

## ④ 公共インフラ・まちづくり

群馬県 前橋市

## 市民モニタリングデータを活用したシェアサイクル導入

## 取組の背景

## ◆ 課題

以前よりシェアサイクル導入を検討していたが、そのシェアサイクルシステム構築のための利用者ニーズが把握できていない。

## ◆ きっかけ

民間企業より走行データを収集できる IoT ユニット付きの回生電動アシスト自転車提供の申し出があり、本事業の趣旨に賛同していただける各種団体と連携協定を締結した。

## ◆ 発案者

自転車を活用した新たなまちづくり事業にかかる連携協定締結各者

## 取組の内容

目的	駅前に複数存在する既存レンタサイクルを無人管理のシェアサイクルへと一本化することで、利用者の利便性向上を図りさらなる利用増につなげたい。
概要	<p>連携協定締結者である太陽誘電株式会社より回生電動アシスト自転車を 100 台提供していただき、連携協定締結者と協働し市民モニタリング 2 期分を実施して走行データ及びアンケート調査の分析を行った結果、以下のような利用実態が明らかになった。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1 回あたりの乗車時間は 1 時間以下が半数以上である。(= 1 日貸しではなく、時間貸しの方がニーズに即している。)</li> <li>既存レンタサイクルの営業時間は 6 時～20 時であるが、モニターデータによると営業時間外の利用が 13% もあり、夜間帯利用の潜在的なニーズがある。(= 24 時間利用にすることで、利用増が見込まれる。)</li> <li>走行データから、多く立ち寄られる場所が把握できた。(= サイクルポートの設置場所の参考とした。)</li> </ul> <p>次に、分析結果に基づき連携協定締結者に既存レンタサイクル事業者 2 者を加えた 7 者で「自転車のまち前橋推進検討会」を設置し、利用者ニーズに基づいた前橋市独自のシェアサイクルシステムを検討し、以下のようなシェアサイクル整備を実施し、シェアサイクルを導入した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1 日貸しではなく、時間貸しであるシェアサイクルがニーズに即しており、回遊性や回転数を促進する目的から 15 分という短時間の単位を設定した。</li> <li>夜間帯利用の潜在的なニーズがあることから、24 時間利用とした。</li> <li>利用者が多く立ち寄る場所を中心にバス停から 100m 圏内にサイクルポートを設置した。</li> </ul>
利用した統計データ	市民モニタリング走行データ、市民モニタリングアンケート

統計データを活用したことによるメリット	市民モニターの走行データや利用ニーズを把握できたことで、利用者ニーズに即したシステム構築やポート整備ができた。
経費	自転車利用データ分析及び社会実装支援業務委託料 約 3,000 千円

## 取組の効果・成果

上記のシェアサイクルを導入した結果、以下のような効果があった。

- ✓ 回転率が0.24(既存レンタサイクルの平均)から0.42(5月末までの平均)へ上がった。
- ✓ 利用者が既存レンタサイクル833.9台(前年度月平均)から1,650台(5月末までの月平均)へと約2倍増となった。

## 今後の予定

- ◆ 今後も継続して利用データを収集し分析、検証する。加えて「前橋市シェアサイクル運営協議会」を設置し、検証結果をもとに更なる改善を図っていくことで、より利便性の高い利用者ニーズに合ったシェアサイクルとしていきたい。



**まえばしシェアサイクル cogbe**

シェアサイクルとは

一定の区域に自転車の貸出と返却が可能な拠点(ポート)を多数設置して、どのポートでも自転車の貸出・返却ができるサービスです。レンタサイクルとは異なり、自転車を借りた場所と同じ場所に返却する必要はありません。回遊性が高まることで、地域の活性化にも繋がることが期待できます。

まえばしシェアサイクル cogbe の使い方

利用したいポートを探してポートへ。

ご自身のスマホのアプリで手続きし、2次元バーコードを読み取り自転車の鍵を解除。

通学や通勤、ビジネス利用、ちょっとしたお出かけなどお好きな場所へ!

お出かけ先のお近くのポートでアプリを使って返却操作。

※前橋駅のみ、現金及び交通系ICカードでも支払い可能です。詳しくは、前橋駅西側駐輪場窓口でお尋ねください。

サービス内容はコチラ

まえばしシェアサイクル 検索

URL: <https://mesterstreet.jp/miebashi-cogbe/>

「エコバイクアプリ」のダウンロードはコチラ

App Store からダウンロード

Google Play へインストール

※エコバイクアプリで cogbe のサービスを利用できます。



◆ポートマップ (※3,716現在)

1: JR前橋駅	6: ベイシア文化ホール(群馬県民会館)	11: けやきウォーク前橋西
2: JR新前橋駅	7: ヤマト市民体育館跡地	12: 前橋リリカ
3: JR新長総駅	8: 保健所・保健センター	13: フォレストモール駅前
4: JR前橋中央駅前	9: 吾妻学園まえばしホール	14: JINS PARK
5: 上毛電気中央駅前	10: 吾妻駅前	15: Britilia Tower前橋 ゲストサロン
16: JR前橋駅西側駐輪場	17: 敷島公園門倉テイクムら	16: 前橋テルサ
17: 広瀬川サンプアーキング	18: ヤマガグリーンロード前橋	17: けやき並木通り
18: まちなか駐輪場(スラング)	19: 美多駅前南公園	18: コンフォートホテル
19: 前橋駅前	20: 南立寄島公園	19: 東和銀行本店前
20: 前橋市会館	21: けやきウォーク前橋東	20: ホテルサンダーソン
21: 前橋市立図書館	22: KRIX元気まえばし	21: 前橋駅前駐輪場
22: KRIX元気まえばし		

◆料金表

アプリ利用(クレジット決済)

15分: 25円(税込)	30分: 50円(税込)	1時間: 100円(税込)
2時間: 300円(税込)	3時間: 500円(税込)	4時間: 700円(税込)
5時間: 900円(税込)	5時間30分: 1,000円(税込)	上限(8時間まで): 1,000円(税込)

1時間まで 15分/25円 1時間以降 15分/50円

ナイター(22:30-翌7:00): 300円(税込) 法人月額会員(60分未満は何回でも無料): 5,000円(税込)

前橋駅キオスク請求利用(現金・電子マネー決済)

利用券(1回/60分): 1回/100円(税込)・2回/200円(税込)・3回/300円(税込)・4回/400円(税込)
1日利用券(借出当日20:00まで): 1,000円(税込)

お問い合わせ 前橋市役所 未来創造部 交通政策課 交通安全・サイクルプロモーション係

群馬県前橋市大手町2丁目12番1号 電話: 027-898-6263(直通)

## 本取組を他の地方公共団体で取り入れる場合の難易度や注意点

---

- 本市においては、IoT ユニット付き回生電動アシスト自転車の提供があり、費用面での援助がかなりあった。
- 連携協定締結者や既存レンタサイクル事業者の連携・協力が必須。

## 担当部署

---

群馬県 前橋市 交通政策課

## ④ 公共インフラ・まちづくり

千葉県 船橋市

## 交通ビッグデータを活用した交通状況の見える化

## 取組の背景

## ◆ 課題

船橋市内の幹線道路は慢性的な渋滞が発生しており、渋滞を避けるための抜け道として、生活道路に車が入り込む状況にあり危険な箇所が多く存在している。

## ◆ きっかけ

上記課題の中で、具体的かつ客観的なデータを基に渋滞対策、安全対策ができないか思慮した結果、交通ビッグデータの利活用に取り組むこととなった。

## ◆ 発案者

千葉県 船橋市 道路計画課

## 取組の内容

## 目的

交通ビッグデータを活用し、市内の交通状況や事故状況を「見える化」し、交通円滑化及び交通安全対策を効率的かつ効果的に実施することを目的としている。

## 概要

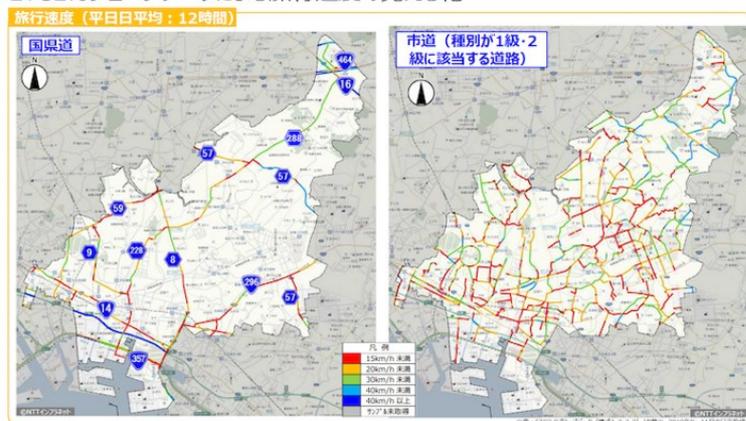
国や県、県警等に参加いただき、船橋市交通ビッグデータ見える化協議会を設立し、国よりETC2.0プローブデータを、県警からは交通事故データを提供していただき、市内の国道や幅員 5.5m 以上の市道部分の渋滞箇所や急減速箇所、事故発生箇所の見える化を行った。

見える化を行った結果をもとに対策の優先箇所を選定し、優先度が高いエリアより交通円滑化や交通安全について、協議会対策部会にて対策の立案を行った。

## 1. 見える化協議会の成果



## ● ETC2.0プローブデータによる旅行速度の見える化



## 利用した統計データ

ETC2.0 プローブデータ、交通事故データ

統計データを活用したことによるメリット	客観的なデータに基づき、対策が必要な箇所が明らかとなった。
経費	ETC2.0 プローブデータの見える化や交通事故データの見える化及び交通シミュレーションシステム導入費(5年間の賃貸借費含む):約 16,350 千円

## 取組の効果・成果

- ✓ 交通事故及び ETC2.0 プローブデータ等のビッグデータを使った市道への分析も可能である。
- ✓ これまでは地元要望や職員の経験、現地確認を踏まえた主観的な評価が中心であったが、客観的な評価・分析が可能となり、根拠に基づく政策立案が可能である。
- ✓ 感覚的に問題を認識していた箇所と客観データが合致するだけでなく、市で認識していなかった問題箇所とその要因の見える化ができ、よりきめ細やかな行政運営が可能となる。
- ✓ 様々な客観データを最大限活用した上で、関係機関が一同に介する会議を複数回開催し、関係機関内での情報共有が活発化され、連携が強化。
- ✓ マクロからミクロまでの幅広いデータ分析や専門家を含めた議論を行い、交通円滑化と交通安全対策の連携が可能となる。
- ✓ 検討内容の透明性や客観性が向上し、市民・道路利用者への説得力のある説明が可能となり、行政サービスが向上する。

## 今後の予定

- ◆ 今後についても優先度が高い箇所より、対策案の立案を行っていくほか、ETC2.0 のプローブデータを国から、交通事故データを県警から提供していただき、市内の渋滞状況や交通事故状況の見える化を行う。

## 本取組を他の地方公共団体で取り入れる場合の難易度や注意点

### 【難易度】

ETC2.0 プローブデータについては、容易に見える化できるものではないため、コンサルタントに委託することや見える化できるようなシステムの導入が必要となる。

### 【注意点】

ETC2.0 プローブデータの活用には、国が参画する協議会の設立が必要となる。

## 担当部署

千葉県 船橋市 道路部 道路計画課

## ④ 公共インフラ・まちづくり

東京都 港区

## 新型コロナウイルス感染症による港区の定住人口、滞在人口の動向と都市機能への影響に関する研究

## 取組の背景

## ◆ 課題

新型コロナウイルス感染症は、不要不急の外出や夜間の会食の自粛、在宅勤務の普及などの行動変容を区民や区内で活動する人々にもたらしている。それにより区内の滞在人口や定住人口にそれまでの傾向とは異なる変化が生じており、区内の飲食業や小売業などにも多大な影響を与えている。

こうした影響が継続すると、港区の都市としての魅力や競争力にも悪影響が生じる懸念があることから、変化の実態と課題を明らかにし、適切に対応することが求められている。

## ◆ 発案者

東京都 港区 港区政策創造研究所、(一財)森記念財団 都市戦略研究所

## 取組の内容

目的	新型コロナウイルス感染症による港区への影響について、月次で最新動向の把握が可能な滞在人口、定住人口を中心としてその実態を把握、分析し、解決すべき課題を明らかにすることを目的として実施する。
概要	<p>〈月次データを用いた新型コロナウイルス感染症発生前後の比較分析による実態把握〉</p> <p>主として月次で足元のデータが取得可能な統計を活用し、新型コロナウイルス感染症発生前後の比較分析を行うことで、新型コロナウイルス感染症による人の動きや都市の機能への影響の実態を明らかにした。特に、新型コロナウイルス感染症により多大なダメージを受けた飲食業については、許可件数の届出情報をもとに最新の動向を把握し分析に活用した。</p> <p>〈地域のスケールごとの実態と特性の明確化〉</p> <p>港区と同様の特性を有する区との比較分析による都心区の中での港区の特性の明確化、地区別分析、メッシュ別分析により港区の中でも特に影響が強く出ているエリアを浮き彫りにするなど、地域のスケールに応じた分析により実態と特性を詳細に把握した。</p>
利用した統計データ	<p>○ 人の動き</p> <p>滞在人口：株式会社 NTT ドコモ・インサイトマーケティング「モバイル空間統計®」(令和2年10月1日)／定住人口(都心区比較分析)：東京都「住民基本台帳による世帯と人口」(令和2年10月1日)／定住人口(港区内地域別分析)：港区「住民基本台帳」(令和2年10月1日)／転出入人口(港区の相手先別転出入動向)：港区「住民基本台帳」(令和2年10月1日)</p> <p>○ 都市機能の集積状況</p> <p>従業者数及び30人以上事業所従業者数：総務省「平成28年経済センサス・活動調査」／スーパーマーケット数：株式会社ナビタイムジャパン「NAVITIME」(令和3年2月3日)／コンビニエンスストア数：株式会社ナビタイムジャパン「NAVITIME」(令和3年2月3日)</p>

	／レストラン数:株式会社ぐるなび「ぐるなび」(令和2年3月20日)／飲食業営業許可件数:港区資料(令和2年10月1日)
体制	港区では、互いが有する資源の活用により、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う港区への影響を把握・課題の解決に寄与することを目的として、令和2年12月から、(一財)森記念財団 都市戦略研究所との共同研究を開始している。共同研究に当たっては、双方の研究員が連携しながら、分析作業等を担っている。
経費	なし

## 取組の効果・成果

### ○ 独自に収集、加工したデータを用いたリアルタイムの実態の詳細把握

本研究では、主として月次で足元のデータが取得可能な統計とともに、独自に収集、加工したデータを活用し、新型コロナウイルス感染症発生前後の比較分析を行うことで、新型コロナウイルス感染症による人の動きや都市の機能への影響の実態を明らかにした。

### ✓ 〈コロナ禍による定住人口への影響の明確化(住民基本台帳の詳細情報の活用)〉

港区では、住民基本台帳情報を抽象化し、統計データとしての活用を可能とする「行政情報分析基盤システム」を導入しており、個人情報保護を図りつつ、直近までの人口動向を迅速に把握・活用することが可能となっている。本研究においても年代や国籍別による傾向を明らかにした。また、港区全体及び区内地区別の相手先地域別の転出入者数のコロナ禍前後の変化を分析し、コロナ禍前と比較して人口の増加傾向の鈍化がみられる中で、転出増、転入減がどういった相手先で生じているか、またどの地域で特徴的な動きがみられるかを明らかにした。

### ✓ 〈コロナ禍による滞在人口への影響の明確化(人流データの活用)〉

(一財)森記念財団 都市戦略研究所が所有する、株式会社 NTT ドコモ・インサイトマーケティング提供の「モバイル空間統計®」を活用することで、公的統計では捉えることが困難な昼間人口のリアルタイムの変化を機動的に把握・分析することが出来た。

### ✓ 〈コロナ禍による飲食業への影響の明確化(飲食業営業許可件数の活用)〉

本研究では、従来港区の所管地域に係る届出情報の記録に過ぎないものであった飲食業の営業許可事務の許可等件数を統計データとして加工、集計することにより、エリアごとにおける飲食店の立地数の増減を時系列的に把握することが可能となった。

### ✓ 〈コロナ禍による影響と都市機能集積状況との関係の分析(各種都市施設立地データの活用)〉

一定規模以上の事業所の従業者数の数値は「平成28年経済センサス活動調査」より活用、スーパーマーケット、コンビニエンスストア、レストランなどの生活関連サービスの立地状況は、企業がインターネット上で公開している店舗等情報を、森記念財団が保有する独自プログラムによって統計データとして集計することで、活用を可能とした。

### ○ 地図情報システムを用いたエリアごとの特徴とコロナ禍の影響の可視化

### ✓ 上記の統計データについて、港区・森記念財団 都市戦略研究所がそれぞれ所有している地図情報システムを用いて、エリア別特性の可視化を行った。これによって、これまで感覚的に認識されてきた区内のエリアの傾向を統計的に明らかにし、かつその傾向が新型コロナウイルス感染症によってどのように変化しているかを浮き彫りにした。メッシュ別の定住人口のコロナ禍前後の変化について、適宜国籍や年齢階層などの属性にも着目し、港区内の地域別に見た定住人口、滞在人口へのコロナ禍による影響を分析し、区内で特徴的な動向が見られる地域を明らかにした。

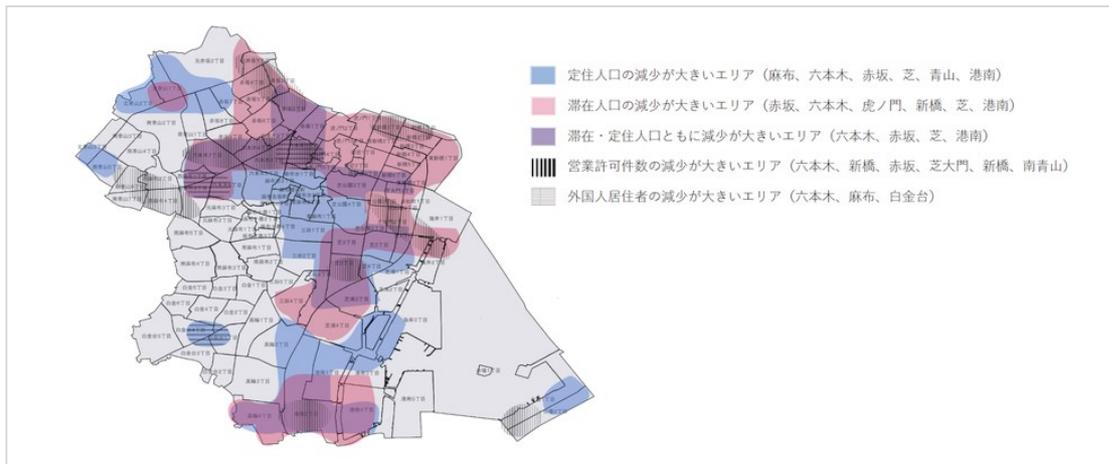


図 1. 港区における定住人口、滞在人口及びその影響のエリア別特性)

#### ○ 都心区の中での特性の明確化

- ✓ 東京都 23 区のうち、平成 27 年国勢調査において昼間人口比率上位 5 区以内の区を対象として滞在人口、定住人口の変動状況の比較分析を行い、港区全体としての特性を明確にした。

#### ○ 港区内の地域別の地域別に見た滞在人口、定住人口の動向と都市機能との関係の明確化(都市施設立地状況との比較分析、滞在人口、定住人口の 3 変数による区内メッシュの類型化分析)

- ✓ 港区内のメッシュ別に見た滞在人口のコロナ禍前後の変化と、一定規模以上の事業所の従業者数やスーパーマーケット、コンビニエンスストア、レストランなどの生活関連サービスの立地状況の比較分析を行い、地域の都市機能の特性と滞在人口の動向との関係を明らかにした。
- ✓ また、特にコロナ禍による影響が大きいと考えられる飲食業のコロナ禍前後の立地動向と滞在人口、定住人口の 3 変数を用いて区内メッシュの類型化分析を行い、飲食業へのコロナ禍の影響が特に強く出ている地域を明らかにするとともに、こうした影響の定住人口、滞在人口との関係性を明確にした。

#### ○ 統計解析(ステイホーム指数、重回帰分析)による滞在人口へのコロナ禍の影響の詳細分析

- ✓ 人流データを用いたステイホーム指数の分析、施設データと人流データを用いた重回帰分析により、港区内の滞在人口の特性とその変化、都市機能のエリア別特性との関係を明確にした。

#### ○ 新型コロナウイルス感染症による港区の都市の魅力への影響と課題(区のまちづくり政策への示唆の獲得)

- ✓ ここまでの分析結果をもとに新型コロナウイルス感染症による港区への影響の分析結果を総括するとともに、都市の魅力、競争力への影響と課題を整理し、ウィズコロナ、ポストコロナの区の街づくり政策への示唆について考察を行った。

## 今後の予定

- ◆ 本研究では、都市空間利用の再構築や事業者への事業支援の必要性が明らかになった。これを受けて、港区政策創造研究所と森記念財団 都市戦略研究所は令和 3 年度も共同研究を継続することとしている。具体的には、①オフィス賃貸を営む事業者、②港区内に立地する事業者（飲食業を含む）、③区内在勤・在学者（昼間人口）に対して、コロナ禍での事業経営の状況や区民生活の変化、コロナ収束後における将来予測などに関するアンケート調査を実施するもの。

## 本取組を他の地方公共団体で取り入れる場合の難易度や注意点

---

### ○ リアルタイムデータ分析の体制整備の重要性

コロナ禍における人口・経済等の各種動向は日々変化を続けている。この状況下における影響や課題を把握し、有効な施策を講じていくためには、実態把握を可能な限り迅速に行う必要がある。実現に当たっては、今回本件で実施した飲食業許可情報の統計データとしての活用や行政情報分析基盤システムによる住民基本台帳情報の詳細、迅速な活用など、地方公共団体が保有する各種情報を統計として即時に活用できる体制とシステムを構築するなど、環境の整備が重要である。

### ○ 個人情報保護

上記のとおり、コロナ禍の影響を測る研究には迅速性が求められるが、各種統計データのうち、個人情報である住民基本台帳は、活用にあたって時間的・範囲的な制約が発生することが想定される。港区では、住民基本台帳情報を抽象化し、統計データとしての活用を可能とする「行政情報分析基盤システム」によって、素早く・容易な住民基本台帳情報の活用を可能にしている。

## 担当部署

---

東京都 港区 港区政策創造研究所(港区 企画経営部 企画課)

## ④ 公共インフラ・まちづくり

岐阜県 中津川市

## 公共交通オープンデータの活用で市民の足を守り定住できるまちづくり

## 取組の背景

## ◆ 課題

中津川市では他の地方都市同様、市民の日常生活等の交通手段は自家用車の利用が中心であり、公共交通の中でも特に路線バスの利用者は年々減少傾向が続いています。利用者の減少により収益減少、さらにはバス路線の撤退といった負のスパイラルに陥り、既存の公共交通網を維持することすら困難な状況になりつつあります。

しかし、学生や来訪者、観光客の移動には公共交通の存在は欠かせません。このような厳しい状況の中でも、住民の足を守ることが求められています。

## ◆ きっかけ

近年のスマートフォンの普及により、外出時にインターネットによるバス経路検索を行うことが一般的になっています。鉄道や大手バス路線は広くカバーされる一方、中小バス路線は検索対象から外れているケースが多いのが実情でした。経路検索ができないバスは走っていないのと同然であり、公共交通利用者が減少傾向にある中、潜在的な利用を失う一因と考えられます。

また、本市の観光地・旧中山道馬籠宿には、欧米からの観光客が路線バスを利用して多数訪れていることから、多言語での公共交通情報の発信も求められていました。

## ◆ 発案者

岐阜県 中津川市 定住推進課

## 取組の内容

目的	インターネットによるバス経路検索充実にに向けた取組
概要	<p>移住定住を推進するためには公共交通網の維持が必要とする基本方針を掲げた地域公共交通網形成計画を策定しました。計画に基づく取組として、国土交通省が策定し、内閣官房情報通信技術(IT)総合戦略室が政府として公開を推奨する「標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)」を全国でもいち早く整備し、オープンデータ化しました。市内を走る民間路線バスの北恵那バスと、市コミュニティバスについてインターネットによる経路検索を可能としました。</p> <p>オープンデータとICT技術の活用による「地方バスの活性化」に向けて積極的に取り組み、衰退傾向の続く地域住民の足である地域公共交通網の維持・活性化に取り組んでいます。</p>
利用した統計データ	標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)
統計データを活用したことによるメリット	<p>【GTFS-JP 活用事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Google マップをはじめとした乗換案内サービスでバス経路検索が可能になった。</li> <li>バスの発車案内を表示するデジタルサイネージを設置し、情報提供の充実を行った。</li> <li>国勢調査データを組み合わせ、人口分布とバス路線網を可視化し、交通計画等の検討に用いた。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>バスロケーションサービスやバスの遅延を考慮した乗換案内を実施した(GTFS-リアルタイム)。</li><li>交通事業者がバスの現在位置情報を把握できるようになり、運行管理業務が改善し高度化した。</li></ul>
経費	GTFS-JP は市職員が作成したため、特別な費用は必要としませんでした。

## 取組の効果・成果

- ✓ 中津川市が行った旧中山道馬籠宿を訪れる訪日外国人旅行者への調査では、回答者の2割以上が馬籠宿行きバスをGoogle 経路検索で知ったと回答があり、特に20代では4割を超える結果となりました。データ整備を行ない多言語検索に対応したことで国内外を問わず公共交通利用環境の改善につながったといえます。整備されたデータの活用によって利便性が高まり、公共交通利用者の増加も期待できることから、地域公共交通施策としての費用対効果は絶大です。
- ✓ また、中津川市内の公共交通のみを経路検索できるようにするだけでは、その効果は限定的です。中津川市周辺を運行する交通事業者や自治体にもインターネット経路検索への対応を働きかけ、継ぎ目なく経路検索ができるようデータ整備に協力しています。
- ✓ MaaS時代の情報インフラとして重要となるGTFS-JPは、データ整備後も継続して更新ができる体制を構築することが求められます。データ整備勉強会を定期的で開催したり、交通事業者がICTを活用した業務改善に向けた人材育成に取り組んだり、事業の継続性を担保する取組が必要と考え、関係各所へ働きかけを行いました。

## 今後の予定

- ◆ 中津川市とバス事業者では、GTFS-JP整備をきっかけとして、デジタルサイネージの設置やバスの行先表示の刷新、系統記号の付番などバス利用者への案内向上につなげるための取組を加速させてきました。
- ◆ GTFS-JP整備やオープンデータ化、ICTの活用は、私たちにとっては手段のひとつでしかなく、それらを行うことが目的ではありません。データやICTの活用を通じて、わかりやすく、使いやすい公共交通サービスの提供を行うことが利用者の確保へとつながり、地域公共交通網の維持にもつながります。交通事業者や地域の方と連携し、公共交通を必要とする人が、安心して移動ができる街にする。そして、中津川市を「いつまでも住み続けたい街、住んでみたい街」にすることを目指して今後も取組を続けていきます。

## 本取組を他の地方公共団体で取り入れる場合の難易度や注意点

GTFS-JP整備とオープンデータ化は、Googleマップをはじめとするインターネット経路検索への対応ができるという明確なメリットから、令和4年1月現在で422事業者が進めています。しかし、日々担当者は様々な業務を抱える中で「経路検索に載せる」ためだけにデータ整備をするのであれば、データを作る仕事が増えるだけとなります。

GTFS-JP整備とオープンデータ化はひとつの手段であり、それらを実現することがゴールではありません。データを活用して付加価値を生み出し、地方バスの利便性向上と活性化、業務改善に向けた取組につなげていくことが大切だと思います。

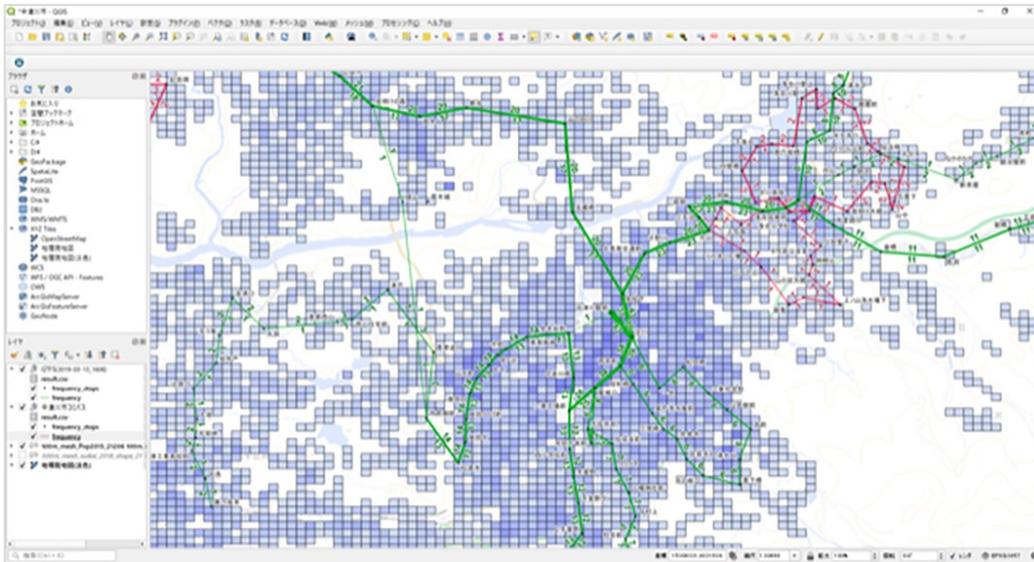


図 1. バス運行頻度図(国勢調査人口分布とバス路線網を可視化)

## 担当部署

岐阜県 中津川市 定住推進課

④ 公共インフラ・まちづくり

静岡県 松崎町

地域公共交通実態調査

取組の背景

◆ 課題

松崎町の自主運行バスは、平成 11 年からほとんど変化がなく、少子高齢化、人口減少による利用者の減少、経費の増加が課題となっている。現在の自主運行バスの利用状況は、年 2 回の乗降調査のみであり、実情の把握ができていない状況である。

◆ きっかけ

新型コロナウイルス感染症の影響により、更に利用者の減少が懸念された。

◆ 発案者

静岡県 松崎町 企画観光課

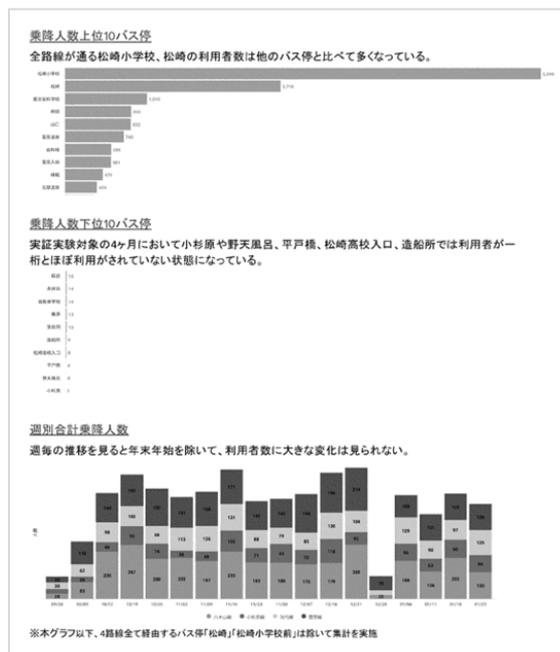
取組の内容

目的

より地域のニーズに即した公共交通を検討する。

概要

町が運行する自主運行バスに加え、町内に拠点があり、運行しているタクシーの全ての車両に調査機器を設置し、利用実態の調査を実施。バスの利用者数、乗降者数、バス停ごとの利用者数の把握、タクシーの利用者数、乗降場所、走行ルートの可視化を行った。分析結果を元にサービス改善に向けた検討材料を抽出し、代替モビリティの検討に繋がった。また、調査結果により利用者が見込めない便の減便を行い、経費削減に繋がった。



利用した統計データ

地域公共交通実態調査

統計データを活用したことによるメリット	統計データの活用により、住民に対する説明に説得力が生まれ、減便や新たな運行形態への動きがスムーズにできる。
経費	調査委託 約 3,900 千円 調査機器レンタル 約 1,400 千円

## 取組の効果・成果

- ✓ 地域公共交通実態調査により、乗降者数に加え、バス停ごと、時間帯ごと、曜日ごと、目的地ごとなど様々な利用形態を可視化することができた。これにより、一部の便を除き、現在の自主運行バスのような大型バスによる定時定路線の運行は住民に求められていないこと、公共交通の利用者は限定的であること(マイカー中心)が現れ、今後、新たな運行形態を検討していく検討材料となった。

## 今後の予定

- ◆ 令和2年度は10月から1月まで、令和3年度は8月から11月までの調査を実施した。また、令和4年1月からは、マイカーデータの取得による移動種別(定期・不定期など)の特定、公共交通にて代替可能な移動比率の可視化のための調査を実施。今後、デマンドタクシーなど新たな運行形態の実証実験による利便性の向上施策と利用頻度の向上の検証を実施する予定である。

## 本取組を他の地方公共団体で取り入れる場合の難易度や注意点

調査機器を全ての車両に設置するため、規模の大きな自治体では費用負担が大きい。  
バス会社、タクシー会社とも密な連携が必要である。

## 担当部署

静岡県 松崎町 企画観光課