



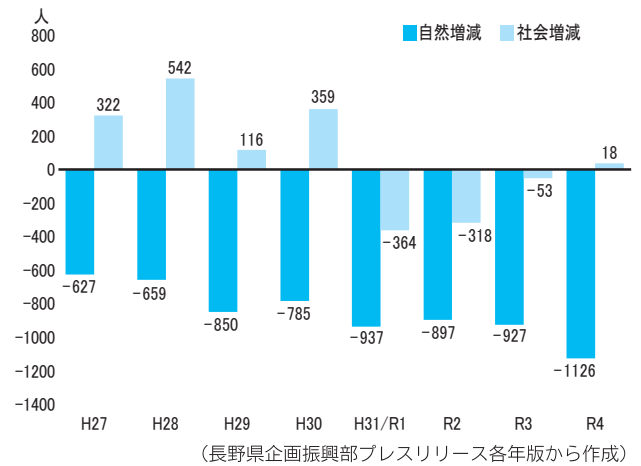
## 2 上田市の人口変化の特徴

### (1) 上田市の社会増減の変化

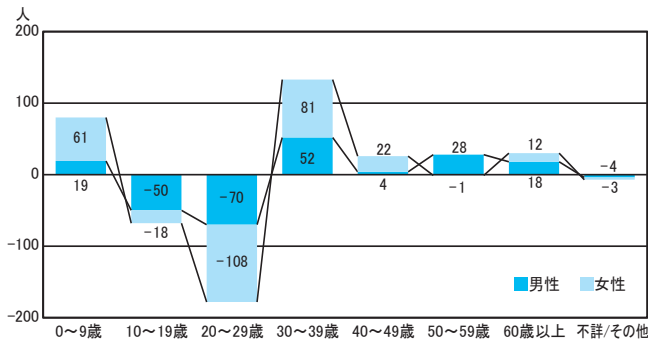
平成27年からの上田市人口の自然増減と社会増減の推移は右グラフ1の通り。同市においても、近年は自然減が社会増を上回る状況が続き、人口は減少傾向にある。社会増減については、平成30年までは社会増となっているが、令和元年～3年は社会減に転じている。

同市における平成30年と令和4年の社会増減を性別・年齢区分別（グラフ2、3）で比較してみると、平成30年では30代と10歳未満の社会増が目立っているが、令和4年ではその幅が縮小していることが分かる。特に30代の男性は令和4年には社会減へ転じている。また、令和4年では20代の社会減が増加しており、これらが平成30年頃までの社会増が続いていた状況を変化させた可能性が考えられる。

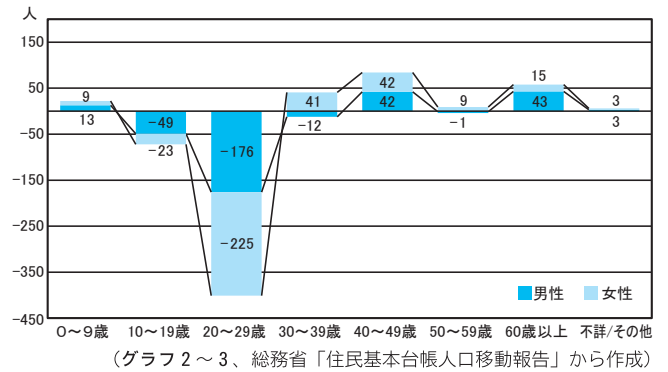
グラフ1 上田市 自然増減と社会増減



グラフ2 性別・年齢区分別転入超過数 上田市 平成30年



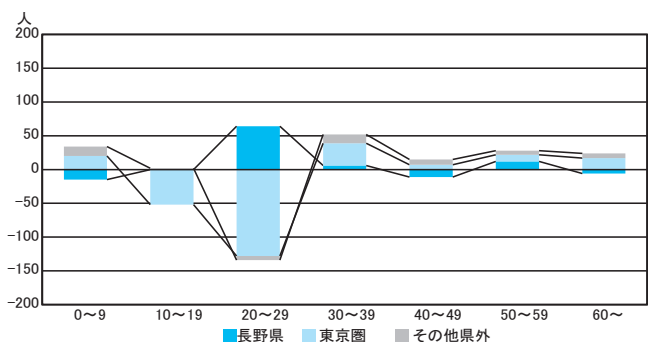
グラフ3 上性別・年齢区分別転入超過数 上田市 令和4年



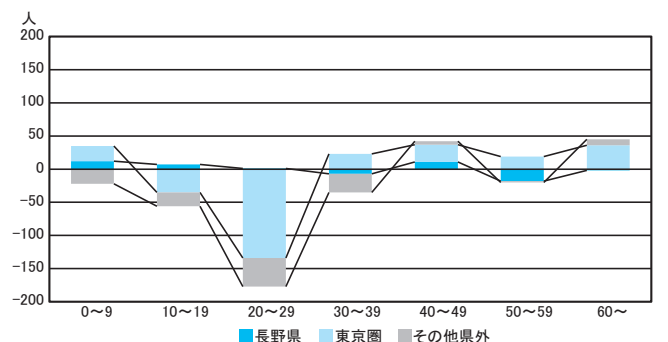
また、移動前の住所地を見て平成30年と令和4年を比較してみると、男性では「20代の、長野県内からの社会増が縮小した」「30代の、その他県外（東京圏（1都3県）以外）の社会増が社会減へと転じた」ことが分かる（グラフ4～5）。女性では、「20代の、その他県外の社会減が拡大した」「30代の、その他県外の社会増が社会減へと転じた」ことが読み取れる（グラフ6～7）。男女に共通するのは、その他県外の社会減が拡大していることである。

この社会増減の推移について、同市の都市計画課に伺ったところ、「社会増については、各種の移住政策に加え、上田駅西側のJT工場（平成17年に閉鎖）跡地の住宅団地の整備などを進めた結果と推察しているが、令和以降の社会減については正直よく分からない」とのことであった。

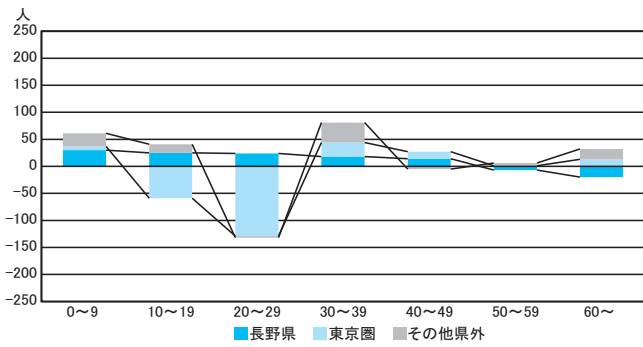
グラフ4 年齢区分別純移動数 上田市男性 平成30年



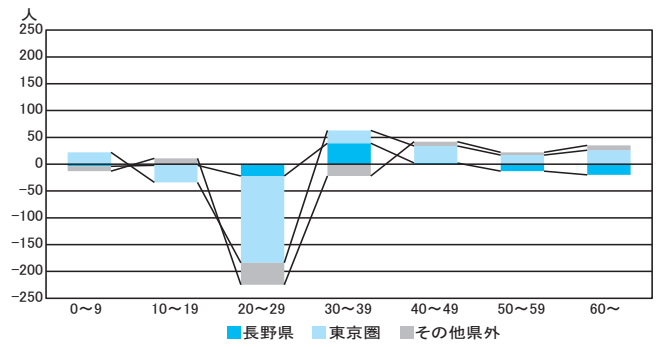
グラフ5 年齢区分別純移動数 上田市男性 令和4年



グラフ6 年齢区分別純移動数 上田市女性 平成30年



グラフ7 年齢区分別純移動数 上田市女性 令和4年



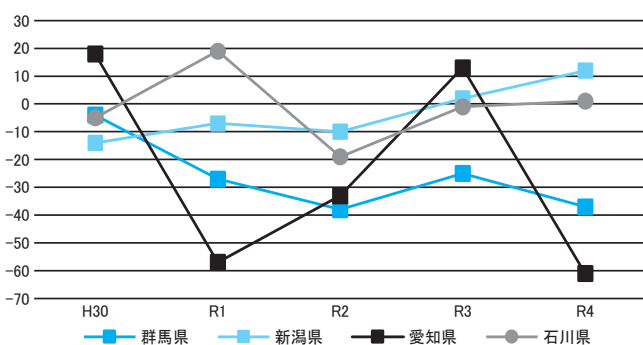
(グラフ4~7、総務省「住民基本台帳人口移動報告」から作成)

新幹線に関連する話として、「平成27年の北陸新幹線延伸により、以前は4時間かかっていた金沢まで1時間半で行けるようになったことで、北陸方面への進学なども選択肢に入ってきている」(都市計画課)との話もあり、新幹線駅があることによる人の流動性の高さが影響している可能性も考えられるが、新幹線延伸と、社会増から社会減へ転じた時期は一致しないため、明確な原因とはいえないと考える。

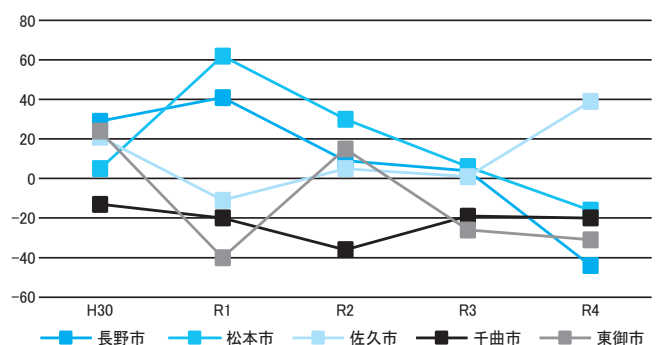
## (2) 上田市から県外および県内他市への社会増減の変化

次に、社会増減がどの地域との間に多く発生しているかを確認したものがグラフ8、9(データが確認できる平成30年から令和4年まで)。上田市はその他県外の社会減が拡大していると先述したが、令和4年では愛知県への流出(61人)が多くなっている。また、群馬県へはこの5年間とも流出となっており、1年間平均で26.2人が流出している。新幹線延伸の影響が考えられる石川県は、明確な傾向は見られなかった。また、県内他市においては、令和4年は長野市への流出が多く(44人)、佐久市からは流入していた(39人)。隣接している千曲市へは5年間流出が続いており、1年間平均で21.6人が流出している。佐久市が、教育環境の充実を図ることで子育て世代の社会増を実現していることは本誌(No.527)でも述べたが、少なくとも上田市から佐久市への人口移動が起こっているとは言えない結果となっている。

グラフ8 上田市から県外への社会増減(平成30年~令和4年)



グラフ9 上田市から県内他市への社会増減(平成30年~令和4年)



(グラフ8~9、総務省「住民基本台帳人口移動報告」から作成)

以上、いくつかのグラフから上田市の社会増減について確認したが、令和以降の社会減について明確な原因は見つけられなかった。ただ、東京一極集中が続き、人口が減少する現代においては、佐久市のように社会増が続く地域の方が稀であるとはいえる。リニア中央新幹線長野県駅(仮称)がつくられる当地域においても、継続的な社会増が起こる地域を目指すのであれば、人口の多い東京圏・中京圏から人を引きつける特徴ある取組を実施していく必要がある、ということであろう。

### 3 新幹線駅としての上田市

#### (1) 上田市における新幹線駅の位置

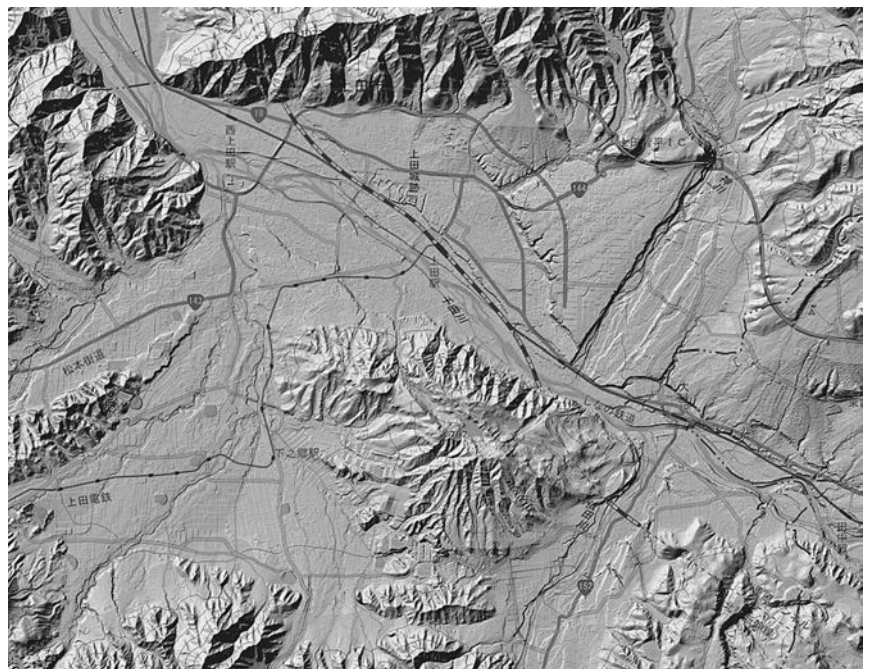
上田市は千曲川等により形成された平坦地の主に右岸に市街地が形成されてきた。佐久方面（中山道）と善光寺平（長野）・日本海とを結ぶ北国街道が通り、後に信越本線（現しなの鉄道）の上田駅が置かれ、新幹線駅ともなった。

上田市の中心市街地の展開は上田城築城による城下町の形成を基礎とするものと思われるが、上田城は千曲川とそれに続く段丘状の標高差を自然の要害として利用したもので、上田市役所（標高455m）など市の中心施設が上田城大手門に面した平らに展開している。上田駅のある地点（同446m）はその市街地から一段下の千曲川端の平にあり市中心部とは段差（標高差）があるが、その差は概ね10～20mとなっている。これは飯田市の国道153号が通る上郷飯沼・別府付近（標高410～420m）と飯田市役所辺り地点（同498～500m）との標高差80～90mと比べると僅かであり、上田駅前から市中心部へ向けて勾配がややあるものの、直線的に道路（県道77号長野上田線・国道141号旧北国街道）を通すことが可能となっている。

千曲川右岸は新幹線と在来線、国道18号とそのバイパス、上信越道が通りインターチェンジ（上田菅平IC）も設置されて主要交通網が集中する。地形図で見る通り右岸の平坦部には上信越道上田菅平IC周辺の地区に世帯人口増が見られるが、相対的に広い千曲川左岸の平坦地や続く塩田平の方に市街地の形成が大規模に進んでいる。

この地形を考慮すると、新幹線新駅として千曲川右岸に設置する場合、国道18号バイパスから上信越道上田菅平IC間辺り（標高540m前後）を想定すれば、中心市街地とかなりの標高差が生じることに加え、上田市の東御市境辺りから市街地を横断して山際へ向かうことになり、相当数の移転対象が出る。かといって千曲川左岸の平坦地に新駅を設置することは上田市民の感情から受け入れづらいものがあったのではないかと考えられ、北陸新幹線上田駅の設置は自ずと現駅併設にならざるを得なかったのではないかと。

上田市周辺の地形の状況 陰影起伏図



（国土地理院地図データベース（同HP）より）

#### (2) 新幹線乗車人員の推移

コロナ禍により、新幹線による移動が減少、県内新幹線駅の乗車人数も大きく落ち込んだ。

最新のデータである2022（令和4）年分県内の新幹線利用の動向は、数次のコロナ感染波来襲が見られたものの、徐々に移動の回復＝乗車人数の増加が窺われる状況となった（次頁グラフ）。

22年度の新幹線県内各駅（軽井沢・佐久平・上田・長野）の状況をコロナ禍前の19年度の水準と比較する（下表）。非定期乗車は、軽井沢駅の△7.7%の他は、20%台（佐久平・上田）もしくは20%前後（長野）となっている。軽井沢駅の乗車人数の回復が進んでいるのは、コロナ禍で進んだ首都圏・関東圏からの移住・避難行動との関連が窺われる。

非定期・定期別乗車人数回復の状況

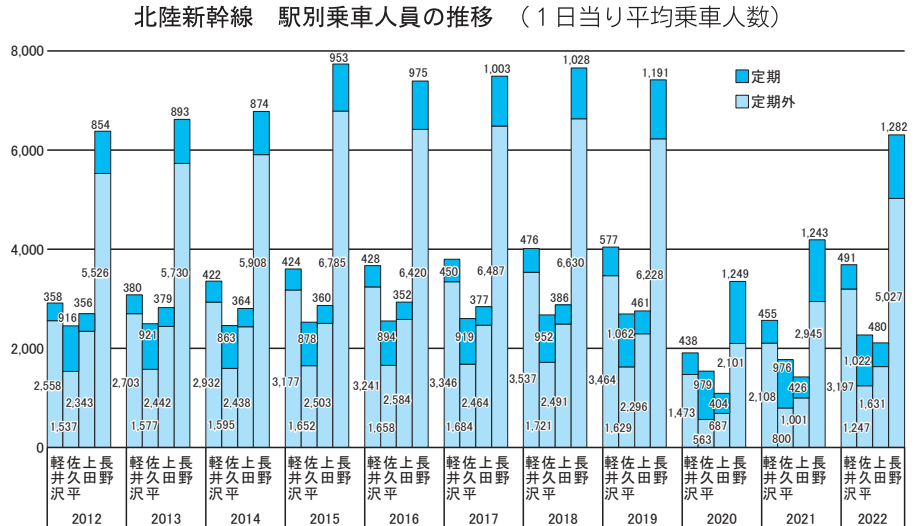
（単位：人、%）

	2019年		2022年			
	非定期	定期	非定期	増減率(%)	定期	増減率(%)
軽井沢駅	3,464	577	3,197	△ 7.7	491	△ 14.9
佐久平駅	1,629	1,062	1,247	△ 23.4	1,022	△ 3.8
上田駅	2,296	461	1,631	△ 29.0	480	4.1
長野駅	6,228	1,191	5,027	△ 19.3	1,282	7.6



定期乗車は、軽井沢駅、佐久平駅は19年水準に達していないが順調に回復している。当上田駅と長野駅は19年水準を上回った。

上田駅は底値である20年実績からの増加率が非定期・定期とも佐久平駅を上回り、20年に乗車人数計で初めて佐久平駅を下回った状況から、22年では同駅と拮抗するところまでとなっている。



J R 東日本発表 (同社HP) 飯山駅の実績は金沢延伸の2017年度からとなるため除外

### 20年から22年の増加率

#### 〈非定期乗車〉

佐久平駅 121.4%      上田駅 137.4%

#### 〈定期乗車〉

佐久平駅 4.3%      上田駅 18.8%

上田市の非定期乗車人数の増加率が佐久平駅を上回っているのは、ある程度観光の回復があり、観光資源等が相対的に優位な上田市により効果的に働いているためと考えられる。

定期乗車の回復率で上田駅が佐久平駅を上回っていることについては、要因は現状不明であるが、コロナ禍以降のリモートワークやそれに伴う新幹線通勤の普及が進むなか、新幹線通勤で従来佐久平駅に比べ劣位にあった上田駅により伸びしろがあったのでは、という仮説を挙げておく。

### (3) 北陸新幹線の停車パターンからみる輸送需要動向

北陸新幹線の車両運行状況を次頁表に県内新幹線駅から終点金沢駅までの各列車の運行状況をまとめた(令和5年3月改正ダイヤによる)。

#### 〈概況〉

- ・季節の臨時列車は除いている。
- ・表の他に、金沢・新高岡・富山駅間を往復するシャトル新幹線の「つるぎ」(毎時2本、7時台・19時台は各3本)がある。
- ・東京・長野間を運行する「あさま」は、緩行列車(各駅停車)で、全列車県内全駅に停車する(下り1日18本、上り同17本)。但し、上りの朝8時台(あさま602)に上田・佐久平駅を通過するのが1本ある。
- ・速達特急「かがやき」は、長野県から先は全列車が長野・富山・金沢駅停車で固定されている。
- ・緩行特急の「はくたか」は原則各駅停車であるが、
  - ・軽井沢・佐久平・上田・飯山駅を通過するパターンの列車      1日2本
  - ・軽井沢・佐久平・上田駅を通過するパターン      下り 1日1本    上り 2本
  - ・佐久平・上田駅を通過するパターン      1日1本
  - ・佐久平駅のみ通過      1日1本
  - ・飯山駅のみ通過      1日1本
- ・前項から、県内駅毎の通過する列車の本数は、上下とも1日、
  - ・佐久平 5本
  - ・上田 4本
  - ・飯山 3本
  - ・軽井沢 下り3本 上り4本
 となる。

北陸新幹線の運行状況（停車パターン） 下り

Table showing train stop patterns for the Hokuriku Shinkansen (Down). Rows: Station Name (e.g., 軽井沢, 佐久平, 上田, 長野, 飯山). Columns: Train No. and Direction (e.g., 591, 699, 501, 551, 601, 503, 603, 553, 505, 555, 605, 507, 607, 509, 559, 609, 561, 611, 563, 613, 565, 615, 567, 617, 569, 619, 571, 621, 513, 623, 573, 615, 625, 575, 627, 577, 629, 519, 631, 633). Cells contain 'O' for stop and ' ' for no stop.

北陸新幹線の運行状況（停車パターン） 上り

Table showing train stop patterns for the Hokuriku Shinkansen (Up). Rows: Station Name (e.g., 金沢, 新高岡, 富山, 黒部宇奈月温泉, 糸魚川, 上越妙高, 飯山, 長野, 上田, 佐久平, 軽井沢). Columns: Train No. and Direction (e.g., 600, 602, 604, 596, 500, 606, 608, 552, 502, 610, 554, 612, 506, 556, 558, 614, 560, 616, 562, 618, 564, 620, 566, 622, 624, 568, 626, 510, 628, 570, 512, 572, 514, 630, 574, 516, 576, 632, 578, 518, 590). Cells contain 'O' for stop and ' ' for no stop.

(JR時刻表より)

以上、緩行特急「はくたか」の県内駅での停車パターンが幾通りかある。佐久平駅が「はくたか」の通過本数が最も多く5本、軽井沢・飯山駅が最も少ない3本（軽井沢は上り4本）、上田駅がその中間の4本という結果であった。

首都圏～県内駅間の輸送需要は主に「あさま」で対応していると考えられることから、列車の停車パターンは県内と北陸方面との輸送需要を反映していると考えられ、軽井沢の上りと下りの通過本数が異なるのは、軽井沢に対する首都圏側と北陸側の輸送需要を表していると考えられる。上田駅は、輸送需要的（特に北陸方面との）に飯山・軽井沢駅と佐久平駅の間に位置すると言える。

(4) 在来線併設駅としての上田駅

上田駅は在来線併設駅として建設され、関連事業が併せて取り組まれてきた。右表に事業を示す。

更地の上に自由に造成・建設が進められる新駅設置に対し、併設駅として、既存駅及びその周辺に列車の日常運行が行われながら徐々に諸設備を設置していった様子が窺われる。総体の事業費は明らかではないが、そのうち「上田駅お城口地区第二種市街地再開発事業」資料が公表されているので見ると、施工期間平成9年度～15年度、事業費160億円となっている。

北陸新幹線上田駅・駅周辺整備事業

Table with 2 columns: 竣工時 (Completion Year) and 事業名 (Project Name). Rows: 平成8年度, 8年度, 9年度, 9～13年度, 10年度, 11年度, 15年度.

長野県資料より（県HP）  
北陸（長野）新幹線の開通は平成9年10月

上田駅お城口地区第二種市街地再開発事業

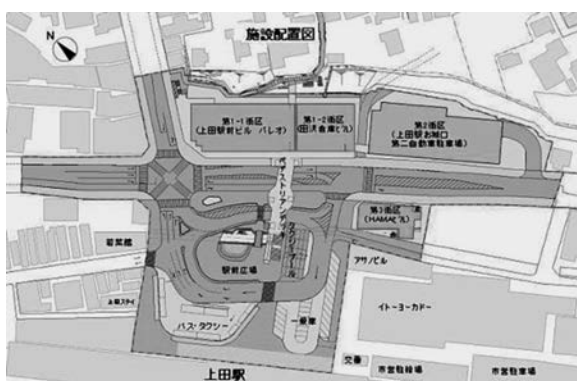


Table with 2 columns: 事業名 (Project Name), 施工者 (Constructor), 地区面積 (Area), 事業年度 (Year), 事業費 (Cost). Row 1: 上田駅お城口地区第二種市街地再開発事業, 上田市, 2.3ha, 平成9年度から15年度, 163億円.

上田市資料より（同市HP）

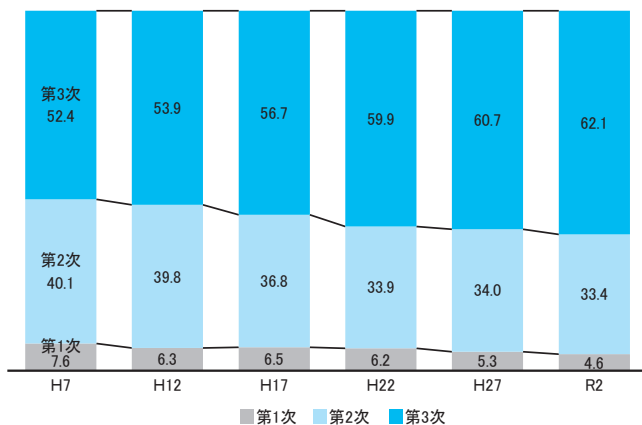
新幹線駅の在来線併設については、上田市担当者は「コンパクトなまちづくりの上で併設のメリットは計り知れない」としている。

## 4 新幹線と産業構造

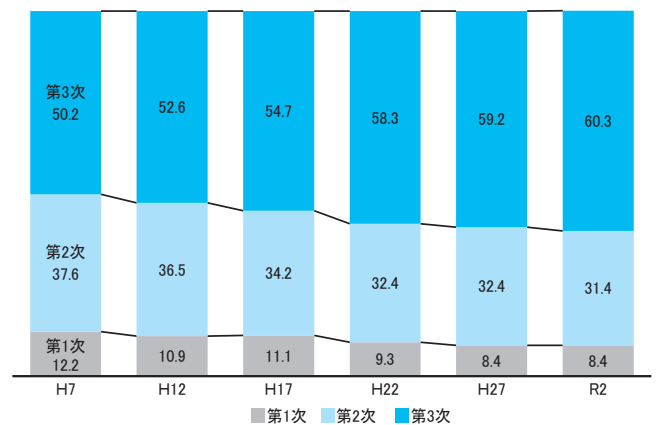
次に上田市の産業構造について触れる。上田市の産業別就業人口の推移を飯田市と比較したものがグラフ10、11になる。北陸（長野）新幹線開通の平成9年を含む期間の推移を見ると、平成7年から令和2年の25年間で、上田市は第1次産業7.6%→4.6%（△3.0ポイント）、第2次産業40.1%→33.4%（△6.7ポイント）、第3次産業52.4%→62.1%（+9.7ポイント）であるのに対し、飯田市は第1次産業12.2%→8.4%（△3.8ポイント）、第2次産業37.6%→31.4%（△6.2ポイント）、第3次産業50.2%→60.3%（+10.1ポイント）となっている。

新幹線開通に合わせて佐久平駅周辺の大規模開発を行った佐久市では、第3次産業へのシフトがより特徴的に見られた（平成7年46.2%→令和2年63.3%）が、上田市については飯田市と概ね似通った推移を見せていることが分かる。このことから、新幹線が開通するだけで産業構造が大きく変化することはなく、それに付随した開発などによる影響の方が大きいと考えられる。

グラフ10 産業別就業人口推移 上田市



グラフ11 産業別就業人口推移 飯田市



（グラフ10～11、総務省「国勢調査」から作成）

上田市からは、「工業出荷額は平成8年（6,900億円）にピークを迎えた後は減少傾向で、令和元年では5,177億円にとどまる。JT上田工場の閉鎖（平成17年）はあったが、その他の大規模な工場の移転はない。リーマンショックの影響もあると感じている。新幹線開通による効果というものは、工業出荷額の数値を見る限りは感じられない」、「新幹線が通るから街が賑やかになる、という認識は誤り。企業誘致を含めて、いかにまちづくりを進めるかが重要」（以上、都市計画課）、「新幹線開通によって人の流動化は加速する。人手不足をどう解消するかは大きな課題」（商工課）、「新幹線開通により、ビジネス客の出張による宿泊の需要は確実に減少した」（観光シティプロモーション課）との話を伺った。

上田市の新幹線駅は既存駅への併設であったため、佐久市のように大規模な駅周辺開発は行えず、産業に関する影響は限定的であったように見受けられる。当地域に建設されるリニア中央新幹線長野県駅（仮称）は既存駅への併設ではないものの、周辺の開発余地が小さいという点においては、上田市の方が参考にできる部分もあるのではないかと感じた。

## 5 上田市の特徴ある政策 ～上田市スマートシティ化推進計画～

### (1) 上田市スマートシティ化推進計画

令和3年に発足した岸田内閣が始動した「デジタル田園都市国家構想」や、同年の長野県「長野県DX戦略」の策定など、行政が主体となってICT（情報通信技術）やAI（人工知能）などの先端技術を活用する、デジタルトランスフォーメーション（行政DX）の取り組みが進んでいる。

こうした動きは市町村においても例外ではなく、例えば飯田市でも、令和4年3月に「飯田市行政事務DX推進方針」が策定された。

上田市でも、令和3年度から5年間の「第二次上田市総合計画 後期まちづくり計画」で「最先端技術活用プロジェクト」を重点プロジェクトの一つとして位置付けている。「上田市スマートシティ(※)化推進計画」は、これを具現化するものだが、その取り組みの萌芽は、令和元年4月に「上田市政策研究センター」を設置し、1年かけて地域の課題や市の進むべき方向を研究したことにあるという。その中で、「人口減少社会に加え、住民ニーズが多様化する時代においては、デジタル化を進めていかないと対応できない」とする方向性が打ち出されたのだった。

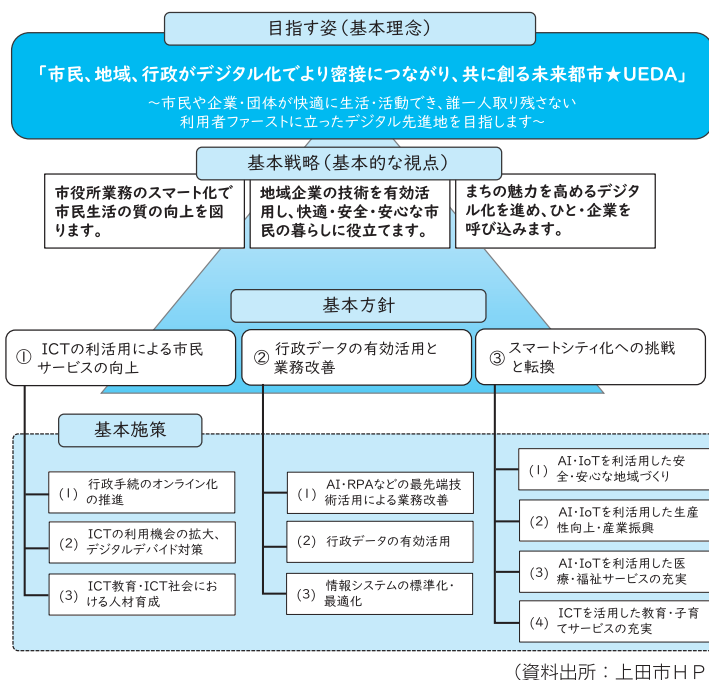
そもそも「スマート」とは、「賢い」とか「洗練された」といった意味を持つ言葉で、「コンピューターによる制御、処理能力を搭載した」といった意味もある。行政が主体となったスマート化の取り組みには実に様々なものがあるが、上田市によると、これらを大きく分ければ、「①自治体そのもののスマート化」、「②地域の課題解決に対応するためのスマート化」の2つの視点があるという。

右の図は「上田市スマートシティ化推進計画」の体系図だが、この中で「基本方針1 ICTの利活用による市民サービスの向上」、「基本方針2 行政情報の有効活用と業務改善」が、主に「①自治体そのもののスマート化」の視点から導かれるもので、市民の行政手続きのオンライン化や、RPA(※)、AIなどの最先端技術を活用した庁舎内の業務改善などが図られる。

一方、「基本方針3 スマートシティ化への挑戦と転換」が、主に「②地域の課題解決に対応するためのスマート化」の視点から導かれるものとされ、AI、IoT(※)を用いて、まちづくり、産業振興、医療・福祉や教育・子育てといった分野における地域課題の解決を目的とした施策が展開される。

上田市の場合、「①自治体そのもののスマート化」については、役所内に情報システム課を立ち上げ、職員向け研修に力を入れているという。

加えて、「②地域の課題解決に対応するためのスマート化」で特色ある取り組みがあり、今回はその中からいくつかご紹介したい。



※「スマートシティ」:「都市の抱える課題に対して、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環境配慮型都市または地区」(国交省「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～」)と定義されている。

※「RPA」:「Robotic Process Automation。これまで人間のみが対応可能と想定されていた作業、もしくはより高度な作業を、人間に代わって実施できるルールエンジンやAI、機械学習等を含む認知技術を活用して代行・代替する取り組み」

※「IoT」:「Internet of Thingsの略称。直訳すると「モノのインターネット」。簡単に言えば「身の回りのあらゆるモノがインターネットにつながる技術」

## (2) 「公共交通キャッシュレス化推進プロジェクト」

スマートフォンをかざすだけで運賃の支払が完了する光景は、都会の駅の改札やバスの乗降でよく見かけるが、これなら乗客は切符を買う必要はないし、改札の駅員も他の業務に当たることができ、ワンマンカーの運転手の現金決済の手間を省く、現金管理業務が軽減されるといったメリットがある。



上田市の「公共交通キャッシュレス化推進プロジェクト」は、高齢化が進み、一人一台車を保有する地域社会で、公共交通機関を維持するという、「一丁目一番地」ともいうべき政策課題の克服を目指す取り組みの一つである。市内公共交通機関のキャッシュレス化を推進して、利用者の利便性向上、公共交通事業者の生産性向上を実現し、公共交通事業者の採算悪化を食い止めようとするプロジェクトである。

ただ、Suicaなどの交通事業者系ICカードは、導入、運用コストが高く、地域の交通事業者が導入するには敷居が高かった。

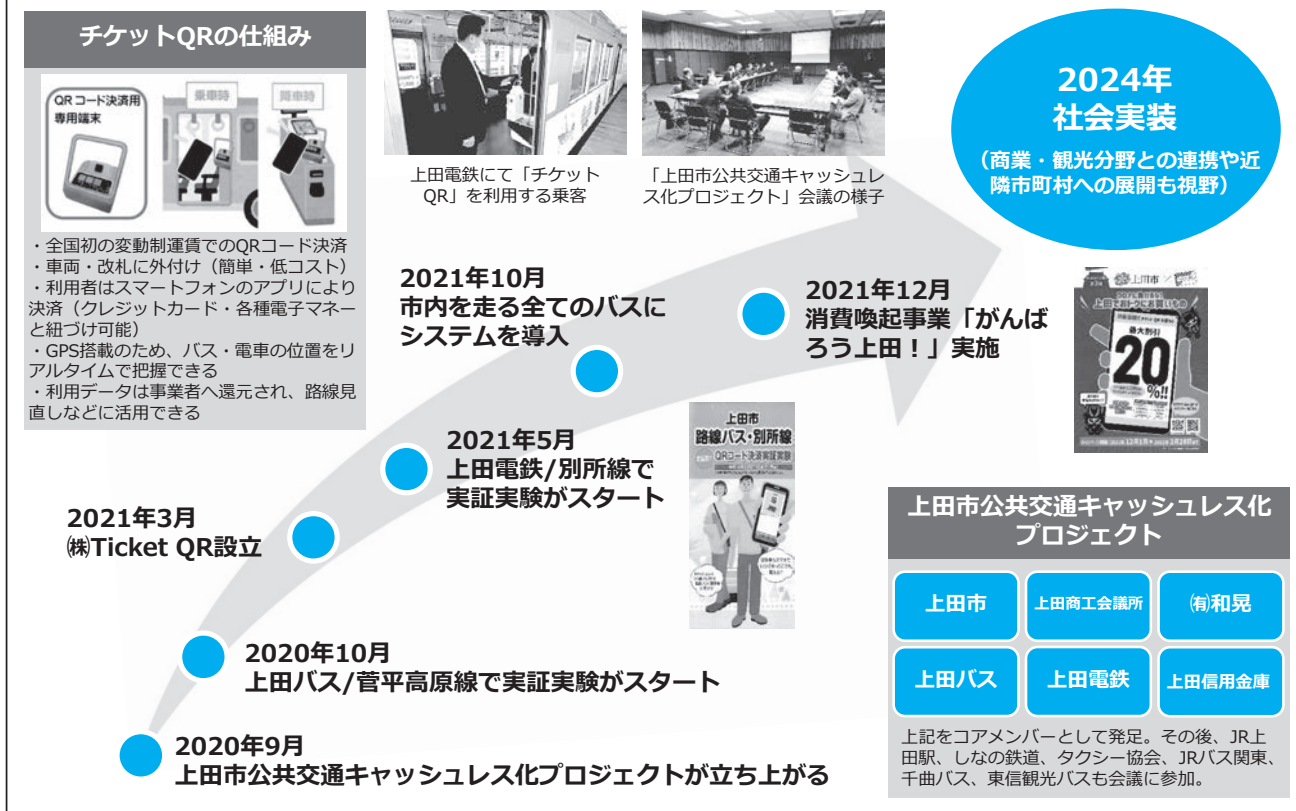
ところで、従来からQRコードを利用した決済システム開発に定評のあった、坂城町にある有限会社和晃は、スマートフォンの「TicketQR」アプリを開発した。これは、利用者がスマートフォンに「TicketQR」アプリをダウンロードし、このアプリでスマートフォンにQRコードを表示させて、乗降時に車両に設置された専用端末に読み取らせれば決済完了となるもので、上田市によれば、このシステムは導入・管理コストが低廉で、特に事業者にとってのメリットが大きいという。

車両に設置された専用端末にはGPSが内臓され、その位置情報から利用客の乗降場所が特定できるため、距離による運賃の変動などにも自動的に対応できるのだが、これは日本初の仕組みだという。また、スマートフォンを持たない高齢者なども、窓口でQRコード入りのプリペイドカードを購入すれば、現金を支払う必要がないし、定期券利用にも対応している。

しかし、このような技術力を有する企業でも、交通機関の導入先の当てがなかった。これを上田市のスマートシティ化に結び付けたのは上田信用金庫だった。令和2年10月に実証実験がスタートし、現在では路線バス4社20路線、上田電鉄別所線で利用可能となっている。また、対象店舗で買い物をする際に、アプリ内で発行された割引チケットを利用できるようにすることで、コロナ禍で影響を受けた市内小売店や飲食店の消費喚起事業にも利用された。令和4年からは市内タクシー事業者も導入しているという。

根強く残る現金払いの習慣など、いくつかの課題があるというが、県内他地域への展開や、蓄積されたデータを活かした観光など他分野の課題解決や地域活性化に資することを期待しているという。

## 6. スキーム図等



(資料出所：上田信用金庫)

### (3) 「消防団災害活動支援事業」

この事業は、現役の消防団員がつくった消防団のためのアプリ「コミュたす」を導入したもので、消防団員各自が持つスマートフォンにアプリをインストールすることにより、消防団が災害活動を行う上での支援を行うもの。

このアプリでは、出動指令が通知されると共に、市から配信される火災情報に記載されている目標物から、自動で災害地点を特定した地図を、出動対象となる分団員に配信し、災害現場の特定を可能にすることができる。

また、当該地図には消火栓や防火水槽などの水利情報も表示される。被災状況や対処内容の登録も可能となっている。

アプリはLINEと連携することで、出動した団員の活動時間の管理も行うことができるようになっており、活動実績を登録することができる。

こうしたアプリを利用することで、迅速な災害対応、消防活動の安全性確保、作業負荷の軽減や、活動実績作成作業事務の軽減、報酬支給の透明性向上などの効果が期待されている。



(資料出所：上田市HP)

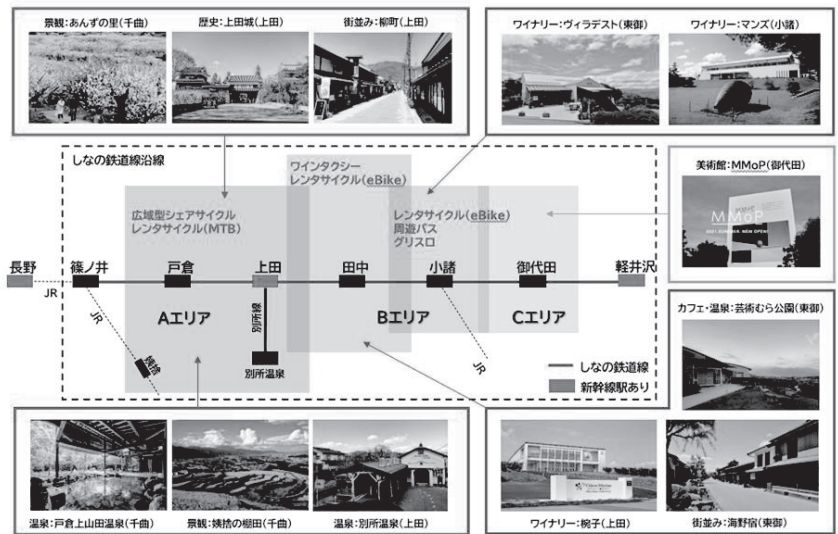
### (4) 「上田市・千曲市広域シェアサイクル社会実験」

しなの鉄道線沿線地域（軽井沢町～長野市）には、例えば右図のような多数の地域資源が存在し、年間2,800万人の観光客が訪れているが、その8割が新幹線駅のある自治体（軽井沢町、上田市、長野市）に偏ってしまっているという。

そこで、新幹線駅がある自治体と、その周辺自治体や、既存プロジェクトを繋ぎ合わせ、自治体の垣根を超えた広域回遊のための環境構築を図る必要が考えられるようになった。

そのための方策に周遊バスや観光タクシーなどの試みもあるが、シェアサイクル、レンタサイクルによる周遊も方策の一つに挙げられた。上田市と千曲市の広域連携を図る「上田市・千曲市広域シェアサイクル社会実験」は、このような「広域型シェアサイクル」のリーディング・プロジェクトとしての側面がある。

このシェアサイクルでは、NTTdocomoの「バイクシェアサービス」アプリをスマートフォンにダウンロードし、上田市内なら14か所ある電動自転車ポートで、アプリで表示されるQRコードを自転車に設置された端末に読み込ませれば利用開始。クレジットカードによる利用代金決済も選択できるが、上田市、千曲市エ



(資料出所：UDC信州)



(撮影：しんきん南信州地域研究所)

リアで利用する場合は、(2)で述べた「TicketQR」も決済に利用できる。

上田市では、シェアサイクル利用者を対象とした特典・割引などをキャンペーンとして用意し、観光のみならず、市民の買い物、通勤、通学といった日常利用の活用による、ゼロカーボン推進や、市内産業振興等の効果も期待している。

#### (5) まとめ

上田市では、ここに挙げた施策の他にも、デジタルコミュニティ通貨の実証実験など、多くのスマート化に関わる施策を展開している。今後も、地域課題を解決するための「デジタル推進パートナー」を全国から募集し、上田市を実証フィールドとして提供し、多くの事業に取り組んでいく方向にある。これまで実施された施策の中には、進捗が芳しくないものもあるというが、適正に評価して今後の取り組みにつなげていくという。

今後、どの自治体においても行政DXの試みはますます増えていくと思われるが、その際、先行事例で用いられた手法を行政間を超えて横展開するなど、効率よく社会実装していくことが求められるのではないだろうか。

## 6 おわりに

以上、上田市の現状や取り組みについて紹介した。人口減少社会において、まちづくりの絶対的な解はないと思われるが、新幹線駅である上田駅を中心にコンパクトなまちづくりを目指し、地域の課題解決のためにスマートシティ化を推進する同市の積極的な取り組みは、大いに参考となる内容であった。

上田市と佐久市、新幹線が開通して四半世紀が経過した両市について調査をしてみると、様々な違いがあり、その中でそれぞれに特徴ある取り組みを進めていることが感じられた。それでも、人口が減少する現代の我が国において、佐久市のように社会増を継続するためには、都会から見ても訪れてみたい、住んでみたい、と思わせる魅力のある環境をつくらなければならない、ということであろう。リニア時代を見据える当地域においても、参考とすべき点は多いように感じられた。

当研究所では、今後も新幹線駅のある先進地域について調査・研究を行い、当地域のリニア駅開通を見据えた情報を提供していく予定である。先進地域の取組を知ることで、リニア時代の当地域のあり方について考える一助となれば幸いである。

## SDGs サポートサービスのご案内

SDGs 経営でビジネスチャンスを広げませんか

# SDGs サポートサービス

このようなお客さまにおすすめです



- SDGs を活用して新たなビジネスチャンスにつなげたい。
- 自社とSDGs の取り組みの関連性をイメージしたい。
- 現在の取り組みがどのようにSDGs につながっているかを整理したい。

詳しくは飯田信用金庫本支店または  
地域サポート部 53-5811へ