

.....
明日を開く、地域活性化のための情報誌
.....



特集

交通を核としたにぎわいと交流の創出

本誌は、宝くじの社会貢献広報事業として助成を受け作成されたものです



1 巻頭エッセー／幸せ人口1000万～ウェルビーイング先進地域、富山～を目指して
新田八朗（富山県知事）

特集

交通を核としたにぎわいと交流の創出

地域交通は「住民の足」としてまちの活性化にも一役買ってきた。しかし過疎化や少子高齢化の波は止まらず利用者は減少。その中で交通を軸にして地域の未来につながる魅力づくりに取り組む自治体や民間を特集した。

- | | | | |
|----|------------------------|----------------------------|-------------------|
| 2 | 基調論文 | 地域の持続のための交流活性化に資する交通政策について | 中村文彦（放送大学教養学部 教授） |
| 6 | 一般社団法人倶知安観光協会（北海道倶知安町） | 交通を核に拓く持続可能な国際リゾート | 温井麻美 |
| 8 | 三陸鉄道株式会社（岩手県） | 地域の未来に向けて出発進行！ | 千代川らん |
| 10 | 岩手県紫波町 | 公民連携で実現した駅前整備事業 | 佐々木琢磨 |
| 12 | 東武トップツアーズ株式会社（東京都） | 「バスタ新宿」核にインフラツーリズム | 甲田涼太郎 |
| 14 | 富山県富山市 | 公共交通が軸のコンパクトなまちづくり | 富山市活力都市創造部交通政策課 |
| 16 | 愛知県豊田市 | AIオンデマンドとMaaSの活用 | 柴田敏宏 |
| 18 | 大阪水上バス株式会社（大阪府大阪市） | 地域観光船事業者が提供する学習観光 | 岸田俊徳 |
| 20 | 錦川鉄道株式会社（山口県岩国市） | 多様な魅力あふれる「とことこトレイン」 | 木村雄一 |
| 22 | 長崎電気軌道株式会社（長崎県長崎市） | クレカタッチ決済で交通サービス高度化 | 八並大地 |
| 24 | 熊本県熊本市 | 市電と連携したにぎわい・交流の創出 | 金城一志 |
| 26 | 副基調論文 | 「交通空白」解消へ輸送資源をフル活用 | 国土交通省 公共交通政策審議官部門 |

レギュラーレポート

- | | | |
|----|------------------|----------|
| 30 | “がんばる地域”応援事業 | 神奈川県小田原市 |
| | 人の連携により生まれる地魚の価値 | 山田 宙 |
| 32 | 移住・定住・交流推進事業 | 鹿児島県徳之島町 |
| | 空き家と地域を磨く「みたてたび」 | 田邊寛子 |
| 34 | センター OB・OG通信 | |
| | 人生の糧となった2年間 | 末廣 翼 |

- | | |
|----|-------------------|
| 35 | 地域プロモーションアワード2026 |
| 36 | 首長の思い |
| | 「世界一の食の島」を未来へ |
| | 守本憲弘（兵庫県南あわじ市長） |

グラビア

手前みそですが…

【北海道厚真町】

オンライン情報

地域活性化センターの最新情報はコチラ!!

地域づくりデジタル版

デジタル版誌面が
オンラインで閲覧
できます。



研修の開催情報

地域づくりを担う人材の育成
や交流のための各種セミナー・
研修などを開催しています。



助成金に関する情報

まちづくりなどへの各種助成金
の交付、人材育成や人口・
地域経済分析の支援などを実
施しています。



ダイナミックな「三尺玉海上自爆」

見どころの「三尺玉海上自爆」は、熊野灘の沖合400メートル地点に浮かべたいかだに250キロの三尺玉を設置して爆発させ、直径600メートルに及ぶ美しい半円形の光が広がる名物花火。

また、大会のフィナーレを飾る「鬼ヶ城大仕掛 蔵頭のどろろき」は名勝・鬼ヶ城の岩場に花火玉を置いて打ち上げや自爆を行うため、岩場と共鳴した音の衝撃が観客を震撼させます。

問い合わせ先〓熊野市観光協会
電話05997（89）0100
（写真提供〓熊野市観光協会）

表紙
熊野大花火大会

（三重県熊野市）

熊野大花火大会の起源は250〜300年前ともいわれます。お盆の8月16日に熊野市本町の極楽寺境内で初精霊供養を行った際、簡単な花火を打ち上げ、その花火の火の粉で灯籠焼きを行ったのが始まりとされています。

明治10年には8月21日に打ち上げられるようになり、その後、灯籠焼き行事もその日に行われ、豪華な仕掛け花火が一段と趣を添えるようになりました。昭和38年からは、旧盆明けの8月17日に実施されています。



富山県知事 ● 新田 八朗

幸せ人口1000万 ～ウェルビーイング先進地域、富山～を目指して

令和2年に知事に就任して以来、県民の皆様が主役の「若者からお年寄りまで希望に満ちた笑顔があふれる富山県」「ワクワクすることがたくさんある富山県」「チャンスがあり夢を叶えることができる富山県」の実現を目指し、各般の政策推進に全力で取り組んできました。

近年、コロナ禍を経て、人口減少・少子高齢化の進行や能登半島地震の発生、デジタル化・DXの加速、物価高・人材不足の深刻化など、本県を取り巻く社会経済情勢は大きく変化しています。こうした変化に的確に対応し、県民一人ひとりの豊かで幸せな暮らしと本県の持続的な発展を実現するため、昨年12月に「富山県総合計画―幸せ人口1000万・ウェルビーイング先進地域、富山―を目指して」を策定しました。

策定にあたっては、県議会や市町村、関係団体の皆様との意見交換に加え、全市町村で県民ワークショップ「未来共創セッション」を開催し、県民の皆様の方々など意見をお聞きしながら、まさに「県民主役」で創り上げた計画となっています。

この計画の2つの柱が「未来に向けた人づくり」と「新しい社会経済システムの構築」です。その具体的な施策として、「富山県人材確保・活躍パッケージ」と「富山県経済の好循環加速化パッケージ」を展開しています。

人材不足が深刻化するなか、富山の未来を支えるのは何より「人」です。このため、「富山県人材確保・活躍パッケージ」では、①人材確保、②働き方改革、③人材育成、④省力化・省人化を4本柱に据え、施策を総合的に推進しています。

人材獲得競争が激しさを増すなか、賃金などの外形的条件だけで人材を惹きつける発想には限界があります。私は、富山県が人材を育み、成長を支え、安心して豊かに暮らすことのできる場所であるという、「富山で働く価値」を戦略的に高めていくことが重要と考えています。

これまでの組織・産業が人を選ぶという視点から、人材から選ばれる構図への転換を図り、富山に自然と人が集まり、定着し、活躍する好循環「人材確保・活躍の富山モデル」の創出を目指しています。

また、「富山県経済の好循環加速化パッケージ」では、

物価高や深刻な人材不足など、中小・小規模事業者を取り巻く環境が厳しさを増すなか、生産性向上を起点に持続的な賃上げを実現し、経済の好循環を生み出すことを重視しています。構造転換や付加価値の向上、賃上げ環境の整備、物価高対策、消費喚起を一体的に進め、県内企業の挑戦を力強く後押ししています。

この「人」と「経済」の両輪による相乗効果と好循環により、富山県を力強く前へ進めていきます。

加えて、未来をつくるうえで、教育改革も欠かせません。その中核となるのが「新時代とやまハイスクール構想」です。この構想では、「新時代に適応し、未来を拓く人材の育成」を基本目標に掲げ、バックキャストイングの考え方により「目指す姿」を描いたうえで、段階的に再編等を進めています。こどもたちが地域や社会の変化のなかでも自ら学び、挑戦し、可能性を伸ばしていける教育環境を整え、富山で学ぶことに誇りと希望を持てるよう、「こどもみんなが社会」の実現に向けて丁寧な議論を重ねながら取り組んでいきます。

さらに、富山の魅力を県内外へ発信する象徴的な取り組みが、「寿司」といえば、富山「ブランドینگプロジェクト」です。寿司を入り口として、富山湾の新鮮な魚介や立山連峰に育まれた豊かな水・米・酒・伝統工芸など、富山の多彩な魅力を全国へ積極的に発信しています。今年3月には、北陸初の寿司職人養成校「北陸すしアカデミー」が開校しました。富山ならではの実践的なカリキュラムを備えた寿司職人の人材育成拠点として、県内外から受講生が学びに来ています。また、この北陸すしアカデミー第1期卒業生によるイベント「寿司祭り」が6月に開催されるなど、活躍の場を着実に広げています。「寿司」をキーワードに本県の認知度を高め、関係人口の創出・拡大や地域産業の活性化、さらには県民の誇りの醸成へとつなげていきます。

新しい富山県の未来を、県民の皆様とともに創り上げていく―この決意を胸に、これからも「幸せ人口1000万・ウェルビーイング先進地域、富山」の実現に向け、全力で取り組んでまいります。

地域の持続のための交流活性化に資する 交通政策について

はじめに

本稿では、急激な人口減少や超高齢化が続き、一方で、自然災害リスクがきわめて高い日本の地方部を念頭に、地域が経済的、社会的な観点で持続していくためのキーワードとして交流をあげ、交流の活性化の意味を整理し、それに資するため交通政策でなにを考えていくべきか、試論を展開した。

〈人口減少の理解〉

人口減少は、住民票のある実際の居住者の人数が年々減少していることを意味し、他地域からの移住者、外国からの移住者、あるいは二地点居住で住民票を別のところに登録している人々などは含まれない。

逆にいえば、このような人々が地域に入り込んで経済活動や社会活動に関与することが、地域の持続につながる。

〈超高齢化の理解〉

居住人口に占める後期高齢者の割合が高く、さらに今後も上昇する傾向であることを意味する。あわせて出生率が低く、こどもが少なくなること意味する。生産活動に従事する人口の割合が低下すること、健康状態を維持できず結果的に医療費補助金額が向上し、行政財政支出増加に影響を与えることが問題といえる。

逆にいえば、後期高齢者が健康で、かつ週あたりわずかな時間でも生産活動、経済活動、社会活動に参加できれば、問題の見方は変わってくる。こどもの数が増えないことは深刻である。結婚しなくても、こどもがいなくても豊かな人生が送れる環境だとしても、結婚したほうが、こどもがいたほうが経済的により余裕がでる社会的にも豊かになれる仕組みが求められている。そのような仕組みが動きだせば、こどもの数を少しずつ増やせる可能性はある。

〈本稿の構成〉

以下では、まず交流活性化の視点を解きほぐし、そのうえで、拙著「余韻都市」の考え方を紹介し、



放送大学教養学部 教授 ● 中村 文彦

筆者プロフィール

中村 文彦 氏 (なかむら・ふみひこ)

1962年新潟市生まれ。1985年東京大学工学部都市工学科卒業。1991年工学博士。東京大学助手、横浜国立大学助教授、横浜国立大学教授、東京大学特任教授等を経て、2026年4月より放送大学教授。専門は都市交通計画、公共交通政策等。国土交通省交通政策審議会臨時委員、公益財団法人国際交通安全学会副会長等の要職を務める。主な著書に「バスがまちを変えていく」「余韻都市」「ピークレス都市」「都市交通計画第三版」等。

目標とする地域像とそのために交通政策に求められる視点を導きだす。その議論をもとに、基本的な交通計画の用語であるマルチモーダルとインターモーダルの視点から、交通政策で考えるべき課題を具体的に提示し、最後に期待される政策課題について述べる。

交流活性化の視点

交流とは、異なる組織や背景を有する人々の間のやりとりや行き来を意味し、それらによって、地域に新たな価値をもたらす可能性を示唆している。知り合い同士での飲食、芸術鑑賞、散策などはすべて交流活動といえる。高齢者複数名で一緒にフレイル予防の運動をするような場面も交流といえる。

これらの例示でわかるのは、交流があると、楽しい充実した時間という価値が生成され、個々人に対しては、生活の質（Quality of Life）が向上し、人々の主観的な幸福感（well-being）の向上が期待でき、その先には、心身ともに健康的な状態の実現がある。交流活性化は、このような場面が増え、結果として地域が元気になるような状況意味する。

このような地域を実現し、持続させていくための手段として、交通政策の役割がきわめて大きいことは言うまでもない。

余韻都市の発想

公益財団法人国際交通安全学会の自主研究チームでの研究活動のとりまとめとして、鹿島出版会から「余韻都市」を上梓してから3年がたつ。交通計画分野のみならず、都市デザイン、社会学等を専門とする研究者とのディスカッションを重ねて、まとめあげた書籍である。人々は、都市の真ん中で、例えば音楽鑑賞やスポーツ観戦等のよう

な活動に触れ、そこに至るまでの高揚感、そして終演後の余韻を味わえることに主観的幸福感を感じる。都市の中心の公共空間や公共交通は、その高揚感と余韻を味わえるようにデザインされることが望ましい、というのが書籍の趣旨である。

〈公共空間と公共交通の意味〉

公共空間は、自治体が管理する原則的に開放された空間である。

公共交通は、運輸事業とは別の単語であり、誰もが気軽に利用できるという意味で公共性の高い交通サービスを意味する。鉄道や路線バスだけでなく、シェアサイクルやライドシェアも含む。一方で、契約ベースで動く貸し切りバスは、運輸事業ではあるが公共交通ではない。

〈都市の中心にあるべきもの〉

さて、優れたデザインの公共空間と公共交通があることで、人々は率先して、余韻を味わうべく文化的活動に参加する。勤労や学習は、そのための手段であるとも言える。そう考えると、都市の中心にあるべきは、オフィスや商業施設ではなく、むしろ劇場、スタジアム、美術館なのかもしれない。そしてこういう都市を支える公共交通は、従来の通勤通学のための交通システムに求められるような速達性はむしろ不要で、安全を担保しながら、ゆっくりと動けることも選択肢になりえるといえる。

〈高揚感と余韻を支える公共空間の重要性〉

本稿で主題としている交流が活性化される地域では、減少を続ける居住人口だけでなく、二地域居住で、年間のうちの一定の期間のみ、住民票を動かすことなく居住するような人々や、より直接

的に、訪問者や観光客も含めて、いろいろな人々の間のつながりが期待される。さまざまな活動については、その活動の場が必要である。また活動の合間の休憩をする場も必要となる。こういう意味で、公共空間（定義は前述）の重要性は大きい。

〈公共空間をつなぐ公共交通の重要性〉

居住していない多くの人々は、地域まで鉄道や航空便で到達することもあり、自家用車を現地では用いない場合が多い。その場合には、代替となる公共交通（定義は前述）が必要となる。また、居住人口についても高齢化が進み、自ら運転することに自信のない人たち、運転自体を好まない人たちに対しては、自分で運転しなくても済むという意味で、代替となる公共交通が必要となる。

ここで、公共交通さえ用意すればよいということにならないことを確認しておく。公共空間が伴うことでもまだ十分ではない。交流活性化に資する魅力的な活動があり、それを実現する誰でも入れる公共の場があり、そこに自家用車でなくてもアクセスできる、むしろ自家用車を使わないほうが気楽にいけるといような考え方が基本となる。余韻都市の発想はここにある。

マルチモーダルとインターモーダルの発想

ここでは、基本的な用語として、マルチモーダルとインターモーダルという2つの単語の解釈を整理する。

〈マルチモーダルの視点〉

マルチモーダルは、モード、すなわち交通手段が、マルチ、すなわち多数あるという意味である。

どこかにいこうと思う際に、自家用車でしかいけない、ではなく、公共交通、そして、最近ではアクティブモビリティと呼ばれる自転車や徒歩でもいける、という意味である。さらにいえば、公共交通でもいけるけど自家用車のほうが楽、ではなく、自家用車でもいけるけど、公共交通あるいは徒歩や自転車で行くほうが、ずっと魅力的であるべきであろう。観光地の場面で、最寄り駅からならんかの公共交通サービスで目的地にいけるようにするだけでは不十分で、自家用車で直行するよりも、鉄道プラス駅から目的地までの公共交通で移動するほうが、ずっと魅力的である、と思わせるような戦略が重要になる。

〈インターモーダル視点〉

インターモーダルは、マルチモーダルとは別の意味で解釈すべき英語である。インターは際という意味の英語の接頭辞なので、モードとモードのつなぎを意味する。交通結節点での円滑な乗り継ぎと同義である。

乗り継ぎにおける連続性は、以下の4側面で理解できる。

〈連続性その1〉

物理的な連続性

鉄道からバスまでの乗り継ぎ経路の距離が長いことや、そこに上下移動が伴うことを、いかに緩和していくかが課題になる。電車を降りたら真横にバスがいる



(写真1) 富山市のライトレール富山港線の岩瀬浜駅



(写真2) 新潟駅の新しいバス乗降施設

ようなレベルまで目指せば理想である。富山市のライトレールの富山港線の北端の岩瀬浜駅(写真1)などのように、プラットホームの対面でバスが待つような事例は、必ずしも北米や欧州の先進都市だけのものではなく、国内でも増えつつある。一方で、せっかく施設を整備しても、車両優先で横断者に上下移動を強いる新潟駅の新しいバス乗降施設(写真2)のようなものもあるようで、課題は多いといえる。

〈連続性その2〉経済的な連続性(運賃面)〈

乗り継ぐたびに初乗り運賃が加算され割高になることとともに、乗り継ぐたびに運賃を支払う手間も問題視されることが多い。通算された運賃体系になっていて、かつ支払いも一度で済むようなかたちが理想である。金額自体は、観光税の発想で、観光客と居住者での差別化は、許容されるものと考えられる。観光地でのMaaS (Mobility as a

Service) Ⅱ次世代移動サービス) と呼ばれる取り組みは、よい土台になる。

〈連続性その3〉時間的な連続性

具体的なイメージとしては、鉄道のスケジュールと、駅から先のサービスのスケジュールの整合が求められるような場面である。ただし、乗り継ぎに要する時間が限りなくゼロになっていくことだけが理想かと言われるとそうではない。乗り継ぎに要する時間が苦にならないことが重要である。例えば、いわゆるエキナカビジネスが好調なこともヒントのひとつになる。駅など乗り継ぎ施設で費やす時間が有意義に過ごせれば、その時間は苦ではなくなる。駅構内にさまざまな機能を併設する事例は、国内でも少なくはない。先行的な例として、足湯にはじまり、高校生のための自習室、クリニックまで多様といえる。駅への施設併設での大胆な例としては、国鉄から第三セクターに移管された鉄道の駅の真上に市役所を建設した山形県長井市や、直近の太平洋の海岸を眺めながら飲食を楽しめるカフェを、世界的建築家妹島和世氏のデザインで実現した茨城県日立市のJR常磐線日立駅(写真3)が注目に値する。

〈連続性その4〉心理的な連続性

具体的には案内情報提供の連続性である。現代では、多くの人がスマートフォンを用いて情報を入手しているので、駅施設での掲示物は不要なのではないかという意見もあるようだが、スマートフォンの充電が切れた場合、通信が途絶えた場合、その他の故障の場合というのは十分に想定範囲内であり、さらにはスマートフォンを有しない人たちもいることから、すべての案内をスマートフォン

ンに依存させることは望ましくない。

案内情報への投資は、そもそも収入増につながらないとか、他事業者の情報を自分の事業費で負担することに抵抗があるというような意見がいまだに多い。案内情報の量も質も充実させることで、案内間い合わせの量を減らし、人件費を節約できる可能性や、統一的な案内を共同出資で行うことで、全体的な評判を高め、全体として利用者数を増やし運賃収入増につなげていくような考え方が浸透することが期待される。そのためには、個別の運輸事業やモビリティサービスの担い手による個別の案内情報提供ではなく、ある種のコンソーシアムを形成して、そこで統一的なデザインによる一体的かつ統合的な案内情報を提供するような仕組みづくりが求められる。情報のわかりやすさ



(写真3) JR常磐線日立駅



(写真4) JR京葉線新浦安駅のバス乗り場の発車時刻表示

という点では、例えばJR京葉線新浦安駅のバス乗り場での発車時刻表示(写真4)のようなインパクトは有用といえる。

◆◆◆ これからの 交通政策への期待

以上述べたような考え方を
実現していく上で、ビジョン、
バリエーション(検証)、会
議体の活用3点を指摘して
おく。筆者も関わっている国のガイドラインや、
さまざまな補助制度に振り回され、断片的、表面
的な施策が各地で蔓延している印象がある。流行
に振り回されることなく、ほんとうに地域のため
になることを実現していく上で、現代の日本で、欠
けていると思われる事柄を、この3点にまとめた。

〈ビジョン〉

地域全体として、どのような未来をめざすのか
という絵姿とともに、そこに向かってなにをどの
ように変えていくのか、といういわば戦略を組み
込んだかたちで、関係者全員が共有できるビジョ
ンは必須である。その絵姿では、誰がどういう生
活をしていて、どういうビジネスが展開されてい
て、どのようにお金がまわって、それで地域が持
続していくことが示されていなければならない。
オンデマンドバス等の個別の施策は、そのビジョ
ンを実現し地域を持続させていくための手段であ
り、それぞれの手段がビジョンとひも付けされて
いるべきであろう。シンプルで構わないのでまず

ビジョンがあるのか、戦略があるのか、それらが
共有されているのか、ここが第一歩である。

〈バリエーション〉

需要の予測ではなく、絵姿の検証、そして施策
が動きはじめたときにその効果の検証を、データ
に基づいて行う作業が必要である。そのためにデ
ータが必要となる。データ活用、データ連携と
いう言葉が先行しているくらいがあるが、ビジョ
ンの事前あるいは事後の検証のためにデータが必
要で、ビジョンが複合的な内容を含んでいるから、
検証でもデータの連携が必要と理解するべきであ
ろう。自治体等で人事異動の結果、データ分析の
技術が継承されないような場面があるが、バスを
例示に参考文献で示したようにデータ分析の型を
学ぶことでデータ活用は可能になる。

〈会議体の活用〉

地域公共交通会議(協議会)は法定のものであ
り、自治体がハンドリングできる会議である。複
数の自治体の間の調整は、国(運輸局、運輸支局)
の助言のもとに都道府県が主導することが期待さ
れている。ビジョンもバリエーションもこの会議
体の中で動かすものであり、関連主体が一堂に会
するこの会議体こそが施策推進の中心になること
が求められる。都道府県および市町村のトップの
役割はここにあるといえる。

【参考文献】

- ・中村文彦編著「余韻都市」、鹿島出版会、2022
- ・新谷洋二、原田昇編著「都市交通計画第三版」、技報堂出版、2017
- ・板垣友圭梨、楠田悦子、中村文彦著「データで「攻める」公共交通のサバイバル術」地域公共交通計画策定の参考書」交通工学研究会、2026

交通を核としたにぎわいと
交流の創出

1 一般社団法人
俱知安観光協会
(北海道俱知安町)

交通を核に拓く持続可能な国際リゾート ―「快適な移動」実現で交流とにぎわい創出―



一般社団法人俱知安観光協会
アシスタントマネージャー

・ 温井 麻美

観光需要拡大の光と影

北海道の「ニセコエリア」の中心的役割を担う俱知安町。羊蹄山を望む豊かな自然と、世界最高峰のパウダースノーは、毎年国内外から多くの観光客を惹き付けます。しかし、急速な観光需要の拡大と国際リゾート化の進展は、地域に無視できないひずみをもたらしてきました。パンデミック後の観光再開で「交通渋滞」と「二次交通の脆弱性」が顕在化し、特に冬季のピークシーズンにおけるひっ迫は深刻であり、観光客の移動ストレスだけでなく、地域住民の日常生活や物流にまで影響を及ぼす事態となりました。

こうしたオーバーバースリズムの課題を乗り越え、観光の経済価値を地域へ還元しながら住民の生活環境を守るために地域DMO（観光地域づくり法人）として、抜本的な改革を断行しています。俱知安観光協会が目指すべきは、単に人を呼び込むための観光プロモーションではありません。

交通環境を大胆に刷新し、「移動そのものが快適で価値ある体験となる仕組み」を構築すること。観光客と住民の双方が恩恵を享受しながら地域の活力が自律的に循環する持続可能な国際リゾートの未来に向け、挑戦を続けています。

空間再設計とDX導入

交通インフラの抜本的改革に向け、まず着手すべきは現場の物理的なオペレーション改善です。俱知安観光協会では、ピーク時の渋滞緩和と公共交通の定時性確保に向け、バスターミナル拠点における「バスレーン（公共交通優先レーン）」の設置」を起点としたリアルな移動空間の再設計を推進してきました。

主要な観光ルートや主要駅・ホテルを結ぶ幹線道路において、バスレーンを時限的・空間的に確保することは、公共交通の信頼性を飛躍的に高める第一歩です。マイカーやレンタカーの混雑に巻き込まれることなくシャトルバスが運行でき

ば、「車移動よりもバスの方が圧倒的に早くて快適」という実利的な動機を創出できます。

この物理的な基盤の上に掛け合わせるのが、「二次交通観光DX」の導入です。具体的には、「ニセコデジタルマップ」との連動により、シャトルバスの現在地・運行状況を可視化。さらに、デジタルマップ上に周辺の飲食店や観光施設の情報、リフトの運行情報をリアルタイムに配信することで、移動の不便さを解消するだけでなく、「移動の過程で地域のお店に立ち寄る」という新たなにぎわいと消費行動をシームレスに誘発していきます。

データ分析を徹底活用

こうしたオペレーションとDXの施策を実現するためには、勘や経験に頼らない「データ分析全般」の徹底的な活用が不可欠です。

アプリによるシャトルバス乗降データやGPS位置情報データ、半年先までの宿泊予約状況を可視化するデータ分析プラットフォーム、さらには道路に設置したAIカメラによる通行量計測などを統合的に分析します。これにより、「どの時間帯に、どの国籍の観光客が、どこからどこへ移動し、どこで滞在しているのか」という地域全体の動態を精緻に把握することができます。データ分析によって交通のボトルネックが可視化されれば、シャトルバスの増便やルート変更といった運行管理の最適化がデータ起点で行えるようになります。

そして、このデータ分析の最大の目的は、観光客や住民に対する行動変容を促すことにあります。

す。ゆくゆくは分析された混雑予測データをユーザーへ事前にフィードバックし、「現在、〇〇周辺は激しい渋滞が発生しています。公共交通の利用、または〇〇エリアへの分散移動をおすすめします」といったタイムリーな情報提供を行うことで、特定の時間・場所に集中していた人流を自然な形で分散させることが可能になればと考えています。

また、各スキー場の駐車場に設置されたライブカメラの映像やパーク・アンド・バスライド予約システムの活用により、自発的な移動時間や移動手段の変更を促します。無理に移動を規制するのではなく、デジタルとデータの力で行動の選択肢を広げ、スマートに混雑を回避する文化を醸成するのです。

◆◆◆ 欠かせぬ受益と負担の仕組み

しかし、これらの高度なDXシステムや交通オペレーションを持続させるためには、安定したリソースが欠かせません。そこで重要となるのが、「財源と持続的施策」の強固な確立です。倶知安町ですでに導入されている「宿泊税」をはじめ、負担金や協賛金、さらには蓄積したデータの活用による収益などを原資として、交通インフラやDX投資へと直接循環させる「受益と負担の仕組み」を構築する必要があります。

観光がもたらす経済的収益を交通環境の整備に再投資し、常にサービスをアップデートし続けることで、国や自治体の補助金

だけに依存しない、真に自立した持続的な施策展開が可能となります。

◆◆◆ スマートシティの先駆モデルに

これまで述べてきた「現場のオペレーション刷新」「二次交通観光DXの推進」「データ分析による行動変容」、そして「持続的な財源の確立」が一体となって機能したとき、倶知安町は単なる観光地から、世界水準のサステナブル・スマートリゾートへと進化を遂げます。

今後の展開策としては、RFID（無線自動識別）を活用した広域での車両到着事前予測と駐車場の入退場管理、サイネージでの可視化による車両混雑と待機・滞留ロスの解消、自動運転技術を活用したラストワンマイルモビリティの実証実験や、グリーンエネルギーの積極的な導入による「脱炭素型観光交通」の実現を目指します。また、交通Maas（次世代移動サービス）を観光分野にとどめず、地域住民の医療や買い物といった生



無料で利用できる「スカイリゾートシャトルニセコ」



スキーシーズンに運行する無料シャトルバス



DMOを中心として空間を再設計した公共駐車場

活モビリティとも統合し、地域社会全体の生活利便性を向上させる「日本版スマートシティ」の先駆的モデルを構築していきます。

交通の課題を解決することは、単に移動をスムーズにすることにとどまりません。渋滞が解消され、歩きやすく、アクセスしやすい環境が整うことで、街角に人があふれ、新たな「にぎわい」が生まれます。観光客と住民、そして地域ビジネスが心地よく交わることで、多様な「交流」が創出されます。

倶知安観光協会は、交通をあらゆる価値創造の核（ハブ）として位置づけ、世界中の人々から選ばれ続け、そして地域に暮らす人々が誇りを持っている、持続可能なリゾートの未来を力強く切り拓いてまいります。

地域の未来に向けて出発進行！

―「交流拠点」としての三陸鉄道―

三陸鉄道株式会社
旅客営業部旅客営業課副主任

● 千代川 らん

◆◆◆
日本一長い三セク

岩手県の三陸海岸沿いを南北に縦断する三陸鉄道は、1984年に日本初の本格的な第三セクター鉄道として開業しました。2011年3月11日に発生した東日本大震災、2019年の台風19号被害など、度重なる自然災害による影響を受けてきましたが、国内外の皆様、国や地方自治体のご支援により、復旧を果たしてきました。2019年3月にはJRR山田線（釜石―宮古間）の移管を受け、盛駅から久慈駅までを結ぶ全長163キロが一本につながり、日本で一番長い第三セクター鉄道として新たなスタートを切りました。

三陸鉄道は、地域の「移動手段」という枠組みを超え、地域の内外、そして人と人をつなぐ「交流拠点」としての役割を果たしています。

◆◆◆
様々な企画列車を運行

まず、「交流拠点」としての役割を果たす三陸鉄道の取り組みとして、年間を通して運行される様々な企画列車を紹介いたします。

季節ごとに運行される「お座敷車両」や「レトロ調車両」などを使用した各種イベント列車は、列車内の空間に笑顔と活気が広がる「エンターテインメント」としての要素を備えています。アテンドメントによるご案内、地元の食材を生かしたお弁当や伝統芸能の披露などを通じて、お客様は三陸の豊かな文化を五感で楽しむことができます。三陸鉄道だからこそできる体験を提供することで、リピーターの獲得や「三陸鉄道ファン」の醸成に直結していると確信しています。

2023年から運行している「夜桜列車」は、その名の通り、夜桜を楽しむ企画としてスタートしましたが、現在ではリピーターのお客様の、再会の喜びを分かち合う場としての側面も持ち始めている。桜の開花時期を予想し、運行日を決めるという難しい一面もありますが、満開の桜の下に広がるお客様の笑顔を見ることができるよう



大沢橋梁を渡る三陸鉄道車両

この企画ならではの瞬間であり、私共にとっても非常に感慨深いものとして心に刻まれています。

◆◆◆
移動しながらの学びの場

東日本大震災の教訓を伝える「震災学習列車」は、県内の小中学校生、岩手県外からの観光客や修学旅行生に対し、被災の事実だけでなく、そこから立ち上がった人々の力強さを伝える場となっています。国内外から多くのお客様に足を運んでいただき、これまでの利用者は11万人を突破しています。三陸鉄道の社員や沿線の地域住民がガイドとして乗車し、被災地の「生」の声を届け、自然の脅威や命の大切さを再認識していただく内容になっています。単なる観光列車ではなく、鉄道の特性を生かした「移動しながらの学びの場」



こたつ列車には「なもみ」も登場



震災後の沿線（陸中野田駅付近）

は、被災地を走る鉄道としての存在価値を高めるものでもあります。

私自身も震災学習列車のガイドを務めており、多い時には月に10回ほど乗務します。自分自身も東日本大震災の被災者であり、地域が復興していく姿を間近に見ながら今日まで生活を送ってきました。震災の記憶を話すことに対する葛藤や語り継ぐことの難しさを抱きながらも、お客様と出会える喜びを原動力にして、今後も「自分にできること」を続けていきたいと考えています。

この他、日頃より三陸鉄道を支えていただいている沿線の地域住民の皆様にも、様々な場面で列車をご活用いただいています。保育園・幼稚園の遠足、自治会の交流行事、職場での懇親会など、列車という空間を用いた「思い出作りの場」を提唱し、今後さらなる利用促進を図っていききたいと考えています。

◆◆◆ 関係人口の呼び込みに重点

しかし、三陸鉄道を取り巻く環境は決して容易なものではありません。近年、急速に進行する人口減少や少子高齢化の問題は、通学・通勤などの定期利用者の減少に大きく影響し、物価高騰や燃料費・電気代等の上昇は、鉄道の運行維持コストを直接的に圧迫し続けています。これらは地方ローカル線が共通して直面している極めて深刻な経営課題でもあります。

だからこそ、今後の三陸鉄道には単なる「インフラの維持」を超えた、地域を巻き込む戦略的な展望が求められるのではないかと考えます。これ

まで培ってきたイベントや企画列車のノウハウをさらに進化させながら、沿線自治体や民間企業とより深く連携した「関係人口の呼び込み」に焦点を当てた取り組みを活性化させていく必要があります。先述したとおり、単なる地域の「移動手段」としてではなく、「交流拠点」としての役割をさらに発展させていくということが一層重要度を増していくのではないのでしょうか。

沿線地域が大切に守り続けてきた歴史や文化を維持しながら、人と出会う「目的地そのもの」としての価値を高め、国内外からの観光消費を呼び込むことは、三陸鉄道の運行を維持することだけではなく、三陸地域全体の経済発展にもつながります。このことは私たちに課せられた使命でもあります。

◆◆◆ 笑顔をつなぐ、ずっと…

新型コロナウイルスの流行を機に、オンラインでのつながりが主流となる時代へと変化してきました。そんな時代だからこそ、三陸鉄道が提供するオフラインでの体験の価値は、むしろ高まっているのではないかと考えます。「レール」という物理的な線で地域をつなぐだけでなく、多種多様な列車運行を通じて人々の「心」をつなぎ合わせること、最終的に弊社のスローガンでもある「笑顔をつなぐ、ずっと…」につながっていくはず。

数々の困難を乗り越えてきた三陸鉄道は、これからも地域の内外をつなぎ、三陸の未来を牽引する「交流拠点」として走り続けていきます。

公民連携で実現した駅前整備事業 —中心商店街へ「活力」波及—



紫波町企画総務部地域づくり課
公民連携係長

● 佐々木 琢磨

行政主導からの発想転換

紫波町は、岩手県のほぼ中央に位置する人口約3・3万人の町で、「オガールプロジェクト」は紫波中央駅前地区の都市整備事業の総称をいいます。このオガールでの公民連携は、町が抱えていた行政課題を解決するための「行政主導からの発想転換」から始まりました。

1998年、JR東北本線の紫波中央駅開業に合わせ、町は駅前の一等地10・7ヘクタールを約28・5億円で取得しました。この土地取得の目的は、当時、日詰商店街にあった老朽化した役場庁舎や分庁舎の集約、そして町に無かった図書館の新設といった拠点を形成することになりました。しかし、その後の景気後退や町財政の悪化などにより、巨額の建設費を要する整備計画はストップし、土地は10年以上も活用されず「日本一高い雪捨て場」とやゆされるほどの遊休地となっていました。

この塩漬けの土地に、厳しい財政状況下でいかに公共機能を再整備し、持続可能なものにするか。この難問に対し、2007年に当時の藤原孝町長が「公民連携元年」を宣言し、「行政主導」

から「公民連携」へとかじを切り、行政の支出を最小限に抑えつつ、民間の知恵とノウハウ、資金力を最大限に引き出すことで、停滞していた行政課題の解決に挑むこととなりました。

「納得解」へ100回超の対話

しかし、当時の地方自治体において公共施設整備に公民連携の手法を導入する事例は少なく、議員や住民からは、「民間施設が町内業者に悪影響を与えないか」「大型スーパーでも撤退するリスクがあるのに、公共施設を絡めるのは難しい」「公共の土地を民間に委ねるのは行政の責任放棄ではないか」といった不信任や不安の声が上がりました。

そこで町は、全町的な説明会から小さな座談会

まで、100回を超える議論の機会を設けました。目指したのは一方的な説得ではなく、共に考え納得解を探り当てるプロセスで、全員の合意は不可能であっても、町民が「こうやって使ってみよう」と期待を持ちつつ折り合いをつけられる着地点を、対話を通じて、見いだしました。この合意形成の積み重ねこそが後のプロジェクトでも重要なマインドとなりました。

基本計画が描く両輪の戦略

2009年に策定された紫波町公民連携基本計画の特筆すべき点は、開発対象を駅前だけに限定せず、歴史的な中心地である「日詰商店街地区」も含めて一体的に策定したことです。

役場移転の計画は、商店街の店主らに「中心商店街としての機能を失う」という強い懸念を抱かせていました。町は、駅前のオガール開発による「新たな価値の創造」と、日詰商店街の「価値の見直しと賑わいの創出」を、町の価値を高めるための不可欠な「両輪」であるとし、まず駅前で民間の力を引き出す手法を確立し、その活力を商店街へ再投資する作戦を描きました。これがオガールで培った公民連携の取り組みを商店街へ波及させる「リノベーションまちづくり事業」へとつながっていくこととなります。

公共施設を「稼ぐインフラ」へ

オガールプロジェクトの最大の特徴は、経済合理性に基づき、公共施設を「稼ぐインフラ」へと



オガールエリア



民間運営で再生した旧紫波郡庁舎と隣接する民間温浴施設

変貌させた点にあります。官民複合施設「オガールプラザ」では、町は土地を売却せず、事業用定期借地権により民間の特別目的会社（SPC）に貸し付け、テナント賃料から建設・運営費を逆算して適正規模で整備し、その一部を町が公共機能として買い取りました。

これにより、町は整備コストを大幅に抑制できただけでなく、民間部分からは継続的に地代と固定資産税が町に入り、施設の維持費の一部に充てる仕組みを構築しました。また、デザインガイドラインによる景観のコントロールや、賑わいの中心となる広場の維持など、民間が投資したいと思える環境を整えることで、持続可能なまちづくりのモデルを確立しました。

駅前での「一方の車輪」が回り始め、日詰商店街のリノベーションも本格化しました。旧役場庁舎跡地では、活用事業者を公募するも応募者なし

という失敗を経験しながらも民間対話を続け、「まちをかまし（かき混ぜる）、紫波をわかす」をコンセプトとした民間温浴施設「ひづめゆ」が誕生し、隣接する旧紫波郡庁舎も、県指定文化財という価値を保存しつつ民間運営の拠点として再生されました。現在では、町の特別な支援が無くとも民間の投資が進み、少しずつではありますが、前に進んでいます。オガールで行った「官が投資しやすい環境を整え、民が事業を担う」手法が、既存市街地の再生にも有効であると改めて実感しました。

交通インフラにも広がる公民連携

公民連携の手法は今、新たな課題である学校跡地の活用や交通インフラへと舞台を広げています。閉校しても地元から思い入れのある元学校施設

設に対しては、町は安易に解体や売却ではなく、地域の資産として活用することとしました。利活用にあたっては、「産業の振興」と「人材の育成」の場として活用する基本方針を作成し、具体的な用途は民間事業者のアイデアを活かす事業提案募集を実施しています。

その結果、地場の風景や食材を活かした宿泊・

飲食施設、地域の農文化や酒文化の拠点、企業・人材の育成拠点など、それぞれの土地の歴史を活かした多様な事業が芽吹いています。賃料を得ることで維持費の一部を賄い、民間が投資しやすい環境を整えるオガールでの公民連携手法にならい、元学校は再び地域に雇用や賑わいを生む拠点へと変わりつつあります。

また、新たな交通網の構築にも公民連携で取り組みました。2020年、民間事業者の柔軟な提案を受け、AIフルデマンドバス「しわまる号」を導入しました。AIによる効率的なルート算出で、駅、商店街、農村部をシームレスにつなぐこのシステムは、町民の足として機能し始めています。

展望—公の担い手

公民連携は、単なる手法ではなく、行政と民間が対等なパートナーとして未来に関わり続けるためのマインドが基本です。官が舞台を整え、民が賑わいを創出する。この関係性を磨くことで、紫波町の公民連携は、商店街、学校跡地へと町内全域に広がりを見せています。

現在、多くの地方自治体が厳しい財政状況と人口減少に直面しています。行政だけであらゆる公共サービスを完結させる時代は終わったのではないかと思います。自治体としての町を維持し、次世代に豊かな環境を引き継いでいくためには、官も民も、それぞれの強みを活かして「公」の役割を分担しつつ、共に価値を創造していく必要があるのではないのでしょうか。

「バスタ新宿」核にインフラツーリズム

― 民間連携でバス旅促進 ―



東武トップツアーズ株式会社
東武沿線事業推進部 沿線事業運営センター

・ 甲田 涼太郎

◆◆◆ 開業10周年、8000万人が利用

日本最大級のバスターミナルである「バスタ新宿」は、新宿駅直結という利便性を活かし、南は九州の福岡から本州最北の青森まで全国約300都市へ向けて、1日約1200便の高速バスが毎日発着する交通の要衝である。

2016年4月の開業により、新宿駅西口周辺に点在していた19カ所の高速バス乗降場が集約され、利便性が飛躍的に向上した。開業以降、800万人以上のお客様にご利用いただいている。このたび、バスタ新宿の10周年を契機として、さらなる活用を促進するため、「バスタ新宿」二大パワーアップ計画としてインフラツーリズムの取り組みを本格化させている。

本稿では、当社が民間企業として参画するプロジェクトの背景と、バスタ新宿の特性を活かした地方への訪問促進やにぎわい創出に向けた取り組みを紹介する。

◆◆◆ 高速バスでインバウンドを地方へ

近年、日本の観光産業において、観光客の宿泊先がインバウンドを中心に都市部へと偏在していることが大きな課題となっている。観光による経済波及効果を地方にも行き渡らせるためには、地方への誘客を強力に推進する仕組みが不可欠である。

その点、高速バスは、鉄道の駅が近くにない地方の観光地にもダイレクトにアクセスできるという大きな強みを持っている。

一方で、バスタ新宿自身も課題を抱えている。2016年の開業後、コロナ禍を経た現在、完全な回復には至っていない。また、ドライバー不足による高速バス路線の減便などもあった。

そこで、当社（東武トップツアーズ株式会社）は、「バスタ新宿インフラツーリズム魅力倍増プロジェクト協議会」が公募していた連携協定者に応募し、旅行業で培った集客ノウハウと、埼玉県

春日部市の「首都圏外郭放水路」において約8年間で約40万人を集めたインフラ見学会の運営実績を活かすこととした。

当社の企画・運営力を投入し、インフラツアーの運営と国内外に向けた一元的な販売システムを構築することで、バスタ新宿のさらなる利活用と、高速バスを利用した「バス旅」の促進を図ることが本取り組みの狙いである。

◆◆◆ 魅力を体感する

「知られざる探求ツアー！」

取り組みの第一の柱が、2025年12月20日にスタートした全国初のインフラツアー「バスタ新宿大解剖！知られざる探求ツアー！（バスタツアー）」である。

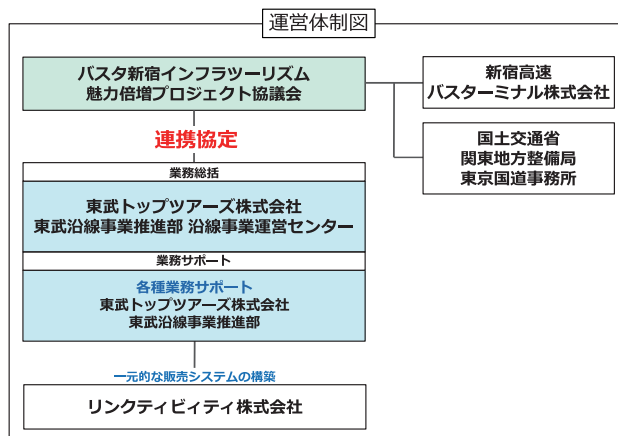
これは、国土交通省が進める「インフラツーリズム魅力倍増プロジェクト」の一環として企画・運営を当社が実施している。本ツアーでは、交通インフラとしての「バスタ新宿」の歴史や、人工地盤の上にそびえる施設の知られざる秘密をガイドの案内とともに学ぶことができる。

また、バスタ新宿と一体的に整備されたミライナタワーの屋上など、立ち入り不可エリアからの眺望をVRで体験できるコンテンツや、実際の道路標識の重さを体感しながらバスを背景に記念撮影を行うフォトスポットなど、参加者が楽しみながらインフラの重要性を理解できる工夫を凝らしている。

さらに、2026年5月からはコンテンツを拡充し、内容をバージョンアップした。新たにフォトスポットにおけるバスタ新宿限定の道路標識の

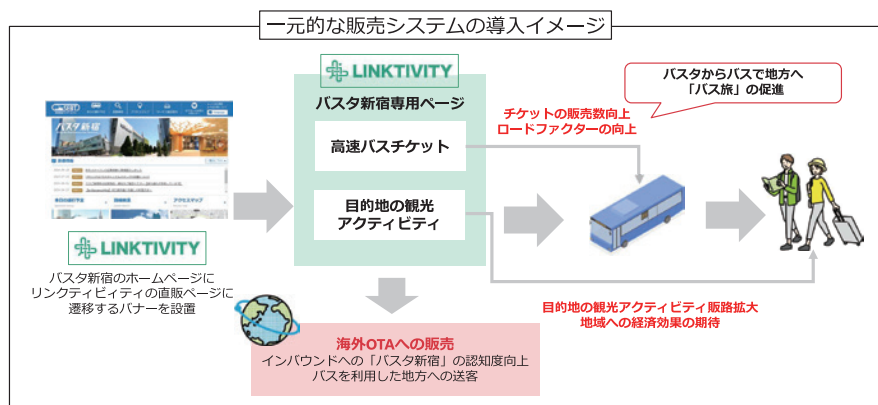


「バススタ新宿大解剖！知られざる探求ツアー！（バスツアー）」での見学風景



追加や、佐川急便が運営する手荷物預かり所の機能を紹介する「手ぶらで満喫！便利サービス活用術」を組み込み、手荷物の当日配送など、旅行者の利便性を高めるサービスを広く周知している。

今後の実施についてはホームページ等で確認い



◆◆◆ 展開 オンライン販売プラットフォームを

第二の柱が、「バススタ新宿がつなぐ都市と地方との観光ツアー（バス旅）」の展開だ。これは、都市間バスを、地方の魅力的な観光資源やインフラ施設をつなぐツールとして活用する試みである。

ただきたいが、安全かつ円滑なツアー運営を通じてバススタ新宿のファンを増やし、次の「バス旅」への意欲を喚起していく考えである。

第一弾として、首都圏を守る群馬県の「ハツ場ダム」、酸性河川をよみがえらせた「品木ダム水質管理所」、そして日本の空の玄関口である「羽田空港」を中心としたエリアへの旅を提案している。

例えばハツ場ダムのエリアでは、高速バスで現地に到着した後、水陸両用バスや自転車型トロコといった二次交通やアクティビティを楽しめるよう案内している。

この「バス旅」を強力に後押しし、インバウンドを含めた地方誘客を実現するため、当社は協業するリンクティビティ株式会社のシ

ステムを活用し、一元的なオンライン販売プラットフォーム導入に向け取り組みを進めている。これは、高速バスの乗車券と目的地の観光体験を一括で予約・決済できる仕組みである。

このプラットフォームにより、旅行者は来訪前の「旅マエ」や「旅ナカ」にスマートフォンから簡単に手配を済ませることが可能となる。

また、Eチケットの提示のみで乗車できるため、窓口での発券の手間や、外国語対応におけるバス会社の負担軽減にも寄与している。

さらに、世界各国の旅行会社（OTA）等と連携し、インバウンド旅行者の目にとどまる機会を飛躍的に増やすことを目指している。

◆◆◆ 収益確保、コンテンツ拡充に課題

これらの取り組みを通じて、バススタ新宿は単なる通過点から、地方への観光と交流を生み出すハブへと進化しつつある。しかし、この流れを持続可能な地域活性化のモデルとして定着させるためには課題もある。今後は、この事業スキームを自立させるための収益構造の確立が急務である。

また、多様なバス事業者や地方自治体との強固な連携体制を築き、魅力的な観光コンテンツを継続的に拡充していく必要がある。

民間企業ならではの実行力とデジタル技術を掛け合わせ、バススタ新宿での成功事例が全国の「バスプロジェクト」のモデルケースとなり、日本の地方経済を力強く牽引する新たな交流の波を生み出すことを目指して、さらなる挑戦を続けていく考えだ。

公共交通が軸のコンパクトなまちづくり ―「お団子」と「串」の都市構造を形成―

・富山市活力都市創造部交通政策課

過度な自動車依存からの脱却

富山市は、本格的な人口減少の到来や急速な少子高齢化の進行、地球環境問題の深刻化などを見据え、持続可能な都市構築への転換を図っています。その一環として、鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、沿線に住居や商業、業務などの様々な都市機能を集積させることにより、「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」を推進しています。

こうした中、過度な自動車利用に依存することなく、まちづくりと連携した総合的かつ戦略的な交通施策を展開することにより、市民、交通事業者、行政が連携して、公共交通の活性化に取り組んできました。

必要不可欠な社会インフラ

本市の「コンパクトなまちづくり」は、地域の

拠点を「お団子」に、公共交通を「串」に見立てた「お団子と串の都市構造」(図1)としています。「串」となる公共交通は、通勤や通学、買い物などの市民生活の足としてはもちろん、高齢者の外出機会の創出や沿線地域の活性化など、本市のまちづくりにおいて必要不可欠な社会インフラとして捉えています。

こうしたことから本市は、まちづくりへの必要な「投資」という観点で、公共交通の活性化や利用促進を図るための取り組みを進めてきています。これまでも富山港線の路面電車化などのLR Tネットワークの形成をはじめ、J R高山本線や富山地方鉄道不二越・上瀧線の増便運行、パーク・アンド・ライド駐車場の整備、その他新たなモビリティサービスであるA Iオンデマンド交通の導入など、様々な公共交通サービスの維持・向上に取り組んできました。

富山市総合交通計画の策定



(図1) お団子と串の都市構造

将来にわたり持続可能な公共交通の実現に向けて、今後、さらなる活性化を図っていくため、本市における公共交通の基本方針や具体的な施策等を示す「富山市総合交通計画」を令和6年3月に策定しました。

同計画では「都市アセットである公共交通を多様な関係者との共創により刷新し、コンパクトシティを深化し交通DX・GX化の推進により利便性の高い上質な交通サービスを提供し」を基本方針として掲げました。

今後の人口減少や少子・超高齢社会の進行のほか、生活様式の多様化などを背景とした事業環境の変化により、公共交通を取り巻く環境は一層厳しくなると考えています。このことから、持続可能な公共交通の実現に向けた検討や関係者との共創により、「コンパクトなまちづくり」を一層深化させていく必要があり、その実現に向けて、鉄軌道や主要バス路線など、公共交通が軸のさらなる機能強化や生活交通におけるきめ細やかなサ―



(図2) 富山市総合交通計画の取組方針

ビスを提供します。

また、一連の取り組みを支援するため、モビリティデータの活用拡大に加えて、デジタル技術を実装する交通DXやカーボンニュートラルを推進する交通GXなど、新たな技術を活用し、地域公共交通の刷新を目指します。

取組方針(図2)に沿った主な政策は、以下の通りです。

① 軌道のサービスレベルの深化〔取組方針1〕

これまで、富山ライトレールの整備(平成18年

4月開業)や、市内電車の環状線化(平成21年12月開業)、路面電車の南北接続(令和2年3月開業)により、市内には全長約15キロのLRTネットワークが形成されています。路線の新設・延伸だけでなく、運行本数の増加や、始発の繰り上げ・終電の繰り下げ、低床車両の導入、多様な運行形態の実現など、行政が積極的に関与してサービスレベルの向上を図ってきました。

引き続き、朝夕など多客時における降車時間の短縮や、運行ダイヤの見直しによる定時性の確保など、利便性の高いサービスを提供します。また、南富山駅での路面電車と鉄道との乗り継ぎの利便性を高めることにより、中心市街地へのアクセスの向上を目指します。

② 公共交通軸との接続の円滑化〔取組方針2〕

市営コミュニティバスや地域自主運行バスのルートおよびダイヤ編成については、鉄軌道や運行頻度の高いバス路線へのアクセスを考慮した見直しを行い、公共交通軸との接続性を高めます。また、地域の身近な拠点となる地区センター等をモビリティハブと設定し、コミュニティバスや路線バスとの連携を強化することにより、地区センター等を拠点とした移動の確保に努めます。

③ 継続的な公共交通利用の意識啓発〔取組方針3〕

本市では、平成22年度よりモビリティ・マネジメント(MM)の一環として、市民に対し、公共交通を利用することのメリットなどを発信することにより、自発的な交通行動の転換を促し、公共交通の利用促進を目指す」とやまレールライフプロ

ジェクト」として、市広報やマスメディア、SNSなどを活用した幅広い情報発信を行っています。

また、小学生を対象に公共交通の役割や必要性を学ぶ交通環境学習「のりもの語り教育」の実施や大学等の授業での講義など、学校教育の中にもMMを取り入れており、引き続き、これらの取り組みを継続するとともに、年代や地域特性等に応じた手法を取り入れるなど、市民に対してより効果的な意識啓発を図ります。

誰もが暮らしやすい都市へ

地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しており、今後はさらなる利用者の減少により、サービスレベルの低下を招くことが懸念されます。こうした中、車を自由に使えない学生や高齢者等の生活の足となる地域公共交通を維持していくことは、ますます重要な課題となってくるものと考えられており、今後はより一層、多様な関係者との協働により公共交通の維持・活性化を図っていく必要があります。

本市においても、様々な施策を展開していき、都心部や地域生活拠点においては、分かりやすく便利な交通環境を確保することで、公共交通を利用して、まちなかに出かけるライフスタイルが定着するように取り組みます。郊外や中山間地域においては、買い物や通院などの生活の足を確保することで、どこに住んでも不便さを感じることなく、安心・安全で、誰もが豊かさや暮らしやすさを実感できる都市の実現に努めていきたいと考えています。

AーオンデマンドとMaaSの活用 —公共交通強化で中山間地の「つながり」確保—



豊田市企画政策部未来都市推進課

主査

・柴田 敏宏

移動は暮らしを支える基盤

豊田市は愛知県全体の17・8%の面積を占めており、市街地から中山間地域まで多様な地域を抱えているため、地域によって交通利便性に差が生じやすい状況にあります。特に2005年の市町村合併によって市域が広がった旭、足助、稲武、小原、下山などの中山間地域は、地形的に坂道や狭い道路が多く、住宅が広範囲に分散していることから、公共交通の利便性が低くなりやすい地域とされています。

さらにこの中山間地域の一部では高齢化率が40%を超える地区もあり、市全体の高齢化率よりも高い傾向が見られる地域は、運転免許証の返納やバス停までの距離、地形の影響などにより移動が負担となり、買い物や通院など日常の移動手段の確保が課題となっていました。

こうした状況を踏まえ、2016年には行政・企業・大学が連携し、エネルギー・ウェルネス・

モビリティなど多様な分野における地域課題を先進技術で解決することを目的とした「豊田市つながる社会実証推進協議会」が設立されました。同協議会の取り組みの一環として市内で自動運転車両の公道走行が行われ、住民が実際に乗車する形で安全性や受容性を検証しました。これらの実証で得られた知見は運行改善や移動データの分析に生かされ、将来的なAーオンデマンド交通を見据えたMaaS（次世代移動サービス）の検討材料となっています。

一方、市街地では自家用車の利用が多いことや、近年問題となっている運転手不足、運行経費の増大も重なり、路線バスの維持が難しくなる場面が増えており、このような状況から、交通サービスのあり方を見直す必要性が高まってきました。

そのため、市街地・中山間地域双方の課題を踏まえ、本市は交通を単なる移動手段ではなく、地域の暮らしを支える基盤として捉えた施策を進めています。特に中山間地域では、従来の路線に代

わる柔軟な交通サービスが求められており、オンデマンド交通やMaaSはその解決策の一つとして位置づけられています。

住民主体の取り組み

本市では、小原地区で従来から電話予約制のオンデマンド交通が運行されていましたが、2019年にAー配車システムを導入し、スマートフォンアプリによる予約が可能になりました。住民はアプリから出発地や目的地、乗車時間を指定して予約でき、Aーが複数の予約をもとに最適なルートを自動で組み立てます。スマートフォンの利用が難しい高齢者向けには電話予約も継続し、デジタルとアナログを併用することで利用しやすい環境を整備しています。

Aーオンデマンド交通は、従来の路線バスでは対応しきれなかった細かな移動ニーズに応えることができ、交通空白地の移動支援を支える役割を果たしています。また、予約があるときだけ運行するため、運行効率を高める効果も見込まれます。地域住民からは、「家の近くまで来てくれるのが便利」「生活の足として助かる」といった喜びの声が上がっています。他方で、「アプリは便利だが高齢者には難しい」「予約が集中すると乗れないことがある」との課題もあり、改善が必要です。

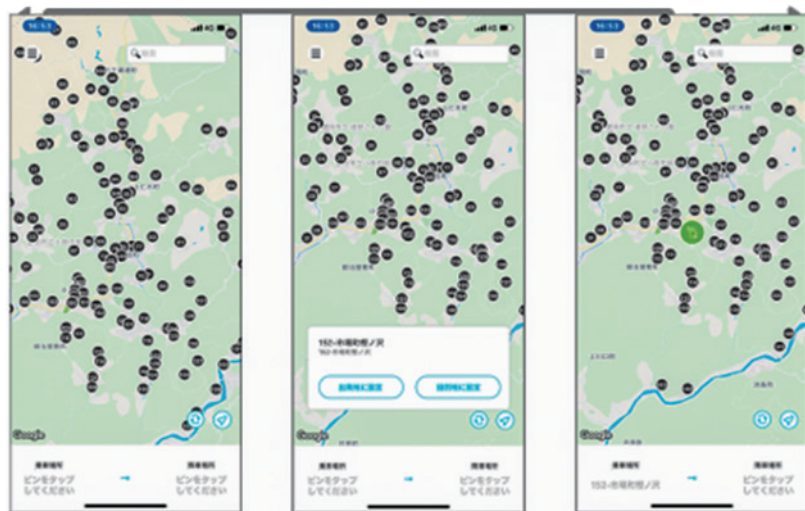
さらに本市では、地域住民が主体となって移動を支え合う「たすけあいプロジェクト」にも取り組んできました。このプロジェクトは、名古屋大学や足助病院と連携して中山間地域で進められて



スマホアプリから予約



小原地区を走るオンデマンドバス



アプリの予約画面



中山間地の移動を支える超小型EV「コムス」

きたもので、住民が自家用車を活用して相乗りで移動を支援する仕組みをつくりました。タブレット端末を用いた予約・マッチングシステムを導入し、乗りたい人と運転できる人をつなぐことで、地域内の移動を柔軟に確保しています。

こうした住民主体の移動支援は、Maasの考え方を地域レベルで具現化した取り組みであり、移動手段の確保だけでなく、外出機会の創出や見守りの機能も果たすなど、地域コミュニティの維持にも寄与しています。また、超小型EV「コムス」を活用し、住民が共同で車両を管理する「里モビサークル」など、次世代モビリティとの連携

も進められており、地域に適したモビリティサービスの実装に向けた重要な取り組みとなっています。

◆◆◆

自動運転技術との連携

今後の展望として、重要になるのは自動運転技術との連携強化です。本市は自動車産業の中心地であり、自動運転の社会実装に向けた実証に適した環境を持っています。AIオンデマンド交通で蓄積される移動データは、自動運転車両の運行ルート設計や安全性向上に活用され、将来的には運

転手不足が深刻化する中山間地域において、自動運転車両が地域交通を支える役割を担うことが想定されています。

また、地域全体の交通ネットワークの再編と最適化も重要な課題です。AIオンデマンド交通の運行データを活用することで地域ごとの移動パターンを把握し、路線バス・オンデマンド交通・タクシー・カーシェアなどを最適に組み合わせた面的な交通ネットワークの構築が可能になります。そのうえで、自動運転車両がこのネットワークに加わることで、より柔軟で持続可能な交通体系が実現し、地域の暮らしの質の向上にもつながります。

さらに、観光振興との連携強化も課題です。Maasアプリを活用し、観光地へのルート検索や予約、周遊パスのデジタル化などを進めることで、観光客の回遊性向上を目指し、将来的には自動運転シャトルバスが観光地周辺の移動を担うことが期待されます。

公共交通が確保されることで、地域行事やサロン活動への参加が促され、住民同士の交流が生まれやすくなり、交通を起点とした「地域のつながりづくり」は、中山間地域において重要なテーマの一つです。AIオンデマンド交通やMaas、自動運転技術の活用はその中心となる施策であり、今後も地域の実情に合わせてこれらの取り組みを進めていきます。

地域観光船事業者が提供する学習観光

―淀川を船上から学ぶ「スイスク」―



大阪水上バス株式会社 事業部次長 ● 岸田 俊徳

淀川のアンバサダーになろう！

観光学習船「スイスク」は、「淀川を船上から学び、淀川のアンバサダーになろう！」をキャッチフレーズに、大阪水上バス株式会社が2021年に運航を始めました。

内容は、船内で淀川に関する5つのテーマ「歴史」「生き物」「まちづくり」「防災」「観光」を学ぶというもの。水上（スイジョウ）のスクールを略して「スイスク」です。少し安直な名前ではありますが、観光の地盤整備も兼ねた、大阪の市内河川を観光船で楽しんでもいただく新たなコンテンツを目標に立ち上げました。

大阪市内の観光資源を考える

大阪市は商業都市としての認知度が高いため、「ミナミ（心斎橋や道頓堀）」の人氣が非常に高く、大変多くの方が買い物や食事にお越しになつてい

ます。一方で、中之島やその周辺は「大阪城の城下町」としての歴史がありながら、まだまだ関心が低いのが現状です。派手なネオンサインの大阪も大阪らしいのですが、大阪の歴史を身近に感じることができると市内観光も同時に進めていくべきだと日々、感じていました。

観光とは、語源である中国の古典「易経」の一節にあるとおり「（国）の光を觀る」ということです。私が勤める観光船会社は大阪市内にあり、川沿いの風景を楽しんでもいただく、つまりは「大阪の魅力を見に来ていただくこと」で成り立つ事業です。

大阪市内で観光事業を行うためには、地元（地域）のポテンシャルに依存するだけではなく、それを理解し、育み、地域の魅力を広く発信し、多くの方々に興味を持っていただく必要があります。そこで、「スイスク」という企画クルーズにおいては、講座内容に特に時間を注ぐ必要があると考えました。

まず、船に乗って風景を楽しむとき、お客様が

どんな事柄に興味を持ち、どのように楽しんでいるのかの検討から始めました。川沿いの建物、川の水、木々、ビルの看板、船がくぐる橋、晴れた空、雲、天気……。そして山ほどある様々な興味の中から、大阪の河川の魅力が伝わりやすい5つのジャンル「歴史」「生き物」「まちづくり」「防災」「観光」を選び、それぞれの担当講師と何度も打ち合わせを行いました。

エキスパートが解説

特に意識したのは、「観光船に乗り、観光をしながらか知識をどのように得るのか」という点です。「まちあるき」は参加者が歩きながらガイドの説明を体感し、「座学」は資料と講座が肝になります。その両方の良いところをどのようにプログラム化するか、ということに考えを巡らせました。

そこで、座学ではこれから船上で見えることを基軸に「風景の見方」に特化し、船上デッキでは、それを実践する「見て学ぶ体験講座」を行いました。

このうち「歴史」の講座では、大阪の地形の移り変わりや、発掘調査からわかる住居の移り変わりを座学で学び、船上から河川を見ながらまちの造形を体感しました。「防災」では、国土交通省近畿地方整備局淀川河川事務所の方に講義をお願いし、河川の防災への取り組みを座学で学びました。体験では、船上から堤防や閘門などの施設を見学し、解説を受けました。

どの講座もその道のエキスパートが経験をもと



船内風景



船内での生き物展示



スイスクでの浮器投げ入れ体験の様子



スイスク2021チラシ

に解説してくださるため、結果としてカルチャーセンターや高齢者大学などからも団体でお申し込みをいただくほど、クオリティーが高い人気のプログラムとなりました。

船に乗る「必然性」へのこだわり

また、わざわざ船に乗ってでも体験したいと思う「理由」を用意することにも注力しました。

例えば、毛馬閘門の通過体験は、パナマ運河のように水位を調整することで船の移動を可能にする、観光船ならではの体験です。閘門内で約1メートル近くも水位が変わるのを船上から体験できる商品は今でも少なく、非常にニーズが高い体験となっています。

生き物講座では、河川の水をくんでプラנקトンを採取し、水質などを調べました。観光船の仕事

事を知る講座では、救命浮器や浮環などの解説を行い、船上から実際に救命浮器を投げる体験なども盛り込みました。まさに「船に乗るからこそ体験できる」船上のスクールとなったのです。

乗る時間そのものを楽しむ船に

大阪水上バス株式会社は、約40年前の1983年に「大阪の舟運復活」を目的に産声を上げました。戦前までは中之島を中心に、美しい街並みを

楽しむ観光船が運航しており、多くの方が中之島周辺にお越しになっていたようです。

その後、電車や車の普及により、人や物の移動は川から陸へと代わり、昭和に入ると一部の作業船を残して川から船が姿を消すことになりました。しかし近年、江戸時代には大阪城の堀を利用して人や物が移動していた、あの活気のある大阪を取

り戻そうと、河川と船があるまち「水都大阪」の構想が大きく動き出しました。その波の中から生まれたのが、大阪水上バスという観光船の会社なのです。

これまで、私たちは様々なクルーズのトライアルを積み重ねてきました。そして今、新たなゴールとして、お客様にとって「気負わせない商品の造成」を検討しています。

遊園地に行けば好きなアトラクションに何度も乗りたくなるように、動物園に行けば何度も同じ動物に会いに行くように、大阪の水辺に來れば、「観光」や「まちづくり」「イベント」など、何かの答えを探すための観光船ではなく、「ただ、ただ、何もなくても乗る。そしてその時間を楽しむ」。そんな観光船事業ができればと考えています。

今後は、船内でリラックスして、ぼーっとして楽しむことをアピールしようと、大学と連携して「乗船中の脳波測定」なども行っています。ボートでぼーっとする「ボートでぼーっとクルーズ」が、もしかしたら近いうちに運航しているかもしれません。楽しみにしていってください！

多様な魅力あふれる「とっとりトレイン」 ― 未成線を活用、交流人口拡大に寄与 ―



錦川鉄道株式会社 経営部長 ・ 木村 雄一

歴史遺産を観光資源に

「とっとりトレイン」は、旧国鉄岩日線未成線区間の施設を有効活用し、「日本一細長い自然公園『岩日北線記念公園』」を走る園内遊覧車である。地域振興と観光資源の創出を目的として整備された。

その歴史的背景には、戦前から構想された鉄道計画がある。岩国市出身の政治家であり実業家でもあった永田新之允は、中国山地を横断して山陽地方と山陰地方を結ぶ鉄道の必要性を唱え、「岩日鉄道構想」を推進した。この構想は岩国と日原（現在の島根県津和野町東部）を結ぶ路線として計画され、後に国鉄岩日線として建設が進められた。

しかし、国鉄再建問題や社会情勢の変化により、錦町駅から建設が進められた岩日北線は完成目前で工事が中止されることとなった。島根県六日市町（現・古賀町）まで路盤や橋梁、トンネル

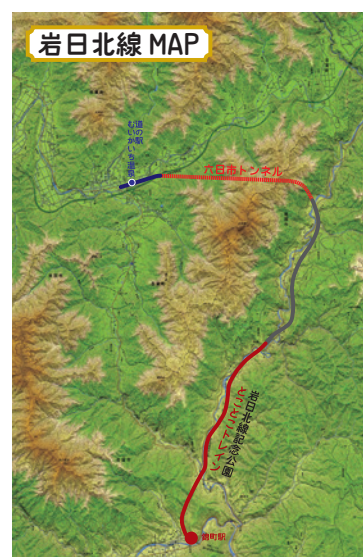
などの施設は完成していたものの、実際に鉄道が走ることとはなく、長年にわたり未利用の状態が続いた。

こうした状況の中で、鉄道施設は当時の玖珂郡錦町（現・岩国市錦町）と六日市町に無償譲渡され、錦町では未成線の歴史を後世へ伝えるとともに、新たな地域資源として活用する方法を模索した。

跡地は岩日北線記念公園として整備された。この事業の狙いは、未成線という歴史遺産を保存しながら観光資源として活用すること、地域の交流人口を増加させること、そして錦川流域の豊かな自然や文化を多くの人々に体験してもらうことであつた。

鉄道建設の歴史を体感

とっとりトレインは、錦川清流線の錦町駅から雙津峡温泉駅を結ぶ約6キロの区間を走行するトロッコ型観光遊覧車である。鉄道が走る予定だっ



岩日北線MAP

た岩日北線記念公園の園内道路を平均時速10キロ程度でゆっくりと進む。乗客は、乗車しながらそばを流れる透明感あふれる宇佐川など周囲の自然景観を楽しむことができる。

最大の特徴は、旧岩日北線の鉄道施設をそのまま活用している点にある。沿線には橋梁やトンネルが残されており、鉄道建設の歴史を体感できる貴重な観光施設となっている。中でも、一番の見どころは「きらら夢トンネル」である。全長約1・8キロのうち、長さ約600メートルにわたって、紫外線に反応する蛍光石で作られた幻想的な絵画作品群が設置されており、宇宙や星空をイメージした光の演出がある。暗闇の中に広がる光の世界は、他の観光施設にはない独特の景観を生み出している。

また、春には沿線に咲く桜を楽しむ「桜のトンネル」が形成される。満開の桜が車両を包み込むような景観は地域を代表する春の観光資源となっており、多くの観光客を惹きつけている。

さらに、トンネル内には自然環境を活かした「こもりトンネル」が存在する。ここでは野生のコウモリが生息しており、自然と共生する観光



橋梁を渡る車両



きらら夢トンネルの蛍光石壁画



緑の中を走るとことこトレイン

施設としての特徴を有している。人工的な演出だけでなく、地域固有の自然環境を体験できる点も大きな魅力となっている。

終点には、ラドン泉質の源泉かけ流しで著名な「SOZU温泉」があり、乗車後に温泉や周辺散策を楽しむことができる。温泉、自然景観、歴史遺産を組み合わせた観光ルートが形成されていることも、とことこトレインの大きな特徴といえる。

車両にも特徴

とことこトレインは、車両面でも特徴的な取り組みが行われている。

初代の車両は、2001年に阿知須町（現・山口市）で開催された「21世紀未来博覧会（山口きらら博）」で使用されたトロッコ遊覧車を導入。2

代目の車両は、2005年に開催された「愛・地球博」で運行されたグローバルトラムを導入し、観光客の利便性向上と話題性の創出を図った。初代の車両がガタゴトと進むことから名付けられた「ガタくん、ゴトくん」の愛称は2代目でも踏襲され、歴史に加え、愛・地球博のレガシーも受け継ぐものとなっている。

このように、とことこトレインは未成線遺構、自然景観、イルミネーション、温泉資源、博覧会遺産の再活用という複数の要素を組み合わせた全国的にも珍しい観光施設として高い評価を受けている。

錦川清流線パーク構想

とことこトレインは地域を代表する観光資源として定着している一方で、今後の持続的な運営に向けていくつかの課題も抱えている。

第一に、施設の老朽化への対応である。未成線施設やトンネル、橋梁などは建設から60年が経過しており、安全確保のための維持管理費用が増加している。利用者にとって安心して乗車してもらうためには、継続的な設備更新

と保守管理が不可欠である。

第二に、利用者数の安定的な確保である。近年は少子高齢化や人口減少の影響により、地域内需要だけでは十分な集客が難しくなっている。そのため、県外や海外からの観光客誘致を進める必要がある。

第三に、周辺観光施設との連携強化である。錦川清流線や雙津峡温泉、深谷峡温泉、寂地峡など周辺観光資源との一体的な周遊ルートを構築することで、滞在時間の延長や地域消費の拡大が期待される。

今後の展望として注目されるのが、錦川鉄道が提唱している「錦川清流線パーク構想」である。この構想では、鉄道そのものをテーマパークのような観光資源として、沿線全体を魅力ある観光エリアとして整備することが目指されている。とことこトレインはその中心的な観光コンテンツの一つとして位置付けられており、さらなる開発や魅力向上が計画されている。イベント列車や体験型観光プログラムの充実、デジタル技術を活用した新たな演出など、より多くの観光客を呼び込む方策も検討している。

また、現在、岩日北線未成線区間の観光開発も進めている。隣接する島根県吉賀町へ抜ける長さ4・7キロの六日市トンネルがあるが、2027年には竣工50周年となるため、トンネル内を探索する機会づくりを計画している。

今後も地域や行政機関と連携し、岩日北線記念公園を核とした観光振興を推進することで、岩国市北部地域のさらなる活性化と交流人口の拡大に貢献したいと考えている。

クレカタツチ決済で交通サービス高度化 ーデータ活用で持続可能な交通へー



長崎電気軌道株式会社
経営企画室係長

・八並 大地

住民、観光客の足として

長崎電気軌道株式会社は、長崎市中心部において路面電車を運行する軌道事業を主として、広告代理業や不動産業などを展開する民間企業です。1915年(大正4年)11月16日の運行開始以来、多くのお客様に支えられ、本年度開業112年目を迎えます。現在では、通勤・通学や買い物など地域住民の移動手段として、また沿線に点在する観光施設や史跡を訪れる観光客の足として、1日あたり約4・2万人のお客様にご利用いただいています。

長崎市中心部は、長崎港を中心に三方を山に囲まれた「すり鉢状」の地形を有し、斜面地に住宅が広がる一方、限られた平地に商業施設やオフィス街、官公庁、主要な観光施設が集積しています。弊社路線は、この限られた平地を縫うように南北に伸びており、この地勢の特徴と相まって、路面電車は身近で利用しやすい交通手段となっています。

社会情勢変化による課題

しかし、近年の社会情勢の変化は看過できない課題をもたらしています。地方都市共通の課題である人口減少や少子高齢化の進展により、移動需要そのものが縮小傾向にあります。特に斜面地に居住する高齢者の増加は、平地部への移動負担を高め、外出意欲の低下につながっていると考えられます。

一方で、長崎市は国内有数の観光都市であり、インバウンドを含む観光需要は重要性を増しています。地域公共交通は、地元のお客様の利便性維持・向上に加え、多様な来訪者に対応した受け入れ環境の整備も強く求められるようになっていきます。

インバウンドも気軽に利用

こうした課題に対応し、持続可能な公共交通の

実現を目指すため、国の「日本版MaaS推進・支援事業」による補助や、長崎県、長崎市からの支援を受け、クレジットカードやスマートフォン等でのタッチ決済による「クレカ乗車サービス」を2025年10月に導入しました。本取り組みでは、三井住友カード株式会社が提供する公共交通向け決済基盤「stera transit」を路面電車に導入し、クレカ乗車サービスの利用環境整備と利用促進を図っています。

タッチ決済は簡便であり、海外を中心に国際的な普及も進んでいます。弊社では以前より、交通系ICカード「nimoca」を導入していますが、購入やチャージが必要であることから、インバウンドのお客様にとっては利用のハードルが高い一方、タッチ決済は普段利用しているクレジットカード等をかざすだけで乗車できるため、受け入れ環境の整備に資するものと考えています。本取り組みの主眼は以下の4点です。

- ①路面電車内の利用環境向上Ⅱ国籍を問わず利用しやすい環境を整備し、利便性を向上。
- ②キャッシュレス化の促進Ⅱ現金精算の削減により、乗務員の負担軽減と停車時間を短縮。
- ③割引施策による利用促進Ⅱ外出機会および利用回数の増加を促進。
- ④データ活用的高度化Ⅱ利用データを活用し、運行やサービスを改善。

利用行動の変容促す価格設計

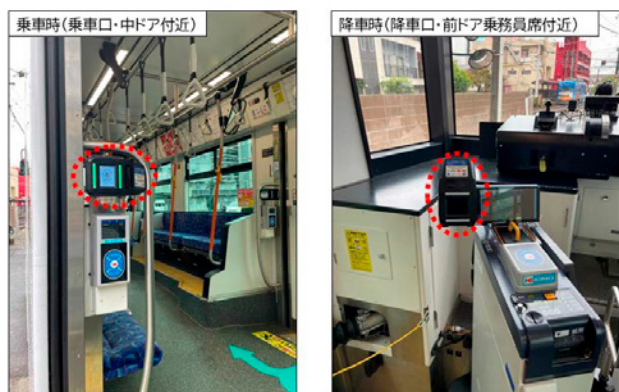
本取り組みでは、営業車全69両および窓口に専用端末を設置し、運賃収受や窓口での割引サービ

クレカ乗車サービス 概要



電車内のクレカ乗車端末

路面電車をご利用の際には、タッチ決済機能付きクレジットカード等を乗車時および降車時に、赤枠部分の端末にかざしていただくことで、自動で運賃精算いたします。



3形式が導入されているバリアフリー車両

行計画、マーケティング施策などに反映する体制整備が必要です。さらに、他事業者や観光・商業施設との連携を深めることで、より広域的かつ高度なデータ活用が期待されます。

以上のように、本取り組みは決済手段の多様化にとどまらず、交通サービスの高度化とデータに基づく運行・サービスの改善や経営判断に資するものであり、引き続き、お客様視点での改善と連携を進め、地域公共交通の利用促進と事業継続性の向上につながる取り組みを進めてまいります。

ス登録業務を行う環境を構築しました。また、導入と併せて4種類の割引サービスによる実証実験を実施しています。具体的には、手荷物配送サービス利用者向けの初回運賃無料サービス、免許返納者向けの割引サービス、オフピーク時間帯における1日上限運賃の適用、月間利用額に上限を設けるサービスです。

これらは、クラウドシステムにより、利用時間帯や利用額など複数条件に応じた柔軟な運賃計算を実現したもので、単なる値引きではなく、利用行動の変容を促す価格設計として位置付けています。さらに、Maasアプリを活用したデジタルチケットとして、乗合タクシーとの共通乗車券や商業施設・観光施設での特典付きの1日乗車券を販売し、公共交通利用や長崎市内での回遊促進に向けた取り組みも実施しています。

データ利用の高度化へ

クレカ乗車サービスの導入により、交通系ICカードと同様に詳細な利用データの取得が可能となりました。時間帯別・曜日別の利用傾向、利用頻度、乗車パターン、カードの種別等から推定される利用者属性などの分析が可能となり、運行計画やサービス改善など、施策を検討するための基礎データとして活用が期待されます。

また、実証実験(4種類の割引サービス)についても、利用状況や効果の検証が可能で、その有効性をデータに基づいて評価できる点も大きな特徴です。加えて、本取り組みはMaas実現に向けた基盤整備としての側面もあり、クレカ乗車サービスを共通基盤とすることで、他の交通機関や

観光・商業施設との連携が可能となり、移動と消費を一体化したサービスの提供が期待されます。

一方で、今後の展開に向けた課題も存在します。第一に、認知向上および利用シェアの拡大です。現状では一定の現金利用が残っていることから、キャッシュレス化を一層推進し、業務効率化や運行円滑化に加え、データ収集量の向上による基礎データの質的向上を図る必要があります。特に、インバウンドを含む観光客に対しては、普段利用している決済手段でシームレスに利用できる公共交通機関として認知を高め、利用促進につなげていく必要があります。第二に、コストと収益性のバランスです。決済手数料や維持費に対して、収益性向上に向けた施策を講じ、持続可能な運用につなげることが求められます。第三に、データ活用的高度化です。取得したデータを分析にとどめることなく、ダイヤ編成や運行計画、マーケティング施策などに

市電と連携したにぎわい・交流の創出 —コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市へ—



熊本市都市建設局都市政策部都市政策課主査

・金城 一志

成熟した持続可能な都市づくり

熊本市は九州の中央に位置し、高規格道路や鉄道等が整備された、九州における広域交通の要衝です。この地理的優位性を活かし、交流人口や商圏の拡大、産業集積、観光・レクリエーション産業の振興などにより、都市が発展してきました。近年では、世界的半導体企業の進出や観光客の増加など、東アジア諸国との経済的・人的交流も活発化しています。

平成24年には政令指定都市へ移行し、平成26年には総人口が74万人を超えましたが、令和2年の国勢調査において初めて減少に転じました。今後多くの地方都市と同様に、人口減少・少子高齢化の進行が見込まれています。

このため、本市では、これまでの人口増加を前提とした都市づくりから、「成熟した持続可能な都市づくり」への転換を図るとともに、昨今の熊本への半導体関連企業の進出といった千載一遇の

好機を的確に捉え、さらなる都市の発展を目指しています。

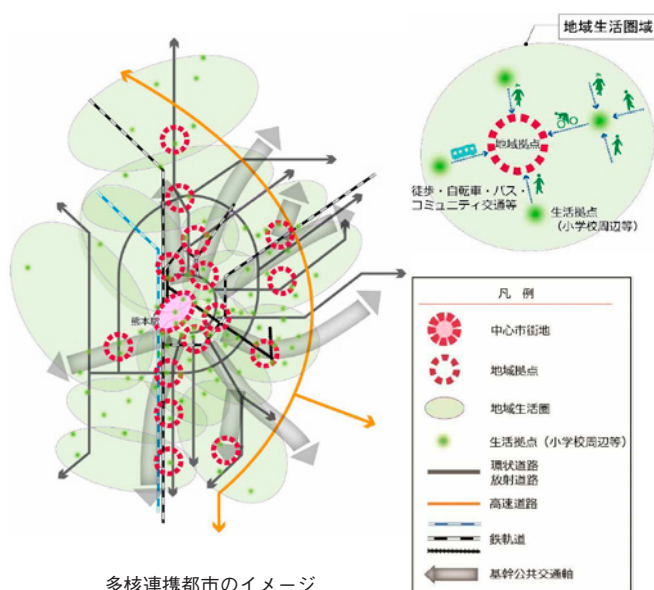
転換点にある公共交通

本市は、平成20年度に策定した都市計画の基本方針である「第2次熊本市都市マスタープラン」において、将来にわたって人々が快適で暮らしやすい都市の実現のため、熊本城周辺から熊本駅に至る高次都市機能が集積された中心市街地と、商業や行政等の日常生活サービスが確保された地域拠点が、鉄軌道やバス等の公共交通で結ばれた「多核連携都市」を将来像として掲げました。

その後、平成28年度に「熊本市立地適正化計画」を策定し、中心市街地と15の地域拠点に商業や医療等の日常生活サービス（都市機能）を誘導・集積するとともに、その周辺や利便性の高い公共交通沿線に居住を誘導することとしています。具体的には、一定の本数以上の路線バスの沿線300メートル、市電の軌道沿線500メートル、鉄道

駅を中心とした500メートルを居住誘導区域に設定し、公共交通と一体となった「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造の形成に取り組んでいます。

この都市構造を支える基幹的な役割を担う公共交通については、持続可能性の観点から重要な転換点にあります。市電は、大正13年の開業以来、市民の移動を支える重要な交通基盤として役割を果たしてきましたが、モータリゼーションの進展に伴い路線の廃止が続く、昭和30年代の運行系統7系統、路線長約25キロに対し、現在では運行系統2系統、路線長約12キロとなっています。また、路線バスについても、利用者的大幅な減少、収益の悪化や運転手不足によるサービス水準の低下といった負の循環に直面しています。





開業90周年記念車両「COCORO」と熊本城



市中心部を走る市電

こうした課題に対応するため、本市では公共交通サービスの維持・向上に向けた取り組みを進めています。具体的には、路線バスにおいて、熊本市圏の運行バス事業5社による全国で初めての「共同経営推進室」を設置し、これにより会社間の垣根を越えた路線網の再構築とダイヤ編成、共通定期券や乗り継ぎ割引の導入、市内中心部運賃の均一化など、利用者ニーズに合った利便性の高いサービスを提供しています。市電については、

新型車両の導入やバリアフリー化の推進により、輸送力の強化や利用環境の改善を進めるとともに、延伸の検討を進めるなど、基幹公共交通ネットワークの強化を図っています。

◆◆◆ 誰もが利用しやすい公共交通環境整備

本市では、市電が商業施設や文化施設、行政機関が集積する中心市街地と、JR熊本駅や上熊本駅、東部地域を有機的に結びつける基軸として機能しており、自然発生的にTOD（公共交通指向型開発）的な土地利用が進んでいます。その特徴を活かし、交通ネットワークの強化と併せて、地域のにぎわいや交流の創出、公共交通の利用促進に向けた取り組みを進めています。

商業分野においては、商業施設や商店街と連携したキャンペーンやイベントを実施し、市電利用者の来街機会の創出を図ることにより、市電の利用が買い物動機と結びつき、にぎわいの創出に寄与しています。

観光面では、市電沿線に点在する熊本城や水前寺成趣園、上通・下通といった観光・商業資源の周遊促進を目的として、1日定額で乗り放題の「1日乗車券」や、施設割引券とセットになった「わくわく1dayパス」などの企画乗車券を活用し、周遊観光の利便性向上を図っています。併せて、電停のデジタルサイネージや車内モニターにおける多言語案内の充実、観光案内機能の強化など、デジタル技術を活用した情報提供にも取り組み、来訪者の回遊性向上につなげています。

また、市役所や医療機関、文化施設などへのア

クセス手段として、市電の利便性向上を重視しており、特に、高齢者や学生など多様な市民が安心して利用できるよう、低床車両の導入や電停のバリアフリー化を推進し、誰もが利用しやすい公共交通環境の整備を進めています。

さらに、今年3月には市電の車両内に設置したチラシの持参者に対し、市電沿線の動植物園の入園料を無料とする施策を実施し、動植物園におけるイベント時の周辺道路の渋滞や駐車場不足といった課題の改善と、市電の利用促進を同時に実現しました。

これらの取り組みは、交通・観光・商業を一体的に捉えた都市活性化の好例と考えます。

◆◆◆ 選ばれる「上質な生活都市」に

コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向け、市電をはじめとする公共交通の機能を一層高めていく必要があります。そのためには、事業者や交通モードの枠を超えた統合的な運行計画の策定や資源配分を行う体制づくりにより、シームレスで効率的な公共交通ネットワークを再構築することが重要です。

また、主要な公共交通で利便性の高い運行サービスを維持し、沿線への居住誘導を進め一定の人口密度を維持することで、規模の経済を働かせ、持続可能で暮らしやすい都市の実現を図ります。

市電を核とした公共交通と土地利用の連携施策を深化させることで、都市の回遊性と活力を高め、市民と来訪者の双方から選ばれる「上質な生活都市」の実現を目指していきます。

交通を核としたにぎわいと交流の創出

「交通空白」解消へ

輸送資源をフル活用

―改正地域交通法について―

● 国土交通省 公共交通政策審議官部門

はじめに

地域公共交通は、買い物、医療、教育など日常生活に不可欠な移動を担っている中、人口減少・少子高齢化や運転者等の担い手不足により、バス路線等の休廃止が相次ぐなど（図1）、必要なサービスへの供給が厳しくなっています。一方で、運転免許返納や学校・病院の統廃合、部活動の地域展開等により、移動の社会的ニーズは拡大する方向にあり、こうした需要と供給のギャップ等により、日常生活等の移動にお困りごとを抱える「交通空白」が全国で発生しています。

こうした状況を踏まえ、国土交通大臣を本部長とする国土交通省「交通空白」解消本部において、令和7年5月に「交通空白」解消に向けた取組方針2025」を策定し、令和7～9年度の「集中対策期間」で全ての「交通空白」の解消にめどを付けるとともに、将来的な発生を抑制していく

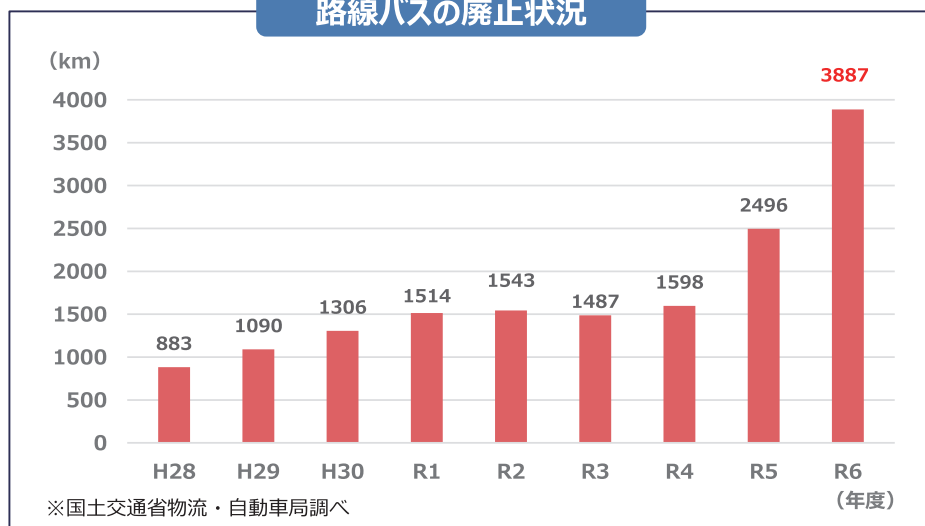
この方針を示しました。

この方針については、「経済財政運営と改革の基本方針2025」（令和7年6月13日閣議決定）においても位置付けられ、①地方運輸局等による伴走支援②情報・知見の提供③実証・実装等に向けた十分な財政支援④官民連携プラットフォームにおける取り組みの推進に加えて、⑤新たな制度的枠組みの構築により、国としてこれまでを上回る総合的支援を講じることとしています。

また、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会においても、令和7年12月のとりまとめにおいて、「交通空白」解消に向け、地域の輸送資源のフル活用や共同化・協業化等に係る制度設計の早急な具体化を図る必要性が示されたところです。

これらを踏まえ、①地域の輸送資源をフル活用等し、「交通空白」を解消するための新たな事業の創設②地域における関係者の調整役として地域交通の課題解決に取り組む民間の企業や団体の活

路線バスの廃止状況



（図1）

改正の経緯及び内容

動促進③モビリティデータの活用等の措置を盛り込んだ「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」（令和8年法律第35号。以下「改正法」という）が本年6月3日に成立し、同月10日に公布されました。本稿においては、改正法の内容についてご紹介します。

(1) 現行制度の概要

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「地域交通法」という）は、平成19年に制定されており、「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫並びに地域の関係者の連携と協働を推進」するため、「地域公共交通計画」の作成やこれに基づき実施する事業等について定められています。

地域公共交通計画は、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿をモード横断的に明らかにする「マスタープラン」として、公共交通事業者や地域住民、学識経験者など地域の幅広い関係者が参画する法定協議会等における協議を経て、地方公共団体が作成するものです。令和2年の地域交通法改正により、全ての地方公共団体に対して計画作成の努力義務が課されており、本年3月末時点で1244件の計画が作成されています。

また、地域交通法では、地域の実情に応じた取り組みの実施を円滑化するため、現在八つの「地域公共交通特定事業」が定められています（※）。地域公共交通計画に地域公共交通特定事業に関する事項が定められると、事業を実施しようとする者は「実施計画」を作成し、当該実施計画に基づいて事業を実施することとされており、当該実施計画が国土交通大臣の認定を受けた場合には、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という）による資金の出資及び貸付けや、法律上の手続きのワンストップ化

といった特例措置を受けることができます。

※改正法施行前の地域公共交通特定事業の数

(2) 現行制度の現状と課題

国土交通省において、令和7年2月から3月にかけて全国の市区町村を対象に、誰もがアクセスできる移動の足がない、または利用しづらいなど地域交通に係るお困りごとを抱える「交通空白」の調査を行った結果、全国で約2500の「交通空白」が生じていることが判明しました。また、令和8年にも同様の調査を行った結果、市区町村における回答率の高まりや、「交通空白」の把握が進んだこと等に伴い、その数は全国で約3000となっています。

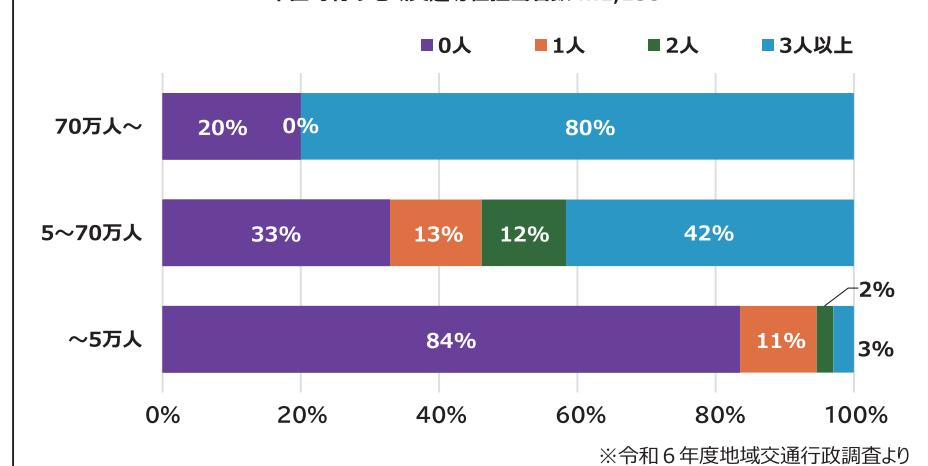
これまで地域公共交通は、交通事業者の事業全体での収益により、不採算路線も含めてその維持が図られてきた側面もありますが、運転者の担い手不足などが進み、地方部のみならず都市部においても維持が困難となってきました。

このような状況においては、これまで地域公共交通を担ってきた交通事業者や市町村を単独として捉えたままでは、地域旅客運送サービスを確保しまたは維持することは困難であり、地方公共団体がイニシアチブを発揮しつつ、地方公共団体、交通事業者による取り組みを基本としつつも、生活にとって不可欠な教育、医療・福祉、商業等に係る施設利用者のための輸送を行う者も主体として捉え、交通以外の産業分野とも連携し、複数の主体による連携と協働をさらに推進していくことが急務となっています。

また、地域公共交通の司令塔役として重要な多岐にわたる役割を担う地方公共団体では、特に小規模な市町村において、人材やノウハウの不足が課題となっています。実際に、国土交通省が令和6年度に実施した調査においても、人口5万人未満の市区町村の84%で地域交通専任担当者が不在となっており、制度に係る情報・知見の提供や担当者のマンパワー不足に対する支援を求める声が寄せられています（図2）。

自治体における地域交通の検討体制

市区町村の地域交通専任担当者数 n:1,133



(図2)

(3) 改正法の概要

① 地域旅客運送サービスの持続可能性確保

既存のバスやタクシーといった公共交通によるサービスの維持が難しくなる中で、「交通空白」という課題に対応していくためには、運転者や車両等を複数の事業者間で融通することや、交通事業者のみならず、学校・病院・福祉施設・商業施設等の施設送迎のための運転者や車両を有する企業や団体等も含む幅広い地域の関係者から協力を得ること、地域の実情に応じたサービス形態へと最適化することなどが効果的であると考えられます。

実際に、スクールバスや企業の従業員用送迎車両を活用した公共ライドシェアの実施等、地域の輸送資源をフル活用した取り組みが一部の地域では少しずつ見られています。こうした取り組みは、関係者の利害調整や協力関係の構築、事業の持続可能性確保が必要であり、民間主導のみでは実現されにくいものです。

このため、改正法では、バス・タクシー・公共ライドシェアに係る「交通空白」等について、地域の輸送資源のフル活用等により解消を図るため、新たな地域公共交通特定事業として、「自動車地域旅客運送サービス再構築事業」を創設することとしています。

自動車地域旅客運送サービス再構築事業は、「交通空白」等において、地方公共団体が運送主体を選定し、運転者や車両等の輸送資源について、他の交通事業者や後述する施設利用者用運送サービス提供者等の地域の関係者からの協力のあっせん

等を行うことにより、バス・タクシー・公共ライドシェアによる地域の実情に応じた最適な運送を確保する事業です(図3)。地方公共団体が実施計画を作成し、国土交通大臣の認定を受け、国土により、法律上の手続きのワンストップ化等の特例措置が適用されることとしています。また、認定を受けた実施計画に定められた事業が実施されない場合には、地方公共団体による実施要請や、国土交通大臣による実施勧告・実施命令の対象となります。

また、学校・病院・福祉施設・商業施設等の利用者向け送迎サービスをを行う者を「施設利用者運送サービス提供者」として法律に位置付け、市町村が連携・協力を図るべき地域の関係者として追加するとともに、自動車

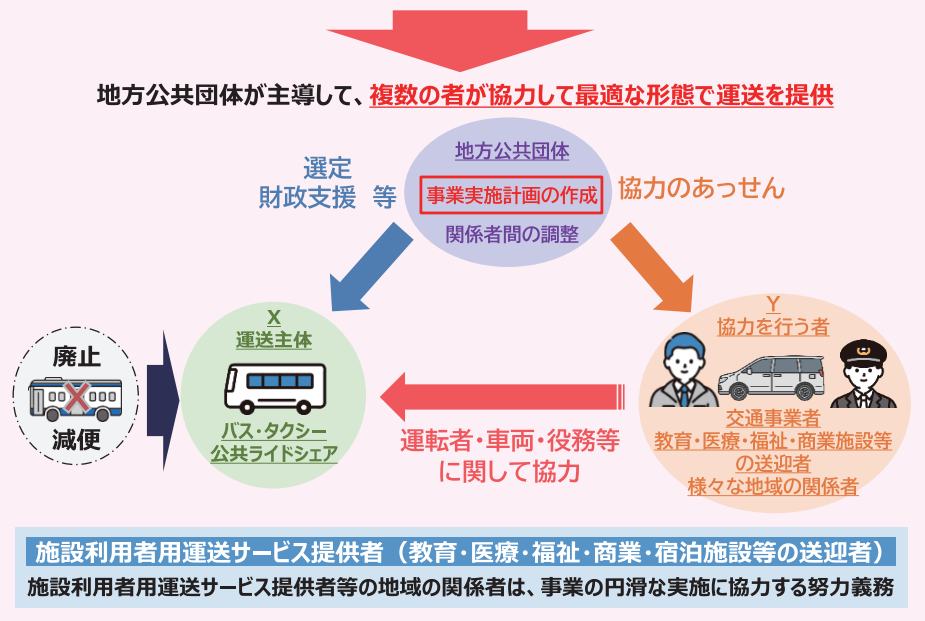
地域旅客運送サービス再構築事業の円滑な実施に協力する努力義務を設けることにより、さらなる連携の促進を図ることとしています。

さらに、実施計画の認定を受けた自動車地域旅客運送サービス再構築事業の実施に要する費用について、鉄道・運輸機構による出資・貸付の対象にすることとしています。

こうした措置により、地方公共団体の主導の下で、地域の関係者に一定の協力を求めやすい環境

自動車地域旅客運送サービス再構築事業

- 「交通空白」等になっている地域で、**地方公共団体が、運送主体(X)を選定し、X△協力する者(Y)をあっせん**することで、**運転者や車両等の輸送資源をフル活用する「自動車地域旅客運送サービス再構築事業」を創設**



(図3)

が整えられるとともに、実施計画に基づく事業実施が制度面で担保されることとなり、地域の輸送資源のフル活用等の取り組みが全国で促進されることが期待されます。

② 連携促進団体の活動推進

令和5年の地域交通法改正においては、地域交通を取り巻く厳しい環境を踏まえ、地域の関係者間の連携・協働を促進していくこととされたこと

ろ、交通以外の業種のさまざまな企業・団体が、例えば、公共ライドシェアの運行管理等の支援や、デマンド交通の導入支援等、全国各地で積極的に地域交通に関する課題解決に取り組んでいただいているようになっています。

このような企業・団体では、その活動を通じて、さまざまな知見や、知見を有する人材が蓄積され、地方公共団体や交通事業者、地域交通を利用する住民など、地域の関係者間の調整役として重要な役割を果たしつつあります。

一方で、先述のとおり、地域公共交通の司令塔としての役割が期待される地方公共団体においては、特に中小規模の市町村で地域公共交通に関する人材やノウハウの不足が課題となっており、その機能・役割が適切に果たされるよう支えていく必要があります。

そこで、地域交通に関する課題解決に積極的に取り組むこうした民間企業や団体の活動を促進し、蓄積された知見やリソースを活用していくため、改正法では、地域旅客運送サービスに係る地域の関係者相互間の連絡調整や連携の促進を行う企業・団体を「連携促進団体」として位置付けた上で、法定協議会の任意的構成員として明示するとともに、地域公共交通計画の作成・変更の提案権を措置することとしています。

これにより、地域の関係者の連携・協働による移動手段確保の取り組みがより一層促進されることを期待しています。

③ モビリティデータの利活用

近年、鉄道やバス等における交通系ICカード

等の導入の進展に伴い、乗降実績データ等のモビリティデータの交通事業者への蓄積が進み、その利活用が可能な環境が整ってきています。こうしたデータを適切に活用することにより、地域交通の実態把握・現状分析を行い、その結果に基づき、地域の実情に応じた実効的な地域公共交通計画の作成や実施を行うことが重要です。

このため、改正法においては、特に交通事業者の協力が必要となる場合として、地方公共団体が主導して地域公共交通特定事業の実施計画の作成を行う場合に限定した上で、地方公共団体が交通事業者に対し、必要な情報提供等の協力を求めることができる旨を規定しています。

その際、交通事業者は、正当な理由がある場合を除き、その協力要請に応じなければならない義務を課しています。

④ その他

船舶検査に伴う運休・減便を回避するため、他の事業者の協力を得て、船舶の貸渡しや代替運輸により、検査期間中の運輸の確保を図る「海上運送利便確保事業」を新たな地域公共交通特定事業として創設するほか、「鉄道事業再構築事業」に関し、民間の鉄道事業者が実施する鉄道施設の改良等に対して地方公共団体が支援する場合でも地方債を起債できる旨の特例を追加するなど、所要の措置を講じています。

おわりに

「交通空白」の課題は、単なる移動手段の不足

にとどまりません。例えば、通学や通院、買い物等は家族送迎の形で現役世代の方々の多くの時間を費やし、本来であれば仕事やさまざまな活動に充てられたはずの時間が失われる結果、地域や個人の成長の機会を奪う、まさに「見えない壁」として、地方の生活や経済に大きな影響を及ぼしています。

こうした考えのもと、本年6月10日には、国土交通省「交通空白」解消本部において、「『交通空白』解消に向けた取組方針2026」を決定し、①地域輸送資源のフル活用等への制度的支援②計画策定から実証・実装に至るまでの切れ目のない十分な財政支援③官民連携、地域連携を促進する基盤整備④自動運転社会推進本部との連携／地域交通DX等による先進技術導入の環境整備⑤観光を起点とした地域交通の持続可能性強化の「5本の矢」を強力に推進することとしています。

国土交通省としては、取組方針2026に基づき、改正法で創設された制度を活用しつつ、集中対策期間の先も見据え、地域や個人の成長を阻んできた「見えない壁」を取り除き、各地域や個人が本来持つ成長力を掘り起こしていくため、関係省庁とも緊密に連携して、さらに取り組みを深化・加速化させてまいります。

本稿においてご紹介した改正法は、公布から6カ月以内に施行することとされています。皆さまにおかれましても、改正法において創設される制度を積極的に活用いただきながら、引き続き、「交通空白」解消に向けた取り組みにご参画・ご協力を賜りますようお願いいたします。

人の連携により生まれる地魚の価値

―魅力ある地域資源を有効活用―



小田原市経済部水産海浜課

水産振興係

● 山田 宙

小田原は古くから漁業が盛んで、小田原城を構えた北条氏も漁業を奨励していたといわれています。大型

定置網漁を主体としながら、小規模な刺し網漁や素潜り漁も行われており、漁獲物は「少量多品種」が特徴です。一方で多品種であるが故に、目玉となる魚種を取り上げにくい課題がありました。

また、海洋環境の変化により、磯焼け（海藻が繁茂する場所が減少する現象）が深刻な状況であり、特に沿岸で漁を行う刺し網漁による漁獲量が激減しており、刺し網漁業者の収入安定化と後継者の確保が喫緊の課題となっています。

事業動かした「地魚大作戦協」

こうした課題を克服するため、平成25年に水産関係者や行政、商工会

議所等により構成される「小田原の魚ブランド化・消費拡大協議会」が設立され、様々な地魚の価値向上の

取り組みを実施してきました。また、若手の水産・飲食店関係者が中心となり活動する「小田原地魚大作戦協議会」も平成30年に設立され、地魚を使った商品開発や市場でのイベント開催など、水産資源を活用した地域活性化の動きが加速していきま

した。これまでの取り組みは、多くの魚種について幅広く魅力をPRしてきましたが、特定の魚種に特化した、とがった企画を実施できないかという意見が出ました。単にとがった企画であれば良いわけではなく、課題から逆算し、小田原の水産業にとって何をすべきかを整理しました。その結果、刺し網漁業者が漁獲可能な

魚種をターゲットに取り組むことになりました。

飲食店と共にウツボフェア

特定の地域では非常に人気のあるウツボは、小田原ではおいしい魚という認識が薄く、価値向上の余地があるのではないかと意見が挙がり、「おだわらウツボフェア」を初開催することになりました。

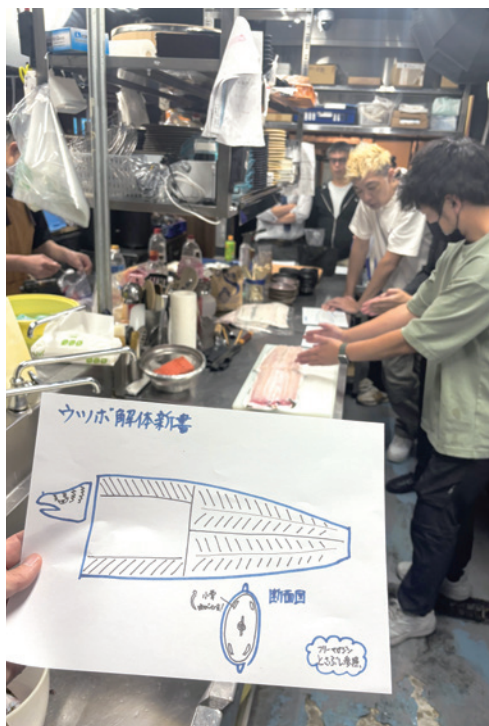
これまで、積極的には獲ってこなかったウツボを漁業者が漁獲する動機付けのために、ウツボの買い取り単価をこれまでの市場価格の2倍以上とし、フェア開催に向けて原料を確保しました。ウツボは骨が複雑な構造をしており、プロの魚屋でも完全に取除くことは非常に難しいため、ウツボの加工・調理に知見のある料理人を講師として招き、協議会

に所属する関係者向けに勉強会を開催しました。

その後、加工を担当する協議会の構成員がまとめて骨取り加工を行い、フェア参加の店舗に納品する流れを確立しました。メニューについては勉強会で得た知識を基に各店舗がオリジナルで考案しました。おだわらウツボフェアはその珍しさからか、テレビや新聞等で大きく取り上げられました。

一方で、ウツボは成熟するまでに時間のかかる魚であり、資源が枯渇している地域もあることを把握しており、研究機関とも相談の上で進めました。持続可能な取り組みとするために、一定重量以上のウツボを買い付けることとしたほか、産卵期である夏を避けて原料を調達しました。その結果、取り組みの実施前後で年間の漁獲量にほとんど差異は無い中で、魚価の向上を図ることができました。

飲食店も安売りするのではなく、しっかりと価値をつけることを意識した値段設定でしたが、お客様アンケートでは98%が「また食べたい」と回答するなど、新たな名産化への期待が持てる結果となりました。さらに、「他の魚種でもやってほしい」



ウツボ勉強会



おだわらウツボフェアのチラシ



小田原さかな倶楽部の皆さん

といった声も多く聞かれました。

地魚学ぶ「さかな倶楽部」

地域活性化センターの助成を受けた、今回の「がんばる地域」応援事業では、「おだわらウツボフェア」のほかに幾つかの取り組みを実施

しました。

「もししたら皆が魚をもっと食べるようになるか」を協議会のメンバーで議論してきましたが、対面販売の文化が薄れる中、いくら地魚のおいしさを語ってもなかなか伝わらないものです。身近な人から「この魚

がおいしいよ」と言われれば、食べてみる人も増えるのではないか、そんな考えから「小田原さかな倶楽部」を発足することになりました。

小田原さかな倶楽部は、特定の人に年間を通して地魚に関する講座を受講してもらうことで、SNS等で周りに魚の良さを伝える人の養成を目的としたものです。これまでも協議会で魚料理教室を開催してきましたが、参加者が本当に魚を食べるようになったのか効果が見えないことが課題でした。それならば、人数限定でも徹底的に魚好きになってもうカリキュラムを作りました。

「セリ市見学と漁港の朝メシツア

」では、間近でセリを見学して魚屋の想いや漁業者のこだわり、獲れたての魚のおいしさを知り、「魚屋道場」では、ひたすら魚をさばき続ける「修行」をしました。その他、沖釣り体験や自分で創作魚料理を作る講座など、内容は多岐にわたりました。

全講座を修了した参加者からは「丸魚を買うことにちゅうちょしなくなった」といった声が聞かれたほか、発信されるSNSでは頻繁に魚を食べる様子が投稿されるなど、魚食が日常的になったのではないかと考えます。

他の地域資源にも展開へ

今回実施した様々な取り組みは、水産関係者、飲食店、研究機関、行政、市民等、様々な人が「魚」を中心に連携して実施しました。水産業は魚を獲る人、売る人、調理する人、食べる人等、それぞれが欠けては成り立たない産業です。その世界に長くいると、目の前のことがいつしか当たり前になってしまいがちですが、実はその産業自体が重要な地域資源であることに事業を実施する中で改めて気づかされました。今回の取り組みで得たことを、また別の地域資源に展開していきたいと考えています。

空き家と地域を磨く「みたてたび」

— 創造・芸術思考で新たな価値を付加 —



NPO法人あまみ空き家フボ 理事 ● 田邊 寛子

子宝、長寿の島

徳之島町は、鹿児島県奄美群島のひとつ、徳之島に位置します。徳之島は徳之島町、伊仙町、天城町の3町から成り、約2万人が暮らしています。歴史的には琉球と薩摩の影響を受け独自の文化が育まれました。隆起サンゴ礁による石灰岩台地や海岸段丘、鍾乳洞など特徴的な地形を有し、温暖な気候と豊かな自然環境に恵まれ、アマミノクロウサギなど希少種が生息し、世界自然遺産にも登録されています。主要産業はサトウキビ栽培や肉用牛などの畜産で、観光振興も進められています。

出生率が比較的高く、子宝の島として知られており、また高齢者の割合が高く、長寿の島としても評価されています。一方で、人口減少や若

年層流出、担い手不足、自然環境の保全と地域振興の両立が課題となっています。

町との縁

当NPO法人は、空き家に明かりを灯しながら、貸す人も住む人も地域も幸せになる活動をしています。2021年より徳之島町から業務を受託し、過疎化が進む町の北部地区を中心に空き家活用事業を実施。空き家調査、大家向け空き家相談、集落の暮らし向上のための空き家活用ワークショップ、集落暮らしの指南書制作などを進め、状態の良い空き家を流通に乘せてきました。

特に、手間のかかる空き家をそのままの状態ですばりし、住む人がDIYなどで自由に修繕すること

ています。

「みたて」という思考シフト

「みたて」とは、芸術の技法のことで、対象を他のものになぞらえて表現すること、本来の利用方法ではなく使うことを指します。人の住まなくなった空き家を活用するには、創造・芸術思考のように既成概念にとらわれず、様々な視点から問題を考えたり、他者との対話を通じて新たな意味や価値を生み出したりすることや試行錯誤を楽しむプロセスが必要だと考えています。

創造・芸術思考の人たちは、一般的な不動産流通で求められるきれいな内装や水回りの設備の良さではなく、例えば、豊かな自然環境やひなびた島らしい家、経年劣化の趣、刻

みたてたびのながれ ～地域資源の磨き上げの循環へのサイクル～



Copyright © 2024 旅するうなぎのねどこ・まちひとと総合計画 All Rights Reserved.

が、特に役割を終えたモノに新たな役割を与えることで、光り輝くことの楽しさと喜びを知っているのではないかと仮説をたて、「徳之島アーティストインレジデンス（AIR）」を構想し、10年かけて空き家を磨き上げていくことにしました。筆者は、2021年度に非常勤講師として、武蔵野美術大学建築学科の都市デザインの授業で、当NPO法人による空き家再生の事例を紹介し、徳之島AIR構想に興味を持つ

た学生が卒業制作のフィールドとして滞在調査を行いました。

調査のなかで、当NPO法人の島スタッフと学生が協働し「島でのAIRの展開」について意見交換のワークショップを開催したところ、徳之島全域からAIRに関心を持つ方の参加があり、「高齢の方々が自分の創造力を発揮して表現者として鮮やかに生きている。幸せの姿がここにある」「島にアートはいらない。なぜなら島の自然そのものがアートだから」「AIRの動きは徳之島全体として進めていきたい」といった「金言」が飛び交いました。

その後、空き家を利用して卒業作品展覧とお抹茶の会や絵画教室などのイベントを行い、さらに同時開催で5棟の低利用空き家を活用して5名のアーティストを誘致し、約10日間のAIRの実証実験を行いました。イベントの参加者やアーティスト

トに触れた人から空き家が変化した場についての感想を得ることでヒントがありました。

「島内島外の人々が互いに影響し合う場」——空き家が対話する器になる可能性をみせてくれた。

子ども達にとつて本物に出会う場——芸術体験という本物に触れる機会になった。

空き家活用が交流や教育の場となる可能性を得たことで、創造・芸術思考の人たちの力を借りて地域住民と共創し、少しずつ手を入れながら空き家を磨く徳之島AIR構想の具現化を模索することになりました。

当たり前が資源に

こうした経緯を経て、地域活性化センターの助成を受けて実施した、創造・芸術思考の移住希望者マッチングプログラム「みたてたび」の商品化実証実験は、「みたて」+「たび」

により新たな価値を付加する試みです。これまで当たり前だった暮らしや自然が資源として発掘され、空き家が磨き上げられ、それを楽しむファンが増え、徳之島に触れる人が増えていく、その先に住み続けたい人と思う人が増えることを目指しました。

さらに「交流を得意としている芸術家が相乗効果をもたらす」という仮説を加えてトリガー的芸術家を招致し、芸術文化拠点「アーツファームみいぬ家」（当NPO法人徳之島事務所）のDIYや地域資源発見フィールドワークの実証実験を行いました。

「創り続ける」という創造の循環をコンセプトにした「みたてたび」の効果的な滞在をプログラム（6泊7日）化したことで、移住定住希望者だけでなく、地域を面白がる、地域のことを知ることを楽しさとして

提供できるようになりました。そして、アーティストトークイベントで交流したアーティストと芸術思考の島の方々により、新たな価値創造の動きや、参加したアーティストたちが滞在で得られた体験を作品化し、みいぬ家での展覧会開催の構想がなされるなど、金見集落の新たなコンテンツとなる兆しが生まれました。

みんなが表現者2034へ

今後の展開ですが、2026年度は、みたてたびプログラムを活用し、武蔵野美術大学「旅するムサビ」活動と連携し、芸術家のたまごたちによるDIYや島の暮らしのお手伝いなどの手入れを楽しむ人たちとの交流を継続します。

さらに、交流を重ね、どんどん空き家を磨いていき、10年後には「みんなが表現者2034」（金見集落の人々と交流者による芸術祭）の実施を



みたてたびのチラシ



徳之島アーティストトークのチラシ



アーティストトーク後の参加者との交流会

る芸術祭）の実施を夢見て、地域住民の方々と交流を深めていきます。さらに、AIRを実施している全国の皆さんとも連携していきたいです！



人生の糧となった2年間

～理事長に贈る手紙～

鹿児島県行政経営推進室主査 ● 末廣 翼

(2023年4月～2025年3月に副参事として在籍)

地域活性化センター理事長 林崎 理 殿

私は、鹿児島県庁を離れ、地域活性化センターで濃密な2年間で過ごしました。今から3年ほど前の話です。センターでは多くの人に出会い、未知の体験を重ね、刺激的な日々を過ごしました。それらの出来事が原動力となり、帰ってもなお、楽しく仕事に向き合っています。

帰任後、私が担当している業務は、職員の人材育成に関する業務です。私は、センターでの経験から一つの仮説を立てています。希望を感じられる地域・組織には人が集まるといふ仮説です。この説を立証すべく、鹿児島県をより希望ある地域・組織にしようと微力ながら尽力しています。今回は、「センターへの派遣を振り返る内容で寄稿してほしい」と執筆の機会をいただきましたので、親愛なる理事長に向けた手紙の形を借りて、当時の体験を振り返ってみます。

私は、鹿児島市の街中で育った、いわゆるシテイボーイでした。私の生まれ育った場所は、西郷隆盛を祀る神社が近く、美術館や繁華街、主要駅も徒歩圏内にあり、東京で言うところの根津あたりだと思っています。私の故郷では、私のような者をシテイボーイと呼ぶのです。

そんな「井の中のシテイボーイ」は、出勤初日に複雑怪奇な立体構造物である日本橋駅を彷徨った末に、「なんで地域活性化センターはこんな都会のど真ん中にあるのけえ？」と思いました。私は、センターに在籍している間、様々な地域を訪れることや様々な地域から集まった人と出会うことを経験しました。そういったことから、日本全国に飛び出す拠点、日本全国から集まる拠点として、センターは日本橋に居を構えているのだらうと勝手ながら考察しています。

そんなセンターでの日々を振り返った時、印象深く思い出すことの一つに地方創生実践塾の企画・運営の経験があります。地方創生実践塾は、ご存知のとおり、先進的な取り組みを行う地域を開催地とし、講義やフィールドワーク、グループワーク等によって実践的な地域づくりのノウハウや手法を学ぶ宿泊型のセミナーです。

当時私は、北海道東川町や高知県四万十町で開催する実践塾を担当しました。どちらの地域も、まさに先進的な取り組みで地域の活性化を図っており、人が集まり、新たな交流が生まれるような仕組みをつくり出していました。それらを目の当たりにして気付いたことは、両者に共通点があることです。それは、地域の住民が自己実現をできるような、希望を感じられる地域を目指していることであり、この発見は、派遣元の将来を考える上でのヒントそのものでした。

派遣期間を終え、日々の業務に向き合う中で、地方公共団体の職員が直面している課題は広範であり、多様であり、複雑であることを改めて感じています。それらに真摯に向き合い、希望ある鹿児島県をつくれるよう、理事長からいただいたお言葉「もう一歩前へ」を胸に、引き続き精進する所存です。末筆ではございますが、派遣期間にお世話になった全国各地の皆さまのご健康とご多幸を心よりお祈り申し上げます。

このコーナーでは、地域活性化センターに実務研修生として在籍された方々に、帰任後の現況や地域づくりへの思いなどをご紹介いただきます。

(情報・広報プロモーション課)



帰任後にセンターと連携して実施した研修

地域プロモーション アワード 2026

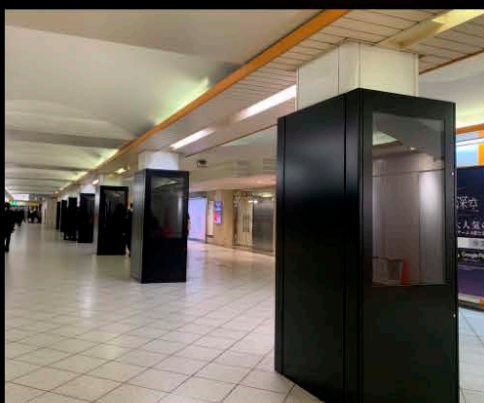
地域の魅力を独自のセンスで発信している
優れた パンフレット・動画 を募集します。



受賞特典



・東武 池袋 駅デジタルメディア 1週間 掲載！！



都内最大級のターミナル駅である池袋駅の
1日平均乗降人員は 248万人！(全国第3位)
大規模かつ効果的なプロモーションが可能！

パンフレット大賞：オレンジボード（大型壁面シート）
動 画 大 賞：オレンジロードセブンピラー
（通路中央7柱14面デジタルサイネージ）
期間中、毎日5:00～24:00放映

その他、

・メディアへのリリース配布 ・月刊「地域づくり」特集掲載 ・地域活性化センターHP掲載

応募期間

令和8年 6月1日～8月31日



問い合わせ先

(一財)地域活性化センター 情報・広報プロモーション課
mail: kouhou@jcrd.jp tel: 03-5202-6137



兵庫県南あわじ市長 守本 憲弘

「世界一の食の島」を未来へ —食の街区から始まる新たな地域づくり—

南あわじ市は、兵庫県淡路島の南部に位置し、東は紀淡海峡、西は播磨灘、南は鳴門海峡に囲まれた、海と大地の恵みに満ちたまちです。世界最大級の渦潮を生み出す鳴門海峡、白砂青松が美しい慶野松原、神話の舞台ともいわれる沼島など、豊かな自然景観に恵まれています。また、五穀豊穡を祈る祭礼や淡路人形浄瑠璃など、古くから受け継がれる文化が今も地域に息づいています。

なかでも、最大の強みは「食」です。淡路島は古代より朝廷へ食材を献上した「御食国」として知られています。本市においても、温暖な気候と肥沃な土壌、豊かな漁場を背景に、たまねぎをはじめとする農産物、淡路ビール、乳製品、しらす、鰹、3年とらふぐなど、多彩で質の高い食材を育んできました。全国でも珍しい三毛作が営まれており、農業産出額は県内でも高い水準を誇っています。近年では、こうした地域資源を求め、「食」を目的に訪れる観光客も増えています。

こうした魅力を発信し、一次産業のブランド化と観光地としての魅力増大の相乗効果を創造すべく、本市は島内の洲本市、淡路市、そして兵庫県等と共に、「世界一の食の島」の実現を目指した取り組みを進めています。本市におけるその象徴的な事業が、食の街区の形成です。

淡路島の南端に位置する福良地区は、古くから四国への玄関口として栄えた港町であり、うずしおクルーズや淡路人形座など、本市を代表する観光資源が集積するエリアです。一方で、少子高齢化や、南海トラフ地震における津波被害の懸念から、人口減少が進み、商店街や居住地域の空き家が存在し、地域の活力低下が課題となっていました。観光客が訪れても、まちなかへ回遊せず、

宿泊客が夜に食事をする場所が少ない、いわゆる「夕食難民」の課題も生じています。

そこで、空き家を活用しながら、「食」を原動力に福良のまちなみ再生を進めようとしています。食の街区は、単に飲食店を集める構想ではありません。地域の生産者、料理人、事業者、地域住民、観光客が交わり、食を通じて新たな価値を生み出す拠点づくりです。昭和初期の商家や港町の景観を生かしながら、歩きたくなるまちなみを整え、点在する魅力をつなぎ、まち全体の回遊性と滞在価値の向上につなげていきます。

また、空き家や空きスペースを活用した飲食・物販機能の充実に加え、生産者と観光客が交流できるマルシェや、地域の歴史・文化を感じながら食を楽しむ体験づくりなども視野に入れています。単に「食べる場所」を増やすだけではなく、福良の人や風景、暮らしの魅力に触れながら、このまちなかではの時間を過ごしていただける空間づくりを目指しています。

食には、人を惹きつけ、人と人をつなぎ、地域を元気にする力があります。だからこそ、「食」を地域づくりの核として位置づけ、食の街区をきっかけに、若者の挑戦や新たな事業が生まれ、地域内外の交流が広がり、福良のまちに再び賑わいが生まれる好循環を、市全体へと波及させていきたいと考えています。

福良のまちなかを歩き、人と出会い、この土地ならではの食文化に触れることで、「また訪れたい」と思っていただけの地域となるよう、市民、事業者、関係機関の皆様とともに、全国へ、そして世界へ南あわじ市ならではの魅力を発信してまいります。

厚真町は北海道の南西部、豊かな森林と海、田園風景が広がる自然豊かな町です。町内には本州主要都市との間を結ぶフェリーターミナルがあり、新千歳空港から車で35分、札幌から90分と交通アクセスに恵まれた地域にあります。

人口は4200人ほどで高齢化率は約38%。少子高齢化、担い手不足など全国の小規模自治体が共通する課題は、厚真町も例外ではありません。次代を担う人材がその地域で育ち、活躍し続けられる環境づくりが求められている今、全国から注目を集めているのが、昨年度で10年目を迎えたローカルベンチャースクール。本町を拠点に起業を目指す人材を発掘・応援するプログラムで、これまでに20名以上の起業家が町内に定住し、地域資源を生かした新たな事業が誕生しました。

失敗を恐れず不断にあすを追求する開拓精神と挑戦者たちを受け入れ、支え合う特有の風土は、持続可能なまちづくりの土台となり厚真町の未来を支えています。

あつまる つながる まとまる 大いなる田園の町 あつま



■厚真の田園風景

明治の開拓期より厚真川水系を利用した稲作が盛ん。季節ごとに表情を変える景色は美しくもあり、大地の力強さも感じられる



■ランタン祭り・スターフェスタ
約4000個の氷のランタン、干支文字焼き、打ち上げ花火など雪原と冬の夜空を彩る一大イベント



■あつま国際雪上3本引き大会

本町発祥のウィンタースポーツ、雪上綱引き。3本の綱のうち2本を自チームのゴールラインに引き込めば勝ち



■馬搬

町の面積の約7割を森林が占める厚真町。伐採した木を馬で運ぶ馬搬は、環境に優しい林業として注目を集めている



■ハスカップ

厚真町が作付面積日本一。酸味が強く、塩漬けにしたハスカップを具にしたおにぎりは町民のソウルフード



■厚真町震災学習プログラム

令和6年度NIPPON防災資産に認定。胆振東部地震を経験した町民ガイドから災害への備えを学ぶことができる



■サーフィン

太平洋に面する浜厚真海岸は、年間6万人ものサーファーが訪れる北海道屈指のサーフスポット



■かるまい 軽舞遺跡調査整理事務所

全国でも珍しい埋蔵文化財、郷土資料など約1万3000点を展示。見て触れて厚真の歴史を体感することができる

地域づくり8月号

2026年8月1日発行 編集・発行＝一般財団法人地域活性化センター

東京都中央区日本橋2-3-4 日本橋プラザビル13階 電話03-5202-6131(代)

<https://www.jcrd.jp/> 印刷・製本／株式会社太平印刷社

法律で許可された場合以外に本誌からの無断転載を禁止します

落丁・乱丁はお取り替えます。編集担当 (03-5202-6139) E-mail: hensyuu6139@jcrd.jp まで、ご連絡下さい。



地域活性化
センターからの
メールマガジン
登録はこちら

宝くじは、 みんなの暮らしに 役立っています。



移動採血車



ピクニックテーブル



宝くじドリームジャンボ絵本



宝くじ桜



消防団防災学習・災害活動車両



一輪車



パブリックアート



フラワープランター



検診車

宝くじは、少子高齢化対策、災害対策、公園整備、教育及び
社会福祉施設の建設改修などに使われています。

