

交通分野でも個人情報に
近いデータの活用は難しい
問題がありますが、市民か
らデータを出していただく
(オプトイン) ことは。

答えはとてもシンプル
で、マーケティング理論そ
のもの。一般的にイノベー
ター(革新者)とアーリー
アダプター(初期採用層)
でだいたい16%になります
が、大したサービスがない
初期段階でもこの層にはす
ぐ普及するので、まずはこ
の層を仲間に入れるのがポ
イントです。スマートシテ
ィーも同様で、16%の人た
ちと最初に成功体験を作っ
てコアユーザーを得ると、
この成功体験がコミュニテ
ィーを通じて広がってい
く。人は良い体験をするこ
ううれしい人に話したくな
るので、いずれ必ずマジョ
リティー層にも伝わってい
くし、50%を超えればレイ
トマジョリティーの方たち
も引張られる。最初から
大規模にスタートすると失
敗してしまうので、小さく
始めた方がよいのです。

会津若松のスマートシテ
ィーでは、交通に関して
どのような取り組みをされ
ていますか。

地域交通としてはAI
(人工知能)を活用した



(なかむら・しょうじろう) アクセン
チュア アクセンチュア・イノベーショ
ンセンター福島センター共同統括マネジ
ング・ディレクター。宮城県出身。

AIバスや貨客混載 モデルの自動運転実証 コミュニティが成功体験を広げていく



アクセンチュア・イノベーションセ
ンター福島が入居する「A-ICT」
は先端テクノロジーを国内外に発信
する拠点

「ダイナミックルーティン
グバス」の実証実験を行っ
ています。これは何曜日
どの時間帯にどの辺に人
がいるかというデータを基
に、AI技術を活用して、
バス路線をフレキシブルに
変えるものです。ほかには、
免許返納した高齢者が使え
るように、2次交通が入ら
なくなった場所で貨客混載
モデルの自動運転実証を行
っています。ただ、自動運
転系はお金がかかり単体で
はビジネスにしていくのが
難しいので、JRやタクシ
ー、シェアカーなども全部
入れて、その中で自動運転
が必要なものを部分的に入
れて、全体でサブスクリプ
ションにして月に何度でも
乗れるというMassプロ
ジェクトを検討中です。そ
れでも赤字は出てくるの
で、別会社でなく全体で一
つの会社にして、赤字部門
を黒字部門で補うように事
業再編成することも考えて
います。行政も含めて既存
のものを一度バラバラにし
て考えて、アンバンドルと
リバンドルを繰り返して、
最適な組み合わせでリバン
ドルして、それがもしでき
ればJ-Vのような形になっ
ていくのかなと思います。

最後に建設業界にエール
をお願いします。

スマートシティーは都市
計画そのもので、リアルな
街にどうDX(デジタルト
ランスフォーメーション)
を埋め込むかということ。
会津では市役所の庁舎建て
直しに当たって建設会社と
ものすごく議論をしまし
た。デジタル行政になるの
でこれまでと建物の形が変
わります。市民のためのカ
ウンター業務が要らなくな
る時が来たら、庁舎にどう
いう意味を持たせるのか、
どんなミッションがあるの
かから議論に入ります。A
ICTの時もそうでした
が、建設業界の方々はその
を物理的に実現してくれま
す。DXによりインフラは
今までとは違う価値が生ま
れます。どんどんコラボレ
ーションしていくのがスマ
ートシティーというプロジ
ェクトだと思っているので、建設
業が面白い時代になってい
くのではないのでしょうか。

交通関係でオプトインデ
ータを活用した事例はあり
ますか。

会津では街の中にカメラ
やセンサーネットワークを
つけていません。Google
Le系列のSidewalk
k Labsがトロントで
さまざまなデータを集めて
データフロー型社会にしよ
うとしましたが、市民から
の反対を受け昨年4月に頓
挫しています。会津でも、

聞き手・松田和香氏
(まつだ・わか)日本
みち研究所研究理事。
秋田県出身。



過去の連載はみち研のウェブページ (<http://www.rirs.or.jp/>) からご覧いただけます。