

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）
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	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	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



本実証では、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。

■ 実証実験の内容

課題	中長距離モビリティについて、利用者数や利用回数が徐々に伸びている状況であるものの、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。
検したい仮説	- 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 - 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 - 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
実施事項	- 中心市街地への新たなアクセス手段として特例特定小型原動機付自転車（電動サイクル）等のシェアリングサービスの提供 - 利用者アンケートにより自家用車からの転換可能性の検証 - 利用実績や利用者アンケートによる中心市街地への外出機会増の検証
KPI	- 自家用車からの転換可能性調査（アンケート調査）可能性有と回答した人の割合：50%以上 - 中心市街地を目的地とした移動総数（利用実態より把握）シェアモビリティ全体での利用回数数：現況の1.2倍

《新モビリティ》

電動サイクル
本補助事業にて
車体投入・効果測定



■ 実証実験で得られた成果・知見

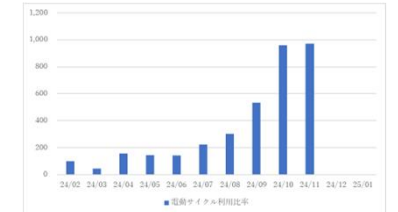
モビリティ導入

- 本実証で電動サイクル100台を市場投入。
- 利用回数は順調に伸びており、アンケート結果からも今後の展開拡大に向けた市民の高い期待が確認された。



将来的な脱自家用車の転換可能性の確認

- アンケート回答者の**23.5%が、電動サイクル普及により自家用車の利用が「減った」または「今後減らせる」と回答。**



- シェアサイクル非利用者アンケートを用いた拡大推計により、将来的に最大約**12.3万人（市民の9.3%）の脱自家用車依存に寄与できる可能性**が示された。

- 本実証KPI（可能性有50%超）としては未達のため、今後も電動サイクルの利便性を高め、より身近で利用しやすい交通手段を目指す必要がある。

将来的な外出機会増加の影響

- アンケート回答者の**21.6%が、電動サイクル利用で外出機会増**と回答。
- シェアサイクル非利用者アンケートを用いた拡大推計により、将来的に市全体で**最大187,874回/月の外出機会創出に寄与できる可能性**が示された。

<健康視点>

外出機会増加により将来的には最大で**81,412時間/月の運動機会が創出**され、生活習慣病予防や健康寿命の延伸が見込まれる。

<経済視点>

外出機会増加による将来的な**地域経済への波及効果は最大で約7600万円/月**と推計され商業活性化や経済循環の促進が期待される。

本実証により、電動サイクル導入が**外出機会創出や脱自家用車依存に寄与する可能性**が示された。特に健康視点では将来的に最大で月間約81,412時間の運動機会が創出され、経済視点では同様に地域経済に約7600万円/月の波及効果が期待できることが確認された。また、アンケート結果を踏まえながら、若年層の利用促進や高齢層の免許返納後の移動手段としての働きかけの重要性を関係者内で確認した。

■ 実証実験で得られた課題

◇課題認識

若年層の利用促進

10～20代の若年層は現時点で自家用車利用率が低いことがアンケートから確認できている。一方で将来的な自家用車保有の可能性があり、**脱自家用車依存の視点からはシェア型モビリティの早期定着が重要**となっている。

高齢層への対応

高齢者層では免許返納後の移動手段としての期待があるが、**利用促進策の周知や支援体制の強化**が課題である。

地域間格差の解消

本実証はエリアを限定しての実証であったため、ステーションの配置には市内でも地域間の差異があり、郊外や交通不便地域での利用拡大には**官民連携による整備継続**が求められる。

◇今後検証したい仮説

下記について、いずれも中長期的かつ継続的な計測を行いたい

- ・自家用車分担率の低下につながるか
- ・高齢層への利用支援が外出機会の増加に寄与するか
- ・ステーション最適化がシェア型マルチモビリティの普及を促進するか

■ 今後の取組:スケジュール

本実証実験で得られた成果・課題を踏まえ、今後次の取り組みを加速化させる

- ・電動サイクルの更なる拡充（エリアの拡大、車体数の増加）
- ・利用者層の拡大（未利用者層や免許返納後利用の促進）
- ・公共的な交通手段としての展開（官民連携、モビリティハブ）
- ・データ活用とモニタリング（スマートシティKPI計測、配置最適化）

