



いしだ はるお

昭和26年生まれ、大阪府出身。49年東京大学土木工学科卒業後、同大学工学系研究科土木工学修了。53年東京工業大学土木工学科助手、57年工学博士取得。筑波大学社会学講師。以降、助教授、教授、社会学類長、学長特別補佐などを経て、平成29年定年退職し、同時に名誉教授。同年より日本大学交通システム工学科特任教授。国土交通省社会資本整備審議審議会道路分科会長、国土審議会委員、経済産業省・国土交通省スマートモビリティチャレンジ推進協議会、著作に「スマートシティ」（時評社）などがある。

石田 今回は、政府からは内閣府高原勇大臣官房審議官、国土交通省渡邊浩司大臣官房技術審議官（都市局担当）、民間からパシフィックコンサルタンツ株式会社篠崎毅交通政策部長に集まっていたとき、「ポスト・コロナ時代に向けてのスマートシティを探究する」というテーマで、今月と来月号の2回に分けて、議論したいと思います。

最近、私は、日本のファンダメンタルが随分弱い弱になってきていると感じることがよくあって、かなり危機的な状況に陥っていると感じてしまっている場面に出くわすことがあります。わが国は、人口減少、超高齢化、あるいは所得格差や地域格差といった格差がさまざまなところで広がっていますので、国力がじわじわと弱くなっているのは、ある程度仕方がないかもしれません。ただ、ここ最近、自然災害が激甚化、狂暴化していることもあって、社会資本その

ものが、かなり劣化しまっていて、国として日本全体が立ちまわっているような気さえないです。こうした中で、新型コロナウイルスによる世界的パンデミックがわが国にも襲いかかっています。

一方、冷静にわが国の強みを考えてみますと、われわれの先輩をはじめ先人たちが、営々と各地域にさまざまな有形無形の社会資本を残してくれているわけですね。しかし、われわれは、地域に残る社会資本を十分に生かしているのでしょうか。

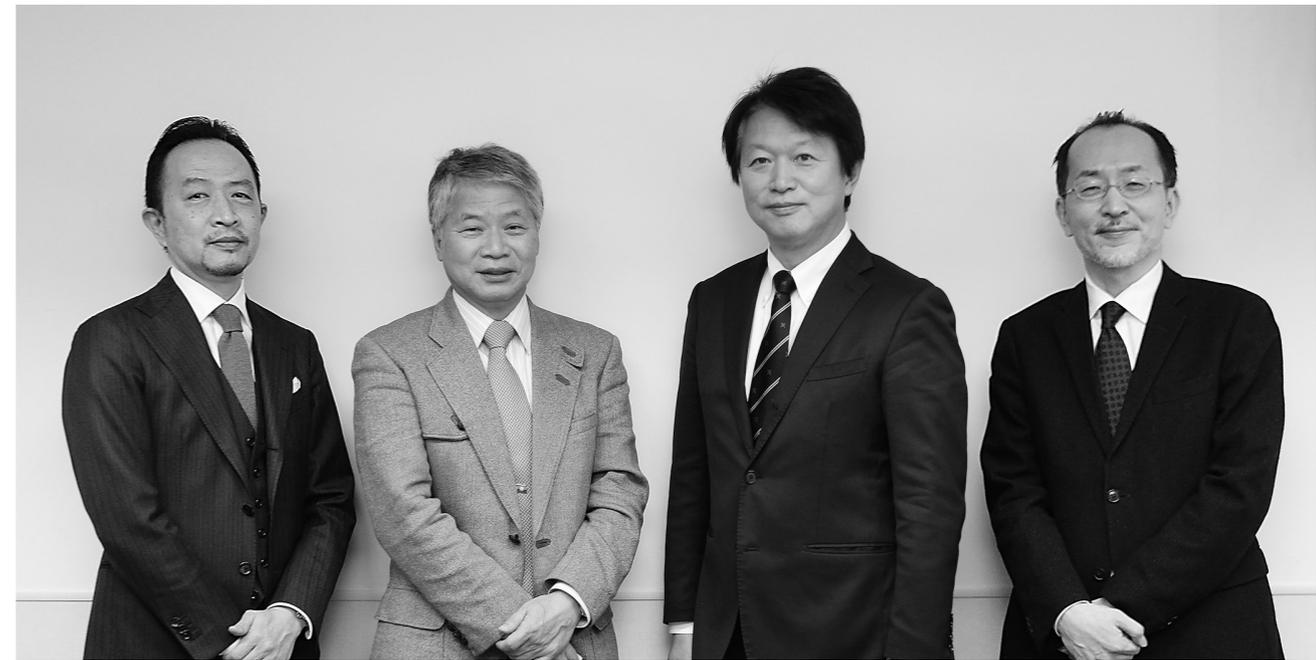
「時評」の読者には、地方自治体の首長さんたちが多くおられると聞いていますが、実は、私は、地域に伝わる固有の資産をいかにうまくマネジメントしていくかという視点でスマートシティという施策を捉えてもらいたいと思います。今回の座談会を企画しました。今月号は、スマートシティの考え方を中心に、今月末をメドに政府が地方自治体

に向けて出す予定のガイドブックについて議論します。4月号はスマートシティにおけるモバイルの役割という観点から、DX（デジタルトランスフォーメーション）の重要性について議論を展開したいと思います。まずスマートシティという施策を整理する意味で、内閣府の高原審議官、政府を代表しコメントをお願いしたいと思います。

高原 政府は、Society5.0の早期実現と、地域間格差の解消を目指すため、スーパーシティを先導役としてスマートシティを2025年までに、政令都市および中核市などを中心に全国で計画的に100地域への実装、浸透を目指しています。

内閣府では、第6期科学技術・イノベーション基本計画に次世代に引き継ぐ基盤となる都市と地域づくりという位置付けで、スマートシティ施策を示しています。社会のデジタル化による地域サービスなどの進展や

ポスト・コロナ時代のスマートシティを探究する（前編）



パシフィックコンサルタンツ株式会社 交通政策部長 篠崎 毅
 筑波大学名誉教授 石田 東生
 内閣府大臣官房審議官（科学技術・イノベーション担当） 高原 勇
 国土交通省大臣官房技術審議官（都市局担当） 渡邊 浩司

篠崎 毅 石田 東生 高原 勇 渡邊 浩司

政府は、Society5.0の実現と地域間格差の是正を狙いに、2021年度から「スーパーシティ」のデータ連携基盤を構築していく。都市間OSや分野データ基盤と連携運用に着手し、「スーパーシティ」を起点に広域・多核連携により、約100カ所の「スーパーシティ」と「スマートシティ」の実装を目指すとしている。今年度内に、地方自治体・協議会向けのガイドブックも発行される予定で、地方自治体にとっては、今後のまちづくりの指針となることが期待される。

そこで、「時評」では、筑波大学名誉教授・石田東生氏をコーディネーターに、内閣府大臣官房審議官（科学技術・イノベーション担当）・高原勇氏、国土交通省大臣官房技術審議官（都市局担当）・渡邊浩司氏、パシフィックコンサルタンツ株式会社交通政策部長・篠崎毅氏に「ポストコロナ時代のスマートシティを探究する」とのテーマで今月号と4月号の2回にわたり、議論を展開してもらった。

（本誌・中村 幸之進）

（編集部より：座談会は、上記写真撮影のみマスクを外し、ウイルス感染予防のため、議論は終始マスクを着用して行われた。）



わたなべ ひろし

昭和37年生まれ、東京都出身。東京大学工学部都市工学科卒業後、60年建設省入省。平成22年国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市計画調査室長、24年東日本旅客鉄道株式会社総合企画本部ターミナル計画部担当部長、26年豊島区副区長、28年国土交通省都市局街路交通施設課長、30年市街地整備課長、令和2年7月より現職。博士（工学）。日本大学客員教授。

デジタル化や都市OS導入がクローズアップされているのですが、新型コロナウイルス感染症の拡大を機に、モニタリングやデータ活用に向けた社会のデジタル化と地球環境保全と安全・安心な社会を担うスマートシティとしての持続可能性が重要だと考えています。

石田 詳しくお願いします。

高原 激甚化する自然災害は、毎年のように発災し、新型コロナウイルスのようなパンデミックを起こす感染症も地球環境そのものを保全していかねば、また同様のようないかにか起こってしまうのではないかとこのう危機感の共有です。こうした見方は、世界的な潮流になりカーボンニュートラル実現に向けた世界各国の取り組みが本格化しています。日本では50年の脱炭素化に向けたグリーン成長戦略を発表しています。カーボンニュートラルの実現と社会のデジタル化を活用した持続可

能なスマートシティ施策によるまちづくり、地域づくりを進めていくことだと思えます。移行期を含めた実施までの工程を具体的にしっかり計画することが必要です。

石田 今、高原審議官がお話しされたスマートシティとカーボンニュートラルの関連性は、私も今後、非常に重要なテーマになってくると思います。そこで、このテーマは後でもう少し詳しく議論していくとして、国土交通省の渡邊審議官からもスマートシティ施策について、どのように進めておられるか、ご説明いただきたいと思えます。

渡邊 国交省としては、2018年度にスマートシティについて官民の「ニーズ」「シーズ」がどこにあるのかということを広く公募しまして、マッチングなども行いました。19年度に

新型コロナウイルスを契機に、今後のスマートシティの方向性を再構築

スマートシティモデル事業を募集したところ、70以上の地方自治体や企業の方々がコンソーシアムを組んで応募され、この中から15のプロジェクトを選定しまして、さらに今年度の7月に第二の選定ということで、現在トータル22の先行モデルプロジェクトが始動しています。わが国は、新型コロナウイルス感染症という大きな壁に直面していますが、われわれは、実はコロナ以前から都市政策自体を大きく転換しようと取り組んできました。特にSDGsにおいて、社会を持続可能にしていくという観点から、人口減少などにも対応しながら、コンパクトプラネットワークのまちづくりをしようとして進んできたわけです。

石田 コンパクトシティがその代表例ですね。

渡邊 ご指摘の通りです。それから人間中心の社会を実現していく上で、Society5.0といわれるデジタル空間とサイバー

たかはら いさむ

昭和39年生まれ、愛知県出身。大阪府立大学工学部船舶工学科卒業、筑波大学大学院システム情報工学研究科博士後期課程修了、博士（社会学）。昭和63年トヨタ自動車株式会社入社。クラウン・レクサスGSなど、新型車両の設計開発を担当。グローバル開発、設計革新の全社リーダー、BR-VI室長、VA開発部長、技術統括部主査を経て、総合科学技術・イノベーション会議に係る政府委員、産業競争力懇談会実行委員と筑波大学未来社会工学開発研究センター長に就任。令和元年6月より現職。慶應義塾大学特別招聘教授、筑波大学特命教授を兼務。



高度化、新たなサービス創出への転換を進めるものです。住民満足度の向上、地域経済の活性化、グリーン化の実現など社会的価値、経済的価値、環境的価値を高める持続可能な都市や地域を各地で形成していくための施策です。具体的には、DX（デジタルトランスフォーメーション）とSX（サステナビリティー・トランスフォーメーション）が重要なポイントになると考えています。

石田 SXとは、不確実性が高まる環境下で、企業が「持続可能性」を重視し、営業力とESG（環境・社会・ガバナンス）の両立を図り、経営の在り方や投資家との対話の在り方などを考えていく戦略指針ですね。

高原 はい。まさにDXとSX、この二つの考え方を重ね合わせるような形で、スマートシティ施策を進めていく必要があると考えています。これまで、スマートシティについては、デ

・都市において分野横断的に様々なデータの取得・利活用を実現するデータ連携基盤を整備・構築
 ・スーパーシティへの集中投資による先端的サービスの開発、スマートシティ各府省事業の一括的運用
 ・スーパーシティを起点に都市間の広域連携、横展開による、地域間格差の解消を目指す



オープンAPI連携
 スーパーシティを起点に全国共通的なデータ連携基盤の整備

連携
 IT新戦略等に基づくデジタル・ガバナメント実現や、データ連携基盤整備の取組

- 今後の課題
- ①スマートシティの定義および要件の設定
 - ②データの相互運用性・拡張性の確保に向けた基盤の整備・構築
 - ③各地でのスマートシティの実装・持続的活動を担う次世代人材の育成

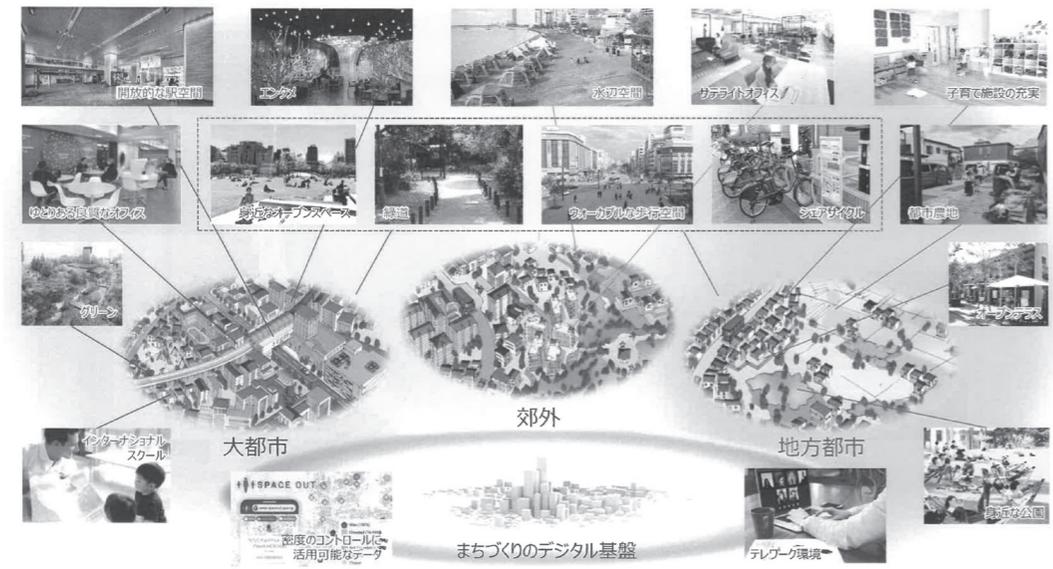
スマートシティの将来像（出典：内閣府）

論をされて、どのような方向性が展望されるのか、注目されま
 すね。
渡邊 やはり、これまで都市
 計画と言いますと、まちを「つ
 くる」という視点でのみで進め
 られてきた傾向は否めないと思
 います。しかし、これからの時
 代は、①これまで構築してきた
 都市のアセットをどのように活
 用していくのか②都市アセット
 を活用していく上で、どのよう
 にDX、つまりデジタルを組み
 合わせていくのか③さらに、住
 民の参加によってどう動かし
 いくのかという視点が非常に
 重要になってくると見ていま
 す。検討会では、この三つの柱
 を軸に、あるいはこの三つをど
 のようにうまく組み合わせるこ
 のかということが議論されて
 いくでしょう。

石田 ありがとうございます。ま
 ちづくりの観点から、
 スマートシティについての今後
 の考えを分かりやすく説明いた
 だきました。では、パシフィッ
 クコンサルタンツの篠崎交通政
 策部長、民間の立場から、今後
 のスマートシティに対する期待
 についてもぜひお話しいただけ
 ますか。
篠崎 冒頭、石田先生からお
 話いただきました通り、われ
 われも人口減や高齢化の進展、
 自然災害の激甚化など、日本の
 将来に対する漠然とした不安が
 確実に広がりつつあると捉えて
 いました。こうした中で、新型
 コロナウイルス感染が発生し
 て、これまで指摘されている
 ように、われわれ日本人の価値
 観が変わってきているというこ
 とが、ポスト・コロナ時代の
 大きなポイントになっていくだろ
 うと考えています。その上で、
 スマートシティが、今後のまち
 づくりの解決策の一つとして大
 きく浮上してくると思います。

石田 なるほど。官民連携に
 ついてはいかがですか。
篠崎 先ほど、渡邊審議官

○人々の働く場所・住む場所の選択肢を広げるとともに、大都市・郊外・地方都市と、規模の異なる複数の拠点形成され、役割分担をしていく形が考えられる。
 ○複数の用途が融合した職住近接に対応し、様々なニーズ、変化に柔軟に対応できるようなまちづくりが必要。



新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性（イメージ）（出典：国土交通省）



しのざき たけし

昭和42年生まれ、茨城県出身。日本大学理工学部土木工学科卒業後、平成4年パシフィックコンサルタンツ株式会社入社。道路部に配属、道路計画や整備効果検討、事業評価に従事。12年より交通政策部へ配属、交通戦略室長、副部長を経て、令和元年10月より現職。また20年4月より、米国法人である i-probe inc. の取締役を兼務。

空間とを融合しながら、まち
 づくりを進めていくスマート
 シティ施策を進めていた中で、
 まさにコロナが起きました。
 従って、コロナを契機にして今
 後のまちづくりの方向性を再構
 築しています。
石田 もう少し、詳しくお話し
 いただけますか。
渡邊 例えば、テレワークに
 してもコロナを契機にやってみ
 たという方も多数おられたと思
 います。あるいは、これまで働
 いてきた皆さんが、家にこんな
 に長くいるというのはこれまで
 になかったことで、家の近くの
 環境も改めて再発見された方も
 多かったのではないのでしょうか。
 具体的には、「家の近くにこん
 な公園があったんだ」といった
 新たな気づきですね、そこで、
 われわれは、こうした価値観の
 変化が生まれているのではない
 かと考え、2020年8月にア
 ンケート方式で人々の行動様式
 について、調査してみました。

石田 ほう。
渡邊 調査の結果、まず移動
 の手段ですね。例えば、鉄道の
 利用は、第1回目の緊急事態宣
 言（2020年4月7日発令、
 東京・神奈川・埼玉・千葉・大阪・
 兵庫・福岡を対象。同16日に全
 国に拡大）を機に利用が大きく
 減り、5月の解除とともに利用
 が戻ってきましたが、完全には
 戻ってきていないことが分か
 りました。一方、クルマの利用は、
 鉄道同様、緊急事態宣言後に大
 きく減っていましたが、緊急事
 態宣言後にはその反動のような
 形で増加している傾向が、はっ
 きりと現れました。
 さらにここから人々の行動様
 式についても調べましたが、い
 わゆる、ショッピング系ですね。
 わゆる、ショッピング系ですね。
 買い物については「これからは
 ネットでやっていきたい」とい
 う声が多くなっていった一方、
 いわゆるコミュニケーション系
 ですね、飲み会や学校の授業に
 ついては、「やはりそろそろ

アルでやりたい」というニーズ
 が非常に高いという結果が出て
 きました。
 そして、都市空間について
 のニーズをヒアリングします
 と「公園や広場などゆとりある
 屋外空間を充実して欲しい。徒
 歩や自転車での回遊できる空間を
 充実して欲しい」という声が非
 常に多く上がりました。こうし
 た調査はさまざまな方々を対象
 にしたのですが、大きな方向性
 としては、やはり人や機能が集
 まっている都市の持つ重要性
 は、コロナ禍といえども引き続
 き必要とされていることが改め
 て確認できたと考えています。
 さらに、昨年の秋から「デジタ
 ル化の急速な進展やニューノ
 マルに対応した都市政策のあり
 方検討会」を開催し、「これか
 らの目指すべき街づくりの方向
 性はどうかあるべきなのか」と
 いうことについて検討を重ねて
 います。
石田 検討会でどのような議

渡邊 われわれも個々の技術はもちろん、やはりこうした技術をしつかりと束ねて、まち全体として最適化を図っていくという考え方がこれからのスマートシティに求められる要件だと考えています。さらに住民の皆さんがスマートシティとして、生活の質が上がっていることを実感できるような施策を打つことが極めて重要だと思います。

篠崎 われわれ民間サイドの立場においても、スマートシティを進めていく上で、アカデミアに対する期待は、非常に大きいものがあります。地域にとって、DXを通じて、どのように次世代につなげていけるかという視点でスマートシティを捉えていくと、重要な要素として人材育成が思い浮かびます。民間側としても人材育成の一翼を担える面はありますが、まさに「総合知」の面からも地域に根差した「学」が主導すること

への期待は大きいのではないかと考えています。

石田 確かにその通りですね。今月中に、地方自治体向けのガイドブックを発行

石田 やはり、地方自治体の立場に立つと、まちのリソースに「付加価値」を考えていく発想が重要で、そのためにも「総合知」でまちの将来を考える視点が重要だということですね。従って、「学」の視点を巻き込んでいけるかということが極めて重要になってくるということ、を前項で確認しました。では、地域に伝わるリソースをいかに次世代につなげていけるかという視点でもう少し、議論を深掘りしていくことにしましょう。

実は、私は、都市部の「スマートシティ」に対し、需要や人口などの低密度地域のスマート化には、「スマートローカル」という言葉を使っているのですが、これには二つの意味

- Society 5.0の実現には、①社会構造改革、②研究力の抜本的強化、③新たな社会を支える人材の育成が必要
- 総合知(自然科学と人文・社会科学の融合)やエビデンスの活用により政策を立案し、評価を通じて機動的に改善
- 5年間で、政府の研究開発投資の総額 約30兆円、官民の研究開発投資の総額 約120兆円 を目指す

Society 5.0の実現に向けた科学技術・イノベーション政策

- ① サイバー空間とフィジカル空間の融合による持続可能で強靱な社会への変革（デジタル活用を前提とした社会構造改革）
 - ・ デジタル庁の発足による政府のデジタル化の推進、官民データ戦略の実行
 - ・ カーボンニュートラル実現など循環経済への移行（グリーン基金等）
 - ・ レジリエントで安全・安心な社会の構築
 ⇒ スタートアップの支援、スマートシティの展開、次期SIP※、ムーンショット研究開発制度による社会実装、国際展開の推進
※ 戦略的イノベーション創造プログラム（Cross-ministerial Strategic Innovation Promotion Program）
- ② 新たな社会を設計し、価値創造の源泉となる「知」の創造（研究力の強化）
 - ・ 博士学生や若手研究者の支援強化、女性研究者の活躍促進
 - ・ 基礎研究・学術研究、人文・社会科学の振興、「総合知」の創出
 - ・ 10兆円規模の大学ファンドの創設と大学改革（経営体への転換）
- ③ 新たな社会を支える人材の育成（「探究力」と「学び続ける姿勢」の強化）
 - ・ 初等中等教育段階からのSTEAM教育※やGIGAスクール構想の推進
 - ・ リカレント教育（学び直し）を促進する環境・文化の醸成※ 理数及び創造的教育手法（Science, Technology, Engineering, Arts and Mathematics）

第6期科学技術・イノベーション基本計画（素案）のポイント（出典：内閣府）

からこれからのまちづくりには、住民の参加がどのように生かされて行くかという視点が重要になってくるということ、を指摘されていますが、まさにその通りだと思います。スマートシティを進めていく上では住民参加を促し、信頼を得られる公正中立な主体が必要であり、そういった主体は民間のみではなく、「学」の視点を含めた産官学の連携が不可欠になると見えます。一例として、今コロナ禍で注目を浴びている人流データの活用や他のデータを重ね合わせることで、都市を最適にマネジメントするため有効なデータ連携基盤の構築とそれらを維持更新する主体として、産学官の連携が必要ではないかと考えています。

総合知として注目される「学」の役割

石田 今、篠崎部長が指摘されたように、スマートシティには、やはり民の視点が欠かせません。これについては、来月号でじっくり議論するとして、私が期待したいのは「学」の分野なのです。

先ほど、スマートシティとカーボンニュートラルについて触れましたが、私は、この二つの政策は密接に関わりあうと考えています。昨年12月、政府は、グリーン成長戦略を策定しました。私も、グリーン成長戦略のもとになったグリーンシノベーション戦略推進会議に参加し、議論に関わらせていただきましたが、驚いたのは、わが国には例えば洋上風力や二酸化炭素の固定、太陽光など素晴らしい技術をたくさんあるわけですね。ところが、全体として、システムとしてまちにどう組み合わせる実装していくのかという視点が欠けていて、個々の要素技術に比べて弱いのではないかと実感したからです。従って、これからのスマートシティには個々

の技術を横串で刺して、まちをトータルで考えて、そこに住む人々にいかに幸福をもたらせるかという視点が欠かせないはずで、そういう意味では、日本の大学や研究機関にはもう少し、地域の住民の生活向上に向けて貢献していくというビジョンが必要になると思っていますね。

高原 市民が参画したまちづくり、地域づくりが進展し産学連携を通じて、地域の知が社会へと還元されていく仕組みや、ご指摘のように国際的な潮流となっているグリーン成長戦略やWell-being（幸福度）の視点をスマートシティに反映していくなど「学」への期待や役割は大きいです。

「第6期科学技術・イノベーション計画」において、「総合知」による社会全体のシステムの新設計が提言されています。新しい社会システムを設計し、新たな価値想像を進めていくためには「知」が必要であり、多

様なSociety5.0実現やスマートシティへの移行において、新たな技術を社会実装していくためには、制度、倫理社会受容性において、ふかんな視野で物事を捉える必要がある、自然科学のみならず、人文・社会科学を含めた「総合知」を活用することが求められています。また、「知」は非連続な変化に対応し、社会課題を解決するイノベーションの源泉です。その意味においても「学」への期待は同感です。

石田 「総合知」とは、スマートシティで言えば、まさに、まちをトータルで考えていく視点ですね。人文科学系の大学も地域に貢献できる道が開けた、と。

高原 はい。Society4.0（情報社会）からSociety5.0への移行によるスマートシティは、新たな未来社会像を前提として、バックキャスト型のアプローチによる社会全体のシステムと再設計（リデザイン）を「総合知」で進めることだと思っ

◆シリーズ／ポスト・コロナに向けた新たな国づくりのために／座談会
 ポスト・コロナ時代のスマートシティを探究する（前編）

という視点も考えておく必要があるのではないかと考えています。
高原 政府は、広報・普及活動の一環として、今年度末までに自治体・協議会向けのガイドブックを取りまとめる予定です。
渡邊 ご指摘の通り、ガイドブックの検討は、本年度中にとりまとめていく方針で、石田先生にもご協力をいただいています。全国の地方自治体などに対しても、幅広いスマートシティのまちづくりについてのさまざまな事例をお示ししていきたいと考えています。

石田 最近も私に関わるところでは、新しいモビリティサービスを導入するためのガイドブックを作成しようとしています。これまで、国の施策を地方自治体の皆さんに分かりやすく解説するガイドブックは、結構たくさん作られてきたと思いますが、実のところ、最初は関係者の皆さん、燃えて取り組ま

るわけですけれど、最後の最後の方に行くと、「お金がない・技術がない」みたいな苦しい事情がたくさん出てくるわけですね（笑）。そういう事情を突破して、本当に地域の皆さんにとって、参考になるガイドブックにしていくためにはどうすればいいのかという視点が本当に大事だと実感しています。今回、議論した内容もぜひ参考にさせていただこうと思っています。次号では、篠崎部長からパシフィックコンサルタンツとソフトバンクが進める人流データサービス「全国うごき統計」やトヨタ自動車、西日本鉄道、JR九州などが進めるMaaSサービス「my route（マイルート）」などの事例を挙げながら、スマートシティにおける民間企業の役割とDXに焦点を当てて議論を展開していきたいと思っています。（時評4月号に続く）

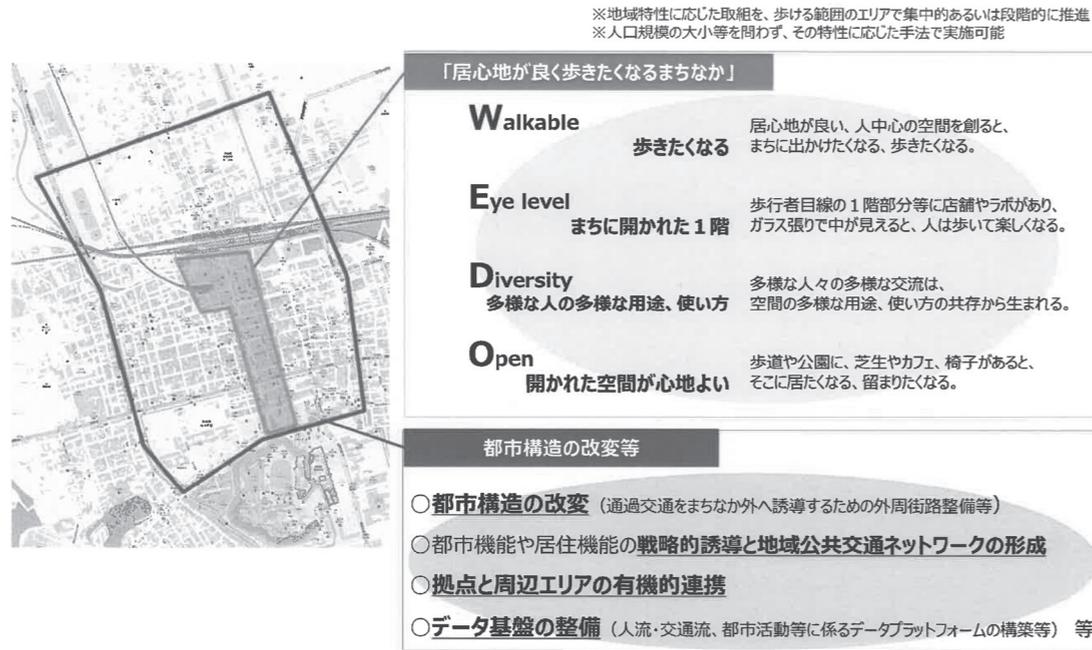
という考え方が急速に見直されています。これはどういうことかと言いますと、日常の生活圏をコンパクトにして、地域が魅力的になってそこで自立した生活ができるように、基盤的な生活施設を地域が持っているといまざいという考え方ですね。これには、物流がスマートに効率化されることによって、地域の生活の基盤を構築するというのと、人と人が出会うコミュニティをどう形成していくかという意味でのスマートローカルの形成がこれからの地域づくりには欠かせないという意味が含まれています。

高原 石田先生が提唱された「スマートローカル」という考え方は、まさに、Social EDIの実現であり、時空間制約の解放をフィジカル・サイバー両面で進めていくことだと捉えています。日本の国土の約40%を占める里地里山を持続可能な地域共

同体としていくことが直面する課題です。カーボンニュートラル実現、グリーンリカバリーにおいてもスマートローカルに焦点を当てた政策が必要だと考えています。われわれ、政府としてもこれから各省協議の場でも「スマートローカル」を取り上げていき、スマートシティという施策が、いわゆる都市部だけでなく日本全国の在り方、そのすべてに対して進めていくということを確認していきたいと考えています。

渡邊 国交省としても、石田先生のお話しされた地元生活圏のようなコミュニティの役割の重要性は、しっかりと考えていく必要があると思っています。われわれは、コロナ以前から、コンパクトシティの流れの中で、ウォーカーフレンド（居心地が良く歩きたくなる）まちづくりをしていこうと打ち出していますが、これをさらに一歩進め

て、暮らし自体が身近なところでさまざまな機能が満足しているまちづくりを目指してしていく必要があると考えています。
篠崎 「スマートローカル」に該当するような規模の小さな地方自治体の場合、予算や人的リソースの制約からスマートシティが施策としてうまく進まない場合があるかもしれません。そういったケースに対して何らかの対応策を考えておく必要があるのではないかと思います。それから、もう一つ、ある分野をスマート化する場合、スマート化するエリアをどう捉えるのかということも大切な考え方ではないでしょうか。例えば、行政という枠組みと人々の実生活の圏域は必ずしも一致しない場所があります。こうしたところがスマートシティとして、DXが要件になる理由とも言えるのですが、行政界は残るけれども、一方では住民の生活圏域と



「居心地が良く歩きたくなるまちなか」形成のイメージ（出典：国土交通省）