

公共インフラ・まちづくり

愛知県 刈谷市

運転ビッグデータを安心・安全なまちづくりに活かす「刈谷市
ゆりかご
yuriCargoプロジェクト」

取組の背景

◆ 課題

従来の交通安全対策は事故発生箇所に対して実施することが多く、事前に危険箇所を特定し、対策することが困難でした。近年では、ETC 2.0 車載器等により車両の運転データ(走行履歴や挙動履歴)を収集し、速度超過や急ブレーキ発生等により潜在的な危険箇所の特定を行うケースも増えてきていました。しかし、これらの運転データは、市町村道を走行したデータの一部が収集の対象外であるため、生活道路における交通状況の把握が困難です。生活道路を管轄し、交通安全対策を実施していく刈谷市では、交通事故低減に向け生活道路における運転データを活用した潜在的な危険箇所の特定、対策が必要と考えていました。

◆ きっかけ

刈谷市に本社を置く、株式会社デンソー(以下、「デンソー」と記載。)が2020年10月、スマートフォンで運転を採点するアプリ「yuriCargo」を発表*し、刈谷市より問い合わせを行った。

その後、デンソーから提案を受け「刈谷市 yuriCargo プロジェクト」として、イーデザイン損害保険株式会社(以下、「イーデザイン損保」と記載。)が行う、逆公募プロポーザル**へ応募しました。採択はされませんでした。イーデザイン損保も加わった3者で、逆公募プロポーザルとは別に2021年3月から「刈谷市 yuriCargo プロジェクト」がスタートしました。

*<https://www.denso.com/jp/ja/news/newsroom/2020/20201015-01/>

**https://www.edsp.co.jp/company/company_010/2020/2020_11_20.html

◆ 発案者

くらし安心課

取組の内容

◆ 目的

- 1) 行政、企業、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全意識の向上による交通事故の削減
- 2) ビッグデータ活用による事故危険箇所の特定と対策検討の試行
- 3) 交通安全への関心を持ち、交通安全活動に積極的に参加する地域社会の育成

◆ 概要

2021年7月に開始した刈谷市 yuriCargo プロジェクトでは、市内を運転するドライバーに「yuriCargo」アプリのインストールを呼びかけ、安全運転意識の向上を図りました。また、運転データと事故実績をもとに4か所の交差点について、東京海上ディーアール株式会社の協力で、現場調査と原因の特定、対策案の検討を行い、東境町丸山交差点をモデルケースに以下の対策を実施しました。

- ① 一時停止をより促すため、非優先道路の「止まれ」の強調表示変更

② 減速を促すため、優先道路側に「事故多発注意」表示追加

③ 歩行者保護のため、「ガードパイプ・ポラード」の新設

また、対策後も yuriCargo で取得した運転データや現地調査を基に効果検証を行っております。

そのほか、ヒヤリハットの多い 28 か所について、アプリを通じて通行時の注意を促しています。

危険箇所発信:<https://yuricargo-user.zendesk.com/hc/ja/articles/4417185394201>

刈谷市 yuirCargo プロジェクトの状況:<https://yuricargo.com/projects/project2.html>

補足:スマホアプリ「yuriCargo」

運転を採点し安全運転意識を高め、取得した運転データを活用して安心・安全なまちづくりに生かすことができるアプリ。スマートフォンにインストールして運転するだけで、急加速、急減速などを検知し、採点結果と危険挙動箇所を地図上に表示し、運転の振り返りが可能。80%強の利用者が安全運転意識の変化に「効果がある」と回答し、行動変容を促している。運転データと事故データ(警察庁オープンデータ)から作るヒヤリハットマップは危険運転が発生しやすい箇所の特
定、施策検討などに活用が可能。

参照 URL:<https://yuricargo.com/>

◆ 利用したデータ

yuriCargo 統計データ(2021/10～ 参加人数:2,448 人 これまでの運転距離:3,015,914km)

警察庁 2020 年交通事故統計情報のオープンデータ

◆ 体制

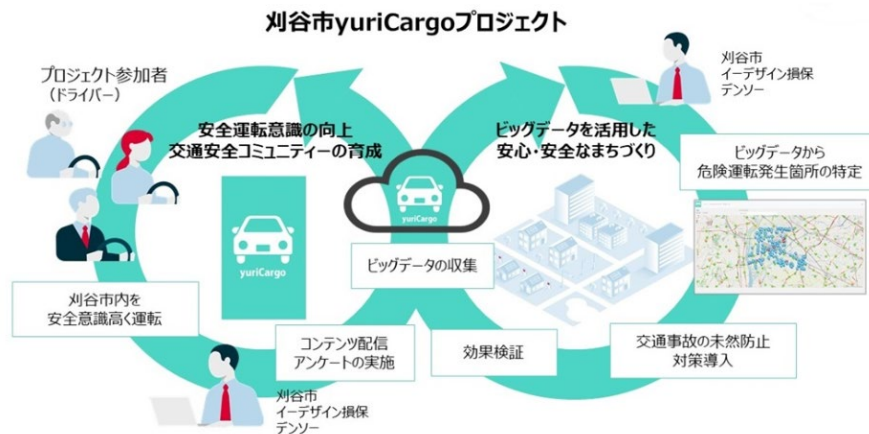
刈谷市:参加者募集、事故危険箇所の特定と対策検討、導入

イーデザイン損保:安全運転のヒント等コンテンツ提供、危険箇所現地調査、対策検討支援

デンソー:yuriCargo アプリ提供、機能追加開発、プロジェクト進捗状況を含めたコンテンツ配信、アンケート実施・集計、ビッグデータ・分析結果提供、グループ企業等への参加依頼、ヒヤリハットの情報発信

◆ 経費

イーデザイン損保、デンソーが負担。刈谷市の経費負担なし(市は交差点の交通安全対策費用負担)



取組の効果・成果

- ◆ 暫定の結果ではあるが、対策を実施した東境町丸山交差において、交差点通過速度に減少傾向が見られました。
- ◆ また、現地での目視調査では、非優先道路の一時停止線での停止率に向上が見られました。
- ◆ 対策前と比較し、通過速度が平均 2.8 km/h 減少し、40 km/h 以下で通過する車両の割合が 10% 程度向上しました。
- ◆ 結果として、対策後、東境町丸山交差点での交通事故は発生していません。
- ◆ 効果の持続性を検証するためにも、データ収集及び効果測定は継続していきます。

今後の予定

- ◆ 刈谷市 yuriCargo プロジェクトを継続し、データに基づいた交通安全対策を実施していきます。
- ◆ 潜在的危険箇所情報を刈谷市の地理情報システム(GIS)として公開し、安全なまちづくりに貢献したいと考えています。
- ◆ ゾーン30内の速度超過や危険個所の特定を行い、対策の検討を行っています。

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

地域コミュニティや団体、拠点のある企業等と協働し、より多くの参加者を募り、生活道路の運転データを収集することが必要です。

担当部署

愛知県刈谷市生活安全部くらし安心課

公共インフラ・まちづくり

愛知県 安城市

公民連携で EBPM！データをつくってつかって、エリア価値を向上させていくしくみづくり

取組の背景

◆ きっかけ

安城市では、持続可能な地域であるために、SDGs を共通項として「それぞれができることを行い、時には協力をしながら、安城市の質を高めていく」小さな取組(民間まちづくり活動。まちをつかう社会実験、まちを知る社会実験)を重畳し、やがて大きな目標・ビジョンが可視化されていくよう努めています。この戦術をタクティカルアーバンイズムとし、「公民連携」で取組を育て、互いに関わりあいながら進める「プロセス」を重要視することとなりました。

【プロセスにおける課題】

- ①自分事のできるデータがない:小さくはじめて大きく育てる性質上、これまでの行政における課題解決アプローチとは異なり取組の領域がきわめて狭い。加えて、小さな取組のキーは関わる人が自分事のできる事が重要であるが、国勢調査や経済センサス、RESAS などのマクロなデータでは地域の実態をとらえきれず、自分事にしづらい環境にある。
- ②自分事を育てられる活動データが回収できない:小さく始める取組とはいえ、大きく育てていくためには、活動データ(仮説、ターゲット、活動結果、感想、売り上げデータ、アンケート結果等)を得ることが、次の活動に活かす意味でも重要。しかし、民間主導の小さなまちづくり活動において、こうした活動データを得ていくことはそもそも困難である(活動者(民間等)にとってはデータ収集は不慣れな実務であり、負担が増大して活動に支障が生じる。データ取得側(行政)にとっても活動が増えるほどデータ回収負担が増大し、自動化等で効率化が求められる。)
- ③関わりを広げるための活動データの可視化環境がない:活動データを取得しても、これを可視化し、より高次の課題を見つける、より大きな取組に発展する活動者の関わりづくりを生み出せるツールがない。

◆ 発案者

公民連携でタクティカルアーバンイズムを実践する行政職員と民間まちづくり活動団体

取組の内容

◆ 目的

地域の小さな取組が育ち、データを取りながら、活動が大きく育つしくみ(プロセス)を示し、つくることを目的としています。

◆ 概要

目的達成のため、先に記載した課題①～③を解決するべく、公民連携で以下3点に取り組みました。

- ①地域の課題を自分事のできるデータを回収できるしくみの開発※①に相当⇒マチナカプレイスメイキング制度の創設:令和2年度に創設。課題意識を持った(又は気づきやすい)小さな取組を育てるため、マチナカの公共的空間のポテンシャルを図るため、空間の使い方を考える社会実験として創設。民間まちづくり活動を行政財産や協定を締結した民間の土地(壁面後退用地や駐車場等)で実施できるようにし、通常必要となる使用料の代わりに活動データ(活動者から見たまちの課題、解決するためのスキル、活動の内容、ターゲット、活動によって得られる参加者数、売上、その他定性アンケート)な

などを回収し、申請窓口を一元化する仕組みとして運用。さらに、ここで得られた活動データを公表していくことで、更なる活動者を誘引し、小さな活動が生まれやすい環境づくりを行っている。

※<https://www.city.anjo.aichi.jp/kurasu/machidukuri/toshikeikaku/kyoso/mpm.html>

②民間まちづくり活動やデータ管理に負担の少ないデータ回収システムの構築※②に相当

⇒Google Apps Script を使い、申請事務や活動データを収集するしくみをプログラミングで自動化。活動の申請(公共的空間の利用申請であり、「つかうプラン」という。)や活動結果の届け出(活動データの回収であり、「つかったレポート」という。)を Google form を使い、収集したデータを GAS で処理するもの。申請情報の傾向把握、活動結果(データ、写真)の回収がスムーズにできるよう更新した。令和2年度から活動団体単位で試験実装し、令和3年4月からは共通フォーム化、令和4年3月からはターゲット等のパターン選択、参加者向け統合アンケートフォームの提供、活動情報の Google カレンダーへの自動搭載機能を追加。

※<https://www.city.anjo.aichi.jp/kurasu/machidukuri/toshikeikaku/kyoso/mpm.html>

③公民連携で活動データの可視化環境の構築※③に相当

⇒あんじょう SDGs 共創パートナー制度の創設: 令和3年度に創設。SDGs を共通項として「それぞれができることを行い、時には協力をしながら、安城市の質を高めていく」ため、公民連携で関わりづくりを育てる登録制度として創設。公と民、民と民の接点を設け、お互いの持つスキル、課題を対話によって把握し、共同活動によって解決を図り、時に共同創作を行うことで新しい価値を生み出す確率を高めるしくみとして運用。この中で、データを用いた可視化を促進する企業・団体と協力しながら、小さな取組を大きな目標・ビジョンを可視化できるよう努めている。

※<https://anjosdgs.jp/>

◆ 利用したデータ

市民のまちづくり活動によって得られた任意アンケート

※①②活動者によるアンケート、③中学校区におけるヒヤリハット投稿アンケート

◆ 経費

①～③にかかる開発費・人件費 約 100 千円※作成した担当職員の人件費相当

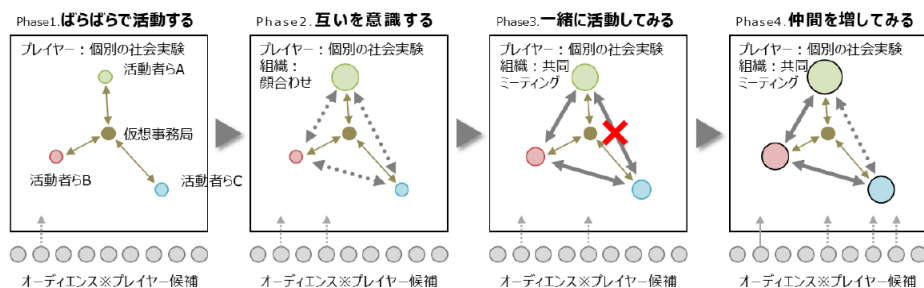


図 各フェーズにおける、活動者相互の関係性 (イメージ)



取組の効果・成果

効果については、以下のとおりです。

①地域の課題を自分事のできるデータを回収できるしくみの開発、②民間まちづくり活動やデータ管理に負担の少ないデータ回収システムの構築 の効果・成果に関すること。

(1)マチナカプレイスメイキング活用団体の増進:令和2年度では5団体であったが、令和3年度では19団体に大幅増加し、令和4年7月の時点で累計23団体となっています。

(2)小さな活動の大幅な増加:令和2年度では7件にとどまったものの、令和3年度は27件の活動と活動データが得られ、令和4年度は7月時点で37件の活動が発意されています。

※<https://www.mierudaproject.org/schedule>

③公民連携で活動データの可視化環境の構築の効果・成果に関すること。

(1)地域ニーズの発掘と実装:マチナカプレイスメイキング制度を活用し、令和3年10月に開催した三河安城駅周辺での共同活動型社会実験「つかう.meet.FES」において、地域ニーズ(ソフトドリンクニーズ、フリーWIFI ニーズ)をアンケートにより発掘し、この活動データをもとに、民間提案(駅前の公共空間に自販機を設置し、その収益によりエリア WIFI を実装する)を引

き出し実装することができました。また、WIFI 接続数から小さな取組における参加者数が把握できるようになり、参加者数を通じた民間まちづくり活動の地域インパクトを確認できるようになりました。

※<https://www.mierudaproject.org/tsukaumeet-waifai>

(2)地域ニーズの実装に伴う、活動者の拡大波及:前述の自販機設置において、地元中学校が自販機のデザインを担当することとなり、活動者の裾野が広がりました。加えて、デザイン活動において、民間企業の協力(デザイナーの参加、お披露目イベントにおけるマルシェ活動の誘引)が図られました。

※<https://www.mierudaproject.org/tsukaumeet-waifai>

※<https://www.mierudaproject.org/tsukaumeet> に活動イメージ PV あり。

(3)あんじょう SDGs 共創パートナー登録企業の増進:令和3年度に130団体に登録され、令和4年7月時点で156団体に増進しています。

(3)公民連携による安城西中学校区ヒヤリハットマップの作成・公表:あんじょう SDGs 共創パートナーと安城西中学校(教師・学生・保護者)が連携し、一昨年死亡事故があった同中学校区における交通安全への意識風化を防ぐべく、ヒヤリハットデジタルマップを作成し、公表しました。これは、安城西中学校のデジタル化ニーズに、民間団体の可視化技術をマッチングして実現したものです。

※<https://www.mierudaproject.org/h2m-anjonishi>

今後の予定

- ◆ 現在、「地域の小さな取組が育ち、データを取りながら、活動が大きく育つくみ(プロセス)を示し、つくる」において、まだまだデータを収集し始めたといってもいい段階です。そのため、今後は以下取り組みを進めながら、活動データがより有効に活用でき、次のつながりを生み出すことができる情報となるよう、高次な取組を進めます。
- ◆ ①マチナカプレイスメイキングにおける考察支援機能(つかうプランのターゲット・スキル・取組類型と活動結果となるデータを照合し、活動前の仮定に対する評価を自動化する)
- ◆ ②公民連携でデータ利活用を促進する事業協定等の推進(優れたデータの可視化技術、収集ストックを有する企業と積極的に連携し、活動データを広く公表、又は活動を補助できるデータの収集が補完できる体制づくりを進める)

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

すべて無償のソフト環境で実施しているため、他市においても実践可能な取組です。ただし、プログラミングスキル等が必要となるため、同技術については実践により習得が必要となります。

担当部署

愛知県安城市企画部健康=SDGs 課公民連携係

公共インフラ・まちづくり

滋賀県 蒲生郡日野町

多様な統計データをもとにしたEBPMによる地域公共交通活性化事業

取組の背景

◆ 課題

地域公共交通を活性化したいが、人の動きや公共交通に対するニーズが把握できていないため、効果的な公共交通施策の立案・設計ができない状況にありました。

◆ きっかけ

地域の鉄道・バスの利用者は減少傾向にあり、地域公共交通は先細りの状況にありました。地域公共交通を再び活性化したいとの思いで公共交通活性化「わたむき自動車プロジェクト」を立ち上げ、まずは、エビデンスとなる人の動きの実態把握と潜在ニーズの掘り起こしからスタートしました。

◆ 発案者

日野町副町長・公共交通政策推進室

日野町の強みと課題：流入人口と朝夕の通勤渋滞

- ・工場集積地への勤務者は、ほとんどがマイカー通勤
- ・朝夕には、慢性的に渋滞が発生



取組の内容

◆ 目的

マイカー依存率が高いものの、人が住み、働き、移動しているという「過疎地」とは異なる日野町の地域特性を生かして、地域公共交通を活性化したいと考えました。

◆ 概要

公共交通への潜在ニーズとして、移動実態を俯瞰するため、統計データ(国勢調査)から、当町の流入流出人口とその推移を明らかにしました。

当町には、大手企業の大規模工場等が集積し、流入人口が増加傾向にあることを「強み」として捉え、より詳細に移動実態を把握するため、人流ビッグデータを活用し、曜日単位・時間単位の移動実態の把握を行いました。その結果、平日では、

夜間人口よりも昼間人口のほうが多く、マイカーから公共交通への転換可能性のある通勤者が多く存在していることが明らかとなりました。

また、公共交通の利用にあたって利用者が感じる課題・不便さがどこにあるのかを把握するため、令和4年2月に1か月間の実証実験を実施しました。実証実験では、工業地帯の事業所と最寄りの鉄道駅との間で通勤シャトルバスを運行し、利用者が感じる公共交通の課題が明らかになりました。

あわせて、人流ビッグデータを活用し、工業地帯へのマイカーの通勤ルートと移動量を明らかにしました。

◆ 利用したデータ

各種統計(国勢調査など)

実証実験参加者へのアンケート

人流ビッグデータ

◆ 統計データを利活用した事によるメリット

多様な統計データ(国勢調査などの統計データ、人流ビッグデータ、アンケート調査)を活用することにより、個々のデータでは得られなかった知見を、互いに補完することができ、より効果的なエビデンスを得ることができました。

◆ 体制

市内に関係課横断の「公共交通政策推進室」を設置(令和3年4月)

人流ビッグデータの活用について株式会社 Agoop との間で「地域活性化包括連携協定」を締結(令和3年7月)

官民共創の取り組みを進めるため「わたむき自動車プロジェクト」推進協議会」を設立(令和4年1月)

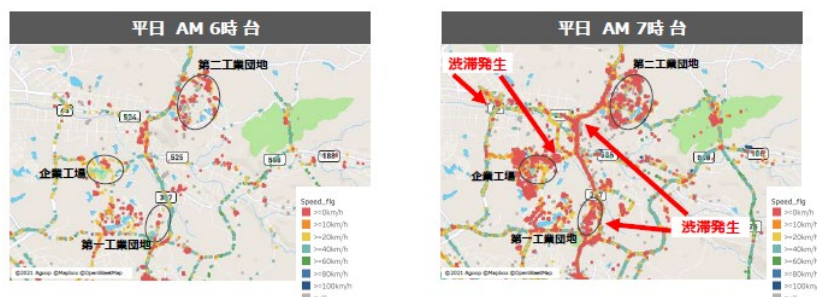
◆ 経費

人流データ・アンケート調査実施分析費用 6,655,000 円

実証実験バスチャーター費用(1か月間) 7,765,798 円

人流データを用いた渋滞の状況と原因の把握・分析

課題： 工業団地への出勤で慢性的な渋滞が発生



12

取組の効果・成果

- ◆ 人流ビッグデータの活用により、国勢調査のデータのみでは捉えられなかった近隣市から日野町の工業地帯に流入するマイカーの通勤ルートと移動量が明らかとなりました。工業地帯への通勤者約 8,000 台のうち約 3,400 台が近隣市から流入し、さらには、4 方向のルートから流入していることが明らかとなり、マイカーから公共交通への転換を促すターゲットと路線化の可能性のあるバスルートが明らかとなりました。
- ◆ 一方、実証実験参加者へのアンケートの結果からは、通勤シャトルバスの利用者が駅からの徒歩圏内に集中し、公共交通を利用できない理由として「自宅周辺にバス運行ルートがない」「自宅近くにバス停がない」「自宅の最寄り駅に駐車場がない」などの課題が明らかとなりました。

今後の予定

- ◆ 人流ビッグデータの分析結果と実証実験参加者へのアンケート結果をエビデンスとして、マイカー通勤の移動ルートに適合し、利用者ニーズを反映した通勤シャトルバスを 3 路線設計し、令和 4 年 9 月に 1 か月間の実証実験を行いました。実証実験期間中の 9 月 22 日には、ニーズの高かったパークアンドライドを追加し、より規模を拡大した「日野町カーフリーデー」を実施しました。
- ◆ 今後、人流ビッグデータの分析を進めるとともに、実証実験参加者へのアンケートを実施することにより効果検証を行い、その結果をエビデンスとして、バス路線の設計など、公共交通全体の活性化・再編につなげていくこととしています。

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

- ◆ 公共交通事業者をはじめ、地域の関係者との連携が重要
- ◆ 人流データの分析など官民共創の視点を持って取り組みを行う必要があります。

担当部署

滋賀県日野町公共交通政策推進室(企画振興課内)

取組の背景

◆ 課題

高槻市営バスは、昭和 29 年 2 月の事業開始以来市内全域に路線網を巡らし、60 有余年の歴史を重ねてきましたが、昨今の人口減少社会の到来かつコロナ禍で利用者が減少し、経営環境は厳しい状況下において、事業全体の効率化が喫緊の課題となっています。

◆ きっかけ

バス事業全体の効率化が課題の中、令和 2 年 12 月に策定した『市営バス経営戦略』では、市内の人口分布と市営バスの乗降データ(以下「ODデータ」)を組み合わせて分析を行いました。

◆ 発案者

交通部総務企画課

取組の内容

◆ 目的

市域の人口分布とODデータを複合的に分析することで、今後の市営バス路線網や運行ダイヤのあり方を検討し、事業の効率化を図る。

◆ 概要

市営バスでは平成 30 年 4 月にICカードの 2 タッチ化を導入し、そこで得られたODデータによって時間帯や各路線及び各停留所ごとに詳細な利用実態が把握できるようになりました。このODデータと人口分布を複合的に分析することで、公平かつ公正な路線網のあり方を検討し今後の再編方針を示すとともに、今後 10 年間の収支予測にも活用しました。

◆ 利用したデータ

国勢調査結果、市営バスODデータ

(6) バス停間OD(平日) 2018年10月~2019年6月の日平均 (人/日)

降車→	JR高槻駅北	芥川商店街	豊松寺	下天神	上天神	奥天神	日吉台口	南公園	東公園	中央公園	日吉台西	バス停別乗車客数
↑乗車												
JR高槻駅北	1	2	2	22	118	342	479	230	186	835	171	4,283
芥川商店街	2	0	0	1	2	11	19	4	2	9	3	53
豊松寺	3	1	0	0	1	10	7	3	2	10	3	40
下天神	11	7	1	0	1	1	3	1	0	1	0	25
上天神	68	43	5	0	0	1	3	1	0	1	0	122
奥天神	121	80	10	1	0	0	1	0	1	2	0	218
日吉台口	214	142	9	1	2	1	0	1	1	10	2	384
南公園	132	49	9	2	0	1	2	0	0	2	1	198
東公園	188	38	7	1	0	0	2	0	0	0	1	137
中央公園	502	202	20	4	1	2	8	0	0	0	1	739
日吉台西	125	83	5	1	1	1	2	0	0	0	0	217
バス停別降車客数	389	647	68	34	126	869	25	240	192	872	182	4,521
バス停別乗車客数	383	53	40	25	122	1218	384	198	137	739	217	4,521
乗降計	3,652	700	108	59	249	587	909	438	330	1,610	399	9,042

※系統がないODについても「0」で表記している

取組の効果・成果

- ◆ 市域の人口分布と市営バス路線を視覚的に示すことで、現状の路線バスによる移動の課題を把握し、市の交通政策と連携し、最適な交通手段の導入検討に着手
- ◆ コロナ禍における利用実態を踏まえたダイヤ改正により、市民等の利便性を確保した上で約 30,000 千円の収支改善(令和 3 年度)を実現

今後の予定

今回の取組は人口及びODデータの分析でしたが、今後は、天候データや渋滞データ、沿線の開発状況等も含めた複合的な分析を行うことで、更なる市営バス事業の収益性向上検討に取り組めます。

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

- ◆ ODデータは人口分布と比べて社会経済環境の影響を受けやすいため、常に最新のデータによる分析が必要。
- ◆ 天候や渋滞等の統計データと組み合わせての分析は、目的や課題を明確にして取り組むことが重要。

担当部署

大阪府高槻市 交通部 総務企画課

公共インフラ・まちづくり

兵庫県 加古川市

産官学が連携した地域共創によるまちづくり

取組の背景

◆ 課題

「空き家解消」、「観光活性化」、「産業振興」

◆ きっかけ

・東京大学主催「チャレンジ!!オープンガバナンス」

・兵庫県立加古川東高等学校「STEAM 特別講座」

・加古川市と日本電気株式会社との地域共創を通じたスマートシティの推進に関する包括連携協定

「チャレンジ!!オープンガバナンス」は、自治体が抱える地域課題に対し、自治体と市民や学生が協力し、課題解決案を出し、それをコンテスト形式で評価するものであり、加古川市は上記の課題を提出し、解決案を募集。

加古川東高等学校では、「STEAM(※1)特別講座」の一つとして、RESAS を用いて加古川市の地域デザインを考え提案する講座を開講している。事前に RESAS のデータを使って、加古川市の課題を識別し、高校生自らが取り組みたい課題を抽出し、その課題設定を元に、一般社団法人コード・フォー・ジャパンの支援を受けながら、解決策を実現させるためのアプリを設計。さらに、デザインツールを用いて、プロトタイプとして実際のアプリデザインの作成まで行った。

「チャレンジ!!オープンガバナンス」で加古川市が提出していた課題と「STEAM 特別講座」で高校生が考えた課題とが合致したため、加古川市が抱える課題の解決策を高校生3グループが検討することとなった。さらに、検討した解決策に対し、NEC プロボノ(※2)社員や自治体職員がそれぞれの目線で課題の質を高めるフィードバックを行い、加古川市版 Decidim(※3)を活用しながら解決策・手段を共有し、高校生と一緒に解決策のブラッシュアップに取り組むという実践的な共創活動を「放課後プロフェッショナル」と題して、約2か月に渡り実施。

※1STEAM 教育とは、Science(科学)、Technology(技術)、Engineering(工学)、Art(芸術/文系)、Math(数学)の異なる分野を総合的に学習し、文理を横断した複眼的視野により創造力や課題解決能力を高める教育のこと

※2プロボノとは、職業上持っている知識や技術を無償提供し、社会貢献するボランティア活動のこと

※3多様な市民の意見を集め、議論を集約し、政策に結びつけていくためのオンラインプラットフォームのこと

(<https://kakogawa.diycities.jp>)

◆ 発案者

加古川市企画部政策企画課、兵庫県立加古川東高等学校、日本電気株式会社

取組の内容

◆ 目的

高校生、企業社員、自治体職員による「産学官」の共創活動を通じて加古川市が抱える3つの地域課題の解決を図るとともに、高校生自らが考えた解決策を実行し、それが可視化されるという成功体験を通じて若い世代のシビックプライドの醸成を目的とした。

◆ 概要

3グループの提案内容

「空き家バンク×コミュニティサイト×デザイナーで産業創出へ!!!」

「KAKOGAWA KUTSUSHITA プロジェクト」

「陰陽師で持続的観光～陰陽師「蘆屋道満」のふるさと～」

◆ 利用したデータ

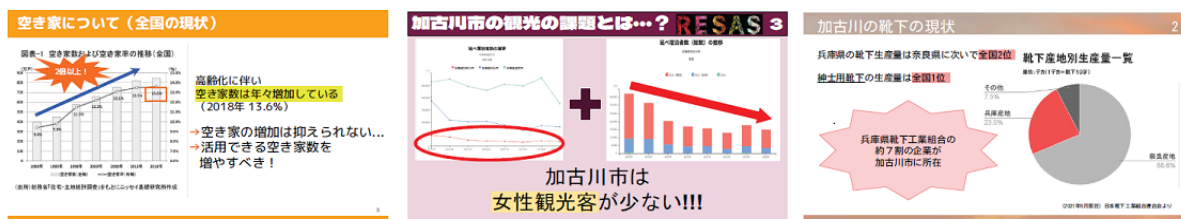
RESAS 地域経済分析システム

空き家対策に関する実態調査結果報告書－総論 1,2

平成 30 年住宅・土地統計調査住宅及び世帯に関する基本集計結果の概要

◆ 経費

なし



取組の効果・成果

「KAKOGAWA KUTSUSHITA プロジェクト」で提案した解決策を基に、加古川市特産の靴下を母の日にプレゼントするキャンペーンを実現。高校生、加古川市、兵庫県靴下工業組合の共創によりキャンペーンのポスターを作成し、加古川市役所内・駅周辺掲示板・同組合のアンテナショップに掲示している。また、ポスターだけでなく職員端末での広告掲載に加え、駅構内にあるデジタルサイネージや SNS を活用した情報発信によりキャンペーンの周知を図り、加古川市特産の靴下を母の日の贈り物として定着させることを目指している。

今後の予定

- ◆ 今後も継続して加古川市版 Decidim 等を活用し、高校生、企業社員、自治体職員による「産学官」の共創活動を通じた次世代のまちづくりを推進する。

- ◆また、「KAKOGAWA KUTSUSHITA プロジェクト」で提案した加古川市特産の靴下を記念日の贈り物として定着させるため、父の日や敬老の日においてもキャンペーンの実施を検討している。

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

高校生、学校関係者、企業社員等と緊密な連携を取ることが必要。

担当部署

加古川市企画部政策企画課スマートシティ推進担当

公共インフラ・まちづくり

奈良県 生駒市

都市構造に係る現況評価と将来課題についての市内横断的把握検証

取組の背景

◆ 課題

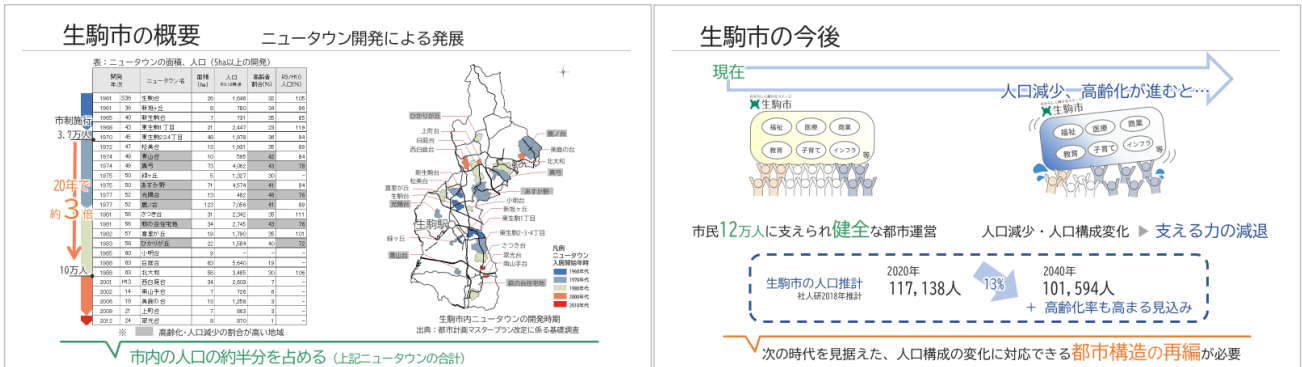
住宅都市として発展してきた生駒市は、1970年代の高度経済成長期から1990年第前半まで、大阪へのアクセスの良さや大規模住宅地開発の進展に伴い、一貫して人口が増加し続けました。そうした本市において、本格的な人口減少と少子高齢化のさらなる進行が見込まれるなか、今後も、多様な価値観を受け止め、豊かな暮らしが叶う都市としてさらなる発展を遂げるには、ベッドタウン型の都市構造からの転換が必要な局面を迎えています。しかし、都市全体の観点から総合的に本市の状況を把握できていない状況にありました。

◆ きっかけ

これからの20年間を展望し、将来都市像を描く「生駒市総合計画」、将来都市像を都市空間に具現化していく「生駒市都市計画マスタープラン」、両計画を人口減少化で初めて策定するにあたり、まず、都市の状況を多分野の視点から、定量的に正確に把握することの必要性が高まりました。

◆ 発案者

都市計画課



取組の内容

◆ 目的

- ・多様化・複雑化する都市課題を正確に捉えるための、多分野横断体制による「都市の現状の把握」
- ・地域特性に応じた、きめ細やかな都市づくりを進めていくための「地域特性の把握」
- ・多様な暮らし方・働き方のニーズに対応できる、持続可能な都市空間の形成を図るための「都市づくりの方向性の設定」

◆ 概要

都市の現状の把握

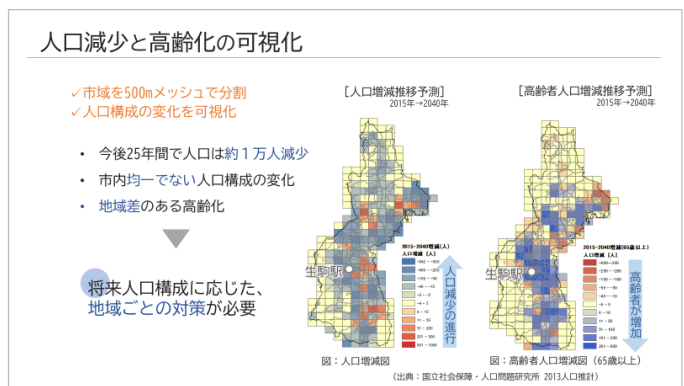
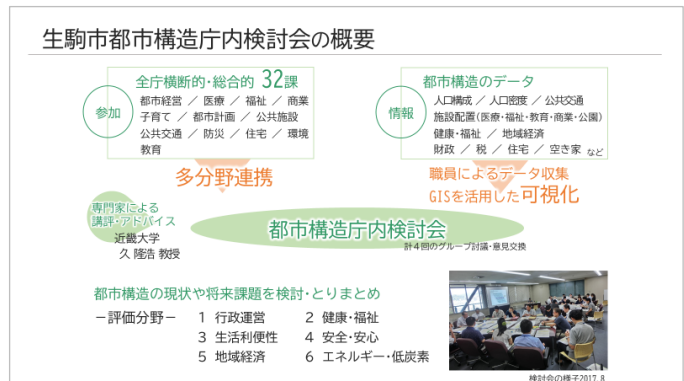
- ・都市の状況を正確に捉えるための全庁横断的・総合的体制による都市構造庁内検討会の発足
- ・国土交通省から示された「都市構造の評価に関するハンドブック」と把握可能なデータを活用し、定量的に把握・検討を行い、その内容について庁内議論を重ね、6つの評価分野にとりまとめ

地域特性の把握

- ・人口減少・高齢化が進む住宅地をモデル地域として、多世代地域住民の参加の元、地域の暮らしをより楽しくする取組みを創出するワークショップを実施
- ・地域の情報を収集し、地域の魅力や課題を共有
- ・持続可能な地域まちづくりの推進を図るため、住民主体の地域特性を踏まえた活動を創出

都市づくりの目標の設定

- ・有識者の専門知見、地域代表者の知見、全庁多分野視点での討議・現地踏査・意見交換の実施
- ・市民アンケート結果を活用した、地域類型毎の市民意向の把握による、地域まちづくりの方向性の設定
- ・都市計画マスタープランの策定(R3.6月策定)



◆ 利用したデータ

- ・奈良県人口推計レポート(国立社会保障・人口問題研究所将来人口推計)
- ・近畿コンパクトシティガイダンス 各種都市構造評価データ
- ・国土数値情報(人口集中地区、交通、医療・福祉・商業施設、公園、校区、地価公示等各種位置情報データ)
- ・都市計画基礎調査
- ・住宅・土地統計調査
- ・国勢調査
- ・近畿圏パーソントリップ調査
- ・道路交通センサス
- ・経済センサス
- ・生駒市都市計画マスタープラン改定に向けた市民意識調査 等

◆ 体制

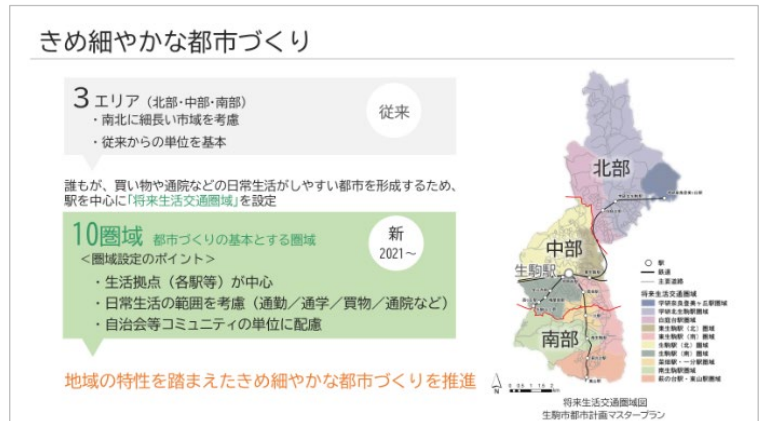
- ・全庁横断的・総合的な多分野連携による都市づくりの推進のため、全庁多分野による検討体制の構築
- ・都市計画、交通、生活、情報 ICT、住宅、コミュニティーなどを専門とする学識経験者の参加による検討
- ・地域特性の把握、住民主体の地域まちづくりの推進のため、多世代の地域住民とのワークショップ

◆ 経費

- ◆ 各種データ収集、GIS可視化資料作成、会議(庁内ワークショップ)資料作成・運営は全て職員が実施
- ◆ 検証結果まとめ資料の作成のみ委託(委託費:300千円)

取組の効果・成果

- ◆ 誰もが、買い物や通院などの日常生活がしやすい都市を形成するため、駅を中心に「将来生活交通圏域」を設定。従来の3エリアによる都市づくりから、10圏域の都市づくりを推進
- ◆ 多方面から暮らしを支えていくため、都市計画の基本となる交通、産業、防災などの分野に加え、健康・福祉、教育・子育てなど、多分野連携による都市づくりの方針を設定・推進
- ◆ 生駒市における重要拠点を計画に位置付け。各拠点の特性に応じた機能の充実・強化を図る取組みを推進
- ◆ 検討の過程で収集したデータや、検討結果の活用を図るため、全庁に加え地域住民とも広く共有し、多様な主体による都市づくりを推進。圏域別都市づくりの方針と合わせ、地域の歴史や資源、人口動態など地域まちづくりの推進に有用な資料をホームページに掲載(<https://www.city.ikoma.lg.jp/0000027704.html>)
- ◆ 未来のまちの姿と暮らしをイラストに描いたパンフレット「みらいのいこま」を作成し、市民と広く共有



今後の予定

- ◆ 生駒市都市計画マスタープランの実現に向けた、PDCA サイクルによる進行管理の実施
- ◆ 適宜の計画の見直し、定期的なデータの更新

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

- ◆ 各種データ収集、可視化資料作成を職員自らが行うことで、市内や地域への理解の醸成を図るとともに、今後の都市づくりの推進を担う職員を育成することの必要性を認識しておく(コンサル任せにはしない)
- ◆ 多様な暮らし方・働き方を支える都市を形成していくため、分野横断で都市づくりを進めていくことへの全庁理解が必要
- ◆ 地域での住民によるまちづくり活動と、行政や事業者による取組みの相乗効果により、柔軟性を備えた都市空間を創出していくことへの理解が必要(地域やまちづくりに関わる関係者との信頼構築が重要)

担当部署

生駒市都市整備部拠点形成課

公共インフラ・まちづくり

和歌山県

和歌山県で行うワーケーションの効果に関する検証

取組の背景

◆ 課題

本県では平成 29 年度より、全国の自治体に先駆けて「ワーケーション」の取組を開始しており、平成 29 年度～令和 3 年度の 5 年間で 159 社 1373 名のワーケーションの受け入れ実績がある。

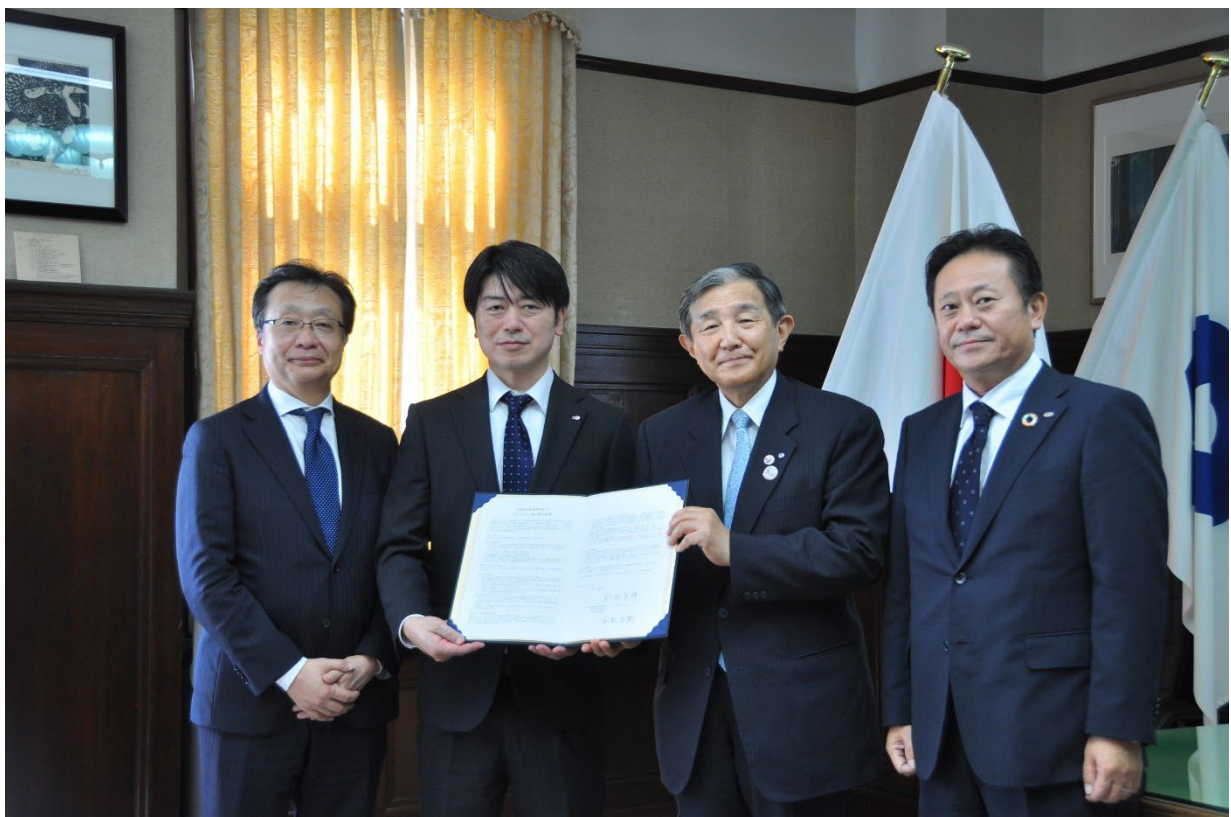
また、新型コロナウイルス感染症の流行やテレワーク等による働き方の多様化により、ワーケーションへの関心がさらに高まっている。このような中、更にワーケーションの受け入れを拡大することが課題となっている。

◆ きっかけ

令和 3 年 10 月 15 日に富士通株式会社と和歌山県がワーケーション・移住に関する包括連携協定を締結した。

◆ 発案者

観光振興課・企画総務課



取組の内容

◆ 目的

和歌山県は、「サステイナブルエコツーリズム」の推進による地域活性化を目指しており、これをテーマにしたワーケーションプログラムを協力企業の従業員に対してトライアル実施し、共同で効果測定やプログラムの改善を行っていく。

◆ 概要

企業従業員が実際に2泊3日のワーケーションプログラムを体験し、県側及び企業側の問題仮説に基づき作成したアンケートに回答した。

アンケートの結果、主に以下のようなことが明らかになった。

県側の問題仮説において、再訪したいと感じる参加者数、アクセス面及びネットワーク環境については想定よりも良く、設備(ワーキングスペース)については想定通りであることがわかった。企業側の問題仮説において、ワーケーションの良さの実体験については想定よりも良く、環境の変化による想像力の喚起及び仕事のモチベーション向上については想定通りであることがわかった。

また、体験を含むプログラムであったため、その非日常体験が参加者の内面変化に好影響を与えた一方で、スケジュールがタイトである等の理由から通常の業務に支障を感じた参加者もいた。これらのことから、実施企業又は参加者がどのようなワークスタイルを期待しているのかを把握し、プログラムをコーディネートするというような、幅広いワーケーションに対応することが、今後更に本県のワーケーションを拡大することにつながると示唆があった。

◆ 経費

約 200 万円

取組の効果・成果

この取組で得た結果は、本県における今後のワーケーション推進戦略の企画立案を行ううえで必要な要素や課題を把握することができ、参考資料として活用している。

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

ワーケーション実施企業の他、実施地域の市町村や観光関連団体、宿泊施設等との協力・連携が必要不可欠

担当部署

企画総務課(データ利活用推進センター)

公共インフラ・まちづくり

山口県 山口市

「スマート“ライフ”シティ」の実現に向けた取組

取組の背景

◆ 課題

本市では、市全体の発展、そして、県全体の発展に向けて、平成 20 年頃から、県中部に位置する新山口駅やその周辺市街地を中心に、アクセス機能や交通結節機能を生かした魅力的な都市空間の形成を図る取組を進めてきました。

そうした中、新山口駅の利用者数は、JR が公表している統計データにより把握できますが、性別、年代、居住地、勤務地等の利用者の属性や、利用者がその後、どこに移動しているかなどの情報を把握できていませんでした。

◆ きっかけ

本市では、令和 3 年度に、2040 年代を見据えた新たなまちづくりのビジョンの策定に向けた検討を進めており、その中で、新山口駅やその周辺における具体的な取組等を検討するため、まずは新山口駅が“県の玄関”としての機能を十分に発揮しているのか等の現状把握を行うこととしました。

そうした中、同時並行で策定を進めていた「山口市スマートシティ推進ビジョン」の重点プロジェクトの1つの「新たな価値創出・新たなサービス提供プロジェクト」の取組である、ビッグデータ等を活用した取組として、人流分析調査を実施しました。

◆ 発案者

山口市総合政策部スマートシティ推進室

取組の内容

◆ 目的

まずは、現状分析として、駅の利用者数が同規模程度の新幹線停車駅である、新山口駅と徳山駅の利用者の移動状況を比較し、新山口駅の特徴と本市の拠点性を把握することを目指しました。

◆ 概要

分析には、株式会社ウネリーが運営するリアル行動プラットフォーム「Beacon Bank」に蓄積されたデータの取得に同意を得たスマートフォンアプリ利用者の GPS データを使用しました。新山口駅と徳山駅を比較して、同日行動比較や、性別、年代、居住地、勤務地などの利用者分析を行いました。

◆ 利用したデータ

企業側の GPS 等のデータを活用(非公表)

◆ 体制

山口市総合政策部スマートシティ推進室、株式会社ウネリー

- ◆ 今回の調査結果に基づき、新山口駅周辺においては、引き続き、“県の玄関”として県央部圏域の更なる発展に貢献するため、交通結節・アクセス機能強化に向けた取組を進めることとしました。

今後の予定

現時点で予定はありませんが、株式会社ウネリーは本市と連携してスマートシティの推進に向けた取組を進めていくこととしている「山口市スマートシティ連携事業者」でもあることから、スマートシティの取組等を含め、引き続き情報交換等を行っていく予定です。

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

本事業は、業者に委託しており、自治体の課題に応じた分析等を行うとともに、調査報告までの過程においてその都度相談にも乗っていただけるので、難易度は特に高くない。

担当部署

山口市総合政策部スマートシティ推進室

公共インフラ・まちづくり

徳島県地域公共交通
協議会

県下全域のバス路線情報オープンデータ化

取組の背景

◆ 課題

地方の公共交通機関を取り巻く環境は、モータリゼーションの進展や人口減少の影響などの要因から、利用者の減少が進むとともに、近年の運転手不足の深刻化も加わり、大変厳しい状況となっています。

徳島県では、これまでの施策を続けるだけでは公共交通の維持確保ができないとの強い危機意識から、国、県、市町村、交通事業者らが参画する生活交通協議会において、令和元年12月に次世代地域公共交通ビジョンを策定し、役割分担と連携のもと、多様な交通資源を乗り継いで移動するモーダルミックスによる持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて取り組んでいます。

モーダルミックスを実現するためには、シームレスに目的地まで到着することができる『つなぐ仕組み』の構築が必要不可欠です。

◆ きっかけ

次世代地域公共交通ビジョンでは、施策の方向性として公共交通のオープンデータ化をかねており、令和2年度に民間バス路線が完了したものの、目的地によっては、バス路線が存在するにもかかわらず、ウェブ上でルート検索するとミッシングリンクになってしまう問題がありました。

これを解消するため、市町村が運営するコミュニティバスについて、県下全域で一斉にオープンデータ化に取り組むこととしました。

◆ 発案者

徳島県（調整役）及び県内24市町村

取組の内容

◆ 目的

専門サイトだけでなく一般的な地図サイトでも、停留所や乗継ぎ方法などの情報が提供されることで、公共交通の利用促進につなげる。

◆ 概要

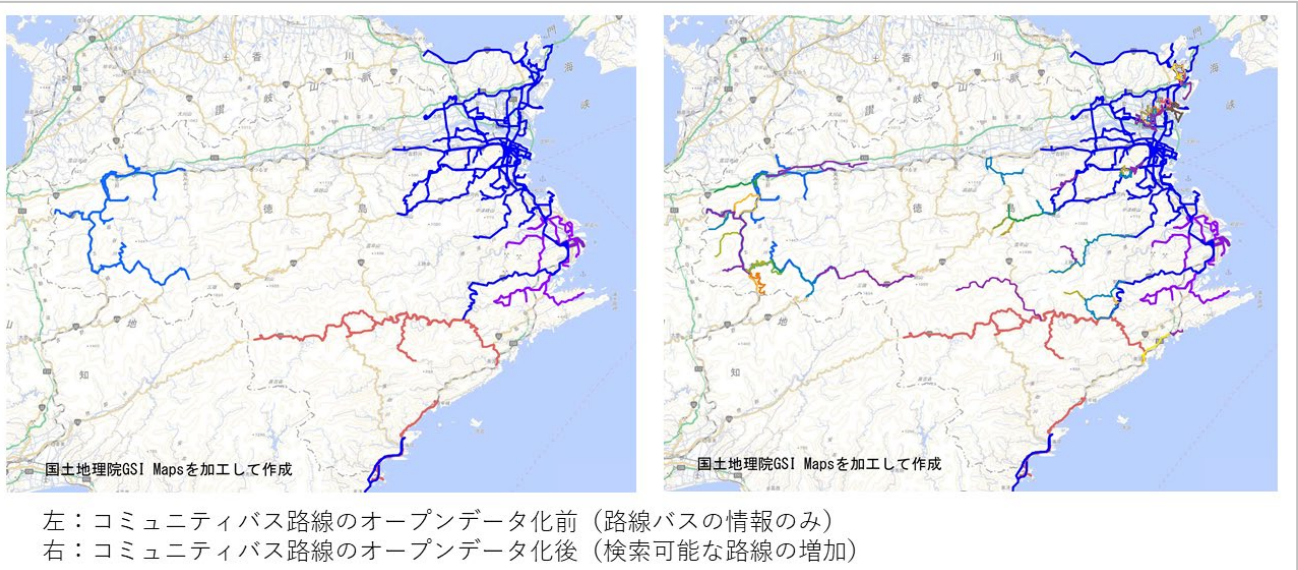
各市町村が運行するコミュニティバスの時刻表、運賃表などの情報を整理し、フリーソフトを活用してバス情報のオープンデータを作成しました。また、データ変更時の更新作業が最も重要と考えられることから、マニュアルを作成するとともに、全3回の研修会を開催し、データの作成から更新、緊急時の情報発信など、各市町村で情報発信できる体制を構築しました。

◆ 利用したデータ

各交通事業者の時刻表、運賃表など

◆ 経費

オープンデータ化業務委託料 4,692 千円



取組の効果・成果

- ◆ 世界的に利用されている地図検索サイトでは、作成したオープンデータの取り込みが完了し、生活交通としての利用だけでなく、観光客の方にも簡単に公共交通機関を検索してもらうことが可能となりました。
- ◆ 多言語にも対応しているため、外国人観光客への対応も可能となりました。
- ◆ 徳島県オープンデータポータルサイトに全ての情報を掲載し、どなたでも利用可能な状態としており、例えば市販アプリを使って病院の待合室でバスの時刻表を表示させるなど、様々な活用が期待できます。

（データごとに月約 150 件ダウンロード(4月～6月)されている）

今後の予定

オープンデータ化により向上した利便性を安定して保つため、運行ダイヤや路線の変更、運休・遅延などが発生した場合にも、利用者に混乱をきたさないよう、今後も継続してオープンデータの情報管理・更新を行います。

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

市町村を含む個別の事業者まかせにするのではなく、県下全域の情報をオープンデータにする意義、必要性を共有し、共通の課題として取り組む体制と、実行のための調整役(強いリーダーシップ)が必要です。

担当部署

徳島県地域公共交通協議会(徳島県県土整備部次世代交通課内)