

# 柏市地域公共交通計画

## 【柏市地域公共交通網形成計画改定】

(途中経過報告資料)

令和5年10月

柏市

# 【 目 次 】

	頁
<b>1 はじめに</b> .....	<b>1</b>
1. 1 計画策定の背景と目的 .....	1
1. 2 計画の位置付け .....	2
1. 3 計画区域 .....	2
1. 4 計画期間 .....	2
<b>2 柏市の現状</b> .....	<b>3</b>
2. 1 上位関連計画の整理 .....	3
2. 2 柏市の現状 .....	12
2. 3 公共交通の現状 .....	18
2. 4 柏市の移動の状況 .....	37
<b>3 公共交通に関するニーズ把握</b> .....	<b>40</b>
3. 1 公共交通に関する市民アンケート調査 .....	40
3. 2 交通事業アンケート調査 .....	41
3. 3 送迎バスに関するアンケート調査 .....	42
<b>4 現計画の進捗状況と検証</b> .....	<b>42</b>
4. 1 評価手法 .....	39
4. 2 短期施策の第1段階評価結果.....	40
4. 3 短期施策の第2段階評価結果.....	41
4. 4 総合評価の結果.....	42

# 1 はじめに

## 1.1 計画策定の背景と目的

柏市では、市内の公共交通を再編し今後の超高齢化社会に対応したまちづくりを目指す「柏市地域公共交通網形成計画」（平成 31 年 3 月）を策定し、5 つの基本方針「地域状況に応じたバス路線への再構築」「交通モード間の円滑化の推進」「高齢者に配慮した交通環境の構築」「中心市街地活性化に向けた公共交通と自動車の共存」「公共交通の利用促進」に基づき事業を進めてまいりました。

しかし、「柏市地域公共交通網形成計画」に定める 5 年間の短期施策期間（平成 31 年～令和 5 年）が経過し、新型コロナウイルス感染症流行に伴う生活様式の変化、令和 6 年施行の改善基準告示の改正による運行可能時間の短縮等、公共交通を取り巻く環境が大きな変化を迎えています。一方で、柏市内では地域住民主体の新たな公共交通の実証実験が開始し、国が推進する「コンパクト・プラス・ネットワーク」の構築を目指す考え方のもと、需要と供給のバランスに見合う適切な公共交通網の再構築が必要となってきました。

「柏市地域公共交通網形成計画」では「柏市第五次総合計画（平成 28 年 3 月）」のもと、「柏市立地適正化計画（平成 30 年 4 月）」と整合を図りながら策定しましたが、令和 3 年 3 月に策定した「第二次柏市総合交通計画」を反映し、現状を踏まえた新たな交通計画への改訂を行うため、名称を改め「柏市地域公共交通計画」を策定いたします。

## 1.2 計画の位置付け

本計画は、国民の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本理念を示した「交通政策基本法」の考えを基本としながら、国が総合的かつ計画的に講じるべき施策を位置付けた「第2次交通政策基本計画」、および「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」を踏まえたものとしします。

また、本市の「第五次総合計画」、「都市計画マスタープラン」、「立地適正化計画」を踏まえ、既に策定済みの「第二次柏市総合交通計画」および個別計画との整合・連動を図り、持続可能な地域公共交通政策に関するパッケージ施策のマスタープランを示すものとしします。

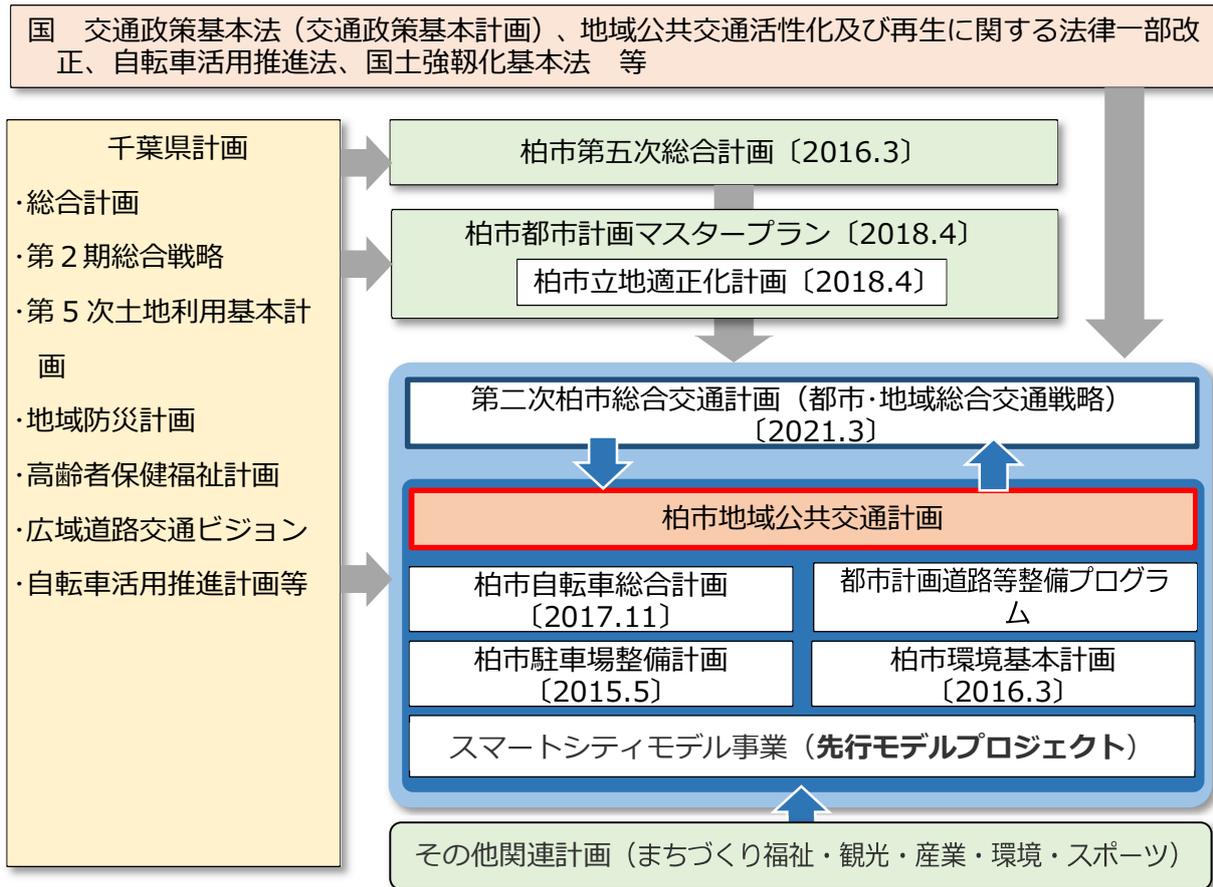


図 1-1 柏市地域公共交通計画の位置付け

## 1.3 計画区域

計画の区域は、柏市全域として設定します。

## 1.4 計画期間

計画の期間は、第二次総合交通計画の目標年次等との整合性を図るため、2026年度までを短期、2030年度までを中期、2037年度までを長期として設定します。

西暦(年度)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
総合計画	→		→ 第六次総合計画											
都市計画マスタープラン	→													
総合交通計画	→ 短期		→ 中期				→ 長期				→			
地域公共交通計画	→ 短期			→ 中・長期										

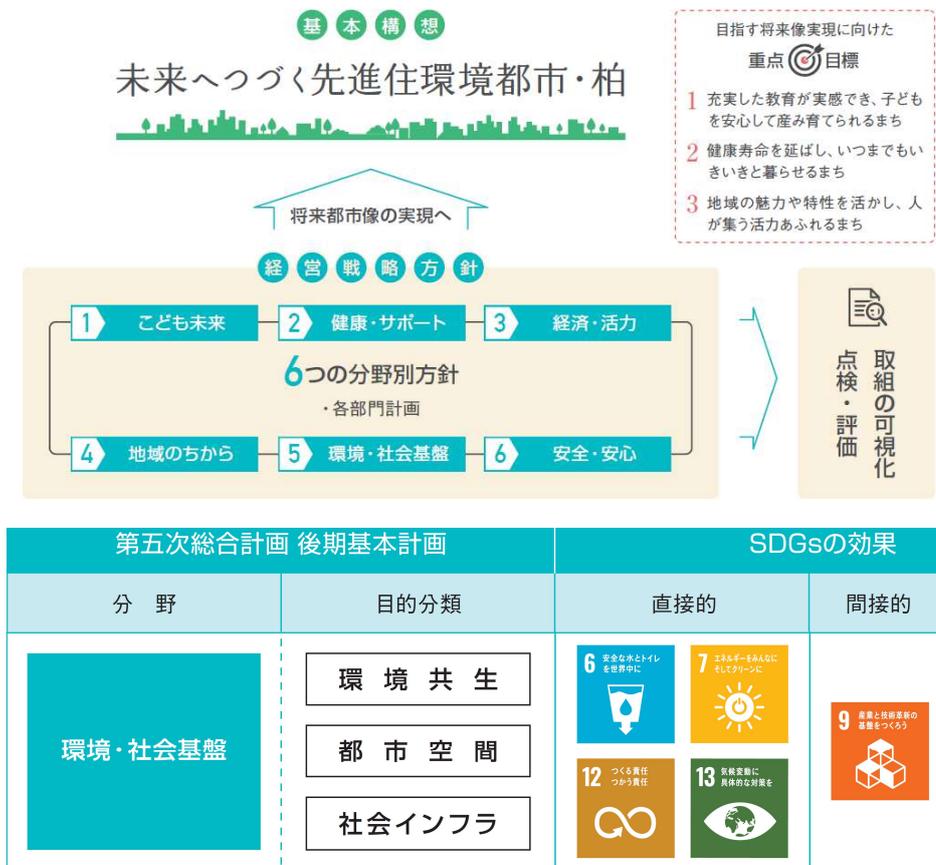
## 2 柏市の現状

### 2.1 上位関連計画の整理

地域公共交通計画では、地域における様々な分野（まちづくりや福祉、観光等）の戦略を公共交通からのアプローチで実現することが求められています。そのため、上位・連携、関連計画で定められている基本的な方針等について整理を行い、計画に反映することとします。

#### 2.1.1 柏市経営戦略方針（柏市第五次総合計画 後期基本計画）

- 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、優先度を設定した計画です。
- 環境・社会基盤の分野に「交通」が位置付けられており、新設道路や移動需要を踏まえたバス路線の見直し、公共交通空白不便地域における移動困難者に対する適切な移動手段の検討が対応方針として定められています。



**対応方針 5-3**

**道路・河川排水**

9 産業と技術革新の基盤をつくろう

11 住み続けられるまちづくりを

♥災害時における緊急路や重要路線の早期確保、渋滞差点の解消等を重点に、道路ネットワーク整備を推進します。また、新設道路や移動需要を踏まえたバス路線の見直しを推進します。

♥公共交通空白不便地域における移動困難者に対する適切な移動手段を検討します。

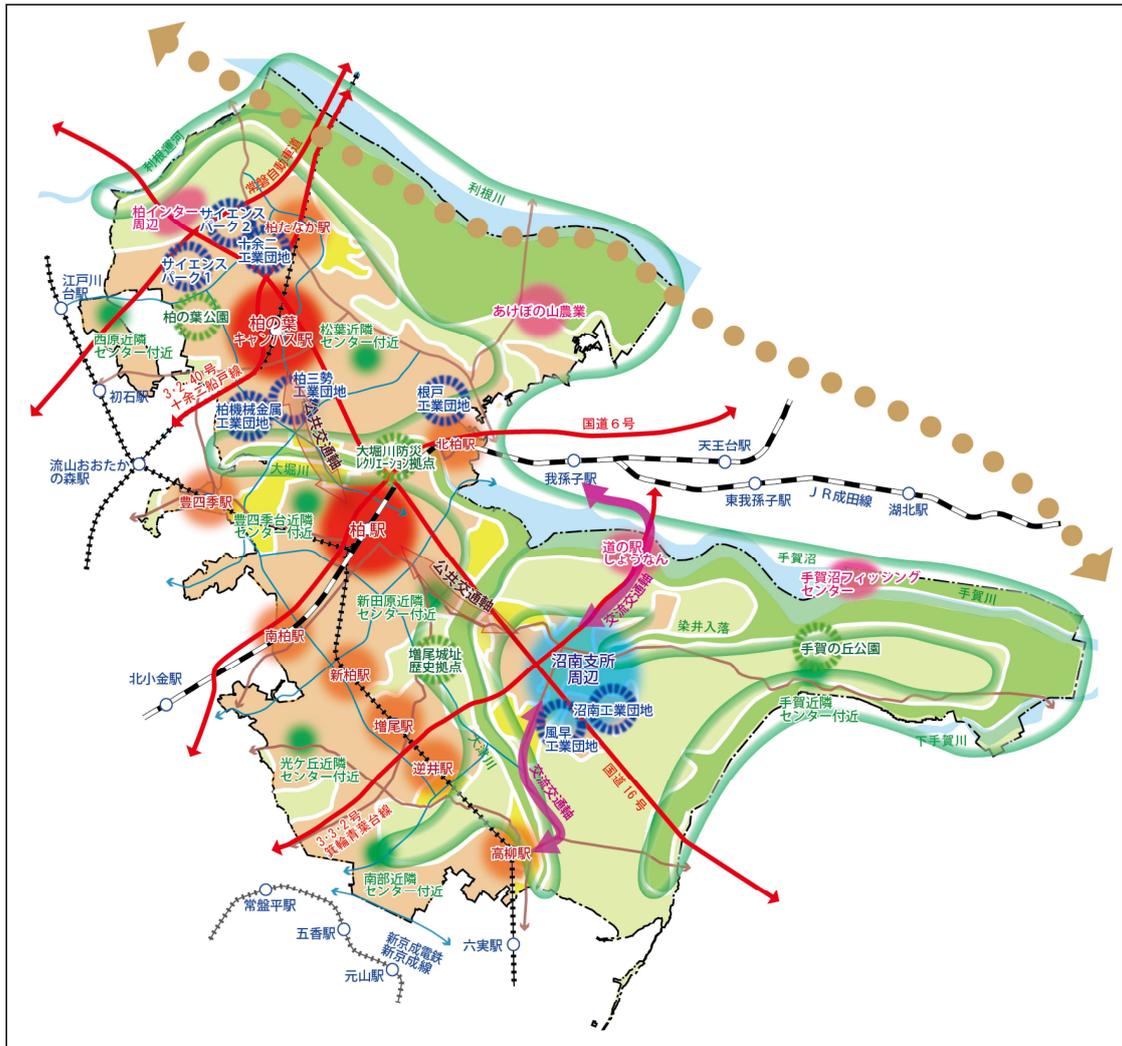
♥自己運転技術の把握や安全運転サポート車の普及啓発により、高齢者の安全運転支援を推進します。

♥局所的かつ常襲浸水地域に関して、早期に実現可能な対策により、洪水や内水氾濫の浸水対策を推進します。

図 2-1 柏市経営戦略方針 柏市第五次総合計画 後期基本計画における公共交通に関する対応方針  
出典：柏市経営戦略方針 柏市第五次総合計画 後期基本計画（2016年3月）

## 2.1.2 柏市都市計画マスタープラン

- 柏版コンパクトシティの概念を方針づけており、各拠点や軸による将来都市構造を定めています。
- 柏駅周辺地区及び柏の葉キャンパス駅周辺地区を都市拠点と位置づけており、これらの地区に都市機能を集約させ、徒歩圏において様々な都市サービスを提供することが謳われています。
- 交通体系としては拠点間のアクセス性向上による、利便性の高い公共交通の形成・充実に取り組むことが示されています。



凡例

拠点	広域連携軸	ゾーン	その他 (広域連携軸・連携軸以外)
● 都市拠点	≡≡≡ 鉄道	● 市街地ゾーン	↔ 県道
● ふれあい交流拠点	◆◆◆ 構想路線	● 田園・市街地ゾーン	↔ 市内の主な都市計画道路
● 生活拠点	↔ 道路	● 田園・集落ゾーン	
● 暮らしの小拠点	↔ 連携軸	● 自然・環境ゾーン	
● 産業拠点	↔ 公共交通軸		
● 水辺と緑の拠点	↔ 交流交通軸		
● 地域振興拠点	↔ オープンスペース軸		
	○ 水辺と緑の回廊		

出典：柏市都市計画マスタープラン(2018年4月)

図 2-2 将来都市構造図

○都市づくりの目標を達成するために、交通体系の観点から3つの目標に対応した方向性が定められています。

#### 【都市づくりの目標に対応した方向性】

##### 【目標1：利便性や住環境が確保された持続可能なまち】への対応

- ・日常生活に必要な介護福祉、子育て、商業などの都市機能が集積している拠点に、高齢者を始めとした利用者が容易にアクセスすることができるよう、居住地と拠点地域を結ぶ効率的な公共交通ネットワークの構築を通じた、公共交通のさらなる利便性の向上に努めます。

##### 【目標2：多くの人が行き交う活力あふれるまち】への対応

- ・都市拠点やふれあい交流拠点を相互に連絡する公共交通軸の整備や、市内外からふれあい交流拠点へのアクセス性を向上させることにより、交流機能を強化します。
- ・柏駅周辺の駅前広場・歩行者系道路の整備や交通体系の見直しにより回遊性の向上を図ることで、快適な歩行者空間やまちのにぎわいを創出します。

##### 【目標3：誰もが安心して快適に過ごせるまち】への対応

- ・災害発生時に道路が緊急車両の通行、物資輸送、避難路、延焼遮断帯等として機能するよう整備を推進します。
- ・公共交通の利便性を向上することによる自家用車から公共交通への利用の転換の促進や、交差点改良等の自動車交通円滑化により、エネルギー消費量の削減を通じた低炭素化を推進します。

#### ア. バス交通等の利便性向上

- ・道路や駅前広場の整備に併せたバス路線の再編成を推進
- ・バス路線を補完するかしわ乗合ジャンボタクシー、予約型相乗りタクシー「カシワニクル」サービスの提供を推進
- ・交通機能を強化する公共交通軸における、バスロケーションシステムや、需要量に合わせてより輸送力の高い公共交通サービスを提供するための新たな公共交通システムの導入可能性検討、基幹バスと支線バスによる交通ネットワークにおける、ITS（高度道路情報システム）を活用した次世代公共交通の導入検討
- ・高速バス路線の空港アクセス強化や新たな路線の可能性検討

#### イ. 乗り継ぎの円滑化

- ・公共交通の乗り換え利便性を向上するため駅前広場の整備
- ・路線バスやコミュニティ交通を乗り継げる環境を整備するため市街地内の空き地や生産緑地を活用した転回広場等の整備検討
- ・乗継機能のあるバス停付近に駐輪スペースを設置するサイクル&バスライドの推進検討

#### ウ. 鉄道の利便性の向上

- ・JR常磐線、東武アーバンパークラインの広域輸送力の増強や、つくばエクスプレスの東京駅までの延伸に向けた関係機関への働きかけの推進

出典：柏市都市計画マスタープラン(2018年4月)

図 2-3 交通体系の方針としての3つの目標に対応した方向性と取組み

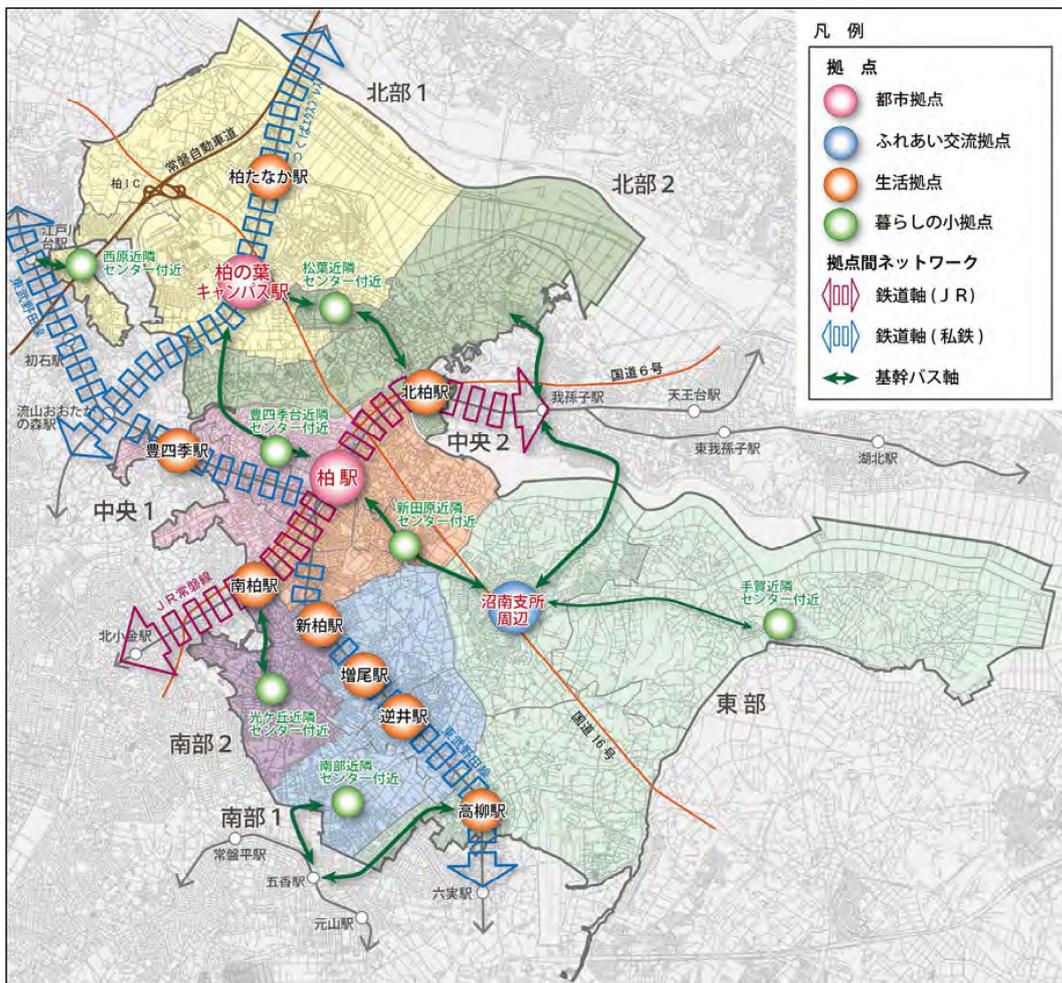
### 2.1.3 柏市立地適正化計画

○将来の人口減少に備え、長期的な視点に基づく持続可能なまちの実現に向け、市内の拠点と居住誘導区域及び都市機能誘導区域を設定した上で、今後のまちづくりを進めていくことを定めています。

#### ■ 本計画での拠点設定箇所（まとめ）

拠点	設定箇所
<b>都市拠点 (2箇所)</b>	①柏駅周辺 ②柏の葉キャンパス駅周辺
<b>ふれあい交流拠点 (1箇所)</b>	①沼南支所周辺
<b>生活拠点 (8箇所)</b>	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
<b>暮らしの小拠点 (7箇所)</b>	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

#### ■ 将来の骨格構造における拠点設定箇所



出典：柏市立地適正化計画(2022年4月改訂)

図 2-4 立地適正化計画における拠点設定箇所

- 拠点間の拠点までのアクセスを円滑にする等、過度に自動車移動に頼らないよう公共交通の充実化を図ることとしています。
- 特に、バスは公共交通軸・交流交通、フィーダー系統の3つに分類し、それぞれの機能に応じたバス路線の役割を明確化し、ネットワークの方針を定めています。

## 立地適正化計画における公共交通ネットワークの方針

### 【鉄道】

- 本市には、3路線と10駅があり、市内の拠点間の移動だけでなく、JR常磐線とつくばエクスプレスは都心部へ、東武野田線は埼玉方面や船橋方面へつながる広域性を有した大動脈であるため、これらの鉄道については公共交通ネットワークの主要な軸とします。



### 【バス】

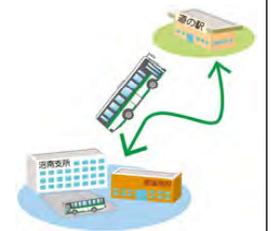
#### (公共交通軸)

- 「都市拠点」間や「ふれあい交流拠点」へつながる交通ルートについては、両拠点の特性を活かした非日常の拠点性をより一層高めることにより交通需要を持たせ、相互に活性化を図ることが重要です。
- そのため、拠点の形成による交通需要の増加とともに、都市拠点・ふれあい交流拠点を結ぶバス交通については、公共交通ネットワークの骨格として速達性・定時性を向上させ、利便性の高い幹線バス路線となるよう目指します。



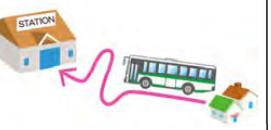
#### (交流交通)

- 沼南支所周辺は、沼南支所や大規模商業施設といった広域的に核となる都市機能が集積すると共に、その周辺では、農業を主体とした観光・レクリエーションの振興を目指し、道の駅しようなんを中心とした様々な取組を進めています。
- そのため、それら施設への市内外からのアクセス性の向上を図るため、その玄関口となる高柳駅と我孫子駅からのバス路線は、利便性を確立する等により『交流交通』として形成を進めます。



#### (フィーダー系統)

- 生活拠点や暮らしの小拠点については、それぞれの拠点性の継続的な維持・向上を行う必要があり、駅前広場の整備や、拠点内の市街地に存在する空き地を転回広場に活用する等、周辺の路線バスや乗合ジャンボタクシー、デマンド交通が短い運行区間により乗り継げる場所として、効果的なハード整備やネットワークの再編を進めます。
- また、手賀地区等の各所から柏駅へ向かう場合には、一度、沼南支所周辺の乗り継ぎ拠点に集まり、そこから、公共交通軸により柏駅へ向かう等の乗り継ぎも活用しながら、交通ネットワークを構成します。



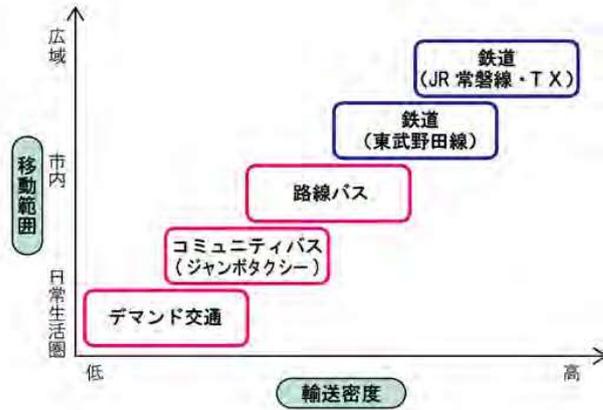
### 【交通結節点】

- 交通結節点については、駅前広場の整備や、市街地内の空き地や生産緑地を転回広場に活用する等、周辺の路線バスやコミュニティバスが乗り継げる環境整備の検討を行います。
- また、日常生活や非日常的なサービスの誘導で拠点性を高めることで、乗り継ぎ交通結節点としての機能の強化を図ります。



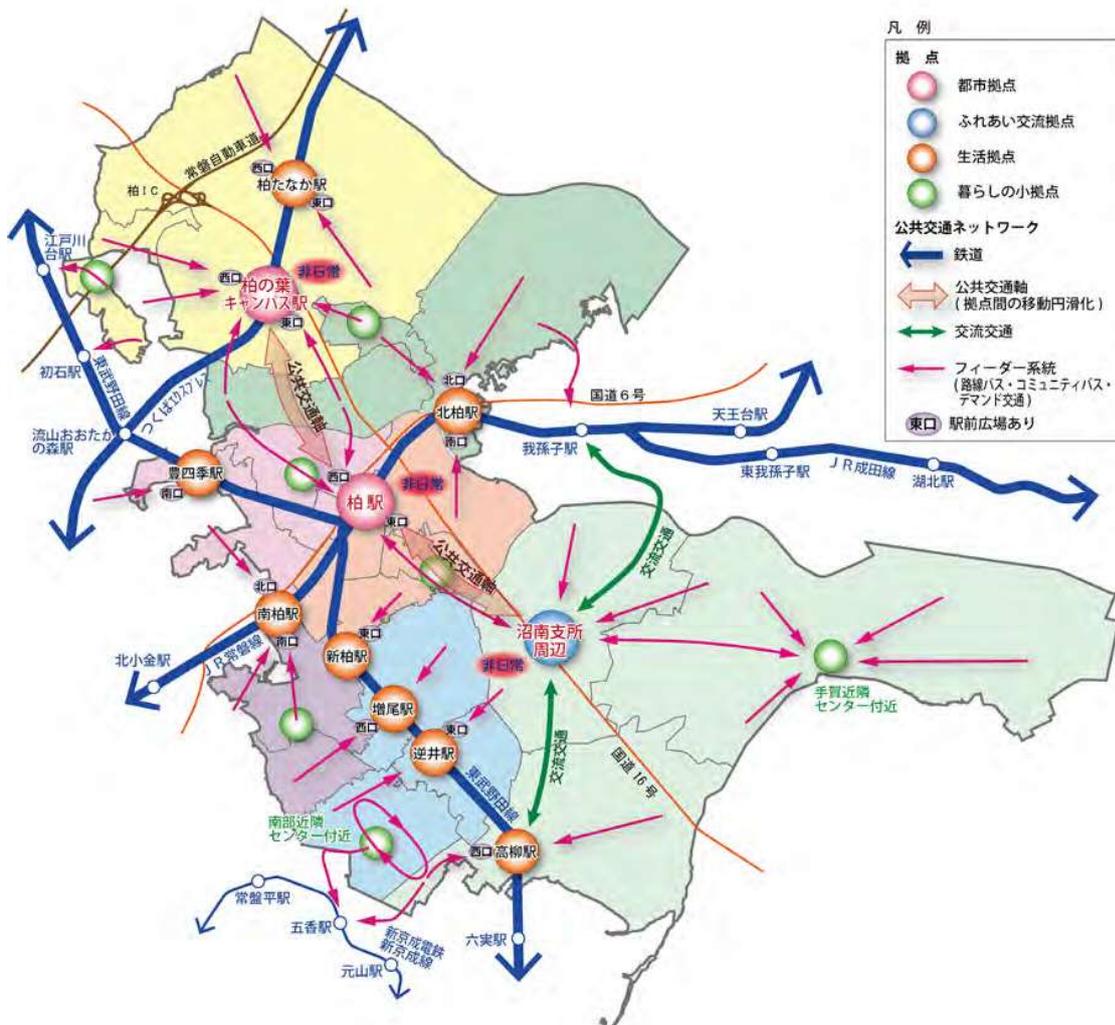
出典：柏市立地適正化計画(2022年4月改訂)

○公共交通の移動範囲・輸送密度に応じたネットワークの関係性を以下のように定義し、それぞれの適切な役割分担のもと将来的な公共交通ネットワークに基づいた再編を目指します。また、このネットワークの方針は、本計画に定める実施方針により具体化していきます。



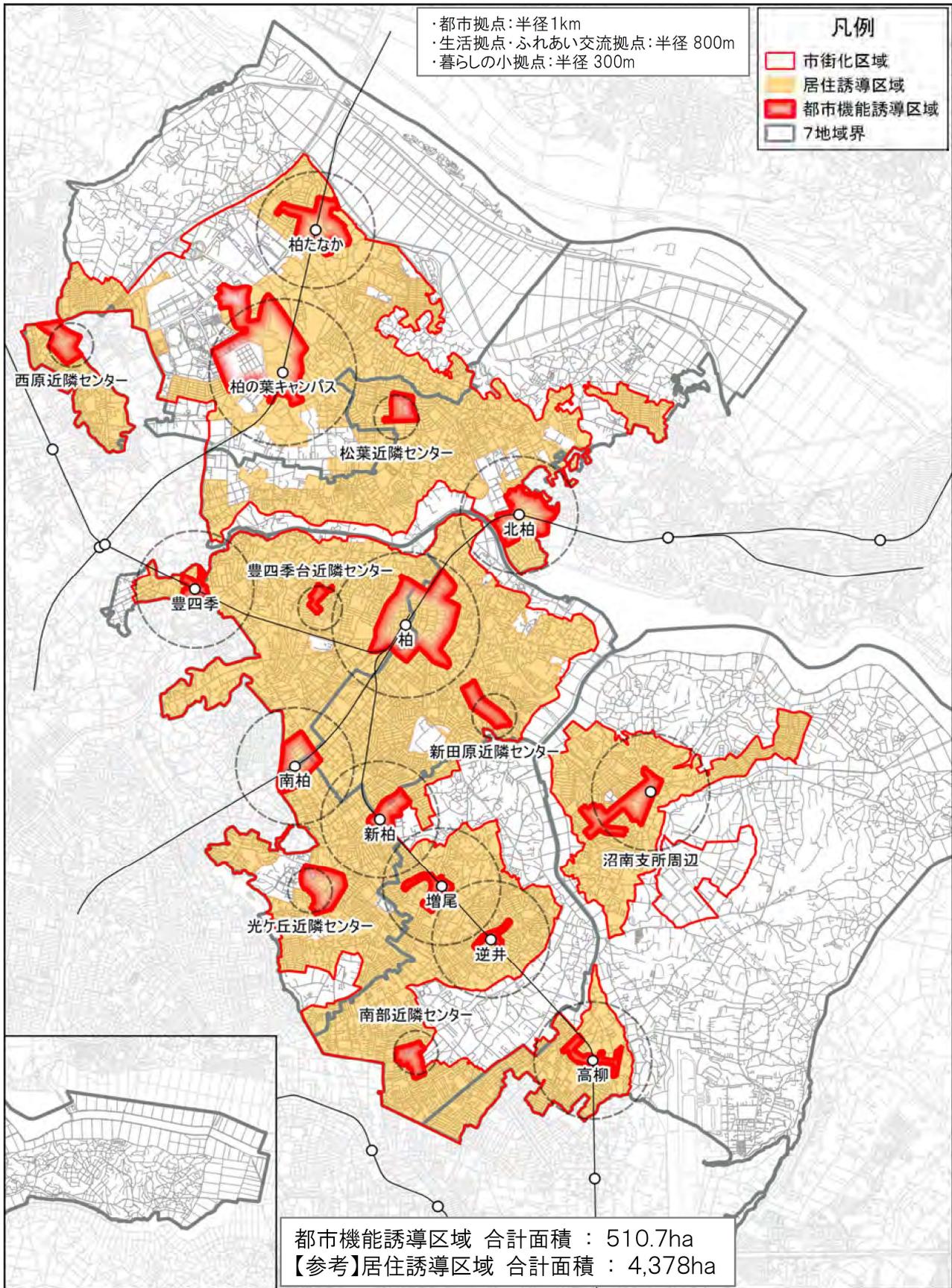
出典：柏市立地適正化計画(2022年4月改訂)

図 2-5 公共交通ネットワークの関係性イメージ



出典：柏市立地適正化計画(2022年4月改訂)

図 2-6 公共交通ネットワーク概念図

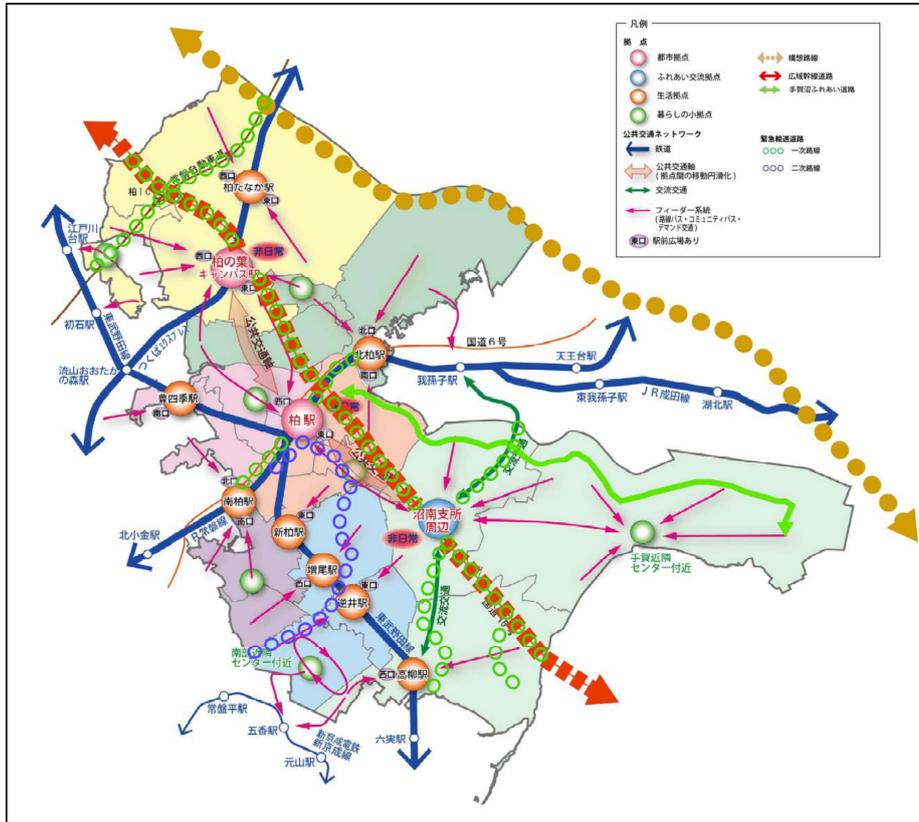


出典：柏市立地適正化計画(2022年4月改訂)

図 2-7 居住誘導区域と都市機能誘導区域

## 2.1.4 第二次柏市総合交通計画

- 上位関連計画や立地適正化計画、地域公共交通網形成計画における交通に係る考え方を参考にし、道路計画、歩行者・自転車ネットワーク、新たな交通システム導入エリアの考え方を加えた交通ネットワークに係る将来像を示しています。
- 柏市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』とし、4つの方針ごとに公共交通に関する実現化施策を位置付けています。



出典：第二次柏市総合交通計画(2021年3月)

図 2-8 将来像を踏まえた交通ネットワーク

### 【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**

出典：第二次柏市総合交通計画(2021年3月)

図 2-9 基本理念の考え方

第二次柏市総合交通計画における基本方針と実現化施策

<p><b>&lt;方針1&gt;快適な移動をささえる</b></p>
<p><input type="checkbox"/> 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</p> <p>（1）一般国道6号16号の渋滞緩和による交通の円滑化</p> <p>（2）都市計画道路および市内幹線道路の整備</p> <p>（3）交差点改良などによる交通の円滑化</p> <p>（4）自転車通行環境の整備</p> <p><input type="checkbox"/> 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</p> <p>（1）広域的な輸送力の強化（公共交通）</p> <p>（2）地域状況に応じたバス路線の再構築</p>
<p><b>&lt;方針2&gt;都市の拠点をささえる</b></p>
<p><input type="checkbox"/> にぎわいのある都市拠点を演出する交通環境の実現</p> <p>（1）中心市街地の更新に向けた交通環境整備（柏駅）</p> <p>（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）</p> <p><input type="checkbox"/> 拠点の移動の連続性を強化する交通結節点機能の形成</p> <p>（1）駅前広場の整備</p> <p>（2）拠点における交通モード間の円滑化を推進</p> <p><input type="checkbox"/> 誰もが移動しやすいバリアフリー環境の充実</p> <p>（1）バリアフリー環境の整備</p>
<p><b>&lt;方針3&gt;地域の生活をささえる</b></p>
<p><input type="checkbox"/> 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）</p> <p>（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</p> <p>（2）移動支援（かしわ乗合ジャンボタクシー・カシワニクル）</p> <p><input type="checkbox"/> 地域の移動の連続性を強化する交通結節点機能の形成</p> <p>（1）地域間移動の円滑化</p> <p><input type="checkbox"/> 新技術の開発による持続可能な交通体系の実現</p> <p>（1）新技術の活用</p>
<p><b>&lt;方針4&gt;市民の意識をささえる</b></p>
<p><input type="checkbox"/> 環境負荷の軽減に向けた交通の実現</p> <p>（1）自転車の利用促進</p> <p>（2）低公害車の普及</p> <p><input type="checkbox"/> 安全で安心して移動できる交通環境の提供</p> <p>（1）交通安全の推進</p> <p><input type="checkbox"/> 公共交通の利用促進に向けた交通情報の発信</p> <p>（1）公共交通の利用促進</p>

出典：第二次柏市総合交通計画(2021年3月)

## 2.2 柏市の現状

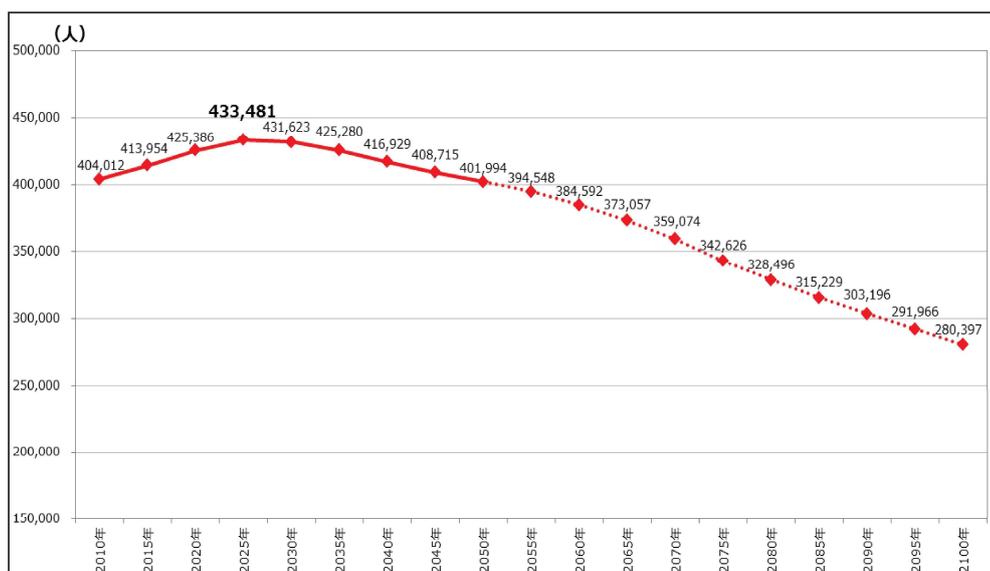
本節では、柏市の現状を整理します。

### 2.2.1 人口の状況

(新) 人口推計公開後、更新予定

○柏市の人口は、2025年の433,481人をピークに本格的な減少局面に入ることが見込まれています。2035年には425,280人とほぼ現在と同水準になり、2055年には40万人を割り込む見通しです。

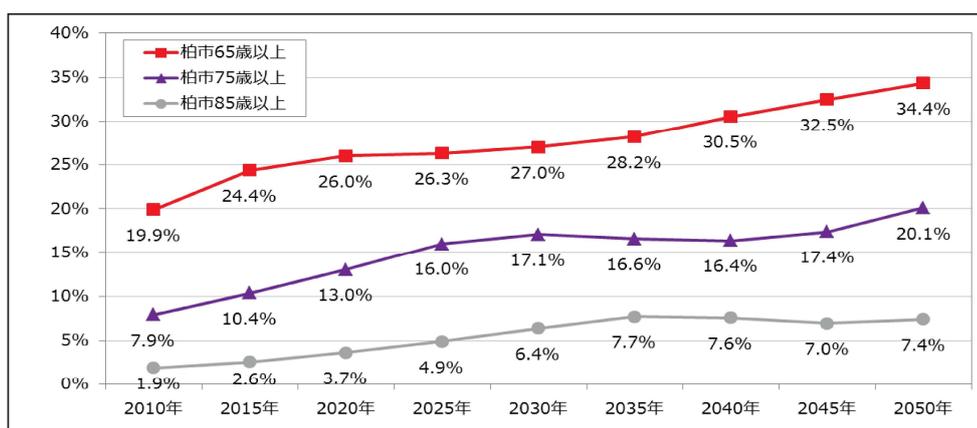
○65歳以上の人口割合の推移をみると、高齢者の割合が年々増加し、2015年と比較して2040年には6ポイント程度増加し、約31%となると予測されます。



※2020年10月1日時点の柏市の人口は426,468人となっています。

出典：柏市の将来人口推計（2018年4月）

図 2-10 柏市の人口の見通し

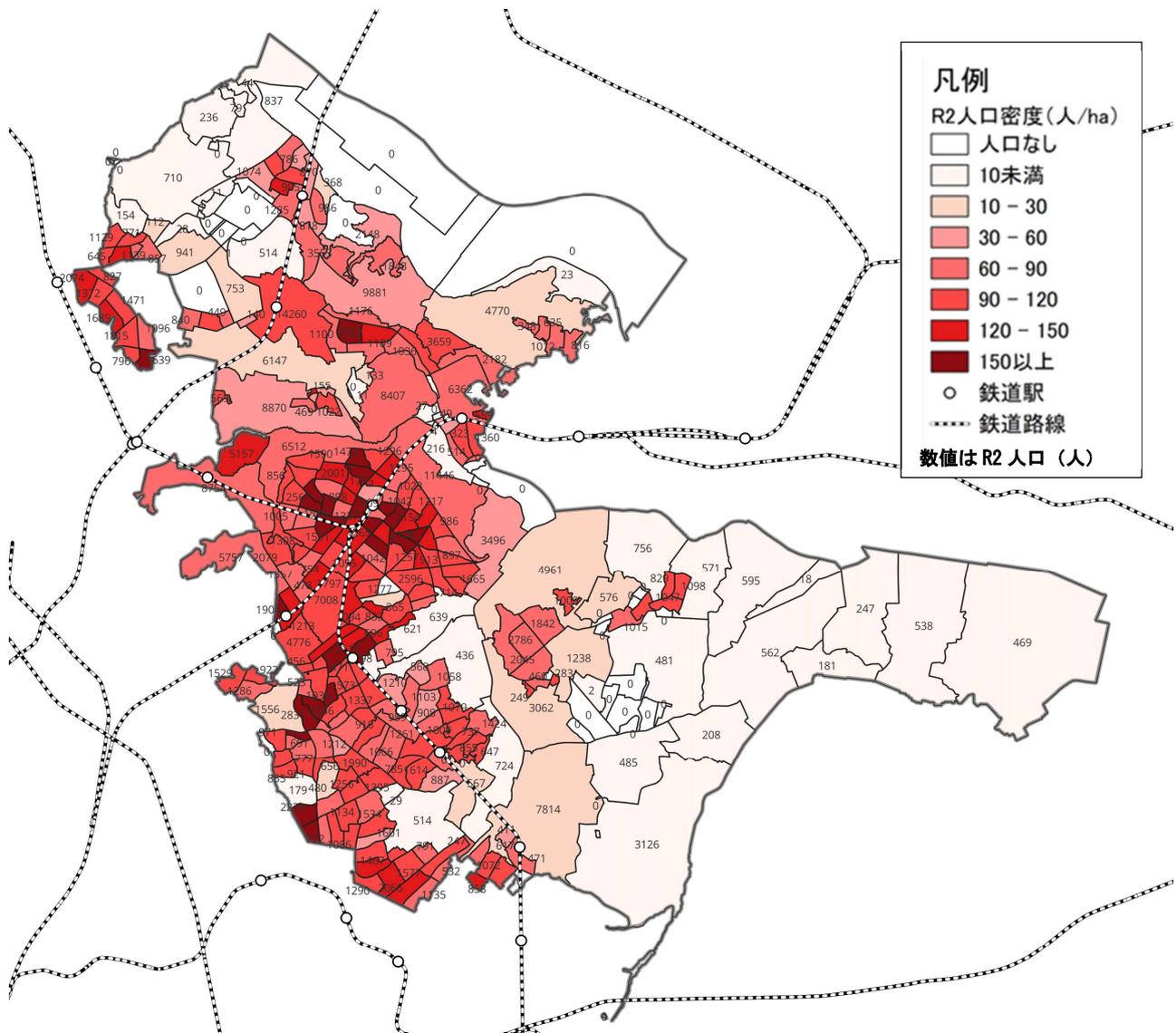


出典：柏市の将来人口推計（2018年4月）

図 2-11 65歳以上、75歳以上、85歳以上人口の割合の推移

## 2.2.2 人口分布と市街地の状況

○中央地域や南部地域では人口密度が高くなっていますが、北部地域や東部地域では人口密度が低く 10 人/ha 以下の地域も多くなっています。

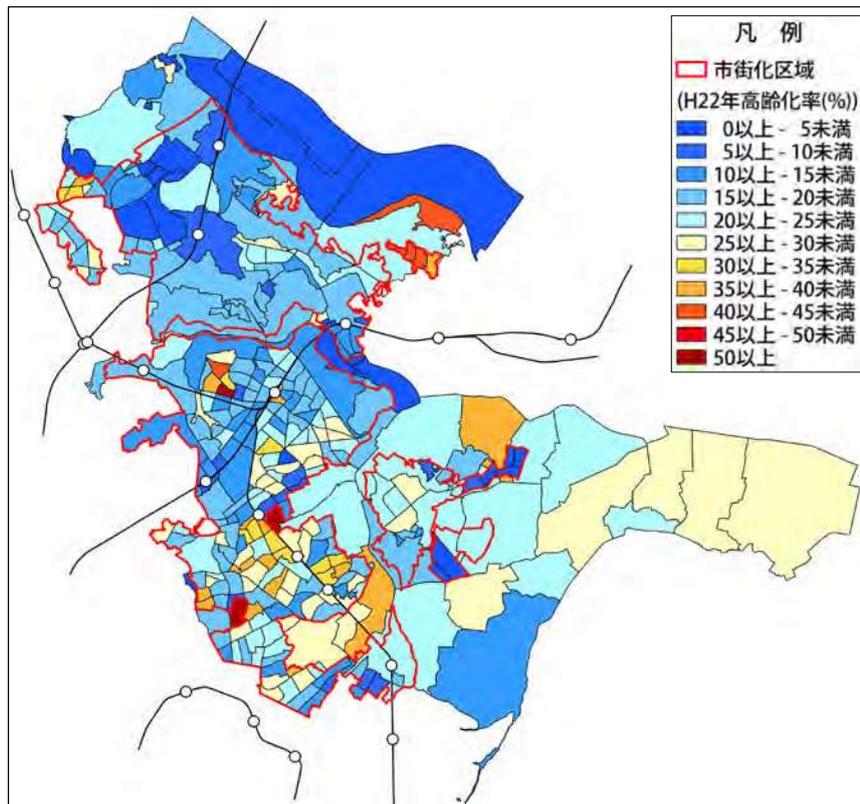


令和2年度国勢調査結果より作成

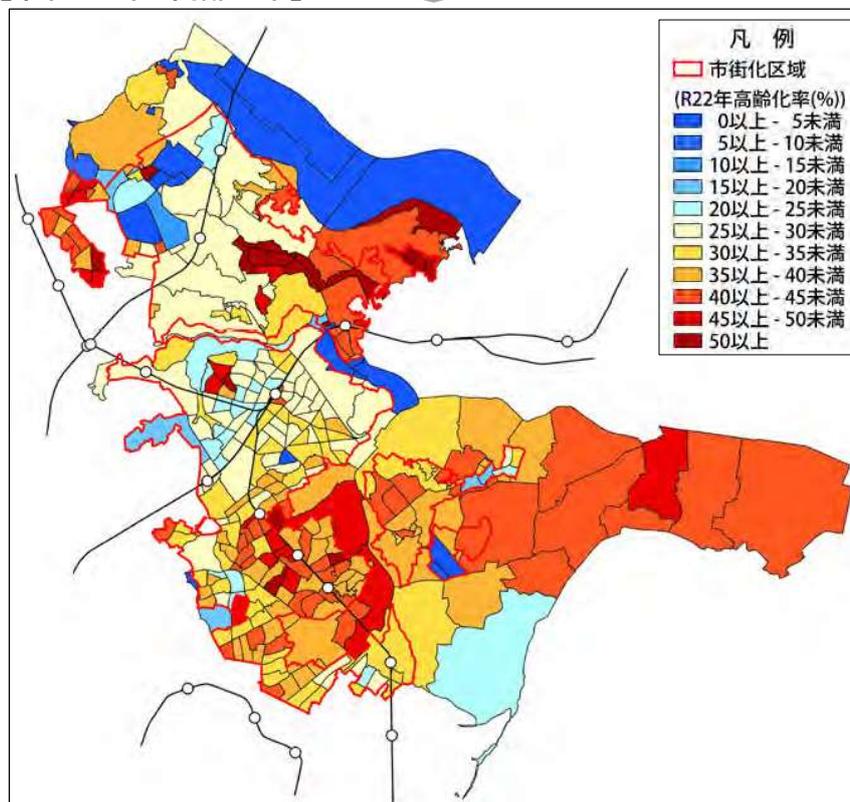
図 2-12 柏市の地域別の人口と人口密度

○将来の高齢化率をみると、特に東部において高齢化が進んでいることがわかります。令和 22 年（2040 年）には市の大部分において、高齢化率が 30%以上となると予測されます。

【平成 22 年 高齢化率】



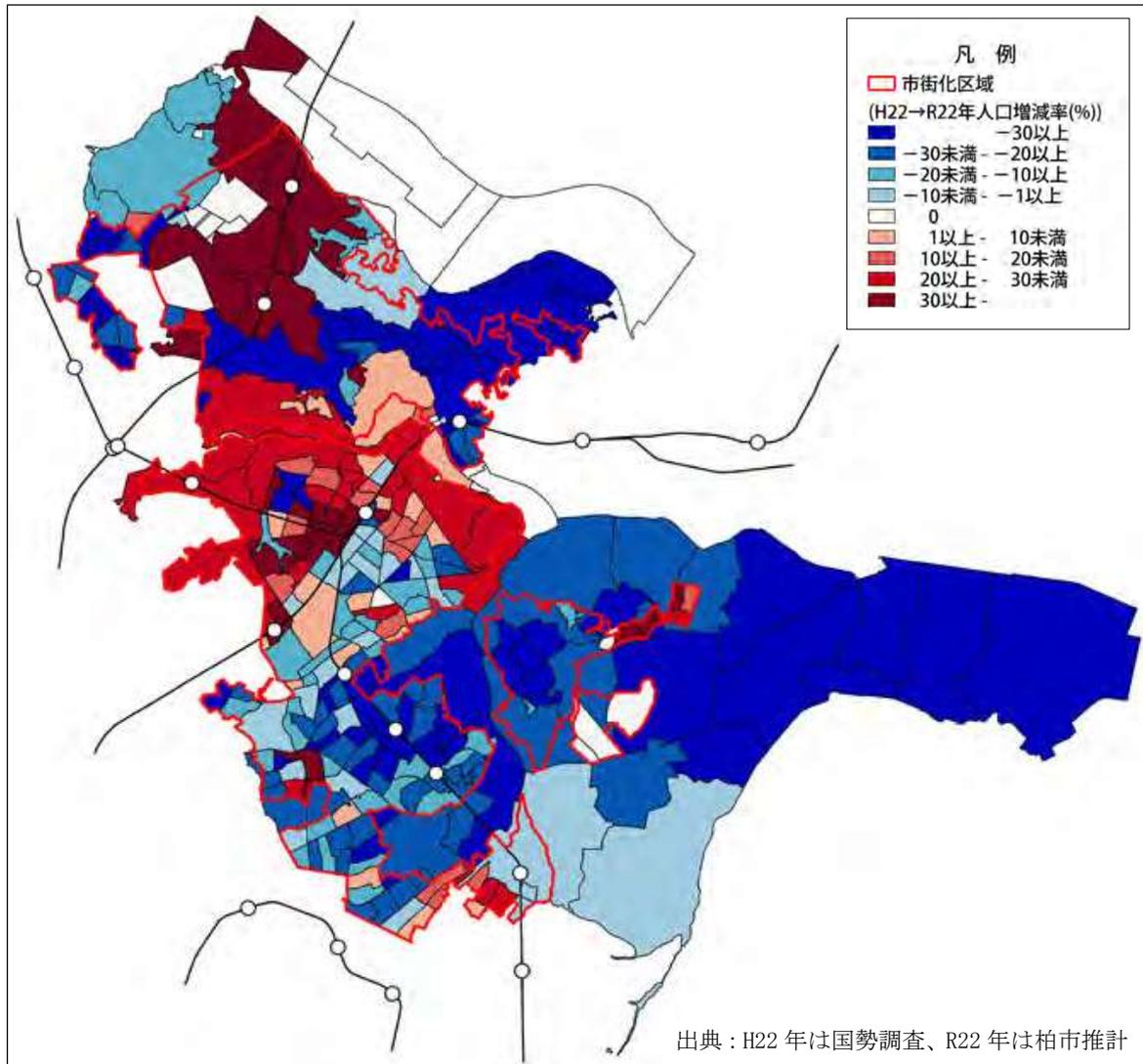
【令和 22 年 高齢化率】



出典：柏市立地適正化計画（令和 4 年 4 月改定）

図 2-14 高齢化率の変化(H22(2010年)→R22(2040年))

○町丁目別に、平成22年（実績値）から令和22年（推計値）の人口増減率をみると、人口増減率の特に高いところとしては、つくばエクスプレス沿線、柏駅周辺等であり、一方、南部地域及び東部地域では、人口減少を示しています。



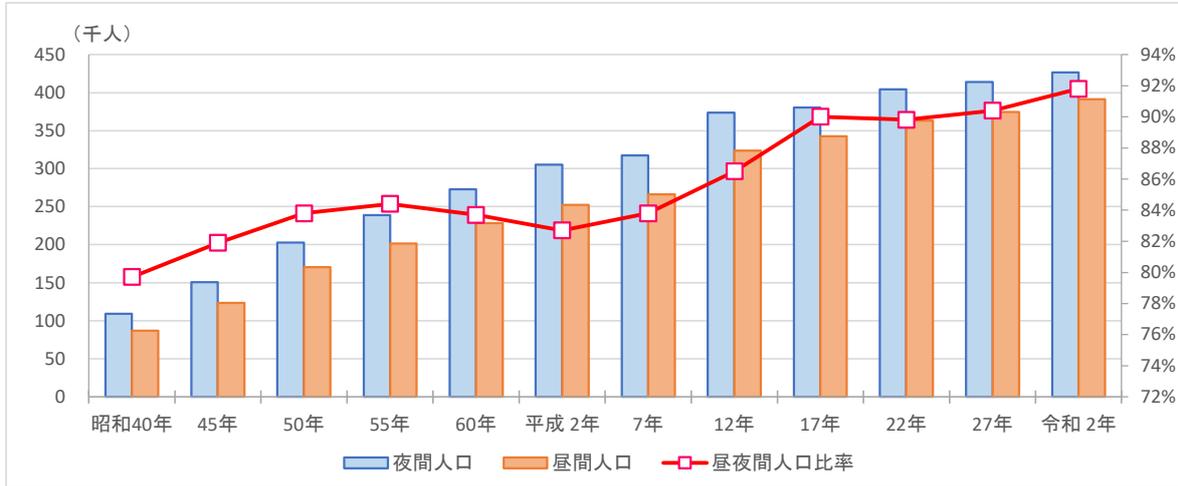
出典：柏市立地適正化計画（令和4年4月改定）

図 2-15 平成22年～令和22年の地区別人口増減率（町丁目別）

○昭和40年(1965年)以降、昼間人口は増加しているのに対し、昼夜間人口比率は昭和60年、平成2年と低下したのちは上昇を続け、平成17年以降、90%前後を推移しています。

○流出人口は約11万人であり、特に東京都への流出が多くなっています。一方で千葉県や茨城県からの流入人口も7万5千人と多く、市外から多くの人々が来訪しています。

※昼夜間人口比率：夜間人口100人あたりの昼間人口の割合のこと。



出典：各年の国勢調査データより作成

図 2-13 柏市の夜間・昼間人口と昼夜間人口比率

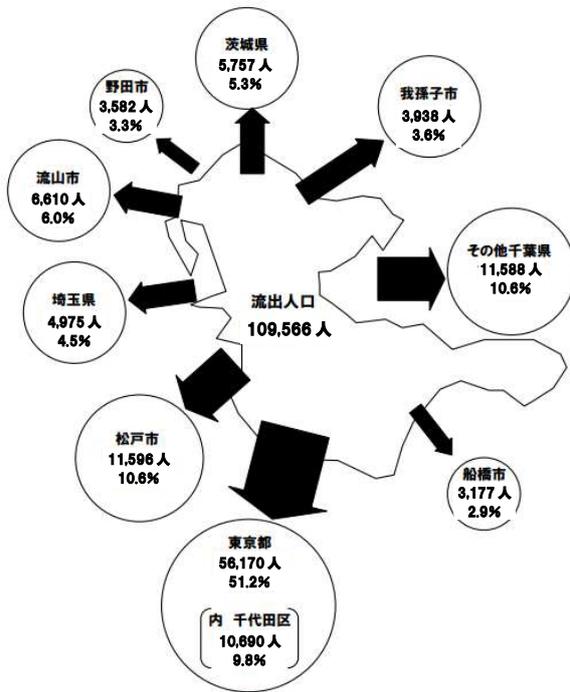
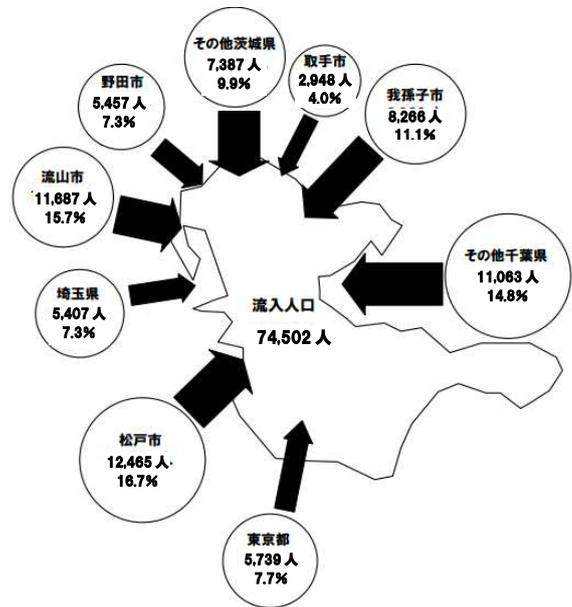


図 2-16 常住地による従業・通学市区町村別 15歳以上就業者数及び通学者数



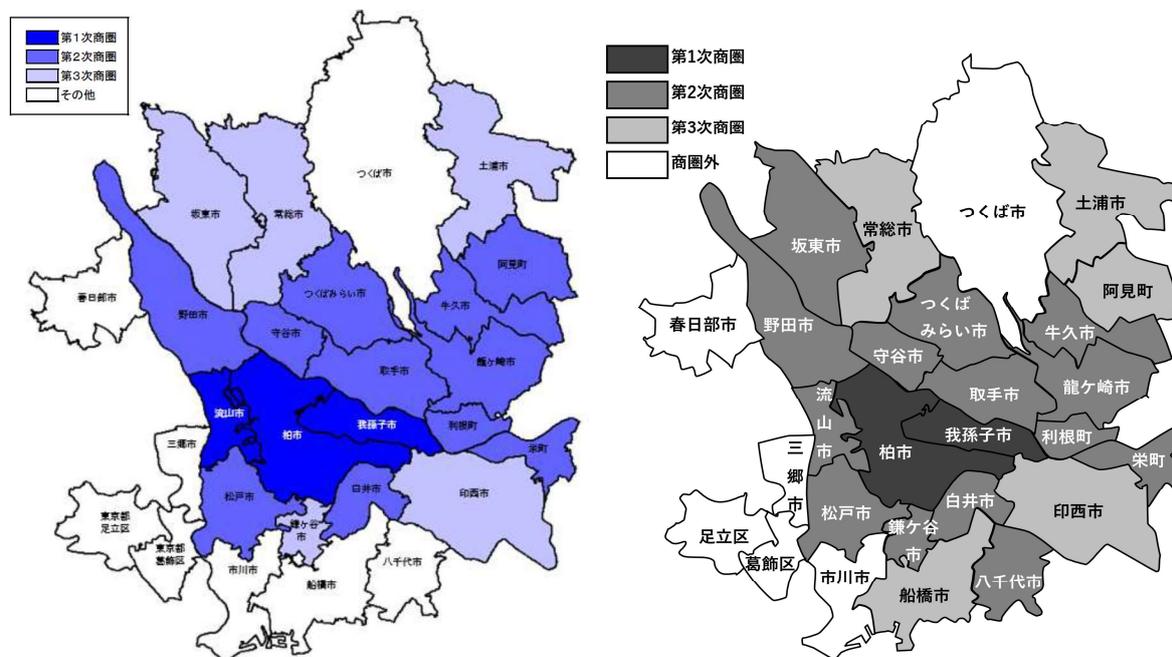
出典：R2 国勢調査データにより作成

図 2-17 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

○柏市の商圈範囲は広く、千葉県北西部及び他県を含む周辺地域における商業の中心地となっています。

○平成 28 年度の調査では柏市の商圈は 16 市 3 町でしたが、令和 3 年度は八千代市及び船橋市が新たに加わり 18 市 3 町となり、商圈人口も全体で約 38%増加して、約 327 万人となっており、柏市の吸引力が増加傾向にあることが窺えます。

○来訪者の交通手段は、鉄道の割合が約 5 割、次いで自家用車の割合が約 3 割と高くなっています。



出典：柏市商業実態調査報告書（平成 29 年 3 月、令和 4 年 3 月）

図 2-18 柏市商圈人口等の状況(左:平成 28 年度調査、右:令和 3 年度調査)

柏駅周辺を訪れる際の交通手段【男女別・年齢別】(複数回答)

(%)

	全体			10・20歳代		30歳代		40歳代		50歳代		60歳代以上	
	全体	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性
n	913	446	467	30	91	42	63	114	110	126	88	134	115
徒歩	35.3	36.5	34.0	36.7	<b>39.6</b>	26.2	34.9	<b>42.1</b>	30.9	35.7	30.7	35.8	34.8
自転車	15.2	15.2	15.2	16.7	<b>26.4</b>	16.7	6.3	<b>18.4</b>	15.5	14.3	10.2	12.7	14.8
バイク	1.5	2.9	0.2	3.3	<b>1.1</b>	<b>4.8</b>	0.0	2.6	0.0	4.0	0.0	1.5	0.0
電車	49.8	47.8	51.8	53.3	51.6	<b>59.5</b>	<b>68.3</b>	43.9	53.6	53.2	54.5	41.0	39.1
バス	11.2	11.0	11.3	<b>16.7</b>	6.6	0.0	11.1	9.6	10.0	11.1	12.5	14.2	<b>15.7</b>
タクシー	1.2	1.6	0.9	0.0	2.2	<b>2.4</b>	<b>3.2</b>	0.9	0.0	1.6	0.0	2.2	0.0
自家用車	29.2	28.9	29.6	16.7	17.6	26.2	22.2	<b>33.3</b>	35.5	24.6	31.8	32.8	<b>35.7</b>

男女別平均を上回っているセグメント

(太字は男女別で最も割合が高いセグメント)

出典：柏市商業実態調査報告書（令和 4 年 3 月）

図 2-19 来訪者の交通手段

※ 商圈人口：特定市区町村の顧客吸引力が及ぶ範囲であって、その需要の一定割合が常時特定市区町村における買物として実現している地域の人口

## 2.3 公共交通の現状

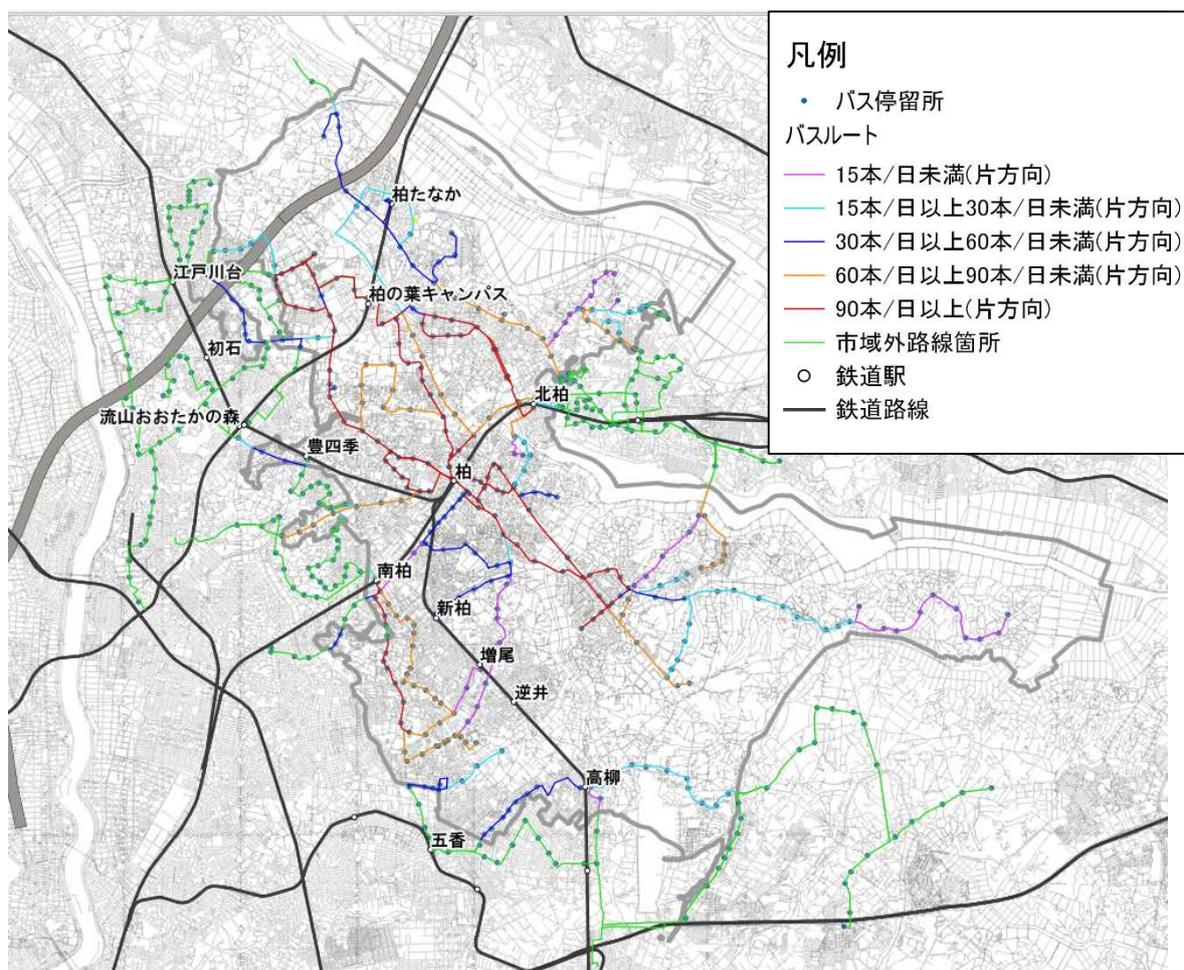
地域公共交通計画の策定過程では、現状において公共交通サービスがどのレベルにあるかを客観的に把握することが必要であるため、現状を整理します。

### 2.3.1 運行の状況

○鉄道は JR 常磐線、東武アーバンパークライン、つくばエクスプレスが運行しています。

○バス交通の運行状況をみると、柏駅を中心に放射状に広がっており、柏駅に接続する路線では 1 日あたりの運行本数が片方向で 90 本/日以上（10 分間隔程度）と運行本数が多くなっています。

○一方で、柏市南部及び東部では、1 日あたりの運行本数が片方向で 15 本/日程度（1 時間に 1 本程度）の場所も多くあり、また路線密度も低くなっています。



第3回 柏市立地適正化計画策定検討会議資料(一部加工)

図 2-20 現在のバス路線及び運行本数

- 路線バスの運行が少ない南部・東部を中心に、柏市でコミュニティバス「ワニバス」（旧「かしわ乗合ジャンボタクシー」）と「予約型相乗りタクシー「カシワニクル」」を運行しバス路線網を補完しています。
- 柏駅周辺の公共施設へのアクセス向上のため、令和5年11月からコミュニティバス「ワニバス」として柏駅とウェルネス柏を結ぶ路線を開通しました。

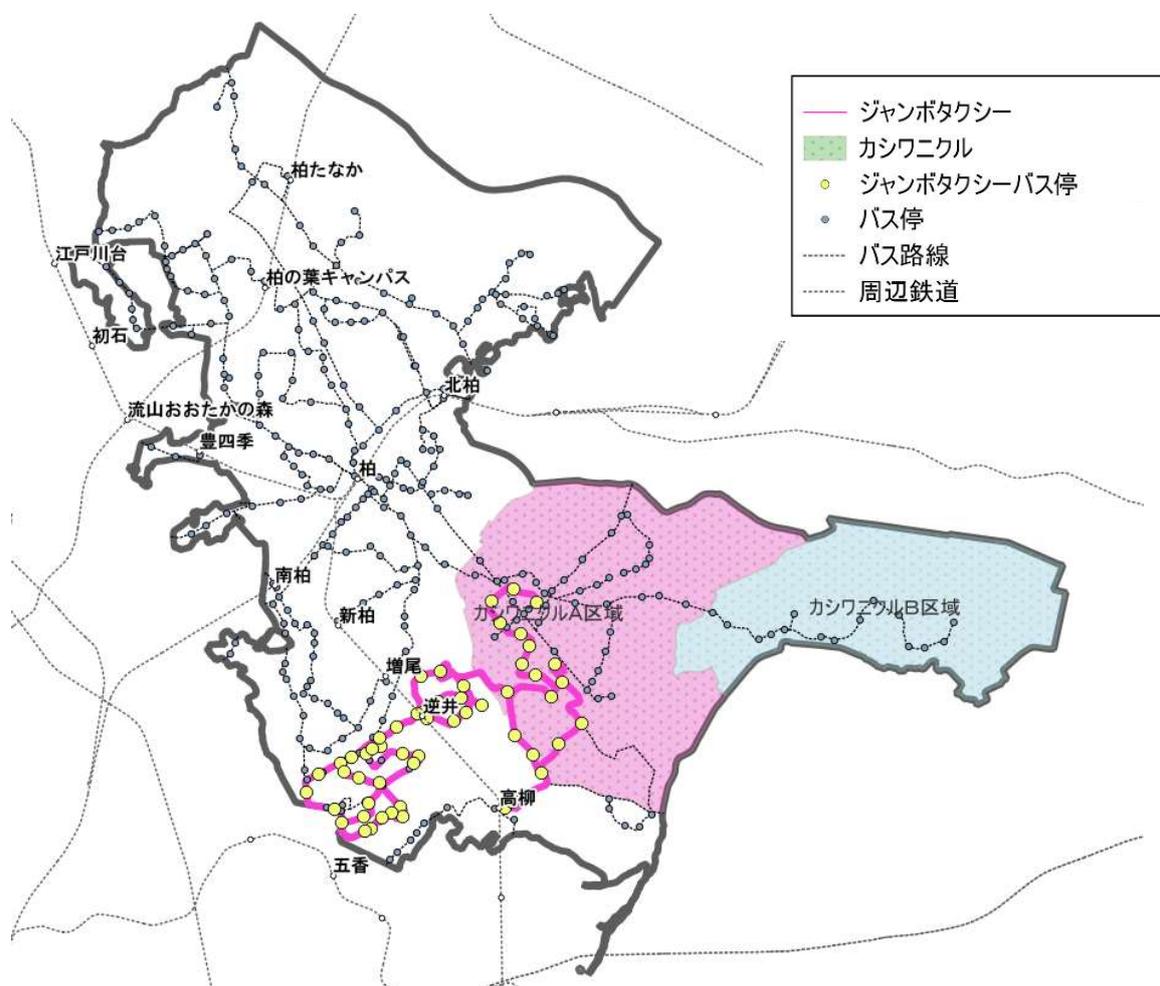


図 2-21 コミュニティバス「ワニバス」・カシワニクル路線図

図作成中

○新規路線（柏駅⇄ウェルネス柏）を追加

<コミュニティバス「ワニバス」>

■市東側の運行概要(旧「かしわ乗合ジャンボタクシー」)

運行開始:

(南増尾・逆井) 平成 17 年 9 月 2 日

(沼南) 平成 19 年 11 月 23 日

車両数: 4 台 (定員 9 人)

運行経路 (系統): 定時定路線



系統 (コース名)	起点～経由地～終点
沼南コース	沼南庁舎バス乗継場～逆井駅東口・高柳駅～沼南庁舎バス乗継場
南増尾コース	南部老人福祉センター～南増尾～南部老人福祉センター
逆井コース	南部老人福祉センター～南部近隣センター～南部老人福祉センター

運行日: 毎日運行 (但し、12 月 29 日～1 月 3 日は運休)

運賃: 大人 200 円、小学生 100 円、障害者 100 円、幼児は大人 1 人につき 2 人まで無賃

逆井コースまたは南増尾コースと沼南コースを乗り継いで利用する場合、乗継券を発行 (大人 100 円、小学生 50 円、障害者 50 円)

乗継場所:

- ・南増尾・逆井コース⇔沼南コース……南部老人福祉センター、逆井駅東口
- ・逆井コース最終便 (10 便) ⇒南増尾コース最終便 (9 便) ……リフレッシュプラザ柏



図 2-22 市東側の運行ルート(旧「かしわ乗合ジャンボタクシー」運行ルート)

<コミュニティバス「ユニバース」>

■市中心部の運行概要

運行開始：令和5年11月20日

車両数：3台（定員29人）

運行経路（系統）：定時定路線



起点～経由地～終点

柏駅～市役所本庁舎～ウェルネス柏

運行日：平日運行（土・日曜日、祝日は除く）

運賃：柏駅⇄市役所本庁舎 170円

柏駅⇄ウェルネス柏 200円

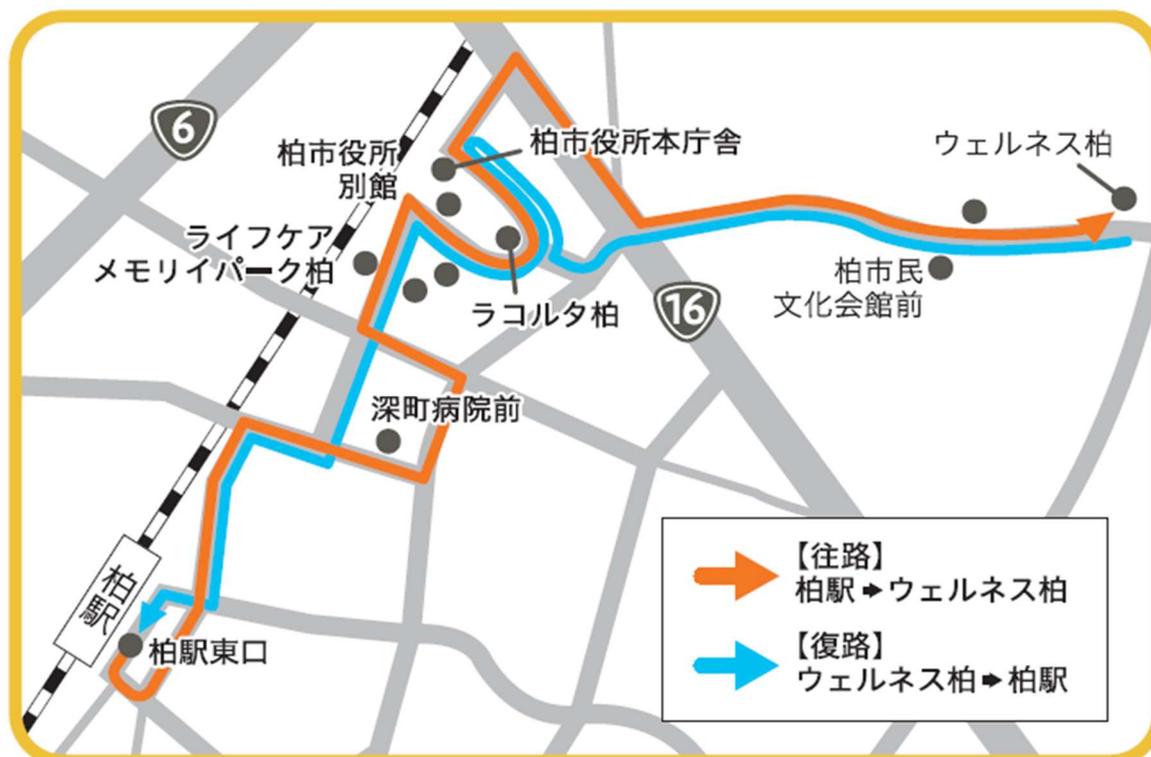


図 2-23 市中心部の運行ルート

## <予約型相乗りタクシー「カシワニクル」>

運行開始：

平成 25 年 1 月 15 日

車両数：2 台

運行エリア



<b>A 区域</b>	大井、大井新田、大島田、大津ヶ丘 1~4 丁目、五條谷、塚崎、塚崎 1~3 丁目、緑台、箕輪、箕輪新田、岩井、岩井新田、金山、手賀の杜 1~5 丁目、若白毛、鷺野谷、鷺野谷新田、風早 1~2 丁目、藤ヶ谷新田、藤ヶ谷の一部、高柳の一部、ケアハウス沼南の里
<b>B 区域</b>	曙橋、泉、泉村新田、片山、片山新田、水道橋、千間橋、染井入新田、手賀、手賀新田、布瀬、布瀬新田、柳戸

運行日：月曜日～土曜日（日曜日・祝日及び 12 月 29 日～1 月 3 日は運休）

運行時間：午前 8 時 30 分～午後 7 時（最終降車）

乗降場所：区域内指定箇所その他、東武アーバンパークライン逆井駅

利用予約：事前に会員登録が必要

利用の 1 時間前までに予約センターに電話を掛け、利用日時と乗降場所を伝え予約

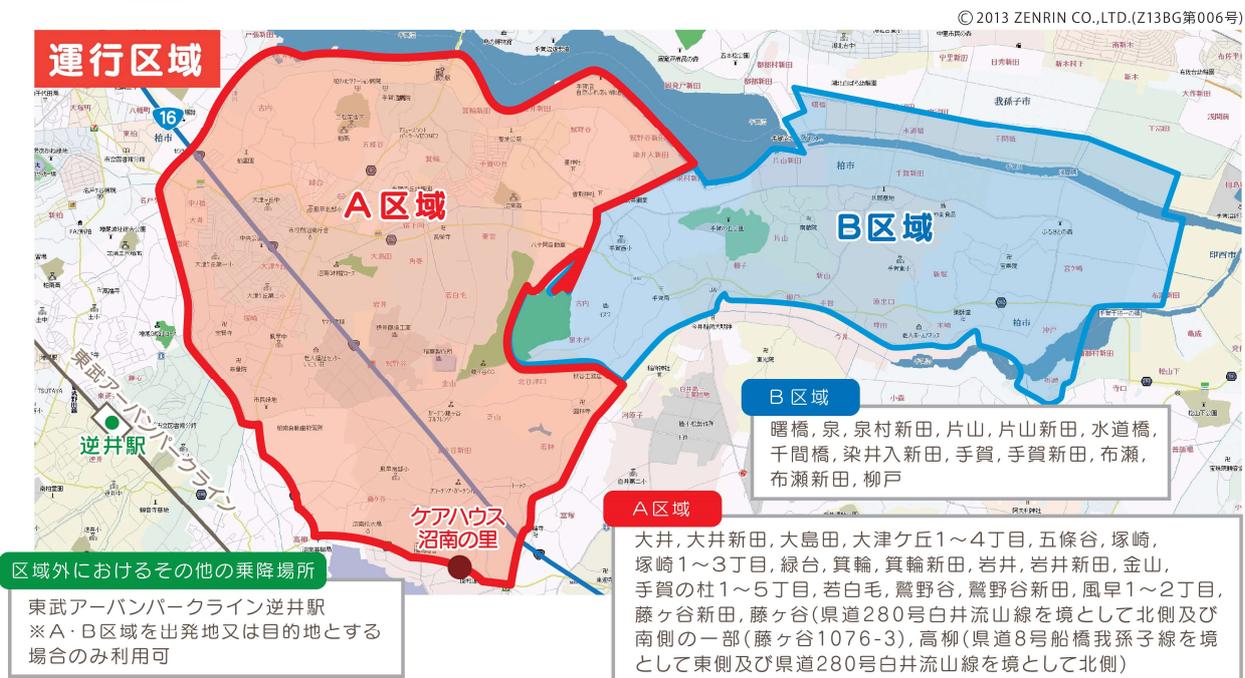


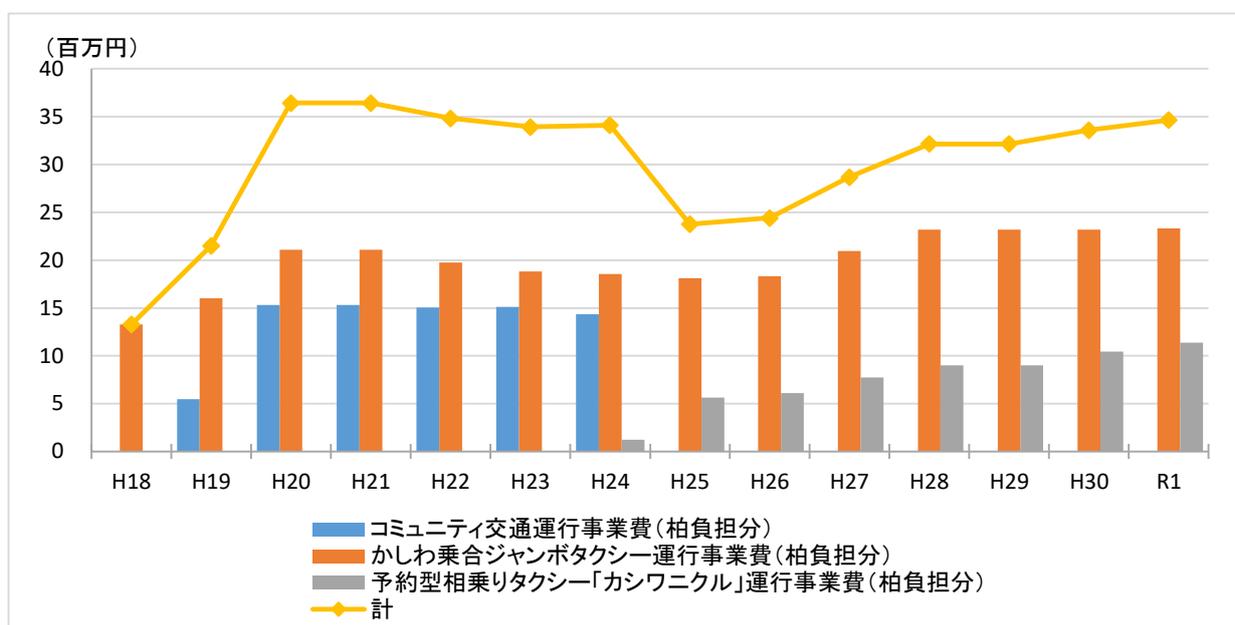
図 2-24 カシワニクル運行エリア

## 2.3.2 財政負担の状況

○コミュニティ交通に対する市の財政負担の状況を見ると、コミュニティバスを運行していた平成 24 年（2012 年）までは年間 3,500 万円程度の負担がありましたが、平成 24 年以降はコミュニティバスの運行を予約型相乗りタクシー「カシワニクル」の運行に切り替えたため、財政負担は減少しました。

○コミュニティバス「ワニバース」の旧 かしわ乗合ジャンボタクシーの補助金は、平成 21 年度（2009 年度）以降は減少傾向にありましたが、平成 27 年度（2015 年）には車両の刷新を行ったことから増加しています。

○また予約型相乗りタクシー「カシワニクル」運行事業費は、利用者の増加にともない増加しています。そのためコミュニティ交通全体での市の財政負担は、平成 25 年度（2013 年）以降増加しています。



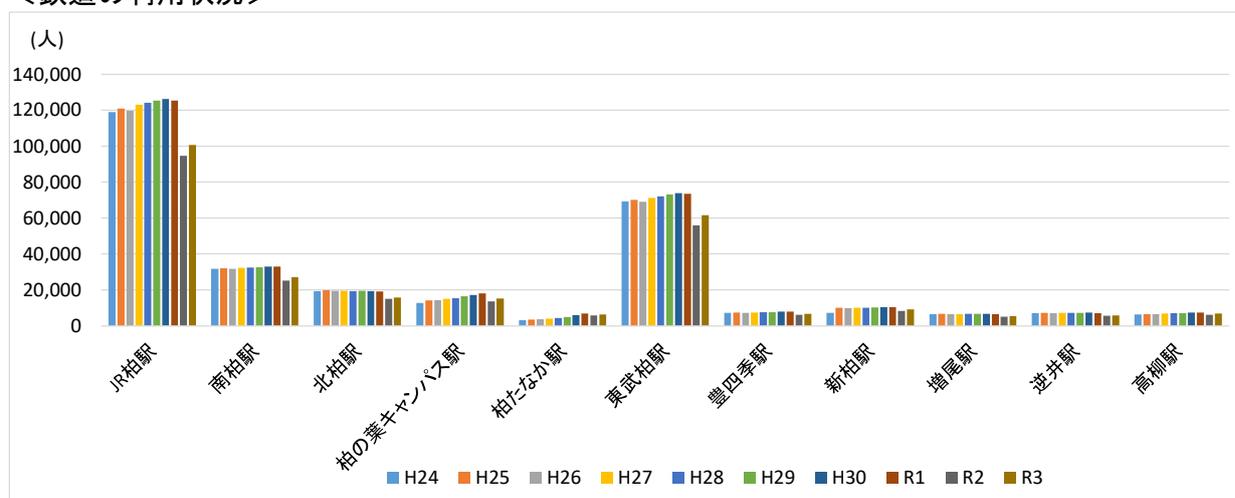
※コミュニティバスは平成 25 年（2013 年）3 月で廃止  
 予約型相乗りタクシー「カシワニクル」は平成 25 年（2013 年）1 月 15 日より運行開始

図 2-25 公共交通に対する市の財政負担の推移

### 2.3.3 利用の状況

- 柏市内の鉄道駅の利用者数は、新型コロナウイルスの影響により、令和2年度の1日当り乗車人員は一旦減少しましたが、再び増加しています。その他の各駅の乗車人員は概ね横ばいで推移しています。また、TXの駅においては、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、今後も増加が予想されます。
- 路線バスの利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年度及び令和3年度は大幅に減少しましたが、その後は増加しています。
- 一方、コミュニティ交通をみると、市東部のワニバス(旧「かしわ乗合ジャンボタクシー」)の利用者数は、平成24年以降、横ばいとなっていました。新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年度に大幅に減少しましたが、その後は増加しています。予約型相乗りタクシー「カシワニクル」の利用者数は増加傾向にあり、平成25年度(2013年度)から平成29年度(2017年度)で3.9倍程度に増加し、その後も緩やかに増加しています。

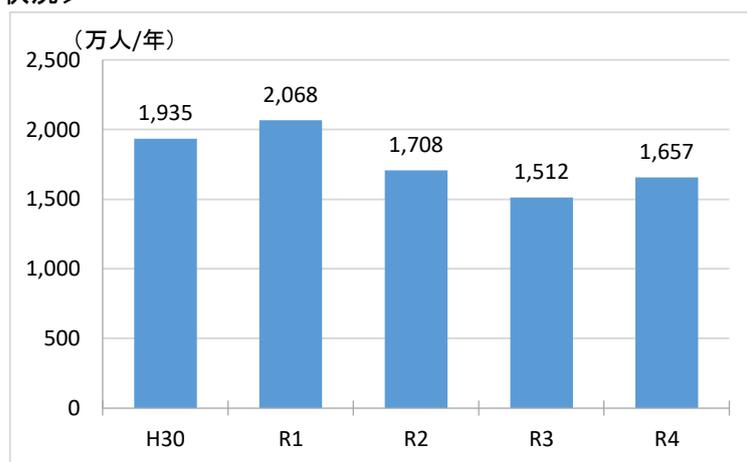
#### <鉄道の利用状況>



出典: 柏市統計書

図 2-26 柏市内の鉄道駅における1日平均乗車人員

#### <路線バスの利用状況>



出典: 柏市資料

図 2-27 路線バスの年間利用者数

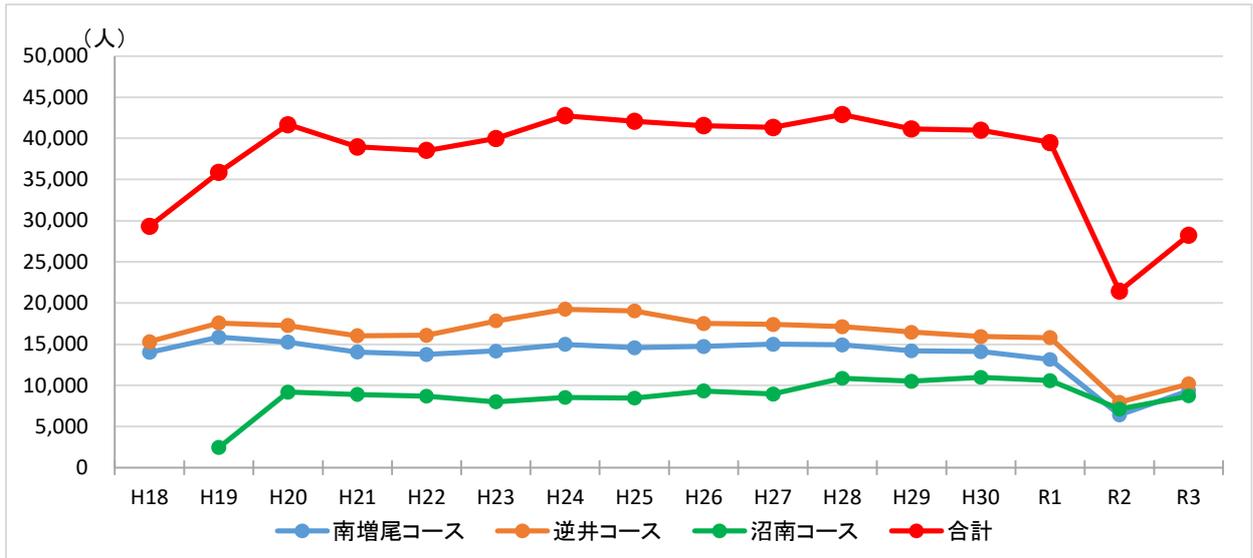
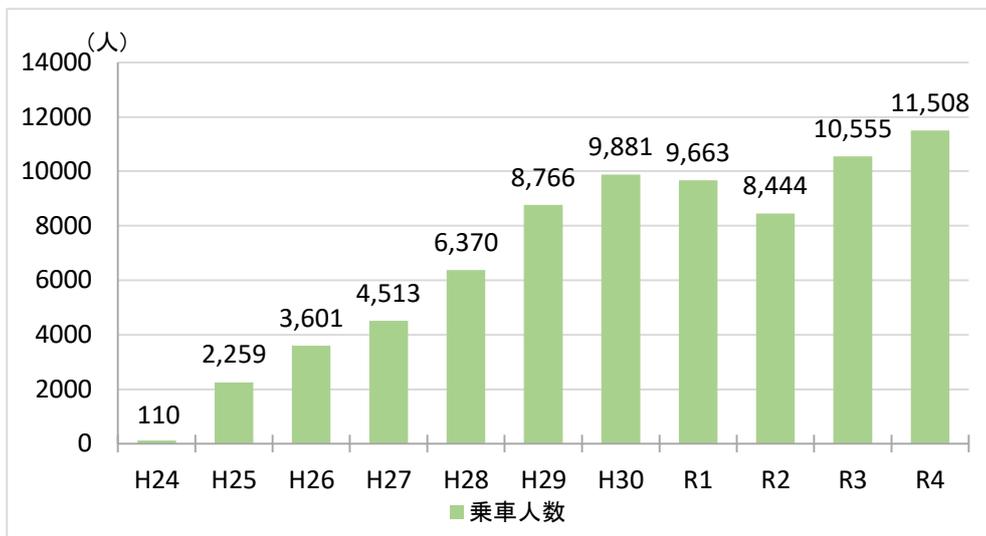


図 2-28 市東部のワニバス(旧「かしわ乗合ジャンボタクシー」)の各路線の利用者数

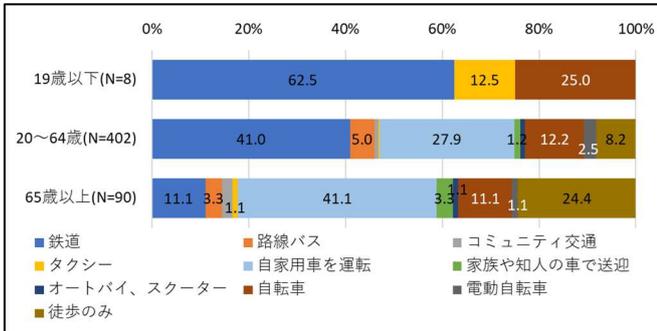


※平成 24 年度は運行開始の平成 25 年 1 月 15 日～平成 25 年 3 月 31 日までの約 3 ヶ月間の実績

図 2-29 予約型相乗りタクシー「カシワニクル」の利用者数

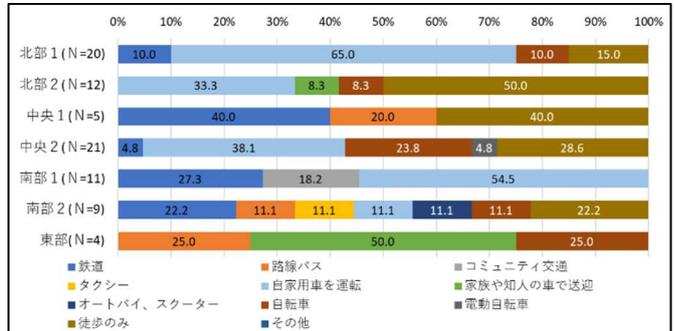
○年齢別の主な交通手段をしてみると、65歳以上では約4割が自家用車を利用しており、地域別でも、「北部」、「南部」地域においては特にその傾向が顕著にみられます。

■年齢別にみた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)

■65歳以上の人での地域別日常的に最も利用する交通手段



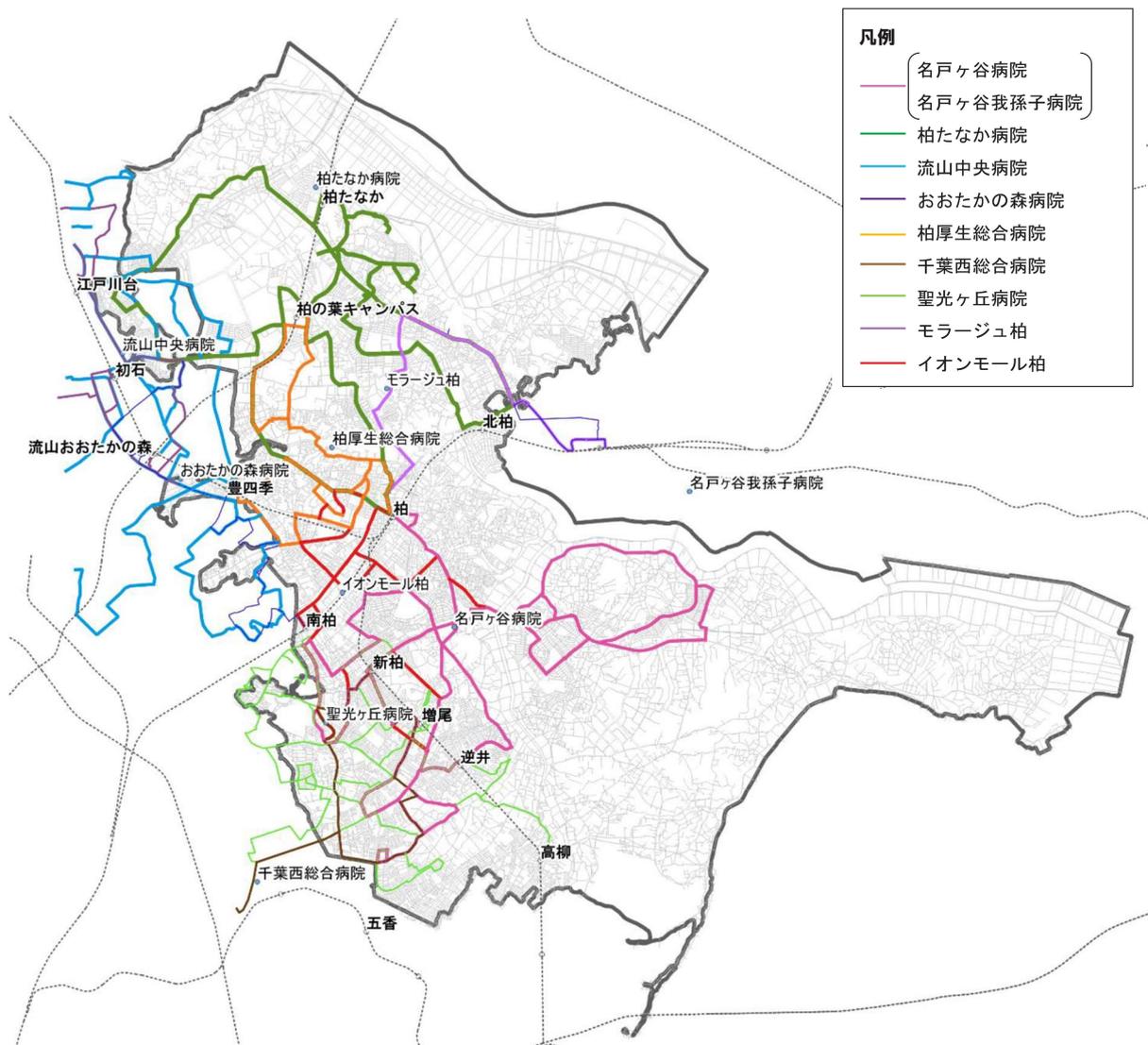
出典：柏市の交通に関する調査 (R1年)

図 2-30 日常的に最も利用する交通手段



## 2.3.4 企業バスの状況

○企業バスの運行状況を見ると、市内西側を中心として、病院・商業施設・教習所への交通手段として、市内で12路線が市内の複数の乗降場を設けて運行されています。



出典：各社ホームページより作成

図 2-31 企業バスの路線図

複数の乗降場のある送迎バスとして、以下の送迎バスルートを追加（作業中）

- 柏教習所
- 柏南教習所

## 2.3.5 交通結節点の状況

### ● 柏駅

○ 柏市の玄関口として、魅力ある空間づくりや交通機関同士の乗継環境の改善が求められています。

○ 柏駅東口では、新型コロナウイルス感染症流行以降のタクシー需要の減少や配車アプリの普及によって、広場外における客待ちタクシー待機列は解消されています。しかし、広場側の車道側からタクシーに乗車している現在の運用方法については、利用者の安全確保の面から改善する必要があります。

○ 柏駅西口では、駅前広場の交通動線が不適切であることから、改善する必要があります。

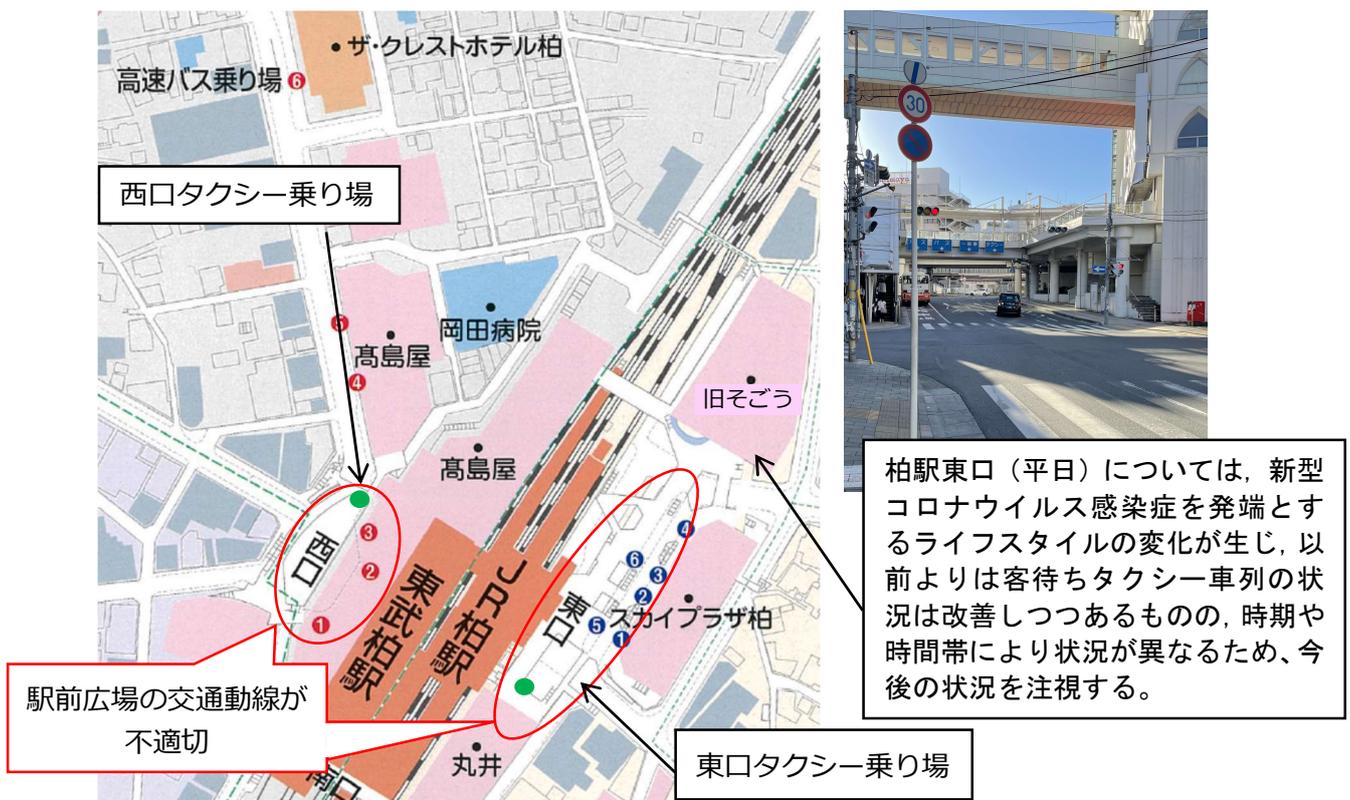


図 2-32 柏駅前バス乗り場案内



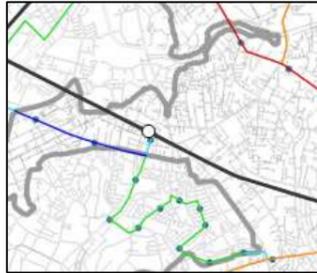
図 2-33 柏駅駅前広場周辺の状況  
(左: 柏駅西口駅前広場、右: 柏駅東口タクシー乗り場)

●柏駅以外の各鉄道駅の現状

○東武アーバンパークラインの駅では駅前広場が十分に整備されておらず、また鉄道駅までのアクセス道路が不十分です。また、バス路線が駅の片側にしか接続していません。  
 ○鉄道駅のない沼南地区では、沼南庁舎に隣接して東部地域と柏駅、逆井駅、高柳駅をつなぐバスの乗継場が整備されていますが、庁舎へのアクセスと乗継の機能にのみ特化している状況です。

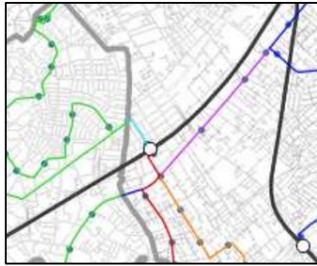
**豊四季駅（東武アーバンパークライン）**

南口はロータリーがありバスが接続しているが、北口はバスが乗り入れるには駅前広場が狭隘な状況となっており、一般車両の乗降場はあるもののバス停は設置されていない。



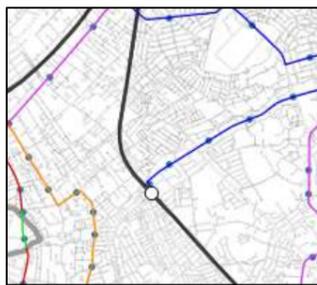
**南柏駅（JR 常磐線）**

東西ともに駅前広場が整備されており、バスも接続している。



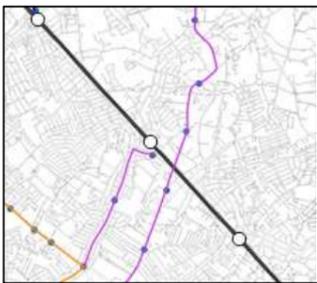
**新柏駅（東武アーバンパークライン）**

東口はロータリーがありバスが接続している。  
 駅は高架駅となっており、ロータリは東西出入可能になっていることから、将来西側にバス路線が開設された場合も接続可能である。



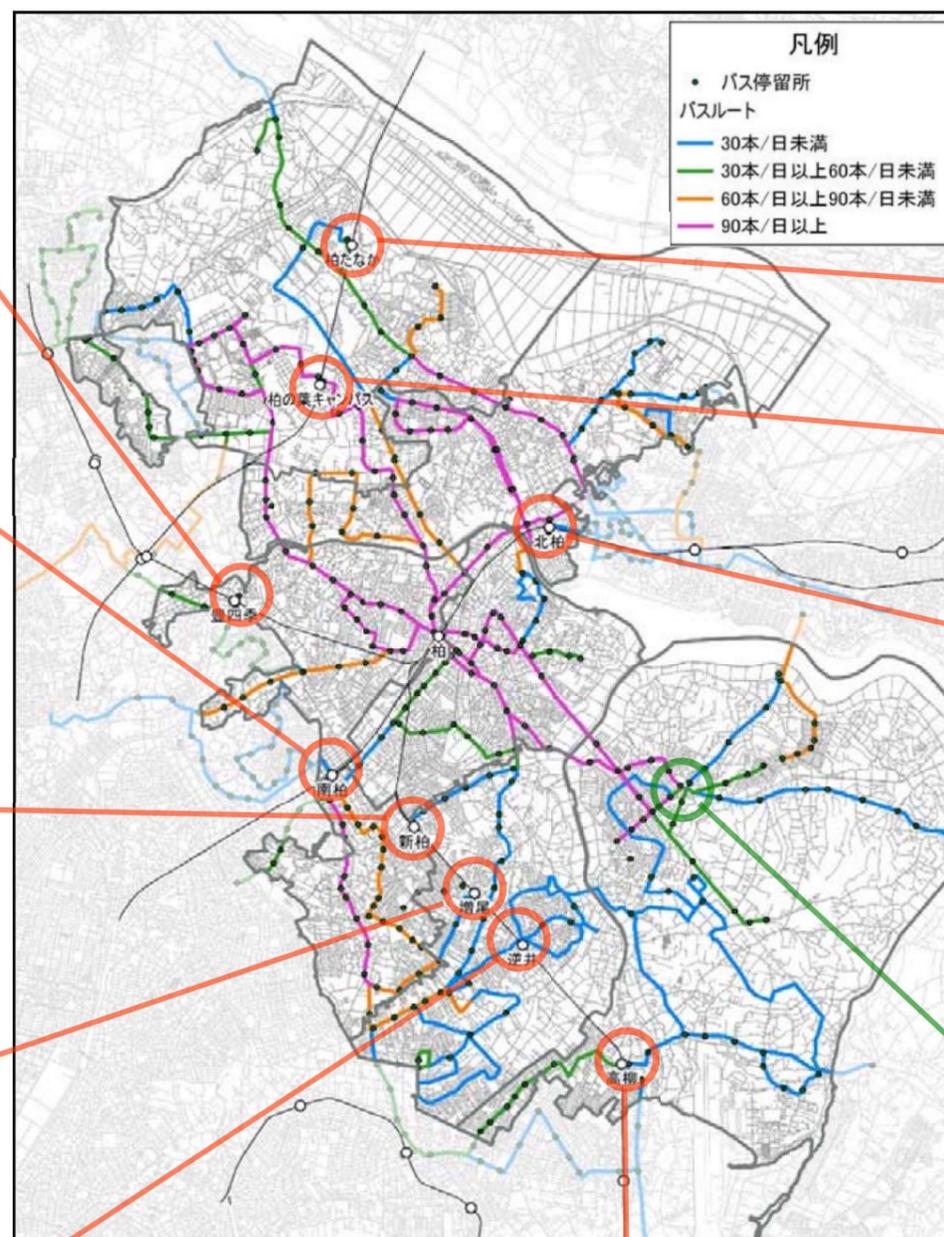
**増尾駅（東武アーバンパークライン）**

西口にはロータリーがありバスが接続しているが、東口は駅前広場が無く、バスが接続していない。



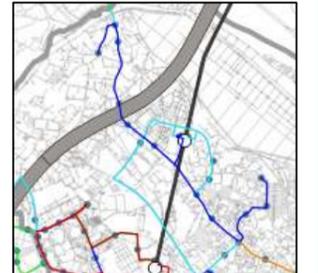
**逆井駅（東武アーバンパークライン）**

東西ともにバスは接続しているが、西口は駅前広場が整備されていない。



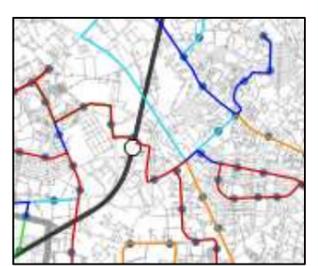
**柏たなか駅（つくばエクスプレス）**

東西ともに駅前広場が整備されており、バス路線も運行している。



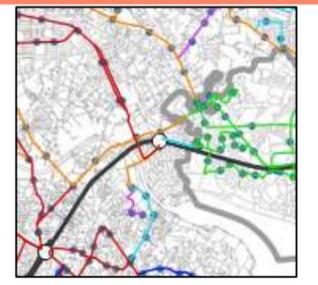
**柏の葉キャンパス駅（つくばエクスプレス）**

東西ともに駅前広場が整備されており、バス路線も運行している。西口に商業施設も多く商業の拠点にもなっている。



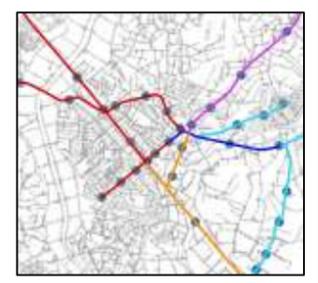
**北柏駅（JR 常磐線）**

南北ともにバスは接続している。  
 南口は駅前広場が整備されているものの、北口は土地地区画整理事業中であつたため、暫定の駅前広場となっている。



**【乗継拠点】沼南庁舎**

柏市東部地域と柏駅、逆井駅、高柳駅をつなぐ乗継拠点である。



**高柳駅（東武アーバンパークライン）**

東西ともにバスの接続はされているが、東口は駅前広場が狭隘でバス停も遠い。

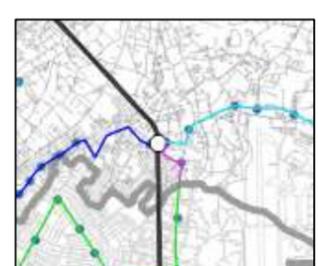


図 2-34 交通結節点の状況

○近年、公共サインなど情報案内の整備は進められていますが、来訪者や利用者にとってより分かりやすい案内・誘導サインの充実が必要です。



写真差し替え  
未対応

図 2-35 柏駅周辺の施設およびバス停案内(現況)



図 2-36 柏駅におけるバスロケーションシステムによる発車時刻案内  
(左: 柏駅西口バス発車案内板、右: 柏駅東口デジタルサイネージ)

### 2.3.6 道路交通の状況

○道路の混雑状況を見ると、国道6号、国道16号、県道7号、柏駅南部の県道51号で混雑度が1.25以上の区間があり、主要な道路では慢性的な渋滞が発生しています。

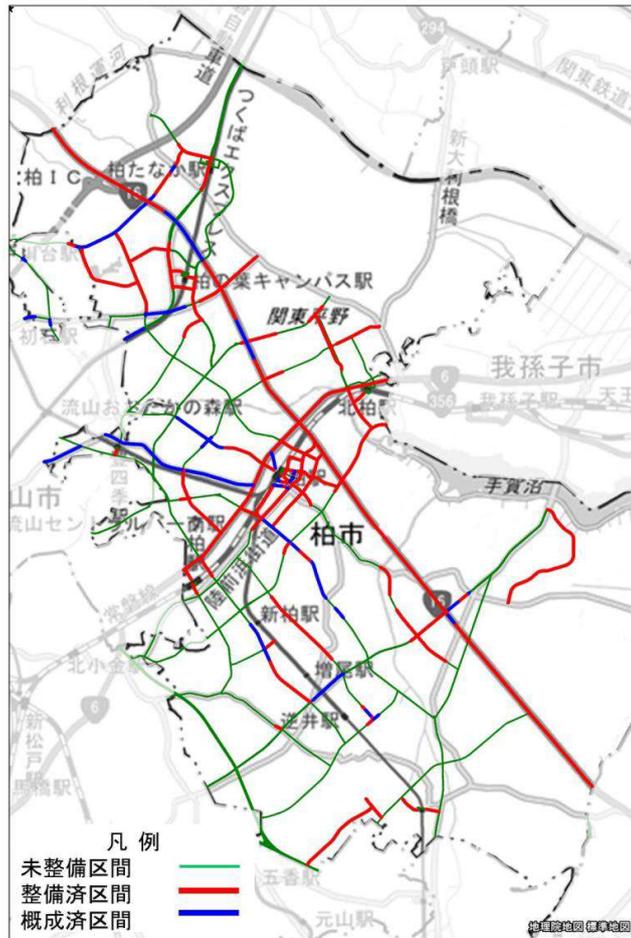
○県道7号や県道51号はバス路線の運行本数も多く、バス遅延の原因となっていると考えられます。

※混雑度：交通調査基本区間の交通容量に対する交通量の比のこと。



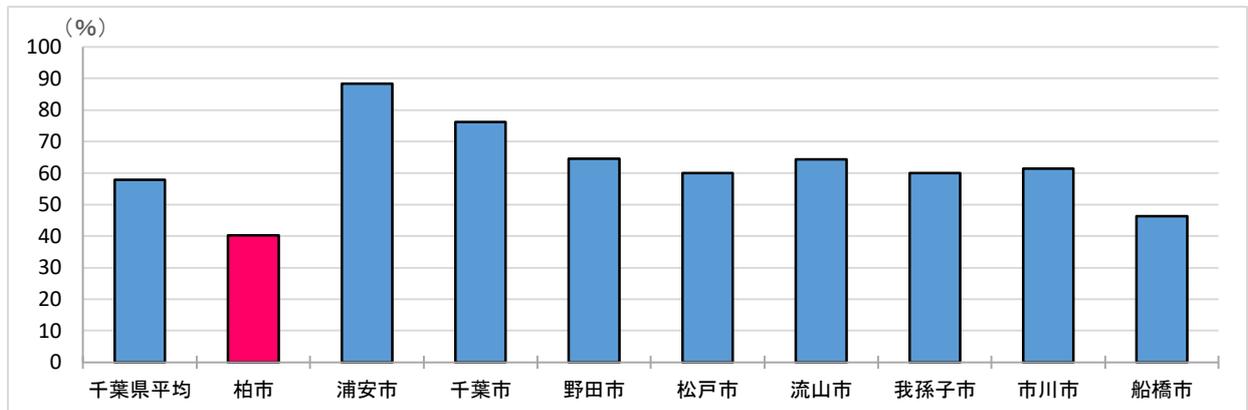
出典：道路交通センサス（2015年度）

図 2-37 混雑度の状況



出典：第3次柏市都市計画道路整備プログラム（2017年6月）

図 2-38 都市計画道路整備状況（平成 29 年度）（2017 年度）



	県平均	柏市	浦安市	千葉市	野田市	松戸市	流山市	我孫子市	市川市	船橋市
計画総延長 (km)	2,639.3	150.2	38.1	378.9	79.8	122.2	78.1	59.7	120.5	128.9
整備延長 (km)	1,528.7	60.4	33.7	288.7	51.5	73.4	50.2	35.8	74.0	59.7
整備率 (%)	57.9	40.2	88.4	76.2	64.5	60.0	64.3	60.0	61.4	46.3

出典：令和4年都市計画現況調査（R4.3.31現在、国土交通省都市局）

図 2-39 他市との都市計画道路整備率の比較

## 2.3.7 地域住民が主体となった移動手段確保の取組み

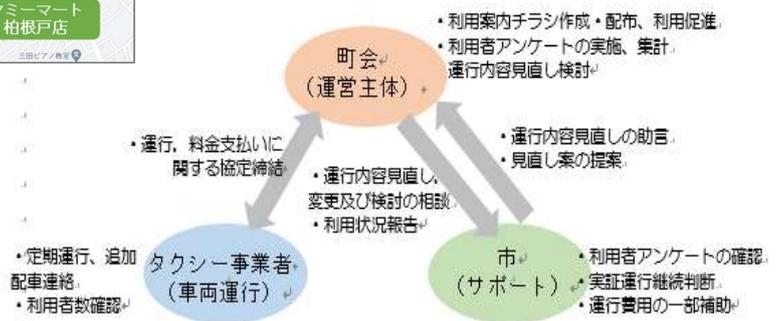
○一部の町会では、近隣の商業施設への買い物の不便さを改善するために、地域住民が主体となって、交通事業者（タクシー）と行政が協働により、買い物タクシーを運行している事例が出てきています。

### ■地域住民が運営する相乗り買い物タクシーの概要

実施町会	利根町会	弥生町会
名称	とねっこタクシー	やよいタクシー
運行区域	利根町会⇔近隣商業施設 2箇所	弥生利根町会⇔近隣商業施設 2箇所
運行日	毎週火曜日	毎週木曜日
利用方法	予約なしで、運行日時に町内会の集合場所にてタクシーが待機（買物目的のみ）	
運行車両	セダン車両（乗客定員3名）	セダン車両（乗客定員3名）
運賃	1往復 500円/人（現金のみ）	1往復 500円/人（現金のみ） ※小学生 100円引き、未就学児大人一人につき1人まで無料
事業主体	利根町会	弥生町会
運行事業者	市内タクシー事業者	市内タクシー事業者
行政支援	正規運賃から利用者から徴収した金額を差し引いた額	



### 運行実施体制



### 2.3.6 公共交通空白不便地域

○市として、公共交通の利便性の向上を図るとともに移動困難者に対する移動手段の確保に向け、公共交通空白不便地域を整理することが必要です。

○本計画における公共交通空白不便地域を次のとおり抽出しました。

1. 河川・公有水面及び農用地以外を可住地域として抽出
2. 鉄道駅から800m（柏駅、柏の葉キャンパス駅は1 km）の範囲より外側に位置する地域を抽出
3. バス停（片道15本/日以上）の路線（民間路線バス）から300mの範囲より外側に位置する地域を抽出
4. 可住地域のうち、鉄道駅圏外かつバス停圏外に位置する地域を公共交通空白不便地域として抽出

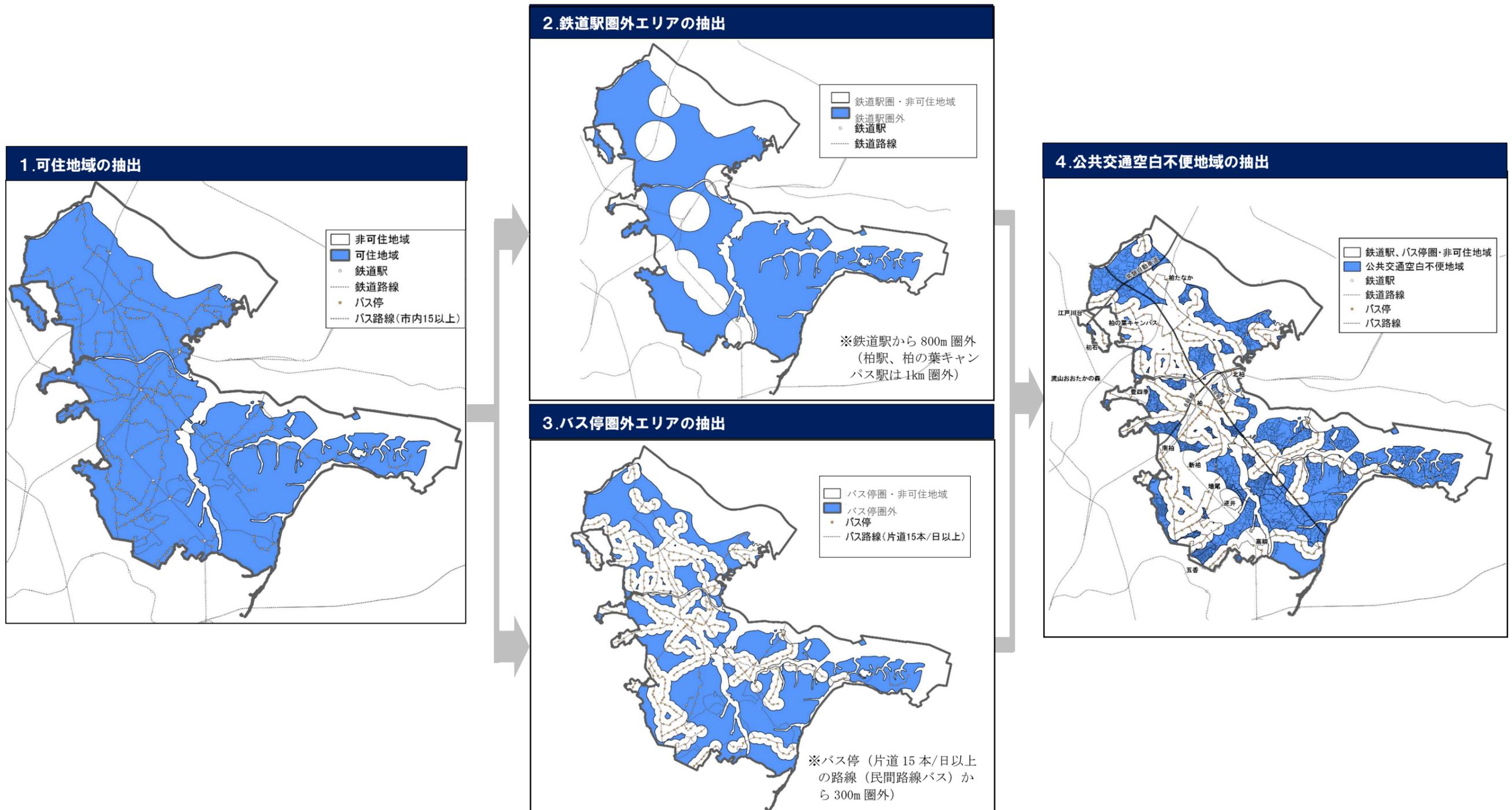


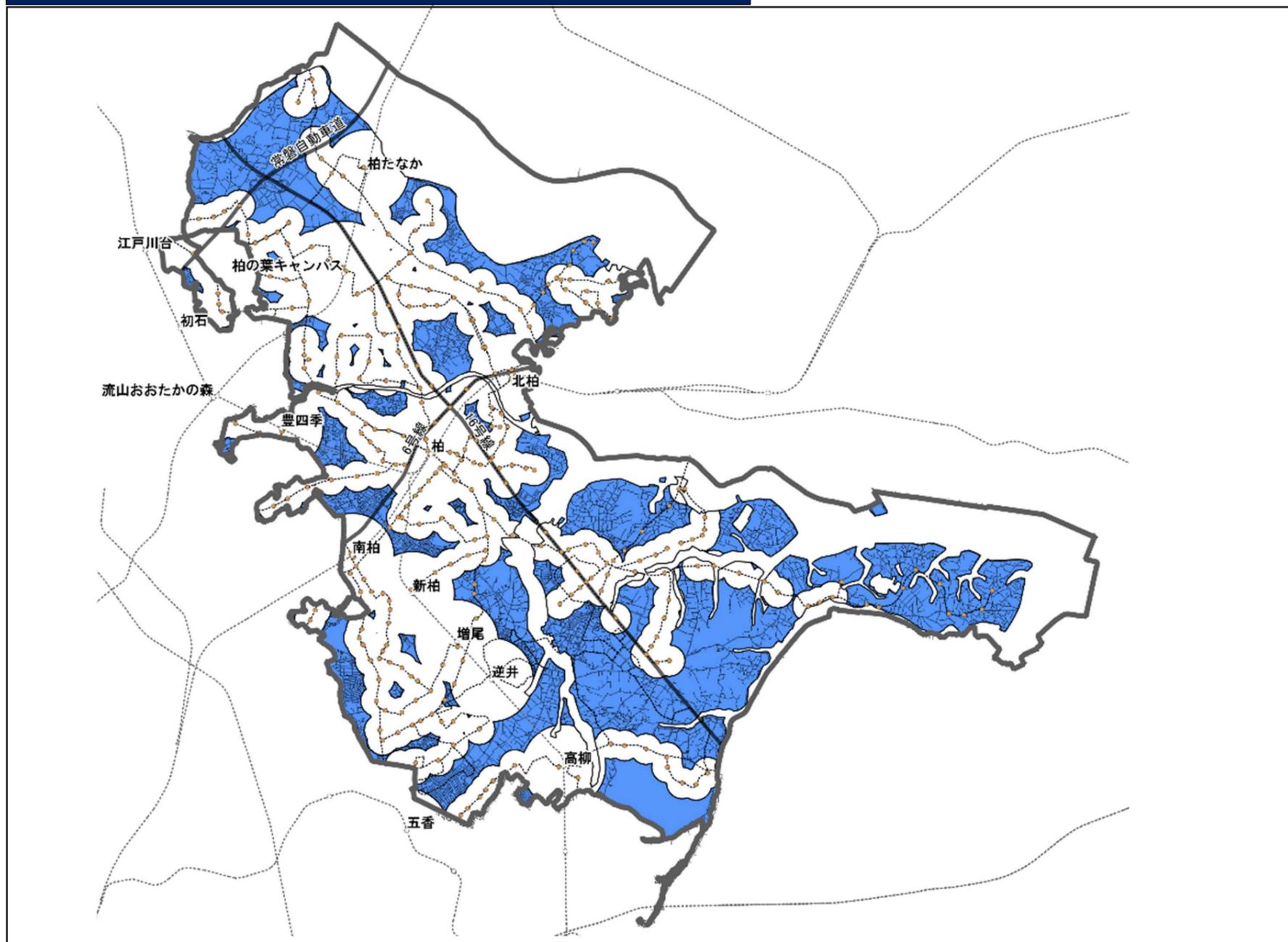
図 2-40 公共交通空白不便地域の抽出過程

■公共交通空白地域

○公共交通空白地域を次のとおり抽出

1. 河川・公有水面及び農用地以外を可住地域として抽出
2. 鉄道駅から800m（柏駅、柏の葉キャンパス駅は1km）の範囲より外側に位置する地域を抽出
3. バス停から300m の範囲より外側に位置する地域を抽出
4. 予約型相乗りタクシー「カシワニクル」の運行区域より外側に位置する地域を抽出
5. 可住地域のうち、鉄道駅圏外・バス停圏外・予約型相乗りタクシー「カシワニクル」の運行区域外に位置する地域を公共交通空白地域として抽出

公共交通空白不便地域：27.88 ㎢（市面積の 24.7%）



○公共交通空白不便地域について、公共交通施策の検討を進める必要があります。

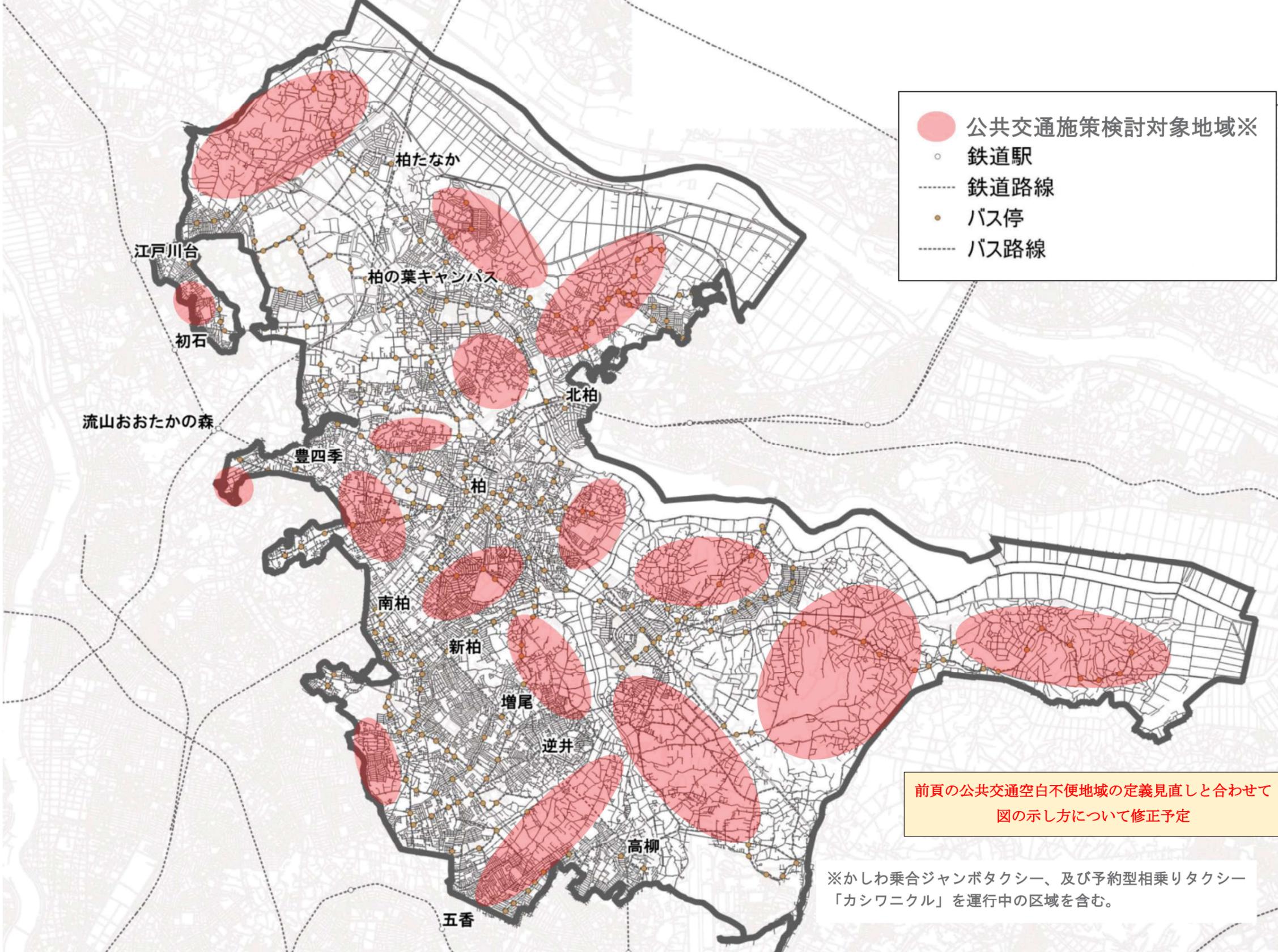


図 2-41 公共交通施策検討対象地区

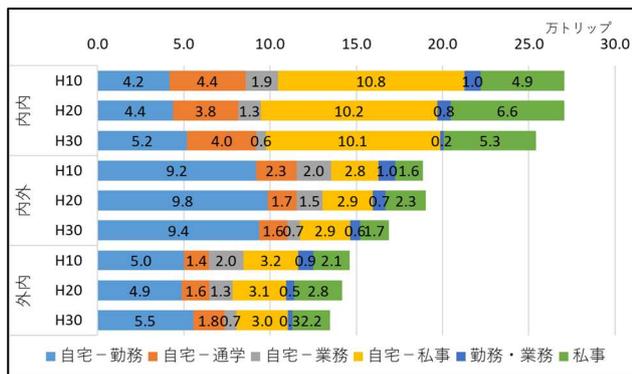
## 2.4 柏市の移動の状況

柏市の交通に関する課題を把握するために、移動の状況について分析しました。

### (1) 柏市におけるトリップ数の推移

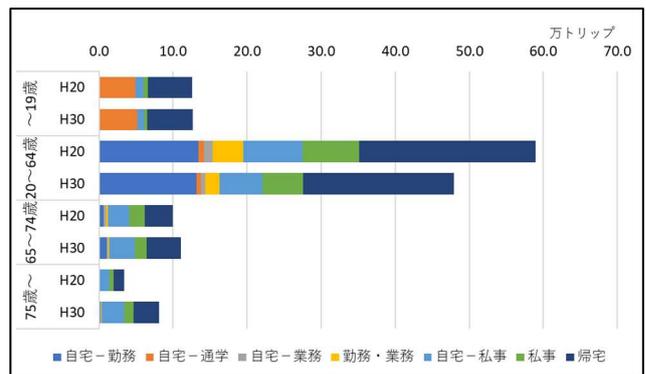
- 市内のトリップ数は、全体的に減少傾向にあり、年齢別では、20～64歳のトリップ数は減少し、高齢者（65歳以上）のトリップ数は増加傾向にあります。生産年齢人口のトリップ数の減少は、高齢化の進展による生産年齢人口の減少が起因していると考えられます。
- 勤務・業務のトリップの減少が目立ち、近年の業務効率化やテレワーク等の働き方の変化が影響していると考えられ、今後もこれらの傾向が継続すると予想されます。
- 高齢者（65歳以上）トリップ数の推移については下記2点の特徴がみられます。
  - イ 「私事」のトリップ数が増加しており、高齢者の外出が増加していることは、健康や経済的な面からも良い傾向で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

■市内外トリップ数の推移（目的別）



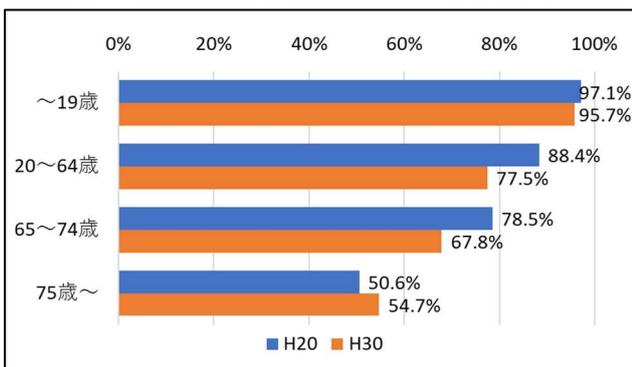
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H10、H20、H30年）

■年齢層別のトリップ数の変化



出典：東京都市圏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：東京都市圏パーソントリップ調査（H20、H30年）

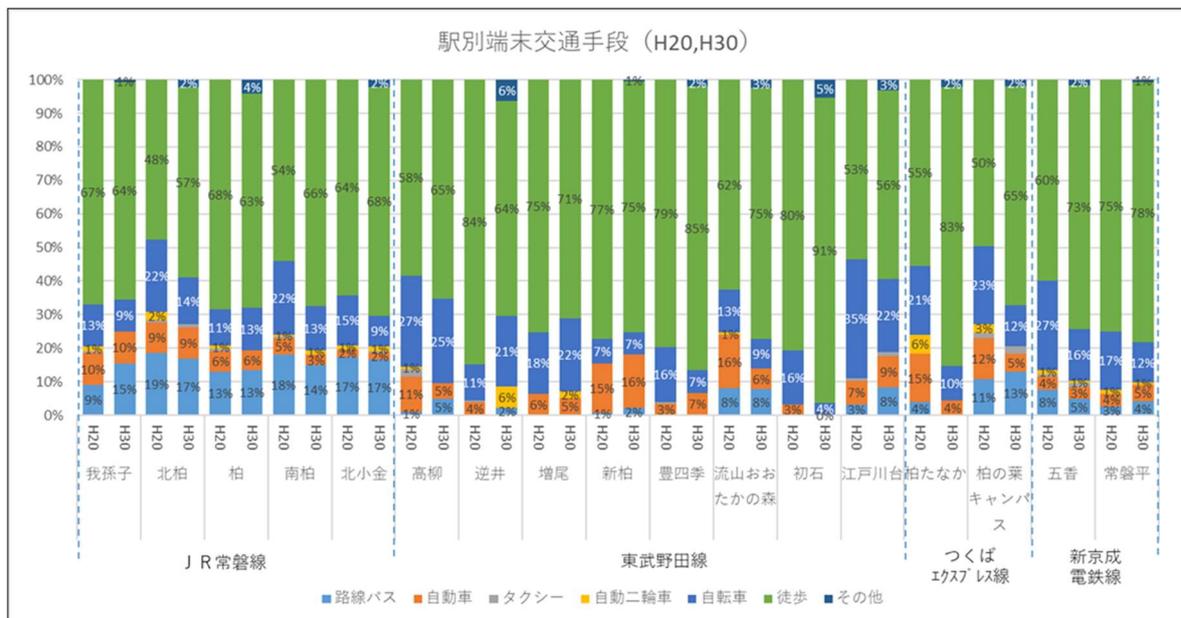
図 2-42 柏市におけるトリップの推移

※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。

## (2) 駅利用者の端末交通手段

○どの駅も徒歩が主となっていますが、JR 常磐線の駅では路線バスの利用が他の路線の駅よりも比較高く、20%程度となっています。一方で東武アーバンラインの「高柳」「逆井」「増尾」駅では自転車の割合が高くなっています。

○つくばエクスプレスの駅では、平成 20 年に比べ令和 2 年の自動車割合が半分以下となっています。



出典：東京都市圏パーソントリップ調査(H20、H30年)

図 2-43 駅端末トリップ (乗車・降車合計)

## 【参考】市内の高齢者の運転免許保有状況

○高齢者の運転免許の保有状況は 65～74 歳で 69%、75 歳以上で 28%です。

○高齢者の運転免許の返納率は男性 1.2%、女性が 2.1%と低くなっています。

### <高齢者の運転免許保有状況>

#### 65～74歳保有状況



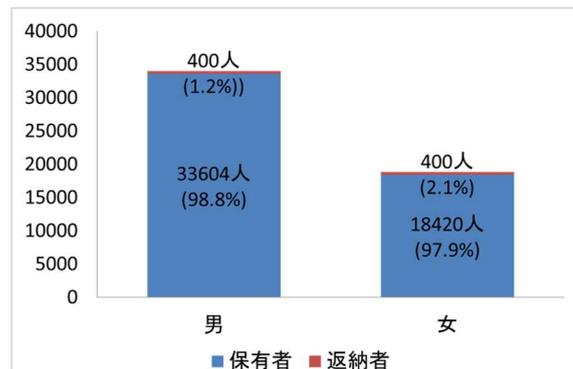
#### 75才以上保有状況



#### 65才以上男女別保有者状況



### <高齢者の運転免許返納状況>



※運転免許保有者数は H28. 3. 31 時点、返納者数は H27. 4. 1～H28. 3. 31 時点の人数  
出典：平成 27 年 柏警察調べ

### 3. 公共交通に関するニーズ把握

#### 3.1 公共交通に関する市民アンケート調査

##### (1) 公共交通に関する市民アンケート調査の概要

調査対象者	市内在住の市民 500 人																																																																
調査方法	WEBアンケート																																																																
実施期間	令和5年10月13日(金)～15日(日)																																																																
調査項目	<p>1. 日常の移動について ①外出頻度、②移動手段、③移動時間、④目的別目的地</p> <p>2. 路線バスの状況について ①路線バスの満足度、②路線バスの重要な事項、③解消改善された際の利用程度の変化、④路線バスで行きたい目的地、⑤路線バスで不便を感じていること</p> <p>3. コミュニティバス、かしわ乗合ジャンボタクシー・予約型相乗タクシーの「カシワニクル」について ①認知度、②利用頻度、③利用目的、④改善して欲しい事項</p> <p>4. 地域住民主体コミュニティ交通について ①認知度（とねっこタクシー、やよいタクシー）、②利用したいか ③要望することができるか、④利用しない理由、⑤自分の地域に必要なか</p> <p>5. あなたについて ①居住地域、②年齢、③性別、④運転免許の有無、⑤自動車の利用 ⑥最寄りのバス停と距離、⑦最寄りの駅と駅までの交通手段</p>																																																																
回収状況	<p>回収票数：500件</p> <p>&lt;回答者属性&gt;</p> <p>○年齢構成</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>回答数</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">全体</td> <td>500</td> <td>100.0</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>10代</td> <td>0</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>20代</td> <td>39</td> <td>7.8</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>30代</td> <td>73</td> <td>14.6</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>40代</td> <td>115</td> <td>23.0</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>50代</td> <td>101</td> <td>20.2</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>60代</td> <td>83</td> <td>16.6</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>70歳以上75歳未満</td> <td>49</td> <td>9.8</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>75歳以上80歳未満</td> <td>29</td> <td>5.8</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>80歳以上85歳未満</td> <td>9</td> <td>1.8</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>85歳以上</td> <td>2</td> <td>0.4</td> </tr> </tbody> </table> <p>○性別構成</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>回答数</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">全体</td> <td>500</td> <td>100.0</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>男性</td> <td>244</td> <td>48.8</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>女性</td> <td>256</td> <td>51.2</td> </tr> </tbody> </table>			回答数	%	全体		500	100.0	1	10代	0	0.0	2	20代	39	7.8	3	30代	73	14.6	4	40代	115	23.0	5	50代	101	20.2	6	60代	83	16.6	7	70歳以上75歳未満	49	9.8	8	75歳以上80歳未満	29	5.8	9	80歳以上85歳未満	9	1.8	10	85歳以上	2	0.4			回答数	%	全体		500	100.0	1	男性	244	48.8	2	女性	256	51.2
		回答数	%																																																														
全体		500	100.0																																																														
1	10代	0	0.0																																																														
2	20代	39	7.8																																																														
3	30代	73	14.6																																																														
4	40代	115	23.0																																																														
5	50代	101	20.2																																																														
6	60代	83	16.6																																																														
7	70歳以上75歳未満	49	9.8																																																														
8	75歳以上80歳未満	29	5.8																																																														
9	80歳以上85歳未満	9	1.8																																																														
10	85歳以上	2	0.4																																																														
		回答数	%																																																														
全体		500	100.0																																																														
1	男性	244	48.8																																																														
2	女性	256	51.2																																																														

## 3.2 交通事業者アンケート調査

### (1) 調査の実施概要

調査対象者	市内を運行する路線バス事業者、タクシー事業者
調査方法	メール又はFAXにて送信、回収
実施期間	令和5年10月13日(金)～15日(日)
調査項目	<p><b>【バス事業者への調査項目】</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 路線バスの利用特性や傾向（平日、土日祝別）</li> <li>2. 最近の路線バス利用者層や動向の変化</li> <li>3. 運行上の問題点、経営上の問題点</li> <li>4. 走行環境における問題点</li> <li>5. 路線バス利用者や市民等から寄せられている意見・要望</li> <li>6. 他の交通事業者との連携に関して求めたいこと、協力できること</li> <li>7. 利用促進・利便性向上・経営改善等の今後の計画</li> <li>8. 新技術を活用したバス車両の導入について</li> <li>9. 市の施策や計画への提言、行政と協働で実施したいこと、行政への要望</li> </ol> <p><b>【タクシー事業者への調査項目】</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. タクシー事業概要 <ol style="list-style-type: none"> <li>①車両保有台数、運転者数、②営業時間、③稼働台数、④運転者数推移</li> <li>④UDタクシーの保有台数、導入予定台数</li> </ol> </li> <li>2. タクシーの利用状況 <ol style="list-style-type: none"> <li>①タクシー乗客数の推移、柏市民の割合、</li> <li>②利用状況（利用の多い日、時間帯、乗降場所、利用者の特徴）</li> </ol> </li> <li>3. 配車アプリの導入状況 <ol style="list-style-type: none"> <li>①導入の有無、②導入しているアプリ</li> </ol> </li> <li>4. 導入している支払い方法</li> <li>5. 最近のタクシー利用者層や動向の変化</li> <li>6. 利用者や市民等から寄せられている意見・要望</li> <li>7. 利用促進・利便性向上・経営改善等の今後の計画</li> <li>8. 市の施策や計画への提言、行政と協働で実施したいこと、行政への要望</li> </ol>
回収状況	<p>○路線バス事業者：3社</p> <p>○タクシー事業者：8社</p>

### 3.3 送迎バスに関するアンケート調査

#### (1) 調査の実施概要

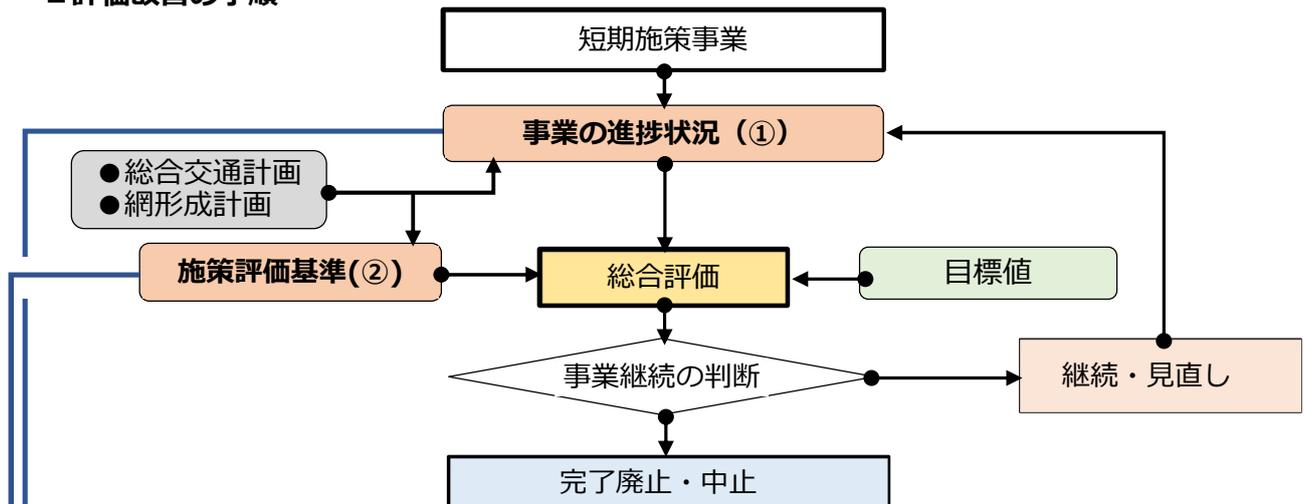
調査対象者	送迎バスを実施している企業 39社
調査方法	郵送配布、郵送回収
実施期間	令和5年10月13日(金)～15日(日)
調査項目	<ol style="list-style-type: none"><li>送迎バスの運行概要 ①運行車両数、②利用対象者、③運行区間、便数、利用者数</li><li>送迎バスの利用状況</li><li>送迎バスの運行方法</li><li>送迎バスを実施している理由</li><li>送迎バスの一般市民利用可能性について ①一般利用可能意向、②一般利用に対するできない理由、可能な場合の条件</li><li>施設利用者向けの送迎運行している場合、柏市の公共交通に関して寄せられている意見</li><li>送迎バスについての今後の計画について</li><li>柏市の公共交通についての意見や要望</li></ol>
回収状況	回収票数：23社（回収率：59.0%）

### 3 現計画の進捗状況と検証

#### 3.1 評価手法

目標となる数値目標指標（アウトカム）は、第二次総合交通計画の指標や評価方法と整合がとれるよう、施策事業の進捗状況、現況の客観的かつ定性的なデータ（第1段階評価）、移動の主体となる市民・来街者の意識評価や数値データ等の主観的かつ定量的なデータ（第2段階評価）の視点から抽出します。

##### ■ 評価改善の手順



##### ■ 評価の考え方

	施策実績（着手・進捗状況）評価
①第1段階評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画量に対して80～100%の実績量を 「A」</li> <li>・計画量に対して50～80%の実績量を 「B」</li> <li>・計画量に対して50%未満の実績量を 「C」</li> </ul>
②第2段階評価	<p>施策効果評価（主観的・客観的データ）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各施策の方向における実施内容において評価をするための成果指標を設定し、評価</li> <li>・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</li> </ul>
総括評価	①及び②の評価結果を踏まえ、施策内容別に評価を総括

### 3.2 短期施策の第1段階評価結果

地域公共交通網形成計画における9つの短期施策について、進捗状況に応じた定性的な視点に基づき、第1段階評価を行いました。

<p>○コロナ禍によりバス・コミュニティ交通の利用者数が減少したこと、または検討や取り組みに影響が生じたことに伴い、達成できなかった施策がみられます。</p> <p>○達成度がA評価の施策については、目標値を上回る達成状況となっており、今後の目標値の見直しと継続した取り組みが必要です。</p>
---

表 3-1 短期施策の第1段階評価結果

施策概要	進捗状況（市報告書より抜粋）	第1段階評価
A. 公共交通軸の強化	市全体としては運行本数・利用者数共に減少傾向。公共交通軸については、柏の葉キャンパス駅～柏駅の一部路線には増便があったが柏駅～沼南庁舎周辺の路線は若干の減便傾向となった。 バス運行本数は、2024年の「改善基準告示」を見据え、運行本数、パターンダイヤの検討等の調整を行っている。	B
B. 企業バス等との連携検討	東京大学シャトルバスが自動運転の実証運行を継続 令和4年度、柏の葉地区の企業等に自動運転バス導入に関するヒアリングを実施	C
C. コミュニティ交通の運行形態見直し	コミュニティ交通の再編を実施し、ジャンボタクシーは利用者が戻りつつある。カシワニクルは、利用者数が過去最多を更新	B
D. 公共交通空白不便地域における対応策の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・6地域32町会にアンケートを実施、うち12町会でヒアリングを実施。買物支援タクシーの実証運行を開始した地域や、継続してヒアリングを行なっている地域あり。</li> <li>・「とねっこタクシー」運行2年目を終了</li> <li>・「やよいタクシー」令和5年7月より実証運行開始</li> <li>・町会長会議にて買物支援タクシーについて紹介</li> </ul>	B
E. 駅前広場の乗換環境整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和2年度、柏駅東口にベンチを設置</li> <li>・令和4年度、増尾駅西口・南柏駅東口にベンチを設置</li> <li>・令和5年度、増尾駅西口に上屋を設置予定</li> </ul>	B
F. ICTを活用した情報案内の実施	令和4年度、柏駅東口のペDESTリアンデッキ上に路線バスの時刻表、遅延情報を表示するデジタルサイネージを設置	B
G. 車両バリアフリー化の促進	ノンステップバス（87.1%→87.7%）・ユニバーサルデザインタクシー（3.0%→22.7%）共に導入率は上昇し、バリアフリー化が進んでおり、県内平均値よりも高い。	A
H. ショットガン方式のタクシープール導入	柏駅西口及び東口（休日）にショットガン形式でのタクシープールを継続して運用中。東口（平日）に関しては新型コロナウイルス感染症に伴うライフスタイルの変化により検討が進んでいない。	C
I. 公共交通の周知施策	バスマップの配布は順調であるが、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、バス乗り方教室は開催を中止した。 (R5年度から再開)	B
自動車交通から公共交通への交通手段の転換による効果		
交通体系や交通環境の整備による総合評価	令和4年度柏市まちづくり推進のための調査において『市内移動がしやすい交通網（公共交通・道路）の整備』について「満足」と「どちらかといえば満足」を合わせた“満足”の割合が36.6%	B

※進捗状況は令和5年度第1回柏市交通政策審議会地域公共交通部会資料より抜粋

### 3.3 第2段階評価の評価結果

第2段階評価で用いる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、地域公共交通網形成計画（短期施策）開始年度の2019年度と、短期施策最終評価年度の2023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の場合はこれらに近い年次の結果を用います。※現段階では直近のデータがあるものを使用

表 3-2 第2段階評価指標

評価改善の視点	評価改善の基準	使用データ	策定時		直近		判定基準	結果	評価（コメント）
			年度	実績値	年度	実績値			
公共交通利用者数の維持・確保	柏市内の路線バスの運行本数	バス事業者からの提供データ	2017	3,503	2022	3,410	↓	△	減少（コロナ禍の影響）
	柏市内の路線バス利用者数	バス事業者からの提供データ	2017	18,000,000	2022	15,769,907	↓	△	減少（コロナ禍の影響）
	交通空白不便地域の圏域	圏域	2017	24.3%	2021	24.3%	変化なし	△	変化なし（指標の見直しが必要） 2町会で買い物支援タクシーの実証実験中
	個別路線・系統の利用者数	バス事業者からの提供データ		—		—			交通軸路線を抜粋？
	利用者・住民等の路線バスに対する満足度	市民アンケート調査	2016	19.8%	2023				調査実施予定
事業効率の改善	コミュニティ交通利用者数	市提供データ	2018	50,871	2022	43,973	↓	△	減少（コロナ禍の影響） ※カシワニクルは増加
	コミュニティ交通財政負担状況	市提供データ	2018	33,620,096	2022	38,110,353	↑	△	増加
既存サービスの改善	ノンステップバス導入率	バス事業者からの提供データ	2017	87.1%	2022	87.7%	↑	○	目標値達成
	ユニバーサルデザインタクシー導入率	タクシー事業者からの提供データ	2017	3.0%	2022	22.7%	↑	○	目標値達成
	ICTを活用した情報案内	デジタルサイネージ設置状況	2017	4か所 3か所	2023	5か所 4か所	↑	○	目標値達成
	待合環境、運行情報等	ベンチ・上屋等の整備状況	2017	2 駅	2022	4 駅	↑	○	目標値達成
	柏駅東口交通広場外の客待ちタクシー台数	現地調査		—	2023	夜間の東口 20~30 台	↓	△	客待ちタクシー車列は時期や時間帯により状況が大きく異なるので、継続して評価・検討を行う。
	バスマップの配布	配布状況	2017	20,000 部	2022	20,000 部	毎年配布	○	毎年目標数を配布継続中
	小学校モビリティマネジメント教室	実施状況	2017	0 校	2022	累計 12 校	↑	△	目標値には届かず（コロナ禍の影響）
地域・住民が支える持続可能性	地域・住民の役割分担の適正状況	取組状況		—		—			随時実施
	地域主体の取り組み状況・企業との連携	取組状況	2017	0 件	2022	0 件	変化なし	△	通学バスの有効活用を検討した事例があるものの実施には至らず。

### 3.4 総合評価の結果

第1段階評価と第2段階評価の結果を整理し、総合評価の結果を以下に示します。継続施策については中長期施策に加えて取り組みを続けるものとし、必要に応じて中長期施策の見直しを検討します。

表 3-3 総合評価結果

短期施策	施策概要	第1段階評価	第2段階評価		総合評価	完了	継続
A. 公共交通軸の強化	バス乗降客の状況を考慮しつつ、公共交通軸（柏の葉キャンパス駅～柏駅～沼南庁舎周辺）の利便性・速達性の向上を図る。	B	柏市内の路線バスの運行本数	△	令和6年度からの改善基準告示改正を踏まえ、指標の見直しと目標の再設定が必要。 今後は現状のサービス水準を維持できるよう、運行本数・利用者数等の維持を目標とする。		○
			柏市内の路線バス利用者数	△			
			個別路線・系統の利用者数				
			利用者・住民等の路線バスに対する満足度				
B. 企業バス等との連携検討	交通弱者などの移動手段として、活用可能な病院や商業施設などの企業が独自で運行している送迎バスの周知や連携を検討する。	C	地域主体の取り組み状況・企業との連携	△	現状運行している各種送迎バスの運行ルートを踏襲し、一般混乗化を検討。		○
C. コミュニティ交通の運行形態見直し	現在運行している「かしわ乗合ジャンボタクシー」「カシワニクル」の再編により、更なる利便性の向上を図る。	B	コミュニティ交通利用者数	△	カシワニクルの利用者数は増加しているが、ジャンボタクシーは効率的な運行・利用者数増を目指し再編が必要。		○
			コミュニティ交通財政負担状況	△			
D. 公共交通空白不便地域における対応策の検討	市内の公共交通空白不便地域において、地域の需要に対応した、公共施設や商業施設等へのアクセスを検討する。	B	交通空白不便地域の圏域	△	公共交通空白不便地域の定義の再設定と、地域住民主体交通の更なる展開による不便地域解消の取組が必要。		○
			地域・住民の役割分担の適正状況	○			
E. 駅前広場の乗換環境整備	駅前広場を中心にバス、タクシー乗場の利用環境改善のため上屋、ベンチの整備を図る。	B	待合環境、運行情報等	○	利用環境改善に向けたハード面の整備を引き続き検討。		○
F. ICTを活用した情報案内の実施	鉄道やバスの乗り継ぎ、運行案内のため、統合サイトやアプリの整備を行うほか、来訪者でもわかりやすいよう、交通結節点での情報案内を実施する。	B	ICTを活用した情報案内	○	情報案内看板の設置と拡大に向けて引き続き検討。		○
G. 車両バリアフリー化の促進	今後、車両の買換え時を含めてノンステップバスを導入するとともに、ユニバーサルデザインタクシーの導入を促進することでバリアフリー化を進める。	A	ノンステップバス導入率	○	ノンステップバス・ユニバーサルデザインタクシー導入率共に目標値を達成しているが、今後も導入率の向上を図る必要がある。		○
			ユニバーサルデザインタクシー導入率	○			
H. ショットガン方式のタクシープール導入	柏駅東口周辺道路の客待ちタクシー列を解消するため、ショットガン方式によるタクシープールの導入を図る。	C	柏駅東口交通広場外の客待ちタクシー一台数	△	柏駅東口（平日）については、新型コロナウイルス感染症を発端とするライフスタイルの変化が生じ、以前よりは客待ちタクシー車列の状況は改善しつつあるものの、時期や時間帯により状況が異なるため、今後の状況を注視する。		○
I. 公共交通の周知施策	柏市内小学校の授業において、バス事業者と連携してバスの乗り方教室を実施する。加えて、柏市バス路線マップ作成・配布を継続して実施する。	B	バスマップの配布	○	バスマップの配布は継続事業として実施すると共に、モビリティマネジメント教室の再開と実施を拡大。		○
			小学校モビリティマネジメント教室	△			
自動車交通から公共交通への交通手段の転換による効果			-	-			
交通体系や交通環境の整備による総合評価	令和4年度柏市まちづくり推進のための調査において『市内移動がしやすい交通網（公共交通・道路）の整備』について「満足」と「どちらかといえば満足」を合わせた“満足”の割合が36.6%	B	-	-	計画策定時から設問が変更されており、評価の比較が困難。		

## 4 公共交通を取り巻く課題

### ■ 柏市の地域特性や公共交通の現況概要

#### 【地域特性】

- 日本の人口が減少傾向にある中で、本市の人口は、今後10年は増加することが見込まれています。
- 高齢化率は全国平均と比較して低いものの、増加傾向であり、今後、高齢化の進展はさらに進むことが予測されています。
- とくに中央と北部1地域以外の地域においては、人口減少、高齢化ともに進んでいます。
- 柏の商圏範囲は千葉県北西部及び他県を含み、周辺地域における商業の中心地となっています。

#### 【交通特性】

- つくばエクスプレス沿線の流山市、上野東京ラインによる東京都への通勤通学流動が増加しています。
- 北部地区では通勤交通の増加に伴い、発生集中量は増加しています。
- 東部・南部地域では、自動車分担率が増加しています。

#### 【公共交通の現状】

- 柏駅に結節するバス路線は運行本数が多いが、南部及び東部においては、片方向15本/日程度の区域が多く、路線密度も低くなっています。
- 新型コロナウイルスの影響により公共交通の利用者数が減少しましたが、現在は回復傾向にあります。ニカシワニクルは、コロナ前よりも利用者は増加しています。
- コミュニティ交通に対する市財政負担額は増加傾向となっています。
- 都市計画道路の整備の遅れと道路混雑により、定時性が低下しています。
- 市内の一部の駅においては駅前広場が完了していません。
- 公共交通以外に、企業・病院等施設送迎車両が多く運行されています。
- 一部町会において、地域が主体となって買い物支援タクシー等を導入しています。

### ■ 地域住民ニーズ

#### 【市民アンケート調査】

(現在、集計中)

#### 【意見交換会】

- 買い物や通院の移動に困っており、特に買い物の帰りは荷物があり大変。
- すべて公共交通で解決は難しい。⇒既存の企業送迎車両の活用等
- 地域が主体的に取り組む機運を高めるとともに、単独の町内会だけでなく、周辺町会との連携も重要。一方、交通事故への対応や運賃等の事務処理の問題が大変。

### ■ 上位・関連計画における公共交通の位置付け

#### 【柏市経営戦略方針、柏市都市計画マスタープラン】

- 利便性の高い公共交通網の形成・充実

#### 【柏市立地適正化計画】

- 拠点間のアクセスを円滑等、過度に自家用車移動に頼らないよう公共交通の充実化を図る
- バスは、公共交通軸、交流交通、フィーダー系統の3つの視点から、それぞれの機能に応じたバス路線の役割を明確化し、ネットワークの方針を設定

#### 【第二次柏市総合交通計画】

- 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
- 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
- 地域の需要や個別のニーズに対応した交通サービスの提供
- 新技術の開発による持続可能な交通体系の実現
- 公共交通の利用促進に向けた交通情報の発信

### ■ 地域公共交通網形成計画の評価

- 新型コロナウイルスの影響により利用者数が減少したことから、達成できなかった施策が見られます。
- 目標値の見直しを含め、短期施策の継続や見直し及び中・長期施策を検討していく必要があります。

### ■ 全国的な公共交通を取り巻く社会潮流

- ①人口減少、少子高齢化の進展
- ②地域活性化法の改正
- ③乗務員不足(なり手不足)、運転手の高齢化
- ③新型コロナウイルス感染に端を発するライフスタイルの変化。
- ④現在の運転手不足に加え、2024年「改善基準告示」の改正により、さらに深刻化
- ⑤扶助費増加による厳しい財政運営
- ⑥自動運転、AI等の先進技術の進展
- ⑦環境問題、SDGsへの対応

### ■ 公共交通を取り巻く課題

- ①地域の移動需要の減少による公共交通の採算性の低下。
- ②移動手段を持たない人高齢者等の交通弱者の日常の足の確保
- ③自家用車による中心市街地の混雑緩和・路線バスの定時性の確保
- ④運転手不足等による運行サービス低下、長大路線の運行等に対応した路線再編による運行効率の向上
- ⑤公共交通空白地域等における需要に応じた地域との協働による取組みの推進
- ⑥わかりやすい乗換え情報の提供や交通結節点における待合環境の改善
- ⑦各種課題解決に向けたICT・DX等の新しい技術の検討・実証実験の実施
- ⑧公共交通への転換・利用促進

## 5 地域公共交通の方向性

### 5.1 基本方針

上位・関連計画で設定されている定性的目標や、整理した課題解決の方向性を考慮して、以下のように基本方針を設定しました。

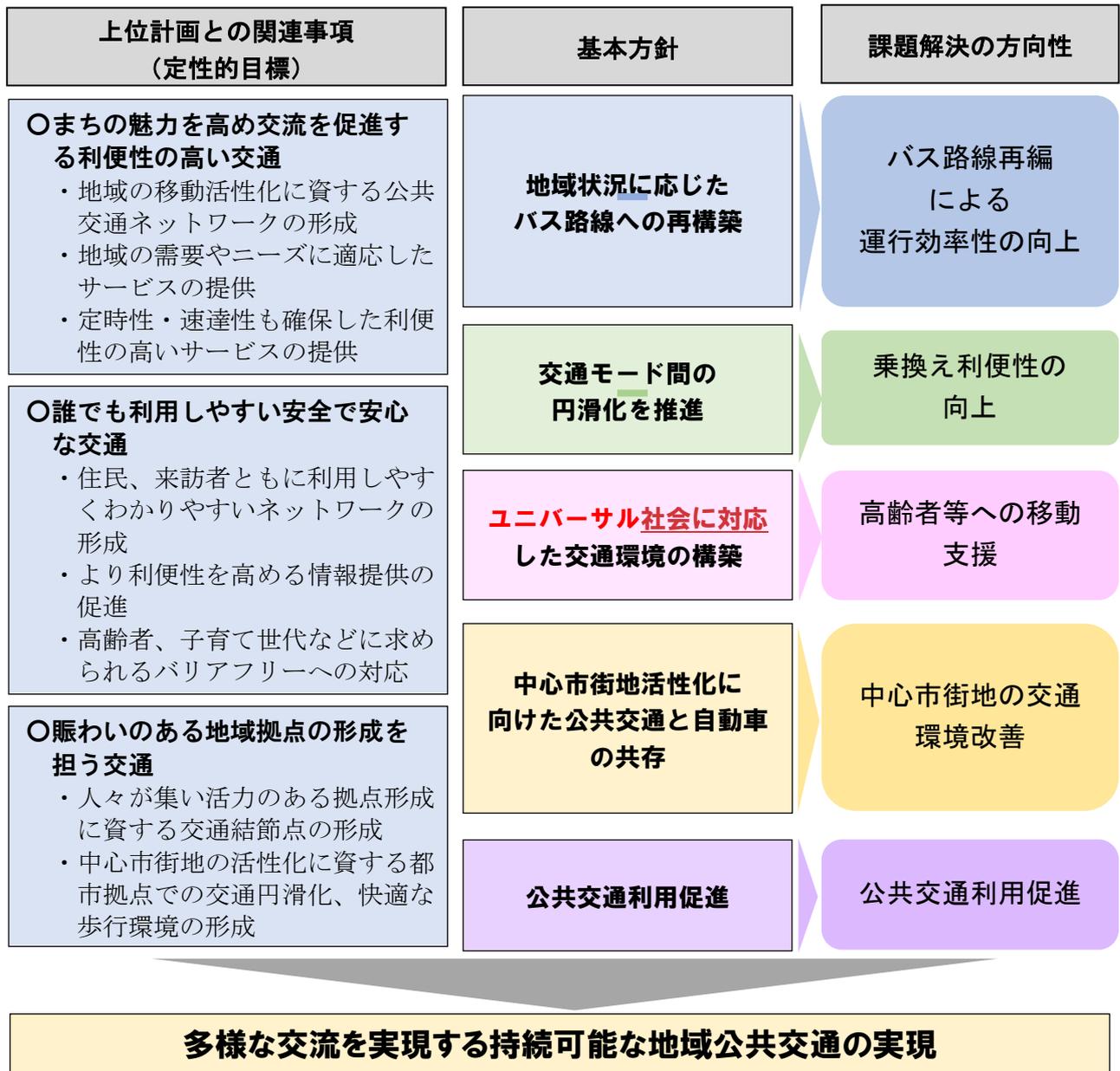


図 0-1 基本方針と課題解決の方向性との関連性

基本方針

検討の方向性 (案)

短期的

中長期的

地域状況に応じたバス路線への再構築

幹線・支線公共交通

日常生活に根ざした交通

運転手確保

●公共交通軸・支線交通の分離による効率的な運行の検討  
 ・現在の公共交通の利用実態・運行実態をもとに、幹線、支線交通へと分けサービスレベルを変更する。  
 <公共交通軸での高サービスの提供〔右下図①〕>  
 ・公共交通軸は都市拠点及びふれあい交流拠点を結ぶ。そのため、高頻度・高速度なバス路線による高サービスの提供を行う。効率的な運行により、定時性を確保する。

<支線交通のサービス向上〔右下図②〕>  
 ・幹線公共交通軸とあわせて、支線交通では、現在利便性の低下している地域について、新たな路線の見直しやサービスの向上を図り、幹線公共交通軸や最寄駅へのアクセス性を確保する

●コミュニティ交通等の増加・利便性向上〔右下図③〕  
 ・現在運行している、「ワニバス」「カシワニクル」の運行時間や頻度等のサービス改善を検討する。  
 ・周知活動により、より利用される公共交通を目指す。

●地域が主体的に関わる取組を推進する。  
 ・手引き書に基づく住民主体の取組の推進



●運転士確保への取組  
 ・運転士不足対応として、交通事業者と協働により、運転士確保に向けた支援制度を検討する。

ユニバーサル社会に対応した交通環境の構築

●利便性・安全性に考慮した利用しやすさの向上  
 ・ノンステップバスの導入等のバリアフリー対応による利用しやすさの向上を図る。  
 ・利用しやすさ、利便性の向上とともに、自家用車からの転換を促進する。  
 ・公共交通の利用促進に向けた支援制度を検討する。

中心市街地活性化に向けた公共交通と自家用車の共存

●中心市街地における交通の円滑化  
 ・柏駅周辺基本構想（柏セントラルランドデザイン）との整合を図りながら、柏駅西口・東口の再開発との連携を推進する。  
 ●フリッジパーキングの継続性、「ワニバス」市役所ルート運行によるアクセス性向上

交通モード間の円滑化を推進

●乗継拠点の環境改善・情報提供の充実〔右下図④〕  
 ・公共交通軸・支線交通の乗継拠点となる箇所では快適な乗継環境の提供を行う。  
 ・来訪者へも配慮し、駅等の主要拠点では公共交通の乗換え情報や運行情報をわかりやすく発信する。  
 ・事業者間での情報一元管理化も含め、インターネットやアプリ等を活用したソフト的な提供方法の充実も検討する。



浦和駅前の情報提供  
 (目的地を入力し路線を検索可)

公共交通利用促進

●公共交通の周知施策  
 ・路線バスや自家用車の利用者となる児童に対して、バスの乗り方教室を実施する。  
 ・柏市バス路線マップの作成・配布を継続して実施する。

●幹線交通への輸送力の高い公共交通サービスの検討  
 ・需要量にあわせて、公共交通サービスの提供を行う。



新潟市 BRT

●支線交通の更なるサービスの向上  
 ・地域の人口、高齢化の状況に対応し支線交通を見直し、サービスの向上を図る。

●コミュニティ交通路線の見直し  
 ・支線交通の状況や高齢化により、新たに運行が必要となった地域において、道路の整備状況等も考慮し、必要に見合ったサービスを提供する。  
 ●地域が主体的に関わる取組の推進

●移動手段の確保  
 ・車両、交通結節点ともにバリアフリー化を進める。  
 ・福祉サービスとの連携により移動手段の確保を図る。

●中心市街地における交通の円滑化、道路ネットワークの構築  
 ・柏駅周辺基本構想（柏セントラルランドデザイン）との整合を図りながら、柏駅西口・東口の再開発による道路整備に合わせ、交通環境の円滑化を進める。

●拠点でのにぎわいの向上  
 ・乗継拠点では、乗換環境の改善とあわせて更なる周辺の賑わい向上を図る。  
 ・駅前広場整備に合わせた駅での鉄道とバスの乗継環境を改善する。

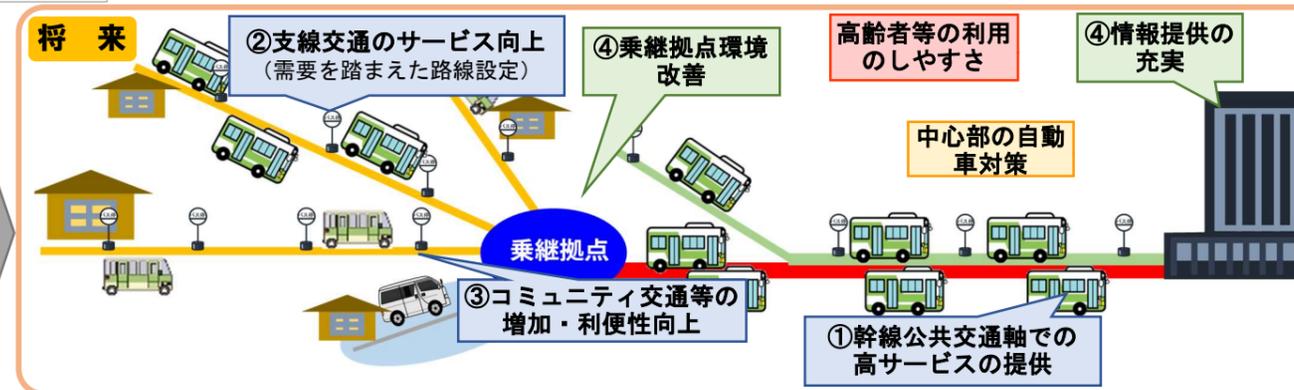


埼玉県ときがわ町



旭川市・商業施設でのバス待ち環境整備  
 (施設内に運行案内を提示)

●公共交通の周知施策  
 ・出前講座の実施や免許返納時における柏市バス路線マップ配布等、公共交通利用を推進するような意識付けを促す施策を検討する。



多様な交流を実現する持続可能な地域公共交通の実現