

**地方公共団体のスーパーシティ提案についての
国家戦略特区WG委員等によるヒアリング（浜松市）
（議事要旨）**

（開催要領）

- 1 日時 令和3年5月27日（木）17:23～17:48
- 2 場所 永田町合同庁舎703会議室等（オンライン会議）
- 3 出席者

＜自治体等＞

鈴木 康友	浜松市長
石坂 守啓	浜松市企画調整部長
内藤 伸二郎	浜松市デジタル・スマートシティ推進事業本部長 兼副本部長
鈴木 達夫	浜松市健康福祉部医療担当部長
鈴木 秀司	浜松市産業部観光・ブランド振興担当部長
清水 克	浜松市産業部農林水産担当部長
東 博暢	浜松市スーパーシティ構想アーキテクト 株式会社日本総合研究所プリンシパル
関 治之	浜松市スーパーシティ構想アーキテクト 一般社団法人 Code for Japan 代表理事
池野 文昭	浜松市スーパーシティ構想アーキテクト スタンフォード大学主任研究員

＜国家戦略特区ワーキンググループ委員＞

座長	八田 達夫	アジア成長研究所理事長 大阪大学名誉教授
座長代理	原 英史	株式会社政策工房代表取締役社長
委員	秋山 咲恵	株式会社サキコーポレーション ファウンダー
委員	阿曾沼 元博	医療法人社団滉志会社員・理事
委員	安念 潤司	中央大学大学院法務研究科教授
委員	菅原 晶子	公益社団法人経済同友会常務理事
委員	中川 雅之	日本大学経済学部教授

＜情報・デジタル、個人情報保護の専門家＞

平本 健二	内閣官房政府CIO 上席補佐官（スーパーシティ／スマートシティにおけるデータ連携等に関する検討会 委員）
-------	--

＜内閣府地方創生推進事務局＞

山西 雅一郎	内閣府地方創生推進事務局次長
--------	----------------

佐藤 朋哉 内閣府地方創生推進事務局審議官
喜多 功彦 内閣府地方創生推進事務局参事官

(議事次第)

- 1 開会
- 2 議事
 - (1) 提案内容説明
 - (2) 質疑応答
- 3 閉会

○喜多参事官 本日は、御多忙のところ、御出席いただき、誠にありがとうございます。

これより浜松市さんからスーパーシティ提案についてのヒアリングを実施いたします。

まずは自治体より提案内容につきまして10分程度で御説明いただき、その後、質疑応答を全体で40分程度を予定しております。

質疑応答の際の司会は、八田先生によりしくお願いいたします。

それでは、自治体より提案内容の説明をよろしくお願いいたします。

○鈴木市長 浜松市長の鈴木康友でございます。

浜松市のスーパーシティ構想について、御説明をさせていただきます。

画面を共有させていただきます。

浜松市では、令和元年10月に全国に先駆けまして、デジタルファースト宣言を行いました。昨年の4月にデジタル・スマートシティ推進事業本部という専門の部署を設置いたしまして、人口減少などの社会課題に対しまして、先端技術やデータ活用など、デジタルの力を最大限活用し、持続可能な都市づくりを推進するため、今年3月に浜松市デジタル・スマートシティ構想を策定いたしまして、市民のQOLの向上と都市の最適化を目指しております。

本市は三つの特徴、強みを生かしてスーパーシティを目指したいと考えています。

一つ目の特徴は、国土縮図型政令指定都市ということであります。本市は伊豆半島より大きな市域面積の中にあらゆる自然環境、社会環境を包含しておりまして、全国の市町村が抱える課題を凝縮したような政令指定都市でありまして、課題のデパートと言われております。実証実験のモデルに最適でありまして、都市部と中山間地域を連携させて、様々な分野の先端的サービスを実現することが可能であります。

二つ目の特徴は、健康寿命日本一というものであります。本市は政令指定都市・特別区、いわゆる大きな都市の中で、健康寿命が男女共に3期連続日本一となっております。様々なデータを活用して、今後、健康寿命日本一の理由を分析、研究をしまして、いろいろな分野に生かしていきたいと思っております。

三つ目の特徴は、本市のものづくり力でございます。浜松市にはスズキ、ヤマハ、ホンダ、カワイ、浜松ホトニクスなど、多くのグローバル企業がひしめいております。また、昨年の7月にはスタートアップ・エコシステム・グローバル拠点都市に認定をされるなど、近年、スタートアップ施策にも力を入れております。

ただいま申しました国土縮図型都市というものを基に、健康寿命日本一とものづくり力という強みを生かしまして、市民の生活の質の向上を実現し、いわゆる健康と幸せ、その二つをしっかりと実現できる健幸都市を目指していくものでございます。それを具現化するものとして、医療、交通、農業など、様々な分野の先端的サービスを提供し、幸せを感じられるウェルビーイングスーパーシティを目指してまいります。

次に、主要な先端的サービス及び規制改革について、御説明を申し上げます。

一つ目は、持続可能な医療体制でございます。中山間地域におきましては、医師の高齢化、医療機関の減少によりまして、地域における医療の確保が課題でございます。これは全国的な課題でもあります。

この課題解決に向け、昨年度からモネ・テクノロジーズなどと連携し、モビリティと医療分野を組み合わせた遠隔診療や服薬指導、ドローンを活用した医薬品配送の実証実験を実施しています。今後はこの取組を事業化し、社会実装をしていくことで、持続可能な地域医療サービスの環境整備を実現していきたいと思っております。

そのためには、新型コロナウイルス感染症対策として、時限的に許されております初診時の遠隔診療や遠隔服薬指導に関する規制の緩和、通院中の方が民間事業者の健康づくりに関するサービスを受ける際に必要であった医師による指導、助言に関する文書のデータ送付などが必要となります。また、ドローンの医薬品の搬送などに関しましては、ドローン運航の様々な規制緩和が必要でありまして、こうした規制の緩和も必要となってまいります。

二つ目は、最先端の物流システムでございます。本市では、新型コロナウイルス感染症の影響を受けている飲食店を支援するため、市独自のデリバリープラットフォームの構築を目指しています。昨年5月には実証実験として、市内タクシー事業者と連携しまして、飲食店のデリバリーを開始し、10月からは本格運用が始まりました。

現在、社会実装に向けて取り組んでいるところでございまして、将来的にはタクシー事業者以外の多様なパートナーとの連携を目指しています。

また、今後は飲食物だけではなく、薬の配送や自家用車、ドローンなどによる配送手段を実現しまして、活用にもつなげていきたいと考えております。

そのためには、新型コロナウイルス感染症対策として、時限的に可能となっているタクシーによる飲料配達への恒久化、自家用車を活用した食料配達の規制緩和、ドローンやタクシーによる医薬品配送の規制緩和などが必要となってまいります。

三つ目は、次世代交通システムでございます。過疎、高齢化が進む中山間地域や郊外におきましては、公共交通の維持が困難な状況でございます。

これまで浜松市でも中山間地域の一部では、NPO法人が自家用有償旅客運送を実施してまいりました。しかし、これに加えて、昼間使用していないスクールバスや地域住民の自家用車が遊休車両となっていますので、これらを活用した共助型のサービスを実現していきたいと考えています。

また、運行データ等を活用し、異なる交通手段の連携やデマンド型運行等による移動の効率化を図りたいと思います。

そのためには、自家用有償旅客運送事業者の規制緩和でありますとか、特定旅客自動車運送事業の規制緩和、路線バスの時刻変更の柔軟化等が必要となってまいります。

四つ目は、スマート農業でございます。本市の農業産出額は全国7位と農業も盛んでございます。しかし、担い手の高齢化でありますとか、遊休農地が拡大するなど、将来的に農業の維持が課題となっています。

そこで、農業の生産性を上げて、稼げる農業を目指そうということで、今年の2月に地域農協、民間企業、認定農業者等が参加いたしまして、浜松スマート農業推進協議会を設立いたしまして、官民連携でもうかる農業の創出を目指しています。

昨年度は、国のスマート農業実証プロジェクトに参加いたしまして、ヤマハ発動機がドローンによる農薬散布等を行うなど、実証実験を実施しております。

もうかる農業を実現していくためには、データを活用した生育管理でありますとか、草刈り機などの自動運転、ドローンによる農薬散布など、効率化、省力化したサービスを実現しなければなりません。

そのためには、農家がドローンを使用できるよう、飛行申請の簡素化を行うとか、また、ドローン製造における機体重量の制限緩和、トラクター等の公道における自動運転の実現が必要となります。

本市では、私を中心とした推進チームが日本総研の東さん、コード・フォー・ジャパンの関さん、スタンフォード大学主任研究員で医師の池野さんといった3人の強力なアーキテクトと連携を進めてまいります。

既にデジタル・スマートシティの推進に向けまして、浜松市デジタル・スマートシティ官民連携プラットフォームを設立しておりますが、浜松商工会議所をはじめ、ものづくり、健康、医療、福祉、モビリティ分野などから、5月12日時点で127団体が加入し、運営委員会で活動方針の決定や分野間の連携を進めています。スーパーシティも官民連携プラットフォームを中核に推進してまいります。

本市のデータ連携基盤整備事業は、コード・フォー・ジャパンさんを代表とするグループとなります。本市では主にセンサーデータや先端的サービスデータを連携させる基盤と、個人情報系のデータを扱う基盤を分離いたしまして、自らのデータを自ら管理運営できるシステムとしています。

また、本市単独でデータ連携基盤を使用せず、サービスとして機能を利用することを想定していますので、クラウドの特性を生かしたものが実現できます。同じサービスを他団

体とシェアすることで、コスト低減効果も発揮されます。

最後に個人情報でございますけれども、個人情報は、個人情報保護法令に従いまして、適切に取り扱うことが原則となっています。プライバシーにも配慮するため、データ連携基盤整備事業及び先端的サービスを実施する事業者は、プライバシー影響評価を実施いたします。

実運用に関しましては、有識者を含めた実施チームを組成いたしまして、第三者的に監査いたしまして、プライバシーの確保や制度運用を確実なものとしてまいります。

以上、私どもの提案の概要を御説明申し上げました。よろしくお願い申し上げます。

○八田座長 御説明ありがとうございました。

それでは、御質問をお願いいたします。中川さん、お願いします。

○中川委員 様々な御提案をありがとうございました。

私からは細かい質問が1点と、抽象的な質問になりますけれども、もう一点、御質問をさせていただきます。

1点目は、自家用車を活用した運送を可能にするというような規制改革提案の中で、自家用車をFoodelixに登録している個人について、こういうことを可能にするような御提案をされています。

これは貨物自動車運送事業法の規制緩和を御提案されているということですが、貨物自動車運送事業法におきましては、事業の安全性とか、あるいはやめてしまわないような安定性の審査とか、そういったものを要請されているわけですが、Foodelixに登録している人だけについて、こういう規制緩和を行うということは、そういう安全審査みたいなものについて、代替するような機能がこの中に入っているということの意味しているのでしょうか。これが1点目でございます。

2点目の質問で、これは抽象的なので、お答えできれば、お答えしていただければというぐらいの話です。スマート農業の提案があります。これはトラクターの全自動化とか、ドローンによる様々な機器の運搬とか、そういったものを御提案されております。

ただ、今の御説明で浜松市様におきましても、農家の担い手が非常に減少したり、高齢化していることをお話しいただいております。国家戦略特区におきましては、例えば企業に農地所有を認めたり、あるいは農業生産法人の規制緩和をすとか、そういった提案もなされておりますけれども、資本集約的なスマート農業をやろうとした場合に、今の農家の担い手だけではやっていけなくなるのではないかと考えているのですけれども、こういったスマート農業の担い手につきまして、浜松市様はどのように育てていく、誰に担わせていくのかということで、少し抽象的な質問で申し訳ありませんけれども、お答えいただければと思います。

○八田座長 よろしく申し上げます。

○鈴木市長 それでは、1点目は担当から御説明をさせていただきます。

○鈴木（秀）部長 最初にFoodelixの関係で、個人の取扱いというところだったと思いま

す。Foodelixというフードデリバリーの関係のシステムを浜松市で独自につくったわけですが、現在はタクシーの会社さんにやっていただいているということです。

配送主体というものをいろんなところへ広げていきたいということで、その次の段階として、こちらでは個人と書かせていただいておりますけれども、実際には法人単位での認定をしていきたいと思っております、安全性等につきましては、法人で担保していただくということを考えているところでございます。

私からは以上です。

○鈴木市長 2点目の農業についてでございますけれども、現在の高齢化した農家にこうしたスマート農業の担い手を期待しているわけではございません。浜松の元気な若手を中心とした認定農業者もございまして、あるいは脱サラで農業に参入されて、数年で5億、6億の売上げを上げているような、経営感覚を持った農家が随分と出てきております。私どもは、そういう農家を育てようということで、農業経営塾をやっておりまして、徹底的に経営の勉強をしてもらうということで、経営のプロや会計士の皆さんとか、そういう人たちからマーケティングや経営管理などいろんなことを学んでもらって、経営感覚をもって農業をやってもらおうとしています。

また、先ほど御指摘があったように、企業等の参入もこれからどんどん促進をしていきたい。大手企業でいえば、スズキさんなどは、今、農業に大変関心を持って、既に農業ロボットをつくって参入しておりますので、そのようなところを今後の農業の担い手として確保していきたいと考えております。

○中川委員 ありがとうございます。

○八田座長 今のお答えは、法人が入ってくる場合に農地はリースで十分で、特に所有する必要はなくて、今のままで法人が大きなドローンなどを使われるだろうと、そういうことが前提ですね。

○鈴木市長 そうです。

○八田座長 分かりました。

ほかに御質問はございませんか。阿曾沼さん、お願いします。

○阿曾沼委員 ありがとうございます。

健康寿命延伸産業分野における新事業のガイドラインということにおいて、規制改革が具体的にどういうシーンで、ユースケースで必要なのか、このガイドラインは、例えば医師法であれば17条とか、健康保険法とか、医療法等に幅広く関連すると思いますが、どの法律をどのように変えてほしいかという具体的な御提案はございますか。

○鈴木（達）部長 健康寿命延伸産業分野における新事業活動のガイドライン、これは厚労省と経済産業省が出しているものにおきまして、健康保険法第63条に規定される関係です。医師が行う運動または栄養に関する指導、助言を書面、または電子データ等で発出することという文面がありまして、それについて国の医事課に確認したときにはオーケーをいただきました。しかしながら、保険局に確認したときには、ケース・バイ・ケースとい

う答えをいただいていますので、その辺はしっかり認めていただきたいという規制緩和になります。

○阿曾沼委員 健康保険法の63条というのは、違法であることと、違法でないことはちゃんと例示がされていると思うのですけれども、民間事業者の医師がということではないのですか。医師以外の人間がやりたいということでしょうか。

○鈴木（達）部長 医師以外の人間がやりたいということです。

○阿曾沼委員 通院中で、医師以外の民間事業者というのは、例えば医療機関と連携がある、もしくは指導を行っている指導書などが出ている民間事業者ということですか。

○鈴木（達）部長 そういうことでございます。

○阿曾沼委員 これは別に医師がやっていいかどうかというのは、健康保険法以外にも問題があったりするので、お金をもらうとか、もらわないなどがあるのですが、そこまで議論がいくことではなくて、データ発出そのものいいかどうかということですね。

○鈴木（達）部長 そのとおりでございます。

○阿曾沼委員 データ発出に関しては、医師がやる分には全く問題ないと思うのですが、医師以外の人間がやった場合に、医師が指導によって助言とか、その指導に従って運動、ストレッチとかを行うことは可能だと思います。それ以外の指導というのは、例えば具体的にどんな指導をユースケースとしてお考えになっていらっしゃるのでしょうか。

これは解釈の問題で曖昧になっている部分があると思いますので、ユースケースがあつて、はっきりこの部分はこういうふうにしてほしいという御要請があれば、議論がしやすいと思つての御質問でございます。

○鈴木（達）部長 例えばしっかり機器でモニタリングをして、その結果としてそういう指導をしたり、あとは尿中のナトリウム濃度から摂取食塩水を推定可能にして、その上で管理栄養士による指導を行っていくというイメージでございます。

○阿曾沼委員 このガイドラインは、医療者以外の人たちに幅広くガイドラインとして示しているのですが、ユースケースの中で、解釈としてできたり、できなかったりする部分が当然あるのだと思うので、できればおやりになりたいユースケースを具体的にお示しいただければ、ありがたいと思つています。よろしくお願ひします。

○鈴木（達）部長 ありがとうございます。

○八田座長 ほかに御質問はございませんでしょうか。原さん、どうぞ。

○原座長代理 ありがとうございます。

1点、小さな質問なのですが、路線バスの時刻変更の柔軟化で、これは規制改革の御質問ではないのですが、実際にどう運用されるのか。スマホを持って動いているような人が対象であれば、年中変わっても問題ないと思うのですが、そういう地域ではないような気もしたものですから、現実はどういうプランになっているのでしょうか。補足的に教えていただけることがあれば、お願いいたします。

○内藤本部長 具体的な想定は、先端的サービスの事業者を公募した際に、採択した事業

者から出てきた規制改革項目になるのですが、主に中山間地域で1日の便数が少ないところでも、固定的な時刻を守らなければいけない、あるいはバスの停留所で掲示をしなければいけないものを、例えば季節に応じてとか、許認可の期間を短くすることによって、柔軟な路線バスの運行上の規制を緩和していただきたい。そのようなことだと聞いております。

○八田座長 時々刻々というか、今日は雨が降ったから変えますとか、そういうことではなくて、基本的には季節に応じてのものである。それも現行の法律ではできないわけですか。

○内藤本部長 現行の法律では、一定程度の期間であるとか、先生の御認識のように、日々刻々というところまでは申し上げませんが、時刻表をバスの停留所に掲示しなければならないという規制があるということですから、例えばそれをスマホ等での配信によって周知するような方法も併せて取りたいという内容になっております。

○八田座長 例えば冬と夏はこういうスケジュール、春と秋はこういうスケジュール、それをバスの停留所でちゃんと知らせるし、スマホでも知らせる。スマホだけで十分かどうかは知らないけれども、バスの停留所で知らせることならば、今の法律でもできるわけでしょうかという質問です。

○内藤本部長 バスの停留所に掲示をするということだけでしたら、今の法律だけでもできますけれども、申請をして認可していただくとか、そのような手続があるということになります。

○八田座長 分かりました。

ほかに御質問はありませんか。よろしいでしょうか。

それでは、多少時間が早めですけれども、これをもちまして、浜松市さんのヒアリングを終了したいと思います。どうもありがとうございました。