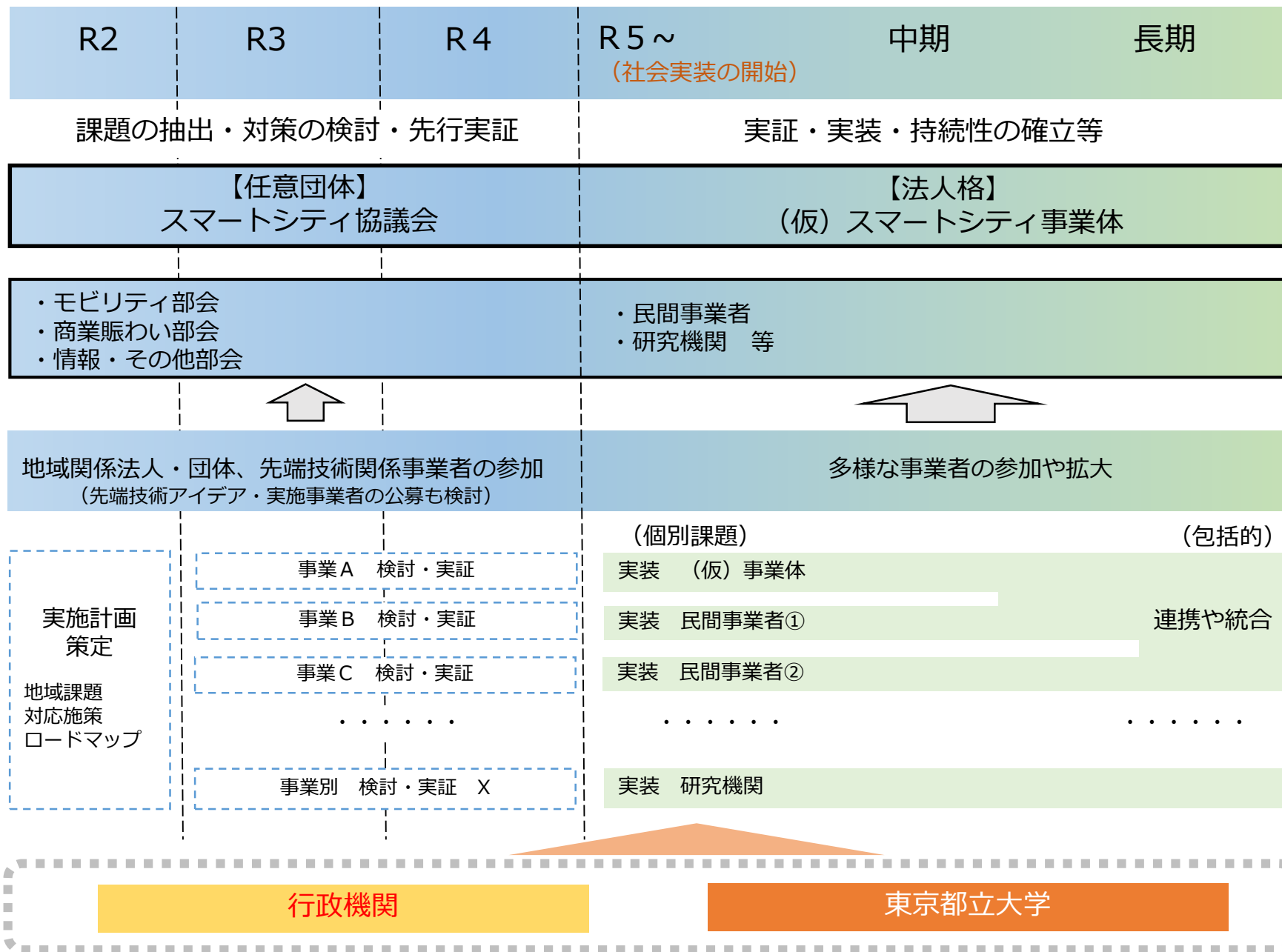


## 9 実施・運用体制（例）

---

- 9-1 実施・運用（概要）
- 9-2 実施・運用体制（イメージ）
- 9-3 実施・運用体制の分類（例）
- 9-4 実施・運用体制（例）

# 9-1 実施・運用（概要）

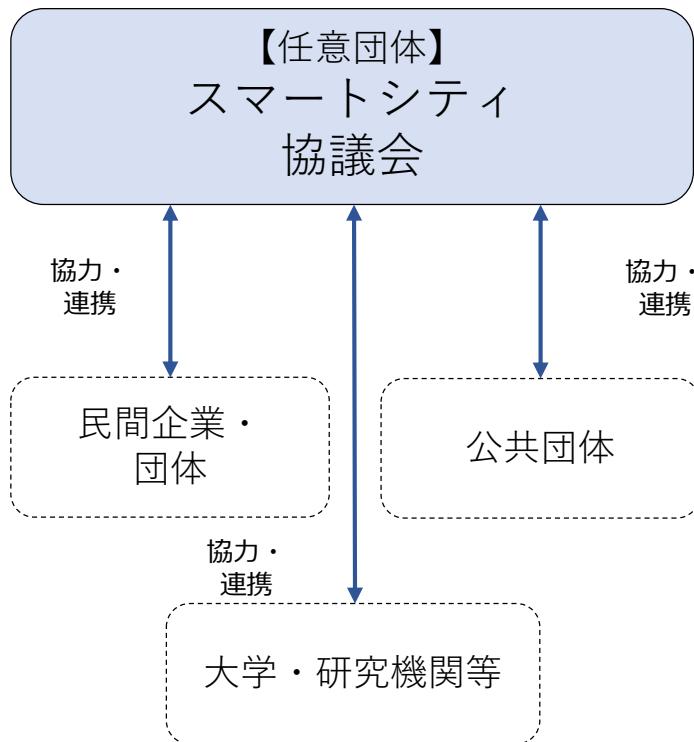


## 9-2 実施・運用体制（イメージ）

- ・実証実験時は地域の関係者等の協力により、任意団体の協議会により実施を行う。
- ・本格実施時は持続性、事業安定性等の面から、社会実装に向けた持続可能な運営体制を検討していく。

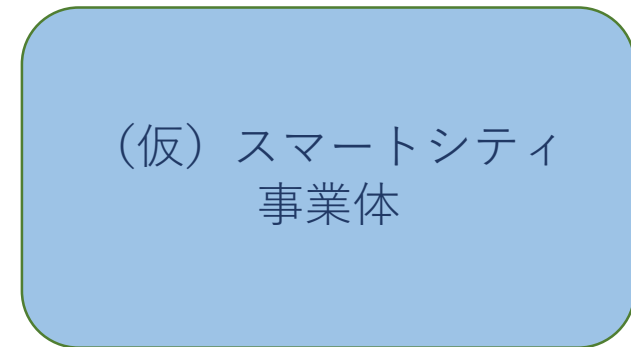
### ■実証実験時の実施体制（イメージ）

<〇〇年度～△△年度>



### ■本格実施の運用体制（イメージ）

<□□年度～>



## 9-3 実施・運用体制の分類（例）

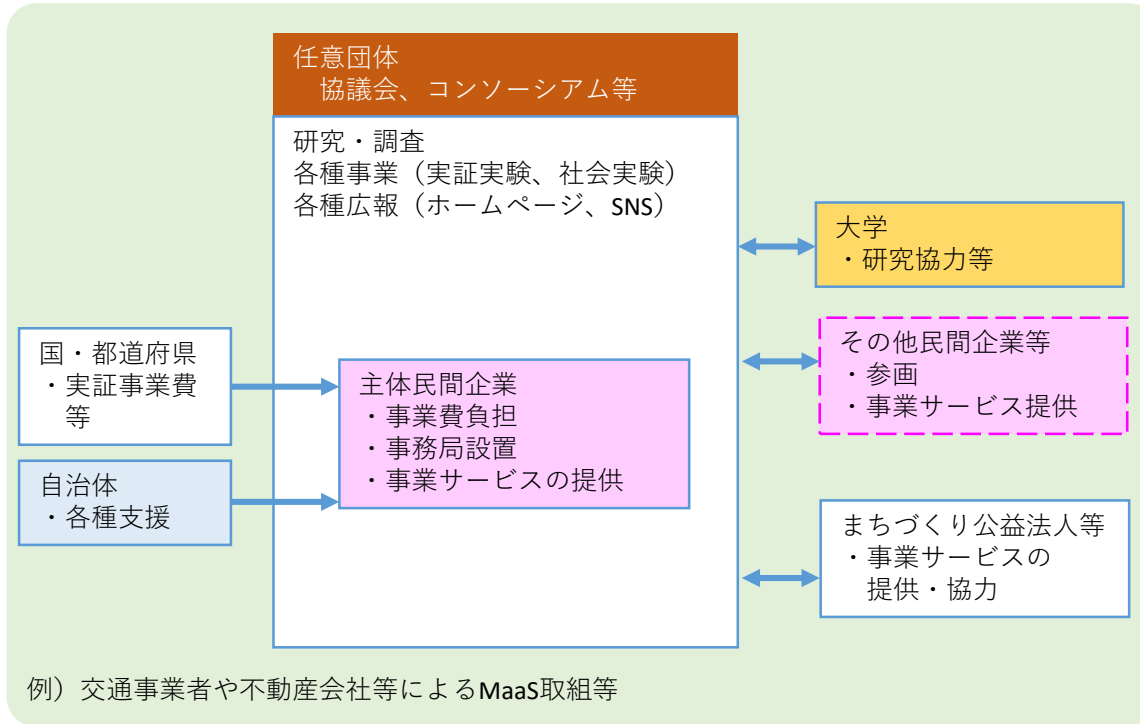
- スマートシティの実装に向けた取組を進める団体等は多様にあるが、大学の参画や商業施設又は関連する不動産会社、交通事業者等が参画する団体の例では、現状次のような主導団体が行っている。

| 主導団体      | ①民間企業   |   | ②公益法人等  | ③大学   | ④自治体  |
|-----------|---|---|---|---|---|
|           | 民間<br>(商業)  | 民間<br>(交通事業)  |   |   |   |
| 事業体<br>概要 | <ul style="list-style-type: none"> <li>自社事業の顧客サービスや地域サービスの一環として事業実施</li> <li>既存事業の一部としての運用又は関連組織を設置し対応</li> <li>自社単独又は外部企業等と任意団体構成</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業に係る取組を中心としつつ、他団体や業態と連携し実施</li> <li>自社単独又は外部企業等と任意団体構成</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくり関連社団法人やまちづくり会社が公益事業の一環として実施</li> <li>複数企業参画等で法人設置や維持</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>スマートシティに係る学内研究センターや研究室が常設の事務局等を担当</li> <li>自治体や外部団体は協働して対応や支援</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>自治体が協議会やコンソーシアム等を規約に基づき設置し、民間企業や大学等が参加し実証</li> </ul> |

※本内容は、他地域のスマートシティの事例を基に整理・分類した一例である。

# 9-4 実施・運用体制（例）（1）民間企業主導型①体制と運用の検討

## ①民間企業主導型（任意団体設置 又は 自社完結）



### A 体制の構築

- ・ 自社事業の一環として実施
- ・ 協力企業、大学等とは任意団体の協議会、コンソーシアム等形成で参画

### B 運営費等

- ・ 自社事業予算、公的団体からの実証実験費、調査委託費等
- ・ 公的団体の補助事業等の活用には自治体等を含む協議会等の結成の条件

### C メリット・デメリット

#### ○メリット

- ・ 民間事業として柔軟な事業対応  
収益事業等における価格設定等の自由度

#### ○デメリット

- ・ 公的資源活用時の制約
- ・ 採算困難時の事業継続の困難

#### ○その他

- ・ 取得情報、個人情報複数の企業間やりとりのルールや保護確立
- ・ 地権者等の場合は賃料等からの間接収益で運営や実施

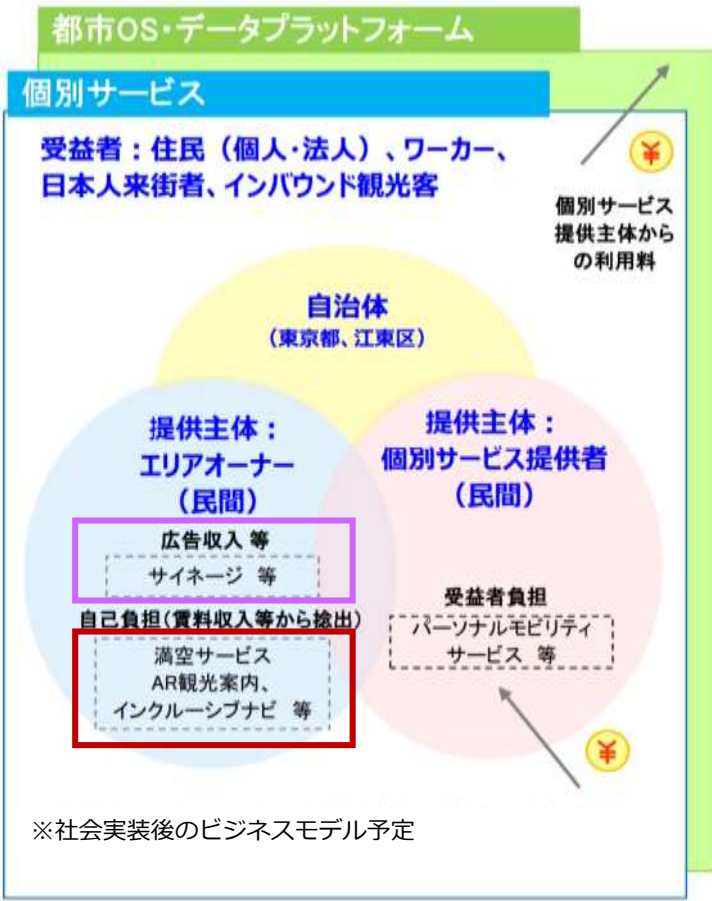
清水建設株式会社、三井不動産株式会社

地域の大規模商業施設等の三井不動産（株）、都市型道の駅を整備する清水建設（株）、他に地区民間民間企業が主体となりスマートシティ協議会を設置し、職住商が隣接する同エリアにおけるスマートシティ化の取組。サイネージによる広告収入、パーソナルモビリティ利用等による利用料、データプラットフォーム利用料等を組み合わせた柔軟な事業モデルを構想



出典) 清水建設（株）

■ 広告収入、賃料収入等から社会実装時のビジネスモデルを構想



※社会実装後のビジネスモデル予定

出典) 豊洲スマートシティ実行計画

# 9-4 実施・運用体制（例） (1) 民間企業主導型②他地域事例（品川・高輪）<sup>148</sup>

東日本旅客鉄道株式会社/KDDI株式会社/西武ホールディングス

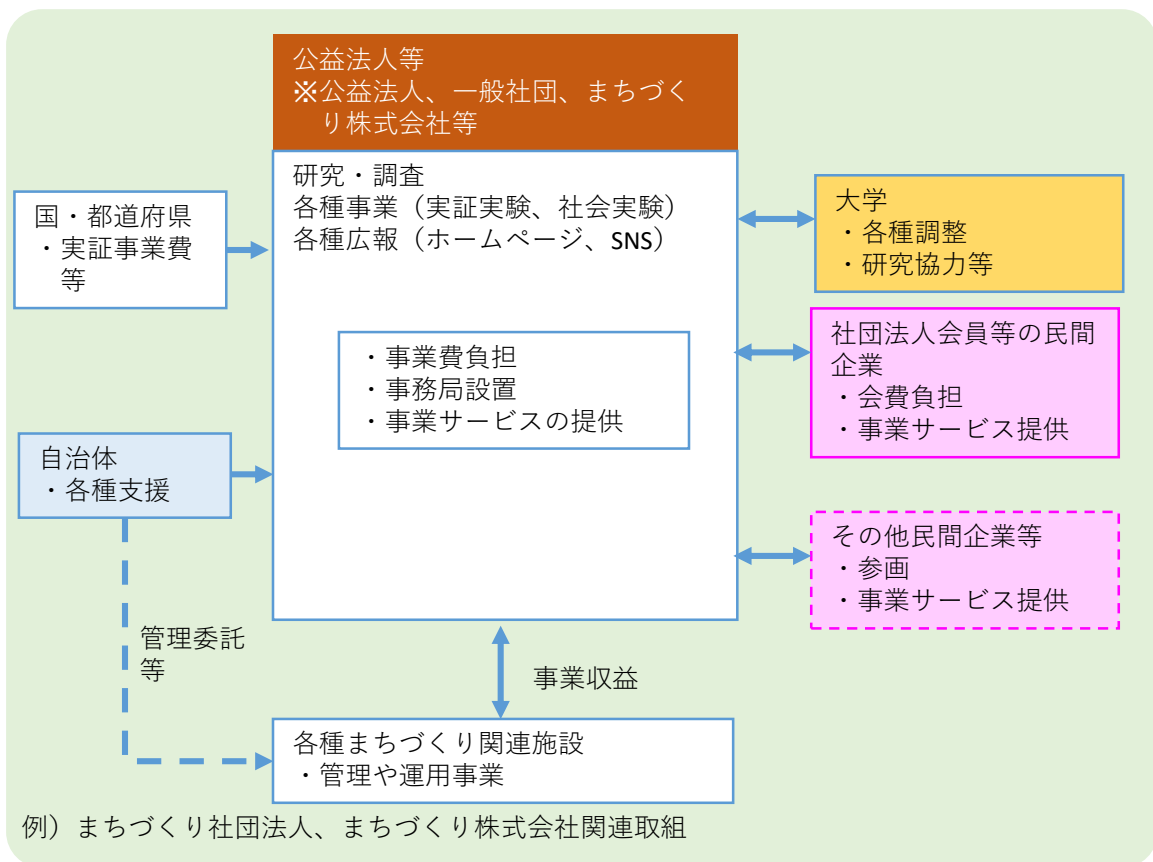
東日本旅客鉄道株式会社はKDDI株式会社と、2社の事業としてスマートシティにつながる働く人・住む人・訪れる人のくらしと都市機能が連携し、アップデートし続けるまちづくりを目指しコアシティ品川開発プロジェクトの共同推進、分散拠点としてのサテライトシティ（日本各地）の開発、コアシティとその周辺におけるモビリティサービスの開発を検討し、共同事業化に向け基本合意

また西武ホールディングスとは都市型MaaS、地域型MaaSで提携し新しい都市サービスに取組開始  
個別企業間の連携を進めつつ、スマートシティとしての街形成に向け対応



# 9-4 実施・運用体制（例） (2) 公益法人主導型①体制と運用の検討

## ②公益法人等主導型



### A 体制の構築

- 複数の地域企業等が参画又は出資し法人を形成、維持

### B 運営費等

- 社団法人等の場合  
会員企業会費や各種共同管理事業の委託費
- 公的団体からの実証実験費、調査委託費等（事例②柏の葉）  
（スマートシティモデル事業等）

### C メリット・デメリット

#### ○メリット

- 常設団体としての事業持続性
- 公施設の管理や運営受託による収益の多様化可能性

#### ○デメリット

- 公益法人の場合は収支相償の範囲での事業制約
- 団体維持のための一定負担をできる会員企業等の存在

#### ○その他

- 個人情報取得、管理は同法人
- 法人収益事業として公道上広告等を活用又は構想の場合もあり

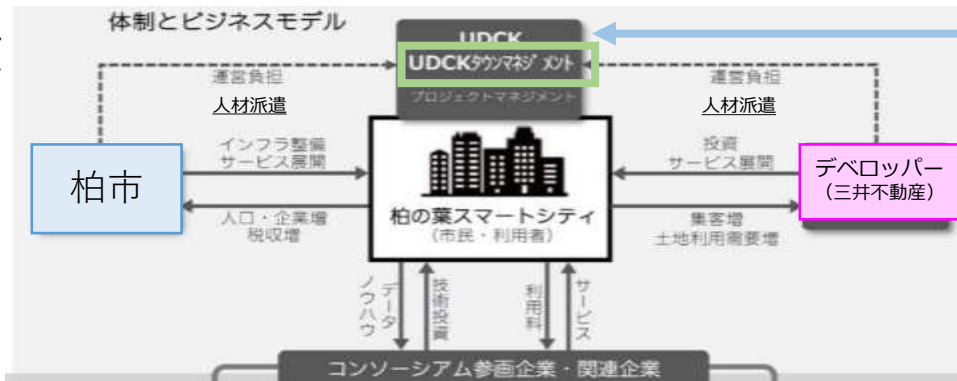


柏の葉アーバンデザインセンター

柏の葉UDCKはデベロッパーと行政が共に運営負担し常設で公益性を持つ（一社）UDCK、（一社）UDCKタウンマネジメントを設置、持続させ他の企業等も参画のスマートシティコンソーシアムを形成、運用

「駅を中心とするスマートコンパクトシティコンセプト」に基づき、自動運転循環バスの運行、個人情報等を含むデータ連携をデータプラットフォームの基に管理し、負担金と利用料でまかなうサービスの提供等の実現に向け地域課題への取組を実施

国土交通省のスマートシティモデル事業・先行モデルプロジェクトの支援を受け自動運転バスの実証等も実施



東京大学／千葉大学  
 ・運営負担  
 ・各種調整  
 ・研究協力等

資料) 柏の葉スマートシティ実行計画書

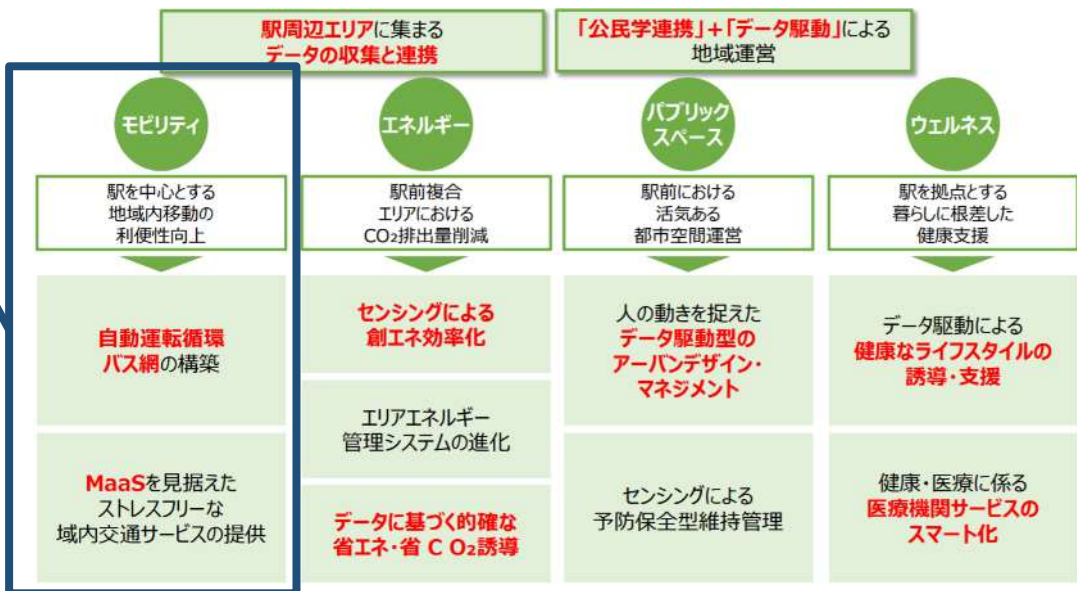
■自動運転バスの実証営業運行（2.6 km路線）

実証参加団体：  
 東京大学、（一社）UDCK、柏市、交通事業者、他民間事業者等



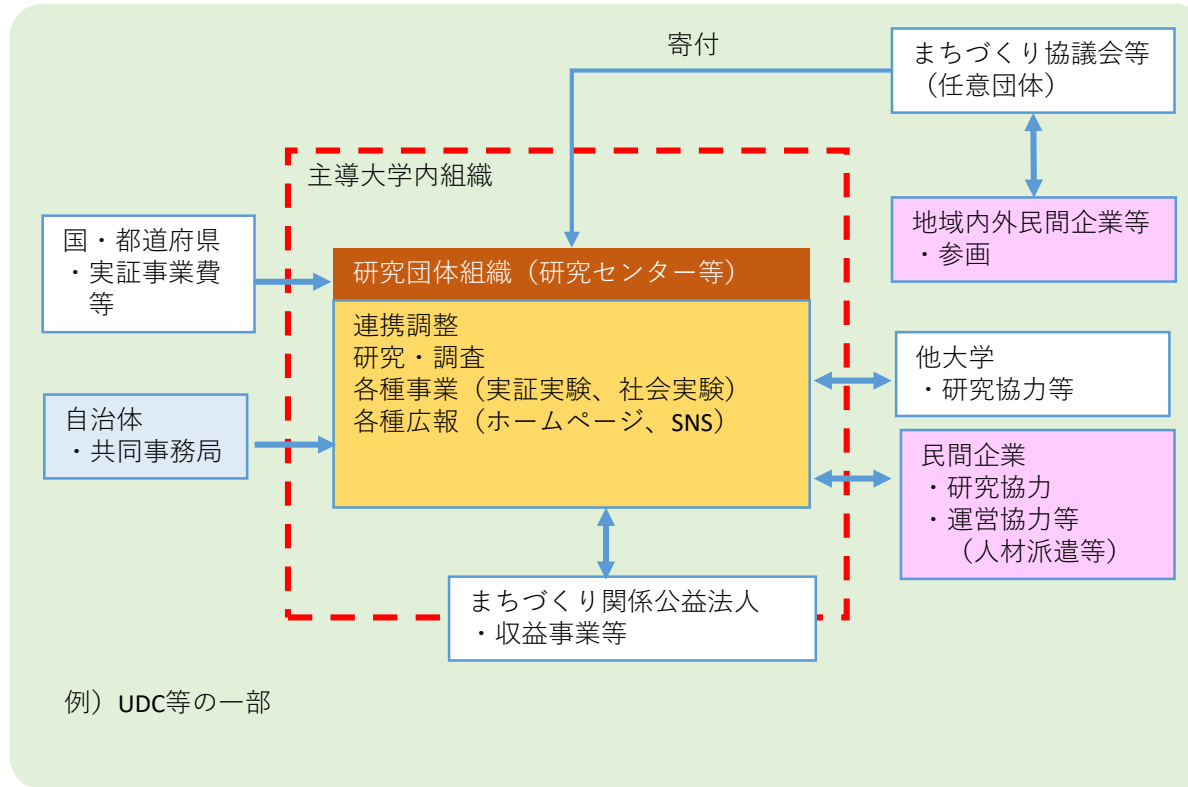
資料) 三井不動産プレゼン資料、柏の葉スマートシティオンラインフォーラム（柏の葉スマートシティコンソーシアム、令和2年8月）

■駅を中心とするスマートコンパクトシティコンセプト



# 9-4 実施・運用体制（例） (3) 大学主導型①体制と運用の検討

## ③大学主導型（又は自治体と共同）



### A 体制の構築

- 大学内に常設の研究センター等を設置し対応
- 同センターが事務局機能、調整機能を有し事業運営
- 収益事業は並列設置公益法人等で機動的に実施

### B 運営費等

- 大学外の企業等からの寄付による設置、維持（事例③つくば市）
- 国、都道府県からの実証実験、モデル事業委託費等

### C メリット、デメリット

#### ○メリット

- 大学内の知見の多面的活用
- 中立性

#### ○デメリット

- 大学内組織の継続設置に関わる資金確保
- 専任スタッフ等の配置負担

#### ○その他

- 個人情報取得、管理は大学又は関係公益法人
- キャンパス、研究施設の活用

筑波大学／茨城県・つくば市

大学、自治体が先導しながら民間企業や交通事業者、地域に立地する多数の研究機関等とも連携しながらキャンパスを実証、実装の先導として地域課題に取り組む。つくば駅と大学付属病院等を通り大学内を循環するバスを中心とする通学、学内路線を活用しながら、付属病院と地域交通機関との個人情報連携等、大学資産を活用した先端の対応  
 大学のコアとなる研究センターはトヨタ自動車株式会社と共同設置

国等の  
モデル事業費

茨城県

つくば市

**つくば  
スマートシティ協議会**

鹿島建設(株)  
KDDI(株)  
日本電気(株)  
(株)日立製作所  
三菱電機(株)  
関東鉄道(株)  
サイバーダイナ(株)  
等

<事務局>  
茨城県、つくば市、  
筑波大学

**筑波大学  
未来社会工学開発研究センター**

トヨタ自動車

民間企業

事業費  
負担金

事業費  
負担金

実証・実装

筑波大学と  
センター共同設置

■ 駅と大学内の循環バス



**キャンパスMaaS**  
顔認証による学内バス  
キャッシュレス乗降の実装

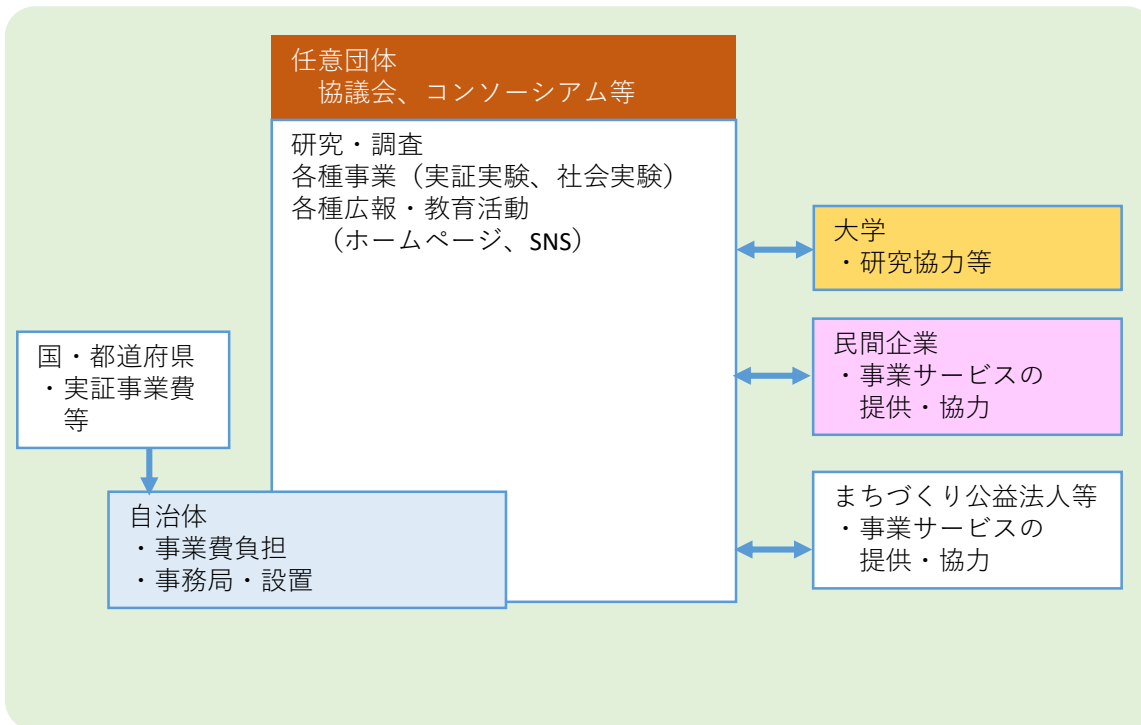
《乗降時の顔認証による決済》

**つくばモデルアプリ**  
バス運行情報、許諾済み  
利用者移動情報による  
サービス等

**交通弱者の乗降支援**  
アプリにより、乗車待ち情報を運  
行中のバスに通知し、乗降を支援

# 9-4 実施・運用体制（例）（4）自治体主導型①体制と運用の検討

## ④自治体主導型



- A 体制の構築
- ・ 推進協議会、コンソーシアム等を規約に基づき設置

- B 運営費等
- ・ 自治体予算
  - ・ 国、都道府県からの実証実験、モデル事業委託費等

- C メリット・デメリット
- メリット
- ・ 大学等との密な連携
- デメリット
- ・ 収益事業実施の困難性
  - ・ 資産保有の煩雑さ
  - ・ 自治体負担の継続

- その他
- ・ 個人情報蓄積、分析による市民生活利便の向上活用
  - ・ 自治体業務として受益者負担の範囲で事業

会津若松市

まち・ひと・しごと創生包括協議会において全体の事業の方向性、企画の立案を行い、会津地域スマートシティ推進協議会において各事業の推進・運営を実施。データの利活用では、知りたいことに応じて情報が届く「会津若松+」等を実装

■ 知りたいことに応じて情報が届く「会津若松+（プラス）」

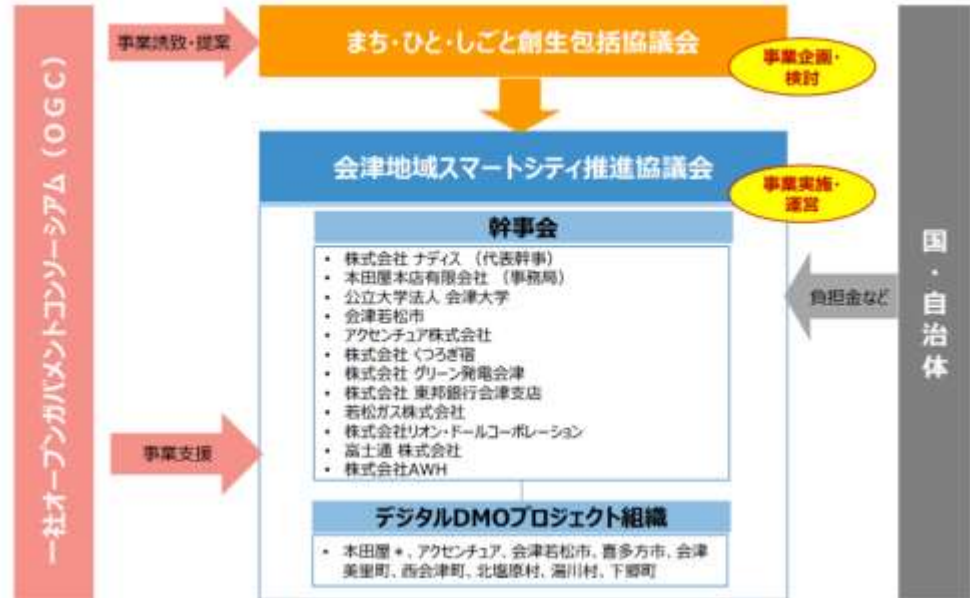
個人情報に当たる個人の属性（年齢・性別・家族構成、趣味嗜好等）に応じて、その人にとって必要な情報をピックアップして“おすすめ”表示。行政だけではなく、地域の企業等からの情報やサービス内容も提供。



■ 除雪道路情報

「会津若松+（プラス）」基盤で提供

除雪車のGPS情報を公開、除雪道路の各種情報入手を容易に



出典）会津地域スマートシティ推進協議会



出典）会津若松市