

# 交通を起点とした秋葉原のまちづくり

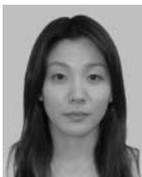
## Town Development of Akihabara through Traffic Renovation

### あらまし

2003年～2005年に東京・秋葉原電気街において国土交通省「秋葉原電気街地区TDM実証実験」が行われた。この実験は、多くの関係者を交え物流効率化や来街者の交通の安全や効率化について検討を行うもので、七つの実証実験を行った。この取組みのうち、駐車場問題に関して、地元行政機関である千代田区が中心となり、駐車場の効率利用による路上駐停車削減などの具体的な検討を開始した。2005年にはこれまでの検討結果の実現を図るため、「駐車場情報高度化実証実験（千代田区秋葉原地区）」として駐車場案内システムの構築を行った。富士通総研では、これらの受託調査機関として現状把握から課題解決方法である駐車場案内方策の検討を行い、さらには検討された計画の実現まで関係者間の調整役となりながら支援を行った。これらは秋葉原地区のまちづくりについて交通というアプローチで支援を行ったものであり、本稿ではこれら一連の取組みについて述べる。

### Abstract

The “Akihabara Electronics District TDM Feasibility Study” was conducted under direction of the Ministry of Land, Infrastructure and Transport from 2003 to 2005 in the Akihabara electronics district. This study involved many people and included seven separate feasibility studies undertaken to examine the distribution efficiency and the traffic safety of visitors to this area. Chiyoda Ward, the municipal government responsible for the Akihabara district, was initially the main entity involved in this study, specifically to reduce the number of vehicles stopping and parking illegally on the streets by making more effective use of parking lots. In 2005, a parking lot guidance system was developed as part of the “Advanced Parking Lot Information System Study (conducted by Chiyoda Ward for the Akihabara district)” to materialize the results of the study to date. Fujitsu Research Institute was commissioned to participate in the study in order to better understand the status quo through discussions to solve the traffic issue by introducing a parking lot guidance method, and served as a coordinator among the parties concerned to help put the plan discussed into practice. This paper describes these studies conducted to contribute to the town development of the Akihabara district from the perspective of traffic renovation.



池田佳代子（いけだ かよこ）  
 (株)富士通総研 公共コンサルティング事業部 所属  
 現在、官公庁や自治体、業界団体などにおいて交通や物流を中心とした分野のコンサルティング業務に従事。



櫻田和子（さくらだ かずこ）  
 (株)富士通総研 公共コンサルティング事業部 所属  
 現在、自治体の総合計画策定、新公会計制度の導入支援を中心とした分野のコンサルティング業務に従事。

## ま え が き

東京都千代田区の秋葉原駅周辺は、日本を代表する電気店街として、国内外から多くの来街者が訪れる街である。とくに最近ではアニメやゲーム、フィギュアといった専門店が軒を連ね、様々な文化が融合し、高い集客力と魅力を持った街となっている。

秋葉原駅周辺では、2001年から大規模な再開発事業が行われ、本稿で述べる地域交通問題解決の検討を行った時期もその真っ只中であった。2005年のまちびらきに向けて、約8.8 haの敷地に産官学連携機能や大規模ホール、オフィス、商業施設、高層マンションが建設され、さらには学園都市つくばと秋葉原とを約45分で結ぶつくばエクスプレスも建設されていた。現在秋葉原駅はつくばエクスプレスに加え、JR山手線、京浜東北線、総武線、東京メトロ日比谷線が乗り入れており、交通の要衝と言える場所となっている。

本稿で述べるプロジェクトは、図-1のとおり約4年にわたり継続して複数のプロジェクトを実施したものである。当初から4年の計画で実施されたものではなく、検討を重ね、地域課題解決の実現に向けて取り組んだところ4年にも及ぶ長い期間の一連のプロジェクトとなった。これら取組みを図-1のとおり三つのフェーズに分けると、第1フェーズでは、秋葉原電気街地区TDM<sup>(注1)</sup>実証実験（以下、TDM実証実験）を通して秋葉原地域の現況把握と問題の明確化が図られた期間である。第2フェーズでは、第1フェーズで確認された問題に対する解決策を検討した期間である。第3フェーズでは、第2フェーズで検討された計画を実現させた期間である。この実現は駐車場情報高度化実証実験（以下、高度化実証実験）というプロジェクトで行われた。

富士通総研（FRI）では、これら取組みの事務局および受託調査機関として一連の取組みの支援を行った。交通問題は多種多様な関係者が絡み合うため、各者の利害関係の調整役を担い、関係者の意見をまとめながら地域課題を解決の方向へと導いた。さらに、検討だけにとどまらず、検討結果の実現まで果たしたものである。

(注1) Transportation Demand Managementの略。交通問題を解消するための手法の一つとして「車の利用者に対して、車や道路の利用方法の変更や工夫を促す手法」のこと。

フェーズ	時期	プロジェクト名
第1フェーズ： 秋葉原地域の現況把握・問題の明確化	2003.9～2005.3	秋葉原電気街地区TDM実証実験/ 秋葉原物流効率化実行委員会
第2フェーズ： 課題解決方策の検討	2004.3～2006.3 2004.10～2005.3	秋葉原駐車場案内・誘導検討協議会 秋葉原駐車場案内・誘導システム検討協議会
第3フェーズ： 解決方策の実現	2006.2～2006.3	駐車場情報高度化実証実験/ 財団法人まちみらい千代田

図-1 検討の経緯

Fig.1-Process of consideration.

本稿では、こうしたポイントを踏まえながらこれら取組みについて述べる。

## 秋葉原電気街地区TDM実証実験

TDM実証実験は、国土交通省の補助事業<sup>(注2)</sup>である。この補助事業に、学識経験者、地元関係者、企業、物流事業者、行政機関などから成る秋葉原物流効率化実行委員会が申請し、国の認定を受け検討を開始したものである。FRIでは、この委員会の事務局として、2002年末から支援を開始し、関係者の調整や検討のための素地作りを行ってきた。

TDM実証実験では、同業種商店密集地域における物流の効率化と地区内交通の効率化という観点から地域の交通問題を取り上げ、以下の七つの実証実験の検討および実験を行った<sup>(2)</sup>

- (1) 物流の共同化
- (2) ITによる物流の効率化
- (3) 荷捌きスペースの確保と運用
- (4) 貨物車の時間帯別運用
- (5) 歩行者優先空間の創出
- (6) 地区内循環型公共交通
- (7) 駐車場マネジメント

これらの実験は、すべて同時期（2004年10月～11月）に秋葉原電気街という街をフィールドとし

(注2) TDM実証実験制度は、都市圏において公共交通の利用促進や物流効率化などのTDMを一層充実することを目的に2001年度から国土交通省において創設されたものである。認定を受けた実証実験は、実施に際して都道府県警察本部、地方整備局および地方運輸局が連携して支援するとともに、事業者の負担する経費の一部に対して補助も行う<sup>(2)</sup>

て、多くの主体が関係しながら実施した。商店街関係者、荷主企業、ディベロッパ、物流事業者、IT企業、東京都、警視庁、千代田区、警察庁、総務省、経済産業省、国土交通省（五つの局）が同じテーブルで地域の問題解決のための検討を行ったのである。これには関係者間の調整や国などへの申請による規制緩和を果たしながら実施した。例えば（2）の実験では、当時使用が認められていなかったUHF帯の周波数帯でRFIDを利用した検品作業を行った（日本では2005年4月に総務省令改正により使用可能）。RFIDにより検品作業の短縮化を図り、荷捌き駐停車時間の短縮を目指したものである。この実施に向けては、関係各局と調整をしながら、総務省へ実験局の申請を行い実験を行った。また（5）の実験では、電気街地区の一部で車両の通行を控えていただき、歩行者優先空間として来街者の安全で快適な歩行者空間の形成を目的に実施した。これは、警視庁・所轄警察、地域住民、店舗との調整を行い実現したものである。

また、秋葉原というフィールドを舞台に実験を行うため、来街者への告知や案内看板などの設置も必要となった。これは、交通管理者（警視庁）および道路管理者（国道事務所、東京都、千代田区）に対して期間中に設置する看板の形状や記載方法、設置場所などを協議し、各所の調整を行って実施したものである。

このようにFRIでは、利害関係のある委員会メンバー間を調整し、時には規制緩和を行い、連携しながら七つの実験を実施した。そして、これら七つの実験の一つである駐車場問題は、より具体的に解決方策の検討を行うこととなった。

以下、この駐車場問題にかかわる実証実験を中心に紹介する。

### 秋葉原の駐車場における現状と課題

第1フェーズで確認された秋葉原の駐車場における現状と課題を整理する。秋葉原地区では買い物客や配送車両による路上駐停車が多く、関係者の間では「秋葉原には駐車場が少ないから」という想定があった。しかし、第1フェーズであるTDM実証実験において調査したところ、「駐車場があるのに利用されていない」という現状が浮き彫りとなった。TDM実証実験の対象地区である千代田区外神田1・

3・4丁目（JR秋葉原駅以西）を中心とするエリアには、駐車場が14場あり収容台数の合計は約820台であった。しかし、これら駐車場の1日の平均稼働率は0.22と非常に低い利用率であった。そのほか秋葉原の駐車場における現状と課題は以下のように整理された。

#### （1）秋葉原駅周辺の現状

- ・再開発事業により秋葉原地区中心部に大規模駐車場が整備される予定で、地区中心部への自動車交通の集中による交通混雑の激化が懸念される。
- ・駐車場収容台数50～99台の中規模駐車場の多くが幹線道路や補助幹線道路からのアプローチが可能な場所に位置している。
- ・地区内には一方通行が多くドライバーには分かりにくい地区となっている。
- ・駐車場の位置情報などの提供が不足している。

#### （2）秋葉原駅周辺の駐車場における課題

- ・既存駐車場の有効活用を図り、路上駐車の削減を図る策が求められている。
- ・ドライバーに対する駐車場位置情報など適切な情報案内を行う策が求められている。

こうして確認できた現況に対して、第2フェーズでは関係者を集め、より具体的な検討を行うこととなった。

### 秋葉原駐車場案内誘導システムの検討

千代田区では、第1フェーズを踏まえ、2004年に地域の円滑な交通流を確保し、安全で快適なまちづくりを進めるために、駐車場案内・誘導検討協議会を設置した。これは、この地域の駐車場事業者（2005年以降開業する大規模駐車場事業者を含む）で構成するもので、秋葉原の駐車場案内誘導システムの基本的な方針を検討し、策定することを目的とした。この検討ではTDM実証実験での対象地区より大きい秋葉原駅を中心とするエリア（図-2）を検討の対象地区（駐車場は68場）とした。この協議会では検討の結果、図-3に示すような基本的な考え方をまとめた。

さらに検討の中では、駐車場事業者の方々から以下の意見を頂いた。

- （1）自動車で訪れる方にとっては、駐車場情報だけでなく、店舗や飲食店など地域情報も併せて提供することが望ましい。

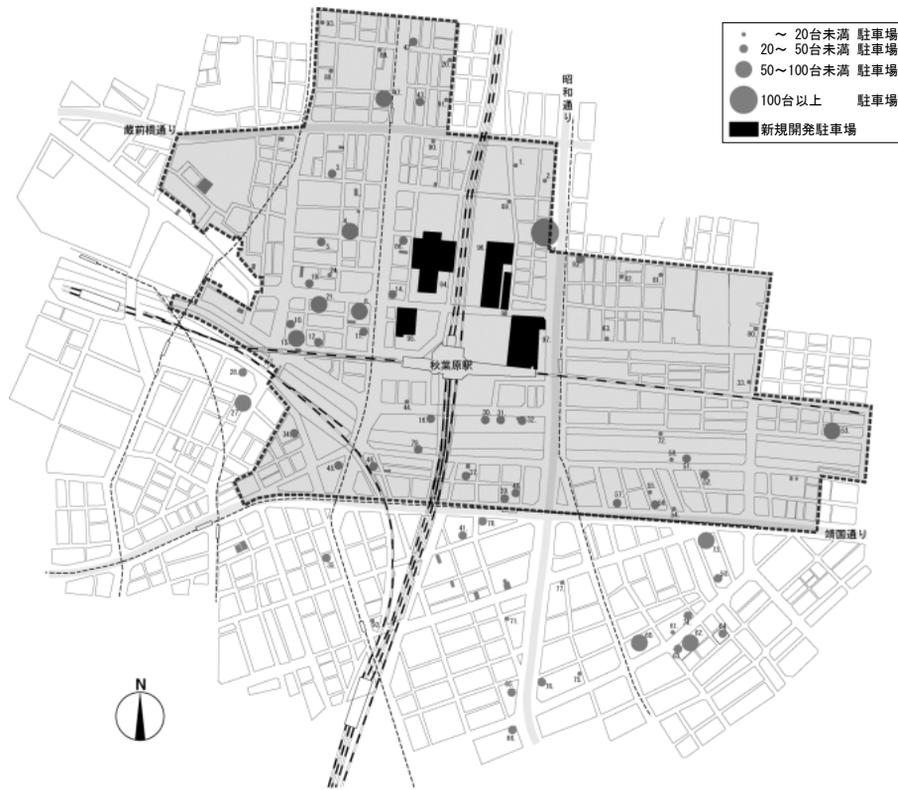


図-2 検討の対象地区と駐車場の位置  
Fig.2-Target zone and parking areas.

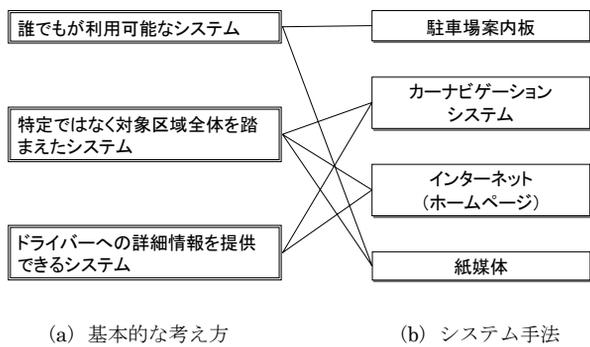


図-3 秋葉原地域における駐車場案内・誘導システムの基本的な考え方とシステム手法  
Fig.3-Our policy and ways of parking guidance system at Akihabara.

(2) ドライバーが駐車場に接近した際に分かりやすいよう駐車場入口に設置する満空表示なども必要である。

そして、翌2005年にはこれら基本的な方針をもとに、学識経験者、交通管理者、道路管理者などを交えた秋葉原駐車場案内・誘導システム検討委員会(委員長: 日本大学 高田邦道教授)を設置し、交通の専門的な見地から更に秋葉原にふさわしい案内

誘導システムについて検討を重ねた<sup>3)</sup>

新しい秋葉原では、前章で述べたように地区中心部に大規模駐車場が整備されるため、手前の位置で駐車場情報を提供し中心への交通の集中を緩和させる策が必要であることが提示された。これらの議論から、秋葉原地区における駐車場案内システムは、カーナビやWebなどへの情報配信に加え、道路上に設置する案内板の設置の必要性も確認された。また、案内板を設置する位置、どの規模の駐車場まで案内を行うべきかなど、システムを構築する際に必要となる要素の細部に至るまで検討した。さらに、民間事業者が運営する駐車場の案内提供を行政側が行うという、このシステムに対する費用負担や今後の管理・運営主体などについても検討を行い、より実現性のある議論を行った。これらの結果、図-4のようなシステムの全体構成が想定され、「秋葉原駐車場案内・誘導システム計画」が策定された。

### 検討結果の実現

策定された秋葉原駐車場案内誘導システムは、その後、第3フェーズで国土交通省の高度化実証

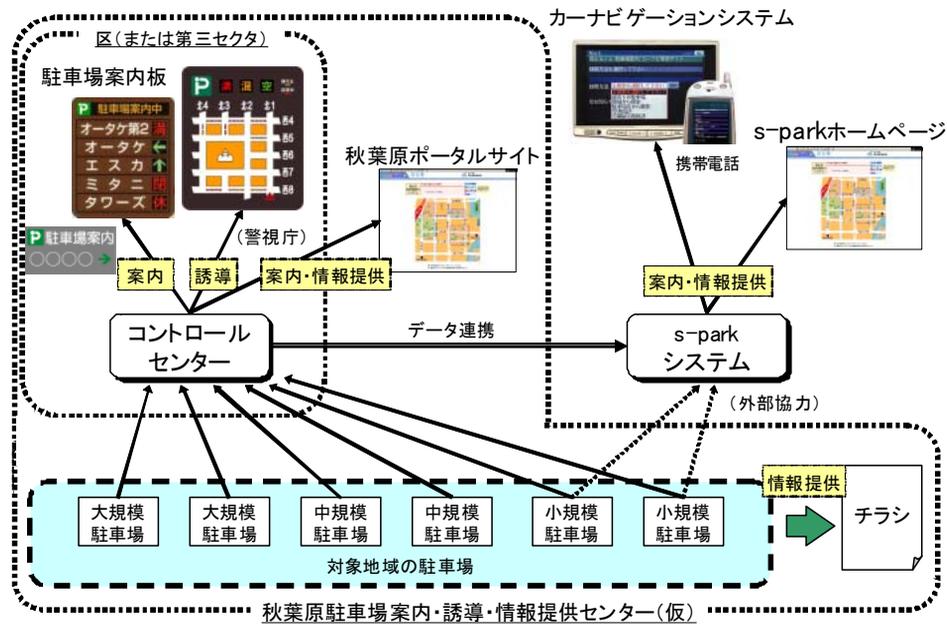


図-4 システムの全体構成のイメージ  
Fig.4-Composition of parking availability information service system.

実験<sup>(注3)</sup>で実際のシステム構築を行うことになった。

この実現に当たり地区内にある駐車場事業者を対象とした説明会を実施し、実験への協力依頼を行った。駐車場事業者の実験協力とは、駐車場の満空情報を収集し配信する端末の設置である。この実験では、実験後も地域においてシステムを稼働させ、継続的に利用し、有効活用することが前提だったため、実験後の費用負担までそれぞれ示し、最終的に18の駐車場に協力いただいた。これには新規に開業する駐車場事業者も含まれており、まさに新しい秋葉原にふさわしいシステムとなった。これは、千代田区において、従来から駐車場事業者を交えた協議会などを通じて議論を行い情報連携を図るという基盤があったため、実現したと言える。こうして図-5のような駐車場案内システムの構築を行った。これらは、協議会での意見を踏まえ、秋葉原の地域情報を配信するホームページの一部として構築した。また同様に、駐車場入り口への満空表示灯の設置も行った(図-6)。このようにそれまで数年にわたって検

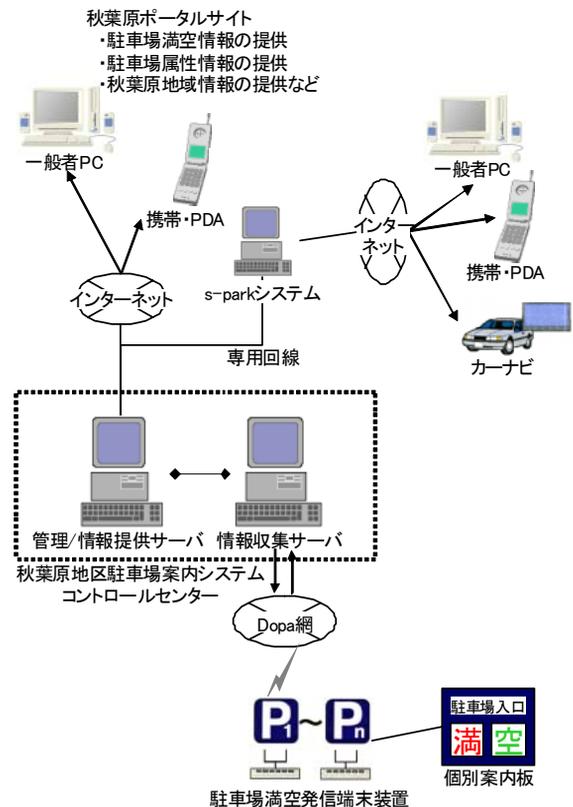


図-5 システム構成の概要  
Fig.5-Outline of system configuration.

(注3) 駐車場情報高度化実証実験は、国土交通省の公募事業で、一定の地区を対象にITを活用した駐車場案内に関するサービスやサービス提供内容に関する高度化等既存駐車場の利用効率およびサービス向上に資する先進的な取組みを行う組織・団体を公募するものである。インターネット(パソコン・携帯電話)などメディアを活用して、利用者に駐車場に関する情報を提供するシステムの構築を行い、その運用を通して効果分析・評価を行う。

討されてきた計画の一部であるシステム構築が実現されたのである。

この高度化実証実験では、システム構築を行うと

ともに、システムの有効性を検証するため、利用状況調査やドライバーへのアンケート調査も実施した。これにはシステムを知ってもらうことが前提となるため、実験前には周知広告活動として、街へのポスター掲示（秋葉原駅構内や駐車場、警察署・交番、

店舗など）や秋葉原で配布されるフリーペーパー（秋葉原を中心に8万枚配布）への広告掲載、駐車場マップと本システムのURLを記載したパンフレットの街頭配布などを行った（図-7）。こうしてTDM実証実験から培った人脈を生かし、秋葉原の多くの関係者の協力を得て実験を実施できたのである。

駐車場情報システムの効果と今後の課題

高度化実証実験では、システムの効果の指標として、駐車場利用状況調査と利用者アンケート調査（有効回答数595人、駐車場において駐車場利用者を対象に調査員による個別面接調査で実施）で実験前後（システム稼働前後）の駐車場稼働率と利用者満足度の評価を行い、効果と今後の課題を整理した<sup>(4)</sup>

(1) 駐車場情報システムの効果

- 休日の平均稼働率は実験後で12駐車場で9駐車場が増加した。
- 本システムを利用したことがある方のうち51.4%が「駐車場を探す時間が短縮された」との評価であり、過半の満足を得た。
- 本システムを利用したことがない方では、56.5%が「今後利用したい」と回答しており、今後の利用意向の高さが確認された。



図-6 駐車場に設置された満空表示灯設置の例  
Fig.6-One of parking availability lamps set up at parking area.



(a) ポスター



(b) パンフレット（表面）  
裏面には駐車場の詳細情報を記載

図-7 駐車場情報高度化実証実験の周知広告ツール  
Fig.7-Advertisement tools for demonstration experiment.

## (2) 本システムの今後の課題

- ・アンケートにより本システムの認知度が低いことが確認された。これは本システム稼働の周知期間が2週間程度と短かったことも要因として考えられるが、今後利用度を高めるためにも、さらなる周知広報が必要である。
- ・本システムへのアクセスを高めるために、システムの利便性および魅力を向上させるような策が必要である。車の高さや幅に合った駐車場を探す必要のある利用者が多いことから、車種制限による駐車場検索機能など、システム自体の改善も必要とされる。

本システムの利用経験がある方は、全体の6%であったため駐車場利用率の改善や円滑な交通流確保など直接的な効果として必ずしも本システムが寄与しているということを示すのは難しい。しかし、システム利用経験者の5割以上が駐車場を探す時間が短縮されたと評価し、また実験前後でのうろつき交通も減少していることから、これまでの検討で目指していた秋葉原の交通問題の改善が本システムにより実現されたものと考えている。

## む す び

本稿では、秋葉原地区における交通を起点としたまちづくりの一翼を担った取組みを紹介した。地域課題の解決には多くの関係者が存在するため、一つのことを実現しようとする、多くの方の協力を得なければならない。これに対し、FRIは様々な主体の調整を行い、地域課題解決に向けて皆が一つの方向に進むよう支援を行ってきた。FRIは、多くの利害関係者がいる中で、第三者として、問題を客観的に整理した上で、関係者内を立ち回り、調整を行っ

た。また、検討のみに終わらず、計画の実現まで至った。そして2008年4月現在、このシステムから情報を収集して表示させる案内板が地区内の国道に5箇所設置され稼働している。

さらに本事例は、当初は、TDM実証実験という形で駐車場だけではなく、歩行者交通や広域交通、物流など多岐にわたる内容を盛り込んだ実験の支援から始まり、駐車場に関して、より具体的にそして継続的に支援を行った事例である。FRIはこれ以前までは、まちづくり分野の実績は少なかったが、これを契機として同分野においていくつもの新しい案件にかかわってきた。

この駐車場問題解決は、商店街における街の利便性、活性化を図る上では欠かせない一要素であり、今後の街の方向性を踏まえながら検討していかなければならないものである。

このように、FRIでは今後も地域における様々な課題に対して地域に踏み込んでまちづくりの支援を行っていきたいと考えている。

## 参 考 文 献

- (1) 国土交通省：TDM（交通需要マネジメント）実証実験。  
[http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/tdm/tdm\\_.html](http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/tdm/tdm_.html)
- (2) 秋葉原物流効率化実行委員会：秋葉原電気街地区交通需要マネジメント（TDM）実証実験 報告書。平成17年3月。
- (3) 秋葉原駐車場案内・誘導システム検討委員会：秋葉原駐車場案内・誘導システム検討委員会 報告書。平成17年3月。
- (4) 財団法人まちみらい千代田：駐車場情報高度化実証実験【千代田区 秋葉原地区】報告書 平成18年3月。