

電動キックボードの実証実験(大手町・丸の内・有楽町地区スマートシティコンソーシアム)

■都市課題

日本有数の経済エリアとしてエリア
ワーカー・来街者の更なる利便性や
快適性向上による国際競争力強化

■解決方策

エリア内外からの移動の利便性向上、
公共交通機関の駅付近からエリア内の
ラストワンマイルの移動を補助するモビ
リティの導入の検討

■KPI

移動時間の効率化に伴う知的生産活動が
生み出す経済効果645億円/年間
※2019大丸有地区スマートシティ実行計画より
※総合的なスマートシティ化が図れた場合の数値となり
本取り組みはこの一部に資するもの

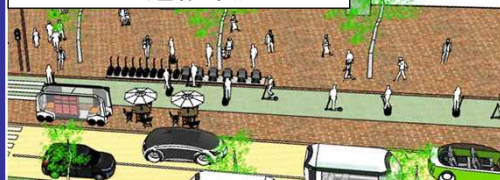
■実証実験の概要・目的

中速のエリア内外の移動を支えるパーソナルモビリティである電動キックボードの実装に向け、幹線道路等のエリア外縁の中速モビリティレーンの走行を想定した、安全性の検証、都市のリ・デザインに関する課題、ビジネスモデル等の把握のための実証実験

■実証実験の内容

エリアのスマートシティビジョンとの関係

都市のリ・デザイン像
～交通結節点～

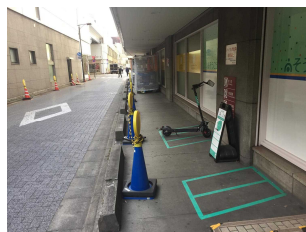


パーソナルモビリティの導
入に向け、交通結節点を
中心としたポート配置や、
中速モビリティレーンの設
置を検討

実証実験の概要



- 走行場所拡大に向けた実証
- GPSによる移動データの取得
- サービス実装に向けたビジネスモデルの検討



- ポート設置に係る法制度上の課題の整理

■実証実験で得られた成果・知見

① 安全性について

特例措置による普通自転車専用通行帯走行を実現し、走行路拡大に伴う安全面の懸念を解消

② リデザインについて

交通結節点へのポート設置に関しては、道路管理者や沿道地権者との合意形成といった課題があり、配置場所の検討や法制度上の利用条件緩和措置が必要

③ サービスについて

シェアサイクル同等の利用需要が見込まれ、適切な料金設定次第でラストワンマイルの移動促進に有効

■今後の予定

2020年度

- ・規制緩和・走行路拡大実証
- ・安全性の検証
- ・導入への課題の把握

2021年度

- ・安全性の検証
- ・更なる規制緩和に基づく実証
- ・検証

2022年度～

- ・法整備の動向確認
- ・導入可能性の検討

自動運転モビリティの実証実験(大手町・丸の内・有楽町地区スマートシティコンソーシアム)

■都市課題

日本有数の経済エリアとしてエリア
ワーカー・来街者の更なる利便性や
快適性向上による国際競争力強化

■解決方策

エリア内の移動の利便性向上、公共交
通機関の駅付近や各ビルからエリア内
のラストハーフマイルの移動を補助する
モビリティの導入の検討

■KPI

移動時間の効率化に伴う知的生産活動が
生み出す経済効果645億円/年間
※2019大丸有地区スマートシティ実行計画より
※総合的なスマートシティ化が図れた場合の数値となり
本取り組みはこの一部に資するもの

■実証実験の概要・目的

エリアの骨格軸となる通りにおいて歩行者と共存し徒歩移動をサポートする自動運転モビリティの公道走行実験を実施し、移動のニーズや社会的受容性、他のモビリティの連携イメージ等の検討を実施。

■実証実験の内容

エリアのスマートシティビジョンとの関係



都市のリ・デザイン像～ウォークアブル空間～

徒歩移動をサポートするモビリティの導入に向け、歩車混在の道路空間形成、低速の自動運転モビリティの社会受容性や利用ニーズを検証

実証実験の概要

○歩行者専用通行エリアでの低速モビリティ走行

○モビリティ走行の社会受容性の検証

○エリア内移動手段としてのニーズの把握



丸の内仲通りを走行する様子

■実証実験で得られた成果・知見

① 安全性について

時速6km以下での走行による安全性の立証

② 社会受容性について

ウォークアブルな空間実現に向けた社会受容性の証明 (9割以上が肯定)

③ 移動のニーズについて

ラストハーフマイルをつなぐモビリティとしてのニーズを確認

④ サービスについて

移動から目的地の行動まで一貫するサービス提供へのニーズの把握

■今後の予定

2020年度

サービス像検討、デジタル基盤の構築等

2021年度

エリアサービスとの連携構築、走行ルートの拡大

2022年度

実装に向けたサービス実証

実装に向けては、更なる技術革新や法規制の改革等の対応が必要
中長期的な視点の下に空間のリデザインを図っていく