資料5

西新宿地区で検討すべき事項

～ 目 次 ～

１．スマートシティ
２．グリーンインフラ
３．ウォーカブルなまちづくり
４．道路空間の再編
５．次世代モビリティ

1 スマートシティ

○コロナ禍やデジタル化の進展もあり、**人々の生活様式は大きく変化**している。
○今後、**デジタル技術が急速に発展**することで、**新たな都市サービスの提供が可能**となり、**これまでと異なる都市機能や基盤整備等が求められる**可能性がある。

■デジタル化やニューノーマルに対応した都市政策のあり方　中間まとめ（令和3年4月　国土交通省）

【目指すまちづくりの方向性】

○生活様式の変化に伴い、一人ひとりの多様なニーズに的確に応えるべく「人間中心・市民目線のまちづくりを深化」
○ニーズに対応して機敏かつ柔軟に施策を実施するため、「機動的なまちづくりを実現」

人口減少・高齢化の進展、厳しい財政状況などの課題がある状況下で機動的にまちづくりを行うためには、地域資源である**都市アセットを最大限に利活用**

（取組の方向性）
・都市アセットを「使う」「活かす」
・スピーディに「動く」
・デジタル技術・データを「使いこなす」

◆具体的な取組イメージ（都市アセット）

■ポスト・コロナにおける東京の構造改革　有識者会議（令和2年10月　東京都）

【ＤＸで新しい未来を実現する】

○**都市のＤＸにより、新しい価値を生み出すことが重要**。東京が持つあらゆる**データ、センサーやＡＩを都市の制御に活用**し、より豊かな暮らしを実現。また、**デジタル技術を積極的に活用し、市民参加型の行政を実現**していくべき

・**モビリティ、上下水道、廃棄物処理、建物、冷暖房、エネルギー、防犯・防災など、行政のあ　らゆる分野において、センサー、データ化、ＡＩ化などを最大限に活用して制御**することで、より豊かで安全・安心な暮らしを実現することが可能となる。

・**人や車の流れ、商業活動などをサイバー空間で可視化し、事故や火事などの際には、デジタル上の操作でリアル世界のロボットなどのインフラが問題を解消する**など、**都市のＯＳをアップデート**する視点が重要だ。

・究極的には市民全員の声を拾うことが理想だが、そんなことはできないと考えられてきた。しかし、デジタルでその可能性が広がる時代だ。**デジタル技術を活用した市民との対話をもっと増やしていくべきだ。**

【 杭州市におけるスマートシティの取組 】

✓　中国の杭州市では、アリババ社のデジタルプラットフォームを利用したスマートシティプロジェクトにより、**電子商取引や物流管理、交通網制御などのデジタルエコシステムの構築や、商流の可視化**が進んでいる。

・システムに交通カメラを組み込むことで、**交通事故などの特定の精度があがり、事故への応答時間も大幅に短縮。**
・自動信号制御により、**道路上の平均移動速度は 15% アップ、緊急車両の対応時間も 50% 短縮。**

［ 公共交通機関等の遅延率最小化 ］

・**特定地域の乗客の遅延率を監視し、収容キャパシティのニーズを推測。**移動の需要と供給に基づいて**バスの本数を調整、計画、往復経路を決定**するなど、主要な地点や交通ハブにおける遅延率を最小化させている。

［ 事故や渋滞の検出 ］

・**都市全体の交通事故を即座に包括的に把握**し、**警察、消防、救急、その他の車両に対して統合的な配車指令を実行。**緊急対応車両が緊急現場に向けて優先的に通行できるよう、信号の調整を行っている。

（資料）https://www.alibabacloud.com/ja/solutions/intelligence-brain/city

1 スマートシティ

○都では「スマート東京」の実現に向けて、**西新宿を先行実施エリア**に位置付けている。
○**西新宿スマートシティ協議会**を設置し、**デジタル技術等を活用**し、西新宿エリアが抱える課題解決を進めている。

■スマート東京実施戦略 ～ 令和３年度の取組 ～（令和3年3月　東京都）

【政策の方向性】

○世界最高のモバイルインターネット（TOKYO Data Highway（TDH））を21世紀の基幹インフラ「電波の道」として整備

○TDHを基盤として、ビッグデータやAIなどの先端技術を活用し、経済発展や社会的課題の解決を両立させるSociety5.0の実現に向けた取組をはじめ、データ共有と活用の仕組み作り、最先端技術を活用した分野横断的なサービスの社会実装を推進

○**西新宿エリアでは先行実施エリア**として以下の取組を推進

- **西新宿スマートシティ協議会**の運営
- **スマートポールの整備**を誘導し、５Ｇを活用したサービス等を実現
- ５Ｇを活用した**自動運転移動サービス**の公道実証支援を通じて早期にモデルを構築
- ５Ｇ等から得られるビッグデータを活用した、情報収集手法やデータの**まちづくりへの利活用等について調査検討**　など

西新宿スマートシティプロジェクト

✓ 都庁があり、高層ビルが立ち並ぶ、東京･日本におけるビジネスと商業と観光の中心エリアである西新宿において、スマート東京の取組を他エリアに先行して実施

（スマートポールの先行・試行設置）
西新宿エリアに9基設置されたスマートポール等も活用することで、**5G利用可能エリアが徐々に進展**

先行・試行設置の取組
- 5Gアンテナの設置、電波発射
- 人流解析カメラで通行人数、マスク装着率の把握等
- デジタルサイネージを活用した行政広報や民間広告の掲出

4 通信事業者の５Ｇアンテナを設置

人流解析カメラで通行人数等を把握

デジタルサイネージを活用し、
行政広報や民間広告を掲出

■西新宿スマートシティ協議会

（令和2年5月～　東京都、新宿副都心エリア環境改善委員会、通信事業者、新宿区）

【取組概要】

- デジタル技術を活用することで人と人、人と都市をつなげ、西新宿に関わる人のQOL向上に貢献を目指す
- 現在、西新宿の課題毎に５つのプロジェクトを推進

◆西新宿の課題とその解決に向けたプロジェクト

テーマ	西新宿の課題	プロジェクト名	プロジェクトリーダー	施策概要案
①地域の魅力創出	・屋外で飲食できるスペースの拡充 ・他地域には無い地域独自の飲食店の拡充 ・豊富な自然に触れられる環境の拡充 ・友人や知人との交流機会の提供 ・団らんできる場所の拡充	①-1. 新宿WoW プロジェクト	odakyu ELECTRIC RAILWAY	地域資源を活用した魅力的なコンテンツの創出・コンテンツ間の連携促進
		①-2　TBD	TBD	TBD
②認知度向上・地域への参画促進	・友人や知人との交流機会の提供 ・友人知人からの口コミを促すコミュニティ形成 ・西新宿エリア全体での統一的な情報発信 ・他エリアと比して特徴的なまちのブランドイメージ確立	②-1. コミュニティ形成・交流人口増加プロジェクト	NTT東日本	地域内外での交流活性化を図る部活動コミュニティ活動等の実施
		②-2.　TBD	TBD	TBD
③移動環境の整備	・ゆとりのある、まちなかの歩行空間の提供 ・3密を回避できる移動空間の提供 ・清潔感が保たれている環境の提供 ・災害対応力、バリアフリー対応力の強化	③-1. 次世代モビリティ プロジェクト	SOMPO 損保ジャパン	西新宿の魅力スポット、ワークスペースをつなぐ次世代モビリティの提供
		③-2.　TBD	TBD	TBD
④新たなワークスタイルの確立	・必要なときにチームで集まって、議論ができる環境の提供 ・騒音がなく、プライバシーの確保された環境の提供	④-1. 西新宿CAMP プロジェクト	KDDI 大成建設	先端技術を備えた屋外ワークスペースやジョブマッチングプラットフォームの構築
		④-2.　TBD	TBD	TBD
⑤エリア共通基盤の整備	・エリアに関連する官民データの円滑な共有及び利活用の促進 ・エリア内のオープンスペースの利用促進	⑤-1. 西新宿TSUNAGU プロジェクト	新宿副都心エリア環境改善委員会 東京都	各プロジェクトの拡大に係るエリア共通基盤の整備
		⑤-2.　TBD	TBD	TBD

◆課題③「移動環境の整備」の施策イメージ

ARガイド･ナビゲーション

自動運転タクシー
（出所：環境改善委員会 HP）

1 スマートシティ（バルセロナの取組事例）

参考:JA　No116 変化し続ける都市

○スマートシティの先進都市であるバルセロナ（スペイン）では、オープンソース、オープンイノベーションを前提とした数多くのプロジェクトに取り組む。
○2016年からは**人中心の都市空間形成の手法として「スーパーブロック プロジェクト」**を導入し、車の乗入れエリアを再構成。
○街中にあるセンサーによりエネルギー消費の削減量やクレジットカード等のビックデータにより店舗の売上増分など、**スーパーブロックの効果を可視化**することで、**まちの合意形成を促進。**

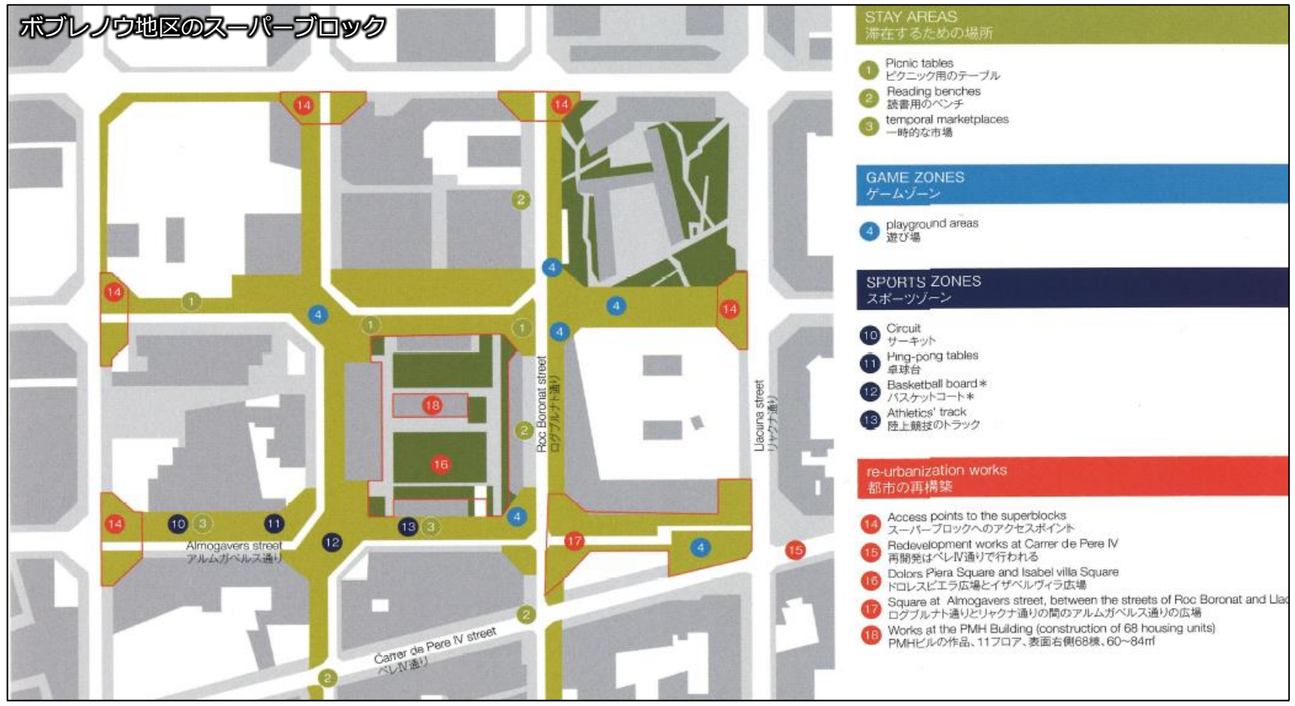
■「移動」の最優先を歩行者とする都市機能の再編（superblock）

○ 都市の中で、**自動車によって占められていた空間を減らし、その代わりに市民の生活空間を広げることを目的**とし、複数の街区を1つの大きな塊（＝スーパーブロック）として捉え直し、その内部への自動車の乗り入れを制限。
○ 「スーパーブロック」内部に進入する近隣住民の自動車に関しては、**制限速度を10km/h以下に規制し、死亡事故の発生を抑え、市民の安全と健康を守る**。バルセロナ市はこの計画によって、都市空間に占める「歩行者用スペース：車道」の割合を、現在の「45：55」から「69：31」に逆転させることを計画。

<テクノロジー活用>

○ ひとつひとつのスーパーブロックは、それぞれ約400～500m四方の広さに、約6000人の市民が暮らし、約400の事業者が活動できる「ユニット」（単位）として捉えられており、**そこで消費されるエネルギーや自然資源の量は街角に設置されているセンサーで計測**されている。

スーパーブロック計画のダイアグラム



⑫交差点に配置されたバスケットコート

④交差点に配置された遊び場

■市民の声を政策につなげるデジタルプラットフォーム（Decidim）

○ **多様な市民の声を拾い上げて実際の政策に反映させるデジタルプラットフォーム**で、世界30を超える自治体が利用。**バルセロナ市では既に市民の70%が登録しており、実際にこの4年間で1,500の施策に意見が反映**されている。また市の予算の3%がこのプラットフォームで決定した政策のための予算として確保されている。
○ またバルセロナ市では、**年間100回以上ものリアル（オフライン）の市民ミーティングも積極的に実施**することで、オンライン活用に慣れている市民だけを対象とするのではなく、広く市民の参加を促すことで、「市民」主体の社会の実現が目指されている。

2 グリーンインフラ

○自然環境が有する**多様な機能を賢く利用する「グリーンインフラ」**を通じ、次世代を見据えた**効果的・効率的な社会資本整備や土地利用**、ひいては**持続可能で魅力あるまちづくり**を進めることが重要である。

【グリーンインフラを取り巻く動向】

○グリーンインフラは、米国で発案された社会資本整備手法で、**自然環境が有する多様な機能をインフラ整備に活用するという考え方を基本としており、近年欧米を中心に取組が進められている**。
○導入目的や対象は、国際的に統一されておらず、非常に幅広い。
　ー米国では都市の緑地形成（雨水管理等の観点）に力点をおいている一方、英国は様々な利益を得ることを目的。
　　また、EUでは生物多様性保全、カナダやOECD（Green Growth）では、低炭素を含む環境問題全般を対象。

米国事例　＜ポートランドの取組＞

高層ビルの屋上緑化
雨水管理だけでなく、屋根を保護する効果なども期待されている。

Green Street
道路沿いの緑地の縁石を一部空けて、緑地内に雨水を流し込む仕組みになっている。

＜ニューヨークの取組＞

屋上緑化面積に応じた固定資産税減税措置が図られている。

補助金事業により、Rain Gardenとして再整備されたQueens Collageの広場

下水道エリア内の私有地を緑化し、雨水管理に貢献することに対して助成金が支払われる

欧州事例　＜公共施設の緑化＞

廃線の緑化（フランス）
廃線後も線路は残し、周囲を再整備することで、レクリエーションや生態系観察の場として市民に利用されているほか、治安向上の効果もある。

並木道等（スペイン・バルセロナ）
バルセロナ市のグリーンインフラと生物多様性に関する戦略に基づき、並木道を含め、都市の自然空間毎に、自然環境の機能が評価されている

＜自然環境の保全＞

良質な生態系保全のための空き地の活用

都市近郊の河川
連続した生物の生息地のために重要

出典：国土交通省総合政策局環境政策課調査　[出典] 国土交通省HP

【現在の西新宿の緑・公園の状況】

けやきの列植による緑陰豊かな街路空間
（５号街路）

パブリックスペースと一体で管理された
質の高い緑づくり（新宿三井ビルディング）

エリアの価値向上に繋がる公園のリノベーション
（新宿中央公園）

○ニューヨークのブライアント・パークでは、緑地を良好な状態に維持管理するため、BID（Business Improvement District）賦課金や、イベントの使用料収入、公園内キヨスクによるテナント収入、企業のスポンサーシップ等の収入など、様々な資金調達が行われ、活用されています。

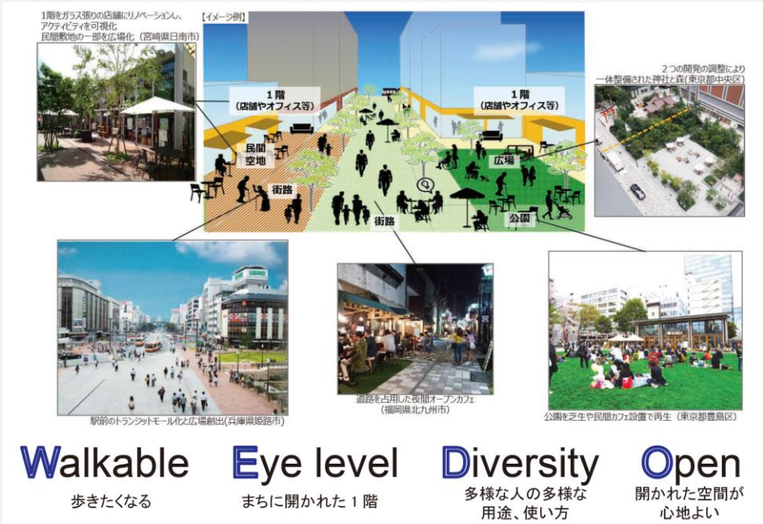
3 ウォーカブルなまちづくり

○世界中の多くの都市で、**街路空間を車中心から“人間中心”の空間へと再構築**し、沿道と路上を一体的に使って、 人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取組が進められている。
○国土交通省は、「居心地が良く歩きたくなる（ウォーカブルな）街路づくり」に向けた「ストリートデザインガイドライン（R2.3）」を公表し、街路空間の再構築・利活用に関する様々な取り組みを推進。
○**東京都においても、「車から人へ」のまちづくり**の一環として、道路空間の活用により、人が歩いて楽しむ街の創出を促進するとともに、**「パーク・ストリート東京」の取組を通じて広報・周知を図っている。**

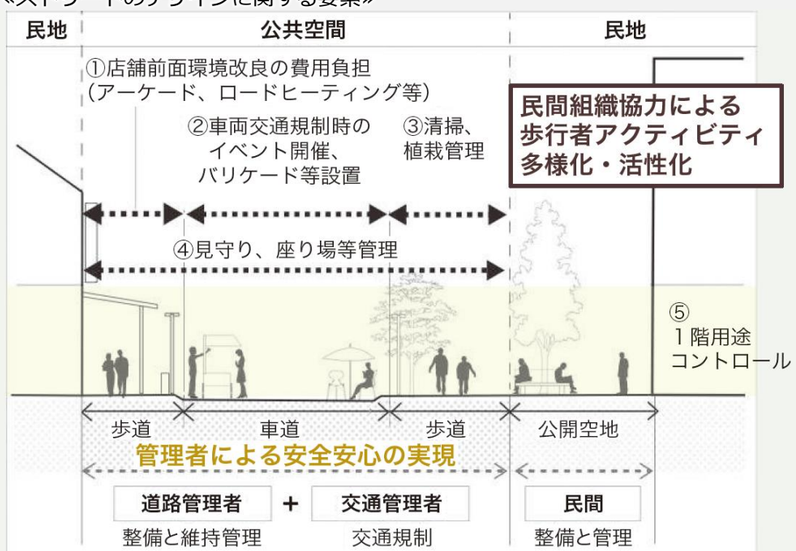
■ストリートデザインガイドライン（国土交通省）

ウォーカブルなまちなかを支えるこれからの時代のストリートの在り方を検討するため、**ストリートデザインのポイントとなる考え方を提示**したガイドラインを策定

«“WE DO” をキーワードとするこれからのまちづくりの方向性»



«ストリートのデザインに関する要素»



[出典]ストリートデザインガイドライン(国土交通省)

【事例】人中心の空間へ転換したことによる多面的な効果（愛媛県松山市花園町通）

・歩行空間の拡大・沿道と一体となったデザイン整備により、歩行者が増加し、地価も上昇

[出典]ストリートデザインガイドライン(国土交通省)

【取組】パーク・ストリート東京（東京都都市整備局）

withコロナの新しい日常への対応も踏まえ、この取組をさらに拡大していくため、地域団体や地元区市等と連携し、広報・周知を図る取組

[出典] パーク・ストリート東京HP（東京都）

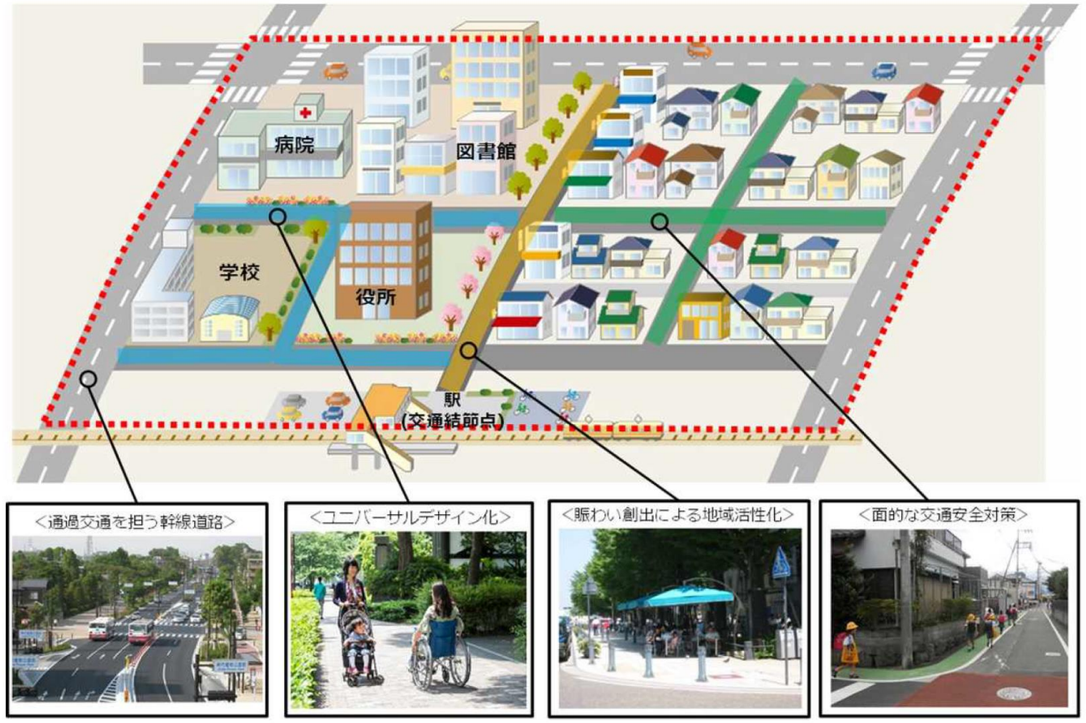
4 道路空間の再編（関連制度等）

○国土交通省では、人口減少・超高齢化社会やシェアリング・エコノミーといった社会・経済情勢の変化、道路に関連する新たな技術の登場など**多様なニーズに応える道路空間の実現**に向けた方策等について検討するため、「「多様なニーズに応える道路空間」のあり方に関する検討会」を設置し、ガイドライン策定に向けて検討中。
○また、賑わいのある道路空間創出のための道路の指定制度として、**歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）制度を創設。**

【取組】「多様なニーズに応える道路空間」のあり方に関する検討会

・社会情勢の変化に応じて多様化してきた道路空間へのニーズに対応するため、対象エリア内の**各道路の機能分担**や**道路空間を柔軟に使い分ける考え方**等についてのあり方を検討

◆各道路での機能分担イメージ（駅前エリア）



◆柔軟な道路空間の使い分け

«幅員構成の見直し»

■対応イメージ

■ニーズ（例）
- 人中心の賑わい空間
- 安全で快適な自転車通行空間
- 新たなモビリティの通行空間 等

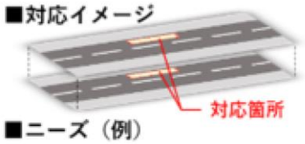
«ピンポイントでの工夫»

■対応イメージ

■ニーズ（例）
- 荷捌きスペース
- 公共交通の乗降スペース
- 駐車スペース 等

«時間的な使い分け»

■対応イメージ



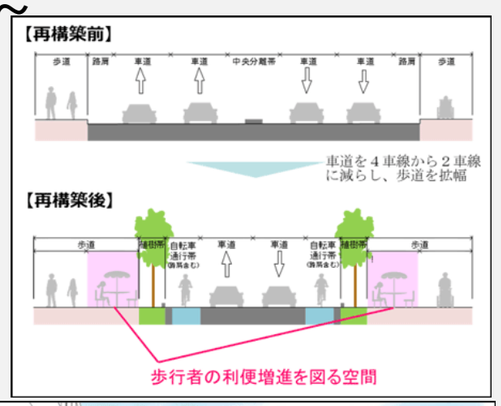
■ニーズ（例）
- 乗降スペースと駐車スペースの重複
- 歩行者空間と荷捌きスペースの重複 等

[出典]「多様なニーズに応える道路空間」のあり方に関する検討会資料（国土交通省HP）

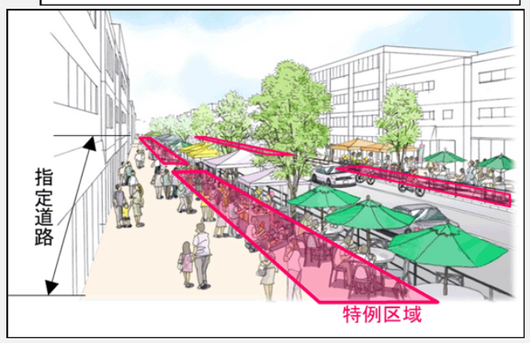
【制度】歩行者利便増進道路制度～ほこみち～

【制度の特徴（メリット）】

〔構造基準に関すること〕
・道路管理者が歩道の中に、“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることができる。
（空間活用に関する関係者との調整が円滑に進むことが期待される。）



〔空間活用に関すること〕
・特例区域を定めることで、道路空間を活用する際に必要となる道路占用許可が柔軟に認められる。
・道路管理者が道路空間を活用する者(=占用者)を公募により選定することが可能になる。この場合には、最長20年の占用が可能（通常は5年）。



[出典] 国土交通省HP

【事例】歩行者利便増進道路制度（ほこみち）の指定事例

・御堂筋(大阪市)、三宮中央通り(神戸市)、大手前通り(姫路市)が、全国で初めて「ほこみち」として、指定（令和3年2月）

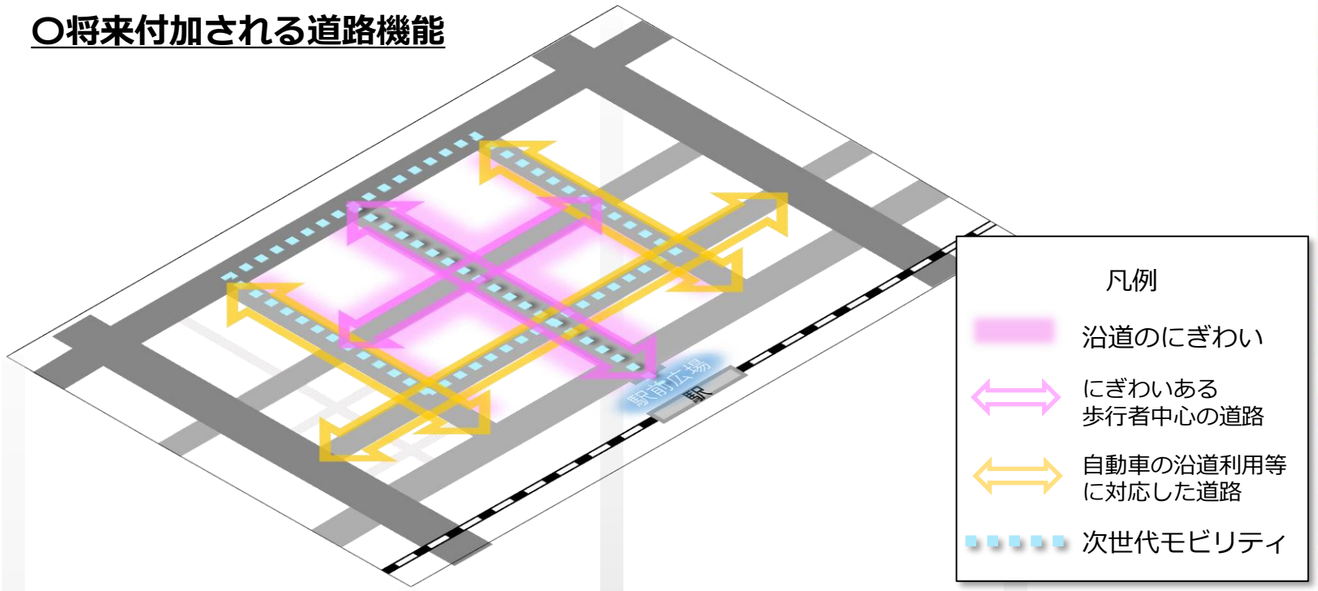
[出典] 国土交通省HP

4 道路空間の再編（検討方策案）

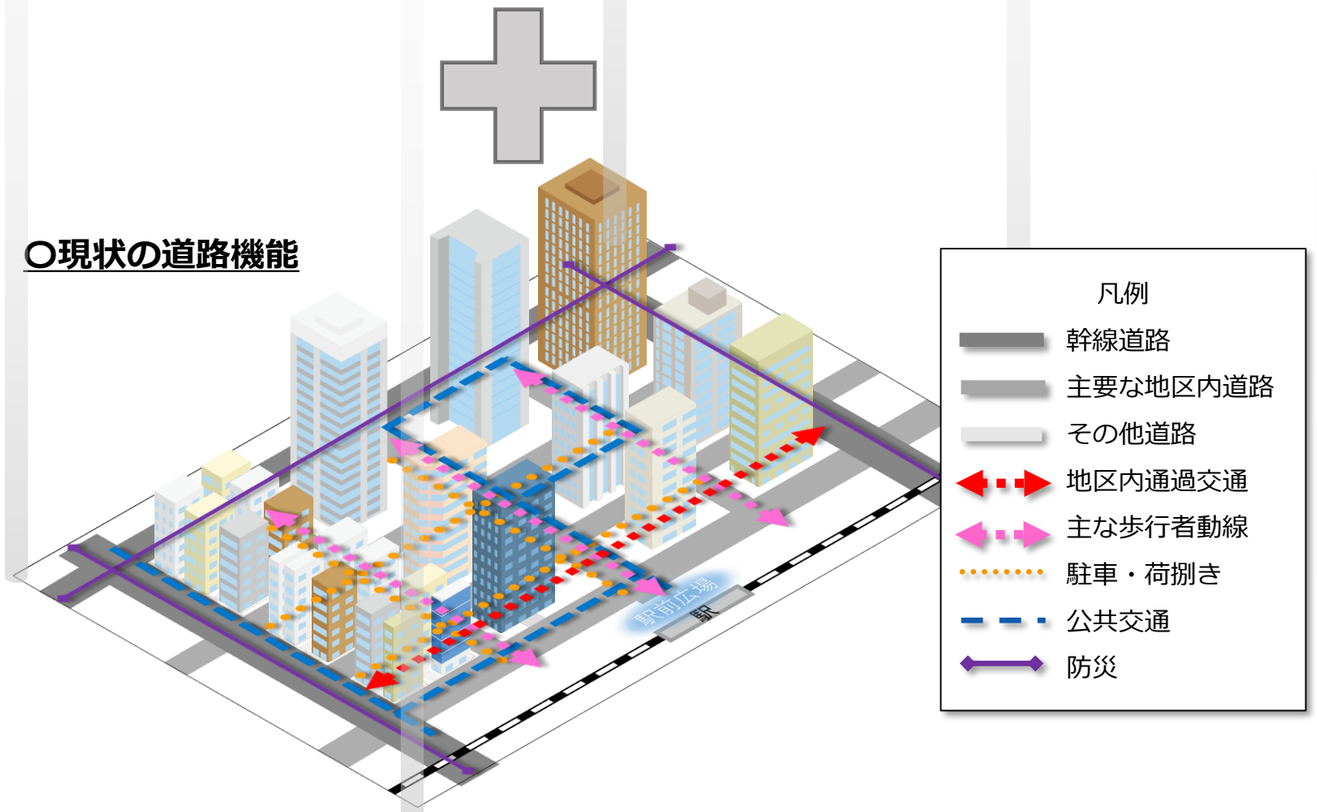
〇道路利用ニーズの現況や沿道土地利用等を踏まえ、各路線に必要な機能を整理し、機能の組み合わせによる路線・区間別の位置付けの検討を行う。

«道路機能分担イメージ»

〇将来付加される道路機能



〇現状の道路機能



«機能の組み合わせによる空間イメージ»

■検討の方向性

道路機能の分析

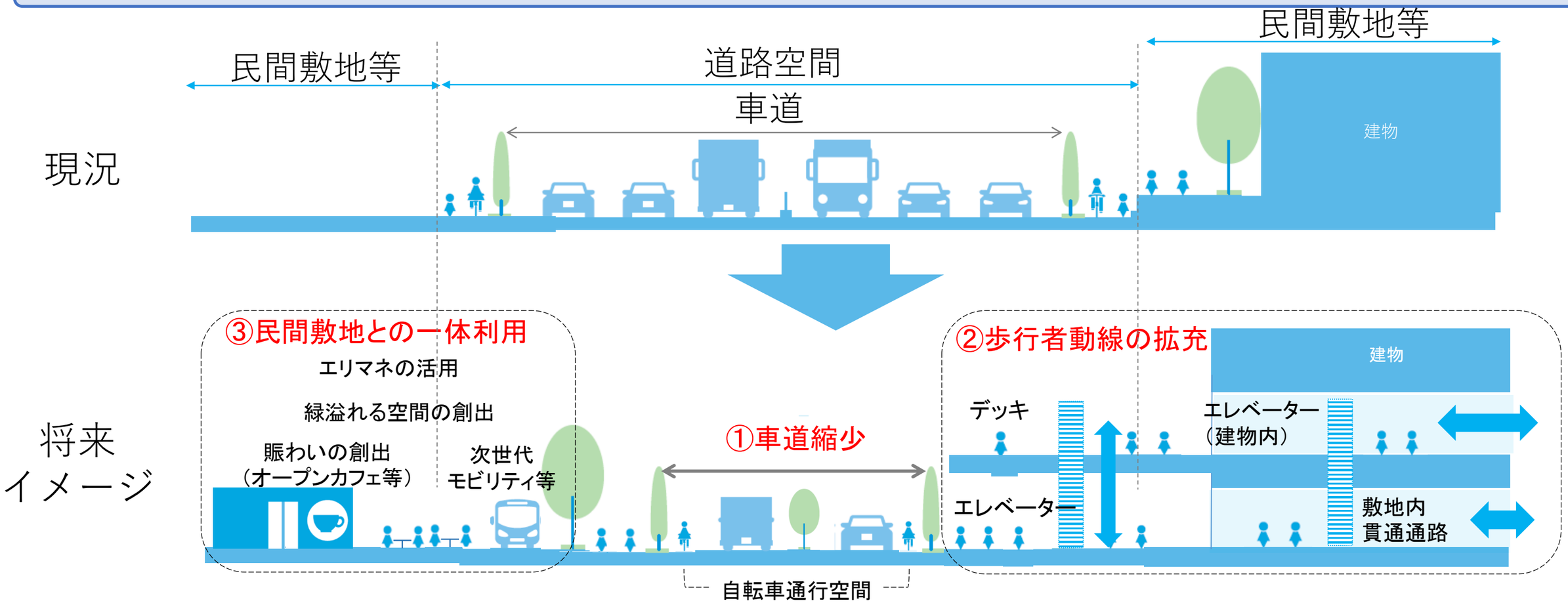
・西新宿エリアの道路において、路線ごとにどのような機能を備えているか、地域内にどのような沿道の利用や賑わいが存在するか、沿道地域との関係性も含め、道路機能の現況を分析する。

強化したい／付加させたい機能の検討・路線ごとの機能分担の検討

・強化したい、付加させたい機能を検討しながら、路線ごとに、どのように機能を分担するのか、についても並行して検討する。

4 道路空間の再編（将来イメージ）

〇通過交通や路上駐車が抑制される街路において、**車道を縮少し歩行者等が利活用できる空間を確保**に向けて検討を行う。



■検討の方向性

①幅員構成の検討

・新宿西口広場の再編や、超高層ビル機能更新などのまちづくりの進捗にあわせて計画交通量を検証したうえで、車道を縮小し歩行者等が利活用できる空間としていくことが考えられる。

②歩行者動線の拡充

・多層的な歩行者ネットワークについて、建物の更新等にあわせて建物内に公共的な通路やエレベーター等を確保していくことが考えられる。例えば、立体道路制度を活用するなどして、道路上空にデッキやエレベーターを地区計画に位置付けていくことが考えられる。

③民間敷地との一体利用

・道路と民間敷地との段差や塀などの物理的な制約をなくし、緑溢れる空間の創出や賑わいの創出、先端技術の導入空間として活用していくことが考えられる。また、エリマネの活用により、道路と民間敷地の一体的な運営・管理を行っていくことが考えられる。

5 次世代モビリティ（事例）

〇西新宿地区エリアの移動の利便性向上を念頭に、比較的短距離の利用が想定される次世代型モビリティの事例として、車両のタイプ別にその概要、社会実験事例、デポの事例を示す。

■次世代モビリティ運用事例

種別		グリーンスローモビリティ	超小型モビリティ
概要		・時速20km未満で公道を走る事が可能な4人乗り以上の電動パブリックモビリティ ・乗車定員（4名以上）	・自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れている。 ・大きさや定格出力に応じて、3つの区分（第1種原動機付自転車、軽自動車（形式指定車）、軽自動車（認定車））に分かれる ・乗車定員（１~2名以上）
実証実験例	実証エリア・期間	東京都千代田区（大丸有地区丸の内仲通り） 2021年3月8日（月）～3月14日（日）	東京都千代田区（国道1号道路上）、港区（国道15号上）　2016年12月20日（火）～2020年9月30日（水）
	事業組織	（一社）大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会、BOLDLY（株） ＜実施支援＞（特非）大丸有エリアマネジメント協会	道路空間を活用したカーシェアリング社会実験協議会 （国交省、警視庁、東京都、千代田区、港区、有識者、パーク24（株）、（一社）大・丸・有まちづくり協議会）
	目的	・歩行者と自動運転モビリティが共存する環境の社会受容性（自動運転モビリティの利用シーン、自動運転モビリティと歩行者の距離感など）を検証。	・道路上のカーシェアリングステーションを設置し、公共交通とワンウェイ型カーシェアリングの連携強化による公共交通の利用促進の可能性を検証
	運行内容	・往復約700mの区間をスイッチバックで往復運行（片道約10分） ・実証期間中は6km/h以下で走行 ・平日10便、土日16便（実証期間中延べ82便） ・使用車両はフランスNAVYA社製自動運転バス「ARMA」（自動運転レベル2） ・料金は無料	・今回の実証事業では、国道上の2箇所にカーシェアSTを設置 ・上記2箇所のSTに加え、パーク24が所有する都内102ステーションにてワンウェイ貸出し・返却が可能 ・運営車両はCOMS及びi-ROADの2種類、車両台数は合計108台 ・利用料金は、i-roadで412円/15分

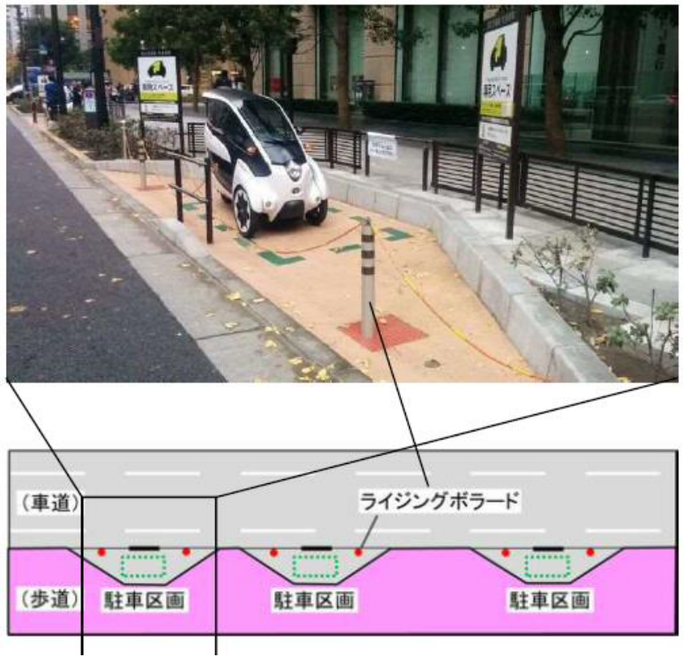
■超小型EVカーシェア（さいたま市スマートシティ推進事業）

デポ設置個所：民有地

	超小型EVカーシェア
事業主体	さいたま市スマートシティ推進コンソーシアム
サービス範囲	大宮駅およびさいたま新都心周辺およそ 5km エリア
ポート設置個所	8ステーション（22台分）を用意。台数は10台から開始し、順次拡大予定。

■路上カーシェアリングステーション（東京国道事務所）

デポ設置個所：道路



ステーションの整備状況

	路上カーシェアリング
事業主体	道路空間を活用したカーシェアリング社会実験協議会
サービス範囲	東京都内
サービス形態	One-wayトリップ方式
ポート設置個所	路上ステーション（大手町駅前：3箇所、新橋駅前：2箇所）、その他タイムズカーステーション
充電箇所	路上ステーション：充電設備無し タイムズカーステーションにて充電

5 次世代モビリティ（事例）

〇電動キックボードなど、近年、新たに開発・実装化が進む多様な交通主体について警察庁等においてあり方の検討が進んでいる。

■次世代モビリティ運用事例

種別		電動キックボード
概要		・地面を蹴って進むハンドル付きの乗物（アクセルを押すと電動で加速） ・道路交通法上、定格出力に応じ、多くは原動機付自転車に分類され、車道通行や原付免許携帯、ヘルメット着用、ナンバープレート、自賠責保険への加入が必要
実証実験例	実証エリア・期間	東京都渋谷区、新宿区、品川区、世田谷区、港区、目黒区 2021年4月23日（金）～サービス開始
	事業組織	（株）Luup
	目的	・ファースト・ラストワンマイルの移動手段を確立し、全ての人が自由に移動できる未来を目指す ・より便利な単距離移動手段を提供するとともに、今後の電動キックボードに関するルールづくりに向けた走行データの収集や課題の発見（安全性検証、ニーズ確認、正しいルールの訴求等）
	運行内容	・料金は初乗り10分110円、以降1分あたり16.5円 ・都内約300箇所あるポートのうち、約200ポートで電動キックボードの乗り降りが可能 ・車両台数は100台 ・最高速度は15km/hに制限 ・特殊小型自動車扱いであり、ヘルメット着用は任意、運転免許帯同が必要 ・走行場所は車道、普通自転車専用通行帯、自転車道 ・運転免許証の登録と、走行ルール確認テストの満点合格が利用条件

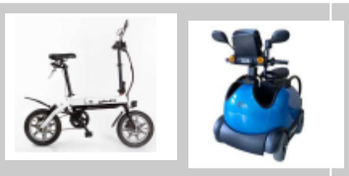
■多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会　中間報告書（警察庁、令和3年4月15日）

■新たな交通ルール（車両区分）

最高速度による3類型	車両区分の方針	モビリティイメージ
①歩道通行車 （～6km/h程度）	• 電動車椅子相当の大きさ • 歩道・路側帯（歩行者扱い） • 立ち乗り・座り乗りで区別しない • 無人自律走行するものは、安全性を担保	
②小型低速車 （～15km/h程度）	• 普通自転車相当の大きさ • 車道、普通自転車専用通行帯、自転車道、路側帯　※ 歩道は認めない	
③既存の原動機付自転車等 （15km/h～）	• 車道のみ • 免許やヘルメット等のルール維持	

出典：「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会」警察庁
https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/council/index.html

■今後の主な検討課題

歩道通行車、小型低速車	状態が変化するモビリティ	自動歩道通行車
		
• 歩道通行車の最高速度を10km/hとしても安全か • 小型低速車利用者の交通安全教育の在り方、小型低速車のヘルメットは努力義務か	• 最高速度設定と表示方法 • ペダル付原動機付自転車の取り扱い	• 通行場所の制限の必要性、制限方法 • 車体安全性を担保する内容と方法 • 走行主体の事前把握方法

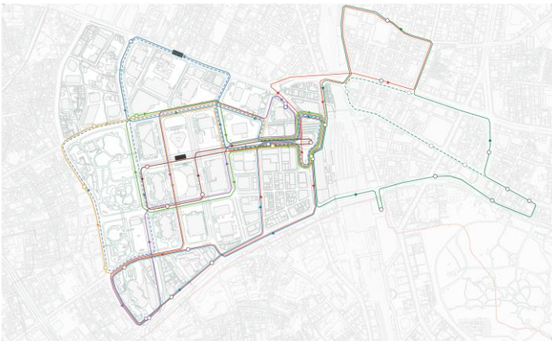
5 次世代モビリティ（検討方策案）

〇次世代モビリティ導入に向けた検討フローを以下に示す。
〇将来像のとりまとめに向けて、課題解決型の視点、目標設定型の視点より、各種調査、エリアのニーズ把握等を実施する。

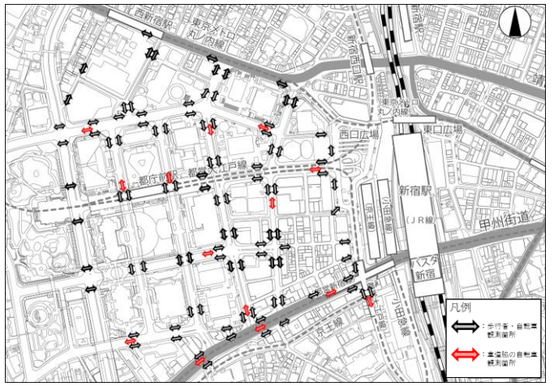
■R3年度の検討内容

◆現況調査

（運行状況の把握）
・交通手段別に、運行ルート、停留所位置、ダイヤ、料金等を把握



（歩行者自転車通行量調査）
・歩行者、自転車の主要断面の通行量ならびに簡易なOD量の把握



◆エリアのニーズ把握

（エリアの民間事業者のニーズ把握）
・（社）新宿副都心エリア環境改善委員会へのヒアリング実施
（運行事業者のニーズ把握）
・既存交通事業者（路線バス事業者、シェアサイクル事業者）へのヒアリング実施
（来街者・近隣住民のニーズ把握）
・webモニターアンケートの実施

◆将来像の想定

（条件整理）
・導入が望ましいモビリティの種類
・ネットワーク
・デポ配置

◆次世代モビリティ導入に当たっての課題及び対応方策の整理

（課題整理）
・技術　・制度　・走行空間　・事業性　等

（対応方策の検討）
・事業者ヒアリング　等

（将来像のとりまとめに向けた視点と調査内容のイメージ）

		調査内容				
		運行状況把握	歩行者自転車通行量調査	ニーズ把握		
				エリア民間事業者（環境改善委員会）	運行事業者（バス、シェアサイクル）	来街者・近隣住民（webアンケート）
課題解決型の視点	交通空白地域	○				○
	ドライバー不足等の経営上課題				○	
	事業収支				○	
	運行便数・ルートの不足	○	○	○	○	○
	移動制約（上下移動等）			○		○
目標設定型の視点	ウォーカブル空間創出		○	○		
	にぎわい交流拠点創出		○	○		
	デジタルツイン			○	○	
	ニューノーマル対応			○	○	○
	エリア防災			○		

■西新宿エリア次世代モビリティ検討のロードマップ（案）