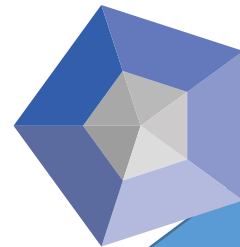


デジタル裾野研究会 概要

静岡県裾野市





裾野市
データ
利活用
推進本部

データ利活用推進シティ 裾野市の データ利活用

推進体制構築

データ利活用型人材養成

実際の政策立案

推進体制の構築

本部長 = 市長

裾野市データ利活用推進本部設置

静岡県市町初

(新規策定)

裾野市官民データ利活用推進計画策定

全国初

データ利活用推進シティ宣言

自治体初

Code for Japanとの連携協定締結

全国初

Code for ふじのくにとの連携覚書締結

(R元.7.23)東京大学生産技術研究所と連携協定締結
データ利活用によるまちづくりの推進（「デジタル裾野」推進）

全庁挙げて、覚悟を持ってデータ利活用に取り組む

データアカデミーの開催

(講師：Code for Japan 市川博之さん)

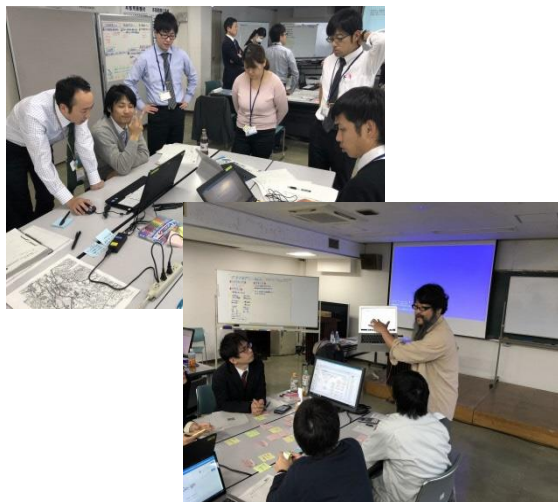
①政策立案におけるデータ利活用 【導入編】

- 市長・副市長を含む市職員が受講
- 概念と最新動向を学ぶ



②政策立案におけるデータ利活用 【実践編】

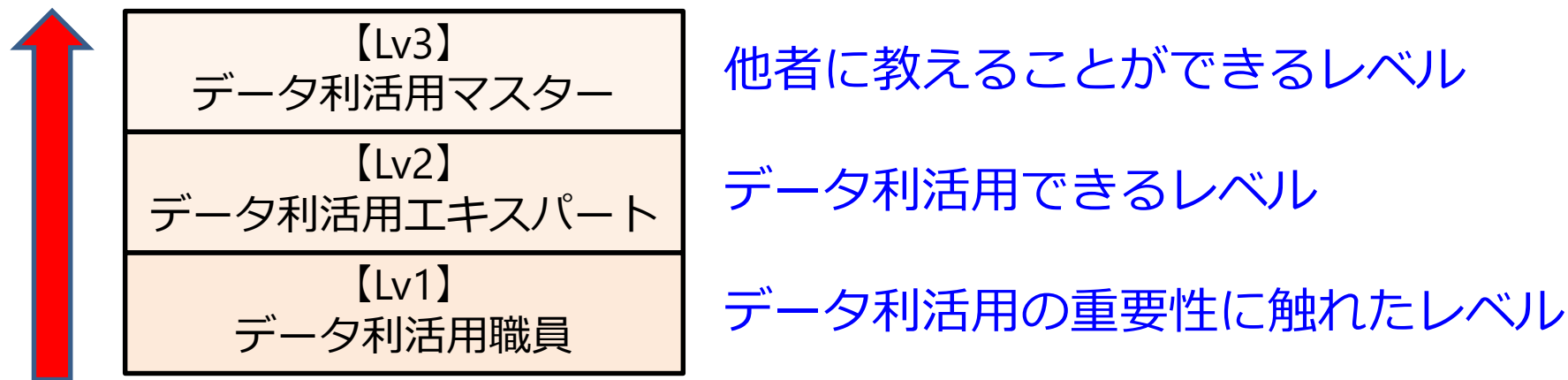
- 各課担当者が受講
- 業務への展開トレーニング



データ利活用型人材の認定制度

裾野市データ利活用型人材

- 人事課と協議の上、一定基準に到達した職員を下記のとおり認定。
- 研修受講者のモチベーションやステータス向上を狙う。



エキスパート42名認定（H30：22名、R元：20名）

エキスパートを増やすことで、庁内のデータ利活用の推進を加速化
今年度は、エキスパートを研修講師として起用し、マスターを養成中

データ利活用セミナー等の開催



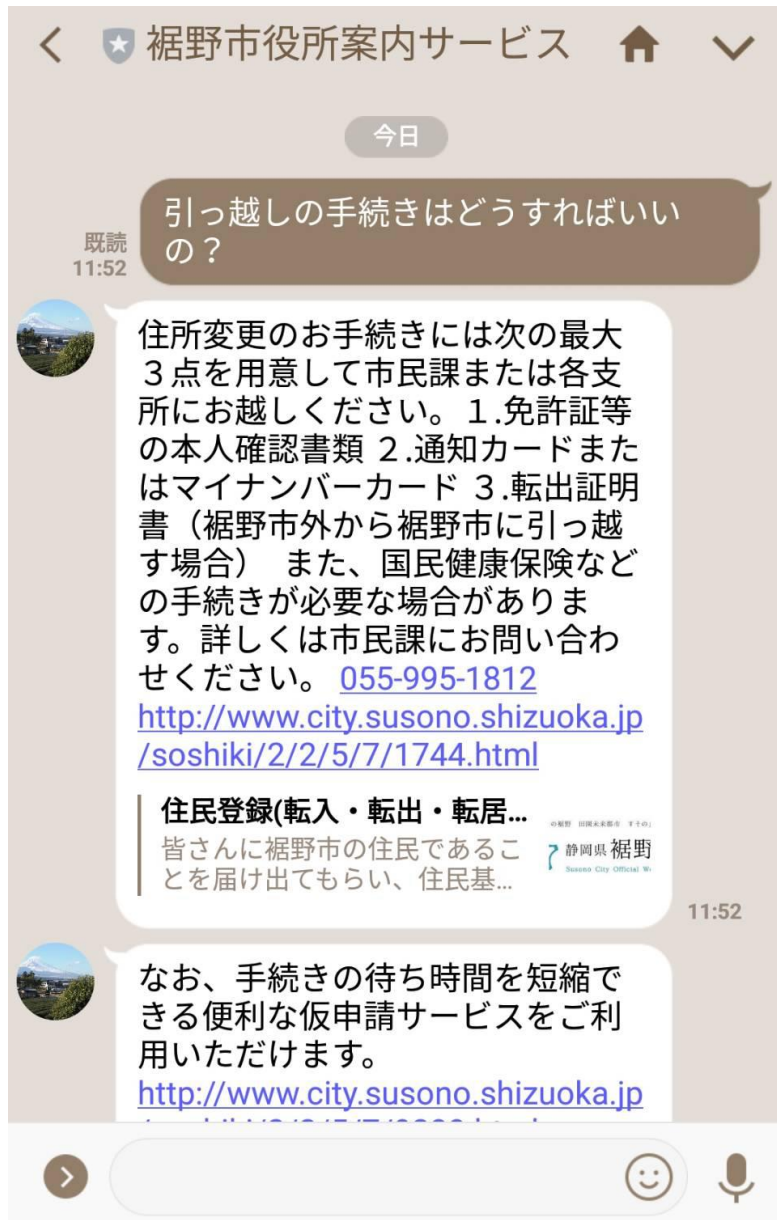
東大奥村先生（当時）にお越し
いただきました。



Code for Japan市川さんに定期的
に講演いただいています。

地域への「データ利活用」の啓発も進行中

データアカデミーから生まれた成果 ～市民と行政でともに作る、窓口問合せBotプロジェクト～



- 市民と行政が一緒にに、市民課窓口のFAQを整備
- LINE Botやスマートスピーカーに実装（4月1日～実証実験中）

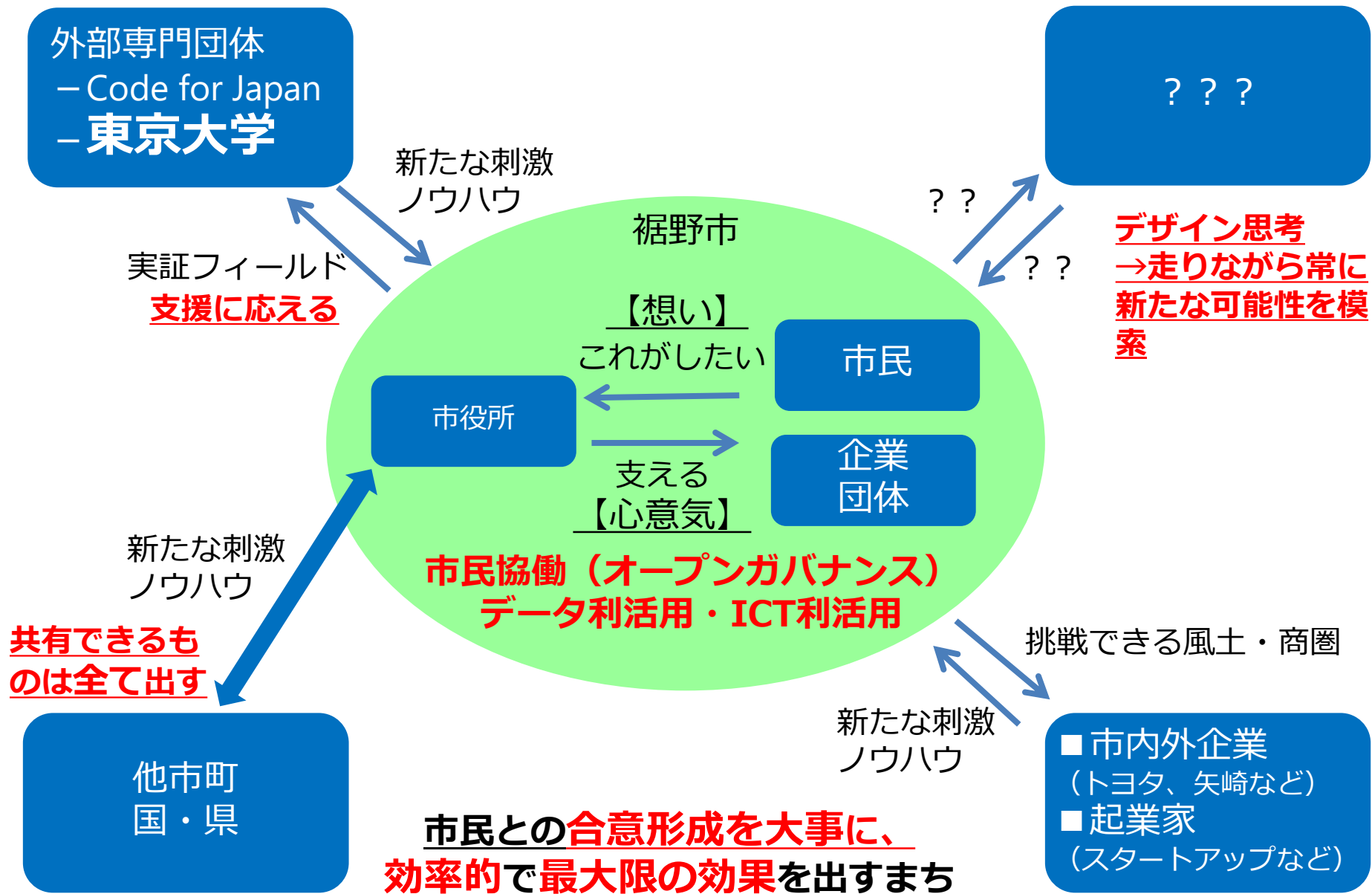
データ利活用のプロセスを実践できる人材を
庁内に増やすことが最初のステップ

しかし、それだけでは、自己満足

実際の政策立案につなげることが最も重要

データ・ICT利活用による政策立案の実例を
形として創出していく

裾野市データ利活用推進本部が目指す これからの課題解決のカタチ



スマート市役所推進部会の設置（R1.10月～）

「データ利活用時代における各施策へのICT導入の推進」として、実業務へのICT等のデジタル技術の実装を推進し、かつ、デジタル技術の実装に不可欠な業務自体のデジタル化（紙からの脱却）を進め、**スマート市役所を目指す。**

データ利活用推進本部

- ・官民データ活用推進計画
- ・データ利活用推進シティ宣言

スマート市役所推進部会

【データ・デジタルを活用したスマート市役所を目指すための部会】

【事務局：企画政策課】

担当課

担当課

担当課

担当課

目的：データを活用した都市運営（計画策定や政策立案）の事例を作る。

- 基本的なコアデータ（建物、人流、企業取引等）やシステムは東大から提供。
- 5つのワーキンググループを設定
 - ファシリティマネジメント部会
 - 公共交通部会
 - **立地適正化部会**
 - 産業・観光部会
 - 道路部会
- 研究会は3か月に1回開催。WGでの検討結果や話題提供を行う。
 - ①7/23 ②10/16 ③12/25 ④3/24
 - ⇒次年度に社会実験を行う予定

ファシリティマネジメント（FM）部会

目標	市民が安心して利用でき、かつ、無理のない施設運営ができる状態
現状	・ 利用者が固定化している ・ 施設修繕が重なる見込み ・ 使用料が適正にとれていない ・ 借地が多い
課題	・ FMの議論が十分に深まっていない ・ 現状が把握できていない（施設利用状況、維持経費、施設利用可能年数など）

【研究会で取組む方向性】

- ・ 各施設の現状把握
- ・ 個別計画の策定（どこから手をつけるか）

公共交通部会

目標	バス路線を使っでの移動で困る人がいない状態
現状	・ バス路線や便数の満足度：2.7%（2016年） ・ 車移動が8割。残り2割は公共交通潜在利用者 ・ バスの収支率は低く赤字の状態 ・ 高齢化によって将来的に車に乗れない人が増える見込み
課題	・ バスの乗車人数が少ない理由が分かっていない ・ 4/1に実施したすその一のルート再編によって、乗車人数が減った理由が分かっていない

【研究会で取組む方向性】

- ・ バスの乗車人数が少ない理由を現状から検証・施策検討（バス停位置、住民位置、施設位置、人流など）

立地適正化部会

目標	持続可能な都市づくりに向け、駅周辺の拠点性の向上を図り、多様な世代の交流がある状態
現状	・ 立地適正化計画で拠点として位置付けている裾野駅は、区画整理事業により基盤整備に取り組んでいる。事業完了は約10年先。 ・ 少子高齢化に伴い駅周辺の人口が減少している。
課題	・ 誘導による土地利用により、人口密度を維持し、生産性の向上を図ることができていない。 ・ 立地適正化計画で拠点として位置付けている岩波駅は、具体的な整備計画がない。

【研究会で取組む方向性】

- ・ 駅周辺の現状把握・施策検討
- ・ 「賢い」土地利用による「稼ぐ力」の引き出し

産業・観光部会

目標	今あるリソースを磨き上げ、規模に関わらず、産業界全体で地域をけん引できる状態
現状	・ 近隣に比べて開業率が低く、廃業率が高い。 ・ 労働生産性が低い業種がある。 ・ 人材確保や人材育成に困っている。 ・ 宿泊できる施設が不足している。
課題	・ どの産業分野に注力すべきか把握できていない（企業の困りごとの現状把握が十分にできていない）。 ・ どんな支援が最適なのか分かっていない。 ・ 観光で訪れた人がその後市内周遊（宿泊）せずに別の所に行ってしまう。

【研究会で取組む方向性】

- ・ 企業にとって真に必要な支援の把握
- ・ 観光での市内周遊に必要な要素の検討

道路部会

目標	道路における適正な維持管理及び老朽化対策を行い安全性及び利便性の向上を図る。 <u>※道路利用者への第三者被害の防止（予防）</u>
現状	・ 市民通報や地区要望、職員による道路パトロールで道路施設の維持修繕を実施。 ・ 職員等による道路施設の点検結果により補修を実施。 ・ 通学路緊急合同点検により道路の危険個所を把握。
課題	・ 道路施設の補修及び更新の適正な時期の把握が難しい。 → 計画的補修及び更新を実施したい。 → 早期性の高いものから順次修繕を実施して行きたい。 ・ 現場確認の職員の経験値により修繕判断が異なる。

【研究会で取組む方向性】

下記の事項について、検討する。

- ・ 走行性、速達性など車両から得られるデータを活用した舗装等の補修の時期や交通量に応じた補修と、補修事後の検証
- ・ 車両から得られる映像データを活用し道路の危険個所の分析（点検及び市民通報、地区要望との整合）

※考慮すべき視点：

信頼性の高いデータを容易に活用できる環境作りにより、調査費等や職員の資料作成、現場調査等の事務的負担軽減を検討