

地域の移動はみんなで作る 地域共創事業 「Community Drive プロジェクト」

一般社団法人SMARTふくしらボ プロジェクトマネージャー こしば のりあき
小柴 徳明

1. 「Community Drive プロジェクト」とは

Community Drive プロジェクトとは、地域（Community）の動きを加速（Drive）させる人材である「コミュニティ・ドライバー」の育成を目的として、研修プログラムならびにコミュニティ・ドライバーが多様なセクターと対話を行うための「コミュニティドライブツール」の開発を目指すプロジェクトである（図－1）。



図－1 Community Drive プロジェクトのロゴ

福祉の DX を推進する一般社団法人 SMART ふくしらボ（所在地：富山県黒部市）と建築・土木の設計監理、都市デザインを行う組織設計事務所である株式会社日建設計（所在地：東京都千代田区）、複雑な情報を図解で可視化する株式会社図解総研（所在地：東京都文京区）がそれぞれの強み

を生かし、この課題に向き合い共創で解決策を導き出すプロジェクトを 2024 年 7 月にスタートさせた。

開発する研修プログラムでは、実際に課題解決に取り組む地域で、未成年やシニアを含む地域住民や行政、企業など多様なセクターが集まり、データを活用して対話し、自分たちの未来の地域における移動を考えていく。住民に主体性が生まれ、合意形成が促進し、「自分たちの移動を自分たちで考えていく」マインド醸成を目指す。

なお、本プロジェクトは、国土交通省の令和 6 年度共創・MaaS 実証プロジェクトのモビリティ人材育成モデル事業に採択されている。

2. なぜ「コミュニティ・ドライバー」が必要なのか

地域の移動は、さまざまな課題を抱えている。例えば、地方の高齢化が進む中、高齢者が免許を返納することで移動手段を失い、買い物や病院への通院が困難になることがある。また、子育て世代では送迎の負担が重く、子どもを習い事に通わせることを諦めざるを得ないケースも多い。

さらに、介護福祉サービスにおいては、中山間地域でホームヘルパーや通所型デイサービスを地理的な制約から利用しにくいという問題がある。災害時には、必要な物資や人が必要な場所へ届か

ないという深刻な状況が発生することも少なくない。

このように、単に「移動そのもの」が困難になる問題にとどまらず、子育てや介護、災害対応といったさまざまな分野に横断的に影響を及ぼしている、地域社会全体で横断的に捉えられているのが「移動」の課題である。

そんなさまざまな分野と接続する横断的な性質を持つ移動の課題に対して、「何とかしなければならない」という認識は共有されているものの、具体的に解決を進める主体が不在であることが、進展を阻む大きな要因となっている。なぜ課題解決の主体が不在になってしまうのだろうか。その理由として、交通を巡る行政と住民の関係性がある。それは、「提供する側、される側」という関係性だ。

住民としては、交通は行政や企業が提供するものという感覚が少なからずある。実際に、行政や企業は移動の課題解決に向けたサービス開発に力を入れようとして、新しいテクノロジーの力を生かしツールを導入する。こうして、「提供する側、される側」という関係が形成される。

この関係においては、住民はもっと安くしてほしい、もっと近くに来てほしいという「提供される側」としての要望を出す。「提供する側」としての行政や企業はそれらに応えたいと思うが、相対的な財源の不足から、利用が進まない事業に多くの財源を充てていくことは難しくなる。

このような関係性の上では移動の課題を解決していくことは困難である。そこで、まずは、この関係性を変えていく必要があると考えた。具体的には、移動課題解決のサービス開発ではなく、「コミュニティをドライブする」ことから始める。提供する側、される側の関係性ではなく、行政・住民・企業（民間）がともに考え、ともにつくっていく形を目指している（図－2）。

つまり、プロジェクトを進めていくプロセスの中で住民の主体性と緩やかな合意形成を図り、みんなで「自分たちの移動を自分たちで考えていく」マインドを育てていくのだ。



図－2 行政・住民・企業（民間）がともに考え、ともにつくる関係性

3. これまでの取り組み

まずは移動の課題に対する調査研究として、行政・公的セクター、住民、企業の属性ごとにヒアリングやワークショップ、移動データ収集などを行った。具体的には、地域住民と行政・公的セクターのそれぞれを対象として、地域のモビリティの現状を可視化するワークショップを2024年7月26日に、企業向けのヒアリングを9月23日に開催した（写真－1）。



写真－1 7月26日の市民向けワークショップの様子

これらの情報をまとめつつ情報やデータを取得するためのツール開発も同時に行い、プロトタイプ版を実験していった。

こうしてつくられたのが、「コミュニティドライブツール」のプロトタイプである。

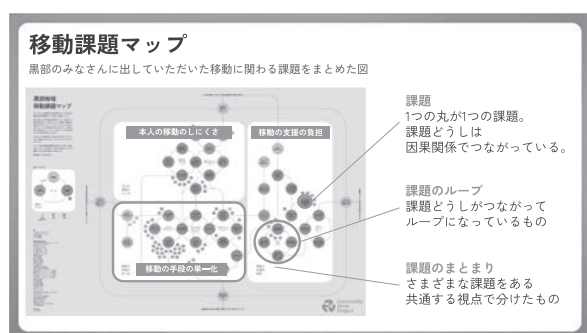
まず、「ホンネPOST」というリアルな移動の

悩みや苦勞していることといった「感情」を見える化するツールを活用した。地域住民の生の声を手軽に収集・分析できるコミュニケーションツールで、集まったテキストデータを感情分析 AI で解析し、移動課題の本質をシンプルに見える化できるシステムになっている（図－3）。



図－3 「ホンネ POST」の説明

次に「移動課題マップ」だ。黒部にお住まいの方、関わられている方々から集まった、移動に関わる課題を整理し、因果関係、負の循環をまとめた図である。課題はそれぞれ独立してあるものではなく、誰かの課題は他の誰かの課題につながっている。一つの図に多様なセクターの方々の課題を因果関係で整理することで、立場の違いを超えて互いの課題についての捉え方や考え方を擦り合わせ、課題の背景について知ることができる（図－4）。



図－4 移動課題マップの説明

また、これまでのワークショップやヒアリングを通じて、地域住民が「どこからどこへ」移動しているのかを中心にデータを収集し、年代や属性ごとの移動傾向を調査した。こうした調査分析に

より、移動課題の背景をより具体的に理解するためのデータを取得するというも行っている。

4. 調査研究から見えてきた気付きと発見

現地に出向きながら、これらの調査研究と「コミュニティドライブツール」の開発を進めていく中で、インターネット上の検索では決して見えてこないような生の声、隠れたニーズ、思いや願いなどを見聞きすることができた。

大きく二つの気付きについて紹介したい。

一つ目は「コミュニティドライブツール」の一つ、ホンネ POST やワークショップを通じて、ホンネの中に隠れるマイクロニーズに大きなヒントがあるということである。

具体的には、交通手段としてのタクシーを使いづらい理由として、表面的には「料金が安いから」という回答があったが、ホンネ POST の回答に添付されているコメントを読むと、「そもそも使ったことがなくてタクシーの呼び方が分からない」、「ドライバーや同乗者がどんな人か分からず怖い」、「乗車時間が長いとトイレが心配」といった理由があった。

もしも表面的な課題だけを見ていたら、「タクシー料金が安い」という課題に対して「料金を下げるために割引をする」といった発想をするだろう。しかし、その裏側にある課題にはアプローチできていない。

表面には見えていないけれど実は課題だと思っていた「呼びづらい」、「怖い」といった声を拾い解消することができれば、実は課題を早く解決し、乗り越えることができるかもしれない。こうした発見は実際に住民の思いを言葉にしてもらうことによって把握できたものだったと思う（図－5）。

二つ目の気付きは、地域の中に既に「コミュニティ・ドライバー」は存在しているし、「コミュニティドライブ」は起きているということだ。

ヒアリングやワークショップで直接話をうかが

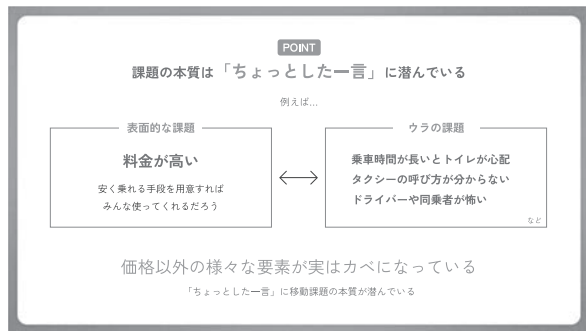


図-5 ちょっとした一言に潜む課題の本質

うと、既に地域の住民同士で、自助・互助・共助的な取り組みが行われていることを教えてもらうことが多々あった。例えば、買い物に困っている高齢者に対して、個人で買い物代行を行っている方がいる。また、三つの世帯で一緒に買い物を行っている家族などが既にある。

こうした動きは属人的なものかもしれないが、誰かに言われるまでもなく、まず自分たちの周囲の困り事に対して、自分たちで解決しようという主体性のある動きであり、これはまさに「コミュニティドライブ」といえる。

何か仕組みを導入するだけでなく、個々の小さくても主体的な取り組みに目を向けること。こうしたことの大切さに改めて気付くことができたのも、大きな収穫であった。

5. Community が Drive する瞬間

2024年11月28日には行政・公共セクター、住民、企業合同での「ミライドライブワークショップ」を開催した。この場では、今までの調査研究の中間報告やツール開発の進捗を報告、そして気付きや発見の共有とともに、各セクターの方々同士で地域が直面している移動の課題と向き合い、持続可能な移動手段やまちづくりのあり方についてディスカッションした。

ワークショップの冒頭説明が終わった後には、前述した移動課題マップを幅4m×6mもの巨大な紙に印刷し、参加者の方がその上を歩き回りながら、共感する部分に付箋やシールを貼ったり、

新たな課題を付け足すなどのワークを行った。課題が可視化された大きなマップをみんなで見るという体験を通じて、地域の課題をより体感的に共有することができた（写真-2）。



写真-2 移動課題マップを歩き回りながら付箋やシールを貼る様子

ただ、それでもワークショップ前半は、「もっとバスの説明を分かりやすく表示してほしい」、「ここに行けるようにしてほしい」というような意見もあり、まさに「提供する側、される側」の関係性が見えた。

しかし、議論と対話を重ねていく中で、ある参加者が「自分自身もバスに全く乗ったことがなかったけれど、使ってみたらすごく便利でびっくりした」と体験談を語ってくれた。すると、次の人が「そうそう、乗ってみたいと分からないものね。黒部の人たちは車がメインだから普段使いはあまりしないし。でも今後とか、いざという時のためには公共交通は必要」、また、違うグループからは「公共交通を維持していくためには、自分たちで使っていこうという意識を持たないといけないよね。安いバスの運賃の裏にはみんなの税金が使われているわけだから、意識変革が大事かも」といった意見が挙がった。

そして、そこからより主体性を持った意見やアイデアが言葉として飛び交うようになった。ここに出てきたアイデアは、予算や時間が必要な行政が担わないと実現しないような大きな話ではなく、少しの工夫やみんなができることから生まれ

たアイデアだ。

まさに、提供する側、される側の関係性から、みんなで一緒に考えていくコミュニティがドライブし、動き出した瞬間だった（写真－3）。



写真－3 11月28日ミラドライブワークショップでのディスカッションの様子

ワークショップが終わった後には、次回があればまた参加したいと声をかけてくれる、既にコミュニティ・ドライバーの人、また、これからコミュニティ・ドライバーになりたいと思ってくれた多くの人に出会うことができた。目指していた姿である「誰かが、ではなくて、みんなで進めていくプロジェクト」としてのスタートを切ることができた。

6. この先目指すもの

黒部市の移動の課題を解決していくことはもち

ろん、この取り組みをより広く展開していくことも重要である。黒部市は人口約4万人、高齢化率約32%（全国平均約29%）という特徴を持つ。こうした条件に類する自治体は全国でも少なくなく、特に人口が1万人から10万人で、かつ高齢化率が全国平均以上の自治体は全国に約700あるという。これは、全国1,718自治体のうち約4割に当たる。このプロジェクトの研究モデルを実装し全国に訴求することで、多くの地域が自立的にまちの移動課題を解決していく仕組みを展開していきたい。

Community Drive プロジェクトは、住民の「主体性」と「地域の合意形成」の二つを育むプログラムやツールを開発し、対立的にならず未来に向けた前向きな対話をしながら、コミュニティをドライブしていく人を地域に増やしていく取り組みである。そうした主体性が生み出され、合意形成をしていくことさえできれば、その後にさまざまなテクノロジーを使い、どんなサービスでもつくることができる。そこには、みんなでつくったというプロセスがあるからだ。

来たる2月12日には東京で「Community Drive プロジェクト」の報告会を予定している。この場でさまざまなセクターの皆さんにもこの取り組みを知ってもらい、一緒に進めていく仲間を集めていきたいと考えている。