

大手町・丸の内・有楽町地区 スマートシティ推進事業 (大手町・丸の内・有楽町地区 スマートシティ推進コンソーシアム)

1

■ 事業のセールスポイント：「データ利活用型エリアマネジメントモデル」

大丸有地区では**ビジョンオリエンテッド**によるスマートシティ化に取り組む。成熟社会における**「既存都市のアップデートとリ・デザイン」**を**「公民協調のPPP、エリアマネジメント」**によって推進する点が特徴である。都市OSやデータライブラリを実装した大丸有スマートシティでは、データを利活用した意思決定プロセスの変容が起こり、街の価値として**「創造性」「快適性」「効率性」**が飛躍的に高められる。

■ 対象地区の概要

名称	大手町・丸の内・有楽町地区（大丸有地区）
区域面積	約 120 ha
就業人口	約 35 万人

【位置図】

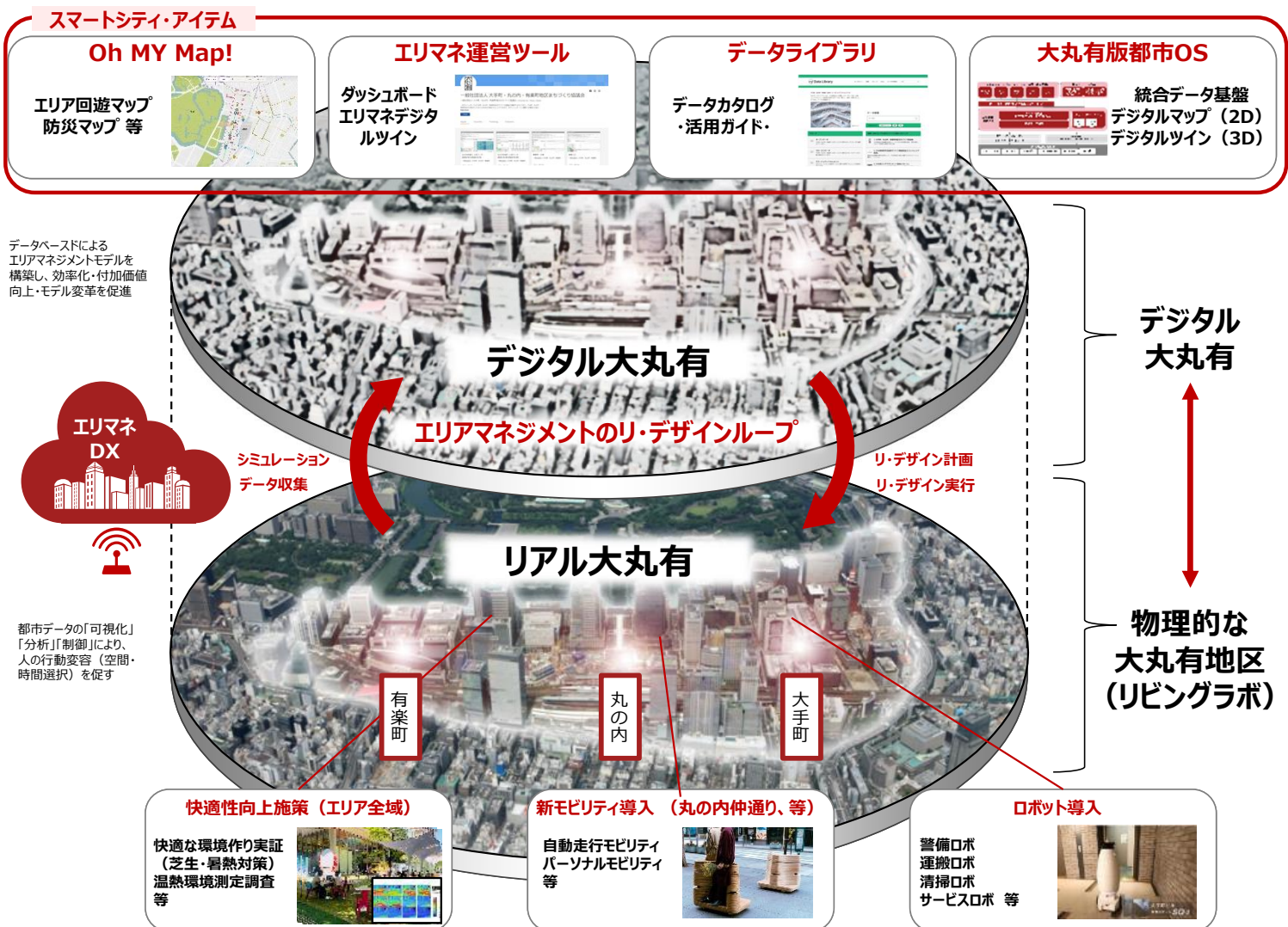
東京都千代田区の、東京駅と皇居に挟まれた大手町・丸の内・有楽町を合わせたエリア



【ビジョン】（大丸有ガイドラインより）

- 時代をリードする国際的なビジネスのまち
- 多様性にあふれた文化や価値を共創するまち
- 情報交流・発信のまち
- 風格と活力が調和するまち
- 便利で快適に歩けるまち
- 環境と共生する持続可能なまち
- 安全・安心なまち
- 新技術やデータを活用するスマートなまち
- 地域、行政、来街者が協力して育てるまち

■ 本事業全体の概要：エリアマネジメントのデジタルトランスフォーメーション

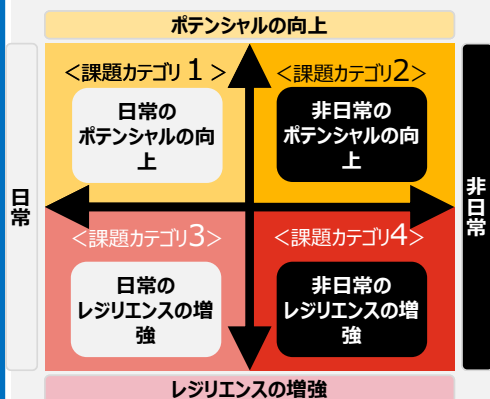


■ 都市の課題と解決方法

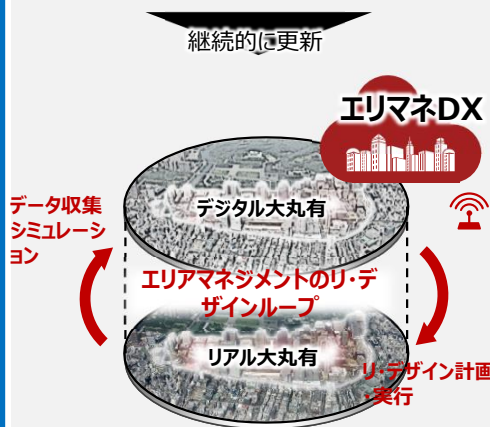
■ スマートシティの目標(KPIの設定)

■ 区域の発展的課題

当地区の日常・非日常における、ポテンシャルの向上・レジリエンスの増強という観点でスマートシティ化により解決すべき課題を「区域の発展的課題」として見出し取り組むことが重要であり、区域の発展的課題もスマートシティ化により進展、エリマネジメンのDXにより継続的に更新する。



目標達成に向け推進する3領域



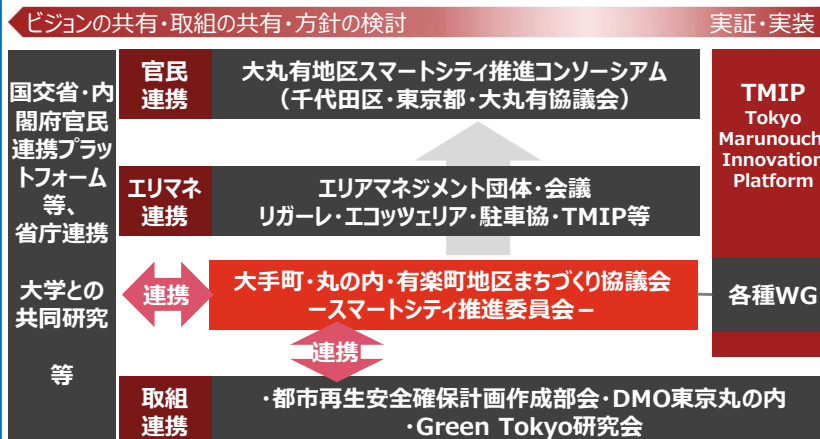
スマートシティアイテム スマートシティを支えるデジタルアイテム拡充	大丸有アプリシリーズ構築	エリア回遊マップ 防災マップ等	
	エリマネ運営ツール	ダッシュボード エリマネデジタルツイン	
	データライブラリ・統合データ基盤	データライブラリ 統合データ基盤 都市OS	
	ベースメントプラン	2Dデジタルマップ 3Dデジタルツイン デジタルマップ(2D) デジタルツイン(3D) エリマネデータベース	
エリマネコアバリュー エリマネジメンの担い手自身のvalue up	リ・デザインロードマップ	新モビリティ導入(丸の内仲通り等) 新しい低速自動走行モビリティの歩行者との共存可能性を検証。加えて、エリアでの新しい低速移動の体験価値を測定。 ロボット導入 屋内警備等ロボットについては実装済。屋外エリアイベントと連携したロボットによる商品販売サービス提供、日常的な公的空間における飲食物販売サービスの実証。	
		データを活用したまちづくりの効果把握・評価 取組状況・評価の見える化 持続可能なまちづくり検討会	

「取組KPI」とし、取組成果の評価設定を「成果KPI」と評価設定

取組KPI (抜粋)		
ポテンシャルの拡大 レジリエンスの増強	創造性	イノベーションを創造し国際競争力あるビジネスを推進する交流・出会いのある街
	快適性	ウェルネスを高め誰もが自分らしく心豊かに安心・安全・便利に活動できる快適な街
	効率性	サーキュラーエコノミーを実現する環境と親和した街、ロボットや自動化を導入し効率的な街
		スマートシティ 関連実証実験数
		街一体型MICE開催の推進 エリアアプリの導入推進 等
		クールスポットアプリの導入推進 本地区の環境把握活動の推進 バリアフリーに係る実証実験等の推進 災害ダッシュボード等の取組推進 等
		ロボット導入件数 自動運転、ロボット等の実証実験等の推進 プラスチック廃棄削減プロジェクトの推進 等

■ 運営体制

大丸有スマートシティは、官民連携体制及び、エリマネ連携体制を構築し、個別分野についてはテーマに合わせた民間事業者等をメンバーとした各種分科会を組成し、ビジョン・取組の共有、方針の検討を行っている。



・エリアの回遊型ウォーカブル性の向上に寄与すると考えられる新しい低速自動走行モビリティのサービス実証実験を実施。
・当地区での利用者からの満足度は非常に高く、利用者の本源需要を満たす体験ポテンシャルのあるモビリティサービスであることを確認できた。また、交通機能に加え滞留/情報発信機能を持つモビリティ・ハブ（以下、モビハブ）をエリア内に効果的に配置することで来街者の回遊性向上を高めるまちづくりに活かしていることが確認できた。アプリを活用した情報発信により、サービスの満足度が一定程度向上することを確認でき、来街者の回遊起点となる活用すべき重要なインフラであるという示唆を得た。

■ 実証実験の内容

ウォーカブル性向上に資するモビリティサービス

エリアの回遊型ウォーカブル性の向上に寄与すると考えられる新しい低速自動走行モビリティのサービス実証を実施。アプリと連携した情報発信や、モビハブを走行ルート上に配置し、東京国際映画祭と連携したコンテンツや滞留空間を提供。移動すること自体を目的に利用する本源需要の可能性を検証。



実証実験の概要

場所：丸の内仲通り（有楽町エリア周辺）
期間：2024/10/28～11/6 ※東京国際映画祭会期に合わせて開催。
走行形態：遠隔監視型（1台）・近接監視型（2台）
実施主体：一般社団法人大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会／ゲキダンイノ合同会社
車体：ゲキダンイノ製iino type-S712（定員：最大3名/台）、速度約3.5km/h
運行：試乗については事前予約不要。

走行ルート



- 凡例
- 1 モビリティ・ハブ（滞留/情報発信）／有楽町電気ビル仲通り角
 - 2 モビリティ・ハブ（映像）／有楽町ビル仲通り側入口付近
 - 3 モビリティからの映像投影／有楽町ビル・新有楽町ビル壁面
 - 4 モビリティ・ハブ（滞留/映像）／新有楽町ビル駅側入口付近
 - 5 モビリティ・ハブ（滞留/映像/イベント）／Slit Park（新国際ビル内）

■ 実証実験で得られた成果・知見

結果概要

実証参加人数：約2,000人
サービス満足度 92%
体験ポテンシャルを感じた割合 64%
モビハブがきっかけで利用した割合 10%
アプリの情報発信が満足度向上へ寄与していると感じた割合 51%



丸の内仲通り（有楽町）

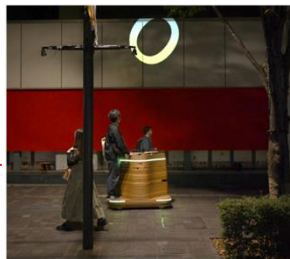
検証項目	得られた成果・知見
当地区での導入可能性があるか、移動体験のポテンシャルがあるか。	当地区での利用者からの 満足度は非常に高く 、利用者の本源需要を満たす 体験ポテンシャルのあるモビリティ である。
ウォーカブルなまちづくりに資するモビリティであるか。	モビリティの走行により来街者に対して ルート付近が人が楽しんだり賑わいのある場所であるというイメージを与えうるサービス設計が可能 。
多様な機能を持つモビハブの設置はサービス利用にどのような影響があるか。	交通機能に加え滞留/情報発信機能を持つ モビハブをエリア内に配置することで来街者の回遊性向上に資するサービス とすることが可能。
モビハブの利用シーンや配置について	モビハブについては単に休憩する・コンテンツを体験する等の滞留目的での利用が確認でき、 回遊起点となる重要な施設 。その配置は 必ずしも交通手段至近でなくとも効果を発揮する 。
アプリでの情報発信の効果検証	アプリを活用した 情報発信により、サービスの満足度が一定程度向上 する。来街者の 回遊起点 となる重要なインフラとなりうる。

公的空間における新しい低速自動走行モビリティを活用したサービス展開について可能性・課題を把握、将来的な都市運営の高度化に資する成果を得た。今後も継続して都市のリ・デザインに向けた取り組みを実施し、必要な法制度の確立/位置づけの整理も含め、ビジネスモデルの確立・サービス実装を目指していく。

■ 実証実験で得られた課題

モビリティサービスとまちの魅力/コンテンツの更なる連携

「アンケート設問18：もう少し先まで行ってみようと思えた⇒81名」というアンケート結果より、本モビリティに乗りし、まちの景色や魅力を感じることがより促進されていることがわかった。一方でサービスと連携したまち側の更なる仕掛けを準備するなど工夫を施すことで、さらにこの効果は高められる余地がある。



モビリティからビル壁面への投影に関する屋外広告物上の位置づけ

本実証においては歩道上を動くモビリティに搭載したプロジェクターから閉館ビルの壁面に対して広告物を投影する検証を実施した（上部写真）。本事象の屋外広告物条例上の位置づけは現状なく、今回は実証として期間限定での実施となった。遠隔操作型小型車の実装が進む将来においてはこのような広告手法がより主要になっていくことが予想されるため屋外広告物としての位置づけ整理が必要である。



モビハブでのサイネージの屋外広告物としての位置づけ

本実証においては複数箇所にモビハブの設置を行った。モビハブは半屋外空間に設置されることが想定されるが、情報発信機能をもつサイネージ等を設置する際その面が屋外を向いてしまうと屋外広告物としてみなされ設置の規制がかかる。モビハブのまちなかでの設置の意義に照らし、このような場合のサイネージによる情報発信については屋外広告物の規制の範囲外となるような整理が必要。



遠隔監視実証にかかる規制の緩和

今後、社会実装をする上でコスト負担低減のためにも、現在実施されている最大1対10の遠隔監視体制を、道路使用許可を活用しつつ短期的に実証実験のステップを上げる仕組みが必要。現在は1対1の遠隔監視の安全性が一定期間確認できたのちに1対2の遠隔監視に移り、徐々に1台ずつ増やしていくことができるため大規模な複数台監視の実証の実施に向けては長い準備期間が必要。本実証は1対1で実施した。

■ 今後の取組：スケジュール

今後の展望・ロードマップ

本実証実験を通して、実験で用いたようなパーソナル型低速自動走行モビリティの都心部での本源需要的な目線での活用のポテンシャルを確認することができ、また、本モビリティは移動手段としてだけではなく様々なまちなかでの用途が考えられ、引き続きまちでの導入の形については検討を深めていく。新技術の導入等による都市のリ・デザイン実現に向けては継続した実証的取り組みが重要であり、今後も整理された課題に基づき検証を引き続き実施する。現行法制度内では解釈が及ばない点も含め、適した枠組みを整理しながらビジネスモデルの確立に向けて検討を重ねる。また、ビジネスモデルの検討と合わせ、都市運営の高度化についてもデータ連携や体制検討を継続し、サービス実装に向けて取り組む。また、本実証実験の結果をエリア内で進めているモビリティサービス関連の検討会議体（リ・デザインWG）へとフィードバックを行い、今後のモビリティサービス導入・まちのハード整備にいかしていく。

【都市のリ・デザイン フェーズ3へ向けて】

