

# 第2回 新しい時代のインフラ・交通政策を考える懇談会

## 議事概要

### 1. 日時

令和元年6月6日（木）14:00～16:00

### 2. 場所

中央合同庁舎3号館4階特別会議室

### 3. 出席者

#### (1) 発表者（敬称略、発表順）

- ①牧村和彦
- ②猪子寿之
- ③江口清貴

#### (2) 委員（敬称略、50音順）

秋山弘子、石山アンジュ、大橋弘、沖大幹、金谷隆正、染谷絹代、田中元子

### 4. 議事

テクノロジーの活用と日本の未来

### 5. 議事概要

#### ○ 一般財団法人計量計画研究所理事 牧村氏の発表について

##### (発表の概要)

- ・欧州などの成熟社会においては、移動はこれまでの量のサービスに加えてBHLS（バス・ハイレベルサービス）やニューヨークのバス専用レーン、欧州におけるライトレールによる交通まちづくりなど、中量輸送や質のサービスの時代に変化してきている。
- ・昨今、欧州や米国で様々なMaaS（Mobility as a Service）に関するサービスが世界規模で連携統合されてきており、個々の移動サービスが群雄割拠していた時代から、統合していくという第二ステージに入ったと認識している。生まれながらにスマホを扱うデジタル世代に対応した交通戦略を考える必要がある。
- ・公共交通に積極投資を進めてきた都市では、交通行動の変化を生んでいる。我が国の地方都市は、依然として過度に自動車での移動に依存している状態であり、免許返納等の問題があることも鑑みると早急な改善が求められる。
- ・人間中心の街路革命によって、台数ではなく、移動人数を増加させることで、沿道の価値、街路の価値をあげることができるのではないかと期待されている。
- ・街路空間を再編し、安全な移動環境を創出する「ヴィジョン・ゼロ」という取組みが進められており、交通事故の削減が結果として表れている（例：NYでは歩行者事故が半減）。また、交通ビジョンは、行政だけではなく、利用者やスタートアップ企業など多様な主体を含めて議論することが大事である。
- ・自動運転社会に合った次世代型交差点へのアップデートや駐車場の変化が期待される。

- ・不動産業界においても、MaaS開発と連動した住宅開発やチケットレス・キャッシュレス時代の到来における物理的移動の障害・課題を解決するインフラ整備も期待される。

### (意見等の概要)

- ・1つのプラットフォームで公共交通と民間のモビリティを利用可能にするためには、データをシェアすることが必要なのではないか。
- ・欧米では、公共が交通サービスを運営するケースが多く、公共の側は民間から提供されたデータを都市の経営などに活用し、民間の側はデータ提供によってビジネスしやすい環境を整備することができるなど、win-winの関係を築いている。
- ・移動サービスの質の一例としては、何分ごとといった運行頻度や高齢者の移動に対応してバス停の間隔を短くするといったものが挙げられる。
- ・若年層が移動しなくなっていることを踏まえ、民間のプラットフォームは若年層が抱く負のイメージを払拭する、需要を喚起するようなサービスが必要なのではないか。
- ・次世代インフラの運営管理については、住民や企業サイドからの発信も移動のヒントとなっており、多様な主体を巻き込んでいくことが求められる。
- ・移動そのものではなく、移動と移動の間、クッションとなる空間のデザインに関する研究がより進められると良い。

## ○ チームラボ代表 猪子氏の発表について

### (発表の概要)

- ・チームラボというアートコレクティブで、東京では昨年お台場と豊洲にミュージアムを作った。どちらも1年も経たないうちに来場者数が100万人を突破し、お台場の「チームラボボーダレス」は、来場者の3人に1人は海外の人である。
- ・地方では、佐賀県と長崎県の県境にある武雄の御船山楽園で、毎年夏の展覧会を実施、今年で5年目。物理空間に光や音をあてているが、デジタルテクノロジーによって、長い歴史の中で自然の営みが作った特異な場所を破壊することなくそのまま使い、アート空間にしている。
- ・最近の都市はUBERやAirbnb等、個人のパーソナルな部分をタイムシェアしてパブリックな役割を担うことで、パブリックな場所の存在価値が微妙になってきている。
- ・これまでのアートの多くは、鑑賞者にとっての他者の存在は、単に邪魔な存在だったが、作品が、鑑賞者の存在やふるまいによって変化するとき、鑑賞者と作品との境界線はあいまいになる。作品は、鑑賞者を含めて作品となっている。そして、同じように、他者の存在でアートが変化するとき、他者もアートの一部になる。他者の存在によるアートの変化が美しければ、他者の存在はポジティブなものにもなりえる。
- ・パブリックな広場をパーソナルの時間にできる仕掛けとして、シンガポールのマリナベイ・サンズの商業施設の広場にも作品がある。広場に、人を起点とし光で線が引かれていくアート作品であるが、スマートフォンからメッセージや名前を送り、広場に書を描き、誕生日のお祝いやプロポーズが可能になっている。
- ・現在計画中の深圳のプロジェクトも、エリア全体でこういった取組を進めており、都

市のパブリック性を保ちつつ、個人に合わせて変容（パーソナル化）する新しい都市「Personalized City」というコンセプト。

#### **(意見等の概要)**

- ・海や川には非常に可能性がある。海や川を物理的に開発してアートとするのはハードルが高いが、デジタルなら自然を破壊することなく、生きたまま自然をアートにすることができる。地方には自然がかたち作る海や峡谷のような都市にはないものが多い、世界から見てもすばらしいアートスポットになる可能性がある。
- ・行政では、KPIに基づいて短期的な成果を求められる傾向がある。
- ・自治体と共同で行うプロジェクトでは、時間を積み重ねて、少しずつよいものにしていくという長期目線での積み上げ式のモデルがあるとよい。
- ・アメリカでは、アートが盛んになった地域では、家賃の上昇や治安の向上が見られている。アート空間が街に与える影響は大きい。

### **○ LINE株式会社 執行役員 公共政策・CSR担当 一般財団法人情報法制研究所専務理事 江口氏の発表について**

#### **(発表の概要)**

- ・LINEは日本国内の「生活インフラ」として定着しており、8,000万人（人口の63%）以上のユーザーを抱えている。そのうち、86%は毎日LINEを利用している。
- ・「府省庁連携防災情報共有システム」と連携する「防災チャットボット」の開発を行っており、災害発生時の情報収集・提供手段としてLINEを活用する試みが始まっている。
- ・従来、電話等で行っていた行政の窓口業務をLINEで代替する手法は実装段階にあり、粗大ゴミの収集予約や住民票の申請をLINEで行える地方公共団体も存在する。
- ・新しい技術を開発するのではなく、既存の技術や手法を上手く組み合わせることで、迅速かつ安価にシステムを構築することができる。
- ・LINEの活用により、市民の誰もが時間・空間を気にすることなく、行政と連携できる社会を作っていくことを目指している。

#### **(意見等の概要)**

- ・高齢者などITを活用することが難しい人こそがITの恩恵を受けられるようなガジェットが開発されると良い。
- ・現在のスマートフォンがインターフェースとして活用される期間はそう長くないと考えている。様々な企業が今後開発するイノベーションに上手く乗っかっていくことが重要ではないか。
- ・行政事業を民間に全て任せることに抵抗を感じる人は多いと思うので、パッケージで全体を囲い込むのではなく、普遍的な核と変更可能な部分を切り離してシステムを構築するという考え方もあるのではないか。
- ・LINEは究極の「土管」（情報経路）を目指している。対行政で考えると、LINE以外のツールでも運用できるシステムを構築していくことが必須条件だと考えている。

- 距離を克服する「CLOSING THE DISTANCE」(LINE株式会社のコーポレートミッション)という考えは非常に重要であり、その主な手段としてITと移動があると考えている。ITの発達が生活の自由度を高めた実感がある一方で、移動については、コストやシステムの問題なのか、実感が無い。
- データがオープンで標準化されていることと「まずはやってみる」という文化からMaaSが社会に浸透し、都市内の移動の自由を享受している国もある。
- ITは移動しなくてもよくなることを目指すもののため、モビリティと競合するかもしれない。
- 一般に、官と民の壁は高いが、行政と民間と一緒に議論をして出てくるアイデアに意味がある。行政だけで考えていては駄目。
- 民間企業が公共サービスの一翼を担う際に、事業の継続性を担保することの他に、情報の管理も重要である。