

8 計画の達成状況の評価

8.1 指標の設定

8.1.1 指標設定の考え方

(1) 評価の時間軸

目標に関しては、以下の時間軸で評価を行うこととします。

①短期

概ね5年（令和5～令和9年度）以内に行う施策に対応した指標を設定し、評価を行います。

②中長期

以下の考えに基づき指標の設定を行いました。

- ・概ね6年～15年後（令和10～令和19年度）に効果の発現を目指すため、中長期的な視点で施策を計画します。施策の進捗や効果の発現を検証するためには、5年毎に指標の確認を行うことを想定しています。
- ・立地適正化計画で示された交通関連の目標や指標と直接的または間接的にリンクするようにしています。

(2) 目標の設定

- ・数値目標の場合は定期的（短期：1年毎、中長期：5年～10年毎）に集計できる指標を設定します。
- ・市、交通事業者などが定期的に収集、整理するデータを用いて数値を設定します。

(3) 数値目標設定の考え方

柏市における人口推計では、令和17年まで人口が増加、令和18年以降は人口が減少すると予測されています。

短期については、設定期間（令和5年度から令和9年度）は人口が引き続き増加傾向にある時期ですが、ライフスタイルの変化により公共交通サービスを享受する利用者は、一部の地域を除いてはコロナ禍以前の水準に戻らない可能性があると考えられます。

そこで、市内の公共交通サービスや利用者数に関する目標設定は、基本的な考え方として、「引き続きサービスの向上や利用促進を図る」ことにより、公共交通の利用者数を維持していくことを想定して目標を設定することとしました。

中長期については、設定期間（令和10年度から令和19年度）は人口が増加から減少傾向に変わる過渡期と予想されます。公共交通サービスを享受する利用者は、長期的には人口減少傾向と併せて減少傾向になると考えられます。そのため、人口減少に併せた公共交通の利用促進に関する施策を実施しない場合、公共交通の利用者数は減少傾向になることが推察されます。また、利用促進に関する施策を実施しても、バス路線や鉄道沿線での人口が減少してしまうと、利用者数を維持することは難しくなることが懸念されます。

そのため、中長期においては、市内の公共交通サービスや利用者数に関する目標設定の基本的な考え方として、変化する社会情勢や地域状況に応じて「現況や短期施策のサービス、利用者数を維持する」ことを目標とすることとしました。

8.1.2 短期指標と目標について

短期施策での各検討、施策に対する指標と目標は以下に示すとおりです。

※1)市内路線バス(東武バスセントラル、阪東自動車、松戸新京成バス、ちばレインボーバス)の運行本数の合計値である。
 ※2)市内路線バスの利用者数、ただし、東武バスセントラルと阪東自動車は市内利用者数、松戸新京成バスとちばレインボーバスは一部隣接市など市外利用者数を含んだ数値を合計している。

表 8-1 短期指標と目標

検討の方向性		施策概要	指標	指標の説明	目標	
					現況	目標
地域状況に応じたバス路線への再構築	幹線・フィーダー(支線)公共交通での効率的な運行のための施策	A. 公共交通軸の強化	● 柏市内のバス運行本数 ● バス利用者数	施策の実施状況を運行本数の推移、施策による効果を利用者数で継続的に施策の状況を確認する。	● バス運行本数※1(平日) 3,410本/日(令和4年) ● バス利用者数※2 約1,577万人/年(令和4年)	● バス運行本数(平日) 3,410本/日維持 ● バス利用者数 約1,577万人/年維持 <u>現況水準の維持を目指す。</u>
		B. 企業バス等との連携検討	● 企業バス等と連携した事例数	施策の実施状況として連携をした地域数を把握する。	● 連携地域数：なし(施策なし)	● 企業バス等と連携した事例数：1事例
		C. 先進技術の活用	● 自動運転等の新たな技術導入の進捗	導入状況を確認する。	● 自動運転化レベル：レベル2 ● 自動運転バスによる営業運行実証実験を実施した。	● レベル4(特定自動運行)に向けた事業化目途付け
	日常生活に根ざした交通導入のための施策	D. コミュニティ交通の利便性向上	● 利用者数	施策の実施状況をコミュニティ交通の利用者数から継続的に確認する。	● カシワニクル利用者数：11,508人/年(令和4年度) ● かしわ乗合ジャンボタクシー利用者数：32,467人/年(令和4年度)	● コミュニティ交通利用者：50,000人/年への回復(ワニバス市役所ルートを除く。) <u>コロナ禍前の利用水準を目指す。</u>
		E. 公共交通空白不便地域における対応策の検討	● 公共交通施策検討対象地域に対する施策実施状況	公共交通空白不便地域 41.3%に設定した施策検討対象地域に対し、公共交通の導入による公共交通空白不便地域内の不便解消を目指す。	● 公共交通施策検討対象地域のうち、柏市地域公共交通網形成計画(平成30年度)策定時点で未対応だった11地域に対する施策実施状況：2事業(とねっこタクシー、やよいタクシー)	● 公共交通施策検討対象地域のうち、柏市地域公共交通網形成計画(2018年度)策定時点で未対応だった11地域に対する施策実施状況：5事業(3事業追加) <u>可住地域内の公共交通空白不便地域内の不便解消を目指す。</u>
	運転士確保への取組	F. 運転士確保への取組	● バス・タクシー運転士合同説明会の開催数	事業者の要望に沿って開催する。	● なし	● 開催数1件/年以上
交通モード間の円滑化を推進	G. 駅前広場の待合環境整備	● 駅前広場の待合環境整備(ベンチ)箇所数 ● 駅前広場の待合環境整備(上屋)箇所数	施策の実施状況として整備事業数を把握する。	● 駅前広場の待合環境整備(ベンチ)駅数：7か所 ● 駅前広場の待合環境整備(上屋)駅数：11か所	● 駅前広場の待合環境整備(ベンチ)駅数：2か所追加 ● 駅前広場の待合環境整備(上屋)駅数：3か所追加 <u>将来的に市内全駅で上屋、ベンチ等を整備する。</u>	
	H. ICTを活用した情報案内の実施	● ICTを活用した情報案内板の整備数	施策の実施状況として整備事業数を把握する。	● 情報案内板の整備数：4箇所	● 情報案内板の整備数：5箇所 <u>情報案内板を新たに1箇所整備する。</u>	
ユニバーサル社会に配慮した交通環境の構築	I. ユニバーサル社会に配慮した交通環境の構築	● ノンステップバス導入率 ● ユニバーサルデザインタクシー導入率	ノンステップバス、ユニバーサルデザイン(UD)タクシーの導入台数を整理することで車両バリアフリー化の状況を把握する。	● ノンステップバス：82.3%(4社) ● ユニバーサルデザインタクシー：22.7%(10社)	● ノンステップバス導入率：90%を目指す。 ● ユニバーサルデザインタクシー導入率：30%を目指す。 <u>非ノンステップバス車両更新の際はノンステップ車両に置換えを促進し、ユニバーサルデザインタクシーの導入率は国及び県の動向も注視する。</u>	
中心市街地活性化に向けた公共交通と自家用車の共存	J. タクシー待機車列の解消	● 柏駅東口交通広場外の客待ちタクシーの解消	柏駅東口における円滑な交通流を阻害する客待ちタクシーの状況を把握する。	● 社会実験実施済み(平成28年) ● 休日はショットガン方式導入中(市役所駐車場活用) ● 客待ちタクシー車列は減少傾向であるが、時期や時間帯により状況が大きく異なる。	● 柏駅東口交通広場外の客待ちタクシー台数の解消する。 <u>タクシー乗り場のライブ映像を発信することで、交通広場内へのタクシー車両の流入抑制を図る。</u>	
公共交通利用促進	K. 公共交通の周知施策	● 周知施策実施状況	周知活動から施策の実施状況を把握する。	● バスマップ配布：2万部(令和4年度) ● 小学校でのモビリティマネジメント教室の実施：未実施(令和4年度)	● バスマップ配布：2万部 ● 小学校でのモビリティマネジメント教室の実施：6校/年 <u>バス事業者と連携し、モビリティマネジメントを推進する。</u>	

8.1.3 中長期指標と目標について

中長期施策での各検討、施策に対する指標と目標は以下に示すとおりです。

表 8-2 中長期指標と目標

検討の方向性		施策概要	指標	指標の説明	目標	
					現況	目標
地域状況に応じたバス路線への再構築	幹線・フィーダー（支線）公共交通での効率的な運行のための施策	a. 公共交通軸のバス路線再編 b. 交流交通軸の強化 c. フィーダー系統路線の見直し d. バス速達性向上のための道路整備促進	● 柏市内のバス運行本数 ● バス利用者数	施策の実施状況を運行本数の推移、施策による効果を利用者数で継続的に施策の状況を確認する。	● バス運行本数 ^{※1} (平日) 3,410本/日(令和4年) ● バス利用者数 ^{※2} 約1,577万人/年(令和4年)	● バス運行本数(平日) 3,410本/日維持 ● バス利用者数 約1,577万人/年維持 市内人口が減少に転じる令和17年度以降においても、需要に応じた運行状況の維持を図る。
		e. 魅力ある交通システムの提供	● 施策実施の有無	新交通システムや新技術の導入による施策の効果を把握する。	● 自動運転バスによる営業運行実証実験を実施した。	● 新たな交通サービスの導入を推進する。 新しい交通サービスの提供により都市の魅力を高めると共に公共交通の効率効果的な運用を図る。
	日常生活に根ざした交通導入のための施策	f. 公共交通空白不便地域における公共交通の適切な見直し g. 周辺施設との連携検討	● コミュニティ交通利用者数 ● 公共交通空白不便地域の圏域(可住地域)	コミュニティ交通の利用者数から継続的に施策の実施状況を確認する。 公共交通の導入による公共交通空白不便地域の変化を把握する。	● カシワニクル利用者数：11,508人/年(令和4年度) ● かしわ乗合ジャンボタクシー利用者数：32,467人/年(令和4年度) ● 圏域：41.3%(令和5年度)	● コミュニティ交通利用者数：50,000人/年以上(ワニバス市役所ルートを除く) 短期の状況からさらなる改善を図る。(可住地域内の公共交通空白不便地域内の不便解消を目指す。)
		h. 新たな交通サービスの提供	● 自動運転等の新たな技術導入の進捗	導入状況を確認する。	● 自動運転化レベル：レベル2 自動運転バスによる営業運行実証実験を実施した。	レベル4(特定自動運行)に向けた事業化目途付け
交通モード間の円滑化を推進	i. 鉄道駅の交通結節点の機能強化	● 市内に立地する駅の1日平均乗車人数の合計	機能強化による駅利用者数を把握する。	● 平均乗車人数：260,290人/日(令和4年度)	● 平均乗車人数：260,000人/日維持 市内人口が減少に転じる令和17年度以降においても、利用者数の維持を図る。	
	j. 賑わいのある拠点の整備・強化 k. 地域施設と連携した快適な待合環境の確保	● 拠点・バス待ち環境などの整備や改善数	施策の実施状況として整備事業数を把握する。	● 拠点やバス待ち環境などについては未整備	● 市内全駅で上屋、ベンチ等待合環境整備を実施する。 また、完了後は利用状況に応じて追加整備も検討する。 ● 柏の葉キャンパス駅等においてICTを活用した情報案内を実施 駅前広場利便性向上に努める。	
	l. サイクル&バスライドの促進	● 駐輪環境整備施策数	施策の実施状況として整備箇所数を把握する。	● 中の橋及び大津ヶ丘、しいの木台、東急かしわビレジ、県民プラザ前の各バス停の5箇所	● 各地域においてサイクル&バスライドを促進するための環境を整備する。 サイクル&バスライドで移動可能となる環境を広げる。	
ユニバーサル社会に対応した交通環境の構築	m. 高齢者等の移動支援	● 移動支援施策	高齢者等の公共交通利用促進に関する支援制度から施策推進の状況を確認する。	● 施策を検討中	● 民間企業とも連携して支援制度を推進する。	
中心市街地活性化に向けた公共交通と自家用車の共存	n. 中心部への自家用車流入抑制	● 柏駅周辺の自家用車流入量抑制施策	柏駅周辺への自家用車流入を抑制するため、フリンジパーキングの実施状況を確認する。	● フリンジパーキングの継続実施	● フリンジパーキングを継続することにより、柏駅周辺の自家用車流入量抑制を図る。	
公共交通利用促進	o. 公共交通の周知施策	● 周知施策実施状況	周知活動から施策の実施状況を確認する。	● バスマップ配布：2万部(令和4年度) ● 小学校でのモビリティマネジメント教室：令和5年度より再開した。 ● 企業と連携したモビリティマネジメント施策実施：小学校でのモビリティマネジメント教室にて実施した。 ● 高齢者の免許返納時の案内：未実施	● バスマップ配布する。 ● 企業と連携して小学校でのモビリティマネジメント教室の実施する。 ● 高齢者の免許返納時に公共交通の利用に関する案内を実施する。 ● 出前講座の実施する。 様々な機会を利用して、様々な年代層に対する周知活動を実施する。	

※1) 市内路線バス(東武セントラル、阪東自動車、松戸新京成バス、ちばレインボーバス)の運行本数の合計値である。

※2) 市内路線バスの利用者数、ただし、東武バスセントラルと阪東自動車は市内利用者数、松戸新京成バスとちばレインボーバスは一部隣接市など市外利用者数を含んだ数値を合計している。

8.2 検証の方法

8.2.1 検証の方法

各検討、施策に対する指標の検証方法は以下に示すとおりです。

表 8-3 指標の検証方法（短期）

検討の方向性		短期		
		施策概要	指標	検証の方法
地域状況に応じたバス路線への再構築	幹線・フィーダー（支線）公共交通での効率的な運行のための施策	A. 公共交通軸の強化	<ul style="list-style-type: none"> ● 柏市内のバス運行本数 ● バス利用者数 	バス事業者より提供されるデータ、資料より整理する。
		B. 企業バス等との連携検討	<ul style="list-style-type: none"> ● 企業バス等と連携した事例数 	企業バスとの提携、運行状況を整理する。
		C. 先進技術の活用	<ul style="list-style-type: none"> ● 自動運転等の新たな技術導入の進捗 	技術の進展状況を整理する
	日常生活に根ざした交通導入のための施策	D. コミュニティ交通の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者数 	コミュニティ交通事業者より提供されるデータ、資料より整理する。
		E. 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"> ● 公共交通施策検討対象地域に対する施策実施状況 	バス事業者、鉄道事業者などより提供されるデータ、資料より整理する。
	運転士確保への取組	F. 運転士確保への取組	<ul style="list-style-type: none"> ● バス・タクシー運転士合同説明会の開催数 	開催実施状況を整理する。
交通モード間の円滑化を推進	G. 駅前広場の待合環境整備	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅前広場の待合環境整備（ベンチ）箇所数 ● 駅前広場の待合環境整備（上屋）箇所数 	駅前広場の整備状況から施策の実施状況を把握する。	
	H. ICT を活用した情報案内の実施	<ul style="list-style-type: none"> ● ICT を活用した情報案内板の整備数 	情報案内板の整備数から施策の実施状況を把握する。	
ユニバーサル社会に対応した交通環境の構築	I. ユニバーサル社会に配慮した交通環境の構築	<ul style="list-style-type: none"> ● ノンステップバス導入率 ● ユニバーサルデザインタクシー導入率 	バス、タクシー事業者より提供されるデータ、資料より整理する。	
中心市街地活性化に向けた公共交通と自家用車の共存	J. タクシー待機車列の解消	<ul style="list-style-type: none"> ● 柏駅東口交通広場外の客待ちタクシー解消 	柏駅東口交通広場での客待ちタクシーの実態に基づき整理する。	
公共交通利用促進	K. 公共交通の周知施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 周知施策実施状況 	市による周知施策を整理する。	

表 8-4 指標の検証方法（中長期）

検討の方向性		中長期		
		施策概要	指標	検証の方法
地況に応じたバス路線の構築 にバ路へ再築	幹線・フィーダー（支線）公共交通での効率的な運行のための施策	a. 公共交通軸のバス路線再編 b. 交流交通軸の強化 c. フィーダー系統路線の見直し d. バス速達性向上のための道路整備促進	● 柏市内のバス運行本数 ● バス利用者数	バス事業者より提供されるデータ、資料より整理する。
		e. 新たな交通サービスの提供	● 施策実施の有無	新交通システム、新技術の導入動向を把握し取りまとめる。
	日常生活に根ざした交通導入のための施策	f. 公共交通空白不便地域における公共交通の適切な見直し g. 周辺施設との連携検討	● コミュニティ交通利用者数 ● 公共交通空白不便地域の圏域(可住地域)	コミュニティ交通利用者数は事業者より提供されるデータ、資料より整理する。 公共交通空白不便地域の圏域はバス事業者、鉄道事業者などより提供されるデータ、資料より整理する。
	運転士確保への取組	h. 新たな車両運行システムの導入検討	● 自動運転等の新たな技術導入の進捗	新交通システム、新技術の導入動向を把握し取りまとめる。
交通モード間の円滑化を推進	i. 鉄道駅の交通結節点の機能強化	● 市内に立地する駅の1日平均乗車人数の合計	鉄道、バス事業者より提供されるデータ、資料より整理する。	
	j. 賑わいのある拠点の整備・強化 k. 地域施設と連携した快適な待合環境の確保	● 拠点・バス待ち環境などの整備や改善数	拠点整備状況やバス設備整備状況調査の実施から施策の実施状況を把握する。	
	l. サイクル&バスライドの促進	● 駐輪環境整備施策数	実施施策数を把握する。	
ユニバーサル社会に対応した交通環境の構築	m. 高齢者等の移動支援	● 移動支援施策	市などが行っている施策について整理する。	
中心市街地活性化に向けた公共交通と自家用車の共存	n. 中心部への自家用車流入抑制	● 柏駅周辺のフリンジパークの継続実施	柏駅周辺への自家用車流入を抑制するため、フリンジパークの実施状況を把握する。	
公共交通利用促進	o. 公共交通の周知施策	● 周知施策実施状況	市による周知施策を整理する。	

8.3 進行の管理

社会情勢の変化等により、当初期待された事業による影響・効果が発現しない可能性も考えられます。

施策実施段階で改めて影響、効果を確認（Check）したうえで、必要に応じて施策内容を見直す（Action）というように、より良い効果発現に向けて、PDCA サイクルによる不断的努力により、継続的な施策の見直し、実施が必要となると考えています。

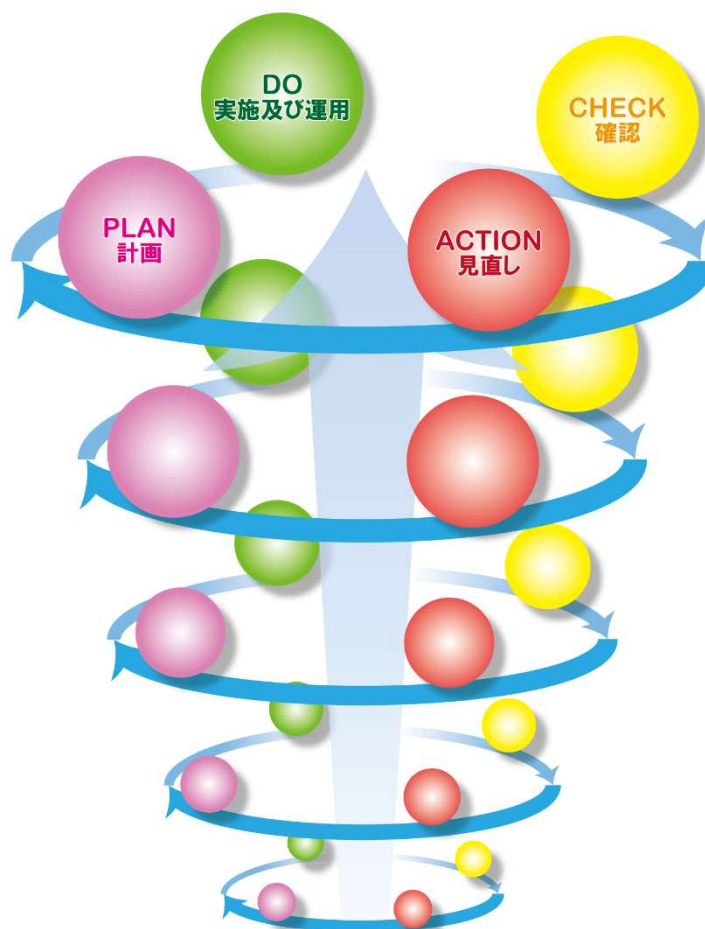


図 8-1 PDCA サイクル

表 8-5 評価・検証による計画推進のイメージ

(年度)

R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19			
短期					評価	中期					評価	長期					改定
1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5			
必要に応じて計画の見直し																	
部会、審議会 において確認		●	●	●	●	●	●	●	●								

※利用状況や経済性などの観点から進行の管理をしていきます。

8.4 推進体制

本計画の推進にあたっては、柏市交通政策審議会地域公共交通部会が母体となって、公共交通に関わる多様な主体（市民・利用者、地域企業、大学、交通事業者、行政等）が連携・協働しながら、総合的に取組を進めることが重要です。そのため、次のような役割分担のもと、課題解決に向けて各事業の推進に取り組むための体制づくりを進めます。

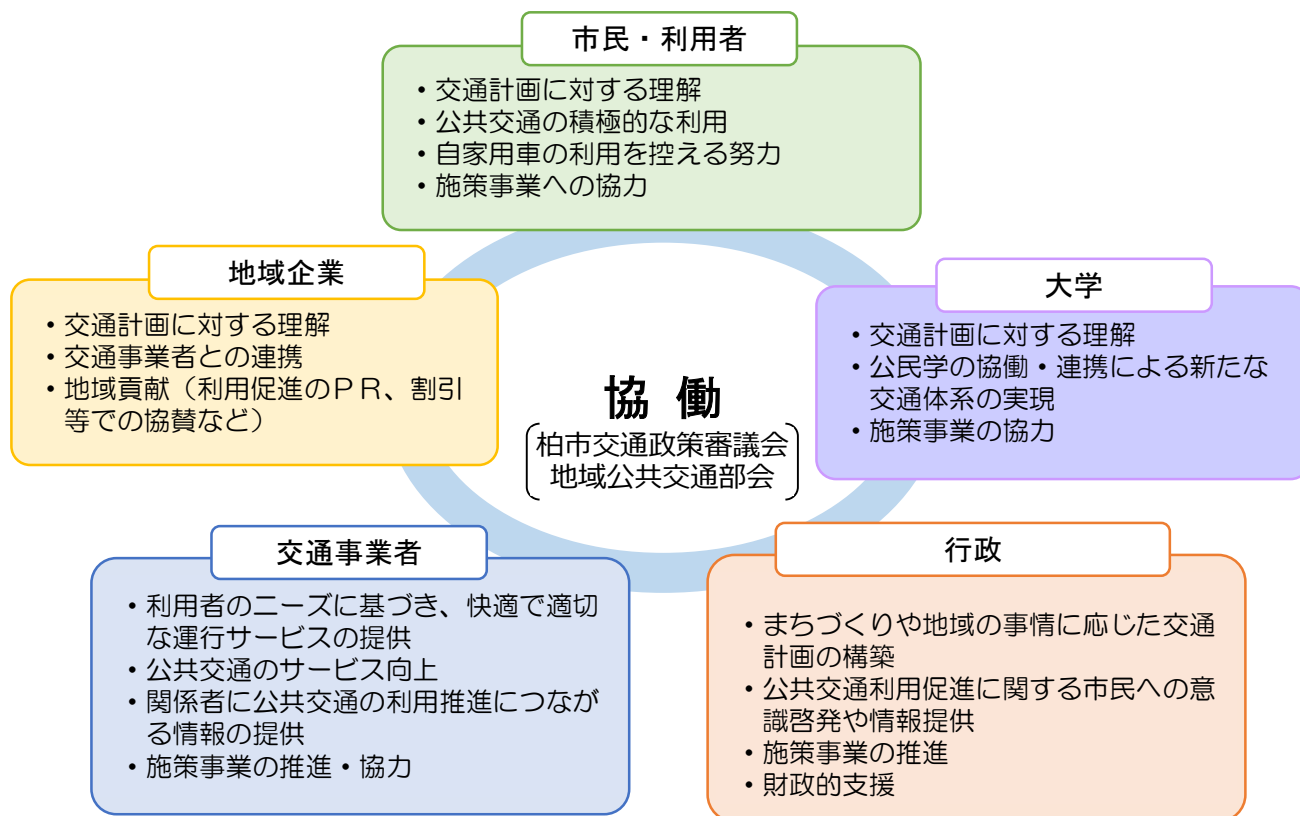


図 8-2 推進管理体制のイメージ（例）

表 8-6 担い手のイメージ

市民・利用者	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	民間企業や商工団体等
交通事業者	市内を運行する交通事業者
大学	大学および研究機関
行政	柏市および国、千葉県