

視察調査報告書

委員 会 名	岡崎未来まちづくり推進特別委員会
参 加 者	委員 長 佐藤 哲朗 副委員 長 土谷 直樹 委 員 田口 正夫 鈴木 雅子 廣重 敦 磯部 亮次 小田 高之 鈴木 英樹 蜂須賀 喜久好
視 察 日 時	令和6年5月15日（水）10:00～11:30
視察先・概要	埼玉県さいたま市 人口：134万8,612人 世帯数：64万6,220世帯 面積：217.43 k m ²
視 察 項 目	スマート・ターミナル・シティさいたま実行計画について
視 察 概 要	<ol style="list-style-type: none"> 1 スマートシティさいたまの概要 <p>コロナ禍を経た新たな暮らし方・働き方の変化の中、よりスマートでレジリエントな都市・社会への転換や、健幸な暮らし方への関心が高まっている社会情勢を踏まえ、公民学連携によりビッグデータやAI、IoT等の先端技術を活用した市民のウェルビーイングな暮らしを実現するため、市民を支える多様なサービスの高度化とともに、パーソナルデータや都市データ等を利用してエビデンスに基づいた効率的な町の管理・運用を促す事業を実施する。</p> 2 スマートシティで取り組むべき都市課題 <ol style="list-style-type: none"> (1) 都市インフラ <ol style="list-style-type: none"> ア 幹線道路等における慢性的な交通渋滞の解消 イ 公共交通の利便性の向上 ウ 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 エ ウオーカブルなまちづくりの推進 (2) 環境・エネルギー <p>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</p> (3) 経済 <p>地域経済の再生・活性化</p> (4) 健康 <p>高齢者等の外出機会創出</p> 3 スマートシティの目標 <ol style="list-style-type: none"> (1) 人中心の空間・環境への転換 (2) 地域脱炭素化・強靱化 (3) 地域経済活性化 (4) 生活の質・健幸度向上 4 スマート・ターミナル・シティさいたま実行計画の概要 <p>さいたま市のスマートシティのコンセプト「市民のウェルビーイン</p>

グな暮らしを実現する（スマートシティさいたま）」の構築に向けて、駅を核としたウオーカ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・環境を形成する。

5 地域ごとの課題

(1) 中心市街地（先行モデル：大宮駅・さいたま新都心駅周辺）

- ア 鉄道駅周辺の慢性的な交通渋滞の解消
- イ 東日本の玄関口としての交流拠点形成
- ウ 大宮ーさいたま新都心間の回遊性向上
- エ 商都大宮をはじめとする町のにぎわい再生

(2) 郊外住宅地（先行モデル：美園地区）

- ア 生活拠点施設へのアクセス改善
- イ 交通弱者の外出機会の創出

6 これまでの実績・効果

(1) 令和3年度

ライフサポート型MaaSの構築

- ・モビリティサービスのシームレス化（連携実証）
- ・地域内回遊性向上に向けた1 to 1マーケティング
- ・日常的な健康づくりサービスの活用

(2) 令和4年度

ア AIオンデマンド交通サービスの地域共創民間実装モデルの構築

イ シェア型マルチモビリティと既存公共交通の連携ポートの実証

ウ スマート・ターミナル・シティの実現に向けたスマートプランニングの実施

(3) 令和5年度

ア シェア型マルチモビリティの実証エリアの拡張・最適化

イ 既存データ分析

ウ 小型電動スクーターなど新たなモビリティへの拡張

7 今後の展開

(1) マルチモビリティの拡充

マルチモビリティステーションのアップデート

- ・モビリティの種類・設備の充実
- ・公有地・民間用地の連携による設置個所の利便性向上

(2) 脱炭素化の推進

ア バッテリーステーションの拡充・シェアによるEVバイクの普及促進

イ CO₂削減効果の可視化

(3) 他分野・他事業との連携

ア 埼玉スタジアムの試合観戦者を対象とした臨時ステーションの設置

	<p>イ 「ハローサイクリング」アプリ上にバス停情報を表示し、バスとシェアサイクルの組合せ利用を促進</p> <p>ウ ステーションデータのオープンデータ化（場所、台数など）</p> <p>(4) 災害時のリダンダンシー</p> <p>ア 鉄道運休の際の代替手段としての活用</p> <p>イ 災害を見据えた蓄電・給電インフラ構築</p>
<p>所 感</p> <p>※視察しての感想や岡崎市への提言など</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 未来の都市の姿を映す「スマートシティさいたま」の取組では、モビリティサービスを中心に市民の生活の質を向上させている。特に注目すべきは、シェアサイクルから始まった移動手段の多様化である。これらのサービスは、環境負荷軽減や災害時のリダンダンシー提供にも貢献している。また、公民連携と先進技術の活用により、交通利便性の向上と持続可能な都市管理が実現されつつある。電動サイクルやEVスクーターなどの新たなモビリティも次々に登場し、都市生活をより豊かにしている。さらに、データのオープン化や商業連携を通じて、地域社会全体が一体となり、スマートシティの発展を推進している。民間との連携により、民間企業の革新的なアイデアと行政の制度設計が連動することで、住民の生活の質が向上し、地域全体の活性化が期待できる。 ・ さいたま市のスマートシティ実行計画「美園地区」。さいたま市の東南部の郊外に位置し、「浦和美園駅」を中心に、大規模な都市開発が進むエリア、都市区画整理事業（愛称；みそのウイングシティ）を核とした新たな都市拠点づくりが進行中である。さいたま市総合振興計画においては、四つの「副都心」の一つに位置づけている。駅を核としたスマート・ターミナル・シティは、さいたま市のスマートシティのコンセプト「市民のウエ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）」の構築に向け、駅を核としたウォーカブルで誰もが移動しやすい、人中心の最適化された都市空間・環境を形成、シェア型マルチモビリティの導入、AIオンデマンド交通の導入等の施策を実施している。本市においても、駅近く、大手ショッピングセンター等に、シェアサイクルを設置し、人の移動、回遊性、環境負荷の軽減などを図るように展開していくべきである。 ・ 視察の中心的な内容は、美園地区でのスマートシティのモデルについて説明があった。美園地区は、旧浦和市と旧岩槻市の境界付近にあり、東北自動車道のインターのある都心から離れたところだった。そこで区画整理事業が行われ、埼玉スタジアム計画ができ、埼玉高速鉄道線の駅ができ、という形で、町が出来上がった。人口は計画人口には満たないということ。もともとスマートシティのモデル地区にするためにつくった町というよりも、この町にスマートシティを導入したいという市長の意向のようだ。スマートシティの主なものは、次世代自動車・スマートエネルギー特区というモビリティのモデルだったようだ。さいたま市でも同様にスマート・ターミナル・シティ実行計画が

進められ、その中心は、モビリティのIT化だった。町なかをウォーカーカブルにするためにモビリティをどう導入し、そのためのポートをどう配置するか、どういうモビリティを導入するかだ。本市でもハローサイクルの導入で観光客の利便性を上げているが、ここではそれに加えて、カーシェア、電動サイクルの導入がされていた。ただ、本市よりも日常的に利用する市民がいることは分かったが、まだまだ、まちづくり（ウォーカーカブル）に寄与するスマートモビリティになっているとは言い難い印象を受けた。できれば交通体系全体の中でスマートモビリティの役割を考えられればよかった。

- ・今や、首都圏でも屈指のにぎわいを見せるさいたま市でのスマートシティの取組は、本市とは取り巻く環境が大きく異なるとはいえ、学ぶべき点が多々あった。中でも人流データやライフサポート型MaaSからのデータの取得、分析により、公共空間のプランニング、交通施策の検討を進めているところは是非、本市でもまねるべきと感じた。関東の交通の要所であり、駅を核としたスマート・ターミナル・シティを人中心で形成していくというコンセプトは、本市も参考にすべきで、車中心のまちづくりからの脱却が問われる。人口が毎年1万人ずつ増えているという環境は羨ましい限りであり、美園地区のようなゼロからのまちづくりやチャレンジングな試行のこれからを注目していきたい。
- ・公共インフラの中で公共交通の在り方について、公共交通のはざまの地域にどのように足をつくるか。そんな取組だったが、シェア自動車、シェアバイク、シェアサイクル、シェア原動機付サイクルなどを使って市民の足として利用してもらっている。本市でも同様の取組は行っているが、さいたま市では、そもそもポートの数や台数がとても多いので、本当に気軽に利用されている。イニシャルコストはかかるが、やはり、最初からボリュームは必要と感じた。財源的には、先進地の取組として、国庫補助があり、コンソーシアムが窓口となり、民間の取組として行われている。採算が取れるということで、完全に民間運営となっている。コンパクトシティ、カーボンニュートラル、様々な施策を連動して、イニシャルコスト部分で多少の援助をし、自走してもらおう。本市にもその考え方は必要だと思う。
- ・データを利活用したまちづくりをどう進めていくのか、その現状と課題について学ぶことができた。以下、本市への提言とする。データを使い、どの分野でまちづくりを進めるのか。その青写真を描く必要があると考える。その上で、モビリティ分野はもちろん、多くの都市に関するデータをどう集約するのか、その制度設計を進めていく必要がある。法律の壁もあると考えるが、民のデータを集約するには協力が欠かせない。その仕組みづくりを進められたい。
- ・二つの観点で参考になった。1点目は、基本的には多種の移動手段を連携させ、市域内の特性に応じて地域や個人が選択できる環境を整え

	<p>た取組。2点目は、DXを活用し、実施施策に対して利用度やカバー範囲、災害時の活用など、情報分析から施策の有効性や次の施策へ対応する取組。本市も再来年より人口減少となり、将来の財政負担を考慮すると、拠点での集約化は避けて通れない状況にある。住みやすいまちづくりを進めるためには、集約後の移動手段も含めた議論が必要だと思われる。また、財政面での持続性を考慮すると、公共空地の活用も含め、官民連携で進め、いずれは自立事業として運営できることが望ましい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浦和美園駅を中心に大規模な都市開発（総面積320ha、計画人口3万2,000人の新たな都市拠点づくり）が進行している。事業の中心的内容は「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）」の構築に向け、AI等のスマート技術や官民データの活用により、地域ニーズに対応しながら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「スマート・ターミナル・シティ」を形成することである。シェア型マルチモビリティの導入、AIオンデマンド交通の導入、ライフサポート型のMaaSの構築（モビリティを軸に買物サービス、データの連携統合）などを実施している。本市はまず道路整備（人、車）が必要であるが、計画事業費の確保が必要など問題が多い。
<p>委員長の総括</p>	<p>スマート・ターミナル・シティさいたま実行計画では、シェアサイクル、シェアスクーター、シェア型マルチモビリティ、電動サイクルなどの実証実験を重ねて、駅を核とした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取組となっていた。特徴的だったのは、コンソーシアムを設立し、民間が主体となって事業を推進している点と、集積したシェアモビリティ走行データを活用して人流を分析することでまちづくりの一助としていることは参考となった。</p> <p>本市が今後、まちづくりを進めていくに当たっては、人流分析による町の課題の洗い出しや3D都市モデルを利用したシミュレーションといった新技術を有効に活用することや、民間との連携により効果的に進めていく必要があると感じた。</p>