



大丸有スマートシティビジョン 都市のリ・デザイン 大丸有リ・デザインワーキング 「大丸有ウォークアブルの実現に寄与するモビリティサービスのあり方検討」

2025 年 9 月

大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会 スマートシティ推進委員会

目次

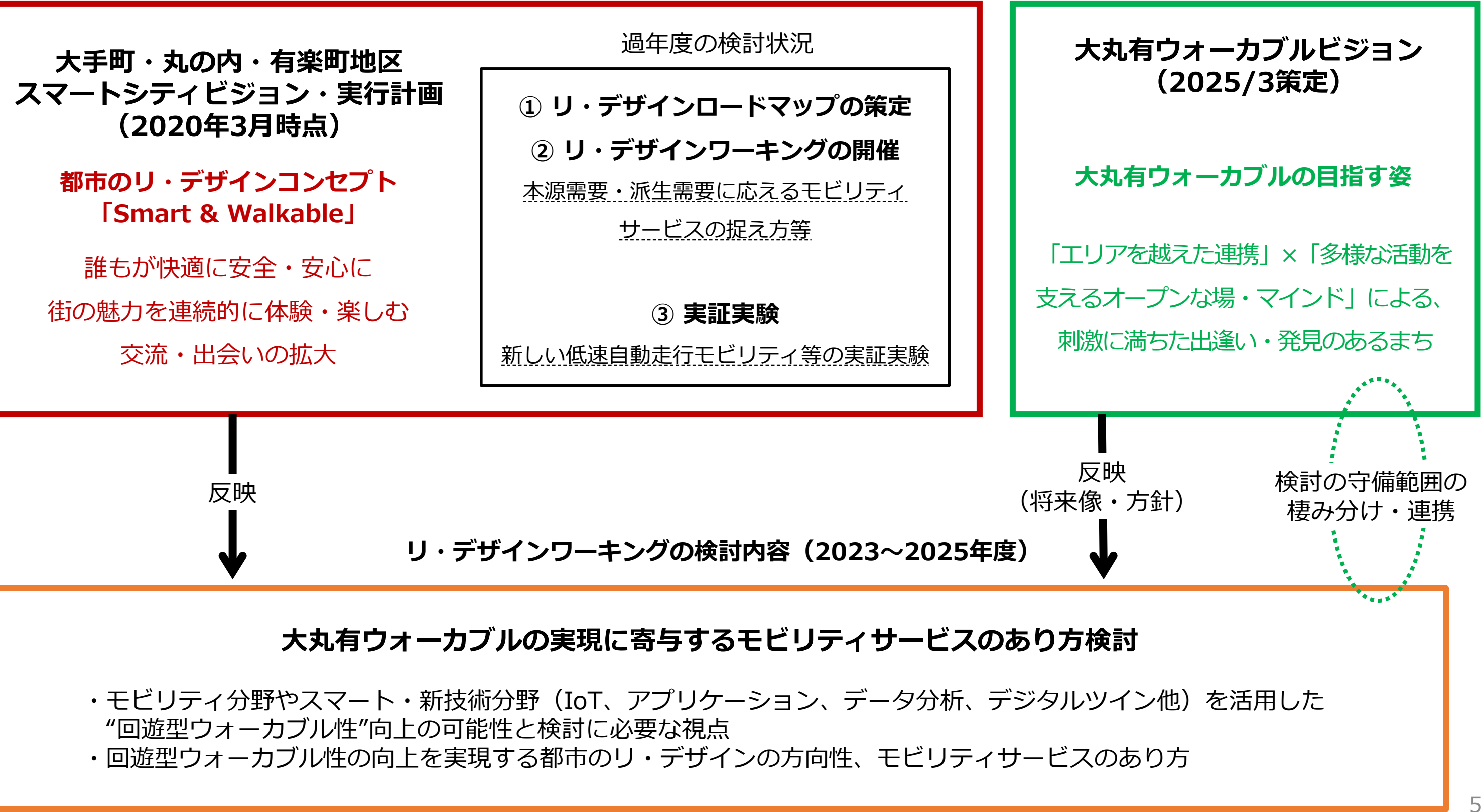
	ページ
本編	
1. ワーキングの概要	… 4
2. ワーキングで得られた結論	… 11
3. 今後の検討体制・ロードマップ	… 37
参考資料編	
1. ワーキング各回での検討内容	… 43
1-2. 論点1 「回遊」視点のウォーカブルまちづくりとモビリティサービスのあり方について	… 45
1-3. 論点2 空間のリ・デザインと「都心型モビリティ・ハブ」のあり方について	… 74
1-4. 論点3 IoT活用の可能性：データ分析、行動変容等をキーワードとした検討内容について	… 95
2. ワーキング各回でのご意見	… 110

1. ワーキングの概要

本ワーキングの検討内容

大丸有スマートシティビジョンおよび大丸有ウォーカブルビジョンに示す将来像・コンセプト・方針を反映し、過年度の検討状況をふまえた「大丸有ウォーカブルの実現に寄与するモビリティサービスのあり方」を検討する。

上位となるビジョン・実行計画



本ワーキングの目的

【本ワーキングの目的】

- 大丸有ウォーカブルの目指す姿である“「**エリアを越えた連携**」×「**多様な活動を支えるオープンな場・マインド**」による、**刺激に満ちた出逢い・発見のあるまち**”を実現するため、本ワーキングではそれを高める“**回遊型ウォーカブル**”に着目して議論を追求
- そのために、スマートシティ化の進展に伴い急速に社会実装にむけた議論が進む**モビリティ分野**や**スマート・新技術分野**（IoT、アプリケーション、データ分析、デジタルツイン他）を活用した“**回遊型ウォーカブル性向上の可能性とそれを実現するための都市のリ・デザインの方向性・サービスのあり方**”を検討したい

【本ワーキングの目標】

- 既にある概念ではないアプローチで議論するワーキングとなるため、先進的な知見をお持ちの有識者と関連するステークホルダーで、回遊型ウォーカブルを高める意義や在り方、それを支えるサービス像について、共に議論し共感性の高い方向性を見出すことが目標。
並行して、本ワーキングでの仮説の検証を実証実験にて進める。
- ワーキングで得られた成果を速やかに実践にうつすために、事後、ワーキングの内容を踏まえて、大丸有まちづくりガイドライン、都市再生整備計画等への反映や、サービスモデル構築の実践などを進めていくことを視野に入れる

大丸有地区の現状の主な交通モード

大丸有地区は外周を幹線道路網に囲まれ、碁盤の目状に整えられた地区内街路や宅地内ネットワークにより地上・地下の歩行者ネットワークが構築されている。交通手段分担率は鉄道利用が最も高く、高密度な駅配置により「まちじゅうが駅」となっている。地区内にはエリア内循環バスが運行されているほか、ポート数の増加に伴いシェアモビリティの活用もみられる。

道路・歩行者ネットワーク

○歩行者ネットワーク

【地上】

車道と分離された歩行者空間が整備されている他、宅地内の歩行者ネットワークの形成も進んでいる。

丸の内仲通りにおいて時間帯による歩行者用道路が実施されている。

【地下】

地下鉄駅を相互に連絡する広域的な歩行者ネットワークが地下レベルで形成されている。



○自動車ネットワーク

エリアの外周に幹線道路網が形成されている。



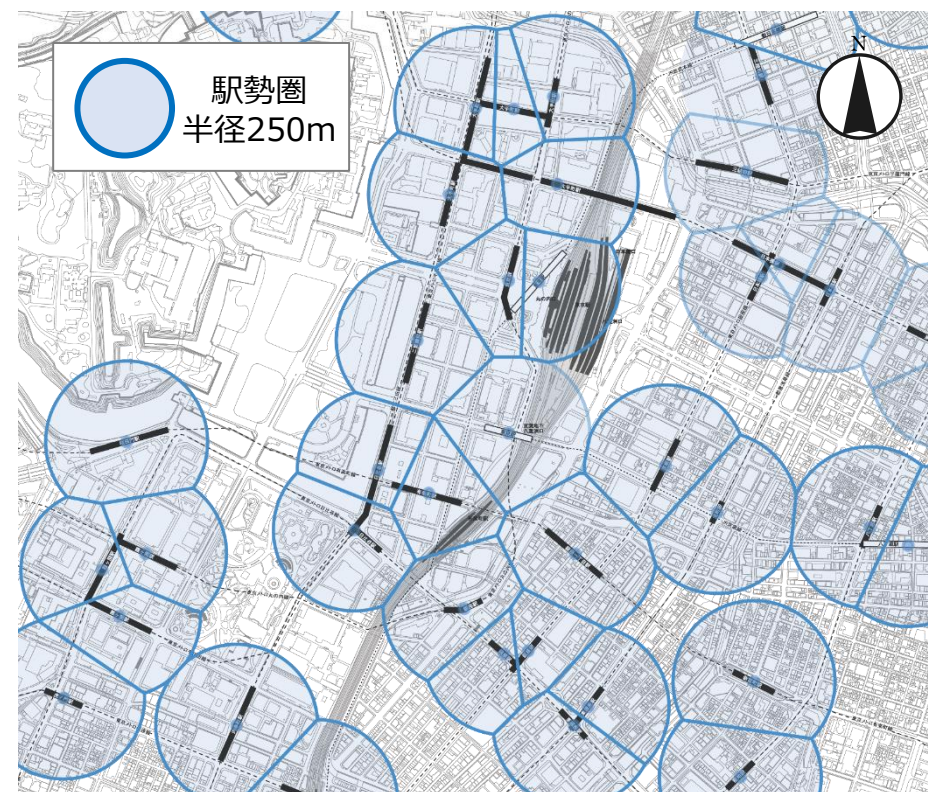
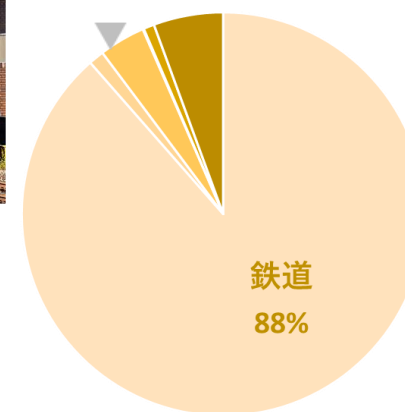
鉄道（JR・地下鉄）

JR駅、地下鉄駅が密集しており「まちじゅうが駅」となっている。広域からのアクセス、都内近接エリア各所からのアクセスを担う。

大丸有周辺の鉄道分担率は朝ピーク時88%を占める。
(H30PTより)



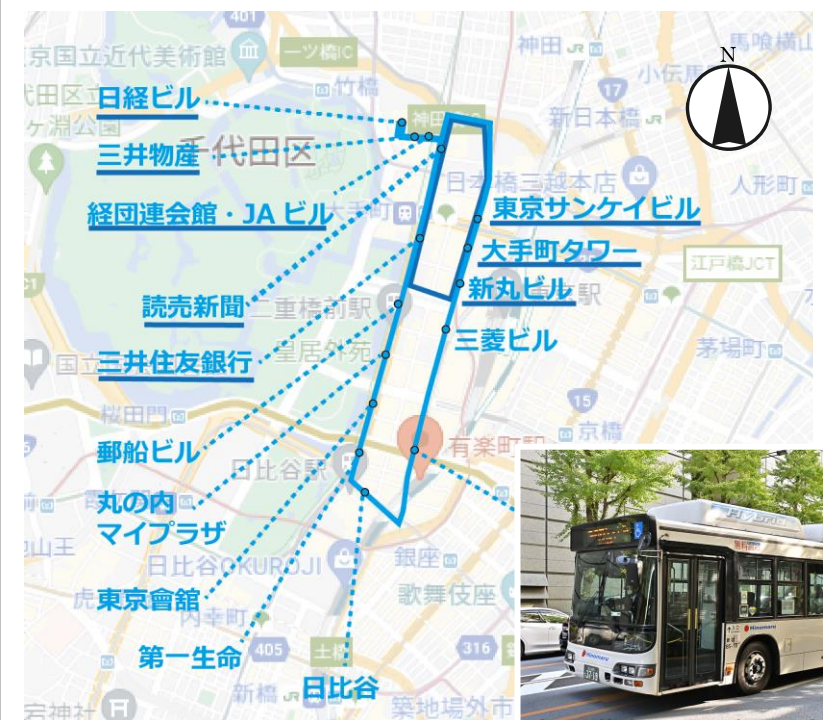
バス 1%, 自動車 4%,
自転車 1%, 徒歩 6%



エリア内循環バス（丸の内シャトル）

大丸有地区を巡回するエリア内循環バス「丸の内シャトル」が運行されている。

大丸有の移動ニーズにこたえる役割を担う。



シェアモビリティ

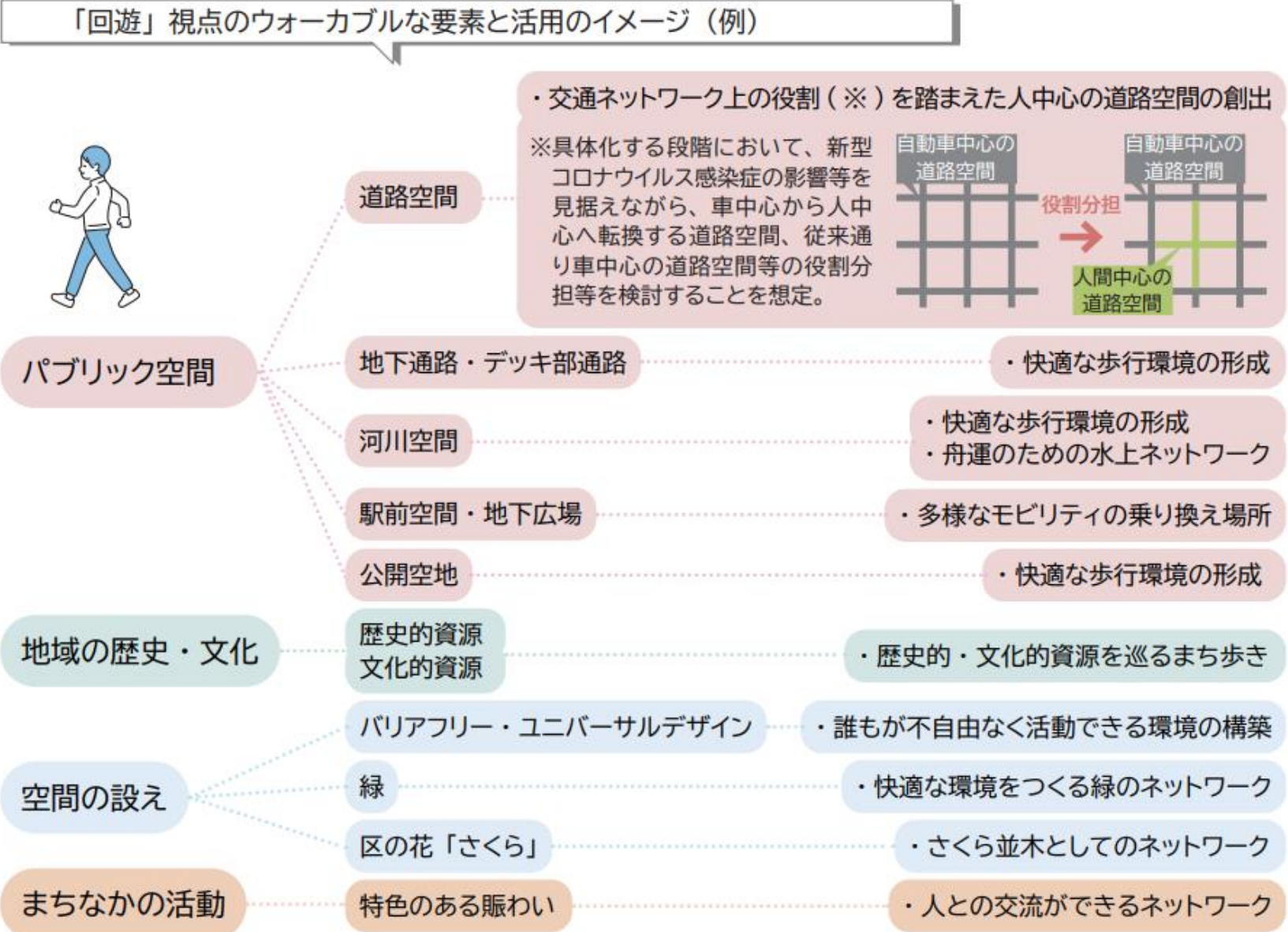
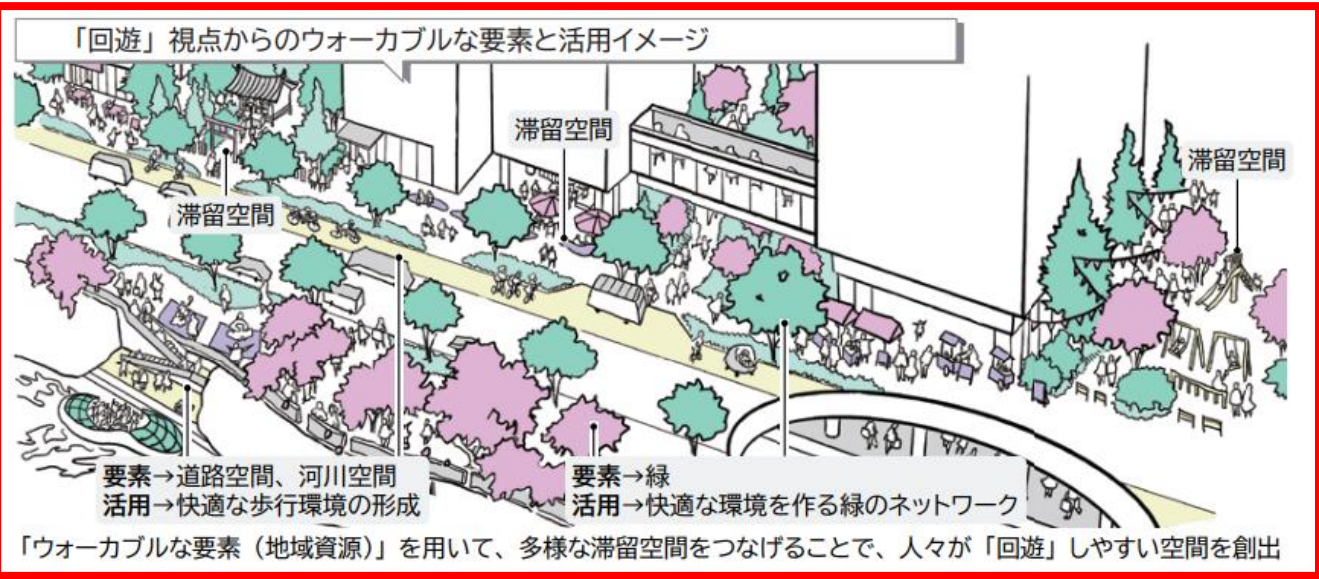
大丸有地区内には複数のシェアサイクル、電動キックボードポートが配置され、エリア周辺の利便性向上に寄与している。



本ワーキングのキーワード：「回遊」視点のウォーカブルまちづくり

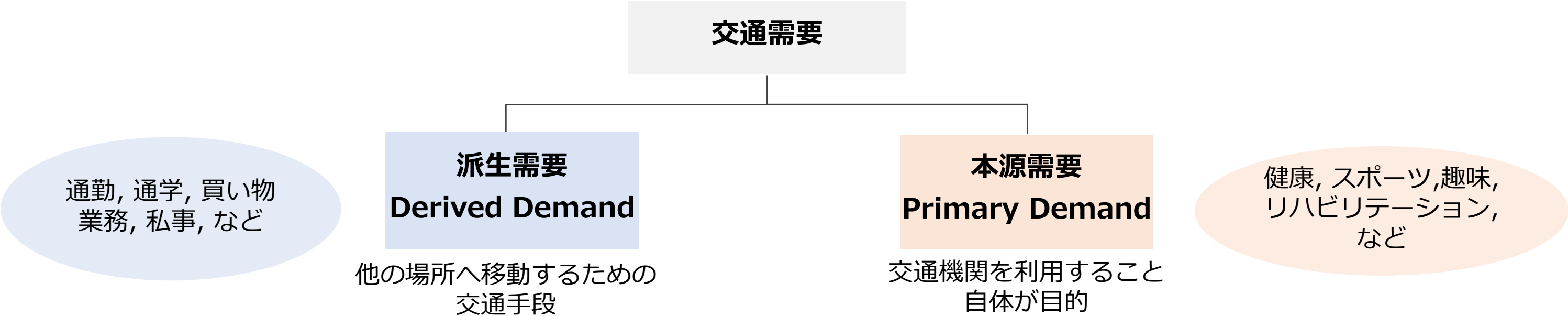
「ウォーカブルな要素（地域資源）」には、「滞留」「回遊」の2つの活用の視点が含まれる。
特に「回遊」視点では、**多様な滞留空間をつなげる、人々が「回遊」しやすい空間を創出**することが重要である。

ウォーカブルな要素と活用のイメージ 千代田区ウォーカブルまちづくりデザインより

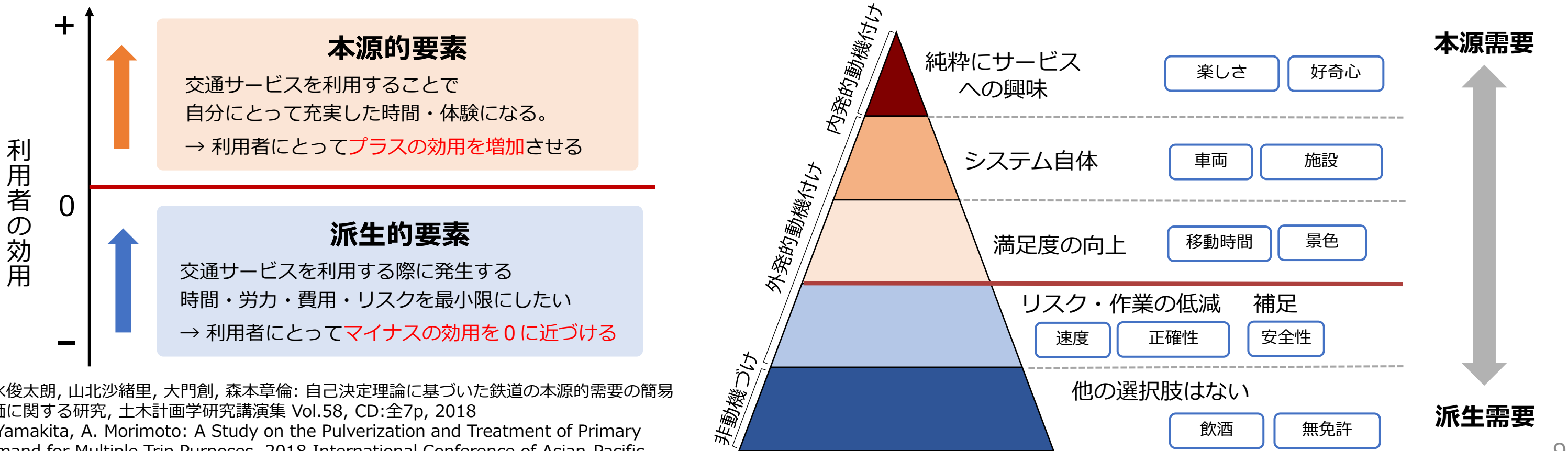


本ワーキングのキーワード：交通需要の考え方としての「本源需要」

交通需要の考え方には「派生需要」と「本源需要」が存在する。「回遊」しやすい空間では、速達性や安全性が高いこと（派生需要）に加え、サービスへの興味や満足度の向上といった、「回遊自体の楽しさ・効果＝本源需要」を高めることが重要である。



本源需要への動機づけの理論



穴水俊太郎, 山北沙緒里, 大門創, 森本章倫: 自己決定理論に基づいた鉄道の本源的需要の簡易評価に関する研究, 土木計画学研究講演集 Vol.58, CD:全7p, 2018
S. Yamakita, A. Morimoto: A Study on the Pulverization and Treatment of Primary Demand for Multiple Trip Purposes, 2018 International Conference of Asian-Pacific Planning Societies, Vietnam CD (2018)

検討体制・期間・スケジュール

検討体制

- 主 催：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
- 事務局：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、株式会社三菱地所設計
- 委 員・オブザーバー：有識者、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、大丸有地区駐車環境対策協議会、NPO法人大丸有エリアマネジメント協会、行政（千代田区環境まちづくり部 地域まちづくり課 / 景観・都市計画課、東京都都市整備局都市基盤部 交通企画課）、モビリティ関連事業者各社、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 会員、有識者：早稲田大学・森本章倫教授（座長）、東京大学・吉村有司特任准教授、中央大学・三浦詩乃准教授

検討内容

検討内容	
論点1	「回遊」視点のウォーカブルまちづくりとモビリティサービスのあり方
	大丸有エリアのモビリティサービスの全体像（将来系）
	「回遊」視点のウォーカブルまちづくりの取り組み方針
	持続的に取り組むための評価の考え方
論点2	空間のリ・デザインと「モビリティ・ハブ」のあり方
	「都心型モビリティ・ハブ」のあり方
	法令、制度、活用検討の在り方
論点3	IoT活用の可能性
	モビリティサービスと親和性の高い領域におけるIoT活用の具体的アイデア
モビリティサービスを推進するための具体のロードマップ	

WGの様子



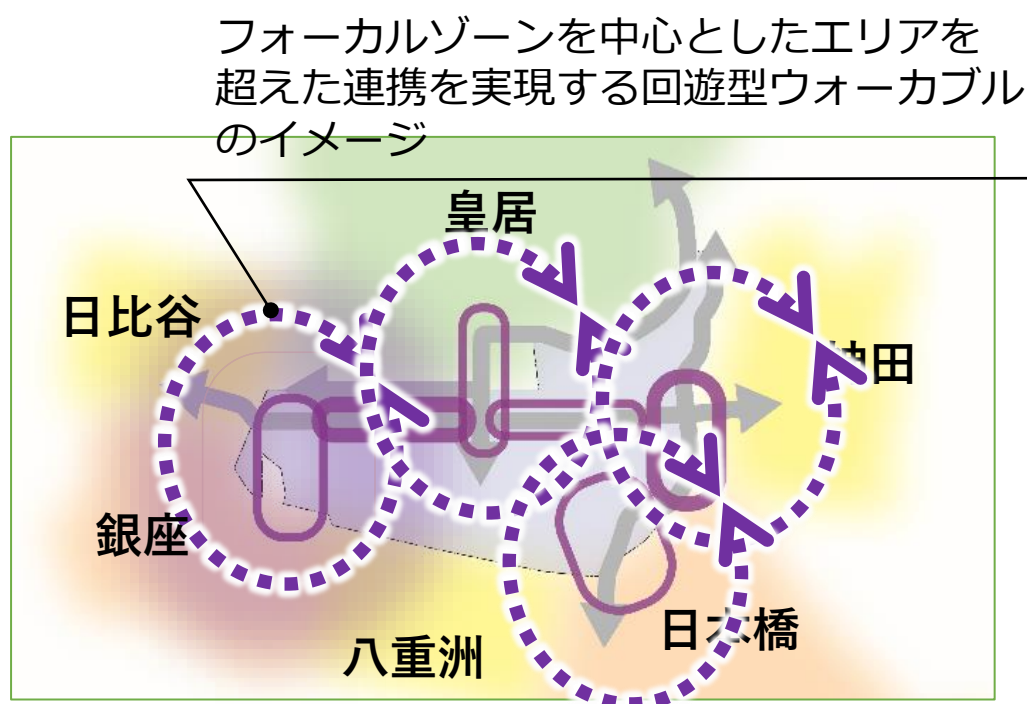
2. ワーキングで得られた結論

論点1 「回遊」視点のウォーカブルまちづくりを実現するための3つの視点

「回遊」視点のウォーカブルまちづくりを実現するための視点として、①**フォーカルゾーンを中心とした大丸有エリアを超えた連携**、②**主要なウォーカブル軸でのシームレスな回遊**、③**回遊性の向上に資する多様なモビリティサービスの活用** が考えられる。

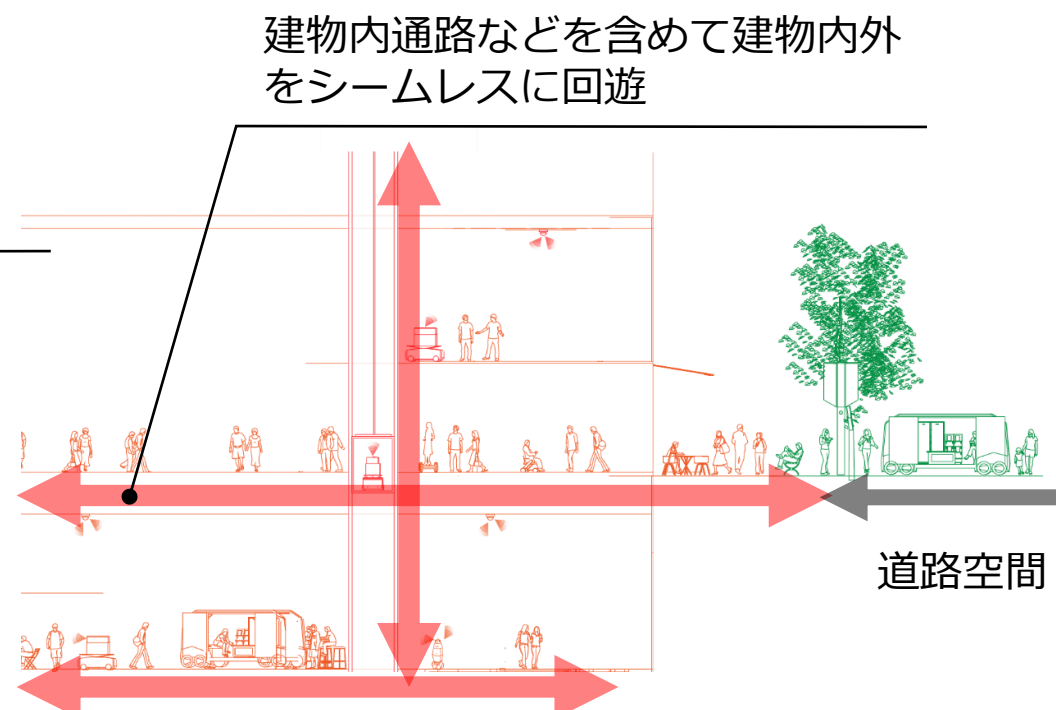
① フォーカルゾーンを中心とした大丸有エリアを超えた連携

周辺との往来が活発化するゾーンである「フォーカルゾーン」を介して回遊を促すことが回遊型ウォーカブルを向上させ、およびそれらがつながっていくことで、大丸有ウォーカブルのコンセプトである「エリアを超えた連携」を達成できるのではないかな。周辺エリアとの連携に資する回遊には地上・地下のネットワークを考慮することが有効ではないかな。



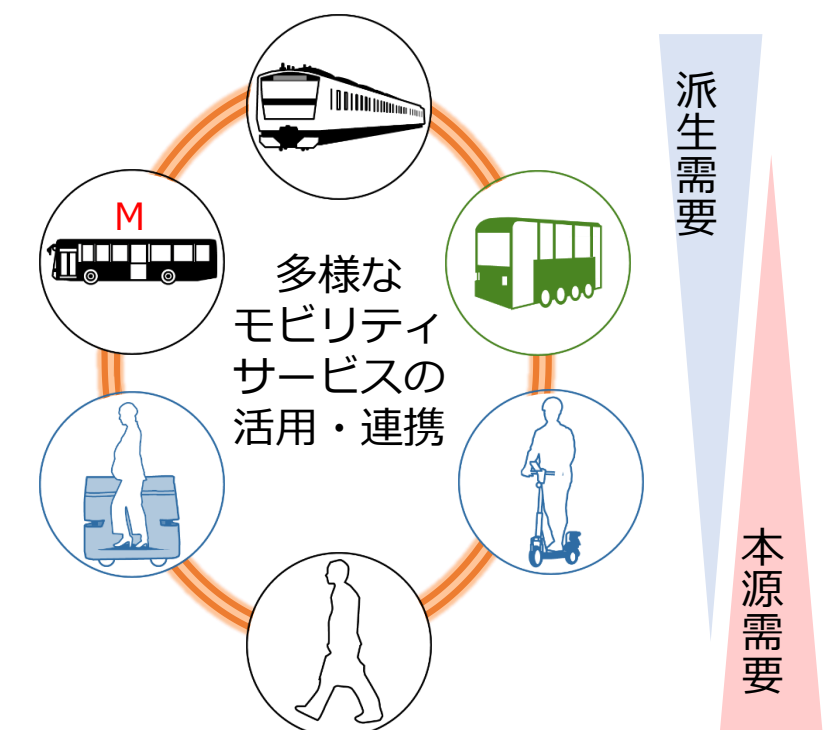
② 主要なウォーカブル軸でのシームレスな回遊

既に歩行者優先の道路整備が進んでおり、「使い倒す」取組みが期待される「主要なウォーカブル軸」では、特に丸の内仲通り沿いを中心に道路空間だけでなく、建物内通路など建物内外をシームレスに回遊することで、大丸有らしい回遊型ウォーカブルの向上を図れるのではないかな。



③ 回遊性の向上に資する多様なモビリティサービスの活用

多様なモビリティサービスを活用、連携することで、エリアで想定される回遊のニーズにこまやかに応えることができるのではないかな。また、本源需要性に着目した新モビリティの導入や既存のモビリティサービスのアップデートにより、今までにない回遊性の向上に応えるモビリティサービスを実現できるのではないかな。



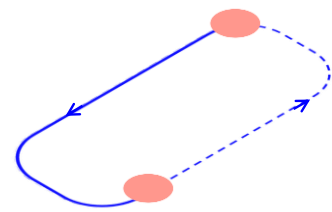
論点1 モビリティサービス別の回遊ポテンシャル

モビリティサービス別の回遊ポテンシャルについて、「移動ポテンシャル」と「体験ポテンシャル」の2つの評価軸をもとに整理した。移動ポテンシャルを活かした走行ルート構築、ターゲットの着火点の最大化につながる体験ポテンシャルの有効利用が望まれる。

モビリティ種別／ 評価軸・項目		 シャトルバス	 グリーンスローモビリティ	 歩行支援型低速 自動走行モビリティ	 電動 キックボード	 シェア サイクル	 徒歩
走行空間		幹線道路 複数車線道路		広幅員歩道 公開空地 建物内共用部	車道 自転車通行帯		歩道 公開空地 建物内共用部
定時性		○		-	-		-
速達性		速い		徒歩と同じ	やや速い		-
移動ポテンシャル		フォーカルゾーンを経由し、大丸有およびその周辺を循環する、地域を代表するモビリティ		歩行者と共存し、公民、建物内外問わない狭域を回遊するのに適している	目的地を定め、大丸有エリア内の拠点間、大丸有エリア内の拠点と周辺エリアの拠点間を移動するのに適している		公民、建物内外問わない狭域を回遊するのに適している
同時走行人数		5～40人		1～10人 ※複数台縦列走行の場合はこの限りでない	1人		1人～ ※複数並行の場合はこの限りでない
ルート設定		固定		固定 または 自由（意思決定を伴わないことも可）	自由（自ら意思決定）		自由（自ら意思決定）
視界 自由度	視点	2階建てバスの場合、視点を高くすることが可能		徒歩と同じ やや低くすることも可	徒歩よりやや低い		-
	窓/オープンエア	窓 オープンエア対応可能性		オープンエア	オープンエア		オープンエア
	身体回転	首を動かす程度		自由（立ち乗りの場合） ※自動運転前提	原則進行方向のみ		自由
体験ポテンシャル		複数人で、景色の流れを同時体験するのに適している		1人または複数人で、新たな景色に出会い、観察することに適している	1人で、風を感じながら景色の流れを体験するのに適している		1人または複数人で、景色を観察することに適している

論点1 大丸有ウォーカブルの実現に寄与するモビリティサービス像のイメージ

各モビリティサービスのもつ移動・体験ポテンシャルを最大限活かし、かつそれらを組み合わせながら、フォーカルゾーンを中心とした大丸有エリア内外の魅力ある施設・空間等をゆるやかにつなぐことで、**大丸有ならではの回遊型ウォーカブルを実現**する。



『めぐる』回遊

派生 本源

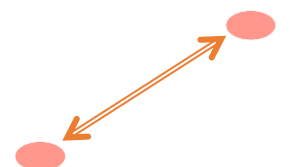


シャトルバス



グリーンスロー
モビリティ

- ・ 幹線道路を中心に走行
- ・ フォーカルゾーンを経由し、大丸有およびその周辺を循環する、地域を代表するモビリティ。派生需要と本源需要の双方に対応
- ・ 複数人で、景色の流れを同時体験



『めざす』回遊

派生 本源



電動
キックボード



シェア
サイクル

- ・ 車道、自転車通行帯を走行
- ・ 目的地を定め、大丸有エリア内の拠点間、大丸有エリア内の拠点と周辺エリアの拠点間を移動
- ・ 派生需要が中心となるが、1人で、風を感じながら景色の流れを体験などの本源需要としての価値も提供する



『さまよう』回遊

派生 本源



グリーンスロー
モビリティ



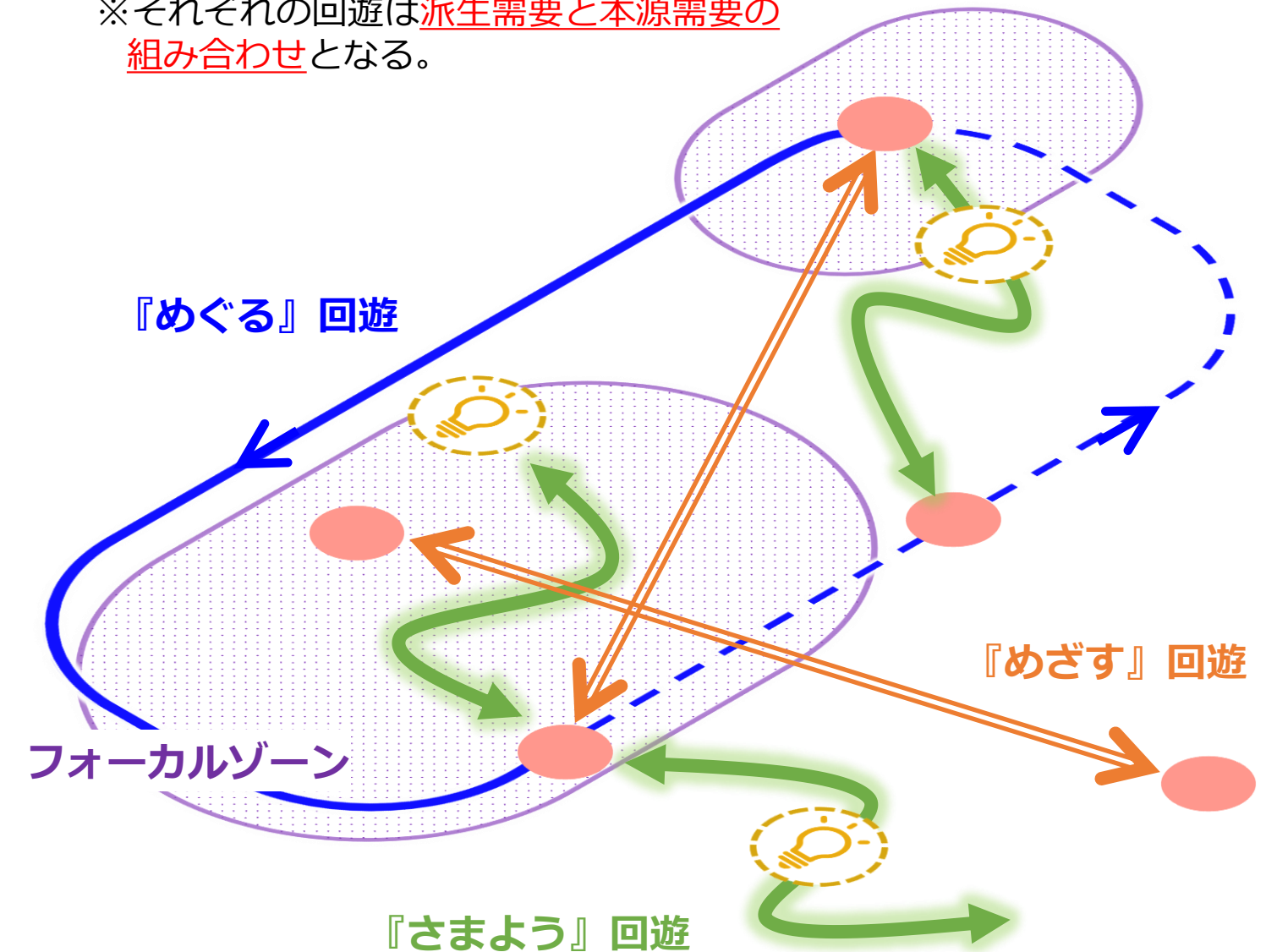
歩行支援型低速
自動走行モビリティ

- ・ 主に本源需要に対応し、既往のモビリティサービスにない新たな価値を提供
- ・ 公民、建物内外問わない狭域を回遊
- ・ 1人または複数人で、新たな景色に出会い、観察する

大丸有ウォーカブルの実現に寄与するモビリティサービス像

『めぐる』×『めざす』×『さまよう』回遊 のイメージ

※それぞれの回遊は派生需要と本源需要の組み合わせとなる。



● : フォーカルゾーン周辺の目的地

💡 : 新たに出会うビューポイントなど

論点1 回遊型ウォーカブルを持続的に取り組むための指標

大丸有ウォーカブル実現に向けた取り組みを**定量/定性的に比較評価できる指標を構築**することにより、関係者の合意形成を促す。
ワーキングでの議論内容をもとに、**取り組みそのものを評価する指標（KPI）**と、**取り組みによる効果を評価する指標（KGI）**で構成する。

回遊型ウォーカブルの実現に向けた検討フロー（ワーキングでの議論内容）

a. 回遊型ウォーカブルの実現手法（ワーキングの3つの論点）

- モビリティサービスのアップデート
- 「都心型モビリティ・ハブ」の導入（空間のリ・デザイン）
- IoT活用

b. 回遊型ウォーカブル実現の方向性

- 方向性1：多様な滞留空間をつなげる、人々が「回遊」しやすい空間の創出
- 方向性2：「回遊自体の愉しさ・効果＝本源需要」を高める

c. 回遊型ウォーカブルにより達成する将来像

- 回遊による「エリア」を超えた連携の実現
- 多様な活動を支えるオープンな場をつなげる
- 誰もが快適に、安全・安心に回遊できる
- 街の魅力を連続的に体験・楽しむ
- 回遊による刺激に満ちた出逢い・発見の拡大

d. 大丸有エリアのウォーカブル将来像（上位計画より）

大丸有ウォーカブルの目指す姿

「エリアを超えた連携」×「多様な活動を支えるオープンな場・マインド」による、刺激に満ちた出逢い・発見のあるまち

都市のリ・デザインコンセプト「Smart & Walkable」

誰もが快適に安全・安心に街の魅力を連続的に体験・楽しむ
交流・出会いの拡大

回遊型ウォーカビリティ指標の位置づけ

回遊型ウォーカブルを実現するための
取り組みそのものを評価する指標（KPI）

回遊ポテンシャル

回遊を促す要素

回遊型ウォーカブルを実現するための
取り組みによる効果を評価する指標（KGI）

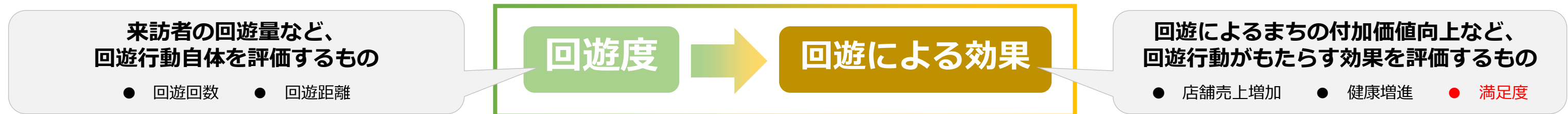
回遊度

回遊による効果

論点1 回遊型ウォーカブルを持続的に取り組むための指標

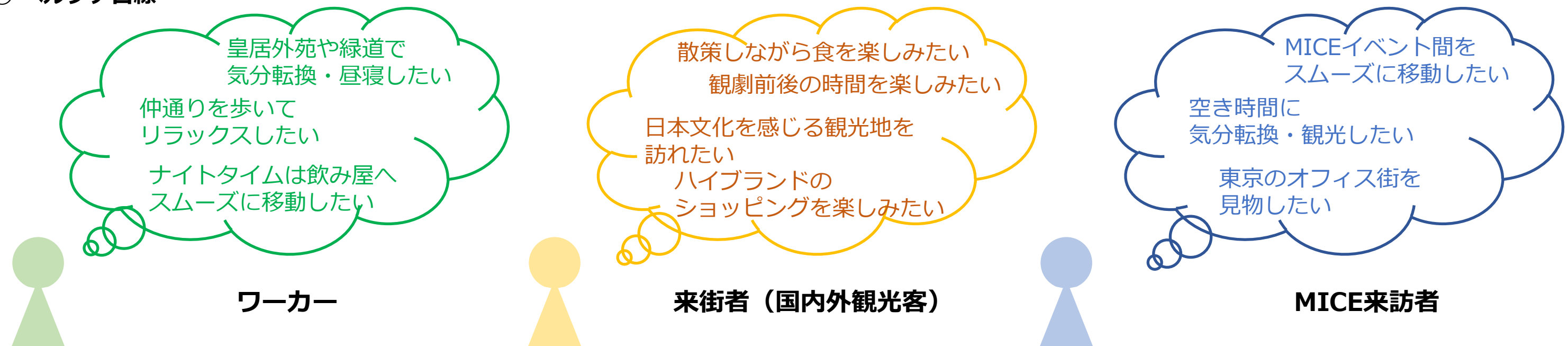
取り組みによる効果を評価する指標（KGI）は、**回遊度（回遊回数や回遊距離など）**と、**回遊による効果（まちの付加価値向上など）**の2つの観点で整理。来訪者の「満足度」に関する評価軸は、**ペルソナやモビリティサービス別の目線**で組み立てていく。

回遊型ウォーカブルを実現するための**取り組みによる効果**を評価する指標（KGI）



来訪者の「満足度」に関する評価軸の例

○ ペルソナ目線



○ モビリティサービス目線



論点1 回遊型ウォーカブルを持続的に取り組むための指標

取り組みそのものを評価する指標（KPI）は、来訪者やモビリティ事業者などからみた**回遊ポテンシャル（空間条件や来訪人数など）**と、個別施策としての**回遊を促す要素（興味/拠点/手段および情報発信の豊富さ）**の2つの観点で整理。

回遊型ウォーカブルを実現するための**取り組みそのもの**を評価する指標（KPI）

回遊ポテンシャル

他エリアと比較した大丸有エリアの
ウォーカビリティに関する
ポテンシャルを相対的に評価するもの

回遊行動を可能とする空間条件

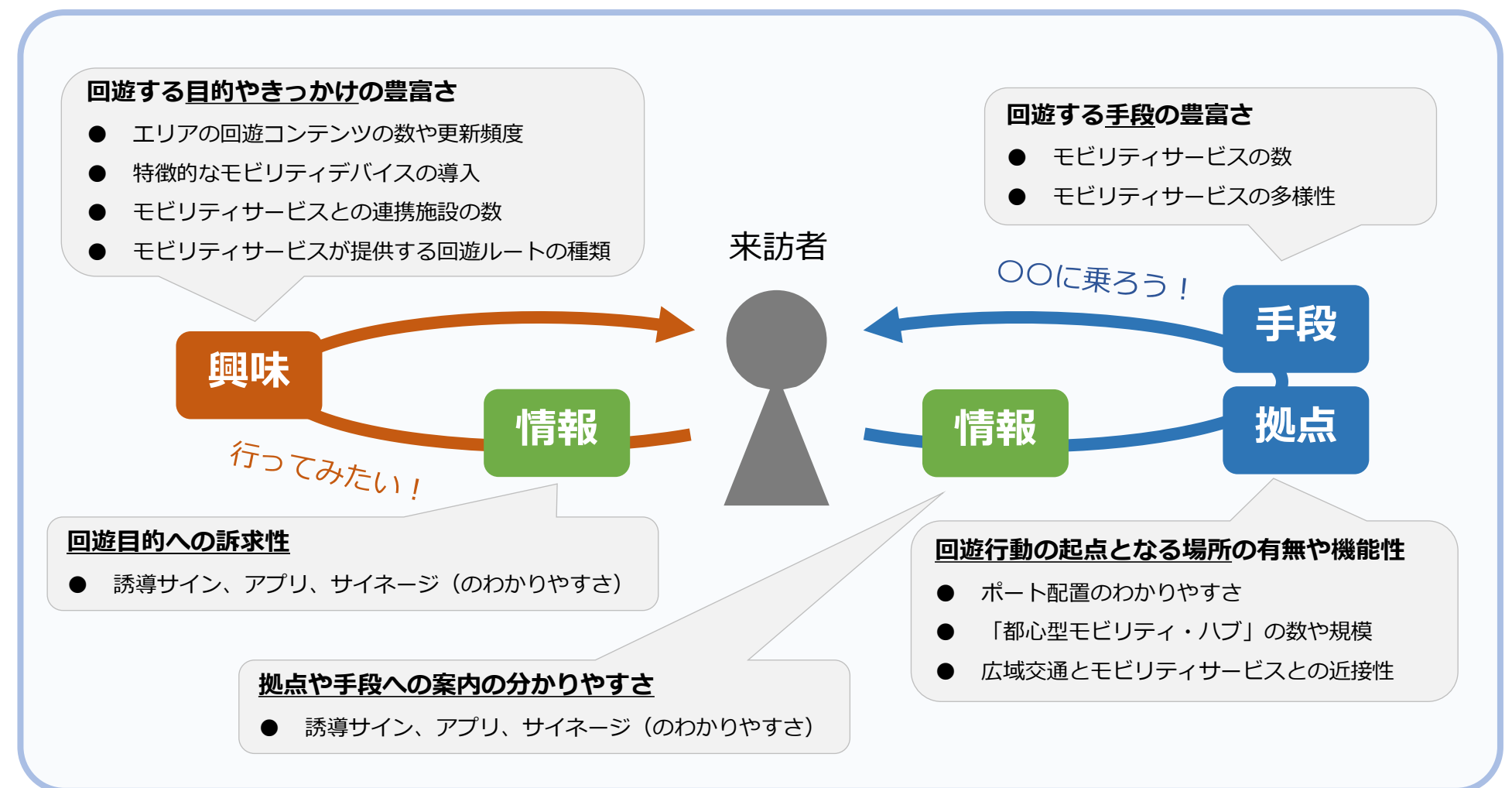
- 地上地下の移動可能範囲
- 建物内外のつながりのシームレスさ
- 多様な過ごし方を許容する余白性

回遊行動対象者の来訪人数

回遊行動を促すまちぐるみでの検討体制

回遊を促す要素

回遊型ウォーカブルの個別施策を評価するもの



論点2 「都心型モビリティ・ハブ」のあり方

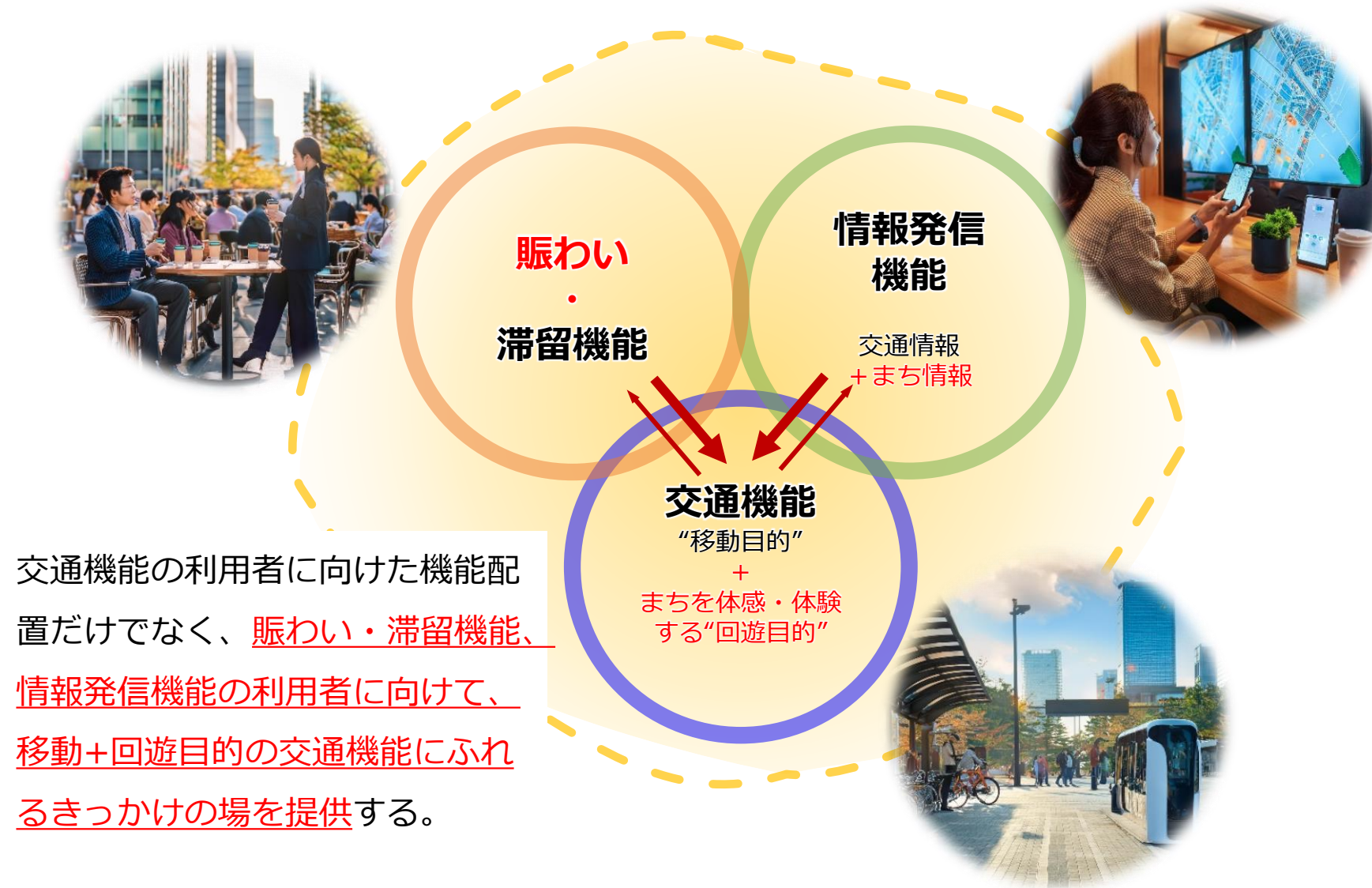
「都心型モビリティ・ハブ」では、単に移動手段の交通機能が集積するだけではなく、**まちでの体験価値を向上させる回遊目的の交通機能、店舗などの賑わい・滞留機能、デジタルサイネージなどの情報発信機能が共存する新しい空間**を目指す。

■ 「都心型モビリティ・ハブ」とは？

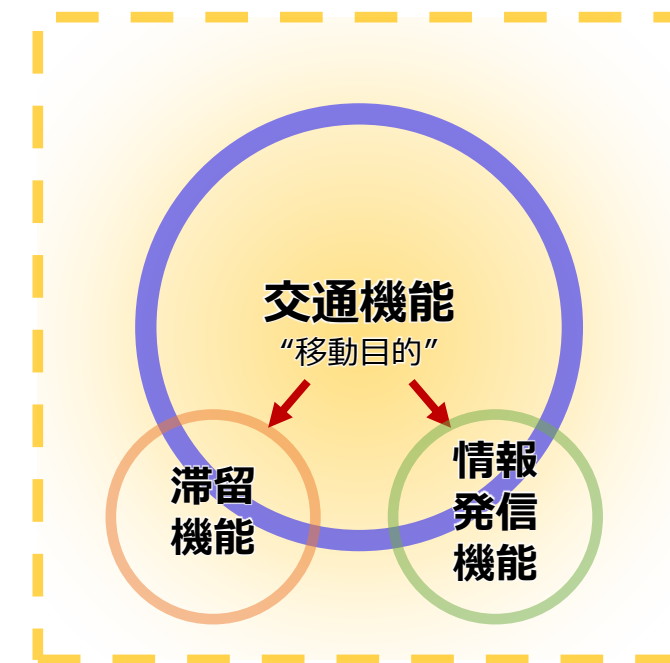
単に移動手段の交通機能が集積するだけではなく、まちを体感する回遊目的の交通機能、更に、店舗などの賑わい・滞留機能、デジタルサイネージなどの情報発信機能が共存する新しい空間を設けることで、大丸有エリア内ならびに周辺エリアとの回遊性向上が期待される一連の空間。

- ✓ 各フォーカルゾーンにおいて、それぞれのゾーン特性を捉えた機能の導入（既存機能の活用・新規機能の追加）を検討。
- ✓ 日常だけでなく災害時などの非日常の利用も想定した空間の可変性、交通弱者だけでなくMICEや観光などの来訪者も見据えた空間の多層利用を意識。

「都心型モビリティ・ハブ」に求められる機能



【参考】（一般的な）「モビリティ・ハブ」に求められる機能 （既往検討のレビューのまとめ）



移動を目的とした交通機能の集積が主であり、その利用者向けに滞留機能、情報発信機能がある。

論点2 「都心型モビリティ・ハブ」が提供する価値

「都心型モビリティ・ハブ」では、一般的な交通結節点に具備される機能に加えて、**モビリティサービスやまちなか施設、デジタルサイネージ等と連動した5つの付加価値を提供**するという仮説を構築。
※今後実施する実証実験では、これらの仮説を検証することを目的とする。

一般的な交通結節点に具備される機能（※）

交通機能

- ・ バスやタクシー等への乗降や乗降までの移動・待合
- ・ 交通ターミナルの運営
- ・ 多様な交通モードが一体となって機能するよう、交通モード間を円滑に接続
- ・ 災害時においても交通機能を確保

情報発信機能

- 交通機能や賑わい・滞留機能の場所や時刻等を案内する機能

賑わい・滞留機能

- 交通拠点を利用する歩行者の利便性向上に係る各種サービスの提供を行うための機能
- 交通拠点として地域の顔にふさわしい景観の創出、また、訪れる人にゆとりや安らぎを与えるための機能

「都心型モビリティ・ハブ」の付加価値

1. ここでしか体験できない

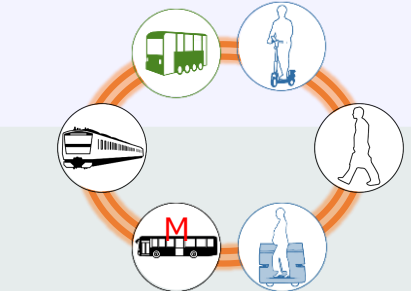
新たなモビリティサービスの提供

歩行支援型低速自動走行モビリティや自動走行車両など
新しいモビリティによる体験の提供に貢献。



2. 多様なモビリティへの気づき、利用促進

大丸有エリアにある回遊手段の選択肢が多数あることを
認知させることで、回遊の選択肢/回数/距離の増加に貢献。



3. デジタルサイネージ等を活用した

情報セットによるモビリティ利用促進

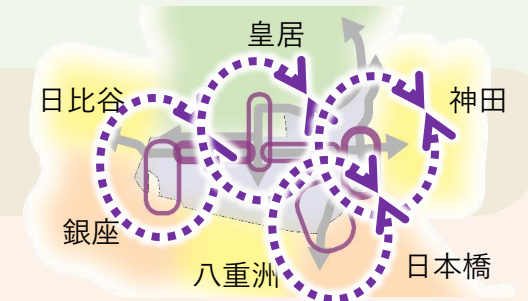
まちなか、施設内のデジタルサイネージ等から、“モビリティ”と“まち”の情報がセットで手軽に入手できることにより、モビリティを用いた回遊のきっかけづくりに貢献。



4. まちをまるごと楽しむ

インフォ&モビリティセンター

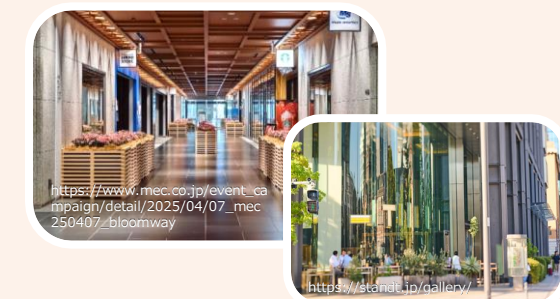
観光客や来街者に向けて、まちをまるごと楽しめる情報とモビリティサービス機会を併せて提供。フォーカルゾーンを拠点にしたエリアを超える連携に貢献。



5. 回遊型ウォークابلとのシナジーを高めた

賑わい・リフレッシュ機能等の展開

リフレッシュしたい人が訪れるカフェや休憩施設がモビリティサービスと連動。モビリティによる回遊によって更なる気分転換が可能。



※国土交通省「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」(2021.4)
を参照の上加筆修正

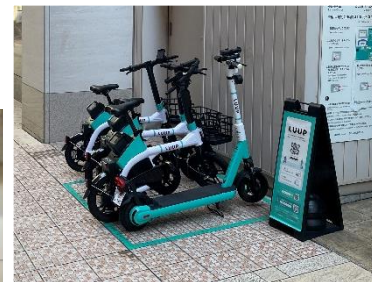
論点2 「都心型モビリティ・ハブ」のスケールの考え方

交通機能、賑わい・滞留機能、情報発信機能は必ずしも隣接しているものだけではなく、**デザインの工夫によりそれぞれの機能を連携させる**ことが出来れば、「都心型モビリティ・ハブ」のスケールは場所に応じて様々となる。

「都心型モビリティ・ハブ」のスケールの考え方

パターン①：賑わい施設併設型（更新型）

カフェ店舗やキッチンカーなどの賑わい施設と一体または隣接して、シェアサイクルポートや歩行支援型低速自動走行モビリティの乗降機能が配置されている。



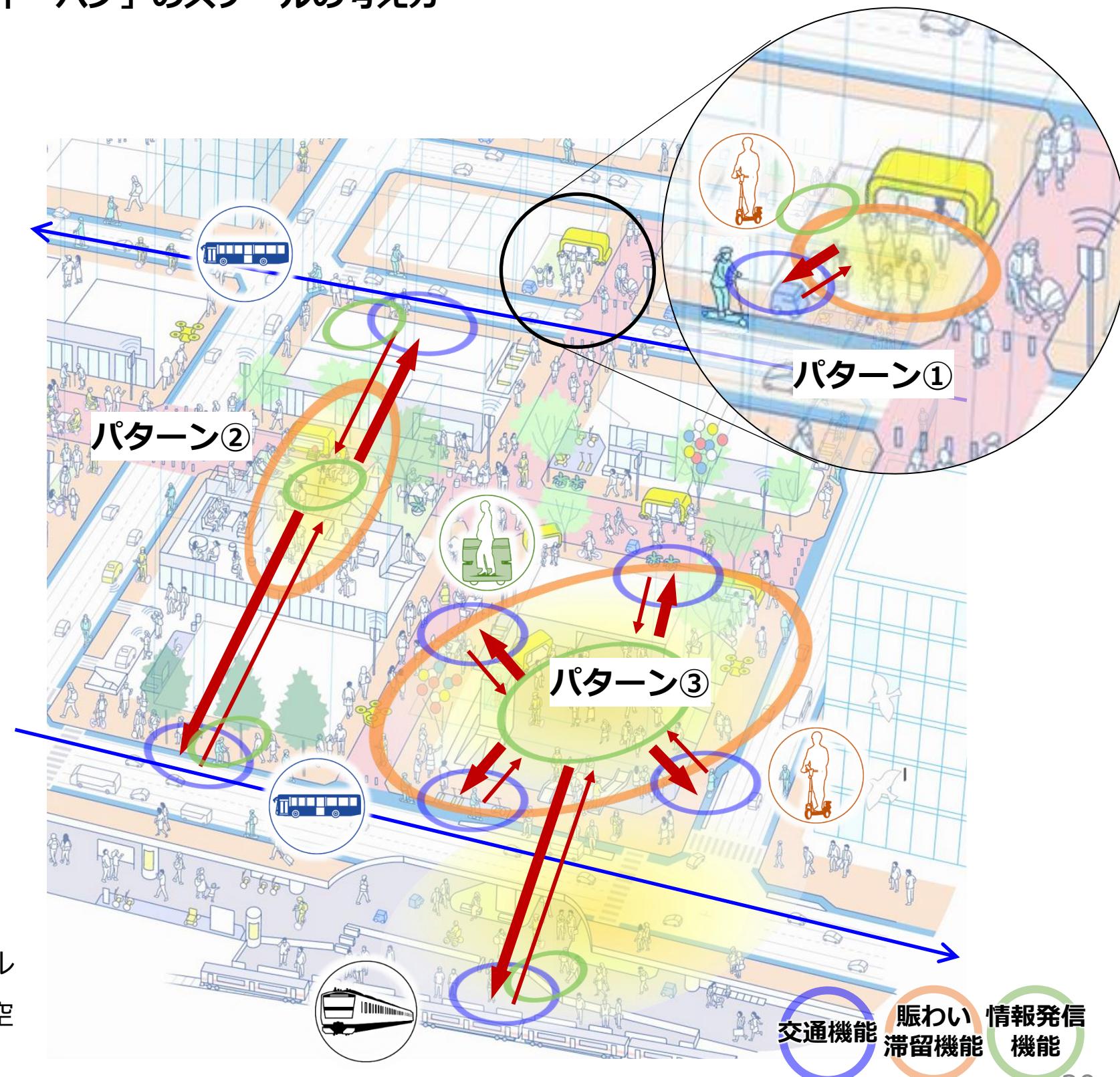
パターン②：賑わい空間連結型（更新型）

線的で連続的な賑わい空間が、シャトルバス（方向別）や歩行支援型低速自動走行モビリティの乗降機能を明示的につなぐ。



パターン③：大規模型（新規整備型）

駅まち空間や大規模広場などを中心に、鉄道（地下鉄含む）、シャトルバス、シェアサイクルポート、歩行支援型低速自動走行モビリティ、空飛ぶクルマ等の乗降機能が、縦横・上下に立体的につながる。



論点2

「都心型モビリティ・ハブ」各パターンの大丸有エリア内の配置の考え方

「都心型モビリティ・ハブ」各パターンの大丸有エリア内の配置は、① **エリア内に複数配置**するものとし、
② **都市/まちづくり**の視点と、③ **利用者の使いやすさ（ユーザビリティ）**の視点をもって検討することとする。

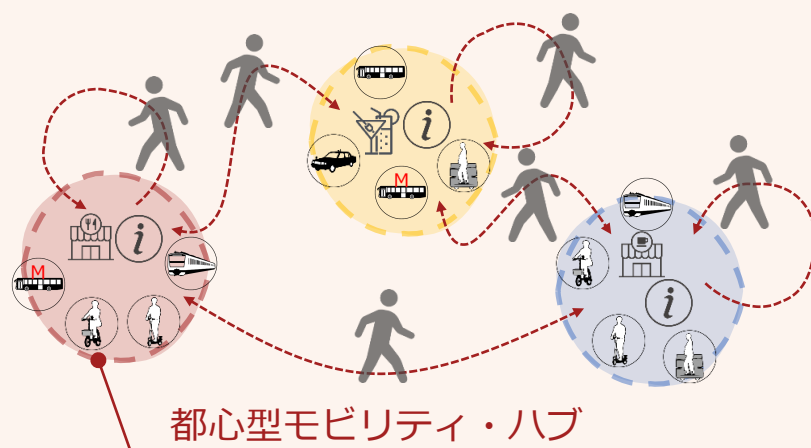
「都心型モビリティ・ハブ」配置に関する3つの考え方

考え方

01

「都心型モビリティ・ハブ」は
大丸有エリアに1か所ではなく
複数配置する

「都心型モビリティ・ハブ」が複数設置され
それぞれがネットワークされることで、
より多くの回遊が促進され、
まちへの付加価値、社会的意義が向上する



考え方

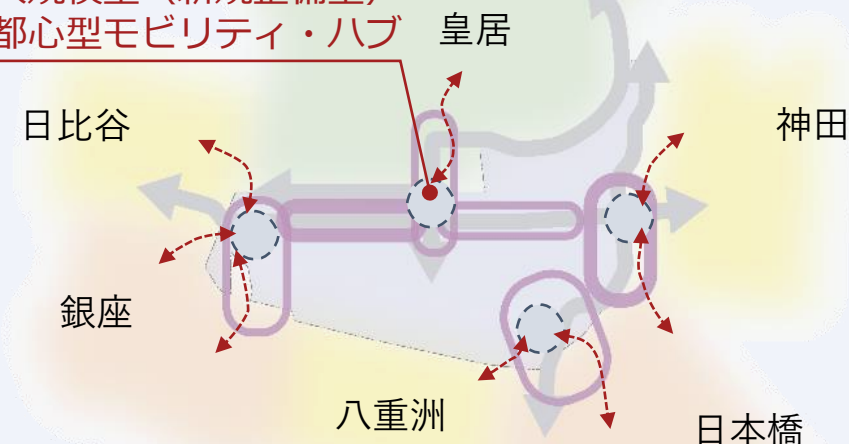
02

都市/まちづくりの視点から
「都心型モビリティ・ハブ」
パターン③を配置する

「拠点」や「フォーカルゾーン」に大規模型
(新規整備型)の「都心型モビリティ・ハブ」
を配置することで、大丸有エリア内なら
びにエリアと周辺ゾーン間の回遊を促進する

パターン③

大規模型（新規整備型）
都心型モビリティ・ハブ

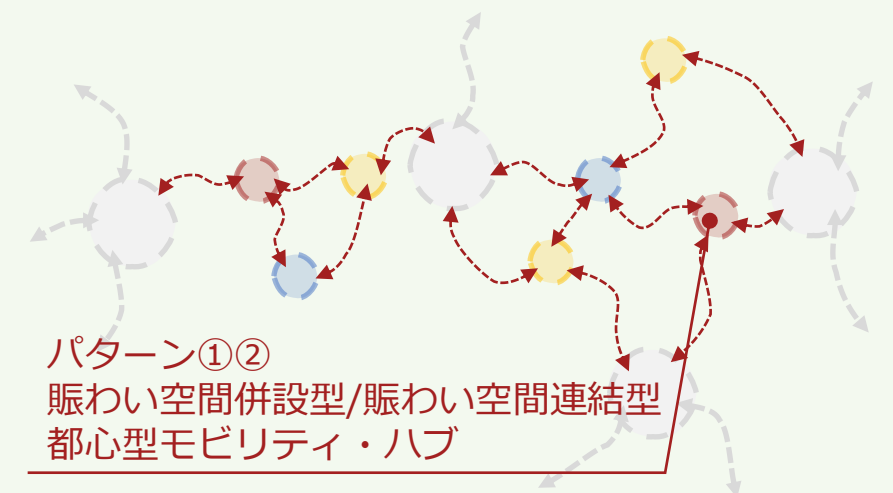


考え方

03

利用者の使いやすさ（ユーザビリティ）の
視点から「都心型モビリティ・ハブ」
パターン①②を配置する

パターン③：大規模型（新規整備型）の
「都心型モビリティ・ハブ」を補うかたちで
配置し、大丸有エリア内の回遊を
より効果的に促進する



論点2

「都心型モビリティ・ハブ」各パターンの大丸有エリア内の配置の考え方

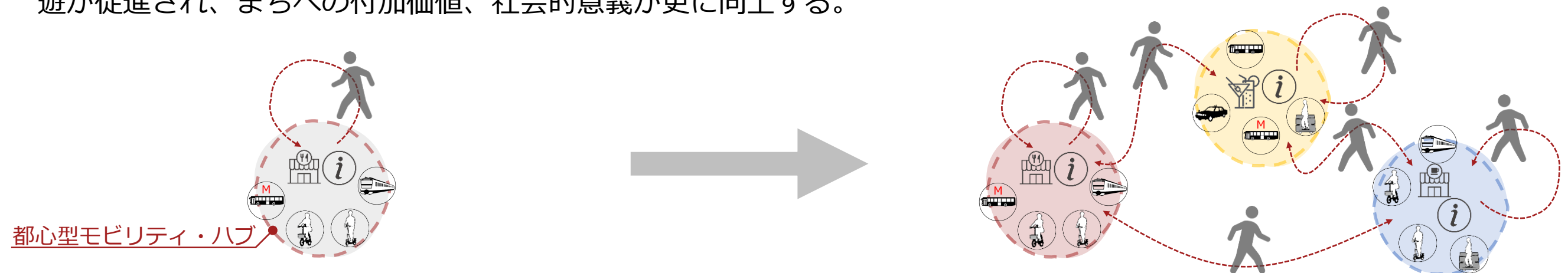
「都心型モビリティ・ハブ」が複数設置されそれぞれがネットワークされることで、より多くの回遊が促進され、まちへの付加価値、社会的意義が向上する。

考え方

「都心型モビリティ・ハブ」は大丸有エリアに1か所ではなく複数配置する

01

都心型モビリティ・ハブは単体で設置されるだけでなく、複数設置しそれぞれがネットワークされることで、より多くの回遊が促進され、まちへの付加価値、社会的意義が更に向上する。



交通機能

1. ここでしか体験できない

新たなモビリティサービスの提供

歩行支援型低速自動走行モビリティや自動走行車両など新しいモビリティによる体験の提供に貢献。

2. 多様なモビリティへの気づき、利用促進

大丸有エリアにある回遊手段の選択肢が多数あることを認知させることで、回遊の選択肢/回数/距離の増加に貢献。

3. デジタルサイネージ等を活用した

情報セットによるモビリティ利用促進

まちなか、施設内のデジタルサイネージ等から、“モビリティ”と“まち”の情報がセットで手軽に入手できることにより、モビリティを用いた回遊のきっかけづくりに貢献。

4. まちをまるごと楽しむ

インフォ&モビリティセンター

観光客や来街者に向けて、まちをまるごと楽しめる情報とモビリティサービス機会を併せて提供。フォーカルゾーンを拠点にしたエリアを超える連携に貢献。

5. 回遊型ウォーカブルとのシナジーを高めた

賑わい・リフレッシュ機能等の展開

リフレッシュしたい人が訪れるカフェや休憩施設がモビリティサービスと連動。モビリティによる回遊によって更なる気分転換が可能。

個々の都心型モビリティ・ハブに備わる

- ・交通機能（モビリティサービス）
- ・賑わい機能（店舗、施設）
- ・情報発信機能（仕様や内容）

が異なるため、

複数の都心型モビリティ・ハブが配置されることで…

1. ここでしか体験できない

新たなモビリティサービスの提供

が増える

2. 多様なモビリティへの気づき、利用促進

が増える

3. デジタルサイネージ等を活用した

情報セットによるモビリティ利用促進

が増える

4. まちをまるごと楽しむ

インフォ&モビリティセンター

が増える

5. 回遊型ウォーカブルとのシナジーを高めた

賑わい・リフレッシュ機能等の展開

が増える

情報発信機能

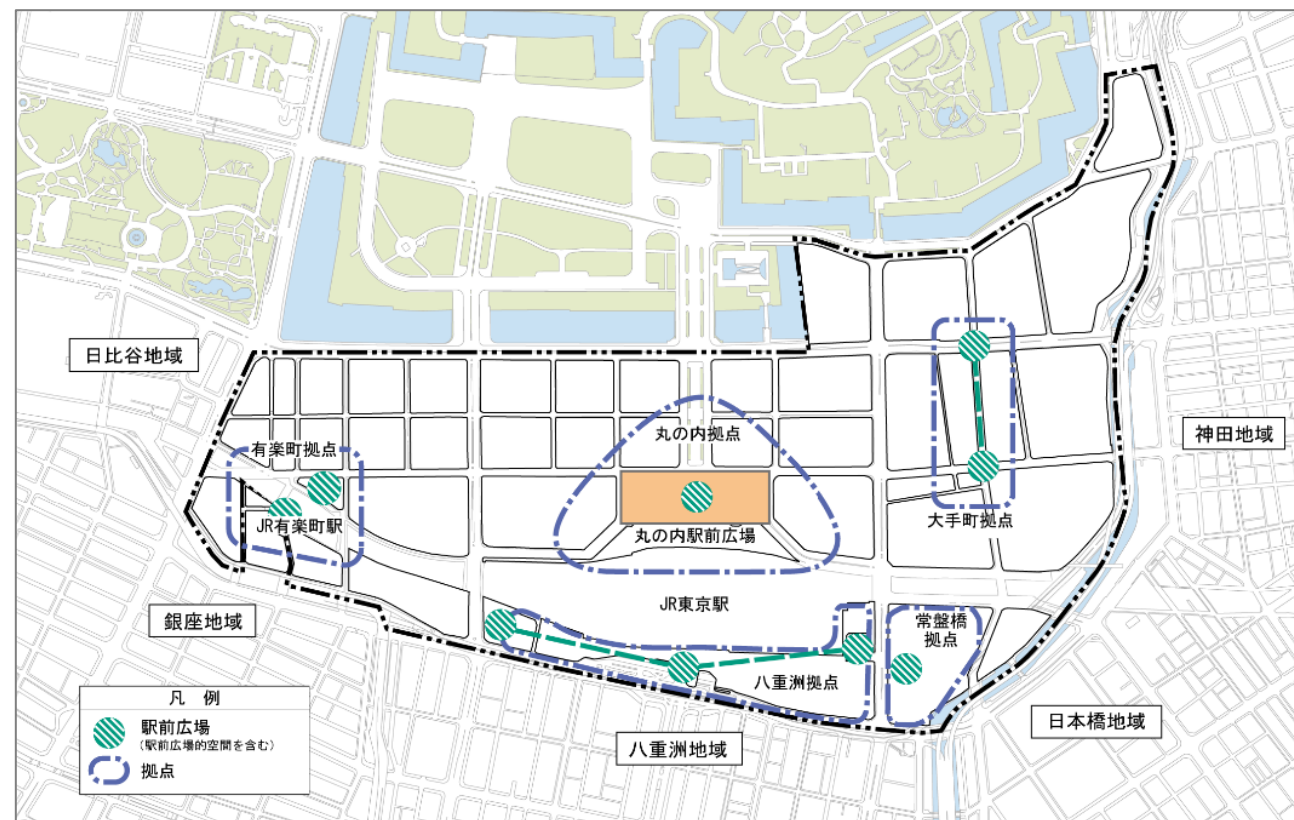
賑わい・滞留機能

論点2 「都心型モビリティ・ハブ」各パターンの大丸有エリア内の配置の考え方

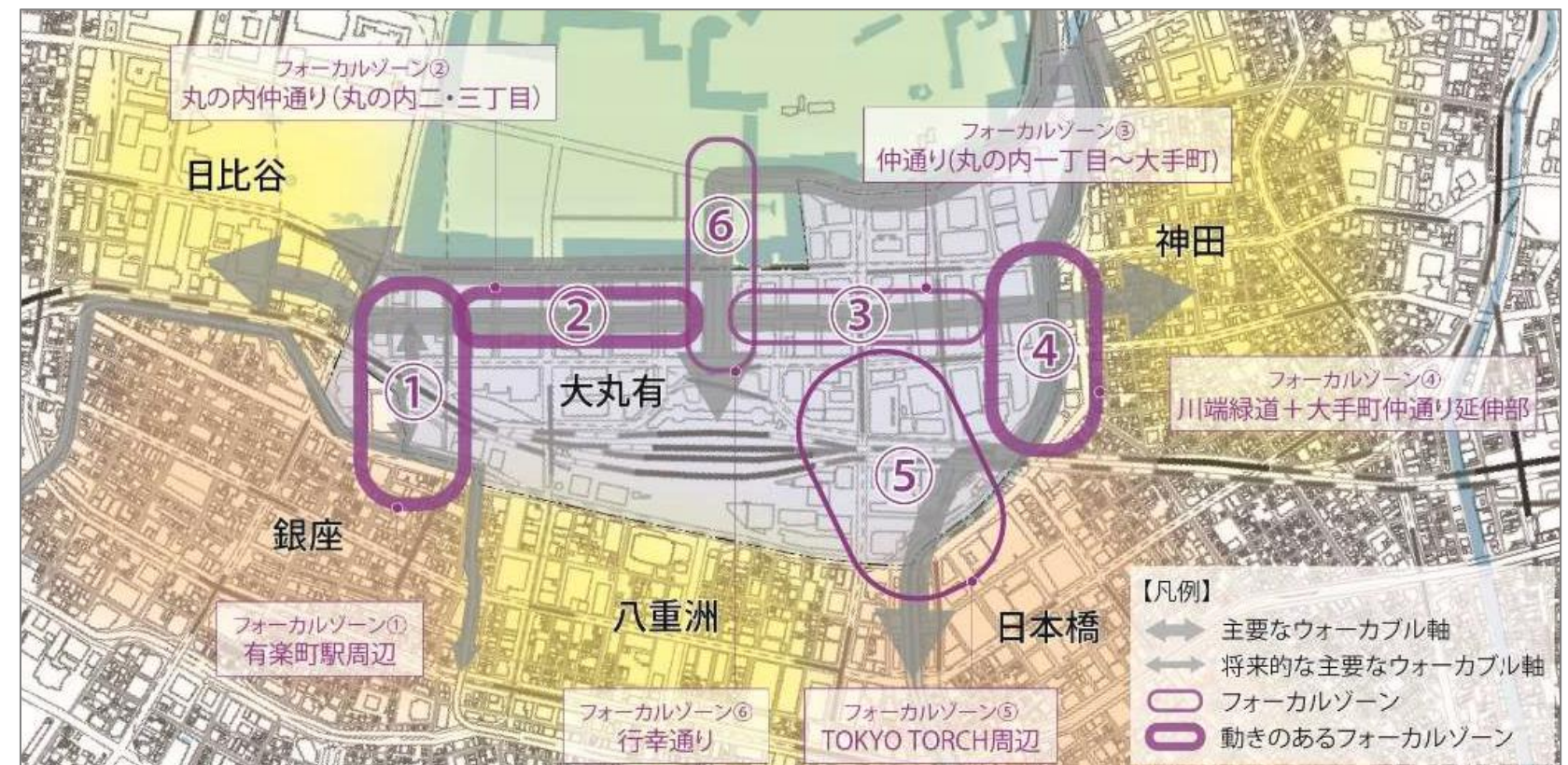
都市/まちづくりの視点から、大丸有地区内ならびに大丸有エリアと周辺地域間の回遊を促進するため、「拠点」や「フォーカルゾーン」に大規模型（新規整備型）の都心型モビリティ・ハブが配置されることが望ましい。

考え方 都市/まちづくりの視点から「都心型モビリティ・ハブ」パターン③を配置する

02 大丸有エリアと周辺地域間の回遊を促進するためには、人々が集散する交通結節点及びその周辺であり、文化・交流機能、情報受発信機能、商業機能が集約的に配置され、かつ高度な防災機能も備わる大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドラインにある「拠点」や、大手町・丸の内・有楽町地区ウォークアブルビジョンにある「フォーカルゾーン」に大規模型（新規整備型）の都心型モビリティ・ハブが配置されることが望ましい。



拠点（大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン2023）



フォーカルゾーン（大手町・丸の内・有楽町地区ウォークアブルビジョン）

拠点

：主要な交通結節点を内包し求心性や交流性を創出するエリア

フォーカルゾーン

：「主要なウォークアブル軸」上にあり、「周辺との往来が活発化する場所」や「更なる活用が期待される場所」

論点2

「都心型モビリティ・ハブ」各パターンの大丸有エリア内の配置の考え方

大丸有エリア内の回遊がより効果的に促進されるため、**大規模型（新規整備型）の都心型モビリティ・ハブを補うかたちで賑わい空間併設型/賑わい空間連結型の都心型モビリティ・ハブが配置**されることが望ましく、これらは**ユーザーの声をふまえて自発的・可変的に配置**されることが望ましい。

考え方

03

利用者の使いやすさ（ユーザビリティ）の視点から「都心型モビリティ・ハブ」パターン①②を配置する

大丸有エリア内の回遊が効果的に促進されるため、

- ・ **拠り所となる機能（交通機能、賑わい機能）**が既にある、あるいは設ける余地がある
- ・ **概ねの密度感**（＝「大丸有人」の普段の行動範囲内に配置）

などを参考にしつつ、**ユーザーの声をふまえて自発的・可変的に配置**されることが望ましい。

拠り所となる機能のイメージ

交通機能
（駅出口、バス乗降所、シェアモビリティポート、TAXI乗降所など）

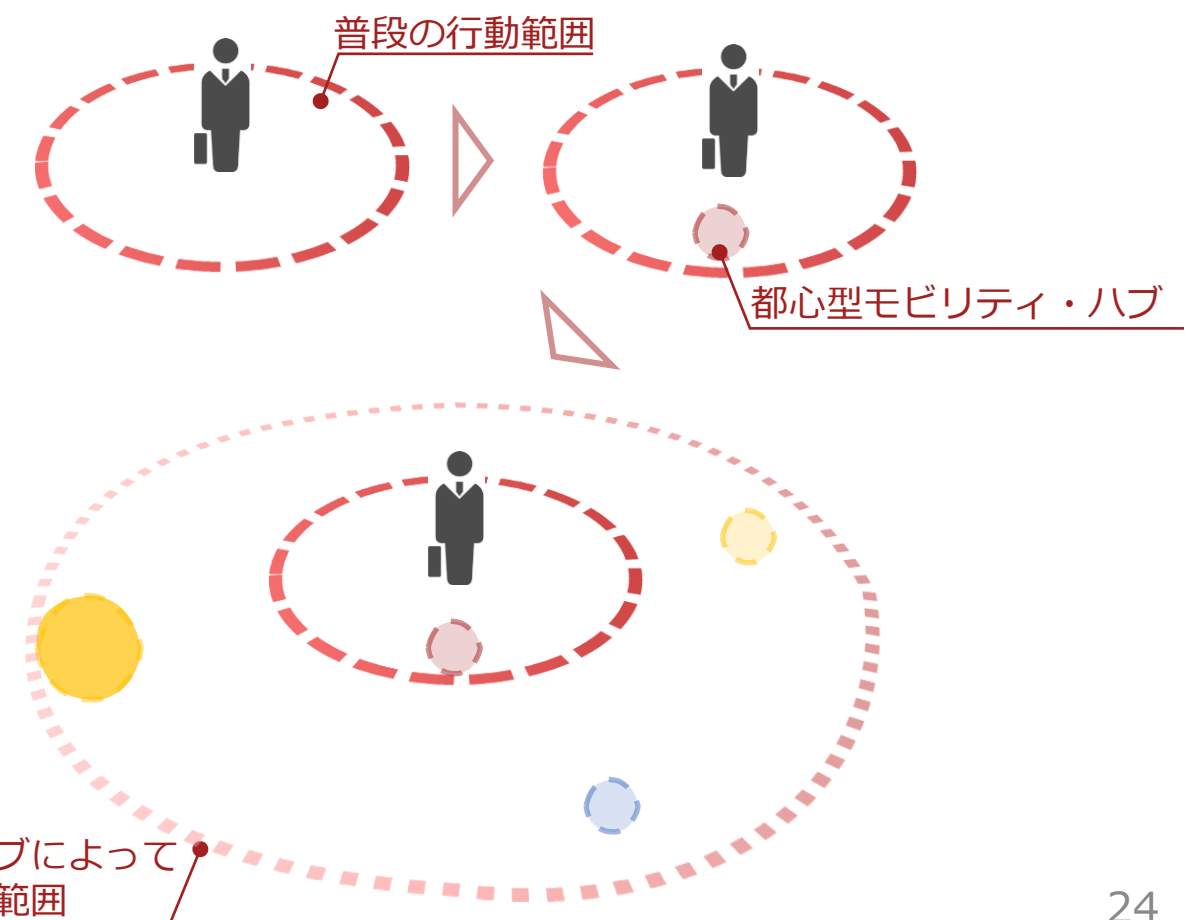


賑わい機能



都心型モビリティ・ハブの概ねの密度感イメージ

大丸有に携わる人＝「大丸有人」の普段の行動範囲内に都心型モビリティ・ハブが配置されることにより、回遊の範囲が広がる

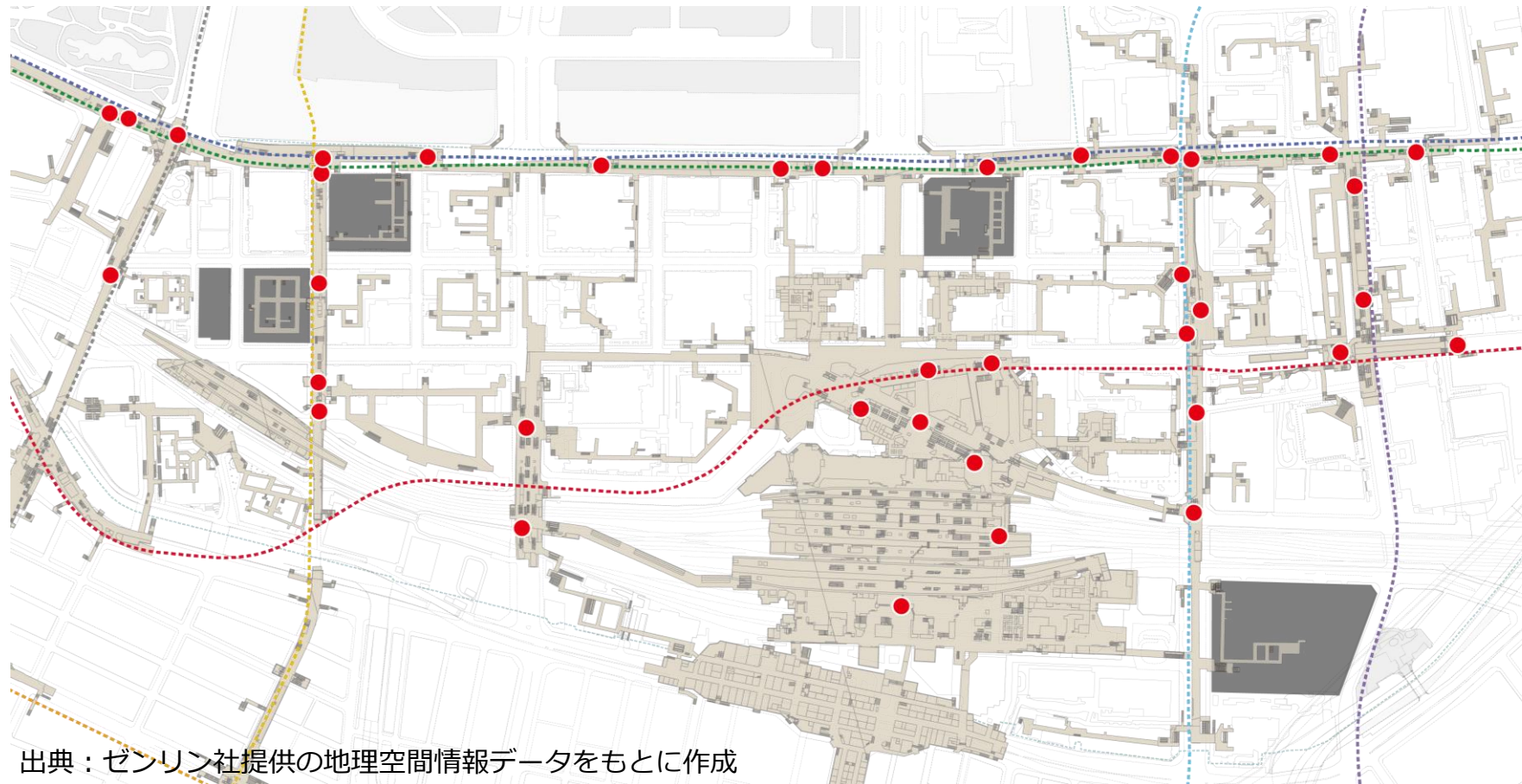


モビリティ・ハブによって
拡大される回遊範囲

論点2 「都心型モビリティ・ハブ（新規整備型）」のあり方

パターン③（新規整備型）の「都心型モビリティ・ハブ」は、大丸有エリアの現況の特性を踏まえ、**地上と地下の空間を一体的に捉えて整備**することが望ましい。

■ 大丸有エリアの現況の特性

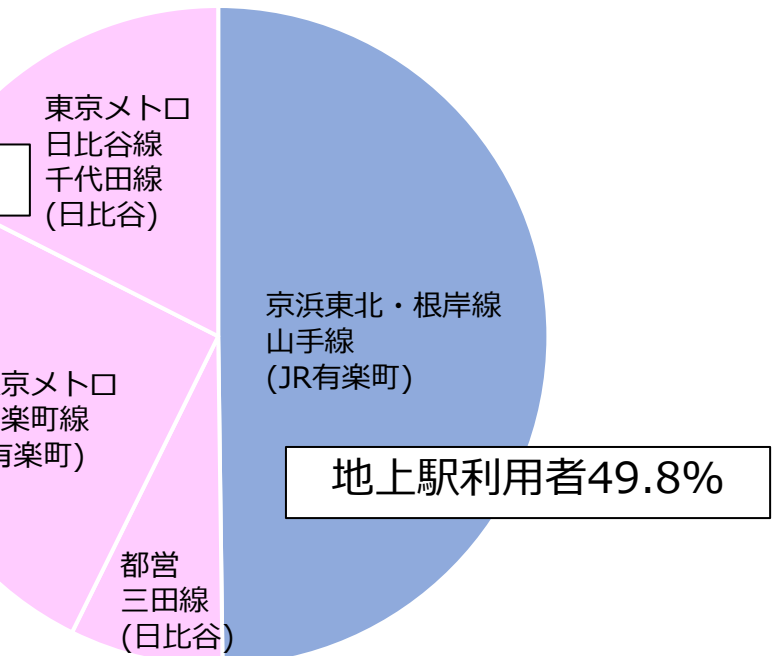


- 地下鉄・地下改札(●)が多く、利用割合も地上駅同等であることから、**地上と同じように地下も玄関口の機能を大いに果たしている**
- 宅地内含め、**地上と同じように地下も歩行者が行き来できるネットワークが発達**している
- 大丸有の駐車場は全て地下にあり、**地上の大通りを走行する車両も、駐車時には各ビルなどの地下駐車場を利用する**

地上と地下の空間を一体的に捉えて整備することが望ましい

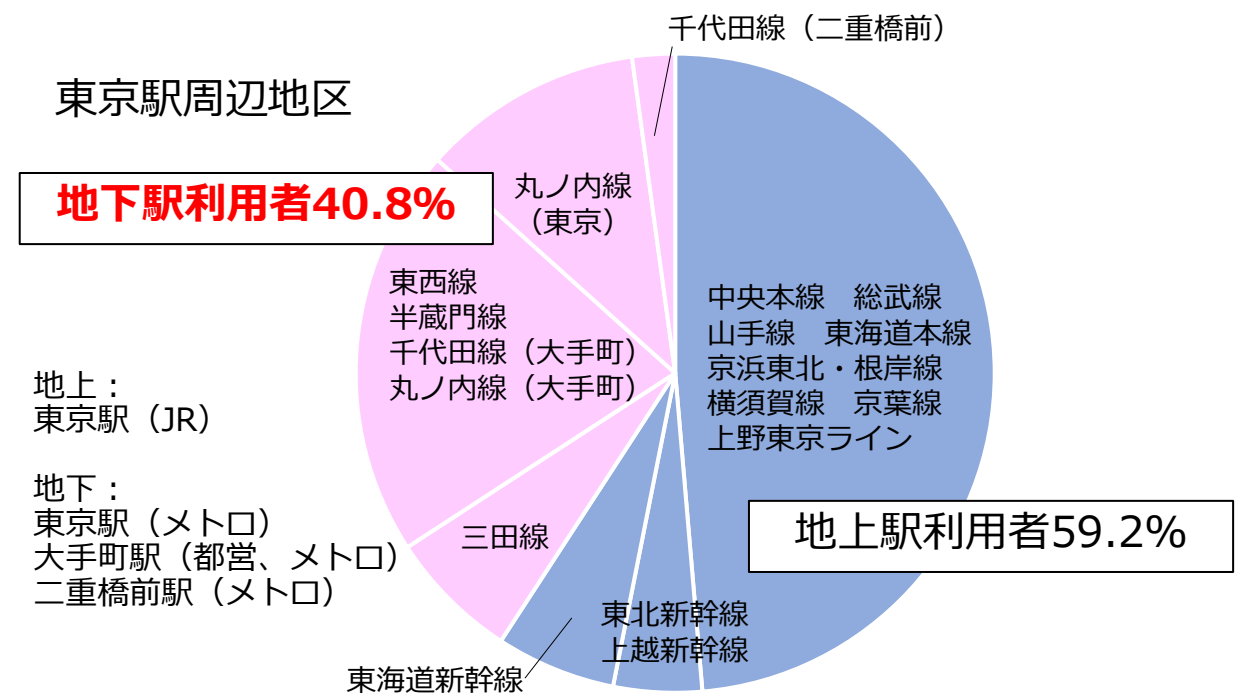
有楽町駅周辺地区

地下駅利用者50.2%



東京駅周辺地区

地下駅利用者40.8%



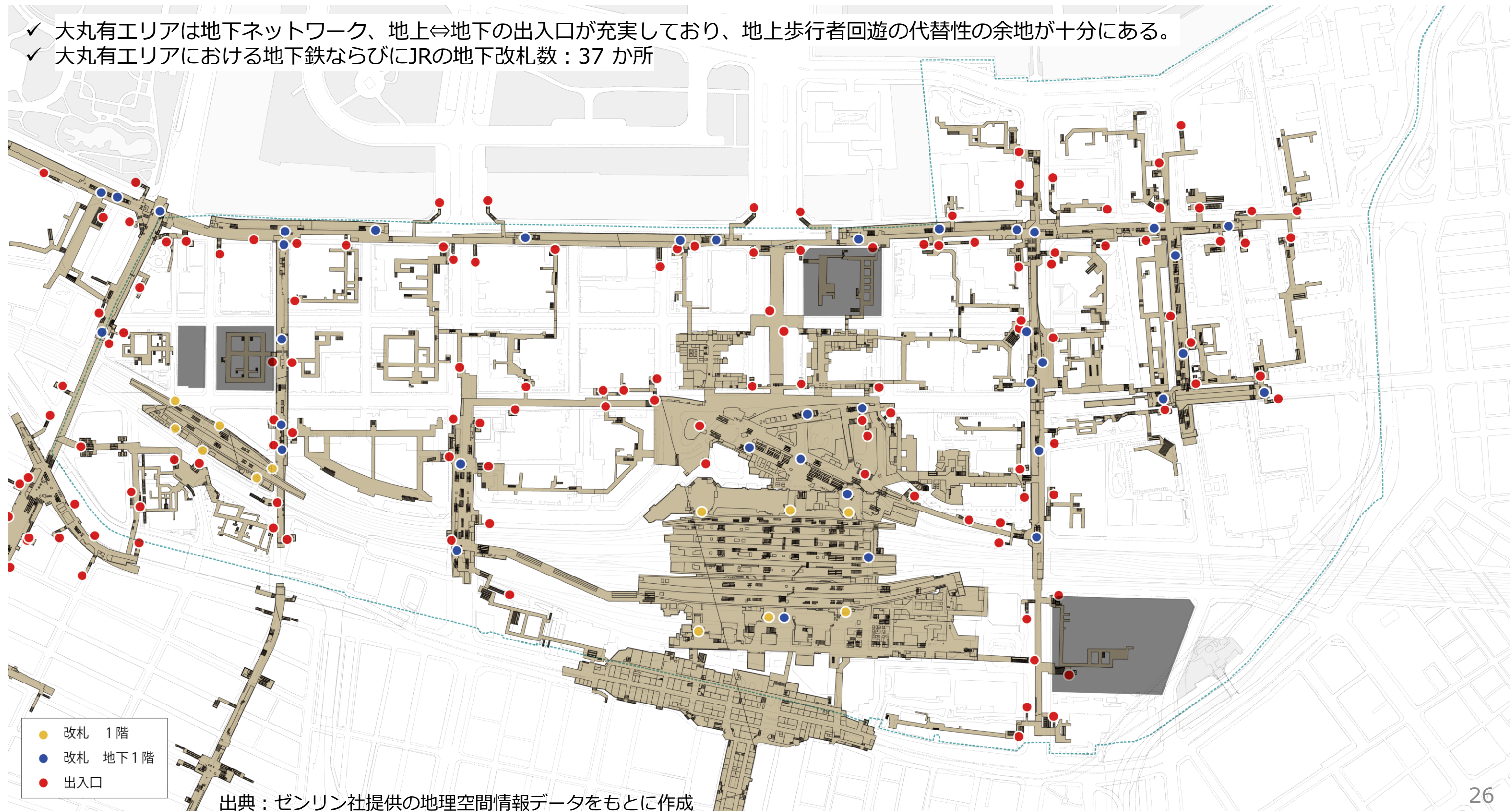
※対象駅は道路交通センサスの鉄道ターミナルを参照。
※乗降客数は各鉄道会社HP参照 (有楽町駅：2021年度、新橋駅、東京駅：2020年度)
※JRは乗車客数でカウントしているので、乗降客数を乗車客数の2倍とした。

論点2 地下空間の活用について

ウォーカブルを推進するにあたり、最近の**都市気候（雨や暑熱）**を鑑みて**地下ネットワークを意識**することは重要である。
大丸有エリアは地下ネットワーク、地上⇄地下の出入口が充実しており、**地上歩行者動線の代替性の余地**が十分にある。
地上歩行者がスムーズに地下を利用するには、**大丸有エリアのどこにいても地上、地下を感じられる工夫**が重要である。

■ 大丸有エリアの地下ネットワーク、地上⇄地下の出入口、地下改札

- ✓ 大丸有エリアは地下ネットワーク、地上⇄地下の出入口が充実しており、地上歩行者回遊の代替性の余地が十分にある。
- ✓ 大丸有エリアにおける地下鉄ならびにJRの地下改札数：37 か所

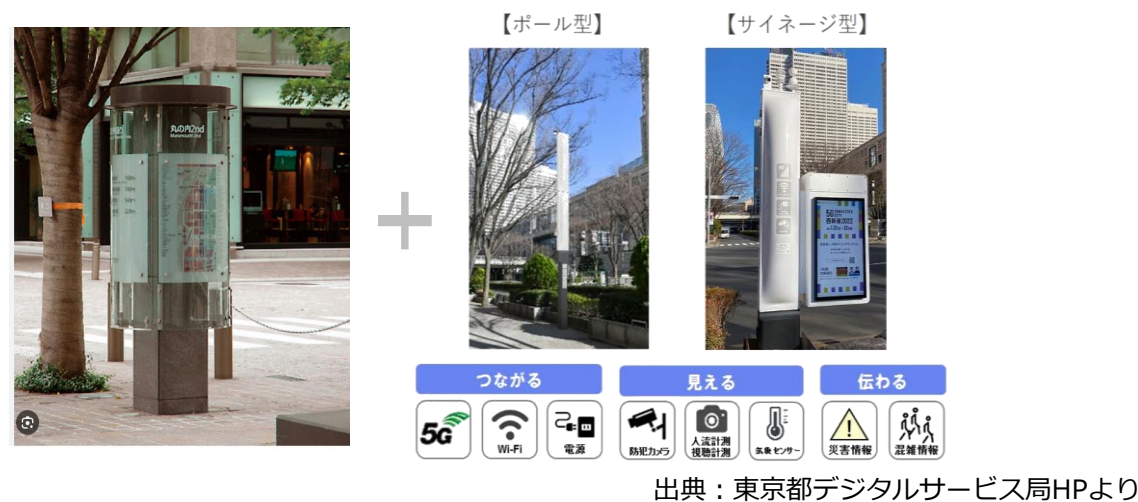


論点2 地下空間の活用について

地上歩行者がスムーズに地下を利用するには、大丸有エリアの地上からも地下を感じられる工夫、
地上⇄地下の出入口位置情報の把握が必要であり、
 地上地下の特性を捉えた**わかりやすい案内サインの設置**、**IoT、アプリを活用した案内・誘導**などが考えられる。

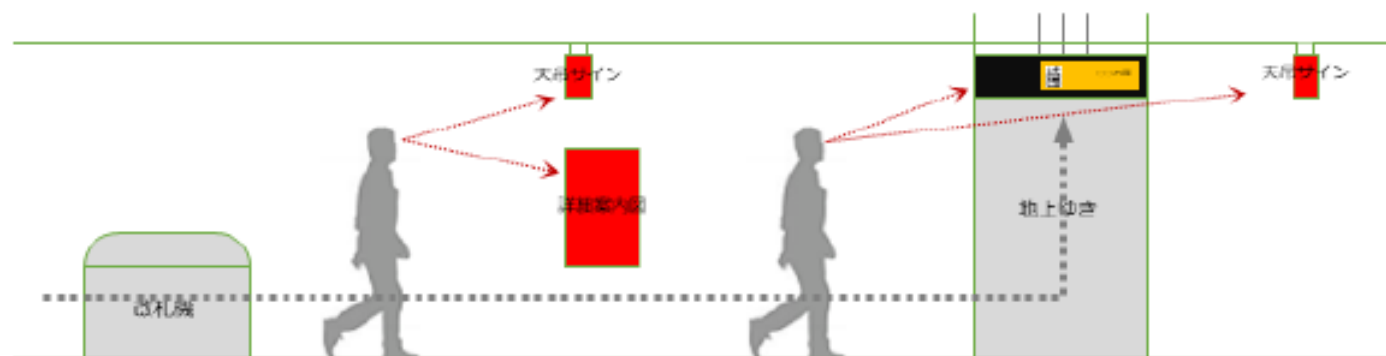
■ 大丸有エリアの地上・地下接続箇所を、地上で分かりやすく発信

- モビリティハブに地下との接続箇所も要素としてとりこみ、地上で分かりやすく表示・発信する。



■ 地下の特性を捉えたわかりやすいサイン等の設置

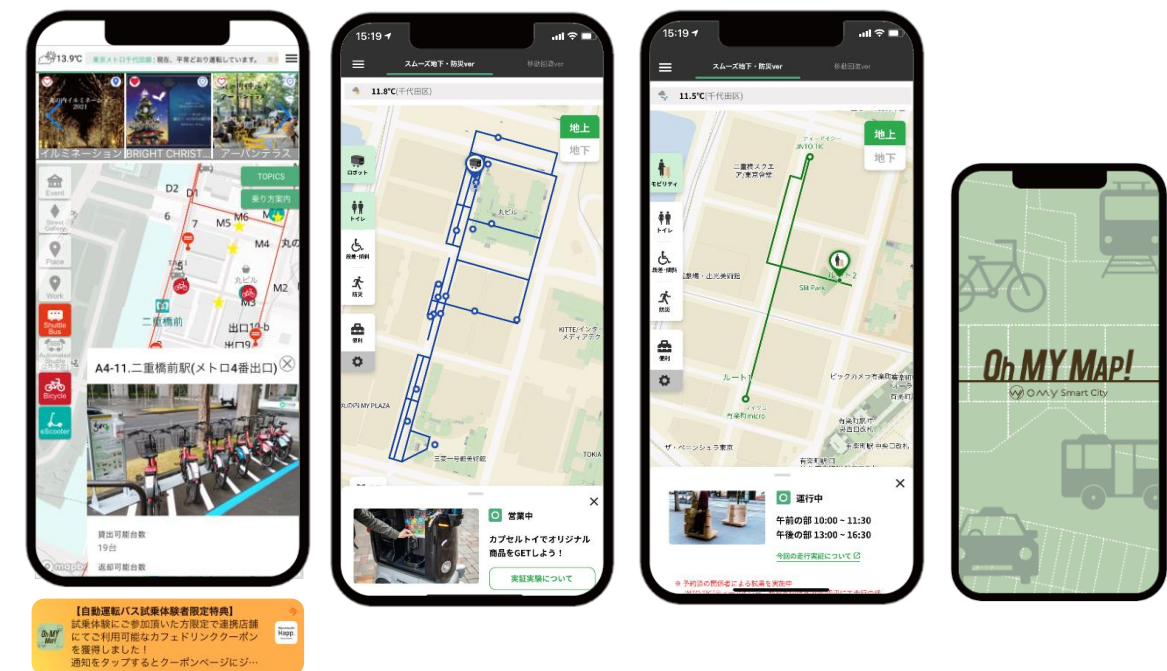
- 現在地の把握が難しい地下では、どこからでも視認しやすいよう連続的なサイン配置を行う。
- 床・壁・天井面がある地下の特性を捉えて、発信の仕方を工夫する。



地下案内誘導のイメージ

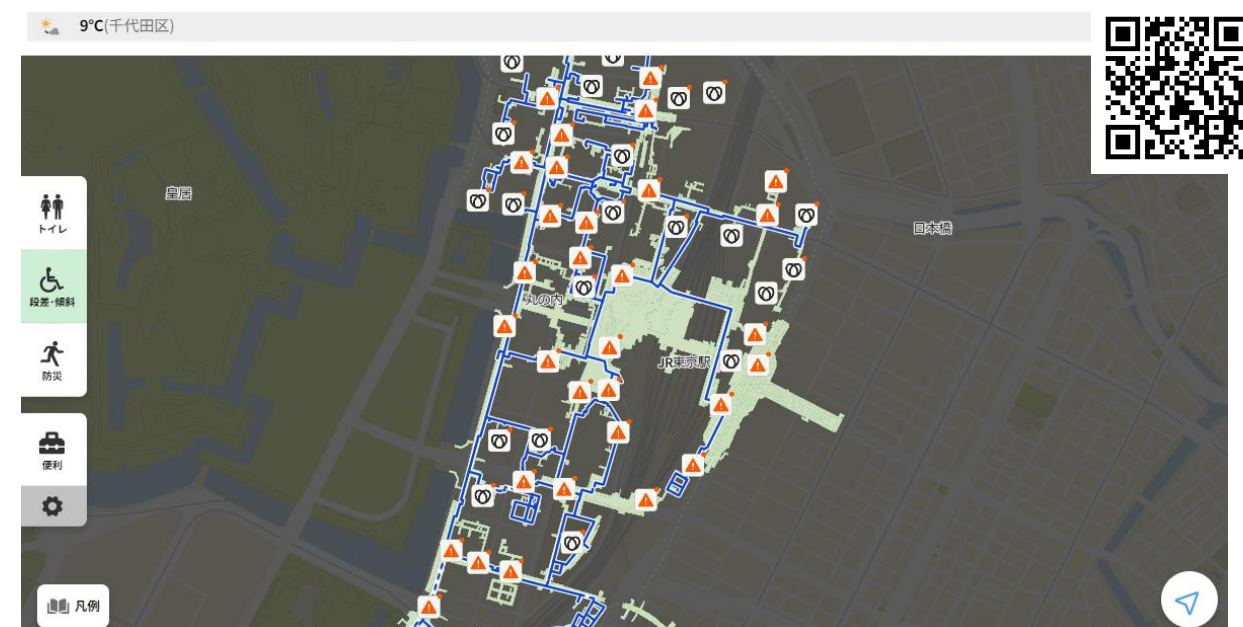
■ IoT、アプリを活用した案内・誘導

- QRコードでの案内提示やARでの誘導などIoT、アプリを活用する。
- 環境情報（寒暑、天候）などと合わせて、地上⇄地下出入口位置、地下NWの情報をプッシュ型で配信するなど、発信する情報の工夫も必要である。



情報発信のイメージ

QRよりご覧ください

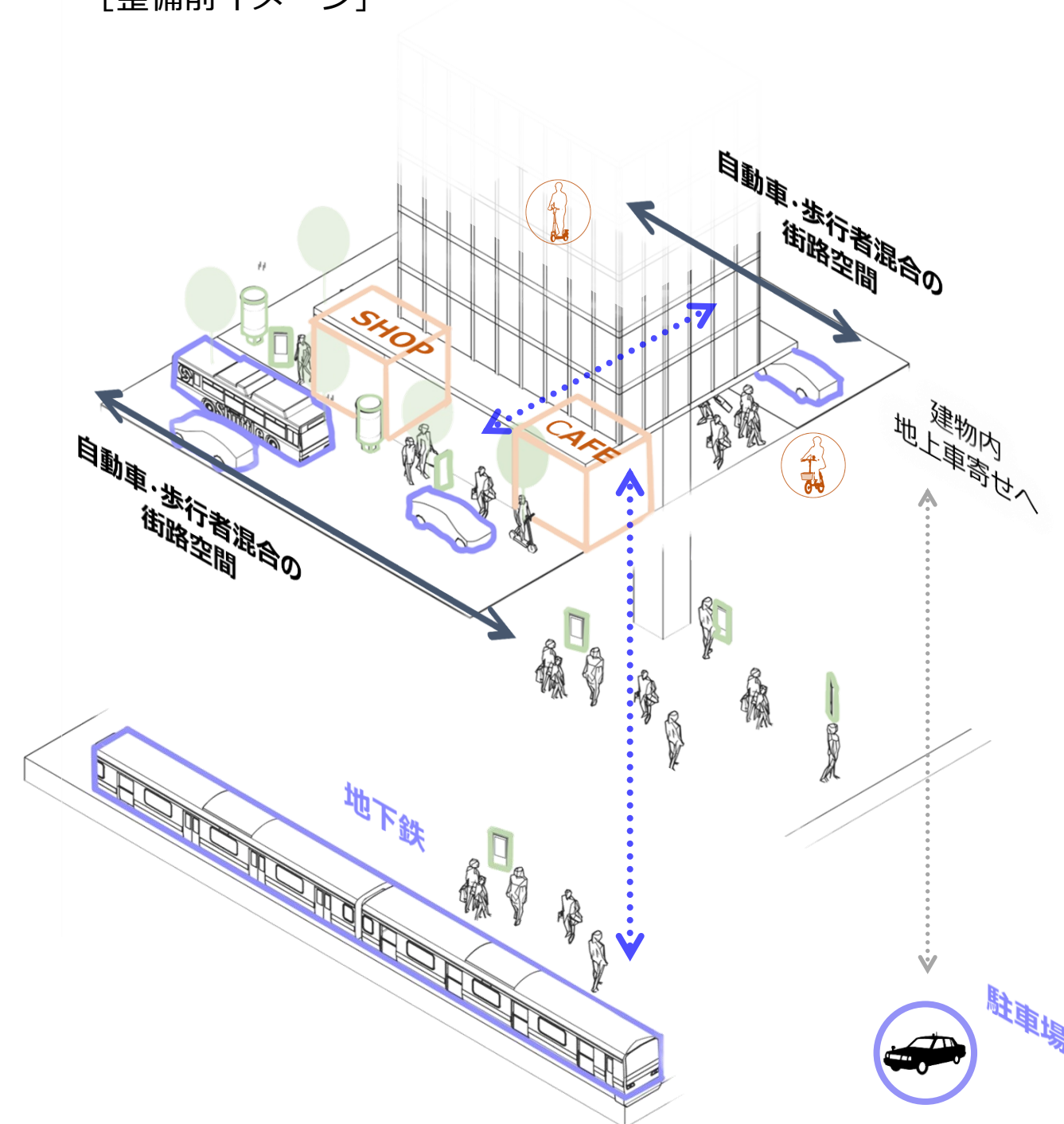


論点2 「都心型モビリティ・ハブ（新規整備型）」のあり方

地上（例：街路空間に対応した機能配置やカーブサイド連携、建物上層との連携強化）・地下（例：賑わい施設と一体となったモビリティ乗降場やインフォ&モビリティセンター導入）での**乗降・乗換機能の強化**、新たなモビリティサービスの導入等を含む**地上・地下の結節強化**により、「都心型モビリティ・ハブ（新規整備型）」ならではの付加価値を提供する。

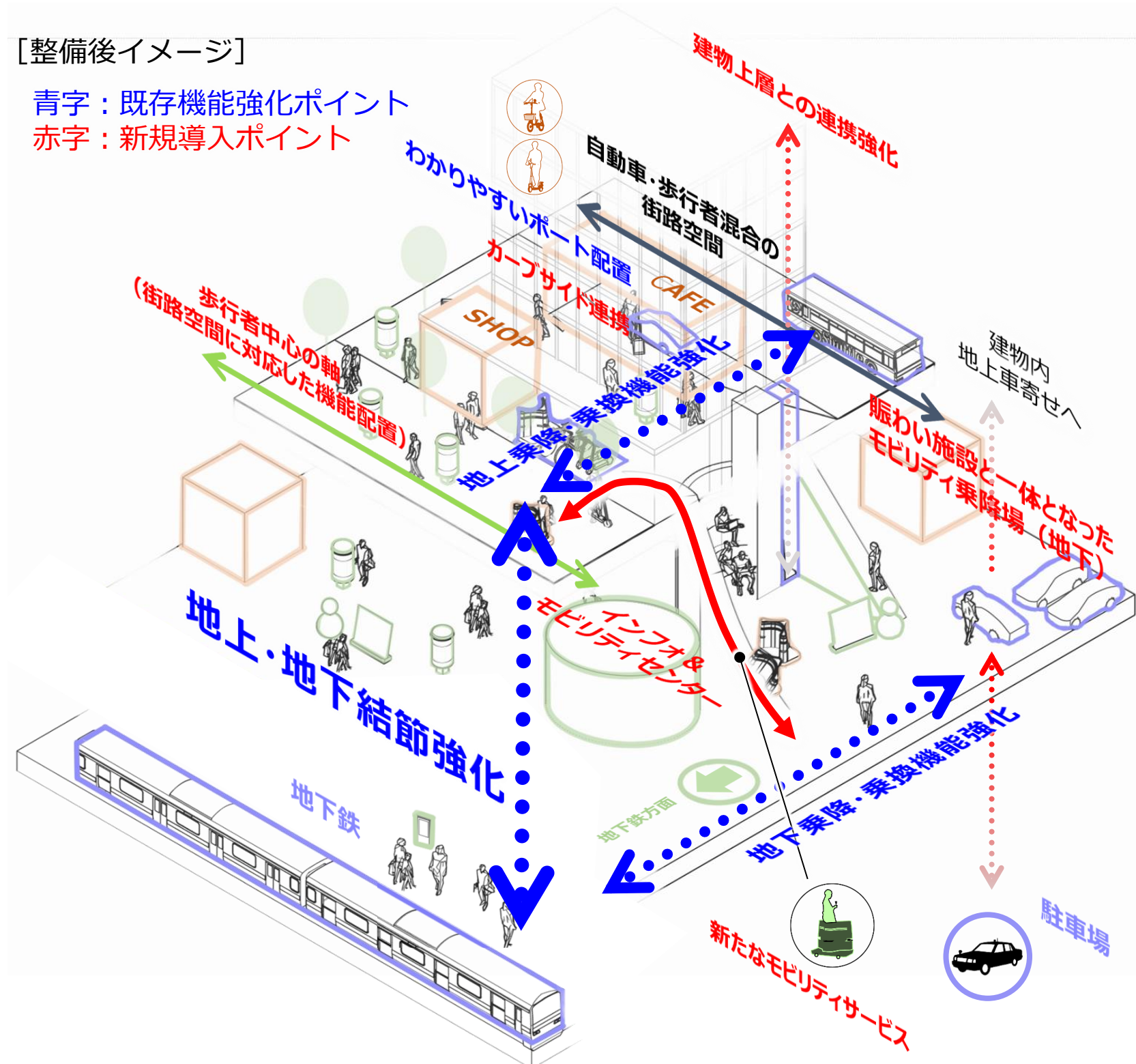
■ 「都心型モビリティ・ハブ（新規整備型）」整備イメージ

[整備前イメージ]



[整備後イメージ]

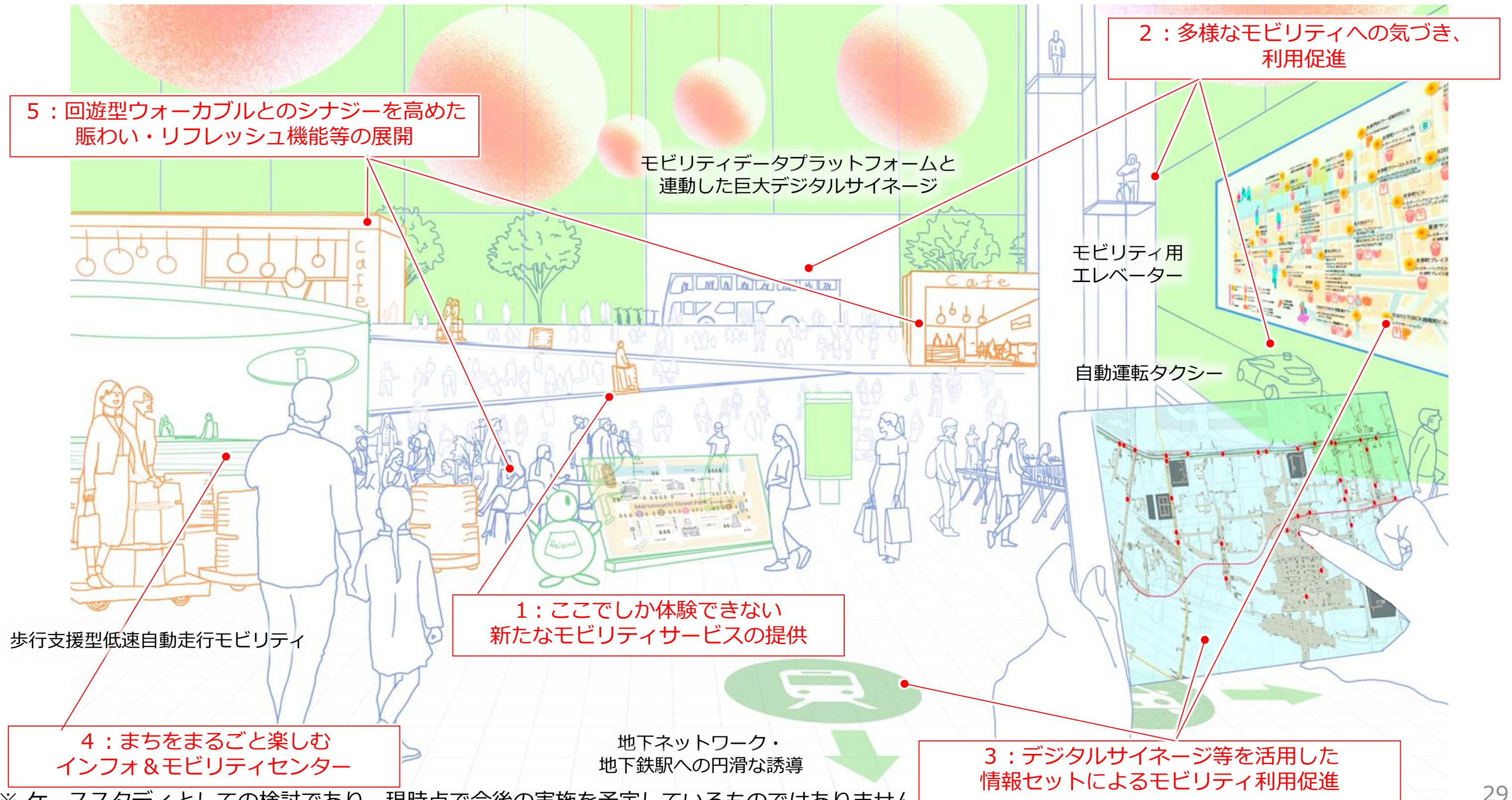
青字：既存機能強化ポイント
赤字：新規導入ポイント



論点2 「都心型モビリティ・ハブ（新規整備型）」のあり方

「都心型モビリティ・ハブ（新規整備型）」における賑わい・滞留機能を中心とした、5つの付加価値の導入イメージ。

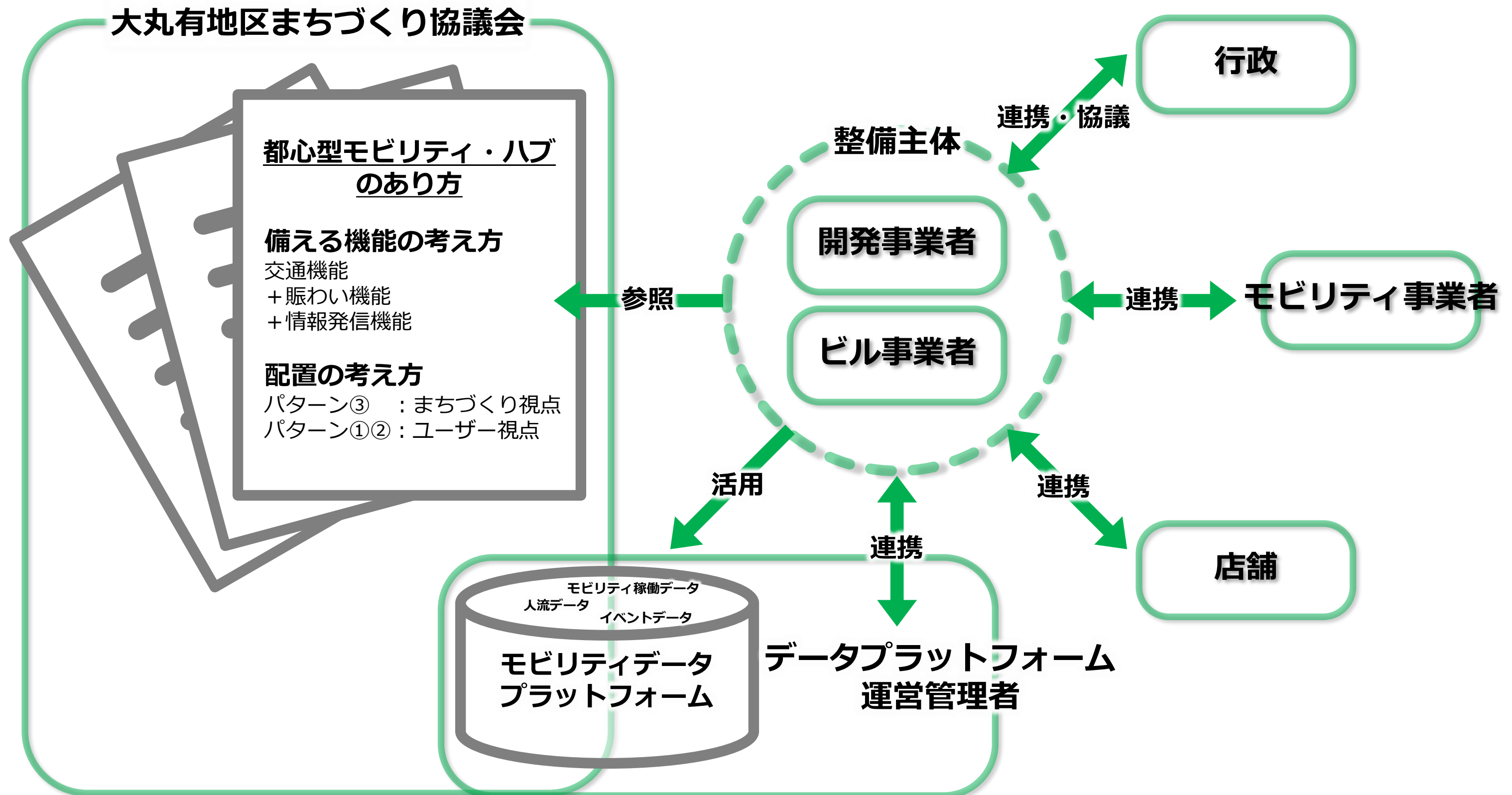
「都心型モビリティ・ハブ（新規整備型）」賑わい・滞留機能を中心としたイメージ



※ ケーススタディとしての検討であり、現時点で今後の実施を予定しているものではありません。

論点2 「都心型モビリティ・ハブ」整備の進め方

都心型モビリティ・ハブは、大丸有地区まちづくり協議会が整理した「**都心型モビリティ・ハブのあり方**」を参照し、
「モビリティデータプラットフォーム」を活用しながら、
開発事業者やビル事業者が主体となって、**行政、モビリティ事業者、店舗などと連携**しながら整備する。



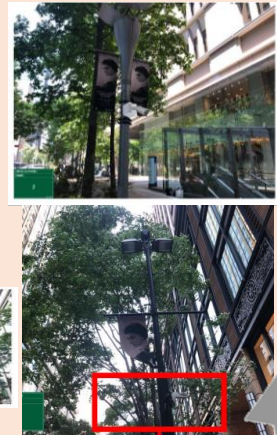
論点3 モビリティサービス構築のための重要なアプローチ：IoT活用の可能性

「回遊」視点のウォーカブルまちづくり実現のためには、モビリティだけでなく、**連動するスマート分野の活用（データ活用等）**が重要ではないか。それらが**一体で価値を生み出すような検討アプローチ**が重要ではないか。

まちへの実装

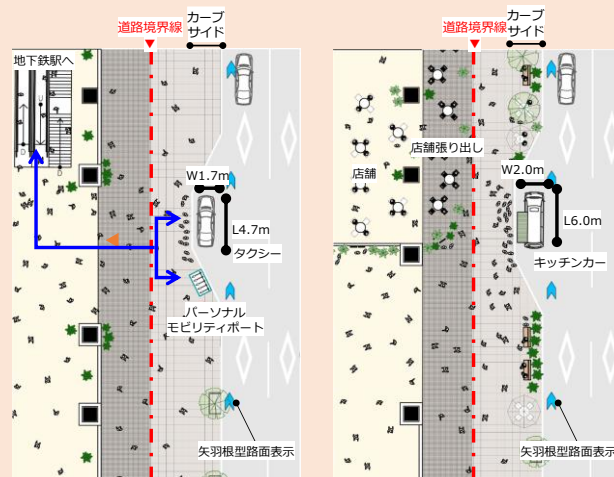
ハード

センサー・カメラ等の設置



リアルタイムデータ取得

カーブサイド等の空間の多機能性への転換、IoT等によるマネジメントフィードバック



ソフト

サービス

リアルタイムで行動変容を促進



分析・シミュレーション
計画策定に活用



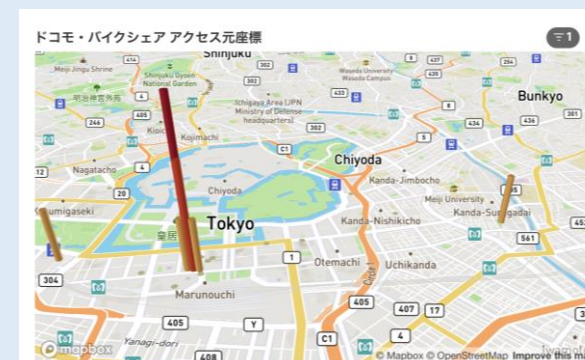
丸の内シャトルを題材にした
データ分析WS

東京ステーションナビ



リアルタイムデータ取得

アプリ・webからのデータ分析・活用

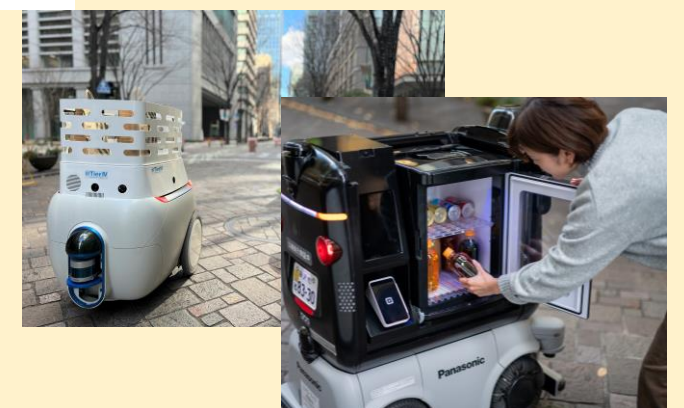


モニタリング
状況を早期に検知し対応策を措置

モビリティサービスの展開

新しい移動価値の提供

データ・IoT装置としてのモビリティ

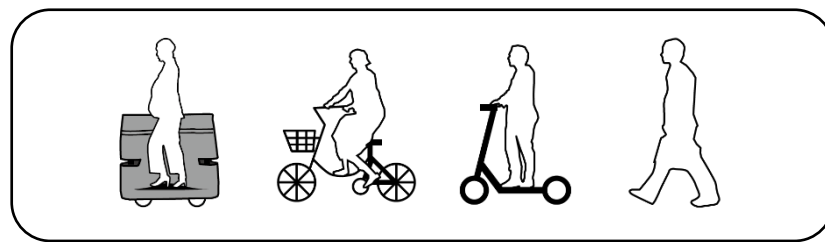


論点3 IoT活用の可能性：モビリティサービスの関係者別・IoTで達成できることの整理

IoT活用可能性を議論するにあたり、**活用の動機（何をしたい、どのようなまち・エリアにしたい）の把握**が重要である。
モビリティサービスの関係者・デバイス別に、IoTで達成できることを整理。

モビリティサービスの関係者・デバイス

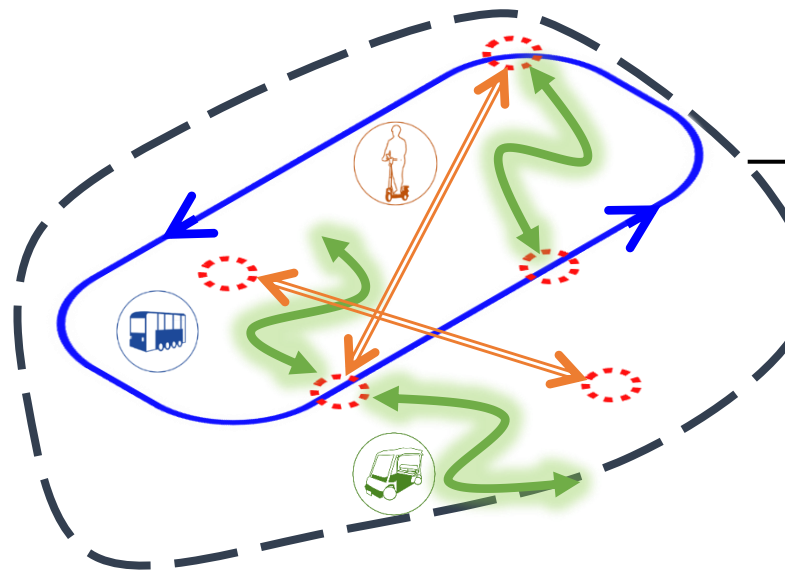
IoTで達成できること（例）



- モビリティ利用者（エンドユーザー）

- モビリティの利用状況がわかる
- 魅力スポットを検索できる
- 魅力スポット、イベント、クーポン情報などがプッシュ型で提供される
- 決済機能

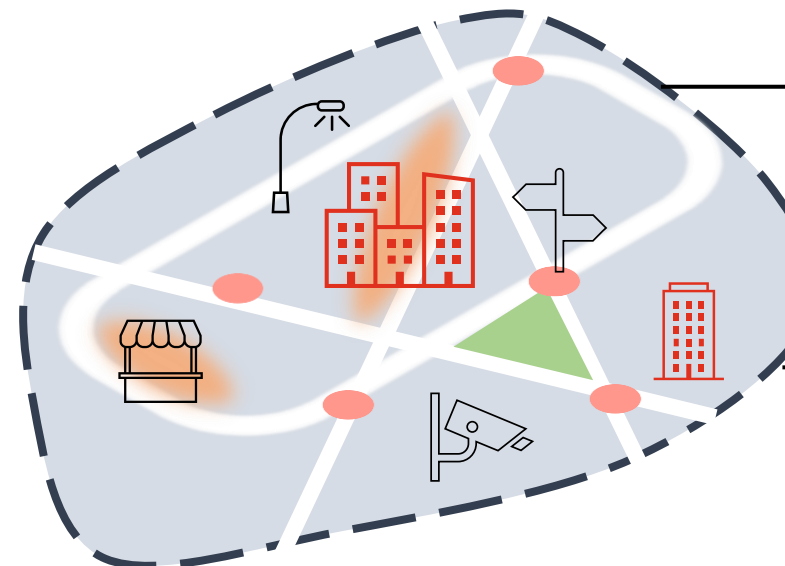
サービスを利用する



- モビリティ事業者
- まち管理者（エリアマネジメント団体等）
- モビリティデバイス

- モビリティの運行管理に必要な情報を収集できる
- ユーザーの需要（時間別、空間別等）がわかる
- モビリティデバイスを制御できる

サービスを（主にハードで）支える



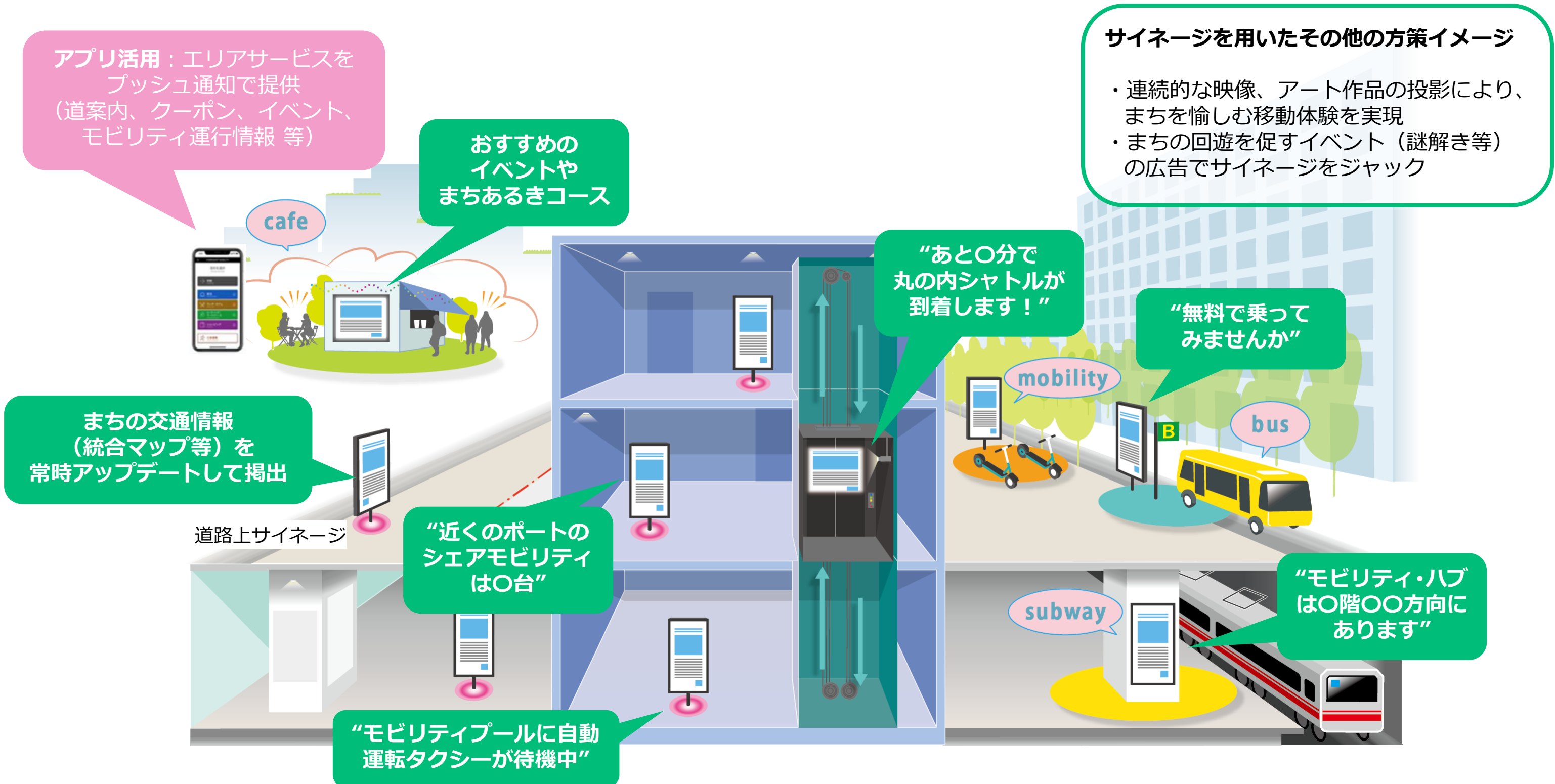
- まち管理者（エリアマネジメント団体等）
- 公共施設管理者（道路、公園等）
- ビル管理者（店舗、駐車場等）
- 施設物（サイン、カメラ、スマートポール等）

- 混雑発生を抑える/賑わいが適度に分散する空間マネジメントができる
- 駐車場などモビリティの保管場所の状況が分かる
- 気象（温湿度、風況）状況が分かる

論点3 デジタルサイネージ的活用の方策

「都心型モビリティ・ハブ」の付加価値：**デジタルサイネージ等を活用した情報セットによるモビリティ利用促進**として、まちなか、施設内にあるデジタルサイネージから、“モビリティ”と“まち”の情報がセットで手軽に入手できることにより、**モビリティを用いた回遊のきっかけづくりに貢献**。

デジタルサイネージの利用シーンイメージ



論点3 デジタルサイネージ的活用の方策

ターゲットとなる人物像に応じて、エリアの回遊を促す各種情報を一体的に発信。
適切な情報発信によって来街者等に**まちの回遊を促す**とともに、**モビリティサービスの持つポテンシャル拡大に貢献**。

ターゲットとなる人物像別の情報発信イメージ

ワーカー向け

まちの日常をサポートし、
憩いを提案する情報発信

＜発信する情報の例＞

- モビリティプールの**自動運転タクシー**
の待機状況
- ランチやお弁当のお得情報**
- 歩行支援型低速自動走行モビリティで、
隠れた憩いスポットへ

共通

まちの回遊と滞在を
促す情報発信

＜発信する情報の例＞

- モビリティ・ハブへの案内
- 近隣の**シェアモビリティポート**の
貸出可能車両台数
- シャトルバスの**到着見込み時間**
- まちの交通情報**（統合マップ等）
を常時アップデートして掲出

来街者・MICE来訪者向け

ショッピングや文化芸術関連を中心に、
まちの回遊と滞在を促す情報発信

＜発信する情報の例＞

- おすすめの**イベント**や**まちあるきコース**
- モビリティ・ハブ周辺の**店舗情報**
- シャトルバスのサービス概要

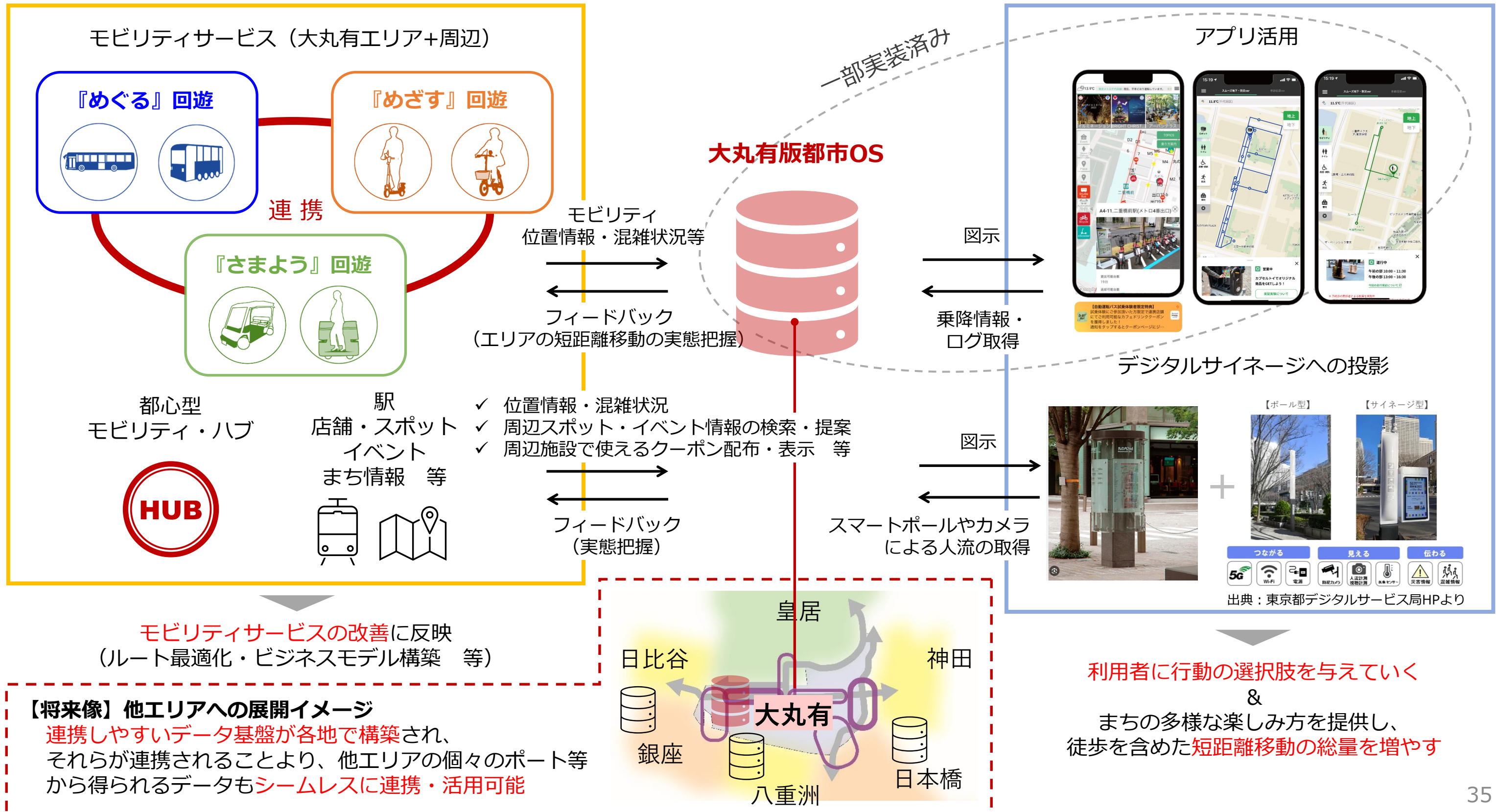


適切な情報発信によって来街者等にまちの回遊を促すとともに、モビリティサービスの持つポテンシャル拡大に貢献

論点3 IoT活用の可能性：大丸有エリアの短距離移動を中心としたモビリティデータプラットフォームイメージ

アプリとデジタルサイネージが、**複数の短距離移動を中心としたモビリティの情報**、モビリティ・ハブ等の状況を発信することで、利用者に行動の選択肢を与えていく。**個々のシステムの連携に大丸有版都市OSを活用**し、データ基盤としての位置づけを進化させていく。将来的には、**連携しやすいデータ基盤を他エリアでも展開**されることが望ましい。

大丸有エリアの短距離移動を中心としたモビリティデータプラットフォームイメージ



論点3 モビリティデータプラットフォームの運営管理のあり方

デジタルサイネージの一体活用を例に、**モビリティデータプラットフォームの運営管理（将来イメージ）**を整理。**データプラットフォームが提供する価値、持続的な運営管理の考え方、まちの回遊の価値向上に寄与するサイネージのコンテンツ提供可能性**がポイントとなる。

デジタルサイネージの一体活用を例にしたモビリティデータプラットフォームの運営管理（将来イメージ）

【論点】データプラットフォームは各事業者にどのような価値を提供できるか？

サイネージによる情報キャッチ

ユーザー

モビリティサービス・店舗利用 / イベント参加 等

モビリティサービス利用者等増加・エリア満足度向上

利用料支払い

【論点】持続的な運営管理の考え方

デジタルサイネージ管理者群

サイネージ管理者A

サイネージ管理者B

...

サイネージ広告価値
(エンゲージメント時間等) 向上

【論点】まちの回遊の価値向上に寄与するサイネージのコンテンツは何か？

モビリティデータ
プラットフォーム
運営管理者

〔運営管理の考え方イメージ〕

① 受益者による出資

② エリア価値向上を見据えた
エリアによる投資

③ データ利用者による出資

大丸有版都市OSの
活用・連携 等

スマートシティ推進体制（大丸有まちづくり協議会 等）

モビリティデータプラットフォーム運営委員会

データ利用者

モビリティデータプラット
フォームのデータ利活用に
よるビジネス機会創出 等

スマートシティ化の下支え・支援

行政

地権者・開発事業者 等

モビリティ事業者群

モビリティ事業者A

モビリティ事業者B

...

モビリティサービ
スの周知・利便性
向上によるサービ
ス利用者増加

都心型モビリティ・ハブ連携店舗群

店舗A

店舗B

...

モビリティ・ハブ
およびモビリティ
サービスのルート
組み込み等の周知
による店舗訪問客
増加

回遊型イベント
運営事業者

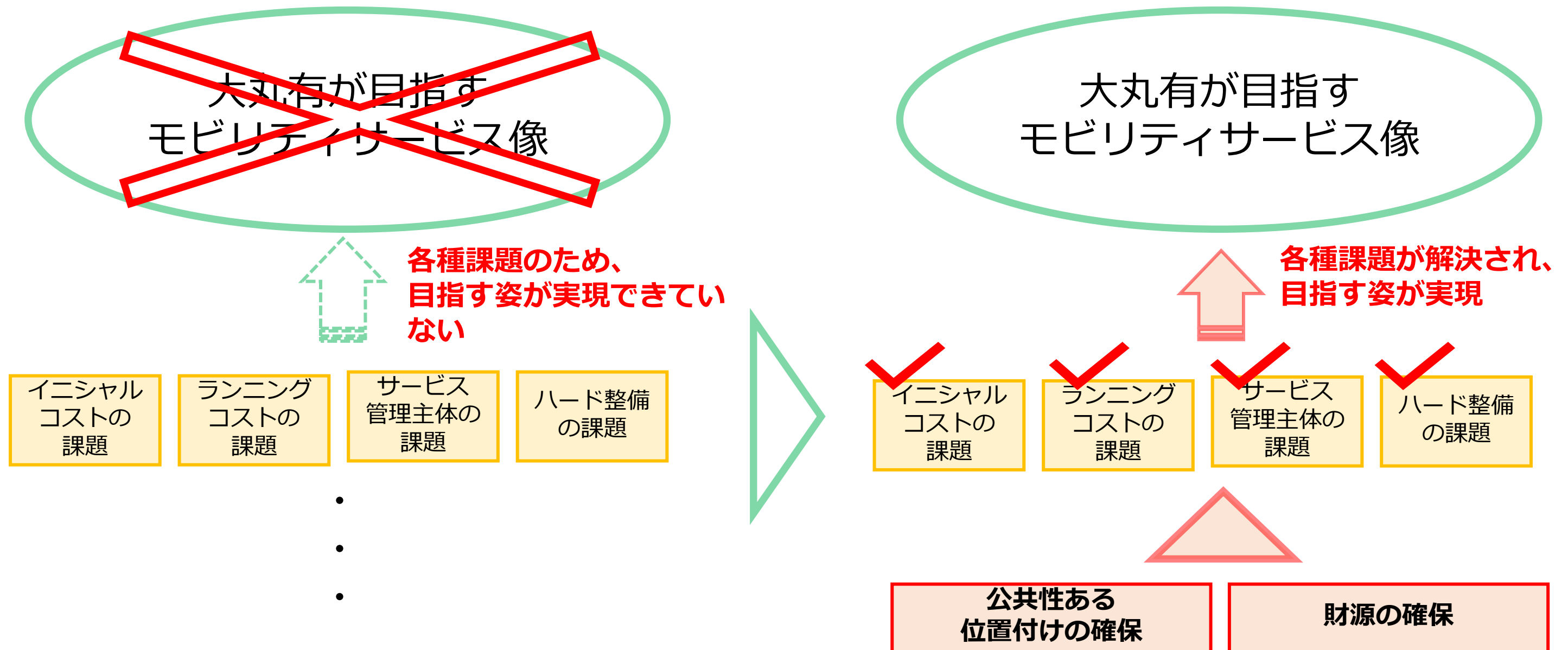
デジタルサイネージやモビリティ
サービスと連携したイベント開催に
よるイベント価値向上・参加者増加

←... : データプラットフォーム運営管理負担の流れ（想定）

3. 今後の検討体制・ロードマップ^o

公民連携で取り組むべき事項

大丸有エリアが目指すモビリティサービス像（モビリティサービスの導入、モビリティ・ハブの整備など）の実現には、**公民連携による「公共性ある位置付けの確保」・「財源の確保」が重要**である。



公民連携で取り組む必要

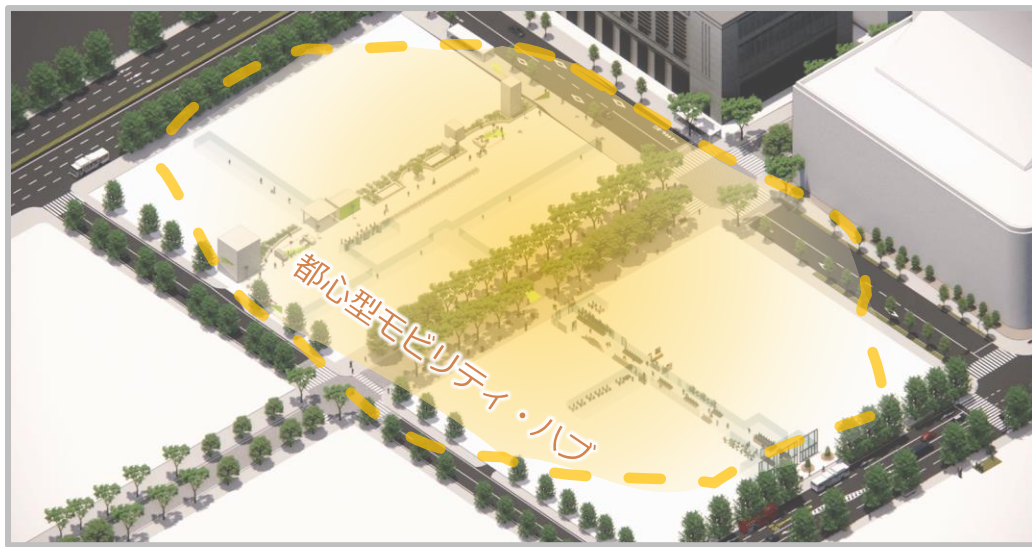
- ・大丸有まちづくりガイドラインへの反映
- ・モビリティ・ハブの都市計画への位置づけなど
- ・インセンティブの付与
- ・固都税の減免
- ・助成金制度など

公民連携で取り組むべき事項

空間のリ・デザインに向けた公民連携検討項目として、**道路や民地等が一体となった「都心型モビリティ・ハブ」の形成**や、**歩道や建物内を問わない歩行支援型低速自動走行モビリティの走行の実現**などが考えられる。

空間のリ・デザインに向けた公民連携検討項目（例） ※「都心型モビリティ・ハブ」ケーススタディイメージより抜粋

① 道路や民地を横断した「都心型モビリティ・ハブ」の形成



② 道路上及び民地（建物内外）における歩行支援型低速自動走行モビリティの走行



③ 道路上及び民地における複数事業者のモビリティが利用できる一体的なポート設置



④ 道路や民地、建物壁面等を活用した一体的なサイン誘導



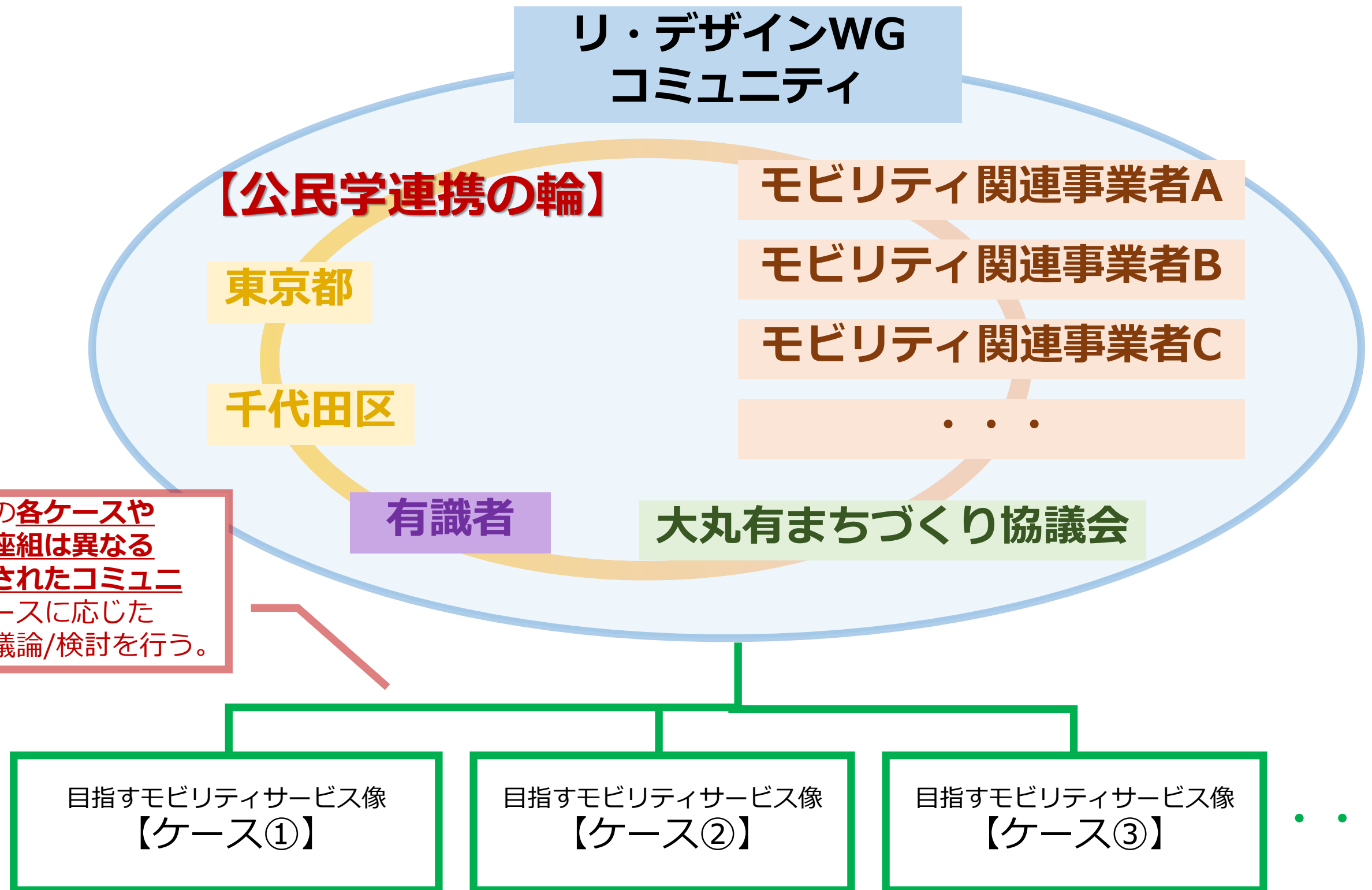
【将来像実現を促進するための仕組み（例）】

a. 規制緩和（主に公共空間）

b. 民間事業者へのインセンティブ付与

公民連携で取り組むべき事項

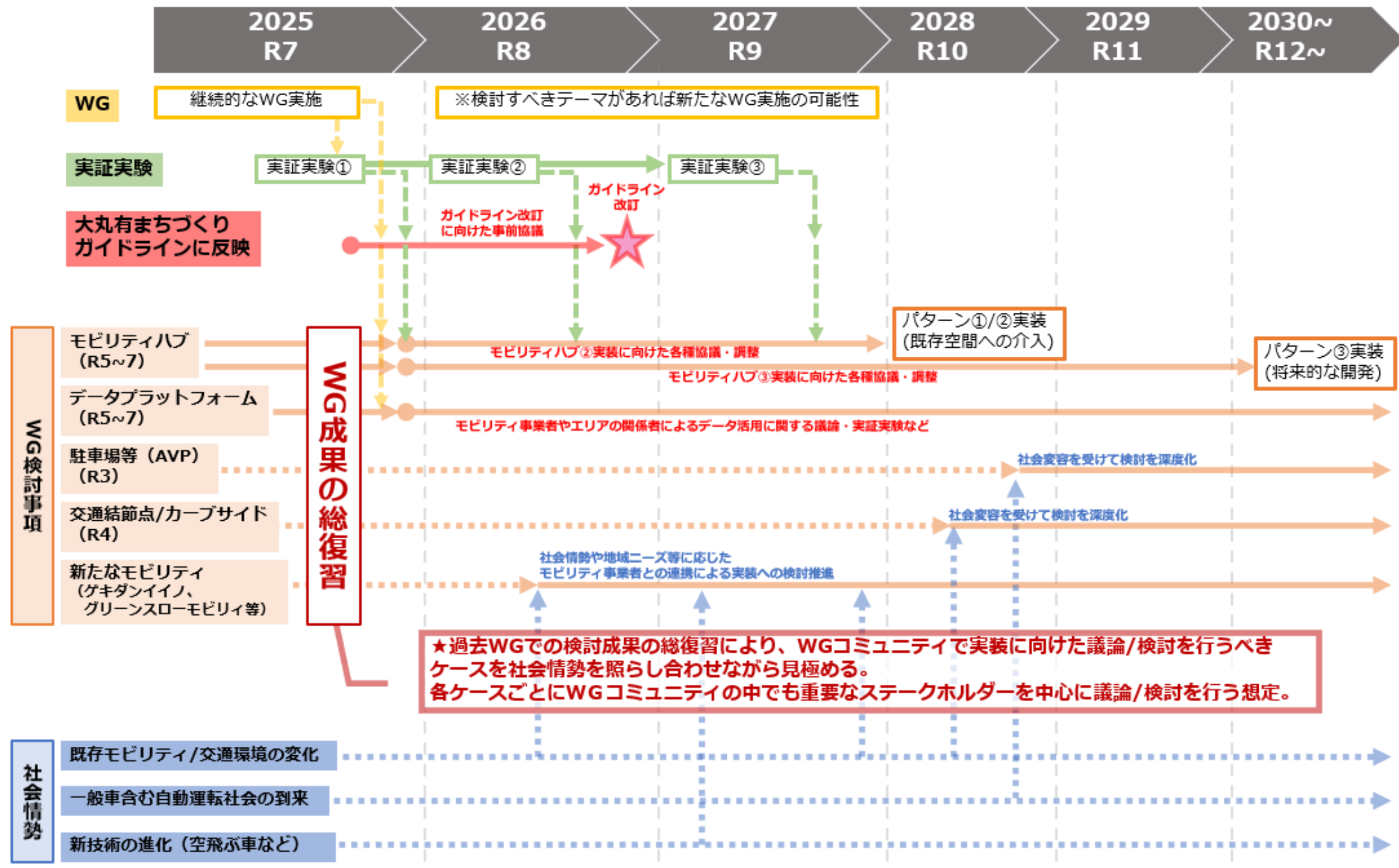
大丸有エリアが目指すモビリティサービス像（モビリティサービスの導入、「都心型モビリティ・ハブ」の整備など）の実現にむけた公民連携については、**当ワーキングで醸成されたコミュニティを軸に各種ケース・検討事項の実現に向けた議論/検討を行う必要がある。**
また、場合に応じて**WGメンバーである有識者と連携することで、公民と学の連携についても適宜実施する。**



リ・デザイン_今後のロードマップ

■ アフターワーキングの動き方

- 本ワーキングでの仮説の検証を実証実験にて進める。
- ワーキングで得られた成果を速やかに実践にうつすために、ワーキングの内容を踏まえて、大丸有まちづくりガイドライン等への反映や、サービスモデル構築の実践などを進めていくことを視野に入れる。



参考資料編

1. ワーキング各回での検討内容

ワーキング各回での検討内容（詳細）

論点1 「回遊」視点のウォーカブルまちづくりとモビリティサービスのあり方

〔第1回〕

- ・ 回遊型ウォーカブル実現のための仮説を整理

〔第2回〕

- ・ 回遊型ウォーカブルのニーズを整理
- ・ 回遊型ウォーカブルに資するモビリティサービスを整理

〔第3回〕

- ・ 既存モビリティサービスの利用実態を整理

〔第4回〕

- ・ 既存モビリティサービスだけでなく、徒歩利用を含めた移動実態を把握するため人流データの分析を実施

- ・ 新たなモビリティサービス実現のための検討フローを整理

〔第5回〕

- ・ 回遊型ウォーカブルを持続的に取り組むための指標を整理

〔その他〕

- ・ 歩行支援型低速自動走行モビリティ実証実験実施

論点2 空間のリ・デザインと「モビリティ・ハブ」のあり方

〔第2回〕

- ・ 「都心型モビリティ・ハブ」の考え方を提示

〔第3回〕

- ・ 「都心型モビリティ・ハブ」更新型のケーススタディ
- ・ 地下空間でのIoT活用（論点3として提示）

〔第4回〕

- ・ 「都心型モビリティ・ハブ」が提供する価値を整理

- ・ 「都心型モビリティ・ハブ」更新型の実現手法

（実証実験検証項目の確認）

- ・ 「都心型モビリティ・ハブ（新規整備型）」のあり方

- ・ 空間のリ・デザインに向けた公民連携検討項目の整理

〔第5回〕

- ・ 「都心型モビリティ・ハブ」各パターンの大丸有エリア内の配置の考え方・密度感

論点3 IoT活用の可能性

〔第1回〕

- ・ IoT活用可能性の仮説を整理

〔第2回〕

- ・ ユーザーへの価値向上に寄与するデジタルサービスイメージ

〔第3回〕

- ・ モビリティデータプラットフォームイメージ

〔第4回〕

- ・ エリア内のデジタルサイネージ体的活用の方策

- ・ モビリティデータプラットフォームの運営管理のあり方

1-2. **論点1** 「回遊」視点のウォークابلまちづくりとモビリティサービスのあり方について

各ターゲットに対して「回遊」視点のウォーカブルまちづくりがもたらす意義、意味

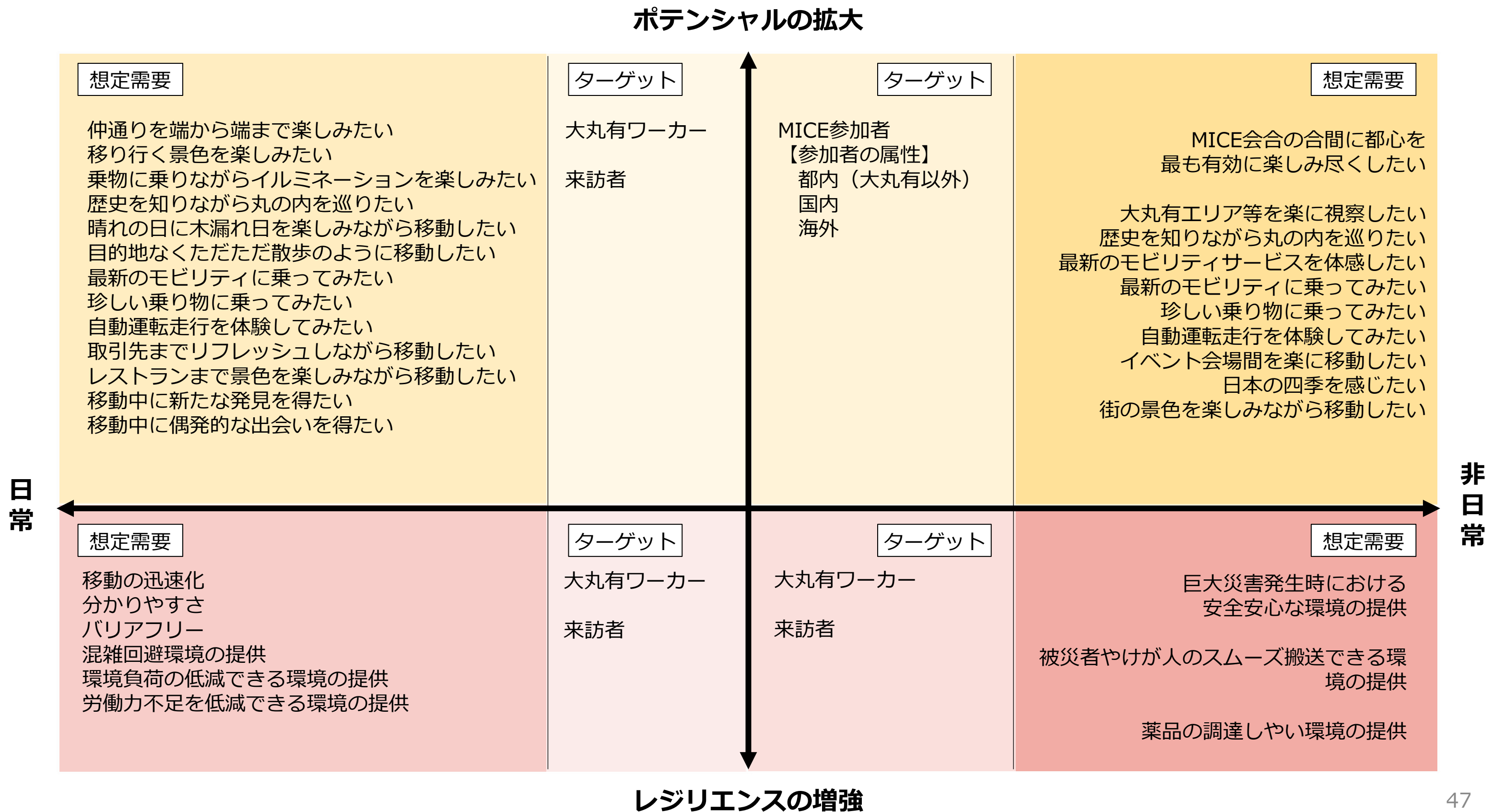
ワーカーやMICE来街者、観光客等、大丸有地区を訪れるターゲットを設定し、各ターゲットに対して「回遊」視点のウォーカブルまちづくりがもたらす意義、意味について、どのような過ごし方をするかをふまえ議論。
大丸有スマートシティビジョン「区域の発展的課題」＝「実現したい発展的課題（ユースケース）」に示すターゲットを想定。



大丸有スマートシティビジョン 「区域の発展的課題」

各ターゲットに対して「回遊」視点のウォーカブルまちづくりがもたらす意義、意味

前ページのターゲット・ユースケースごとに、各ターゲットに対して「回遊」視点のウォーカブルまちづくりがもたらす意義、意味について、どのような過ごし方をするかを想定。



大丸有エリアと周辺との連携に関するケーススタディ：目的

フォーカルゾーンを中心とした回遊型ウォーカブルについて、①大丸有と周辺ゾーンがもつポテンシャル、②フォーカルゾーンが考えるターゲットを整理し、③ターゲットが回遊型ウォーカブルに求める着火点や、④着火点に応える回遊イメージを探ることで、大丸有ウォーカブルの実現に寄与するモビリティサービス像を整理

③「フォーカルゾーン」の設定

さらに、現在進行形で進む公共空間利活用、沿道建物の機能更新や基盤再編といったまちづくりの機運を適切に捉え、ウォーカブルなまちづくりとの相乗効果を図ることが重要である。

ここでは、「主要なウォーカブル軸」上にあり、「周辺との往来が活発化する場所」や「更なる活用が期待される場所」を、「フォーカルゾーン」と設定する。

フォーカルゾーンに該当する箇所は、まちづくりの進展に応じて変化することが想定されるが、現時点では以下の 6 か所とする。

フォーカルゾーン①有楽町駅周辺

フォーカルゾーン②丸の内仲通り（丸の内二・三丁目）

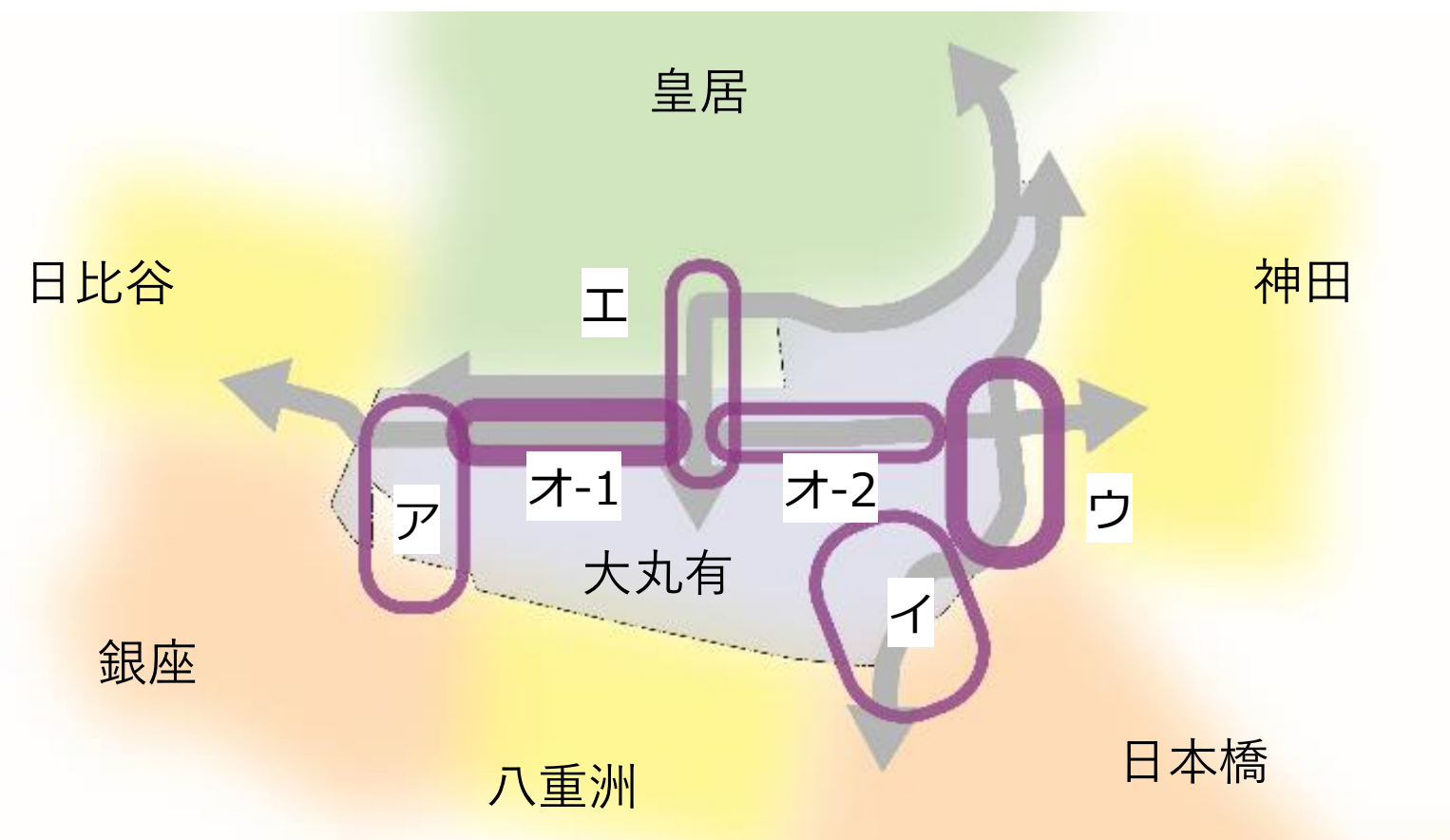
フォーカルゾーン③仲通り（丸の内一丁目～大手町）

フォーカルゾーン④川端緑道+大手町仲通り延伸部

フォーカルゾーン⑤TOKYO TORCH 周辺

フォーカルゾーン⑥行幸通り

大手町・丸の内・有楽町地区 ウォーカブルビジョンより
フォーカルゾーンに関する記載の抜粋



ア：有楽町駅周辺 イ：常盤橋街区周辺
ウ：川端緑道+大手町仲通り延伸部
エ：行幸通り オ：丸の内仲通り

フォーカルゾーン

大丸有エリアと周辺との連携に関するケーススタディ：概要

■ フォーカルゾーン共通で得られた主な視点

- ターゲットはワーカー、来街者（国内外観光客）、MICE来訪者が中心であった。フォーカルゾーンごとに大きな違いはない。
- 既存の回遊モビリティ（丸の内シャトル・メトロリンク）のルート変更により回遊性が向上する可能性が示唆された。

■ フォーカルゾーンごとに得られた主な視点

ア：有楽町駅周辺

- 緑あふれる皇居・日比谷通り、ショッピングを楽しめる銀座、ナイトライフが充実したコリドー街周辺に囲まれる。
- KK線の再編（Tokyo Sky Corridor）が予定されている。
- フォーカルゾーン共通のターゲットのほか、帝国劇場を中心とした劇場利用客の観劇前後の回遊促進も考えられる。
- 具体的なルートとしては、周辺ポテンシャルを活かした、みどり・憩いルート、ショッピングルート、ナイトライフルートや、シャトルバスの日比谷への延伸などが挙げられた。

イ：常盤橋街区周辺

- 東京駅からのアクセス性・ゲート性をもつ。
- トーチタワーや八重洲、日本橋周辺の開発など、都市機能の更新機運がある。
- 日本橋～神田の江戸風情のある街並みや、日本橋川の水辺空間の利活用が考えられる。
- 具体的なルートとしては、周辺ポテンシャルを活かした、江戸歴史巡りルート、ナイトライフルート、シャトルバスの神田・大手町への延伸などが挙げられた。

ウ：川端緑道+大手町仲通り延伸部

- 下町感のある神田と、都市感のある大手町は空間的なコントラストがある。神田駅周辺の飲み屋街もポテンシャルが高い。
- 大手町と神田をつなぐ日本橋川を渡る人道橋の整備が予定されており、空間的連続性が高まる。
- 歩きたくなるスケールであり、水辺空間（日本橋川、川端緑道）、緑道空間（大手町仲通り）等の憩い空間としてのポテンシャルが充実している。
- 具体的なルートとしては、周辺ポテンシャルを活かした、日本橋川舟運ルート、みどり巡りルートなどが挙げられた。

エ：行幸通り

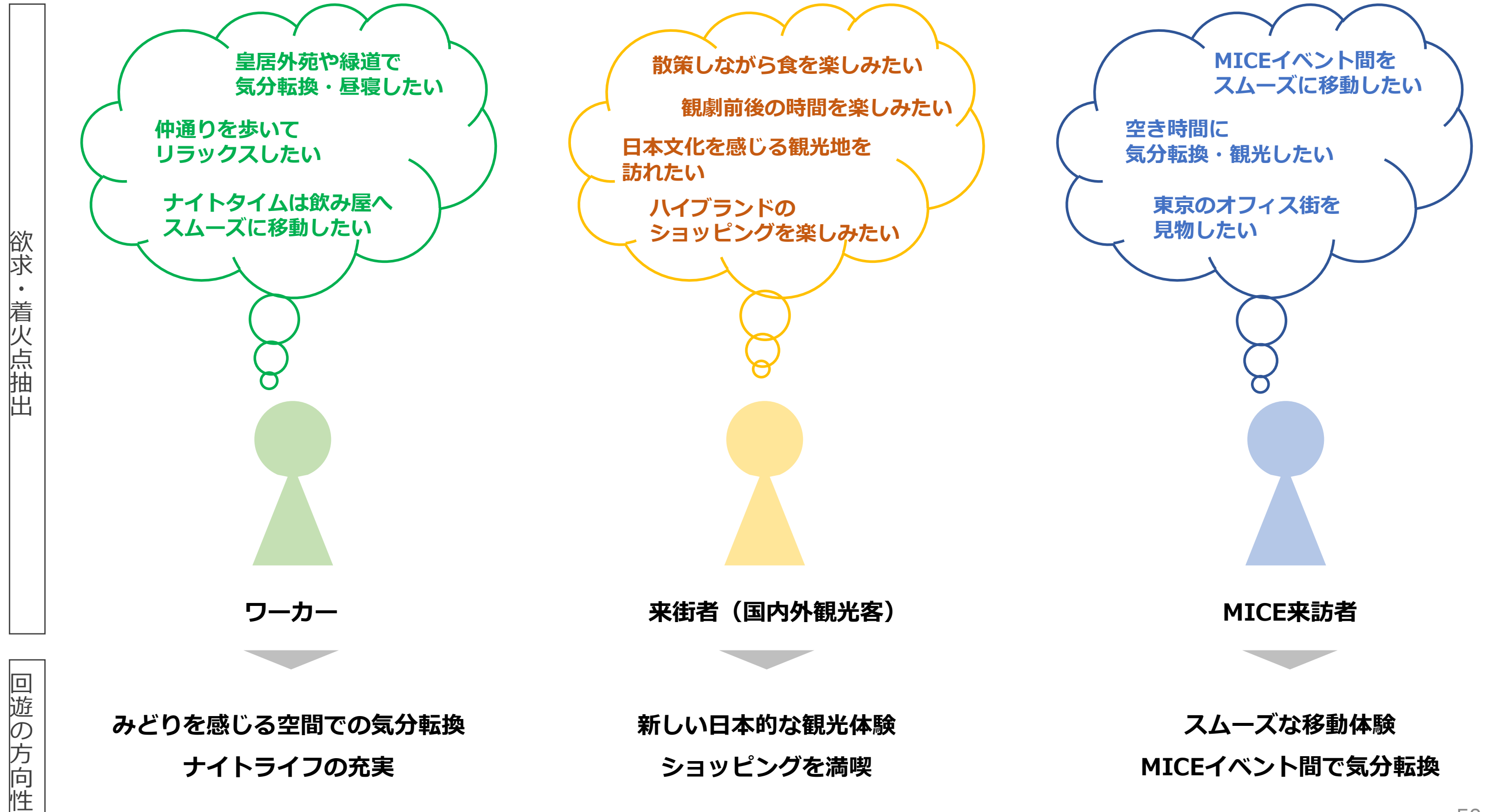
- 行幸通りは東京、日本の顔であり、モビリティが共存する空間とすることは望ましいとはいえない。
- 空間のわかりやすさから、行幸通り側道部や地下通路をモビリティ・ハブとして機能させることも考えられる。

オ：丸の内仲通り

- 主に仲通り周辺の空間の利活用可能性、建物内外のシームレスな回遊のあり方を議論。
- 建物内外のシームレスな回遊を促す仕掛けとして、建物入口部分の段差をなくす、扉を常開にする、奥がみえる、舗装の連続性を意識する等が挙げられた。また、建物付帯の大型エレベーターの活用可能性も挙げられた。

「回遊」の原動力：ターゲットごとの欲求・着火点の抽出

これまでの議論で得られたターゲットごと（ワーカー、来街者（国内外観光客）、MICE来訪者）の欲求・着火点から、それぞれのターゲットが求める特徴的な回遊の方向性を整理。



ターゲット別の回遊イメージ

ターゲットの欲求・着火点、モビリティサービス別の回遊ポテンシャルをもとに、集中ディスカッションで得られた**回遊イメージ（ルート、目的地、拠点）**の一例を整理した。

ターゲット別の回遊イメージ（例）

ワーカー向け みどり・憩いの体験

- ・ 昼休みにほっと一息つけるみどりあふれる空間へ誘う
- ・ モビリティサービス：歩行支援型低速自動走行モビリティ

来街者（国内外観光客）向け

ショッピング・文化芸術体験

- ・ 大丸有エリア・皇居を観光した後に、銀座・日本橋でショッピングを楽しむ
- ・ モビリティサービス：グリーンスローモビリティ

MICE来訪者向け

スムーズ気分転換 体験

- ・ MICEイベント間の気分転換として、東京のオフィス街を見物する
- ・ モビリティサービス：シャトルバス



※今後、具体的な回遊ルートを検討していくためには、ターゲットの定量的ニーズ（需要）、各モビリティサービスの運行頻度（供給）の検証が必要となる。

- 各ルートの目的地
- **各ルートの拠点**

区域の発展的課題と想定需要に対応したモビリティサービスの考え方

区域の発展的課題と想定需要に対応したモビリティサービスの整理。
複数のモビリティサービスを組み合わせ、こまやかに想定需要に応えていく可能性。

		区域の発展的課題と想定需要	各モビリティサービスの役割分担					
		：日常のポテンシャル拡大 ：非日常のポテンシャル拡大 ※ポテンシャル拡大という切り口で検討したモビリティがレジリエンス増強にも役立つ	 丸の内シャトル	 自動運転バス	 グリーンスローモビリティ	 電動キックボード	 シェアサイクル	 歩行支援型低速自動走行モビリティ
+ ↑ 本 源 需 要 ↓ +	純粋にサービスへの興味 楽しさ 好奇心	仲通りを端から端まで楽しみたい		○				
		移り行く景色を楽しみたい	○	○		○		
		乗物に乗りながらイルミネーションを楽しみたい		○				
		晴れの日に木漏れ日を楽しみながら移動したい				○		
		目的地なくただただ散歩のように移動したい				○		
		歴史を知らながら丸の内を巡りたい	○	○				
		大丸有エリア等を楽に視察したい	○					
		最新のモビリティサービスを体感したい		○		○		
	システム自体 車両 施設	最新のモビリティに乗ってみたい		○		○		
		珍しい乗り物に乗ってみたい		○		○		
		自動運転走行を体験してみたい		○		○		
	満足度の向上 移動時間 景色	取引先までリフレッシュしながら移動したい	○	○	○		○	
		レストランまで景色を楽しみながら移動したい	○	○			○	
		移動中に新たな発見を得たい	○	○			○	○
		移動中に偶発的な出会いを得たい	○	○			○	○
		MICE会合の間に都心を最も有効に楽しみ尽くしたい	○	○	○	○	○	
		イベント会場間を楽に移動したい	○	○	○			
		街の景色、四季を楽しみながら移動したい	○	○		○	○	

2023年度までの実証実験の概要① 各ゾーンに対応した実証実験の展開

実証実験では各ゾーンでのモビリティ導入可能性を検証している。うち、電動キックボードは公道走行実証を経て、道路交通法改正等をふまえエリア内外で実装が進む。自動運転バス、自動走行ロボットを活用した検証は過去に複数年実施。

中・広域連携ゾーン

電動キックボード公道走行実証（2020年度） ※実証後も継続サービス提供あり



【車体】 株式会社LUUP 電動キックボード

検証項目

- 適切なポート配置の検討
- 実験参加者に対するアンケート調査及びヒアリング調査

得られた成果と課題

- エリア内ラストハーフマイル移動の回遊性向上/近接エリア間を跨ぐ中距離移動（自転車より長い）に資するモビリティであることを確認
- モビリティスポット・ハブの戦略的配置が必要。公開空地へのポート設置には制度上の制約が存在する課題も確認
- 実証実験後、道路交通法改正等をふまえエリア内外で実装が進む

ウォーカブルゾーン

自動運転バス走行実証（2020・2021年度）



【車体】 NAVYA ARMA / 近接監視員あり

検証項目

- 歩行者と道路空間を共有し走行することに対する周囲の受容性
- 回遊性向上に寄与するエリア内の移動手段としてのニーズを把握

得られた成果と課題

- 歩行者やくつろぐ人と共存する低速モビリティでのエリア内ハーフマイル移動のニーズを確認
- アプリから配信されるクーポン等と本モビリティの運行を組み合わせることで、モビリティで移動した先での回遊行動促進につながることを確認
- 無信号交差点の交通処理には適した技術が無く、有人警備で対応

プライベート+交通結節ゾーン

ビル内1階店舗から屋外客席（公道上）へ商品配送（2021年度）
丸の内仲通り周辺で商品を自動搬送・販売（2022・2023年度）



【車体】 Panasonic HD製 X AREA ROBO 1台
遠隔操作による無人走行
※一部区間には監視者が常駐する可能性あり（2022年度）

検証項目

- 自動走行ロボットと人が共存したまちの実現に向けた課題の抽出
- エリア全体の自動走行ロボットの位置情報等の可視化

得られた成果と課題

- 「日常的な公的空間活用を補完する商品販売」ニーズを確認
- 公的空間で滞留する来街者に対するアメニティ提供可能性を確認
- 道路法や屋外広告物条例における位置づけの整理必要性を確認

2023年度までの実証実験の概要② 新しい低速自動走行モビリティ実証実験

新しい低速自動走行モビリティ実証実験では、就業者・来街者が日常的な移動手段として利用するニーズだけでなく、その独自の移動体験価値・非日常体験について、観光目的などでのニーズが存在する可能性を確認した。

車体

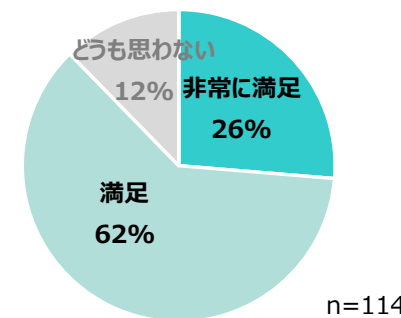


ゲキダンイイノ製 TypeS-712 遠隔操作、近接監視員あり

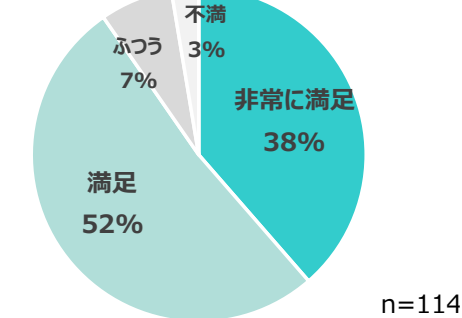
検証内容と結果

歩車混在空間において**エリアのインフラ的位置づけの獲得可能性**（社会受容性）、**回遊性向上**に資する移動手段ニーズの把握、独自の**移動体験価値**の活用可能性を検証

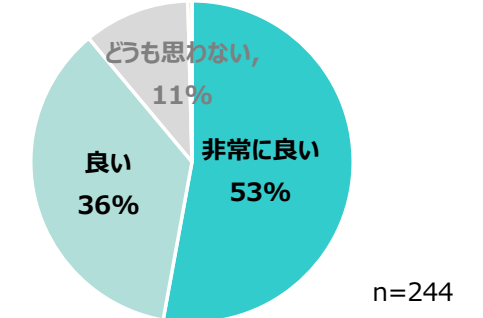
乗車感（乗り心地・乗降の仕方など）
についての満足度をお聞かせください



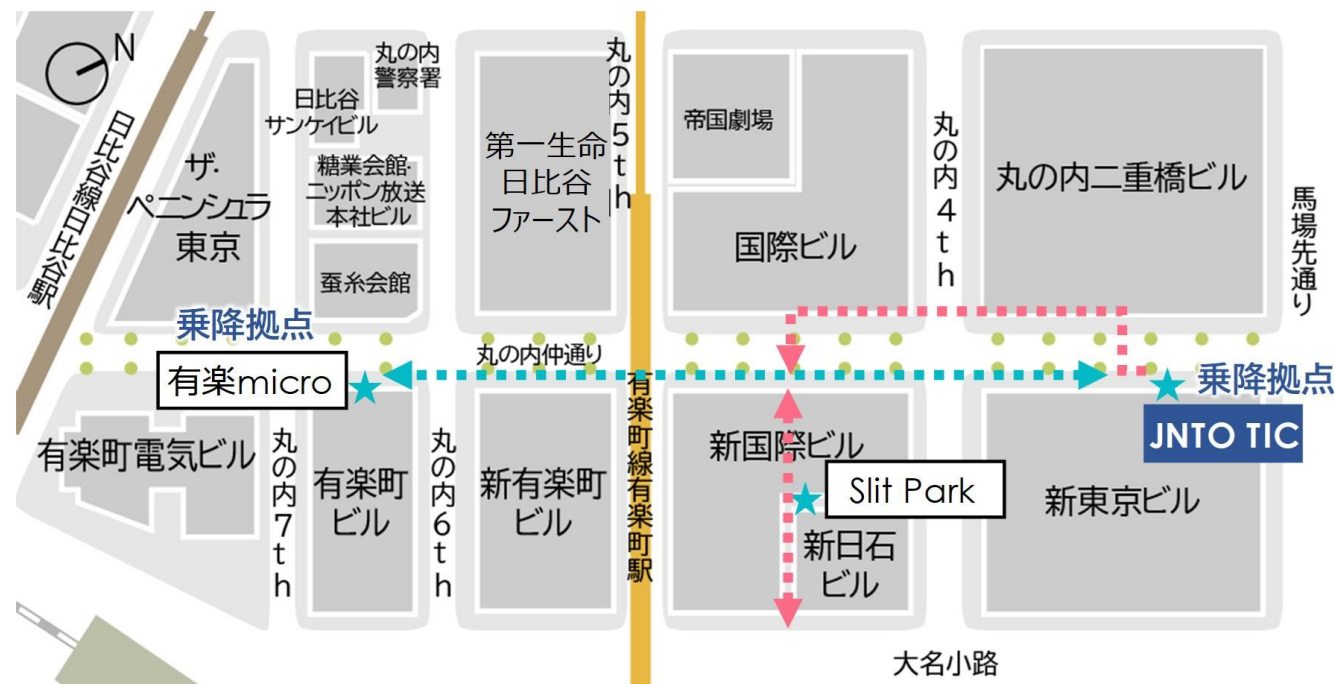
ルート（所要時間、走行エリアなど）
についての満足度をお聞かせください



新しい低速自動走行モビリティが点在し
人と共存するまちの風景についてどう思いますか。



実証実験ルート



ルート
1

事前 2/17,20,21,22,24
本番 2/27AM, 28AM, 3/1
新東京ビル JNTA TIC前⇄有楽町ビル
有楽町micro FOOD&IDEA MARKET前

ルート
2

事前 2/17,20,21,22,24
本番 2/27PM, 28PM
新東京ビル JNTA TIC前
⇄新国際ビル Slit Park



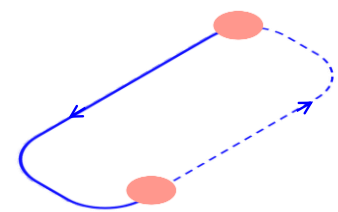
- ・徒歩だと億劫になってしまう距離だが、イイノであれば、行ける！と思わせてくれるちょうどいい距離だった。
- ・ちょっと歩くには時間がかかる（お店によるかどうか迷う距離）で、乗って目的地に着く感じが良かった。
- ・建物の中や路地裏を、乗り物で移動するという非日常体験ができた。
- ・周りを見まわしながら歩行速度で移動できて、観光地の商店街などと親和性が高いと思った。

得られた成果と課題

- ・新しい移動体験（低速・自由乗降型）を提供するモビリティとして、手段としての移動ではなく目的としてのエリア内移動のユースケースの存在可能性を確認
- ・エリア内走行において適切なシーン、ルート、台数、連携するコンテンツ等の把握が課題

データ分析等による既存モビリティの利用状況と傾向

データ分析を通じて、大丸有ウォーカブルの実現に寄与するモビリティサービス像の仮説の検証を行う。



『めぐる』回遊

派生 本源



シャトルバス

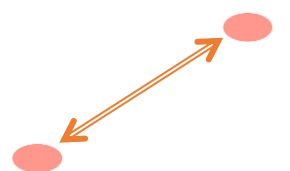


グリーンスロー
モビリティ

- 幹線道路を中心に走行
- フォーカルゾーンを経由し、大丸有およびその周辺を循環する、地域を代表するモビリティ。派生需要と本源需要の双方に対応
- 複数人で、景色の流れを同時体験

検証内容（データ分析内容）

- ルート再編可能性（乗降の実態把握）
- 本源需要対応可能性（バス乗車割合の把握）



『めざす』回遊

派生 本源



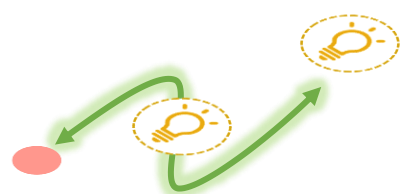
電動
キックボード



シェア
サイクル

- 車道、自転車通行帯を走行
- 目的地を定め、大丸有エリア内の拠点間、大丸有エリア内の拠点と周辺エリアの拠点間を移動
- 派生需要が中心となるが、1人で、風を感じながら景色の流れを体験などの本源需要としての価値も提供する

- 拠点間の回遊利用の可能性
（移動距離、回遊利用としての実態把握）
- ポート配置最適化可能性
（ポート利用、配置の実態把握）



『さまよう』回遊

派生 本源



グリーンスロー
モビリティ



歩行支援型低速
自動走行モビリティ

- 主に本源需要に対応し、既往のモビリティサービスにない新たな価値を提供
- 公民、建物内外問わない狭域を回遊
- 1人または複数人で、新たな景色に出会い、観察する

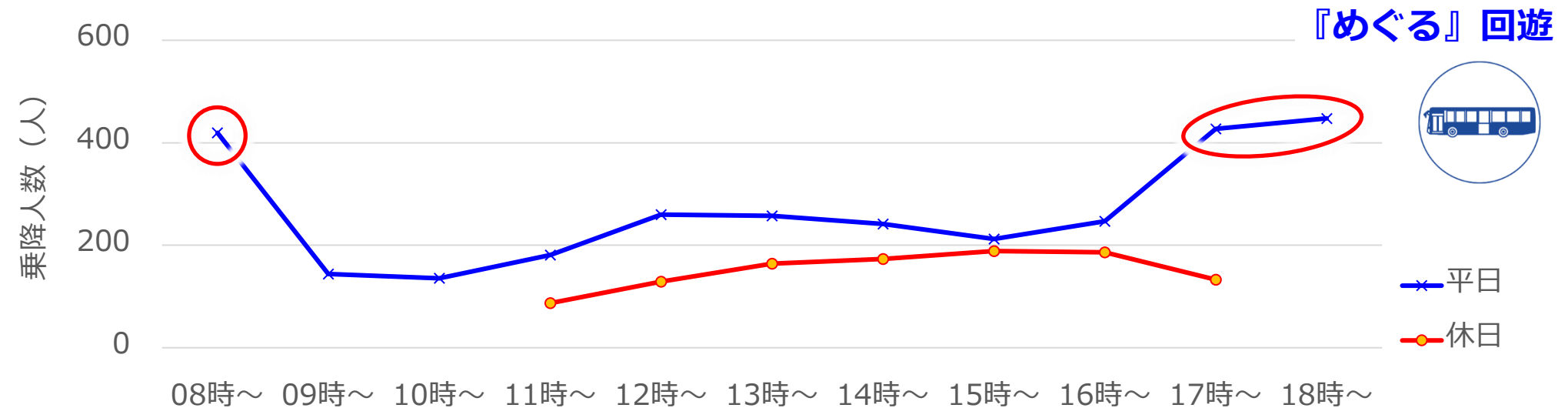
- 新たなポテンシャル開拓可能性
（ポテンシャルに関する議論、アンケートの分析）
- ※ 技術の進展で登場したモビリティであるため、まずはどのようにモビリティのポテンシャルを捉えるかを整理

データ分析等による既存モビリティの利用状況と傾向：丸の内シャトル

丸の内シャトルの平日の利用は**朝・夕の通勤目的の利用が多い**ものと想定され、それ以外の時間帯の利用は比較的少ない傾向にある。
通勤目的（朝・夕）の利用状況は丸の内⇄大手町の行き来が多く、**日中は大丸有間をそれぞれ行き来する利用**がみられる。

■ 平日・休日別の利用状況

- ・1時間あたりの全バス停合計の乗降人数は、**平日で最大約430人/h、休日で最大190人/h。**
- ・平日の利用は**8時台および17・18時台に卓越**しており、**通勤目的の利用が多いもの**と想定される。



■ バス停ごとの利用状況（平日）

- ・平日8時台および17・18時台の乗降の実態は、利用状況を見ると概ね以下の通りと想定される。

8時台の利用状況（※**大手町ルート**のみ）

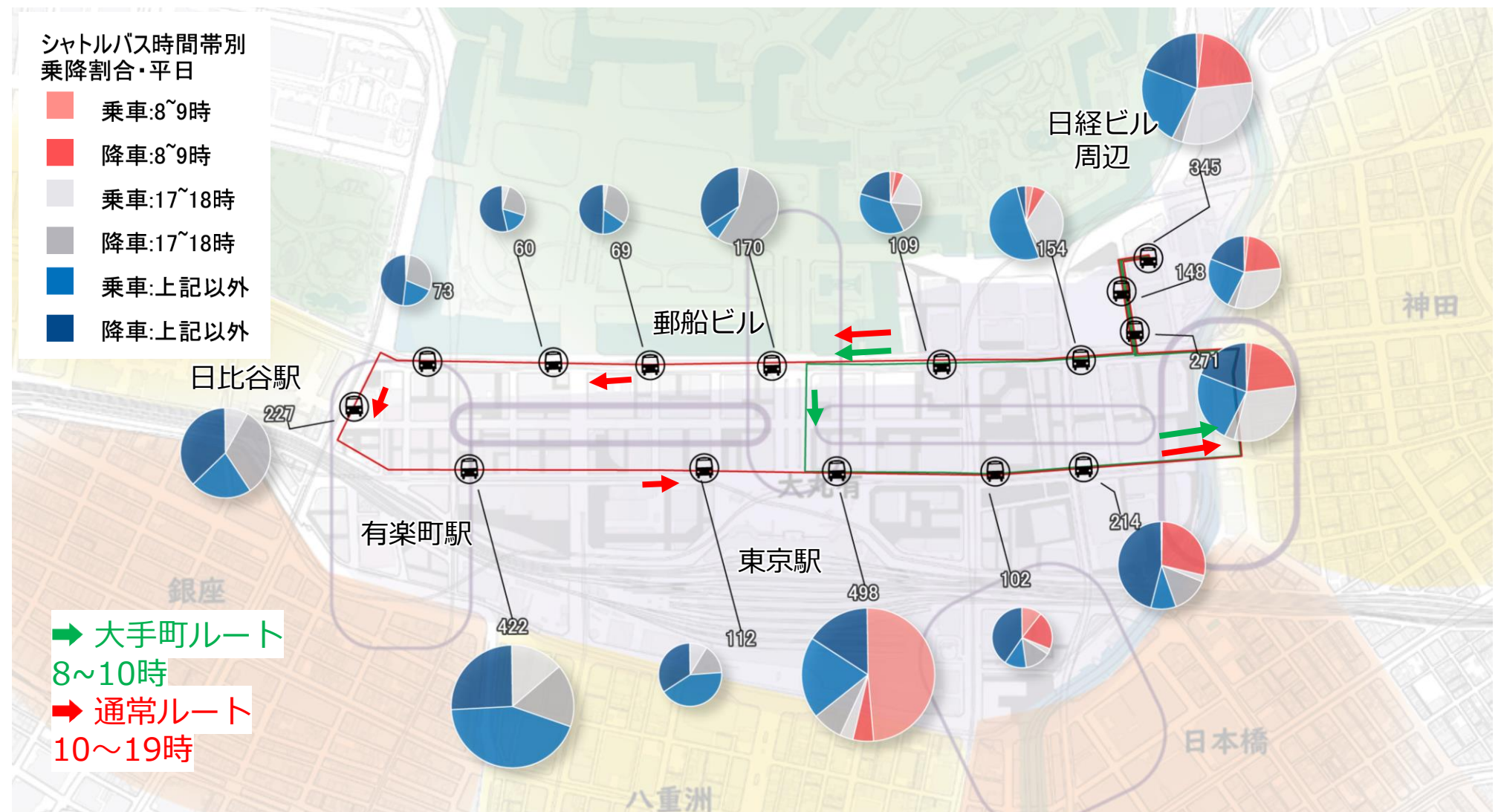
乗車：新丸ビル → 降車：日経ビル周辺

17・18時台の利用状況

乗車：日経ビル周辺 → 降車：郵船ビル

日中の利用状況（各バス停で乗降）

有楽町（新国際ビルほか） → 新丸ビル
→ 大手町（サンケイビルほか）



データ分析等による既存モビリティの利用状況と傾向：丸の内シャトル

丸の内シャトルの座席数に対する利用率は、タピーク時で最大90%程度、日中のオフピーク時は最大65%程度である。

時間帯、走行区間によっては席に余裕があることが想定される。

『めぐる』回遊



■ 丸の内シャトルの座席利用率

- ・実際にシャトルバスに乗車して行った実態調査結果より、座席数（31席）に対する利用率は、**平日13時台で最大約65%、**
平日18時台で最大約90%となっている。

13時台
2024/12/20(金)

時刻	バス停	乗車 人数	降車 人数	出発時 乗車 人数	座席数	座席 利用率
13:05	新丸ビル	7	3	20	31	65%
-	大手町タワー	0	3	17		55%
-	東京サンケイビル	2	6	13		42%
-	三井物産	0	1	12		39%
-	日経ビル	2	3	11		35%
-	経団連・JAビル	1	1	11		35%
-	読売新聞	0	0	11		35%
-	三井住友銀行	0	0	11		35%
-	郵船ビル	0	0	11		35%
-	明治安田ヴィレッジ	0	2	9		29%
-	東京會舘	0	0	9		29%
-	第一生命	3	4	8		26%
-	日比谷	3	4	7		23%
-	新国際ビル	9	1	15		48%
-	三菱ビル	1	0	16		52%
13:40	(新丸ビル)	3	4	15		48%

丸の内
↓
大手町

有楽町
↓
G

18時台
2024/12/9(月)

時刻	バス停	乗車 人数	降車 人数	出発時 乗車 人数	座席数	座席 利用率
18:08	新丸ビル	1		4	31	13%
-	大手町タワー	0	2	2		6%
-	東京サンケイビル	0	1	1		3%
-	三井物産	4	1	4		13%
-	日経ビル	8	0	12		39%
-	経団連・JAビル	9	0	21		68%
-	読売新聞	7	0	28		90%
-	三井住友銀行	0	2	26		84%
-	郵船ビル	1	7	20		65%
-	明治安田ヴィレッジ	1	5	16		52%
-	東京會舘	0	1	15		48%
-	第一生命	0	2	13		42%
-	日比谷	3	5	11		35%
-	新国際ビル	4	9	6		19%
-	三菱ビル	0	0	6		19%
18:45	(新丸ビル)	0	4	2		6%

大手町
↓
丸の内

データ分析等による既存モビリティの利用状況と傾向：シェアサイクル・電動キックボード

シェアサイクル・電動キックボードとも、大丸有エリアの各ポートから、大丸有エリア周辺（銀座、日本橋、神田等）にあたる**1～3km離れたポートへの返却が最も多い**。**ポートの密度が高いほど返却台数も多い傾向**が示唆される。

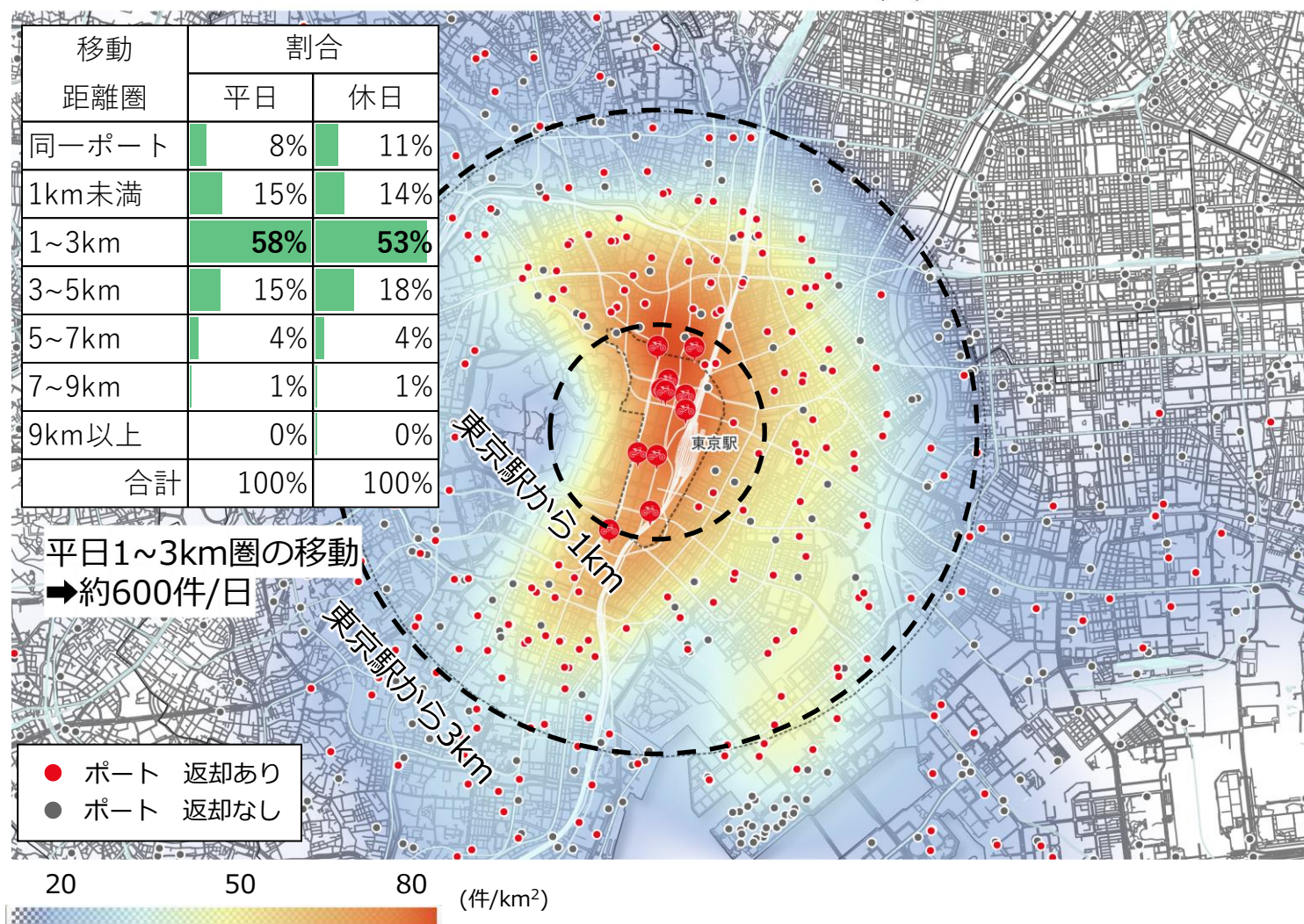
■ 大丸有エリアのポートから出発したシェアサイクル・電動キックボード

- 平日の全時間帯を対象に、大丸有エリアの各ポートから出発し、シェアサイクル・電動キックボードの返却がみられたポートを対象にプロットし、返却先のポートでの返却台数をもとにヒートマップを作成した。（左）ドコモ・バイクシェア社 （右）LUUP社 データ参照
- 大丸有エリアの各ポートから1～3km離れたポートへの返却先が最も多い。**
- ヒートマップの形状を検証すると、**ポートの密度が高いほど返却台数も多くなる傾向**が示唆される。

『めざす』回遊

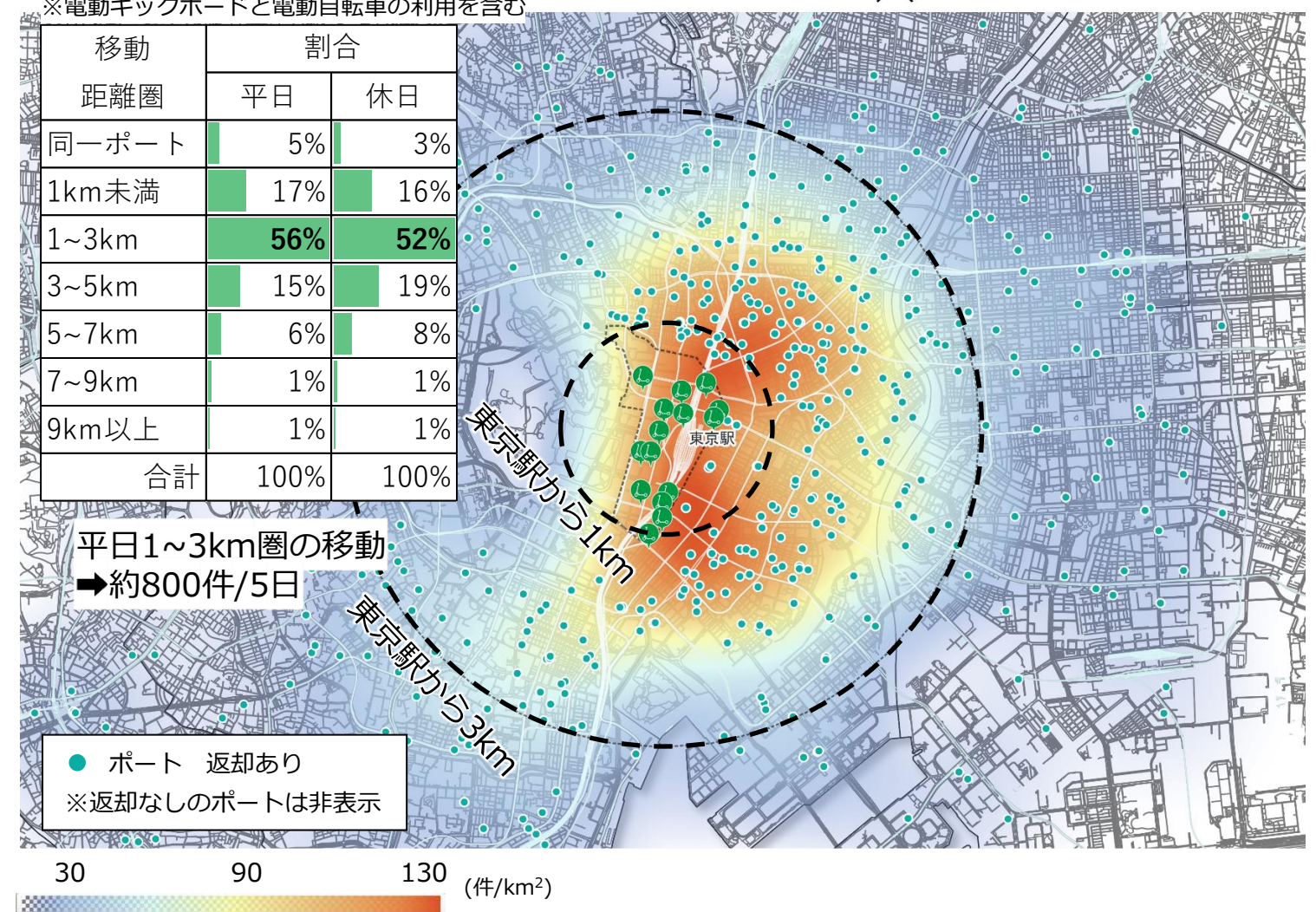


大丸有エリアからどこへ行っているか（ドコモバイクシェア・ヒートマップ・平日）



出典：2021年10月28日（木）ドコモ・バイクシェア利用実態調査結果より

大丸有エリアからどこへ行っているか（LUUP・ヒートマップ・平日）
※電動キックボードと電動自転車の利用を含む



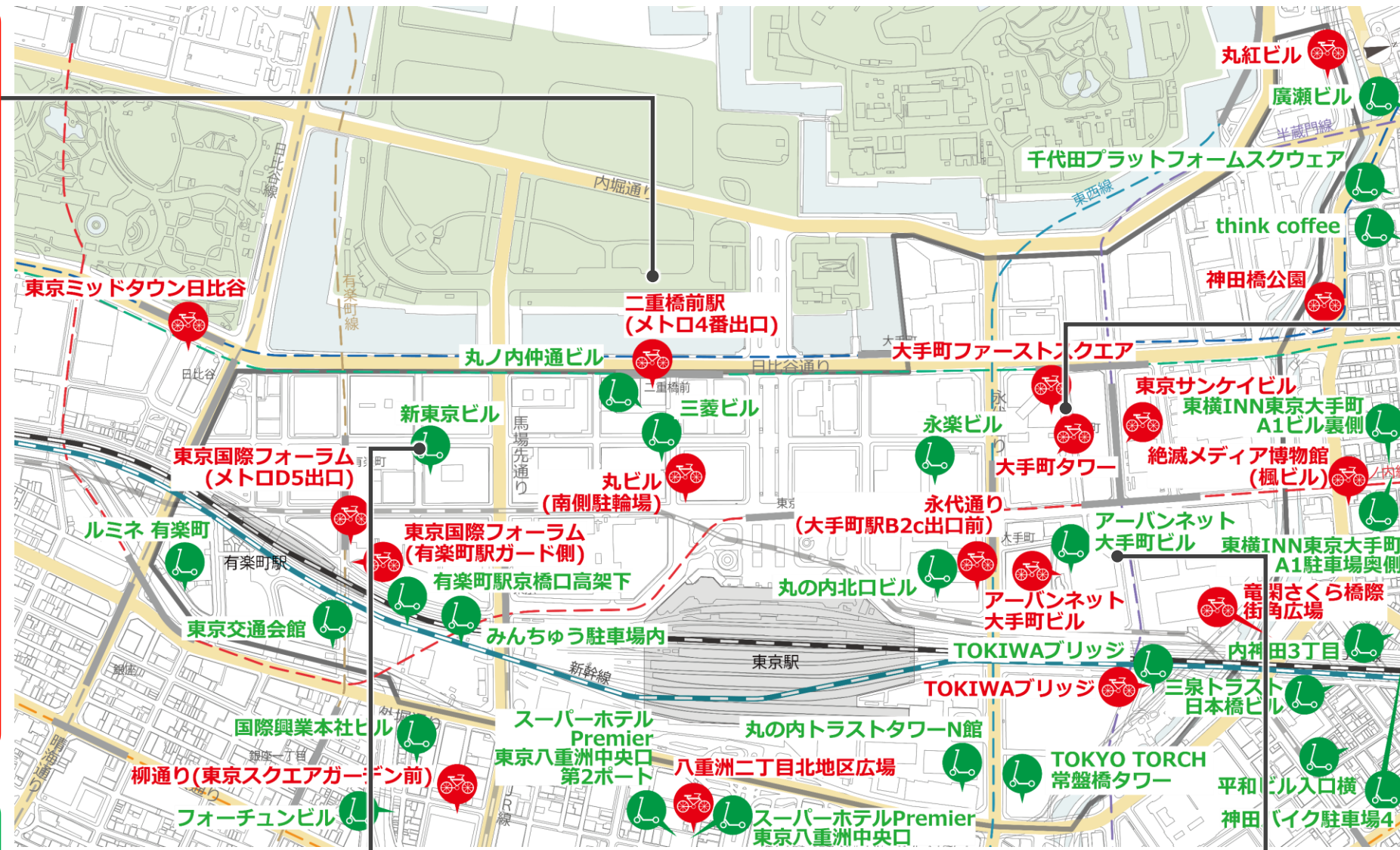
出典：2024年9月9日（月）～9月13日（金）LUUP利用実態調査結果より
※5日間合計

データ分析等による既存モビリティの利用状況と傾向：シェアサイクル・電動キックボード

大丸有エリア内のポート配置状況を整理。ポートは**道路上から視認しづらい、アクセスしづらい箇所に設置されている場合も散見**される。
また、複数事業者（ドコモ・バイクシェア、LUUP）のポートが近接しているものの**一体的なポート**となっている箇所はなかった。

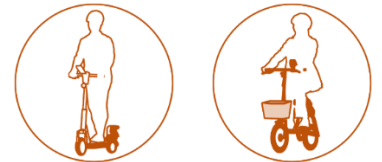
■ 大丸有エリア内のポート配置

複数事業者のポートが
近接して設置されている例1



出典：ドコモ・バイクシェア (<https://docomo-cycle.jp/tokyo/>) LUUP (<https://luup.sc/>) 2025/1/14閲覧

『めざす』回遊



道路からアクセスしづらい
箇所に設置されている例



- 大丸有エリア
- ポート：LUUP
※電動自転車を含む
- ポート：ドコモ・バイクシェア

道路から視認しづらい
箇所に設置されている例



複数事業者の
ポートが近接して
設置されている例2



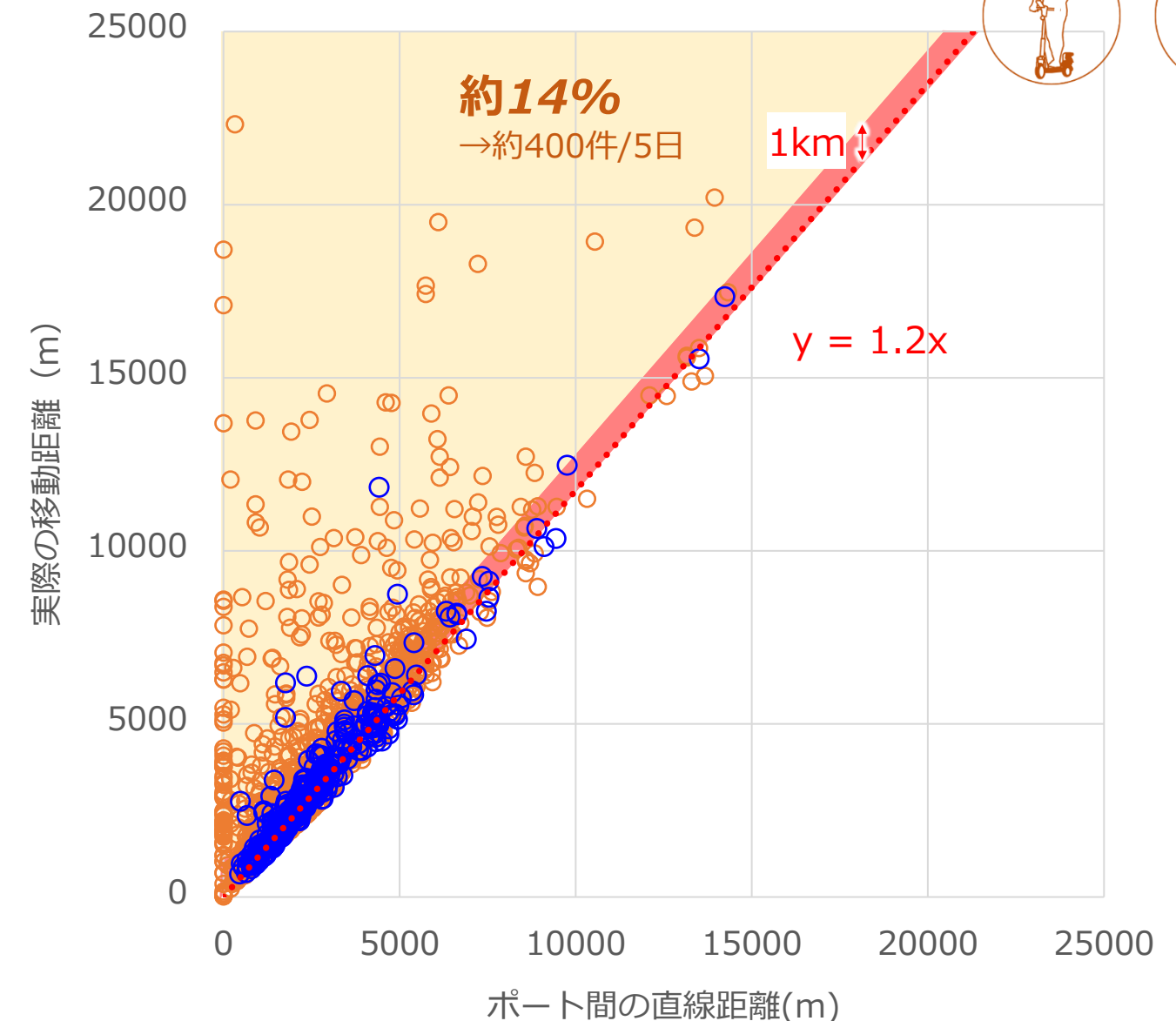
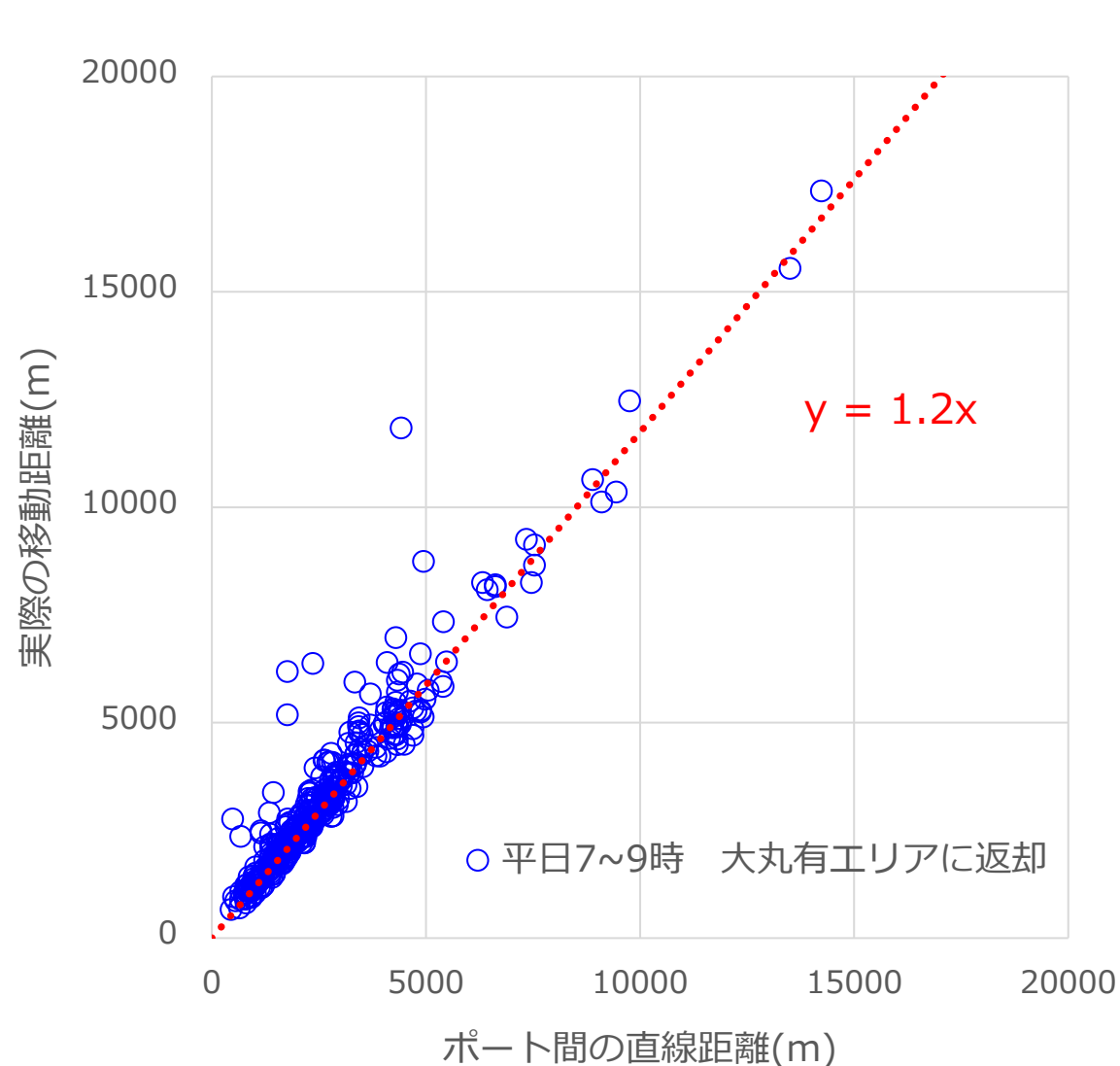
データ分析等による既存モビリティの利用状況と傾向：シェアサイクル・電動キックボード

出発・返却ポートの位置情報と実際の移動距離のデータを参照し、移動を目的とした利用時の近似式を算出の上、実際の移動距離が算定結果を上回る利用を回遊利用として位置付けると、**14%程度（平日）が回遊利用をしていると想定**される。

■ 大丸有エリア周辺で回遊目的と想定されるシェアサイクル・電動キックボードの利用割合

『めざす』回遊

- LUUP社提供データには、**ポートの位置情報と実際の移動距離が含まれており、それらの関係性から回遊目的の利用割合を推計した。**



- 平日通勤時間帯のシェアサイクル・電動キックボード利用者の移動距離とポート間直線距離は、相関係数95%の比例関係にある。
- 通勤時の利用のため、**目的地間を最短で移動しているものと仮定する。実際の移動距離はポート間直線距離の約1.2倍になる。**

- 実際の移動距離を式に照らし、**実際の移動距離が算定結果（ポート間直線距離×1.2）を1km以上上回る利用について、回遊利用として位置付ける。**
- 平日14%程度（休日21%程度）が回遊利用をしていると想定される。**

データ分析等による既存モビリティの利用状況と傾向：歩行支援型低速自動走行モビリティ

昨年10～11月にかけて有楽町エリアにて**歩行支援型低速自動走行モビリティの実証実験**が実施された。
2,000人を超える参加者がモビリティ乗車を体験され、体験への満足度は約92%であった。
同時期にエリアで開催されていた東京国際映画祭との連携も実施した。

『さまよう』回遊



体験人数

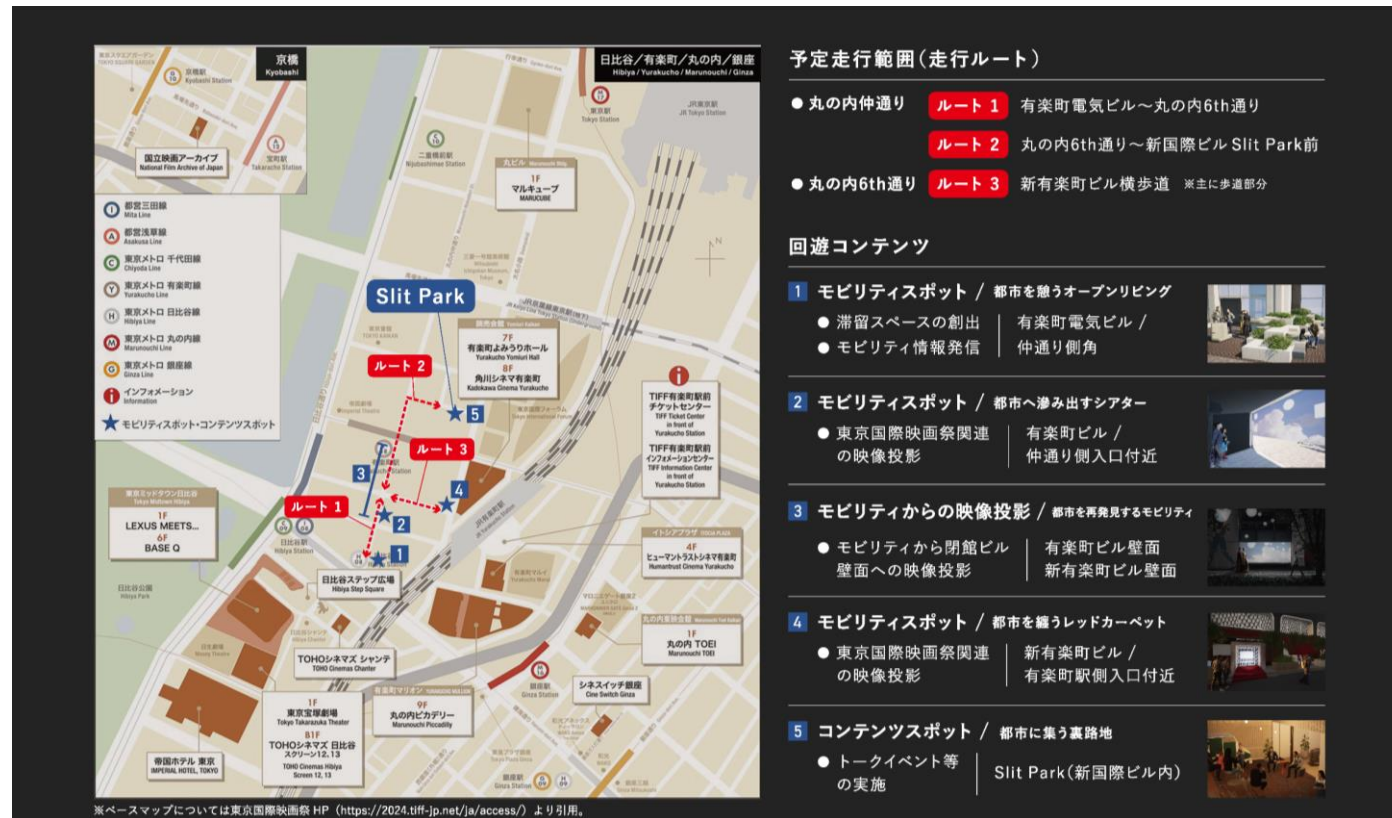
目視カウントと乗降センサー検回数から算出。
乗車率は4割程度。

約 **2,131** 人/3台

アンケート結果（満足度）

応答数444。
加えて96%が定常後も乗ってみたいと回答。

92 %



令和5年度補正予算 国土交通省都市局スマートシティ実装化支援事業

『新しい低速自動走行モビリティ』実証実験

2024 10.28月 → 11.06水 昼の部 13:00 - 16:00 夜の部 17:00 - 19:30

*時間変動有り ※雨天時は走行中止

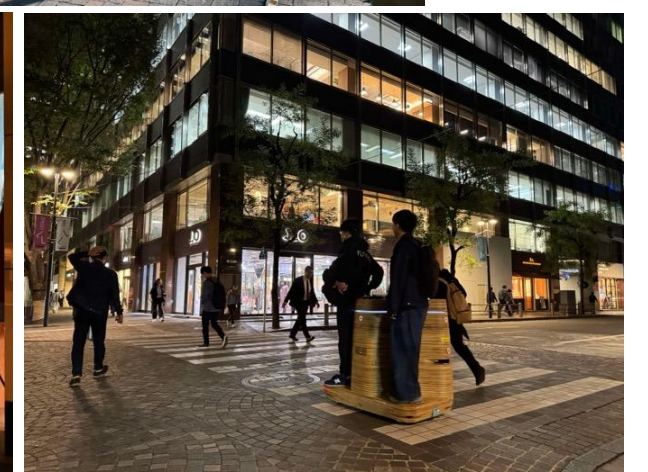
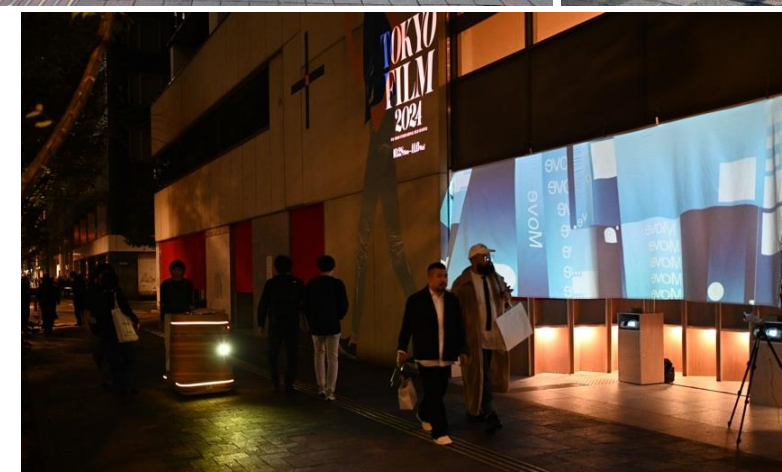
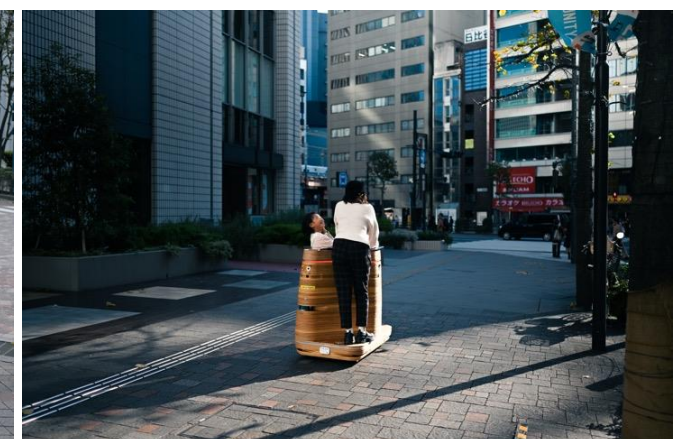
大手町・丸の内・有楽町地区(以下「大丸有(だいまるゆう)地区」)では、大丸有まちづくり協議会、千代田区、東京都によって構成される 大丸有スマートシティ推進コンソーシアムにより、今般、「低速自動走行モビリティ実証実験」を以下概要の通り実施します。

実証目的

- まちの回遊を促す新しいモビリティサービスの実現に向けた検証
- 移動そのものを楽しむ新しい移動体験の提供と効果に関する検証

参加方法

事前予約は不要です。乗車希望の方は走行中のモビリティに定員3名まで自由に乗降可能です。なお、ルートの発着場所となる①(有楽町電気ビル・仲通り側角)、④(新有楽町ビル・有楽町駅側入口付近)、⑤(Slit Park(新国際ビル内))では乗換制となりますので順番に譲り合ってください。(裏面Map参照) 乗車後はアンケートにご協力をお願いいたします。 ※混雑でお待ちいただく場合がございますご了承ください。



主催：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

協力：東京国際映画祭 / Slit Park YURAKUCHO / 東邦レオ株式会社 / 株式会社SpAcE / グッドモーニング株式会社 / 株式会社NTTデータ / 株式会社三菱地所設計 / 三菱地所株式会社

出典：令和5年度補正予算 国土交通省都市局スマートシティ実装化支援事業
『新しい低速自動走行モビリティ』実証実験結果より

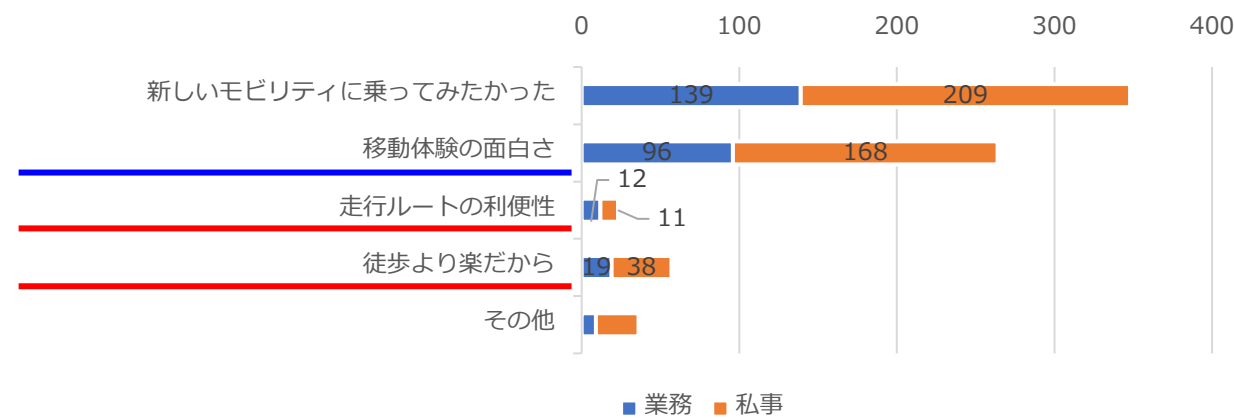
データ分析等による既存モビリティの利用状況と傾向：歩行支援型低速自動走行モビリティ

本源需要性に関する評価だけでなく、徒歩と比較して「楽に移動できた」ことや、想定される乗車シーンとして「移動時」も多く選択されていることから、**走行ルートなど利便性を高めることで、派生需要としての機能も担える可能性**が示唆された。
 なお、ワーカーと観光客で回答の傾向に大きな差はみられなかった。

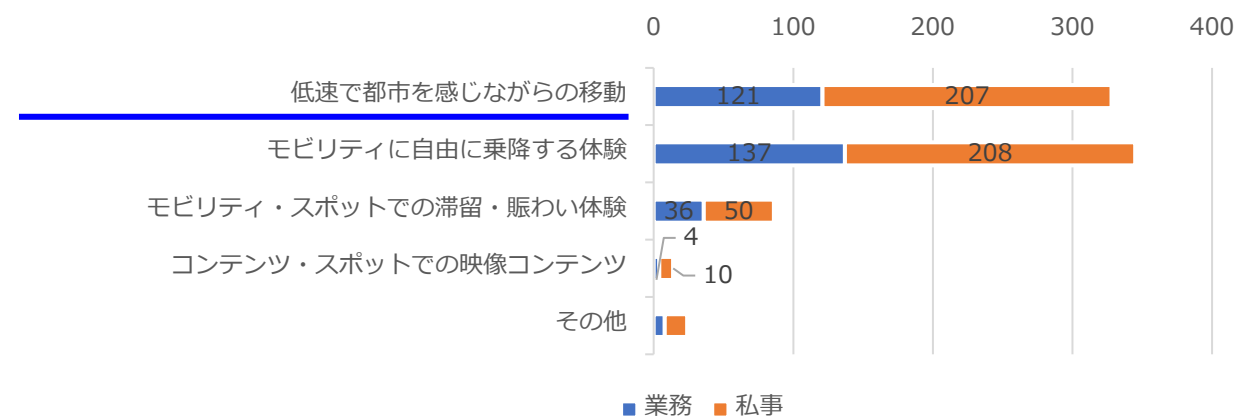
『さまよう』回遊

■ 歩行支援型低速自動走行モビリティの本源需要性の確認（実証実験アンケートより）

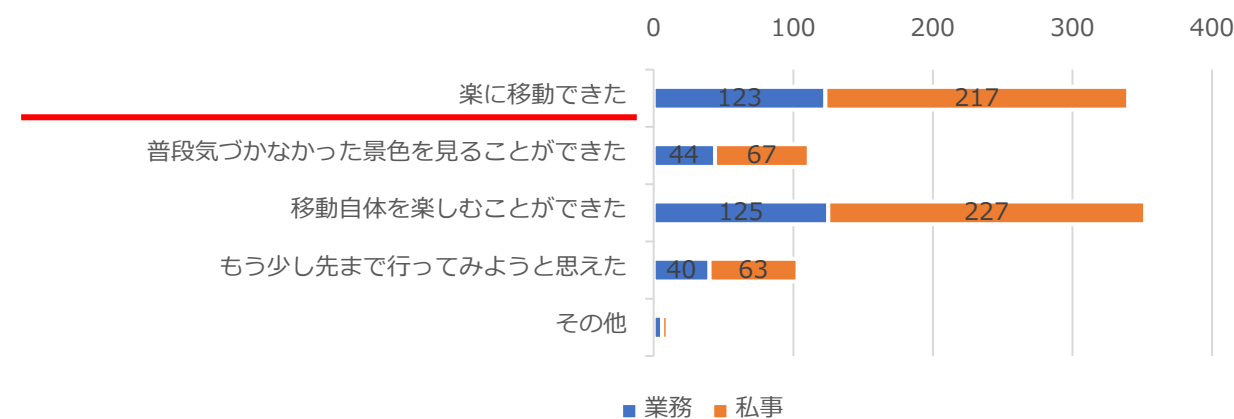
13. 本モビリティサービスはどのような理由で利用されましたか。（複数選択可）



16. 本モビリティサービスで良いと思った体験は何ですか。（複数選択可）



18. 本モビリティサービスでの移動は徒歩と比べてどのような違いがありましたか。（複数選択可）

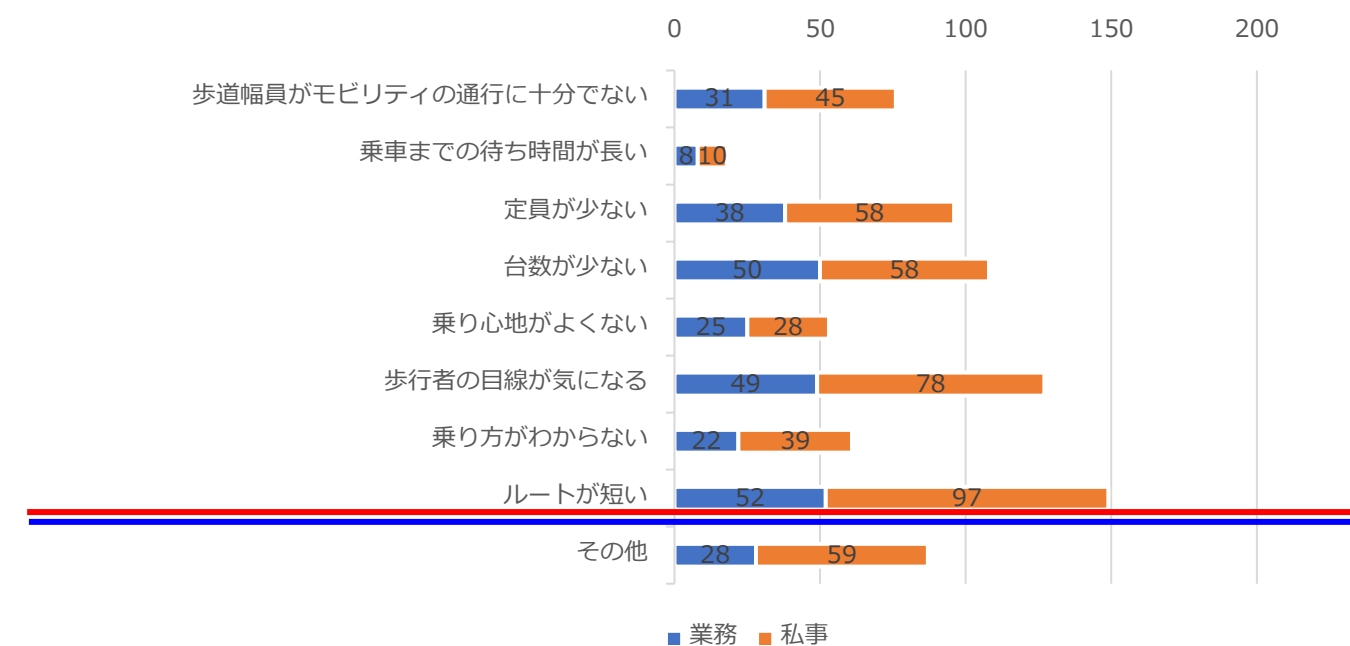


凡例：本源需要に関する回答

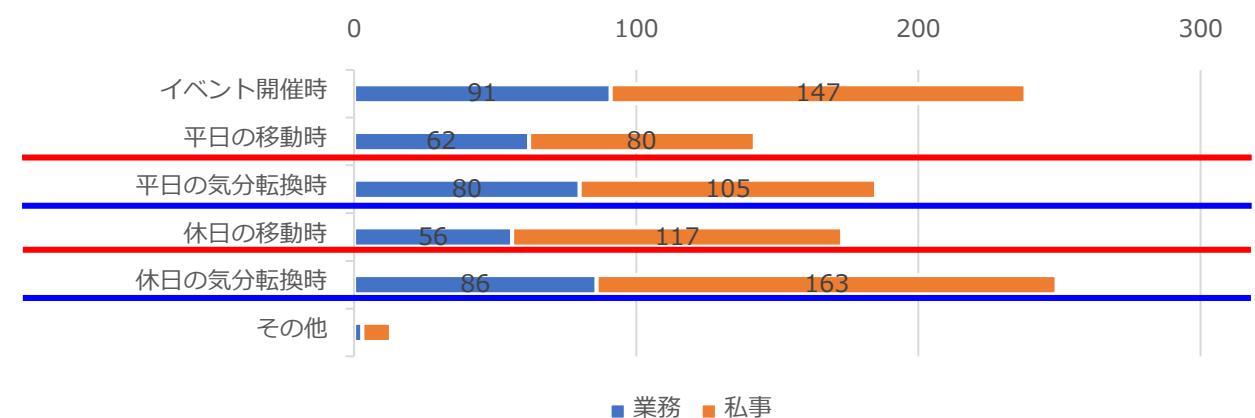
派生需要に関する回答



20. 本モビリティサービスでの体験について感じた課題や「もっとこうすればよくなる」視点があれば教えて下さい。（複数選択可）



27. 本モビリティサービスが定常運行された場合に想定される乗車シーンを教えてください（複数選択可）



出典：令和5年度補正予算 国土交通省都市局スマートシティ実装化支援事業
 『新しい低速自動走行モビリティ』実証実験結果より

データ分析等による既存モビリティの利用状況と傾向：歩行支援型低速自動走行モビリティ

実証実験に合わせて「都市と移動」に関するトークセッションを開催。

新しく登場したモビリティをどう捉えるか？という議論により、「移動だけではない」モビリティの可能性について、

『まちを知覚するためのモビリティ』『メディアとしてのモビリティ』

『創造の源泉としてのモビリティ』『時間を過ごすためのモビリティ』というキーワードが示された。

■ トークセッションの概要と歩行支援型低速自動走行モビリティのポテンシャルに関するコメント

『さまよう』回遊

TALK
SESSION

トーク
セッション

テーマ
都市と移動

場所：有楽町 Slit Park
参加費：無料
時間：1hour

都市と移動のこれから×iino ウォーカブルな都市で起こりうる新しい移動体験とは。建築・映像・移動について先鋭な取り組みを行う方々をお招きするトークセッションを実証実験の実施にあわせて実施します。是非ご参加ください。

10.30 水 18:00-19:00 株式会社日建設計 設計グループ 部長 羽鳥 達也	10.31 木 18:00-19:00 ALTMY 一級建築士 事務所株式会社 ALTMY 代表 建築家 津川 恵理	11.02 土 15:00-16:00 建築設計事務所 デザイナー 泉田 剛	11.02 土 15:00-16:00 映像クリエイター 岡本 斗志貴
11.04 月 15:00-16:00 株式会社 はじまり日和 代表取締役 柴田 大輔	11.06 水 18:00-19:00 株式会社 三菱地所設計 チーフプランナー 渡辺 倫樹	11.06 水 18:00-19:00 株式会社 三菱地所設計 プランナー 神谷 佳祐	MC FOR ALL 4 DAYS. ゲキダンイイノ 合同会社 座長 嶋田 悠介

まちを知覚するためのモビリティ



都市をメディアとして体感
してもらうための装置

「身体拡張」の感覚

視点がほんの少し高くなるだけで
まちの景色が変わる

地面の形を感じる体験

既に街には魅力的なコンテンツがいっぱい。
それらをつなぐ役割。

メディアとしてのモビリティ

既視感のない、
新しいもの

“モビリティに乗りながら
ゆっくり人が移動している
風景”の違和感（面白さ）

人と人をつなぐ
街と人をつなぐ

“遊びみたいなもの”を都市に埋め込むと、
予期せぬ良いハプニングが起こる
と信じている。

「移動」は発想が
生まれやすい場所である

意外性の発見につながる
移動・モビリティ

創造の源泉としてのモビリティ

歩くことから解放されて
滑らかに街の中を移動する新感覚

動く家具。
暑いときは木陰に向かい留まるなど。

室内での活動が都市空間に
沁みだしてくる面白さ

行きたいから乗るのではなく
過ごしたいために乗る

時間を過ごすためのモビリティ

データ分析等をふまえた回遊に関する行動変容の可能性・課題

データ分析等による既存モビリティの利用状況と傾向をもとに、モビリティサービス像ごとの回遊に関する行動変容の可能性・課題を整理。

	既存モビリティの利用状況と傾向	回遊に関する行動変容の可能性・課題
『めぐる』回遊  	- 朝・夕の通勤目的の利用が多いものと想定され、それ以外の時間帯の利用は比較的少ない傾向にある。 - 通勤目的（朝・夕）の利用状況は丸の内⇄大手町の行き来が多く、日中は大丸有間をそれぞれ行き来する利用がみられる。 時間帯、走行区間によっては座席に余裕があることが想定される。	- 通勤のため既存ニーズに応えつつ、日中の来街者の大丸有エリア内回遊と周辺エリア間回遊の新たなニーズを生み出す。 - ニーズに合わせたルート再編、モビリティデバイスの変更（定員変更、座面レイアウト変更、自動運転化など）によりさらなる行動変更を促せる可能性がある。 利用実態を詳細に把握するシステムが必要。（例えば、有料にして乗降のログを取得するなど）
『めざす』回遊  	- 大丸有エリアの各ポートから、大丸有エリア周辺にあたる1～3km離れたポートへの返却が最も多い。 - ポートの密度が高いほど返却台数も多い傾向が示唆される。 - ポートは道路上から視認しづらい、アクセスしづらい箇所に設置されている場合も散見される。複数事業者のポートが近接しているものの、一体的なポートはない。 14%程度（平日）が回遊利用をしていると想定される。	- 周辺エリア間回遊のための既存ニーズを支える。フォーカルゾーンを中心とした大丸有エリア内外において、ポートの充実化により周辺エリア間回遊の新たなニーズを生み出す。 - モビリティの選択肢を増やすしかけづくり（ポートの疎密の解消、通りから見やすい、アクセスしやすいポート配置、複数事業者のモビリティが利用できる一体的なポートなど）によりさらなる行動変更を促せる可能性がある。
『さまよう』回遊  	- 歩行支援型低速自動走行モビリティのポテンシャル：まちの知覚、メディア、創造の源泉、時間を過ごす - 本源需要性に関する評価だけでなく、走行ルートなど利便性を高めることで、派生需要としての機能も担える可能性が示唆された。ワーカーと観光客で回答の傾向に大きな差はみられない。	徒歩では出来ないエリア内回遊の新たなニーズに応える。建物内外/官地民地の境界を超えた新たなニーズに応える。 - 本源需要だけでなく、頻度や走行ルートなど利便性を高めることで、派生需要（移動手段）としての機能も担う。 飲食とセットや法人サブスクなどのビジネスモデル構築のポテンシャル。（※実証実験アンケートにて一定の評価を確認）

大丸有エリアの人流データ分析について

大丸有エリアおよびその周辺を対象として、**人流データ分析**を実施。まち全体の人流の把握のため、「**エリア滞在人口（時間帯別）**」「**ゾーン間移動量**」「**交通手段別の移動量**」の3つの分析をふまえ、モビリティサービス更新/導入の議論に向けた論点を整理。

■ 人流データ分析の前提条件

主なデータ取得日

- ・ 平日：2023/10/16（月）
- ・ 休日：2023/10/22（日）

データの特性・前提条件

- ・ **ポイント型流動人口データ**（Agoop社提供）を活用。
- ・ **大丸有およびその周辺で設定したゾーン**で2ポイント/ユーザー以上データが取得されたデータセットとしている。
- ・ ポイント型流動人口データは、**大丸有エリア周辺への来訪者を一様に捉えているものと仮定**する。ただし、データの特性上、**外国在住の外国人観光客は含まない**。
- ・ 大丸有エリアおよびその周辺全ての人流データの取得は不可のため、**拡大係数（Agoop社による設定）**をかけてエリア内人口の実数を近似。

※拡大推計は、各居住地（市区町村単位）の夜間人口（住民基本台帳のデータ）と、各居住地から取得されたGPSデータの人数から一人当たりの係数を算出している。

◎ 上記データ特性を踏まえ、今回の分析では**まち全体の人流の傾向の把握**までにとどめ、今後、別途データとの突合による補完を検討。



■ 分析内容

- ・ **大丸有エリアの時間帯別滞在人口**（人/h）
[全体（平休別）、大丸有ワーカー（平日）]
- ・ **大丸有エリア（大手町・丸の内・有楽町ゾーン）および周辺ゾーンへのゾーン間移動量**（人/h）[全体（平休別）]
- ・ **丸の内2丁目ゾーン（※）から大丸有エリアおよび周辺ゾーンへの交通手段別時間帯別ゾーン間移動量**（人/16日合計※※）
[全体（平日）]

※「都心型モビリティ・ハブ」ケーススタディ実施ゾーン

※※ 2023年10月10,11,12,13,16,17,18,19,20,23,24,25,26,27,30,31日の計16日間の合計（すべて平日）

■ 分析内容をふまえた論点イメージ

【社会的便益の視点として】

- ・ モビリティサービスの更新・導入により、**大丸有エリアを超えた回遊を実現できる可能性**があるか？

【ユーザーへの付加価値の提供として】

- ・ **属性ごと**（大丸有ワーカーとその他）にどのようなモビリティサービス導入が考えられるか？
- ・ **丸の内2丁目ゾーン（モビリティ・ハブ）**を起終点とした場合、どのようなモビリティサービス導入が考えられるか？

論点1 大丸有エリアの人流データ分析について

大丸有エリアの滞在人口について、**全体で平日最大約18.6万人、休日最大約5.8万人**、うち千代田区勤務の**ワーカーは最大約7.2万人**。
平日に対する休日の滞在人口割合：**約3割**、日中の「大丸有ワーカー」：**約4割**となっている。

■ 大丸有エリアの時間帯別滞在人口（人/h）

【全体（平休別）】

各時刻の前後30分（合計60分）（※1）の間において、15分以上滞在とセッション判定（※2）されたユーザーの数を15分ごとに集計。

- ・ 10月16日（月） 平均：8.3万人、最大値：18.6万人（12:45）
- ・ 10月22日（日） 平均：2.4万人、最大値：5.8万人（14:15）

- 平日に対する休日の滞在人口割合：**約3割**
- ピーク時間：休日（14:15）は平日（12:45）より**1.5時間遅い**

【属性別（平日）】

Agoop社データによる千代田区勤務者、かつ週1回以上、8時から20時の間で大丸有エリア内での6時間以上の滞在が判定されたユーザーを「大丸有ワーカー」と仮定し集計。

- ・ 大丸有ワーカー判定者 平均：3.2万人、最大値：7.2万人（12:15）

- 平日日中の「大丸有ワーカー」：**約4割**

（※1）集計時刻が8:15の場合

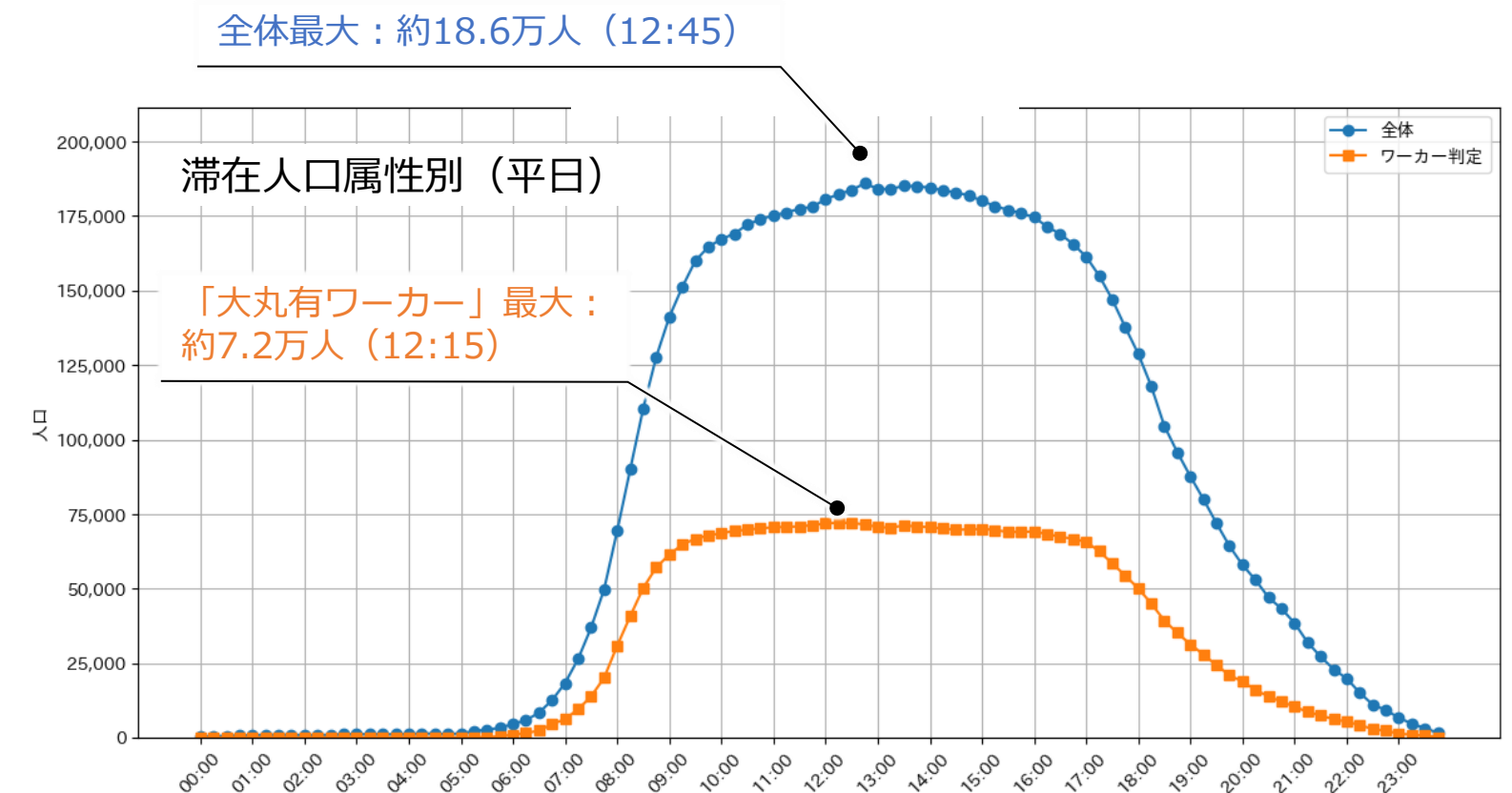
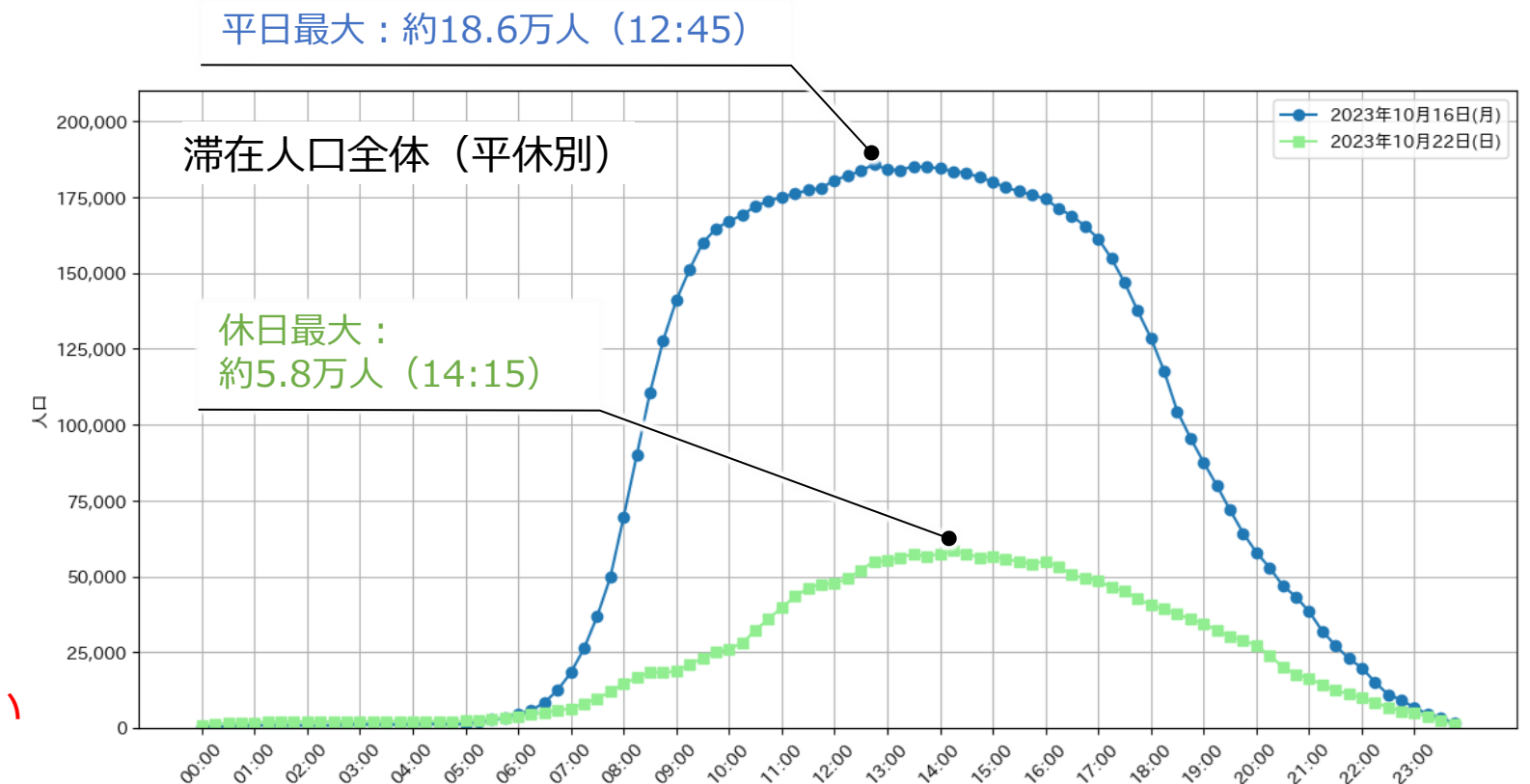
→ 7:45～8:45のあいだに滞在時間が合計15分以上のユーザーが対象

（※2）「セッションの合計時間」をユーザーの滞在時間と判定

「セッション」：ユーザーが連続して大丸有エリア内で観測された期間を

1セッションと定義。位置情報の欠損があっても、前後の継続性から滞在を推定

※ 2023/10/16（月）、2023/10/22（日）のポイント型流動人口データ（Agoop社提供）をもとに作成。



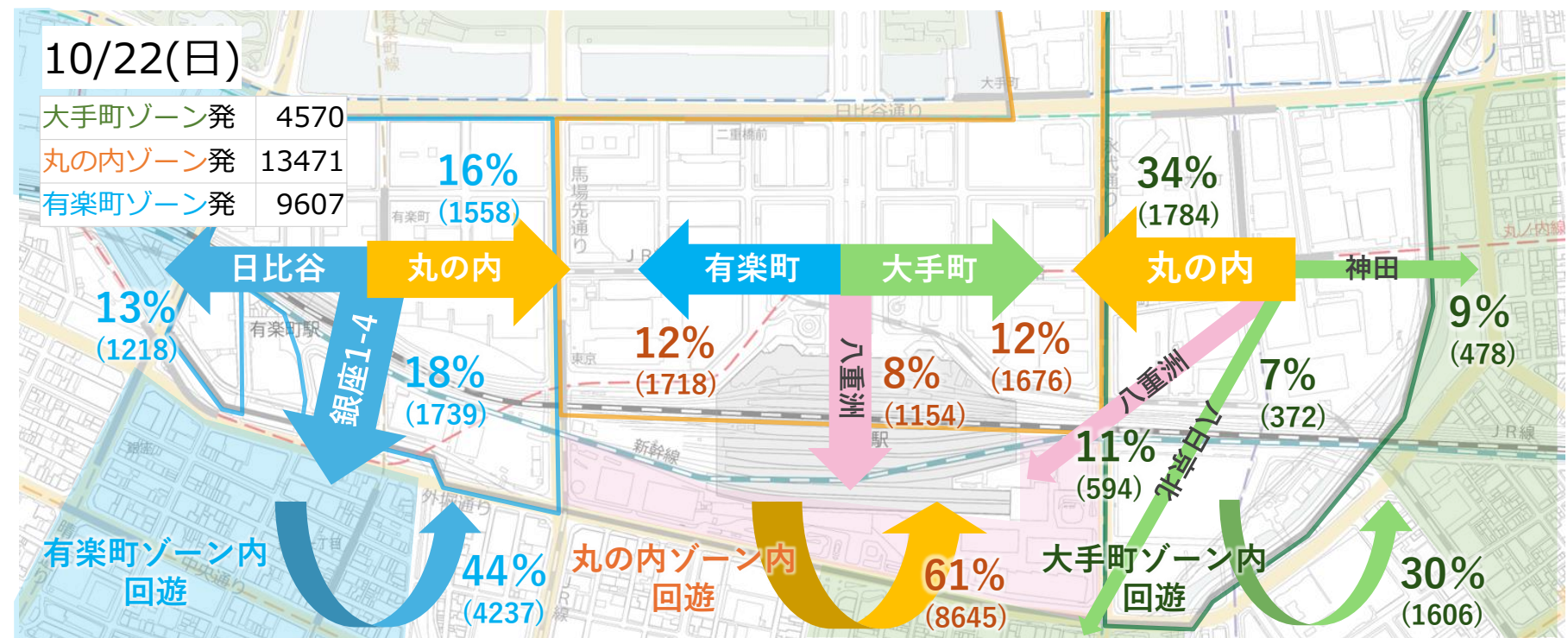
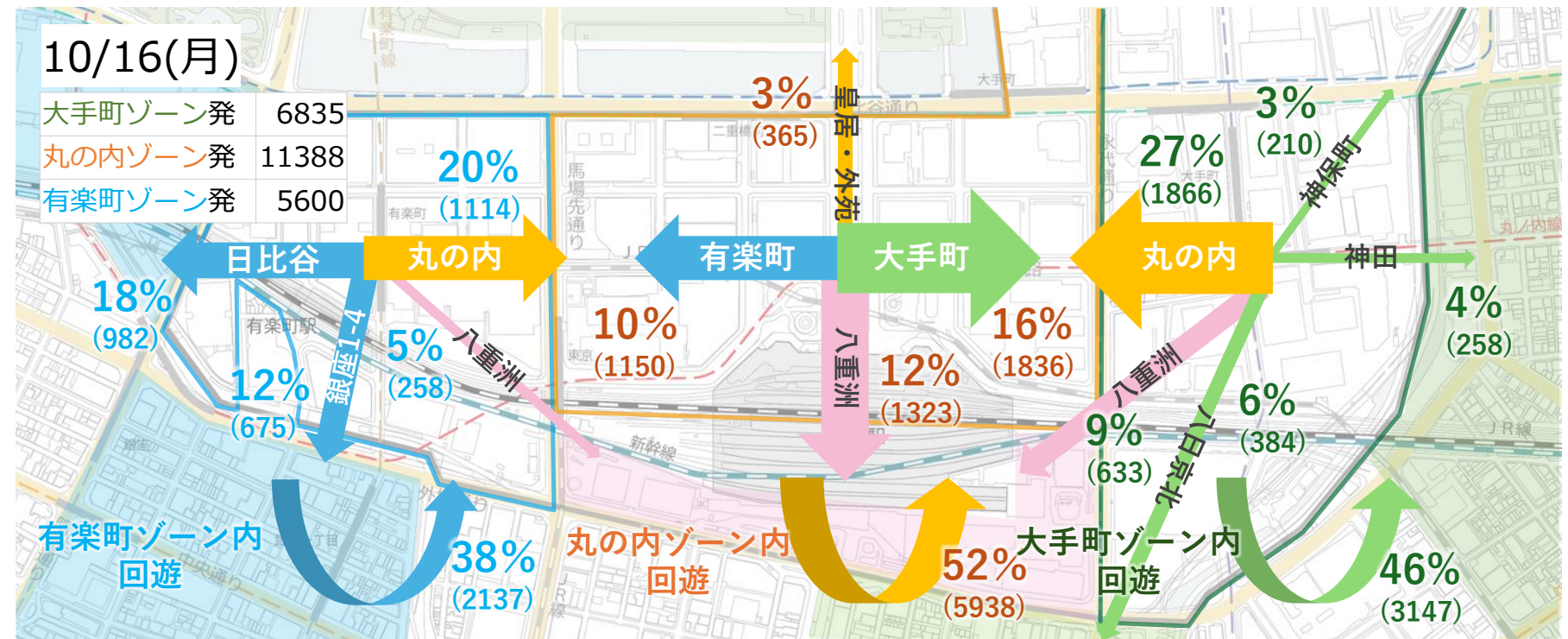
大丸有エリアの人流データ分析について

大丸有エリアおよび周辺ゾーンのゾーン間移動量について、**大手町-丸の内-有楽町間の南北方向の移動と、ゾーン内回遊が主**となる。
大手町ゾーンは大丸有エリア外への移動量が少ない一方で、有楽町ゾーンでは大丸有エリア外への移動量が多くなっている。

■ 大丸有エリア（大手町・丸の内・有楽町ゾーン）および
周辺ゾーンへのゾーン間移動量（人/h）〔全体（平休別）〕

大丸有エリア内の15分以上滞在者を対象に、15:00の前後30分、計1時間の移動量を集計。それぞれのOrigin zoneにおいて3%以上のDestination zoneを図示。

- **大手町ゾーン**は、神田や神保町など**エリア外**への移動量が少ない。平休で傾向は変わらない
- **丸の内ゾーン**は他2ゾーンより移動量が約2倍となっている。**ゾーン内移動割合が最も大きい**
大手町や有楽町、八重洲（東京駅八重洲口周辺）への移動量が概ね同じ。平休で傾向は変わらない
- **有楽町ゾーン**では、銀座や日比谷など**大丸有エリア外**への移動量が多くなっており、特に休日の銀座方面はその傾向が顕著
- **同ゾーン内での回遊**について、丸の内、有楽町ゾーンでは休日優位なのに対し、大手町ゾーンでは平日優位となっている



※ 括弧内は拡大推計値 ※同一IDもゾーンをまたぐ毎にカウント。回遊では1ID1カウント

※ 2023/10/16（月）、2023/10/22（日）のポイント型流動人口データ（Agoop社提供）をもとに作成。

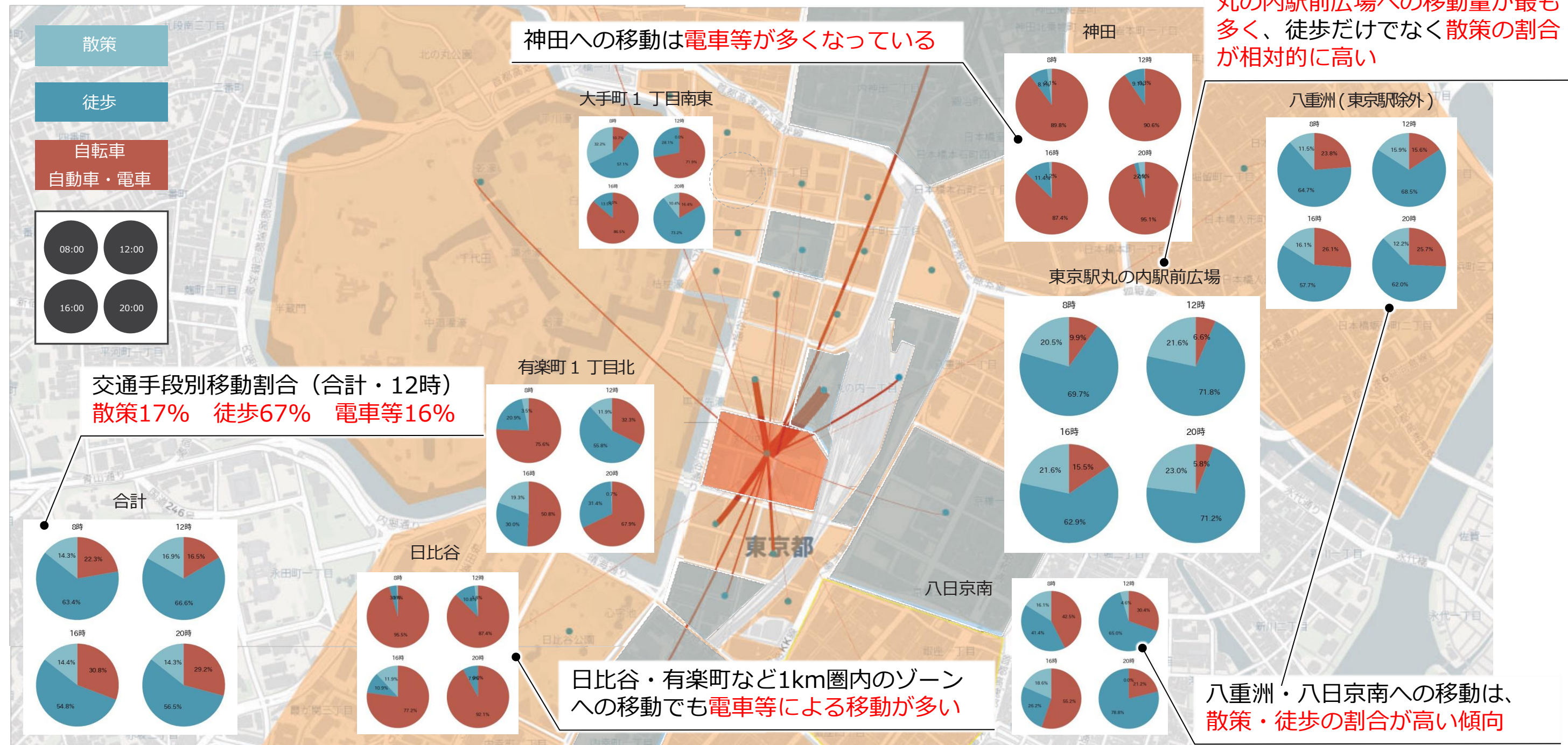
大丸有エリアの人流データ分析について

丸の内2丁目ゾーンを起終点とする交通手段別時間帯別ゾーン間移動量を図示。

神田・日比谷・有楽町への移動は電車等の割合が高い一方で、八重洲・八日京南への移動は散策・徒歩の割合が高い傾向。

■ 丸の内2丁目ゾーン（※）を起終点とする大丸有エリアおよび周辺ゾーンへの交通手段別時間帯別ゾーン間移動量（人/16日合計）【全体（平日）】

※「都心型モビリティ・ハブ」ケーススタディ実施ゾーン



※ エリア内15分以上滞在者を対象 ※ 移動速度をもとに、交通手段を「散策」「徒歩」「自転車・自動車・電車」の3区分に設定

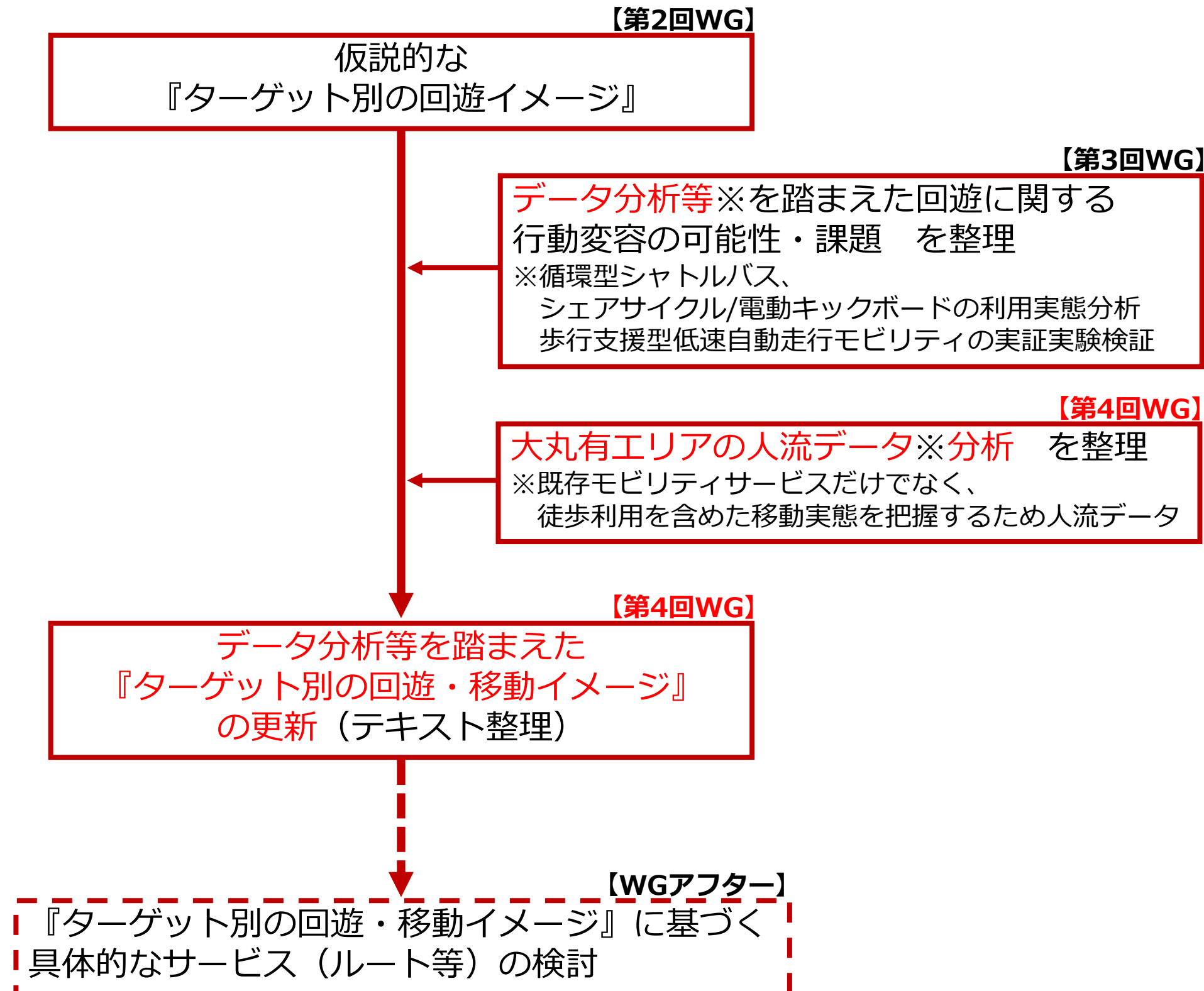
※ 平均速度2km/h以下を「散策」と定義

※ 2023/10/16（月）、2023/10/22（日）のポイント型流動人口データ（Agoop社提供）をもとに作成。

新たなモビリティサービス実現のための検討フロー

第2回WGで提示した仮説的な『ターゲット別の回遊イメージ』について、データ分析等を踏まえた回遊に関する行動変容の可能性・課題の整理【第3回】、大丸有エリアの人流データ分析【第4回】を踏まえて更新。

■ 新たなモビリティサービス実現のための検討フロー

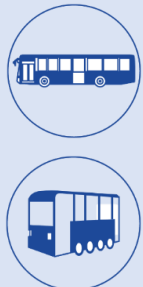
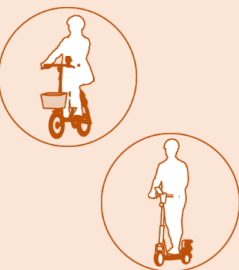


モビリティサービスのイメージ（ワーカー向け）

ワーカー向けのモビリティサービスとして、“職場⇄駅間移動” “ビジネス移動” “退社後移動”などの**ワーカーの移動ニーズに付随したサービス**や、エリア内近距離の回遊として**“憩いの体験”を提供するサービス**などが考えられる。

■ モビリティサービスのイメージ（ワーカー向け）

モビリティ関連事業者へのヒアリング結果をもとに追記

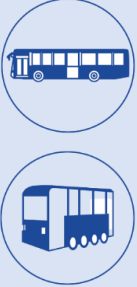
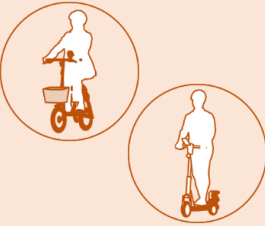
	既存モビリティの利用状況・人流データ分析	回遊に関する行動変容の可能性	モビリティサービスのイメージ（例）
『めぐる』回遊 	[シャトルバスの利用状況] 朝・夕の通勤目的の利用が多く、特に丸の内⇄大手町の行き来が多い。 [ゾーン間の移動量] 大手町ゾーンは、神田や神保町などエリア外への移動量が少ない。	通勤のため既存ニーズに応えつつ、ニーズに合わせたルート再編により、日中の来街者の大丸有エリア内回遊と周辺エリア間回遊の新たなニーズを生み出す。	エリア内の移動“職場⇄駅間移動” 朝、夕の通勤/退勤目的の移動（舟旅通勤ルートの延伸、自動運転等） エリア内外の移動“ビジネス移動”、“退社後移動” - 日中のエリア内外の移動（商談、「スカイバス大丸有エリア周遊コース」等） - 夕方以降のエリア内⇒外への移動（「はしご酒コース」、「八重洲・日本橋コース」等）
『めざす』回遊 	[シェアサイクル・電動キックボードの利用状況] - 大丸有エリアの各ポートから、大丸有エリア周辺にあたる1～3km離れたポートへの返却が最も多い。 14%程度（平日）が回遊利用をしていると想定。	フォーカルゾーンを中心とした大丸有エリア内外において、周辺エリア間回遊の新たなニーズを生み出す。	エリア内外の移動“退社後移動” - 日中のビジネス目的のエリア内移動 - 退社後の買い物場所・飲食店への移動 エリア内中距離の回遊“移動ついでに立ち寄り” - 平日のエリア内移動の際に立ち寄り利用（昼食時等）
『さまよう』回遊 	[歩行支援型低速自動走行モビリティのポテンシャル] 「視線がほんの少し高くなるだけでまちの景色が変わる」「歩くことから解放されて滑らかにまちの中を移動する新感覚」 [交通手段別ゾーン間移動割合] 丸の内二丁目ゾーンから日比谷・有楽町への移動は電車等の割合が高い。	徒歩では出来ないエリア内回遊の新たなニーズに応える。 - 本源需要だけでなく、頻度や走行ルートなど利便性を高めることで、派生需要（移動手段）としての機能も担う。	エリア内近距離の回遊“憩いの体験” - 昼休みにほっと一息つくためにみどりあふれる空間を回遊 昼の食べ歩き - 普段見慣れた街を少し高い位置から“歩かずに散歩”しリラックス

モビリティサービスのイメージ（来街者向け）

来街者（国内外観光客）向けのモビリティサービスとして、エリア内外の回遊を愉しむ“アーバングルーズ体験”“コンシェルジュ回遊”、エリア内の回遊として“美術館/スイーツホッピング”“屋外アート体験”などが考えられる。

■ モビリティサービスのイメージ（来街者向け）

モビリティ関連事業者への
ヒアリング結果をもとに追記

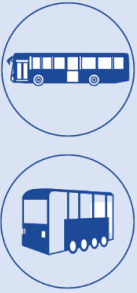
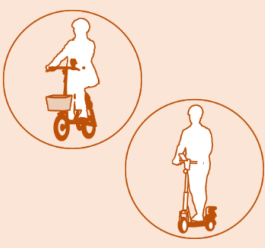
	既存モビリティの利用状況・ 人流データ分析	回遊に関する行動変容の可能性	モビリティサービスのイメージ（例）
『めぐる』 回遊 	〔シャトルバスの利用状況〕 朝・夕以外の時間帯、走行区間によっては座席に余裕があることが想定される。 〔ゾーン間の移動量〕 有楽町ゾーンでは、銀座や日比谷など大丸有エリア外への移動量が多くなっており、特に休日の銀座方面はその傾向が顕著。	ニーズに合わせたルート再編により、日中の来街者の大丸有エリア内回遊と周辺エリア間回遊の新たなニーズを生み出す。	エリア内の回遊“アーバングルーズ体験” - エリア内の街並みを車窓から眺める（インバウンド向けツアー、自動運転等） エリア内外の回遊“コンシェルジュ回遊” - エリア内（ホテル）から、銀座や日本橋などエリア外でショッピングを楽しみエリア内に戻ってくる回遊（休日限定等） - エリア外（銀座、日本橋・京橋、神田、皇居等）の街並みや建築物を眺め、エリア内に戻ってくる回遊（わかりやすくエリア外に移動し回遊できること）
『めざす』 回遊 	〔シェアサイクル・電動キックボードの利用状況〕 14%程度（平日）が回遊利用をしていると想定。	フォーカルゾーンを中心とした大丸有エリア内外において、周辺エリア間回遊の新たなニーズを生み出す。	エリア内の回遊“美術館/スイーツホッピング” - エリア内の美術館/スイーツ店をはしご - 食事/買い物場所への移動や、ついでの立ち寄り - モビリティからの情報提供/提案による回遊 - 身軽に買物/回遊を楽しめる機能をポート周辺に付与
『さまよう』 回遊 	〔歩行支援型低速自動走行モビリティのポテンシャル〕 「既に街には魅力的なコンテンツがいっぱい。それらをつなぐ役割」「意外性の発見につながる移動・モビリティ」 〔交通手段別ゾーン間移動割合〕 丸の内駅前広場への移動量が最も多く、徒歩だけでなく散策の割合が相対的に高い。	徒歩では出来ないエリア内回遊の新たなニーズに応える。 建物内外/官地民地の境界を超えた新たなニーズに応える。	エリア内の回遊“屋外アート体験” - 丸の内仲通りの屋外アートや歴史的建造物を音声解説付きで巡る（自動的に案内してくれる機能等） - パレスサイクリング - 本源需要的利用（乗ること自体を楽しむ）

モビリティサービスのイメージ（MICE来訪者向け）

MICE来訪者向けのモビリティサービスとして、来街者向けサービスに加えて、**スムーズなMICE拠点間移動の実現**や、エリア内の回遊として**“会議の合間、会議後のアーバングルーズ体験”**などが考えられる。

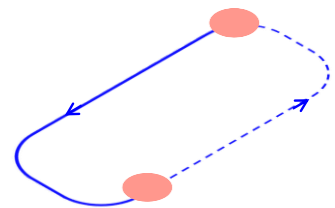
■ モビリティサービスのイメージ（MICE来訪者向け）

モビリティ関連事業者への
ヒアリング結果をもとに追記

	既存モビリティの利用状況・ 人流データ分析	回遊に関する行動変容の可能性	モビリティサービスのイメージ（例）
『めぐる』 回遊 	〔シャトルバスの利用状況〕 朝・夕以外の時間帯、走行区間によっては座席に余裕があることが想定される。 〔ゾーン間の移動量〕 有楽町ゾーンでは、銀座や日比谷など大丸有エリア外への移動量が多くなっており、特に休日の銀座方面はその傾向が顕著。	ニーズに合わせたルート再編により、日中の来街者の大丸有エリア内回遊と周辺エリア間回遊の新たなニーズを生み出す。	エリア内の移動“MICE拠点間移動” - MICE開催時のイベントに合わせた会場間移動/周遊自動運転バス・自転車ツアー エリア内の回遊“会議の合間、会議後のアーバングルーズ体験” - エリア内の街並みを車窓から眺める（スカイホップバスや、水陸両用バス等特徴的なモビリティ）
『めざす』 回遊 	〔シェアサイクル・電動キックボードの利用状況〕 14%程度（平日）が回遊利用をしていると想定。	フォーカルゾーンを中心とした大丸有エリア内外において、周辺エリア間回遊の新たなニーズを生み出す。	エリア内の移動“MICE拠点間移動” - MICE開催時の会場間移動 - 地下鉄に代わる移動手段を補完 エリア内の回遊“美術館/スイーツホッピング” - エリア内の美術館/スイーツ店をはしご
『さまよう』 回遊 	〔歩行支援型低速自動走行モビリティのポテンシャル〕 「既に街には魅力的なコンテンツがいっぱい。それらをつなぐ役割」「意外性の発見につながる移動・モビリティ」 〔交通手段別ゾーン間移動割合〕 丸の内駅前広場への移動量が最も多く、徒歩だけでなく散策の割合が相対的に高い。	- 徒歩では出来ないエリア内回遊の新たなニーズに応える。 - 建物内外/官地民地の境界を超えた新たなニーズに応える。	エリア内の回遊“屋外アート体験” - 丸の内仲通りの屋外アートや歴史的建造物を音声解説付きで巡る エリア内近距離の回遊“憩いの体験” - 会議の合間の気分転換のためのサイクリング等 - 滞留に近い速度でのリフレッシュ - 近隣の自動案内

大丸有ウォーカブルの実現に寄与するモビリティサービス像：『めぐる』回遊のルートイメージ

大丸有ウォーカブルの実現に寄与するモビリティサービス像をもとに、『めぐる』回遊のルートイメージを検討。
フォーカルゾーンを中心に、大丸有エリア・日八京ほか周辺エリアがゆるやかにつながる。



『めぐる』回遊

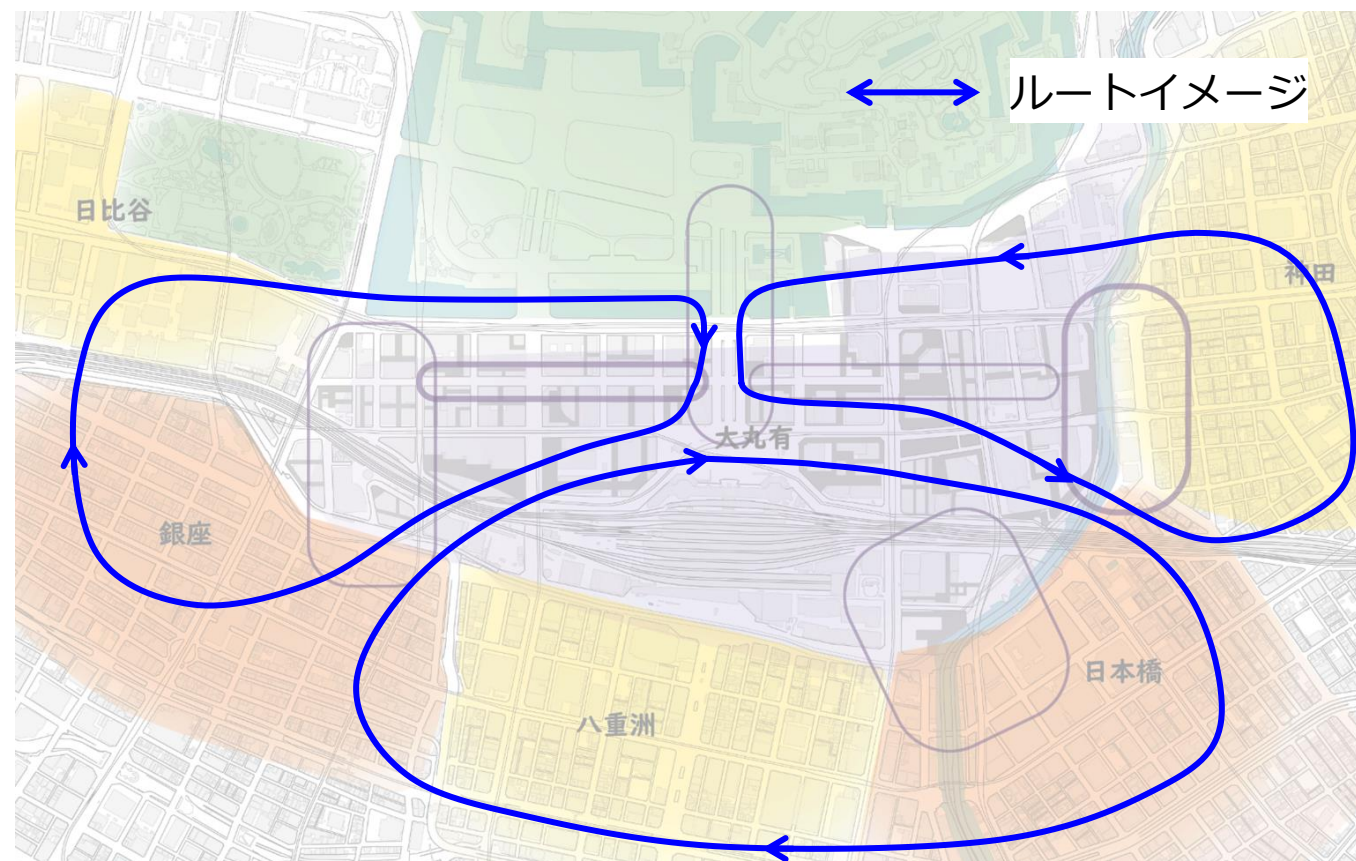


シャトルバス



グリーンスロー
モビリティ

- フォーカルゾーンを中心に、大丸有エリア・周辺エリア（日八京・銀座・日比谷・神田）がゆるやかにつながる
- 行幸通りで折り返すことで、1周にかかる時間を30分程度とする。東京駅～大手町間、有楽町駅～丸の内間の移動の利便性を向上させる
- 複数人で、景色の流れを同時体験できるように、バス車体の仕掛けを強化（オープンエア、座席向きなど）

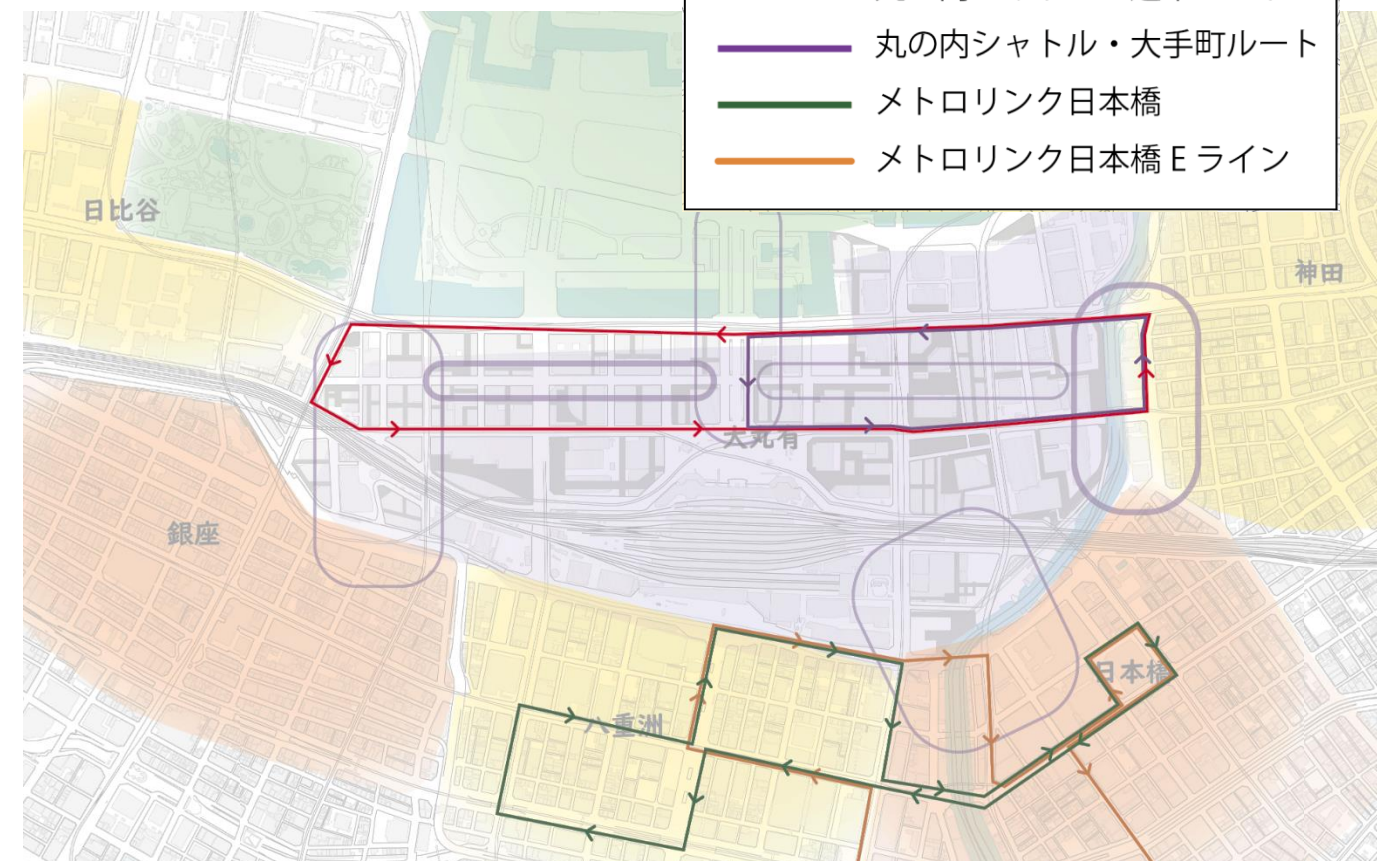


【参考】既存シャトルバス (丸の内シャトル・メトロリンク)

- 大丸有・日八京エリア外周を回るルート。周辺エリアを含めた運行はされていない
- 丸の内シャトルの1周にかかる時間は約35～40分。
※大丸有エリア外にそのまま拡張すると、1周にかかる時間が60分を超える
- 派生需要としてのモビリティサービス。車体は一般的な路線バスの仕様と同じ

ー凡例ー

- 丸の内シャトル・通常ルート
- 丸の内シャトル・大手町ルート
- メトロリンク日本橋
- メトロリンク日本橋Eライン



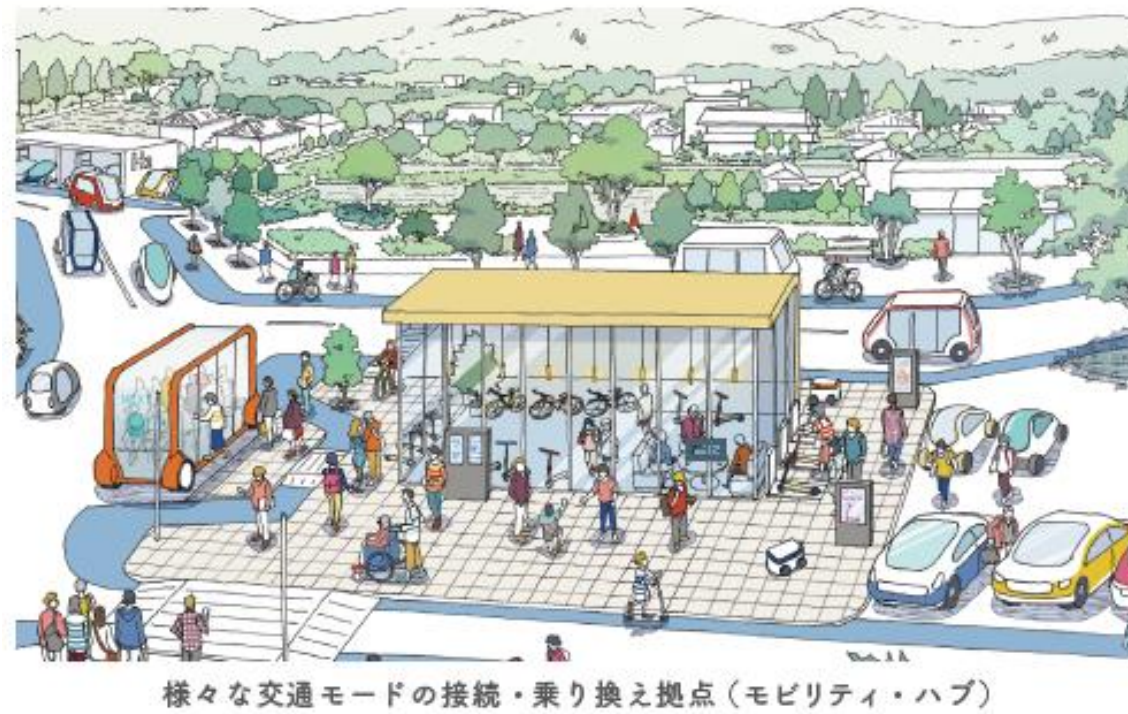
1-3. 論点2 空間のリ・デザインと「都心型モビリティ・ハブ」のあり方について

「モビリティ・ハブ」に求められる機能（既往検討のレビュー）

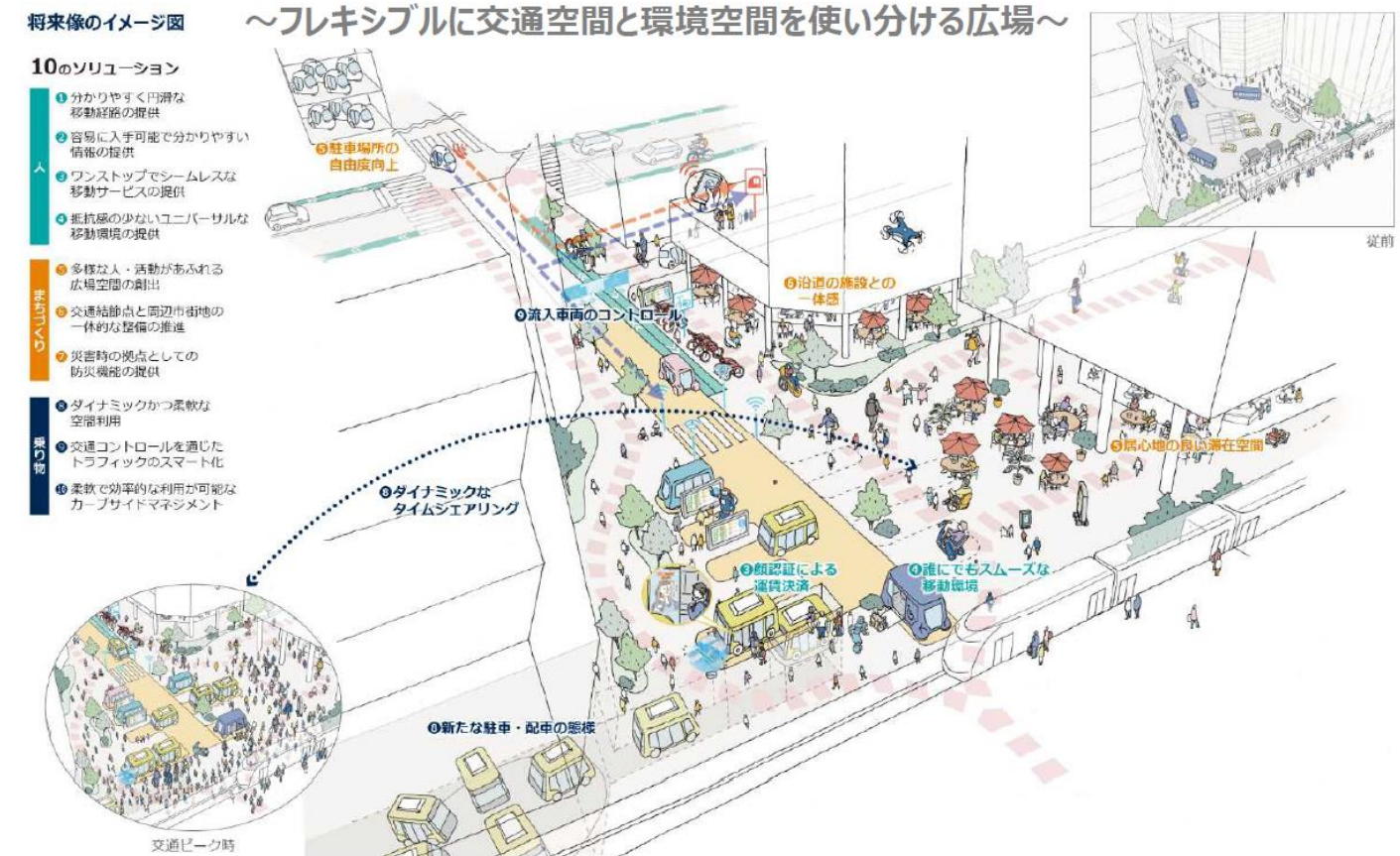
「モビリティ・ハブ」（または交通結節点）に関する議論は、国交省の検討を中心に多数実施されている。都市空間（道路・駅・駅前広場（バスタ）・駐車場）、自動運転技術の視点から、モビリティ・ハブに関する議論にアプローチしており、**モビリティ・ハブに求められる機能を、主に交通機能、賑わい機能、その他機能（防災など）の3つに大別**している。

「モビリティ・ハブ」に求められる機能・イメージ（国土交通省検討資料より）

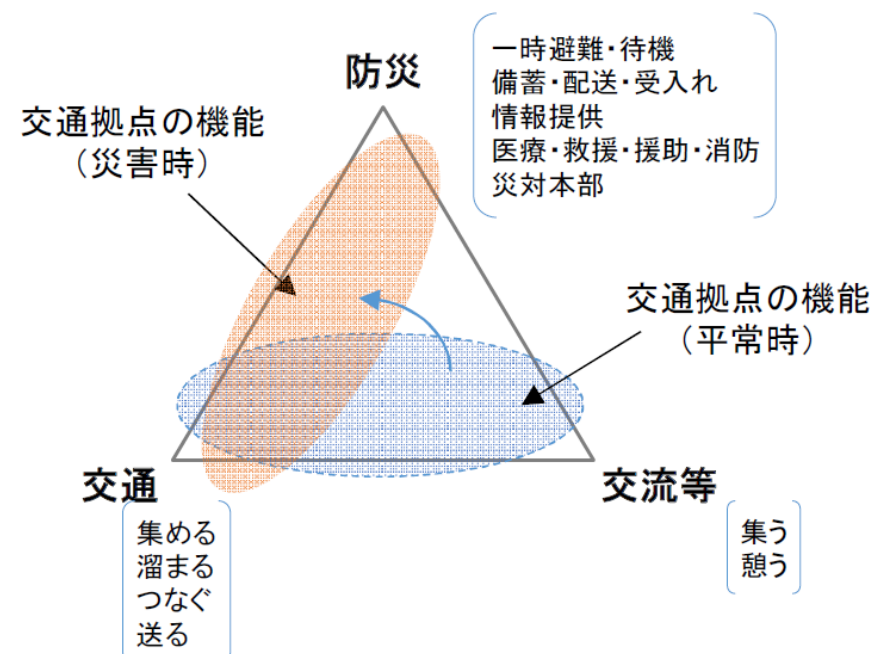
「2040年、道路の景色が変わる」（2020.6）



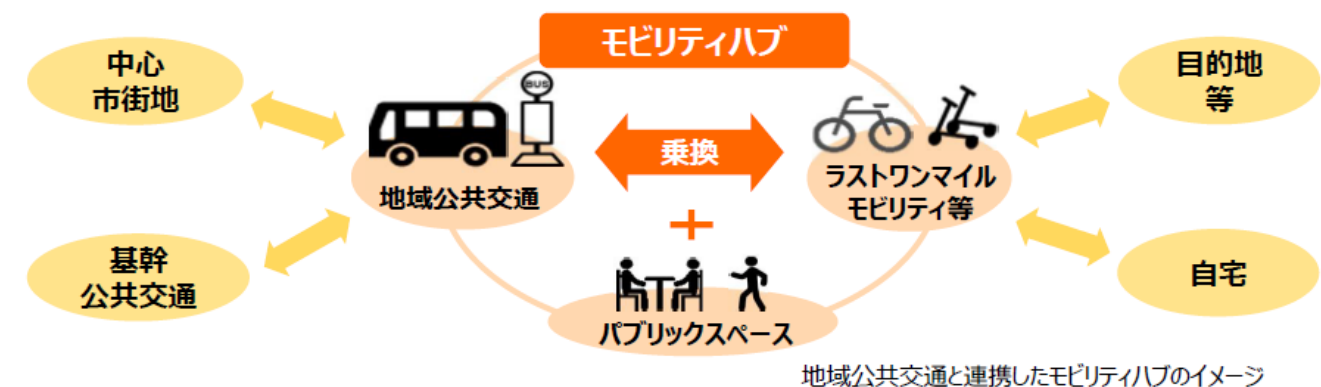
「令和2年度 第1回都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会」（2021.1）



「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」（2021.4）

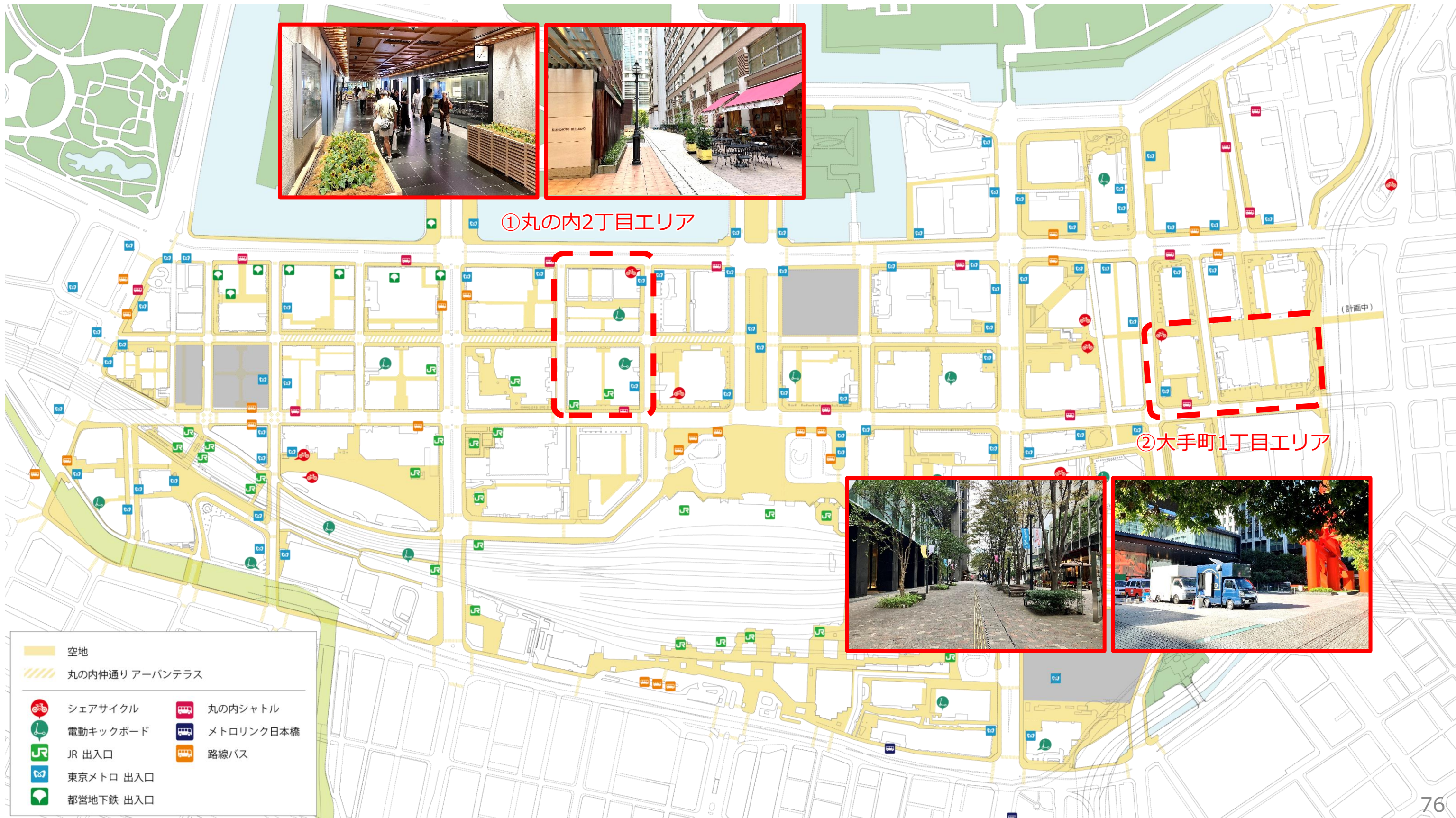


「まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会 第2回施設デザインWG」事務局資料（2024.1）



「都心型モビリティ・ハブ」のケーススタディ：候補地の抽出

「都心型モビリティ・ハブ」に必要な機能が既に近接している2つのエリアを
パターン②：賑わい空間連結型（更新型）の都心型モビリティ・ハブ候補地として対象とした。
 その上で、**1）既存機能を【つなぐ】 2）機能を【加える】**という2ステップのリデザインの方向性 を検討する。



「都心型モビリティ・ハブ」のケーススタディ：①丸の内2丁目エリア

丸の内2丁目エリアでは、交通機能として日比谷通り、大名小路沿いにシャトルバス乗降所、地下鉄出入口が点在し、賑わい・滞留機能は丸の内仲通り沿い、東西方向建物内に点在している。**シャトルバス上下線の歩行者動線を屋内貫通通路で【つなぐ】**とともに、賑わいのある屋外貫通通路（丸仲WALK）に**新たなモビリティや賑わい機能を【加える】**ことで、「都心型モビリティ・ハブ」を構築する。

①丸の内2丁目エリア 主な交通機能・賑わい機能の配置



a. 日比谷通りに面した交通機能配置
(シャトルバス・メトロ)



b. 屋内貫通通路
(明治安田生命ビル)

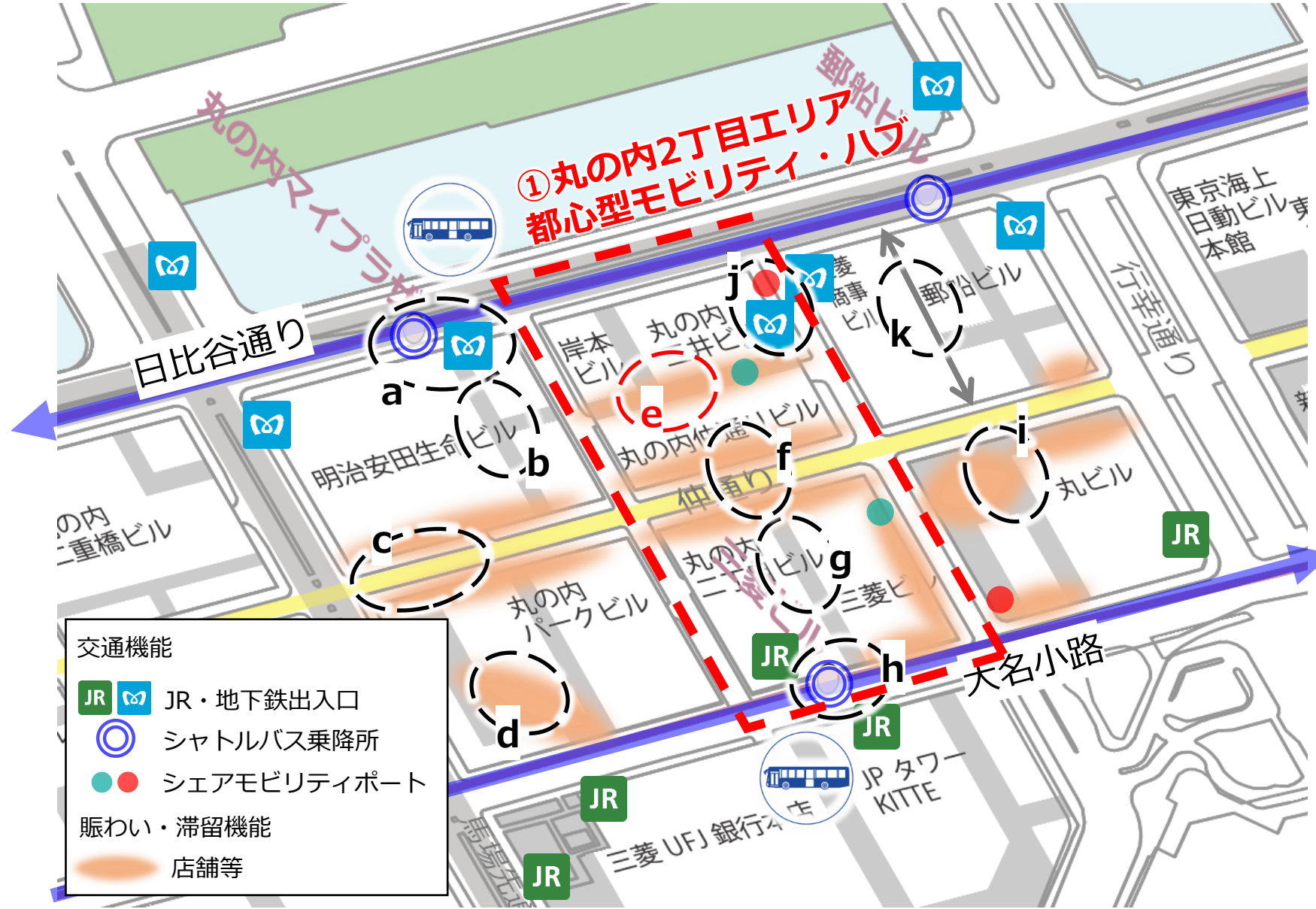


c. 丸の内仲通りの賑わい

※丸の内ストリートパーク開催中



d. 屋外広場（三菱一号館広場）



k. 屋外貫通通路
(郵船ビル-三菱商事ビル間)



j. 東西通り・シェアサイクル
ポート（丸の内2nd）



i. 屋内広場・貫通通路（丸ビル）



e. 屋外貫通通路（丸仲WALK）



f. 仲通りを挟んだ
連続的な貫通通路



g. 屋内貫通通路

※Marunouchi Bloomway開催中

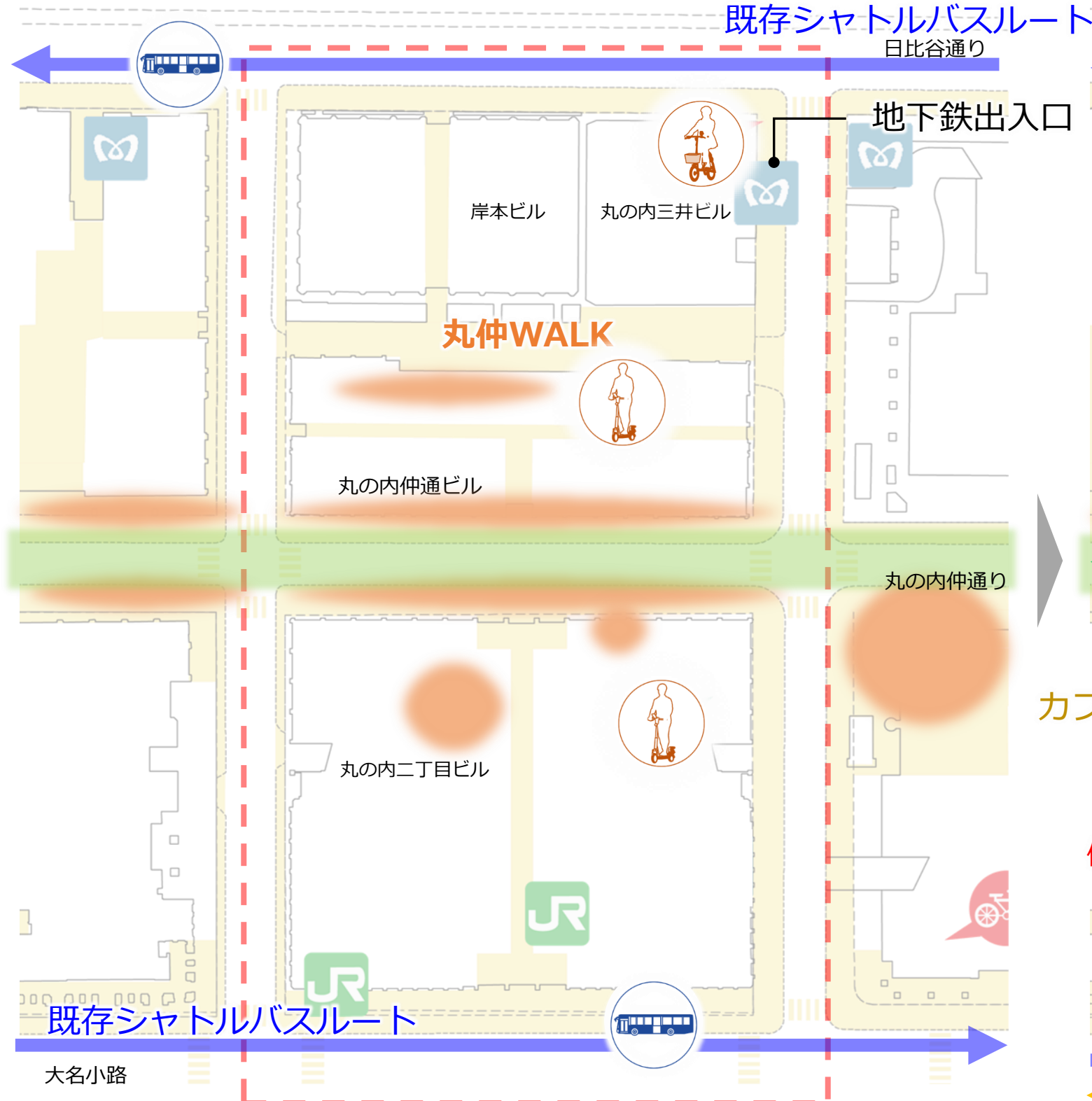


h. 大名小路沿い公開空地の交通機能・賑わい機能配置

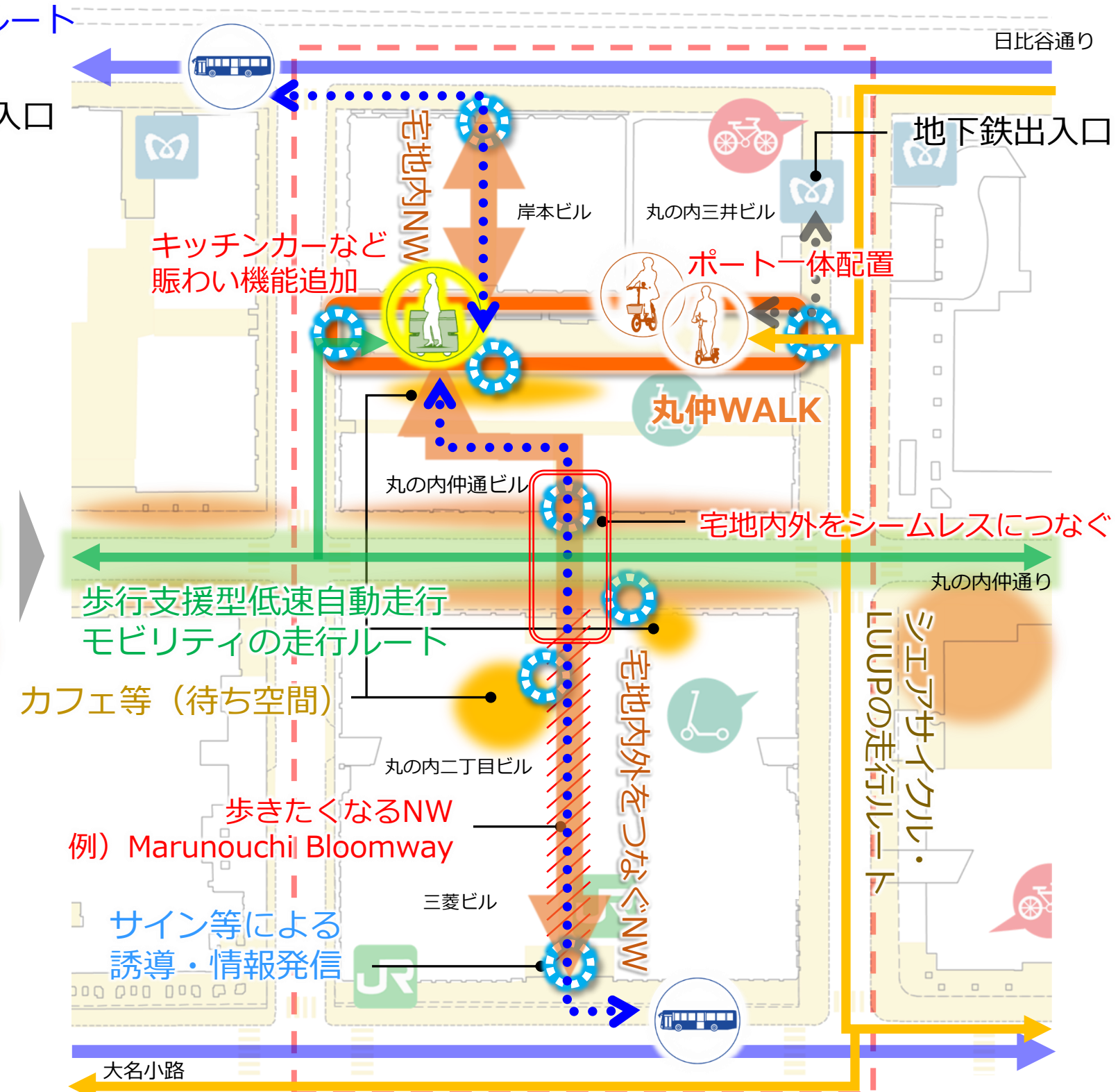
「都心型モビリティ・ハブ」のケーススタディ：①丸の内2丁目エリア

ポートの一体配置、視認性に欠ける部分を中心にサイン等による誘導・情報発信、カフェ等との情報発信等の連携を行うことで、**既存機能を【つなぐ】**とともに**高質な待ち空間を実現**する。
また、丸仲WALKを中心に、**歩行支援型低速自動走行モビリティの導入やキッチンカーなど新たな機能を【加える】**。

交通・賑わい機能配置（現況）

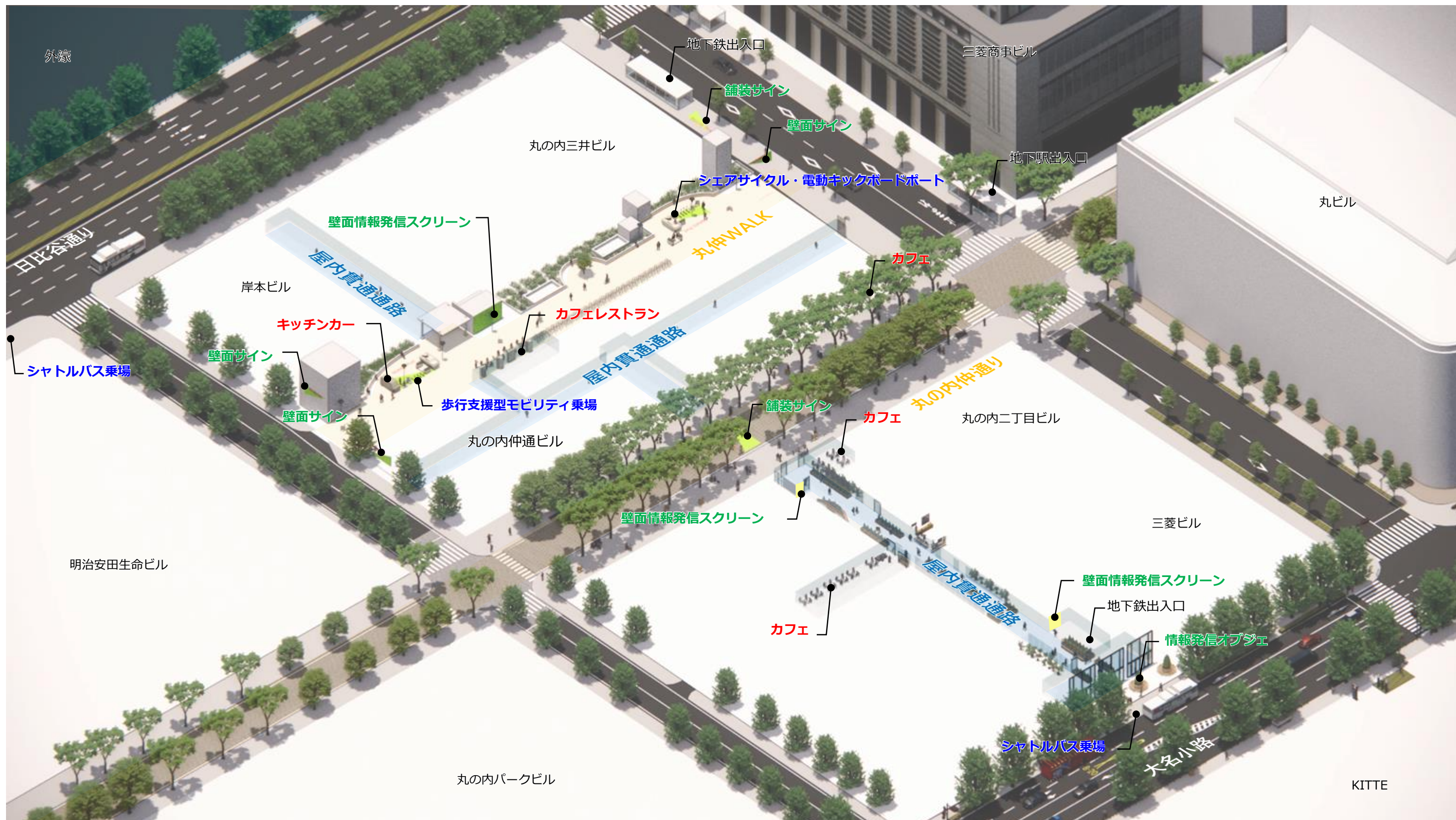


「都心型モビリティ・ハブ」の整備イメージ



「都心型モビリティ・ハブ」のケーススタディ：①丸の内2丁目エリア

■ 全景



※ ケーススタディとしての検討であり、現時点で今後の実施を予定しているものではありません。

「都心型モビリティ・ハブ」のケーススタディ：①丸の内2丁目エリア

■ アングル①



- ・ メトロ地下出入口から出たところ、最初に目に入るのは植栽と建物の壁面や舗装である。



- ・ メトロ地下出入口の舗装や建物の壁面に**舗装サイン**、**壁面サイン**を設置することにより、歩行者等を**丸仲WALK（シェアサイクル・電動キックボードポート、歩行支援型モビリティ乗場）**へ誘導する。

■ アングル②



- ・ 丸仲WALKにはベンチなどが設置されており、**滞留機能**が確保されている。



- ・ 既存のベンチを中心に多様なモビリティを集約させることで、**滞留機能**、**複数の交通機能**を提供する空間を形成する。

「都心型モビリティ・ハブ」のケーススタディ：①丸の内2丁目エリア

■ アングル③



- 丸仲WALKに面したカフェレストランが賑わいを形成している。



- カフェレストラン近くの壁面に**情報発信機能スクリーン**を設置し、歩行支援型モビリティ乗場を新設することで、**移動+回遊目的の交通機能にふれるきっかけの場**を提供する。

■ アングル④



- 屋内貫通通路は単なる通り道となっている。



- 屋内貫通通路にベンチを設置するとともに、建物開口部を常開にすることで、**シャトルバス乗場への誘導の強化**を図る。

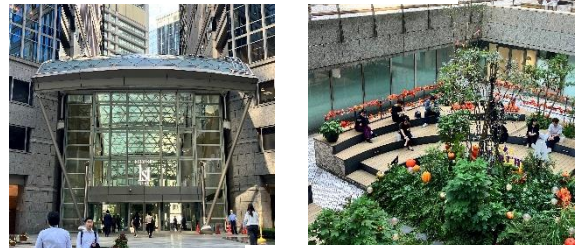
「都心型モビリティ・ハブ」のケーススタディ：②大手町1丁目エリア

大手町1丁目エリアでは、地下鉄出入口が広く点在し、日比谷通り、大名小路沿いを中心にシャトルバス乗降所がある。賑わい・滞留機能は、丸の内2丁目エリアと比べ、交通機能と近接して配置されている傾向にある。サンケイビル近傍の空地を中心に、**複数の交通機能/賑わい機能を【つなぐ】**とともに、**新たなモビリティを【加える】**ことで、「都心型モビリティ・ハブ」を構築する。

④大手町1丁目エリア 主な交通機能・賑わい機能の配置



b. 屋外広場・屋内貫通通路・交通機能配置 (大手町1st)



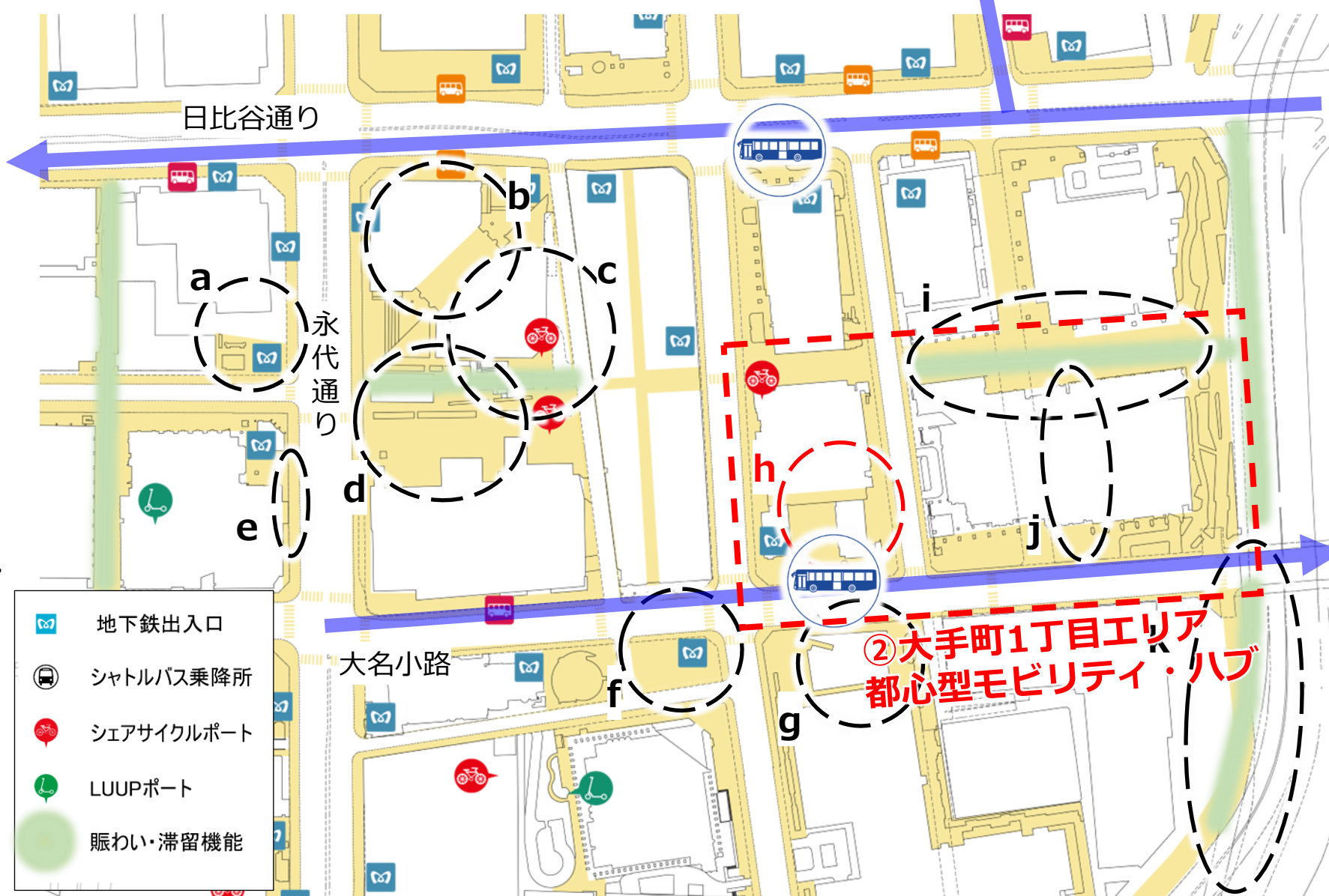
c. サンクンガーデン・交通機能配置 (大手町1st)



d. 屋外貫通通路 (OOTEMORI)



e. カーブサイド実証実験 (永代通り沿い)



f. 屋外広場 (アーバンネット大手町ビル)



g. サンクンガーデン (大手町プレイス)



h. 屋外広場・交通機能配置 (サンケイビル フラット)



i-1. 屋外貫通通路 (大手町仲通り)



i-2. 屋外貫通通路 (大手町仲通り)



j. 屋内貫通通路 (大手町フィナンシャルシティ)

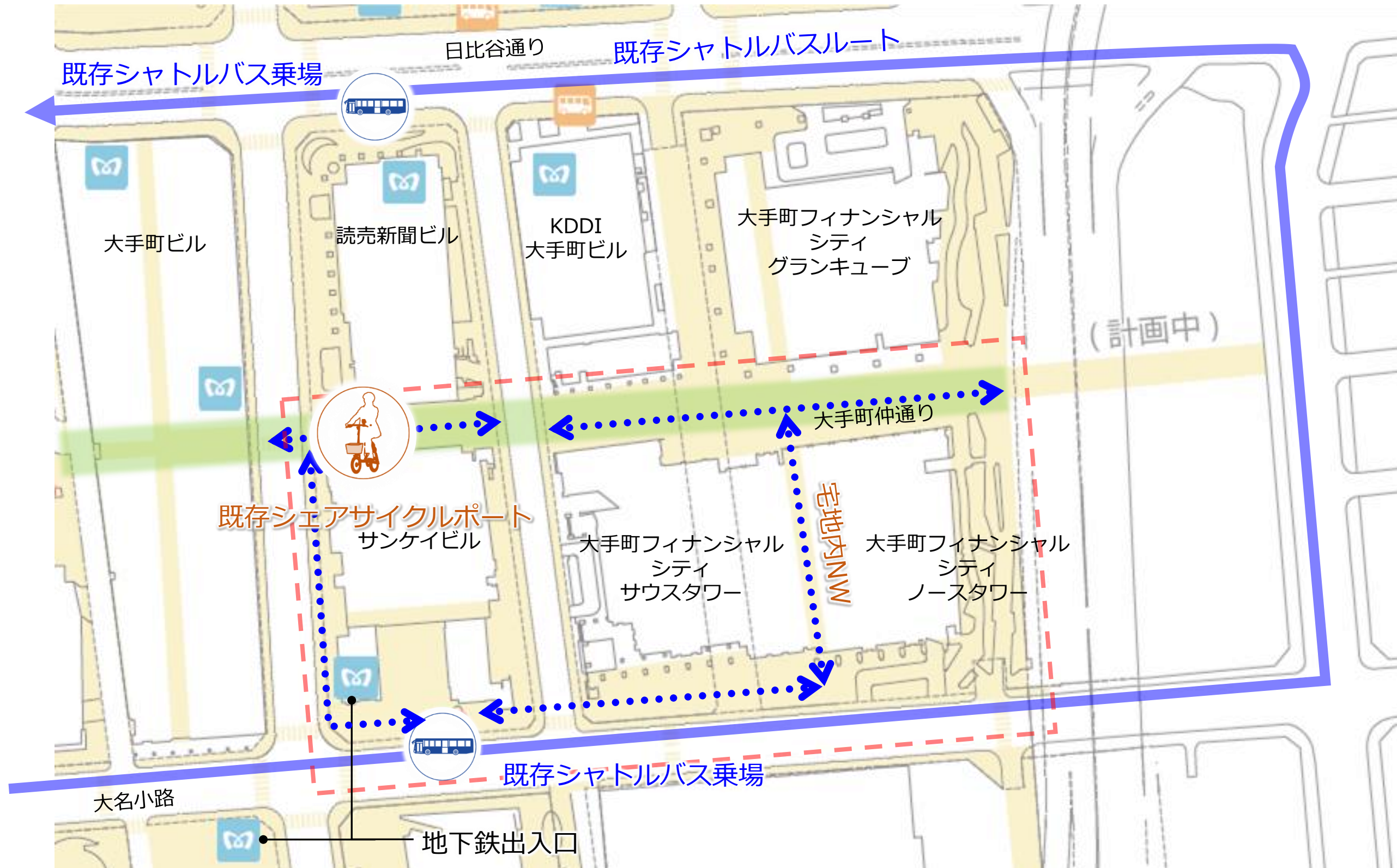


k. 川端緑道

「都心型モビリティ・ハブ」のケーススタディ：②大手町1丁目エリア

大手町1丁目エリアでは、地下鉄出入口が広く点在し、日比谷通り、大名小路沿いを中心にシャトルバス乗降所がある。賑わい・滞留機能は、丸の内2丁目エリアと比べ、交通機能と近接して配置されている傾向にある。サンケイビル近傍の空地を中心に、**複数の交通機能/賑わい機能を【つなぐ】**とともに、**新たなモビリティを【加える】**ことで、「都心型モビリティ・ハブ」を構築する。

交通・賑わい機能配置（現況）



※ ケーススタディとしての検討であり、現時点で今後の実施を予定しているものではありません。

「都心型モビリティ・ハブ」のケーススタディ：②大手町1丁目エリア

交通機能と賑わい機能が近接している立地特性を活かし、**サイン等による誘導・情報発信、ポートの一体配置**を行い、各機能を【つなぐ】。
また、サンケイビルを中心に、**歩行支援型低速自動走行モビリティ、東西方向を結ぶモビリティを【加える】**。

「都心型モビリティ・ハブ」の整備イメージ



※ ケーススタディとしての検討であり、現時点で今後の実施を予定しているものではありません。

「都心型モビリティ・ハブ」のケーススタディ：②大手町1丁目エリア

■ アングル①



- 地下鉄出入口、イベント活用が可能な空間、既存シャトルバス乗場等が近接し、交通機能のポテンシャルが高い。

■ アングル②



- 地下鉄出入口、イベント活用が可能な空間、既存シャトルバス乗場等が近接し、交通機能のポテンシャルが高い。



- 地下鉄出入口近傍の人の往来が予想される位置に、壁面を活用した**壁面情報発信スクリーン**や**舗装サイン**を設置し、サンケイビル周辺から**東西方向および大手町仲通りへの誘導**を図る。



- 既存のキッチンカー等の**販わい機能と連携**した滞留空間を整備。複数の**交通機能が集約された**歩行支援型低速自動走行モビリティ乗り場の滞留・**待機場所**となる。

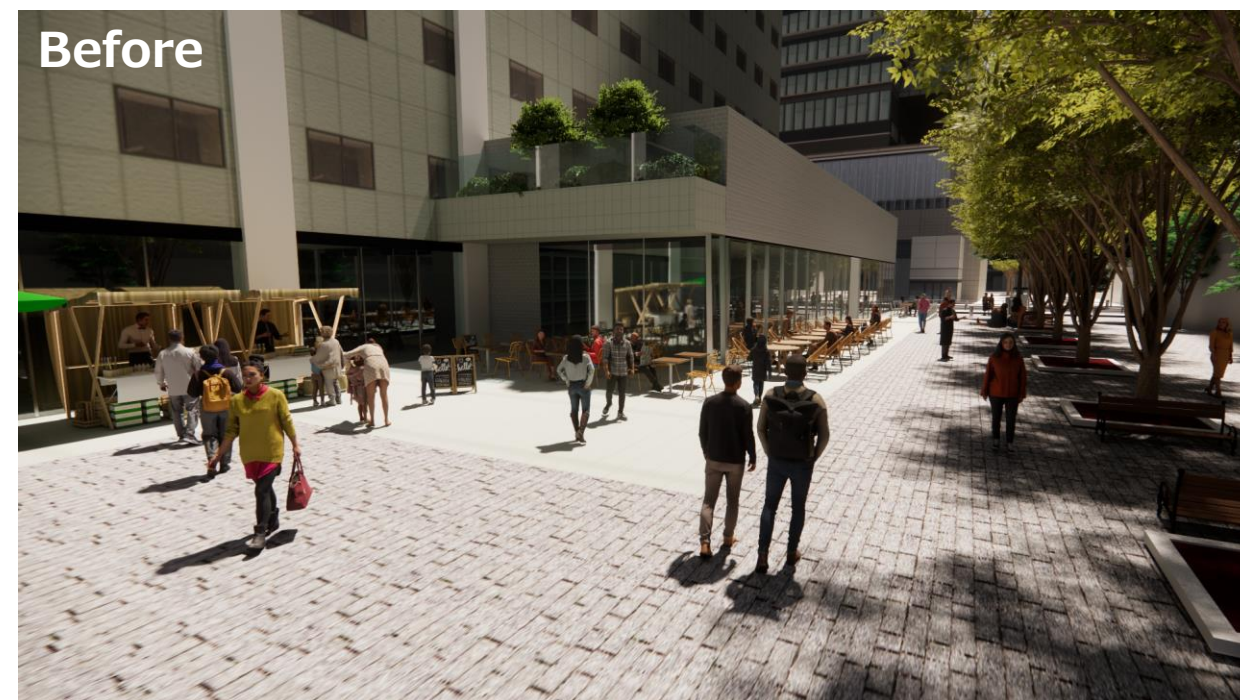
「都心型モビリティ・ハブ」のケーススタディ：②大手町1丁目エリア

■ アングル③



- 大手町仲通りとサンケイビル側は、ガードレールにより歩行者の往来が分断されている。

■ アングル④



- 仲通りに面した店舗やイベント活用が可能な空間、既存ファニチャなど、賑わい・滞留機能のポテンシャルが高い。



- デジタルサイネージ等の設置により歩行支援型モビリティ乗場を認知させ、大手町仲通りを中心とした**空間的・機能的連携**を図る。



- 大手町仲通りと屋内貫通通路との**結節点**に賑わい・滞留空間及び**歩行支援型低速自動走行モビリティ乗場**を整備することで、**賑わい拠点とモビリティ利用の強化**を図る。

「都心型モビリティ・ハブ」の価値実現のための実装アイデア（実証実験での検証項目）

「都心型モビリティ・ハブ」の価値実現のための実装アイデアを、5つの付加価値とそれらを補完する機能としてのアプリ利用促進に分けて整理。 ※実現可能性の大小あり。今後優先順位をつけて実証項目を整理予定

「都心型モビリティ・ハブ」の価値実現のための実装アイデア（実証実験での検証項目）

1. ここでしか体験できない 新たなモビリティサービスを提供

〔モビリティサービス導入〕

- ・ 低速自動走行モビリティや自動走行車両の実装
- ・ まち全体を使ったモビリティサービス（テーマ/ルート）提供

2. 多様なモビリティへの気づき、利用促進

〔物理的な近接性〕

- ・ ポート、乗降所同士の近接配置（新規配置の場合）
- ・ モビリティポートの一体化

〔わかりやすさ強化〕

- ・ ポート、乗降所の分かりやすい配置
- ・ ポート、乗降所を認知させる仕掛け（サイン、音声誘導等）
- ・ 建物内外移動のシームレス化（扉常開）

〔魅力の発信〕

- ・ 各モビリティの大丸有での魅力的な利用シーン動画の配信等（仮説サイネージ等）

3. デジタルサイネージ等を活用した 情報セットによるモビリティ利用促進

〔屋内外のデジタルサイネージ情報連携〕

- ・ 論点3にて具体手法を議論

4. まちをまるごと楽しむ インフォ&モビリティセンター

〔インフォメーション機能設置〕

- ・ 大丸有の回遊コースがわかる掲示板の設置
 - ・ まち回遊コンシェルジュの配置
- 〔周知される工夫〕
- ・ 目を引くモビリティ・ハブのデザイン（SNSなどで話題になる）
 - ・ MAP情報にモビリティ・ハブを新たな駅として登録！？

5. 回遊型ウォークابلとのシナジーを高めた 賑わい・リフレッシュ機能等の展開

〔必要機能の導入・検証〕

- ・ ベンチ、コーヒースタンド（等の変ったファニチャ）、ロッカー等導入、トイレの利用実態把握

〔高質な空間づくり〕

- ・ 立ち寄りたくなる、立ち止まりたくなる空間づくり（ハブのデザイン、立ち寄りたくなる機能）

〔周辺連携〕

- ・ 近接カフェとの空間的もしくはサービスでの連携（座席利用、クーポン連携など）

6. アプリ利用促進 ※1～5を補完する機能として

〔アプリ利用促進〕

- ・ モビリティサービス統合マップの反映
- ・ クーポン配信
- ・ モビリティサービス+αのサブスクリプションサービス実装

今後の実証実験の想定_実証実験①実施案

○ 実証実験の目的

大丸有ウォーカブルを「回遊」で実現すべく、まちの回遊性を高めるサービスと場（都心型モビリティ・ハブ）のあり方を検証する。

実証実験は複数年度にかけて複数回実施することを想定している。初回の実証実験では、多様なモビリティサービスと大丸有エリアおよびその周辺への回遊の魅力について、「都心型モビリティ・ハブ」への空間実装によって情報発信し、行動変容を促す場を形成することを目指す。

○ 開催時期 調整中（今年度末～来年度はじめ予定）

○ 開催場所 丸の内2丁目エリア（予定）



○ 実施内容イメージ ※今後変更にある可能性があります。

a. まちをまるごと楽しむための情報提供

ターゲットユーザーごとの回遊イメージ例の作成・掲示を行う

b. ウォーカブル×賑わい・リフレッシュ機能等の展開

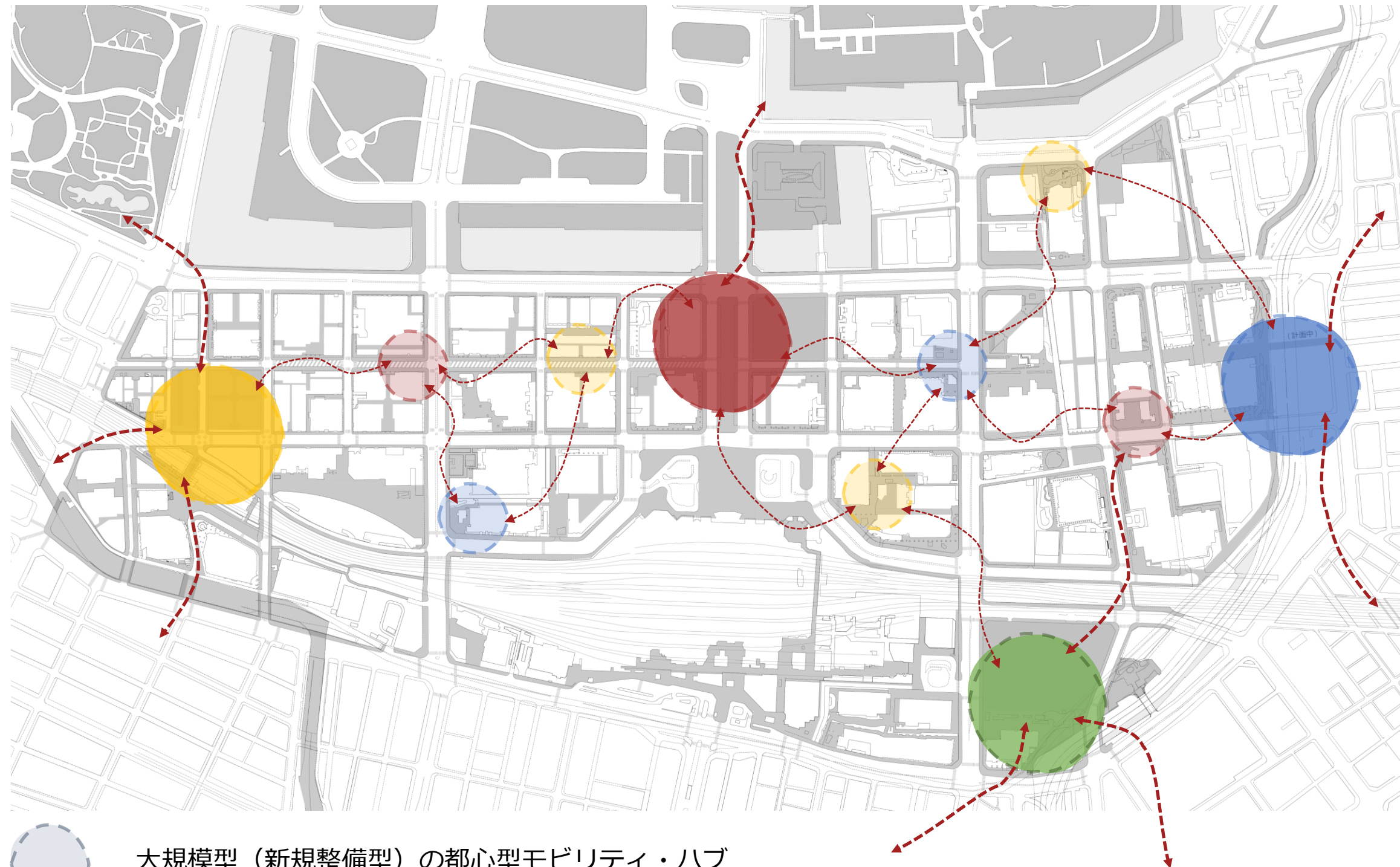
ベンチ・サイン・掲示物などがセットとなった多機能スタンドの製作・設置を行う

c. 多様なモビリティへの気づき

モビリティサービスやまちの回遊の仕方がわかるサインの作成・配置を行う

「都心型モビリティ・ハブ」各パターンの大丸有エリア内の配置の考え方

「都心型モビリティ・ハブ」各パターンの大丸有エリア内の配置の考え方にもとづく、
大規模型（新規整備型）および賑わい空間併設型/賑わい空間連結型の「都心型モビリティ・ハブ」配置イメージ（想定）。



大規模型（新規整備型）の都心型モビリティ・ハブ

賑わい空間併設型/賑わい空間連結型の都心型モビリティ・ハブ

※賑わい空間併設型/賑わい空間連結型の都心型モビリティ・ハブの配置は大規模型の都心型モビリティ・ハブの間をつなぐ箇所に適正に配置する

公民連携で取り組むべき事項のケーススタディ

モビリティサービスの導入、都心型モビリティ・ハブの整備に関して**公民連携で取り組むべき「公共性ある位置づけの確保」・「財源の確保」**の実現に向けた**具体的なケーススタディ**を**実際に事業展開されているモビリティ事業者・関係者への要望・課題ヒアリング**も踏まえて、下記に示す。

パーソナルモビリティポート

【ケース①】

パーソナルモビリティのポート設置場所について、歩道等の視認性やアクセス性の高い**公共空間に設置**（公共空間への設置拡充により、供給・需要の総量が拡大し、交通利便性の増強に繋がる）

【ケース②】

パーソナルモビリティのポート設置場所について、歩道等の視認性やアクセス性の高い**民地内地区施設等（歩道状空地・公開空地等）の公共性の高い範囲内での設置**（設置拡充により、供給・需要の総量が拡大し、交通利便性の増強に繋がる）

都心型モビリティ・ハブ

【ケース③】

都心におけるポート設置のための敷地不足を背景に、**複数モビリティ事業者のポート集約化等の効率的な連携を図る都心型モビリティ・ハブを形成**（各モビリティ事業者の事業運営が効率的となるような複数モビリティ事業者の連携を可能とすることで、利用者の移動経路の選択肢が豊かになる）

【ケース④】

都心における効率的なモビリティハブ設置のために、**民地・公共空間を問わない都心型モビリティ・ハブの形成**（地域の交通利便性や暮らしの魅力を増強するためのモビリティ・ハブを十分な規模で適切な位置に設置することで、その効果を最大限発揮させる）

低速モビリティ/地下空間

【ケース⑤】

地下広場・通路など**地下空間での低速モビリティサービスの実装**（地上に限らず地下通路のネットワークが充実した大丸有エリアでは地下での回遊性向上を促すことが地域全体の回遊性を高める）

サイン / アプリ / 新技術

【ケース⑥】

エリア一体（地上地下）での回遊ルートを分かりやすく示す案内サイン、アプリ、新技術等の実装（エリア一体での回遊を促進するサインやアプリ等のサービスが充実することで地域全体の回遊性を高める）

公民連携で取り組むべき事項のケーススタディ

パーソナルモビリティポートに関するケーススタディ

目指すモビリティサービス像

パーソナルモビリティのポート設置場所について、歩道等の視認性やアクセス性の高い公共空間に設置（公共空間への設置拡充により、供給・需要の総量が拡大し、交通利便性の増強に繋がる）

現状 （実現できない理由や 条件付きで実現できている事例など）

・自治体、特に道路管理者や国、警察との協議ハードルが高い。（具体的なハードルとして道路占有に関する無余地性や安全性の観点等が想定される。）
※コミュニティサイクル事業など公共的な位置づけを持った事業については一部公共空間へのポート設置が実現されている事例もある。

参考：名古屋市（栄ミナミまちづくり株式会社）
https://www.city.nagoya.jp/jutakutoshi/cmsfiles/contents/0000138/138446/sakae_2.pdf

公民連携で取り組む事項 （☑：具体案）

- ・モビリティポート設置における交通利便性の増強などにより、その公共性を明確にする。
- ☑特に無余地性の証明のハードルを下げるための施策を都市再生推進法人の枠組みを利用するなど公民連携で推進する。
- ☑実績等の条件を満たす事業であれば、公共空間でもポート設置可能とする条例を整備頂き、民間事業者やエリアとしても積極的に提案・活用するなど公民連携で行う。

パーソナルモビリティのポート設置場所について、歩道等の視認性やアクセス性の高い民地内地区施設等（歩道状空地・公開空地等）の公共性の高い範囲内で設置（設置拡充により、供給・需要の総量が拡大し、交通利便性の増強に繋がる）

・特に条例等の整備がなされていない自治体では、都市計画手法等を活用した際に民地内で設置される公共性の高い空間は、その元の機能を阻害しかねないポートを設置する許可ハードルが高い。
※東京都では総合設計制度における公開空地への設置を認める独自の仕組みを設けている（下記）。

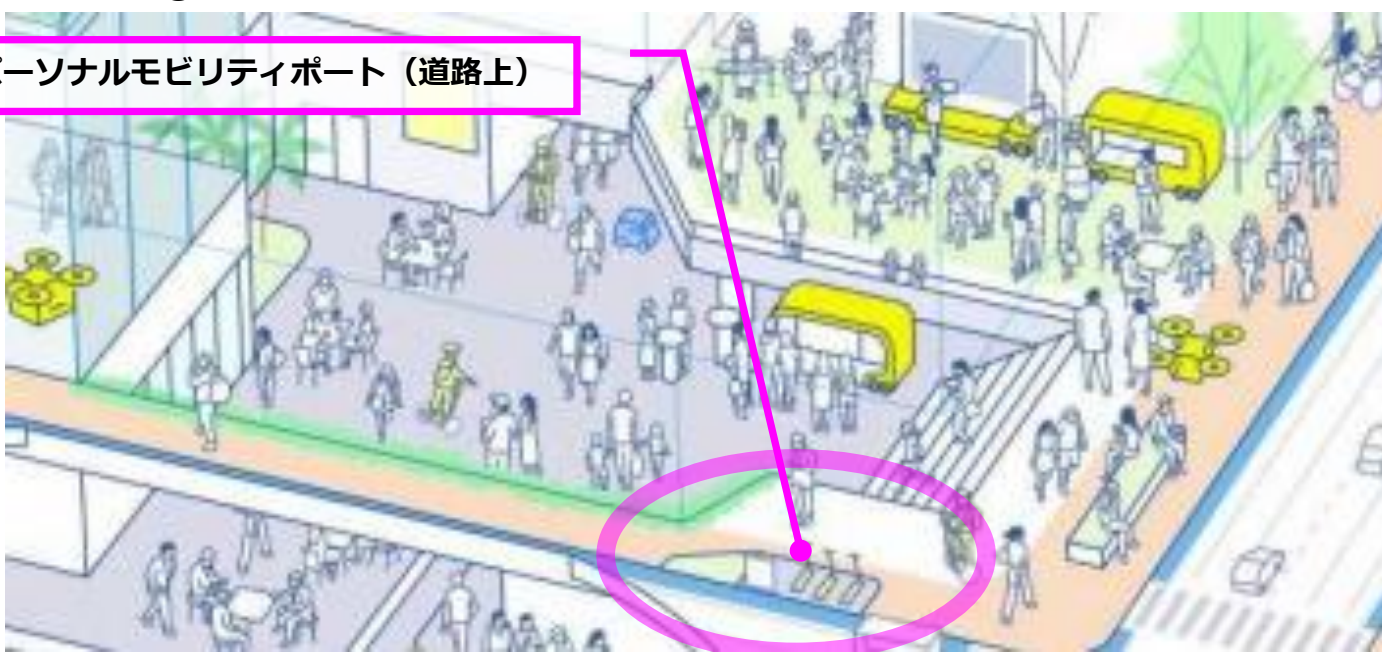
参考：東京都「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」（抄）
https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/machizukuri/kozo_seibi/juuitsu/new_ctiy

参考：東京都「東京都総合設計許可要綱実施細目」（抄）
https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/documents/d/toshiseibi/pdf_kenchiku_kijun_pdf_sogo_saimoku

- ・左記の東京都における総合設計制度の事例のような民地内地区施設等の公共性の高い範囲内での設置を許可するための行政独自の施策を実施している先進事例を評価し、他制度での同様の公共性の高い空間でも適用できるような枠組みの拡大を促進する。
- ☑国交省や各自治体より上記のような取組促進（先進事例の評価、補助事業の推進など）を実施頂き、民間事業者やエリアとしても積極的に提案・活用するなど公民連携で行う。

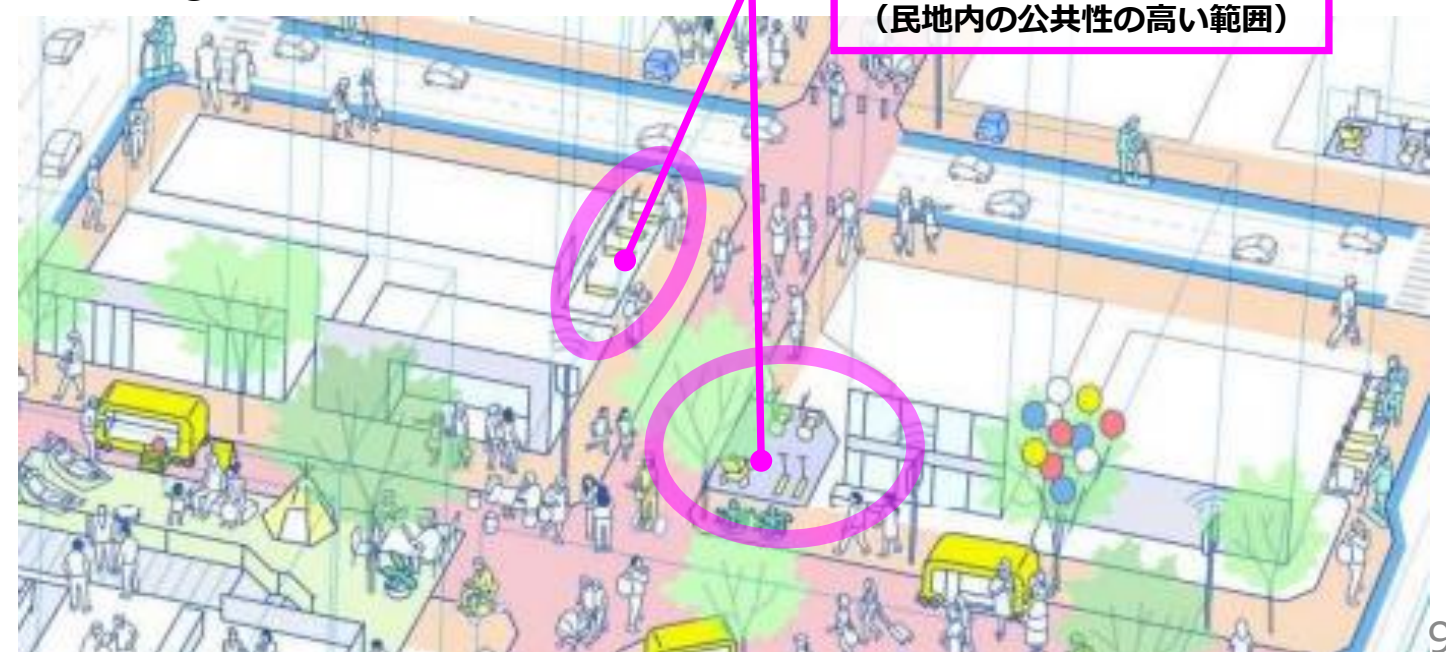
【ケース①】イメージ

パーソナルモビリティポート（道路上）



【ケース②】イメージ

パーソナルモビリティポート （民地内の公共性の高い範囲）



公民連携で取り組むべき事項のケーススタディ

都心型モビリティ・ハブに関するケーススタディ

目指すモビリティサービス像

都心におけるポート設置のための敷地不足を背景に、**複数モビリティ事業者のポート集約化等の効率的な連携を図る都心型モビリティ・ハブを形成**
 （各モビリティ事業者の事業運営が効率的となるような複数モビリティ事業者の連携を可能とすることで、利用者の移動経路の選択肢が豊かになる。）

現状

（実現できない理由や条件付きで実現できている事例など）

・各モビリティ事業のポートがバラバラに設置されていることが多く、事業者および利用者にとって効率的とは言えない。

公民連携で取り組む事項 （☑：具体案）

・各モビリティ事業者がwin-winの関係となる連携を可能とする行政独自の有効性のある施策を実施している先進事例を評価し、各自治体の取組を促進する。
 ☑国交省や各自治体より上記のような取組促進（先進事例の評価、補助事業の推進など）及び複数事業者との連携を実施頂き、民間事業者も積極的に提案・活用するなど公民連携で行う。

都心における効率的なモビリティハブ設置のために、**民地・公共空間を問わない都心型モビリティ・ハブの形成**
 （地域の交通利便性や暮らしの魅力を増強するためのモビリティハブを十分な規模で設置することで、その効果を最大限発揮させる）

・公民のそれぞれが主導するモビリティ・ハブ設置の検討において情報連携等が十分に図られていない。
 ・民地と公共空間では土地所有者・管理者が異なるため、敷地境界を越えた一体でのモビリティ・ハブの整備については整備主体としての事業体制組成や関係者協議の実施のハードルが高い。

・モビリティ・ハブの民地・公共空間の区分を超えての連携や一体的な設置について、**実証実験や実装事業を民間事業者（モビリティ事業者や不動産会社など）と行政が協働して取り組むことを促進する。**
 ☑民地を含めたモビリティ・ハブの整備に向けて、各自治体等により上位計画への位置づけを行うとともに、国交省等により実証実験・実装に係る制度的拡充（補助金、税制特例など）を実施頂き、民間事業者が主導して積極的に提案・実施できる気運の醸成などを公民連携で行う。

【ケース③/④】イメージ



都心型モビリティ・ハブ
 （複数モビリティ事業者の連携 /
 民地・公共空間を問わない設置）

公民連携で取り組むべき事項のケーススタディ

低速モビリティ/地下空間に関するケーススタディ

目指すモビリティサービス像

地下広場・通路など地下空間での低速モビリティサービスの実装

（地上に限らず地下通路のネットワークが充実した大丸有エリアでは地下での回遊性向上を促すことが地域全体の回遊性を高める）

現状

（実現できない理由や条件付きで実現できている事例など）

・低速モビリティサービス事業者の事業が実施可能な地下空間の施設所有者・管理者による需要とサービス供給がマッチ出来ていない。
※地上では既にサービス実装されている事例あり。
※地下での実証実験の事例あり。

参考：ゲキダンイイノ 高輪ゲートウェイシティ
https://gekidaniino.co.jp/newsworks/takanawa2025_1/

参考：ゲキダンイイノ 神戸三宮中央通り地下通路「サンポチカ」
https://gekidaniino.co.jp/newsworks/sannomiya2023_2/

公民連携で取り組む事項 （▣：具体案）

- ・地上での実装事例や地下での実証実験事例を踏まえた、**低速モビリティサービスによる街の魅力向上等が適切に評価**されることで、地下空間の施設所有者・管理者が手を挙げ、モビリティ事業者と協働する機会を創出する。
- ▣行政の上位計画などに**地下における低速モビリティに関する位置づけを記載**する。
- ▣条件を満たす事業であれば**実証実験や実装に対する行政による助成金制度等**を整備頂く。
- ▣地下空間の施設所有者・管理者である、エリアの魅力向上に取り組むまちづくり団体や不動産会社、鉄道会社等に対して、**低速モビリティサービスの地下空間への展開の有効性を発信**する。または、そうした**情報発信・マッチングの場や機会の創出を公民連携で実現**する。

【ケース⑤】イメージ



【ケース⑤】関連事例紹介

※当事例は参考事例であり、大丸有エリアで目指す連携の姿は今後要検討。



参考：ゲキダンイイノ 神戸三宮中央通り地下通路「サンポチカ」
https://gekidaniino.co.jp/newsworks/sannomiya2023_2/

公民連携で取り組むべき事項のケーススタディ

サイン / アプリ / 新技術に関するケーススタディ

目指すモビリティサービス像

エリア一体（地上地下）での回遊ルートを分かりやすく示す案内サイン、アプリ、新技術等の実装
（エリア一体での回遊を促進するサインやアプリ等のサービスが充実することで地域全体の回遊性を高める）

現状

（実現できない理由や
条件付きで実現できている事例など）

・エリアの中でも地上・地下の双方において、各民地と公共空間では土地所有者・管理者が異なるため、敷地境界を越えての統一された案内サインやその他の案内サービス等の設置については、事業体制の組成や関係者協議の実施のハードルが高い。

公民連携で取り組む事項 （■：具体案）

・ **民地・公共空間の境界を越えたエリア全体での一体的な案内サイン等の実装やアプリ等での各モビリティ事業と地域/エリアの情報連携等**について、**民間事業者（モビリティ事業者や不動産会社など）、地域のまちづくり団体、行政が協働して取り組むことを促進する。**
■国交省や各自治体より上記のような**取組促進（補助事業の推進など）**を実施頂く。

【ケース⑥】

【ケース⑥】関連事例紹介

○フランス - Handimap: ナビゲーションツール -

・リアルタイムの地図情報を活用し、歩道の幅員や段差、坂道の有無、工事情報等も考慮し、**公共交通機関のバリアフリー情報とも連携した最適な移動ルートの提案が可能。**

・フランスの87の自治体で導入されており、**自治体や公共交通機関がデータのオープン化に協力**することで実現されている。



出典：Handimap [ハンディマップ - すべての人に適応した地図と旅程 \(handimap.fr\)](http://handimap.fr)

1-4. 論点3 IoT活用の可能性：データ分析、行動変容等をキーワードとした検討内容について

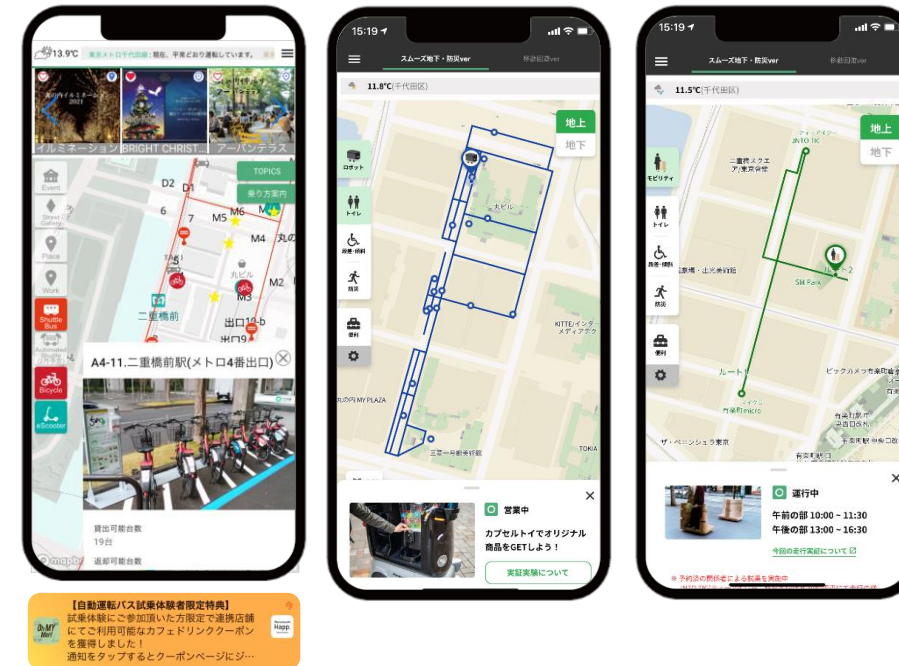
IoT活用の可能性：モビリティサービス別・ユーザーへの価値向上に寄与するデジタルサービスイメージ

大丸有ウォークブルの実現に寄与するモビリティサービスごとに、**ユーザーへの価値向上に寄与するデジタルサービスイメージ**を例示。

■ スマホアプリ活用サービス（例）

- 複数のモビリティサービスの現在位置と情報を一覧表示
- 目的地・ユーザー要望入力
→ 最適なモビリティルートを表示・予約
- 地上地下・建物内外の動線、現在位置を正確に把握
- 3Dなど直感的にわかる表示で案内
- バーコードや三次元コードで支払い
- 周辺スポット・イベント情報の検索・提案
- 周辺施設で使えるクーポン配布・表示

【参考】「Oh MY Map!」(2021年12月リリース)



QRよりご覧ください



■ 空間への実装（例）

シリンダーサインを改良等によるスマートポールの導入



【ポール型】



【サイネージ型】



サインやプロジェクションマッピングを利用した
人流誘導、混雑回避



XR・メタバースの活用



必要データ・データ入手のためのデバイス 等

サービスのタッチポイント

スマートフォン、タブレット、PC

モビリティに関する表示

巡回バス、Luup、ドコモバイクシェア

モビリティ事業者等の外部基盤との連携実装

API経由で動的な現在地、混雑情報等を取得

防災情報

大丸有都市OS

大丸有データライブラリ

API経由、データライブラリ（静的データ）経由で、イベント情報、施設情報、モビリティ情報などを相互連携

周辺エリアの都市OSとの連携実装

竹芝都市OS、豊洲都市OS、TDPF経由各種データ

データ種別	対象
	※調整中の対象もあり、あくまで対象候補であるため、これらすべての情報が掲載できることが確定しているわけではない
イベント	連携済：丸の内ドットコム、大丸有SDGs ACT5、東京交通会館、KITTE、リガーレ（丸の内仲通り） 調整中：OTEMON GUIDE、Otemachi PLACE、OTEMACHI ONE、大手町タワー、大手町ファーストスクエア等
キッチンカー	連携済：なし 調整中：Mellow、トウキョウドゥ、仲通りアーバンテラス、TOKYO TORCH、川端緑道フードガーデン等
モビリティ	連携済：丸の内シャトル、ドコモバイクシェア、Luup、メトロリンク日本橋、メトロリンク日本橋Eライン、JR水素シャトルバス、風ぐるま
その他	特徴的な建物やエリアの状況等の情報を今後拡充していく予定

デジタルサイネージ体的活用の方策

大丸有エリア内の既存のサイネージの設置状況およびエリアサービスの発信状況を整理。**ビル内および公共空間（道路上、駅構内）などに様々な管理者によるサイネージが点在。**シリンダーサインなどの**サイネージ以外のサインも充実。****デジタルサイネージ各媒体のシステム連携による情報発信機能強化、サイネージ以外のサインのサイネージ化**の2方針で、エリア内の情報発信機能を強化。

■ ビル内（民地内）のサイネージ

丸の内メディアリンク（管理者：三菱地所PM）
※一体的な掲出が可能なサイネージ広告群

【丸の内リンクサイネージⅠ】
丸の内エリアを代表するビルに
設置された縦型サイネージ
〔縦型デジタルサイネージ〕



各ビルサイネージ
（管理者：各ビル）



【丸の内リンクサイネージⅡ】
東京駅前地下広場に38面設置され、
1社ジャック放映可能なメディア
〔縦型デジタルサイネージ〕



【丸の内ビジョン】
複数のモニターでエリアを網羅する
映像ネットワーク。
〔横型デジタルサイネージ〕



エレベーター広告
（管理者：三菱地所PM）



■ 公共空間のサイネージ

観光情報案内盤 ※都道上に設置
（管理者：東京都・
公益財団法人東京観光財団）



鉄道広告サイネージ（管理者：鉄道事業者）
※駅コンコースに設置



■ サイネージ以外のサイン



【情報発信機能強化のための方針】

〔方針1〕
デジタルサイネージ各媒体の
システム連携により情報発信機能を強化



〔方針2〕
サイネージ以外のサインの
サイネージ化



地上ネットワーク・公開空地分布



出典：基盤地図情報・竣工図等

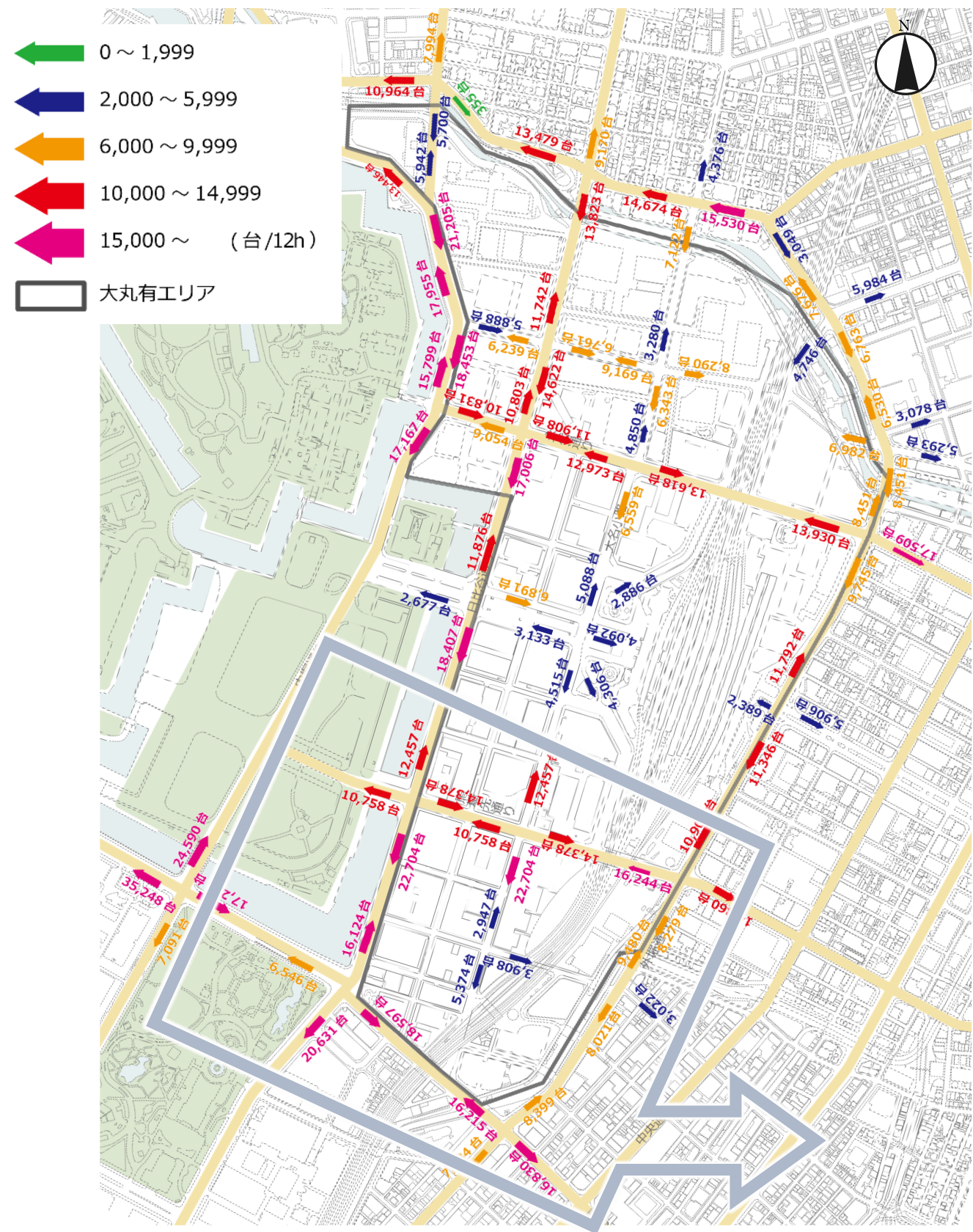
地下ネットワーク



出典：ゼンリン社提供の地理空間情報データをもとに作成

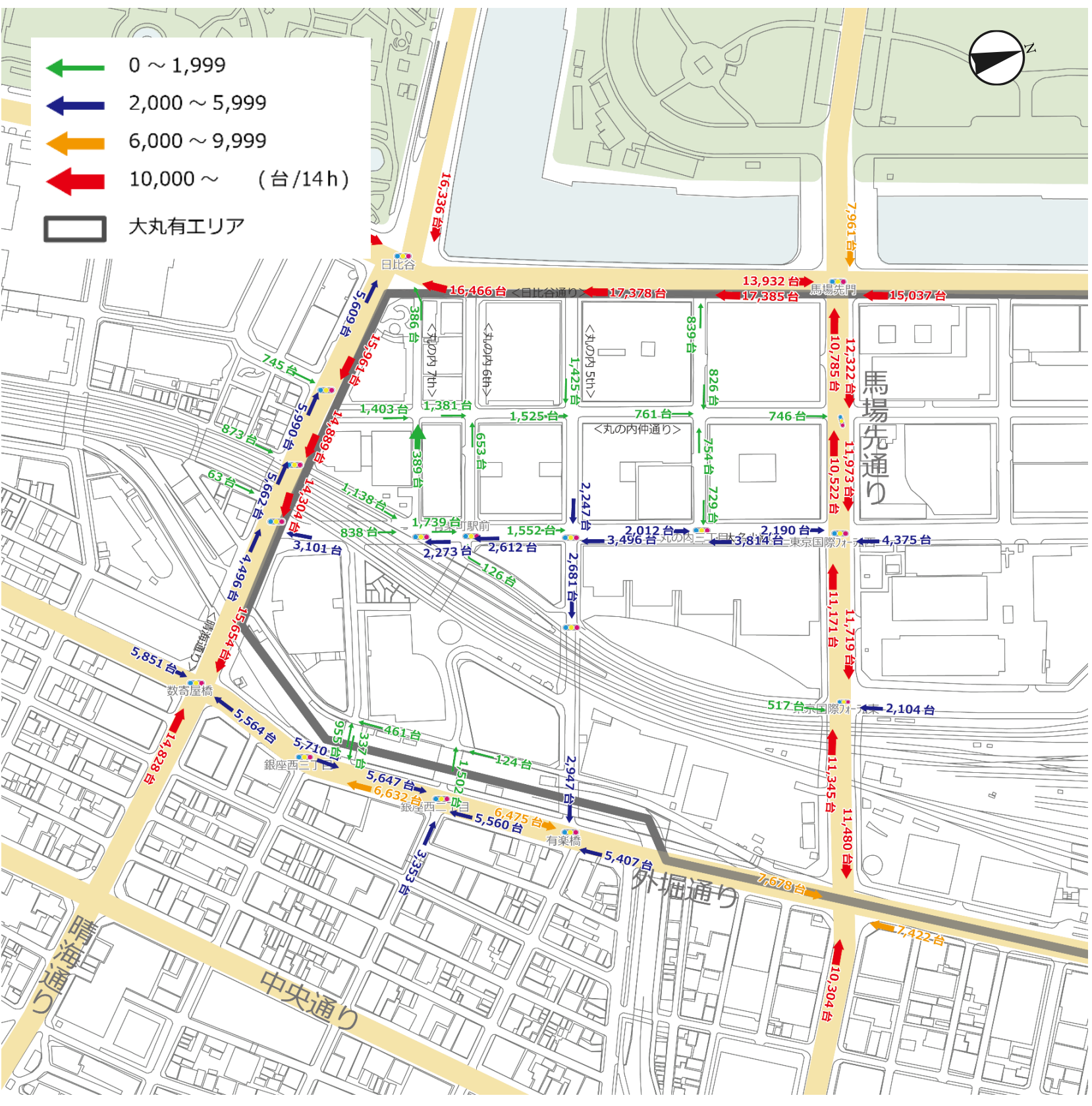
自動車交通量

大丸有エリア全体の幹線自動車交通量（平日・12時間交通量）



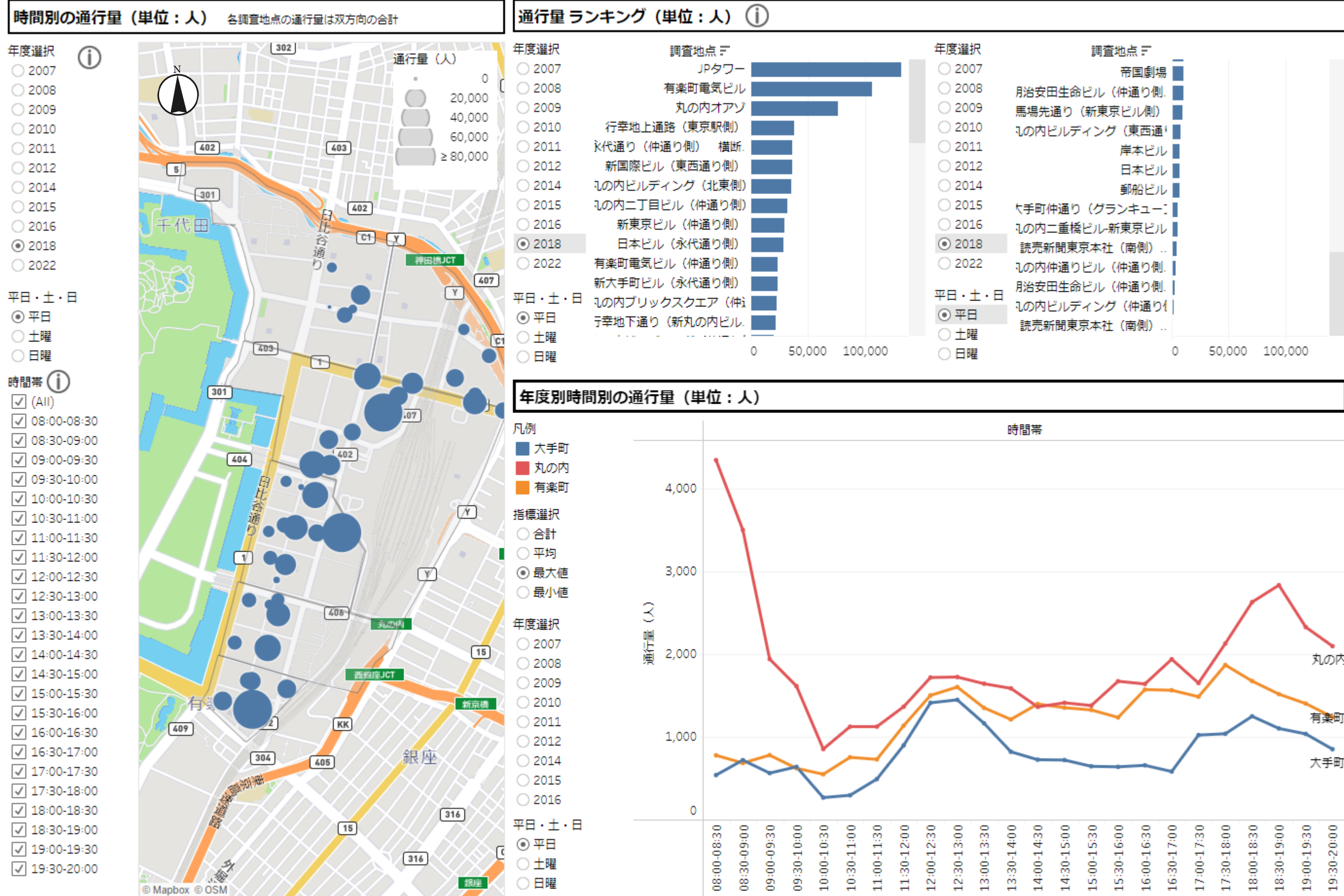
出典：2010年度現況交通量調査結果より

有楽町地区の自動車交通量（平日・14時間交通量）



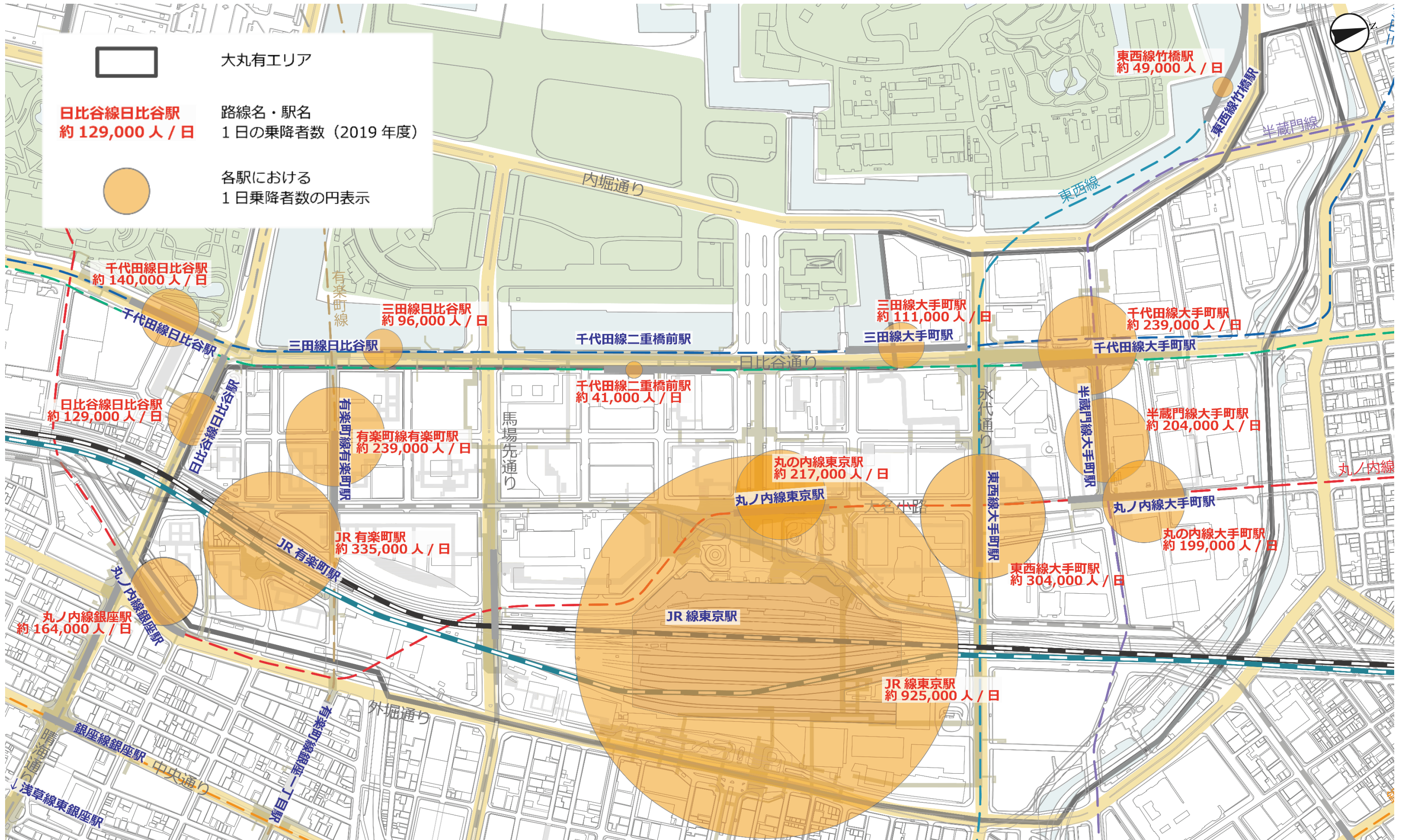
出典：2021年度現況交通量調査結果より

歩行者交通量

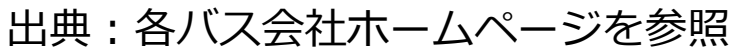


出典：2018年度現況交通量調査結果より（大丸有協議会ダッシュボード <https://public.tableau.com/app/profile/.22922202/vizzes> 参照）

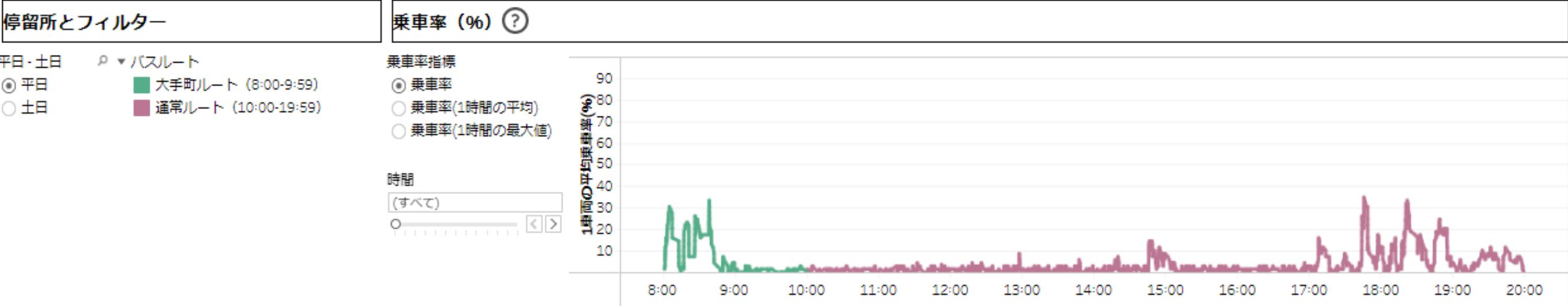
鉄道利用者数



出典：関東交通広告協議会 2019年度1日平均乗降人員・通過人員 (<https://www.train-media.net/report/2010/2010.html>)

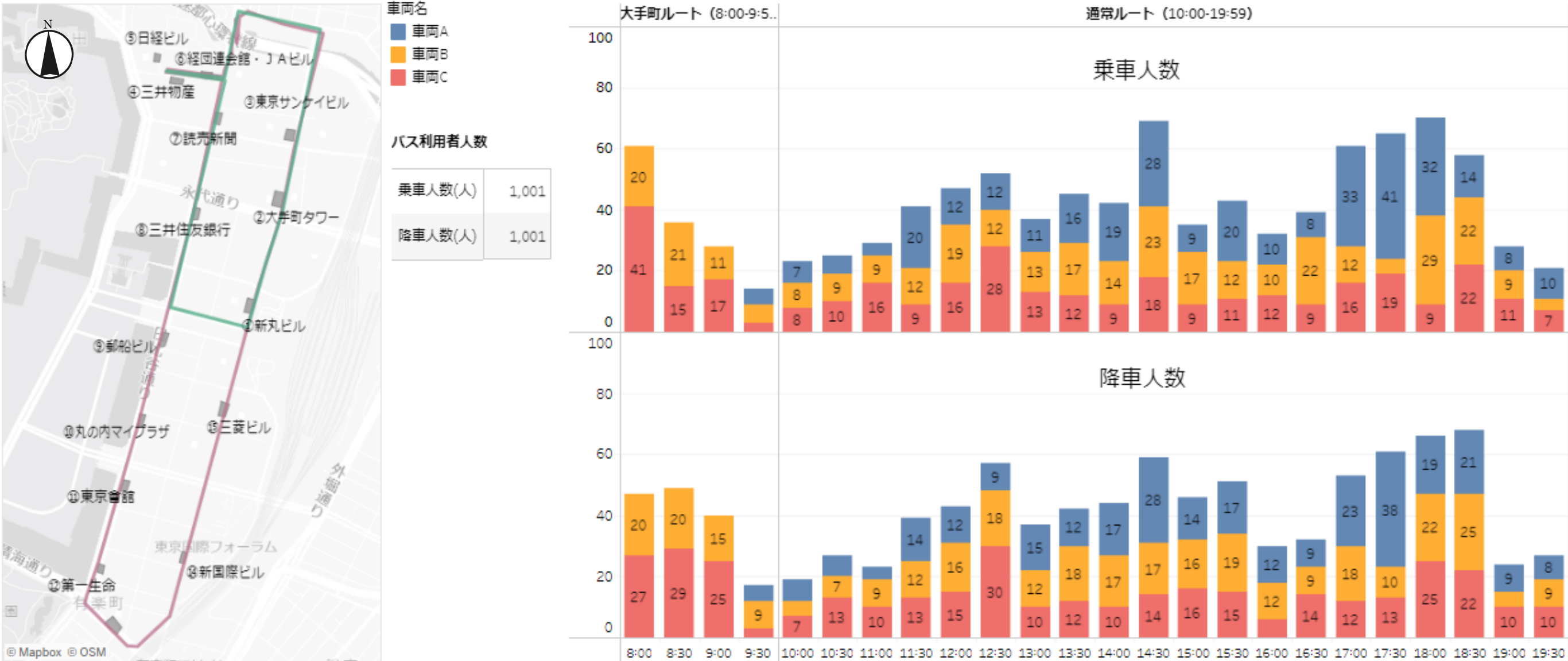


丸の内シャトル



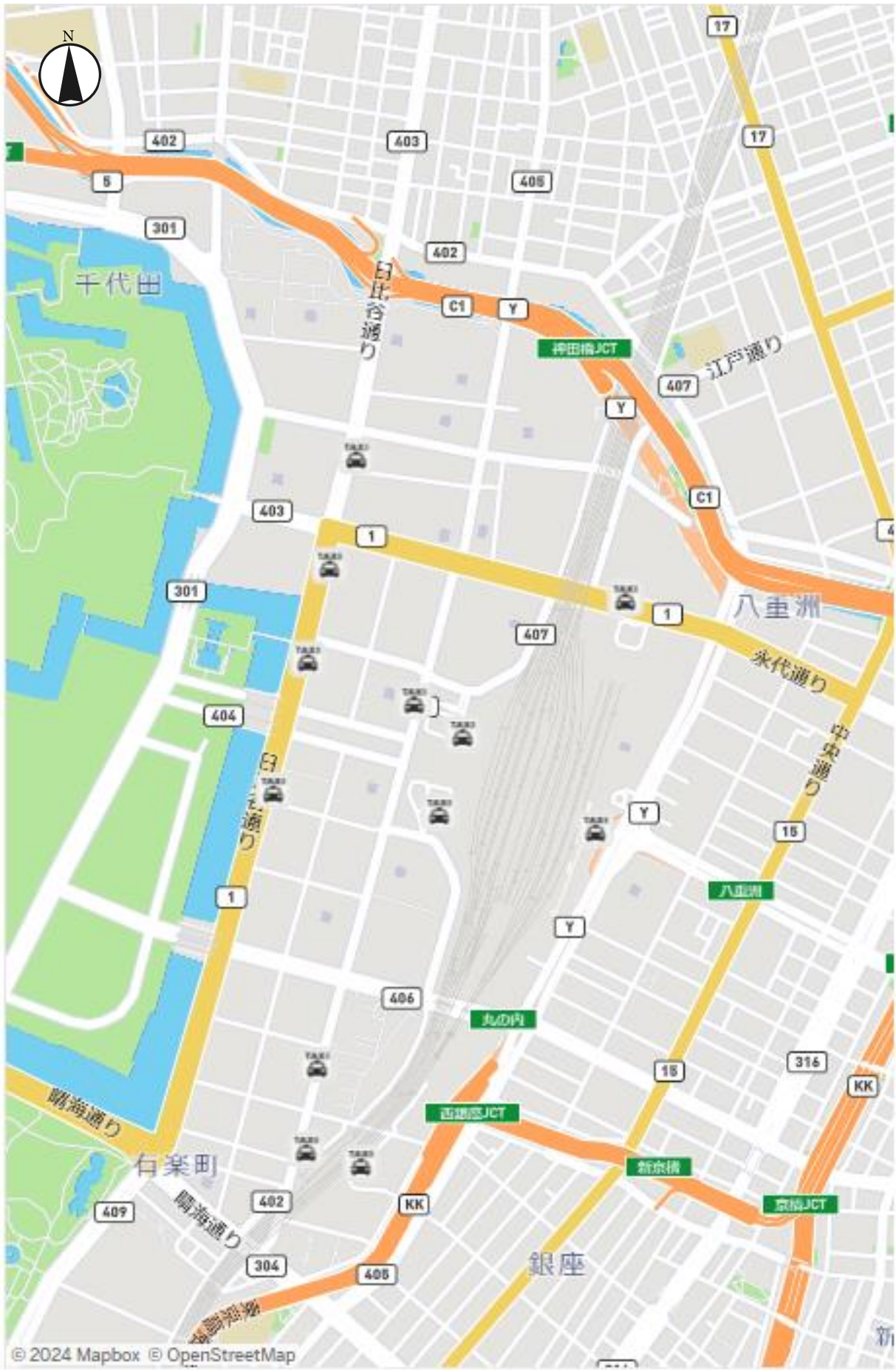
▼地図上の停留所をクリックするとフィルターになります

バスの時間別乗降者数(人) 左記の地図上の停留所をクリックすると以下のグラフにフィルターが適用されます

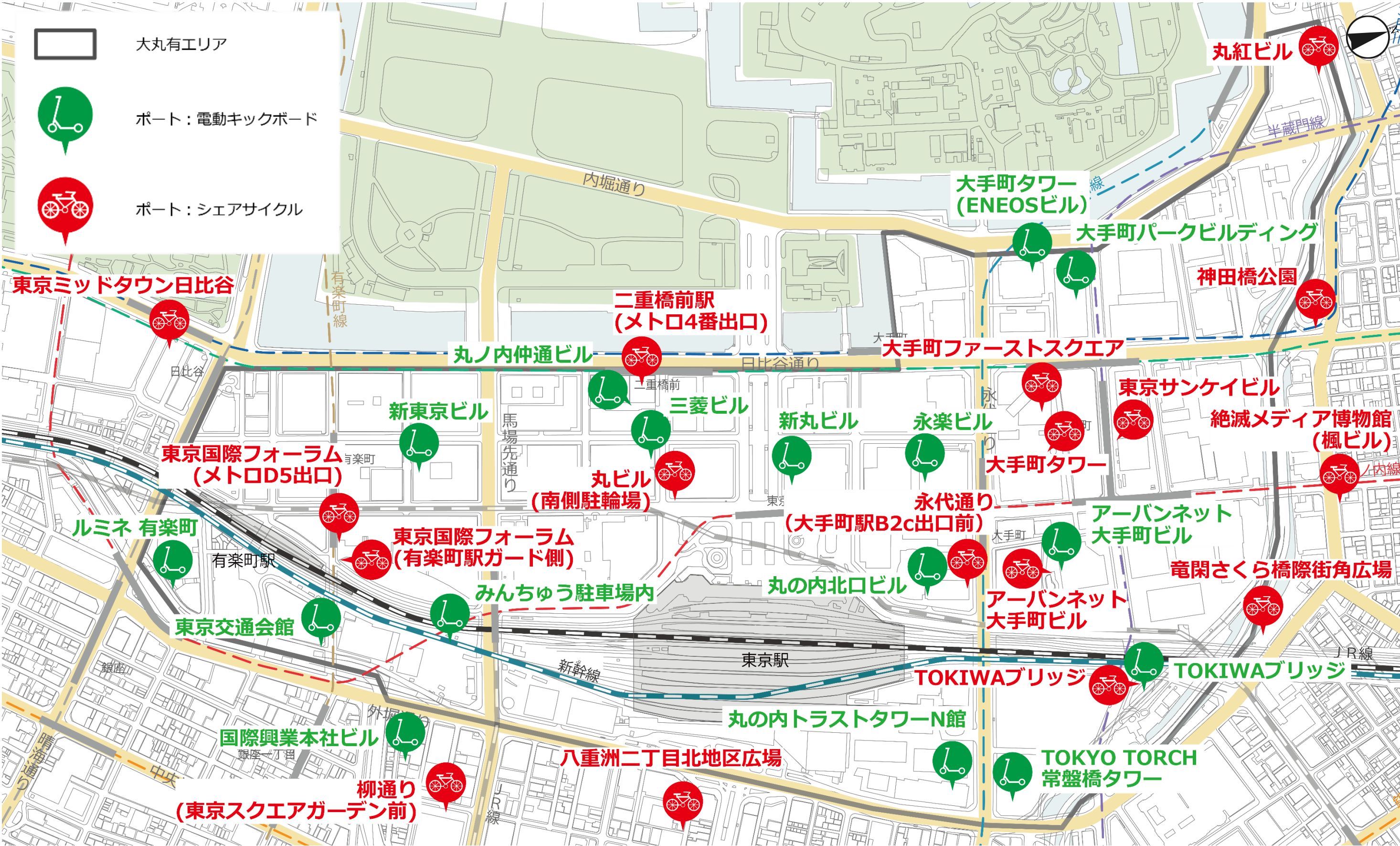


出典：2021年10月28日（木）調査結果より
（大丸有協議会ダッシュボード <https://public.tableau.com/app/profile/.22922202/vizzes> 丸の内シャトルバス参照）

タクシースタンド配置図



タクシー／
タクシーのりば
Taxi/Taxi stop



出典：ドコモ・バイクシェア (<https://docomo-cycle.jp/tokyo/>)、LUUP (<https://luup.sc/>)



2. ワーキング各回でのご意見

第1回ワーキングの論点と主な意見（1/2）

大丸有エリアのポテンシャル・求められる機能

- 大丸有エリアは日本で最も有名なビジネスセンター。働く場所を交流する場・共創する場にしていくことによって、さらに付加価値を生み出すような場所に切り替えていく必要があるのではないか。そのために、現在の単一な事業体・収益構造を、多様な事業を組み合わせに変えていくことが求められる。
- 建物内外、地上地下の重層的なネットワークや、統一感のある風景等が大丸有エリアの特徴。大丸有エリアでしかできないことをきちんと整理することで、まちの次の方向性を見出せるのではないかな。
- まち全体でどのようなメリットを享受できるか、という視点での議論を期待したい。

「回遊」視点のウォーカブルまちづくり

- 回遊の原動力は欲求である。大丸有エリアにはイノベーション、出逢い、コラボレーション等の着火ポイントが多々ある。
- さまよう移動をさせる街は魅力的。「奥を作っていく」「そこにアクセスするモビリティをデザインする」ことを合わせて議論できるとよい。
- モビリティ選択の自由度が上がり、偶発的に新たな回遊の手段に出会うことができると、回遊の価値がより高まると考える。
- 行政としては、ウォーカブルを推進するための法令、制度、活用検討の在り方に注目したい。

モビリティサービスのあり方

- モビリティサービスを「どうデザインするか」が重要である。
- 一つ目は、時間軸上でモビリティサービスをデザインすること。朝（派生需要）、昼（見せる機能）、夜（賑わい・交流機能）でモビリティに求められるサービスが異なることを認識することが重要。二つ目は、空間別にモビリティサービスをデザインすること。モビリティは場所によって適切なものは違う（適材適所の考え方）。
- ユーザーに対して、「さまよう移動」「偶然の出会いを求める」というマインドセットが出来るかがポイント。
- 理想論ではなく、収益性も重要な視点。事業が成立するモビリティサービスの具現化に寄与する議論を進めていきたい。

第1回ワーキングの論点と主な意見（2/2）

論点2

空間のリ・デザインのあり方

- 新しい動線の発見、スキマ空間へのサービス付加、などを検討できると良い。
- 例えば、建物同士をつなぐ、建物と建物の間の道路空間も含めての連続性を持っているのはどこか、あるいは持たせるにはどのような工夫があるかや、仲通りと交差する通り（東西通り）をどうしていけばよいか。
- 道路幅員構成や建物低層部のデザインの在り方、地下空間の活用についても議論がなされることを期待する。

「モビリティ・ハブ」のあり方

- ウォークابلには「回遊」と「滞留」があり、「回遊」視点から「滞留」の在り方を提言できるとよい。
- 「モビリティ・ハブ」の在り方論を議論したい。モビリティ事業者、エリアにとっても意義があり、（大丸有エリア）全体価値が上がるようなビジネスモデル、プログラムを考えるべきではないか。
- 「モビリティ・ハブ」設置の第1ステップは置けるところに置いている。その上で、第2ステップとして「あると良い場所はどこか、そこにおける方法/道筋は何か」を探る議論が出来ると良い。
- 例えば、駐車場などの活用も考えられる。附置義務駐車場の制度設計の改変なども絡めて議論するのも面白い。

論点3

IoT活用の可能性

- 「時間軸上でサービスをデザインする」ためには、IoTの活用が不可欠である。
- 何をしたい、どのようなまち・エリアにしたいからIoTを活用する、という視点で議論すべきである。
- ビルや駐車場での人の動きを追うなど、DXと連携することで、モビリティサービスを検討する議論の素材となりうる。

今後のワーキングの進め方

- 検討の時間軸として、3年後など比較的短期間で実用化できるようなものにフォーカスすることが望ましい。
- 直ぐに取り掛かるべきもの、時間のかかってしまうものを戦略的に整理し、結論を導いていくような議論をしていきたい。

第2回ワーキングの論点と主な意見

論点1

モビリティサービスのあり方

- ・ メインターゲット以外の人（ベビーカー、子ども連れの方、障がいのある方等）まで対象を広げ、本源需要の観点でのモビリティサービスを提示できるとよい。
- ・ 本社オフィスで勤務する人に着目するだけでなく、サテライトオフィスのワーカーに着目することも良いかもしれない。
- ・ シャトルバスのルートを検討する際は、どのようなルートを取ると協賛企業が集まりやすいかといった視点に寄りがちだが、エリア内、エリア間の回遊性向上に資する視点も重要である。
- ・ 各回遊ルートとモビリティサービスのボリューム感（利用者数、モビリティ台数等）の検討を深めていただきたい。

論点2

地下空間の活用・暑さの軽減策

- ・ 地下空間の歩行者ネットワークと地上部のモビリティサービスを組み合わせるなど、地下空間を含めたまち全体の回遊性に着目するとさらに良い。
- ・ 暑さをどのように軽減しながら、歩いて楽しい空間を作っていくのかを、都市計画、まちづくりとして取り組むべき。比較的涼しい朝や夜の楽しみ方を真剣に検討してみても面白いかもしれない。

「都心型モビリティ・ハブ」のあり方

- ・ 「都心型モビリティ・ハブ」は、国内外から視察者が増える拠点となると良い。そのためには自動運転モビリティなどの新しい交通機能が組み合わさった拠点として提示できると良い。
- ・ モビリティ・ハブを検討する上で、待ち空間の質の向上が重要になるものとする。また、モビリティ・ハブに荷物の配送サービス等のサービスを付加することもある。
- ・ 一部車道を利用してポートを配置するなど、マップを見なくても、ポートが目につくような取組が出来ると良い。
- ・ 「大丸有ウォークアブルビジョン」で示されるフォーカルゾーンと主要なウォークアブル軸が、「都心型モビリティ・ハブ」とどのような関係にあるかなど、関係性を見える化してもらえるとよい。
- ・ 次のステップには、社会実験の場となりうるモビリティ・ハブの候補地を3つほど見出していきたい。

論点3

IoT活用の可能性

- ・ アジャイル型のまちづくりをIoTの中に組み込んでいき、どんどん新しい取り組みにチャレンジしていただきたい。
- ・ カメラ等の“設置型”と、“動くIoT”という考え方がある。バスやタクシーなどのモビリティにセンサーを設置することで、定点観測が可能になり、人流や環境データをエリアの面的なデータとして取得できる。
- ・ 来街者に広く使ってもらうことを意識したサービスの仕掛け方、サービスの発展の仕方を試行期や本格導入期などのフェーズごとに考えていくことが重要だと考える。

第3回ワーキングの論点と主な意見

論点1

モビリティサービスのあり方

- ・ 単にポートを増やすだけではなく、まちの特性や人の移動を分析したうえでポートの適切な配置、サービスの提供のあり方を検討することの重要性を感じた。
- ・ モビリティに関するデータ分析結果の活用方法や評価手法を検討することが必要である。
- ・ データをもとに各モビリティが担う回遊像を見直すことも考えられる。
- ・ エリア内におけるモビリティ回遊の優先順位とターゲットをさらに明確化し、運用体制やビジネスモデルを構築してもらいたい。
- ・ まち全体で全体最適結果と個別最適結果の二つを適正にバランスを図りながら、大丸有地区のモビリティサービスのあり方を検討するべきである。

論点2

「都心型モビリティ・ハブ」のあり方

- ・ モビリティ・ハブは、単なる様々なモビリティが集まる交通結節点ではなく、付加価値をつけることで機能を発揮するものである。
- ・ モビリティ・ハブ空間のデザインを検討する際は仮説とともに検討してもらいたい。
- ・ 建物内ELVや地下駐車場との連携など、縦方向の移動との接続の観点から、モビリティ・ハブのデザイン設計を検討することも重要である。
- ・ まちの来訪者の主観的な実態を把握しておくこともマネジメントとしては必要と考える。主観的な実態データに着目することで、より効果的な地下空間の案内サイン配置など、新しい空間設計を見出せると思う。
- ・ ルート工夫は移動体験への新たな付加価値となるため、モビリティ・ハブを配置可能な場所に配置するだけでなく、一連のモビリティ体験に基づいた配置を検討することも重要である。

公民連携のあり方

- ・ 敷地内と公共空間では法規制が異なるため、モビリティごとに運行の領域を整理しながら、安全安心な取り組みとなるように配慮したい。
- ・ イベント時の公共空間の歩行者とモビリティの共存がどのように実現できるか、異なるモビリティ同士の共存は可能か、歩行者優先レーンとモビリティ優先レーンの整備が必要となるか等、環境整備に関しては公民連携しながら、まち全体をデザインしていくことが重要と考える。

論点3

IoT活用の可能性

- ・ モビリティデータプラットフォームの持続性の検討も必要である。プラットフォームを持続させるためのマネタイズも必要であり、MaaS(Mobility as a Service)として、モビリティサービスだけではなく、利用者が支払っても良いと思うモビリティ+αのサービスを提供することが重要である。
- ・ エリアマネジメントの財源やIoTを活かして人流コントロールをしながら、すでに賑わい混雑したエリアでいかに居心地の良い滞在体験を提供できるかについても検討していただきたい。
- ・ イベント時の地下空間は比較的混雑が少ないため、デジタルツインやサイバー空間等のIoTツールと連動しながら、人混みを地下空間に誘導していくことも考えられる。

第4回ワーキングの論点と主な意見

論点1

モビリティサービスのあり方

- 人流データ分析について、一週間の平均値を採用したり、自転車、自動車、電車の凡例を区別したりすることでより精緻な分析となるだろう。
- 人流データ分析をモビリティ・ハブのデザインにどのように活かしていくかも議論すべき。
- シェアモビリティのODデータと、人流データとで比較分析をすることも考えられる。
- モビリティサービスのイメージについて、一日のライフスタイルのどういうシーンが豊かになるかというペルソナ分析があるとより議論がしやすくなる。
- データ分析のあり方としてGPSだけでは大丸有エリアの人流を把握することは難しい。サイネージや店舗にBluetoothビーコンを設置する等、まずはまちとして先進的なIoT技術を取り入れるべき。

論点2

「都心型モビリティ・ハブ」のあり方

- 5つの付加価値を備えたモビリティ・ハブの空間を実現するには、記載の項目それぞれを支えるような連携サービスや、アプリ、財源が必要となる。
- 都心型モビリティ・ハブにより地域全体の付加価値が向上するということも言える。
- 新規整備型モビリティ・ハブが実現可能ならその概念を他のエリアにも横展開してもよいと思う。
- 新規整備型モビリティ・ハブについて、地下をモビリティが走行することで、更に地上地下のつながりが評価されやすくなるだろうと感じた。
- 新規整備型モビリティ・ハブはわかりやすそうだが、来街者をどんな経路で案内するかが課題になる。
- モビリティ・ハブについて、余白を持たせるなど、モビリティの変化に応じてアップデートしていけるような仕組みの検討が必要。

公民連携のあり方

- 公共側の底地の用意や、民地内における事業的なボーナス等の仕組みがないと、大丸有エリアでモビリティ・ハブを生み出すことはかなり難しいのではないかと。
- モビリティ・ハブについて、区の都市計画マスタープランの交通戦略に入れ込み、都市施設、都市計画施設として位置付けていただきたい。

論点3

IoT活用の可能性

- 大丸有協議会の中にモビリティデータプラットフォームを作った場合の、構成メンバーや初期投資などをシミュレーションしてみても良いのではないかと。その結果、協議会内に作るのが難しい場合、どこかのプラットフォーマーと連携するなどの検討があっても良いかと思う。
- モビリティデータプラットフォームの運営管理について、どのようなデータ形式であれば矢印がつながり成立するのかを考えるべきだと思う。個人情報により近い属性など、解像度の高い情報が取得可能であれば参画するということもあるだろう。
- デジタルサイネージについて、投影するコンテンツのデザイン性やセンスを統一したり、サイネージ自体のデザインを統一することができれば、大丸有エリアの価値向上につながれると思う。

第5回ワーキングの論点と主な意見（1/2）

論点1

モビリティサービスのあり方

- モビリティ・ハブが、単独ではなく複数配置し連携することが効果的であることに立脚した議論であることを再認識した。別の会合で従来型のモビリティ・ハブと違う機能を有したモビリティ・ハブによるネットワーク形成を「J-ハブ」と称して整理しており、目指す方向性は同じと感じた。

「都心型モビリティ・ハブ」のあり方

- モビリティ・ハブが、単独ではなく複数配置し連携することが効果的であることに立脚した議論であることを再認識した。別の会合で従来型のモビリティ・ハブと違う機能を有したモビリティ・ハブによるネットワーク形成を「J-ハブ」と称して整理しており、目指す方向性は同じと感じた。
- あるポートにモビリティが集中していたものが、デジタルやエリマネなどによって円滑化されることが期待される。その際、高輪ゲートウェイシティにあるモビリティセンターのような拠点も重要になってくると思われる。
- 「都心型モビリティ・ハブ」整備の進め方のダイヤグラムについて、整備段階だけでなく運営段階のバージョンも出てくるのではないかと考える。
- モビリティ事業者、地権者、エリマネの役割分担が明確化されると、より分かりやすい。

公民連携のあり方

- 資料の中に「公民連携」というワードが頻出しているが意味をとらえて記載を整えてほしい。「学」が入っていないのが気になる。
- 「公共性」の意味をきちんと定義づけたうえで本ワードを用いてほしい。
- モビリティ事業者目線ではポートがまちじゅうにあることが望ましく関心度が高い。ポート配置については用地の課題があるため公民でいかに連携できるかがポイントになる。ポート設置における公開空地の活用は、設置事例がないと認識しているため今後実際に設置がなされるよう公民連携をできればと考えている。
- 地上と地下のつながりが重要と考える。公共空間の活用は道路管理者への理解（無予知性の証明）が必須となるが、より良いサービスが提供されるため議論が引き続きなされることが重要と考える。
- 公民連携はあるべき姿を実現するための手段として重要である。そのうえで「大丸有ならでは」という枠組みで何らかの施策が実現できるとよいと考える。
- 地上と比べて地下は、路面が安定しており、また夏や冬など季節によっては人が通る機会がある。その際に当該モビリティを利用してもらう工夫ができるとなおよいと考えている。
- 一口に公共空間といっても多様。例えば道路の中でも車道、歩道の区分もあり、どの場所でどのモビリティを使っていくのかを想定しながら取りまとめて頂けると実効性が高まると思料する。

論点2

第5回ワーキングの論点と主な意見（2/2）

今後の検討体制・ロードマップについて

- 実証実験のサイトは丸の内二丁目エリアとのことだが、カーブサイドは公的空間、モビリティ・ハブは民地に整備されるのがベースとなるので、それを踏まえてサイト選定を検討してもらいたい。
- 取り組みやすいものから実施してみる事が重要。例えば、駐車場サインにモビリティ・ハブのサインを併設するとか、バイクシェアなどのポートにサインを付すなど。
- 実証実験をやるうえでは仮説が大事。それをデータで検証するクセをつけてほしい。アクティブに社会実験を進めてもらいたい。
- 集めたデータをオープンにすることを意識すると、大丸有エリアでの取り組みが世界に発信されていくことにつながる。
- 他のエリアはウォーカブル化を検討する際「歩行者のみ」での視点で閉じてしまうことが多い。歩行者と他のモビリティの複合、さらに情報発信の重要性を踏まえて取り組みを実践していくと、大丸有エリア以外の他のエリアへの知見になり得ると思慮する。
- 本ワーキングでの議論が大丸有まちづくりガイドラインに反映される、という視点が重要。
- 公民が役割分担をしながら進めていくこと、できることからショートステップを踏むことが重要と思慮する。
- 公共空間を変えていく必要性も認識しているが少しずつ変えていくことが重要。道路管理者や交通管理者など安全性に重きを置く公的な立場の方への理解を得ながら促進していけるとよいと感じた。
- 駅とまちが一体的なまちづくりを標ぼうしており、その実現に向けた実証実験が取り組まれることを期待したい。
- 使い手視点に立ってモビリティ・ハブの概念が議論されており、これがまちに実装されるとまちが変わっていくと考える。実現に向けて取り組んでいただきたい。
- まちづくりはひとづくりだと改めて感じた。本ワーキングは多くの方が集まって一つの議論を行っており、これ自体が財産だといえる。このワーキングで得たひと同士ネットワークを大事にしてもらいたい。

とりまとめについて

- とりまとめ資料がデザイン性高くまとめられると訴求力も上がる。ぜひそのように仕立ててほしい。
- 本WGの成果を不特定多数に向けて公開するのであれば、専門用語の解説が必要になると感じる。
- 気候（雨や暑熱）に応じたウォーカブルな空間として地下ネットワークを地上とシームレスに活用するという議論もあった。それをどこかに盛り込んでいてもらいたい。