



TRAIN

BUS



TAXI

BIKE



WALK

The second plan of comprehensive traffic
in kashiwa City

第二次柏市総合交通計画（案）

令和3年3月

<目 次>

1 第二次柏市総合交通計画について	
1. 1 計画の目的	2
1. 2 計画体系	3
1. 3 上位・関連計画	5
1. 4 第一次柏市総合交通計画の評価	7
(1) 評価の方針について	7
(2) 評価方法	7
2 現況分析と交通課題の整理	
2. 1 現況・将来の見通し	10
(1) 柏市の人口動態	10
(2) 柏市の財政状況	12
2. 2 交通課題	13
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	36
3. 2 交通ネットワークに係る将来像	37
3. 3 総合交通計画の基本理念、基本方針	38
4 実現化施策	
方針1-1 定時性・速達性の確保、災害に強い道路ネットワークの形成	42
方針1-2 都市や地域間の移動を円滑にする公共交通ネットワーク	47
方針2-1 にぎわいのある都市拠点を演出する交通環境の実現	49
方針2-2 拠点の移動の連続性を強化する交通結節点機能の形成	53
方針2-3 誰もが移動しやすいバリアフリー環境の実現	55
方針3-1 地域の需要や個別のニーズに適応した交通サービスの提供	57
方針3-2 地域の移動の連続性を強化する交通結節点機能の形成	59
方針3-3 新技術の開発による持続可能な交通体系の実現	60
方針4-1 環境負荷の低減に向けた交通の実現	62
方針4-2 安全で安心して移動できる交通環境の提供	63
方針4-3 公共交通の利用促進に向けた交通情報の発信	63
5 評価指標の設定と推進管理体制	
5. 1 評価指標の設定	72
5. 2 推進管理体制	73

<参考資料>

- 参考資料1 第1段階評価の結果、第2段階評価の結果
- 参考資料2 施策の位置図
- 参考資料3 用語解説

An aerial photograph of a city, likely Tokyo, showing a dense urban landscape with numerous buildings and a river in the background. A blue banner is overlaid across the middle of the image, containing white text.

1 第二次柏市総合交通計画について

1 第二次柏市総合交通計画について

1章

2章

3章

4章

5章

第二次柏市総合交通計画について

1. 1 計画の目的

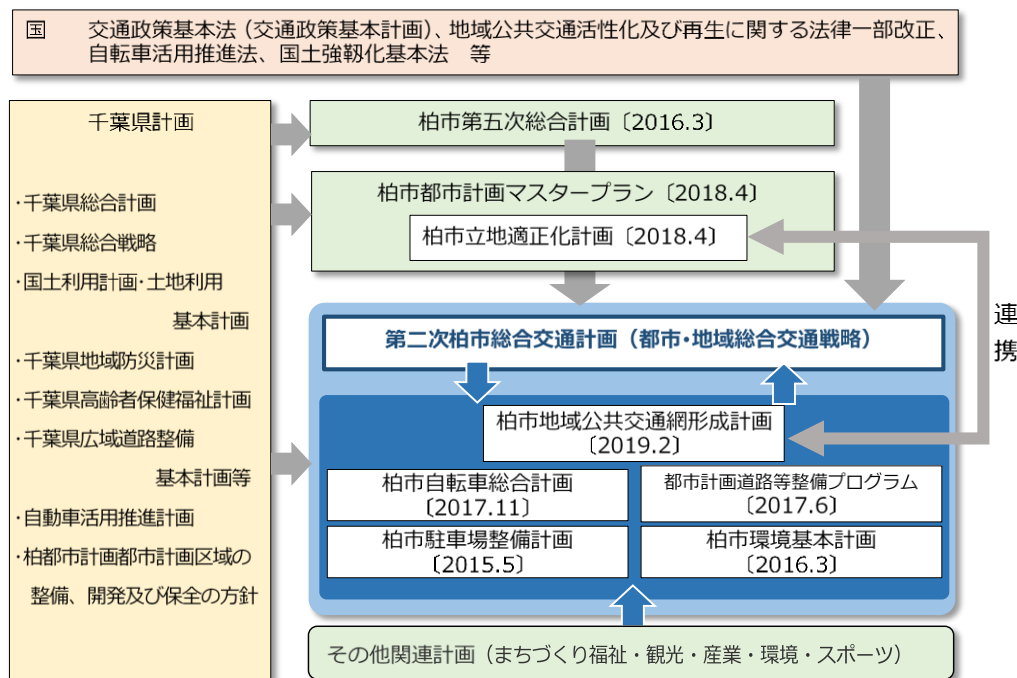
- 柏市では、柏市第五次総合計画での将来都市像（未来へつづく先進住環境都市 ～笑顔と元気が輪となり広がる交流拠点～）の実現に向けた取り組みを推進しております。今回策定する「第二次柏市総合交通計画」は、柏市総合交通計画（平成 22（2010）年～令和元（2019）年）を踏まえ、第二期計画として策定するものです。
- 「第二次柏市総合交通計画」は、柏市の様々な交通課題とこれを解決するために向かうべき方向を整理するとともに、交通に関する各計画 ①柏市地域公共交通網形成計画 ②柏市自転車総合計画 ③柏市駐車場整備計画 ④柏市都市計画道路等整備プログラム ⑤柏市環境基本計画を包括する「交通のマスタープラン」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。市民の皆様のくらしや活動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てまいります。
- 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）、地域の足となっていて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

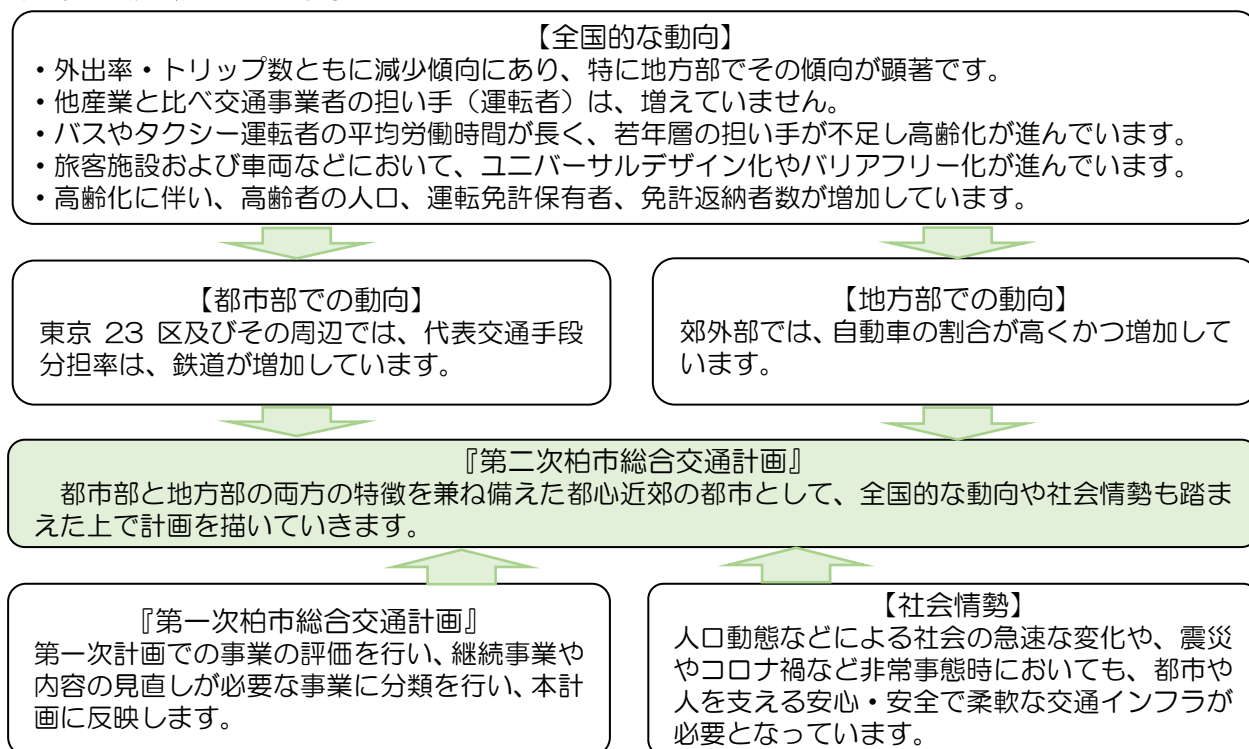
(1) 計画の位置づけ

- 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



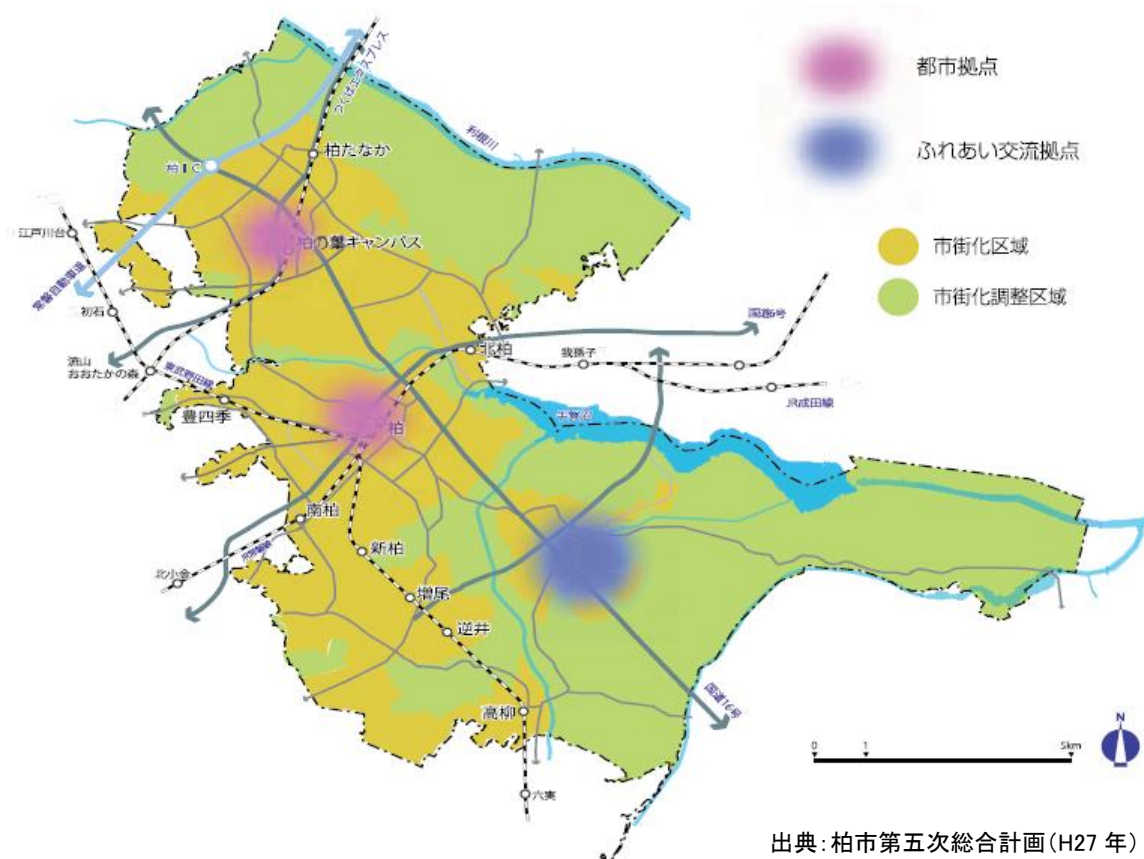
(2) 計画期間

- 計画期間は柏市都市計画マスタープラン・柏市立地適正化計画および柏市地域公共交通網形成計画の目標年次等を踏まえ、令和 19（2037）年度までとします。このうち、令和 8（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	第五次総合計画						第六次総合計画											
柏市都市計画マスタープラン	→																	
柏市立地適正化計画	→			→			→			→			→			→		
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（平成 27 年度）

- ・ 将来都市像の実現に向け、都市経営の視点（選択と集中）に基づき、優先度を設定
- ・ 環境・社会基盤の分野において、交通が位置付けられており、そのなかで「安全・円滑な個通環境の確保」として、鉄道やバス等の公共交通の利便性向上に関する施策を重点施策としています。

施策	取組	事業
5-4. 安全・円滑な交通 環境の確保	1 公共交通の利便性向上	1 鉄道の利便性向上 2 バス交通等の利便性向上 3 タクシーの利便性向上 4 ITS（高度道路交通システム）の利活用
	2 自転車利用環境の向上	1 自転車通行環境の整備 2 駐輪場の充実化と放置自転車対策の強化
	3 道路網の構築	1 道路交通ネットワークの整備促進 2 既設道路の改良
	4 道路の適正な維持管理	1 道路の計画的な修繕 2 橋梁の耐震化及び長寿命化
	5 交通安全の推進	1 交通ルール・マナーの啓発強化 2 交通安全教育の充実化

② 柏市都市計画マスタープラン（平成 30 年度）

- ・ 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 年度）

＜公共交通軸＞

- ・都市拠点・ふれあい交流拠点間を結ぶバス交通における、公共交通ネットワークの骨格としての速達性・定時制の向上

＜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

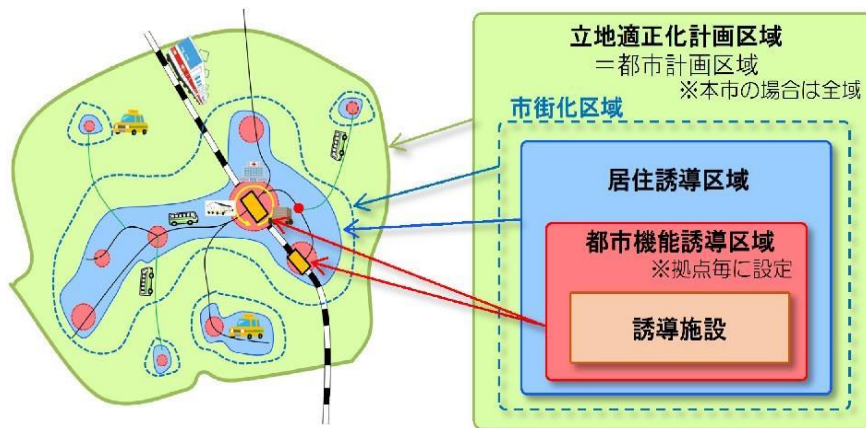
＜フィーダー系統＞

- ・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

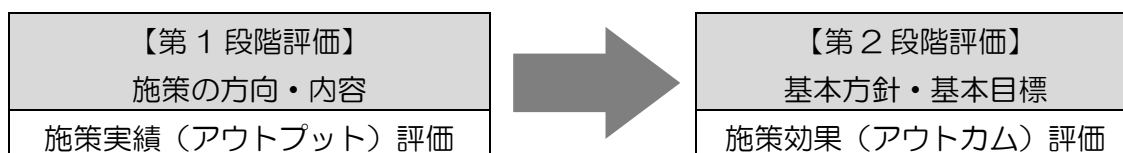


出典：柏市ホームページ

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段階の評価を行いました。
- ・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、評価しました。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ました。
- ・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、評価しました。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ました。
- ・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）について整理しました。



(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段階で評価しました。
- ・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ました。
- ・実績量は、令和元年度末時点での施策を進めてきた事務事業量としました。
- ・到達度（％）＝実績量／計画量×100

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・計画に対して80～100%の実績を「A」 ・計画に対して50～80%の実績を「B」 ・計画に対して50%未満の実績を「C」 |
|--|

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、実績を定量的に評価しました。

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、評価しました。
- ・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分析しました。
- ・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ました。

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）に評価を総括しました。

④ 今後の方針

- 完了した施策が「17」、継続する施策が「26」となりました。継続する施策は、本計画においても引き続き取り組んでいくものとします。

（※詳細については、P87、88の「総合交通計画における各施策の総合評価」参照）

	完了した施策
1	駅前広場の整備（高柳駅西口）
2	駅アクセスの向上（柏駅東口駅前広場）
3	駅アクセスの向上（高柳駅西口駅前広場）
4	駅舎の改良（高柳駅）
5	駅のバリアフリー化（エレベータ）
6	駅のバリアフリー化（駅周辺）
7	自動車交通量の削減
8	路上荷捌対策
9	都市計画道路の整備プログラム策定
10	常磐線の東京駅乗り入れ
11	高速バス路線の活用
12	新しい交通システム
13	柏駅東口ダブルデッキの改修
14	駐車場整備計画の見直し
15	駐車場案内誘導システムの検討
16	ITS 実証実験モデル都市
17	地域 ICT 利活用モデル事業

	継続する施策
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（ノンステップバス）
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	乗り継ぎ情報の提供
9	駅舎の改良（柏駅）
10	駅の案内表示
11	タクシー乗り場の改善
12	タクシー事業の活性化
13	クリーンエネルギー技術の利用
14	歩道バリアフリー
15	自転車利用環境の整備
16	ルールの周知徹底、マナーの向上
17	渋滞交差点の解消対策
18	千葉柏道路の整備
19	大規模開発地区に伴う道路整備
20	バス機能の強化検討
21	PTPS の拡充
22	常磐線、成田線、東武アーバンパークラインの輸送力増強
23	つくばエクスプレス、地下鉄11号線の延伸
24	中心市街地活性化事業の展開
25	モビリティマネジメントの実施
26	交通に関する情報の提供

2 現況分析と交通課題の整理



2 現況分析と交通課題の整理

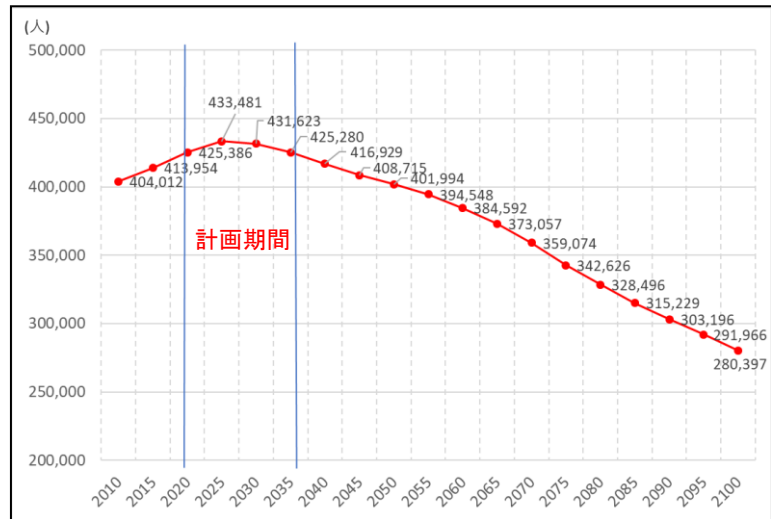
2.1 現況・将来の見通し

(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）となっています。
- 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ます。

■ 人口の推移

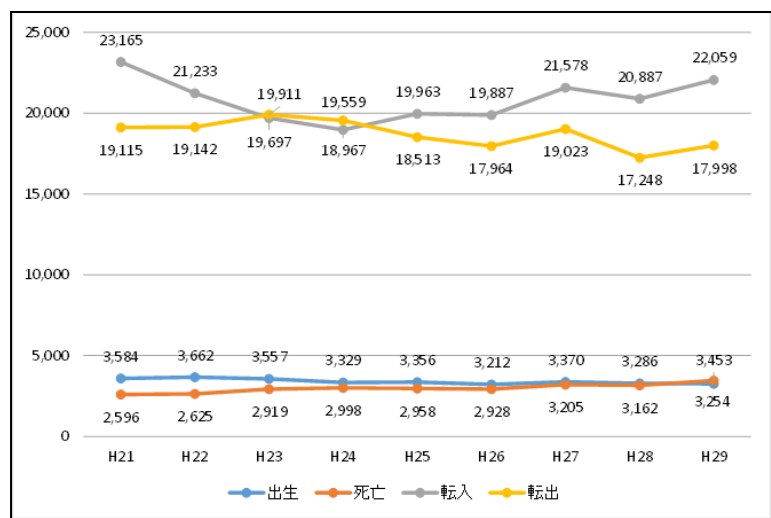


出典：柏市の将来人口推計

②人口動態

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

■ 人口動態の推移

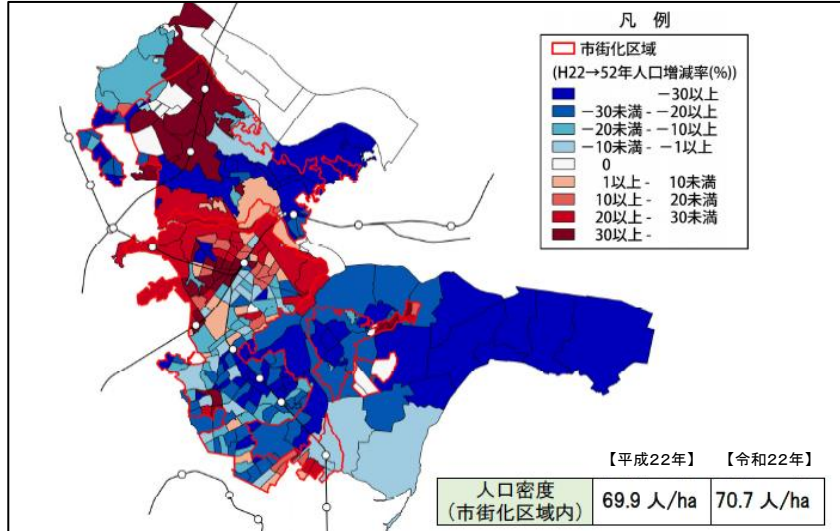


出典：柏市統計書

③将来推計人口

- つくばエクスプレス（以下、TX）沿線、柏駅及び豊四季駅周辺では人口集積が進むと予測されています。一方、南部地域、東部地域では人口の減少が予測されます。

■ 平成22年～令和22年の人口増減率（町丁目別）

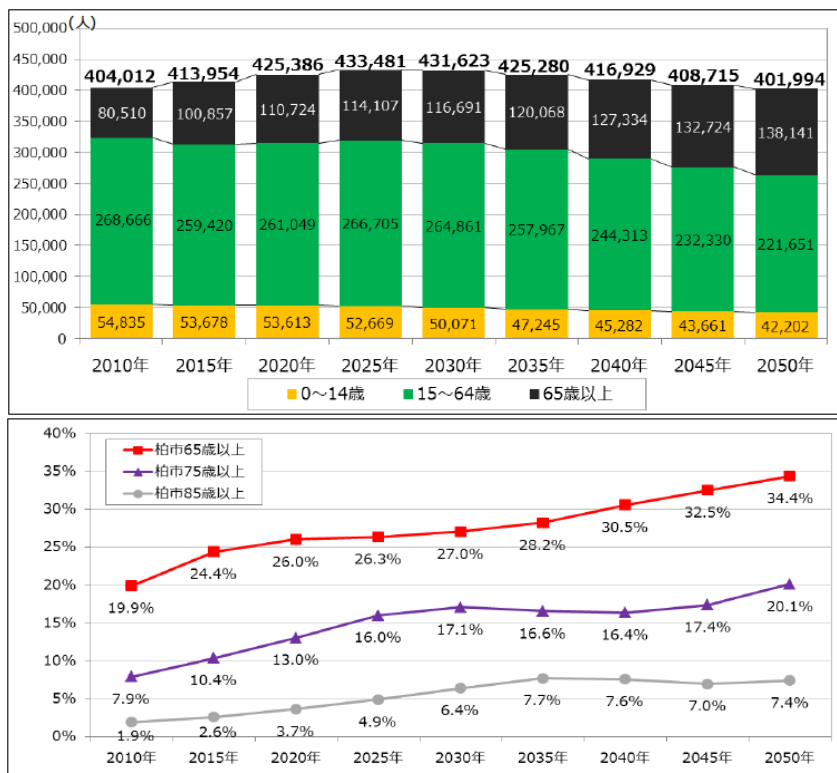


出典：柏市都市計画マスタープラン（H30年）（一部修正）

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、令和22（2040）年には、高齢化率が30%以上となると予測されています。

■ 高齢者の人口推移

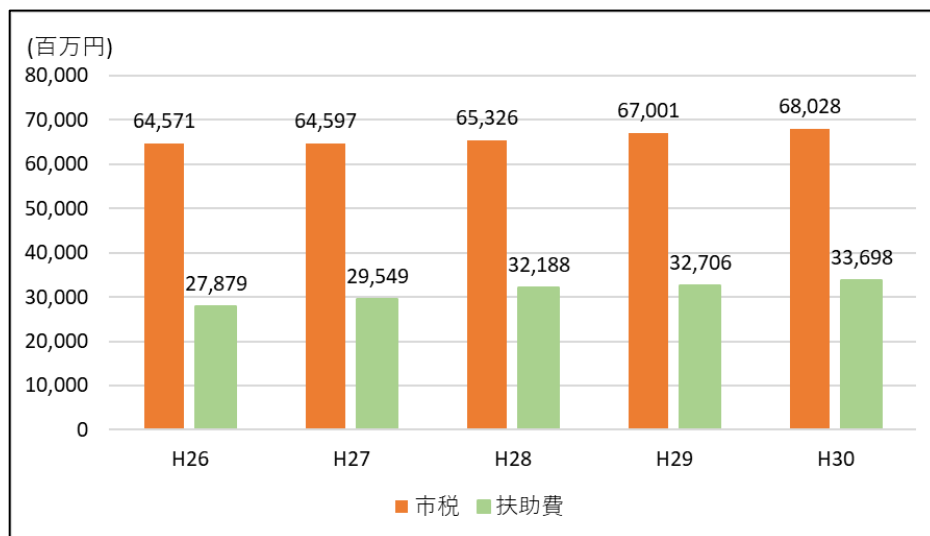


出典：柏市の将来人口推計

(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ます。限られた予算の中で、効率的な公共交通対策を実施することが重要となります。
- 市で運行している交通へ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年までは年間3,500万円程度の負担がありましたが、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」（以下、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ました。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ます。

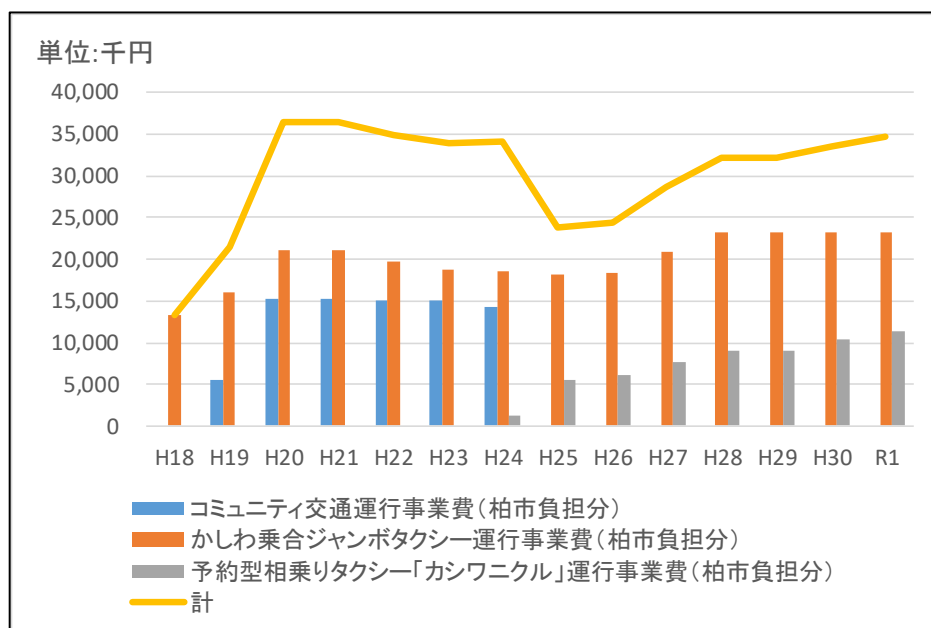
■市税と扶助費



※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財政負担額



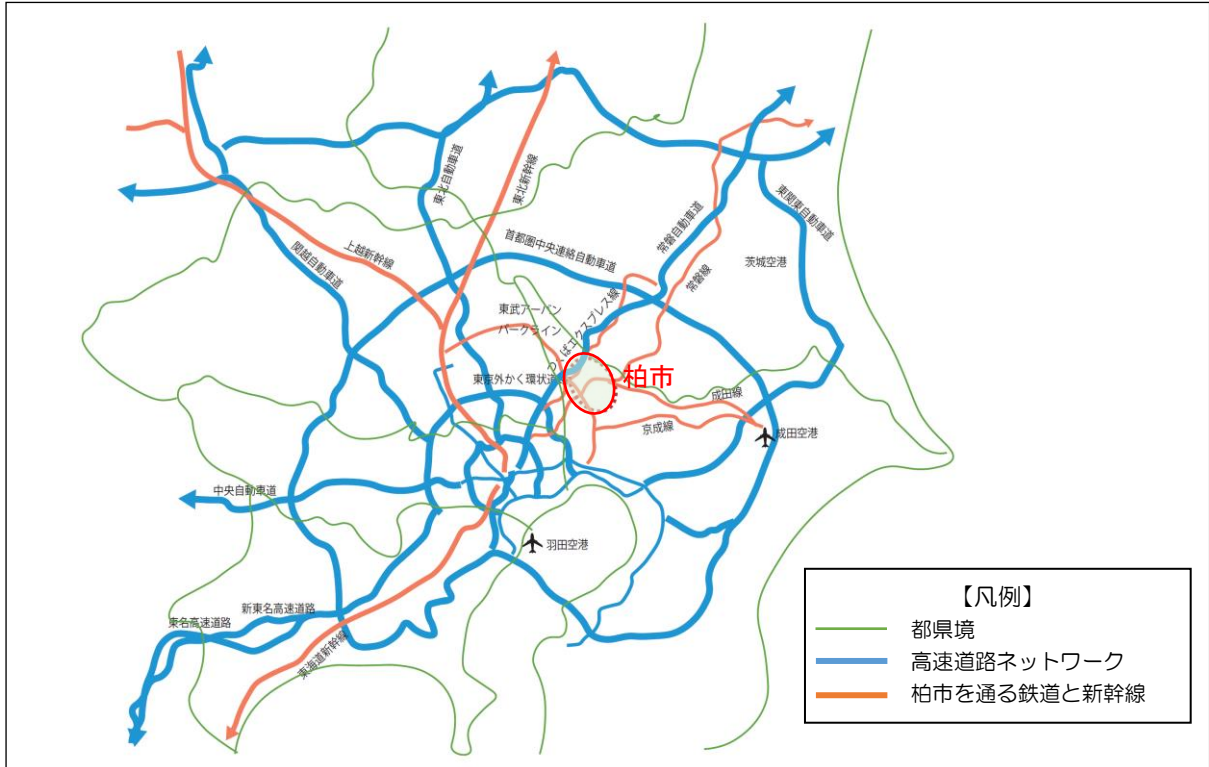
出典：柏市資料

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ます。
- 柏市の商圈は縮小傾向にあります。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ます。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ています。

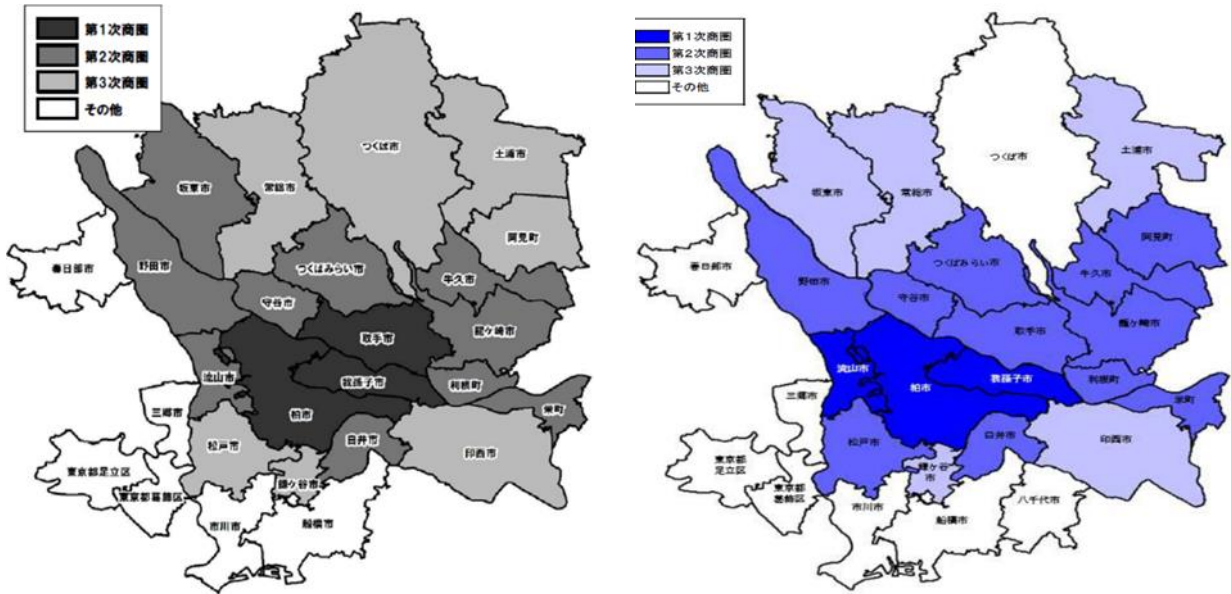
■広域ネットワーク図



■広域ネットワークの現況

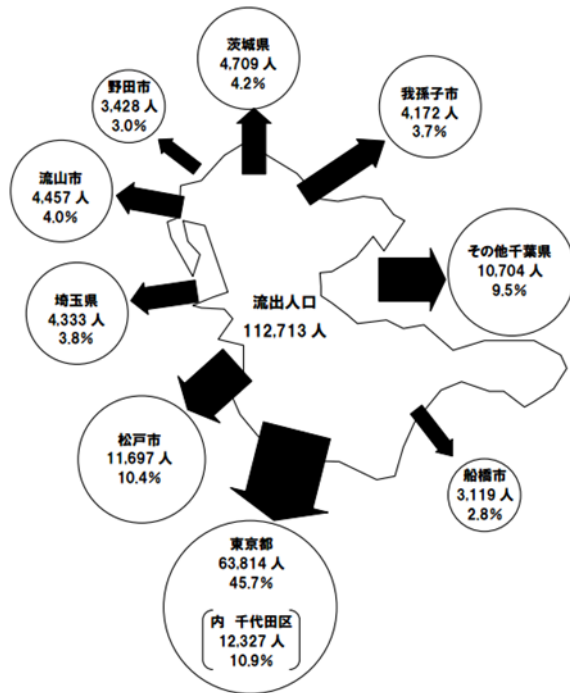
軸	該当路線、道路	現況
東京方向	つくばエクスプレス	利用は年々増加しているが、車両が6両編成ということもあり混雑度が増加
	常磐線	品川駅直通運転開始などで輸送力や利便性が強化
	国道6号	道路の混雑が慢性化
	高速バス（羽田空港）	柏駅→羽田空港（9便） 羽田空港→柏駅（13便）
成田方向	都市軸道路	整備完了により周辺道路の渋滞の緩和が期待される
	成田線	運行本数が少ない（1時間に2、3本程度）
	京成成田空港線	東武アーバンパークライン新鎌ヶ谷駅より乗継可能 柏駅から1時間程度
	高速バス（成田空港）	羽田方面に比べ便数が少ない 柏駅→成田空港（1便） 成田空港→柏駅（1便）
環状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

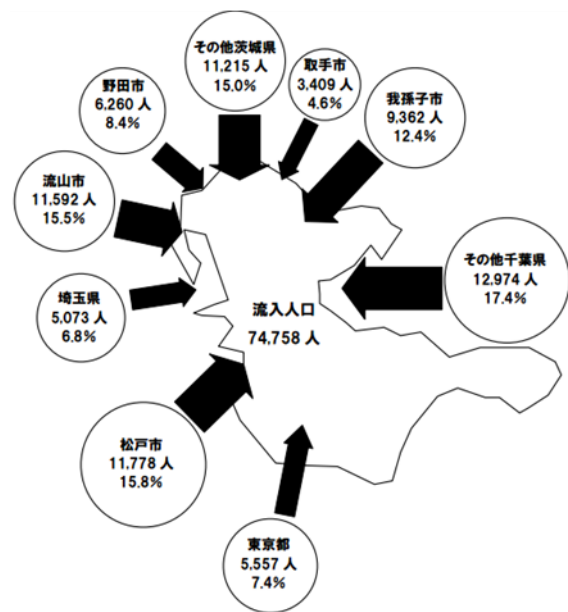


出典：柏市商業実態調査報告書（H29 年）

■ 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

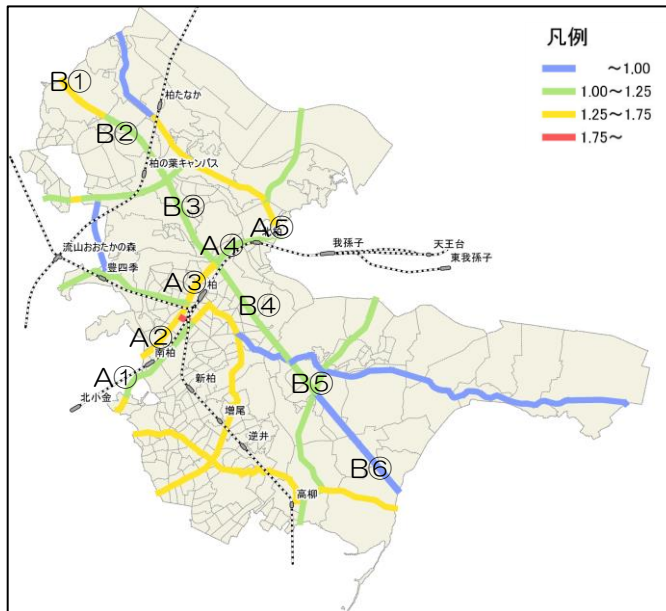
(2) 効果的な道路整備と自動車交通の円滑化 <道路交通の課題>

- 市内を東西に横断、南北に縦断する主な幹線道路は国道6号と国道16号のみであり、市外から市外への通過交通が多くを占めています。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く、付加車線（右折専用レーン）が無いなどの課題も多くあります。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ます。

① 国道における混雑率

- 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ません。
- 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ます。

■ 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)

【凡例】	
混雑度 ~1.00	混雑度 1.00~1.25
混雑度 1.25~1.75	混雑度 1.75~

		起点～終点	混雑度		大型車混入率(%)	
			H22	H27	H22	H27
国道 6号	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	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年、H27年)

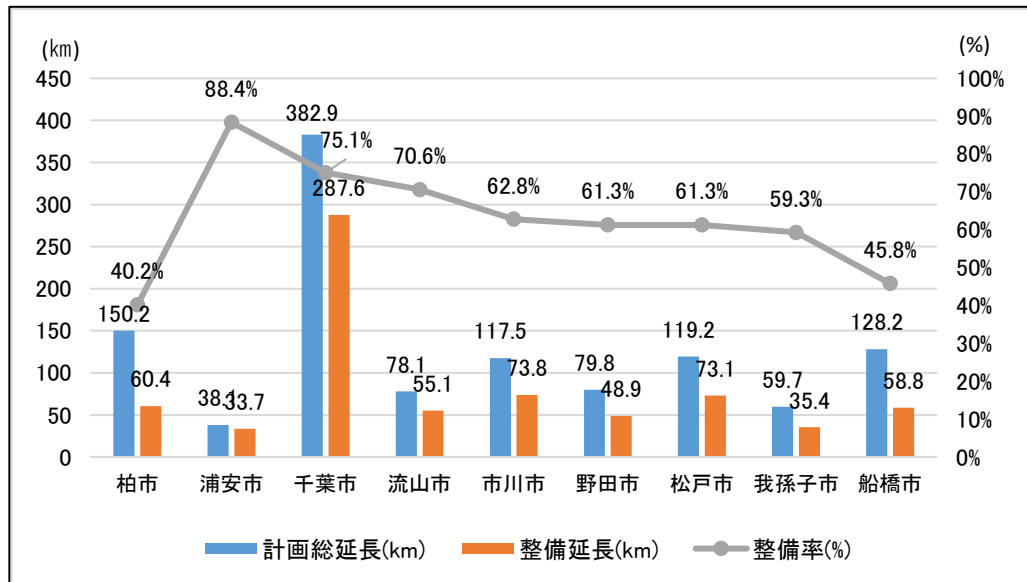
※混雑度

- 1.00以下：道路が混雑することなく、円滑に走行できます。
- 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%に達します。
- 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%に達します。

②都市計画道路の整備状況

- 近隣市の中でも4番目に長い延長を整備済ですが、整備率が低く、また経年的に低い状態（40.2%）が続いていることも交通渋滞の一因として考えられます。
- 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ます。

■都市計画道路の整備率および整備延長（近隣市）



出典：国土交通省 都市計画現況調査(H31年)

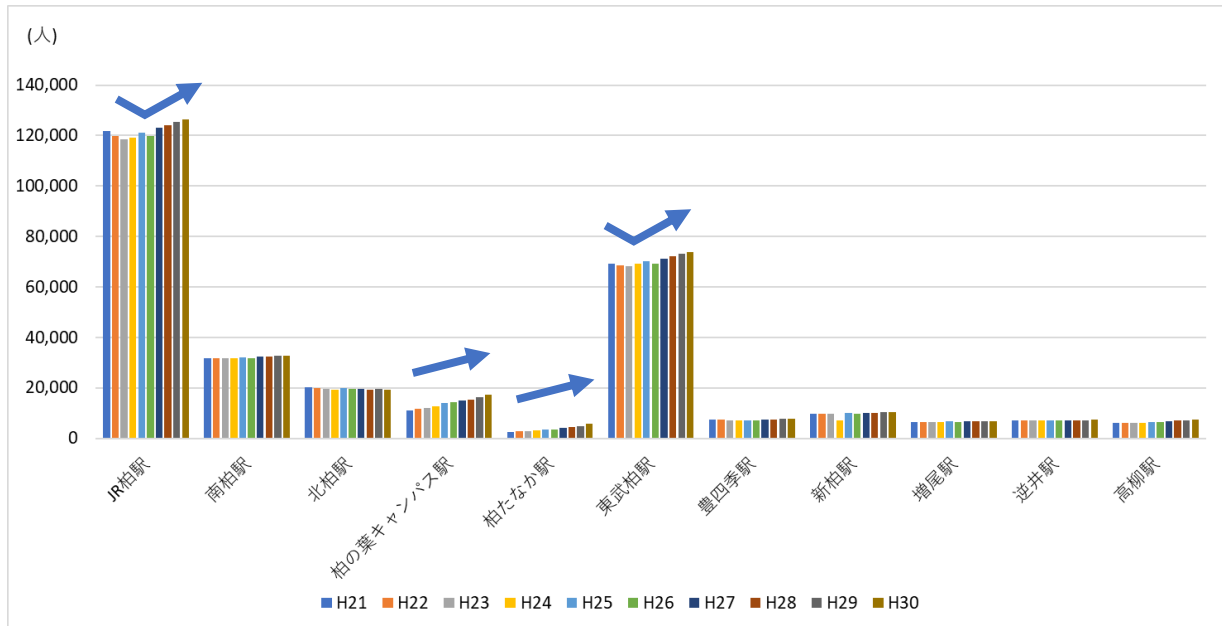
(3) 公共交通利便性の向上 <各交通モードの課題>

- 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ます。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、バス交通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ります。

① 鉄道

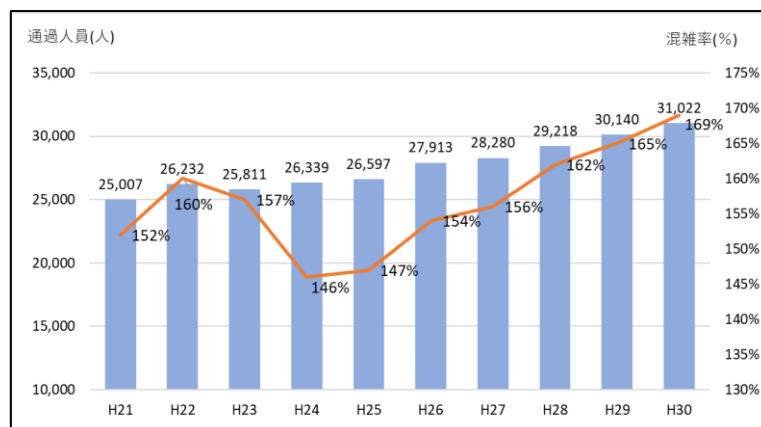
- 柏駅においてはTXの開通に伴い一旦乗車人員は減少したが、駅周辺地域の人口増加や常磐線の輸送力強化などもあり近年再び増加しています。その他、JR北柏駅、南柏駅、東武アーバンパークラインの各駅の乗降者数は近年概ね横ばいで推移しています。
- 一方でTXにおいては、沿線の土地区画整理事業に伴い、定住人口の増加や商業施設の立地により、乗降者数は増加傾向にあり、今後も増加が予想されます。また、TXの混雑率は169%と高く、立っていると圧迫感を感じるレベルとなっています。乗客の総数は他の都心路線と比べ少ないものの、TXでは輸送力の強化が必要となっています。

■ 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）

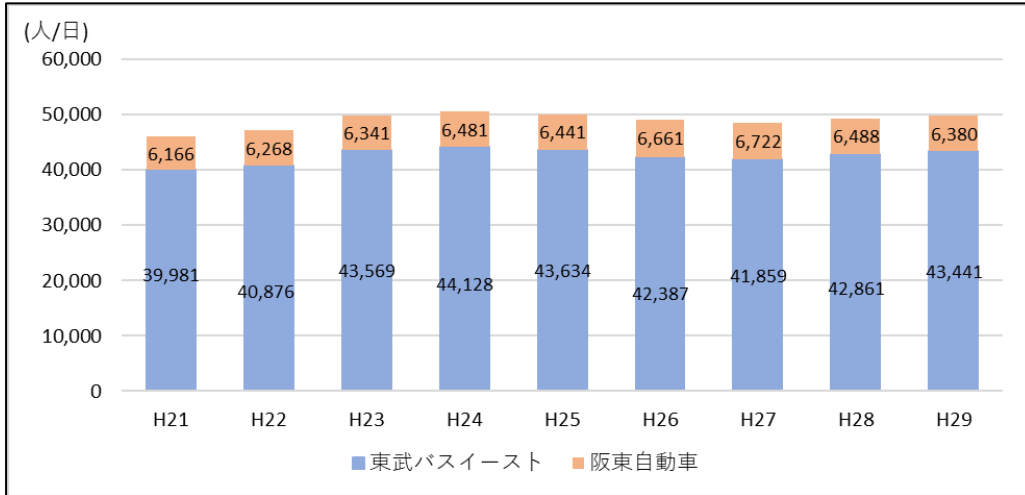


出典：千葉県ホームページ

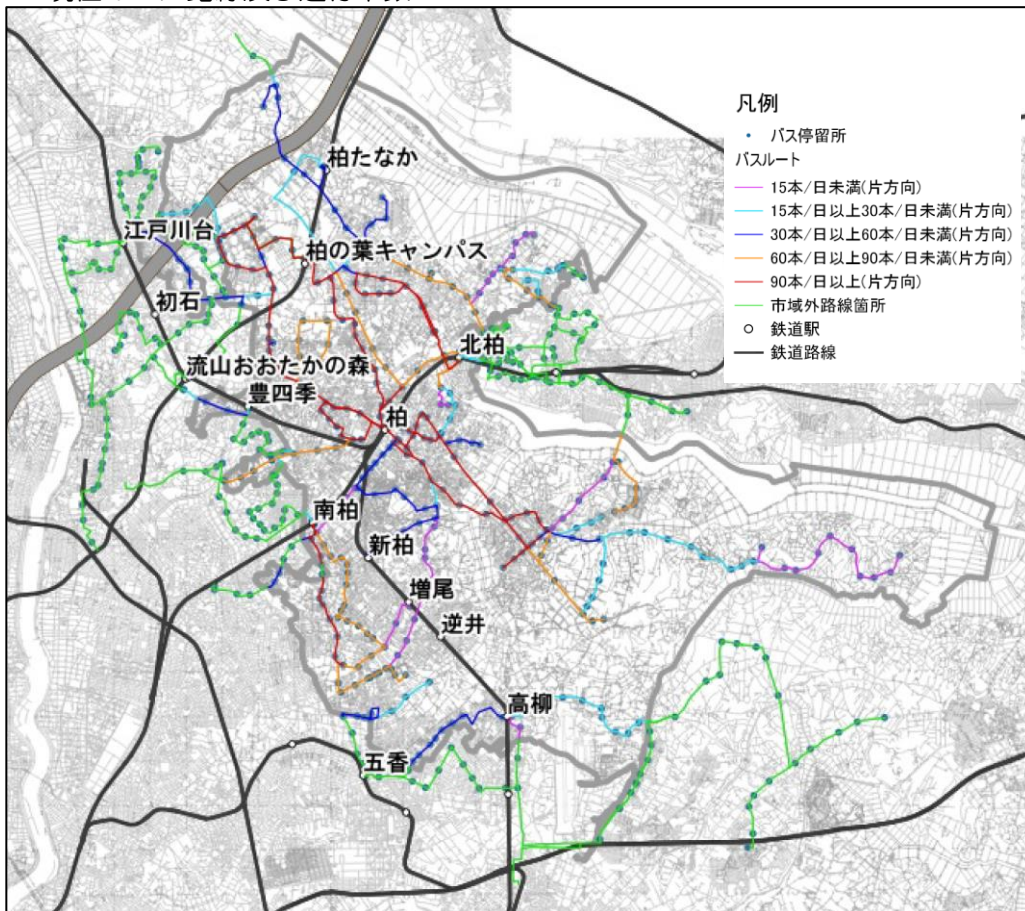
②バス

- ・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、その後は横ばいで推移しています。
- ・現在、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ます。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い状況となっています。

■ 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

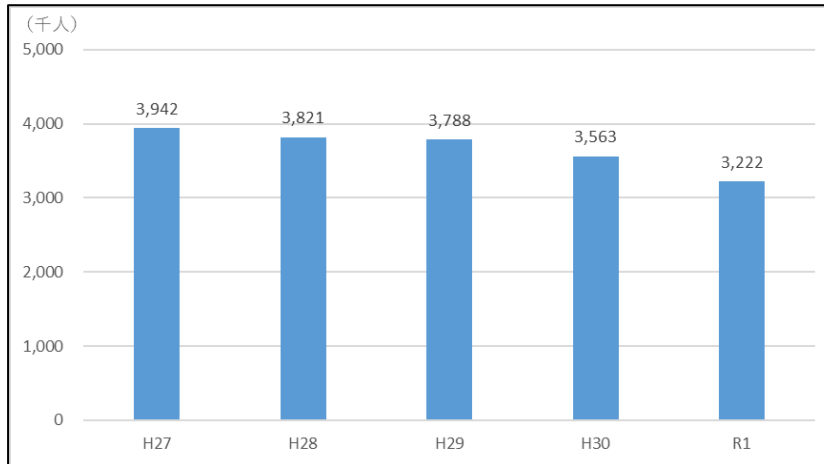


出典: 柏市地域公共交通網形成計画(R1年)

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）、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ります。
- 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ます。

■ 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（1972）年の再開発をきっかけに「商業都市」として、発展してきました。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ます。
- 近年は郊外型ショッピングモールの相次ぐ立地やEC（electronic commerce）市場の台頭などにより、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ます。平成30年にUDC2*が発表した「柏駅周辺グランドデザイン」では「商業都市」→「融合都市」への転換を打ち出しています。

※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、交通の要衝としての役割を担うための課題が多く蓄積されています。既存のストックを最大限に活用し、再開発事業などに合わせ、リニューアルしていくことも検討する必要があります。

【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ます。
- タクシープールから乗車場に入る際にUターンが発生するため安全性に課題があります。
- 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、駅前広場に入入りする車両との交差が発生し、安全面に課題があります。



出典：柏駅前交通広場等基本構想（R1年）より作成

【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、現在の交通環境に合わせた改善が必要となります。
- 雨の日など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を及ぼしています。
- 一般車レーンにおいて、送迎時に停車帯に停車できず、通行帯で一時停車する車両が見受けられ、渋滞発生の原因となっています。

【駅・駅前空間】

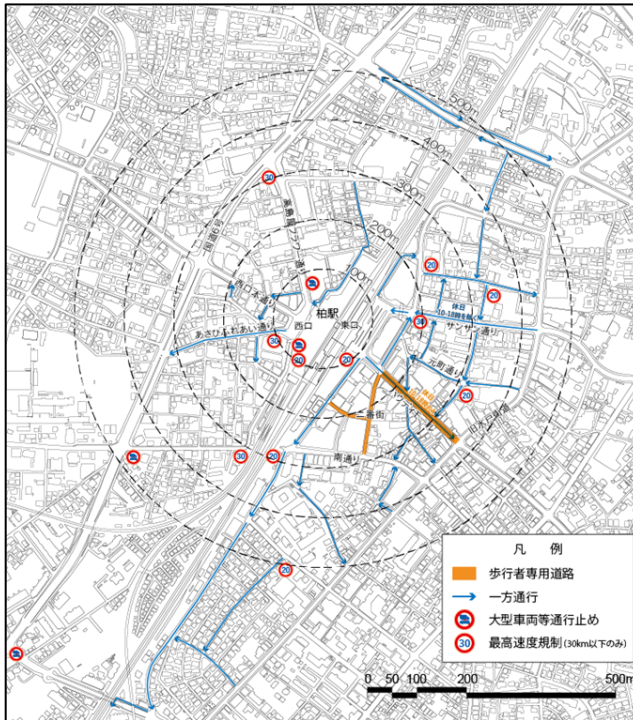
- 柏駅は昭和 46（1971）年に現在の橋上駅舎となり 50 年が経過しようとしています。中心市街地の拠点駅として、現在のコンコースは通勤時等には混雑が見られ、駅周辺で展開される再開発事業やマンション開発などをふまえると、今後も駅利用者数の増加が予想されることから駅施設の強化・リニューアルが期待されます。

■混雑時のコンコースの様子

出典：柏セントラルグランドデザイン 資料編（H30年）

②交通規制状況

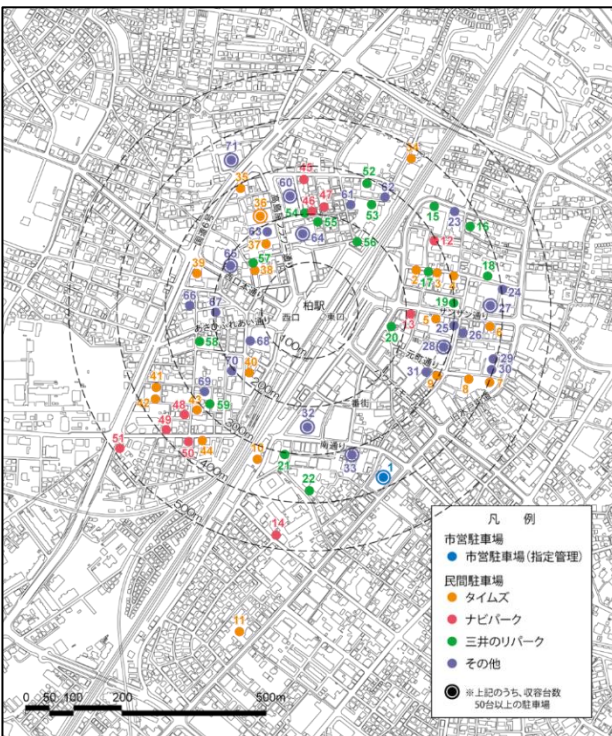
- 複雑な一方通行規制や、平日・休日で運用の異なる道路が存在することにより、特に東口周辺の車両動線が非常に分かりづらい状況となっています。
- サンサン通りでは、平日において何台もの逆走車両が見受けられます。



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あり、今後のまちづくりの課題として挙げられます。



西口				東口			
区分	番号	名前	台数	区分	番号	名前	台数
タイムズ	34	タイムズ柏市あけぼの	4	市営駐車場	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	タイムズ柏短町第4	13		6	タイムズ柏第6	5
	40	タイムズ柏短町第2	9		7	タイムズ柏2丁目第2	6
	41	タイムズ柏短町第5	20		8	タイムズ柏2丁目	24
	42	タイムズ柏短町第7	7		9	タイムズ柏2丁目第3	7
	43	タイムズ柏短町第8	14		10	タイムズ柏中央町	26
44	タイムズ柏短町第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	5	13	柏第10	14	
	47	柏末広町第3	19	14	柏中央町第1	8	
	48	短町第7	4	15	柏4丁目第2	14	
	49	短町第2	6	16	柏4丁目第3	23	
	50	短町第6	7	17	柏4丁目	3	
	51	短町第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	6	22	柏中央町第2	2	
	56	柏末広町第7	10	23	プラパーク	7	
	57	柏末広町第5	10	24	ザ・パーク柏第4	11	
	58	柏短町1丁目第3	20	25	バラカ柏第1	8	
その他	59	柏短町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・柏タカスグエア駐車場	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(24時間)柏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	25	
	67	NSパーク24 NO.7	26				
	68	柏高島屋(24時間)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(24時間)柏2駐車場	350					

出典：柏駅前交通広場等基本構想(R1年)

(6) 交通結節点の改善 <結節点(各駅)の課題>

- 交通結節点は、様々な交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎのための施設であり、公共交通、自家用車、自転車、歩行者など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す。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ます。

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方が待合環境に対して不満を感じている結果となっています。
- 今後、北柏駅、高柳駅では土地区画整理事業や交通結節点整備事業に併せて駅前広場を整備していく予定ですが、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ます。

■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	有	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	3系統+ジャンボ1系統	未	未	未	未
		西口	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

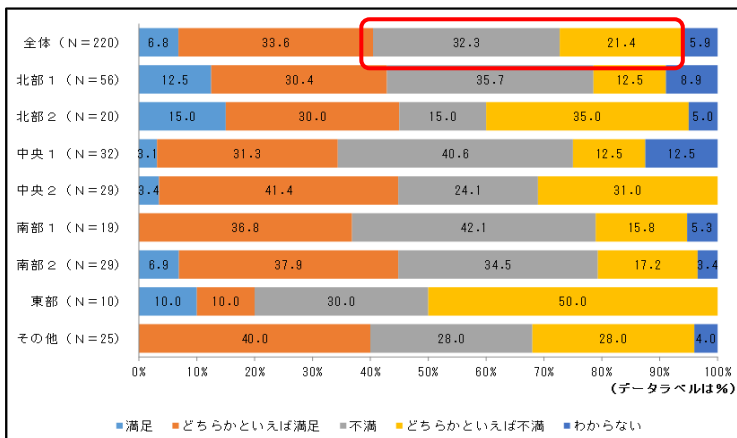
■北柏駅(北口)



■高柳駅(東口)



■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

- 複数の鉄道や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ます。
- 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ます。

■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ます。

① 駅構内

- ・ エレベータ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ますが、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ます。
- ・ ホームでの事故件数は近年徐々に減少傾向にあります。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ます。

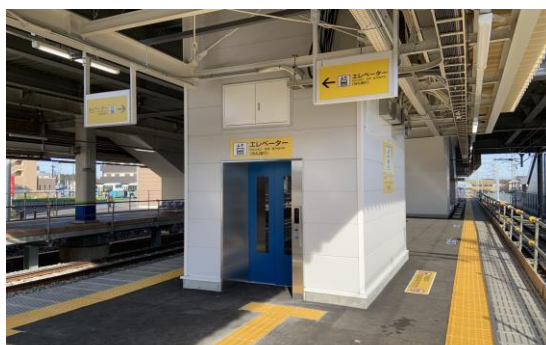
■ 各駅のバリアフリー化の状況

			バリアフリー化			
			改札内	改札外	多目的 トイレ	ホーム ドア
			EV	EV		
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	○			
	たなか 柏	秋葉原方面	○	東口○	○	○
		つくば方面	○	西口○		

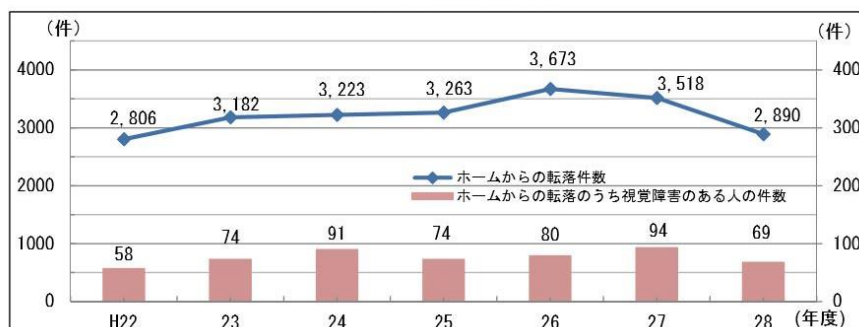
■ 柏駅ホームドア



■ 高柳駅エレベータ



■ 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、鉄軌道事業者が把握している件数である。

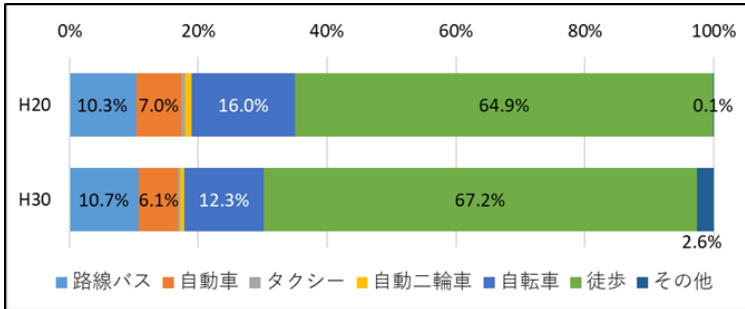
(注) 自殺等故意にホームから線路に降りたものは含まれない。

出典：国土交通省資料

② 駅周辺

- 駅からの端末交通手段として徒歩で移動する人は増加傾向にあります。またアンケートでは、駅周辺の道路の段差解消などのバリアフリー化を進めるべきとの意見が多く、柏市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ります。

■ 駅端末交通手段



出典：パーソントリップ調査(H20、H30年)

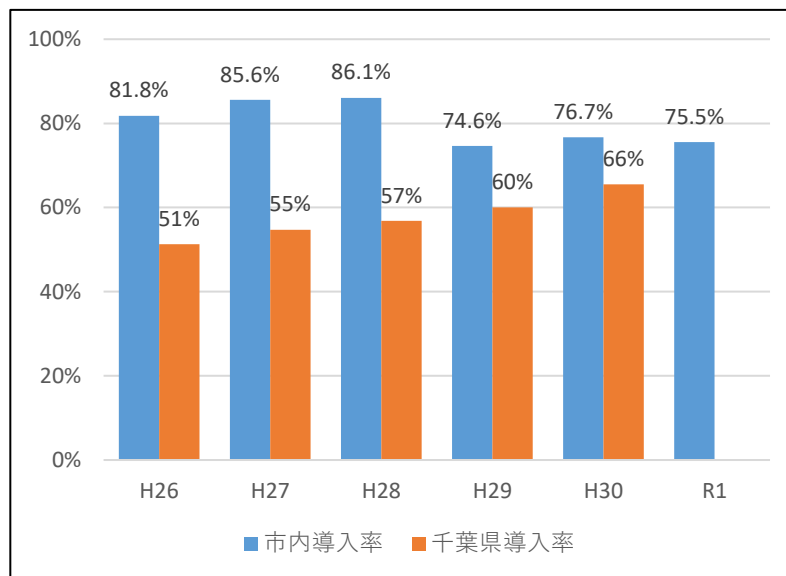
■ バリアフリー化が求められる歩行空間



③ 車両

- 市内を運行するバスは、千葉県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ます。
- タクシー車両においても、ユニバーサルデザイン（UD）タクシーの台数が年々増えており、乗務員を対象とした介助を含め、マナー向上に向けたUD研修も実施されています。

■ 市内のノンステップバス導入率



※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

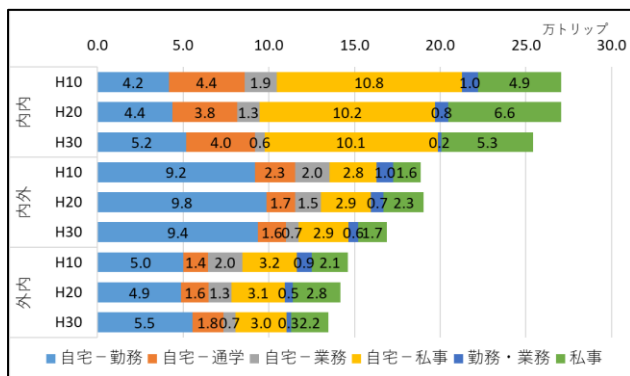
(8) 外出機会を支える交通手段の改善 <高齢化・公共交通空白不便地域の課題>

- 既出の通り、高齢者人口は令和7年には26%、令和22年には30%を超え、約1/3が高齢者になると推定されています。買い物や通院など日常の移動が困難になる人々が増加することが予想されます。

① 高齢者のトリップ※数の推移

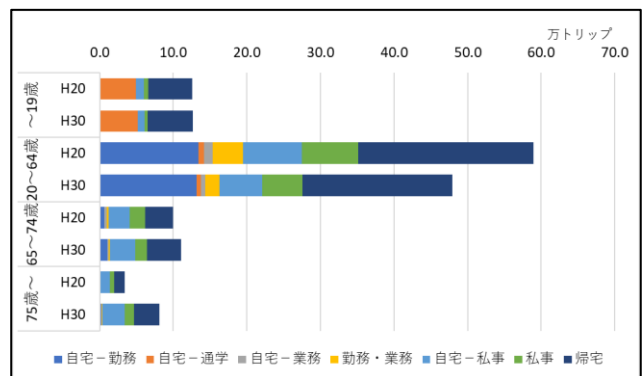
- 市内のトリップ数は、全体的に減少傾向にあり、年齢別にみますと、20～64歳のトリップ数は減少し、高齢者（65歳以上）のトリップ数は増加傾向にあります。生産年齢人口のトリップ数の減少は、高齢化の進展による生産年齢人口の減少が起因していると考えられます。
- また、勤務・業務のトリップの減少が目立ち、近年の業務効率化やテレワーク等の働き方の変化が影響していると考えられ、今後もこれらの傾向が継続すると予想されます。
- 高齢者（65歳以上）トリップ数の推移については下記2点の特徴がみられます。
 - イ 「私事」のトリップ数が増加しており、高齢者の外出が増加していることは、健康や経済的な面からも良い傾向であると考えられます。
 - ロ 平均外出率は、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ます。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つとして推測されます。

■ 市内外トリップ数の推移（目的別）



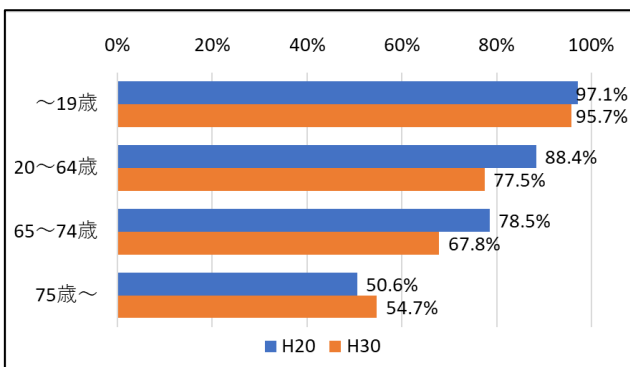
出典：パーソントリップ調査（H10、H20、H30年）

■ 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）



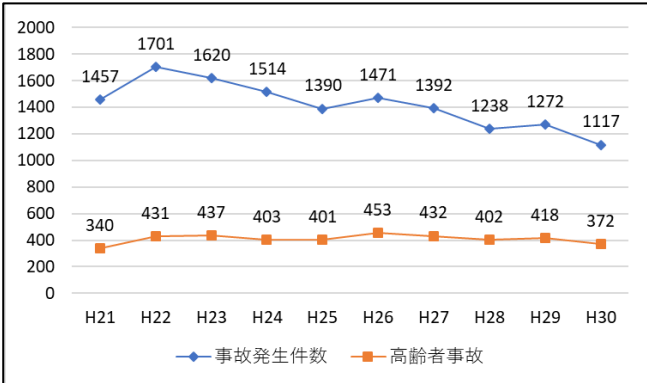
出典：パーソントリップ調査（H20、H30年）

※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トリップと数えます。

②高齢者の交通事故

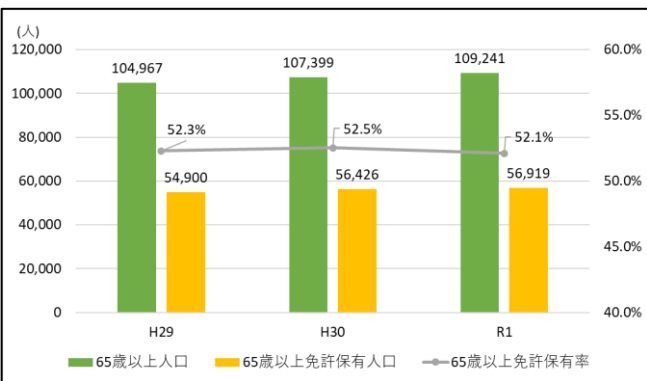
- 事故件数を見ると、全体の発生件数は減少していますが、高齢者の事故件数は概ね横ばいであり、全体に占める割合は年々増加しつつあります。
- 高齢者の免許保有者率は50%前半を横ばいで推移していますが、免許返納者数は年々増加傾向にあります。
- 安全運転の推進を図るとともに、自家用車がなくても日常の生活に不自由しない交通環境の整備が望まれています。

■市内の交通事故と高齢者の事故



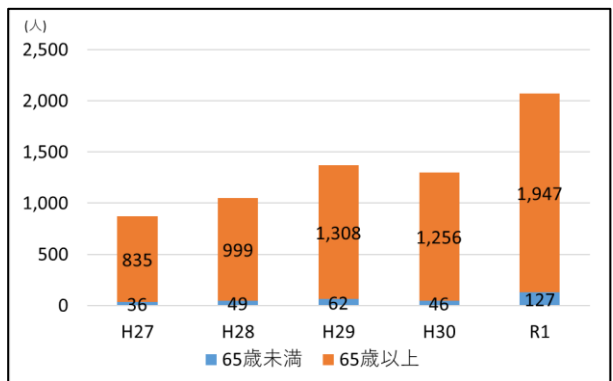
出典：柏市ホームページ

■柏市の免許保有者数（65歳以上）



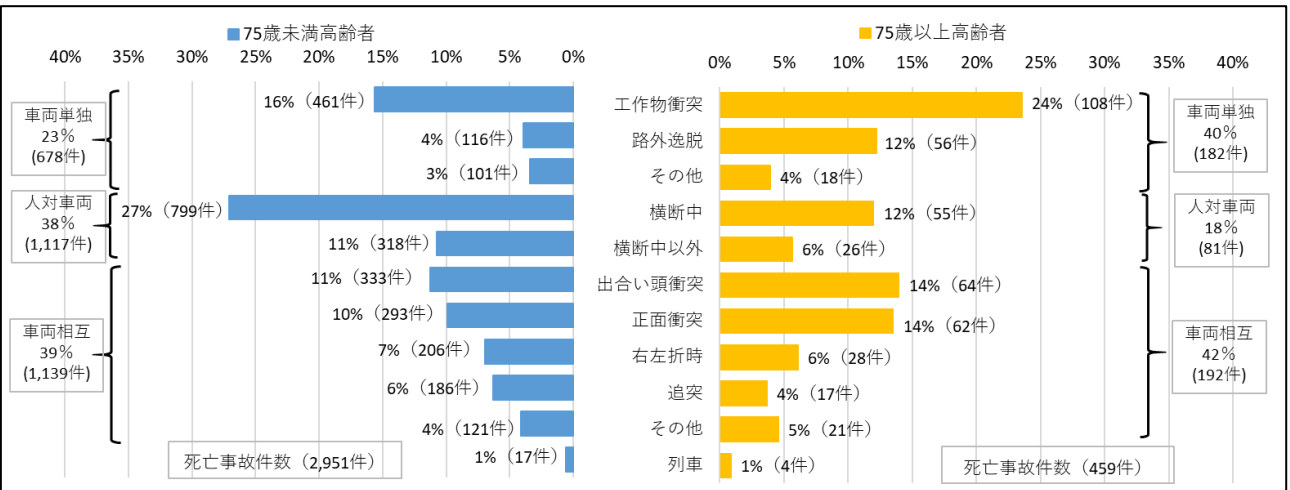
出典：柏警察署提供資料

■柏市の免許返納状況



出典：柏警察署提供資料

■高齢者の交通事故の内訳（千葉県）



出典：交通安全白書(H29年)内の警視庁資料を基に作成

③公共交通空白不便地域、自家用車での移動

- 平成31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ました。

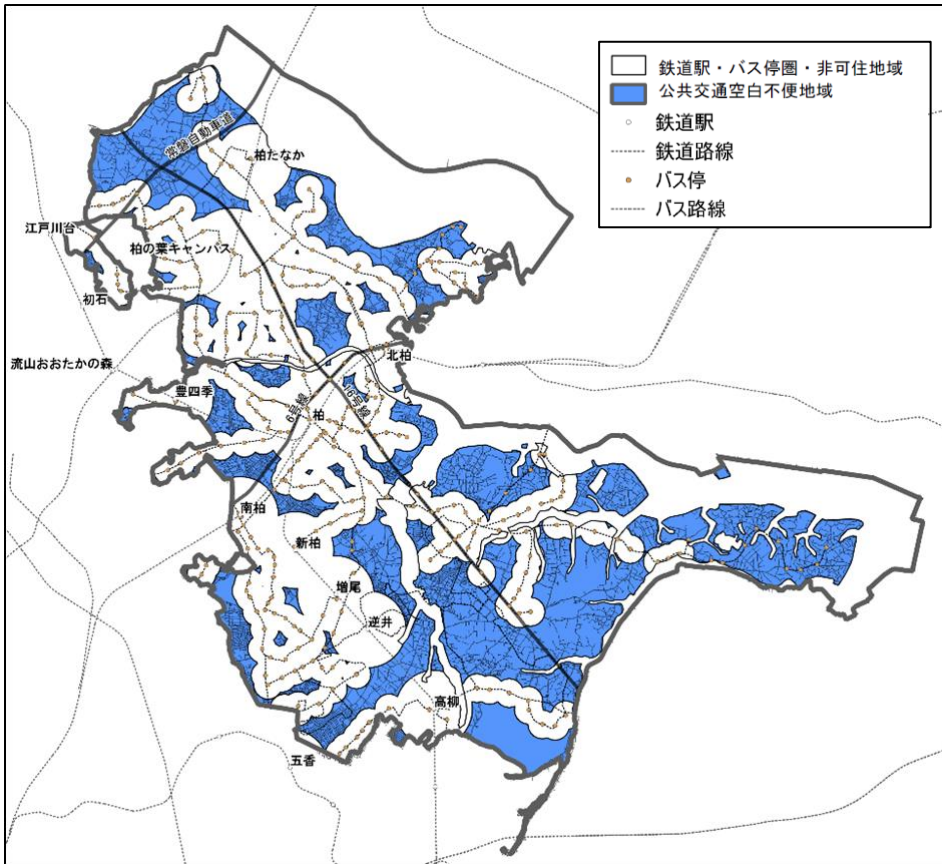
- イ 河川・公有水面及び農用地以外の可住地域

- 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本以上/日以上の路線（民間路線バス））から300m圏外

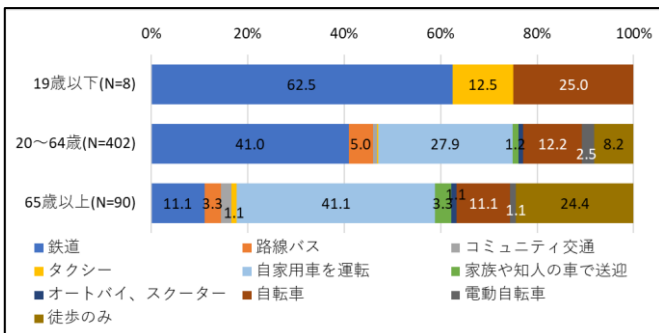
- 年齢別の主な交通手段を見てみると、65歳以上では約4割が自家用車を利用しており、地域別でも、公共交通空白不便地域のある「北部」、「南部」地域においては特にその傾向が顕著にみられます。

■公共交通空白不便地域



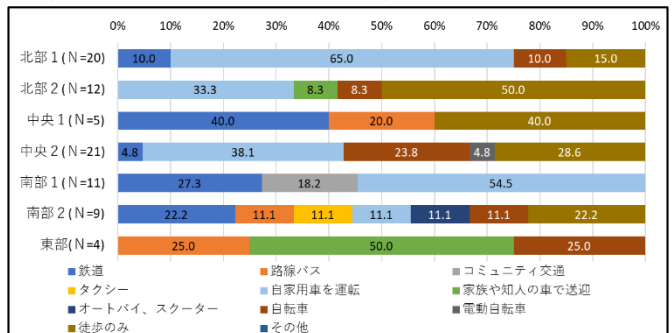
出典：柏市地域公共交通網形成計画（H31年）

■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）



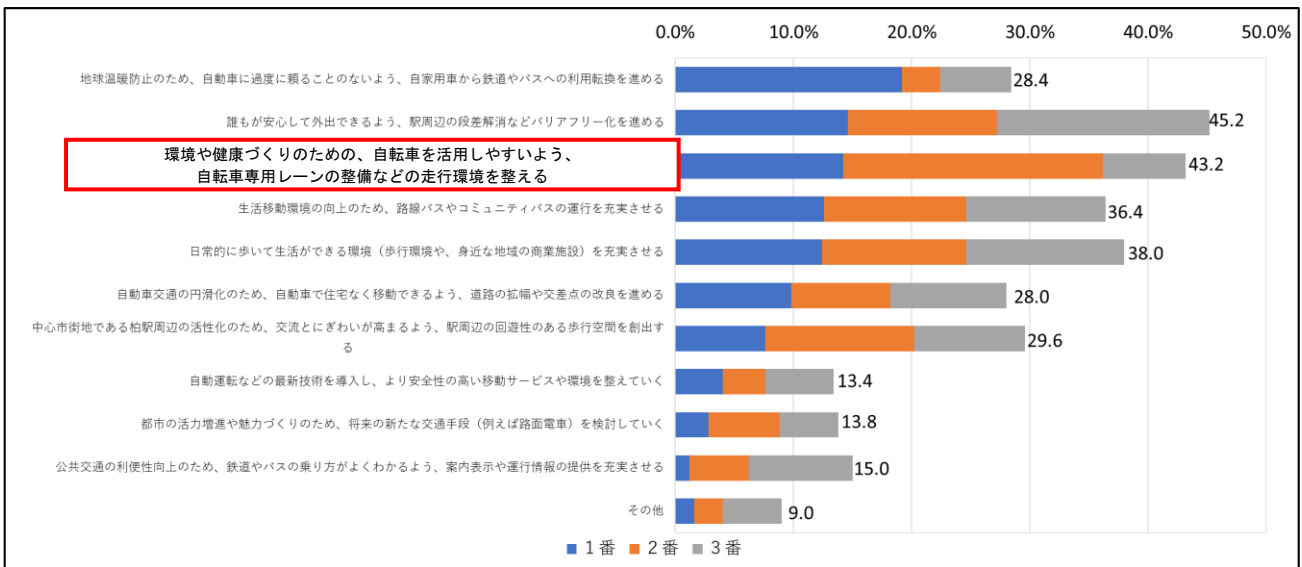
出典：柏市の交通に関する調査（R1年）

(9) 自転車利用環境の向上 <自転車環境の課題>

①自転車走行環境

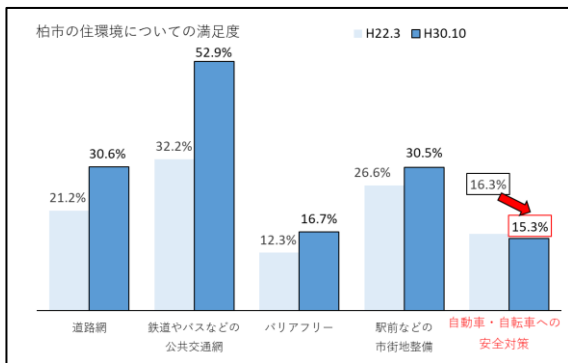
- ・「環境や健康づくりなどのため、自転車環境を活用しやすいよう、自転車専用レーンの整備などの走行環境を整える」の要望は高くなっています。
- ・自転車空間（安全対策）についての満足度は低く、自転車の分担率が上がっていませんが、一定の利用ニーズはあることがうかがえます。

■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



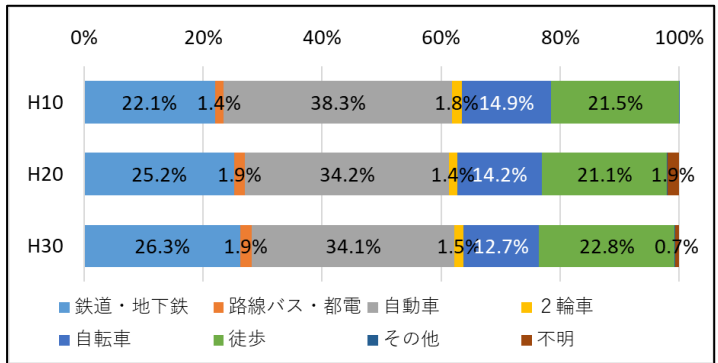
出典：柏市の交通に関する調査(R1年)

■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）

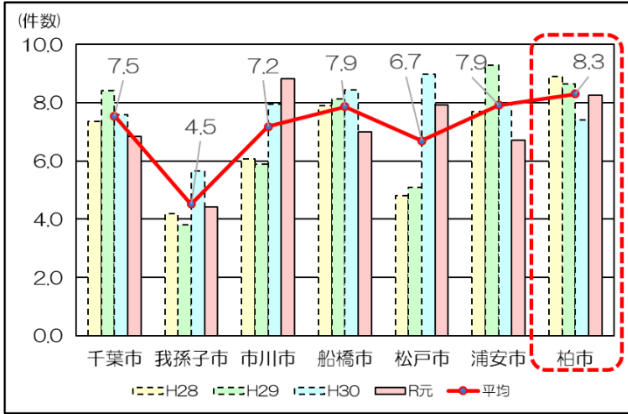


出典：東京都市圏パーソントリップ調査(H10、H20、H30年)

②自転車事故

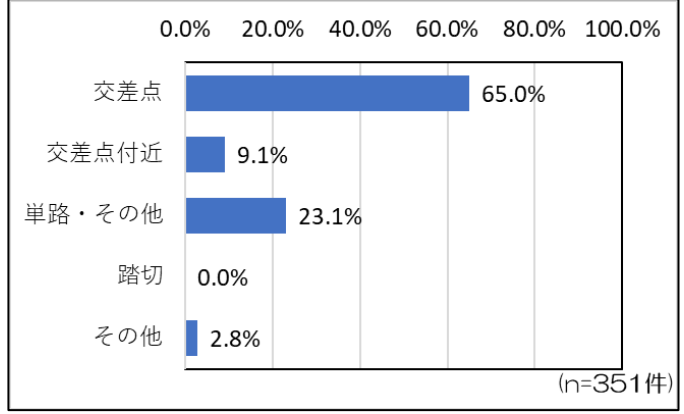
・市民の交通手段として利用される自転車の事故件数（直近4年間）について、人口1万人あたりの自転車事故件数ベースで周辺自治体と比較しますと、柏市は事故発生件数も多く、令和元年度は発生件数が増加しています。

■人口1万人あたりの自転車事故発生件数比較



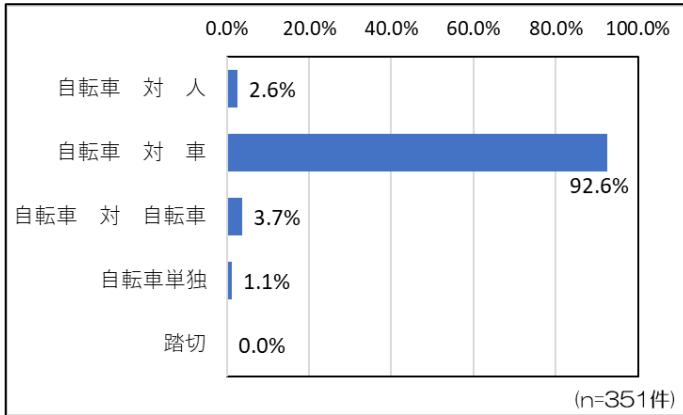
出典:千葉県警察 白書データ

■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

■自転車走行空間（矢羽根）



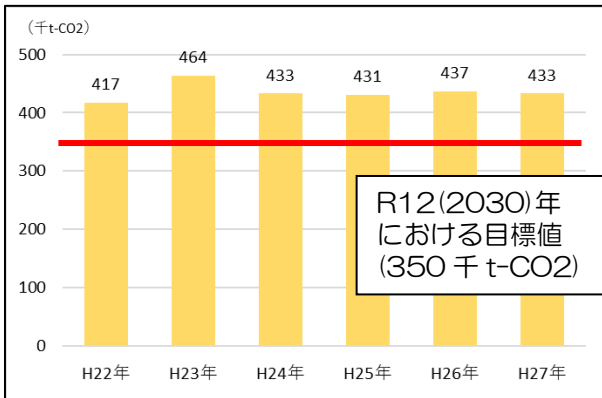
(10) 環境負荷の軽減 <環境の課題>

- ・ 柏市における自動車保有台数は、平成 17 年度から緩やかに増加しています。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の関心が高まっています。

① 温室効果ガス

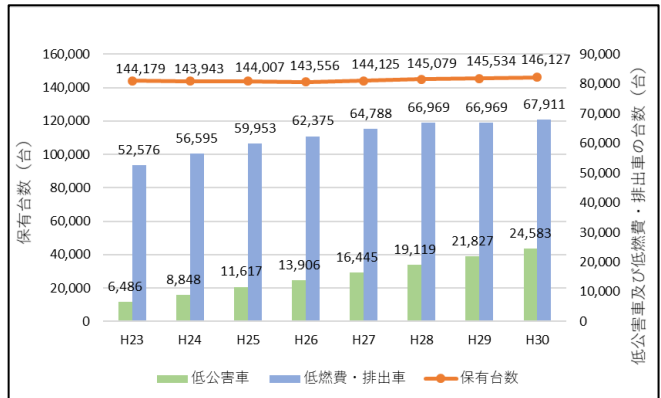
- ・ 市内における自動車の保有台数はやや増加していますが、運輸部門における温室効果ガス排出量はおおむね横ばいととどまっています。運輸部門における令和 12 (2030) 年の排出目標は 350 千 t-CO2 であり、より一層の削減が求められています。
- ・ 市内における低公害車の台数が増加しており、自動車保有台数全体のうち、低公害車の占める割合が増加していることは、行政および自動車メーカーのこれまでの取り組みの効果と考えられます。

■ 運輸部門の温室効果ガス排出量



出典: 第三期 柏市地球温暖化対策計画 (R1 年)

■ 市内の自動車保有台数



出典: 第二期柏市地球温暖化対策計画実績報告書

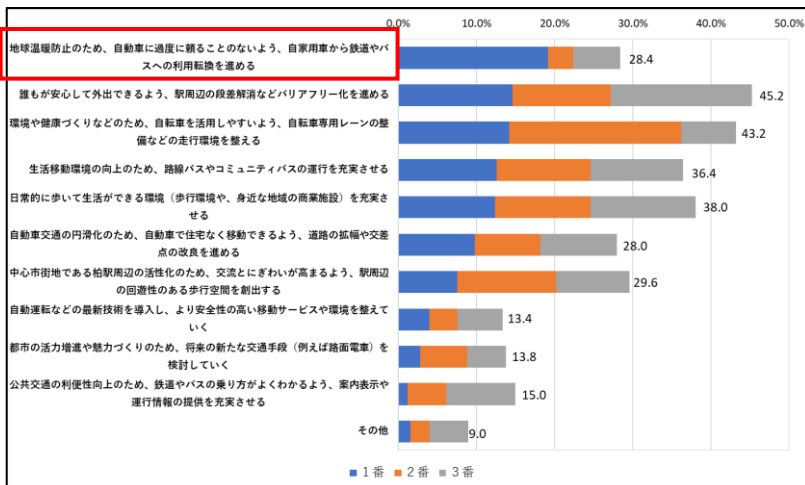
平成 30 年度版

- ※ 軽自動車は除く
- ※ 低公害車=ハイブリッド、電気、CNG
- ※ 低燃費・排出車=ガソリン車のうち、平成17年度基準排出ガス50%低減、同75%低減のもの

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ります。交通分担率の大きな変化は見られません。

■ 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

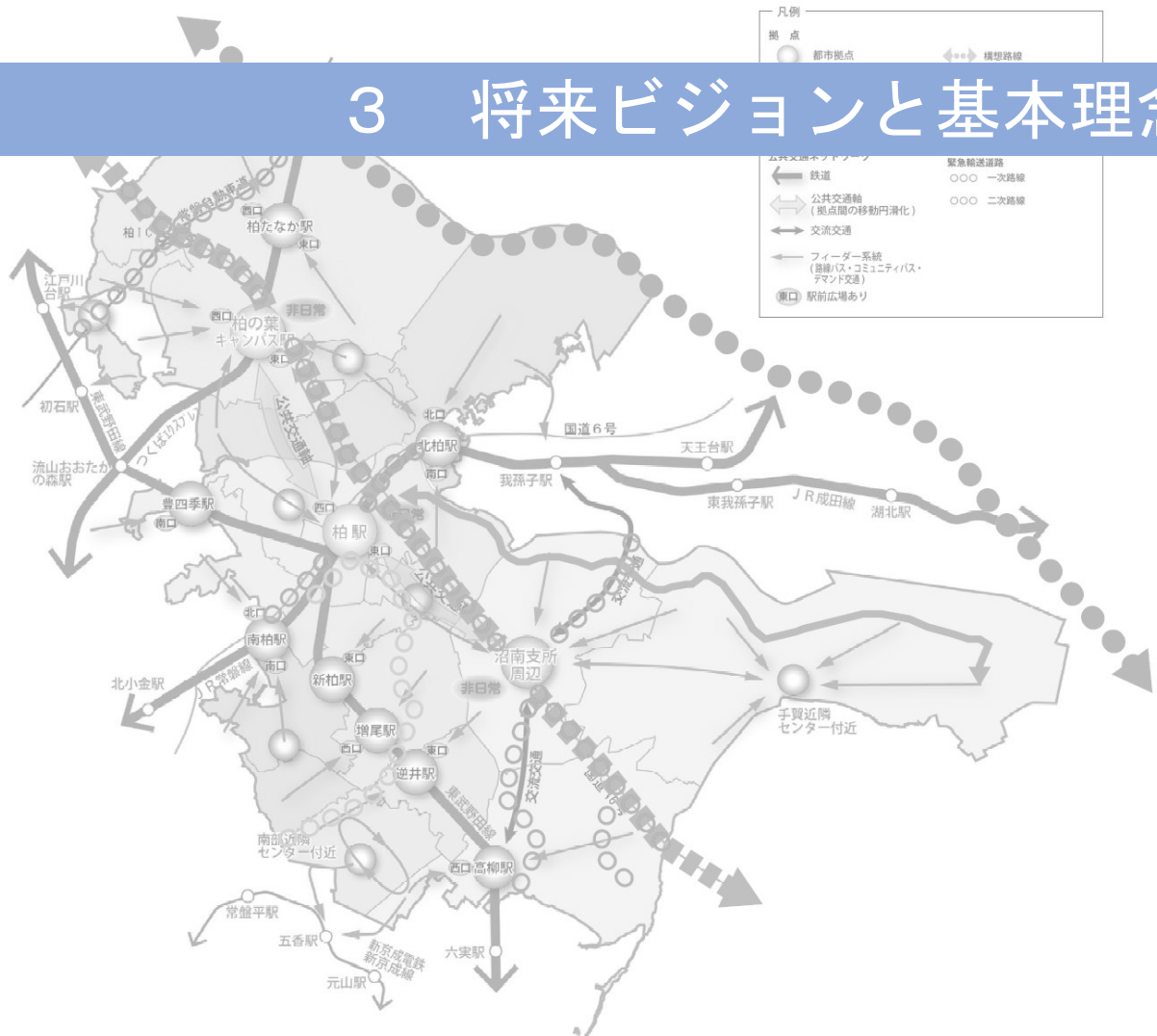


出典: 柏市の交通に関する調査 (R1年)



出典: 柏市ホームページ

3 将来ビジョンと基本理念



3 将来ビジョンと基本理念

1章

2章

3章

4章

5章

将来ビジョンと基本理念

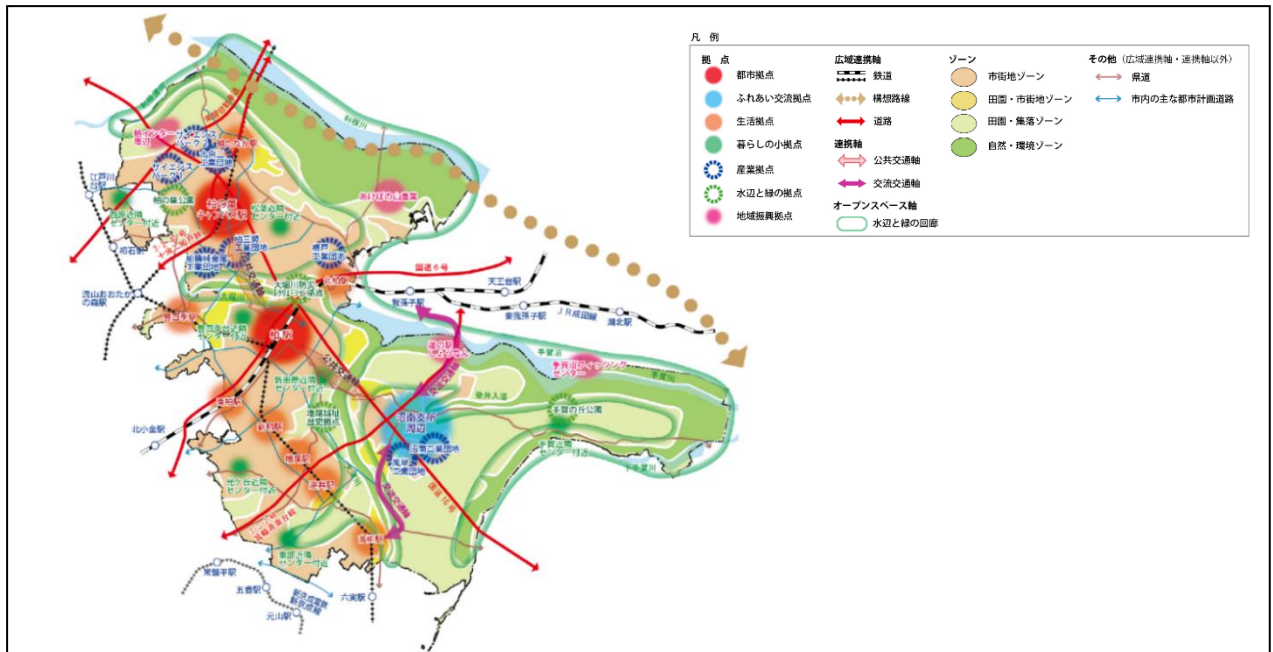
3.1 まちづくりにおける将来像

- ・ 柏市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。
- ・ 柏市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・誘導方針として示されています。

■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. 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。
- ・本計画では、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>

■快適な移動をささえる

- 定時性・速達性の確保、災害に強い道路ネットワークの形成
- 都市や地域間の移動を円滑にする公共交通ネットワークの形成

<方針2>

■都市の拠点をささえる

- にぎわいのある都市拠点を演出する交通環境の実現
- 拠点の移動の連続性を強化する交通結節点機能の形成
- 誰もが移動しやすいバリアフリー環境の充実

<方針3>

■地域の生活をささえる

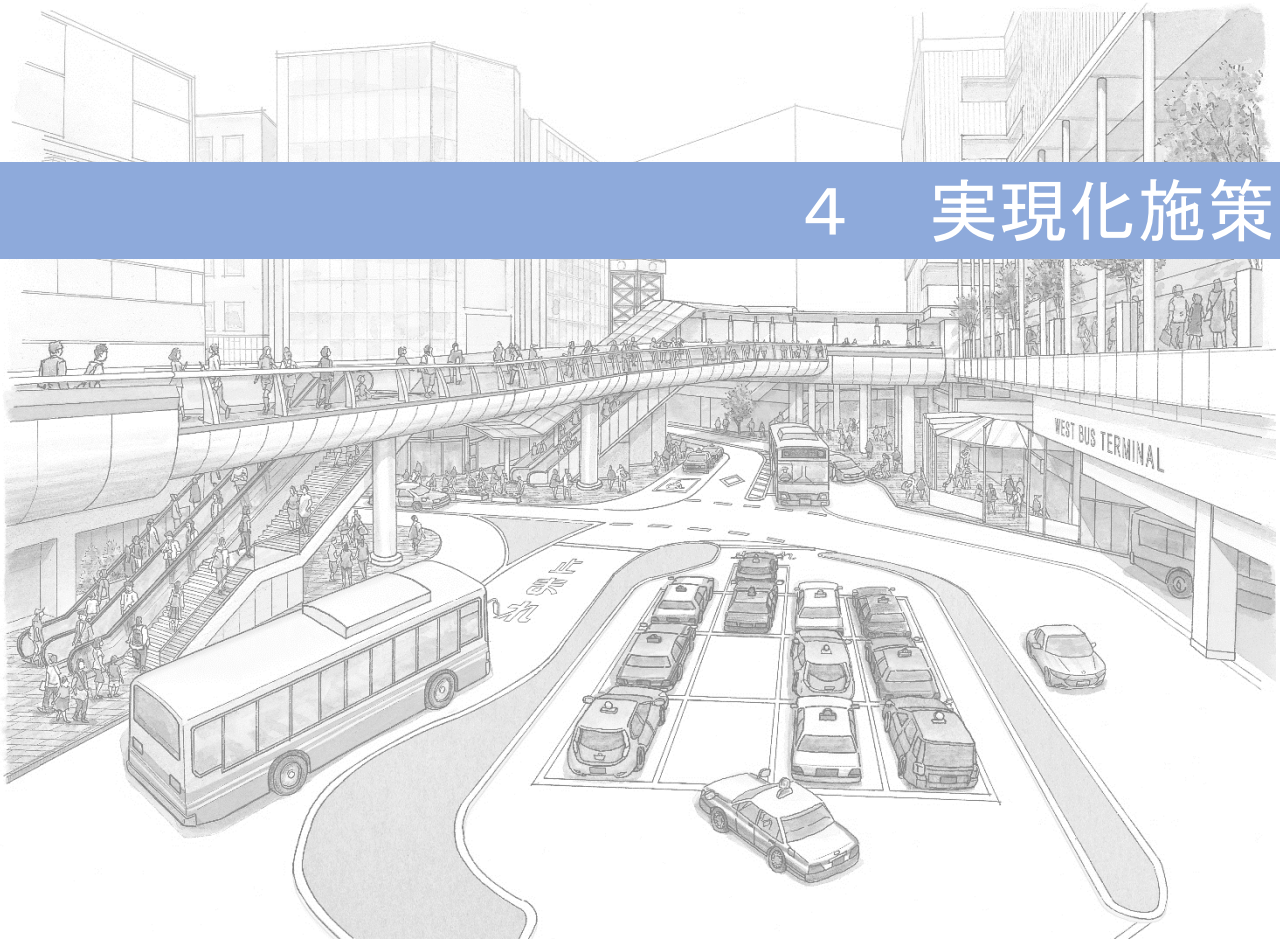
- 地域の需要や個別のニーズに適応した交通サービスの提供（交通空白不便地域・移動困難者）
- 地域の移動の連続性を強化する交通結節点機能の形成
- 新技術の開発による持続可能な交通体系の実現

<方針4>

■市民の意識をささえる

- 環境負荷の軽減に向けた交通の実現
- 安全で安心して移動できる交通環境の提供
- 公共交通の利用促進に向けた交通情報の発信

4 実現化施策



4 実現化施策

1章

2章

3章

4章

5章

実現化施策

方針 1-1 定時性・速達性の確保、災害に強い道路ネットワークの形成

快適な移動

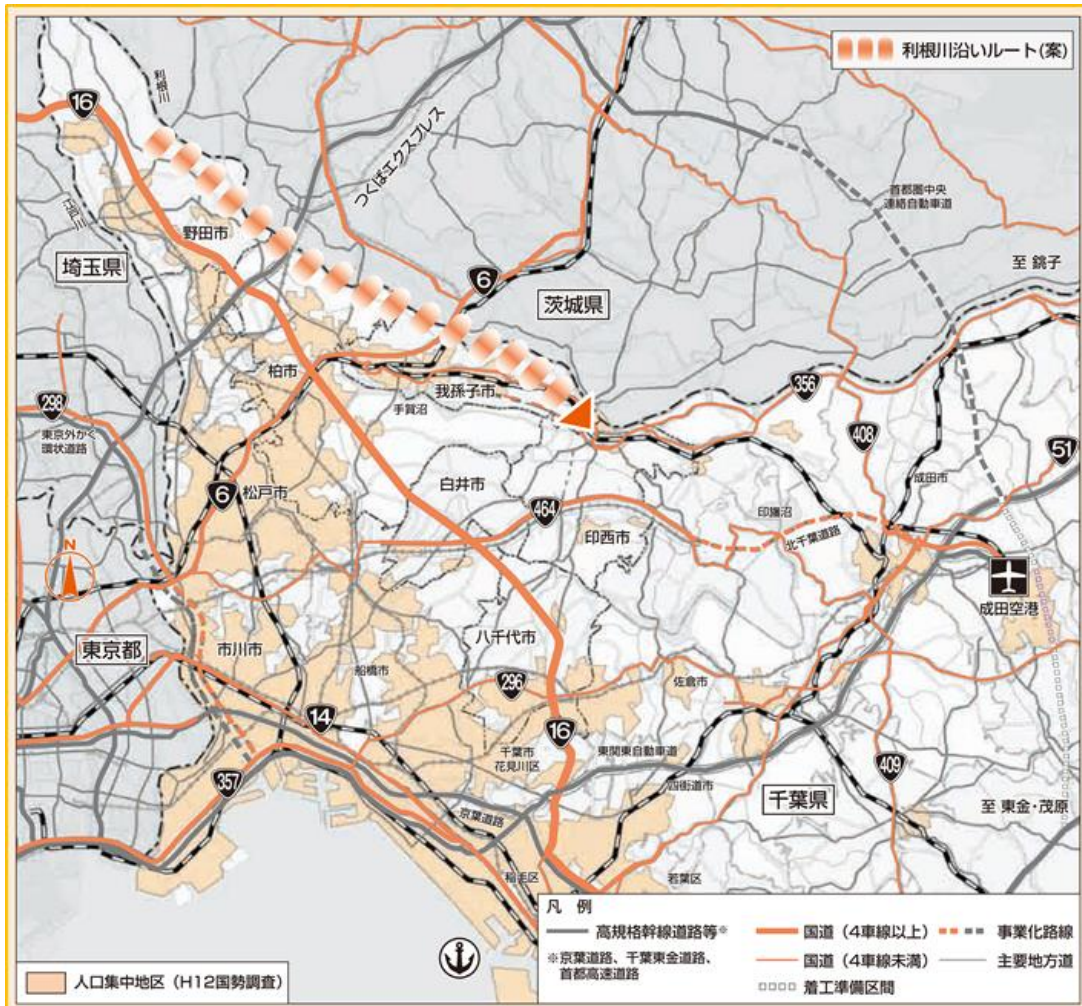
(1) 一般国道6号16号の渋滞緩和による交通の円滑化

①千葉北西連絡道路の整備

施策期間：長期

- 千葉北西連絡道路の整備により、国道16号など市内の主要な幹線道路の交通の円滑化による公共交通の定時制、速達性の確保や災害時に通行可能な道路が増えることで、災害に強い交通網の形成などの効果が期待されます。

■国道16号等千葉県北西部の交通の円滑化を目指した計画のたたき台（平成19年5月）



出典：千葉北西連絡道路検討会資料より

②都市軸道路の整備

施策期間：長期

- 都市軸道路は、T×沿線地域（つくば～三郷）を結ぶ広域幹線道路として整備しています。
- 特に利根川をまたぐ道路を確保できることから、緊急時の輸送路としての機能や防災機能の向上が期待できます。
- 国道6号のバイパス機能としての役割も担うものです。

■都市軸道路の全体計画



出典：柏市ホームページ(報道資料 H29.2)を基に作成

③ライブカメラの増設

施策期間：短期

- ライブカメラは現在1台（国道16号柏隧道千葉方面出口付近 野田方面向き）設置されており、柏市のホームページ内でもアクセス数が多く（年間40万回、第2位）、需要が高くなっています。今後も若柴交差点や南柏付近など渋滞が見られる幹線道路への設置を検討していきます。
- ライブカメラの増設により渋滞情報がさらに広域で把握でき、迂回や交通抑制につながることを期待されます。

■ライブカメラの映像



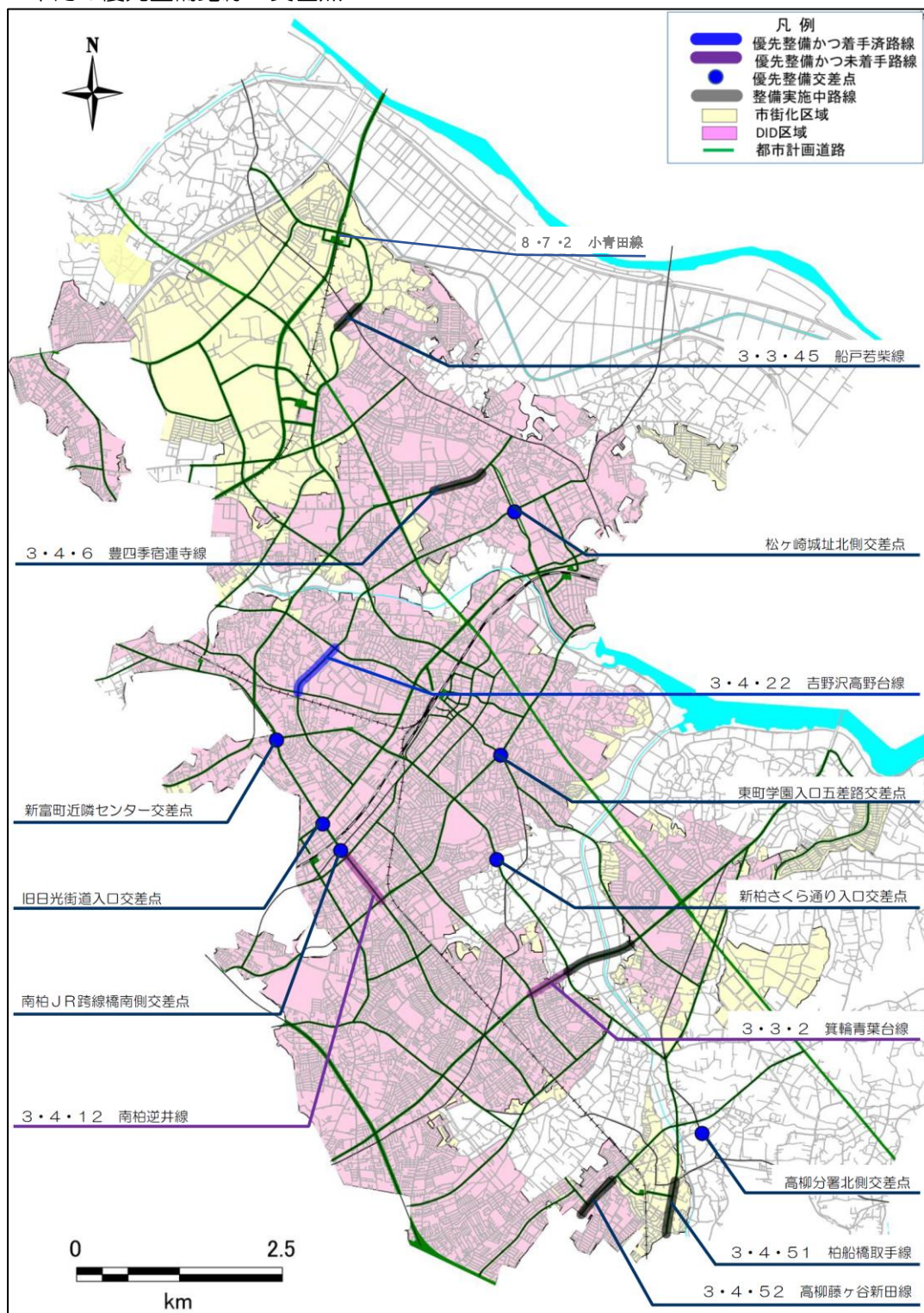
■ライブカメラの設置位置



出典：柏市ホームページ

- 市内交通を担う幹線道路不足の課題を受けて、都市構造や社会情勢の変化を踏まえながら、柏市都市計画道路等整備プログラムの中での優先路線の整備を推進します。また、都市計画道路全体の計画見直しを検討していきます。

■市内の優先整備路線・交差点



出典：第3次柏市都市計画道路等整備プログラム(H29)を基に作成

快適な移動

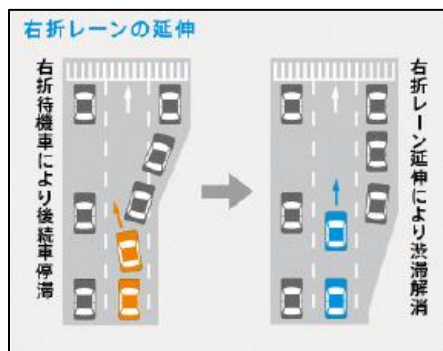
(3) 交差点改良などによる交通の円滑化

施策期間：長期

- 交通渋滞が激しく、ボトルネックとなっている交差点については、自動車交通の円滑化や、路線バスの定時性・速達性向上につながる交差点改良を計画的に整備していきます。

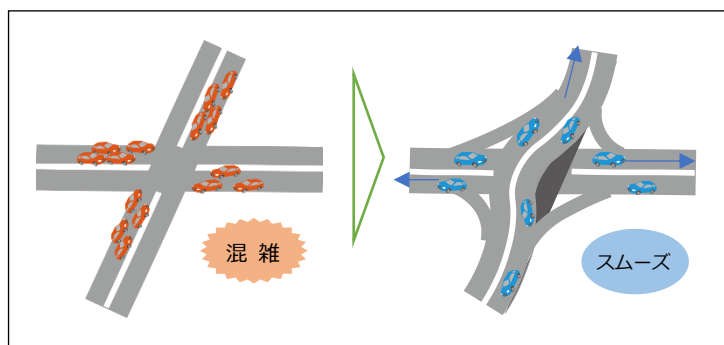
① 右折（左折）レーンの設置や延伸

■ 右折レーンの設置や延伸



② 立体交差

■ 主要交差点の立体交差のイメージ



快適な移動

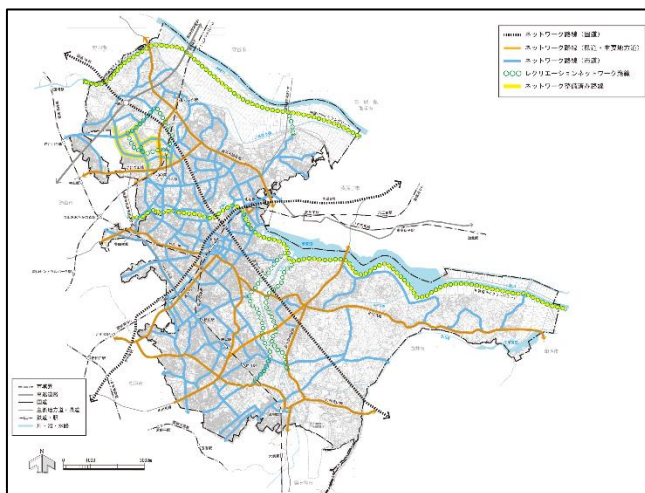
(4) 自転車通行環境の整備

① ネットワーク路線の整備

施策期間：長期

- 駐輪場など自転車利用者が多い施設を中心に、自転車と歩行者が安全に通行できるよう自転車の通行空間の整備を進めます。交通量（歩行者・自転車・自動車など）や道路構造を踏まえ、優先整備路線の検討及びネットワーク路線の見直しを行っていきます。

■ 自転車ネットワーク路線



出典：柏市自転車総合計画（H29年）

■ 自転車走行空間の例（矢羽根）



②駐輪場の再編

施策期間：長期

- 運営管理の効率化やサービス向上のため、個々の駐輪場の利用ニーズや建物の更新時期にあわせた駐輪場の再編を実施していきます。

■駐輪場マップ（柏駅周辺）



■市営駐輪場の利用状況



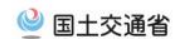
③自転車活用推進計画の策定

施策期間：短期

- 自転車の安全で快適な利用環境整備に向け、国の方針・手引きを踏まえながら、地域の実情に応じた自転車活用推進計画を策定していきます。

■自転車活用推進計画

地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)の概要



手引きの目的
 ○国の推進計画を踏まえ、地方版推進計画の策定に向けて検討する際に参考となる情報を整理したもの。
 ○本手引きの活用により、地域の実情に応じた地方版推進計画の策定が進むことを期待。

手引きの記載内容(概要)

○地方版自転車活用推進計画の策定に向けて、標準的な記載内容や策定手法等を記載。

位置づけ・策定主体

- 各地方公共団体における自転車に関する政策に関する最上位の計画として位置付け
- 策定主体は、都道府県及び市区町村

検討体制、策定手順

- 施策実効性担保・合意形成を図るべく、計画に関連する関係者による協議会を設置し、検討

【協議会の構成者(例)】

地方公共団体、各種交通事業者、道路管理者、都道府県警察有識者、想定される施策関係団体、まちづくり活動団体、教育委員会、一般市民等

計画の構成

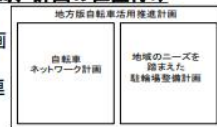
- (1) 計画の目的・区域・期間、計画の位置付け
- (2) 現状及び課題、計画の目標
- (3) 実施すべき施策、実施スケジュール
- (4) 計画の推進体制、計画のフォローアップ及び見直し方法

計画の標準的な記載内容と策定手法

【標準的な記載内容】

(1) 計画の目的・区域・期間、計画の位置付け

- ① 国の推進計画との関連
- ② 自転車に関する既存計画との関連
- ③ その他関連計画との関連



(2) 現状及び課題、計画の目標

- ① 現状分析及び課題整理
- ② 計画目標の設定方法

(3) 実施すべき施策、実施スケジュール

- ① 実施すべき施策の検討方法
- ② 実施スケジュール

(4) 計画の推進体制、計画のフォローアップ及び見直し方法

- ① 計画の推進体制
- ② 計画のフォローアップ及び見直し方法

42

出典：国土交通省

方針 1-2 都市や地域間の移動を円滑にする公共交通ネットワーク

快適な
移動

(1) 広域的な輸送力の強化（公共交通）

施策期間：長期

- 広域輸送手段の拠点（新幹線駅、リニア中央新幹線乗車駅、空港など）へのアクセス強化を目指します。
 - 近隣主要都市間の交通の強化
 - つくばエクスプレスの東京駅への延伸
 - 上野東京ラインの増便（柏⇄東京・品川）
 - 羽田空港アクセス線による羽田空港へのアクセス強化
 - 羽田・成田空港への高速バスの利用促進および増便

■輸送力強化を目指す路線



1章

2章

3章

4章

5章

実現化施策

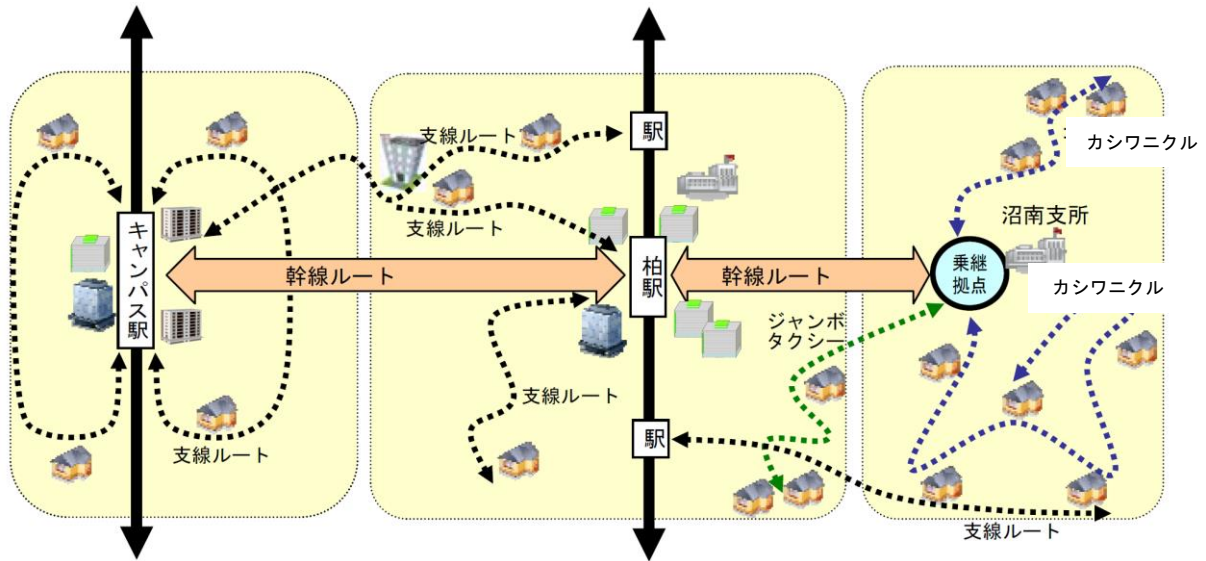
快適な移動

(2) 地域状況に応じたバス路線の再構築

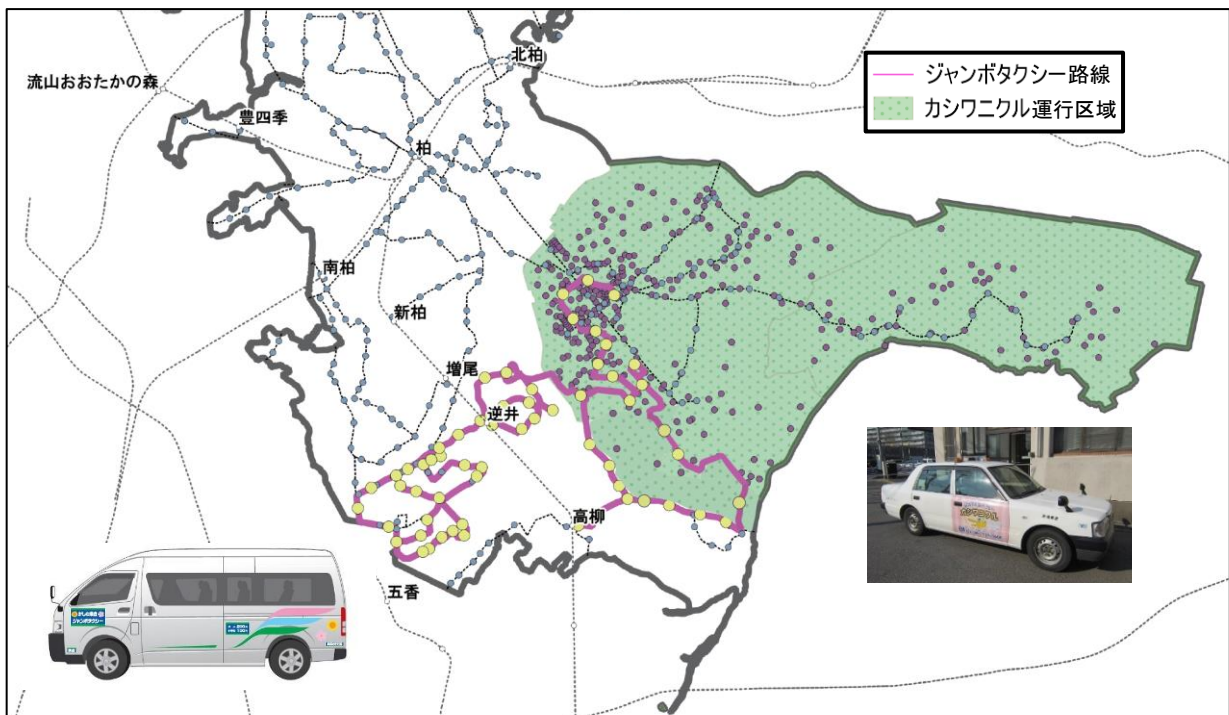
施策期間：長期

- 身近な公共交通機関として、地域のニーズや社会情勢、インフラの整備状況にあわせた利便性の高い路線ルートを構築し、過度に自動車に頼らずに生活できる多様性のある交通環境を整備します。
- バス路線を補完する「かしわ乗合ジャンボタクシー」や「カシワニクル」についても、利用者のニーズを踏まえたルートやエリアの再編を実施します。

■バスネットワーク再編の概念図



■かしわ乗合ジャンボタクシー路線図・カシワニクル運行区域図



出典：柏市地域公共交通網形成計画（一部加工）（2019年）

方針 2-1 にぎわいのある都市拠点を演出する交通環境の実現

1章

2章

3章

4章

5章

実現化施策

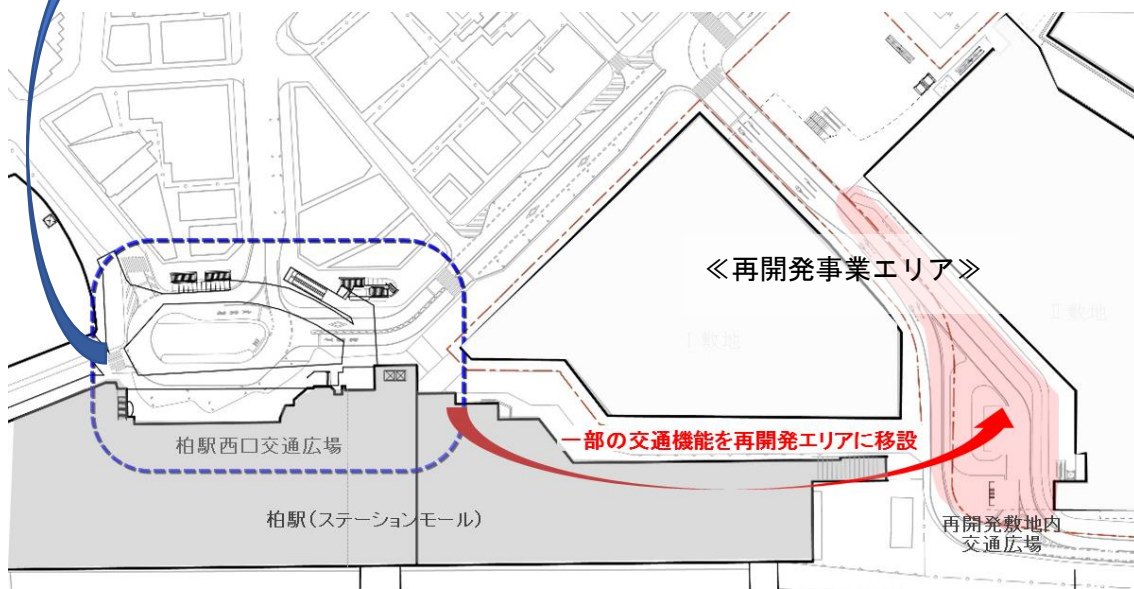
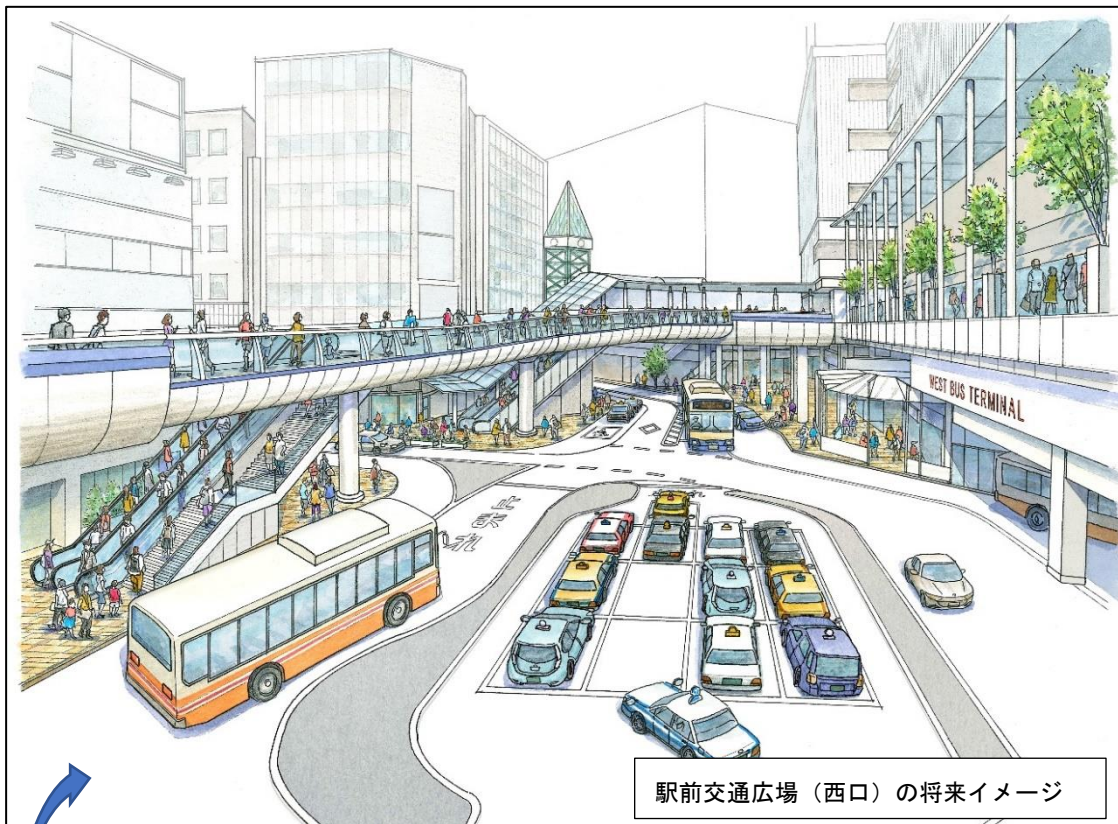
都市の拠点

(1) 中心市街地の更新に向けた交通環境整備（柏駅）

① 柏駅の駅前交通広場（西口）

施策期間：長期

- 柏駅西口の駅前交通広場は自動車と歩行者の交通動線が錯綜するとともに、公共交通の乗り場環境についても多くの課題を抱えています。このため、再開発事業に合わせた、西口駅前広場の再整備を検討します。



②ショットガン方式のタクシールール導入

施策期間：短期

- 西口、東口（休日のみ）に適用しているショットガン方式について、平日も含め検討します。駅前通りの交通環境の改善を図っていきます。

■タクシー待機の様子（サンサン通り）



■社会実験(2016年：市営駐車場を活用)

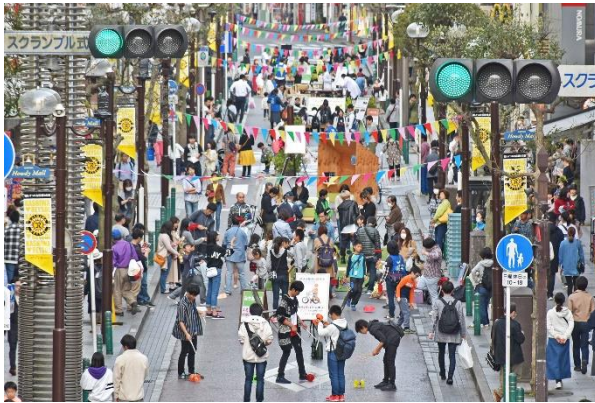


③道路利活用の推進

施策期間：長期

- 近年、社会実験でオープンカフェやマーケットを行うなど道路空間を歩行者優先の空間として活用する事例が増えています。
- 本市においても道路の利活用として、中心市街地への一般車両の流入抑制により、歩行者天国やダブルデッキにおけるカフェなどの取組みを今後も推進していきます。

■実施事例



都市の拠点

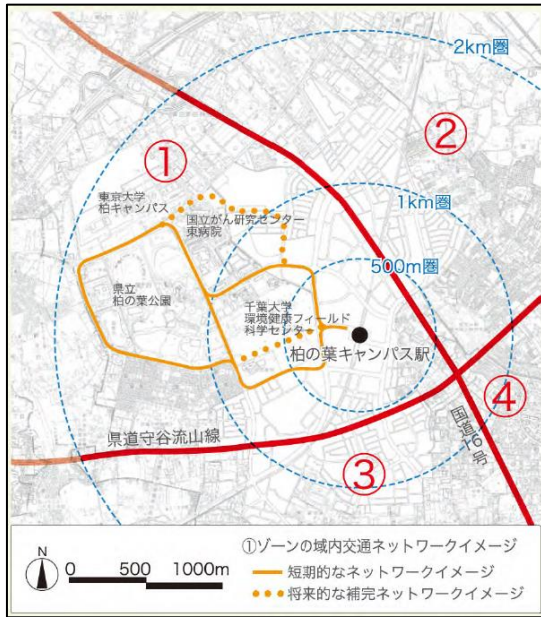
(2) 新市街地の展開に対応した交通環境の実現（柏の葉キャンパス駅）

①都市の発展に合わせた交通環境の構築

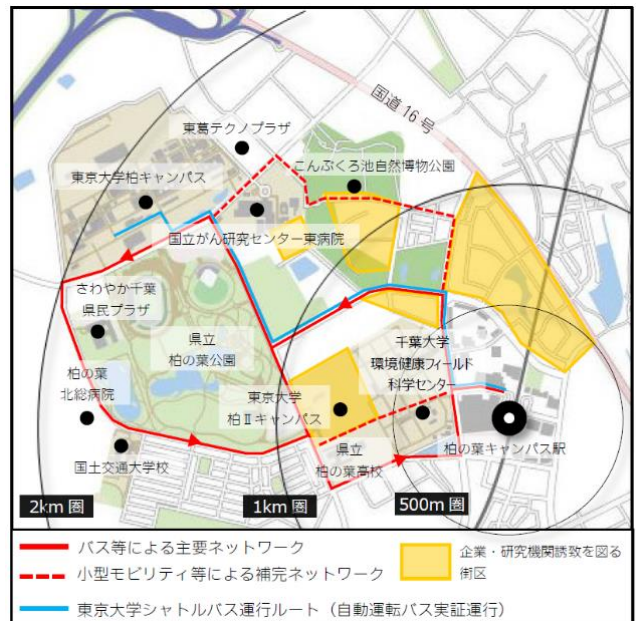
施策期間：長期

- 都市の広がりにあわせて、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を構築します。

■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(R1年)

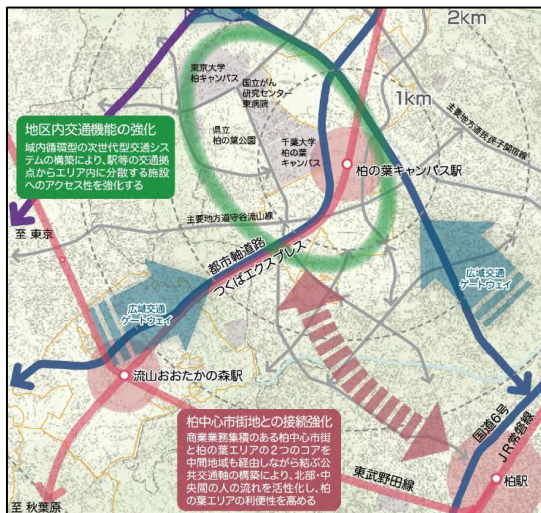


出典：柏の葉スマートシティ実行計画(R2年)

②柏の葉エリアと柏中心市街地を結ぶ公共交通の充実

施策期間：長期

- 道路整備と合わせた路線バスの再編・拡充の実施により、柏駅と柏の葉キャンパス駅を結ぶ公共交通軸の強化を図ります。



出典：柏の葉国際キャンパスタウン構想(R1年)

- 人々の暮らしや健康、都市にかかわる様々なデータを活用したまちづくりを目指すため、公・民・学が連携して、柏の葉キャンパスにおけるスマートシティの実現に向けた取組みを更に推進していきます。
- 2019年5月には、「Society5.0」の実現に向けて国土交通省が進めるスマートシティモデル事業の先行モデルプロジェクトに選定され、スマートシティの実現に向け「柏の葉スマートシティ実行計画」を策定しました。

■スマートシティ実現に向けた取組み

柏の葉スマートシティ実行計画（柏市）

「公・民・学連携」+「データ駆動」による地域運営を通じ、駅を中心とするスマート・コンパクトシティとして「進化し続けるまち」を目指す。

目標 世帯別人口、事業所数、住民満足度の増加
 【モビリティ】公共交通利用者数増加、駅周辺の歩行者量増加 等
 【エネルギー】CO2削減量、電力消費量の増加 等
 【パブリックスペース】施設回遊度合いの増加、道路維持管理コスト削減 等
 【ウェルネス】健康数値が改善した人の割合、病院内待ち時間 等
※今後、目標数値の設定を検討

取組概要 TRY the Future -進化し続けるまち-

モビリティ
 駅を中心とする地域内移動の利便性向上
 ・自動運転バスの導入
 ・駅周辺交通の可視化・モニタリング

エネルギー
 脱炭素社会に向けた環境にやさしい暮らし
 ・AEMSクラウド化と需要予測の精度向上
 ・太陽光発電の保守管理プラットフォーム

パブリックスペース
 人を呼び込み、暮らしを支える都市空間形成
 ・AIカメラ・センサーによるモニタリング・データ活用
 ・センシングとAI解析による予防保全型維持管理

ウェルネス
 あらゆる世代が健康で生き生きと暮らせるまち
 ・個人向け健康サービス（柏の葉バスポート）
 ・病院内の人流把握による患者サービス向上

将来像 駅を中心とするスマート・コンパクトシティ
 ・駅周辺エリアに集まるデータの収集と活用
 ・サイバー空間を支えるコンパクトな生活圏の形成
 ・「公・民・学連携」+「データ駆動」による地域運営
 ・駅を中心とするコンパクトシティのモデル

体制 柏市、三井不動産、UDCK、UDCKタウンマネジメントを中心とした体制
 データプラットフォーム（民間型データプラットフォーム） 三井不動産、凸版印刷、日本エニクス、日立製作所（公共型データプラットフォーム） 柏市、日本電気(NEC)
 モビリティ 柏市、三井不動産、UDCK、アイトランスポートラボ、柏ITS推進協議会、首都圏新都市鉄道(TX)、長大、東京大学社「街イイ」(i-Pe)連携研究機構、パシフィックコンサルタツ
 エネルギー 三井不動産、UDCK、日建設計グループ、日建設計総合研究所、日立製作所、ヒラシール・エナジー、各施設管理者、住宅管理組合
 パブリックスペース 柏市、三井不動産、UDCK、UDCKタウンマネジメント、奥村組、川崎地産、富士交通、道路データサービス、関係機関、カガ設置会社
 ウェルネス 柏市、三井不動産、UDCK、国立がん研究センター東病院、産業技術総合研究所、日立製作所、nemul、サービス、東京大学高齢社会総合研究機構

スケジュール
 2021年度実装
 自動運転バス、駅周辺交通可視化、AEMS高度化、AIモニタリング、柏の葉バスポート
 2022年度実装
 予防保全型維持管理

出典：柏市ホームページ

2019年度実装 地域内循環バスを見据えた自動運転バスの導入
 バス路線の充実化を図る上で社会的な課題となっている運転手不足を解決し、地域内を循環する自動運転バスを実現するため、駅と大学を結ぶ路線で自動運転バスの長期継続実証運行を実施しています。

2021年度実装予定 データを活用した交通サービス提供に向けた駅周辺交通のモニタリング
 新たなバス路線やシェアリングサービスなど、まちの成長とともに高まる需要に対応可能な様々な交通サービスの展開に向けて、自動車の走行履歴をモニタリングします。

自動ステアリング、自動アクセル・ブレーキ、自動ウィンカー、通信アンテナ、前方カメラ、レーダー、自動運転バス実証実験中

走行履歴データ
 路側機を通過時にデータの収集
 再生・停止ボタン、時間経過に合わせて点群が動く

走行履歴点群データ
 ● 10km/h未満
 ● 20km/h未満
 ● 40km/h未満
 ● 60km/h未満
 ● 60km/h以上

出典：柏の葉スマートシティ実行計画(R2年)

方針 2-2 拠点の移動の連続性を強化する交通結節点機能の形成

都市の 拠点

(1) 駅前広場の整備

施策期間：長期

- 北柏駅では、土地区画整理事業により北口駅前広場の整備を進めるほか、南口・北口・駅舎を結ぶ自由通路の整備や、バス停留所の適正配置などにより、歩行者の円滑な移動や効率的なバス運行を図っていきます。
- 高柳駅は、令和2年より東武アーバンパークラインの急行運転の停車駅となっており、利用者の増加が見込まれます。また、計画中である東口駅前広場の整備に伴い、バス乗入れを検討し、沼南支所周辺地域までの交流交通軸の強化を図っていきます。
- 豊四季駅は、北口駅前広場が整備されていないため、まちづくりの計画とあわせて橋上駅舎の整備も検討していきます。
- 柏たなか駅では、周辺の人口増加にあわせて駅へのアクセス性・利便性向上に向けたエスカレーターを設置を検討していきます。

■北柏駅北口 駅前広場



■高柳駅東口 駅前広場



※イメージパースは、今後の設計や協議により変更される場合があります。

都市の拠点

(2) 拠点における交通モード間の円滑化を推進

① 駅前広場の待合環境整備 (ベンチ、シェルター)

施策期間：長期

・待合環境の快適性を高めるため、乗車人員の多いバス停を中心に、ベンチ、シェルター、バス接近表示案内などの設備について、バス事業者や道路管理者と連携し整備を促進していきます。

■ バス待合環境

(シェルター)



(近接表示案内)



(ベンチ)



② 案内表示の整備と乗り継ぎ情報の提供

施策期間：長期

- ・バスの行き先により、乗り場案内やバス停案内板を見分けやすいものとし、乗換交通のピクトグラムを活用するなど、住民はもちろん、観光客や外国人、障害者など誰もが利用しやすく直感的に分かりやすい環境の構築を図っていきます。
- ・円滑な乗り継ぎができるよう、事業者と連携して、ICTを活用した乗り継ぎ情報の提供を推進していきます。

■ 乗り継ぎ案内 (東京都事例)

都営地下鉄(3駅)の改札口付近に、都バスの停留所や運行情報等を案内するデジタルサイネージを設置



出典：東京都ホームページ

■ 柏の葉エリア独自のピクトグラム



出典：柏の葉地域公共サイン整備方針 (H30年)

方針 2-3 誰もが移動しやすいバリアフリー環境の実現

1章

2章

3章

4章

5章

都市の 拠点

(1) バリアフリー環境の整備

① 車両のバリアフリー化

施策期間：長期

- ・高齢者、障害者、妊産婦等さまざまな人が快適にバスを利用できるよう、ノンステップバス及びユニバーサルデザイン（UD）タクシーの導入を促進していきます。

■ ノンステップバス車両



出典：東武バスホームページ

■ ユニバーサルデザインタクシー



② 駅ホームのバリアフリー化

施策期間：長期

- ・駅ホームについては、ホームからの転落や接触事故を防止するため、ホームドアの設置を進めます。

■ ホームドア（東武アーバンパークライン柏駅）



■ スマートホームドア（設置例、京浜東北線蕨駅）



出典：JR 東日本

実現化施策

③ 駅周辺のバリアフリー

施策期間：長期

- ・ 柏市バリアフリー基本構想に基づき、重点整備地区における駅に至る主要な道路をバリアフリー経路に位置づけ、駅周辺の一体的なバリアフリー化（歩道の段差解消や誘導ブロックの設置等）を推進します。

■ 南柏駅前線（施工前）



■ 南柏駅前線（施工後）



④ バス停のバリアフリー化

施策期間：長期

- ・ 駅周辺や主要なバス停において、バスが歩道に正着しやすいバリアレス縁石の導入を検討していきます。

■ バリアレス縁石



■ 新潟市における施工前・施工後のバス停車状況

施工前



平均離隔 50 cm

施工後



平均離隔 10 cm

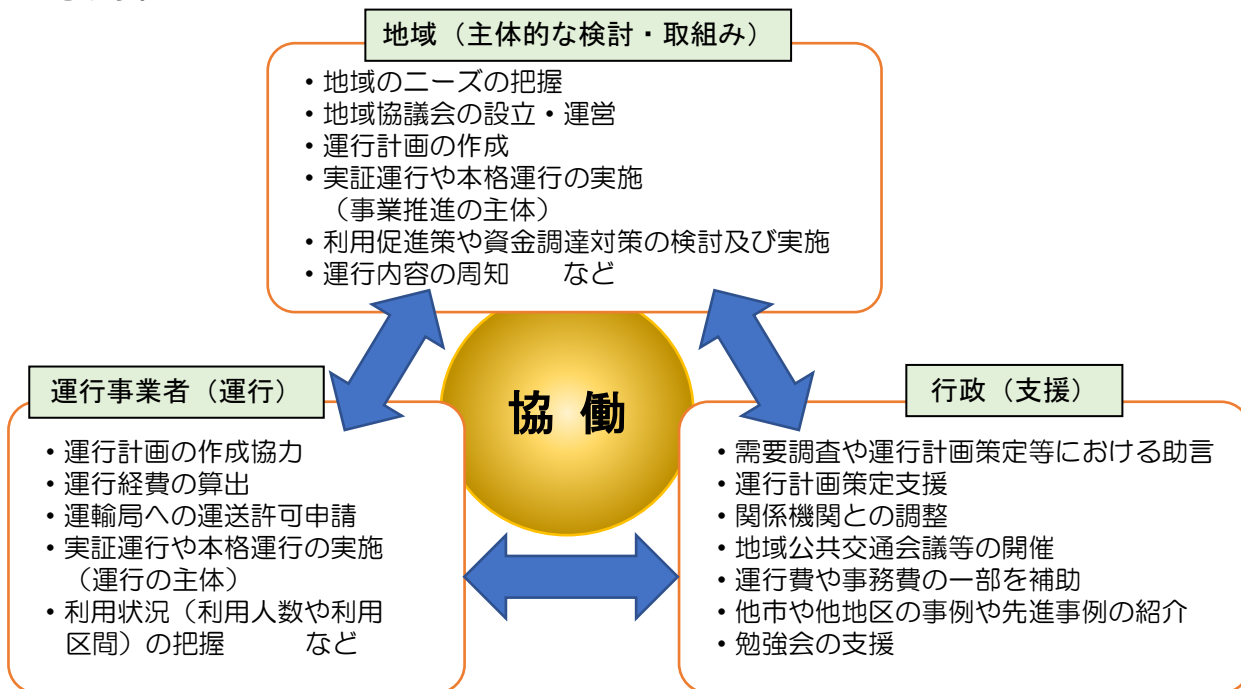
方針 3-1 地域の需要や個別のニーズに適応した交通サービスの提供

地域の生活

(1) 公共交通空白不便地域における新たな生活交通の確保

施策期間：長期

- 公共交通の利用が不便な地域を対象とした新たな生活交通の導入検討として、地域住民等で構成される地元検討組織を立ち上げ、市からの支援を受けながら、地元組織と協働で運行する取組みを検討していきます。



参考 (国交省資料)

地域が自らデザインする地域の交通 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】 国土交通省 → 参考資料p30-34

○地方公共団体による「**地域公共交通計画**」(マスタープラン)の作成

- 地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)**の作成を**努力義務化**
⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進 (作成経費を補助 ※予算関連)
- 従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け**
⇒**バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応**
(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
- 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
⇒データに基づくPDCAを強化

○地域における協議の促進

- 乗合バスの新規参入等の申請**があった場合、国が地方公共団体に**通知**
- 通知を受けた**地方公共団体は**、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会で議論し、国に意見を提出**

地域公共交通網形成計画(H26改正)
(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)
まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成の促進

地域公共交通計画(今回改正後)
(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)
まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成
+ **地域における輸送資源の総動員**
メニューの充実やPDCAの強化により、**持続可能な旅客運送サービスの提供の確保**

地域旅客運送サービス

公共交通機関
鉄軌道 路線バス 旅客船
コミュニティバス デマンド交通 乗用タクシー
+
自家用有償旅客運送
福祉輸送 スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど

地域公共交通網形成計画の策定状況

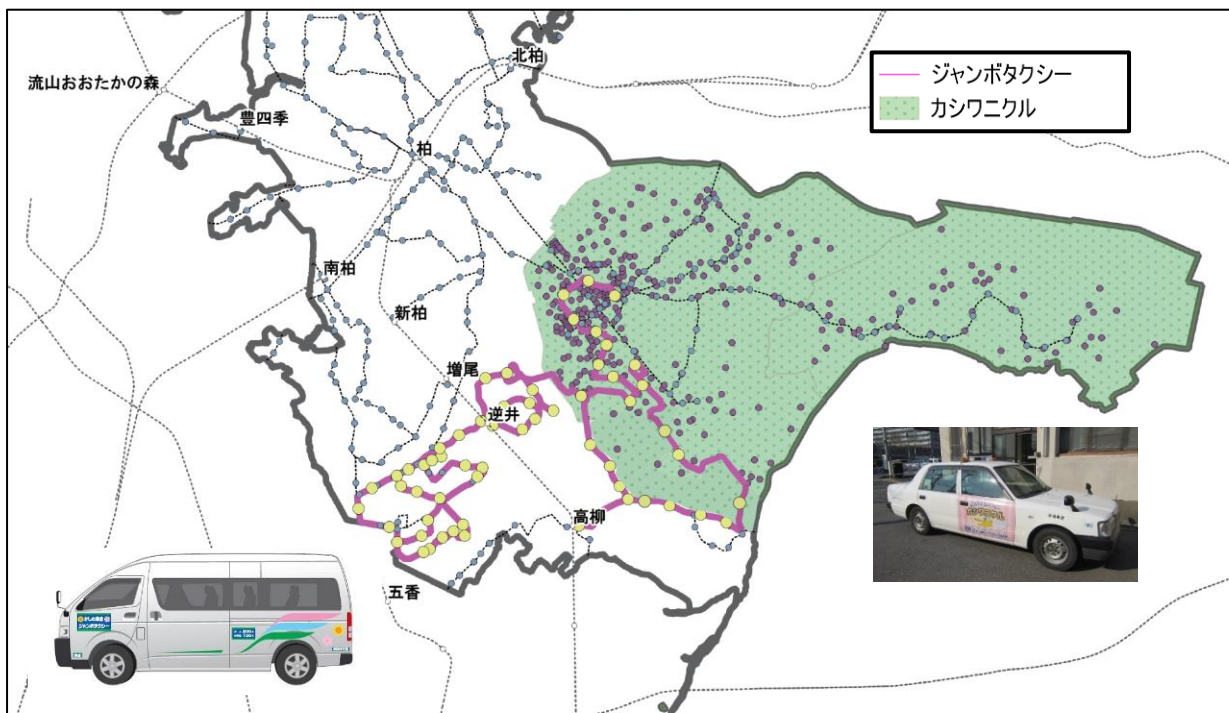
現行の目標(2020年度末500件)は達成

年度	件数(件)
2015.3	30
2016.3	159
2017.3	273
2018.3	410
2019.3	500

22

- バス路線を補完する「かしわ乗合ジャンボタクシー」や「カシワニクル」について、利用者のニーズを踏まえたルートやエリアの再編を検討していきます。
- 持続可能な運送サービスの提供を確保するため、市が公共交通事業者などと連携して最新技術も活用しながら既存の公共交通機関をフル活用した上で、地域の輸送資源を総動員する取り組みを検討していきます。

■ かしわ乗合ジャンボタクシー・カシワニクル路線図



出典：柏市地域公共交通網形成計画（一部加工）（2019年）

方針3-2 地域の移動の連続性を強化する交通結節点機能の形成

地域の生活

(1) 地域間移動の円滑化

- 地域間の移動円滑化を図るため、路線バス、カシワニクルやかしわ乗合ジャンボタクシーが乗入れする沼南庁舎バス乗り継ぎ場の待合環境改善やサイクルアンドバスライドなどの整備を推進していきます。

① 地域施設と連携した待合環境

施策期間：長期

■ 南部近隣センター前停留所



■ 施設の中で待機が可能



② サイクルアンドバスライドの促進

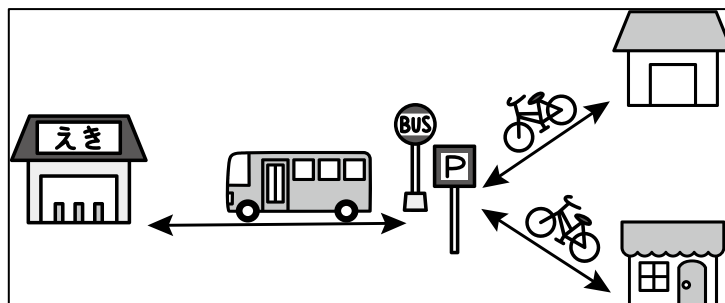
施策期間：長期

- 鉄道駅の他に「大津ヶ丘団地」や「中ノ橋」などのバス停周辺に駐輪場を整備しており、バス停まで自転車で来て、バスに乗り換えて鉄道駅まで向かうサイクルアンドバスライドを引き続き推進していきます。

■ 中ノ橋駐輪場



■ サイクルアンドバスライドのイメージ



方針 3-3 新技術の開発による持続可能な交通体系の実現

1章

2章

3章

4章

5章

実現化施策

地域の生活

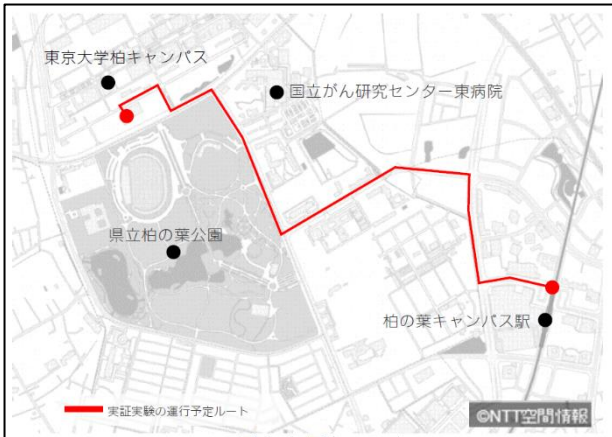
(1) 新技術の活用

①自動運転の実証実験と導入

施策期間：長期

- 自動運転は、交通事故の減少、公共交通のドライバー不足などの課題解決として期待されています。公民学連携による社会実験を柏の葉エリアでスタートさせており、次世代型の公共交通システム導入を進めていきます。

■実証実験の運行ルート



出典：柏の葉スマートシティ実行計画(R2年)

■実証実験の自動運転バス



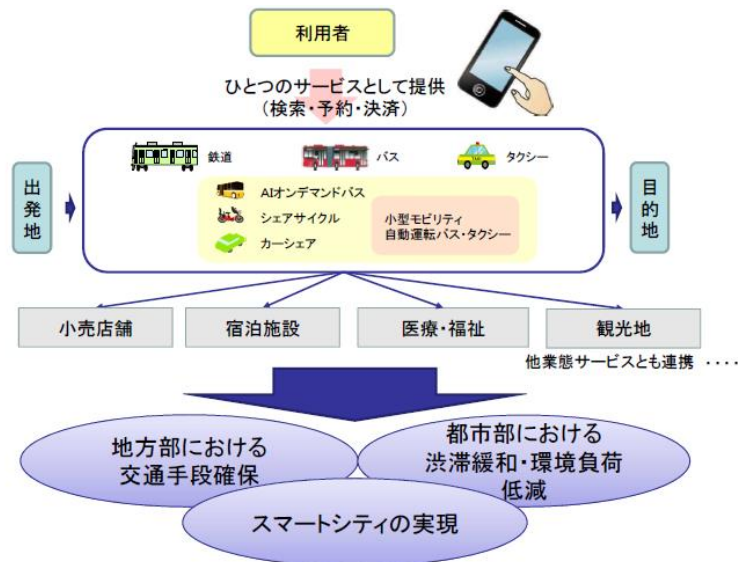
※現在は無人運転(レベル4、5)での運行ではなく、自動運転レベル2で、運転手がシステムを常に監視する必要があるため、運転手が乗車しています。

②MaaSの導入

施策期間：長期

- 複数の移動手段や目的地での活動を、先進技術を活用して、検索から予約、決済まで一つのサービスでシームレスに利用者に提供する「MaaS」(マース)の実現に向けた取組みを、関係機関と連携し推進していきます。

■MaaSのイメージ



・自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な足となることが期待される1人～2人程度の車両です。地域での社会実装実現を目指して、試乗実験を行っていきます。

※超小型モビリティは、その大きさや定格出力に応じて、3つの区分（第一種原動機付自転車、軽自動車（型式指定車）、軽自動車（認定車））に分かれています。

■超小型モビリティ



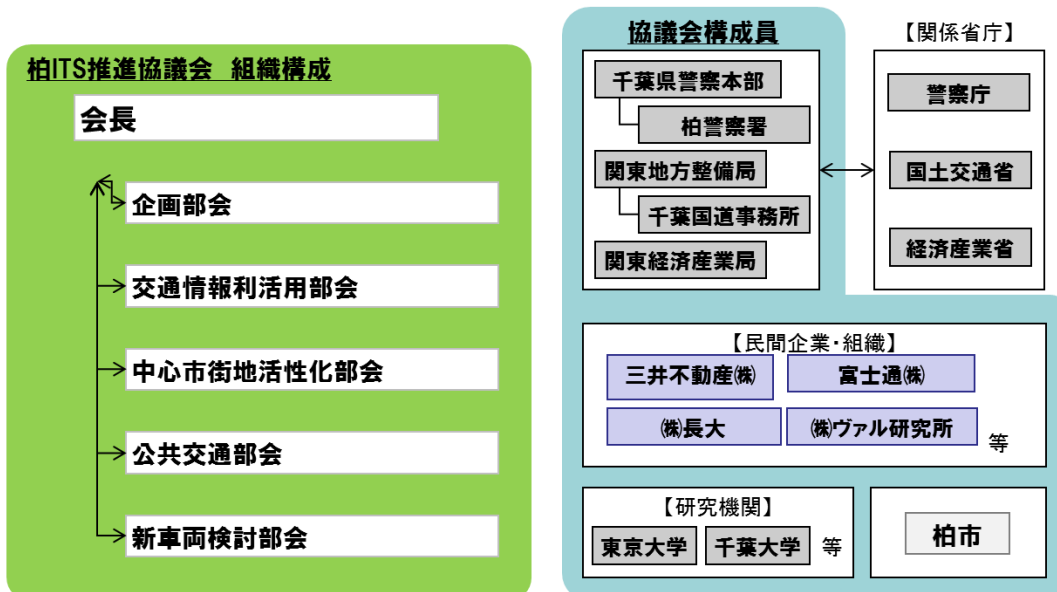
	第一種原動機付自転車（ミニカー）	軽自動車			普通自動車（小型自動車）
		超小型モビリティ		軽自動車	
		（型式指定車）	（認定車）		
最高速度	60km/h (道路交通法)	構造上 60km/h	個別の制限 付与	構造上の 制限なし	構造上の 制限なし
定格出力	0.6kW 以下	0.6kW 超	0.6kW～8.0kW	0.6kW 超	0.6kW 超
長さ	2.5m 以下	2.5m 以下	3.4m 以下	3.4m 以下	12m 以下 (4.7m 以下)
幅	1.3m 以下	1.3m 以下	1.48m 以下	1.48m 以下	2.5m 以下 (1.7m 以下)
高さ	2.0m 以下	2.0m 以下	2.0m 以下	2.0m 以下	3.8m 以下 (2.0m 以下)

出典：国土交通省資料

《柏ITS推進協議会》

- ・ITS(Intelligent Transport Systems：高度道路交通システム)を活用し、柏市において、「低炭素型交通都市」・「次世代型環境都市」を実現するための各種研究開発の推進、及びそれらの事業化・実用化に資する活動を行うことを目的とします。
- ・公（柏市）が抱える課題や地域ニーズと、民（民間企業）や学（大学等）のシーズをマッチングする機会場の場となっています。

「公・民・学」の団体により構成



方針 4-1 環境負荷の低減に向けた交通の実現

1章

2章

3章

4章

5章

実現化施策

市民の意識

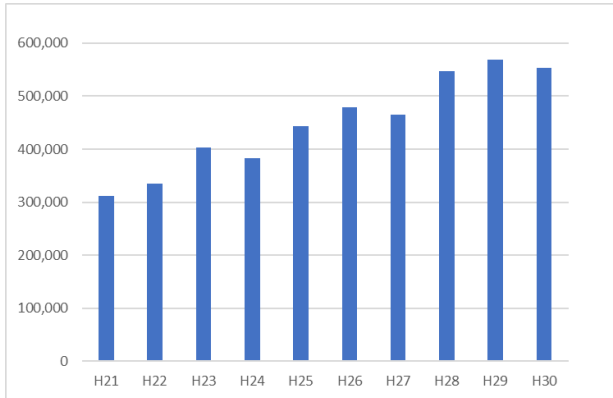
(1) 自転車の利用促進

施策期間：長期

① 電動アシスト自転車の利用促進

- 近年、電動アシスト自転車の割合が増加傾向にあります。今後高齢者の移動手段の一助となる可能性をふまえ、電動アシスト自転車の活用を検討していきます。

■ 電動アシスト自転車の生産台数の推移



出典：一般財団法人自転車産業振興協会 (H30年)

② レンタサイクルの利用促進

- 柏駅東口や手賀沼周辺では民間事業者と連携して、レンタサイクルを実施しています。都市内の回遊性の向上および地域交流や観光活性化に資する利活用を継続して実施していきます。

■ 北柏ふるさと公園サイクルステーション



市民の意識

(2) 低公害車の普及

① 低公害車の普及

施策期間：長期

- 化石燃料を主とする従来の自動車から先進的な低公害車への転換を促進し、エネルギー消費の削減を目指します。
- 移動の際にはIoT（インターネット・オブ・シングス）や安全装備を活用するなど、人にも地球にも優しいエコドライブに努めるよう啓発していきます。

■ 柏市役所充電ステーション



エコカーでCOOL CHOICE (=賢い選択)

燃費がよく、経済的なエコカーを選ぶ！

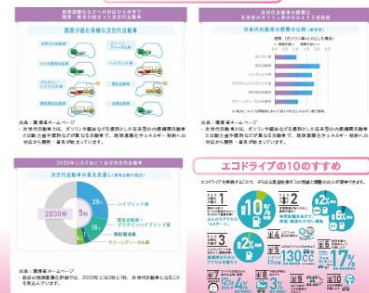
1990年代以降、乗用車の燃費標準はハイブリッドに改善されています。特に次世代自動車は燃費は従来のガソリン車のおよそ半額程度になっています。

また、エコカー減税や補助金により、買換えのコストは思うほど高くありません。

日々の燃費が安く、環境にやさしく、快適なエコカーに買換えて、カーライフを楽しみましょう！



次世代自動車



出典：柏市ホームページ

方針 4-2 安全で安心して移動できる交通環境の提供

市民の
意識

(1) 交通安全の推進

施策期間：長期

- 交通安全対策の一環として幼児保護者、小学生・小学生児童保護者、中学生、高齢者を対象として「交通安全教室」を開催していきます。
- 高齢者自身の自主的な交通安全活動を促進するとともに、地域で交通安全意識の高揚を図る取組みを進めていきます。

■交通安全活動（高齢者向け）



■交通安全教室（自転車利用者向け）



出典：第10次柏市交通安全計画

方針 4-3 公共交通の利用促進に向けた交通情報の発信

市民の
意識

(1) 公共交通の利用促進

① モビリティマネジメント

施策期間：長期

- 学校や地域などを対象に、過度に自動車に頼らず、公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段をかしこく利用する方向への変化を促す取組みを行います。

■モビリティマネジメントの実施風景



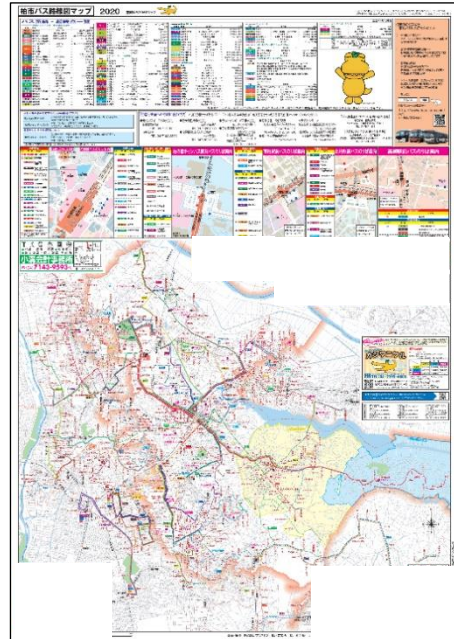
出典：柏市ホームページ

②交通に関する情報の提供

施策期間：長期

- バスマップの配布やホームページの充実などにより、交通に関心を寄せてもらい、公共交通の利用促進や、協働で交通施策を推進するような意識付けを行います。

■柏市バス路線図マップ 2020



③商業施設と連携したサービスの導入

施策期間：長期

- 商業施設と連携し、帰りの路線バスきっぷの進呈、公共交通利用者へのポイントサービスなど、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービスや企画切符等を検討していきます。

■遠鉄バス「お帰りきっぷ」

- 遠鉄百貨店、遠鉄ストア、イオンモール、温泉施設等と連携し、買物金額等に応じて利用可能区間の「お帰りきっぷ(無料乗車券)」を発券しています。



■日東交通 お帰りきっぷ



■ 実施プログラム

1. 快適な移動をささえる

1-1 定時性・速達性の確保、災害に強い道路ネットワークの形成

基本施策区分	施策名	実施主体・関係者	実施時期			該当ページ	
			短期 ～2026 (R8)年	中期 ～2031 (R13)年	長期 ～2037 (R19)年		
(1)一般国道6号, 16号の渋滞緩和による交通の円滑化	1	千葉北西連絡道路の早期整備	国、千葉県 柏市 その他4市	→			P42
	2	都市軸道路 渡河部早期整備	国、千葉県、 茨城県、柏市	→			P43
	3	国道ライブカメラの増設検討	国、柏市 警察	→			
(2)都市計画道路および市内幹線道路の整備	4	3.4.38 北柏駅北口線(北柏駅北口土地区画整理事業区域内)	柏市	→			P45
	5	7.5.3 元町通り線	柏市	→	→		
	6	7.6.4 中通り線	柏市	→	→		
	7	7.6.2 南通り線	柏市	→	→		
	8	8.7.1 小柳町通り線	柏市	→	→		
	9	3.4.37 根戸花戸原線(北柏駅北口土地区画整理事業区域内)	柏市	→			
	10	3.4.6 豊四季宿連寺線	柏市	→			
	11	3.4.7 十余二花野井線(柏都市計画事業柏北部中央地区一体型特定土地区画整理事業区域内)	千葉県	→			
	12	3.4.9 葉山十余二線(柏都市計画事業柏北部中央地区一体型特定土地区画整理事業区域内)	千葉県 柏市	→			
	13	3.4.12 南柏逆井線	柏市	→	→		
	14	3.4.22 吉野沢高野台線	柏市	→			
	15	3.3.28 末広あけぼの線	柏市	→	→		
	16	3.3.44 高田若柴線(柏都市計画事業柏北部中央地区一体型特定土地区画整理事業区域内)	千葉県 柏市	→			
	17	3.4.52 高柳藤ヶ谷新田線	柏市	→			
	18	3.3.2 箕輪青葉台線	千葉県 柏市	→			
	19	3.2.40 十余二船戸線	千葉県 柏市	→	→		
	20	8.7.2 小青田線	柏市	→			
	21	3.4.39 北柏高野台線	柏市	→			
	22	主要地方道 船橋我孫子線	千葉県 柏市	→			
	23	都市計画道路の見直し	柏市	→			
	24	柏市都市計画道路等整備プログラムの見直し	柏市	→	→	→	
	25	手賀沼ふれあい道路の整備	柏市	→			
	26	稲荷神社前交差点(新富町付近)	柏市	→			

(3) 交差点改良などによる交通の円滑化	27	リサイクルプラザ付近交差点	柏市	→			P45
	28	自転車ネットワーク路線の見直し	柏市	→			
(4) 自転車通行環境の整備	29	自転車通行環境優先整備路線の選定・整備	柏市	→	→	→	P45
	30	自転車通行環境整備 葉山十倉二線	柏市	→			
	31	自転車通行環境整備 旧水戸街道	柏市	→			
	32	駐輪場の再編	柏市	→	→	→	P46
	33	市営駐輪場 改修工事	柏市	→	→	→	
	34	市営駐輪場 環境整備	柏市	→	→	→	
	35	自転車活用推進計画の策定	柏市	→			
	36	市営駐輪場の運営効率化	柏市 企業	→	→	→	
	37	民間駐輪施設の参入促進	柏市 企業	→	→	→	

1-2 都市や地域間の移動を円滑にする公共交通ネットワークの形成

基本施策区分	施策名	実施主体・関係者	実施時期			該当ページ
			短期 ～2026 (R8)年	中期 ～2031 (R13)年	長期 ～2037 (R19)年	
(1) 広域的な輸送力の強化(公共交通)	38	都心へのアクセス向上	柏市 鉄道事業者	→	→	P47
	39	新幹線乗車駅へのアクセス向上	柏市 鉄道事業者	→	→	
	40	羽田空港, 成田空港へのアクセス向上	柏市 鉄道事業者 バス事業者	→	→	
	41	東京駅延伸(TX)	柏市 鉄道事業者	→	→	
	42	8両化及びホーム延長工事(TX)	柏市 鉄道事業者	→	→	
	43	地下鉄11号線の早期整備および延伸(東京メトロ)	柏市 鉄道事業者	→	→	
(2) 地域状況に応じたバス路線の再構築	44	公共交通軸の強化	柏市 バス事業者	→	→	P48
	45	企業バス等との連携検討	柏市 バス事業者 企業	→	→	
	46	コミュニティ交通の運行形態の見直し	柏市 バス事業者	→	→	
	47	交流交通軸の強化	柏市 バス事業者 企業	→	→	
	48	フィーダー系統路線の見直し	柏市 バス事業者	→	→	
	49	周辺施設との連携	柏市 バス事業者 企業	→	→	

2. 都市の拠点をささえる

2-1 にぎわいのある都市拠点を演出する交通環境の実現

基本施策区分	施策名	実施主体・関係者	実施時期			該当ページ	
			短期 ～2026 (R8)年	中期 ～2031 (R13)年	長期 ～2037 (R19)年		
(1) 中心市街地の更新に向けた交通環境整備(柏駅)	50	柏駅西口駅前広場の検討・整備	柏市 バス事業者 タクシー事業者				P49
	51	柏駅東口駅前広場の検討・整備	柏市 バス事業者 タクシー事業者				P50
	52	サンサン通り通行環境整備	柏市				
	53	ショットガン方式のタクシープール導入	柏市 タクシー事業者				
	54	中心部への自動車流入抑制対策	柏市 企業				
	55	フリンジパーキングの整備	柏市 企業				
	56	市営駐車場 改修工事	柏市				
	57	道路空間の利活用	柏市 市民				
(2) 新市街地の展開に対応した交通環境の実現(柏の葉キャンパス駅)	58	柏の葉交通戦略との整合	柏市 大学 企業				P51 P52
	59	スマートシティ実行計画の推進	柏市 大学 企業				
	60	都市の発展にあわせた交通環境の構築	柏市 大学 企業				

2-2 拠点の移動の連続性を強化する交通結節点機能の形成

基本施策区分	施策名	実施主体・関係者	実施時期			該当ページ
			短期 ～2026 (R8)年	中期 ～2031 (R13)年	長期 ～2037 (R19)年	
(1) 駅前広場の整備	61 高柳駅東口駅前広場の整備	柏市 バス事業者 タクシー事業者	→	→		P53
	62 北柏駅北口駅前広場の整備	柏市 バス事業者 タクシー事業者	→			
	63 豊四季駅北口広場, 橋上駅舎の整備検討	柏市 各事業者	→	→		
	64 柏たなか駅エスカレーターの整備	柏市 鉄道事業者	→			
(2) 拠点における交通モードの円滑化を推進	65 駅前広場の待合環境整備(市内各駅)	柏市 バス事業者 タクシー事業者	→	→	→	P54
	66 北柏駅 自由通路整備	柏市 鉄道事業者	→			
	67 地域施設と連携した快適な待合環境の確保	柏市 バス事業者 企業	→	→	→	
	68 ICTを活用した情報案内の実施	柏市 バス事業者	→	→	→	
	69 サイクル&バスライドの促進	柏市 バス事業者	→	→	→	

2-3 誰もが移動しやすいバリアフリー環境の実現

基本施策区分	施策名	実施主体・関係者	実施時期			該当ページ
			短期 ～2026 (R8)年	中期 ～2031 (R13)年	長期 ～2037 (R19)年	
(1) バリアフリー環境の整備	70 柏駅 快速線ホームドア設置	柏市 鉄道事業者	→	→	→	P55
	71 ノンステップバスの導入促進	柏市 バス事業者	→	→	→	
	72 UD タクシーの導入促進	柏市 タクシー事業者	→	→	→	
	73 柏市バリアフリー道路特定事業計画に伴う整備(各重点整備地区)	柏市	→	→	→	P56
	74 柏市バリアフリー基本構想の改訂	柏市	→			
	75 柏市バリアフリー道路特定事業計画の改訂	柏市	→			

3. 地域の生活をささえる

3-1 地域の需要や個別のニーズに適応した交通サービスの提供

基本施策区分	施策名	実施主体・関係者	実施時期			該当ページ
			短期 ～2026 (R8)年	中期 ～2031 (R13)年	長期 ～2037 (R19)年	
(1)公共交通不便地域における新たな生活交通の確保 (2)移動支援	76 福祉有償運送	柏市 NPO 法人 社会福祉法人 一般社団法人	→			P57 P58
	77 お出かけ支援	柏市 タクシー事業者	→			

3-2 地域の移動の連続性を強化する交通結節点機能の形成

基本施策区分	施策名	実施主体・関係者	実施時期			該当ページ
			短期 ～2026 (R8)年	中期 ～2031 (R13)年	長期 ～2037 (R19)年	
(1)地域間移動の円滑化	78 地域施設と連携した快適な待合環境の確保	柏市 バス事業者 企業	→			P59
	79 サイクル&バスライドの促進	柏市 バス事業者	→			
	80 拠点形成と連動した転回広場の交通環境整備	柏市 バス事業者	→			

3-3 新技術の開発による持続可能な交通体系の実現

基本施策区分	施策名	実施主体・関係者	実施時期			該当ページ
			短期 ～2026 (R8)年	中期 ～2031 (R13)年	長期 ～2037 (R19)年	
(1)新技術の活用	81 自動運転バス実証実験, 実用化	柏市 大学 企業	→			P60
	82 ETC2.0 の活用	柏市 大学 企業	→			
	83 MaaS の導入	柏市 大学 企業	→			

4. 市民の意識がささえる

4-1 環境負荷の低減に向けた交通の実現

基本施策区分	施策名	実施主体・関係者	実施時期			該当ページ
			短期 ～2026 (R8)年	中期 ～2031 (R13)年	長期 ～2037 (R19)年	
(1)自転車の利用促進	84	電動アシスト自転車の利用促進	柏市			P62
	85	レンタサイクルの利用促進	柏市			
(2)低公害車の普及	86	エコカー・エコドライブの普及促進	柏市			

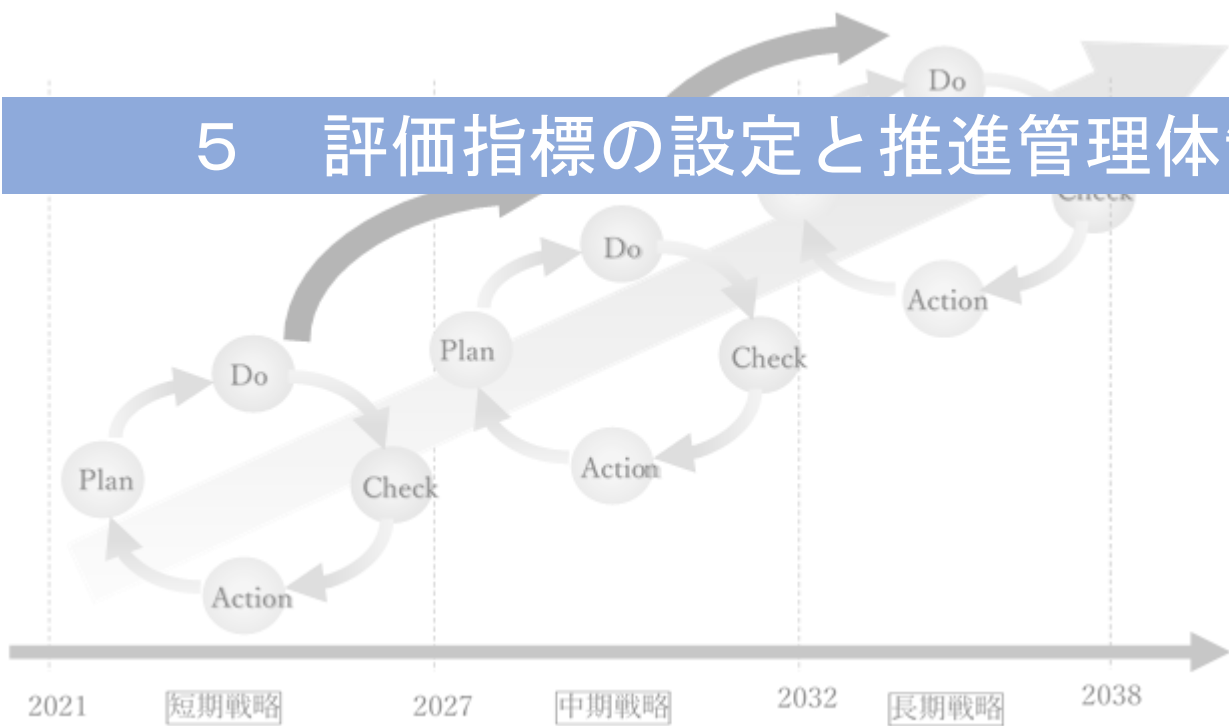
4-2 安全で安心して移動できる交通環境の提供

基本施策区分	施策名	実施主体・関係者	実施時期			該当ページ
			短期 ～2026 (R8)年	中期 ～2031 (R13)年	長期 ～2037 (R19)年	
(1)交通安全の推進	87	交通安全教室の実施	柏市警察			P63
	88	交通安全運動	柏市警察			
	89	交通安全に関する人材育成	柏市警察 市民			

4-3 公共交通の利用促進に向けた交通情報の発信

基本施策区分	施策名	実施主体・関係者	実施時期			該当ページ
			短期 ～2026 (R8)年	中期 ～2031 (R13)年	長期 ～2037 (R19)年	
(1)公共交通の利用促進	90	バス乗り方教室の実施	柏市 バス事業者			P63
	91	バスマップの作成	柏市 バス事業者			P64
	92	フレイル予防ポイントとの連携	柏市 企業			

5 評価指標の設定と推進管理体制



5 評価指標の設定と推進管理体制

5.1 評価指標の設定

評価指標の体系

基本方針	評価指標：アウトカム	基準値	目標値（2037年）	備考	評価
1. 快適な移動をさせさえる	・ 拠点間の所要時間	① 柏駅⇄柏の葉キャンパス駅：25～28分 ② 柏駅⇄沼南支所周辺：22～27分	短縮、定時制確保	① 西口三号線を通るルート（路線バス：東武） ② 国道16号を通るルート（路線バス：阪東） <small>※②計測：大津ヶ丘団行き</small>	短期(2026年) 中期(2031年) 長期(2037年)
	・ 柏市内のバス運行本数 ・ バス利用者数	・ 3,590本/日 (R1) ・ 約1,800万人/年 (R1)	・ 3,500本/日以上 ・ 約1,890万人/年（×5%増）	柏市地域公共交通網形成計画	
	・ 公共交通網に対する満足度	52.9% (H30)	58.0%（+5%）	柏市まちづくり推進のための調査	
2. 都市の拠点をさせさえる	・ 駅の利用者数（1日平均乗車客）	① 柏駅：199,260人 (R1) ② 柏の葉キャンパス駅：17,163人 (R1)	① 柏駅：210,000人 ② 柏の葉キャンパス駅：23,000人	柏市統計書(各鉄道事業者HP)	
	・ 柏駅周辺の魅力度	54.3% (H30)	60.0%（+5%）	柏市まちづくり推進のための調査	
	・ 北部地域の魅力度	47.1% (H30)	52.0%（+5%）	柏市まちづくり推進のための調査	
3. 地域の生活をさせさえる	・ 公共交通空白不便地域の圏域	24.3% (R1)	公共交通空白不便地域の解消に努めます。	柏市地域公共交通網形成計画	
	・ 自動運転バスの導入状況	LEVEL 2 (ブレーキ・レーンアシスト機能運転手乗車必要)	LEVEL 4 (特定条件下における完全自動運転)		
4. 市民の意識がさせさえる	・ 公共交通の交通分担率	28.2% (H30)	30.0%	パーソントリップ調査 ※調査が10年毎のため、R10での目標とします。	
	・ 交通事故発生件数	1,158件 (R1)	1,000件	交通事故統計資料	

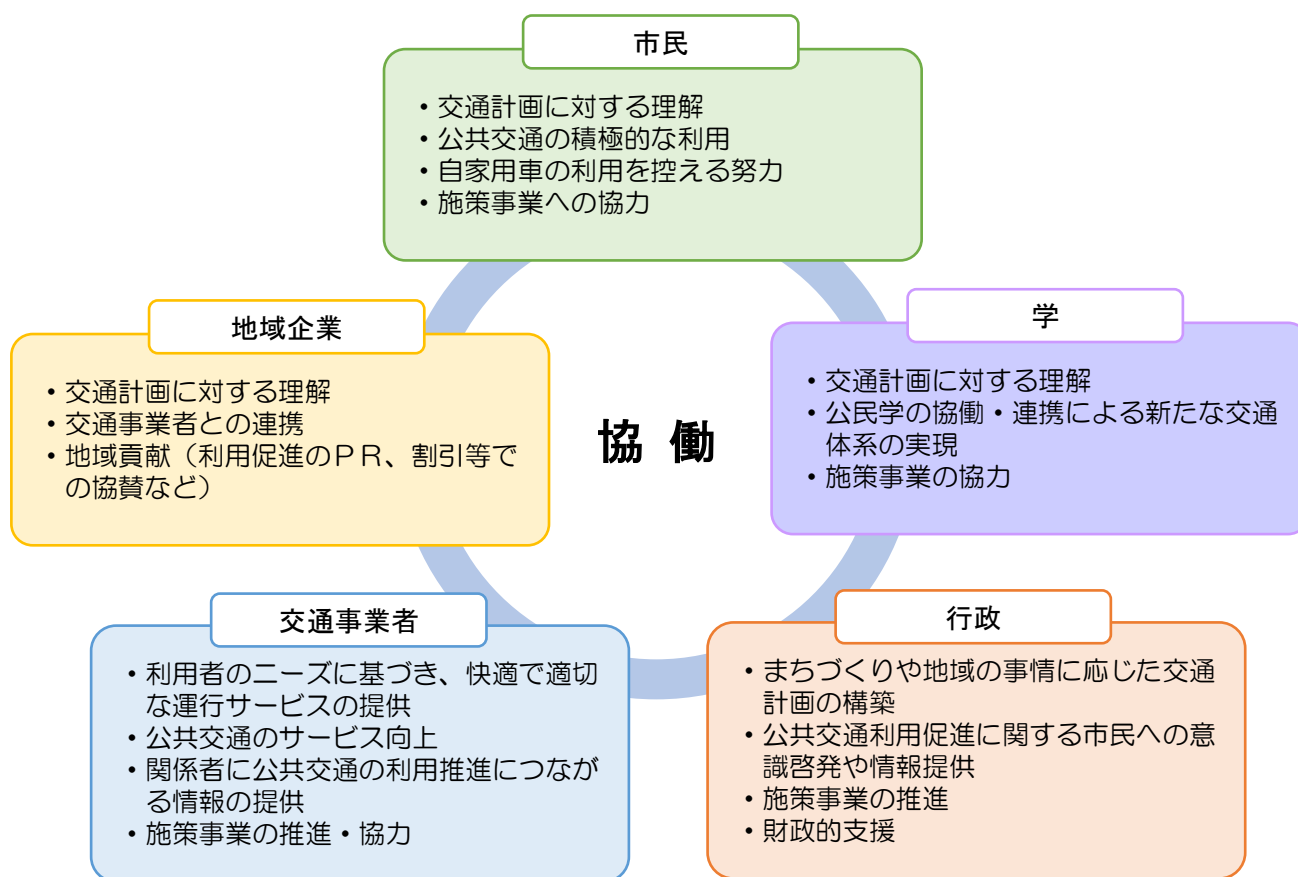
5. 2 推進管理体制

(1) 推進管理体制

昨今の少子高齢化や人口減少、地域コミュニティの希薄化などの社会情勢の変化に伴い、これまでの画一的な方法では解決できない多様な市民ニーズや交通課題が多く発生しています。

これらのニーズや課題への対応を行政だけが担っていくのではなく、様々な主体と連携し施策・事業の推進、課題解決の実現を目指すことが重要だと考えます。

■推進管理体制のイメージ（例）



■担い手のイメージ

市民	市民（個人）、地域住民、NPOやボランティア団体などの社会的団体
地域企業	柏市で事業を営む民間企業や商工団体等
交通事業者	柏市で運行する交通事業者
学	柏市の大学および研究機関
行政	柏市および国、千葉県

(2) 進行管理の考え方

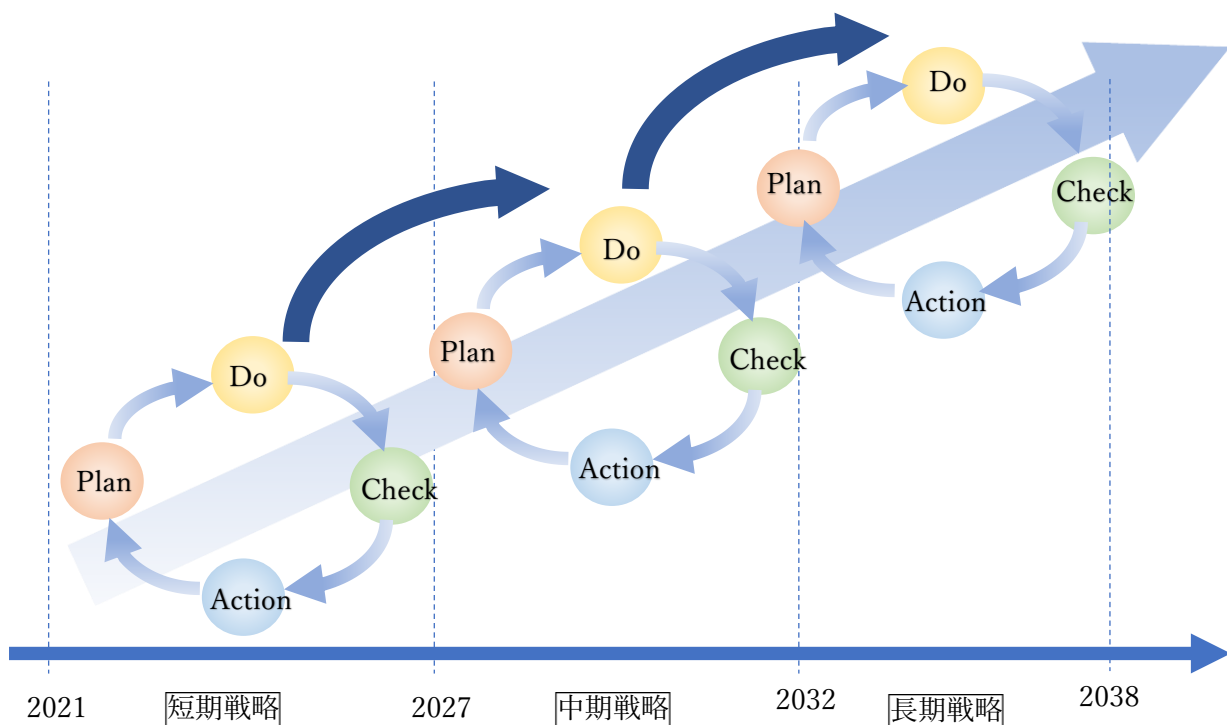
本市では、今後、本計画に基づく施策を推進していきますが、適切な段階でその進捗を把握することにより、本計画の進捗管理を行います。

(3) 見直しの考え方

本計画は長期的な方針であり、その成果が得られるまでに一定の期間が必要と考えられますが、PDCAサイクルを回しながら計画を着実に遂行します。

各施策についてもそれぞれPDCAサイクルの中で本計画に基づき事業を推進します。

また、今後の法制度の改正や人口動向をはじめとする社会情勢の変化、また、これに伴う上位関連計画の改定の動向だけでなく、災害や感染症、新たな技術革新などによる急激な社会状況の変化にも対応できるよう柔軟な見直しを検討するものとします。



※短期戦略・中期戦略・長期戦略の実施後に評価の実施、見直し検討を行います。

※評価指標（目標値）についても、社会動向に合わせた見直しを適宜実施します。

參考資料 1

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します。

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

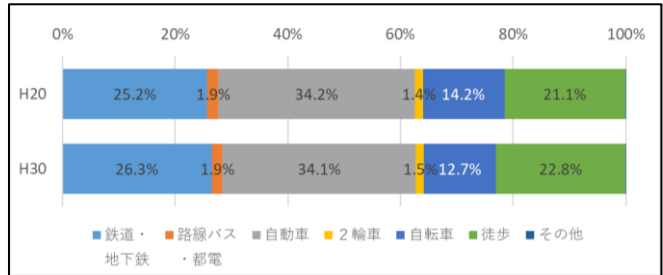
2. 第2段階評価の結果

- 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、以下に整理します。
- 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ます。

	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)	・道路網 ・鉄道やバスなどの公共交通網 ・バリアフリー ・駅前などの市街地整備 ・自動車・自転車への安全対策
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)	・歩道の無い道路や歩道の狭い道路が多い ・歩道が連続していない ・歩道に段差が多い ・夜間の道が暗い ・歩道を走行する自転車が多い ・路上駐車や放置自転車が多い ・休憩場所がない ・電柱が多い
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

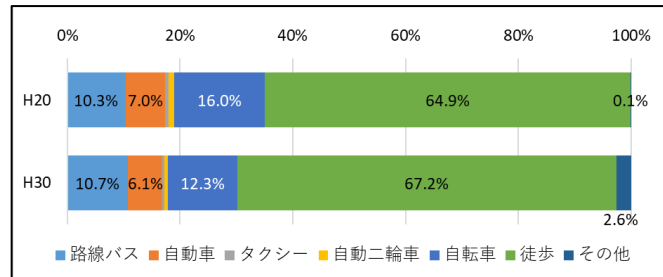
- H20年からH30年の間で、鉄道・地下鉄の分担率が1.1pt、徒歩の分担率が1.7pt増加しています。
- 自転車の分担率が1.5pt減少しています。



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増加しています。
- 自転車の分担率が3.7pt減少しています。



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

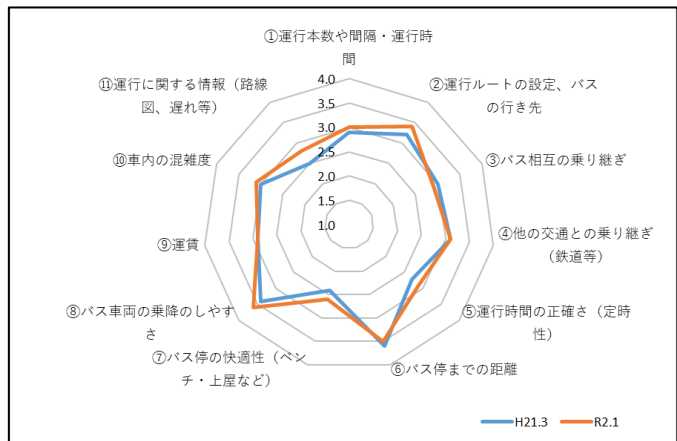
- H21年からR2年の間で、バスを週一回以上利用する人の割合が、2.3pt増加しています。

	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）」です。
- 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、「バス停の快適性（ベンチ・上屋など）」です。



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

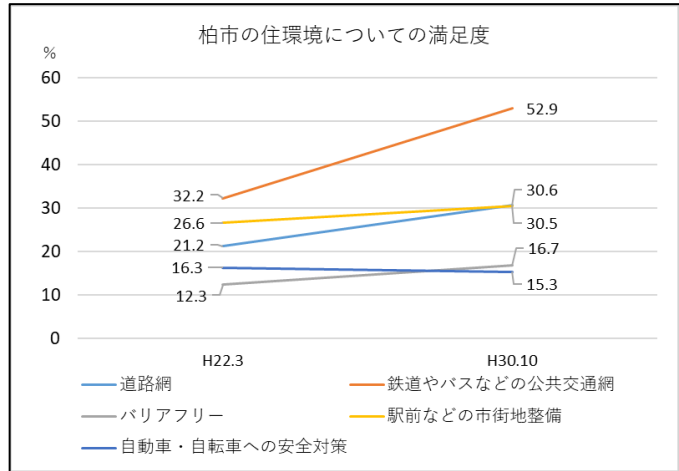
• H21年からR2年の間で、自動車から鉄道やバスへの利用転換を意識している人が4.6pt増加しています。

	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

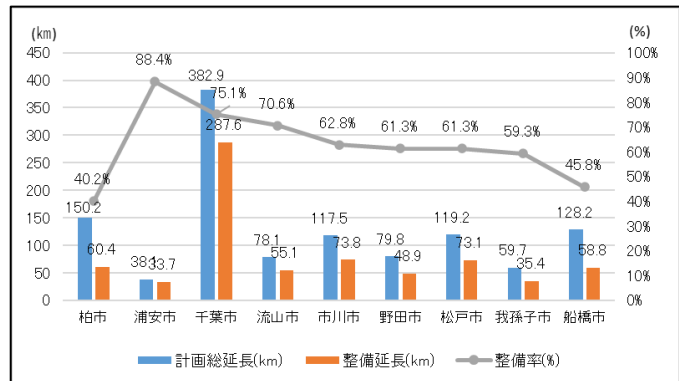
• H22年からH30年の間で、「鉄道やバスなどの公共交通網」「道路網」「駅前などの市街地整備」「バリアフリー」については満足度が向上し、「自動車・自転車への安全対策」は減少しています。



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）

⑦都市計画道路の整備率

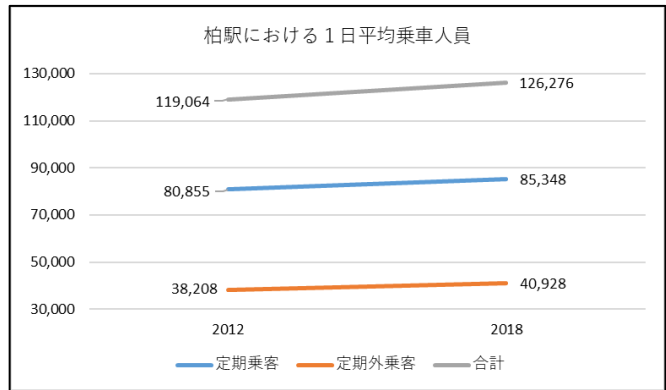
• 他市と比較し整備率は遅れており、H31年においては40.2%の整備率ですが、経年的にみても整備はあまり進んでいません。



出典：都市計画現況調査（H31年）

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ます。



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ます。

柏市における発着トリップ数の変化

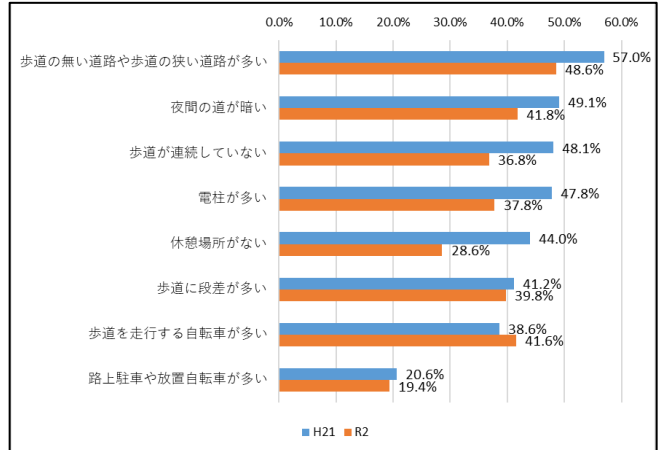
	H20	H30
市内→市内	489,457	457,205
市内→市外	298,996	276,664
市外→市内	285,722	278,601

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ます。

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向上しています。

	H21	R2
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まで改善されています。

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

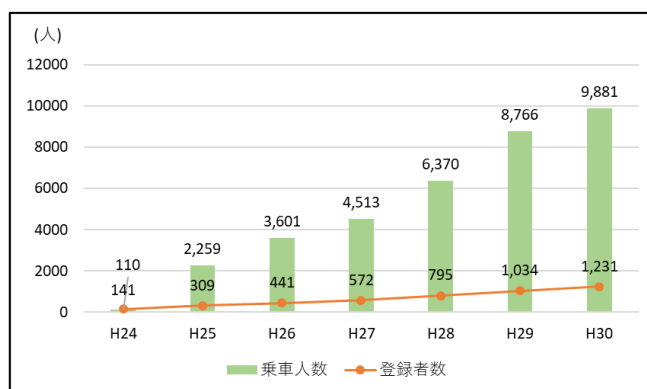
【凡例】

混雑度 \sim1.00
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ます。

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、評価しました。

(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			
	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%	\		○
	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	H31			
	整備率	36.7%	40.2%	/		○
	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	\		○	

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。

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、より効率的な整備となるよう検討する必要がある。

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	達成度		第1段階評価 実績評価指標	第2段階評価	各施策の総合評価	完了	継続			
					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】 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わ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 引き続き、ノンステップバスの導入を進めていく		○			
			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。		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。	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		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。	利用状況や駅周辺の再開発の進捗にあわせて、要望活動を継続する必要あり		○		
			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（エレベーター）	A	A	【バリアフリー化率（エレベーター）】 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	-			逆井駅の踏切り部分について、歩道部を拡幅した	○			
			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		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。	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46台導入増（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		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。	マルチ交通シェアリングとして、複数の乗り物を貸出・返却できるシステムを実証実験し、低炭素型モビリティへの転換促進を図った		○		
			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	スカイプラザ裏に設置以降、実績はない 当該箇所については継続して運用している	○	

目標	基本方針	施策の方向	No	施策	達成度		第1段階評価		第2段階評価	各施策の総合評価	完了	継続	
					中間	最終	実績評価指標						
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率的な道路整備	I 効率的・効果的な道路整備の推進	I-①	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⇒40.2% (H31)		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。	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率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・効率的な整備を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、利便性が向上したことがうかがえる		○
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		○		
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利活用モデル事業	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、事業化へは到らなかった 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		○			

參考資料 2

施策の位置図



<該当する施策>

1. 快適な移動を支える

1-1 定時性・速達性の確保、災害に強い道路ネットワークの形成

基本施策区分	施策名	
(1) 一般国道6号、16号の渋滞緩和による交通の円滑化	① 千葉北西連絡道路の早期整備	
	② 都市軸道路 渡河部早期整備	
	③ 国道ライブカメラの増設検討	
(2) 都市計画道路および市内幹線道路の整備	④ 3.4.37 根戸花戸原線	
	⑤ 7.5.3 元町通り線	
	⑥ 7.6.4 中通り線	
	⑦ 7.6.2 南通り線	
	⑧ 8.7.1 小柳町通り線	
	⑨ 3.4.38 北柏駅北口線	
	⑩ 3.4.6 豊四季宿連寺線	
	⑪ 3.4.7 十余二花野井線	
	⑫ 3.4.9 葉山十余二線	
	⑬ 3.4.12 南柏逆井線	
	⑭ 3.4.22 吉野沢高野台線	
	⑮ 3.3.28 末広あけぼの線	
	⑯ 3.3.44 高田若柴線	
	⑰ 3.4.52 高柳藤ヶ谷新田線	
	⑱ 3.3.2 箕輪青葉台線	
	⑲ 3.2.40 十余二船戸線	
	⑳ 8.7.2 小青田線	
	㉑ 3.4.39 北柏高野台線	
	㉒ 主要地方道 船橋我孫子線	
	㉓ 手賀沼ふれあい道路の整備	
	(3) 交差点改良などによる交通の円滑化	㉔ 稲荷神社前交差点
		㉕ リサイクルプラザ付近交差点
(4) 自転車通行環境の整備	㉖ 自転車通行環境整備 葉山十余二線	
	㉗ 自転車通行環境整備 旧水戸街道	

2. 都市の拠点を支える

2-1 にぎわいのある都市拠点を演出する交通環境の実現

基本施策区分	施策名
(1) 中心市街地の更新に向けた交通環境整備(柏駅)	㉘ 柏駅西口駅前広場の検討・整備
	㉙ 柏駅東口駅前広場の検討・整備
	㉚ サンサン通り通行環境整備

2-2 拠点の移動の連続性を強化する交通結節点機能の形成

基本施策区分	施策名
(1) 駅前広場の整備	㉛ 高柳駅東口駅前広場の整備
	㉜ 北柏駅北口駅前広場の整備
	㉝ 豊四季駅北口広場、橋上駅舎の整備検討
	㉞ 柏たなか駅エスカレータの整備
(2) 拠点における交通モード円滑化を推進	㉟ 北柏駅 自由通路整備

2-3 誰もが移動しやすいバリアフリー環境の実現

基本施策区分	施策名
(1) バリアフリー環境の整備	㊱ 柏駅 快速線ホームドア設置の整備

3. 地域の生活を支える

3-3 新技術の開発による持続可能な体系の実現

基本施策区分	施策名
(1) 新技術の活用	㊲ 自動運転バス実証実験、実用化

參考資料 3

用語解説

用語	説明
【あ行】	
上屋(シェルター)	バス停に設置された屋根(シェルター)
【か行】	
幹線道路	主要な地点を結び、道路網の骨格を形成する道路
橋上駅	橋上駅は、駅舎機能をプラットフォームの上階部分に集約した鉄道駅、あるいはその駅舎(橋上駅舎)のこと。
公共交通空白不便地域	サービス範囲から相当離れており、公共交通が提供されていないといえる地域 また、サービス範囲には含まれているものの、運行本数が少ないために、公共交通の利便性が総体的には確保されていない地域
公共車両優先システム(PTPS)	交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムとを有機的に結合した新たな公共車両優先システム
交通結節点	異なる交通手段や複数の路線を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと(鉄道駅、バスターミナルなど)
【さ行】	
サイクルアンドバスライド	自転車に乗ってバス停まで移動し、バスに乗り換えること
スマートシティ	都市が抱える諸問題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント(計画・整備・管理・運営)が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区
ショットガン方式	駅周辺における客待ちタクシーの待機列を解消するため、駅乗り場(第1プール)から離れた大規模タクシープール(第2プール)を活用し、タクシーの駅乗り場への流入を調整するシステムのこと
【た行】	
デジタルサイネージ	映像表示装置とデジタル技術を用いたデジタル案内板で、案内情報などをリアルタイムで更新・配信することが可能
土地区画整理事業	道路や公園などの公共施設の整備・改善および土地の利便性や資産価値の向上を目的として、公共施設を新設・改修して一体的に整備し、また、それと同時に土地の形状もきれいに区画し住みよい街を作るというまちづくりの代表的な手法の一つ
トリップ	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を乗り換えても1トリップと数える
端末交通手段	出発地から鉄道駅、または鉄道駅から目的地までのトリップのことをいい、その利用交通手段を指す
地下鉄11号線	現在の東京メトロ半蔵門線を指す
【な行】	
ノンステップバス	床面を低くして乗降の段差をなくし、高齢者や児童での乗り降りが容易なバス

用語	説明
【は行】	
発生集中交通量	ある地域から出発したトリップの数とその地域に到達したトリップの数の合計 (トリップ:人の移動の回数で、ある目的での移動1回を1トリップという)
バリアフリー	障害者や高齢者など移動が困難な人にとって障害となる階段や段差などのバリアを取り除くこと
バリアレス縁石	側面を特殊な形状に加工し、バスの乗降口と停留所の隙間を小さくすることでバス停とバス乗降口との段差や隙間を解消する縁石
FRINGE駐車場	中心部への自動車乗り入れを抑制するために中心部周辺に計画的に配置された駐車場
パーソントリップ(PT)調査	東京都市圏(東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部)において、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるもの
【ま行】	
モビリティマネジメント(MM)	過度な自動車利用に起因する様々な社会問題を緩和するため、地域公共交通や自転車への自発的転換を促す交通施策
【や行】	
ユニバーサルデザイン(UD)タクシー	健康な人だけでなく、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、妊娠中の人など、誰もが利用しやすく、みんなにやさしいタクシー車両
【英数字】	
ICT	情報通信技術(Information and Communication Technology)の略で、IT(Information Technology)とほぼ同義の意味を持つが、コンピュータ関連の技術をIT、コンピュータ技術の活用に着目する場合をICTと、区別して用いる場合もある
ITS	ITS(Intelligent Transport Systems:高度道路交通システム)とは、人と道路と自動車の間で情報の受発信を行い、道路交通が抱える事故や渋滞、環境対策など、様々な課題を解決するためのシステム
MaaS	ICTを活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ(移動)を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念
PDCA	生産技術における品質管理などの継続的改善手法。Plan(計画)→Do(実行)→Check(評価)→Act(改善)の4段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する仕組み
Society 5.0	サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(現実空間)を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会(Society)