

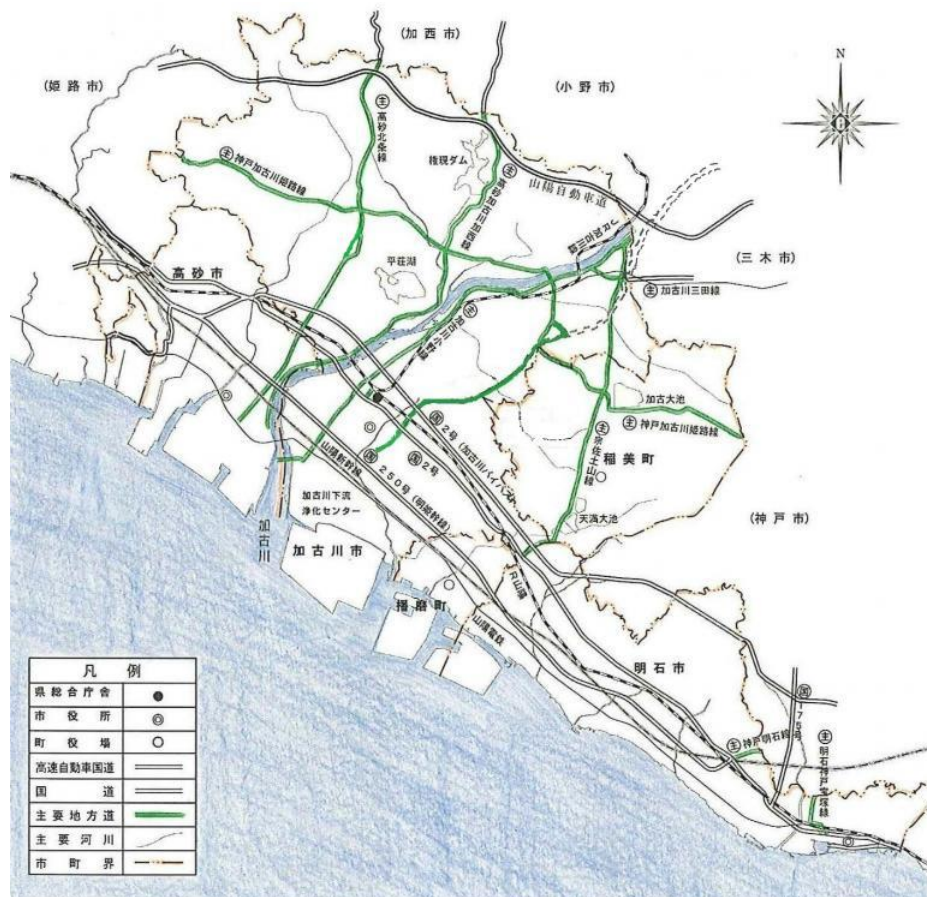
## 第4章 Case 2. 加古川市における検討

## 4-1. 問題意識

### 4-1-1. 加古川市における地域課題

加古川市は兵庫県の臨海部中央、東播磨地方の中心部に位置している。県内で最大級の「加古川」河口に広がる水と豊かな自然に囲まれ、発展してきた。海岸線には、鉄鋼工場など播磨臨海工業地帯の一翼を担っている。

また、加古川市は住環境としては、神戸・大阪・姫路へのアクセスがよい。今回の調査の対象となった加古川駅は、JR神戸線（山陽本線）の新快速が停車するため、三ノ宮駅まで30分弱で行くことができる。

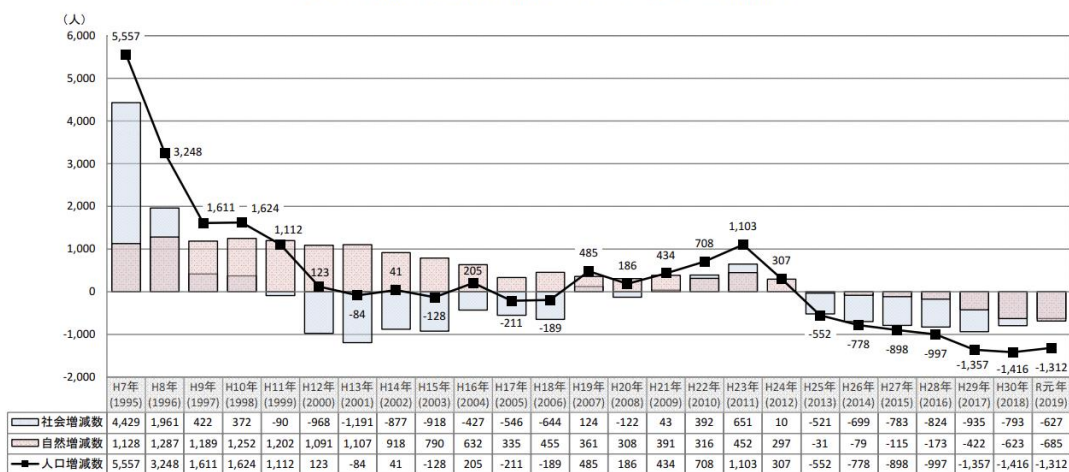


出典：兵庫県ホームページ、東播磨地域の紹介  
[https://web.pref.hyogo.lg.jp/ehk01/e\\_harima/intro.html](https://web.pref.hyogo.lg.jp/ehk01/e_harima/intro.html)

## <地域課題1：人口減少>

日本全体が人口減少期にある中、加古川市も例外ではなく、人口減少と少子高齢化の課題に直面している。令和3年3月に改訂された第二期加古川市人口ビジョンにおいては、国の人口減少スピードがやや緩んだのに対し、加古川市の人口減少の歯止めがかからない危機感が記載されている。「本市の人口動態の推移は、平成7（1995）年から社会増が大幅に減少しはじめ、平成11（1999）年には社会減に転じ、平成13（2001）年に人口減少期に入りました。平成19（2007）年から平成24（2012）年にかけて、社会増により一旦人口は増加しましたが、平成25（2013）年からは、再び社会減になったことに加え、自然減にも転じたことにより急速に人口減少が進んでいます。」（第2期加古川市人口ビジョンp.6より抜粋）

人口動態（自然動態・社会動態）の推移



【出典】兵庫県「人口の動き」

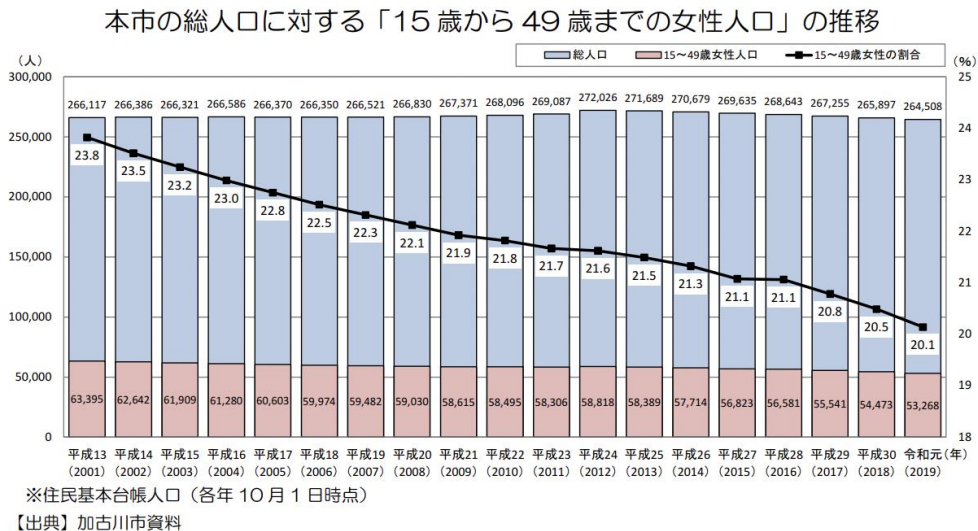
出典：第2期加古川市人口ビジョン

## <地域課題2：子育て世代の減少>

人口減少の中でも次世代を担う層の減少にも注目したい。合計特殊出生率の算出の基礎となる15歳から49歳までの女性人口の推移を総人口に対する割合からみると、その割合は減少し続けている。

### 15歳から49歳までの女性人口の推移

合計特殊出生率の算出の基礎となる15歳から49歳までの女性人口の推移を総人口に対する割合からみると、その割合は減少し続けており、平成13(2001)年と令和元(2019)年を比較すると、10,127人減少しています。

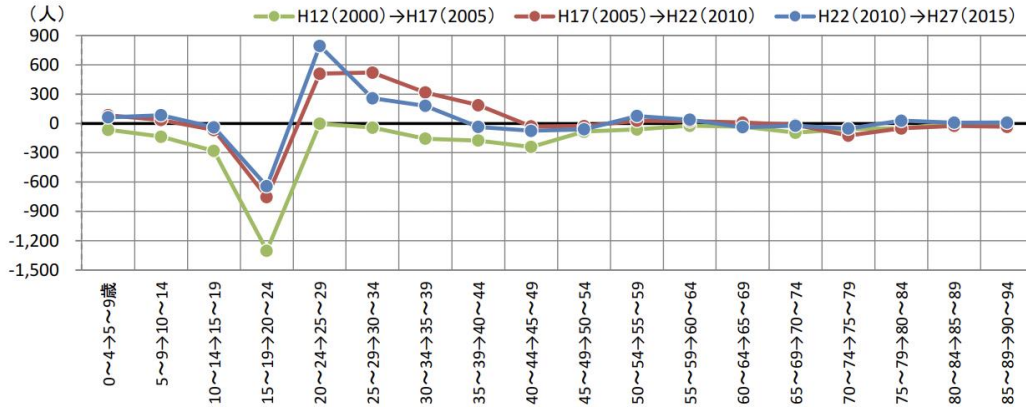


出典：第2期加古川市人口ビジョン

その背景には、進学や就職を機にした転出が主な要因であると考えられる。男性、女性ともに、15～19歳の人々が20～24歳となる5年間の人口減少が最も大きく、その他の統計から婚姻率の低下や出生率の低下に歯止めがかからない要因と思われる。

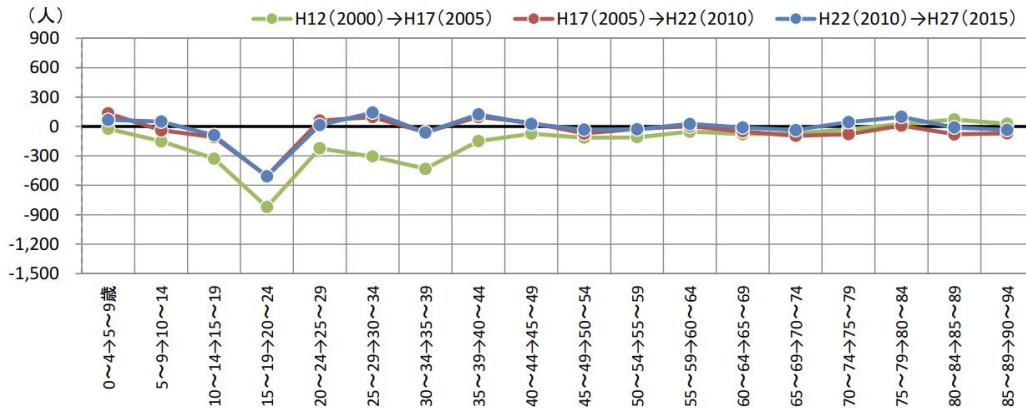
人口ビジョンによる加古川市の人口動態から解決すべき重点課題が「第2期加古川市まち・ひと・しごと創生総合戦略」に記載されている「合計特殊出生率の改善」「20歳～44歳の転出超過数の改善」である。重点施策には「子育て施策のさらなる充実」「しごと(働く場)の創出」「地域活力のさらなる向上」が示された。

年齢階級別人口移動の推移（男性）



【出典】 国勢調査

年齢階級別人口移動の推移（女性）



【出典】 国勢調査

出典：第2期加古川市人口ビジョン

<地域課題3：加古川駅周辺のまちづくり>

「第2期加古川市まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、基本目標の一つに「“まち”住みたいまち、行きたいまち」を掲げ、具体的な施策として「JR加古川駅周辺の再整備を進め、さらなるにぎわいを創出します。」とし、重要業績評価指標（KPI）には「加古川駅周辺の都心としての魅力に関して満足している市民の割合」を基準値のほぼ倍にする目標値を掲げた。

一方で、加古川駅について駅周辺の土地利用の高度化を図ることとしているが、駅北地区では、市が所有する加古川駅北土地区画整理事業31街区をはじめ、民間事業

者が所有する土地も含め、駐車場等の暫定利用の状況が続いている状況とのこと。

加古川駅周辺の施策については、後述する。

### 基本目標3 “まち” 住みたいまち、行きたいまち

#### <数値目標>

基本目標指標	基準値	目標値
転出超過数* ※2015～2017年は外国人を含まない	4,386人 (2015～2019年累計)	1,200人 (2021～2026年累計)
加古川市に住み続けたいと思う市民の割合	67.6% (2020年度)	78.0% (2026年度)

重要業績評価指標(KPI)	基準値	目標値
コミュニティ交通*の利用者数	761,053人 (2019年度)	770,000人 (2026年度)
加古川駅周辺の都心としての魅力に関して満足している市民の割合	35.4% (2020年度)	60.0% (2026年度)
マイナンバーカードの取得率	22.4% (2020年9月末時点)	100.0% (2026年度)

出典：第2期加古川市まち・ひと・しごと創生総合戦略

#### 4-1-2. 加古川市における加古川駅周辺のまちづくり

以上のように人口減少・少子高齢化をはじめとした、市の課題に対応するため、加古川市総合計画において、「都市機能の誘導と集積を図るとともに、拠点間を交通ネットワークで有機的に連携させるなど、コンパクトで持続可能な都市構造への転換が必要」としている。また、加古川駅周辺地区については、多様な都市機能の効果的な誘導と集積を図り、回遊・滞在しやすい魅力ある都心の形成を目指すとしている。

基本目標	政策	施策	基本方針
4 快適なまち	(1) 機能的・効率的なまちを形成する	① 計画的な土地利用	持続可能なまちづくりをめざし、適切な都市機能の誘導と集積による、地域特性を生かした効果的な土地利用を図ります。
		② 都市拠点機能の充実	加古川駅周辺地区及び東加古川駅周辺地区、別府駅周辺地区については、業務・商業・教育・文化・居住など多様な都市機能の効果的な誘導と集積を図り、回遊・滞在しやすい魅力ある都心・副都心の形成をめざします。また、地域拠点については、各地域の特性を踏まえた機能の確保を図ります。
		③ 幹線道路・港湾機能の充実	幹線道路ネットワークの形成により、円滑な道路交通の実現を図るとともに、経済活動の創出や生産性の向上をめざし、国、県など関係機関との連携のもと、幹線道路の整備を促進します。 また、東播磨港における海上物流機能の基盤の強化を促進します。
		④ 公共交通機能の充実	持続可能な公共交通網の構築をめざし、地域にふさわしいコミュニティ交通の充実を図るとともに、公共交通の利便性向上を促進します。
	(2) 安全で快適な暮らしの基盤を整備する	① 秩序あるまちなみの形成	秩序あるまちなみと、地域特性を生かした良好な景観の形成をめざし、住民主体のまちづくりを進めます。
		② 防災・防犯のための基盤の整備	安全で安心なまちをめざし、災害に強い都市基盤の整備と防犯・交通安全に寄与する環境整備を推進します。
		③ 生活に身近な道路の整備	市民の生活を支える道路の安全性の確保をめざし、地域内道路の計画的かつ効果的な整備・改良を進めるとともに、適切な維持・補修に努めます。
		④ 良質な住宅供給の促進	安全・安心・快適な住環境の実現をめざし、居住しやすい環境の形成や既存の住宅ストックの活用を促進します。
		⑤ 安全で良質な水道水の供給	安全で良質な水道水を安定的に供給するため、水源から蛇口までの水道管理を行うとともに持続可能な事業経営を推進します。
		⑥ 雨水・汚水の適切な処理	快適で衛生的な生活環境の創出と安全・安心な暮らしの実現をめざし、安定した下水道機能の維持や、持続可能な事業経営を推進します。

出典：加古川市総合計画（令和3年度から8年度まで） 概要

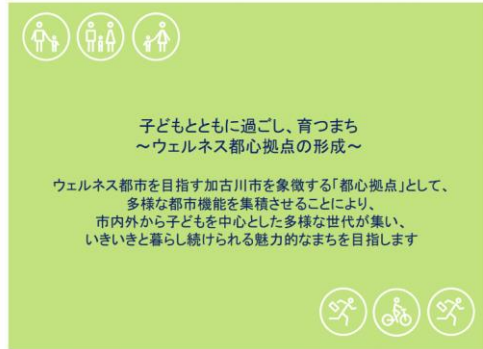
#### <まちづくり施策：加古川市駅周辺地区まちづくり構想>

これまで、駅周辺地区のまちづくりについては、JR山陽本線の連続立体交差事業をはじめ、駅南北の土地区画整理事業や駅前広場の整備を行ってきている。また、近年、「ウェルネージかこがわ」や「加古川中央市民病院」などの保健・医療機能の拠点整備が行われたほか、寺家町周辺地区防災街区整備事業等の進展による都心居住の促進が図られてきた。これらを踏まえ、令和2（2020）年6月加古川駅周辺のにぎわい創出にいて全体像を取りまとめた「加古川駅周辺地区まちづくり構想」が策定された。高度化を含めた土地の利活用を促進する中で、市内外から多様な世代が集い、過ごすことができる都市機能等の誘導を図り、駅周辺の回遊性の向上と滞在人口の増加、ひいては、さらなる賑わいの創出に取り組んでいる。

## 加古川駅周辺地区のまちづくり方針

### コンセプト

- 加古川駅周辺地区の特性を伸ばし、課題解決に向けたまちづくりの推進に向け、まちづくりのコンセプトを以下のとおり設定します。
- 加古川市の「都心拠点」として、市全体の今後の発展を牽引する役割を担うまちづくりを目指します。



### まちづくりの基本方針

- コンセプトの実現に向け、3つの視点からまちづくりの基本方針を整理します。

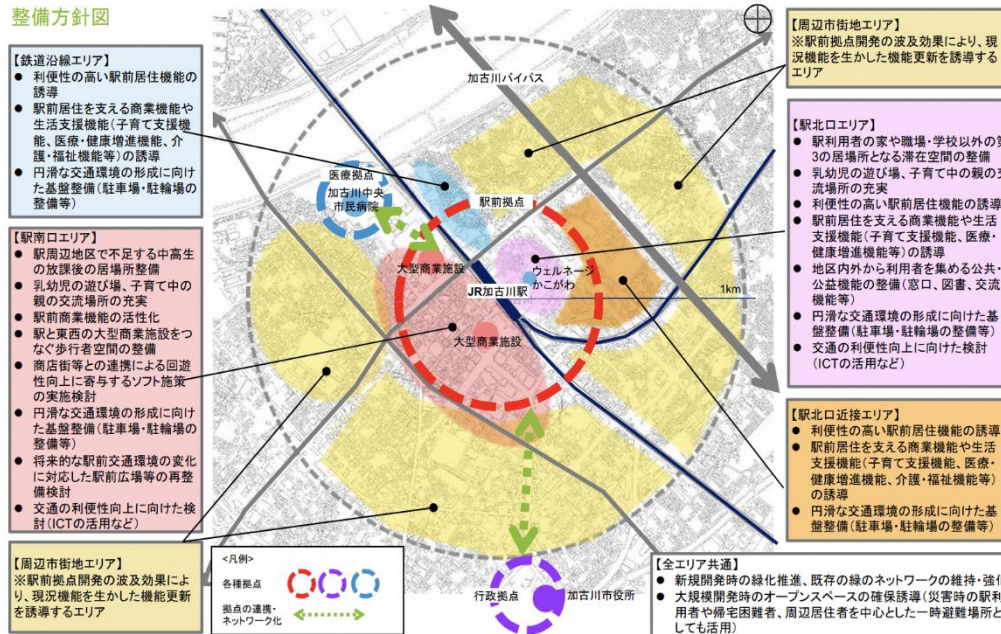


12

出典：加古川駅周辺地区まちづくり構想

## 加古川駅周辺地区のゾーニング

### 整備方針図



17

出典：加古川駅周辺地区まちづくり構想



<まちづくり施策：図書館の駅前への移転>

令和2年（2020年）3月に策定された「公共施設等総合管理計画に基づく再編計画」において、機能の移転または休止を検討すると位置付けた加古川図書館について、駅前への移転を決定した。令和3（2021）年10月より、JR加古川駅前の複合商業施設（カピル21ビル6階）において開設。学習・ワークスペース102席、読書スペース、セミナールーム、多目的スペース、「おはなしのへや」、授乳室などを備え、図書館の書籍の貸し出しに留まらないにぎわい施設として設備やサービスを充実させた。

<まちづくり施策：スマートシティ構想>

令和3（2021）年3月に策定された「加古川市スマートシティ構想」は、「加古川市総合計画」「第二期加古川市総合戦略」「加古川市人口ビジョン」などの計画の横断的な構想として位置付けられている。市の諸課題についてICTを活用して解決するとともに、市民の誰もがその豊かさを享受することで生活の質を高め、ひいては市民満足度を向上することを目的とするスマートシティを目指すこととしている。



**基本理念**

誰もが豊かさを享受できる スマートシティ加古川  
～「幸せを実感できるまち加古川」の実現に向けて～

出典：加古川市スマートシティ構想

基本方針2の「都市機能の強化や都市課題の解決」には「移動に関する情報についてオープンデータ化を推進し、多様な主体がサービス展開できる環境の整備を推進します。」とあり、公共交通が少なくまた自家用車を利用しない市民への対応、慢性的な渋滞が発生している箇所の渋滞予測など、移動に関する市の課題についてもICTの利活用や新たなモビリティを推進していく姿勢を示している。

<参考資料>

「加古川市総合計画（令和3年度から8年度まで）」

<https://www.city.kakogawa.lg.jp/soshikikarasagasu/kikakubu/kikakubukohoka/kakogawashinoseisakuzaisei/r3sougoukeikaku/30626.html>

「第2期加古川市人口ビジョン及び第2期加古川市まち・ひと・しごと創生総合戦略」

<https://www.city.kakogawa.lg.jp/soshikikarasagasu/kikakubu/kikakubukohoka/kakogawashinoseisakuzaisei/sousei/31022.html>

「加古川駅周辺地区まちづくり構想」

[https://www.city.kakogawa.lg.jp/soshikikarasagasu/kikakubu/kikakubukohoka/kakogawashinoseisakuzaisei/sonotakeikakutorikumi/town\\_planning\\_of\\_JRkakogawa\\_station\\_area/28281.html](https://www.city.kakogawa.lg.jp/soshikikarasagasu/kikakubu/kikakubukohoka/kakogawashinoseisakuzaisei/sonotakeikakutorikumi/town_planning_of_JRkakogawa_station_area/28281.html)

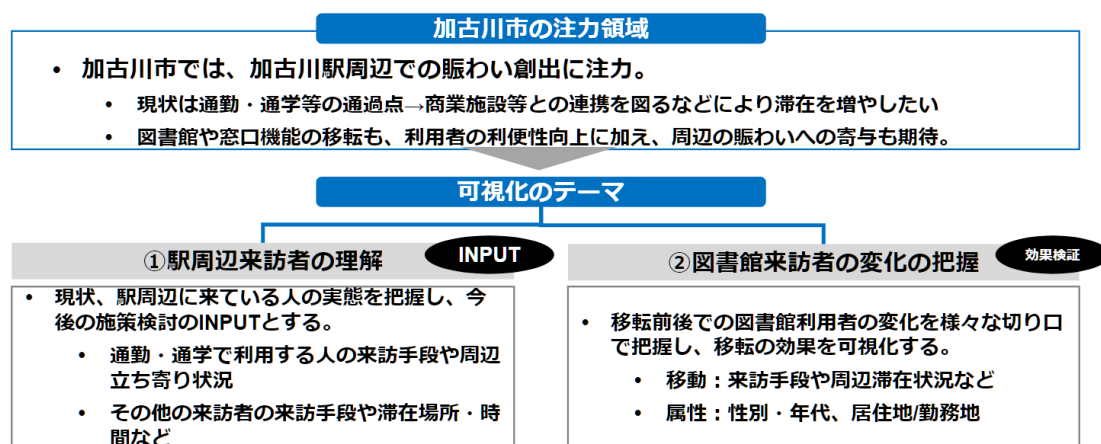
「加古川市スマートシティ構想」

<https://www.city.kakogawa.lg.jp/soshikikarasagasu/kikakubu/kikakubukohoka/smartcity/29446.html>

「加古川市 市民参加型合意形成プラットフォーム」

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

### 4-1-3. 加古川市における調査項目



## 4-2. 調査内容

### 調査1) 駅周辺来訪者の理解

#### 1) 調査設計

##### ■ 調査概要

調査1では加古川駅周辺地区に着目した分析を行う。今後の賑わい創出施策の検討のインプットとすることを目的として、現状駅周辺に来ている人の実態を把握する。加古川市職員との協議から、加古川駅が通勤・通学の通過点となっており駅周辺での滞在が少ないのではないか、という課題認識を踏まえ、通勤・通学利用者とその他来訪者に対象を分けそれぞれの行動を分析する。

可視化項目は、第0章にて提示した「調査・分析の型」を主に適用し、必要に応じて項目を追加する。

## ■ 調査対象範囲の定義

駅周辺の定義としては、加古川市の定める中心市街地活性化基本計画区域とする。



©2022 Mapbox ©OpenStreetMap

## ■ 対象者の定義

分析にあたって、駅周辺来訪者に対して以下区分を定義する。

- ①駅周辺来訪者：駅周辺の位置情報ログがある人
- ②主来訪者（通勤・通学）：加古川駅及び鉄道を高頻度に利用している人（10回以上、12.4%）
- ③その他来訪者：①のうち、②でない人

尚、駅周辺来訪者の鉄道利用回数は以下の通り。②主来訪者は表の赤枠部に該当する。

鉄道利用回数	比率
1回	51.7%
2～4回	26.4%
5～9回	9.6%
10～14回	4.0%
15～19回	2.3%
20～29回	2.3%
30回以上	3.8%

## ■取得データ

本調査に利用したデータソースより抽出した条件数等は以下の通り。

- ・対象期間：2021年4月～9月
- ・抽出人数： 来訪人数（ユニーク） 59,358人  
のべ来訪人数：399,861人

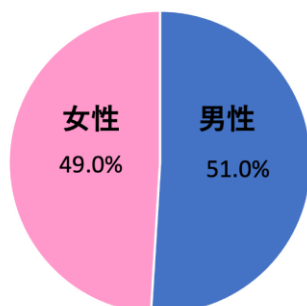
## 2) 調査結果

### A.来訪者理解

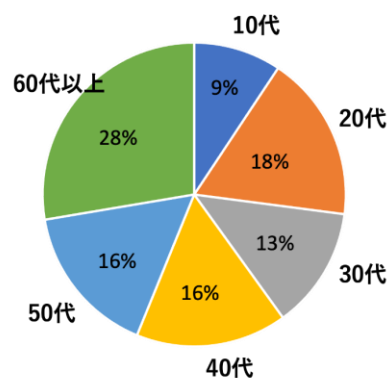
#### ○属性分布（①来訪者全体）

駅周辺来訪者の性別・年代構成は以下の通り。男女・年代ともにバランスよく訪れていることが分かる。

性別分布

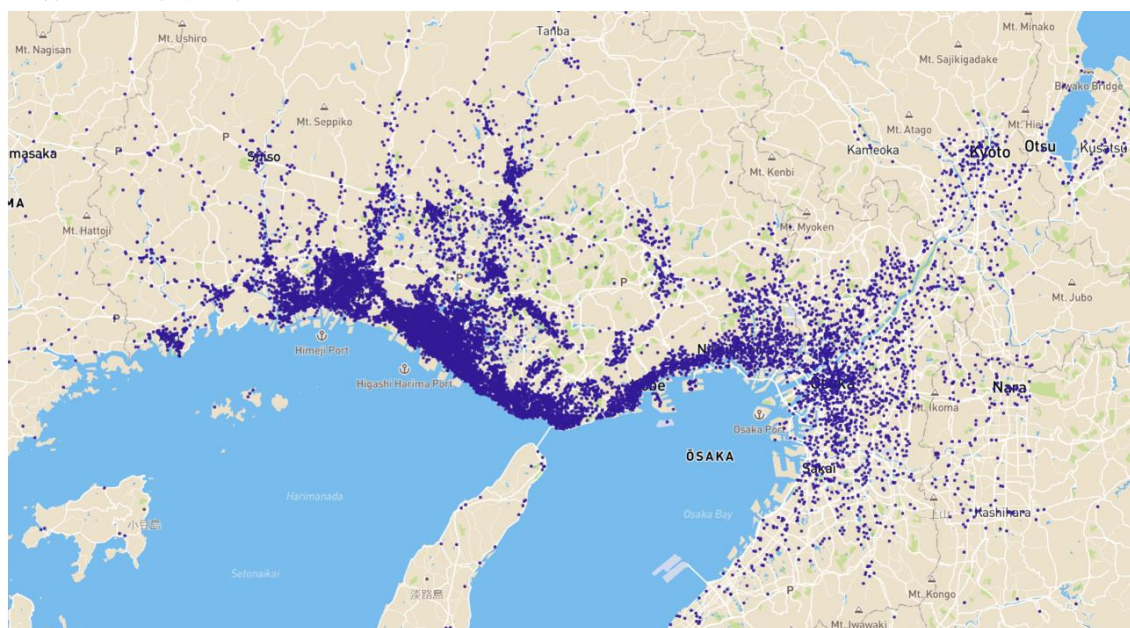


性別分布



### ○居住地分布 (①来訪者全体)

1回以上の来訪者全体をプロットすると、居住地は兵庫県の沿岸部に集中しつつも、大阪府からの来訪も多いことがわかる。



©2022 Mapbox ©OpenStreetMap

### ○居住地構成比 (①来訪者全体)

プロット図の印象通り、ユニークカウントでは、他府県が2割程度存在するが、延べ人数では、95%が兵庫県民・60%が加古川市民である。

## ユニークカウント

都道府県		市区町村	
兵庫県	79.9%	加古川市	24.4%
大阪府	7.6%	姫路市	12.3%
岡山県	1.4%	明石市	7.3%
京都府	1.2%	高砂市	6.6%
東京都	1.1%	神戸市西区	2.8%
愛知県	0.8%	加古郡播磨町	2.0%
奈良県	0.7%	加古郡稲美町	1.9%
広島県	0.6%	神戸市垂水区	1.8%
神奈川県	0.6%	小野市	1.6%
福岡県	0.6%	三木市	1.6%

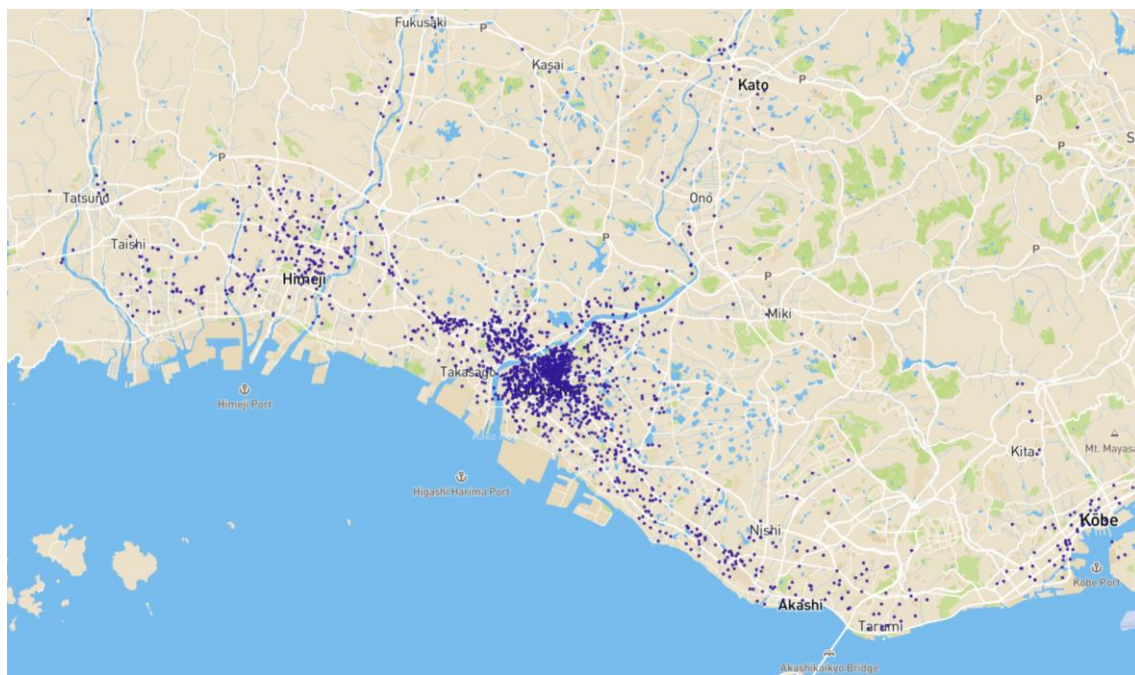
## 延べ人数カウント

都道府県		市区町村	
兵庫県	95.0%	加古川市	59.2%
大阪府	2.0%	姫路市	8.5%
東京都	0.4%	高砂市	7.8%
岡山県	0.3%	明石市	4.5%
北海道	0.3%	加古郡稲美町	1.5%
京都府	0.2%	加古郡播磨町	1.4%
沖縄県	0.1%	神戸市西区	1.4%
愛知県	0.1%	神戸市垂水区	1.0%
広島県	0.1%	小野市	0.9%
千葉県	0.1%	加西市	0.8%



○居住地分布（②主来訪者（通勤・通学））

次に、主来訪者に限定すると、加古川駅周辺のみ居住地が密集している。



©2022 Mapbox ©OpenStreetMap

○居住地構成比（②主来訪者（通勤・通学））

通勤・通学での高頻度路線利用者にフォーカスすると、ユニークカウントでも加古川市が過半数いることが分かる。

ユニークカウント

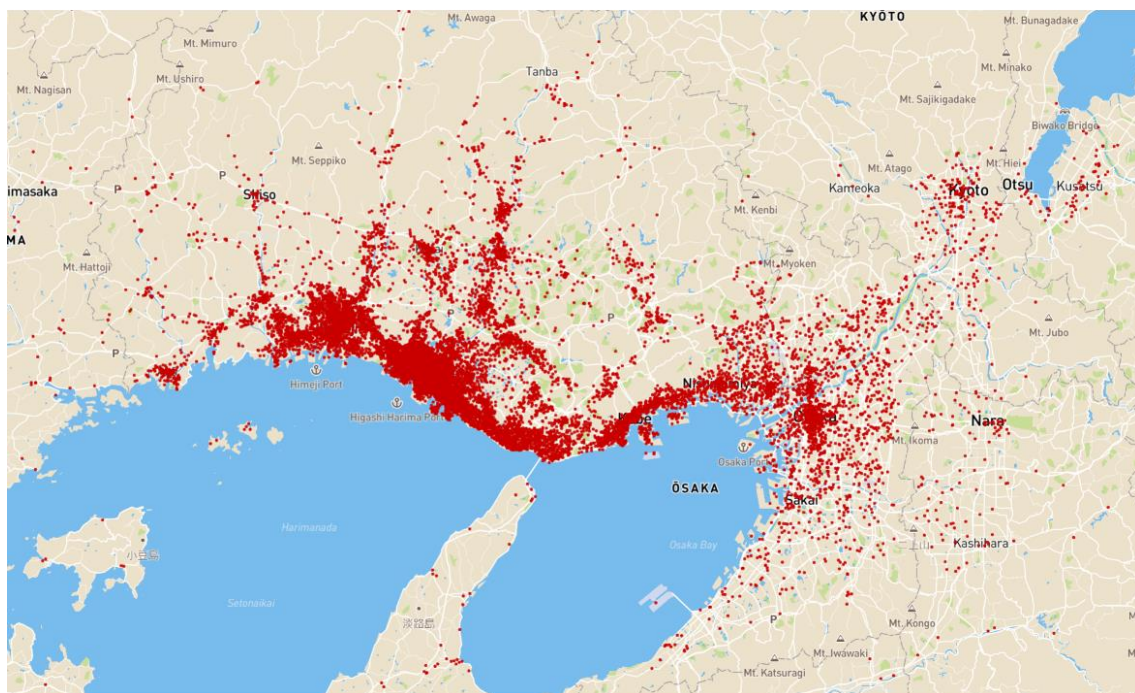
市区町村	構成比
加古川市	54.0%
姫路市	12.2%
高砂市	7.6%
明石市	5.8%
加古郡稲美町	1.5%
神戸市垂水区	1.4%
神戸市西区	1.3%
神戸市中央区	1.1%
小野市	0.9%
加古郡播磨町	0.9%

延べ人数カウント

市区町村	構成比
加古川市	64.1%
姫路市	9.1%
高砂市	6.5%
明石市	4.4%
神戸市垂水区	1.2%
加古郡稲美町	1.1%
神戸市西区	1.0%
加古郡播磨町	1.0%
小野市	0.9%
神戸市中央区	0.8%

### ○勤務地分布 (①来訪者全体)

勤務地の分布を見ると、居住地と同様に沿岸部を中心に幅広く分布している。



©2022 Mapbox ©OpenStreetMap

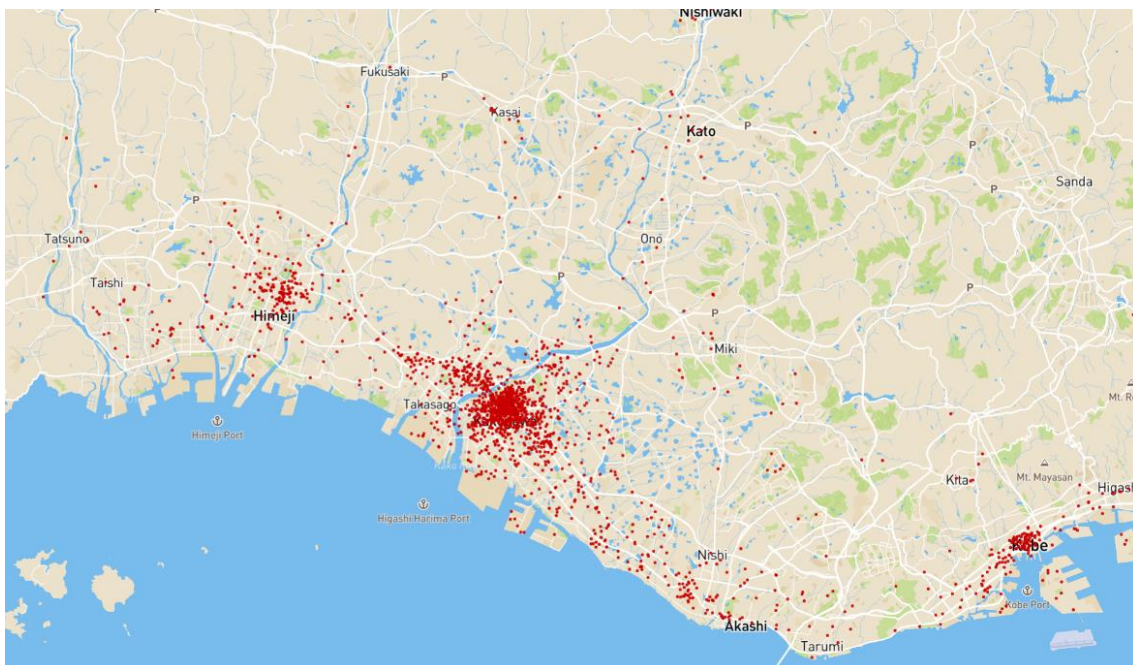
### ○勤務地構成比 (①来訪者全体)

勤務地の分布状況は、居住地と同傾向である。

ユニークカウント				延べ人数カウント			
都道府県		市区町村		都道府県		市区町村	
兵庫県	79.0%	加古川市	22.6%	兵庫県	94.4%	加古川市	57.2%
大阪府	9.1%	姫路市	12.7%	大阪府	2.9%	姫路市	8.3%
岡山県	1.4%	明石市	6.8%	京都府	0.3%	高砂市	6.3%
東京都	1.3%	高砂市	6.4%	岡山県	0.3%	明石市	5.0%
京都府	1.3%	神戸市西区	3.0%	東京都	0.3%	神戸市中央区	3.0%
愛知県	0.8%	神戸市中央区	2.9%	広島県	0.2%	神戸市西区	1.8%
広島県	0.6%	加古郡播磨町	2.0%	北海道	0.2%	加古郡稲美町	1.3%
神奈川県	0.6%	加古郡稲美町	1.8%	愛知県	0.1%	加古郡播磨町	1.2%
滋賀県	0.5%	三木市	1.7%	滋賀県	0.1%	神戸市兵庫区	0.9%
奈良県	0.5%	小野市	1.6%	神奈川県	0.1%	三木市	0.8%

### ○勤務地分布（②主来訪者（通勤・通学））

次に主来訪者の勤務地分布を可視化すると、居住地と同様に加古川駅周辺に集中していることが分かる。加えて、神戸や姫路も駅周辺に密集している領域が存在する。



©2022 Mapbox ©OpenStreetMap

### ○勤務地構成比（②主来訪者（通勤・通学））

通勤・通学での高頻度路線利用者にフォーカスすると、ユニークカウントでも加古川市が過半数を占めている。

#### ユニークカウント

市区町村	
加古川市	53.5%
姫路市	11.0%
明石市	6.3%
高砂市	5.9%
神戸市中央区	4.8%
神戸市西区	1.5%
神戸市兵庫区	1.2%
加古郡稲美町	1.1%
西宮市	0.7%
神戸市垂水区	0.7%

#### 延べ人数カウント

市区町村	
加古川市	63.0%
姫路市	8.2%
明石市	5.2%
高砂市	4.3%
神戸市中央区	4.1%
神戸市西区	1.6%
神戸市兵庫区	1.1%
加古郡稲美町	0.9%
加古郡播磨町	0.6%
神戸市灘区	0.6%

## B.来訪者頻度分布

### ○来訪頻度分布

駅周辺への来訪頻度を見ると、全体の半数弱が期間中（半年間）に1回のみの来訪である。駅周辺への来訪、および、滞在が確認できた人に限定しても同傾向である。

	全体	域内居住・勤務者 除く	近隣居住・勤務者 及び「通過」除く
1回	48.3%	48.9%	45.1%
2回	14.7%	14.9%	19.1%
3回	7.3%	7.4%	8.1%
4回	4.5%	4.6%	5.6%
5回	3.3%	3.3%	3.3%
6～10回	8.3%	8.3%	8.8%
11～15回	3.7%	3.6%	3.5%
16～20回	2.4%	2.3%	1.9%
21～30回	2.7%	2.6%	2.2%
31～50回	2.1%	1.9%	1.3%
51回以上	2.7%	2.1%	1.0%

域内居住・勤務者  
による減少

通勤・通学者  
による「通過」の除外

### C. 駅周辺施設への立ち寄り

駅周辺来訪時の主な立ち寄り先としては、「加古川中央市民病院」「商業施設A」「商業施設B」の3施設を設定する。周辺施設への立ち寄りを、駅周辺に来訪した同日に周辺施設にログがあること、と定義し周辺施設への立ち寄り率を算出した。



©2022 Mapbox ©OpenStreetMap

#### ○駅周辺の立ち寄り施設 | セグメント間比較

来訪者のうち6割程度が、いずれの施設にも立ち寄っていないことが分かる。

②主来訪者は商業施設Bへの立ち寄りが相対的に多いが、商業施設Aへの立ち寄りには少ない。

	市民病院	商業施設A	商業施設B	駅	左記への訪問なし
①全員	4.8%	14.8%	3.6%	20.6%	61.1%
②主来訪者	3.4%	12.5%	5.0%	32.9%	52.5%
③その他	5.8%	17.2%	2.9%	15.3%	63.4%

## ○駅周辺の立ち寄り施設

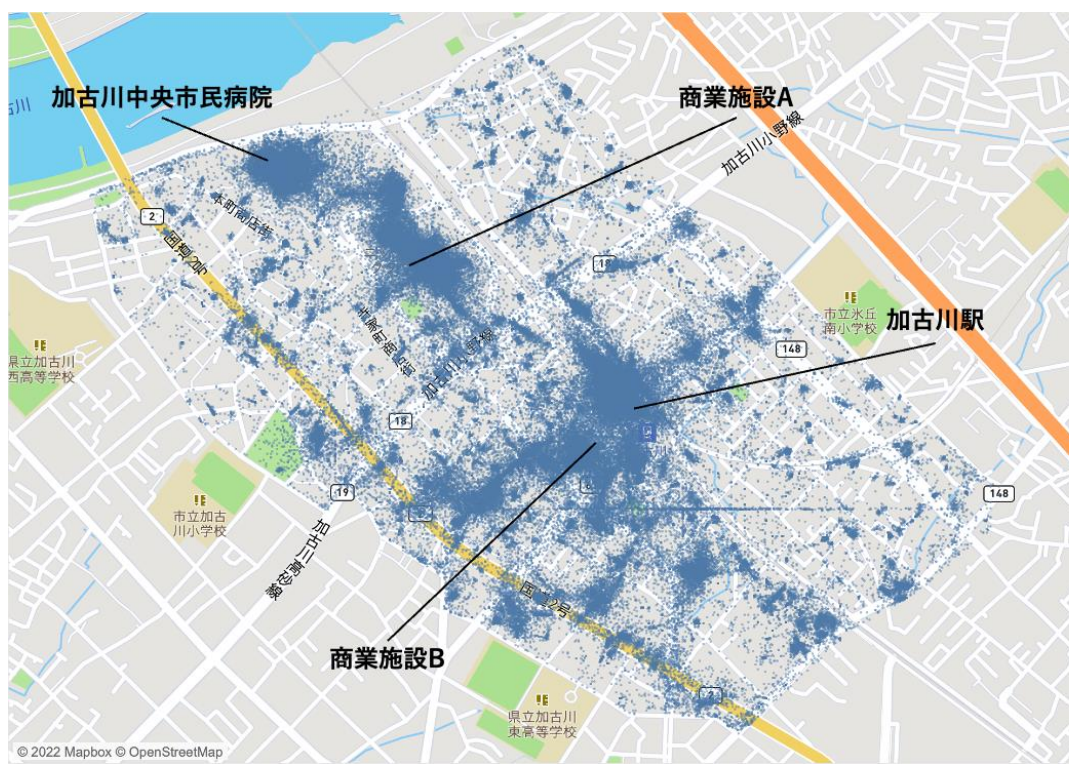
駅周辺での滞在行動がある人のみを抽出し、滞在の見られない「通過者」を除外した場合でも、全体の半数弱が何れにも訪問していないことが分かる。

	市民病院	商業施設A	商業施設B	駅	左記への 訪問なし
全員	4.8%	14.8%	3.6%	20.6%	61.1%
「通過」除外	9.8%	28.7%	7.2%	18.4%	46.6%

## ○滞在地点分布

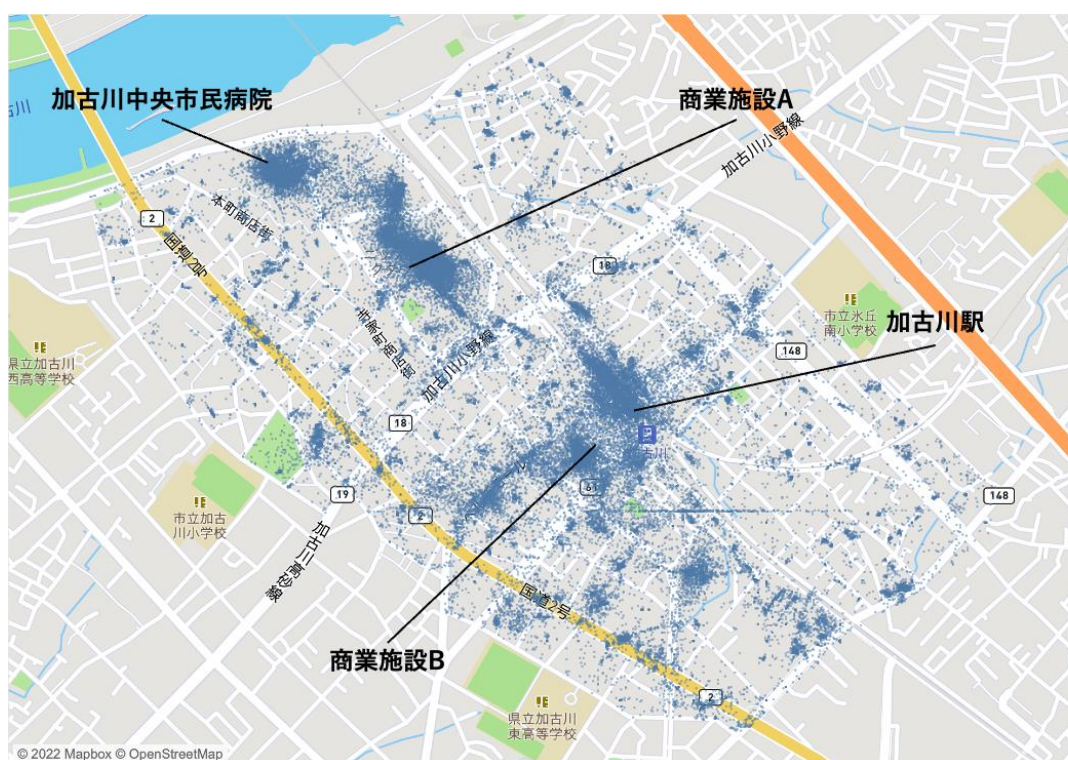
### ■ 滞在場所分布 | 平日

駅周辺来訪時の滞在場所分布は以下の通り。平日は上述した滞在場所に集中して分布していることが分かる。



## ■ 滞在場所分布 | 休日

休日の滞在分布は以下の通り。休日の滞在場所も平日と大きな変わりはない。ただし、期間中の休日の日数は平日の日数よりも少ないため、プロット全体の数は少なくなっている。



### ○曜日による立ち寄り率の違い

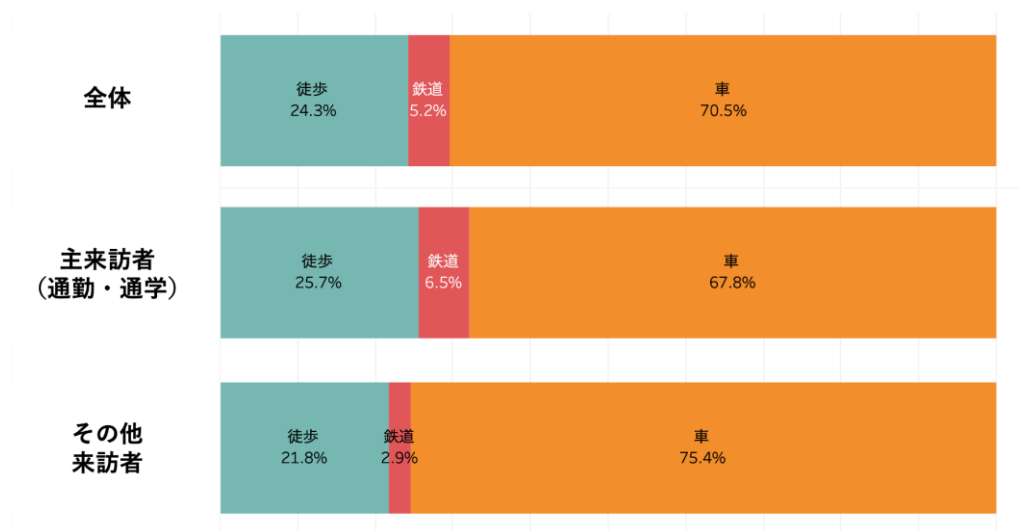
次に曜日による立ち寄り率の違いを見ると、商業施設Aでは土日の立ち寄り率が大幅に高まる一方、商業施設Bは、微増にとどまる。

		市民病院	商業施設A	商業施設B	駅	左記への 訪問なし
月-金	①全員	11.5%	26.3%	7.0%	20.0%	46.7%
	②主来訪者	7.3%	21.8%	9.7%	35.4%	38.8%
	③その他	15.1%	32.8%	6.0%	12.2%	46.3%
土日	①全員	5.3%	35.2%	7.8%	14.3%	46.4%
	②主来訪者	4.2%	31.0%	10.6%	25.8%	40.2%
	③その他	6.2%	40.9%	7.7%	11.5%	43.2%

### D.移動手段分布

#### ○駅周辺エリア来訪時の交通手段 | 交通手段構成

駅周辺エリア来訪時の交通手段を見ると、全体の車移動は7割程度である。主来訪者は徒歩・鉄道の構成比率が比較的高い。

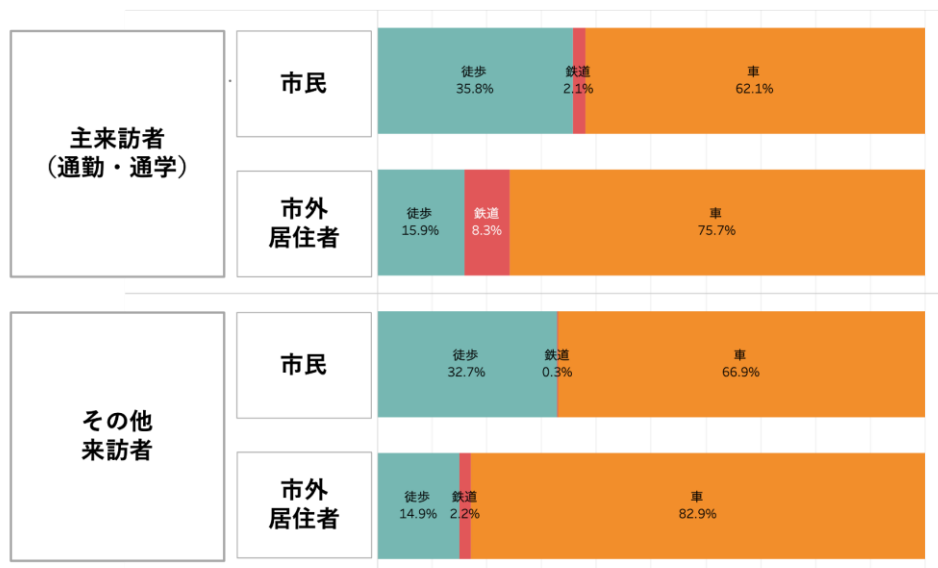


※ のべトリップ数により算出 (ex. 1人が期間中に2回徒歩で来訪した場合は徒歩2回とカウント)。



### ○駅周辺エリア来訪時の交通手段 | 交通手段構成（市内/市外）

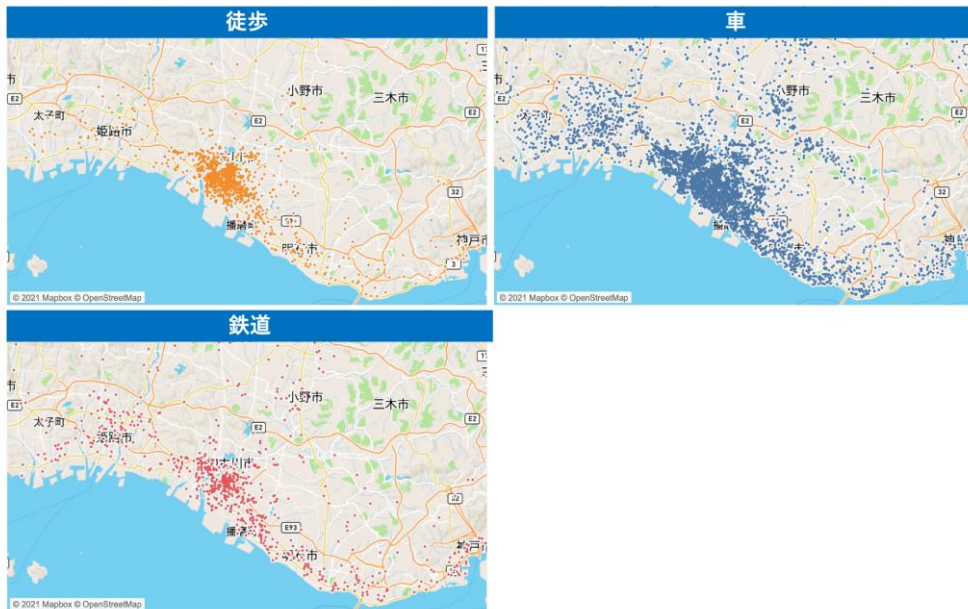
市民（市内居住者）と市外居住者で駅周辺来訪時の交通手段比率を比較すると、市民は主来訪者・その他来訪者ともに3割以上が徒歩で来訪していることが分かる。市外居住者では、主来訪者は鉄道の割合が比較的高い。



※ のべトリップ数により算出（ex. 1人が期間中に2回徒歩で来訪した場合は徒歩2回とカウント）。

### ○駅周辺エリア来訪時の交通手段| 交通手段別の居住地分布

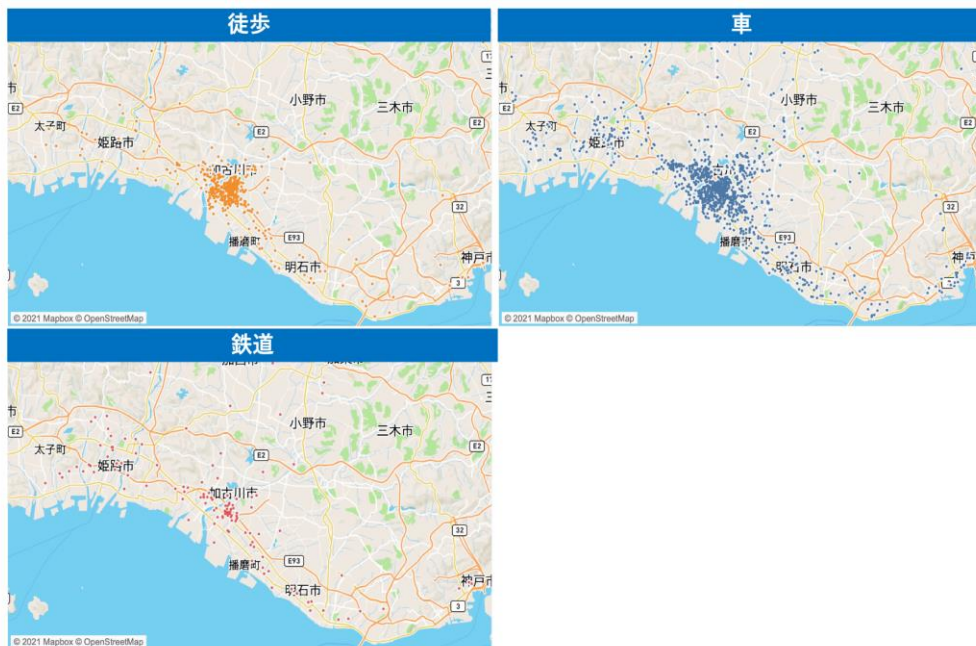
駅周辺来訪時の交通手段ごとに居住分布を見てみると、徒歩来訪者は加古川市中心地周辺、車利用者は広域に分布していることが分かる。鉄道利用者は海岸沿いの沿線地域に分布している。



※ 駅周辺来訪時に最も使用回数の多い交通手段によって分類。

### ○駅周辺エリア来訪時の交通手段| 交通手段別の居住地分布（主来訪者）

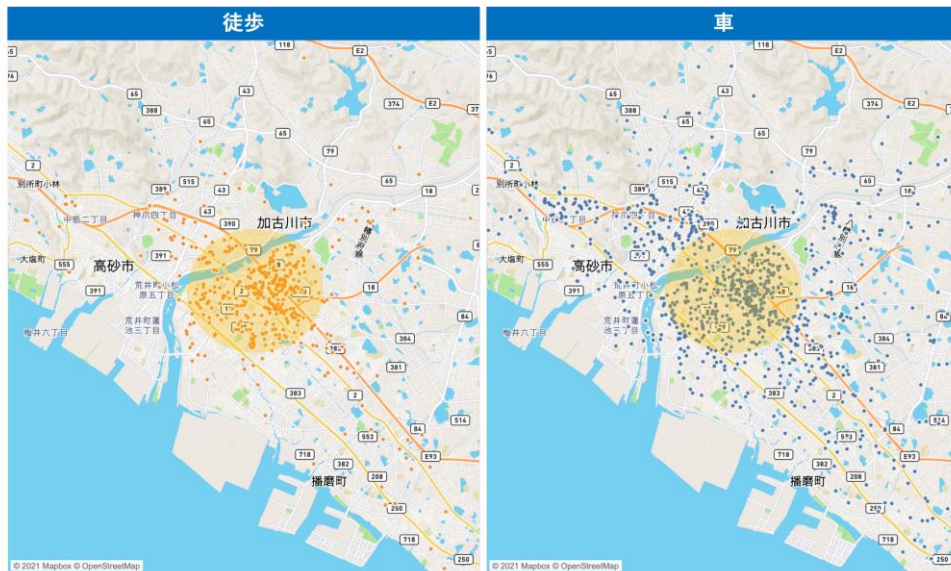
同様の分布を主来訪者に絞って見てみると、加古川駅周辺に居住地が集中する。



※ 駅周辺来訪時に最も使用回数の多い交通手段によって分類。

### ○駅周辺エリア来訪時の交通手段 | 交通手段別の居住地分布 (主来訪者・狭域)

駅周辺にクローズアップすると、黄色枠内がおおむね主来訪者の徒歩来訪可能範囲であることがわかる。範囲内からも車を利用して駅周辺に来訪している人が存在していることが分かる。

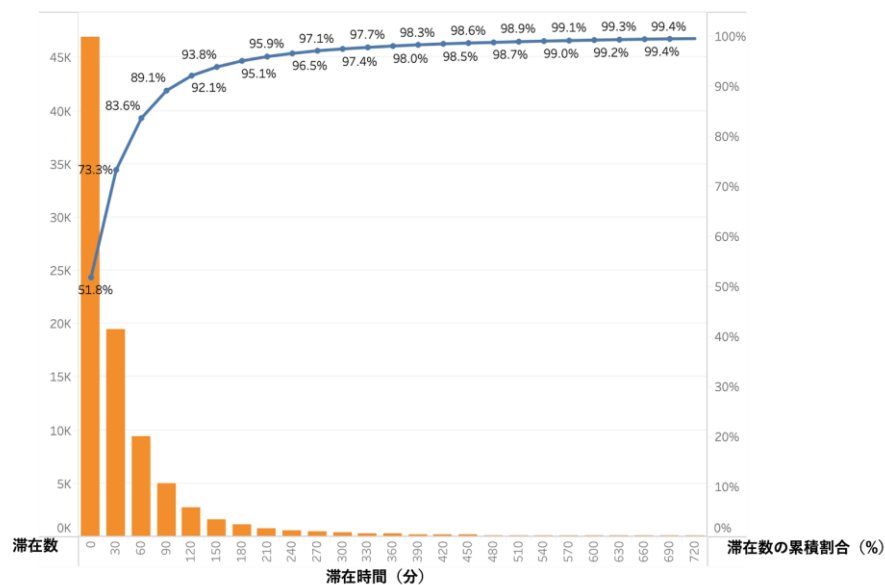


※ 駅周辺来訪時に最も使用回数の多い交通手段によって分類。

### E.滞在時間分布

#### ○滞在時間の分析 | 全体の滞在時間分布

来訪者全体の滞在時間は～30分が全体の約52%、～60分が全体の73%、～180分が全体の90%超を占める。

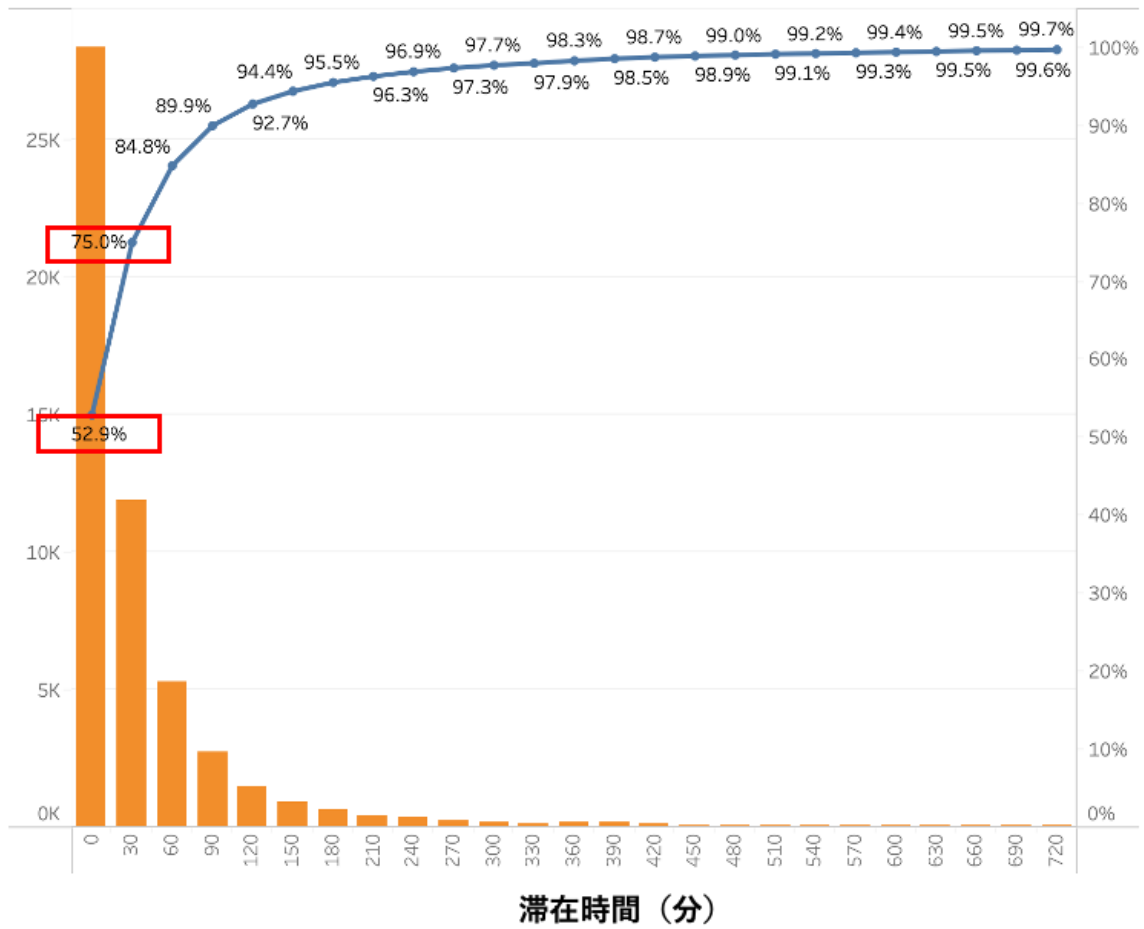


- ※ 滞在の定義：駅周辺範囲に入ってから出るまでのうち、車・鉄道移動ではない時間。
- ※ 横軸はその時間から一次のメモリまでの時間までを含む (ex. メモリが0 → 滞在0~30分)
- ※ 駅周辺居住者・勤務者は除く

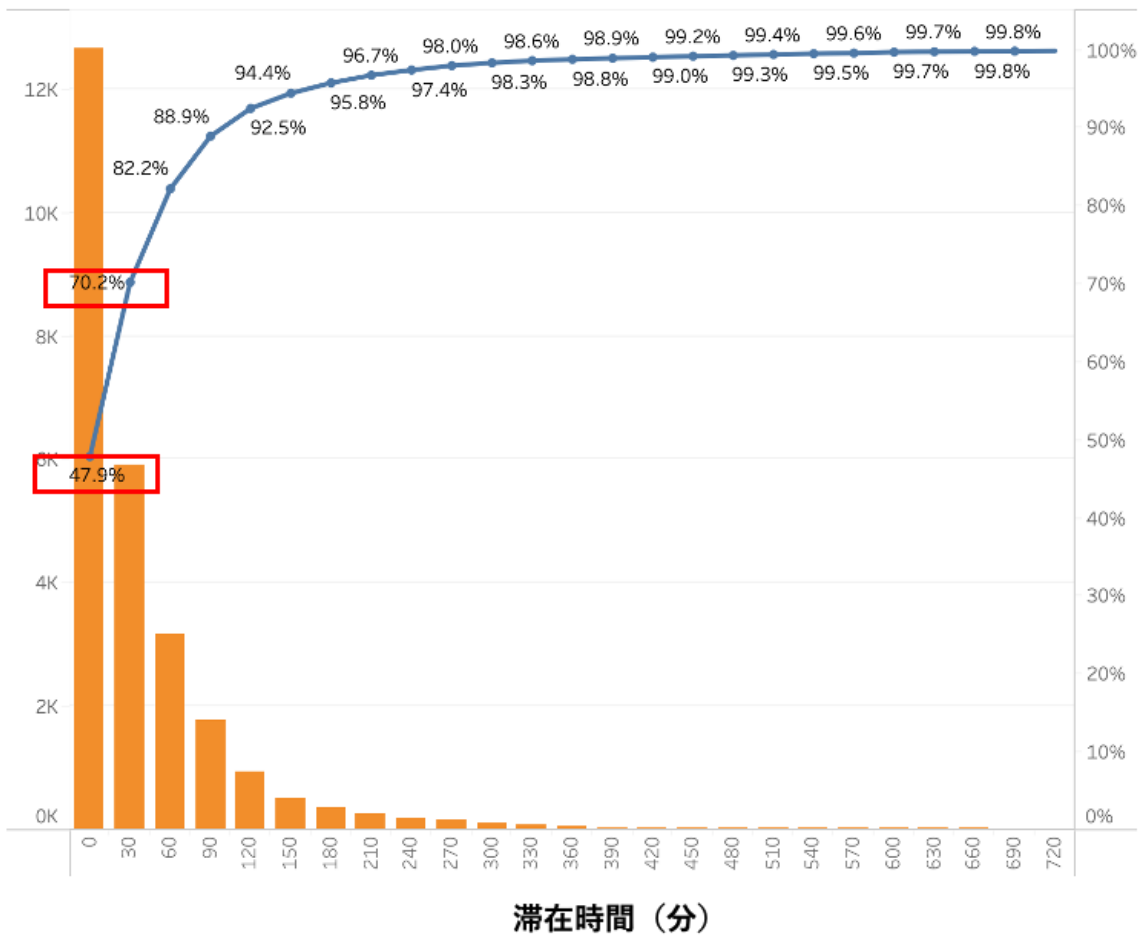
○滞在時間の分析 | 主来訪者（通勤・通学） / その他来訪者の比較

主来訪者とその他来訪者で比較すると、主来訪者の方が短時間滞在の比率が高い。

滞在時間分布\_主来訪者

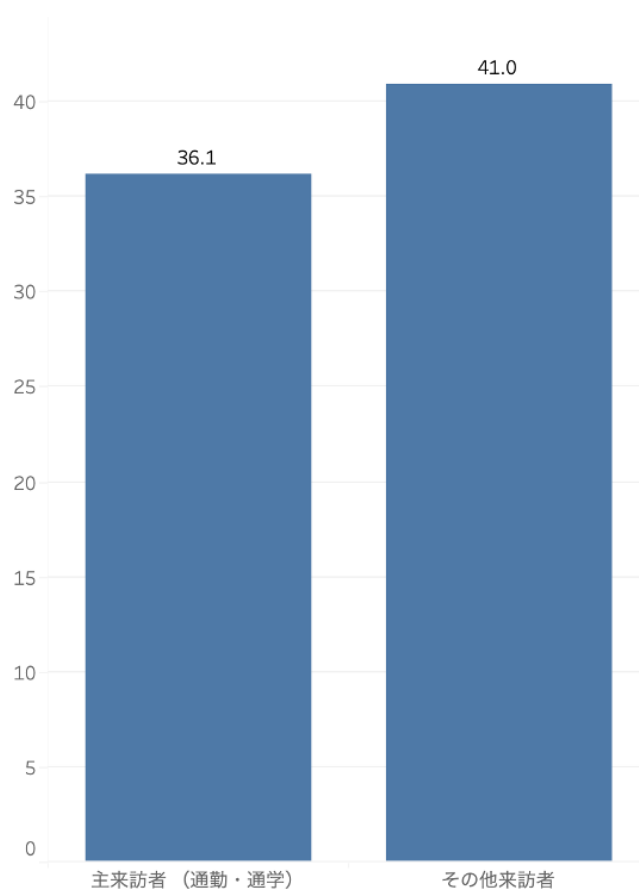


### 滞在時間分布\_その他来訪者



## ○滞在時間の分析 | 平均滞在時間

平均の滞在時間を見ると、主来訪者の方が平均で5分程度短いことが分かる。



※ 駅周辺での買い物や立ち寄りにフォーカスするため180分以内の滞在に絞って平均を算出。

## F.移動経路評価

商業施設A、商業施設Bの間の移動経路の分析にあたっては、以下の条件で分析を行った。

### ■取得データ

本調査に利用したデータソースより抽出した条件数等は以下の通り。

- ・対象期間：2021年7月~9月
- ・対象ログ：各施設来訪後30分間の徒歩移動ログ
- ・対象道路：下図の4道路



©2022 GoogleMap



©2022 Google Map

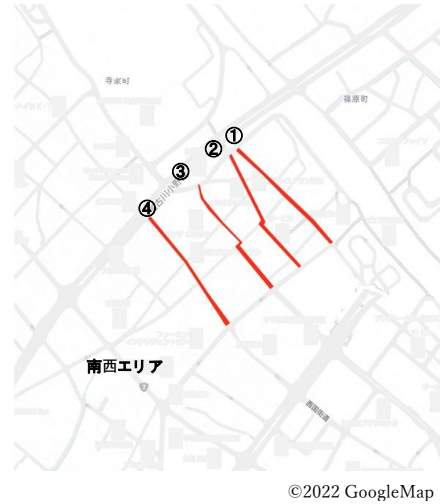
道路利用の定義は、40m以上にわたって対象道路を通行していることとする。ただし、移動ラインデータが南西エリアに含まれる場合は、分析対象として意図する商業施設A、商業施設B間の移動ではないと判断し除外する。

### ○商業施設A ⇄ 商業施設B間の移動経路分析

移動方面別に各経路の利用割合を算出すると以下の通りである。商業施設B→北西方面では北の筋が4割以上と最も頻繁に利用されていることが分かる。

回遊方向	割合
商業施設A → 南東（商業施設B）方面	78.2%
商業施設B → 北西（商業施設A）方面	21.8%

商業施設A → 南東（商業施設B）方面	
①北の筋	31.0%
②中央の筋	21.3%
③南の筋	27.9%
④商店街A	19.8%
商業施設B → 北西（商業施設A）方面	
①北の筋	43.1%
②中央の筋	22.2%
③南の筋	25.0%
④商店街A	9.7%



### ○商業施設A ⇄ 商業施設B間の移動経路分析 | 分析結果

一方、上記に加え、移動ラインデータが南西エリアに含まれている移動も含めた場合では、商店街Aの割合が増加する結果となった。

#### ▼ 南西エリアへの移動を除外しない場合

商業施設A → 南東（商業施設B）方面	
①北の筋	24.9%
②中央の筋	18.5%
③南の筋	20.9%
④商店街A	35.7%
商業施設B → 北西（商業施設A）方面	
①北の筋	27.9%
②中央の筋	16.3%
③南の筋	29.5%
④商店街A	26.4%

これらの結果より、商店街Aは商業施設B・商業施設A間の回遊ではあまり使われないが、施設を出た後駅から遠ざかる方面への移動に利用されることが多いことが分かった。

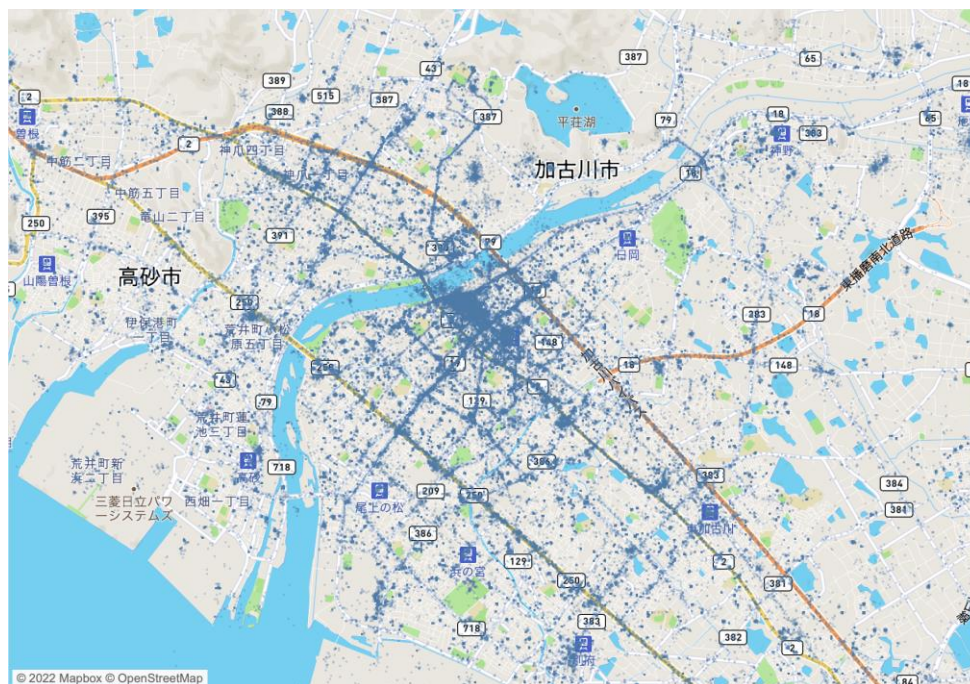
### G.各施設来訪者の同日行動

各施設来訪者の来訪同日の行動は以下の通り。どの施設来訪者も駅周辺に行動が集中しており、その地点への目立った来訪は見られない。

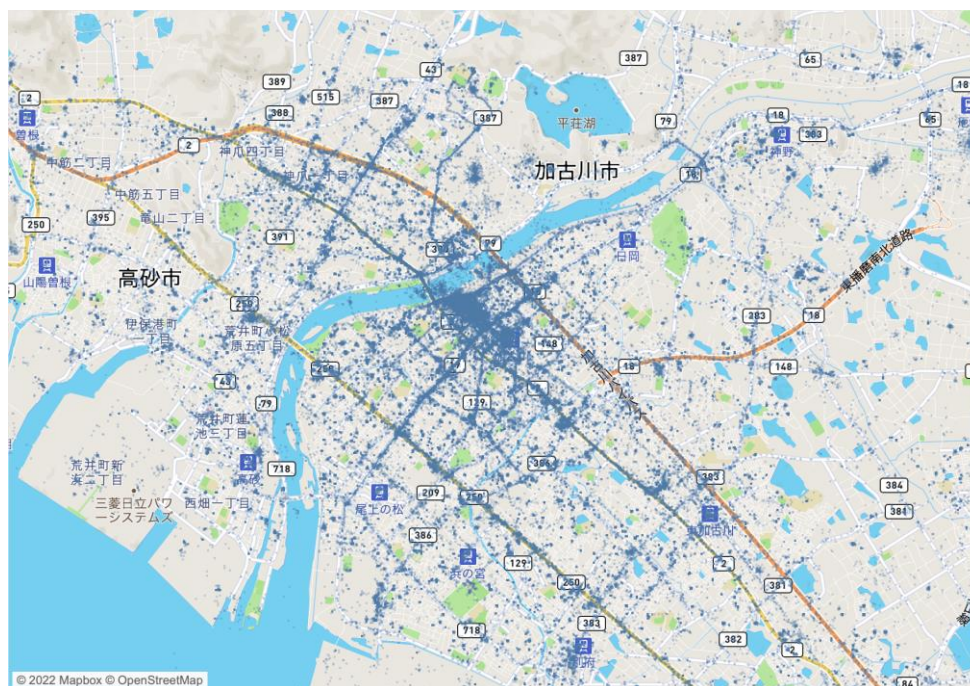
商業施設B来訪者は他施設に比べて同日行動範囲が狭く、近隣からの来訪が多い、および、来訪同日も商業施設B周辺での行動が多いと考えられる。



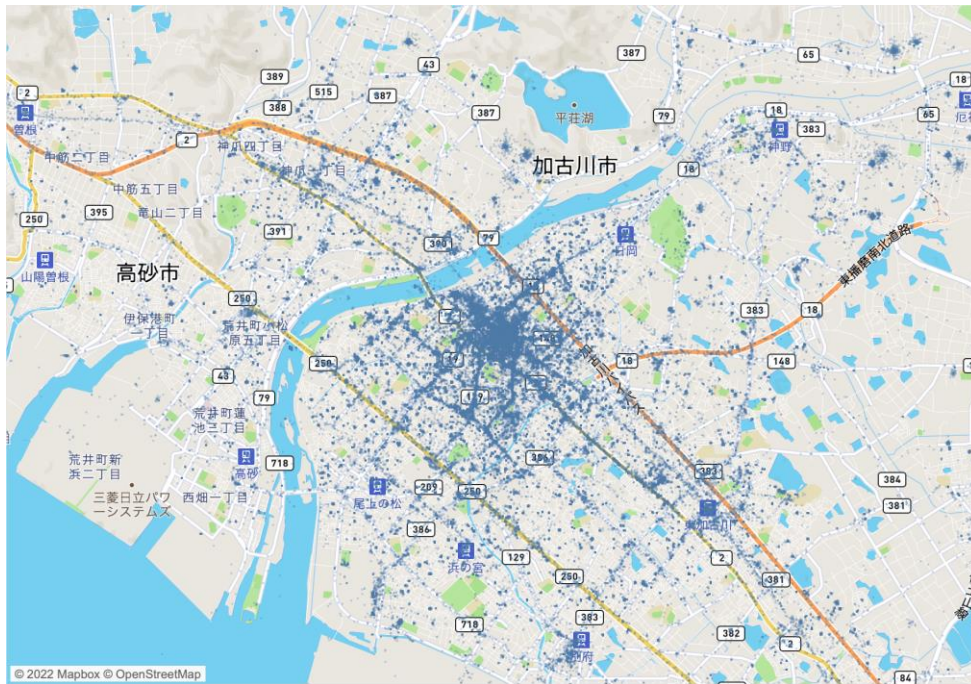
○各施設来訪者の同日行動 | 市民病院来訪者



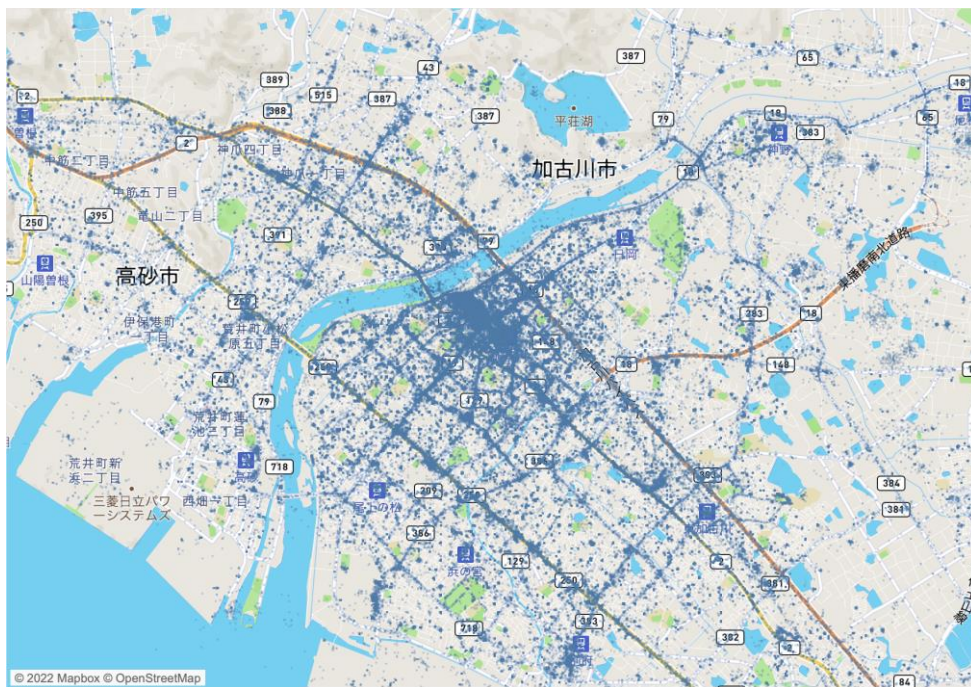
○各施設来訪者の同日行動 | 駅来訪者



○各施設来訪者の同日行動 | 商業施設B来訪者



○各施設来訪者の同日行動 | 商業施設A来訪者



## H.周辺エリア・施設の併用率

駅周辺以外での他の商業施設等の併用状況を分析する。

### ■ 対象エリア・施設

対象施設は以下の通り。

対象施設名	
1	A
2	B
3	C
4	D
5	E
6	F
7	G
8	H
9	I
10	姫路駅北口付近
11	明石駅南周辺

また、対象施設の位置関係は以下の通り。



©2022 Google Map



○併用率 | 期間内併用

分析期間全体ではB、C、E、姫路駅北口は20%以上の人が併用している。

施設名	併用率
A	12.8%
B	25.2%
C	20.8%
D	11.7%
E	20.2%
F	15.9%
G	17.5%
H	10.5%
I	7.4%
姫路駅北口付近	27.3%
明石駅南周辺	10.8%
併用なし	30.1%

※ 分析対象期間に加古川市駅周辺に来訪した人のうち、  
対象施設に来訪した人の割合を算出。  
※ 割合はユニークの来訪人数より算出。

## ○併用率 | 同日併用

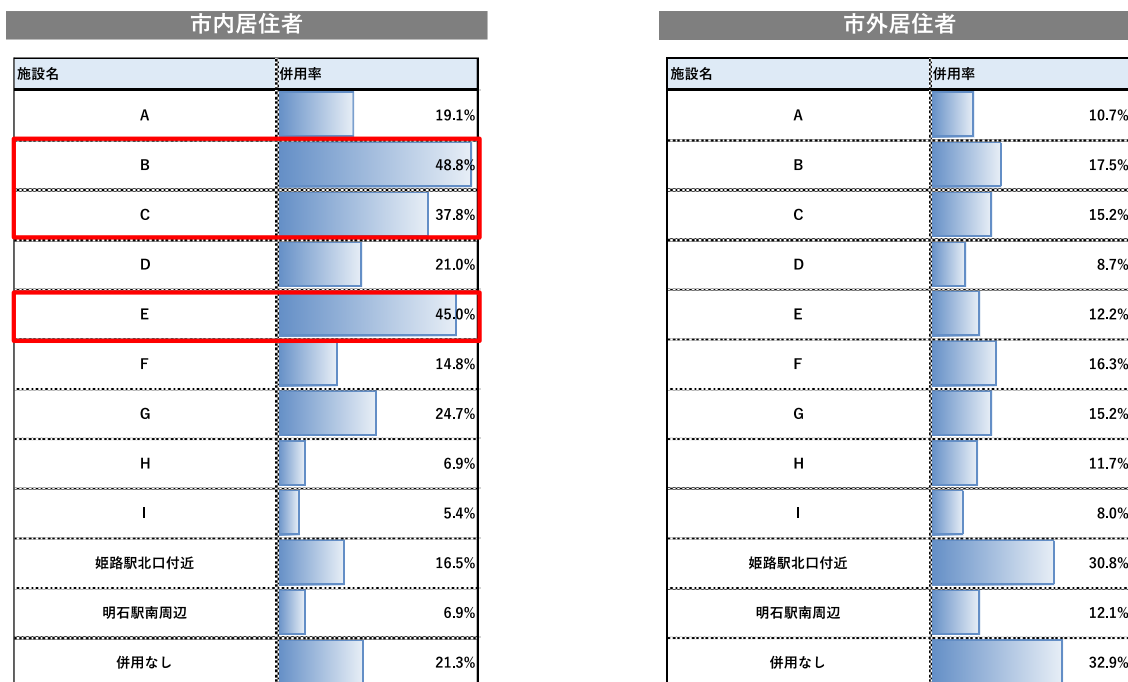
一方、駅周辺来訪同日の併用状況からは、同日の併用が少ないことが分かる。買い物などの用事は駅周辺内で済ませている人が多いと考えられる。

施設名	併用率
A	1.1%
B	2.3%
C	3.6%
D	0.7%
E	2.6%
F	0.9%
G	0.9%
H	0.1%
I	0.2%
姫路駅北口付近	3.8%
明石駅南周辺	0.7%
併用なし	84.5%

※ 分析対象期間に加古川市駅周辺に来訪した人のうち、  
対象施設に来訪した人の割合を算出。  
※ 割合はユニークの来訪人数より算出。

## ○併用率 | 期間内併用 (市内 / 市外居住者)

期間内併用率を市内/市外居住者で比較すると、市内/市外居住者で傾向は大きく異なり、B、C、Eの併用は市内居住者で顕著に見られる。



※ 分析対象期間に加古川市駅周辺に来訪した人のうち、対象施設来訪した人の割合を算出。  
 ※ 割合はユニークの来訪人数より算出。

### 3) 考察

#### ■ 分析結果についての考察

調査1では、駅前の賑わい創出施策検討のインプットとすることを目的として、現状、駅周辺に来ている人の実態を分析した。

駅周辺の立ち寄り分析からは、駅周辺に来訪した人の半数程度が駅周辺の主要施設への立ち寄りがないことが分かり、加古川市の課題が定量的に可視化される結果となった。

また、駅周辺エリア来訪時の交通手段は7割程度が車移動であることや、駅周辺の徒歩来訪可能範囲からも車を利用して駅周辺に来訪している人が存在することが示され、交通手段の転換による脱炭素施策や、賑わい創出のためのウォーカブル施策検討における課題点が明らかになったと考える。

#### ■ 汎用調査・分析モデルとしての考察

本調査では、駅周辺というエリアに着目し「調査・分析の型」に添いながら、分析を行った。結果としては上述の通り、施策立案のインプットとなる現状の課題の可視化におい

て、「調査・分析の型」における可視化項目が有用であることを示す結果となった。

また、新しい分析の切り口として、特定道路を対象とした施設間の移動ルートの可視化を行い、移動方向ごとによく利用される道路を分析した。ただし、現状は特定の道路に合わせて矩形を切るなど細かなカスタマイズが必要であり、他自治体で汎用的に分析を行う上では改良の余地がある。

## 調査2) 図書館来訪者の変化の把握

### 1) 調査設計

#### ■ 調査概要

加古川市ではまちづくり施策の取り組みとして、公共施設を駅周辺への移転施策を行っている。これは、駅周辺への行政機能等の集約によって、利用者の利便性向上に加え、駅周辺の賑わい促進を期待した取り組みであり、その皮切りとして2021年10月に加古川市図書館を加古川駅前の複合商業施設に移転した。

本調査では、移転前後での利用者の変化を分析することにより、移転の効果を可視化することを目的とする。

#### ■ 調査対象範囲の定義

移転前後の図書館の位置関係は下図の通り。

#### ○ 移転前後の図書館の位置関係



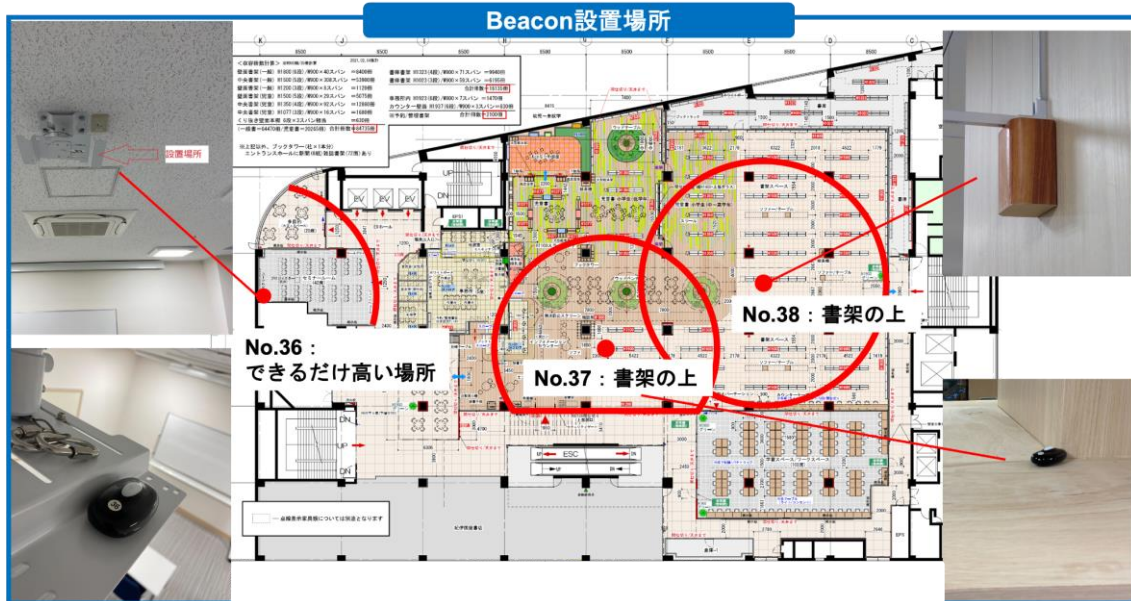


## ■ 対象者の定義

分析の対象者は以下の様に定義する。

### ・新加古川図書館

ビル内に図書館があるためGPSによる来訪の判定が困難である。そのため、Beaconを設置いただき、Beaconに反応のあった人を来訪者として判定。



- ・旧加古川図書館

GPSデータより旧加古川図書館来訪者を判定。下図の領域 + バッファ15mの範囲にログがある人を来訪者と判定。

ただし、公園が隣接しているため1日のログが1つのみの場合は公園利用者（通行者）として除外。



## ■取得データ

本調査に利用したデータソースより抽出した条件数等は以下の通り。

- ・対象期間：新図書館 Beacon設置日~2021年12月31日

ただし、Beaconの設置日は以下の通り

学習室、メイン入り口正面：10月8日

書架：10月22日

旧図書館 2021年2月1日～ 2021年6月23日

※ 6月24日より移転のため閉館

- ・抽出人数：のべ来訪人数：新図書館：569人

旧図書館：299人

## 2) 調査結果

### A. 来訪者理解

#### ○年代構成比 | ユニーク集計

移転前に比べて、移転後には20、30、50代の割合が増加している。



※ユニークの来訪人数より構成比率を算出 (ex.1人が期間中に3日来訪した場合も1とカウント)

#### ○年代構成比 | のべ集計

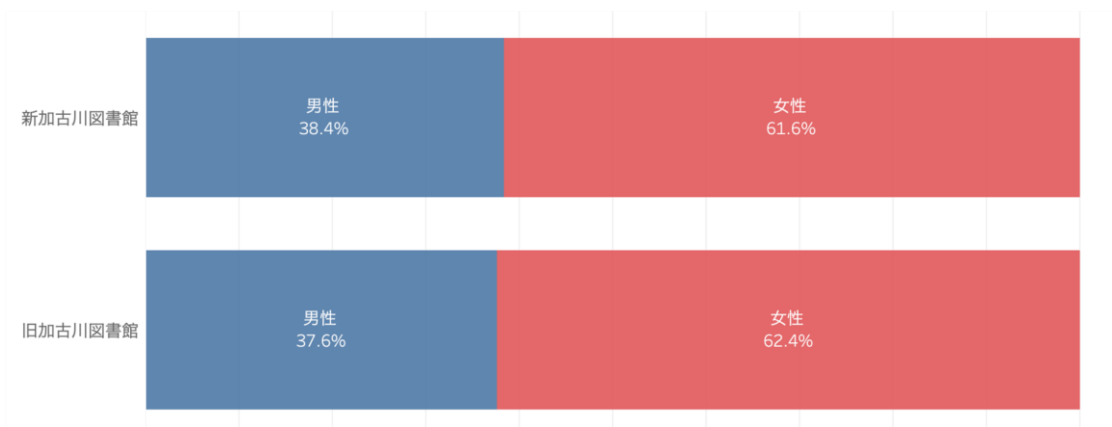
一方、のべ集計では10~30代の割合が増加している。



※日のべの来訪人数より構成比率を算出 (ex.1人が期間中に3日来訪した場合は3とカウント)

### ○性別構成比 | ユニーク集計

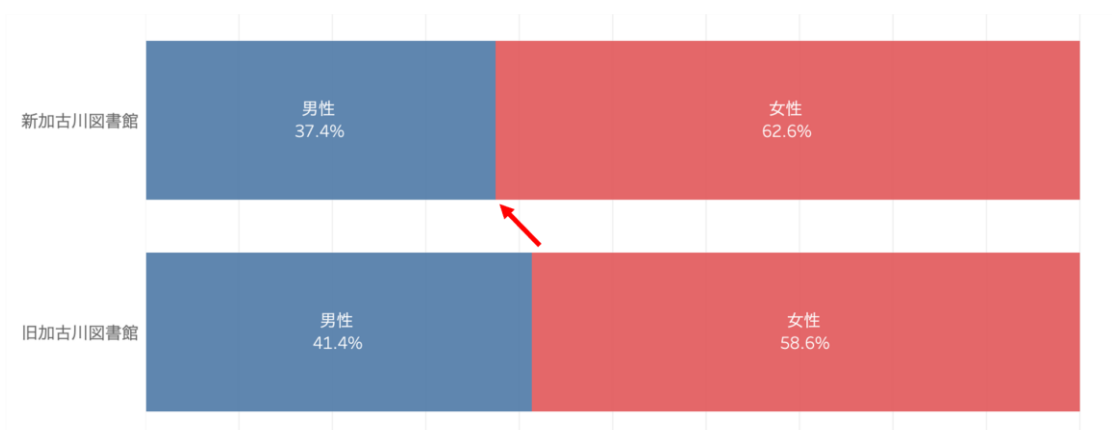
ユニーク集計では移転前後の男女比率は同程度である。



※ユニークの来訪人数より構成比率を算出 (ex.1人が期間中に3日来訪した場合も1とカウント)

### ○性別構成比 | のべ集計

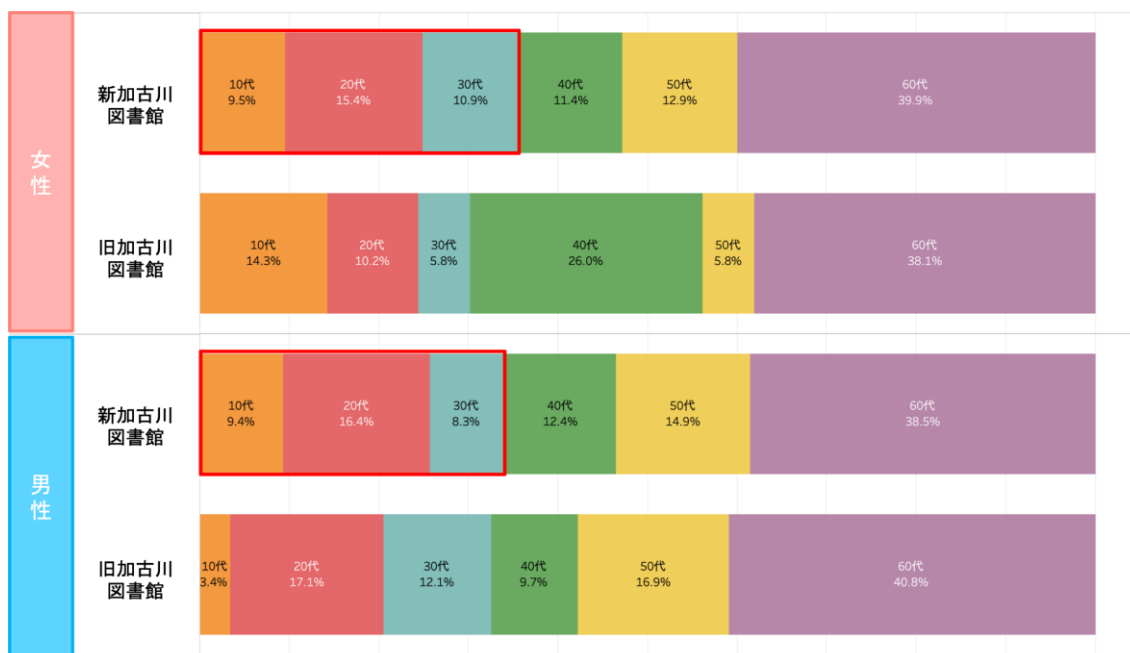
一方、のべ集計では、移転後に女性比率が増加している。



※日のべの来訪人数より構成比率を算出 (ex.1人が期間中に3日来訪した場合は3とカウント)

### ○性 x 年代構成比 | ユニーク集計

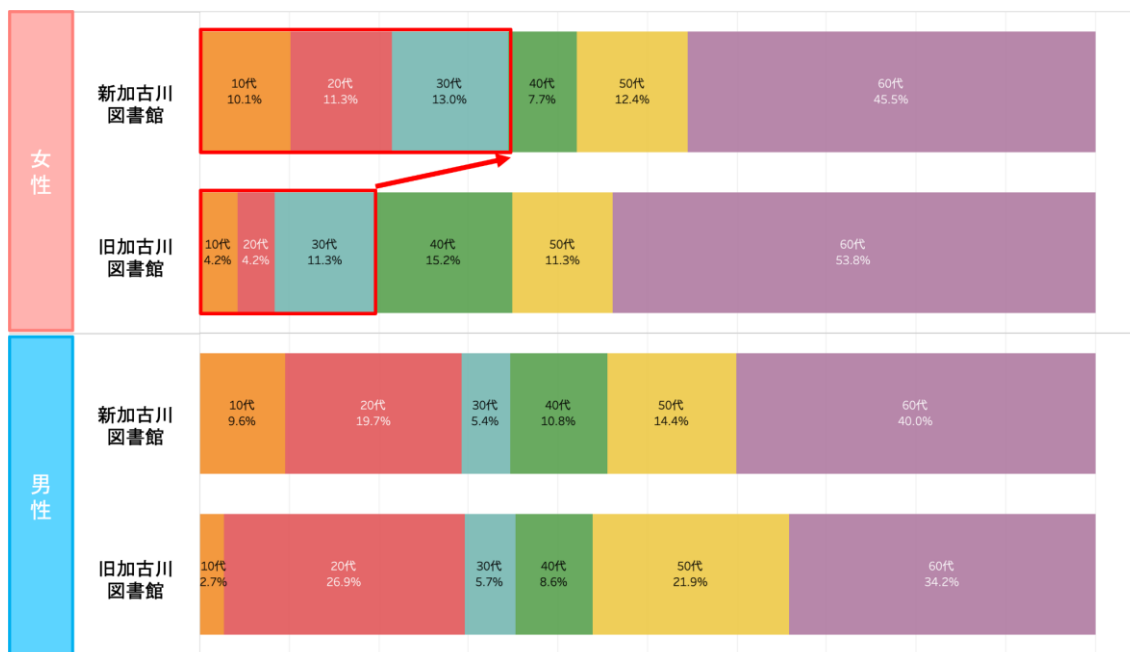
性別ごとの年代構成比を見ると、男女ともに10~30代の割合が増加していることが分かる。



※ユニークの来訪人数より構成比率を算出 (ex.1人が期間中に3日来訪した場合は1とカウント)

### ○性 x 年代構成比 | のべ集計

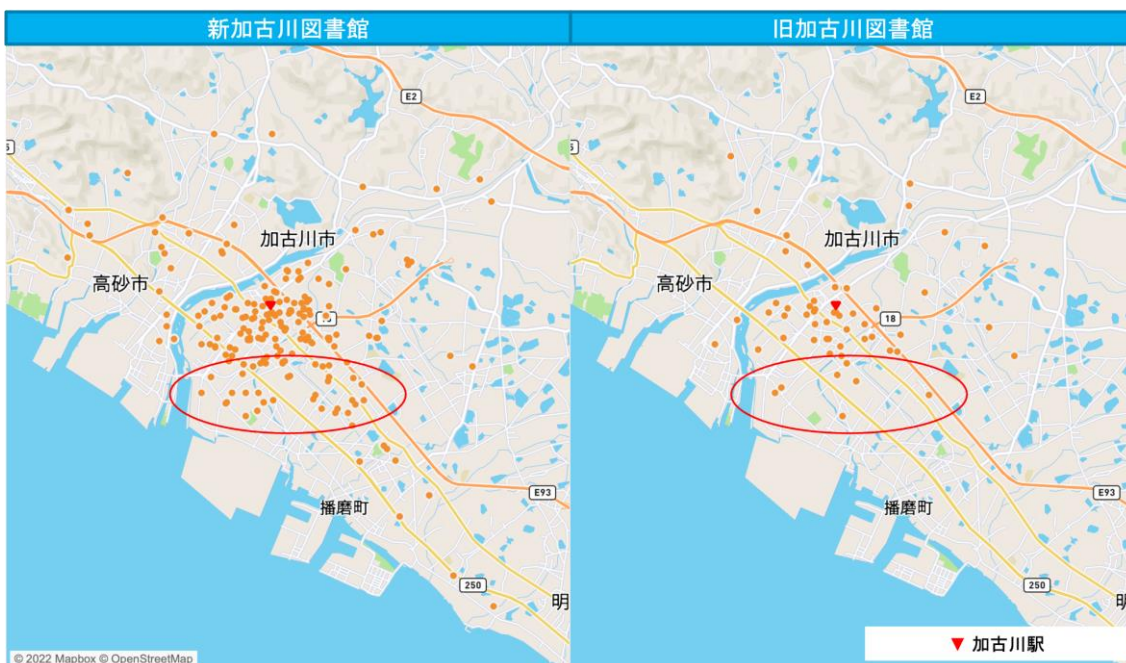
のべ集計では特に女性の10~30代割合の増加が目立つ。



※日のべの来訪人数より構成比率を算出 (ex.1人が期間中に3日来訪した場合は3とカウント)

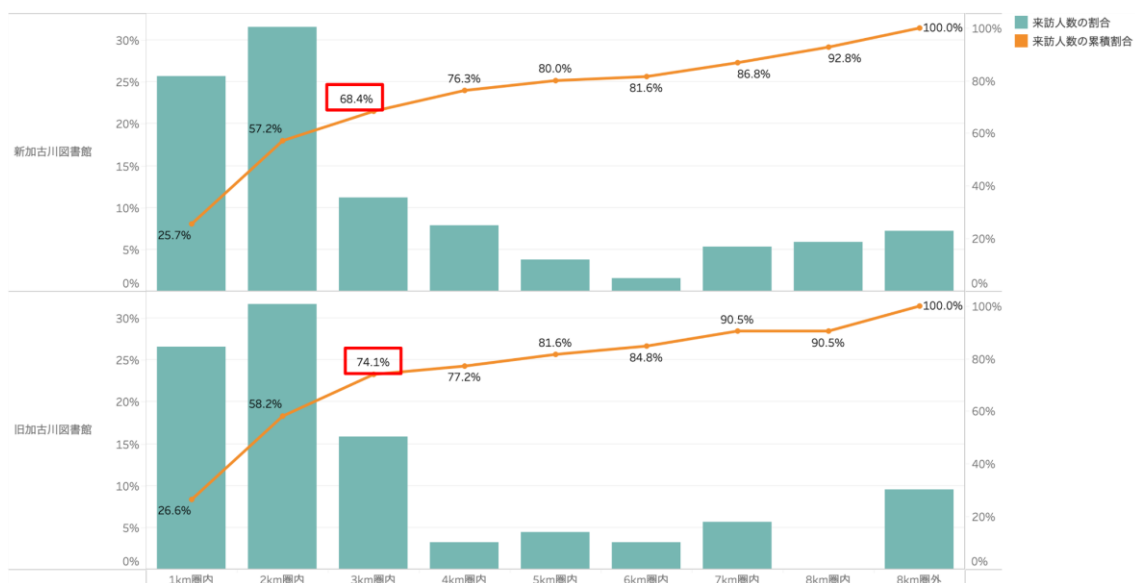
## ○居住地分布

来訪者の居住地分布を比較すると、新図書館にはより広域からの来訪があることが見てとれる。特に市中心地南部などで顕著に増加が見られる。



## ○図書館からの距離帯別居住地分布

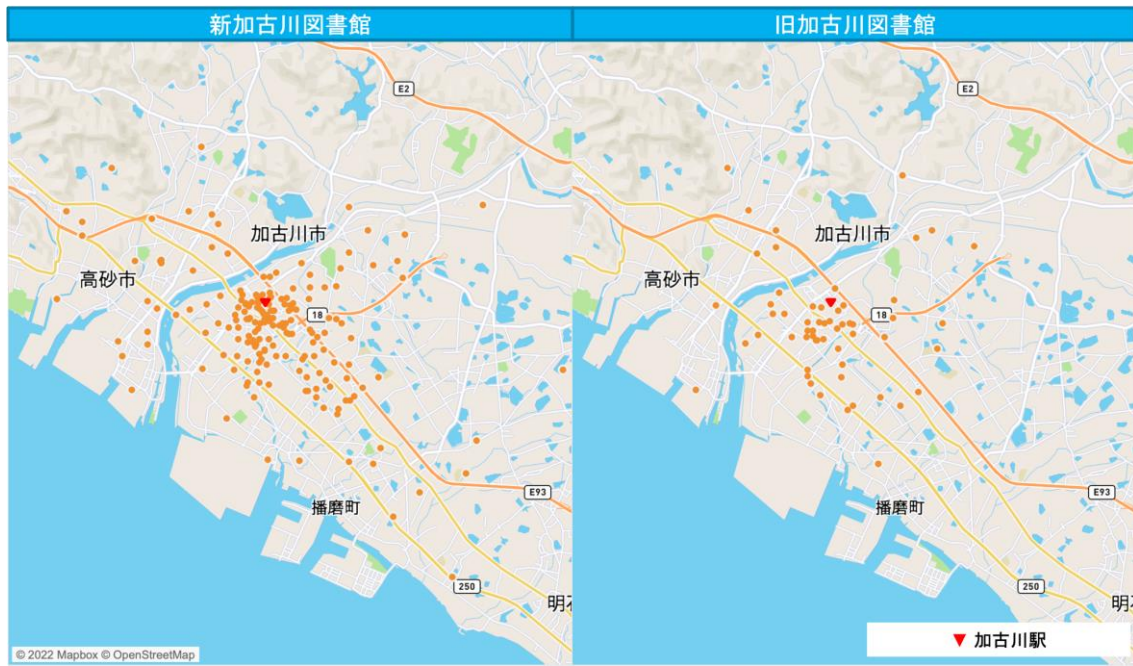
図書館から居住地までの距離ごとに定量化してみると、3km圏内居住者の割合が旧図書館では74.1%に対し、新図書館では68.4%になっており、3km圏外からの来訪が比較的增加したことが分かる。



※ 居住地と図書館の直線距離により来訪者を分類  
 ※ 日のべの来訪人数より割合を算出 (ex.1人が期間中に3日来訪した場合は3とカウント)

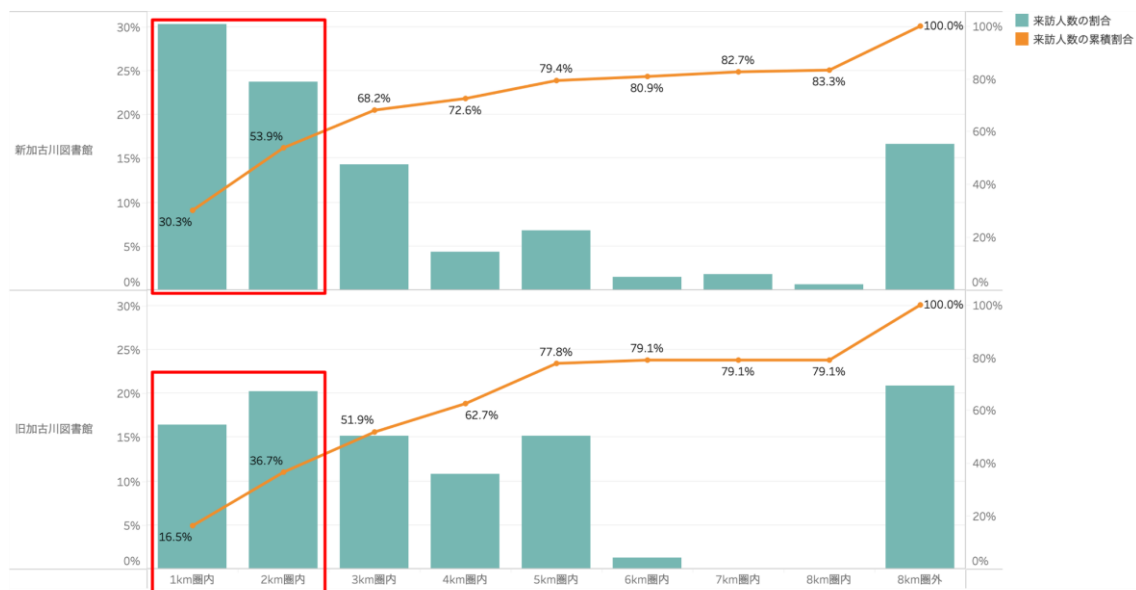
## ○勤務地分布

勤務地分布を見ると、来訪者の増加によりプロット自体が増加しているものの、新加古川図書館来訪者の勤務地分布は市中心地により集中していることが見てとれる。



## ○図書館からの距離帯別勤務地分布

図書館から勤務地までの距離別に定量化すると、プロット図の通り～2km圏内の割合が増加している。

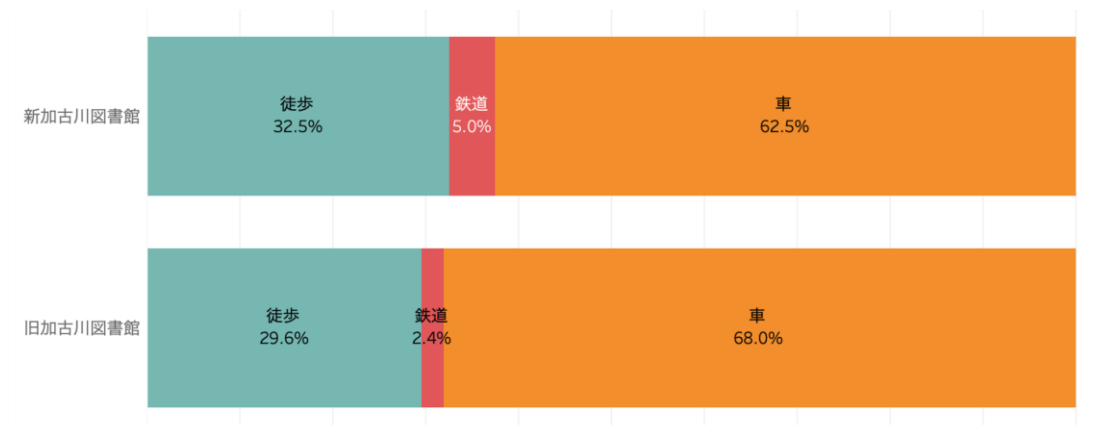


※ 勤務地と図書館の直線距離により来訪者を分類  
 ※ 日のべの来訪人数より割合を算出 (ex. 1人が期間中に3日来訪した場合は3とカウント)

## B.来訪時の交通手段

### ○交通手段構成比

移転前と比べ車の割合は5.5pt減少し、徒歩・鉄道の来訪者が増加している。ただし、依然として車来訪者は6割以上を占める。



※ 図書館来訪前120分の行動からトリップを抽出し、交通手段を判定  
※ 日のべの来訪人数より構成比率を算出 (ex.1人が期間中に3日来訪した場合は3とカウント)



## C.来訪前後の滞在場所

### ○来訪前後の滞在場所分布 | 新加古川図書館

新図書館来訪前後は以下の通り。商業施設A周辺に加え、特に商業施設B・駅周辺エリアに滞在が集中していることが分かる。



※ 図書館来訪前後120分の行動から滞在行動を抽出し可視化  
 ※ 3時間より長い滞在は勤務・居住行動と判断し除外

### ○来訪前後の滞在場所分布 | 新加古川図書館（拡大図）



※ 図書館来訪前後120分の行動から滞在行動を抽出し可視化  
 ※ 3時間より長い滞在は勤務・居住行動と判断し除外

○来訪前後の滞在場所分布 | 旧加古川図書館

移転前も同様に商業施設A周辺や商業施設B・駅周辺エリアが主な滞在場所となっているが、分布は比較的分散している。



※ 図書館来訪前後120分の行動から滞在行動を抽出し可視化  
 ※3時間より長い滞在は勤務・居住行動と判断し除外

○来訪前後の滞在場所分布 | 旧加古川図書館 (拡大図)

旧図書館来訪者の3割が来訪日当日に商業施設B・駅周辺エリアに来訪している。



※ 図書館来訪前後120分の行動から滞在行動を抽出し可視化  
 ※3時間より長い滞在は勤務・居住行動と判断し除外

### 3) 考察

#### ■ 分析結果についての考察

本調査では、図書館の移転前後の来訪者の属性・移動の変化を分析し、図書館の駅前移転の効果測定を行った。

来訪者の属性の分析からは、特に女性10～30代の来訪が増加していることが示され、より多様な世代の利用が増加していることが分かった。

移動の分析からは、来訪時の交通手段において車の利用が減少していることを明らかにした。ただし、依然として、車での来訪は6割以上を占めており、公共交通や徒歩での来訪を促進することが望ましいことが浮き彫りとなった。また、図書館来訪前後の滞在場所分布の比較からは、旧図書館来訪者でも駅周辺滞在の傾向が一定見られ、新図書館への移転によってこれらの移動需要を集約することができたことが示唆された。

これらの結果より、施策の狙いである、利用者の利便性向上、および、駅周辺の賑わい促進の効果を可視化することができた。また、脱炭素という観点では、交通手段の転換や移動需要の集約という直接的な効果に加え、駅周辺のウォークアブルなまちづくりの促進という間接的な観点においても、一定の効果が示されたと考える。

#### ■ 汎用調査・分析モデルとしての考察

図書館の分析を通して、特定施設という切り口において汎用分析の型を用いることにより、上述の通り、加古川市の公共施設移転施策の効果測定を行うことができたと考える。

また、本調査により、建物内の特定の範囲においてもBeaconを使うことで分析を行うことができることが示された。

### 調査3) 河川敷エリア来訪者分析

#### 1) 調査設計

##### ■ 調査概要

加古川市では河川敷空間の利活用を推進しており、河川敷を利用した種々のイベントを行なっている。本調査では、2021年12月に開催された、河川敷ライトアップイベント「加古川リバーライト」の来訪者に着目し、イベント来訪者の基本的理解を目的とした分析を行う

## ■ 対象者の定義

分析の対象者は対象期間に下図のエリアに来訪した人と定義する。



## ■ 取得データ

本調査に利用したデータソースより抽出した条件数等は以下の通り。

- ・ 対象期間：2021年12月10日～12月19日のうち 18～21時  
ただし、12月17日はイベント中止につき除外
- ・ 抽出人数：のべ来訪人数：396人

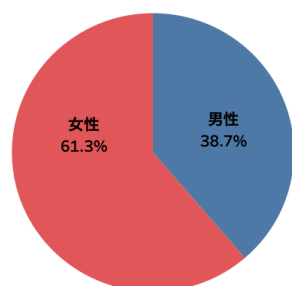
## 2) 調査結果

### A. 来訪者属性

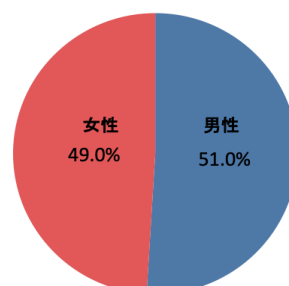
#### ○ 属性分布

リバーライト来訪者は女性が6割程度と、駅周辺来訪者と比べて女性比率が大きい。

加古川リバーライト来訪者

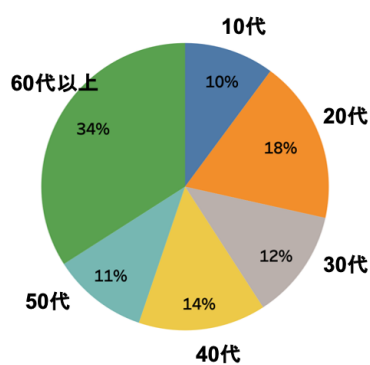


駅周辺来訪者

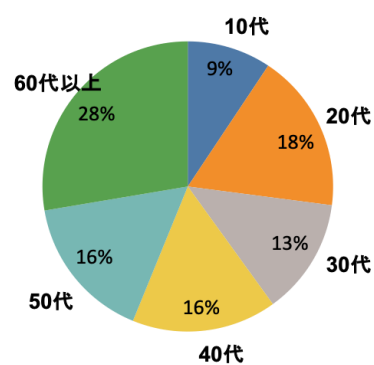


10～30代の若年層の構成比率は駅周辺来訪者と同程度であり、60代以上の来訪者も多くみられる。

加古川リバーライト来訪者

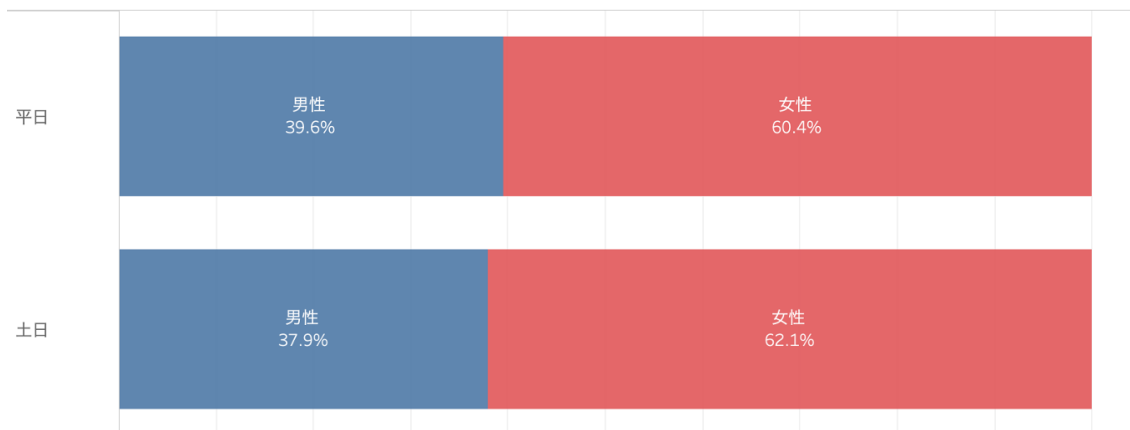


駅周辺来訪者



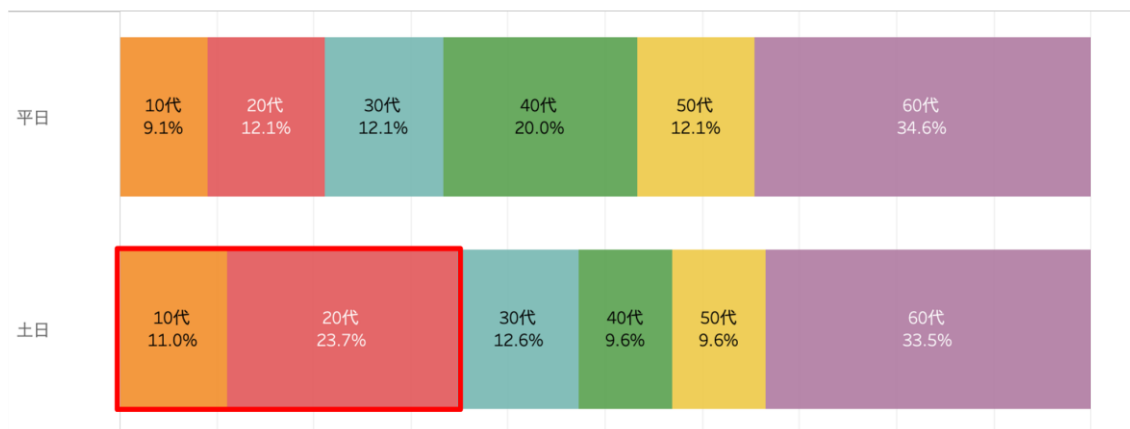
### ○性別分布 | 平日・土日比較

性別分布は、平日・土日で比較した場合も同様な傾向である



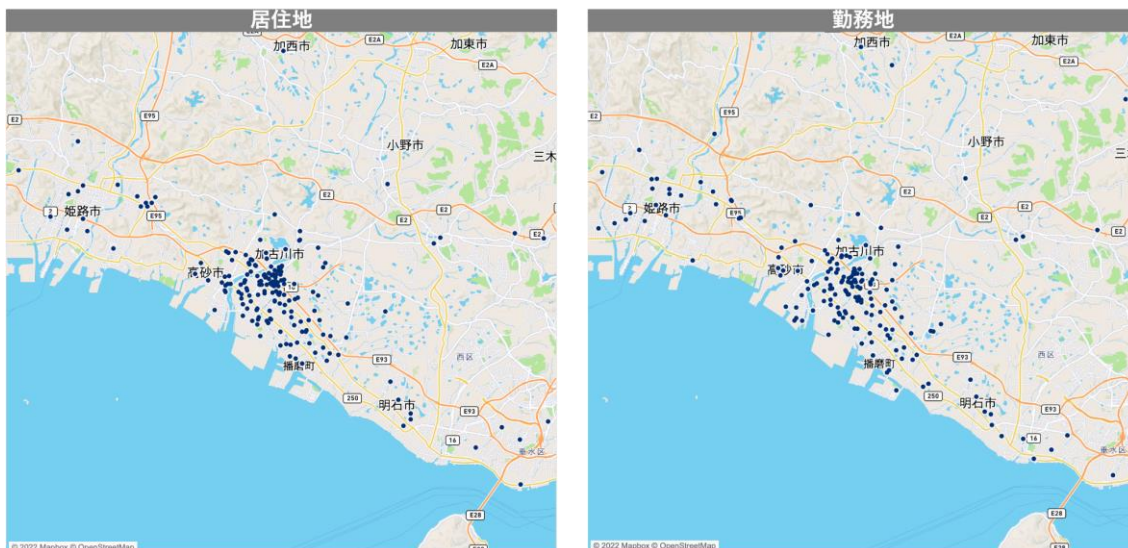
### ○年代分布 | 平日・土日比較

一方、年代分布では土日に10-20代の割合が増加している。



### ○居住地・勤務地分布 | 分布図

来訪者の居住地・勤務地分布は以下の通り。



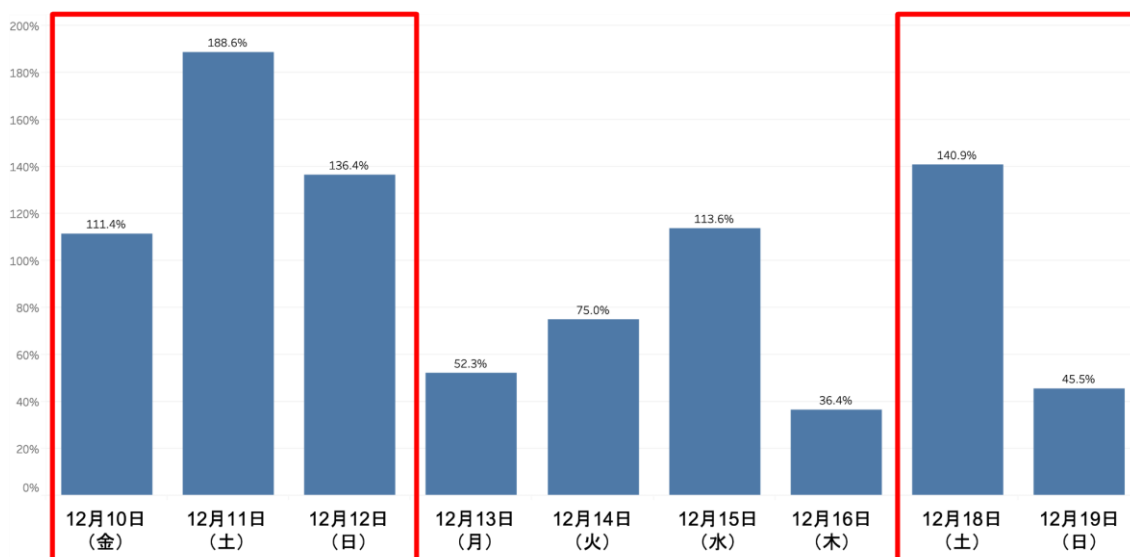
### ○居住地・勤務地分布 | 構成比率

来訪者のうち市内在住者は60%、市内勤務者は50%程度と半分以上が加古川市からの来訪であることがわかる。姫路市、高砂市からの来訪も一定数見られる。

### B.日別来訪人数推移

#### ○日別来訪人数推移

週末に来訪が多い傾向が見られる。ただし、最終日の来訪者は全体平均の46%程度

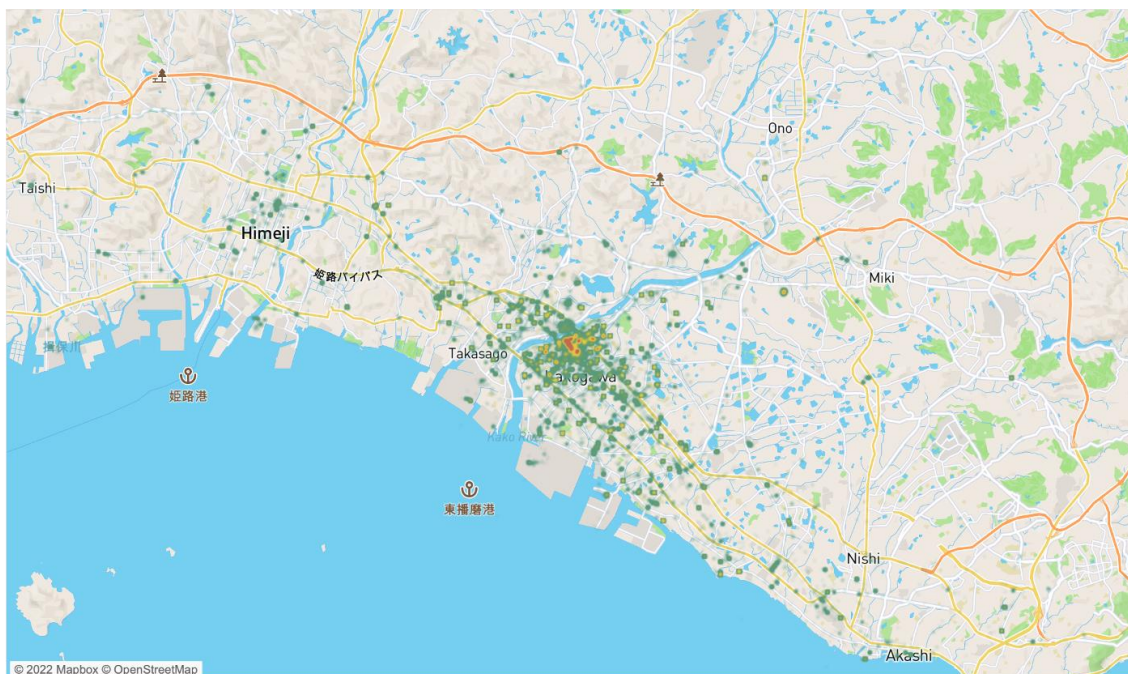


※ 1日の平均来訪者数を100%として表示。

## C.来訪同日行動分析

### ○同日行動 | 広域

来訪同日の行動範囲は、加古川市内の範囲が中心であることが分かる。

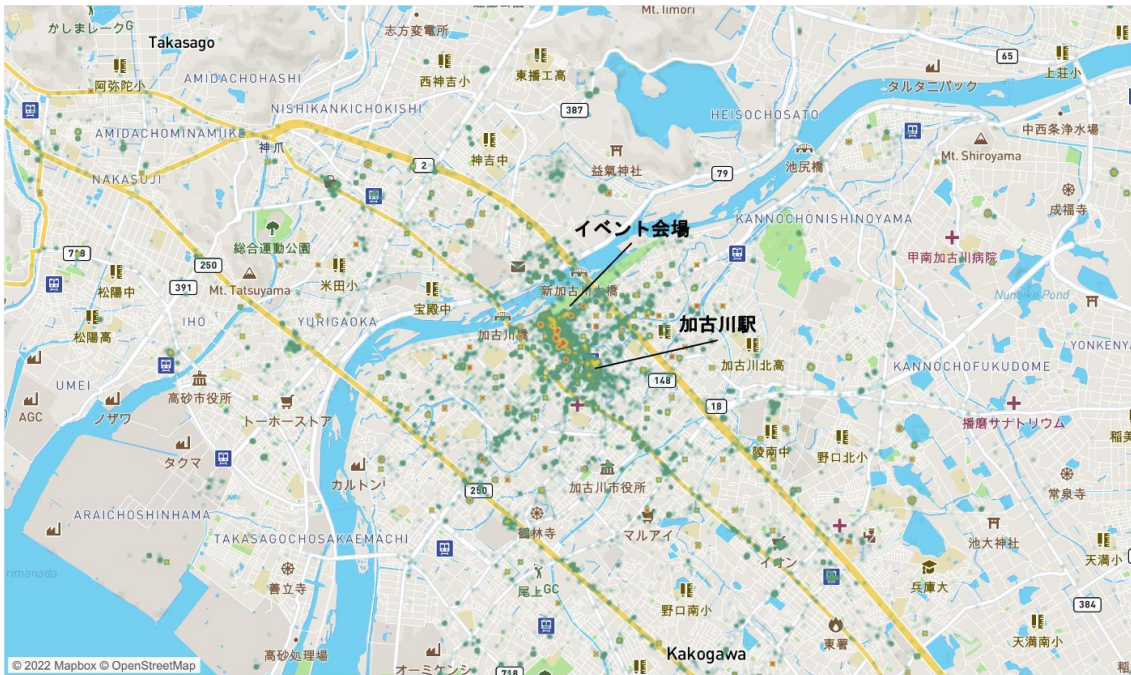


※ イベント来訪同日の行動を可視化  
※居住地・勤務地周辺、および、河川敷のイベント開催エリア内のログは除外



## ○同日行動 | 市内

市内を見てみると、特に河川敷のイベント会場～駅周辺の間に行動が集中していることが分かる。



※ イベント来訪同日の行動を可視化  
※居住地・勤務地周辺、および、河川敷のイベント開催エリア内のログは除外



※ イベント来訪同日の行動を可視化  
※居住地・勤務地周辺、および、河川敷のイベント開催エリア内のログは除外

## D.周辺施設併用率

### ○商業施設A・商業施設Bの併用率

商業施設Aにはイベント来訪者の46.5%が来訪する一方、商業施設Bは7.1%程度に留まる。商業施設Aの併用率は土日に多いが、平日でも40%を上回っている。

	商業施設A	商業施設B
期間全体	46.5%	7.1%
平日	43.3%	7.0%
土日	48.9%	7.1%

### 3) 考察

#### ■ 分析結果についての考察

本調査では、河川敷で行われたイベントの来訪者に着目し、イベント来訪者の基本的理解を目的とした分析を行った。

来訪者の属性分析からは、イベントには普段の駅周辺来訪者と比べ女性が多く来訪していることや、週末には10-20代の来訪が増加することなどが明らかになった。また、周辺施設との併用分析からは、河川敷沿いに立地する大型商業施設との併用が高く、平日でも来訪者の4割程度が訪れていることが明らかになった。

#### ■ 汎用調査・分析モデルとしての考察

分析対象範囲に加えて、対象期間を絞り込むことで、特定のイベントという切り口から汎用分析の型に沿った分析を行い、イベント来訪者の理解に資する結果を得たと考える。

今回はイベント来訪者の基本的な理解を目的としたが、今後の施策立案につなげるといふ観点からは、分析設計において加古川市との間で課題や示したい仮説をより明確にすることが望ましいと考えられる。

### 4-3. 仮説及び今後に向けて

移動データを活用した調査の結果をもとに、有識者へのヒアリングおよび担当職員との施策検討ディスカッションを行った。

#### 4-3-1. 有識者ヒアリング

<兵庫大学・兵庫大学短期大学部 副学長 田端和彦教授>

##### ■略歴／研究分野

加古川市の取り組みにおける有識者ヒアリングには、兵庫大学の田端和彦教授を選定。研究分野は地域政策、地域経済。地域福祉力向上や社会経済、ボランティア経済などの研究を行なっている。加古川市や高砂市、また兵庫県の審議会の委員等を担われ、播磨のまちづくりに関わっている。

##### ■ヒアリング要旨

教授は以前からまちづくりに携わられており、平面や立体の地図の重要性を感じていることから、地図をベースに人の移動が見える化された今回の分析結果は、議論の基礎的な資料として非常に良いとの評価だった。また、街全体のにぎわい・回遊性を測るという点について、これまでのような商店の売り上げや行政施設の利用人数という指標が当てはまらなくなっていることから、今回のデータの活用が期待されることだった。(議事より抜粋)

<データを活用したまちづくりの推進について>

- ・ 「見える化」に地図は必須であり、立体だと更に直感的議論ができる。  
まちづくりを「見える化」するとき、地図にするとすることは非常に大事である。共通言語として地図でビジュアル化するというのが非常にわかりやすいと思う。  
まちづくりの検討には、やはり地図を使って欲しい。更に言うと、立体にすることが望ましい。立体的な地図で直感的に理解ができたうえで、議論することができるので非常にいい。

<持続可能性について>

- ・ 長期的にまちづくりを考える民間事業者が少ない

不動産の問題として、短期で回収しようという問題があると思っている。エリア開発で提案型コンペティションをやると、大抵はマンションを建てることを提案される。短期的なスパンでは、長期的にデータをとっていかうと思わない。

- ・ エリアマネジメントの費用捻出は現状では困難

地域受益者負担については、エリアマネジメントにどれだけの費用がかかるのか、どれだけの金額でエリアマネージャーを雇用できるかということである。実際は、受益者負担では難しいだろう。では、どうすればいいのかというと、エリアマネージャー自身が商売をすることが一つの手段と言われている。しかし、これは住宅地だけではどうしても難しい。ニュータウンの整備を進め、大規模開発で商業施設があるエリアであれば、可能性もあるが、実際には難しいと言われている。

- ・ エリアマネージャーの費用負担について、ソーシャルインパクトボンドの仕組みを活用する可能性

データをうまく活用してエリアマネージャーが動き、課題を解決するということができたらいいと思っている。例えば、神戸市のインパクトボンド（「SIBを活用した糖尿病性腎症等重症化予防事業」）のように、高齢者が多く住んでいるマンションであれば、医療費の負担をこれだけ低減できますよということを用いて、計算できるならば可能になってくる。ただ、あくまでも行政が目標を立てなければならぬ。商業価値をあげるにはどれほどの税金がかかる、税金が軽減できた差額分を払いますよと。なかなかそこまでできる自治体はないだろう。

#### <まちづくりの効果検証>

- ・ まちの賑わいを担う商業の業態変化とともに指標も変化

商業面積あたり売上高は一つの指標だが、今は業態が変わってきたので、床あたりいくらは指標ではなくなりつつあるのではないか。

- ・ 回遊性の指標に移動データは非常に有効

いかに回遊性を持ったまちを作るか。回遊というのは、非常に大事なキーワード。商業では、個店からすると、何分滞在するかが気になるが、街全体ではどれだけ回遊したかが指標になる。だから、このデータは非常に有効。これまで、回遊性は広くエリアをとってしまったり、パーソントリップではうまくデータが取れなかったりしたが、今回のようにGPSで回遊性をとっていくのは非常に重要。滞在時間も観光の街とかでは大事だが、加古川市や中小の都市だと様々なところを回ってもらうことが大事。加古川の場合は、川と駅を結びたいという方針があるので、さらに街全体をぐるっと回遊する、往復するような回遊性を作り出せるのか。回遊指数みたいなのはすぐには思い付かないが、回遊によって創発できる

のは、出会いの機会が増えるとか。移動によって何が生まれるのかもそれも一つの指標。ダイナミクスというものを指標の中に組み入れると面白いかもしれない。

## 4-3-2. 移動データの活用施策検討

### 1) まちの回遊性を測るツールとして

有識者インタビューや分析全体を通じて、まちの回遊性（人がどれだけ複数の施設を利用・滞在し、にぎわっているか。）を測ることが求められているが、指標がないことがわかった。行政施設の利用頻度を測る来場者数や図書館での貸出冊数はその施設の利用状況しかわからない。今回の移動データの分析を通じて、まちの回遊性を測るツールとして活用できる可能性を見出すことができた。一方で、ビルの中に施設があるという今回の分析からもわかるように、平面上の位置情報だけでなく高さ情報も必要との指摘もあり、引き続き研究していく必要がある。

### 2) 加古川市版Decidimでの活用

今回の分析結果を用いて、加古川市版Decidim（加古川市 市民参加型合意形成プラットフォーム）を活用し、加古川駅周辺まちづくりに関する意見・アイデア募集が行われた。

Decidimとは、「都市や組織のための自由でオープンソースの参加型民主主義プラットフォームです。しかし、Decidimは単なるデジタルプラットフォームではありません。コード、ドキュメント、デザイン、トレーニングコース、法的枠組み、コラボレーションインターフェース、ユーザーとファシリテーションコミュニティ、そして共通のビジョンを含む、共有のフリーでオープンなプロジェクトとインフラなのです。」

（原文：Decidim is a Free Open-Source participatory democracy platform for cities and organizations. But Decidim is more than a digital platform: it's a common's free and open project and infrastructure involving code, documentation, design, training courses, a legal framework, collaborative interfaces, user and facilitation communities, and a common vision.）<https://decidim.org/ja/faqs/>（Decidim自由ソフトウェアアソシエーション("Decidim", "Us" or "We")のWebサイトより引用）

#### ①プラットフォーム上での意見募集

「データ駆動型脱炭素まちづくり（環境省との協力事業）JR加古川駅周辺の人流データから考える駅周辺のまちづくり」

<募集事項>

- ・ 駅周辺の滞在人口・滞在時間を増やすための意見・アイデア
- ・ 駅周辺の脱炭素につながる取組を推進するための意見・アイデア

<募集期間>

2022年2月4日から3月31日

<加古川市からDecidimに提示した資料>

- ・ 駅周辺の来訪者の状況
- ・ 駅周辺エリア来訪時の交通手段
- ・ 図書館来訪者の変化の把握
- ・ 図書館来訪者の移動手段の変化
- ・ 加古川図書館移転前後の滞在場所分布

上記の分析結果を提示し、アイデア・意見を募集。

②ワークショップでの意見募集

Decidimの取り組みの一環としてワークショップによる意見・アイデアの募集

「かがわの未来へ想いをつなごう ～データ駆動型脱炭素まちづくり～」

2022年3月26日（土）実施予定

### 4-3-3. 加古川市における業務総括

加古川市は、日本全体の課題である人口減少等に対して、加古川市の対応として都市機能の誘導と集積、加古川駅を含めた公共交通ネットワークとの有機的な連携でコンパクトで持続可能な都市構造の転換を図っていくと「加古川市総合計画」において定めた。また、今回の分析テーマである加古川駅周辺まちづくりについてもダイナミックに駅の周辺に行政機能を集めているところである。今回のテーマ設定においては、現在の人流と図書館移転による人流の変化を捉えることとした。分析の結果、図書館の来訪者の移動手段については、旧加古川図書館に比べて新加古川図書館の来訪者は徒歩と鉄道の利用が多いという結果であった。駅前の商業施設への移転により車に依存しない移動の一旦を担うとともに、図書館立ち寄り後の街への回遊が期待される結果となった。

今回の分析の過程は、他の自治体でも進められている再開発や行政施設の移転などの効果測定として一つの手段になりえるのではないだろうか。富山市の有識者インタビューで指摘されたことだが、移動データによる分析には施策の実施前と実施後がはっきりしている場合の効果測定に適しているということで、加古川市の今回の分析がそれに当たるものと思われる。

また、今回の分析結果を活用し加古川市版Decidimで意見募集されたが、街をよく知る多様な人が同じ分析結果が掲載された地図を見て意見を出すことは移動データ分析の有効な活用方法と思われ、Decidimの結果やその後の活用についても注目して行きたい。