

定時総会記念講演会（地域連携講演会）概要録

■日 時 令和4年6月20日（月）午後3時

■会 場 ホテルラシーネ新前橋

■テーマ DXを活用したまちづくり

■講 師 群馬県副知事 宇留賀 敬一 氏

（講師略歴）

長野県安曇野市出身、1980年生まれ。

東京大学工学部卒業後、2003年に経済産業省に入庁。2008年～2009年には厚生労働省に、2015年～2016年には内閣官房まち・ひと・しごと創生本部に出向。

IT、エネルギー、地域を軸に、ITによるイノベーションの実現に一貫して携わる。

2019年8月より現職。



○講演資料：「DXを活用したまちづくり」

○講演要旨（概要）

■はじめに

ただ今ご紹介いただきました宇留賀でございます。このたびは曾我会長からこうした非常に貴重な機会をいただきましてありがとうございます。今日はこの理想の都市建設研究会という非常に歴史のある、群馬県でも前橋・高崎、中央部をどうしていくか、中央部からどういうふうに日本を代表する都市をつくっていくかを研究・提言している、非常に伝統ある会にお招きいただきまして大変ありがたく思っております。

先日、萩原県議から一般質問の質疑の中で議論をさせていただいたときには、自分のほうから幾つかのポイントでお話をさせていただきました。一つは、今はデジタル田園都市の事務局に変わっておりますけれども、地方創生本部にいたときに、全国各地の地方公共団体に訪問して感じたことです。市町村合併をしなかった地域のほうが元気である、そういう感覚を持っていますという話をさせていただきました。この研究会の本来の目的とずれてしまうかもしれませんが、萩原県議の質問に答えさせていただいたことがあります。今日は、総務省が調べたデータをお持ちしていますので、そういったところもご紹介できればと思っております。

もう一つは、地方自治という考え方に基づいて、全国の市町村、または都道府県は、すべての業務を自前でやらなければいけない。これが自治だという考え方があります。今日のタ

イトルを DX とさせていただきます。IT の要諦というのは、できるだけ多くのユーザーが同じものを使うということによって、価格が安くなったり、よりよいサービスが常に生まれてくるということになります。そのため、できるだけ対象を大きくするということがあります。

群馬県内でも、10 万人、20 万人、30 万人の都市から、数万人、1 万人、5,000 人の市町村まであります。そこがすべて同じ仕事をするっていうのは基本的に厳しいというふうに思っています。全国、全世界のベストプラクティスを、大きい自治体でも小さな自治体でも、同じ価格で使えるというところが、IT の要諦かなというふうに思っています。今、日本の現状はそういうふうになっていないのですけれども、そのように変わっていけば、小さな市町村こそ、いろいろ付加価値を生み出せるのではないかという、そんな話をさせていただきました。

今日は、DX を活用したまちづくりということで、県議会の質疑でお話しさせていただいたことに加えて、赤城の県立公園の活性化をしていたり、先週の金曜日に発表され、土曜日にニュース報道になっていましたけれども、前橋市と群馬県とで、まえばし ID の活用や、新しいまちのあり方というところを目指しているところでありまして、そういったところをご紹介させていただければと思いますので、よろしくお願いたします。

■県都前橋 IT (いと) の市 (まち)

先ほど最終準備をしているときに、追加したスライドからご紹介したいと思います(資料 26・27 ページ)。これは上毛かるたの「県都前橋生糸の市」というもので、皆さんご存じかなと思います。2 年前、2020 年の 2 月に、当時の地方創生大臣の北村さんが群馬県にお越しいただきました。前橋のまちを見ていただいたり、上野村にお連れいたしました。県庁の 32 階に NETSUGEN ができたり、tsulunos という放送スタジオがあります。そこへの資金的な支援を地方創生本部からいただくために、こんなスライドをつくりました。「県都前橋 IT の市」と、「生糸 (いと)」を「IT (いと)」に変えたものです。



当時の県庁職員、今日来ている田子部長もスタッフのメンバーですが、すごいいいスライドを探してきてくれました。前橋のまちっぽい色合いで、イメージが湧きやすい形で作ってくれました。東京のように既存の公共交通機関が非常に優れたところではなく、前橋のように、ある程度の人口があって、非常に意識の高い経済界の方々もいる、そういうところで、こんな未来のまちがつけれるのではないかと考えています。

歩道が非常に広がっているのがポイントです。私が 3 年前、群馬に来たときに、すごくさみしい思いをしたのが、まちなかに人が歩いていないことです。一方で、ほんの 20 年前、

2000年になるかならないかくらいのときには、前橋の商店街は、肩がぶつかるくらい人が歩いているという話も聞きました。この20年ですごい変化を感じるのですけれども、この絵のように、皆さんがゆったりとした生活を過ごしながらも、まちなかに遊びに出てきている、そういうようなまちを取り戻すことができると思っています。

特に今日、MaaSの話をしていただきますが、この交通のあり方を変えていくと、まちの中に賑わいを取り戻すことが出来る。また、道が狭くなっても交通の利便性が維持できる。新しい公共交通という形で、仕事を増やすことができると思っています。

■平成の市町村合併

最初に、この会合のテーマでもあると思いますが、市町村合併による効果というところについて、少し古い資料ですが、ご紹介いたします。15年ぐらい前に総務省がフォローアップしたものになりまして、プラスの面とマイナスの側面があります。プラスの側面は、やはり行政の効率化です。基本的な行政サービスは、どこの市町村、自治体でも一緒だと思いますが、市町村の規模を、できるだけ大きくすることによって、行政サービスの費用対効果を改善するというものです。そこで生み出した人・モノ・お金などのリソースによって、専門的な仕事とか、地域の特色のある仕事をしていくということになります。

資料1 ページの3番目、4番目、特に4番目のところが行財政の効率化というところ です。下のグラフは、左側の薄い字のほうが人口が少ないところ、また濃い字のほうが人口が多いところとなっています。人口が少ないところであっても、人口が多いところでも同じくらいに、行財政の効率化が進んだというふうに思っています。

一方で、まちが大きくなったことによって、広域的なまちづくり、それぞれの地域の、もともとの市町村の強みを持ち寄って、さらに良いサービスとか、さらに意欲的なまちをつかっていくことが期待されます。しかし、そうした面については、比較的人口が少ないところは、当然面積も少なかったり、合併した仲間も少ないと思うので、そんなに高い評価になっていません。人口が多くなったところ、特に人口30万~50万人くらいのところについては、こういう広域的なまちづくりの推進が進んだ、そんな評価になっています。これらが、平成の大合併としては、非常に意味があるのかなと思います。

冒頭、私から、市町村合併をしなかったまちのほうが、何となく活気があるというところを申し上げました。それが数字として出てきているのは、資料2ページの一番左のところ、周辺地域の振興というところになります。面積が広くなればなるほど、広域的な連携が難しかったということが数字としては出ています。ある程度の人口が密集しているところが、それほど面積が大きいところで市町村合併をすると、広域的な活性化もできるし、行財政の効率化もできるし、また弊害が少ないことが見て取れます。ある意味、我々の肌感覚としては当たり前のようなことが出てきているのかなというふうに思います。

地方創生の担当をしているときに、全国各地の方から色々な企画をいただいて、そこに対して資金的なサポートをするという仕事をしていました。自分の名前が「宇留賀」という非

常に珍しい名前です。これまでに市町村合併は、過去に何度も行われています。明治に入っ
てすぐくらいに、長野県の山奥に宇留賀村とていうところがございまして、そこに祖先が住
んでいたようです。今は、松本市の北側に生坂村^{いくさか}という人口 1,000 人程の村です。地方創生
をしているときに、その村を訪ねてきました。自分としては、市町村合併をしなかったけれ
ども、元気なエリアの一つとして感じています。その生坂村にも、平成の大合併の時期に、
今でいうと安曇野市になっているところとか、松本市からお声掛けが掛かったみたいで
す。結果としては、1,000 人の村だけでも合併はしないという意思決定をしたそうです。

村長さんから話を教えて頂いたのですが、大体集落に数十人くらい住んでいて、年に数回
は集落全部回っているのです、おじいちゃん、おばあちゃんから、若い人まで全員、顔が分
かるということでした。その人たちがどういう形で生計を立てていて、どのようなニーズ
を持っているか、そういうようなものというのはいくらか分かります。確かに 1,000 人
くらいだといけるなというのがあります。1,000 人くらいの小さな規模で、みんなの
顔が見える、みんなでまちづくりをしていくというのが、良い単位だなというのを、
そのときに感じたところがあります。

人口が多いからいいとか、少ないからいいということがポイントではありません。それぞ
れの顔が見える行政をしようとすると、1,000 人くらいが限界かなと思います。組織にお
いて、一人がマネジメントできるのは、10 人くらいが限界かなと思います。その 10 人
の方が、次の 10 人の方と意思疎通をしっかりと組織をつくっていくと、非常に風通し
が良い組織が出来ると思います。行政では、東京都には 1,400 万人くらいいると思
うのですけれども、あまりまとまりがないと思います。一方、群馬県は 200 万人で
すが、冒頭ご紹介した上毛かるたのように、県民の一体感を感じています。コロ
ナ対策においても、一緒にやっていると、多くの方から強いサポートを頂きました。
規模が大きくなると、強い部分もあるのですけれども、マイナス部分もあると思
っております。

■行政 DX で暮らしは便利に

次に、行政として DX を活用して、どのようなまちづくりを目指していくかという話に移
りたいと思います。個人的な感覚としては、市町村を合併して大きくはしない一方で、全
国共通だったり、世界のスタンダードのような最先端の IT システムを使うことによ
って、その市町村の特徴が出せるというふうに思っています。

今進んできている行政のサービスということだと、オンライン申請とか、またスマホ
を使った各種行政のサービスがあります。また、キャッシュレスで、銀行にも行か
ずにお金を扱えるというのが出てきていると思います。群馬県でいうと、人口 40
万人ちかくで一番大きな高崎市にしても、20 万人くらいの伊勢崎市に
しても、下仁田町のように、1 万人いくかないかというところであ
っても、一緒にサービスを提供できればいいと思います。自分も、引
越して東京の世田谷区から前橋に来たときに、印鑑証明は作り直さな
きゃいけないし、やっぱりいろいろな各種手続きを市役所の窓口に行
ってやる。同じ日本国民

なので、もう少しシームレスにできないかなと思います。単に市町村を引っ越したただけなので、オンラインで手続きが全て完結できないのかと思います。

また、年末になってくると確定申告もあるのですけれども、医療関係の情報を全部集めてきたりとか、それこそ住宅ローンの情報を集めてきたりとか、非常に大量の事務処理をしなければいけなくて、やっぱり非常にストレスになる部分もあります。そういったところももっと、あまりコストをかけずにやれるようになってくるといいかなというふうに思っております、どこの市町村でも、誰でも使うようなサービスというのは、できるだけ全国共通でつくっていく。

一方で、各市町村の首長の方々は、その地元のためにできるだけ良いサービスをしようというふうに思っていると思います。全国共通のものでは差別化はできないと思うので、できるだけこういうところは安く、また誰でも同じようなものを使えるようにすべきです。そこで予算の余りが出たところで、各首長がそれぞれやりたい、自分たちのまちをつくると、そういうところにお金をかけられるようにするのが、たぶん行政の DX という、ほぼこれに尽きるかなというふうに思っています。

ただですね、自治体でいうと、今の行政の IT システムというところは、各市町村が個別にそれぞれ調達をしていて、また、それぞれの微妙に違う手続きでカスタマイズをしたりしています。そういったところが非常に非効率であったりとか、専門性としてもなかなか、小さな自治体で職員をしっかりと育成していくというのが難しいのですけれども、そういったところで壁があるかなというふうに思っています。

一方、将来どういう形で行政サービス、特に窓口サービスでやっているような、どこでもやっているようなものというのは、たぶん今、それこそスマホで Apple の iPhone の携帯ですとか、また Google のアンドロイドの携帯、それぞれお持ちの方も多と思うのですけれども、そこで新しいサービス、その新しいアプリを加えるだけ、単にボタンを押すだけで新しいサービスが使えるというふうになると思います。多分そういう感じになっていくと思いますし、今でいくと、いろいろ IT ベンダーの調達の関係もあって、どんどん新しいサービスを入れますというふうにならない現実があるのですけれども、実際にはマイナンバーカードを使ったり、そういったところで自分で好きなサービスをうまく組み合わせる。たぶん行政のサービスと、いわゆる民間のサービス、Amazon ですとか楽天、そういったサービスも、境目っていうところがなくなってくるっていうのは、そんなに遠からず来るのかなというふうに思っています。

■ぐんまデジタル窓口（ワクチン接種予約／ぐんまワクチン手帳）

群馬県で、今回のコロナ禍というところで、今みたいないろんなサービスをどんどん新しくつくるところの実験をしました。（資料4ページ）このスライドは非常に良く出来ているのですけれども、この中でもたぶん、それなりの数の方がお持ちなんじゃないかと思うのですけれども、LINE を使った手続というところを今回チャレンジしてみました。

結果としては、今、群馬県の LINE の窓口っていうところは、たぶん最新で約 77 万人近くの県民の方に登録していただいている、人口 200 万人の群馬県からすると約 4 割くらいが活用しています。

このツールを使って一番先にやりましたのは、ワクチンの接種予約になるんですけども、これも群馬県でまずつくってしまって、その後に、各市町村の方にうまく使っていただけるようにしました。先ほど申し上げたように、この LINE の窓口を、それぞれ群馬県と県内 35 市町村、36 の地方公共団体それぞれでつくってしまうと、36 倍の労力になってしまいます。業務負担を、できるだけ群馬県でやりますよという話をして、あとは各市町村にうまく乗っかってきていただくような形にしたことによって、サービスを提供する自治体側からもそうですし、使っていただく県民の方々も、窓口が一つということで使いやすくすることができたのかなというふうに思っています。



その後、実際に 75 万人ぐらいのコミュニケーションのインフラというものを使って、(資料 5 ページ) ぐんまワクチン手帳というのをつくりました。これも、今、県民の方で 37 万人くらい、政府の新型コロナワクチン接種証明書アプリというのが昨年の 12 月くらいからスタートをしたのですが、それよりも 2 カ月早く、群馬県では始めました。愛郷ぐんまキャンペーンの利用をしやすいということもあって、結果として、40 万人くらい、非常に多く使っていただいています。

(資料 6 ページ) これと似たようなサービスを東京都がしたのですが、費用対効果が 100 倍、群馬県が良いという形になっています。群馬のワクチン手帳は、登録者数が 35 万人で、全体の予算、いろいろ経費、使ったものも組み合わせても 1,000 万円いかないくらいでつくり上げました。一方で同じサービスというのを東京都がやっています。東京都のほうがひと月くらい遅れて出てきたのですが、人口が 7 倍いる東京都で、今、42 万人、ほとんど群馬県と同じくらいしか利用者がいません。

このスライドを見ていただきたいのですが、事業予算のところは群馬県の 900 万円に対して東京都は 10 億円かけています。1 人あたりの予算でいうと、100 倍の費用対効果が違うと。何でこういうことになるのか。群馬県の場合は、市町村とのシステム間連携を取っていて、もともと政府、厚労省がつくったワクチン接種記録システム (VRS) というところと連携しています。市町村が VRS のデータを持っているのですが、システム連携して、そのデータを、そのままいただくような形にしています。ここは群馬県が凄かったというよりは、データを持っているのは市町村なので、その市町村の方から非常に協力をいただいて、このデータをじゃあ一緒に使って、こういう良いシステムをつくらせようというところをご理解いただいたのが非常に大きくなりました。

一方、東京都は、23 区ですとか、また 23 区以外の市町村とあまり連携せずにシステムを

作りました。システム連携をせずに、システムという名の下で、人が目視をして、確認して、入力をして市町村に返すという、ちょっと現代とは思えないような人海戦術でやっています。40万人の申請を人海戦術でやるって、ちょっと理解できないようなことをやっています。その結果、費用対効果で、群馬県と大きな差が出来ました。

今の行政のシステム、各市町村が個別に調達をして、各市町村のルールに合わせて個別にカスタマイズしていくのが、(資料6ページ)この右側の、この東京があまり上手じゃないシステムをつくったのと同じようなことを今、各市町村はさせられているというのが実際としてあります。一方で、この左側のように、もうみんなと一緒に作って行って、それをみんなで使うというふうにしていくと、このくらい費用対効果が良くなります。行政として、特にやらなきゃいけない仕事というのを効率化していくというのは、こういうような違いをつくっていくというのが非常に重要なのかなというふうに思っています。今、県のDX、また情報システムもBPR化(Business Process Re-engineering)という形で、業務を変えて行って、みんなでいいシステムをつくっていかうと、そういう課(業務プロセス改革課)にしています。そこのミッションとしては、一緒に市町村の方と、できるだけご負担をかけないような形にシステムをつくっていく、そこになるのかなというふうに思っています。こういったことをしっかりやりたいと思っています。

このどこでも一緒に共通してやる仕組みというのは、こういった形で一緒に作っていかば良いと思います。一方で、県内で35市町村あるんですけども、それぞれの特徴とか、それぞれの強みというところがなかなかつくり出せないというところがあります。でも、これこそが各自治体ですとか、各首長の皆さんの仕事かなというふうに思っています。

■今後のまちづくり

これは、(資料7ページ)群馬県が2020年にまとめた20年後のビジョン、2040年のビジョンという中の象徴的なスライドの一つです。ビジョンをまとめるときに僕らが大事にしていたのは、右側のほうの軸がSDGsというふうになっているのですが、安全性とかエネルギーを含めた持続可能性、こういったものをしっかり段階を分けて作っていかうというのを非常に重要な要素としてつくりました。縦軸のほうは、デジタル化というところを大切にはしてるのですが、デジタル化の先には、その地域の文化とか、その地域の風土とか、その地域に元々あったもの、そういったものを生かした文化とか人とか、そういったものが主役になるような付加価値を生み出していくということを位置付けています。このレベル2という段階からレベル3という段階ですけれども、このときに、風土とか、群馬の土壌とか、そういう言い方をさせていただいたのですが、そういったところが非常に重要だろうという話をさせていただきました。

ちょっとナラティブでなるのですが、このデジタルと掛け合わせるべき群馬の土壌、こういうそれぞれの、群馬県全体で一緒ということではなくて、吾妻のエリアだとか、利根沼田のエリア、また前橋・高崎のエリア、それぞれ特徴があると思います。東毛のほう

へ行っても、伊勢崎のほうへ行っても、また全然違う特徴があると思うのですけれども、各市町村の強みって何だろうと、そこにいる歴史的な成り立ちって何だろう、そういったところをしっかりと大事としていくと、全国、また全世界でもオンリーワンのものができる。そういったところをよく見直していったときに、IT化で効率化をしていったときに、自分たちの遺伝子ってこういうような特徴があるなっていうのをよく極めて理解していく。それをITを使ってどういうふうに、より簡便に実現していくかというところが、これからの行政のあり方、またまちづくりっていうところのあり方だなというふうに思っています。

ここまでちょっと偉そうに申し上げた上で、十分に自分が実行できているかというのがあるのですけれども、幾つか県のほうで取り組んでいる具体的な事例というところに話を行きたいと思います。

■事例① 県立赤城公園の活性化に向けた基本構想

(資料9ページ～) まず県立の赤城公園です。この赤城公園の話は、もともと山本知事が就任をされてから、県の県有施設の見直しをしていくというような話がありました。やはり政権が替わったタイミングじゃないと、予算の使い方とか、また行政サービスのあり方というのを変えるチャンスが少ないので、組織体制とかそういったところもそうなんですけれども、知事が替わったというタイミングで県有施設の見直しというのをやりました。そのときに、赤城、榛名、妙義、これ、いずれも県が県立公園として持っているのですけれども、このあり方も変えていこうという話をしました。

赤城公園が、年間大体3,000万円とか4,000万円くらいかけて、とりあえず維持管理だけをしています。現状の維持管理をするというような形で使っているのですけれども、ここをもう少し活性化できないかなというのが、元々のスタートです。



アメリカで国立公園に行ったりされた方だと話が分かりやすいかなと思うのですけれども、自分が留学中に色々なアメリカの国立公園ないしは国定公園に行きました。そのときに自然保護や、公園の活性化というところで最も感銘を受けたのがイエローストーン国立公園です。世界最古の国立公園になりますけれども、イエローストーンに実際に行ってみると、3分の1くらいのエリアが、人が行って良いよというエリアとして、明確にゾーニングをされています。

一方で、その他3分の2くらいは、自然が、ないしは動物たちが優先されるエリアで人間は絶対入っちゃいけないというふうになっています。人間のエリアのほうにも動物が入っていくと動物が優先という形になっています。自然ないし動物を優先しながらも、人間がそこを見させていただく、そこに行って人間が面白い経験をさせていただくことによってお金をしっかりと払っていくというようなモデルになっていました。イエローストーンの

国立公園の中には、それこそ1泊数百ドル、5万円、6万円するようなホテルも普通にあり
ますし、もっと高いような部屋も、他の国立公園にはあつたりします。

そういうふうには、自然の保護というところを大事にするけれども、自然の保護にはお金が
かかる。なので、しっかり収益も上げていって、その収益を自然の保護に回していこうとい
う考え方が、実際行ってみると非常に分かりました。

一方で、日本の場合はですね、尾瀬もそうですけれども、国立、県立に限らず、自然の保
護は行政が担うものという考えがあります。活用とか活性化ということよりは、行政のお金
で維持をしています。お金が十分には回らないので、自然保護が十分にできていかない。地
元のボランティアだったりとか、以前からその自然を保護している方の自助努力で、持続
可能じゃないような形で保護というのをされていきました。ここを変えていきたいというの
が、赤城の、ないしは県立公園にしっかり注目したところの一つになります。

ただ、赤城公園は、開発から取り残された感じがあります。自然が豊かだったり、その自
然を愛している方々、非常に熱狂的な地元のサポーターもいらっしゃるところでも
あります。湖がある観光地となると、どこもかしこも巨大なホテルが建って、白鳥のボート
があつて、昭和の街並みがそのままというのが、日本のどこでもある光景です。神奈川県
の相模湖もそうですし、長野の白樺湖もそうですし、北海道の阿寒湖も、洞爺湖もそうです。
どこもそういうふうになってしまうのですけれども、赤城の場合は、ある意味、集中的な開
発ってところを免れたところもあつて、非常に自然が残っている。じゃあこの赤城の活
性化をするっていう場合には、やはり自然をしっかり保護していくってことを第一に
掲げよう。

もう一つはですね、今回スノーピークさんからいろいろ企画提案をいただいているので
すけれども、こういう県外の資本が入ってきて群馬県で稼ぐっていうモデルは、もう県内各
地、いろんなチェーン店が入ってきて見られています。そうではなくて、地元の人たちが主
役となつて、この赤城ってところで持続可能なビジネスをしていくし、それによって持
続可能な自然というのを維持できるようにしていこうと、そういったところが元々の目的
でありました。

(資料13ページ) この赤城のエリアは、幾つか場所を分けて、今の赤城神社とか、この
ワカサギの小屋があるようなエリアを地域交流とか商業の持続みたいな形にしていこうと
も出来ます。今あまり活用できていない覚満淵、鳥居峠、また小沼のほうは、滞在時間をし
っかり長くしていって、むしろ宿泊型にしていく。今の赤城には、大体2時間から半日くら
いで皆さん帰ってしまわれるのですけれども、数日いても大丈夫なくらいのエリアにして
いこうと。各エリアの特性も位置付けながら、群馬県のシンボルである赤城山が活性化して
いく絵を描いていきます。昭和の乱開発じゃない形で、非常に自然に溶け込んだ形で、居心
地の良い空間になっていくと、群馬県の土壌を生かしたというふうになるのではないかな
という思いがあつて、非常に力を入れてきました。

実際には、この原案を2月から3月くらいにかけてパブコメをかけています。覚満淵や小

沼は、できれば使わないでほしいという声もいただいたので、今見直し中ではありますが、このような計画でパブリックコメントをしたというのをご紹介させていただければと思います。

特に力を入れたのが、(資料14ページ)右側の赤城の Land Station というところです。赤城のビジターセンターがありますが、コンクリートが強い建物があるのですけれども、なかなか人が行きにくい、ちょっとお化けが出そうな雰囲気があります。ここも大々的に改修をしていって、人が回遊していく、例えば温泉に入れるような形にしていって、日帰りの方でも楽しめるような、そういう拠点、ハブにしようというような案を作りました。

また、覚満淵と小沼のところは、覚満淵のちょっと奥のほうにはスイートコテージみたいなものを作っています。それも、できるだけ自然を壊さないように、また、すぐに撤去できるようなものにしたらどうかという考えで、自然の中に溶け込むような、自然が優先で、その中に少し滞在できるような、そういう場所にしたらどうか、こんな形のアイデアを出したりしました。

今後、赤城の公園どうするかというところは、これから考えていきます。群馬県のシンボルの山として、群馬の人たちが、また、群馬出身で今、世界各地、全国各地で活躍されている方が、「あそこ、すごい自慢なんだ」というふうに言ってもらえるような、特に「非常に、これからの群馬らしい」というふうに言ってもらえるような場所にしていきたいと思っています。少し改良したバージョンの案も、またパブコメいたしますので、是非ご覧いただければと思います。

■事例② ぐんま共創モビリティ社会推進事業、まえばし暮らしテック推進事業

次が、(資料15ページ)先週の金曜日に発表されましたけれども、前橋市と一緒にやっている取組です。特に前橋市のほうは、マイナンバーカードで認証された「まえばし ID」を検討してきたというところがあります。このまえばし ID の取組と、前橋が取り組んでいた MaeMaaS という取組を、県内全体に展開をしていくというところから始めました。

(資料16ページ)下のほうに都市 OS とか、まえばし ID というのがあると思います。日本中で、まちづくりの DX というのを進めるときに絶対に必要になるような、住民の情報やサービス利用情報の連携等を組み込んだものがデータ基盤です。

そこに、前橋独自で開発しているまえばし ID を組み合わせ、個人が個人であること、本人が本人であるという認証を行います。このまえばし ID とデータ連携基盤ができると、日本中でまちづくりをするときに必要な IT の機能というのは、全部具備されるような形になります。



一方で、これはあくまで OS、Windows だったりとか、Apple の Mac という OS です。何か新しい付加価値とか、アプリケーションがあるわけじゃありません。このアプリケーションの一つとして、群馬県と前橋市で MaeMaaS という、交

通の新しい枠組みを作っていこうとか、前橋市で、暮らしに関係する各種 10 ぐらいの分野のサービスを作っていくと、そういう枠組みを作りました。群馬県で担当している MaaS というのは、未来のまちの基盤としてやっていこうというのがあります。

(資料 1 7 ページ) 今まで MaaS と言われると、鉄道やバスが中心になってしまっていて、少しタクシーが入ってくる、これがいわゆる公共交通としての在り方になっています。実際には、日頃から、鉄道、バス、その他どういうものを使うかという、群馬県では、中学生や高校生は自転車を使っていると思いますし、大人になってくると基本的に自家用車を使っています。人口あたりの車の保有率で群馬県は日本一ですし、また普通免許の取得率も群馬県は日本一ですし、女性の免許の保有率も一位です。どちらかというともって MaaS を語るよりは、自家用車がどういうふうに変っていくのかということで MaaS というのを定義したほうが分かりやすいと思います。前橋市ですとか、いろんな有識者の方々のお知恵をいただいて、群馬県から新しい乗用車のあり方、新しい鉄道とかバスのあり方とかを研究しようというのをやってきました。

イメージとしては、自家用車を持たなくても今と同じくらい利便性が高い、それが定額制、例えば月々 5,000 円とか 1 万円とか、そのくらいの費用を払えば、自分が欲しいときに車が来てくれる、好きなところに運んでくれる、そういうようなサービスが作れないかというのが今回のチャレンジになります。

さらに一つ、ほかのエリアと比べて特徴的なのが福祉系のサービスの活用です。これはデイサービスや、入居型、滞在型のサービスもそうですけれども、そういうような高齢者の方々が今使っている足と、通常のタクシーとか、鉄道とか、バスとか乗用車、このサービスを一体的につくっていこうというアイデアです。これが非常に新しいかなというふうに思います。

先ほどの前橋のイメージ図でいうと、基本的には人が車を運転しなくなります。GPS もそうですし、各種、まちに張り巡らされたセンサー、そういったものがサポートしてくれる形で、たぶん無人運転になっていくだろうと思います。これも今、具体的な計画をつくっているところなんですけれども、まず県庁から前橋の駅までを、完全に自動運転車、誰も運転する人がいないような自動運転車というのでサービスを作っていく。その後、徐々に前橋のまちに広げていったり、高崎とつないでもいいかもしれませんし、県内中にこういう無人運転の交通網というものを作っていきたいというのがあります。こういう提案が評価されて、今回採択に至ったというところがあります。

前橋市は、先ほど申し上げたまえばし ID ですとか、都市 OS、こういったものを土台としながら 10 ぐらいの分野で新しいサービスを作っていくというものです。特に今回は、ウェルビーイングや共助の精神に基づいて、行政のサービスや暮らしのサービスについて、自分がそのサービスを提供しやすくなる仕組みも提案しています。こうしたサービスは、誰かが提供してくれるだろうと思いがちですけれども、自分が参画しやすくなります。そのため、めぶくグラウンドという新しい組織を作ります。

これは、民間企業の方も出資したり、行政組織、前橋とか、たぶん県も出資するのですが、みんなで出資した新しい会社を作ります。色んな人たち、市民の方とか、企業の方とか、行政の方とか、新しい何かをチャレンジしようと思うと、OS みたいなのがしっかりそろっていて、何かしようというときに非常に簡単にできるような、そういうような枠組みというのを作っていくというものです。お金の部分もそうですし、新しいルールづくり、グレーゾーンで新しいことをするのがなかなか難しいなというときに、ここがしっかりルールメイキングをやってくれるような形にしていきます。

今でいうと NPO とか NGO みたいな形で、少し組織をつくらないと、新しいことをしにくいという状況があります。普通の人々が普通にサービスを開始して、自分のためにサービスをして、それがいつのまにか多くの人に利用されて広がるみたいな、そういうような、誰もがサービスの利用者になれる、誰もがサービスの提供者になれる、そんな枠組みを作っていきます。これを、新しい日本のウェルビーイングの定義にしていこうと、そんなことを思っただけで前橋市に考えていただいたというのがあります。

イメージとしては、自分のニーズに応じて、色んなサービスを自分で取捨選択できる。自分だと iPhone を使っていますけれども、自分が好きなサービスを Apple Store から取り込んで、自分なりに使いやすいスマホにしていくっていうのがあると思います。まさにこういうものを行政サービスでも実現していくのが、この前橋の取組になると思います。これが群馬県全体のスタンダード、もしくは日本のスタンダードになっていくと思っています。

この前橋市を中心に全国 30 ぐらいの市町村と、既に連携の枠組みもできています。前橋で作ったものが、全国にバーストとすぐ伝播できるような形になっていたりします。前橋で作った取組というのが、日本のスタンダードになっていくと思います。県の立場から言うと、前橋だけでやりたいわけじゃなくて、県内各地の方と広く連携してやりたいなと思っています。

この後、質疑もと思うのですが、MaaS について、今回、県で、デジタル田園都市交付金の採択を受けました。この MaaS は、世界中がビジョンをつくって、そのビジョンを実現するために新しい取組をしています。そのときに各都市が多用しているのが、まずデザインを描いてみることです。役所だと、文字列がたくさん並んでいる文章を作りがちです。それぞれの文字に意味はあるのですが、普通の人からするとイメージが、パッと浮かびにくいというところがあります。そのため、まずこういうグランドデザイン、実際にまちがこういうふうになるよという絵を描いてみて、そこに対して色んな人に色んな意見を出してもらって、どんどん絵を修正していく、そういう形でやっているまちが多いです。

■諸外国の事例

例えば、(資料 2 3 ページ) これは、ヘルシンキがつくったビジョンです。市民の方が、こうした方が良いとか、ああした方が良いという意見を出して作られたまちになっています。僕からすると、やや歩道が狭すぎるかなと思うのですが、特徴的なのは、この

道路に、各種多様な、自動運転車とか、いろんなモビリティがある。こういうふうなモビリティが非常に多種多様にあるというのがヘルシンキが目指した道路の未来像のようです。

次のページが、(資料24ページ)メルセデスベンツグループと、ボッシュという世界的な部品メーカーがありますけれども、そこが一緒に組んで作ったものです。自動車メーカーが作ったものではありませんが、特徴的なのは横断歩道が非常に狭くなっているところです。元々、片側2車線で、今、実際には両車線合わせて4車線くらいあるのが、ちょうど県庁の前を思い浮かべていただくといいと思うのですけれども、4車線ある道路が、たぶん2車線くらいになっています。緑色に塗ってあるところには、人だったり、車以外のモビリティも動けるよというような中間線ができています。

特に注目したいのは、歩道が非常に広いところです。東京とかニューヨークみたいな、ごく大都市を除けば、世界中の地方都市には、まちなかに人がいません。特にアメリカ型のまちづくりをしたところは、まちなかに人がいません。このビジョンのイメージとして、まちなかに歩道がしっかり取られていて、人がしっかり歩いている。車は整然と動いていて、たぶん、自動運転とか、お互いの車同士が会話をしながら良いポジションを作っている、そんな感じだと思います。こういうようなまちづくりというのが、自動車メーカーからしても、自動車を中心に置きつつも、より人が歩ける、そんなまちなかにしていこうと、ビジョンに掲げています。

(資料25ページ)こちらのほうは、またドイツですけれども、ベルリン交通局が作ったものです。真ん中に色んな、自転車とか、バスとか、少し小型のモビリティとか、そういうのが入っていて、モビリティハブというのをまちなかにつくる、そんなイメージになっています。ただ、自分が注目しているのは、道路という概念が非常に曖昧になってきているような感じがするところです。道路に人が歩いたり、道路にバスもいれば、自転車もいるという形で、こっちは歩道、こっちは道路っていうところが曖昧になってきています。例えばトヨタが裾野に作っているウーブン・シティにおいても、こういうようなアイデアで、できるだけ人と道路と一緒に過ごせるように、そこの境目をなくしていくっていうようなところがあります。こういうような考え方というの、一つ出てくるのかなというふうに思います。

これで最後のスライドです。(資料26ページ)群馬県が前橋中心にまずやっているのは、MaaSという切り口から、新しい地方都市のあり方を作ろうとしていることです。自分のイメージはこんな感じです。人が全然まちなかに歩いていない前橋のまちとか、高崎、歩いているといっても、そんなに歩いていないですね、東京と比べると。そういう前橋、高崎もそうですし、県内各市町村、先週は下仁田に行ったのですが、やっぱりまちなかに人がいない。こういうような人口が少ないところも含めて、しっかりまちなかに人が戻ってくる。あと、自分で運転しなくても、同じくらい利便性がしっかりあるっていうふうになると。住宅費の次にお金を払っているのが、群馬の場合だとたぶん交通費じゃないかなと思います。この交通費の部分をしっかり圧縮していくことによって、もっと生活が豊かになると思います。群馬県では、モビリティの燃料となるエネルギーについても、再生可能エネルギーを、

もっと使っていくために、投資していくという計画を作っています。

モビリティがまち単位とか、まちとまちの間とか、距離が短くなってくると、EVがもっと活用できるようになってきます。EVが活用できるようになると、群馬県が生産している、例えば水力発電所の電気をその電源に使えるとか、太陽光とか風力、また地熱みたいなどころを使って、群馬県が自分たちで自給自足でエネルギーを供給できるようになっていきます。現在は、ガソリンという形、原油という形で、群馬県の国富が海外に流出してしまっていますが、これも自分たちの地元に戻元できるようになります。このモビリティを変えていくことによって、一番は、まちの中を賑やかにしたいというのがありますし、まちの中に人が戻ってくるという動きを作っていくこともしたいです。さらには、エネルギーで、群馬県から、毎年、流出している所得を、県内で回していくことができると思います。そういったことで MaaS というのは一番大事だということで、取り組ませていただいているところで

ご清聴、ありがとうございました。

(拍手)

※講演資料「DXを活用したまちづくり」(PDF)

※県立赤城公園の活性化に向けた基本構想(令和4年度)は、
以下の PDF よりご確認ください。

【本編】県立赤城公園の活性化に向けた基本構想 (PDF)

【概要】県立赤城公園の活性化に向けた基本構想 (PDF)