

柏の葉交通戦略《要旨》

柏の葉国際キャンパスタウン構想委員会 平成25年9月

戦略の目的

本戦略は、『柏の葉国際キャンパスタウン構想』の実現に向けて、既往の交通実験等を踏まえつつ、その位置づけを明確に示した上で、市民・民間・行政・大学など関係主体が連携しながら各種取り組みを推進する共通指針として、短期的具体策と長期的方向性を組み合わせロードマップとして整理したものである。

※市民の参加意識が高く、短期施策実現性の高い柏の葉エリアでは、仮説・実験・検証型のアプローチが効果的であることから、まずは本戦略を敲き台として地域の議論を促し、ワークショップ・シャレットミーティング等を通して具体的な実践プランをまとめ、データモニタリングをしながら逐次改善していく手順を前提として戦略整理を行っている。

戦略の目標年次

平成 25 (2013) 年度から平成 29 (2017) 年度までの 5 年を短期戦略の目標年次とする。また、柏北部中央地区の土地区画整理事業の完了する平成 34 (2022) 年度までを長期ビジョンとして将来展望する。



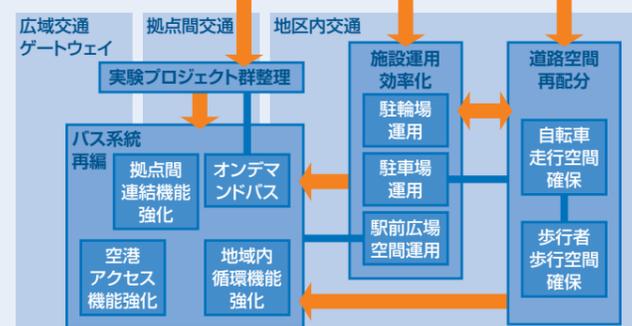
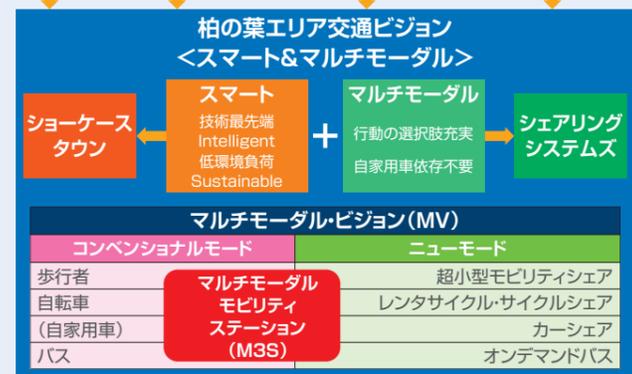
戦略の構成

各種上位計画や既存の取り組み等を踏まえながら、『柏の葉国際キャンパスタウン構想』の目標・方針に基づく「柏の葉交通戦略」を以下の通り設定する。

交通戦略の理念「スマート&マルチモーダル」

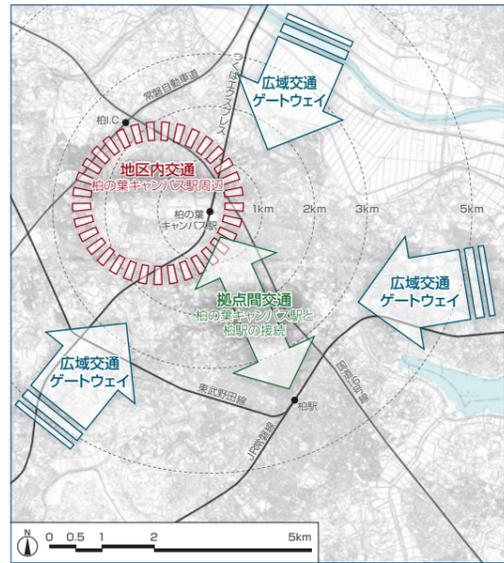
最先端の技術で環境負荷の低い(スマート)、行動の選択肢が充実した自家用車依存が不要(マルチモーダル)な姿を理想とした交通環境を実現する。

現況診断 各交通手段の役割分担像 各交通実験プロジェクト動向 地域の既往構想・計画等



対象とする交通

本戦略では、人流を中心に検討し、柏の葉エリアを対象に、「地区内交通」、「拠点間交通」、「広域交通ゲートウェイ」の3つの交通を主対象としている。



実験プロジェクト群の位置づけ整理

現在実証実験が進められているものも含め、様々な交通手段のシェアリングシステム(シェアリングシステムズ:SS)が想定され、それらの位置づけを下表のように整理する。

▼実験プロジェクト群の位置づけ

区分	システム	空間	対象	利用目的
超小型モビリティ	セグウェイ	敷地内(大学キャンパス、公園、民地など)	・健常者想定	・パトロール用 ・貸出(レジャー、通勤)
	タウンモビリティ	・幅広歩道 ・敷地内	・移動困難者	・貸出(買物、通院)
自転車	サイクルシェア	・自転車走行空間 ・車道	・一般	・短時間利用のチェントリップ(業務等)
	レンタサイクル	・自転車走行空間 ・車道	・一般	・駅アクセス利用 ・ビジター長時間利用(レジャー等)
オートバイ	電動バイクシェア	・道路	・一般	・ビジター短時間利用(業務等)
自動車	カーシェア	・道路	・一般	・ビジター短時間利用(業務等)
	レンタカー	・道路	・一般	・ビジター長時間利用(観光、業務等)

ショーケースタウンとしての位置づけ

特区的運用も考慮に入れつつ、ITS(Intelligent Transport Systems)等の先端技術開発・実験のショーケースとなる空間(道路外指定の常設空間)の整備を検討する。

※運営組織として、大学主導による会員制クラブの設置を検討。



▲ショーケース空間(案)

交通マネジメント体制の構築

交通機関のコンシェルジュ機能「マルチモーダル・モビリティ・ステーション(M3S)」を柏の葉キャンパス駅に設ける。運営にあたってはUDCKが側方支援を行う。



▲M3S設立イメージ

また、M3Sの運営を核に、関連主体によるコンソーシアム組織を立ち上げ、交通戦略の進捗管理を行う。

▼コンソーシアム組織 参加想定メンバー

地区内事業所	・大学等
交通事業者	・バス事業者 ・タクシー事業者 ・シェアリングシステムズ運営主体
地域まちづくり	・UDCK ・柏市(オブザーバーとして)

(1)費用&収入の管理一元化

地域内循環バスや駐輪場、あるいはシェアリングシステムズなど、各プロジェクトの収支管理を一元化し、地域内移動に係る交通手段の総体としての持続性担保を図る。一元化する収支は、コンソーシアム組織で管理していくことを目指す。

(2)モニタリング+ロボストネス

年次ごとに戦略進捗のフォローアップを行うと共に、想定外の事象発生時に速やかに対応する。

(3)短期戦略の改定

5年間で目標年次を迎える短期戦略については、次の5年を見据えた短期戦略の改定に向けた検討を進める。

▼マルチモーダルビジョン 政策優先順位

マルチモーダルビジョンに示す各交通手段における政策をとるべき優先順位を、以下のように設定する。なお、政策優先順位の高さと技術面・運営面等の実現性の高さは必ずしも一致していない。

優先順位	交通手段	課題・おおよその方向性
高い	徒歩	常に最優先
	バス	幹線・循環路線等強化、他はタクシー系*へ
	オンデマンドバス	一部バス路線の転換策として
	乗合タクシー*	一部バス路線の転換策として
	相乗りタクシー*	需要ピーク時に推奨(病院アクセス等)
↑	タクシー	バリアフリー指向の強化
	超小型モビリティシェア	専用通路を確保し、優先経路選定
	サイクルシェア	住民の定期的利用、個人利用より推奨
	カーシェア	ビジター短時間利用、居住者保有抑制
	電動バイクシェア	基本的には推奨、通勤利用はやや抑制
低い	個人利用自転車	基本的には推奨、通勤利用はやや抑制
	レンタサイクル	ビジター長時間貸出用
	オートバイ	地区内では自転車等を優遇、電動バイク配慮
	レンタカー	ビジター長時間貸出用
	個人利用自家用車	地区内利用は推奨せず

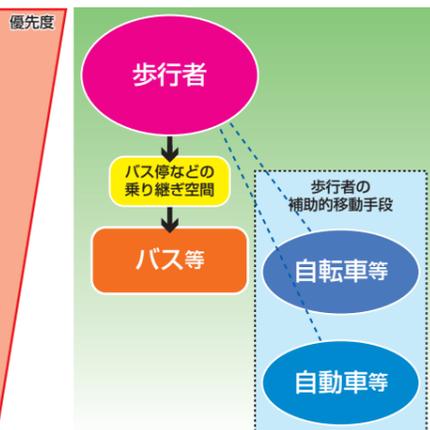
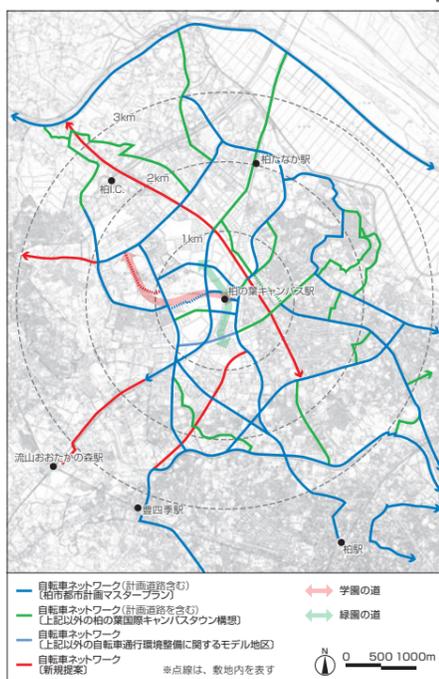
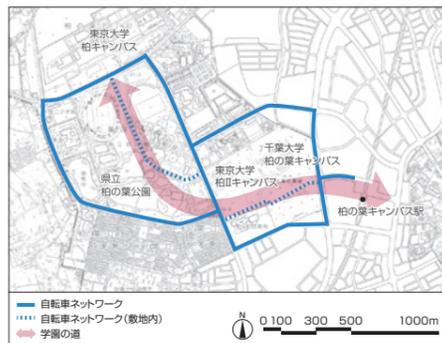
▼対象交通別の方針整理

広域交通ゲートウェイ	<ul style="list-style-type: none"> ■鉄道…TXで秋葉原・つくばと直結 …柏駅(JR常磐線・東武野田線)とバスで連結(次項参照) ■道路…直通バスによる空港アクセス ※成田空港アクセスは圏央道整備を見越した対応 …柏I.C.におけるPark & Ride ※Ride部分は路線バス+シェアリングシステムズで対応
拠点間交通	<ul style="list-style-type: none"> ■バスによる直結…現路線の改善(所要時間、定時性、頻度、運賃) ※国道16号線経由路線は、同国道の改良と連携して検討
地区内交通	<ul style="list-style-type: none"> ■自家用車利用…可能な限り削減。 ■居住者&通勤通学者…歩行者&自転車+路線バス+シェアリングシステムズ ■訪問者…シェアリングシステムズ+バス

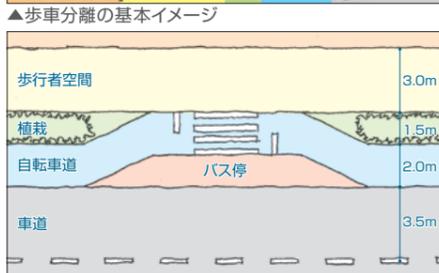
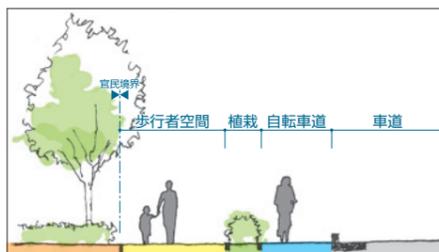
1-1 自転車ネットワーク整備に合わせた道路空間再配分

鉄道末端交通手段としてだけでなく、柏の葉エリア内の代表交通手段としての自転車利用も促進させるため、連続した自転車走行空間を整備する。

- 【推進方策】
- ▶ 公共施設等が集中的に立地している柏の葉公園周辺と柏の葉キャンパス駅前との間における先行整備の検討
 - ▶ 歩行者空間と自転車走行空間の構造的分離が難しい箇所における視覚的分離策の検討



歩行環境の快適性や景観に配慮して植樹帯等の確保を可能な範囲で検討するが、歩行者・自転車の安全性確保を最優先とする。自転車走行空間については、車道上に整備し、歩道とは明確に線引きする。バス停については、歩行者優先であるため、乗り継ぎ空間の安全性を最優先に設計する。

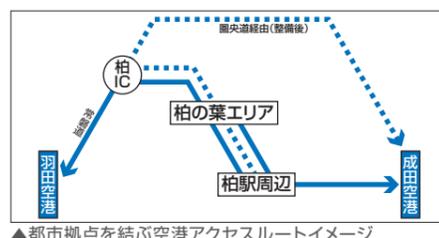


2-1 空港アクセス機能の強化

(1) 成田空港アクセスの改善

柏駅周辺・柏の葉キャンパス駅周辺の2つの都市拠点を効率的にカバーする直通バスルートを確認する。

- 【推進方策】
- ▶ 柏の葉エリアにおける直通バス発着場所の確保
 - ▶ (圏央道開通後の) 圏央道経由の直通バスルートの検討



2-2 拠点間直結機能の強化

(1) 柏の葉キャンパス駅東口発着ルートの利便性向上

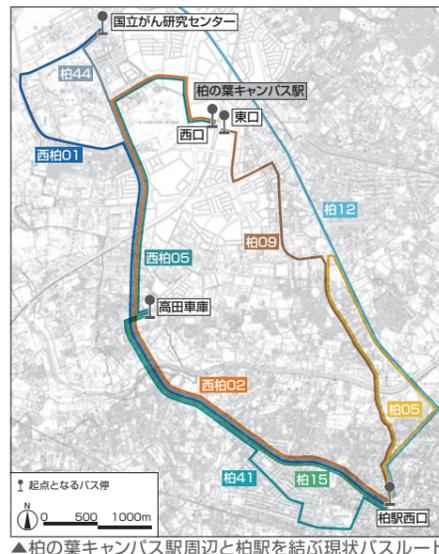
柏の葉キャンパス駅東口と柏駅を結ぶ路線(柏09系統)の利便性向上を図る。

- 【推進方策】
- ▶ 歩道・自転車走行空間確保による法定速度運行確保
 - ▶ バス優先信号(PTPS調整)・右折信号の導入
 - ▶ 急行運行の導入
 - ▶ 柏の葉キャンパス駅における折り返し機能充実

(2) 柏の葉キャンパス駅西口発着ルートの利便性向上

柏の葉キャンパス駅西口と柏駅を結ぶ路線(柏02系統)の速達性を向上するとともに、柏の葉キャンパス駅発着の東口・西口のの違いによる料金格差を是正し、同路線の利便性向上を図る。

- 【推進方策】
- ▶ 十余二船戸線(都市軌道路)へのルート変更
 - ▶ 柏の葉キャンパス駅〜柏駅の運賃共通化(東口発着/西口発着)
 - ▶ 柏の葉キャンパス駅における折り返し機能充実



2-3 地区内循環機能の強化

(1) 循環バス運行システムの確立

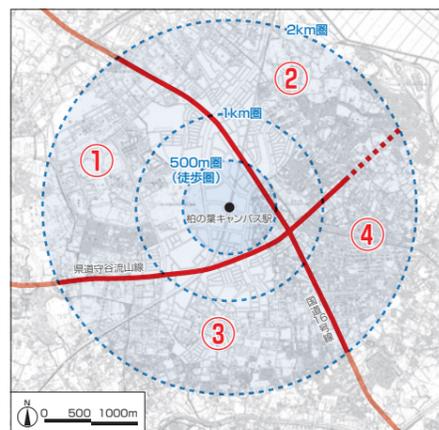
循環バス整備に当たって、運営方法、時刻表や運賃等を継続的に見直ししていくプロセスを確立させ、先行導入エリアから周辺に展開していく。

- 【推進方策】
- ▶ 企業・学校等の専用シャトルバスの路線・運営方式の統合・高機能化としての循環バス整備(民間事業者独自の運営体制)
 - ▶ 先払い一律運賃制(1回200円)と各種割引の導入
 - ▶ 柏の葉キャンパス駅の駅前広場の運用調整
 - ▶ バス停やバス内の英語案内表示(国際化対応)

(2) 支線バスの利便性向上

その他のバス路線についても、ルートの変更等を図り、利便性の向上を図る。

- 【推進方策】
- ▶ 国立がん研究センター東病院内のバス経路変更による信号待ち時間軽減(ルート効率化)
 - ▶ サイエンスパーク入居率が上がった場合の柏センター第一地区・第二地区内のバス停整備および既存路線(西柏10系統・11系統)の経路変更



- ▲地区内循環バスルートの考え方
- ◎ 駅を中心に500m〜2km圏の移動容易性を向上させる。
 - ◎ 主要幹線道路(国道16号線・県道守谷流山線)で圏内を分割し、エリア内の主たる施設が集積している①ゾーンに循環バス先行導入を検討する。
 - ◎ 道路整備状況を勘案しながら、主要施設を結ぶ。

▼各種割引制度の例

訪問先	・社員証や学生証の提示による割引
負担割引	・企業等の指定場所など乗降場所による割引(企業・学校等に用務のある者に適用するシステム)
高頻度利用割引	・回数券の発売やICカードでの自動判断
休日割引	・土日祝のバス利用は一定額割引
乗継割引	・1時間以内の乗継は1回に限り無料化(ICカードで自動判断)

3-1 駐輪場の効果的な配置・運用

(1) 料金体系の統一化

柏の葉キャンパス駅周辺の駐輪場について、料金体系を共通設定する。

- 【推進方策】
- ▶ 民間施設設置義務駐輪場において、公設駐輪場と共通の課金制導入(一時利用)
 - ▶ アクセシビリティや他交通手段の利用料金を勘案し、料金体系を統一設定(定期利用・一時利用)

(2) 駐輪場の適切配置

柏の葉エリアの土地利用の進展や自転車利用需要に対応すべく、駅周辺の駐輪台数を確保していく。

- 【推進方策】
- ▶ TX高架下等の未利用地の活用(定期利用・一時利用)
 - ▶ 集客施設等の附属義務駐輪場の運用連携(一時利用)

▼駐輪場配置・運用の基本的な考え方

- ◎ 駅周辺での個人利用自転車の過剰な利用は抑制し、地区内循環バスやシェアリングシステムズに誘導していく。
- ◎ 特定の駐輪場への需要の一極集中を避けるため、駅周辺の駐輪場料金体系の方向性を統一する。
- ◎ 公設・民設の駐輪場をそれぞれ連携させながら、駅周辺の駐輪台数を確保していく。

3-2 駐車場の効果的な配置・運用

(1) 駅周辺の駐車場経営の一元化

柏の葉キャンパス駅周辺の駐車場について、料金体系を共通設定し、経営の効率化に向けた一元化を目指す。

- 【推進方策】
- ▶ 立地利便性に比例した駐車場利用料金の傾斜設定
 - ▶ 路線バス・シェアリングシステムズ等の利用も含め、利用者が地区で使う金額に応じた割引制度の導入(目標とする交通手段分担像にあわせて、割引方法を差別化)
 - ▶ 駐車場での地域共通カード・ポイントシステムの利用導入

(2) 大型集客施設の駐車場渋滞解消

大型集客施設の駐車場は、車両進入待ち渋滞等の影響が最小限になるよう、配置・運用を行う。

- 【推進方策】
- ▶ 離れた未利用地における駐車場整備と提携運営
 - ▶ 必要に応じて遠隔駐車場からのシャトルバスなど補助交通手段の導入

3-3 駅前広場と駅前線の空間運用

(1) 交通手段別の機能集約

駅前広場の限られた空間を有効活用するため、交通手段別に機能集約を行う。

- 【推進方策】
- ▶ 西口・東口の役割分担整理(西口:路線バス+タクシー、東口:自家用車送迎+施設バス)
 - ▶ 必要バスバスの数の再検討(スペース節約)
 - ▶ 客待タクシー車両の広場外待機化(ショットガン方式)の導入

(2) 駅前線の柔軟な活用

シェアリングシステムズの普及・展開や、バス網の充実などをサポートし、促進するための空間として、駅前線の柔軟な活用を検討する。

- 【推進方策】
- ▶ 朝のピーク混雑を緩和する一般車両規制(キス&ライドから転換受け皿のバス増便も併用)
 - ▶ 日中の一般車両規制によるトランジットモールの空間運用
 - ▶ 駅前線の余剰レーンの柔軟な活用(交通実験空間等)

(3) 交通モード間の接続情報提供機能の強化

駅周辺における交通モード間の乗り継ぎ案内に関する情報提供機能を強化する。

- 【推進方策】
- ▶ 駅前における乗り継ぎ案内等をワンストップで行うコンシェルジュ機能「M3S」の設置
 - ▶ 携帯端末やデジタルサイネージ等を通じた、ITを活用した情報提供システムの構築

