

出典：国土のグランドデザイン2050～対流促進型国土の形成～ 国土交通省 2014年7月

- 本格的な人口減少社会の到来、巨大災害の切迫等に対する危機意識を共有
- 2050年を見据え、未来を切り開いていくための国土づくりの理念・考え方を示す「国土のグランドデザイン2050～対流促進型国土の形成～」を策定

キーワードは 《コンパクト+ネットワーク》

コンパクト+ネットワークの意義・必要性

① 質の高いサービスを効率的に提供

- 人口減少下において、各種サービスを効率的に提供するためにはコンパクト化が不可欠
- しかし、コンパクト化だけでは、圏域・マーケットが縮小
- このため、ネットワーク化により都市機能に応じた圏域人口を確保

② 新たな価値創造

- 人・モノ・情報の高密度な交流が実現し、イノベーションを創出
- コンパクト+ネットワークにより、**国全体の「生産性」を高める国土構造**

多様性と連携による国土・地域づくり

- ① 各地域が「多様性」を再構築し、自らの資源に磨きをかける
- ② 複数の地域間の「連携」により、人・モノ・情報の交流を促進

▶ 「多様性と連携」を支えるのがコンパクト+ネットワーク

- ▶ コンパクト+ネットワークは、**交通革命**、**新情報革命**を取り込み、距離の制約を克服するとともに、**実物空間と知識・情報空間を融合**させる
- ▶ 交流は、それぞれの地域が多様であるほど活発化(→対流)
- ▶ **対流のエンジンは多様性(温度差(地域間の差異)がなければ対流は起こり得ない)**
→常に多様性を生み出していく必要

国土づくりの3つの理念



基本戦略

- ① 「小さな拠点」と **高次地方都市連合** 等の構築
- ② 攻めのコンパクト・新産業連合・価値創造の場づくり
- ③ **スーパー・メガリジョン** と新たなリンクの形成
- ④ **日本海・太平洋之面活用型国土** と圏域間対流の促進
- ⑤ 国の光を觀せる観光立国の実現
- ⑥ 田舎暮らしの促進による地方への人の流れの創出
- ⑦ 子供から高齢者まで生き生きと暮らせるコミュニティの再構築
- ⑧ 美しく、災害に強い国土
- ⑨ インフラを賢く使う
- ⑩ 民間活力や技術革新を取り込む社会
- ⑪ 国土・地域の担い手づくり
- ⑫ 戦略的サブシステムの構築も含めたエネルギー制約・環境問題への対応

「小さな拠点」



小学校や旧役場庁舎の周辺に日常生活を支える買い物、医療等の「機能」をコンパクトに集積

交通と情報通信によるネットワークで周辺を支える

道の駅、特産品等農業の6次産業化、バイオマスエネルギーの地産・地消により、**新たな雇用を創出**

高次地方都市連合

○ 高速道路を活用しない

| 都市圏の中心市 | 都市圏*人口(万人) | 2010年*2 | 2050年*3 |
|---------|------------|---------|---------|
| 松江市 | 22.0 | 22.0 | 15.6 |
| 米子市 | 32.6 | 32.6 | 20.9 |

このままでは30万人都市圏が消える



○ 高速道路を活用

| 都市圏の中心市 | 都市圏*人口(万人) | 2010年*2 | 2050年*3 |
|---------|------------|---------|---------|
| 松江市・米子市 | 56.0 | 56.0 | 37.3 |

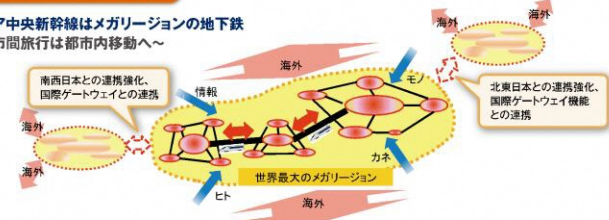
ネットワークにより30万人都市圏を維持



(※1)2010年の人口10万人以上の市を中心市とし、自動車まで60分以内の通勤圏を都市圏として設定。
(※2)2010年の人口・地域別 国勢調査による。(※3)2050年の推計人口は国土交通省国土政策研究所の推計人口による。

スーパー・メガリジョン

リニア中央新幹線はメガリジョンの地下鉄
～都市間旅行は都市内移動へ～



国土のグランドデザイン2050

～対流促進型国土の形成～

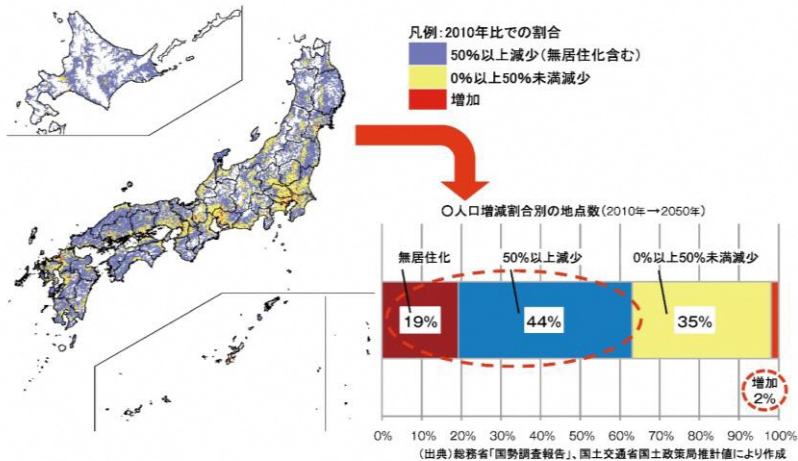
「国土のグランドデザイン2050 ～対流促進型国土の形成～」は、本格的な人口減少社会の到来、巨大災害の切迫等に対する危機意識を共有しつつ、2050年を見据え、未来を切り開いていくための国土づくりの理念・考え方を示すものです。

時代の潮流と課題

- ① 急激な人口減少、少子化
- ② 異次元の高齢化の進展
- ③ 都市間競争の激化などグローバル化の進展
- ④ 巨大災害の切迫、インフラの老朽化
- ⑤ 食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題
- ⑥ ICTの劇的な進歩など技術革新の進展

- ▶ 全国を1km²のメッシュで見ると、人口が半以下になる地点が現在の居住地域の6割以上。2割は人が住まなくなる。
- ▶ 人口が増加する地点の割合は約2%であり、主に大都市圏に分布。

【2010年を100とした場合の2050年の人口増減状況】



日本海・太平洋2面活用型国土

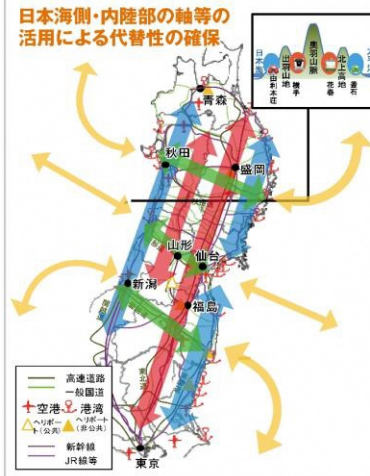


図1 広域交通基盤の代替性・多様性のイメージ

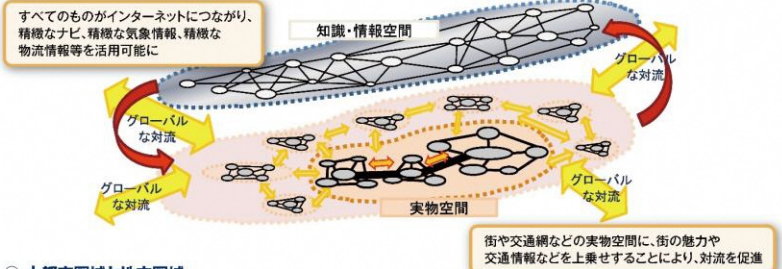
多様なモードの活用による輸送



図2 被災後のガソリン・軽油の輸送状況

目指すべき国土の姿

- 地球表面の**実物空間**（「2次元的空间」）と**知識・情報空間**が融合した、いわば**「3次元的空间」**
- 数多くの小さな対流が創発を生み出し、大きな対流へとつながっていく、「**対流促進型国土**」



- 大都市圏域と地方圏域
- 地方への人の流れを創出し、依然として進展する東京一極集中からの脱却を図る

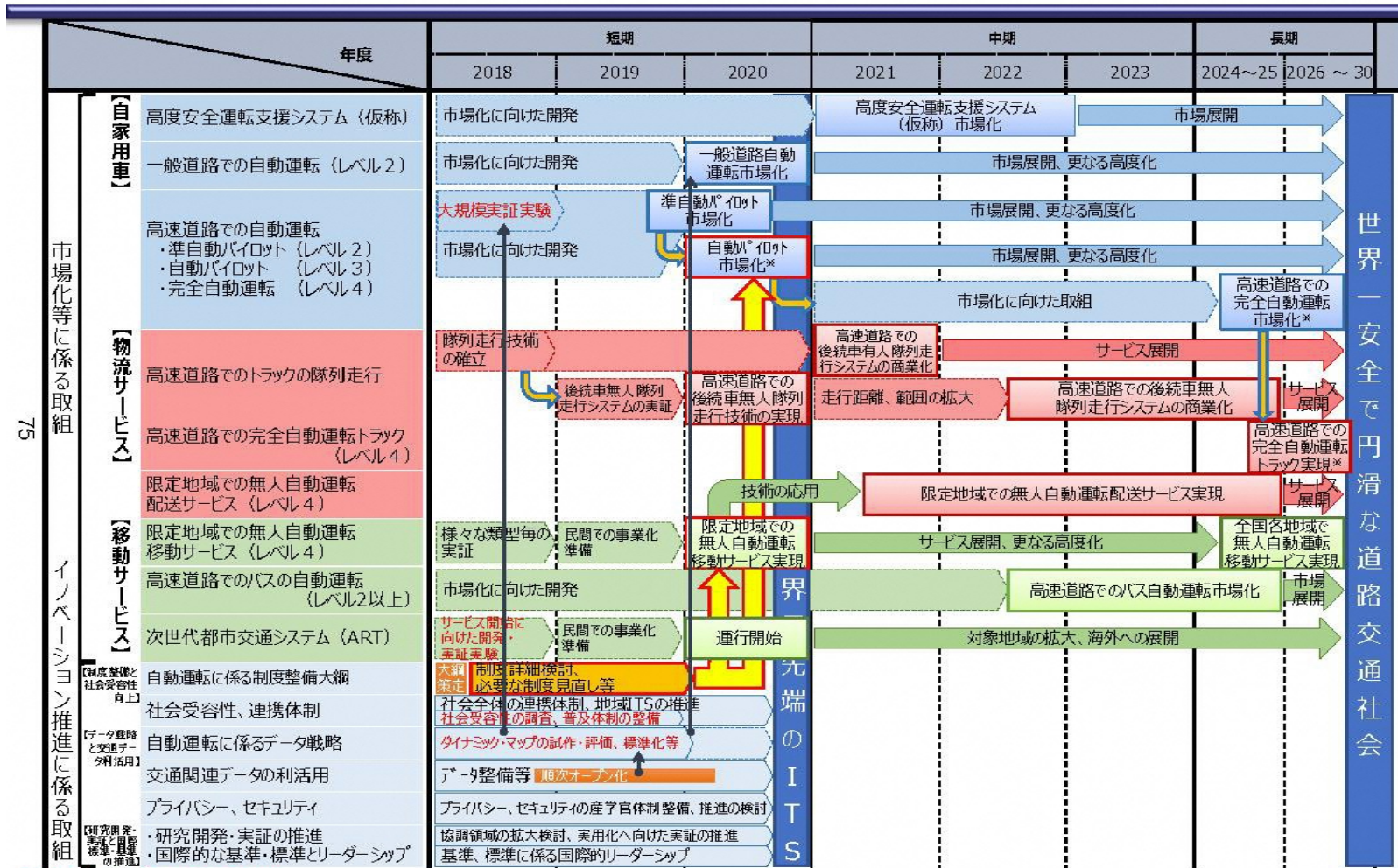
今後の進め方

- 本グランドデザインも踏まえて、直ちに**国土形成計画(全国計画及び広域地方計画)**の見直しに着手

出典：高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議 平成30年6月15日

■「世界一のITSを構築・維持し、日本・世界に貢献する」ことを目標に、平成26年度以降「官民ITS構想・ロードマップ」を策定、改定

官民ITS構想・ロードマップ2018 (ロードマップ全体像)

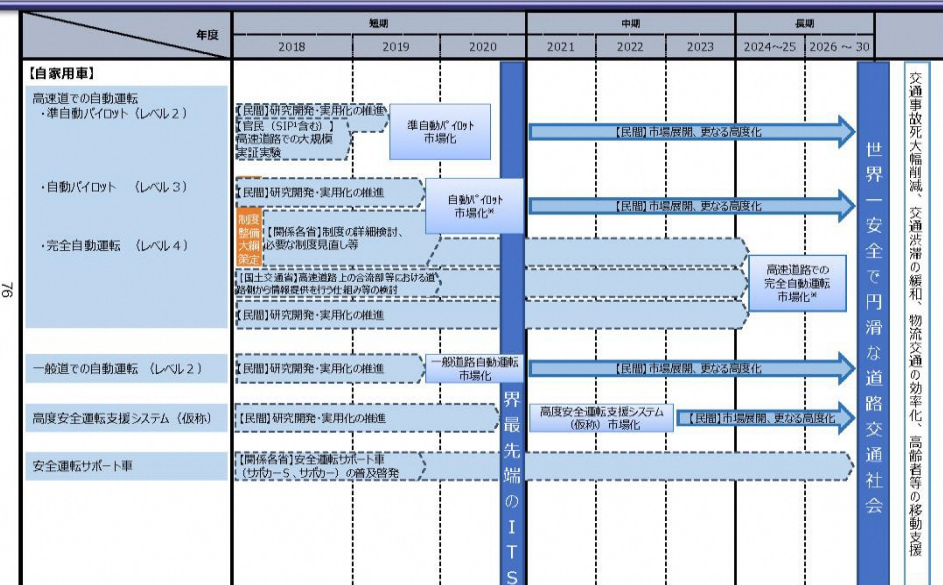


赤字：SIPに関連研究開発を含む項目

* SIP：総合科学技術・イノベーション会議 戦略的イノベーション創造プログラム (2014~2018年度)

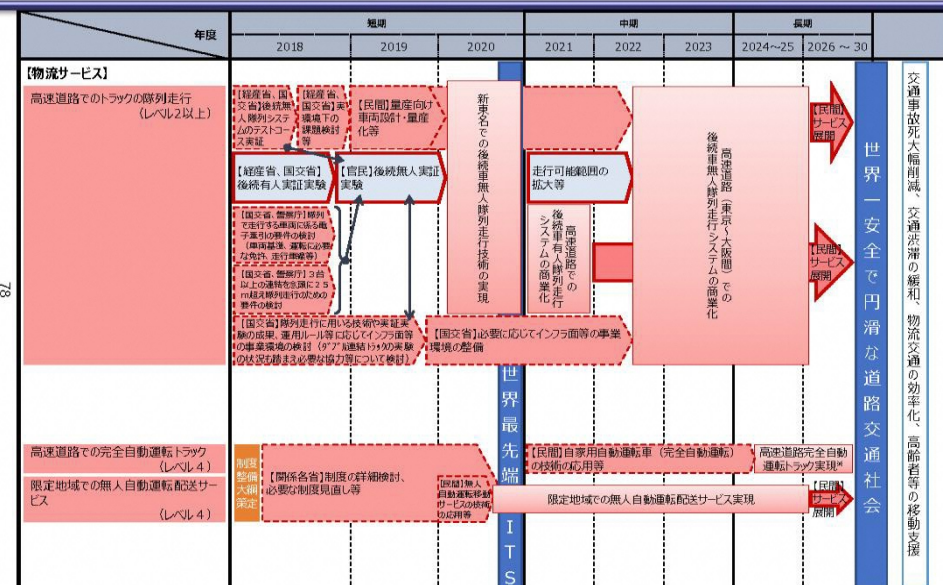
*民間企業による市場化が可能となるよう、政府が目前すべき努力目標の時期として設定。遠隔型自動運転システム及びレベル3以上の市場化等は、道路交通に関する条約との整合性が前提。

自動運転システムに係るロードマップ①：自家用自動運転車（1）



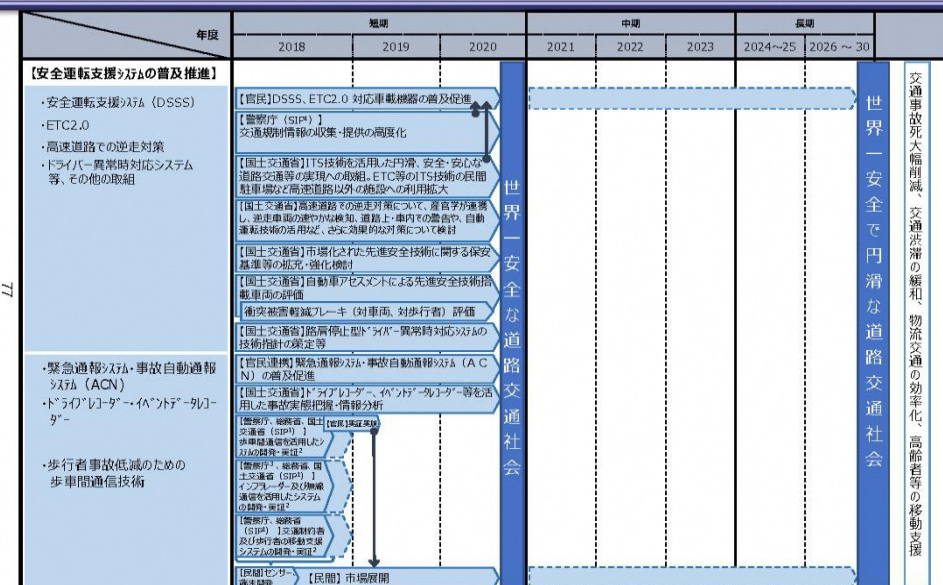
※ 採種企業による実用化が可能な年。政府が指すべき努力目標の範囲として示す。
 1. SIP: 総合科学技術・イノベーション会議 戦略的イノベーション創造プログラム (2014~2018年度)
 2. 安全運転支援・自動運転システムに関する法規
 3. 2014年度以降で、インフラへの標準化等の検討が開始

自動運転システムに係るロードマップ①：物流サービス



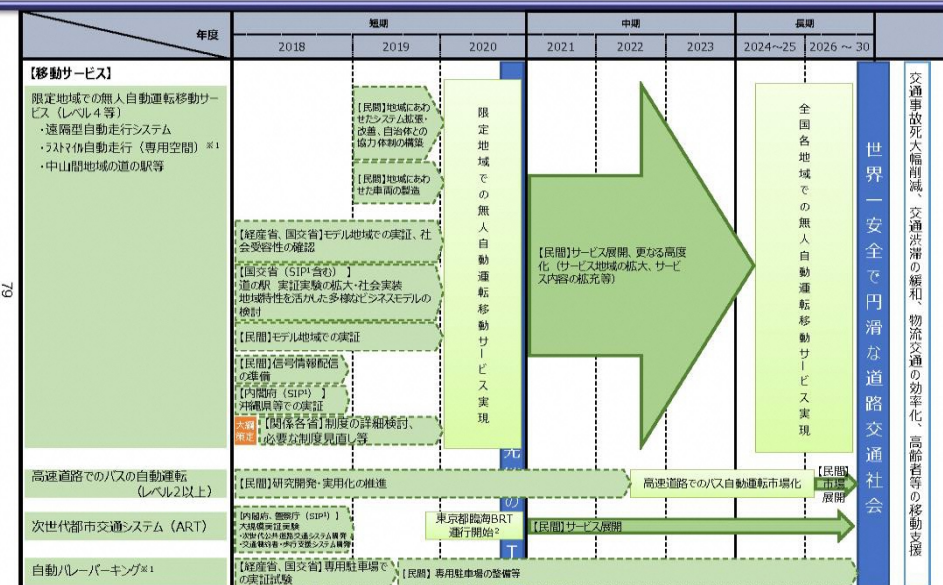
※ 採種企業による実用化が可能な年。政府が指すべき努力目標の範囲として示す。
 1. SIP: 総合科学技術・イノベーション会議 戦略的イノベーション創造プログラム (2014~2018年度)
 2. 採種企業による実用化が可能な年。政府が指すべき努力目標の範囲として示す。
 3. 採種企業による実用化が可能な年。政府が指すべき努力目標の範囲として示す。

自動運転システムに係るロードマップ①：自家用自動運転車（2）



1. SIP: 総合科学技術・イノベーション会議 戦略的イノベーション創造プログラム (2014~2018年度)
 2. 安全運転支援・自動運転システムに関する法規
 3. 2014年度以降で、インフラへの標準化等の検討が開始

自動運転システムに係るロードマップ①：移動サービス



※ 1. 制限・インフラ等の検討が開始の年。
 1. SIP: 総合科学技術・イノベーション会議 戦略的イノベーション創造プログラム (2014~2018年度)
 2. 制限・インフラ等の検討が開始の年。
 3. 制限・インフラ等の検討が開始の年。

出典：スマートシティの実現に向けて【中間とりまとめ】平成30年8月 国土交通省都市局

◎ 将来の社会のあり方に影響を及ぼす新たな技術（IoT、ロボット、AI、ビッグデータ等）の開発が進展

◎ これらの新技術は将来の都市像へも多大な影響が予測

◎ 国土交通省都市局はこれら新技術の活用を想定した「スマートシティ」への考え方について中間とりまとめを公表（平成30年8月）

◎ 自由が丘地区の将来像の方向について、これらの考え方にも留意が必要

現在、我が国の都市行政においては、社会経済情勢の変化に伴い、人口減少・超高齢社会、厳しい財政制約等の諸課題が顕在化する中、住民生活を支える様々なサービス機能が確保された持続可能な都市構造を実現するため、誘導手法の導入・活用等によりコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを推進しているところである。

そのような状況の中、2018年6月15日に閣議決定された「未来投資戦略2018—「Society 5.0」「データ駆動型社会」への変革—」においても、“まちづくりと公共交通・ICT活用等の連携によるスマートシティ”として、『まちづくりと公共交通の連携を推進し、次世代モビリティサービスやICT等の新技術・官民データを活用した「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組みを加速するとともに、これらの先進的技術をまちづくりに取り入れたモデル都市の構築に向けた検討を進める』と記述されるなど、先端技術の実装という世界的な潮流の中で、現在進めている政策の中に、ICT等の新技術の要素をどのように取り込み、都市の課題解決に向けて、より高度で持続可能な都市を実現するために、何が必要かを検討し、社会実装に向けた動きを進める必要がある。

スマートシティに関する取組みは、これまでも日本国内のみならず、世界的にも多く報告されている。スマートシティという言葉の定義は、これまでも様々な機関で定義されているが、本中間とりまとめにおいては、『都市の抱える諸課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区』と定義した（図-1）



図-1 本中間とりまとめにおけるスマートシティの定義

スマートシティが実現する社会 ー生活者の視点ー

(1) 生活の質を高める余剰時間

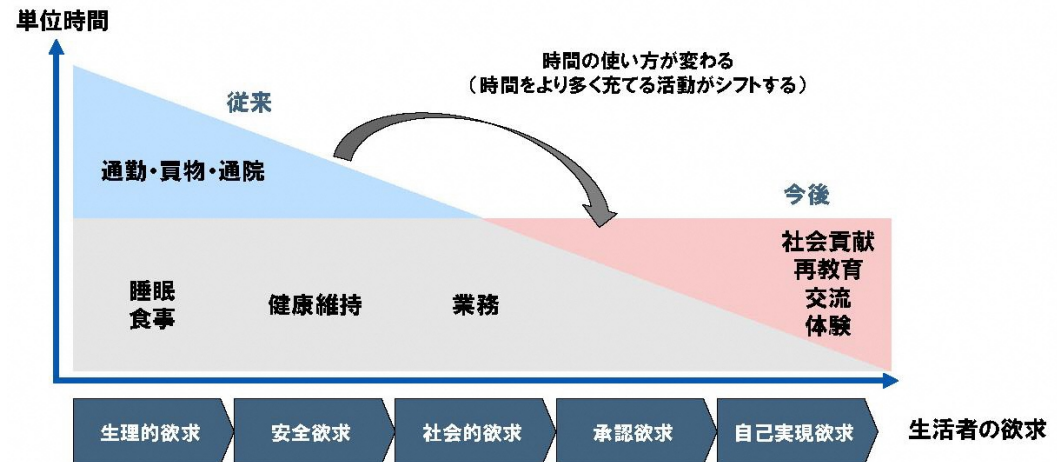
スマートシティが実現した社会では、ICT 技術の進展により、生活者は物理的な距離を越えて、リアルタイムに情報の収集と共有が出来るようになる。これにより、生活者は、物理的な距離や時間的な制約から解放されることになる。このことは、例えば生活者の時間の使い方に影響を与え、一人一人にとって有限な時間を、最適かつより自由に使うことを可能とする。従来、安全・安心、かつ最低限な暮らしを維持するために割かれていた、通勤や買物、通院等の基本的な欲求を満たすための時間を、自己実現のための社会貢献や再教育、人的交流、体験等、より高次の欲求を満たすための創造的な活動や、余暇の活動に費やせるようになり、個人の生活の質 (QOL : Quality of Life) を高められると考えられる。

これまで、物理的な距離の制約により、生活者は限られた多くの時間を、施設への移動に費やさなければならなかった。スマートシティが実現した社会では、物理的な距離の問題の多くが解消され、生活者はそれにより削減・短縮された余剰の時間を自らの生活の質を高めるための活動や、自己実現欲求を満たす活動や、付加価値の高い活動などに対し、充てることができるようになると考えられる。

(2) 経験の充実を図る場所としての都市

生活者はスマートシティが実現した社会で新たに生まれた余剰の時間を、データでは代替できない、実際の都市で様々なヒト・モノ・コトに出会うための経験的な活動に充てると考えられる。それは、生活者が自己実現欲求を充たすための「人に出会い、交流の中で啓発を受けること」「希有な物品の展示を見に行き、感動すること」「共通の目的や趣味をもつコミュニティの活動に参加し、現場でモチベーションを共有すること」等の経験的な活動である。これら、その場所に居ることではしか得られない対面接触の経験は、生活者にとって重要な価値をもつことになる。

少なくとも近い将来においても、生活者はまちなちに出向き、人との対面によるコミュニケーションを通じて、知識の交換と様々な発見、発明を行うことで、都市の生産性を高めるようなイノベーションを起こしていくことが考えられる。これは ICT 分野がここ数十年の間に、指数関数的に成長してきているなかでも、イノベーション活動が地理的に集積しつづけていることから予見される。個人や事業所の共同研究等の創造的な活動では、対面接触によるアドホックで緊密な意思疎通ができる物理的な近接性が依然として重視される。重要なアイデアは、同じ建物のなかの、同じ空間を共有する人々の間での雑談や立ち話等、対面の「何気ない会話」からでも生まれるものである。



図ー5 スマートシティが実現した後の生活者の視点イメージ

スマートシティが実現する社会 —都市の管理者・運営者の視点—

- ① 静的データ利用から動的データの利用へ
- ② マクロの視点からミクロの視点へ
- ③ エピソードベースからエビデンスベースへ
- ④ 分野個別の解から分野横断の解へ

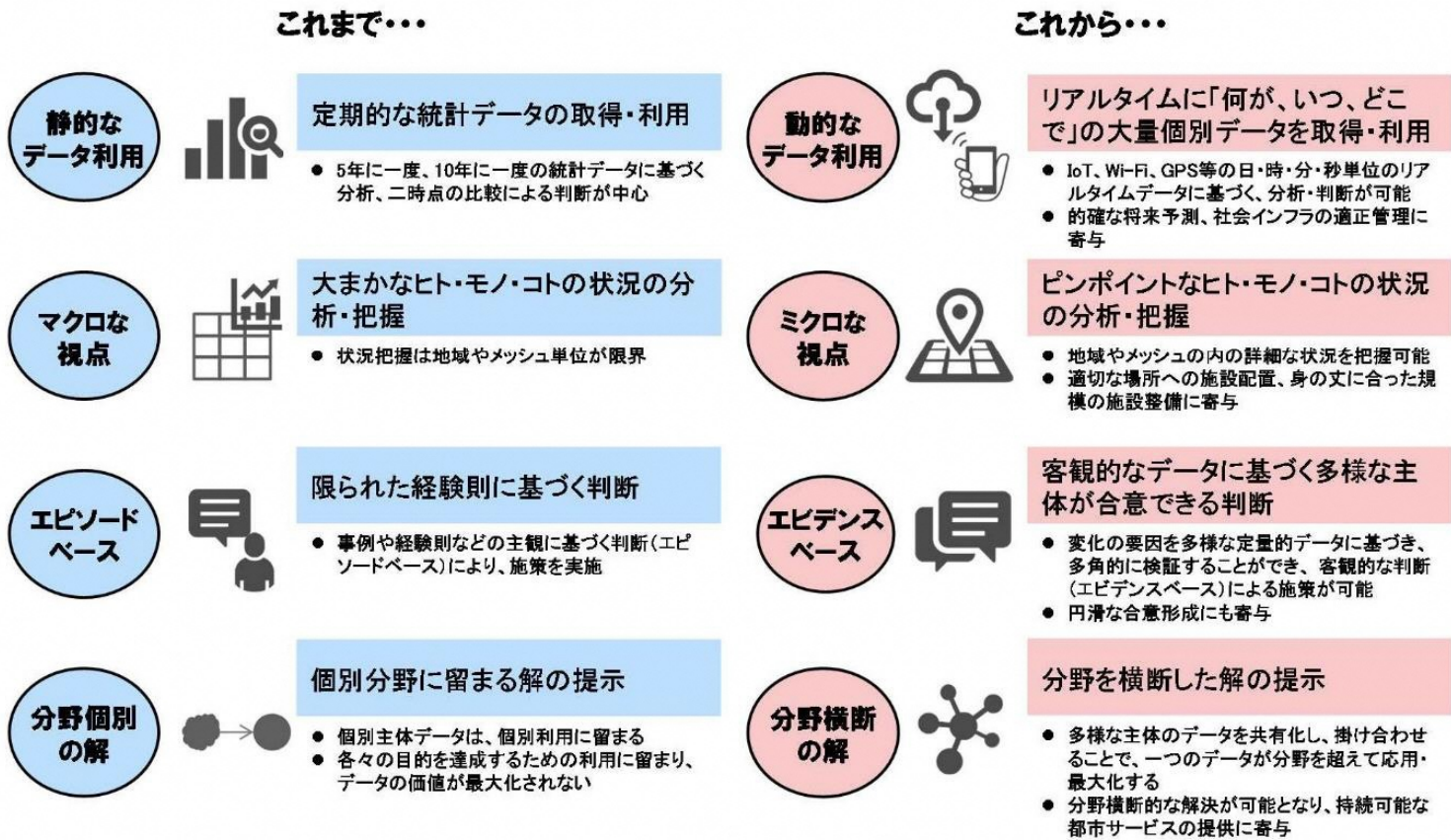


図-6 スマートシティが実現した後の都市の管理者・運営者の視点イメージ

目指すべきスマートシティのコンセプトとイメージ

<個別最適から全体最適へ>

これまでのスマートシティの取組みにおいては、エネルギー利用の最適化、気象観測データに基づく防災情報の迅速な提供など、様々な分野で ICT 等の新技術の導入によってこれまで想定できなかったような最適解の発見と具体化を実現してきている。これらの新技術は少子高齢化への対応や、市民の安全・安心の確保をはじめ、様々な分野の都市問題の解決に大いに寄与している。

しかし、元来、都市は多様な主体が多様な活動を行っている場であり、1つの分野、あるいは1つの主体にとっての最適解が都市全体にとっての最適解にならない場合が多々あることから、都市計画とは分野間、主体間の総合調整、合意形成により全体最適を目指す営みそのものとなっている。そのような認識の下、これまで都市全体を捉え、土地利用、交通、環境等、トータルな解決策を提供してきた国土交通省都市局として、ニーズとシーズに立脚した、都市全体の観点からの全体最適を提供することをスマートシティの取組みのコンセプトとする。

<コンパクトシティ政策との関係>

コンパクトシティ政策により都市機能や居住が物理的に集積されることに併せ、スマートシティによる分野横断かつ全体最適のコンセプトが加わることで、行政サービスの効率化をはじめ、社会インフラのより最適な利用、安全・安心の確保等が図られ、都市の利便性、効率性、生産性の向上へとつながることが期待される。また、拠点間のネットワークについても、効率的に人やモノの流れが生まれることが期待される。

スマートシティの進展により、人々の行動様式や移動形態に変化が生ずる可能性が高い。しかし、仮に人の義務的な移動が減ったとしても、フェイス・ツー・フェイスの交流はむしろ価値が高まることから、人の交流や快適性の向上をより高次を実現できる可能性をもったスマートシティへの取組みは、コンパクトシティ政策の重要な要素となる。

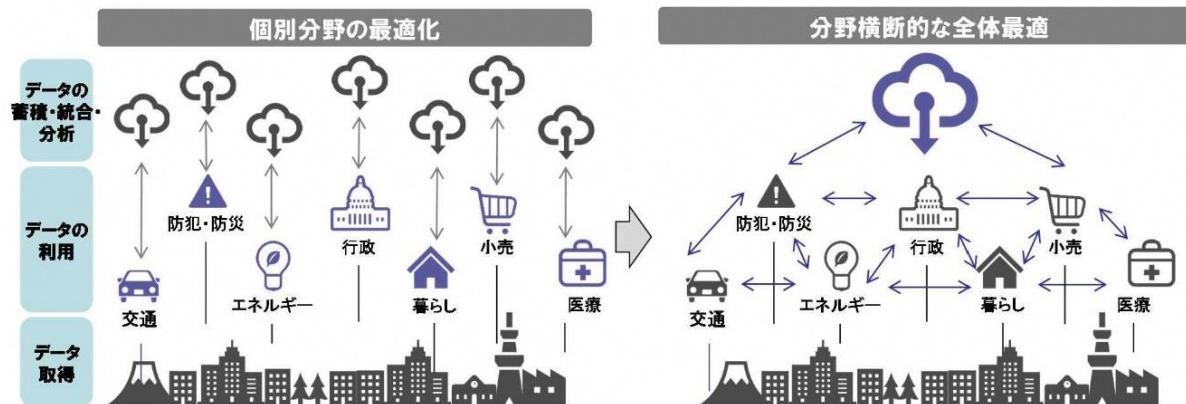


図-7 個別最適から全体最適のイメージ

出典：2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～ 国土交通省 2020年6月

■ポストコロナの新しい生活様式や社会経済の変革も見据えながら、2040年の日本社会を念頭に、道路政策を通じて実現を目指す社会像、その実現に向けた中長期的な政策の方向性を提案するビジョン

◆意義・目的

災害や気候変動
インフラ老朽化

人口減少社会

デジタルトランス
フォーメーション
(DX)

ポストコロナの
新しい生活様式

道路政策を通じて実現を目指す2040年の日本社会の姿と
政策の方向性を提案するビジョンを策定

◆基本的な考え方

- 「SDGs」や「Society5.0」は「人間中心の社会」の実現を目標
➡ 道路政策の原点は「人々の幸せの実現」
- 移動の効率性、安全性、環境負荷等の社会的課題
➡ デジタル技術をフル活用して道路を「進化」させ課題解決
- 道路は古来、子供が遊び、井戸端会議を行う等の人々の交流の場
➡ 道路にコミュニケーション空間としての機能を「回帰」

<関係する主なSDGs>



◆道路の景色が変わる ～5つの将来像～

①通勤・帰宅ラッシュが激減

- ・テレワークの普及により通勤等の義務的な移動が激減
- ・居住地から職場までの距離の制約が消滅し、地方への移住・居住が増加

②公園のような道路に人が溢れる

- ・旅行、散策など楽しむ移動や滞在が増加
- ・道路がアメニティ空間としてポテンシャルを発揮

③人・モノの移動が自動化・無人化

- ・自動運転サービスの普及によりマイカー所有のライフスタイルが過去のものに
- ・eコマースの浸透により、物流の小口配送が増加し、無人物流も普及

④店舗(サービス)の移動でまちが時々刻々と変化

- ・飲食店やスーパーが顧客の求めに応じて移動し、道路の路側で営業
- ・中山間地では、道の駅と移動小型店舗が住民に生活サービスを提供

⑤「被災する道路」から「救援する道路」に

- ・災害モードの道路ネットワークが交通・通信・電力を途絶することなく確保し、人命救助と被災地復旧を支援



公園のような道路



マイカーを持たなくても便利に安心して移動できるモビリティサービス



店舗(サービス)の移動

◆道路行政が目指す「持続可能な社会の姿」と「政策の方向性」

< 持続可能な社会の姿 >

1 日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会

2 世界と人・モノ・サービスが行き交うことで活力を生み出す社会

3 国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全安心して暮らせる社会

※道路法等の一部を改正する法律 5/27公布

< 政策の方向性 >

①国土をフル稼働し、国土の恵みを楽しむ

全国を連絡する幹線道路ネットワークと高度な交通マネジメントにより、日本各地で人々が自由に居住し、移動し、活動

- ・自動運転道路ネットワーク
- ・キャッシュレス料金システム

②マイカーなしでも便利に移動

マイカーなしでも便利に移動できるモビリティサービス(MaaS)がすべての人に移動手段を提供

- ・モビリティ・ハブ
- ・道の駅の無人自動運転乗合サービス

自動運行補助施設

③交通事故ゼロ

人と車両が空間をシェアしながらも、安全で快適に移動や滞在ができるユニバーサルデザインの道路が、交通事故のない生活空間を形成

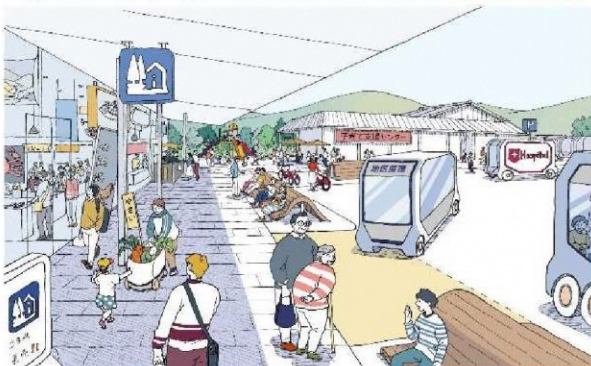
- ・ライジングボラードによる生活道路への車の進入制限
- ・歩行者と車が共存する道路

④行きたくなる、居たくなる道路

まちのメインストリートが、行きたくなる、居たくなる美しい道路に生まれ変わり、賑わいに溢れたコミュニティ空間を創出

- ・地域センターとなる目抜き通りや道の駅
- ・無電柱化、沿道建築物と調和した照明など道路デザインの刷新

歩行者利便増進道路



中山間地域の暮らしを支える道の駅

⑤世界に選ばれる都市へ

卓越したモビリティや賑わいと交流の場を提供する道路空間が、投資を呼び込む国際都市としての魅力を向上

- ・自動運転やMaaSに対応した都市交通システム
- ・時間帯に応じて用途が変化する路肩

特定車両停留施設

⑥持続可能な物流システム

自動運転トラックによる幹線輸送、ラストマイルにおけるロボット配送等により自動化・省力化された物流が、平時・災害時を問わず持続可能なシステムとして機能

- ・自動運転トラック輸送
- ・ロボットやドローンによるラストマイル無人輸送

特車の新たな通行許可制度

⑦世界の観光客を魅了

日本風景街道、ナショナルサイクルルート、道の駅等が国内外から観光客が訪れる拠点となり、多言語案内などきめ細かなサービス提供がインバウンドや外国人定住者の利便性・満足度を向上

- ・多言語案内・キャッシュレス化
- ・オーバーツーリズム対策



ロボット配送によりラストマイル輸送を自動化・省力化

⑧災害から人と暮らしを守る道路

激甚化・広域化する災害に対し、耐災害性を備えた幹線道路ネットワークが被災地への人流・物流を途絶することなく確保し、人命や経済の損失を最小化

- ・災害モードの高速道路
- ・道の駅やSA/PAの防災拠点化

災害復旧等の代行制度

⑨道路交通の低炭素化

電気自動車、燃料電池自動車、公共交通や自転車のベストミックスによる低炭素道路交通システムが地球温暖化の進行を抑制

- ・非接触給電システム
- ・シェアサイクルシステム

⑩道路ネットワークの長寿命化

新技術の導入により効率化・高度化された予防保全型メンテナンスにより、道路ネットワークが持続的に機能

- ・AIや計測モニタリング技術による点検・診断の自動化・省力化
- ・除雪や清掃など維持管理作業の自動化



BRT(バス高速輸送システム)や自転車等を中心とした低炭素な交通システム

2. 都市空間・都市生活

⑤ ニューノーマルに対応した新たな都市政策は いかにあるべきか

出典：デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策の在り方検討会 中間とりまとめ 国土交通省 2021年4月

- 新型コロナ危機を契機として、人々の生活様式は大きく変化。これに伴い、「働き方」や「暮らし方」に対する意識や価値観が変化・多様化。
- このような変化・多様化に対応するため、都市は、人々のライフスタイルに応じた多様な働き方・暮らし方の選択肢を提供していくことが必要

新型コロナ危機を契機に生じた変化

- 新型コロナ危機を契機とし、デジタル化の進展も相まって、テレワークの急速な普及、自宅周辺での活動時間の増加等、人々の生活様式は大きく変化（ニューノーマル）。
これに伴い、ワークライフバランスの重視など、「働き方」や「暮らし方」に対する意識や価値観が変化・多様化。
- 「働く」「暮らす」場である都市に対するニーズも変化・多様化。職住遊学の融合、自宅以外のワークプレイス、ゆとりある屋外空間の構築などが求められるように。



➡ 二地域居住をはじめ、人々のライフスタイルに応じた多様な働き方・暮らし方の選択肢を提供していくことが必要

目指すべきまちづくりの方向性

市民一人ひとりの多様なニーズに的確に応える
（人間中心・市民目線のまちづくりの深化）

ニーズに対応して機敏かつ柔軟に施策を実施
（機動的なまちづくりの実現）

地域の資源として存在する官民の既存ストック（都市アセット）を最大限に利活用し、市民のニーズに応えていくことが重要

都市アセットを「使う」「活かす」



職住遊学の融合など、官民の都市アセットの一体的利活用による空間づくり



空き家をコワーキングスペースにするなど、都市アセットのリノベーション

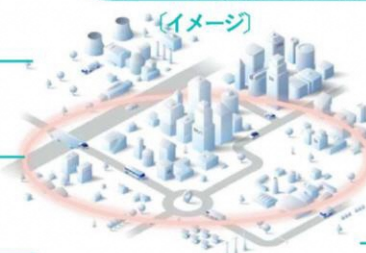


街路⇄オープンスペースなど、都市アセットを可変的・柔軟に利活用



公・民・学の多様な関係者が連携してまちのビジョンを共有

（イメージ）



スピーディーに「動く」

公園などまちなかでの社会実験の実施



デジタル技術・データを「使いこなす」

データを活用したシミュレーションや効果検証、デジタル技術による新たなサービス



目指すべきまちづくりの方向性に向けた具体的な取組（イメージ）

官民の多様な主体によるビジョンの共有
 “自然や景観・歴史文化” “人や企業のつながり・コミュニティ”などの地域資本の活用

都市アセットを最大限に利活用

都市アセットのポテンシャルを引き出す空間づくり



ウォークアブル空間創出のための街路空間の再構築（松山市）



多様な人々の賑わいを生むための駅前広場の再整備（天理市）



土地区画整理事業で集約した空き店舗等の敷地の活用（彦根市）



立体空間を活用した緑・オープンスペースの創出（目黒区）



民間と連携した公園のリノベーション・利活用（名古屋市）



旧温泉宿を活用したコワーキングスペースの設置（別府市）



景観に配慮した空地の広場化（高山市）



公共空間の可変的・柔軟な利活用



街路空間におけるオープンテラスによる活用（沼津市）



災害時の公園での避難者への給水（熊本市）

デジタル技術を活用した都市サービスの提供



顔認証受付・決済で手ぶら観光



混雑情報・防災情報等まちの情報のリアルタイム発信



誰もがスムーズに自由に行けるモビリティ

まちなかでの社会実験



空き地を暫定利用した広場化の社会実験（福山市）



自動運転技術を活用した公園での社会実験（奈良市）

まちづくりの担い手、プロセスの充実



データ活用の中核的な役割を担うまちづくり団体（柏市）



データによりまちの課題を可視化し、市民参加を充実（松山市）

データの整備・共有に向けたルールづくり



3D都市モデルの整備・活用



地域の官民データ共有のルールづくり

出典：第1回デジタル田園都市国家構想実現会議資料 デジタル庁 2021年11月

■産学官の連携の下、地方が抱える課題をデジタル実装を通じて解決し、誰一人取り残されず全ての人々がデジタル化のメリットを享受できる心豊かな暮らしを実現。地域の個性を活かした地方活性化を図り、地方から区に全体へのボトムアップの成長を実現し、持続可能な経済社会を目指す

- 地域の「暮らしや社会」、「教育や研究開発」、「産業や経済」をデジタル基盤の力により変革し、
- 「大都市の利便性」と「地域の豊かさ」を融合した「デジタル田園都市」を構築。
- 「心ゆたかな暮らし」(Well-being)と「持続可能な環境・社会・経済」(Sustainability)を実現。

地方の魅力をそのままに、都市に負けない利便性と可能性を

暮らしの変革

- 子供達の未来を支える最高の教育
- ヒトを惹きつける魅力的な仕事
- 生涯を通じたゆとりと安心のある暮らしを実現

知の変革

- やる気のある地域大学・高専を中核に
- 地域の強みを生かした知見の集積
- 地域における官民学人材の好循環

産業の変革

- 次世代オフィス環境の実現
- スマート農業・医療・防災等を実装
- 地域の知と大都市を繋ぐ創業環境

Well-being: 心ゆたかな暮らし

Sustainability: 持続可能な環境・社会・経済

国・地方一体となった包括的な設計

デジタル基盤

サービス・アプローチ

Super City

MaaS

地域経済循環型

防災レジリエンス

スマートヘルスケア

スマートホーム

...

公共サービス基盤

APIゲートウェイと統合IDによるサービスの相互連携
認証 決済 共通機能 データ連携基盤

デジタル・インフラ

ガバメント・クラウド データセンター 公共サービスメッシュ
通信インフラ(5G・beyond 5G / 高速ネットワーク) セキュリティ

■実現に向けた取り組み（1/2）

- 全関係省庁、産業界やアカデミア、海外プレーヤーも巻き込み、地方自治体やビジョンを共有する事業者が一丸となってデジタル田園都市を構築 ⇒ **デジタルの恩恵を日本全国に＝デジタル全国総合開発計画(P)**



時代を先取るデジタル基盤整備

- 5G、データセンター、公共Wi-Fi、インフラシェアリング等世界最高水準のデジタルインフラの整備
- 国と地方が一体となって公共サービス基盤(業務改革と公共サービスメッシュ)を構築



先端的サービスの普遍的提供

- 主要サービス分野(健康医療、教育、防災、モビリティなど)について国が必要なツールや知見を開発(基本パッケージ)し積極的に地域に提供
 - ※ 相互運用性の確保、APIの公開等デジタル原則を大前提にスマートシティ関連施策(スーパーシティを含む)を抜本的に強化。地域を選ばず最先端サービスが提供可能に



デジタルの恩恵を地域が享受するための制度整備

- 新サービス実装に向けた制度改革、新たな人材の開発・活用の仕組み、地域通貨活用などの事業環境の整備をデジタル臨調と連携し実現



地域産業の高度化

- スマート農業、iConstruction、ドローン配送などデジタル技術を活用し地域産業を都会の若者にとっても魅力のあるものに変革(新産業領域の創出)
- 地域のベンダーを含め地域企業の新たな活躍の場の創出(デジタル下請いじめの根絶を含む)

■実現に向けた取り組み（2/2）



官民学一体となった事業環境の構築

- 1.次世代型サテライトオフィスの構築から始まり、2.大都市や諸外国の産業を積極的に誘致、3.地域から新産業を創出する環境を整備

例) 経済界などとも連携し次世代型サテライトオフィスのモデルを全国各地に創設、内外のVCとも連携し地域大学にスタートアップ環境を整備



大学・高専を中核とした地域の高度化

- 大学や高専を核にデジタル技術等先端的知見を活用して地域課題を解決、併せて時代の求める先端人材を育成、新産業を創出。大学、民間、自治体の間で、先端的人材の好循環を確立



地域のWell-beingの向上と持続可能性の確保

- 地域毎にWell-being指標を定期的に測定、KPIを設けて恒常的に改善
- デジタル技術等を活用し、循環型経済社会やカーボンゼロ地域を実現



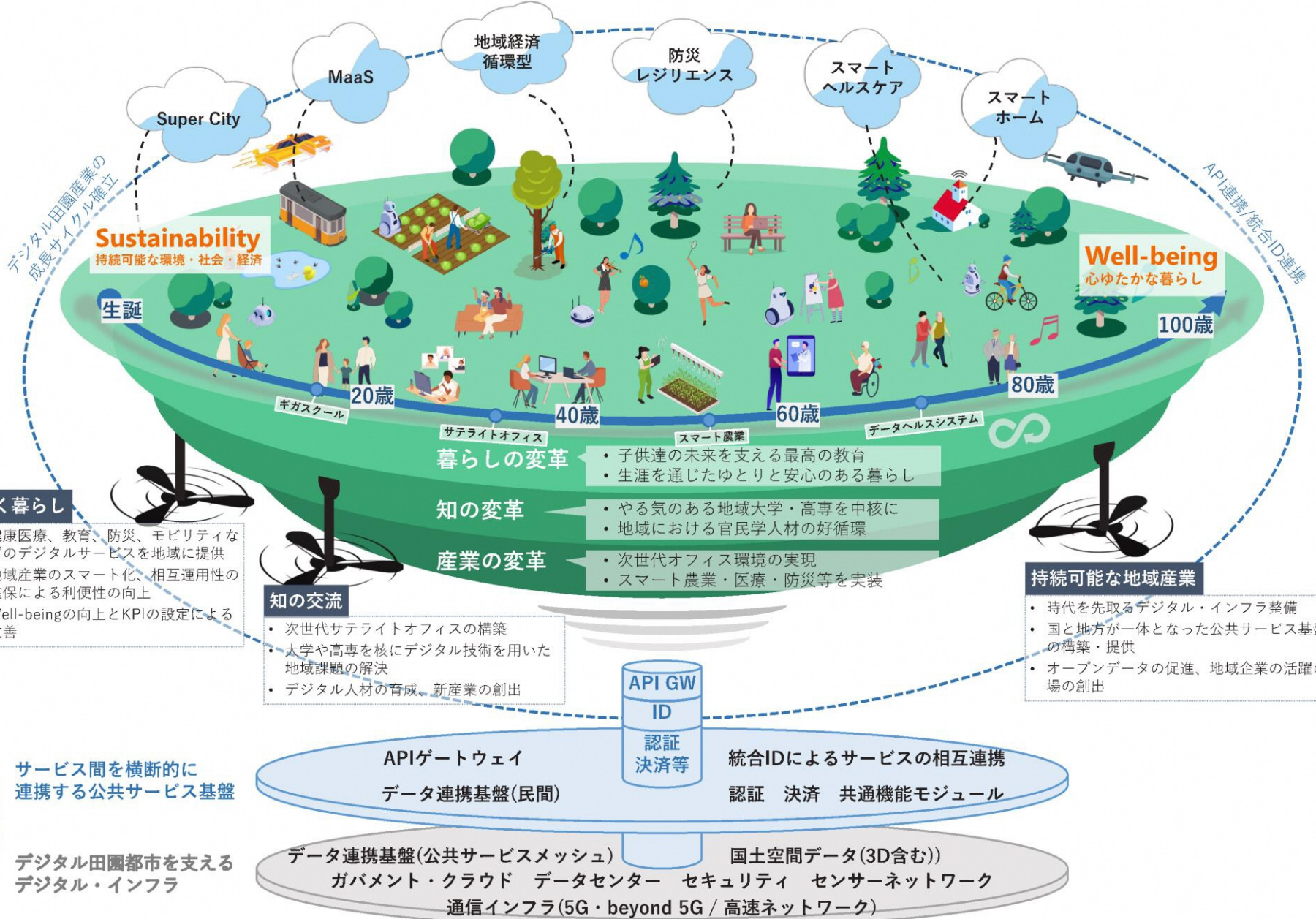
継続的発展のための枠組み

- RESASなども活用したオープンデータを促進、それを活用した地域経済ダッシュボードを確立
- 適切なKPIを立て、地域の事業者を巻き込んだ、デジタル田園都市産業の成長サイクルを設計
- デジタル推進委員はじめ、地域でデジタルリテラシーを支える体制の整備

デジタル田園都市国家構想の取組イメージ (デジタルからのアプローチ)

競争領域

協調領域



輝く暮らし

- 健康医療、教育、防災、モビリティなどのデジタルサービスを地域に提供
- 地域産業のスマート化、相互運用性の確保による利便性の向上
- Well-beingの向上とKPIの設定による改善

知の交流

- 次世代サテライトオフィスの構築
- 大学や高専を核にデジタル技術を用いた地域課題の解決
- デジタル人材の育成、新産業の創出

持続可能な地域産業

- 時代を先取るデジタル・インフラ整備
- 国と地方が一体となった公共サービス基盤の構築・提供
- オープンデータの促進、地域企業の活躍の場の創出

サービス間を横断的に連携する公共サービス基盤

デジタル田園都市を支えるデジタル・インフラ