

An aerial photograph of a city, likely Tokyo, showing a dense urban landscape with numerous buildings and a large body of water 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

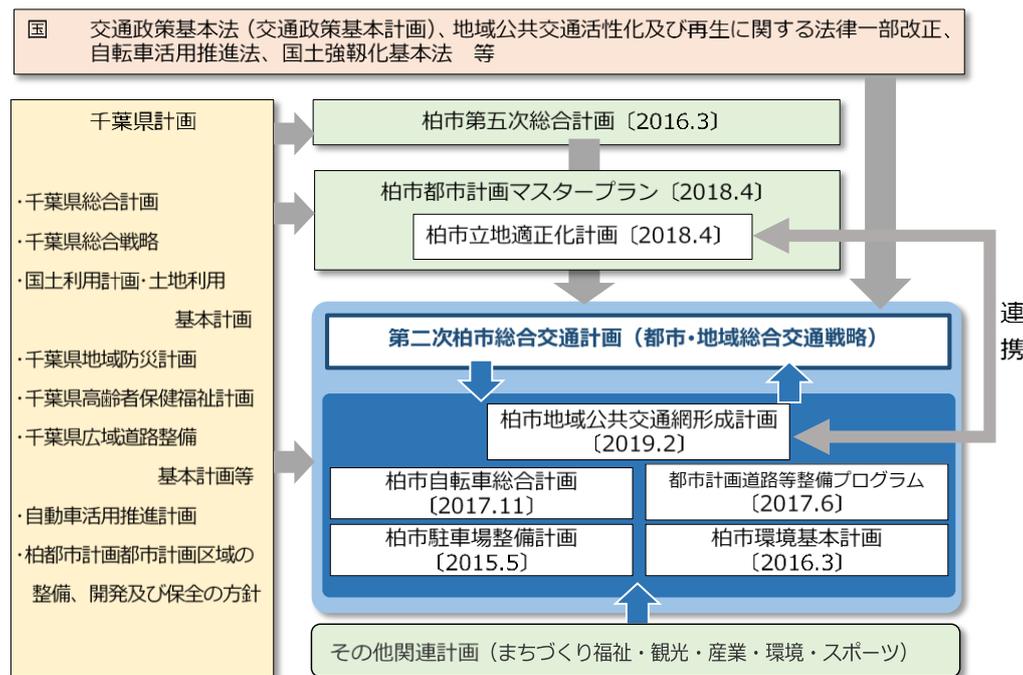
- 柏市では、柏市第五次総合計画での将来都市像（未来へつづく先進住環境都市 ～笑顔と元気が輪となり広がる交流拠点～）の実現に向けた取り組みを推進しております。今回策定する「第二次柏市総合交通計画」は、柏市総合交通計画（平成 22（2010）年～令和元（2019）年）を踏まえ、第二期計画として策定するものです。
- 「第二次柏市総合交通計画」は、柏市の様々な交通課題とこれを解決するために向かうべき方向を整理するとともに、交通に関する各計画 ①柏市地域公共交通網形成計画 ②柏市自転車総合計画 ③柏市駐車場整備計画 ④柏市都市計画道路等整備プログラム ⑤柏市環境基本計画を包括する「交通のマスタープラ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

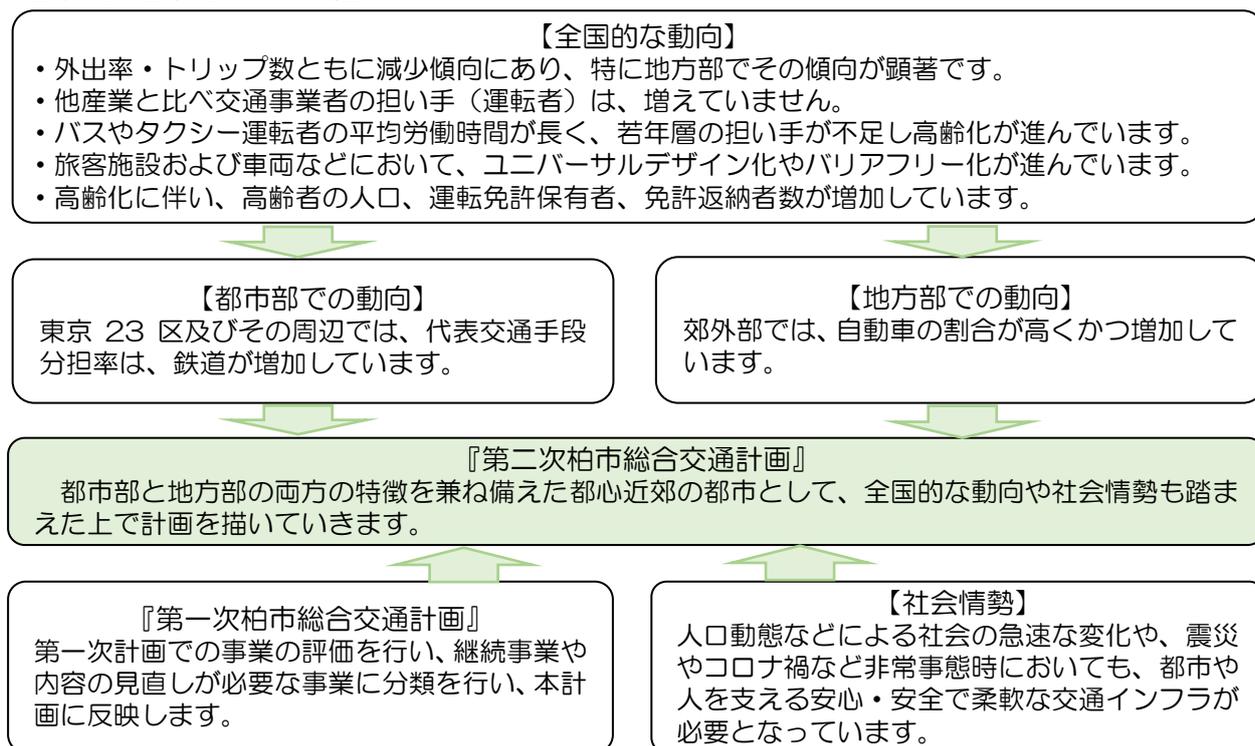
### (1) 計画の位置づけ

- 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



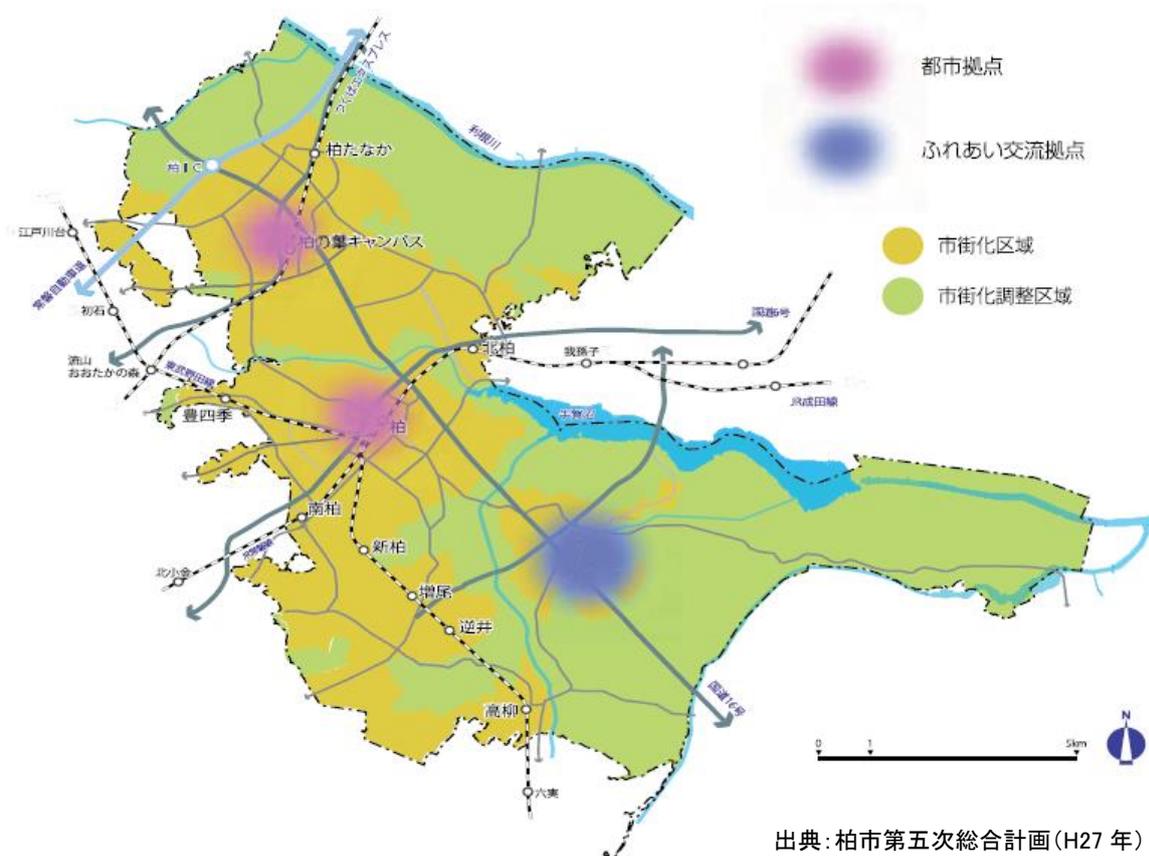
## (2) 計画期間

- 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	[Green Arrow]																	
柏市立地適正化計画	[Green Arrow]			[Green Arrow]			[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。



出典：柏市第五次総合計画（H27 年）

## 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

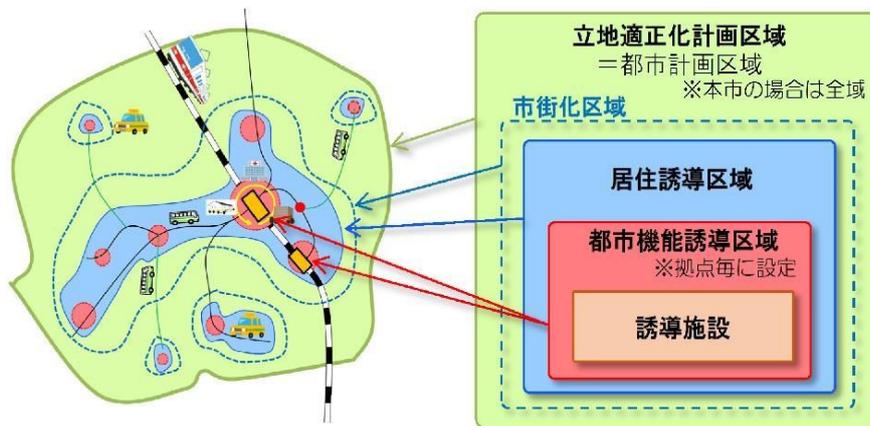
＜フィーダー系統＞

- ・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

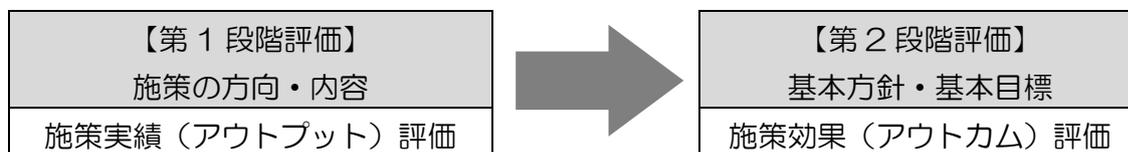


出典：柏市ホームページ

## 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。
- $\text{到達度 (\%)} = \text{実績量} / \text{計画量} \times 100$

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

##### 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