

スマートターミナルシティ実証実験（さいたま市スマートシティ推進コンソーシアム）

■ 都市課題

- ライフスタイルの変化に合わせた移動手段充実
- 公共交通の利便性向上・地域活性化
- 自家用車依存からの行動変容促進
- ウォーカブルな都市環境の形成 等

■ 解決方策

駅を核としたウォーカブルでだれもが移動しやすい、人中心に最適化された都市空間・環境「スマート・ターミナル・シティ」を形成

■ KPI

KPI	現況値	目標値
まちなかの滞留人口・時間	-（取組の中で計測）	-（取組の中で計測）
交通利便性への満足度	57.8%（R2）	64.0%（R7）
自動車分担率（市全体）	26.8%（H30）	現況からの減
グリーンポイント発行量	0ポイント	-（取組の中で計測）
店舗売上	-（取組の中で計測）	-（取組の中で計測）
身体活動量	-（取組の中で計測）	-（取組の中で計測）

■ 実証実験の概要・目的

交通基盤整備や、シェア型マルチモビリティの充実などをICTやビッグデータを活用して実現し、交通結節点とまちが一体となった「スマート・ターミナル・シティ」を目指す。

■ 実証実験の内容

① 次世代シェア型マルチモビリティサービスとモビリティハブ実証

◆シェア型マルチモビリティを導入し、ポートを約10箇所設置

➡ポート配置による市民の移動行動や駅周辺交通流動（渋滞・混在等）の変化を分析し、回遊、滞留に与える影響を確認

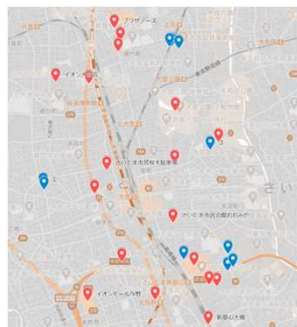
推計滞在人口データ作成：ヤフー・データソリューション
シェアモビリティデータ作成：OpenStreet(株)



② シェアモビリティ等からのビッグデータを活用したスマート・プランニング実証

◆シェア型マルチモビリティと、自動運転車両、人流、その他都市データ等から、スマートプランニングに活用可能なデータを収集

➡今年度はシェアモビリティのデータを中心としたポートの利用促進が見込める適正配置モデル等を検討



※別途、東京大学等と協働でさいたま新都心周辺地区を回遊する自動運転バスの走行実証（片道2km）を実施。

■ 実証実験で得られた成果・知見

- コロナ禍で対象地域内での推計滞在人口は顕著に減少している一方で、シェア型マルチモビリティによる移動の全体量は増えている。
- ポート周囲の特性を分析した結果、地区特性や周辺環境によっては、移動量が増えていない場合があることや、移動量の偏りによる交通事故への影響等を考えると、ポートは対象地域の特性を考慮して適切に配置することが望まれる。
- マルチモーダルの有用性が示された。対象地域内の推計OD移動人口は減少傾向にあるが、シェア型マルチモビリティの移動減少量は比較的少なく、感染リスクの低いモビリティが有効利用されている。今後起こりうる想定外の状況に柔軟に対応するには、多様な移動手段の共存が重要であることを確認した。
- 今後スマートプランニングへの応用を実施していくには、詳細な人流データの取得が不可欠であることを確認し、今後のライフサポート型MaaSへの拡張に向けて課題の整理を行った。

■ 今後の予定

- R3：モビリティサービスの充実を継続しながら、異なるモード間の交通連携や商業連携を検討し、ライフサポート型MaaSへと拡張する。
- R4：ストリートテラス等、空地等への計画を進め、施策実現を進める。
- R5：大宮GCSプランをはじめとして、都市基盤等への計画を進める。
- R6：スマートシティ先導モデル都市として、社会実装と横展開を意識した取組を推進。市内モデル地区で得られた成果を市内他地区や他都市へ展開。