

參考資料 1

1. 第1段階評価の結果

各施策の第1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

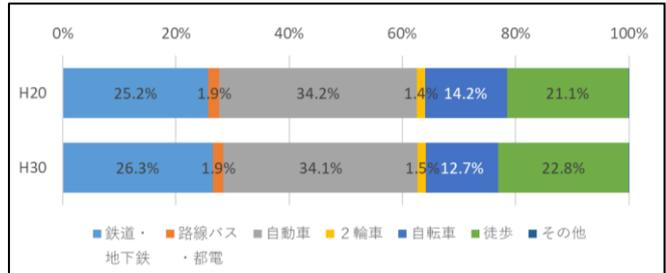
2. 第2段階評価の結果

- 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

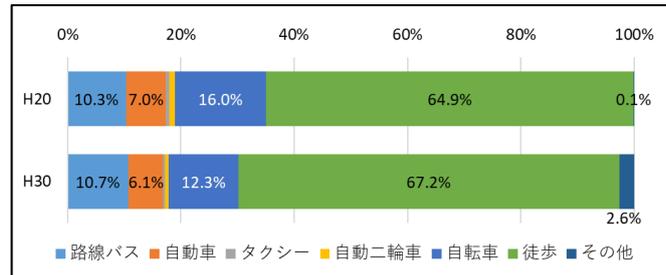
- H20年からH30年の間で、鉄道・地下鉄の分担率が1.1pt、徒歩の分担率が1.7pt増加しています。
- 自転車の分担率が1.5pt減少しています。



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

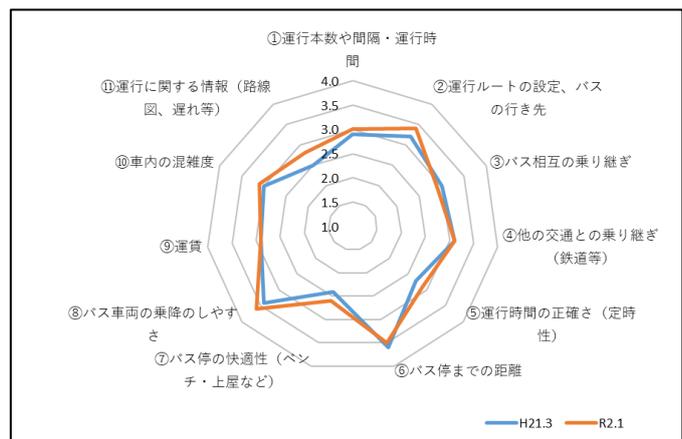
- H21年からR2年の間で、バスを週一回以上利用する人の割合が、2.3pt増加しています。

	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

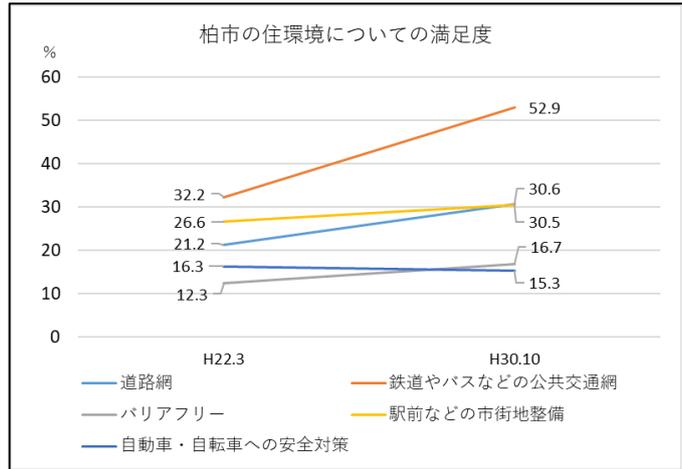
• H21年からR2年の間で、自動車から鉄道やバスへの利用転換を意識している人が4.6pt増加しています。

	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

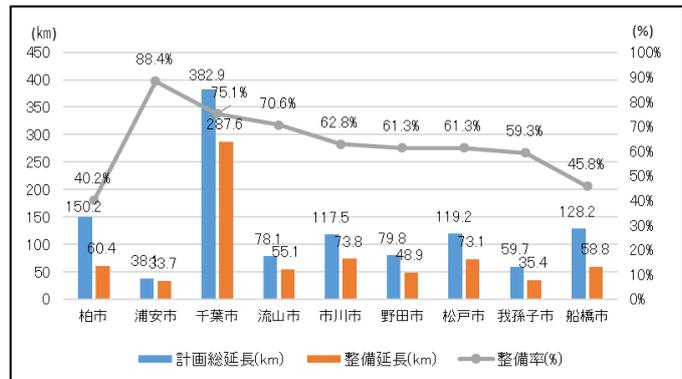
• H22年からH30年の間で、「鉄道やバスなどの公共交通網」「道路網」「駅前などの市街地整備」「バリアフリー」については満足度が向上し、「自動車・自転車への安全対策」は減少しています。



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

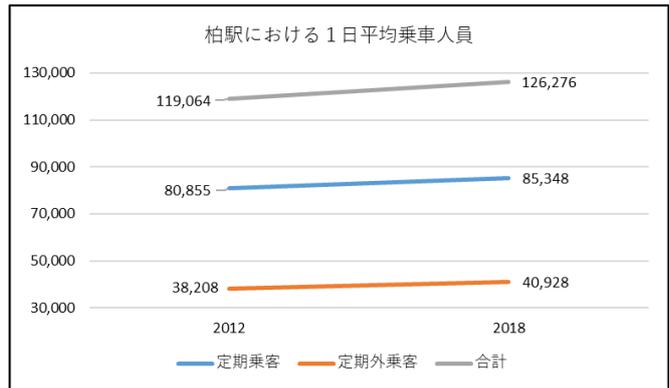
• 他市と比較し整備率は遅れており、H31年においては40.2%の整備率ですが、経年的にみても整備はあまり進んでいません。



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

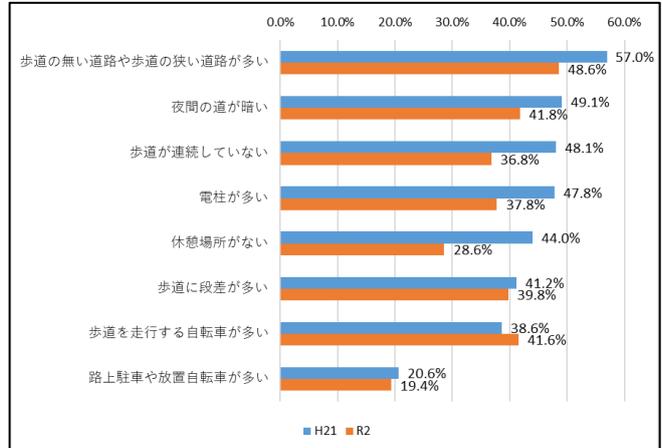
	H20	H30
市内→市内	489,457	457,205
市内→市外	298,996	276,664
市外→市内	285,722	278,601

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

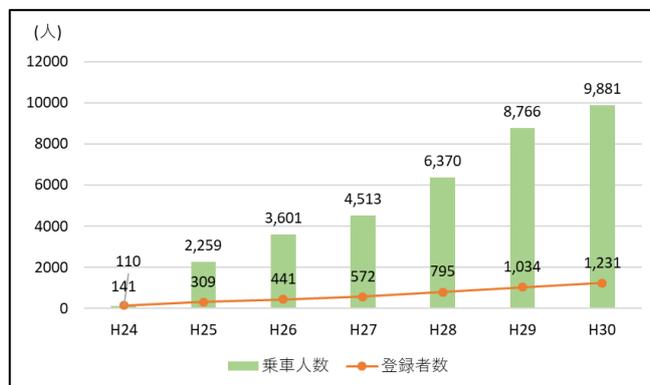
【凡例】

混雑度 < 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			<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	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	\	○		

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）	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	—			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見られ、本対策については現時点効果はあまり見られていない		○	

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	完了	継続		
					達成度 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 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】 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⇒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、効果的かつ効果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・効果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		○	