熊谷市まちなかウェルカム交通ビジョン

徒歩で



自転車で



車で



バスで



電車で



未来へ



目次

1．本ビジョンの目的
2．まちなか交通の可能性を広げるトレンド
**　2－1．人流データ活用可能性の拡大**
**　2－2．モビリティ等の選択肢の拡大**
3．「まちなかウェルカム」と公民連携まちづくりが連携した「交通まちづくり」への取組
4．「熊谷版モビリティフレンドリーなまちづくり」と
**　「まちなかモビリティ・サービスロボット政策ロードマップ」**
5．今後の検討について

【参考】

【1】熊谷市役所　公共交通・自転車利用促進プロジェクトチームの取組

【2】本ビジョンに掲載の人流分析使用データ概要と新たな取組（シェアサイクルシステムとの連携）

【3】「熊谷市　データ活用まちづくりのためのGISデータ作成標準」概要

【4】その他の交通まちづくりに関するデータのオープン化等について

【5】令和7(2025)年度　星川エリアにおけるグリーンスローモビリティ実証について

【6】ビーコンを活用した人流データの取得の仕組み
（R7(2025)年度グリーンスローモビリティ実証と連動）

【7】相互扶助型の地域通貨クマポを乗り合い交通等への感謝の気持ちの表明として利用することについて

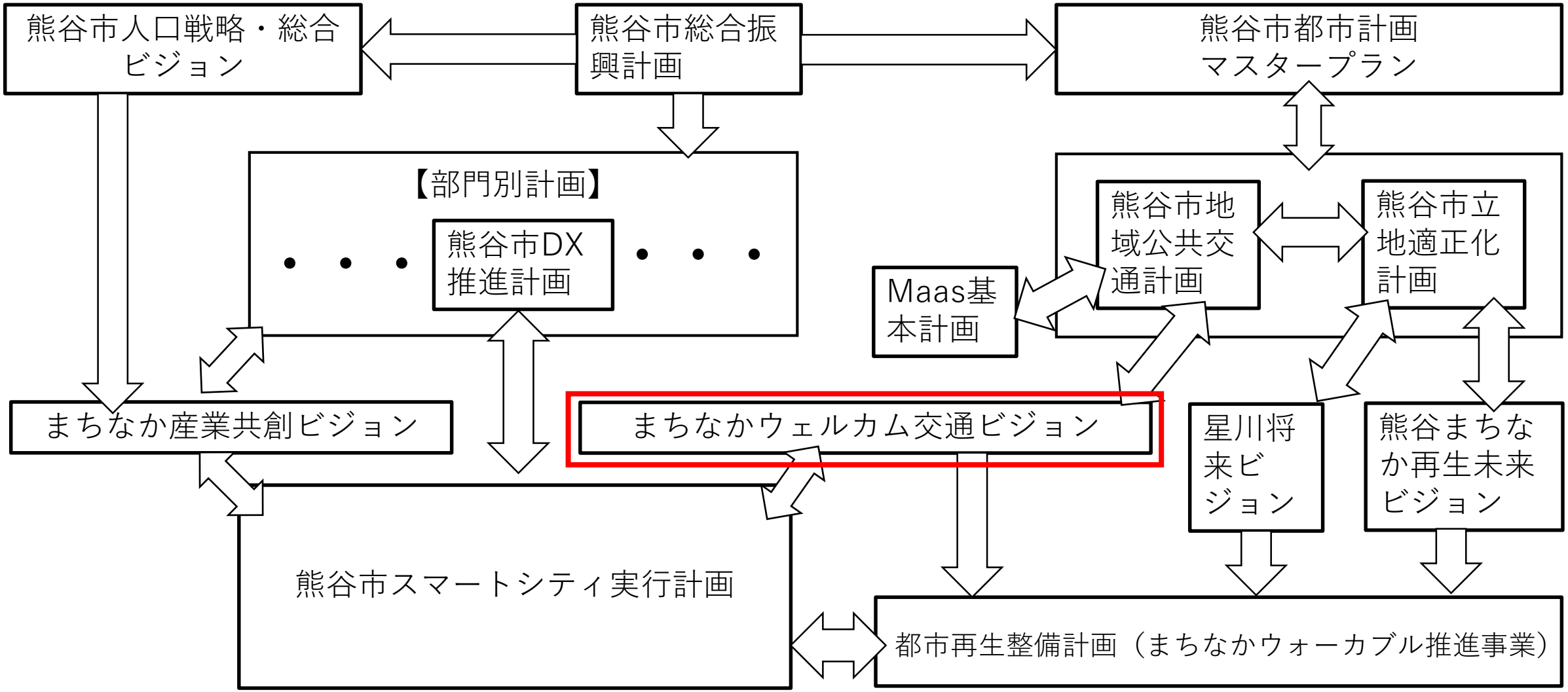
本ビジョンの位置付け

本ビジョンは、次シートに示す市の上位・関連計画と整合を取りながら、公民連携まちづくり×交通・モビリティ×スマートシティの各分野の政策が円滑に連携を図ることを目的に設定される。

これらの計画群を「まちなかウェルカム」をキーワードにしてつなぎ、各分野の関係者がまちなかの公共交通やモビリティについて当面目指す将来像を共有することで、相互の取組を調整し、一層の連携を図ることが可能となる。

本ビジョンの内容は社会のニーズの変化や、技術の進歩、新しい社会課題解決の発想などの必要性により、柔軟に見直されることを想定する。

熊谷市まちなかウェルカム交通ビジョンの位置付け



スマートシティスキルカタログ

熊谷SCトータルブランディング方針

Web共創・情報発信等実践方針

３D都市モデルまちづくり副読本

熊谷市公民連携まちづくり実践方針

二つのビジョンの相互補完の関係　（まちなかウェルカム交通　と　まちなか産業共創）

まちなかウェルカム交通ビジョン

まちなか「への」
まちなか「での」
まちなか「からの」
多様な交通・モビリティで都市生活を支える

〇まちなか交通の可能性を広げるトレンド
・人流データ活用可能性の拡大
・モビリティ等の選択肢の拡大
〇「**熊谷版モビリティフレンドリーなまちづくり**」の実現イメージ

【1】デジタルやデータを活かしたまちづくり

土地利用とモビリティとデジタルを重ね合わせてのまちづくり

人流データ活用・GISの活用

【2】人にやさしいモビリティ・サービスロボット

サービスロボットの位置付けと実証フィールド

モビリティ・サービスロボット政策ロードマップ

【3】多様なコミュニティを育む持続可能な都市へ

Webコミュニティ、人材育成

クマポ・クマポプレイス

まちなか産業共創ビジョン

持続可能な地域産業・人材循環の形成

〇立地と利便性の魅力向上
・まちなか構造
・公共交通・モビリティ
・データ活用
〇**ヒト・モノ・情報の流れの活性化、イノベーション促進**
・目指すべき産業創出の形（気象データ活用・ロボット・先導的農業）
・**市民共創型の社会課題解決**

１．本ビジョンの目的

熊谷市は、令和5(2023)年7月に「熊谷スマートシティ宣言」を行い、デジタル技術を活用した都市サービスの社会実装フェーズへと移行した。すでにコミュニティバスのデジタル回数券などの交通サービスをはじめとした各種の市民サービスがポータル（入口）となるアプリから提供され、複数のデジタル施策が稼働している。

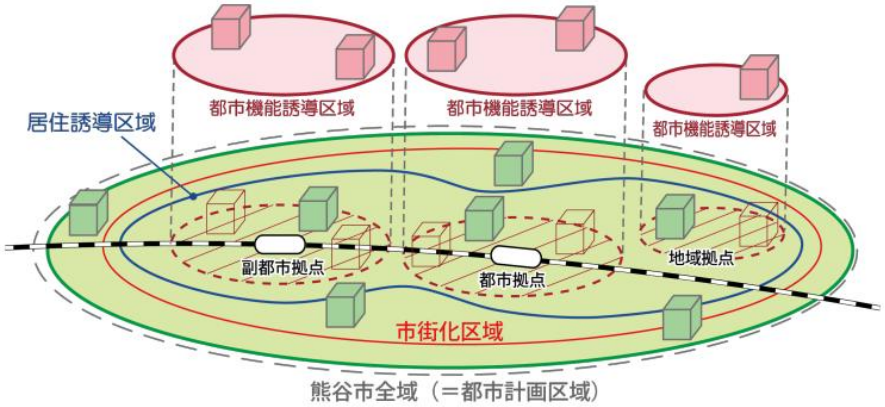
本ビジョンでは、まちなかを自転車や徒歩を含む様々な交通手段の結節点としてとらえ、市域全体のコンパクト&ネットワークの取組と連動しながら、そして市外の鉄道沿線等の住民につながる広域のネットワークに向けても熊谷の魅力とサービスの価値を発信し交流人口や関係人口の拡大を図りながら、デジタル技術の実装やデータ活用を取り入れて交通・モビリティを確保することにより、持続的で活力のある地域づくりを目指す。

まちづくりの方向性とまちなか交通の考え方

- 熊谷市が目指す「人や地域がまとまり・つながるまち」
  - 基本理念：地域資源を生かした独自性と自立性の高い持続可能なまちづくり
    子どもたちが郷土愛を育みながら健やかに育つ都市づくり
  - 将来都市像：未来に向かって人や地域がまとまり・つながるまち　くまがや

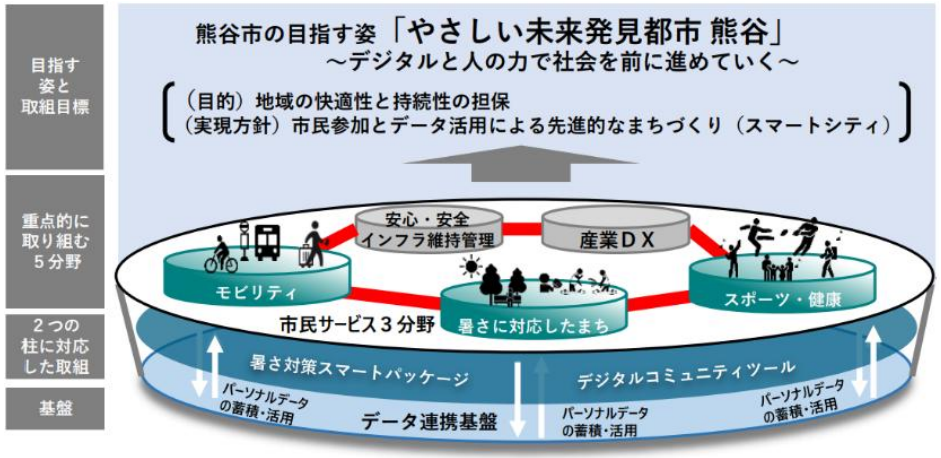
※第2次熊谷市総合振興計画後期基本計画より

※都市計画マスタープランより



＜市の都市機能と居住の誘導のイメージ＞

資料：立地適正化計画

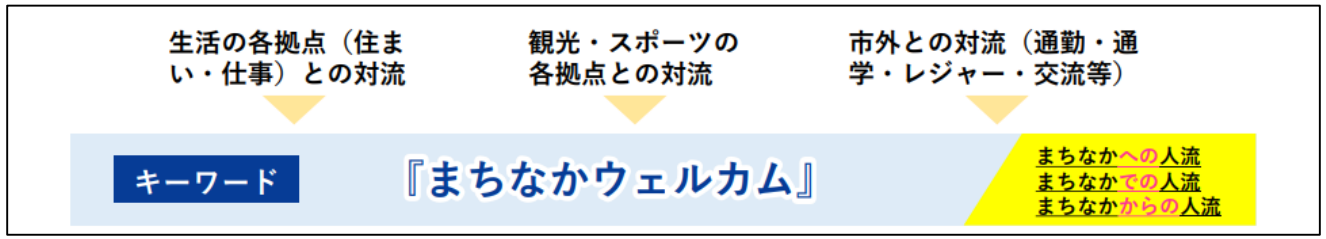


＜熊谷スマートシティの取り組み概要＞

資料：熊谷スマートシティ実行計画

連動

- まちなか交通（特に交通結節点機能の発揮）の考え方を整理



まちなかの交通政策の新しい流れ





「賑わっている状態」とは？

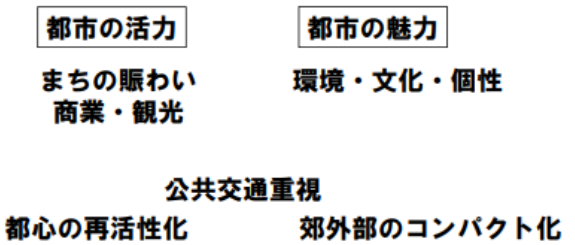
・多くの人が集まり、楽しく歩いている状況を「賑わっている」と言う
・道路を自動車で埋め尽くしても、賑わっているとは言わない

※富山市資料を基に一部改変

これまでの視点	混雑緩和・渋滞解消を図り、円滑な移動を支えることに力点を置いた“自家用車移動主体の交通政策”

⇩ 立地適正化・ウォーカブル　など

新たな視点	都市の活力と魅力を生み出すための“都市交通政策” ＝『交通まちづくり』の考え方の根本



※国土交通省　総合交通メールマガジンより

（参考）立地適正化計画を公表している都市：643都市（R7（2025）.7.31現在）
「ウォーカブル推進都市」：400都市（R7（2025）.12.31現在）

２．まちなか交通の可能性を広げるトレンド

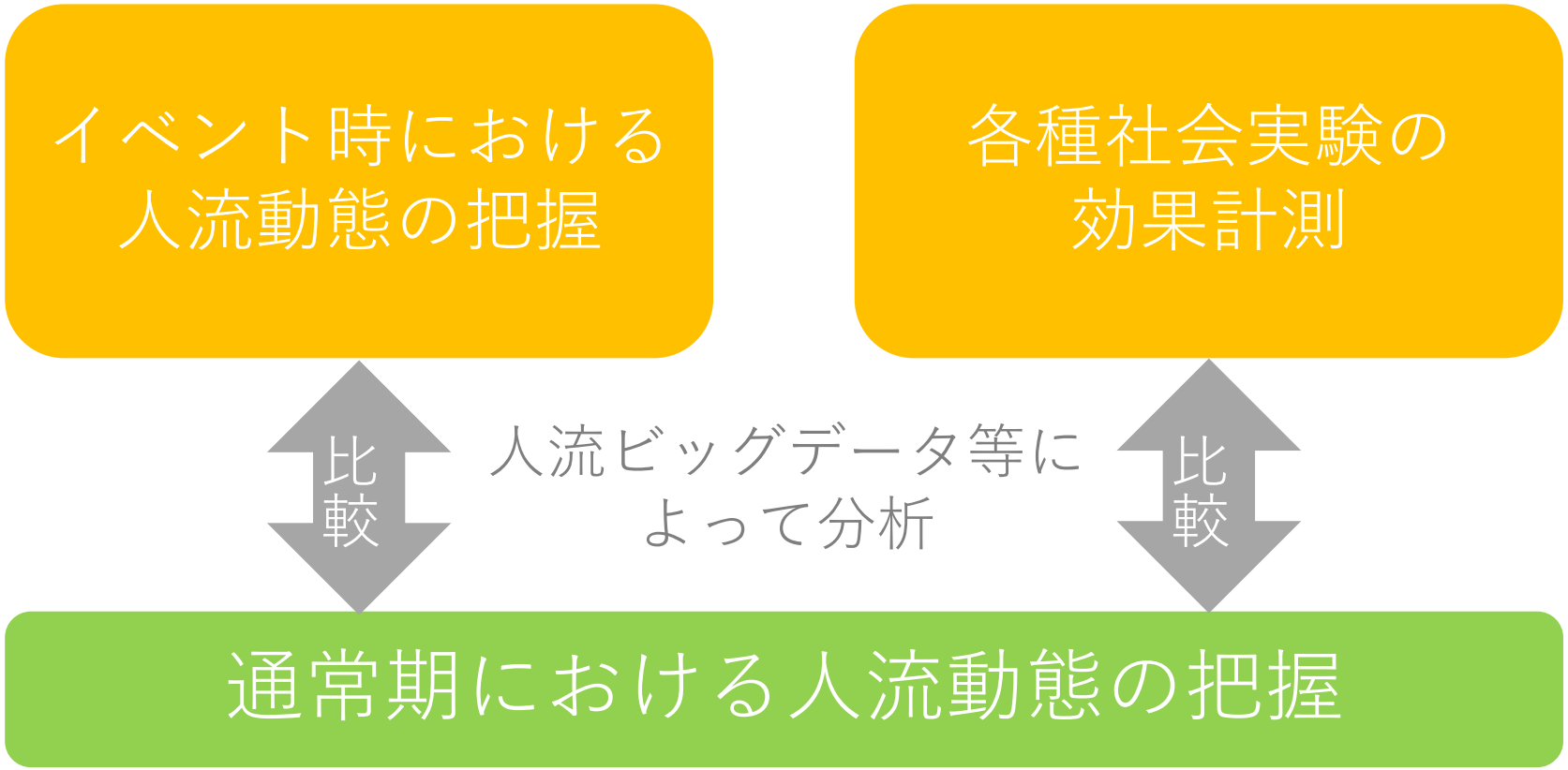
２－１．人流データ活用可能性の拡大

　デジタル技術の普及により、携帯電話が基地局に接続することで得られる位置関連データについて、個人が特定されないような匿名化・統計化した情報として、通信事業者等から提供、利活用する仕組みが整備されているほか、スマートフォンで提供されるサービスの利用履歴について利用者が了承した場合にのみ蓄積・利用を可能とする方式（オプトイン方式）によりデータを得る手法、AIを用いて、カメラ端末の中である方向に移動する人数のカウントのみ行い画像を保存しないことで個人情報を守りつつ通行量データを得る方法など、様々な形で人流データを確保できる可能性が高まっている。

　これらのデータは交通・モビリティ政策やまちづくり政策における、立案や検証、市民参画の促進等に有効に活用されるべきである。そのためには、各政策の担当がそれぞれの目的で得たデータを可視化する際に、当面必要な図面の画像データを得ることだけでなく、位置情報等が適切に付与された再利用可能なデータを得ることを成果として認識し、業務の仕様への記載等を行うことで、市役所・市民のデータ資産を築いていく考え方が重要である。そのため、「熊谷市　データ活用まちづくりのためのGISデータ作成標準」を定め、まちづくり部門がその政策のため作成した各種人流データやその分析結果のデータを蓄積・共有することに取り組むと共に、職員・市民のデータ取扱いの機会の拡大に取り組む。

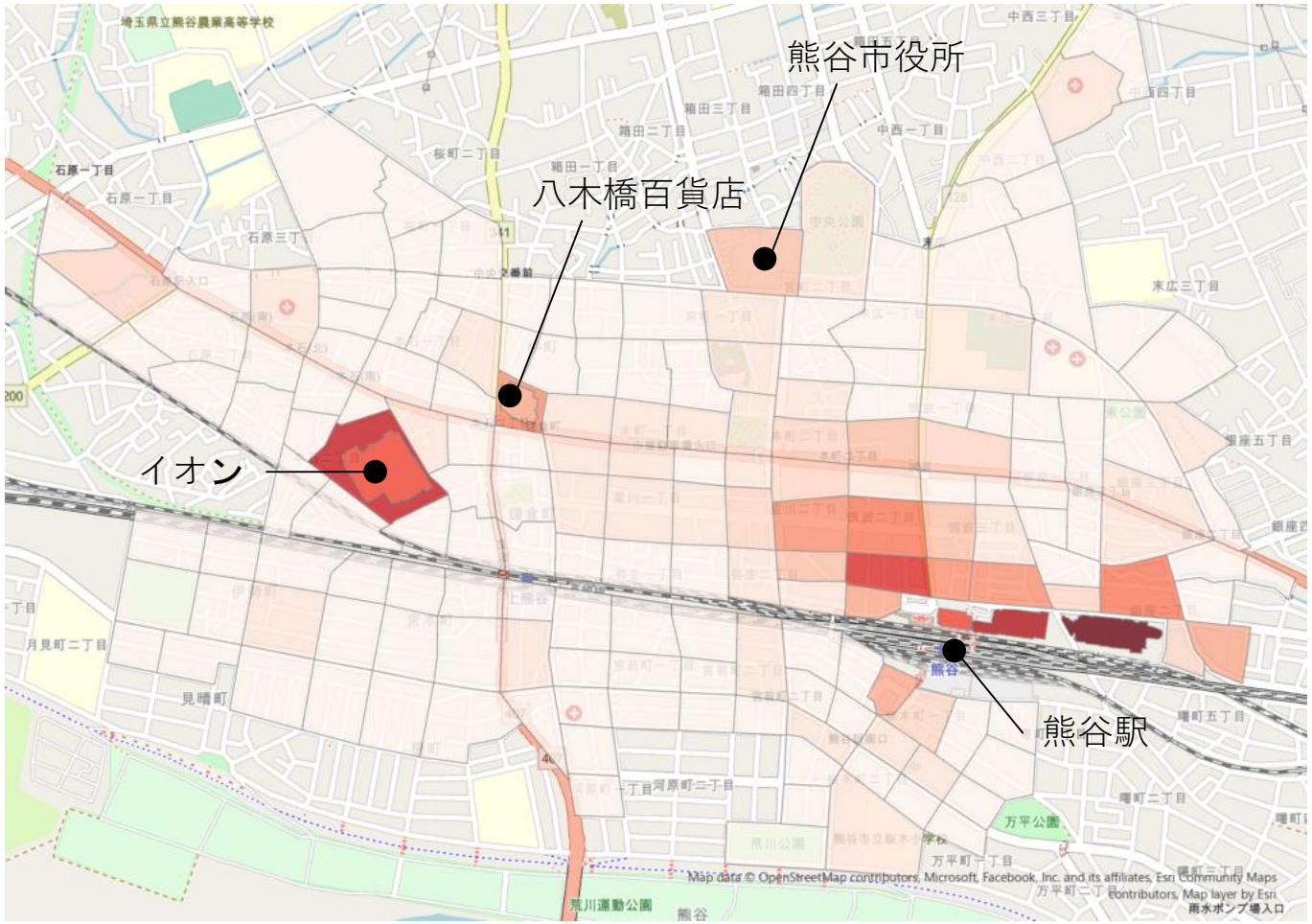
（1）熊谷市における人流分析の手法と目的

様々な移動手段による人々の動きをデータ化し、社会実験やイベント時に通常期と比べてどのような変化が起きるかを分析することが中心となる。携帯電話の基地局への接続から得られるビッグデータの分析に加え、目的に応じてその他の人流把握手法の導入、個人情報の保護に留意しながらの蓄積・共有・活用に取り組む。



（２）都市機能誘導区域における来訪者数把握の例

■街区別来訪者数の分布（都市機能誘導区域内）　（R6(2024)年度作成データ）



- RESAS等の公開データに比べ、解像度の高い動態傾向を把握
- 人流ビッグデータにより、複合商業施設や駅前（正面口（北口））で活発な動態を確認

（参考）人流・モビリティデータの取扱いに係る留意点
（熊谷スマートシティ版）

（１）データの取扱いに係る慎重さ

人流・モビリティデータは必要な個人情報保護の上で、取り扱われなければならない。デジタルシステムを活用してデータを取得する例としては、以下①②の二つの方式が挙げられる。

①人数がカウントされると同時に映像データが端末内で削除され、人数データのみが残るなどの端末に近い側で自動的に処理済みのデータのみを分析に用いる方式。

②サービスの利用者に対して、サービスの向上などの活用目的を示し、合意の範囲で利用データを活用するオプトイン方式。

（２）意志決定の根拠となる分析手法・分析結果などのオープン化

人流・モビリティデータを根拠(エビデンス)として意志決定に用いる際には、交通・モビリティに関するデータの取扱いに関する有識者の助言を受けるよう努めると共に、（１）に示す個人情報保護に差し支えない範囲での分析手法・分析結果などのオープン化に取り組むことが、今後のデータに基づく公民連携のまちづくりの上では望ましい。

(３)データ活用についての市民の共通認識の拡大・データを活用した政策提言の促進等

（２)に示す分析手法・分析結果などのオープン化においては、その内容が市民に理解されやすいよう、わかりやすい説明の付与等に取り組む。

併せて、研究・教育機関と市役所の間での連携協定の締結を前提に、個人情報が保護されたデータを活用しての、研究・教育を通じた民間・公共のデータ活用人材育成を促進すると共に、モビリティサービスの維持や改善についての政策提言が生まれやすい環境を構築する。

(注)上記(１)～(３)は、熊谷スマートシティが現時点で取得・活用を想定している人流・モビリティデータ(移動に関するデータ)についての留意点を整理したものであり、民間が保有するその他の人流・モビリティデータとの更なる連携等を図る場合には、各データへの対応をその都度整理する必要がある。

２－２．モビリティ等の選択肢の拡大

現在、時速２０ｋｍ未満の低速から時速数kmの超低速まで、また少人数用から個人用まで、様々なタイプのスローモビリティが開発・普及され、交通まちづくりの選択肢となりうる。同時に、運転士の不足などを受けて、各地で自動運転技術の開発が進むと共に、無人配送や、荷物を載せて歩行者に自動追従する、あるいは案内のために先導するなど、暮らし・仕事の様々な場面で、移動型のサービスロボットの実用化が急速に進んでいる。



ただし、それらの新しい技術を持続可能な形で熊谷市に取り入れ市民の生活を支えるためには、市民が安心して新しいモビリティや移動型のサービスロボットを受けいれられる共存のルールをまちづくりの中に取り入れることや、センサーなどの機器をモビリティ等の側が備えるだけでなくまちへ設置することや、そこから得られるデータを管理者の適切な安全管理につなげるシステムの構築など、様々な検討を行い、それらを受け入れやすい「モビリティフレンドリー」なまちの実現を目指す必要がある。

具体的には、公民連携まちづくり面におけるスローモビリティの導入可能性の検討と、これまでのスマートシティの取組から得られた産学官の連携・共創の基盤を活かしての全自動のモビリティ・配送等サービスロボットの安全確保手法に係る検討・実証を平行して進めることが想定される。

「まちなかウェルカム」を実現する、「熊谷版モビリティフレンドリーなまちづくり」の方向性（案）

・モビリティの「利用の楽しみ」の要素を加味しつつ、グリーンスローモビリティ、電動シェアサイクル、近い将来には全自動モビリティも選択肢に、移動の経済効率のみでなく、楽しさ、環境負荷の低減、健康増進などの価値を組み合わせて持続可能な移動支援を考える、マルチモーダルなまちづくりに取り組む。

・併せて、まちの側に様々なタイプの「モビリティハブ機能」を埋め込み・強化

【取組の例】

・鉄道と路線バスを結ぶ熊谷駅正面口（北口）路面に大型の乗り換えマップを掲示

・自家用車とまち歩きを結ぶ市営本町駐車場（令和７(2025)年１月から電動シェアサイクルポートを設置）の１時間無料化、第２第４土曜日の無料化（まちなかの社会実験の際には二時間無料化を実施。）など

・熊谷スマートシティにおける「ロボット実証サポート都市」の検討（熊谷市中央公園におけるロボットの運用実証等を検討中。）との融合を視野に「まちなかモビリティ・サービスロボット政策ロードマップ（案）」を検討

（参考）本ビジョンにおけるモビリティへの着眼点

〇「交通」（transport：トランスポート）に求められることは、安全で安心・快適に空間的な距離を克服すること。

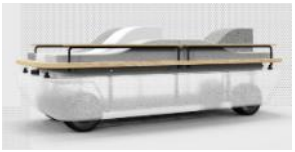
〇一方で、モビリティ（Mobility）は日本語に訳すと「移動」「移動性」あるいは「動きやすさ」となる。また、移動手段・移動の道具についてもモビリティという言葉が使われることがある。
（MaaSとはMobilityasaServiceの略で、ここでもモビリティが使われている。これは、様々な移動の手段・サービスを統合してルート検索・予約・決済などをスマホなどで手軽に行なうことが期待されているもの。）

〇熊谷市が「まちなかウェルカム交通ビジョン」で取り扱う「モビリティ」は一般的に「交通」で求められる時間や費用の最小化だけでなく、個人の移動への多様な希望についても意義があると考えるもの。そうした移動についても支える仕組みを考えるものと定義。
すなわち、移動について市民・来訪者に多様な選択肢を提示することで、移動そのものに価値を見いだすことを期待するもの。

〇モビリティを充実することで関わり合いのある分野として、まちの魅力化、地域コミュニティの形成、日常生活の充実、医療・健康・福祉、防災、行政サービス、教育・文化、産業・雇用、などの様々なものが考えられる。

都市の活力と魅力を生み出す新たな交通のカタチ

- 新たな交通のカタチとして、全国各地に様々なモビリティが登場
  - まちづくりの中で“活力と魅力を生み出すデバイス（装置）”として期待
  - まちなかにおける「ちょっとの移動が楽しくなる仕組み」、「移動支援」に適したモビリティとして、『グリーンスローモビリティ』に着目

	パーソナルモビリティ	ベンチ型車両	カート型・バス型車両
イメージ	 WHILL ModelF  UNI-ONE  SegwayPTi2SE  C⁺walk	 iino type-R PARTNER MOBILITY ONE   三宿モバイルパークレット	ヤマハ(株)製車両   モビリティワークス(株)製車両 シンクトゥギャザー(株)製車両 
主な特徴	• 主に1～2人乗り • 近距離低速移動に適する • 貸出・返却用ポートが必要	• 複数人乗り • 移動自体よりも移動体験や滞在に適する	• 定員複数人～10人以上 • 公道走行可能だが低速のため短区間の回遊に向く

出典:WHILL(株)HP、本田技研工業(株)HP、セグウェイHP、トヨタ自動車(株)HP、ゲキダンイイノ(合)HP、
パーソルクロステクノロジー(株)HP、ヤマハ発動機(株)HP、ヤマハ(株)HP、モビリティワークス(株)HP、シンクトゥギャザー(株)HP

星川通線グリーンスローモビリティ走行社会実験

星川将来ビジョン：5　誰でも訪れやすい





グリーンスローモビリティ：
時速20キロメートル未満で公道を走ることができる
電動車を活用した小さな移動サービス及びその車両

運行
予定
車両



期間前半：カート型



期間後半：バス型

星川通り沿いの移動の楽しみや利便性、回遊性の向上へ

期間　：R7(2025)年9月27日(土)～10月26日(日)
時間帯：11～14時・15～16時(土日祝は17時まで)
※期間内1,868人もの方に体験搭乗いただきました。

中央公園ハッピーパークマーケットにおけるモビリティ体験提供

（令和７(2025)年９～１２月の開催日に提供。令和８(2026)年４月～７月、９月の開催日にも提供を予定。）













はぴま開催と同時にコミュニティ広場からの市役所通西側にパラソル付きの椅子を設置し賑わいを拡大。

ハッピーパークマーケットは令和7(2025)年は4月～12月まで8月を除いた毎月第1土曜日に開催された公民連携の取組です。
その中で、9～12月まで、一般社団法人公縁クロス機構から市が貸与を受けている電動モビリティ「C+Walk」によるモビリティ体験を提供しました。

市民と運搬支援ロボットのふれあいの機会の拡大（追従機能のみを活用）

まちなかイベントでの実演
（令和6(2024)年10月）







うちわ祭の山車・屋台にミスト車・給水車が随行
（令和７(2025)年７月）







３．熊谷市の目指す「まちなかウェルカム」と公民連携まちづくりが連携した「交通まちづくり」

令和５(2023)年７月のスマートシティ宣言に合わせて開催されたスマートシティシンポジウムにおいて、「データ活用によるまちなかウェルカムのストーリー」を表明。

その後、公民連携まちづくりとしては、「熊谷市　公民連携まちづくり実践方針」（令和６(2024)年３月公表）において、「交通まちづくり」を位置付け、「ICTの活用」の方針を明示した。

その実践として「星川将来ビジョン」（令和６(2024)年４月公表）において星川沿いのまちづくりの一環としてグリーンスローモビリティの可能性に着目していることを示し、令和７(2025)年秋に社会実験を実現した。

一方で、スマートシティとしては、人流データの活用と並行して、今後の市民生活を支えるため、全自動運転や配送等サービスロボットの可能性に向けた検討に取り組んできた。また、「熊谷市地域公共交通計画」を補完する「熊谷市Maas基本計画」（令和７(2025)年３月公表）に基づいて令和８(2026)年１月より妻沼地区で運行を開始した「乗合型オンデマンド交通」について、その利用状況の分析による効率化や利用促進に交通部門とスマートシティ部門が連携して取り組むことを想定している。

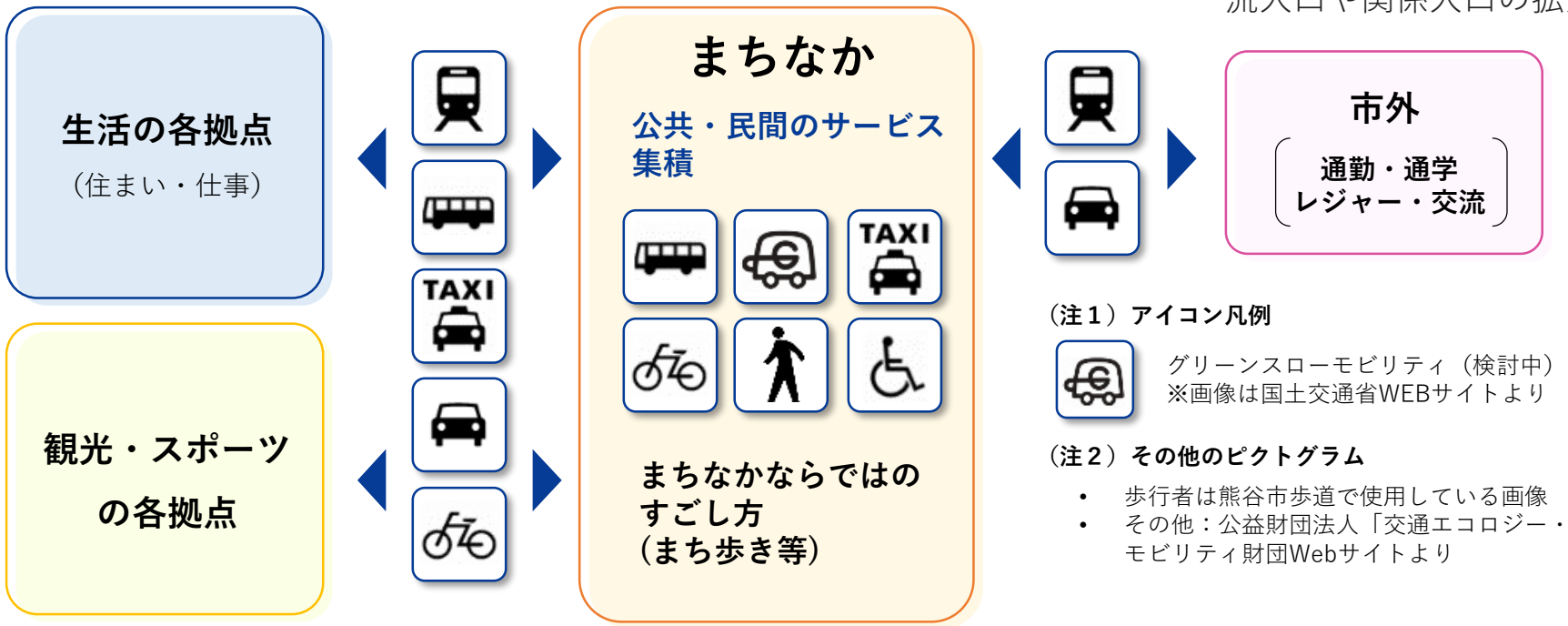
データ活用によるまちなかウェルカムのストーリー（１）

（抜粋）「熊谷市スマートシティシンポジウム資料」（令和５(2023)年７月）

（人流データ活用まちづくりについて）

～まちなか再生の切り口からのアプローチ～

「まちなか」から見た人流のイメージ



市外の鉄道沿線等の住民につながる広域のネットワークに向けても熊谷の魅力とサービスの価値を発信し交流人口や関係人口の拡大を図る。

（注１）アイコン凡例

グリーンスローモビリティ（検討中）
※画像は国土交通省WEBサイトより

（注２）その他のピクトグラム

- 歩行者は熊谷市歩道で使用している画像
- その他：公益財団法人「交通エコロジー・モビリティ財団Webサイトより

データ活用によるまちなかウェルカムのストーリー（２）

（抜粋）「熊谷市スマートシティシンポジウム資料」（令和５(2023)年７月）

（まちなかでの体験創造・実証の場の検討）

生活の各拠点（住まい・仕事）との対流

観光・スポーツの各拠点との対流

市外との対流（通勤・通学・レジャー・交流等）

キーワード　**『まちなかウェルカム』**

まちなかへの人流
まちなかでの人流
まちなかからの人流

リアル

魅力あるサービスの提供
例：新規出店、店舗改善

＋

歩きやすい・憩える空間づくりと移動手段の確保

×

デジタル

オープンデータ化、デジタルを活用した情報提供

＋

スマートシティで取り組む各種市民サービスとの連携

連携しての効果発揮のためには、人流データを活用した実施内容の検討・検証が不可欠

（抜粋）「熊谷市　公民連携まちづくり実践方針」（令和６(2024)年３月）

【特記事項２】公民連携まちづくりと交通まちづくりの連動の必要性①

熊谷市では、公共交通網の環境が厳しさを増す中で、熊谷市地域公共交通会議における「地域公共交通計画」の検討などの場で、以下の方針を設定しています。

平成26(2014)年にコンパクト+ネットワークのまちづくりに向けた都市・交通の改正法が施行されてから10年、交通に係る課題の深刻化と、解決策となりうる各種技術の発展のバランスは、予断を許さない状況です。

熊谷市においては、個別の各エリアにおけるまちづくりビジョン等との連動の観点を重視しつつも、以下の整理の下、交通ネットワークのセーフティネットとしての側面と、人流確保による地域の活力維持の側面の両面において、対策の導入時期を失することのないよう、調整・実行に取り組みます。

【交通ネットワークのセーフティネットとしての側面と、人流確保による地域の活力維持の側面の整理について】

○熊谷市はこれまで近隣自治体に比べて密度の高い路線バス・コミュニティバスの路線網を維持してきました。

（抜粋）「熊谷市　公民連携まちづくり実践方針」（令和６(2024)年３月）

【特記事項２】公民連携まちづくりと交通まちづくりの連動の必要性②

○しかし、運転士の人数の不足により、業務環境を確保しつつ、これまでどおりのサービスを提供することは困難な環境になりつつあります。

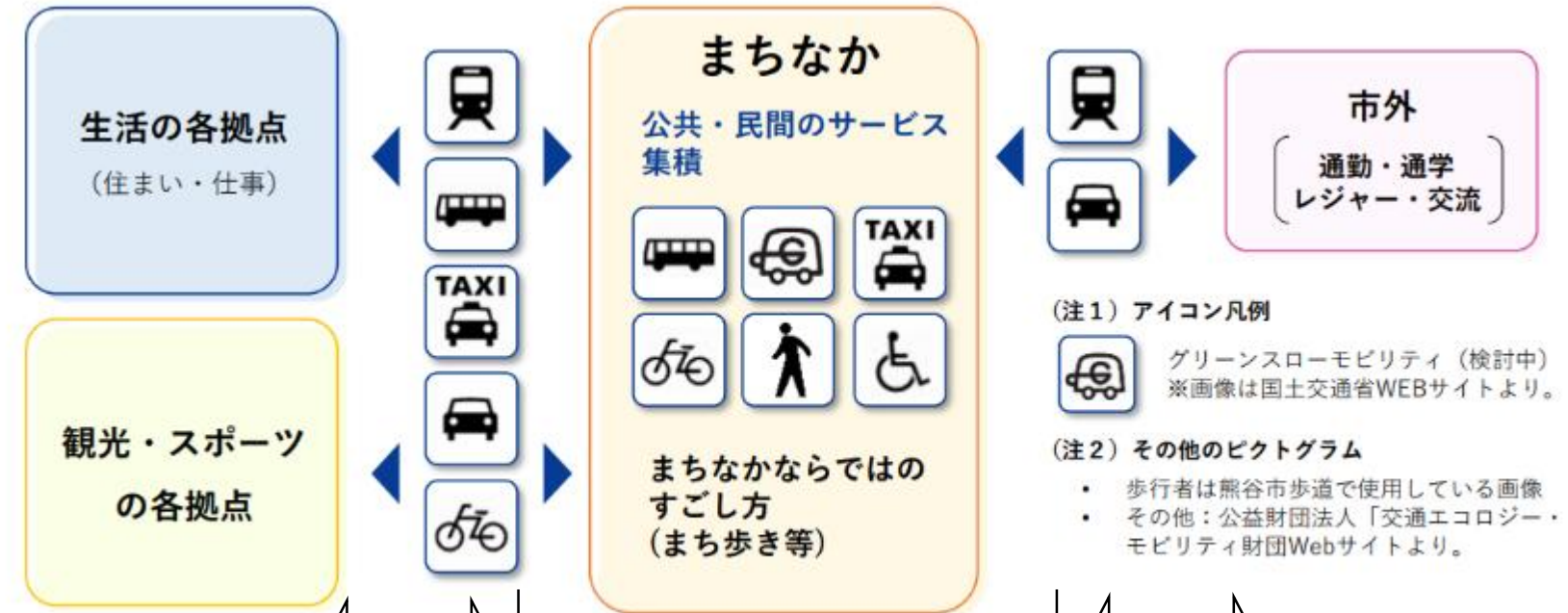
○熊谷市では、この事により、「通院などに交通手段が必要な方へのサービス提供」（セーフティネットの側面）と、「自分らしく暮らす行動が制約されることでの地域の活力の低下」（地域の活力維持の側面）の両面の課題が生じるものと考えています。

○具体的な対応としては、前者について、**①ICTを活用して必要な方へのサービス確保に取り組む**と共に、後者について、**②まちなかを自転車や徒歩を含む様々な交通手段の結節点としてとらえ、市域全体のコンパクト&ネットワークの取り組みと連動しながら、活力のある地域づくりに取り組む**方針です。

○地域全体の交通ネットワークとコンパクトシティの両立による持続的な地域づくりは喫緊の課題であり、また取組に影響を与える規制や技術の変化の速度が近年上がっているため、当面の間、上記①②の両面で積極的な情報収集、検討、実証などに取り組むべきと考えています。

○なお、検討にあたっては、生活の中での徒歩による移動の健康の維持に与える効果等についても、考慮するものとします。

まちなかの交通機能の発揮とまちづくりの連動（まちなかウェルカム）



市内の
ネットワーク

まちなかバス利用支援の検討

オンデマンド交通導入
（R7(2025)年度に導入）

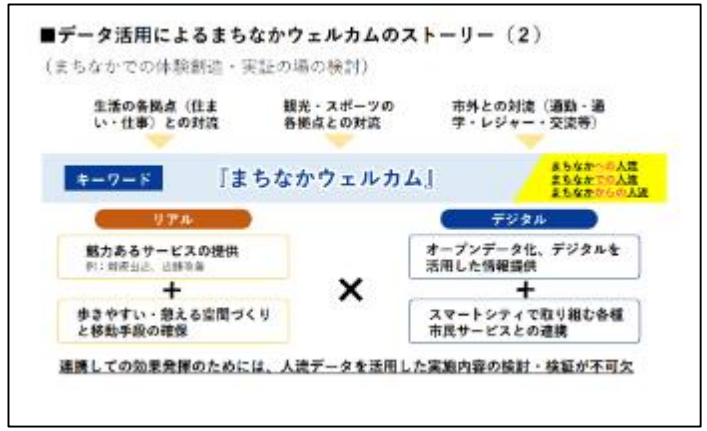
まちなかで心地良く憩う

まちを心地よく歩く・移動する

駅からまちににぎわいを広げる

市外との
接続

（観光資源の発信）



熊谷市公民連携まちづくり実践方針

https://www.city.kumagaya.lg.jp/about/keikaku/matidukuri/kouminrenkei.html

凡例：

出典：熊谷まちなか再生未来ビジョン　将来像実現のポイント

https://kumagayasaisei.wixsite.com/mysite/%E3%81%8A%E7%9F%A5%E3%82%89%E3%81%9B

令和６(2024)年度第二回データ活用部会資料において「【３】（３）まちなかウェルカム交通ビジョンについて」として時点案を公表

４．「熊谷版モビリティフレンドリーなまちづくり」と「まちなかモビリティ・サービスロボット政策ロードマップ」

現在の熊谷市のまちづくりは、「交通まちづくり」の考え方の定着の課題と、熊谷スマートシティの取組により蓄積されつつあるデータ、その取扱ノウハウ、有識者のネットワークをさらに市民に還元できる形で発展させることの課題の両面で過渡期にある。

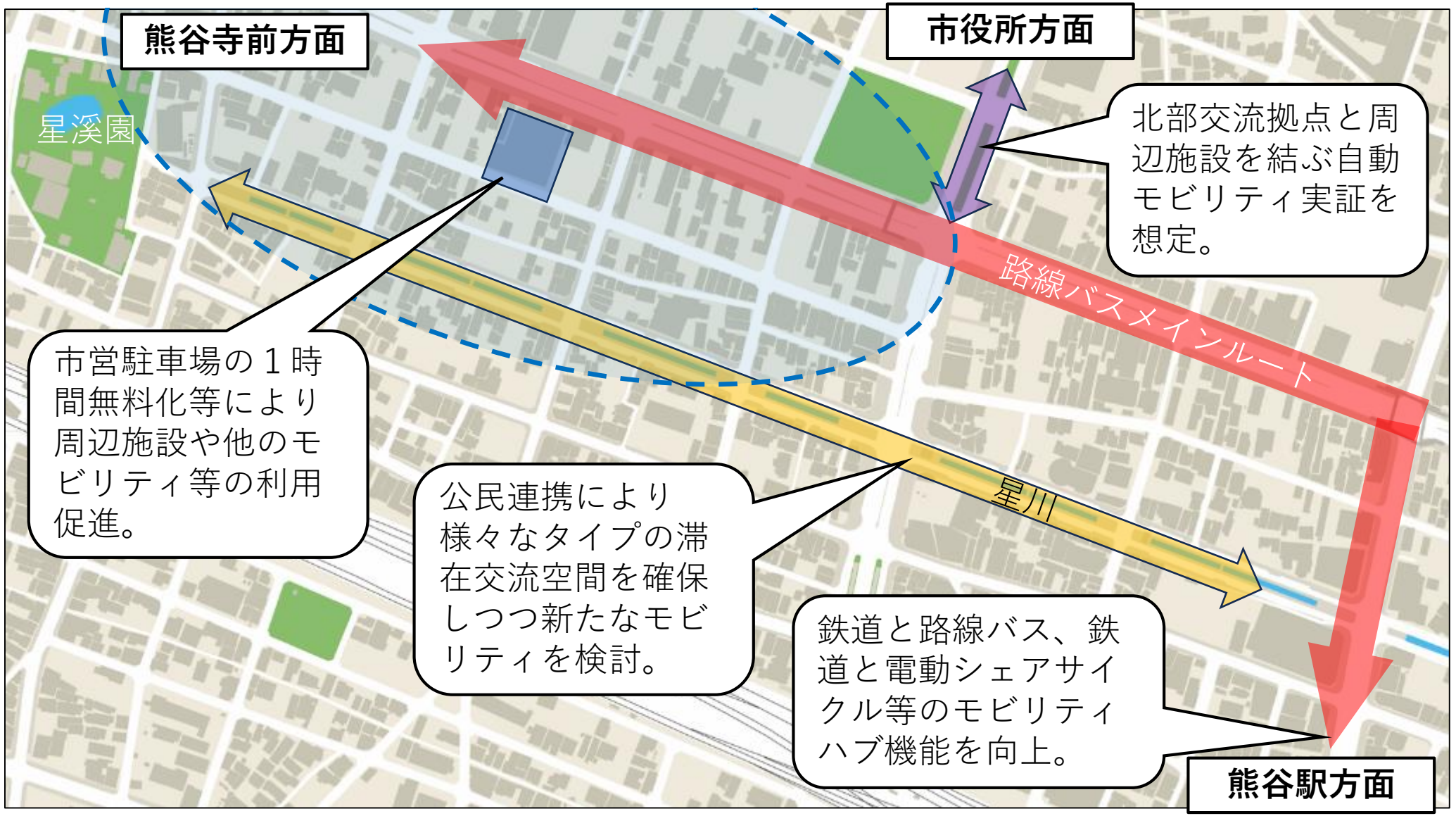
スマートシティの側では、スマートフォンによる交通関係サービスの提供や、人流データの活用と並行して、今後の市民生活を支えるモビリティや配送等サービスロボットの導入円滑化を目指してきた。

後者については、人流データ等を電子地図上で重ね合わせて分析するのとは異なった、ヒューマンスケールでの空間データを取り扱うノウハウが必要であるが、現時点では主にまちづくりの市民参画のために用いられている３D都市モデルは、建物内などをより詳細な精度で作りこむことも可能であり、また市役所の建設部門では、インフラの高精度な３Dデータを取り扱う検討を開始するなど、熊谷市は既に入口に立つことができている。

今後、関係部門の連携の要となる本ビジョンを適切に更新し、スローモビリティの導入可能性の検討の段取りと、これまでのスマートシティの取組から得られたデータ取扱いのノウハウや産学官の連携・共創の基盤を活かしたモビリティ・配送等サービスロボットの検討・実証の段取りを整合させることが可能と考えられる。この取組により、市民の生活を支える技術を適切に選択し、組み合わせ、円滑に導入することのできる都市を目指す。

「熊谷版モビリティフレンドリーなまちづくり」の実現イメージ

（星川将来ビジョン（R6(2024)年3月）と本「まちなか交通ウェルカムビジョン」（R８(2026)年２月）等が一体となり、まちなか再生の実現を確実なものとする。）



【まちなかモビリティ・サービスロボット政策ロードマップ（案）】

【１】令和7(2025)年度 ：知見獲得・モビリティ初期実証フェーズ	【２】令和8(2026)年度 ：拡張検討・将来像の下準備フェーズ	【３】令和9(2027)年度 ：モビリティビジョン策定及びサービスロボット実証フェーズ	【４】令和10(2028)年度 ：モビリティ再実証・課題対応検討深化フェーズ	【５】令和11(2029)年度 ：将来展開判断・次段階準備フェーズ
②まちなか特定区間でのグリーンスローモビリティ往復実証 ③実証を通じた基礎データの蓄積	①令和7年度実証結果の詳細分析・公表 ②低速化の段階的導入シナリオ・候補路線等の検討 ③スローモビリティに関する関係部門・警察・交通管理者との初期協議開始 ④住民・商業者との対話の場の継続	**「ロボット・モビリティ・フレンドリーなまちづくり」として連携して整理**	**①まちなかでの再度のまち・交通連動低速化実験** ②市民・来街者の行動変容の検証	**①5年間の実証・検討成果の総括** **⑤6年目以降への接続**
		③「**まちなかスローモビリティ・トランジットモール導入ビジョン**」の策定		②スローモビリティの段階的な本格導入に向けた判断
①全自動モビリティに関する講演・意見交換会の開催	⑤ロボット・モビリティ・フレンドリーなまちづくりの要素整理	⑤全自動導入も視野に入れた検討の整理	③全自動導入の可能性については、中央公園側に持ち帰っての検討継続	④将来的な全自動モビリティ導入に向けたロードマップ素案作成
④中央公園ロボット実証（令和9年度予定）に向けた事前準備(ステップ１) ⑥公園管理者との運用ルール素案作成開始	⑥中央公園ロボット実証（令和9年度予定）に向けた事前準備(ステップ２) ⑦公園管理者との運用ルール素案策定	**①中央公園内での配送ロボット実証開始** ②中央公園実証を通じた知見・人的ネットワークの蓄積 ④ビジョン内に配送ロボット活用方針を位置付け	④中央公園における実証受け入れ仕様等の継続検討（公園外（まちなか）展開を含めて検討）	③配送ロボットのまちなか展開可能性評価
			「ロボット・モビリティ・フレンドリー化の技術的・制度的課題整理」	**「ロボット・モビリティ・フレンドリーなまちづくり」を継続的に進める方針整理**
⑤中央公園イベントにおける、個人モビリティ(自ら操縦するタイプ)体験提供開始				

（注）令和９(2027)年度は市営本町駐車場の改修を見込み、まちなかでの交通実証には適さない年度と想定。

（抜粋）「熊谷市　まちなか産業共創ビジョン」（令和８年１月公表）

熊谷市におけるロボットの取組（公共施設部分ユースケース案）

実証空間の確保からユースケースへ

市役所の想定する実証

①公園内実証



②さらに道路上へ

市役所の想定するユースケース

③道路空間で、高齢者向けを中心とした多様な生活支援ロボット



④さらに建物の中へ

ロボットの実証
空間の確保

地元の人材育成
への貢献

ユースケースの
実現

次期総合振興計画に向けた「ロボット実証サポート都市」へのロードマップ（案）

R７(2025)年度	R８(2026)年度	R９(2027)年度	R10(2028)年度

ロボット・モビリティの可能性を活かす人材育成（地元大学・地域製造業と連携）

空間データ活用ロボットフレンドリー都市づくり（スマートシティの蓄積と連携）

ロボットシンポジウム → 実証の企画・準備 → 実証実施及び標準仕様・運用の設定

詳細は次頁

実証空間３Dデータアセット作成 → データ空間におけるシンクロ表示試行（リアル→データ）

空間データ活用型の若者育成（地元専門学校と連携）

【技術と人材】 ＋ 【リアル空間とデータ空間が双方向で接続】

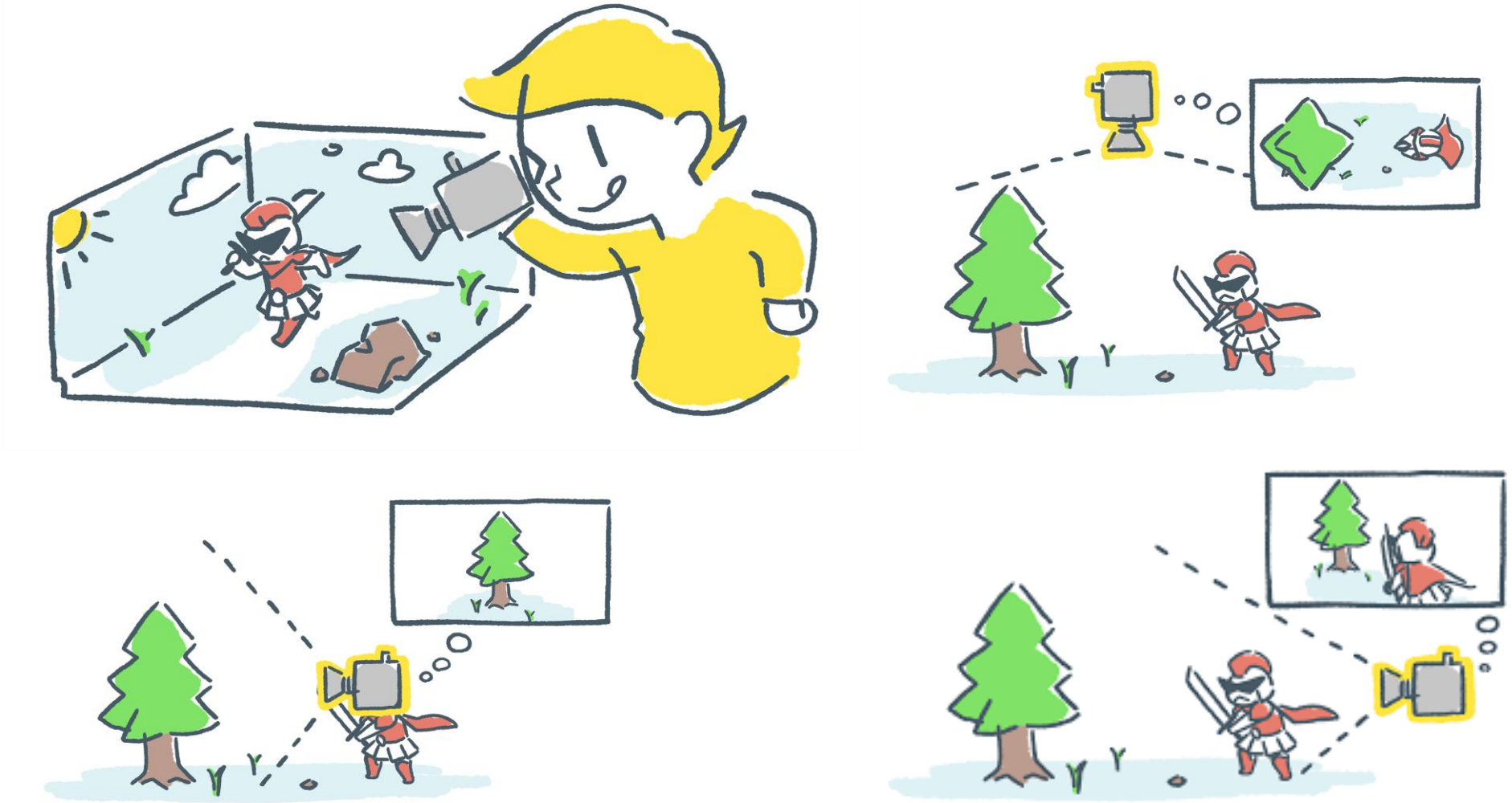
ロボット実証サポート都市へ

屋内外を通じた多様なシナリオの実証を、安全に低コストで実証可能

２D・３DのGISを活用した都市構造の可視化により市民の共感を得て、公民連携まちづくりを促進

各種オープンデータ等（民間連携により得られるデータを含む）によるデータ駆動都市の取組

（参考）３D空間をデータ化し自由な角度から見下ろせることでの空間認知のしやすさ（＝安全確保のための状況把握のしやすさ）のイメージ



（出典）【西川善司が語る”ゲームの仕組み”Vol.1】3Dゲームグラフィックスの基礎となる”カメラの概念”をイラスト付きで解説
https://gamemakers.jp/article/2022_06_27_7437/

（参考）ロボット・全自動モビリティの早期導入に向けた課題について

熊谷スマートシティでは、以下の内容について有識者による講演会を市民に公開し、市民の生活を支えるロボット・全自動モビリティ等の早期実装を目指した検討に取り組んでいます。

R7(2025)年度に熊谷市では、「ロボット同士のデータ連携と人との協働運用」に関する講演会を開催し、TIS株式会社ビジネスイノベーション事業部AI&ロボティクスイノベーション部エキスパートの金枝宏明氏に以下の　内容をご講演いただきました（令和７(2025)年９月２１日）。

https://www.city.kumagaya.lg.jp/smartcity/kouminrenkei/tisseminar.html

〇サービスロボットの定義と活躍している領域について。

〇ロボット同士がどのようにデータを連携をするのか、それがなぜ必要とされるのか。

〇人とロボットの協働のありかた。

また、群馬大学次世代モビリティ社会実装研究センター副センター長（当時）の小木津武樹先生を講師に以下の内容をご講演いただきました（令和７(2025)年１１月９日）。

https://www.city.kumagaya.lg.jp/smartcity/kouminrenkei/mobility_kouenkai.html

〇群馬大学次世代モビリティ社会実装研究センターのミッションである、新しい交通手段の研究開発について。

〇自動運転の普及アプローチとして、「物流／移動サービス」と「オーナー・カー」の普及を区別すべきことについて。

〇技術的導入容易性と経済的持続可能性のバランスが取れた場所が導入の価値が高いことについて。

〇1人のオペレータが複数台の自動運転車両を運用することでコストメリットを出す戦略を練る必要があることについて。

〇群馬大学の取り組む多業種の自動運転対応化・群馬大学の公道実証実験の歩みについて。

〇先端技術の実証と社会的受容性の両立体制が必要であることについて。

〇車両単独での最適からリモートモビリティによる交通全体の最適の将来像について。

５．今後の検討について

モビリティの導入しやすさ等にまちの側からも取り組む交通まちづくりの観点、また人流データ活用や、自律的に移動可能なモビリティ・サービスロボットなどを実現するデジタル技術の観点の両面について、本ビジョン等により関係者の連携を図り、検討を深めることで、市民の移動手段を確保すると共に、様々な活動・体験が生まれる活力あるまちを維持していく。

なお、検討に際しては、引き続き人流分析まちなか再生委員会（まちなかウェルカム委員会）、熊谷スマートシティアーキテクト会議等の意見を聞き取り、また地域における交通まちづくりの取組状況や、モビリティ・サービスロボットやその運用のための設備などに関する技術の普及・進歩などの状況に応じて適切に本ビジョンを更新していく。

（参考）熊谷市人流分析まちなか再生委員会
（まちなかウェルカム委員会）

（まちなか「への」「での」「経由の」移動に着目した、まちなか再生）

［関係課等］交通・まちなか再生・都市計画等の各部門と連携

［委員（案）］千葉大学　　鈴木弘樹　准教授（とりまとめ・まちづくりへの統合）
高崎経済大学　長野博一　准教授（道路等ネットワーク整備）
立正大学　　大井達雄　教授（データ分析による需要予測）

［連携先企業（案）］　熊谷スマートシティ推進協議会構成員
熊谷市　ロボット産学連携プラットフォーム等

［検討内容（案）］①様々な移動手段による人流の総合的な分析に基づくまちづくり
・自家用車・自転車・公共交通・歩行の総合的な分析に取り組む。

②データの分析・取得・活用（利便＋全体最適に近づける誘導策など）

（参考資料）

【１】熊谷市役所　公共交通・自転車利用促進プロジェクトチームの取組
【２】本ビジョンに掲載の人流分析使用データ概要と新たな取組
（シェアサイクルシステムとの連携）
【３】「熊谷市　データ活用まちづくりのためのGISデータ作成標準」概要
【４】その他の交通まちづくりに関するデータのオープン化等について
【５】令和７(2025)年度　星川エリアにおけるグリーンスローモビリティ実証について
【６】ビーコンを活用した人流データの取得の仕組み
（令和7(2025)年度グリーンスローモビリティ実証と連動）
【７】相互扶助型の地域通貨クマポを乗り合い交通等への感謝の気持ちの表明として利用することについて

【１】熊谷市　公共交通・自転車利用促進プロジェクトチームの取組

１．熊谷駅正面口（北口）のバス案内をより便利に

（１）熊谷駅正面口（北口）路面標示について

（２）バス時刻表時早見サイトについて

２．様々な交通手段が選べ、歩きやすいまちなかへ

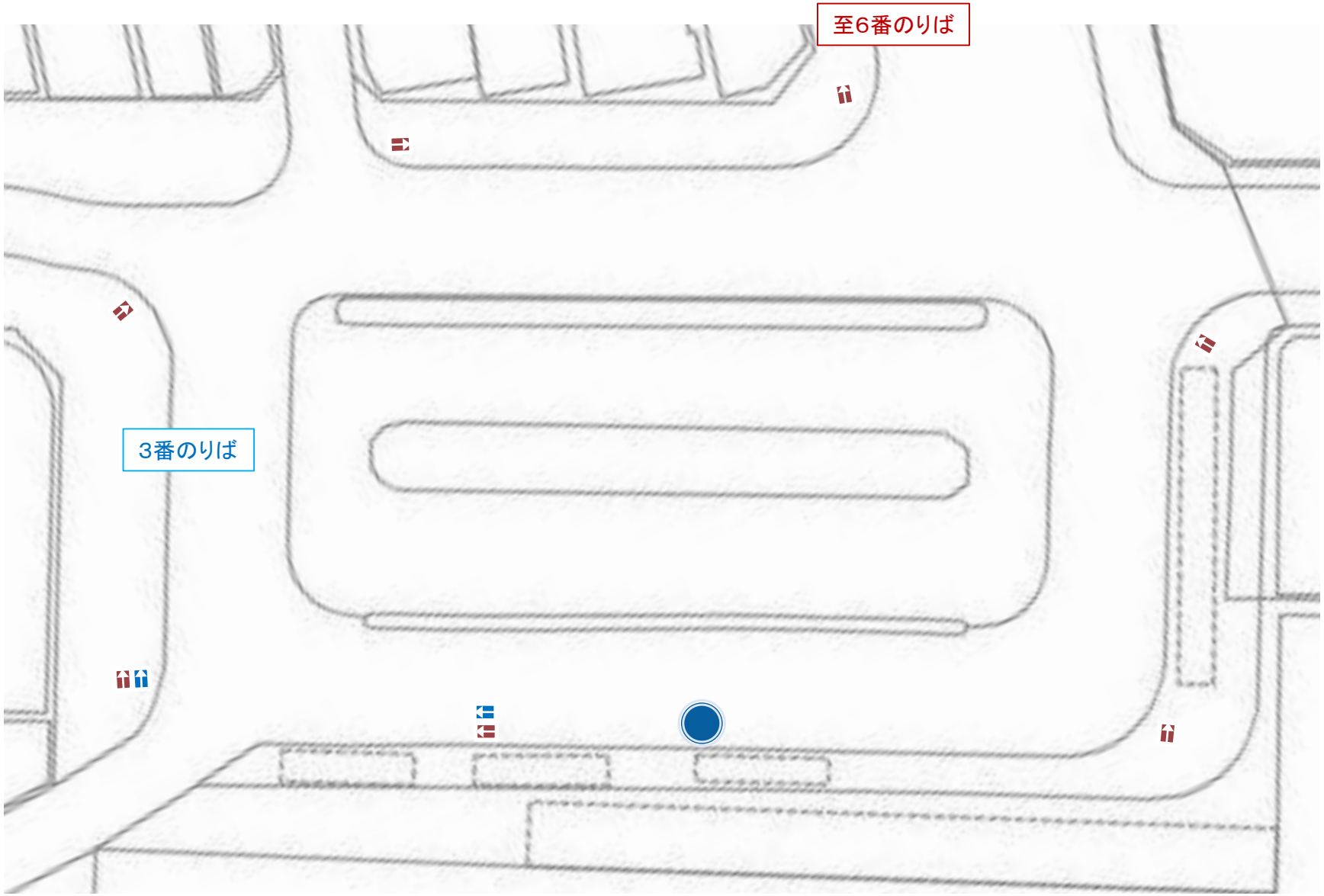
（１）市営本町駐車場の定期的な無料化

（２）AIカメラでの熊谷寺バス停降車カウントについて

１．（１）熊谷駅正面口（北口）路面標示について

熊谷スポーツ文化公園（ラグビー場）と、妻沼聖天山への路線バス乗り場について、路面に案内を表示

- バスのりば等案内図
  直径３ｍ円形
- ③のりば誘導サイン
  （熊谷スポーツ文化公園行き）
  A2サイズ
- ⑥のりば誘導サイン
  （妻沼聖天山行き）
  A2サイズ




熊谷駅正面口（北口）
Kumagaya Sta. North Entrance
タクシーのりば
現在地
籠原駅、犬塚方面
東松山駅、小川町駅
県立循環器・呼吸器病センター方面


⑥ バスのりば
Bus Stop
妻沼聖天山 方面
for Menuma Shodenzan
③ バスのりば
Bus Stop
熊谷スポーツ文化公園 方面
for Kumagaya Sports & Culture Park
RUGBY




YOSHINOYA
吉野家
McDonald's

1．（２）バス時刻表早見サイトについて（熊谷駅←→熊谷寺・妻沼聖天山）



音声読み上げ・文字拡大 | Multilingual

熊谷市

くらし　子育て・教育　健康・福祉　施設案内　市政情報

トップページ > 市政情報 > 組織・附属機関 > 総合政策部 > 企画課 > 公共交通に関するお知らせ > 熊谷駅から熊谷寺、妻沼聖天山

熊谷駅から熊谷寺、妻沼聖天山への路線バスでの行き方案内

ツイート　シェア　LINEで送る

更新日：2025年10月7日

熊谷駅から熊谷寺、妻沼聖天山へ向かう路線バスの乗り場、発車時刻については、それぞれ以下のとおりです。
（注意）日中の時間帯に限り掲載しています。

熊谷駅発熊谷寺行のバス発車時刻（行き）

8時から8時14分　8時15分から8時29分　8時30分から8時44分　8時45分から8時59分
9時から9時14分　9時15分から9時29分　9時30分から9時44分　9時45分から9時59分
10時から10時14分　10時15分から10時29分　10時30分から10時44分　10時45分から10時59分
11時から11時14分　11時15分から11時29分　11時30分から11時44分　11時45分から11時59分
12時から12時14分　12時15分から12時29分　12時30分から12時44分　12時45分から12時59分
13時から13時14分　13時15分から13時29分　13時30分から13時44分　13時45分から13時59分
14時から14時14分　14時15分から14時29分　14時30分から14時44分　14時45分から14時59分
15時から15時14分　15時15分から15時29分　15時30分から15時44分　15時45分から15時59分

熊谷寺発熊谷駅行のバス発車時刻（帰り）

10時から14時59分（平日）　15時から19時59分（平日）　10時から14時59分（土日祝日）
15時から19時59分（土日祝日）

熊谷駅発妻沼聖天山行のバス発車時刻（行き）

8時台　9時台　10時台　11時台　12時台　13時台　14時台　15時台

熊谷聖天前発熊谷駅行のバス発車時刻（帰り）

10時から14時59分　15時から19時59分

熊谷寺と、妻沼聖天山への路線バス発車時刻について、早見出来るサイトを構成

熊谷駅発熊谷寺行のバス発車時刻（行き）

● 8時から8時14分

	平日		土日祝日	
	時刻	乗り場/行先	時刻	乗り場/行先
1	8時00分	⑥/妻沼	8時07分	⑥/西小泉駅
2	8時03分	②/新島車庫	8時09分	①/東松山駅
3	8時04分	①/東松山駅	8時13分	②/籠原駅
4	8時09分	①/循環器	-	-
5	8時10分	⑥/太田駅	-	-
6	8時13分	②/籠原駅	-	-

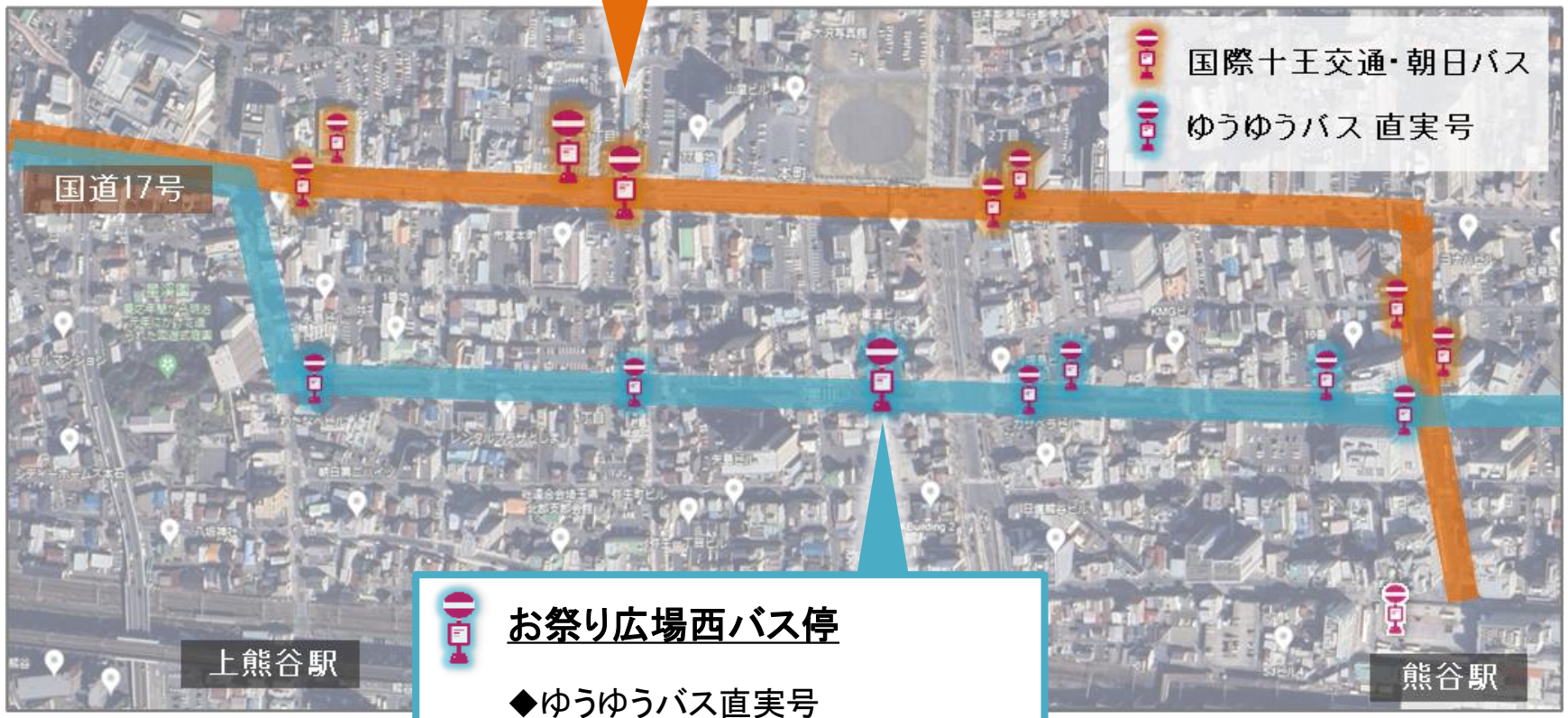
● 8時15分から8時29分

	平日		土日祝日	
	時刻	乗り場/行先	時刻	乗り場/行先
1	8時19分	①/東松山駅	8時19分	①/循環器
2	8時20分	⑥/妻沼	8時20分	⑤/妻沼
3	8時25分	⑤/妻沼	8時21分	⑥/聖天前
4	8時28分	②/新島車庫	8時24分	①/東松山駅

（参考）熊谷駅正面口（北口）～熊谷寺前まちなか交通（バス路線）の概要

本町バス停　（10～18時帯）
⇒平均3～4分に1本

◆国際十王交通
（上り）熊谷駅方面　　平均　約6分（10.3本/1時間）
（下り）籠原・東松山・小川町方面　平均　約6分（10.8本/1時間）
◆朝日バス
（上り）熊谷駅方面　　平均　約9分（7.1本/1時間）
（下り）妻沼・太田方面　　平均　約9分（7.2本/1時間）



お祭り広場西バス停

◆ゆうゆうバス直実号
1日6便（平均1時間に1本程度）

資料：各バス路線の本数については経路検索サービスNAVITIMEを元に「本町」を整理（2024年10月16日時点）。いずれも平日ダイヤ。

熊谷駅前～熊谷寺前などのバス路線の頻度が市民に知られていない状況

市役所Webサイトより、「路線バスでの行き方案内」で検索できる。
バス時刻表早見サイトを掲載（熊谷駅⇔熊谷寺・妻沼聖天山）
（※）市役所Webサイトの読み上げ機能に対応していないため、現時点では検索でたどりつくか、外部Webサイトから直接参照する特殊ページとして運用



熊谷駅発熊谷寺行のバス発車時刻（行き）

8時から8時14分

	平日		土日祝日	
	時刻	乗り場/行先	時刻	乗り場/行先
1	8時00分	⑥/妻沼	8時07分	⑥/西小泉駅
2	8時03分	②/新島車庫	8時09分	①/東松山駅
3	8時04分	①/東松山駅	8時13分	②/籠原駅
4	8時09分	①/循環器	-	-
5	8時10分	⑥/太田駅	-	-
6	8時13分	②/籠原駅	-	-

くまっぷへの交通情報の掲載について

・シェアサイクルポート、路線バス、ゆうゆうバスの停留所をくまっぷ上に掲載
・令和７(2025)年度中に本公開へ



交通情報作成イメージ図

2．（1）市営本町駐車場の定期的な無料化

以下に合わせ、各種社会実験、行事等に合わせて無料化を随時検討

市営本町駐車場をご利用ください

ツイート　シェア　LINEで送る

更新日：2025年9月30日

令和7年4月1日から駐車料金を改定しました！

料金改定詳細

令和7年4月1日から下記のとおり料金改定を行いました！

（1）入庫後1時間の出庫が無料

（2）1日最大料金を400円に減額

（3）毎月第2・第4土曜日は無料（熊谷花火大会開催日を除く）

今回の料金改定は熊谷市営本町駐車場を利用してまちなかにお越しいただき、にぎわいを再生することを目的としています。

星川沿いでは毎月様々なイベントが開催されています。

まちなかへいらっしゃる際は、ぜひ熊谷市営本町駐車場をご利用ください。

2．（2）AIカメラでの熊谷寺バス停降車カウントについて

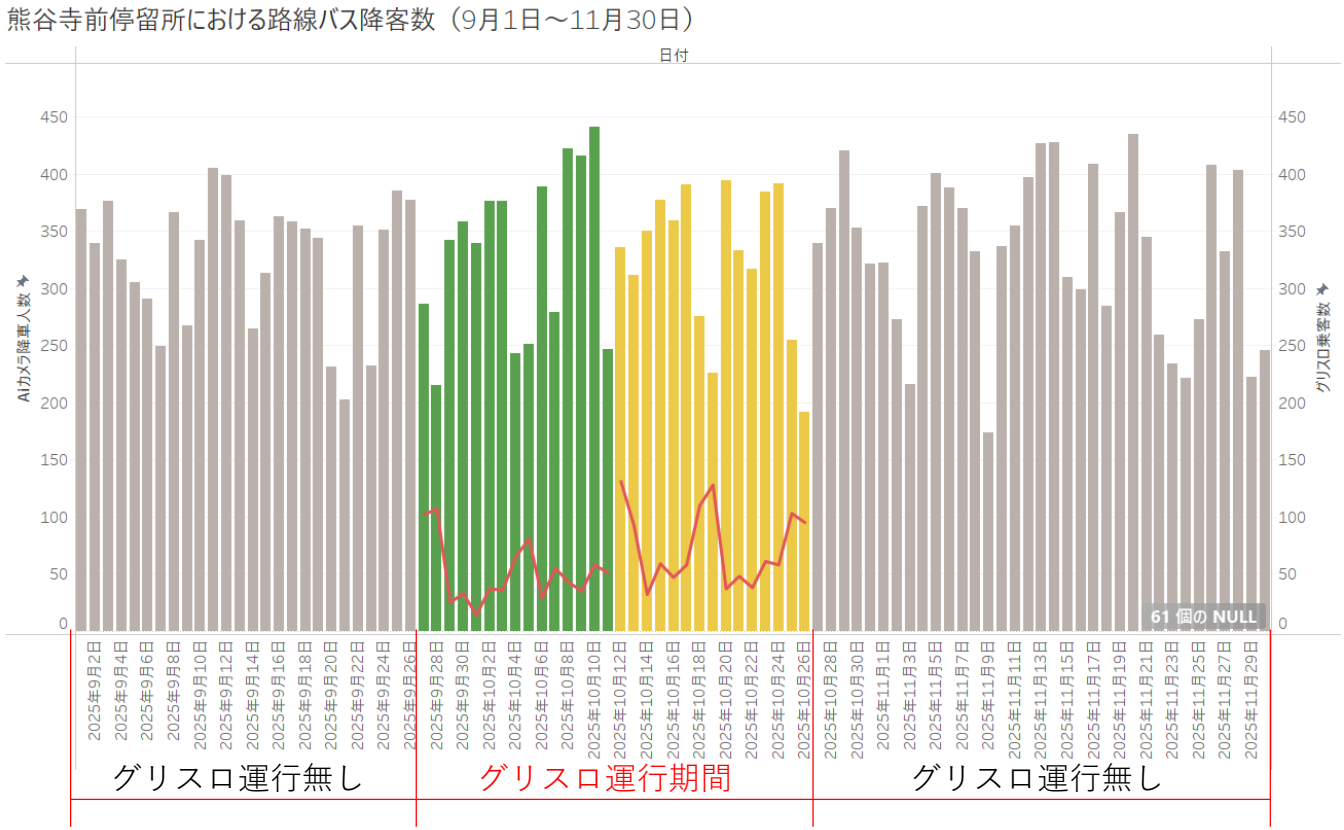
・熊谷寺停留所（下り線）の降車客数をAIカメラでカウント。（撮影データは保存せず、時間別の集計値のみを記録。）







2．（2）AIカメラでの熊谷寺バス停降車カウントについて



棒グラフ		グリスロ運行が無い期間の降客数
		グリスロカート型運行時の降客数
		グリスロバス型運行時の降客数
折れ線グラフ		グリスロ自体の利用客数

【バス利用者数】

グリスロ運行期間外（61日間）20161人（**1日平均330.5人**）

グリスロ運行期間　（30日間）9872人（**1日平均329.0人**）

まちなかの人流の基礎データ入手と共に、R７(2025)年度の社会実験による星川沿いのグリーンスローモビリティ運行は、運行を行っていない時期と比較して路線バスの利用客に影響を与えた様子がなく、既存利用者の奪い合いは生じていないとの観測結果が得られた。

【２】本ビジョンに掲載の人流分析使用データ概要と新たな取組（シェアサイクルシステムとの連携）

本ビジョンに掲載の人流分析使用データ概要

・人流データの取得方法は、主に「基地局データ」、「GPSデータ」がある。（その他、AIカメラ、Wi-Fi、Bluetooth等のBeacon通信でも把握可だが、過去の遡りが不可能）
・「基地局データ」、「GPSデータ」はそれぞれ各種データ定義、特性が異なる。

表　人流ビッグデータ取得方法の比較

	基地局データ ＊基本仕様であり、一部仕様はカスタイマイズが可能	GPSデータ ＊ポイントデータ取得による自社分析時の条件
データ取得方法	基地局とスマートフォン等の交信状況から位置を特定する。都市部等の基地局が多い地域はデータ計測が安定するが、基地局が少ない地域は不安定となる。	位置情報の取得を許諾しているスマートフォンアプリ利用者に対して衛星から位置（緯度経度）を特定する。緯度経度は数十mの誤差を含んでおり、ビル群内などで誤差が大きくなる。
サンプル数	数千万UUID	数十万～数百万UUID
個人属性	取得可（性、年代、居住地）	一部ベンダー可
旅行者定義	各社によって異なる（一部不明）	距離、来訪頻度など任意設定が可能
滞在判定	各社によって異なる（一部不明）	任意設定が可能
分析粒度	各社によって異なる（一部不明）	任意設定が可能
広域流動把握	○	○
詳細流動把握	△	○
流動把握	２点間のみ	任意設定できるため、複数箇所の流動把握が可能
本事業での使用データ	モバイル空間統計®（ドコモ）	Agoop社

※UUID…Universally Unigue Identifier

新たな取組（シェアサイクルシステムとの連携）について





➢ **サービス概要**

株式会社ゴトーが提供するシェアサイクルサービス「ワイルドナイツサイクルシェアリング」システムとデータ連携基盤を連携し、シェアサイクル利用データをPDSに格納することに承諾していただいた利用者は、シェアサイクルの利用で自動的にクマポが獲得できます。

サービス利用者から同意の得られた民間のデータを熊谷市の運用しているデータ連携基盤に蓄積し、同一の利用者に紐づくデータを連携させていくことで横断的な分析を実施し、サービス向上に活用を図っていきます。

➢ **利用方法**

熊谷市公式Webサイト関連記事
（https://www.city.kumagaya.lg.jp/smartcity/data/scycle-kumapo.html）

ア　クマぶらを起動

イ　右下の歯車マークをタップ

ウ　設定メニュー内の「シェアサイクル連携」をタップ

エ　アプリ画面が表示されるので指示に従い「ワイルドナイツサイクルシェアリング」の利用アプリ『ecobike』で登録したメールアドレスをこちらのアプリに入力して「連携する」ボタンをタップ

➡連携が完了し、自動でシェアサイクルの利用に応じてクマポが獲得できるようになる。

【３】「熊谷市 データ活用まちづくりのためのGISデータ作成標準」概要

GIS系関連データの整備・公開について

○基本の方針案

公民連携のまちづくりにおいて利用可能なデータを増やす

①利用可能なデータはできる限り地図（GIS）上に表現できる形にすることを目指す

②地図上に表現できない・表現する必要性が小さいデータでも、電子データにするなどにより価値を高める

③②であってもできる限りGISで活用可能とするために必要なデータを用意する

④電子データはできる限りオープンデータとする

①『GISで取り扱うデータ形式の考え方』に沿って考える
②各種データは基本的にはオープンデータ化を見据えるため、『オープンデータ作成マニュアル』に則ると、
　電子データ＝基本的にCSV
③例えば「ゆうゆうバスの乗降データ」に対して、「停留所位置データ（座標付き）」を作成するなど
④『熊谷市オープンデータ推進に関する基本方針』のとおり

GISで取り扱うデータ形式の考え方　Ver.2令和６(2024)年１０月１６日

考え方を整理する目的

様々な事業でGISで取り扱うような地理空間情報を含んだデータ（以下GISデータという。）が作成される中、様々なソフトウェア・サービスにおいて取り扱いが可能な形式を整理し、円滑なデータ活用を図る。

GISデータを取り扱うソフトウェア・サービス

主に、現在市で活用している次のものを想定する。

・WebGIS　Re:Earth（リアース）、カキコまっぷ　など
・統合型GIS　PasCAL　など
・分析・可視化ソフト　Tableau（タブロー）
・その他GISデータを取り扱えるソフトウェア

GISデータの分類

ここではGISデータを大きく次の種類に分類して整理する。

・2Dのラスターデータ（画像）
・2Dのベクターデータ（点・線・面の図形データ　※3Dの場合ここに立体データが加わる）
・3Dデータ

GISデータの取り扱いの観点

次の２つのことがそれぞれ重要である。

Ａ　市の事業で使えること
前述の取り扱うソフトウェア・サービスに掲載のもの（WebGISや統合型GISなど）の多くで共通して使用可能な形式

Ｂ　オープンデータとして有用なこと
市で取り扱うソフトウェア等ではたまたま使用できなくても、一般に有用であると思われる形式

2Dのラスターデータ（画像）

画像データの端の座標を定めることで、GIS上に画像データを重畳することができる。
ここでは、GIS上に単に画像データを重畳するものではなく、指定する座標範囲に画像を配置して重畳するものを指すこととする。　（例えば、まちなかの気象シミュレーション結果など）

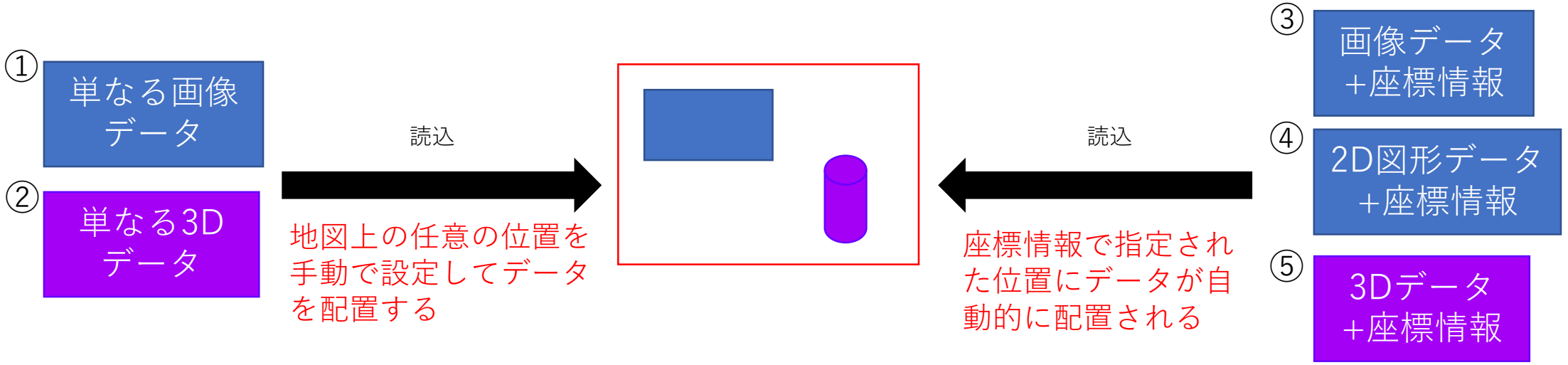
2Dのベクターデータ（図形）

点、線、面で表されるデータを表示するもの。
（例えば、公共施設の所在地を示すスポットデータ（点）
バス路線図（線）
町丁字別境界（面）　など）

3Dデータ

3D都市モデルデータ（3Dモデル＋地理空間情報）や座標付きの3D図形データに加え、この資料では参考として3Dモデルデータ（地理空間情報は含まない）を想定。
※なお、3D点群データは一般的に3Dモデルデータに変換して取り扱うようである。

GISでのデータ形式とデータの表示のされ方の整理イメージ（参考）



①JPEGやPNG、TIFFなど　→　とても一般的
②glTF/glbやOBJなど
③GeoTIFF、①を参照したKMLなど
④CSVやShape、DXF/DWGなど
⑤DXF/DWG、3DTiles等の3D都市モデルデータなど

※GISデータは③～⑤を指すが、この資料では、現在把握している範囲で②の3Dデータの用途がWebGISでの表示に限られているため、関連があるものとして②～⑤のデータについて整理している。

データ形式整理表①

	2Dラスター（画像）の表示	2Dベクター（図形）の表示	3Dデータの表示
Re:Earth	KML,CZML	CSV,KML,GeoJSON,TopoJSON,CZML,Shape（エクスポートのみ）	3DTiles,glTF/glb（地理情報含まない）,CZML
統合型GIS PasCAL	-	CSV,Shape,GML,SIMA,DXF/DWG,KML,GPX	-
Tableau	-	CSV,XLSX,Shape,KML,GeoJSON,TopoJSON	-
その他	ワールドファイル,GeoTIFF	CSV,Shape,KML,DXF/DWG（座標情報含まない）	CityGML（都市モデル）,OBJ（地理情報含まない）,DXF/DWG（地理情報含まない）

灰色の形式は、特に必要ということでなければ最初の選択肢からは外してもよいと思われるもの。
【特に必要だった例】気象シミュレーションデータ（画像）をRe:Earth上に表示したかったが、建物モデルの下に敷くように表示させることができなかったため、KMLを断念してCZMLを採用した。

○補足説明

・CZML・・・Re:Earthのベースとなるエンジンに特有のデータ形式であるため灰色に
・GeoTIFF・・・画像データに地理空間情報を付加して取り扱うことを考えた場合、対応さえしていればこの形式が非常に有用と聞き取る（KKEより）
・DXF/DWG・・・CADの形式。点群測量データなど、今後のデータ活用が見込まれる分野で一般的な形式として無視できないと思われる
・他の灰色の形式・・・他により一般的と思われる形式があるため、あえて作成する必要がないと思われる形式

データ形式整理表②

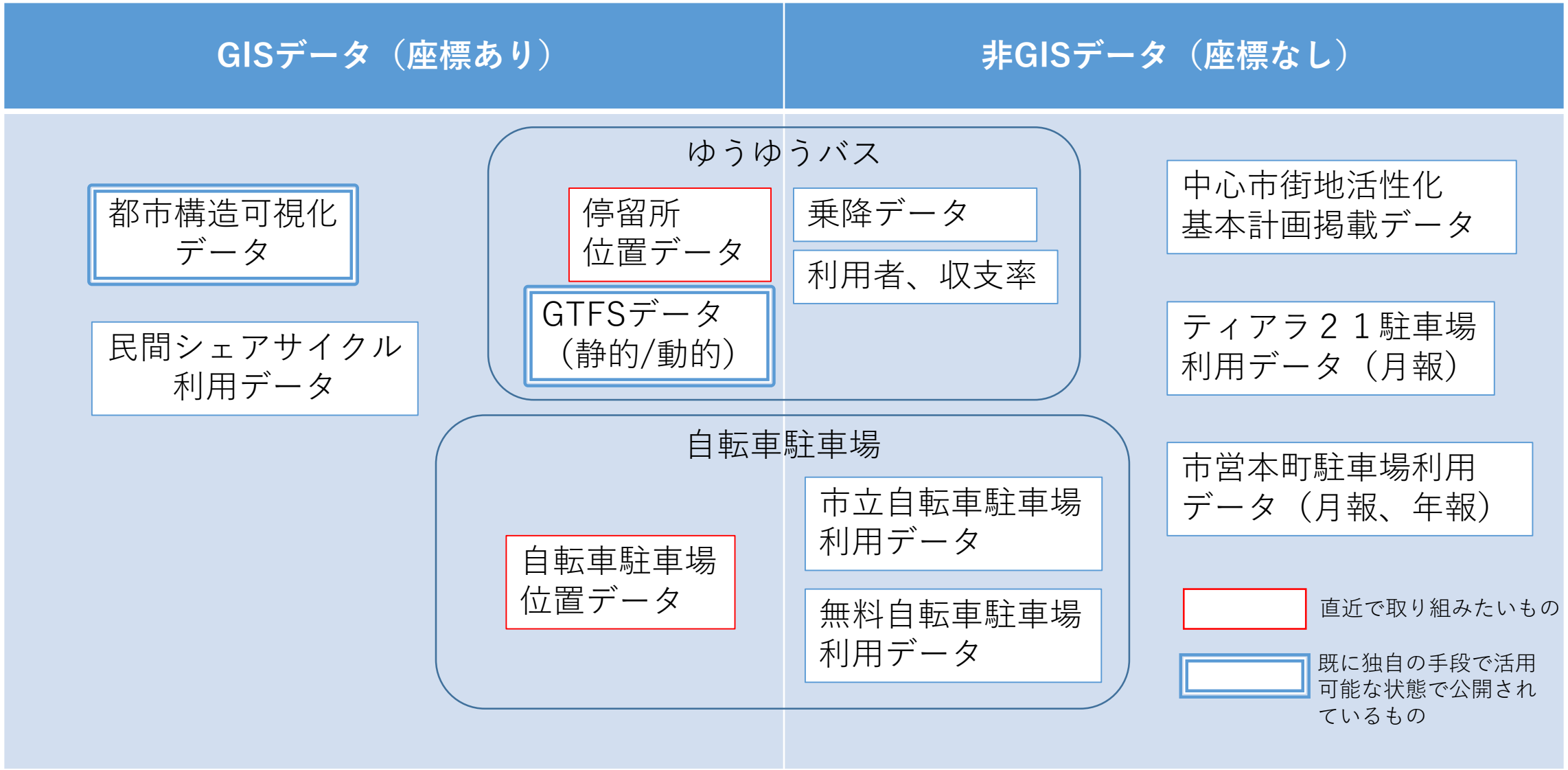
	2Dラスター（画像）の表示	2Dベクター（図形）の表示	3Dデータの表示
Re:Earth	KML,CZML	CSV,KML,GeoJSON,TopoJSON,CZML,Shape（エクスポートのみ）	3DTiles,glTF/glb（地理情報含まない）,CZML
統合型GIS PasCAL	-	CSV,Shape,GML,SIMA,DXF/DWG,KML,GPX	-
Tableau	-	CSV,XLSX,Shape,KML,GeoJSON,TopoJSON	-
その他	ワールドファイル,GeoTIFF	CSV,Shape,KML,DXF/DWG（地理情報含まない）	CityGML（都市モデル）,OBJ（地理情報含まない）,DXF/DWG（地理情報含まない）

整理すると

	画像データを地図上の特定の位置に重畳する	GIS上に2D図形で表示する	3Dデータを表示する
市が使える ※活用する多くのサービスで共通して使える	KML	CSV,KML,GeoJSON	3DTiles,CityGML,glTF/glb（地理情報含まない）
オープンデータ	GeoTIFF	Shape,DXF/DWG（地理情報含まない）	OBJ（地理情報含まない）,DXF/DWG（地理情報含まない）

GIS系関連データの整備・公開について

（GISで取り扱うデータ形式の考え方）



熊谷スマートシティにおける各種3D空間データの活用に向けた取組

熊谷市では、まちの形や建物、道路などを立体的に表した「3次元（3D）の空間データ」を、継続的に更新しながら、さまざまな分野で活用する取組を進めています。大切にしている考え方は、「**一つの3D空間データを、できるだけ効率的に、公共・民間の多くの目的に使えるようにする**こと」です。同じデータを複数の用途で活用できれば、新しく作り直す手間や費用を抑えつつ、より多くの価値を生み出すことができます。現在の熊谷市は、主に３つの用途で活用を試し、その経験やノウハウの蓄積を、市民や民間団体と共にスタートしている段階にあります。

１つ目は、**システム（スマートフォンを通じた市民サービスを表示したり、サービスロボットが自律的に移動したりするためのプログラム）において使われることを主目的とした用途**です。ここでは、人が見て分かりやすいことよりも、コンピュータやロボットが正確に読み取れることが重要になります。例えば、建物の形や高さを正確に表した「3D都市モデル」は、暑さや風の流れを分析する気象シミュレーションの基盤として使われています。また、将来的に地理空間データ連携基盤や空間IDなど、位置に関する情報をシステム同士が共通に扱っていく取組の基礎となります。

別のタイプの３D空間データとしては。道路や橋などの状態を把握するための点群データや、ロボットがセンサーを使って周囲を測り、自分の位置を確認しながら動くためのデジタルマップ（SLAM（**S**imultaneous**L**ocalization**a**nd**M**apping（同時自己位置推定と地図作成）の略）技術による）があります。

さらに、これらのデータを有効に活用することで、リアルタイムでの３D処理に適したゲームエンジン用の空間データを作成することも可能であり、低速で動くサービスロボットなどを、人が遠隔で監督・操作する場面での技術実証にも活用していくことを検討しています。

２つ目は、**人とシステムの架け橋となる用途**です。人の発想や工夫をシステムが受け止め、逆にシステムの力を人が引き出す関係が特徴です。3D都市モデルを使い、市民自身が建物や緑、ストリートファニチャー等を配置して景観を確認するシミュレーションは、その代表例です。
また、今後は、ゲームエンジン用の空間データを活用し、若者によるプログラム開発の機会となるハッカソン（短期間での集中的な開発イベント）や、ゲーム開発の機会を提供することで、若者が楽しみながらデータ活用やシステム開発への理解を深める機会とすることも検討しています。
その他、3D都市モデルや点群のデータを対応したビューワーで表示した場合と比較すると簡略化されたブロック状の表示とはなりますが、簡単なプログラムにより仮想のまちの中でモビリティを動かすなどの体験が可能なアプリケーションソフト「マインクラフト」を活用し、学生がまちづくりのアイデアを引き継いでいく取組も始まっています。

３つ目は、**人がデータを理解して行動に移したり、さらに高度なデータ分析や検討を行うことを主目的とした用途**です。3D都市モデルを使った浸水シミュレーションにより、避難可能なルートの変化を分かりやすく可視化し、防災意識の向上や話し合いに役立てる体験会などを提供しており、令和７(2025)年度には、荒川北縁について、行田市・鴻巣市と共にデータを活用して水害に対処する検討を行っています。
また、人口や施設、交通など、まちに関わるさまざまなデータを重ね合わせて表示することで、まちの現状や課題を直感的に理解できることは、公民連携のまちづくりのために重要です。

これらの３つの用途は、それぞれ独立したものではなく、連携させることで、市民の生活を守り、またまちの魅力づくりを進める上で、大きな効果を発揮します。熊谷市は、3D空間データを市民と行政の共通の財産として育てながら、より安全で魅力あるまちづくりにつなげていこうとしています。

（参考）熊谷スマートシティにおける３D空間データと用途の組み合わせの例（検討中のものを含む）

【１】システム（プログラム）において使われることを主目的とした用途

人間がデータの構造を理解しやすかったり、見やすい形で表示（可視化）できることよりも、システムが扱いやすいデータ形式であることが重視される。

・3D都市モデルデータ　⇒気象シミュレーションや防災シミュレーションの基盤用途
・インフラ管理用の点群データ
・（2Dデータの場合あり）ロボットがセンサーを用いて作成する行動用のマップデータ（SLAM（SimultaneousLocalizationandMapping（同時自己位置推定と地図作成）の略）技術によって構築されるもの等）
・ゲームエンジン用空間データ　⇒低速移動ロボット実証（人の監督、操作)用途

【２】人とシステムの架け橋となる用途

・3D都市モデル　⇒（市民が自ら操作しての）景観シミュレーション用途
・ゲームエンジン用空間データ　⇒学生向けのハッカソン（短期間での集中的なプログラム開発イベント）、ゲーム開発体験提供用途
・マインクラフト空間データ　⇒学生のまちづくりアイデアの継承（リレー）、プログラミング体験提供用途

【３】人がデータを理解して行動に移したり、さらに高度なデータ分析や検討を行うことを主目的とした用途

・3D都市モデルデータ　⇒浸水シミュレーション結果を可視化し、防災意識の啓発や防災体制の検討に取り組む用途（２D表示よりも速やかに共通理解を得ることが可能）
・（２D表示でも色分けなどで表現可能な場合あり）まちに関わる様々なデータを重ね合わせて可視化する用途（２D表示よりも速やかに共通理解を得ることが可能）

【４】交通・まちづくりに関するデータのオープン化等について

交通・まちづくりに関するデータのオープン化等に取り組む理由

１．持続可能な都市運営への貢献・まちづくりの透明性確保
　交通・環境データを活用して、エネルギー効率や移動効率を高め、スマートで環境に優しい都市運営を支える。行政の意志決定や都市計画の根拠を見える化することで、市民が納得して参加できるまちづくりを可能とする。

２．市民サービスの向上
　交通量や移動パターンのデータを公開することで、市民それぞれが、より自分に合った公共交通の利用の仕方のヒントとすることを可能にする。

３．民間・大学との協働促進・イノベーションの創出
　オープンデータを共有することで、企業や研究者が新しいアプリ・サービス・研究を生み出し、地域の課題解決につなげることを可能とする。

交通・まちづくりに関するデータのオープン化等について

（凡例）・四角枠内は座標を有するデータ
・括弧書きは座標を有しないデータ

まだ座標の無いデータに座標を与えることで複合的な可視化や位置関係を用いた分析が可能となる

データ連携に関する取扱い

（市）その他GIS系データニーズ（防災・福祉用途など）

（大学等）研究データニーズ

（市）まちづくり系データニーズ

PDS（パーソナルデータストア）に格納されたサービス利用履歴

（市）スマートクールシティデータニーズ

気温・湿度観測データ（カキコまっぷ）

市設置の気象・温度センサーで観測したデータ

まちなかヒートエリアデータ等

人流分析データ

公共交通・駐車場・駐輪場等利用データ（可能なものはオープン化）

まちなか駐車場・空き地データ（まちづくり熊谷提供）

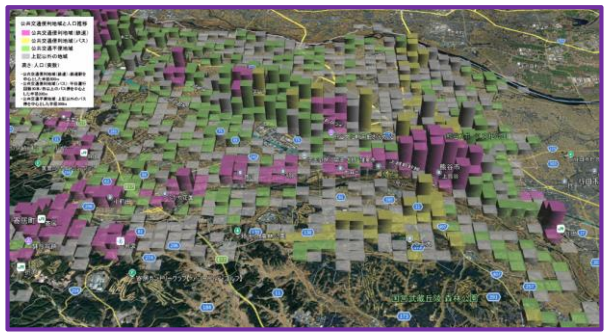
（例）民間シェアサイクル利用データ

（例）ヒートアイランド現象の研究

熊谷市における関連データ整備・公開状況メモ

【公共交通データ（企画課交通担当）】
・ゆうゆうバスの停留所毎の乗降データを毎年集計。
・年間利用者、収支率は、５年毎に地域公共交通計画にアウトプット。
・ゆうゆうバスGTFSデータは随時更新。
・民間路線バス、鉄道等に関しては、現状特に事業者に提供協力を求めていない。

【都市構造可視化データ（都市計画担当）：R3(2021)年度に埼玉県から提供】
・コンパクトなまちづくりの取組の促進を目的に県内の都市構造に係るデータの見える化を実施。
・GoogleEarthProで地図上に３Ｄグラフ等で表現することで、地域の特性や課題を視覚的・直感的に認識することが可能。



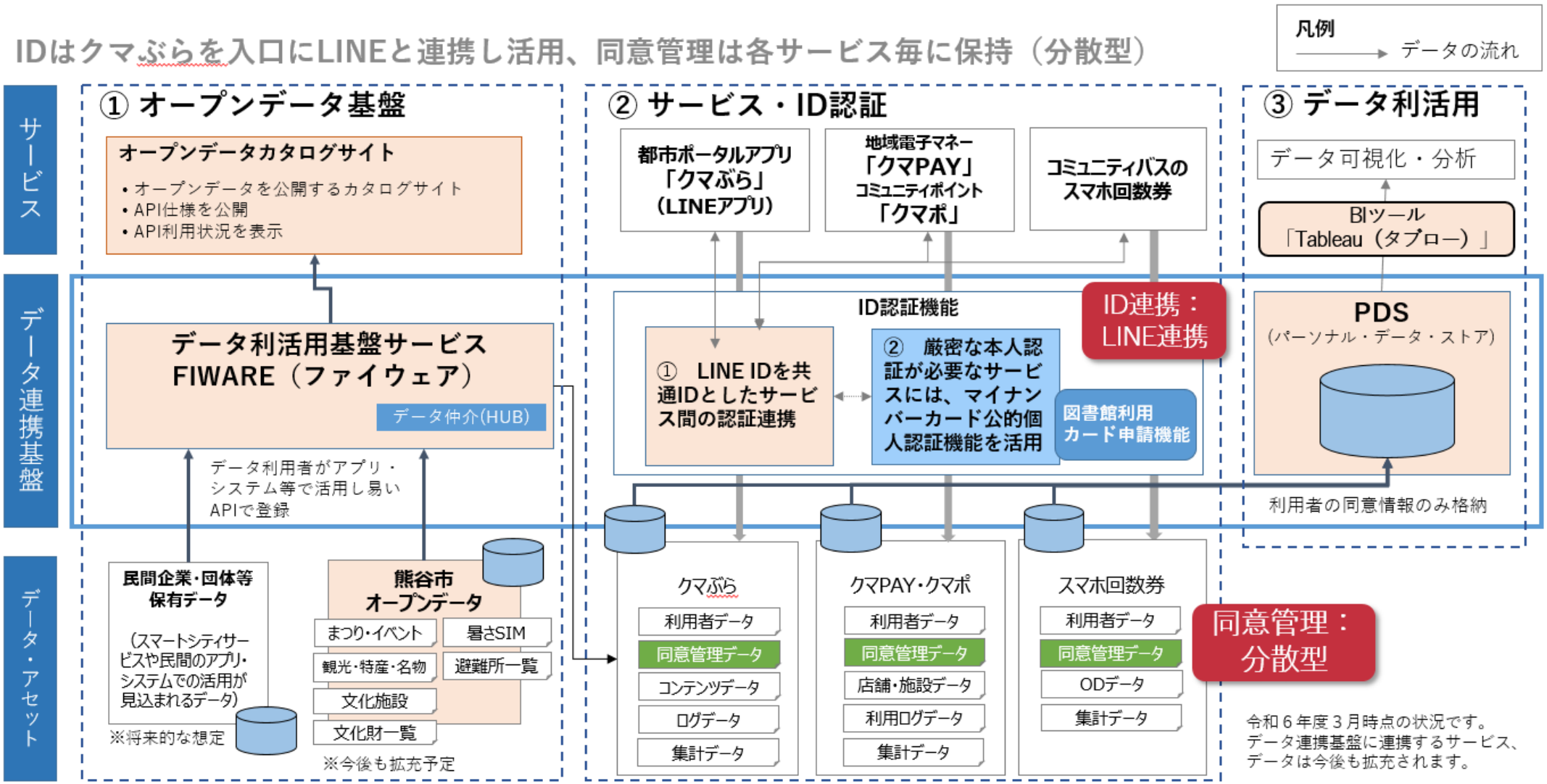
（参考）都市構造可視化データの例

【中活データ（まちなか再生担当）】
・関係して取得したデータは全て中活計画に掲載。（令和２(2020)年度の中心市街地活性化計画）

【再開発施設・市営駐車場利用データ（まちなか再生担当）】
・ティアラ２１駐車場
年１回紙ベースで１年分の月報をまとめて提供いただいている。
・市営本町駐車場
月報、年報の電子データあり。

【自転車駐車場利用データ（安心安全課）】
・有料駐車場は熊谷市立熊谷駅自転車駐車場のみ。契約台数のデータのみ。
・その他の無料自転車駐車場は熊谷駅西、上熊谷駅東などは台数のカウントは行っていない。

（参考）熊谷市のPDS（パーソナルデータストア）の構造
（利用者の了解を受けたデータを活用するオプトイン方式）



【５】令和７年度の星川エリアにおけるグリーンスローモビリティ実証について

星川通線グリーンスローモビリティ走行社会実験–運行路線

・運行期間　：Ｒ７(2025)年9月27日（土）～Ｒ７(2025)年10月26日（日）
・運行ルート：星川通り内緑の広場～星渓園正門間を巡回運行



<運行ルート>

星川通線グリーンスローモビリティ走行社会実験–運行車両

- 2車種のグリーンスローモビリティが運行
  - 前半9月27日(土)～10月11日(土)：カート型
  - 後半10月12日(日)～10月26日(日)：バス型



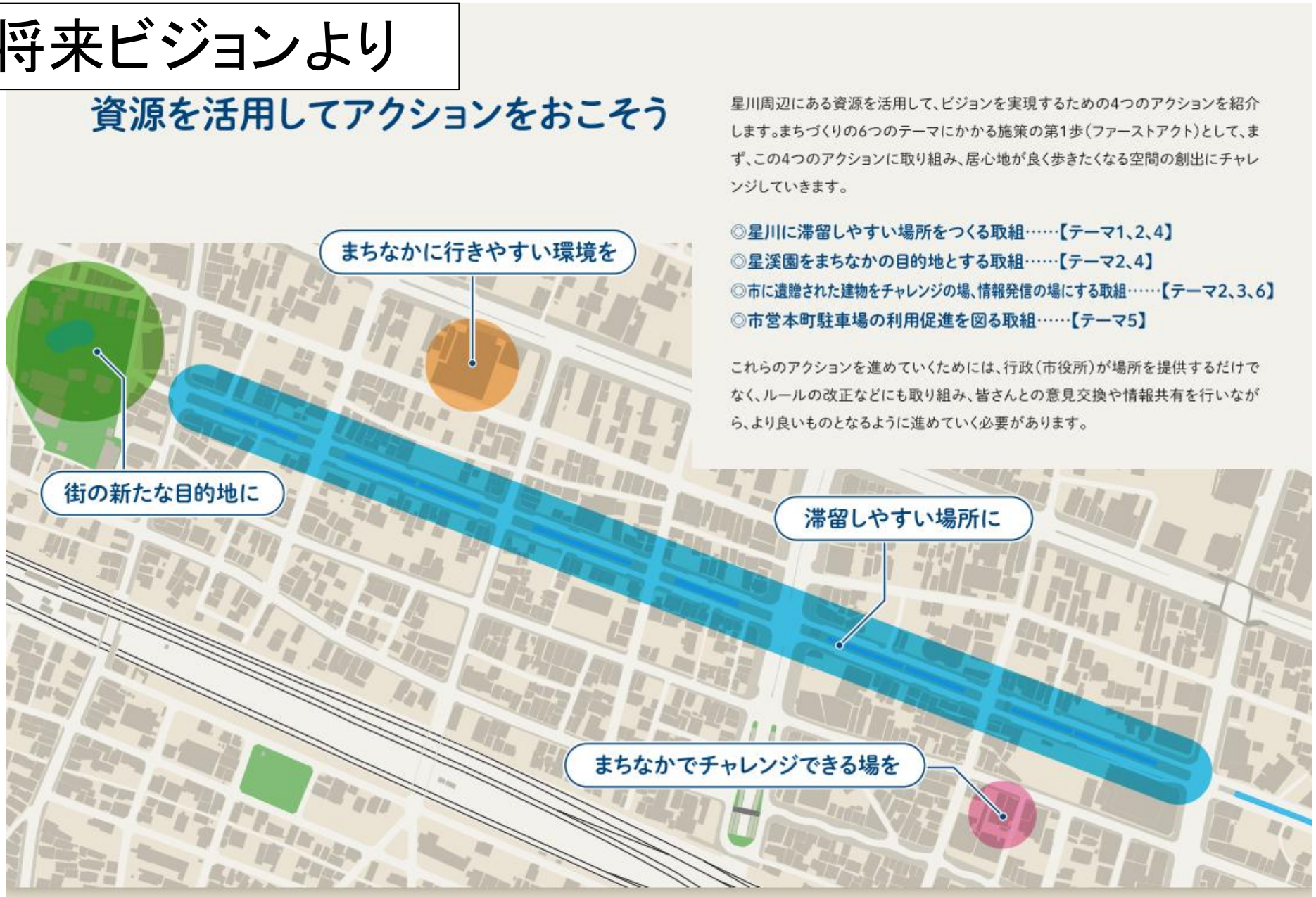
▲カート型（ヤマハ発動機製「AR-07」）



▲バス型（シンクトゥギャザー製「e-COM4」）

星川通り周辺の目指す姿とグリーンスローモビリティ実証の関係①

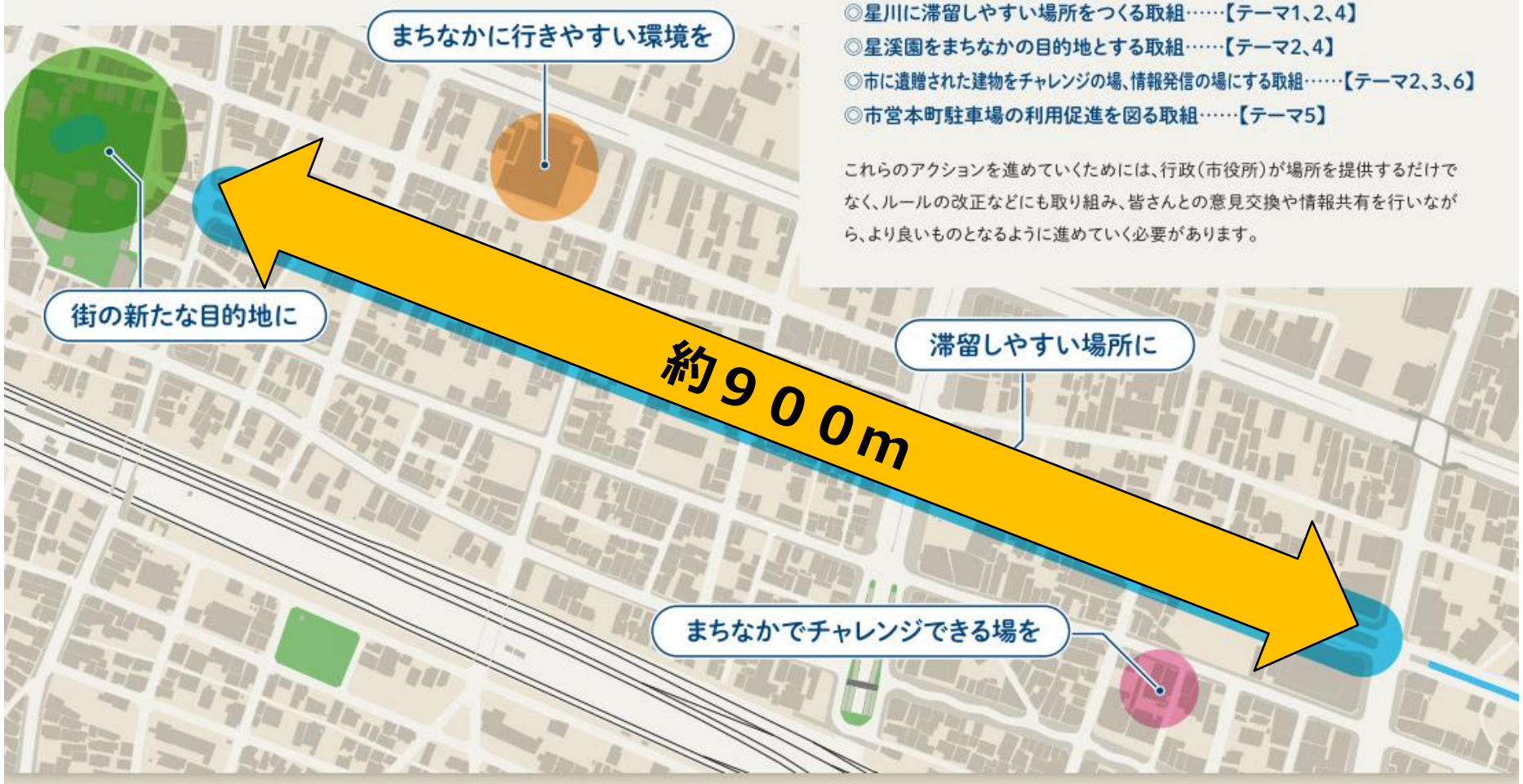
星川将来ビジョンより



（参考）
星川将来ビジョン
はこちら

星川通り周辺の目指す姿とグリーンスローモビリティ実証の関係②

課題：往復２キロ弱は徒歩では負担が大きく、負担感軽減・休憩場所・移動支援等の検討が必要

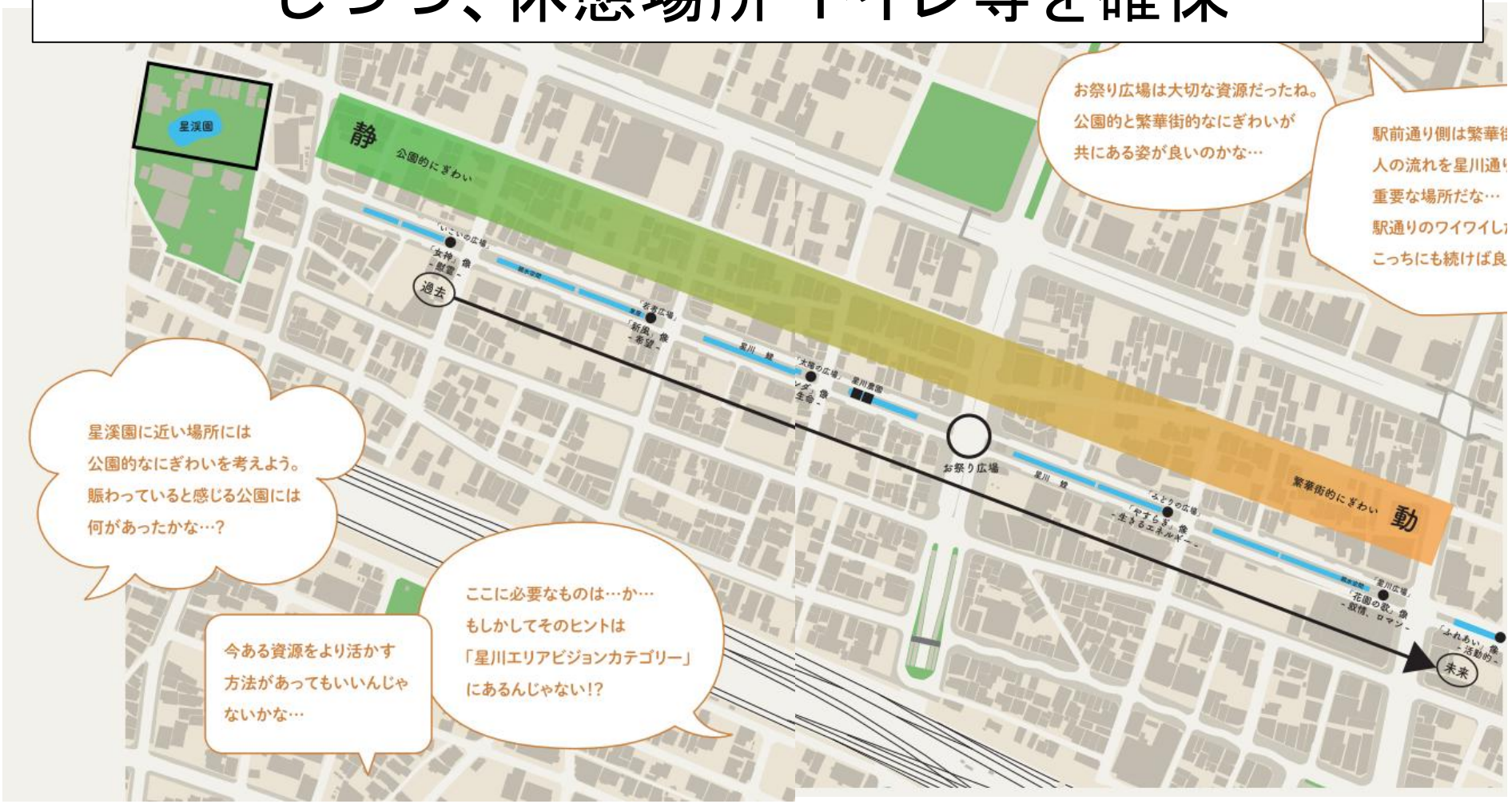


◎星川に滞留しやすい場所をつくる取組……【テーマ1、2、4】
◎星溪園をまちなかの目的地とする取組……【テーマ2、4】
◎市に遺贈された建物をチャレンジの場、情報発信の場にする取組……【テーマ2、3、6】
◎市営本町駐車場の利用促進を図る取組……【テーマ5】

これらのアクションを進めていくためには、行政（市役所）が場所を提供するだけでなく、ルールの改正などにも取り組み、皆さんとの意見交換や情報共有を行いながら、より良いものとなるように進めていく必要があります。

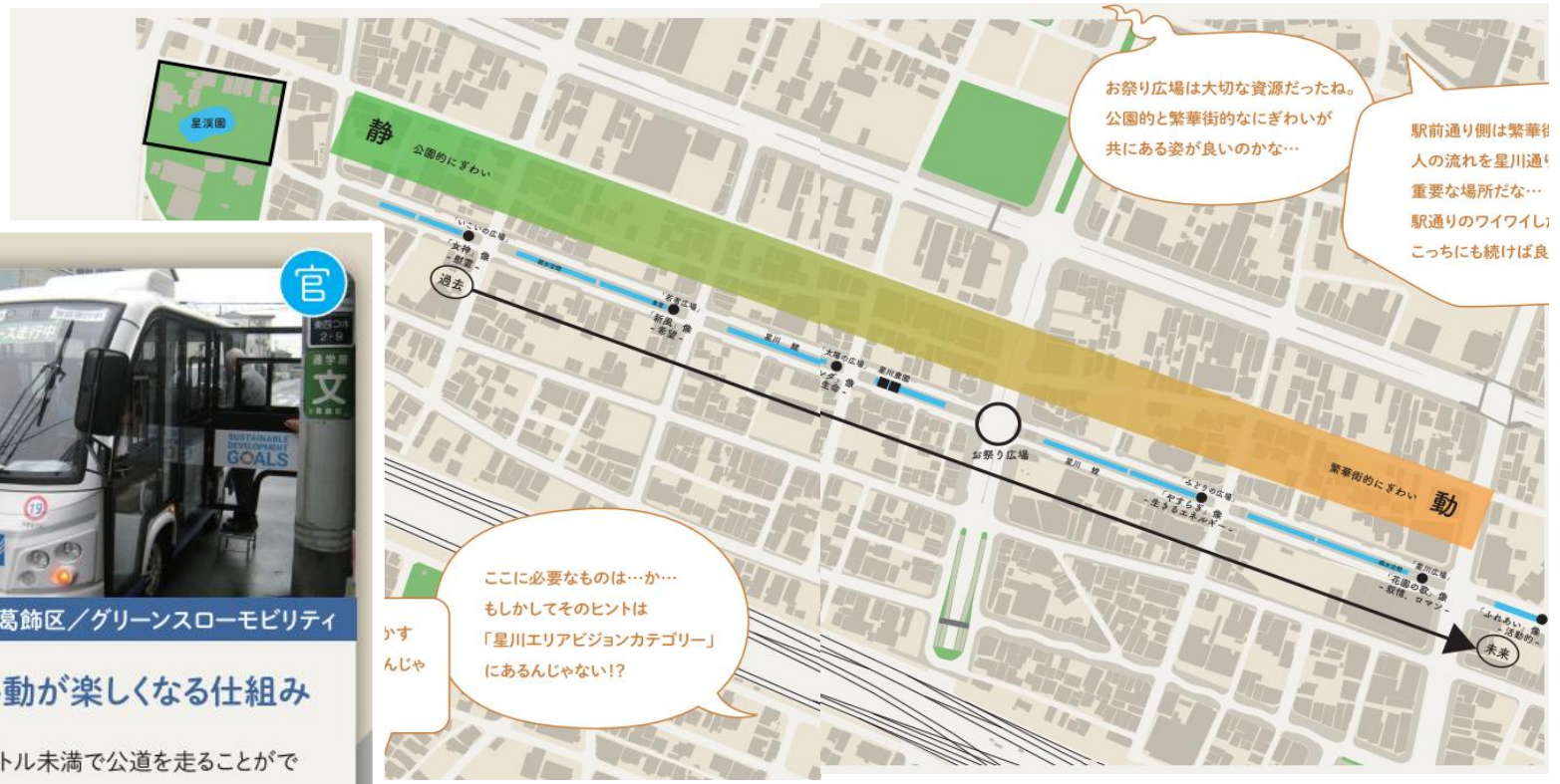
星川通り周辺の目指す姿とグリーンスローモビリティ実証の関係③

対策1：地域に見合った景観等のメリハリを意識しつつ、休憩場所・トイレ等を確保



星川通り周辺の目指す姿とグリーンスローモビリティ実証の関係④

対策2：局所的移動支援（モビリティ）実証の検討





交通社会実験と公民連携まちづくりの融合（星川通り東側）

まちなかウェルカム交通ビジョンを策定

グリーンスローモビリティ(グリスロ)社会実験
（R7(2025)年10月）




カート型及びバス型のイメージ

クロスシンボルロードシンポジウム（R7(2025)年８月開催）

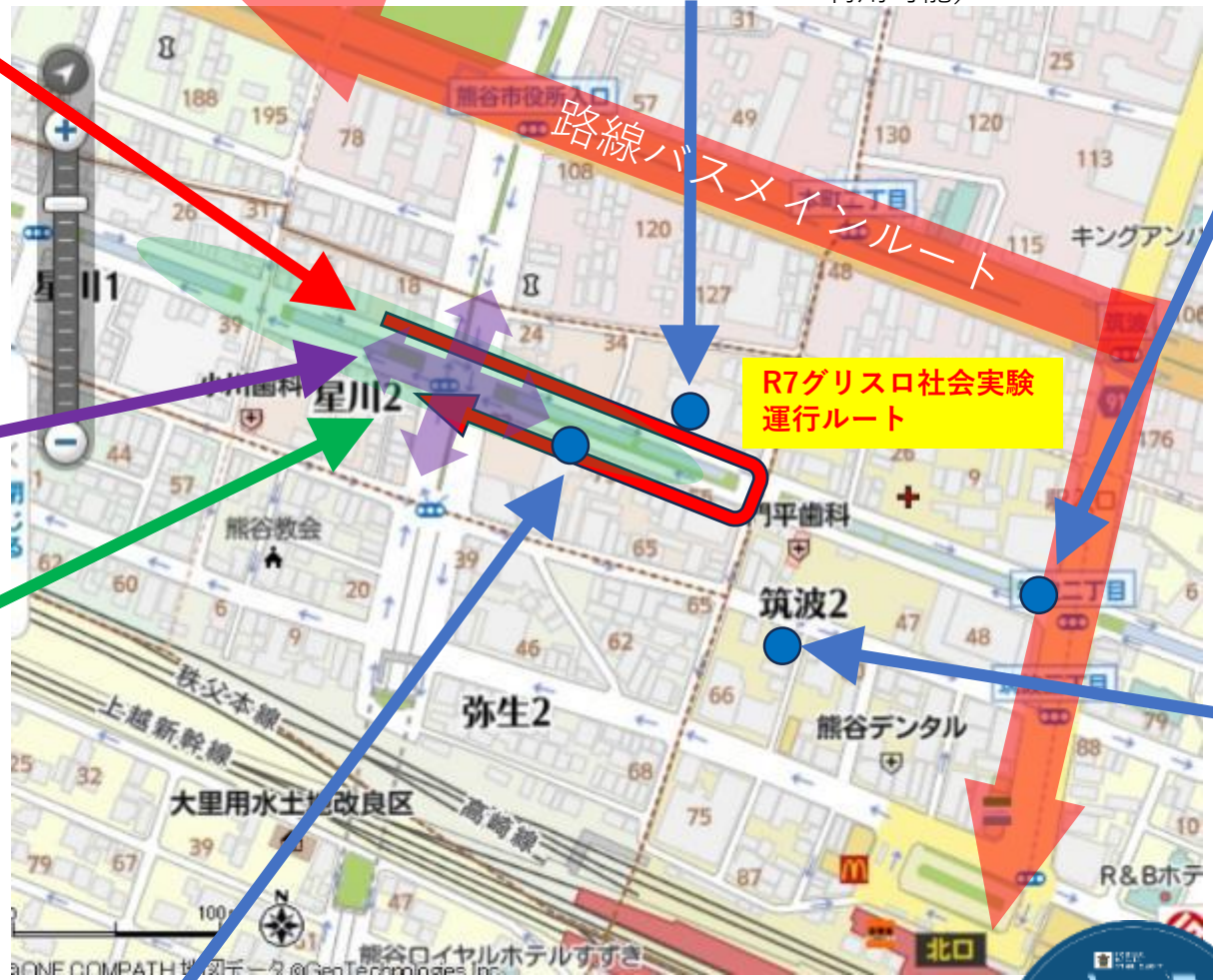
エリアマネジメント広告を活用した公民連携の取組



毎年開催
星川イルミネーション



広告料が経費に充当される広告の許可



民間ビル内に公共トイレ・授乳室を整備
ビルオープン時（９～２１時）に利用可能）

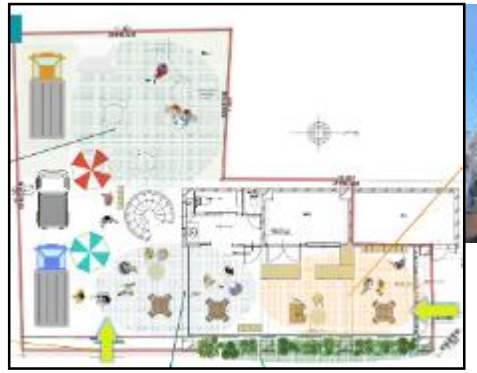


星川広場の大型ベンチ、ステージ等の滞在交流空間





滞在交流拠点「ITOMA」
（R7(2025)年10月オープン）




車止め兼用ベンチの設置・検証



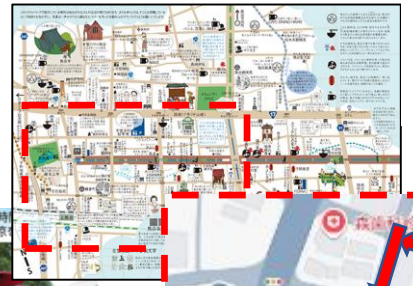
熊谷駅北口公共交通案内充実
(R7(2025)年9月設置)





交通社会実験と公民連携まちづくりの融合（星川通り西側）

星川ふーらりイラストマップ製作



星溪園市民活用企画





・喫茶・雲海ミストの設置実験
（R7(2025)年9,10月）

星溪園石碑案内作成



星溪園東門周辺活用「みずべdeごはん」企画



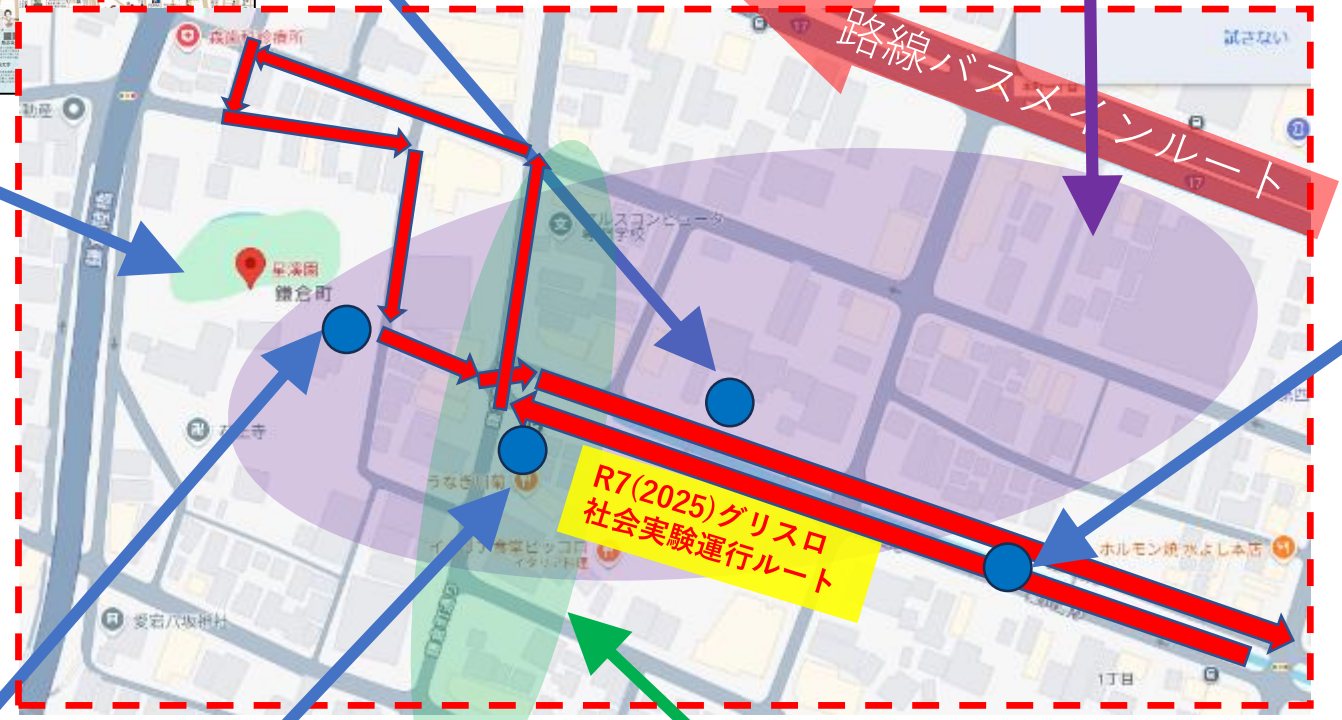
・訪問者や住民が昼食等に利用可能な休憩スペース設置実験。（R7(2025)年5月）

まちなか交流広場の一層の活用

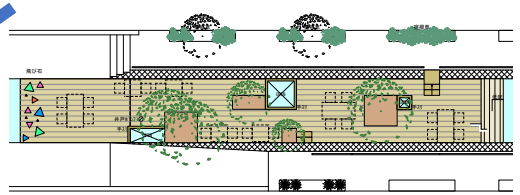
・R７(2025)年度以降、スマートキーボックスによりさらにまちに開き有効活用。

市営本町駐車場の１時間無料設定（R7(2025)年度～月２回無料等）により**チョイ散歩の増加**

熊谷版Decidim「ツノルバ」で活用アイデアを募集。



上流の滞在交流空間（川床）の活用







大里用水解説看板更新



鎌倉町通りＷＳの竹あかり





彫像の案内発信の更新



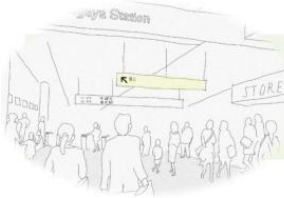
彫像プロムナードWebサイト

（参考）熊谷まちなか再生未来ビジョンの記載

- 星川通りの「心地よく歩く軸」としての位置付け

POINT 1　駅からまちに　にぎわいを広げる

駅や駅ビルに集まっているにぎわいを、まちなかに広げていくことを目指します。



駅と直結している駅ビル、商業施設が多数立地し、生活に快適な環境が整っているため、駅構内では行き交う人が多くみられます。

駅構内に滞留している人も歩きやすい環境や魅力的な店が駅周辺に増えることで積極的に駅外へ出歩くことが期待できます。





バリアフリー整備やユニバーサルデザインに配慮した整備を検討します。

POINT 2　まちを心地よく歩く・移動する

駅からまちなかへの人の流れを、公共施設などの拠点や魅力的なお店とをネットワーク化することにより、子育て世代や若者に支持されるような快適で居心地の良いウォーカブルなまちを官民連携で目指します。



歩きたくなる魅力的なまちなかを形成するために、景観の向上を図ります。路面の修繕も計画的に行います。

まちなかでの人と環境にやさしい道づくりを進めるために、歩行者にとって安全な道路空間を計画的につくっていきます。





まちなかの回遊性の向上を図るため、公共交通を補完する環境に配慮した新たなモビリティの導入の検討を進めていきます。

POINT 3　まちなかで心地よく憩う

駅からまちなかに広がった人の流れを、各スポット（公共施設、教育機関、スポーツ施設など）をはじめ、動線上に長く滞在してもらうために、心地がよく、みんなの活動や交流ができるような魅力ある居場所の充実を、官民に加え大学とも連携して目指します。



人の流れの動線上で長く滞在してもらうために広い歩道など公共空間を利活用したプロジェクトを進めていきます。

子育て世代の応援、みんなの活動や交流ができるような魅力ある居場所を充実させていきます。





店先のオーニングなど、駅からまちなかに広がった人々が心地よく憩う空間を作っていきます。



心地よく歩く軸

心地よく憩うポイント

出典：熊谷まちなか再生未来ビジョン
https://kumagayasaisei.wixsite.com/mysite/%E3%81%8A%E7%9F%A5%E3%82%89%E3%81%9B

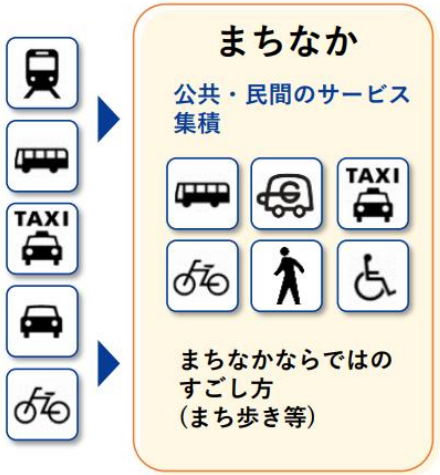
留意点：公共交通とのバランス

熊谷市の強みである路線バスとの競合を起こさない仕組みを交通事業者とも協議しつつ検討

路線バス・自家用車（駐車場利用）・移動支援（モビリティ）・自転車・歩行を自由に組み合わせて利用し過ごすことのできる「まちなかウェルカム」の実現へ

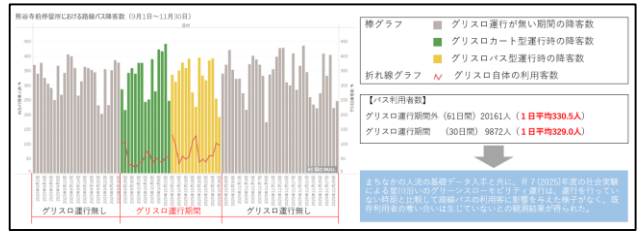


立地適正化と一体的な市全体の交通ネットワークの確保



（※）持続的な運営のためには移動支援への自動運転技術導入等も視野に検討していくことが必要。





【R7(2025)年度：ＡＩカメラによる熊谷駅から熊谷寺前バス停方向の路線バスの利用客（同バス停での降車）カウントの取組】

まちなかの人流の基礎データ入手と共に、R7(2025)年度の社会実験による星川沿いのグリーンスローモビリティ運行は、運行を行っていない時期と比較して路線バスの利用客に影響を与えた様子がなく、既存利用者の奪い合いは生じていないとの観測結果が得られた。

（参考）星川通線グリーンスローモビリティ走行社会実験–グリスロ勉強会

グリーンスローモビリティ勉強会（R6(2024)年度実施）

- 令和6(2024)年度にグリーンスローモビリティ勉強会を開催し、社会実験に向けた検討を実施
- モビリティ視察会では、IKEBUS(豊島区)、品川区での実証運行で乗車体験



◀勉強会の様子
駅ビルアズ熊谷
6階にて



◀視察会で乗車した
IKEBUS(豊島区)



グリーンスローモビリティ勉強会

ツイート　シェア　LINEで送る　更新日：2025年1月22日

熊谷に合った移動の仕組みを考えよう

グリーンスローモビリティとは、時速20キロメートル未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称です。
星川将来ビジョンの中で、ビジョン実現に向けたアクションのアイデアとしてグリーンスローモビリティが挙げられました。
そこで、関係企業のかた、近隣の住民のかたがたなどをお招きし、「グリーンスローモビリティ勉強会」を開催します。
星川の今までのまちづくりを踏まえ、他市事例などもご紹介いただきながら、どのような車体のものをどのようなルートで走らせてみたいかなど、熊谷らしいモビリティについて意見交換を行います。
勉強会は令和6年度中に、3回の開催を予定しています。
今回が最終回です。初めて参加するかたも大歓迎！ぜひご参加ください！

グリーンスローモビリティとは（概要）（PDF：497KB）

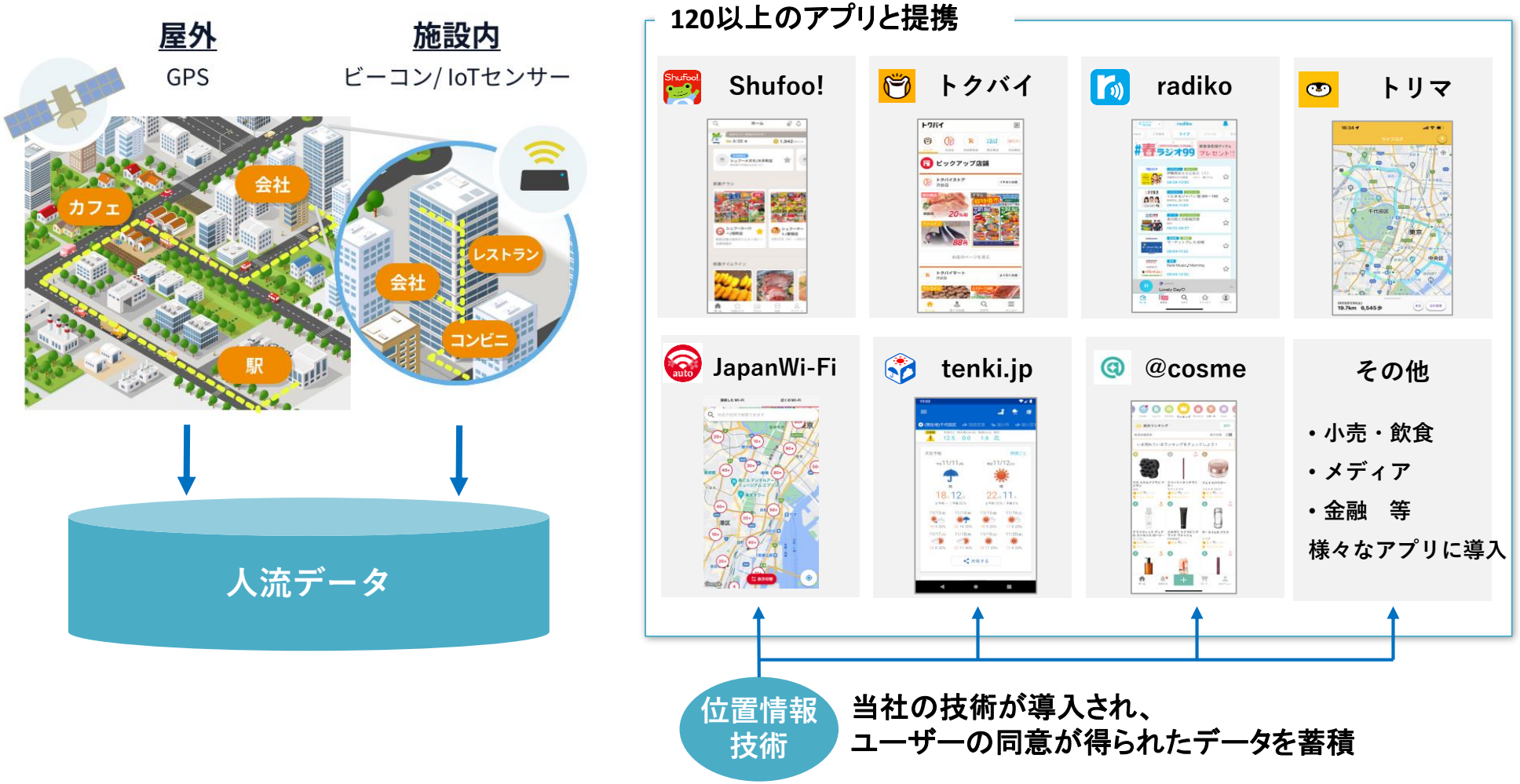
▲昨年度実施のグリーンスローモビリティ勉強会の資料は
熊谷市WEBサイトで公開中

【６】ビーコンを活用した人流データの取得の仕組み
（R7年度グリーンスローモビリティ実証と連動）

ビーコンを活用した人流データの取得の仕組み
（R7(2025)年度グリーンスローモビリティ実証と連動）

Unerry社提供資料

- **各種アプリ（インバウンド向けアプリ含む）に位置情報技術を提供し、ユーザ同意がある高精度・網羅的な人流データを大規模に蓄積（月間8,000万ID）**



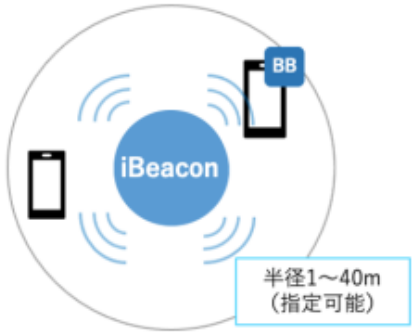
ビーコンとの通信の記録の仕組み

Unerry社提供資料

- 施設等に設置した小型無線機器(ビーコン)が発信する電波を、BluetoothをONにしたスマホがキャッチし、スマホからビーコンとの通信記録(時刻、ビーコンID)を取得
- いつどの場所のビーコンを通過したのかが把握できるため、ビーコンを路線バスに設置することにより、人流GPSデータの弱点である「移動手段:バス」を特定することが可能

●ビーコン反応の仕組み（unerryの場合）

ビーコンは無線電波（Bluetooth）を一方通行で発信



POINT

端末固有のID情報を発信。しかし、ビーコン自身はサーバーと通信せず、周辺スマホの情報を勝手に収集することはありません

スマホアプリが電波をキャッチ



POINT

ビーコン電波をキャッチするには、受信用のアプリが必要。unerryはSDK（アプリケーション開発キット）を提供し、連携アプリでユーザー許諾を得て受信

サーバーにビーコン反応を記録



POINT

反応のあった時間と「Beacon Bank」に保有しているビーコンの場所情報から、アプリユーザーがいつ、どこにいたかがわかります

StrictlyConfidential©unerryInc.AllRightsReserved.

グリーンスローモビリティ利用者の分析に係る類似実績

Unerry社提供資料

- **「グリスロに乗車した人」を判定し、その前後行動を分析**
  ⇒どの施設への来訪に利用されるのか？等のニーズ把握が可能

ビーコン（小型発信機）の設置

グリスロに小型発信機を設置し利用者を特定

①小型発信機を設置



■同手法での計測実績

- **横浜市のオンデマンドバス（タクシー車両）**
- **長崎バス（九州MaaS）他複数のバス会社**

乗降者前後30分行動の可視化

GPSで取得できる前後行動を可視化し、
「どの施設へ行くのに利用されたか？」を確認



B駅を中心とした回遊と
A駅付近のショッピングモールへの移動を確認

※分析の実施可否・詳細度は施策の規模に依存します

【７】相互扶助型の地域通貨クマポを乗り合い交通等への感謝の気持ちの表明として利用することについて

道路運送法上、好意で提供された相乗りであっても、謝礼を受け取る場合には取扱いに留意する必要があります。そのため、熊谷市では、クマポが相乗り交通に利用される際に、【サービスの提供を受けた者からの給付が、「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合は許可等を要しない。】範囲を逸脱しないよう、以下通知の記載内容に留意して、クマポプレイスの運用等に取り組むこととしています。

（以下、「～注意すべき記載」や図の引用元：国土交通省の平成３０(2018)年３月３０日付け通知「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について」の解説資料）

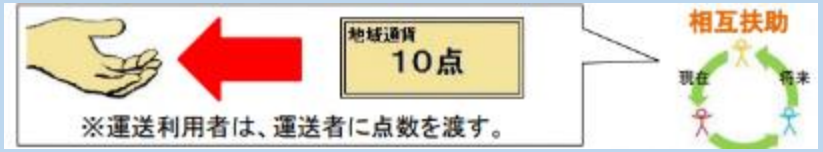
https://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/manager/pdf/H30/04.pdf

（１）クマポは地域における相互扶助を促進するためのツールであり財産価値を持たないことを明示します。

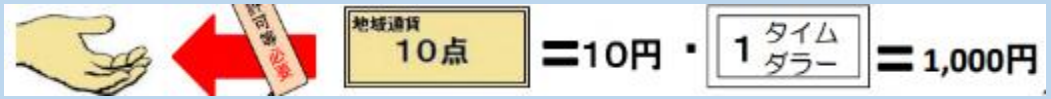
【該当しないように留意すべき記載】→

サービスの交換にとどまる場合については原則として許可等は不要であるものの、有料で点数を購入して貰うなどの場合や、地域通貨といってもその対象サービス内容、流通範囲、交換可能な財・サービス内容に応じ、許可等が必要となるケースがあります。

【許可不要とされている相互扶助型地域通貨の例示】
（クマポは創設時より本運用を想定。）



【許可が必要とされている地域通貨の例示】



（２）マッチングの場となるクマポプレイスや本アイデア集では以下について誤解を生まないように運営・注記等を行います。

【該当しないように注意すべき記載】→

1)仲介者が、Webサイト等で、謝礼の誘引文言を表示し又は謝礼の有無・金額によって利用者を評価すること等により、謝礼の支払を促す場合

（※）上記（１）のとおり、クマポは財産価値を持ちませんが、クマポ以外の謝礼を付け加えたやりとりがなされることに備えます。

（参考）クマポの循環と地域の関わり

非換金（非買い物型）地域通貨の「わたす」機能が生む循環

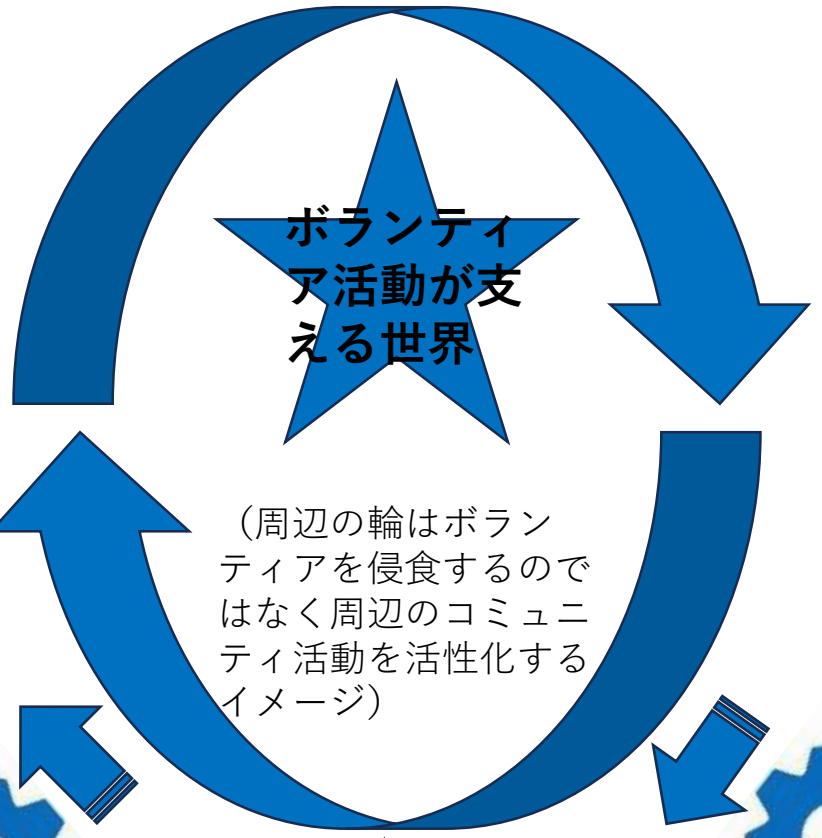
【誕生】

公共性のある活動を行う団体等からの行事参加者等の配布

個人のログインボーナス

公共性のある団体や個人の熊谷市のデータ活用まちづくりへの参画拡大

貢献との交換により双方の満足度向上



【再循環】

【目指す姿】循環型相互扶助の範囲内（提供クマポの量とサービス内容が比例しない感謝の意としての使い方が原則）において、各団体が体験との交換・寄付の受付などを工夫し、再循環へ

市の用意する体験との交換（記念品等を含む）、懸賞への応募等の形で市が回収し、公共性のある活動を行う団体等へ再循環

ポイント収集の動機の強化

時効により消滅

活用の動機の強化

【デジタルの強み１】

評価の仕組み、ゲーム性等による循環加速

（実装当初は円滑な循環のモデルコースを例示する必要あり）

【デジタルの強み２】

Webマッチングによる循環の円滑化

「クマポプレイス」で身近な困りごとを解決しましょう

「クマポプレイス」は、クマポの「わたす」機能を活用したポイントの循環を促すための取組です。「Lincew(リンクル)」というWEBサービスを利用し、「できること」と「してほしいこと」をマッチングします。

自分の得意なことを「できる」に、困りごとを「もとむ」に投稿することで、他の利用者からお願いやお手伝いの申出を受けることができます。困りごとが解決したら、お礼としてクマポを渡して感謝の気持ちを伝えましょう。

お悩みの相談やお店のPRなど、アイデア次第で様々な活用が可能です。

ぜひ、ご活用ください。

※クマポプレイスを安心してご利用いただくため、クマぶら登録者専用Webサービスとなります。

※「クマポ」は、ボランティアや地域活動等の「まちを元気にする」活動の参加者に配布されるポイントです。

KUMABURA
クマガヤ知るなら
クマぶら

「クマぶら」の登録は、こちらから

クマポプレイスの利用は、「つかう」から



参加でクマポがたまるイベントは、市ホームページからご確認いただけます。

大塚地区の皆さんに「＃移動支援」を体験していただきました。

「今はまだ運転できるけど、免許を返納したら買い物はどうすればいいだろう」、「ご近所のみなさんのお手伝いをしたいけど、声が掛けづらい」そんな気持ちを抱える大塚地区の方5名に、「クマポ」と「クマポプレイス」を体験していただきました。

できる



Yさん

5人乗りの車で買い物に行く。まだ乗れるけど、その都度声をかけるのも難しい…

乗せていくよ

お礼の「クマポ」

もとむ



Sさんとご近所さん

バスで買い物に行くと家からバス停が遠い…、重い荷物を買って自転車で帰るのは厳しい…といった様々な悩みを抱えている。

「＃移動支援」 体験

①



「クマポプレイス」に投稿

Yさんが、買い物に行く自分の車に便乗する人を「クマポプレイス」で募集
コミュニティ「＃移動支援」を選択し、「できる」に投稿
Yさんは、受け取るお礼として100クマポと設定

②



「できる」にオファーが来た

買い物の悩みを抱えたSさんがYさんの投稿を発見
同様の悩みを抱えるご近所さんを誘って、Yさんへオファーを送信
マッチングしたため、「できる」側と「もとむ」側がチャットでやりとり

③



Yさんの車で出発！

Yさんが指定した場所と時間にSさんとご近所さんが集合
スーパーのお得な情報や地域の話題をおしゃべりしながら、スーパーへ

「＃移動支援」 体験

④



スーパーに到着

スーパーに到着
集合時間を調整して、それぞれ買い物へ

⑤



買い物が終わり車に集合

買い物が終わり、Yさんの車へ

⑥



無事到着

Sさんが、Yさんにお礼として100クマポを送信！
（クマポをわたす場合は、クマポの「送る」機能をご利用ください。クマポプレイスからは、クマポのやり取りはできません。）

「クマポプレイス」を使ってみての感想



できる Yさん

・「乗せていくよ」って、投稿するのは少しドキドキしましたが、 同乗者の「助かったよ」の声が聞けてうれしかった
・万が一の事故の対応について、同乗者に説明をして了解をもらうことが必要だと感じた

もとむ Sさんとご近所さん

・これまで、クマポの事はよくわからなかったけど、実際にやってみたら簡単だった
・お礼がクマポと決まっているので、気が楽だった
・画面の文字がもっと大きければいいと感じた

事務局からのコメント

今回の体験をとおして、「初めての操作なので緊張したが、思っていたよりも操作が簡単だった。」というご意見をいただきました。「クマポ」、「クマポプレイス」を利用するメリットと併せて、使い方についても、重点を置いて周知を進めていきます。

また、今回、ご参加いただいた方のうち、クマポユーザーは2名でした。残りの方は、地域の繋がりで声をかけ、ご参加いただきました。参加者の皆さんは、まだご自身で運転もできますが、現在、移動支援が必要な方は、スマホのみの取組だと難しいだろうとのご意見をいただきました。
引き続き、クマポだけでなくスマホの講習も必要だと感じました。