

事例紹介（先導的プロジェクト実装事業）

移動のプラットフォームがつなぐ 「関係・つながり」の創造

～二地域居住先導的プロジェクト実装事業の挑戦と持続可能な地域活性化モデル～

日本航空株式会社関係・つながり創造部 部長 関谷 岳久



1. はじめに：もうひとつの日常を求めて

「移動が増えた一方で、新たな人とのつながりが生まれ、心の余裕やウェルビーイングを感じるようになりました。」日本航空（JAL）が主宰した「つながる、二地域暮らし」プログラムの参加者からは、このような声が寄せられた。東京と香川県三豊市を行き来しながら二地域居住を実践するなかで、「暮らしを1カ所に限定しないことが、仕事にも日常にも良い影響を与えている。」といった実感を得たという。

現在、日本社会は人口減少と東京一極集中という構造的な課題に直面している。こうした中、特定の地域に継続的に関わる「関係人口」の創出、さらには「二地域居住」というライフスタイルへの注目が急速に高まっている。JALグループでは、本業である航空輸送という「移動」のプラットフォームを活かし、人々のウェルビーイング向上と地域活性化の双方に寄与することを目指している。

本稿では、国土交通省「二地域居住先導的プロジェクト実装事業」の採択を受け、2025年度に実施した実証事業の成果と、そこから見えてきた今後の地域づくりの姿を報告する。

2. 「つながる、二地域暮らし」プログラムの設計思想

二地域居住を検討する個人にとって、最大の物理的・心理的障壁となるのは「移動費の負担」である。本プロジェクトでは、この課題に対し、JALのマイルを活用した移動費支援スキームを構築した。

2025年7月、当社は7自治体を含む12団体からなるコンソーシアム「サステナブルな二地域居住推進に向けた実証コンソーシアム（通称：二地域居住応援ネットワーク）」を組成した。このネットワークを基盤に、2025年9月から12月にかけて、北海道士幌町、和歌山県（田辺市・白浜町・すさみ町）、香川県三豊市、長崎県壱岐市の6地域を対象とした「お試しプログラム」を展開した。

プログラムの核心は、東京（羽田）または大阪（伊丹）から滞在地域への4片道相当の航空券をマイルを使った特典航空券で支援する点にある。これにより、二地域居住の「入り口」を広げ、単なる観光ではなく、一定期間地域に「暮らす」体験を強力に後押しする設計とした。

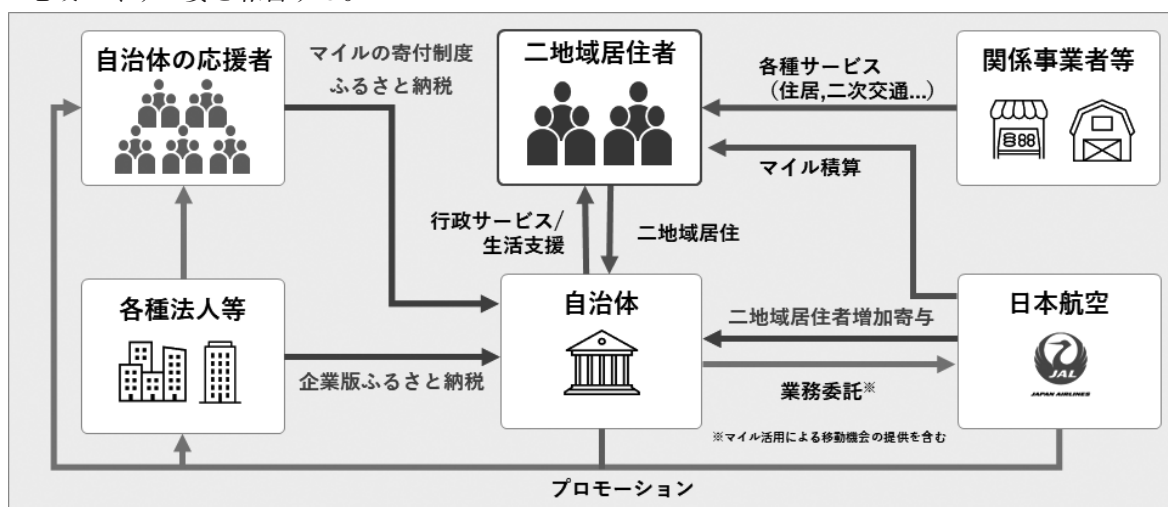


図1 事業スキーム図

3. 実証事業の定量成果：新規人流とウェルビーイングの向上

2025年度の実証事業では、当初定員45名に対し、114組162名の応募が寄せられ、市場の強いニーズが確認された。応募者の属性を見ると、40代・50代が過半数を占め、職業別では会社員が61%に達している。

特筆すべき成果は、二地域居住が参加者の精神面に与えるポジティブな影響である。主観的幸福度（ウェルビーイング）の調査では、実証参加前は7.25点であったスコアが、参加後には8.05点へと向上した。また、人生で目指したい目標があると感じる「人生目標感」も向上しており、二地域居住という選択が、個人の自己実現や心の充実に深く寄与していることがデータからも裏付けられた。

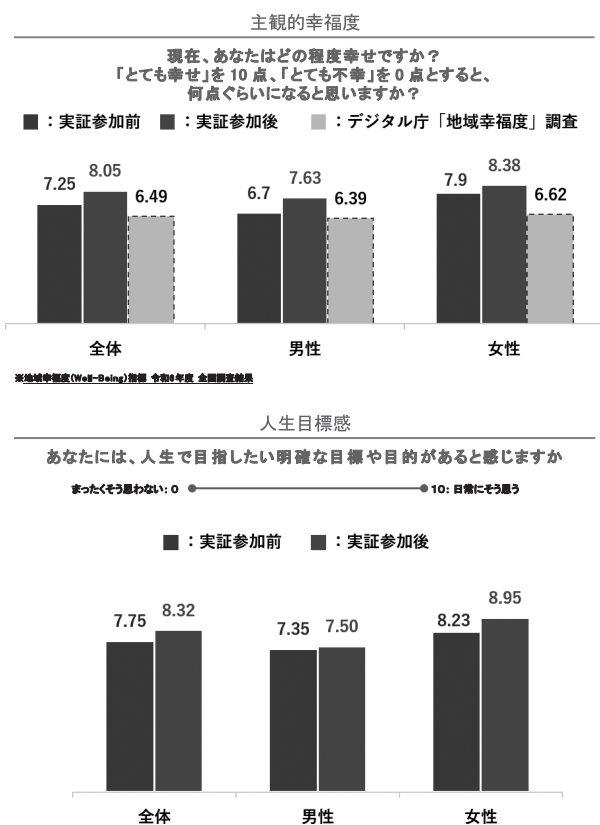


図2 主観的ウェルビーイングの変化

さらに、人流の質的变化も顕著であった。応募者の約42%が、滞在希望地域への過去の訪問経験が一度もない「新規層」であった。移動費支援がきっかけとなり、これまで縁のなかった地域を「第二のふるさと」として選び、関係を構築し始めるという新たな流れが生まれたのである。

4. 地域との「つながり」が生む先進事例

本プログラムは、単に安価に移動できる手段を提供するものではない。地域滞在中に住民との交流を深める「つながり体験メニュー」こそが、関係人口を定着させる要となる。

例えば、香川県三豊市に参加した30代の会社員男性は、地域活性化起業者制度を活用して民宿経営を行う現地のキーパーソンと出会い、DAO（分散型自律組織）への参画や将来的な民泊経営を検討し始めている。また、北海道上士幌町に参加した20代の女性アーティストは、町民向けのワークショップや展覧会を開催し、プログラム終了後も「二地域居住アーティスト」として継続的に制作活動を行うなど、地域のアート振興に深く関与している。

これらの事例は、移動支援という「きっかけ」が、地域での具体的な「役割」や「自己実現」へとつながり、最終的には支援がなくても地域を訪れ続ける強固な絆を形成することを示している。



写真 地域での交流シーン

5. 持続可能なモデルに向けた「自治体財源の確保」

二地域居住の促進を、国の補助金に頼る一過性の事業で終わらせてはならない。自律的で持続可能な仕組みを構築するため、本実証では「企業版ふるさと納税」などの既存の制度を財源として活用する検証を行った。

2025年度の成果として、自治体が「二地域居住促進」をプロジェクトの用途に明示することで、共感する企業からの企業版ふるさと納税の受け入れに成功した。実証期間中、計3団体から合計750万円の納税があり、これが二地域居住者の移動費支援や受け入れ環境の整備に充てることが可能となる。

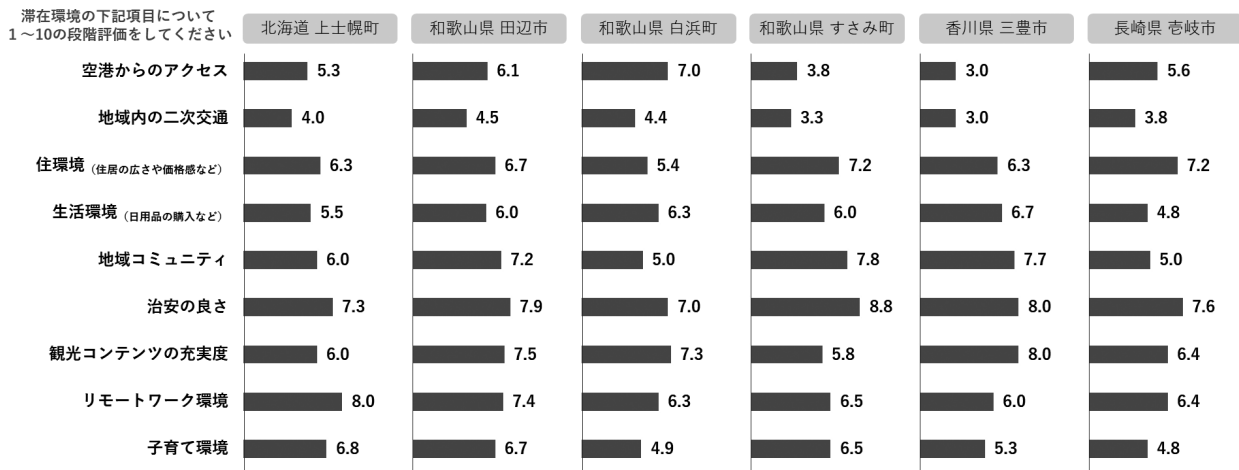


図3 課題に関するデータの紹介

今後は、二地域居住者の支出を地域内で循環させるモデルの確立を目指す。例えば、滞在中のレンタカー費用や宿泊費を「ふるさと納税」の返礼品として活用する、あるいは「ふるさと住民登録制度」と連動して公共施設の利用優待を提供するなど、居住者が地域に貢献するほど、自身も快適に滞在できる「循環型モデル」の構築が重要となる。

6. 浮き彫りになった課題と今後の展望の確保

実証事業を通じて、成功の兆しが見える一方で、解決すべき課題も明確になった。(参考、図3：課題に関するデータの紹介)

第一に「二次交通」の問題である。空港から滞在先、あるいは地域内での移動手段の利便性に対する評価は、他の項目に比べて総じて低かった。シェアサイクルやレンタカー、住民による送迎支援など、地域交通の充実は、二地域居住を「日常」にするための必須条件である。

第二に「地域コミュニティへの入り込み」である。参加者の満足度を分けるのは、結局のところ「地域に知人が何人いるか」という点に集約される。実証後、知人が10名以上になった参加者の割合は、実証前の1.5%から24.3%へと劇的に増加したが、依然として「現地の方とどう接点を持ていいかわからなかった」という声も根強い。今後は、地域のコーディネーター役とのマッチングをより強化していく必要がある。

7. 終わりに：第二のふるさとを、またひとつ

JALグループが目指すのは、日本中に「また行きたい、また会いたい」と思える場所を増やすこ

とである。住む場所の一つであっても、心が帰れる場所、貢献できる場所としての「第二のふるさと」は、いくつあっても良いのではないかと。

今回の実証事業で得られた知見とデータは、二地域居住が決して一部の特別な人のためのものではなく、広く社会に普及し得る力強い選択肢であることを示している。私たちは今後も、関係人口プラットフォームとして開発したアプリ等のデジタル技術を活用し、参加者の滞在日数および地域消費を可視化する。さらに、航空以外の交通モードとの連携、ならびに総務省が推進する「ふるさと住民登録制度」との連動を進めることで、地域への貢献が新たな価値体験を生む仕組みを一層高度化していく予定である。

移動を通じた「関係・つながり」の創造が、地域の未来を拓き、個々人のウェルビーイングを向上させる翼となる。その確信を胸に、地域の皆さまと共に、新しい時代に相応しい国土のあり方を模索し続けたい。

関谷 岳久 (せきや たけひさ)

千葉県在住、慶應義塾大学経済学部卒業。1987年に日本航空に入社し、沖縄支店に配属。ロンドン駐在を経て、経営企画室、調達部、グループ経営推進部などのコーポレート部門を中心に経営管理に携わる。コロナ禍で会社経営は深刻なダメージを受けたが、これを営業見直しの機会と捉え、2023年4月よりソリューション営業推進部にて、観光立国、地域創生、豊かな地球という社会課題を、移動を通じた関係・つながりの創出で解決するソリューション営業に携わる。2024年7月に関係・つながり創造部の部長に就任。GSTC監査員資格を所持。日本エコツーリズム協会理事、関係・つながり共創株式会社取締役。