

地方公共団体のスーパーシティ提案についての 国家戦略特区WG委員等によるヒアリング（つくば市） （議事要旨）

（開催要領）

- 1 日時 令和3年5月28日（金）14:30～15:10
- 2 場所 永田町合同庁舎703会議室等（オンライン会議）
- 3 出席者
 - <自治体等>
 - 五十嵐 立青 つくば市長
 - 鈴木 健嗣 つくば市スーパーシティ構想アーキテクト
つくば市顧問、筑波大学システム情報系教授
 - 森 祐介 つくば市政策イノベーション部長
 - 中山 秀之 つくば市政策イノベーション部科学技術振興課スマートシティ戦略室長
 - <国家戦略特区ワーキンググループ委員>
 - 委員 落合 孝文 渥美坂井法律事務所・外国法共同事業 パートナー弁護士
 - <情報・デジタル、個人情報保護の専門家>
 - 平本 健二 内閣官房政府CIO 上席補佐官（スーパーシティ／スマートシティにおけるデータ連携等に関する検討会 委員）
 - <内閣府地方創生推進事務局>
 - 喜多 功彦 内閣府地方創生推進事務局参事官

（議事次第）

- 1 開会
- 2 議事
 - （1） 提案内容説明
 - （2） 質疑応答
- 3 閉会

○喜多参事官 本日は、御多忙のところ御出席いただき、ありがとうございます。

これよりつくば市から、住民IDと移動・交通分野を中心にヒアリングを実施いたします。

まずは自治体から本日提出いただいた資料につきまして、5分程度で御説明いただき、その後、質疑応答を全体で20分程度予定しております。

本日の出席は、落合先生と平本先生になっております。

それでは、自治体より資料の説明をよろしくお願いいたします。

○五十嵐市長 つくば市長の五十嵐でございます。本日、どうぞよろしくお願いいたします。

冒頭5分ということでしたので、恐らく事前にお渡しした資料を全て御説明することはできないので、ざっと説明をさせていただく形で、その後、詳細については、先生方に資料を御確認いただきながらという形でよろしいですか。

○喜多参事官 すみません、20分と言ってしまったのですけれども、全体で30分です。

○五十嵐市長 かしこまりました。

それでは、ざっとになると思えますけれども、御説明させていただきます。

まずデジタルIDのメリットについてですけれども、先端的行政サービス、私どもはつくばトラストと呼んでいますが、それで整備するつくばアプリ、マイナンバーカードによる公的個人認証を活用して形成してデジタルIDを組み合わせ、高度な本人確認をする。つくば市の場合、インターネット投票に力を入れておりますが、住民移動届、医療MaaS、パーソナルヘルスレコードの閲覧などについて、毎回マイナンバーカードをかざさずに、スマートフォンだけで利用することが可能になると考えています。

投票を例に申し上げますと、投票者の本人確認はデジタルIDで行うとともに、投票したというデータをデータ連携基盤を介して名簿と突合することで、担保することができると考えています。

次に移動・物流分野ですけれども、これはヒアリング留意事項がありましたので、それに沿って御説明をしたいと思います。

現行法制では、提案内容の実施が難しい理由及び根拠法令ですけれども、大きく分けるとMaaS、パーソナルモビリティ、ドローン、無人自立走行の4種類の規制改革を提案しています。いずれも現行の道路交通法や航空法では一時的な許認可を受けるので、実証実験は可能です。既に日本で初めての取組を実施してきていますが、だからこそ、私どもとしては、それらの経験を通して、規制改革あるいは制度改革なくして事業化することは非常に困難だと考えております。

一例として、パーソナルモビリティ、セグウェイですけれども、歩道走行ができるようになったのは今から12年前だと思いますが、そのことによって、今、全国に波及効果をもって、これが可能になりました。一方で、歩道走行から車道に下りるまでの調整で、10年かかって、少し前に実現ができたので、やはり通常のプロセスを踏んでいったら、実証・実装までつながっていかないということを大きな問題意識として持っています。

次に二つ目の提案に関する具体的な計画や今後の予定についてですけれども、医療MaaSについては、AIオンデマンドバス、病院の受付データの連携という形で一気通貫のサービスを考えております。

これまで既に内閣府の近未来技術等社会実装事業であったり、国交省のスマートシティモデル事業等で、要素技術についてはいろいろな形で実証実験を行ってきていますので、

規制の特例措置を活用して、2022年度以降、順次、社会実装をしていきたいと思っておりますが、とりわけ病院の受付とモビリティの配車を組み合わせる医療MaaSは、先日も実施したところだったのですが、来年度中に集中して取組を行って、2023年度にはサービスを具体的に開始していく計画であります。

次に提案に関する地域の特性や特区として取り組むのに、なぜつくばがふさわしいかという部分ですけれども、つくばの都市構造の特徴として、40Km以上にわたって歩車分離のペDESTリアンデッキがあります。そして、国が2.6兆円を投じて様々な整備をしてくださっていますので、10年以上前から構造改革特区としてモビリティロボットの実証を行っていくという取組がありますので、今、地元警察とも非常に良好な関係を構築できています。そして、市民のリテラシーもかなり向上していますし、実際、ペDESTリアンデッキにロボットが通るから御注意くださいという看板がたくさんある町というのは、日本でもあまりないのではないかと考えていますが、そういう地域特性、科学リテラシー、親和性も含めた特徴をフルに生かして、サービスの社会実装に取り組んでいきたいと考えています。

それから、移動・物流分野以外への広がりや他の分野との連携についてですけれども、医療分野、防災分野、行政分野との連携等も予定しています。例えば病院の受付と配車の組合せをしたり、遠隔診療後の処方薬の配達をしていく、災害時の道路の被災状況を移動・物流のサービス提供者にいち早く提供・共有することを想定しています。

次に住民や関係事業者等との合意形成についてでありますけれども、これまで提案骨子に対するパブコメであったり、対象地区の区長や住民へのアンケートや説明会、市議会の全員協議会、市行政経営懇談会などで繰り返し話をして、意見を伺ってきましたし、つくばスマートシティ協議会にて多くの事業者と議論を重ねてきました。

住民からは非常に前向きな意見が多く寄せられていまして、ブラウンフィールドの一つである宝陽台という地区などでは、今年度、スーパーシティ担当役員を置いていただくことになっておりますし、今回の連携事業者の中にも、バス事業者やコミュニティタクシーの運営事業者が入っておりますし、きちんと協働していくことを確認しております。

最後に過去の実証、これまでの取組等ですが、先ほども申しあげましたとおり、パーソナルモビリティに関しては、かなりの実績があると思っておりますし、荷物搬送に関しては、つくばチャレンジという公道を自律走行するロボットがあるのですが、これも10年以上にわたって行っております。

筑波大発モビリティ関連スタートアップによる追従型の荷物搬送ロボット等の誕生にもつながっていますが、残念ながら、今、海外では実用化されていて、日本では公道を走るのが苦労してきているという状況があります。

国内初の公道での電動車椅子の自動運転は、将来、シェアリングにつなげていきたいわけですが、そういった取組をこれまで数多く行ってきております。そういう状況を最大限に生かして、スーパーシティの実現に向けて取り組んでいきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

非常に簡単ですが、概要は以上にさせていただきます。よろしくお願いいたします。ありがとうございました。

○喜多参事官 それでは、落合先生から御質問をよろしくお願いいたします。

○落合委員 御説明ありがとうございます。既にいろいろな実証を進められているということを改めて御説明いただきまして、もともとの実績という意味では、優れた実績を持たれていると思って伺っておりました。

一つお伺いしたいと思ったのは、MaaSに関するところですか。つくばアプリ、移動分野の例ということで御紹介をいただいております。いろいろなモビリティ、特にスモールモビリティだったり、配送関連のものについては、相当な御実績があるように思っております。こういったものと例えば既存のモビリティとの連携であったり、そういうものについては、つくばアプリの中でやっていかれると思うのですが、その辺りはどういう形で御計画をされておりますでしょうか。

○五十嵐市長 既存の公共交通も全面的に活用したいと思っております。例えば医療機関を受診する際に予約をするわけですが、公共交通のバス停まで行くのに配車の手配が自動で出されるような仕組み、そして、バス停であまり待たなくて済むように、公共交通のロケーションシステムを最大限に生かして、到着とほぼタイミングを合わせて、そのパーソナルモビリティが移動をしていく。これは自動運転バス、あるいは水素の自動運転バスを想定していますけれども、そこに乗り込んで病院に行く。病院に行く際にも、事前に公共交通のロケーションから読み取って、病院で降りるときには、パーソナルモビリティがその本人を迎えにきているような状態にしていく形です。

パーソナルモビリティのみでは、サービスとして充実させていくことができないというのは、先生の御指摘のとおりだと思っております。既存のものとよく連携をさせるシームレスな連携というのが、今、つくば市で取り組んでいる一つの大きな特徴だと思っております。

今、申し上げたようなことは、先日、私もつくば市役所の近くの公園から自動運転の車に乗りまして、筑波大学病院へ行きました。既に配車をされていたパーソナルモビリティに乗り換えて、そして、病院の改札を通過して、その先に行くということも行っておりますので、繰り返しになりまして恐縮ですが、要素技術としてはいろんなことができておりますし、既存の公共交通とも組み合わせたいと思っております。

今回もお願いをしているのですが、その際に、パーソナルモビリティなどを既存の公共交通と接続させるのは1人では難しいということにして、介助者の力がどうしても必要になってくる場面がありますので、自宅に介助者がサポートに行き、バスに乗るお手伝いなどをしていくということもお願いをしたいと思います。

これもパーソナルモビリティがあつて、2年前に走らせようとしたのですが、幅が大き過ぎるから駄目ですということで、どれだけ交渉しても実現をしなかったということがありました。そういう意味で、既存のものと新しいものを組み合わせることを、何としても

規制緩和等々で実現していきたいと思っております。

何か補足があれば、お願いします。

○鈴木アーキテクト 私からちょっとだけ補足なのですが、一般的にMaaSと呼ばれるサービスは、どうしても公共交通とか、バスとか、そういったものに限られているというのが、我々の問題意識としてあります。実際には人を運ぶので、バス停からバス停ではなく、まさにその人がいる場所から病院であったり、または市役所であったり、まさに人に特化するためにはパーソナルモビリティも必須となります。我々は手段を分けておらず、出発地から目的地までということをつくったサービスをMaaSと呼んでおります。補足です。

○落合委員 ありがとうございます。

規制改革のほうは後で伺おうと思っておりますので、平本さんからお願いできればと思います。

○平本内閣官房政府CIO上席補佐官 共通IDについて教えていただきたいのですが、今日の御説明資料だと、パーソナルデータストアと書いてありますが、実際問題として、パーソナルデータストアという形で集中管理型にするのか、それとも前回の御提案資料のデータ連携基盤のほうを見ると、どちらかというところ、分散管理型になっていて、疑似的にパーソナルデータストアにしているのかという感じもするのですが、そこら辺はどうなっているかというところが1点です。

もう一つは、スマホを持っていると相当便利そうなのですが、スマホを持っていない方は、つくば市にはあまりいらっしゃらないのかもしれないのですが、スマホを持っていない方に対するサポートというのは、どのように考えているか教えていただきたいです。

○五十嵐市長 ありがとうございます。政策イノベーション部長の森からお答えします。

○森部長 政策イノベーション部長の森でございます。

今、平本先生がおっしゃられたように、この中のどこかにはめるというよりは、参照型でやることを想定しております。もちろん名寄せは必要になってきますので、できるだけ簡単な情報だけにしたいと考えています。

スマホについては、市長からお願いします。

○五十嵐市長 スマホについては、先生が御指摘のとおりで、必ずしも全員が持っているわけではありませぬので、モデル地区については、配付することを考えております。今、私どもが考えているのは、既に持っている人と持っていない人の公平感をどう解決するかという辺りでして、スマホを持っていることが大事なのではなくて、つくばアプリを使えるかどうかということが、本来のスマホ配付の目的ですので、そこにフォーカスをしていこうと考えております。

どうということかと申し上げますと、今、スマホを持っている人も無料でもらえるなら欲しいということになってしまっただけは仕方がありませんので、つくばアプリのみが使える端末を用意する。そうすると、既に1台スマホを持っていて使っている方にとっては、インセンティブが働きませぬので、本当に必要な人だけがつくばアプリを使うために、当然UX

も非常に快適なものにする、シンプルなものにしていきたいと思っております。

さらに今後かなりの数が必要だと思っておりますが、つくばアプリ自体を動かすことはそれほど複雑なシステム条件は要求されないと思っておりますので、例えばですけれども、中古の端末を集めてきて配付するという形で、実現するような仕組みをつくれないうこと、今、そろばんをはじいたりしているところですが、既にモデル地区への配付というのは議会でも御理解をいただいておりますので、予算的な裏づけも持った上で、この取組を進めていきたいと考えております。

以上です。

○平本内閣官房政府CIO上席補佐官 ありがとうございます。

○落合委員 改めて規制改革についても伺ってまいります。

今日は特にモビリティということになりますが、モビリティと関係するサービスも含めて、複合的な規制改革をスーパーシティの中で実現していくことも重要だと思っております。そういう意味では（４）です。先ほどもつくばアプリについて御説明いただきましたし、物流のほうでも連携があるということでおっしゃっていただいているところがあると思います。今の規制改革提案で、モビリティ以外のものと組み合わせて両方を行うことによって、特に意味があるとおっしゃっていただけるものがあれば、教えていただけないでしょうか。

○森部長 私からお答えしたいと思います。

モビリティの部分に特化したもので、必ずないと困ると思っているものでありますけれども、一つは、パーソナルモビリティ単独で実装することができないということです。例えば医療分野と組み合わせて、医療MaaSなどを提案させていただいているのですけれども、ここが可能にならない限りはこの部分が実現しないと思っております。パーソナルモビリティと既存の交通自体を組み合わせることが、真の意味でのMaaS実現への近道だと思っております。

パーソナルモビリティを1人1台所有するというのは、全く現実的ではありません。やはりシェアリングにしないと、コストのことを考えると難しいだろう。そのときには、シェアリング、誰かをどこかからどこかへ乗せた後に、次のサービスユーザーのところへ行くとか、あるいは冒頭のところに帰るということが実現しないと、シェアリングはできない。今も電動キックボードをトラックに積んで、夜、回収する業者さんがいらっしやいますけれども、そういうことを行わなければいけなくなってしまいますし、重いものだと難しいので、実装するところが要だと思っております。道路交通法上の新しいカテゴリーで実装を認めてもらえるようなことをぜひお願いしたいと思っております。

それから、それと組み合わせることによって、例えば医療機関に行く、市役所に行くということが実現してくると思っております。医療機関に行ったときに、今、問題になっているのは、病院の待ち時間が長いとか、会計までに物すごい時間がかかるとか、薬局に寄るだけでまた手間かかってしまうということがあって、基本的には自家用車を利用して医療機関

に行くというところがポイントになっていまして、公共交通機関を使うというのは、選択として挙がっていません。例えば処方薬を自分で取りに行かなくても、別送されますということができるようになるだけで、利用者方の自家用車からオンデマンドのMaaSをベースにしたような公共交通機関への乗換えが進むと思っております、その際に、やはり大事になってくるのが、医薬品の販売に関する規制緩和でして、今日出させていただいて資料には入っていないのですけれども、今、お手元に申請書はございますでしょうか。

○落合委員 大丈夫です。申請書も見られます。

○森部長 ありがとうございます。

申請書の70ページ目になりますけれども、ここに医薬品の緩和ということで書かせていただいておりますが、現在、処方医薬品は原則として対面販売ということになっております。ここを緩和していただいて、ドローンで周辺地区への配送というのは、あまり現実的ではないのかもしれないのですけれども、既存の移動スーパーの仕組みを使うとか、あるいは自動走行のロボットを使って、病院の帰りに寄らなくても医薬品が配送されるような仕組みが提供できればと思っております。

そういったことをつくばアプリ上で実現すると、先ほどのつくパスを使うことによって、きちんと本人確認をした上で、利用者の実態を把握して、それから、決済なども組み合わせて一気通貫型のMaaSを提供することができると思います。

そういったときにキーになってくるのがマイナンバーの部分だと思います。マイナンバーの利用については、非常に限定的な手段しか用いることができないことになっております。病院の予約をするときにマイナンバーを自分で使うことは、今はできないわけですが、それが使えることによって、つくパスを使ったような配車、医療機関の予約、そういったものが一気に実現するのではないかとと思っております。

その辺りのマイナンバーの利用の拡大につきましては、申請書でいうと72ページ目になります。ここでは違った文脈でマイナンバーの利用拡大について挙げさせていただいておりますけれども、MaaSにおいてマイナンバーカードを利用したり、それに付随するようなサービスのときに、マイナンバーという既存のものをもう少し利用すれば、複数分野でのサービスの展開が容易にできると思います。

移動・物流分野での規制緩和事項はほかにもたくさんあるのですけれども、ほかの分野に限って申し上げさせていただきました。

○落合委員 分かりました。ありがとうございます。

もう一つ伺いたいのは、いただいた移動・物流に関するヒアリングの資料で、5、6、7で書いていただいている部分です。これはAIの配車システムで、自動運転のパーソナルモビリティでということを書いていただいている部分があると思っております。これについて、具体的に指し示しているモビリティ自体は、今回、写真で書いていただいている中ですと、どれを特にイメージされていますでしょうか。

○森部長 写真は、最後の8ページ目の写真になりますでしょうか。

○落合委員 8ページですとか、5ページにも若干書いていただいていますけれども、どういものがこの場面だと想定されていますでしょうか。

○鈴木アークテクト 私から回答させていただきます。

基本的に6ページにあるような普通のバス、これが通常のオンデマンドバスです。また、公園MaaSというのは、お子さんたちのモビリティの部分を想定しているのですが、スローモビリティは申請書に記載しております。ここを今回こちらのほうで述べております。

○落合委員 分かりました。ありがとうございます。

ちなみに、技術的には走らせても問題がないくらいに固まっているのか、もしくは1～2年ぐらいの間にはそういうレベルまで達するののかという辺りでいうと、この辺はどうでしょうか。

○森部長 技術的には確立しております。むしろつくばは歩車分離のペDESTリアンデッキが40キロありますので、この部分がまさに活躍できる場所だと思います。40キロは歩けませんので、スローモビリティを活用させることを念頭に置いた計画としております。

○落合委員 分かりました。

そうしたときに、人が乗っていないパーソナルモビリティの利用になるので、先ほどおっしゃられていた、1人だけではなくて、1人、2人で乗ってもらったり、途中で拾ったりすることもあるかもしれないので、相乗りのところの要件をもう少し柔軟化してほしいという、こういうものも組み合わせているということになりますでしょうか。

○森部長 今の時点では、パーソナルモビリティを2人乗りにしていただきたいというのは、全く関係ない人の相乗りというよりは、例えば1人病院に行きたい患者さん、その方の配偶者ですとか、御家族の方ですとか、そういった方が一緒にパーソナルに乗って、オンデマンド型のバスに乗り換えて、病院に着いたら迎えに来ているバスに乗り換えていただいて、診察室へ行くみたいなことです。今、我々だったら1人でできるのですけれども、高齢者の方からの強い要望で、介助者がずっとついてこられるようにということで、パーソナルモビリティも1人乗りではなくて、2人乗りにはできないかというのが提案でございます。

○落合委員 分かりました。ありがとうございます。

○五十嵐市長 公園MaaS等では、2人で乗れたら、もちろん楽しさ等はあると思いますし、親子で乗れるとか、そういう形でモビリティとしても、より普及していく可能性があるのではないかと思います。

○森部長 今の2人乗りの後半の話は、市役所で考えているというよりは、開発している事業者の方から具体的に話もあったのですけれども、2人乗りでも、縦に2人ではなくて、横に2人でないと楽しさは伝わってこないということもありまして、その辺りも一緒に実現されるといいと思っております。

○落合委員 分かりました。

ちなみに、海外に行くと、2人乗りというのは、スモールのものでやられていたりする

ことはあるのですね。

○鈴木アーキテクト 私から回答します。

海外では一般的です。高さもかなりバラエティがありまして、ユーザー視点からいたしますと、この部分は安全性を担保できれば、十分に実装可能だと考えております。

○落合委員 分かりました。ありがとうございます。

○喜多参事官 そろそろ時間ですけれども、平本先生、最後に追加質問などはございますか。

○平本内閣官房政府CIO上席補佐官 大丈夫です。ありがとうございました。

○喜多参事官 ありがとうございます。

それでは、時間になりましたので、つくば市さん、どうもありがとうございました。以上でヒアリングを終了いたします。