

2019.12.25

筑波大学・日本大学 石田 東 生

社整審・交通審技術部会 基本政策懇談会 話題提供

都市・地域マネジメント戦略 意見メモ

0. はじめに

- 都市・地域マネジメント戦略がテーマであるが、能力・時間的制約から都市計画制度・事業の今後のあり方を中心に議論したい。Society5.0、スマートシティ、スーパースティなどの議論が活発であり、いろいろな観点から良い機会と考える。そして議論が都市だけでなく、地域／国土計画・政策にも展開することを期待したい。

1. データ駆動型新産業の新展開

- 都市開発・経営にグーグルが乗り出し、トロントで実際に事業を始めていることはよく知られている。6月に公表された「Toronto Tomorrow」にその野心的な計画が記載されている。その狙いは、ICTフル装備型の都市整備による開発利益の獲得という一過性のものではなく、都市を舞台として展開されるあらゆる活動や環境、施設運営に関するデータを統合的に収集・活用し、より良い暮らし・産業活動・都市経営を実現することによって、その利益の一部を収入源とする持続的、かつ拡張を続けるビジネスモデルの構築・展開であろう。
- プロダクツの製造・販売段階だけでなく、むしろその運用段階への積極的参画による利益構造を目指すのは、GEによるジェットエンジンのリアルタイムのモニタリングシステムの開発とメンテナンスの高度化、鉄道事業における日立製作所のビジネスモデル、あるいは最近では自動車メーカーのトータルサービス重視などにも表れている。
- また、先日横浜市で開催されたアジア・スマートシティ会議でも C-MaaS (City Management as a Service) が議論の中心テーマの一つとなったそうであり、都市マネジメントの高度化、データ駆動型への変革が強く必要とされ期待されている。

2. Society5.0と都市マネジメント戦略

- このような中、我が国でも科学技術、あるいは産業政策分野でも議論と政策形成が活発に行われている。第5期科学技術基本計画(2016-2020)では、世界に先駆けた超スマート社会(Society5.0)が目指すべき社会の目標像として掲げられていて ICT や IoT の大活用がうたわれているし、統合イノベーション戦略 2019 では Society5.0 の社会実装に重点が置かれるとともに、その具体的実装形がスマートシティであるとされている。スマートシティは政府の重要基本政策の一つである。

- ・ 国土交通省においても、スマートシティモデル事業、あるいはスマートシティの中でも大きな要素となるモビリティに関して日本版 MaaS 推進支援事業などが展開されていて、今後にますます期待したい。
- ・ このような情勢の中での、これからの都市計画制度のあり方を考えてみたい。データドライブ型の都市マネジメント(都市マネジメントだけでなく、社会資本マネジメント全体も)は、従来の制度枠組みを大きく変革することを求められているからである。
- ・ しかるに、伝統的な都市計画制度はこの動きからは大きく取り残されているように思える。私の理解不足を棚に上げて述べると、伝統的な都市計画制度は、数多い社会資本制度の中でも、整備建設段階に特化しているという印象が強い。整備開発保全の方針とその空間表現であるマスタープランは策定には力点が置かれてはいるが、その実現のプロセスとダイナミックな拡張・発展・修正には無関心であるように思える。整開保の実現手段としては、都市計画規制と都市計画事業が主なものであるが、都市計画規制は施設変更時に効果を有するものであり、やはり整備段階の手段であろう。また都市計画事業は一体性をもって構想計画されるが、完成するとそれぞれの管理者(道路は道路管理者、公園は公園管理者、建築物は民間事業者等)に引き渡され、運用管理段階での一体的マネジメントは難しい状況にある。
- ・ 例としてはいささか極端かもしれないが、都市マネジメントの視点の欠如が以下の問題の背景にあると考える。
 - 筑波研究学園都市は、筑波研究学園都市建設法に基づいて整備されたが、その後の成長・発展については必ずしも十分でなく、研究機関の集積や相乗効果の発現が必ずしも十分ではなく(もちろん、都市計画制度だけの不備だけが理由ではない)、また国家プロジェクトにふさわしく整備されたインフラの維持管理は地元自治体にとっては現在負担となっている。
 - 再開発地区計画制度に内在する課題の表出という面もあるが、豊洲や武蔵小杉の再開発地区計画は地区内再開発を単独でみた場合には大成功であろうが、それが連担したときの外部効果から見た時にはあまりに外部不経済が大きい。それが日常的な周辺道路駅の混雑、あるいは災害時の脆弱性に表れているともいえよう。都市あるいは地域全体のマネジメントという視点が不足していたと考えられるのではないか。
- ・ このように公共主体の都市計画には、都市という現在及び将来の市民・住民を見据えた資産のマネジメントという視点が不足しているのではないか。ちなみに、わが国ではアセットマネジメントという言葉は、手法的制約から構造物の維持管理という色彩が強いが、言葉の本来の意味でのアセットは資産であり、視野と領域の拡大が必要ではないか。ドライビング手法としてデータプラットフォーム、スマートシティへの期待が高まる。
- ・ 民間では、大手不動産事業者や鉄道事業者では本来の意味でのアセットマネジメントのもとに、事業が展開されているように思われる。大丸有地区における総合的都市整備と活用の展開(三菱地所他)、沿線価値とブランドの向上を目指した MaaS の適用(大都市圏の鉄道事業者)など、様々な広義の便益を計測性などに過度にとらわれることなく前向きに考慮し、ビジネス上の価値も追及した大きなマネジメントを持続的に展開していることは重要であり、公共政策として見習うべき点多い。

3. 今後の施策展開への期待と意見

- ・ **持続的なマネジメント思想の徹底：** 都市という巨大、多種、多様なハード・ソフト両方から構成されるアセット(資産)のマネジメントを中心に据えた都市計画制度、社会資本制度の改変に向けた議論の加速化と実験的

取り組み。そのために、例えば、

- i-Construction から3つのi (i-Construction, i-Operation/Management, i-Maintenance)への拡張。i-Construction は他の二つを実際的には含んでいるが、明示化とアピールが必要であろう。
- 象徴的プロジェクトの推進： 連携、長期間、データドライブなどをキーワードとした象徴的プロジェクトの統合的推進はいかがであろうか。例えば、
 - ◇ **防災川まちづくり** :スーパー堤防の単なる焼き直しではなく、長期間の運用と整備を前提として、地球温暖化適用策としての街づくり、快適・効率的・持続可能な交通サービスの提供のためのハード・ソフトのインフラ整備と運用などについて、不断のモニタリングに基づいた統合的・一体的なまちづくりをドライブする。
 - ◇ **QoLや産業活動の向上を目指した乗客・貨物双方のモビリティサービスの政策展開と改良**： データ連携やプラットフォームの最も早い実現が期待できるモビリティ分野において、必要とされる車両・インフラ整備・制度整備・社会受容・データ連携といった技術の総合的開発とその社会実装の積極的展開、など
- ・ **基盤となるデータプラットフォームの構築**： データプラットフォーム開発プロジェクトが発足したところであるが、これまでに述べたような都市マネジメントからみた適用性や要件の検討は不足しているように見える。都市マネジメントから見た要件について整理すべきではないか。ただ、この場合にあまりに精緻なシステムアーキテクチャ(SA)に固執すると、複雑になりすぎ、スタートしにくい面もあるので、アジャイル(agile)なアプローチも必要性も指摘しておきたい。
- ・ いずれにしても、都市計画制度の大胆な見直しも必要であり、Societu5.0 並びにスマートシティを実現する、さらなる高みを目指した都市マネジメントという観点からの積極的検討を強く期待したい。

以上