

スーパーシティ構想実現に向け特区法改正

◆AIやビッグデータなどの最先端技術を生全般に実現するスーパーシティ

2020年5月27日、「スーパーシティ」の実現を目指す改正国家戦略特区法が成立した。国家戦略特区法は地域や分野を限定して、長年にわたり改善できない「岩盤規制」を突破することを目指し、提案者が作成した計画案を首相がトップダウンで認定し、大胆な規制緩和や税制優遇で地域活性化を図り、ビジネスを呼び込むものであった。国家戦略特区には、農業の改革拠点としての新潟市や兵庫県養父市、医療等イノベーション拠点としての関西圏、創業のための雇用改革拠点としての福岡市・北九州市など、10地区が指定されている。

「スーパーシティ法案」と呼ばれる今回の改正は、AIやビッグデータ、IoTなどの最先端技術を、移動や医療・介護、教育、エネルギー・水などを含めた生活全般に実装する「まるごと未来社会」の実現を目指すものである。

◆スーパーシティ実現には、多分野の大胆な規制改革が同時一体的に必要

以前から「スマートシティ」の名称で、エネルギーや交通など個別の分野で最先端技術を活用する取り組みがあった。

「柏の葉スマートシティ」に代表されるが、個別分野の技術高度化だけでは多くの都市課題を同時に解決できなかった。

「スーパーシティ」では、少子高齢化に伴う社会課題を早期解決に導くため、AIやビッグデータの活用により、自動運転やキャッシュレス、遠隔医療、教育など複数領域にまたがる改革を同時一体的に進めるものである（図1）。

これまでは、各省庁が所管する法律は個別に許認可を取る必要があった。

例えば、自動車の自動運転やドローン



(*1) API :Application Programming Interface
 (*2) データ分散方式を推奨。必要に応じてデータ蓄積も許容。

図1 スーパーシティの構成図

出典：<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc/supercity/supercity.pdf>

の遠隔操作などを実証実験する際には、電波利用などの関連4法（道路運送車両法、道路交通法、航空法、電波法）の許可が必要であった。関係する省庁で各法を個別に検討するため、認可されずに断念するケースが多かった。

「スーパーシティ法」では、首相が各規制所管大臣に特例措置の一括検討を要請できる。各省庁や自治体が求める事務手続き（提出書類・資料）の一本化を認める規制緩和の特例の導入は、各省合同での検討が可能となり、最適な法令や条例の改正により、迅速な構想実現につながる。

◆スーパーシティにはデータ連携基盤が不可欠、海外では住民反対で計画中止も

スーパーシティ構想実現には、複数のサービス間でデータを収集し提供するデータ連携基盤（都市OS）の構築がカギとなる。個人情報には国や自治体、警察、病院、企業などが別々に管理しており、ここでも横断的な連携が必要とされる。さらに、データ連携基盤は個人情報を一元化・運用するので、個人情報の取り扱いと管理について、地域住民との合意を都市開発の前提としている。

海外においては、中国のように国家主導でエコシティ・スマートシティのモデル都市として新規開発された雄安地区やアリババの地元である杭州市で道路交通情報をAIで分析し、交通取締や交通渋滞解消の実現など、スマート化を成功させた事例は数多くある。このAIシステムはマレーシアにも展開されている。

一方、企業主導のケースでは、グーグルがカナダのトロントで実現しようとしたスマートシティのように、企業が収集する個人情報の扱いに対して当初から地域住民の不信があり、計画は遅延を繰り返した。結局、このプロジェクトは、新型コロナウイルスのパンデミック時期である5月9日に計画の中止を発表した。

日本では、今夏にもスーパーシティ構想を進めたい自治体などを公募し、早ければ年内に選定される予定である。全国5カ所の枠に対して、5月8日現在54団体からのアイデア提出が受け付けられている。すでに大阪府・大阪市は25年国際博覧会（大阪・関西万博）の会場となる人工島「夢洲（ゆめしま）」で、自動運転をはじめとする次世代モビリティや次世代ヘルスケアなど、スーパーシティを形作るプロジェクトの計画を立案し、地域住民に合意を取る方向で進めている。

「スーパーシティ」の実現には、「公・民・学」連携のほか、プライバシーの保護が重要な課題で、政府の後押しが必要なのは言うまでもない。 【成田誠】