

1. コラム「論点提起」：スマートの前にアナログや如何

最近、スマートシティ、スーパーシティという言葉が踊っている。本当にそうした言葉の意味合いにふさわしい都市づくりができる都市があるのかと思っていたら、スーパーシティ公募は応募した 31 自治体に全て再提案を求めたあげく、ようやく 2 都市(つくば市、大阪市)がスーパーシティ特区に決まった。つくば市は元々、実験都市的な研究学園都市であり、スーパーシティの実装都市の土壌がある。大阪市は大阪・関西万博が予定されている。

参考：第 6 回 スーパーシティにつくば市と大阪市が内定した理由 2022.03.30 新・公民連携最前線
<https://project.nikkeibp.co.jp/atclppp/021900032/032500011/?P=1>

スマートシティは地域課題を AI や IoT 等を活用して生活のしやすい地域社会にしていこうとするものであり、各地で様々な取り組みがなされている。現在は、ITS/CASE/MaaS を中心とした実証が中心となっているが、衛星通信、携帯端末、そして都市 OS 等の進化に合わせ、多様化しつつ加速するものと思われる。いつまでも「実証」ではなく、「実装」の本格化が期待される。

参考：スマートシティとは？国内外の事例や実現に向けた課題を紹介 2021 年 12 月 15 日更新
wisdom NEC <https://wisdom.nec.com/ja/feature/smartcity/2021011501/index.html>

一方で、目の前の実態は「スマート」シティに程遠い。先日、自宅近くで工事中の区画整理事業(27ha)で整備が進み現れ始めた道路を見て愕然とする。区画整理区域内の道づくり(形状等)が全く「スマート」でない。区域内の新設道路がカクカクしていて車が走りにくく、場所によっては対向車線が視認しにくい設計・施工になっている。加えて、新設道路が既存交差点に無思慮に接続され、見るからに交差点事故リスクが増すのは必至な道路網計画となっている。既存市街地内の街路においても、ゾーン 30 になったのはいいが、それに伴う交差点付近の車線のラインがこれまたカクカクしていて、運転していて危ない。交通計画/工学が泣いている。

いずれにおいても、計画、設計、施工、検査の段階で関係している専門家はなんとも思わないのだろうか。クロソイド曲線(急なハンドル操作にならないような緩和曲線)に沿った設計・施工・ライン引き等はまもなくやってくる自動運転走行に不可欠である。そうした認識もなく、アナログレベルのまちづくりすら満足にできないのに、どうしてスマートシティができるのか。

区画整理や再開発のような大規模なまちづくりには、工事に着手する前に地籍調査(土地の境界確定)がなされていると思われるが、全国的にみると、地籍調査は 52%しか実施できていない。(国土交通省 地籍調査Webサイト <https://tinyurl.com/2lp7c5ua>) スマートシティにおいて、データ基盤等の共有が謳われているが、その最も基礎となる地籍データが整備されていない。境界を挟んだ土地所有者すべての立ち会いのもとに確認するアナログな方法に代えて、立会人不在でも、先進のセンサー/測量技術を駆使して、道路線形の整形化にも留意しつつ、迅速・正確に「スマート」に実施し、土地登記まで一貫して自動化して欲しいものである。不具合あれば、申し立て等を受け付ける制度設計をすれば良い。事前の完璧主義が全ての歩みを遅くする。

「夢見る」スマートの前に、足元のアナログ仕組みの「地道な」スマート化を進められるや如何。