

第8回U I Iまちづくりフォーラム  
「これからの都市再生～スマートシティ実現に向けて」

主催:公益財団法人都市活力研究所

後援:国土交通省 近畿地方整備局

一般財団法人都市みらい推進機構

日 時:2018年12月13日(木)15:00~18:00

会 場:ナレッジキャピタル カンファレンスルーム C03-04

(グランフロント大阪 タワーC)

登壇者:国土交通省 大臣官房技術審議官(都市局担当) 徳永 幸久 氏

大阪市 都市計画局長 高橋 徹 氏

株式会社日本総合研究所 調査部 主任研究員 野村 敦子 氏

コーディネーター:筑波大学 システム情報系社会工学域 教授 谷口 守 氏

**講演1「まちづくりの新たな展開～スマートシティを中心に～」**

**徳永氏:**最初に都市再生の取り組みについて簡単にお話したいと思います。都市再生という単語が政府で使われるようになったのは2001年の緊急経済対策で、都市再生のプロジェクトを進めて都市を有効利用して、それが最終的には経済対策にもなるということで取り組みがスタートしています。2002年に都市再生特別措置法という法律をつくりまして、都市再生緊急整備地域ということで都市再生を特に進める地域を位置付け、いろいろな取り組みがされてきました。そこでは都市計画の特例で、容積や高さの制限を緩和する都市再生特別地区という制度が使えます。建物を更新するプロジェクトへの金融支援や、税制の特例ですとか、都市再生安全確保計画ということで災害時の避難や備蓄のような取り組みを進める計画をつくっていただいているという形で進めております。

事例ですが、虎ノ門ヒルズという建物が2014年にできましたが、その西側のところに、東京メトロの日比谷線の新駅を整備するというので、再開発にあわせた事業で新しくつくるといようなこともしています。他にも、単にオフィスビルでいろいろな機能をつくるだけではなくて、それぞれの事業で、居住機能や、宿泊施設、商業、医療施設なんかも一緒につくられたり、公園や歩行者デッキを整備したりしています。

これはなんのためにやっているかという点、全国で都市の魅力を上げることなんです。国際競争力という観点でランキングをいかに上げるかという観点で行っています。また、都市再生の取り組みをしているエリアは、そうでないエリアよりも人口や世帯、地価も増えているので効果もあるということです。

東京において、他の世界の都市と比べて弱みがあるということについてもいろいろな取り組みをしようとしているということで、例えば交流文化資源の部分で偏差値が低いとか、

居住が平均よりも偏差値が低いとか、それからあとは環境の偏差値が低いとか、国際空港とのアクセスの偏差値が低いというような話があるので、そういったところの強化を進めていますということです。

一方、都市再生の中でもハードをつくっておしまいということではなくて、きっちりとその辺りの活用も含めて取り組みをしていかなければならないということで、エリアマネジメントの取り組みが各地でされています。また虎ノ門プロジェクトのように高い建物を建てて高度利用するということだけではなくて、遊休不動産をリニューアルしてまちの方に使っていただくということで地域の活性化をするということも重要だと思います。

これからは本題のスマートシティについてお話をしたいと思います。日本の質の高いインフラや都市空間に ICT とか AI とか新しい技術をうまく組み込んでいく、あるいは受け入れていくことで、より質を高めていくということが必要なんじゃないかということが、国土交通省の都市局の守備範囲からいうと、まずここからスタートなのかなと思っているということです。

まず日本の取り組みを少しお話しますと、千葉県柏市の「柏の葉スマートシティ」では、産学官（東大、千葉大、三井不動産など）で、共通統合プラットフォームの構築とスマートシティ企画株式会社によるエリアエネルギーマネジメントシステムが運営されています。

もう1つは神奈川県藤沢市のパナソニックさんの工場跡地に、戸建の住宅地がベースなんですけど、商業施設や物流施設も集積したかたちで開発された「Fujisawa サステイナブル・スマートタウン」です。エネルギーの地産地消や、サ高住の見守りの仕組み、エリア共用の配送センターなどの取り組みがされています。

次は海外の事例ということで、シンガポールではバーチャルシンガポールということで、人口、世帯、事業所や家計ですとか、鉄道、バス、タクシー、その他もろもろの3Dデータですとか、あとは気温、降水量、CO2などのセンサーで取り込んだデータを全部1つのプラットフォームに統合して保管する。そしてシミュレーションによってどんな対策が必要かということについてのアウトプットができるようにするという取り組みをされようとしていると聞いています。また中国ではユウアン（雄安）という北京の近くの新しい都市を開発して、その中については自動運転車両しか走らさないということです。

今お話ししたような取り組みがある中で、国土交通省の都市局でどういうことを考えていかなければいけないかということのを少し整理しまして、8月に「スマートシティの実現に向けて」というかたちでホームページで公開しています。今後は ICT の普及・進展に応じて、環境だけではなくてエネルギーや、交通モビリティ、医療・健康も含めていろいろな分野の取り組みが必要なのではないかと思っています。スマートシティをなんのためにやるかということですが、基本的には生活者の視点で考える必要があるだろうということです。物理的な距離や時間的な制約から解放されて、できるだけ付加価値の高い活動に時間を費やせるようにしていくということが重要です。データをリアルタイムで拾って、きめ細かく分析して定量的に示すことができるようにしていく必要があるのではないかと。また個別

の分野だけの対応ではなくて、分野横断で同一の都市空間に落とし込んでいく。スマートシティというどちらかという技術から入っているところがあるので、そうではなくて、都市の課題からスマートシティにどう取り組む必要があるかを考えて行かないといけないのではないか。さらに公民連携で取り組む必要があって、技術を作る人と、技術を具体的に都市の中にインストールしてそれを使う人、さらに実際にその技術を使われる住民や地域の企業が連携して取り組まないといけない。

例えば具体的に何ができるのかという例を6つ挙げています。まず安心安全という観点で、災害があった時の対応はどうなんだろうか。来街者に対して避難指示や避難経路を通知していくことができるのか、避難所の割り当てを瞬時に計画できるのか、いろいろな状況に応じたBCPの計画をつくるのか、災害時にどういうエネルギーを活用できるのかという計画を実際に運用できるようにする。また、大規模ターミナルのユニバーサルデザインの観点では、集積地にある民間サービスと、どう連携できるのかとか、交通サービスができるということをセットで来街者なり、ここで働く人に提供できるようにする。その他地方都市やオールドニュータウン、観光拠点といった、ある一定のエリアに絞って、そのエリアの課題をできるだけ包括的に対応するようなことができるのではないかと考えています。

具体的にどうするのかということで、まず先進技術をまちづくりに取り込むということをモデル的にやってみようとしています。モデル地区の選定にあたっては数十ha程度のある程度のまとまった地区でやってみようと考えています。今年度国土交通省の都市局で「都市におけるスマートシティ実証調査」ということで、全国から募集して20弱の応募がありました。その中で予算の関係で2つほど選ばせてもらってやっていただいた例です。

札幌はすすきのから札幌駅の地下空間に、ビーコンで携帯の電波を飛ばしてどの程度歩いたかを把握するというので、要は歩くと健康になるということなのでできるだけ回遊してもらえようという取り組みです。一方池袋では、カメラで歩行者の流動を把握して、混んでいるところから混んでいないところに情報発信して誘導するようなことができないかということをしています。

来年度はもう少し、先ほどご説明した中間とりまとめの考え方に基づいた事例を選んで実験させていただけないかなと思っているということと、スマートライトとかカメラなどある程度定着している技術の分野については、普通の社会資本整備交付金で都市インフラと一体的な場合は支援するといったことができないかという予算要求をしています。

お話してきましたように社会実装をどうしていくかということのほかにも、データをどう集めてサービスの提供に活かせるかということも当然スマートシティの中では重要です。一方で内閣府では、AIとビッグデータを活用して社会の在り方を根本から変えるような都市設計として、スーパーシティ構想がスタートしました。さらに総合イノベーション戦略推進会議ではスマートシティについても各省連携で取り組む方向で議論が進んでいます。

来年度のモデル都市募集に先駆けて、行政の方と民間企業の方にどんなことが考えられるのかというアイデアを是非出していただいて意見交換をしたいということで、アイデ

アイデア募集を始めます。都市局のホームページで、「スマートシティ」と検索していただくとアイデア募集をしますよというものがヒットすると思います。このようにスマートシティについては取り組みがスタートし始めたところなので、いろいろな方と意見交換をしながら対応していくことになると思います。

## 講演2「大阪市における都市再生の展開～スマートシティをめざして～」

**高橋氏：**大阪市におけるこれからのまちづくりの方向性については、まずは業務・商業施設が集積している中で、医療・医薬品の集積で強みがあるというところが1つあります。それから、インバウンドが増加していることは強みです。片方で、弱みとしましては、本社機能の流出が続いており、ビジネス面で国内の相対的地位の低下があるということです。その認識のもとに今やるべき対策としては、都市格の向上ということで、具体的には観光産業の一層の拡充に向けた拠点形成と都市空間の高質化。また、課題であるビジネス面の強化としては拠点形成であるとか、成長産業である医療・医薬品産業を中心とした新産業創出機能の拡充、これを支える都市基盤の強化ということが、まちづくりの方向性ではないかと考えております。

都市再生特別措置法の制定により大きくまちが変わってきました。今では市内で17地区の都市再生特区の指定をさせていただいております。それから、うめきた2期区域であるとか、万博・IR、こういった今計画しているものができる2025年前後にはスマートシティの社会実験場と書いておりますけれども、できるだけ先行的なまちづくりを実施する。2030年になりますと、私どものスマートシティが本格的に実現する時期じゃないかなと思います。リニア新幹線、淀川左岸線延伸部、なにわ筋線などのインフラがきちっとできる時期が2030年代の後半です。

これは私の先輩から言われたことですが、1970年の万博のレガシーということで、まちづくりの面では、新大阪ができたり、あるいは御堂筋の一方通行化、船場ビルと高速道路が一体的につくられたことが挙げられます。2025年の万博の後にどういったレガシーを残していくのか。その時にそのキーワードとしてスマートシティというものを、どういう形で取り組んでいくのか、これが課題かなと考えております。

大阪はそういったことで規制緩和によってまちづくりを進めてきました。ビルをつくる際にあわせて都市機能と都市空間をきちっと作りあげていくというのが、市の特区を使う時のねらいとして考えておまして、機能で言いますと、うめきたのナレッジキャピタルであるとか、文化で言いますと中之島のフェスティバルホール、そういったものがあるんじゃないかなと思っております。それから都市空間については広場や歩行者空間の充実、そういったものをしっかりとつくっていくということ、特区を使いながら実践していただくということがございます。

都市再生制度に関連して、この4月26日に都市再生基本方針の考え方ができまして、基本方針の改定が7月12日にされました。それを受けまして、新たな取り組みでは都市再生緊

急整備地域の候補地域というのが位置付けられました。その中で大阪では新大阪地域が8月26日に候補地域として公表していただきました。

大阪全体を示したのがこちらの絵になっております。先ほど申し上げた新大阪、2期事業者が7月に決定し2024年に2期の事業が概成するうめきた、未来医療国際拠点の事業者募集が始まった中之島、2025年までに緩速車線を閉鎖して歩道化しようという御堂筋、さらには高島屋の前の広場の事業化が予定されている難波といった拠点を『なにわ筋線』によって繋ぐことで南北軸を強化していきたいと思っています。東西軸で言いますと、後程ご説明します夢洲のエリア、それから中之島、森之宮といったところの水辺や観光をテーマにしたような東西軸の強化、この2つの都市軸を設けながらまちづくりを進めているところです。

鉄道については臨海部の方の鉄道整備として大阪メトロ中央線の延伸の検討調査費が市の万博関連の補正予算で盛り込まれました。なにわ筋線については来年度の事業採択をお願いしている路線です。それからおおさか東線というのが来年の3月にオープンします。奈良の方や大阪の東の方からも新大阪や大阪に向けて新しいルートができることによって利便性が向上します。

今日のテーマでありますスマートシティの検討状況を説明させていただきます。うめきた2期につきましては、緑とイノベーションの融合拠点というテーマで、みどりについては比類なき魅力を備えた緑、それから世界に通用するイノベーション拠点ということで、コンペを実施して7月に事業者が決まりました。今回、うめきた2期の事業者募集にあたりましては、基礎研究から実用研究、それから実証、最後の事業化まで含めたトータルのプラットフォームの構築を条件としてお願いしたところでございます。テーマもライフデザインイノベーションということで、健康とかそういった人の活動に注目したことをテーマにして、こういったプラットフォームづくりをこの2期事業の1つの条件とさせていただいています。今、事業者からの提案を私たちにスマート、レジリエント、サステナブルというキーワードで整理しています。これからスマートシティを考えていく上では、それぞれのパーツをバラバラにやってもだめなので、横断的に全体を俯瞰しながらスマートシティを考えていきたいなと思っています。うめきた2期が2024年に概成します。翌2025年には万博がやってきますので、万博の未来社会の実験場がこのうめきた2期で展開できるように、そういう気持ちで進めているところです。

次は臨海部のお話をさせていただきます。今回、万博のための会場が真ん中の夢洲というエリアになっております。夢洲はまちづくり構想というものを大阪府、大阪市、それから経済界で作りまして、去年の8月にできております。ここはテーマとしましては、コンセプトがスマートリゾートシティということで、柱としてはジャパンエンターテイメント、それからビジネスモデルショーケース、それからアクティブライフクリエイションという3つのテーマがありまして、もう少し噛み砕きますとエンターテイメント、ビジネス、ライフラインというまちの機能と合わせて、環境や安全という視点も含め、5本の柱の観点からスマートシティを考えたいなと思っております。

万博につきましては、テーマとしては「命輝く未来社会のデザイン」、コンセプトが「未来社会の実験場」となっております。去年の9月にもビット・ドシエという立候補申請文書を出していて、その中から今回のスマートシティに関係することをピックアップして整理しました。会場施設の導入コンセプトとしては、交流の場としての会場というところでストレスフリーの移動環境をつくっていくとか、VRを使ったような共創をしていくとか、そういったものが挙げられています。環境面で言いますと、ネットゼロエネルギー、地下熱とか海水熱を利用しようという提案がなされています。パーソナルモビリティであるとかIoTを活用した待ち時間のない施設整備、安全安心ではロボットによるセキュリティなどが万博の見通しになっています。輸送計画については、期間中の来場者の想定は2800万人なんですけれども、1日で見ますと、ピークで言いますと28万人が来られると予測をしております。今の計画では鉄道で約40%、シャトルバスで20%、自動車で40%を運ぼうと考えております。2025年にはスマートシティが目に見えるかたちになりますので、自動運転のバスなんかも活用して、この輸送計画をより確かなものにしていきたいなと思っております。

スマートシティについては、まずはうめきた2期の事業者の方と一緒に考えていくとともに、並行して万博が体験できる場を関西全体で考えることになっていきますので、そういったことをうまく市内・関西全体に展開していきたいなと思っております。

### 講演3「スマートシティ 2.0 に向けた国内外の取り組み」

**野村氏:** 私は主に日本にイノベーション・エコシステムをどうやってつくるかを中心テーマにしております。そういった中で、実はイノベーションの成果を本当に活かせるのはやはり地域社会なのではないか、そんな観点からここ数年調査に取り組んでおまして、その中の1つに本日のお話のテーマでもございますスマートシティ 2.0 が浮かび上がってきました。

そもそも、スマートシティ 2.0 ってなんなの？ということですが、冒頭にお話がありましたように、今までのスマートシティは、どちらかというたとえばエネルギーの事業者さんが中心となって、個別システムの情報化や高度化を対象とするものであったと思います。ところが、最近よく言われますように、インターネットオブシングス (IoT、モノのインターネット) や AI の発展で、もっとデータをうまく使うことができるのではないかと、これを地域社会・都市機能の高度化にも使えるのではないかと。そのためには、やはり地域に住んでいる人の視点も必要ではないかと、そういったことからユーザーである市民もイノベーションの担い手の1人として捉えましょう、ということなんです。つまり、ニーズや課題を一番知っているのは、ユーザーであり市民なのではないかということで、ユーザーをどうやって巻き込んでいくかが重要と思っております。

今まではどちらかという、どうやって先端技術を導入するか、機能をどれだけ良くするかというところに焦点があてられていました。要は、技術の利用可能性だとか実現可能性、これを確かめるためにスマートシティの取り組みが進められていたのですが、都市、あるいは市民の役割が考慮されていなかったために、結局実験止まりのプロジェクトが多かった

んじゃないのかということです。これからはやはり人間第一で考え、トップダウンではなくて、政策を決定する行政、実際に事業として運営していく企業と実際に使う側の住民、その間の双方向のパートナーシップ、協働によっていろいろな課題を解決していくというアプローチが重要なんじゃないのか、このような視点で生まれてきたのがスマートシティ 2.0 という考え方です。

私自身はこのスマートシティ 2.0 という考え方に、もう 1 つアイデアを加えたいと思っております。物理的なプラットフォームとして、いろいろな立場の人たちが集まる、まさに都市はオープンイノベーションを繰り返す場と思っています。もう 1 つはみなさんが生きて活動している、それだけでデータがどんどん排出され、都市はまさにデータの宝庫です。つまり、都市はデータのプラットフォームでもあります。

そういう意味で、これからご説明します 3 つの都市が、まさに都市をプラットフォームとして考えてスマートシティに取り組んでおり、非常に興味深いので簡単にご紹介してまいりたいと思います。1 つ目がアメリカのシカゴ市で、アメリカはオバマ政権の時にスマートシティイニシアチブを主導しました。注目すべき点の 1 つが、地域社会主導で解決していこう、その地域で生まれた知恵なり知識なり経験は横展開していきましょう、という考えがあります。2 つ目が、シビックテック、つまり市民が技術を使って地域の課題を解決する取り組みとの協働が掲げられ、市民も一緒に創造していくコクリエイターと捉えているということ。それから、国が生み出した R&D の成果を積極的に地域に提供していくということです。そういった中でシカゴがどんな取り組みをしているかですが、シカゴ市は、アレオブシングス (AoT) という、街頭にセンサー内蔵のモジュールを設置して、それで都市のデータをどんどん収集していきましょうという、そんなプロジェクトを 2016 年からスタートさせています。データ提供先ですが、大学研究所、企業はもちろんのこと、市民や市民組織、起業家にも無償で提供しています。大学と企業と行政の協業基盤であるシティデジタルと、この産学官のプラットフォームと市民の間の橋渡しをするスマートシカゴというコミュニティ、この 2 つが一緒になって市民も巻き込む活動をしています。

それから、もう 1 つが北欧のコペンハーゲンです。コペンハーゲンも非常にスマートシティで欧州の中でも評価が高いです。コペンハーゲンもシカゴと共通する点が 3 つございまして、1 つがセンサーとデータを使ってどうやって市の課題を解決するかということ。それから 2 つ目がコペンハーゲンという都市を生きた実験場として使ってもらおうということです。対象はコペンハーゲンやデンマークの企業に限っておらず、世界中のあらゆる企業が、ぜひコペンハーゲンに来ていろいろな実験をやってくださいということで環境を整備しています。それから 3 つ目が、人間中心のアプローチということで、市民が主役ということ、ここも重要だと思います。代表的な取り組みはいろいろありますが、今やっているのがストリートラボという 2016 年から 2018 年のプロジェクトで、これは街灯を環境保全のために今までの電球ではなくて LED に替える時に、一緒にセンサーをつけていきましょうというプロジェクトです。そのセンサーから人の流れや、環境のデータを収集して、例えば

スマートパーキングに生かすとか、渋滞が起きやすい市庁舎周辺で実験をして、交通をどうやってコントロールするか、あるいは観光客向けにどんな情報を提供するかなど、そんな実証実験をやっています。

最後に日本の事例ということで会津若松市をご紹介したいと思います。なぜ会津若松なの？ということをよく聞かれるのですが、スマートシティの関連を調べていくうちに、日本で最初にビックデータを活用する都市、つまりデータドリブンシティと言い出したのは恐らく会津若松だろうと思っております。

会津若松の強みというのが、これは先見の明があったのかもしれないのですが、公立大学をつくろうという時に、総合大学ではなくてIT専門の大学をつくりましょうと。それというのも、もともと企業誘致などでIT企業が進出していたこともあって、ITに多少なりとも強みがあるというのもございます。こういった強みと、立地条件や震災被害といった弱み、そこから会津若松のあり方を考えて、先ほどの事例と同様に、先進技術の実験場と位置付けようとしています。データドリブンシティとしてブランディングしようということで、スマートシティの取り組みを2013年ぐらいから始めています。会津若松の特筆するところは、行政も当事者として、市民も当事者として関わっていくという、そういう姿勢を非常に強く持っています。課題としては、実験に参加してこない高齢者などのみなさんをどうやって巻き込むか、事業資金をどうやって確保していくかが挙げられます。

これらのスマートシティ2.0を実践しようという都市は、イノベーションの初期の段階からユーザー、あるいは市民を巻き込むことを重視しているところが、非常に特徴的だと思っております。日本でユーザーテストという、開発した段階で「みなさんどうですか」と聞く。欧米では、企画や計画など初期の段階からユーザーである市民が参加しているところが違うと言われております。

最近のスマートシティ、1.0から2.0への変化と申し上げましたけれども、これまではトップダウン型で、どちらかというと技術や経済開発が中心であったものが、最近では環境や持続可能性に重点が移るとともに、ボトムアップ、つまり行政や企業と市民の協業といった形に変化しています。

最後に、スマートシティの施策というのは、スマートシティを推進する部局だけではなくて、例えばスタートアップに関連する部局ですとか、あるいは医療に関連する部局など、いろいろな部局にまたがっている取り組みであることも念頭に、組織横断的に進めていくことが非常に重要なのではないかと考えております。

#### パネルディスカッション「これからの都市再生～スマートシティ実現に向けて」

谷口氏：私の研究テーマですが、スマートシティに関係するものとしては、スマートグリッドでどれだけ再生可能エネルギーが活用できるかとか、買い物行動がどうサイバー空間に移るかとかですね。あとは自動運転と都市構造の関係とかも学生とやっていたのですが、最初のスマートグリッドくらいはスマートシティの研究かなと思っていたのですが、知らな

い間に全部スマートシティの枠の中に入ってきている。そういう広い形でスマートシティが広がってきているということは、それだけ望みがあるテーマかと思います。

1つ目はスマートシティの課題ということで、いろいろいいように見えますが、実は大丈夫かという話もあります。先月末にバルセロナでアーバントランディションという国際会議がございました。その中で議論になったことはスマート化が都市再生に本当につながるのかということです。例えば、自動運転がきた時のことを考えると、みんなが行きたいところにすっと思って行ってしまうので、まちの中で滞在しないようになってしまわないかということですね。実は便利過ぎてまちの再生につながらないんじゃないかという議論が研究者の間では今、逆に出ている状況です。そういうことも頭の中に置いていただきながら、まず最初に、スマートシティを実際に導入していく上でこういうことに気をつけないといけないよということについてご意見をいただければと思います。高橋さんは大阪市が本来スマートシティで狙われている部分というのはどこでしょうかということにお答えいただいても結構です。

**徳永氏:**最終的にはいろいろ人の生活なり活動なりがスマートになるということだと思うんですけど、スマートって何か、何の状態をどうもって賢いというのはよく分からないという状況がベースにあるというのがスマートシティに取り組むときのベーシックな課題なんじゃないかなと思っているというのが1点目です。2点目は先生がスマートシティは都市再生の役に立たない場合もあるというか、逆効果になる場合もあるということですが、そこは確かにそういう議論があると思っています、例えば自動運転なんかでも本当に技術が確立されたからといって、都市内でどこでもかしこでも自動運転してもらっていいのか、なんらかの自動運転とかAIとかIoTの取り組みに規制がかかることだってあってしかるべきなんじゃないかなと思っています。3点目はデータについてはどうしても個人情報の議論が必ず出てきていて、これが整理できないと進まないのではないかと思います。

**谷口氏:**はい、どうもありがとうございます。

**高橋氏:**最終的には自動運転になると、人と自動運転が共存混在している状況かなと思っています。おりまして、これは公共空間を再編する大きなチャンスだなと思っています。

スマートシティと言ってもいろいろなところが関わってきます。そういう時に先ほど申し上げましたように、何を目標にするのかによって、何をやるのかが大きく変わってきますので、私たちは今感じているのはあまりにもスマートシティという概念が広いので、大きな旗印が欲しいなというも思っています、その中で私たちの位置付け、ポジショニングをしっかりと確認できたらなと思っています。トータルで全体を網羅的に見ないと、おっしゃったスマートシティ 1.0に近いことではいけない場合もあるので、いずれもトータルで見るようにする。そのためにはどうしたらいいのかというのがスマートシティの課題かなと思っています。

**谷口氏:**はい、ポジティブな形で全体を変えていくというためにはどう考えたらいいかということで、大阪市さんは考えているということですね。野村さんお願いします。

**野村氏：**スマートシティの捉え方ってさまざまにあると思うんですね。ただ、重要なことはイノベーションの成果を使って、どうやって私たちが住んでいる地域社会をもっと持続可能なものにしていくかという、そこが究極の目標なのかと思っております。それぞれの地域社会だとか都市にとってのニーズとは何なのか。自動運転を導入するにしても、中心部が非常に混雑しているという場合もあれば、高齢者の方が多くて外にどうやって引き出すかという場合もある。ニーズとツールをどうやって組み合わせしていくかということが重要であり、そういう意味では、大阪市さんの紹介の中で、ライフデザインイノベーションのお話がありましたけれども、デザインというのがすごく重要なのかなと思います。見えないニーズというものをどうやって見える形にしていくかという、そういう意味でもデザインというところ、これも非常に重要な要素になってくるのかなと思いました。

**谷口氏：**今日、野村さんにお示しいただいたスライドが非常に分かりやすく書かれている部分があるかなと思います。スマートシティプロジェクトをどういう目標で目指していくかということの、1つの大きな切り口をお示しいただいているかなと思っています。例えばシカゴの例でご説明いただいた、アレイオブシングスというのは企業とか大学がオープンにやっているということで、それに対して日本はクローズドで役所がやっているという形で、矢印としては右上（オープン化、プラットフォーム化）にもっていくという形にはなっている。上の方（トップダウン型）もプラットフォームをどういうふうに変えるか、協業型になった方がいいんじゃないかというふうなご指摘もあるところなのですが、これは国の立場、それから自治体の立場から見た時に、どう思われますか。

**徳永氏：**日本ってトップダウンできているのかということ、本当にそうなんだろうかという疑問がすごく強いです。もともとスマートシティっていうのが環境の話でスタートしたのが、私の記憶だと北九州市さんがいい始めたのがきっかけのような気がします。それからオープンかクローズドかというお話はですね、仮に行政側がオープンな状態をつくっても参加していただかないということで、これも確かに住民の方から見ればクローズに見えるかもしれないという気はしますが、決してクローズにしよう意識してやっているのではないかなと思います。

**谷口氏：**日本型合意形成の仕組みというのが何かあってということなのかなというご指摘かなと思います。高橋さん、いかがでしょうか。

**高橋氏：**クローズかオープンかというのは、オープン化に向けてまずは動いていきますが、企業、それから地域、国、大学といった形でつくっていかないとうまくできないのかなと思っています。そこはあまりオープン・クローズにはこだわらずに、できることからやっついこうというのが今の大阪のスタイルかなというふうに考えています。

**谷口氏：**はい、ありがとうございます。

**野村氏：**かつてのスマートシティというのは、例えば国からスマートグリッドをやりなさいといったら各自治体が自分たちの強みとか弱みとかを検証して何が必要かというのを考えるというのではなくて、じゃあやりますと手を挙げるという感じで、割と金太郎飴的なとこ

ろがあったのかなという、そういう批判的な視点もありまして、この図を書かせていただいたのですが、ただ現在はそうでもなくなっていると思います。福岡市が国家戦略特区で規制緩和を国に提案したように、大阪市さんもそういうところがあるだろうと思っています。だんだん国から地方主導に変わりつつある。その中で行政だけでは考えられないようなときは民間の力も借りるということで、図で示した矢印の方向に変わってきているのではないかという思いがあって書いたような図でございます。

**谷口氏：**野村さんが言ってくださった言葉で僕が特に心に残ったのは、今まで金太郎飴的だったということなんですね。スマートシティのいろいろな取り組みを見ていると、金太郎飴的なことでやると割とうまくいかないかなと思うものが結構多い。例えば、それこそ自動運転の送迎だと中山間地域でやると結構早く実現できるんじゃないかとか、熱供給だとここがいいとかですね、何かスマートシティプロジェクトのパターンごとに当てはまるいいところというのはそれぞれあるのかなという印象をいただきました。

今度は野村さんからお答えいただきたいなと思っているのですが、どうしてシカゴでそういうデータを出すみたいなのがうまくいったんですか。

**野村氏：**まずシカゴは、そもそもオープンデータが非常に進んでいる都市という評価がございます。なぜ進んでいるかということ、エマニュエル・ラームという市長が公共のデータは市民の共有の財産だというビジョンを市に浸透させて、なおかつ行政として出さなければいけないということで、オープンデータの取り組みを進めたそうなんです。もう1つには、匿名化されたデータなんだけれども、それを市として収集してデータのプラットフォームで提供していいかどうかということは、きちんと市民との間で話し合いがもたれたのですね。その基盤となったのがご紹介しましたスマートシティシカゴというプラットフォームです。

**谷口氏：**分かりました。やはりひと手間かけないと、そののところはいけないということですね。高橋さんに次にお伺いしたいんですが、夢洲とかうめきたですね。そういう更地の種地から大阪市全体とか、もしくは関西全体とか、そういうふうには何か拡げていける可能性みたいな話は議論されていますか。

**高橋氏：**今私たちはデータのオープン化というのを一生懸命やろうかなということをいっております。今、私どもの局が持っている統計データとか地図データとか地区計画データ、これをどんどん外に出しにしています。まちづくりもまずはフリーフィールドで成功して、こんないいことがあるんだということを既成市街地の市民の方に思い描いてもらって、そういう方向だったら一緒にやりたいという形にもっていきたいなと思っています。

**谷口氏：**大阪都市圏は鉄道事業者さんが沿線開発もやられているということが、ある意味コンパクトでエネルギー効率のいい人の動き方をしているところですので、モビリティのサービス化ですね、マーズと呼ばれているものが海外でも始まっていますけれども、多分沿線の中でそういう取り組みを考えられていかれるというのは非常に可能性がある話じゃないかなと思いました。

大阪市さんは今日のお話を聞いていても思うのですが、野村さんのいう閉じこもりがち

という言葉とは逆の都市だと思っていて、結構外に出張っていく、そういうキャラがあるかなと思っけていますし、今日の高橋さんのお話を聞いているとスピード感がある取り組みをやってくださっているかなと思っけています。そういう意味で是非日本のスマートシティづくりのこれからの中心地になっていただきたいかなと思っけています。そういう方向でこれから考えた時に、どういふことを我々はやっていったらいいのかということですね。野村さんの方からご意見いただければありがたいです。

**野村氏：**スマートシティって、つまるところ地域力が問われるプロジェクトなのかなって、最近は思っけています。そういう意味では、やはり大阪も東京がなんぼのものだみたいな、そういう気概ですとか地域の力というものがあると思っけております。そういう意味では、これからちょうどいい機会となる万博だとかIRだとかいろいろなプロジェクトもうまく重なっけてきている、そんな千載一遇のチャンスの時だろうと思っけておりますので、ぜひ地域力を結集して、どのような大阪なりのスマートシティの姿を見せてくださるのか、そういったところを期待して注目してまいりたいと思っけております。

**高橋氏：**国土交通省からスマートシティについての新しいアイデア募集が始まるとお聞きしたので、今日この会場にも鉄道事業者、開発事業者の方もたくさんいらっしゃるので、ぜひとも手を挙げたい方は私に言ってもらって一緒にやりましょう。

**徳永氏：**スマートシティ実現に向けたシーズ、ニーズの募集を開始すると言っましたが、企業の募集するシーズと自治体のニーズを把握して検討を進めますということにして、是非大阪市さんも含めて自治体もしくは企業の方々から広く意見をいただければと思っけています。

**谷口氏：**結構この取り組みは大事なことだけあっけて負担がいろいろなところで多くなっけていくのも事実ですね。そういう意味で、いろいろな方が声をあげていただいて、こういうことがスムーズに進むようにサポートしていくような国のつくりにならないといけないうんじやないかなというふうに思っけています。ご清聴ありがとうございました。