

埼玉県さいたま市における「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」」の形成に向けた事業を提案する。本市でスマートシティ施策を先行展開するモデル地区では、産官学民の連携拠点：アーバンデザインセンターが設置され、また行政・地域事業者・地元団体等の参画するまちづくり推進組織が体制化されるとともに、都市OS「共通プラットフォームさいたま版」にてデータを流通できる基盤が整備されている。本年度の提案事業はこれらの基盤を基に、**多様なシェアモビリティを拡張・最適化し、モード間の連携を促進することで市民の移動を支えるサービスを向上させる。また、詳細な道路空間データを収集し、多様なモビリティに適した道路空間の整備やルール作り・マナー啓発などの検討に活用することで、スマートプランニング手法の高度化を推進している先進的な好事例**として示すことが可能である。

■ 対象区域の概要

- 名称：さいたま市
- 面積：約217.4km²
- 人口：約133万人
- 位置図：




■ 都市の課題

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 ・ウォークア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 ・市が注力する各種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 			

※本実証で取り組む課題は太字

■ 解決方法



「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」」の実現に向け、駅を核としたウォークアブルで誰もが移動しやすい、人中心に最適化された都市空間・環境を構築。

施策① 〈モビリティサービスの充実〉により、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とともに、

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〉を進め、

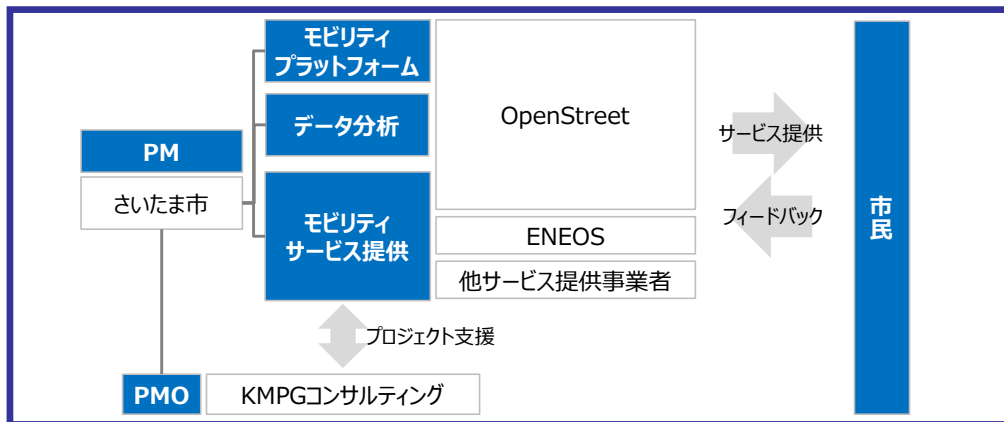
施策③ 各種サービスデータや都市データを活用した〈スマートプランニングによるウォークアブルな都市空間・環境の形成〉を促進する。

【先行モデル地区】

- 中心市街地型モデル**（高密度エリア・商業業務地ゾーン）
→大宮駅・さいたま新都心駅周辺地区
- 郊外住宅地型モデル**（中高密度エリア・住宅地ゾーン）
→美園地区

先行モデル地区での実践・成果を市内他地区等へ横展開

■ 運営体制



■ KPI(目標)

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） ※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）

■ 本実行計画の概要

駅を核とした**スマート・ターミナル・シティ**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することにより、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を充実**させるとともに、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」**を構築・実装し、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・実践により**ウォーカブルな都市空間・環境**の形成を促進する。

○スマートシティで解決したい課題

市全域	本実証にて特に解決したい課題 中心市街地（先行モデル：大宮駅・さいたま新都心駅周辺）	郊外住宅地（先行モデル：美園地区）
<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 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 ⑧ 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）

○課題解決の方向性

駅を核とした「スマート・ターミナル・シティ」

スマートシティ戦略で掲げる「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）」の実現に向け、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・環境を構築



<実施する施策>

- ① モビリティサービスの充実（シェア型マルチモビリティ・AIオンデマンド）
- ② ライフサポート型MaaSの構築
- ③ スマートプランニングによるウォーカブルな都市空間・環境の形成

○市内先行モデル地区での実践 → 知見・成果を市内他地区・他都市へ展開



駅を核としたウォークブルで誰もが移動しやすい、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〉の形成に向け、**ラストワンマイルのパーソナルな移動手段の多様化**を図るため、市内および他都市へ展開・実装された「シェアサイクル」に「シェアスクーター」・「超小型EV」を加えたサービスの実装(R6目標)、特定小型原付(小型電動スクーターなど)等新たなモビリティの拡充・実装(R7目標)を進める。

■ 実証実験の内容

利用者増加に向けたエリア拡張とステーション配置の最適化 (スマートプランニング)

- さいたま市では、モビリティサービスの充実に向け、**シェアサイクル・シェアスクーター・超小型EV等のモビリティサービスの実装**を目指している
- 本実証では、**R6年度の実装**に向けて利用増加を図るため、**モビリティから取得したGPSデータ等を活用し、市全域へのエリア拡張とステーション配置の最適化**を進めた
- 本年度の実証では、シェア型マルチモビリティの利用回数を**前年度比で110%**に増加させることをKPIとして設定し、ステーションの配置を最適化することで今後さらに利用拡大が期待されることを検証した

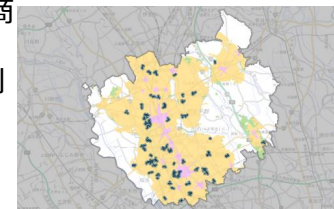
本年度の実証・検証項目



■ 実証実験で得られた成果・知見

① データに基づく市民にとってより身近で利便性の高い交通網の形成

- 用途地域及びDIDを用いて、商業系用途地域を商業地域、商業地域を除くDID内を市住居密集地域と定義して、エリア分類に応じたシェアサイクルの利用状況を分析。その結果、**約半数が商業地域～住居密集地域を結ぶ利用**であった。
- モビリティサービスの需要が特に高いと思われる55カ所特定し、3D都市モデルから低未利用地等を抽出した。**実際に5か所に設置し設置意義を確認した。**
- 将来的に全55カ所に設置が完了した際、市内**シェアサイクル利用回数を約9%押し上げる**効果が期待されることが明らかになった。
- 一方で、スクーター・小型EVの最適化については、シェアサイクルに比して利用回数等のサンプルが少なく利用傾向の特性が見受けられなかった。



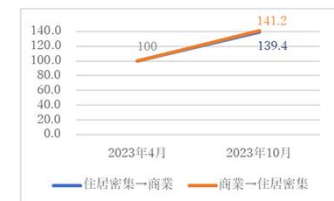
▲ 候補地55カ所の分布 (青点)

② 既存モビリティ利用実績に基づく新モビリティ導入可能性の示唆

- 中心市街地と住宅街を結ぶ路線の**平均速度は15km/h程度**であり、他路線と比較して速いことが判明した。
- 自家用車に依存しないまちづくりを進める上で、移動時間を短縮させ効率的に移動できる**新モビリティを導入することが、需要に適合**している可能性が示された。

③ スマート・ターミナル・シティ実現に向けたモビリティ効果測定・可視化手法の深化

- モビリティサービス導入による商業地域への寄与度の計測手法を確立し、**流入量・滞留時間の増加傾向を確認**した (滞留量 本年4月比1.4倍)。
- 3D都市モデルを用いて**シェアサイクルステーションの視認性を評価し、滞留情報の可視化を実施した。これにより、ステーション候補地の検討やシェアモビリティの利用状況を共有するための具体的な手法を整理できた。



▲ 寄与度の増加 (滞留量)

本実証により、**シェアモビリティ網構築は脱自家用車での中心市街地への流入・外出機会の増加に繋がっている**ことが示唆された。特に短中長距離モビリティとしてのシェアサイクルは実装フェーズに差し掛かっており、今後更にスクーターや超小型EVなど中期長距離領域のモビリティ導入を進めていく必要がある。市民アンケート等の結果を踏まえると、「気軽さ」や「速達性の向上」を追求することがモビリティの普及に好影響であることが分かっている。

■ 実証実験で得られた課題

◇課題認識

各種シェアモビリティの利用者数や利用回数は伸び、シェアサイクルの市民認知は7割を超えているものの、中心市街地周辺では慢性的な渋滞や、それに伴う外出機会の損失は都市課題として残存している。シェアサイクル未利用者へのアンケート結果からは、4割弱の未利用者が「**自家用車等（自転車・自動車）を利用した方が便利**」と答えており、個人所有のモードからの転換をどう促すか？も重要な課題である。

さらに、下記2つの課題を解決する必要がある

- ・ 中心市街地の賑わい拠点化・ウォカブル化にあたり、更なる自家用車等の流入抑制策が必要
- ・ 従来のシェアモビリティのノウハウ・利用者層を生かしつつ、既存サービスではカバーされていない多様な市民のニーズに応え続ける必要

◇今後検証したい仮説

- ① 多様な移動手段（パーソナルモビリティ）の提供は**中心市街地へのアクセスにおける自家用車分担率の減少につながるか**
- ② 多様な移動手段（パーソナルモビリティ）の提供は**中心市街地への外出機会の創出につながるか**
- ③ 実証データに基づく最適なモビリティの配置により、**スクーター・小型EV等の利用を促進し、シェアモビリティ全体の利用を促進できるか**

■ 今後の取組:スケジュール

これまでのシェア型マルチモビリティの実証結果を踏まえた**最適なモビリティの組み合わせと配置**により、特例特定小型原動機付自転車などの新たなモビリティのシェアリングサービスを導入し、より**多様な移動手段（選択肢）を市民に提供することによる自家用車からの転換効果・中心市街地の来訪機会創出効果**を検証する。

《新モビリティの例》

