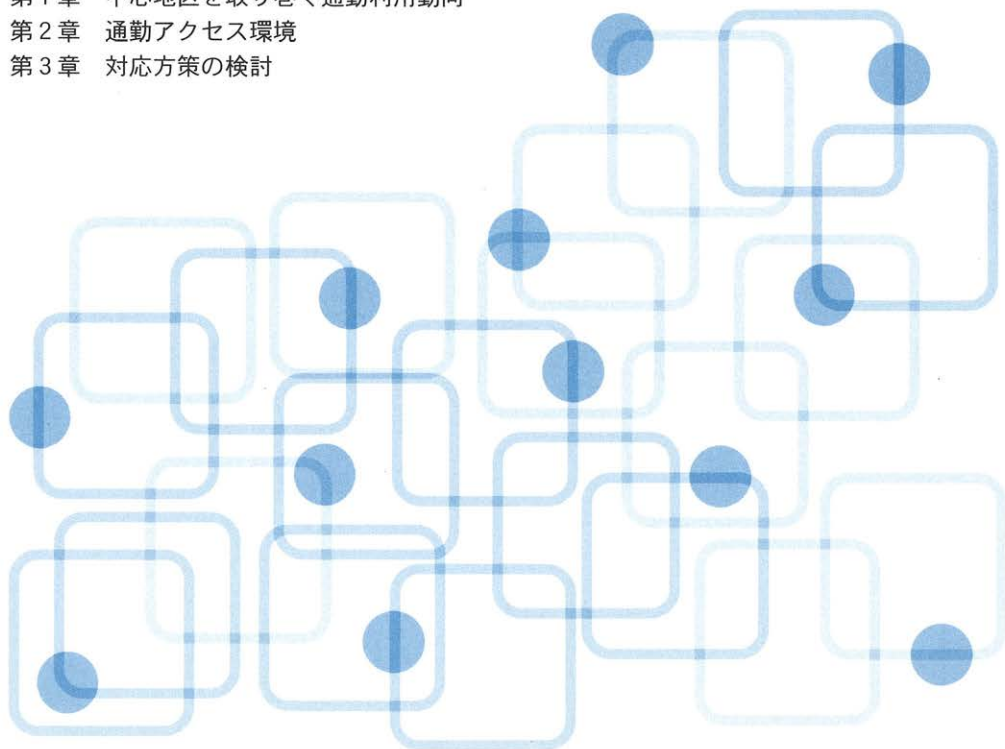


筑波研究学園都市中心地区への フリンジパーキングシステムによる 通勤方法の検討調査

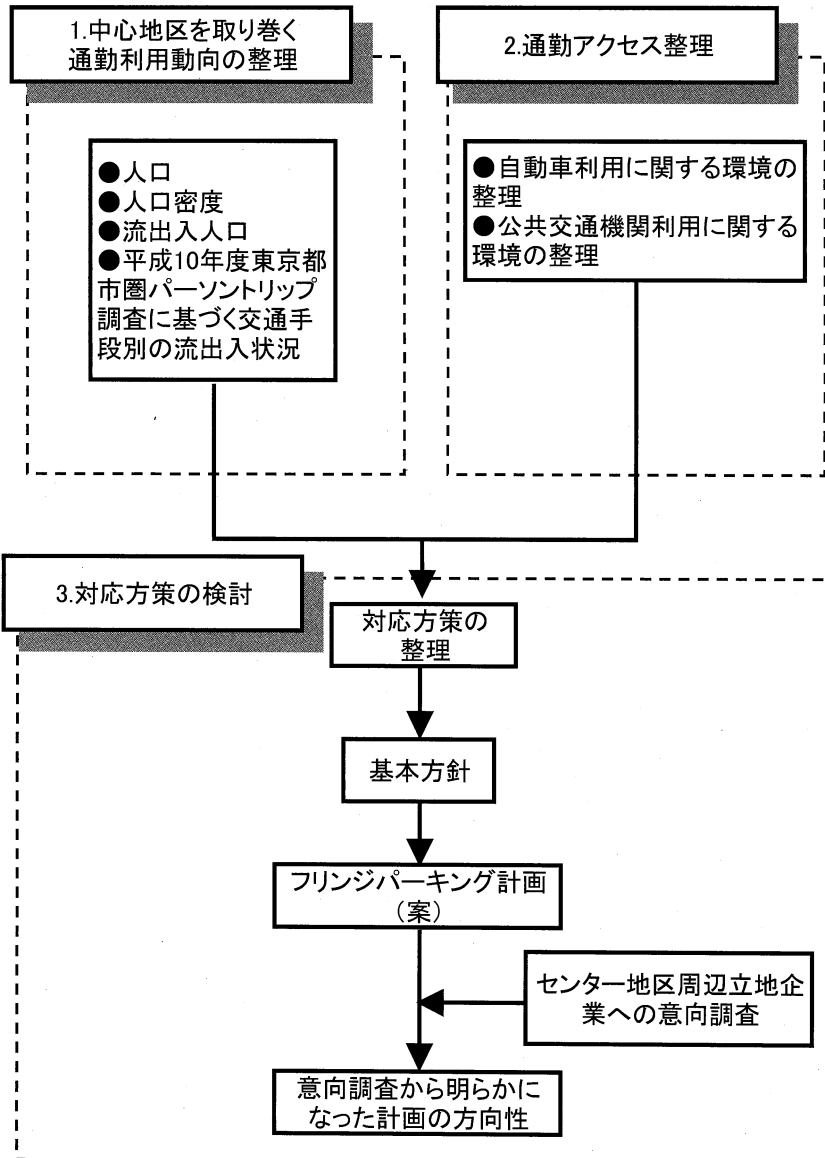
- 第1章 中心地区を取り巻く通勤利用動向
- 第2章 通勤アクセス環境
- 第3章 対応方策の検討



目 次

第1章 中心地区を取り巻く通勤動向	1
1-1 人口	1
1-2 人口密度	2
1-3 流入人口	4
1-4 平成10年度東京都市圏パーソントリップ調査に基づく 交通手段別の流入状況	4
第2章 通勤アクセス環境	10
2-1 自動車利用に関する環境の整理	10
2-2 公共交通機関利用に関する環境の整理	21
第3章 対応方策の検討	28
3-1 対応方策の整理	28
3-2 基本方針	30
3-3 中心地区におけるフリンジパーキング計画(案)	31
3-4 中心地区周辺立地企業への意向調査	37
3-5 意向調査から明らかになった計画の方向性	46
<参考資料-1>	
アンケート調査の自由意見	47
<参考資料-2>	
フリンジパーキングの導入事例	51

調査フロー



調査目的

筑波研究学園都市の中心地区は、商業業務、教育文化、医療その他各種施設の集積が進み、それに伴って来街者や就業者も増加してきたが、公共交通機関（現在はバスのみ）による中心地区へのアクセス条件が、利用者の様々なニーズに対応できるものとなっていないことから、これらの多くは自動車に依存している状況にある。

中心地区では、当財団が共同利用駐車場を経営し、各施設でまかなえない来街者の駐車需要に対応しているが、就業者の自動車通勤需要に対しても、都市基盤整備公団の未処分地借地による暫定駐車場等により利便性を提供している。

しかし、「つくばエクスプレス」の開通を間近に控えた現在、新たな施設立地が急速に進行し、暫定駐車場がつぎつぎ廃止されるなかで、今後、通勤利用駐車場の確保はますます困難な状況となっている。

本調査は、このような背景を踏まえ、自宅から直接中心地区へ自動車を利用して就業者の通勤方法に対し、中心地区の外周部の駐車場に車を駐車させ、シャトルバスで中心地区へ向かうといった新たな通勤システムの導入の可能性について検討を行ったものである。

平成16年 3 月

第1章 中心地区を取り巻く通勤動向

通勤施策を効率的に実施するには、通勤者の発生元となるエリアの集積状況や中心地区へ流入する通勤者の方向に配慮する必要がある。

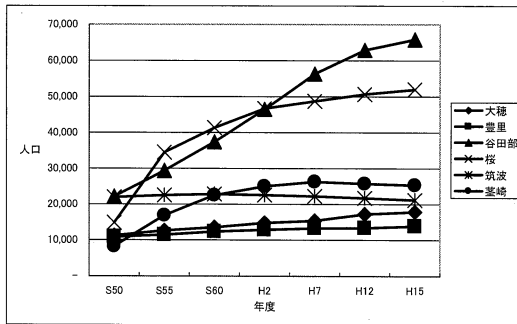
そこで、ここでは、上記を把握するために、下記の内容の検討を行うこととする。

- つくば市における地区別の人口
- 〃 〃 人口密度
- 近隣市町村からつくば市への流出人口
- 平成10年度東京都市圏パーソントリップ調査に基づく交通手段別の流出入

1-1 人口

つくば市（合併前は、旧町村とする）の総人口は、昭和50年度に約9.0万人でありそれ以降急激に増加し、平成15年度に約19.6万人となり、近年も増加傾向にある。

市内各地区の総人口は、昭和55年度において、桜地区の約3.4万人が最も多くなっているが、平成2年度以降は谷田部地区が最も多くなり、平成15年度には、約6.2万人となっている。



大穂地区：旧大穂町、谷田部地区：旧谷田部町、筑波地区：旧筑波町、豊里地区：旧豊里町
桜地区：旧桜村、マエバシ地区：旧マエバシ町
各年10月1日現在

図 つくば市各地域別の人口の推移

人口から見た通勤施策へ配慮する点として、下記の内容が考えられる。

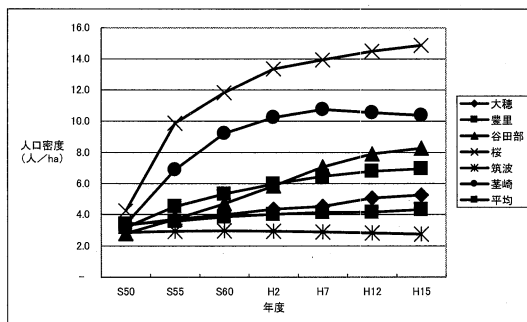
- 通勤者の発生元となる市街地の人口は、中心地区から南東側に位置している地区が多く、増加傾向も続いている。

1-2 人口密度

平成15年度におけるつくば市の人口密度は、7.0人／haとなっている。

平成15年度における地区別の人口密度が高い地域は、桜地区が14.9人／ha、荃崎地区が10.4人／ha、一方、人口密度が低い地域は、筑波地区が2.7人／ha、豊里地区が4.3人／ha、となっている。

昭和50年以降における人口密度の推移は、谷田部地区、桜地区、荃崎地区が増加傾向にあり、その他の地区はほぼ変化が見られなくなっている。



大穂地区：旧大穂町、谷田部地区：旧谷田部町、筑波地区：旧筑波町、豊里地区：旧豊里町
桜地区：旧桜村、荃崎地区：旧荃崎町

図 人口密度の推移

人口密度から見た通勤施策へ配慮する点として、下記の内容が考えられる。

- 通勤者の発生元となる市街地の人口密度は、中心地区から南東側に位置している地区が高い。

1-3 流出入人口

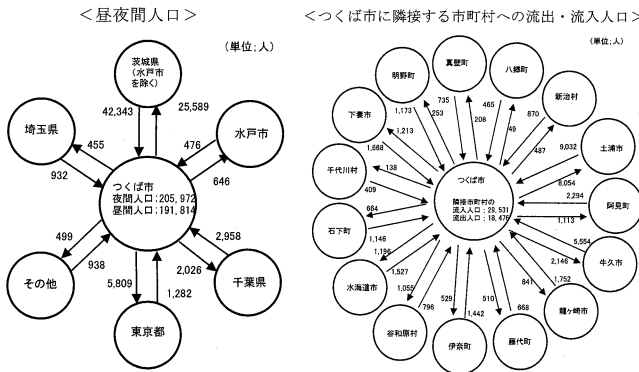
つくば市の昼夜間人口は、夜間人口が約207.0千人、昼間人口が約191.8千人となっており、15.2千人夜間人口が多くなっている。

流出入人口（15歳以上の通勤・通学者）は約35.0千人となっており、その内訳は、水

戸市を除く茨城県内が25.6千人と最も多く、千葉県が約2.0千人、東京都が約5.8千人となっている。

流入人口（15歳以上の通勤・通学者）は、約48.9千人となっており、その内訳は、水戸市を除く県内が約42.3千人と最も多く、千葉県が約3.0千人、東京都が約1.3千人となっている。

つくば市に隣接する市町村（真壁町、八郷町、新治村、土浦市、阿見町、牛久市、龍ヶ崎市、藤代町、伊奈町、谷和原村、水海道市、石下町、千代川村、下妻市、明野町）への流出・流入人口は、流出人口が約18.5千人、流入人口が約29.5千人となっており、流入人口が流出人口より約11.0千人超過している。



資料；国勢調査（H12）

図 つくば市の流出・流入人口

流出入人口から見た通勤施策へ配慮する点として、下記の内容が考えられる。

- 隣接市町村に着目した場合、つくば市から南東側に位置する市町村からの流出入人口が多い。

1-4 平成10年度東京都市圏パーソントリップ調査に基づく交通手段別の流出入状況

平成10年度東京都市圏パーソントリップ調査においてつくば市は、8つのゾーンに区分されており、その内、中心地区は、桜地区西に位置している。そこで、平成10年度パーソントリップ調査における桜地区西の自動車の流出入状況を整理することとする。

(1) 交通手段別流出入状況

全目的における流出入状況は、全体で約20万トリップであり、その内、流出入とも約10万トリップとなっている。また、自動車での流出入は、約12.7万トリップであり、全流出入トリップの約60%となっている。

通勤における流出入状況は、全体で約2.6万トリップであり、その内、流入が約1.0万トリップ、流出が約1.6万トリップとなっている。また、自動車での流出入は、約2.1万トリップであり、全流出入トリップの約80%となっている。

表 桜地区西における交通手段別流出入状況

		流入		流出		合計	
		トリップ	比率	トリップ	比率	トリップ	比率
全目的	鉄道	1,395	1.4%	2,556	2.5%	3,951	1.9%
	バス	1,395	1.4%	1,435	1.4%	2,830	1.4%
	自動車	63,463	62.0%	63,238	61.2%	126,701	61.6%
	2輪車	2,034	2.0%	2,132	2.1%	4,166	2.0%
	自転車	18,231	17.8%	18,242	17.7%	36,473	17.7%
	徒歩	15,789	15.4%	15,715	15.2%	31,504	15.3%
	その他	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%
	小計	102,307	100.0%	103,318	100.0%	205,625	100.0%
通勤	鉄道	423	4.2%	421	2.6%	844	3.2%
	バス	331	3.3%	332	2.1%	663	2.5%
	自動車	7,584	76.1%	13,585	84.6%	21,169	81.3%
	2輪車	148	1.5%	152	0.9%	300	1.2%
	自転車	1,024	10.3%	1,024	6.4%	2,048	7.9%
	徒歩	452	4.5%	548	3.4%	1,000	3.8%
	その他	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%
	小計	9,962	100.0%	16,062	100.0%	26,024	100.0%

資料：H10 東京都市圏パーソントリップ調査

(2) つくば市内及び隣接市町村における自動車の流出入状況

つくば市内における桜地区西との自動車の流出入状況は、全目的、通勤目的共に谷田部地区東及び桜地区西との流動が多くなっている。

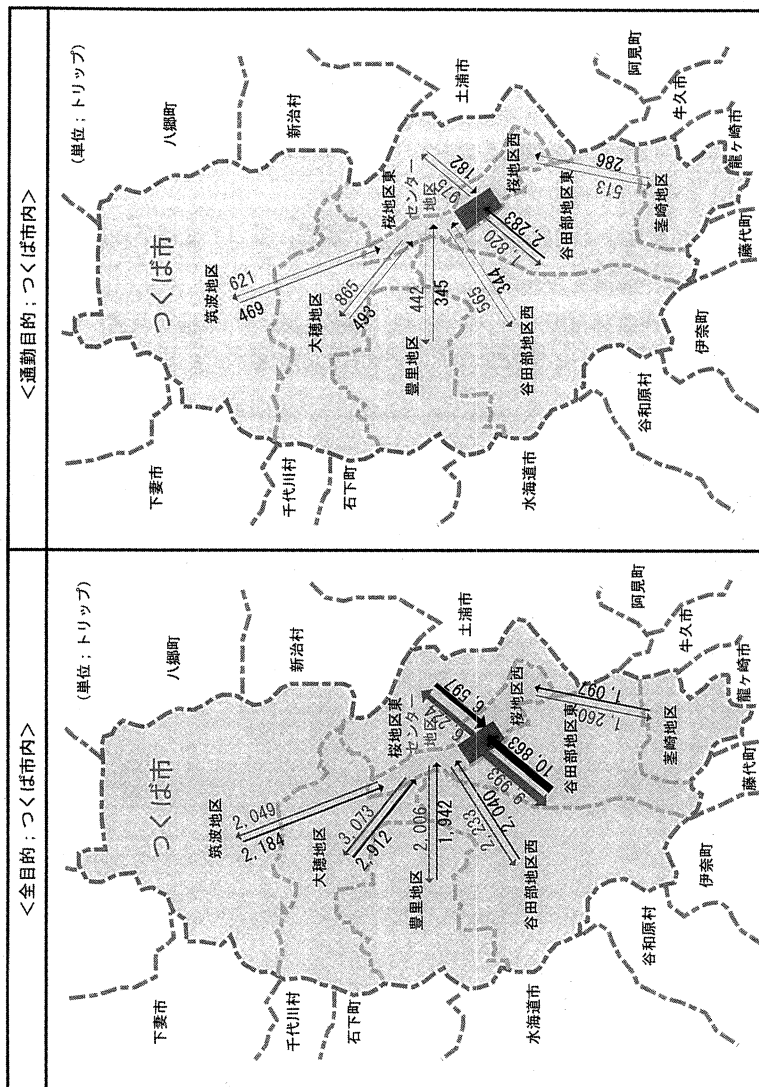
隣接市町村における桜地区西との自動車の流出入状況は、土浦市、牛久市との流動が大きくなっている。

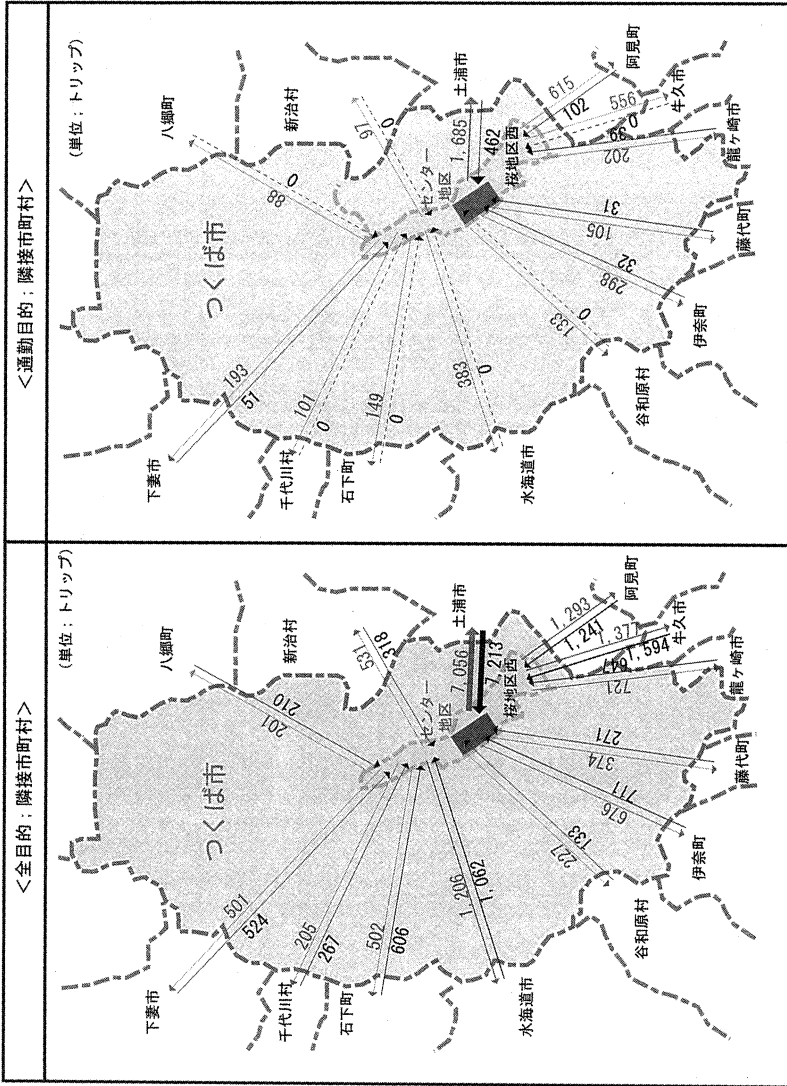
桜地区西からみて流動の大きいエリアは、つくば市内及び隣接市町村共に南東部の地区、市町村との流動が大きくなっている。

(3) 平成10年度東京都市圏パーソントリップ調査に基づく交通手段別の流出入からみた通勤施策へ配慮する内容

平成10年度東京都市圏パーソントリップ調査に基づく交通手段別の流出入状況から見た通勤施策へ配慮する点として、下記の内容が考えられる。

- 自動車での流出入が他の交通手段より圧倒的に多い
- 中心地区から南東側に位置する地区・市町村からが多い





資料：平成10東京都圏パーサーントリップ調査
図 桜地区西における自転車の流出入

表 桜地区西における交通手段別自転車 OD 表

		交通手段	つくば市内											茨城県東部内					
			筑波 地区	大塚 地区	墨里 地区	谷田部 地区西	谷田部 地区東	桜 地区西	桜 地区東	基崎 地区	つくば 市内計	八郷町	新治村	土浦市	阿見町	牛久市	龍ヶ崎 市		
全 目 的	流 入	鉄道	-	65	76	37	77	652	-	-	906	-	-	392	27	-	-		
		バス	-	65	75	37	77	652	-	-	906	-	-	392	27	-	-		
		自動車	2,184	2,512	1,942	2,040	10,693	16,049	6,597	1,097	43,684	210	318	7,213	1,241	1,594	647		
		2輪車	37	315	-	78	452	608	434	-	1,922	-	-	-	35	36	-		
		自転車	181	433	104	142	3,271	10,799	2,255	154	17,339	-	42	608	56	85	-		
	流 出	徒歩	-	82	-	31	851	14,166	659	-	15,789	-	-	-	-	-	-		
		その他	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		小計	2,402	3,872	2,196	2,363	15,591	42,926	9,945	1,251	80,548	210	360	8,005	1,366	1,695	647		
		鉄道	-	-	-	-	-	-	-	28	28	-	-	-	-	-	167	37	
		バス	-	65	75	-	77	652	-	-	869	-	-	372	-	-	-	-	
通 動	合 計	自動車	2,049	3,073	2,006	2,233	9,993	16,049	6,244	1,260	42,907	201	531	7,056	1,293	1,377	721		
		2輪車	37	315	-	37	531	608	401	46	1,975	-	-	80	-	36	-		
		自転車	181	433	38	179	3,334	10,799	2,279	154	17,397	-	42	603	56	65	-		
		徒歩	-	82	-	31	772	14,166	664	-	15,715	-	-	-	-	-	-		
		その他	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	合 計	小計	2,267	3,988	2,119	2,480	14,707	42,274	9,586	1,488	76,891	201	573	8,111	1,349	1,645	758		
		鉄道	-	65	75	37	77	652	-	28	934	-	-	392	27	167	37		
		バス	-	130	150	37	154	1,304	-	-	1,775	-	-	784	27	-	-		
		自動車	4,233	5,985	3,948	4,273	20,856	32,098	12,841	2,357	66,591	411	849	14,289	2,534	2,971	1,268		
		2輪車	74	630	-	113	983	1,216	635	46	3,697	-	-	80	35	72	-		
合 計	流 入	自転車	362	866	142	321	6,605	21,598	4,534	308	34,736	-	84	1,211	112	130	-		
		徒歩	-	164	-	62	1,823	28,332	1,323	-	31,504	-	-	-	-	-	-		
		その他	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		小計	4,699	7,640	4,315	4,843	30,286	85,200	19,533	2,739	159,437	411	933	16,716	2,735	3,340	1,405		
		鉄道	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	流 出	バス	-	-	44	-	77	178	-	-	299	-	-	32	-	-	-		
		自動車	469	493	345	344	2,283	2,138	182	513	6,765	-	-	462	102	-	39		
		2輪車	-	35	-	-	80	33	-	-	148	-	-	-	-	-	-		
		自転車	-	-	33	-	303	473	149	66	1,024	-	-	-	-	-	-		
		徒歩	-	-	-	-	33	419	-	-	452	-	-	-	-	-	-		
合 計	流 入	その他	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
		小計	469	528	422	344	2,776	3,239	331	579	8,668	-	-	494	102	-	39		
		鉄道	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70	-		
		バス	-	32	-	-	-	178	-	-	210	-	-	122	-	-	-		
		自動車	621	865	442	565	1,820	2,138	975	286	7,710	88	97	1,885	615	558	202		
	流 出	2輪車	37	-	-	-	46	33	-	-	116	-	-	-	-	36	-		
		自転車	-	34	-	-	394	473	38	-	939	-	-	85	-	-	-		
		徒歩	-	-	-	31	33	419	65	-	548	-	-	-	-	-	-		
		その他	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		小計	658	931	442	596	2,293	3,239	1,078	286	9,823	88	97	1,892	615	662	202		
合 計	鉄道	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70	-			
	バス	-	32	44	-	77	356	-	-	509	-	-	164	-	-	-			
	自動車	1,090	1,358	787	909	4,103	4,272	1,157	799	14,476	88	97	2,147	717	558	241			
	2輪車	37	35	-	-	126	66	-	-	284	-	-	-	-	36	-			
	自転車	-	34	33	-	697	946	187	66	1,563	-	-	85	-	-	-			
合 計	徒歩	-	-	-	31	66	838	65	-	1,000	-	-	-	-	-	-			
	その他	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	小計	1,127	1,459	864	940	5,069	6,478	1,409	865	18,211	88	97	2,386	717	662	241			

第1章 中心地区を取り巻く通勤動向

藤代町	伊奈町	谷和原村	水海道市	石下町	千代川村	下妻市	その他の茨城県	茨城県	県外				圏域合計	圏域外合計	不明	合計
									東京都	神奈川県	埼玉県	千葉県				
-	-	-	33	-	-	-	-	1,358	-	-	-	-	1,358	37	-	1,395
-	-	-	33	-	-	-	-	1,358	-	-	-	-	1,358	37	-	1,395
271	711	133	1,062	606	267	524	3,048	61,529	351	112	419	594	62,865	498	-	63,463
-	-	-	-	-	-	-	41	2,034	-	-	-	-	2,034	-	-	2,034
-	79	-	-	-	-	-	-	18,189	-	-	-	42	18,231	-	-	18,231
-	-	-	-	-	-	-	-	15,789	-	-	-	-	15,789	-	-	15,789
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
271	790	133	1,128	808	267	524	3,089	100,257	351	112	419	598	101,735	672	-	102,307
80	-	-	-	-	-	-	339	631	1,119	107	38	490	2,385	171	-	2,556
-	-	-	33	-	-	-	-	1,274	111	-	-	-	1,385	50	-	1,435
374	678	227	1,206	502	205	501	3,065	60,672	369	173	528	794	62,736	502	-	63,238
-	-	-	-	-	-	-	41	2,132	-	-	-	-	2,132	-	-	2,132
-	79	-	-	-	-	-	-	18,242	-	-	-	-	18,242	-	-	18,242
-	-	-	-	-	-	-	-	15,715	-	-	-	-	15,715	-	-	15,715
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
434	755	227	1,239	502	205	501	3,475	98,865	1,599	280	566	1,284	102,595	723	-	103,318
90	-	-	33	-	-	-	339	1,989	1,119	107	38	490	3,743	208	-	3,951
-	-	-	66	-	-	-	-	2,632	111	-	-	-	2,743	87	-	2,830
645	1,387	360	2,268	1,108	472	1,025	6,143	122,401	720	285	947	1,348	125,701	1,000	-	126,701
-	-	-	-	-	-	-	82	4,166	-	-	-	-	4,166	-	-	4,166
-	158	-	-	-	-	-	-	36,431	-	-	-	42	36,473	-	-	36,473
-	-	-	-	-	-	-	-	31,504	-	-	-	-	31,504	-	-	31,504
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
705	1,545	360	2,397	1,108	472	1,025	6,564	199,123	1,850	392	985	1,880	204,330	1,295	-	205,625
-	-	-	-	-	-	-	75	75	279	-	-	-	354	89	-	423
-	-	-	-	-	-	-	-	331	-	-	-	-	331	-	-	331
31	32	-	-	-	-	51	102	7,584	-	-	-	-	7,584	-	-	7,584
-	-	-	-	-	-	-	-	148	-	-	-	-	148	-	-	148
-	-	-	-	-	-	-	-	1,024	-	-	-	-	1,024	-	-	1,024
-	-	-	-	-	-	-	-	452	-	-	-	-	452	-	-	452
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31	32	-	-	-	-	51	177	9,614	279	-	-	-	9,893	69	-	9,962
-	-	-	-	-	-	-	73	143	58	72	-	148	421	-	-	421
-	-	-	-	-	-	-	-	332	-	-	-	-	332	-	-	332
105	298	133	383	149	101	193	1,046	13,361	52	-	-	172	13,585	-	-	13,585
-	-	-	-	-	-	-	-	152	-	-	-	-	152	-	-	152
-	-	-	-	-	-	-	-	1,024	-	-	-	-	1,024	-	-	1,024
-	-	-	-	-	-	-	-	548	-	-	-	-	548	-	-	548
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
105	298	133	383	149	101	193	1,119	15,560	110	72	-	320	16,062	-	-	16,062
-	-	-	-	-	-	-	-	148	218	337	72	-	148	775	89	844
-	-	-	-	-	-	-	-	663	-	-	-	-	663	-	-	663
136	330	133	383	149	101	244	1,148	20,945	52	-	-	172	21,169	-	-	21,169
-	-	-	-	-	-	-	-	300	-	-	-	-	300	-	-	300
-	-	-	-	-	-	-	-	2,048	-	-	-	-	2,048	-	-	2,048
-	-	-	-	-	-	-	-	1,000	-	-	-	-	1,000	-	-	1,000
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
136	330	133	383	149	101	244	1,298	25,174	399	72	-	320	25,955	89	-	26,024

資料：H10東京都圏域バーサントリップ調査

第2章 通勤アクセス環境

通勤アクセスには、自動車、鉄道、バスといった様々な手段があり、通勤施策は、各交通手段から複合的に組み合わせて検討する必要がある、下記の内容の検討を行うこととする。

- 自動車利用に関する環境の整理
- 公共交通機関利用に関する環境の整理

2-1 自動車利用に関する環境の整理

(1) 現況道路の混雑状況

①市内における骨格道路

市内で交通量の多い道路は、国道408号線、国道354号線、土浦つくば線であり、平日が概ね3.2万台／日、休日2.4～3.1万台／日となっている。

平日混雑度は、観測地点が26地点の内、2カ所1.0を超えている地点があるが、大半が1.0以下となっている。

表 つくば市内における主要道路の交通量

地点 番号	路線名	観測地点	交通量						平日混雑度
			平日			休日			
			24時間	12時間	昼夜率	24時間	12時間	昼夜率	
1	一般国道125号	つくば市金4454	16,895	12,799	1.32	13,893	10,770	1.29	1.04
2	一般国道354号	つくば市桜下広間1055-4	32,096	23,258	1.38	24,717	18,309	1.35	0.80
3	一般国道354号	つくば市上芝丸188	19,999	14,469	1.38	14,754	10,901	1.35	0.50
4	一般国道354号	つくば市真珠1512-67	19,313	14,856	1.30	12,919	10,083	1.28	0.48
5	一般国道408号	つくば市松代2-14-6	18,328	13,281	1.38	15,055	11,152	1.35	0.46
6	一般国道408号	つくば市大青根3723-2	33,296	25,612	1.30	27,261	21,465	1.27	0.83
7	一般国道408号	つくば市東平塚1187-298	28,131	20,385	1.38	19,825	14,685	1.35	0.70
8	つくば谷河線	つくば市西高野1094-2	9,689	7,340	1.32	6,825	5,136	1.29	0.81
9	つくば真間線	つくば市真珠1371-8	13,414	10,162	1.32	8,829	6,889	1.29	0.34
10	つくば真間線	つくば市潤下480	6,887	5,202	1.32	5,188	4,022	1.29	0.57
11	つくば千代田線	つくば市霞崎412-2	12,501	9,329	1.34	9,129	7,022	1.30	1.04
12	空閑つくば線	つくば市沼田1389	2,502	2,085	1.20	5,144	4,552	1.13	0.21
13	牛久赤塚線	つくば市北中島436-5	24,054	17,818	1.35	16,815	13,240	1.27	0.60
14	奥木赤塚線	つくば市二の宮2-2	30,231	23,804	1.27	23,857	18,785	1.27	0.69
15	取手つくば線	つくば市報徳91-10	12,954	9,814	1.32	11,227	8,703	1.29	0.32
16	赤浜谷田線	つくば市上郷3310	4,679	3,466	1.35	3,193	2,514	1.27	0.39
17	谷田部牛久線	つくば市高崎734	8,815	6,941	1.27	7,196	5,666	1.27	0.73
18	土浦つくば線	つくば市大角2012-113	32,496	24,618	1.32	31,301	24,264	1.29	0.81
19	土浦つくば線	つくば市花郷3-21-1	26,352	19,964	1.32	21,466	16,640	1.29	0.66
20	土浦羽井線	つくば市刈間2530	26,217	20,243	1.30	20,439	16,113	1.27	0.66
21	土浦線	つくば市酒久334-3	20,057	14,968	1.34	14,893	11,456	1.30	0.50
22	土浦大宮線	つくば市中郷860	11,354	8,410	1.35	8,199	6,456	1.27	0.95
23	鳥名垣岡線	つくば市真珠578	2,616	2,060	1.27	1,355	1,067	1.27	0.44
24	旗沢荒川沖線	つくば市上の室571-1	6,480	4,800	1.35	4,995	3,933	1.27	0.54
25	旗沢奥里線	つくば市栗原794-1	7,650	5,667	1.35	8,237	6,557	1.27	0.64
26	野田牛久線	つくば市小笠318	14,047	10,642	1.32	13,204	10,236	1.29	0.94

※地点番号は、次ページの図と対応している

資料：H11 道路交通センサス

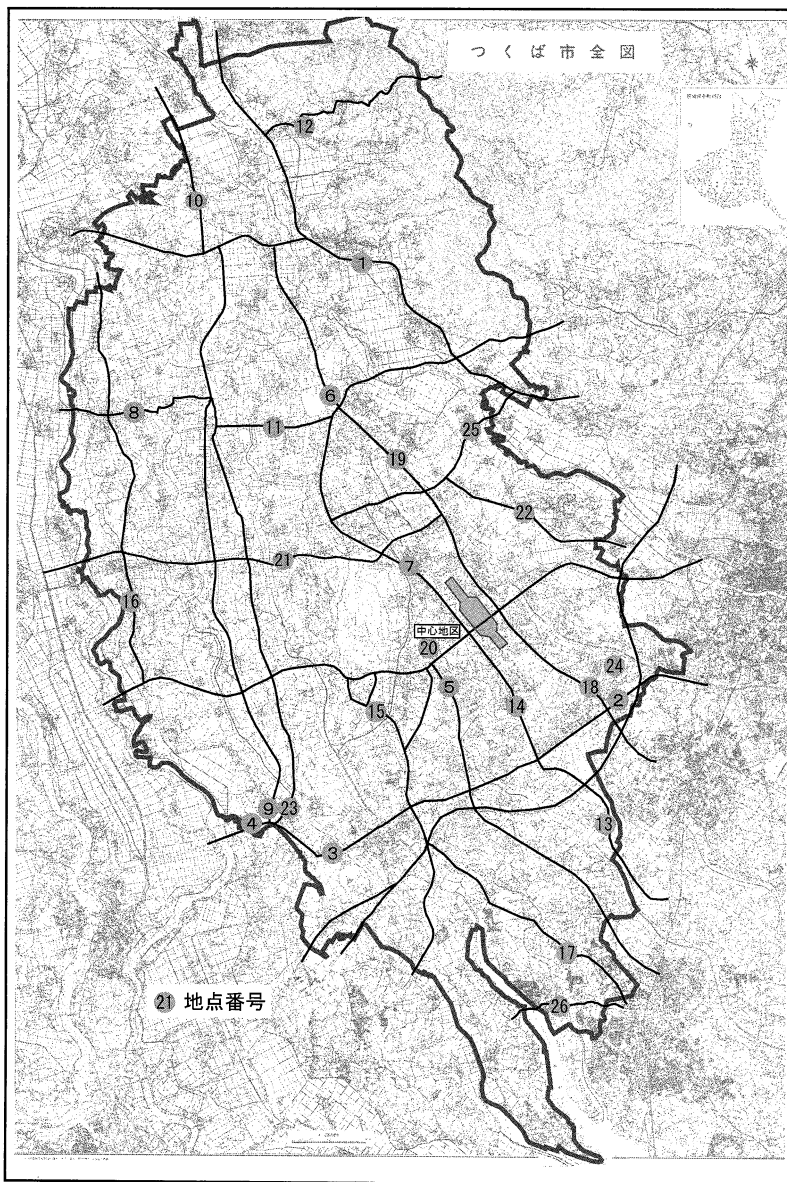


図 交通量観測地点位置図

②中心地区周辺

1) 交通量

平日と休日では、全体的に平日の方の交通量の方が多くなっている。

最も交通量の多い路線は、NO 9 から NO13の国道408号線へ接続する花室牛久線であり、断面交通量は、概ね2～3万台/12hとなっている。

また、学園東大通り及び学園西大通りの断面交通量は、概ね2.1～2.3万台/12hであり、中央通りの断面交通量は、1.0万台/12h未満となっている。

2) 混雑度

中心地区周辺における単路部の混雑度は、全て1.0以下となっており、混雑状況にはないと考えられる。

3) 飽和度

中心地区周辺における交差点部は、一部流入部混雑度が1.0を超えているものの、飽和度が全て0.9以下となっており、処理上問題はないと考えられる。

	平日	休日		平日	休日
No. 1	0.457	0.220	No.10	0.544	0.464
No. 2	0.360	0.280	No.11	0.436	0.353
No. 4	0.445	0.364	No.12	0.423	0.291
No. 5	0.402	0.352	No.13	0.688	0.375
No. 6	0.298	0.317	No.14	0.362	0.400
No. 7	0.337	0.305	No.15	0.486	0.506
No. 8	0.363	0.215	No.16	0.300	0.250
No. 9	0.696	0.465	No.17	0.506	0.406

※流入部混雑度が1.0以上となる流入部

平日：No.2 南側流入部（右折車線）1.155

No.8 北側流入部（右折車線）1.570

No.13 北側流入部（直進車線）1.003

南側流入部（直進車線）1.043

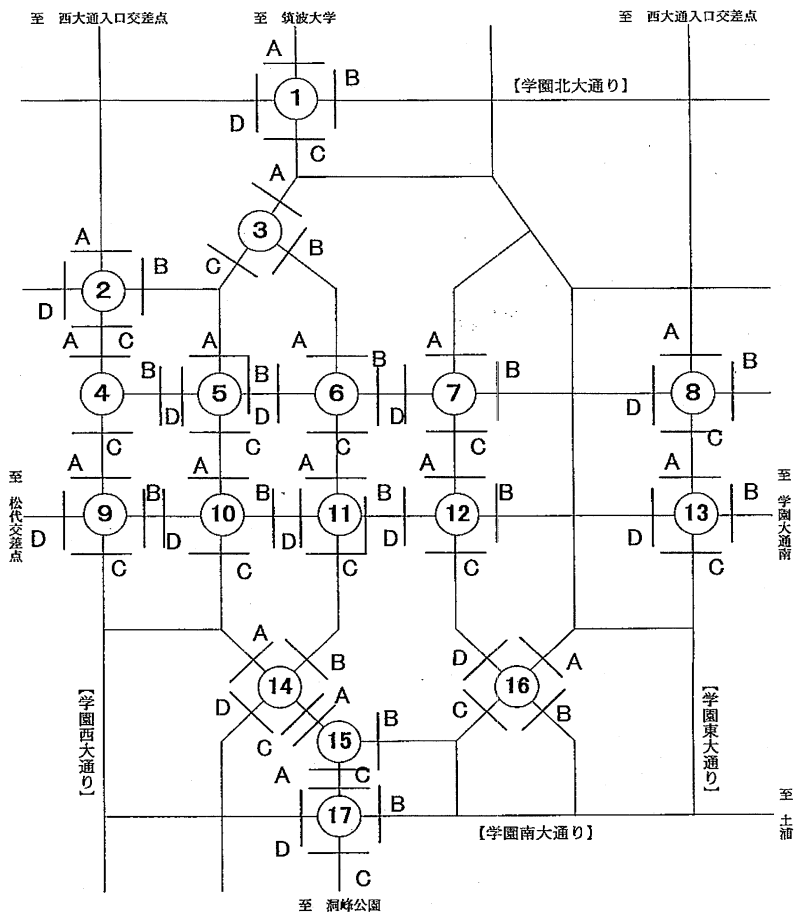
休日：No.4 南側流入部（右折車線）1.380

資料；筑波研究学園都市都心4街区（20街区、35-36街区、クレオ）の商業施設開発計画に係る大店立地法調査（交通・騒音実態調査）平成14年8月

交差点	断面	平日						飽和度	休日						飽和度
		12時間計		ピーク時		混雑度	12時間計		ピーク時		混雑度				
		交通量	大型車 混入率	交通量	大型車 混入率		交通量		大型車 混入率	交通量		大型車 混入率			
NO1	A	6,469	4.7	892	3.4	13.3	0.75	0.45	4,616	5.4	502	5.2	10.9	0.46	0.220
	B	9,549	2.4	1,319	1.0	13.8	0.30		8,487	0.8	800	0.4	9.4	0.15	
	C	5,197	5.9	686	4.0	13.2	0.70		4,250	5.8	456	6.1	10.7	0.40	
	D	8,363	2.5	1,169	1.2	14.0	0.24		7,661	0.9	732	1.2	9.6	0.13	
NO2	A	22,600	8.5	2,842	3.5	12.6	0.44	0.360	21,959	1.7	2,119	1.9	9.6	0.35	0.280
	B	1,992	2.0	335	1.2	16.8	0.36		1,726	1.7	182	2.2	10.5	0.20	
	C	23,599	8.2	2,988	3.6	12.6	0.46		22,857	1.6	2,219	1.9	9.7	0.41	
	D	2,683	1.9	381	1.6	14.2	0.51		2,514	1.1	268	1.9	10.7	0.30	
NO3	A	5,933	5.5	735	3.7	12.4	0.46	0.402	5,387	4.9	573	5.2	10.6	0.36	0.352
	B	2,166	12.3	227	10.1	10.5	0.14		1,814	12.6	177	13.0	9.8	0.11	
	C	4,261	1.6	554	0.7	13.0	0.33		4,027	1.3	436	1.6	10.8	0.27	
	D	23,682	8.2	3,045	3.1	12.9	0.50		22,946	1.7	2,131	1.6	9.3	0.42	
NO4	A	5,021	8.1	649	3.2	12.9	0.43	0.445	5,824	4.4	639	3.3	11.0	0.37	0.364
	B	21,567	9.0	2,702	3.7	12.5	0.43		21,718	2.3	2,004	2.4	9.2	0.36	
	C	4,819	1.6	590	0.4	15.4	0.52		3,585	0.7	380	1.1	10.6	0.31	
	D	5,381	8.3	747	4.6	13.9	0.45		6,968	3.9	775	2.7	11.1	0.47	
NO5	A	5,463	1.7	785	0.4	14.4	0.82	0.402	7,138	0.3	792	0.2	11.1	0.72	0.352
	B	4,957	8.1	738	4.4	14.9	0.40		5,963	4.4	653	3.2	11.0	0.36	
	C	1,865	14.1	207	10.1	11.1	0.20		1,495	12.6	150	12.6	10.0	0.15	
	D	6,441	12.5	858	7.2	13.3	0.54		7,508	7.0	807	5.7	10.7	0.50	
NO6	A	4,445	5.5	466	4.5	10.5	0.28	0.298	5,045	2.8	458	3.5	9.1	0.27	0.317
	B	5,381	8.3	747	4.6	13.9	0.42		6,968	3.9	775	2.7	11.1	0.44	
	C	2,882	2.3	331	0.3	11.5	0.19		2,886	0.8	308	0.0	10.7	0.17	
	D	2,778	1.7	398	1.0	14.3	0.35		2,936	1.6	275	0.7	9.4	0.66	
NO7	A	3,684	2.3	365	1.4	9.9	0.90	0.337	3,652	1.5	398	1.0	10.9	0.22	0.305
	B	6,577	9.3	873	5.4	13.3	0.42		7,261	6.8	749	6.3	10.3	0.31	
	C	22,925	9.4	2,948	3.3	12.9	0.45		21,023	1.7	1,925	1.3	9.2	0.28	
	D	1,033	5.5	175	2.8	16.9	0.21		918	1.9	85	1.2	9.3	0.12	
NO8	A	22,170	11.2	2,880	4.3	13.0	0.61	0.363	20,458	3.4	1,873	3.0	9.2	0.38	0.215
	B	3,576	14.1	517	8.9	14.5	0.36		4,059	10.3	409	9.5	10.1	0.24	
	C	9,510	2,744	3.5	12.4	0.81	22,040		2.3	2,072	2.5	9.4	0.60		
	D	26,210	6.7	3,248	3.3	12.4	0.76		25,148	1.8	2,540	1.1	10.1	0.61	
NO9	A	21,531	7.1	2,643	3.1	12.3	0.75	0.696	21,668	1.7	2,186	1.9	10.1	0.65	0.465
	B	29,405	9.2	3,573	4.4	12.2	0.91		29,100	2.2	2,802	1.8	9.6	0.67	
	C	6,411	1.5	900	0.5	14.0	0.44		8,099	0.2	922	0.1	11.4	0.48	
	D	25,680	6.8	3,108	3.4	12.1	0.75		23,846	1.8	2,434	1.2	10.2	0.51	
NO10	A	7,473	1.8	938	1.0	12.6	0.60	0.544	8,261	0.4	910	0.5	11.0	0.54	0.464
	B	26,210	6.7	3,248	3.3	12.4	0.49		25,148	1.8	2,540	1.1	10.1	0.58	
	C	6,897	5.0	702	3.4	10.2	0.45		8,809	1.8	908	1.7	10.3	0.58	
	D	26,144	6.4	3,203	3.1	12.3	0.73		24,236	1.8	2,521	1.0	10.4	0.56	
NO11	A	4,561	4.1	529	3.6	11.6	0.32	0.436	4,891	1.6	505	1.6	10.3	0.28	0.353
	B	25,680	6.8	3,108	3.4	12.1	0.71		23,846	1.8	2,434	1.2	10.2	0.54	
	C	4,200	2.8	413	2.9	9.8	0.28		4,397	1.6	476	0.8	10.8	0.36	
	D	23,813	7.0	2,895	3.4	12.2	0.56		22,019	1.8	2,285	1.2	10.4	0.39	
NO12	A	3,671	1.6	417	0.5	11.4	0.26	0.423	2,836	0.4	344	0.3	12.1	0.23	0.291
	B	26,144	6.4	3,203	3.1	12.3	0.63		24,236	1.8	2,521	1.0	10.4	0.46	
	C	22,170	11.2	2,880	4.3	13.0	0.77		20,458	3.4	1,873	3.0	9.2	0.52	
	D	22,134	7.3	2,569	4.0	11.6	0.67		19,665	2.1	1,917	1.7	9.7	0.47	
NO13	A	23,343	10.4	2,956	3.9	12.7	0.79	0.688	21,801	2.9	2,017	2.9	9.2	0.55	0.375
	B	22,359	6.7	2,628	3.5	11.3	0.68		22,105	1.8	2,107	1.8	9.5	0.51	
	C	7,204	2.3	837	1.1	11.6	0.59		8,605	0.6	932	0.7	10.8	0.54	
	D	4,112	4.5	459	4.2	11.2	0.26		4,805	1.6	514	1.4	10.7	0.29	
NO14	A	9,034	3.0	1,047	1.9	11.6	0.58	0.362	10,912	0.9	1,184	1.2	10.9	0.65	0.400
	B	2,516	2.6	291	2.0	11.6	0.48		3,128	0.6	362	0.0	11.6	0.49	
	C	9,078	2.7	1,030	1.4	11.3	0.64		10,998	0.8	1,191	1.3	10.8	0.78	
	D	4,114	2.2	444	1.4	10.8	0.56		4,735	0.6	574	0.5	12.1	0.67	
NO15	A	8,186	2.7	970	1.1	11.8	0.51	0.486	10,981	0.8	1,253	1.3	11.4	0.67	0.506
	B	3,075	2.3	376	0.8	12.2	0.26		2,832	0.5	325	0.8	12.3	0.26	
	C	3,805	2.2	567	1.0	14.9	0.65		3,687	0.6	427	0.2	11.6	0.41	
	D	2,632	2.1	343	1.8	13.0	0.29		2,400	0.5	308	0.3	12.8	0.30	
NO16	A	4,388	2.8	586	1.2	13.4	0.77	0.300	4,229	0.5	486	0.0	11.5	0.42	0.250
	B	8,087	3.2	920	1.5	11.4	0.49		9,896	0.9	1,058	1.3	10.7	0.56	
	C	13,437	5.6	1,746	2.2	13.0	0.36		12,459	0.9	1,350	0.9	10.8	0.27	
	D	7,994	3.9	961	1.1	12.0	0.98		8,325	0.7	884	0.6	10.6	0.88	
NO17	A	9,450	6.3	1,297	2.5	13.7	0.28	0.506	9,028	0.8	1,004	0.9	11.1	0.20	0.406
	B	13,437	5.6	1,746	2.2	13.0	0.36								
	C	7,994	3.9	961	1.1	12.0	0.98								
	D	9,450	6.3	1,297	2.5	13.7	0.28								

※ 12 時間交通量は、9:00 ～ 21:00

資料：筑波研究学園都市都心 4 街区（20 街区、35-36 街区、クレオ）の商業施設開発計画に係る
大店立地法調査（交通・騒音実態調査）平成14年 8 月



資料:筑波研究学園都市都心4街区(20街区、35-36街区、クレオ)の商業施設開発計画に係る大
店立地法調査(交通・騒音実態調査)平成14年8月

(2) 中心地区駐車場の収容状況

①収容台数

中心地区駐車場の収容台数は、全体で4,745台で、その内、定期台数は、1,983台
となっている。

表 収容台数と定期区画

駐車場 名称	収容台数	定期契約 台数
西	1,036	95
中央1	241	37
中央2	359	180
中央3	418	—
中央4	150	—
南1	706	651
南2	131	—
南3	298	211
南4	586	622
北1	153	72
北2	277	—
北4	182	—
B1	70	69
B2	34	28
B6	45	—
センタービル地下	59	18
合計	4,745	1,983

※平成15年11月時点

資料；(財)つくば都市交通センター資料

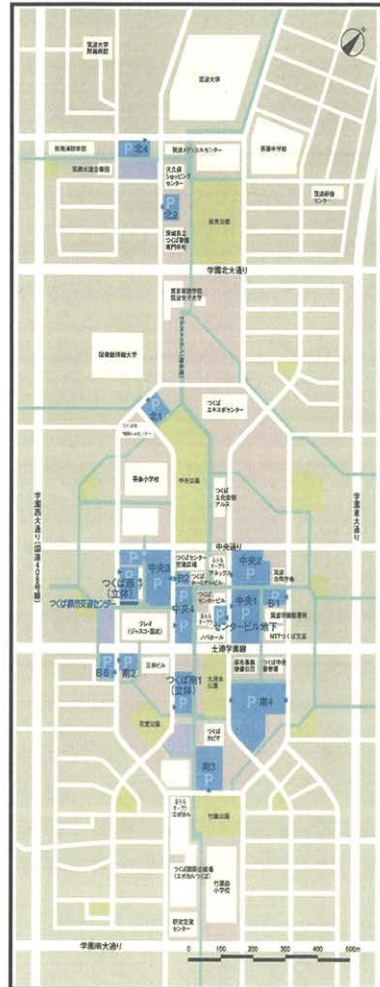


図 駐車場位置図

②利用状況（平成14年度）

中心地区における駐車場の入庫台数は、平日が平成14年度の平均で（以下、平均と記す。）10,129台／日、休日が平均10,387台／日となり、平日も休日もほぼ同じとなっている。

最も入庫台数の多い駐車場は、平日が中央3駐車場で平均2,586台／日、休日が西駐車場で平均3,274台／日となっている。

回転率は、平日が平均2.2、休日が平均2.3となり、回転率の最も高い駐車場は、平日・休日共に中央3駐車場（平日；平均6.2、休日；平均6.7）、回転率の最も低い駐車場は、平日が南3駐車場で平均0.6、休日が南1駐車場で0.4となっている。

なお、南1駐車場、南3駐車場、南4駐車場といった収容台数に対する定期契約台数の割合が高い駐車場の回転率は、他の駐車場の回転率と比較して低くなっている。

中心地区における駐車場を平日・休日で比較すると、国道408号線と中央通りに挟まれたつくばセンタービル周辺においては休日が平日を上回っているが、その他の駐車場は平日が休日を上回っている。

特に、西駐車場は、休日の入庫台数は平日の約2倍となっており、北4駐車場は、休日の入庫台数が平日の約1／3となっている。

なお、南1駐車場、南3駐車場、南4駐車場といった収容台数に対する定期台数の割合が高い駐車場の平休比は、おおむね他の駐車場の平休比と比較して低くなっている。

表 駐車場の入庫台数及び回転率

平・休 区分	駐車場 名 称	入庫台数(台／日)			収容台数	回転率		
		日平均	日最大	日最小		日平均	日最大	日最小
平日	西	1,937	4,404	950	1,036	1.9	4.3	0.9
	中央1	1,046	1,962	455	244	4.3	8.0	1.9
	中央2	502	926	182	363	1.4	2.6	0.5
	中央3	2,586	3,245	1,622	418	6.2	7.8	3.9
	中央4	668	1,330	334	155	4.3	8.6	2.2
	南1	736	894	147	706	1.0	1.3	0.2
	南2	538	936	311	138	3.9	6.8	2.3
	南3	164	445	46	298	0.6	1.5	0.2
	南4	711	976	207	586	1.2	1.7	0.4
	北1	114	233	20	153	0.7	1.5	0.1
	北2	784	940	243	277	2.8	3.4	0.9
	北4	343	461	58	182	1.9	2.5	0.3
	合計	10,129	16,752	4,575	4,556	2.2	3.7	1.0
	西	3,274	4,406	810	1,036	3.2	4.3	0.8
休日	中央1	750	1,061	158	244	3.1	4.3	0.6
	中央2	662	1,182	55	363	1.9	3.3	0.2
	中央3	2,809	3,137	1,338	418	6.7	7.5	3.2
	中央4	748	1,030	100	155	4.8	6.6	0.6
	南1	277	960	33	706	0.4	1.4	0.0
	南2	540	772	51	138	3.9	5.6	0.4
	南3	188	560	25	298	0.6	1.9	0.1
	南4	434	1,189	154	586	0.7	2.0	0.3
	北1	156	503	17	153	1.0	3.3	0.1
	北2	430	598	210	277	1.6	2.2	0.8
	北4	119	188	35	182	0.7	1.0	0.2
	合計	10,387	15,586	2,986	4,556	2.3	3.4	0.7

表 中心地区駐車場の平・休比較

駐車場 名 称	入庫台数(台／日)		平休比
	平日	休日	
西	1,937	3,274	1.7
中央1	1,046	750	0.7
中央2	502	662	1.3
中央3	2,586	2,809	1.1
中央4	668	748	1.1
南1	736	277	0.4
南2	538	540	1.0
南3	164	188	1.1
南4	711	434	0.6
北1	114	156	1.4
北2	784	430	0.5
北4	343	119	0.3
合計	10,129	10,387	1.0

※入庫台数は日平均

資料：(財)つくば都市交通センター資料

資料：(財)つくば都市交通センター資料

③収容台数の今後の見通し

平成12年4月時点における収容台数は5,296台に対し、平成16年4月予定の収容台数は、暫定駐車場（収容台数252台）を含んで4,269台となり、平成16年4月予定の収容台数は、平成12年4月1日時点の収容台数より1,027台減少しているが、将来計画では、平成15年11月時点の水準である4,751台確保する計画となっている。

定期契約台数は、平成12年4月時点で2,902台に対し、平成15年11月時点では1,983台となっており、平成16年4月予定の定期契約台数は、平成12年4月1日時点より919台減少している。

将来において、中心地区内は、新たな施設立地が進み、時間貸し駐車場の需要の増加が見込まれることから、将来計画が実現された時点においては、収容台数として現行水準が確保されていても、定期台数は減少するものと想定される。

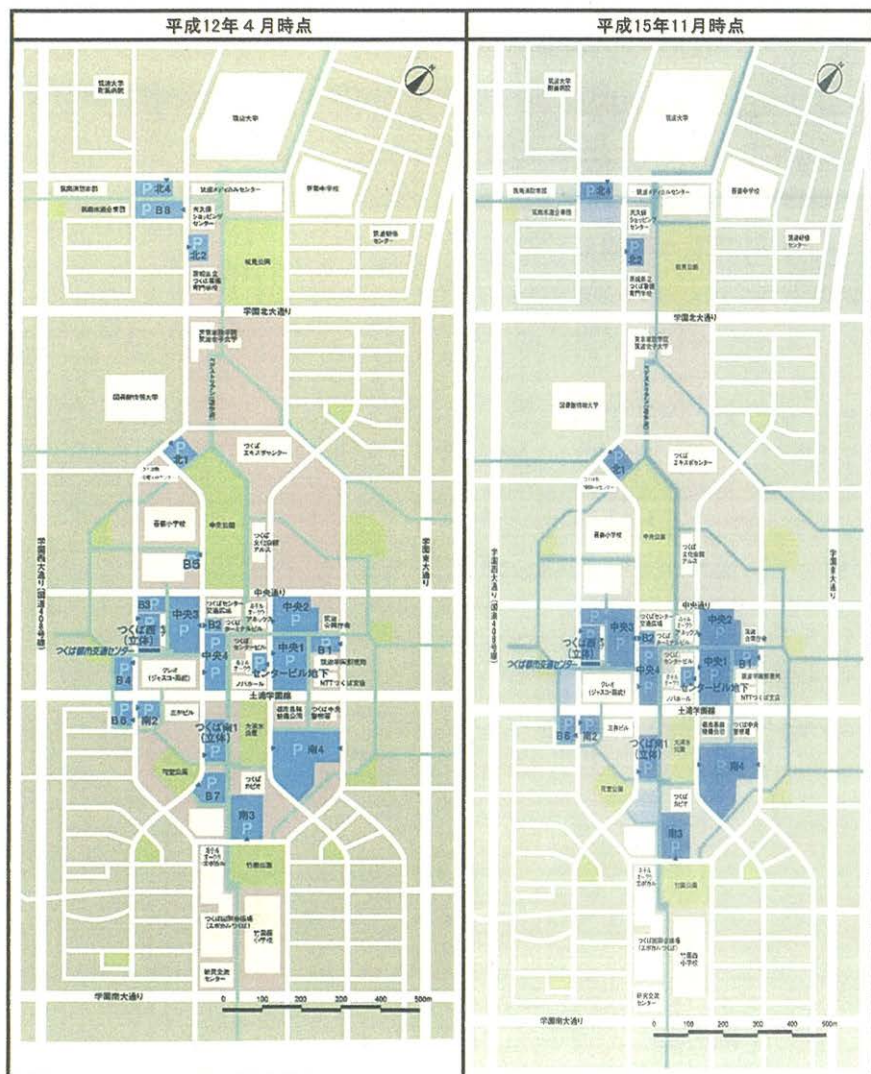
表 中心地区駐車場の平・休比較

駐車場名称 ()は、将来計画に おける名称	平成12年4月時点		平成15年11月時点		平成16年4 月予定	将来計画
	収容台数	定期契約 台数	収容台数	定期契約 台数		
西	1,036	49	1,036	95	1,036	1,036
中央1	244	36	241	37	241	
中央2(東立体)	363	303	359	180	359	500
中央3	411	-	418	-		
中央4	155	-	150			
南1	706	671	706	651	706	706
南2	138	-	131	-	131	700
南3	188	63	298	211	298	
南4	471	710	586	622	586	
北1(北立体)	153	9	153	72	153	400
北2(天久保立体)	277	45	277	-	187	500
北4	182	100	182		182	
B1	70	69	70	69		
B2	34	29	34	28	34	
B3	82	80				
B4	94	86				
B5	41	-				
B6	45	44	45		45	
B7	184	192				
B8	268	416				
春日駐車場	49	-				
二宮駐車場	46	-				
センタービル地下	59	-	59	18	59	59
暫定駐車場 (20街区立体)					252	850
合計	5,296	2,902	4,745	1,983	4,269	4,751

：平成16年4月時点でなくなる定期駐車場(新たに整備する駐車場
で定期契約を確保しない場合)

：将来計画時点でなくなる定期駐車場()

資料；(財)つくば都市交通センター資料



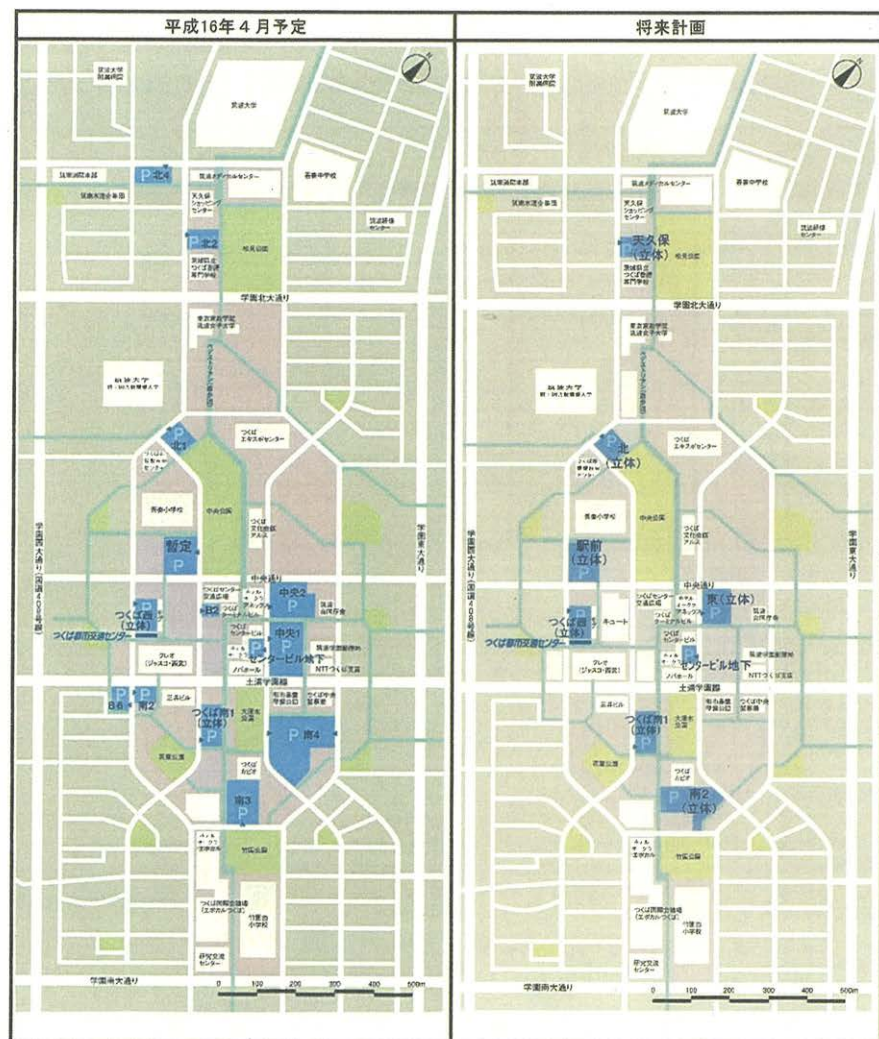


図 駐車場配置の経年変化

資料；(財) つくば都市交通センター資料

一方、中心地区周辺（平成10年度東京都市圏パーソントリップ調査で区分されている桜地区西）に流入する通勤利用の自動車は、おおむね7,500台／日（下記は、人ベースのトリップ数であるが、通勤利用の場合、乗車人員がほぼ1と想定した場合。）であり、将来計画の収容台数を超える自動車が流入している。

表 桜地区西における交通手段別流入状況

交通手段	流入		流出		合計	
	トリップ	比率	トリップ	比率	トリップ	比率
鉄道	423	4.2%	421	2.6%	844	3.2%
バス	331	3.3%	332	2.1%	663	2.5%
自動車	7,584	76.1%	13,585	84.6%	21,169	81.3%
2輪車	148	1.5%	152	0.9%	300	1.2%
自転車	1,024	10.3%	1,024	6.4%	2,048	7.9%
徒歩	452	4.5%	548	3.4%	1,000	3.8%
その他	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%
小計	9,962	100.0%	16,062	100.0%	26,024	100.0%

資料；H10 東京都市圏パーソントリップ調査

（３）自動車利用の環境から通勤施策へ配慮する内容

自動車利用の環境から通勤施策へ配慮する内容を整理すると、下記のとおりとなる。

- 市内の骨格道路は混雑していない水準であるため、中心地区の周辺から通勤利用の自動車が容易にアクセスできる環境にある。
- 中心地区周辺の道路も混雑していない水準であるため、どこに駐車場が位置しても、通勤利用の自動車が容易に流入できる環境にある。
- 一方、自動車アクセスの受け手側となる駐車場は、中心地区内における新たな施設立地に伴い、将来不足することが明らかである。

2-2 公共交通機関利用に関する環境の整理

(1) バス

①一般路線バス

つくば市内の一般路線バスは、3社（関東鉄道、関東パープルバス、JRバス関東）が乗り入れており、計38系統の路線が運行されている。

②コミュニティバス、福祉バス

コミュニティバスは、「つくつくバス」、福祉バスは、現在、「のりのりバス」という名称で、それぞれ関東鉄道及び筑波学園タクシー協同組合、(株)北総交通が受託運行を行い、計17系統が運行されている。

表 一般路線バス、コミュニティバスの系統数

種類		事業者名	系統数
一般路線バス		関東鉄道	31
		関東パープルバス	6
		JRバス関東	1
		小計	38
コミュニティバス	つくつくバス	関東鉄道	4
福祉バス	のりのりバス	筑波学園タクシー共同組合 (株)北総交通	13
合計			55

③高速バス

高速バスは、東京駅と成田空港行に、5系統運行されている。

表 高速バスの運行区間

事業者名	区間
関東鉄道・JRバス関東	東京駅～つくばセンター間
関東鉄道・JRバス関東	東京駅～筑波山間
関東鉄道・JRバス関東	猿島役場～岩井・水海道駅・南守谷～東京駅
関東鉄道・JRバス関東	江戸崎～阿見中央～東京駅
関東鉄道・京浜急行	つくばセンター～羽田空港
千葉交通・成田空港交通	つくばセンター～成田空港

<コミュニティバス>

(つくつくバス)



(のりのりバス)

つくば市内循環
のりのりバス運行路線図
2003.5.1

※沿道地区シャトルも運行しています。

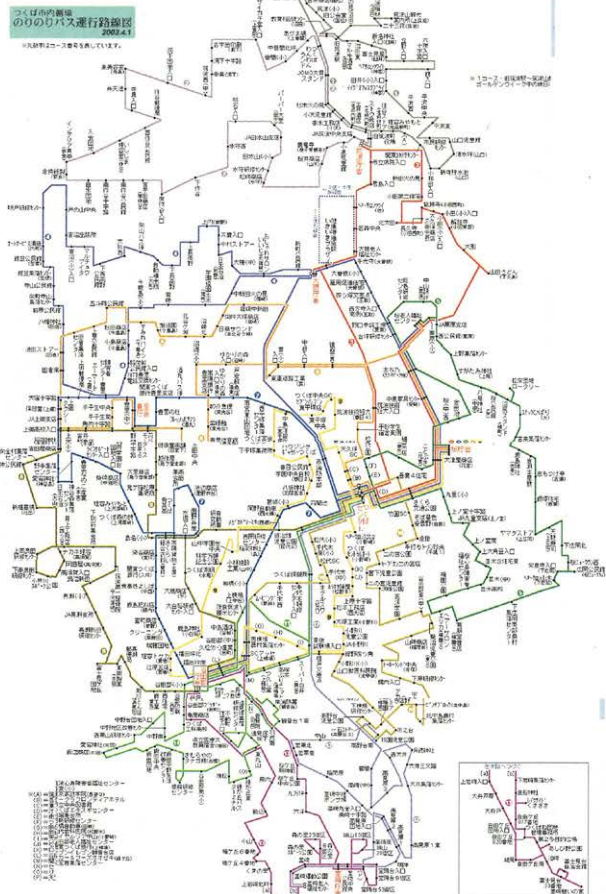


図 バス路線図

資料；つくば市資料

④通勤アクセスとしてのバス利用の可能性

つくば市内においては、前記のバスが前ページの路線図のとおり、つくば市と近隣市町村をおおむね網羅して運行されているが、その利用実態は、下記に示すとおり、他の交通手段と比較して著しく低い割合となっている。

これは、通勤アクセスとして必要なニーズの確保や地域特性に配慮した効率的な路線が配置がされていないためと想定され、前記に対応できる抜本的な運行形態の見直しを実施しない限り、通勤アクセスとして期待できないと考えられる。

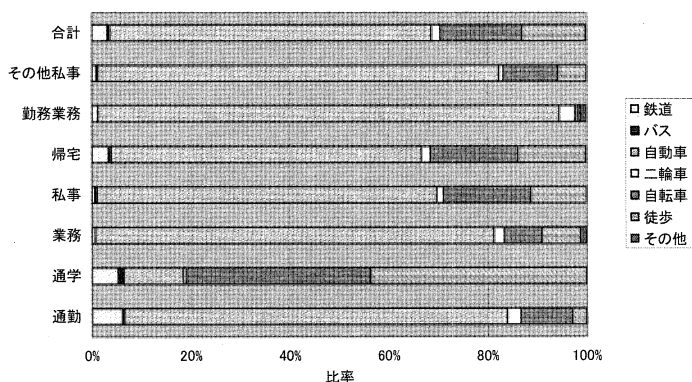


図 交通手段別発生集中交通量の比率（つくば市他）

資料；H10東京都市圏パーソントリップ調査

（2）鉄道

現在、つくば市には鉄道が存在していないが、平成17年秋に開業予定のつくばエクスプレスが通勤アクセスとなる可能性がある。そこで、現在の自動車通勤をつくばエクスプレスへ転換することについて考察する。

つくばエクスプレスは、秋葉原へ直通となる路線であるが、茨城県南部には、土浦市及び、つくばエクスプレスと路線位置、行き先等がほぼ同じな常磐線（上野発着）の駅を有しているエリアがある。

次ページに示す土浦及び茨城県南部における鉄道通勤の流入状況を見ると、自動車と比較して著しく少なくなっている。これは、鉄道駅が存在しても、行き先までの徒歩圏はおおむね1 kmであり、通勤元となる市街地全体からすると、鉄道駅における徒歩圏内の通勤元が著しく狭い点、都心へ向かう鉄道は、都心への通勤アクセスで利用されており、沿線市町村への通勤目的であまり利用がされていない点、が考えられる。よって、つくばエクスプレス開業における自動車利用から鉄道利用への転換は、当面期待できないと考えられる。

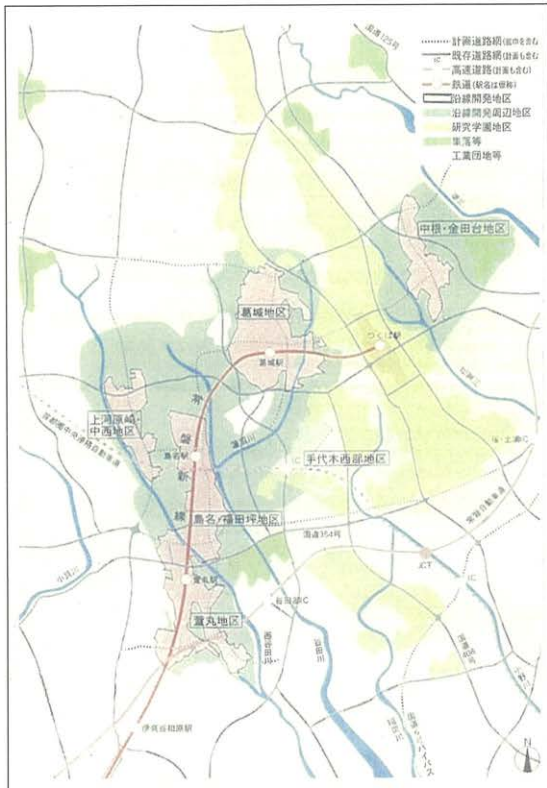


図 つくばエクスプレス路線図

次ページに示す土浦及び茨城県南部における鉄道通勤の流入状況を見ると、自動車と比較して著しく少なくなっている。これは、鉄道駅が存在しても、行き先までの徒歩圏はおおむね1 kmであり、通勤元となる市街地全体からすると、鉄道駅における徒歩圏内の通勤元が著しく狭い点、都心へ向かう鉄道は、都心への通勤アクセスで利用されており、沿線市町村への通勤目的であまり利用がされていない点、が考えられる。よって、つくばエクスプレス開業における自動車利用から鉄道利用への転換は、当面期待できないと考えられる。

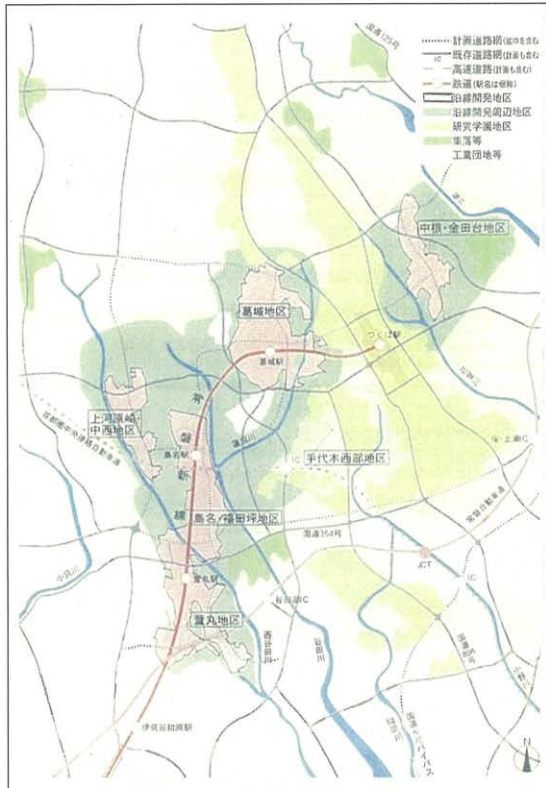


図 つくばエクスプレス路線図

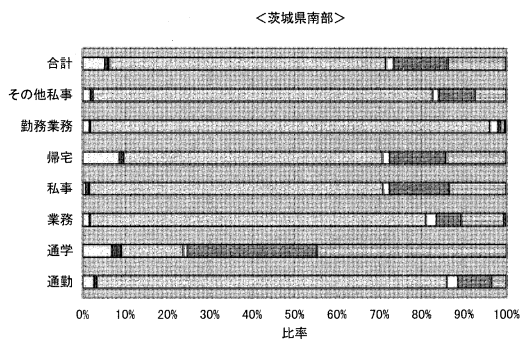
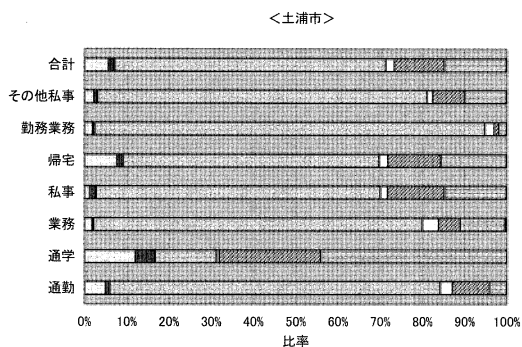
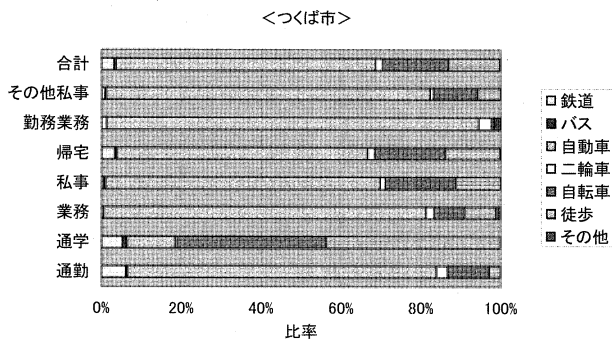


図 交通手段別発生集中交通量の比率

資料；H10東京都市圏パーソントリップ調査

(3) 公共交通利用の環境から通勤施策へ配慮する内容

自動車利用の環境から通勤施策へ配慮する内容を整理すると、下記のとおりとなる。

- 通勤アクセスとしてのバス利用は、利用者のニーズや効率的な路線配置に対応できる抜本的な運行形態の見直しを実施されない限り、期待できないと考えられる。
- 通勤アクセスとしての鉄道利用は、つくばエクスプレス開業に伴い期待されるが、新駅の駅勢圏が通勤元が、市街地全体の通勤元より著しく狭い点、行き先がほぼ同じで併行する常磐線沿線の都市において、これらの都市への通勤目的としての鉄道利用が低い点、より当面期待できないと考えられる。

第3章 対応方策の検討

3-1 対応方策の整理

(1) 対応方策のメニュー

中心地区における通勤利用者用の駐車場は、現在も減少傾向にあり、将来においても、不足する可能性が高いことが明らかとなった。そこで、その不足する台数について何らかの対応方策を実施する必要がある。

不足する通勤利用者用の駐車場についての対応方策は、大別して、①不足した台数分を他の交通機関に転換させる、②不足した台数分について、新たに駐車場を確保する、の2種類があげられる。

なお、上記の2種類について、前記で検討した第1章「中心地区を取り巻く通勤動向」、第2章「通勤アクセス環境」の分析結果からその実現性を判断すると、下記のとおりとなる。

①不足した台数を他の交通機関に転換させる

不足した台数を他の交通機関に転換させる場合、当面、その対象となるのは、主に鉄道とバスである。

前記の、「中心地区を取り巻く通勤動向」、「通勤アクセス環境」の検討において、現状及び将来においての、鉄道とバスの分析結果から判断すると、対応方策としての他の交通機関への転換は、当面有効な対策とはならないと考えられる。

②不足した台数分について、新たに駐車場を確保する

上記の「当面、不足した台数を他の交通機関へ転換させる」方策が当面有効ではないことが明らかとなった。

一方、つくば市内の骨格道路や中心地区周辺の道路は、混雑している状況にないので、自動車での通勤アクセスに関して特に問題が生じることはないと考えられる。

よって、不足した台数分に関する対応方策は、新たな駐車場確保の検討が一案としてあげられる。

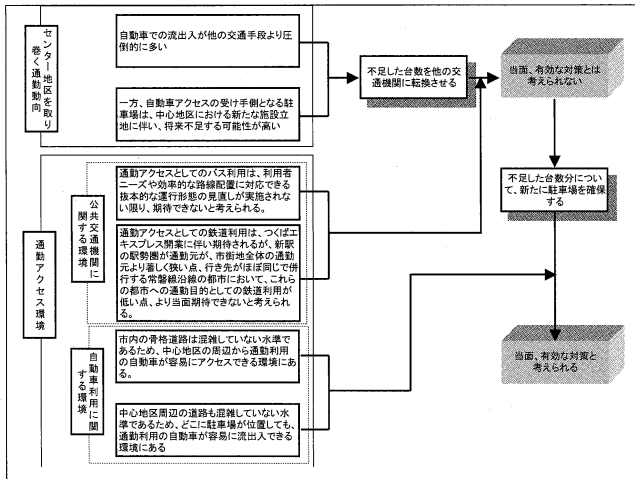


図 対応方策メニューの実現性

(2) 駐車場整備の基本的な考え方

①整備方法

駐車場の整備方法は、下記の内容が想定される。

表 駐車場の整備方法

ケース	概要	考 察
A	中心地区内に駐車場を整備	○中心地区内の通勤先と駐車場が近い ●新たな施設立地が進むと、整備用地が確保できない ↓ ・建築物の付置義務駐車場で確保
B	中心地区外に駐車場を整備	●整備用地を確保しやすい ○中心地区内の通勤先と駐車場が遠い ↓ ・連絡バスでアクセスを確保

ケース A の場合、新たな施設立地が進むと、単独で駐車場を確保することは困難となり、施設立地に伴う建築物整備の付置義務駐車場で確保することが主になると考えられる。しかし、この場合、新たに確保される駐車場は、整備される建築物内の施設利用者が主な対象になると想定され、現在、中心地区に存在する駐車場がなくなった分の確保は困難であると考えられる。

そこで、整備方法は、ケースBとし、中心地区内の通勤先と中心地区外の駐車場の距離を、連絡バスでアクセスさせることで補完することとする。

②整備場所

「センター地区を取り巻く通勤動向」の結果から、センター地区から南東部の地区及び市町村において、人口の増加、高い人口密度、多い自動車流入台数が顕著になった。よって、整備場所については、この結果を参考に、センター地区から南東側に隣接するエリアを中心に、用地確保等の条件を考慮しながら、選定することが望ましい。

3-2 基本方針

(1) 基本システム

前記で、通勤用の駐車場の確保には、中心地区外に単独で駐車場（以下、外周部駐車場と記す。）を整備するとの検討結果を基に、中心地区から外周部駐車場が遠いという欠点を補うことができる、連絡バスでのアクセスを確保したフリンジパーキング型で整備することとする。

上記を踏まえた基本システムは、下記のとおりとす。

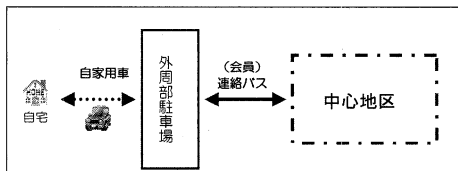


図 基本システム

(2) 運営主体

通常、通勤手段は、既存の交通インフラ（鉄道・バス・道路等）を利用して確保することが原則である。中心地区においては、暫定的な土地利用の中で駐車場が多く確保されていたので、自家用車通勤もその駐車場で対応していたが、本来、公共交通機関の利用に制約がある地域においては、事業所の責任において駐車場を確保することが原則である。しかし、現状として、多くの事業所が財団駐車場を利用していることも事実であるので、事業所単独で新たに通勤用駐車場を確保するのは、困難であり、また、効率的ではないと考えられる。

上記の内容を解消する方策として、例えば、中心地区に立地する企業が自主的に駐車場を管理・運営する団体（例：協議会等）を設立し、その団体が駐車場を確保する方法が考えられる。

●運営主体の基本方針

中心地区に立地する企業が自主的に設立した組織で今後検討

3-3 中心地区におけるフリンジパーキング計画（案）

（1）外周部駐車場の必要規模

①台数

現在、現在、保有している定期契約外周部駐車場の台数は、将来なくなる駐車場の定期契約台数相当を確保する。

平成15年11月時点における定期契約台数は1,983台となっているが、平成16年4月時点で69台なくなり、最終的には将来計画時点である967台なくなることとなる。

表 将来における定期契約台数

駐車場名称 ()は、将来計画に おける名称	平成15年11月時点		平成16年4 月予定	
	収容台数	定期契約 台数	定期契約 台数	将来計画 台数
西	1,036	95	1,036	1,036
中央1	241	37	24	24
中央2(東立体)	359	180	359	500
中央3	418	—	—	—
中央4	150	—	—	—
南1	706	651	706	706
南2	131	—	131	700
南3	298	211	298	—
南4	586	622	586	—
北1(北立体)	153	72	153	400
北2(天久保立体)	277	—	187	500
北4	182	—	182	—
B1	70	89	—	—
B2	34	28	34	—
B3	—	—	—	—
B4	—	—	—	—
B5	—	—	—	—
B6	45	—	45	—
B7	—	—	—	—
B8	—	—	—	—
春日駐車場	—	—	—	—
二宮駐車場	—	—	—	—
センタービル地下	59	18	59	59
暫定駐車場 (20街区立体)	—	—	252	850
合計	4,745	1,983	4,269	4,751

：平成16年4月時点でなくなる定期駐

車場：69台

：将来計画時点でなくなる定期駐車場；

967台

資料：（財）つくば都市交通センター資料

よって、本来ならば、最終的になくなる定期契約台数の967台を仮に確保する必要がある。しかし、将来計画が実現するにはある程度の期間が必要であり、また、なくなった定期契約台数相当が全てフリッジパーキングシステムに参加するとは限らない。そこで、現時点では、整備の負担があまり大きくない台数の確保を前提に、最終的になくなる定期契約台数のおおむね1/3程度である300台を当面確保することとし、フリッジパーキングシステムに参加する台数が300台を超えることが明らかになった時点で、追加分の確保を検討することとする。

②必要面積と整備箇所

1台当たりの駐車場面積は、他の暫定駐車場の実績を踏まえると28m²となる。

また、300台の場合は、8,400m²(28m²/台×300台)となる。

なお、必要面積である8,400m²を1箇所では整備するのは、用地を確保することは困難であると考えられることから、1箇所当たりの整備台数を150台(用地面積; 約4,200m²)、整備箇所数を2箇所とする。

(2) 外周部駐車場の候補地

①距離

外周駐車場は、徒歩でおおむね10分程度でアクセスできる中心地区中心部からおおむね1 km (800~1,200m) 以内に配置することとする。

②配置除外エリア

駐車場設置において、既存建物が位置する用地や土地利用規制が除外できない可能性が高い農振農用地は、外周部駐車場を設置しないこととする。

③外周部駐車場の配置位置

駐車場設置において、既存建物が位置する用地や土地利用規制が除外できない可能性が高い農振農用地は、外周部駐車場を設置しないこととする。

上記を踏まえた外周部駐車場の候補地は、下記に示すとおりとなる。

なお、具体的な候補地は、前記で示した整備場所の基本方針であるセンター地区から南東側に隣接するエリアを中心に、用地確保等の条件を考慮しながら、選定することとする。

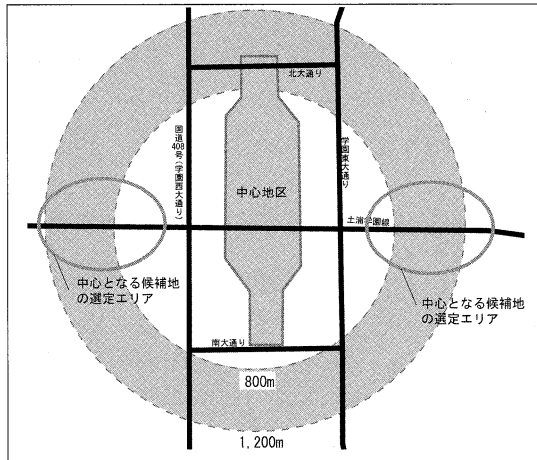


図 外周部駐車場用地の選定エリア

(3) 連絡バスの運行計画検討

①運行主体

連絡バスの運行主体は、大別して、フリンジパーキングの運営主体が車輛、乗務員等を保有する自主運営方式と、連絡バスの運行を他者に委ねる外部委託方式があげられる。

今回の場合、フリンジパーキングの運営主体が有志企業の集まりで、専任の事務員の確保が不透明であり、車輛等の維持管理を日常的に実施することが困難である点、つくば市をはじめ、近年、コミュニティバス等、行政サイドが運営するバス運行については、外部委託方式が主流である点、を踏まえ、本計画における連絡バスの運行主体は、外部委託方式と想定する。

②導入車両

300台の駐車場（利用者を300人）を整備し、その利用者を朝ピーク時1時間で中心地区まで輸送する場合、バス車両（中型を想定）1台当たりの輸送人員を40人と想定すると、1時間に8回往復する必要がある。1時間に8回程度であれば、バス1台でシャトル運送は可能であるので、導入車両は1台とする。

ただし、上記の導入車輛は、需要の最大値である300人が利用した場合の台数であり、運営の初期段階における需要は、前記よりもかなり小さいことが予想されることから、導入車輛については、当面、上記のバスより規模の小さい車輛を導入し、参加企業の動向を踏まえながら、規模を大きくすることとする。

③運行本数

朝・夕ピークは、利用者の輸送が確保できる本数とし、1時間に8本とする。

日中は昼休み時間と15:00に1本ずつ運行させることを前提に2本確保する。

上記より、運行本数は、1日18本となる。

表 運行本数

時間帯	本数
朝ピーク(8:30~9:30)	8
12時頃(昼休み時間)	1
15:00時頃	1
夕ピーク(5:00~6:00)	8
小計	18

(4) 事業採算性の検討

①概算事業費の試算

1) イニシアルコスト

イニシアルコストとして必要になるのは、①外周部駐車場整備に伴う舗装及び照明・発券機等の機器関連の整備費、②バス停整備・車両裝飾費・PR費といったバス関連整備費、③上記整備に必要な借入金等の諸経費、となる。

イニシアルコストとして必要は事業費は、約77,000千円必要となり、年当たりの負担額は、償却期間を15年とすると約5,100千円となる。

2) ランニングコスト

ランニングコストとして必要になるのは、①外周部駐車場の維持管理費、②バス運行経費、③外周部駐車場の地代、となる。

ランニングコストと上記のイニシアルコストを加えた年間当たりの負担額は、約24,000千円となる。

②事業採算性の検討

利用率が100%の場合に必要な年間会費は8.1万円、利用率が50%の場合に必要な年間会費は16.1万円となる。

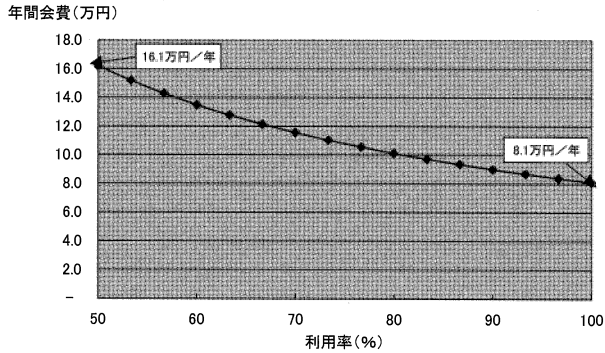


図 年間会費と利用率

年会費は、外周部駐車場の利用台数によって異なるが、現段階において設定する年会費は、利用台数を300台（利用率100%）と想定した場合の約8万円とする。

ランニングパークキング導入に関する事業費一覧

		単価(千円)	単位	数量	金額(千円)	備考
イニシャル コスト	工事費	11,868.5	箇所	2	23,737.0	駐車場整備費根拠(直接費)参照
	機器費用	7,160.0	箇所	2	14,320.0	駐車場整備費根拠参照
	機器設置費	1,600.0	箇所	2	3,200.0	駐車場整備費根拠参照
	設計監理料	3,000.0	箇所	2	6,000.0	駐車場整備費根拠参照
	直接費小計				47,257.0	
	バス停	100.0	箇所	3	300.0	2箇所の駐車場と降車口となるセンター地区にそれぞれ1箇所
	車両装飾費	500.0	台	1	500.0	導入車両
	PR費	1,000.0	式	1	1,000.0	
	直接費小計				1,800.0	
	直接費合計				49,057.0	
ランニング コスト (年当たり)	諸経費				27,471.9	直接費の56%
	総合計				76,528.9	
	年当たり負担額				5,101.9	
	イニシャルコスト年当たり負担額				5,101.9	償却期間を15年と想定
	維持・管理費		式		3,270.5	イニシャルコスト(直接費)の1/15と想定
	バス運行経費		式		11,707.7	バス運行経費詳細参照
	地代(賃貸)	0.5	m ²	8400	4,200.0	地価を50,000円/m ² と想定し、年間当たりの地代は地価の1/10と想定
	合計				24,280.1	
	年1台当たり(整備台数全利用の場合)					80.9
	〃 (整備台数の約80%利用を想定した場合)					101.2

3-4 中心地区周辺立地企業への意向調査

(1) 質問事項

質問事項は、フリンジパーキング計画（案）において、利用の可否や導入に際しての要望が把握できる内容とすることとする。

上記を踏まえ、質問項目は下記のとおりとする。

- 自家用車通勤している人数。また、その駐車区画の確保方法（自社駐車場、財団駐車場、その他の駐車場等）
- 財団駐車場が無くなった場合の代替方法
- フリンジパーキングシステム導入に必要性、重視する内容
- 出社・退社時間帯

上記の内容を反映した具体的なアンケート帳票は、次ページに示すとおりとする。

(2) 配布方法と回収状況

- 配布方法；郵送配布及び回収（郵送回収できなかった事業所については、電話ヒアリングを実施）
- 抽出方法；法人契約をしている事業所
- 配布数；85通
- 回収数；56通
- 回収率；65.8%

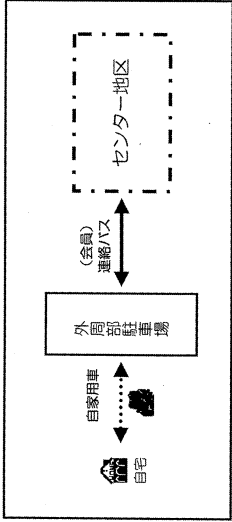
表 アンケート帳票

平成16年 月 日
財団法人つくば都市交通センター

『フリンジパーキングに関するアンケート調査』ご協力をお願い

平素より当財団の事業につきまして格別のご高配を賜り厚くお礼申し上げます。
今後、筑波研究学園都市都心部においては施設立地が進み特定駐車場が廃止されて、運動での利用も制約されるを得ない状況となっております。
当財団では、筑波研究学園都市の都心部において、自宅から直接都心部へ自動車で通勤している通勤者の通勤方法に対し、フリンジパーキング&バスライド等の新たな通勤システムの導入の可能性について調査研究を行っており、アンケートはその基礎資料とするために実施するものであります。
つきましては、ご多忙とは存じますが、よろしくご協力お願い申し上げます。

《フリンジパーキングシステムの概念図》



また、このアンケートに関してご不明な点がございましたら、お手数ですが、下記までお問い合わせ下さい。

調査主体 財団法人つくば都市交通センター
調査に関するお問い合わせ先 株式会社トテック
担当：山田、畠田
電話：03 (5395) 6306

問3

筑波研究学園都市都心部においては、施設立地が進むとともに当該団が管理する特定駐車場も廃止されて、運動での利用も制約されるを得ない状況となっております。駐車場確保の手段は様々ありますが、有効な手段のひとつとしてフリンジパーキングシステムの導入があると考えられます。

フリンジパーキングシステムの概要 (案)

- 運営主体：フリンジパーキング利用者が自主的に設立した任意団体
- 外周部駐車場は都心部とのアクセス方法：連絡バス運行 (運行はバス事業者へ委託)
- 外周部駐車場の場所：都心部から徒歩で概ね10分程度
- 会費：1台当たり概ね年間6万円 (＝月5千円/台) (駐車場料、連絡バス利用料金含む)

問3-1

上記のフリンジパーキングシステムを想定した場合、企業として必要だと思いますか？
当てはまるものに1つOをつけて下さい。

1. 必要である
2. 今は必要でないが駐車場がなくなったら必要である
2. とにかく必要ではない
3. その他 ()

問3-2

フリンジパーキングシステムにあたってもっとも重視することは何ですか？
当てはまるものに2つまでOをつけて下さい。

1. 会社の近くバス停がある
2. 朝早くから夜遅くまでバス運行している
3. 出勤、帰宅時間にバスの運行本数が多い
4. バスの到着時間 (所要時間) に運行がない
5. 会社から外周部駐車場までの距離が近い
6. 料金 (年間の会費) が安い
7. 利用しない
8. その他 ()

問3-3

貴社の通勤時間のピークは、何時ごろですか？
会社への到着時間及び退社からの退出時間の間隔をご記入ください。

朝ピーク (出勤時間)	()	:	()	~	:	()
タピーク (帰宅時間)	()	:	()	~	:	()

問1

自家用車で通勤している人 (アルバイト・パートを含む) は何人いますか。

自家用車で通勤している人	()	人
うち		
① 自社駐車場を利用している人	()	人
② (街) つくば都市交通センターが管理する駐車場を利用している人	()	人
② その他駐車場を利用している人	()	人

問2

(街) つくば都市交通センターが管理する特定駐車場がなくなった場合、代替方法はどの確保しますか？

当てはまるもの全てにOをつけて下さい。

1. 近隣の民間駐車場を借りる
2. 自社で駐車場 (土地) を保有する
3. 自家用車利用を止めて、公共交通機関 (電車、バス等) 利用や、自転車、徒歩に転じる
4. その他 ()

問4

フリンジパーキングシステム運営に関するご意見がありましたら、どんなことでもけっこうです。ご自由にご記入下さい。

御社名

〒
つくば市

質問はこれで終了です。お忙しいところ、ご協力ありがとうございました。

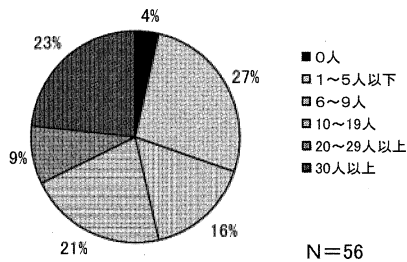
ご記入いただきましたこのアンケート票は、同封の返信用封筒に入れ、
月 日 までにご返送いただきます。よろしくお願ひ申し上げます。

(3) 集計結果

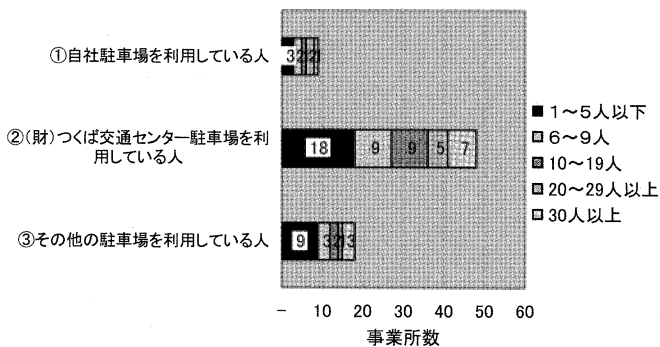
①自家用車通勤状況

1事業所あたりにおける自家用車通勤している人数は、1～5人以下から30人以上まで、均一的に存在している。

問1(1);自家用車で通勤している人



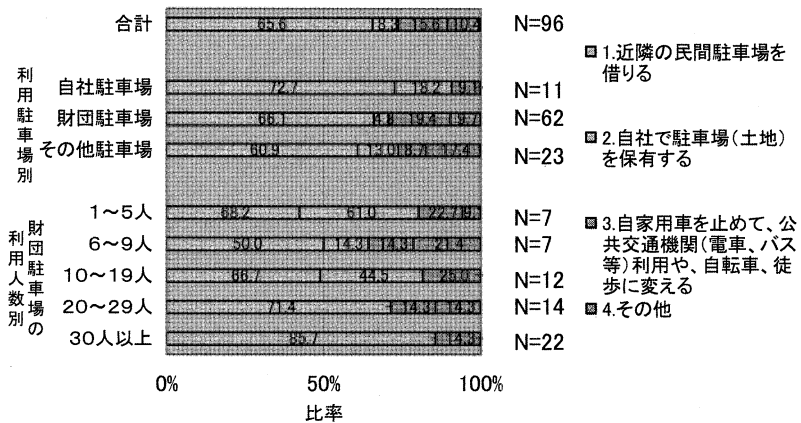
また、自家用車通勤の駐車区画の確保状況は、下記のとおりであり財団駐車場の利用が多くなっている。



②中心地区駐車場がなくなった場合の代替方法

利用駐車場の種類に関わらず、「近隣の民間駐車場を借りる」の回答が多くなっている。

また、財団駐車場の利用台数が多いほど、「近隣の民間駐車場を借りる」の回答が多くなっている。

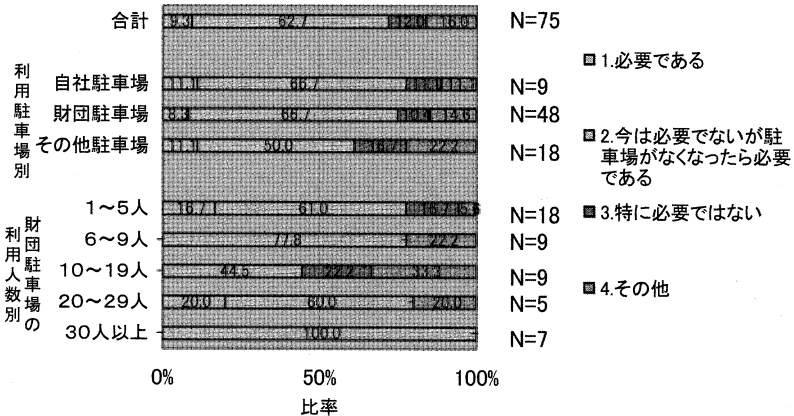


「4.その他」の回答内容

- ・現状代替はない
- ・雇用時間、人数の変更に対応
- ・駐車場付のテナントに移動
- ・移動を含め対策を検討する
- ・1にスペースがない場合は、その時検討
- ・フリンジパーキングシステムの利用

③フリンジパーキングの必要性

利用駐車場の種類や財団駐車場の利用人数に関わらず、現在は必要はないが、中心地区駐車場が無くなった場合に必要であるとの回答が多くなっている。

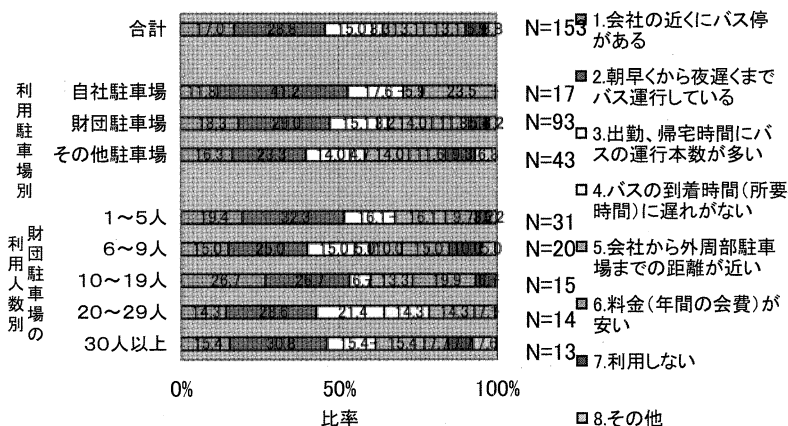


「4.その他」の回答内容

- ・営業上、常に近場の駐車場確保が不可欠
- ・そもそも今より駐車場が遠くなるのは大反対！
- ・当社としては非常に不便になる
- ・営業なので利用できない
- ・連絡バスの時間帯による
- ・運用してみないとわからない。
- ・どちらでもかまわない
- ・駐車時間帯が他の業種とは異なる

④ フリンジパーキング導入に当たって重視する内容

利用駐車場の種類や財団駐車場の利用人数に関わらず、「会社の近くにバス停がある」、「朝早くから夜遅くまでバス運行している」、「出勤、帰宅時間にバスの運行本数が多い」といった、外周部駐車場とセンター地区へのアクセス性に関する内容への回答が多くなっている。



「8.その他」の回答内容

- ・利用できないと思われる
- ・1~6すべて
- ・興味がない

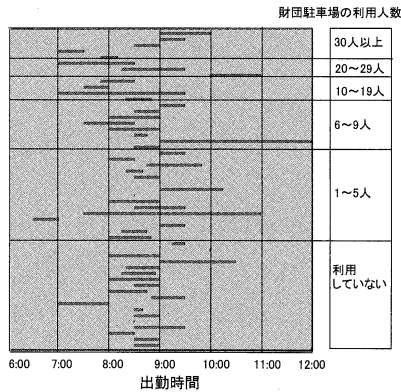
⑤出勤・帰宅時間

1) 出勤時間

出勤時間は、8:00～9:00の事業所が多くなっている。

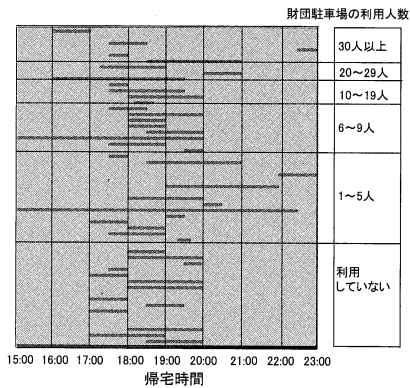
2) 帰宅時間

帰宅時間は、18:00～20:00の事業所が多いが、出勤時間よりバラツキが見られる。



2) 帰宅時間

帰宅時間は、18:00～20:00の事業所が多いが、出勤時間よりバラツキが見られる。



3-5 意向調査から明らかになった計画の方向性

(1) 中心地区を取り巻く通勤動向や通勤アクセス環境における結果の裏付け

中心地区を取り巻く通勤動向や通勤アクセス環境の結論として、自動車主体とした通勤アクセスが必要との結果が明らかとなった。意向調査においても、財団駐車場がなくなった場合の代替方法として、「近隣の民間駐車場」との回答が、自動車利用から公共交通への転換である「自家用車を止めて公共交通機関（電車、バス等）利用や、自転車、徒歩に変える」との回答より大幅に上回っており、中心地区を取り巻く通勤動向や通勤アクセス環境の結論を裏付ける結論となった。

(2) フリンジパーキングシステムの必要性

意向調査対象事業所は、現在において、財団駐車場を最も多く利用しているが、中心地区駐車場が無くなった時点で、「自社で駐車場（土地）を保有する」との回答は少なかった。「近隣の民間駐車場」との回答は多いが、民間駐車場では意向調査対象事業所が財団駐車場が無くなった時点においても、主体的に駐車場が確保できない点、意向調査においても財団駐車場が無くなった時点でフリンジパーキングが必要だとの回答が多い点、から意向調査対象事業所が自助努力で完結できる駐車施策の実施の必要性が明らかになった。

(3) 利便性の向上

出勤時間・帰宅時間のバラツキが比較的大きい結果であることから、フリンジパーキングシステム導入に当たって「会社の近くにバス停がある」、「朝早くから夜遅くまでバス運行している」、「出勤、帰宅時間にバスの運行本数が多い」といった、外周部駐車場とセンター地区へのアクセス性を重要視する回答が、料金（会費）に関する回答より多くなった。

多様な企業活動を支えるためには、料金（会費）の安さよりも、外周部駐車場とのアクセスといった利便性を高める方が、利用者に対してのニーズに合致すると考えられる。

＜参考資料－１＞

アンケート調査の自由意見

番号	内容
1	徒歩で10分程度であれば、特にバスに乗り換える必要はあまり感じません。
2	公共機関をまず優先導入すべきと思います。市役所やそれに準ずる機関の職員が公共施設の駐車場をセニュウしており、一般の人が利用しづらくなっている。本来ならば、恒常的動ムのために、時間的な握が容易と思われる。店舗等は、配送関係車輛等の駐車場(最小台数)の確保は希望します。中心部への車輛の乗入れは、極力少なくしたほうが良いのではないかと。(のりのリバスをもっと有効利用すべき)
3	フリンジパーキングシステムでは不便が多く、社用車等について無理だと思う。駐車場は少なくとも徒歩圏であってほしい。自宅からのバス通勤にしてもバスの本数が少なすぎ実用的でない。現在使用している駐車場を料金が高くなる、時間が短くなる等の変更はやむをえないとしても、利用できるよ配慮してほしい。電車が開通しても、つくば市内の移動の便がかわらないので、自動車の利用ができないと、大変不便である。
4	早番、遅番と変則勤務のため早期から夜間まで必要となる。外周部駐車場の位置にもよるが近ければ利用者はいると思う(バスでの移動時間等)通勤時間が大幅に多くなる場合、利用者は現状が一番である
5	時間を問わず、確実に運行される事が最も必要と思います。便数が多く、いつでも利用できなくてはいいけません。
6	近後の高齢化社会を考えると、ますます車を使用して移動することが多くなります。また近年、駐車場が少なく道路のせまい駅前がさびれてしまい、近郊の駐車場完備の所が盛えている現状があります。いくらつくば駅ができれば、駐車場が少なければ駅周辺はさびれてゆくと考えられます。フリンジパーキングシステムは、開発途上のシステムであり、日本の様な多様化した成熟社会には適さないシステムではないかと思われます。
7	事務職ではなく営業職なので朝・夕だけでなく常にバスが動いていないとむずかしいと思う
8	職員に女性が多いので防犯上の配慮が必要
9	もし実現できるとしたら、バスの運行時間と本数がどれ位になるのか？価格も含めて非常に判りにくい内容である。又、実際に利用する人がどれ位なのか、採算が合うのか？平日・土日の運行はどうするのか？等々、疑問がかなりあります。
10	通勤に使用しているのではなく、会社のサービスカーの駐車場として使用しています。会社一お客様の会社の往復です
11	・料金等を格安に願いたい。 ・又夜間の運行等も考慮して欲しい。
12	センター地区において数カ所勤務場所がこなっているため、途中で1カ所停留所がもうけられないか？
13	別にありません
14	フリンジパーキングシステムより地下や立体駐車場を増やした方がよいと思う。
15	①外部駐車場から会社までバス本数が多く、待ち時間がないこと。②価格が安価であること。
16	通勤や業務に支障が出ないよう、よく検討の上運営していただける事を願います。
17	・できるだけ短い間隔(5分以内)での運行 ・三井ビルから徒歩圏内 ・24h運営(夜中までの業務もしばしばあるので) ・マイカー以外に5台のリースカーを所有しており、車庫証明が必要なので、車庫証明のとれる駐車場以上を希望します。

＜参考資料－２＞

フリッジパーキングの導入事例

＜参考資料＞フリンジパーキングの導入事例

（１）事例リスト（導入自治体）

①広島県広島市

※民間ショッピングセンターの駐車場の活用

②愛媛県松山市

※松山駅前来訪者の利便性向上

③宮崎県日向市美々津

※伝統的な街並みと車社会の共存

④岐阜県岐阜市

※フリンジ型パーキングの登録制度

⑤宮城県仙台市

※駐車場とバス利用の一体利用を対照した定期券発売

⑥石川県金沢市

※通勤用、観光用の特性に併せたパークアンドライドの導入

⑦大阪府

※府全体で大阪都心部の自動車流入抑制の取り組み

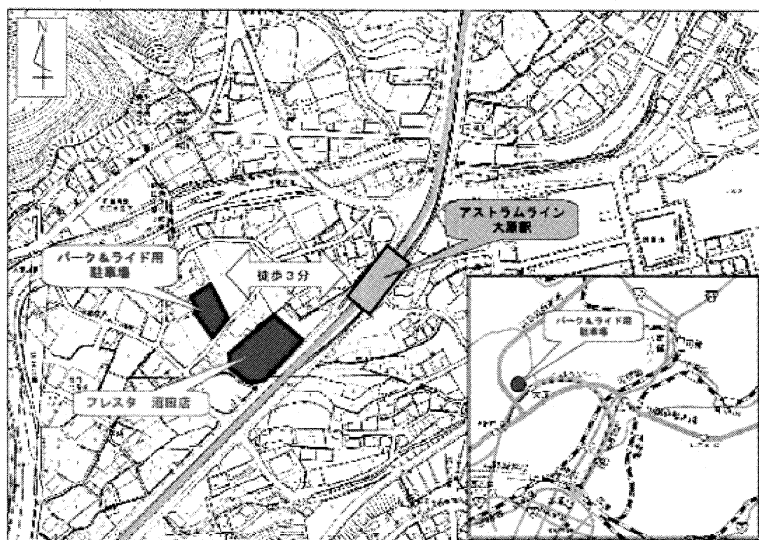
(2) 導入概要

①広島県広島市

広島県広島市においては、民間ショッピングセンター（フレスタ沼田店）の駐車場を活用したフリンジパーキングシステムが運営されている。

外周部駐車場と都心とのアクセスは、バスの他にアストラムライン（新交通システム）で確保している。

- 駐車場台数；30 台
- 利用条件
 - 広島近郊に通勤している人でアストラムライン及びバスに乗り換える人
 - フレスタのスマイル会員の人
 - 駐車料金として 3,000 円とフレスタ商品券 10,000 円を購入した人
- 営業時間；24 時間（日祭日は利用不可）



資料；広島都市圏パーク＆ライド推進協議会

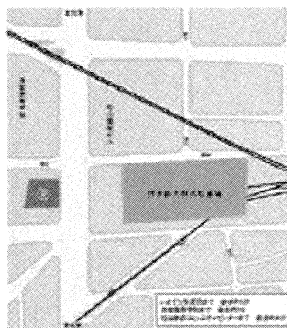
②愛媛県松山市

伊予鉄道(株)が、いよてつ高島屋周辺道路の混雑緩和及び自動車での市内中心部への来街者の利便性向上を目的に、フリンジ型パーキングとして、伊予鉄湊町七丁目駐車場を開設した。

同駐車場は、いよてつ高島屋の契約駐車場となっており、また、平日は定期駐車場として運営されている。

●駐車場台数；40 台

●利用料金；30 分 150 円（税別）



●いよてつ高島屋まで徒歩約5分

●済美高等学校まで徒歩約1分

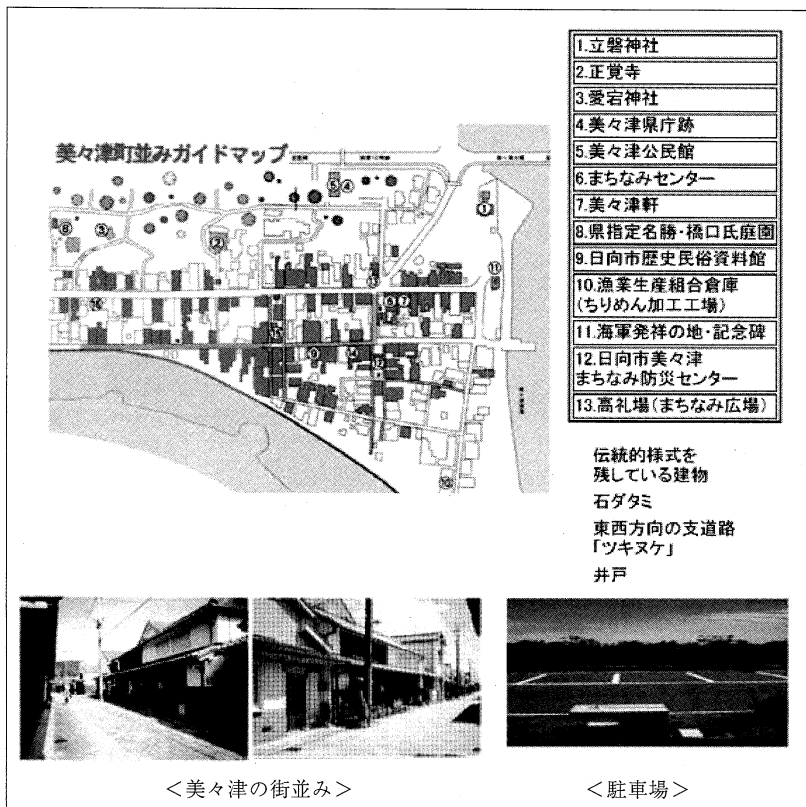
●松山総合コミュニティセンターまで徒歩約4分

資料；伊予鉄道(株)HP

③宮崎県日向市美々津

宮崎県日向市美々津には、重要伝統的建造物群保存地区に指定されており、古い町並みが保存されている。

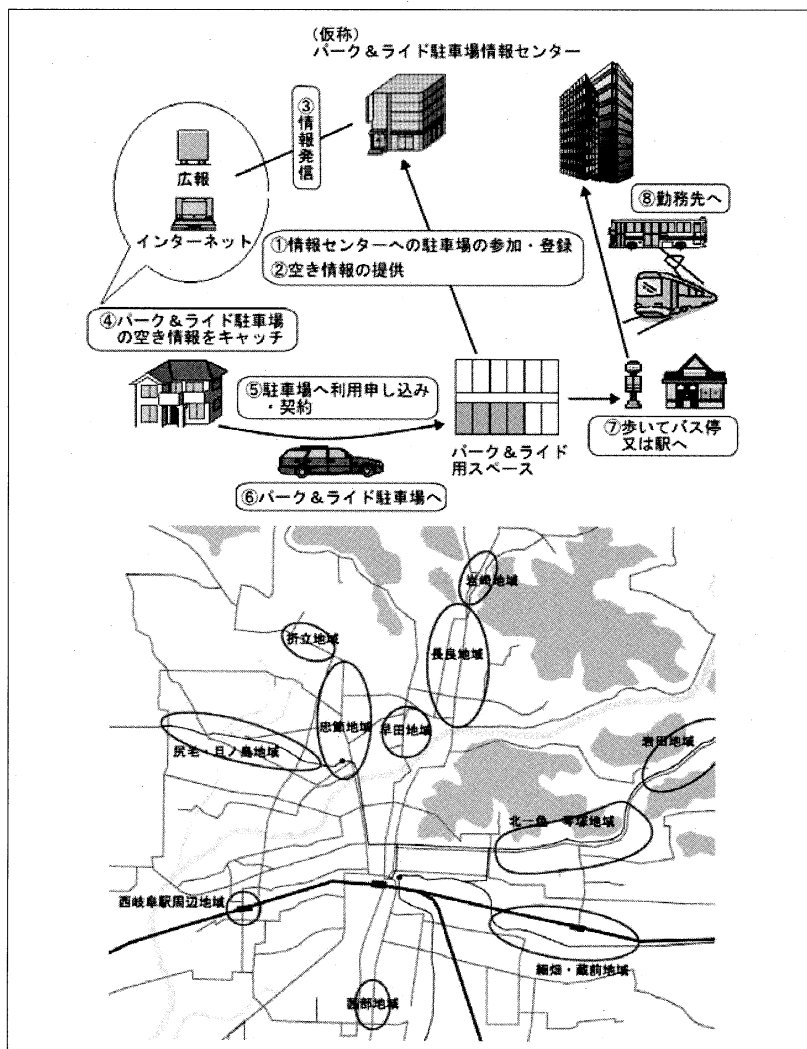
そこで、美々津では、古い町並みの保全と車利用による観光客来訪による活性化の共存を目指し、海岸近くの護岸工事を兼ねたフリンジパーキングシステムを採用している。



資料；日向市 HP

④岐阜県岐阜市

岐阜市中心市街地外周部において、空きのある駐車区画を登録し、フリンジパーキングとして、通勤者へ紹介するシステムを採用している。



資料；岐阜市 HP

⑤宮城県仙台市

仙台市交通局では、パークアンドバスライド型のバスと駐車場の一体利用を対象とした定期券の募集を平成15年10月より開始した。

一体利用の定期を利用した場合、駐車料金は、1ヶ月1,000円となっている。

●都心部に駐車場を借りて通勤するよりも経済的

霞の目営業所～仙台駅前 片道料金290円

1ヶ月定期料金11,990円 プラス駐車料金1,000円

3ヶ月定期料金34,170円(11,390円/月) プラス駐車料金3,000円

6ヶ月定期料金64,730円(10,788円/月) プラス駐車料金6,000円

●マイカー使用を控えれば、地球環境にもやさしい

●バス利用により交通事故のリスクも軽減される！

●始発バス内でゆっくり座って新聞や本も読める。運行本数も多くて便利

霞の目営業所前バス停時刻表(1)

霞の目営業所前バス停時刻表(2)

！これらのバス停もご利用いただけます(P & B R 駐車場から70m位)

遠見塚東(1)

遠見塚東(2)

1. 募集台数
20台(先着順)

2. 駐車場について

①場 所／営業所庁舎西側(バスのりば隣)

②使用料／一月あたり1,000円

③利用可能日／通年可

④利用可能時間／おおむね5時30分から23時30分まで(夜間の止め置き不可)

3. 申し込み出来る方

霞の目営業所方面から市内中心部までマイカーで通勤・通学しており、移動手段をマイカーからバスに変更することを希望される方

4. 利用条件

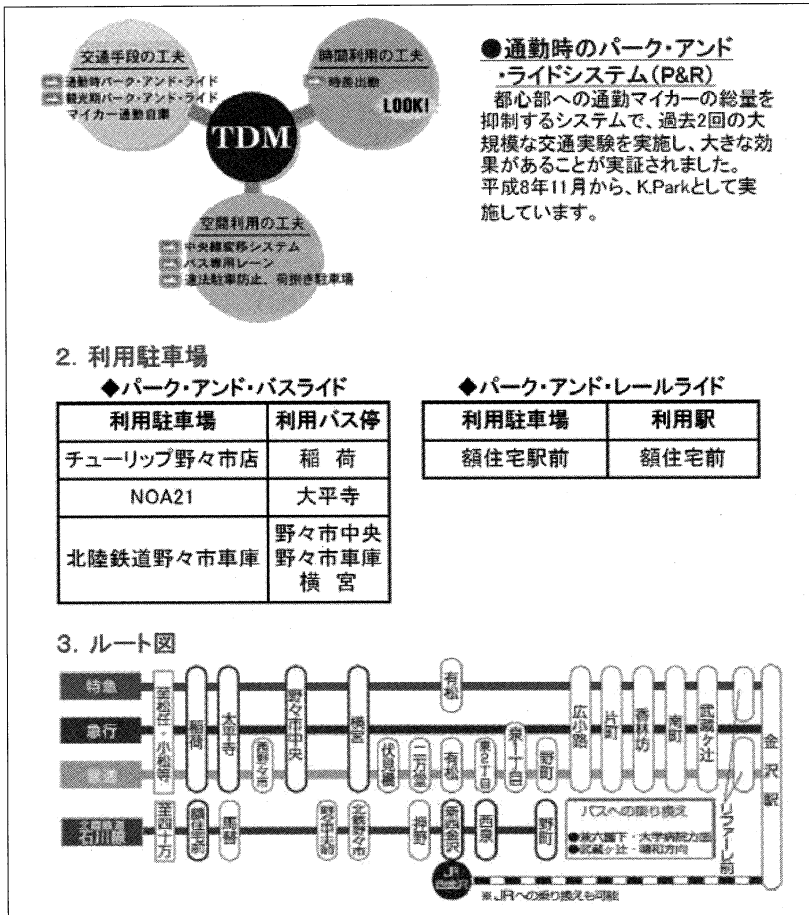
駐車場の利用月数分の霞の目営業所～市中心部までの定期券又は一月あたり1万円以上のカード乗車券を購入すること(更新する場合も同様)

資料；仙台市交通局 HP

⑥石川県金沢市

他に導入されているパークアンドライドが利用用途をあまり特定していない事例が多い中、金沢市においては、観光用、通勤用と別システムのパークアンドライドを導入している。

通勤用のパークアンドライドシステムは、「K. Park」という愛称で呼ばれており、利用できる駐車場は、バス路線を中心に4カ所となっている。



資料；金沢市 HP

⑦大阪府

前記の事例が市町村単独で実施しているのに対し、この事例では、府全体で郊外の市町村からの自動車流入を目指したものである。

パークアンドライド駐車場は、都心部から南北方向の郊外共に配置されている。



資料；国土交通省浪速国道工事事務所 HP

発行日 平成17年3月
発行所 財団法人 つくば都市交通センター
〒305-0031
茨城県つくば市吾妻1-5-1
Tel 029-855-7211

