

スマートシティさいたま 実行計画



令和7年5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.....	3
2 前実行計画の総括.....	4
(1) 前実行計画の取組内容とロードマップ.....	4
(2) 「スマートシティさいたま」の目標と前実行計画の KPI	5
(3) これまで実施した実証実験の成果や課題.....	6
(4) 前実行計画の KPI の達成水準.....	8
3 本実行計画におけるスマートシティの目標と KPI.....	9
(1) 検討の流れ.....	9
(2) 関連計画との整合.....	10
(3) 取り組む課題.....	12
(4) 目標・KPI（成果 KPI）	13
(5) 本実行計画への構想と事業概要.....	16
(6) 施策／取組の概要.....	18
(7) 初期的な KPI	19
(参考) 実行計画における施策／取組の設計概要.....	20
(参考) 「スマートシティさいたま」を支えるシクミの構築と狙いについて.....	22
4 スマートシティの施策と取組.....	23
(1) 施策 1. スマートシティサービスの更なる「シンカ」の推進.....	23
(2) 施策 2. スマートシティや都市経営を支える「シクミ」の構築.....	25
5 スケジュール.....	28
6 「スマートシティさいたま」で目指す将来像.....	29
7 推進体制.....	30
(1) 本実行計画における推進体制.....	30
(2) 本実行計画における会議体.....	31

1 基本事項

事業の名称	スマートシティさいたま
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 (入会順) (令和7年3月時点)	一般社団法人美園タウンマネジメント
	一般社団法人アーバンデザインセンター大宮
	さいたま市
	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 株式会社
	株式会社 JTB
	OpenStreet 株式会社
	シナネン株式会社
	LINE ヤフー株式会社
	埼玉大学
	ソフトバンク株式会社
	KPMG コンサルティング株式会社
	MONET Technologies 株式会社
	株式会社つばめタクシー
	株式会社パスコ
	芝浦工業大学
	東京都立大学
	モビリティプラットフォーム株式会社
タイムズ 24 株式会社	
株式会社 AMANE	
実行計画の対象期間	令和7年度～令和11年度

2 前実行計画の総括

(1) 前実行計画の取組内容とロードマップ

令和2年度から令和6年度の活動計画を記した「スマート・ターミナル・シティさいたま」実行計画（以下、「前実行計画」という。）では、〈駅を核としたウォーク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以下の3つの施策を実施した。



出所：令和3年 スマート・ターミナル・シティ実行計画

図 1 前実行計画の取組内容とロードマップ

(2) 「スマートシティさいたま」の目標と前実行計画のKPI

前実行計画では、さいたま市の将来都市像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・健幸度向上」を掲げ、それに基づく中目標、KPI を次のとおり設定した。

また、上記大目標の実現や前述の取り組むべき課題を踏まえ、〈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」〉の形成を目指した。



出所：令和3年 スマート・ターミナル・シティ実行計画

図 2 「スマートシティさいたま」の目標と前実行計画のKPI

(3) これまで実施した実証実験の成果や課題

前実行計画の施策／取組に紐づく、国土交通省「スマートシティ実装化支援事業」において令和2年度～令和6年度までに実施した実証実験と実証実験を経て得られた成果・知見と課題を以下の通り整理した。

各施策の効果に加え、その課題を把握し、サービスの更なるニーズへの対応、これを支える取組を評価・改善する仕組の改善と構築、データ利活用の更なる促進、持続可能な推進体制等、今後の施策／取組の改善への示唆が得られた。

取組／実証実験	概要
取組A AIオンデマンド交通サービス実証実験 (郊外住宅地)	<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」(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対応する(脱クルマ依存型生活行動)を支える移動手段の導入に向け、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実証運行。
取組B シェア型マルチモビリティ実証実験 (中心市街地)	<ul style="list-style-type: none"> 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。
取組C モード間連携実証	<ul style="list-style-type: none"> 既存公共交通(路線バス等)の需要減の懸念に対して、シェアモビリティをはじめとした次世代モビリティと既存公共交通との適切な連携を図ることで、シェアモビリティを含む公共交通全体における移動総量を増加させることが可能かを検証する(大宮駅・さいたま新都心駅周辺を対象)
取組D 地域経済連携実証	<ul style="list-style-type: none"> 「ライフサポート型MaaS」の核となるモード間、モビリティ×商業、モビリティ×健康の実装事例を創出 各取組のデータを用いた効果を検証し、今後の横展開方針を整理 今後のまちづくりに重要な視点であるウォーカブルな都市空間環境の形成に向けた示唆を得る
取組E スマートプランニング高度化 (3D都市モデル活用含む)	<ul style="list-style-type: none"> 大宮駅・さいたま新都心駅周辺を対象に、ウォーカブルな都市環境形成に向け、3D都市モデルを活用した空間評価モデルを構築し、3D都市モデル上での分析結果表示手法がまちづくり推進主体にとって有効であるか(わかりやすいか、必要な情報が載せられているか)を検証する。

表 1 これまで実施した実証実験の概要

前実行計画の施策と取組／実証	実証実験を通じて得られた成果・知見	取組／実証実験を通じて得られた課題
施策① モビリティサービスの充実	AI オンデマンド 交通サービス	<ul style="list-style-type: none"> サービス設計による利用者数（運賃収入）・稼働率の向上等、収益性の改善 運賃収入だけに頼らない、地域や受益者で支える持続可能なファイナンススキームの検討 サービスの利便性・UXの向上
	シェア型マルチ モビリティ (SMM)	<ul style="list-style-type: none"> 更なるニーズに沿ったサービス設計により、以下を想定 <ul style="list-style-type: none"> -更なる利用者の増加見込 -接続先の公共交通の利用促進 -サービスの利用料や地域協賛金を活用したファイナンススキームが成立する見込み
施策② ライフサポート型 MaaSの構築	モード間 連携実証	<ul style="list-style-type: none"> 様々な移動モードの利用状況等、各種データ取得の整備 ライフサポート型MaaSの持続可能な運用モデルの構築 <ul style="list-style-type: none"> -収益性 + CO2削減などの共通価値の共有等 -官民連携の協力体制の構築、協力体制の継続 交通結節点の強化（SMMのステーションやE-Cube*・モビリティハブ等の機能化、設置・拡張等）
	地域経済 連携実証	<ul style="list-style-type: none"> SMMの利用特性（データ）の把握 交通結節点を軸とした移動利便性の向上 SMMと交通結節点／公共交通機関／商業施設等との相互利用の促進 既往のサービスやシステムを基にした円滑な連携手法やMaaS施策の収益性の確認 遊休用地の活用による、2次交通網の強化 行政発信による交通事業者と商業施設事業者間等、円滑な事業者間連携の実現
施策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	<ul style="list-style-type: none"> 大宮駅、さいたま新都心駅周辺を対象とした駅周辺におけるウォーカブルな都市環境形成、回遊性向上、にぎわい創出に資するモデルの構築と、その実用性を検証。 3D都市モデルを用いた日影データとモビリティや人流データの重畳による、季節や時間帯に応じたウォーカブル空間（ポテンシャルを有するエリア）の評価 非集計データを活用した人流・車流シミュレーション等の構築、関連施策の効果検証（既往の手法では認識できなかった効果や影響の共通理解を獲得） 	<ul style="list-style-type: none"> 3D都市モデルのアップグレード <ul style="list-style-type: none"> -植栽や建物情報等のアップデート・適宜更新 施策の効果の把握のための取得データの拡張 地区スケールでのスマートプランニングの運用体制の構築 データクレンジング等の作業工数に係るコストの軽減策の検討 他分野でのモデルの活用（以下、分野例） <ul style="list-style-type: none"> -グリーンインフラ -交通負荷分散化策 （歩行滞留空間や時差出庫駐車場等の施策の検討）

表 2 実証実験の総括（実証実験を経て得られた成果・知見と課題）

(4) 前実行計画の KPI の達成水準

前実行計画に基づく施策／取組の成果、KPI の達成水準について、以下の通り実績の算定と考察を行った。

KPI	現況値	目標値	実績／算定結果	算定手法	考察
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	SMMの利用による回遊性の向上が示唆	・SMMの利用実態*3を踏まえ、特に短距離での利用による回遊性の向上への寄与が示唆された。	・まちなかの滞留人口や回遊性の向上等に係る具体的な評価手法が未整備なため、より有効なKPIの設定が必要である。
交通利便性への満足度	57.8% (R2)*1	64.0% (R7) *1	63.5% (R6)	・R6年度に実施したさいたま市「さいたま市の交通の利便性に関する満足度」把握のための調査概要における「さいたま市の公共交通の利便性に対する総合的な満足度」を反映した。	・シェアサイクルについて「満足」、「やや満足」の割合は、昨年度より6%以上増加。「満足」に限定しても、昨年度より増加した。
自動車分担率	26.8% *2	現状からの減	22.7%	・さいたま市地域公共交通網形成計画／第5回東京都市圏パーソントリップ調査における自動車分担率に本実証で得られた「1日あたり自動車交通削減トリップ数」を加味して算定した。	・SMMの利用者の内、SMMがなければ自動車を利用した利用者や、SMMの未利用者の今後のSMMの利用意向を踏まえた結果であり、これら潜在的なSMMの利用シーンの誘発やSMMの更なる拡充が進むことが肝要である。
グリーンポイント発行量	0ポイント	－ 取組の中で計測	(CO2削減効果として) 823t-CO2/年*3	・現実計画におけるKPIは「グリーンポイント発行量」であったが、グリーンポイントの定義が未確定であったため、CO2の削減効果へ変更した。	
店舗売上	－ 取組の中で計測	－ 取組の中で計測	実証は実施右記より直接的な効果は算定できず	・此度の実証内容では、購買行動の促進効果は限定的となった。 ・一方、SMMの利用アプリ等における1on1マーケティングの有用性・期待値は得られた。	・スマートシティサービスにおける商業施設との連携の成否は情報受信者に対するマーケティング戦略の検討・立案が肝要である。
健康増進効果 (健康増進効果 (身体活動量))	－ 取組の中で計測	－ 取組の中で計測	21.4 kcal/日*3	・1日のシェアサイクルによる平均移動時間7.14分に対し、1人当たり消費カロリーを約23kcal/人・60kgを用いて算定した。(運動による理想的な消費カロリー300kcalに対する約7%に相当)	・健康意識からもSMMを利用する利用者が一定程度いる可能性が示唆され、健康増進効果の訴求等検討の余地がある。

*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))
 *3「R6.3.「IBS/シェア型マルチモビリティの社会実装に向けた調査検討業務報告書」

出所：令和3年 スマート・ターミナル・シティ実行計画

表 3 前実行計画の KPI と実績／算定結果

3 本実行計画におけるスマートシティの目標と KPI

(1) 検討の流れ

今期の実行計画（以下、「本実行計画」という。）の策定に当たり、前実行計画の評価・考察を踏まえ検討を実施した。

前実行計画では、シェア型マルチモビリティ（以下、「SMM」という。）の活用を推進し、SMM がさいたま市の課題解決に一定程度寄与することが示され、SMM がさいたま市における交通インフラの一部として浸透、認知されている。

また、各種サービス間やサービスと利用者間における情報連携やマーケティングの新たな手法として、デジタル技術の高い有用性についての実証結果を得た。

今後は、これらの活用を踏まえた更なるスマートシティサービスの拡充により、様々な課題の解決を図っていくとともに、これらの施策／取組の計画的かつ持続的な運用を図るべく、管理手法や体制等の整備、刷新、構築が重要であることが示唆された。

本実行計画では、これらの成果や示唆を踏まえたスマートシティサービスの推進を図り、更なるスマートシティの醸成を目指す。



*1「R6.3.「IBS/シェア型マルチモビリティの社会実装に向けた調査検討業務報告書」

図 3 実行計画の検討の流れ

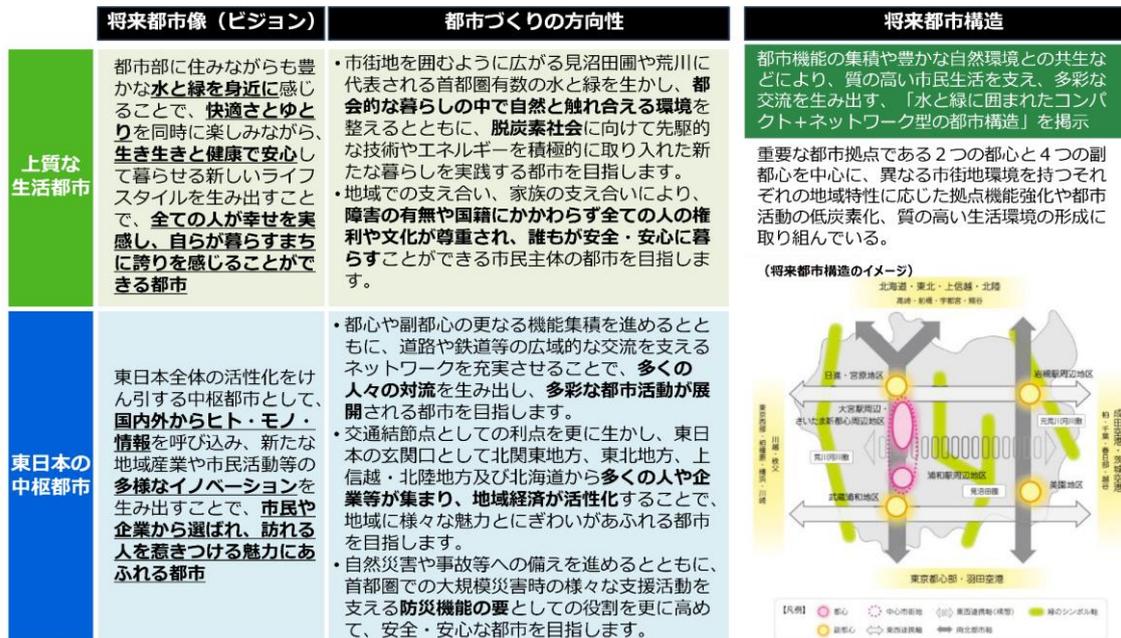
(2) 関連計画との整合

「スマートシティさいたま」を取り巻く状況や環境を整理すべく、さいたま市の関連計画の確認を行った。その中で、さいたま市総合振興計画等の長期計画における包括的な背景やさいたま市の全体の目標の確認に加え、次期 SMART プラン（総合都市交通体系マスタープラン）等、近年に更新を検討されている取組とさいたま市の状況や課題の変化等について確認し、各関連計画との整合を図った。

ア さいたま市の将来都市像（ビジョン）と将来都市構造

さいたま市総合振興計画では、2050 年を見据えた将来未来像（ビジョン）として「上質な生活都市」「東日本の中核都市」を掲げ、市民生活の質向上や、地域経済の活性化を目指している。

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。



出所：さいたま市総合振興計画

図 4 さいたま市の 2050 年を見据えた将来都市像／ビジョン（さいたま市総合計画）、将来都市構造

イ 次期 SMART プランを踏まえたシェア型マルチモビリティの活用の方向性

次期 SMART プラン（総合都市交通体系マスタープラン）では、SMM の活用による効果・効用が市民生活の質向上へ貢献することが示唆されている。本実行計画における SMM およびスマートシティサービス等の拡充や運用方針の検討においても、これらの計画との整合を図る。

		「働く」	「暮らす」	「遊ぶ」	「学ぶ」	取組・施策の方向性
将来シナリオ（2030年以降の都市交通のありかた）	市全体	<ul style="list-style-type: none"> リモートワーク等に対応する手段・環境の拡充（モビリティ空間の活用やモビリティハブへの併設等） 	<ul style="list-style-type: none"> SMMの拠点やモビリティハブの拡充 多様な交通手段の効果的な活用に資するMaaS（概念・手段）の浸透 各種サービス間における地域通貨の活用 	<ul style="list-style-type: none"> まちでの滞在時間の増加に資するSMMの活用（短距離移動等） 二拠点居住の醸成に伴う所有から利用への行動変容に合わせたSMMの充実 	<ul style="list-style-type: none"> モビリティの多様化・拡充 モビリティハブの多機能化（学習機会等のコンテンツの拡充等） 	<ul style="list-style-type: none"> SMMの拠点やモビリティハブの拡充 多様な交通手段の効果的な活用に資するMaaS（概念・手段）の浸透 各種サービス間における地域通貨の活用
	都心部	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設等への誘導・送客 	<ul style="list-style-type: none"> まちでの滞在時間の増加に資するSMMの活用（短距離移動等） モビリティハブの多機能化（商業需要の喚起等） 	<ul style="list-style-type: none"> 都市型施設やイベント、その他観光資源等への誘導・送客 	<ul style="list-style-type: none"> 図書館や学習施設へアクセス可能なモビリティの多様化・拡充 モビリティの多機能化（学習機能、医療との連携等） 	<ul style="list-style-type: none"> 都市型施設や商業施設、イベント、その他観光資源等への移動の簡便化や誘導・送客
	郊外部	<ul style="list-style-type: none"> SMMの拠点やモビリティハブの拡充 	<ul style="list-style-type: none"> モビリティハブの多機能化（商業需要の喚起等） 	<ul style="list-style-type: none"> モビリティハブのコンテンツの充実 モビリティハブの多機能化（商業需要の喚起等） 	<ul style="list-style-type: none"> 社会ニーズに合わせた多様なモビリティの拡充 	<ul style="list-style-type: none"> SMMの拠点やモビリティハブの拡充 モビリティハブの多機能化
今後の見通し	<ul style="list-style-type: none"> 通勤時間の短縮（自宅～市内駅） オフピーク出勤等に対応する手段・環境の拡充 	<ul style="list-style-type: none"> 都市型施設やイベント等、その他観光資源への移動の簡便化や誘導・送客 高齢者へのSMM活用によるコミュニティの活性化や健康増進の促進 	<ul style="list-style-type: none"> 都市型施設やイベント等、その他観光資源への移動の簡便化や誘導・送客 	<ul style="list-style-type: none"> 通学時間の短縮（自宅～市内駅） 時差通学等に対応する手段・環境の拡充 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の用途に対し、適切な情報と多様な交通手段が提供されている状況 	
包括的な取組・施策の方針	<ul style="list-style-type: none"> SMMの活用手法（情報発信やMaaS等の手法・取組の活用）やその効果（個別効果や包括的な効果等）の可視化・需要性の拡大 モビリティハブの多機能化による連携事業者の拡大とモビリティハブ/SMM拠点の拡大の促進 * サービス間の円滑な連携や経済圏の活性化に資する地域通貨などの取組やスキームの積極的な活用も企図 					

参照：さいたま市SMARTプラン改定委員会／都市と交通の未来像（案）

図 5 SMART プランで描かれるシナリオの達成に向けたシェア型マルチモビリティ（SMM）による取組・施策の方向性の整理

(3) 取り組む課題

本実行計画では、前実行計画で対象としている都市課題や地域の課題をさいたま市の抱える本質的な課題と捉え、対応を継続する。

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 			

本実行計画で取り組む課題

- 前実行計画では、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。
- 市全域における課題、本事業の先行モデル地区の設定における類型分けした中心市街地、郊外住宅地毎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"> 幹線道路の慢性的な交通渋滞の解消 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〉 自家用車から徒歩・自転車・公共交通への行動変容促進 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"> 鉄道駅周辺の慢性的な交通渋滞の解消 東日本の玄関口としての交流拠点形成 大宮-さいたま新都心間の回遊性向上 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"> 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） 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）

出所：令和3年 スマート・ターミナル・シティ実行計画

図 6 スマートシティで解決したい地域課題・本実行計画で取り組む課題

(4) 目標・KPI（成果 KPI）

ア 「スマートシティさいたま」の目標と本実行計画の KPI

本実行計画では、市内の交通インフラとして定着した SMM の活用をはじめ、「スマート・ターミナル・シティ」の実現を継続しながら、「さいたま市みんなのアプリ」等をはじめとしたデジタル基盤を活用した多様なスマートシティサービスの整備を進め、「スマート・ターミナル・シティ」に留まらない、さいたま市内全域における「スマートシティさいたま」の更なる実現を目指すこととする。

また、本実行計画の KPI は、前実行計画の KPI の設計やその結果を鑑み、今後の施策／取組における適切な管理・推進を目指し、調整する。

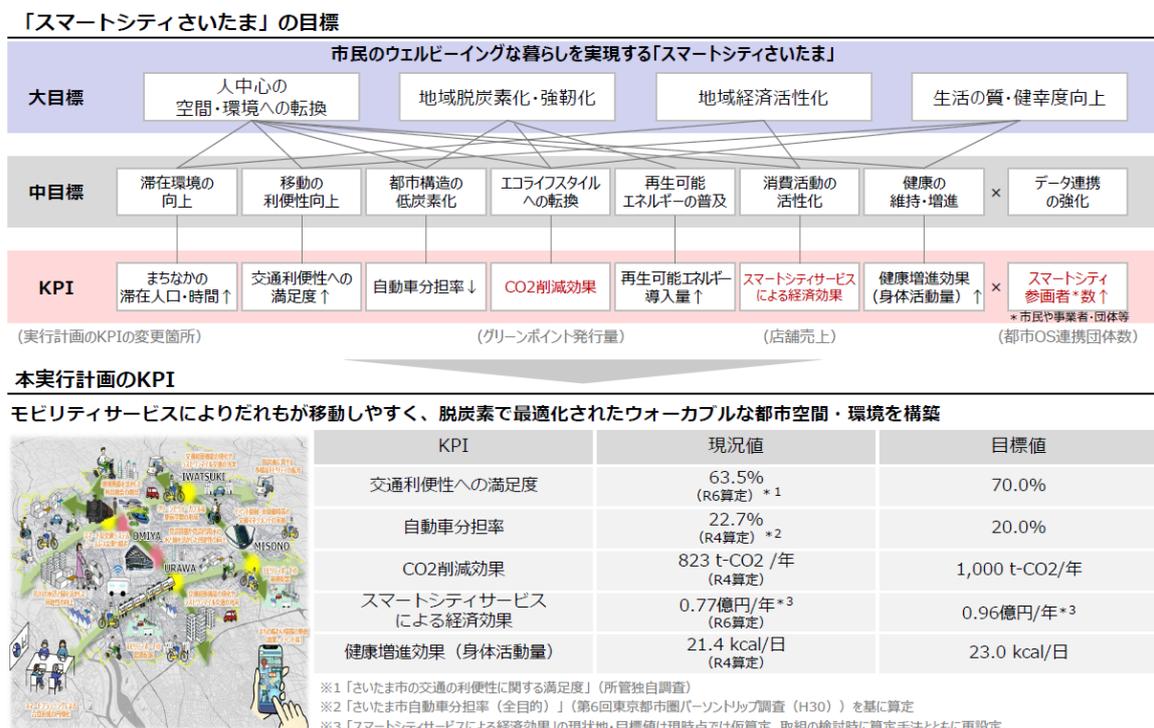


図 7 「スマートシティさいたま」の目標と本実行計画の KPI

イ 本実行計画における KPI の設定

前実行計画の進捗を踏まえ、「スマートシティさいたま」の更なる持続的な発展・推進のため、本実行計画の KPI を以下の通り設定した。

前実行計画のKPI		本実行計画のKPI			KPIの設定理由	関連する上位目標	
KPI	実績	KPI	現況値	目標値		中目標	大目標
まちなかの滞留人口・時間	SMM*の利用による市内の回遊性の向上を確認	項目としては除外	-	-	<ul style="list-style-type: none"> 滞留の測定手法については、AIやデジタル技術の発展・活用等により醸成されつつあるが、精度やコストパフォーマンスの観点より主要なKPIからは除外することとした*3。 各取組におけるアンケート等による測定機会の中で、滞在・滞留についてのデータは継続して収集していくこととする。 		
交通利便性への満足度	63.5% (R6算定)	交通利便性への満足度	63.5%*1 (R6算定)	67.0%*3 (R12目標)	<ul style="list-style-type: none"> SMMが広く浸透し、社会インフラとして醸成されつつある。更なる本格実施により、交通利便性への満足度は高まることが想定され、「スマートシティさいたま」における移動の利便性向上に資するKPIとして継続的に管理する。 	都市構造の低炭素化	人中心の空間・環境への転換
自動車分担率	22.7% (R4算定)	自動車分担率	22.7%*2 (R4算定)	20.0%*5	<ul style="list-style-type: none"> SMMにより、自動車交通の代替効果は認められた。 自動車交通を代替できるSMMの最適な配置を展開することで、特に短距離での交通の代替を促す。 本KPIも継続的に管理するものとする。 	都市構造の低炭素化	人中心の空間・環境への転換
グリーンポイント発行数	CO2削減効果として算定 823 t-CO2/年	CO2削減効果	823 t-CO2/年 (R4算定)	1,000 t-CO2/年	<ul style="list-style-type: none"> 前実行計画におけるKPIは「グリーンポイント発行数」であったが、グリーンポイントの定義が不十分であったため、CO2の削減効果へ変更した。 次期計画より、CO2削減効果をKPIとして管理する。 	エコライフスタイルへの転換	人中心の空間・環境への転換
店舗売上	直接的な効果は算定できず	スマートシティサービスによる経済効果	0.77 億円/年 (R6算定)	0.96 億円/年	<ul style="list-style-type: none"> スマートシティサービスの広範な展開を踏まえ、店舗に留まらない、スマートシティサービスが促す経済効果を計測することとする。 	消費活動の活性化	人中心の空間・環境への転換
健康増進効果 (身体活動量)	21.4 kcal/日 (R4算定)	健康増進効果 (身体活動量)	21.4 kcal/日 (R4算定)	23.0 kcal/日	<ul style="list-style-type: none"> SMMの利用は健康増進に資することが認められた。 次期計画ではモビリティの種類や、他の交通手段との連携の拡充とこれの周知による行動変容を促す。 健康価値を測るKPIとして継続的に管理する。 	健康の維持・増進	人中心の空間・環境への転換

* SMM：シェア型マルチモビリティ

*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回東京都都市圏パーソナルマップ調査(H30))

出所：令和3年 スマート・ターミナル・シティ実行計画

*3 さいたま市/総合振興計画

*4 国土省/まちなかにぎわい測定におけるデジタル技術の活用(R5)

*5 「さいたま市自動車分担率(全目的)」(第6回東京都都市圏パーソナルマップ調査(H30))に本実証で得られた「1日あたり自動車交通削減トリアップ」を加味して算定

図 8 前実行計画の KPI と本実行計画の KPI

ウ KPI の算定手法

設定した各 KPI の算定手法と本実行計画で目指す KPI の達成に向けた施策／取組の方向性について以下の通り整理した。

実績	現況値	目標値	算定手法	KPI達成への施策／取組の方向性
交通利便性への満足度	63.5% ^{*1} (R6算定)	67.0% ^{*3} (R12目標)	・さいたま市「さいたま市の交通の利便性に関する満足度」把握のための調査概要における移動に関する満足度「総合的な交通利便性に対する満足」より算定した。	・シェアサイクルをはじめSMMの満足度を高める他、市における重要な交通手段である「鉄道」との連携やこれら交通手段を活用したスマートシティサービスの拡充・シシカにより更なる満足度の向上を図る。
自動車分担率	22.7% ^{*2} (R4算定)	20.0% ^{*5}	・さいたま市地域公共交通網形成計画／第5回東京都圏パーソントリップ調査における自動車分担率を基に、本施策で得られた「1日あたり自動車交通削減トリップ数」を加味して算定した。(地域公共交通計画の目標値とは算定式より異なる ^{*3})。	・「自動車分担率」、「CO2削減効果」の目標値は共に、SMMの利用実績や、SMMの認知度や利便性の向上によるSMMの未利用者の利用に向けた意識や行動の変容により算定される「1日あたり自動車交通削減トリップ数」の増加が寄与する。 ・そのため、これに資するSMMやスマートシティサービスの更なる拡充・シシカを図る。
CO2削減効果	823 t-CO2/年 (R4算定)	1,000 t-CO2/年	・現実計画におけるKPIは「グリーンポイント発行数」であったが、グリーンポイントの定義が不十分であったため、CO2の削減効果へ変更した。 ・本実証で得られた「環境負荷の軽減効果」より算定した。	
スマートシティサービスによる経済効果	0.77 億円/年 (R6算定)	0.96 億円/年	・さいたま市産業連関表による経済波及効果を算定した。 *さいたま市の公開ツールを利用 ^{*6} ・現況地はSMMの利用による取引額(売上)を、「不動産」、「運輸・郵便」、「情報通信」に分配し算定した。	・SMMの利用による取引額(売上)の増加に資するSMMやスマートシティサービスの更なる拡充・シシカを図る。 ・また、スマートシティサービスとして他サービスとの連携やエコシステムの拡大による波及効果の拡大を図る。
健康増進効果(身体活動量)	21.4 kcal/日 (R4算定)	23.0 kcal/日	・SMMの1日の利用時間当たり消費カロリー ^{*4} を算出し、利用時間の平均値で積算することで算定した。	・SMMやスマートシティサービスの更なる拡充・シシカによりSMMの利用時間の向上を目指す。 ・SMMの特性上、最適な移動時間や距離は増加しない可能性もあるが、自動車利用に代わる頻度を増やすことで、市民の健康増進は期待できる。

*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回東京都圏パーソントリップ調査(H30))

*3 地域公共交通計画における自動車の分担率：現行値；H30パーソントリップで27.5%、

将来の目標値；27.0%と設定

出所：令和3年 スマート・ターミナル・シティ実行計画

*4 厚生労働省HP「無理なく内臓脂肪を減らすために」他

*5 「さいたま市自動車分担率(全目的)」(第6回東京都圏パーソントリップ調査(H30))に本実証で得られた「1日あたり自動車交通削減トリップ数」を加味して算定

*6 平成27年さいたま市産業連関表

表 4 本実行計画の KPI 達成水準と施策・取組の方向性

(5) 本実行計画への構想と事業概要

エ 前実行計画の総括を踏まえた本実行計画の構想

前実行計画の総括を踏まえ、「スマートシティさいたま」の本実行計画における更なる推進を目指し、施策／取組の改善要素を整理した。



図 9 前実行計画の総括を踏まえた本実行計画の構想

これらの改善要素を基に、本実行計画における施策／取組の方向性を検討した。これらの改善案の検討の中で、スマートシティサービスそのものの改善と拡充に加え、これらサービスの効果的かつ持続的な運営手法や体制の整備をすることによる「スマートシティさいたま」の更なる推進が可能であると考えます。

また、スマートシティサービスは、SMMや交通結節点等のフィジカルなインフラと今後整備が期待される「さいたまみんなのアプリ」等のデジタルインフラの活用と拡充により効果的な取組に昇華されることが示唆された。

これらを踏まえ、本実行計画の構想として「スマートシティサービスの更なるシンカ (進化・深化・真価)」と、「スマートシティの推進や都市経営を支えるシクミの構築」を方向性とする。

オ シンカとシクミを踏まえた本事業全体の概要イメージ

本実行計画では、市民やゲストに直接的に作用するスマートシティサービスの展開を図る施策① スマートシティサービスの更なる「シンカ」の推進と、施策を支える体制・ルール・共通認識等、検討・設計・運営管理の土台となる施策② スマートシティや都市経営を支える「シクミ」の構築による2つの施策を実施する。以下に概念図を示す。

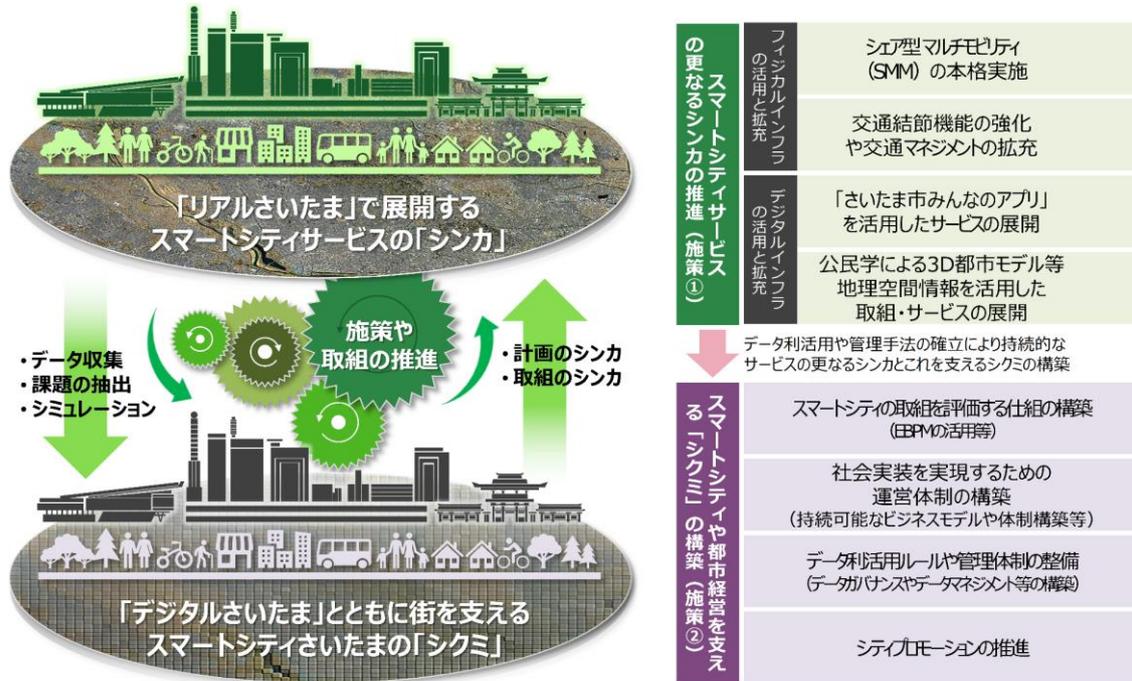


図 10 本事業全体の概要イメージ

(6) 施策／取組の概要

本実行計画における2つの施策に対して、各々4つの取組からなる計8つの取組を設計した。以下に概要を示す。

施策① スマートシティサービスの更なる「シンカ」の推進			
フィジカルインフラの拡充		デジタルインフラの拡充	
<p>シェア型マルチモビリティ (SMM) の本格実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業採算性の確保と公共交通の補充機能を両立したステーションの拡充・展開 社会的ニーズに合わせたモビリティの導入による移動の選択肢の確保 パーソナルモビリティの運転補助／自動返却に関する技術導入 <p>期待される効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 移動の利便性向上 健康の維持・増進 エコライフスタイルへの転換 データ連携の強化 …他 	<p>交通結節機能の強化や交通マネジメントの拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道やバス、SMM、新モビリティをつなぐ、結節点 (モビリティハブ等) の整備 既存駐車場を活用した交通マネジメントの実施 <p>期待される効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 移動の利便性向上 健康の維持・増進 エコライフスタイルへの転換 データ連携の強化 …他 	<p>「さいたま市みんなのアプリ」を活用したサービスの展開</p> <ul style="list-style-type: none"> 「さいたま市みんなのアプリ」上で、ユーザーの移動の目的となるイベント情報や移動に便利なモビリティ情報を発信・提示 ポイント等インセンティブの活用したスマートシティサービスの検討 <p>期待される効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 移動の利便性向上 滞在環境の向上 消費活動の活性化 データ連携の強化 …他 	<p>公民学による3D都市モデル等地理空間情報を活用した取組・サービスの展開</p> <ul style="list-style-type: none"> 公民学による様々なプレイヤーの主体的な企画提案・連携による、まちづくり、防災、環境、交通、GXといった多様な分野における3D都市モデル等の地理空間情報を活用した取組・サービスの展開 <p>期待される効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 移動の利便性向上 滞在環境の向上 データ連携の強化 …他 
施策② スマートシティや都市経営を支える「シクミ」の構築			
<p>スマートシティの取組を評価する仕組みの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 施策／取組について、ロジックモデルやKPIの設定によるEBPMの活用を推進し、数値データに基づいた傾向分析と原因分析を伴った設計・評価・改善ができる手法を構築 分析ツールの構築 <p>期待される効果</p> <ul style="list-style-type: none"> スマートシティサービスのシンカ増加 データ連携の増加 …他 	<p>社会実装を実現するための運営体制の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 公民学等の関係主体による機能的、機動的に適切な連携のもと、システムの維持やサービスの提供等に要する安定的で自立した財源を用意する等、運営面、資金面での持続可能性を踏まえた設計を徹底 <p>期待される効果</p> <ul style="list-style-type: none"> スマートシティサービスのシンカ増加 公民学連携体制の持続 …他 	<p>データ利活用ルールや管理体制の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 関連データの共有や管理等、推進主体におけるデータの取扱に関する規約を作成 (初期的には必要に応じた要請と対応) データ利活用を推進するチームの構成 関連するツール、データベース等の構築 (3D都市モデル等データの整備・オープンデータ化の推進) <p>期待される効果</p> <ul style="list-style-type: none"> スマートシティサービスのシンカ増加 データ連携の増加 …他 	<p>シティプロモーションの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 「スマートシティさいたま」のビジョンや進捗の可視化と効果的な情報の発信 <ul style="list-style-type: none"> 紹介・進捗を閲覧できるサイトの開設 「さいたま市みんなのアプリ」等による市民やステークホルダーへの情報発信 <p>期待される効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 取組の認知度向上 住民満足度の向上 …他 

図 11 施策／取組の概要

(7) 初期的な KPI

本実行計画で設定した KPI（成果 KPI）の達成に向け、各施策／取組の初期的な KPI を整理した。施策／取組の進捗に応じて施策②に基づく KPI の再設定や更新を図る。

	施策／取組	初期的なKPI		成果KPIと目標値			
スマートシティサービスの 更なる「シンカ」の推進 施策①	シェア型マルチモビリティ (SMM) の本格実施	・ポートの増加	・50ヶ所／年	交通利便性 への満足度	67.0%*1 (R12目標)		
	交通結節機能の強化や 交通マネジメントの拡充	・モビリティ・ハブの設置	・2箇所				
	「さいたま市みんなのアプリ」 を活用したサービスの実施	・サービスの実施	・2件/年			自動車 分担率	20.0%*2
	公民学による3D都市モデル等 地理空間情報を活用した 取組・サービスの展開	・ユースケースの実施本数	・2本/年				
スマートシティや都市経営 を支える「シヅミ」の構築 施策②	スマートシティの取組を評価する 仕組みの構築	・評価手法の検討 ・コンソーシアム会議での報告	・2回／年	CO2 削減効果	1,000 t-CO2/年		
	社会実装を実現するための 運営体制の構築	・運営体制の構築 ・事業性の評価に係る指針やガイドライ ンの策定	・体制の構築			スマートシティ サービスによる 経済効果	0.96 億円/年
	データ利活用ルールや 管理体制の整備	・指針やガイドライン・推進体制の策定 ・データベース/データガバナンスの構築 ・3D都市モデル等のデータの整備・充実	・体制の構築 ・データの整備・更新頻度 : 1回／年				
	シティプロモーションの推進	・関連サイトの構築 ・PR・情報発信の実施	・4回／年			健康増進効果 (身体活動量)	23.0 kcal/日

*1 さいたま市／総合振興計画 *2 「さいたま市自動車分担率（全目的）」（第6回東京都市圏バーソドリップ調査（H30）に本実証で得られた「1日あたり自動車交通削減トリップ数」を加味して算定

図 12 初期的な KPI

(参考) 実行計画における施策／取組の設計概要

施策①においては、多様なスマートシティサービスに対し、施策②に基づく適切な評価の枠組み・評価指標を設定することで、適切な施策評価および評価に基づいた施策改善を促進する。評価指標は、多様な地域課題に応じて柔軟に設定できるようにしながらも、全体の総合的な目的の達成を目指す。各取組の設計時にロジックモデルを用いた設計を実施する。

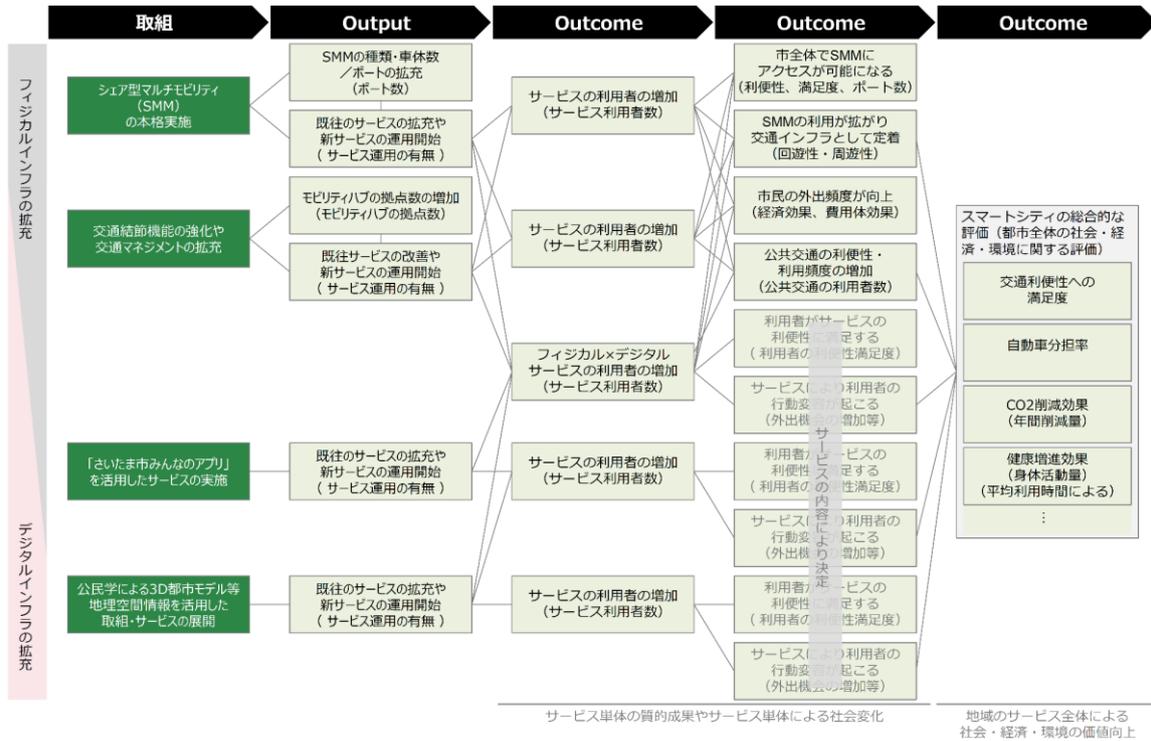


図 13 本実行計画で検討・推進する施策／取組の方向性 (施策①)

施策②においては、「スマートシティさいたま」の取組を高度化するため、スマートシティサービスを展開する仕組の充実（施策を支える体制・ルール・共通認識等、検討・設計・運営管理の土台）を図る。各取組の設計時にロジックモデルを用いた設計を実施。

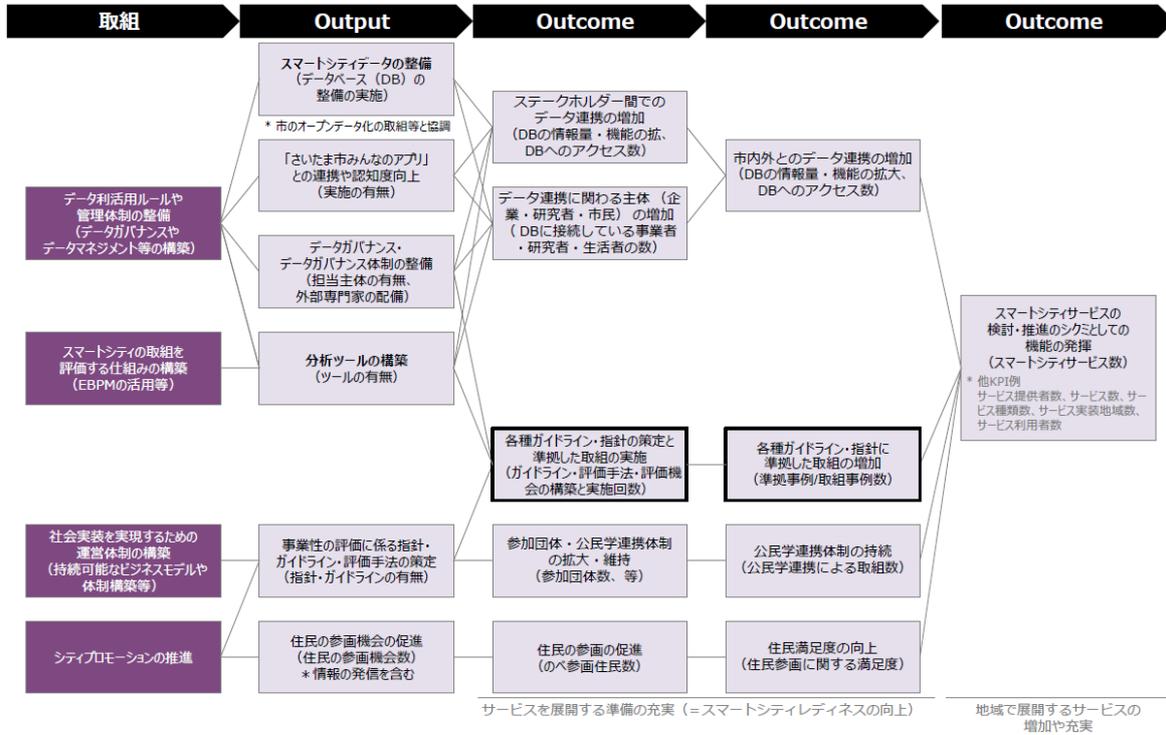


図 14 本実行計画で検討・推進する施策/取組の方向性 (施策②)

(参考)「スマートシティさいたま」を支えるシクミの構築と狙いについて

スマートシティの推進においては、明確な評価軸に基づき、効果を可視化、適切な投資判断等を促す仕組みの構築が重要である。

スマートシティ施策／取組の設計・管理手法（シクミ）を構築し、市の全体目標や施策との連関を捉えた一体的な推進を図る。

シクミに基づいた、市民や事業者等、ステークホルダー（SH）による「スマートシティさいたま」の更なる認識の醸成は、多様なSHの主体的な参画とスマートシティサービスのシンカを促す。

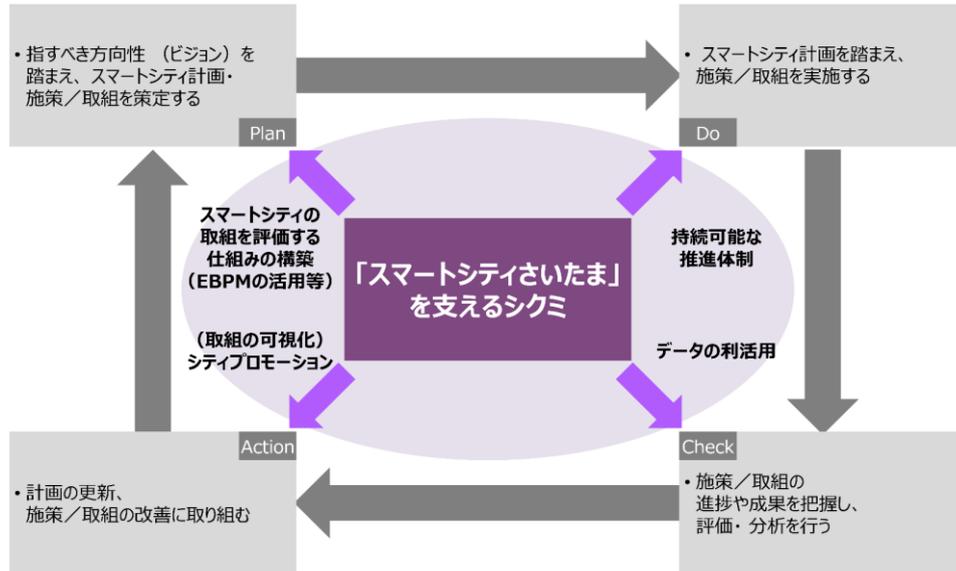


図 15 スマートシティ施策におけるマネジメントサイクルを支える「シクミ」の構図

4 スマートシティの施策と取組

(1) 施策1. スマートシティサービスの更なる「シンカ」の推進

施策1. 取組1. シェア型マルチモビリティ (SMM) の本格実施

取組	シェア型マルチモビリティ (SMM) の本格実施					
主な推進主体	<ul style="list-style-type: none"> さいたま市 シェア型マルチモビリティサービス事業者 (OpenStreet株式会社、モビリティプラットフォーム株式会社等) 					
対応する地域課題・期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> 移動の利便性向上 都市構造の低炭素化 エコライフスタイルへの転換 健康の維持・増進 等 					
取組内容	<p>概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業採算性の確保と公共交通の補完機能を両立したステーションの拡充・展開 社会的ニーズに合わせたモビリティの導入による移動の選択肢の確保 パーソナルモビリティの運転補助/自動返却に関する技術導入 <p>主な取組内容</p> <p>① SMMの今後のあり方の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 現状分析及び動向把握から、拡充すべきSMMの種類や其々の役割、導入エリアの整備方針及び水準等を検討 公共交通の補完機能も念頭に、市域全域におけるシェア型マルチモビリティ拡充のロードマップ及び展開図を作成 <p>② 新たなモビリティの導入・本格実施、SMMポートの設置エリア拡大・最適化 (サービスの継続)</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通補完機能を高めながら市内全域に展開 取組「交通結節機能の強化や交通マネジメントの拡充」の拡充との整合も図る。 <p>③ 公用利用の検討・市内企業への横展開</p> <ul style="list-style-type: none"> 他都市事例・庁内需要把握から実証実験を企画・実施・効果測定し、制度設計を行う ビジネスシーンでの利用を見据えた、さいたま市版の公用利用モデルの作成、市内企業への横展開の実施 					
スケジュール	(計画案)	R7	R8	R9	R10	R11
スケジュール	SMMの今後のあり方の検討	SMMサービスのあり方について一体的な検討				
	新たなモビリティの本格実施、SMMポートの設置エリア拡大・最適化		検討・協力事業者との協議	SMMの拡充・新たなSMMの導入	公共交通補完機能を高めながら市内全域に展開	評価・改善
	公用利用の開始・市内企業への横展開		検討・協力事業者との協議	公用利用の開始	市内企業への横展開	
KPI (進捗に応じ更新を想定)	<ul style="list-style-type: none"> ポートの増加：50ヶ所/年 					

図 16 シェア型マルチモビリティ (SMM) の本格実施

施策1. 取組2. 交通結節機能の強化や交通マネジメントの拡充

取組	モビリティ・ハブ等交通機能拠点の拡充					
主な推進主体	<ul style="list-style-type: none"> さいたま市 シェア型マルチモビリティサービス事業者 (OpenStreet株式会社、モビリティプラットフォーム株式会社等) 他、公共交通事業者、等 					
対応する地域課題・期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> 移動の利便性向上 都市構造の低炭素化 エコライフスタイルへの転換 健康の維持・増進 等 					
取組内容	<p>概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道やバス、SMM、新モビリティをつなぐ、結節点 (モビリティハブ等) の整備 既存駐車場を活用した交通マネジメントの実施 <p>取組内容</p> <p>① 公共交通との結節点となるステーションの検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 新たな結節点を抽出し、設置検討とともに効果を最大限に発揮するための周辺エリア一体での配置や規模等を整理 結節点の候補地及び周辺エリア含む設置パターンを作成 <p>② モビリティ・ハブ等交通機能拠点の拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通補完機能を高めながら市内全域に展開 <p>③ モビリティ・ハブ等交通機能拠点の多機能化に向けた検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者が乗り継ぎ時間を快適に過ごすための空間づくりの検討・整備 					
スケジュール	(計画案)	R7	R8	R9	R10	R11
スケジュール	公共交通との結節点となるステーションの検討	SMMサービスのあり方について一体的な検討				
	モビリティ・ハブ等交通機能拠点の拡充		検討・協力事業者との協議	SMMの拡充・新たなSMMの導入	モビリティハブを公共交通補完機能を高めながら市内全域に展開	評価・改善
	モビリティ・ハブ等交通機能拠点の機能化に向けた検討	機能のあり方の検討	検討・協力事業者との協議	サービスの試験的運用	サービスの本格的運用	
KPI (進捗に応じ更新を想定)	<ul style="list-style-type: none"> モビリティ・ハブの設置：2箇所 					

図 17 交通結節機能の強化や交通マネジメントの拡充

施策 1. 取組 3. 「さいたま市みんなのアプリ」を活用しサービスの展開

取組	・「さいたま市みんなのアプリ」を活用したサービスの展開					
主な推進主体	<ul style="list-style-type: none"> さいたま市 株式会社つなぐ 地域の商業施設事業者・団体 		<ul style="list-style-type: none"> シェア型マルチモビリティサービス事業者 (OpenStreet株式会社、モビリティプラットフォーム株式会社等) 他、イベント関係事業者、等 			
対応する地域課題 期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> 移動の利便性向上 滞在環境の向上 都市構造の低炭素化 エコライフスタイルへの転換 		<ul style="list-style-type: none"> 消費活動の活性化 健康の維持・増進 データ連携の強化 等、活用の用途に拠る 			
取組内容	<p>概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 「さいたま市みんなのアプリ」上で、ユーザーの移動の目的となるイベント情報や移動に便利なモビリティ情報を発信・提示 ポイント等インセンティブの活用したスマートシティサービスの検討 <p>主な取組内容</p> <p>① 「さいたま市みんなのアプリ」を活用し、「スマートシティさいたま」関連サービス (SMM等) や市内の各種イベントや災害対策等に関する情報発信の実施に向けた検討・整備 (活用例)</p> <ul style="list-style-type: none"> 「スマートシティさいたま」の関連サービスの紹介や利用方法 (サービスへのリンク等)、商業事業者等と連携したクーポンや「たまボン」・「さいコイン」を活用したインセンティブの付与による、取組やサービスの効果、地域経済の向上・活性化を図る ユーザーのデータを活用した個人にカスタマイズした情報の発信 「スマートシティさいたま」の動向や進捗の発信 (シティプロモーションとも連携) 等 <p>② 本サービス・機能の継続的な運用に向けた運用手法の構築</p>					
スケジュール	(計画案)	R7	R8	R9	R10	R11
スケジュール	アプリを介したサービスの検討	サービスのあり方の検討				
	「さいたま市みんなのアプリ」の調整	検討・協力事業者との協議				
	サービスの運用・改善・継続			サービスの試験的運用	サービスの本格的運用	評価・改善
KPI (進捗に応じ更新を想定)	・サービスの実施 : 2件/年					

図 18 「さいたま市みんなのアプリ」を活用しサービスの展開

施策 1. 取組 4. 公民学による 3D 都市モデル等地理空間情報を活用した取組・サービスの展開

取組	・公民学による3D都市モデル等地理空間情報を活用した取組・サービスの展開					
主な推進主体	<ul style="list-style-type: none"> 公：さいたま市 民：地元・スタートアップ等民間企業、エリマネ団体、シビックテック等地域コミュニティなど 学：大学等研究機関 					
対応する地域課題 期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> 移動の利便性向上 滞在環境の向上 都市構造の低炭素化 データ連携の強化 等、活用の用途に拠る 					
取組内容	<p>概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 公民学による様々なプレイヤーの主体的な企画提案・連携による、まちづくり、防災、環境、交通、GXといった多様な分野における3D都市モデル等の地理空間情報を活用した取組・サービスの展開 <p>主な取組内容</p> <p>① 公民学による3D都市モデル等地理空間情報を活用した取組・サービスの検討と展開 (サービス例)</p> <ul style="list-style-type: none"> 時間軸の変化等を含めた、まちの将来像の可視化によるまちづくりの議論の具体化や合意形成 防災、日照、バリアフリー、GXに関する情報等の提供・連携による、地域のレジリエンス強化やインクルーシブの推進 デジタルツインとXRによる広告・プロモーション等の展開 LiDAR点群データ等との連携による人流等のリアルタイム提供 (混雑回避、災害時誘導) 等 <p>② 3D都市モデル等地理空間情報を活用した、市職員等のデジタル・ケイバリティの向上によるEBPMの推進</p> <p>③ シビックテック、エリマネ団体、大学等との連携による、地域オープンデータコミュニティの普及・拡大</p>					
スケジュール	(計画案)	R7	R8	R9	R10	R11
スケジュール	取組・サービスの検討・実装	多様な分野における取組・サービスの検討・実装			多様な分野における取組・サービスの検討・実装	
	デジタル・ケイバリティ向上	実践型の研修開催など			アジャイルしながら推進	実践型の研修開催など
	オープンデータコミュニティ普及・拡大	オープンデータのハッカソン等の開催など			オープンデータのハッカソン等の開催など	
KPI (進捗に応じ更新を想定)	・ユースケースの実施本数 : 2件/年					

図 19 公民学による 3D 都市モデル等地理空間情報を活用した取組・サービスの展開

(2) 施策 2. スマートシティや都市経営を支える「シクミ」の構築

施策 2. 取組 1. スマートシティの取組を評価する仕組みの構築

取組	<ul style="list-style-type: none"> スマートシティの取組を評価する仕組みの構築（EBPMの活用等） 							
主な推進主体	<ul style="list-style-type: none"> さいたま市スマートシティ推進コンソーシアム 「スマートシティさいたま」に係るスマートシティサービス等を推進する事業者・団体 							
対応する地域課題・期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> 「スマートシティさいたま」の効果的な推進（これに資する「シクミ」の構築） スマートシティサービスのシカ・増加 データ連携の増加 等 							
取組内容	<p>概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 施策/取組について、ロジックモデルやKPIの設定によるEBPMの活用を推進し、数値データに基づいた傾向分析と原因分析を伴う設計・評価・改善ができる手法を構築 分析ツールの構築 <p>主な取組内容</p> <ol style="list-style-type: none"> 「スマートシティさいたま」の各施策/取組に対する設計・評価・改善の仕組みの検討と構築 <ul style="list-style-type: none"> KPI等の目標設定は、ロジックツリー等で構造的に整理 施策効果の要因分析や市の予算の適切な活用、次策の検討など、持続的な都市経営を推進 施策/取組の分析・管理用ツール（ダッシュボード等）の検討と構築 <ul style="list-style-type: none"> 各取組の進捗管理や「スマートシティさいたま」の総合的な進捗管理ができる管理用ツールの検討と構築 「スマートシティさいたま」の推進に必要なとされるデータ（スマートシティデータとする）の整備を並行 「スマートシティさいたま」のオープン化（取組「データ活用ルールや管理体制の整備」も内包） <ul style="list-style-type: none"> 「スマートシティさいたま」の取組の効果を可視化し、公・民が利活用可能なオープンデータとして提供する仕組みも視野に検討 市内外のステークホルダーによる本データの利活用、「スマートシティさいたま」モデルのブランディングと展開を図る 							
スケジュール	(計画案)	R7	R8	R9	R10	R11		
	仕組の検討と構築	仕組の検討・構築	分析ツールの整備	運用	見直し	運用	見直し	運用
	分析ツールの検討と構築	分析ツールの検討	分析ツールの整備	運用	見直し	運用	見直し	運用
各施策/取組の推進	シクミに基づく管理手法の構築・施策/取組の一体的な推進							
KPI (進捗に応じ更新を想定)	<ul style="list-style-type: none"> 評価手法の検討 コンソーシアム会議での報告 		<ul style="list-style-type: none"> 対象の有無 2回/年 					

図 20 スマートシティの取組を評価する仕組みの構築

施策 2. 取組 2. 社会実装を実現するための運営体制の構築

取組	<ul style="list-style-type: none"> 社会実装を実現するための運営体制の構築（持続可能なビジネスモデルや体制構築等） 						
主な推進主体	<ul style="list-style-type: none"> さいたま市スマートシティ推進コンソーシアム 「スマートシティさいたま」に係るスマートシティサービス等を推進する事業者・団体 						
対応する地域課題・期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> 「スマートシティさいたま」の効果的な推進（これに資する「シクミ」の構築） スマートシティサービスのシカ・増加 公民学連携体制の持続 等 						
取組内容	<p>概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 公民学等の関係主体による機能的、機動的に適切な連携のもと、システムの維持やサービスの提供等に要する安定的で自立した財源を用意する等、運営面、資金面での持続可能性を踏まえた設計を徹底 <p>主な取組内容</p> <ol style="list-style-type: none"> 市内におけるスマートシティの推進に資するリソース（公有地やデータ等）や機能の整理 事業性の評価に係る指針・ガイドライン・評価手法の策定 <ul style="list-style-type: none"> 各施策/取組における官民の役割分担やコスト配分の在り方の明確化（ビジネスモデル・推進体制の構築） 公的インセンティブを民間が活用する場合等の基準を構築（民間から公共へ事業計画書やデータを共有することを条件とする等） 各施策/取組について、事業計画（事業性等を加味）とその効果や受益者の整理と評価（再評価）の実施 （シェア型マルチモビリティの本格実施における公有地貸与の有償化に向けた検討の実施） <p>* 中長期的にはスマートシティへの市民参画の仕組み作りや「シクミ」への積極的な参画を促す仕掛けの検討・構築を図る</p>						
スケジュール	(計画案)	R7	R8	R9	R10	R11	
	関連リソースや機能の整理	関連リソースや機能の整理					
	指針・ガイドライン・評価手法の検討・策定	指針・ガイドライン・評価手法の検討		運用	見直し	運用	見直し
施策/取組への適用	シクミに基づく運営体制の組成・施策/取組の一体的な推進						
KPI (進捗に応じ更新を想定)	<ul style="list-style-type: none"> 運営体制の構築 事業性の評価に係る指針やガイドラインの策定 		<ul style="list-style-type: none"> 体制の構築 対象の有無 				

図 21 社会実装を実現するための運営体制の構築

社会課題の解決を目指すスマートシティは、市民（訪問者含む）、自治体、事業者等、関連するステークホルダーに様々な形で付加価値を提供することが可能となる。

「スマートシティさいたま」では、施策②やデジタルツール（3D都市モデルや「さいたま市みんなのアプリ」等）を活用し、これらの利害関係者間での施策／取組／サービスの可視化や相互理解を促すことで、効果的な推進を目指す。

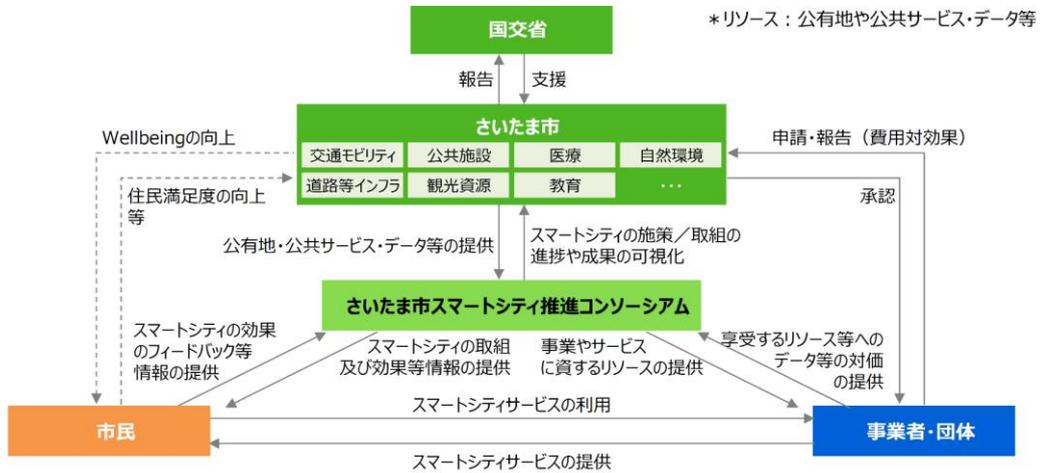


図 22 シクミを活用したスマートシティ施策／取組の基本的なビジネスモデル

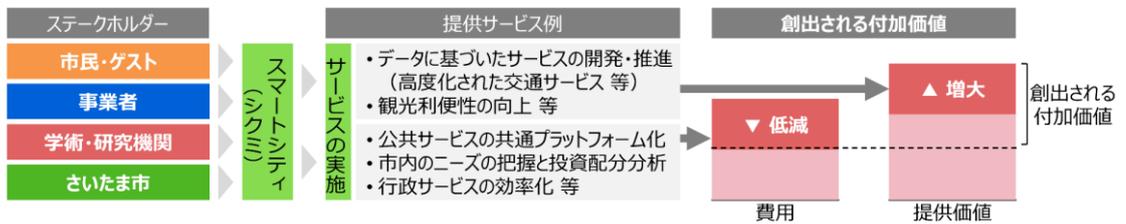


図 23 スマートシティの施策／取組により実現される付加価値

施策 2. 取組 3. データ利活用ルールや管理体制の整備

取組	<ul style="list-style-type: none"> データ利活用ルールや管理体制の整備 (データガバナンスやデータマネジメント等の構築) 					
主な推進主体	<ul style="list-style-type: none"> さいたま市スマートシティ推進コンソーシアム 「スマートシティさいたま」に係るスマートシティサービス等を推進する事業者・団体 					
対応する地域課題・期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> 「スマートシティさいたま」の効果的な推進 (これに資する「シクミ」の構築) スマートシティサービスのシカ・増加 データ連携の増加 等 					
取組内容	<p>概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 関連データの共有や管理等、推進主体におけるデータの取扱に関する規約を作成 データ利活用を推進するチームの構成 <p>主な取組内容</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 関連データの共有や管理等、推進主体におけるデータの取扱に関する規約・データ利活用ルールの作成を作成 ② データ利活用を推進する体制の構築 <ul style="list-style-type: none"> データ利活用に係るデータ収集・整理・管理の責任の所在を明確化 関連するツール、データベース等の構築 (3D都市モデル等データの整備・オープンデータ化の推進) 「さいたま市行政デジタル化計画」や「さいたまシティスタット」*の整備等、市のアクションとも並走 必要に応じ、データ連携基盤の構築等を検討、まずは、スマートシティ/スマートシティサービスの推進に資するデータをステークホルダー間で共有するための仕組み化を優先 ③ データガバナンスの設置 <ul style="list-style-type: none"> データの取扱や管理について第三者的な監視・サポート体制を構築 					
スケジュール	(計画案)	R7	R8	R9	R10	R11
スケジュール	関連データの整理	指針・ガイドライン・評価手法の検討	関連データの整理	シクミの運用	運用	運用
	データの管理規約の作成		データの管理規約の作成	シクミの運用	運用	運用
	データガバナンスの設置		データガバナンスの設置	シクミの運用	運用	運用
	データベースの構築		データベースの構築	シクミの運用	運用	運用
KPI (進捗に応じ更新を想定)	<ul style="list-style-type: none"> 指針やガイドライン・推進体制の策定 : 体制の構築 データベース/データガバナンスの構築 : 対象の有無 3D都市モデル等のデータの整備・充実 : データの整備・更新頻度 1回/年 					
<small>*「さいたまシティスタット」事業：市が保有する統計などの様々なデータを、幅広い分野において施策の評価や検証、企画立案や業務改善に活用する仕組みであり、庁内におけるデータの活用及びBPM(Evidence-Based Policy Making)証拠に基づく政策立案)を推進。</small>						

図 24 データ利活用ルールや管理体制の整備

施策 2. 取組 4. シティプロモーションの推進

取組	<ul style="list-style-type: none"> シティプロモーションの推進 					
主な推進主体	<ul style="list-style-type: none"> さいたま市スマートシティ推進コンソーシアム 「スマートシティさいたま」に係るスマートシティサービス等を推進する事業者・団体 					
対応する地域課題・期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> 「スマートシティさいたま」の効果的な推進 (これに資する「シクミ」の構築) 取組の認知度の向上 住民満足度の向上 等 					
取組内容	<p>概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 「スマートシティさいたま」のビジョンや進捗の可視化と市民やステークホルダーへの効果的な情報の発信 紹介・進捗を閲覧できるサイトの開設や「さいたま市みんなのアプリ」等の活用 <p>主な取組内容</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 「スマートシティさいたま」のビジョンや進捗の可視化と効果的な情報の発信 <ul style="list-style-type: none"> 市民を含めたステークホルダーに「スマートシティさいたま」を紹介・進捗を閲覧できるサイトの開設 他、プレスリリース、市報、「さいたま市みんなのアプリ」等による市民やステークホルダーへの情報発信の実施 ② 以下の効果の発生を目指す。 <ul style="list-style-type: none"> 「スマートシティさいたま」の認知拡大 スマートシティへの参画・関係人口の増加 さいたま市への観光客や訪問者の増加 シビックプライドの醸成 <p>* 情報発信ツールは、市のHPとリンクするネットサイトやSNS、YouTube等の媒体を検討する</p> <p>* 中長期的にはスマートシティへの市民参画の仕組み作りや「シクミ」への積極的な参画を促す仕掛けの検討・構築を図る</p>					
スケジュール	(計画案)	R7	R8	R9	R10	R11
スケジュール	シティプロモーションの在り方の検討	方針や在り方の検討・構築	シクミの運用	運用	運用	
	シティプロモーションのコンテンツの整備	コンテンツの検討・整備	シクミの運用	運用	運用	
	シティプロモーションの実施	プロモーション戦略の策定	シクミの運用	運用	運用	
KPI (進捗に応じ更新を想定)	<ul style="list-style-type: none"> 関連サイトの構築 : 対象の有無 PR・情報発信の実施 : 4回/年 (発信の回数) 					

図 25 シティプロモーションの推進

5 スケジュール

施策②スマートシティや都市経営を支える「シクミ」の構築を早期に構築し、スマートシティサービスの更なる「シンカ」の推進の施策／取組に適用することにより、スマートシティサービスの高度化を図る。

取組内容とロードマップ

*シクミの早期に構築し、施策／取組に適用し、スマートシティサービスの高度化を図る

		R7	R8	R9	R10	R11	R12~	
スマートシティサービスの更なる「シンカ」の推進 <small>施策①</small>	シェア型マルチモビリティ(SMM)の本格実施	SMMサービスのあり方について一体的な検討	関係者と協議	SMMの拡充・新たなSMMの導入		評価・改善	新たな社会インフラとした更なる施策の推進 <small>本実行計画で実装されたサービス・ソリューションを</small>	
	交通結節機能の強化や交通マネジメントの拡充	機能のあり方の検討	関係者と協議	SMMのステーションの拡充	モビリティハブを公共交通補完機能を高めながら市内全域に展開	市内企業への横展開		
	さいたまアプリを活用したスマートシティサービスの実施	サービスのあり方の検討	関係者と協議	サービスの試験的運用	サービスの本格運用	サービスの本格運用		評価・改善
	公民学による3D都市モデル等地理空間情報を活用した取組・サービスの展開	多様な分野における取組・サービスの検討・実装 実践型の研修開催など オープンデータのハッカソン等の開催など		アジャイル しながら推進	多様な分野における取組・サービスの検討・実装 実践型の研修開催など オープンデータのハッカソン等の開催など			
スマートシティや都市経営を支える「シクミ」の構築 <small>施策②</small>	スマートシティの取組を評価する仕組みの構築	仕組の検討 分析ツールの検討	ツールの整備	運用		運用	スマートシティサービスを支えるシクミ・機能の確立	
	社会実装を実現するための運営体制の構築	指針・ガイドライン・評価手法の検討		運用	シクミの見直し	運用		
	データ活用ルールや管理体制の整備	指針・ガイドライン・評価手法の検討	データベース・ガバナンスの整備	運用	運用	シクミの見直し		運用
	シティプロモーションの推進	方針やコンテンツの検討・整備		運用	運用	運用		運用

図 26 取組内容とロードマップ

6 「スマートシティさいたま」で目指す将来像

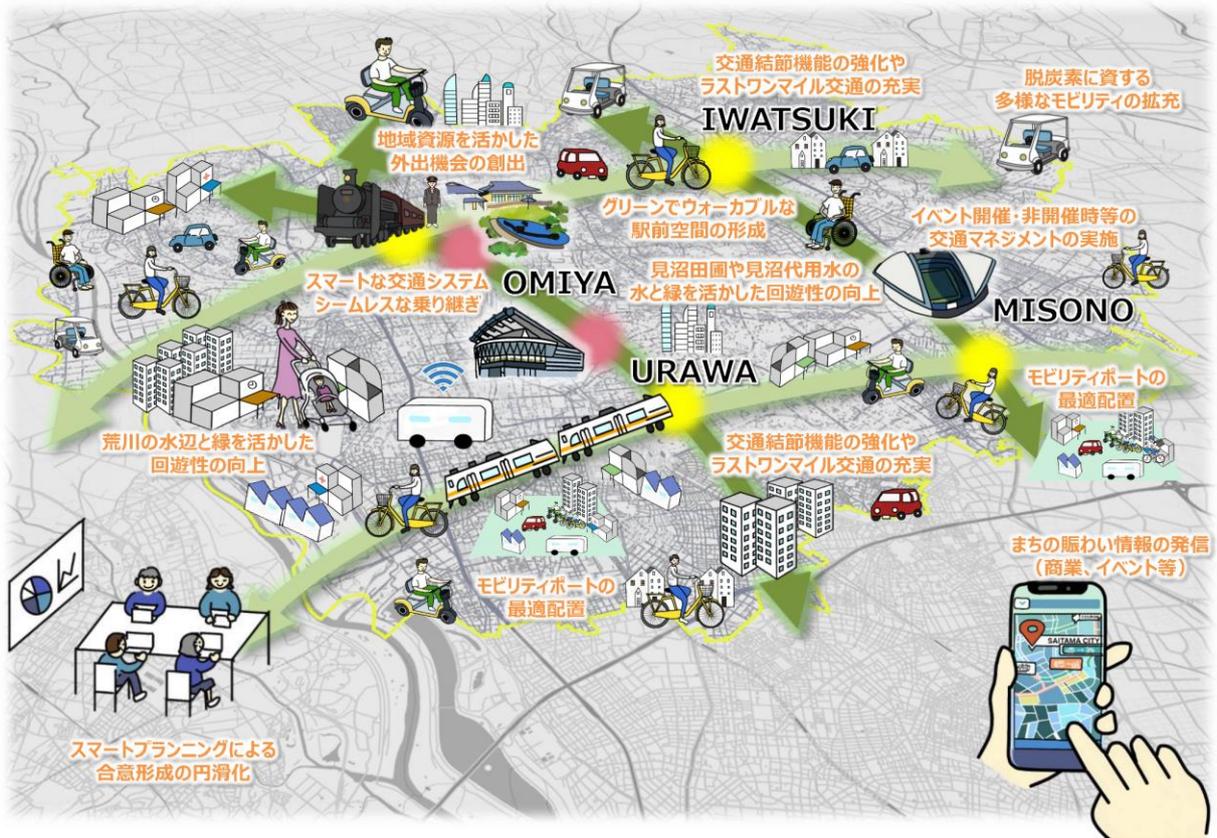


図 27 目指す将来像

7 推進体制

(1) 本実行計画における推進体制

公民学の連携による「さいたま市スマートシティ推進コンソーシアム」が推進主体となり、各参画者が連携し、価値の共有を図りながら目標達成を目指す。

また、施策／取組に対するさいたま市担当部局と主な役割を設定し、以下に示す。

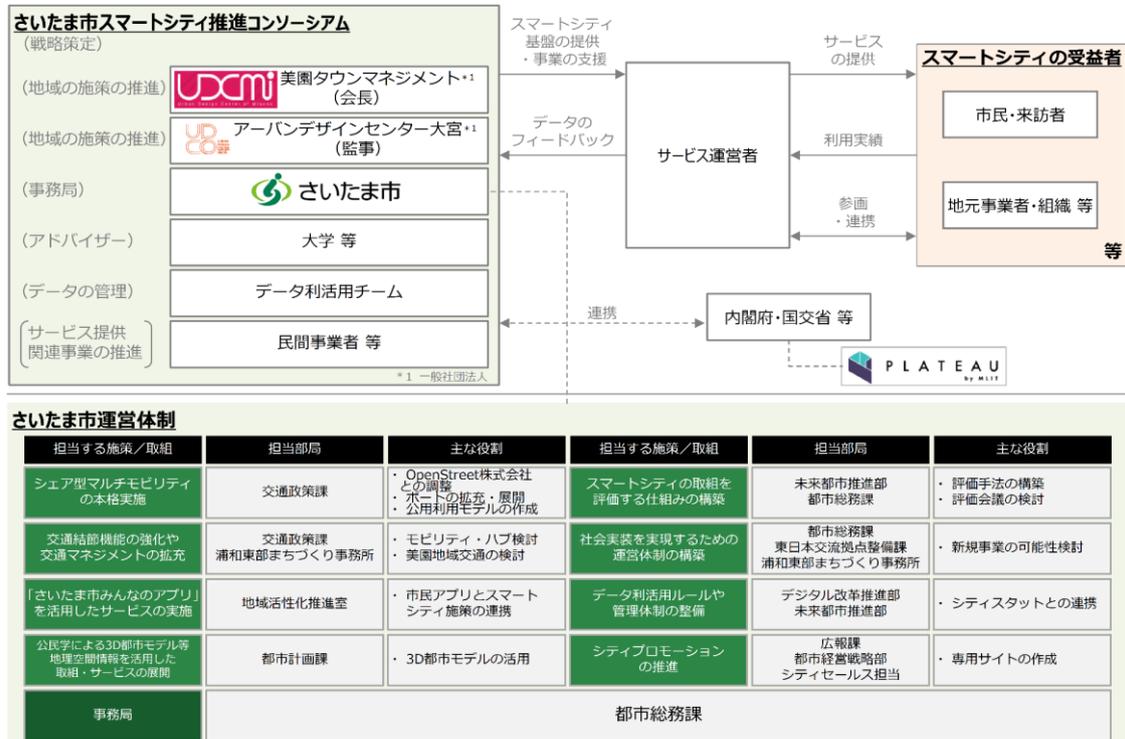


図 28 推進体制

(2) 本実行計画における会議体

推進体制の刷新を踏まえ、今後の会議開催の体制や開催頻度について以下に示す。(令和7年3月時点の想定)。

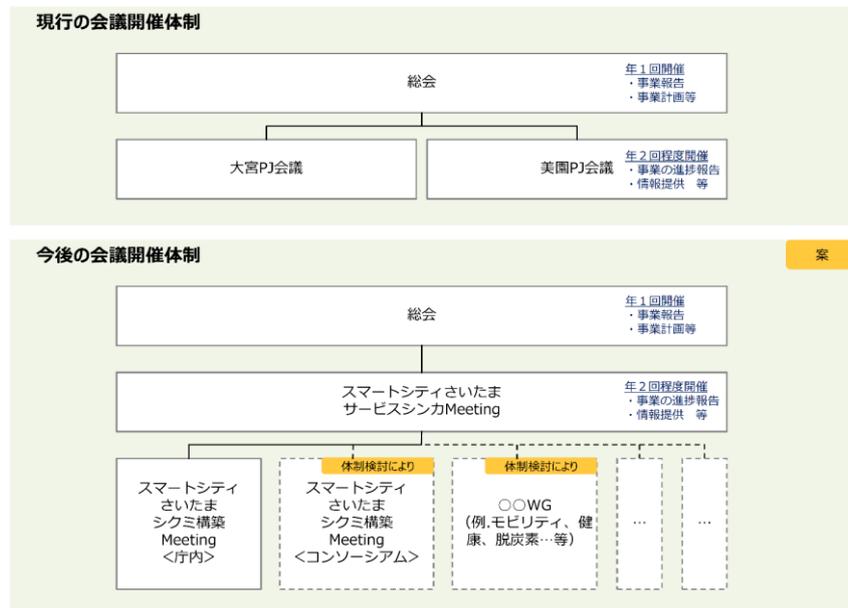


図 29 本実行計画における会議体

