

舞鶴市から見る新たなまちづくりの在り方

京都府舞鶴市 政策推進部 企画政策課

山本 仁士 様

泉 光信 様

亀井 亮介 様

近年、SDGsが注目されているなかで、京都府舞鶴市は2019年に内閣府の「SDGs未来都市」に選定され、全国で10の自治体

— それでは、第2期SDGs未来都市^①計画を策定された経緯について教えてください。

仕組みができてきました。こうした、多様な連携による持続可能なまちづくりの仕組みは政府が主導する「SDGs未来都市」の方向性に合致しており、SDGs未来都市計画として落とし込んで申請したところ見事2019年に選定されるに至りました。2019年は第7次総合計画がスタート

SDGs未来都市計画としてバージョンアップしたものを2022年からスタートしました。

体にも与えられる「SDGsモデル事業」の対象にもなった。同市では、都市の持続可能性を高める取り組みとして、交通分野においてもMaas事業を導入している。

まず舞鶴市は2011年から今の市長になって、第6次総合計画をスタートしたのですが、2015年からの後期実行計画の中で「心豊かに暮らせる田舎暮らし」というのをまちづくりの方向性として打ち出していました。その中で色々な教育機関や企業とも連携を図りながら進めていくという

した年でもあり、企業や教育機関などと多様な連携をしながらまちづくりを推し進め、そこから様々な事業をさらに展開し、第2期S

— 企業や教育機関などとの連携について何か苦労されたことはございますか。

今回は舞鶴市政策推進部企画政策課の山本様、泉様、亀井様の3名にこれらの事業を実施するに至った経緯や課題などについて伺った。

「心豊かに暮らせる田舎暮らし」というのをまちづくりの方向性として打ち出していました。その中で色々な教育機関や企業とも連携を図りながら進めていくという

した年でもあり、企業や教育機関などと多様な連携をしながらまちづくりを推し進め、そこから様々な事業をさらに展開し、第2期S

ここ5、10年くらいで地方創生という言葉も出てきて、企業や教育機関の方が「地域との協働」や「地域課題を解決する」というのを一つのテーマとされていること

(1) 「SDGs未来都市」とは、国が自治体によるSDGsの達成に向けた取組を公募し、優れた取組を提案する都市を「SDGs未来都市」として最大30程度選定するもの。このうち、舞鶴市は特に先導的な取組に選定され、人口減少や高齢化が進行する中において、2030年におけるありたい姿（未来型の便利な田舎ぐらし『ヒト、モノ、情報、あらゆる資源がつながる「未来の舞鶴」』を見据えた、民間企業や教育機関等との連携やAI・ICT等の先進技術の積極的な導入による都市の持続可能性の維持・向上に取り組んでいる。（図1参照）



ワークとして
研究材料にし
たりしていた
だけの素地が
あったので、
やりやすさは
あったと考え
ております。

ただ、この
ときに市の課
題解決だけを
念頭に置かな
いように配慮
はしてしまし
た。やはりウイ
ンウィンの関
係性を築く必
要があると思っ

中でテーマに合致したような形に
なるよう努めました。関係者と気
持ちよく事業展開できるように、
地域課題を持つている行政として
のマナーは大切にしなければいけ
ないというのは常に念頭に置いて
います。

—企業や教育機関について何か営
業をするようなこともあるん
でしょうか。

企業の方から具体的にこのよう
な事業がしたいというようなアプ
ローチが来ることもありますし、
「面白いことをしていそうだから
少しお話を聞かせていただけませ
んか」というところから関係を構
築していった結果何らかの事業に
つながるといふこともあります。

やはり舞鶴市に興味を持っていた
だいたところと連携した方が市民

にも共感が得やすいですし、結果
としてうまくいくと思います。

—たしかに舞鶴市で地域課題に取
り組みたいと言って来てくれる
ようなところのほうがいいとい
うのは納得できました。続いて、
Maas^②の実証実験について
ですが、このきっかけというのは
何だったのでしょうか。全国
的に地方部で言われている、利
用者の減少やバス運転手の不足
などが当てはまるのでしょうか。

たしかにそのような背景はあり
ます。舞鶴市では長年路線バスと
地域の自主運行バスが運行されて
いるんですけど、路線がカバー
できていない公共交通が手薄な地
域についてどうするかということ
には悩んでおりました。そのよう
なときに、先ほど申し上げました

も増えました。そういった部分で
は昔からある産官学連携に比べて
少し進んだ形でビジネスモデルを
確立しようとしたり、フィールド

ていますので、企業に対しては一
定のビジネスモデルになりうるよ
うに考えましたし、教育機関につ
いても調査・研究という枠組みの

(2) 国土交通省「日本版Maasの推進」によると、Maas（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位で
の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービスのことを指す。

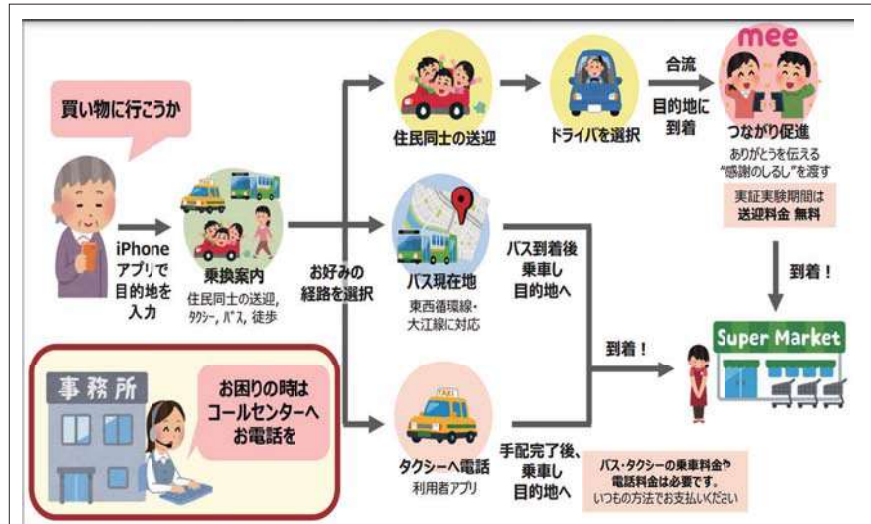


図2: 住民同士の送迎利用方法（利用者編）
（出典：舞鶴市HP『舞鶴市共生型MaaS「meemo（ミーモ）」
実証実験の概要』より抜粋）

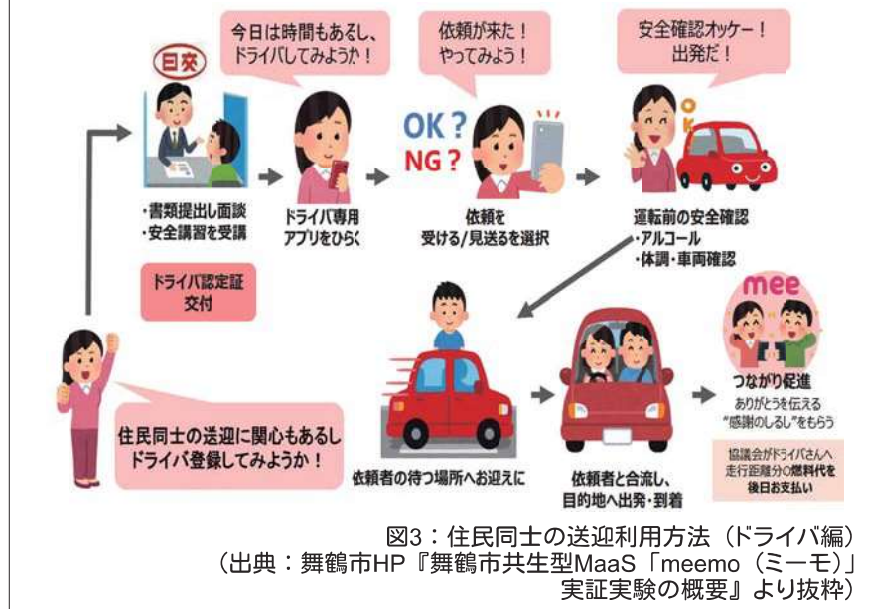


図3: 住民同士の送迎利用方法（ドライバ編）
（出典：舞鶴市HP『舞鶴市共生型MaaS「meemo（ミーモ）」
実証実験の概要』より抜粋）

民間企業との連携がありまして、オムロンソーシアルソリューションズ株式会社との包括連携協定を2019年の4月に締結しました。この企業は交通分野以外にも防災分野やエネルギー分野でも進んだ技術を持っておられますので、そ

の強みを活かして舞鶴市の地域課題の解決に向けて、各分野でどういった取り組みができるかを協議しております。そして交通分野については、MaaSアプリを使ってお互い様の精神で住民同士での送迎を行う形でやっていきまし

うというご提案を頂きましたので、一緒に今取り組んでいる形です。MaaSについては私も注目しています。包括連携協定の締結はどういった経緯で行ったんでしょうか。

いきなり協定を結んだわけではなく、それ以前に半年間ほどオムロンソーシアルソリューションズの方と私たち舞鶴市職員の間で地域課題を先進技術でどう解決するかについて議論

する機会がありました。議論を重ねる中で浮き彫りになってきた課題について、オムロンが有する技術で解決できそうなものもありそうだなということがわかりましたので、「じゃあ一緒にやっていきましょう」というところで包括連携協定を結んだという経過があります。その中で交通や防災、エネルギーを中心に現在取り組んでいるところですよ。

—そのような連携に対して地元住民からの反応はどのような感じだったんでしょうか。そして今後どのようにしていきたいという風に考えておりますか。

交通の部分だけにはなってしまうんですけども、今まで舞鶴市内でタクシーは全域をカバーしていたなかで、タクシーしかない地域にとっては新しい手段が増えたことになるので非常に喜んでいただいています。

過去2年間実証実験をやってきまして、2022年の6月から通年での運行を実施しているんですけど、そこに至るまでには住民からの継続についての要望書もいただいでいて、地域としても努力していくという意思表示もいただいております。そういう反応を考えるとやってよかったと思っています。

ただ全国的に見てもそうだと思うのですが、自動車社会っていうのが根付いています。自家用車で移動される方の中にはMaasに興味を持たない人も一定数はおられます。舞鶴市でやっている取り

組みは住民の方々に積極的に関わっていたかないと継続していけないような取り組みになっておりますので、あまり関心を持たれてない方についても、地元として困っている人を助ける取り組みだということを理解していただいて、さらに地域を巻き込んだ形にしていければと思っているようなところです。

—今後進めていく中で課題になっていきそうところはどこにあると思いますか。

地域住民を主体とした体制づくりを目指すところ



図4：meemoアプリの画面例
(出典：舞鶴市HP『meemoサービス概要説明資料』より抜粋)

りを目指すところ
です。マン
パワーが
充足して
いるわけ
ではない
状況で、

継続性をどう担保していくかというところになると思います。継続していくためには、行政のバックアップや企業の参入ももちろん必要ですけれども、住民の方々が主体的に取り組めることが重要だと思っています。また、交通分野は特にそうだと思いますが、一地域だけで完結する仕組みでもないと思うので、同じ条件、同じ課題を抱えているところに横展開していく場合を考えても地域の主体性は大事です。

—地域の主体性は私も重要だと思いますが、維持するのは難しいと思います。

それはその通りです。全国どこでも難しいと思います。逆に都市部の方が隣に住んでいる人もわからないようなこともあって難しいかもしれません。だから一概にマンパワーがあればうまくいくと言いきえることはできません。地域

の主体性を維持するためには、地域課題について当事者意識を持つて、何とかしないといけないという風土を根付かせることが一番大事だと思います。

—地域住民が当事者意識を持つために市職員としてどうすべきだと考えていますか。

結局地域に入っていくかというまくりかというと思います。ある程度のパターンはありますが、地域によって実態は本当に違うので、マニュアルでどうこうできる部分ではないと思います。行政として支援できることはもちろんやるべきですけど、地域がどこまで自分で頑張れるかというのが大切だと思います。とはいえ、それだけだと限界はもちろんありますので、そこを行政が支援するというのが理想的です。最初に支援制度があるとかではなく、地域の実態を知ったうえで「それならこのような支

援制度がありますよ」と提案する
ような形であるべきだと思います
し、そこを目指していきたいです。

―最後に現在企画政策課で働く上
でのやりがいを聞かせてください。

地域課題はなくなりません。例
えば30〜40年前は人口過密が課題
で、都市計画が規制中心で組み立

てられていましたが、今は人口減
少という真逆の課題になっていま
す。課題は時代によって変わって

いくのですが、それにどう向き合
うかというところに正面から取り
組めるのは自治体職員ならではの
ものでやりがいを感じていま
す。そうした日々を過ごすなかで、
地域住民の方々と一緒に仕事する
方からの感謝の言葉をいただいた
ときや、大学の方や企業の方など

外部から評価していただいたとき
は嬉しく感じます。

また、MaaSの取り組みにつ
いても、自動車社会のなかで公共
交通を推進することに日々難しさ
を感じているのですが、実際に目
の前に困っている方がいらつしや
るんです。その方から感謝をいた
だけの時にはもちろんやりがいを
感じます。本当に困っている方を
助けるのが公共の仕事だと思うん

ですけれども、予算もありますし、
特定の地域にだけ手をかけるわけ
にもいきません。そういった制約
はありますが、何が自分たちにで
きるのかについては、常に念頭に
置いて仕事をしています。

―本日は貴重なお話ありがとうございます。
ございました。

(聞き手…富永悠真)

【参考文献】

- ・舞鶴市HP『舞鶴市共生型MaaS「meemo（ミーモ）」実証実験の概要』2020年、https://www.city.maizuru.kyoto.jp/shisei/cmsfiles/contents/0000007/728/meemo_gaiyou.pdf (2022年12月27日アクセス)
- ・舞鶴市HP『SDGs未来都市計画について』2021年、<https://www.city.maizuru.kyoto.jp/shisei/0000005338.html> (2022年12月27日アクセス)
- ・舞鶴市HP『第2期SDGs未来都市計画 (2022〜2024)』2022年、<https://www.city.maizuru.kyoto.jp/shisei/cmsfiles/contents/0000009/9720/2042713251139.pdf> (2022年12月27日アクセス)
- ・舞鶴市HP『meemoサービス概要説明資料』2022年、<https://www.city.maizuru.kyoto.jp/kurashi/cmsfiles/contents/0000009/976/R4meemogaiyou.pdf> (2022年12月27日アクセス)
- ・国土交通省『日本版MaaSの推進』[https:// www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanMaaS/promotion/](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanMaaS/promotion/) (2022年12月27日アクセス)

山本 仁士（やまもと ひとし）

平成8年入庁。政策推進部政策推進室企画政策課長。

泉 光信（いずみ みつのぶ）

平成12年入庁。政策推進部政策推進室企画政策課交通政策担当課長。

亀井 亮介（かめい りょうすけ）

平成16年入庁。政策推進部政策推進室企画政策課企画調整係長。