

# 第二次柏市総合交通計画 (案)

令和2年7月

柏市



# 目次

<b>1 第二次柏市総合交通計画について</b> .....	<b>1</b>
1. 1 計画の目的 .....	1
1. 2 計画体系 .....	2
1. 3 上位・関連計画 .....	4
1. 4 第一次柏市総合交通計画の評価 .....	6
(1) 評価の方針について .....	6
(2) 評価方法 .....	6
<b>2 現況分析と交通課題の整理</b> .....	<b>8</b>
2. 1 現況・将来の見通し .....	8
(1) 柏市の人口動態 .....	8
(2) 柏市の財政状況 .....	10
2. 2 交通課題 .....	11
(1) 広域ネットワークの連携強化 <広域ネットワークの課題> .....	11
(2) 効果的な道路整備と自動車交通の円滑化 <道路交通の課題> .....	13
(3) 公共交通利便性の向上 <各交通モードの課題> .....	15
(4) 中心市街地における交通環境の改善(柏駅) <都市拠点(柏駅)の課題> .....	18
(5) 新市街地の整備と交通施策の連動<都市拠点(柏の葉キャンパス)の連動の課題> .....	20
(6) 交通結節点の改善 <結節点(各駅)の課題> .....	21
(7) バリアフリーの推進 <歩行空間の課題> .....	23
(8) 外出機会を支える交通手段の改善 <高齢化・交通空白不便地域> .....	25
(9) 自転車利用環境の向上 <自転車環境の改善> .....	28
(10) 環境負荷の軽減 <環境の改善> .....	30
<b>3 将来ビジョンと基本理念</b> .....	<b>31</b>
3. 1 まちづくりにおける将来像 .....	31
3. 2 交通ネットワークに係る将来像 .....	32
3. 3 総合交通計画の基本理念、基本方針 .....	33
<b>4 実現化施策</b> .....	<b>35</b>
4. 1 施策パッケージ .....	35
<b>5 将来目標値と評価指標の設定と推進管理体制</b> .....	
5. 1 目標値と評価指標の設定 .....	
5. 2 推進管理体制 .....	

## <参考資料>

- (1) 第1段階評価の結果
- (2) 第2段階評価の結果



# 1 第二次柏市総合交通計画について

## 1. 1 計画の目的

柏市では、柏市第五次総合計画での将来都市像（未来へつづく先進住環境都市 ～笑顔と元気が輪となり広がる交流拠点～）の実現に向けた取り組みを推進しております。今回策定する「第二次柏市総合交通計画」は、柏市総合交通計画（平成 22（2010）年～令和元（2019）年）を踏まえ、第二期計画として策定するものです。

「第二次柏市総合交通計画」は、柏市の様々な交通課題とこれを解決するために向かうべく方向を整理するとともに、交通に関する各計画 ①柏市地域公共交通網形成計画 ②柏市自転車総合計画 ③柏市駐車場整備計画 ④柏市都市計画道路等整備プログラム ⑤柏市環境基本計画 を包摂する「交通のマスタープラン」となるものです。

近年では高齢化や生産年齢人口の減少に代表されるように、社会動向の変化は大きく、これまでの延長線ではない発想が求められており、“移動”をささえていく交通の役割も日々変化しております。市民のみなさまの「豊かな生活」をささえていくため、交通の視点からのビジョンを取りまとめまいります。

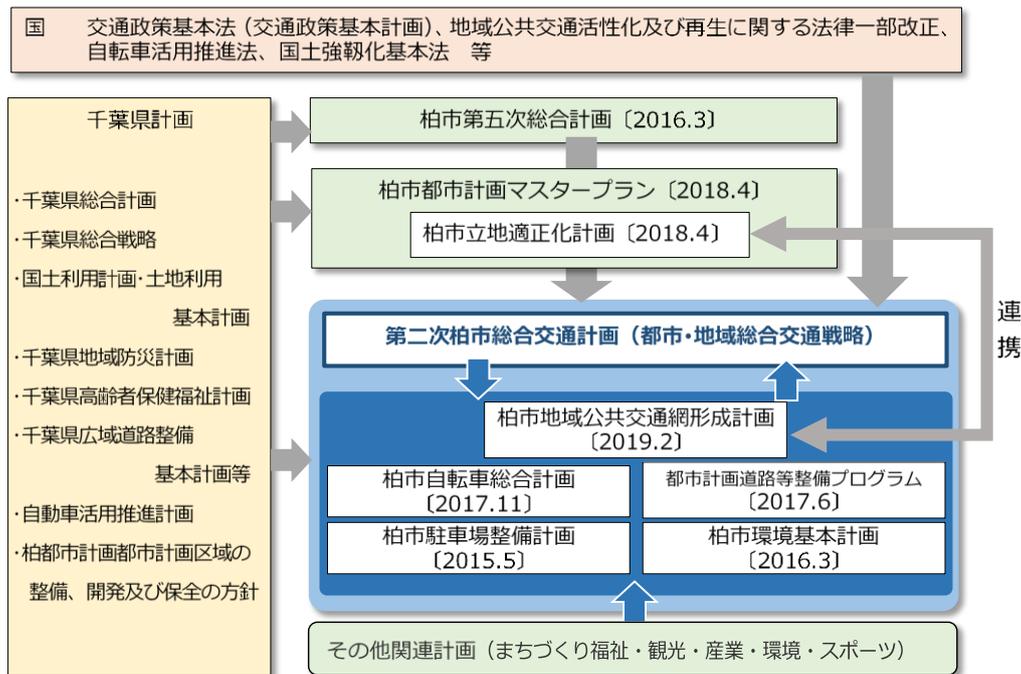
今後、様々な施策を実施していくために策定主体である行政（柏市）、地域の足となっただけいたおります交通事業者、地域をサポートいただく住民の方々、交通に関わる様々な皆様が活用いただける計画書として策定してまいります。

## 1. 2 計画体系

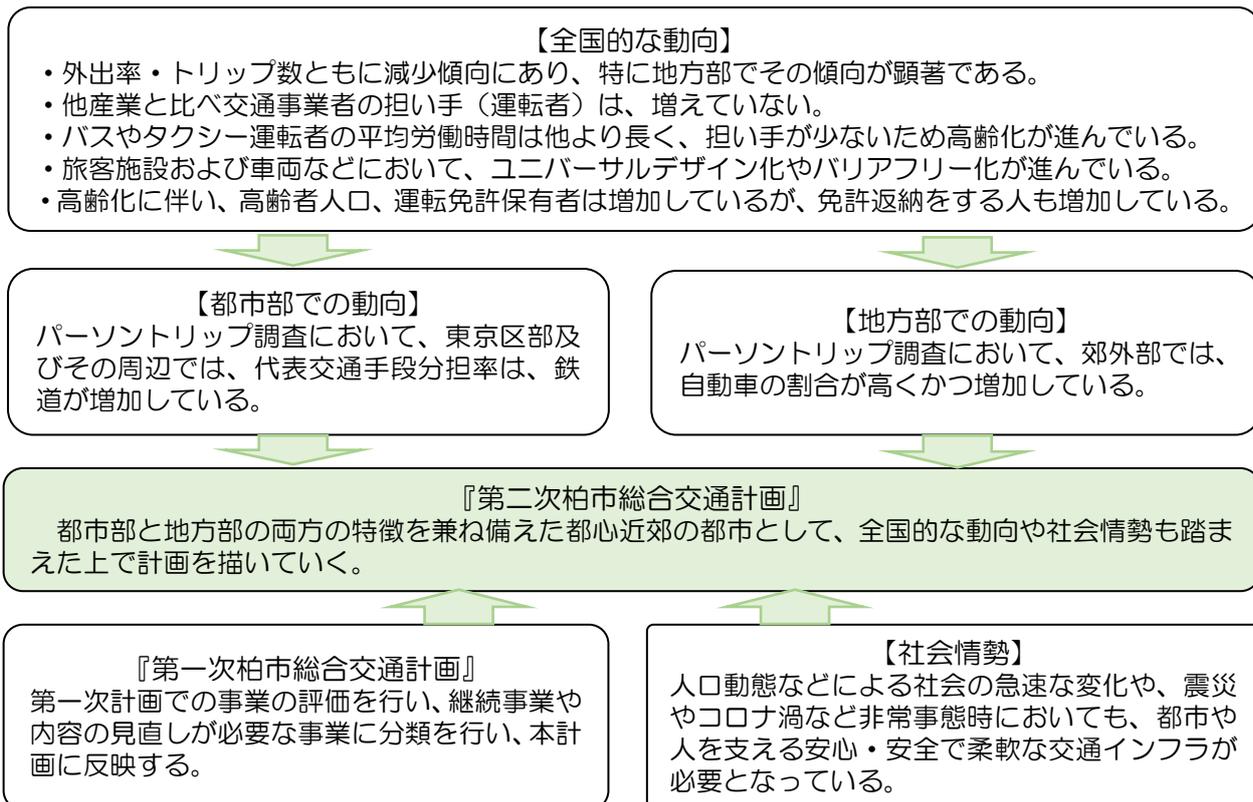
### (1) 計画の位置づけ

- 本計画は、国や県の示す方向性や計画を踏まえ、「柏市第五次総合計画」や「柏市都市計画マスタープラン」などを上位計画として、過年度に検討されたまちづくり計画や交通計画等との整合・フィードバックを図り、柏市における交通政策に関する方向性を示すとともに、様々な交通課題に対応するためのパッケージ施策体系をとりまとめたものです。

#### ■第二次柏市総合交通計画の上位関連計画との関連性及び位置づけ



#### ■近年の交通動向からの位置づけ



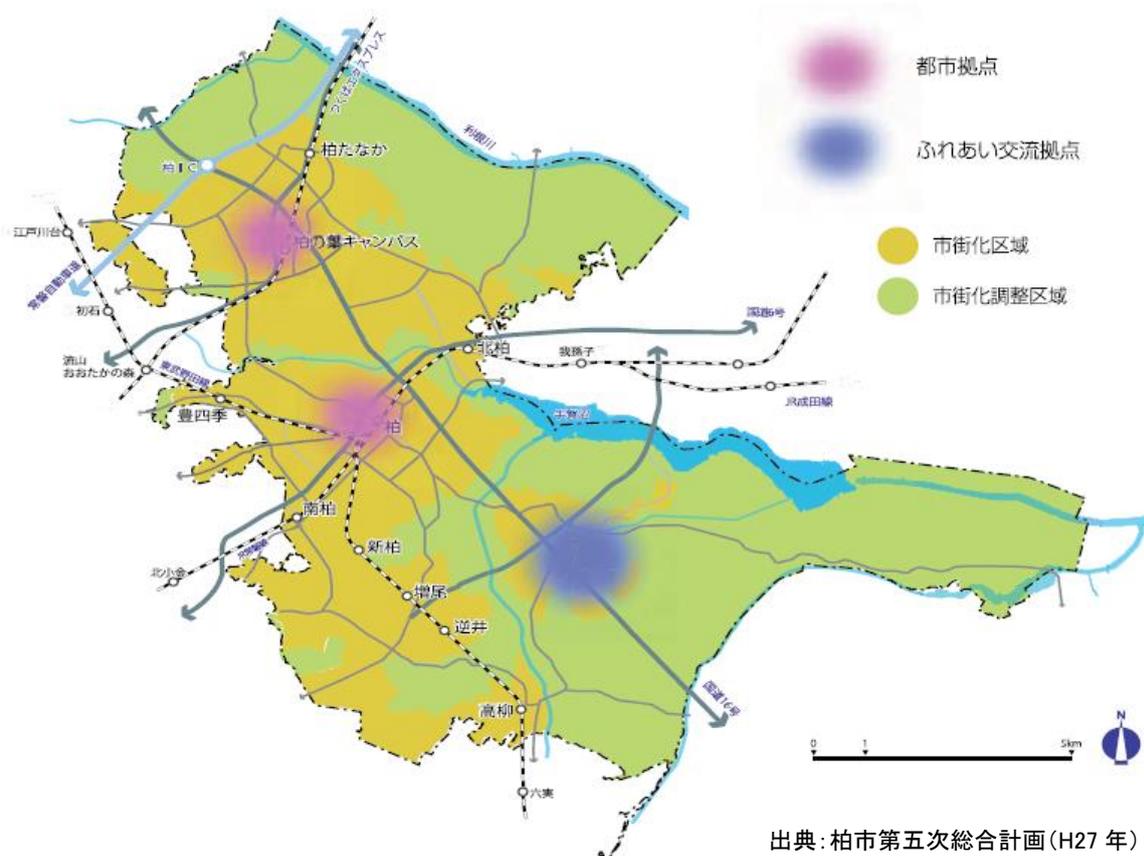
## (2) 計画期間

- 計画期間は都市計画マスタープラン・立地適正計画および地域公共交通網形成計画の目標年次等を踏まえ、令和 13（2037）年度までとします。このうち、令和 18（2026）年度までを短期、令和 13（2031）年度までを中期、令和 19（2037）年度までを長期とします。

令和（年度）	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
西暦（年度）	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
柏市総合計画	第5次総合計画						第6次総合計画											
柏市都市計画マスタープラン	[Green Arrow]																	
柏市立地適正化計画	[Green Arrow]			[Green Arrow]				[Green Arrow]					[Green Arrow]					
第二次柏市総合交通計画	大臣認定	短期（戦略実施期間）					中期（戦略実施期間）					長期						
柏市地域公共交通網形成計画	短期			中長期														

## (3) 計画区域

- 本計画の対象区域は、柏市全域とします。



## 1. 3 上位・関連計画

### ① 柏市第五次総合計画（令和 27 年）

- 安全・円滑な交通環境の確保
  - ・交通体系、交通環境が整備され、市内外の移動がより円滑に移動できる環境づくり
  - ・安全性が高まり、交通渋滞や交通事故の少ないまちづくり
- 公共交通の利便性向上
  - ・鉄道やバスの公共交通機関の利用環境及び利便性向上
- 鉄道の利便性向上
  - ・鉄道の輸送力増強、駅利用環境の向上
- バス交通等の利便性向上
  - ・バス事業者と連携したバス利用環境の整備

【将来都市像】

未来へつづく先進住環境都市・柏  
～笑顔と元気が輪となり広がる交流拠点～

### ② 柏市都市計画マスタープラン（平成 30 年）

- ・居住地と拠点地域とを結ぶ効率的な公共交通ネットワークの構築による利便性向上
- ・ふれあい拠点へのアクセス向上による交流機能の強化
- ・回遊性を図ることで、快適な歩行空間やまちのにぎわいを創出
- ・災害時でも機能する道路整備の推進
- ・公共交通への利用の転換や交通円滑化によるエネルギー消費量の削減を通じた低炭素化

【将来都市像】

未来へつづく先進住環境都市・柏

持続可能なまち

活力あるまち

安心・快適なまち

【都市づくりの目標】

#### 【目標 1】 利便性や住環境が確保された持続可能なまち

鉄道駅等の拠点への都市機能の集積など、拠点の役割に応じた立地の適正化や、拠点へ移動しやすい公共交通ネットワークの構築に併せて、公共交通の利便性が高い地域における居住の持続や、既存の郊外住宅地におけるオープンスペースの有効活用等を通じた、良好な住環境の形成を促進することにより、持続可能なまちを目指します。

#### 【目標 2】 多くの人が行き交う活力あふれるまち

市内各地にある地域資源が持つ魅力をつなぎ、働く人や買い物・観光で訪れる人などの来街者（交流人口）の増加を図るとともに、大都市近郊という立地の優位性を活かし、企業の誘致や農業の活性化などを通じた産業の振興を図ることにより、活力あふれるまちを目指します。

#### 【目標 3】 誰もが安心して快適に過ごせるまち

防災力の向上を図ることによる安全の確保、柏らしい・地域らしい良好な景観づくりや環境負荷の低減に取り組むことにより、誰もが安心して快適に過ごすことができるまちを目指します。

③ 柏市立地適正化計画（平成 30 年）

＜公共交通軸＞

- ・拠点の形成による交通需要の増加とともに、都市拠点・ふれあい交流拠点間を結ぶバス交通については、公共交通ネットワークの骨格

＜交流交通＞

- ・沼南支所と高柳駅や我孫子駅とを結ぶバス路線は、利便性を確立する等により「交流交通」として形成

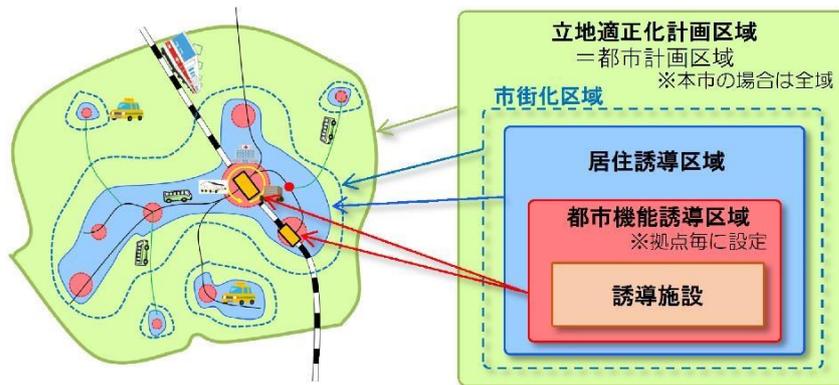
＜フィーダー系統＞

- ・効果的なハード整備やネットワークの再編

【立地適正化計画での拠点設定箇所設定】

拠 点	設定箇所
都市拠点 (2箇所)	① 柏駅周辺 ② 柏の葉キャンパス駅周辺
ふれあい交流拠点 (1箇所)	① 沼南支所周辺
生活拠点 (8箇所)	① 柏たなか駅周辺    ② 豊四季駅周辺    ③ 北柏駅周辺    ④ 南柏駅周辺 ⑤ 新柏駅周辺    ⑥ 増尾駅周辺    ⑦ 逆井駅周辺    ⑧ 高柳駅周辺
暮らしの小拠点 (7箇所)	① 西原近隣センター付近    ② 松葉近隣センター付近 ③ 豊四季台近隣センター付近    ④ 新田原近隣センター付近 ⑤ 南部近隣センター付近    ⑥ 光ヶ丘近隣センター付近 ⑦ 手賀近隣センター付近

■ 立地適正化計画のイメージ図

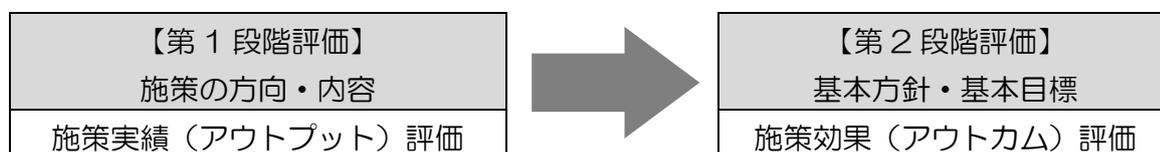


出典：柏市ホームページ

## 1. 4 第一次柏市総合交通計画の評価

### (1) 評価の方針について

- 第一次柏市総合交通計画でかかげた全 43 事業について、次の2段階の評価を行った。
- 第1段階として、各施策の方向（施策内容別）において、施策実績（アウトプット）指標を設定し、評価した。指標の設計に当たっては、可能な限り、実施した施策に合致した定量的な指標を導入した。
- 第2段階として、各基本方針において、施策効果（アウトカム）指標を設定し、評価した。指標の設計に当たっては、可能な限り、各施策の方向による効果を総合的に評価できる指標を導入した。
- 上記2段階の評価を踏まえ、各施策について実施状況及び今後の方針（完了・継続・再検討）について整理した。



### (2) 評価方法

#### ① 第1段階評価

##### イ 達成度

- 施策単位ごとに、計画スケジュールにおける実施内容の達成度を3段階で評価した。
- 計画量は、計画期間内に位置づけた施策を完了させるまでの事務事業量とした。
- 実績量は、平成26年度末時点での施策を進めてきた事務事業量とした。
- $\text{到達度 (\%)} = \text{実績量} / \text{計画量} \times 100$

- 計画に対して80~100%の実績を「A」とする。
- 計画に対して50~80%の実績を「B」とする。
- 計画に対して50%未満の実績を「C」とする。

##### ロ 実績評価指標の導入

- 施策のうち完了（実施）しているものは、実施した内容を踏まえ、実績評価指標を設定し、実績を評価した。

#### ② 第2段階評価

##### イ 成果指標の導入

- 各施策の方向における実施内容を総括し、基本方針レベルにおいて評価をするための成果指標を設定し、評価した。
- 施策効果は、市民アンケート、東京都市圏パーソントリップ調査結果等から定量的に分析した。
- 施策効果は、施策の効果浸透、施策間の相乗効果などにより効果の現れにタイムロスがあることを留意した。

③ 総括

- ①及び②の評価結果を踏まえ、各施策の方向（施策内容別）に評価を総括した。

④ 実施状況及び今後の方針について

- 完了・継続の施策が約8割を占めており、継続施策については本計画においても引き続き取り組んでいくものとする。
- 再検討とした施策については、今後の社会情勢に考慮した上で内容を見直していく。

	実施 (完了)	実施 (継続)	未実施 (継続)	未実施 (再検討)
事業数 (全43事業中)	13	21	1	8
割合	30.2%	48.8%	2.3%	18.6%

継続実施となる施策22事業	
1	バス路線の充実
2	かしわコミュニティバス・かしわ乗合ジャンボタクシーの利用促進
3	バス運行情報の提供（バスロケーションシステム）
4	バスのバリアフリー化（ステップバス）
5	バスのバリアフリー化（バス待合環境整備数）
6	駅前広場の整備（北柏駅北口）
7	駅前広場の整備（柏駅西口）
8	駅舎の改良（柏駅）
9	駅の案内表示
10	タクシー乗り場の改善
11	タクシー事業の活性化
12	クリーンエネルギー技術の利用
13	歩道バリアフリー
14	自転車利用環境の整備
15	ルールの周知徹底、マナーの向上
16	渋滞交差点の解消対策
17	千葉柏道路の整備
18	大規模開発地区に伴う道路整備
19	常磐線、成田線、東武アーバンパークラインの輸送力増強
20	つくばエクスプレス、地下鉄11号線の延伸
21	中心市街地活性化事業の展開
22	モビリティマネジメントの実施

## 2 現況分析と交通課題の整理

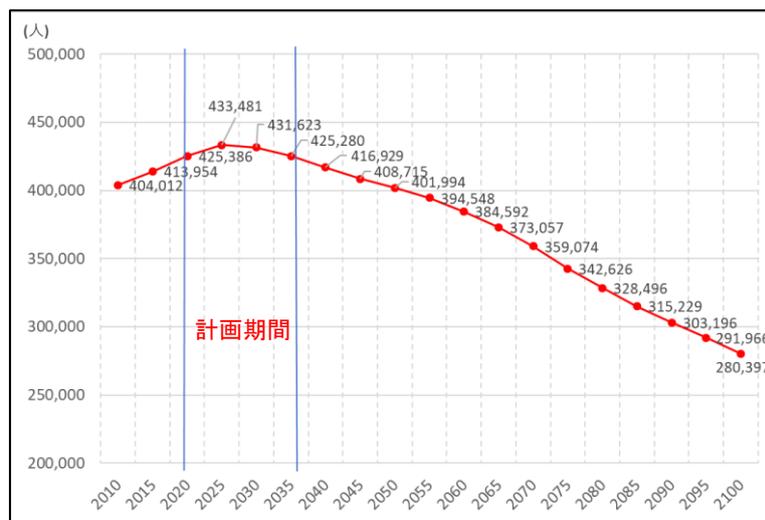
### 2.1 現況・将来の見通し

#### (1) 柏市の人口動態

##### ①人口推移

- 令和2（2020）年3月現在の人口は430,625人（柏市 毎月常住人口より）となっている。
- 将来人口は、令和7（2025）年まで増加を続け、433,481人をピークに減少と予測されている。

##### ■ 人口の推移

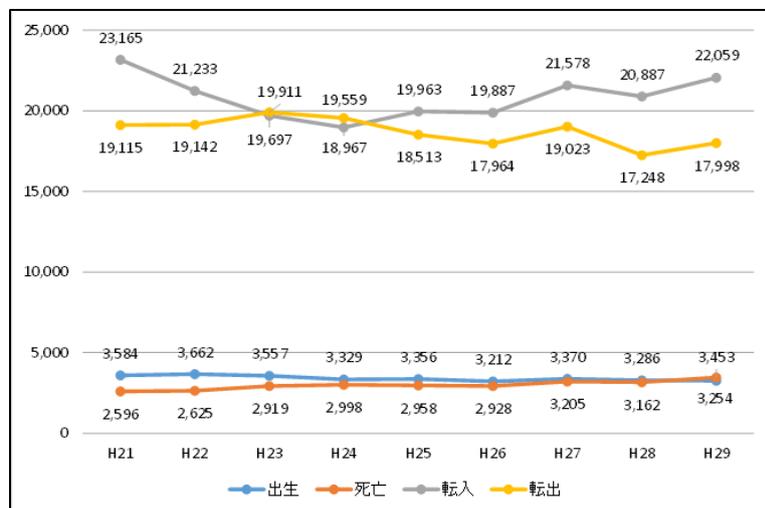


出典：柏市の将来人口推計

##### ②人口動態

- 自然動態（出生・死亡）は、ほぼ横ばいとなっている。
- 転入は、平成25年から増加傾向にある。

##### ■ 人口動態の推移

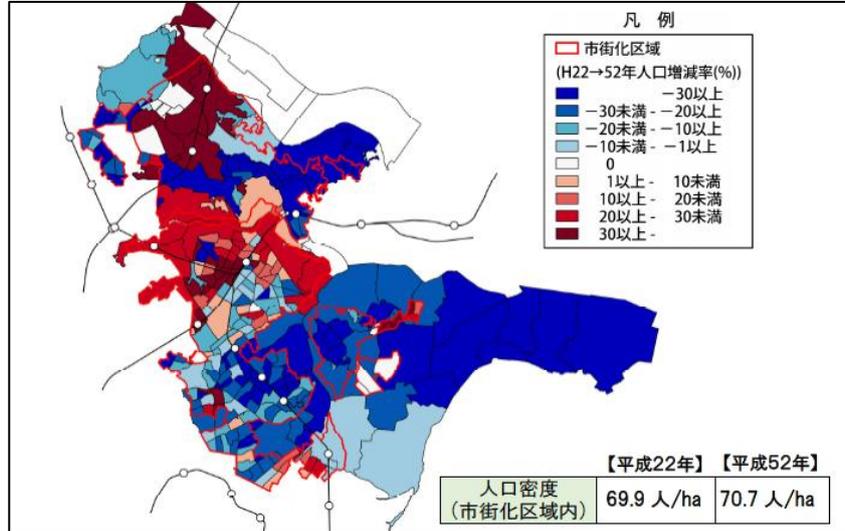


出典：柏市統計書

### ③将来推計人口

- つくばエクスプレス沿線、柏駅、豊四季駅周辺では人口集積が進むと予測されている。一方、南部地域、東武地域では人口の減少が予測される。

#### ■ 平成 22 年～平成 52 年の人口増減率（町丁目別）

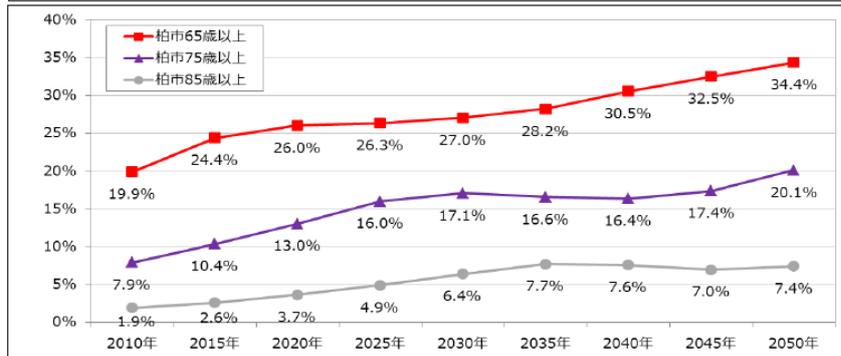
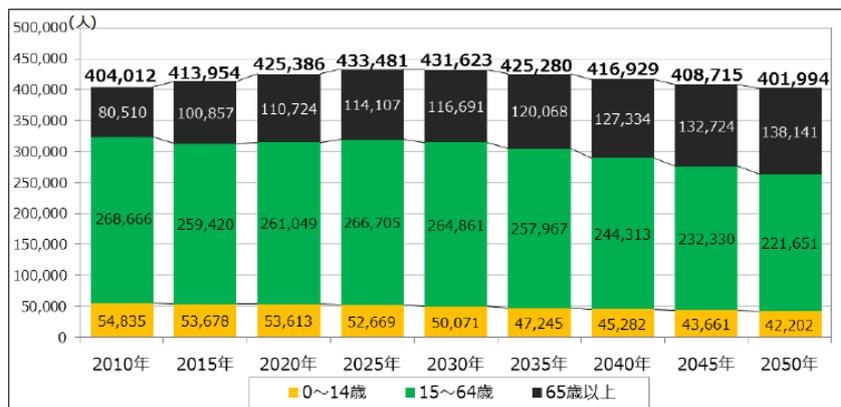


出典：柏市都市計画マスタープラン(H30年)

### ④高齢化

- 平成 22 (2010) 年の 65 歳以上の割合は 19.9%となっているが、平成 27 (2015) 年で 20%を超え、平成 52 (2040) 年には、高齢化率が 30%以上となると予測されている。

#### ■ 高齢者の人口推移

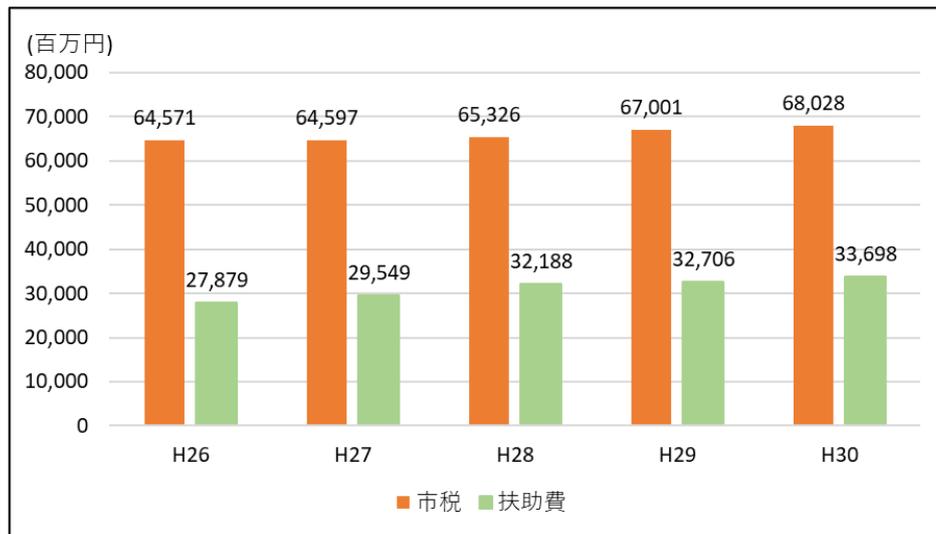


出典：柏市の将来人口推計

## (2) 柏市の財政状況

- 生産年齢人口の減少に伴い、今後税収の減少が懸念される中、高齢化に伴う医療費（扶助費）が徐々に増加し、市の全体予算に対する割合が増えている。限られた予算の中で、有効的な公共交通対策を実施することが重要となる。
- 市で運行している交通の財政負担状況をみると、コミュニティバスを運行していた平成 24（2012）年までは年間 3,500 万円程度の負担があったが、事業の見直しを実施し、平成 24 年以降はコミュニティバスの運行を予約型相乗りタクシー「カシワニクル」の運行に切り替えたことで、利用者数は増加し運行費用が減少した。今後はこのように既存ストックを有効活用することがより一層求められる。

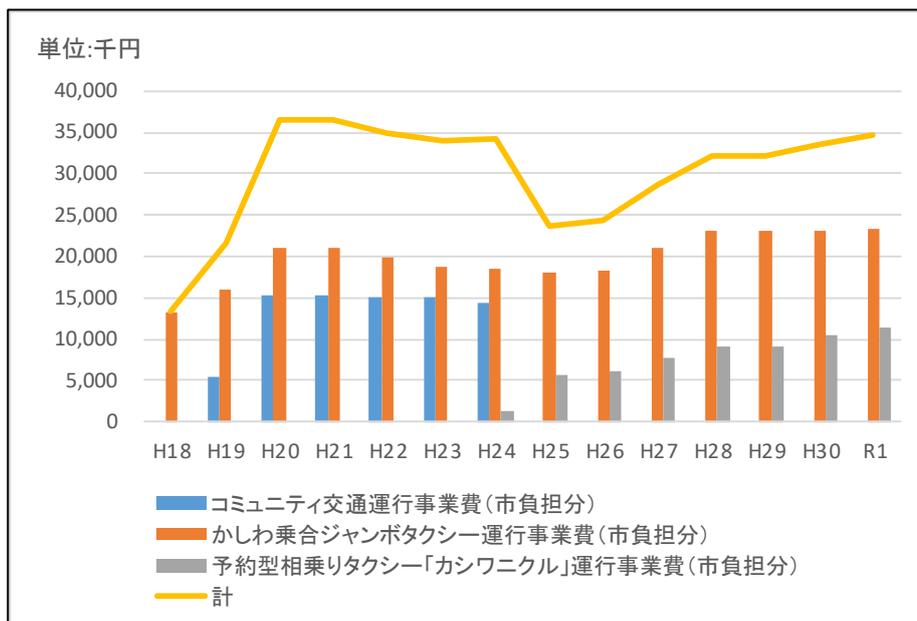
### ■市税と扶助費



※扶助費：社会保障の1つである高齢者等を対象とした福祉に係る費用

出典：柏市の決算書

### ■コミュニティ交通の運行における補助金



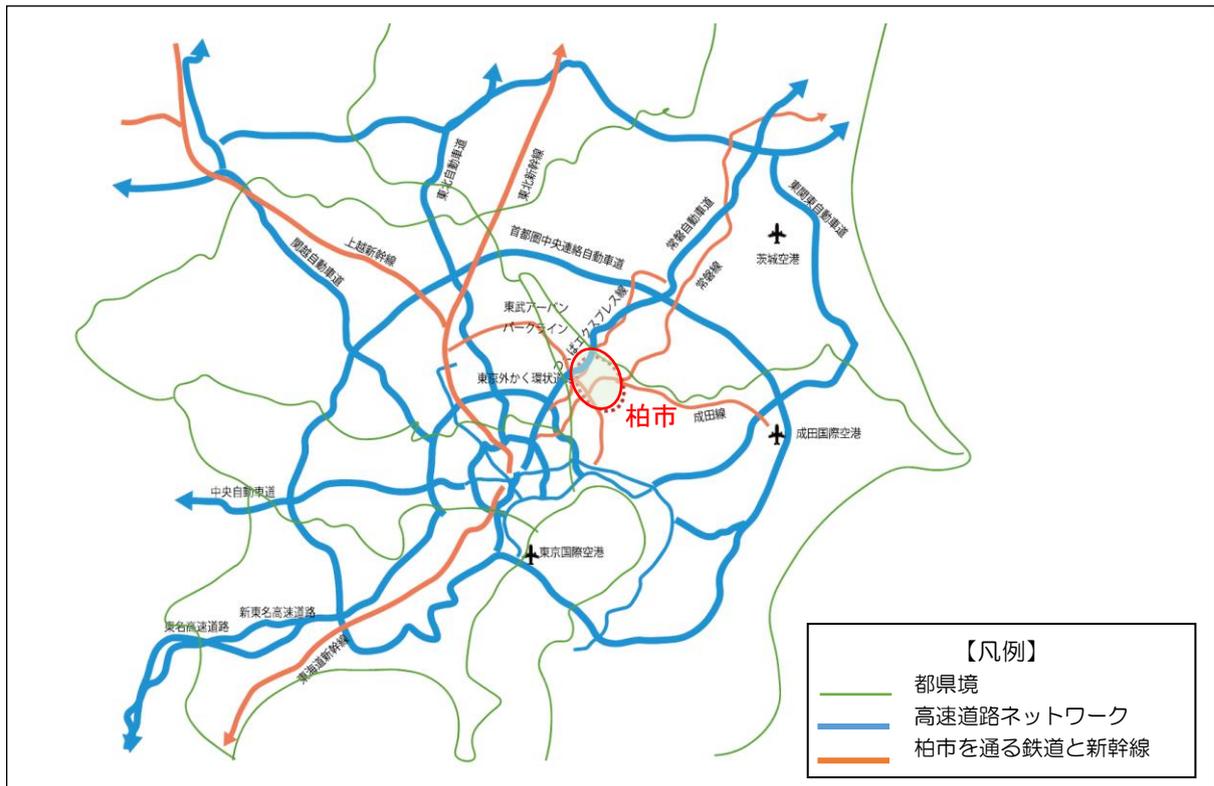
出典：柏市資料

## 2. 2 交通課題

### (1) 広域ネットワークの連携強化 <広域ネットワークの課題>

- 広域幹線道路、鉄道を広域連携軸と位置づけ、広域連携拠点と各拠点を連携する公共交通軸等を連携軸と位置付けている。
- 柏市の圏圏は縮小傾向にあるが、千葉県北西部、他県の周辺区域から、多くの方が買物、通勤、通学で柏市を利用している。また、東京都への通勤の流出も多くなっており、広域からのアクセス視点は重要視される。

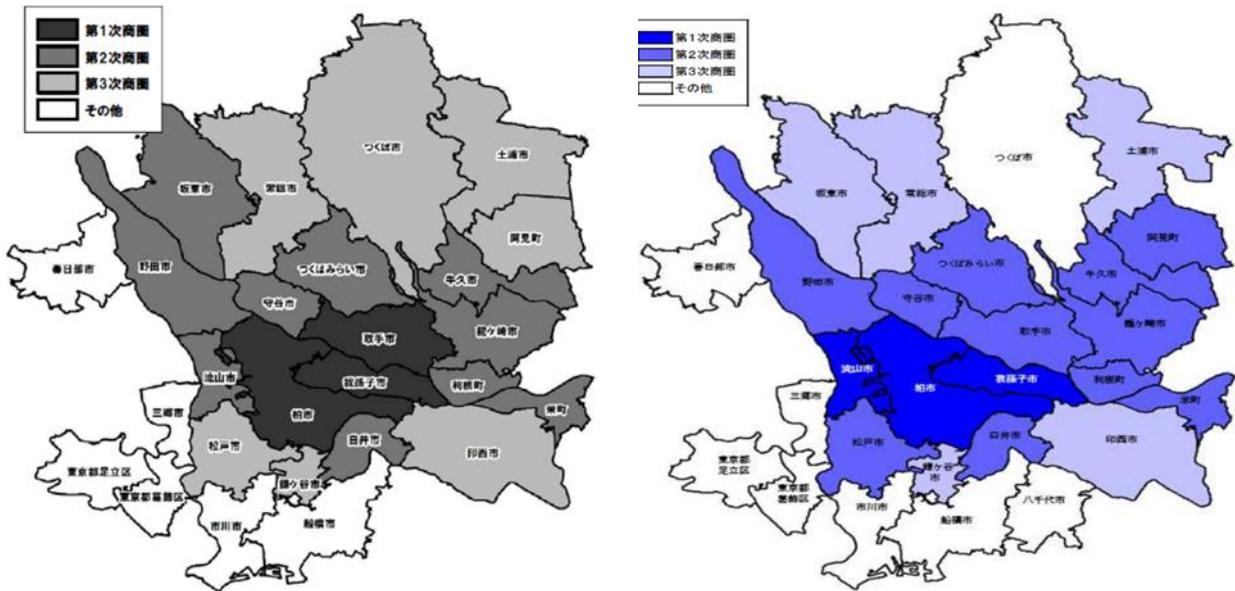
#### ■広域ネットワーク図



#### ■広域ネットワークの現況

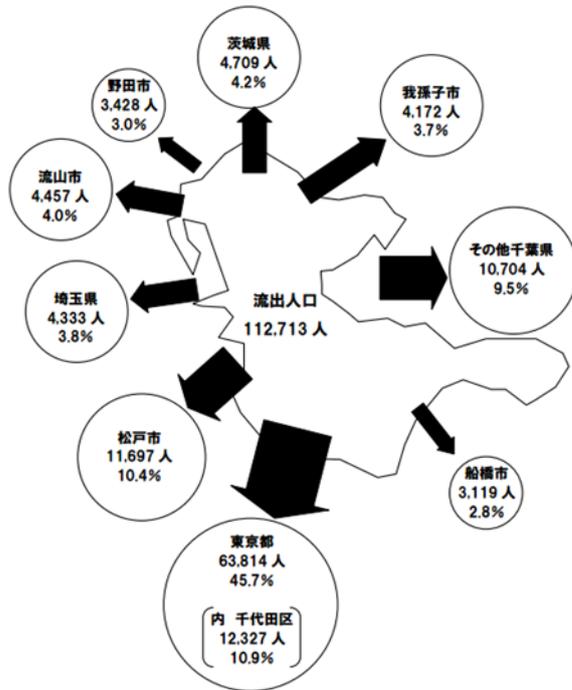
軸	該当路線、道路	現況
東京方向	つくばエクスプレス	利用は年々増加しているが、車両が短い6両編成ということもあり混雑度が増加
	常磐線	品川駅延伸などで輸送力や利便性が強化
	国道6号	道路の混雑が慢性化
	高速バス（羽田空港）	柏駅→羽田空港（9便） 羽田空港→柏駅（13便）
成田方向	都市軸道路	整備完了により周辺道路の渋滞の緩和が期待される
	成田線	運行本数が少ない （1時間に2、3本程度）
環状方向	高速バス（成田空港）	羽田方面に比べ便数が少ない 柏駅→成田空港（1便） 成田空港→柏駅（1便）
	国道16号	道路の混雑が慢性化
	東武アーバンパークライン	急行の開通などで輸送力や利便性が強化

■ 柏市商圈人口の状況（左：平成 23 年度調査 右：平成 28 年度調査）

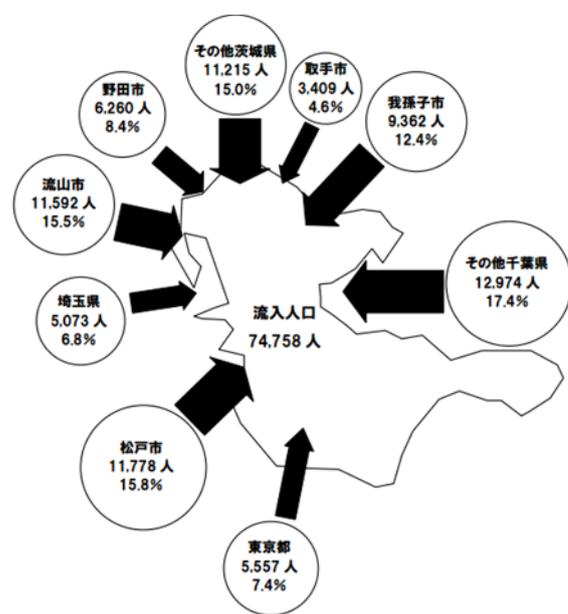


出典：柏市商業実態調査報告書（H29 年）

■ 常住地による従業・通学市区町村別  
15 歳以上就業者数及び通学者数



■ 従業地・通学地による常住市区町村別  
15 歳以上就業者数及び通学者数



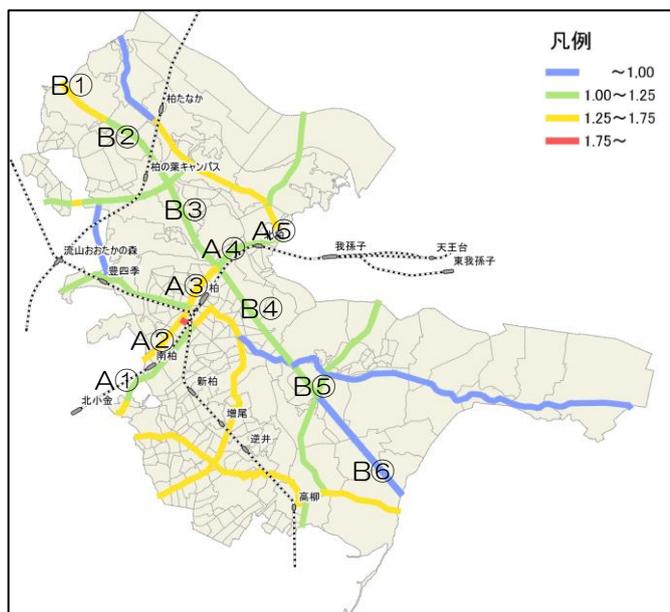
出典：国勢調査（H27 年）データから転記

## (2) 効果的な道路整備と自動車交通の円滑化 <道路交通の課題>

- 市内を南北に縦断、東西に横断する主な道路は国道6号と国道16号のみであり、市外から市外へ通過交通が多くを占めている。これを補完する準幹線道路である県道の多くは2車線であるとともに歩道が狭い、付加車線(右折専用レーン)が無いなどの課題も多い。その結果、交通量がこれら既成の幹線道路に集まり、交差点部などにおいて慢性的な渋滞を引き起こしている。

- 国道における混雑度を平成22年と平成27年で比較すると、混雑度は全体的に下がっているが、混雑原因の一つである大型車両の混入率はほとんど改善が見られていない。
- 交差点では、信号待ちや、右折車両が後続の直進車両の通行を妨げるなどし、交通が集中すると渋滞が起きやすく、主要道路の交差点を中心に深刻な渋滞が発生している。

■国道における混雑率



出典：柏市地域公共交通網形成計画 (R1年)(一部修正)



		起点～終点	混雑度		大型車混入率(%)	
			H22	H27	H22	H27
国道 6号線	A①	流山市・柏市境～市川柏線	1.28	1.26	19.6	19.6
	A②	市川柏線～柏流山線	1.36	1.48	14.8	14.8
	A③	柏流山線～一般国道16号	1.36	1.48	14.8	14.8
	A④	一般国道16号～北柏停車場線	1.11	1.09	20.4	20.7
	A⑤	北柏停車場線～柏市・我孫子市境	1.11	1.09	20.4	20.7
国道 16号線	B①	野田市・柏市境～常磐自動車道	1.38	1.27	32.5	38.2
	B②	常磐自動車道～守谷流山線	1.19	1.15	32.8	32.8
	B③	守谷流山線～一般国道6号	1.25	1.20	32.8	32.8
	B④	一般国道6号～柏印西線	1.25	1.20	32.1	32.1
	B⑤	柏印西線～船橋我孫子線	1.25	1.20	32.1	32.1
	B⑥	船橋我孫子線～柏市・白井市境	0.84	0.76	32.8	33.4

※大型車両の混入率は昼間12時間における値

出典：道路交通センサス(H22、H27)

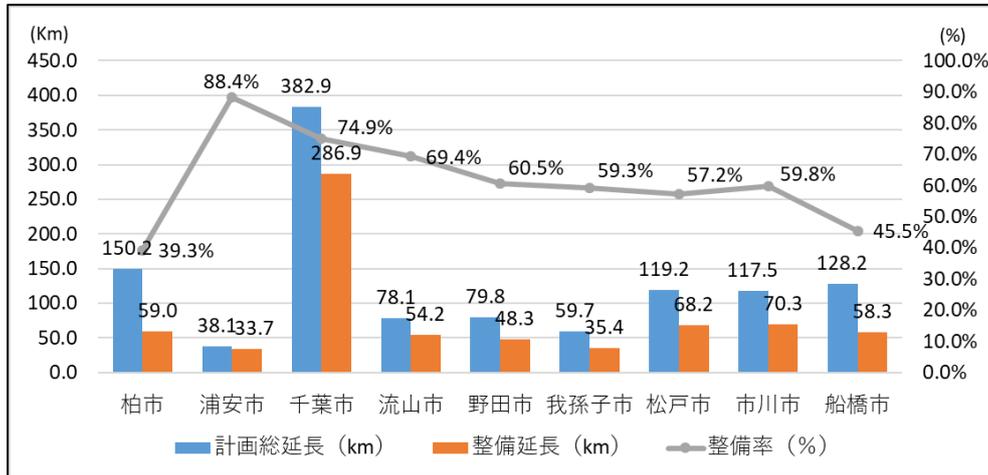
※混雑度

- 1.00以下：道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
- 1.00~1.25：道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間あるものの、何時間も混雑が連続する可能性は小さい。
- 1.25~1.75：ピーク時間帯はもとより、ピーク時間帯を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。
- 1.75~2.00：慢性的混雑状態。昼間12時間のうち混雑する時間帯が約50%に達する。
- 2.00以上：慢性的混雑状態。昼間12時間のうち混雑する時間帯が約70%に達する。

### ③都市計画道路の整備状況

- 整備済みの延長は、近隣市の中でも4番目に長い延長であるが、都市計画道路の整備率が低く、また経年的に低い状態（39.3%）が続いていることも交通渋滞の一因として考えられる。
- 都市構造や社会情勢の変化を踏まえ、道路整備プログラムにおいて優先整備箇所の見直しを実施している。

■都市計画道路の整備率および整備延長（近隣市）



出典：都市計画現況調査（H30年）

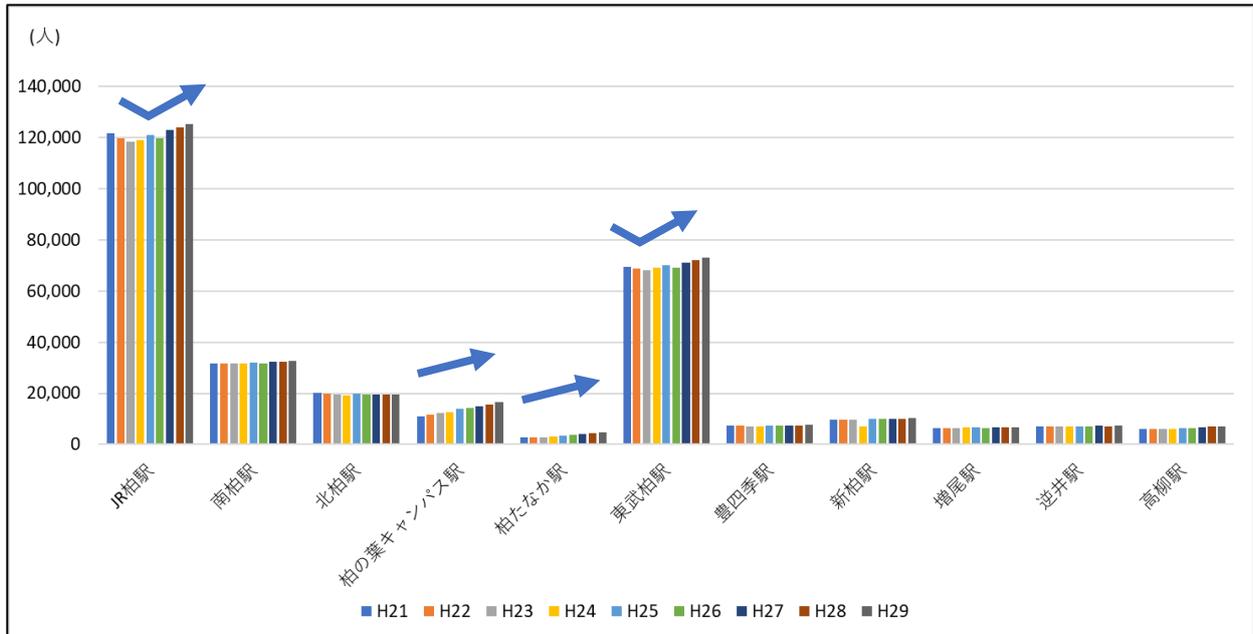
### (3) 公共交通利便性の向上 <各交通モードの課題>

- 将来的に人口（生産年齢人口）の減少が見込まれ、今後公共交通利用者は減少することが予想される。公共交通サービスを維持するためには利用者数維持が不可欠であり、バス網の再編による利便性の向上や過度な自動車利用から公共交通への転換を図る必要がある。

#### ① 鉄道

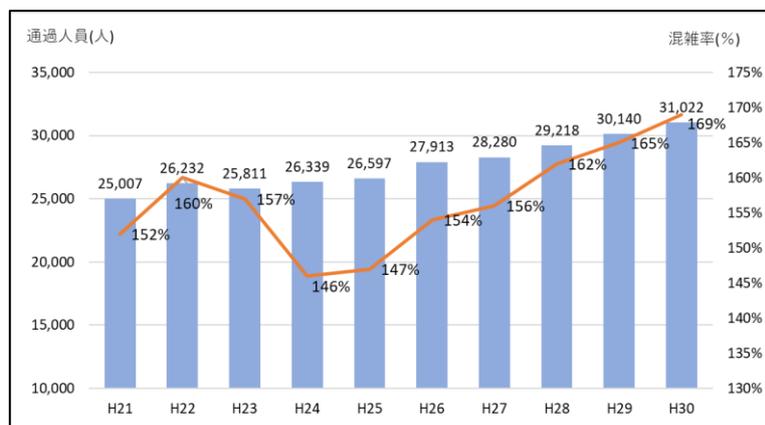
- 柏駅においてはTXの開通に伴い一旦乗車人員は減少したが、駅周辺地域の人口増加や常磐線の輸送力強化などもあり近年再び増加している。その他、JR北柏駅、南柏駅、東武アーバンパークラインの各駅の乗降者数は近年概ね横ばいで推移している。
- 一方でTXにおいては、沿線の土地区画整理事業に伴い、定住人口の増加や商業施設の立地により、乗降者数は増加傾向にあり、今後も増加が予想される。また、TXの混雑率は160%と高く、立っていると圧迫感を感じるレベルとなっている。乗客の総数は他の都心路線と比べ少ないものの、TXでは輸送力の強化が必要となっている。

■ 柏市内の鉄道各駅における乗客数の推移



出典：柏市統計書

■ TX 通過人員と混雑率（青井駅⇒北千住駅）

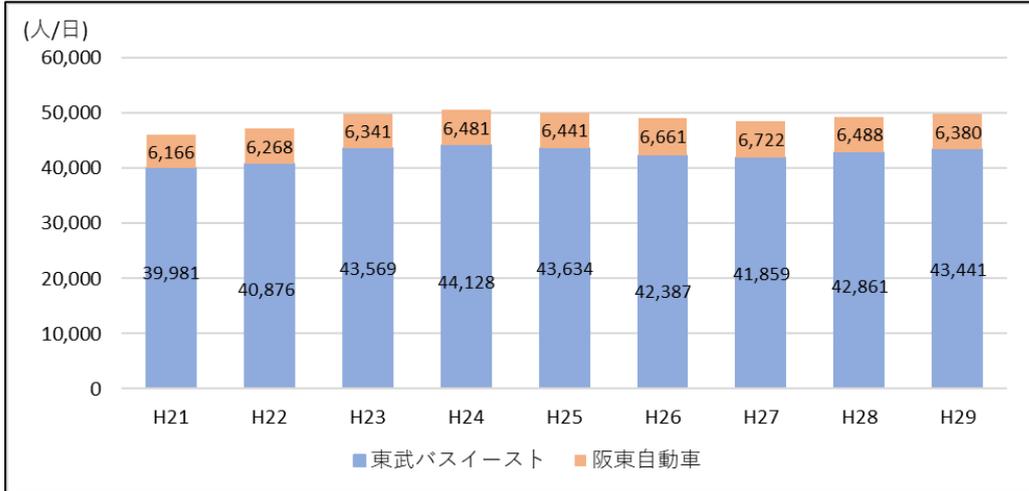


出典：千葉県ホームページ

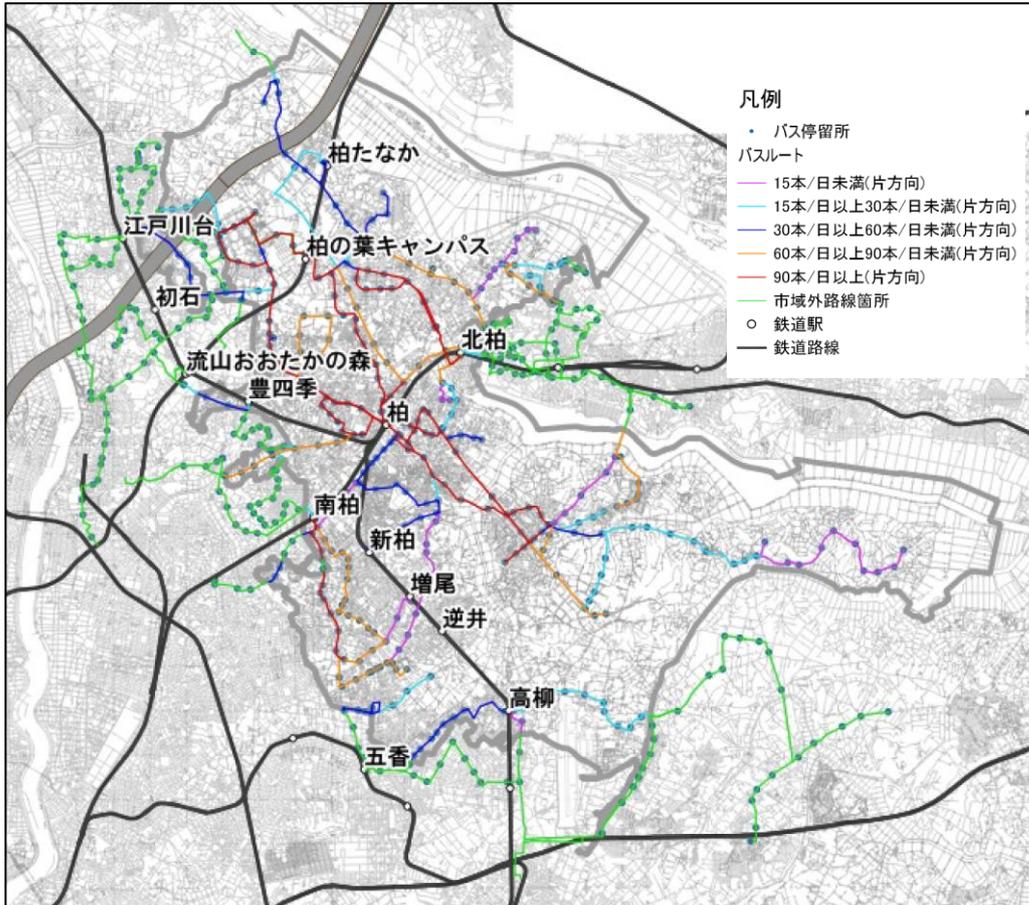
## ②バス

- 市内を運行する主なバス事業者の事業者全体での一日あたりのバス利用者数は、平成 21 年から平成 24 年はわずかに増加しているものの、そのあとは横ばいで推移している。
- 現在の市内のバス路線は、柏駅へ極端に集中していることが確認できる。そのため、柏駅周辺で渋滞が発生した際、定時性の確保が難しく、利用者にとっても不便な状態となっている。

■ 柏市内の主なバス事業者におけるバス利用者数



■ 現在のバス路線及び運行本数

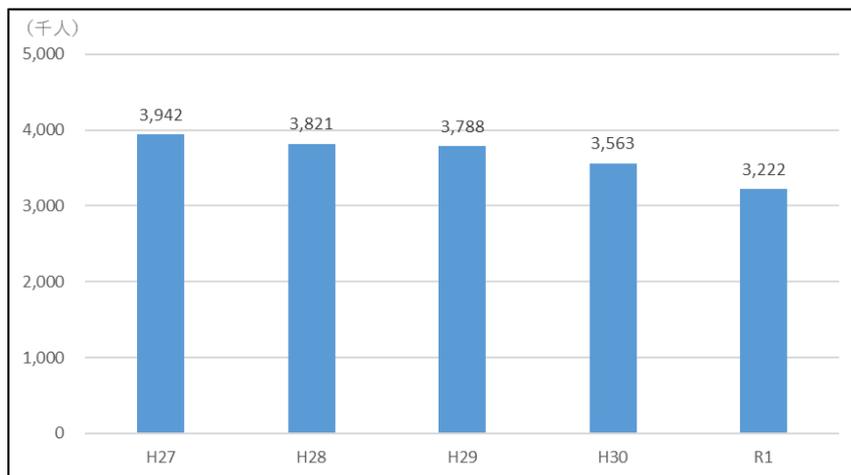


出典：柏市地域公共交通網形成計画(R1年)

### ③タクシー

- 市内のタクシー事業者は12社（個人タクシーを含む）であり、車両数は422台であり（令和元年度末）、乗車人員は減少傾向にある。
- 柏駅東口では、広場外における客待ちタクシー待機列の解消とともに、車道側からタクシーに乗車している現在の乗車環境の改善が課題となっている。

■ 柏市内のタクシー輸送人員の推移



(一社)千葉県タクシー協会の提供データより作成

□ 柏駅東口タクシー乗り場



#### (4) 中心市街地における交通環境の改善（柏駅） <都市拠点（柏駅）の課題>

- 柏市の中心市街地である柏駅周辺は、昭和 47 年の再開発をきっかけに「商業都市」として、発展してきた。市の中心地としての拠点性を発揮し続けることで柏市全体の利便性の向上を目指している。
- 近年は郊外型ショッピングモールの相次ぐ建築や EC 市場の台頭などより、商業の売り上げ低下やそごう柏店の撤退等、商業としては厳しい状況となっている。平成 30 年に UDC2 が発表した「柏駅周辺ランドデザイン」では「商業都市」→「融合都市」への転換を打ち出している。

※UDC2：柏アーバンデザインセンター（通称 UDC2）は、公・民・学が三位一体となって柏駅周辺のまちづくりを推進する課題解決型のまちづくり拠点

##### ① 駅周辺の課題

- 40 万人都市の中心駅である柏駅は、交通の要所としての役割を担うための課題が多く蓄積されている。既存のストックを最大限に活用し、再開発など大きな開発時にリニューアルしていくことも検討する必要がある。

##### 【西口駅前広場】

- 駅前広場として空間が十分でないため、各交通・歩行者動線が錯綜している。
- タクシープールから乗車上場に入る際にシターンが発生するため危険。
- 西口本通りの横断歩道は、企業バス乗り場に向かう歩行者が非常に多く、駅前広場に入出入りする車両との交差が危険。



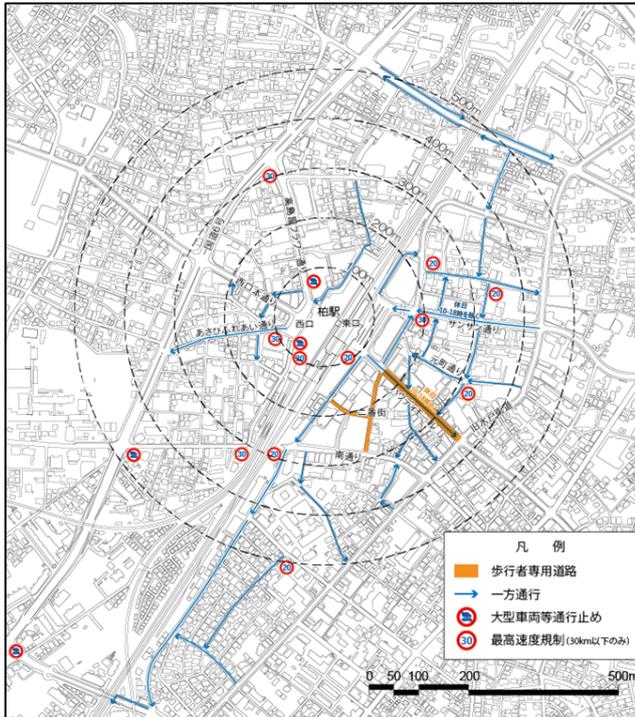
##### 【東口駅前広場】

- 昭和 40 年代の駅前再開発時の交通体系が継続されているため、交通環境に合わせた改善が必要となる。
- 雨の日などに送迎のための一般車両の混雑が発生し、路線バスの定時運行に影響している。
- 一般車レーンで駅側の走行レーンに停車することで、停車帯に入れないキス&ライド利用者が渋滞が発生している。

出典：柏駅前交通広場等基本構想(R1 年)より作成

## ②交通規制状況

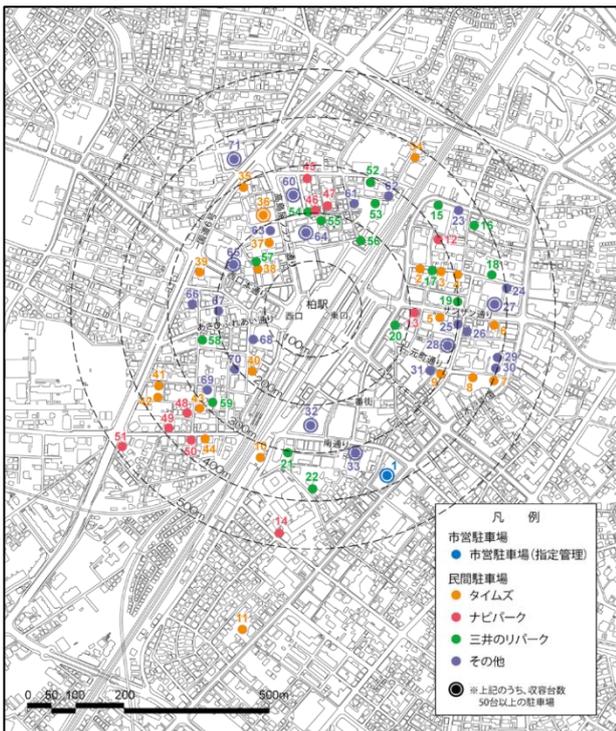
- 複雑な一方通行規制や、平日・休日で運用の異なる道路が存在することにより、特に東口周辺の車両動線が非常に分かりづらい状況となっている。
- サンサン通りでは、平日に逆走が発生している。



出典：柏駅前交通広場等基本構想(R1年)

## ③駐車場の分布

- 駅周辺で建物の建替えをせずに、コインパーキング等にするケースが増加しており、中心市街地がスポンジ化していることも課題として挙げられる。



区分	番号	西口	名前	台数	区分	番号	東口	名前	台数
タイムズ	34	タイムズ柏市あけぼの		4	タイムズ	1	市営駐車場(指定管理)	270	
	35	タイムズ柏末広町第5		17		2	タイムズ柏第19	7	
	36	タイムズ(24時間)柏	116	3		タイムズ柏第11	7		
	37	タイムズ柏末広町第4	38	4		タイムズ柏第9	8		
	38	タイムズ柏末広町第6	7	5		タイムズ柏東口	17		
	39	タイムズ柏旭町第4	13	6		タイムズ柏第6	5		
	40	タイムズ柏旭町第2	9	7		タイムズ柏2丁目第2	6		
	41	タイムズ柏旭町第5	20	8		タイムズ柏2丁目	24		
	42	タイムズ柏旭町第7	7	9		タイムズ柏2丁目第3	7		
	43	タイムズ柏旭町第8	14	10		タイムズ柏中央町	26		
44	タイムズ柏旭町第9	15	11	タイムズ柏東町	19				
ナビパーク	45	柏末広町第1	14	12	柏第1	24			
	46	柏末広町第2	16	13	柏第10	14			
	47	柏末広町第3	19	14	柏中央町第1	8			
	48	旭町第7	4	15	柏4丁目第2	14			
	49	旭町第2	6	16	柏4丁目第3	23			
	50	旭町第6	7	17	柏4丁目	3			
	51	旭町第8	10	18	柏4丁目第5	15			
三井のリパーク	52	柏末広町第2	16	19	柏4丁目第4	25			
	53	柏末広町第4	18	20	柏2丁目第4	38			
	54	柏末広町第3	6	21	サンキ柏中央町	37			
	55	柏末広町第6	22	22	柏中央町第2	2			
	56	柏末広町第7	10	23	プラパルパーキング	7			
	57	柏末広町第5	10	24	ザ・パーク柏第4	11			
	58	柏旭町1丁目第3	20	25	バラカ柏第1	8			
その他	59	柏旭町1丁目第4	4	26	柏2丁目第1駐車場	4			
	60	SAビルパーキング	130	27	NP24(柏)柏東口パーキング	511			
	61	ザ・パーク柏第1	8	28	ザ・柏タワースクエア駐車場	124			
	62	NP24(柏)第3パーキング	8	29	エイブルパーキング柏2丁目	8			
	63	イーパーク柏第一生命ビルディング	2	30	イトーヨーカ堂柏店第1駐車場	42			
	64	柏高島屋(サンエ)柏第1駐車場	430	31	イトーヨーカ堂柏店第4駐車場	10			
	65	東葉立体駐車場	107	32	柏マルイ田マルイ地下駐車場	84			
	66	NSパーク24 NO.2	10	33	中央町パーキング	258			
	67	NSパーク24 NO.7	26						
	68	柏高島屋(サンエ)新館アレー駐車場	29						
69	NSパーク24 NO.6	23							
70	パークネット 柏駅前	12							
71	柏高島屋(サンエ)柏第2駐車場	350							

出典：柏駅前交通広場等基本構想(R1年)

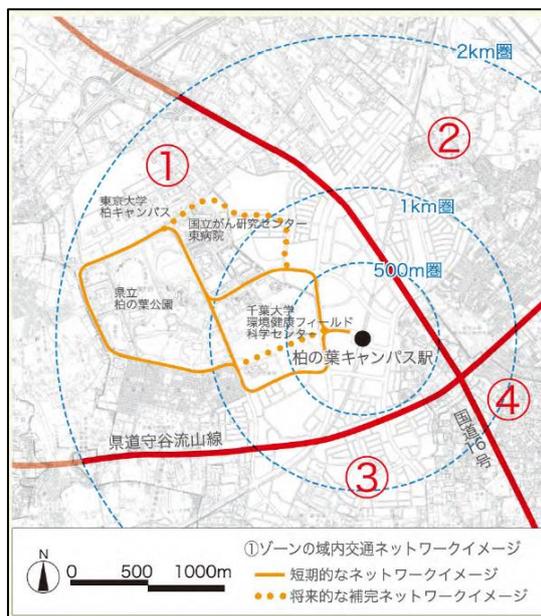
(5) 新市街地の整備と交通施策の連動<都市拠点(柏の葉キャンパス)の課題>

- 柏市の新市街地である柏の葉キャンパスは、大学とまちが融合し、まち全体が大学のキャンパスのように緑豊かで質の高い空間となり、知的交流の場とする「柏の葉国際キャンパスタウン構想」を目指した都市となっている。また、公共(千葉県・柏市)×民間(企業・市民)×大学(東京大学・千葉大学)が連携して、都市環境の創造を目指している。

① 居住エリア拡大に伴う域内移動交通の充実

- 柏の葉キャンパスの居住エリアは広がり、今後も居住人口の増加が見込まれる。駅へ向かうための公共交通や、柏の葉キャンパス駅と主要施設を効果的に結ぶ新たなルートとなる交通手段が求められている。

■ 柏の葉キャンパスエリアの域内交通ネットワークのイメージ



出典: 柏の葉国際キャンパスタウン構想 (R2年)

② 柏の葉エリアと柏中心市街地を結ぶ公共交通の充実

- 道路整備と合わせた幹線バスの再編・拡充を実施による利便性の向上が求められている。

■ 柏の葉エリアの移動交通に係るテーマ



出典: 柏の葉国際キャンパスタウン構想 (R2年)

## (6) 交通結節点の改善 <結節点(各駅)の課題>

- 交通結節点は、同じまたは異なる交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設であり、公共交通、自家用車、自転車、歩行者などの交通の利用者の視点を踏まえ、移動の連続性を強化していくことが重要である。その他、交流の拠点・ランドマークとしての機能も有している。

### ①待合環境

- 現状、ベンチや上屋が設置されていない駅前広場が多く、待合環境に関する整備要望が市民から多くあがっており、アンケートでも半数以上の人々が待合環境に対して不満を感じている結果となった。
- 今後、北柏駅、高柳駅では土地区画整理事業に合わせて駅前広場を整備していく予定だが、これに伴い、効率的なバス運行や歩行者の円滑な移動につながると考えられる。

### ■各駅の交通結節点機能との駅前の待合環境

路線	駅名	出口	路線バス	バス停		タクシー乗場	
				上屋	ベンチ	上屋	ベンチ
JR常磐線	柏駅	東口	15系統	有	無	有	無
		西口	19系統	有	無	有	無
	北柏駅	北口	10系統	未	未	未	未
		南口	4系統	有	(有)	有	無
	南柏駅	東口	9系統	有	無	有	無
		西口	3系統	無	無	有	無
東武 アーバンパーク ライン	豊四季駅	北口	—	—	—	無	無
		南口	1系統	無	無	無	無
	柏駅	東口	15系統	有	無	有	無
		西口	19系統	有	無	有	無
	新柏	東口	2系統	有	有	無	無
		西口	—	—	—	—	—
	増尾駅	東口	1系統	—	—	—	—
		西口	—	無	無	無	無
	逆井駅	東口	ジャンボ3系統	無	無	無	無
		西口	—	—	—	—	—
高柳駅	東口	1系統	未	未	未	未	
	西口	3系統+ジャンボ1系統	無	無	無	無	
つくば エクスプレス	柏の葉 キャンパス駅	東口	3系統	有	有	有	有
		西口	9系統	有	有	有	有
	柏たなか駅	東口	1系統	有	無	無	無
		西口	2系統	有	無	有	無

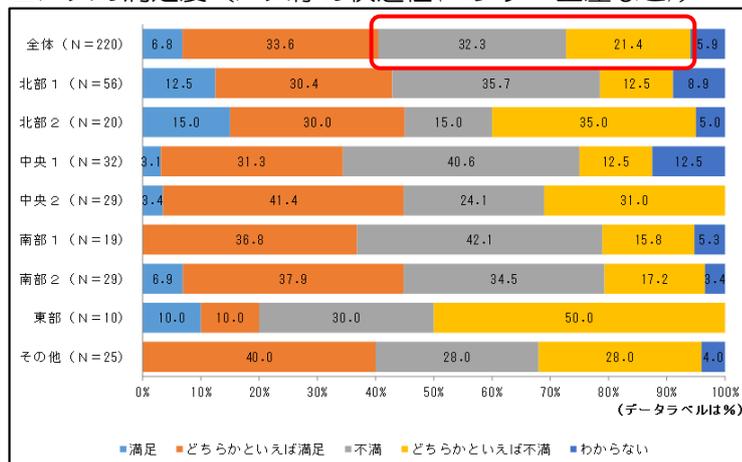
□ 高柳駅(西口)



□ 北柏駅(北口)



### ■バスの満足度(バス停の快適性(ベンチ・上屋など))



出典: 柏市の交通に関する調査(R1年)

## ②公共交通サイン

- 複数の鉄道、バス路線が集中する駅については、利用者がスムーズに乗り換え・乗り継ぎができるように乗り場案内や運行情報を提供していくことが求められている。
- 近年、外国人観光客や市内在住の外国人も増加しているため、外国語対応なども課題となっている。

### □バスの発車案内板（柏駅）



## (7) バリアフリーの推進 <歩行空間の課題>

- ・ 柏市では、平成 22 年に策定した「柏市バリアフリー基本構想」に基づき、高齢者や障害者等が自立した日常生活や社会生活を営むことができる生活環境の整備を進めている。

### ① 駅構内

- ・ エレベーターや多目的トイレは柏市内の駅について概ね設置完了しているが、ホームドアは東武アーバンパークラインの柏駅およびつくばエクスプレスの柏の葉キャンパス駅と柏たなか駅のみとなっている。
- ・ ホームでの事故件数は近年徐々に減少傾向にあるが、ホームの転落事故は年間 3,000 件前後、視覚障害者による転落事故も年間 70 件程度発生しており（いずれも全国の事故発生件数）、早期のホームドア設置が望まれている。

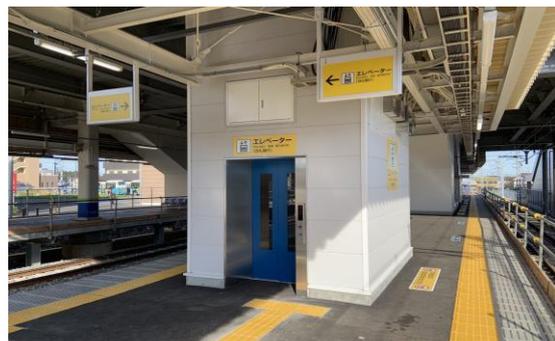
### ■ 各駅のバリアフリー化の状況

			バリアフリー化			
			改札内	改札外	多目的	ホーム
			EV	EV	トイレ	ドア
JR常磐線	柏	快速	○	東口○	○	×
		各駅停車	○	西口○		×
	北柏	○	北口×	○	×	
	○	南口○				
南柏		○	東口○	○	×	
		○	西口○			
東武アーバンパークライン	豊四季	大宮方面	○	両側○	○	—
		柏方面	○	自由通路の両側○		—
	柏	大宮方面	○	東口○	○	○
		船橋方面	大宮方面と連結	西口○		○
	新柏		○	※改札が地上部にあるので設置不要	○	—
	増尾	柏方面	○	東口○	○	—
		船橋方面	○	西口○		—
	逆井	柏方面	○	東口○	○	—
		船橋方面	○	西口×		—
	高柳	柏方面	○	自由通路の両側○	○	—
船橋方面		○	両側○	—		
つくばエクスプレス	柏の葉キャンパス	秋葉原方面	○	※改札が地上部にあるので設置不要	○	○
		つくば方面	○			○
	柏たなか	秋葉原方面	○	東口○	○	○
	つくば方面	○	西口○	○		

□ 柏駅ホームドア



□ 高柳駅エレベーター



### ■ 駅ホームからの転落件数の推移（全国）



(注) ホームからの転落件数は、プラットフォームから転落したが列車等と接触しなかった件数である。

(注) ホームからの転落件数は、鉄道事業者が把握している件数である。

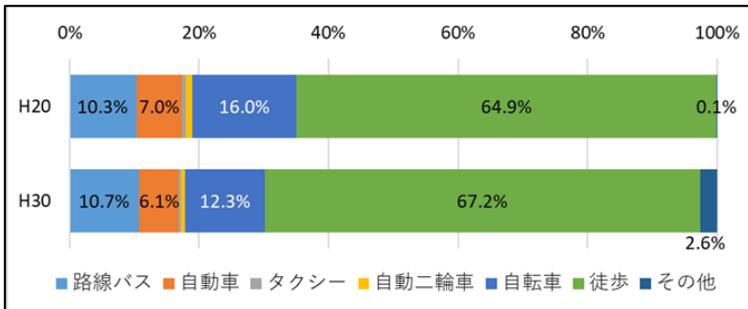
(注) 自殺等故意にホームから線路に降りたものは含まれない。

出典：国土交通省資料

## ② 駅周辺

- 駅からの末端交通手段として徒歩で移動する人は増加傾向にある。またアンケートでは、駅周辺の道路の段差やバリアフリー化を進めるべきとの意見が多く、バリアフリー基本構想において、重点整備地区として設定している駅周辺については、柏市バリアフリー道路特定事業計画に基づき、バリアフリー化を推進していく必要がある。

### ■ 駅末端交通手段



出典：パーソントリップ調査(H20、H30年)

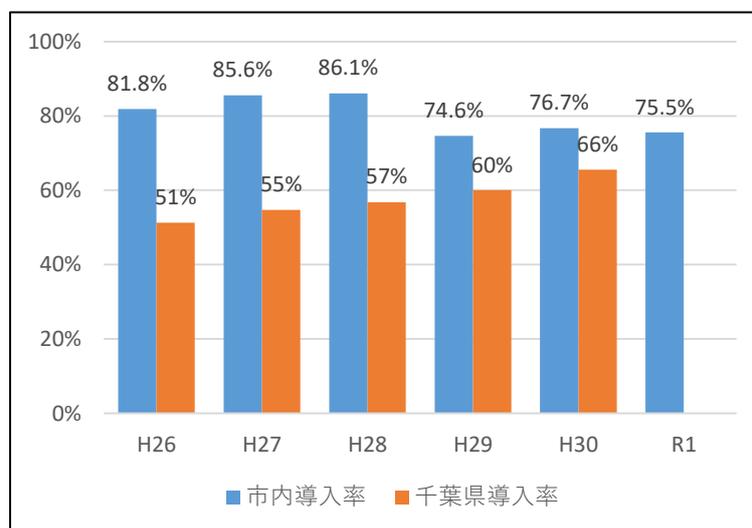
### □ バリアフリー化



## ③ 車両

- 市内を運行するバスは、千葉県の実用ノンステップバス車両導入率を上回っており、高齢者や障害者などが利用しやすい車両の導入が進められている。
- タクシーにおいても、ユニバーサルデザイン（UD）タクシーの台数が年々増台しており、接遇や介助の向上のため、UD研修も実施されている。

### ■ 市内のノンステップ率導入率



※H26～28は2事業者、H30は3事業者、H29・R1は4事業者の数値  
 ※R1の千葉県平均は未発表

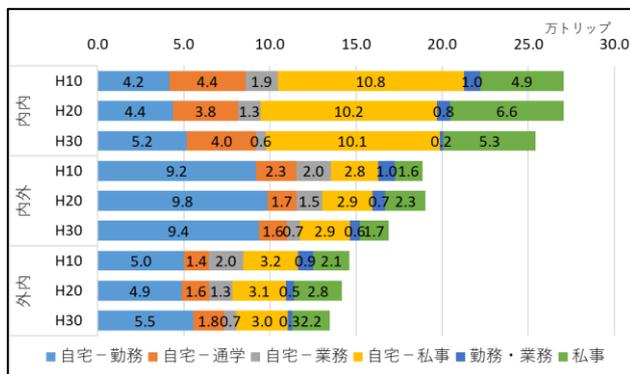
## (8) 外出機会を支える交通手段の改善 <高齢化・交通空白不便地域>

- 既出の通り、高齢者人口は令和7（2025）年には26%、令和22（2040）年には30%を超え、市内の約1/3が高齢者になると推定されている。買い物や通院などの日常の移動が困難な人が増加することが予想される。

### ① 高齢者のトリップ数の推移

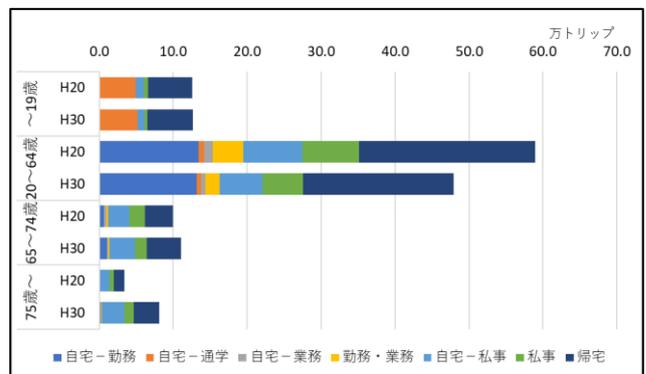
- 市内のトリップ数は、全体的に減少傾向にあり、年齢別にみると、20～64歳のトリップ数は減少し、高齢者（65歳以上）のトリップ数は増加傾向にある。生産年齢人口のトリップ数の減少は、高齢化の進展による生産年齢人口の減少が起因していると考えられる。
- また、勤務・業務のトリップの減少が目立ち、近年の業務効率化やテレワーク等の働き方の変化が影響していると考えられ、今後もこれらの傾向が継続すると予想される。
- 高齢者（65歳以上）トリップ数の推移については下記2点の特徴がみられる。
  - イ 「私事」のトリップ数が増加しており、高齢者の外出が増加することは、健康や経済的な面からも良い傾向であると考えられる。
  - ロ 平均外出率は、全世代で唯一増加しているものの他世代と比較すると最も低くなっている。外出率が低い要因としては、交通手段が不足していることも原因の1つとして推測される。

### ■ 市内外トリップ数の推移（目的別）



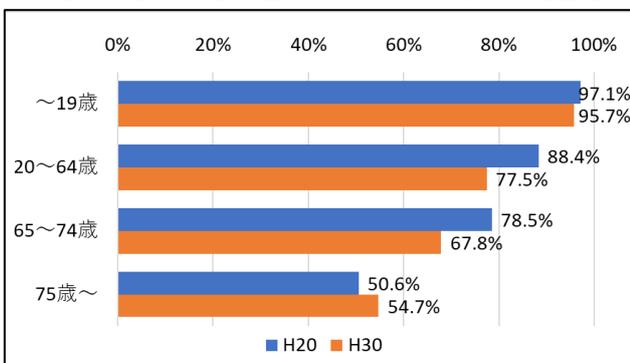
出典：パーソントリップ調査（H10、H20、H30年）

### ■ 年齢層別のトリップ数の変化



出典：パーソントリップ調査（H20、H30年）

### ■ 年齢層別の平均外出率（パーソントリップ調査時に外出した人の割合）



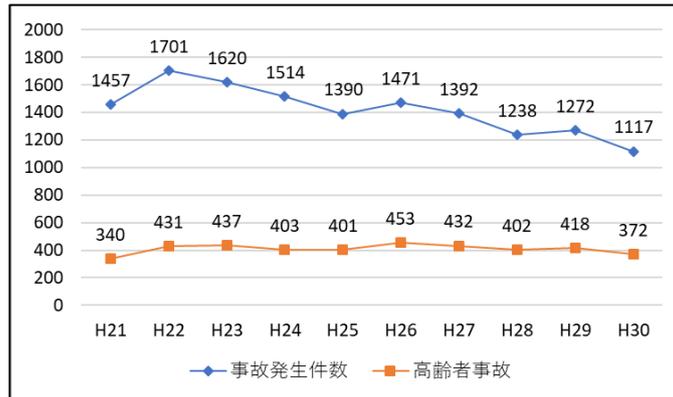
出典：パーソントリップ調査（H20、H30年）

※トリップは、人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段に乗り換えても1トリップと数える

## ②高齢者の交通事故

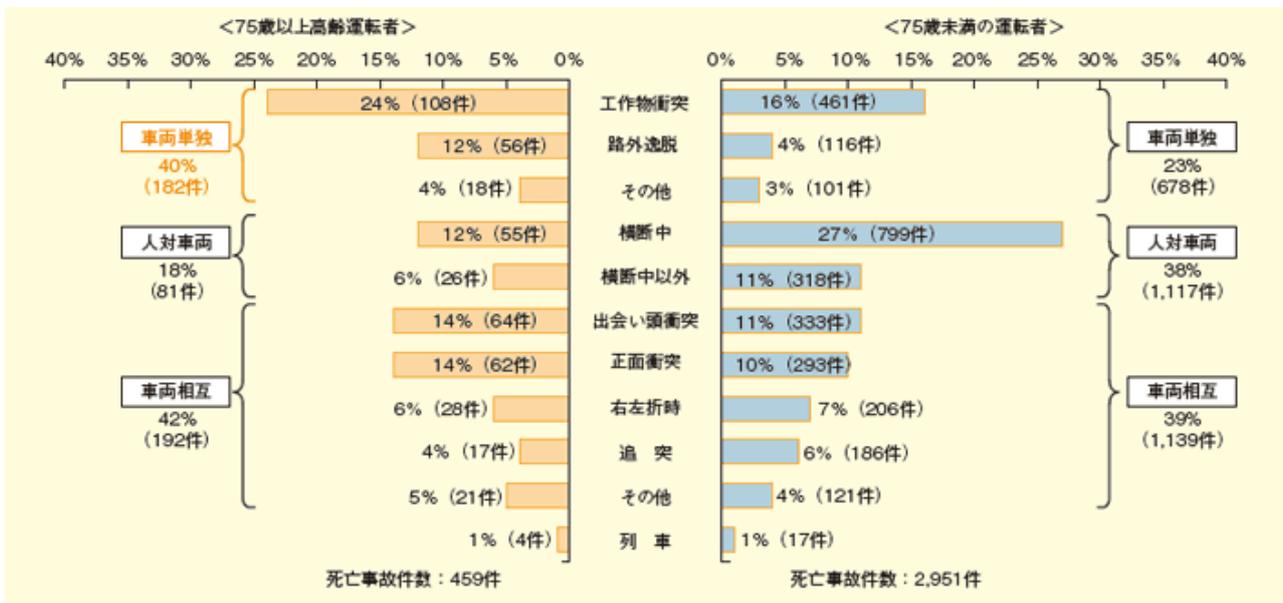
- 事故件数を見ると、全体の発生件数は減少しているが、高齢者の事故件数は概ね横ばいであり、全体に占める割合は年々増加しつつある。特に、高齢ドライバーによる事故では、安全運転義務違反が事故原因の70%を占めている。
- 安全運転の推進を図るとともに、自家用車がなくても日常の生活に不自由しない交通環境の整備が望まれている。

■市内の交通事故と高齢者の事故



出典：柏市ホームページ

■高齢者の交通事故の内訳



出典：交通安全白書(H29年)内の警視庁資料

### ③公共交通空白不便地域、自家用車での移動

令和元年に策定した柏市地域公共交通網形成計画では、公共交通の利用が困難である地域として、下記の条件に該当する地域を公共交通空白不便地域として設定した。

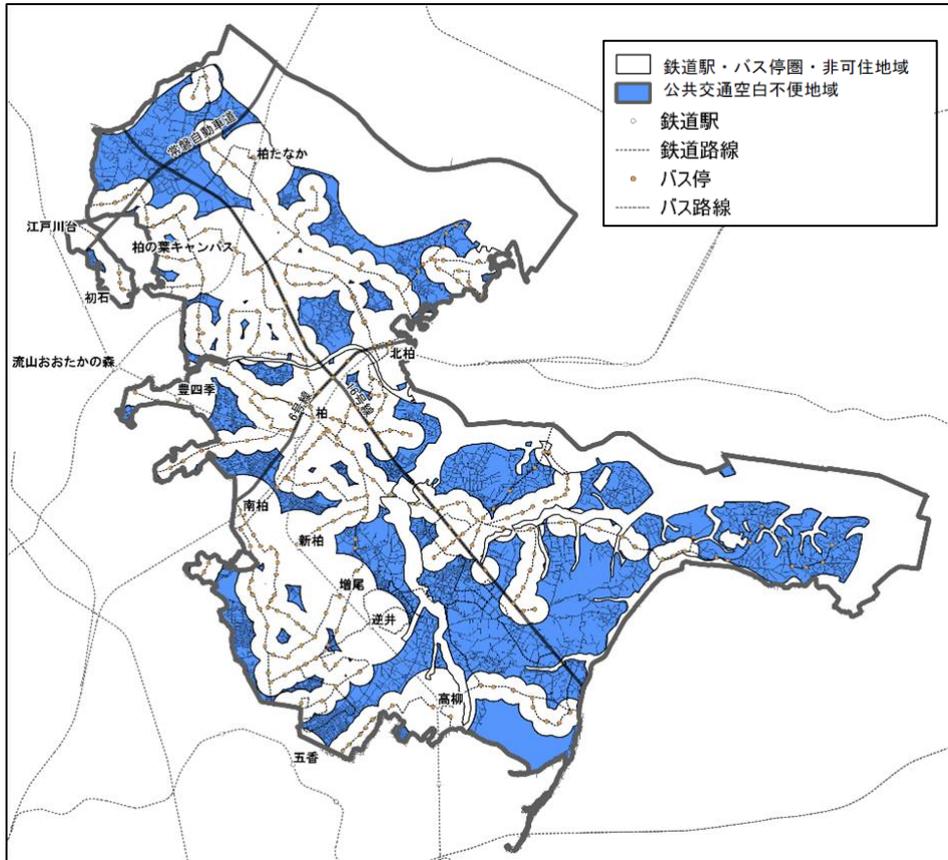
イ 河川・公有水面及び農用地以外の可住地域

ロ 鉄道駅から800m（柏駅、柏の葉キャンパス駅は1km）圏外

ハ バス停（片道15本/日以上路線（民間路線バス））から300m圏外

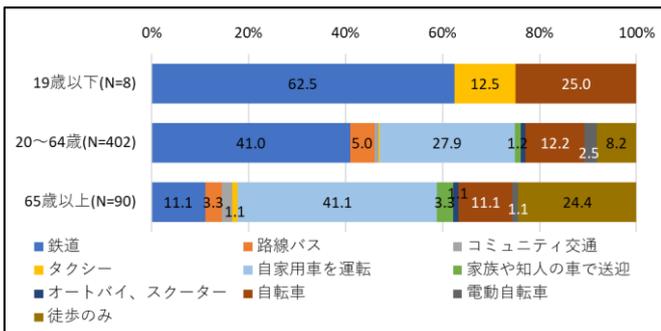
年齢別の主な交通手段を見てみると、65歳以上では約4割が自家用車を利用しており、地域別でも、公共交通空白不便地域のある”「北部」、「南部」地域においては特にその傾向が顕著にみられる。

#### ■公共交通空白不便地域



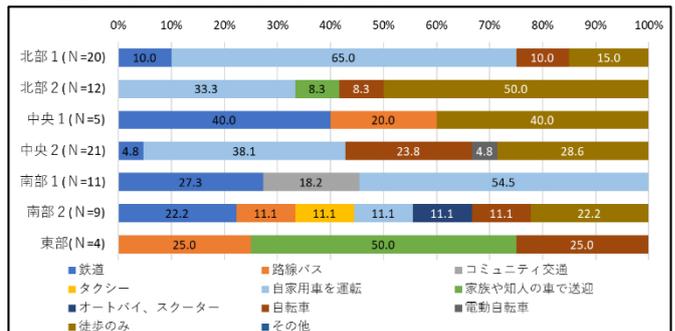
出典：柏市地域公共交通網形成計画(R1年)

#### ■日常的に最も利用する交通手段



出典：柏市の交通に関する調査(R1年)

#### ■日常的に最も利用する交通手段 (65歳以上の人での地域別内訳)



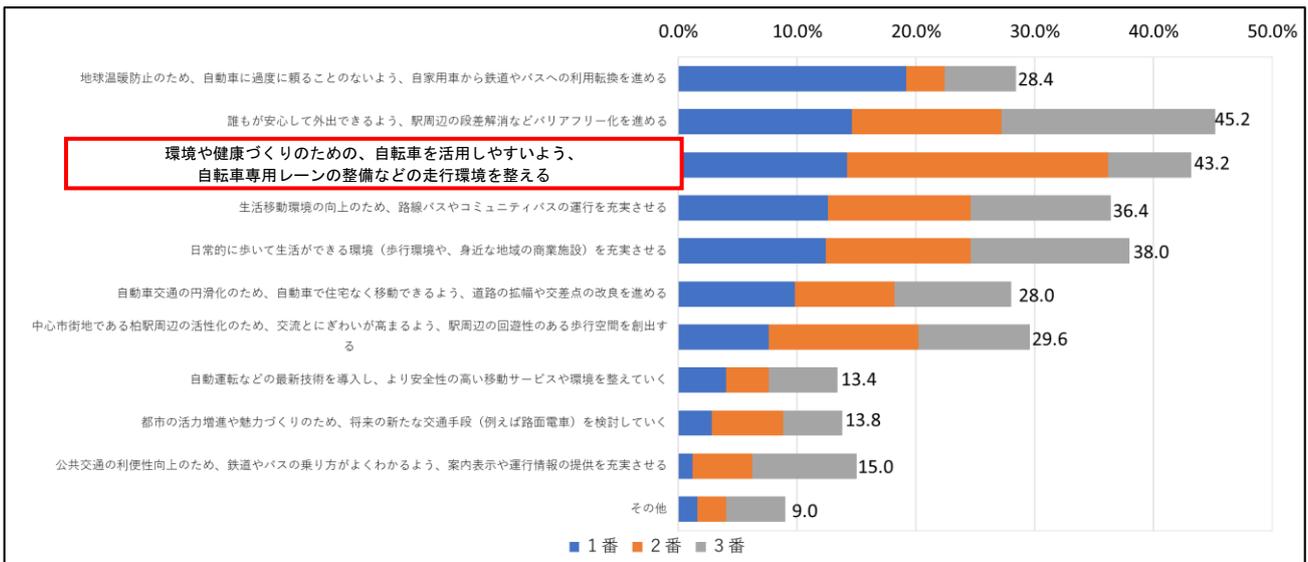
出典：柏市の交通に関する調査(R1年)

## (9) 自転車利用環境の向上 <自転車環境の改善>

### ①自転車走行環境

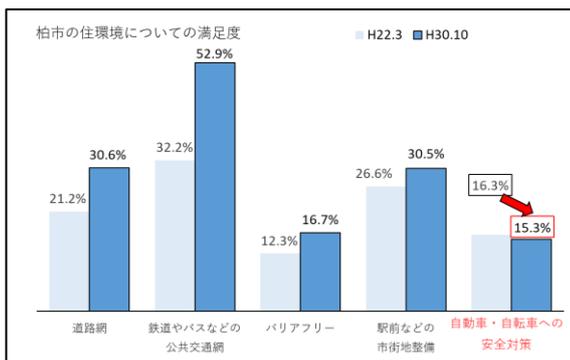
- 「環境や健康づくりなどのため、自転車環境を活用しやすいよう、自転車専用レーンの整備などの走行環境を整える」の要望は高くなっている。
- 自転車空間（安全対策）についての満足度は低く、自転車の分担率が上がっていないが、一定の利用ニーズはあることがうかがえる。

### ■今後の柏市全体の交通環境を充実させるために、優先すべき方向性



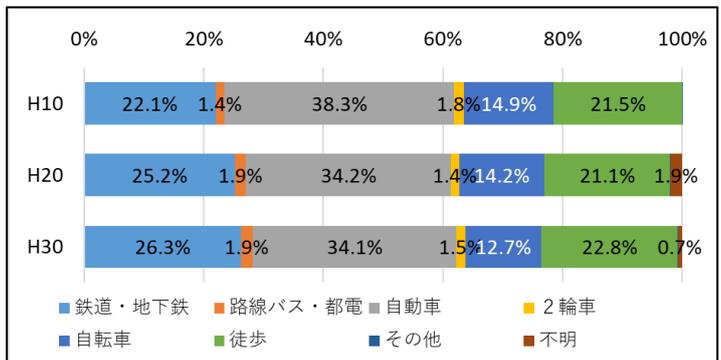
出典：柏市の交通に関する調査（R1年）

### ■自転車への安全対策に関する満足度



出典：市民意識調査(H22年)  
柏市まちづくり推進のための調査(H30年)

### ■自転車利用状況（分担率）

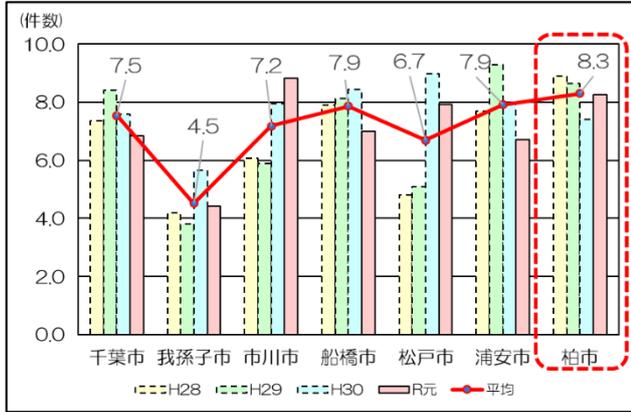


出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H10、H20、H30年）

## ②自転車事故

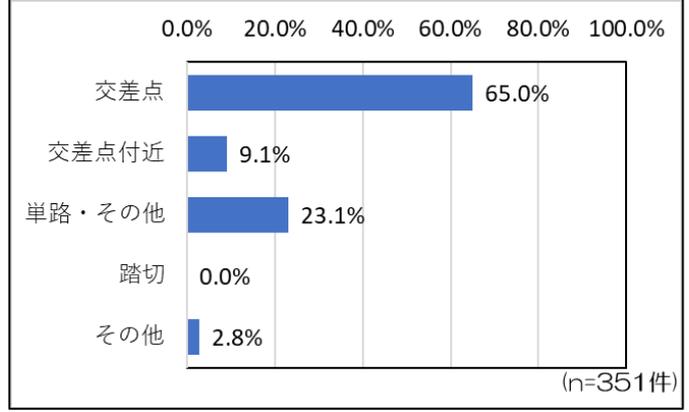
- 市民の交通手段として利用される自転車の事故件数を千葉県内の周辺自治体を含め直近4年間に  
ついて、人口1万人あたりの自転車事故件数ベースで周辺自治体と比較すると、柏市は事故発生  
件数も高く、令和元年度には発生件数が増加している。

■人口1万人あたりの自転車事故発生件数比較



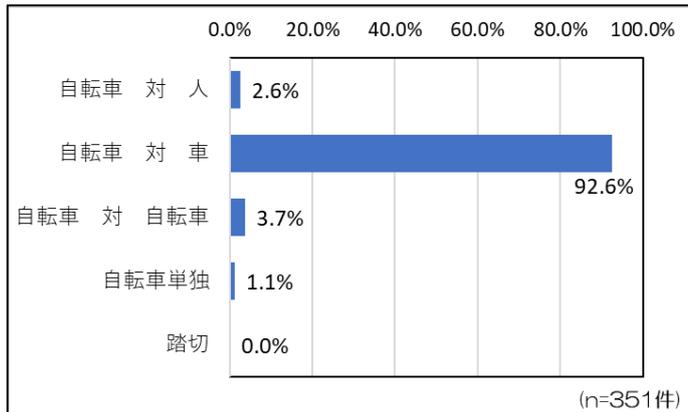
出典:千葉県警察 白書データ

■市内の事故発生地点別事故件数割合



出典:千葉県警察 白書データ

■市内の事故類型別 発生件数



出典:千葉県警察 白書データ

□自転車専用レーン



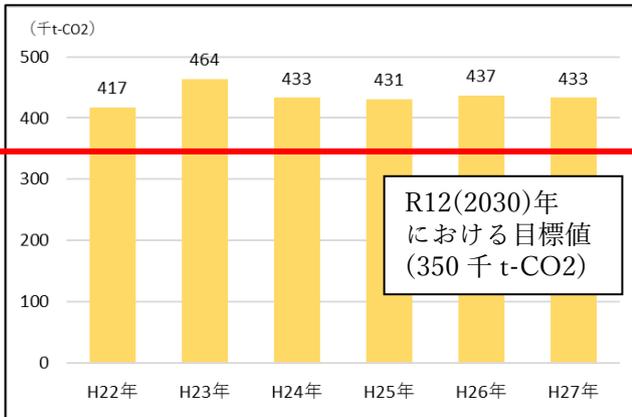
## (10) 環境負荷の軽減 <環境の改善>

- ・柏市では自動車保有台数は、平成 17 年度から緩やかに増加している。また主要幹線道路では慢性的な交通渋滞が発生しており、環境負荷軽減に向けた自動車から鉄道・バスなどの公共交通や自転車への利用転換について関心が高まっている。

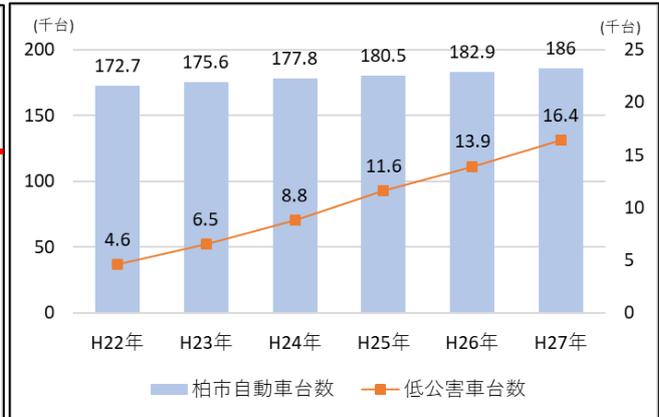
### ①温室効果ガス

- ・市における自動車の保有台数はやや増加しているが、運輸部門における温室効果ガス排出量はおおむね横ばいにとどまっている。運輸部門における令和 22（2030）年の排出目標は 350 千 t-CO<sub>2</sub> であり、より一層の削減が求められている。
- ・市内における低公害車の台数が増加しており、自動車保有台数全体のうち、低公害車の占める割合が増加していることは、行政および自動車メーカーのこれまでの取組みの効果と考えられる。

#### ■運輸部門の温室効果ガス排出量



#### ■市内の自動車保有台数

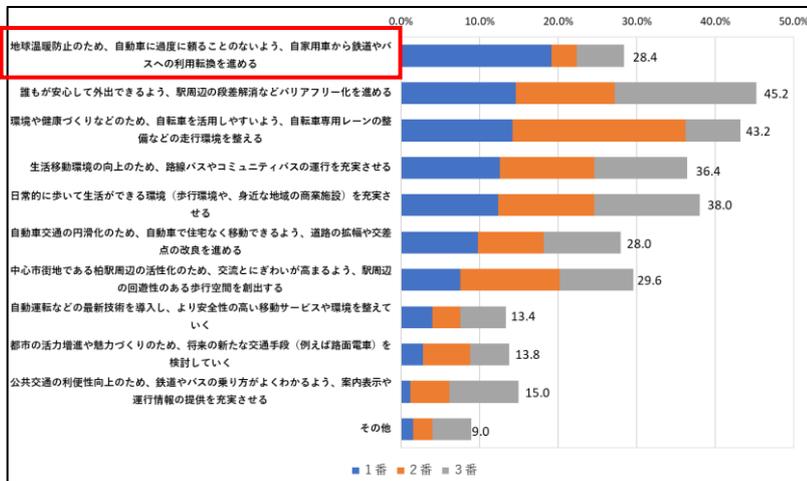


出典：第三期 柏市地球温暖化対策計画(R1年)

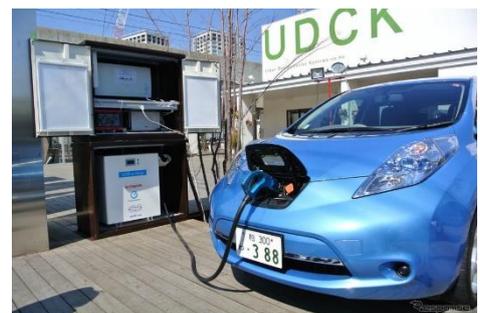
### ②環境への関心

- ・10 年前から引き続き、環境を考慮して自動車から公共交通や自転車へ転換する意識は高い傾向にあるが、交通分担率の大きな変化は見られない。

#### ■今後の柏市全体の交通環境を充実させるために、優先すべき方向性



出典：柏市の交通に関する調査(R1年)



出典：柏市ホームページ

# 3 将来ビジョンと基本理念

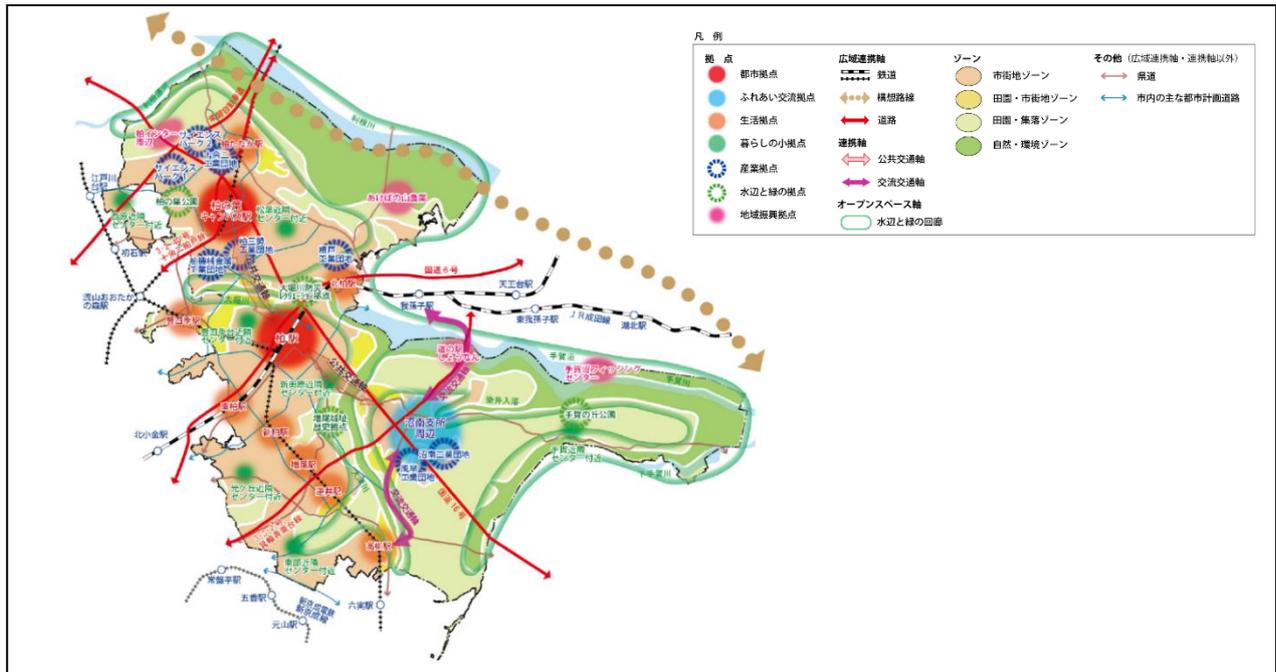
## 3.1 まちづくりにおける将来像

- 都市計画マスタープランにおける将来都市構造は、都市づくりの目標を達成するために求められる都市の骨格構造を示すものであり、「拠点」、「軸」、「ゾーン」により構成され本市における将来都市構造図は以下のとおりとされています。
- 立地適正化計画では、拠点間及び居住地を結ぶ利便性・効率性の高い公共交通網の形成が課題解決のための施策・誘導方針として掲げられています。

### ■将来都市構造の考え方

拠点	都市機能の集積による都市構造の転換を通じて持続可能なまちとなるよう、7つの拠点を設定し、それぞれが連携した一体的な都市づくりを進めます。
軸	人々の交流や円滑な移動を支える公共交通ネットワークや自然環境のネットワークを軸として捉え、市域の一体的な発展を支えます。
ゾーン	拠点と軸の配置や地域ごとの特性を踏まえた土地利用の基本的な方向性を示すものとして、4つのゾーンを設定します。

### ■将来都市構造図(出典: 柏市都市計画マスタープラン)



### ■施策・誘導方針(出典: 柏市立地適正化計画)

施策・誘導方針3

拠点間及び居住地を結ぶ利便性・効率性の高い公共交通網の形成

**3-1. 基幹的な公共交通路線の持続**  
 現在の基幹となるバス路線について、都市機能の適正な配置や人口構成のバランスを確保することにより、バス停利用圏の居住環境を維持し、基幹的な公共交通路線の持続を図る。

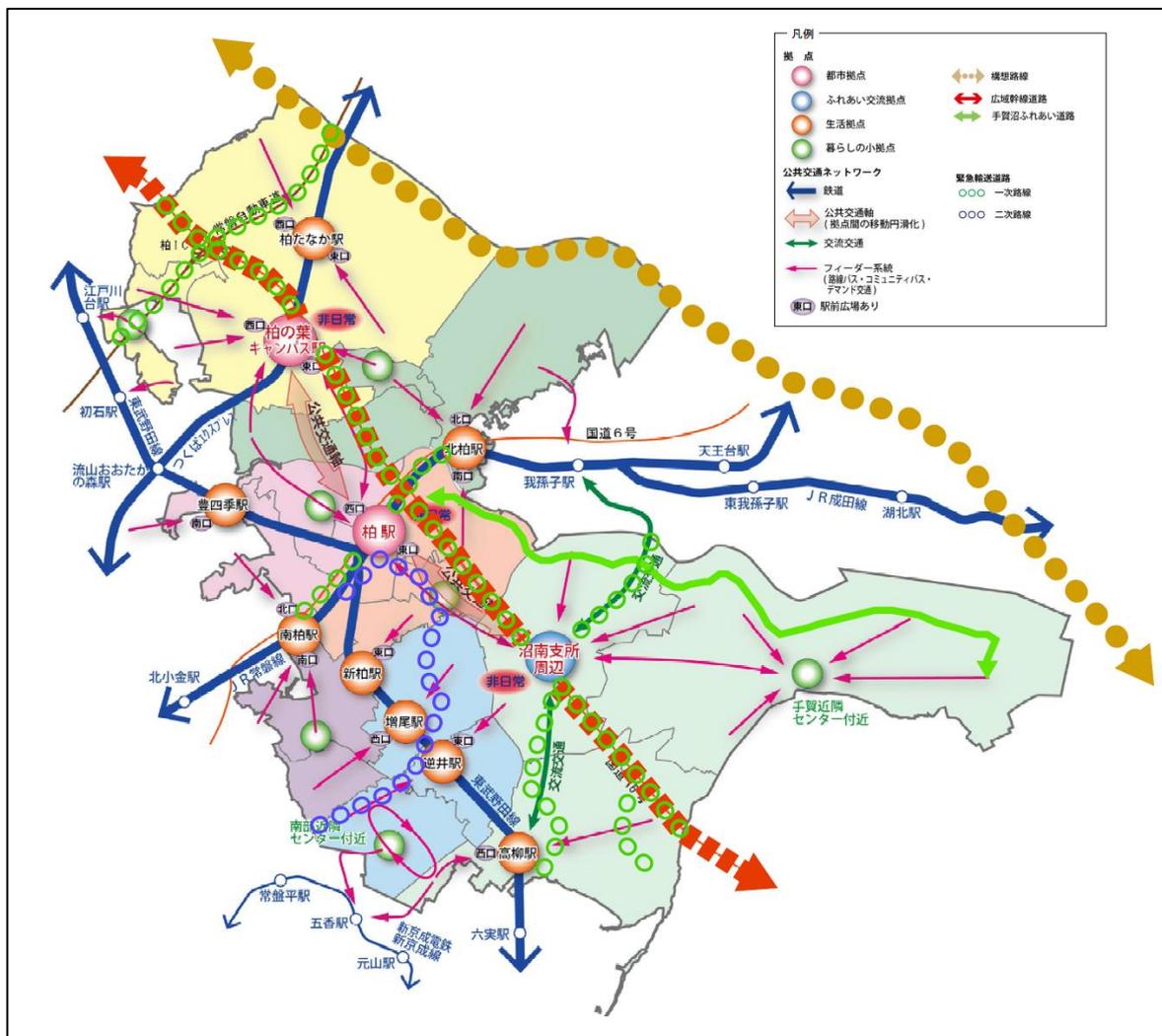
**3-2. 交通結節点(ハブ等)の機能強化**  
 将来の人口構成の変化に応じ、公共交通の幹線・支線機能の役割分担によって持続可能な公共交通網の形成を目指す。また、交通結節点は、拠点への移動需要が維持されるよう、機能強化を図る。

**3-3. 利用者の移動需要に対応した効果的なネットワークの再編**  
 市街地縁辺部等の路線バスの運行本数が少ない不便地域は、路線バスや乗合ジャンボタクシーの運行ルートの変更等、利用者の移動需要に対応した効果的なネットワークの再編を図る。

### 3. 2 交通ネットワークに係る将来像

- 柏市における目指すべき交通ネットワークの構築に関しては、上位関連計画において、移動における課題や拠点間の連携、連絡機能整備などに関連して、各計画で整備方針が示されています。
- 特に立地適正化計画及び地域公共交通網形成計画では、新しい公共交通ネットワークの整備方針が示されており、上位関連計画における社会状況、交通ネットワークの状況などにおける課題認識を踏まえた、公共交通ネットワーク形成、交通結節点、道路基盤等の方向性を長期的な観点で整理しています。
- 本計画の策定においては、これら計画で示されている交通に係る考え方を参考にし、拠点間や居住誘導地域を連携、連絡する将来の公共交通ネットワーク形成、さらに道路計画、歩行者・自転車ネットワーク、新たな交通システム導入エリアの考え方を加えて、交通ネットワークに係る将来像としました。

#### ■ 将来像を踏まえた交通ネットワーク



### 3. 3 総合交通計画の基本理念、基本方針

- ・都市計画マスタープランでは、これから迎える人口減少・少子高齢化の時代を見据え、立地適正化を踏まえた効果的・効率的な土地利用、市街地整備を進めるとともに、市民や市を訪れる人々が生き生きと活動できる利便性が高く居心地のよい都市空間の形成を進め、また、地域の資源や特性を活かしてまちづくりを進めるとともに、公共交通が利用しやすい環境を整え、市全体の魅力を高めるとしています。
- ・総合交通計画では、都市計画マスタープランにおける都市づくりの目標の実現を目指し、基本理念を『**くらし・まち・人の活動をささえ、未来へつづく交通を実現**』と設定します。

《都市計画マスタープランにおける都市づくりの理念と目標》

**将来都市像：未来へつづく先進住環境都市・柏**

【都市づくりの目標】

[目標 1] 利便性や住環境が確保された持続可能なまち

[目標 2] 多くの人が行き交う活力あふれるまち

[目標 3] 誰もが安心して快適に過ごせるまち

【都市構造における視点】

- 柏市の将来都市構造における各々の拠点では生活圏の将来的な維持・継続をけん引する役割が必要
- 中枢交流拠点都市として機能していくためには、生活圏と各拠点の連携を支える交通ネットワークを如何に構築し、各拠点を充実するかがポイント

【交通政策に求められる視点】

[視点 1] 拠点を結ぶ効率的で利便性の高い交通ネットワーク形成

[視点 2] 都市拠点やふれあい交流拠点の交通結節機能・回遊性の向上

[視点 3] 環境にやさしく、誰もが安心・快適に移動できる交通

【基本理念】

**くらし・まち・ひとの活動をささえ、未来へつづく交通を実現**

【基本理念】

くらし・まち・ひとの活動をささえ、未来へつづく交通を実現

〔基本理念を踏まえた基本方針〕

<方針1>

■利便性の高い移動をささえる交通

- 地域の移動活性化に資する公共交通ネットワークの形成
- 定時性・速達性も確保した利便性の高いサービスの提供

<方針2>

■都市の拠点をささえる交通

- 人々が集い活力のある拠点形成に資する交通結節点の形成
- 中心市街地の活性化に資する都市拠点での交通円滑化、快適な歩行環境の形成

<方針3>

■豊かな生活をささえる交通

- 市民、来訪者ともに利用しやすくわかりやすいネットワークの形成
- 高齢者、子育て世代などに求められるバリアフリーへの対応

<方針4>

■市民等の意識がささえる安心・安全な交通

- 地域の需要やニーズに適應したサービスの提供
- 市民、市、交通事業者、大学等の協働・連携による多様な主体が参加する体制により、持続可能な交通体系の実現
- 地球温暖化への対策や少子高齢化に対応するため、低炭素かつユニバーサルな都市づくりに向けた交通の形成

## 4 実現化施策

### 4.1 施策パッケージ

---

作成中 (※次回審議会)

## 參考資料

## 1. 第1段階評価の結果

各施策の第一段階評価の結果を以下に示す。

施策の方向	No	施策	達成度		実績評価指標
			中間	最終	
A バス交通等の利便性向上	A-①	バス路線の充実	B	B	新規・再編バス路線
	A-②	かしわコミュニティバス・かしわ乗合ジャンボタクシーの利用促進	B	A	カシワニクル乗車人数 ジャンボタクシー利用者数
	A-③	バス運行情報の提供 (バスロケーションシステム)	C	C	取組状況
	A-④	バスのバリアフリー化 (ステップバス)	A	A	ノンステップバス導入率
	A-④	バスのバリアフリー化 (バス待合環境整備数)	C	C	取組状況
B 乗り継ぎの円滑化	B-①	駅前広場の整備（北柏駅北口）	C	C	進捗状況
	B-①	駅前広場の整備（高柳駅西口）	A	A	進捗状況
	B-①	駅前広場の整備（柏駅西口）	C	C	改善検討の実施状況
	B-②	駅アクセスの向上（柏駅東口駅前広場）	A	A	バス乗入れ便数
	B-②	駅アクセスの向上（高柳駅西口駅前広場）	C	A	乗降車数 移動時間
	B-③	乗り継ぎ情報の提供	C	C	進捗状況
C 鉄道利便性向上	C-①	駅舎の改良（柏駅）	C	C	進捗状況
	C-①	駅舎の改良（高柳駅）	C	A	進捗状況
	C-②	駅のバリアフリー化（エレベータ）	A	A	バリアフリー化率
	C-②	駅のバリアフリー化（駅周辺）	B	B	—
	C-③	駅の案内表示	C	B	—
D タクシーの利便性向上	D-①	タクシー乗り場の改善	C	B	改善検討の実施状況
	D-②	タクシー事業の活性化	C	B	取組状況
E 環境負荷の低減	E-①	自動車交通量の削減	A	B	取組状況
	E-②	クリーンエネルギー技術の利用	A	A	低公害車の普及率
F 端末物流対策	F-①	路上荷捌対策	C	C	取組状況
G 歩行者環境の向上	G-①	歩道バリアフリー	B	B	バリアフリー経路整備率

施策の方向	No	施策	達成度		実績評価指標
			中間	最終	
H 自転車利用環境の向上	H-①	自転車利用環境の整備	B	B	モデル路線整備率
	H-②	ルールの周知徹底, マナーの向上	B	B	啓発活動の実施状況
I 効率的・効果的な道路整備の推進	I-①	都市計画道路の整備プログラム策定	A	A	整備の進捗状況
	I-②	渋滞交差点の解消対策	C	C	—
J 広域ネットワークを支える道路整備	J-①	千葉柏道路の整備	C	C	取組状況
	J-②	大規模開発地区に伴う道路整備	A	A	取組状況
K 幹線公共交通軸の強化	K-①	バス機能の強化検討	C	C	—
	K-②	PTPSの拡充	C	C	—
L 広域輸送力の増強	L-①	常磐線の東京駅乗り入れ	A	A	乗入れ本数
	L-②	常磐線, 成田線, 東武アーバンパークラインの輸送力増強	B	B	要望活動
	L-③	つくばエクスプレス, 地下鉄11号線の延伸	C	C	要望活動
	L-④	高速バス路線の活用	B	A	要望活動
M 新しい交通システムの可能性検討	M-①	新しい交通システム	B	A	カシワニクル登録数
N 回遊性のある歩行環境の整備	N-①	中心市街地活性化事業の展開	B	B	整備状況
	N-②	柏駅東口ダブルデッキの改修	A	A	整備状況
O 駐車場の有効活用	O-①	駐車場整備計画の見直し	B	A	検討状況
	O-②	駐車場案内誘導システムの検討	C	C	検討状況
P 次世代型環境都市モデルの展開	P-①	ITS実証実験モデル都市	B	B	検討状況
	P-②	地域ICT利活用モデル事業	A	A	取組状況
Q 市民等との協働体制づくり	Q-①	モビリティマネジメントの実施	B	B	バスマップの配布数 バス乗り方教室実施状況
	Q-②	交通に関する情報の提供	B	B	国道16号ライブカメラ アクセス数
R 施策の進行管理	R-①	PDCAサイクルに基づく進行管理	A		施策ごとの内部評価他

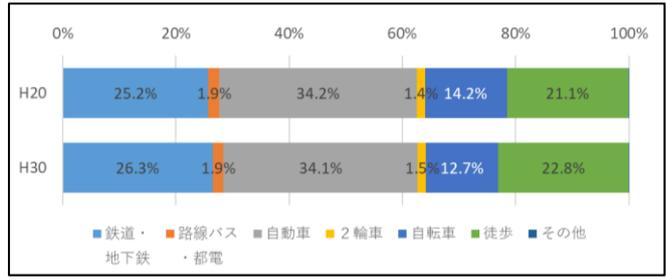
## 2. 第2段階評価の結果

- 第2段階評価で用いたアウトカム評価指標を評価するために用いる使用データを、以下に整理する。
- 評価にあたっては総合交通計画の開始年度の平成22年度と、最終評価年度の平成31年度の結果を用いることを基本とし、調査年度が特定の年度のみ場合はこれらに近い年次の結果を用いている。

	評価指標	使用データ	設問
①	交通分担率	東京都市圏パーソントリップ調査 (H20、H30)	主要交通手段：『鉄道、路線バス、自動車、2輪車、自転車、徒歩』
②	駅への端末交通分担率	東京都市圏パーソントリップ調査 (H20、H30)	駅への端末交通手段：『路線バス、自動車、タクシー、自動二輪車、自転車、徒歩』
③	バスの利用頻度	市民の交通に関する意識アンケート調査 (H21) 柏市の交通に関する調査 (Web 調査) (R1)	バスの利用頻度 (週何日か)
④	バスの満足度	市民の交通に関する意識アンケート調査 (H21) 柏市の交通に関する調査 (Web 調査) (R1)	①運行本数や間隔・運行時間 ②運行ルートの設定、バスの行き先 ③バス相互の乗り継ぎ ④他の交通との乗り継ぎ(鉄道等) ⑤運行時間の正確さ(定時性) ⑥バス停までの距離 ⑦バス停の快適性(ベンチ・上屋など) ⑧バス車両の乗降のしやすさ ⑨運賃 ⑩車内の混雑度 ⑪運行に関する情報(路線図、遅れ等)
⑤	環境配慮意識	市民の交通に関する意識アンケート調査 (H21) 柏市の交通に関する調査 (Web 調査) (R1)	「環境や健康づくりなどのため、自転車を活用しやすいよう、自転車専用レーンの整備などの走行環境を整える」ことに対する重要度
⑥	住環境満足度	市民意識調査 (H22) 柏市まちづくり推進のための調査 (H30)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 道路網</li> <li>• 鉄道やバスなどの公共交通網</li> <li>• バリアフリー</li> <li>• 駅前などの市街地整備</li> <li>• 自動車・自転車への安全対策</li> </ul>
⑦	PT からの移動傾向	東京都市圏パーソントリップ調査 (H20、H30)	市内→市内、市内→市外、市外→市内のトリップ数
⑧	歩行環境に関する評価	市民の交通に関する意識アンケート調査 (H21) 柏市の交通に関する調査 (Web 調査) (R1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 歩道の無い道路や歩道の狭い道路が多い</li> <li>• 歩道が連続していない</li> <li>• 歩道に段差が多い</li> <li>• 夜間の道が暗い</li> <li>• 歩道を走行する自転車が多い</li> <li>• 路上駐車や放置自転車が多い</li> <li>• 休憩場所がない</li> <li>• 電柱が多い</li> </ul>
⑨	最寄り駅的环境評価	市民の交通に関する意識アンケート調査 (H21) 柏市の交通に関する調査 (Web 調査) (R1)	「駅周辺の段差解消などバリアフリー化を進める」ことに対する重要度
⑩	都市計画道路整備率	国土交通省 都市計画現況調査 (H30)	都市計画道路整備済 (km) / 都市計画道路計画 (km)
⑪	鉄道乗車人員	JR 東日本ホームページ	常磐線柏駅の乗車人員数 (定期券利用者、定期外利用者)
⑫	国道 16 号の混雑度	道路交通センサス (H22、H27)	• 区間ごとの混雑度
⑬	カシワニクル利用者数	柏市統計書 (H30)	• 登録者数、利用者数

### ①交通分担率の変化

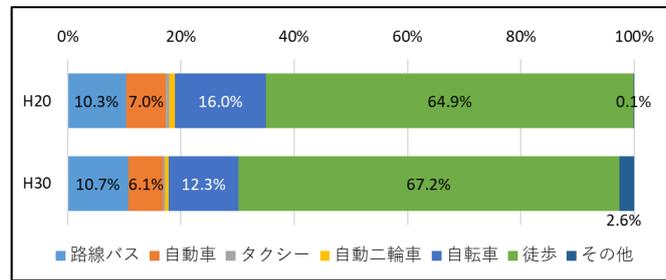
- H20年からH30年の間で、鉄道・地下鉄の分担率が1.1pt、徒歩の分担率が1.7pt増加している。
- 自転車の分担率が1.5pt減少している。



出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H20、H30年）

### ②駅への端末交通分担率の変化

- H20年からH30年の間で、徒歩の分担率が2.3pt増加している。
- 自転車の分担率が3.7pt減少している。



出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H20、H30年）

### ③バスを週1回以上利用する人の割合の変化

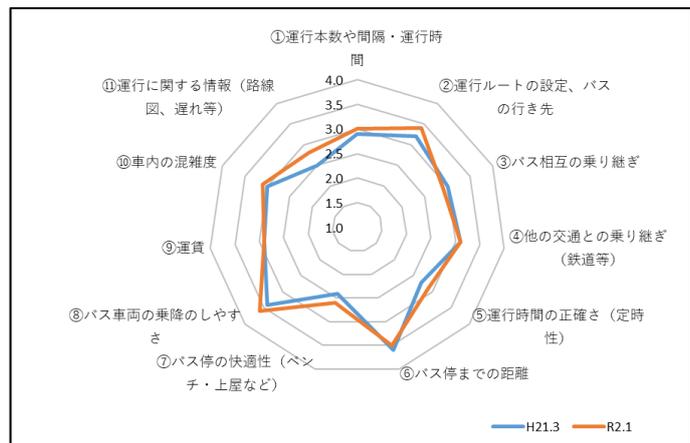
- H21年からR2年の間で、バスを週一回以上利用する人の割合が、2.3pt増加している。

	H21	R2
バスを週1回以上利用する人の割合	41.7%	44.0%

出典：市民の交通に関する意識アンケート調査（H21年）  
柏市の交通に関する調査（Web調査）（R1年）

### ④バスの利用価値の変化

- 最も大きい向上があったのが、「運行に関する情報（路線図、遅れ等）」であった。
- R1年において最も満足度が高かったのは、「バス車両の乗降のしやすさ」で、逆に最も低かったのは、「バス停の快適



出典：市民の交通に関する意識アンケート調査（H21年）  
柏市の交通に関する調査（Web調査）（R1年）

### ⑤環境配慮意識の変化

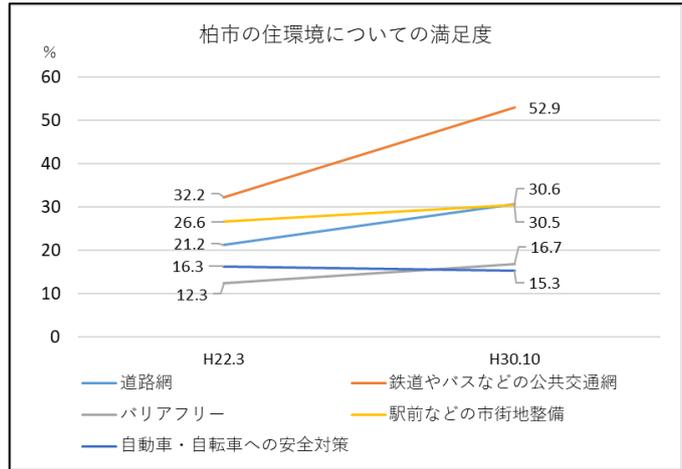
• H21年からR2年の間で、自動車から鉄道やバスへの利用転換を意識している人が4.6pt増加している。

	H21	R2
地球温暖防止のため、自動車に過度に頼ることのないよう、自家用車から鉄道やバスへの利用転換を進める	39.2%	43.8%

出典：市民の交通に関する意識アンケート調査（H21年）  
柏市の交通に関する調査（Web調査）（R1年）

### ⑥住環境満足度

• H22年からH30年の間で、「鉄道やバスなどの公共交通網」「道路網」「駅前などの市街地整備」「バリアフリー」については満足度が向上し、「自動車・自転車への安全対策」は減少している。

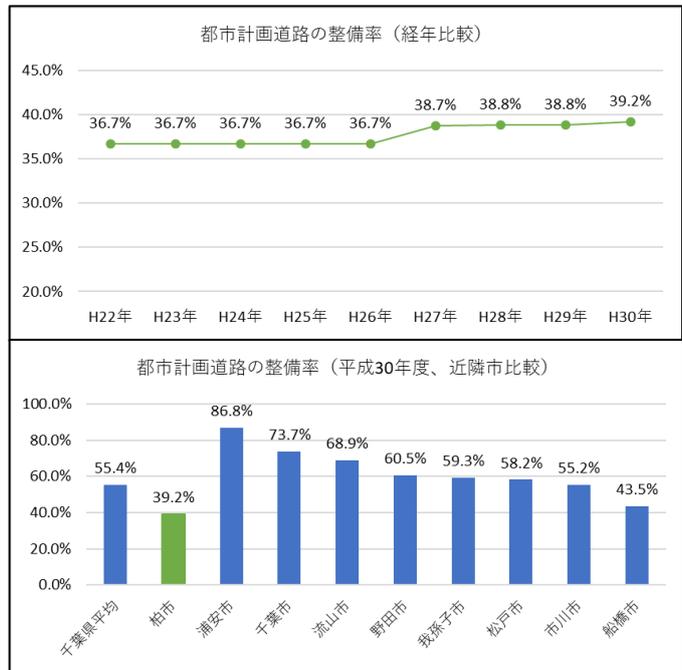


出典：市民意識調査（H22年）  
柏市まちづくり推進のための調査（H30年）

年)

### ⑦都市計画道路の整備率

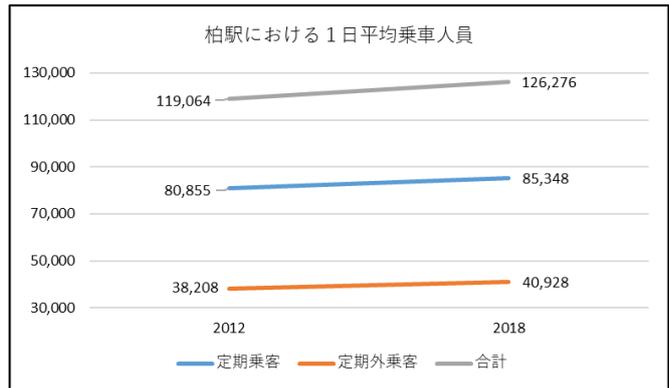
• 他市と比較し整備率は遅れており、H30年においては39.2%の整備率だが、経年的にみても整備はあまり進んでいない。



出典：都市計画現況調査

⑧常磐線乗車人員

- 柏駅における1日平均乗車人員は、定期乗客、定期外乗客ともに増加している。



出典：JR 東日本ホームページ

⑨パーソントリップ調査からの移動傾向

- H20年からH30年の間で、市内、市外問わず、発着のトリップ数は減少している。

柏市における発着トリップ数の変化

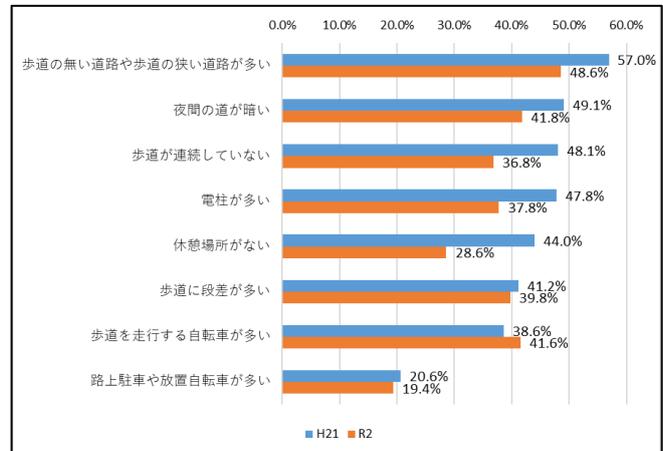
	H20	H30
市内→市内	489,457	457,205
市内→市外	298,996	276,664
市外→市内	285,722	278,601

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H20、H30年）

⑩歩行環境に関する評価

- H21年からR1年の間で、「歩道を走行する自転車が多い」以外はすべて向上している。

歩行環境における感想で「そう思う」と回答した人の割合



出典：市民の交通に関する意識アンケート調査（H21年）  
柏市の交通に関する調査（Web調査）（R1年）

⑪最寄り駅の環境評価

- 「誰もが安心して外出できるよう、駅周辺の段差解消などバリアフリー化を進める」の評価が6.6pt向上している。

	H21	R1
誰もが安心して外出できるよう、駅周辺の段差解消などバリアフリー化を進める	50.0%	56.6%

出典：市民の交通に関する意識アンケート調査（H21年）  
柏市の交通に関する調査（Web調査）（R1年）

### ⑫国道16号の混雑度

•最も混雑度の高かった野田市・柏市境～常磐自動車道区間において、H22年の1.38からH27年には1.27まで改善されている。

起点～終点	混雑度	
	H22	H27
野田市・柏市境～常磐自動車道	1.38	1.27
常磐自動車道～守谷流山線	1.19	1.15
守谷流山線～一般国道6号	1.25	1.20
一般国道6号～柏印西線	1.25	1.20
柏印西線～船橋我孫子線	1.25	1.20
船橋我孫子線～柏市・白井市境	0.84	0.76

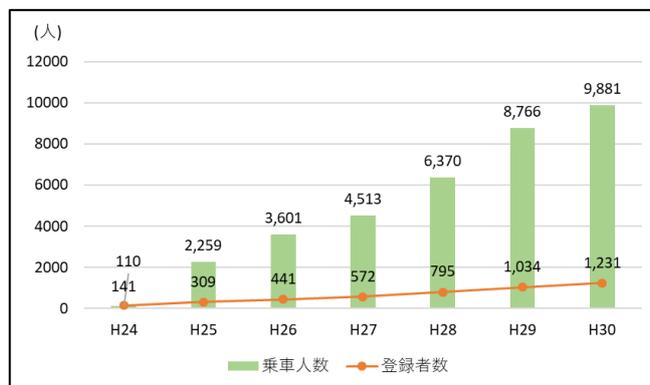
【凡例】

混雑度 <math>\sim</math>1.00
混雑度 1.00～1.25
混雑度 1.25～1.75

### ⑬カシワニクルの利用者数

•利用者はH24年の110人からH30年の9,881人と年々増加している。

出典：道路交通センサス(H22、H27年)



出典：柏市統計書

以上を踏まえ、

施策の方向における実施内容を総括し、基本方針レベルにおいて評価をするための評価指標を設定し、評価を行った。

(1) 第2段階評価における評価指標結果の算出の詳細

目標1 環境・人にやさしい 交通	第2段階評価					評価
	開始年次	現在に最も 近い年次	判定基準	結果		
方針1 自動車に過度に頼ら ずに生活できる選択 性の高い交通環境の 整備	交通分担率	H20	H30			
	鉄道・地下鉄	25.2%	26.3%	/	○	バスについては、アンケートにお いて利用頻度の向上はみられるもの の、待合環境、乗り継ぎや運行情報 への満足度は低いままとなっている。 鉄道やバスなどの公共交通網、バ リアフリー化の満足度は向上しており、 ノンステップバスの導入や駅の バリアフリー化等については効果が あったと思われる。 環境を意識した公共交通機関への 転換することに対して関心は高まっ ているが、交通分担率について、大 きな転換は見られなかった。
	路線バス・都電	1.9%	1.9%	/	△	
	自動車	34.2%	34.1%	\	△	
	2輪車	1.4%	1.5%	/	△	
	自転車	14.2%	12.7%	/	△	
	徒歩	21.1%	22.8%	/	○	
	バスの利用頻度	H21	R2			
	週1回以上利用する人の割合	41.7%	44.0%	/	○	
	バスの満足度（ポイント）	H21	R2			
	①運行本数や間隔・運行時間	2.9	3	/	△	
	②運行ルートの設定、バスの行き先	3.2	3.4	/	○	
	③バス相互の乗り継ぎ	3	2.9	/	△	
	④他の交通との乗り継ぎ（鉄道等）	3.1	3.1	/	△	
	⑤運行時間の正確さ（定時性）	2.7	2.9	/	○	
	⑥バス停までの距離	3.6	3.5	/	△	
	⑦バス停の快適性（ベンチ・上屋など）	2.4	2.6	/	○	
	⑧バス車両の乗降のしやすさ	3.4	3.6	/	○	
	⑨運賃	2.9	2.9	/	△	
	⑩車内の混雑度	3	3.1	/	○	
⑪運行に関する情報（路線図、遅れ等）	2.5	2.8	/	○		
環境配慮意識	H21	R2				
環境配慮から公共交通への利用転換	39.2	43.8	/	○		
住環境満足度（満足の人の割合）	H22	H30				
鉄道やバスなどの公共交通網	32.2%	52.9%	/	○		
バリアフリー化	12.3%	16.7%	/	○		
方針2 物流システムの適正 化・効率化の推進	運輸事業者の荷さばきに対する意識		H25			調査場所は異なるが、首都圏全体的 に荷捌き場所についての課題が共通し てみられ、本対策については現時点効 果はあまり見られていない。
	路上に駐車する場所がない		41%	\		
	駐車場所からの移動距離が長い		17%	\		

目標2 豊かな暮らしを支える 安全で安心な交通	第2段階評価					評価
		開始年次	現在に最も 近い年次	判定基準	結果	
方針3 良好な歩行者・自転車 環境が確保された 歩いて暮らせるまち の創出	交通分担率	H20	H30			<p>交通分担率について、徒歩の増加、自転車の減少が見られる。駅周辺の開発が進み、駅への交通手段として徒歩の割合が増加したことも要因の一つとして考えられる。</p> <p>歩行環境に対する評価は概ね上がっており、良好な歩行環境の確保においては効果があったと言える。</p> <p>一方で、自転車は安全に対する満足度が低下していることから、安心かつ安全な自転車環境整備を進めていく必要がある。</p>
	鉄道・地下鉄	25.2%	26.3%	／	○	
	路線バス・都電	1.9%	1.9%	／	△	
	自動車	34.2%	34.1%	＼	△	
	2輪車	1.4%	1.5%	／	△	
	自転車	14.2%	12.7%	／	△	
	徒歩	21.1%	22.8%	／	○	
	歩行環境に関する評価（「そう思う」の割合）	H21	R2			
	歩道の無い道路や歩道の狭い道路が多い	57.0%	48.6%	＼	○	
	歩道が連続していない	48.1%	36.8%	＼	○	
歩道に段差が多い	41.2%	39.8%	＼	○		
方針4 優先順位の評価による 効率的な道路整備	夜間の道が暗い	49.1%	41.8%	＼	○	<p>道路網に対する満足度は向上しているが、都市計画道路の整備率はあまり伸びていない。また、国道16号の混雑率も改善がみられず、千葉柏道路の早期事業化が望まれる。</p> <p>今後も整備箇所について優先順位を適宜見直すことで、より効率的な整備となるよう検討する必要がある。</p>
	歩道を走行する自転車が多い	38.6%	41.6%	＼	△	
	路上駐車や放置自転車が多い	20.6%	19.4%	＼	○	
	休憩場所がない	44.0%	28.6%	＼	○	
	電柱が多い	47.8%	37.8%	＼	○	
	住環境満足度（満足の人割合）	H22	H30			
	自動車・自転車への安全対策	16.3%	15.3%	／	△	
	都市計画道路整備率	H22	H30			
	整備率	36.7%	39.2%	／	○	
	国道16号の混雑度	H22	H27			
野田市・柏市境～常磐自動車道 区間	1.38	1.27	＼	○		

目標3 まちの魅力を高め交 流を促進させる交通	第2段階評価					評価
		開始年次	現在に最も 近い年次	判定基準	結果	
方針5 都市拠点や地域拠 点を連携し、交通機 能を強化する公共交 通軸の形成	交通分担率	H20	H30			道路網や鉄道やバスなどの公共交通網の満足度は向上しており、柏駅の利用者数も増加していることから、常磐線の東京駅延伸等による広域移動に関する利便性の向上が窺える。 一方で、分担率について公共交通への転換が見られず、トリップ数の減少がみられることから、今後、利用促進や外出機会の創出が課題となる。
	鉄道・地下鉄	25.2%	26.3%	／	○	
	路線バス・都電	1.9%	1.9%	／	△	
	自動車	34.2%	34.1%	／	△	
	2輪車	1.4%	1.5%	／	△	
	自転車	14.2%	12.7%	／	△	
	徒歩	21.1%	22.8%	／	○	
方針6 中心市街地の活性化 を支援する交通施策 の推進	PTからの移動傾向（トリップ数）	H20	H30			歩行環境に関する評価・駅前市の市街地整備やバリアフリー化の評価が概ね向上していることから柏駅周辺の整備に一定の効果があったと思われる。駅周辺の段差解消やバリアフリー化について、重要と考える意見も多いことから、今後も継続して実施していく必要がある。
	市内⇒市内	489,404	457,205	／	△	
	市内⇒市外	298,996	276,624	／	△	
	市外⇒市内	285,722	278,601	／	△	
	歩行環境に関する評価（「そう思う」の割合）	H21	R2			
	歩道の無い道路や歩道の狭い道路が多い	57.0%	48.6%	＼	○	
	歩道が連続していない	48.1%	36.8%	＼	○	
	歩道に段差が多い	41.2%	39.8%	＼	○	
	夜間の道が暗い	49.1%	41.8%	＼	○	
	歩道を走行する自転車が多い	38.6%	41.6%	＼	△	
	路上駐車や放置自転車が多い	20.6%	19.4%	＼	○	
	休憩場所がない	44.0%	28.6%	＼	○	
	電柱が多い	47.8%	37.8%	＼	○	
	最寄り駅の環境評価	H21	R2			
	駅周辺の段差解消などバリアフリー化を進める	50.0%	56.6%	／	○	
	住環境満足度（満足の人の割合）	H22	H30			
	道路網	21.2%	30.6%	／	○	
鉄道やバスなどの公共交通網	32.2%	52.9%	／	○		
バリアフリー化	12.3%	16.7%	／	○		
駅前などの市街地整備	26.6%	30.5%	／	○		
鉄道乗車人員	2012	2018				
常磐線（柏駅）利用者（2015.3に延伸）	119,064人	126,276人	／	○		

目標4 市民等の協働により 支え合う交通	第2次評価					評価
		開始年次	現在に最も 近い年次	判定基準	結果	
方針7 民・産・学・公の連 携による交通政策の 推進	カシワニクル利用数	H24	H30			
	利用者数	110	9,881	／		

(2) 総合交通計画における各施策の総合評価

目標	基本方針	施策の方向	No	施策	第1段階評価		第2段階評価	各施策の総合評価	実施及び継続検討							
					達成度				実績評価指標	実施(完了)	実施(継続)	未実施(継続)	未実施(再検討)			
					中間	最終										
目標1 環境・人にやさしい交通	方針1 自動車に過度に頼らず生活できる選択性の高い公共交通の整備	A バス交通等の利便性向上	A-①	バス路線の充実	B	B	【新規・再編バス路線】 柏駅東口～新柏駅(H26新設) 柏駅西口～柏たなか駅東口～市立柏高校(R1再編)	バスについては、アンケートにおいて利用頻度の向上はみられるものの、待合環境、乗り継ぎや運行情報への満足度は低いままとなっている。鉄道やバスなどの公共交通網、バリアフリー化の満足度は向上しており、ノンステップバスの導入や駅のバリアフリー化等については効果があったと思われる。環境を意識した公共交通機関への転換することに対して関心は高まっているが、交通分担率について、大きな転換は見られなかった。	バス事業者では、常に利用状況や開発事業に注視し、路線の新設・再編を検討しており、今後も継続して実施していく		○					
			A-②	かしまコミュニティバス・かしま乗合ジャンボタクシーの利用促進	B	A	【カシワニクル乗車人数】 9,881人(H30)※H24年度から運行開始 【ジャンボタクシー利用者数】 30,060人(H21)⇒40,990人(H30)		登録者数、利用者数は年々増加している。利用状況やニーズを捉え、適宜見直しを実施することで、さらなる利用者の増加を図る		○					
			A-③	バス運行情報の提供(バスロケーションシステム)	C	B	【取組状況】 一部のバス事業者およびかしま乗合ジャンボタクシーにて、バスロケーションシステムを導入		運行情報への満足度は低いままとなっており、システムの周知や各交通機関との連携により、利便性の向上を目指す必要がある		○					
			A-④	バスのバリアフリー化(ステップバス)	A	A	【ノンステップバス導入率】 71.8%(H20.9)⇒87.1%(H30) ※全国平均 56.4%(H30) ※低床バス導入率は100%		低床バス導入は100%となり、バスのバリアフリー化に対する満足度も向上している		○					
			A-④	バスのバリアフリー化(バス待合環境整備数)	C	C	【取組状況】 駅前広場の待合環境改善に向けて検討中		待合環境(ベンチや上屋などバス停の快適性)の満足度は低く、引き続き整備方針等も含めて検討していく必要がある		○					
		B 乗り継ぎの円滑化	B-①	駅前広場の整備(北柏駅北口)	C	C	【進捗状況】 暫定広場として供用開始済。乗り継ぎ利便性を考慮した完成形整備に向け検討中。		駅前広場の整備により利便性が向上し、駅利用者も増加した。	暫定広場は供用開始されたが、完成形に向けて乗入れ事業者と調整の上、検討を進めていく必要がある		○				
			B-①	駅前広場の整備(高柳駅西口)	A	A	【進捗状況】 平成27年3月に整備完了			駅前広場の整備により利便性が向上し、駅利用者も増加した。		○				
			B-①	駅前広場の整備(柏駅西口)	C	C	【改善検討の実施状況】 交通機能の改善方向性となる構想を関係者間で検討			乗り換え利便性の向上を図るため、再開発事業と連携した駅前広場の検討および整備を進めていく必要がある。			○			
			B-②	駅アクセスの向上(柏駅東口駅前広場)	A	A	【バス乗入れ便数】 H25年度より休日の駅前広場乗入れ開始 路線バス15系統			休日の駅前広場乗り入れにより、鉄道⇄バスの乗り継ぎ利便性が向上した		○				
			B-②	駅アクセスの向上(高柳駅西口駅前広場)	C	A	【駅利用者数】 6,036人(H22)⇒7,247人(H30) 【移動時間(西口バス停から電車への乗継時間)】 整備前 7分⇒整備後 2分			自由通路の整備完了に伴い、東西への移動時間も短縮され、乗り継ぎ利便性が向上した		○				
			B-③	乗り継ぎ情報の提供	C	C	【取組状況】 バス・鉄道の乗継情報配信の社会実験を実施したが、現在は休止中			情報配信だけでなく、駅周辺の案内・誘導サイン等により、利用者にわかりやすい乗り換えとなるよう事業の再検討が必要である					○	
		C 鉄道利便性向上	C-①	駅舎の改良(柏駅)	C	C	【進捗状況】 北口改札口の設置、コンコース拡幅等の要望を実施		利用状況や駅周辺の再開発の進捗にあわせて、要望活動の継続する必要あり		○					
			C-①	駅舎の改良(高柳駅)	C	A	【進捗状況】 令和2年3月に整備完了		自由通路や橋上駅舎整備が完了し、利用者数の増加および利便性が向上した		○					
			C-②	駅のバリアフリー化(エレベータ)	A	A	【バリアフリー化率(エレベータ)】 駅内：91%(H22)⇒100%(H25) 駅外：78%(H22)⇒100%(H25)		駅内外のエレベーターが100%設置済となり、バリアフリーに対する満足度も向上した		○					
			C-②	駅のバリアフリー化(駅周辺)	B	B	—		踏み切り道の拡幅など一部は実施しているが、場所の選定や実施主体について再検討が必要						○	
			C-③	駅の案内表示	C	B	—		乗り継ぎ情報や周辺施設の案内について、事業者と調整し改善を進めていく		○					
		D タクシーの利便性向上	D-①	タクシー乗り場の改善	C	B	【改善検討の実施状況】 離れた場所へタクシープールを設置し、ショットガン方式によりタクシー待合環境を改善		タクシーの待機場所については改善が見られたが、利用者の待合環境の改善に対する要望が多いため、引き続き検討が必要		○					
			D-②	タクシー事業の活性化	C	B	【取組状況】 市内でUDタクシー419台導入(H30年度は30台)		UDタクシーを継続的に増加導入されているが、タクシーの分担率が低く、引き続き利便性向上への取り組みが必要		○					
		E 環境負荷の低減	E-①	自動車交通量の削減	A	A	【取組状況】 H23～28の間、エコカー等複数の乗り物を同一システムで貸出・返却できるシステムを運用		自動車交通量の削減に向け、事業者と調整の上、システムの再検討が必要となる					○		
			E-②	クリーンエネルギー技術の利用	A	A	【低公害車の普及率】 36.5%(H22)⇒61.0%(H29)		低公害車が普及率が61%と車両自体のクリーンエネルギー化も進んでおり、環境負荷低減において効果があった		○					
			方針2 物流システムの適正化・効率化の推進	F 端末物流対策	F-①	路上荷捌対策	C		C	【取組状況】 計画期間における新規の荷捌き場設置はなし	調査場所は異なるが、首都圏全体的に荷捌き場所についての課題が共通してみられ、本対策については現時点効果はあまり見られていない	スカイプラザ以降、設置実績がないが、荷捌き場の不足は全国的に不足しており、柏市においても引き続き対策の検討の必要あり				○



目標	基本方針	施策の方向	No	施策	第1段階評価		第2段階評価	各施策の総合評価	実施及び継続検討														
					達成度	実績評価指標			実施(完了)	実施(継続)	未実施(継続)	未実施(再検討)											
					中間	最終																	
目標2 豊かな暮らしを支える安全で安心な交通	方針3 良好な歩行者・自転車環境が確保された歩いて暮らせるまちの創出	G 歩行者環境の向上	G-①	歩道バリアフリー	B	B	【バリアフリー経路整備率】 整備済延長4.81km/計画延長16.17km ⇒30% (H30)	交通分担率について、徒歩の増加、自転車の減少が見られる。駅周辺の開発が進み、駅への交通手段として徒歩の割合が増加したことも要因の一つとして考えられる。 歩行環境に対する評価は概ね上がっており、良好な歩行環境の確保においては効果があったと言える。 一方で、自転車は安全に対する満足度が低下していることから、安心かつ安全な自転車環境整備を進めていく必要がある。	歩道やバリアフリー化など歩行環境の整備は進んでいて、歩行環境に対する満足度も向上しているため、継続して実施していく	○													
			H-①	自転車利用環境の整備	B	B	【モデル路線整備率】 整備済延長1.9km/モデル路線延長3.67km ⇒52% (H31)							自転車路線は整備を進めているが、歩行者からの自転車との分離をもとめる要望が多いため、引き続き対策や整備の検討の必要あり	○								
			H-②	ルールの周知徹底、マナーの向上	B	B	【啓発活動の実施状況】 交通安全教室実施回数⇒304回 (H30)												啓発活動は継続的に実施しているが、自動車自転車への安全対策における満足度は下がっているため、安全に対する関心度の向上に向け、引き続き実施の必要あり	○			
	方針4 優先順位の評価による効果的な道路整備	I 効率的・効果的な道路整備の推進	I-①	都市計画道路の整備プログラム策定	A	A	【整備の進捗状況】 整備プログラムはH24に策定済 (H29改定) 都市計画道路整備率⇒39.2%	道路網に対する満足度は向上しているが、都市計画道路の整備率はあまり伸びていない。また、国道16号の混雑率も改善がみられず、千葉柏道路の早期事業化が望まれる。 今後も整備箇所について優先順位を適宜見直すことで、より効果的な整備となるよう検討する必要がある。	プログラムは策定したが、整備率があまり伸びていない。今後も適宜見直しを実施し、効果的かつ効率的に整備を進めていく必要あり	○													
			I-②	渋滞交差点の解消対策	C	C	-								道路網に対する満足度は向上しているが、幹線道路における混雑度は高い区間もあるため、引き続き解消すべき交差点の検討を行う必要あり	○							
		J 広域ネットワークを支える道路整備	J-①	千葉柏道路の整備	C	C	【取組状況】 千葉東葛間広域幹線道路建設促進期成同盟会の要望活動を継続中													国道16号等の混雑解消につながる可能性もあり、早期実現に向け、引き続き関係者間での調整の必要あり	○		
			J-②	大規模開発地区に伴う道路整備	A	A	【取組状況】 開発計画の段階で渋滞が想定される場合、右左折レーンの設置等を指示								大規模開発に伴い、改良は進められているが、市の都市計画道路整備や交差点改良と併せて効果的・効果的な整備も進めていく必要あり	○							
	目標3 まちの魅力を高め交流を促進させる交通	方針5 都市拠点や地域拠点を連携し、交通機能を強化する公共交通軸の形成	K 幹線公共交通軸の強化	K-①	バス機能の強化検討	C	C	-	道路網や鉄道やバスなどの公共交通網の満足度は向上しており、柏駅の利用者数も増加していることから、常磐線の東京駅延伸等による広域移動に関する利便性の向上が窺える。 一方で、分担率について公共交通への転換が見られず、トリップ数の減少がみられることから、今後、利用促進や外出機会の創出が課題となる。	バスロケや乗り継ぎ情報案内等により、バスの満足度はあがっている部分もあるが、それ以外にもバス機能の強化を再検討する必要がある	○												
				K-②	PTPSの拡充	C	C	-							千葉柏道路の高規格化について検討が進められており、これに伴いPTPSの導入も期待されるため、整備状況等から再検討の必要がある	○							
			L 広域輸送力の増強	L-①	常磐線の東京駅乗り入れ	A	A	【乗入れ本数】 平成27年より運行開始 柏発品川行は、一日46本運行 (平日ダイヤ、急行は除く)												柏駅の定期券乗車人員が増加しており、利便性が向上した	○		
L-②				常磐線、成田線、東武アーバンパークラインの輸送力増強	B	B	【要望活動】 常磐線 年2回 (ホームドア設置、増便等) 成田線 年2回 (東京方面への直通運転、増便等)	鉄道のさらなる利便性の向上にむけ、事業者への要望を継続していく							○								
L-③				つくばエクスプレス、地下鉄11号線の延伸	C	C	【要望活動】 首都圏新都市鉄道(株) 年1回 (8両化、東京駅延伸) 東京地下鉄(株) 年1回 (地下鉄11号線の延伸)												利用者のニーズを適切に捉え、要望内容について適宜、精査しながら継続していく				
L-④				高速バス路線の活用	B	A	【取組状況】 圏央道開通に伴い、運行ルートの再編を実施	ルート再編により移動時間は短縮された広域の移動のニーズに合わせ、新たな路線の展等を視野に入れ、さらなる利便性向上を図る							○								
M 新しい交通システムの可能性検討		M-①	新しい交通システム	B	A	【カシワニクル登録数】 1,231人 (H30) ※H24年度から運行開始	平成24年度から導入したカシワニクル登録者数も利用者も年々増加している 自動運転バスの実証実験も開始し、交通機能の強化が期待される		○														
		方針6 中心市街地の活性化を支援する交通施策の推進	N 回遊性のある歩行環境の整備	N-①	中心市街地活性化事業の展開	B		B						【整備状況】 柏駅東口D街区の再開発事業にあわせて、周辺歩行者道路の整備が完了 まちづくり10ヵ年計画に基づき、整備を継続	歩行環境に関する評価・駅前の市街地整備やバリアフリー化の評価が概ね向上していることから柏駅周辺の整備に一定の効果があったと思われる。駅周辺の段差解消やバリアフリー化について、重要と考える意見も多いことから、今後も継続して実施していく必要がある。	柏駅周辺において、一部区間の歩行者動線の整備が完了したが、駅周辺の回遊性のある歩行空間の創出は要望が高まりつつあり、引き続き事業展開の検討の必要あり	○						
N-②				柏駅東口ダブルデッキの改修	A	A	【整備状況】 H23に改修工事を実施済	耐震化やバリアフリーに向けた改修が完了し、バリアフリー化や駅前の市街地整備の満足度も向上した	○														
O 駐車場の有効活用			O-①	駐車場整備計画の見直し	B	A	【検討状況】 H27に見直し完了						駅への自動車の分担率は下がりつつあるが、駅前の利便性 (アクセスや歩行環境など) 向上に向けて、継続的に見直しを行う必要あり	○									
	O-②		駐車場案内誘導システムの検討	C	C	【検討状況】 H26年度末まで街情報アプリを試験的に配信していたが、現在は廃止	現在は実施していないが、駅へのアクセスや回遊性のある歩行環境の整備の向上に対して有効な方針を再検討する必要がある	○															
目標4 市民等の協働により支え合う交通	方針7 民・産・学・公の連携による交通政策の推進	P 次世代型環境都市モデルの展開	P-①	ITS実証実験モデル都市	B	B						【検討状況】 オンデマンド交通の実証実験から予約型相乗りタクシー「カシワニクル」を事業化し運用中	「環境未来都市」構想として、次世代交通システムの取り組みを行っており、民・産・学・公の連携による交通政策が推進され先進事例を実証し、効果があったと言える。	オンデマンド交通の社会実験を経て、予約型相乗りタクシー「カシワニクル」を事業化 今後も次世代型モビリティの導入について可能性を検討していく	○								
			P-②	地域ICT活用モデル事業	A	A	【取組状況】 かしのスマートサイクルの実証実験を踏まえ、さらにシェアリング対象車両を拡充したマルチ交通シェアリングシステムの実証実験をH23年6月から平成28年1月まで実施した。	サイクルシェア導入の実証実験を実施したが、事業化へは至らなかった 現在のニーズにあった形のICTを活用した事業を検討していく	○														
		Q 市民等との協働体制づくり	Q-①	モビリティマネジメントの実施	B	B	【バスマップの配布数】 年20,000部 (H31) 【バス乗り方教室実施状況】 年6回実施 (H31)												公共交通に関心を寄せるための取り組みは多く発信しており、さらなる利用者増加に向け、継続的に実施していく必要あり	○			
	Q-②		交通に関する情報の提供	B	B	【国道16号ライブカメラアクセス数】 339,780アクセス (H28) (柏市HP内でトップページに次いで2位)	ライブカメラは利用者が多く今後も継続していくが、その他にも市民が必要な情報を把握し、発信方法を検討する必要がある	○															

