

2. 柏市の交通現況

2-1 都市特性

(1) 柏市の地域特性

- 首都圏における広域連携拠点としての位置づけ
- 柏駅周辺における高度な商業集積と情報・文化発信力
- つくばエクスプレスの開通に伴う北部地域整備の進展
- 利根川、手賀沼等の豊かな自然や田園空間の持つ地域資源としての価値

- ・柏市は、千葉県北西部の東葛地域、都心から 30 km 圏に位置し、放射状・環状方向の幹線交通軸が通る首都圏東部における広域連携拠点として中心的な地域であり、とくに柏駅周辺では高度な商業が集積し情報・文化の発信地となっている。
- ・近年、つくばエクスプレスの開通により、北部地域における国際学術研究都市「柏の葉国際キャンパスタウン構想」が進められており、柏の葉キャンパス駅周辺における新たな都心形成とこれによる交通需要の増大により、市内の交通環境は大きく変化しつつある。
- ・利根川や手賀沼などの水系に囲まれ、おおむね平坦な下総台地上を中心に、市街地や里山が形成され、市街地周辺では自然や田園空間などの地域資源が豊富である。

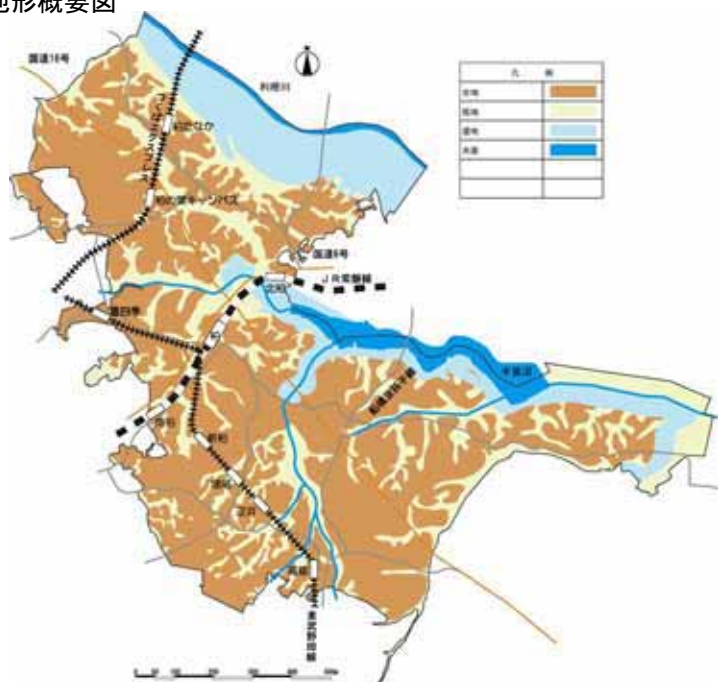
■広域的位置図



■地形概要図

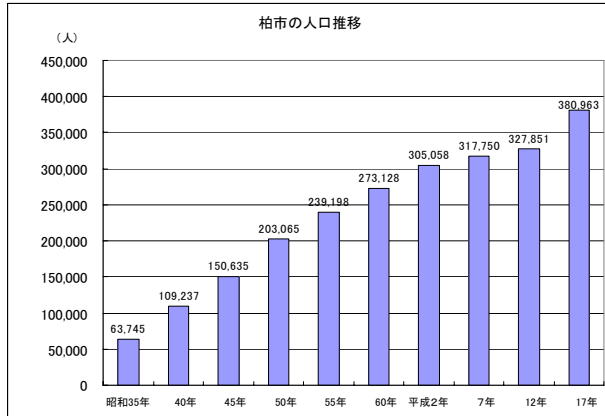
■土地利用構成

		面積 ㎡	構成比 %
総	数	114,900,000	100.0
宅	地	34,250,671	29.8
	工業地	2,184,290	1.9
	商業地	693,642	0.6
	住宅地	24,670,793	21.5
	その他	6,701,946	5.8
田		15,048,145	13.1
畑		16,570,622	14.4
山	林	9,057,977	7.9
原	野	890,242	0.8
池	沼	641,487	0.6
雑	種	10,361,606	9.0
	ゴルフ場・鉄 道等	1,209,135	1.1
	その他の雑 種	9,152,471	8.0
そ	の	28,079,250	24.4

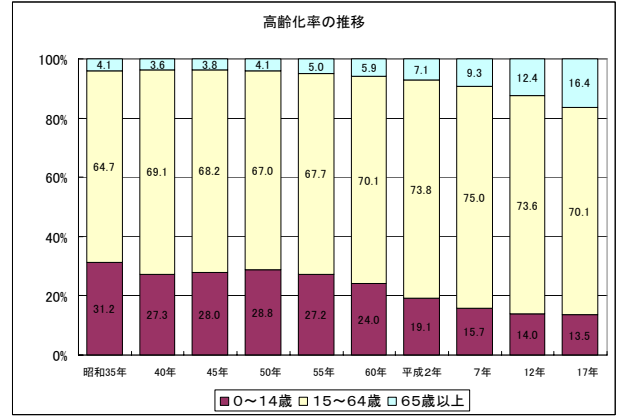


(2) 人口動態・流動

- 市街地の拡大とともに人口はゆるやかに増加
- 高齢化率（16.4%）は、全国や千葉県と比較して低いが、今後の急激な高齢化が懸念
- 様々な目的をもって市外（近隣市や茨城県）から訪れ活動する交流人口（22%）が多い

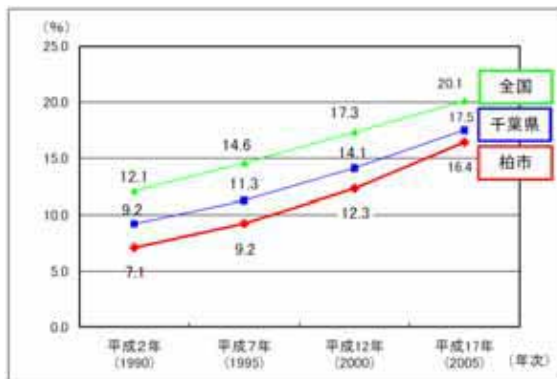


出典：柏市統計



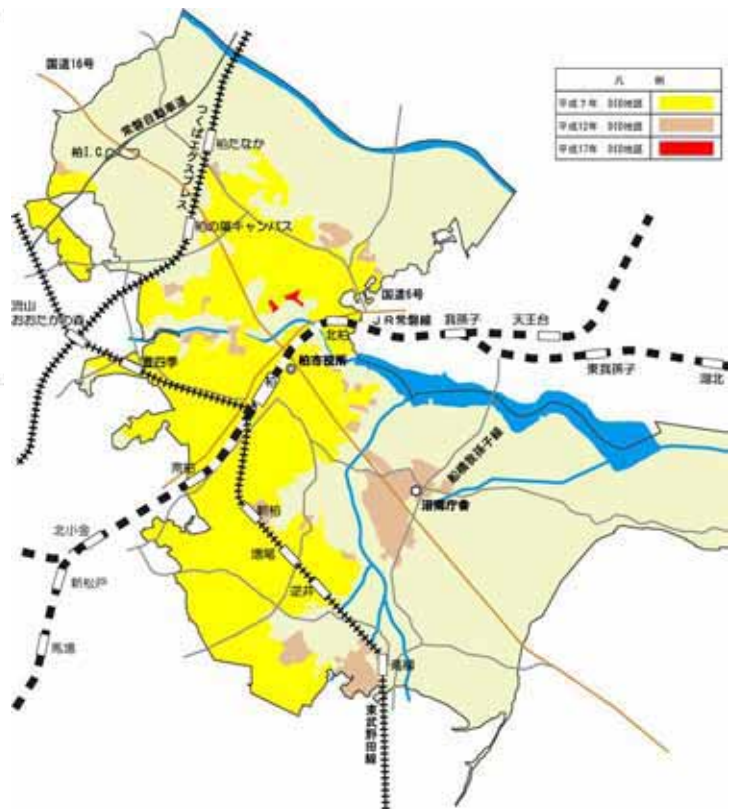
出典：柏市統計

■高齢化率の比較



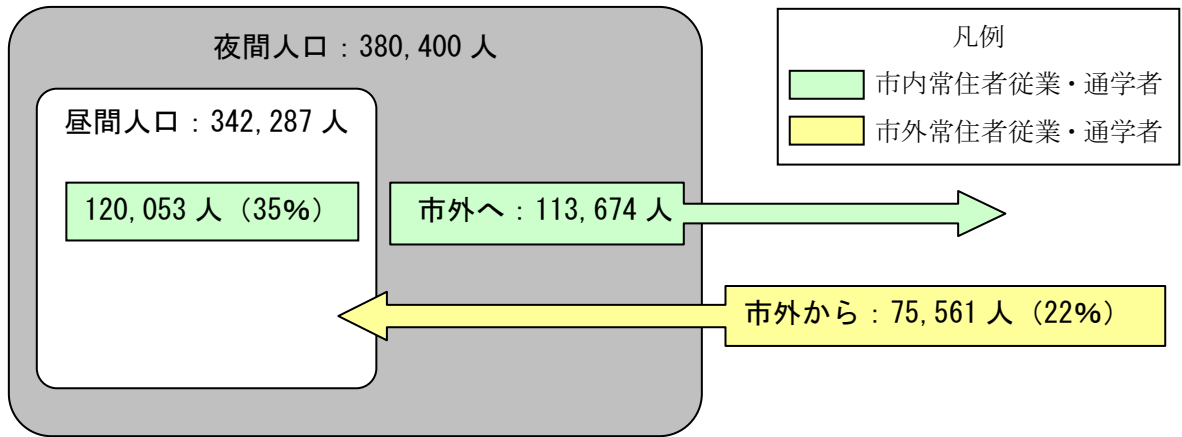
出典：柏市統計（国勢調査）

■人口集中地区の変遷

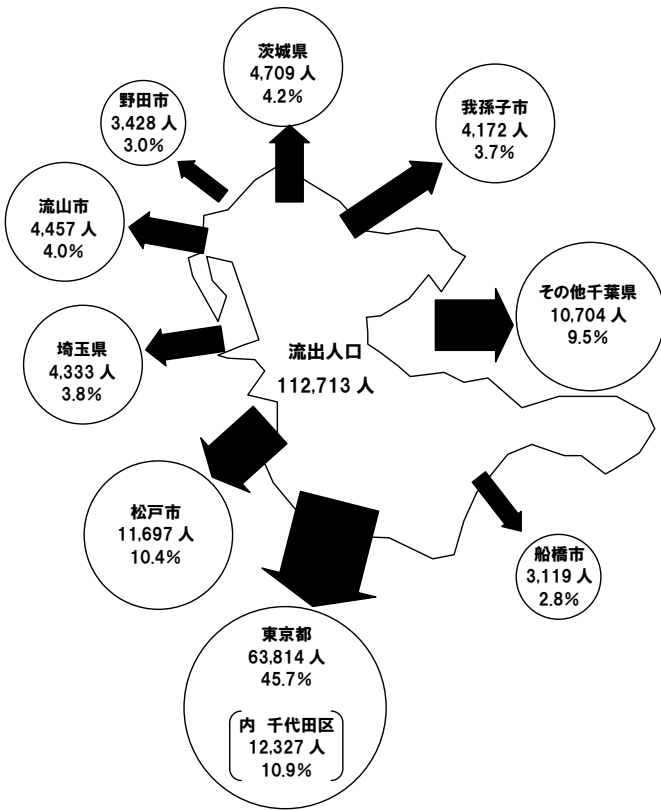


出典：国勢調査

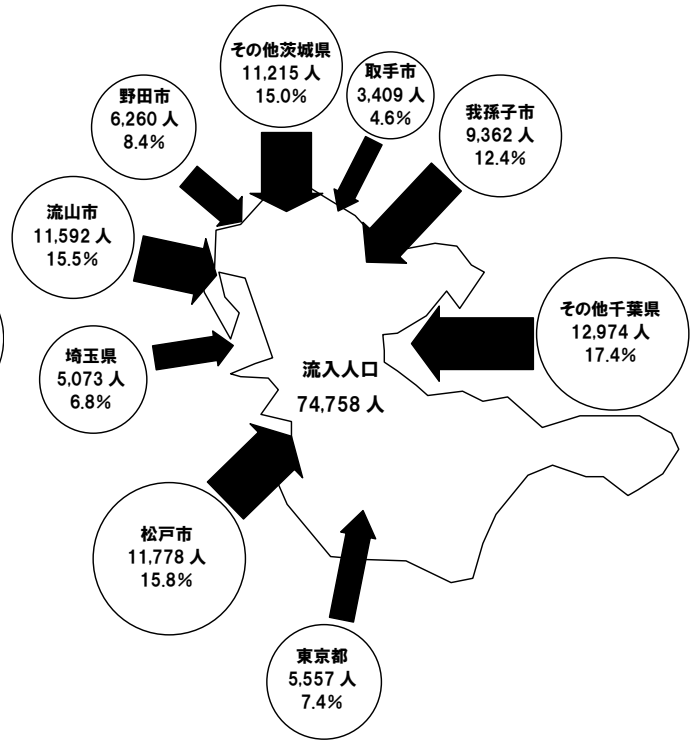
■流出・流入人口



■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

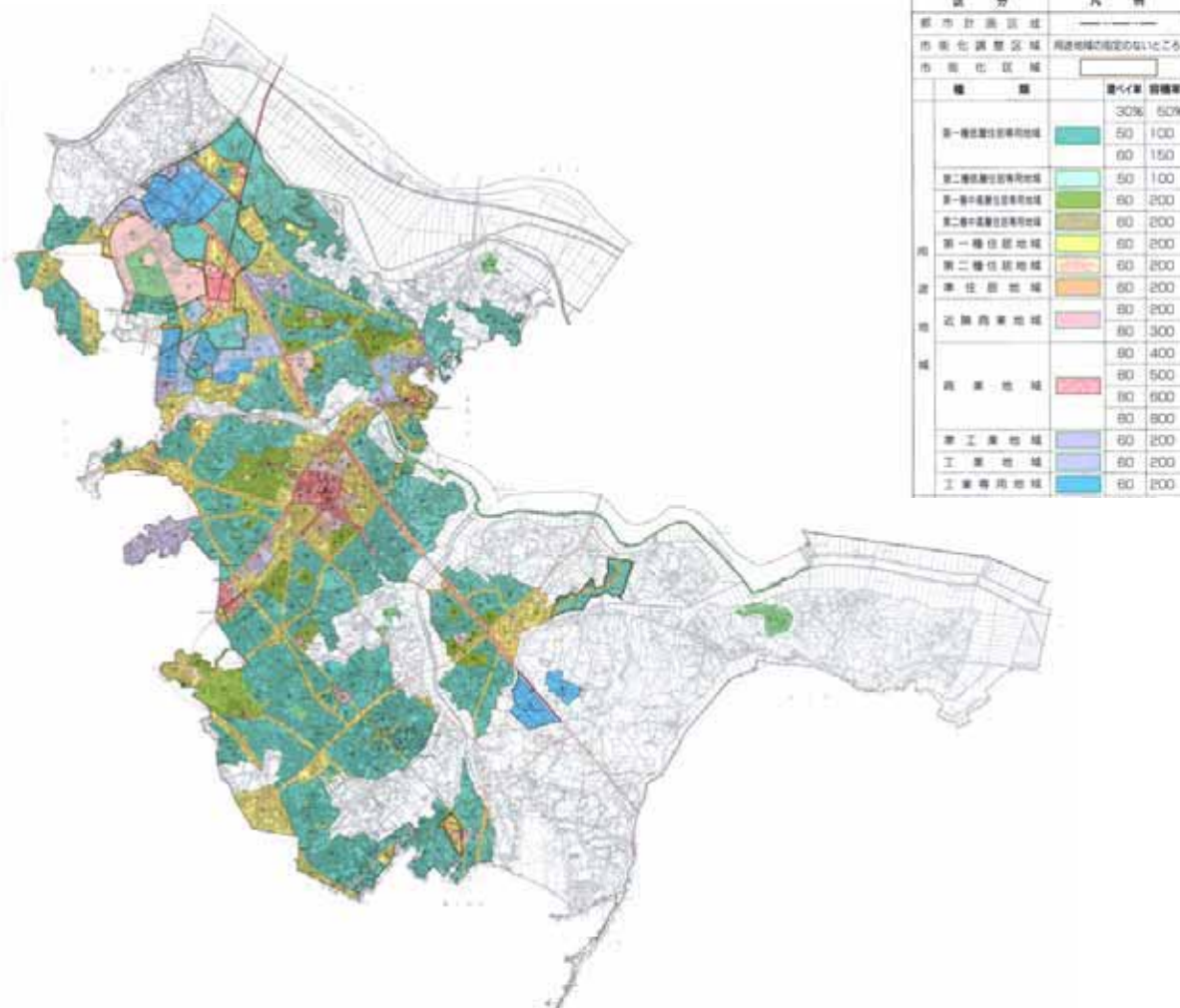


出典：平成17年国勢調査

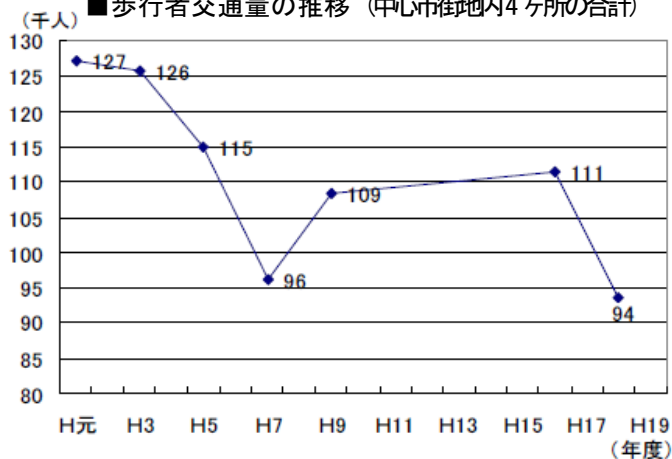
(3) 土地利用・主要施設分布

- 柏駅周辺と柏の葉キャンパス駅周辺を核とした市街地形成
- 柏駅周辺は広域商業拠点として発展を続けているが、郊外への大型店立地の影響により、駅周辺歩行者交通量の減少と商業機能が低下
- 北部・南部地域は、良好な住宅地整備と文化・レクリエーション施設等の都市的土地利用が進展
- 利根川・手賀沼などの堤防を利用してサイクリングロードが整備

■ 都市計画用途地域指定状況

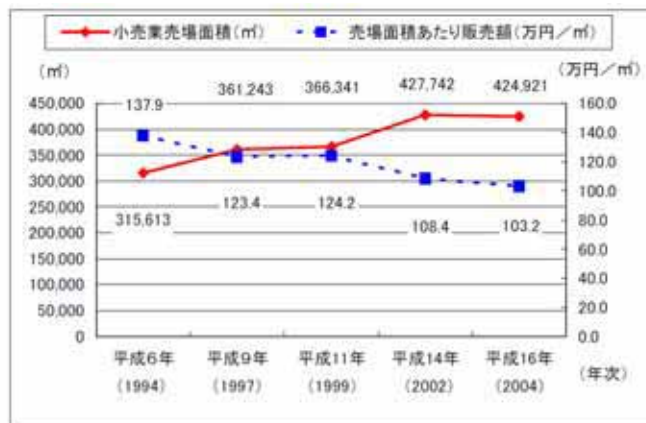


■ 歩行者交通量の推移 (中心市街地内4ヶ所の合計)



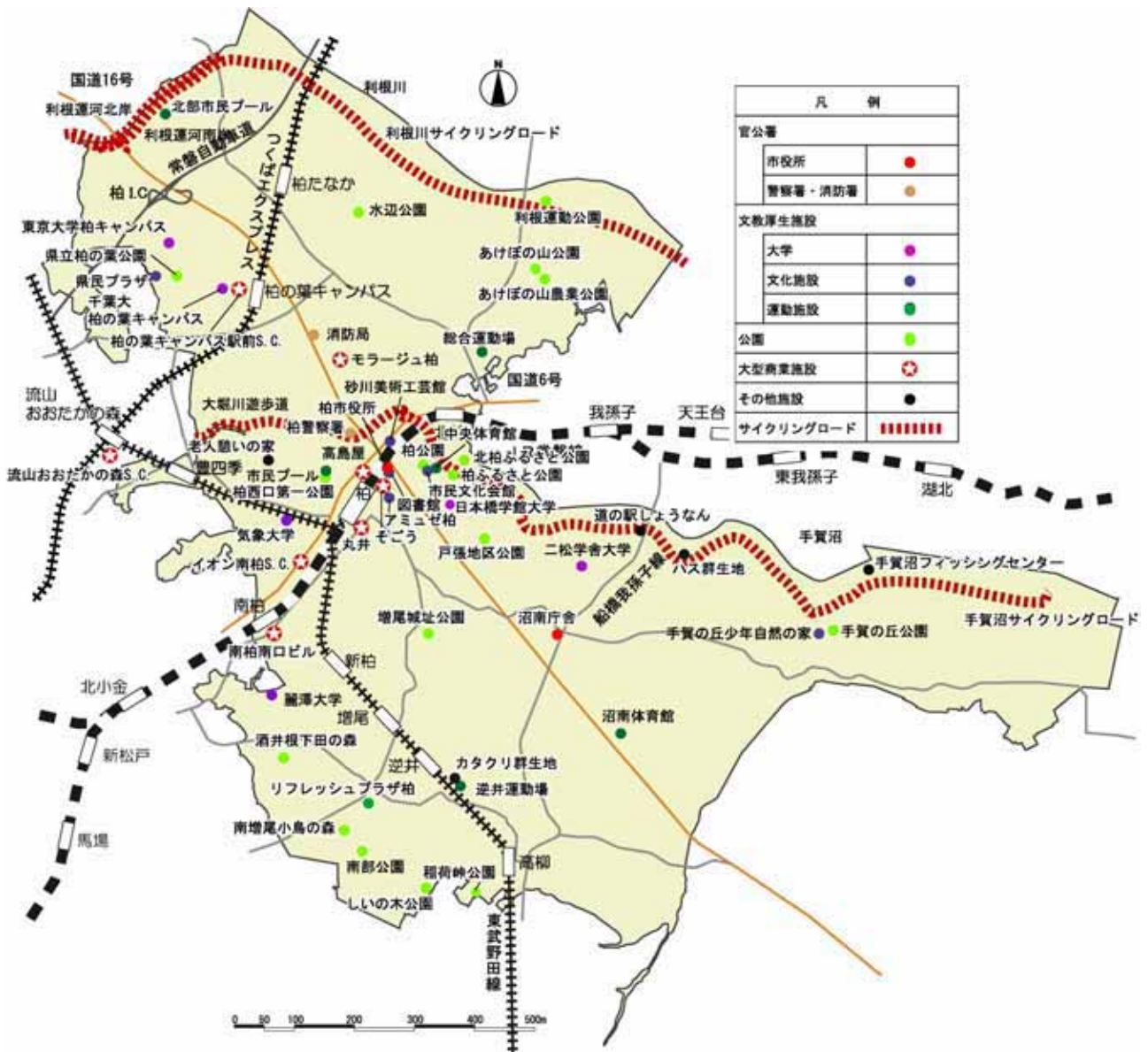
出典：中心市街地活性化基本計画 (H20年3月)

■ 柏市の商業売場面積の推移



資料：商業統計 出典：都市計画マスタープラン (H19年3月)

■ 柏市の主要施設分布



■ 道の駅しょうなん



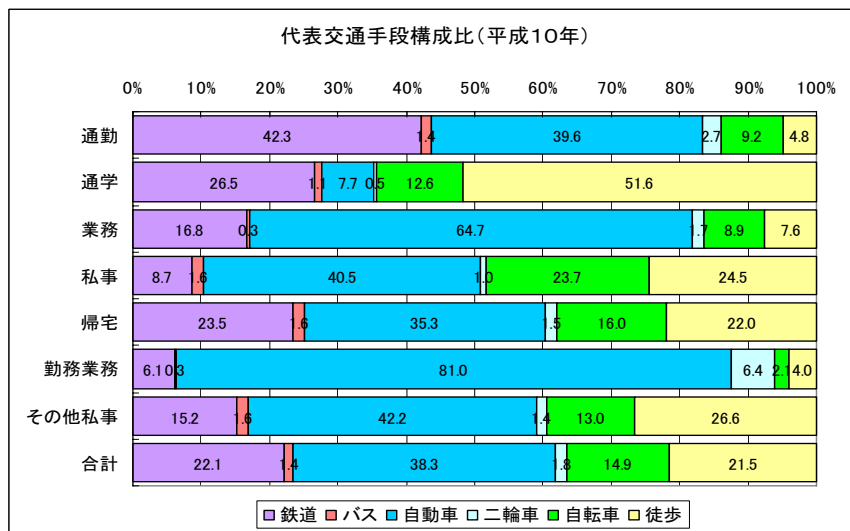
■ 手賀沼サイクリングロード



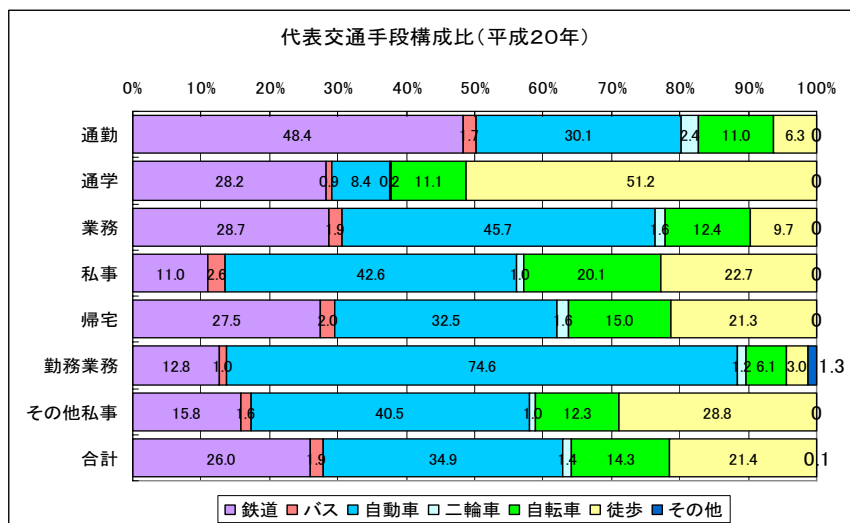
2-2 交通の現況

(1) 交通流動特性

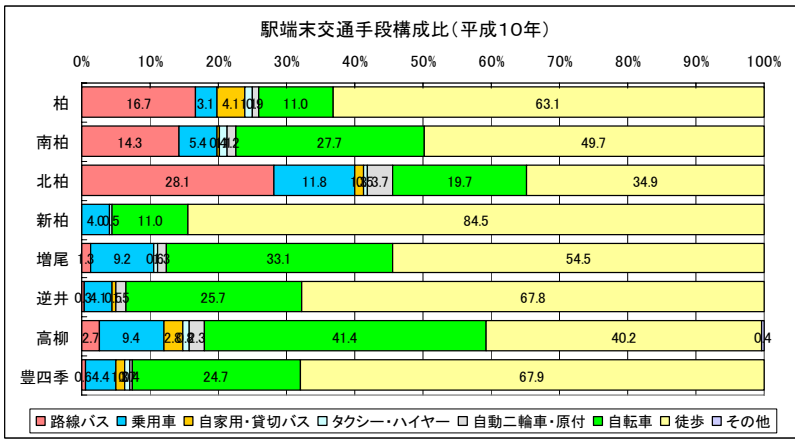
- 代表交通手段の自動車利用が35%、公共交通利用が28%、目的別にみると通学を除いて自動車利用が多いが業務は減少傾向、同じ首都圏中核市の中で自動車分担率は同程度
- 鉄道駅へのアクセスは、徒歩・自転車为主体、JR駅へは路線バス利用が14~28%と多い
- 北部や南部地域での発生集中交通量及び鉄道分担率が増加、全域で自動車分担率は減少傾向
- 乗用車登録台数が近年減少傾向、一方軽自動車は増加傾向



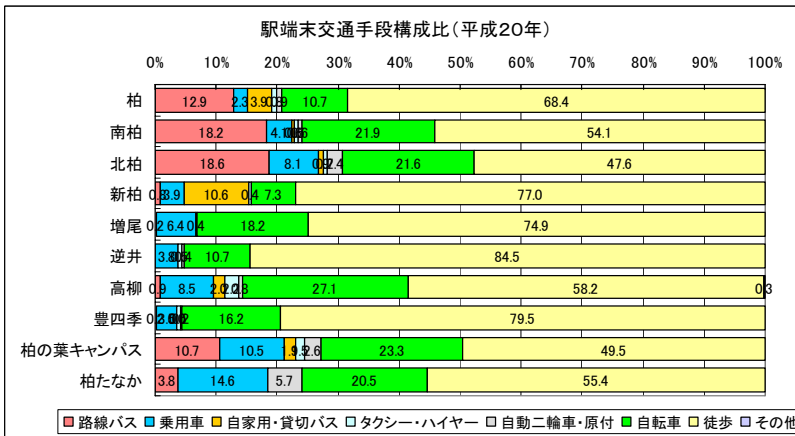
出典：平成10年東京都市圏パーソントリップ調査



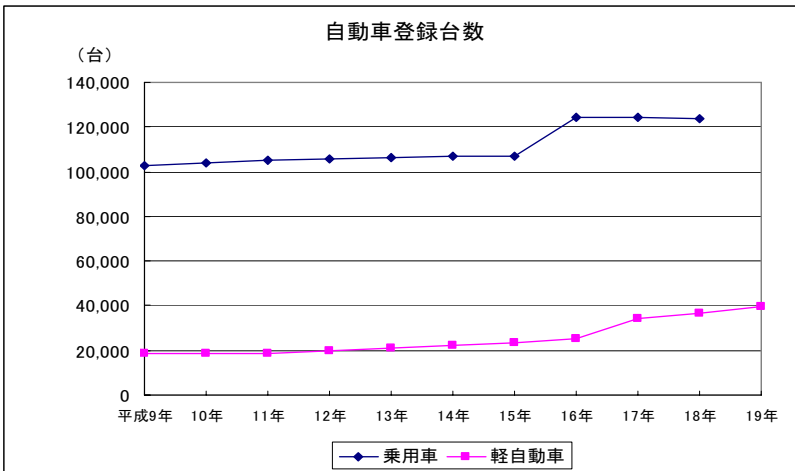
出典：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査



出典：平成10年東京都市圏パーソントリップ調査

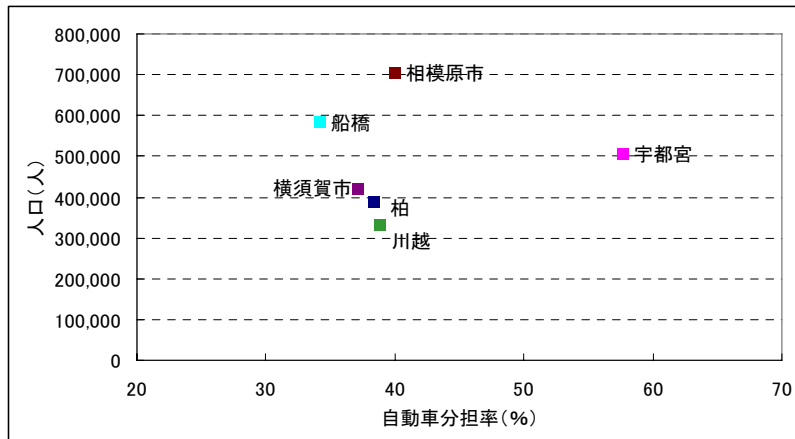


出典：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査



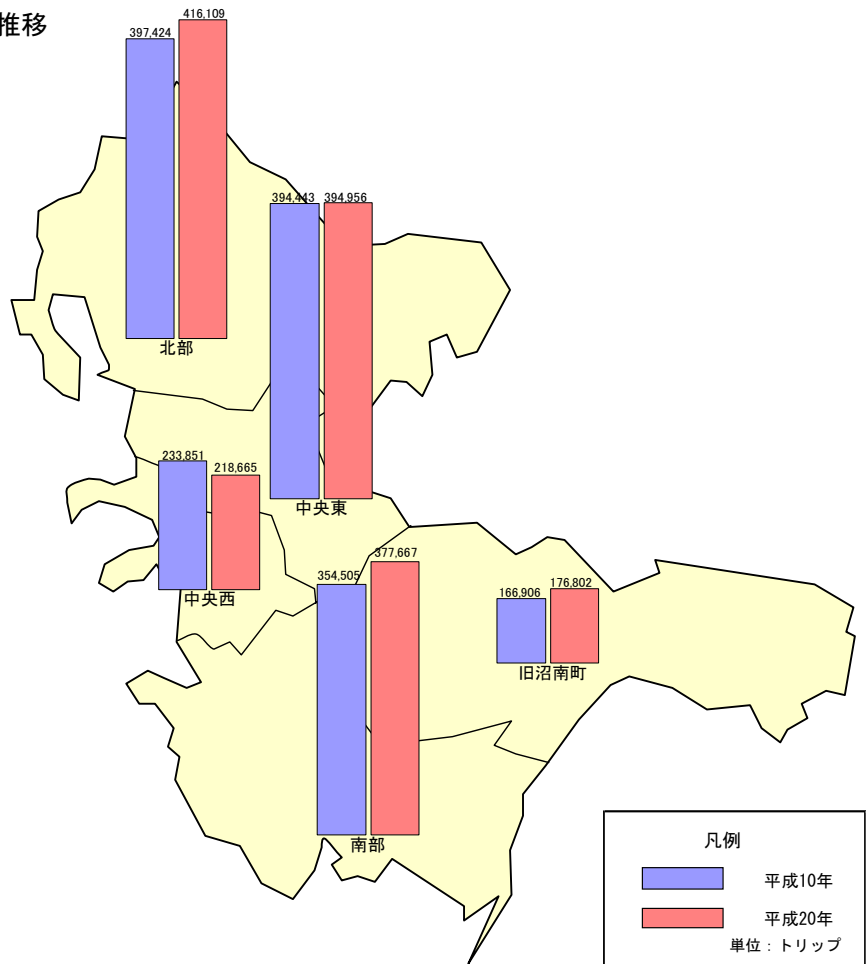
出典：柏市統計

■首都圏中核市における人口規模と自動車分担率の比較

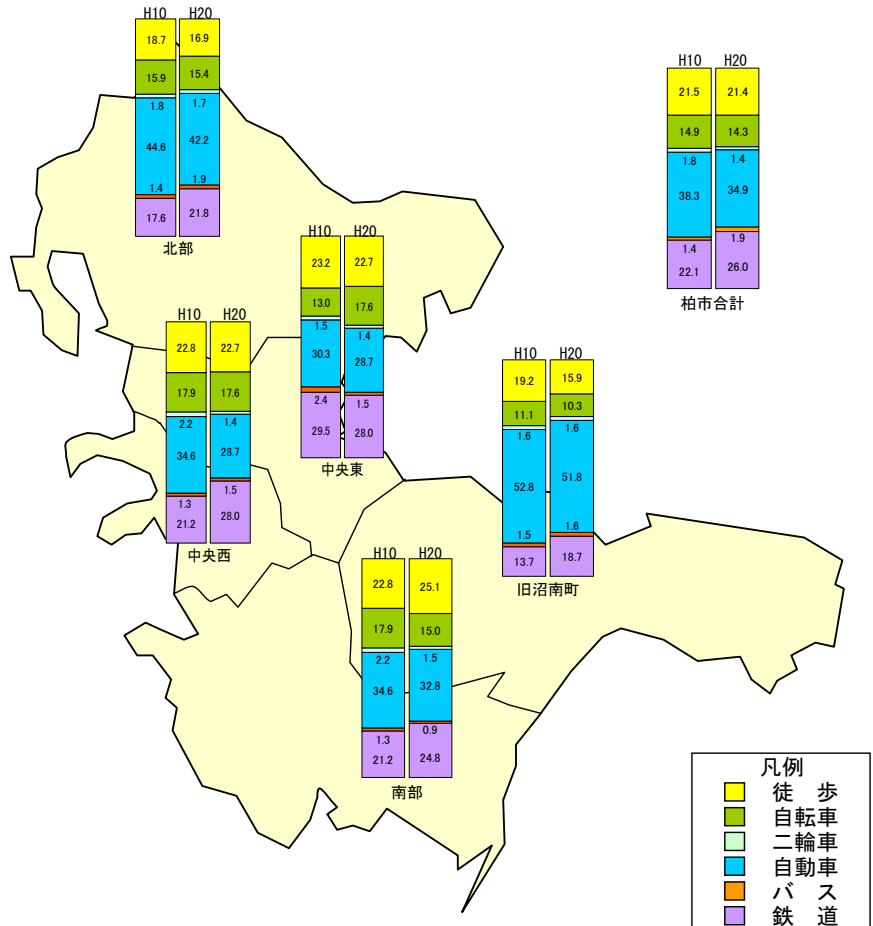


出典：H10 東京都市圏パーソントリップ調査，ただし宇都宮についてはH4 宇都宮都市圏パーソントリップ調査

■地域別発生集中交通量の推移



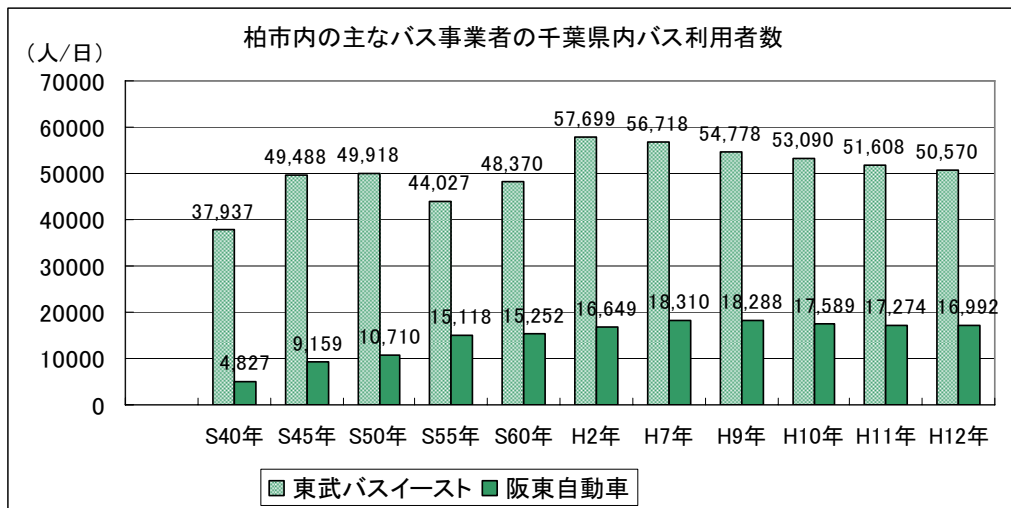
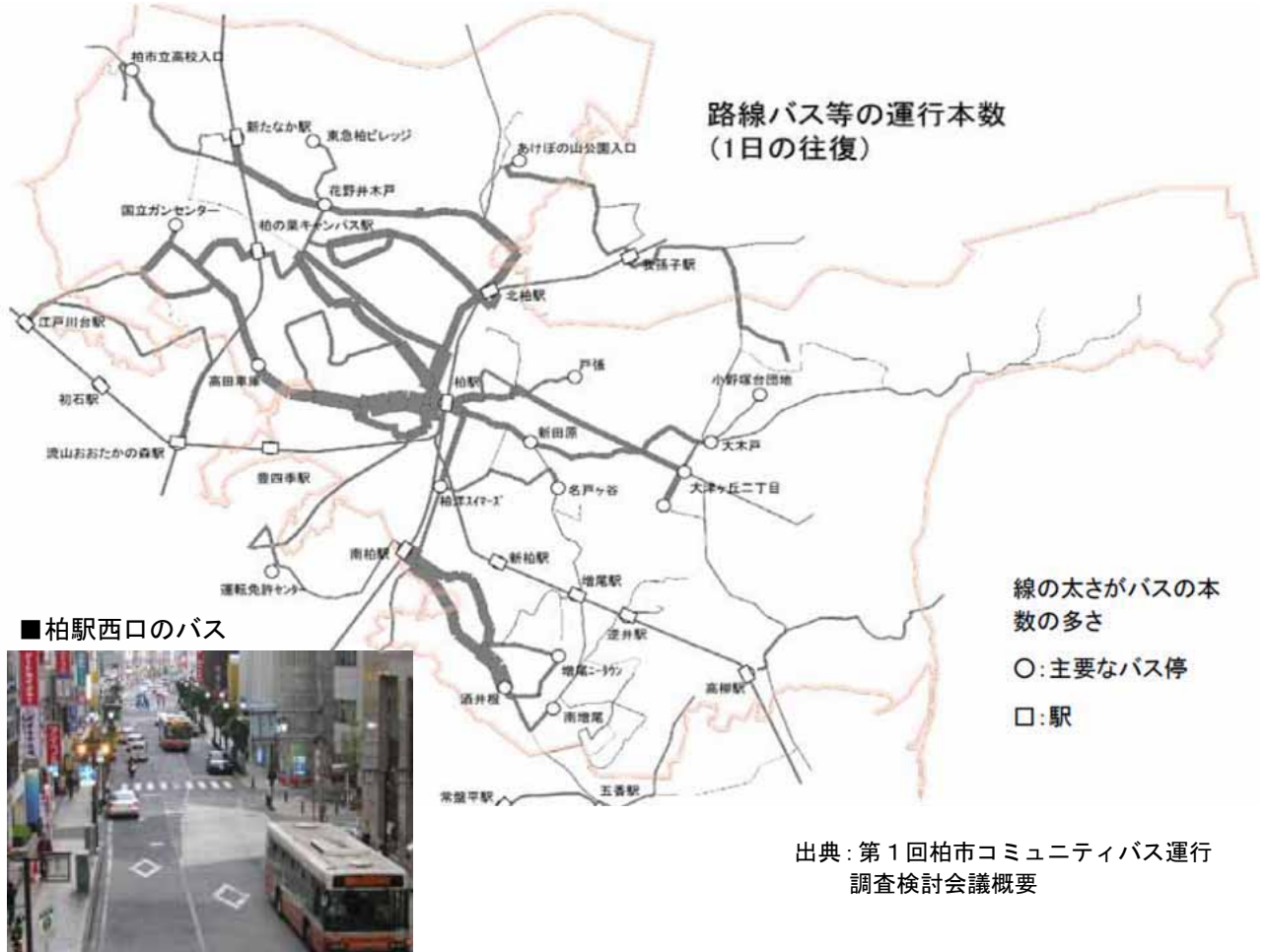
■地域別代表交通手段分担率比較



出典：平成10・20年東京都市圏パーソントリップ調査

②バス交通

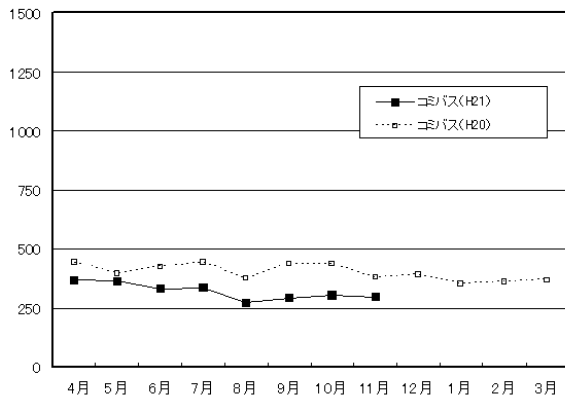
- JR柏駅を中心とした放射系路線バスネットワーク，利用者は平成2年をピークに減少傾向
- 交通不便地域を解消するため，沼南地域を中心としてコミュニティバス，乗合ジャンボタクシーが運行



出典：千葉県交通計画課

■かしわコミュニティバスの利用状況

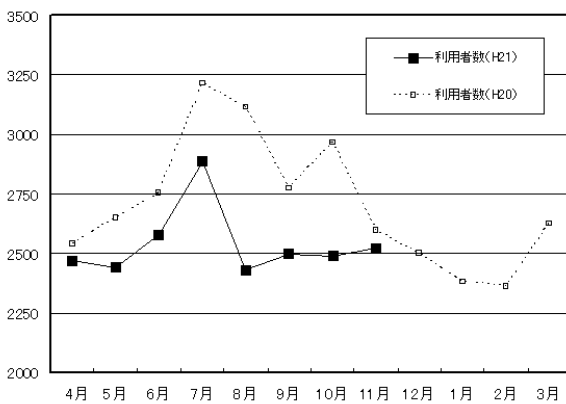
利用者数(人)



■柏乗合ジャンボタクシーの利用状況

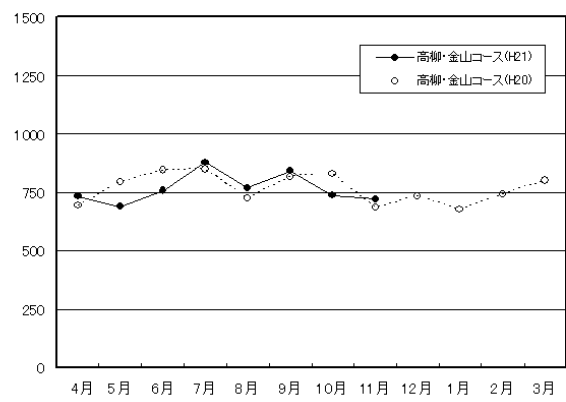
利用者数(人)

【南増尾・逆井コース】



利用者数(人)

【高柳・金山コース】

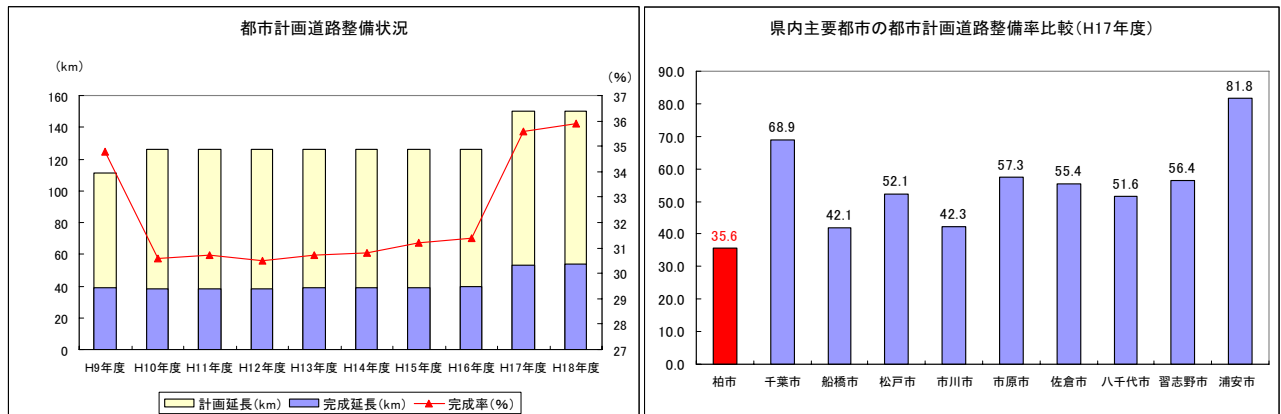


出典：柏市パンフレット

(3)道路整備・自動車交通量

- 国道 6 号と国道 16 号の2つの広域幹線道路を骨格として、柏駅周辺地区を中心とした放射・環状系道路による格子状の都市計画道路網
- 都市計画道路整備状況は、約 36%と低い水準
- 主要幹線道路や市内幹線道路は、道路網整備の遅れによる交通の流入や、交通量の増加などにより混雑が慢性化、常磐自動車道の交通量は減少傾向

- ・本市の道路網は、国道 6 号と国道 16 号の 2 つの広域幹線道路を骨格として、柏駅周辺地区を中心とした放射・環状系道路を配しており、おおむね格子状の都市計画道路網となっている。都市計画道路の総延長は市全域で約 150km、63 路線となっており、その整備状況は、約 36%と低い水準にとどまっている。
- ・主要幹線道路や市内幹線道路については、国道 6 号・16 号において市内の道路網整備の遅れによる交通の流入や、交通量の増加などにより混雑が慢性化している。

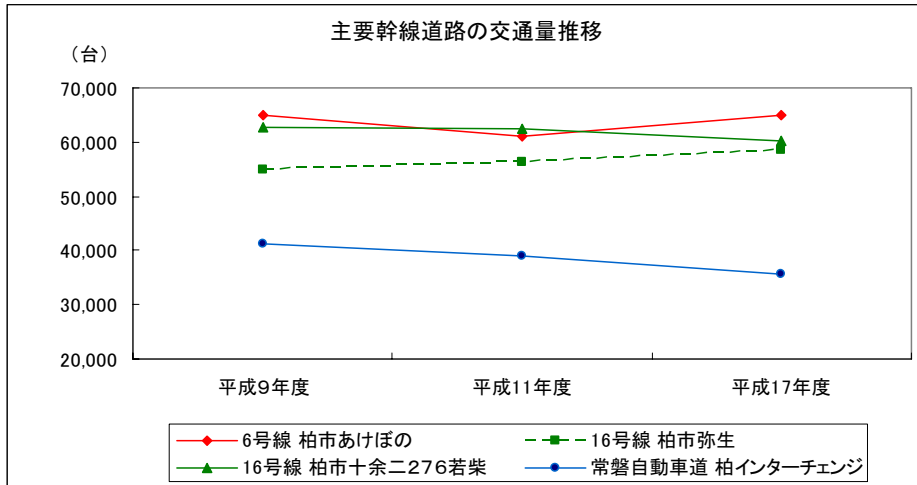


出典：柏市統計

■都市計画道路整備状況図

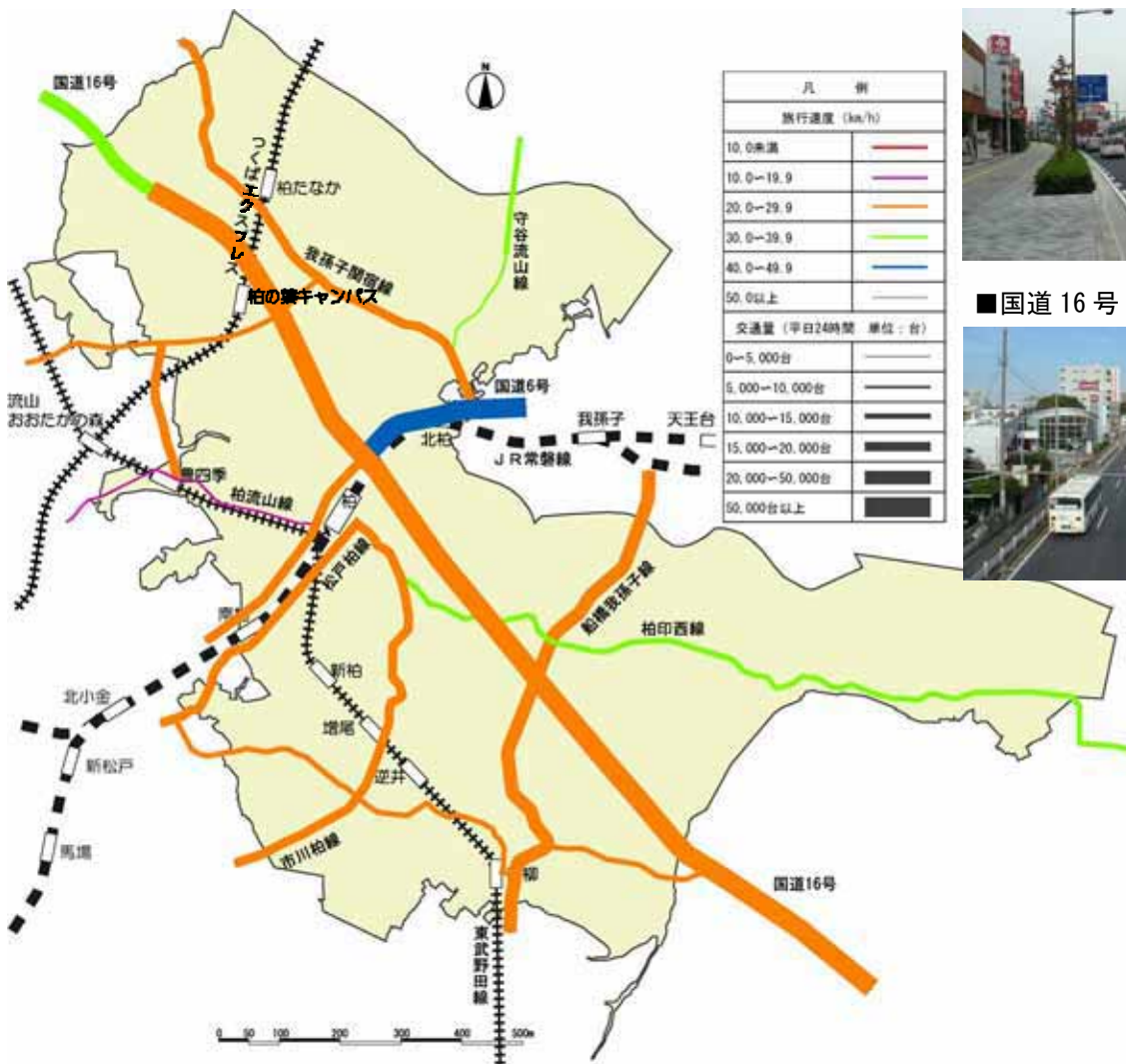


■ 柏市内の国道および常磐自動車道の交通量の推移



出典：国道6・16号は道路交通センサス
常磐自動車道柏インターチェンジは柏市統計

■ 交通量および混雑時旅行速度



■ 国道 6号



■ 国道 16号



出典：平成17年道路交通センサス

(4) 駐車場・駐輪場利用状況

- 柏駅周辺には駐車場整備地区が設定され、市営駐車場が1箇所（日平均 2.2 回転）、民間時間貸し駐車場 93 箇所整備済み、全体収容台数は約 4,000 台
- 鉄道駅周辺には一時的利用のための市営駐輪場が 24 箇所整備済み、登録利用者は減少傾向
- 柏駅東口第二駐輪場、柏の葉キャンパス駅第一駐輪場にレンタサイクルシステム導入

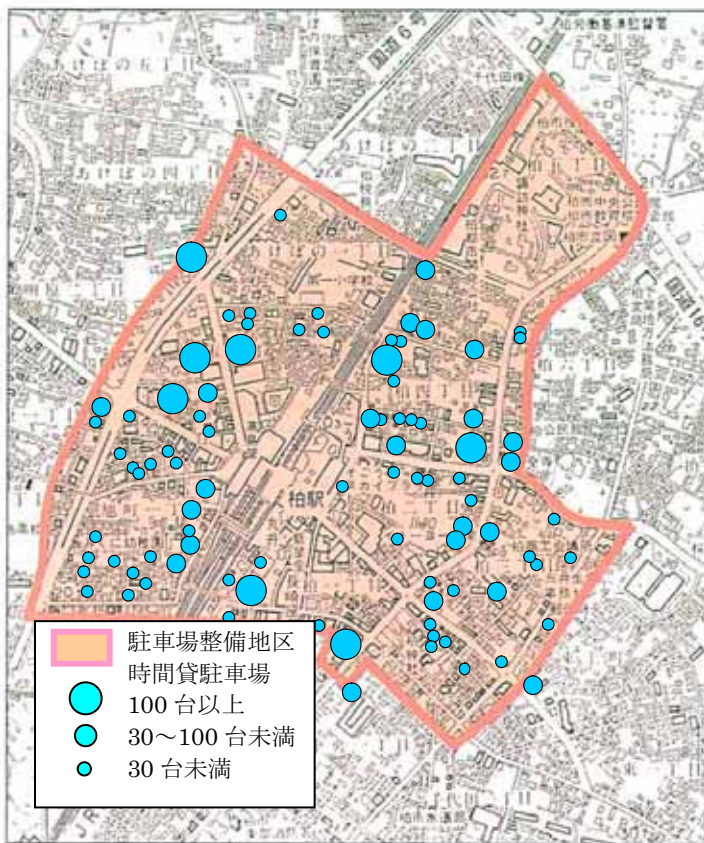
■時間貸駐車場の現況

種別	箇所数	収容台数
市営駐車場	1	211
民間駐車場	93	3,811
合計	94	4,022

■駐車場整備計画（H8年策定）による整備目標量

	現況整備量	駐車需要量	整備目標量	
			民間	公共
目標年次(平成17年)	2,520台	3,230台	120台	590台
長期目標年次(平成22年)		3,490台	170台	800台

■駐車場整備地区と時間貸駐車場の分布



■大規模時間貸駐車場

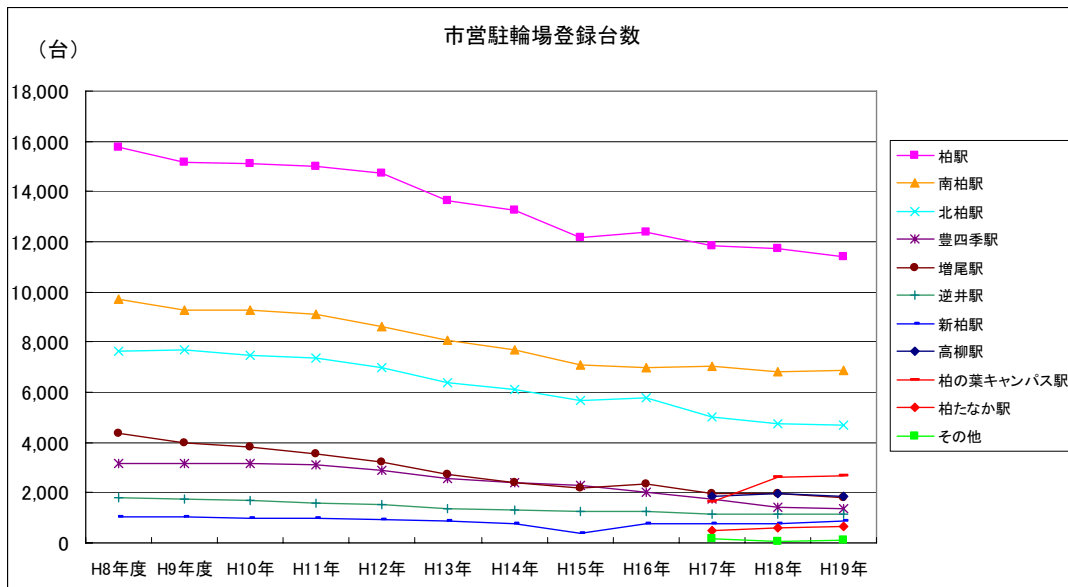


■柏市市営駐車場の概要

区分		料金・台数等	
収容台数		270台	
日平均利用台数		604台（平成20年8月）	
利用時間		7:00～23:30（時間利用）	
料金	普通駐車料金	200円/30分/台	
	夜間駐車料金	2,000円/台（泊）	
	定期駐車料金	全日（日曜～土曜日）	45,000円/月/台
		平日（月曜～金曜日）	22,500円/月/台
回数駐車料金	100円券, 200円券		

■市営駐車場の出口





■高架下を活用した柏の葉キャンパス駅駐輪場



■民間による駐輪場



■レンタサイクルの事業概要一覧

貸出拠点		管理者 運営者	利用方法	利用時間	利用料金(円)	台数 (台)	実質 (1日平均・台)	
駅前型	柏駅東口第二	交通施設課 シルバーセンター	一時利用	6:00~22:00	200(大人) 100(高校生以下)	20	56.1	
			一月利用	18:00~翌8:00 8:00~18:00	2,000(大人) 1,000(高校生以下)	50	94.1	
	柏の葉 キャンパス第一 (北側)	都市振興公社 サイカパークینگ	一時利用	6:00~20:00	200(大人) 100(高校生以下)	約80	29.6	
			一月利用	6:00~20:00	2,000(大人) 1,000(高校生以下)		43.6	
	柏たなか第一	都市振興公社 サイカパークینگ	一時利用	6:00~20:00	200(大人) 100(高校生以下)	約15	—	
			一月利用	6:00~20:00	2,000(大人) 1,000(高校生以下)		—	
公園型	利根サイクリング	あがほの山 農業公園	スポーツ課 都市振興公社	一時利用	9:00~17:00	大人用50台 子供用40台	14.6	
	手巻沼周遊レンタサイクル	中央 体育館	スポーツ課 あゆみの郷公社	一時利用	4月から9月 9:00~17:00 10月から11月 9:00~16:00	300(大人) 100(小学生以下)	50	13.0
		道の駅 しょうなん					47	3.1



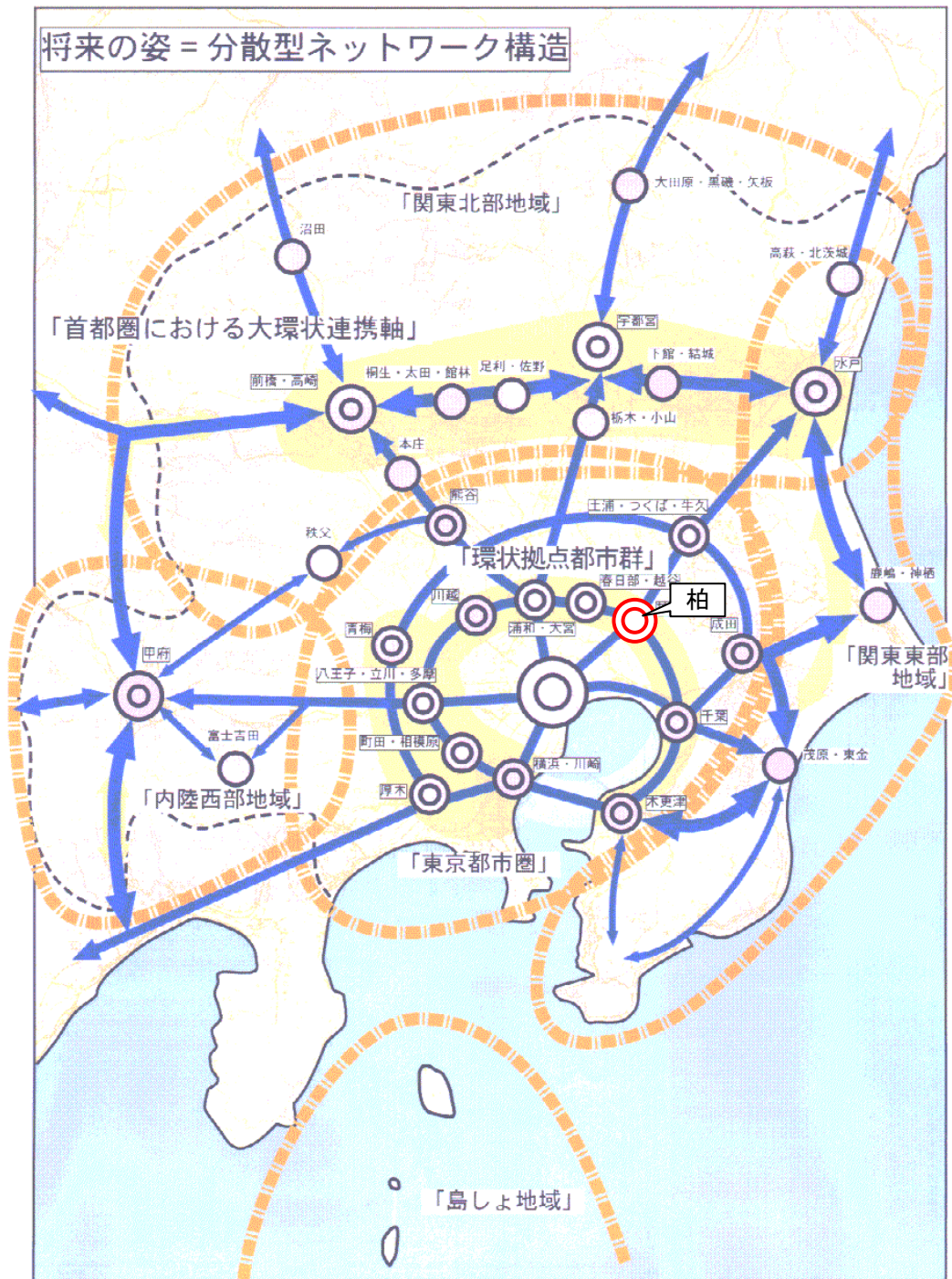
出典：柏市資料

2-3 上位・関連計画

(1) 上位計画での交通政策に関する位置づけ

①第5次首都圏基本計画（平成11年3月，平成11年度から平成27年度まで）

柏市を中心とする地域は，国の第5次首都圏基本計画において「広域連携拠点」に位置づけられ，「常磐新線（つくばエクスプレス）沿線地域や柏都心部（柏駅）等を中心に首都圏における学術・産業・文化の重要な交流拠点として育成・整備」する方向性が示されており，今後も首都機能の一翼を担う拠点都市としての発展が期待されている。



③千葉県広域道路整備基本計画

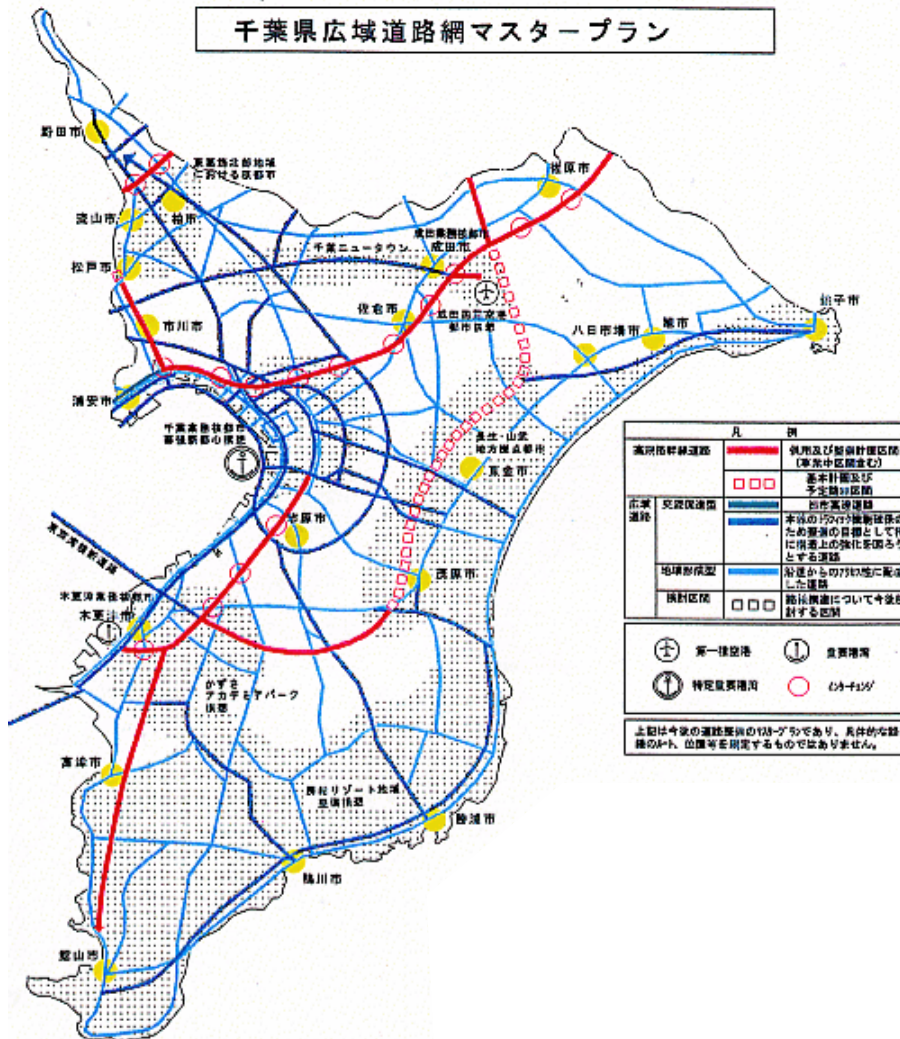
●道路整備の目標

- ・ 県都1時間構想：将来的に県内の主要都市から県都千葉市までの到達時間を1時間に近づけるといいう目標に向けた道路網の整備構想。
- ・ 高速道路アクセス30分構想：県内どこからでも、最寄りの高速道路インターチェンジまでほぼ30分で結ぶ道路網の整備構想。
- ・ プロジェクトの支援：県レベルのプロジェクトへのアクセスを強化し、この効果を全県に波及させる。
- ・ アクアラインの有効活用：東京湾アクアラインの効果を活かすネットワークを形成する。

●当面の重点整備区間の考え方

- ・ 高規格幹線道路など、全国や首都圏とのネットワークを形成する路線
- ・ 高規格幹線道路の連絡となる路線・区間
- ・ 他都県との交流を促進する路線・区間
- ・ 地域高規格道路として位置づけられる路線
- ・ 県内主要都市相互を連絡する路線・区間
- ・ 容量の拡大などによる渋滞対策と機能強化が必要とされる区間
- ・ プロジェクトを支援し地域活性化に資する路線・区間
- ・ 隘路を解消する路線・区間

千葉県広域道路網マスタープラン



④柏市第四次総合計画

【基本構想】（平成 13～27 年度）

●バランスのとれた都市構成を実現する

- ・公共交通機関をはじめとする交通体系や道路網の整備を推進することにより、市内の各地域間の円滑な交流を可能とし、それぞれの市民生活や産業活動を支え、全体としてバランスのとれた発展を目指す。
- ・中心市街地における交通渋滞の緩和や快適な歩行環境の確保を図るために、駐車場・駐輪場の適正な整備、公共交通機関の利用促進など交通円滑化対策の実施を通じて、快適な交通環境づくりを進める。
- ・地域拠点の育成、文化・スポーツ・レクリエーション拠点等の適正配置や土地利用の整序化を通じて、地域特性に応じた市街地整備を進める。特に、南部地域や中央地域などの既成市街地においては、広域拠点性を有する柏駅周辺や北部地域の都市機能を補完し、地域住民の需要に即したうまいと賑わいのある地域拠点の形成を図る。

【中期基本計画：主要事業】（平成 18～22 年度）

●総合交通体系の充実

- ・都市計画道路の整備促進（塚崎箕輪線，増尾南増尾線）
- ・J R 常磐線快速電車の東京駅乗り入れ要望
- ・東武野田線複線化等，鉄道の利便性向上・機能強化要望
- ・多様な交通サービスの提供・支援
- ・ノンステップバスの導入支援
- ・E S Tモデル事業の推進

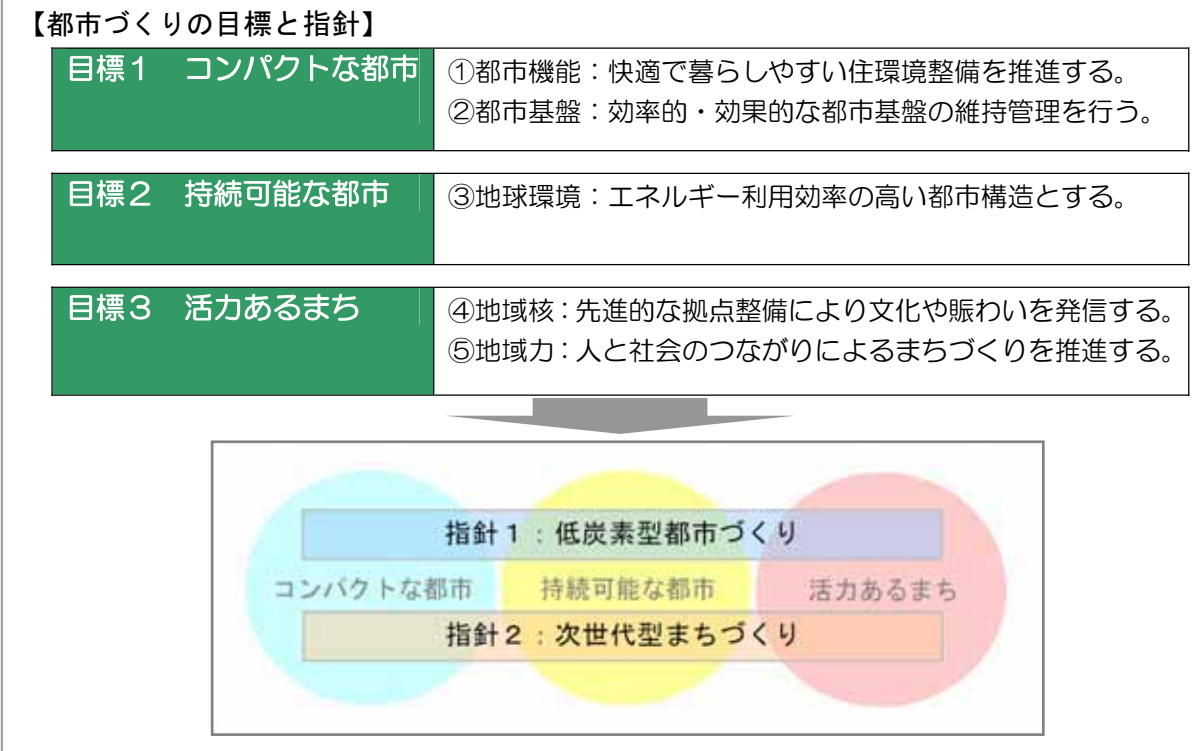
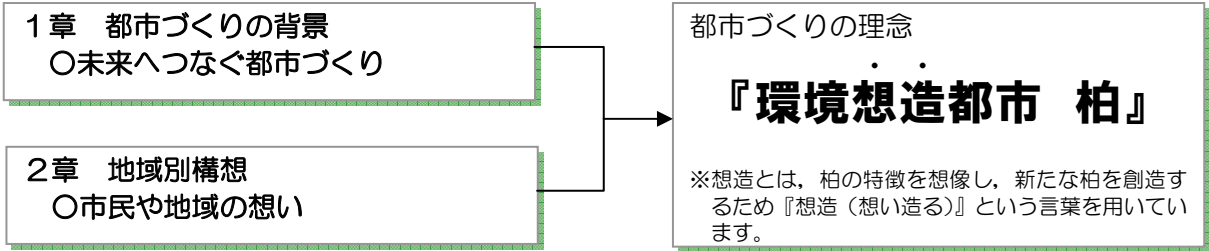
●道路網の整備

- ・都市計画道路の整備促進
- ・新市建設計画関連幹線道路の整備
- ・道路の新設，拡幅，改良事業
- ・道路舗装事業（沼南地域）

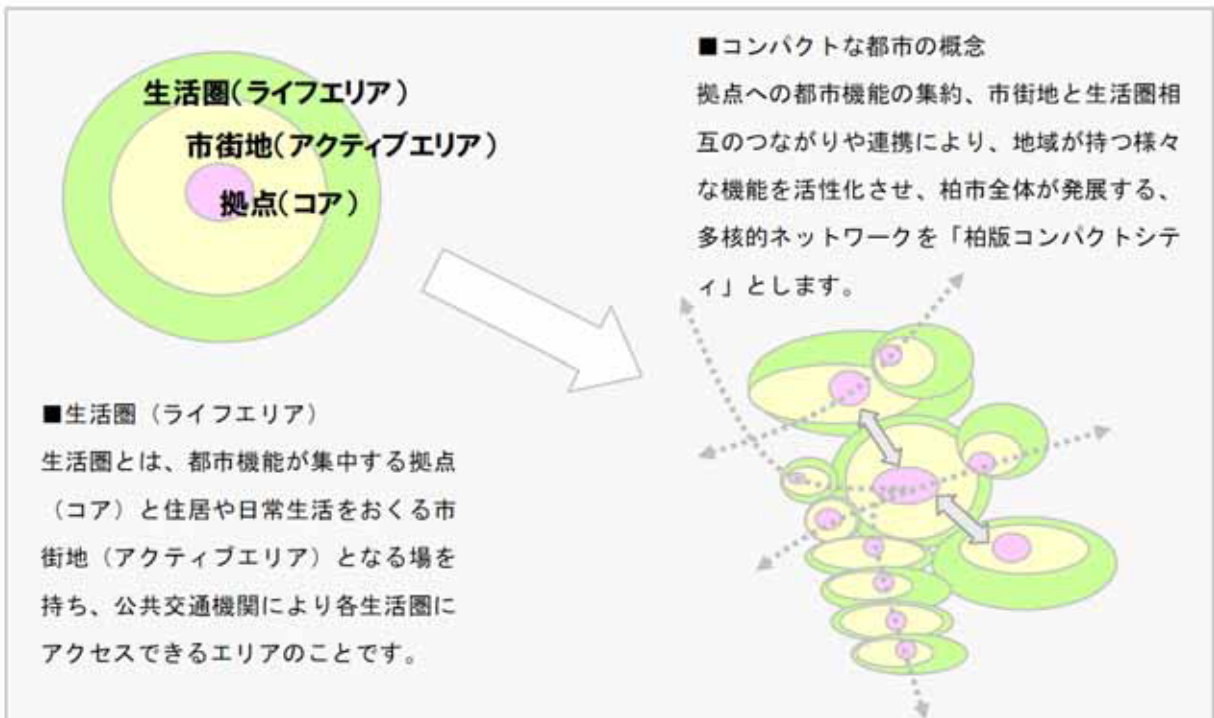
●交通環境の改善

- ・柏ナンバー創設を契機とする各種啓発事業の実施
- ・自転車利用総合計画の策定
- ・駐輪場の整備・改修
- ・交通円滑化方策の検討，実施

⑤都市計画マスタープラン（目標年次：平成 18 年度から平成 37 年度まで）



■生活圏(ライフエリア)とコンパクトな都市の概念



⑥地球温暖化対策計画（平成 20 年 3 月）

●本市における温室効果ガスの排出量削減の目標

- ・京都議定書の趣旨を踏まえ、平成 20 年から平成 24 年までの間における温室効果ガスの排出量を、1 年当たりの平均値で平成 2 年の排出量と比較して 6 パーセント以上削減すること。
- ・本市が従来取り組んできた温室効果ガスの排出量削減の目標を踏まえ、平成 27 年度の温室効果ガスの排出量を平成 12 年度の温室効果ガスの排出量と比較して 10 パーセント以上削減すること。

【省 CO2 まちづくりで必要な対策】

●CO2 の削減を考慮した土地利用の効率化

- ・再開発や都市再生などの事業を通し、鉄道駅やバス路線等の公共交通の充実するエリアを中心に、市街地のスケールを小さく保ち、歩いてゆける範囲を生活圈と捉えたヒューマンスケールとすることで、都市郊外化・スプロール化を抑制し、移動距離の減少により CO2 の削減が可能となる。

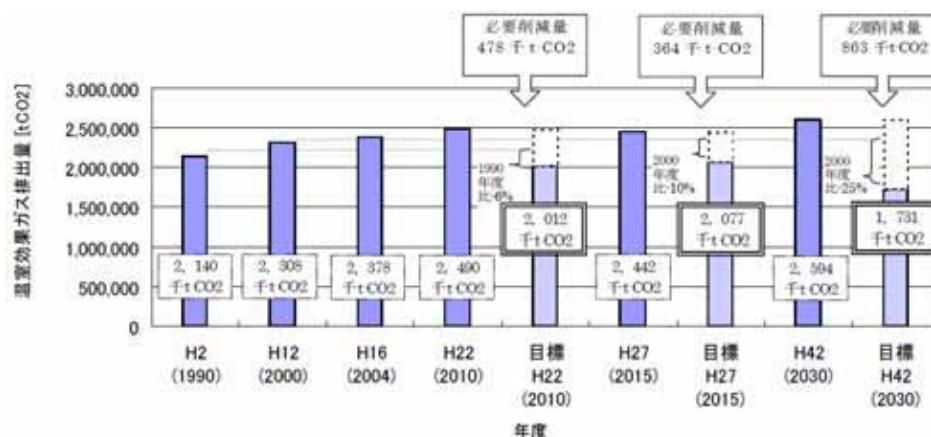
●過度の自動車依存を転換する交通システムの構築

- ・自動車の CO2 排出を削減するために、バス交通の充実や、サイクルシェアリングなどの新しい公共的機関の創出により、低環境負荷型の交通体系についても検討する必要がある。（つくばエクスプレス沿線で EST（環境的に持続可能な交通）モデル事業を実施）

■ 計画対象期間と目標

期間	対象年次	排出削減目標
短期	平成 20 (2008) 年 ～ 平成 24 (2012) 年	1 年当たりの平均値を平成 2 (1990) 年の排出量と比較して 6%以上削減
	平成 27 (2015) 年度	平成 12 (2000) 年度の排出量と比較して 10%以上削減
中期	平成 42 (2030) 年度	平成 12 (2000) 年度の排出量と比較して 25%以上削減

■ 温室効果ガス排出量の推移及び将来目標値



(2) 関連計画・プロジェクトの実施状況

■ 関連計画で提案されている主な交通施策

	関連計画	主な内容
①	柏市交通バリアフリー基本構想 (柏市:平成22年3月改訂)	○市内の全ての旅客駅周辺および沼南庁舎の周辺を重点整備地区に設定し、バリアフリー化を実施している。 ①柏駅周辺地区, ②南柏駅周辺地区, ③北柏駅周辺地区, ④豊四季駅周辺地区, ⑤新柏駅周辺地区, ⑥増尾駅周辺地区, ⑦逆井駅周辺地区, ⑧高柳駅周辺地区, ⑨柏の葉キャンパス駅周辺地区, ⑩柏たなか駅周辺地区, ⑪沼南庁舎周辺地区
②	ノーマライゼーションかしわプラン (柏市:平成19年4月)	○歩行の妨げとなる違法物への対策強化 ○市内各駅のバリアフリー化の推進 ○ノンステップバス導入の支援と定期的な運行の要請
③	柏市環境基本計画 (柏市:平成21年3月)	○自動車交通対策の推進 ・環境への負荷が少ない自動車の普及 ・環境への配慮した交通体系の検討 ・自転車を利用しやすい環境の整備 ・公共交通機関の利用の推進 ・自動車の使用抑制対策の推進 ・エコ・ドライブの啓発
④	ライブタウン構想 (柏市:平成13年3月)	○都心 ・都心機能の強化, 都心環境の向上, 都心交通の改善 ○拠点 ・生活拠点の充実(南柏駅周辺・北柏駅周辺・豊四季駅周辺) ○交通 ・幹線道路網の整備と拠点間ネットワークの形成 ・交通混雑・渋滞の改善に向けた交通施設の整備と交通円滑化への誘導 ・歩行環境の改善 歩けるみちづくりの推進 ・公共交通の利用促進
⑤	柏の葉国際キャンパスタウン構想 (千葉県, 柏市, 千葉大学, 東京大学:平成20年3月)	○世界の環境交通モデルとなる移動のシステムを整える ・TOD推進地区として位置づけ, 新しい移動システムの実証実験と導入推進 ・柏の葉地域と柏駅地域の2つのコアを結ぶ交通を整備 ○歩行者と自転車の楽しい移動を可能とするネットワークをつくる (自転車分担率10%増加) ・すべての幹線道路への自転車レーン設置などネットワーク整備 ・フリーサイクルや共同自転車などのシステム導入 ・地域資源を活かす魅力ある歩行者空間とネットワーク形成 ○自動車利用を削減するための総合的な施策展開 (自動車分担率10%低下) ・カーシェアリングの実施 ・環境にやさしいエネルギーの利用
⑥	柏市中心市街地活性化基本計画 (柏市:平成20年3月)	○柏駅東口歩行者専用嵩上式広場改良事業 ○柏駅東口交通円滑化事業 ○東武柏駅バリアフリー化事業 ○柏駅駅舎等改良事業 ○柏駅東口歩行者系都市計画道路整備事業

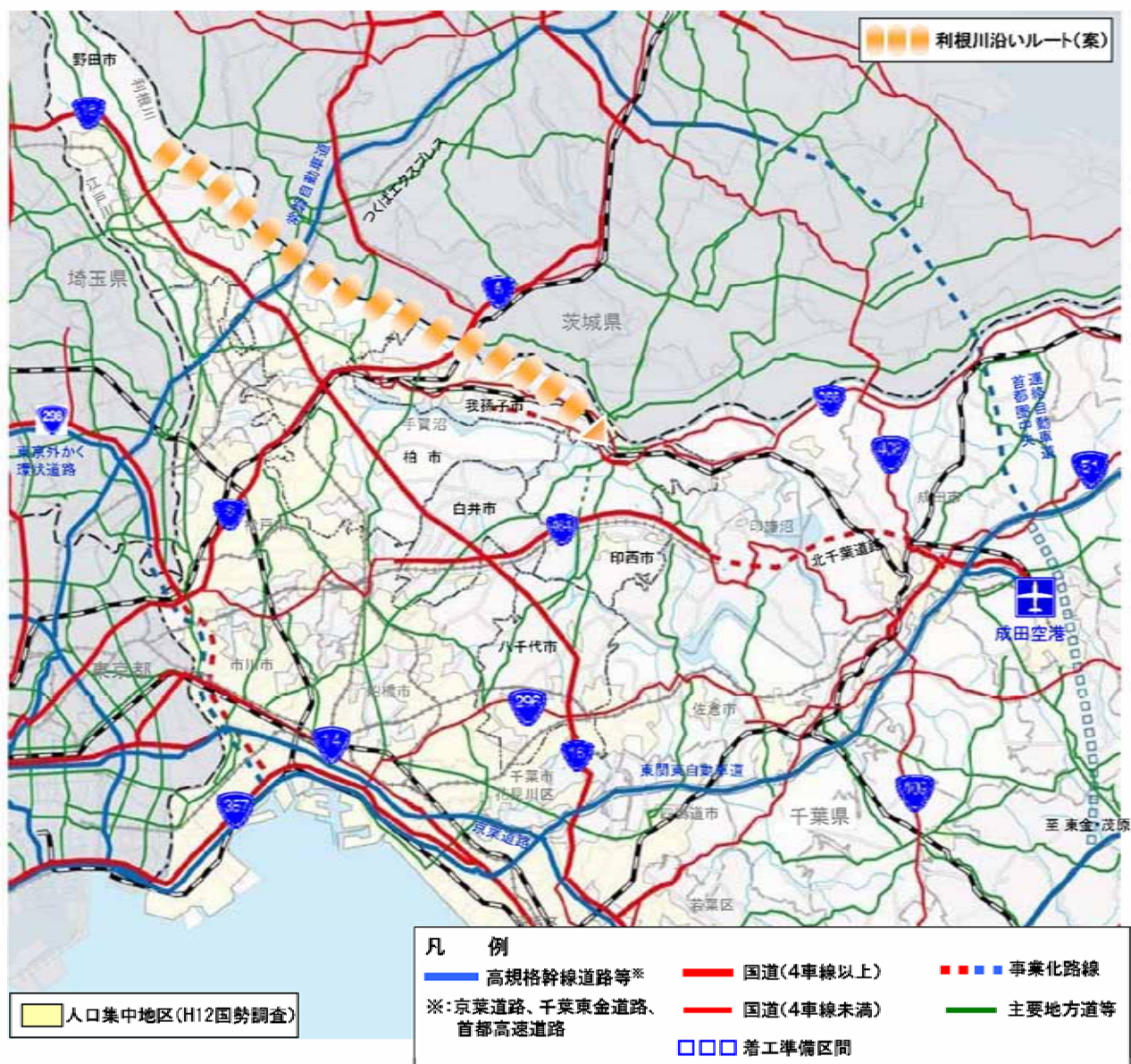
■交通施策に係る個別計画・調査（１）

	計画および調査	主な内容・検討結果
①	柏駅東口地区交通円滑化 方策調査 （柏市：平成 13 年 3 月）	○今後優先的に実現化すべき施策 <ul style="list-style-type: none"> ・ 休日のバス駅前乗り入れ ・ タクシープールの場所変更 ・ 共同荷捌き場の設置 ・ 駐車場案内の設置 ・ 歩道幅と駐輪の適正化 ・ 違法駐車排除と予防 ・ サンサン通りの交通規制の変更 ・ 環境対策の推進 ・ パークアンドライドの推進
②	柏駅東口交通改善実現化 調査 （柏市：平成 14 年 3 月）	○タクシー遠隔化誘導システムの運用効率の向上 ○休日における駅前通りバス乗り入れにおける合意形成 ○ITを活用した駐車場案内システムの構築 ○共同荷捌きスペースの法的根拠付けと適合スペースの創出
③	交通結節点の整備方策調 査 （柏市：平成 19 年 3 月）	○ETCを活用したタクシー配車システム実験計画策定 ○システム利用方法・運用ルールの作成
④	柏市中心部・旧沼南町地 域との交通円滑化調査 （柏市：平成 18 年 3 月）	○路線バス等の定時性の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路整備や需要等にあわせて、段階的に施策を展開していく ○新交通システム等の導入可能性 <ul style="list-style-type: none"> ・ 沼南地域から市中心部における新交通システムの導入は、需要が少なく、導入空間に多くの課題があり、非常に困難 ・ バスの高度化を図りつつ、路線バスの専用空間の確保を検討
⑤	環境的に持続可能な交通 （EST）モデル事業実 施に関する調査 （国交省：平成 18 年 3 月）	○バス交通のネットワーク再編の効果や自転車の利用促進をすることにより自家用車からバス等への利用転換を見込むとともにCNG車等の導入を図る。（つくばエクスプレス沿線地域） <ul style="list-style-type: none"> ・ 低公害車の導入（柏市） ・ PTPS（JR 柏駅～柏の葉公園）の導入（柏市） ・ コミュニティバス導入可能性調査（柏市） ・ 自転車駐輪場整備（つくばエクスプレス各駅）（柏市，流山市） ・ ノンステップバスの導入（バス事業者，国，県，柏市，流山市） ・ 自転車走行に配慮した道路の整備（県，柏市） ・ PTPS 導入（国，県，柏市，バス事業者） ・ バスロケーションシステムの検討（柏市，バス事業者） ・ ボトルネック交差点の改良調査検討（国，県，柏市，流山市）
⑥	「高齢化の進んだ小規模 交通需要地域や交通空白 地域における新たなデマ ンドシステム導入可能性 検討」に関する調査業務 （国交省：平成 18 年 3 月）	○オンデマンドシステム導入の有効性の確認 ○オペレーターを介した予約入力の利用とコストの軽減

■交通施策に係る個別計画・調査（２）

	計画および調査	主な内容・検討結果
⑦	<p>東京大学柏キャンパスにおける通勤・通学マネジメント事業 （東京大学，柏市，特定非営利活動法人柏の葉キャンパスシティ ITコンソーシアム：平成 18 年 3 月）</p>	<p>○通勤・通学バスサービス ・サービスの普及により車からの転換が促進 ・有料サービスの受容性がある</p> <p>○共同自転車システム ・使いやすさの面で関係者から高い評価</p> <p>○MM事業の実施 ・自動車台キロが 2 割程度削減可能 ・健康MMの削減効果が大きい ・コミュニケーションの対象者の絞込み・手法の改善によるより大きなエネルギー削減が可能</p>
⑧	<p>千葉柏道路 （国道 16 号等，千葉県北西部の交通円滑化を目指した「計画のたたき台」平成 19 年 4 月）</p>	<p>○千葉柏道路（16 号バイパス）は，千葉県野田市を起点として柏市もしくは我孫子市・八千代市などに至る計画の道路であり，「千葉柏道路検討会」では，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を検討し，今後，利根川沿いルートを具体的に検討する案としての考えを示している。</p>

《参考》千葉柏道路のルートイメージ



出典：国土交通省千葉国道事務所

■交通施策に係る事業実施状況

事業名	担当	事業内容（目標）	年度別実施事業の内容				
			平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
マスタープランの策定	交通施設課	自転車利用総合計画の策定					
	道路整備課	都市計画道路整備プログラム策定			・調査	・策定	
バス交通の整備	交通政策課	バス交通の充実			・バス路線充実の協議、要請 ・促進	・継続	・同左
	交通政策課	バスの利用促進	ESTモデル事業の実施		・ICカード導入補助	・促進	・同左
	(企画調整課)	ノンステップバス導入支援			・負担金	・継続	・同左
	交通政策課	交通結節点円滑化			・検討		
多様な交通サービスの検討	交通政策課	乗合タクシー運行		運行開始(11月23日)	・継続	・同左	・同左
	交通政策課	コミュニティバスの運行	沼南庁舎への乗継拠点整備		・継続	・同左	・同左
鉄道輸送対策の推進	交通政策課	地下鉄11号線の延伸			・関係機関へ要望	・継続	・同左
	交通政策課	JR常磐線、成田線、東武野田線の輸送力増強			・関係機関へ要望	・継続	・同左
	交通政策課等	JR常磐線快速列車、つくばエクスプレスの東京駅乗り入れ			・関係機関へ要望	・継続	・同左
柏駅周辺交通結節点整備	都市計画課	ITによる柏駅端末交通の抑制	・タクシー誘導システム予備実験	・タクシー誘導システム試行運用	・タクシー誘導システム社会実験運用		
新市建設関連道路整備	新市道路整備課	沼南センター地区～大井～柏市中心部	・用地取得 ・工事	・同左	・同左	・同左	・同左
	新市道路整備課	沼南センター地区～名戸ヶ谷～新柏駅	・用地取得 ・工事	・同左	・同左	・同左	
	新市道路整備課	沼南東部地区～箕輪～柏市中心部			・用地取得 ・工事	・同左	・同左
	新市道路整備課	沼南東部地区～塚崎～逆井駅	・用地取得 ・工事		・用地取得	・同左	
安全で安心なまちづくりの推進	交通施設課	迷惑駐車防止			・啓発活動等	・継続	・同左
レンタサイクルの管理、拡大	交通施設課	新たな場所におけるレンタサイクルの開始を検討、需要に合わせた台数管理(拡充)			・継続	・同左	・同左
駐輪場等の整備	交通施設課	柏の葉キャンパス駅第1駐輪場の2層化				・整備	
	交通施設課	柏駅西口第七駐輪場の高度化等			・調査検討	・継続	・同左
	交通施設課	北柏駅南口第一駐輪場の建替え			・設計	・工事	
	交通施設課	逆井駅西口第一駐輪場				・用地取得	
	交通施設課	柏駅東口第一駐輪場の高度複合利用				・調査	・設計
柏駅東口ダブルデッキの整備	道路整備課	補強、改修			・実施設計	・工事	・工事
サイクリングコースの充実	スポーツ課	サイクリングコースの充実			・継続	・同左	・同左
つくばエクスプレス関連事業	北部整備課	新駅周辺道路標識設置事業				・設置	・設置
	北部整備課	新駅周辺活性化対策			・新駅周辺の活性化方策の検討	・同左	・同左
国際学術研究都市の形成	企画調整課等	柏の葉国際キャンパスタウン構想の推進			・推進	・継続	・同左

出典：第4次総合計画第4次実施計画

(3) 交通環境を取り巻く社会動向の変化

① 柏市における将来人口フレーム等

- 2015年をピークに人口は減少
- 少子・高齢化の進展

- ・ 柏市の人口は2015年の40万4千人をピークに減少に転じ、17年後の2025年には39万人になると予測されている。
- ・ 年齢別構成比では、年少人口と生産年齢人口の割合が一貫して減少する一方で、高齢化率は大きく増加し、2025年には10人のうち3人が65歳以上の高齢者になる事が予測されている。

■ 将来人口の見込み



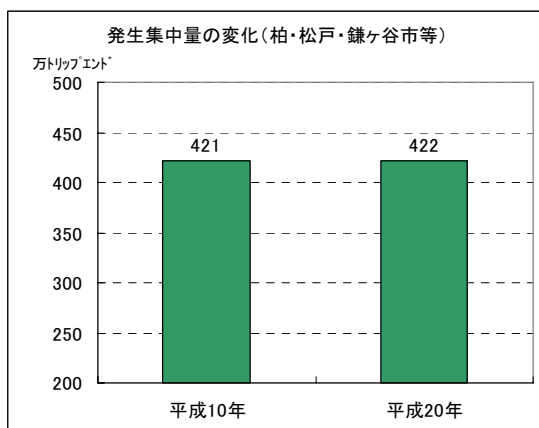
資料：日本の総人口は、国立社会保障・人口問題研究所による日本の将来推計人口の値
注：平成18年12月推計。出生中位（死亡中位）推計。

出典：都市計画マスタープラン

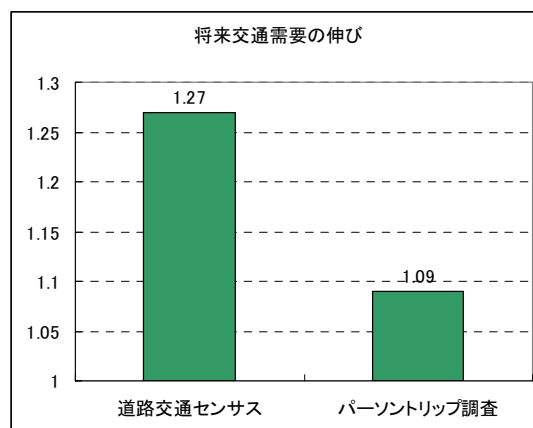
② 将来交通需要の見通し

- 発生集中量（柏・松戸・鎌ヶ谷市等）は過去10年間で微増、将来交通需要の伸びは、乗用車で1.27倍（千葉県全体：平成42/11年比）、パーソントリップで1.09倍（柏市ゾーン：平成32/10年比）

- ・ 東京都市圏パーソントリップ調査（H20）における発生集中量（柏・松戸・鎌ヶ谷市等）は、平成10年から20年の10年間でわずかに増加している。
- ・ 道路交通センサスにおける平成42年将来推計値によると、千葉県全体では、現況（平成11年）の1.27倍の伸びが予測されている。
- ・ 東京都市圏パーソントリップ調査（H10）における平成32年将来推計値によると、柏市においては、1.09倍の伸びが予測されている。



出典：千葉県



出典：H17 道路交通センサス：千葉県全体発生集中量（乗用車）の伸び（H42/H11）

出典：H10 東京都市圏パーソントリップ調査：柏市発生集中量（H32/H10）

③交通政策に際して考慮すべき事項

●高齢化の進展

- ・本格的な高齢社会を迎えるにあたって、地域社会の活力を維持・発展させるためには、高齢者等の社会参加の促進が不可欠であり、交通政策においてもそれらに寄与することが求められる。

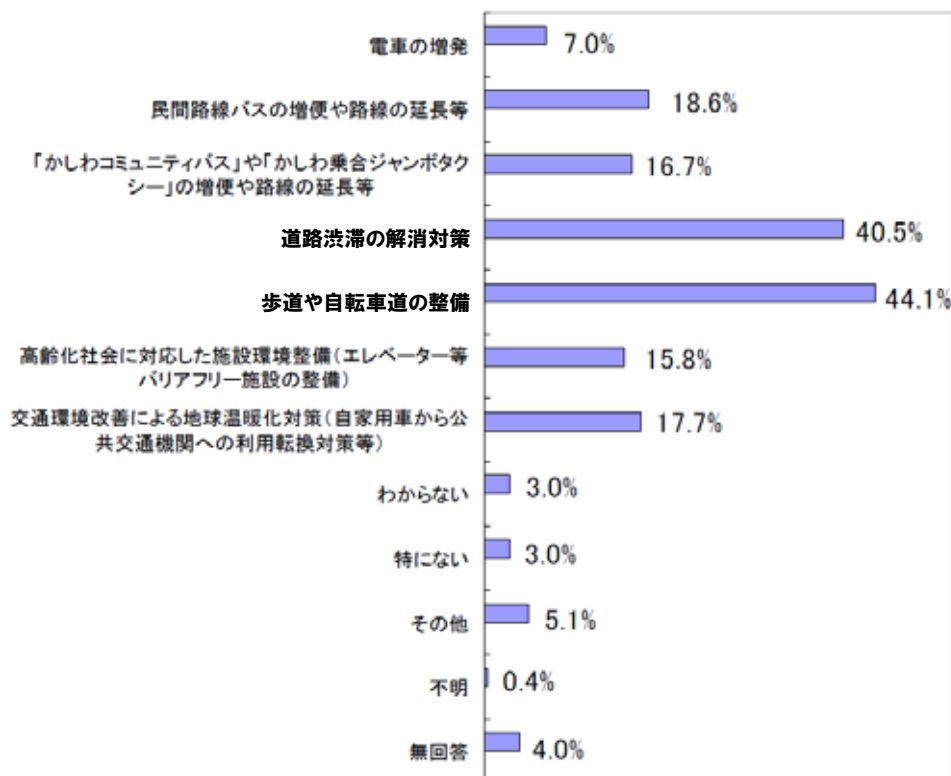
●交通渋滞と環境問題への対応

- ・常磐自動車道の柏インターチェンジを抱える柏市においては、広域的な通過交通が周辺地域から一般国道6号16号等の主要幹線道路等に集中し、主要な交差点において慢性的な交通渋滞が発生している。
- ・千葉柏道路（16号バイパス）の整備が検討されているが、今後の交通政策においては、市民の環境意識も高まる中、交通渋滞の緩和等を図り、円滑な交通処理によって環境負荷の軽減を図るだけでなく、住環境の配慮・周辺環境との調和・地域間交流の活性化等が求められている。
- ・また、環境にやさしい公共交通の利用促進を積極的に図ることが必要である。

●住民意識の多様化及び活動領域の多様化

- ・人々の価値観及び活動領域が多様化しており、これらの多様なニーズに応える地域づくりが求められている。また、豊かな自然環境を保全しながら医療・福祉施設の充実とともに道路交通等の都市基盤の整備を優先すべきという意見も多くなっている。
- ・今後は、自動車交通処理だけでなく、多様なニーズに対応したモビリティの提供により、利便性・快適性等の機能がより重要となると考えられる。

■柏市の交通環境を充実するために、今後必要と思われる重要なもの（二つ選択）



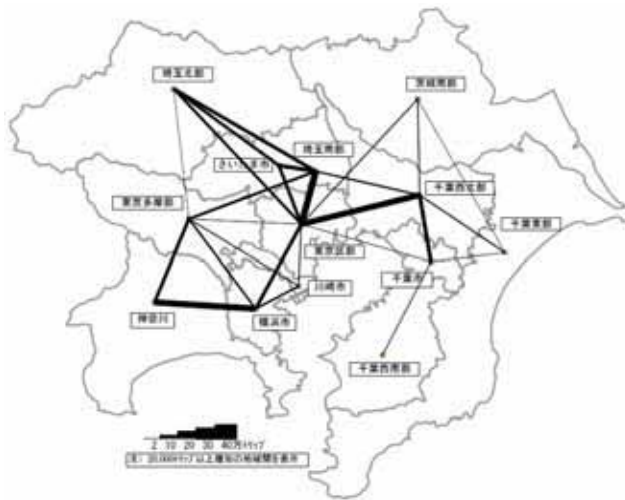
出典：市政モニターアンケート調査

●都市構造の変化

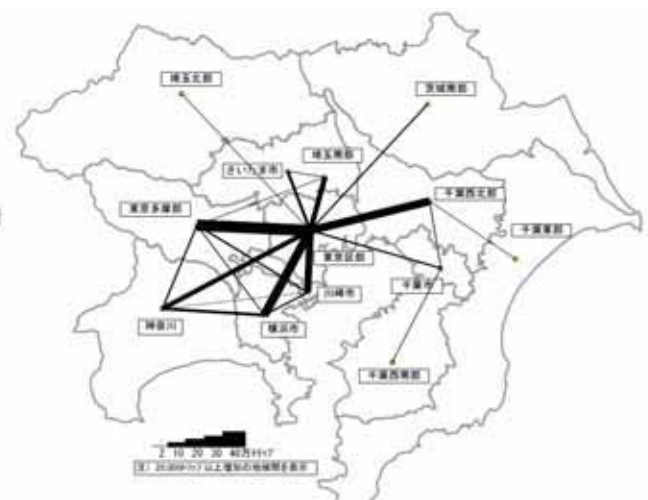
○交通流動の変化

- ・東京都市圏の交通流動は、環状方向から東京区部と各地域間で増加傾向となっており、市内ではつくばエクスプレスの開業により、北部地域における国際学術研究都市「柏の葉国際キャンパスタウン構想」が進められており、柏の葉キャンパス駅周辺における新たな都心形成とこれによる交通需要の増大により地域間トリップ数も増加し、市内の交通環境は大きく変化しつつある。

■ 地域間トリップの増加数 (S63～H10)



■ 地域間トリップの増加数 (H10～H20)



出典：H20 東京都市圏パーソントリップ調査

○市町の合併

- ・柏市と沼南町の合併（平成17年3月）に伴い、生活圏と行政区域が大きく拡大されたが、下総台地上に広がる元々一体感のある地域であり、地域のそれぞれの個性あふれる資源を有効に活用し、一体となったまちづくりや都市軸形成に取り組み、新しい柏市をつくりあげることが求められる。

- 郊外立地店舗への交通流動への対応や中心市街地の活性化への貢献とともに地域の一体的な連携が求められる。

●厳しい財政状況と広域的視点の重視

- ・我が国は、少子高齢化の進展による生産年齢人口の減少や社会保障関係費の増大等を勘案すれば、今後、道路をはじめとする社会資本整備に対する財政制約は大きい。
- ・本市においても厳しい財政状況の中で、効率的な行財政運営や多様な住民ニーズに対応することが求められており、広域的な連携、競争力のある都市の形成、社会基盤の整備に際しての投資の重点化・効率化、貴重な自然環境の保全・活用等を図っていくことが必要となっている。
- ・このように地域間の連携を図る上で、交通政策は重要な役割を担っており、効率的、効果的に整備を推進する必要がある。