

## ガバニングボード（第148回） 議事要旨

1. 日 時 令和7年7月31日（木）10：01～10：42

2. 場 所 中央合同庁舎第8号館6階623会議室

### 3. 出席者

総合科学技術・イノベーション会議（CSTI）

宮園議員（座長代理）、伊藤議員、梶原議員、佐藤議員、菅議員、波多野議員、  
光石議員

内閣総理大臣補佐官

森昌文

内閣府

井上統括官、福永統括官、濱野事務局長、松田内閣府審議官、川上審議官、  
恒藤審議官、橋本審議官、原審議官、岩渕参事官、石田PD、越塚SPD、  
岡崎企画官、中川企画官、嶋崎参事官

外務省

松本外務大臣科学技術顧問

経済産業省

大野経済産業大臣科学技術顧問

文部科学省

小安文科大臣科学技術顧問、藤吉サイバーセキュリティ・政策立案総括審議官

### 4. 議題

(1) SIP第3期「スマートモビリティプラットフォームの構築」について（意見交換）  
（公開議題）

(2) SIP第3期ピアレビュー、ユーザーレビュー及びステージゲート委員の選定について  
（承認）

(3) SIP第3期社会実装に向けた戦略及び研究開発計画の変更について（承認）

## 5. 配布資料

- 資料1 SIP第3期「スマートモビリティプラットフォームの構築」取組概要
- 資料2 SIP第3期「スマート防災ネットワークの構築」、「スマートインフラマネジメントシステムの構築」、「スマートモビリティプラットフォームの構築」及び「人協調型ロボティクスの拡大に向けた基盤技術・ルールの整備」のピアレビュー、ユーザーレビュー及びステージゲート委員の選定について
- 資料3-1 SIP第3期「スマート防災ネットワークの構築」の社会実装に向けた戦略及び研究開発計画の変更について
- 資料3-2 SIP第3期「スマートインフラマネジメントシステムの構築」の社会実装に向けた戦略及び研究開発計画の変更について

## 6. 非公開理由（議題（2）、（3））

議題（2）及び（3）は非公開情報を用いた議論を含むため、非公開とした。

## 7. 議事

- (1) SIP第3期「スマートモビリティプラットフォームの構築」に関して課題のビジョンやその設定背景、実施内容及び成果の社会実装等について意見交換を実施した。
- (2) SIP第3期「スマート防災ネットワークの構築」、「スマートインフラマネジメントシステムの構築」、「スマートモビリティプラットフォームの構築」及び「人協調型ロボティクスの拡大に向けた基盤技術・ルールの整備」のピアレビュー、ユーザーレビュー及びステージゲート委員の選定について審議し、承認された。
- (3) SIP第3期「スマート防災ネットワークの構築」及び「スマートインフラマネジメントシステムの構築」について、社会実装に向けた戦略及び研究開発計画の変更について審議し、承認された。

## 8. 議事概要

午前10時01分 開会

○岩渕参事官 定刻となりましたので、木曜会合を開催いたします。

本日は、鈴木議員が御欠席という予定でございます。

本日は、ガバニングボードのみの開催となりますが、ガバニングボード鈴木座長が御欠席のため、事前に鈴木座長より座長代理として宮園議員の指名がございましたので、宮園議員に座長代理としての進行をよろしくお願いいたします。

○宮園議員 どうもありがとうございます。

それでは、ただいまから148回ガバニングボードを開催いたします。

本日の議題は、お配りしております議事次第のとおり、議題1については公開で意見交換を行います。議題2及び3については非公開で審議を行います。

資料はガバニングボード終了後、内閣府のホームページに非公開資料を除き公開しますので、御承知おきください。

それでは、議題1、SIP第3期「スマートモビリティプラットフォームの構築」について、意見交換を行います。

本課題につきましては、昨年8月にガバニングボードで進捗状況等について石田PDより御報告を頂いておりますが、その後の年度末評価を踏まえ、改めて現在の進捗状況等について御説明いただきます。

それでは、石田PD、よろしくお願いいたします。

○石田PD 石田でございます。おはようございます。ふだんからお世話になっておまして。

昨年大きく組替えをいたしまして、そのことの御報告と、これからステージゲートあるいはその先の本当の実装に向けてどういうことを考えているかということについてなるべく簡潔に御説明差し上げたいと思いますし、事前にいろいろコメントを頂きまして、ありがとうございました。それについても、全部完璧にというわけではございませんので、できる範囲で回答させていただければなというように思っております。よろしくお願いいたします。

早速でございますが、今日のお話の内容ですが、通し番号4枚目を御覧いただきますと、まず社会実装単位についてどう考えているか、今その中で何を実現したいのか、今どういうところまで進んでいるのか。我々のところはコンソの数が16ございまして、それをどういうふうに関係を組み合わせ立体的にしていくか、構造化していくかということが非常に大事でございますので、その統合戦略について2番目で。活動計画と終了後の構想について3番目で御説明差し

上げたいと思います。

最初でございます。通し番号の6枚目でございます。我々が、これ何度も御説明しておりますが、本当に大事だなというように思っておりますのは、交通手段、交通サービスの利用可能性によって、その方の社会的活動あるいは地域そのものの活力に大きな差がある状況がますます顕在化してございます。こういうことをモビリティの差、モビリティディバイドというように名付けておりますが、それを解消すると共に、御案内のように、歩行中あるいは自転車乗車中の死亡者数が減ってはきたんですが、ここ10年ぐらい横ばい、あるいは特に自転車については増加傾向にございまして、このことも大事な問題だよねということでございます。

具体的なモビリティサービスの状況で申し上げますと、交通空白という言葉为国交省の方で言っておられます。モビリティサービスがちゃんと受けられない、そういう状態を解消するというものが今国交省の方では全国2,000か所以上、1,400万人がそういう状況に置かれていることと。2023年度は2,500キロぐらいのバス路線が廃止をしております。地域の公共交通にとどまることなく、地域そのものの、コミュニティそのものの属性に赤信号がともっているということでございまして、これは本当に中山間地域にとって大きな問題でございます。

下の方は、先ほど申し上げましたように、主として歩行者あるいは自転車乗車中の事故が減ってはいないということでございます。加速化が必要とされております。

問題は、後ほども御説明いたしますが、こういう道路が圧倒的にたくさんあるので、その存在量でございまして、そこに知恵を出して、どううまく対処していくか、なるべく人手もいららず、コストも掛けずということでございますが、そういうことが問われております。

そういうことを出するのに二つの社会実装の出口を想定しております。7番でございます。地域の持続性に赤信号がともっていると、悲惨な事故も減らないということでございまして、地域の存続としての生命をどう守っていくかということで。

出口1として、持続可能なモビリティサービスの提案と、全国津々浦々への実装ということで、モビリティディバイドの解消ということでございます。

こういうことに対して国への働きかけでございますが、国土形成計画が一昨年制定、閣議決定されまして、その中で今年の6月に非常に重要な概念である地域生活圏の形成という、なくなりそうな地域をどう持続していくかということで、私座長を務めさせていただきまして、その中でSIPの成果とかデータを多数使っていただいております。あと、モビリティ・ロードマップ2025ではデジタル庁で、これ実は森補佐官が主査を務められておりますが、同じよ

うにモビリティを全国でどういうふうにもいろいろなモビリティをよくしていくかという、毎年毎年ロードマップを作ろうという作業に私参加をしております。交通空白は、SPDのナカムラ先生がシニアアドバイザーとしておられまして、国へのインプットでこういうところを最大活用したいなと思っております。

安全に関わる、安全・快適・にぎわいのある都市を実現する広義のインフラの提案と実装ということではございますが、我々も多少なりともインプットできたのではないかなというように思いますが。これも昨年の4月に警察庁が道路交通法の施行令を改正されて、センターラインが引いてないような狭い道の最高速度規制を一律30キロに下げられました。来年の9月から実際に法律が施行令が施行されます。是非気を付けていただきたいんですが、お近くの小さな道路、センターラインが引いてない道は30キロですので。これも今日は資料を用意しておりますが、実はそういうところの走行速度の実態というのは分かっておりませんでした。我々のところで初めて、結構大変だったんですが、データを駆使しまして、何と30キロの対象になるような都市内の狭い道路で実に4割以上の方が30キロで走っておられると。10%の方は60キロを超えて走ってられるという驚くべき数字が出てまいりまして、制度、規制というのは決めるだけでは駄目で、それをどう実行あらしめるとポーズが大切でございますので、そのことにつきましても国交省あるいは警察庁さんと協議をしております。

そういうことで、ちょっと前置きが長くなっておりますが、5枚目にビジョンのミッションとして、中山間地域と地方都市／大都市郊外、全てのところでモビリティディバイドのない社会をやるうということでございます。これをきちんとやるためにはやはりデータの力が必要だということで、越塚先生に力を発揮していただいてその構築を進めてございます。

9枚目がそのために実現したいこと、統合戦略でございまして、まずこれも大分重なりますので、スピードアップしてまいりたいと思っております。

11枚目からモビリティサービスの持続可能なものということで、コンソの名前が赤字で書いてございまして、これらのコンソによってまずそういう地域の特徴を生かした計画あるいは施策をどう作るか、そのためにデータをどう活用するんだということで、データに基づく的確診断、こういった絞るといっておりますので、これを活用して、デジタルツイン上にこういう、今の法制度あるいは社会慣習、ビジネス慣習では考えられないような施策を打ったときに、どういう効果が出てくるかという、デジタルサンドボックス。あるいはこれまでなかなかうまくいってなかったんですが、そういう分かりやすいデータでもっていろいろなコミュニティがございまして。本当に地域のコミュニティあるいは交通事業等のビジネスコミュニティ、いろいろ

なコミュニティとどういうふうにコミュニケーションしていくか、合意形成を図っていくかということを経営的にやろうと、そういうパッケージ化を進めておりますし、そういうことを全国津々浦々にまで展開をするためには、言うまでもなく人材が必要でございまして、あるいはコミュニティ間のネットワーク形成も必要でございまして、そこをやろうということでございます。

ここは一例でございますが、下には四つの地域しか書いてございせんが、ほかにもたくさん地域でやっておりますし、S I Pの予算制約もありまして、そこで直接的な計測をする調査をするというわけにはいきませんが、非常に全国この分野のいろいろな多様な挑戦がされてございまして、そういうところとはコミュニケーションを取ってございまして、そこで得られた知識はこういうヒントがあるよとか、こういうふうにしたらどうというようなそういうところに蓄積をしております。

通し番号の12枚目にはそのことが書かれてございまして。この中で一つ新しい言葉をつくってございまして、それはモビリティサービスプロバイダーということございまして、モビリティサービスが誰が提供するか、これは交通事業者あるいは自動車メーカー、機械メーカーということだったんですが、そのほかにもいろいろなデータあるいは地図屋さんとか、そういう人たちがおられますので、そういう方も含めたエコシステムをどう作っていくかということですね。全体を網羅するというのは非常に難しゅうございまして、各地域地域、あるいはちょっと狭くなりますが、そういう部門でやっております。

13枚目が、S I P終了時までに達成したい提供財の一例でございます。計画論×データでは、名古屋大学では現況診断データベース及びそのシミュレーターを作っていただくとか、あるいは物流分野の日野自動車の子会社のネクストロジスティクスジャパン様に幹線物流シミュレーターの開発をしていただいて、ここでいろいろな制約、特に今取り組んでいただいておりますのは、物流の世界では着荷主、荷物を受け取る側の結構わがままがひどくて、荷扱いをドライバーにしなさいとか、何時何分までに来い、でも入って来ては駄目だということで、途中の道中での待機時間が非常に長くなったりしてございまして、ドライバー不足の解消なかなか進んでないんですが、そういうところをデータ連携でもうちょっとうまくやるとどれぐらい楽になるんだろうかみたいなことをしております。

障壁とその克服方法の把握はデジタルサンドボックスでございまして。それを能力の開発としてどういうふうなものをするかということございまして、こういうことにつきましても、M J D Sの中の生成A I機能を使ったいろいろな対応型の検索ができますので、活用していく

ようなJMD Sにしたいというように考えてございます。

下にいろいろなプロジェクトが書いてございます。右側の二つは、名大にお世話になっております、愛知県の西尾市というところなんです、これは海岸ベリは非常に小さな漁村がございまして、そういうところですね。仁淀川というのは高知県の人口4,000人で高齢化率65%とすごいところなんです、お年寄りの皆さん元気でございまして、右下に小さな写真がありますが、ドライバーされておられる方は79歳のお年寄りが非常に元気で安全に活躍されてございました。

それを11枚目には1枚の絵にしてございます。すみません、通し番号の15枚目ですね。それを広島、オオベイに今この辺まで進んでいるということございまして。

すみません、まだ半分ぐらいしか行っておりません。

通し番号の16枚目は、先ほど申しましたように、こういういろいろなところで働きかけをしているということでございます。

通し番号の17枚目が、小さな道の安全性の問題でございまして、ここも基本的には計画論とかデータを使った、ここに関しましては全国の本当に狭い道路のデジタルデータ、あるいは余りこれも使われることのなかった国交省で集められているETC2.0の走行データでもって先ほどの走行速度の実態分析なんかができたわけでございます。こういうことを活用してモビリティとエネルギーの統合化、浅野先生のスマートエネルギーとモビリティの関係性を追求する、あるいはにぎわいのある都市の実現をするみたいなことを考えてございます。

このために、事故防止支援技術の開発でございます。これも余り時間がないので詳しく申し上げませんが、これまでは路上に設置したセンサーがいろいろな車の流れ、人の動きを検知して、それを車側に伝えるという、V2I、インフラのIでございますが、それが中心だったんですが、それはいいんですが、先ほど申し上げましたように量が膨大にございまして、なかなか全国の普及が難しいということで、ここを担当していただいている日本信号のホンダ様では、V2Iに過度に頼ることのないV2N、ネットワークへの情報提供、これ全部民間でできますので、実装が期待できるということでございます。実践等もしてございます。

新たなセンサーとか車両開発につきましては、また御説明申し上げます。

SIP終了時までには実現したいこと、19枚目に書いてございまして、すみません、あと2分しかございませんので、先を急がさせていただきます。

想定価値とか、価値というのは、例えば通し番号の20枚目でございますが、プランニングの部分なんかは今通学路の近辺安全総点検をチームでやられておられますことも家庭庁とか文

部科学省、国交省とも連携をする。それと実際に地域地域、全国2万の小学校がございまして、そこに使っていただけるようなそういうパッケージを目指しております、道路管理をされている方とかへインプットをしているということでございます。

通し番号の21番、事故の状況がどうだというようなことを書いてございます。

通し番号の22、V2Nでございますが、これは先ほど申しましたように、車両と路側、あるいは歩行者と自転車、車両との関係をネットワークを使って網羅的な実効性を上げようというようにしてございます。

通し番号の23が、これも御質問いただきましたが、PCSELのその後の状況でございます。真ん中の写真が今あります、機械部分のない、全部半導体でできた発光部と受信部でございます。これぐらいの小さなものが出来上がっております、これは今クノ先生の包撰のところの車両に実装していただいておりますし、我々のところでもCYBERDYNEに車両の開発を依頼しておりますが、そこで使っていただく。あるいは先ほど申し上げたこととちょっと反するような面もございまして、路側のセンサーとしても使っていただくと、そういうことで実証データをどんどん取っていただくということでございまして。これに関して今京都大学フォト何とか結晶ライダー研究所というのを担当していただいておりますノダ先生に作っていただいております。〇ー フォトニックリスト。

〇石田PD そうですね、ありがとうございます。やっていただいております、ナノの技術者製造関係のところからライダーへの組立てとか、あるいは実装ということで、数十社が得られるようなコンソーシアムが作られておりまして、実装に向かって更に進んだということでございます。

24枚目が筑波大発のベンチャーのCYBERDYNEをお願いをしている小さな機体でございます。ここにもセルライダーを実装することになってございます。

通し番号の25が先ほど来言っております小さな道の安全性でございまして、これもいろいろなところと連携をしております。国交省様とか警察様とも実際にやっております、民間でチャピックという日本製鉄が結構主にやられる民間団体がございます。そこで小さな道路をどうするんだというような提言を頂いております。そういうところといろいろな連携をしております。ここも先ほど全国2万の小学校と申しましたが、そういうところに使っていただくためには、どうデータを整備して安く簡単に使っていただけるかというのは大課題でございまして、それにつきましても地図会社というよりは、最近空間情報会社といった方がふさわしいところとの連携とか、都市計画建設コンサルタントとの連携なんかをしております。

肝腎の越塚先生がおられる中で説明が遅れてしまったんですが、通し番号の27がJMD Sを使って我々の、私は交通政策の専門でございますが、交通政策のツールがどのようになってきたか、どこを目指しているんだということでございます。いろいろな技術がございまして、我々の今の全体ではデータ連携とAI活用したマルチエージェントシミュレーションを目指すということとか、あるいは実際の現場への適用に関しましても、ビジョンを作ってどういうふうにそこに向かってモニタリングしながら舵取りしていくんだというところで、第4世代だろうというように思っております、そのトップランナーになろうとさせていただきます。

これにつきましても世界的なベンチマーキングもしております、こういうことを本当にやっている、ないということを確認してございます。

通し番号の28がデータ連携基盤の、詳しい説明でございまして、こういうことをやっているということでございます。

他課題との連携については通し番号の30枚目に書いてございます。クノ先生あるいは浅野先生のところでございまして。

通し番号の32番目がこれまでの活動と計画でございまして。

33が、これからステージゲートに向けてどうしていくかということでございます。16のコンソを組み替えて、出口戦略、タスクフォースと二つ分けてやっていくということでございます。

最後のページ、34枚目が、終了後でございます。政府もいろいろ働きかけていただいておりますし、民間企業への働きかけ、これは交通事業者、まちづくりコンサルタントとの連携あるいは学会との連携も進んでおります、完成したものをよりよく持続的に、かつ拡張して使っていただけるようなネットワークづくりを志しております。

時間超過いたしまして申し訳ございません。以上でございます。

○宮園議員 どうもありがとうございました。

それでは、御説明いただいた内容について、まずは有識者議員の皆様から御質問や御意見がありましたらお受けいたしたいと思っております。いかがでしょうか。

では、光石議員から最初に。

○光石議員 御説明ありがとうございます。

説明並びに資料を見ていて、政策や制度というところがかなり前面に出ていると思います。いろいろところで実証実験を実施しているのは良いのですが、伺っていると、アドホックな対応に見え、ブレークスルーとか、イノベーションが何なのかというところが余りシャープに

見えないと感じます。共通化できるような科学技術が何なのかというとき、データ連携があるかもしれませんが、どうでしょうか。そのあたりについてどのようにしていこうとしているのでしょうか。

○石田PD ありがとうございます。

イノベーションという言葉から説明するのも、考えていろいろ御議論申し上げるのはちょっと申し訳ないのですが、私のイノベーションは、シュンペーターの新結合が一番近うございまして、新しいものの結合がイノベーションだろうということでございます。その中で、本来的な純技術的なイノベーションというのはなかなか少のうございます。それは例えば京都大学のピクセルライダーがその代表例だと思います。あるいはV2Nをどう活用していくかということも入っているかと思いますが、そういうのを持ちながら、社会実装に至るまでのいろいろな障壁が特に日本では多くて、なかなかいいものが実装していないんじゃないのかなというようにも思っております。そこをどうブレークスルーしていくかということが第4世代のそういう誰にでも使えて、かつ精度の高い表現ができるコミュニケーションに使えるようなそういうJMD Sをフルに応用した検討システムのパッケージということでございまして。

従来の本当にここ一点でいくと世の中が変わるといようなブレークスルー的なものはそういう意味では乏しいかと思いますが、我々の考え方も今日本が、あるいは世界が求めているものに十分応える価値のあるものだというように確信しております。

それと、先ほど時間がなくて申し上げられなかったんですが、ASEANとの連携ということを非常に重視しておりまして、そういう制度改革とか新しいものへのチャレンジというのは我が国よりはASEAN諸国の方がはるかに柔軟な点もございまして実業界ベースで我々の開発したもの、これはいろいろなデータの見える化、あるいはシミュレーター、あるいはセンサーも含めてあるかと思いますが、そういうことをASEANの諸国、特に今考えておりますのはマレーシアで考えておりますが、テストベッドとして一緒にやっていただけないかということも検討しております。というか、ある意味ではもうJICA様とかJETRO様とか国交省とも連携して進めさせていただきつつございます。

○光石議員 空間情報が重要であることは分かるのですが、データ連携が重要であるということであれば、まとめているリーダーはもう少しそういったところにフォーカスして事業を進めるべきではないかと思えます。

感想です。

○宮園議員 越塚先生、何かありましたら。

○越塚SPD 越塚でございます。

データ連携というのを私この分野だけじゃなくいろいろな分野やっているんですが、今の光石先生の御質問は結構この分野、モビリティやるときに非常に本質的なところだと思っています。やはりいろいろな課題を解いていくときに、一点突破で何か解ける分野というのとそうじゃない分野というのが存在すると思っています。やはりこのモビリティは一点突破型ではなくて、何か1個ブレークスルーがあれば何とかなるんだったら、むしろ簡単だと僕は思います。だから、何か新しい技術が1個できれば何とかなるという簡単な問題ではなくて、難しい小さい問題が山積しているところをどうしていくかがこの分野の最大のポイントで、そこをどういうふうに乗り切るかだと思います。

そうすると、僕自身はここで大切なアプローチはプラットフォームだと思います。いかにプラットフォームにするか。小さい山のような問題というのを、低コストでクイックに解決していくかは、やはりプラットフォームができるかできないかだと思います。

その中のプラットフォームの一つとして、データだけではないと思いますが、データを使ったりデジタル技術を使ったり、このモビリティの分野を、言わばDXすることですね。もしも、このプラットフォームを一点突破の技術、または一つのブレークスルーとしてお認めいただけるのであれば、そこが一つのポイントだと思います。

ただ、このときに単にデータをやればよいというものではなくて、データだけでやると絶対うまくいかないことも分かっています。必要なのは、データとそれを用いて稼働させるツールです。ツールの整備も重要ですし、さらにそこに関わってくるいろいろな方々の知見とかノウハウとか、そういったことも扱う人的つながりも含めてのプラットフォームにすることが非常に今回の場合重要だと思っています。

そういう意味で、この分野を御理解いただくときに、多分一点突破でうまくいかない難しい分野に我々はチャレンジしているということを一番御理解いただければと思っています。

○宮園議員 よろしいでしょうか。

では、波多野議員、お願いします。

○波多野議員 今ご説明にもございましたが、世界との連携についてをお聞きしたいと思いました。

その前に、新しく重要とご説明ございました人材、モバイルサービスプロバイダーが国民とつなぎ、自治体ともつなぎ、世界ともつなぐ役割をされるのでしょうか？確認をさせていただきたかったんですが。

海外展開は重要ですが、知財に加えてルールづくり国際標準が目標を達成するには必要だと思います。ASEANやグローバルサウスがターゲットになってくるとは思います、そのあたりの進捗をお聞かせいただきたくお願いします。

また別の観点からお願いです。野田先生のフォトニック結晶レーザー（PCSEL）を応用したLiDAR、非常にシャープな差別化技術だと思います。ベースとなるフォトニック結晶レーザーはSIPやBRIDGEで研究開発してきた技術も含まれていると思いますので、もしそうであればそのように明記していただけると嬉しいです。本件に限らず、ニュースリリースなどにおいて、過去のSIPの成果が示されていないケースが多くみられ、SIP担当していました私としては気になっていることでしたので、是非お願いしたいと思います。

○石田PD ありがとうございます。

ノダ先生のプロジェクトはKプロでも非常に予算取って……

○石田PD SIPの予算は比較的少ないかも分かりませんが、それでもやはり結構いろいろなチャレンジができるということで、ノダ先生が喜んでおられて、有り難いなというように思っています。

それと共に、課題が広がっておりまして、そこだけでやってるんじゃなくて、我々の中でのコンソ間の連携でもいろいろなユースケースとしての可能性を探っていただくということもいいなという、そういうふうにおっしゃっていただいております。ありがとうございます。

前半の国際ルール化、そこにどうやっていくかというのはなかなか難しい問題でございますが、我々のところではOECDにあるITFという、ITFのメンバーは全部で73か国ぐらいあるんですが、その本部と連携をしまして、メンバーカントリーでモビリティサービスの提供状況はどうなっていて、どういう課題を共通にして持っているか、あるいはそれに対して我々の取組がどのように位置づけられるのかということの共同研究をしてございまして、まだ決まっているわけではございませんが、そういうことも活用してITFの中でやっていこうということと。

更に大きな組織としては、世界自動車連盟、国際自動車連盟、F1をやっていると世界ラリーをやっている団体とも連携をございまして、その中にも華々しいモータースポーツだけではなくて、持続可能な自動車社会をどう継続していくかという非常に大きなテーマとして持っておられまして、そういうところのネットワークを使いながら我々の取組のベンチマークとか、あるいはFIAの製作に反映どうできるかみたいなことも考えてございます。

○波多野議員 なるべく早い段階から国際標準をターゲットとした活動を頂けますように、よ

ろしくお願いします。

○石田PD はい、気を付けさせていただきます。

○宮園議員 では、伊藤議員、お願いいたします。

○伊藤議員 素人の質問になって恐縮なんですけど、石田PDのおっしゃるとおり、イノベーションというのは様々な結合だというのは本当にそうおっしゃるとおりで、実際に例えば分かりやすい例で言うと、ワイムを見ていると様々な技術を結合するのみならず、最初のトライアルを例えばサンフランシスコとかテキサスといった最も難しそうなところで、坂もあり人も歩いていて難しいところであるような、いわゆる自治体との結合というのもあって、その中で今回のお話を伺っていると、さらに、日本では小さい道が多いと。スズキとかがインドではやってるような形があるし、更なる結合が必要だと。また、安全も大事だということを伺ったんですが。

結局の目標が交通空白を解消するということになるのと、お金をひたすら技術開発に掛けてるだけではなくて、結果的には自治体との協調とか、また要は国交省の規制緩和とか、それが全てなんじゃないかなというのが最近私が感じているんですが、これは素人考えなんでしょうか。

つまり、いくらいいものができても、それが使えるような社会インフラができていかないともう全くどうにもならないんじゃないかというのが今のSIPの出口としての一番の不安なんですけど、いかがでしょうか。

○石田PD ありがとうございます。

問題意識としては全く同じ問題意識を持ってございまして、国になかなか動いていただけないということとか、実はお手元にあります資料を作るときにも、何だ、こんな小さいこと気にするのみたいな御注意いっぱい頂きまして、事務局には本当に直前までお世話になりましたが。

そういう中で、今、先ほどちょっとちゃんと申し上げられませんが、いろいろな若者あるいはお年寄りも含めて、新しいことにチャレンジしておられる仲間がおります。仁淀川というのはその典型的な例でございまして。これまで高齢者問題、高齢者へのサービスをどう提供するかということで、お金掛かるし大変だねということになっていたんですが、あそこは逆に高齢者が最初はいろいろなもののレシピエントだったんですが、元気になって、サービサーに変身をしておられると。そういう新しいコミュニティの、ビジネスモデルの転換をしていると、壮大な実験をしているというように私は思っております。そういうモデルがあそこだけじゃなくて、あれはお年寄りが頑張ってる例でございまして、伊藤先生御存じだと思いますが、FSCスピルス、タジマハヤト君がやってるミトヨシなんていうのは本当に移住して新しい人が

ちっちゃく始められた。そういうのが北海道にもおられますし、オキにもおられますし、四国にもおられると。そういう人たちとの連携を取りながら、一部は実際に調査活動あるいは実験にも参加させていただきながら、そういう人たちの果たし得たものをどういうふうに国にぶつけていくかということが非常に大事な役目でございます。そのことに対して一つの、私自身は成果だと思っているんですが、地域生活圏という、詳しく説明する時間ございませんが、本当にモビリティを中心にして地域をどう支えていくかということ、例えば今いろいろなところに御説明してございますが、橋官房副長官も大事だねということで、そうしたら言っとくわとかとおっしゃっていただいて期待しているんですが。

そういうところ、いろいろなレベルでコミュニケーションを取りながら変えていくというものを、使いやすくする、いろいろな人の努力を実現する。それは若干アドホックには見えるかも分からないですが、共通する、通底するものをちゃんとまとめて、それを制度改革あるいはビジネスのコンシンの改定につなげていくというのが大事な使命だなというように思っております。

○宮園議員 ありがとうございます。

ほかいかがでしょうか。

では、梶原議員、どうぞ。

○梶原議員 御説明ありがとうございました。

社会インフラとして地域の交通空白帯の解消は、そこに住む人たちにとって非常に重要だと思います。一方では、そういったところの整備をどうするかというと、財源とか人とかは非常に課題になってくる中で、技術というかS I Pの成果を実証した後、本当に実装していくときの壁が大きい中で、各地域自治体とコンソを組んでいろいろ活動されていらっしゃるんですが、その自治体の人たちがどの程度実装に向けてどうしたいという思いを持っているのか、飽くまでその地域で今実証しているということなのか、その辺の今のステイタスと財源をどうやって持ってくるのか。先ほど若い人たちでいわゆる地域課題に対しての感度がある人もたくさん出てきているとのことでしたが、ふるさと納税みたいに大きな形で動くことを思っているのか、あるいは場合によってはクラウドファンディングみたいな形で集めるとか。どうやってそこを突破しようとしているか、今のお考えをお聞かせいただければと思いました。

○石田PD ありがとうございます。

いろいろな自治体の方、あるいは実際に地域づくり活動をやっておられる民間NPOの方々とお話をさせていただきますと、国の補助金という支援事業というのは有り難いのだが、最大の

難点は、お金の切れ目が縁の切れ目になってしまって、3年間はオーケーなんだが、あるいは長くて5年はオーケーなんだが、その後どうしようもないというような声を多数頂きます。

そういうことに対して我々が目指しているのは、誰が負担をするかという根底のところまで考えて、だからこそ先ほど申しましたように、コミュニティのコミュニケーション非常に重要に考えてございまして、誰がどう負担するかということ、これは自治体の負担もあるでしょうし、あるいはいろいろな政府の支援事業の情報を迅速にお届けするというそういう支援の在り方もございまして、あるいは自分ごとと考えていただけるのであれば、多少の負担もしていただけると、そういう納得感が得られるものを交通空白の、あるいはモビリティディバイドのない、モビリティサービスができるようにするためのパッケージをどうつくり上げて、それをどううまく運営していくか、あるいは小さな道の安全とか、あるいは駅前商店街、さびれておりますが、ああいうところにもにぎわいをどう取り戻すかということも重要なテーマとしてございまして、そういうところで商店街へのコミュニケーションとかやっただございまして。その負担をどういう形でするかということもJMD Sあるいは知恵袋という形で共有するという、そういう生成AI系を活用したデータスペースというものを試行してございまして。

今年度中には、言い訳になるんですが、モデルタイプが小さな道の安全性とモビリティサービスの持続可能な形の検討ということで、数は限られておりますが、皆さんと共有できるのではないかなというように、そこを目指して頑張っております。

○宮園議員 ほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

はい。それでは、どうもありがとうございました。

本日のガバニングボードの公開議題は以上となります。

午前10時42分 閉会