

## 社整審・交通審技術部会 基本政策懇談会 スマートシティ・スマートローカル・グリーンインフラ 意見メモ

## 1. スマート化・DXについて

- ・ スマートシティ・スマートローカルそしてそれを支える重要なプレーヤーの一つとしてのスマートモビリティやグリーンインフラの効果的なマネジメントには、スマート化・DXが必要であることは言うまでもない。
- ・ ここで常に留意しなければならないことは、スマート化・DXは目的達成のための手段であって、目的そのものにはなりえないことである。残念ながら、目的手段勘違いが横行していることも事実である。
- ・ かつて、二宮尊徳は「経済なき道徳は寝言であるが、道徳なき経済は犯罪である」と断言している、これに倣っていうと「デジタル・サイバーなきリアルは寝言である(そのような社会システムになってしまっている)が、リアルなきデジタル・サイバーは何か」を問い続けるべきである。もちろん犯罪であってはならないし、不幸せ・不公平・不自由・不健康・不愉快・不快であつてもならない。

## 2. スマートローカルについて

- ・ スマートシティという言葉から想起されるのはやはり高度に都市集積が進み、効率的にマネジメントされ、魅力と活気にあふれた都市空間である。具体的には、シンガポールであり、とん挫したがトロントの臨港地区であり、わが国でいうと東京・大阪などの大都市の都心、あるいは再開発地区などが中心となろう。
- ・ しかし、分散型の新しい国の形、強靱な国の形、カーボンニュートラル(CN)社会を志向するとき、人口密度、活動密度の低い、したがって空間とグリーンインフラの豊富なローカルの重要性は忘れられてはならない。スマートローカルの重要性を主張する所以である。しかし、これらの地域は最も厳しく人口減少、超高齢化、産業や生活サービスの衰退に直面している地域でもあり、その生存・存続のためにデジタルの力を用いたマネジメントが必要である。
- ・ 第8期の北海道総合開発計画では、これからの北海道の主力産業は食料生産と観光であると位置づけたうえで、これらの生産活動・産業活動とそれらを担う人々の生活が共に機能する場として生産空間を定義して、その存続・活性化を計画の中心軸の一つに据えている。その中では農地・草地も観光客を魅了する山林・山・川・海・湖沼も重要なグリーンインフラであると理解している。これらは公物管理義務と権限が及ばない広義のグリーンインフラであり、予算や権限上難しい面は多々あろうが、今後のグリーンインフラ政策への組み込みが重要であろう。

## 3. データガバナンス

- ・ スマートシティ・スマートローカル・スマートモビリティを整備、運用し、維持管理すること、すなわちうまくマネジメントする上でのデータ連携とそれを可能にするデータ基盤の重要性は非常に大きい。しかし、データ連携

はそれほど簡単な仕事ではない。一つは個人情報保護の観点からデータの活用、特に相互利活用は厳しく制限されなければならない場面が存在する。よりビジネスに近い点でいうと、資金を投じて整備したデータは経営資産であり簡単には共有、あるいはオープンにできるものでないという囲い込み問題やフォーマットやセマンティックスが異なるという技術的問題など枚挙にいとまがない。モビリティサービスではリアルタイムでのデータ連携が必要であり、そのためにはマシンリーダブルでなければならずハードルはさらに高くなる。

- ・ フィンランドではMaaSの社会実装に向けて、中央政府がデータ連携を確保するために交通事業者へのデータのオープン化を義務付けた法律を制定したが、フォーマットや定義が異なるため連携は必ずしも円滑ではないと聞く。制度だけでなく、関係者の信頼に基づいた、あるいは相互に利益のあるビジネスエコシステムが必要である。これは技術政策基本懇談会の初期に柴崎委員が主張されていたことであって、誠にその通りであると思う。
- ・ このように書くと先は遠いようであるが、モビリティサービス分野に関してはデータ連携と基盤づくりはゆっくりとではあるが、着実に進んでいる。
  - 国土交通省・経済産業省が連携して推進しているスマートモビリティチャレンジ事業では、各地域において協議会が結成され、遅い早い、広い狭いはあるもののデータ連携が進められている。観光MaaSやモビリティと異業種の連携では、アナログでリアルな、すなわち紙ベースの切符、共通パンフで信頼関係とネットワークを結んでからデジタル移行するとスムーズに社会実装できることが多いようである。そしてこの根底には、国土交通省モビリティサービス推進課が作成したデータ連携ガイドラインの存在がある。多くの都市・地域で様々な試みがなされているので、知見や課題を集約し共有化する努力が必要である。
  - 路線バスなどの民間バス事業者、コミュニティバスを運営する自治体の多くがGTFS(General Transit Feed Specification)を通してデータのオープン化を行っている。そしてその数は最近加速度的に増加している。国土交通省によるガイドラインの制定もこれに大きく貢献しているが、事業者がそのメリットを皮膚感覚で実感し始めていること(検索されるので乗客増につながる、情報提供によるサービスの向上が低費用で可能となる、・・・)、そしてその操作を大幅に単純化した西沢氏(元国土交通省)らの貢献が大きい。データコミュニティが出来上がりつつある。
  - スマートシティ関係では大丸有地区スマートシティ推進コンソーシアムが緩やかな統合データ基盤を構築中である。事業者間でデータ連携しあう合意形成の仕組みを構築しつつ、各社が保有するデータライブラリーとその活用を実現できる統合データ基盤を整備中であり、成果を期待したい。
  - 以上は、国内の事例の一部であるが、海外ではさらに様々な取り組みがなされている。国際的ネットワークを豊富に持ち、情報収集力と解析能力に優れた国際機関と連携し、データガバナンスの国際比較を通じて、日本の状況把握と課題抽出、改善の方向性の検討などを行うことも考えてみてはいかかがか。例えば、OECD/ITF(International Transport Forum)は世界62か国をメンバーとして、豊富なスタッフを有しており、有力な連携相手だと考える。
- ・ 目的手段勘違いのないスマート化・DXにはデータコミュニティのガバナンスが極めて重要であることを、最後にもう一度、主張して終わりたい。

以上