

## 国家戦略特区ワーキンググループ ヒアリング（議事録）

---

### （開催要領）

- 1 日時 平成29年1月10日（火）16:00～16:30
- 2 場所 永田町合同庁舎7階特別会議室
- 3 出席

#### <WG委員>

- 座長 八田 達夫 アジア成長研究所所長  
大阪大学社会経済研究所招聘教授
- 委員 原 英史 株式会社政策工房代表取締役社長
- 委員 本間 正義 東京大学大学院農学生命科学研究科教授
- 委員 八代 尚宏 昭和女子大学グローバルビジネス学部特命教授

#### <提案者>

- 白水 公康 サイバートラスト株式会社  
セキュアIoTプラットフォーム推進事業本部部長

#### <事務局>

- 塩見 英之 内閣府地方創生推進事務局参事官
- 坂井 潤子 内閣府地方創生推進事務局参事官補佐

### （議事次第）

- 1 開会
  - 2 議事 IoT技術活用によるドライバーの健康状態と運転技能見える化
  - 3 閉会
- 

○事務局 それでは、今日は1コマですけれども、サイバートラスト株式会社から提案ヒアリングという形でお越しいただいていますので、お入りいただきしたいと思います。お忙しい中、お越しいただきまして、ありがとうございました。

サイバートラスト株式会社から、「IoT技術活用によるドライバーの健康状態と運転技能見える化」ということで御提案をいただきましたので、今回、ヒアリングということできせていただきたいと思います。

まず、事務局のほうで一部不手際がございましたので、簡単にお詫びと御説明というところでお話をさせていただきたいと思います。

○塩見参事官 私から御説明をさせていただきたいと思います。

サイバートラスト株式会社からは、先週の木曜日に御提案書を送付いただいております。

たが、私どもの担当者のほうで、所定の様式に改めて整理し直していただいた上で、御提案をいただくようにという誤った命題を差し上げてしまいました。

規制改革提案につきましては、所定の事項が整っておりましたので、速やかに私ども事務局で受付をした上で、先生方に御報告をしなければいけないところ、そういった誤った対応をしてしまいましたことにつきまして、先週末、御提案者にはお詫びを申し上げたのですけれども、そういう不手際がありましたことを先生方にも御報告をして、そういうことが今後ないようにさせていただきたいということで、改めてお詫び申し上げたいと思います。大変申し訳ございませんでした。

○事務局 では、まずは御提案の御説明をしていただいた上で、先生方との議論ということにさせていただければと思いますけれども、今日は八田座長にお越しいただいておりますので、まず、八田座長からお願いいたします。

○八田座長 今日はお忙しいところお越しくださいませ、ありがとうございます。

それでは、早速、御説明をお願いいたします。

○白水部長 今日はどうもお時間をいただきまして、誠にありがとうございます。

私はサイバートラスト株式会社の白水と申します。どうぞよろしくをお願いいたします。

サイバートラストという会社はどういう会社かと申しますと、私どもは認証局のビジネスを20年来やらせていただいている会社でございます。今までは、特にサーバーの認証という部分について、よくある成り済まじだったりとか、改ざんだったり、そういったところをきちんと守って、安全なインターネット社会を作っていくということを使命に、この20年間ほどビジネスをやらせていただいている会社でございます。

我々は今サーバーを中心にビジネスをさせていただいているのですけれども、今後、IoTの時代になってきて、さまざまなデバイスがネットワークに繋がるという世界が出来たときに、同じように今のインターネット環境の脅威というものは、そこで生まれてくると理解しています。例えば、成り済ましがあったり、改ざんがあったり、あるいはハッキングをされて情報を抜かれたりというところがあるわけですが、我々が今までやってきた認証局のノウハウを活かしまして、その部分を安全にお守りできるような環境を整備していきたいということが、我々の会社の使命でございます。

その中で、我々がやらせていただいている一つの事例というのが、今日御紹介させていただくものになります。これは何かと言いますと、我々はどのような形で認証しているのかと言うと、いつ、どこで、誰が、どのようなデバイスを使ってというところをきちんと認証しようと思っているのですけれども、今日御紹介させていただくのは、バス運転手のドライバーズの認証という部分でございます。

先ほどお話ししました、いつ、どこで、誰が、どのような運転をしているのかというところの認証をきちんと取って、その情報を解析することによって、その運転手が安全な運転をしているのかどうかをきちんと把握をしていこうではないかということでございます。これは二つございます。

一つは何かと言うと、走行状態、その人の運転技能であったり、あるいは運転の癖、いわゆるビヘービアというものをきちんとリアルタイムで取っていくことによって、その人が安全な優良ドライバーなのか、それとも、危険なドライバーなのかをきちんと認識していきましょうというところが一つでございます。

もう一つが、運転手の健康状態です。これは、心の健康状態というのものもあるかと思えます。もちろん、体の健康状態もあるかと思えます。ストレスを抱えていないかとか、何か突発的な病気を抱えていないかとか、それが運転中に起こっていないかどうかというところをきちんと取れるようにすれば、昨今あるようなバスの事故が減ってくるのだろうというのを我々は考えたわけでございます。

このうちの一つの運転技術というものを、我々はデモを作ってございまして、それで御覧いただくのが一番分かりやすいと思えますので、御覧いただきたいと思えます。ちなみに、これはデモでございますので、実車ではございません。あくまでゲーム機を使って、それを擬似的にシミュレーションしていると御理解いただきたいと思えます。どういうものかと申しますと、これはプレイステーションのゲーム機を使っています。ここでは、その静脈認証をして、確かにこの人がエンジンをかけたということを認証しています。加えて、常にその人が、途中でドライバーが入れ替わらずに目的地まで運転をしている、ハンドルを握っているということを確認するために、顔認証でずっと運転の状況を取っているわけです。これが静脈を使って本人であるということを認証しています。静脈でエンジンがかかるような仕組みをここでは提供しているということです。それで、顔認証をしながら、常にその人が運転しているということ、ドライバーが入れ替わっていないということ、ここでは情報として認証しているわけでございます。

さらに、ここでは加えて、指紋認証も併せてダブルチェックをしているということです。これはその運転をしているところなのですが、ここは先ほどお話ししましたようにゲーム機ですので、スマホを付けて、スマホの加速度センサー、x、y、zの軸を取っていますが、これです。実際には、車のCANデータから取ってくることになるのですが、これは1秒間に10回運転の状況をクラウドにアップしている状況になります。今どれぐらい速度が出ているのか、エンジンの回転数はどうなのか、どういうハンドルの切り方をしているのかという情報を取っているわけでございます。これをクラウドに上げて解析をすることによりまして、その人がどういう運転をしているのかということがきちんと取れるということです。これは地図がありますので、場所もありますので、いつ、どこで、この運転手が運転しているということが分かるわけです。こういう運転の癖というものが分かれば、その人が安全運転なのかどうなのかということが分かるということになります。

それともう一つ、運転手に色々な形で、これからバイタルセンサーを付けていこうと考えてございます。例えば、こういう帽子みたいなところに付けると、脳波の近いところで、その人がどのような状態であるのかが分かります。あるいは、こういうバッジのような形で言うと、胸に付けるものなのですけれども、これでその人の身体情報、いわゆるバイタ

ルデータが取れるということなのです。これによって、その人が今、どのような健康状態で、どのような状態で運転をされているのかを取ることができるといことになります。

この二つが取れば、何が出来るのかというと、その運転手が、今安全なのかどうか、あるいは、その人がそういうきちんとした運転ができる人なのかどうか分かるわけです。これを実は、民間のバス会社にお話をさせていただいたら、民間のバス会社から言われたことは何かと言うと、今、悩みがありますということです。課題があるのですと言うのです。何ですかとお話をしたら、今、大型二種の免許を取られる方がどんどん減ってきていると言われるのです。でも、健康であれば、定年を過ぎてても運転をさせてもいいのではないかということをお話をさせていただいたわけです。民間ですから、もちろん法律的に定年を必ず決めないといけないということはないのだと思いますけれども、会社のルールとして、基本的には定年が決まっている状態で、いくら健康で安全な運転ができる方であっても、定年になったら、ドライバーズシートを降りてもらうというのが今のやり方だとおっしゃるのです。でも、こうやって見える化ができれば、運転手はもっと定年を超えても運転できますねという話をしたら、どうおっしゃったかと言うと、確かにそうです。

ただし、それに関して言うと、やはり公的なお墨付きだとか、あるいは基準みたいなものがないと、中々踏み切るのが難しいよということで躊躇されるのです。

そうであれば、まずは、いわゆる公的なバス、都バスですとか、いわゆる民間ではない自治体がやられているようなバス会社で、この実証実験をやってみたらどうだろうかということで、御提案をさせていただこうということでございます。

ところが、バス会社に関しては、御承知のとおり地方公務員法の規定がございますので、もちろん延長任用等々はあるにしても、やはり定年があるというのは、もちろん今の法律の中では明らかなことでございます。その部分をこういう仕組みを使うことによって、運転手の技能や運転手の健康状態というものをきちんと把握できれば、撤廃してもいいのではないのでしょうかということが、今回の我々からの御提案でございます。

これができれば、先ほどお話しさせていただいた民間の企業というのもの、おそらくお墨付きという形でどんどんこういう運用が進められるような形になっていくのではないかとということで、強く期待しているものでございます。

というのが、今回の御提案の内容でございます。

○八田座長 どうもありがとうございました。

これは特定の自治体を念頭に置いていらっしゃいますか。

○白水部長 特にございません。いわゆる公的なバスということで、挙げさせていただいている内容でございます。

○八田座長 それから、これは本議題とは関係ないのですが、最初にニンショウキョクとおっしゃったけれども、キョクはどのような字を書くのですか。

○白水部長 郵便局のキョクです。

○八田座長 これはどういう意味なのですか。

○白水部長 認証局というものは何かと言うと、大きく二つの仕事をしています。

一番分かりやすい例で言うと、サーバーの認証局なのですけれども、ネット通販とかは、クレジットカードの番号を入れたりとか、あるいは個人情報を入れないといけないページがございますね。そういうときに、本当に相手が正しいサイトなのですか、正しい会社が運営しているサイトなのですか。よくあるフィッシング詐欺のサイトは、本物と全く同じようなものが作られるわけです。そうすると、素人には見抜けないのですけれども、我々は、それは正しい会社がそのサイトを立ち上げているということで、その会社の实在確認をさせていただいて、証明書というものを発行させていただいているのです。そうすると、ホームページのところは、普通「http」と書いてあるのが、「https」という表記になって、鍵のマークが付くのですけれども、これは認証局がきちんと認証している正しい会社がやっているサイトですよということを我々は認証しているわけです。そうすると、成り済ましができなくなりますので、フィッシング詐欺の対策になってきます。

もう一つの機能は、証明書が入っているサイトから通信をするときに、例えば、個人情報を入れるPCからの通信の部分は、きちんと暗号化をされていますということを確認するものもあります。だから、きちんと实在確認をした上で、暗号化をして通信を担保することが認証局の役割でございます。これは第三者として、いわゆる国際基準に基づいて認証局というところを、我々の場合には札幌のほうに認証局を立ち上げさせていただいているのですけれども、そこで責任を持って対応させていただく。そういう会社でございます。

○八田座長 認証局自体も株式会社なのですか。

○白水部長 そうです。株式会社です。

○八田座長 分かりました。どうもありがとうございました。

それでは、委員の皆さんから、御質問をどうぞ。

本間委員、どうぞ。

○本間委員 始めのお話は、民間のバス会社からの要求というか、これは民間ですよ。今、定年延長と言いますか、定年を取っ払うこと自体は可能ですか。

○白水部長 可能だと思います。

○本間委員 であれば、それをプッシュするために地方自治体の交通局だとかにアプローチするというのがよく分からない。

○白水部長 まず、話をさせていただいたときに何が起こったのかということ、もし、定年を延長して運転をさせて事故が起きたときの懸念をされているのだと思うのですけれども、そういう公的なバスがやっていないのに、何で民間のバスが勝手にやって、事故を起こしたらどうするのだみたいな話がおそらくあると思います。

○本間委員 それはリスク対応の話だから、別の対応で考えるべきだと思うのですけれど。お話は、気持ちとしては分かるのですが、実際に進めようとするとき、本当に定年延長が

必要だということであれば、民間のほうで積極的にやっていくということがあってしかるべきではないかということが一点です。

もう一つは、都営交通なり何なり、公的な交通機関でこういう話をされたことはありますか。

○白水部長 ないです。ないですけれども、先日、ちょうど規制改革ホットラインというものが内閣府にございます。その中で、民間の規制に関しての色々な意見収集の場がございましたので、それで提案はさせていただきました。

○本間委員 文字どおりの現場のドライバーなり、交通機関からニーズとして上がってこない、何だか提案の仕方がおかしなように私には思えるのです。

○白水部長 それは公的なところですか。

○本間委員 だから、まずはニーズとして、こういうシステムもできるし、そうなれば、健康状態はものすごく改善できるし、チェックもできる。だから、健康であれば全然問題がないよねという形で、それで、今、人手不足も含めて定年延長という方向が、例えば、都なら都に話しかける、あるいは都のほうからのニーズとして上がってくるということがないと、民間がやりたいから、まずこっちでやってねという話だと、何だか私にはよく理解できないところがあるのですけれどもね。

○白水部長 繰り返しになりますけれども、民間はやりたいのだけれども、そのお墨付きがないとできないというところがあるのです。やっぱり躊躇されている。先ほどお話しした心理的な部分だと思うのですけれども、そのために我々が考えたのが、まず、公的なところから。

○本間委員 だから、公的なところにヒアリングなり何なりでニーズがあるかどうかということ掘り起こさないと。ニーズもないのに定年延長ということを外から言うのもおかしな話のように聞こえるのです。

○八代委員 同じことなのですが、わざと難しい道を行っておられるということで、お墨付きを取るほうが、公務員の定年を廃止するよりずっと易しいわけですね。公務員の定年廃止というのは、実は安全の問題よりも給与の問題のほうがはるかに大きいわけで、もし、定年を廃止して年功制を維持していたら、パンクしてしまうわけですね。だから、自治体はそれを嫌がるわけなので、それはむしろ給与体系の問題だと思うのです。

もっとも、御提案はすごく意味があって、今、バスの運転手も不足しているし、トラックもそうだし、タクシーもそうだし、非常に普遍的な、まさにお墨付きを付けるためにどうしたらいいかという方向へ持っていったほうが良い。ハードコアの公務員の定年廃止というのは、作戦的にかなり無理があると思うのです。

だから、むしろお墨付きをどうやったら得られるのか。定年というよりは、むしろ高齢者の運転手が増えることで、今、色々な事故が起こっていますから、こういう装置を民間のバスとか、あるいはトラック、あるいはタクシーのようなお客を乗せるものには義務付けるべきだというような提案をする。義務付けたら、自然に当然向こうが言わなくても再

雇用になると思うのですけれども、高齢者を使うわけでした、そちらのほうがずっと分かりやすい。

規制改革というのは、必ずしも規制をなくすだけではなくて、むしろ、今、合理的な規制を作るほうに向かっているのです。だから、そちらの提案のほうが私としてはすごくいいなという気はしたのですけれども、どうですか。

○白水部長 そうですね。どういうアプローチをするかというところを逆にアドバイスを頂戴できるとうれしいです。

○八代委員 だから、今言ったように、こういう装置の義務付けですね。今だって時々新聞に載っていますが、高速で走っているときに運転手が突然意識を失ってお客が辛うじて事故を防いだということがありますから。例えば、60歳以上の運転手については、こういう装置を義務付けるという規制を作れというように国土交通省に対して求めてみる。その可能性を見るために、全国一律だと大変ですから、まず、どこか協力してくれそうな自治体に行って実験してみましようというのが特区らしい提案ではないでしょうか。

○八田座長 いくつかあり得ると思うけれども、今の八代先生の言われた定年延長は難しいというのはそのとおりだと思うので、再雇用でもいいのではないですか。65歳以上でも再雇用していいということになれば、安い賃金でも再雇用してもらいたい人は多いと思いますが、公共のところでは難しいのですか。

○八代委員 だから、さっき本間先生が言われたみたいに、政府はむしろ高齢者の再雇用を積極的に進めているのですね。高齢者雇用安定法というものは、60歳で定年退職した人に対して、企業は60歳で定年退職した人の定年を65歳まで延長するか、定年制をなくすか、あるいは再雇用するか、この三つのうちどれかをしなければいけないという法律があるわけですね。だから、問題は定年延長だけではなくて、本間先生が言ったように、それが危険かどうかというリスク管理の問題ですね。だから、リスク管理のほうを何か対応するために、むしろこういう規制を義務付けるというほうが分かりやすい。安全管理ですからね。

○八田座長 それは民間でもいいのではないですか。

○八代委員 ハードコアだから、まず、民間からやれば、それは一種のブランドになるわけですね。うちの会社はこういう安全装置を付けています。だから、ずっと安全ですという競争が高まるので、どこか大手の長距離バスをやっているようなところにむしろ案内されたら、それから、新聞に書いてもらえば、すごくニーズは高まるのだと思うのです。

○八田座長 バス会社の最大の課題は、運転手不足なのです。だから、これはこういうことで再雇用ができるかという基準があれば、ものすごく助かるだろうと思います。なくてもやるかもしれないけれども。むしろ規制で、65歳以上で働くときには民間の場合はこういうのをやらないといけないよ、というものができたならば、むしろ、それが逆にお墨付きになるかもしれない。そうすると、本間先生がおっしゃったように、民間のところでもまずやれということができるのではないかと思うし、再雇用ならば、公的なところでもできるであろうし、色々もうちょっとオプションが広がるのではないのでしょうか。

○本間委員 これが本当にいいものだということが認識されれば、お墨付きなんて言わないで、どんどん入れる気がするのですけれどもね。

○原委員 だから、民間で導入していくのは並行してやっていけばいいと思うのですけれども、一方で、働き方改革、それこそ特区の優先課題として挙げている中での働き方改革を役所で先行してやれることはやって行きましょうということがあり、今まきに出させている働き方改革会議の課題の一つとして、高齢者の活躍促進というところを進めようとしている中で、定年の議論はどこかでやらないといけないと思いますので、こういうところを取っかかりにして、あえてハードルが高いのだけれども、やってみてもいいのではないかと。

○八田座長 救急車だって、これが来る可能性が無きにしも非ずだと思います。自動車のことについても、実は定年延長のことを前にタクシーで考えていた。

○八代委員 タクシーも大事ですね。だから、高齢者のほうがむしろ運転は信用できると。そうでもないか。

○原委員 人によるというのは、まさにこういうことだと思う。

○八代委員 人によるのを、この記録でチェックできるわけですね。

○白水部長 そうですね。エビデンスをいかに取るかというところだと思うのです。

○八代委員 これは一種の医療みたいなもので、運転をエビデンスベースでその人の能力というか、いらいらする人はダメだということですね。

○原委員 それは自治体でやるときは、おっしゃるように給与問題はあるのですけれども、ただ、これは公営バスの部分の運転手だけに限ってやりましょうと。それで、実験的に定年をなくすということをやってみましょうというのは、害の部分はそんなに大きくはない話で。

○八代委員 給料は少なくともフラットにしてもダメですね。つまり、年功制ですから、3割ぐらい下げないと、多分ペイしないと。

○八田座長 パートタイムにすればいいのですよ。タクシーの運転手と同じで、出勤の日数を下げて運転してもいいと。年金ももらえるし。

○原委員 なので、そこの給料のルール設定のところは自治体ごとにそれこそ特区の中で検討するとして、それを先行して公的な部分でやることによって、民間にも広げるという効果があるのであれば、議論をスタートするということが自体に効果があるのであれば、それはやってみてもいいのかなと。

○白水部長 では、その民間の部分と、先ほど原委員のおっしゃった部分とで並行してやってみるということですね。

○八代委員 定年制は経済問題なので、これは労務問題なので、この安全性というものとは違うのではないかと思います。

○原委員 でも、本当は、年齢ではなく安全な運転ができるかどうかによって判断する。

○八代委員 だけれども、そのためには、まず、そういうドライバーの賃金体系をフラッ



トにしないと、いくら安全でもダメなのですね。逆に経営者としては、それを口実にしてきているわけですからね。

○原委員 給与体系も安全運転をするかどうかのほうで決める。

○八代委員 それはそうだけれども、どちらにしても年功制では高過ぎるので。

○八田座長 バスみたいに安全性の問題が関わると別かもしれないけれども、ある会社で、みんな60歳になったら運動のテストをして、跳躍とか、そういうものをやらせて、それで出来る人は定年を延長すると言ったら、みんなスポーツジムに行くようになった。だから、実際そういう会社はあるのですね。

○八代委員 それは精神面のほうはチェックできませんからね。

○八田座長 それはできません。

○八代委員 だから、むしろ運動神経が良くても、いらいらする人のほうが危ないので、それももちろん一つですけれども、逆に言うと、従来はそれしかなかったのですね。運動神経のテストだけしか。

○八田座長 では、これで入社の際に最初から見られるようになりますか。

○八代委員 入社の際には分からないでしょうけれども。

○白水部長 教習所にはテストみたいなものがありますね。

○八代委員 教習所も導入してもいいかもしれないね。二種免許なんかのときにね。色々すごく将来性が高い。

○原委員 規制改革ホットラインの提案の経過のところを、ちょっと教えてください。

○白水部長 経過だけ御説明させていただくと、これは先ほどお話ししましたように、規制改革ホットラインということで、内閣府の規制改革推進室のほうに、一旦提案しました。

ところが、実際に受理はいただいたのですけれども、その後どういうことが起こったかというと、出したのが11月30日なのですが、12月21日に、内閣府の規制改革推進室から、総務省から内容の確認をしたいということで、連絡先を教えてもいいかということが参りました。それで、私からももちろんお受けしますということで御連絡をさせていただいたところ、翌22日に総務省から御連絡を頂戴しまして、内容というものが、確認などということではなくて、指示だったのです。「提案内容が不適切です。事実の誤認もあります」ということを言われたのです。先ほどお話しされたように、「ちょっと根深い問題もあるので、撤廃は難しいですよ」ということだったのです。それで、直ちに提案を取り下げるようにという御指示があったわけなのです。

○八代委員 取り下げろと言ったのですか。

○白水部長 そうなのです。

○八代委員 ひどいですね。

○白水部長 それで、社内で検討したのですけれども、事実誤認ということはないであろうと、我々の社内の中では認識をさせていただいたのですが、このプロセスは難しいなと思いましたので、こちらのほうに出させていただいたという状況でございます。

○八代委員 それで、今の取り下げるということに関して、規制改革推進室からはどのような返事が来たのですか。

○白水部長 申し訳ありませんでしたということで、そんなに深い内容ではございませんでしたけれども。

○原委員 でも、「総務省の人から事実確認の電話をさせます」というのが嘘だったということですね。それで、申し訳ありませんでしたと済むのですかね。「事実確認の連絡です」と言って、一々こんな圧力をかける連絡が担当の役所から来てしまったらたまらぬと思うのですけれどもね。

○白水部長 「詳しい話を聞かせてほしい」という内容だったと記憶しています。お待ちください。メールが来ているので、それを見ればすぐに分かるのですが。

どのようになっているかと言うと、「総務省において検討を行っているところですが、回答を作成するに当たって、内容の確認及び詳細な話をお聞かせいただきたいとの要望がありました。なので、連絡先をお知らせください」というメールが来たのです。それに対して、もちろん結構ですということで、私の連絡先をお伝えしたという状況でございます。

○原委員 これは規制改革提案でも特区提案でもそうですけれども、対応できません、難しいです、となったら、「難しいです」と回答すればいいわけであって、「取り下げろ」と言う必要は全然ない。

○八代委員 確認ですけれども、特区でも同じようなことが起こり得るわけですね。つまり、この場合だと、総務省から直接詳細なことをお聞きしたいと言ってくる。そのときに、こういう場合は特区のほうはどういう対応を取っていますか。

○事務局 基本的に、各省と提案者が直接やりとりをするということにはなかったと思います。

○八代委員 認めない、と。

○事務局 我々は、全部事務局を通じています。

○八代委員 だけれども、ここでヒアリングしていても、名前が分かると、海運局などは直接電話してということは、本人も言っていましたね。直接会社に詳細を聞いて、勝手に連絡を取ってやっている。それはダメだとは言っていない。

○原委員 ダメだと言っているでしょう。

○塩見参事官 ダメだと言っています。

○八代委員 それはそうですね。それにもかかわらず取っているような気配はしているけれども、とにかく、公式にはダメだ、全部事務局を通せ、それがルールなのです。

○八田座長 海運のときには、ある段階で、ここで通さなくてもいいかもしれないから、直接話しなさいと言った時期があったのです。

○八代委員 なるほどね。あくまでそれは例外の話で、原則は通せと。

だから、まさにいくら総務省が教えろと言っても、それは事務局を通せと言うべきだったということですね。

どうしますか。特区はやめて、また規制改革推進会議のほうでちょっと何か言うておく必要がありますか。

○原委員 だから、規制改革推進室のほうで、まず、このプロセス論をやらないといけないですね。

○八代委員 やったほうがいいですね。分かりました。

これはこちらの話ですけれども、とにかくただでは済ませないということで。

○白水部長 ちょっとその電話を受けたときに、びっくりしたので。

○八代委員 総務省は特にそういうところなので。省庁によって違うのです。警戒すべきなのですね。非常に甘い。

○白水部長 その後、規制改革推進室から来たメールを読ませていただくと、「今回、この案件については、このような結果になってしまい、貴社よりの提案に対して、内容の確認ではなく、取り下げるようにとの電話があった旨、申し訳ございませんでした。規制改革ホットラインにおいては、規制により困っている案件などに対する改善などの提案がございましたら、随時受け付けておりますので、引き続きよろしく申し上げます」と。

○八代委員 ちゃんと自覚はしている。

○白水部長 という感じでございます。

○八代委員 分かりました。だから、今後ちゃんとルール化しないとダメですね。

○原委員 だから、少なくとも規制改革推進室は自覚しているのだったら、総務省に何をやっているのだと。

○八代委員 抗議しなければいけない。

○原委員 すべきであり、それをしていないのは相当問題ですね。

○八代委員 色々参考になりました。色々な面でありありがとうございました。

○白水部長 とんでもないです。大変参考になりました。本当にどうもありがとうございました。

○八田座長 どうもありがとうございました。

○白水部長 では、失礼いたします。

どうもありがとうございました。