

2020年
7月6日号

スマートシティを巡る近時の法制的動向

執筆者: 森田 多恵子、向井 飛翔、大澤 涼

一 DX(デジタルトランスフォーメーション)とスマートシティ

デジタル技術により社会の変革をもたらすというデジタルトランスフォーメーション(DX)の動きは、日本の産業の様々な分野で多大な影響をもたらしています。その中で特に注目される事象の1つとして、新技術を活用しつつ、都市が抱える課題を解決していくというスマートシティの取組みが挙げられます¹。

「スマートシティ」については、必ずしも統一的な定義があるわけではありませんが、国土交通省都市局が2018年8月21日に公表した「[スマートシティの実現に向けて【中間とりまとめ】](#)」(以下「中間とりまとめ」といいます。)²においては、「都市の抱える諸課題に対して、ICT²等の新技術を活用しつつ、マネジメント(計画、整備、管理・運営等)が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区」と定義されています³。このように、スマートシティは、都市が抱える諸課題を解決して都市全体の最適化を図り、都市の価値を向上させるための手段として捉えることができます。

DXは、既存の部門や業種の垣根を超えた有機的連携や産業構造の転換を経て、社会や生活者などにデジタル化による付加価値を届ける点に1つの特徴がありますが、スマートシティは、こうしたDXの1つの特徴的事象であると言えます。

そこで、本ニュースレターでは、DX時代においてますます重要性と注目度が高まるスマートシティに関して、その概要及び近時

¹ 例えば、トヨタ自動車株式会社は、2020年1月、「自動運転、モビリティ・アズ・ア・サービス(MaaS)、パーソナルモビリティ、ロボット、スマートホーム技術、人工知能(AI)技術などを導入・検証できる実証都市」を静岡県裾野市に新たに設置することを公表しています。

² Information and Communication Technology

³ 中間とりまとめ3頁。

本ニュースレターは法的助言を目的とするものではなく、個別の案件については当該案件の個別の状況に応じ、日本法または現地法弁護士の適切な助言を求めていただく必要があります。また、本稿に記載の見解は執筆担当者の個人的見解であり、当事務所または当事務所のクライアントの見解ではありません。

本ニュースレターに関する一般的なお問い合わせは、下記までご連絡ください。

西村あさひ法律事務所 広報室 (E-mail: newsletter@jurists.co.jp)

の法改正などの動向を説明します⁴。

二 スマートシティの社会的インパクト

スマートシティは、2010 年頃から徐々に注目されるようになっていきましたが、当時は、エネルギー消費の効率化など特定の課題の解決に重点が置かれていました。

これに対し、近時のスマートシティでは、モノのインターネット(Internet of Things)、ロボット、人工知能(Artificial Intelligence。以下「AI」といいます。)、ビッグデータなどの技術の進展を受け、データ連携などを通して(モビリティやヘルスケアを含む)多くの社会的な課題を幅広く解決することを志向する取組みへの進展がみられます。

スマートシティが実現した社会においては、①通勤・買物・通院などの時間を短縮・削減し、より付加価値の高い活動により多くの時間を充てることができるようになること、②ビッグデータの活用などによって、都市の管理・運営の在り方が大きく変わっていくこと、が想定されます⁵。

1 スマートシティの具体例

スマートシティの取組みについては、世界中で多くの実例が存在しています。以下では、日本における取組みを中心に、いくつかの例を紹介します。

(1) 大手町・丸の内・有楽町地区の取組み⁶

東京都千代田区の手町・丸の内・有楽町地区では、「便利で快適に歩けるまち」、「安全・安心なまち」、「新技術やデータを活用するスマートなまち」などの同地区の「まちづくりの目標像」(ビジョン)を達成するために、スマートシティ化に取り組んでいます(ビジョンオリエンテッド)。同地区では、大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会、東京都及び千代田区で組成する「大手町・丸の内・有楽町地区スマートシティ推進コンソーシアム」が「スマートシティビジョン」を策定してスマートシティの取組みを進めており、具体的には、デジタルとリアル都市を高度に融合し、都市のリアルタイムデータを収集することで、データに基づいた意思決定を行う「エアーマネジメントのデジタルトランスフォーメーション(DX)モデル」を掲げ、都市のデータを活用するための基盤として、「大丸有版都市 OS」などを構築していくこととされています。

(2) 竹芝地区の取組み⁷

東京都港区の竹芝地区では、東急不動産株式会社及びソフトバンク株式会社が共同でスマートシティの取組みを進めています。具体的には、温度や CO2 濃度といった環境の変化や歩行者の滞留などの「イベント」に応じて最適な行動を促すアプリケーションプラットフォームの導入や、企業などによる竹芝地区のデータ活用の推進が掲げられています。前者の例としては、例えば、飲食店の混雑状況を可視化し、利用者が空席状況を確認してから来店することを可能にしたり、公共交通機関の遅延を検知した

⁴ その他の動きとして、2019 年 8 月に、内閣府＝総務省＝経済産業省＝国土交通省が事務局となって、スマートシティの取組みを推進するため「スマートシティ官民連携プラットフォーム」が設立されており、企業、大学・研究機関、地方公共団体、関係府庁など、500 弱の団体から構成されるプラットフォームが形成されています。また、大阪府は、企業やシビックテック、府内市町村、大学などと連携して“大阪モデル”のスマートシティの実現に向けた推進体制として、「大阪スマートシティパートナーズフォーラム」を 2020 年 8 月 25 日に設立する予定です(http://www.pref.osaka.lg.jp/smart_somu/partnersforum/index.html)。

⁵ 中間とりまとめ 17 頁以下。

⁶ 詳細は、<http://www.otemachi-marunouchi-yurakucho.jp/event-info/1376/>をご参照ください。

⁷ 詳細は、https://www.softbank.jp/corp/news/press/sbkk/2019/20190709_02/をご参照ください。

場合に、最適な交通の代替手段や周辺の飲食店などの空き状況を案内したりすることなどが検討されています。

(3) 会津若松市の取組み⁸

地方における取組みの例として、福島県会津若松市では、人口減少と少子・超高齢化が進行する中、その歯止めをかけていくと同時に、「住み続けることのできるまち」を創っていくことなどを目指して、会津若松市、公立大学法人会津大学、アクセンチュア株式会社、地元企業などで構成される「会津地域スマートシティ推進協議会」が、スマートシティの取組みを進めています。具体的には、①地域活力の向上：地域経済の活性化、②市民生活の利便性向上：安心して快適に生活できるまちづくり、及び③市民との情報共有の促進：「まちの見える化」の実現という3つの視点のもと、外国人向け観光サイト「VISIT AIZU」の運営、個々の属性やライフサイクル、ニーズに応じて知りたい情報を優先的に表示する地域情報ポータルサイト「会津若松+」の運営、ウェブサイトで公開する公共データのオープン化などが進められています。なお、「VISIT AIZU」の取組みもあり2018年には外国人宿泊者数が2015年比5.3倍に増加し、また、市民の約20%が「会津若松+」を利用するようになったとのこと⁹。

(4) 海外の取組み

海外でも、AIやビッグデータを活用して、社会の在り方を根本から変えようとする都市設計の動きが急速に進展しています。例えば、ヒト・モノの動きをセンサーで把握し、ビッグデータを活用した都市設計を進めているカナダのトロント市における取組みや、交通違反や渋滞対策にカメラ映像のAI分析を活用したり無人コンビニを展開したりする中国の杭州市における取組みなど様々なものが行われています¹⁰。

2 都市の抱える諸課題を解決するスマートシティ

前述の通り、スマートシティは都市の抱える諸課題を解決するための手段として位置づけられるため、スマートシティの取組みを考える上では、都市の抱える課題を整理し、その課題に対して、どのような取組みを進めるかという視点が重要になります¹¹。都市が抱える主な課題に対するスマートシティの取組みとして考えられるものには、以下のようなものがあります。その他、外国人観光客への対応や防災など、地域ごとに様々な課題が挙げられます¹²。

(1) グリーン・エネルギー対応

地球温暖化などの気候変動が急速に進行している中、スマートシティの取組みは、エネルギー消費の効率化などの観点から、気候変動に対する取組みとしても重要な意味があります¹³。

2015年9月に国連サミットで採択されたSDGs(「Sustainable Development Goals(持続可能な開発目標)」)では、「気候変動とそ

⁸ 詳細は、<https://www.city.aizuwakamatsu.fukushima.jp/docs/2013101500018/>をご参照ください。

⁹ 中村彰二郎「スマートシティ会津若松の実現」月刊経団連2019年12月号38頁。

¹⁰ <https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc/supercity/openlabo/supercitykaisetsu.html>

¹¹ 中間とりまとめ11頁。

¹² なお、中間とりまとめ12頁では、SDGs(「Sustainable Development Goals(持続可能な開発目標)」)を軸に都市が抱える課題が整理されており、参考になります。

¹³ 例えば、一般に環境意識が高いとされている欧州では、エネルギー効率を向上させるスマートシティ政策が積極的に進められています(国立研究開発法人情報通信研究機構(欧州連携センター)「[欧州におけるIoTとスマートシティの研究開発に関する動向](#)」(平成29年3月)14頁以下参照)。

の影響に立ち向かうため、緊急対策を取る」ことが目標の1つとして設定されており¹⁴、気候変動に対する取組みの重要性が指摘されています。日本でも、SDGsの採択を受けて2016年に設置された政府の持続可能な開発目標(SDGs)推進本部から、持続可能な開発目標(SDGs)実施指針やSDGsアクションプランが公表されるなどの取組みが進められています¹⁵。特に、2019年12月に公表された「SDGsアクションプラン2020～2030年の目標達成に向けた『行動の10年』の始まり～」¹⁶では、エネルギーインフラ強化やグリーンインフラの推進などによる強靱なまちづくりがポイントの1つとして挙げられています。

また、世界の平均気温上昇を産業革命以前に比べて2℃より十分低く保ち、1.5℃に抑える努力をするなどの目標を定めたパリ協定が2015年に採択され、さらに、G20財務大臣及び中央銀行総裁の意向を受けて金融安定理事会(FSB)が設立した気候関連財務情報開示タスクフォース(Task Force on Climate-related Financial Disclosures)が2017年6月に公表した最終報告書では、「ガバナンス」「戦略」「リスク管理」「指標と目標」という4つの中核的要素について推奨される開示内容が提言されており¹⁷、企業による情報開示や気候変動に対する自発的な取組みに影響を及ぼしています。

このように、気候変動を含む環境問題に向き合うことは、国家としても、企業にとっても、その持続的な成長のために避けては通れないものとなっています。スマートシティの取組みを含む都市設計の場面においても、気候変動を意識した取組みが重要になります。スマートシティによる気候変動に対する取組みとしては、例えば、グリーンエネルギーの積極的な導入、スマートビルディングなどのエネルギーの利用データを活用したエネルギー消費の効率化や、カーシェアリングなどの取組みが考えられます。

(2) 日常の移動が困難な高齢者の問題

買い物や通院といった日常の移動が困難な高齢者の移動をどのようにサポートしていくかが、少子高齢化が進む日本における重要な課題になっています。特に、公共交通サービスが十分ではない過疎地域においては、深刻な問題であると考えられます。

このような課題への対応としては、自動運転車など高齢者にも利用しやすい新たなモビリティサービスの導入や、高齢者のニーズを踏まえた公共交通の柔軟な運行などの取組みが考えられます。

(3) 人口減少・過疎化による人手不足の問題

本格的な人口減少社会を迎えている日本においては、将来的に、人手不足により様々なサービスの質が低下することが予想され、また、1人当たりの生産性を高めることが重要になります。

このような課題への対応としては、各種データやAI・ロボットを活用した生産性の向上、ドローンを活用した無人物流システムの構築やインフラ点検の実施などの取組みが考えられます。

(4) 都市部における交通渋滞や通勤ラッシュの問題

人口集中が進む都市部においては、交通渋滞や通勤ラッシュをどのように緩和していくかが課題になります。

このような課題への対応としては、交通データを利用した渋滞予測の充実やテレワークの推進などの取組みが考えられます。

¹⁴ SDGsの目標13。

¹⁵ 詳細については、<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/sdgs/>をご参照ください。

¹⁶ <https://www.kantei.go.jp/jp/singi/sdgs/dai8/actionplan2020.pdf>

¹⁷ 詳細については、気候関連財務情報開示タスクフォース「[最終報告書 気候関連財務情報開示タスクフォースによる提言](#)」(2017年6月)(訳株株式会社グリーン・パシフィック)をご参照ください。

(5) 都市インフラの老朽化

日本では、高度経済成長期に急速に整備された都市インフラの老朽化が深刻な課題になっています。都市インフラの老朽化に対して十分な対応がなされなければ、生命・身体・財産などに深刻な被害をもたらす可能性があり、また、地震や台風などによる災害が非常に多い日本においては、災害による被害を甚大化させる要因にもなりかねません。

このような課題への対応としては、ドローンをはじめとするロボットを活用したインフラ点検の無人化・省力化や、センシング技術を活用した危険な老朽化インフラの確実な検知・改修などの取組みが考えられます。

(6) 防犯・治安維持

地域コミュニティにおけるつながりが希薄になりがちな都市部においても、また、地方都市においても、子供や高齢者の安全の確保をはじめ、防犯や治安維持に関する取組みは重要です。

防犯や治安維持に関する取組みとしては、電力データを活用した見守りサービスや、画像分析を活用した不審者や迷子の検知などが考えられます。

三 スマートシティを巡る近時の法制的動向

スマートシティの取組みは、社会の様々な課題の解決に向けられたものであり、各種の法律が複雑に絡み合います。それらのうち、以下では、近時法改正などの動きが見られる事項について例示的に紹介します(スマートシティがカバーする領域はとても広く、法制的事項が下記の事項に限定されるものではない点にはご注意ください¹⁸)。

1 交通データの活用に関する法制的動向

スマートシティでは、交通データを取りまく連携が1つの重要分野となっています。この関係で近時注目されるのが、MaaS(Mobility as a Service)です。

MaaSとは、統一的な定義があるわけではありませんが、国土交通省総合政策局が2020年3月19日に公表した「[MaaS 関連データの連携に関するガイドライン Ver.1.0](#)」(以下「MaaS ガイドライン」といいます。))においては、「スマートフォンやPC等で利用可能なアプリケーション等……により、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて、検索・予約・決済等を一括で行うサービス」と定義されています¹⁹。もともと、このようなサービスを提供するためには、交通事業者などがその保有する情報を提供し、MaaSに参画する主体間で情報が円滑に連携されることが不可欠です。

そこで、MaaS ガイドラインにおいて、MaaSに関連するデータの連携を円滑かつ安全に行うための留意事項などが整理されており、MaaSの普及が促進されることが期待されます。

MaaS及びMaaSガイドラインの詳細については、[ロボット/AI ニュースレター-2019年12月2日号](#)及び[2020年4月13日号](#)をそれぞれご参照下さい。

¹⁸ 例えば、ヘルスケアに関する近時の法制的動向については、<https://www.jurists.co.jp/ja/practices/medical-field-healthcare>に掲載されている当事務所の論文・各種ニュースレターをご参照ください。

¹⁹ MaaSガイドライン3頁。

2 電力データの活用に関する法制的動向

近時、電力データ(特に、スマートメーターのデータ)を利用した配送サービスの効率化や見守りサービスなどの新たなサービスの検討が進められていますが、電気事業法上、電気の利用者に関する情報の目的外利用や第三者提供が禁止されていること²⁰がネックになっていました。

このような中、2020年6月5日、電気の利用者に関する情報の目的外利用や第三者提供の禁止に対する例外規定を盛り込んだ電気事業法の改正法案が可決・成立し、同月12日に公布されました。詳細は今後制定される経済産業省令の内容を確認する必要がありますが、本改正により、電力データを利用した新たなサービスの普及が進むことが期待されます。

3 サービスロボットに関する法制的動向

自動車の塗装や電気製品の組立などで用いられている産業用ロボットだけでなく、近年、サービス業で用いられるロボット、いわゆるサービスロボット²¹の活用も広がってきており、既に実用化されているものとして、案内ロボット、介護ロボット、清掃ロボットなどが挙げられます。サービスロボットは、少子高齢化が進む日本において、高齢者をはじめとする生活弱者の生活を補助し、また、不足する労働力を補うものとして、今後ますます活用されることが期待されます。スマートシティの取組みとの関係においても、特定エリアの警備・店舗案内・清掃をロボットに担わせることで省人化を図る実証実験が行われている²²など、都市におけるサービスロボットの実用化に向けた動きが進められています。

サービスロボットの実用化にあたっては、その安全性の確保が重要になります。この点、2019年7月1日に施行された産業標準化法(旧工業標準化法)改正によってデータやサービスなどが標準化の対象に追加された²³ことを受けて、ロボットサービスの安全マネジメントシステムに関する安全規格である「JIS Y 1001」が制定されています。「JIS Y 1001」は、サービスロボットを活用するロボットサービスプロバイダに対して、ロボットサービス実施時の安全運用の枠組みであるロボットサービス安全マネジメントシステムの満たさなければならない要求事項を提供することを目的とし²⁴、ロボットサービス安全方針を確立した上で、リスクアセスメントの実施、リスクアセスメントを踏まえたリスク低減策の実施、内部監査やマネジメントレビューの実施、不適合が発生した場合の是正処置の実施及びマネジメントシステムの継続的な改善、といった Plan-Do-Check-Act(PDCA)モデルに基づいたマネジメントシステムの確立が求められています。「JIS Y 1001」の策定により、従来から策定されていたサービスロボット自体の安全性に関する国際規格である「ISO 13482」と相まって、安全なサービスロボットの普及を推進する制度的基盤が整備されたということが出来ます。

なお、サービスロボットが他人の生命・身体・財産などを侵害した場合の責任を誰が負担するのかという点についても、様々な議論がなされています。

4 自動運転を巡る近時の法制的動向

スマートシティが解決する社会的な課題の中には、地域活性化や高齢者のラストワンマイルの移動確保の問題などもあり、その関連で自動運転も1つの重要な各論として取り上げられています。

²⁰ 電気事業法 23 条 1 項 1 号。

²¹ 後述の「JIS Y 1001」3.29 では、「サービスロボット」とは、「産業オートメーションの用途を除き、人又は機器のために有用なタスクを実行するロボット」と定義されています。

²² 中間とりまとめ 15 頁。

²³ 産業標準化法 2 条 1 項 6-8 号、10-13 号。

²⁴ 「JIS Y 1001」0.2。

自動運転については、道路運送車両法及び道路交通法の改正が2020年4月1日に施行されて、いわゆるレベル3²⁵の自動運転が認められるなど、レベル3以上の自動運転の実現に向けたルール作りが着実に進められています。

まず、道路運送車両法の改正により、保安基準に適合することが求められる自動車の装置に「自動運行装置」が追加されるなどの改正が行われています²⁶。また、これを受けて、「道路運送車両の保安基準」などの改正も施行されており、「自動運行装置の作動中、他の交通の安全を妨げるおそれがないものであり、かつ、乗車人員の安全を確保できるものであること」などの自動運行装置の保安基準などが明らかにされています²⁷。今後、「自動運行装置」を備えた自動運転車は、これらの保安基準に適合したものであることが求められます。

また、道路交通法の改正により、自動運行装置を備えた自動車の運転に関して、①当該自動車が整備不良車両に該当しないこと、②当該自動運行装置に係る使用条件を満たしていること、及び③上記①及び②のいずれかに該当しなくなった場合において、直ちに、そのことを認知するとともに、当該自動運行装置以外の当該自動車の装置を確実に操作することができる状態にあること、という要件を満たす限りにおいて、携帯電話の使用やカーナビの操作などが認められることになりました²⁸。

自動運転を巡る近時の動向の詳細については、[ロボット/AI ニュースレター2019年5月21日号](#)及び[2020年4月21日号](#)をそれぞれご参照ください。

5 スーパーシティ法の成立

2020年5月27日、国家戦略特別区域法の一部を改正する法律(いわゆるスーパーシティ法)が可決・成立し、同年6月3日に公布されました。これまでの近未来技術実証特区などの取組みは、エネルギー・交通などの個別分野に留まっていたましたが、スーパーシティは、「丸ごと未来都市を作る」ことを目指すものであり、①生活全般にまたがり、②未来社会での生活を先行して現実にする、③住民目線での理想の未来社会を追究するものとされています²⁹。

法改正により、AI関連技術、モノのインターネット(Internet of Things)活用関連技術、クラウド・コンピューティング・サービス関連技術など従来の処理量に比して大量の情報の処理を可能とする先端的な技術を用いて役務の価値を高め、又はその新たな価値を生み出すことにより新たな事業の創出又は事業の革新を図る事業活動のうち、区域データの提供を活用して共同の福祉又は利便の増進を図る事業が「先端的区域データ活用事業活動」として位置づけられました³⁰。そして、先端的区域データ活用事業活動を実施するためのデータ連携基盤を整備するための事業(「国家戦略特別区域データ連携基盤整備事業」といいます³¹)を実施する者が、データの安全管理に係る基準に適合することについて確認を受けた場合には、国や地方公共団体が保有するデータの提供を求めることができるようになります³²。これにより、スマートシティにおいて重要なデータ連携の円滑化が図られることが期待されます。

また、自動車の自動運転、無人航空機の遠隔操作又は自動操縦その他の技術革新の進展に即応した高度な産業技術の有効性の実証のうち一定のものについて、道路運送車両法や航空法などの一括許可の仕組み(いわゆる地域限定型の規制のサンド

²⁵ レベル2までは、運転者が一部又は全ての運転操作を実行します(ドライバーによる監視。例えば、衝突しそうな場合の自動ブレーキによる運転支援機能など。)が、レベル3以上では、自動運転システムが(作動時は)全ての運転操作を実行するものとされます(システムによる監視)。レベル3では、高速道路など一定の条件下では、システムから運転の引継ぎを要請されるときなどを除き、運転者がハンドルから手を離すなどして、システムに運転操作を任せられるようになります(<https://www.gov-online.go.jp/useful/article/202004/1.html#a1> 参照)。

²⁶ 道路運送車両法 41 条 1 項 20 号など。

²⁷ 道路運送車両の保安基準 48 条、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示 72 条の 2。

²⁸ 道路交通法 71 条の 4 の 2 第 2 項、71 条 5 号の 5。

²⁹ <http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc/supercity/supercity.pdf> 参照。

³⁰ 2020 年改正後の国家戦略特別区域法 2 条 4 項。

³¹ 2020 年改正後の国家戦略特別区域法 2 条 2 項 3 号。

³² 2020 年改正後の国家戦略特別区域法 28 条の 2、28 条の 3。

ボックス制度)も創設されています³³。これにより、自動運転やドローンといったスマートシティにおいて活用が期待される技術の実証実験の取組みが進むことが期待されます。

四 業種を超えた有機的連携に伴う新たな法的論点の生起

DXの進展によって構築されていく Society 5.0 は、「デジタル革新(DX)と多様な人々の想像力・創造力の融合によって価値創造と課題解決を図り、自ら創造していく社会」であり、「価値協創」「多種多様」「自律分散」「安心安全」「自然共生」がキーワードになります³⁴。こうした事象の1つの重要な例が、今回取り上げた「スマートシティ」です。人口減少などの社会的な課題が多く見られる日本において、社会的な課題の解決に向けたスマートシティの取組みは、新たなビジネスの機会の創出が見込まれるだけでなく、人々の生活を変え、企業のビジネスの在り方をも変え得るものであるなど、企業の経済活動にも大きな影響をもたらします。

DX化の進展に伴い、既存の部門や業種の垣根を越えた有機的連携や産業構造の転換が進み、社会や生活者などにデジタル化の付加価値が届けられることとなります。スマートシティに関しても、今後様々な連携が生まれ、それに伴って新たな法的論点が多数生じることとなります。(データが円滑に流通するためのエコシステムの設計など)事業者同士の新たな契約関係の創設だけでなく、データ保護法・競争法・消費者法・各種行政法規などの規律の複層的な適用との調整も必要となります。スマートシティの取組みが(社会的価値を発揮するという)成功に結びつくためには、各種の法的論点について横断的に検討できる総合的な態勢が、今後より一層重要になるでしょう。

以上

³³ 2020年改正後の国家戦略特別区域法25条の2以下。

³⁴ 2020年5月19日に日本経済団体連合会が公表した「[Digital Transformation\(DX\)～価値の協創で未来をひらく～](#)」3頁、5頁。



もりた たえこ
森田 多恵子

西村あさひ法律事務所 パートナー弁護士

t.morita@jurists.co.jp

2004年弁護士登録、2011年ニューヨーク州弁護士。会社法・金商法を中心とする一般企業法務、コーポレートガバナンス、消費者契約法、景品表示法等の消費者法制等を取り扱う。



むかい つばさ
向井 飛翔

西村あさひ法律事務所 弁護士

t.mukai@jurists.co.jp

2014年京都大学法学部卒業。2016年京都大学法科大学院修了。2017年弁護士登録。M&A、デジタルイノベーション/デジタルトランスフォーメーション、会社法・コーポレートガバナンスその他の一般企業法務に加え、金融商品取引法その他の金融規制対応、アセット・マネジメント、キャピタル・マーケット等を中心とするファイナンス関連業務も取り扱う。



おおさわ りょう
大澤 涼

西村あさひ法律事務所 弁護士

r.osawa@jurists.co.jp

2015年青山学院大学国際政治経済学部卒業。2018年慶應義塾大学法科大学院修了。2019年弁護士登録。M&A、デジタルイノベーション/デジタルトランスフォーメーション、会社法・コーポレートガバナンスその他の一般企業法務等に関与。

西村あさひ法律事務所では、M&A・金融・事業再生・危機管理・ビジネスタックスロー・アジア・中国・中南米・資源/エネルギー等のテーマで弁護士等が時宜にかなったトピックを解説したニュースレターを執筆し、随時発行しております。

バックナンバーは<<https://www.jurists.co.jp/ja/newsletters>>に掲載しておりますので、併せてご覧ください。

(当事務所の連絡先) 東京都千代田区大手町 1-1-2 大手門タワー 〒100-8124

Tel: 03-6250-6200 (代) Fax: 03-6250-7200

E-mail: info@jurists.co.jp URL: <https://www.jurists.co.jp>