

# モビリティ×商業×健康分野の連携によるエリア価値向上事業の概要 (さいたま市スマートシティ推進コンソーシアム)

## ■ 事業のセールスポイント

- ・交通モード間のみならず、目的地と交通モードが連携したサービスの実装事例を創出
- ・ウォーカブルな都市空間環境の形成に向けた示唆を得た

## ■ 対象区域の概要

- 名称：さいたま市
- 面積：約217.4km<sup>2</sup>
- 人口：約133万人
- 位置図：



## ■ 都市の課題

- ・自家用車依存  
過度な自家用車依存からの転換  
ウォーカブルなまちづくりの推進
- ・コロナ禍による地域経済の低迷  
地域経済の再生、活性化
- ・外出機会による健康懸念  
外出機会の創出による健康づくり推進

など

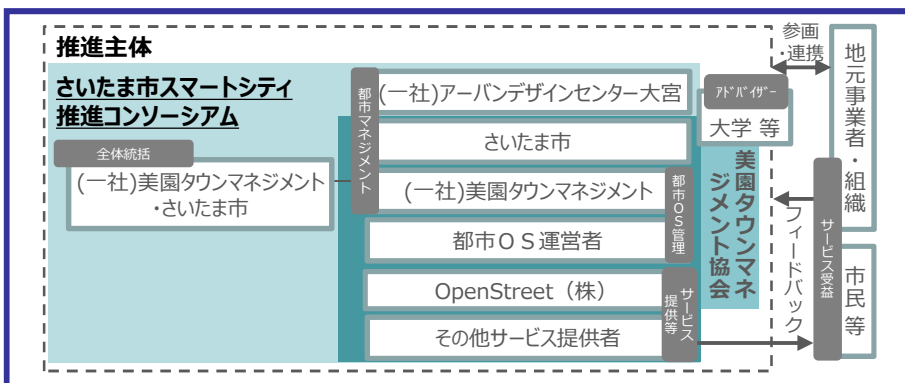
## ■ 解決方法

### ライフサポート型MaaSの構築・実装

交通モード間、モビリティ×商業、モビリティ×健康の実装事例を創出し、市内全域への横展開を図る。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。



## ■ 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

「ライフサポート型MaaS」の構築に向け、下記3つのサービス実証を行うとともに、当該サービスから得られる移動・購買・運動データ等を用いて、交通モード間連携や地域経済活性化に向けた回遊性向上施策・健康増進に向けた行動変容施策の効果検証を行うことで、今後の横展開や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。

### 【移動の接続】

**実証1(モード間接続)〈中心・郊外〉**  
利便性向上・環境負荷低減に向けた  
モビリティサービスシームレス化

➡移動機会増加、自家用車から公共交通への手段転換促進

### 【移動と目的地の接続】

**実証2(モビリティ×商業)〈中心〉**

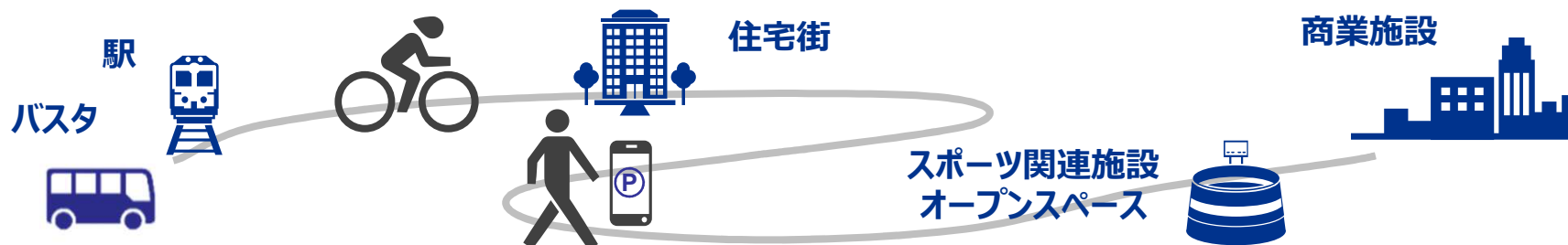
地域内回遊性向上に向けた1to1マーケティング

➡移動機会増加、地域活性化

**実証3:「モビリティ×健康」〈郊外〉**

健康増進・賑わい創出に向けた日常的な健康づくりコンテンツサービス活用

➡自家用車から徒歩・自転車への行動変容促進、運動習慣の定着



## ■ 実証1の成果

1次交通と2次交通（シェアモビリティ）の連携により、地域の移動利便性や回遊性向上に寄与することが分かった。インフラ面での連携では、鉄道的环境空間などの遊休地を活用することが効果的であり、ソフト面の連携では、民間事業者の既存のシステムを組み合わせることでスムーズに連携することが可能である。

## ■ 実証実験の内容

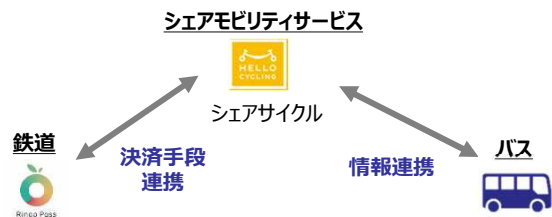
### 実証1(モード間接続)

#### 利便性向上・環境負荷低減に向けた モビリティサービスシームレス化

- ・鉄道会社（JR東日本）が提供するMaaSアプリ(RingoPass)とシェアモビリティサービスアプリ(HELLO CYCLING)のサービス間連携により、**決済手段を共通化し、電車とシェアモビリティのサブスクリプションサービスを提供**
- ・また、高速バスによる長距離移動と、ラストワンマイルを補完するモビリティサービス（シェアモビリティ）の連携を検討
- ・**R2実証におけるシェア型マルチモビリティ（シェアサイクル、スクーター、超小型EV）を拡充、環境配慮型マルチモビリティポートを整備**

#### ■ 先進性・汎用性・発展性

- ・**複数種類のシェア型マルチモビリティについて軌跡、利用実態を取得できる**
- ・モード間を越えた料金割引等を実施することにより、**移動需要を喚起させつつ、利用実態・ニーズに基づく最適な交通手段選択を促す**とともに、**交通インフラ・サービス提供側のリソース運用最適化を図る。**



## ■ 実証実験で得られた成果・知見

### 交通結節点強化による移動利便性の向上

- ・いずれの取り組みも利用者から好意的な反応を得ることが出来た
- ・交通結節点へのインフラ整備、1次交通と2次交通の連携によって、市内移動利便性は更に向上する

### 交通間連携による相互利用の促進

- ・鉄道乗降前後や高速バス降車後の交通手段としてシェアサイクルが2次交通として機能

### 連携システムの構築手法

- ・民間事業者が既に有するMaaSサービスやシステムを連携することで、スムーズなMaaS連携ができた

### MaaS連携による収益性の担保

- ・既存サービスを活用することで導入コストを抑えることができた
- ・サブスクリプションサービスやクーポン配布について、一定の利用促進効果は見込めるが、利用当たりの減益や原資の整理が重要

### 遊休用地の活用

- ・鉄道高架下などの遊休用地の活用により、2次交通（シェアモビリティ）網が強化可能である
- ・再生可能エネルギーの発電・給電設備の設置や建築行為について法令上の課題もあったため、柔軟な法運用の要請や法律上問題のない形での設備設置の模索を図る必要がある

## ■ 実証2の成果

実証を通じて 1on1 マーケティングの仕組みは確立した。今後も同様の施策を市内施設と連携して進めたい。  
また、連携効果を高めるにはユーザーの趣味嗜好に合った情報発信を意識する必要があることが分かった。  
個人情報保護の視点から慎重な運用が必要であるが、購買データや RingoPass 等の外部蓄積との連携可能性を模索する。

## ■ 実証実験の内容

### 実証2(モビリティ×商業)

#### 地域内回遊性向上に向けた1to1マーケティング

- ・移動機会増加、地域活性化を目指し、シェアモビリティサービスアプリ(HELLO CYCLING)において情報通知機能を用いて、**行動実績に基づく商業施設情報を発信、商業施設への誘客施策を行う**
- ・また、アプリ上で発行するクーポンなどを活用して**誘客・回遊施策の効果をトラッキング**し、地域内の回遊傾向を明らかにする

#### ■ 先進性・汎用性・発展性

- ・シェアモビリティのGPSデータや電子クーポンなどにより、**各施策の効果測定を定量的に**することが可能となる
- ・将来的には、**よりパーソナライズさせた市民行動変容促進施策や、地域資源・リソースを有効活用した地域回遊施策**が可能となる



## ■ 実証実験で得られた成果・知見

### 商業施設等との相互利用の促進

- ・アンケート結果から、交通サービスと商業施設の連携に期待・関心のあるユーザは一定数存在することが分かった
- ・連携効果を高めるには、ユーザーの嗜好に最適化した情報発信を行うための工夫を凝らすか、多様なユーザー層を取り込むために連携先施設の選択肢を増やすことが重要である

### 購買意欲の促進

- ・ユーザの趣味嗜好に最適化した情報発信や連携先を増やすことで多様なユーザー層を取り込むことで、交通サービス利用者の購買意欲を高めることができるとみられる

### 地域内の商業施設管理者の巻き込みの視点

- ・行政が交通事業者と商業施設事業者双方に、連携意義を発信したことで、事業者間の連携体制構築は順調に行えた。
- ・平常時から近隣にシェアサイクルステーションが設置されている施設と連携できたことで、その利用者への波及効果への期待感を量事業者間で同じ目線で会話することができた

### 他都市展開の視点

- ・本施策を通じて構築した商業連携システムや連携体制の仕組みは、同じようにシェアモビリティサービスを展開する多くの自治体で横展開できる仕組みである

## ■ 実証3の成果

実証3を通じて地域ポイントによるインセンティブは健康事業に参加する理由になることが確認された。一方、健康事業に対する住民の参加を促す際には、もともと感度が高くない層（健康無関心層）をどのように動員するかが課題となった。「ポイント付与」や「地域住民同士の交流」等の健康事業以外のインセンティブ提示や、「他の健康事業のイベントとの連携」が必要となる。

## ■ 実証実験の内容

### 実証3(モビリティ×健康)

#### 健康増進・賑わい創出に向けた 日常的な健康づくりコンテンツサービス活用

・日常的な運動習慣づくりを目指し

－移動時：対象区域内で徒歩または自転車利用を促すため、GPSデータ（人流データ）やQRコード等を活用し、アプリを介したインタメ要素付加や、地域ポイント(たまぼん)によるインセンティブ付与等を実施（取組①）

－目的地：前項行動の促進契機として、地域組織・立地企業等と連携しながら、地区内オープンスペース・施設等を活用し、多様な世代が気軽に楽しめる運動体験コンテンツを展開（取組②）

#### ■ 先進性・汎用性・発展性

・GPSデータ（人流データ）やQRコードによって、モビリティサービスと、目的地側のサービスからデータを包括的に取得し、各施策の効果測定を定量的にすることが可能となる

・将来的には、よりパーソナライズさせた市民行動変容促進施策や、地域資源・リソースを有効活用した地域回遊施策が可能となる



## ■ 実証実験で得られた成果・知見

### ● KPI（各取組への参加者数）について

取組①のKPIを2512人、②を850人と設定していたが、実際は①215組、②287人でありKPIは未達。ただし、①のアンケート結果では、回答者の5割以上が「ポイントの獲得」を参加理由の1つに挙げたため、ポイント付与は参加インセンティブになると考えられる。

### ● 各取組から得られる効果・横展開に活用可能な視点について

・運動量の増加：人流データから、各イベント参加者は開催中、開催前より約13%歩行量が増加したことを確認。ただし、運動の習慣化を確認するには継続的な取組や検証が必要。

・地域資源の再発見：アンケートより取組の参加が地域資源発見に繋がると確認。本地区のような人口流入地域において、新規住民は街を知る機会とすることも可能と推察。

・地域住民同士の交流／口コミの活用の有効性：取組②において口コミ経由でのイベント参加が見られたため、口コミがイベント参加を促し、イベントが地域コミュニティ形成を促進し得ると推察。

・歩行促進施策設計の留意点：実証参加者のルート選択より、ポイント等のインセンティブが歩行に繋げ得る距離には限度があると推察。そのため、ルートの距離設定に留意する、シェアモビリティの利用を促進する、インセンティブを増やす等の対策が必要。

・ハード面での地域に対する提案：住民の歩行を促進するためには、歩行者／自転車用道路の整備が必要。また、健康事業への参加を促進するには、複数の取組との連携が有効なため、多数のイベントの同時開催が可能な場所が必要。

## ■ 実証実験の課題・展望

実証1～3を通して、交通結節点の強化、ライフサポート型MaaSの深化、モビリティインフラの活用に向けた示唆を得ることが出来た。得られた成果について、今後のさいたま市のスマートシティ事業での取り組み事項に反映する。

## ■ 実証実験で得られた課題・展望

### 交通結節点の強化に向けて

- ・今後も鉄道駅周辺の遊休用地等を活用して、交通結節点へのモビリティステーションの設置を進めることが望ましい
- ・但し、環境配慮型ステーション（E-Cube）の設置には、法令上の課題に配慮しながら設置場所や設置方法の選定を行う必要がある

### ライフサポート型MaaSの深化に向けて

- ・交通連携・商業施設連携・健康連携によって、サービス間の相互利用効果や、購買意欲向上、住民間の交流増加などの効果が得られた。
- ・本実証を通じて連携に必要な仕組が構築できた。
- ・一方で収益性の確保にも課題が残され、持続性のある取り組みとするため官民連携での協力体制の継続が望ましい。

### まちづくり領域でのモビリティインフラの活用に向けて

- ・今年度までの実証で得られたモビリティインフラを活用することで、まちづくり領域での更なる連携深化の余地がある。

## ■ 今後の取組：スケジュール

### 【施策①】モビリティサービスの充実

- ・脱炭素先行地域の取組と連携によるさらなるシェアモビリティ充実化

### 【施策②】ライフサポート型MaaSの構築

- ・得られた課題を踏まえてMaaSの多様化、継続的な実施

### 【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

- ・都市内で観測されたデータの都市基盤整備への活用を検討

