

第5回 都市再生有識者懇談会
「大手町・丸の内・有楽町地区における
エリアマネジメント型スマートシティの取組について」
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 重松氏による説明内容

[スライド1]

- ・エリアマネジメント型のスマートシティの取組について、都市空間にどう影響しているのか、ビジョンや実際の取り組みの中でどういったことを見出しながら、街のリ・デザインを進めているかをお話したい。

[スライド2]

- ・大丸有地区は、東京駅と皇居に挟まれた地区であり、約 120ha の面積に、約 100 棟のビル、約 4300 の事業所が立地している。鉄道路線が 28 路線通る交通の要所でもある。

[スライド3]

- ・大丸有まちづくり協議会は、このエリアのビルの地権者の集まりであり、設立から 30 余年、民間から考えるまちづくりの主体である。
- ・スマートシティの話の前に、この 30 年の活動の中で大切にしてきたことや、まちがどう変わってきたかを話したい。
- ・1990 年代の大丸有地区は、まだ高さ 100 尺のビルが多かった。都市間競争や都市の危機感も背景にあり、民間自らがまちを考えようということで、1988 年に大丸有まちづくり協議会が設立された。

[スライド4]

- ・地権者に個人はおらず、法人の地権者のみで構成され、約 86 社と一緒にまちづくりを進めている。

[スライド5]

- ・様々な活動をしながらまちづくりを進めているが、昨年 4 月にスマートシティ推進委員会を設置し、三菱地所、NTT 東日本、NTT データが委員となり協議会の会員と各種部会で様々な議論をしながらスマートシティを進めている。

[スライド6]

- ・このスライドでは、大丸有型のスマートシティの進め方として大事にしているポイントを示している。
- ・公民が協調してまちづくりを進めているという点に、大事な DNA が宿っている。
- ・1996 年に、まちの将来像を議論する会議体として、まちづくり協議会、千代田区、東京都、JR 東日本の 4 者で「まちづくり懇談会」を発足した。まちづくり懇談会が、約 20 年先の将来像を設定し、それを実現するための手法やみんなで守るルールをガイドラインにまとめ、まちづくりを進めてきた。

[スライド7]

- ・まちづくりガイドラインは 1998 年に初めのガイドラインができ、4～5 年に一度改定している。

- ・2020年の最新の改定では、Society5.0、スマートシティ、エコシステム、イノベーション、SDGs等の切り口によるアクションも盛り込まれている。

[スライド8]

- ・大丸有地区ではエリアマネジメント型でまちづくりを進めており、まちづくりの熟度に応じて、大丸有エリアマネジメント協会やエコツェリア協会もそれぞれ守備範囲を拡大・成長してきている。
- ・大丸有エリアマネジメント協会は、当初はまちのコミュニティ形成に軸足があったが、今では道路空間の活用や、それをユニークベニューとする MICE の集まりである「DMO 東京丸の内」の事務局も行っている。
- ・エコツェリア協会は、2007年に環境共生を地域で考えるために立ち上り、今では社会課題全般、ビジネス創設も手掛ける団体に成長している。
- ・こうしたエリアマネジメント団体が相互に役割分担と守備範囲を持って、総合的にまちづくりを進めている。

[スライド9]

- ・こうしたまちづくりの進め方で実現されてきたこととして、わかりやすいのは街路空間の変遷である。
- ・公民で舗装を共通化し、歩車道幅員の変更により歩行空間を拡大し、さらに民間の建物でも1階の銀行店舗を商業店舗に入れ替え、賑わい・アメニティ軸という丸の内仲通りのガイドライン上の位置づけの実現を図ってきた。

[スライド10]

- ・今では、リガーレ（大丸有エリアマネジメント協会）が担い手になり、毎日、平日は11時～15時、土日は11時から17時まで丸の内仲通りに交通規制をかけて広場化し、人中心のまちに変遷してきている。

[スライド11]

- ・もう1つ特徴的なこととして、ガイドラインの中で地下歩行者ネットワークのあり方を設定している。図では、公共空間の地下だけでなく、宅地内の歩行者ネットワークを青い点線で示しているが、地権者が異なるビル間を、開発に応じて互いに繋げ合っている。

[スライド12]

- ・今では、大手町から銀座まで地下で行けるネットワークができている。

[スライド13]

- ・このような、公民でビジョンを描いて、それをみんなで役割分担して実現するというやり方を、スマートシティでも採用している。
- ・経緯としては、国土交通省のスマートシティモデル事業に応募したことが、地区総体としてのスマートシティ化を描く「大丸有スマートシティ・ビジョン実行計画」を策定する第一歩となった。
- ・それに先駆けて、地域で考えるスマートシティのビジョン検討会を開催したことも大きく、その時の議論の要素がスマートシティ・ビジョン実行計画の策定にもつながっている。

[スライド 15]

- ・スマートシティ・ビジョン実行計画の中身は、課題先進国と豊富な資源の掛け合わせが新たな価値を創造するという国の示すスマートシティ像を下地に置きながら、「課題オリエンテッド」から更に一歩進んだ「ビジョンオリエンテッド」でまちづくりを進める方法を前提とし、一歩先の発展的な課題を設定している。
- ・豊富な資源たるエリアマネジメントやエコシステムにテクノロジーが加わることによって、街がアップデートする。さらに、このアップデートを見据えて街をリ・デザインしていく。この2つを、ビジョンの中で大切な軸として位置づけている。

[スライド 16]

- ・重要な点は、ビジョンオリエンテッドによる取組み、既存都市のスマートシティ化、公民協調・エリアマネジメントで進めていく点である。
- ・スマートシティのビジョンで描くまちの目標像は、まちづくりガイドラインに設定するまちづくりの目標そのものという形であり、それをテクノロジーでアップデートし、リ・デザインするということを記載している。

[スライド 18]

- ・この図では、街をどのようにアップデートするかを整理している。日常／非日常、ポテンシャルの拡大／レジリエンスの増強の2軸で4つの象限を設定し、さらに全てに関連するものとして移動モビリティを2つ目のレイヤーとして設定し、これを「大丸有版 MaaS」と呼びながら進めている。どれか1つを達成するということではなく、これら全てのアップデートに取り組んでいる。

[スライド 19]

- ・このスライドでは、サービスを支えるデジタル基盤を示している。
- ・一番上がサービス／ソリューション層として、アプリやダッシュボードなどでまちづくりの高度化を図り、人々のサービスを高めるものである。一番下の物理層から得られる様々なデータをサービスに高めるにあたって、統合データ基盤やデジタルマップ、デジタルツインなどを介し、どのようなデータがあるかというデータライブラリを持つことで、サービスが生まれてくるということを視野に、このシステムの構築を進めている。

[スライド 20]

- ・エリアマネジメントのトランスフォーメーションとして、データを活用したエリアマネジメントの高度化を図っていきたい。

[スライド 21]

- ・スマートシティの推進体制としては、スマートシティ推進委員会がエンジン役となり、リガーレ、エコツェリアだけでなく、様々な活動団体やTMIP(Tokyo Marunouchi Innovation Platform)という多数の企業の集まりの中に様々なワーキングを設置し、エコシステム型で進めている。

[スライド 22]

- ・デジタル基盤は 2023 年までに早期実装を目指しており、そこからがスタートになると考えている。

[スライド 24]

- ・都市のリ・デザインは、時間軸としては長くなる。
- ・様々なテクノロジーで人々の行動変容が起こったり、新しいモビリティが導入されたりすることで、まちがリ・デザインされていく。それがどのように街の中に導入していくのか、それによって何を達成したいかということを、都市のリ・デザイン像として示している。
- ・色々なモビリティだらけになるという世界観ではなく、この街が大切にしてきた **Smart & Walkable** というコンセプトを新しいモビリティで促進し、東京の魅力的な各地域がつながり、人々がもう一歩先へ行くように人々の行動による活力が上がっていきけるようなことに繋げていきたい。
- ・街路ごとの特性を生かして、ウォーカブルなところにはゆっくり走るもの、街間移動の利便性のための比較的速度が速いものは外周部など、導入すべき通り・エリアを見据えながら、リ・デザインを行っていききたい。
- ・見通しを立てることが難しい一方で、どのようなリ・デザイン像を共通のイメージに持つかが重要なので、絵を描いた。実証実験を行う際にも、共通の未来図を描いたことで、共通の世界観に向けて、様々な実証実験をしたり、シミュレーションをしたり、役割分担が必要ということが分かりやすくなり、非常に良かった。

[スライド 25]

- ・この絵では、ウォーカブルな空間にゆっくり走るグリーンスローモビリティが入ってくる様子、段差がない路面で行き来がしやすい様子を描いた。
- ・人が集まる場所なので、多機能なサイネージポールや通信環境も含めて描いている。

[スライド 26]

- ・平時に求心力がある空間には、有事にも人が集まるので、有事にもその機能を果たすようリ・デザイン像も描いている。

[スライド 27]

- ・交通結節点では、自動運転の時代を見据え、速度が違うものの車線をしっかり分けている。歩道、中速モビリティレーン、自動運転レーンを分け、交通結節点エリアには乗降場やポートを集約している。
- ・交通結節点以外の路肩が自動運転車の乗降場だらけにならないように、建物の車寄せを乗降場として活用することで一定の密度の乗降場を設置し、利便性を確保しながらウォーカブルにしていく将来像を描いている。

[スライド 28]

- ・断面では、地上、地下、建物や、パブリックスペースとそれ以外がシームレスに移動できることを大事に考え、ロボットも含めて移動できることを描いている。

[スライド 29]

- ・空間のリ・デザインには時間がかかり、技術や標準化の問題もある。特にモビリティは速度の異なるものが混在すると安全性の確保が難しくなる。大きなリ・デザインは開発の機運等に合わせて進めていく必要がある。

[スライド 31]

- ・取組みのアプローチについて、実行計画の進め方として、デジタル基盤となる部分はスマートシティ推進委員会が中心的に進めているが、デジタル基盤構築側から始めるのではなく、ユースケースごとのチームをつくり、様々な企業とワーキングを組成しユースケースをどう実現していくかを議論の上であり方を設定し、それを受けて基盤を作るというやり方で進めている。

[スライド 35]

- ・具体的な取り組みは、主にリ・デザインに関係するところを中心に紹介したい。
- ・例えばロボットの街中実装に向けた取り組みがある。
- ・ビル内ではすでに実装されているが、パブリックスペースを含めて行き来ができるような規制の検討やサービス整備を実証的にやろうとしている。

[スライド 38]

- ・電動キックボードの規制緩和が進む中で、新しいサービスモデルやポートのあり方、レーンのあり方について、リ・デザイン像の検証を進めている。

[スライド 39]

- ・直近では、丸の内仲通りの歩行者空間に低速度のモビリティを走行させる実証実験を行った。
- ・モビリティとカフェ空間などが共存する空間を人々がどう受け止めているかを調査したところ、アンケートの中では、ほとんどの方から共存できるという意見をいただいた。更なる実証を進めていきたい。

[スライド 46]

- ・アップデート、リ・デザインともに、ユースケースの実現に向けて、様々な主体と連携しチームを作りながら進めているが、実装とサービス化まではリードタイムがある。そこを許容しながら進めることが必要であり、アジャイルに取り組みを推進すること、実証実験を積み重ねながら実装していくプロセス、公民エコシステムでの取り組みといったことの必要性を強く感じている。

[スライド 48]

- ・アップデートやリ・デザインに繋がる話として、2D や 3D のデジタルマップの整備が、ロボット走行等において必要になってくる。また、センサーやカメラ等が街中に溢れることへの懸念もあるので、センサーマスタープランの策定にも取り組んでいる。これらは、インフラ的なものを含めて整備していく必要がある。
- ・都市 OS のオープン化、標準化についても検討が進んでいる。こうした取り組みも進展させていく必要がある。

[スライド 52]

- ・スマートシティとしてどう進めていくかという点では、スマートシティガイドブックにも課題提起されているが、データ基盤などにおいて、1対1でマネタイズするのではなく、まちづくり全体の大きな還元モデルの中で持続的な取り組みとしていくことが必要であると考えている。
- ・その際に、エリアマネジメント団体がこういった役割を果たすかについて、概念的なところを超えた体制整備を考えており、こうしたことを更にモデル化し、制度化に繋がれば良いと考えている。

以 上