

令和5年9月29日

○谷口かずふみ委員

それでは、私から今日は、神奈川版ライドシェア案の検討についてと、あとはICTの推進計画について、この2点についてお伺いしていきたいと思えます。

まず、神奈川版ライドシェアについてですけれども、タクシーを取り巻く環境については、やっぱり一番思い出すのは2002年の規制緩和です。私は当時、経済記者をやっていて、こういうことにも関心を持って見ていましたけれども、当時を振り返ると、あのときはとにかく様々なサービスが出てきて、これは利用者の方にとってはある意味ばら色のような、そんなこともよく取り沙汰されていて、しかしながら、実際やってみると様々な課題も出てきた。

ちょっと国交省の資料なんかを調べてみると、2002年に大きな規制緩和、需給調整の撤廃とかも行われたわけでありましてけれども、その前は1日当たりの1台当たりの営業収入、売上げって3万1,000円近くあったんですね。これが2002年の規制緩和でどんと翌々年ぐらいに下がって行って、2万9,000円ぐらいに落ちて、約2,000円ぐらい落ちた。でも、そこからちょっと少し盛り返したんですが、2008年のリーマンショックを受けてどんと下がって、1台当たり1日2万6,000円ぐらいまで売上げが落ちているという中で、御存じのように2009年にもう一度適正化・活性化法が施行されて、ちょっと規制を強くしたという中で、また1台当たり売上げが上がってきているんですけれども、こういう過去の経緯を振り返ってみると、やっぱり慎重にやっていかないと、ドライバーさんにとってもそうですし、最終的には利用者の方々が、当初はいいかもしれないけれども、最終的には不利益を被る可能性だって高いということをお前提にしてちょっと質問させていただきたいと思えますが、あとちょっと所管事項じゃないこともたくさんあると思えますが、答えられる範囲内でお願いしたいというふうに思えます。

報告を読むと、冒頭の検討の経緯の中に、5類に移行になって様々な需要が回復しているけれども、高齢化とかコロナ禍でタクシーの運転手を辞められた方もたくさんいるということで、人手不足があって、タクシー運転手を募集しても集まらない状況が見られるとここに書いてあるんですけれども、どうも5類になってから需要がすごく増えてきて、1台当たりの売上げも伸びてきた中で、新たに、または戻ってくる方も増えてきているという状況、そういう声も聞いてますけれども、この辺の状況を把握されてますでしょうか。

○政策局企画調整担当課長

委員御指摘の県内のタクシー乗務員につきましては、おとといの当委員会において、他会派の委員からの御質問に対して、令和4年度末と令和元年度末を比較して、法人タクシー、個人タクシー合わせて運転者数3,000人減少したということをお答えしました。現時点で今年度の数字については、把握はできておりません。ただ、委員御指摘のようにコロナ5類移行後、タクシーの需要は回復しておりますし、運転者不足を受けて多くの募集も行われております。受験者が増えているというようなことは聞いております。実際に、神奈川タクシーセンターさんによる研修では、研修室、従前よりも広い部屋を使って行って

いるのですが、それでも予約が取りにくい状況になっているというふうに聞いていますので、受験者数は増えているということだと思います。

しかしながら、乗務員数につきましては、入る人もいれば、出ていく方もおられますので、離職者の方々の状況などがあるため、令和5年度、また現在どういう形になっているかということは、一概には判断できない状況になっています。

○谷口かずふみ委員

分かりました。やっぱり受験者は増えてきているということで、ですので、ちょっとこの表現の仕方は、私、個人的にはちょっと違和感があったものですから、今後こうした状況もしっかり把握しながら、前提となることはしっかりと情報収集をしていただきたいというふうに思います。

それと、ここからはちょっと重複するかもしれませんが、報告資料の(2)、現行制度の状況の中のア、いわゆる自家用有償旅客運送制度のところにある、一定条件の下で、有償運送が可能とされているとあるんですけども、この一定要件というのはどういうことなのか、まずそこを確認させてください。

○政策局企画調整担当課長

道路運送法における自家用有償旅客運送制度が認められる要件だということだと思いますが、バス、タクシーなどによる公共交通移動手段によることが困難な、いわゆる交通空白地において、記載にありますように、その運送主体が市町村やNPO法人などの場合で、必要な安全体制が整えられ、地域から協議が整ったなどの条件が出された場合ということになります。

○谷口かずふみ委員

今、交通空白地という表現がありましたけれども、これの定義というのはどういうふうになっているか、もし分かれば教えてください。

○政策局企画調整担当課長

こちらは、新聞報道等になるのですが、国土交通省によりましては、今まで明確な定義はなかったものなんですけど、大体半径1キロ以内に駅、バス停がなく、タクシーが30分以内に配車されないというような形で定義するというような形で新聞報道されているのは承知しております。

○谷口かずふみ委員

分かりました。

次に、その次のイの国家戦略特区による規制緩和のところなんですけれども、ここちょっと国家戦略特区を活用して規制緩和が認定された事例が県内で2地域あるんですが、これは具体的にどこでどういう状況になっているのか教えてくださいいただけますでしょうか。

○連携調整担当課長

これまでに国家戦略特区を活用した2地域というのは、一つ目は兵庫県養父市、もう一つは愛知県南知多町にある日間賀島という離島になります。養父市の場合は、運行主体が、タクシー事業者も含めた自治体も参加するようなNPO法人が運行主体になっておりまして、日間賀島については、もともとタクシー・バス業者のサービス提供がなかった地域で、関係周辺の地域のこういった事業者と調整しながら、観光協会が運行主体となって導入を決めたと聞いております。

○谷口かずふみ委員

分かりました。全国でそういう2地域だけということですね。

それで、ここも改めてなんですけど、この一定要件の下で観光客等の運送が自家用車で可能となっているとあるんですが、この一定要件というのは具体的にはどういうことになるんでしょう。

○連携調整担当課長

この特区制度の要件は、先ほどの政策局企画調整担当課長の答弁と同じ、道路運送法における自家用有償運送制度とほぼ同様になります。過疎地など交通空白地において、運送主体が市町村やNPO法人の場合で、必要な安全体制の確保をされるといった要件があります。

なお、特区制度が認定された当時の従前の道路運送法では、運送対象を地域住民だけとしておりました、その運送対象を観光客にも広げた点がこの特区制度の特徴でした。ただし、現在は道路運送法の改正により、この特区制度を使わずに自家用自動車による観光客の有償運送が可能となっております。

○谷口かずふみ委員

分かりました。じゃ、今の例は特区を使わなくてもできるということになるわけですね。

それで、先日のマスコミ報道で、北海道のニセコで、ニセコは特に冬はすごく外国人からも人気があるということで、どっと観光客が押し寄せるわけですが、タクシーが足りないという中で、それに対応したもの、新たな取組をしたというような報道もあったんですが、これは御存じですか。

○政策局企画調整担当課長

本当に9月25日に報道されたばかりのもので、私どももマスコミ報道レベルでしか承知しておりませんが、その内容ですと、北海道の倶知安町、ニセコ町、ニセコエリアと言うらしいですが、こちらにおける12月から3月、冬季期間のオーバーツーリズム、人気のスキーエリアとかありますので、オーバーツーリズムによる交通課題の解決の一手として、期間限定でタクシー車両とその乗務員を他の営業圏、報道によりますと札幌や東京などから派遣して、ラストワンマイルの足を確保するニセコモデルとして立ち上げるとの計画を、10月3日に調印式を行って進めていくというような報道でした。

○谷口かずふみ委員

今、北海道内の札幌というのは、まだちょっと少し理解できるんですけども、東京からも来てもらうというのは、冬場の出稼ぎみたいな感じになるのかもしれないですけども、そういうことが今度10月3日に調印式をやったと始めるということなんですけれども、これは現行の制度の中でも可能だという理解でいいのか。要するに区域外に出てしまうわけで、こういうことが可能なのかどうか、この辺もちょっと確認させていただきたいです。

○政策局企画調整担当課長

タクシーの運行につきましては、まず基本として道路運送法第20条において、その運行が着地または発地が区域内であることが必要です。ですから、自分の区域外のお客さんを区域外に運ぶことはできないという規定がまずございます。その上で、今回のニセコのケースなんですけど、道路運送法の第20条には、令和2年度の改正におきまして、その第2号におきまして、過疎地域その他の交通が著しく不便な地域での旅客輸送需要に応じた運送サービスの提供を確保する

ことが困難な場合ですとか、一時的な輸送需要量の増加に対して、当該地域の運送サービスでは需要への対応が困難である場合で、自治体の法定協議会において関係者の協議が整い、国土交通省が認めた場合には、今回のケースのようにタクシーの営業区域外での旅客運送ができるとされております。

○谷口かずふみ委員

これちょっと確認ですけれども、今のニセコの例で言うと、過疎地というよりも、需要が増えたからという、いわゆる観光によって一時的に一定の期間、需要が一と増えるので、それはいいですよと、認めますよと、こういう理解ですか。

○政策局企画調整担当課長

詳細については分かりませんが、そもそも 20 条第 2 号の例外規定には、一時的に需要が増加した場合を認めるという形であり、ニセコにおきましては、12 月から 3 月までの 4 か月につきまして、オーバーツーリズムによる需要が急増するという状況の中ということが記載されておりますので、多分、委員おっしゃるとおりのような適用だと思います。

○谷口かずふみ委員

分かりました。そうすると、本県の中にはいろいろ過疎地に当たるところは恐らくないだろうと思うんですけれども、観光による一時的な需要の急増というのは、既に箱根なんかもそれに当たるかなと思いますし、鎌倉もそうだと思います。そうすると、こうした仕組みも一定の条件の中で、当然、地域で合意をしないといけないということが前提条件だと思いますけれども、そういう意味ではこうした観点も、今回のこのタクシー不足に対する対応については考えられるということではないでしょうか。諸課題だから、どこまで答えられるか分かりませんが。

○政策局企画調整担当課長

まず、神奈川版ライドシェアを検討する中で、もともと交通空白地帯の解決に向けての様々な検討を行うのが基本といった考えだと思っておりますので、様々な形、こういう方法が取れるところがあれば、こういう方法という形でもあると思います。

○谷口かずふみ委員

分かりました。

あとは、今日の先行会派の質問の答弁の中でも出ましたけれども、今日の朝日新聞ですかね、個人タクシーの年齢の制限の 75 歳を 80 歳まで上げるとか、あと営業所を 5 台必要なのを 1 台でもいいよと、一定の要件の中でという話もあって、様々な動きがあるということですので、様々なことをぜひ検討の中に、オプションの中に入れていただいて、慎重に御検討いただければというふうに思います。

それで、ちょっと報告資料に戻るんですけれども、6 ページ目の四角で囲んだ神奈川版ライドシェア（案）のポイントというところでちょっと確認をしていきたいと思うんですけれども、ここに利用者による評価制度とあるんですが、これちょっとどういうことなのか、どういう方法で行うのか、確認をさせてください。

○政策局企画調整担当課長

実際の細かい部分につきましては、今後の検討において、その制度設計は議

論していくところになるかと思いますが、例えば現在でも、ある配車アプリには、こういった乗務員に対する利用者の評価ができるような機能が実装されているものと承知しております。こういったものを利用するなどして、より安全・安心な輸送になるように、利用者が乗務員に対する評価ができるような制度も盛り込んでいきたいと考えているところでございます。

○谷口かずふみ委員

分かりました。

それで、今、タクシーの業界の皆さん、よく勉強してやりますということなんですけれども、ここにある例えば、タクシー会社による運行管理、それから一般ドライバーについて、タクシー会社が面接の上登録・研修。それから、車両についても、これは自家用車の部分ですね、タクシー会社が車両を認定し、安全管理を実施と。人も車両も運行管理もタクシー会社をお願いをしたいという案として書かれているわけなんですけれども、そうすると、恐らくタクシー会社にとっては、えっ、何かあったときに責任がどうなるのと。例えば、一般の自家用車を使った方が事故を起こした場合、これは当然、本人の責任が一番大きいんですけれども、その運行管理をしているタクシー会社に責任が及ばないのかとか、それから、車両を認定し、安全管理を実施とあるんですけれども、例えば、仮に整備不良を見逃ごしてしまった場合、もしくは任意保険まで管理するかどうか分かりませんが、例えば、任意保険も様々なタイプがありますよね。レジャーとか買物しか使えませんかというのと、通勤に使ってますよ、仕事に使ってますよ、これで御存じのように保険料が変わってくるわけで、皆さんできればそれは安くしたほうがいいと思うから、もしかしたら旅行や買物に使ってますという安いのを掛けていた場合にどうなるかとか、様々な課題があるわけですね。

あと、恐らく雇用関係ってどうなるんだろう。個人事業主としてやられるんでしょうけれども、この辺の雇用関係もどうなるのかというのを恐らく心配をされると思うんです。こうしたことについて、現時点ではどこまで詰めていらっしゃるのか、確認をさせていただきます。

○政策局企画調整担当課長

一つずつ整理させていただきます。

まず、運転者の身分についてなんですけど、当然、今の段階では決まっておられませんので、これからの委員の御指摘の実際、今後の検討の中になっていくと思います。なお、近い仕組みとして運用されているウーバーイーツさんなどにおきましては、配達員の方はパートナー配達員という形で呼ばれているようですが、こちらは個人事業者という形になっていると聞いております。その形態については、今後の検討の中になっていくと思います。

次に、タクシー事業者による車両管理の話なんですけど、今、神奈川版ライドシェア（案）においては、協力事業者には運送に使う自家用車に対して認定をし、安全管理をお願いすることを考えているところであります。まず、こちらも今後の検討になるんですけど、先ほどから出ております自家用有償旅客運送制度を活用した中にも、事業者協力型という形がありまして、運送事業者によるノウハウですとか管理技術などを委託するような制度がございます。そちらにおいては、まず国土交通省さんのほうが事業者協力型自家用有償旅客運送における事故時の責任関係に係るガイドラインというようなものが定められており

ます。この中には、一義的には実施主体が責任を負うとされており、さらに細かいことは、協力事業者さんと実施主体の間で取り決めるべきだとなっております。

とは言っても、個人事業者の何かがあった場合についても、その責任は一義的には実施主体とされており、ただし、そこには重大な過失ですとか故意であった場合には、それぞれ別段に協議して定めるというようになっております。これらのようなものがベースとしてございますので、こちらのほうをよく検討、研究した上で、今後、我々が取り組んでいく制度がどの形になるかというのは、現時点では決まっておりませんが、決まってくる中で、こういったガイドラインの内容なども参考にさせていただきながら検討をさせていただきたいと思っております。

○谷口かずふみ委員

先ほどウーバーの例もあって、個人事業主として位置づけられているということなんですけれども、でも、実際は、その1人のドライバーというか自転車、バイクなりで運んでいる方が何か事故を起こしたりすると、その人の責任ではあるんですけども、そこにはやっぱりウーバーという冠をかけているわけですから、実際、例えば運行管理、タクシー会社さんがやってくださった場合であっても、そこへの何らかの批判なりが行く可能性もあるので、そうしたことも含めてよく検討をしていただきたいと思いますというふうに思います。

それで、最後に、私は、そもそもこの神奈川版ライドシェア（案）という報告の見出しですね、名称のところ、ちょっと今日、議論させていただきましてけれども、中身を見てみると、ライドシェア、相乗りという部分も含まれているけれども、メインはやっぱりタクシー運転手さんの不足、特に一部観光地域での不足等に対してどんな対応をするかということが現行制度を使ったり、いろんなオプションがあるわけで、そうすると、何かこの名称に違和感を正直なところ感じています。何か一人歩きしてしまうんじゃないか、ライドシェアというのがですね。というところで、何でこの名称が使われたのか、最後にちょっと政策局長にお伺いをしたいと思います。

○政策局長

まず、ライドシェアという名称を用いているかということでございますけれども、このライドシェアという言葉、今現在、明確な定義がないというふうに承知しております。報道などで用いている状況を踏まえますと、一般ドライバーが自家用車を使って利用者を有償で運送する、そういったサービスをこの言葉を用いて表現しているという状況が多いようです。

本県が検討している神奈川版ライドシェア（案）も、一般ドライバーが自家用車を用いて利用者を運送する仕組みとして検討していることから、ライドシェアという言葉も認定させていただいております。ただし、一般的なライドシェアは、いわゆる白タクと言われているもので、日本においては現行禁止されていて、我々もきちんと取り締まらなければいけないなど、そういうふうに考えています。特にタクシー業界からは、安全性や利用者保護の観点から課題があるとも指摘されております。

我々が現在検討している神奈川版ライドシェア（案）は、こうした課題をきちんと受け止めて検討してきたということでございます。まず、タクシー会社との連携を前提に考えていること、そして、タクシー会社に運行管理に関わっ

ていただく、そして車両の安全性や、交通事故に利用者が遭ったときにしっかりと補償ができるような、そんな仕組みを考えております。

加えて、先ほども御質問がありましたように、利用者の評価制度も導入したいと考えておまして、このように一般的なライドシェアと違う意味で、神奈川県と銘打って今回、報告させていただいたという状況でございます。このように、一般的なライドシェアとは一線を画す違いがありますので、通常のライドシェアと誤解されないようにしっかりと説明しながら、神奈川県ライドシェアという部分の広報をしていきたいと思っております。

○谷口かずふみ委員

おっしゃることは理解できますけれども、恐らくタクシー会社さん、なかなかこのポイント案には受け入れ難いなというのが私の肌感覚です。御答弁を求めませんが。

それから、あと本来であれば名称についても、ちょっと申し上げたように、一部観光地等のタクシー不足への対応についてというふうにしたほうが、やっぱりライドシェアが一人歩きしていく、言葉が一人歩きしていくということを考えると、そうしたほうがいいのではないかなというふうに思っています。

いずれにしても、冒頭申し上げた2002年の規制緩和のときの反省というか、課題を同じような轍を踏まないように、慎重に慎重に進めていただくことを強く要望しておきたいと思っております。

それから、あと先ほど休憩時間に控室に戻ったら、今日、発表資料ということで宮ヶ瀬湖周辺での公共交通実証実験を行いますということで、これAIオンデマンドバス、今やっているやつに加えて、これをアプリでやるんじゃないかと、電話で予約をできるようにするとか、あと直行シャトルバスも組み合わせるといことですので、これ実証実験なので、すぐに形にできるかどうか分からないですけども、これも観光地のタクシー不足を解決する一つのオプションになるのかなと思っておりますので、これも政策局の分野でありますので、ぜひ御検討をいただきたいと思っております。

続いて、かながわICT・データ利活用推進計画の策定についてお伺いしていきたいと思っております。

これまでも議論ありましたけれども、また今日もマイナンバーカードのお話もありましたけれども、私はやっぱり県民の皆さんがDX、またICTの推進ということについて一番実感してもらえるのは、今、賛否両論ありますけれども、やっぱりマイナンバーカードを活用していろんなことが簡単になった、楽になった、便利になった、こうやってもらえるのが一番県民の皆さんに体感していただけることではないかなというふうに思っています。

そうした観点から、ちょっと幾つか質問していきたいと思っておりますけれども、DXを推進して県民の皆さんの利便性を高める取組としてマイナンバーカード、これは前の計画の中ではどのように位置づけていたのか、改めて確認をしたいと思っております。

○デジタル戦略担当課長

前計画では、マイナンバーの利活用を「くらしの情報化」の「県民サービスの更なる電子化の推進」に資する取組の一つとして位置づけておりました。具体的な取組としましては、例えばマイナンバー制度における情報連携の推進や、市町村が県民に対してカードの交付を円滑にできるよう支援を行う取組を位置

づけておりました。

○谷口かずふみ委員

分かりました。再確認ですけれども、今マイナンバーカード、どれくらい県内の方々が利用していて、どれぐらいのパーセンテージで、全国的に見てどの位置にあるのかを確認させてください。

○情報企画担当課長

令和5年8月末現在ですけれども、本県の人口の約70%、約650万人の方が保有しておられます。全国平均の保有率は約71%となっております、47都道府県のうち本県は38番目となっております。

○谷口かずふみ委員

分かりました。70%で全国が71%、その辺のところにとくさん集まっていて、38位ということになっているんだらうなというふうに思うんですけれども、状況は分かりました。

このマイナンバーカードを取得してもらうのに、それを進めるのに、県としてこれまで行ってきたことを確認させてください。

○情報企画担当課長

県ではマイナポイント第2弾の開始以降、市町村のマイナンバーカード交付申請窓口がかなり混雑になりましたので、市町村によっては土日祝日にも窓口を開設するなど、人手が不足しているなどの声がありました。令和4年8月から令和5年3月にかけて、市町村が実施するマイナンバーカード交付申請サポートなどに県の職員を派遣しまして、取得促進の支援をしました。また、年度末にかけて混み合う市町村窓口の混雑緩和を図るために、県が市町村の希望する会場において、令和5年2月から3月にかけてマイナンバーカードの交付申請支援を、1月から3月にかけてはマイナポイント申込支援を委託事業として実施いたしました。

○谷口かずふみ委員

それ確認ですけれども、あれですかね、例えば、スーパーとか、そういうところの何か広場を使ったりして会場を確保してやられた事業ということですか。

○情報企画担当課長

市町村から希望を募りまして、市町村が持っている公民館ですとか、まちなすぐ近所の公民館、住民にとって行きやすい公民館ですとか、あとは商業施設、イトーヨーカドーだったり、イオンだったりとかいう、そういう大きな商業施設で開催した、市町村が行う申請サポートと一緒に神奈川県職員も行って行ったものです。

○谷口かずふみ委員

分かりました。あと今7割ということなんですが、残りの3割の方、マイナポイントも今月でポイントの付与の申請も終わっちゃいますけれども、8月末ですから、恐らくポイントの申請も2月末までに申請してないと対象にならないということを考えると、なかなかあとの3割をどうするかというのが難しいかと思うんですけれども、これ何かちょっとお考えがあれば教えてください。

○情報企画担当課長

委員おっしゃるとおり、あと3割、なかなか難しいところがございますけれども、今年度も委託事業なんでございますけれども、マイナンバーカードの交

付申請サポート、初回は今日、明日、30日までマイナポイントの申請の窓口を委託により、やはり市町村が会場を選定しまして、希望する市町村に対して委託の業者に行っていただいて、それで本当に近所で交付申請のサポートができるようにということで事業を実施しております。

○谷口かずふみ委員

分かりました。

私なんかもマイナンバーカード、もう一番最初の人に申請して、この前更新しましてね、使っているんですけども、一番実感するのは、住民票の写しをコンビニで取ったり、あと印鑑登録証明書、こういうものも時間に関係なく24時間近くのコンビニで取れるので、非常に重宝しているんですけども、そのサービスのどこまで取れるのかとか、何に活用できるのかとか、県内の対応状況について確認をさせていただきたいと思います。

○情報企画担当課長

マイナンバーカードを利用したコンビニ交付サービスですけれども、市町村の窓口の閉庁後も利用することができまして、委員おっしゃるとおり住民票の写し、それから印鑑登録証明書などは、住んでいる市町村に限らず、全国どこでも最寄りのコンビニエンスストアで証明書の写しを取ることが可能となっております。

県内では全ての市町村で住民票の写し、印鑑登録証明書が取得できるようになっておりまして、一部の市では同一市内に本籍のある方は、戸籍謄本や抄本についてもコンビニエンスストアで取得することができます。

○谷口かずふみ委員

分かりました。

今、戸籍謄本とか戸籍抄本の話もあったんですけども、私なんかは本籍を住民票と違うところ、生まれ故郷に置いてあるので、これ結構面倒くさいんですけども、本籍地が今住んでいるところでない市町村でも取得というのは可能なんですか。

○情報企画担当課長

お住まいの市町村以外に本籍がある方につきましては、本籍のある市町村が、コンビニでの戸籍謄本が取得可能であれば、事前に利用登録申請というものが必要なんですけども、事前に登録申請を行うことで、近所のコンビニでの取得が可能になりまして、登録申請は1回で済みますので、ぜひやっていただくと楽になります。本籍のある市町村がやっていればの話なんですけれども、よろしく願いいたします。

○谷口かずふみ委員

ちょっと確認したら、私の生まれ故郷はやってなかったんです。やる、やらない、何か御存じだったらいいんですけども、ハードルになっていることって、やっているところとやってないところと、特にやってないところがやらない何か理由って分からないですかね。分かればちょっと教えていただければ。

○情報企画担当課長

申し訳ございません。把握しておりませんで、小さな町村ですと、役所に行ったほうが早いという住民の方がおられると、やはりちょっと進まないのかなと。あるいは、もしかしたらコンビニのない小さな町村もございますので、ちょっとその辺はまたコンビニじゃないところでも、郵便局ですとか、あとは小

さな地方のコンビニですね、いわゆる大手3社じゃなくて、というところをやっているところもございますので、そうするとちょっと全国組織じゃないので、住んでいる地元で取れないというのがございますけれども、きっとそういった理由でなかなか難しいのかなという、ちょっと想像ではございますが。

○谷口かずふみ委員

分かりました。無理な答弁をお願いしてすみません。

それで、マイナンバーカード、今、持ち歩いてますけれども、これスマートフォンにもたしか今年に入ってから、それをスマートフォンに全部読み込んで、マイナンバーカードを持ってなくてもスマホからやれるというようなことも始まったというふうに聞いているんですけれども、これ、どういうふうに活用できるのかお伺いさせていただきたいと思います。

○情報企画担当課長

アンドロイドOS登載のスマートフォンに限られるんでございますけれども、本年5月からスマートフォン登載可能になりまして、薬剤・健診情報ですとか、母子健康手帳の自己情報の閲覧などに活用できるほかは、銀行口座の開設や携帯電話の契約などの各種民間オンラインサービスの申込み時にも利用できるようになります。また、先ほど御説明したコンビニの交付サービスですけれども、こちらも今年度中をめどにスマートフォンで利用できるようになると予定をしております。

○谷口かずふみ委員

分かりました。私、iPhoneユーザーなので入れ込めないんですけれども、これiPhoneはどうなんですか。いつ頃使えるようになるか、分かれば。

○情報企画担当課長

私はアンドロイドなので、なかなか日本国内iPhoneユーザーの方、大変多いのであれなんですけど、アップル社の秘密に関わるのところというところで、なかなか難色を示されているのを聞いておりまして、ちょっといつ使えるようになるのかというのは把握してございません。

○デジタル戦略本部室長

まず、アンドロイドで対応したんですが、やはりiOSが多いということがございました。それも国のほうでも把握をしておりますので、対応の日付はまだ決まってないんですけれども、対応するという公表はされているという状況でございますので、すみません、ちょっとまだ時期は分かりませんが、ちょっとお待ちいただくことになると思います。

○谷口かずふみ委員

分かりました。じゃ、いつかは分からないですが対応するというので分かりました。恐らく何かOSをちょっと改良しなければいけないんだろうなという想像はしますが、早くやってもらえるようお願いしたいというふうに思います。

それで、マイナンバーカードの活用のところに戻りますけれども、例えば、自治体のDXという中で、庁内での活用として、例えば、マイナンバーカードを一生懸命皆さんが何か印刷するときに本人確認、いつもプリントボタンを押したらすぐ出ちゃうとまずいということであろうと思うんですけれども、例えば、プリントボタンを押して、実際プリンターのところへ行って、ピッと本人

確認してからプリントが始まるという、そういうことにマイナンバーカードを使ったり、庁内で結構活用しているところも、活用例を見ると出てくるんですが、こういうことというのは本県でどうなんでしょうか。

○情報企画担当課長

セキュリティのために入退室管理にICカードを使っておりますデジタル戦略本部室では、プリンターの認証印刷にICカードを使って、印刷を送った後にプリンターのところに行ってピッとかざして印刷します。これはもう削除しますというようなことで、セキュリティ印刷というようなものを使っております。ICカードの代わりにマイナンバーカードを利用することというのは、技術的には可能なんですけれども、職員が任意に取得した私物であるマイナンバーカードを公務で利用することになるため、現在では利用しておりません。

○谷口かずふみ委員

分かりました。全員が取得しているわけではないということと、個人の私物を使うのはどうかということ、なかなかマイナンバーカードをそのまま様々な庁内のことに使うのは難しいということですね。分かりました。

それでは最後に、今回、新たに策定するかながわDX計画においても、このマイナンバー及びマイナンバーカードの利活用は本当に重要な要素だと思うんですけれども、これからどういうふうにアップデート、ここの部分をしていくのか、その辺の見解を伺いたと思います。

○デジタル戦略担当課長

マイナンバー制度は、行政の事務を効率化し、県民の利便性を高めるとともに、公平・公正な社会を実現するための社会基盤であり、特にマイナンバーカードはオンラインで確実に本人確認ができることから、マイナンバーカードの普及及び利活用は、県のデジタル化を推進していく上でも重要でございます。そのため、計画の改定に当たっても、行政のデジタル化の取組事項の一つとして位置づけることを検討していきたいと考えております。

○谷口かずふみ委員

ちょっとまだざっくりとしたお考えだと思いますけれども、いずれにしてもDXですので、トランスフォーメーションですので、やっぱりただ単にデジタル化したとか、ICT使いましたというのではなくて、格段に異次元の便利になったと県民の皆さんに実感していただけるように、ぜひ取組を進めていただきたいというふうに思います。また、これは市町村もしっかり協力しながら、この辺のことを進めていただきたいと思います。

ちょっと二つ、もうこれは懸案で、要望にとどめますけれども、かながわPayなんです、かながわPay第3弾、大変好評で、すぐに予算を使い切って、すぐになくなっちゃいました。こういう中で、かながわPayを私もいろんなところでアピールさせてもらったんですけれども、特に高齢者の方々から、いや私スマホを持ってるけれども、そもそもキャッシュレス使わないし、これどうやって見ればいいのかみたいなところで、これはちょっと不公平だよねという声が結構強かったんですね。

そもそもキャッシュレスでの決済をやってないと厳しいかもしれないですけども、例えば、姫路市では、このマイナンバーカードを使ってひめじポイントというのを、もうこれ終わっちゃったんですけれども、例えば、ウォーキングだとか、ボランティアだとか、そういうことをやったことをマイナンバーカ

ードの中にポイントとして、マイナポイントにしていたのかな、ためるという、何かそういう仕組みの取組もされてました。

私は、ちょっとこのときに思ったのは、今後もし、かながわP a y 第4弾とか第5弾をやる場合に、スマホだけではなくて、マイナンバーカードも使って、もう少しスマホに慣れてない方も使える、そういう仕組みというものはあるんじゃないかなと思ったので、そういったこともぜひちょっとこれは所管外ですけども、御検討いただければと思います。

それからあと、今回の本定例会の代表質問で、我が会派の佐々木議員が防災DXの推進について取り上げて、知事のほうから、このマイナンバーカードを使って避難所の様々な運営、誰が来られたかとか、また、どういう薬を使っているとか、アレルギーだとか、そうしたちょっと個人情報に関わることだけでも、運営にとって非常に重要なことについても把握している、そういう実証実験をやるという答弁をされてました。

こうしたように、様々な形でマイナンバーカードを本当にうまく使っていたら、あっ、マイナンバーカードって便利なんだなというのを県民の皆さんに体感をしていただくことで、またこの取得があとの残り3割に増えていくように、ぜひ取組を進めていただくことをお願いして、質問を終わります。