

平成 27 年 9 月 24 日

胎内市長 吉田 和夫 様

胎内市総合計画策定審議会  
会長 関谷 浩史

胎内市人口ビジョン及び胎内市まち・ひと・しごと  
創生総合戦略について（答申）

平成 27 年 7 月 10 日付け胎総政第 282 号で、貴職から諮問のありましたこのことについて、4 回の審議を重ねた結果、人口ビジョン及び総合戦略の案について、次の意見を付して答申いたします。

## 記

### 1 総合戦略における戦略の方針

#### ○ 地域資源を活かした「プラットフォーム戦略」

人口減少社会への移行を地域活性化の“チャンス”と捉え、市が有する多様な地域資源（自然、住人、産業等）と外部資源（技術、人材、資金等）のベストミックス（最適化）を産出する「プラットフォームづくり（社会基盤整備）」を戦略の中核に位置付けた。

#### ○ 外部発信としての「インキュベーション・シティ」

このプラットフォーム戦略は、特色ある“胎内”という地名を最大限に活かした「インキュベーション・シティ」という社会システムの立案によって、次世代社会を見据えた市の新たなアイデンティティ（市の新たなブランディング）を構築し、地域内外に向けた“胎内ブランド”の情報発信強化を図るものと考えた。

#### ○ 実行力としての「知的拠点整備」

さらに総合戦略における実効性の御旗として「重点戦略」を設定し、地域

内で展開される多様な事業情報を“一元化”させるべく、PDCA サイクルによって事業の最適化を進言する「知的拠点整備」を前衛に、後衛には「行政内横断型」の体制構築をすることで、社会変化に追従できる政策立案と事業創出にチャレンジする。さらにこの知的拠点は、企業誘致・起業創出・人口流入等のインセンティブ（魅力要素）になることで、人口増加に不可欠な雇用の拡大や生活力の向上等に貢献する。

## 2 審議会における意見等

- 4回にわたる審議会を通じ、各業界の代表である委員から胎内市の現状と課題を洗い出し、既存の多様な活動を未来に接続できる「柔軟な総合戦略」を立案した。その際に、戦略体系のなかで優先すべき課題（事業）として委員から提示されたのは、「子育て」と「産業活性化」であった。このことに配慮した上で、具体的施策を推進し、それぞれの施策の目標が達成できるよう、国や新潟県等と連携して地方創生のため諸施策を講じられることを希望する。
  
- 重点戦略「インキュベーション・シティ」の事業例を別紙に示すので参考にしていただきたい。

## 別紙

### ○ 課題解決としての「モビリティ・マネジメント(交通まちづくり)」

人口減少と超高齢者社会の到来は、子育てや産業を支える社会基盤において、“ヒト・モノ・カネ”の悪循環を急速に拡大させることが予測される。ゆえに“持続可能なまち”に求められる地域課題とは、社会資本の最適な「移動(交通)」に他ならない。脆弱な公共交通による自家用車依存の交通体系は、交通弱者の大量発生によって改善を余儀なくされるため、まちづくりにおいては、安定した生活基盤の維持にむけた早急な対策が不可欠である。

事態への打開策としては、地域コミュニティに根差した人々(住民や行政等)が専門家や交通事業者の協力のもと、公共交通を“自らの力”で整備し、管理・運営を“自らの力”で実行する社会活動「モビリティ・マネジメント」がモデルになる。

なお、既存の取組としては、2007年度のNEDO(新エネルギー産業技術総合開発機構)事業により、都心部の商業者、京都大学、京都市をはじめとする民学官が公共交通の利便性向上と利用促進を目的として設立した「交通環境マネジメント委員会」での議論を受け、交通まちづくりの重要性を認識した地元の商業者が中心となって2007年10月8日に『有限責任事業組合京都まちづくり交通研究所(LLP)』が設立している。

### ○ 新産業としての「シェアリング・エコノミー」

需要と供給のバランスが逆転する人口減少社会では、余剰なモノと不足しているモノとの最適化が求められる。「シェアリング・エコノミー」は、スマートフォンの普及と同時に急速に発展した、モノやサービスを共有したり融通しあったりする仕組みで、主にPeer to Peer(個人間)で行われることが多い。世の中にあるモノやヒトといったリソース(地域資源)の稼働率を上げることで、社会全体の生産力の向上化による経済効果が期待されており、国外においてはライドシェアサービスを提供するUber、スペース予約サービスを提供するAirbnb等の企業価値評価額が1兆円を超える企業が生まれている。

### ○ 雇用を創出する「ライドシェアサービス」

ライドシェアサービスは、個人間で乗車を提供するサービスで、スマートフォンのアプリを活用して乗車希望者を探し、乗車サービスを提供することで課金するビジネスで、Uber、Lyft、Sidecar等に代表される。このサービスの特徴は、タクシー免許をもたないドライバー(車の所有者)が、スマートフォンからの乗客の要請で乗車サービスを提供するオンデマンド型(今すぐ欲しいサー

ビス) のサービスにある。さらにこのサービスは、需要に応じて乗車料金が変動するため、効率的な資源配分(必要なときに必要なサービスの提供)による経済効果が期待できる。

2015年2月5日の日経新聞に、スマートフォンを使った配車サービスを提供する米ウーバーテクノロジーズ(カリフォルニア州)が、個人が所有する自動車と共有する「ライドシェア」の検証を九州大学等と共同し、福岡市で都市交通の効率化に向けた研究を進めると発表した。

#### ○ 企業誘致を加速させるエコシステム「インキュベーション・シティ」

胎内市では、新潟中条中核工業団地等の企業誘致策として胎内スマートインターチェンジ(仮称)の整備を進め、物流効率の向上化に着手している。さらに再生可能エネルギーの積極的導入によって安定したエネルギー供給体制も構築されている。

ICT(インターネット)の高度活用によるライドシェアサービスは、地域の社会生活に不可欠な交通手段を提供するだけでなく、情報を核としたエコシステム「情報産業クラスター」を形成する求心力をもつ。

そのキーワードは、「テレマティクス(クルマのスマホ化:コネクテッドカーと称されている)」、「ロボットカー(自動運転)」、「スマートロジスティック(生鮮食品を運ぶ最速物流システム)」にあり、「MaaS(Mobility as a Service)」という新たなサービスのビジネスチャンスを生み出す。この次世代サービスは、自動車の車両本体のみならず、道路や駐車場などのインフラからスマートフォンやウェアラブルデバイス等の端末をまたいだ、複合的ソリューションとして展開されていく可能性が高いため、そこに多くのプロバイダー(IT企業等)の参入余地が生まれるからである。

#### ○ 国の成長戦略に呼応した「スマートモビリティ特区」の整備

本国においては、時代にあった物流サービス(人的輸送も含む)の整備には、道路交通法、営業許可、保険加入等の多くの規制問題に直面するため、なかなか整備が進まない現状がある。よって、恵まれたインフラを有する胎内市が、特区制度の活用による規制緩和と社会実験フィールドを提供する「スマートモビリティ特区(仮称)」を申請することで、商品サービスの展開を目指すグローバル企業や、実用化にむけた実証データを欲する国内企業を誘致するシティプロモーションとして機能する。

具体的な実施体制案としては、「Smaco」サービスを有するオリックスとメルセデス・ベンツや、「i-ROAD DRIVE」を展開するトヨタ自動車とパーク24との共同事業化が考えられる。