

## 新スマートシティ論 (21)

トヨタ自動車は2020年1月、米ラスベガスで開催されたデジタル技術見本市「CES」で、あらゆるモノやサービスがつながる実証都市「ウーブン・シティ」を静岡県裾野市の自社工場跡地に建設すると発表した。一企業が自社敷地内に街をまるごと造るものであり、これはCES史上「最大の製品」発表であったに違いない。

世界的な大手IT企業がしのぎを削るスマートシティになぜ大手自動車会社に取り組むのか。世界の街のスマートシティ化が進むと、自動車の役割が変化し従来のビジネスモデルでは限界が訪れるからだ。次世代車のCASE（コネクテッド、自動運転、シェアリング、電動化）技術を理想的に実現した街がスマートシティで、その街で自動車は単独の「ノリモノ」ではなく「サービス」として街を構成する要素の一つに変化する。自動車が場面に応じて屋台、書齋、ベッド、非常用電源など様々なサービスを提供する。

この変化に対応するにはクルマが走る環境としての街の最適化や、クルマを介したサービス提供

# 車社会を見直す契機にも

による新たな価値の創出が必要なことから、これらが一体となった街づくりに取り組むのである。

ではなぜ、ウーブン・シティは工場跡地に白紙から造る計画なのか。現在、スマートシティで提供されるサービスの成功モデルは少なく、モデル構築に向けて、技術やサービスの開発と実証のPDCA（計画・実行・評価・改善）サイクルを素早く回すためには、更地から、しかも私有地で取り組むことが効率的だからである。

更地から造る「グリーンフィールド型（新規開発型）」スマートシティはほかにもある。中国ネット大手の騰訊控股（テンセント）が深圳市の埋立地で進める「NET CITY」や、北京の一部機能移転を目的とした河北省の雄安新区などだ。しかし、道路などの公共施設がない私有地で取り組むウーブン・シティはグリーンフィールド型の中でもユニークな存在である。私有地なら自由度も高い。

もちろん、スマートシティは巨大企業であっても一社でできるものではない。トヨタは3月、スマートシティの基盤技術開発を目指すパートナーとしてNTTと資本業務提携した。スマートシティのプラットフォームを共同で構築・運営する。ウーブン・シティに加え、東京都港区品川エリア（品川駅前のNTT街区の一部）で先行して実装する予定である。

米フォード・モーターが1908年に世界初の大量生産車「T型フォード」を発売し、車社会が到来した。以来、都市開発やまちづくりはクルマとの関係を考えながら発展してきたともいえる。スマートシティはその関係を約100年ぶりに大きく見直す契機にもなっている。（この項おわり）

### 新規開発型スマートシティ計画の例

**トヨタ「ウーブン・シティ」**（静岡県裾野市）  
約70.8万平方メートル（東京ドーム約15個分）の工場跡地に約2000人（当初は関係者）が生活する想定。2021年初頭に着工

**テンセント「未来城市/NET CITY」**  
（中国深圳市）  
約81万平方メートルの埋立地を利用し、約8万人が生活する予定。28年ごろ完成予定

**中国政府主導「雄安新区」**（中国河北省）  
50年までに1770平方キロメートルの新都市を整備。最先端企業が進出し、自動運転や無人店舗などを実証実験。17年から開発