

**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（高松市）  
（議事要旨）**

---

（開催要領）

- 1 日時 令和3年5月18日（火）17:30～18:10
- 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＞

大西 秀人	高松市長
小澤 孝洋	高松市総務局参事兼デジタル推進部長
金川 邦広	高松市デジタル戦略課長
山口 功作	高松市スーパーシティ構想アーキテクト 高松市スマートシティアドバイザー
平井 賢太郎	高松市デジタル戦略課課長補佐
細川 知久	高松市デジタル戦略課スマートシティ推進係長
伊賀 大介	高松市建築指導課課長補佐
戸田 雄士	高松市デジタル戦略課主事
片山 敦	日本電気株式会社スーパーシティ事業推進本部上席事業主幹
幸田 拓也	日本電気株式会社スーパーシティ事業推進本部マネージャ
高橋 広平	日本電気株式会社スーパーシティ事業推進本部主任
佐々木 康弘	日本電気株式会社スーパーシティ事業推進本部シニアエキスパート
長坂 友則	日本電気株式会社四国支社マネージャ
辻 穰	日本電気株式会社四国支社担当
寺師 大祐	高松タクシー協会会長

＜国家戦略特区ワーキンググループ委員＞

座長	八田 達夫	アジア成長研究所理事長 大阪大学名誉教授
座長代理	原 英史	株式会社政策工房代表取締役社長
委員	秋山 咲恵	株式会社サキコーポレーション ファウンダー
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
委員	中川 雅之	日本大学経済学部教授
委員	八代 尚宏	昭和女子大学グローバルビジネス学部特命教授

＜情報・デジタル、個人情報保護の専門家＞

坂下 哲也	一般財団法人日本情報経済社会推進協会常務理事（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)

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>

山西 雅一郎 内閣府地方創生推進事務局次長  
佐藤 朋哉 内閣府地方創生推進事務局審議官  
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、誠にありがとうございます。

これより高松市からスーパーシティ提案についてのヒアリングを実施します。

まずは自治体より提案内容につきまして10分程度で御説明いただき、その後、質疑応答、全体で40分程度を予定しております。質疑応答の際の司会は八田先生をお願いいたします。

それでは、自治体より提案内容の説明をよろしく願いいたします。

○大西市長 皆さん、こんにちは。高松市長の大西秀人でございます。

私から、本市のスーパーシティ構想につきまして概略を説明させていただきます。

本市のスーパーシティ構想のコンセプトは、フリーアドレスシティたかまつ (FACT) としております。本市を含みます多数の地方都市におきまして人口減少問題、また、少子、超高齢化社会の本格化といった大きな課題を抱えております。そのような中で長引くコロナ禍の中、経済問題はもとより、人の心にも大きなダメージが生じていると考えております。そのような中で、時間とか場所、また、出自とか年齢、さらには性差であるとか、経済状況等にかかわらず、誰もがいつでも、また、どこからでも必要な情報にアクセスができる、また、自分がやりたいことに挑戦ができる、そのような理想的な地域社会を実現したいということで、このFACTという理念にそういう思いを込めさせていただいているところでございます。

具体的には7つの分野におきまして10の先端的サービスを御提案させていただいているところでございます。私から冒頭、3つ説明をさせていただきます。

まず1つでございますが、本市は平成29年度からスマートシティたかまつ推進事業とい

うものを産学民官、112者におきまして、今、協議会を結成して進めているところでございます。IoTの共通プラットフォームを活用いたしまして、特に広域防災に力を入れております。それをさらにスーパーシティ構想において進展をさせたいというように思っております。

それから、本市は離島を抱えておりますが、瀬戸内海に浮かぶ離島、2010年の瀬戸内国際芸術祭が大成功になりまして、内外から大きな注目を浴び、特に男木島という島では移住者が増え、休校中だった小中学校が再開をいたしております。その離島の場合を活用して、本市の子供たちに新たな学習、新たな体験の場を提供したいと考えております。

それから、人口減少の中で活力を失わないような町をつかっていくために、コンパクトプラスネットワークのまちづくりを進めております。その軸となりますのが公共交通の充実ということでございまして、現在、公共交通は各制度間で制度の垣根がございましてけれども、それを取っ払った新しい交通モードの提案ということもやらせていただいているところでございます。

そのような形で未来志向、世界志向を基に、このFACTという理念の下でスーパーシティ構想を進めてまいりたい、市民の皆さんにそれぞれの段階ごとに同意を得ながら理解を得ていきながら、私がリーダーシップを取ってしっかりと着実にこれを進めてまいりたいと考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

本日は内容が多岐にわたりますので、特にフリーアドレスシティたかまつを実現するため、最も重要だと思われまゝ移動交通分野のサービスであります、先ほど言ひました新しい交通モード、バタクスを中心に説明をさせていただきます。

それでは、山口アーキテクトより今回の提案に当たつての思ひとデジタル社会、データ連携基盤についてのコメントをいただき、その後、本市のスーパーシティ準備チーム、高松DAPPYというものをつくつておりましたが、その交通担当チームの伊賀からバタクスを中心とした交通分野の取組について説明をさせていただきます。よろしくお願ひいたします。  
○山口アーキテクト 皆さん、こんにちは。今回のスーパーシティの事業でアーキテクトを務めさせていただきます山口でございます。

高松の特徴といたしましては、先ほど市長からも御説明がございましたとおり、高松DAPPYという、これは課長補佐以下の若い職員の皆様を中心に庁内公募で集まっていたチームを市長直下でつくりまして、この皆様方を中心に今回のプランをつくらせていただいたという形でございます。

組織だけではなく、強い理念を共有しているというところに特徴がございます。それはデジタル社会が進むことによって役所の役割自体が変わってくるということを皆さんが御理解されているというところが一つ。それと、デジタル化の基本的な3階層構造といひまゝか、オンライン化、コネクト化、それから、トランスフォーメーションという3つの階層の違いをしっかりと理解されていて、より効率的に確度高く進めていくことを念頭に置かれて進めているということがございます。また、部署の横串だけではなくて、役所だけで

はない異分野との連携まで視野に入れることができているというところに特徴があると思います。

私自身、いろいろな他の自治体のアドバイザーも務めさせていただいておりますけれども、スーパーシティ、スマートシティ、共通して具体的に必要だと言われております市長、首長の強いリーダーシップというものが感じられることがございましたのでお引受けをさせていただきます。

先ほど市長から言及がございました基盤、こちらに関しましては一つの基盤というものを当面は設けずに各事業者に参加いただきまして、サービスモデルという形で運用させていただこうと考えております。各事業者には一つの条件がございまして、これは各プラットフォームが相互に運用できること、情報交換できることということを条件にさせていただいておりますので、行く末は高松に接続していることが相互運用性の担保となるようなモデルになっていきたいと考えております。

それともう一つ、買物というものが今回の事業の中の一つにございます。詳しくは言及しておりませんが、将来的にはキャッシュレスだけではなく、キャッシュレスというのは通常、決済だけなのですが、これが買物のデータにつながるようにして、困っている人に早く直接届くような行政サービスを展開できるようにと考えております。

それでは、本日の核となりますバタクス、交通分野について、伊賀さんのほうから御説明いただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

○伊賀課長補佐 すみません、短期的に特区指定を目指しておりますバタクスの説明をさせていただきます。よろしく願いします。

バタクスはバスとタクシーの間という思いから名づけられたものです。サービスの中身を説明する前に、バタクスにチャレンジするようになりました背景から説明いたします。

民間事業者が公共交通の大半を担ってきた日本における今までの運輸行政の在り方は、民営であることを前提に投資的視点で政策展開できておらず、既得権を確保、維持させる欠損補填という手法を取ってきました。それによって、時代の変化についていけず、構造改革が進まない分野となってしまう、サービスは先細り、廃業する事業者が多く出る結果となっております。

その後は公設民営といったやり方で公共交通を支えるモデルへ移行していきますが、税金の投入はさらに増えていくモデルでございます。本市といたしましては、その道をたどらず、既存ストックを活用し、強みや弱みを分析しながら需要に合わせた供給の最適化に努め、民間事業者とともに持続性の高い公共交通の再構築を目指しており、その再構築のモデルを高松モデルと呼んでおります。

次に、交通の最適化を進める上で重要な要素は、どれだけ多くの交通モードができるかということであり、鉄道、LRT、バス、タクシーといったモードだけでは限界があります。そこで、隙間を埋めていくモードをつくるのが急務であると考えております。

しかしながら、各地方で導入されている大半のデマンドタクシーは、道路運送法におけ

る乗合事業の枠組で展開されており、道路運送法は既得権を守る色合いが強い法律であることや、行政主体の公共交通のイメージから運行経費は高く設定され、運賃は低く抑えられる構造となっており、この手法では幾ら頑張っても持続性は担保できないと本市では考えております。

そこで、本市では、タクシー事業としてフレキシブルな運用の新サービスを提案いたします。供給の最適化を目指してきた本市としては、電車、バス、タクシー事業者との健全な関係性が構築されており、公共交通だからといって税金を多く投入することで合意形成していく従来のやり方を取らずとも、タクシー事業の無理のない拡大により、ダイナミックプライシングと相乗りを併用した新モード創出にチャレンジできる、高松市の強みがございます。

ここからは持続性を担保する上で重要な、マネタイズまでのロードマップについて簡単に説明いたします。まずステップ1、導入です。今年度は、もともと路線バスが運行しているエリアで、現行法の範囲内での実証実験を行います。実験の概要は、タクシー車両を借り上げ、配車アプリを活用し、バスからのモードチェンジによるデマンド運行です。

実験で洗い出す課題につきましては、不採算な路線バスが運行していたエリアを、デマンド型乗合タクシーに切り替えることにより、規制改革のエビデンスの収集に加え、従来の公共交通のような欠損補填モデルではなく、運賃の弾力化と併用する高松市の支援の在り方を提案し、タクシーが自走できる地域モデルの設計を目指します。

次のステップでは、特区指定に合わせて地域モデルを確立していくバタクス実証になります。タクシーの借上げから共同会社などの参入により、バタクスプラットフォームに登録される車両が増えていくイメージです。この期間にソリューションの開発も同時に進めていきます。

最終ステップは、登録車両が増えた中で社会実装を目指すものです。この段階まで来ると、登録車両が増えることにより、郊外の少ない需要に対しても従来のタクシー事業の延長でサービスを展開することが可能となり、ダイナミックプライシングと相乗りを併用することで需要をコントロールし、収益化を目指せると考えております。

そもそも、なぜこのようなステップを踏んでいくかと申しますと、ドラスティックな構造改革ではなく、アジャイル型の施策展開により、段階的に構造改革を進めるモデルであること。また、既存の運行管理システムに機能を追加していくことで、無理なく事業展開をしつつ、サービスに税金を投入することにより、ハレーションを起こさずプラットフォームの一元化を目指す仕組みであること。この2点により、持続性の高い新モードの創出を実現するものです。

モデルが確立されたときに期待できるアウトカムは大きく2点あります。1つは、幹線、支線、空白地等のバスの代替手段になり得ること。2つ目として、乗用車系の公的な乗り物が一元管理できることにより、データ連携基盤を介して、各分野とつながる仕組みができることです。

今まで説明してまいりました、バタクスのロードマップそのものが、日本における都市型MaaSを目指すアプローチの一つにもなっていると本市では考えております。

以上で私からのバタクスの説明は終わります。

次に、バタクスを共に展開していく、タクシー協会の会長から一言御挨拶いただきます。

○寺師会長 高松タクシー協会会長の寺師と申します。

私ども、非常に今、厳しい経営環境の中にいるわけなのですが、地域公共交通機関としての生き残りのためにも、地域の公共交通を持続可能なものにするためにも、高松のタクシー業界、一丸となって高松市と共に頑張っていきたいと考えております。

○伊賀課長補佐 以上で説明を終わります。

○八田座長 ありがとうございます。

それでは、御質問をいただきたいと思います。

画面からいらっしゃる方、お願いいたします。

落合さん、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。

タクシーとバスを言わば複合するということなのですが、今の御説明だと、むしろタクシーをバスのように使うということのように思われました。その場合、やはり今の普通のタクシーではとても人数が乗れないわけで、大型のタクシーを考えておられるのか、それとも人数が多ければ何台でもタクシーを投入するというような考え方でいかれるのか、その辺り、もう少し具体的な運用のやり方を御説明いただければありがたいと思います。

○伊賀課長補佐 高松市においては、ここ3年、4年の間で電車、バスについて、需要に合わせてサービスを上げていこうということで、長い単線系統のバスをある程度切り刻みながら、電車に結節させ、サービスを展開しております。その中で、やはりバスの需要の少ないところは存在しているわけです。それを今までは、乗合タクシーや乗合いバスで運行していたのですが、それだと車両と人件費を抱えないといけない構造があります。そこをタクシー事業派生でやっていく。もともと需要の細かいところですから、タクシーで十分運べるエリアに、スタートは限定してやっていく。今、路線バスで担っているところを、このバタク스에切り替えていく。需要の少ないところを切り替えていくようなイメージでございます。

○八田座長 落合さん、いかがでしょうか。

○落合委員 ありがとうございます。

基本的にバスの路線を通るわけですから、同じ方向に行く人はもちろん乗合いになるわけであると伺いました。別に何人乗ろうが料金は変わらないというのがバス型であるということですね。従来のバスのように一定の時間を決めて走るのか、それともオンデマンドで要請があるときに走り、お客がいないと走らないということなのか、その辺りをちょっと補足していただけませんか。

○伊賀課長補佐 基本的には全てオンデマンドで考えています。もともとバス路線が走っ

ていたところで、需要が少ないところの予約が出たところに対して、従来は借り上げて乗合いでやっていたのですけれども、それでは、人件費を抱えなければいけないので、タクシー事業としてある程度プラットフォームの中に車両が増えてくれば、だぶついている車両というのが一元的に見えるわけですね。そこを新しい価格帯で、需要の少ないところにサービスを充てていくというようなイメージです。

○落合委員 ありがとうございます。

そうすると、タクシーだったら呼ぶことができるわけですから、そういう意味でタクシーを呼ぶような感覚でバス路線を走っているタクシーを呼ぶと。そうすると、路線から外れて自分の家まで連れていってくれということも構わないわけですね。

○伊賀課長補佐 そこがバタクスの肝のところだと申しますか、エリア設定の仕方ですね。また、運賃を業界と、どこまで初期で落とせるかということ。そこを落とせないとタクシーと何ら変わらないので、タクシーの価格帯をそもそも下げてくださいということと、例えば相乗りフラグを立てたお客様には効率性が担保されるので、高松市がインセンティブを与えていくということであったり、オフピークであれば事業者が価格を下げっていくようなイメージ。もしくは公共交通、例えば電車とかバスに乗り継いでくれる方にも、インセンティブを与えるようにする。もともとある委託的な抱え方ではなくて、サービスそのものに税金を投入していきたいというように高松市は考えています。

○落合委員 ありがとうございます。

○八田座長 それでは、秋山さん、お願いします。

○秋山委員 ありがとうございます。私から2点質問をさせていただきます。

1点目は、この高松モデルの特徴といいますか、実現可能性に関する質問なのですけれども、御紹介いただきました背景となっている課題というのは、高松市だけではなくて日本全国で同じ問題を抱えている自治体は多いというかほとんどではないかと思うのですが、その中で例えば高松市ではこういう取組をやって課題を解決しようとしているが、これのできるのであればほかの市町村でもできるはずですよ。逆に今、例えばこういう提案が全国各地から出ていなかったり、あるいはそれは規制改革の問題なのか、こういうアイデア、発想があったとしても実行力とか実行の背景にあるいろいろな地域の状況だとか、今回の高松モデルの成功、実現可能性を高めている特徴というか背景は何なのかということも補足的に御説明いただきたいというのが1点目。

それから、2点目、これはデータ連携に関わる場所ですけれども、今、御説明いただいたステップですとデータ連携基盤を整備してというよりは、ある程度ビジネスの実態を確立してからそういうシステムのほうのプラットフォームをつくっていきこうというようなアプローチだと理解したのですが、これは例えば初期投資を低く抑えたいというようなことなのかなというようにも読み取れたのですが、その場合、そこに持っていくまでの各社のシステムをつなぐ部分というのは各社でやると。そうすると、参加各社に対してのいろいろな技術面でのサポートというのが必要になってくるのかなというように思ったりする

のですが、この辺り、どういように考えてらっしゃるのか、この2点です。お願いいたします。

○八田座長 お願いします。

○大西市長 すみません、私のほうからまず高松でどうしてこういうことをやろうとしているのかということについて総論的なこととお話しさせていただきます。

高松の場合、電車でいいますと、JRが2路線、ことடன்という私鉄が3路線走っております。また、高松駅を中心として路線バスが走っており、過疎の地域ではコミュニティバス等を走らせております。それらの公共交通、えてして大体全て赤字ということでございまして、公共交通の赤字というのはどうしても人が乗らないと赤字になる。赤字になるとどうしても路線も少なくなるし、そうすると、ますます人が乗らなくなるという悪循環を繰り返す。

このまま自然に放っておけばどんどん廃線、なくなるだけの話だということで、平成26年に高松市の公共交通利用促進条例というものをつくらせていただきました。事業者の責務、市の責務、または市民の責務ということで、できるだけ公共交通を利用しましょうと、需要喚起することによって、より公共交通を維持していくような方向を目指すということで、電車とバスの乗り継ぎについて100円の割引を税金を投入してやっておりますし、70歳以上の市民が公共交通を半額で乗れる、ゴールドIruCaというカードを作っており、それにも税金を投入しております。

そのような形で公共交通を発展させ、維持していきましようというような一応市民合意ができています。その上で新しい、こういう交通モードの提案につながっておるということをお理解いただきたいと思ひます。

○伊賀課長補佐 前段の補足と後段と同じなのですけれども、絡みますのでお答えさせていただきます。

大体の地方都市の場合、今あるサービスをどうやって維持するかという視点で考えます。バスにしても電車にしても。高松市として最初に考えたのは、今あるストックの中で、どういサービス打っていくべきなのかということをお考えしてきたわけです。その再構築の仕組みを私たち、高松市モデルと呼んでいるのですけれども、おっしゃられるように、このモデルに関してはかなりいろいろな自治体でも評価されていまして、いろいろな自治体からどのように進めているかということも併せて聞かれております。

あと2点目のほうの質問に対してですが、すごくデリケートな質問だなと理解しまして、もともと、こういうプラットフォームが出ていくときというのは、冒頭で私が申し上げたとおりなのですが、公共交通は競いながらやってきた背景があるので、プラットフォームを一元化していくということをお最初に打ち出すと、多分、合意形成にたどり着かないと思ひます。ではなくて、私たちからすると、こういう新しいモード、新しいサービスで社会的課題の解決をお考えています。不採算路線のバス路線から、新しいモードにチェンジをしていくことで行政課題の解決にもつながるといふ視点から、新しいサービスに税金を投入

していくということになれば、当然、業界として、仲が悪いとかいろいろな今までの確執があったとしても、いいサービスがあれば皆さん多分、ぶら下がってきてくれるのではないか。そのロードマップが実はこの一つの売りになるのです。最初に一元化していくと言った瞬間に多分まとまらないのです。

以上です。

○秋山委員 ありがとうございます。

あまりかっこいい話ではなくて、そういうリアリティーがある話のほうが実現可能性を感じられてよかったです。ありがとうございます。

○八田座長 ほかにありますか。

それでは、私のほうから質問させていただきますが、ダイナミックプライシングは、純粋な型では、需給に応じて数分ごととか、1時間ごととかに値段を変えるということなのですが、朝昼晩で変えるという意味でのダイナミックプライシングを採用されようとしている。それを例えば1年間ぐらいの経験に基づいて需給の様子が分かっているから朝昼晩と固定して季節ごとに料金は決めて、次の年は前の年の実績で変えていく、そのようなことをお考えになっているのでしょうか。それとも毎日の予想される需給状況に応じて価格変更をしようとしておられるのでしょうか。要するにダイナミックプライシングの意味を明確にさせていただければと思います。

○伊賀課長補佐 タクシー事業の場合、ある程度、固定運賃の中で動いています。ある程度、変動運賃は認めていただいているのですけれども、範囲が限られている背景があります。高松市としては、まず初めに社会課題の解決という視点から言うと、路線バスが対応できなかったところとか、それぐらい、乗り合わせていく効率的な運行が難しいエリアに関しては、一定、運賃を下げていくということは必要かなと。幾らそのプラットフォームの中に多くの車両がぶら下がっても、当然、混んでいる時間帯は限られていますので、その需要のコントロールができるような時間帯のプライシング変更、変動運賃というのは初期の段階から考えなければいけないとは考えております。

○八田座長 それは今の需要状況を見て変えるのですか。それとも一定期間の平均を使って時間ごとの値段を決めるのですか。

○伊賀課長補佐 今年度は乗合事業の中でやるので、そこまで細かいデータは取れないのですけれども、特区をいただければ、ある程度変動させながら、これぐらいの運賃帯であれば需要はついてくるという視点よりも、供給者側が耐えられる運賃がどこなのかというのを探るというのも一つの視点かなとは思っています。

○八田座長 もちろんそうなのです。だから、理想的には本当にフレキシブルにやったらいいのですけれども、バスが廃止されたところにいるおじいさん、おばあさんにとっては、ひょっとしたら高くなるかもしれないと思うと、やはりなかなか警戒する面もあると思うので、ある程度の予測可能性があるといいなと思うのです。時間帯ごとによって違うのは当たり前ですね。

○伊賀課長補佐　そこをどこが担っていくかという視点が出てくると思います。

○八田座長　そうです。次の質問だったのですが、どこが決めるのですか。

○伊賀課長補佐　説明の中でも申し上げたのですけれども、業界として下げられる範囲は、ニーズの少ないところだからベースとして下げようということ。時間帯で変動させようというのは業界としてある。例えば呼んでいただかないといけないし、価格交渉しないといけないと思っているのですけれども、相乗り、タクシー事業は基本的に相乗りできないのですが、相乗りしてもいいよという方、そういうフラグを立てた方には効率性が担保できるので、運賃を下げるということも行政としてやってもいいと思っていますし、要は細かく移動していただく。タクシーだけで全て長い距離で完結されると効率性が損なわれるので、いろいろな交通事業者と連携を取れるような移動をしてくれる方にもインセンティブを、税金を投入して考えていかないといけないと思っていますので、そこは業界と行政側がある程度、話し合いの中で決めていかないといけない役割のところかなと思っています。

○八田座長　ありがとうございました。

それでは、落合さんと、それから、平本さんのお二人にお願いしておしまいにしたいと思います。

落合さん、どうぞ。

○落合委員　ありがとうございます。私のほうは2点です。

1つが、規制改革の中でおっしゃっていただいているのにデジタル財布というのがあるかと思っています。こちらの関係では、資金決済法のほうで御提案いただいているところなのですが、一定の類型については前払式支払い手段や資金移動業の登録、届出を一切不要にしてほしいということでしょうか。具体的にこういう場合にというので限定を付されていることがあるかや、もしくは発行主体が株式会社ではないから規制改革が必要であるとか、そういうようなことがあれば教えていただきたいというのが1点目です。

2点目のほうなのですが、逃げ遅れゼロというので気象業務法のほうについて提案いただいている部分があります。具体的にどういう内容というか、どういう制度を地元のほうで担うということをやりたいのでしょうか。気象庁のほうでもそれなりに迅速に情報は出されていると思うのですが、地元でないとかいうのができないというのがどの辺りなのかを教えていただければと思います。

以上です。

○小澤参事　小澤です。お答えさせていただきます。

まずデジタル財布ですけれども、こちら、プレゼンの時間がなかったのであまり説明できなかったのですが、あらゆる行政サービス、特に公的給付みたいなものをデジタル化していきましょう。これをPOSデータまでつなぎ、これまでできなかった用途までつながったようなきめ細かな給付を実現しましょうということをございまして、こういったものを誰が主体になるのか、民間になるのか、市になるのか分からないのですが、資金決済法が緩和されていきますとより進むのかなという意味で入れさせていただいている。どちらかと

いうと給付をデジタル化していくところを主軸に考えております。

加えて、もう一つの逃げ遅れゼロの気象業務法のほうですけれども、こちらはスマートシティたかまつで4年やってきまして、水位センサーとか潮位センサーを使ってある程度近未来の予測みたいなものの研究開発はしているのですが、もう少しデジタルインフラのデータが出来上がってきているいろいろなセンサーデータが積み上がってくると、地域を越えたデータを使って避難の予測だったりとかをしていきたいということを考えますと、気象庁のデータだけではなく地域のデータを使ってということになっていきますので、これも認可を受ければいいという話もあるのですが、気象業務法の予報の部分をもう少し柔軟にできると地域のデータを使って地域で予測するというのがうまく進むかなという御提案の趣旨でございました。

私からは以上です。

○八田座長 それでは、平本さん、お願いします。

○平本内閣官房政府CIO上席補佐官 すみません。バタクスの応用事例が提案書の中にあっただけですけれども、例えば今も防災の話が出ましたが、防災のときにこのバタクスを呼んで避難をするとかそういうことなんか書いてあったのですが、こういうオペレーションというか、プラットフォームは市が持たずに利用料金でやるという話だったのですが、こういう介護事業者がバタクスを呼ぶとかそういうオペレーションというか、コーディネーションする機能があるのか、それとも利用者の方々がそれぞれバタクスのオペレーターというか、その人をお願いするのか、そこら辺の運用のイメージがあったら教えていただきたいのです。

○伊賀課長補佐 ありがとうございます。

実際、提案に至るまでに介護事業者などと話をしてきました。今、感じているのは、タクシー事業者としてどうのように効率化をして、この乗り物自体を使っていくかというのが、現状でまだ見えていなかったというのが当然あります。ただ、私たちとして言っていたのは、介護だとか買物側で移動データを取りに行くようなプラットフォーム、というかツールは持たないでほしい。バタク스로乗用車系の管理がよりできるようになると、介護側のサービスの提案がしっかりまとまれば、それは当然使っていける。そのときに高松市が導入自体をサポートしているわけですから、その間に私たちが入っていきながら、一緒に導入していくという作業を手伝うことは、当然イメージとしてはございます。

○平本内閣官房政府CIO上席補佐官 なるほど。ありがとうございます。

○八田座長 それでは、時間になりましたので、高松市のヒアリングを終了したいと思います。どうもありがとうございました。