

実施施策図（中期）

■本計画で定める中長期施策は以下のとおりです。



基本方針		中長期施策	
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	柏駅を起点に運行しているバス路線について、幹線交通及びフィーダー交通区間に再編します。
		b.交流交通軸の強化	我孫子駅、高柳駅とふれあい交流拠点を繋ぐ交流交通を確保します。
		c.フィーダー系統路線の見直し	拠点に繋がるフィーダー系統については、地域の状況に応じて、路線の見直しを実施します。
		d.バス速達性向上のための道路整備促進	柏駅～柏の葉キャンパス駅を結ぶ新たな都市計画道路の整備を促進します。
		e.新たな交通サービスの提供	魅力ある新交通システムの検討を行い、ICT活用や自動運転等の新たな技術等の検討も行います。
	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	コミュニティ交通の利用状況等を分析し、適切な見直しを行うことで更なる利便性の向上を図ります。
		g.周辺施設との連携検討	商業施設等と連携して、公共交通を利用した来訪者への支援策を実施します。
交通モード間の円滑化を推進	h.鉄道駅の交通結節点の機能強化	市内各駅のバリアフリー化を図ることにより鉄道と他の公共交通との結節点機能を強化します。	
	i.賑わいのある拠点の整備・強化	沼南のふれあい交流拠点の核に公共交通軸及び交流交通の受皿となるバスターミナルの整備を検討します。	
	j.地域施設と連携した快適な待合環境の確保	バス路線沿道の公共施設や商業施設と連携し、安全で快適にバスを待つことができる環境づくりを進めます。	
	k.サイクル＆バスライドの促進	駐輪環境の整備により、サイクル＆バスライドの促進を図ります。	
高齢者等に配慮した交通環境の構築	l.高齢者等の移動支援	高齢者等が公共交通を使いやすいよう、民間企業とも連携して支援制度を検討します。 また、福祉サービス等との連携により、移動手段を確保していきます。	
中心市街地活性化に向けた公共交通と自動車の共存	m.中心部への自動車流入抑制	駅周辺の細街路等に自動車ができるだけ流入しないよう、交通処理を検討します。 また、フリンジパーキング施策による自動車での来訪者の流入規制を検討します。	
公共交通利用促進	n.公共交通の周知施策	短期施策とあわせて、幅広い年代への公共交通の利用促進に向け、「柏交通だより(仮称)」や出前講座の実施、ホームページの充実及び免許返納時における柏市バス路線マップ配布などを実施します。	

柏市地域公共交通網形成計画 ー概要版ー
お問い合わせ先：柏市 土木部 交通政策課 TEL：04-7167-1219

柏市地域公共交通網形成計画 概要版

平成31年（2019年）2月

地域公共交通網形成計画とは？

■「地域公共交通網形成計画」は、人口減少やモータリゼーションの進展による公共交通ネットワークの縮小等といった、地域公共交通の問題に対応するため、地方公共団体が策定する計画として平成 26 年（2014 年）11 月に創設されました。

■策定に当たっては、立地適正化計画※等と連携することで「コンパクト＋ネットワーク」のまちづくりを進めることが期待されています。

※立地適正化計画：都市全体の観点から、「コンパクトなまちづくり」を進めるための包括的なマスタープランとして機能する計画です。
居住や都市の生活を支える機能を誘導する区域として、
都市機能誘導区域や居住誘導区域等が定められます。

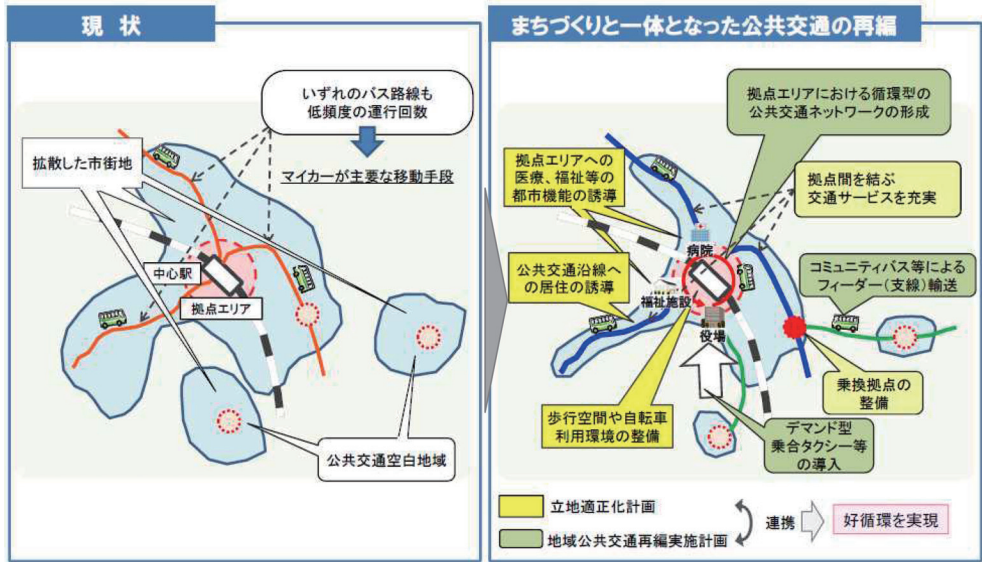


図 公共交通の再編の計画

出典：「人とまち、未来をつなぐネットワーク」～地域公共交通活性化再生法の一部改正～（国土交通省）

柏市の動向（人口の動向、交通に関する状況）

- 柏市では、少子高齢化による人口減少が進行しており、平成 62 年（2050 年）に現況より約 2 万人減少する見通しです。
- 柏市内の主なバス事業者のバス利用者数（千葉県内・1 日あたり）は、平成 7 年度（1995 年度）をピークに減少しています。
- バス交通の運行状況を見ると、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。

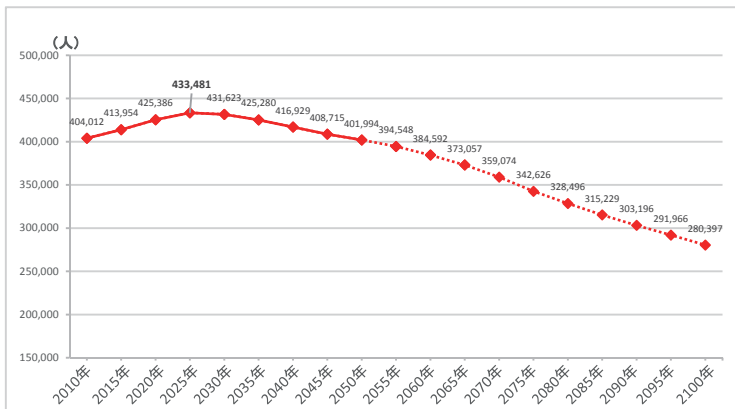


図 柏市の人口推移

出典：柏市の将来人口推計（2018 年 4 月）
※平成 30 年 10 月 1 日時点の人口は 424,322 人となっています。

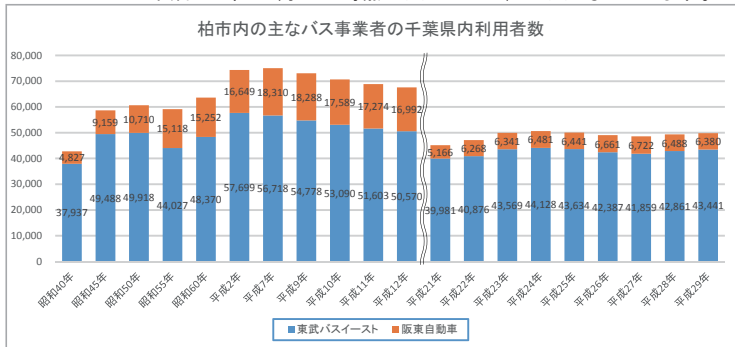


図 柏市内の主なバス事業者の千葉県内バス利用者数

出典：柏市総合交通計画（2010年3月）（一部加工）

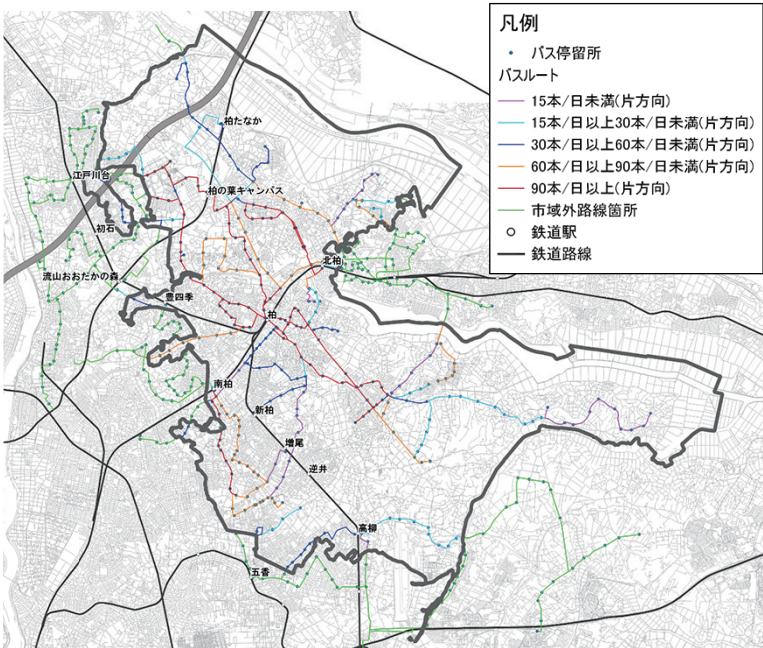


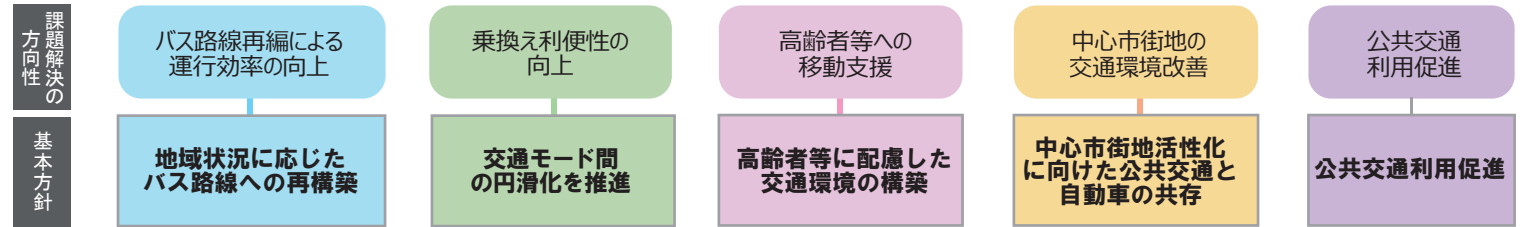
図 現在のバス路線及び運行本数

第3回柏市立地適正化計画策定検討会議資料（一部加工）

課題解決の方向性及び基本方針

■課題解決の方向性と基本方針について具体的な考えを示します。

現状および運行の状況			課題事項
の到来 社会 高齢化	○2025年をピークに人口が減少し、高齢化の進展が予測されている。		⇒今後、 <u>高齢化が進むと移動手段がない人が増加し、高齢者の日常生活及び社会参加に影響</u> が出る。
	公共交通	○バス路線網は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運行本数が多いものの、南部地域や東部地域では路線密度も低く運行本数も少ない。	⇒柏駅から距離が離れるにつれてバス乗客数が減少しており、 <u>一部路線延長が長い路線では非効率な運行となっている</u> 。
		○路線バスの運行が少ない地域を中心に、市で「かしわ乗合ジャンボタクシー」や「予約型相乗りタクシー「カシワニクル」」を運行している。	⇒他の交通手段との競合を考慮しつつ、 <u>利便性向上に向けてのニーズにあった路線・停留所等の変更が必要である</u> 。
		○東西にJR常磐線が運行しており、市内西側には南北方向に東武アーバンパークライン、市内北部はつくばエクスプレスが運行している。	⇒鉄道駅までのバス路線網がない地域もあり、市内移動の幹線交通としては一部の利用にとどまっている。
	交通結節点	○東武アーバンパークラインの駅ではアクセス道路とあわせた駅前広場の整備が進んでおらず、バス路線乗入れが片側のみの駅が存在する。 ○地域拠点であり公共交通の乗継場所である沼南庁舎では、バス停や周辺環境を整え快適な乗継環境を提供する必要がある。	⇒ <u>特に東部地域において、現在、柏駅へのアクセスが集中しているが、他の駅への公共交通でのアクセス向上</u> により利便性の確保が求められる。 ⇒待合環境も含めた交通結節点・バス停環境の改善が求められている。
基盤等	道路	○主要国道や県道での混雑度が高く渋滞も発生している。 ○運行本数の多いバス路線とも重なっていることから、バス遅延の原因となっている。 ○都市計画道路の整備が進んでおらず、道路混雑の一因となっている。	⇒バスの効率的な運行とあわせて、 <u>定時性確保に向けた改善を検討する必要がある</u> 。 ⇒道路整備等とあわせて、地域のアクセス性の向上を図る必要がある。
	情報提供	○柏駅や他の乗継拠点、駅周辺での交通機関同士の乗り継ぎ情報の提供が不十分である。 ○事業者間で情報提供方法が別々となっている。	⇒わかりやすい行き先案内や遅延情報などリアルタイムでの情報発信が必要である。 ⇒ <u>各事業者の情報を一元的に管理・提供できるシステム</u> が必要である。
来訪者		○通勤・通学での市外流出が多い一方、流入人口も多く、昼間人口は40万人程度存在する。	⇒自動車での来訪が多く <u>中心市街地の混雑の一因</u> となっている。



■地域公共交通網形成計画では、立地適正化計画で示されている公共交通ネットワークを目指すこととし、拠点間や居住誘導地域を連携、連結する将来の公共交通ネットワーク形成の考え方を踏まえ、短期及び中長期施策を検討しました。

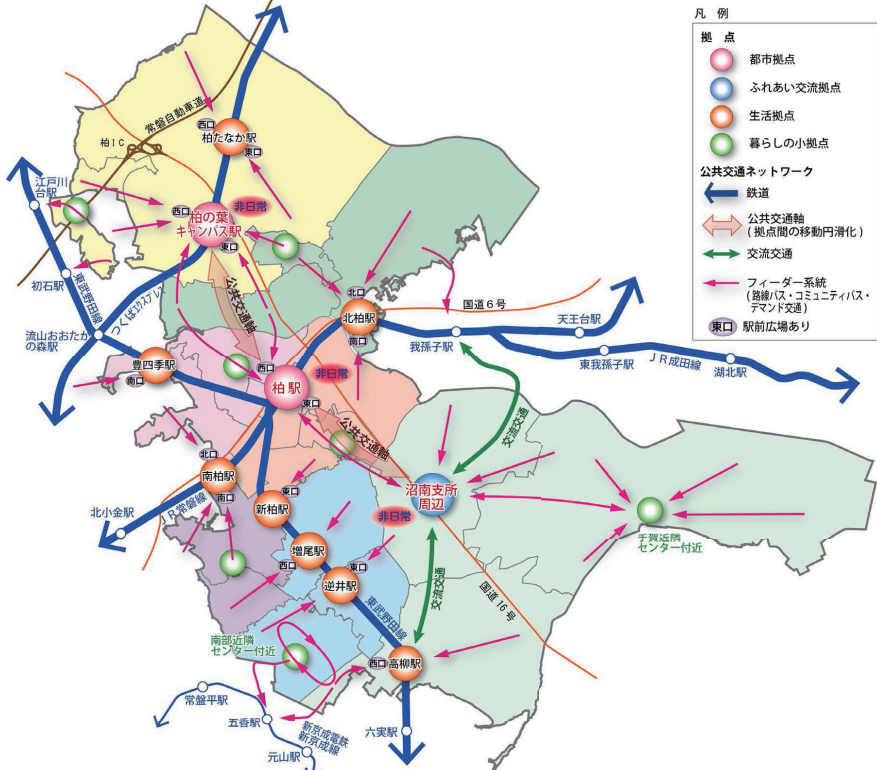


図 目指すべき交通ネットワーク

出典: 柏市立地適正化計画(2018年4月)

実施施策図（短期）

■本計画で定める短期施策は以下のとおりです。



基本方針		短期施策	
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	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・速達性の向上を図ります
		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します。
	日常生活に根ざした交通導入のための施策	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ります。
		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します。
交通モード間の円滑化を推進		E.駅前広場の待合環境整備	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、ベンチの整備を図ります。
		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します。
高齢者等に配慮した交通環境の構築		G.車両バリアフリー化の促進	今後、車両の買い替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ます。
中心市街地活性化に向けた公共交通と自動車の共存		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ります。
公共交通利用促進		I.公共交通の周知施策	柏市内小中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します。加えて、柏市バス路線マップの作成・配布を継続して実施します。