

## 第1章 巻頭言

新たなモビリティサービスで「生きがい」のある社会を

筑波大学名誉教授・日本大学特任教授・日本デジタル道路地図協会の顧問 石田東生 … 6

エネルギー変革を見据えてスマートシティを推進

東京工業大学特命教授・名誉教授 柏木孝夫 … 18

## 第2章 座談会

ウェルビーイング重視の「日本型スマートシティ」世界展開を

視野に

内閣府政策統括官 赤石浩一

総務省大臣官房総括審議官 安藤英作

国土交通省都市局長 青木由行 … 29

## 第3章 霞が関の取り組み

スマートシティの拡大・発展に向けて

内閣府 … 50

データ利活用型スマートシティの推進

総務省 … 58

海外におけるスマートシティの現状と支援策について

経済産業省 … 64

国土交通データプラットフォーム整備計画

国土交通省大臣官房 … 70

日本版 MaaS の実現に向けて

国土交通省総合政策局（公共交通・物流政策審議官部門） … 78

まちづくりの新概念を築く

国土交通省（都市局） … 86

地域の循環と共生でスマートシティを生み出す

環境省 … 94

## 第4章 先進自治体の取り組み

交通事業者や民間企業と積極的に連携し、市民全体に役立つ

交通モデルを構築していく

茨城県日立市長 小川春樹 … 104

「公・民・学」の連携による国際学術研究都市・次世代環境都市

柏の葉キャンパス

千葉県柏市長 秋山浩保 … 112

Y-PORT 事業で、アジア各都市のスマートシティ化を推進

横浜市長 林 文子 … 122

## 第5章 有識者の視点

日本発で世界の「データガバナンス」を議論

～グローバル・スマートシティ・アライアンス設立へ

世界経済フォーラム (WEF) 第四次産業革命日本センターセンター長 須賀千鶴 … 131

## 第6章 先進企業の取り組み

新技術・データを活用した都市・地域の課題解決への取り組み

清水建設株式会社 … 142

羽田空港エリアに誕生する先験的スマートシティ

鹿島建設株式会社 … 150

顧客との信頼関係を軸に、水素社会の構築に貢献していく

三浦工業株式会社 … 158

## 目次

自動運転とモビリティサービスが変える未来の都市生活	
日産自動車株式会社	166
中間所得者層が激増する東南アジア地域でスマートシティの 開発・運営を目指す	
丸紅株式会社	174
“世界の未来像”へつながる「柏の葉スマートシティ」の 先駆的な歩み	
三井不動産株式会社	182
海外へ展開し、都市の公共安全ソリューションに取り組む	
日本電信電話株式会社 (NTT)	190
オンデマンド交通で「移動」をスマートに	
株式会社 NTT ドコモ	198
需要側と供給側の連携でエリアのエネルギー最適化を実現する	
スマートエネルギーネットワーク ～田町駅東口北地区の事例～	
東京ガス株式会社	206
熱と電気と防災の融合を目指したスマートエネルギーネットワーク	
大阪ガス株式会社/株式会社 OGCTS	214
エネルギー供給の最適化を目指しスマートタウン開発と VPP 事業 に取り組む	
東邦ガス株式会社	222
スマートシティ開発の基盤データとして活用できるデジタル 3D 地図	
株式会社 NTT データ	230
廃棄物発電を活用した地産地消型の地域新電力事業を展開	
JFE エンジニアリング株式会社	238
MaaS を起点に、都市の交通情報を一元的に提供し、わが国の 公共交通サービスを変えていく	
株式会社みちのりホールディングス	246
下水道整備で海外のスマート化に貢献	
八千代エンジニアリング株式会社	254

## 第1章 巻頭言

### 新たなモビリティサービスで「生きがい」のある社会を



筑波大学名誉教授・日本大学  
特任教授・日本デジタル道路  
地図協会顧問

石田 東生

### エネルギー変革を見据えてスマートシティを推進



東京工業大学特命教授・  
名誉教授

柏木 孝夫

## 新たなモビリティサービスで 「生きがい」のある社会を

### スマートシティの重要な柱となるモビリティサービス

Society5.0やスマートシティの名の下、次世代の社会や都市の在り方を総合的・統合的に考えるという動きが急速に具体化しつつあります。IoTやスマートフォンのような広範な普及がなければ考えられないことです。さまざまな技術革新のおかげだと思います。

これまでも単発的には、私の専門である交通の分野や防災の分野などで、多くの取り組みが行われてきました。それがようやくスマートシティという構想の下に統合できるのではないかと考えています。スマートフォンのような広範な普及によって、データ連携や「見える化」が実現しています。こうした状況は喜ばしいことだと思っています。

一方、IoT や Society5.0の分野ではICT などの技術面の革新が目覚ましく、日本のビジネス慣習や法規制を置き去りにして、はるかに先を行っているという問題もあります。スマートシティを実現するためには、IoT やICT、センサー、スマートフォンのネットワークなど、情報基盤を構築するポテンシャルに、制度面やパブリックアクセプタンス（住民の合意）、あるいはビジネス慣習などが追いつく必要があります。技術面よりも、むしろこちらのほうがスマートシティの可能性の幅を狭くしているような状況ではないかと強く危惧しています。

こうした状況を何とか打開しようと、国としてもスマートシティやMaaS（マーズ、Mobility as a Service）に関する実証事業の公募や、データ通信系の新たな取り組みを通じて、基盤づくりを進める一方、スーパー

シティ構想をはじめとして多数の関連方法を改正する方向へ進んでいます。そういう中で、モビリティ（移動手段や移動そのもの）は、スマートシティのいろいろな構成要素の中でも大切なものであり、重要な柱ではないかと考えています。それは人の幸せや地域・都市の発展・高機能化にモビリティは不可欠だからです。



**石田 東生**（いしだ ほうお）  
1951年 大阪府生まれ、1974年 東京大学土木工学科を卒業し、大学院を経て、1978年 東京工業大学土木工学科助手、1982年工学博士を取得し、筑波大学社会工学にて講師。以降、助教授・教授・社会工学類長・学長特別補佐などを経て、2017年定年退職し、同時に名誉教授。また、同年より日本大学交通システム工学科特任教授。  
また社会活動として、未来投資会議「次世代モビリティ・次世代インフラ」産官協議会アドバイザー、国土交通省社会資本整備審議会道路分科会長、国土審議会委員、経済産業省・国土交通省スマートモビリティチャレンジ推進協議会、一般財団法人「日本みち研究所」理事長。

### 人々の幸せを考えよう 社会インフラを構築

新しい計画を作ったり新しい事業を始めるときに、よく陥りがちなのが、「目的手段勘違い」です。いつの間にか手段が目的になってしまうという勘違いがよく起こります。われわれの生活でも健康のためのダイエットが行き過ぎて思わぬ病を得る、けがをすることという話は起こりうることです。この「目的手段勘違い」を防ぐ唯一ともいえる方法は、いま手掛けていることは、最終的な目的、例えば、人に幸せをもたらしすのかを常に自問することです。地域住民や国民、ユーザーなどの幸せにつながるのだろうか、本来の意味での地域の活性化につながるのだろうか、きちんと考えなければいけません。そこにフックをかけることが非