

まちづくりに関わる新たな取組み

- 1 新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性
 - 2 駅まち空間
 - 3 スマートシティに向けた取組み
 - 4 自動運転技術
-

新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性

□ 今後の都市政策の方向性

【新型コロナ危機を契機とした変化】

- 職住近接のニーズが高まり、働く場と居住の場の融合が起こっていく可能性
- オフィス需要に変化の可能性。老朽中小ビルなどは余剰発生の可能性
- 東京一極集中の是正が進みやすくなる可能性
- ゆとりあるオープンスペースへのニーズの高まり

都市の持つ集積のメリットは活かしつつ、「三つの密」の回避、感染拡大防止と社会経済活動の両立を図る新しいまちづくりが必要

【新型コロナ危機を契機としたまちづくりの論点】

【論点 1】

都市（オフィス等の機能や生活圏）の今後のあり方と新しい政策の方向性

- 様々なニーズ、変化、リスクに対応できる柔軟性・冗長性を備えた都市であることが求められる。
- リアルの場ならではの文化、食等を提供する場として国際競争力を高める必要。
- 老朽ストックのサテライトオフィス等へのリニューアルや、ゆとり空間や高性能な換気機能を備えた良質なオフィスの提供の促進が重要。

【論点 2】

都市交通（ネットワーク）の今後のあり方と新しい政策の方向性

- まちづくりと一体となった総合的な交通戦略を推進する必要。
- 公共交通だけでなく、多様な移動手段の確保や自転車が利用しやすい環境整備が必要。
- 駅周辺に生活に必要な都市機能を集積させ、安全性・快適性・利便性を備えた「駅まち」空間の一体的な整備も必要。
- 適切な密度の確保等新しい街路空間の考え方の導入が必要。

【論点 3】

オープンスペースの今後のあり方と新しい政策の方向性

- グリーンインフラとしての効果を戦略的に高めていくことが必要。
- ウォーカブルな空間とオープンスペースを組み合わせるネットワークを形成することが重要。
- まちに存在する様々な緑とオープンスペースについて、柔軟に活用することが必要。
- 災害・感染症等のリスクに対応するためにも、いざというときに利用できる緑とオープンスペースの整備が重要。
- イベントだけでなく、比較的長期にわたる日常的な活用（例：オープンテラスの設置）など、柔軟かつ多様なオープンスペースの活用¹⁾の試行、これを支える人材育成、ノウハウの展開等が必要。

【論点 4】

データ・新技術等を活用したまちづくりの今後のあり方と新しい政策の方向性

- 市民生活、都市活動等の面でのデータ・新技術等の活用に向けた取組をペースアップさせる必要。
- 過密対策等には、パーソナルデータ等の活用が重要。市民等の理解を得つつ、市民主体のデータ・新技術等を活用した取組を推進する必要。

【論点 5】

複合災害への対応等を踏まえた事前防災まちづくりの新しい政策の方向性

- 避難所の過密を避けるため、公的避難所以外の公共施設、民間施設、ゆとり空間など多様な避難環境の確保が必要。



▲開放的な駅広空間



▲エンタメ



▲サテライトオフィス



▲子育て施設の充実



▲ゆとりある良質なオフィス



▲身近なオープンスペース



▲ウォーカブルな歩行空間



▲シェアサイクル

□ 都市づくりのグランドデザイン（平成29年9月 東京都）

政策方針 8 POLICY

鉄道ストックを基軸に誰もが移動しやすいまちをつくる

取組 INITIATIVE

地下鉄駅を中心として
まちの顔をつくる



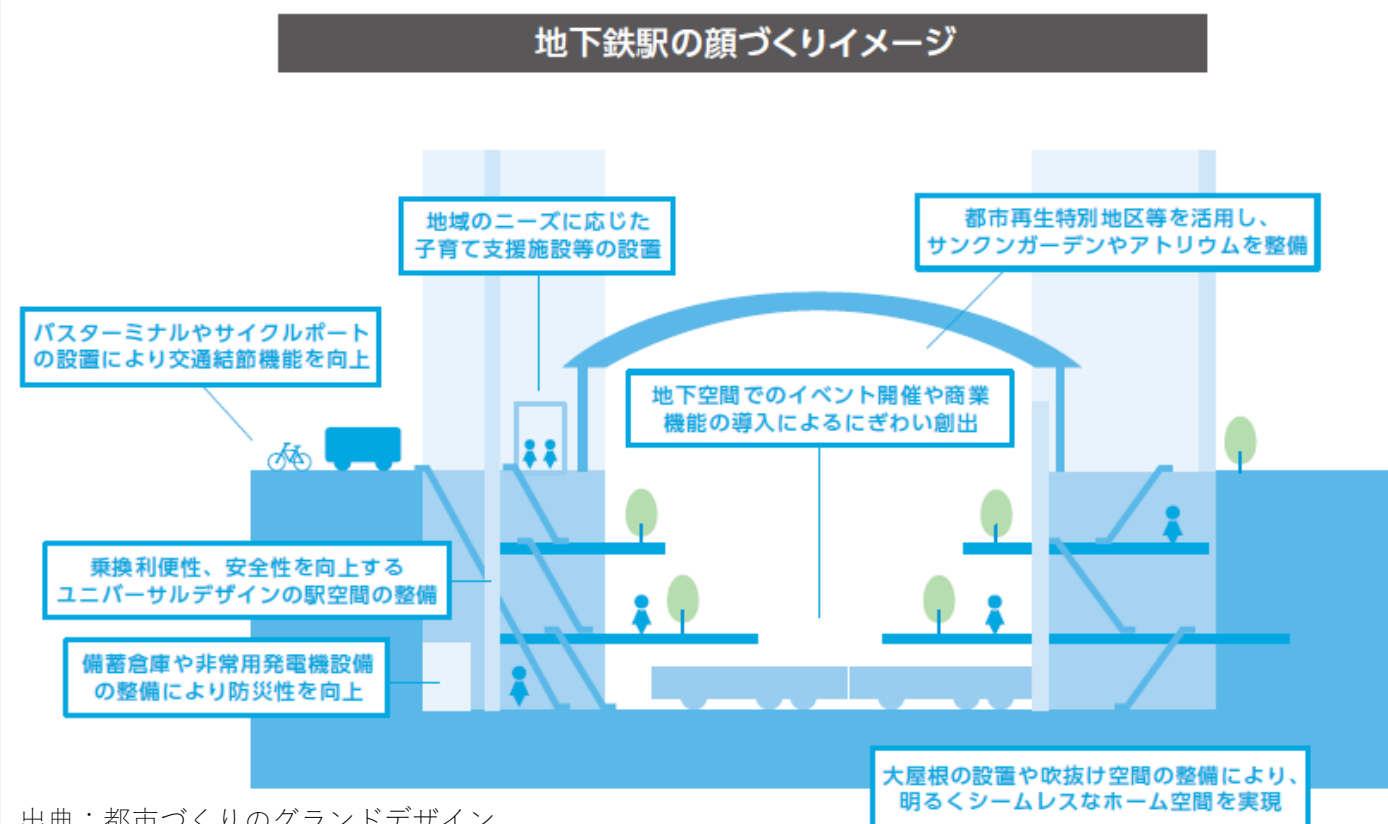
プロジェクト型の都市づくりのイメージ

複数の戦略や政策方針にまたがる分野横断的な課題を同時に解決できるようなテーマについて、様々なプロジェクトとして取り組みます。

駅まち一体開発

区部中心部には、重要な交通結節点であるにも関わらず出入口が分かりにくい地下鉄駅が多くあります。

今後は、周辺の開発の機会も捉えて積極的に地下鉄駅を中心とした「まちの顔」づくりを進め、便利でにぎわいのある空間を創出していきます。



出典：都市づくりのグランドデザイン

□ 駅まちデザイン検討会（令和2年9月設置 国土交通省 都市局）

● 目的

- 駅まち空間を再構築する際に留意すべき事項や関係者の役割分担（制度設計、管理運営等）などについて、『駅まちデザインの手引き』としてとりまとめるため、検討会で議論
- 駅まち再構築の促進に資する新たな制度に係る提言を合わせて議論

※ 駅まちデザインの手引き

- 構想計画から整備を経て管理運用に至る各段階において、関係者（地方自治体・交通事業者・開発事業者など）が考慮すべき要素や視点を記載したガイドライン
- 合意形成の進め方や、活用可能な支援制度等についてもフォロー

構成（案）

序章

(1) 駅まちデザインの背景 (2) 駅まち空間の定義 (3) 手引きの目的 (4) 手引きの構成

1章 駅まち再構築の必要性と意義

- 駅まち空間が備えるべき機能
- 駅まち空間が抱える課題
- 駅まち再構築の意義
- これからの時代に求められる視点
（新型コロナ危機を契機とした対応
自動運転等の技術革新への対応等）

2章 駅まちデザインの方向性

- 一体的なパブリックスペースの配置
- 「空間の共有」と「機能の連携」
- 周辺市街地との連携
- 課題解決に向けたアプローチ
- 多様な主体との連携

3章 駅まちデザインの進め方

3-1 構想・計画段階 ～将来の目指すべき方向性の検討と共有に向けて～

- 地域の課題やニーズの見える化・共有
- 駅まち空間が備えるべき機能と、その配置や規模の検討
- 駅まち再構築による効果や（負の）影響への対応
- 駅まち空間が目指すべき将来像や、将来像を実現するためのまちづくり方針等の作成と共有

3-2 事業化・整備段階 ～事業や取組みの推進に向けて～

- 事業スキームや役割分担の検討
- 都市計画等への位置づけ

3-3 管理・運営段階 ～駅まち空間の価値の維持・向上に向けて～

- 一体的な管理運営に向けた仕組みの検討（エリアマネジメント組織など）
- 社会環境の変化に柔軟に対応していくための取組みの検討
（モニタリング・評価・必要に応じた空間や機能の見直しなど）

4章 体制

- 勉強会、懇談会
- 検討会、協議会
- 分科会、個別協議
- 地域参画、パブリックコメント
- エリアマネジメント組織 など

5章 制度

- 構想・計画段階の関連制度
- 事業化・整備段階の関連制度
- 管理・運営段階の関連制度 など

6章 今後の課題

- ポストコロナにおける対応
- 今後の展開 など

第1回	（9月16日）	・趣旨説明 ・委員からの発表（岸井委員、森本委員） ・テーマ別検討 1. 駅まち再構築の必要性と意義について 2. 駅まちデザインの方向性について
第2回	（10月29日）	・委員からの発表（村山委員、三浦委員） ・駅まちデザインで考慮すべき内容の検討
第3回	（12月18日）	・駅まちデザインの手引き〔素案〕の審議
第4回	（2月下旬～3月上旬）	・駅まちデザインの手引き〔案〕の審議

検討状況の中間報告の公表

第5回～	令和3年夏	・駅まちデザインの手引き〔案〕の審議
------	-------	--------------------

意見がまとまり次第、令和3年夏目途に『駅まちデザインの手引き』として、検討会名で公表

出典：第1回、第3回駅まちデザイン検討会

スマートシティに向けた取組み

□スマートシティの実現に向けて【中間とりまとめ】 (平成30年8月国土交通省)

スマートシティ

⇒ 都市の抱える諸課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント(計画、整備、管理・運営等)が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区



図 中間とりまとめにおけるスマートシティの定義

国土交通省都市局として目指すべきスマートシティのコンセプトとイメージ

技術オリエンテッドから課題オリエンテッドへ

○都市に住む人のQOL(Quality of Life)の向上がスマートシティの目指すべき目的であり、持続可能な取組みとしていくためには、「都市のどの課題を解決するのか?」、「何のために技術を使うのか?」を常に問いかけ、まちづくりの明確なビジョンを持った上での取組みとすることが必要

個別最適から全体最適へ

○一つの分野、一つの主体にとつての最適解(個別最適)にとどまらず、ニーズとシーズに立脚した都市全体の観点からの最適化(全体最適)を提供することをコンセプトとする

○都市全体の全体最適には主体間の連携・協働が前提で、データや技術の連携が重要

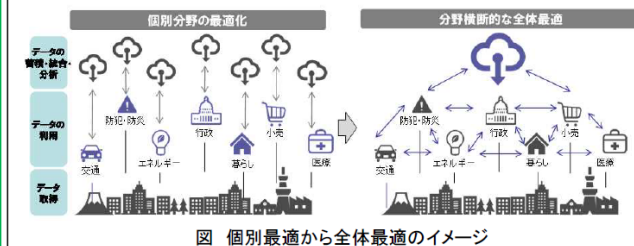


図 個別最適から全体最適のイメージ

コンパクトシティ政策との関係

○コンパクトシティ政策に加え、スマートシティによる分野横断的な全体最適のコンセプトが加わることで、行政サービスの効率化により、都市の利便性、効率性等の向上へとつながることが期待される

都市の評価

○継続的にデータが取得され、取組みの効果を定量的に評価することが可能となるため、その評価結果をもとに、計画、整備、管理・運営等といった各段階へフィードバックすることで、より良い取組みにつなげていくことが重要

公共主体から公民連携へ

○持続可能な取組みのため、協議会等により、まちづくりのビジョンの策定、各々の利害や情報・データの取扱い、継続的な維持更新に向けた方針等、整備以後のマネジメントまで含めた包括的な調整により整備に向けた検討を進めていく体制の構築(以下の①～④の主体の連携)が重要

- ①技術開発者・サービス提供者(技術を作る人) ②都市開発者(技術を加える人)
③都市管理者(技術を活用する人) ④住民・地元企業(技術を購入する人)

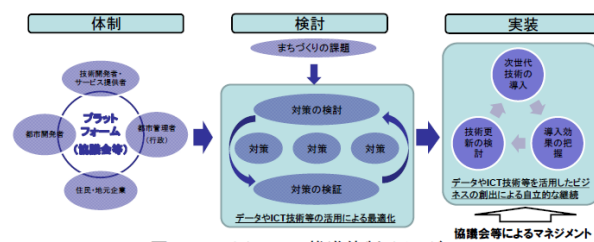


図 スマートシティの推進体制イメージ

□「未来の東京」戦略ビジョン(令和元年12月東京都)

戦略10 スマート東京・TOKYO Data Highway戦略

○21世紀の基幹的公共インフラである「電波の道(TDH)」を民間と都の最強タッグで構築し、「つながる東京」を実現

- ・アンテナ基地局設置への都保有アセット開放とワンストップ窓口設置による利用手続の簡素化
- ・TDH重点整備エリアの設定
- ・都自ら5G/ICT施策を展開し、都民のQOL(Quality of Life)をアップデート

○5Gと先端技術を活用した分野横断的なサービスの都市実装を、特定エリア、都内全域、全国へとホップ、ステップ、ジャンプで展開し、長期的には、6G、7G等の未来の通信規格で東京が世界をリード

「スマート東京」先行実施エリア(5Gと先端技術を活用した分野横断的なサービスの都市実装)

【想定されるエリア・サービス】

西新宿※	都心部	バイエリア	南大沢(東京都立大学)※	島しょ地域
出典: Link NYC (ニューヨーク市のスマートポール) ■スマートポールの設置 ■公開空地等を活用したxRライブ、プロジェクトマッピング ■スタートアップの集積	■人流データを活用した避難・帰宅困難者支援 ■オンデマンドモビリティを活用したMaaS	■空間的広がりを活かしたデジタルテクノロジーの実装 ■人流データを活用したマーケティング、xRを活用したコンテンツ・ツーリズム ■試験研究機関等と連携したスタートアップの集積	■ローカル5G環境の整備 ■5Gを活用した研究・実証実験 ■大学発ベンチャーの活性化	■ドローン等を活用した災害対応 ■遠隔診療 ■地理的制約等を越えた教育 ■スマート農業、水産業

順次様々なエリアで展開

【施策展開のイメージ】

※西新宿、南大沢はTDH重点整備エリア。その他については具体的なエリアやプロジェクトを検討し、順次実施。

ホップ 特定エリアで先行的に実施 → **ステップ** 東京都全域で展開 → **ジャンプ** 全国へ展開(共存共栄)

データを活用した早期社会実装実現プロジェクト

都内全域で幅広い領域のサービスを展開

○交通、ウェルネス、エネルギーなどの各領域における社会実装やサービス化に向けた実証プロジェクトを強力に推進

<実証プロジェクト例>

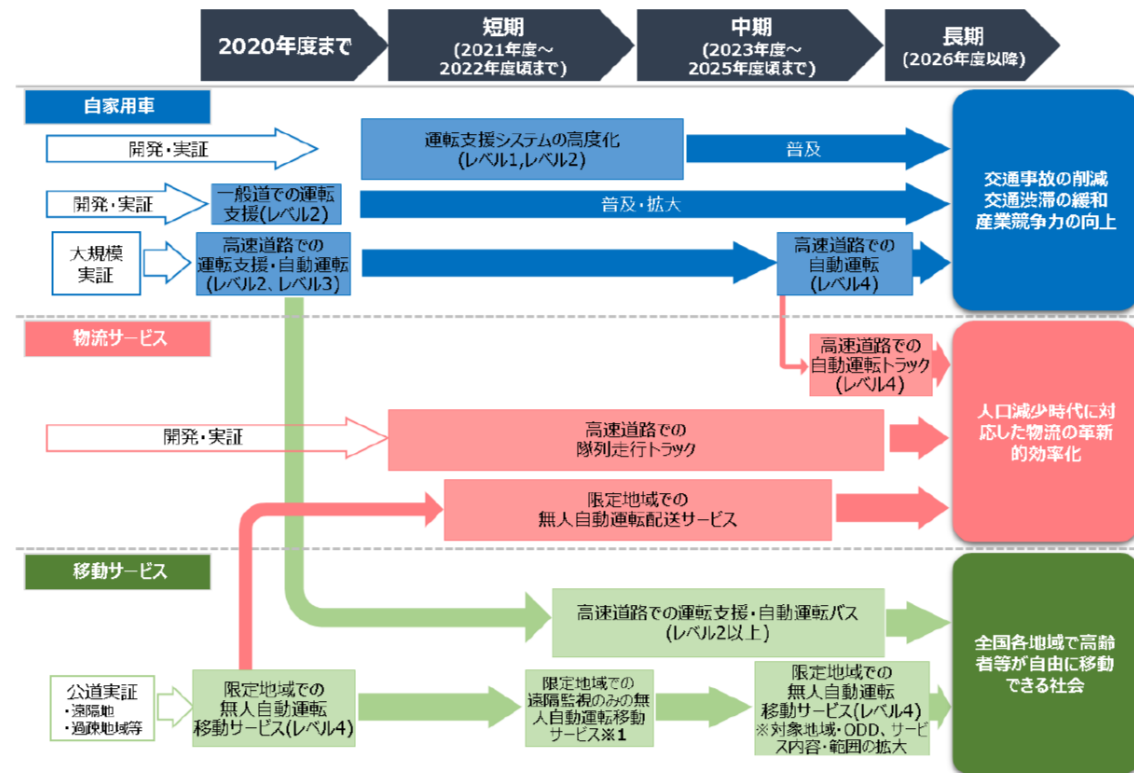
自動運転	MaaS	ロボット	デジタル通貨	ウェルネス	エネルギー(電力)
SBドライブ株式会社 提供 ■都内で最先端の自動走行システムを活用した様々な実証実験 ■自動運転技術とその他の先進的なICT等を組み合わせたビジネスモデルプロジェクトの実施	■複数交通サービスの検索・予約・決済をアプリ等で一元化 ■広域的なデータ連携によるMaaSの実証 ■異分野・都市のリアルタイムデータとの連携、最先端モビリティとの接続	■都内複数箇所の実証を行い、ロボットの社会実装モデルをショーケース化 ■ソーシャルロボットの社会実装に向け、都庁における活用検討・実証実験	■社会・経済的貢献を行い、SDGsの推進に寄与した都民等にデジタル通貨(ポイント等)を発行 ■将来的には、多様なキャッシュレス決済サービスで利用可能なスキームを構築	■健康・医療・介護分野のデータの活用で、新たなウェルネスソリューションのベストプラクティスを創出する実証実験(認知症対策、デジタルデバイスによる検診等)	■一般家庭から発電された電力をプラットフォーム上で需要のある企業とマッチング ■取引の中で一般家庭の電力データ等取得し、二次利用を促進
交通事故の削減、移動弱者の激減	人手不足の解消、障害者等の雇用	生活利便性の向上	健康寿命の延伸	環境負荷の低減	

○AIの特徴や課題等を理解した上で、AIを活用した製品・サービスを企画し、市場に売り出せるビジネス人材を育成

官民ITS連携・ロードマップ2020

(令和2年7月 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議)

自動運転システムの市場化・サービス実現のシナリオ



自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方検討会

(令和元年11月設置 東京都 都市整備局)

目指すべき東京の将来像と検討の進め方

1 多様な交通モードの充実によるコンパクトでスマートな都市の実現

◆検討の方向性

- ① 主要な拠点における都市機能の集約化に伴い、バス・タクシー等の既存サービスと新たな交通サービスを駆使して、地域公共交通の再編による利便性向上を図る。
- ② 自動運転技術やIoTを活用して地域内の物流効率化を目指す。
- ③ 西多摩、島しょ等においては、地域ニーズに応えられる新たなモビリティを活用した交通サービスを整備する。

2 鉄道ストックを基軸とし、新たなモビリティやMaaSなどの先端技術を活用したスムーズな移動の実現

◆検討の方向性

- ① 主要な駅を中心として、CASE※やMaaS、新たなモビリティ等の普及を見込んだ駅まち空間の再構築を行う。
※Connected（接続）、Autonomous（自立走行）、Shared（共有）、Electric（電動）の略
- ② 駐車場やバス・タクシーの待機スペースの合理化とICTを用いた流入制御により、利用しやすい駅前広場を整備する。
- ③ 5Gを活用した交通信号機の高度化等、先端技術を取り込んだ交通安全施設の社会実装を目指す。

3 道路空間の再配分により、車と人の適切な分担や中心部の賑わい空間創出の実現

◆検討の方向性

- ① 道路空間のリメイクにより、中心部では歩行者や自転車が通りやすく賑わいを生み出す空間として整備する。
- ② 道路ネットワークの整備と自動運転車の普及により余裕の生じた車道部分に自転車通行空間を新たに整備して利用促進を図る。
- ③ カーブサイド（路肩側の車道空間）の利活用を見直し、昼間は人の移動、夜間は配送や車両待機等に活用するなど、道路空間の稼働率を向上させる。

4 ポストコロナを見据えた新しい日常が定着したまちづくりの実現

◆検討の方向性

- ① 職住近接に対応するとともに、安全性・快適性・利便性を備えた駅まち空間の一体的な整備を行う。
- ② 自転車、歩行者の利用増加を見込み、自転車通行空間や歩行者空間の整備（新設、拡幅等）、駐輪場の整備（シェアサイクルポート含む）を行う。
- ③ 通勤・通学手段として自転車等の活用を図る。
- ④ ICTを活用し、バス等の混雑状況のリアルタイム情報や予測情報等を提供して混雑の見える化を推進する。

出典：第3回自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方検討会

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

(平成29年11月設置 国土交通省 都市局)

●都市交通施設のあり方【街路空間】

- 公共交通サービスを中心とした円滑な交通が図られるよう、街路空間の再構築等を通じて、公共交通の走行空間の確保や、適正な場所における駐停車空間の確保等を図るべき。

街路空間の望ましい姿

公共交通の走行環境確保

- ・街路空間の再構築により、様々なモードの交通が混在する環境下でも、円滑かつ効率的な公共交通の運行がなされるような走行空間を整備
- ・公共交通の円滑・効率的な運行等による利便性の向上により、**自動車利用から公共交通利用への転換**が期待

歩道利活用

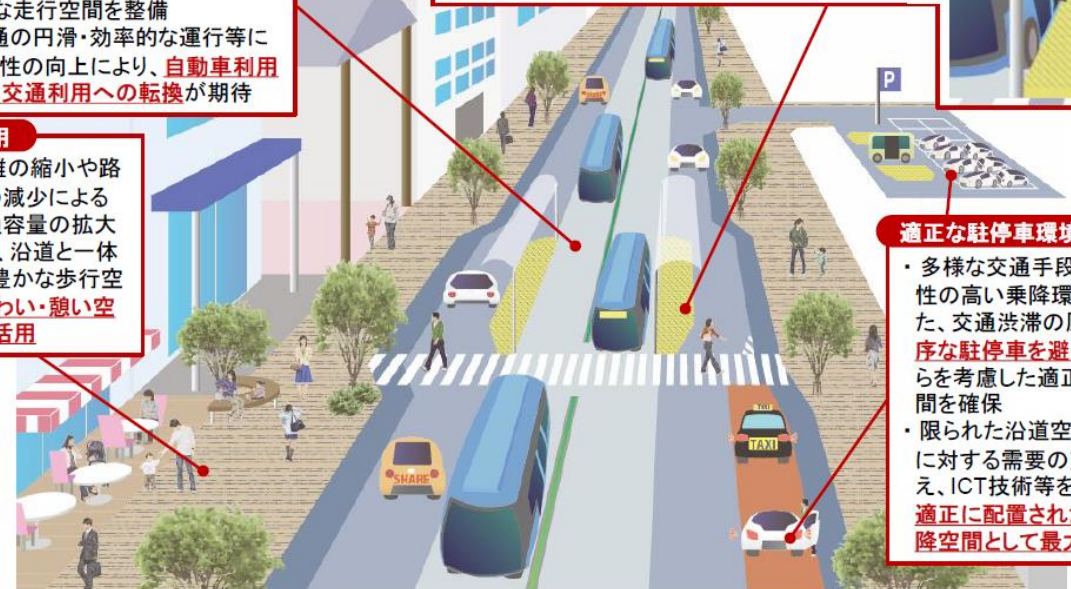
- ・車間距離の縮小や路上駐車による道路交通容量の拡大を踏まえ、沿道と一体となった豊かな歩行空間を、**賑わい・憩い空間**として活用

安全で円滑な乗換え環境の確保

- ・多様な交通手段への**シームレスな乗換え環境**を整備するとともに、**スムーズな乗降を可能にするような料金徴収施策も含めた効率的な仕組みを導入**
- ・高齢者等の交通弱者にも配慮された**バリアフリーな乗降**を可能とする環境を整備

適正な駐停車環境の確保

- ・多様な交通手段に対する利便性の高い乗降環境を設け、また、交通渋滞の原因となる**無秩序な駐停車を避ける**ため、これらを考慮した適正な駐停車空間を確保
- ・限られた沿道空間や、駐車場に対する需要の変化等を踏まえ、ICT技術等を活用しつつ、**適正に配置された駐車場を乗降空間として最大限活用**



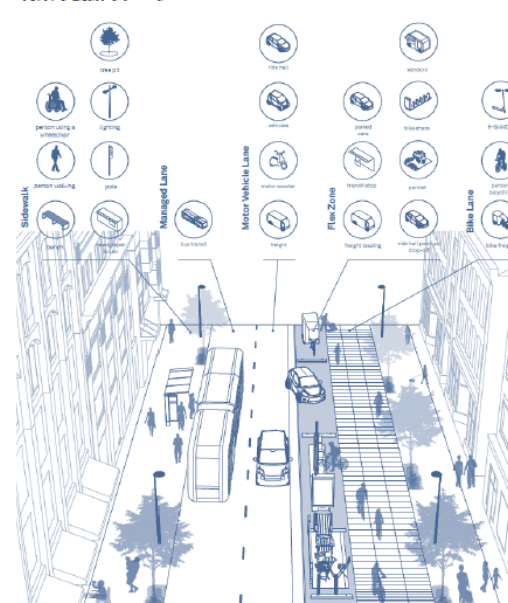
出典：平成30年度 第2回 都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会

●参考：海外の取組【アメリカ NACTO BLUEPRINT 2nd Edition（2019年9月）】

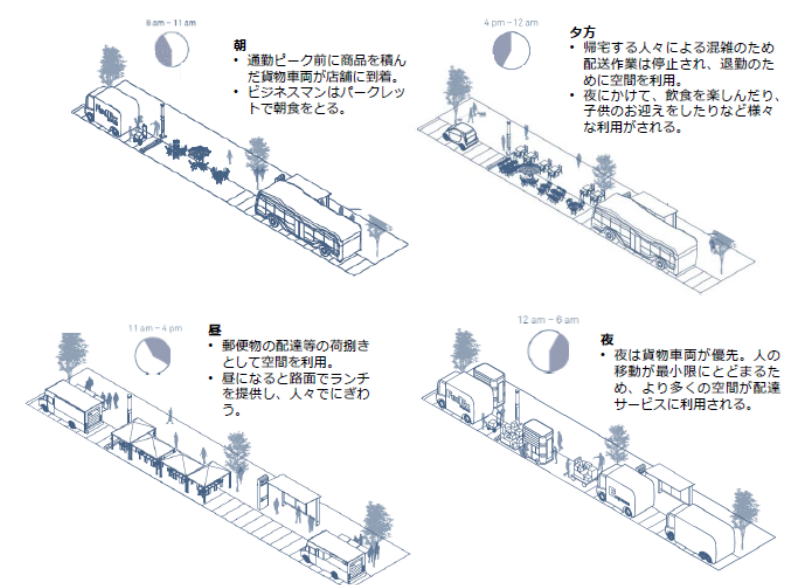
●カーブサイドマネジメント

- 自動運転等の新しい技術の普及により、カーブサイドを中心に街路空間のデザインが大きく変わる。さらに時間帯によって通退動用バスの停留所やパークレット、荷捌きなど用途が変わる。

将来の街路のゾーン



カーブサイドの規定



出典：令和元年度 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