の対応をさせていただいているところがございます。

それをやるに当たって、365日24時間のコールセンターを持っていますので、そこを活用したコールセンターサービス。

看護師だとか、臨床心理士も常駐していますので、これはいろいろなサービスを提供させていただいている。

それ以外にも、システム販売であったり、健診の予約代行とかといったコールセンター業務をやっている会社でございます。

3ページ目は、グループ会社なので、参考にしていただければと思います。

私どもホームネットは、高齢者向けの住まいを中心としたサービスを提供していきながら、その周辺サービスをグループ会社で補完をしていくというような考えで、事業展開をしている会社でございます。

次に、4ページ目です。

今回のところの話の背景を2つぐらい御案内したいと思っております、4ページ目のところでは、国交省、厚労省が進めている住宅セーフティネット法の機能強化というところなのですけれども、背景としまして、住宅確保要配慮者と呼ばれる、民間賃貸住宅に入居しづらい属性の方がどんどん増えてきています。

その状況でいうと、一番大きなところでいうと、単身高齢者がどんどん増えてきています、変わっていますけれども、平成27年に601万世帯あったものが、10年たてば100万世帯増えていきますということで、人口が減っている中でも、単身高齢者はまだまだ増えていきますという状況にあります。

また、若年層の収入の問題だとか、入居拒否の問題だとかということで、こういう賃貸住宅に入居できない方が結構増えていきます。

一方で、人口が当然減ってきていますので、空き家が増えてきているということで、平成30年のデータでは846万戸の空き家があるという中で、平成29年に住宅セーフティネット法が改正されて、そういった人たちをマッチングするための登録制度ができた。

あとは、自治体のほうで補助予算、家賃を助成したりとか、改修費を助成したりだとか、そういった助成制度ができた。

3番目のところで、居住支援の仕組みをつくってこうということで、新たに居住支援法人という仕組みができたのですけれども、私どもはここで、都道府県が指定をする仕組みなのですが、全国24都道府県から指定を受けさせていただいて、活動させていただいている。主に部屋探しの支援と、あとは入居した後の見守りサービスの提供ということをや

らせていただいているところでございます。

次の5ページ目が、こちらは厚労省さんですけれども、これも社会的背景のところでは資料を入れさせてもらっているのですけれども、数年前から、この地域包括ケアシステムというところの体制整備をずっと推進していきまして、要は医療・介護、予防・住まい・生活支援といったものを包括的にやっていって、今住んでいる、住み慣れた地域で、自分の家で住み続けて生きられる体制を構築していこうというような目的で、進められている施策でございます。

ここで中心になってくるのが、やはり住まいのところになる。家があって、そこにいろいろな支援がくっついて、こういう状態が構築できるということなので、やはりこの住まいの確保のところをどうやっていくのかというのが課題になっている。

当然、今までというか、大分変わってはきていますけれども、介護施設とか、箱物をコストをかけてどんどんつくって、当然それに入居される方が増えてくれば、介護の現財源も圧迫していきましますし、この地域包括ケアシステムの考え方という、その予防の考え方とかも入っていますので、介護保険を使わなくていいような方をどんどん増やしていこう、元気な高齢者を増やしていこうという考え方もこの中には含まれている。

高齢者とかがどんどん増えていって、空き家が増えてきて、こういうシステム構築をするために動いてはいるのだけれども、住まいのところをどうしていくのかというのが課題になっているというところの御案内です。

実際、住まいを確保していくに当たって、次の6ページ目のところなのですけれども、私どもはいろいろな支援をさせていただく中で、特に私どもは高齢者支援をやらせていただいているのですけれども、貸す側が高齢者というだけで、賃貸住宅への入居を拒むというのは、普通に現状まだまだありまして、ちょっと前の業界団体が取ったアンケートとかでいうと、大体6割以上の家主さんが、高齢者というだけで入居を拒むというようなアンケート結果も出ているというところなんです。

その高齢者を拒む理由というのが、右上のところの色がついているところです。

入居中のリスクのところになるのですけれども、急病とか孤立死が心配ですと。

その後、亡くなったときに、下に書いていますけれども、要は家主さんの不動産の資産価値の毀損をやはり気にされて、高齢者を受け入れたくないという声が結構高いので、ここをいかに早期発見をして見つけてあげて、損害額を減らす、若しくはそういったものを補償してあげるといような仕組みを考えていく必要があるということで、私どもはそういった部分でサービスを考えまして、それを使いながら、入居の支援をやらせていただいているというところでございます。

7ページ目です。

実際にやっているサービスでいうと「緊急通報サービス」とか「見まもっTEL」といような自動音声を使うサービスがあるのですけれども、実際に機器を使ったりとか、電話を使ったりということで、この部分でコストがかかってしまうところと、あとは入居者さん

のところでも、電話に出なければ駄目とか、そういう負担があるというところがあるので、今回、この電力データを活用したサービスが提供できれば、そういう機械も要らないので、そこでコストが軽減できるのではないか。若しくは操作も要らないので、普通に生活するだけで見守られる体制がつくれます。抵抗感も減少します。

あとは、これはどういう組み方をするか次第ですけれども、やはり異常検知の精度もアップすることができるのではないかと期待しているところでございます。

最後のところで、そういうものが実現するために、このようにやってもらいたいという要望を簡単に8ページ目に入れさせてもらっています。

まず、そういう状況で、実際、本当に部屋を借りられない方が増えている状況なので、より安価なそういうサービス提供をすることによって、高齢者でも入れるような住宅を増やしていく状態を早くつくるためにも、早期に実現をしていただきたいというのが1つ目。

当然、コストを下げていくためには、そのデータ提供費用も安く提供していただきたいというのが2点目。

最後のところは、先ほどのお話でもありましたけれども、やはり個人情報の合意のところとかもございまして、やはり窓口を一元的なところをつくっていただいて、あとはいろいろなところ、特に私どもが想定しているのは、自治体経由のサービスが結構増えていくのではないかと考えているので、そういったところも含めたところの統一したルールを整備していただきたいということで、要望事項として挙げさせていただいております。

私どもからの発表は以上でございます。

○大橋座長 どうもありがとうございました。

実は、いただいたお時間を既に超えてしまって、45分までいただいているという認識なので、もし、お時間が許せば、質疑応答をちょっとさせていただければ有り難いのですけれども、お時間よろしいですか。

○佐川急便株式会社藤野部長 はい。大丈夫です。

○大橋座長 ありがとうございます。

それでは、是非、御意見、御質問がありましたら、お願いしたいと思います。

ちなみに、お2方から御質問をいただいておりますので、佐川急便様、あるいはホームネット様どちらの御質問かということも併せておっしゃっていただければ助かります。

増島委員からお願いいたします。

○増島専門委員 どうもありがとうございました。

電力データ、特に利用者のメーターのデータをいろいろなところで使いたいという話をお伺いするので、個人情報の話とは別に、多分、電気事業法が邪魔になっているというふうな話もちょうとお伺いすることがあるのです。

今おやりになられたことというのは、電事法は直接出てこない、個人情報保護法だけで何とかなる領域なのかどうかというのを、少し教えていただきたいというのは、両者のサービスともにでございます。

以上でございます。

○大橋座長 取りあえず、幾つか質問をまとめさせていただいて、それでまとめて御回答いただければと思いますので、続けさせていただければと思います。

それでは、谷口委員、お願いします。

○谷口委員 御説明どうもありがとうございました。

お二方に一つずつあるのですけれども、まずは佐川急便さんにスマートメーターが個人の同意が必ず必要ということなのですけれども、利用者側からすると、例えば私がつけたいかというと、どんなインセンティブがあるのか、ちょっとよく分からない。

例えば、コストが巡り巡って、配達料がちょっと下がるとか、あるいは佐川急便さんの労働環境がよくなるというのは、社会がよくなるという効用は分かるのですけれども、いわゆる消費者にとっては、インセンティブは余り感じられないので、例えばどんなことを言えば、もう少し皆さんがスマートメーターをつけて、電力提供に同意してもらえと思われるのか。

私がちょっと懸念するのは、電力メーターがついて効率化されたとしたら、もし急な予定変更があったときに、電力メーターがついているから、ちょっと外出してしまおうとか、そういうことがもっと頻繁に起こるようになるような、ネガティブな影響もあるのではないかと思います、それを伺いたいです。

一方で、ホームネットさんのほうは、インセンティブとしては非常に強いというか、例えば、うちの父にこれをつけたいと思うぐらいですので、非常に強いと思いました。一方で、電力データで、異常事態をどのぐらいの精度で察知できるのかというエビデンスがないと、なかなか入れづらいついいうか、本当にどのぐらいの精度で察知されるのか、もしデータがあれば教えてください。

以上です。

○大橋座長 ありがとうございます。

それでは、高橋委員、お願いします。

○高橋（滋）委員 私も一つずつですが、まず、佐川急便にお聞きしたいと思います。個人情報保護の観点から中立性に対する信頼が重要であるというお話を、そこがこの問題の一つの鍵であるという話だったと思います。その際、民間の組織の約款とか、会社の定款であるとか、その辺で中立性が確保されることになるのか、それが外部に分かるものとするのか、それとも、法律上、中立性を確保するような仕組み、例えば認可法人にしてしまおうとか、指定法人にしてしまおうとか、そんな感じで、国のバックは必要であって、中立性に対する信頼を獲得しないと進まない、とあっていらっしゃるのか、その辺についてちょっとお聞きしたい。

また、ホームネットさんにも聞きたいのです。先ほどの御質問と同じで、電力データを活用できる制度を早期に実現してもらいたいと、この制度の中身は分からないのです。

だって、個人情報だと本人同意があればいいので、本人が同意してしまえば、スマート

メーターをつけて、契約すればそれでいいということになります。一体、ここで言うその電力データを活用できる制度を早期に実現していきたいとは、何の内容を思っただけのこととおっしゃっているのか、そこを御説明いただくと有り難いと思います。

○大橋座長 ありがとうございます。

まとめて後ほど御回答いただければと思います。

それでは、井上委員、お願いします。

○井上専門委員 井上でございます。

佐川さんに質問なのですが、非常に上手な仕組みを考えられたと思って、感心していたのですが、一方で、ずっと不在だとずっと届かないということですね。

そうすると、本人にしてみると、今日ぐらいに荷物が来るはずなのに来ないみたいな、その不在通知みたいなものはどうされるのかというのが一つ関心が高かったのと、谷口委員の話にも関わるのですが、結局、利用者側がこういうものを同意していくというときに、実証実験の段階では、これは電力会社さんと佐川さんの両方に同意をしているのですか。それとも、電力会社さんが佐川さんにこういうのを提供しますよという同意だけを取ればいいということになるのか、何かそこら辺のスキーム、そういうものを中立的な組織を立てたときに、どういう同意のルールになっていくことを想定されているのかというところを教えてください。

○大橋座長 ほかにございますか。

大丈夫ですか。

一部ちょっと、もしかしてお答えできる範囲を超えている可能性もあるのですが、できる限り、まずお答えいただければと思います。

○佐川急便株式会社藤野部長 すみません。

4つ質問をいただいておりますが、4つの中にも複数に分かれているものがありますので、1個目の電事法のところは、詳細のところは把握ができていないので、すみませんが回答はちょっとしづらいかと思っております。

パートナーも当然、弊社だけでシステムをつくってやるということではなく、その電力会社様系のパートナーさんとかもメンバーには入っていますので、そこは問題ないものと認識をしています。

2つ目のインセンティブの御質問がございましたけれども、まだ実証実験をこの夏頃ぐらいにスタートして、本当にどれぐらいの効果が出るかということと、当然そこにはシステムの改修とか、弊社側の持つ、出る費用も当然ございますので、すぐその価格に還元ができてということよりも、我々の中ではその効率化をしていく中で、新しいサービスを開発して、よりその受け取りのところがストレスフリーに受け取れるような、そういったところの社会への貢献というところをしっかりと進めていきたいというふうな考え方を持っております。

例えば、宅配ボックスみたいなものかもしれませんし、もう少しそれが進化したような

形ということも、今後は研究をしていきたいと思っています。そういうところに原資としては回していければという考え方を持っています。

3つ目の認可法人にすべきかどうかというところで、参考資料の12ページを見ていただきますと、我々のほうで考えている、我々というのは、我々のプロジェクトメンバーのほうで考えている座組みのほうをお示ししているのですが、中段の紫色になっているところが、今回の「中立的な組織」ということで、基本的には、国の監督下の中で、しっかりとこの情報管理をしていただくというところが前提かと思っています。

これは、ユーザー様の安心感とかということにもしっかりとつながっていくかと思えますので、当然、簡易な形で同意を求めながら、ここの個人の需要家様のほうから、利用の許可が出たものをしっかりと管理をしていただく。

我々は、AIのところのデータというのは、この情報先のほうに入っていて、その先に、更にコースのルート組みをしたデータが提供いただける。

このような座組みを考えていますが、この根っこのところが結構重要だと思っています、ここが全て同意をいただいて、管理をいただくデータの量が、メッシュがちゃんと埋まっていけないと、歯抜けのデータがぼんと入っても、なかなかルートの最適化とかにはつながっていきませんので、この辺りを管理していただくという意味では、この「中立的な組織」というところは、国の監督下の安心感がいただけるような形での運営を是非お願いしたいと思っています。

それと、4番目の質問の、ずっと不在の場合、どうなるかというところは、まだ実証実験もこれからスタートしますので、そういうケースも当然想定されますし、逆に言うと、夜にしかいらっしゃらないというふうになると、ずっと夜にしか配達できないようなルートみたいなものも出てくると思います。これは当然やってみた上で、いろいろな判断をしていきたいと思っています。

○佐川急便株式会社萩原課長 同意の取得のところですか。

○佐川急便株式会社藤野部長 同意の取得のところは、先ほどの3番目の回答と重なるという理解でよろしいですか。

○井上専門委員 中立的な組織をつくったら、そこに同意をするか、電力会社のデータですか。

○佐川急便株式会社藤野部長 今回の。

○佐川急便株式会社萩原課長 説明しましょうか。

○佐川急便株式会社藤野部長 そうですね。

○佐川急便株式会社萩原課長 すみません。

実務担当者の萩原のほうからちょっと説明をさせていただきますと、今回については、いわゆるBルートのアダプターをつけた状態で、つけさせていただくユーザー様に対しての同意を取るのと、その辺に合わせて、我々配達する側と、あと、今回こちらにもう載ってしまっているJDSCさん、日本データサイエンス研究所さんと、15ページのところでプレ

スリリースの資料が載っているかと思うのですけれども、既に東京大学の越塚教授とかの御協力をいただいて、いろいろな研究開発のほうを進めています。

その中で、各社同様、ちゃんと取った中で、利用者様にも説明会を含めてしっかりと、こういったもので使うということも説明した中でやらせていただきたいと思います。

○大橋座長 ありがとうございます。

それでは、ホームネット様、お願いいたします。

○ホームネット株式会社高月部長 すみません。

電事法のところは、私も同様で、そのところはちょっと不勉強で回答ができないので、次のところに行きたいのですけれども、2番目の見守りのところの精度の問題なのですけれども、現状やっているサービスでいうと、動きを感知するような赤外線センサーをつけて、24時間とか20時間、そのセンサーの下を通らなければ、警報が入ってくるというのは既に実用化されて、行政等のサービスでもやっています。

最初に想定されるのは、例えば24時間1回も電気が使われていない、当然、待機電力がどのぐらいなのかというのは、個人別で変わってくる可能性はあるので、そのところのデータの精査は必要になってくるのでしょうかけれども、まず思いつくのが、一定時間電気を使わなかったときにアラートを上げていくという仕組みなのかと思っております。

この間隔を短くすればするほど、当然エラーが上がる確率が高いのですけれども、見守りの質も上がるという形になるので、どこでそこを整理していくのかというのが課題と考えています。

あとは、次の、早期に実現してもらいたいというところなのですけれども、そこは3番目のところの要望ともちょっと係ってくる部分で、これはもしかしたら、私どものほうの不勉強なところかも知れないのですけれども、電力会社さんが複数あるので、そういったところで一律のルールを決める必要があるのかどうかとか、私どもから言うことではないのですけれども、そういった体制整備、その電力データが活用できるような形に、私どもが使えるような体制にさせていただくための状態を、早くつくってもらえれば有り難いというところで、入れさせていただいているというところでございます。

以上です。

○大橋座長 もし、御質問があれば。

お願いします。

○高橋（進）議長代理 すみません。

極めて初歩的な質問で申し訳ないのですけれども、そもそもスマートメーターとはどのぐらい普及しているのですか。

○佐川急便株式会社萩原課長 例えば、東京電力管内で言うと、今年度中に全ての世帯につけ終わると。

トータルで言うと、全国的には、2024年には全ての世帯に設置されることとなります。なので、もうあと2年ぐらいの間には。

○高橋（進）議長代理 ありがとうございます。

スマートメーターだと、電力だけではなくて、ガスとか、それから水道も当然、利用価値がどこまであるかどうかは別として、スマート化は考えられると思いますが、その辺のデータはお持ちですか。

○佐川急便株式会社萩原課長 それはないです。

○高橋（進）議長代理 分かりました。

ありがとうございます。

○大橋座長 ほかに御質問は大丈夫ですか。

○谷口委員 一つだけいいですか。

質問ではないのですが、データの出し方として、この佐川さんの4ページ目の右側のグラフについてです。このグラフの縦軸はスケールも異なりますし、一体何なのだろうと思って、考え込んだので、ちょっとこれは直されたほうがいいのではないかと思います。コメントです。

○佐川急便株式会社萩原課長 ありがとうございます。

○大橋座長 すみません。

1点だけですが、佐川さんで構わないのですが、おっしゃっているのは、それぞれ個々のスマートメーターのデータと、利用者個々のデータをつなげられるというふうなことをおっしゃっているのか、あるいは統計データをある程度メッシュレベルでつなぐとおっしゃっているのか。

今後のこの中立機関ができた暁には、どのようなイメージを持たれているのかという御理解だけお伺いしていいですか。

○佐川急便株式会社萩原課長 基本的には今回の実証で、Bルートという形でやりますので、リアルタイムは1分前の情報と、今後は、全世帯につけられたときには30分ごとのCルートが一般的に入手できる情報になっていくかと思っているのですが、いわゆる統計的に分析した情報で、今回の実証実験をやるパターンと、生々しいリアルのある、いないというところを判別するような状況のパターンと2つを分析しようと思っています。

両方ともやったときに、どちらがどれだけの効果が出るのか、それによって、多分個人情報でいただいた情報で、この仕組みをつくっていくべきなのか、若しくは、いわゆる匿名加工情報というやり方もあると既に発表されていますけれども、その情報の範囲内のできるのか、そういうものもこの実証でしっかりと確認していきたいと思っていました。

○大橋座長 私の質問は、12ページ目のこの中立機関でできることというのはどこまでかということは、御理解があるかと思ったのですが、

○佐川急便株式会社萩原課長 ちょっとどういう立場になるのかは、この間日経に出ていたのは、情報銀行的な立ち位置の話になると思うのですが、やはり個人情報と在、不在情報というリアルな情報をしっかりと管理していただけたほうが、多分いろいろなところでの活用方法に役立てるかと思っています、我々は今回、在・不在のルート最適化シス

テムというところだけの課題で発表させていただいていますけれども、一方で、例えば災害時の避難ルートであるとか、いろいろな活用方法があると思うのです。

なので、情報銀行で管理するのは、リアルな、今どうなっているのかという情報まで管理していただけたほうが、本当の意味での利活用につながるのではないかと考えています。

○大橋座長 逆に言うと、この組織がそこまで行き切れていない場合には、そういうところも是非進めていただきたいというふうな御要望として受け止めてよろしいですか。

○佐川急便株式会社萩原課長 そうですね。

是非という情報でございます。

○大橋座長 どうぞ。

○村上専門委員 すみません。

今に関連して、一つだけ質問させていただければと思います。

情報銀行が認定された中立的な機関として個人情報を持っているとしても、恐らく分析をする段階、アルゴリズムを作成する段階で、佐川さんなどの各事業者、あるいはそこからの委託先が、一回は個人情報を入手して、それを直接ドライバー自体に見せないとしても、活用すると思うので、そこまではできるように手当ては考えるということで、間違いないでしょうか。

○佐川急便株式会社萩原課長 はい。

考え方はそのとおりで思っていて、どこまでその情報を、どこが管理するのかというのは、これから具体的にありべき姿を各社で検討していきたい。

情報銀行の中に、そういったアルゴリズムを組むシステムを組み込んでいただいて、そこで管理をしていただければ一番理想的かと思っていますけれども、なかなかそれも難しいかと思います。

○井上専門委員 そうですね。

多分、個社のサービスの形成になるので、情報銀行がシステムベンダーで、誰のシステムでもつくりますと言うのだったらともかく、そういう感じで今のところは余り言われていないと思うので、恐らく各社なのか、各社の委託先が持たれるかという気はします。

○高橋（滋）委員 その話になると、佐川さんのほうの守秘義務はどうするのかという話が出てきます。社内的に。

だって、一旦JDSCから情報をもって、それを配送ルートに取り込んで、配送ルートをドライバーに指示するという話になりますよね。

○佐川急便株式会社萩原課長 うちが一回もらうのではなくて、もともとうちの配達先の情報があります。それを逆にお投げします。

○高橋（滋）委員 JDSCに投げる。

○佐川急便株式会社萩原課長 はい。

お投げして、そこで配達順番だけ組んだ状態で、戻してもらおうというやり方になります。

○高橋（滋）委員　そうですよね。だから、佐川さんは結果を知るだけですよね。

○佐川急便株式会社萩原課長　はい。

○高橋（滋）委員　でないと、佐川さんがそのシステム全体を把握してしまったら、佐川さん自身が社内的に守秘義務を負わなければならなくなってしまう。

そういう話ですよ。

○佐川急便株式会社藤野部長　資料に入れたのは5ページに記載している内容が、今の流れの説明の内容と一緒にです。

我々は配送の情報をお渡しして、スマートメーターとこのアルゴリズムの間に先ほどの情報銀行という機能が入ってくるのか、もちろん、先ほど萩原が説明したとおり、情報銀行様の中にそういう座組みがあれば、全く個人情報に触れずに、我々の業務としては成立できるのですけれども、なかなか難しいとは思っています。

ただ、弊社が直接的にこの個人情報の取扱いということに関しては、現時点では望んでいないということです。

○大橋座長　それでは、お時間も参りましたので、これにてヒアリングをここまでとさせていただきます。

本日はお忙しいところ、佐川急便株式会社様及びホームネット株式会社様、お時間をいただきましてありがとうございました。

○佐川急便株式会社藤野部長　ありがとうございました。

（説明者退室）

○大橋座長　続きまして、早速ですが、よろしいですか。

議題2は「規制改革ホットラインの処理方針について」ということで、事務局より御説明をお願いできればと思います。

○吉岡参事官　ありがとうございます。

令和元年12月2日の第2回「規制改革推進会議」におきまして、規制改革ホットラインの運営方針が決定されたところでございます。

運営方針では、規制改革ホットラインで受け付けました提案につきましては、所管省庁において、検討を要請いたしまして、回答結果を踏まえて、各ワーキング・グループにおいて処理方針を決定することとされております。

今回、平成31年3月1日から令和元年10月23日までに各省庁より回答のあった提案につきまして、資料2のとおり、処理方針案を作成いたしましたので、こちらにつきまして、本ワーキング・グループにおいて、御決定いただきたいと思います。

なお、係る処理方針につきましては、事務局より事前にメールで委員・専門委員の皆様にご確認をいただいた内容となっておりますので、資料2のとおり公表されるのは「◎」「○」「△」のついたものとなっておりますのでございます。

以上でございます。

○大橋座長　ありがとうございます。

2点提案事項がありまして、1点目はこの「◎」、今後検討を行う、あるいは事項である、もう一つは「△」とさせていただいてまして、事実関係を確認して、要否を判断しようということで、事前に御相談をさせていただいた内容ですけれども、もし、何かこの場で御意見なりがあれば、いただければと思いますが、よろしいですか。

では、皆さん、これで進めさせていただくということにさせていただければと思います。ありがとうございます。

(説明者入室)

○大橋座長 それでは、続きまして、議題3「デジタル時代の規制のあり方について」に移りたいと思います。

本件については、2月12日の第3回「規制改革推進会議」で議論を開始しましたけれども、デジタル化の進展によって、経済社会が変化していく中で、規制・制度はどうあるべきか検討していくものでありまして、12日の会議の結果、当ワーキング・グループで議論を行うということとなりました。

参考資料として、先日の議論の資料は一部配布しておりますので、適宜御覧いただければと思います。

本日は、大変お忙しいところ、学習院大学教授の小塚先生にお越しいただいております。ありがとうございます。

小塚先生には、お忙しい中、資料をつくっていただいております。

資料3になるとは思いますけれども、これについて10分ほど御説明いただけるということで、そもそも開始の時間が遅れてしまって申し訳ないのですけれども、よろしく願いできればと思います。

○学習院大学小塚法学部教授 学習院大学の小塚です。

本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

座りまして失礼いたします。

こちらの会議は、規制の改革をテーマにするということで、もちろん私は、大学で法律を教えますので、広い意味で言えば規制というのは、法学部の研究、教育の対象ではあるわけですが、専門分野は、商法、会社法ということで、いわゆる私法ですから、行政法的な意味での規制とは少し違うところがあります。

そういう意味で言いますと、これから申し上げますことは、直接規制改革に対して、すぐに使っていただけるような提案を申し上げるというよりは、少しその前提になるところで、法というものがデジタル時代に大きく変わっていくのではないかとということをお話しさせていただければと、思っている次第です。

それでは、資料3に基づきましてお話をさせていただきます。

実は、最近、このデジタル時代と法ということについて、3つの変化が起こりつつあるということを私は言うようにしております。

3つの変化というのはどういうことかといいますと、第一に取引の対象が、モノの取引

からサービス取引が中心の社会になっていくということです。

それから、2つ目は、取引の内容自体が財あるいは財物の取引から情報の取引になっていくということです。

モノからサービスへという話と似ているような感じもしますけれども、ここは少し違うところがあるというのは、この後で申し上げたいと思います。

それから、3つ目に、法というものの自体が、意味を持っている範囲がだんだん小さくなっていて、技術規格、よくコードというようなことが言われますけれども、このコードの範囲が非常に大きくなっていく。

人によっては、アーキテクチャーとおっしゃる方もありますが、大体同じようなことであらうと思います。

差し当たり、我が国を含めまして、社会でどういうことを対応しているかといいますと、法律そのものをいきなりつくるのではなくて、まずは、その社会原則のようなものをつくっていきこうというような方向感が出ておりまして、我が国では、皆さん御承知のとおり、人間中心のAI社会原則、そしてそれに基づくAI開発原則、利活用原則というものが策定されております。

これと似たような動きをしていますのが、ヨーロッパで、日本はよくヨーロッパのものを取り入れるということはあるのですが、これは本当に日本とパラレルに、どちらかという日本の方が早く動いたということで、私は非常に画期的なことだと思っていますけれども、ヨーロッパでもAI倫理ガイドライン、それから現在は、これに基づいて次の規制をどうするかということで、ホワイトペーパーが完成間近にあると承知しております。

資料の次のページに行ってくださいまして、この日・ヨーロッパのアプローチを比較してみますと、もちろん基本的には似たようなところがあります。

基本理念から行為規範に落とししていく仕組みとか、それから人間中心、人間の尊厳ということ、「という」の後に「観点」という文字が消えてしまいましたけれども、そういう観点が強調されているというようなところは、共通しているのです。

ちょっと気になりましたのは、ヨーロッパのアプローチというのは、いわゆるヨーロッパ基本権憲章、これはEUレベルの憲法に当たるものですが、基本権憲章に書かれている基本権、権利というものを中心に組み立てられている。

それに対して、日本の場合は、AIを使った、あるいはSociety5.0のような社会というのは、こうあるべきではないかという将来像から、政策的に説き起こしているようなところがあります。

結果的には同じようなところに来ているのですが、それぞれのアプローチには、それぞれ利害得失がありますので、どちらがいいということではありません。しかし、やはりどこかに譲ることのできない権利というものがあるという考え方が持つメリットというものは、認識しておく必要があるのではないかと思います。

それとの関連で、ヨーロッパの場合には、民主主義との関係で、デジタル時代において

も民主主義の価値を貫くという観点が徹底していますが、日本のルールは、その点を余り強調していない。

これもいろいろな考え方があり得ると思いますが、日本が守っている価値というものを明確に認識し、提示するというのも重要ではないかと思っているということです。

次に、資料の4枚目から、それでは、この先どういうことが起こってくるかということをお願いしたいのですが、最初に、先ほど申しましたように、取引の対象がモノの取引からサービスの取引になるということです。

この場にも法律家の方が何人かいらっしゃいますけれども、モノの取引というのは、法律を専門にしている者にとっては、非常に分かりやすい世界であるわけです。

売買契約というのは、法学部で必ず教育される基本的なものですし、また、事故が起これば、製造物責任法というものが完全に確立した世界になっています。

ところが、サービスというのは、そうではありません。

よくこれも冗談で申し上げますが、私が大学でいかげんな授業をしたときに、それでは製造物の欠陥のように、欠陥サービスだと言って学生から訴えられるかということ、幸いにしてそうはなっていないということです。

これは、どのようなサービスが取引の対象なのかということ自体が、そもそも取引の中で決まるという構造を持っているために、ある意味で、安全性を備えた、このようなものでなければならないという基準がはっきりしているモノの取引の場合とは違った状況になってくる、ということが原因だと思います。

それに加えて、モノをつくるメーカーというのは、一応その分野の専門家、専門的知見があるという前提になっていますが、サービスの場合は、そうではない、今後ますますそうではなくなっていく。

そこに書きましたけれども、例えば、お医者さんがAI診断装置を利用するということに、医師というのは、飽くまでも医学の専門家であって、AIについては、実は初歩的な知識を欠いているかもしれない。

そういう場合に、誰がどういう形で社会的なロス、はっきり言えば事故、あるいは誤診のようなことを防いでいくかということについて、社会的なルールを整理していく必要があるだろうということです。

次に、資料の5枚目になりますけれども、取引の対象とは別に、取引の内容も変わってまいりまして、モノの取引からデータ、情報の取引になっていくという変化があるだろうと思います。

このことも非常に大きな問題がありまして、やはり現在の法体系というのは、基本的に人とモノという関係でできていまして、人はモノを支配する。

私が持っているこのボールペンは、私の所有物ですから、捨てようと壊そうと自由ですし、逆に机上にあるこのペンは、内閣府の財産ですから、私が勝手に壊したり捨てたりしてはいけないということではっきりしているのですが、データになりますと、そもそもデ

ータは誰のものかということがよく言われるわけです。

この質問は、非常にトリッキーなものでありまして、例えば個人情報のような、もっと言えばヨーロッパのGDPRのようなことを言えば、データというのは、むしろその人に関するデータという「その人」、つまりデータを集められた個人の側のものだという考え方が示されているわけですし、他方では、データを収集した者に何らかの権利、知的財産権という考え方もできますし、日本の場合は不正競争防止法で限定提供データの保護というような制度を入れましたけれども、そういう形でそのデータを集めた人に対して、どういう報酬を与えるかという問題でもあるわけです。

そして、重要なことは、確かに個人のプライバシーも個人情報の保護も重要であり、むやみにそういう意味で情報が収集されることに対して、一般の国民は、非常に不安を持っていますし、他方で、データを収集することに関して、報酬も権利を守る手段もなく、ただ取り、コピーされてしまえば、それはそれで企業に損害はありますが、このいずれを強調しても、データの流通というものに対しては阻害要因になる。

そういう意味で、程々にしないと、データの自由な流通「Data Free Flow with Trust」という政策目的は達成されないという、こういう微妙なバランスを取らなければいけないということになるわけでありまして。

そのことを資料の6ページ目にポンチ絵を入れさせていただきましたが、これは私があちこちで使う図なのですけれども、この右端が強調されても、左端が強調されても、真ん中の「データの収集・利用の自由」というものは危うくなる。だからといって、左右の両翼を全く無視しますと、今度は社会、経済が回らなくなる。こういうバランスを取らなければいけないということでありまして。

資料の7枚目ですが、実はデータの取引がモノの取引に比べて難しいのは、モノと違って、人と必ずしもひもづいていない、機器からデータを取られるというようなこともある。

例えば、お茶の間にテレビがありますと、最近是个室にあるという話もありますが、お茶の間にテレビがあって、そのテレビの視聴履歴を収集するということを考えたときに、誰がその収集をしいとか、いけないとか判断をするのかという問題が出てきます。

これは、自動走行車が一種のデータセンターのようになっていった場合に、その走行履歴を集めるというような場合にも同じような問題がありますし、場合によっては、昨日、お父さんはこの車を使ってこんなところに行っていたのかなどということが家族のメンバーに分かる。そういう家族の中のプライバシーのような問題をどう処理すべきなのかという問題も出てくるわけですし、モノの場合と違ったデータ流通のルールというものを考えなければいけない、ということになってくると思います。

次に、8ページ目に行かせていただきまして、法あるいは契約が規律していた世界が、その技術規格、コードの世界になっていくというお話です。

これは2000年頃にアメリカの憲法学者Lessigが提起したことで有名になりましたけれども、私がこれを非常に深刻な問題であると感じたのは数年前、ビットコインのフォークと

ということが起こったときでありまして、当時いろいろなニュースで、そのフォークが成立するかどうかということは、ノードの多数決で決まると書かれていたのですが、どこを調べてもそういうルールもなければ、契約書もないのです。

それはつまり、単純にどのソフトウェアをどれだけのノードが使うかという、正に事実の問題にすぎないわけで、法でも契約でもないところで物事が決まってしまうということであったわけです。

しかし、最近では、逆にそういう技術規格、コードというものを活用しまして、例えばプライバシーを守るようなアーキテクチャーを最初から導入してくださいという、プライバシー・バイ・デザインというような考え方とか、日本の経産省の考え方にも一部消費者保護の「バイ・デザイン」的な考え方もあるように思われまして、この辺りも利用の仕方と言えば聞こえはいいですし、もろ刃の剣とも言えるところであります。

資料の9ページ目ですが、法律あるいは契約で決まっていたことが、技術規格、アーキテクチャー、コードに代わっていくということが問題かといいますと、全く悪いということとは申し上げていません。悪いということではないのですが、注意しなければならない問題がそこに幾つかあります。

第1に、本来、法とか憲法で守られているはずの権利が、技術によって事実上制約されてしまうという問題。

第2に、法というのは、国会で国民によって選挙された国民の代表がつくれますけれども、コードというのは、一企業のエンジニアがつくるということになる、民主主義の問題。

そして、3番目に、そのコードが仮に不当なものだと誰かが考えたときに、裁判所に行って救済が求められるのかという法の支配の問題。

これらは実は、日本社会が正に基本的価値として、これからも守っていこうとするような価値です。それが覆されるとまでは言いませんが、脅かされる、あるいはその根底が危うくなっていくというところにやはり問題があるので、ここは法の立場として、ある程度の枠というものを考えていかなければいけないのではないかと考えております。

ということで、資料の10枚目ですが、デジタル時代にいろいろな論点が出てまいります。そういう問題について、法はどうなっているのだということをよく言われます。

これは正に、規制改革の主要な論点でありまして、それについてスピーディーにアクションを取っていただくということはもちろん必要な事ですが、同時に問題の構造自体が変わっていったり、法というものが持っている役割、守備範囲自体が小さくなっていく中で、単に今までのルールを、新しい技術に対応した新しいものに変えていくというだけではなく、社会の中で、我々はどのような価値を守り、法に何を期待するのかということを意識しなければいけないのではないかと考えているということでございます。

限られた時間で、失礼をいたしました。

必要がありましたら、議論の中で補足させていただきます。

○大橋座長 大変御丁寧な説明をありがとうございました。

それでは、質疑、意見交換をさせていただきたいと思いますが、実は、小塚先生には7時半までお時間をいただいて、もうその時間になってしまったのですけれども、もしよろしければ、ちょっとだけ押しても構わないでしょうか。

○学習院大学小塚法学部教授 はい。

私のほうは結構でございます。

○大橋座長 ありがとうございます。

それでは、なるべく効率的にさせていただくために、一旦幾つか質問を受けさせていただいて、まとめて御回答という形で進めていきたいと思っております。

それでは、御質問あるいは御意見等がありましたら、是非いただければと思いますが、それでは、増島委員からお願いいたします。

○増島専門委員 増島でございます。

包括的な御説明をいただきまして、ありがとうございます。

私は多分、民間の法律屋さんの端くれですけれども、テクノロジーと法律というところは常に実務の問題を克服するためにやっているわけですけれども、いろいろと先生方の御意見ですごくお伺いしたいと思うことがございます。

1つ目に、無体のところの法律というのは、ローマ時代のところから全然カバーできていないので、ないのですという話で、そこは何千年かけて作り出したというルールが今はないですと言って、すぐにできるはずがないということだと思っております。

その中で今、世の中がどんどん動く中で、何とかやっていかなければいけないということだと思っておりますけれども、そこに対して、そういう状況は、多分今までの法学者は、少なくともほとんどの人が直面をしたことはなかったと思っているわけですけれども、そこに対して、どのように、上手に法律家若しくは法学者が向かっていくというビジョンなり何なりというのがもしあるのであれば、それを是非教えていただきたい。

あと、これの裏返しになりますけれども、我々は私法を含めて、新しいことをどんどんやろうとしています。

法律で書けば、基本的には民主主義ですから、我々はそれでいいはずだというスタンスを取りますけれども、法学者の方々が、それは民法理論との関係で整合性がないというふうな言われ方をしたりいたします。

例えば、対抗要件とか、こういうものに結構言われることがあるのですけれども、法律に書かれていない民法理論なるもので、それは法学者が開発してきた何かであって、それ自身が全く民主制の基礎がなさそうにも見えるものを根拠に、その立法の活動というのが制約される自体というのは、どのように評価をしたらいいのだろうか、非常に形而上的な話なのですけれども、少し先生の見解を聞かせてください。

○大橋座長 後ほどまとめていただければと思うので、次は落合委員、お願いいたします。

○落合専門委員 それでは、私のほうも、法律の業務をさせていただいており、様々な議論にも参加しておりますけれども、その中でどちらかというところ業規制の話をしていること

が多いと感じています。しかし、今回は、小塚先生が来られているということもあるので、民事法であったりですか、そういった部分については是非御見解を伺えればと思っております。

ある種業規制については、この規制改革推進会議の中でも、特に新しい時代のほうを見て、いろいろ議論をしている側面があると思います。そして、新たな時代になってきたときに、データの問題というのは、増島委員も今コメントがあったように、重要な問題だと思っております。この点は後に伺いますので、そのほかで、民事法の視点において、見直すべきところがどこなのか伺えればと思います。先ほどのご発表では、恐らく責任関係の部分について御指摘をいただいたのではないかととも思います。

今後の議論ですので、これからの時代に合った形で考えていく場合に、例えばどういう原則であったりですか、価値観を持って整理していくのがこの時代に合うのだろうかということについて、お伺いできればというのが1点目になります。

2点目がデータに関してです。

所有というものが存在しないというのは、全くもってそういうことだと思えますし、データの複製ができるという性質上、所有というものにそもそもなじまないということがあると思えます。

そういう無体のものについて、例えば民法ですと、準占有ですとか、そういったものもあります。しかし、準占有の話データをに関してすると、むしろまた何と申しますか、全く話としてかみ合わないという感じがします。かといって知的財産権の話にしてみてもちよっとおかしいような部分があるかと思っております。

今すぐできるかどうかはともかくとして、例えば、どちらかというとなり所有というより使用権であったりですか、収益分配であったりですか、こういう観点で考えていくということもあり得るのではないのでしょうか。現実には既にある程度確立した考え方としては、GDPRの中で、データポータビリティ、これはどちらかというとなり個人情報保護法に類するものでありますので、純粋な民事法ではないと思えますけれども、ある種のデータというのが、個人にある程度決定権があるというような形で整理されている例もあると思えます。このように役割分担を決めることも含め、こういったデータの使用というものについて、どのように整理をしていくと、よりよさそうであろうかということをお伺いしたいと思います。

最後ですけれども、国際的な問題について、どのように考えるのかということが非常に大事ではないかと思っております。

これは、準拠法の問題ということもあると思えますし、先生のほうで御指摘をいただいたような暗号資産ですとか、STOですとか、そういう取引になってきますと、クロスボーダーでということも頻繁に行われることになってきます。このような場合に、準拠法についても、コードで規定されている中で、準拠法として何を指定しているのかというふうになってきますと、相当分からなくなってまいります。

かつコードの中で執行までされてしまうということもある中で、例えば執行自体という

ものがどのようにあるべきなのかということもあると思います。他方で、国際的な執行協力というのがないと、特に海外に所在するデータをどのように見ていける状態にするなども含め、このような議論がないと、恐らく執行自体がうまく立ち行かなくなる時代も来るのではないかと思いますので、この辺りについて、先生の御見解を伺えればと思います。

すみません。長くなりましたが、以上です。

○大橋座長 ありがとうございます。

それでは、高橋委員、お願いいたします。

○高橋（滋）委員 どうも、我々のような初歩的な人間に、分かりやすくお教えいただいでありがとうございます。

それで、我々の場合、具体のいろいろな問題について、デジタル化というか、情報化を推進するために議論しているのですが、その場合に例えば自動運転の話もそうだし、これが独禁法の改正もそうなのですが、モグラたたきの一個一個潰していくという話をどうしても発想としてしがちなのです。しかしながら、今日のお話を聞くと、基本的に大きな枠組みで捉えたほうが良いというのが、先生の問題意識だったと受け止めさせていただきました。

その場合、これまで基本的に対処の仕方としては、協調的なアプローチとか、ソフトローの形で対処してきたのですが、今のお話を聞くと、AI基本法みたいな形で、少し大きくくりな、基本的なルール作りが必要なのかという気もしてきました。この辺、そのようなアプローチを先生はどのように評価されているのか、御教示ください。

○大橋座長 ありがとうございます。

南雲委員、その後に井上委員、お願いします。

○南雲委員 御説明どうもありがとうございました。

“Code is law.” というのは非常に重要な問題だと思っておりまして、要するに法律に書かれたものとは全く違う原理が世の中を支配し始めている。

しかも、プログラミングなので、法律家の方が見ても分からないという問題があり、すぐにアップデートされますし、海外から来ると、法治領域から離れたところ、治外法権のところから来てしまうみたいなどころもあったりして、手の出しようがないのではないかという印象をどうしても受けるのです。

これはそうすると、さっきもモグラたたきという話もありましたけれども、一つ一つやろうとしても、とても手の打ちようがない問題性を秘めているかと思います。

例えば、日本の法律家の方で、プログラミングが分かる方はそんなに多くはないと思うし、その逆も真なりだと思うのです。

これは、どういうスタンスで臨むのが、残された手としてあるのかということについて、御意見をお伺いできればと思います。

○大橋座長 では、井上委員、どうぞ。

○井上専門委員 今の質問にも関連するのですが、最後に書かれているように、法

制度を新技術に対応して置き換えるだけでは、もう不十分だという中で“Code is law.”
というようなことがアメリカで言われてきてから、アメリカにおいて結局、法の役割とは
何だというような議論になってきているのか、その方向性が出てきているのかというよう
なところを教えていただければと思います。

○大橋座長 随分多面的な御質問をいただいてしまって恐縮ですけれども、お答えでき
るところはお願いできればと思います。

○学習院大学小塚法学部教授 一つ一つが非常に大きな御指摘ございまして、なかなか
私には荷が重いところですが、一応考えていることを申し上げたいと思います。

まず、順番ということで、最初にいただきました増島先生のお話ですが、確かに、法文
に書かれていない原理というものが出てくるということは、私自身もいろいろなところで
経験をして、しばしばフラストレーションを感じてきたところでもあるわけです。です
から、そのような御指摘は、一面では非常によく分かります。

しかし、他面で、やはり法というのは、歴史的に遡れば、結局民主主義といいますか、
議会による立法よりも古くからある。古代ローマ時代の法というのは、議会がつくった条
文のことを言っているわけではなくて、法学者の見解というものに基づいていたわけでし
て、このいわゆる裁判を通じて正義が実現されるという仕組みの話と、民主的代表によっ
てルールが定められるという話は、一応根っこは別なのだと思うのです。

この2つの違う根っこを持った制度が1か所に集まって、言わば近代国家の原理になっ
ているというのが重要なところでして、したがって、法文に書いていないことが出てきた
からといって、すぐにそれが非常におかしなことだと言って切って捨てられるほど簡単
なことでもないと思います。

実は、それは少し次の落合先生がおっしゃったことにも関係するのですが、結局はその
理論の合理性ということだと思うのです。

それが単に今までこうなっていただけだとか、今までの積み重ねでこうだということな
のか、何らかの意味での合理性があって、そのような考え方が取られているということな
のか、そこを突き詰めていくことによって、それは新しい状況の中でも維持されるべきも
のなのかどうかということが変わってくると思っております。

逆に申しますと、民主的代表がつくるからといって、不合理な法律がつくられていいか
というと、それは民主主義だけを言えば正しいわけですけれども、決してそうではないは
ずでありまして、そのために日本でも、内閣にも議院にも法制局というようなところが置
かれているというわけでありますから、やはりそういう法の合理性ということきちんと
詰めていくということを、法律家はもっと自覚的に議論すべきではないかと思ってお
ります。

その話が少し落合先生の御指摘にも関わっているわけですけれども、特にデータの話、
それからデータ以外の話と御指摘いただいたので、具体的に申し上げますと、まず、デー
タ以外の話は、大きな話と小さな話があると思っております。

小さな話のほうは、最初に申しましたモノの取引からサービスの取引へという部分で、やはりこのルールは、少しきちんとしたほうがいい。

欠陥サービスに法というものをつくる方がいいかどうかは別として、製造物責任の考え方が、例えば頻繁にアップデートされるプログラムとか、機械学習のように自ら進化していくようなソフトウェアとか、そういうものについてどう整理されていくのかというようなことは、これはある程度明確にしたほうがいい。それを最初の事件が起こって、それこそ判例が蓄積するまで待つということでは、ちょっと実務に対する不安定性は大き過ぎるかと思います。

それが小さな部分でありまして、大きな部分というのは、後のほうで南雲先生、井上先生から御指摘いただきましたようなその“Code is law.”という話にも関わって、このコードというものに対して、緩やかでもいいので、裁判所、司法のコントロールが及ぶという仕組みをつくっていくべきではないかと私は考えています。

具体的なことでいいますと、今、消費者契約について、不当条項を是正させるという仕組みが、消費者団体が訴訟を提起して、裁判所でもって不当条項を是正してもらうという仕組みがありますけれども、不当なコードを消費者団体が、仮にこのコードは不当だと考えたとして、今救済される道はどこにもないのです。

しかし、例えばそういうことを裁判の仕組みを使って、もちろん、実際には法律家はプログラミングについての専門知識はないかもしれませんが、そこは専門家の力を借りなければいけないかもしれませんが、仕組み的には、そういう形で消費者の利益に合致したようなコードに修正させる。そんな制度があってもいいのではないかと考えていまして、そういうことで“Code is law.”というところに、緩やかに司法のコントロールをかけるということ、考えてもよいのではないかと考えています。

それから、データ自体の問題については、GDPRの仕組みというのは、ちょっと行き過ぎたといいますか、率直に申し上げると余りうまくできていないと考えていまして、それは、モノの取引の考え方をそのまま個人情報に持ってきて組み立てているので、情報に合致していないところがあるように思うのです。

データの取引というのは、そういうものではないほうがむしろいいだろう。どちらかといいますと、先ほど私が申し上げましたように、データの主体も、データの収集、利用者も、余りに強い権利を認めますと、結局はデータ流通を阻害することになりますので、余り支配権、占有権、所有権的な考え方を出さず、むしろ当事者間で柔軟なアレンジを認めるような、そういう仕組みがよい。

その柔軟なアレンジの前提として成るような枠組みルールのようなものがあるのではないかと考えております。この辺りはかなり喫緊の課題ではないかと思っています。

それから、国際的な問題ということも御指摘いただきましたけれども、確かに準拠法の考え方もあり、非常に難しいということですし、私も暗号資産の準拠法をどう考えたいかよく分からないところなのですけれども、そういうところでやはり日本社会が大事に

する基本的な価値というものは、最後、国際私法の考え方でいえば公序といいますか、そのような形で何かしら提起できるということは、国際私法の理論としても考えていただきたい。私が国際私法の専門家ではないものですから、希望としてそんなことを考えております。

それから、高橋先生から、AI基本法というようなことを御指摘いただきまして、それは私も御指摘いただいた御趣旨はよく分かりますし、共有いたします。

ただ、この言葉が独り歩きして、AIについてすぐに法律による規制を考えるべきだということであるとすると、そうではないのではないかと感じておりまして、ちょっとデータのところで申しましたのと同じで、当事者間でフレキシブルなアレンジができるための枠組み法のような、そういう大きな枠組みをつくるということであれば、意味がある。その中に、データの特性とか、そのコードの特性というようなことを受け止められるような受皿があるという基本法であれば、意味があるのではないかと思います。

これはまた技術の進展が早いところで、余り規制的なものになると、それはそれで技術発展を阻害したり、国の競争力を害したりするということはあるかと思えます。

最後に、“Code is law.”ということについてどうするかというのも、これもまたどうしようもないことではあるのですが、先ほど、ちょっと資料では説明は省略したのですが、実は、今までの法体系の中で慣習あるいは慣習法というものがよく分からない存在としてあったのです。

一応慣習法というものがあると、例えば商慣習のようなものがあると、それは強行的な法律以外には優先するというふうに書いてある。

しかし、日本の裁判所は、実はこれをほとんど認めてきていませんで、どちらかというと、一応裁判所が見て、正義に合致しているか、少なくとも不正義ではないかというぐらいのことは見ているのです。

そういう感じのコントロールを及ぼしていくということは必要ではないか。それは、内容的には基本的理念、基本的価値の問題が先ほどから申し上げておりますように、日本社会の基本的理念、価値と合致するということであり、もう一つ、手続の問題として、コードができてくる過程で、利害関係者、いわゆるマルチステークホルダーと最近では言われますが、利害関係者の声がきちんと反映されているような、この内容と手続の面で、緩やかにレビューされるような仕組みがあるといいのではないかと感じております。

それでアメリカでどうなっているかということ、アメリカでこのようなことを言ってくださっている方がいるかということ、余りそうは私には見えません。

今でもむしろコードに対して、法律家側の非常な危機感があり、しかし、危機感があるにもかかわらず、事態は実際にはエンジニアリングの現場でどんどん進んでいって、そのためにむしろ、英語で言うと「partisan」といいますか、両陣営の対立が激しくなっているということではないかと思えます。

ここはちょっと楽観的かもしれませんが、むしろ日本などのほうがそういうとこ

ろで法以外の社会規範、そういったものも取り入れながらバランスを模索していくということにはむしろ向いているのではないかと考えているということです。

長くなりまして、失礼いたしました。

○大橋座長 御丁寧にありがとうございます。

もし、ほかにございましたら。

では、谷口委員、あと落合委員。

○谷口委員 私は、工学系で、しかもガテン系なので、法律は全く素人で恐縮なのですが、今自動運転の社会的受容の研究をしまして、自動運転の実験で事故があると、何が悪かったということを具体的に検証することになっています。

それで、いろいろどこが悪かったというのを調べるのですけれども、AIはやはり機械学習なので、どうしても局所解に陥ってしまって、そこから抜け出せないみたいなことが必ず起きるのです。それはもう機械学習という仕組み自体でそういうのをなくせないのです。

今、自動運転の対応の法制度をどうやって変えるかというのは、おっしゃるとおり、今ある制度をちょっとずつ変えるということで何とかできないかというふうに皆さん検討されています。

ではどうすればいいのかということで、さっきの御回答で、「コードに司法を緩やかに関与させる」ということをおっしゃっていたのですけれども、そうなると、自動運転のコードを書くこと自体が相当難しくなり、コードに罪があるみたいな話になるのではと思いました。

特に自動運転は、人が亡くなったり、けがをしたりするという物理的にいろいろな問題があるので、そのコードをつくった人に罪があるのか、会社に罪があるのか、ちょっと分からないのですけれども、コードに司法を緩やかに関与させるという具体的なイメージを教えていただきたいと思います。

○大橋座長 幾つか質問をまとめさせていただければと思います。

○落合専門委員 落合です。

お答えいただきまして、ありがとうございます。

いただいたお答えも踏まえて、更に何点か御質問させていただければと思います。

一つが、不当なコードの是正をどのようにしていくかというお話をいただいたかと思えます。

コードの内容の見え方がどうなのかというのがあると思います。むしろ、サービスとしては見える部分があるとしても、またコードとしてどうなのかという見え方をするのかについて、コード自体はなかなか見ようと思っても見られないのではないかと感じております。

そうすると、例えばプラットフォーム透明化法でも、一定の情報開示とかという話などはあったと思いますが、そういう開示とかということについて、どのように考えられるのでしょうかということが一点目です。

あとは不当な行為というふうに御指摘いただいたことについて、自動運転の場合は典型的に怪我などの結果が分かりやすい場合があると思います。しかし、そのほかに行動変容を促していくということで、民主制の過程との関係でも、ちゃんとした議論をさせないようにしてしまっているのではないかというような、欧米では議論として出てきたりすると思います。こういう行動変容というものについて、どのように捉えていくべきなのだろうか、これはまだ価値観として法的なかつちりとしたフレームワークはないような気がしますので、この辺りをどう捉えていけばいいのだろうかということが第二点です。

あと、データの使用权等について、データの権利関係についてですけれども、先生のほうに御指摘いただいたのを踏まえると、もしかすると、差止めとか、そういう形はなるべく行使せず、どちらかというところ、例えば金銭のやり取りで権利関係を調整していくとか、そういう形の整理がなされていったほうが、うまく活用が進んでいいのではないかという御指摘なのかとも思いましたけれども、その辺りの御意見を伺えればと思います。

○大橋座長 ほかはいかがでしょうか。

それでは、武井委員、お願いします。

○武井委員 ありがとうございます。

この分野の第一人者でいらっしゃる先生から、このような貴重なお話をお伺いできて、ありがとうございます。しかもいろいろなご質問に対して、更に深みのある答えがどんどん出てきて、大変有り難く存じます。ちなみに、2月12日の整理メモはお手元に行っておりますでしょうか。

○小室参事官 行っています。

○武井委員 この整理メモは、デジタル時代の規制改革の在り方に関して、何らかの考え方を分かりやすく示そうということで作られている最中のものになります。先生が先ほどおっしゃった6ページの絵の悩みもこのペーパーで問題意識が共有されています。

デジタル・イノベーションという形で切ったときに、イノベーションを促進する規制制度の在り方という論点と、イノベーションから生じる新たな課題に対する法規制の在り方という論点の二つの事項が出てまいります。そしていろいろな制度が絡んでいる中で、各制度を担当される省庁の方とかを含めて、今後どういう形でこのデジタル時代に向き合ったらいいのかという考え方を、何らかの形でなるべく分かりやすく示せないかというメモになります。そこで、このペーパーをもしパッと御覧になって、コメントなりこの点が足りないのではないかということがもしあれば、この場でなくても後でもよいので、ご指摘頂けましたらと思います。

例えば、先生が先ほどおっしゃった“Code is law.”に対する司法の関与というのは、確かにこのペーパーには入っていない論点であり、また確かにそうだなと思いました。そういう点を含めてもし何かコメントがあれば、今でなくて後でもよいので、お願いできればと思います。ありがとうございました。

○大橋座長 ありがとうございます。

御質問ですか。

それでは、増島委員、お願いします。

○増島専門委員 ありがとうございます。

すみません。

これはイノベーションを阻害しないという観点だと思うのですが、自動車が出てきたとき、インターネットが出てきたとき、若しくはその経営について、その信頼の原則ですとか、許された危険ですとか、若しくは経営判断の原則もそうですし、あとは多分、プロ責法みたいなのもそうで、通信品位法230条みたいなものもそうだと思うのですが、新しいテクノロジーが出てきたときに、これが結局、過度に萎縮するというのが、この国は特に萎縮するので、何か原則を立てたいと強く思うのです。

先生のその御知見の中で、例えば、この原理に似ているようなものが、今のこのデジタルの時代に適用可能なのではないか、若しくは新しい原理でもいいのですが、こういうような目線から責任を制限する原理が入るとい議論が、正に不当なものとしてみなされない、要するに合理性という話ですが、あるかどうか、先生のお考えをお聞かせいただきたいです。

○大橋座長 追加で幾つもの御質問をいただいたのですが、

ありがとうございます。

○学習院大学小塚法学部教授 はい。承知いたしました。

だんだんに法律家の議論になってまいりましたけれども、最初に谷口先生からいただいた御指摘ですが、確かにエンジニアの方と法律家と、よく対話をしないといけないと私は思っています、基本的な、例えば責任という言葉が持つ意味などが、必ずしもかみ合っていないときがあるので、非常に慎重に対話をしなければいけないというのは、一般論としては考えています。

それはそれとして、具体的に御指摘いただいた、例えば自動運転の機械学習プログラムなどはどう考えるかということですが、それに限定して申しますと、例えば、開発の過程で、どういう手続を取ったかとか、それからどういうデータを学習させたかとか、そういうことをある程度、それこそ開示を求めることが必要かもしれません。

開示された上で、それが適正であったかどうかという観点から緩やかにコントロールしていくということは必要ではないかと思えます。

これも半分冗談のようにしてよく申し上げるのですが、日本は、世界的には珍しい右ハンドル、左側通行の国なわけで、そうでない国で機械学習をされた中古車を持ってきて、いきなり日本で走らせたら、交差点に来るたびに右へ曲がろうとするというようなことが起こるだろう。しばらくしたら、学習して直ると思うのですが、それまでの間、事故が起り続けるということにもなりかねない。

これはやはり学習させているデータが適切ではないわけです。ですから、そういうところは、これは法律家でも、少なくともデータの開示を受ければ見られるということであっ

て、そのような形のコントロールはあってもいいかと思っています。

それから、落合先生の情報開示のことは、今のでお答えしたことにさせていただいて、行動変容の問題は、非常に大きな問題なのです。つまり、一方では、プライバシー・バイ・デザインとか、そういう「バイ・デザイン」的な考え方も行動変容を考えているわけですし、ナッジというようなことで積極的に使っていこうという方針も一方ではあるわけです。

しかし、ナッジということと、思想統制、洗脳ということも紙一重のようなところもありますし、SNSによる情報の普及とフェイクニュースということも紙一重であるというところで、非常に難しい、際どい、細いラインを歩み続けなければいけないということは、もう疑いを入れないところでもあります。

そういう中で、やはり今日の根本に戻りまして、基本権、民主制、司法という意味での裁判制度ということと、この3つのそれぞれが持つ特性というものを、言わば組み合わせながら最適解を見つけていくということになるかと思っています、それは難しい問題になればなるほど、基本を確実にしなければいけないということではないかと思えます。

それから、データについては、私は非常に何といいますか、こうなってはいけないと思いますのは、特許です。

標準必須、特許の問題があれば問題になり、あるいは特許のやぶというようなことが、電機でも、違った意味ですけれども、医薬でも言われている、あれと同じことがデータの世界で起こってしまっただけではやはり非常に問題だろうと思ひまして、そういう意味で、差止めではなくて、金銭で解決できるものという落合先生の方向感、私も共有するところがあります。

それから、武井先生から、限られた時間でこのペーパーを全部拝見することはともかくとしまして、正に御指摘いただきましたように、コード、それから、どこまで進めていいかという問題はありますが、部分的にせよ、ルールが文字で書かれなくなるということにはなってくると思うのです。

例えば、よく言われているのは、会計データのことが既に言われていますけれども、会計データなどは、もう人間が読めない形のほうが、AIがむしろ解析をしてくれる。

それから、いろいろな許可証、証明書の類も、その辺に額に入れて置いておく必要は何もないわけでありまして、データであって、それは何かセンサーを通して、期限が切れているというほうが簡単に分かる。

そのように文章で書かれないルールというものを、法と見るのか、何なのかというような、そういう位置づけはある程度あったほうがいいかとも思えます。

それから、増島先生の御指摘も、基本的に私も賛成でありまして、私は、プロ責法というのは、特に日本のプロ責法の評価はどう考えるかはともかくとしまして、アメリカ法等も含めて、広い意味でのプロバイダーの責任制限というのは、あれはやはり、インターネットの発展に大きな貢献をしたと思っています、これからのデジタル時代の中で、ああいう形の制度をもう少し考えていってもいいのではないかと。

特定プラットフォームに関しては、ちょっと別の方向に行きましたけれども、私は、議論の初期には、むしろプラットフォーム責任制限法というのをつくったらどうかというようなことを言っていた時期もありまして、ただ、現状は、要するにプラットフォームに対して、アプリケーション上の責任を負わされるというおそれがむしろないということで、そうではない方向に行ったわけですけれども、プロ責法の考え方というのは、あってもいい。

しかも、これからの時代になりますと、このレイヤーが幾つもそのプラットフォームから、アプリケーションから、アプリケーションも何重にもなると、OSからその上のアプリというふうになっていくということですので、そのレイヤー構造との関係でのその責任制限ということ意識していくということのも大事かと思っているということです。

こんなところでいかがでしょうか。

○大橋座長 すみません。

30分も超過してしまいまして、本当にお時間をありがとうございました。

もし、特段の御質問がこれ以上なければ、これにて、小塚先生へのヒアリング、意見交換を終わりとさせていただきます。

本当に、お時間を超過して申し訳ございません。

本当に御丁寧に対応していただきまして、ありがとうございました。

○学習院大学小塚法学部教授 どうも、長時間になりまして、失礼いたしました。

○大橋座長 それでは、これにて本日の会議は終了といたします。

お忙しいところ、皆様方、お集まりいただき、ありがとうございました。

傍聴にお越しの各府省の方は、ここで御退席いただいて結構でございます。

委員の皆様方におかれましては、この後、連絡事項がありますので、このままお待ちいただければと思います。

ちなみに、事務局からもし何かありましたら、お願いします。

○小室参事官 次回のワーキング・グループの日程については、また御連絡を差し上げます。

○大橋座長 それでは、これにて終了といたします。

お疲れさまでした。