

第 2 章

地域のITSの取組み

人口減少・高齢化、新型コロナウイルス感染症拡大、自然災害の激甚化、デジタル革命、カーボンニュートラル宣言などの急激な社会の状況変化に追随していくためには、これまでの様に国・都道府県・市町村といった行政中心で対応するには限界があり、あらゆるステークホルダーが連携・協働してデジタルとリアルを融合し、暮らしに実装する取組み（対面と遠隔のベストミックスによる医療、教育等の提供、生活活動と移動・交通のシームレスな連携等などによる地域活性化への取組み）が必要となってきた。

一方、地域の移動に目を向けると、人口減少・高齢化、空き家問題等に加え、免許返納者増加、公共交通における運転者不足による交通空白地の増加など、その課題は深刻さを増している。これらの課題解決に向けては、地域に人の流れをつくり、地域（公共）の価値を高める相乗効果を生む移動のあり方を考えていく必要がある。

2021年度の地域ITS活動では、第4期中期計画の移動がもたらす『公共の価値』について、地域ならではの実情や課題を知ること（現場を知ること）、地域に実装されている課題解決に向けた多様な取組みを知ったうえで、他の地域や会員企業にとって有益な先進地域の取組み事例を発信する活動を進める事とした。しかしながら新型コロナウイルス感染症により、リアルな地域訪問、自治体との意見交換はかなわず、オンラインによるセミナーやフォーラムによる国の政策動向や自治体、担い手の取組みを収集・分析をした。

また、地域活性化の重要なキーワードとなっている MaaS (Mobility as a Service) について、国からの助成金を元に地域での取組みを進めてきたものの、運用面、持続可能性などに課題も多く聞かれている。これらの課題解決には（一企業）民間だけの努力では成り立たず、①国、自治体の事業化／運営における積極的な関与と基盤づくり、②MaaS事業推進における縦割りの解消、③MaaS事業推進の指針作成とサポートが必要となっている。

本章では『公共の価値』を切り口に2021年度のITS Japanにおける地域活動を振り返るとともに、今後の取組み、方向性を紹介する。地域の活性化には行政と住民とが一体となって、その地域のかげがえの無い資産や自然・文化など地域の魅力を活かす活動が非常に重要であると考えており、我々の取組みが地域課題を解決し活性化につながる一助となれば幸いである。

1. 公共の価値を高める地域づくり、広域連携を考える

ITS Japanは2022年2月8日に「新たな人や仕事の流れを生み出す地域づくり、公共の価値を考える」というテーマで地域ITSフォーラムを開催した。本フォーラムでは国土交通省で議論されている国土計画の変遷、国土の長期展望専門委員会最終とりまとめ、次期国土形成計画について、国土交通省総合政策局で国土政策局も併任する麻生宏斉専門調査官から講演いただいた。また、地域の課題を地域に住む人たちが解決するためのコミュニティデザインにたずさわり、まちづくりのワークショップ、住民参加型の統合計画づくりやパークマネジメントなどに関する数多くのプロジェクトを手掛けているstudio-L代表の山崎亮氏、自治体の取組みとして、住民自治を活かした持続可能な取組みを進める鳥取県智頭町の酒本和昌氏、担い手の取組みとして、大自然や作物など魅力にあふれ、都市部からのアクセスなど地の利が良い地域を舞台に、新しい働き方や暮らしを変えるサービスを地域の方々と共創する事業づくりを目指している一般社団法人うごく街代表今井武氏から講演をいただいた。本項では地域ITSフォーラムでの講演から、地域としての公共の価値を高め、広域連携するための仕組みづくりや具体的な取組みを紹介する。

1) 国の政策（国土の長期展望専門委員会最終とりまとめ）

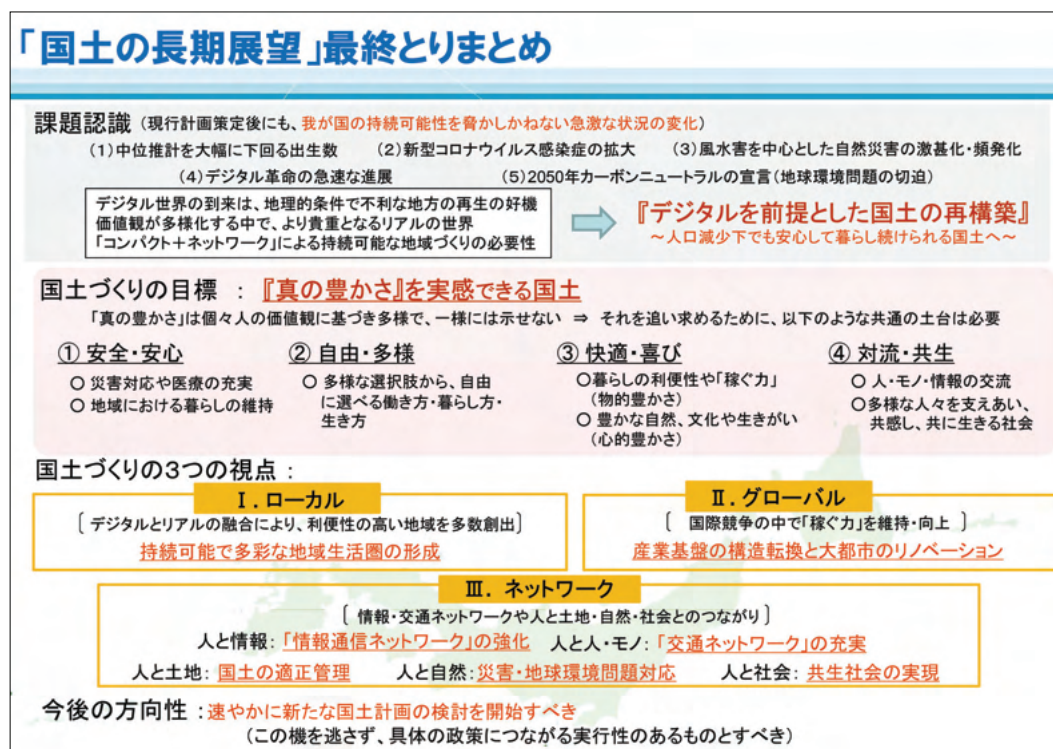
国土交通省総合政策局（国土政策局併任）の麻生宏斉専門調査官より、国土計画を巡る最近の動き、国土の長期展望専門委員会最終とりまとめの解説があった。

国土交通省では、国土審議会において国土計画及び国土利用計画に関し必要な事項や価値ある地域づくりのベースとなる政策方針について議論が行われている。

国土計画に内包される国土形成計画では、2015年に第二次国土形成計画【全国計画】が策定され、国土を取り巻く時代の潮流と課題、国民の価値観の変化、国土空間の変化を踏まえ、対流促進型国土の形成を進める『国土のグランドデザイン2050』がまとめられた。

第二次国土形成計画において、2050年の国土像を描き、その実現に向けた政策の方向性をとりまとめるため、2019年10月に、国土審議会計画推進部会のもとに「国土の長期展望専門委員会」が設置され、2020年10月に中間とりまとめ、2021年6月に最終とりまとめが公表された。

図表2-1 国土の長期展望専門委員会最終とりまとめ



（出典：地域ITSフォーラム2021講演資料より）

最終とりまとめにおいては、以下の課題認識のもとデジタル世界の到来は、地理的条件で不利な地方の再生の好機となり、価値観が多様化する中で、より貴重となるリアルの世界、「コンパクト＋ネットワーク」による持続可能な地域づくりの必要性から『デジタルを前提とした国土の再構築～人口減少下でも安心して暮らし続けられる国土へ～』をビジョンとし、国土づくりの目標としては、『真の豊かさを実感できる国土』が掲げられた。

【課題認識】

- ・中位推計を大幅に下回る出生数
- ・新型コロナウイルス感染症の拡大
- ・風水害を中心とした自然災害の激甚化・頻発化
- ・デジタル革命の急速な進展
- ・2050年カーボンニュートラルの宣言（地球環境問題の切迫）

国土の長期展望専門委員会での最終取りまとめで真の豊かさを実感できる国土づくりの視点として、以下の解説があった。

(1) 国土づくりの視点：ローカル

国土づくりにおけるローカルの視点として、地域で安心して暮らし続けることを可能とし、地方への人の流れも生

み出す多彩な『地域生活圏』の形成という概念が生まれた。

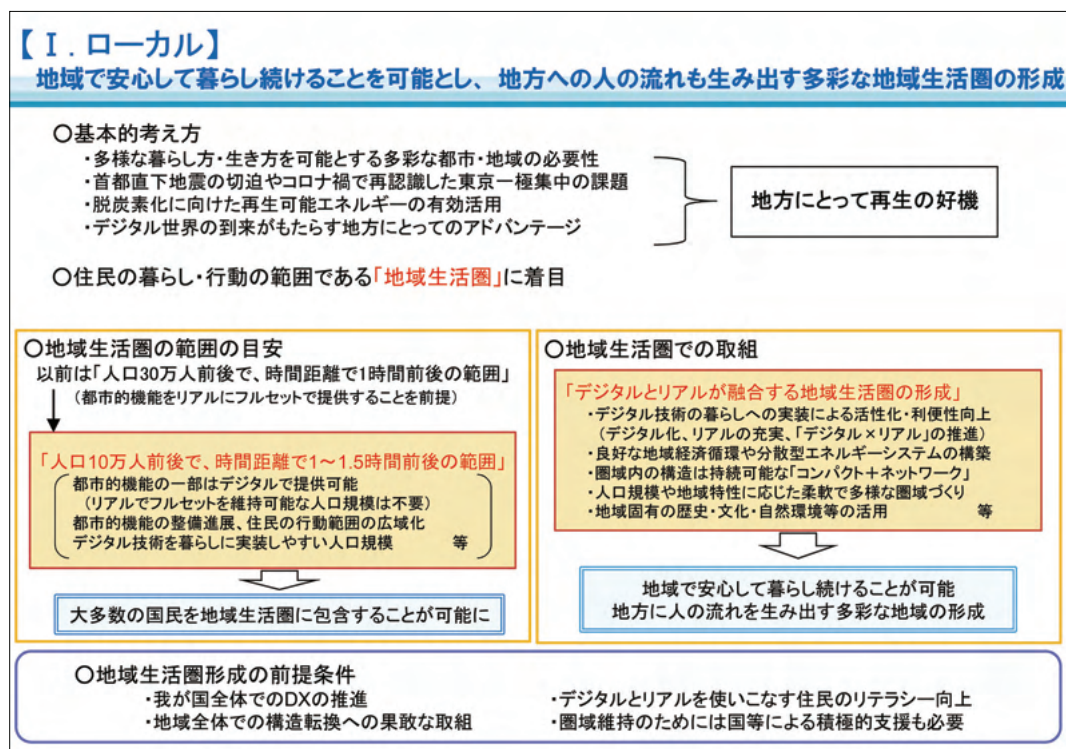
試行した圏域シミュレーションによれば、住民の暮らし・行動に必要な都市的機能（医療、福祉、商業、住民1人当たりの行政コスト）は、概ね「人口10万人前後で、時間距離で1～1.5時間前後の範囲」であれば大多数の国民を地域生活圏に包含することが可能になる。ただし、地域生活圏形成のための前提条件としては、我が国全体でDXを推進すること、デジタルとリアルを使いこなす住民のリテラシー向上、地域全体での構造変換への果敢な取組みが重要である。さらに、圏域維持のためには国等による積極的支援も必要としている。

(2) 国土づくりの視点：グローバル

輸入に多くを依存する我が国では、地球環境問題にも注力しつつ、成長産業の育成や国際競争力向上などの「稼ぐ力」の維持・向上が必要である。このような背景から、国土づくりにおけるグローバルの視点として、以下の3点が示された。

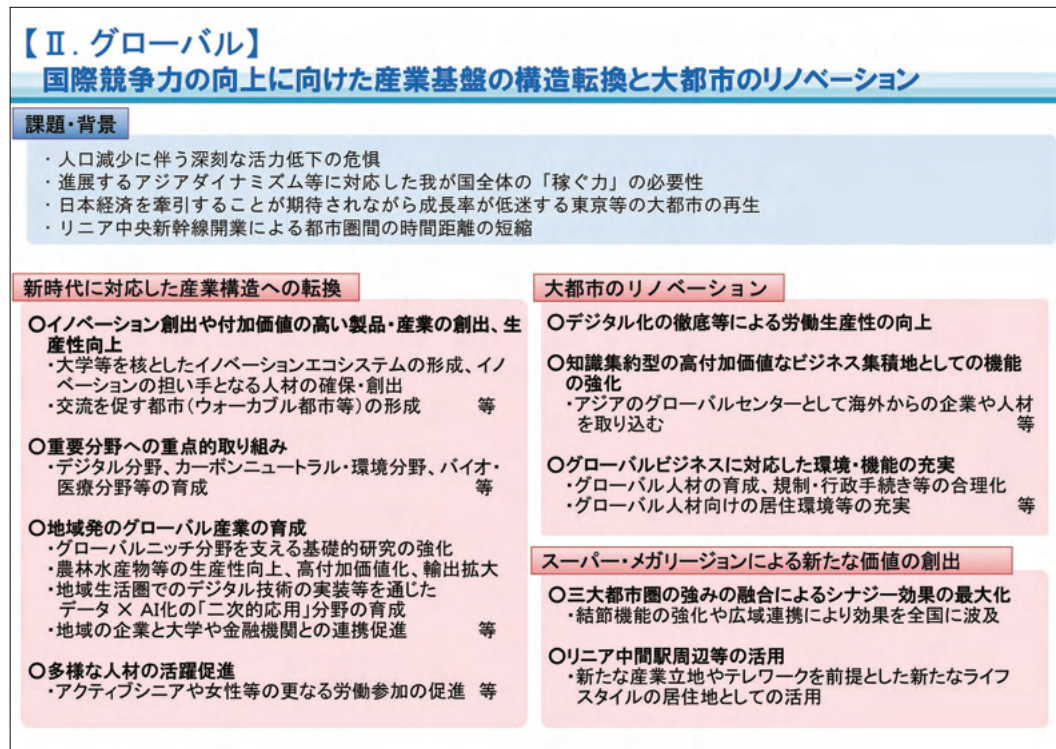
- ・新時代に対応した産業構造への転換
- ・大都市のリノベーション
- ・スーパー・メガリージョンによる新たな価値の創出

図表2-2 ローカル視点（地域生活圏）



（出典：地域ITSフォーラム2021 講演資料より）

図表2-3 グローバル視点



(出典：地域ITSフォーラム2021 講演資料より)

上記項目の実現に向けた取組みの一例として、地域生活圏でのデジタル技術の実装等を通じた地域発のグローバル産業の育成、高付加価値なビジネス集積地としての東京等大都市の再生、三大都市圏間の交流増加によるシナジー効果創出などが挙げられている。

(3) 国土づくりの視点：ネットワーク

国土づくりにおけるネットワークの視点としては、以下の6点が示された。

- ①デジタル世界の交流の基盤である「情報通信ネットワーク」の強化
 - ・テレワーク等に適した柔軟な働き方の採用
- ②リアル世界の交流の基盤である「交通ネットワーク」の充実
 - ・地域生活圏内の移動手段の充実（デジタル技術を活用した柔軟なルート設定 等）
- ③人口減少に応じた「国土の適正管理」の推進
 - ・住民自らが地域の課題を把握し、土地等の管理の在り方を検討する「地域管理構想」の策定
- ④防災・減災、国土強靱化による「安全安心な国土」の実現
 - ・「5か年加速化対策」による防災・減災、国土強靱化推進

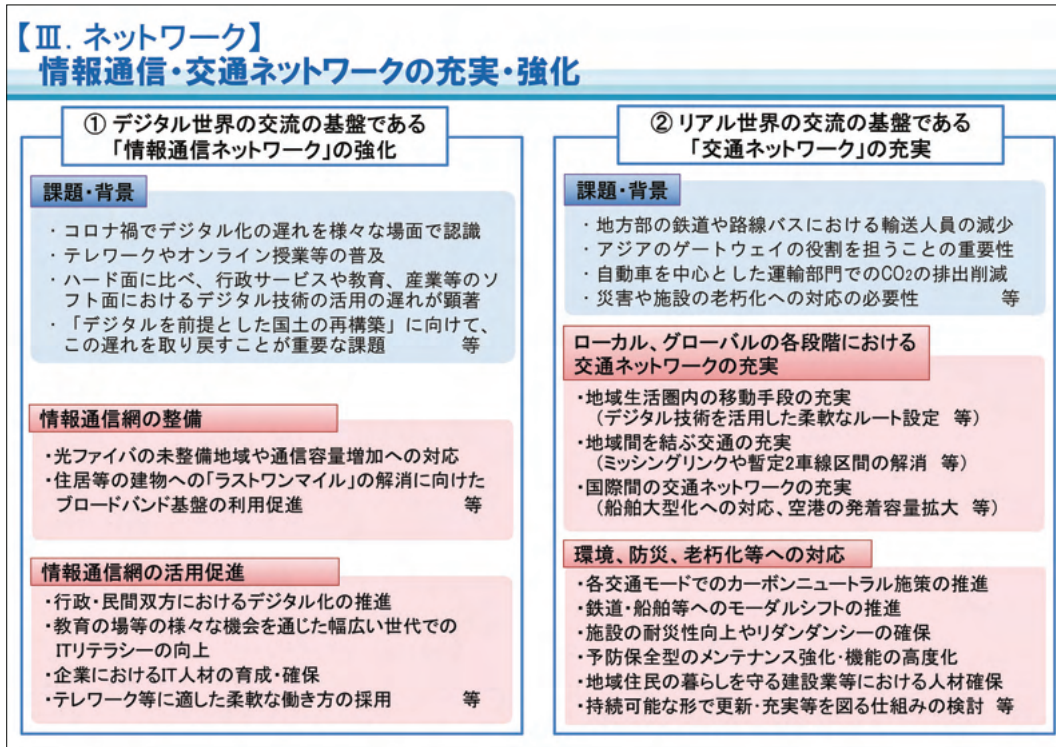
- ⑤「2050年カーボンニュートラルの実現」に資する国土構造の構築
 - ・エネルギーの地産地消に向けた地域生活圏等における分散型エネルギーシステムの形成
- ⑥真の豊かさの実現に向けた「共生社会」の構築
 - ・関係人口の増加に資する「人」「場」「仕組み」に着目した取組の推進
 - ・二地域居住等を容易にする社会制度の実現

(4) 新たな国土形成計画の策定に向けて

国土の長期展望専門委員会最終とりまとめから、新たな国土形成計画を策定すべく国土審議会計画部会において、2022年初夏公表を目標に議論が始まっている。新たに策定する国土形成計画は、目指すべき国土像を実現するために実効性のある計画にすべく、以下の考え方が示された。

- ① 地域生活圏の形成や地域における「人々の活動」のあり方
- ② 行政と民間事業者・団体、住民がこれまで以上に連携・協働して地域づくりを推進
- ③ デジタルとリアルを組合せ豊かで活力ある地域を実現
- ④ デジタル技術を他政策分野でも利活用
- ⑤ 行政と民間事業者・団体、住民の具体的な役割の明確化
- ⑥ 社会情勢の急激な変化に対応し、施策や対応策を臨機応変に変更や追加等を実施

図表2-4 ネットワーク視点(情報通信・交通ネットワーク)

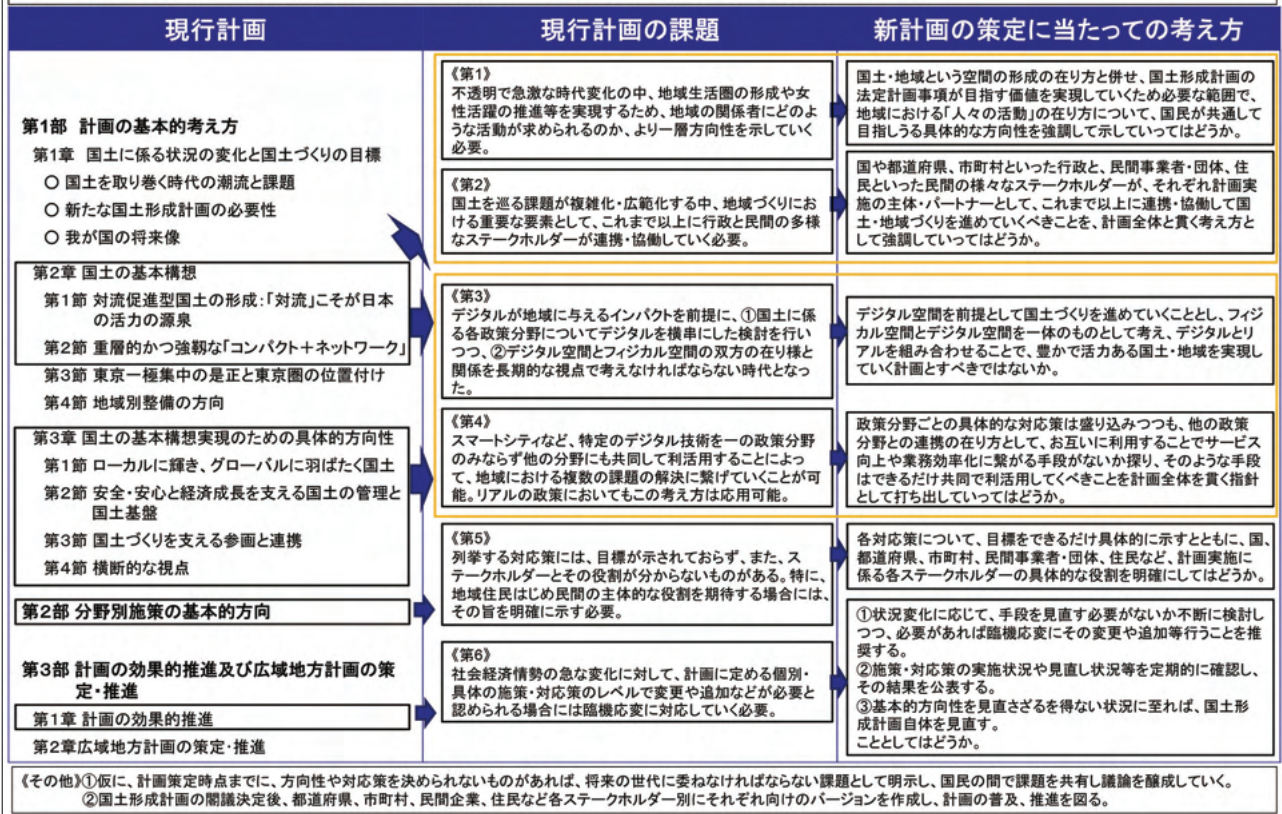


(出典：地域ITSフォーラム2021 講演資料より)

図表2-5 新たな国土形成計画策定

新たな国土形成計画の策定に当たっての考え方

新たに策定する国土計画は、目指すべき国土像を実現するために実効性のある計画にすべき。

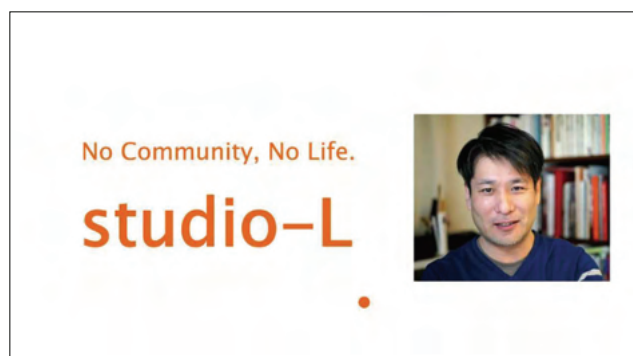


(出典：地域ITSフォーラム2021 講演資料より)

2) 有識者による地域づくりの紹介

1) 項では、国土交通省による国土形成の長期展望が示され、“『真の豊かさ』を実感できる国土”が目標になっている。では、現状はどうか？ 地域の住民は『真の豊かさ』を感じてないのだろうか？ ここでは、地域の課題を地域に住む人たちが解決するためのコミュニティデザイン、まちづくりのワークショップ、住民参加型の総合計画づくり・パークマネジメントなど数多くのプロジェクトを手掛けているstudio-L代表の山崎亮氏の考えや取組みなどを紹介する。

図表2-6 studio-Lと山崎亮氏



(出典：地域ITSフォーラム2021講演資料より)

(1) コミュニティデザインとは

コミュニティデザインとは、地域の人達が自ら地域の課題を発見し解決できるよう、場づくりやしぐみをデザインの力で支援することである。

例えば、「まちづくりの話し合い（ワークショップ）」や「住民参加型のまちの総合計画づくり」などを手伝いながら人と人をつなぎ、そこに住む地域の人達が課題に取り組んでいけるようなきっかけやしぐみを考えるもので、コミュニティデザインは見えない「コト」のデザインとも言われている。

図表2-7 コミュニティデザイン



(出典：株式会社平成まちづくり研究所ホームページ)

(2) 心の中にある『小さな東京』

例えば、地域の若者が、“東京にあこがれてもしようがない、私はこの町で過ごす”と決めた時に、その若者が地域で何か新しいこと（カフェを始める、新しい仕事をする、NPOを立ち上げたい等）を起こそうとすると、地域のかんりの数の人たちが、口に出さないかも知れないが、やめておいた方がいいと思う、やめとけとか、お前のことを心配して俺は言ってるんだぞとか、お客さん来ないからとか、その値段でカフェラテを売ってもこの地域の人は買わないからとか言う。これらの言葉の頭には、言わないかも知れないけど、ここは東京じゃないのという言葉が付いている。ここは東京じゃないのでお客さん来ない、ここは東京じゃないのでその金額じゃカフェラテを買わないとか。東京以外の地域の人たちの心の中に“ここ東京じゃないの”という思いがある。

やめとけよと言った大人たちは、今東京で話題のスイーツの店がその町に出来たら、おそらく行列して並ぶ人たちである。つまりこの人たちはみんな心の中に小さな東京を宿しているので、地域の若者が何かやろうと思っても（ここは東京ではないので）無理だからやめておけと言ってしまう。

いろいろな地域に行くと、もっと他の地域の良好事例を教えてくださいとか、もっと今の最新の知見を教えてくださいとか、東京や大阪から来たのだから答えが聞きたいという人がとても多い。しかしこれは違うのではないかな。

図表2-8 智頭町に移住して開店したパン屋タルマリー



(出典：智頭町観光協会HPより)

地域の魅力を見つけ出し、その地域を持続的な場所にしていく時に、住民の誰もが持っていると思われる『小さな東京』という心が、その地域の本当の良さを見出す障害になっているのではないだろうか？ 地域の人たちが、あるいは外部から来た人たちが、いろいろな仲間を作って、その場所と関わることによって、本当にいい場所になり、豊かな生活を送れる場所になっていく。

地域を本気で信じ、地域の人たちが主役のまちづくりを進めるためには、この『小さな東京』を、地域住民から抜き出すことが非常に重要である。

(3) 今までの公共施設づくり

例えば、川の跡地を公園にしようとした場合、一般的には、デザイナーと市役所等だけで公園の設計やデザインを考え、工事が行われ、気が付いたら公園ができていたり

するが、これでは地域の住民は“まあ、きれいな公園ができたわね”というくらいで、公園に愛着を持ったり興味を持ってもらえることが少ないかも知れない。

(4) 住民が主役となった公共施設づくり、総合計画づくり

住民が主役となった公共施設づくり、まちの総合計画づくりには、以下の3つの視点を持って取り組んでいくことが必要である。

- ①生活の実感に伴った意見（住民の意見）を設計に反映する。
- ②参加する住民が世界の公園の事例や日本のおもしろい公園の事例などを学ぶ機会を作る。
- ③ワークショップを開催し話し合いの場を作り、人と人がつながり、何か新しいこと、出来事が起きる可能性を高める。

これらを踏まえたstudio-Lの取組事例を紹介する。

● 草津川跡地活用プロジェクト（滋賀県）

かつて周辺よりも高いところを流れる“天井川”として全国的に有名だった草津川の跡地（放水路の整備で廃川）を活用するプロジェクトであり、設計に先立って地域のの人たちと話し合うワークショップを開催した。

付箋を回して書いてもらったことを色分けして発表するようなことをやりながら人々の意見を構造化していく。宿題を出して人々には学んできてもらう。ハイラインというニューヨークで有名になったような細長い公園等、世界の動きをまずは知ってもらい、みなさんの意見をまとめ、それがどんな設計になるのがいいのかというのを考える。それから、また、オープンしたらすぐに活動ができるように、街中の広場、空き地、あるいは公園、あるいは駐車場、そんなところを借りながら毎月毎月この川の跡地の公園の中で自分がやりたいと希望した活動の練習を繰り返していくというようなことをやる。それから情報発信したり、PRしてねり歩いたりする。もうすぐ草津川の跡地が公園に変わりますよと市民がPRする。市民が市民に対してアンケートやったり説明会やったりする。オープンすると、公園の来場者と活動をしている人がコミュニケーションをする。

市民が市民と出会う本当の公園が出来上がった。

図表2-9 草津川跡地プロジェクト



（出典：地域ITSフォーラム2021講演資料より）

● 茨木市市民会館跡地活用プロジェクト（大阪府）

市民会館跡地に図書館や広場などが入る新施設を作る計画があり、伊藤豊雄氏が設計、studio-Lはこの施設を使ってどのような活動をするのかを検討するワークショップを担当した。新施設や広場でどのような活動をしたいか、どんな時間を過ごしたいかについてワークショップを通して市民が考え、設計や運営に反映する。新型コロナウイルス感染予防対策として、オンラインの活用や会場の分散化に加え、会話による飛沫感染予防のため会場の受付で配布する不織布マスクに自己紹介を書いてもらって交流を図るなど工夫を凝らした。市役所の1階を会場として展示会形式でワークショップを開催し、市民がこれまでの取組みの経緯等の情報を見て、思ったことを書き添えていくことや、開催期間を1週間と長めにすることで“時差”を作り、市民の意見を積み重ねられるようにした。

図表2-10 茨木市のワークショップ



（出典：地域ITSフォーラム2021講演資料より）

● 延岡市えきまちプロジェクト（宮崎県）

延岡駅まちプロジェクトは、「仕事と生活の拠点として日常的に人が集まる場の創造」をコンセプトに、駅に市民活動を付随させることでにぎわいのある空間を再生し、回遊性の向上、商業の活性化につながるよう段階的にまちづくりを目指すプロジェクトである。

本プロジェクトでは、“デザイン監修者”として建築家の乾久美子氏が選ばれ設計を担当されていた。新しく作る延岡駅舎やその複合施設で、市民の方々がどのような活動したいのかという話し合いをするなど、他の事例と同様のワークショップを行った。延岡市では「ノベオカノマド」という取組みが始まるなど、施設の完成を待たずに市民活動が展開され、工事完了後は施設内外でさまざまな市民活動やイベントが開催されている。

図表2-11 延岡駅の『駅まちワークショップ』



（出典：地域ITSフォーラム2021講演資料より）

● 長久手市『なでラボ』（愛知県）

一人ひとりに「役割」と「居場所」がある（“たつせがある”）まちを目指して、職員みずからがコミュニティデザイナーの役割を担い住民と一緒にまちづくりをしていく「新しいまちづくりの仕組み」づくりに取組んだ、長久手市の事例を紹介する。

まず、長久手市の若手職員らを対象にstudio-Lが研修を複数回行った。研修を通して「我々は長久手を結びたい」という意味の『長久手おむすび隊』が若手職員らにより結成され、この隊を通して職員と市民との交流会を行った。その後、市民からもコミュニティデザイナーに興味のある人たちを募集し、職員と市民とで作る20名ほどの組織『なでラボ』が結成された。長久手市ではファシリテーターをこの『なでラボ』が担い、長久手市総合計画策定にも『なでラボ』のメンバーがファシリテーターとして携わった。

図表2-12 長久手市『なでラボ』



（出典：地域ITSフォーラム2021講演資料より）

国土交通省が掲げる長期展望に沿った国土にしていくためには、デジタルの活用や地域の対流などの方針やそれに沿った活動を進めることが必要であるが、今現在でも地域の現場で行われている公共施設等の建設に際して、住民参加型の公共施設づくりや人材育成プロジェクト等の活動を組み合わせることで、地域の住民の心の中にある『小さな東京』を抜き取り、魅力ある地域・住み続けられる地域づくりを進めていくことができる。

3) 自治体の地域づくり事例の紹介

ここでは、「一人ひとりの人生に寄り添えるまちへ」というテーマで住民自治を大切にするまちづくりを継続的に実施されている事例や、智頭町総合計画の将来像ビジョンを町民たちと共有して行き住民と行政が連携して取組みをされている鳥取県智頭町（ちづちょう）の活動を、智頭町企画課の酒本和昌氏に紹介いただいた。

(1) 鳥取県智頭町の取組み

講演タイトルである「一人ひとりの人生に寄り添えるまちへ」は、studio-Lと共同で智頭町の総合計画を作ったときの将来像であり、10年後には町民がこのような気持ちを持ちながら町に自信をもっていこうという思いがこめら

図表2-13 鳥取県智頭町の取組み



（出典：地域ITSフォーラム2021講演資料より）

れている。

智頭町は総面積の93%が森林で、以前は林業の宿場町として栄えた。人口6,572人、高齢化率43.5%（いずれも令和4年1月1日現在）の中山間地域で、6地区88集落が町を形成している。「日本で最も美しい村連合」への加盟のほか、全国で初めて林業景観が「重要文化的景観」に指定されたことに加え、「SDGs未来都市」にも選定された町である。

(2) 町づくりの変遷

智頭町は住民自治の町づくりを進めている。ここで町づくりの変遷を簡単に説明する。林業の最盛期であった昭和30年代には人口が1万4千人、鳥取県の長者番付でも智頭町の林業家の方が載るといった比較的裕福な町であったが、外材の影響で林業が衰退し、昭和60年のわかとり国体を契機に「住民一人ひとりが主役の町が必要」との動きがあり、平成9年に「日本1/0（ゼロ分のイチ）村おこし運動」（P.56①）がスタートした。平成13年には智頭町の宿場町にある、近代日本建築の石谷家住宅が一般公開され、観光に対する目覚めとなった。平成21年には「百人委員会」（P.56②）が設置され、総面積の93%の森林を活かした、森林セラピーや民泊をスタートさせた。平成29年には「総合計画」をstudio-Lと策定し、平成30年には林業景観として「重要文化的景観」に選定され、令和元年に町づくりが認められ「SDGs未来都市」（P.57（4））に選定された。令和2年に「おせっかい宣言」（P.57（5））をし、今は少なくなっている「あたたかなおせっかい」を拡げていく活動を行っている。

総合計画は町の行政の指針となっているものであるが、住民に共有すべきだと、住民と行政が一緒の目標に向かうべく、総合計画をわかり易いものとした「智頭町の地図帖」を作成、全戸に配布して住民と共有した。智頭町はこれからの10年間で、一人ひとりの人生に寄り添える町づくりをしていく事を住民の方々に周知している。

(3) 住民自治

①日本1/0（ゼロ分のイチ）村おこし運動

智頭町では、「日本1/0村おこし運動」を1997年にスタートした。地域に眠っている資源を掘り起こし磨くことで「宝」や「誇り」を作りだすだけでなく、「自分たちの村は自分達で守る」という意識を醸成させる事が狙いとなっている。0から1、つまり、無から有への第一歩こそ村おこしの精神とし、保守的で閉鎖的・依存的な村社会の変革を図りながら、住民自治を進めていく活動である。具体的には「交流・情報」「住民自治」「地域経営」を活動の柱とし、集落単位で稼ぐ力を養い、得られた収入を住民自治に活かすことを目指している。これらの活動は1988年に智頭町の若者たちがCCPT智頭町活性化プロジェクト集団を結成して以来、約30年近く活動が続いている。

「日本1/0村おこし運動」は「集落・地区振興協議会」を主体として活動する。取組み手順として、まず、集落または地区の10年後の将来像（計画）を描き、次に、新たな組織（集落・地区振興協議会）の設立と同時に規約を制定する。規約は、

- ・原則として全戸からの会費負担により、全住民で運営していくこと
 - ・活動の柱を「交流・情報」「住民自治」「地域経営」とすること
 - ・自らの責任によりボランティアで活動すること
- を主な内容としている。

地区振興協議会として認定されるためには、次の要件を備えている必要がある。

- ・地区振興協議会の設立趣意書に、全集落の代表者が署名を行う。
- ・目的、基本方針、役員などを規定した規約を作成し、設立準備会の承認を受ける。
- ・地区負担金を負担することについての合意を図る（ただし、負担額については地区の自主性に委ねる）。

図表2-14 日本1/0（ゼロ分のイチ）村おこし運動

住民自治 日本1/0（ゼロ分のイチ）村おこし運動	
市瀬 市瀬自慢の田舎料理、しめなわづくり他	山形地区 旧山形小学校を活用し、テナント収益や林業歴史館の管理、森のミニデや木工教室の企画運営
本折 花見会、ミニ傘作り、壁面作成他	郡岐地区（いざなぎ振興協議会） 旧郡岐小学校を活用し、テナント収益を確保。公民館活動と連携した事業を行っている。
中田 蛇の輪の復元、スイートコーン作り他	土師地区 旧土師小学校を活用し、町営の埋蔵文化財センターを設置。陶芸体験や森林セラピーによる事業を展開
波多 集落大運動会、ギョウシ作り他	富沢地区 旧小学校を老朽化のため解体。現在新コミュニティセンター設置事業が進んでいる。キクラゲ栽培による収益を確保している。
中原 そば作り、かずら細工、花作り他	山郷地区 旧山郷小学校を活用し、テナント収益を確保。旧小学校を拠点にした地域づくり（森のミニデ等）
白坪 みそ、福神漬、吟醸付け作り他	
新田 集落NPO化、カルチャー講座他	
早瀬 竹炭、竹酢、みそ製造、東屋作り他	
五月田 考え地蔵まつり、権賀原作り他	
上町 智頭町イベント、ふれあい広場づくり他	
中島 城跡遊歩道整備、紅梅管理他	
岩神 休耕田開放による野菜づくり、城跡整備他	
早野 高齢者給食サービス、草木染め他	
奥西 紅茶づくり、ヤーコン作り、視察他	
浅見 ログハウス作り、はたの復活事業他	
津津 麒麟獅子舞伝承、地蔵作り他	

（出典：地域ITSフォーラム2021講演資料より）

1/0村おこし運動の実績事例として参加した集落は限定的なものの、全88集落のうち16集落（約18%）が参加し、その後の住民自治の先駆けとなった。現在では、集落から地区へと拡大し、6地区中5地区が小学校統廃合に伴う廃校でできた空き校舎にテナントを入れ、テナント料を活動につなげている。また、農家レストランや国産のキクラゲ栽培（リンガーハット等に販売）により地区内での雇用を生むなど、地域経済の活性化に寄与している。

②百人委員会

日本1/0村おこし運動は、そこに住む住民レベルでの活動（地縁型）であり、人口減少や生活スタイルの変化から、様々な分野で課題が発生する中、地縁型ではなく、もっと幅広く課題解決する手法が必要となってきた。

そこで「知恵がないなら借りれば良い、住民のアイデアを実現するために、責任を持って実行してもらいたい」との寺谷前町長の発案により、智頭町の自立度を高め、活力ある地域づくりを進めていくためには、町政へ住民の声を反映していくことが必要であることから、平成20年に「智頭町百人委員会」が設置された。

百人委員会は、住民が身近で関心の高い課題を話し合い、これを解決するための政策を行政に提案していく組織であり、智頭町ならではの住民自治の実践をめざしている。

これは住民が提案したことに予算をつけ、実際に住民が取り組む事が智頭町の百人委員会の制度となっている。

百人委員会には七つの部会があり、その七部会に町民が参加し、まず各部会で議論、プレストしていく。ここには役場の担当部署が張り付いており、伴走しながら事業を組み立てていく。10月頃に提案内容の決定をし、12月に町長を含めた幹部職に企画提案書を毎年実施して予算を含めた提案が行われ、「私たちはこういうことがやりたい、このためにはいくら必要だ」というようなことを、町長はじめ執行部に対し予算要求する。議会の審議と議決を経て、翌年度、交付申請、交付決定をし、その実際の事業を行っていただく事が百人委員会となっている。

図表2-15 百人委員会の主な取組み

住民自治 百人委員会		
年度（西暦）	事業名（部会）	概要
平成21年度（2009）	智頭町に森のようちえんをつくらう！（教育・文化）	町面積の93%が森林のまちで、森林を活用した子育て環境をつくらう
平成22年度（2010）	エコキャップ回収日本一を目指す（生活環境）	ペットボトルのキャップを再利用し、その廃部金を、世界の子供たちにワクチンとして提供する世界規模の大きなエコ活動に繋がることを実施する。
	住民の健康意識の向上（健康）	健康意識の向上の一環として町民歌にあわせて健康体操を普及させ、広く周知する。
平成27年度（2015）	達人図鑑、謎解きゲーム（中学生）	町内の達人を学生の視点で図鑑にすると同時に、町民が楽しめるイベントの企画により町を元気にする。
	智頭町電力アップ、ちのりんショップ（智頭農林高校）	伝統的な町並みや建築物の良さを生かして、同時に高校生と会える場づくり。
	新智頭図書館プロジェクト「智頭町にこんな図書館があったらいいな」～新図書館PRの開催記念しおり製作～（中学生）	新図書館開館に合わせ、智頭らしさを際立たせたいという思いを製作し、配布し町民に読書習慣をPRする。
令和元年度（2019）	「智頭歴史トラップ」を学校教育に！（教育）	子供向けの智頭の歴史を知るツールとして、「智頭歴史トラップ」を作成し、智頭の小学校を拠点とする教育関係施設に配布し、智頭の歴史を知ってもらい、智頭に愛着を持っていただく。

（出典：地域ITSフォーラム2021講演資料より）

図表2-15が百人委員会の取組みの主なものだが、一番、大きなものが平成21年度の企画提案会で森のようちえんを作りたいという提案があった。その当時、森のようちえんは民間レベルでは存在していたが、行政が支援する森のようちえんは智頭町が初めての試みであったため、マスコミ等からも注目を集め、全国にも智頭町が子育て世代に知れ渡り、これをきっかけに移住希望者も増加した。

平成27年には、達人図鑑や謎解きゲーム、智頭宿魅力アップ、ちのりんショップ等、農林高校生と中学生が参加し、学生が予算を要求して、自分たちが実際に予算を執行する様な流れになっている。

(4) SDGs

図表2-16 住民自治を活かした持続可能な取組み



(出典：地域ITSフォーラム2021講演資料より)

こういった住民自治の取組みを内閣府で普及推進をしているSDGsの未来都市の申請を2019年度に行ない、選定された。他自治体を見ると、環境系の申請が多かった中、智頭町は持続可能な町づくりを進めていくには住民自治がベースであり、これなくしては持続可能な町づくりはならないと言うことをアピールし、選定された。

(5) おせっかい

図表2-17 おせっかい奨学パッケージ



(出典：地域ITSフォーラム2021講演資料より)

もう一つの事例を紹介する。図表2-17に示す様なおせっかい奨学パッケージというもので、智頭町内に住む中高生が町外に出て、一人暮らしで寮に入ったり、アパートで暮らしたり、通う子たちに生活費を町内の金融機関と連携して奨学ローンを作って支援をしている。その利子は全額助成しているが、卒業して10年以内に帰ってきた時には、元金の部分も助成すると言った制度である。おせっかい基金を造成するために地域の事業者、個人による寄付、企業版ふるさと納税などをPRしながら集めている。全国で同じような取組みをしている地域もあるが、役場の若い職員がお兄さん、お姉さんの役割を果たし、その学生の悩み相談や、就職にあたっての心構えなどを寄り添い指導している点が智頭町の特徴である。

(6) 智頭町における公共交通の現状とDXを用いた対策

図表2-18 智頭町告知端末機×交通1



(出典：地域ITSフォーラム2021講演資料より)

智頭町は交通が大きな課題になっており、図表2-18の現状に示す様に定時定路線のバスを走らせている。現時点で乗車人数が減少し、人口減少の影響で、町の財政を逼迫するというような状況になっており、将来的には共助交通、住民の自家用車を活用して、住民が住民を運ぶという様な事ができないか、検討している。

これまで二回、実証実験を行ない、システム(インフラ)整備はほぼ完了、令和5年4月に本格運行に向け、準備している。

図表2-19 智頭町告知端末機×交通2



(出典：地域ITSフォーラム2021講演資料より)

図表2-19に示す様な黒いクラウド型の告知端末が90%以上の世帯に設置しており、これを使いAIデマンドタクシーの予約が可能となる。この端末を使い予約するとドライバーの持っているタブレットに届き、ドライバーが迎えに来て、目的地まで送るとしくみとなっている。今年度11月16日から12月6日まで実証実験を行い、3週間で223人を輸送する事ができ、かなりの手ごたえを感じられており、まだ課題は残っているが、本格運行に向けて、成功させて行きたいとの事である。

(7) 最後に

智頭町はstudio-Lと智頭町の総合計画を作り、将来像を掲げた。この将来像を住民と共有してゆき、しっかり浸透して行く事が必要である。その町を好きになり、その町のことを考えたりする事は、行政だけではなく住民と行政とが連携して行うべきと智頭町は考えている。そのために総合計画の将来像ビジョンを町民たちと共有して行く事がひとつの答えとなると考える。

4) 担い手の取組み紹介

前項では国や自治体並びに有識者からの視点・観点での取組み事例などを紹介した。

関係府省庁を中心とした政策推進により、地域においても関係人口に関わる取組みの定着が図られつつあるが、各地域の現場では手探りで推進されている状況である。

地域の課題と魅力ある街づくりに「関係案内人」として活動する、一般社団法人「うごく街」代表の今井武氏の取組みを紹介する。

今井氏は2020年8月に「新しい働き方や暮らし方」の実現を目指す有志とともに、一般社団法人「うごく街」を設立した。

豊かな自然に恵まれた魅力溢れる地方都市とモビリティを掛け合わせ、地域住民と共創することで、内と外から地域が「動いていく」。うごく街というネーミングには、そんな思いが込められているという。

今回は山梨県のある自治体において、農地や空き家などの休眠資源を価値化し、持続可能で地域の人たちと一緒に様々なアイデアで「関係人口」を増やしつつ、新しいサービスを創出し続けている事業の取組みを紹介する。

(1) 地方での課題

- ①高齢化により農業の担い手不足による荒廃地増加が全国的な問題になっているが、山梨県では再生可能な荒廃農地2,327haの内、再生利用された面積はたったの10.7%である。
- ②求人倍率低下や若者の就労支援などの雇用に関する課題
2021年4月の有効求人倍率は1.11倍で過去最低である。

③コロナ禍での観光客の大幅減少

宿泊者数は2020年3月で前年同月比63%減少、とりわけ外国人は96%減少している。

このような問題山積の中、かけがえの無い地域の資産や文化を大切に、休眠資源を価値化し、『豊かな自然とモビリティで、持続可能な新しい働き方や暮らしの実現』を目指す取組みを以下に紹介する。

(2) 活動のフィールド

山梨県下で活動拠点に取り上げたのは、ユネスコエコパークにも認定された、国内屈指の豊かな自然を有する『南アルプス市』である。南アルプス市には、歴史・文化があり富士山を望む美しい石積みの棚田、シャインマスカット・桃・柿・サクランボなど美味しい果物の産地でもあり、「うごく街」メンバーの出身地でもあることから見慣れた“顔”が見える親近感有る土地柄である。

立地としては東京からおよそ2時間の距離であり、リニア新幹線の開通後は1時間で移動可能になり、南アルプスの麓で新しい暮らし方・働き方で二拠点居住が可能なフィールドである。

(3) 提供価値

①アクティビティ：「自然体験」

3,000m級の山々が連なる急峻な山岳環境の中、固有種が多く生息・生育する豊富な自然環境を学び、カヌーを始め各種ネイチャーアクティビティを楽しむことができる。

アクティビティを通じて仲間と協力したり、心身をリフレッシュしたりしながら、ビジネスのエネルギーをチャージしたり、子供やペットを含めた家族全員で大自然を堪能する事ができる。

図表2-20 伊奈ヶ湖でのカヌー体験



(出典：地域ITSフォーラム2021講演資料より)

②本格的な農業体験

NHKの「小さな旅」でも紹介された、約140年の歴史と文化を持つ土地柄である。

甲府盆地の富士山が望める風光明媚な石積みの棚田で地元農家の方々による栽培指導の下、田植えや種まき体験を実現できるだけでなく、甘みの強い棚田米や野菜、果物を

自ら収穫してその成果を楽しむことができる。地産食材を地元料理人の手によって頂くことも可能である。

図表2-21 富士山を望む石積みの棚田



(出典：地域ITSフォーラム2021 講演資料より)

③大自然の中でのワーケーション

市内で用意されている「グランピングテント」ではオフィスの会議室と同様のインフラが完備されており、大自然の中で五感を刺激しながら、有意義なワーク時間を過ごせる環境が整っている。また地元の工務店と連携した「タイニーハウス（とてもちいさな家）」では、夕食にバーベキューを楽しんだ後に、美しい夜景を見ながらの宿泊も可能である。

図表2-22 大自然でのワーケーション



(出典：地域ITSフォーラム2021 講演資料より)

④地域に根差した「コトを創るモビリティ」の企画製作

この地域では「ケットラ」（軽トラック）が愛され、活躍している乗物である。「ダイハツ」・「山梨大学」と連携し、荷台の部分（ソケット）を組み換え、新しいモビリティを企画するプロジェクトも展開している。ソケットのバリエーションによって、キッチン・ナイトクルーズ・DJ・災害時対応など利用シーンに応じたオリジナルモビリティが誕生する。なお、ソケットの製作は、地元の工務店が担っている。

⑤古民家再生

うごく街会員メンバーと地元工務店により200年以上昔の古民家再生に挑み、会員の拠点を構築している。山梨や南アルプスの文化を育み、地域の人たちとの交流の場としても利用可能である。首都圏から「うごく街」へのゲートウェイの役割も果たしている。

(4) 関係案内人としての事業展開

今後は、南アルプス市の地域資源や取組みをベースに、アレンジしながら会員サービス事業を展開予定である。例えば、個人で畑の畝や自分の桃・ブドウの木のオーナーになれるようなサービスを提供する。

顧客層は、法人・法人社員とその家族・二拠点居住に関心のある個人を対象に考えている。社団法人であり利益を追求することは無く、国土交通省が提唱している、「共助社会づくり」の考え方と同じである。

図表2-23 サービスモデル



(出典：地域ITSフォーラム2021 講演資料より)

(5) 本事業が生み出す地域への便益

今回のような活動を通して、地域資源の磨き上げと保全を行い参加者が地域の持続性を体験し、それに貢献できる環境を創造していくことができる。具体的な内容を以下に示す。

- ①関係人口の創出により、担い手不足の歴史ある美しい石積みの棚田を維持することができる。
- ②美しい南アルプス市での二拠点居住や移住政策にも繋がっていく。
- ③各種アクティビティで、周辺の果樹園・ワイナリー・温泉・宿泊など様々な施設への送客につながる。
- ④ケットラベースの荷台製作、古民家再生の地元工務店への発注ができる。
- ⑤体験農業指導者への報酬や農作物や特産物の拡販ができる。
- ⑥地域の人が自身の地域を好きになる。山梨大学を始めとする若者のIターンやUターンが増えるとうるやうな。

今回の事例では、地域の人と関係人口をつなぐ“担い手（関係案内人）”の取組みが良く理解できる。

今後、地域の課題を解決するためには、住民が主役となって魅力ある地域、住み続けられる地域づくりを進める事、またそのためには活力ある地域づくりを進めていく

ためには、また住民自治を基礎として住民と行政がしっかりと連携していく事が重要である。そのためにはかけがえの無い地域の資産や自然・文化を地域の魅力として再認識し、地域の人と関係人口をつなぐ“担い手（関係案内人）”を含めた三位一体での活動を深掘りしていくべきである。

2. 各地域における交通移動を考える

日本では、ほとんどの地方都市において人口減少、高齢化が進む中、安全・安心で魅力的なまちづくりや地域産業の再構築、周辺の自治体との広域連携など、地方創生に向けて様々な取組みが進められている。しかしながら、地域活動における暮しの足、おでかけの足を担う乗合バスに代表される公共交通機関では、乗務員の高齢化、輸送人員の減少が続き、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下に加えて、新型コロナウイルス感染症対策による移動需要の減少や感染症対策への新たな投資など様々な課題が同時に顕在化・進行しており、まさに地域の移動や交通手段の確保に対する抜本的な取組みが喫緊の課題となっている。

2021年度の地域ITS活動では、第4期中期計画の移動がもたらす『公共の価値』について、地域ならではの実情や課題を知ること（現場を知ること）、地域に実装されている課題解決に向けた多様な取組みを学んだうえで、他の地域や会員企業にとって有益な先進地域の取組み事例を発信する活動を進める事とした。しかしながら新型コロナウイルス感染症により、リアルな地域訪問、自治体との意見交換がかなわなかったため、オンラインによるセミナーやフォーラムを活用し、国の政策動向や自治体および担い手の取組みについて、収集・分析をした。ここでは、ITS Japanの視点からこれらの取組みを紹介する。

1) 国の地域交通、地域づくりへの政策動向

地域の移動課題と多様な取組みに関して、国土交通省による新たな国土形成計画や第2次交通政策基本計画において、新型コロナウイルス感染症を契機と捉え、デジタル化の実装促進・活用による新たな地域づくり、アフターコロナにおける今後の交通体系のあり方は何か等の検討が進められている。

(1) 国の政策動向（地域づくり視点）

国土交通省では、国土審議会の計画推進部会配下に、2019年5月より中長期の視点に立って今後の国土づくりの方向性を考える「国土の長期展望専門委員会」が設置され、

2021年6月に最終取りまとめが公表された。

国土の長期展望専門委員会の最終取りまとめの概要や取組み視点については、1.1) 国の政策（国土の長期展望専門委員会最終とりまとめ）で紹介しているので参照して欲しい。

なお、国土の長期展望専門委員会の最終取りまとめのうち、地方への人の流れを生み出す多彩な地域生活圏では、デジタルとリアルを融合し暮らしに実装する取組みを進め、地方への人の流れを生み出す多彩な地域生活圏を形成するとしており、第4期中期計画の公共の価値視点からも「地域生活圏の形成」の具体化や地域交通、移動サービスとの関係は今後も注目したい。

(2) 国の政策動向（モビリティ視点）

2021年5月に第2次交通政策基本計画が閣議決定された。この基本計画では、コロナ禍における移動手段の変化（プライベートなモビリティ利用が増加）、移動ニーズの変化（3密回避が増加）を踏まえ、我が国が直面する課題及び交通の危機を整理したうえで、今後の交通施策における3つの基本的方針を掲げている。

① 第2次交通政策基本計画の基本的方針

➤ 基本的方針A

誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

➤ 基本的方針B

我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・サービスへの強化

➤ 基本的方針C

災害や疫病、事故など異常時にこそ安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

2) 地域の交通、地域づくりの動向（シンポジウム、講演会参加事例から）

各地で行われたオンラインのシンポジウムやセミナーにも積極的に参加することで、現地の移動課題や自治体関係者、担い手の取組みを把握した。ここでは活動を通じて得られた自治体や担い手の取組みを、地域交通の維持・確

図表2-24 第2次交通政策基本計画の目標、施策

第2次交通政策基本計画の目標、施策		
A.誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保	B.我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化	C.災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現
<p>目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の維持確保の取組 ・新型コロナの影響を踏まえた支援 ・MaaSの全国での実装 ・多様なニーズに応えるタクシー運賃等 <p>目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりと公共交通の連携強化 ・徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現 ・スマートシティの創出等 <p>目標③ 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー整備目標の実現（旅客施設、ホームドア、車両等） ・「心のバリアフリー」の強化 ・新幹線の車椅子用フリースペース等 <p>目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・インバウンドの受入環境整備 ・地域での快適な移動環境整備 ・移動そのものの観光資源化等 	<p>目標① 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備新幹線、リニアの整備促進 ・基幹的な道路網整備、四車線化 ・国際コンテナ戦略港湾政策の推進 ・三大都市圏等の空港の機能強化、コロナ禍での航空ネットワークの維持等 <p>目標② 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政手続のオンライン化 ・交通関連情報のデータ化・標準化 ・港湾関連データ連携基盤「サイバーポート」の構築 ・自動運転の実現に向けた開発等 ・無人航空機による荷物配送実現 ・海事産業の国際競争力強化 ・インフラシステムの海外展開等 <p>目標③ サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流分野のデジタル化や自動化・機械化の導入、各種要素の標準化 ・取引環境改善、共同輸配送・倉庫シェアリングの推進、再配達削減 ・物流ネットワークの構築 ・内航海運の生産性向上、船員の働き方改革等 	<p>目標① 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・インフラの耐震化、津波・高潮対策等 ・台風襲来時の船舶の走錯事故防止 ・TEC-FORCEの機能拡充・強化 ・BCP策定・防災訓練の実施（道の駅、空港、港湾） ・インフラ・車両・設備の老朽化対策等 <p>目標② 輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナの衛生対策等の支援 ・安全な自動車の開発・実用化・普及 ・運輸安全マネジメントの充実 ・交通事業の働き方改革推進による人材の確保・育成等 <p>目標③ 運輸部門における脱炭素化等の加速</p> <ul style="list-style-type: none"> ・次世代自動車の普及促進 ・公共交通の利用促進（MaaS普及等） ・グリーン物流の実現 ・エコエアポートなど航空の低炭素化 ・カーボンニュートラルボートの形成 ・ゼロエミッション船の商業運航等
各施策には、数値目標（119のKPI）を設定		

(出典：https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001397923.pdf)

保（移動手段の総動員）、移動の価値創造の事例、モビリティデータの利活用の視点に分類して紹介する。

(1) 地域交通の維持・確保（移動手段の総動員）の事例

2020年11月の公共交通関連法案改正の活用事例として、熊本市、岡山市に続き、共同経営計画による独占禁止法特例法の許可を受けた前橋市の取組みを紹介する。

① 前橋市の公共交通政策事例

前橋市では、公共交通の利用拡大に向けて、広域幹線、都心幹線、地域内交通の3層により立地適正化計画も含めた地域公共交通網形成計画を策定し、都心幹線を構成する6事業者（関越交通（株）、（株）群馬バス、群馬中央バス（株）、上信電鉄（株）、永井運輸（株）、日本中央バス（株））による共同経営計画で独禁法適用除外が認可された。従来、前橋市では、対象路線において時間帯によって運行間隔にばらつきが発生しており、ダイヤがわかりづらく待ち時間の長い時間帯が生じていたが、6社11路線のダイヤを調整し、JR両毛線の運行ダイヤにあわせ15分間隔の運行を実施することで、当該路線そのものの維持と利用者の利便性向上を図った。

自治体主導のもと、共同経営計画に公共交通網形成計画や自動運転、MaaSの取組みを取り入れ、多様な主体と連携して進めており、前橋市の特徴であり先進的事例となっている。

図表2-25 前橋市内乗合バス事業 共同経営計画



(出典：https://www.mlit.go.jp/common/001424927.pdf)

② 統合化された移動サービスの事例

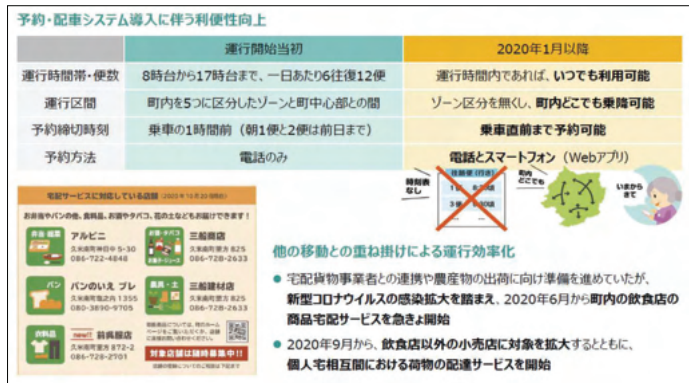
ここでは、地域の輸送資源を総動員して、統合化した移動サービスの事例を紹介する。

a) 久米南町カッピーのりあい号

岡山県のほぼ中央に位置する久米南町では、町内に民間路線バスはなく、町内に残っていた個人タクシーも廃業することになり、新たに民間の交通事業者を誘致し、2016年度からデマンド交通「カッピーのりあい号」（事前予約制・定時運行）の運行を開始した。

2020年1月には予約・配車システムを導入し、カッペーのりあい号の利便性向上と運行効率化を図るとともに、車両の空きスペースを活用した貨客混載や宅配、配達サービスも実施して、地域内の輸送資源の効率的な運用・活用により、暮らしやすい持続的な地域の実現を目指している。

図表2-26 久米南町カッペーのりあい号



（出典：くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2021）

b) 尼崎ドライブスクールと阪神バスの連携

尼崎ドライブスクールが運用している教習生の無料送迎バスの運行ルートと阪神バスの営業路線が重複する一部の路線において、自動車教習所への無料送迎を阪神バスの乗合バスで代替している。これは、教習生側では乗降場所の増加、交通事業者側では収益源の確保、教習所側では無料送迎コストの削減など三方良しの効果を生み、沿線企業との価値ある連携事例と言えるだろう。

図表2-27 自動車教習所の無料送迎を路線バスで代替



（出典：くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2021）

(2) 移動の価値創造の事例

①行動変容を促すモビリティマネジメント（MM）の事例

栃木県小山市では、コミュニティバス利用促進に向けた行動変容を促すモビリティマネジメント施策として、バスを利用しやすい環境整備と、それをサポートする情報発信を行った。

➤公共交通利用促進に向けた環境整備

月額約2,300円でコミュニティバスが乗り放題の紙定期券norocaを発行、リーズナブルな移動コストの提供を実

現した。またバスロケーションの整備を行った。結果、若者が定期券を購入し利用者が増加した。

➤情報発信

移動（おでかけ）のきっかけづくりとして、タブロイド紙Bloom!を発行した。デマンドバスの紹介等のバス関連情報に加え、コミュニティバス利用のユースケースの紹介、小山のお出かけスポット紹介など、市民の公共交通利用を促す取組みを行った。

図表2-28 小山市コミュニティバス利用促進MM

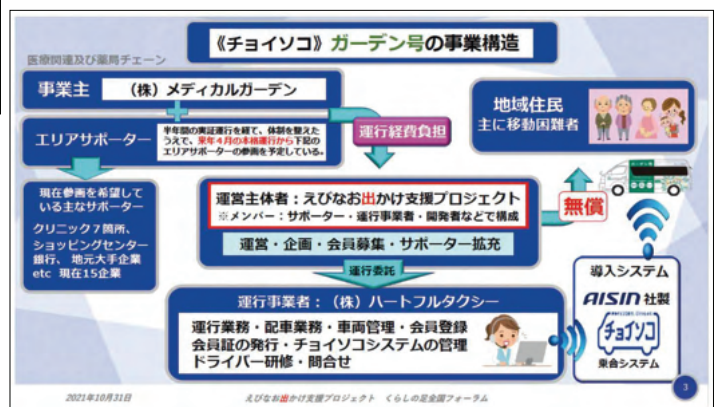


（出典：2021年 IBS 研究発表会・IBS フェローシップ発表会）

②移動がもたらす地域の価値創造の事例

海老名市の主に移動困難者のおでかけを支援するために、医療機関と交通事業者の共創による送迎サービス『《チョイソコ》ガーデン号』が始まっている。これは、移動の目的地となるクリニック、ショッピングセンター、銀行などを地域のエリアサポーターとして位置づけた、地域住民の移動を促す仕組みと言えるだろう。移動困難者の移動のニーズを地域ぐるみ（医療機関、交通事業者、地域サポーター）で支援する価値ある移動の事例ととらえる事ができる。

図表2-29 海老名市 《チョイソコ》ガーデン号

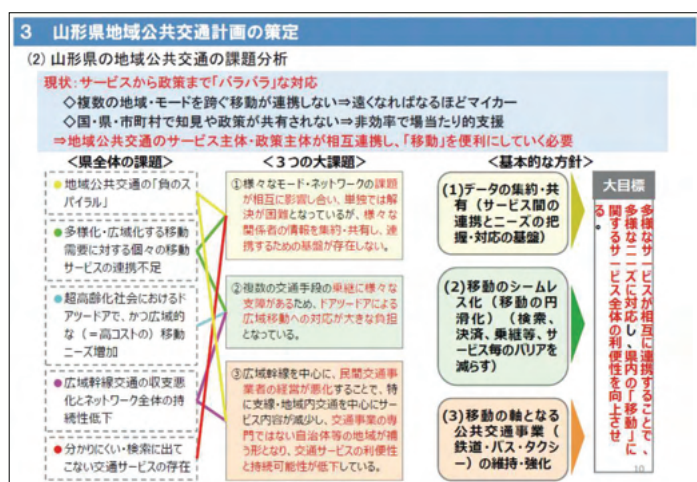


（出典：くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2021）

(3) モビリティデータの利活用の事例

山形県では、県を事務局として地域公共交通活性化協議会を設置し、山形県の全域（県内全市町村、交通事業者が参加、交通事業以外の輸送サービスについても可能な限り参加）を対象として地域公共交通計画を策定、地域公共交通活性化を推進している。また、国庫補助等の手続きを県に一元化することで、市町村担当の負担減、助言が可能となるほか、県内市町村の広域な取組み、協議、連携をする場となっている。特に、広域幹線を対象とした市町村をまたいだ様々な広域計画を策定する事も可能となり、市町村への支援、利用者視点にたった広域連携が議論できる場としている。

図表2-30 山形県地域公共交通計画の策定



(出典：国土交通省 第42回総合的交通基盤整備連絡会議)

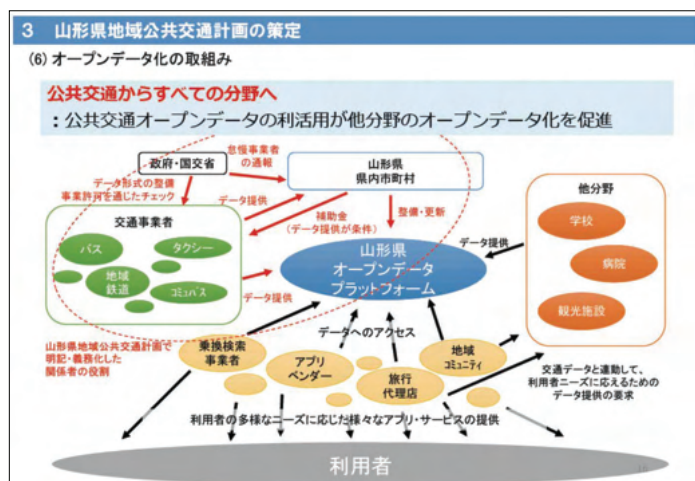
また、地域公共の利便性向上に向けて、独自の公共交通オープンデータ化が進められている。

- ▶ 交通事業者（市町村含む）のデータ整備（GTFS-JP）や交通関連情報のオープンデータのシステム化を実施
- ▶ 公共交通オープンデータの整備・公開を公共交通の制度の中に組み込み義務化（補助金の条件にデータ提供を紐づけ、事業認可する運輸支局とも連携）

3. 各地域におけるMaaSを考える

公共交通の発達した大都市圏以外の交通手段は、クルマが中心である。地方にいけばいく程その割合が高くなっている。その弊害として、都市部では交通渋滞や混雑、地方部ではクルマ以外の交通手段の維持・確保等が課題として現れている。打開策として、MaaSが注目されているが、期待された効果が得られているのか等について考えてみたい。

図表2-31 山形県の公共交通オープンデータ化



(出典：国土交通省 第42回総合的交通基盤整備連絡会議)

3) まとめ

国では、アフターコロナ、ウィズコロナ時代の政策として、デジタル技術の積極的な活用、分散型の地域づくりへの対応、需要の変化を見据えた今後の交通体系のあり方が議論されている。一方、地域では、社会の構造変化や個の移動へのニーズが多様化している中で、自治体主導のもと多様な主体との連携や公共交通以外の移動の担い手（福祉やスクールバス等）との共創により、地域における移動の価値創造の取組みも始まっている。更なる公共の価値向上に向けては、地域の課題や交通課題をデータにより客観化しつつ、移動の目的地となる地域側の歴史・文化・魅力等の再確認、地域情報の発信等をつうじて、関係人口や交流人口による移動需要を増加させていく事が重要である。

ITS Japanの第4期中期計画では、おでかけのきっかけづくりからくらしの足を守り、移動中の時間の使い方、移動の途中でのアクティビティ、交通結節点での交流を提案できる移動の価値が公共の価値を高める連鎖（バリューチェーン）を生むと考えている。

1) 各地域で展開される MaaS 実証

日本では、国土交通省、経済産業省の主導の下、2019年度よりスマートモビリティチャレンジ事業が立ち上がり、日本各地で数々のMaaS*1) 実証事業が始まった。疲弊した地域交通の立て直しの切り札として期待され、両省合わせて、2019年度は28事業、2020年度は52事業、2021年度は29事業が実施された。地域における新しいMaaS

の創出や地域・業種をまたがるモビリティデータ利活用の推進等実証事業として成果をあげている。早いもので、今年度で4年目。新型コロナウイルス感染症の影響もある中、正念場を迎えていると言える。持続可能なサービスの提供、即ち、実証から社会実装への道筋を示すことが求められている。

2) ITS JapanのWG活動を通して分かってきたこと

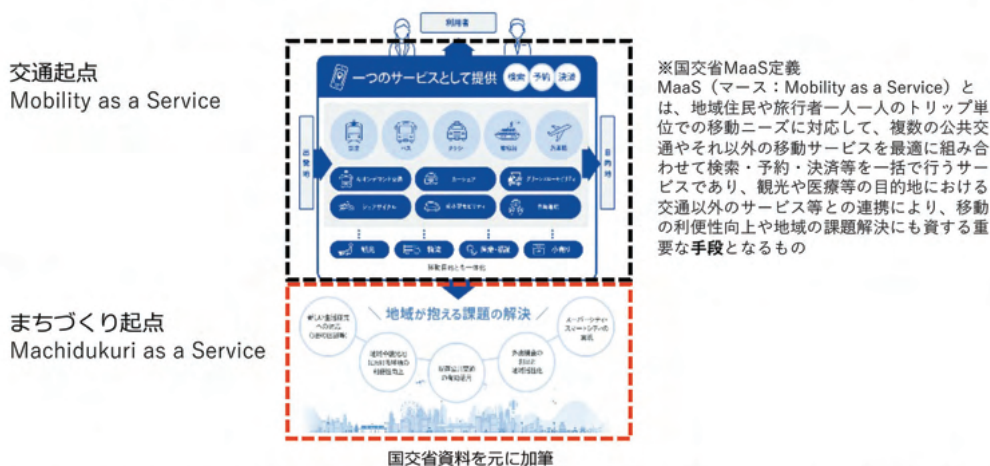
にぎわいのある交通まちづくり実現委員会の傘下で、統合的移動サービス（MaaS）を検討してきた地方中核都市を対象とする新しいモビリティサービス検討WG（以下「地方中核都市WG」）の活動が、2022年3月に終了した。同WGの活動概要については、第6章4）をご参照頂きたい。上述のスマートモビリティチャレンジ事業へ参加している会員企業を中心に、地方中核都市を対象として、これから求められるMaaSとは何か？ また、実証から社会実装へ進んでいく為には何が必要なのか？ について検討を行った。これから求められるMaaSとしては、交通起点のみならず、移動そのものや移動による消費活動等から得られるデータを利活用していくことを前提とした交通まちづくり起点で考えていく、即ち、交通を中心とする狭義

のMaaSから交通まちづくりへつながる広義のMaaSを志向していくと結論づけた。多様なサービスと連携することにより、マルチモーダルだけではなく、マルチサービスを提供すると共に、交通を起点としたまちづくりと連携していくことであり、国土交通省の考え方と方向性は同じという認識である（図表2－32参照）。ここで、ビジネスモデルについては、運賃収入に加え、異業種との連携（マルチサービス）による収入、交通まちづくり政策（福祉、環境、防災等）と連携することによる予算や補助等も含めて総合的に考えていきたい。運賃収入+異業種との連携による収入だけでは、ビジネスモデル的には厳しい面があり、交通まちづくりも含めていきたい。その為には、国、自治体、民間事業者、まちづくりNPO法人等の多様なステークホルダーを束ねていくが必要である。それぞれのステークホルダーへ“嬉しい事”を提供していくには、それなりの投資も必要となってくる。また、MaaSサービスはまだまだ新しい事業領域であり、どう進めていくか？MaaSの本質を理解し、立上げを主導できる専門家も少ない中、人材の育成をはじめ、立上げのガイドライン（手引書）の整備等を通じた支援も必要である。また、まちづくりを見据えていくので、政府・自治体と民間が一致協力していく“共助”の仕組みを作っていく事も肝要であると整理した。

図表2－32

『MaaS』とは

生活者向け・観光向け・広域であれ、交通だけの視点ではなくまちづくりを想定した広い視点で、便利・安心・安全な移動、また、それによる地域の活性化を促進させ、さらに、移動や移動による消費活動などから得られたデータを利活用する総合的なサービスである。



⇒まちづくり起点の『MaaS』実現（実用化）には、解決すべき大きな課題がある

3) ITS Japanとしての考察

MaaSの強みは、移動に伴う各種有益なデータが取れることであると言われている。移動をモニタリングすると共に、移動データを持続可能なまちづくりの政策（福祉、環境、防災等）へ活用していくことができる。持続可能な

MaaSを構築していくには、交通まちづくりの起点で考えていくと共に、共助の仕組みを作っていくことが重要である。

ご承知の通り、大都市圏を除く地域交通は、大変厳しい

状況にある。これに、新型コロナウイルス感染症の拡大により、移動の自粛が求められた。在宅勤務が定着し、通勤も減少した。収束した後も、元に戻らないと言われており、極めて厳しい状況が続くそうである。国や自治体は様々な支援策を講じており、また、法令も改正され*2)、新しい税制*3)の導入の動きも出始めている。これ迄、地域交通（特に、公共交通）は、民間事業として独立採算での運営が可能であり、国や自治体の関与は政策的対処が必要な事柄に限られてきたが、様変わりしてきた。地域交通を利用者負担に加え、地域で支えていくという考え方に変わってきた。

ITS Japanは、これ迄産官学と連携して、ITS普及活動を通して、地域交通の支援を行ってきた。この活動を継続していくと共に、政策動向等にも注視していく。また、新型コロナウイルス感染症次第ではあるが、出来るだけ現場に赴き、地域交通の現状・課題等を把握に努め、必要な提案等を国や自治体へ行っていきたい。

“特集”にも記した通り、ITS Japanは、個人がいきいきと活躍できる社会の実現を目指して、個人の価値の実現と

社会的課題の解決を両立する取組みを支える“価値ある移動”を支援していく。この活動を軸に、地域交通の再生、地域活性化へ貢献していきたい。

*1) 国土交通省の定義

MaaS (Mobility as a Service) とは、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であり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段である。

*2) 地域公共交通活性化再生法等の改正

(2020年11月施行)

地域が自らデザインする地域の交通、輸送資源の総動員、運輸事業の共同経営化等

*3) 交通税導入の動き（滋賀県等）

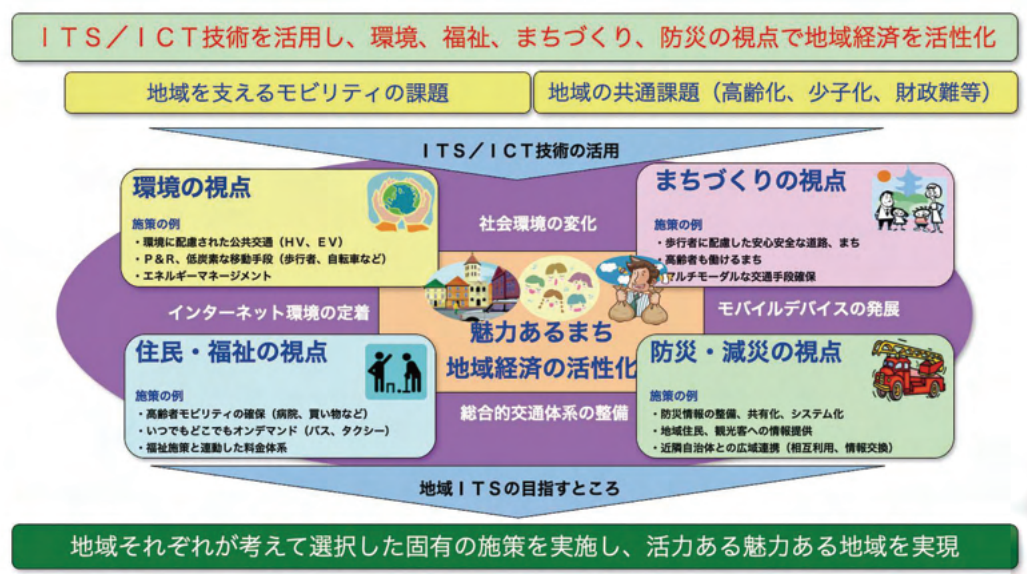
公共交通の維持は全国的な課題であり、地方公共交通を利用者負担だけではなく、地域全体で支えていくという考え方に基づく。

4. おわりに

ITS Japanでは2021年10月より第4期中期計画に沿った組織変更を行い、ITS Japanが推進する委員会活動の中で取組む地域活動を横断的に支援する「地域ITSグループ」を新設した。「地域ITS活動」とは、図表2-33に示す通り、各地域においてその地域の特性やニーズに応じ、交通・移動分野の諸問題を、まちづくり、環境、福祉、防

災、減災等の様々な視点で捉え、そこにIT技術の取組み活用を図ることにより解決し、地域住民の生活向上と経済の活性化を目指す重要な取組みである。本グループは地域との連携活動から得られた生の声と各自自治体の目指す姿より、まちづくり・地域づくりの一助となるべく省庁などへの提言活動に繋げていくための組織である。

図表2-33 ITS Japan 地域ITSグループのありたい姿



2021年度の地域ITS活動では、前述の通り、第4期中期計画の移動がもたらす『公共の価値』について、他の地域や会員企業にとって有益な先進地域の取り組み事例を発信する活動を進める事とした。しかしながら新型コロナウイルス感染症により、リアルな地域訪問、自治体との意見交換はかなわず、オンラインによるセミナーやフォーラムによる国の政策動向や自治体、担い手の取組みを収集・分析をした。2022年度は①人口減少・高齢化対策となる地域づくり（関係人口の事例掘り下げと横展開）、②地域生活環

境（デジタルとリアルの両者を有効に組み合わせたまちづくり）、③交通空白地帯等地域モビリティ対策（移動資源の総動員や公共交通共同経営化）等のテーマを中心に深掘りを行い、活動を進めて行く予定である。

地域ITSグループとしての活動は始まったばかりではあるが、地域のお困りごとをITSという切り口で解決すべく取組みを行い、省庁の施策に反映させるべく提言活動や地域に根ざした活動を会員企業と共に推進していく。

5. 各地域での2021年度の活動事例

各地域で様々なITSの活動が行われている。ITS Japanの特別会員である地域ITS推進団体の2021年度の活動事例を紹介する。

地 域	活 動	掲載頁
北海道	講演会及び地域 ITS 研究会の開催 (北海道 ITS 推進フォーラム)	P. 67
青森県	道路管理者と NPO による官民協働による取り組み「青森みち情報」 (特定非営利活動法人 青森 ITS クラブ)	P. 68
愛知県	「ITS あいち県民フォーラム 2021」の開催 (愛知県 ITS 推進協議会)	P. 69

北海道

講演会及び地域ITS研究会の開催

(北海道ITS推進フォーラム)

北海道ITS推進フォーラムでは、啓発・普及事業、調査・研究事業の一環として、講演会及び産学官民連携による地域ITS推進研究会を開催している。令和3年度に実施した概要は以下のとおりである。

○令和3年度 北海道ITS推進フォーラム講演会

日程：令和3年6月11日（金）

場所：オンライン開催

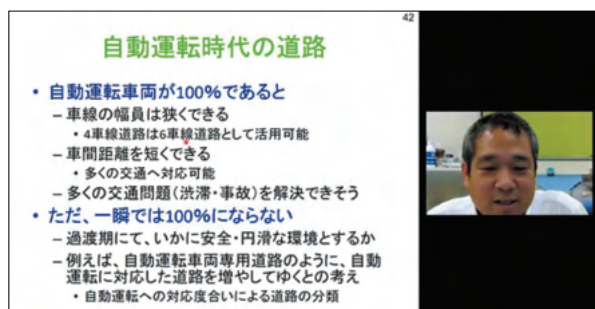
主催：北海道ITS推進フォーラム

講演：自動運転に対応した道路空間

講師：秋田大学大学院 理工学研究科

教授 浜岡 秀勝氏

令和3年度 北海道ITS推進フォーラム講演会の様子



○令和3年度 地域ITS推進研究会

【第1回】

日程：令和3年9月27日（月）

場所：オンライン開催

主催：北海道ITS推進フォーラム

講演①：画像・映像データとAI車両の意味理解 - 次世代の道路・交通管理の実現に向けて -

講師：北海道大学 大学院工学研究院

先端モビリティ工学研究室 准教授 高橋 翔氏

第1回地域ITS研究会の様子（高橋氏の講演）



講演②：更別村のスーパーシティ構想に関する概要紹介

講師：更別村村長 西山 猛氏

講演③：厚真町発モビリティインフラ「Mobility meets Community」の取組について

講師：ミーツ株式会社 代表取締役 成田 智哉氏

【第2回】

日程：令和3年12月10日（金）

場所：北海道大学 学術交流会館 第一会議室
（オンライン併用）

主催：北海道ITS推進フォーラム

講演①：視程障害時における除雪車運行支援技術に関する研究について

講師：国立研究開発法人土木研究所 寒地土木研究所

寒地機械技術チーム 研究員 新保 貴広氏

第2回地域ITS研究会・オンラインの様子（新保氏の講演）



講演②：札幌型観光MaaSとしての「札Navi」の取り組みについて

講師：一般社団法人さっぽろイノベーションラボ
石田 崇氏

講演③：最新の自動運転技術の動向と社会実装に向けた課題について

講師：株式会社CDS経営戦略研究所

シニアストラテジスト, IoT/ICT システム開発室
室長 奥間 保胤氏

令和3年度は講演会を1回、研究会を2回開催し、合計7テーマについて講演・発表をいただいた。いずれも自動運転、AI、DX、i-Construction、MaaS、5Gなど現在の情報化社会における重要なキーワードに関する興味深い内容であった。今年度も新型コロナウイルス感染症の影響により、オンラインを活用した開催を余儀なくされたにも関わらず、毎回多くの方に参加いただいた。次年度以降も会員の皆様に満足いただける話題を企画・提供し、有意義で実りある講演会及び研究会を開催していきたいと考えている。

青森県

道路管理者とNPOによる官民協働による取り組み「青森みち情報」

(特定非営利活動法人 青森ITSクラブ)

1. 背景

青森県は本州の最北端に位置している。世界遺産である白神山地、2021年7月27日に世界文化遺産登録に決定された「北海道・北東北の縄文遺跡群」の中心的遺跡である三内丸山遺跡、お城と林檎と日本一の桜祭りで有名な弘前城址、下北半島や津軽半島など観光資源に恵まれた地域である。2016年3月26日には新幹線も全線開通し、広域交通ネットワークに組み込まれた。

しかしながら、県庁所在地では全国で唯一特別豪雪地帯に指定されている日本有数の豪雪地帯である。そのため、雪国特有の問題である吹雪や視界不良による交通障害への対応や県民への情報提供、そして新幹線からの乗り換え二次交通としての冬場のレンタカー観光客への情報提供など固有の課題が多く、これらを解決するために地域の知恵と工夫が求められている。

2. 取組内容

青森ではNPO法人の「青森ITSクラブ」が中心となり地域のITS推進を行っている点が大きな特徴である。ITSを進めるにあたっては、道路管理者(国・県・市)、交通警察(県)、交通事業者(鉄道・バス・レンタカー等)、市民、情報通信会社(多数)など関係者が多岐にわたるため、ITSの対策がまとまりにくいこと、ユーザー目線で見ると情報がばらばらに提供されること、官民の連携が取りにくいことなどの課題が指摘されている。

雪という大きな交通障害に対するためには、ITの進歩へのキャッチアップ、行政組織の縦割りの克服、官民の連携、市民目線での使いやすさを中心にITSを導入していくためにNPOが中心となって展開していくこととした点が青森ITSの特徴である。

「青森みち情報」は、行政(国土交通省青森河川国道事務所・青森県)と民間(NPO法人青森ITSクラブ)等が、道路利用者視線に立つことを心がけて青森県内の道路交通情報を提供している全国的にも珍しい官民協働による取り組みである。道路利用者が必要とする詳細な情報をわかりやすく提供するため、地元行政機関による情報収集と民間の知恵・工夫と行動力を活用し官民連携で構築した、新しい試みとなる道路交通情報ポータルサイトとして、2002年7月より情報提供している。

主な情報として、天候の急変などによる緊急規制情報(通行止め)やライブカメラによる道路状況、雪情報などが提供されている。

3. 効果

「青森みち情報」トップページへのアクセス数は延べ33,934,008件(開始～2022年1月31日)と非常に高く多くの県民・観光客に利用されている。

2012年2月1日の暴風雪により、下北半島を南北に走る国道279号で車両400台以上が立ち往生した際には、2月2日のアクセス数が457,370ページ/日と、それまでの最高を記録した。そして、2021年12月27日の災害級の大雪の影響で12月28日に国道7号・みちのく有料道路・八甲田周辺道路の通行止めが発生した際には、それまでの最高アクセス数を大幅に上まわる1,053,700ページ/日のアクセスがあった。

2022年1月からは最新の道路状況をリアルタイムで入手可能となるよう、青森県がTwitterでの情報提供をはじめ、「青森みち情報」とも連携し、道路利用者の更なる利便性・安全性の向上を図っている。

青森みち情報パソコン版トップページ画面

愛知県

「ITS あいち県民フォーラム2021」の開催

(愛知県ITS推進協議会)

愛知県ITS推進協議会（会長：愛知県知事、事務局：愛知県交通対策課）では、普及啓発など様々な活動を通じてITSの推進に取り組んでいる。

取組の一つとして、一般県民を対象にITSの最新動向などを紹介するフォーラムを年1回開催している。

2021年は「地域ITSの推進に向けた産学行政の取組」をテーマに、ITS Japan 山田尚紀理事と名城大学松本幸正教授にご講演いただいた。

【概要】

- 日時 2021年6月30日（水）
午後2時30分～午後4時40分
- 開催形式 Zoom ウェビナーによるオンライン開催
- 協賛 情報通信月間推進協議会
- 参加者数 80名
- 講演

(1) 地域ITSの取組について

講師 特定非営利活動法人 ITS Japan
普及促進グループ
理事 山田 尚紀 氏

内容 地域ITSに関して全国の事例やITS Japanの取組を紹介。一例として埼玉県飯能市では、免許を持たなくても自立した生活を送ることができる送迎サービス「ラクダ号」や、スクールバスの乗合制度など多様な取組が実施されていることを説明。その他、地域の新たな担い手と期待される「関係人口」についての紹介があった。そしてITS Japanの今後の取組として、第4期中期計画についても詳細に説明された。

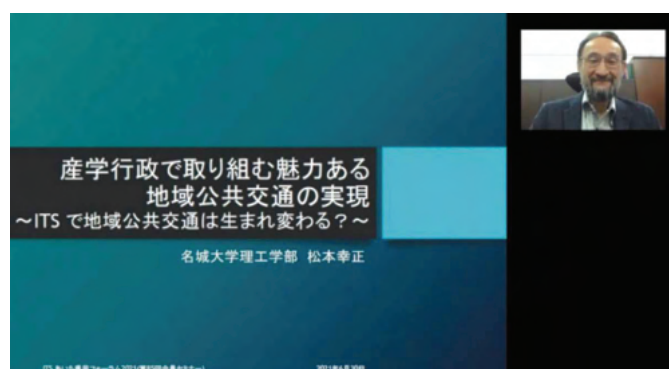
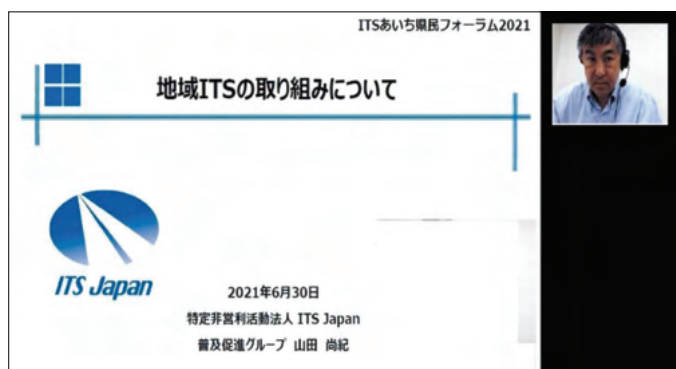
(2) 産学行政で取り組む魅力ある地域公共交通の実現

～ITSで地域公共交通は生まれ変わる？～

講師 名城大学 理工学部

教授 松本 幸正 氏

内容 松本教授は、自動車の増加による自動車主体の生活や、新型コロナウイルス感染症による交通手段の変化によって、地域公共交通の利用が減少していることを説明。「今求められているのは産学行政の連携。三者の連携により魅力ある公共交通の提供を進めていく必要がある」と語られた。産学行政の連携として、松本氏が研究しているスマートバス停（愛知県ITS推進協議会が研究助成）について紹介。複数の民間企業と共同で研究開発を行っており、このスマートバス停は、バスの運行情報や遅延情報をバス停の画面に採用した電子ペーパーに配信できるだけでなく、バス停周辺情報や防災情報など様々な情報を配信できるため、スマートフォンを持っていない人でもバス停で様々な情報を取得できるようになると解説された。さらに、電子ペーパーの採用による省電力化と太陽光発電の活用により、どこにでもスマートバス停を設置できるといった利点も説明された。



本フォーラムは、新型コロナウイルス感染症対策のため、協議会としては初めてリアルタイムでのオンライン開催となった。

質疑応答の際には、オンラインであったにもかかわらず多数の質問をいただくことができた。加えて、フォーラム後のアンケート結果から、地域ITSに関する取組やコロナ禍における公共交通の状況に関する参加者の関心の高さがうかがえた。