

デジタル行財政改革 中間とりまとめ

2023年12月20日  
デジタル行財政改革会議決定

1. 背景

我が国は現在、新たな時代環境に直面している。生産年齢人口は約 7,500 万人(2020 年)から 2040 年の推計では約 6,200 万人へと約 1,300 万人の減少が見込まれている。高齢化率も今後ますます進展する中で、出生数は 2023 年に過去最低の記録が見込まれている。地域の人口密度の低下は公共サービス等の生産性の低下を招き、必要な公共サービス等の提供が困難になることも想定される。

このような中、個人のニーズは多様化が進み、行政は多岐にわたる対応を新たに行っていく必要がある。一方で、デジタル技術の進展は、AI・5G・クラウド技術など加速度を増して進んでいる。

こうした状況下において、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である。

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ことが、デジタル行財政改革の目的である。

このデジタル行財政改革を進めるに当たっては、大きく 3 つの基本的考え方に沿って進めていく。1 点目は、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させることである。2 点目は、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、社会変革を起動することである。3 点目は、EBPM の手法も活用し、ロジックモデルに沿って KPI や政策効果の「見える化」を進め、利用者にとって不断の改善をしていくことである。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。

こうした、デジタル行財政改革の方針に沿って、まずは、国民生活に密接に関連し人口密度減少によるサービス提供コストの増大や担い手の大幅な不足が見込まれるなど課題があるものや、今後の地域経済を支える上で重要となっている、交通／教育／介護等／子育て・児童福祉／防災／インバウンド・観光／スタートアップの各分野について、公共サービスの維持・強化と地方の活性化を図るため、予算事業と規制・制度の見直しを一体的に進める。その際、デジタル完結の原則に則り、業務やネットワーク、システムを改善し、業務の効率化と質の向上につなげる。

### 【交通】

地域交通については、人口減少等に伴う交通需要の減少とコロナ禍が相まって、タクシー・バス等のドライバー不足が深刻化するとともに、急増するインバウンド観光や季節・時間帯等で変動する移動需要に的確に対応するサービス提供の仕組みも不足している。また、自動運転・ドローン等の新技術・サービスの社会的受容性が不足していること等から、これらの事業化にも遅れがみられる。

課題発掘対話においても、「地域の限られたリソースを活用し、支え合って移動の足を確保する仕組みが不十分」、「運転手の確保が困難」、「自動運転の事業性が未知数」といった課題が挙げられた。

#### (タクシー・バス等のドライバーの確保、地域の自家用車・ドライバーの活用)

深刻なタクシー・ドライバー不足を改善するため、ドライバーになり易い制度に改める。

具体的には、第二種免許取得に係る教習について、一日当たりの技能教習の上限時間を延長するとともに、教習内容の見直しを行うなど更なる効率化を図り、2024年4月以降できる限り早期から教習期間を大幅に短縮していく。また、道路運送法<sup>1</sup>に基づきタクシー・ドライバーになるために課せられている法定研修の期間要件(10日)を撤廃し、研修の短縮を図る。さらに、タクシー業務適正化特別措置法<sup>2</sup>に基づき、一定の地域においてドライバーの登録に際して課されている地理試験について、2023年度中に廃止する。加えて、外国人のドライバーへの積極的な採用を可能とするべく、2024年4月以降に行う第二種免許試験を20言語に多言語化して実施することを可能とする。合わせて、違法な白タクの取締りを強化する。

また、現状のタクシー事業では不足している移動の足を、地域の自家用車や一般ドライバーを活かしたライドシェアにより補うこととし、すみやかにタクシー事業者の運行管理の下での新たな仕組みを創設する。

具体的には、都市部を含め、タクシーが不足する地域・時期・時間帯の特定を行う。そして、これに基づき、タクシー事業者が運送主体となり、地域の自家用車・ドライバーを活用し、アプリによる配車とタクシー運賃の収受が可能な運送サービスを2024年4月から提供する(道路運送法第78条第3号に基づく制度の創設)。また、この制度の創設に向け、ドライバーの働き方について、安

1 昭和26年法律第183号。

2 昭和45年法律第75号。

全の確保を前提に、雇用契約に限らずに検討を進める。

さらに、この新たな仕組みと合わせ、従来の自家用有償旅客運送制度（道路運送法第78条第2号）について、移動の足の確保に係る地方自治体の責務に照らして様々な障害があるとの地域の声を踏まえ、2023年内から使い易い制度へ大幅に改善していく。

このため、同制度の適用対象となる交通空白地に夜間など時間帯の概念を取り込み拡大するほか、対価の目安の引き上げ（タクシー運賃の約8割）やダイナミックプライシングの導入等を実施する。また、地域公共交通会議等における協議において地方自治体の長が判断できるよう制度の改善を図る。さらに、自家用有償旅客運送への多様な主体の参画を促すべく、運送の実施主体からの受託により株式会社が参画できることを明確化する。

加えて、道路運送法の許可又は登録の対象外の運送（無償運送）について、アプリを通じたドライバーへの謝礼の支払いが認められることを明確化することで、利便性を向上する。

上記の方策について、できるものから早期に開始し、実施効果を検証するとともに、タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度について、2024年6月に向けて議論を進めていく。

#### （自動運転の事業化）

自動運転レベル4の社会実装・事業化を後押しするため、全都道府県で自動運転に係る事業性の確保に必要な初期投資に係る支援の予算措置をした。また、デジタルライフラインの全国整備の一環として、2024年度よりデジタル情報配信道<sup>3</sup>等の整備を進める。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、専門家・関係省庁により検討を行う場を2023年12月に設置し、2024年5月目途で一定の結論を得る。

さらに、道路交通法<sup>4</sup>、道路運送車両法<sup>5</sup>に基づく走行に係る審査に必要な手続きの透明性・公平性を確保するための方策について、2024年春に一定の結論を得るべく、警察庁、国土交通省等関係省庁において検討を進める。検討に当たっては、2023年11月に発足した「レベル4モビリティ・アクセラレーション・コミッティ」及び今後各都道府県に新設される「レベル4モビリティ・地域コミッティ（仮称）」において行われる、個別事業における審査手続に関する議論との連携を行う。

---

3 デジタル情報配信道とは、車両走行の円滑性や安全性を高めるためにデジタル情報を道路インフラから配信するなど、ハード・ソフト・ルールの面から自動運転車の社会実装等を支援する道路である。なお、デジタル情報配信道は、自動運転車の走行範囲に制約を課すものではない。

4 昭和35年法律第105号。

5 昭和26年法律第185号。