



スマート・ターミナル・シティさいたま

実行計画

令和3年8月

さいたま市スマートシティ推進コンソーシアム

目次

- 1) 基本事項
- 2) 対象区域
- 3) 区域の課題
- 4) スマートシティの目標と KPI
- 5) スマートシティの取組内容とロードマップ
- 6) 推進体制
- 7) 持続可能な取組とするための方針
- 8) データ利活用の方針
- 9) 横展開に向けた方針

1) 基本事項

事業の名称	スマート・ターミナル・シティさいたま
事業主体の名称	さいたま市スマートシティ推進コンソーシアム
事業主体の構成員 (令和3年8月時点)	一般社団法人美園タウンマネジメント
	さいたま市
	一般社団法人アーバンデザインセンター大宮
	一般財団法人計量計画研究所
	株式会社日建設計総合研究所
	株式会社NTTドコモ
	ENEOSホールディングス株式会社
	株式会社JTB
	OpenStreet株式会社
	Sinagy Revo株式会社
	ヤフー株式会社
	国立大学法人埼玉大学 大学院理工学研究科 環境科学・社会基盤部門 交通・計画グループ
	ソフトバンク株式会社
	国立大学法人東京大学 空間情報科学研究センター
	KPMGコンサルティング株式会社
	MONET Technologies株式会社
	株式会社パスコ(予定)
交通事業者(予定)	
実行計画の対象期間	令和2年度～令和6年度

2) 対象区域

さいたま市は、人口約133万人（令和3年8月1日時点）、面積約217.43km²の政令指定都市であり、北海道・東北方面、上越方面など新幹線6路線が集まり〈スーパー・メガリージョン〉との連携・融合も期待される〈東日本の玄関口〉としての立地特性に加え、市街地を囲むように広がる見沼田圃や荒川に代表される〈首都圏有数の水と緑〉を有し、首都圏近郊において貴重な自然豊かな都市である。



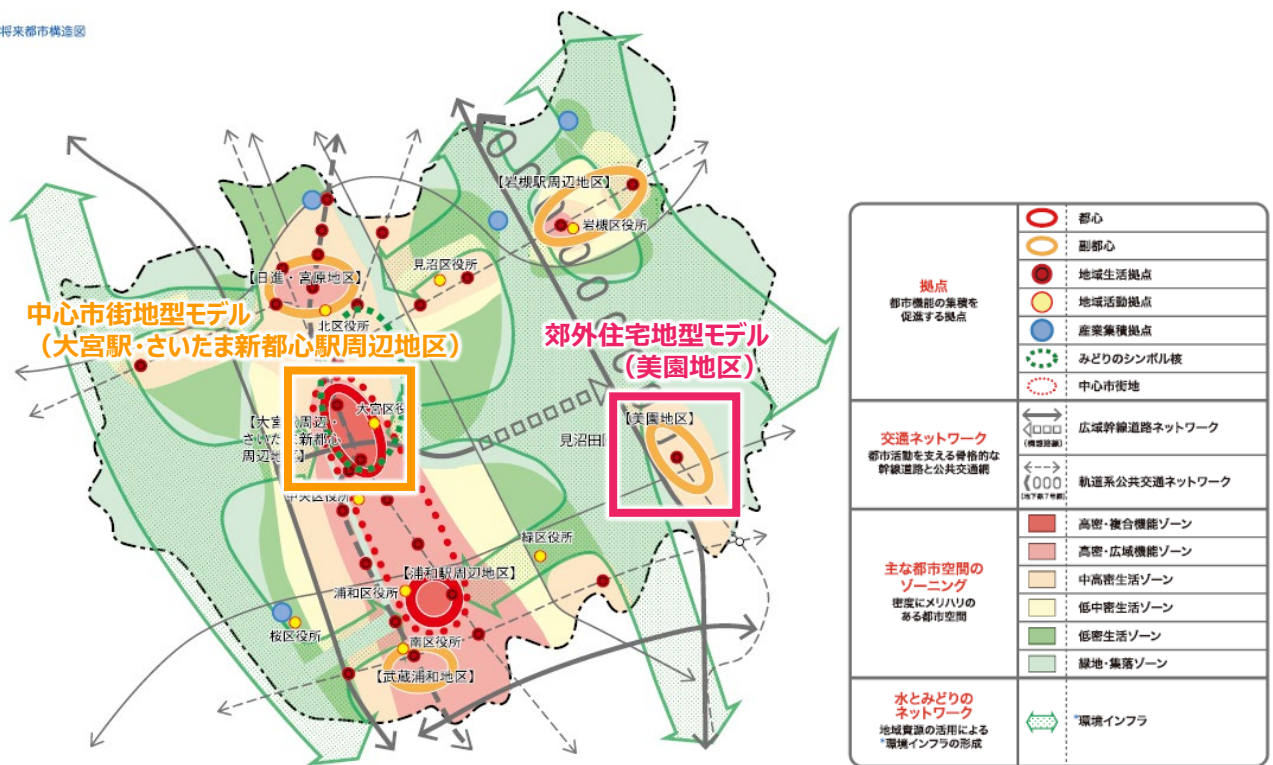
さいたま市総合振興計画では、上記の特性を踏まえ、2050年を見据えた将来都市像（ビジョン）として、「上質な生活都市」、「東日本の中枢都市」を掲げている。

将来都市像（ビジョン）	都市づくりの方向性
<p>上質な生活都市</p> <p>都市部に住みながらも豊かな水と緑を身近に感じること、快適さとゆとりを同時に楽しみながら、生き生きと健康で安心して暮らせる新しいライフスタイルを生み出すことで、<u>全ての人</u>がしあわせを実感し、<u>自らが暮らすまちに誇りを感じることができる都市</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ●市街地を囲むように広がる見沼田圃や荒川に代表される首都圏有数の水と緑を生かし、<u>都会的な暮らしの中で自然と触れ合える環境</u>を整えるとともに、<u>脱炭素社会</u>に向けて先駆的な技術やエネルギーを積極的に取り入れた新たな暮らしを実践する都市を目指します。 ●地域や家族などの支え合いにより、<u>障害の有無や国籍にかかわらず全ての人</u>の権利や文化が尊重され、<u>誰もが安全・安心に暮らすこと</u>ができる市民主体の都市を目指します。
<p>東日本の中枢都市</p> <p>東日本全体の活性化をけん引する中枢都市として、<u>国内外からヒト・モノ・情報</u>を呼び込み、新たな地域産業や市民活動等の<u>多様なイノベーション</u>を生み出すことで、<u>市民や企業から選ばれ、訪れる人を惹きつける魅力にあふれる都市</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ●都心や副都心の更なる機能集積を進めるとともに、道路や鉄道等の広域的な交流を支えるネットワークを充実させることで、<u>多くの人々の対流</u>を生み出し、<u>多彩な都市活動が展開される都市</u>を目指します。 ●交通結節点としての利点を更に生かし、東日本の玄関口として北関東地方、東北地方、上信越・北陸地方及び北海道から<u>多くの人や企業等</u>が集まり、<u>地域経済が活性化</u>することで、地域に様々な魅力とにぎわいがあふれる都市を目指します。 ●自然災害や事故等への備えを進めるとともに、首都圏での大規模災害時の様々な支援活動を支える<u>防災機能の要</u>としての役割を更に高めて、安全・安心な都市を目指します。

また、将来都市構造として〈都市機能の集積や豊かな自然環境との共生などにより、質の高い市民生活を支え、多彩な交流を生み出す、「水と緑に囲まれたコンパクト+ネットワーク型の都市構造」〉を掲げ、重要な都市拠点である2つの都心と4つの副都心を中心に、異なる市街地環境を持つそれぞれの地域特性に応じた拠点機能強化や都市活動の低炭素化、質の高い生活環境の形成に取り組んでいる。

本計画では、さいたま市の中でも、中心市街地に位置する「大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区（都心地区／高密・商業業務地）」、郊外住宅地に位置する「美園地区（副都心地区／中高密・住宅地）」をスマートシティの先行モデル地区として位置づける。

◆将来都市構造図



【参考】

（大宮駅周辺・さいたま新都心駅周辺地区について）

大宮駅周辺地区及びさいたま新都心駅周辺地区については、土地の高度利用を図り、都心機能の充実・強化を進め、本市の交通、経済の中心にふさわしい一体的な都心の形成を目指している。

大宮駅周辺地区では、「首都圏広域地方計画」において〈東日本を連結する対流拠点〉として位置づけられたことも背景に、「大宮駅グランドセントラルステーション化構想」を策定し、〈①駅周辺街区のまちづくり〉、〈②交通基盤の整備〉、〈③駅機能の高度化〉に三位一体で取り組み、東日本をけん引するような既成市街地の都市再生に取り組んでいる。

また、平成29年3月に設置した「アーバンデザインセンター大宮」を拠点として、産官学民が広く連携したまちづくりを推進し、大宮を新たな時代へと発展するまちにデザインするとともに、良好なまちの形成に向けたマネジメントの検討に取り組んでいる。

一方、さいたま新都心駅周辺地区は、広域行政機能を生かしつつ、業務機能や交流機能などの集積によって、首都機能の一翼を担っている地区である。土地区画事業等の基盤整備完了後のまちづくりとしては、街並みの

管理、様々な情報発信、防災・防犯の取組、バリアフリーへの取組など、新しい街の特性を継続していくための取組みを推進している。

(美園地区について)

埼玉スタジアム2002の立地するさいたま市美園地区は、市域の東南部、東京都心25km圏の郊外に位置し、埼玉高速鉄道線の始発終着駅「浦和美園駅」を中心に大規模な都市開発の進むエリアである。東京メトロ直結の同鉄道や、東北自動車道「浦和I.C.」の利用により広域交通利便性も高く、さいたま市の上位計画に位置付けられた“副都心”の一つとして、総面積約320ha・計画人口約32,000人の土地区画整理事業を核に新市街地形成が進行中で、住宅・店舗等の建設や学校・公園等の整備も徐々に進み、子育て世代を中心に人口が増加している（区画整理地区内人口：平成29年1月時点7,531人⇒令和3年1月時点15,187人 ※4年間で約2倍に増加）。

副都心にふさわしい都市拠点形成を一層推進すべく、平成27年10月にまちづくり情報発信・活動連携拠点「アーバンデザインセンターみその（UDCMi）」が開設され、同センターを拠点に〈公民+学〉連携のもと、スマートシティや魅力ある都市空間・環境の形成など各種まちづくり事業に取り組んでいる。

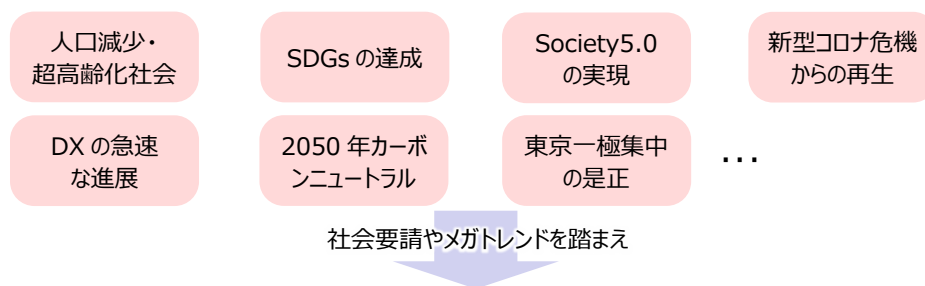
3) 区域の課題

●スマートシティで解決したい地域課題

さいたま市の抱える地域課題のうち、スマートシティで重点・継続的に取り組む分野を「都市インフラ」、「環境・エネルギー」、「経済」、「健康」と抽出設定し、その分野別の課題を下表に整理する。また、スマートシティ施策を推進していく上での課題も併せて示す。

スマートシティで取り組むべき都市課題			
都市インフラ	環境・エネルギー	経済	健康
<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路等における慢性的な交通渋滞の解消 ・公共交通の利便性向上 ・自家用車依存から徒歩・自転車・公共交通への行動変容促進 ・ウォーカブルなまちづくりの推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・温室効果ガス排出量削減と持続可能なエネルギーの確保 ・災害時のエネルギーセキュリティの確保 ・資源循環の高度化 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域経済の再生・活性化 ・デジタル化によるトータルコスト削減・地域産業/行政の生産性向上 ・市の魅力であるサッカーを核としたスポーツの活用による地域活性化 	<ul style="list-style-type: none"> ・健康寿命の延伸 ・高齢者等の外出機会創出 ・ライフスタイルの変化に応じた健康維持・増進 ・スポーツ等の活用による健康づくりの推進（行動変容）
スマートシティ推進上の課題			
<ul style="list-style-type: none"> ・データ利活用を円滑にするための、分野間・都市間連携の促進（都市 OS 構築） ・都市 OS における継続的なセキュリティ対策 			

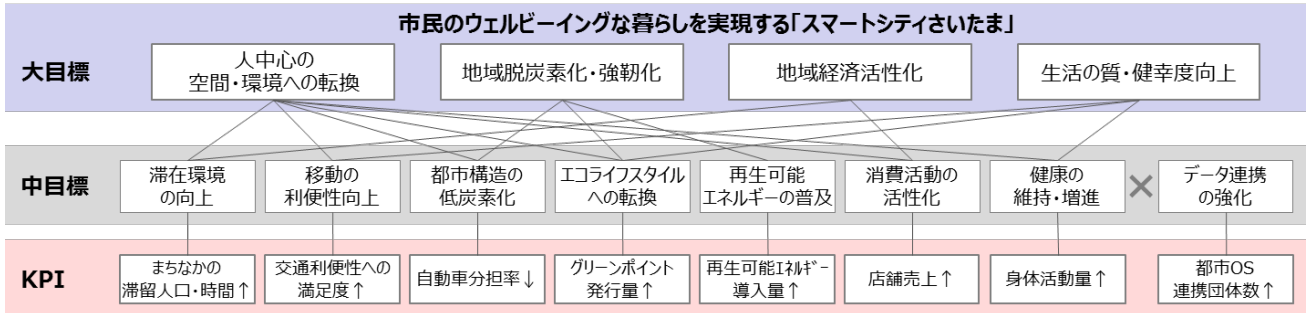
本実行計画では、現在の社会要請やメガトレンドも踏まえながら、都市インフラ関連の課題解決に取り組むこととする。なお、市全域における課題、前述の先行モデル地区設定において類型分けした中心市街地、郊外住宅地ごとの課題を整理している。



本実行計画で取り組む課題		
市全域	中心市街地	郊外住宅地
<ul style="list-style-type: none"> ① 幹線道路の慢性的な交通渋滞の解消 ② コロナ禍・Post コロナにおけるライフスタイル・価値観の変化に合わせた〈移動手段の充実〉と〈モード間連携・地域連携による公共交通の利便性向上・地域活性化〉 ⑤ 自家用車から徒歩・自転車・公共交通への行動変容促進 ④ 駅周辺におけるウォーカブルな都市環境の形成 	<ul style="list-style-type: none"> ⑤ 鉄道駅周辺の慢性的な交通渋滞の解消 ⑥ 東日本の玄関口としての交流拠点形成 ⑦ 大宮 - さいたま新都心間の回遊性向上 ③ 商都大宮をはじめとするまちのにぎわい再生 	<ul style="list-style-type: none"> ⑨ 生活拠点施設へのアクセス改善（自家用車に依存した生活行動の解消） ⑩ 交通弱者の外出機会の創出（新型コロナウイルス感染症に伴い外出機会が一層減少）

4) スマートシティの目標と KPI

さいたま市では、前述したさいたま市の将来都市像（「上質な生活都市」・「東日本の中核都市」）や地域課題を踏まえ、スマートシティの大目標として、**〈市民のウェルビーイングな暮らしを実現する「スマートシティさいたま」〉**をコンセプトに、「人中心の空間・環境への転換」、「地域脱炭素化・強靱化」、「地域経済活性化」、「生活の質・健康度向上」を掲げ、それに基づく中目標、KPI を次のとおり設定している。



本実行計画では、上記大目標の実現や前述の本実行計画で取り組むべき課題を踏まえ、**〈駅を核としたウォークア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」〉**の形成を目指す。



なお、本実行計画では上図のうち下表の KPI について目標値を設定する。

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）	—（取組の中で設定）
交通利便性への満足度	57.8%（R2） ※1	64.0%（R7） ※1
自動車分担率	26.8%（H30） ※2	現状からの減
グリーンポイント発行量	0 ポイント	—（取組の中で設定）
店舗売上	—（取組の中で計測）	—（取組の中で設定）
身体活動量	—（取組の中で計測）	—（取組の中で設定）

※1 「さいたま市の交通の利便性に関する満足度」(所管独自調査)

※2 「さいたま市自動車分担率(全目的)」(第6回東京都市圏パーソントリップ調査(H30))

5) スマートシティの取組内容とロードマップ

取組の全体像

本実行計画では、〈駅を核としたウォークア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」〉の形成を目指し、AI・IoT等のスマート化技術や官民データの活用により、地域課題・ニーズにきめ細かく対応しながら、

施策①：健康で環境にやさしい脱クルマ依存型生活行動を支え、地域回遊性を高めるモビリティサービスの充実

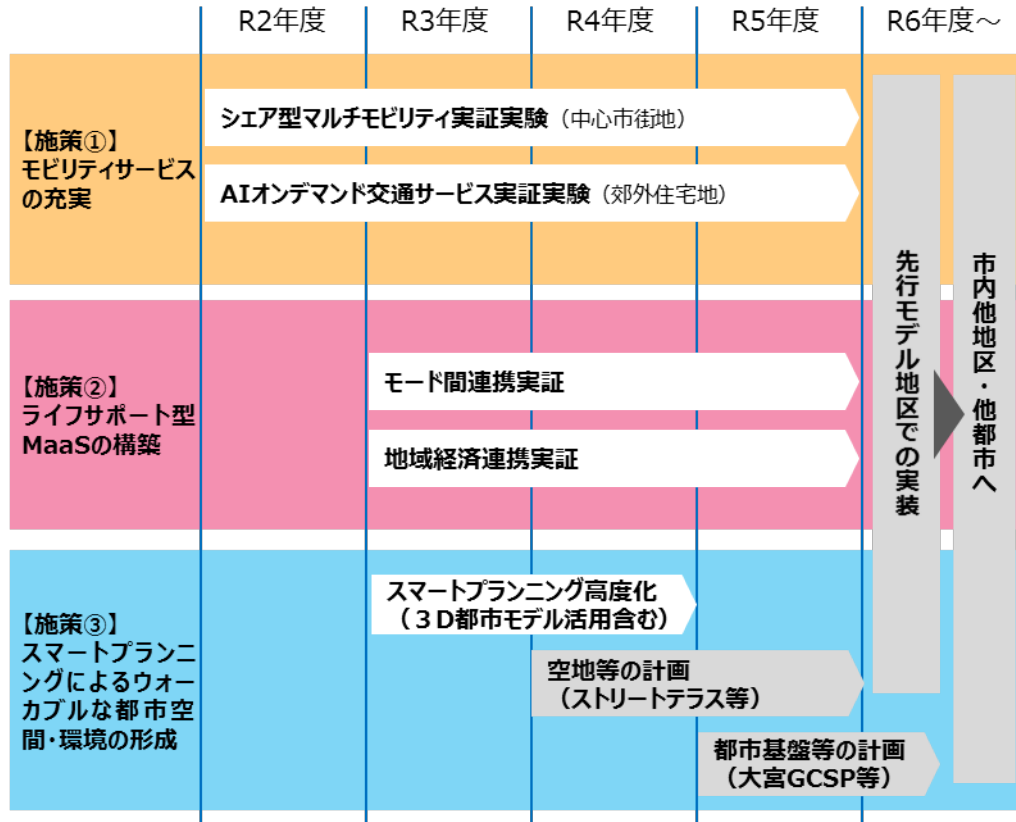
施策②：モビリティと地域経済活動が連携した「ライフサポート型 MaaS」の構築・実装

施策③：3D都市モデルも活用したスマートプランニングの高度化・実践によるウォークアブルな都市空間・環境の形成促進

に取り組む。

中心市街地型として大宮駅周辺・さいたま新都心駅周辺地区、郊外住宅地型として美園地区の2地区をさいたま市内のスマートシティ先行モデル地区とし、各種実証実験と検証を実施し社会実装を図りながら、得られた成果を市内他地区や他都市へ展開していく。

「施策①モビリティサービスの充実」、「施策②ライフサポート型 MaaS の構築」については、市内先行モデル地区において R6 年度の社会実装を目指す。また、官民データ（施策①、②から得られるデータ含む）や 3D 都市モデルを活用しながら、「施策③スマートプランニングによるウォークアブルな都市空間・環境の形成」を推進する。



個別の取組について

前述の施策①～③に紐づく取組内容（A～E）について示す。

施策①	健康で環境にやさしい脱クルマ依存型生活行動を支え、 地域回遊性を高めるモビリティサービスの充実	取組 A	シェア型マルチモビリティ
		取組 B	AI オンデマンド交通サービス
施策②	モビリティと地域経済活動が連携した「ライフサポート型 MaaS」の構築・実装	取組 C	モード間連携実証
		取組 D	地域経済連携実証
施策③	3D 都市モデルも活用したスマートプランニングの高度化・ 実践によるウォークアブルな都市空間・環境の形成促進	取組 E	スマートプランニング高度化

（関係事業者・団体）

【凡例】 ◎：推進主体、●関係事業者・団体

事業者・団体名	施策①		施策②		施策③
	取組 A	取組 B	取組 C	取組 D	取組 E
(一社)美園タウンマネジメント		◎			◎
さいたま市	◎	◎	◎	◎	◎
(一社)アーバンデザインセンター大宮					◎
一般財団法人計量計画研究所		◎			
(株)日建設計総合研究所	◎		◎	◎	◎
(株)NTTドコモ		◎			
ENEOS ホールディングス(株)	◎		◎	◎	●
(株)JT B			●	●	
OpenStreet(株)	◎		◎	◎	●
Sinagy Revo(株)	●				
ヤフー(株)	●		●	●	●
国立大学法人埼玉大学 大学院	●	●	●	●	●
ソフトバンク(株)			●	◎	●
国立大学法人東京大学	●	●	●	●	●
KPMG コンサルティング(株)		◎		◎	◎
MONET Technologies(株)		◎	●		●
(株)パスコ					◎
交通事業者		◎	◎	◎	
商業施設事業者				◎	
その他地域企業・団体等		●		●	

施策①	取組 A：シェア型マルチモビリティ	推進主体 OpenStreet 株式会社 ENEOS ホールディングス株式会社 さいたま市 株式会社日建設計総合研究所
対応する地域課題	<ul style="list-style-type: none"> ① 幹線道路の慢性的な交通渋滞の解消 ② コロナ禍・Post コロナにおけるライフスタイル・価値観の変化に合わせた〈移動手段の充実〉と〈モード間連携・地域連携による公共交通の利便性向上・地域活性化〉 ③ 自家用車から徒歩・自転車・公共交通への行動変容促進 ⑤ 鉄道駅周辺の慢性的な交通渋滞の解消 ⑥ 東日本の玄関口としての交流拠点形成 ⑦ 大宮－さいたま新都心間の回遊性向上 ⑧ 商都大宮をはじめとするまちのにぎわい再生 	
取組内容	<p>【先行実証エリア：大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区（中心市街地型モデル）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主に在住者、在勤者の移動の利便性向上や、都市の回遊性、環境負荷の軽減などを両立する新たな都市交通システムとして、複数モビリティのシェアリングサービスを展開。利用者は、利用シーンに応じた手段選択が可能。 ※R2 年度時点では、電動アシスト自転車、スクーター（EV 化を検討中）、超小型 EV を 1 つのポートで提供。 ・公共交通間の乗り継ぎ環境向上やエリアの人々の目的地となる地点へのアクセス手段多様化を目的とした駅・商業施設等へのモビリティポート設置により、エリア内の交通インフラ網を更に拡充。 ・モビリティより得られる各種データを活用した（→取組 C）ポートの最適配置により、シェア型マルチモビリティの利用や既存公共交通とのモード連携を推進。 ・将来的には拠点となるポートを EV ステーション化していくことを検討中。 ※再生可能エネルギーによるポートへの電気供給を見据え、R2 年度より「新型マイクロ風車」の活用実験を実施。 	
スケジュール（予定）	R2 R3 R4 R5 R6	複数モビリティのシェアリングサービス開始／シェア型マルチモビリティポート設置 駅・商業施設等へのモビリティポート設置による交通網の拡充 モビリティより得られる各種データを活用したポートの最適配置／既存公共交通とのモード間連携推進 市内他地区・他都市への展開 同上



▲ シェア型モビリティと新都心バスターミナルのポート



▲ 新都心バスターミナルにおけるマイクロ風車

(参考) さいたま市シェア型マルチモビリティ等の実証実験に関する基本協定書

コンソーシアム会員である「OpenStreet 株式会社」、「ENEOS ホールディングス株式会社」、「さいたま市」の3者で「さいたま市シェア型マルチモビリティ等の実証実験に関する基本協定書」を令和2年12月に締結。協定における役割分担は次のとおり。

OpenStreet 株式会社 ENEOS ホールディングス株式会社	さいたま市
<ul style="list-style-type: none">・マルチモビリティ・シェアリング事業の実施及び運営（施設整備、維持管理等）・利用データの提供 等	<ul style="list-style-type: none">・モビリティポート用公有財産の確保・関係事業者との調整・実証実験結果の検証 等

<p>施策①</p>	<p>取組 B : AI オンデマンド交通サービス</p>	<p>推進主体</p> <p>交通事業者 株式会社 NTT ドコモ MONET Technologies 株式会社 一般社団法人美園タウンマネジメント さいたま市 一般財団法人計量計画研究所 KPMG コンサルティング株式会社 ※その他地域企業・団体等と連携</p>
<p>対応する地域課題</p>	<p>②コロナ禍・Post コロナにおけるライフスタイル・価値観の変化に合わせた〈移動手段の充実〉と〈モード間連携・地域連携による公共交通の利便性向上・地域活性化〉</p> <p>③自家用車から徒歩・自転車・公共交通への行動変容促進</p> <p>④駅周辺におけるウォーカブルな都市環境の形成</p> <p>⑨生活拠点施設へのアクセス改善（自家用車に依存した生活行動の解消）</p> <p>⑩交通弱者の外出機会の創出（新型コロナウイルス感染症に伴い外出機会が一層減少）</p>	
<p>取組内容</p>	<p>【先行実証エリア：美園地区（郊外住宅地型モデル）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通手段が限られ、住民の自家用車依存が進む郊外住宅地「さいたま市美園地区」（※参考：浦和美園駅周辺の自動車分担率 約 48%）において、既存交通を補完し、多様な地域ニーズに柔軟に応えながら〈脱クルマ依存型生活行動〉を支える移動手段として、AI がリアルタイムで最適な配車を行うオンデマンド交通サービスの新規導入に向けた実証実験を実施。 ・実証から得られる利用履歴や人流等各種データ、住民ニーズから、住民生活における利用シーンに合わせてサービスを設計。 ・サービスの付加価値として、飲食店舗等他サービスとの連携や、地域ポイント等を活用したグリーン化貢献等のインセンティブを付与。 ・民間事業としての地域実装に向け、運賃収入だけに頼らない、地域（受益者）で支える持続可能なファイナンスモデルを構築。 <p>※本取組の先行実証エリアである美園地区は、プロサッカークラブ「浦和レッズ」のホームスタジアム「埼玉スタジアム 2002」が立地するとともに、さいたま市の上位計画で「スポーツ・健康」という地区まちづくりテーマ設定がなされていることから、スポーツや健康に関する取組との連携策も随時検討。</p>	
<p>スケジュール（予定）</p>	<p>R2 AI オンデマンド交通サービス（相乗り輸送やアプリ活用等）に対する地域受容性の確認／利用特性の把握</p> <p>R3 より深い市民ニーズ把握や人流データを組み合わせた行動分析によるサービス精度向上／飲食店舗との連携やポイント等によるインセンティブの効果検証／実証運行結果も踏まえた持続可能なファイナンスモデルの検討</p> <p>R4 実証利用履歴に基づくサービス精度向上／ファイナンスモデルの試行と検証</p> <p>R5 ファイナンスモデル構築に向けた協賛拡大／実装に向けた各種手続き、調整</p> <p>R6 民間事業として地域実装</p>	



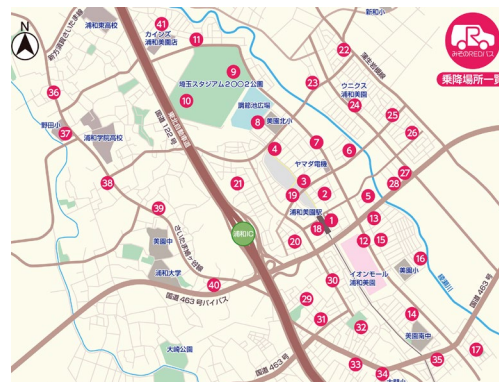
▲ リアルタイムでのルート設定・配車のイメージ



▲ アプリを介した乗車予約イメージ



▲ R2 年度実証時の車両（実証名：みその RED バス）

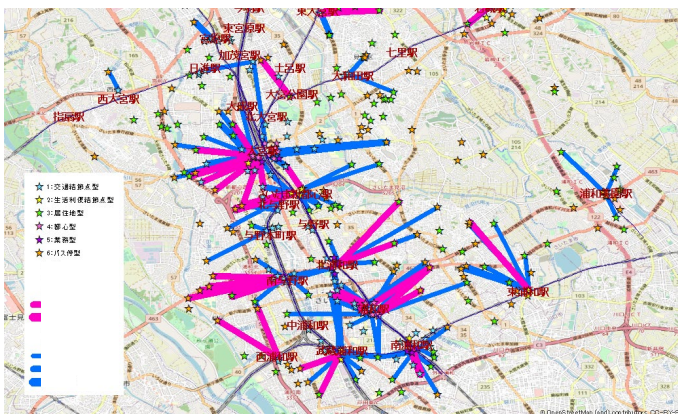


▲ R2 年度実証時の乗降場所配置

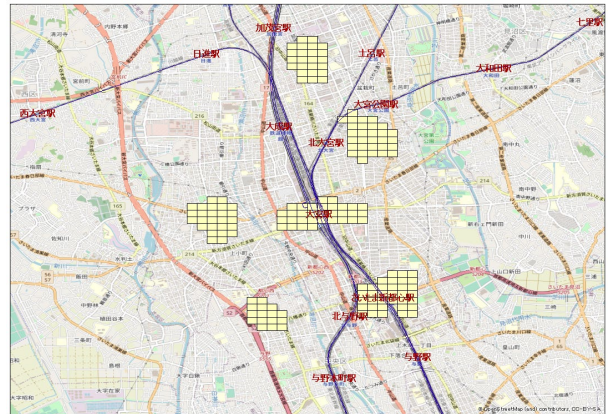
（参考）スマートシティ官民連携プラットフォーム「スポーツを核としたスマートシティ分科会」

スマートシティ官民連携プラットフォームの「スポーツを核としたスマートシティ分科会（分科会提案者：KPMG コンサルティング株式会社）」において、美園地区をフィールドに持続可能なソリューション検討及びその実装に向けた実証が今後進められる予定。

施策②	取組 C : モード間連携	推進主体 OpenStreet 株式会社 ENEOS ホールディングス株式会社 各種交通事業者（予定） さいたま市 株式会社日建設計総合研究所
対応する地域課題	①幹線道路の慢性的な交通渋滞の解消 ②コロナ禍・Post コロナにおけるライフスタイル・価値観の変化に合わせた〈移動手段の充実〉と〈モード間連携・地域連携による公共交通の利便性向上・地域活性化〉 ③自家用車から徒歩・自転車・公共交通への行動変容促進 ⑤鉄道駅周辺の慢性的な交通渋滞の解消	
取組内容	【先行実証エリア：大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区（中心市街地型モデル）】 ・シェア型マルチモビリティ（シェアサイクル、電動スクーター、小型 EV）の導入、モビリティポートの配置を継続的に実施し、MaaS 開発等に伴い更なる利用促進が見込まれるモビリティデータを取得。 ※鉄道事業者とシェア型マルチモビリティとのアプリ連携も想定。 ・得られるモビリティデータと既存公共交通（バス）の運行情報、道路混雑状況、都市特性等のデータの重畳による、ラストワンマイル交通充実、地域の移動需要喚起のための連携施策構築。 ・シェア型マルチモビリティとバス等の既存公共交通のアプリ上でのデータ連携により、市内短中距離交通と末端交通の連携を強化。バス停近傍等へのポート配置（→取組 A）へつなげる。 ・上記取組により、路線バスなどの既存の公共交通とシェア型マルチモビリティ等新たなモビリティサービスとの連携（MaaS、ポート配置、配車等）による移動の総量の増加・更なる利便性の向上を図る。 ※先行実証エリアで実施される自動運転関連の実証実験との連携も想定。	
スケジュール（予定）	R2 R3 R4 R5 R6	シェア型モビリティ実証実験（→取組 A）により得られたモビリティと人流データ解析 シェア型マルチモビリティデータとバス運行情報等を活用したラストワンマイル交通のあり方検討 シェア型マルチモビリティと既存公共交通のアプリ上でのデータ連携 既存公共交通とシェア型マルチモビリティの利用促進策の実施 市内他地区・他都市への展開



▲ シェアモビリティの OD 可視化



▲ 人流OD検討地域

(参考) さいたま市における自動運転関連の取組

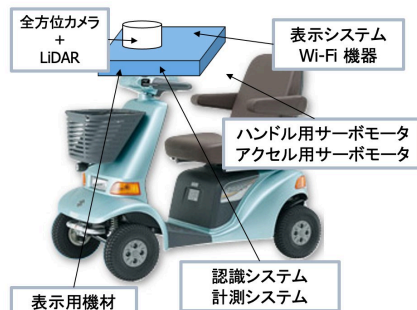
さいたま新都心駅から大宮区役所及びさいたま新都心バスターミナルまでの公道上において、東京大学空間情報科学研究センター（協力：国土交通省関東地方整備局、さいたま市）により、自動運転バスサービスの実証実験が実施された（令和3年4月25日（日）～28日（水））。自動運転サービスの活用可能性と受容性、シェアモビリティとの連携・結節による移動性向上策が検証された。



出典：国土交通省関東地方整備局資料

▲ さいたま新都心における自動運転実証実験の概要

また、高齢者向けに作られた一人乗り用バッテリーカー（シニアカー）を自律移動モビリティ化し、多くの人が気軽に乗れるモビリティについて、市内の実フィールドでの実証が行われる予定。



出典：芝浦工業大学資料

▲ 自動運転シニアカー

<p>施策②</p>	<p>取組 D : 地域経済連携</p>	<p>推進主体</p> <p>OpenStreet 株式会社 ENEOS ホールディングス株式会社 各種交通事業者（予定） ソフトバンク株式会社 商業施設事業者 さいたま市 株式会社日建設計総合研究所 KPMG コンサルティング株式会社 ※その他地域企業・団体等と連携</p>
<p>対応する地域課題</p>		<p>②コロナ禍・Post コロナにおけるライフスタイル・価値観の変化に合わせた〈移動手段の充実〉と〈モード間連携・地域連携による公共交通の利便性向上・地域活性化〉</p> <p>③自家用車から徒歩・自転車・公共交通への行動変容促進</p> <p>⑥東日本の玄関口としての交流拠点形成</p> <p>⑦大宮 - さいたま新都心間の回遊性向上</p> <p>⑧商都大宮をはじめとするまちのにぎわい再生</p> <p>⑩交通弱者の外出機会の創出（新型コロナウイルス感染症に伴い外出機会が一層減少）</p>
<p>取組内容</p>		<p>・HELLO CYCLING アプリや AI オンデマンド交通サービスの予約アプリにおいて商業施設やキッチンカー等の情報を発信（及びアプリ相互で情報発信連携）し、外出のきっかけ作りによりバス・シェアサイクル等公共交通の利用促進と地域消費を誘発。</p> <p>※ 地域ポイント（たまぼん）との連携も検討。</p> <p>※ 先行実証エリアである「美園地区」においては、スポーツや健康に関する取組との連携策も随時検討しており、浦和レッズのポイント制度との連動も検討中。</p> <p>・アプリを活用して、まちの賑わい空間創出に向けたウォカブル空間構築のためのスマートプランニングに必要な人流データ取得。</p> <p>※ 人流データの取得にあたって、地域ポイント、健康マイレージなどの取組で取得する回遊行動データとの連携を想定。</p> <p>※ 共通プラットフォームさいたま版の基盤を活用して、本アプリより得られたスマートプランニング実施に必要なデータの格納を行うことを想定。</p>
<p>スケジュール（予定）</p>		<p>R2 シェア型マルチモビリティポートの商業施設への設置調整</p> <p>R3 シェア型マルチモビリティアプリへの商業施設、誘客情報の発信/AI 配車アプリによるクーポン連携/ライフサポート型 MaaS のあり方検討（要件定義）</p> <p>R4 ライフサポート型 MaaS アプリ構築に向けたアプリ間の連携/共通プラットフォームさいたま版との連携/各アプリより得られる人流データ、モビリティデータのスマートプランニングへの活用（→取組 E）</p> <p>R5 連携の拡大</p> <p>R6 市内他地区・他都市への展開</p>



▲ AI配車アプリによるクーポン連携イメージ



▲ ライフサポート型MaaSイメージ

(参考) 地域ポイントサービスたまぼんアプリへのヘルスケア機能実装

たまぼんは、非接触 IC カード型の地域ポイントとして、さいたま市内で利用されているが、個人識別媒体の変化とともにアプリ化の要望が大きくなっていること、またデータ利活用の観点からもアプリ化を実施する。

ミニアプリ領域に座りすぎを防止するためのヘルスケア機能を実装し、蓄積されたデータを都市 OS さいたま市版に送信し、他のアプリなどと双方向でのデータ利活用を目指す。



▲ たまぼんアプリイメージ

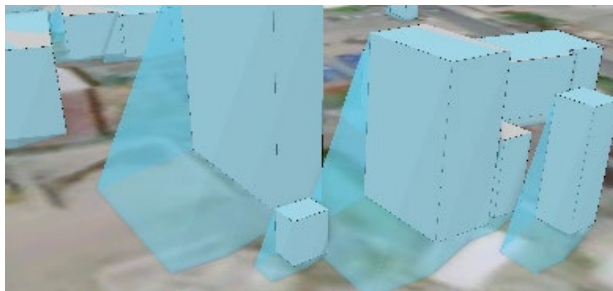
(参考) さいたま市健康マイレージ

さいたま市において、通信機能付き活動量計又はスマートフォンアプリを利用して、歩数や各種健(検)診の受診に応じてポイント付与を行い、付与されたポイントに応じ景品の抽選応募や各種ポイントに交換ができる事業を実施中。



▲ さいたま市健康マイレージ

施策③	取組 E : スマートプランニング高度化	推進主体	株式会社日建設計総合研究所 株式会社バスコ（予定） 一般社団法人アーバンデザインセンター大宮 一般社団法人美園タウンマネジメント さいたま市 KPMG コンサルティング株式会社
対応する地域課題	④ 駅周辺におけるウォーカブルな都市環境の形成 ⑥ 東日本の玄関口としての交流拠点形成 ⑦ 大宮 - さいたま新都心間の回遊性向上 ⑧ 商都大宮をはじめとするまちのにぎわい再生		
取組内容	【先行実証エリア：大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区（中心市街地型モデル）】 ・シェア型マルチモビリティの移動経路データと人流データを活用した歩行者の移動量、滞留量とさいたま市 3D 都市モデルデータを活用した日影の投影範囲分析の重畳による快適な移動空間、滞留空間評価モデルの構築。 ・ウォーカブル空間としてポテンシャルの高い未活用のエリアへの展開について、（一社）アーバンデザインセンター大宮（UDCO）が主催する大宮ストリートテラス等の関係者に対する受容性調査や活用に向けた企画、既実施エリアの魅力向上に資する要素（具体策）を提案・検証。 【先行実証エリア：美園地区（郊外住宅地型モデル）】 ・市民ニーズ把握・分析・施策反映の仕組化を先行して検討（声なき声を含めた幅広い市民ニーズの収集・分析・施策反映のスマートな仕組み作り＝プランニングプロセスの高度化）。 ※都市 OS（共通プラットフォームさいたま版）と連携した地域の声収集・分析システムと連携予定		
スケジュール（予定）	R2	シェア型マルチモビリティの移動経路データと人流データによる分析	
	R3	3D 都市モデル等活用した移動空間、滞留空間評価モデルの構築／関係者に対する受容性調査／市民ニーズ把握・分析・施策反映（プランニングプロセス）の高度化検討	
	R4	先行実証エリアにおける公共空間利活用事業での実践／プランニングプロセスの実践	
	R5	都市基盤等の計画での実践（大宮 GCSP 等）	
	R6	市内他地区・他都市への展開	



▲ 3D 都市モデルイメージ



▲ 歩行者の移動量イメージ



社会実験として取り組まれている
（仮称）ストリート・テラスのトライアル



▲ UDCO による公共空間利活用の取組

各施策が実現した際の将来イメージ

● 中心市街地型（大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区）



● 郊外住宅地型（美園地区）

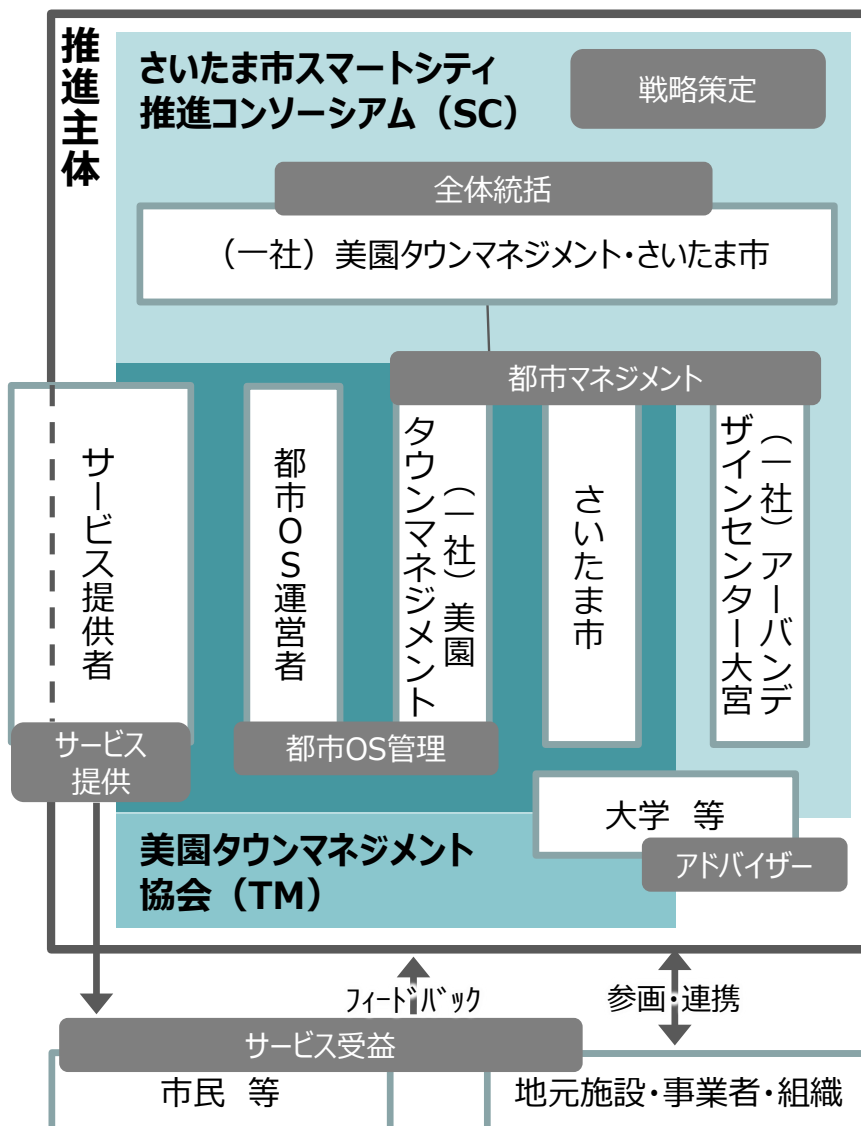


6) 推進体制

さいたま市では、2015年に産学官連携で「美園タウンマネジメント協会」が組織され、美園地区をフィールドとしてスマートシティ施策が推進されてきた。

特定エリアでの取組からエリア・分野の拡張のフェーズへ移行するにあたり、国土交通省スマートシティモデル事業も契機に「さいたま市スマートシティ推進コンソーシアム」が組織され、美園地区に加え、大宮駅・さいたま新都心駅周辺地区へもスマートシティ施策が展開されている。

両組織が推進主体として市のスマートシティ施策を統括・マネジメントし、各種プレイヤーの参画・連携を促進しながら、目標達成を目指す。



7) 持続可能な取組とするための方針

本実行計画では、施策①「モビリティサービスの充実」、施策②「ライフサポート型 MaaS の構築」と、施策①、②から得られるデータを活用した施策③「スマートプランニングによるウォークアブルな都市空間・環境の形成」のサイクルを継続して実践することを目指している。

「さいたま市スマートシティ推進コンソーシアム」を中心に、産官学民連携で持続可能な取組としていくため、次の方針を掲げる。

施策	持続可能な取組とするための方針
【施策①】 健康で環境にやさしい脱クルマ依存型生活行動を支え、地域回遊性を高めるモビリティサービスの充実	<p>各種モビリティから得られる移動データ等の活用や、市民ニーズの的確な反映等によるポート配置等サービス設計の最適化、また、地域の受益者との協働により、効率的で持続可能なサービス運営を実践していく。</p>
【施策②】 モビリティと地域経済活動が連携した「ライフサポート型 MaaS」の構築・実装	<p>各種モビリティ事業者や地域事業者等がメリットを享受できるような MaaS の仕組みを構築していく。</p>
【施策③】 3D都市モデルも活用したスマートプランニングの高度化・実践によるウォークアブルな都市空間・環境の形成促進	<p>施策①、②において継続的にデータを取得できる（民間事業者の中でクローズされない）運営体制を構築するとともに、それらを含めた各種データや 3D 都市モデル等を活用したスマートプランニング手法の高度化を図り、デジタルツインにより都市基盤（実空間）をウォークアブルな環境としていく。</p>

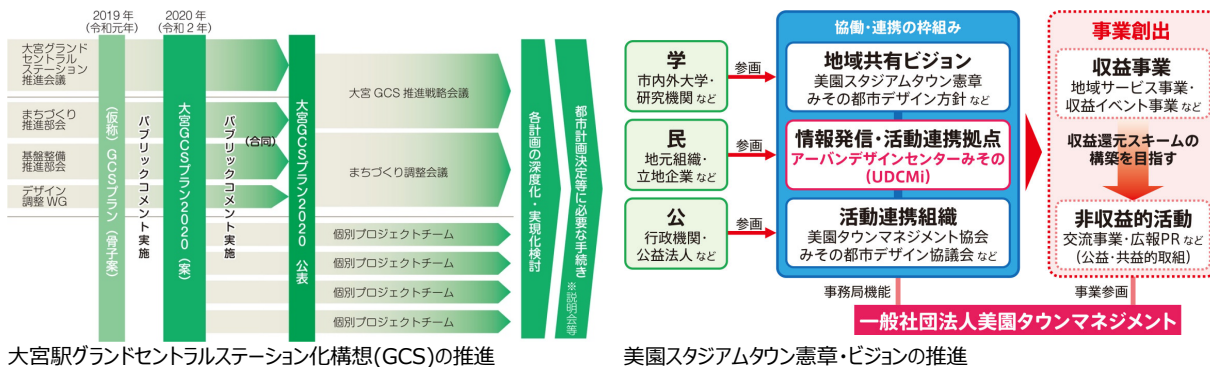
(参考) 市民や企業を巻き込む体制・仕組みづくり

さいたま市においては、持続可能な地域経営を実現していくために市民や企業を巻き込む体制・仕組みづくりが実践されている。

○まちづくり推進組織への地域参画

先行モデル地区(大宮駅周辺地区・美園地区)では、地区将来ビジョン推進に向け、行政・地域事業者・交通事業者・地元団体等の参画したまちづくり推進組織が設立され、取組推進を図っている。

地区	ビジョン	組織
大宮	大宮駅グランドセントラルステーション化構想(GCS)	・大宮駅グランドセントラルステーション推進会議 →大宮 GCS 推進戦略会議
美園	美園スタジアムタウン憲章 →同ビジョン 2050	・美園タウンマネジメント協会 ・みその都市デザイン協議会



○地域参画・連携に基づく持続可能なまちづくり事業スキームづくり

アーバンデザインセンター大宮(UDCO)、アーバンデザインセンターみその(UDCMi)をそれぞれ拠点に、各地区特性に応じた地域プレイヤー参画・連携によるまちづくり事業スキーム構築が試行的に実践されている。また、「UDCO・UDCMi 合同報告会」を定期的で開催し、各取組を通じて蓄積された課題・ノウハウ等の共有・発信も実施されている。

SC 事業推進を通じて、そうした各地区の取組とも連携・連動し、その高度化・最適化等を支援していく。

UDCO・UDCMi 合同報告会 (R1年#2)

おおみやストリートテラス
(UDCO, H29年～)
持続的な「沿道経営」に向けた体制づくりを見据え、道路幅員予定地と沿道空間を一体利活用し、沿道の経済効果・賑わい創出を目的とした社会実験。
おおみやストリートテラス(R1年)

パークヨカ(R2年)

キッチンカーテラス
(UDCO, R2年～)
前項「おおみやストリートテラス」の日常化の取組の1つとして、地区内オープンスペースを活用した飲食販売(ランチ販売)の仕組み化およびその継続運営。
キッチンカーテラス(R2年)

綾瀬川サポーターズの活動(R1年)

UDCMiサポーターズ
(UDCMi, R1年～)
開発進展に伴う都市活動も活発化する中、既存地縁組織等ではカバーされない取組等において、**気兼ねなく地域参加**できる契機としての登録制地域サポーター制度。
UDCMiサポーターズ (UDCMi, R1年～)

ストリートマネジメントスクール
(UDCO, R3年～)
実際に公共空間を利活用する一連のプロセスを経験的に学ぶ講座運営を通じた、**まちづくり人材の育成**。
※国土省R3年度「官民連携まちなか再生推進事業」を活用
R3年要綱生員募集記事

スマホ・タブレットアプリ勉強会
(UDCMi, H30年～)
高齢者等のICTリテラシー向上に加え、**参加者同士で教え合える関係づくりや、運営のアウトの発掘・養成**を実施。
※総務省R2補正「利用者向けデジタル活用支援推進事業」を活用
アプリ勉強会の開催 (R1年)

公共空間等利活用実験「美園マチなかコピー」
(UDCMi, H29年・R2年～)
屋外スペースの使い方やニーズの把握、および**販売営業や地域活動等の持続(新型コロナ危機以降)**のための社会実験。
美園マチなかコピー (UDCMi, H29年・R2年～)

8) データ利活用の方針

本実行計画では、「7) 持続可能な取組とするための方針」で述べたとおり、施策①「モビリティサービスの充実」、施策②「ライフサポート型 MaaS の構築」と、そこから得られるデータも含めた各種データ活用により、施策①、②の持続可能なサービス運営体制構築と、施策③「スマートプランニングによるウォークブルな都市空間・環境の形成」の実践を目指す。

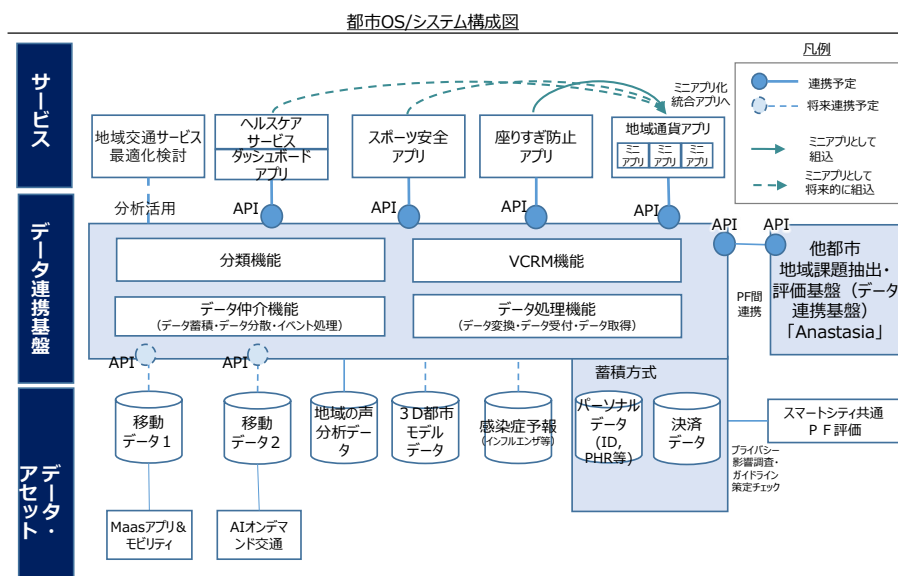
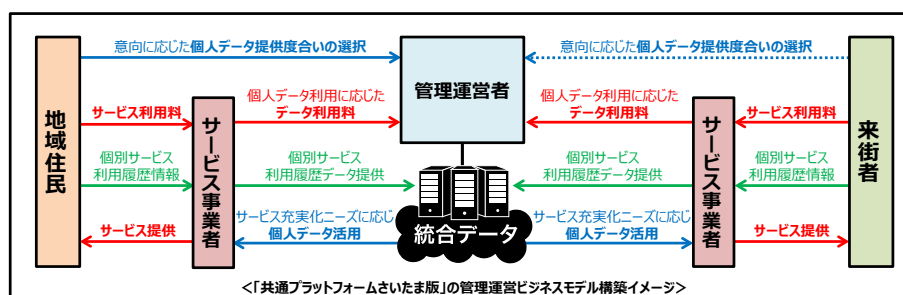
※必要なデータの種類やその取得方法は各取組の中で検討していく。

また、「美園タウンマネジメント協会」にて都市 OS「共通プラットフォームさいたま版」の開発・実証が進められており、本実行計画においても同基盤と各種サービスの API 連携を含めたデータ連携について検討していく。

なお、「共通プラットフォームさいたま版」は、スマートシティリファレンスアーキテクチャーに準拠し FIWARE ベースで構築されており、ベンダ(サービス提供者)、コンシューマ(住民などサービス享受者)の双方から情報の権限管理を行う VCRM(Vender and Consumer Relationship Management)機能(※)を有していることが特徴となる。

※ベンダ(サービス提供者)、コンシューマ(住民などサービス享受者)の双方から情報の権限管理を行う機能。データの匿名化度合を指定しての情報提供も可能

「共通プラットフォームさいたま版」は他都市との共同運営も検討されており、同基盤を介した広域連携も期待される。



9) 横展開に向けた方針

本実行計画の推進により得られた成果の横展開にあたって知見の一般化を図ることはもちろんだが、異なる地域タイプ（中心市街地型・郊外住宅地型）でモデル構築することから、それぞれの地域と似たタイプの市内他地区や他都市への横展開も期待される。

施策③については、3D都市モデル構築都市（令和2年度末で56都市）への横展開が期待される。