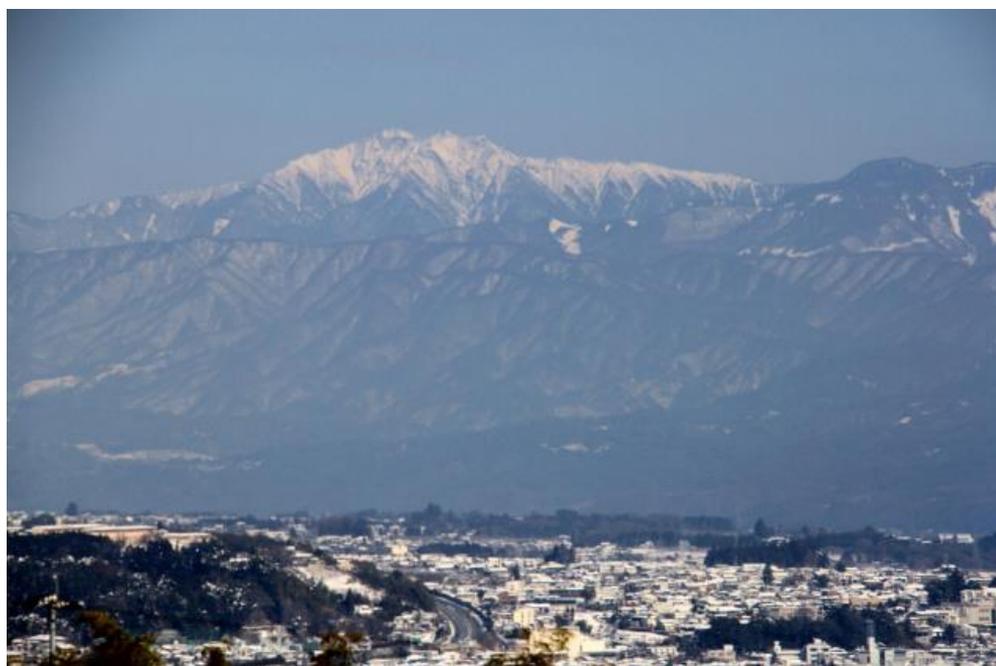


中山間地域の持続可能な まちづくり・活性化に関する 調査研究

中山間地域のまちづくり研究会

—報告書—



2024年5月

公益財団法人 中部圏社会経済研究所

はじめに

中山間地域における少子高齢化・過疎化は深刻さを増してきています。中部圏においても例外ではなく、その対策が求められています。

当財団では、2019年度から、まちづくり・地域振興等の有識者による研究会『中山間地域におけるまちづくり研究会』を組成し、まずは、愛知県東栄町のまちづくりを中心に調査・研究を進め、2021年11月に報告書「中山間における持続的地域振興～奥三河地域を事例として～」を取りまとめました。

その後、2022年度からは、リニア中央新幹線長野県駅（長野県飯田市）およびその周辺地域を対象に、アフターコロナ時代のデジタル社会等を踏まえた新しい生活様式・働き方やリニア中央新幹線による新たな時代の可能性を意識しながら、中山間地域の現状と期待および課題について調査・研究を行いました。

本報告書はその研究成果を取りまとめたものです。

本調査研究を実施するにあたり、『中山間地域におけるまちづくり研究会』の委員の皆さま、各地にてお忙しい中ヒアリング等にご対応いただきました方々、そしてリニア長野県駅を中心としたまちづくりのこれまでの取り組み等についてご教示をいただいた飯田市役所・しんきん南信州地域研究所の皆さまに、多大なるご協力・ご支援を賜りましたことに、この場をお借りして心より感謝申し上げます。

2024年5月

公益財団法人 中部圏社会経済研究所

調査研究体制

本調査研究はまちづくり・地域振興等の有識者による研究会『中山間地域におけるまちづくり研究会』を組成し、検討を行いました。

中山間地域におけるまちづくり研究会

【座長】

戸田 敏行 愛知大学 三遠南信地域連携研究センター長

【委員】

加藤 栄司 一般社団法人地域問題研究所 研究理事兼首席研究員

加藤 千晶 三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社
政策研究事業本部 名古屋本部研究開発部 副主任研究員

加藤 義人 岐阜大学工学部客員教授
公益財団法人名古屋まちづくり公社
名古屋都市センター特任アドバイザー

高橋 大輔 公益社団法人東三河地域研究センター
常務理事・調査研究室長

田村 太一 一般社団法人奥三河ビジョンフォーラム 専務理事

福島 茂 名城大学 都市情報学部 教授

(敬称略・50音順)

目次

序章 本研究が意識する提言に向けた視点	5
0-1 はじめに～本研究の目的～	5
0-2 本研究を進めるにあたって考慮すべき視点	5
第1章 国土計画とリニア中央新幹線計画	8
1-1 第3次国土形成計画	8
1-2 中央新幹線（リニア中央新幹線）計画の概要（図1.4）	10
1-3 国土形成計画とリニア中央新幹線計画からの方向性	11
第2章 リニア長野県駅およびその周辺地域における諸計画とその特徴	12
2-0 はじめに	12
2-1 リニア長野県駅をとりまく地域の概要	12
2-2 三遠南信地域の計画	19
2-3 リニア長野県駅における計画	20
2-4 計画からみたリニア長野県駅の強み・弱み	22
2-5 リニア長野県駅およびその周辺地域における諸計画とその特徴からの方向性	24
第3章 リニア長野県駅およびその周辺地域の期待と課題	25
3-1 はじめに	25
3-2 現地ヒアリングの対象	25
3-3 現地ヒアリング結果	27
3-4 まとめ ～ヒアリングから読み取るリニアへの期待と課題と、サステイナブルな地域づくりのポイント～	55
第4章 リニア長野県駅におけるリニアインパクト実現への考察 ～well-beingを基軸とした持続可能な発展戦略～	57
4-1 リニアインパクト実現に向けたポテンシャルの共有の重要性	57
4-2 新しい時代の働き方を通じた多様な関係人口による地域活性化の可能性	58
4-3 well-beingを基軸とした、持続可能な地域づくりに向けた発展戦略	58
第5章 中部圏における中山間振興を考える	63
5-1 中部圏においてwell-beingを高めていくために共有したい視点	63
5-2 都市圏と中山間地域との関係ー都市圏が果たすべき・果たしうる役割	63
5-3 「新・東海道」と連携したリニア中央新幹線沿線との相乗効果への期待	64
5-4 本研究を踏まえた、今後継続的に掘り下げていくべき視点	64
終わりに 研究会各委員からの提言	66
巻末に寄せて 中山間地域振興シンポジウム～「リニア時代の新たな伊那谷・三遠南信を目指し、いま必要なこと」～の開催	86

序章 本研究が意識する提言に向けた視点

0-1 はじめに～本研究の目的～

2019年に「中山間地域のまちづくり研究会（以下、「研究会」という。）」を立ち上げ、はじめは2021年に当財団で報告した「中山間における持続的地域振興～奥三河地域を事例として～」のように、愛知県北設楽郡東栄町を対象に、内発的な中山間地域振興の取り組みの特長とその課題に焦点を当てた調査研究を実施した。

その後、2022年度より本研究において、東海旅客鉄道株式会社（以下、「JR 東海」という）が現在建設を進めるリニア中央新幹線（以下、「リニア」という）の開業により大きく変化することが想定される、「リニア中間駅とその周辺地域」という、より広域的な視点から地域振興について検討を進めることとした。これは、人口減少・高齢化社会への対応、コロナ禍を通じた生活様式や働き方の変化、デジタル化社会の浸透という大きな社会変化をどのように地域振興に活かしていくか、またそのためにはどのような視点が必要なのか、あるいはどのようなポテンシャルが存在するのかという視点から、後述する第3次国土形成計画（2023年7月閣議決定）において示されている「日本中央回廊」や「地域生活圏」、そして「デジタル田園都市構想」等の実現を踏まえた地域振興策を考察するとともに、新たな社会に必要な地域づくりについて、地域の well-being を獲得するあり方についても模索しながら整理していくことを目指す。これらの地域は社会課題の発言が先行している地域でもあり、先行して新しい社会への変容が求められる地域であるといえる。

なお、本研究では、リニア中間駅の中から、リニア中央新幹線の開通により大都市圏からの時間距離が飛躍的に改善する地域となる、リニア長野県駅（長野県飯田市）およびその周辺地域を主な対象とし、リニア開通時代に広がる交流・対流への期待とそのために必要な地域の発展戦略について、調査研究を進めることとする。

本研究は、第1～5章における研究会において議論されたものをベースにとりまとめた内容と、最後に研究会の委員によるそれぞれの立場からの提言から構成されている。研究会を踏まえた内容については、第1章、第2章で計画まわりを概観しつつ見るべき視点について整理した後、第3章でリニア長野県駅およびその周辺地域へのヒアリング内容を紹介し、それを踏まえた考察を第4章、第5章としてとりまとめている。また、巻末に、2024年5月に当研究を踏まえて長野県飯田市で開催したシンポジウムについても触れさせていただいた。

0-2 本研究を進めるにあたって考慮すべき視点

まず、本研究を進めるにあたり考慮すべき視点について、以下の通り整理する。

0-2-1 空間認識

日本が目指す未来社会の姿として Society 5.0 が定義され、2021年には Society5.0 が「持続可能性と強靭性を備え、国民の安全と安心を確保するとともに、一人ひとりが多様な幸せ（well-being）を実現できる社会」とより具体的に示されている。これは、デジタル化の流れの中で、地域のつながりがこれまでの

地理的空間だけによらず多様化していることを示している。

国の「デジタル田園都市構想」や第3次国土形成計画にも「デジタルとリアルとの融合」が示されていることや、「関係人口」という言葉が都市圏と地方の関係などにおいて地理的空間を超えるものとしても浸透してきているように、地域コミュニティのつながりにおいても、従来の地理的なつながりを越えた様々な関係が活用できる可能性がある。

こうした状況を踏まえると、「地域循環共生」のような地勢的な経済・社会循環と共に、空間を超えたデジタルの積極的な活用は、これからの地方創生やライフスタイルを考えるうえで、欠くべからざるものになってきている。

0-2-2 リニア中央新幹線の開通時期等を踏まえた新たな地域の実現時期

地域振興について検討する際、将来どのような社会変容が想定されるのかという予測をおおよそ踏まえ、地域振興の実現時期を仮定しておく必要がある。

現在建設中であるリニア中央新幹線に設置される中間駅とその周辺地域の地域振興を考える本研究においては、リニアの開通時期が実質的に不透明となっている中、開通想定時期によっては、地域の縮小が相当に進むことが予想され、想定されていた地域づくりがうまく進まないケースも考えられることから、本研究では一定の（開通時期の）仮定を置きつつ、それまでに必要な地域づくり対応をイメージし、分析等を進めていくこととする。リニアの工程が不透明な中でも、地域の社会課題を早期に打破すべく打てる手は主体的に手を打ち、地域の縮小の中でも新たな価値を創出しその縮小を抑制できるような視点を提供していく。

ここでは、リニア中央新幹線の開通時期について、現在の大阪までの開業が2037年頃（2045年の開通を最大限前倒し）と想定されていることや、品川・名古屋間の当初の2027年度開業予定を断念し、現在の状況だと2034年度以降に開業がずれ込むと想定されること、今後の人口推移想定等を勘案し、2035年頃と仮定しながら議論を進めていく。

ちなみに、国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」という。）の人口推移予測（2023年12月公表）は表0.1の通りであるとともに、2024年1月には「人口ビジョン2100」が示され、「2100年における人口8,000万人社会」に向けて人口減少を抑制し「定常化」させること、またそのための人材育成を軸とした「強靱化」を図る視点も意識していく必要がある。

また、2014年に「日本創成会議」は、若年層の流出やそれによる人口の減少・少子化の加速によって存続することが出来なくなり、最終的には消滅してしまう市区町村を「消滅可能性都市」¹と定義し、全国の市町村の約半数程度が2040年に消滅する可能性があると言明しており（2024年4月の最新の公表では、その都市数は若干改善されたが、基調が変わったわけではないとされる）、その観点からも、2030年代前半での地域振興による戦略が重要であると考えられることから、本研究ではその点からも2035年頃を「リニアの通るまち」の実現と捉えていくことが適切と考え、調査研究を進めていく。

¹ 「消滅可能性都市」の厳密な定義は、「2010年から2040年にかけて、20～39歳の若年女性人口が5割以下に減少する市区町村」である。ちなみに2024年4月公表では、上記市町村のうち消滅可能性都市として示されているのは、阿南町、阿智村、平谷村、天龍村、設楽町、東栄町、豊根村の7町村であった。

単位：人	2020年 (実績)	2025年 (予測)	2030年 (予測)	2035年 (予測)	2040年 (予測)	2050年 (予測)	2020→2035 増減率	2020→2040 増減率	2020→2035 増減率
飯田市	98,164	93,909	89,644	85,490	81,330	72,714	▲12.9%	▲17.1%	▲25.9%
南信州北部*1	38,763	36,930	35,174	33,440	31,763	28,401	▲13.7%	▲18.1%	▲26.7%
南信州西部*2	7,307	6,664	6,089	5,552	5,060	4,113	▲24.0%	▲30.8%	▲43.7%
南信州南部*3	11,112	9,696	8,854	8,046	7,284	5,888	▲27.6%	▲34.4%	▲47.0%
南信州合計	(155,346)	(147,199)	(139,761)	(132,528)	(125,437)	(111,116)	(▲14.7%)	(▲19.3%)	(▲28.5%)
北設3町村*4	8,396	7,368	6,461	5,664	4,304	3,721	▲32.5%	▲41.1%	▲55.7%

*1 松川町、高森町、豊丘村、喬木村、大鹿村 *2 阿智村、平谷村、根羽村 *3 阿南町、下條村、泰阜村、天龍村、売木村

*4 愛知県北設楽郡設楽町、東栄町、豊根村

表 0.1 社人研による人口推移予測 (2023年12月公表分から抜粋し加工)

第1章 国土計画とリニア中央新幹線計画

まず、本研究を進めるにあたっての前提となる国土計画やリニア中央新幹線計画について振り返っておきたい。

1-1 第3次国土形成計画

第3次国土形成計画は、2050年さらにはその先の長期を見据えつつ、今後概ね10年間を意識した国土の将来ビジョンとして、2023年7月28日に閣議決定された（図1.1）。

ここでは、目指す国土の姿を「新時代に地域力をつなぐ国土～列島を支える新たな地域マネジメントの構築」として、その下に

- デジタルとリアル融合による「活力ある国土づくり」
- 巨大災害、気候危機、緊迫化する国際情勢に対応する「安全・安心な国土づくり」
- 世界に誇る美しい自然と多彩な文化を育む「個性豊かな」国土づくり

という視点が示されている。

さらに、国土構造の基本構想を「シームレスな拠点連結型国土」として、デジタルの徹底活用による場所や時間の制約を克服した国土構造へ転換するものとしており、その中で「デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成」が重要テーマとして挙がっているとともに、地域力の強化による地域の危機の克服について重要な課題として示されている（図1.2）。

本研究では序章に記述したように、リニア長野県駅およびその周辺地域を主に対象としていくが、国土形成計画における「地域生活圏」は、人口10万人程度以上を1つの単位とした地域づくりを想定しているのに対し、当該地域の人口は、2020年の実績ベースで飯田下伊那1市13町村で約15.5万人、隣接する愛知県北設3町村（北設楽郡設楽町・東栄町・豊根村）を合わせても約16.4万人であり、長らくこの地域で進められてきた三遠南信（三河・遠州・南信州）地域の県境を越える連携も意識しながら、デジタルとリアルが融合した地域生活圏としての提言を行っていく。

また、全国総合開発計画・国土形成計画の変遷を図1.3に掲げているが、第2次国土形成計画に示されている課題が解決されているわけではなく、コロナ禍を通じた生活様式や働き方の変化を踏まえた新たな課題として第3次国土形成計画に提示されていることにも留意していく必要がある。そして、第2次国土形成計画で謳われていたリニア中央新幹線の開通による「スーパーメガリージョン」については、第3次計画ではより日本の国土全体にその影響を与える地域と明示すべく「日本中央回廊」と位置付けられており、新たな東海道形成と相まったリニア中央新幹線の重要性と、その間の南北軸を形成する三遠南信地域というところにも着目していきたい。また、中部圏の中心地域名古屋との関係では、社会課題が先行的に発現する地方において、その課題を克服し新たな社会が先行的に形成される可能性も踏まえて、名古屋がどのような関係を構築していくことで日本中央回廊の実効性を高めるかという視点も必要であろう。

国土形成計画(全国計画) 概要

2023年(令和5年)7月閣議決定

新たな国土の将来ビジョン

計画期間: 2050年さらにその先の長期を見据えつつ、今後概ね10年間

時代の重大な岐路に立つ国土《我が国が直面するリスクと構造的な変化》

- | | | |
|---|--|--|
| 地域の持続性、安全・安心を脅かすリスクの高まり
・未曾有の人口減少・少子高齢化がもたらす地方の危機
・巨大災害リスクの切迫(水災害の激甚化・頻発化、巨大地震、津波、火山噴火、雪害等)
・気候危機の深刻化(2050年カーボンニュートラル)、生物多様性の損失 | コロナ禍を経た暮らし方・働き方の変化
・テレワークの進展による転機なき移住等の場所に縛られない暮らし方・働き方
・新たな地方・田園回帰の動き、地方での暮らしの魅力 | 激動する世界の中での日本の立ち位置の変化
・DX、GXなど激化する国際競争の中で競争力の低下
・エネルギー・食料の海外依存リスクの高まり
・東アジア情勢など安全保障上の課題の深刻化 |
|---|--|--|

豊かな自然や文化を有する多様な地域からなる国土を次世代に引き継ぐための**未来に希望を持てる国土の将来ビジョン**が必要

目指す国土の姿「新時代に地域力をつなぐ国土 ~列島を支える新たな地域マネジメントの構築~」

- | | | |
|--|---|--|
| デジタルとリアルとの融合による活力ある国土づくり
~地域への誇りと愛着に根拠した地域価値の向上~ | 巨大災害、気候危機、難化する国際情勢に対応する安全・安心な国土づくり
~災害等に置ししないしなやかに強い国土~ | 世界に誇れる美しい自然と多様な文化を育む個性豊かな国土づくり
~自然、海、山、文化の国~ |
|--|---|--|

国土づくりの戦略的視点 ①民の力を最大限発揮する官民連携 ②デジタルの徹底活用 ③生活者・利用者の利便の最適化 ④縦割りの打破(分野の垣根を越える機軸の発掘)

国土構造の基本構想「シームレスな拠点連結型国土」

- | | |
|---|---|
| ※南北に細長い日本列島における国土全体での連結強化
※広域レベルからコミュニティレベルまで重層的な圏域形成
<広域的な機能の分散と連結強化>
・中核中核都市等を核とした広域圏の自立的発展、日本海側・太平洋側二面活用等の広域圏内・広域圏間の連結強化を図る(全国的な回廊ネットワーク)の形成
・リニア中央新幹線、新東名・新幹線等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」の形成による地方活性化、国際競争力強化
<持続可能な生活圏の再構築>
・生活に身近な地域コミュニティの再生(小さな拠点を核とした集落生活圏の形成、都市コミュニティの再生)
・地方の中心都市を核とした市町村界にとられない新たな発想からの地域生活圏の形成 | デジタルの徹底活用による場所や時間の制約を克服した国土構造への転換
> 東京一極集中の是正(地方と東京のwin-winの関係構築)
> 国土の多様性(ダイバーシティ)、包摂性(インクルージョン)、持続性(サステナビリティ)、強靱性(レジリエンス)の向上 |
|---|---|

国土の刷新に向けた重点テーマ

- | | | |
|--|--|---|
| デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成
・「地方の豊かさ」と「都市の利便性」の融合
・生活圏人口10万人程度以上を一つの目的として想定した地域づくり(地域の生活・経済の実態に即した市町村界にとられない地域間の連携・補完)
・「共」の視点からの地域経営(サービス・活動を「兼ねる、束ねる、繋げる」発想への転換)
✓ 主体の連携、事業の連携、地域の連携
・デジタルの徹底活用によるリアル上の地域空間の質的向上
✓ デジタルインフラ・データ連携基盤・デジタル社会実装基盤の整備、自動運転、ドローン物流、遠隔医療・教育等のデジタル技術サービスの実装の加速化
✓ 地域交通の再構築、多世代交流まちづくり、デジタル中山間地域、転機なき移住・二地域居住など、デジタル活用を含めたリアル空間での利便性向上
・民の力の最大限活用、官民パートナーシップによる地域経営主体の創出・拡大 | 持続可能な産業への構造転換
・GX、DX、経済安保等を踏まえた成長産業の全国的な分散立地等
・既存コピート等の次第・アンモニア等への転換を通じた基幹産業の強化・再生
・スタートアップの促進、働きがいのある雇用拡大等を通じた地域産業の稼ぐ力の向上 等
グリーン国土の創造
・広域的な生態系ネットワークの形成、自然資本の保全・拡大、持続可能な活用(30by30の実現、グリーンインフラの推進等を通じたネットワーク化)
・カーボンニュートラルの実現を図る地域づくり(地域共生型再生エネ導入、ハイブリッドダム等) 等 | 新しい資本主義 デジタル田園都市国家構想の実現 |
| 人口減少下の国土利用・管理
・地域管理構想等による国土の最適利用・管理、流域治水、災害リスクを踏まえた住まい方
・所有者不明土地・空き家の利用の円滑化等、重要土地等調査に基づく調査等
・地理空間情報等の徹底活用による国土の状況の見え易化等を通じた国土利用・管理DX 等 | 国土基盤の高質化
・防災・減災、国土強靱化、生活の質の向上、経済活動の支え
(機能・役割に応じた国土基盤の充実・強化)
・戦略的マネジメントの徹底によるストック効果の最大化 | 相互連携による相乗効果の発揮 |
| 地域を支える人材の確保・育成
・包摂社会に向けた多様な主体の参加と連携
・子どもまんなかまちづくり等の子ども・子育て支援、女性活躍
・関係人口の拡大・深化 | 分界別施策の基本的方向
○地域の整備(コンパクトネットワーク、農山漁村、条件の良い地域への対応等)
○産業(国際競争力の強化、エネルギー・食料の安定供給等)
○文化・スポーツ及び観光(文化が育む豊かで活力ある地域社会、観光振興による地域活性化等)
○交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラ
○防災・減災、国土強靱化
○国土資源及び海域の情報と保全(農地、森林、健全な水圏、海・海域等)
○環境保全及び景観形成 | 計画の効果的推進
広域地方計画の策定・推進
○地理空間情報等を活用したマネジメントサイクルと評価の実施
○広域地方計画協議会を通じた広域地方計画の策定・推進 |

図 1.1 第3次国土形成計画の概要(国土交通省 HP より抜粋)

国土形成計画(全国計画) 目指す国土の姿

新時代に地域力をつなぐ国土 ~列島を支える新たな地域マネジメントの構築~

地方の危機的状況

- 危険・離局に直面する地方を重視し、新たな時代へと刷新
- 各地域の地域力を結集し、国土全体でつなぎ合わせ、未来へとつなげる

地域力

地域課題を克服する守りの力 X 地域の魅力を高める攻めの力

地域の総合力・底力を最大限に発揮

- 地域を担う人材の主体的・内発的な地域づくり
- 地域に対する誇りと愛着を原動力とした、地域に暮らし、関わる、住民等の多様な主体の参加と連携
- 有形・無形の地域資源を総動員

- | | | | | |
|------------|----------|-----------|------|---------|
| 自然環境、景観、風土 | 歴史、文化・伝統 | 生活サービス、産業 | 国土基盤 | 生態系サービス |
|------------|----------|-----------|------|---------|

地域マネジメントのパラダイムシフト

- (新たな発想からの地域マネジメントの構築)
- 「共」の視点からの主体・事業・地域間の連携
 - デジタルの徹底活用

- ◆地方に活力を取り戻し、安全・安心で、個性豊かな地域を全国に広げる
- ◆未来を担う若者世代を含め、人々を惹きつける地域の魅力を高め、地方への人の流れを創出・拡大

国土全体にわたる各地方の地域力の結集なくして、日本の未来はない

国土全体にわたる人口や諸機能の配置のあり方等に関する国土構造の基本構想

シームレスな拠点連結型国土

- > 国土全体にわたって、広域レベルでは**人口や諸機能を分散**
- > 広域レベルからコミュニティレベルまで、**重層的な生活・経済圏域**の形成
- > 各階層の圏域において、可能な限り**諸機能を多様な地域の拠点に集約し、水平的・垂直的・多面的なネットワーク化**
- > **デジタルとリアルの融合により、時間や場所の制約を克服し、行政界を越えて、暮らしや経済の実態に即し、サービスや活動が継ぎ目なく展開**

東京一極集中の是正
地方と東京のwin-winの関係構築

国土の多様性(ダイバーシティ)
包摂性(インクルージョン)
持続性(サステナビリティ)
強靱性(レジリエンス)の向上

- 人と人、人と地域、地域と地域が、質の高い交通やデジタルのネットワークでシームレスにつながり合う国土構造の構築
- ⇒ 「コンパクト+ネットワーク」をさらに深化・発展

図 1.2 第3次国土形成計画における「目指す国土の姿」(国土交通省 HP より抜粋)

「シームレスな拠点連結型国土」の構築に向けた全国的な回廊ネットワークの形成

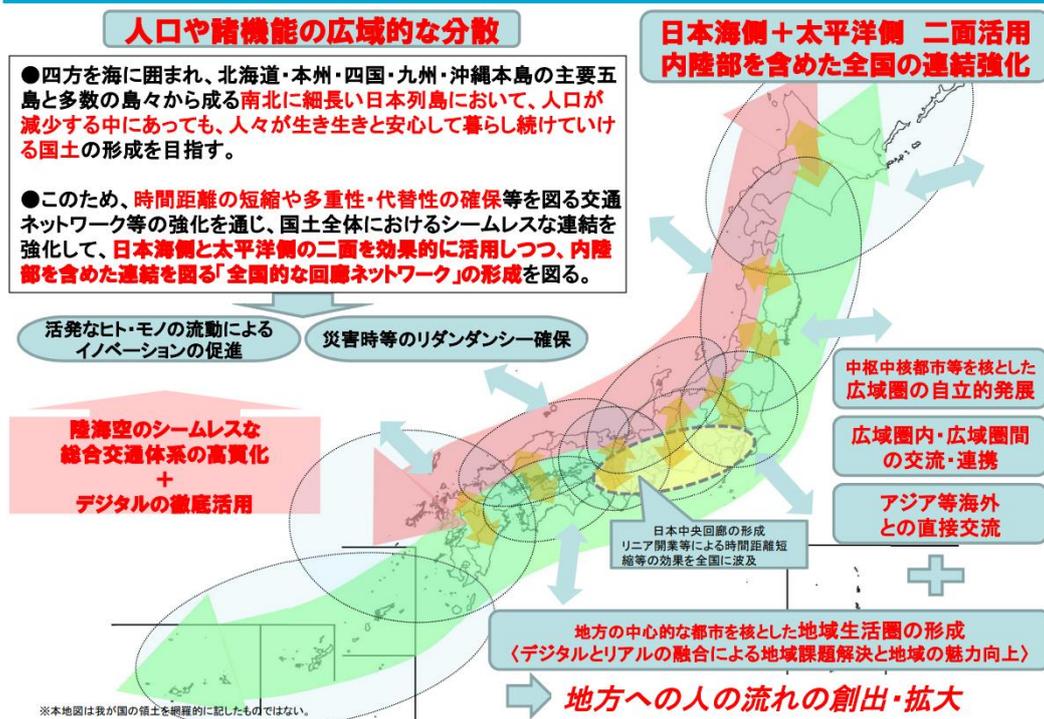


図 1.3 「シームレスな拠点連結型国土」(国土交通省 HP より抜粋)

1-2 中央新幹線（リニア中央新幹線）計画の概要（図 1.4）

中央新幹線は、国の全国新幹線鉄道整備法に基づいて 1973 年に基本計画に位置付けられ、その後必要な調査を経て、2011 年 5 月に営業主体及び建設主体として J R 東海が指名され、整備計画の決定とともに J R 東海に対する建設の指示が行われた。この際、超電導磁気浮上方式（超電導リニア）で走行することも決定され、通称「リニア中央新幹線」と呼ばれている。当研究ではこれ以降、リニア中央新幹線を「リニア」と記述していく。

J R 東海は、東京・名古屋間について、環境影響評価の手続きを経て、2014 年 8 月に工事実施計画（その 1）の申請を行い、同年 10 月に当該計画について国土交通大臣から認可され、同年 12 月に起工した。

当初はリニア東京・名古屋間については 2027 年の開業を予定していたが、2023 年 12 月に認可された工事実施計画変更では開業が 2027 年以降となり、さらには 2024 年 3 月の発表で 2027 年の開通は断念された。一方で、早期開通促進への沿線自治体等の活動も活発化しており、リニア開通前からの広域的連携も必要となっている。

なお、名古屋・大阪間については、当初 2045 年の開通としていたが、財政投融资の活用を通じた最大 8 年の前倒しが想定されており、東京～大阪間の全通を見越した中部圏としての戦略も必要である。

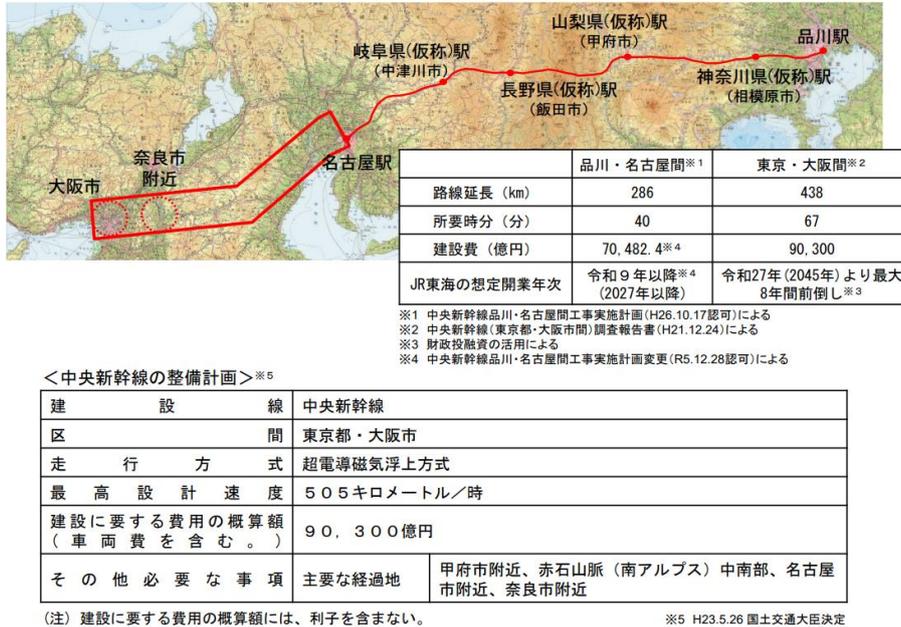


図 1.4 リニア中央新幹線の概要 (国土交通省 HP より抜粋) ※品川・名古屋間の想定開業年次は見直しに

1-3 国土形成計画とリニア中央新幹線計画からの方向性

国土形成計画において「日本中央回廊」は、リニア中央新幹線を新たな国土軸として、東海道とともに他地域にも影響を与えていく地域として示されており(図 1.5)、それは、リニア中間駅およびその周辺地域は、その中の地域生活圏の1つとして、他地域とのデジタルもしくはリアルな連携等を通じて今後日本の成長に貢献する大きな可能性を秘めた地域モデルとなり得ることを意味している。本研究ではこれに基づき、現在リニア長野県駅における取り組みを、計画と現地の動きの両面から考察することを通じて、地域の可能性と課題を提示していくこととする。



図 1.5 「日本中央回廊」の効果の全国的な波及 (国土交通省 HP より抜粋)

第2章 リニア長野県駅およびその周辺地域における諸計画とその特徴

2-0 はじめに

この章では、リニア長野県駅およびその周辺地域における諸計画について触れていく。具体的には、関係する自治体における総合計画および関連計画における注目すべき内容について言及していくとともに、リニア長野県駅をめぐる計画についても採り上げる。

2-1 リニア長野県駅をとりまく地域の概要

まず、リニア長野県駅のできる飯田市および飯田市と南信州広域連合を形成する13町村、そして長野県と接し、長野県と越境交流のある北設楽郡3町村（設楽町、東栄町、豊根村）についてみていきたい。

2-1-1 飯田下伊那14市町村

単位：人	2020年 (実績)	2025年 (予測)	2030年 (予測)	2035年 (予測)	2040年 (予測)	2050年 (予測)	2020→2035 増減率	2020→2040 増減率	2020→2035 増減率
飯田市	98,164	93,909	89,644	85,490	81,330	72,714	▲12.9%	▲17.1%	▲25.9%
南信州北部 ※1	38,763	36,930	35,174	33,440	31,763	28,401	▲13.7%	▲18.1%	▲26.7%
南信州西部 ※2	7,307	6,664	6,089	5,552	5,060	4,113	▲24.0%	▲30.8%	▲43.7%
南信州南部 ※3	11,112	9,696	8,854	8,046	7,284	5,888	▲27.6%	▲34.4%	▲47.0%
南信州合計	(155,346)	(147,199)	(139,761)	(132,528)	(125,437)	(111,116)	(▲14.7%)	(▲19.3%)	(▲28.5%)
北設3町村 ※4	8,396	7,368	6,461	5,664	4,304	3,721	▲32.5%	▲41.1%	▲55.7%

※1 松川町、高森町、豊丘村、喬木村、大鹿村 ※2 阿智村、平谷村、根羽村 ※3 阿南町、下條村、泰阜村、天龍村、売木村

※4 愛知県北設楽郡設楽町、東栄町、豊根村

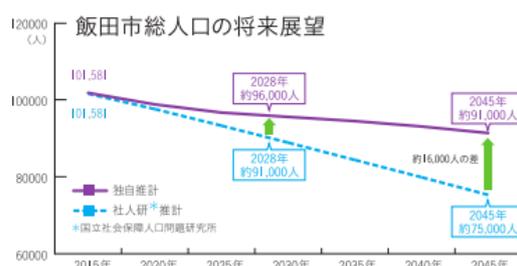
<再掲>表 2.1 社人研による人口推移予測（2023年12月公表分から抜粋し加工）

(1) 飯田市

飯田市は飯田下伊那14市町村の中心都市であり、リニア長野県駅が置かれる地域でもある。古くから地域自治や「環境文化都市」を宣言し環境への取り組みに注力するなど、地域づくりで独自の仕組みを作り出し対応してきた地域である。

当初のリニアの開通予定2027年の翌年である2028年をターゲットに、飯田市は総合計画「いいだ未来デザイン2028」を2016年度に制定した。そこにはリニア時代の未来ビジョンのもとに戦略的・重点的に取り組むテーマとして12の基本的方向（図2.1）が示されている。また、その取り組みを通じた人口ビジョン（図2.2）において、社人研推計の人口減少幅の抑制を展望しているが、今回開業予定時期の

遅れが想定される中で、着実に基本的方向を実現することが不可欠と考えられる。



人口ビジョンは、現状の人口動向の分析を踏まえて、私たちが将来どのような暮らしをしたいかを議論し、30年先を見据えた12年後の理想の地域のビジョンを描き、30年後と12年後の人口規模を定住人口と交流人口の2つの側面から展望しました。

図 2.1 いいだ未来デザイン 2028 の「基本的方向」 図 2.2 いいだ未来デザインの「人口ビジョン」
(図 2.1 および 図 2.2 とも、「いいだ未来デザイン 2028 概要版」より抜粋)

(2) 飯田下伊那北部（松川町、高森町、豊丘村、喬木村、大鹿村）

飯田市の北部あるいは東部に位置する5町村は、リニアが実際に通過する地域にもあたっており、現在当地域内で工事が進められている地域である。飯田市にも比較的アクセスしやすく、中央自動車道へのアクセスも良いため、ベットタウン的な要素もある地域になる。

各町村の計画の特色を以下に示すが、地域づくりを様々な世代で自分ごととしていくための施策が多いとともに、地域に住む人がどうあるかという視点を示しているものが多い。

<p>松川町</p>	<p>○「持続可能な地域づくり」をテーマに、SDGsの達成を意識しながら、「人材」に焦点を当て、「自治」「学び」「地域内在資源」「地域理解」をキーワードとして取り組んでいる。</p> <p>1. テーマ：「持続可能な地域づくり」</p> <p>2つの時代の到来</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>時代の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> 人生100年時代 Society5.0 (AI, IoT) 情報化・国際化 <p>地域課題の続出</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口減少 自治組織の運営困難化 土地・ひとの空洞化 災害対策 </div> <p style="text-align: center; font-size: 2em;">➡</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; background-color: #e0f2f1; margin: 10px 0;"> <p>テーマ：「持続可能な地域づくり」</p> <ul style="list-style-type: none"> ● どのようにして持続可能な地域をつくっていくか ● 「人口」だけでなく「人材」の視点からのアプローチ </div>
------------	---

	<p style="text-align: center;">2. 4つのキーワード</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">1. 自治</p> <p>小さなまちだからこそできる、 一人ひとりの個性と多様性を活かした自治</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の中で、誰もが役割をもち、 その人らしく生きることのできる“居場所づくり” ・地域の様々な主体が地域を支える“関係性づくり” </div> <div style="width: 50%; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">2. 学び</p> <p>公民館活動などを中心に、住民が主体的に 実践してきた松川町の学びの土壌の継承</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「自分ごと」として考えるための学び ・主体性を育む原動力としての学び ・自分のことを語るときに、自分と地域との関係を 語ることなしには、自分を語り得ない人 =「地域人」を育む学び </div> <div style="width: 50%; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">3. 地域に内在する資源</p> <p>地域が持っている魅力・資源から、 将来のまちの姿を創造し取組むアプローチ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域に内在する様々な資源を活かした取組み ・地域資源とその関係性についての、 「人」という視点からの捉え直し </div> <div style="width: 50%; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">4. 総合的・構造的な地域理解</p> <p>単独の領域や対策ではなく、 総合政策としての課題解決へのアプローチ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民の暮らしをベースに、地域の実態を とらえる視点 ・総合的・構造的に地域を理解する視点 </div> </div> <p style="text-align: center;">(総合計画概要版より抜粋)</p>
--	---

<p>高森町</p>	<p>○多様な価値観が実現され、一人一人の「しあわせ」が達成されること（自己実現できること）が、人生や心を豊かにしていく「なりたい『あなた』にあえるまち」を将来像に据えた。世代別の目標が掲げられているのも特徴である。</p> <p>○リニア時代に、多様な主体が果たす役割が変化してくることも見据えて「まちづくり基本条例」を制定、2017年4月に施行した。</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">(総合計画概要版より抜粋)</p>
------------	---

<p>豊丘村</p>	<p>○総合計画「未来とよおか創成プラン」において、基本的視点として以下の4つを挙げこれを踏まえた目標を設定。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) いま豊丘村に住んでいる人が幸せに暮らせる村に (2) 「若者」に着目する (3) 子育て・教育を重視 (4) U I ターンの促進
------------	--

<p>喬木村</p>	<p>○総合計画において、村のスローガンを「喬木力結集！ 村の魅力を最大化しよう！！～リニア・三遠南信道の開通を見据えて～」とし、そのうえで村づくりの基本理念を「協働・協創」「安心・快適」「交流・活力」の3つとして村づくりを推進している。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 10px; width: 30%; background-color: #e6f2ff;"> <p style="text-align: center; font-weight: bold; color: white; background-color: #0070c0; padding: 5px;">『協働・共創』</p> <p>自らが決め自らが実行する村民と、自治組織、各種団体、事業者、行政が力をあわせて、地域を共に創るむらづくりを進めます。</p> </div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 10px; width: 30%; background-color: #e6f2ff;"> <p style="text-align: center; font-weight: bold; color: white; background-color: #00a68a; padding: 5px;">『安心・快適』</p> <p>村民が自分らしく過ごせ、安全で安心できるむらづくり、快適に住まうことができるむらづくりを進めます。</p> </div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 10px; width: 30%; background-color: #fff9c4;"> <p style="text-align: center; font-weight: bold; color: white; background-color: #ff9800; padding: 5px;">『交流・活力』</p> <p>来る高速交通網時代を新たな交流の機会と捉え、村の活力と賑わいを生みだしチャレンジするむらづくりを進めます。</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">(総合計画概要版より抜粋)</p>
<p>大鹿村</p>	<p>○自然や伝統文化の豊かな大鹿村では、SDGsの推進を意識しながら6つの重点項目を設定し取り組んでいる。</p> <div style="text-align: center;"> <p style="font-weight: bold; color: #0070c0; background-color: #0070c0; color: white; padding: 5px; border-radius: 15px;">施策体系</p> <hr/> <p style="font-size: small;">村の将来像</p> <p style="font-weight: bold; color: #0070c0;">南アルプスの自然と文化 いろいろ豊かに暮らすむら 大鹿</p> <hr/> <p style="font-size: small;">重点戦略</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p style="font-size: x-small; writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">重点施策(総合戦略)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li style="background-color: #ff9800; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">1 元気(産業振興・雇用創出) <li style="background-color: #00a68a; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">2 活力(移住・定住促進) <li style="background-color: #ff69b4; padding: 5px;">3 未来(結婚・出産・子育て支援) </div> <div style="width: 45%;"> <ol style="list-style-type: none"> <li style="background-color: #0070c0; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">4 快適(生活環境向上) <li style="background-color: #ffcc00; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">5 共創(人材育成・官民協働) <li style="background-color: #00a68a; padding: 5px;">6 革新(新技術活用・SDGs推進) </div> </div> </div> <p style="text-align: center;">(総合計画概要版より抜粋)</p>

(3) 飯田下伊那西部(阿智村、平谷村、根羽村)

飯田下伊那の西部に位置する3村は、比較的愛知県や岐阜県に近い地域であり、特に根羽村は他の市町村のように天竜川でなく矢作川の源流として愛知県西三河地域と流域交流を深めてきた地である。森林や温泉といった、地域資源を最大限活用した産業振興等に注力している。

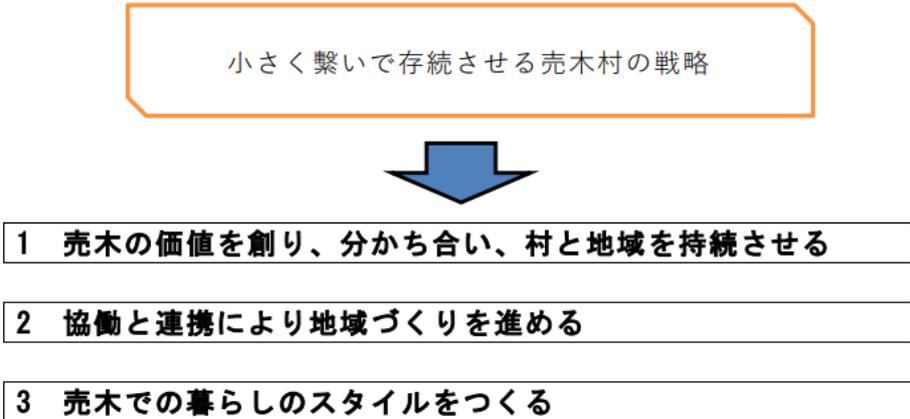
<p>阿智村</p>	<p>○総合計画において将来像を「暮らす、生きる。阿智家族」とし、住民一人ひとりの人生の質を高められる持続可能な村づくりにより村ごと大きな家族になることをコンセプトとしている。また、その下に大綱として、以下の4点を掲げている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 定住人口の確保・維持 ✓ 人づくり・健康づくり・地域力 ✓ 阿智ブランドの確立 (日本一と呼ばれる星空、はなもも、昼神温泉など) ✓ まちづくり計画 (リニア・三遠南信道開通を視野に入れて)
------------	--

<p>平谷村</p>	<p>○総合計画において自然環境を活かした観光振興策を推進し、定住・交流人口を増やす、「訪れたい村、位したい村」を目指すとしている。</p> <p>1. 将来目標と将来像</p> <p>(1)基本目標</p> <p>村の自然環境を活かした新しい観光資源の発掘と、既存の観光資源とを組み合わせ、より魅力のある平谷村の観光振興策を推進し、村内の定住人口・交流人口を増やし、笑顔溢れる住みやすい村となることを目指す。</p> <p>(2)キャッチフレーズ</p> <p>訪れたい村 暮らしたい村 南信州のふるさと 平谷</p> <p>村を訪れてもらえるような観光振興を図ります。さらに、特に子育て世代にむけて UJI ターン振興策を検討・実施し、「田舎でのんびり子育てしたい」「多少不便でも環境を優先したい」などの思考を持つ移住希望者を募り、定住人口を少しずつ増やしていき、小さい集落であることを活かした住みやすく、子育てしやすい村になることを目指します。</p> <p>(総合計画より抜粋)</p>
<p>根羽村</p>	<p>○森林資源を活かした「NEVER FOREST」を村のコンセプトに掲げ、森を村の最大の価値と捉え、森を「つかう」「つなぐ」「まもる」の3つを通じて循環サイクルを描き、村民全体で森を保全・活用を進めることとしている。ちなみに、根羽村の森林組合は村長が組合長で、村民全世帯が組合員であるのが特徴である。</p> <p>○また、少ない人口を逆に、小中一貫の義務教育学校を立ち上げて、自然豊かな地域ならではの・少数ならではの教育に力を入れている。</p>

(4) 飯田下伊那南部（阿南町、下條村、泰阜村、天龍村、売木村）

飯田下伊那の南部に位置する5町村は、JR飯田線もしくは国道151号線（別所街道）が通っている地域であるが、リニアや三遠南信道からは比較的離れた地域となっているが、愛知県や静岡県ともその境を接し、三遠南信地域のまさに真ん中にある地域である。

<p>阿南町</p>	<p>○まちの将来像を「おいなんよ あなんTOWN」とし、人口減少や少子高齢化が進むことが心配されている時代だからこそ、まちの枠を超えた地域のつながりを強め、地区がお互いの魅力を認め合い、阿南ブランドを発信することで、戻ってきたくなる・行ってみたくなるまち（TOWN）を目指すとしている。</p> <p>これを踏まえて、以下の4つの基本目標を設定している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 地域が元気で時代にあった安全・安心なくらし ✓ 若者を地域で育てるまちづくり ✓ 若いも若きも誰もが主役で活躍するまち ✓ 日本中に発信！阿南町ブランド ～人の流れをつくる～ <p>○教育においては地場体験を活かした「考動力」の育成に力を入れている。</p>
------------	---

<p>下條村</p>	<p>○総合計画において村の将来像を「自然と伝統 人が織り成す 下條村」とし、その下に以下の5つの理念と振興の方向性を定めている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓下條らしさを生かした活力あるむらづくり ✓風土を守り安心安全なむらづくり ✓参画連携の自律したむらづくり ✓伝統とともにいつまでも健やかでいられるむらづくり ✓自然と共存した持続可能なむらづくり <p>○教育においては、小学生の学力アップ推進支援を実施している</p>
<p>泰阜村</p>	<p>○総合計画においては、「都会を追随せず、美しい農山村の原風景を守りながら地域の働き盛り世代の「輝く場」として、地域の高齢者世代の「安心できる場」として、地域のこども達が「戻ってくる場」として、さらに地域外の人々の「あこがれの場」となるよう地域を磨くとしている。</p> <p>○特に、地域で活躍が期待される人への支援に力をいれており、高等教育機関がない中での「ひとねる（地域の方言で「育てる」の意味）大学」による青年の学ぶ場の提供や、「ひとねる条例」による若者や子育て世代支援等を充実させている。</p>
<p>天龍村</p>	<p>○総合戦略で示す将来像は「～一隅を照らす ひと・むら・ミライ～ 小さくとも、だれもがいきいきと輝き続ける村」とし、「一隅を照らす」むらづくりを通じて人口減少傾向の抑制をめざしていくとしている。</p> <p>○基本目標の第1に「若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえるむらづくり」を掲げ、「結婚から育児まで」のシームレスな支援に力を入れている</p>
<p>売木村</p>	<p>○「小さく繋いで存続させる」村の総合戦略で目指す将来の方向性を下図の3つとし、その実現のための基本目標を「しごとづくり」「ひとの流れをつくる」「若い世代の子育て」「地域づくり・地域（集約）をつくり、村をつくる」の4つに定めている。</p> <p>【地域づくり・地域（集落）をつくり、村をつくる】</p> <div style="text-align: center;">  <p>小さく繋いで存続させる売木村の戦略</p> <p>↓</p> <p>1 売木の価値を創り、分かち合い、村と地域を持続させる</p> <p>2 協働と連携により地域づくりを進める</p> <p>3 売木での暮らしのスタイルをつくる</p> </div> <p>(総合戦略より抜粋：村が目指す将来の3つの方向性)</p>

2-1-2 愛知県北設楽郡3町村（設楽町、東栄町、豊根村）

愛知県（東三河総局）がとりまとめた「東三河振興ビジョン2030」においては、目指す姿を「連携と協働で未来を創る 輝き続ける東三河」としており、より具体的には、「未来を拓き、暮らしを支える社会基盤の整備や産学官、三遠南信地域などの多様な連携により、地域のポテンシャルを最大限に発揮し、発展する地域として位置づけられている。

<p>設楽町</p>	<p>○総合計画の「基本構想」において、まちの将来像を「まちに活気・まちに愛着・まちに自信」と定め、これを実現するために認識すべき基本理念を したらの「人」が輝く したらの「自然」が活きる したらの「まち」が持続する と定めている。更に、分野ごとの行動指針を以下に定めている。 （参画協働）1 みんなが主役の全員協働のまちづくり （自然共生）2 森と水が活きる環境共生のまちづくり （産業振興）3 地域産業の魅力と活力にあふれるにぎわいのまちづくり （居住環境）4 安全で快適な暮らしやすいまちづくり （安心福祉）5 支えあいと助けあいによる安心福祉のまちづくり （教育文化）6 人とまちの未来を育む教育文化のまちづくり</p>
<p>東栄町</p>	<p>○総合計画において「暮らし続けられるまちを未来につなぐこと」をまちづくりの目標に掲げるとともに、将来像を「山のめぐみをうけともに築く彩りの里」～幸せを実感できる最先端の田舎を目指して～とし、以下の重点プロジェクトを定めている。 ○具体的な取組状況は、当財団報告書「中山間における持続的地域振興～奥三河地域を事例として～」(2021)を参照。</p> <div style="text-align: center;"> <p>基本計画 重点プロジェクト</p> <p>暮らしの安全・安心プロジェクト 子どもからお年寄りまで、住み慣れた地域や自宅ですぐ安全・安心かつ健康に暮らし続けられるまちを目指します。</p> <p>暮らしを支える賑わいプロジェクト 町内への人の流れを活かして事業者が利益を上げ、暮らしに必要な商業や産業が持続するまちを目指します。</p> <p>暮らしの安全・安心プロジェクト</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 在宅での暮らしを支えるための取組 ◆ 安心して子育てができる環境づくり ◆ 安全・安心な環境づくり ◆ 町民の暮らしを支える商工業や産業の継続 ◆ 暮らし続けられるまちの実現に向けた協働によるまちづくり <p>暮らしを支える賑わいプロジェクト</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 民間事業者が稼ぐための仕組みづくり ◆ 事業者連携やスタートアップのための拠点機能の強化 ◆ 魅力発信の強化 ◆ とともに暮らす仲間づくり <p>(総合計画より抜粋)</p> </div>

<p>豊根村</p>	<p>○総合計画において、地域の特性をを活かした「しごと」をつくり、豊根らしい働き方を可能にしながら、U・Iターン者を迎え入れるなど、地域で暮らす「ひと」を増やし、みんなが幸せな「暮らし」ができる地域を作ること、地域を元気にし、新たな「しごと」の可能性が芽生える好循環を生み出すことを目指している。この3つの将来目標の下に村民の行動指針と行政施策をそれぞれ掲げている。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="width: 45%;"> <p>1 しごと 自然が仕事になる豊根村 多様な働き方の提案</p> <hr/> <p>2 ひと 住んでみて！豊根村 温かい心でU・Iターン者を迎え入れる</p> <hr/> <p>3 暮らし みんなが幸せになる豊根村 みんなが安心して暮らせるために</p> </div> <div style="width: 45%; text-align: center;">  </div> </div> <p style="text-align: center;">(総合計画より抜粋)</p>
-------------------	--

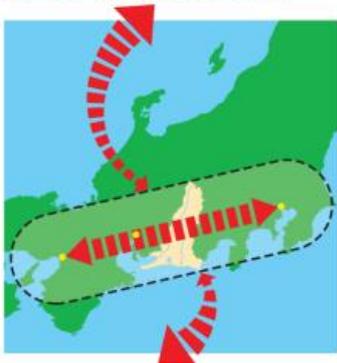
2-2 三遠南信地域の計画

三遠南信地域は、愛知県東部の東三河地域、静岡県西部の遠州地域、長野県南部の南信州地域からなり、昔から人々が海と山との交流を育み、特色ある文化や人・物・情報のつながりを築いてきた地域である。1994年に「第1回三遠南信サミット」が開催されると、その後2008年には第1次三遠南信地域連携ビジョンが策定され、同時に三遠南信地域連携ビジョン推進会議（SENA）が設立され、ビジョンの推進主体となり、三遠南信のプラットフォームとなった。その後、2019年には2030年までの計画として第2次ビジョンが策定され、図2.3のような目指すべき地域像を掲げながら、県境を越えた連携を深めている。また、図2.4に示す同ビジョンにおける地域連携方針の中には、交流促進とそれを支える地域基盤の形成が掲げられ、リニア時代にその効果が最も期待されるのが、飯田～浜松間約100kmを結ぶ三遠南信自動車道である。

(1) 大都市圏・世界と結ばれる

広域連携都市圏の形成

大都市圏との結びつきを強め、世界との交流・連携も見据えた広域連携都市圏の形成を目指します。



(2) 中部圏での

中核的都市圏の形成

中部圏の中核的都市圏として、産業や文化、人の多様なネットワークの構築を目指します。



(3) 流域循環圏の形成

天竜川・豊川の上流域において、人、物、情報が循環する有機的なネットワークの構築を目指します。



図 2.3 第2次三遠南信地域連携ビジョンにおける目指すべき地域像

(出典：第2次三遠南信地域連携ビジョン概要版)

基本方針	推進方針	
1  中部圏の中核的 都市圏となる 地域基盤の形成	I 人と物の交流促進	<ul style="list-style-type: none"> ● 交流を促進する道路交通網の整備・活用 ● 交流を促進する鉄道交通網の整備・活用
	II 情報の交流促進	<ul style="list-style-type: none"> ● 情報通信技術の高度化に伴う基盤の整備 ● 県境を越えた情報共有の推進
2  革新を取り込む 産業創造圏の形成	I 既存産業の活力増進	<ul style="list-style-type: none"> ● 人材・労働力の育成・確保 ● 広域的な産業連携の促進 ● 流域自然資源の広域的な有効利用
	II 産業創造力の強化	<ul style="list-style-type: none"> ● 企業誘致と特徴ある産業クラスターの形成 ● 技術革新に対応した新産業の創出 ● ソーシャルビジネスの育成と起業支援
3  流域文化創造圏 の形成	I 多様な地域資源を活かした 広域観光の推進	<ul style="list-style-type: none"> ● 広域観光プロモーションの推進 ● 広域観光を推進するネットワークづくり
	II 地域固有の文化財や 自然環境の保存と継承	<ul style="list-style-type: none"> ● 文化財の保存・活用 ● 環境保全活動の推進 ● 流域文化の普及と人材の育成・確保
4  安全安心な 広域生活圏の形成	I 地域住民の 安全安心の確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 広域的な医療や福祉の連携 ● 広域的な健康づくり事業の推進 ● 広域防災体制の充実
	II 定住推進モデルの形成	<ul style="list-style-type: none"> ● 移住・定住事業の広域連携の推進 ● 未利用施設などの広域的な有効利用
5  地域の 持続的発展に向けた 人材集積地の形成	I 次世代を担う 人材の育成・確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域を担う人材の育成 ● 持続的発展を支える人材の確保 ● 人材交流の促進
	II だれもが 輝く地域づくり	<ul style="list-style-type: none"> ● 多文化共生の基盤づくり ● 女性や高齢者の社会参画の促進

図 2.4 第 2 次三遠南信地域連携ビジョンにおける地域連携の方針
 (出典：第 2 次三遠南信地域連携ビジョン概要版)

2-3 リニア長野県駅における計画

2-3-1 飯田市における計画

飯田市では 2017 年に「リニア駅周辺整備基本構想」を策定し「信州・伊那谷の個性で世界を惹きつけ、世界へ発信する玄関口」を目指す駅の姿とし、それに基づいた整備コンセプトを 2019 年に「リニア駅周辺整備基本計画」の中で取りまとめた(図 2.5)。その後、基本計画を基に同年 12 月に「飯田リニア駅前空間デザインノート」が示され、2024 年 3 月には最新の土木等の検討状況が反映され、「飯田リニア駅前空間デザインノート 2024」として更新されている。

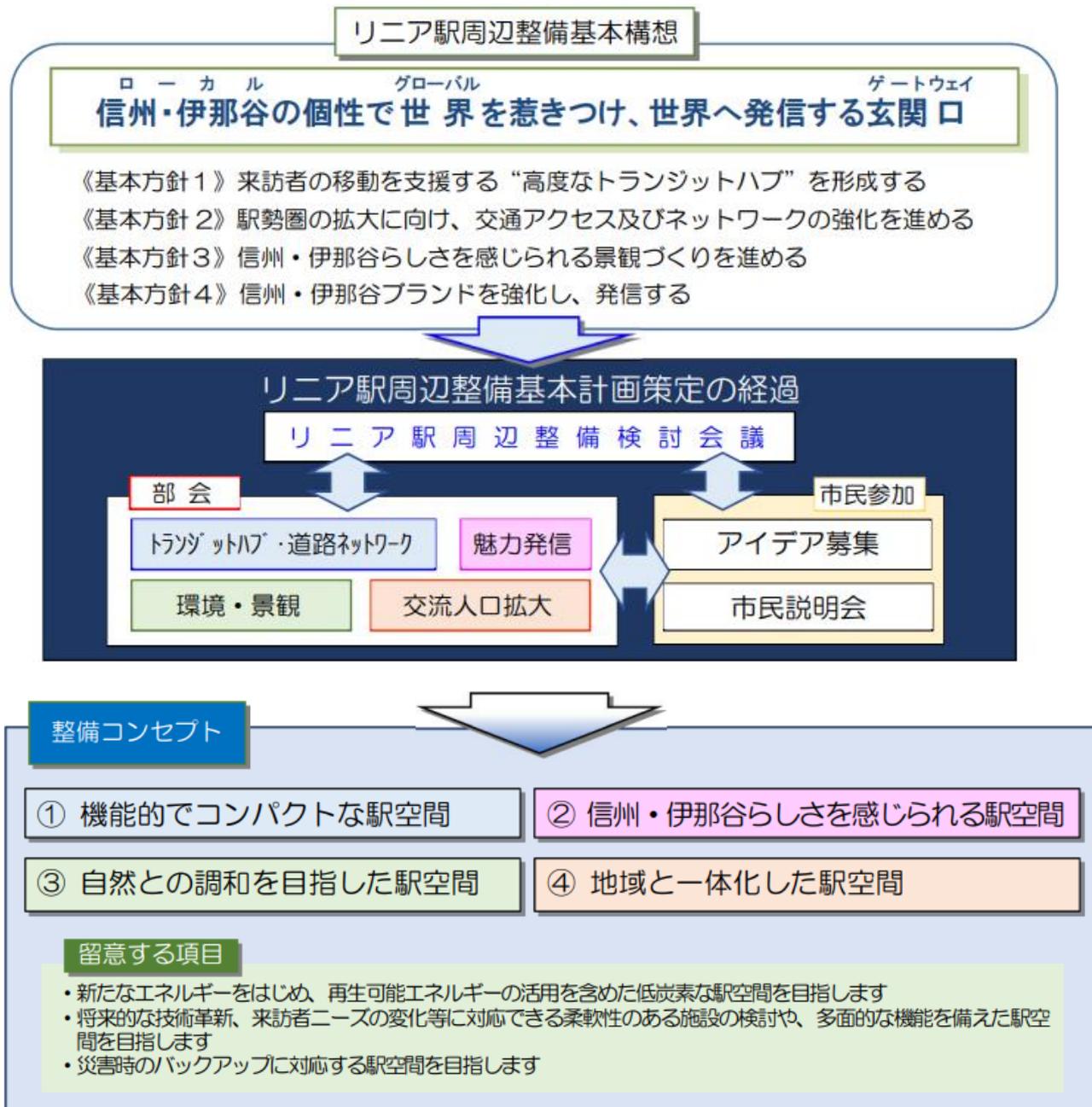


図 2.5 リニア駅周辺整備基本計画の概要（リニア駅周辺整備基本計画概要版より抜粋）

2-3-2 長野県における計画

長野県では2014年に「長野県リニア活用構想」が示され、その中では「伊那谷交流圏構想」「リニア3駅（長野県駅、岐阜県駅、山梨県駅）活用交流圏構想」「本州中央部広域交流圏構想」が示されている。これを承けて2016年には長野県駅も含めた「リニア中央新幹線整備を地域振興に活かす伊那谷自治体会議」により「リニアバレー構想」が示されている。（図 2.6）

2 リニアバレー構想が目指す姿

平成 39 年にリニア中央新幹線の間駅が伊那谷に設置される。

この地域が、リニアの整備効果を最大限に活用して、地域発展の原動力とすることで、身近になる大都市や世界の活力を引き寄せ、豊かな自然環境の中で地域も人々も輝く「リニアバレー」を実現する。

- I 国際空港へ1時間でアクセスするグローバル活動拠点
～世界とつながる～
- II 巨大災害時のバックアップと食料・エネルギーの新しい供給拠点
～日本を支える～
- III 高度な都市空間と大自然とが近接した「対流促進圏域」
～ここで豊かに暮らす～
- IV 世界から人を呼び込む感動フィールド
～ここでふれあう～

図 2.6 リニアバレー構想が目指す姿（「リニアバレー構想」から抜粋）

2-4 計画からみたリニア長野県駅の強み・弱み

以上のような各地域の計画策定の背景にある、リニア長野県駅がもつ強み・弱みを整理し、次の図 2.7 のように SWOT 分析としてまとめた。

図 2.8、図 2.9 には同様に岐阜県駅と山梨県駅の分析もまとめているが、もともと大都市圏から近くないことに反して大きな期待が示されるとともに、そのポテンシャルを十分生かすことができないと、大都市圏から一番（リニア駅の中では）遠い地域としてより淘汰の対象となってしまうリスクも存在すると考えられる。

	Positive Factors	Negative Factors
Inside	<p>(Strength)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○周辺地域も含めて、自然環境等を活かした環境文化都市・地域としての訴求が可能 ○地勢的に恵まれない中でも、産業や知の集積に工夫 ○地域自治の充実 ○地域人教育の充実 	<p>(Weakness)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○内向的な発信力 ○産業と雇用、若者の求めることとのミスマッチ ○圏内に人を送り出す、迎え入れる仕組み ○周辺地域へのアクセス ○周辺地域に著名な地域が少ない
Outside	<p>(Opportunity)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自然環境に恵まれる ○現在と比較し格段に時間距離が縮まることによる交流性の加速 ✓「新たな」着目の獲得 ✓都市圏をはじめとした人のアクセスの大幅な改善 ○域内・域外に人を問わず交流機会の増加 	<p>(Threat)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○現在と比較し格段に時間距離が縮まることによる拠点性の喪失 ✓外部流出の容易さ ✓主にサービス業において、周辺地域との立地競争が激化し、より淘汰されやすくなる

図 2.7 リニア長野県駅の SWOT 分析

	Positive Factors	Negative Factors
Inside	<p>(Strength)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○周辺地域も含めて、自然環境等を活かす地域としての訴求が可能 	<p>(Weakness)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○産業と雇用、若者の求めることとのミスマッチ ○周辺地域に著名な地域が少ない ○東濃地区の中心地域ではない中で、広域的に拠点性を打ち出しにくい
Outside	<p>(Opportunity)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○もともと中央線の沿線で、名古屋まで1時間強の近郊都市であり、都市圏の人の認識も高い(駅周辺では通勤者もいる) ○自然環境に恵まれる ○域内・域外に人を問わず交流機会の更なる増加 	<p>(Threat)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○外部流出がより容易に ✓主にサービス業において、周辺地域との立地競争が激化し、より淘汰されやすくなる (すでに名古屋に近いという意味で起こっているかもしれない)

図 2.8 リニア岐阜県駅の SWOT 分析

	Positive Factors	Negative Factors
Inside	(Strength) ○周辺地域も含めて、自然環境等を活かす地域としての訴求が可能 ○高速道路網を含め周辺地域へのアクセスも比較的良好	(Weakness) ○産業と雇用、若者の求めることとのミスマッチ
Outside	(Opportunity) ○もともと中央線の沿線 ○自然環境に恵まれる ○もともと東京近郊のイメージが強く、周辺地域を含め著名な地域も多い ○域内・域外に人を問わず交流機会の更なる増加 (企業、大学の保養拠点が現在も周辺地域にそれなりに存在)	(Threat) ○更なる拠点性の喪失 ✓外部流出の容易さ ✓主にサービス業において、周辺地域との立地競争が激化し、より淘汰されやすくなる

図 2.9 リニア山梨県駅の SWOT 分析

2-5 リニア長野県駅およびその周辺地域における諸計画とその特徴からの方向性

以上でみてきた各地域の計画策定については、リニア時代の交流・対流時代への期待を込めたものが織り込まれている一方で、当然、他の地方都市や中山間地域が同様に抱えている社会課題解決やデジタル化等新たな社会への対応も待たなしとなっている。

足元で進めていくべき社会課題解決にしっかりと道筋をつけていくことが、リニア開通時代にその課題解決効果にレバレッジを利かせることになるが、実際の計画に比して、リニア開通を将来に控え地域住民はどうリニアや社会課題を認識し動いているのかを確認しておくことが重要であり、これについて次章で見ていくこととする。

第3章 リニア長野県駅およびその周辺地域の期待と課題

3-1 はじめに

この章では、リニア長野県駅およびその周辺地域が、地域の特長を生かしつつ、リニア中央新幹線（以下「リニア」という。）の開通および三遠南信自動車道（以下「三遠南信道」という。）の開通を念頭に、地域としてどのような期待や課題を持って動いているのかを、実際に当地で活動している方々へのヒアリングの概要を通じて紹介し、それらヒアリングを踏まえて、これからの地域を考えるにあたってのポイントについて整理する。

リニア開通により、東京（品川）からリニア長野県駅は45分程度、名古屋からは25分程度で結ばれることとなっているが、リニア駅から数十km離れた地域では、そこからのアクセスによりリニアによるインパクトはリニア駅近辺と比べると減殺されると考えられる。また、そのような地域においては、少子高齢化社会の中で現在の地域課題の解決に苦慮している地域でもある。さらにより詳細にみていくと、リニア駅から似たような距離であっても、交通アクセスや地勢的な差によってもインパクトは異なっていると考えられ、その点についても、ヒアリングで手がかりを得ながら考察していくこととした。

なお、各ヒアリング対象者の肩書は、取材当時のものである。

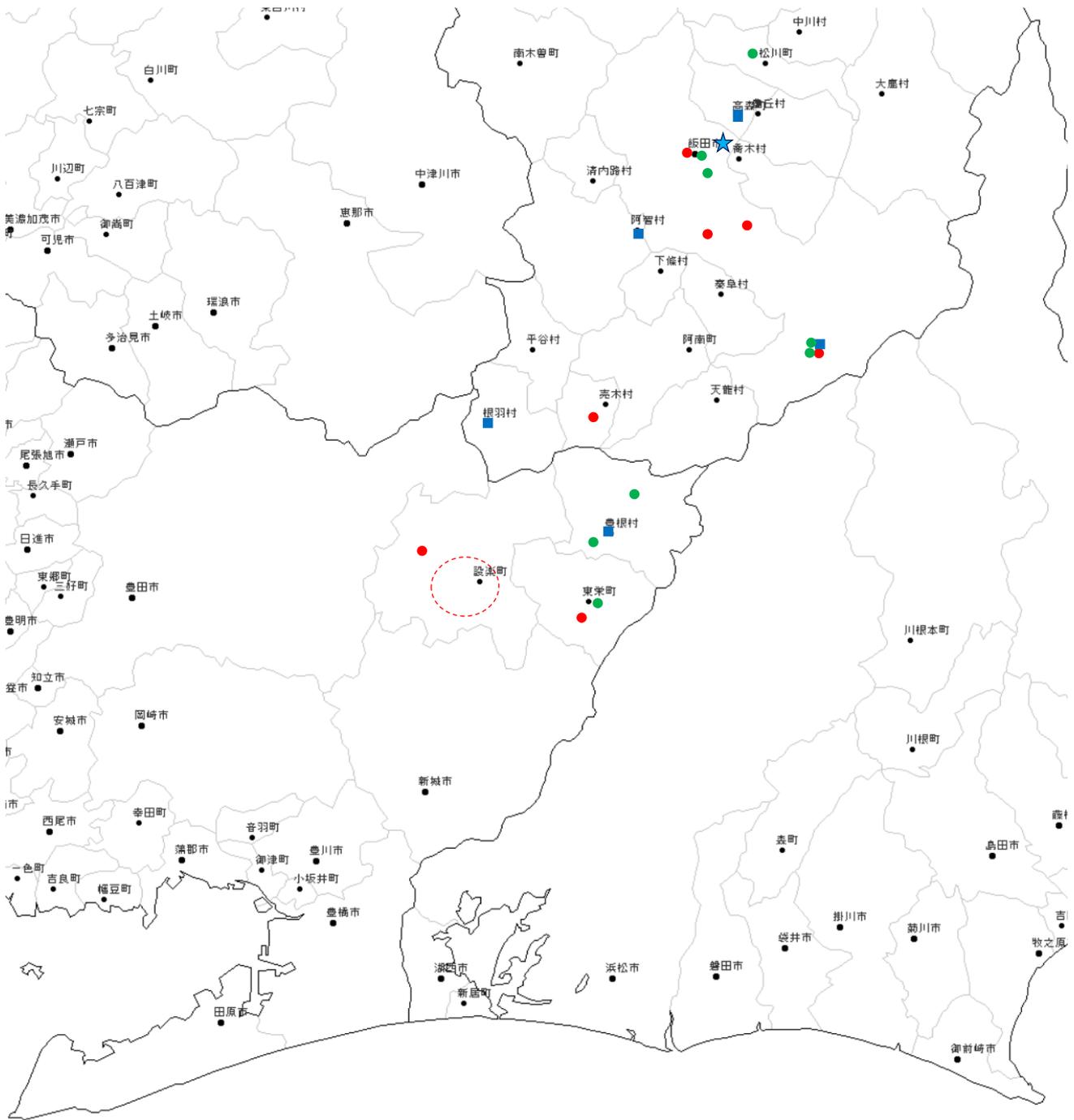
3-2 現地ヒアリングの対象

現地ヒアリングは、飯田下伊那14市町村、愛知県奥三河の北設3町村（設楽町、東栄町、豊根村）において、地域づくりに精力的に取り組まれている官民のみなさまに対し実施した。

ヒアリング箇所は以下表3-1のとおりであり、地図で示すと図3-1のようになる。

地域	ヒアリング先（敬称略）
飯田市内 （南信州広域中部）	南信州担い手就農プロデュース SYMS（しんきん若手経営者の会） 龍江・上久堅地域おこし協力隊（株）週休いつか（株）南信州観光公社 遠山郷（市観光支援室、まちづくり委員会、食楽工房元家、太陽堂）
南信州広域西部	[根羽村]根羽村長、（一社）ねばのもり [阿智村]阿智村長
南信州広域南部	[売木村]うるぎ Halo!岡田屋
南信州広域北部	[高森町]壬生高森町長 [松川町]南信州まつかわ観光まちづくりセンター
愛知県北設3町村	[設楽町]したららいふ、コライフ [東栄町]まるたま、奥三河不動産 [豊根村]豊根村役場、大豊重機、あさがね農園

表3-1 今回のヒアリング対象一覧



<図 3-1 今回のヒアリング実施個所の地理的分布>

(凡例) ● : 民間 (地元出身) ● : 民間 (地元外出身) ■ : 行政

3-3 現地ヒアリング結果

飯田下伊那1市13町村については、リニア中間駅およびその周辺地域と、そこから時間的・物理的距離が離れた周辺地域とはリニアインパクトが異なると想定し、これら自治体が構成する南信州広域連合におけるブロック分け（飯田市（中部）、西部、南部、北部）に基づきヒアリング内容を整理していくこととした。なお、役職等については、ヒアリング当時の役職等であることに留意いただきたい。

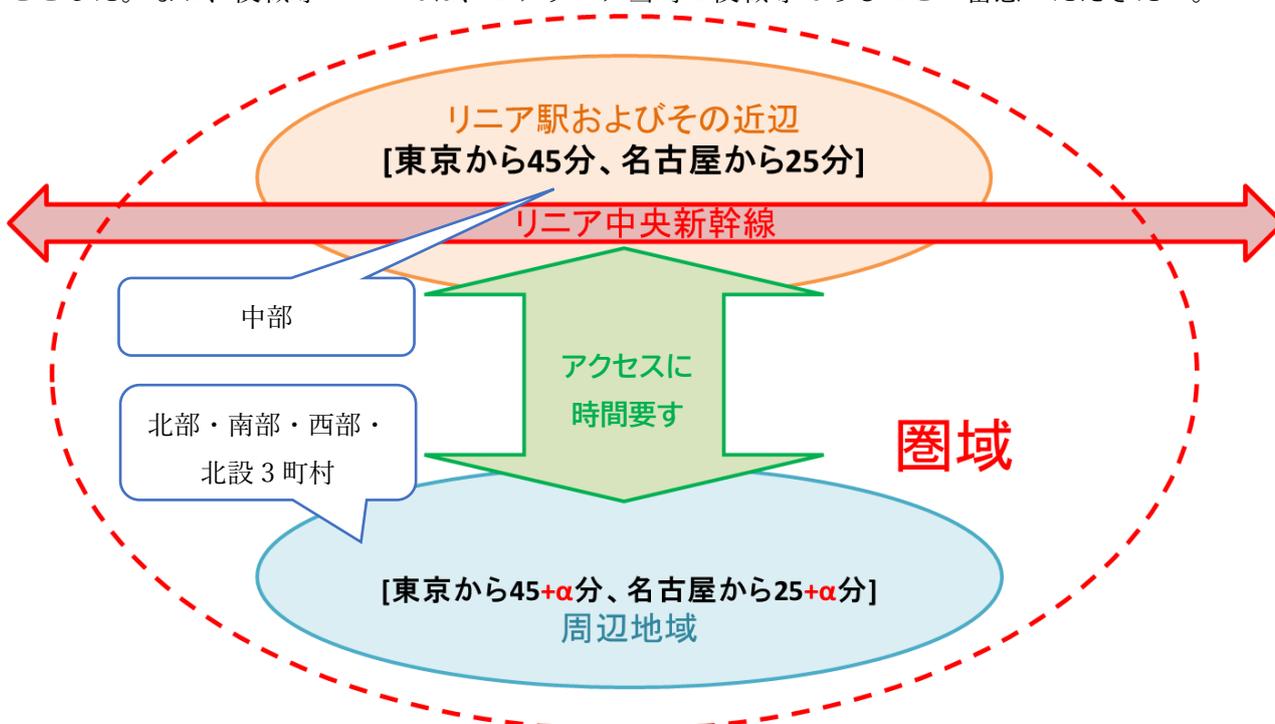


図 3-2 リニア駅およびその周辺地域

3-3-1 飯田市内（中部ブロック）での取り組み

(1) 南信州担い手就農プロデュース（JAみなみ信州営農部）

農業に関しては、この地に限らず担い手不足が課題となっている。

この地域では、地形上農地面積が限られている中で、主力の市田柿が高い付加価値商品であることから柿を中心とした就農支援を実施している。この地域の中核農家は規模が小さいのが特徴であり、農業をする人が地域に定着することと、環境等に配慮した経営の推進等に力を入れている。また、作物の南限・北限といった作物限界になるものが多く、収益の高くなる出荷タイミング等を狙うことができる地域であることも特徴である。

新たな担い手の発掘については研修制度を導入しており、はじめはJAの社員として補助金を活用しながら担い手要請に対応している。そのうちに、研修後の農地や住宅の確保が課題となったため、JAを事務局として就農プロデュースを立ち上げた。研修制度は6期目となり、卒業した4期目までで16名が就農した。研修に来る方は、関東圏・中京圏の人が太宗である。

土地の確保については、有休農地の管理を株式会社市田柿本舗が実施している。また、広域1市13町村では営農担当だけでなく、移住担当にも協力いただいているのが特徴である。特に北部地域の豊丘村・喬木村で力をいれており、定着率が高まることで農業維持・拡大のよいサイクルが描けると考えている。

更に、外から就農を促す取り組みとして、地域おこし協力隊で「就農プロデュース対応要員」と役割・目的を明確にすることにより、就農への定着率が高くなっている。就農については、農業法人に入って経験を積む方法もあるが、作業員としての定着になり、経営の目線での農業習得が少ないのが課題である。

研修品目は、現在は収益性の高いきゅうり（収穫機会が多い）・柿のみ。就農希望者は果樹園（もも、ぶどう）の希望も多いが、対応可能な土地に限られる等課題もあり、はじめはきゅうりから始めてその後希望の作物に拡張していただくよう促している。

この地域は農業に適した土地に限られており、就農向け園地がもともと少なく、管理面積を一定規模で増やしていきたい（5年で10ha程度増）。

就農研修については年間10名くらい対応できればと考えてはいるが、一方で技術員の確保も課題となっている。これまでは技術員のOBを臨時職員として対応してきたが、後継者不足で現役職員の支援が必要なところまできている。

また、作付面積が少なく、単一経営が成立せず複合経営が主流となっているとともに、作物も、きゅうりのように何回も収穫できる農作物を作ることによって収益を維持するなどの工夫が必要な地域である。一方、市田柿は、冬季の農閑期の収益源として重要な意味を持っている。このような状況から少量多品種の対応となっているが、品質もよく、消費地として近い中京圏に鮮度のよい野菜を送れ、付加価値も高くなっている。さらに、たとえば南天は年金に上乗せで収益を得たい人たちにも対応可能なので、ライフサイクルに合わせた半農半xの多様な担い手づくりに貢献しており、狭い農地の活用の視点で副業の視点は重要である。

リニアへの期待は、「住んで通える」地域になることであり、コロナ禍で浸透してきたリモートワークは、この地域での農業経営と親和性を持っていると考えられる。実際に下伊那南部の下條村ではおためしオフィスも実施している。

また、これからの時代の農業のポイントとして、環境面では、景観維持と地域循環型の農業を目指しており、人の話も含めて、「農村文化を作る」というのがサステナブルになる重要な要素だと感じている。

一方、課題としては若者の技術員就職者が減っており、地元の高校生自体が地域の強みをあまり知らないのは発信力の課題ではないかと分析している。そのため、長野県の農業研修制度と連携して東京農業大学でインターンシップを実施していただくなど、体験が就農の意思を固めるのに重要である。

(2) SYMS (Shinkin Young Management Seminar; しんきん若手経営者の会)

SYMSは、青年会議所（年齢上限40歳）の延長線上で45歳を上限に、経営者の質向上を目的に取り組んできたこの地域独特の組織である。これまでは発信も少なかったが、一昨年と昨年の12月には丘の上（飯田市中心市街地）で「冬の大作戦」と称して子供向けのイベントを実施するなど、特にここ1、2年は地域づくりにも取り組み、「地域を誇れる外部発信」をしていこうとしており、これを通じて子供の思いをくみ取れたことで地域に対する思いが変わってきた。また、行政とは、「りんごまちづくりネットワーク」によりイベントを開催するなど、官民の相互連携を意識している。

この取り組みの背景には、地域と会社のつながりのあり方が重要だと考えており、残りたい・戻りたい地域にするというのが責務であるとの考えのもと取り組んでいる。今後も、子供との接点を、オープンファクトリーによる親子体験等を通じて増やし、キャリア教育に資すること、子供にも自分の地域やそこにある会社を知ってもらう機会作りが重要と考えている。ただ、地域的には南信州広域全体で考えると、北

部ではそれなりに取り組んでいるものの南部ではなかなか実施が難しいので、キャラバン方式で出来ないか考えているところ。

リニアに対する期待は、製造業はそれほど感じてはいないものの、販路の拡大には期待している。その一方、観光業については、今後の戦略をしっかりと練って対応していくことが必要であり、市町村の特長をパッケージングしたり、回遊性の付与等が必要だと考えていることから、市町村間の連携がポイントだと認識している。

三遠南信自動車道のほうがむしろ物流面の影響が大きく、長野県の支援で産業振興機構の出展枠を活用させていただいていることにより、ビジネスマッチングでそれなりの成果が出ている（マッチングの90%が展示会出展によるもの）。また、DXについては、オンライン教育・農業の機械化（兼業農家が多い）、電子契約等、それぞれ導入につながる仕掛けが大事だと認識している。

(3) 地域おこし協力隊の活躍

～龍江地域おこし協力隊 佃 賢次氏・上久堅地域おこし協力隊 地主（じぬし）健一氏

<佃氏>

埼玉出身で、首都圏で会社員として勤めた後、3年前に龍江地区へ3年前に地域おこし協力隊員として赴任。2011年の東日本大震災を契機に、伊那谷の景色に魅力を感じるとともに、地域の景観や特色を使ってビジネスチャンスがあると考え、移住フェアの参加等で知識を得ながら移住を決めた。二地点居住をしており、龍江地区が比較的都市近郊の生活に近いことや、何かあった場合に関東圏に自力で帰ることができるのも移住の決め手であった。里山の生活を営みながらビジネスができる地域として、自らが関係人口としてかかわりやすい地域だと感じているとともに、果実や農作物、ジビエ、昆虫食といった希少な食文化も魅力であると感じている。そして、このような営みは、デジタルの力があって初めて可能になったと感じている。

そして、リニアが来る前提で移住を決め、そこから逆算してビジネス構築しているとのことであった。ビジネスでもライフスタイル（二拠点居住）でも、リニアは必要不可欠との認識である。

地域おこしの任期期間終了後にも地域に定着できるかは、ミッションやゴールの共有が重要である。また、地域の存続を地域住民も強く問題意識として持っている中で、地域とのかかわりを作りながら生計を立てることが目標であり、地区にとって必要とされるには、ホームページの作成支援等のデジタルサポートなど、痒いところに手が届くような活動をすることがポイントであり、これによって自らの居場所が地域の人にも認知された。またこの場合、一方的に与えるのではなく、地域の人にも動いてもらうことが肝要である。地域住民は、自分たちの地域が認知されていることに喜びを感じ、モチベーションになっていると認識している。ただ、この関係をボランティアベースで気づくのはサステイナブルではなく、地域の人で協力してもらった際には相応の対価を払えるように考えていくことが重要であると考えている。

龍江地域では地縁のつながり、寄合、常会の仕組み、お祭りの繋がりなどは若い世帯でも繋がっており、集落での決めごとは寄合で決めている。災害時などはより地縁や寄合といった繋がりが求められると考えられ、孤立してしまわないように地域として繋がりを重視している。寄合の仕組みはフラットであり、それが機能していることが地域として意味のあることだと考えている。ただ、そこには外からの人の意見やライフスタイルに寛容になれるかが、移住や関係人口を増やしていけるポイントになる。

また、現在の小中高生は地域教育を受けており、地域を学んでいることと地域に戻ってくることはリン

クしないとしても、地域のことを刷り込むことで地域のアイデンティを保てるのではないかと考えており、いったん外に出てみても外から地域のことを再認識できる可能性があると考えている。

行政には地域ブランディングを期待しており、より広域的に伊那谷として発信しないと地域間競争に埋没する危機感を持っている。また、リニア長野県駅周辺の開発への期待とともに、脆弱な公共交通をこの地域の課題だと認識している。

<地主氏>

北海道生まれの東京育ちで、不動産会社で働いていたが、コロナ禍で将来を考えたときに、地域貢献やより公益的な活躍の場を求めて地域おこし協力隊に参加したとのことであった。他にも様々な地域が候補にあったが、最終的に飯田市に決めた。

地域おこし協力隊のミッションは上久堅（かみひさかた）地域の空き家対策。この他にも狩猟免許を取得して獣害対策に対応したり、自治会と連携して地元産の小麦でのパン作りを行うなど様々な活動に取り組んでいる。

上久堅地区は子育てが終わって次の生活をするために県外から入ってくる移住者が多いが、相手の考えが違うことを尊重して、お互いが認め合っており、地域の人は外から来た人への寛容性を持つことが重要だと考えている。

空き家対策については、地域の常会に入ることを前提条件にしており、空き家の説明よりもまずは地区の冠婚葬祭、草刈り、普請等の説明をして、地域への参画の理解をまず得たうえで空き家紹介としている。また住めない空き家を解体するにもお金がかかり、どうするかが上久堅地区の課題となっている。

この地域は、自分の代で絶やしてしまうことに気がひけるのか空き家の取り壊しも進まず、時間がたつと住めなくなる。また、（外の人が）気に入った空き家を待っている人がいるが、空き家をなかなか手放してくれないという課題もある。

(4) 株式会社週休いつか 新海 健太郎 氏

名古屋出身で、名古屋からどこか違う地域に移住したいと思い、学生時代から三遠南信地域に馴染みがあったことから、長野県に移住して20数年が経過した。

飯田市での人脈や人の縁などの繋がりは大きい。街を歩いていても人が繋がっていることを実感する。何か困りごとがあったり少しの相談事があったときでも地元の知り合いに電話すれば手助けしてくれる。大概の事や問題が知り合いや知り合いつながりで解決できるなど、人的にコンパクトなネットワークがあり、自分もその一部であると認識している。自分の特性がこの地域では希少性を有することもポイントである。

会社はピーク時に12~15人の雇用があったが、そこから個人事業者になっていった。一方で、地域外の構成員が九州から東京まで分散しており、プロジェクトベースでつながっている。飯田の拠点は、ソーシャル活動が中心であり、地域課題を解決する役割も出てきている。

また、飯田駅の表裏を中心に古民家をリノベーションした施設を展開している。周辺にアトリエを作って子供たちの創造性やクリエイティブな感性を育てている。この背景として、地域全体が内発性に欠けていると感じ、子供が内発的に自分のやりたいことを突き詰めることが重要だと考えており、地元の中高生にも内発性を見つけて展開していくことを支援している。

この地域のキーマンは若い人でいうと高校生。飯田 OIDE 長姫高校や飯田女子高校は探求学習ではトップである。高校生が飯田の拠点に人づてで相談に来るようになってきている。リニアカフェを行ったら、学生がここをうまく使って「遊び」と「学び」で活動するようになってきている。若者は未来をつくり、自分がないリソースを持っている人なので、自分から教える場面もあるものの、課題解決のために一緒に考える相手だと考えている。学輪 IIDA などは、しなやかな大学の一つのあり方ととらえることができる。

コロナ禍で、学生とのコミュニケーションはリアルから仮想空間にもうまく場を移して活用できている。飯田から進学で出ていった学生が仮想空間に入っており、メタバースを実装しているように、新しい時代に即した空間デザインも重要だと考えている。

飯田市はいままでグリーンツーリズムや学輪 IIDA など、地方都市の割には先鋭的なことに取り組んできたと認識しており、こうした取り組みをきっかけに全国から優秀な人材が集まり、地域のエネルギーや持続可能性を考える社会システムを考える人が集まる、国からも注目される地域であった。時間の流れが緩やかなため立ち止まって思考するのにふさわしい場所なのがこの地域の優位性と考えられ、経済が疲弊して都市がすべてではないことがわかれば、豊かさの本質を感じて過ごしたいと思う町になれるのではないかと考えている。人の価値観や理論が様々に交錯することが健全な社会であり、この地域のデザインも様々な価値観やアプローチがあるべきであって、それを両立されるための哲学とテクノロジーも活用すべきだと考えている。

住民自治のまちづくりを進めたのがこれまでの先人であったが、最近は住民が自治に関与しなくなってきているのが課題だと感じている。また、コミュニティスクール教育やグロー（バルロー）カル教育が足りないのではないかと。

枯れた技術や簡単な道具で DX 化できたり AI を活用して技術実装できる時代に、大手に頼るのでなく自分たちで発想して組み立てができる指向を身に着け、それができるプレイヤーが地域にいくつもできることが住民自治につながっていくのではないかと。そして、学生に関与できるキーパーソンがこの地域に増えていくことが望ましい地域の姿であると考えている。そして、人口問題に対しては、若者との関わりや接点をつくる場や会社が出てくれば少しでも地元定着率は上がっていく。地域の企業が全体で始めれば大きなインパクトになる。地域のしなやかさが重要である。

リニアに関しては、自分の在り方の議論が必要であり、リニア課題にどう向き合うかがポイントとなっている。表層的な議論ではなく本質を問う議論を重ねることをこの拠点で実践している。

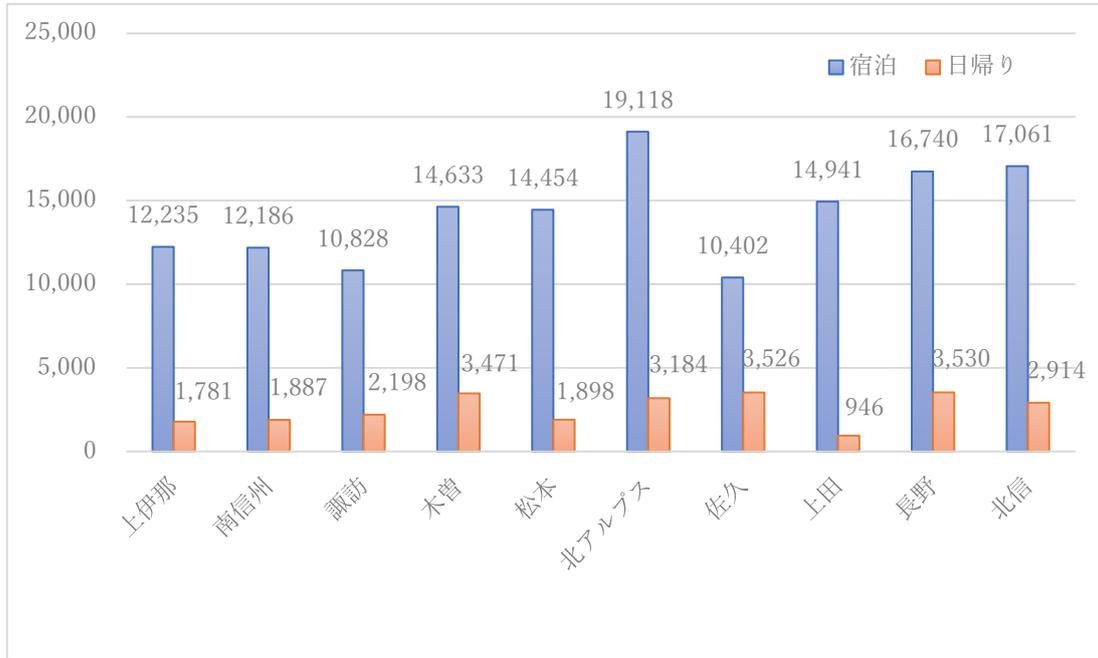
また、これをきっかけに、飯田市も豊橋や浜松など三遠地域にしっかり向いていくべきなのではないか。そして、広域の視点では、飯田市の役割だけでなく、周辺の町村にも相応の役割を求めるべきではないか。情報技術のトレンドをしっかりと活用して地域自立できる構想を描くべき。地域内依存だけでなく世界とつながる指向も持つべきではないか。

(5)南信州観光公社 竹前 雅夫氏

南信州観光公社は、主に飯田下伊那地域の資源を活かした観光の醸成を目的に 2001 年 1 月に長野県飯田市に設立された。具体的なエリアは飯田下伊那 1 4 市町村（飯田市、高森町、松川町、豊丘村、喬木村、大鹿村、阿南町、下條村、泰阜村、天龍村、売木村、阿智村、平谷村、根羽村）に加えて上伊那郡内の飯島町、中川村の 2 町村を加えた 16 市町村となっている。

飯田下伊那地域の観光面における課題は、「通過型」の観光地化していることと、それに伴い地域とし

ての客単価が低いことである（図3-3）。これは、この地域の観光が「通過型」（見て、通り過ぎる）観光主体であることを意味している。もともとこの地域では古くから天竜川の船下りといった体験型の観光が存在しているのだが、観光全体の数%を占めるにとどまっている。それゆえに、着地型の観光コンテンツの開発・販売や高付加価値化による客単価の向上に取り組んでいる。



〈図3-3 長野県の地域別1人当たり観光消費額※（単位：円/人、データは2022（令和4）年実績）〉
 ※長野県（令和4年観光地利用者統計調査結果）に基づき作成

また、観光の課題を考える際に、最近の観光トレンドの変化にも触れておかななくてはならない。アフターコロナにおいては、それまでの規模の大きな団体旅行が主体だったものが個人旅行化、少人数化しており、それまで大規模な旅行需要に対応することに重きをおいていた大規模な宿泊施設の多くで大きな戦略転換を余儀なくされている。また、旅行取扱事業者においても、このような流れを踏まえた旅行企画・販売が求められることになるし、少人数旅行で自動車による旅行が主体となってくる中、そもそもの人口減少や昨今の運転手不足による影響もあるが、バス事業者においても減車等の対応をせざるを得ない。

更にこの地域ではインバウンドによる来訪者が少ない。実際に隣の岐阜県の馬籠地区周辺、長野県南木曾町の妻籠地区周辺では主に日本らしさや自然の豊かさを求めて多くの外国人が来訪しており、妻籠地区から阿智村の昼神温泉までは 国道256号線で30km弱の距離にあり、かつ妻籠地区自体に宿泊施設が多くないという状況もあるのだが、そこまで来訪者が回ってこないのが課題である。ここには、本格的なプロモーションをこれから進めていくという状況であることや、インバウンド向けのJRパスが妻籠・馬籠訪問の場合は活用しやすいのに対し、飯田線が豊橋駅からの特急が飯田駅止まりであり、その先（飯田より北）にある両アルプス（中央アルプス・南アルプス）に挟まれた伊那谷を楽しんでいただくインセンティブに乏しくなっているのが要因としてあるのではないかと考えられる。

南信州観光公社は、以上のような課題を「着地型」「まちづくり型」観光の充実により改善していこうとしている。

もともと、飯田下伊那地域では、30年ぐらい前から「まちづくり型」観光、すなわち「訪れて、住んで、地域に触れる」というコンテンツを提供してきている。

今でこそ他の地域でも当たり前ようになってきているが、なぜそれがそのような昔から可能であったのか。これについては、この地域、特に飯田市の「公民館活動」と、「地域に触れる」という趣旨のコンテンツとの親和性が高いことが挙げられるのではないかと考えられる。

公民館活動とは、自分たちが住む地区に関して「自分ごと」として主体的・自律的にその運営を行っていく流れのことであり、そこでは、地域の方々が、コンテンツの趣旨に沿って観光客に地域を楽しんでいただくということを通じて自らを地域人として高めるとともに、観光客にもコンテンツや地域人に満足していただくという双方向的な、win-winな関係を気づくことになり、この関係が移住・定住にも発展するのではないかと考えられる。その「交流」という本質が、この観光コンテンツにも内在している。

南信州観光公社では地域連携 DMO として、地域の特長に根差したコンテンツ開発を進めているが、マーケットに対する認識については、一般的な DMO で考えているマーケット認識とは異なっている。

まず、観光のターゲットについては、普通マーケティング上ではセグメンテーションを意識するが、地域体験型コンテンツとしては、幅広い年齢層に楽しんでいただくことを想定している。またその延長線上で、「自分たちがいいと考えているもの」を提供し、「来てほしい人に来ていただく」プロダクトアウト型で考えていくことにより、外から来る人との交流・対流の基盤づくりにつとめ、いずれそれがこの地域での移住・定住につながっていく場合があることも念頭にサービス提供に力を入れていきたい。

これについては、南信州観光公社では観光を「目的」ではなく地域に来ていただく「手段」としてとらえ、この場合に、「この地域がこれまでどのような社会・政策・教育背景を経て形作られたのか」というトレンド分析が重要になると認識している。これは、「地域におけるいろいろな体験・交流の結果としての」観光ということであって、この体験・交流の磨き上げの背景をしっかりと見つめつつコンテンツ形成することが重要ということである。

また、産業としての観光は、この地域の産業のメインである「ものづくり」の規模に比して明らかに小さいことを考えれば、ジャンルとしての観光を深掘するという考え方では地域振興に貢献するという観点からみてもその効果は限定的である。「ものづくり」という地域の特色に根差したコンテンツを意識しながら、それを訪問者が堪能した結果が「観光」であるという考え方も、観光が「地域の何に触れて、地域を楽しんでもらうか」の「何」の部分の部分が大事であること、その「何」をジャンルとしての観光の視点でなく、地域の特長から引き出すことでより多くの可能性や魅力を通じて地域を見てもらえることになるということなのだと思えることができる。

また、インバウンドへの対応については、1つは B to B のアプローチで、海外の旅行会社へのアプローチを、日本のランドオペレーター（旅行サービス手配業者）と連携しながら進めていくこと、もう1つは B to C のアプローチで、これについては長野市に拠点を構え、長野県山ノ内町のいわゆる”SnowMonkey”として海外からも認知された地獄谷野猿公苑のプロモーションを仕掛けた、インバウンド受入戦略等の事業を展開する株式会社まちノベート²と連携して、同社がもつコンテンツからのスピノフとして個人向けのツアーを創っていくことも考えている。

一方、もう1つの課題である交通機関の円滑な利用による回遊性の課題は残っており、JR を軸とした

² 株式会社まちノベート：<https://www.machinovate.com/jp/concept/index.html>

MaaS(Mobility as a Service)機能による円滑な回遊等ハード&ソフトが揃ってくることで、効果的な発進と相まって魅力と利便性が両立した訪れたい地域となるのではないかと考えられる。

南信州観光公社が地域をグローバル、ローカルそれぞれの視点でどう見せていくのかという点について、阿智村の昼神温泉を例にみていく。

まずグローバルな観点からみると、昼神温泉は、図3-4でその一部を抜粋した「昼神温泉リニア新時代構想」で示しているように、「世界に選ばれる温泉」を目指し、地域の磨き上げを進めている。その中で、今後先述した旅行の少人数化・個人旅行化に向けた宿泊施設のリノベーション等の動きと合わせて、インバウンドが振り向く「ラグジュアリー」さに応えていくことが必要とのことであった。昼神温泉ではコロナ禍で低稼働を余儀なくされた時期にもアフターコロナを見据えた改修等の手を打つなどニーズ変化へもしっかり対応している。

前章までの主旨や経過を踏まえ、阿智村及び阿智昼神観光局では、リニア新時代(リニア中央新幹線開通後の超高速交通時代)において昼神温泉が目指す姿を次のとおり見定め、国内のみならず「世界中から選ばれる存在」となることを目指します。

リニア新時代に目指す姿

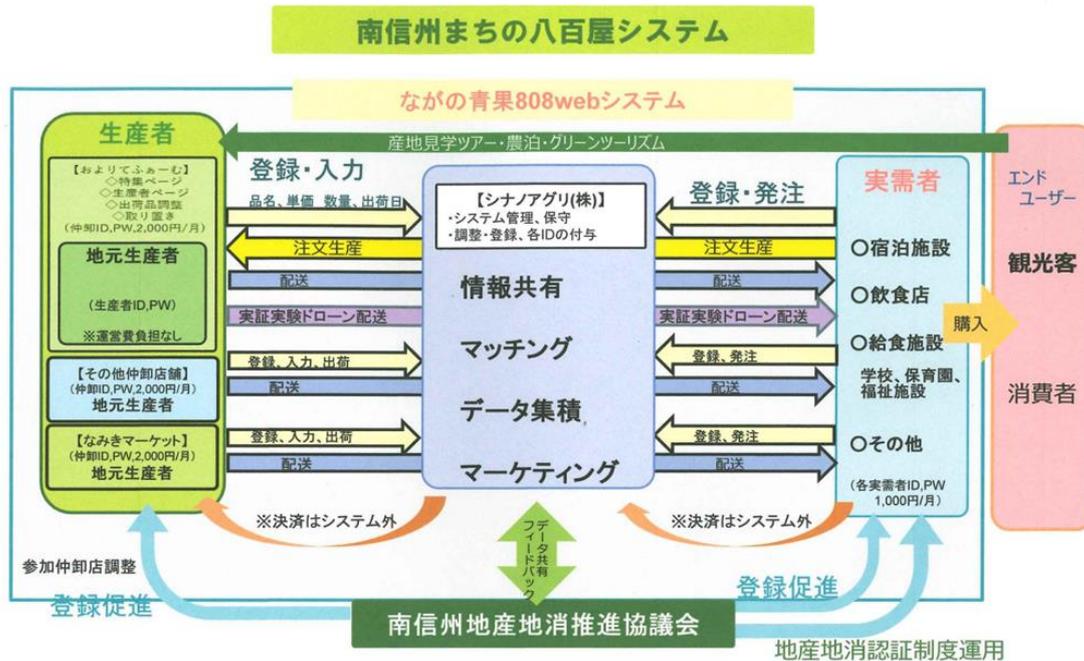
「世界に選ばれる HIRUGAMI ONSEN」

ここで掲げた「世界に選ばれる」とは、海外に照準を置き、多くの外国人観光客を呼び込もうということではありません。多くの方々に昼神温泉を訪れていただくためには、世界に広く認知され、国内外を問わず誰もが訪れたいと思っただけの存在になる必要があると考えます。

<図3-4 リニア新時代に昼神温泉が目指す姿>

「昼神温泉リニア新時代構想」(阿智村・(株)阿智☆昼神観光局、2020年12月)より抜粋

その一方で、ローカルな視点に目をやると、昼神温泉は地域住民からみて「近くて遠い」ものとなってしまっていること、一緒に創り上げるものになっていないという課題認識があった。そこで最近では、「地産地消」を、観光と地域住民を結びつけるものとして着目し、2021年に地元の経済界、JA、旅館組合等と一緒に「南信州地産地消推進協議会」(以下「推進協議会」と記す。)を設立し、その中で、図3-5で示した「南信州まちの八百屋システム」に2022年から取り組んでいる。このローカルの取り組みが、グローバルのところで述べた「ラグジュアリー」の価値実現にも一定の貢献をしていくであろうことにも気づく。「ローカルからグローバルへ」の道筋を示す事例ともいえる。



＜図 3-5 南信州まちの八百屋システム＞（南信州観光公社資料より引用）

また、インバウンド等の訪問客の増加により、旅行者の喫食機会、ひいては地域への滞留機会が失われるという課題に対しても、そこに市街地活性化の観点から地域の飲食店を活用してもらう仕組みを構築して取り組んでいる。訪問客がチケットを購入すると、訪問者のタイミングで、対象範囲のどのお店で食べてもいいという、分散型・選択型のコンテンツであり、市街地回遊等のコンテンツがしっかりとできるとそれとの親和性も高いのではないかと考えられる。このケースでも、訪問客の行動をもとに地域にノウハウが蓄積されることがわかる。

観光戦略を考えると、マーケティング上は他の事例等も踏まえつつ有効なコンテンツを模索していくことが多いが、南信州観光公社ではまず自らの地域の課題を把握し、課題解決および特長をしっかりと生かすための仕組み・仕掛けを、ビジネスとしてサステナブルに運営することも含めて考え抜き、それをブランド化していこうとしている。その結果、地域住民もそのコンテンツに注目し、「自分ごと」として参加するモチベーションを生み出すことにもつながると考えられる。

(6) 遠山郷での官民連携の取り組み

①まちづくり委員会 会長 近藤 力夫（ちかお）氏

遠山郷では人口減少率が著しく、マンパワーが不足している。また、地域の子供たちは高校進学で地域外へ進学するため、高校や大学卒業後に地元に戻れる動機がなければ、若年層はさらに減っていく。このため、地元では1,500（人）委員会を立ち上げ、移住施策を実施していく。

三遠南信自動車道の全線開通への期待は大きく、東海エリアからの集客を凶っていききたい。開通を契機に人口増へ転換していきたい。また、開通が物流ルートも構築され海も近くなり、海産物等の取り扱いも視野にいれるとよいのではと考えている。

三遠南信自動車道の開通にあわせた道の駅遠山郷の施設の再生については今後3年を目標に進める予

定である。温泉施設を活用しながら、外部の意見も取り入れ、この地域が住みやすくウキウキする地域にしていきたい。また、観光振興ビジョンをもとに、地域の独自性を売りに南信州を周遊してもらうように考えていければと考える。

リニアの期待としては、商工会議所の支部としては地域振興の話をしているが、飯田の中心市街地の感覚とは状況も違うため異なっていると感じている。

②食楽工房元家（有限会社星野屋） 片町 元彦氏

コロナ禍は大変であったが、現時点では訪問者が多くなってきている。ライダーや登山者が多い。ライダーや登山者は、ネットワークがあるので（口コミで）お客が増えていく。

遠山郷の観光拠点は温泉施設「かぐらの湯」。これを中心としてしらびそ高原や下栗の里へいく中継拠点。案内拠点、情報の発着地点となるべき。飯田市内からも道の駅を往来してもらえるように話題を呼びたい。

青崩峠トンネルのトンネルカレーを開発した。（トンネル長 4,998m にあやかって）499.8g ある。ここでしかない魅力や商品を開発して呼び込みしていきたい。海の幸、山の幸、ほかの道の駅とは競わないように、独自のジビエや産物を売りにしたい。一方で、今後温泉施設がスタートし三遠南信道（青崩トンネル）開通でますます増えるとマンパワー不足が深刻になると想定。地域の就労人口問題がある。観光客が増えたときに、しっかりと来訪者のおもてなしをするために就労人口不足が今後の課題である。

③ゲストハウス太陽堂 水戸 幸恵氏

千葉県出身で、ゲストハウスをやりたいと 2017 年 12 月に東京品川から遠山郷に来た。遠山郷に住んで 6 年目。2019 年 7 月からゲストハウス経営を始め、4 年目となる。

遠山郷については、地域の環境が開発されていないことが魅力と感じた。あまりにも自然すぎるところは大変であるが遠山郷は適度に暮らしやすいところが魅力。都会からみてちょうどよい田舎。スーパーも銀行もありながら自然も豊かである。都市部生活者がのんびりゆっくり滞在してもらえ地域であり、浜松や豊橋からの近隣のお客さまが多い。

地元の人が濃い人が多いが人の繋がりも深く、和田地区は地域外（出身）の人にも話しかけてくれる。会話が生まれることも魅力的。昔の日本の環境がここには残っており、それを無くしたくない。少子高齢化で昔からの良さが無くなりつつあるので、エモーショナルな気持ちを持つ場所として残ってもらいたいと考えている。一方で、女性にとっても暮らしやすい地域性を前に出していければと考えているところ。男社会的な雰囲気もあり良くも悪くも昭和感がある。

また、山里教育移住が進められるとよいと思う。親子移住や、仕事を探して介護や森林組合への就業希望もある。ただ、移住者の割合は他地域より少ない。

若い人が観光に取り組むにはハードルが高いのではないかと。自力で観光業を立ち上げて持続可能に食べていけるようになることが必要であるが難しい。また、観光スタイルが変化してきており、そこに投資して行く必要がある。投資するための資金調達のハードルが下がることが必要。若い人がいまは自分で頑張る必要がある。どうしても起業よりも勤める働き方に行ってしまう傾向がある。

また、ひとりで宿としての発信はできるが遠山郷全体としての発信は難しい状況。南信州だけの問題ではなく県境を越えて地域共通の課題に向けて、より広域で手を取り合っていくことが必要。常にアクティ

ブにやっていることが県境越えて連携して発信できることが重要であり、情報交換の場をつくっていただくと考えている。遠山郷や周辺地域の人気があがり人の流れが生まれてくると個々の事業者も元気になるはずである。

④飯田市産業経済部遠山郷観光支援室長 堤 幹雄氏

温泉施設は2000年に開業し23年経過した。指定管理施設である。施設老朽化もしている。温泉施設の故障については2022年7月に和解が成立し、それを機に再生計画を策定した。温泉の再生は道の駅遠山郷の再整備と共に計画している。2024年度から施設改修を進めていく予定である。

地元の人たちが出資をして再生したいという強い思いを受けて、環境整備を2023年度の市の予算から実施していく予定。一番の問題は温泉の源泉で、これまでの源泉地は塩が出る温泉が魅力だったので、源泉掘削をすぐ隣の場所でスタートし3か年計画で2025年には施設をフルオープンしたい。食事施設などは2024年度にはオープンしたい。

地元の人々は行政よりもネットワークを持っているので、行政からも一緒に繋がっていく必要がある。そして観光協会と行政が一体になり、また近隣自治体との広域連携や官民連携についてもこれから進めていきたいと考えている。

3-3-2 南信州西部の取り組み

(1)根羽村長 大久保 憲一氏

根羽村は矢作川源流の地域であり、古くから矢作川の流域連携の歴史があり、生活のベースがある。SDGs 未来都市にも選定され、地域づくりの方向性としてグリーン社会の構築を掲げている。人口減少地域が多い中で、2022年は根羽村人口が10人増えており、ここ最近減り方が緩やかになっている。人口増の傾向は続くと見込んでいる。

地域産業の柱に林業を位置づけ、トータル林業で環境に配慮した産業づくりを進めている。また、外部人材との協働、流域連携により、地域づくりでは外への情報発信を積極的に進めてきたことで、外部の人、自治体、企業との連携が進んでいる。

ただ、外部人材が地域に入るには障壁があり、住む場所、働く場所などが必要。まずはトライアルハウスに入所してもらい、いったんお試しで生活してもらってから移住するというステップを踏んでもらうこととしている。この仕組みは外部人材の定着に良い効果を生んでいる。

グローバルの視点では環境面で特徴を出すことにより、人や情報が外からくると考えている。

教育については、教育環境を充実させて子供たちに教育環境を整える。2020年に1年～9年生の義務教育の一環教育学校を設立し、小学校から中学校までの一貫教育をシステム化した。また、これを補完するものとして村営塾を開いて探求や学びをしてもらい、義務教育以外でも教育充実を図っている。この中では、環境教育などを取り込んでいる。今の子供は地域のことを考えたり学んでいるので、長い目で地域に関心をつくり、外へ出ても戻ってこれるような環境づくりを考えている。

そのような取り組みの中で、子供がデザインを勉強して木製品を作ったり箸をSNSで販売するようになった。子供には根羽村で体験したことが刷り込まれていくので、いずれは地域に関心を持ったり記憶に残ることになる。このことが、地域へのUターンや郷土愛につながると考えている。

高速通信網の整備については、根羽村では2年前に総務省の民間事業への補助金でNTTが入り、高速インフラが整った。それまでは情報通信網は遅れていた。飯田ケーブルで進める話もあったが、村単独の要望もしたが話にならず、南信州広域連合から要望して民間補助事業が行われ問題が解決した。高速通信網は外部人材確保にとって非常に重要だと考えている。

根羽村では高齢者もタブレットに関心を持っている。コロナ禍で会えなくなったのを機に、公民館で高齢者のタブレット教室を進めている。高齢者が村役場に使い方の相談にくるようになった。今後は遠隔医療の活用にもつなげていきたい。

人材については、役場職員や若い人の人づくりを進める。役場職員の若手は多能工職員を目指す。職員が村民にインタビュー等して村民と役場との距離を縮めるように努力しているとともに、世代間をつなげられるような人材育成もしている。情報発信は外へすることも重要だが、あわせて村の中にも情報発信し、村民にもしっかりと伝わるように取り組まねばならないと考えている。

根羽の森林を建築用材としての活用と使えるところは極力使うという木材の「カスケード利用」を進めており、おもちゃへの製品化やバイオマス発電チップとして販売ルートを構築している。また、再造林を進め、トータル林業を構築している。根羽村森林組合員は根羽村民。全国でも唯一の特徴を持つ森林組合である。また、森林認証のFM認証とCOC認証（流通加工）を取得している。認証は現在のところ単価には反映されていないが、世界的に森林認証は重要になっていくはずであり。毎年の更新費用も必要であるが、認証を得ることで見える化していくことが重要と認識。根羽村の森林は認証を得た林材であることが強みであり、東京オリンピックなどでも利用された。更にはJ-クレジットの販売も行っており、2022年から販売が増えてきたところ。

森林組合の仕事は従来からの木を植えて育てて切って市場に出荷して終わりではなく、村の製材工場で付加価値を付けて販売することまで行っている。プレカットで製材して現場へ納めている。流通市場経由ではなく顧客へ直接販売できるのが付加価値を生む源泉である。また、民間企業の施設に木材利用が進んでおり、長野県内の大型民間施設への木材利用が進んでいる。これらの取り組みを都市部とつながり一緒に連携していくことが重要と考えている。

木材からセルロースを採取して木の糸をつくり、繊維製品を開発する全国コンソーシアムを徳島県上勝町等と立ち上げた。木の糸コンソーシアムを始めている。大阪万博に向けてスタッフジャケット採用が決定した。間伐材からの木糸で布生地をつくる取り組みである。木の糸事業のきっかけは、上勝町の横石さんたちと木の糸の話題になり参加することになった。村長が組合長を兼ねていることが大きい。

森林組合は根羽単独であり、飯伊の森林組合で合併していない。村長が組合長であるので事業が進めやすい。組合作業員は外の人が多く入ってきている。木工など職員が持つ技術ややりたいことと森林組合の体制がうまく組み合わさっていると感じている。

流域連携については、矢作川流域圏との共生が重要であり、三河地域の企業との森林保全などに取り組んでいる。安城市とは無期限で環境林の山づくりを行っているところ。

農業においては、ハウス栽培も始まった。Uターンの若い人材がトマト栽培を始めている。地域おこし協力隊が修行してトマトハウス栽培を始めており、これが地域に波及している。

観光振興の観点では大型の集客施設はないが、農家民宿、自然体系、環境学習を活かして交流人口を作れることをビジネス化していくのがこの地域の持ち味になる。

リニアで東京まで近くなる。リニアによって何かができるのではないが、それをベースに交流や産業づ

くりにつながると良い。リニアで短時間で外部から来やすくなることを活かす。

広域連携の枠組みや情報システムの基盤整備が欲しい。定住自律圏構想の事業に期待している。広域でやるべきことと地域でやるべきことが棲み分けできていることが評価できるので、そこをもとに南信州14市町村の個性がしっかりと活かすことができればリニアの効果はしっかりと出せると考えている。

人の往来については、まず高校進学は長野・愛知県内で下宿を伴う。大学進学は東京や愛知県へ進む。また、観光人口は、9割は愛知県側から入ってくる。そして、外部人材は全国から入ってきている。そこからの情報を発信がさらに他の人の興味を誘って入ってくる。

人材活用については、地域おこし起業人(後述する杉山氏)が会社を立ち上げて情報発信を進めている。地元側に受け入れする体制や協力してもらおう仕組みがこの地域にはある。定着することなく出ていくことも良くあるが、地元との交わりや、さらに新しい人を連れてくる時に媒介の役割を果たしてよい循環となっている。

この地域の持続性のポイントは世襲ではなく、地域に愛着や関心を持った人が繋いでいくことだと考えている。その際には受け入れられる土壌が地域にあること、受け入れの理解が相互にできることが求められる。

村の職員は意識変革で多能工職員として様々な関係性を持つようとしている。役場職員が自己変革していくことが重要。役場と地域が乖離せずに若い世代から一緒に取り組んでいくことが必要。若者が元気になれば年配も元気になるというその繋がりが重要で、役場として社会教育や公民館活動的に情報共有する仕組みを作りたいと考えており、地域内で情報共有を深めることをこれから取り組みたい。

これには小回りが利くことと権限があることが重要。合併していれば小回りができる仕事はできない。商圏は広域圏でよいが地域運営は小回りで自治機能が小さい単位で意思決定経営できることが望ましい。

(2) 一般社団法人 ねばのもり 杉山 泰彦氏

もともと2016年末から在東京で通いながら当地域と関わりをもっていたが、2019年地域おこし企業人として移住した。地域づくりの基本的考え方は、

- ・大きな目線で考えず、自分が幸せになれる環境の構築
- ・仕事よりも地域(暮らし方)を守ることが大事

なぜ移住に踏み切ったかという、地域の高齢者が楽しそうであり、彼(女)らが元気なうちに一緒に住んでおきたいと思ったからであり、これを可視化・言語化して共有し、そこから体制を構築して地域づくりを実行するという流れをとってきた。よく、無いものに目を向けることが多いが、あるものにしっかり目を向けていくことが大切だと感じている。根羽には、昔から自己完結して考えることができる独立的な風土があり、そこからシビックプライドやサステイナブルな風土が形作られてくるのが強みと感じている。この地域の良さは、高齢者の学ぶ姿勢があがっていること。県境の村で歴史的に人の出入りもある土地柄でもあるので、(通常公助が主流で役場の役割が大きいところを、根羽では) 共助・互助が機能していると感じている。やはり、今が幸せと思えるのが、幸福感の高い村であると感じている。

取り組みの法人化は、体制を作ったら、その運用をしっかりすることが大事だと思ったからである。やはり多様な人を巻き込んでいくために事務局機能は大事だということと、あくまでもビジネスマターの取り組みであり、外の人とのかかわりから報酬が得られると、自分のやっていることに意義・誇りを見いだせる。

村の居心地をよくするためのポイントは、「どれだけ村の作り手を増やせるか」という当事者意識の高さ。それはすなわち、住んでいる個々人のライフスタイルに合わせたサービスが提供できることを意味していると考えている。

世代別に地域を見ると、70代あたりの問題意識が高く、その子供世代になる40～50代も、子供の手が離れてくると議員・協力隊といった社会参加を目線に入れており、その少し下の30代も活動的。

みんな自分でやらなければというところからプレーヤーが増えることにより役割分担が可能になる。

地域住民と外から来た人との融合については、各ポジションに地元の人がいることがポイントとなる。また、移住では、地域で共助という視点を重視し、「自己実現の場ではない」ことを移住者に意識してもらうことが重要になってくる。

地域づくりの土壌が形成されてきて、新しい人の目線を尊重していく時期、関係人口の形成時期に来ていると感じている。

(3) 阿智村長 熊谷 秀樹氏

人口は現在6,000人で、10年前は6,700人であったが減少は止まらない。

「阿智村の元気な仕組み」として地域振興に関わる組織を立ち上げてきた。農業では社団法人産業振興公社、観光では、阿智☆昼神観光局、NPO法人あち森、産業振興公社、全村博物館協会、(株)阿智観光などがある。

観光客はコロナ前で年間130万人。昼神温泉中心に集客していた。星空や花桃など地域資源を作ってきた。昼神温泉には19施設の温泉旅館があり、3,000人が宿泊可能である。「るるぶ」の調査では中京圏がターゲットであるが、星空ツアーは関東・関西からの集客が多い。また、最近では個人客が多くなっており、2023年以降コロナ禍が明けてからは復調してきている。

観光振興については推進役としては役場では限界があり、村の観光協会を法人化した。プラットフォームとして阿智☆昼神観光局を株式会社として立ち上げ、観光DMOとなった。

阿智☆昼神観光局の2056口の出資は各事業者。そのうち村が6割出資している。正規職員7人、パート含め20数名で運営している。DMOとして観光庁から14億円の予算を獲得している。DMOが旗振りとなり予算を獲得して域内投資へ回している。

リニアをにらんで考えると、阿智村はリニア駅の中津川と飯田の中間地点にある。岐阜県、長野県両面からの集客が見込める場所。2023年に開湯50年を迎えた昼神温泉はまちづくりをテコ入れしていく。リニア時代で選ばれる観光地づくりを進めたい。リニア開通から仕掛けていては遅いので、今できることを考えて星空などを仕掛けてきた。また、旅館も高級富裕層向けの戦略転換が必要だと感じている。

村の若い人達に村の取り組みに関心をもってもらうため、これからの観光に力を入れている。全国の知名度が高まれば友達や東京の友人にも自慢になる。地域資源の着目が高まれば将来の村への関心や定住や戻ってきてもらうために、村の子供たちの未来のために観光振興に取り組んでいる。

星空をみて夜に婚姻届けを役場にもらいに来るカップルも生まれている（婚姻届けが星に関わる人気キャラクターであることも売りになっている）。また、ギネス記録や全国活性化モデルの選定など、話題性のある活動を行い村の宣伝を進めている。

また、企業とのコラボレーションを戦略としている。例えば、「星空ビール」と24万本製造していただき1本売れると1円。その他にも地域資源をからめていろいろと連携している。企業連携すると、その

企業の社内報で広告メリットがあり、企業にとってもPRネタになるため win-win である。

インバウンドはいまのところ反映できていない。公共交通機関が少ないので（隣の馬籠・妻籠とは異なり）インバウンドは入ってきにくいという課題がある。

昼間の観光資源としてグリーンツーリズムを進めているほか、地域 DMO である南信州観光公社との連携で南信州地域の観光の回遊を進めている。2泊3日で周遊できるプログラムを創っていききたい。

林業は課題が多く、人が少なかったり材の価値が生みにくい状況。森林資源活用は林業としては難しいが、平谷村、根羽村との南信州フォレストパーク 2022 年秋から取り組み始めた。森林に対する意識付けを進めていきたい。流域やせせらぎを活かして人を呼び込みたいと考えている。

地域おこし協力隊は常に 4~5 人だったが、2023 年は 10 人に増やした。地域ごとに浪合、清内路地域に入って地域指定している。また農業振興で 5 人。観光振興に 1 人。集落支援員で 5 人おり定住、農業で活動している。協力隊員の出身はほとんどが東京で名古屋や新潟からも来ている。任期後は 3 人に 1 人が帰っていく。これまで 30 人ほどの協力隊員が派遣されて、半数は村で結婚している。

3-3-3 南信州南部の取り組み

(1) うるぎ Halo!岡田屋（売木村） 赤土（しゃくど） かよ氏

売木村は、一般道で名古屋・浜松から 2 時間程度で来ることができる。三遠南信自動車道が全線開通すると浜松からの所要時間が 15 分程短縮される予定である。

6~7 年前、売木村の人口約 600 名のうち、約 200 名が移住者であり、移住者の割合が 3 割程度であった。その頃から移住者の数は変わっていないと思われるが、村の人口は 500 名程まで減っているため、現在の移住者割合は 4 割程度。人口減少要因としては、自然減の他に、高年齢となり身体が動かなくなり売木村には住む場所がないという理由での引越や、高校進学のための下宿、仕事関係での引越がある。

移住者が多い特徴として、売木村では 40 年程山村留学を受け入れている歴史があり、外の人を迎え入れる土壌があるからではないかと考えている。

また、準高地であるため夏も涼しく、高地トレーニングのために来る人もいる。村としても、マラソンに力を入れており、「うるぎトライアル RUN」というイベントを毎年秋に開催しており、3,000 人程のランナーが参加している。マラソン前日には村民によるおもてなしもあり、この交流が“売木ファン”増加にも繋がっている。

売木村は外部企業・団体との連携も活発であり、複業マッチングプラットフォームを展開する Another works 社（株式会社 Another works（アナザーワークス））や、ミダック社（ミダックホールディングス（midac.jp））、愛知大学、愛知東邦大学等とそれぞれ連携協定を結んでいる。

人口が少ないためにできないこともある一方で、小回りが利き、村長の決断力の高さから意思決定が早い。色々なことを即決できることは連携する企業が活動する上では強みになるのではないかと。

売木村では、10 年程前から地域おこし協力隊を受け入れ、20 人~25 人程の OB・OG がおり、先進的に取り組んでいると感じている。外国人の地域おこし協力隊もこれまでに 2 名輩出した（ドイツ、フランスより各 1 名）。

「うるぎ Halo!-岡田屋-」（以下、当施設）はもともと“岡田屋”という旅館であった建物を改修して 2022 年 6 月に開業した。延べ 100 坪あり、主に、コワーキングスペース、シェアハウス、一般開放スペース

から成り、一般開放スペースの土間や当施設前の建物を利用してイベントも行っている。

コワーキングスペースには、オンラインミーティング用の個室や電話ブースがある他、和室会議スペースもある。オンライン+リアルハイブリッド会議の開催も可能である。

村民にはかつての岡田屋で結婚式を挙げた人や食事をした人も多くおり、思い出のある施設が再起動したことで喜んでもらっている。また、村民はシャイな気質と感じているが、当施設の活動を応援してもらっている。

シェアハウスは1ヶ月から滞在できる。宿泊施設とした方が事業性は採れたと思うが、近隣に宿泊施設があることや、利用者に村の暮らしを知ってもらうこと、村の人との交流をしてもらうことを重視して、長期間滞在用のシェアハウスとした。また、当施設に滞在した人が、観光大使のように村の魅力を外で伝えてくれるのではないかと考えたこともシェアハウスとした理由の1つである。

売木村はまちの機能がコンパクトに立地しており、当施設のある通りに、役場、郵便局、診療所、商店等が揃っている。当施設の後も比較的人通りが多く、利用者と村の人が交流しやすい場所である。宿泊施設の場合、村の人からするとどのような人が来ているのか分からない部分もあるが、開かれた場所であれば村の人にも分かりやすい。村の人に賑わいを見てもらえる点も利点と言える。開業した頃にちょうど光回線が通ったこともあり、通信環境は問題ない。

赤土氏はもともと奈良県出身で、東京で働いていたが、建築士であることもあり、売木村で空き家をDIYする事業（村の事業）に関わったことが売木村との接点の始まりであった。幅広い世代と触れ合えることや、自然の中で汗を流すことでリフレッシュできたこと、売木村に通うことで都会とは異なる“ゆたかさ”を感じられたなど、売木村の魅力に惹かれ、村に馴染んでいった。そして、コロナ前に東京の会社を辞め1年間売木村に住もうと思っていた時に、空き家活用に取り組んではどうかという話が村長からあり、地域おこし協力隊として活動することになった。現在地域おこし協力隊3年目であり、1年目は当施設の工事（地元の事業者と協力してもらいながら、赤土氏自らも建築士として携わった）を行い、2年目から運営にあたっている。

コワーキングスペースがあれば色々な人に売木村に来てもらえると思い、コワーキングスペースを作ること考えていた。その際村長がこの建物を挙げてくれ、所有者との調整を経てこの施設を活用することになった。やはり恒常的に場があると、外の人も来訪しやすく、交流拠点を意識して開業した。

開業前は、移住する場合の住居は、空き家か村営住宅の2択であった。そこで、単身移住者が移住したくとも空き家では広すぎるという不安を払拭すること、住居のバリエーションを増やすことを考えて、シェアハウス機能も持たせた。当施設を活用しながら村のコミュニティに入り、住みたいところを見つけたらそちらに住むというパターンもありなのではないかと、シェアハウスが移住者の受け皿となることも狙った。

テレワーク施設というハード機能に加え、ソフト機能として、地域の交流拠点・地域の窓口となることを目指している。交流は、利用者個人同士のみではなく、利用者と村人、村外企業と地域のキーパーソン等、様々なつながりが持てるようにすることを意識している。

また、補助金活用にあたって村から法人化による運営を要望され、一般社団法人木の芽を設立して運営している。

開業（2022年6月19日）後～2023年3月31日の約9.5か月で、テレワーク利用者は200人以上、イベント参加者は500人以上に上る。約8割が県外からの来訪者であり、愛知県や静岡県からが多い

が、居住地も職業も様々である。

利用者が地域とつながるきっかけとなるイベントを開催している（田舎体験、米作り体験、村人と一緒に花見をする会、村に住むネパール人との交流会等）。イベントの中には、利用者が企画・実施するものもあり、これまでに、流しそうめん大会や、木のアロマ蒸留ワークショップ、ガイドウォーク付きの森について学ぶ会、利用者が制作した映画の上映会等を実施した。映画を作成した利用者は、今年度売木村のPR動画を作成することになり、当施設の繋がりの中から新たな動きも生まれている。

村の情報提供・相談窓口として、移住相談も受け付けており、移住体験の受け入れや村内案内、空き家紹介等を行っている。また、村内で活動したい個人・企業の相談にも乗っている。ミダックHD等による「アテレビ平小鳥の森環境・生物多様性保全協議会」設立も、相談を受けながらサポートした。

関係人口創出に関する取り組みも行っており、オンラインツアーの開催や、塩尻市の関係人口創出事業への協力等も行っている。また、関係“企業”創出に向けて、協賛企業の募集や、名古屋オープンイノベーションサロンへの参加等も行っている。

事業が生まれる拠点・場としても機能しており、前述の協議会設立やゼミのフィールドワーク利用、売木村のPR映像制作事業の他、利用者が村内のキャンプ場でチャレンジするテントサウナ事業や、大学の予防医療の実証実験の場等にもなっている。

人が行こう・通おうと思う最後の決め手は人だと思う。人と繋がること、顔が見えることの安心感が外部の人々を地域に引き込むことになる。この経験を通して、地域の窓口が必要であると思っており、当施設も地域の窓口としての機能を果たしていければと考えている。

売木村に限らず、地域・文化を残していくために地域の窓口となる拠点は、地方では500人程の単位で1つくらい必要なのではないかと思っている。こうした拠点を全国に作ろうと思ひ、前職を辞めた経緯もある（前職の同僚は現在の活動を応援してくれている）。拠点は、ハード面のみでは村とつながるには不十分であるため、ソフト面にも力を入れているところである。

売木村に移住する人がいればそれはとても良いことだが、移住まで至らなくとも、季節ごとに訪問してくれる人がいるだけでも良いと考えており、そのように地域と繋がる人を増やしていきたい。売木村では、アイデアはあっても取り組む人がいないことが課題であり、外部の人が手少しでも伝えてくれることが力になる。

また、売木村のみではできないこともあるため、広域的に連携をする必要もある。既に、阿南町や根羽村の地域おこし協力隊等、同じような取り組みをしている人と連携をしている。連携しながら（広域）エリアとしての魅力向上につなげ、外部の人にその中で好きなのところを選んでもらうような流れができると良いのではないかと。行政では連携しにくい部分もあるかと思うので、民間から連携の雰囲気醸成できると良く、連携しやすいテーマから繋がることも一つの手である。

そして、当施設からも魅力を発信しているが、村全体として魅力を発信してもらうことも必要である。

東京に住む人は、車を持っていないことが多く、運転に慣れていないため、売木村のような地域に来たいと思っけていてもハードルが高い面があるが、リニアが開通するとそのような人に訪れてもらいやすくなる点で期待している。

飯田は、海外の人にも、リニアを利用して、「日本文化を手軽に体感しに来てもらえるエリア」になるのではないかと。その際、さらにディープな体験がしたい人は売木村等へやって来るだろう。一方で、都市圏の人に飯田から売木村へ来てもらうためには、二次交通等の交通アクセスが課題になるだろう。バスは

あるが、平日のみの運行となっている。交通の問題は、観光客のみならず、地域の高齢者にとっても課題である（休日に出かけられない等）。住みたい人ができるだけ長く住めるように、交通の課題が改善されると良いのではないか。また、このような地域は学生に来てもらうと特に元気になるが、学生も運転できる人は限られるため、公共交通でのアクセス改善に期待したい。

3-3-4 南信州北部での取り組み

(1) 高森町長 壬生 照玄 氏

民間主導で取り組む素地は高森町ではだいぶできていると感じている。行政はあくまで黒子であると認識しており、民間が活躍できる素地を作ることが行政として肝要だと感じている。

この地域のポイントはやはり「若者の活躍」に尽きる。大学の誘致にしても、この地域で活かしよう若者の活躍という視点では大事なポイントになるものと感じている。

リニアについては当然大きなチャンスだと考えているが、特に広域（連合）での取り組みがチャンスの効果を波及させる大きなポイントになるのではないかと考えている。更には、飯田下伊那北部の自治体としては、伊那谷全体での効果最大化をもっと考えるべきであり、上伊那との連携も大事にしていく必要があるのではないかと考えている。

(2) 南信州まつかわ観光まちづくりセンター

伊那谷には4つのDMOがある（地域連携DMOとして(株)南信州観光公社と（一社）長野県伊那谷観光局、地域DMOとして(株)阿智昼神観光局と当DMO）。観光協会を焼き直したようなDMOとは異なり、しっかりと収益確保も行いながら運営するDMOとして立ち上げて7年目となる。

コンテンツ作りにおいては地元との関係性が非常に重要になるが、対象エリアが広い広域連携DMOや地域連携DMOでは入り込んだ関係性を作ることは難しく、地域DMOでやるのが重要だと考えている。

また、新しいコンテンツ造成は企画・管理運営にもコストがかかり、事業者は自分の事業を回すことに精一杯でもあるため、その部分は行政や当DMOのような中間組織が政策として支援し、上手く役割分担をしていけるとよい。

二次交通の改善やリニア開通をはじめとするアクセスの話もあるが、「まずは目的地になること」が重要であり、目的地にさえなれば多少アクセスが悪くとも来てもらえる。アクセスの話を先にしてしまうと上手く進まないと考えており、地元との交流ができる本物の体験プログラム作りに注力している。そして地元との交流においてはガイドの力がポイントになるため、ガイド育成に力を入れている。

恵那山トンネル開通（1975年）以来、松川町の商圈は愛知県だと捉えている。駒ヶ根ロープウェイの親会社は名鉄であり、ちょうど駒ヶ根のあたりが圏域の境になっているように思う。名古屋2時間圏であり、製造業はトヨタ自動車関連も多いので愛知県と一体のような地域だと考えている。インバウンドは基本的にはセントレアの利用者が多く、地政学的にもセントレアが最も近いため期待はしているが、国際便数が少ないことが課題。

松川町は果物狩りが有名であり、果物観光農園50～60軒程からなる農園組織（信州松川くだもの観光協会）がある。はじめは一次産業だったが、恵那山トンネルが開通以降ロードサイドに果物農園ができた

歴史がある。新型コロナを境に六次産業という話も出るようになった。

観光・交流、さらには移住定住を目指すことが当DMOのミッションであり、その柱は農泊等の体験事業の他、町役場の跡地利用で始められたグランピング（直営）、ふるさと納税返礼品事業の3つである。当DMOの収益のうち4割をこれらの事業で稼いでいる。ふるさと納税返礼品事業については、ふるさと納税を取り扱う外部事業者（ふるさとチョイス等）からの営業もあったが、納税してもらったお金の一部を外部事業者に支払うのは勿体ないと思い、当DMOを立ち上げる際に直営事業として担うこととした。

体験事業で実施している農園レストラン（果樹園を会場にした野外レストラン「Orchard レストランまつかわ」）では、まず始めに20分程農園の人が農園の魅力や農産物等のガイドし、農園でできたお酒で乾杯してもらい、料理を提供する。料理の食材も地元のものを作っている。2023年、農林水産省主催の「食かけるプライズ」で大賞受賞もした当DMOのヒット商品である。

若者が地域に残るかどうかは、地域に誇りがあるかどうか最も重要。地域づくりに成功していないところは、地域の誇りが消えてしまっていると思う。当DMOは、地域の誇りを取り戻すことが仕事。

観光で松川町に来てもらい、地域のことを褒めてもらうことの積み重ねが誇りを取り戻すきっかけになると思う。人は、褒められると褒め返す習性があるので、褒め言葉・良いことを地域に循環させていきたい。日本人は誇りを持ちにくい気質もあると思うので、しっかりとした刷り込みが必要。

誇りを持つという意味では、学校教育も重要。当DMOでは学校の授業の枠を利用して、地域の魅力を子どもたちに感じてもらえるような取組「学びの旅」を行っている。「学びの旅」は、教育旅行として町外から農泊を受け入れていたものが、地元の子どもたちに地域の魅力を知ってもらうためにも活用できると考え、町内の学校の総合学習・社会見学にも利用してもらう流れとなった。

「学びの旅」の他にも、「あそびの楽校（がっこう）」という体験企画も行っている。松川町の地域ブランドとして、豊かな自然、農ある暮らし（果樹）、松川の人々の3つを掲げており、これらを体験してもらえるような内容になっている。現在、開始から6～7年目くらいであるが、人気があり、毎回満員になる。学校外でこうした場所を作ることが大事かと思うし、親子参加も多いので、親にも子供と一緒に松川町の魅力を感じてもらえるよう広がっていくと良いのではないかな。

長野県観光機構が実施する東京発着のサマーキャンプ企画に乗る形で、廃校でのサマーキャンプも実施しており、毎年、キャンセル待ちが出る程人気である。これまでの受入実績もあり、親が安心して送り込めるといっても人気の理由にもなっている。普段地元の子どもたちを受け入れており、地元の子どもたちが喜ぶ内容になっているので、都会の子どもたちはもちろん喜んでる。

町東部の生田地区の山の中でも体験受入を開始して5～6年目であるが、新たに交流が生まれ、地域の誇りを取り戻すきっかけになっている。

当DMO発足の前に、地域の人と1年半程ワークショップを行い、観光まちづくりについて考えた。合計30回程実施した。一人称（自分ごと）で語れることにこだわって実施した。回数を重ねると三人称で語る人は徐々に参加しなくなったが、“あるべき”論の人はいなくなっても良く、当事者意識を持っている人に参加してもらうことが大事であるため良かった。「自分ごと」は地域づくりのキーワードである。

松川町で何か取り組む際は、これまでの素地もあり、新しいことに取り組んでもらいやすい観光農園のある地域から始めるようにしている。一番入りやすいところから入り、そこから噂話で他の地域に良さが広がれば、徐々に関わる人を増やしていくことができる。

業務委託型で当DMOが地域おこし協力隊を受け入れる形にしている。というのは、地域おこし協力隊を役場に配属し、一人で業務を任せているのでは難しい部分があるから。よく、地域おこし協力隊に課題発見から行ってもらっているケースがあるが、役場職員も把握できていないところについて、新しく来た人にはなおさら厳しい部分があるかと思う。任期の3年が経過したら、雇わないか、役場からのお金がない状態で雇い続けることになるため、上手く育てなければというインセンティブも働き、人を育てる思い入れが変わる。

都市部の人材は貴重であるため、今後は、二地域居住の人をどのように確保するかも課題であると思っている。スタッフは、移住者が3分の2、地元の人が3分の1のバランスになっており、結果的に丁度良くなっている。地域の誇りを取り戻すためには、地元の人が2倍くらいの人に地域の良さを言われてようやく自分の地域は良いのかな、と思い始めると思うので、このバランスが良いと思う。

旅行者が旅行先の土地で働く「おてつたび」も松川町でいくつか実施例がある。おてつたびは、受入側が料金を支払って受け入れるため、言いたいことは言えるような関係性を築きやすく、その意味では無料で受け入れるワーキングホリデーよりも仕事をしてもらいやすい。ただし、ダイナミックに人材の課題を解決するわけではない。

近隣には、観光まちづくりに力を入れている阿智村(3-3-2(3)を参照)があるので、そういった地域と連携していきたい。行政同士が連携しても解決できない問題もあると考えており、NPO等の中間セクターが入って社会課題を解決していくことが重要であると思っている。

リニアが開通するから何かに取り組むということではなく、飯田下伊那地域としては、コンテンツ作りを着実に行うことが最も重要である。来訪者の交通手段は車が多く、リニア長野県駅からはレンタカーを利用して来る人が多いはずであるので、道路整備等は重要である。上伊那との結節も重要になることから、行政がしっかりと絵を描けていけば良い。道路が出来れば、店舗も自然と出来てくる。

三遠南信自動車道もリニアと同様の効果が期待できるかと思う。リニアは人流の変化のみであるが、三遠南信自動車は物流の変化もある。現状、別々に考えられているが、三遠南信自動車道もリニアと一緒に考えていく必要がある。圏域が浜松の方まで広がることが期待できる。

便利になる一方で当然ストロー効果もあると思うが、外から来てもらいやすくなるメリットもあるので、そこまで悲観的にならなくてもしっかりコンテンツを作りこんでいけば良いのではないかな。

人材確保の面では、現在、二地域居住の人材確保も進めているが、アクセスが良くなることで追い風になるだろう。ただし、そこでは開通を待つのではなく、地域の方で動かしていくことが重要である。そうすると、開通した際に、さらに来てもらいやすくなる流れを作ることができる。松川町では、内閣府のプロフェッショナル人材事業への応募等も行い、人材確保に努めている。今は、定年まで会社に勤めない人もおり、やりがい・個性を活かすことのできる場を探している人が多い。当DMOも、人材募集をすると、ありがたいことに多く応募があり、人材を選べる状況にある。

DXは地域の概念を取り払う側面がある。メリットもあるため、地方ではきちんと推進していくべき。行政がDXを推進しようとしても、行政自体でDXが遅れているため、上手く民間・中間組織の力を活用する必要がある。また、全般的に行政がもっと小さくなるべきかと思う。行政の周りに星のようにNPOのような団体があると良いのではないかな。ハード・セーフティネットは行政が担当し、その他は民間といった役割分担が望まれる。

日本は人口減少するので、現在人が暮らしている地域が全て残らないことは仕方がない。行政ありきで

地域を残すのは違うかと思うが、地域の人が残りたいという意思を持っているために地域を残すことは全く問題ないだろう。

また、日本は食料自給率の低さが大きな問題である。そんな中で松川町では、松川町産の有機食材を町で買い取り、給食として提供している。農業は行政と一体となって推進していく必要がある。

3-3-5 越境地域（愛知県奥三河（北設）3町村）での取り組み

(1) したらららいふ（設楽町）

設楽ダム建設の関係で山村都市交流施設を作ることになったが、地元醸成がないまま計画したために地域のブランディングが必要ということで現在の活動を行ってきた。設楽町のブランディングを可視化し、目標が持てるイメージにすることと、イメージ戦略が大事との認識を持って取り組んできた。公民連携で取り組んできたが、ダムありきのまちづくりでなく、行政予算が途切れても続いていくものを目指していく。そのような取り組みの中で山村都市のイメージができてステージアップできたのではと感じている。愛知県で始めて地域づくりの特定組合も組成し、3件の季節就労が決まったところである。

設楽ダムも完成が8年延期になり、交流施設があるのにそこには町の希望がない状態だったのを、「ガーデン構想」により、標高1000mの「星庭」プランを形成した。1時間半圏の人口が1,000万人もいるなかで、地域性や環境の良さを活かしていきたいと思っている。いずれは、北海道の「ガーデン回廊」のように東三河全体に拡げていければと考えている。

地域ブランディングのポイントは次の担い手である若者の存在であると考えている。ここでは地域の当事者として、したらららいふのメンバーである近藤氏（有限会社マルツ）が若手の集まりをけん引し、楽しく活動する山間部の可能性に挑戦している。この中から、「自分でもできるかも」という若者が続くことを期待している。Tシャツを作ったのもその一環。

地域を豊かにするには、自分たちが新しいものを作っていけないといけない。トライアルアンドエラーの中でスキルアップをしていく必要がある。活動自体が楽しいと思ってもらい、「設楽でならできると」思ってもらえればまわりの人も協力的になるはずであり、やれる可能性を見せていくことが大事。

一方で、自分たち地域内の人間だけで作っているわけではなく、外部の人との関わりも大事にしている。豊川の源流フェスと称して音楽フェスを実施したが、交流委員会では田原の人を呼ぶなど、より広域的な連携が見える見せ方を行った。

人が集まって来るための取り組みとしては、やはりプラットフォーム化が課題だと感じている。

大事なことは、「いかに長く続けられるか」。そこには義務感はない。商工会の青年部でも協力できることもあるかと思うので興味を持って取り組んでもらいたい（仕事と楽しいということは別）。地域の方に率先してもらうことが、サステイナブルにするためには一番重要である。

デジタル面ではインフラが弱いのが課題である。

(2) 一般社団法人コライフ（設楽町）

オリエンテーリングというアウトドア競技がきっかけで設楽町に移住した。

オリエンテーリングは、地図と方位磁石を持って野山を巡り、ゴールするまでの速さを競う競技である

が、競技者としてのみならず、運営者としてオリエンテーリングのイベントを開催したいと思っていた。

もともと会社員だったが、会社員という枠に留まることなく事業を行いたいと思っていたため、オリエンテーリングのイベントを開催できる場所を探していた。そのような折に、設楽町で地域おこし協力隊を募集しており、業務内容としては道の駅の運営枠のみであったが、設楽町はオリエンテーリングに恵まれたフィールドであったため、設楽町で取り組みを始めたいと思い、役場に直接相談したところ、親身に相談に乗ってもらえたので、協力隊として移住した。

コライフは、オリエンテーリングのイベント運営を行うために2019年5月に設立（2019年5月末）した。自分のような人に設楽町に来てもらえると良いと思い、設楽町に来るきっかけを創出するために、宿・飲食店「古民家宿&バル てらわき」（以下、「てらわき」という）を開業した。

オリエンテーリングは、春・夏の年2回のイベント開催、てらわきでは一棟貸切の宿を運営している。てらわきでは、地域食材を活かしたいバルも併設している（バルのみの利用も可）。具体的には、段戸牛や絹姫サーモン、ルネッサンストマト、高原野菜を使った料理や、関谷醸造のお酒を使ったカクテル等を提供している。車で来る人も多いので、アルコールが入っていない“モクテル”も提供している。

地域おこし協力隊卒業後は、設楽町の空き家バンクの運営（窓口対応）を担っている。自身も移住者であることから、実際に移住者として感じたこと等を発信・提案しながら、家を手放したい人と住みたい人を上手く繋げられればと考え取り組んでいる。

ただ、空き家については、現在は設楽ダム工事関係者の利用により空いておらず、移住したい人がいるが埋まってしまっているという地域もある。家主側がダム工事関係者向けに賃貸料を高め設定して貸し出す動きもある。空き家バンクの物件は、修繕なしで居住可能な物件が出るとすぐに取引が完了する。その一方で、修繕が必要な物件は余りがちになっている。

設楽町の魅力を知ってもらう機会を作り、まちに関わる人を増やしたいと思っている。ただし、関わりたい人に関わりたい範囲で関わってもらいたいと考えている。誰かや何かに期待しているわけではなく、考えている時間があつたら動く、というスタンスで取り組みを進めている。なお、行動することも大事であるが、「最終的な目的に沿った」行動が重要と考えている。

外部と地域の関わりは、「何のために増やすのか」ということを意識する必要がある、コライフとしても、その人と共通の目的を持てるかどうかを念頭に置いて活動していきたいと考えている。

コライフのミッションの一つとして、あらゆる場所で仕事をつくり、仕事ができるようにすることを掲げている。設楽町の学生も含め、若者が活躍する場を作りたいと考えており、今年、新たな拠点（宿泊施設）をオープンする予定であり、いずれは町内の雇用の場となることを目指している。新たな拠点（豊邦地区）はてらわきとはまた違った魅力がある。魅力を伝える場であることと同時に、地域の人が働く場としたい。

コライフでは、町内外の6名がスタッフとして働いており、うち3名は町内に住み、現地作業も担っているが、その他は町外に住んでおり、基本的にはリモートで働いている。

大学とのかかわりとして、愛知工業大学の研究室が、学んだことを形にできるとして活動場所にしており、交流がある。オリエンテーリング関連では、中京大学の学生がイベント運営の手伝いにきている。

生活圏としては、町内で購入できるものは町内で調達しているが、大きな買い出しは、豊田の方に出ることが多い。名倉地区は、豊田や新城、恵那、飯田、津具地区は飯田が近いのでこれらの地域へ出ているのではないかと。年配の方は、コープあいちの宅配を利用している人も多いと思われる。

リニア開業によるプラスの効果は起こらないという心持ちでいるようにしている。リニアによって便が良くなったからといって利用者が増えるわけでもないと思っている。マイナス面のみ意識しながら、今の取り組みをしっかりと行い、プラス効果が起これば儲けもの程度に捉えている。

行政との関係については、取り組んでみたいことは色々あるので、リソースは限られるが、少しずつ進めていこうと思っている。設楽町はとても良い人材が役場に入ってきていると感じている。若い人も入ってきており、役場の人は柔軟に考えてくださるので、行政と民間が柔軟に動けるようになると良いと感じている。制度に捉われず、地域の発展に関われるようになればと考えて取り組んでいる。

(3) 合同会社まるたま（東栄町） 木村 圭太氏、澤井 一慶氏

<はじめに>

澤井氏は建築が専門でリノベーションに関心、木村さんは米作りに関心があり休耕田の復活に取り組み、そんな二人が知人をきっかけに意気投合して取り組んでいる。

もう一人いるが在東京（東栄町出身）。地元から離れ、ビジネスライクに客観視できる立ち位置。

澤井氏も地域にとらわれないということで浜松在住で東栄町に関わっていることで、忸度ない立ち居振る舞いができ、関係人口の関係のあり方としては「いい気持ちで、軽い気持ちで」関わりたいと考えているとのことであった。

<以下、ヒアリング内容>

「himitsu kitchen 結」は、「Third Place」というコンセプトで食事・宿泊も提供している。

「多様性」については、高齢者が中心の社会の中で、若者や子供の目線から将来を考える視点も必要。例えば、公共交通のデマンド化については、高齢者は不便になると反対するものの、そこに子供がいたらどうだと考えると、サステイナブルにしていかなければならない。ゆえに、サステイナブルをどの視点でどう考えるかという点が重要。

移住に関しては、「誰でも来て欲しい」というわけではない。そこはペルソナの明確化が必要。「働く」ことがメインになる人に来てほしい。

まちづくりに関してはIターンの人のほうが積極的な印象で、まちづくりの役割を果たしている。

人が集まっている自然発生的なコミュニティが場所としてあると感じている。

地産地消や自治とか地区というところが重要であり、三遠南信自動車道の開通効果と言われてもピンとこない。そこについては、昔は新城に出ていたのが浜松に出やすくなって、お金が外に流出していくことが過疎の促進になることを懸念している。そういう中で、東栄町を通過せず立ち寄ってもらえるために、道の駅のようなシンボリックなものが必要なのかどうか（周辺自治体には道の駅がある）を考えていく必要がある。

(4) 奥三河不動産（東栄町） 矢澤 勝之氏

退職後、母親の介護のため実家のある東栄町に移住。役場から移住者が増えている一方、地元不動産業者がなくトラブルも発生しているため、業者を紹介して欲しいと依頼があったが、自身が若い頃に資格（宅地建物取引士）を有していたため、登録申請し開業した。

設立 3 年目に入り、最初は役場からの紹介による仲介が中心だったが、最近では直接依頼に来る人も増えている。3年間で170~180件の相談依頼があった。

売り手は、土地建物を相続した町外在住者が多い。敷地内に墓があり盆と暮れには管理に来ているが、60歳を超えると管理が難しくなり、相談が来る。

買い手は、名古屋市や豊川市など都市部からの相談依頼が多く、需要があると思う。新規物件は広告前に、過去の相談内容に照らし合わせ、該当しそうな人に直接連絡するようにしている。物件によっては、すぐに問い合わせがある。建物に農地と山林がついているものが人気がある。

東栄町には、ここ数年で車の数が増えた。「ホテルの散歩道」には2日とも3,000人近い人出となった。東栄ドームで行う音楽祭等のイベントでも集客力はあると感じており、東栄町まちづくり観光協会が頑張っている。若い人も頑張っている。

東栄町は高低差があるのも逆に魅力。同じ景色でも日や時間帯により、霧がかかったりして見える風景が違う。

東栄町の課題は医療で、東栄町では入院もできないし、透析もできない。行くのは佐久間病院か豊川市民病院だが、佐久間病院は県外のため抵抗がある人もいる。

通信速度は遅いので、北設ネットワークを使わず、キャリアなどの別回線を利用する人も。

太陽光パネル設置のための不動産の相談依頼には、町外の業者で実際に管理が行き届かないと思われるため対応していない。また、GX といってむやみにパネルが増えていくことも懸念している。東栄町では土地利用条例にて設置を制限しており、事業を実施する際には住民説明会を行うことを義務付けているが、実際には制止する権限はない。

リニアは縁遠く感じている。三遠南信自動車道が飯田市までつながれば効果はあるのかもしれないが。

買い物は、浜松市（浜北区）か新城市へ行くことが多い。浜松に行くほうが品揃えが良く、若者向けの商品も多い印象。南信州地域へは行かない。新城 IC ができた効果は高く、東栄町民もよく利用する。

(4) 豊根村役場

<はじめに>

豊根村では、村役場職員の方に、村民の目線で課題をお伺いした。

<以下、ヒアリング内容>

豊根村の人口は1,000人を切っており、高齢化率は50%程である。人口は、15年～20年後には半減すると予想され、今後“人”をどのように考えていくのかが一番の課題だと考えている。これは全国の中山間地域の共通課題かと思うが、国全体で人口が減少する中、中山間地域に人が住むということをどのように位置付けていくのかを新たにデザインする必要があるのではないかと考えている。公共事業は、今は設楽ダム関連の事業があるが、ダムが終わった後どうなるかは分からない。

観光業は茶臼山が中心であるが、コロナ流行の影響で厳しい現状がある。2023年3月にキャンプ場がオープンした。（「夜空と星のキャンプ場」）

教育に関しては、豊根村では高校の選択肢が少なく、大学ともなると豊根村から通うことは難しい。一度豊根村から離れる必要があり、豊根村ですっと過ごすことができないことは弱みである。就業機会も、現状では多様な職種がない。進学・就職といった面で、今後DXによる変化があると状況も変わってくるだろう。

豊根村の生活圏については、豊根村北部在住者は飯田・阿南方面へ、南側在住者は、新城・豊橋・浜松方面へ行く。三遠南信道により浜松へのアクセスが良くなったが、新城にも行っている。豊根村から新城

は、現状1時間ちょっとで行くことができるため、通える範囲にあるが、浜松はまだ通うことは難しい。新城の経済はこれまで、北設の人に支えられていた面もあるかと思うが、道路網が発達することにより他のライバルが出てきていると言えるのではないか。飯田は、普段の生活範囲というよりは、「出かける」感覚である。

高校通学については、豊根村から田口高校まではバスが出ているが、田口高校以外の高校に進学する場合は下宿することになる。以前は、賄い付きの下宿も多かったが、最近は少なく、父親のみ豊根村に残り、母子が高校進学のために転出するケースや、親が村外から村内へ通勤することになるケースもある。

高校通学が県境を越えて自由にできる制度があると状況も変わってくるだろう。東栄町では、佐久間地域の高校へ行く人や、通勤する人が結構いる。もともと通勤については村内就業率が高く、8割が村内で就業しているが、豊根村から浜松へ通勤する人も出てきている状況。

今後豊根村が持続可能とするためには、社会全体の流れが変わる中で、豊根村がどのようにシフトできるかが課題である。人口減少は財源の減少に繋がり、自治体としては最低限の住民サービスを提供するための固定費がどうしてもかかるため、本来対応する必要がある。地域を持続可能にするための投資に手が回らない実情もある。特に、山間部の自治体では都市部の自治体と異なり、進学支援や医療支援、情報基盤整備といった部分に行政として投資をする必要があり、より厳しい状況にある。そのようなところに民間投資はなかなか入ってこない。また、「持続可能」の捉え方が世代・個人によって異なることも取り組みを進めていく上で難しい点かと思う。

DXに特化して施策を打つ方法もあるかと思うが、道路等の維持管理もおろそかにはできず、継続投資の必要がある。投資すべきものは多くあるが、全てに投資ができない中、リニアを含め新たな動きに対する仕掛けに繋がっていない。

国土交通省が、国土のグランドデザインを「コンパクト+ネットワーク」という指針で取り組んでいる点について、国も限られた財源の中で投資を行う必要があるため、コンパクト化を目指さざるを得ないと思う。一方で、どこも同じ一律的なインフラではなく、多様な社会が必要と考えており、社会としてはお互いの違いを認めようという潮流になっているが、国の流れとしては皆同一化する流れになっている。中山間地域としては、都市化を目指しては将来性はないため、どのように地域性を打ち出すかがポイントになってくるだろう。

総合戦略策定の際、タイトルを「小さく持続するむら戦略」とした。住民に対して、今後村が小さくなること、また、小さくなるのが悪いわけではないというメッセージを込めた。村として人口増加をすることは難しく、対応できるとすれば、人口構造の変化である。豊根村は、幸か不幸か高齢化が他地域よりも進んだため、人口構造を変えられるチャンスはあると考えている。

DXは場所を超えた話になるため、今後自治の単位を土地起点で考えていくべきかどうかは疑問を感じる一方、自治体は、固定資産税等土地に根差した財源で成り立っているため、DXの浸透には、本来だと税の考え方そのものも改めて考えていく必要があるかもしれない。

リニア自体も地理的な課題に対応するものであるが、デジタル社会を考えると極端に言えばリニアは不要という極論になるが、人と人はやはり直接会うニーズがあると考えられるため、不要というところまでにはいかないのではないか。その一方で、自治体は国からの補助を貰うために何かに取り組むという姿勢は脱却する必要がある。自立し、企業と連携しながら、互いにWin-Winとなるようにし、工夫する必要があるのではないか。豊根村で取り組んでいる有償ボランティアタクシー「がんばらマイカー」では、

国の補助金なしで取り組んでいるところである。

オンラインを活用した学校教育については教育委員会が力を入れており、小規模校同士をオンラインで繋ぐ、大阪の四天王寺大学の学生と繋ぎ学習塾のような取り組みを行う等している。こうした取り組みは、先生同士の縁で進められている部分が多い。

小規模校は生徒数が少ないため、子どもに競争心が芽生えない等といったことが懸念されることもあるが、オンラインを活用してこうした部分をカバーし、十分な高等教育・大学教育ができるようになれば状況は変わるのではないかと考えている。

同じく地域課題である医療も遠隔医療等で変わる可能性がある。こういった分野を都市部から支援していただくとありがたい。あるサービスは都市部で受け、それ以外の大半は豊根村で、という仕組み作りができると良いのではないかと考えている。

豊根村に移住する人は、都市とは異なる魅力を感じて来ているかと思う。「我慢すべき点と魅力を天秤にかけた際に、魅力が重くなるようにするにはどうすべきか」を考える必要がある。

人口1,000人弱の村で何百人にも移住してもらうと困ってしまう。地域を受け継いでいきたいと思う人が、生きがいを感じながら暮らすことができるエリアになっていくことが理想。

統計上豊根村の家計所得が低いのは年金暮らしの人が多いためであり、子育て世代のみで見ると、状況はもう少し異なるかと思う。子育て世代向けの自治体サービスとしては周辺自治体と同様の水準となっている。

豊根村への移住パターンとしては、子育て世代、定年後の山暮らし希望者、仕事に伴う若者世代の移住が主であるが、豊根村には民間の貸し住宅がないため、家を借りたい場合、通常であれば住宅は民間事業者を通して確保できる場所、行政で用意しなければ移住者に住んでもらうことができない状況。空き家活用についても相談はあるが、リフォームが絡むと費用がかかり現実的ではなくなる。

地域おこし協力隊については、特産品を開発して起業を目指すことを条件に募集している。また、サンデーフォークプロモーションが豊根村の田んぼで米作り・体験農園等の事業を行っている（豊根村いただきファーム）。2名の社員が関わっているが、うち1名は豊根村で生活しており、1名は通っている。

三遠南信に関しては、長野県側の情報が入らないこともあるため、地域の情報が入ってくると良い。三遠南信道開通に向けては、愛知県側から豊根村、長野県側から阿南町、天竜村、根羽村で協議会（座長：愛知大学戸田先生）を立ち上げている。リニア開通も含め、ストロー現象が起こらないように2023年度にビジョンを策定予定である。

リニア開通によって利便性が高まるからといってすぐに何か変わるわけではないと思われる。むしろ、多様な生き方を実現できる地域かどうか、住むにあたり魅力的な地域かどうか人が惹きつけるためのポイントになるだろう。単に利便性を高めれば良いという話ではないと思われる。

豊根村民にとっては、リニア開通による生活の変化はほとんどないかと思う。観光面ではもしかしたらあるかもしれないが、飯田のおこぼれをもらう程度、もしくは通過されてしまうのではないかと。リニアインパクトが三遠南信地域の南部にまで広がっている実感はない。まだ傍観している面がある。長野県側ではリニアインパクトを受け入れようと道路整備等を進めているようだが、県が異なるため、愛知県側に長野県の情報が入ってこない。

リニアのことを東三河で話してもあまり実感を持たれない印象である。愛知県側ではリニアインパクトを享受する地域が人口の少ないエリアに限られるということもあってか、どうしても、インパクト享受

に向けた話ではなく、豊橋駅に停車するひかりの本数を増やそうという話になっていく。リニアインパクトが新城あたりにまで来ると良いのだが。新城や豊田を巻きこんで議論を進められると良い。

(6) 有限会社大豊重機 佐々木 勉氏

<はじめに>

大豊重機は 1982（昭和 57）年に佐々木氏の父親が設立した建設土木関連会社である。佐々木氏は 24 歳で地元に戻り、その後同社を継ぐ形となった。

事業内容は、一般土木をはじめとするインフラ整備で、以前は、土を扱うことに特化した会社だったが、代替わりの少し前頃から土木全般に取り組むようになった。元請の仕事は行っておらず、全て下請である。また、経営の勉強をしたいと思う中で中小企業診断士や SDG s アドバイザーを取得し、名古屋や豊橋で研修講師をしたり、三重県の信用保証協会のアドバイザー等も行っている。

<以下、ヒアリング内容>

人材が不足しており、ハローワークの東三河の人材の動向を見ると、建設業への就職を希望する高校生は東三河全体で 30 人程しかおらず、その大半が豊橋・豊川の工科大学・高校である。北設での希望者は 1 人～2 人であり、非常に厳しい状況にある。やはりネームバリューで就職先を選んでしまう傾向にあるため、北設の人材を確保することができず、他地域で確保しようと思っても難しい。

そのように新規人材確保に苦戦する中、外国人技能実習生の受け入れを開始し、現在ベトナムから 3 名を受け入れている。豊根村で外国人技能実習生を受け入れている会社は当社のみである。外国からの実習生も、日本より韓国のほうが賃金が高いため、実際に現地に赴きセールスをする予定である。

DX に関しては、自治体・企業含め、DX で対応すべきことと、人が対応すべきことの棲み分けができていないため、まずは棲み分けを行い、DX と人の二本柱で取り組む必要がある。単に効率化をして喜ぶのではなく、産業力の向上に繋がるかどうかを考えて進めるべきである。また、教育では小・中学校の統合が進んでいるが、上手くバーチャルを活用しながら、統合を進めずに残せると良いのではないか。

地域の若者については、色々取り組んでいるが、自治体や年配の人があまり注目できていない面もあるため、しっかりと目を向けられると良いのではないか。特に若者の活動には、自治体が続いて取り組みを進めるヒントがあるかと思う。チョウザメの養殖は形になるまで 10 年かかっている。そのストーリーに着目しながら村として大きな動きにできると良いのではないか。

サステイナブルな地域の視点では、田舎なので循環型モデルを作れると良いのではないか。根羽村が SDG s 未来都市に選定されたと聞いて、取材に行ったことがあるが、森林資源を活用して外部企業とも繋がる等、様々な取組をしているようである。一つの自治体で取り組みを進めるには限界があるため、根羽村のような地域の取り組みが周辺に広がっていくと良いのではないか。

設楽町は意外と医療環境は充実しているが、周辺地域では不便なところもあるため、DX も活用しながら救急体制が維持できると良い。医療は削れば不安になる場所であるため、維持が必須となる。

リニア開業もチャンスかと思うが、当地域は車社会であるため、三遠南信道開通もチャンスかと思う。設楽町では津具地区の人、また、特に、東栄町は浜松へのアクセスが良くなり、浜松へ行く人が増えていると思う。

豊根村周辺の地域では、まだリニアがチャンスになるという感覚を持っていない。何か分かりやすい資料・絵を示すことで、実感を持ってリニア開業に向けて何か取り組もうという雰囲気になるだろう。

(7)あさがね農園（豊根村） 長谷川 歩氏

あさがね農園は今年で9年目である。株式会社ナカヤマ E.E.は2009年に設立し、間伐等を担っていたが、事業を進めるうちに、現在の農園の土地を所有することになった。ブルーベリー栽培にチャレンジしてみないかとの声かけがあり始めることとなった。

最初5年程は農薬不使用で栽培することにしたため、特に苦勞した。

小さな子どもや車椅子の人もブルーベリーを採れるように、ブルーベリーの背丈を小さくしている。現在、約千本のブルーベリーの木が植わっている。おおよそ年間平均1トン収穫できる。（取りこぼしを入れると3トン程度ある。）

豊根村のブルーベリーは、完熟してから収穫しているため甘いのが特徴であり、この甘くておいしいブルーベリーがどれほど通用するのか、一度東京で売ってみたいが、傷みやすいためどのように売りに行くかは要検討である。

あさがね農園の売上自体は、会社全体の売上の5%程度であるが、林業を行いながら地元還元を行うことが難しい中、売上以上に存在価値があると考えている。

豊根村のブルーベリー農園がJAの加工場でジャムにしている農園が多い（20農園中9農園）が、あさがね農園では菓子製造業許可を取得し、自社で加工を行っている。そして、ブルーベリーを活用したお酢やシャーベット、飲むジュレを商品として開発した。シャーベットは豊川、飲むジュレは小諸にある会社に依頼して製造している。加工工場は愛知県内になかなかなく、長野にはたくさんある状況である。

あさがね農園では、味噌作り体験も行っている。従業員が地元のお母さんたちから味噌作りを習い、体験メニューとして提供している。作った味噌は、あさがね農園内の蔵で保管もしている。

名古屋在住者にあさがね農園に遊びに来てもらい、第二の故郷・田舎にしてください、とPRしている。一定のリピーターもおり、第二の故郷・田舎のように思ってくれている人が実際にいる。

当初は、新城や豊橋からの来訪が多かったが、現在は名古屋や安城、春日井からも来訪がある。三遠南信道を利用して来る人もいるため、さらに開通すればマーケットも広がるだろうと期待している。そういう意味で、三遠南信道開通はインパクトがあると感じており、“三遠南信道市”ができてもおかしくないくらいに地域が一体的になるだろう。

豊根村で最も不便な点は医療と考えられる。診療所はあるが、専門医にかかろうとした際に困ってしまう。国道151号沿いの人は南（新城や浜松）へ、三沢地区の人はほとんど北（飯田・阿南方面）に行っていると思われ、豊根村の中でも動きが異なる。

教育は他地域とそこまで変わらないと思う。豊根村では、生徒数が少ないため、先生と生徒が密にコミュニケーションをとることができている。

買い物については不便かと思う。豊根村は、ファミリーマートやよろずやがある東栄町とは環境がやや異なる。まちの小さな店舗がなくなると、高齢者が買い物に行けなくなってしまうだろう。実施に、豊橋でもそのようなことが起こっている地域もある。

豊根村は村民が1,000人を切っているため、行政がしっかりと手を打っていないとなくなってしまう。高齢者は便利な方が暮らしやすいため、豊橋などまちに住む方向になるのではないか。たとえば、地域づくりで入ってきている地域おこし協力隊が任期満了後も豊根村に残れるよう、行政側でさらなるフォローが必要だろう。地域おこし協力隊の話・考えていることを聞くことも重要である。

豊根村には茶白山高原という、繁忙期には愛知県で一番人が訪れるような観光資源があるため、上手く活かしつつ、豊根村を上手くコマースできるの良い。その際、都市部から豊根村に通うにはガソリン代がかかることや、豊根村では“すぐそこ”という距離も都市部の人からすると遠いという感覚を持っていること等、留意する必要がある。

愛知県は東京にアンテナショップがないためなかなかチャンスがないが、あさがね農園の商品を、直接首都圏の消費者に会ってストーリーを話しつつ売りたい。今後、ウェブ販売も始める予定ではあるが、直接訴求してみたい。地域商社みかわがネットワークを繋いでくれるため、上手く販路を得たいと考えている。また、あさがね農園では、奥三河高原トマトを栽培している農家から、廃棄予定のものを安価で引き取っている。六次産業化は、農家のみではなかなか達成できないと思うため、あさがね農園が加工等を担える拠点となれると良い。

また、地域の課題を学びながら、食育も可能な教育旅行・自由研究先としても、あさがね農園が機能すると良いのではないかと思う。

3-4 まとめ

～ヒアリングから読み取るリニアへの期待と課題と、サステナブルな地域づくりのポイント～

以上、飯田下伊那1市14町村、愛知県の北設3町村の取り組み状況を紹介したが、これらを通じて、以下のことが考えられる。これらを実現するために、どのような地域発展戦略が考えられるのかを、次章以降で見ていくこととしたい。

(1) リニアについては、リニア中間駅から遠い地域ほど関心は薄く、具体的な地域像が見出しにくい

これについては、新たな社会像を前提としたより広域的な公共交通をはじめとしたインフラの再構築等を念頭に、人口減少・高齢化下における地域のポテンシャルや仕組み・仕掛けを十分に精査して引き出していくことにより、新たな可能性を切り出す不断の取り組みが必要である。

また、リニア中間駅におけるより広域的視点での戦略や相互連携の方向性が、中間駅から遠い地域には共有されていない（と遠い地域では考えている）ことから、関心を持ちようがないとの意見もあり、より一体的な地域戦略の共有に努めていく必要があるものと考えられる。

(2) 「人」に関しては、「自分ごと」として主体的に関わる人材やそれを支える（地域）基盤や教育がカギ

地域間・世代間で人がつながっていくことの必要性（地域ごと、世代ごとという取り組みに終わっているところもあり、自らの取り組みが成熟化してくると周りが見えてその連携の必要性に気づいてくると、地域づくりを「自分ごと」として取り組む土壌とそれを支える仕掛け・仕組みの重要性が、サステナブルな地域づくりのポイントとなる。

また、若者への（地域）教育機会等を通じて、若者と地域をどう結び付けておくか、そしてそれを通じて、仮に若者が外に出た場合でも関係人口的に地域とのかかわりを保つことで地域に関心を寄せる層を創り出していくことが重要になる。

(3) 「社会」に関しては、同じ方向性を認識・共有しながら動いていける環境づくりが必要

地域の特色を活かした取り組みなどを通じて、外から関わっている人、地域内で取り組んでいる人それぞれが、シビックプライドや地域ブランディングの方向性を共有しながら、新たな地域の価値訴求も視野に地域の作り込みに協働していける環境づくりが必要であり、地域住民の新しい社会づくりへの寛容性や、受け身でない主体的な社会参加をしやすい環境づくりが求められる。

人口減少・高齢化により社会のつながりが希薄になる中、主体的な社会参加を促しうるインフラおよびそのあり方について、デジタルの活用等を通じて新しい社会像を実現し、Human-Based な社会を創出することが求められる。

また、今回のヒアリング対象から、すでに新しい地域づくりを模索して官民様々な、そしてもともとの地域住民だけでなく外部からの移住者主体もその地域の良さを引き出すべくが取り組んでいることも図3.1（22ページ）を見るとあらためて気づかされ、このような取り組みのつながりを持つような仕掛け・仕組みを講じていくことが、地域の主体性の高まりや新しい時代のブランド形成にもつながっていくのではないかと考えられる。

第4章 リニア長野県駅におけるリニアインパクト実現への考察

～well-beingを基軸とした持続可能な発展戦略～

第3章では、地域ヒアリングを通じて、リニアの関心の有無や地域づくりの取り組みについて地域によって差があることを確認し、それをリニア開通に向けて広域的な地域振興効果を出していくための視点をとりまとめた。

第4章では、これを承けてリニアインパクト実現に関してさらに考察を深めることを通じリニア時代の地域づくりに必要な要素を整理していくとともに、well-beingやデジタル田園都市といった切り口からみた持続可能な地域戦略についてまとめていくこととしたい。

4-1 リニアインパクト実現に向けたポテンシャルの共有の重要性

「リニアが来ることによって外からいろいろなアプローチの機会が増大する」という期待からみると、前章におけるヒアリングの結果を通じて、リニア長野県駅から離れた地域ほどその関心や期待が薄れているのを見て取れる（リニア駅に近いからそこにチャンスがあり移住したという意見もあるほどである）。

その中で留意すべき点は、特に越境地域（愛知県北設地域）から聞こえてくるものであるが、「リニア中間駅周辺やその近辺域でどのように地域を作り上げて自分たちの地域と関係を持っていくのか」という情報や考えが十分に地域間で共有されていないために、リニア中間駅周辺との関係から自分たちが果たしていくべき役割や地域づくりについて主体的に明確な像を結びにくくなっているということである。

リニア長野県駅の場合は、早くから三遠南信地域の連携という全国に先駆けた越境連携があるが、それぞれの地域でそれぞれの特色を活かした地域づくりということと並行して、より広域的な地域づくりに対する実務的な具体性を高めた、広域的な地域の姿の仮説を皆で共有しながら地域づくりを進めていく仕掛けが重要であると考えられる。

同時に、テレワークや二拠点居住など新しい働き方等により地域に来るニーズが多様化していく中で、それぞれの地域において外部との関係の中で何が提供していけるのかを地域から主体的に発信を行い外部に視点提供していくことが必要である。リニアの建設工程が不透明な中でも、例えば「新しい社会づくりにとって、この地域がいかに多様な生き方に寛容で住みやすく、働きがいを持てるのか」といった魅力を、今のうちから広域的かつ戦略的に大都市圏をはじめとした他地域に染み出させることを意識して種を蒔いていくことが、将来のサステナブルな地域づくりの鍵となると考えられる。そして外から地域に入って来る人にとって、移住・2拠点居住・関係人口化といった、「その人の生活、仕事にとって欠かせない地域」「その人が必要とされる地域」となるための、地域としての考察や磨きあげを不断に行っていくことにより、リニア開通時にはその効果が飛躍的に高まる地域づくりにつながってくるものと考えられる。

4-2 新しい時代の働き方を通じた多様な関係人口による地域活性化の可能性

コロナ禍を経て、デジタル化によるテレワークや副業・兼業といった新たな働き方の実現を通じて、日本ないし世界の様々な場所にいるいわゆる「関係人口」が当該地域に与える効果、逆に当該地域から他地域に影響を与えるような関係を意識して作り込んだ多様な関係を内包した地域づくりについて、リニア開通前から対話を継続し、そのための仮説を共有することを通じて、交流・対流を通じた地域づくりのノウハウの磨き上げを実践し、主体的・独創的な地域モデルとすることが、リニア時代に地域活性化やデジタル田園都市構想に資する新たな（中山間）地域の姿を見せるとともに、都市圏の発展との相互補完等、他の地域との発展的な協働関係の気づきにもつながるのではないかと考えられる。

4-3 well-being を基軸とした、持続可能な地域づくりに向けた発展戦略

4-3-1 発展戦略の基本ビジョン

先述のように、様々な主体との協働において地域の中で主体的に地域を創る仕組みや姿を共有しながら、国の「デジタル田園都市構想」で示されるような「リアルとデジタルとの融合」を踏まえた新しい地域像の姿を実現し、地域ならではの持ち味を活かした独創的な地域づくりによる地域のアイデンティティを醸成し、そしてその発信を通じて外部の巻き込み力を強化し、様々な主体が様々な分野・様々な方法で地域と関わることを通じて、サステイナブルな地域経営を実現する必要がある。

そこには、第3章で紹介した各地域の取り組みで見られたような、地域に関わる「人」の力が必要であり、その「人」が地域とのかかわりを通じて豊かな人生・生活・仕事等を実現する well-being の視点からの地域力の向上が不可欠となる。

4-3-2 発展戦略実現のための様々なアプローチの考察

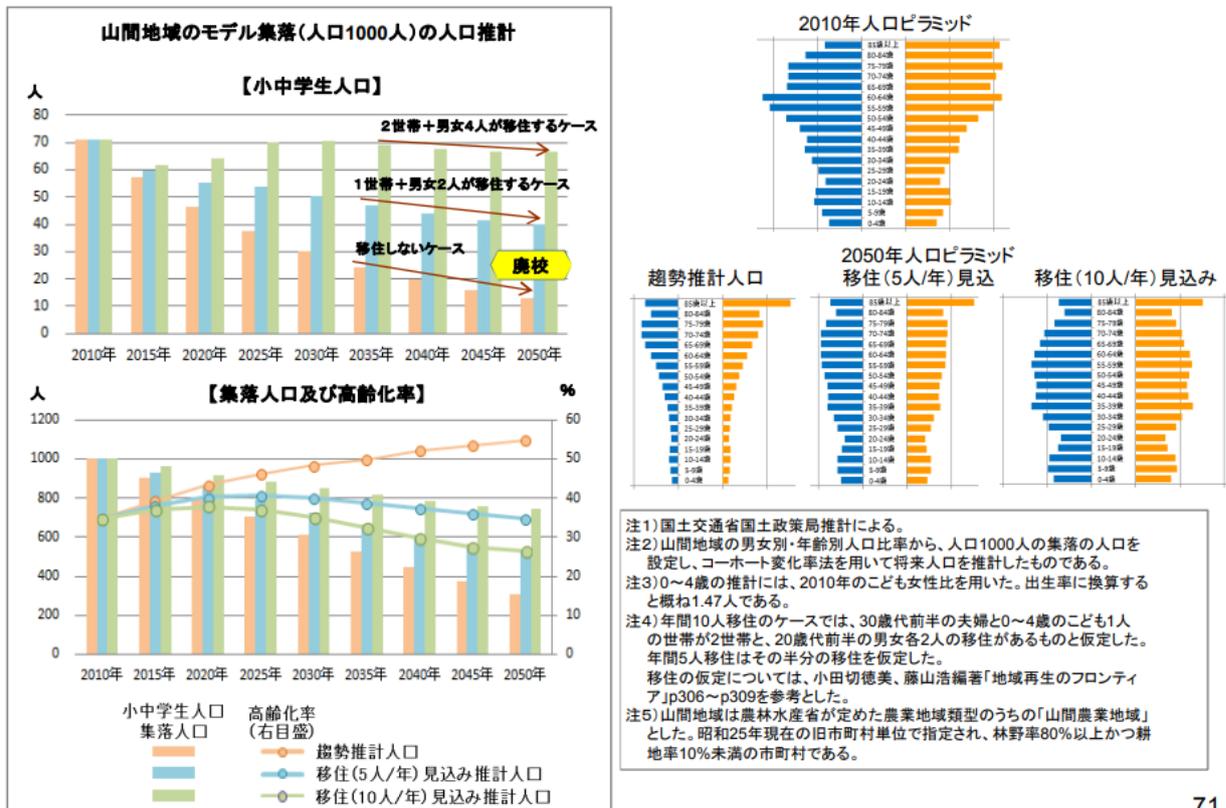
(1) 地域ブランディングによる移住・定住の誘発を通じたコミュニティの持続性

各地域でのヒアリングを踏まえると、（外部からの移住者も含めた）地域住民の主体性を通じて関係・交流拡大を図っていくことの重要性が読み取れるが、一方で人口減少・高齢化は足元でおおよそ着実に進行しており、仮にリニア開通時代に地域の人口やインフラの持続可能性が維持されていないとその実現が困難になるため、移住・定住による地域への一定の定着を図っていく必要がある。

国土交通省「国土のグランドデザイン 2050」（2014）においては、中山間地域における将来的な持続性の担保に資する移住・定住規模が示されている。また、このグランドデザインに関連して、藤山（2015）で提唱される「地域人口取戻し理論」によれば、毎年人口の1%程度の移住・定住人口の増加により地域の学校等の機能も含めて地域が維持されるとのことであり、性急な移住人口の増加はかえって過剰な地域インパクトを招くと指摘されている（図4.1）。

(1) ① 小さな拠点

～山間地域でも千人規模の集落に毎年1世帯+男女2人(計5人)の移住(又は流出抑制)ができれば小中学校を廃校せずに維持可能～



71

図 4-1 「国土のグランドデザイン 2050」(2014)による、山間地域の人口維持シミュレーション

本研究の冒頭にも前提として人口(減少)について言及しているが、リニア開通を待つことなく移住・定住もしくは転出抑制の不断の取り組みを「少しずつ」でも進めていくことが、リニア開通時代に新たな時代を切り開くためのベースとなることを意識しながら、地域づくりを進めていく必要がある。

(2) 外部人材と地域でのビジネス機会の掛け合わせによる新しい地域産業像の展開と定着

二拠点居住やテレワーク等、新たな働き方が浸透してくる中で、外部人材のニーズ等にもらみながらではあるが、たとえば第3章で紹介したヒアリングにおいて、「地域おこし協力隊」が、その協力目的と協力隊卒業後の地域で活躍する姿を明確にすることが地域での定着につながったように、地域の中に来て欲しい人材像を明確にしつつ、ソーシャルビジネス等地域で展開しうる仕事や獲得人材の地域社会との持続的かつ望ましい関わり方について地域内で共有し、対流・交流を円滑に生み出しうる地域体制について準備していくことが期待される。

(3) DX・リニアの活用・定着と雇用のミスマッチを埋める就業機会の創造による若者定着余地の獲得

もともと飯田下伊那地域は製造業中心の地域であり、若者や女性の雇用機会が得られにくい現状にある。先項と関連して、第3章で紹介した愛知県設楽町の「コライフ」の宿泊施設のようなビジネス機会の

創出や、飯田市の（株）週休いつかで実践されているような、デジタル活用等を通じた新しい働き方による外からの仕事の獲得等、地域でミスマッチを埋める取り組みを行うことを通じて、地域内でライフサイクルを構築可能な社会デザインを描くことにより、若者の地域活躍機会の増加と合わせて地域力向上の源泉としていくことが求められる。

(4) 新しい多様な働き方（テレワーク＋兼業・副業・他業）に親和性のある新しい中山間ライフスタイルの創造とその（地域としての主体的な）提案・提供

リニアが来ることにより単に地域に魅力があるということだけでサステイナブルな地域運営を進めていくには限度がある。先述したようなビジネス機会の創出と合わせて、第3章で紹介した根羽村や豊根村における事例のような子女の教育環境の充実や、売木村の事例のような中山間地域ならではの環境を活用した余暇や趣味等のコミュニティ形成についても主体的に提案・提供することを含めて、地域雇用の再循環等、副次的な活性化にもつながっていくと考えられる。

(5) 外部の人間（都市圏住民、学生、インバウンド等地域外の人間）にとっての well-being 向上の受け皿の提供や、多文化交流や若年層教育に資する地域資源の活用を通じた「学び」「気づき」につながるサービスメニューの提供

地域資源の活用の文脈で、ワーケーション等新たな地域との関わり方が出てきている中で、単に従来型の観光という視点のみならず、訴求したい（しうる）地域資源を予断なく掘り起こし発信していくことが必要である。これを通じ、阿智村の観光や根羽村の森林のように地域価値の再定義を通じて地域住民に新たなシビックプライドを醸成したり、第3章でふれた各 DMO のように、地域の良さと訪問者の well-being につながるホスピタリティの提供や地域の文化に触れることで新しい社会に向けた気づきや日本の原風景の良さを気付く機会を与えるソーシャルツーリズムの構築など、訪問者に地域の持ち味を通じて地域を刷り込み、将来的に地域に関わる機会を増やしていける仕掛け・仕組みを構築し、地域が「認められる」ことで地域住民が更に居心地よい地域づくりへのモチベーションを上げていく好循環を創り出していくことが重要である。

4-3-3 発展戦略実現のために必要なこと

先項のアプローチを確実に実現するためには、地域が主体的に意識し作りあげていくべきこととして、以下の点を意識・準備し、それらについて理想と現状のギャップを明確に共有しながら、その解消と理想像へのロードマップを描いていくことが必要である。

(1) 広域ブランディング体制

リニア長野県駅およびその周辺地域には様々な魅力がありながら、意識して発信をしている地域は限られているとともに、より広域での魅力発信が届きにくい。また、観光のみならず、既に実践されている農業体験や、他にもたとえば環境学習等で学びの場があるなど、様々な切り口でのブランディングが可能になるものと考えられる（グリーンツーリズム、インフラツーリズム、体験学習、SDGs ツーリズムなど）。

(2) DX インフラ（ハードおよびソフト両面）

地域によってはハード面の脆弱性の解消が求められるとともに、より（地域）ユーザーフレンドリーな仕組みの構築を通じて、地域として DX による新しい社会新しい働き方を支える仕組みの強化を図ることが、対流・交流を促進させる前提として必要になる。

(3) 移住・二拠点居住の受け皿

その土地に魅力を感じて拠点を構えたいと思っても、先行のインフラの課題と同様居住環境のマッチングが成立しなければならぬ。地域に早く馴化できるようにお試し居住ができるような地域もあるなど、地域のソフト・ハード両面でのサポートの下で居住面の受入環境の整備が必要である。

(4) 新たな社会形成・価値形成にふさわしい年代別教育（プログラム、制度、施設、エコシステム）

移住者の子女の教育環境の整備と合わせて、大人についても社会参加を促進・継続できる高齢者および現役世代の教育等、ライフステージや世代継承を意識した地域教育による地域への人材のつなぎとめが重要になる。

特に、高校生までの世代は、地域によっては中学ないし高校を卒業すると地域外に出ざるを得ない環境の中で、いかに地域の在住を問わず将来にわたって地域と繋がってもらえるかという視点から、地域人教育を推進し刷り込みを行っていくことが、関係人口の構築や個人レベルでの地域プロモーションという視点で決定的に重要になると考えられる。

(5) 新しい社会を呼び込む、経験・ノウハウを有する大都市での知識（集約型）産業従事者と地域の自治体・企業とのマッチングのための仕組み（インフラ・体制）

製造業主体の飯田下伊那地域においては、学校卒業後の進路の選択肢が多くなく、止むを得ず地域外に職業を得ていくケースが多いと考えられる。新たな働き方が可能となる中で、都市圏の知識集約型産業の従事者と地域の自治体と企業のマッチングポイントについて考察し、協働していける仕組みが重要になる。例えば、地域で保有する企業の固有技術の棚卸しを通じて新産業への活用が可能になるなど、「宝の持ち腐れ」とならないような地域アセットの再認識が求められるのではないかな。

(6) 様々な社会課題解決とも連携した広域二次交通システム

最近では若年層でも都市圏では自動車免許を保有しない人も増えており、リニア時代に周辺地域と関わりを持てる、高齢者に限らず全世代的に地域と関わるための二次交通について、単に移動手段という視点のみならず様々な社会課題解決とも両立できるような仕組みの構築が必要となる。また、二次交通は行政区画を跨いだ公共サービスとなることから、官民連携も含めた新たな時代の公的広域サービスの可能性の視点からリデザインすることが、交流・対流と相まって新しい社会の萌芽を地域に見せていくことにつながると考えられる。

(7) 魅力の視点開拓と地域連携を充実させた広域観光プラットフォーム

各地域ではそれぞれの特色の下でコンテンツを磨き上げているが、(株)南信州観光公社においてグリーンツーリズム等特色を活かしたコンテンツを地域横断的に提供しているように、広域に存在するアセット

をつないだ観光・研修等の回遊動線形成を行うことにより、外部からも広域的に様々なコンテンツが存在することに気づき、滞在型観光等より長く足を運んでいただけるような機会を提供できるようになる。また、前章のヒアリングの中でも、各地域で地域づくりに活躍する方たちは横との連携もしたいと考えており、このような方々の受け皿となるような地域機能が求められる。

第5章 中部圏における中山間振興を考える

ここまで、リニア中間駅およびその周辺地域の地域振興の期待と課題について考察を深めてきた。最後に、中部圏全体の中で考え得る（中山間）地域振興について、その視点や課題を整理しておきたい。

5-1 中部圏において well-being を高めていくために共有したい視点

(1) リアルとバーチャルの主体的な融合を通じた地域アイデンティティの醸成

リニアが開通する・しないにかかわらず、これまで見てきた中で地域振興・サステイナビリティに重要な視点は「人（づくり）」と「デジタル（化）」であり、そしてその融合である。

人とデジタル、リアルとバーチャルの地域内での組み合わせ方を、地域の特色に根差して地域として主体的に規定し、地域のアイデンティティや中部圏における「地域生活圏」の持ち味として見せていくことにより、関係人口の構築・増大や広域連携を通じた well-being を高められる社会実現に近づいていくのではないかと考えられる。

(2) 地域生活圏の基盤としての広域インフラの拡充

新たな生活様式・働き方への対応や、人口減少社会に伴うサービスの担い手不足対応に基づくデジタル化の必要性は、地域生活圏の基盤構築として不可欠になっているものの、その基盤がぜい弱な地域も存在していることから、既存の自治体の枠にとらわれないサービスの広域化・集約化も意識した公式インフラの拡充やそれに伴う社会システムの再編が、新たな時代の地域価値を呼び込む源泉となりうる。これらの施策は、人口減少・高齢化・低成長下に相応しい「縮減社会」のモデルケースとなる。

5-2 都市圏と中山間地域との関係ー都市圏が果たすべき・果たしうる役割

国の「デジタル田園都市構想」の中にも「リアルとデジタルの融合」が言及されていることや、「関係人口」という言葉が浸透してきているように、地域コミュニティのつながりにおいては、従来の空間内を超えた様々なつながりが規定でき、地域コミュニティに関する関係を再構築することができる。すなわち、人口減少・高齢化という社会課題を新たな空間認識や交流関係で補完していくことが重要になり、そこには、従来の行政区域を超えた広域連携が重要となってくると考えられる。

更には、中山間地域は人口・産業・インフラの状況も厳しく、その中で自律的にサステイナブルな社会を維持するという課題が待ったなしの、先端的なチャレンジを進めていかざるを得ない地域である。その中で、先駆的に社会課題を克服しむしろ先進的な地域像となりうる中山間地域と都市圏が、デジタルとリアルが融合された新しい交流・対流関係のもとに連携していくことは、将来的には都市圏における社会課題の解決にも波及していくのではないかと考えられる。したがって、都市圏側でも、そのような社会課題が早期に顕在化する中山間地域にソーシャルビジネスの可能性が先行することも意識しながら、人・モ

ノ・ビジネスとして中山間地域との双方向の関係構築を行うことにより、「日本中央回廊」や「中枢中核都市圏」に実効性をもたらす、地方生活圏と結びついた新たな都市圏像を提示することが可能であり、ひいてはそのような地域のプレゼンスを通じて産業・企業や人を惹きつけ、新たな時代の中部圏の集積、そして大都市圏としてのアイデンティティを高める機会になるよう、不断のプロモーションが求められる。

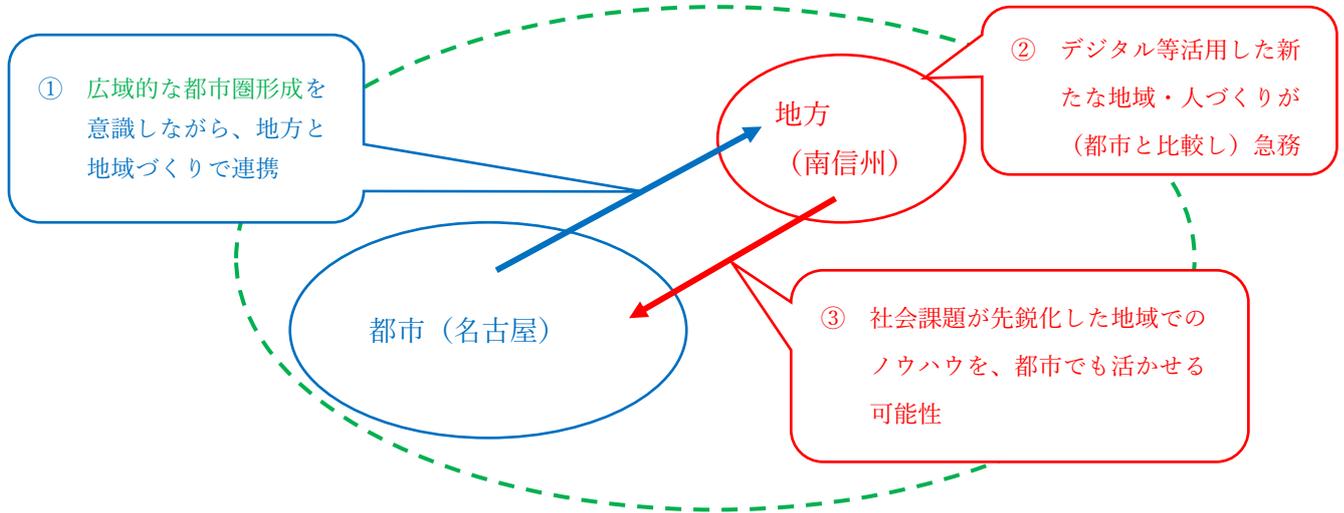


図 5.1 都市と地方の連携を通じた「日本中央回廊」に資する広域都市圏形成

5-3 「新・東海道」と連携したリニア中央新幹線沿線との相乗効果への期待

国土形成計画に示された「日本中央回廊」の考えに基づけば、従来の産業・都市集積の主役であった東海道にリニア中央新幹線軸が加わり、リニア中間駅およびその周辺地域に新たなチャンスがあると同時に、リニアと東海道の両面をにらむ三遠南信地域についても、三遠南信自動車道を中心とした南北軸を活用した新たな可能性が期待される。また、静岡県の中部地域では、三遠南信地域と同様、中部横断自動車道による山梨—静岡の南北軸の活用が期待され、中部圏としては三遠南信地域に静岡中部を加えた「新東海地域」の可能性にも期待できる。

5-4 本研究を踏まえた、今後継続的に掘り下げていくべき視点

中部圏の地域づくりについての全体的な視点は先述のとおりであるが、これを達成していくために今後詳細に掘り下げていくべき課題は以下の点にあると考えられ、今後の調査研究等で追究し、地域住民の主体的な地域づくりへの参画に資することが求められよう。

(1) 広域インフラのうち、二次交通のあり方に対する地域デザインの再構築

地域ヒアリングの中でも、地域の二次交通の脆弱さについて課題と認識するコメントが多かった。これは、たんにこれまでの交通・移動手段としての二次交通のみならず、様々な社会課題の解決と結びついたリデザインが必要であり、そういう観点を通じて主体的に地域が新たな二次交通像を創造していくことを通じて新たな社会像を訴求できる可能性がある。

(2) より地域づくりをサステイナブルにしていくための「地域教育」の可能性

中山間地域をはじめとした新しい地域像は、その根底に地域住民が新しい地域像を受容し創造していく力が求められる。そこには、高齢者層を中心とした新たな社会への寛容性の高揚とともに、若年層を中心として、将来的に当該地域に何らかのかかわりを持てるモチベーションを創出できる世代による地域教育の在り方を意識して対応していくことが求められる。

終わりに 研究会各委員からの提言

第5章において、今後考えていくべき点についてとりまとめたが、今回、本研究を進めるにあたって組成した「中山間地域のまちづくり研究会」においては、7名の研究委員に各々の研究分野や事業ないしは地域の視点から研究会で議論を重ねていただき、そこから取りまとめたものを第1章から第5章で紹介してきた。

一方で、研究会で議論を重ねていく中で、各委員がお持ちの視点の中に今後の地域づくりに向けたヒントになる部分が多々あり、それは前章までの提言でおさまりきれないところもある。

そこで、本研究の最後に、7名の研究委員それぞれの視点から、今後の中山間地域の振興に関する提言について寄稿いただいたので、前章までの調査研究と合わせてご覧いただきたい。

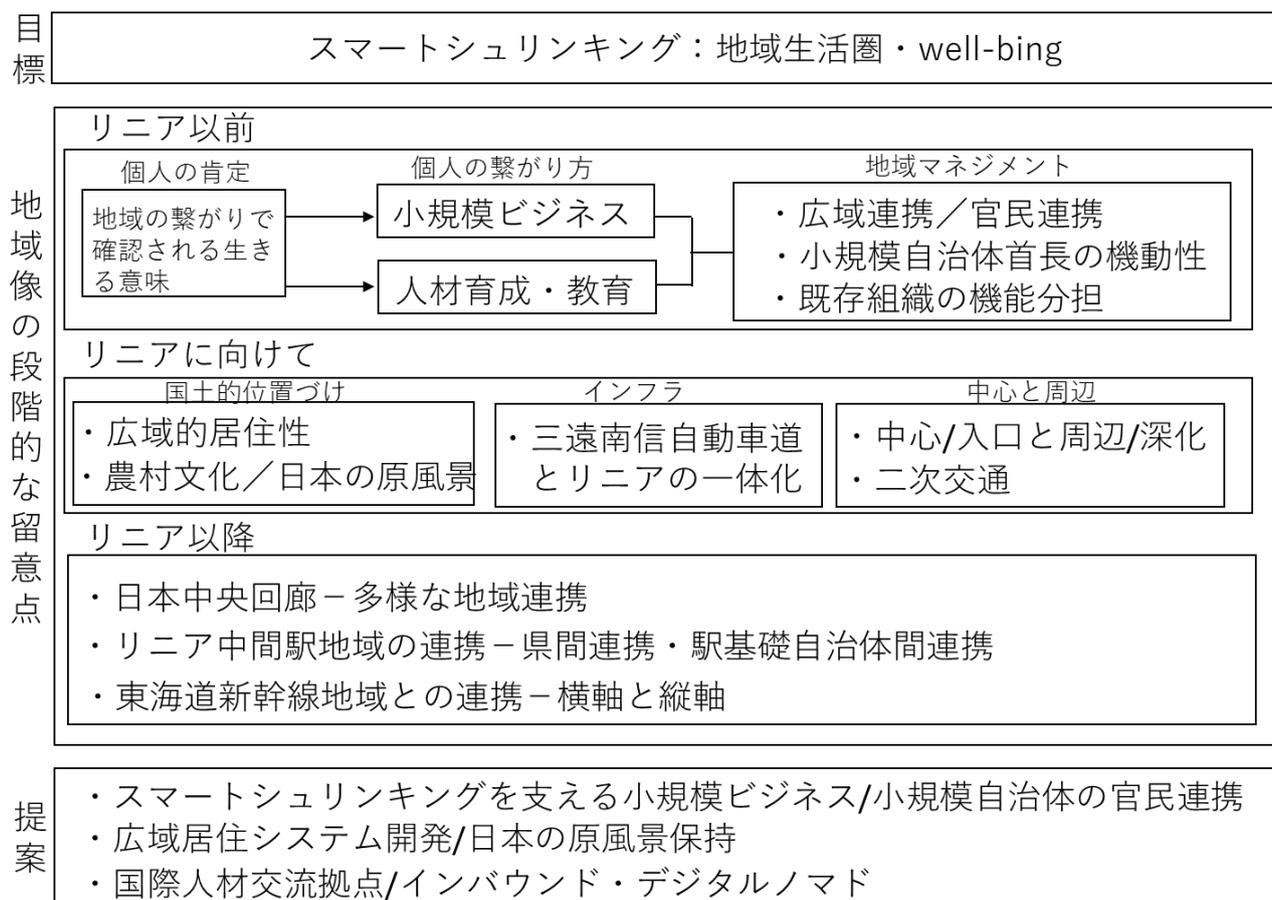
スマートシュリンキングの世界モデルを目指して

委員 戸田 敏行

本研究会の命題は「中山間地における持続的地域振興」であり、第1期（2019-2021）は愛知県内で人口減少が激しい奥三河地域を対象に、主として外部人材による人的ネットワークが地域振興に効果を形成している実態を得た。第2期（2022-2024）では、対象をリニア中央新幹線（以下、リニア）による変化が期待される飯田市を中心とした南信州地域とした。しかしながら、研究の前提となる地域条件が不安定な状況にある。それは、①2027年とされたリニアの完成時期が不透明となっていることであり、②対象地域の人口減少が激しくリニアの完成時期以降を前提とする構想を立て難いものであること、一方、③南信州地域の地域づくりには内発的な蓄積があり独自の進展が見込まれるということである。従って、研究会としては第1期と同様に、地域で既に顕在化している人材（或いは地域組織）を調査することから始め、そこから①リニア以前（リニアの無い状況）での地域像、②リニアに向けての地域像、③リニア以降の地域像の3段階で捉えるものとなった。

さて、こうした計画手法的な議論とともに、いかなる地域を目指すのかという目標像の議論があるだろう。計画条件が不安定な中であり、研究会として一致したものではなく、寧ろ各委員の個人的な見解を出すことがより有益な知見となるものと思える。従って、ここからは私見である。拡大型の開発モデルが限界にきていることは自明であり、SDGsのように持続性を地球レベルで求めていることも常識となっている。しかし、こと人口に限っては、縮小は不可避だが不幸であるという悲観論から脱し得ない。一方で地球人口は現在80億人、将来100億人を超えると見積もられており、資源枯渇・国家間の不安定さが想定される。こうした人類の傾向から見れば縮減は是であり、持続可能な縮減社会は世界の未来を開くものであろう。また縮減はアジアの巨大国も同様な経路にある。そこで、叡智を尽くした縮減社会であるスマートシュリンキングの世界モデルを、対象地域のテーマに設定したい。敗残としての人口減ではなく、誇りと持続性ある縮減への意識転換である。

こうした観点から、本研究会の成果であるヒアリングを読み直してみて、上に示したリニア以前、リニアに向けて、リニア以降に分けて、これらへの私見を述べてみたい。一方、本研究会に先行する第三次国土形成計画全国計画では、縮減社会に対応して「デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成」を重点テーマとして挙げている。要点は、行政という地域構造を超える a.官民「主体の連携」、b.分野を越えた「事業の連携」、c.市町村界にとらわれない「地域の連携」、の越境的な地域マネジメントである。また、全国計画に続く中部圏広域地方計画では、「中部圏で暮らす人々の well-being を向上するためのビジョン」としており、人間の生活に価値観を置いている。この越境的な地域マネジメントと人間の生活価値は、対象地域の方向性としても視座となるものである。これらの展開を構造図に纏めて、以下に若干の解説を加えたい。



図の目標像は上記の通りであり、次に地域像の段階的な留意点についてヒアリング結果よりみたい。まず、①リニア以前つまり現状である。ここでは、個人の肯定、well-being に相当する個人の繋がり方、そして越境的な地域マネジメントを得ることが出来ている。個人の肯定は、南信州の地域的繋がりの中で確認されるということであり、これは対象地域が持つ資質である。個人の繋がり方としては小規模ビジネスと人材育成・教育が手法となっている。そして地域マネジメントは、広域連携・官民連携を認めつつも根底は小規模自治体首長の機動性のように小集団の自立性に依拠している。勿論、ヒアリングは個人材ではあるが、更なる点を見出し、面とすることは可能であろう。そうした人材マッピングは、地域の基盤となるリニア以前を強めるものとなる。

次に、②リニアに向けてであり、一挙に視点が広域化する。第一にリニアによって見渡すことのできる

日本中央回廊（スーパー・メガリージョン）の中での位置づけである。つまるところ国土的な位置づけと言っても良いだろう。それを広域的な居住地とみており、その価値として農村文化や日本の原風景的環境を挙げていることは、理にかなうことであろう。そして、インフラとして三遠南信自動車道とリニアの一体的利用を挙げる。インフラの機能を物流と人流の双方とみれば、三遠南信自動車道の人流、リニアの物流という視点も湧き立つ。最後に、対象地域の中心と周辺であるが、中心はリニア駅近傍、周辺は県境域までの広がりとなる。中心部を対象地域の入り口として広域の地域要素を備え、実体験や特徴深化を周辺で担うという構図は魅力的である。こうした機能連携があるから二次交通が意味を持つことになる。

③リニア以降では、広域的な地域構造が相当に広がる。これらを押さえながら戦略を取っていくことが望ましいだろう。まず、日本中央回廊という視点では様々な広域的な枠組みが出現する。拙編著「DX時代の広域連携（学芸出版2024）」では、三遠南信地域+静岡地域を新東海地域とする地域設定を提案しているが、まだまだ多様な広域圏の設定が可能であろう。そのような中で、戦略的に重視するのはリニア中間駅地域の連携であろう。もう一点は、リニアによって利便性が増す東海道新幹線地域との連携である（拙著「スーパー・メガリージョンにおける東海道新幹線沿線地域整備への地域意識について（中部圏研究217）」を参照されたい）。対象地域は三遠南信地域に属しており、三遠南信地域の底辺部は東海道新幹線地域である。本報告書作成の最終段階で、リニア完成年次の延長と静岡県政の変化が出現している。リニアに関する流動性の増幅ともみえるが、こうした時に対象地域からリニア後の地域構造を発信しておくことが重要である。

最後に、①リニア以前、②リニアに向けて、③リニア以降を貫通する形で、3点を提案したい。第1は、スマートシュリンキングを支える小規模ビジネスの活性化であり、小規模自治体の官民連携である。いずれも小規模ながら世界モデルとなることを視点としたい。拙編著「軽トラ市-まちが活きる可動商店街（交文社2024）」では、都市機能の固定・可動・仮想の地域ベストミックスを提案しているが、リニア駅と可動商店街のドッキングは一つの小規模ビジネスであり、縮減社会に適応するものであろう。次に、広域居住システムの開発である。住宅自体を保有からシェアリングに移すことや企業のテレワークシステムと一体的に考えた投資を誘発することなど、新たな居住システムが有効であろう。メタバース（仮想）を入り口として二地域居住（可動）や定住（固定）という流れもあり得る。また日本の原風景となる地区での住宅と中心部の住宅が連動することもあるだろう。これら従来の不動産を超えた商品開発が有効に思える。第3は国際的な人材交流拠点であることだろう。リニア以降の地域構造はその可能性を十分に示している。テレワークなど国際的なデジタルノマドを対象とする我が国のビザも解禁となりつつあり、観光としてのインバウンドのみならず、こうしたビジネスノマドによる国際交流拠点は地域人材の関係性を増大させる。

これらが相まって、スマートシュリンキングの世界モデルとなることを期待したい。本稿に挙げたのは、本報告書の一つの解釈である。人材からその地域を読むという手法はデジタル化で流動する社会の読み方であろう。それだけに、様々な解釈もあり得る。その基盤となる人的資源の発見と繋がり解釈を対話的に積み重ねることが、人間が卓越する人新世時代の「中山間地における持続的地域振興」であろう。

中山間地域に持続発展に関するいくつかの小さな提案 ～リニア中央新幹線長野県駅のインパクト活用を視野に～

委員 加藤 栄司

1. リニアインパクトは期待できるのか？

リニア中央新幹線長野県駅（以下、長野県駅）で想定されている乗降客数は 6,800 人/日である。名古屋都市圏にお住まいの方に馴染みのある新幹線駅と比較してみると、三河安城駅が 12,394 人/日（以下、いずれも 2019 年）、岐阜羽島駅が 5,588 人/日であるので、三河安城駅の半分強、岐阜羽島駅よりも少し多い程度である。また、1988 年に掛川駅や三河安城駅とともに開業した東海道新幹線の駅としては唯一他の鉄道路線との接続がない駅である新富士駅の 9,324 人/日より大幅に少ない。いずれの駅についても新幹線駅の開業に伴って駅周辺開発が進んだが、駅周辺を超えて広範な圏域にわたって大きなインパクトを与えたといえるほどのインパクトがあったかどうか誰もが疑問を抱くところであろう。

また、北陸新幹線佐久平駅（2022 年の乗降客数 4,540 人/日^{※1}）の周辺では新幹線の開通後に大型商業施設が進出したが、新幹線開通よりも高速道路の開通効果によるところが大きい^{※2}。

乗降客数だけで一概に比較することはできないが、少し冷ややかな言い方をすれば、リニアインパクトといっても所詮は“こだま駅（はくたか・あさま駅）”程度のインパクトだけのことなのかも知れない。

しかしながら、その一方で、本当にそんな冷ややかな見方だけでよいのであろうかという疑問も湧いてくる。第一の理由は、比較対象にした新幹線 4 駅が開業した時代と今、そして将来には大きな時代的な違いがある。それは、ICT 化、DX 化が目覚ましく進展していることである。

第二の理由は、開業による時間短縮が 4 駅よりもはるかに大きいということである。長野駅の場合、品川駅からの時間距離が現在の 273 分から 45 分に大幅に短縮される。名古屋駅からの時間距離についても約 120 分から 27 分に短縮される。これは、比較 4 駅とは大きな違いであろう。

当研究会の報告書（以下、本報告書）でも第 3 次国土形成計画を踏まえ、「デジタルとリアル融合」を重視しているが、この要素と東京や名古屋からの時間の短縮とが相まって場所（空間）に制約されない“立地選択の多様性”のポテンシャル・優位性が飯田市を拠点としたその背後圏域である中山間エリアでも大幅に高まることが大いに期待できることである。

2. 地方創生のロールモデル「徳島県神山町」との相似した立地条件が実現

地方創生のロールモデルとして有名な神山町。「アリス人形里がえり国際交流～神山ウィークエンド」を皮切りに、「アート・イン・レジデンス」、「ワーク・イン・レジデンス」を展開し、アーティストや ICT 技術者、起業家の移住と東京の IT 系企業の誘致などに成功に結び付けた。そして、2023 年には、現役の起業家を講師に、ものづくりの基本や起業の仕方といった、これまで例のない起業家を育てる私立高等専門学校「神山まるごと高専」を官民連携で開校した。

長年にわたって連綿と進めてきたこれらのプロジェクトが成功した大きな要件の一つとして“東京（羽田空港）から飛行機で 1 時間ちょっと、徳島市内から車で 40～50 分程度”という神山町の立地条件にある。実際、これらのプロジェクトを長年にわたってけん引してきた神山町の NPO 法人グリーンバレーの理事の大南信也氏からの口からも直接聴かされたことでもある。

南信地域に置き換えていうならば、“東京（品川駅）からリニアに乗って僅か 45 分で長野県駅（飯田市）、そして、新幹線駅から車で 1 時間もかからずに下伊那郡各地・北設地域（中山間地域）へ”というこ

とになる。

3. 座視しているだけでは「神山」にはなれない

では、飯田市周辺の中山間エリアすべてが「神山町」になれるのであろうか。答えは「否」である。放っておいてもそうなるはずもない。むしろ放っておいたら、ストロー現象で東京圏や名古屋圏に人口と活力を吸い取られてしまうことになるだろう。「デジタルとリアルの融合」と「時間距離の大幅な短縮」をインパクトとしていかに主体的に活用していくかがカギになる。座して待つのではなく、いかに知恵を絞り、汗をかいて地域づくりを進めていくか、はたまた進めていかないかのかによって雲泥の差が生じる。

4. リニアインパクトを活かした中山間地域の取組のいくつかのアイデア

ここでは、これまで愛知県内の都市地域のまちづくりや中山間地域の移住定住促進・地域振興にささやかながら関わってきた立場と経験を踏まえつつ、いくつかの取組アイデアを提案したい。確かなエビデンスに基づいた訳でない稚拙な段階での試案でしかないが議論の種にいただければ幸甚である。

① 官民協働による高等専門学校の開設

本報告書の4-3-3(4)では、世代継承を意識した初頭教育（小中高）における地域人教育（地域に残る、地域に帰ってくる人材教育）の必要性を指摘しているが、地域人教育に特化した高等教育機関も必要であると考え。飯田市では、これまで信州大学の新学部の誘致を進めてきたが、信州大学側が設置見送りの意向を示したところである。それならば、大学誘致ではなく、先に触れた神山町のように高等専門学校の開設を目指してはいかがであろうか。「神山まるごと高専」のような最先端の地域人を養成する南信州ならではの高等専門学校を、市町村や県、民間企業や外部人材、個人・企業投資家など多くの主体を巻き込みながら開設する方が、大学の1学部を誘致するより効果的であると思われる。

② デュアルスクールやオルタナティブスクールなど多様な教育機会の拡大

「デュアルスクール」は、「区域外就学制度」を活用することにより、都市部に住民票を置いたまま保護者の短期居住（数週間程度）にあわせて地方にある公立小中学に学籍を異動させる制度である。自身の二拠点居住を継続しつつ家族生活と両立させるというニーズを見込んで徳島県が2016年にスタートさせた制度である。長野県内でも2023年5月から「松本デュアルスクール」を開始している。こうした制度を活用して子育て世帯のお試し移住を進め、本格的な移住定住や二地域居住、ワーケーションに結びつけていくことが考えられよう。また、南信州の豊かな自然・歴史・文化環境を活用した個人が尊重され、子どもの自主性を重視したオルタナティブスクールの開設も考えられよう。さらには、都道府県の枠を超えて公立高校へ入学できる「地域みらい留学」の活用も一考の余地があろう。

③ “関係人口”としてのプロフェッショナルな副業・兼業者の取り込み

筆者は、かつて、人口減少時代を見据え“一人複数役社会（一人多役社会）”をこれからの社会のあり方として提唱したことがある。今まさに一人複数役社会を目指すべき時代≡“関係人口の時代”であろう。

他方、社会について考えながら仕事をすると同時に、顧客のための仕事を通して社会に貢献するミッションドリブンが企業経営上求められているとともに、こうした感覚と経験が企業人材として求められるようになってきている。また、社会課題をビジネス手法や企業の社会貢献に生かしていくことを目的の一つと

して兼業・副業・プロボノの推奨に乗り出す企業も増えつつある。さらに、給与待遇だけを基準にするのではなく、共感や愛着、熱意をベースとした“意味報酬”を目指すプロフェッショナル人材も増えている。

筆者が事務局長を務める愛知県交流居住センターでは、NPO法人G-netの全面的協力で「あいちの山里ふるさと兼業事業」を4か年度わたって実施してきたが、募集事業所数13社に対して13社が応募。この13案件に対して実に121名の副業・兼業・プロボノ希望者がエントリーしてきた。いずれもその道のプロフェッショナルの若年世代。採用選定に苦慮した後、24名に絞り込んで事業所の様々な経営課題の解決に取り組んだ後も継続的に副業・兼業・プロボノ関わっているケースもみられる。都市圏で働く優秀人材を関係人口、ひいては移住定住人口として取り込んでいくこうした取組も求められよう。

④ 関係人口や移住定住を促進するきっかけとなる“人にフォーカスした”情報発信のススメ

長年にわたって移住定住促進のお手伝いをしてきた経験からわかったことがある。“魅力あるIターン者が新たなIターン者を呼び込み”、“魅力あるIターン者が集まる地域がUターン者を誘発する”ということである。この原理がかなり機能している。また、“1,000人規模の集落であれば、年間1～2世帯の子育て世帯をIターンさせれば、人口減少は依然として進むものの、人口構成のバランスが改善し、生産年齢人口や年少人口が横ばいないしは増加基調に回復し、小学校は維持される”ということも実証できている。移住定住ばかりではない。関係人口についても“Iターン者等の魅力ある人が新たな人を呼び込む”という同様の原理が働いているようである。

そこで、提案したいのは、人を呼び込むための一助となる“地域人材マップ”の作成である。「愛知県東三河移住のすすめ^{※3}」や、住みたい田舎で有名な宮城県栗原市の「くりはら移住定住コンサルジュ・マップ」がその一例である。

⑤ “カムバック若者”のしくみづくりへの挑戦

大学等への進学や就職をきっかけに東京圏に転出してしまうのが飯田市に限らず多くの地域の問題点である。東京圏をはじめとした大都市圏に人口転出してしまうのは、一旦は仕方ないとしても、何かをきっかけにU・Jターンさせるための仕掛けが必要であろう。

先般、「人口戦略会議」が公表した『令和6年・地方自治体「持続可能性」分析レポート』によれば、「消滅可能自治体」を脱却した自治体は239ある。その一つである鹿児島県長島町では、町外の高校や大学などを卒業した後に10年以内に町に戻って定住すれば、元金や利息の返済を町が肩代わり（ふるさと納税制度による寄付金が原資）する独自の奨学金制度「ぶり奨学金」が一定の成功を収めている。この事例も参考になる。

5. おわりに ～即時的な効果策から持続的な効果策の実現が課題～

飯田市及びその背後地である中山間地域において、若い世代のU・Jターンや子育て世代のIターンといった「社会減」対策を進めても所詮は限られたパイの奪い合いに過ぎない。人口減少問題の解決（緩和）には「自然減」の対策、すなわち出生率・出生数の持続的な上昇を図っていくことも重要である。

若者定住促進住宅を整備するなどして「奇跡」と呼ばれる人口増を実現した下伊那郡下条村は一時期出生率2.1超えを果たし、人口の1割増も実現させた。しかしながら、2008年以降は人口減に転じた。しかも、子育て世代の年齢層だけが顕著に減少した。その原因の一つは、2000年以降、周辺の自治体でも若者向け住宅がつくられ、下条村以外の選択肢が増え相対的な優位性が低下したこと。もう一つは、若者

定住促進住宅にせっきやく入居した子育て世代の次のステージの戸建住宅を建てるための土地が不足していたことである^{※4}。

下条村は若者定住促進住宅の整備により“20年間、過疎化と人口減の時計を止めた”という点では大きな成功を取めたことになる。一方で、若者定住促進住宅の整備といった即時的な効果策の限界性と持続的な効果策の必要性の示唆を与えてくれた。持続的な効果策を模索していくことが、飯田市とその背後地である中山間地域におけるこれからの大きな課題であるといえよう。

※1：乗車人員を単純に2倍にした数値

※2：「リニア中央新幹線開通に係る調査報告書第2版」（飯田信用金庫、しんきん南信州地域研究所、信金中央金庫）

※3：大都市を対象とした関係人口、定住・移住の創出事業の一環で作成した冊子。いつでも会える移住サポータを紹介するページを設けている。

※4：参考：「奇跡の村」のその後——人口増から人口減へ 再起に挑む下条村」. <https://news.yahoo.co.jp/feature/1553/>

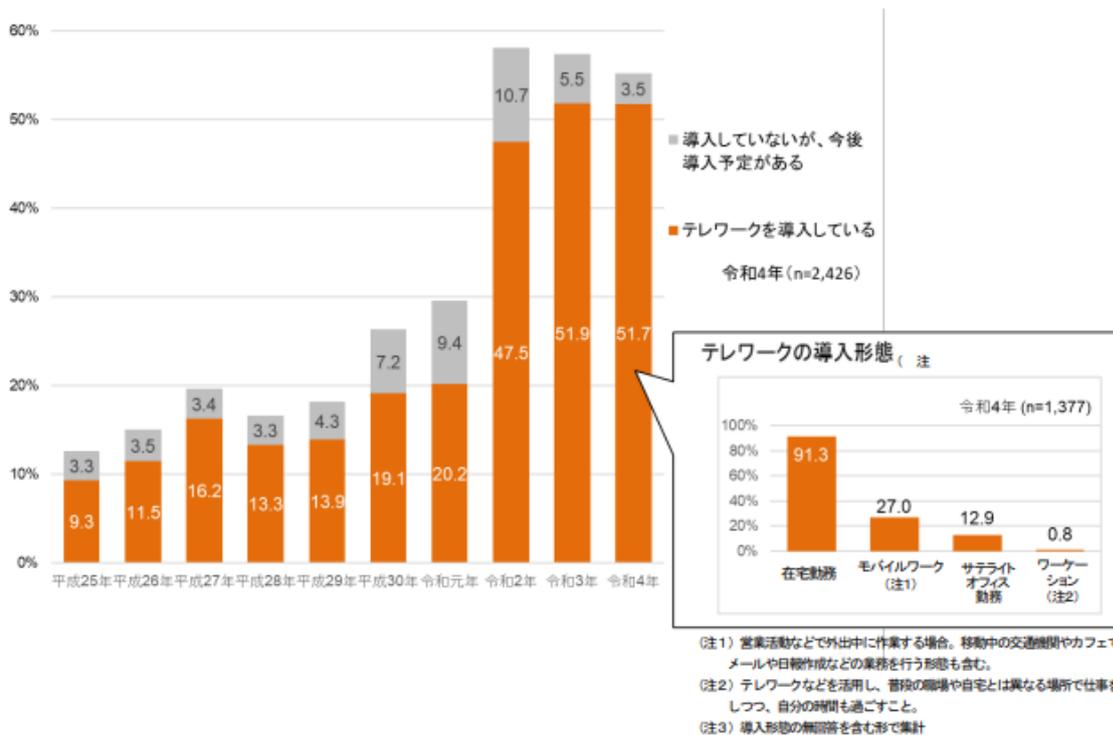
新しい暮らし方・過ごし方が実現できる地域としての注目

委員 加藤 千晶

■ “転職なき移住”への注目

コロナ禍を契機にテレワークの浸透が加速した。総務省の通信利用動向調査によると、企業のテレワーク導入率は、コロナ流行前の令和元年の約2割から、令和2年には5割弱に上昇し、その後、令和3年、令和4年は5割強と横ばいで推移している。コロナ禍後、働く場のオフィス回帰の動きも見られるものの、柔軟な働き方への対応として、テレワークを併用する例も多くあり、今後もテレワークは一定程度残るだろう。

テレワークの浸透は、場所を問わない働き方の浸透にも繋がる。従前からフリーランス等を中心にこのような働き方のスタイルはあったが、会社員にも働き方の選択肢が広がったことは大きな転換点といえるだろう。



企業のテレワーク導入状況

出典：総務省「通信利用動向調査」(令和4年)

このような中、テレワークを活用し、仕事はそのまま移住する“転職なき移住”への注目も集まり、各地で例も見られ始めている。

これまで、働く世代の“移住”というと、現在の仕事を辞め、新たな土地で新しい仕事を見つけて暮らしをスタートすることが一般的であったが、仕事を変えずに移住するスタイルが可能な時代となった。

移住にあたる主な懸念点として、仕事や収入の不安が挙げられるが、新しく仕事を探す必要がないことは移住のハードルも下がるといえる。

■新しい暮らし方・過ごし方ができる地域としての情報発信

“転職なき移住”が可能となる地域の前提条件として、都市と比較してもそんな色のない情報通信環境を備えることがある。その上で、地域の魅力を発信することが、人を惹きつけるために求められる。

地域の魅力発信にあたっては、いわゆる観光資源・地域資源の他、地域のストーリーやそこで暮らす・関わる人々の生き方・暮らし方の発信を行うことも、共感・憧れといった人の心を動かすことに繋がり、ポイントとなると思われる。本研究では、リニア長野県駅およびその周辺地域で活動されている企業や個人の皆さんに活動の経緯や内容等を伺うヒアリングを実施し、同地域に住む人の魅力・活力にも触れることができた。

リニア中央新幹線の開業により、移住の他、都市圏との二地域居住や長期滞在等、多様な暮らし方・過ごし方が可能な地域としてさらに注目が高まると思われ、注目が高まった際に十分に魅力を伝えられるよう、地域一体となった情報発信の工夫・イメージ作りが求められる。

「(DX+コロナ) × リニア」を想起した地域づくり

委員 加藤 義人

■(DX+コロナ)で生じた立地選択の新パラダイム —「脱・東京」に見る立地選択の多様化—

2020年に発生したコロナ禍を契機に、企業と人口の脱・東京現象が顕在化した。人口は東京特別区から転出超過となり、2021年には首都圏内への転出が多かったが、2022年には転出先が首都圏外へと広域化した。首都圏内で東京特別区からの転入が多かった上位都市は、茅ヶ崎市、藤沢市、つくば市、鎌倉市、町田市などで、これらの都市には共通条件が見られる。①東京アクセスが良い事、②一定以上の都市機能集積がある事、③東京よりも経済性に優れる事（家賃等が安い事）、④風光明媚である事、⑤ブランド性を有している事の5点で、これらが「脱・東京」人口に選ばれるための条件だと捉えたい。

一方、企業においても本社機能を首都圏から転出させる動きが加速した。2021年に首都圏外に本社移転した企業は約350社に上り、1990年以降で最多を記録した。その後も2023年まで同水準が続いており、コロナ禍が終息しても本社機能の転出量は収まる様子がない。これは、首都圏の立地コストが高いことが主因となっている。本社コストは固定費であるから、これを縮減する事ができれば財務状況が良化する。分かっているが東京にしがみついてもビジネス機会を得ようとしていた企業にとって、転出の判断を促したのはコロナ禍が産み落としたリモートスタイルだ。距離と時間の制約を受けないビジネス様式が定着したことで、本社立地の選択肢は首都圏外に広がったのだ。本社転出先として上位に上がるのは、茨城県、栃木県、群馬県、愛知県（以上は、受け入れ県側から見て転入超過）で、安さに加えて東京へのアクセス性が良く、背後圏域が大きい地域が選ばれている。

このように、(DX+コロナ)は人口と企業本社の立地流動化をもたらし、東京への高速アクセスがあって立地コストが安く、加えていくつかの条件を有する地域が、有効な立地選択の対象となり得るということを国土上に提示したと捉えることができる。

■地方から若者が流出し続ける理由 —若者はミSSIONドリブン志向で活躍機会を求める—

1990年頃までの大学生は、就職活動に当たり初任給を最大の関心事としていたが、近年の学生たちの志向は異なる。経済処遇も重要なことではあるが、加えて仕事を通して社会や地域に貢献できる活躍機会を求めているのだ。これは、若者の志向がマネードリブンからミSSIONドリブンに転換したと捉えて良いだろう。

ミSSIONドリブンな活躍機会の量を統計で表現するのは難しいが、筆者は「付加価値額」がヒントになると考えている。統計的には付加価値額が大きい都市に人口の社会増加多い傾向が強く認められるからだ。マクロ経済で言う付加価値額は、企業財務では粗利に相当する。粗利を創出する力がなければ、従業員の経済処遇もままならないし、ましてやSDGsを含むCSR活動を実践するなどして社会貢献する余力も生まれにくい。結果として、若者たちは付加価値創出力の高い都市・地域に引き寄せられているのだ。

■「(DX+コロナ)×リニア」時代を想起 —日本中央回廊が立地選択の多様化を支える—

東京一極集中という国土的課題は、地方から見れば人口の東京一極滞留だ。地方の若者が東京に吸い上げられて戻ってこないことが地域社会・経済の疲弊の主因となっている。端的には人口減少を構造化させ

ているのであり、人口減少が家計消費の消失をもたらし、地域経済が縮退しているのだ。家計消費の消失を少しでも補完するには、短期的には交流消費を増やすことが有効だ。交流人口を増やし、その滞留時間を増進させることで交流消費は増える。当面、地域経済を維持する対策としてはこれが手っ取り早い。

しかし、将来に向けて持続的発展を実現するためには、リニア開業後の日本中央回廊に企業と人口の立地選択の多様化が生まれることを想起し、現在起きている脱・東京現象からの学びを踏まえた地域づくり（選ばれる準備）を進めることが望ましい。東京からの人口転出先に選ばれた上位都市の共通条件5つのうち、飯田・下伊那地域に欠けているのは②都市機能集積であり、磨き上げが必要なのは⑤地域ブランドだ。これを念頭に置き、更に当地固有の課題解決を加えた地域づくりを進めれば、この地域には「(DX+コロナ) ×リニア」時代に移住先として選ばれる得るポテンシャルを十分に有している。

■飯田・下伊那～三遠南信地域への提言 – ミッションドリブンな若者に選ばれる地域づくり –

リニア開業まで（2034年頃までの約10年間）に飯田・下伊那～三遠南信地域が準備すべき地域づくりとして筆者が提言したい私案は、①インフラアップ（2次交通の充実）、②DX型の都市サービス・公共サービス、③公教育のリデザイン、④やりがいのある活躍機会（付加価値創出力のある産業振興、ミッションドリブン人材の輪を広げる）の創出、⑤交流消費を増進する滞留対策、の5点が望ましいと考えている。

2次交通の充実に向けたインフラアップは、本報告書が指摘しているようにリニア長野県駅からの距離によるポテンシャル低減を少しでも食い止めるための対策だ。DX型の都市サービスは、都市機能の集積が乏しい当地にとって、公共サービスや民間サービスをDX型で提供する社会システムを構築する事で代替できると考えるものだ。転職を伴わずに移住する人々はフルリモートで就労する可能性が高く、意外と屋外に出る機会が少ない。こうした人々の生活を支援する官民のサービス（買い物宅配、遠隔医療、公共サービスのデジタル申請等）が充実していれば移住の障壁を下げる事となろう。公教育のリデザインは、東京で子育てしている人々の多くが私学を利用していることを踏まえ、当地の公教育の質が高いことが子弟の転校を進めやすいと考えるからだ。やりがいのある活躍機会は、ミッションドリブン志向の若者たちが魅力を感じる源泉だ。但し、高付加価値業種や本社機能の誘致は容易ではないだろうから、ミッションドリブンな人材に着目した取り組みが適しているだろう。本報告書がヒアリング調査によって明らかにしているように、当地にはミッションドリブンな人材が豊富に点在している。こうした人材の輪の中に、新たに若者たちが加わっていくエコシステムを構築する事が有効ではなかろうか。そして、交流人口を増進する機能を整備し滞留を促す仕掛けを充実させることで、交流消費が地域経済の底上げに資する事になる。

こうしたことを念頭に、リニア開業までの期間を有効に使い、首都圏から脱出したい潜在人口の受け皿となる地域を目指した計画的取り組みを期待したい。

本研究会の調査で学んだ地域づくりへの期待と三遠南信自動車道、リニア整備への期待

委員 高橋 大輔

1. ヒアリング等の実態調査から感じた地域づくりへの期待

この研究会で何度か南信州を訪れ、現地で活動する人々にお会いすることができた。地域振興の様々な取り組み、活動の実態、現場で暮らす方々が感じている地域の問題認識を始め、整備が進む三遠南信自動車道への期待や今後のリニア中央新幹線（長野県駅）に対する思いなど、大変貴重なご意見やご示唆を頂くことができた。

それぞれの地域での取り組みの詳細は、本書第3章で御覧いただきたいが、その内容から少し離れて、ここでは私個人として感じたことや気が付いたことを書かせていただいた。

一つ目は、人の想いの共有化に関することである。各地の取り組みは、個々単独の目的で進められている一方で、実は、人そのものは地域や組織を越えて繋がっており、異なる取り組みであっても、お互いを知り、その人の想いが相互に共有されているのではないかと思えた。そして、人々の想いを知ることからくる相互理解の積み重ねが、その地域の振興に向けた活力を生み出しているのではないかという思いに至った。

二つ目は、内外の人のネットワークに関することである。地域振興の取り組みは当事者である本人の存在だけでなく、本人の周りで一緒に考えて動く仲間や組織が、業界や地域を越えて存在することが重要ではないかと思えた。具体的には、地元企業、金融機関、行政といった地域づくりに関わる組織や人々の存在である。さらには、外からの力を呼ぶ仕組みとして、地域おこし協力隊制度が活用である。任期中の活動はもちろんであるが、活動終了後の地元定着を図るためのネットワークづくりやノウハウ共有も合わせて、人材定着やその後の活躍にも影響を持つことで、外部人材と地域住民の繋がりを形成する機能の一部になっていると思われた。

三つ目は、地域振興の継続性には課題が根深いことも改めて認識した。それはどの地域でもマンパワー不足に陥っていることである。地域の取り組みや課題に対して外部からの事業提案や解決策が提示される際に、地域側に連動したいという思いがありながらも、動きに追いつけないことや向き合えないことも実際に起こっていることもわかった。地域側の人不足が問題の根底の一つであることが指摘されていた。人不足は今後さらに加速していくことが容易に想定されることから、この根本的な課題の対応には、地域内外との連携や参加が用意に行える仕組み、外部からの事業提案や解決策の提示に地元側が呼応できる仕組みを整えていくことが益々重要になってくるのではないかと思われる。

ではどのような仕組みが求められるのか。ここで単純に答えを見出すことは難しいが、一つの例としては、いま個々で進められている地域振興がどのような人や組織の繋がりによって生まれて、その過程でどのように継続されているのかを明らかにしていくことが一つのきっかけになるかもしれない。当事者は日々事業を進める中で無意識的なネットワークで事業展開しているが、その関係者には全容は掴めない。それを客観的に第三者が俯瞰し関係図をすることで、多様な主体が参加した連携が見える化され、ハブとスポークのその先にある繋がりの、新たに関係する人や組織を捉えることはできないか。こうしたネットワークが見え始めれば、一見繋がりが無かった、あるいは無さそうな関係者や応援者の情報が新たに繋がりと、地域プロジェクトの育成・支援がスムーズに進んでいくことが期待できると思われ

る。例えば、研究的な視点からでもこの財団に関係する大学、シンクタンク等が共同して、地域でそれぞれ有する組織の繋がりをデータベース化し、地元の取り組み内容に応じた応援チームを組成する支援システムを構築する等ができれば、この研究会発案による地域支援の実装に繋がる試みが生まれるのではないかと思う。研究会の提言書から次の社会実装に繋がるようなアイデアやテーマが発展的に継続されていくことを期待したい。

2. リニア中間駅およびその周辺地域に求められること

宣伝で恐縮であるが、当センターは2021年6月から三遠南信・静岡地域の大学、シンクタンク連携のもとに『持続的で多様なスマートリージョンの形成研究会』（略称：スマートリージョン研究会。当センターは公益財団法人国土計画協会と共同事務局）を組織し、研究活動を進めてきた。

東海道ベルト地帯の中でも静岡中部から三遠南信地域のエリアに着目し、これからの広域的な地域の姿について研究を進め、研究会の成果として学芸出版社から「DX時代の広域連携－スマートリージョンをめざして－」を刊行させていただいた。ここで言う「スマートリージョン」とは、地域内外の多様な組織との繋がりや情報技術の活用した地域連携・広域連携により、地域が抱える様々な課題への対策や未来を展望する取り組みを進めようというものである。

振り返ると、これまでの広域連携は、隣接・連坦する都市や都市圏・中山間地域が連携することにより、生活利便性の向上や、産業経済の高度化・イノベーションの創出等の効果を発揮してきた。これからは、隣接・連坦する多様な資源を活用するだけでなく、域外からも容易にアクセスできる環境整備が求められ、それはICTなどを活用することで実現が可能になる。

「スマートリージョン」の目指す目標は、便利で効率的な、競争優位性を高められるような地域づくりに留まらず、地域に住む人、活動する人、訪れる人などが、「暮らし続けていける地域、暮らしやすい地域」としての満足度を高め、ウェルビーイング（＝ひとにやさしい地域）の視点から複雑な社会課題の解決や、新たな価値創出による持続可能な都市や地域を形成することである。

さて、三遠南信地域では、リニア中央新幹線の整備とともに、太平洋ベルトの地域条件の変化が予測されている。リニア時代において、東三河、浜松、静岡の東海道沿線の都市圏は、個々の特性を活かした独自発展とともに、相互が協調・連携した新しい東海道軸の発展が期待される。そこに、三遠南信自動車道等の南北軸の連携も活かすことでより多様性のある発展が期待されると思われる。そして、この圏域は、東海道沿線の産業集積が高いエリアと南信州、奥三河、北遠の自然豊かなエリアの両面を併せ持ち、情報通信やインフラを活用して居住地としても選ばれる可能性がある。広域の圏域の中に、それぞれが持つ産業の特性と多様な取引先を繋げていくことで、人、物、情報の流動がさらに活発化することが期待される。

そのため、個人的にもやはり、三遠南信自動車道とリニア整備には大変期待するものがある。またリニア関連開発については、今回の研究会で、駅周辺の開発状況について飯田市さんの案内で視察することができた。その時点では鉄道事業者による整備時期変更が発表されていないタイミングではあったが、リニア駅建設予定地周辺では区画整理や建設のための基礎工事等が開始されており、リニア駅周辺整備の進捗を垣間見ることができた。

リニア駅を中心に広域の視点でみると、リニア駅と接続する交通網には、中央自動車道や国道151号、153号などの道路網やJR飯田線があり、整備中の三遠南信自動車道のアクセスもある。リニアには

東京・名古屋圏との大きな時間短縮効果が見込まれることから、リニア駅と接続する道路・鉄道等の各交通機関（二次交通）の充実を図ることが不可欠であるのは言わずもがなである。こうしたインフラ整備の上で、実際の交通手段として想定される高速バス、路線バス、観光バス、タクシー、レンタカー等の多様な移動サービスが提供されることが望まれる。

こうした視点から、地域の関係者へは、三遠南信自動車道がリニア駅とネットワークすることへの期待だけでなく、一般道や現道の整備や使い方にも思いを込めることに期待を持つ。つまり、高規格幹線道路と、それ以外の小さな道路との関連性も重要であることに言及したい。三遠南信自動車道の整備は通過交通を増やす一方で、現道の交通量の減少や立ち寄りを無くすことに繋がる可能性が指摘できる。人流や物流が減ることで、現道沿線の地域が疲弊することを避ける必要がある。現道活用のアイデアによって交通量の維持・発展させる考えを持つことは変わらず重要である。リニア開業により駅周辺にスポットが当たることは良いことであるが、現道沿線にはまだ知られていない資源、お店、観光地など、ゆっくり楽しめる立ち寄り処が多くある。それらをしっかりと発信して地域振興に活かしていく目的地づくりが求められる。前に述べた通り人口減で地域が疲弊する前に、リニアが整備完了するまでの時間を有効に使い、地域資源を活かす仕掛けの準備や備えとして、インフラ整備と地域活動や取り組みとの連動を常に考えていくことが肝要である。

奥三河地域におけるリニアへの期待と課題

委員 田村 太一

1. 奥三河地域とリニア中央新幹線（以下「リニア」という。）との関係性

本報告書の「第3章 リニア長野県駅および周辺地域の期待と課題」に、「3-3-5 越境地域での取り組み」として北設楽郡（以下「北設」という。）3町村（設楽町、東栄町、豊根村）の7つの団体・事業者へのヒアリング結果が記されている。いずれもリニアに関しては、いまのところ特に期待はしていないとのことである。奥三河地域からリニア駅までの距離の遠さとリニアに関する情報量の少なさが挙げられており、実際の利用をイメージしにくいことが要因であると推測する。

そこで、奥三河地域でのリニア利用の可能性について考えてみる。

2. 奥三河地域からのリニア長野県駅利用の考察

（1）鉄道を乗り継いでリニアに乗車する場合

北設地域からリニア長野県駅までは、JR 飯田線を利用して元善光寺駅からリニアに乗り換えることになる想定する。北設地域の駅は、東栄駅（愛知県東栄町）と豊根村富山地区の玄関口である大嵐駅（静岡県浜松市天竜区）の2つがある。富山地区は人口が62人（令和2年国勢調査）と少なく、中心部の豊根村役場からも移動距離が約30km（以下、車と鉄道の移動距離及び時間は「NAVITIME」にて計測）あるため、ここでは東栄駅からの利用について考える。

JR 東栄駅から品川駅までの移動を新幹線とリニアで比較する。新幹線の場合、時間帯により乗り換えに要する時間が大きく変わるが、概ね3時間30分～50分程度で品川駅まで到着する。そのため、飯田線からの乗り換え時間が30分以内であれば、リニアの方が新幹線よりも早く着くことができる。ただし、元善光寺駅からリニア長野県駅までは約1kmあり、この間の移動方法が課題である。現在、飯田市にて新交通システムの導入が検討されているが、詳細はまだ明らかになっていない。

なお、現在、JR 飯田線は上記2駅には普通列車しか停車せず、新幹線への乗り換えまでの乗車時間が長くなるため、東栄町から東京方面に行く場合は、飯田線を利用するよりも浜松駅まで車で行って新幹線を利用するケースが多い。そこで次に、パークアンドライドでのリニア利用について考えてみる。

図1）東栄駅から品川駅までの移動の比較（新幹線利用とリニア利用）

利用	経路
新幹線	東栄駅 - (飯田線/82~101分) - 豊橋駅 - (乗り換え) - 豊橋駅 - (ひかり号/70~78分) - 品川駅 - (こだま号/119~127分) - 品川駅
リニア	東栄駅 - (飯田線/138~192分) - 元善光寺駅 - (移動) - リニア長野県駅 - (45分) - 品川駅

（2）パークアンドライドを利用してリニアに乗車する場合

北設3町村の各役場から品川駅までの移動を比較する。2025年度の三遠南信道路の東栄ICと鳳来峡IC間の開通により、その間が従来よりも約7分短縮されることを見込んで所要時間を計測する。駐車場

から車両乗車までにかかる時間が同程度であると仮定すると、東栄町は両者に大きな違いはなく、豊根村はリニアの方が約32分～40分早く、設楽町もリニアの方が17～25分早い。リニアの運行ダイヤと乗車料金が明らかになれば、時間とコストを比較した上でどちらを選択するかが決まると考えられる。

なお、設楽町役場からは、リニア岐阜県駅（岐阜県中津川市）の利用も考えられる。その場合、自動車移動の時間が75分、リニア移動が58分となり、リニアの方が新幹線よりも28～36分早くなる。設楽町北部の名倉地区からは自動車移動の時間がさらに15分短くなるため、リニア長野県駅よりも岐阜県駅の利用が想定される。

図2) 北設楽郡3町村の各役場から品川駅までの移動の比較（新幹線利用とリニア利用）

町村	利用	経路
東栄町	新幹線	東栄町役場 - (68分) - 駐車場 - (移動) - 浜松駅 - (ひかり号/70～78分) - 品川駅
	リニア	東栄町役場 - (90分) - 駐車場 - (移動) - リニア長野県駅 - (45分) - 品川駅
豊根村	新幹線	豊根村役場 - (87分) - 駐車場 - (移動) - 浜松駅 - (ひかり号/70～78分) - 品川駅
	リニア	豊根村役場 - (80分) - 駐車場 - (移動) - リニア長野県駅 - (45分) - 品川駅
設楽町	新幹線	設楽町役場 - (91分) - 駐車場 - (移動) - 浜松駅 - (ひかり号/70～78分) - 品川駅
	リニア	設楽町役場 - (99分) - 駐車場 - (移動) - リニア長野県駅 - (45分) - 品川駅
	リニア	設楽町役場 - (75分) - 駐車場 - (移動) - リニア岐阜県駅 - (58分) - 品川駅

3. リニア長野県駅利用による奥三河への来訪の可能性の考察

(1) 観光でリニアを利用する場合

リニア長野県駅から奥三河地域への移動手段は、JR飯田線か自動車のいずれかとなる。鉄道の場合、北設地域は二次交通が脆弱なため、下車後の移動手段が課題となる。大嵐駅からは村営バス富山線の利用が可能だが、1日6便で富山地区内しか運行していない。その他には、(一社)とみやまの里が運営するレンタル自転車があるのみである。東栄駅からは町営バスが2路線走っており、町内の各施設や豊根村及び乗り換えにより設楽町まで行くことができる。便数は2路線合わせて1日9本。タクシーもあるが台数は限られる。自動車利用の場合、東栄町にはレンタカー会社が1社しかないため、リニア長野県駅付近からのレンタカー利用が想定される。現在、飯田市内にはレンタカー会社が10社ある。

(2) ビジネスでリニアを利用する場合

前述のように二次交通が脆弱なため、ビジネスにおいてはJR飯田線よりもレンタカー利用の方がさらに可能性が高いと考えられる。その場合、2-2)で比較したように、高速鉄道駅からの距離により、東栄町に行く場合は新幹線浜松駅、設楽町はリニア岐阜県駅、豊根村北部地区は長野県駅、南部地区は浜松駅からレンタカーを利用することが想定される。

4. 奥三河地域においてリニアを活用するポイント

以上のことから、奥三河地域においてリニアへの関心と期待を高めるためには、以下の点が課題になる。いずれもすぐに解決できることではないが、リニア開業に合わせて周辺環境の整備が進むことが、奥三河地域におけるリニアの利用に繋がると考える。

- ・ JR 飯田線の東栄駅への特急列車の停車
- ・ 新幹線と同程度のリニア乗車料金の設定
- ・ JR 元善光寺駅または飯田駅からリニア長野県駅までのスムーズな移動
- ・ リニア長野県駅及び岐阜県駅周辺の駐車場及びレンタカーの利用のしやすさ
- ・ 奥三河地域での新交通システムの確立

東京圏に集中する知識サービス産業就業者の取り込みと地域の持続可能な発展

委員 福島 茂

本研究会は、コロナ禍を経て急速に進んだデジタル社会のもとで、リニア中央新幹線の開通を契機とした中山間地域の持続的な発展のかたちを模索してきた。リニア中央新幹線の開業は、東京圏・名古屋圏と調査対象エリアである長野県駅エリアとのアクセス時間を大幅に短縮させる。テレワークなどの新しい働き方が普及し、副業・兼業などの柔軟な働き方も社会的に受け入れられるようになってきた。コロナ禍はワーク・ライフ・バランスにおいて、より「ライフ」を重視する傾向をもたらした。これらの社会的潮流は、コロナ禍前とは異なるかたちで大都市圏と地方と人的対流パターンを生み出そうとしており、リニア中央新幹線の間駅エリアは東京圏・名古屋圏からの対流人口のホットプレイスとなる可能性をもつ。

ここで戦略的に検討すべきは、①どのような地域ブランディングにより大都市圏との人的対流を促すか、②対流のターゲット層とはどのようなものであるか、③大都市圏からの移住者や関係人口と地域とのWin-Winの関係構築のシナリオをどう描くか、④目的達成のためのバックキャストとは何か、⑤リニア中央新幹線の間駅エリアから後背地へリニア・インパクトをどのように波及させるかという5つの視点である。

(1) 長野中間駅エリアにおける地域ブランディング

本報告書ではウェルビーイングを基軸とした発展戦略を描いている。ウェルビーイング (wellbeing) とは、WHO 憲章のなかで「身体的、精神的、社会的に満たされる状況」と定義されている。近年では、欧州委員会・欧州議会・ローマクラブ・OECD・WWFによるレポート「Beyond GDP, 2007」で、国・地域が目指す発展指標としてもウェルビーイングが提唱されている。また、従業員のウェルビーイングを高めることが労働生産性、創造性や業務パフォーマンスに良好な影響を与えるものとして、企業経営の領域でも注目されている (HRBrain, 2023)。

長野県駅エリアの南信州は長野新幹線の軽井沢や八ヶ岳・富士五湖を後背地にもつ山梨県駅エリアとは異なり、リゾートとしてのブランド力に乏しい。南信州では地場の日常的な暮らしの豊かさに基づくウェルビーイングの高さと社会教育を通じた人間力をはぐくむ地域力が地域ブランドの中核になりえるのではないかと考える。豊かな自然・文化のなかで、健康的で人間力を育む子育ての場としての南信州ブランドの構築が期待される。飯田市をはじめとして南信州地域にはソーシャルキャピタルが豊かに蓄積されるとともに、学びの文化が根付き、これが多彩な市民活動を生み出している。地域社会における交わりや役割のなかで当事者意識や協働の意識が育まれる。南信州には個の自立を成す人間力を醸成する社会空間があり、これらは大都市には顕著に不足する機能である。こうした社会的関係性自体がウェルビーイングの形成には欠かせない。

(2) 東京圏の知識サービス産業就業者をターゲットにした人的対流促進

大都市圏と地方との人的対流による地域活性化という点では、東京圏に集中する知識サービス就業者やその経験・ノウハウを地方にどのように取り込み、活かしていくかが重要である。知識サービス産業はテレワークとの親和性が高い。筆者は先行研究「アフターコロナの新しい働き方と地域活性化の可能性：

－ 3大都市圏の知識サービス就業者に着目して －（福島 茂：2021）」において、①コロナ禍の経験やテレワークの普及が知識サービス就業者の地方圏や大都市圏近郊の多自然地域への移住や 2 拠点居住への関心を高めたこと、②本業だけではなく副業・兼業、勤務先の社会貢献、個人のボランティアという多面的な形態を通じて、そのスキル・経験が地域活性化や DX の推進に波及する可能性を明らかにした。東京圏を中心に 3 大都市圏知識サービス就業者の 7.5%、16.5 万人が大都市圏近郊や地方圏に移住あるいは 2 拠点居住先を設けることを検討、あるいは近い将来に検討したいとしている。知識サービス就業者の 25.3%、55.8 万人は地域活性化地域や DX 推進に資するスキル・経験を有し、それを地域で活用する意志を有している。

では、知識サービス就業者の経験・ノウハウの活用の可能性とはどのようなものであろうか。地域の DX 推進領域では、①ICT 活用による社会問題解決、②事業システムの効率化・ガバメントテック・電子政府・各種オートメーション化、③「ICT×各種産業」による新業態の開発、④E-コマースの振興・SNS 等によるマーケティング、⑤SNS 等による地域情報発信、⑥ICT 人材育成などにおいて、知識サービス就業者のスキル・経験の活用の可能性が確認できた。まちづくり領域では、①まちづくり・スマートシティ・地域防災の向上、②地域芸術文化振興・各種地域活性化イベント企画や③環境・福祉領域などへの活用が期待される。地域産業振興領域では、①事業開発・起業支援・事業継承支援、②教育・人材開発支援、③デザインによる地域産品の高質化・地域特産品開発と販売促進、④観光・ツーリズム振興・海外旅行者向け多言語観光情報発信などへのスキル・経験の活用の可能性がある。こうした人材を地域に取り込み、活かしていくことが期待される。

(3) 地域と移住者・関係人口との Win-Win 関係の構築シナリオとバックキャスト

大都市圏の知識サービス就業者が地域との関係性を高めることで、社会的課題に対する問題解決を促すこと、地場産業の高度化・高付加価値化やイノベーションを創出し、新たな雇用創出や若い世代に刺激を与えるロールモデルを生み出していくことが期待される。こうした過程は、M.セリグマンがウェルビーイングの基本要素として挙げた「ポジティブな感情」「目的・役割」「エンゲージメント」「関係性」「達成」(HRBrain, 2023)を生み出すことにもつながる。ウェルビーイング経営を指向する東京圏の情報系企業など対して、南信州への拠点構築が従業員のウェルビーイング向上にどう貢献するかを可視化するとともに、地元自治体が包括的なプログラムを構築することで、その機能強化を図ることも求められる。

人間力を育む子育ての場としての地域ブランディングに関しては、その可視化は簡単ではない。これに関しては、例えば大学入試における総合選抜入試を通じた合格実績の積み上げも考えられる。地域には総合学習に積極的に取り組む高校がある。地域人材や学輪 IIDA のようなインターユニバーシティのネットワークを活用することで総合学習の質を上げること、小中学時代から地域の社会課題への関心を高めて協働プログラムへの参画経験を持たせるなど、受験対策を超えたより本質的な教育を促すことが求められる。こうした子育て場としての地域ブランディングは、子育て世代の地域への転入を促し、保育園・幼稚園や小中学校の維持にもつながる。

大都市の知識サービス就業者を中心に移住者や関係人口の取り込み、地域の活性化や持続性に繋げていくためには、「オープンな社会的エコシステム」が必要である。地域活性化課題や人材ニーズに関する情報提供を行い、地域でスキル・経験を活かす機会・舞台を創出し、受け入れ態勢を整えることが求められる。行政や地元経済界が中心となって、地元企業との兼業・副業・事業機会やマッチング機会を創出す

ること、一緒に取り組む仲間・組織のチーム形成を促すようなプロデュース機能の強化が求められる。また、受け入れ側には大都市圏の知識サービス就業者が参加しやすい時空間的に柔軟な参加形態をとることも大切である。コミュニティレベルでもオープンで、サポートイブな受け入れ態勢の構築が必要である。具体的には、地域のコミュニティリーダーや中間人材（地域コミュニティに溶け込んだI・Uターン人材や地域おこし協力隊OB・OGなど）が中心となり移住者と地域との橋渡しや定住支援を促すこと、外部からの定住者によりコミュニティの維持が可能になるという認識に立ち、柔軟かつ寛容的な相互扶助の規範を作り出すことなどが含まれる。

(4) 長野県駅エリアから後背地の中山間地域への波及

本編でも述べられているように、リニア中央新幹線による東京圏・名古屋圏からの速達性のメリットはリニア中間駅エリアから離れるに従って急減する。長野県駅から1時間もかかる後背地では、東京圏や名古屋圏にとっての移住・2拠点居住先やビジネス立地の選択範囲は大きく広がり、リニア中央新幹線の優位性は埋没してしまう。従って、東京圏などからのInward効果を活かすためには、まずは中間駅エリア周辺での定住や関係人口化を図り、そこから後背地の中山間地域との社会経済的ネットワークを拡張するような段階計画が必要である。一方、地元の経済主体による東京圏や名古屋圏へのビジネス展開効果（Outward効果）については、リニア中央新幹線による絶対的な時間短縮効果は変わらない。従って、中山間地域の意欲的なミクロな取り組みを支援すること、東京圏や名古屋圏の人材・企業との関係構築を図り、地域に取り込むことでリニア中央新幹線によるOutward効果を発現させるような戦略が求められる。後背地でのインバウンド観光においては、リニア中央新幹線のスピードとエリア内でのゆったりとした移動・観光を組み合わせるような「スピード&スロー戦略」も非日常性を演出する戦略として有効である。

参考・引用文献

- 福島 茂 (2021): 「アフターコロナの新しい働き方と地域活性化の可能性 - 3大都市圏の知識サービス産業就業者に着目して -」『計画行政と中部』No.34, 13-33, 日本計画行政学会中部支部
- HRBrain(2023): 「ウェルビーイングとは? 意味と定義「5つの要素」を解説」
<https://www.hrbrain.jp/media/labor-management/well-being> (2024/04/19 閲覧)

巻末に寄せて 中山間地域振興シンポジウム～「リニア時代の新たな伊那谷・三遠南信を目指し、いま必要なこと」～の開催

公益財団法人中部圏社会経済研究所 企画調査部長 松田 直己
(当研究担当)

「中山間地域の持続可能なまちづくり・活性化に関する調査研究」については、これまでみていただいたように、リニア中央新幹線長野県駅が設置される予定の長野県飯田市とその周辺地域を対象に、当該地域で新たなまちづくりに取り組む方々にヒアリング等も実施しながら研究会内において様々な議論を実施し、地域における特長や潜在力、そして課題等の整理を行ったところである。

一方、当研究とりまとめと並行してリニア中央新幹線の予定工程にも変化があり、2024年3月には、従来の「2027年品川～名古屋間の開通」は断念され、静岡県における着工から少なくとも10年は時間を要することが公表された。これにより、地域の視点は「近い将来(2027年)のリニア開通に向けてどう地域づくりを進めるか」から「リニア開通までの(最低)10年の間にどのように地域を創り上げ、リニア開通を迎えていくか」に変わる事となったと考えられる。

もともと当研究を通じて、リニア長野県駅およびその周辺地域の方々と課題を共有することを考えていたが、以上のような状況変化の中で、「工程が延びたからこそ、あらためて足元からしっかり魅力ある地域づくりを進めよう」という機運を高めつつ課題共有することが、このような状況下において中部圏の広域的な発展にもつながっていくとの思いから、題記のシンポジウムを企画し、2024年5月29日に長野県飯田市のシルクホテルにて開催(web視聴も併催)した。詳細については当財団調査季報「中部圏研究」に掲載する³ので、本報告書と合わせてご覧いただきたい。

シンポジウムはまず基調講演として、当研究会の委員を務めていただいた、加藤義人氏に「リニア時代の地域づくり：いま考え、取り組むべきこと」と題して基調講演をいただいた。



シンポジウム基調講演の様子

³ 「中部圏研究」VOL.228(2024.9)に掲載予定。

加藤義人氏には、リニア開通による具体的な効果をご説明いただきつつ、「(DX+コロナ) ×リニア」という算式を例に、算式の左辺の部分をしっかり準備していくことの大切さについても、データをもとにわかりやすくお話をいただいた。

その後、当財団から、当該研究の成果を踏まえた、この基調講演と後のパネルディスカッションにつながる視点提供をさせていただいた後、研究会の座長をつとめていただいた戸田敏行氏をコーディネーターに、地域の皆さまや「中山間地域のまちづくり研究会」の委員の方々とのパネルディスカッションを実施した。

コーディネーターも含め、議論に参加いただいたパネリストは下表の通りである（敬称略）。

原 勉	飯田商工会議所 会頭
福澤 秀宏	駒ヶ根商工会議所 会頭
竹前 雅夫	株式会社南信州観光公社 アドバイザー
戸田 敏行	愛知大学 三遠南信地域連携研究センター長
加藤 義人	岐阜大学工学部 客員教授 公益財団法人名古屋まちづくり公社名古屋都市センター 特任アドバイザー
田村 太一	奥三河ビジョンフォーラム 専務理事
福島 茂	名城大学 都市情報学部 教授
宮本 文武	一般社団法人中部経済連合会 常務理事・事務局長（当財団 代表理事）

パネルディスカッション登壇者一覧



パネルディスカッションの様子

このパネルディスカッションは今回民間企業・団体主体で実施したが、パネリストの皆さまからは「リニアの工程が遅れるからこそその足元での地域づくりの重要性」について力強いお言葉をいただくとともに、大都市圏である名古屋地域との相互連携という視点についても議論が交わされ、第3次国土形成計画「全国計画」で示された「日本中央回廊」を意識するような、より広域的な視点でのディスカッションを展開するに至った。その中では、この地域ではいろいろな活躍をしている方々がいらっしやって、そのつながりが重要となってくること、その一方でより広域的な情報共有が、新たな地域づくりをしていくうえで課題であることも共有された。

シンポジウム終了後、地元の方にお聞きする中では、この地域でリニア関係のシンポジウム等を行うときに、このような広域的な視点で議論されることが珍しく、中部圏の発展に資するシンクタンクならではの視点を提供することができたと感じている。そして今後も、この地域の官民連携について、新たな地域モデル形成の観点から引き続き関心を寄せていきたいと考えている。

中山間地域の持続可能な
まちづくり・活性化に関する
調査研究

中山間地域のまちづくり研究会

—報告書—

2024年5月

制作発行 公益財団法人 中部圏社会経済研究所

本調査研究報告書の著作権は、当財団に帰属します。

無断で複写・転載することとはご遠慮ください。