

柏市地域公共交通網形成計画

柏 市

平成31年（2019年）2月

目次

1 はじめに.....	1
1.1 計画策定の背景と目的.....	1
1.2 計画の位置づけ.....	2
1.3 計画の区域.....	2
1.4 計画の期間.....	2
2 柏市の現状.....	4
2.1 上位関連計画の整理.....	4
2.1.1 柏市第五次総合計画.....	4
2.1.2 柏市都市計画マスタープラン.....	5
2.1.3 柏市総合交通計画.....	7
2.1.4 柏市立地適正化計画.....	8
2.2 柏市の現状.....	12
2.2.1 人口の状況.....	12
2.2.2 人口分布と市街地の状況.....	13
2.3 公共交通の現状.....	18
2.3.1 運行の状況.....	18
2.3.2 財政負担の状況.....	22
2.3.3 利用の状況.....	23
2.3.4 企業バスの状況.....	26
2.3.5 交通結節点の状況.....	27
2.3.6 道路交通の状況.....	30
2.3.7 公共交通空白不便地域.....	32
2.4 柏市の移動の状況.....	34
2.4.1 人の移動状況.....	34
2.4.2 バスでの移動状況.....	37
2.5 柏市の公共交通に関する利用者ニーズ.....	41
2.5.1 市民アンケート調査.....	42
2.5.2 公共交通空白不便地域におけるアンケート調査.....	48
2.6 現状整理のまとめ.....	51
2.7 課題解決の方向性.....	52
3 地域公共交通網形成計画の基本方針.....	53
3.1 基本方針.....	53
3.2 計画の方向性.....	54
3.3 目指すべき公共交通ネットワーク.....	55
4 実施施策.....	56
4.1 短期施策.....	60
4.2 中長期施策.....	70
4.3 実施施策の関連主体.....	79
4.4 実施施策のスケジュール.....	80

5 計画の達成状況の評価	81
5.1 指標の設定	81
5.1.1 指標設定の考え方	81
5.1.2 短期指標と目標について	82
5.1.3 中長期指標と目標について	83
5.2 検証の方法	84
5.2.1 検証の方法	84
5.2.2 進行の管理	86
参考－1 柏市地域公共交通活性化協議会について	1
1.1 協議会の開催概要	1
1.2 委員名簿	3
参考－2 柏市の将来交通需要予測	4
2.1 需要予測の概要	4
2.1.1 目的	4
2.1.2 需要予測の流れ	4
2.1.3 将来予測のゾーン設定	5
2.2 予測結果	6
2.2.1 将来の人口動向	6
2.2.2 代表交通手段	9
2.2.3 バストリップ	10
2.3 施策による予測	16
2.3.1 幹線・支線	16
2.3.2 快速	18

1 はじめに

1.1 計画策定の背景と目的

柏市では、これまでに「柏市バス交通網整備計画」（平成 18 年（2006 年）8 月）を策定し、これに基づき、市全域での一体感の醸成と誰もが移動しやすい市域を目指して、公共施設等へのアクセス向上と公共交通空白不便地域の解消を図るための新たな交通サービスの実現に向け、官民連携により移動手段の確保に努めてきました。

しかし、「柏市バス交通網整備計画」策定から 10 年が経過し、高齢化の進展に加え、市街地の一部ではバス路線の利便性低下が見られるようになってきました。一方で、柏の葉地区をはじめとする北部地域や、沼南庁舎周辺及び道の駅しょうなんといった東部地域等におけるまちづくりの進展に伴い、柏市の社会状況は大きく変化し、「柏市バス交通網整備計画」で求めてきた柏市における交通のあるべき姿と将来必要となる内容や交通実態との間に齟齬が発生しつつあり、新たな交通計画が必要です。

また、平成 28 年度（2016 年度）から平成 37 年度（2025 年度）を計画期間とした「柏市第五次総合計画」では、将来都市像である「未来へつづく先進住環境都市・柏 ～笑顔と元気が輪となり広がる交流拠点～」の実現方策のひとつとして、都市機能や居住の誘導による立地の適正化に取り組むこととしています。

加えて国では、今後の高齢化社会の到来を踏まえ、「コンパクトシティ(立地適正化計画)+交通ネットワーク(地域公共交通網形成計画)」の構築を推奨しており、これからのまちづくりに両者は重要なものとなっています。

これらの背景を踏まえ、「いつまでも、いきいきと暮らせるまちづくり」の実現に向け、立地適正化計画との整合を図りながら、柏市内の公共交通を再編すべく、「柏市地域公共交通網形成計画」を策定しました。

この計画では、今後の超高齢社会に対応したまちづくりを目指し、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」「高齢者等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」を定め、これらの具現化に向けた取組みを進めていきます。

1.2 計画の位置づけ

柏市地域公共交通網形成計画は、柏市第五次総合計画、柏市都市計画マスタープラン、柏市総合交通計画を上位計画とし、都市、交通、環境、福祉等に係る計画を関連計画とした、柏市の公共交通政策の方向性等を定める計画です。

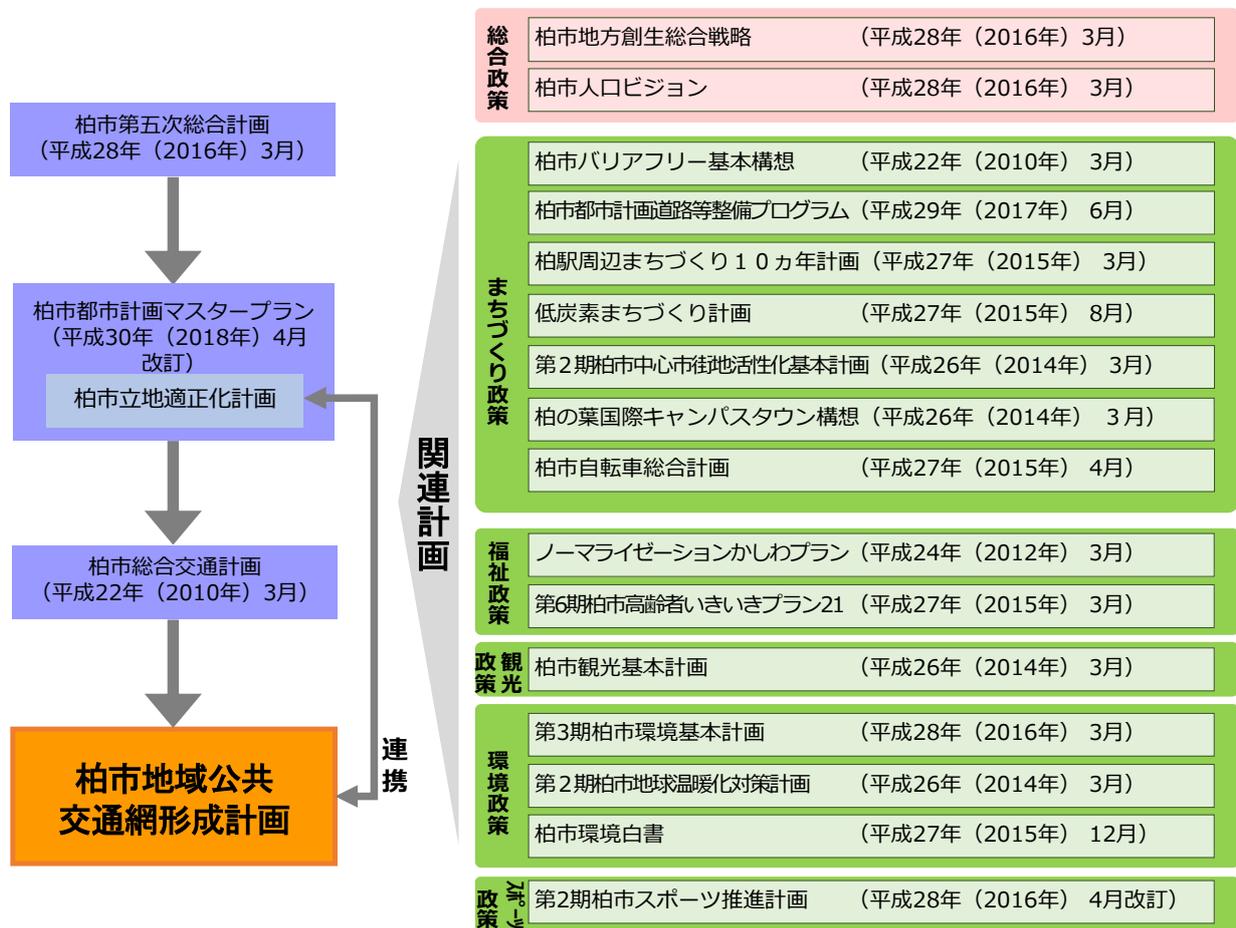


図 1-1 柏市地域公共交通網形成計画の位置づけ

前述のとおり、今後の超高齢社会に対応した持続可能な都市としては、コンパクトなまちづくりと、拠点及び居住エリアを結ぶ交通ネットワークの構築が一体的に進むことが重要になります。このことから、柏市地域公共交通網形成計画の検討を行う上では、柏市立地適正化計画に位置付けられる取組みの方向性及び時間軸の考えと整合を図りながら進めていくこととします。

1.3 計画の区域

計画の区域は、柏市全域として設定します。

1.4 計画の期間

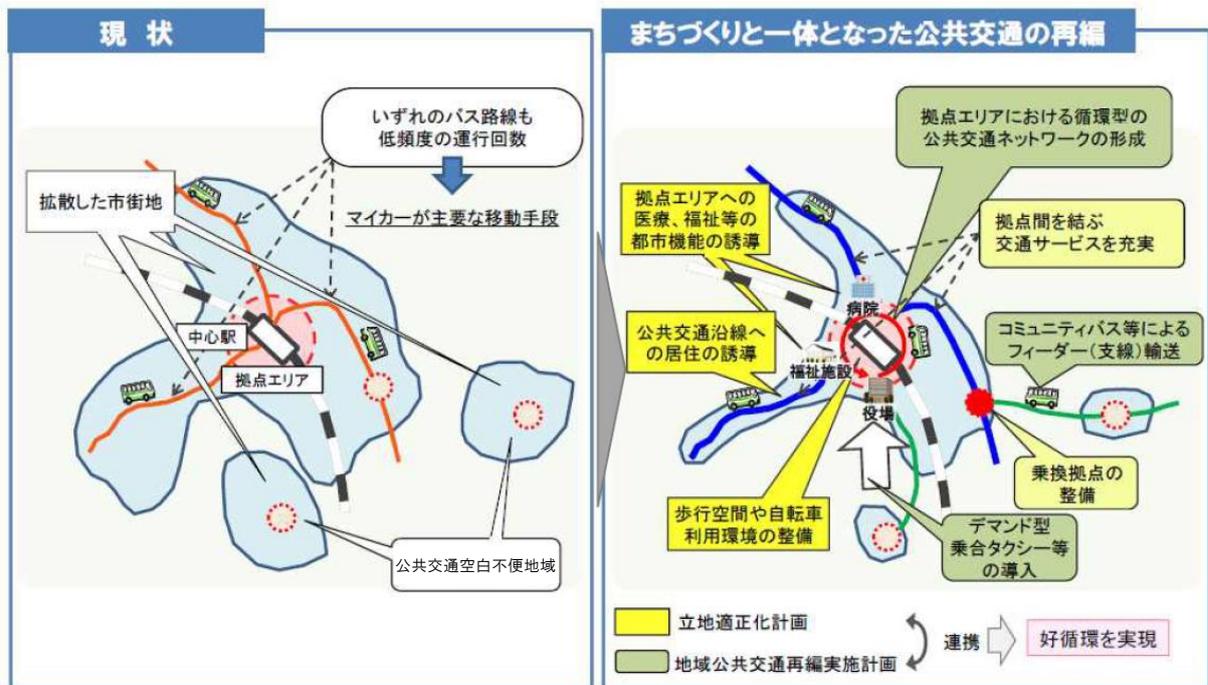
計画の期間は、短期と中長期に分け、平成30年度(2018年度)から平成34年度(2022年度)までの5年を短期、平成35年度(2023年度)から平成49年度(2037年度)までを中長期の計画期間として設定します。

【参考】

<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。

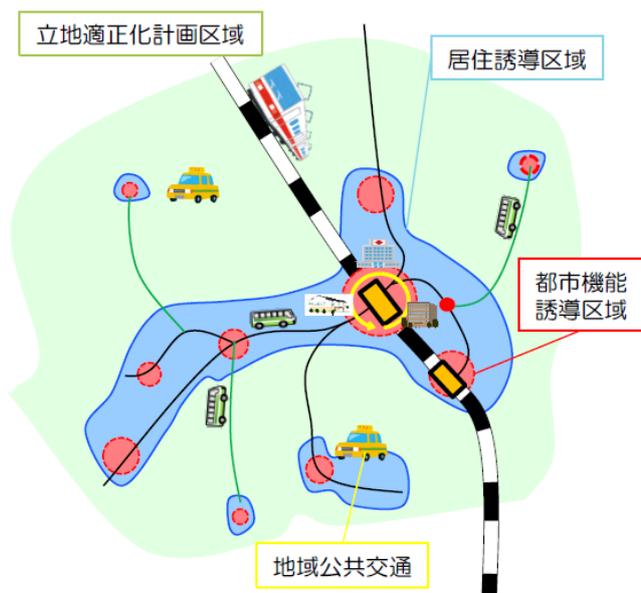
策定に当たっては、立地適正化計画等と連携することで「コンパクトシティ+交通ネットワーク」のまちづくりを進めることが肝要です。



<立地適正化計画とは？>

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。



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) (平成27年(2015年)11月)

立地適正化計画概要版(国土交通省) (平成26年(2014年)8月)

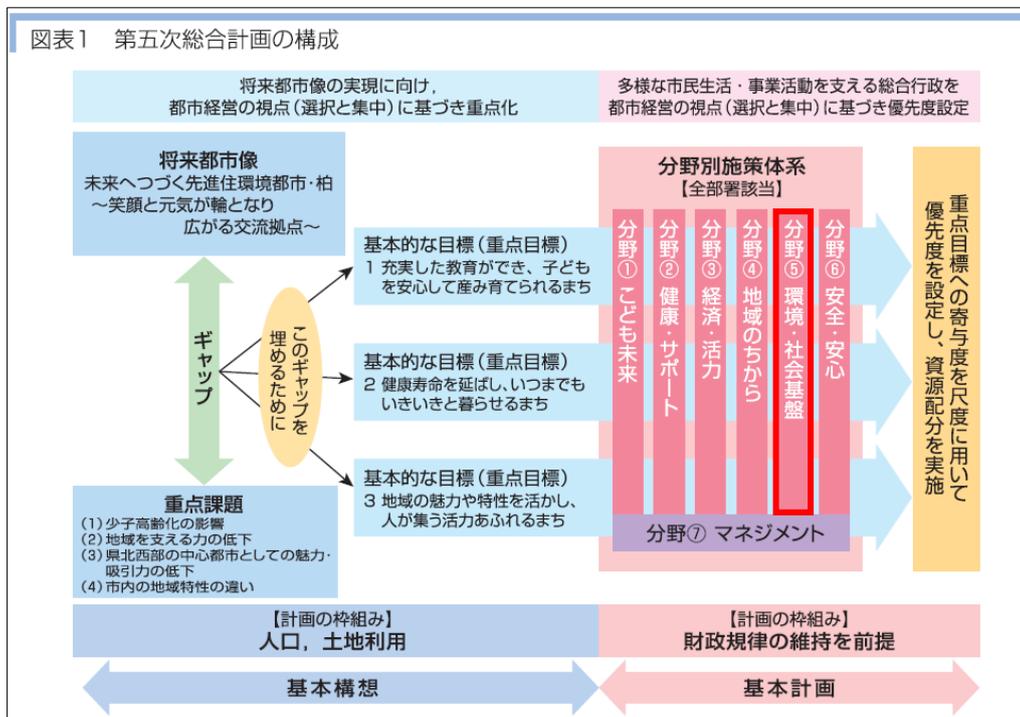
2 柏市の現状

2.1 上位関連計画の整理

地域公共交通網形成計画では、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、上位計画及び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、地域公共交通網形成計画に反映することとします。

2.1.1 柏市第五次総合計画

- 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。
- 「分野⑤環境・社会基盤」において、交通に関する施策が位置づけられており、その中でも特に鉄道やバス等の公共交通に関する施策が、重点施策として定められています。



出典：柏市第五次総合計画(2016年3月)

図 2-1 第五次総合計画の構成

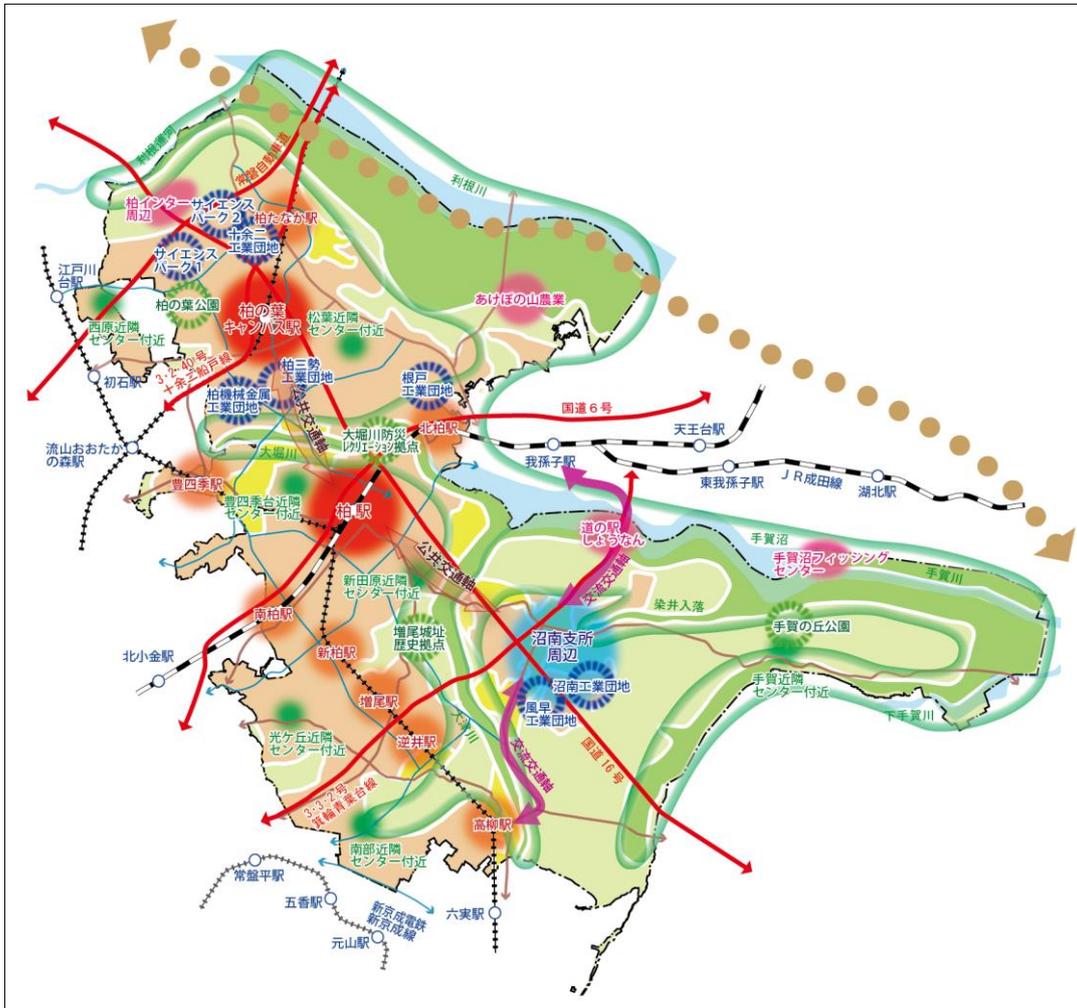
施策	取組	事業
5-4. 安全・円滑な交通環境の確保	1 公共交通の利便性向上	1 鉄道の利便性向上
		2 バス交通等の利便性向上
	2 自転車利用環境の向上	3 タクシーの利便性向上
		4 ITS（高度道路交通システム）の利活用
		1 自転車通行環境の整備
3 道路網の構築	2 駐輪場の充実化と放置自転車対策の強化	
	1 道路交通ネットワークの整備促進	
4 道路の適正な維持管理	2 既設道路の改良	
	1 道路の計画的な修繕	
5 交通安全の推進	2 橋梁の耐震化及び長寿命化	
	1 交通ルール・マナーの啓発強化	
		2 交通安全教育の充実化

出典：柏市第五次総合計画(2016年3月)

図 2-2 第五次総合計画における公共交通に関する取り組み事業

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。



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		

図 2-3 将来都市構造図

出典：柏市都市計画マスタープラン(2018年4月)

「拠点について」

1) 都市拠点

- 市民の日常生活を支える場としてのみならず、行政機能や商業・業務機能が集積した、市外も含めた広域から多くの方が訪れる非日常的な場としての役割を担うものとし、本市の核となる地区である柏駅及び柏の葉キャンパス駅周辺を都市拠点として位置付けます。
- 柏駅周辺地区においては、建築物の適切な更新や街なみの改良等を通じ、市の中心地としての拠点性を発揮し続けることで、柏市全体の利便性の向上を目指します。
- 柏の葉キャンパス駅周辺地区においては、国際的な学術拠点・新産業の拠点として、最先端の都市づくりを推進し、都市機能や業務機能の戦略的な誘導を図ります。

2) ふれあい交流拠点

- 市民の日常生活を支える場としてのみならず、大型商業施設や手賀沼などの地域資源の活用により、市内外の多くの方がふれあい、交流を図ることができる非日常的な場としての役割を担うものとし、沼南支所周辺の地区をふれあい交流拠点に位置付けます。
- 市東部の拠点として、交流人口の増加に向けた商業・文化機能等の強化を図るとともに、手賀沼周辺の観光資源等へのアクセス性の向上に向けたターミナル機能の導入を目指します。

3) 生活拠点

- 都市拠点を補完するとともに、地域住民の日常生活を支える中心的な場としての役割を担うものとし、鉄道駅（柏駅・柏の葉キャンパス駅を除く）周辺地区を生活拠点として位置付けます。
- それぞれの拠点ごとに日常生活で必要となる都市機能の維持・誘導を図ります。

4) 暮らしの小拠点

- 日常の身近な暮らしやコミュニティ活動を支える場として、少子高齢化社会に対応した、在宅医療・介護・子育てサービスを提供する役割を担うものとし、中圏域ごとに、公共交通の利便性が高い近隣センター周辺の地区を暮らしの小拠点に位置付けます。
- 一定の都市機能集積により、住みかえによる世帯流入や地域の住民の交流を図ることができる拠点の形成を目指します。

※都市機能誘導区域[※]の設定ができない市街化調整区域の基幹となる既存集落については、地域特性を踏まえた日常生活サービス施設の誘導等により、生活機能の確保を目指します。（例：地域再生法に基づく「小さな拠点」の形成の推進）

5) 産業拠点

- 産業活動の中心的な場として、地域経済の発展や雇用を支える役割を担うものとし、製造・物流・研究開発等の産業集積を図る地区を産業拠点に位置付けます。
- 既存の工業団地については、今後も生産環境の維持改善に努めます。

6) 水辺と緑の拠点

- 都市環境、生物多様性、レクリエーション、防災、景観に大きく寄与する役割を担うものとし、市民の様々な利用や活動の中心となる大規模な公園等の緑のオープンスペースなどを水辺と緑の拠点として位置付けます。
- 今後もこれらの保全、整備、活用を図ります。

7) 地域振興拠点

- 新たな産業の創出による地域経済の発展や交流・賑わいを支える役割を担うものとし、水辺の自然環境や公園、柏インターチェンジなどの恵まれた地域資源がある地区を地域振興拠点に位置付けます。
- 農業との連携等による観光振興、交流促進、にぎわい創出を図るとともに、柏インターチェンジ周辺については流通業務機能等の誘導と地域の産業基盤との連携等により拠点形成を進めます。

柏市都市計画マスタープラン(2018年4月)から転記

「軸について」

1) 広域連携軸

- 広域的な都市間連携及び交流を図る機能を有し、それぞれの都市が持つ特性をつなぐことにより、本市・連携都市の相互の発展を支える以下のネットワークを広域連携軸として位置付けます。

- ・鉄道
JR常磐線、つくばエクスプレス、東武アーバンパークライン
- ・道路
常磐自動車道、国道6号、国道16号、千葉柏道路[※]、主要な道路（3・2・40号十
余二船戸線、3・3・2号箕輪青葉台線）

2) 連携軸

- 広域連携軸の補完や、速達性・定時性の確保の役割を担う以下のネットワークを連携軸として位置付けます。

- ・公共交通軸（都市拠点同士や都市拠点とふれあい交流拠点を連携する公共交通を中心としたネットワーク）
都市拠点・ふれあい交流拠点においてそれぞれ性格の異なった非日常的な拠点性を高めることにより、移動の交通需要の創出を通じた相互の活性化を図るため、速達性・定時性の確保による利便性の向上を目指します。
- ・交流交通軸（高柳駅・我孫子駅からふれあい交流拠点までを結ぶ公共交通を中心としたネットワーク）
ふれあい交流拠点内にある大規模商業施設や、道の駅しようなん等の広域的に核となる都市機能が連携した観光・レクリエーションの振興を目指し、市内外からのアクセス性や利便性の向上を図ります。

3) オープンスペース軸

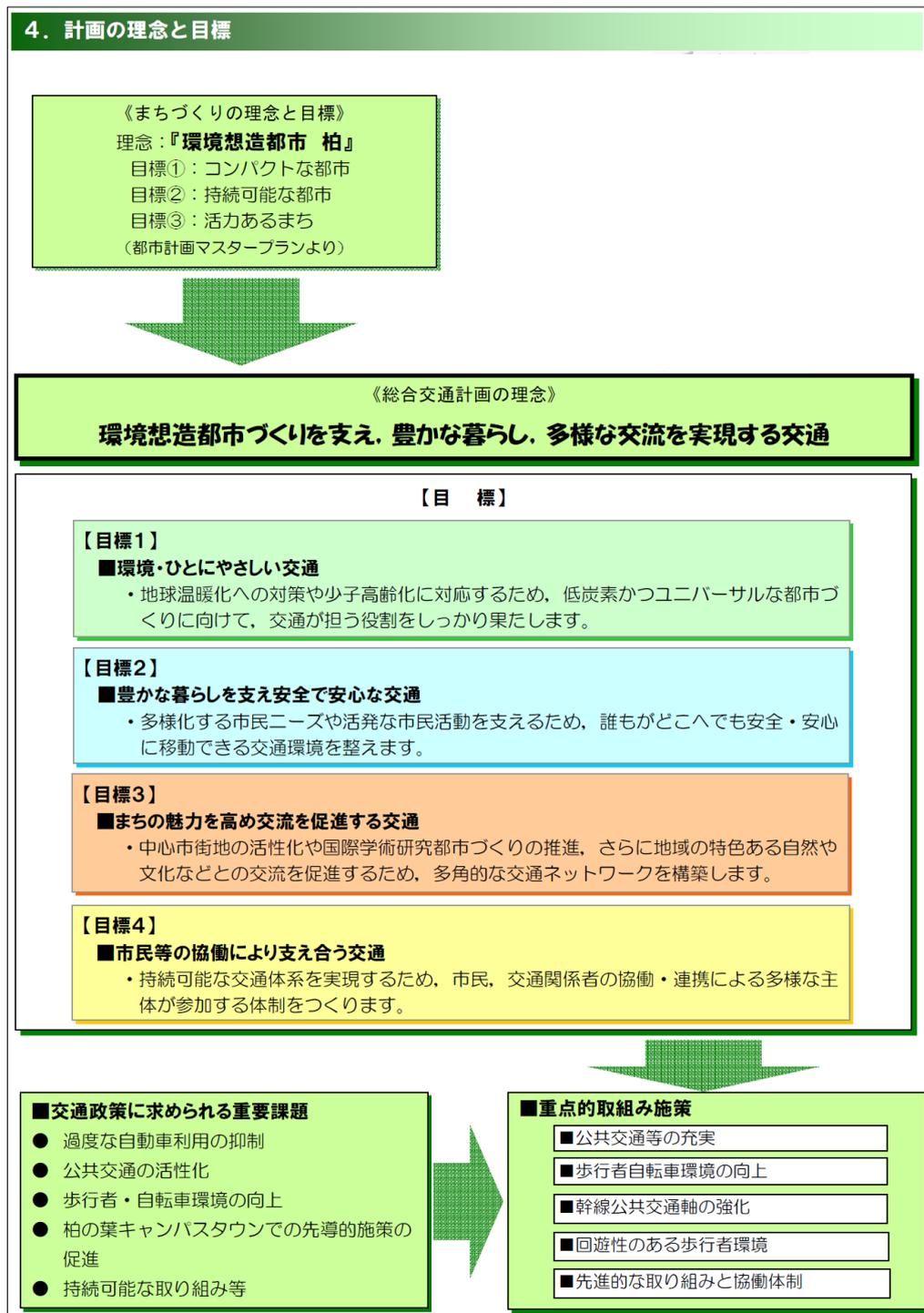
- 都市環境、生物多様性、レクリエーション、防災、景観の面から重要で、かつ自然環境の基盤となっている以下のものをオープンスペース軸として位置づけます。

- ・利根川、利根運河、大堀川、大津川、手賀川等の河川や手賀沼の水辺空間
- ・それらの周囲に広がる農地・斜面林などの緑地空間
- ・水辺と緑の拠点
緑の回廊として保全を図ります。

柏市都市計画マスタープラン(2018年4月)から転記

2.1.3 柏市総合交通計画

- これまでの交通課題や政策から、多様な交通ニーズの対応や地球環境への配慮など、社会情勢の変化を踏まえた総合的視点から、将来の望ましい交通計画を示しています。
- 柏市第四次総合計画、柏市都市計画マスタープラン等の上位計画や柏市地球温暖化対策計画等を踏まえ、4つの目標のもと、「公共交通等の充実」「幹線公共交通軸の強化」といった重点的取り組み施策を示しています。



出典：柏市総合交通計画 概要版（2010年3月）

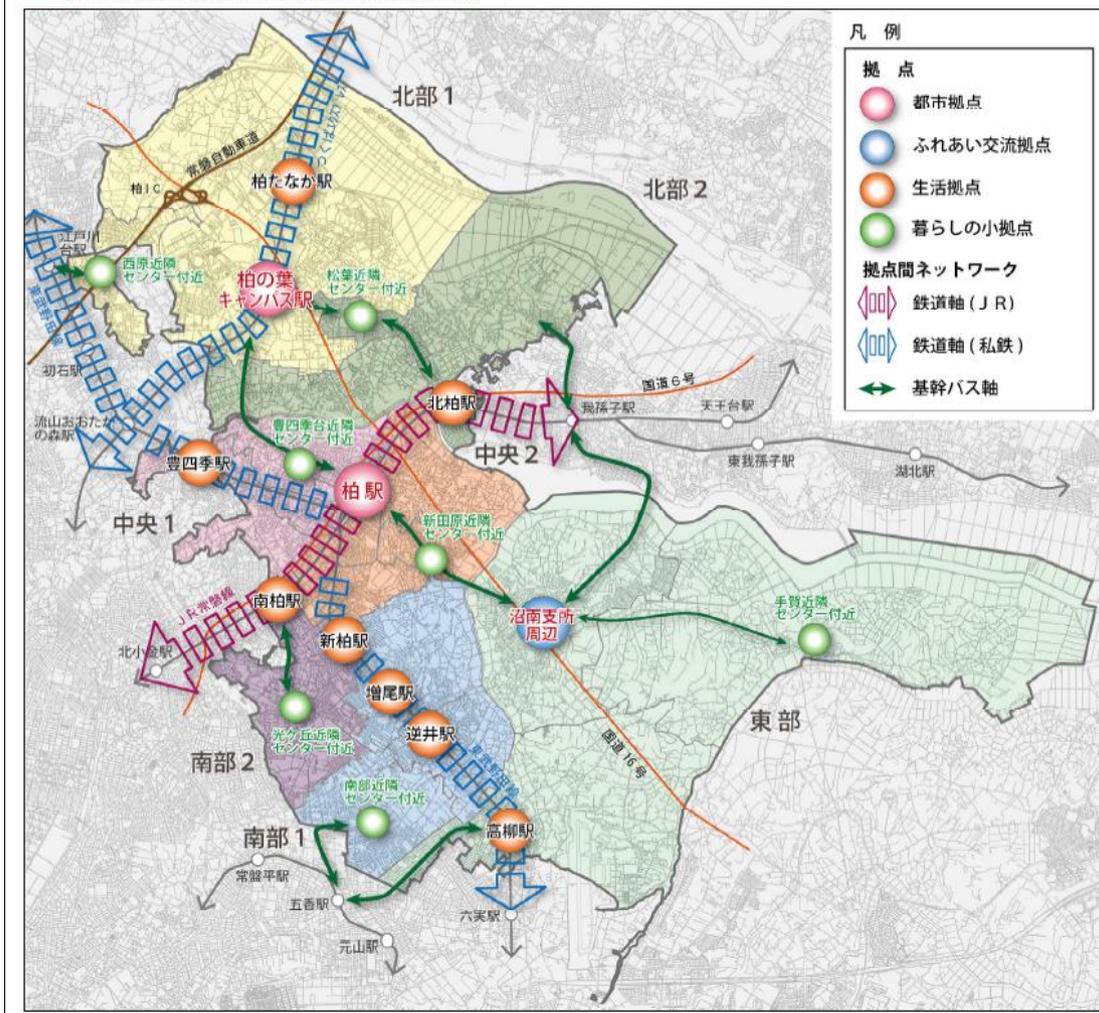
図 2-4 総合交通計画の理念と重点的取り組み施策

2.1.4 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
都市拠点 (2箇所)	①柏駅周辺 ②柏の葉キャンパス駅周辺
ふれあい交流拠点 (1箇所)	①沼南支所周辺
生活拠点 (8箇所)	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
暮らしの小拠点 (7箇所)	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(2018年4月)

図 2-5 立地適正化計画における拠点設定箇所

○拠点間や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。

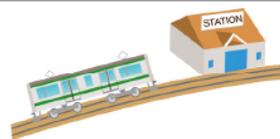
立地適正化計画における公共交通ネットワークの方針

今後、高齢者や子育て世代を含め、多くの人々が暮らしやすいまちづくりを実現するためには人口分布等に応じた都市機能の適正配置を考慮したまちづくりを進めるとともに、それらが身近に利用しやすいよう、拠点間や拠点までのアクセスを円滑にする等、自動車移動に頼らない公共交通の充実化を図る視点も必要となります。

本市においては、居住及び都市機能の誘導とともに、以下の方向性により、将来的な公共交通ネットワークの構築を進めていきます。

【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。

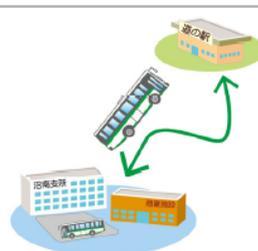
○そのため、拠点の形成による交通需要の増加とともに、都市拠点・ふれあい交流拠点間を結ぶバス交通については、公共交通ネットワークの骨格として速達性・定時性を向上させ、利便性の高い幹線バス路線となるよう目指します。



（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、道の駅しや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気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。

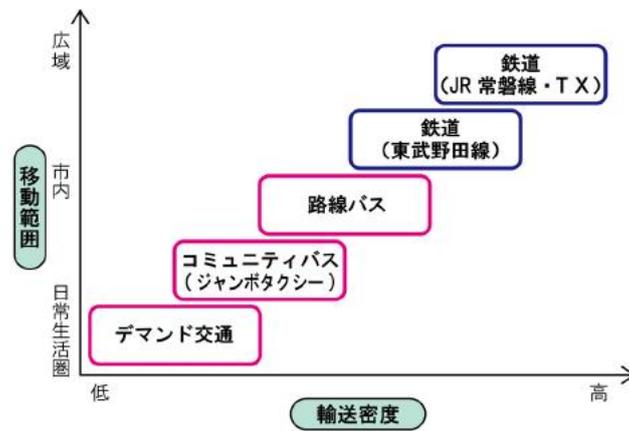
○また、日常生活や非日常的なサービスの誘導で拠点性を高めることで、乗り継ぎ交通結節点としての機能の強化を図ります。



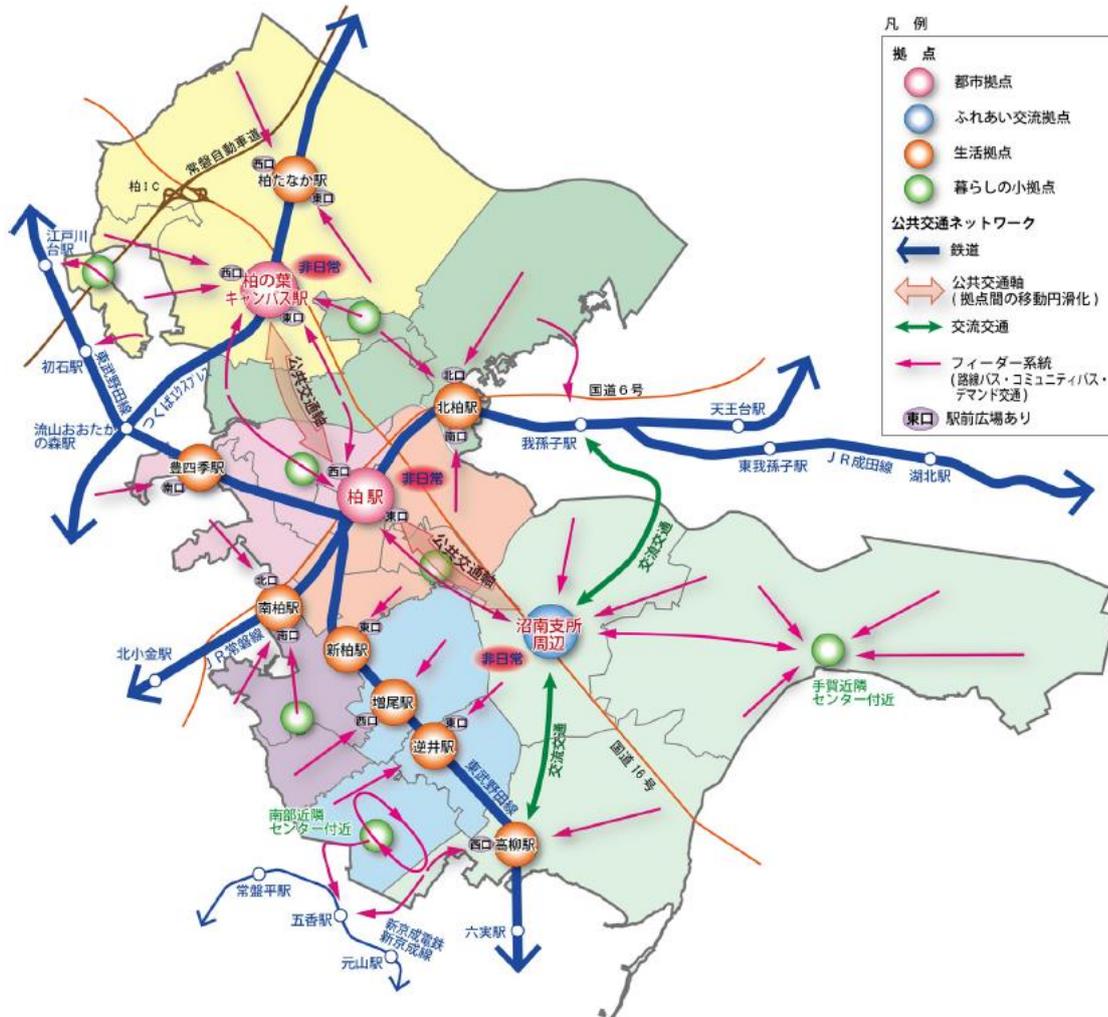
鉄道、路線バス等の公共交通は、各交通機関の輸送力に応じ、通勤等の広域的な移動、買い物等の市内拠点への移動及び日常生活の移動等の利用者ニーズに基づき、鉄道駅等の交通結節点で乗り継ぎされ、公共交通網が形成されています。

今後、高齢化や地域の世代構成の変化によるニーズに対応しながら、各交通機関の輸送力や移動距離等の特性に応じて、利便性・効率性の高い移動を実現すべく、各交通機関の適切な役割分担のもと公共交通網の再編をめざします。

■ 市内の公共交通ネットワークの関係性イメージ



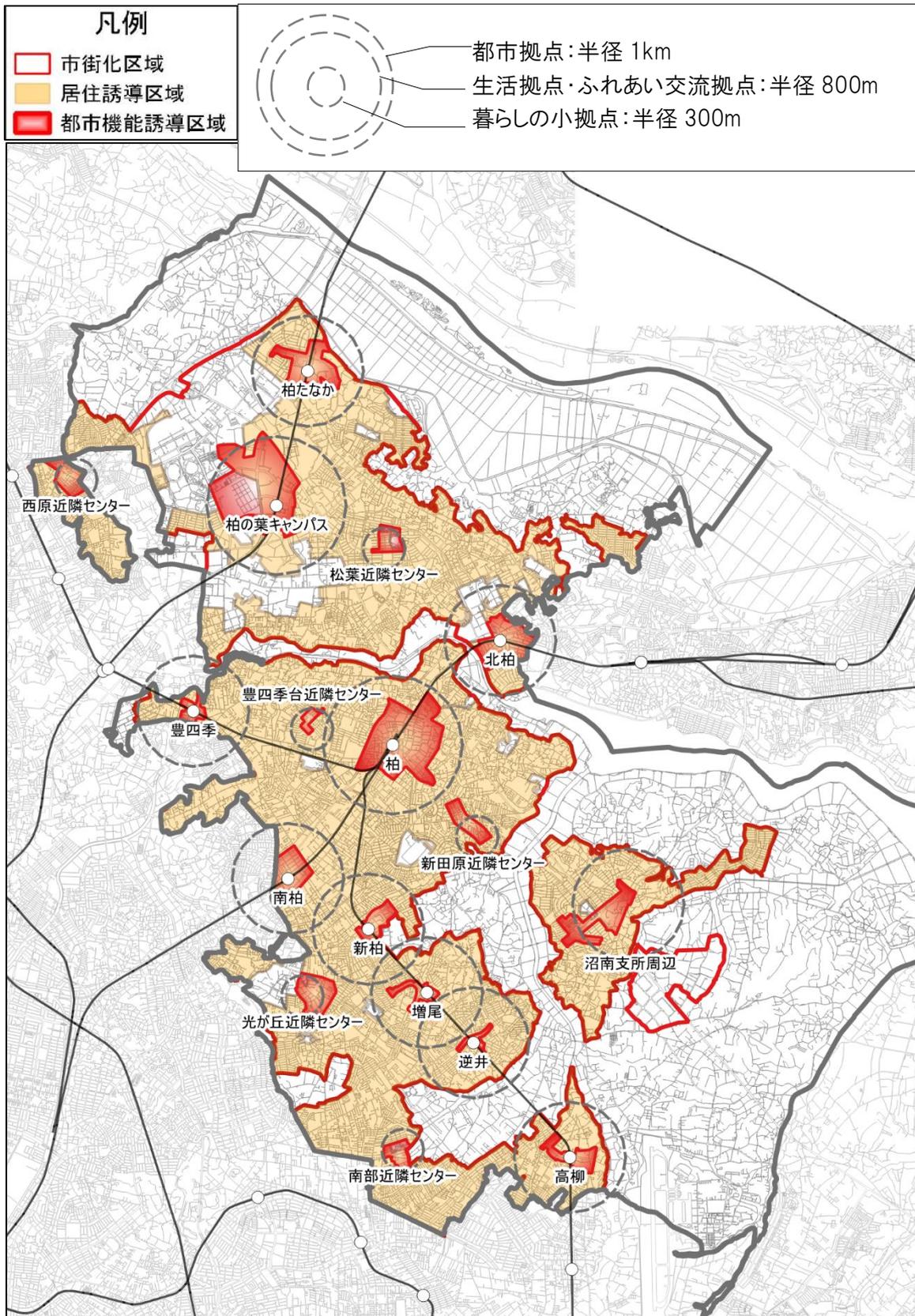
■ 公共交通ネットワーク概念図



本計画で示した将来的な公共交通ネットワークの方針は、「柏市地域公共交通網形成計画」等の策定や、その後の施策展開により具体化していきます。

出典：柏市立地適正化計画(2018年4月)

図 2-6 公共交通ネットワーク概念図



居住誘導区域とは…人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、人口の維持・誘導を図る区域。

都市機能誘導区域とは…各種サービスの効率的な提供を図ることで住宅の立地の適正化が効果的に進むよう、福祉、子育て、医療、商業等の都市機能を誘導・集約する都市の拠点となる区域。

出典： 柏市立地適正化計画資料を一部加工

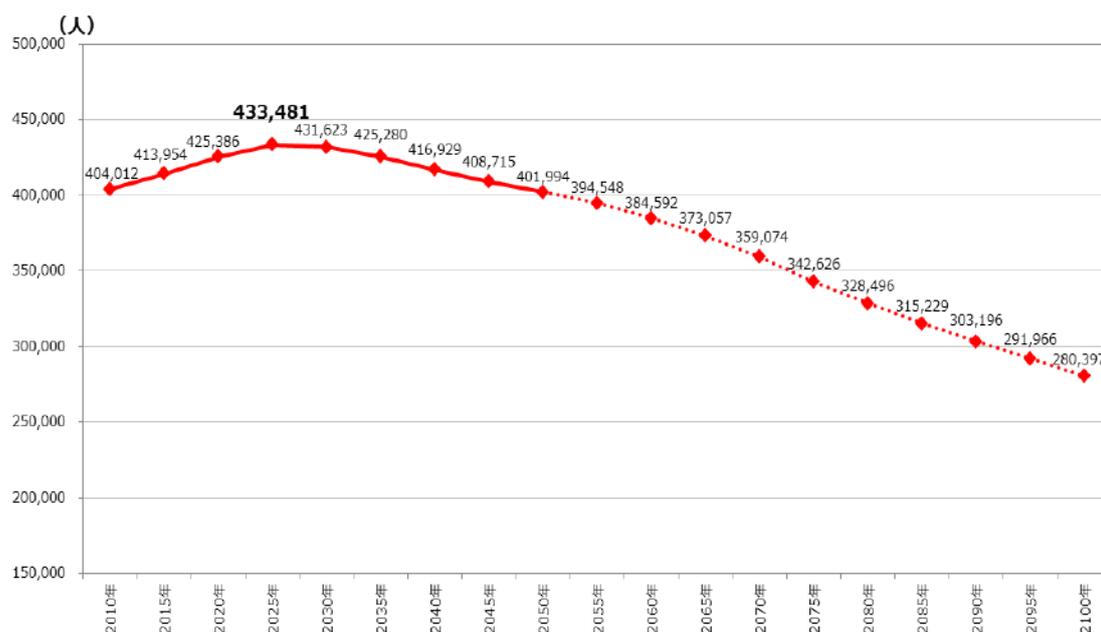
図 2-7 居住誘導区域と都市機能誘導区域

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

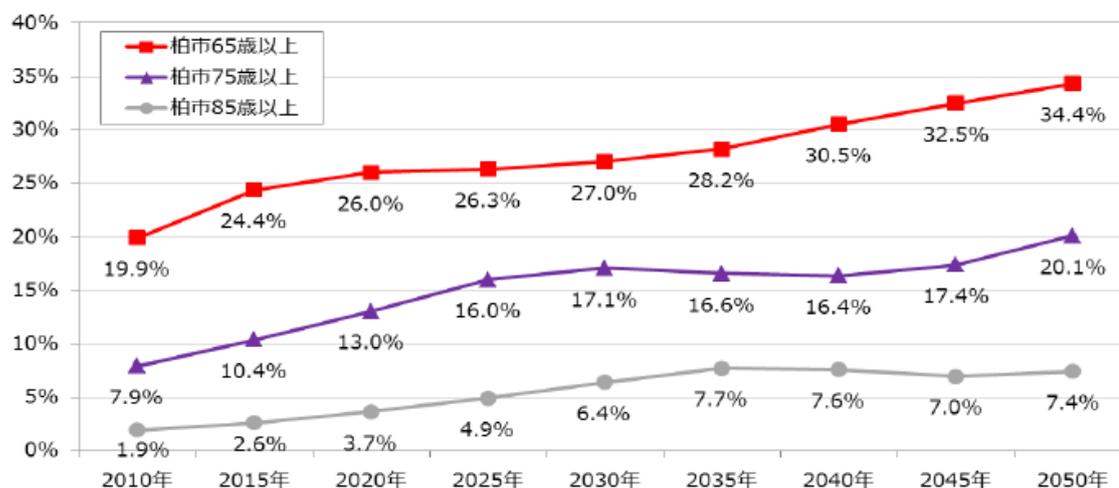
- 柏市の人口は、2025年の433,481人をピークに本格的な減少局面に入ることが見込まれています。2035年には425,280人とほぼ現在と同水準になり、2055年には40万人を割り込む見通しです。
- 65歳以上の人口割合の推移をみると、高齢者の割合が年々増加し、2015年と比較して2040年には6ポイント程度増加し、約31%となると予測されます。



※2018年10月1日時点の柏市の人口は424,322人となっています。

出典：柏市の将来人口推計（2018年4月）

図 2-8 柏市の人口の見通し

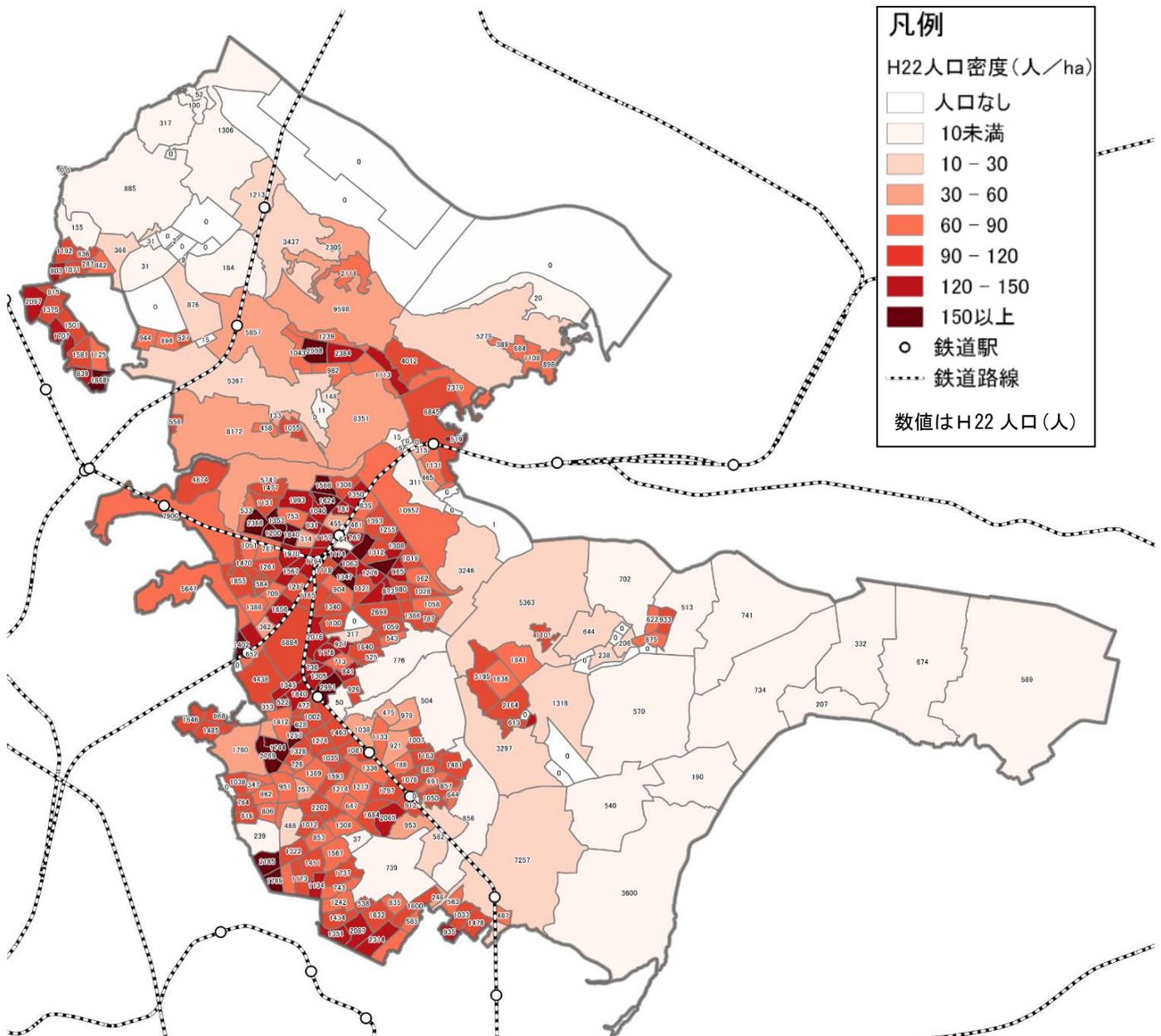


出典：柏市の将来人口推計（2018年4月）

図 2-9 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

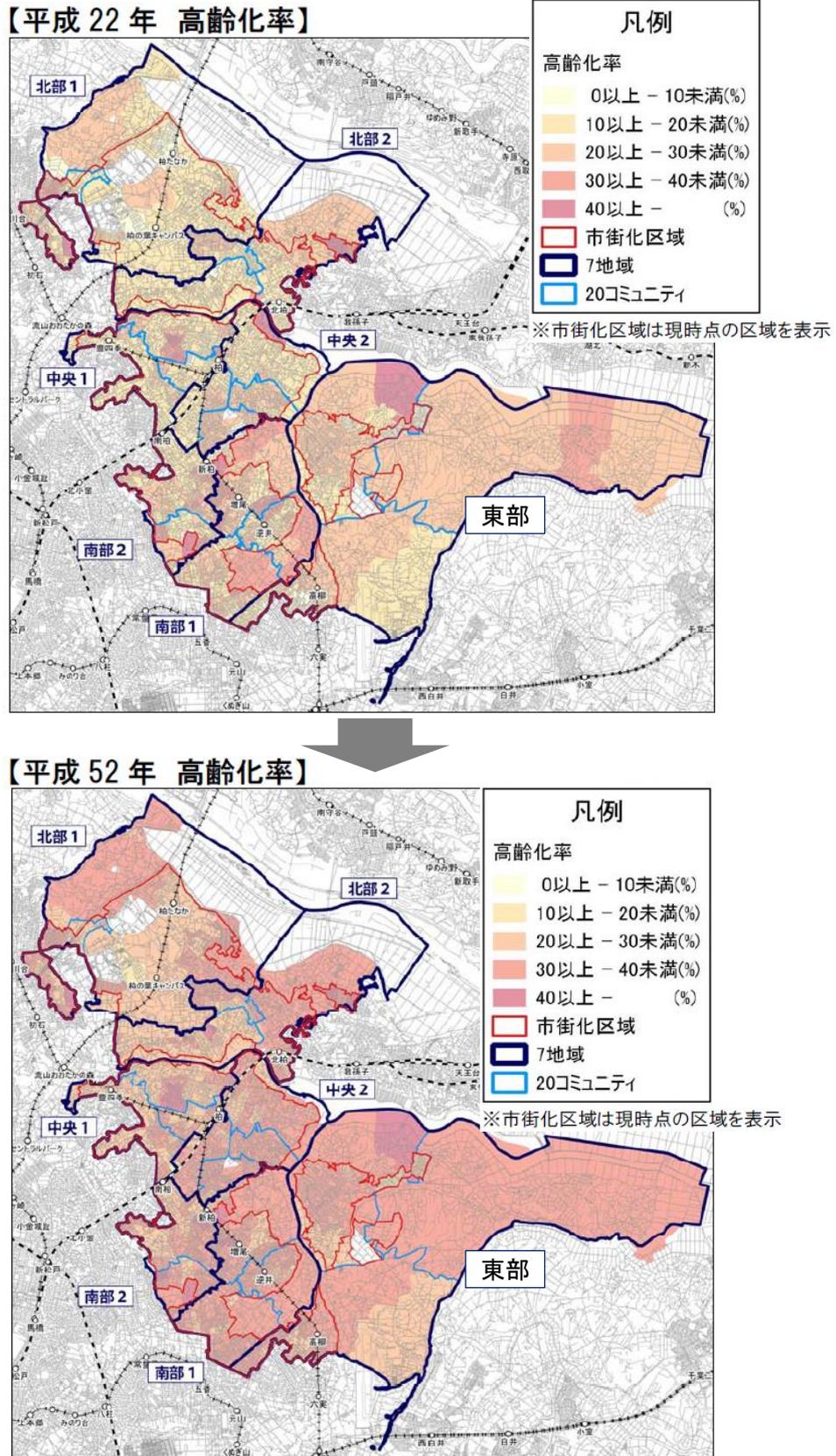
○中央地域や南部地域では人口密度が高くなっていますが、北部地域や東部地域では人口密度が低く 10 人/ha 以下の地域も多くなっています。



出典：柏市国勢調査結果報告書(2010年)より作成

図 2-10 柏市の地域別の人口と人口密度

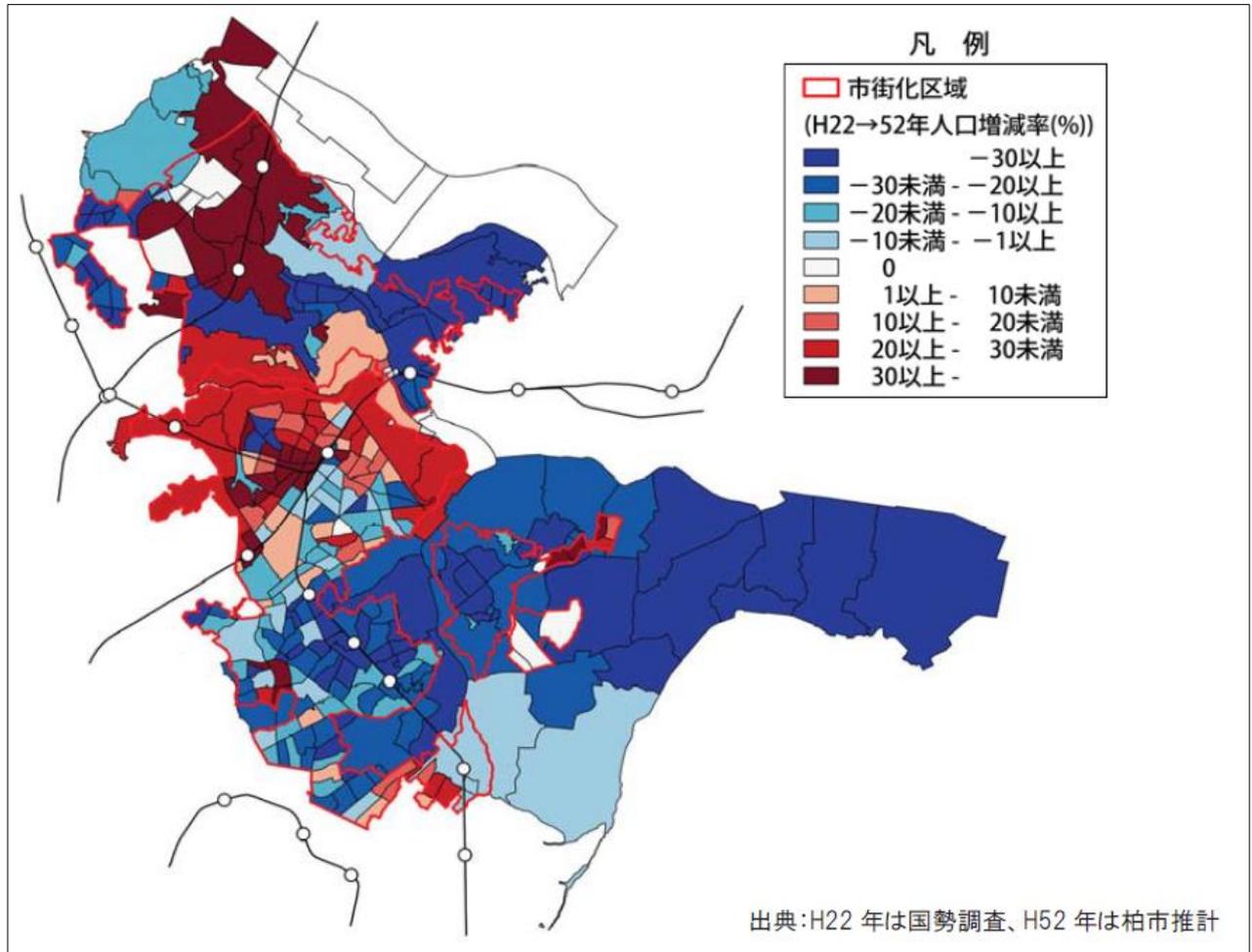
○将来の高齢化率をみると、特に東部地域において高齢化が進むことがわかります。平成 52 年(2040 年)には市の大部分において、高齢化率が 30%以上となると予測されます。



出典：第 1 回 柏市立地適正化計画策定検討会議資料（一部加工）

図 2-11 高齢化率の変化(H22(2010 年)→H52(2040 年))

○町丁目別に、平成 22 年(2010 年) (実績値) から平成 52 年(2040 年) (推計値) の人口増減率をみると、人口増加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。



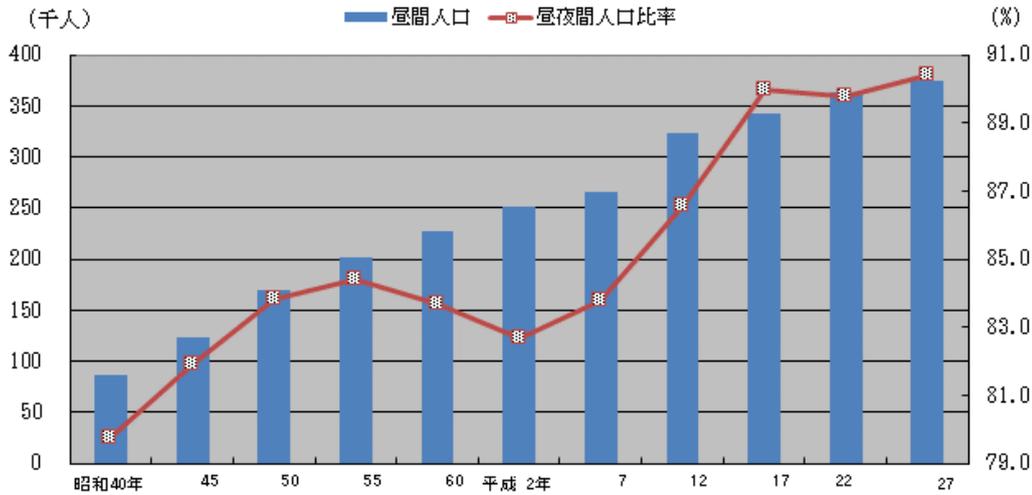
出典：柏市立地適正化計画(2018年4月)

図 2-12 平成 22 年(2010 年)から平成 52 年(2040 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おり、また昼夜間人口比率※は平成 17 年度(2005 年度)をピークに横ばいであるため、夜間人口も増加していることがわかります。

○流出人口は約 11 万 6 千人であり、特に東京都への流出が多くなっています。一方で千葉県内他市や茨城県等からの流入人口も約 8 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：H27 国勢調査データから転記

図 2-13 柏市の昼間人口と昼夜間人口比率

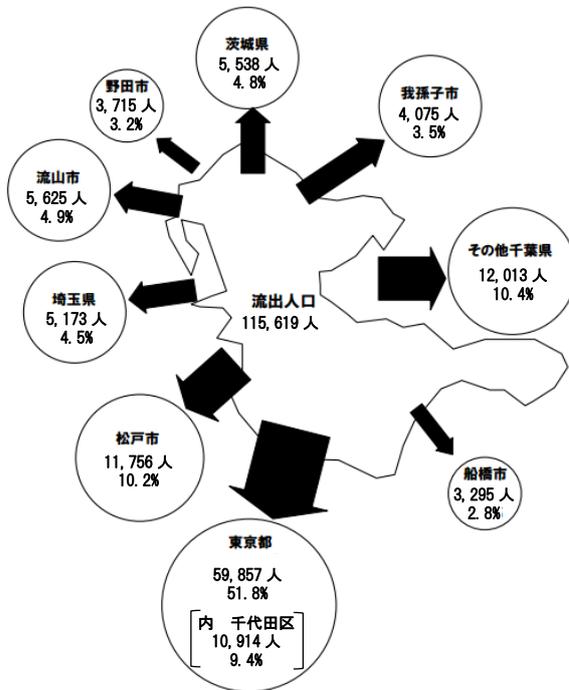
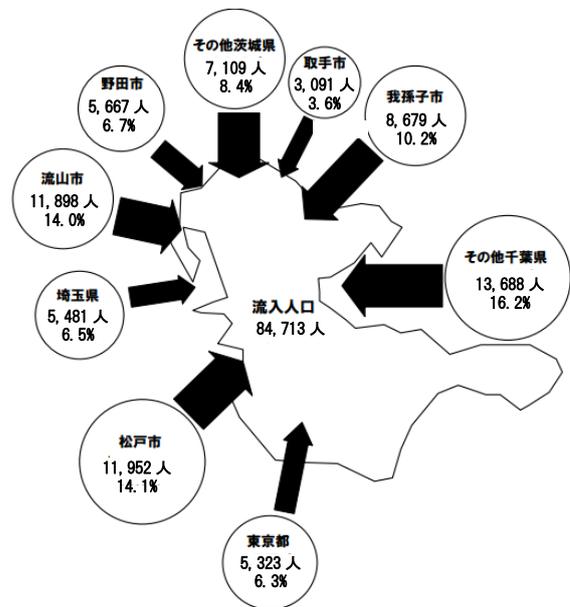


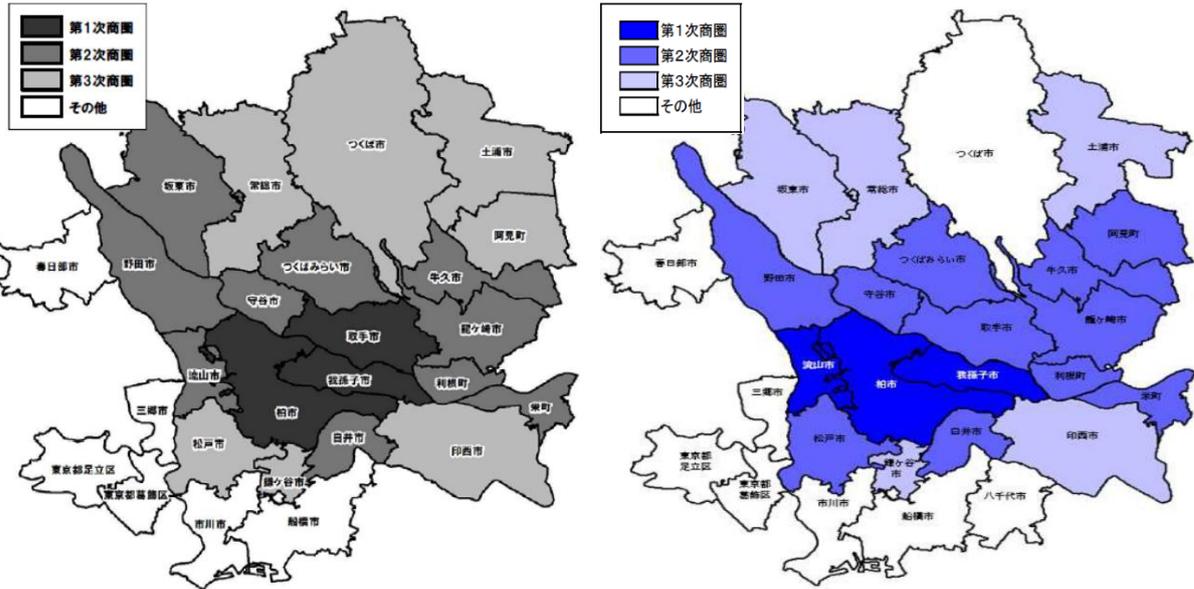
図 2-14 常住地による従業・通学市区町村別 15 歳以上就業者数及び通学者数



出典：H27 国勢調査データにより作図

図 2-15 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。
- しかし、平成 23 年度(2011 年度)の調査では柏市の商圈は 17 市 3 町でしたが、平成 28 年度(2016 年度)はつくば市が外れ 16 市 3 町となり、又、商圈人口も全体で約 15 万人減少して、約 237 万人となっており、柏市の吸引力が減少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 4 割と高くなっています。



出典：第 2 期柏市中心市街地活性化基本計画（2014 年 4 月）、
柏市商業実態調査報告書（2017 年 3 月）

図 2-16 柏市商圈人口の状況(左：2011 年度調査、右：2016 年度調査)

柏駅周辺を訪れる際の交通手段【男女別・年代別】（複数回答）

	全体	女性						男性					
		全体	10・20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代以上	全体	10・20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代以上
徒歩	30.9	28.0	20.3	28.8	28.0	29.7	32.2	33.5	21.4	29.1	35.5	37.3	32.4
自転車	14.8	16.7	11.9	14.4	22.7	17.8	14.9	13.0	10.7	16.3	10.2	13.4	8.1
バイク	0.8	0.7	1.7	0.0	1.5	0.0	1.1	1.0	0.0	0.0	1.8	0.7	0.0
電車	53.7	59.2	66.1	62.9	58.3	53.5	49.4	48.7	71.4	54.7	43.4	46.3	54.1
バス	11.3	13.9	10.2	16.7	10.6	16.8	5.7	9.0	3.6	9.3	12.0	8.2	13.5
タクシー	1.0	1.3	3.4	0.8	1.5	1.0	1.1	0.8	0.0	0.0	1.8	0.0	0.0
自家用車	36.3	33.6	33.9	33.3	27.3	38.6	48.3	38.7	42.9	44.2	33.1	35.1	43.2
その他	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0
有効回答数	962	461	59	132	132	101	37	501	28	86	166	134	87
割合の順位		1	2	3									

出典：柏市商業実態調査報告書（2017 年 3 月）

図 2-17 来訪者の交通手段

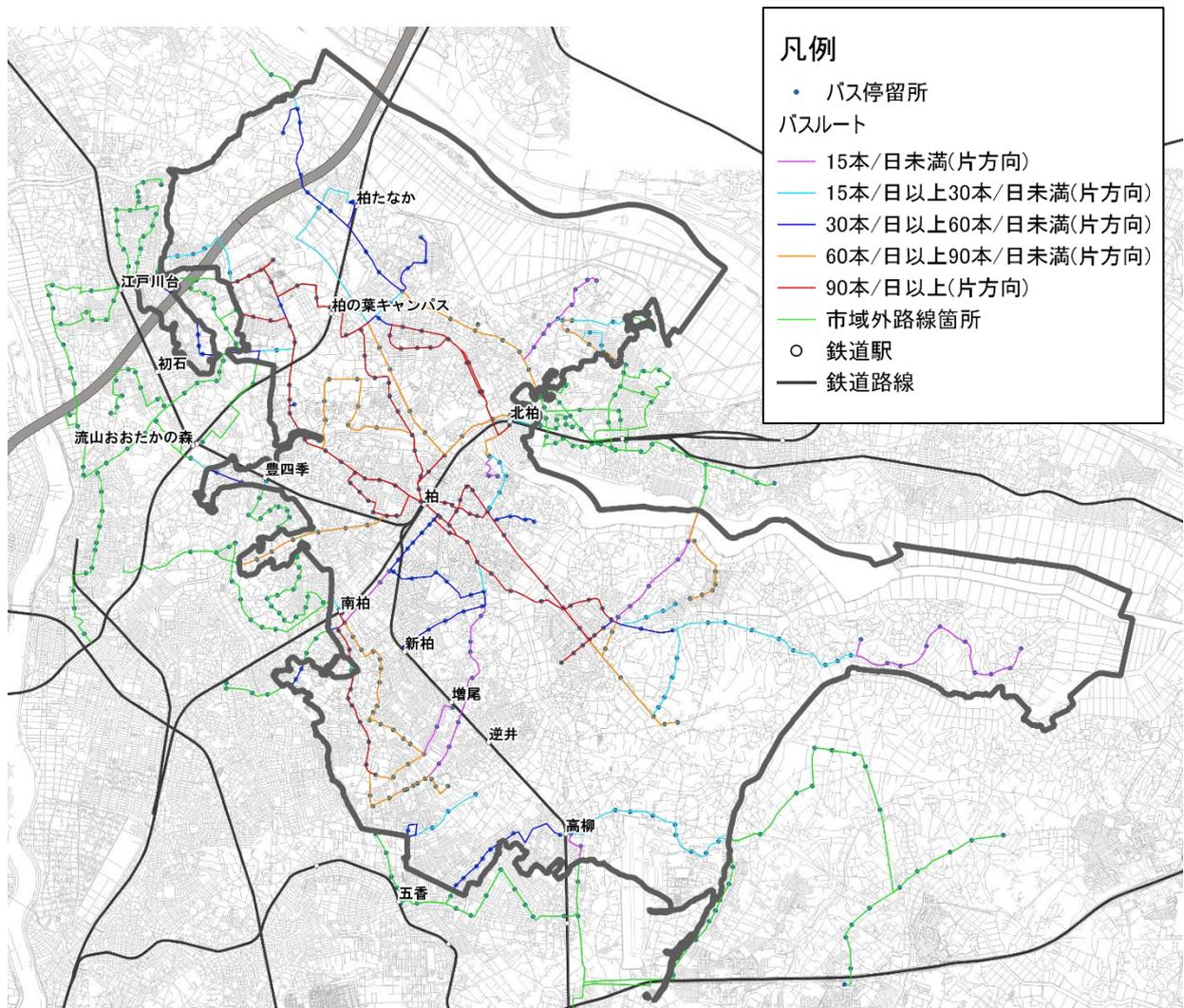
※ 商圈人口：特定市区町村の顧客吸引力が及ぶ範囲であって、その需要の一定割合が常時特定市区町村における買物として実現している地域の人口

2.3 公共交通の現状

地域公共交通網形成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されています。
- 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。
- 一方で、柏市南部地域及び東部地域では、1 日あたりの運行本数が片方向で 15 本/日（1 時間に 1 本）未満の場所も多くあり、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 2-18 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地域・東部地域において、柏市で「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」」の運行によりバス路線網を補完しています。

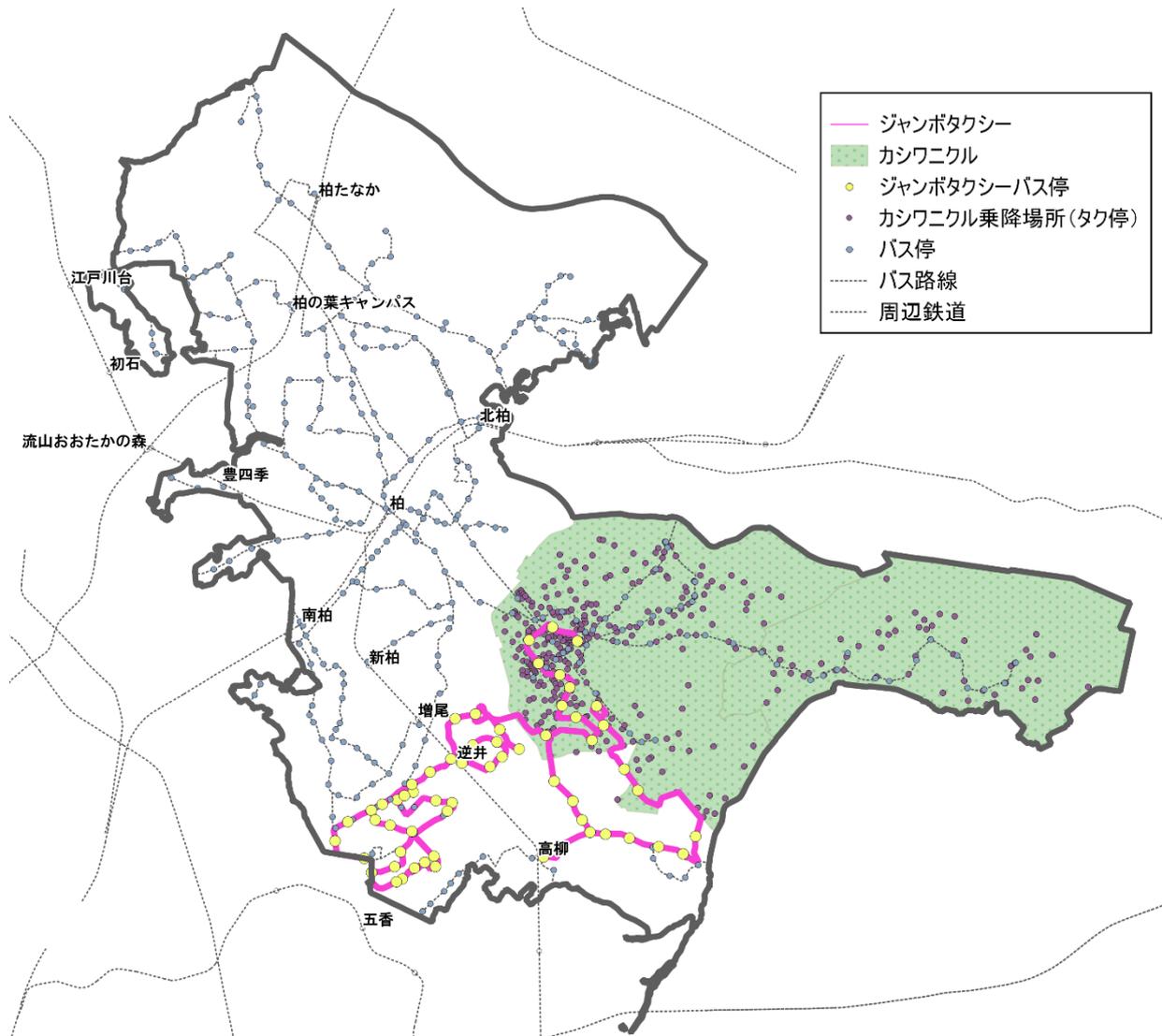


図 2-19 かしわ乗合ジャンボタクシー・カシワニクル路線図

<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(2005 年)9 月 2 日)

(沼南) 平成 19 年(2007 年)11 月 23 日)

車両数：4 台

運行路線(系統) H27.10 現在 (2015 年 10 月)



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・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

- ・ 定時定路線で毎日運行(但し、12 月 29 日～1 月 3 日は運休)
- ・ 運賃は大人 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(南部老人福祉センター、逆井駅東口(南増尾・逆井コース⇔沼南コース)、コープ前(南増尾コース⇔沼南コース))



図 2-20 かしわ乗合ジャンボタクシー運行エリア

<予約型相乗りタクシー「カシワニクル」>

運行開始：

平成 25 年(2013 年)1 月 15 日

車両数：2 台



A 区域：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，藤ヶ谷の一部（国道 16 号の北東（手賀沼）側のみ）

B 区域：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

区域外におけるその他の乗降場所：東武野田線逆井駅，ケアハウス沼南の里

※A・B区域を出発又は目的地とする場合のみ利用可

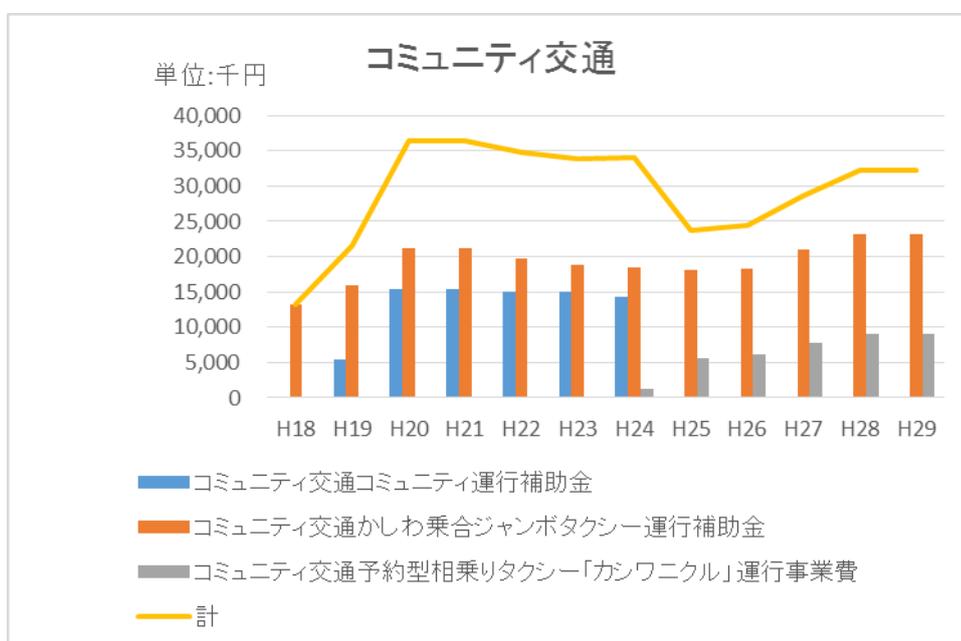
- ・ 月曜日～土曜日（日曜日・祝日及び 12 月 29 日～1 月 3 日は運休）の運行
- ・ 運行時間は午前 8 時 30 分～午後 7 時（最終降車）
- ・ 事前に会員登録が必要
- ・ 利用の 1 時間前までに予約センターに電話を掛け、利用日時と乗降場所を伝え予約
- ・ 乗降場所は区域内指定箇所その他、東武アーバンパークライン逆井駅、ケアハウス沼南の里



図 2-21 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みると、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(2012 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、財政負担は減少しています。
- 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 年度)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 年度)以降増加しています。



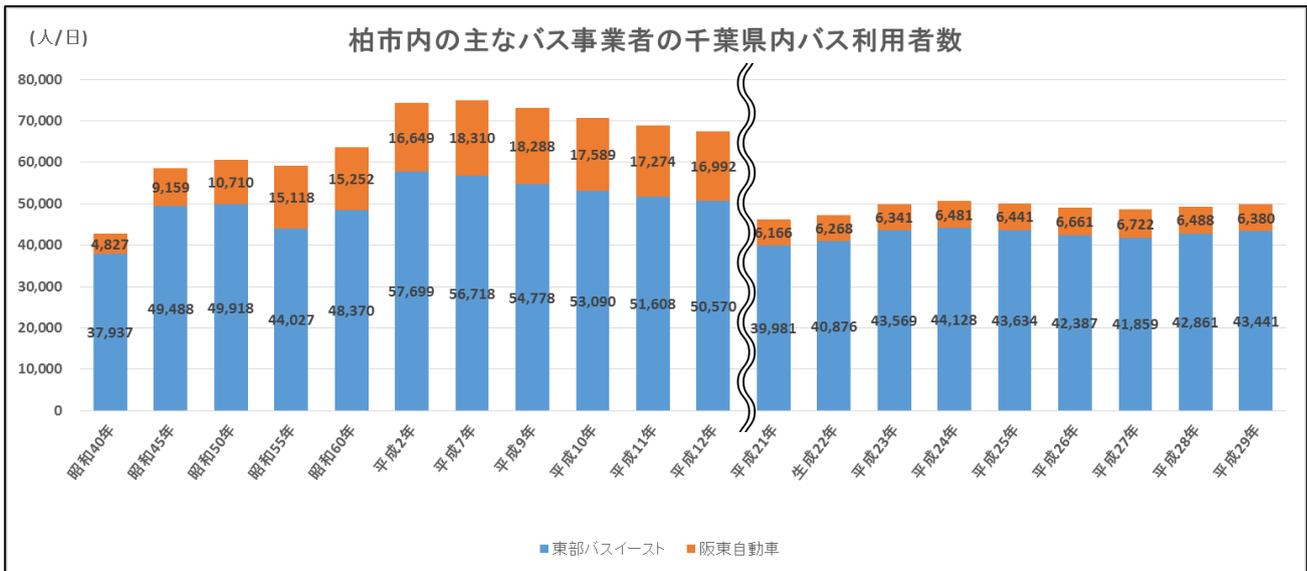
(コミュニティバスは平成 25 年(2013 年)3 月で廃止・予約型相乗りタクシー「カシワニクル」は平成 25 年(2013 年)1 月 15 日より運行開始)

図 2-22 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

- 柏市内を運行する主なバス事業者の事業者全体での1日あたりのバス利用者数は、平成7年度(2015年度)をピークに減少しており、平成21年(2009年)から平成24年(2012年)は僅かに増加しているものの、その後はほぼ横ばいとなっています。
- 一方、コミュニティ交通をみると、かしわ乗合ジャンボタクシーの利用者数は、近年は横ばいとなっています。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倍程度に増加しています。

<路線バスの利用状況>



出典：柏市総合交通計画(2010年3月)(一部加工)

図 2-23 柏市内の主なバス事業者の千葉県内バス利用者数
(昭和40年(1965年)～平成29年(2017年))

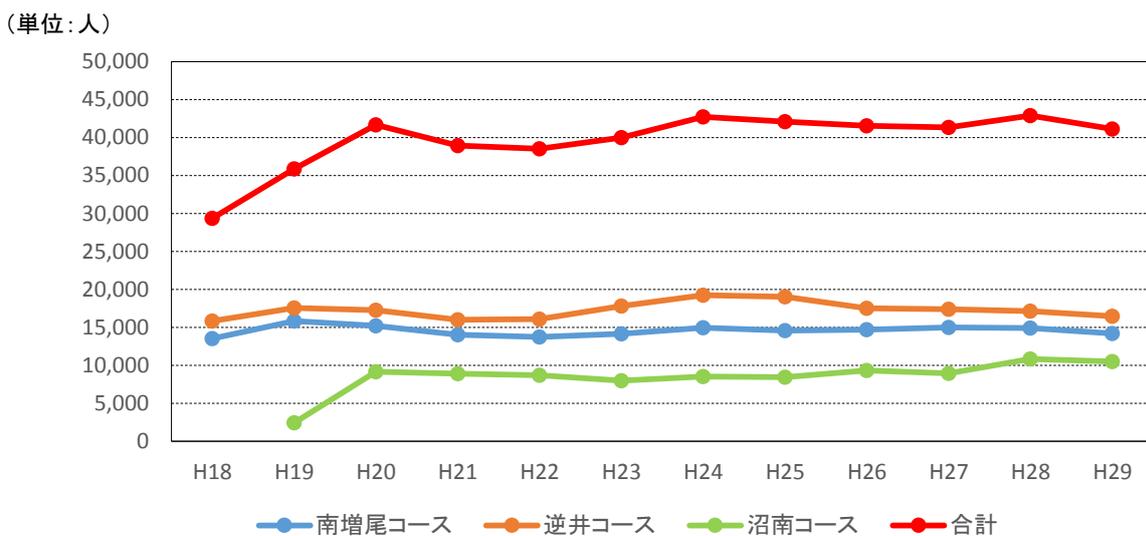
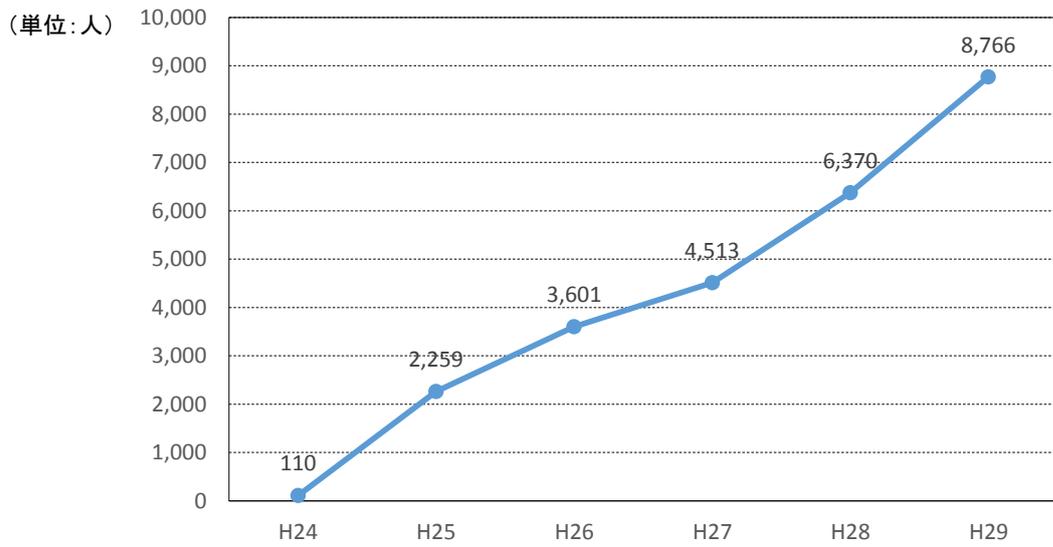


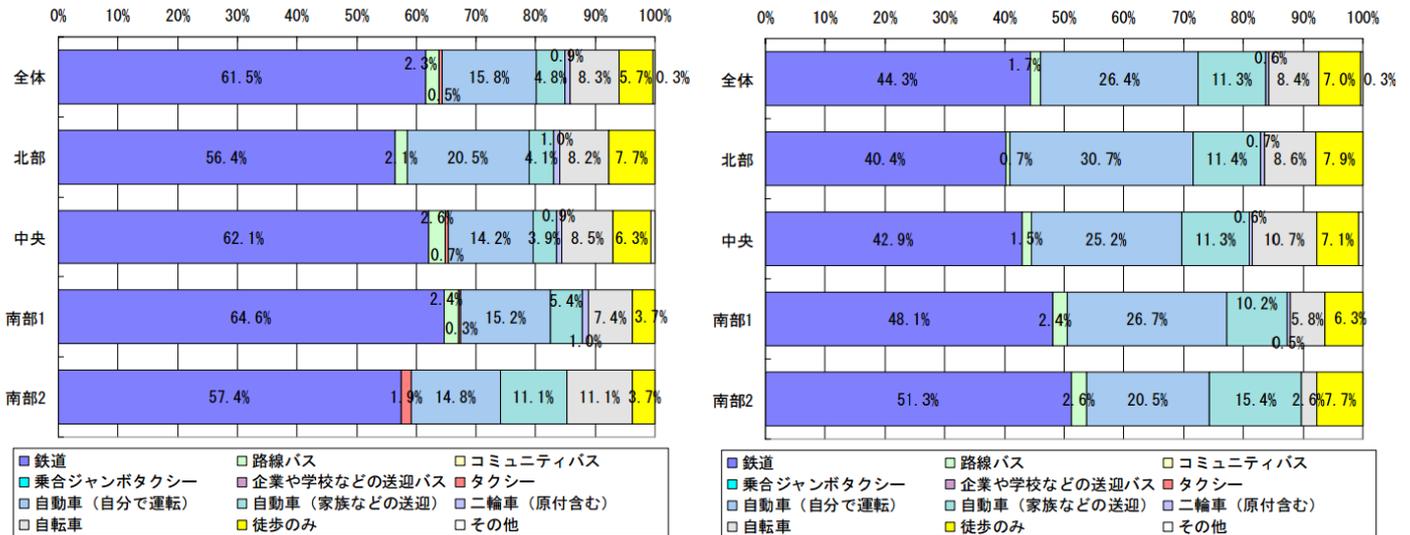
図 2-24 かしわ乗合ジャンボタクシーの利用者数



(平成 24 年度(2012 年度)は運行開始の平成 25 年(2013 年)1 月 15 日から
平成 25 年(2013 年)3 月 31 日までの約 3 ヶ月間の実績)

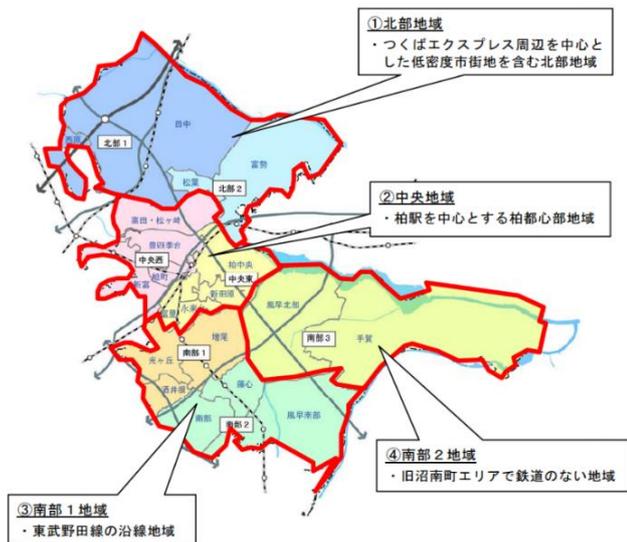
図 2-25 予約型相乗りタクシー「カシワニクル」の利用者数

- 交通機関別の利用状況をみると、平日はどの地域も鉄道利用が 60%程度であり、自動車の利用は 15%程度となっています。一方で休日の鉄道の利用は 45%程度、自動車の利用が 25%程度となっており、自動車の割合が高くなっています。
- 地域別にみると、南部 2 地域において、家族などの送迎による自動車での移動は他の地域では平日 5%程度・休日 10%程度であるのに対して、平日 11%・休日 15%と多くなっています。



出典：柏市総合交通計画(2010年3月)

図 2-26 交通機関分担率(左:平日 右:休日)



<調査方法>

- ・柏市総合交通計画策定にあたって行った「市民の交通に関する意識アンケート調査」の集計結果。
- ・普段外出する場合の行動について、鉄道利用の有無を確認したうえで利用しない場合の交通手段を確認。

調査地域 柏市全域

調査対象 市内在住の 16 歳以上の男女 4,000 人

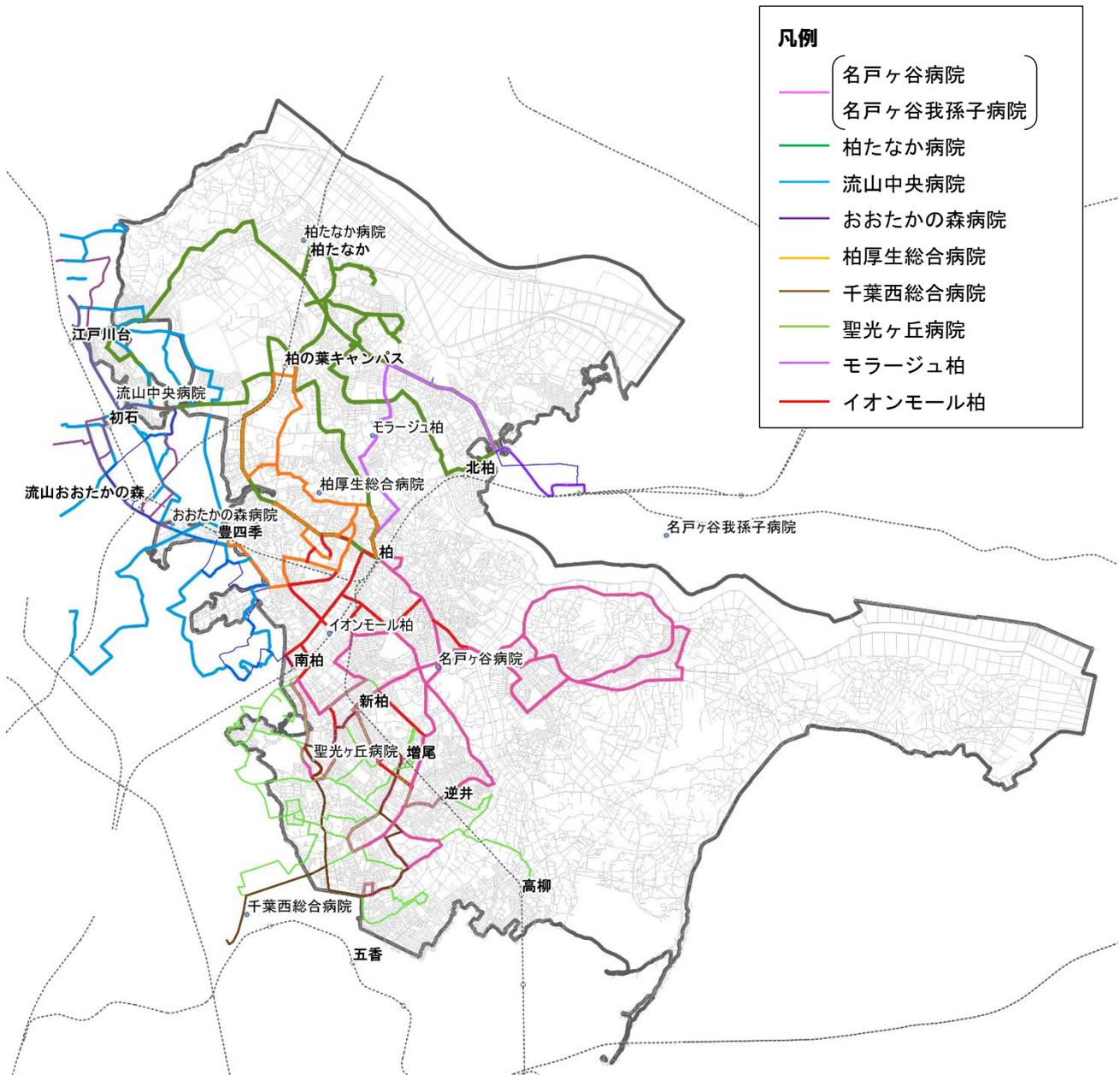
抽出方法 住民基本台帳から無作為抽出

調査方法 郵送による配布、回収

調査実施期間 2009年2月21日(土)～2009年3月2日(月)

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、病院や商業施設への交通手段として、市内で 10 路線が運行されています。



出典: 各社ホームページより作成

図 2-27 企業バスの路線図

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、広場外における客待ちタクシー待機列の解消とともに、車道側からタクシーに乗車している現在の運用を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。

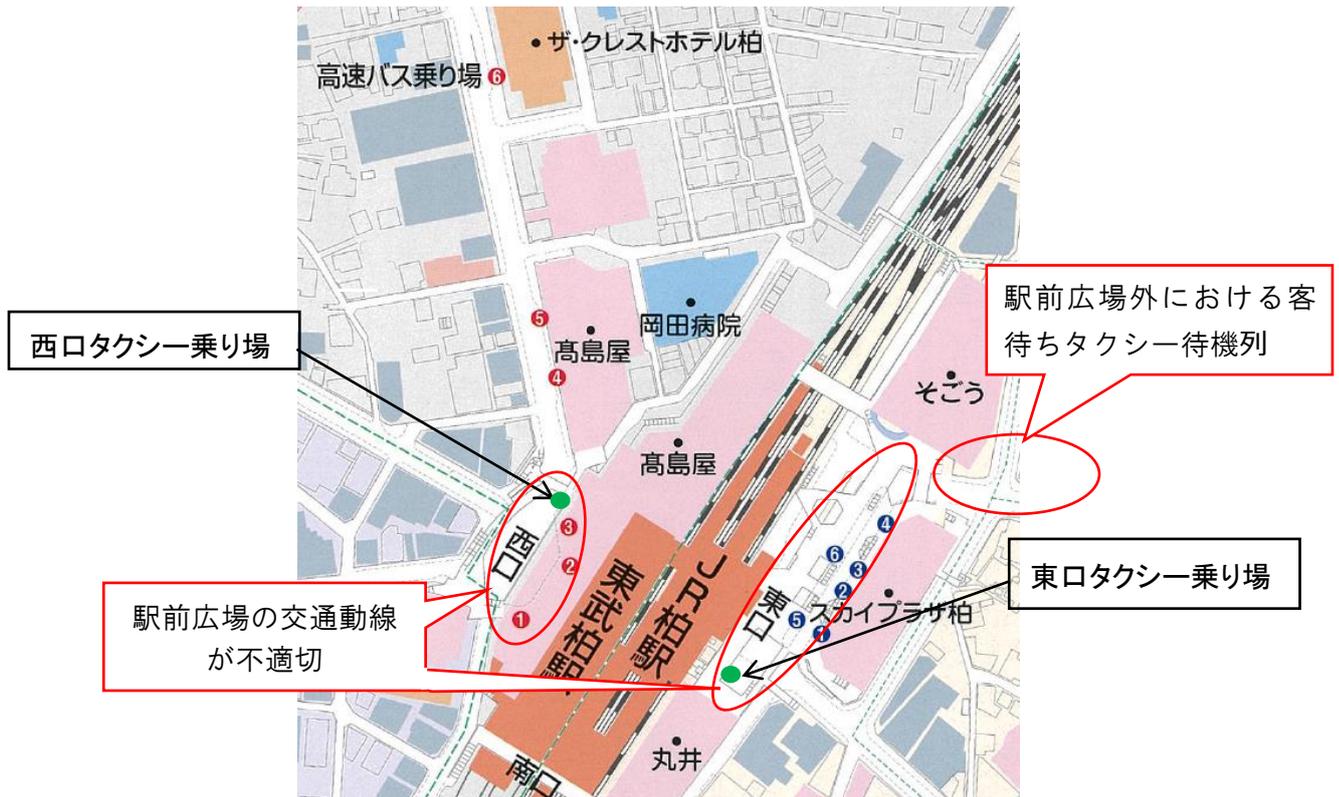


図 2-28 柏駅前バス乗り場案内

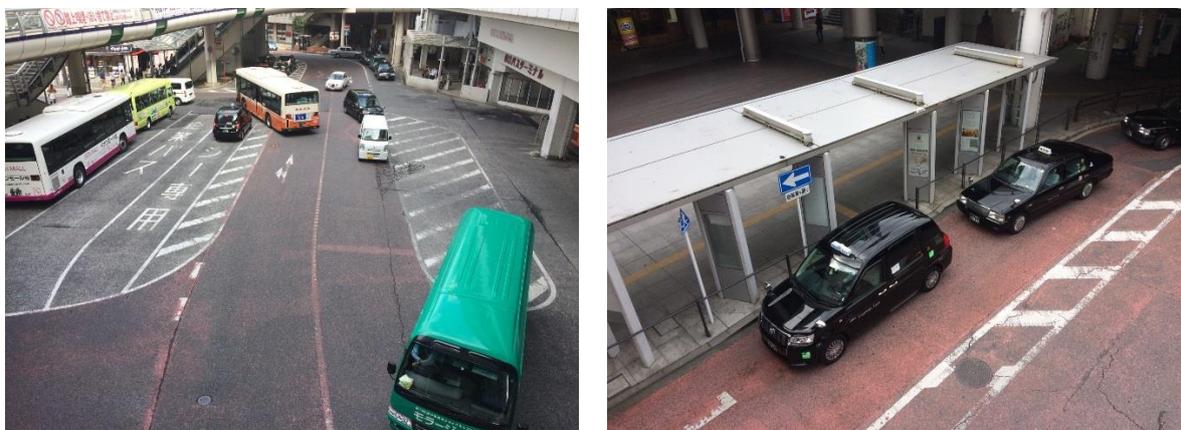
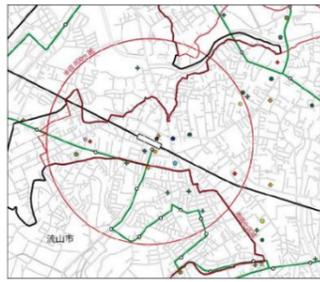


図 2-29 柏駅駅前広場周辺の状況
(左: 柏駅西口駅前広場、右: 柏駅東口タクシー乗り場)

○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。
 ○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るものの、周辺施設は充実しておらず、利便性が低いいため、今後ふれあい交流拠点にふさわしい拠点の整備が必要です。

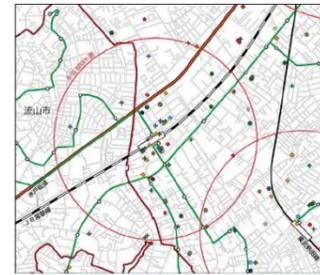
豊四季駅（東武アーバンパークライン）

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。



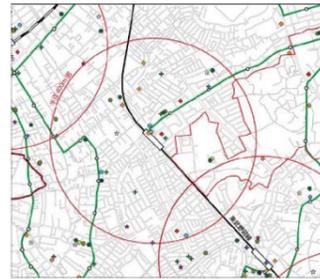
南柏駅（JR 常磐線）

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。



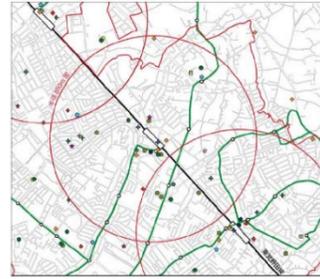
新柏駅（東武アーバンパークライン）

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



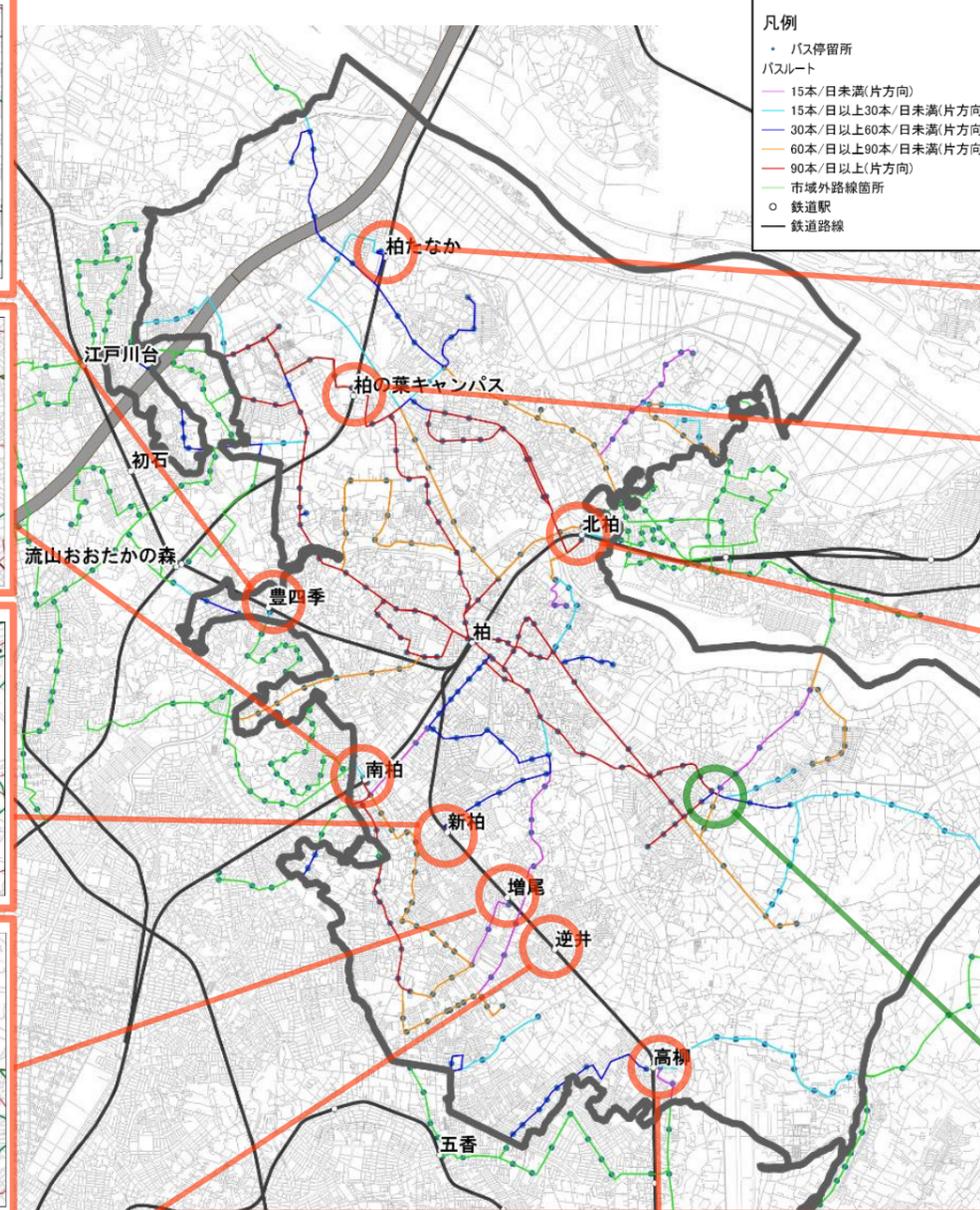
増尾駅（東武アーバンパークライン）

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。

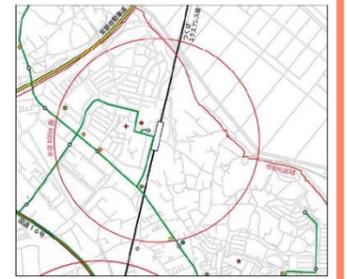


凡例

- バス停留所
- バスルート
- 15本/日未満(片方向)
- 15本/日以上30本/日未満(片方向)
- 30本/日以上60本/日未満(片方向)
- 60本/日以上90本/日未満(片方向)
- 90本/日以上(片方向)
- 市域外路線箇所
- 鉄道駅
- 鉄道路線

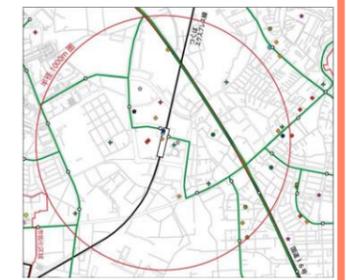
柏たなか駅（つくばエクスプレス）

東西ともに駅前広場が整備されているが、東口はバス路線がない。



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。



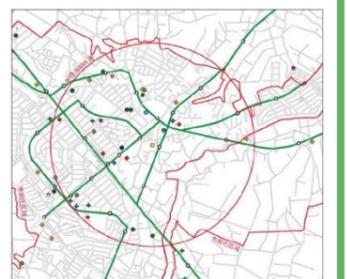
北柏駅（JR 常磐線）

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。



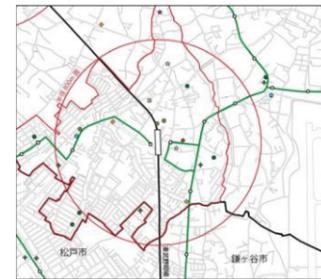
【乗継拠点】沼南庁舎

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。



凡例

【行政機能】	【介護福祉機能】	【子育て機能】	【商業機能】	【医療機能】	【金融機能】	【その他】
本庁舎	通所施設	幼稚園	スーパー	病院(20床以上)	銀行	バス路線及び
支所・出張所等	訪問施設	保育園	コンビニ	診療所	農協・信金	バス停
公民館等	短期滞在			診療所(内科外科小児科含む)	郵便局	
				診療所(その他)		

図 2-30 交通結節点の状況

出典：第1回柏市立地適正化計画策定検討会議資料（一部加工）

○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。



図 2-31 柏駅周辺の施設およびバス停案内（現況）



図 2-32 柏駅西口におけるバス停でのバスロケーションシステムによる到着時刻案内

2.3.6 道路交通の状況

- 道路の混雑状況をみると、国道 6 号、国道 16 号、県道 7 号、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。

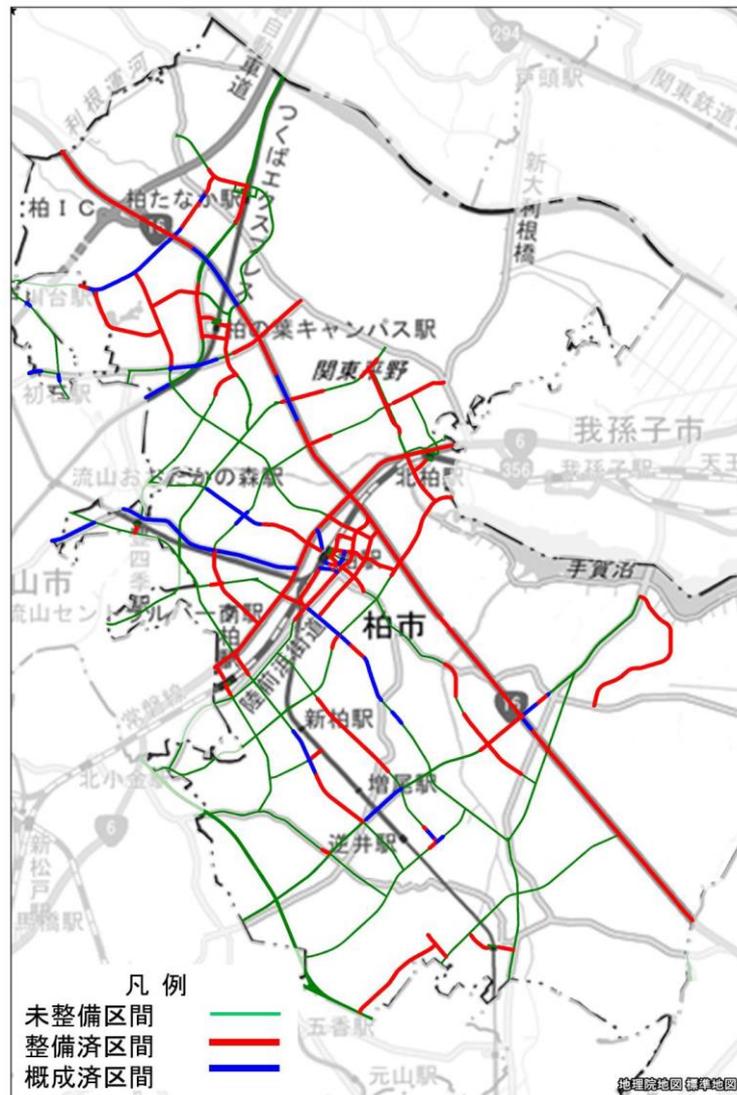
※混雑度：交通調査基本区間の交通容量に対する交通量の比のこと。



出典：道路交通センサス（2015年度）

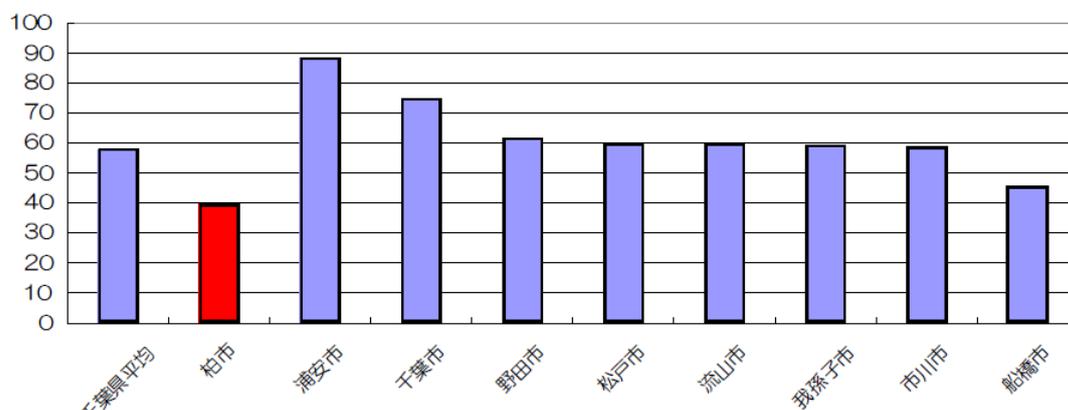
図 2-33 混雑度の状況

○渋滞が発生している一方で、都市計画道路の整備の割合は平成 27 年度時点（2017 年度末時点）で約 38%であり、千葉県内の他都市と比較しても低い水準です。



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 2-34 都市計画道路整備状況(平成 29 年度)(2017 年度)



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 2-35 他市と比べる柏市の都市計画道路整備率

2.3.7 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1km）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

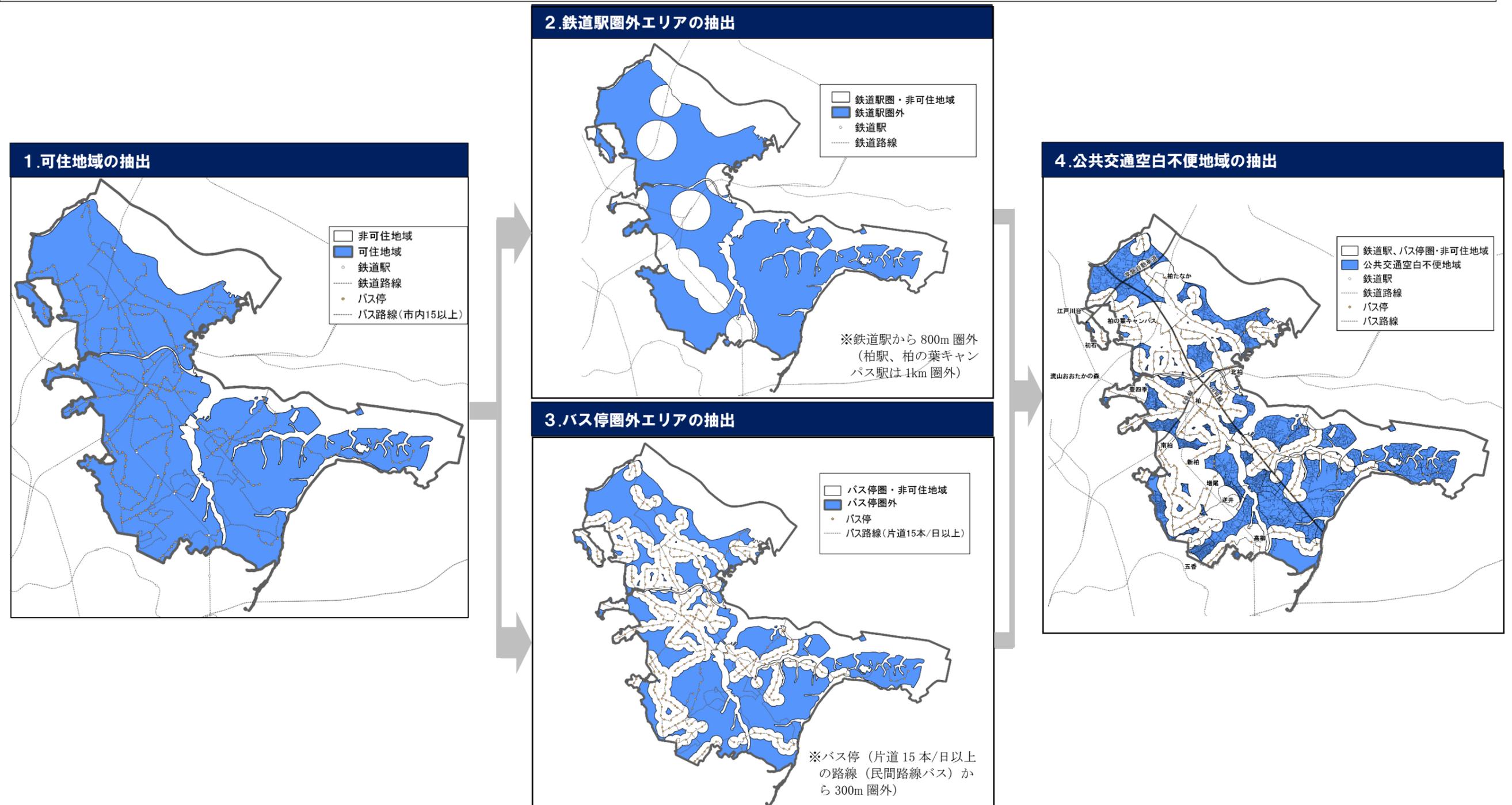


図 2-36 公共交通空白不便地域の抽出過程

○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。

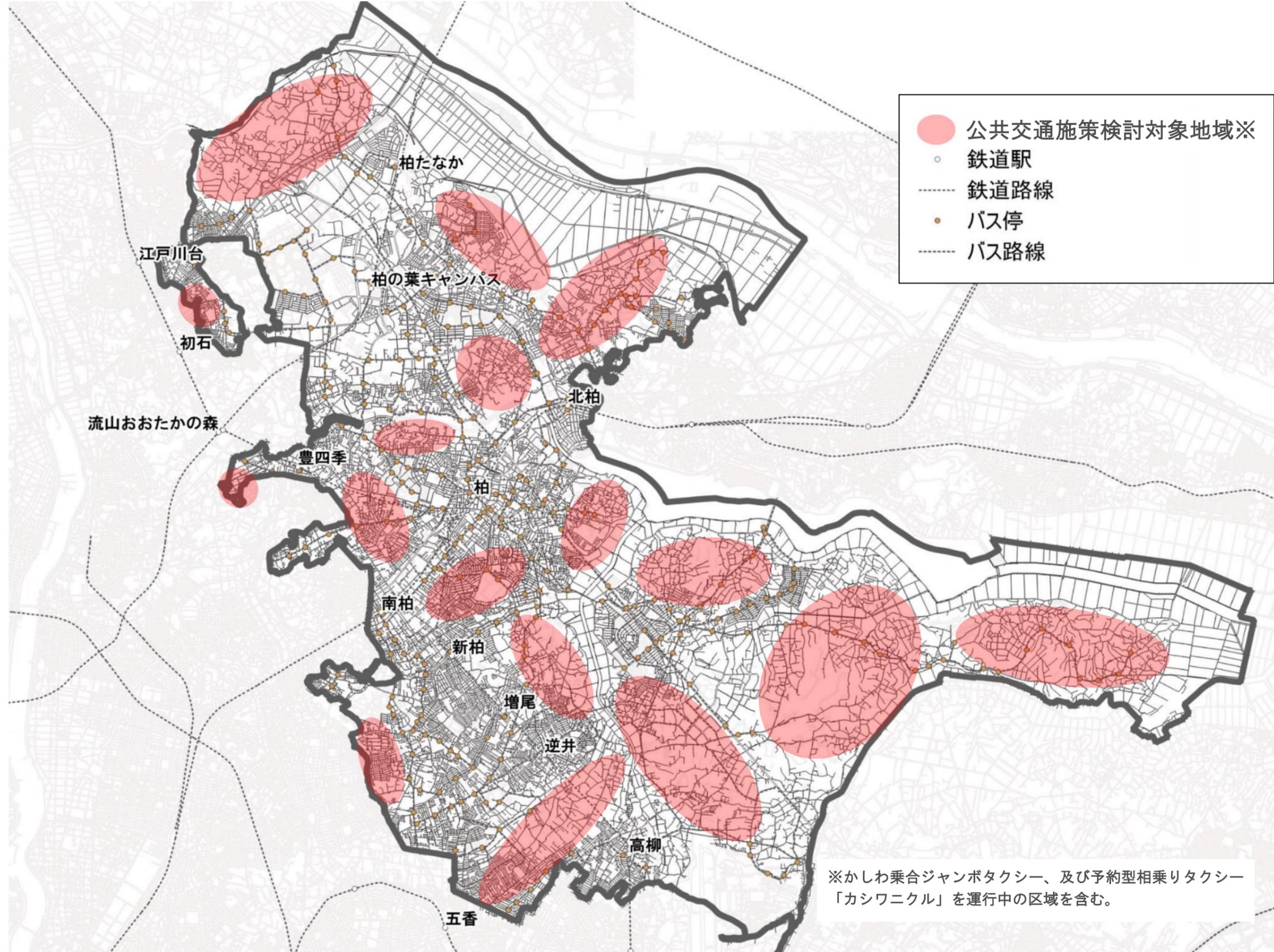


図 2-37 公共交通施策検討対象地域図

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。

2.4.1 人の移動状況

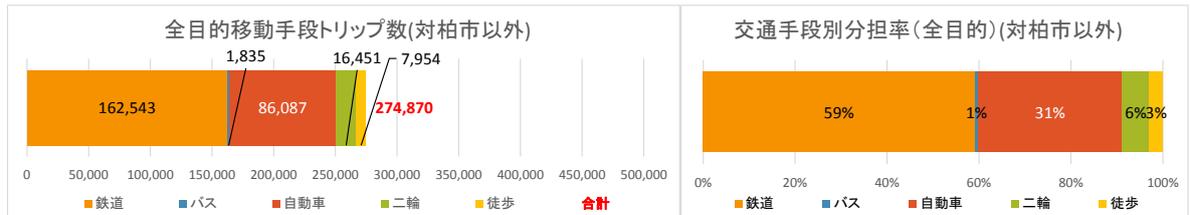
(1) 移動手段別トリップ数及び分担率の状況

- 市内での移動、市内から市外への移動の状況をみると、市内での移動が多く市外への移動の1.6倍になっています。
- 市内移動の代表交通手段は自動車の割合が最も高く37%、次いで徒歩が33%、バスの割合が3%となっています。一方、市外への移動をみると、鉄道の割合が最も高く59%、次いで自動車が31%となっています。

<柏市内移動>



<柏市外への移動>

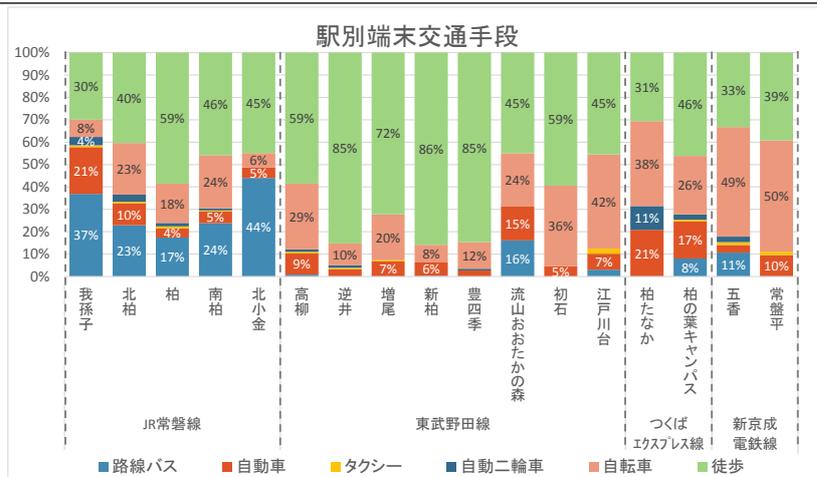


出典：東京都市圏パーソントリップ調査(2008年度)

図 2-38 移動手段別トリップ数及び分担率の状況

(2) 駅利用者の端末交通手段

- JR常磐線の駅では路線バスの利用が20~40%程度と比較的高くなっていますが、一方でつくばエクスプレスの駅では自動車の割合が20%程度と高くなっています。

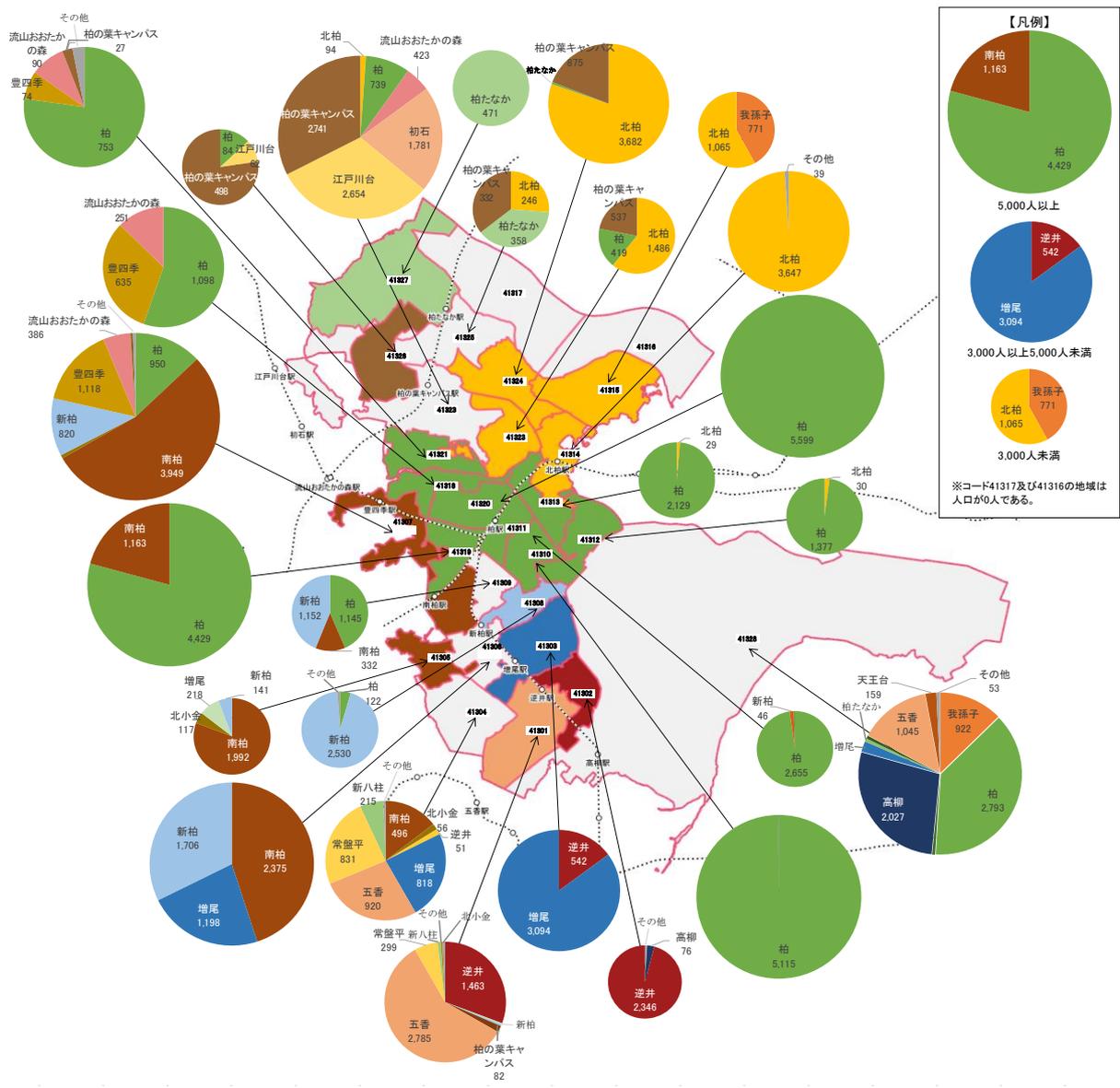


出典：東京都市圏パーソントリップ調査(2008年度)

図 2-39 柏市内居住者の駅端末トリップ(乗車・降車合計)

(3) 鉄道駅の利用<全交通手段>

○市内各地域の居住者の鉄道駅の利用状況をみると、北部地域、東部地域などでは利用する駅が分散しています。



※図面の塗りつぶしの色は、当該地域の居住者の50%以上が利用している鉄道駅

出典：大都市交通センサス（2010年度）

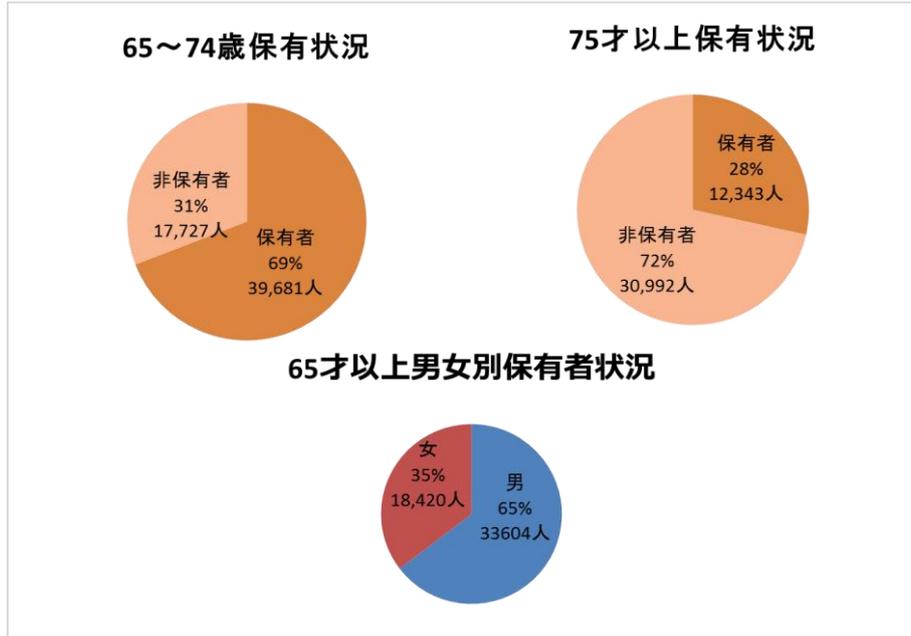
図 2-40 地域別鉄道駅利用状況(全交通手段)

【参考】

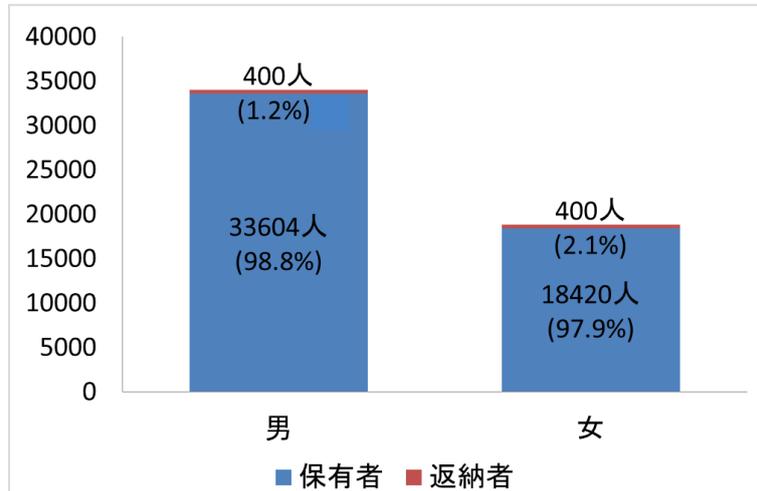
＜市内の高齢者の運転免許保有状況＞

- 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＞



＜高齢者の運転免許返納状況＞



※運転免許保有者数は(2016.3.31)時点、返納者数は2015.4.1～2016.3.31時点の人数

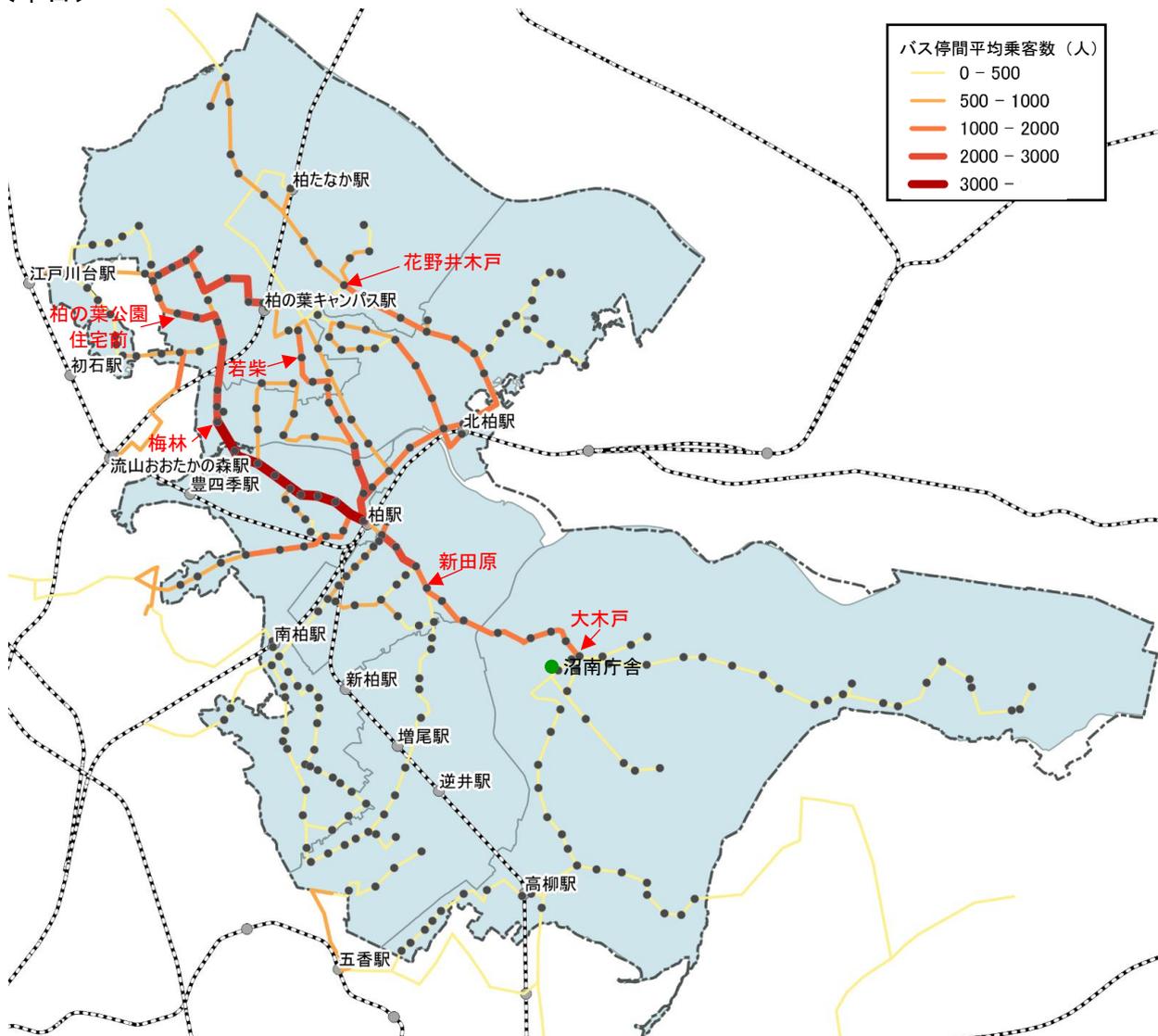
出典：柏警察調べ（2015年度）

2.4.2 バスでの移動状況

(1) バス停の乗客数

- 平日、休日別のバス停間の平均乗客数をみると、平日より休日のほうが全体的に乗客数は少なくなっています。また平日、休日ともに柏駅から北部地域への利用が多く、柏駅から離れるほど乗客数が少なくなっています。
- 平日の柏駅から柏の葉キャンパス駅方面の路線では、梅林まで 3,000 人以上、柏の葉公園住宅前まで 2,000 人以上の乗客数がありますが、休日では 3,000 人以上が柏第七小学校入口まで、2,000 人以上が梅林までとなっています。
- 北部地域に比べて東部地域及び南部地域では、平日と休日とでの乗客数に差が少なく、柏駅から沼南庁舎周辺まで 1,000 人以上の利用があります。

<平日>

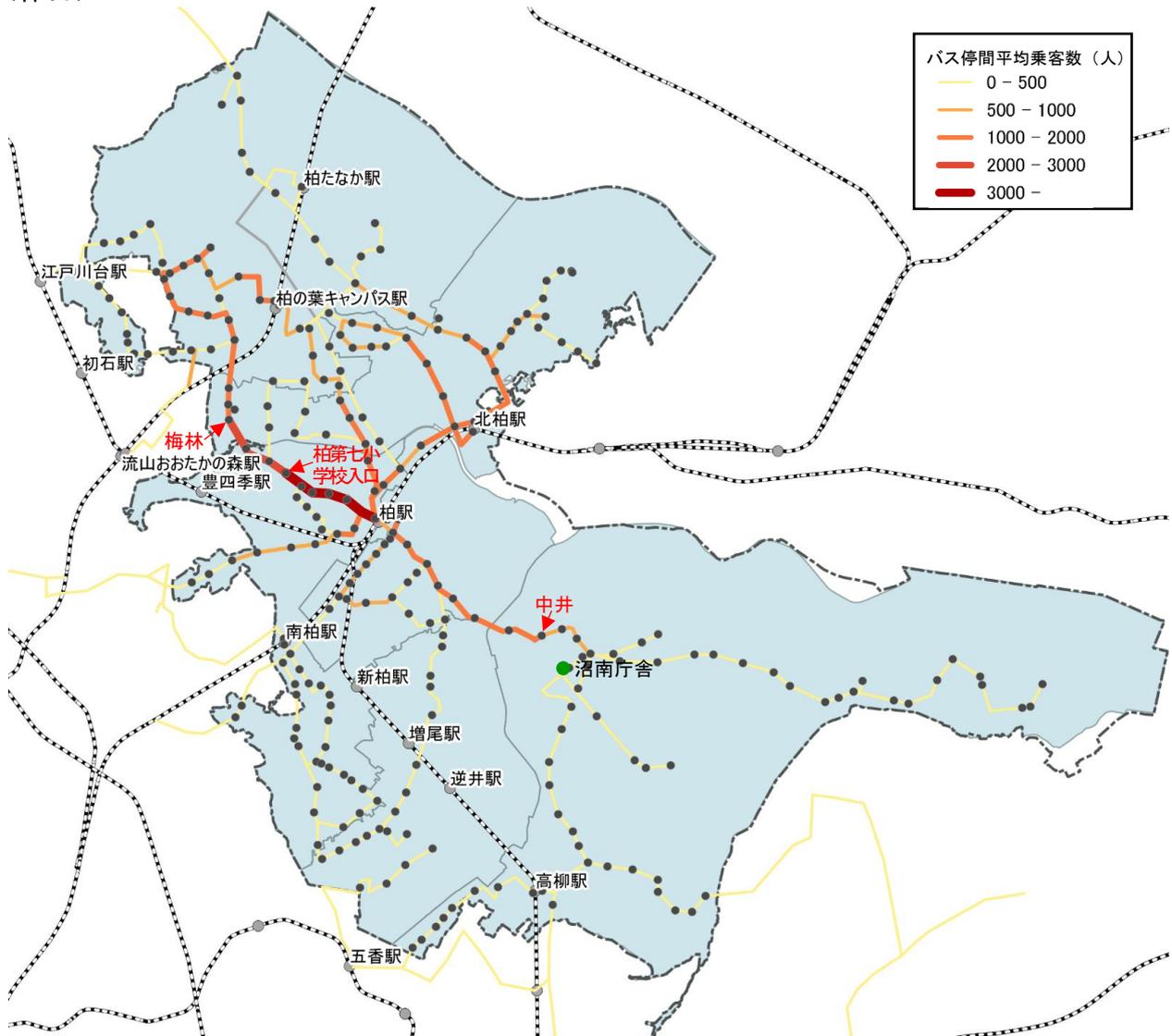


※乗客数は、国土交通省関東地方整備局から貸与を受けた IC カードデータの集計結果、阪東バスの路線を除く

(集計期間は 2013 年 4 月～2014 年 3 月の 1 年間)

図 2-41 バス停間の平均乗客数(平日)

<休日>



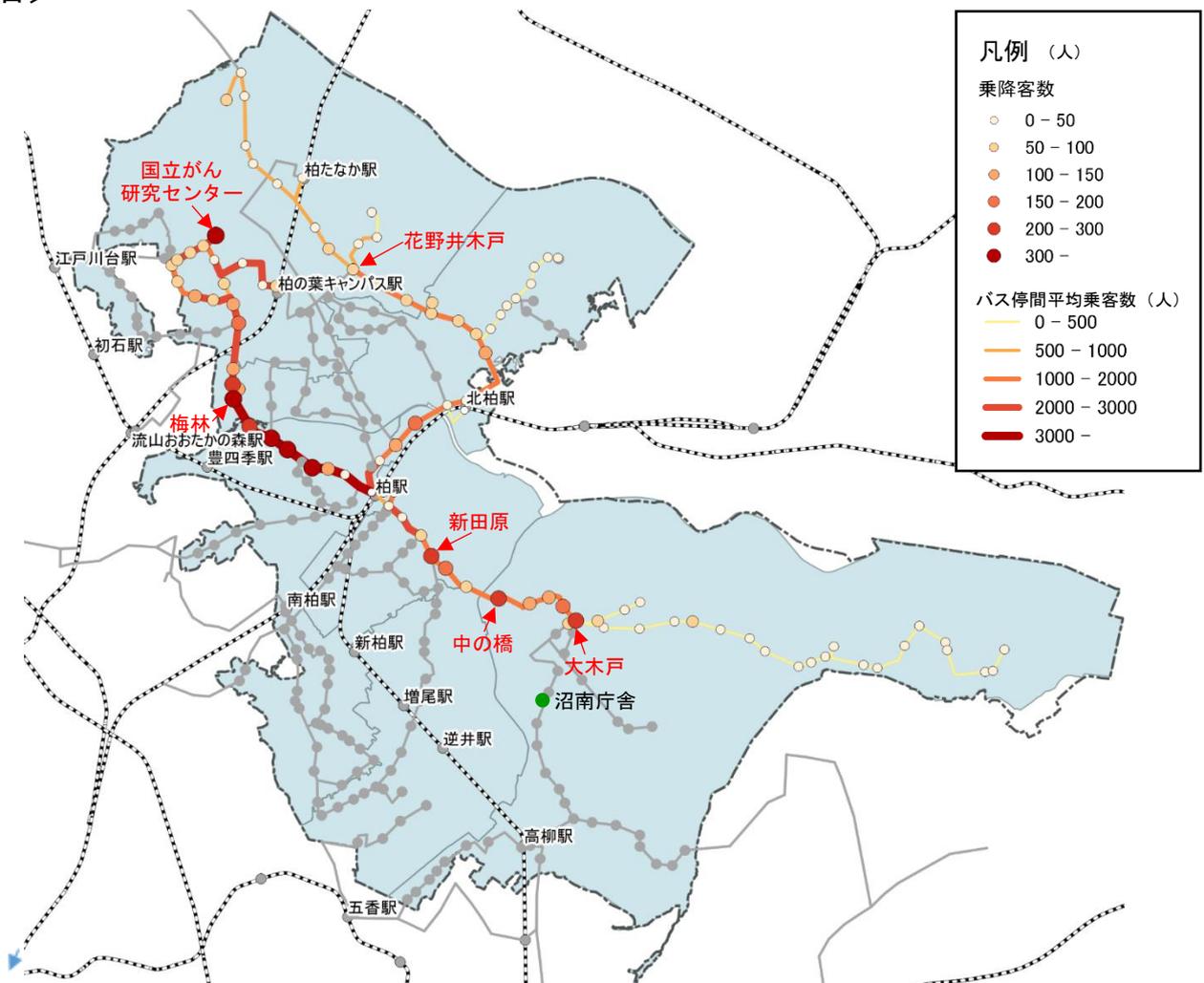
※乗客数は、国土交通省関東地方整備局から貸与を受けた IC カードデータの集計結果、阪東バスの路線を除く
(集計期間は 2013 年 4 月～2014 年 3 月の 1 年間)

図 2-42 バス停間の平均乗客数(休日)

(2) 柏駅バス停利用者の乗降バス停

- 平日では、柏の葉キャンパス駅・国立がん研究センター方面は、梅林までの乗降客数が多く、それ以降のバス停では利用が少なくなるものの、国立がん研究センターの乗降客数は多くなっています。柏たなか駅方面では、花野井木戸を境に乗降客数が少なくなります。沼南庁舎方面の路線では、新田原、中の橋、大木戸で乗降客数が多くなっています。
- 休日では、柏の葉キャンパス駅・国立がん研究センター方面は平日と同様に梅林まで乗降客数が多く、国立がん研究センターは平日と比べて減っています。柏たなか駅方面では、平日に比べて各バス停とも乗降客数が少なくなっています。沼南庁舎方面もどのバス停も平日と比べて乗降客数が少ない状況です。

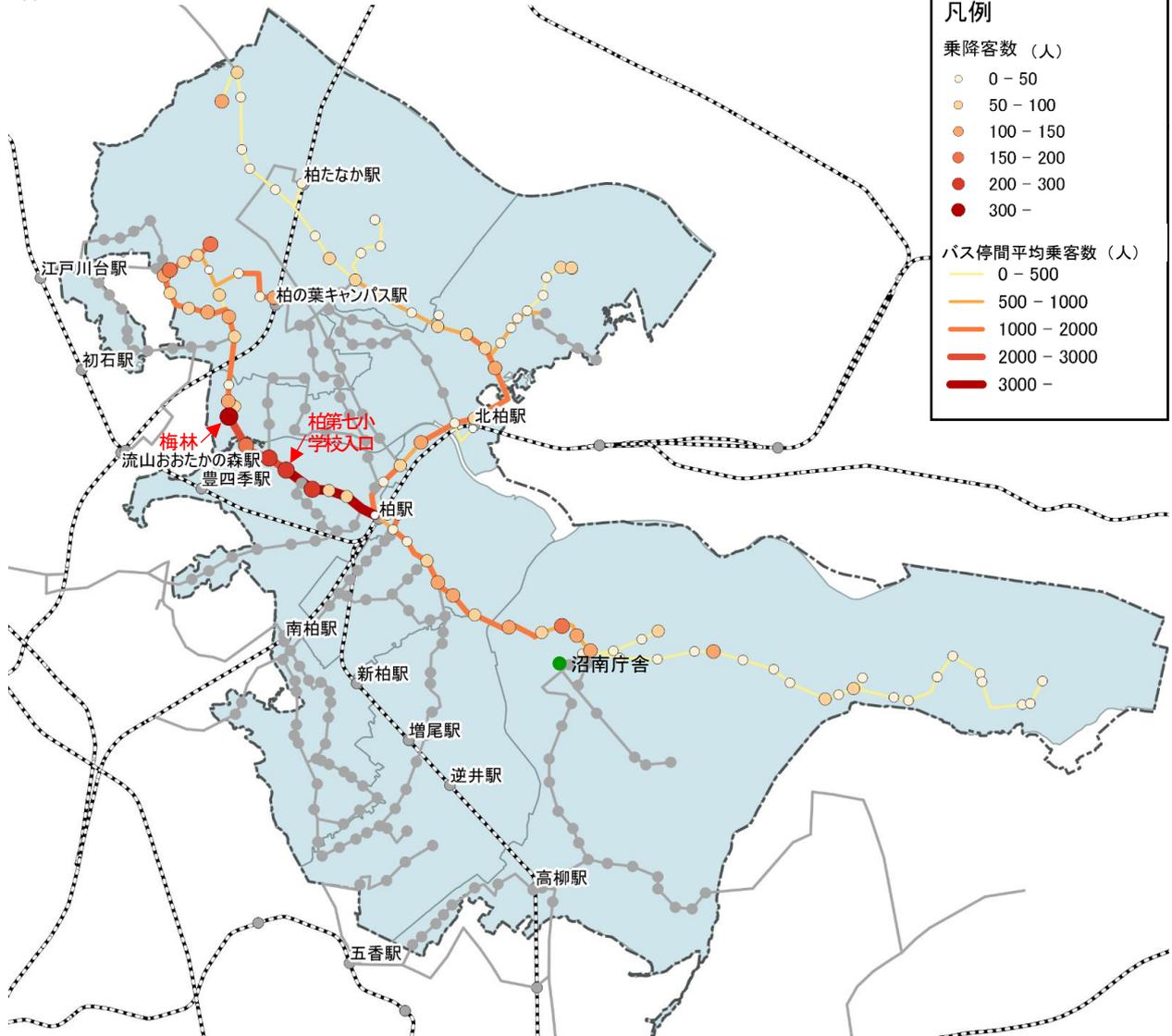
<平日>



※乗客数は、国土交通省関東地方整備局から貸与を受けた IC カードデータの集計結果、阪東バスの路線を除く
(集計期間は 2013 年 4 月～2014 年 3 月の 1 年間)

図 2-43 柏駅バス停利用者の乗降バス停の平均乗客数(平日)

<休日>



※乗客数は、国土交通省関東地方整備局から貸与を受けた IC カードデータの集計結果、阪東バスの路線を除く
(集計期間は 2013 年 4 月～2014 年 3 月の 1 年間)

図 2-44 柏駅バス停利用者の乗降バス停の平均乗客数(休日)

2.5 柏市の公共交通に関する利用者ニーズ

地域公共交通に関するニーズや課題を把握するために、以下のアンケート調査を実施しました。本項では、その調査結果を整理します。

- 市民アンケート調査、来訪者アンケート調査は、WEB アンケート方式を用いて登録しているモニターに対して実施。
なお、市民アンケート調査の内容を補完する調査として、民生委員を通じての高齢者向けのアンケート調査、母と子の集いでの子育て世代向けの調査を実施。
- バス利用者調査は、柏駅西口・東口のバスターミナルにおいて、バスの乗車待ちをしている人を対象に実施。
- 柏市内の公共交通空白不便地域において、特に今後交通手段が限られてくる高齢者の移動実態を把握し、適切なサービスの提供を検討するため、高齢者を対象としたアンケート調査を実施。

表 2-1 各アンケート調査の概要

	市民アンケート調査	来訪者アンケート調査	バス利用者調査
調査対象	柏市民	柏市周辺の7市町村 (我孫子市、流山市、松戸市、野田市、鎌ヶ谷市、白井市、取手市)	柏駅西口・東口でのバス乗車待ち客
調査方法	WEB アンケート	WEB アンケート	直接配布・郵送回収
調査期間	2016年10月28日(金) ～11月6日(日)	2016年10月28日(金) ～10月30日(日)	2016年 10月12日(水)
回収期限	—	—	2016年 10月28日(金)
配布数	600票	300票	1,000票

表 2-2 市民アンケート補完調査の概要

	高齢者アンケート調査(民生委員調査)	子育て世代調査(母と子の集い調査)
調査対象	市内22箇所(1箇所あたり5件)の高齢者	柏市内で開催した母と子の集いの参加者 (中央地域、南部地域、北部地域各1箇所)
調査方法	民生委員が配布・郵送回収	会場で直接配布・回収
調査期間	2016年10月25日(火) ～11月20日(日)	2016年11月11日(金) 14日(月)15日(火)
回収期限	11月20日(日)	—

表 2-3 公共交通空白不便地域アンケート調査

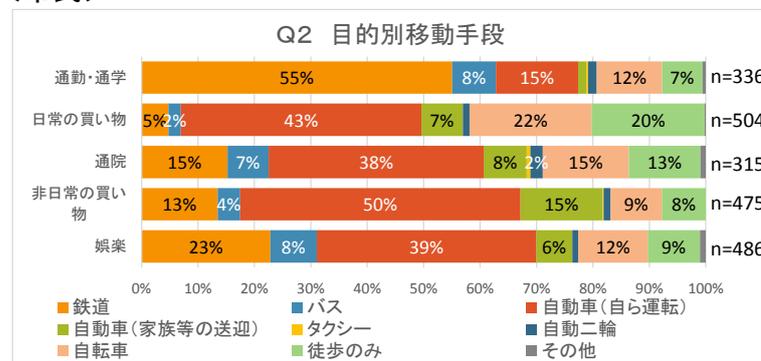
公共交通空白不便地域アンケート調査(高齢者)	
調査対象	柏市内公共交通空白不便地域(居住誘導区域内)に居住する高齢者(65歳以上)
調査方法	郵送回収
調査期間	2017年7月12日(水)～7月24日(月)
回収期限	7月31日(月)
配布数	500票

2.5.1 市民アンケート調査

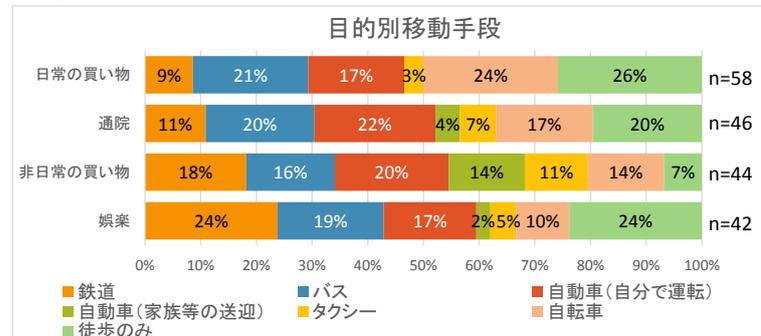
1) 移動の状況

- 市民アンケートでは、通勤・通学目的の移動は鉄道の割合が多く 55%、そのほかの目的では自動車の割合が高く 40%~50%となっています。
- 高齢者アンケートでは、市民アンケートに比べて自動車（自ら運転）の割合が低く、バスの割合が高くなっています。娯楽目的では徒歩のみの割合も高くなっています。
- 子育て世代アンケートでは、全体的に自動車（自ら運転）、徒歩の割合が高くなっています。特に日常の買い物での徒歩の割合、非日常の買い物・娯楽目的での自動車（家族等の送迎）の割合が市民アンケートと比べて高くなっています。

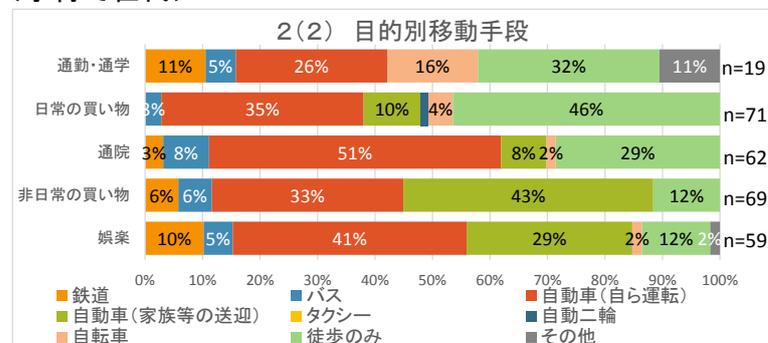
<市民>



<高齢者>



<子育て世代>



※移動を行っている人のみでの集計

図 2-45 移動の状況

2) 路線バスに対する評価

(1) 不満度(不満・やや不満の合計)

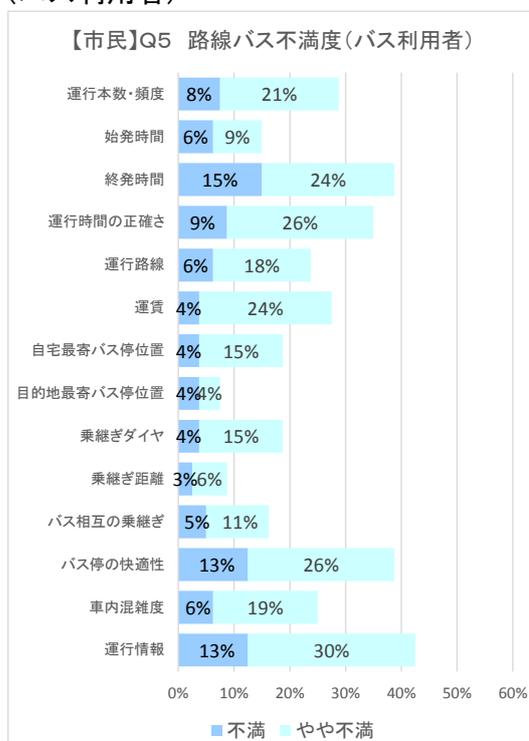
- 市民アンケートで「バスを利用する」を選択した人及びバス利用者アンケートでは、満足を選択した人が多い反面、不満を感じる人の割合も高く、バスをよく利用する人ほど不満に感じている事項が多いことがわかります。
- バス利用者アンケートでは、運行本数・頻度、終発時間、運行時間の正確さ、バス停の快適性、運行情報に対する評価が低くなっています。
- 子育て世代では運行本数・頻度に対する不満度が他に比べて高くなっています。

<市民>

(バス非利用者)



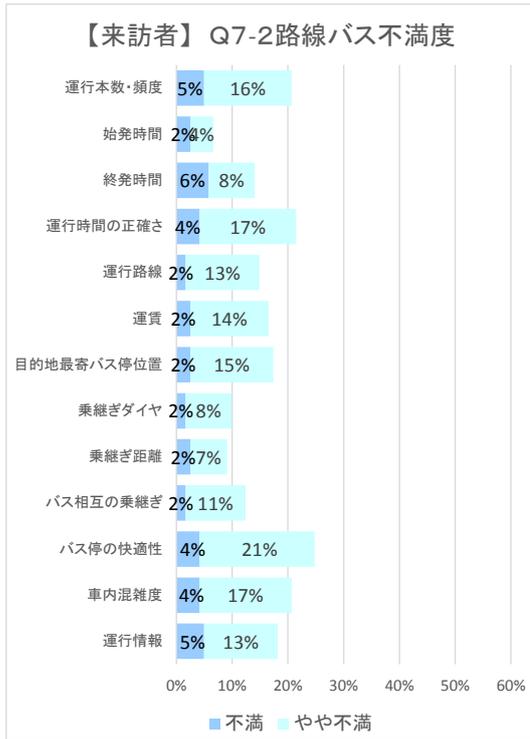
(バス利用者)



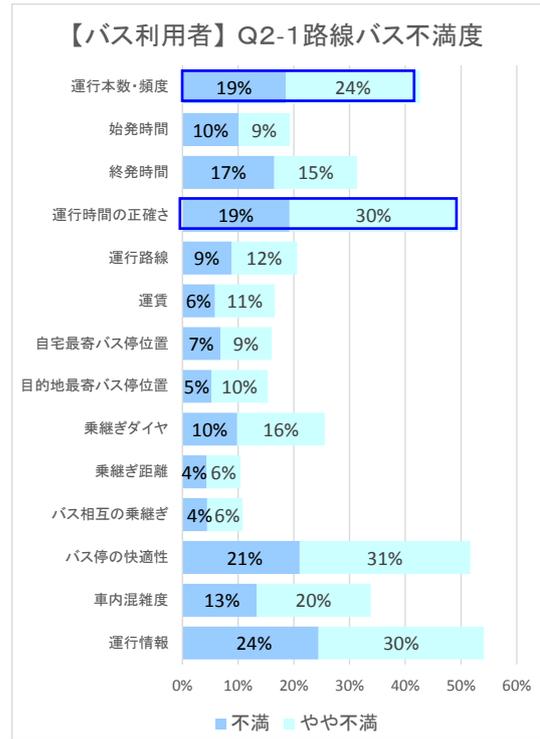
※市民アンケートバス利用者は、日常の移動時の交通手段でいずれかの目的でバスを選択した回答者
(非利用者：478名、利用者：80名)

図 2-46 路線バスに対する不満度(市民)

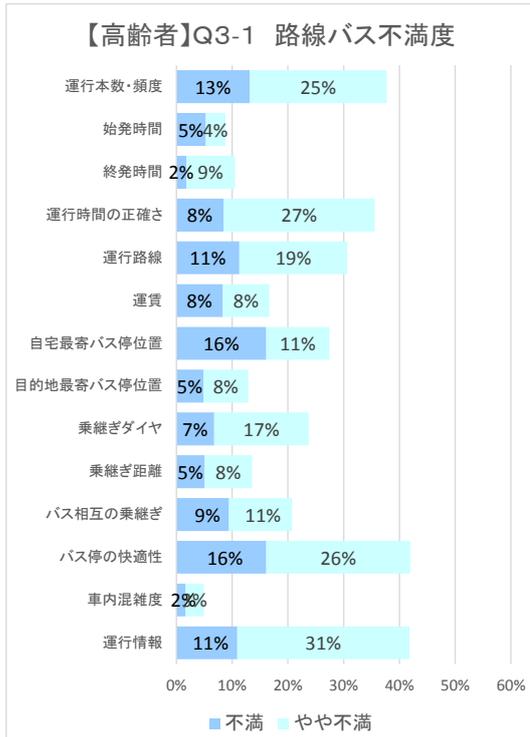
<来訪者>



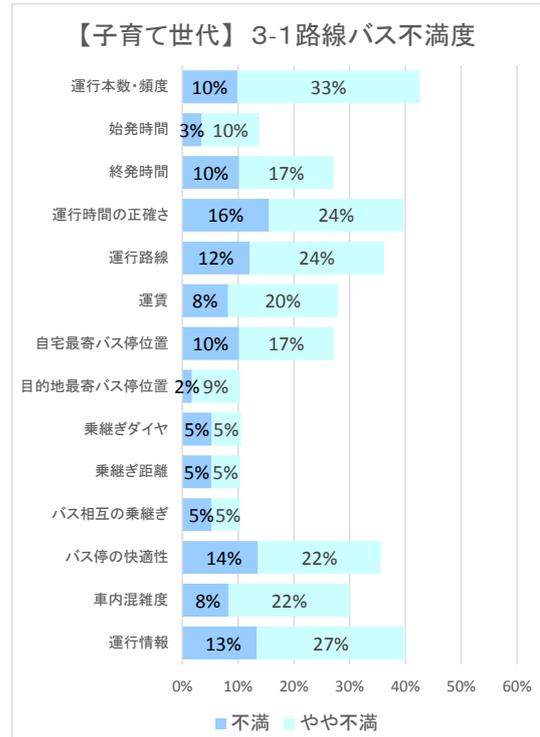
<バス利用者>



<高齢者>



<子育て世代>



※来訪者アンケートは柏市内でバスを利用したことがある方のみ回答（121名）

図 2-47 路線バスに対する不満度(その他)

<地域別の状況>

○北部地域は平均の不満度の割合が高く、なかでも運行本数・頻度が高くなっています。
 その他、中央地域ではバス停の快適性の評価が低く、南部地域では運行本数・頻度について、東部地域では運行時間の正確さが低くなっています。

不満の割合(不満+やや不満)				
	北部	中央	南部	東部
運行本数・頻度	44%	20%	33%	29%
始発時間	21%	13%	20%	10%
終発時間	36%	23%	28%	29%
運行時間の正確さ	37%	21%	21%	34%
運行路線	29%	21%	23%	24%
運賃	29%	26%	25%	24%
自宅最寄バス停位置	21%	16%	17%	31%
目的地最寄バス停位置	8%	7%	10%	14%
乗継ぎダイヤ	21%	15%	23%	10%
乗継ぎ距離	12%	13%	14%	12%
バス相互の乗継ぎ	16%	15%	17%	14%
バス停の快適性	33%	33%	32%	29%
車内混雑度	16%	24%	11%	10%
運行情報	35%	28%	23%	29%
平均	26%	20%	21%	21%

1位
2位
3位

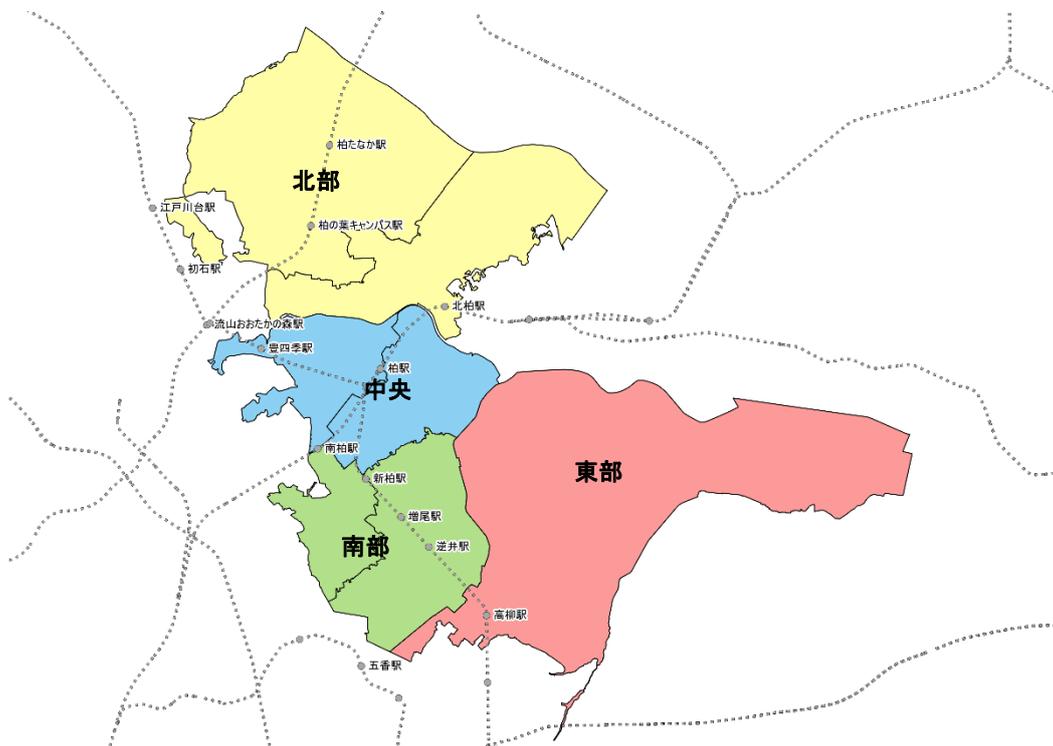


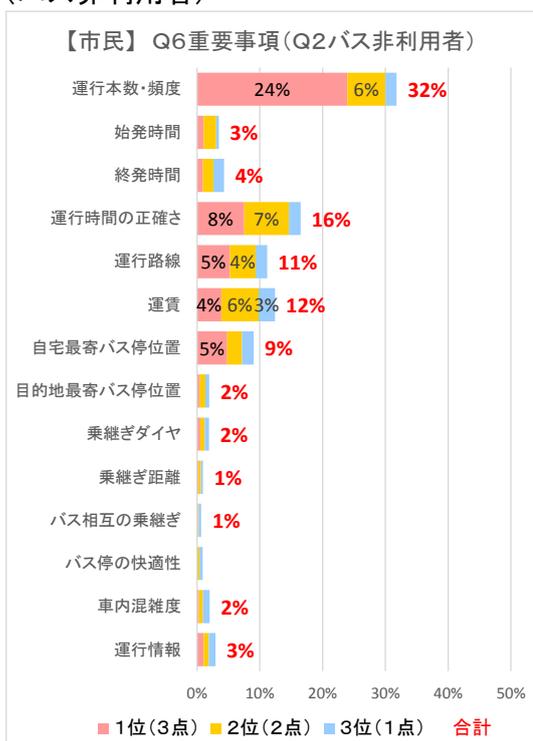
図 2-48 路線バスに対する不満度(地域別)

(2) 重要度

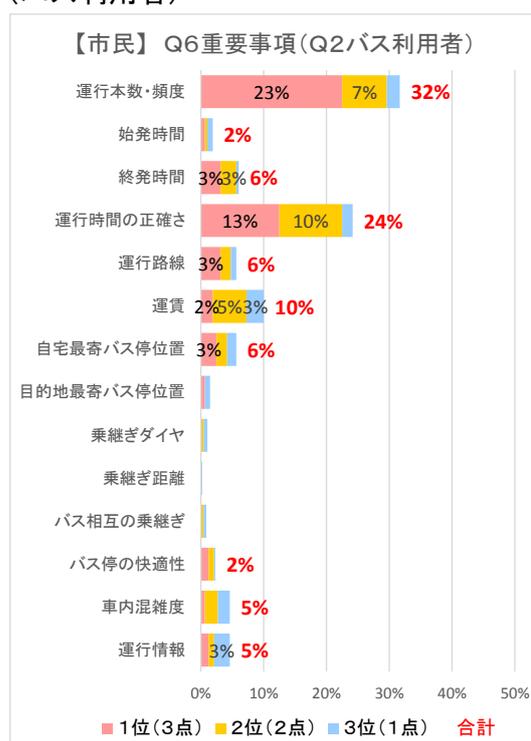
- どの調査結果でも、運行本数・頻度に対する重要度が最も高くなっています。
- 市民アンケートでバスを利用するを選択した人及びバス利用者アンケートともに、運行時間の正確さに対する重要度が高く、実際に利用している人はバス遅延の解消を重視しています。
- その他、子育て世代では自宅最寄バス停の位置が他に比べて高くなっています。

<市民>

(バス非利用者)



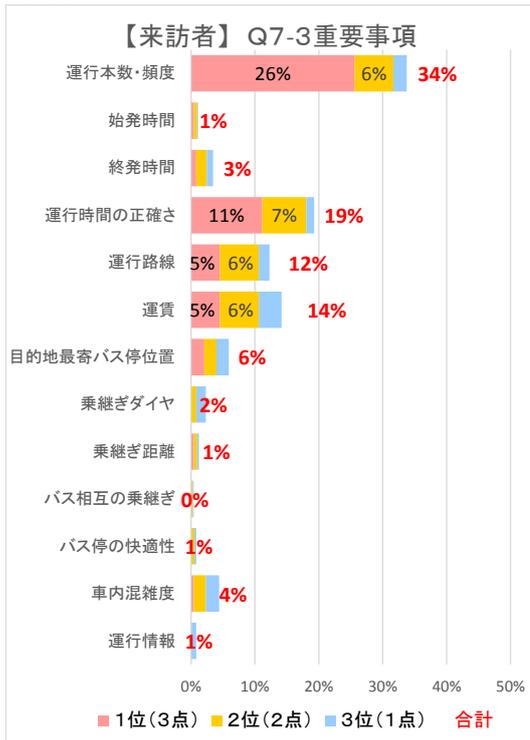
(バス利用者)



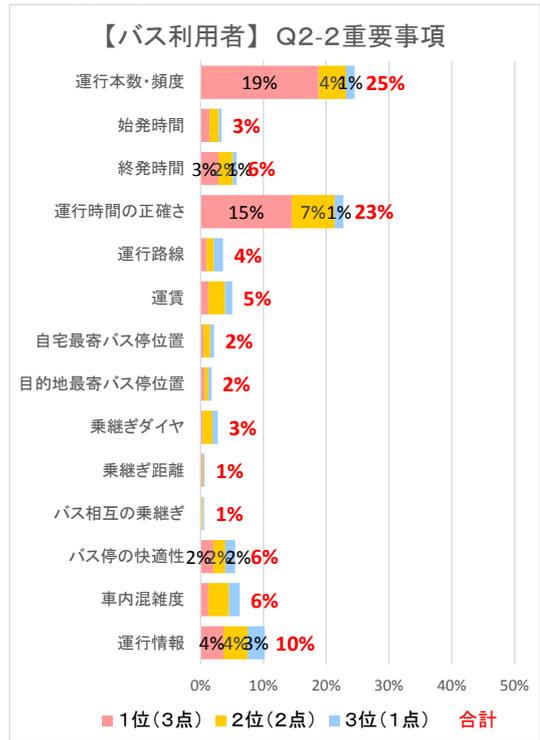
※回答者ごとに1位の回答に3点、2位の回答に2点、3位の回答に1点を与え、項目ごとに集計
 ※各調査の回答者数に対して6点(1人あたりの持ち点)をかけた合計点に対する割合
 ※市民アンケートバス利用者は、日常の移動時の交通手段でいずれかの目的でバスを選択した回答者
 (非利用者：478名、利用者：80名)

図 2-49 路線バスに対する重要度(市民)

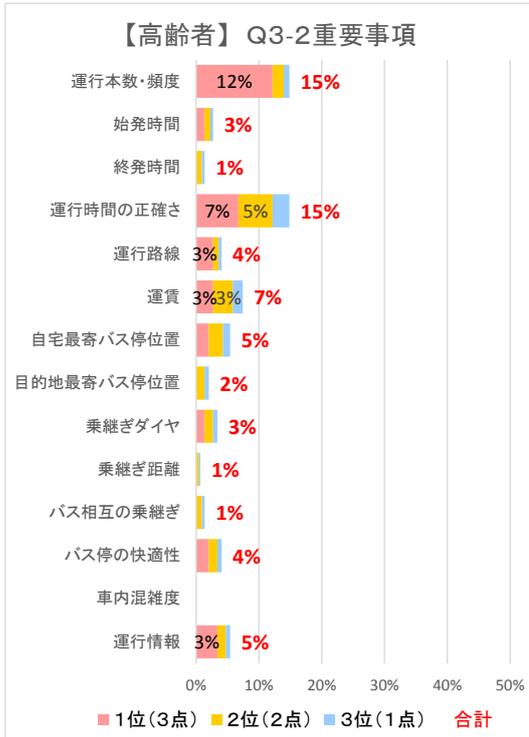
<来訪者>



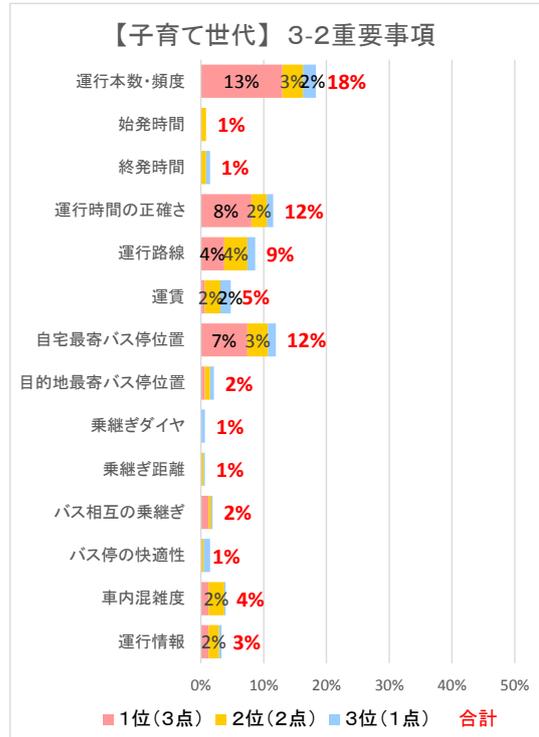
<バス利用者>



<高齢者>



<子育て世代>



※各調査の回答者数に対して6点(1人あたりの持ち点)をかけた合計点に対する割合
 ※来訪者アンケートは柏市内でバスを利用したことがある方のみ回答(121名)

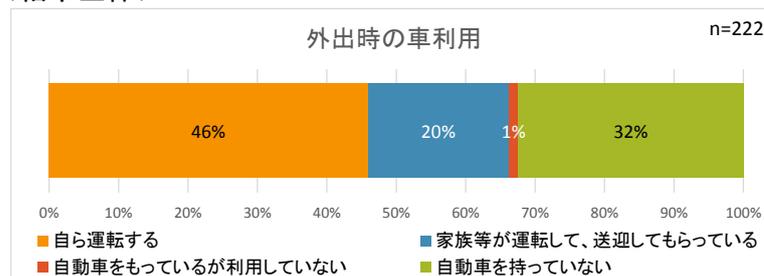
図 2-50 路線バスに対する重要度(その他)

2.5.2 公共交通空白不便地域におけるアンケート調査

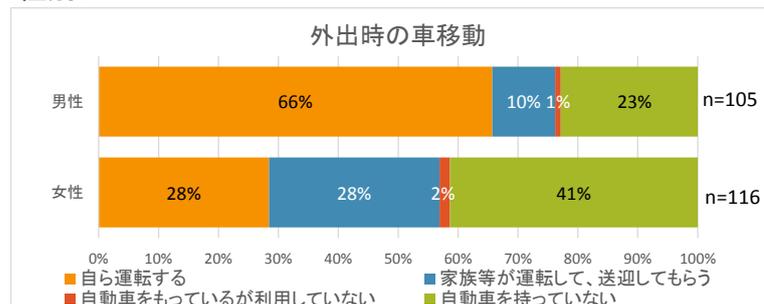
1) 外出時の自動車の利用方法

- 「自ら運転する」が46%で、「家族等に送迎してもらっている」が20%。「自動車を持っていない」が32%存在しています。
- 男女別では、男性は自ら運転する割合が66%と高いのに対して、女性では28%と低く、また、女性の場合自動車を持っていない割合も高く、41%を占めています。
- 地域別にみると、東部地域の居住者は自ら運転する割合が他の地域と比較しても高く、65%を占めています。

< 柏市全体 >



< 性別 >



< 地域別 >

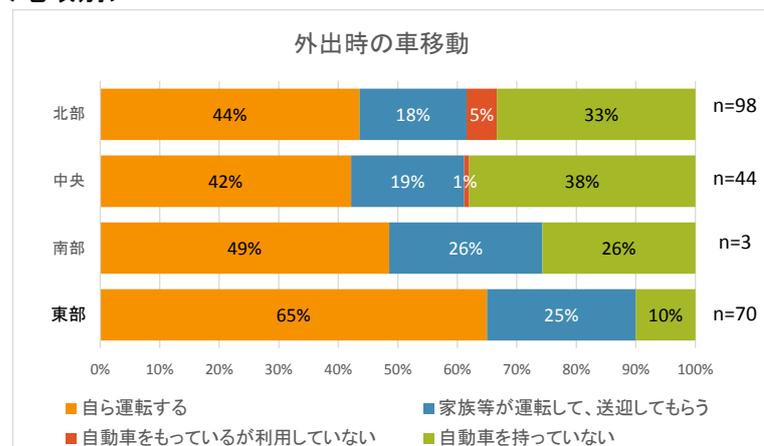


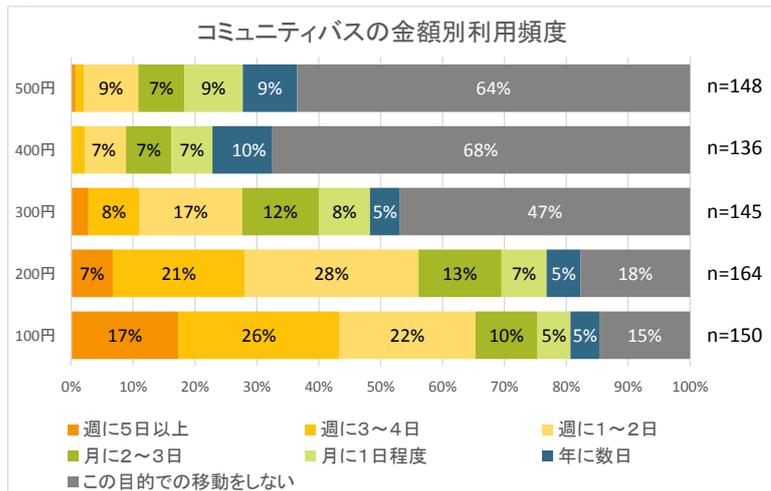
図 2-51 外出時の自動車の利用方法

2) コミュニティ交通について

(1) コミュニティバスの運賃別利用意向

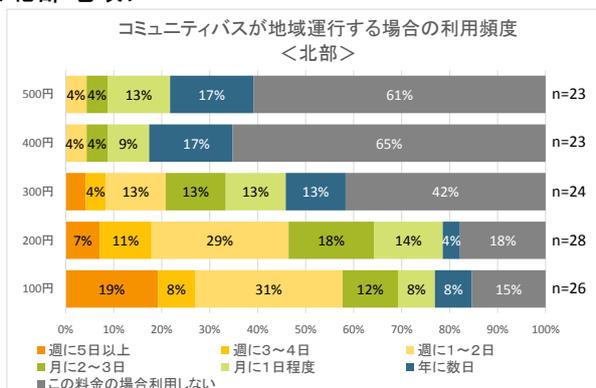
○運賃が 200 円の場合と 100 円の場合とでは利用頻度に大きな違いはなく、週に 1 回以上利用する方が半数以上を占めています。300 円以上になると利用意向が大幅に減少しています。

< 柏市全体 >

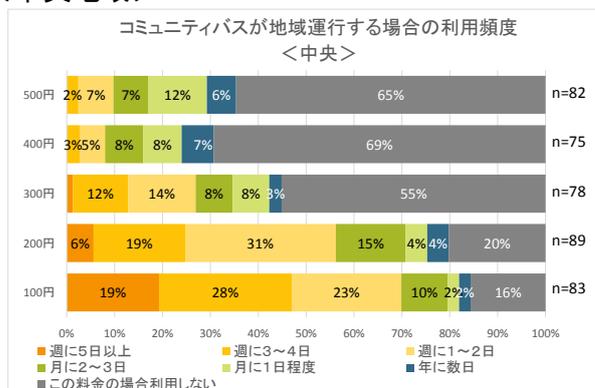


< 地域別 >

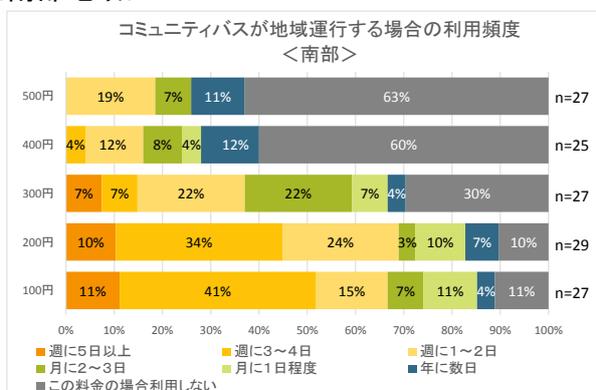
< 北部地域 >



< 中央地域 >



< 南部地域 >



< 東部地域 >

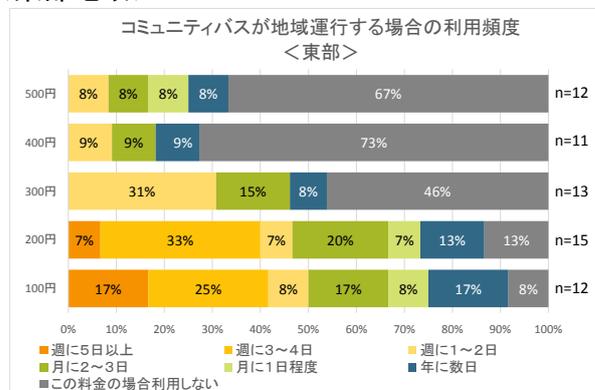


図 2-52 コミュニティバスの運賃別利用頻度

(2) 運行方法別の意向

全国では、コミュニティバスの運行にあたり、地域で一定の負担を伴いながら運行する方法が増加しています。そのタイプ別に意向を確認した結果を示します。

【A】利用者負担型：利用状況に応じて、利用者の負担（運賃）を変更する方式

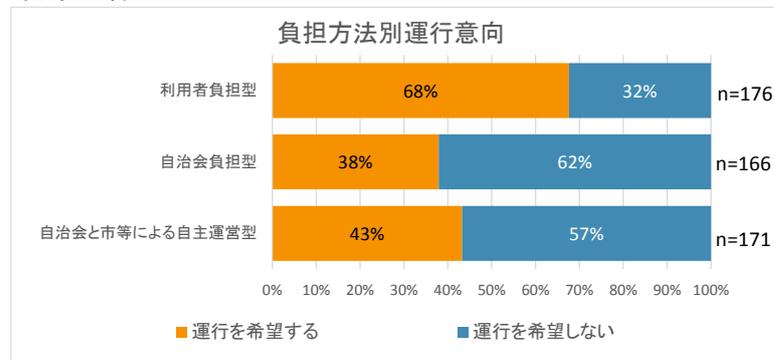
【B】自治会負担型：地域や自治会等が運行経費の一部を負担する方式

【C】自治会自主運営型

：自治会等の発案により運賃や頻度を設定し、運行経費も負担する方式

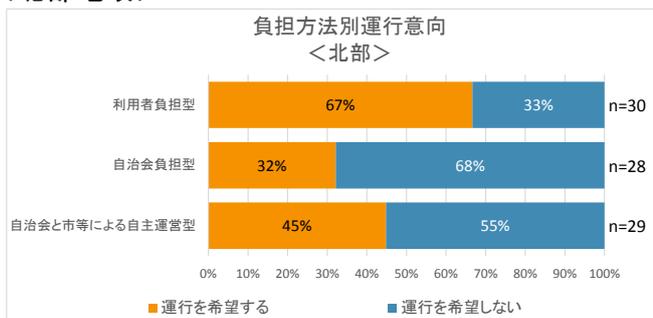
- 全体では、「利用者負担型」の場合でも運行を希望する方が 68%存在しています。一方、「自治会負担型」「自治会と市等による自主運営型」では運行希望は 40%程度です。
- 地域別にみると、北部地域、中央地域、南部地域では「利用者負担型」の場合運行を希望する割合が 70%前後となっており、特に南部地域ではその割合が高くなっています。
- 東部地域は、どの負担方法でも運行希望が半数以下の割合となっています。

< 柏市全体 >

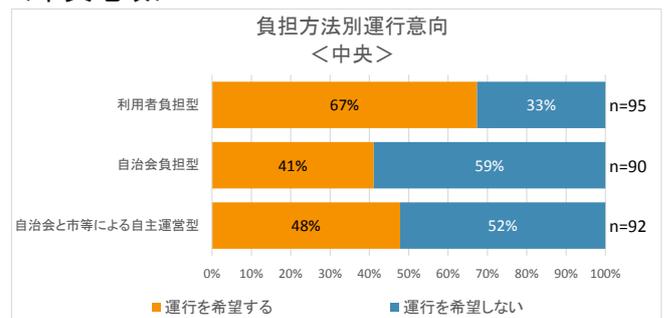


< 地域別 >

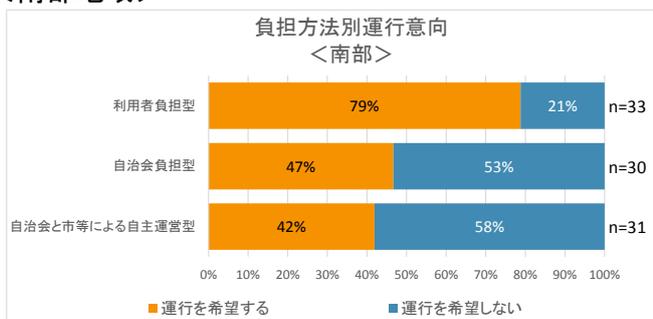
< 北部地域 >



< 中央地域 >



< 南部地域 >



< 東部地域 >

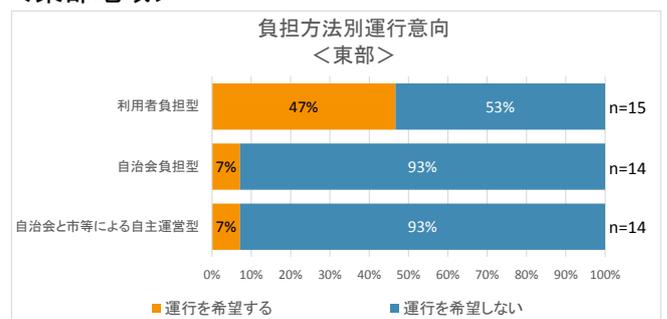


図 2-53 負担方法別の運行意向

2.6 現状整理のまとめ

○ここまでに整理した状況をまとめると以下のとおりです。

■北部地域

【上位関連計画の整理】

- ・ 柏の葉キャンパス駅周辺地区が都市拠点として位置づけられており、柏駅への速達性・定時制の確保による利便性の向上が必要である。

【公共交通の現状】

- ・ 北柏駅北口は暫定の駅前広場となっている。

【移動の現状】

- ・ 柏駅から北部地域へのバス利用は、他地域と比較して多い。
- ・ 柏の葉キャンパス駅や柏たなか駅では、鉄道駅の端末交通手段として、自動車の利用割合がやや高い。

【利用者ニーズの現状】

- ・ 運行本数や運行時間の正確さに対する不満度が高い。

■中央地域

【上位関連計画の整理】

- ・ 柏駅周辺地区が都市拠点として位置づけられている。

【公共交通の現状】

- ・ 柏駅に接続するバス路線は、運行本数が多くなっている。
- ・ 柏駅でも魅力ある空間づくりや交通機関同士の乗継環境の改善、情報提供の改善が求められている。

■南部地域

【地域の現状】

- ・ 今後高齢化や人口減少が進むと予測されている地域である。

【公共交通の現状】

- ・ バス路線の運行本数が少ない地域や、バスが運行していない地域では、かしわ乗合ジャンボタクシーやカシワニクルが公共交通空白不便地域をカバーしている。
- ・ 東武アーバンパークラインの駅では、駅前広場が十分整備されていない。

【移動の現状】

- ・ 鉄道駅の端末交通手段として、バスの利用割合が低い。

【利用者ニーズの現状】

- ・ 逆井駅や柏駅など鉄道駅までのバスの運行要望が存在している。
- ・ バスの運行本数・頻度、バス停の快適性についての不満度が高い地域が存在する。

■全体

【上位関連計画の整理】

- ・ 柏市はコンパクトシティを目指すことが謳われており、公共交通に関する施策が重点施策として位置づけられている。

【地域の現状】

- ・ 人口は2025年をピークに減少、高齢化率も2050年には34.4%となる予測である。

【公共交通の現状】

- ・ 柏駅を離れるにつれ、バス乗客数は減少している。
- ・ バス路線の運行本数が多い道路で混雑しており、バス遅延の一因となっている。
- ・ 通勤・通学以外の目的において、自動車の分担率が高くなっている。
- ・ 市民全体に対するコミュニティ交通利用割合は低い。また、駅や公共施設への停留所拡大の要望がある。

【利用者ニーズの現状】

- ・ バス利用者は、運行時間の正確さや運行情報等の不満の割合が高い。

■高齢者

【移動の現状】

- ・ 65～74歳の運転免許保有状況は男女合わせて69%である。

【利用者ニーズの現状】

- ・ 運転免許や自動車保有割合は女性が低く、約15%である。

■市外からの来訪者

【地域の現状】

- ・ 依然として市外来訪者の自動車利用は多い。

【利用者ニーズの現状】

- ・ バスを利用しない理由として、運行情報の不足が挙げられている。

■東部地域

【上位関連計画の整理】

- ・ 沼南支所周辺地区はふれあい交流拠点として位置づけられており、柏駅への速達性・定時制の確保による利便性の向上が必要である。

【地域の現状】

- ・ 特に今後高齢化や人口減少が進むと予測されている地域である。

【公共交通の現状】

- ・ バス路線の運行本数は比較的少ないが、かしわ乗合ジャンボタクシーやカシワニクルが公共交通空白不便地域をカバーしている。
- ・ 沼南庁舎は地域拠点としての整備とあわせて乗継環境の改善が望まれる。

【移動の現状】

- ・ 柏駅から沼南庁舎周辺までは、1,000人/日以上バスの利用がある。

【利用者ニーズの現状】

- ・ 特に運行時間の正確さに対する不満度が高い。

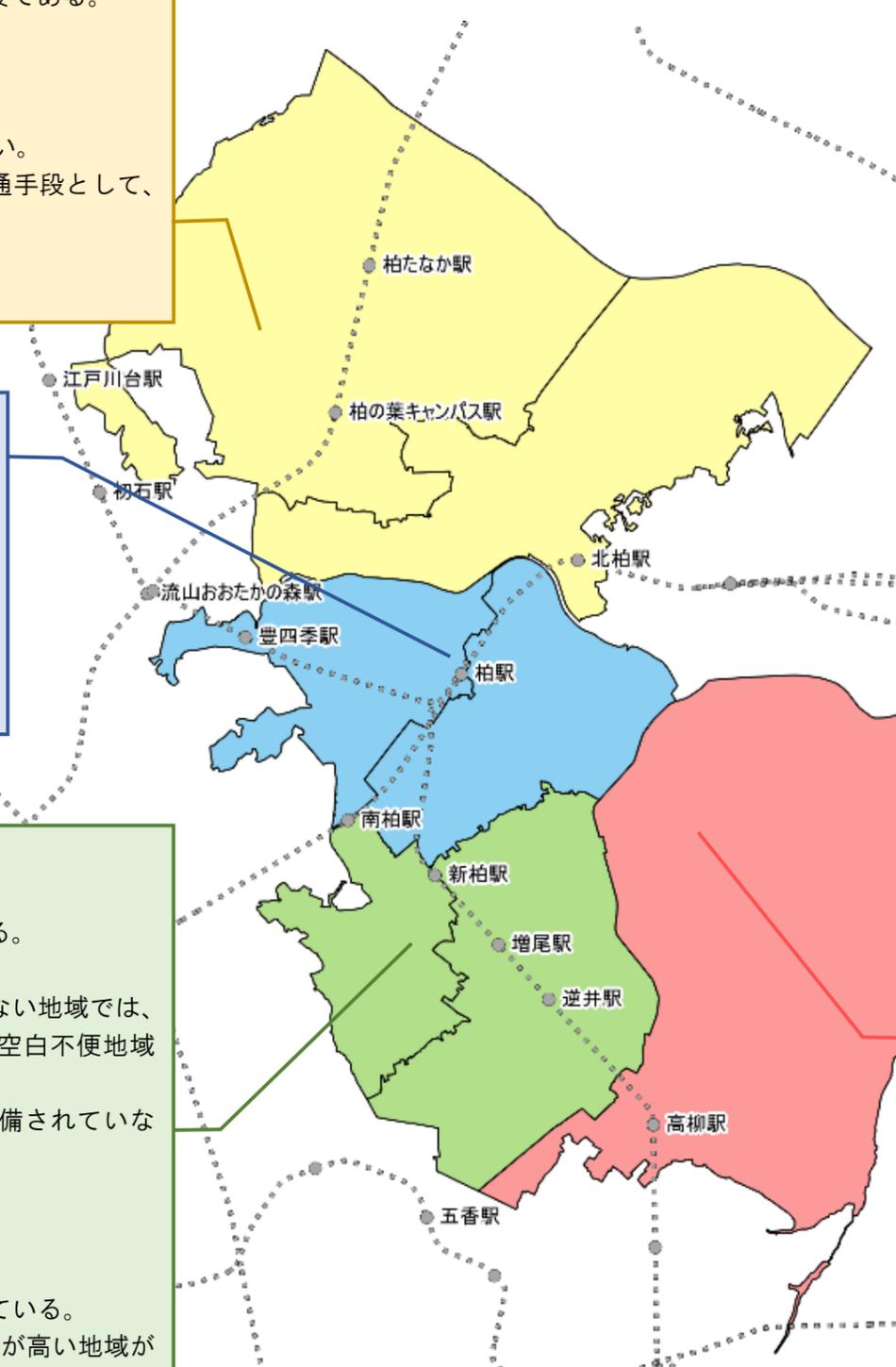


図 2-54 検討の方向性

2.7 課題解決の方向性

整理した柏市内の現状を受け、公共交通に関する課題と課題解決のための方向性を以下のとおり示します。



3 地域公共交通網形成計画の基本方針

3.1 基本方針

上位計画で設定されている定性的目標や、2章で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。

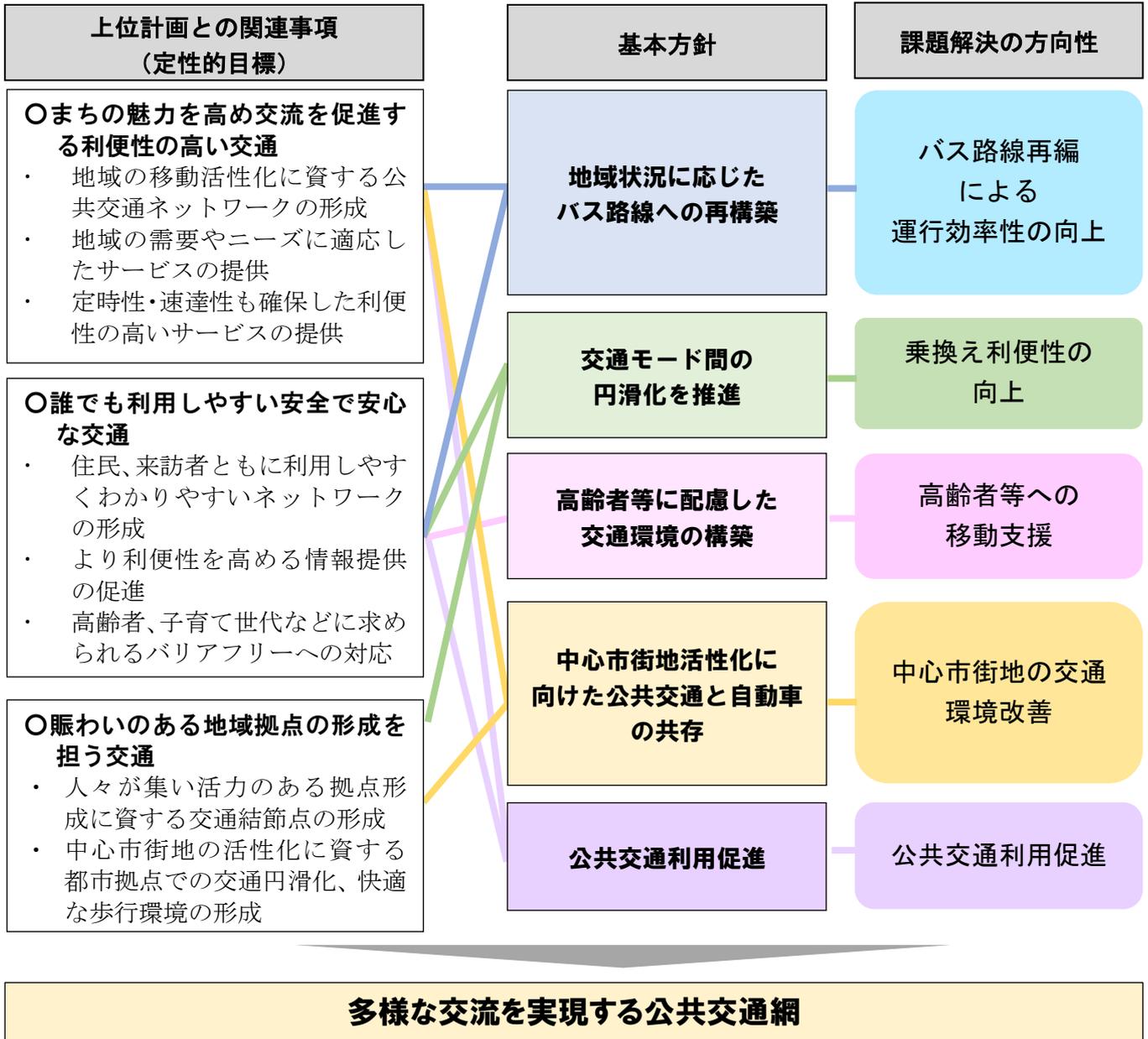
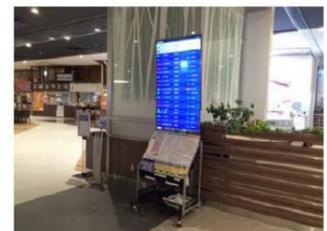


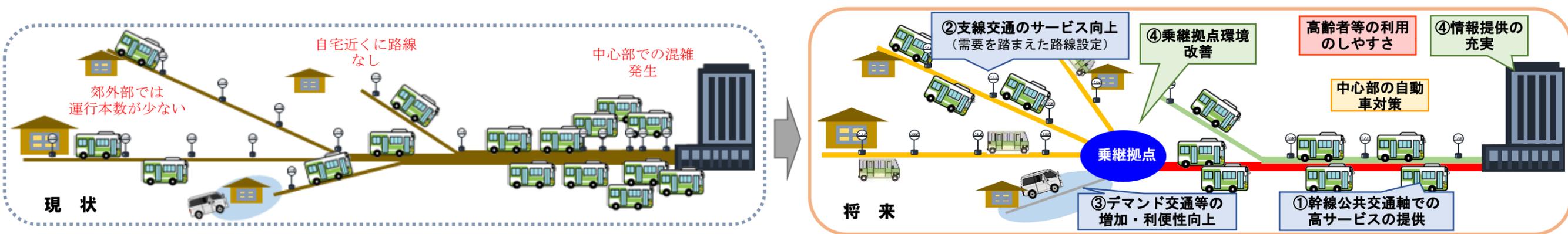
図 3-1 定性的目標と基本方針との関連性

将来のまちづくり計画である柏市立地適正化計画と整合を保ち、都市機能の集積による居住誘導区域への緩やかな居住の誘導を図るため、同区域における公共交通の強化及び利便性の向上を目指します。

3.2 計画の方向性

今後の検討の方向性について具体的な考えを示します。

		検討の方向性	
		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	●公共交通軸・支線交通へ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。効率的な運行による道路の混雑緩和を図り、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、新たな路線の導入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。	●より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、より輸送力の高い公共交通サービスの提供を行う。  	
	●デマンド交通等の増加・利便性向上〔右下図③〕 ・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」の運行時間や頻度等のサービス改善を図る。 ・周知活動の徹底により、より利用される公共交通とする。 	●支線交通の更なるサービスの向上 ・幹線交通の効率化や地域の人口、高齢化の状況に対応し支線交通についても見直し、サービスの向上を図る。 ・また、既存空地等のストックを有効的に活用した運行路線の設定を行う。	
高齢者等に配慮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、安全性から自動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。	●支線交通との役割分担による路線の見直し ・道路の整備状況等も考慮し、支線交通の状況や高齢化にあわせて、新たに運行が必要となる箇所を整理し、必要に見合ったサービスを提供する。	
中心市街地活性化に向けた公共交通と自動車の共存	●中心市街地における交通の円滑化 ・柏駅周辺基本構想(カシワセントラルグランドデザイン)と整合を図りながら対策を推進する。	●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。 ・「かしわ乗合ジャンボタクシー」「カシワニクル」等のデマンド交通を活用した移動手段の確保を図る。 ・福祉サービスとの連携により移動手段の確保を図る。	
交通モード間の円滑化を推進 <small>「交通モード間の円滑化：交通手段間(例えば鉄道とバス、バス同士、バスと自転車等)の乗換えにおいて抵抗がなく、スムーズに移動できる状況へと改善すること」</small>	●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、運行情報についてわかりやすく提示する。 ・ハード面での整備のみならず、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。 ・また、事業者間での情報一元管理についても検討を進める。 	●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(カシワセントラルグランドデザイン)及び柏市都市計画道路等整備プログラムと整合を図りながら対策を推進する。	
公共交通利用促進	●公共交通の周知施策 ・将来自動車を利用することになる児童に対して、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。	●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。 ・駅前広場整備を含めた駅での鉄道とバスの乗継環境を改善する。  	



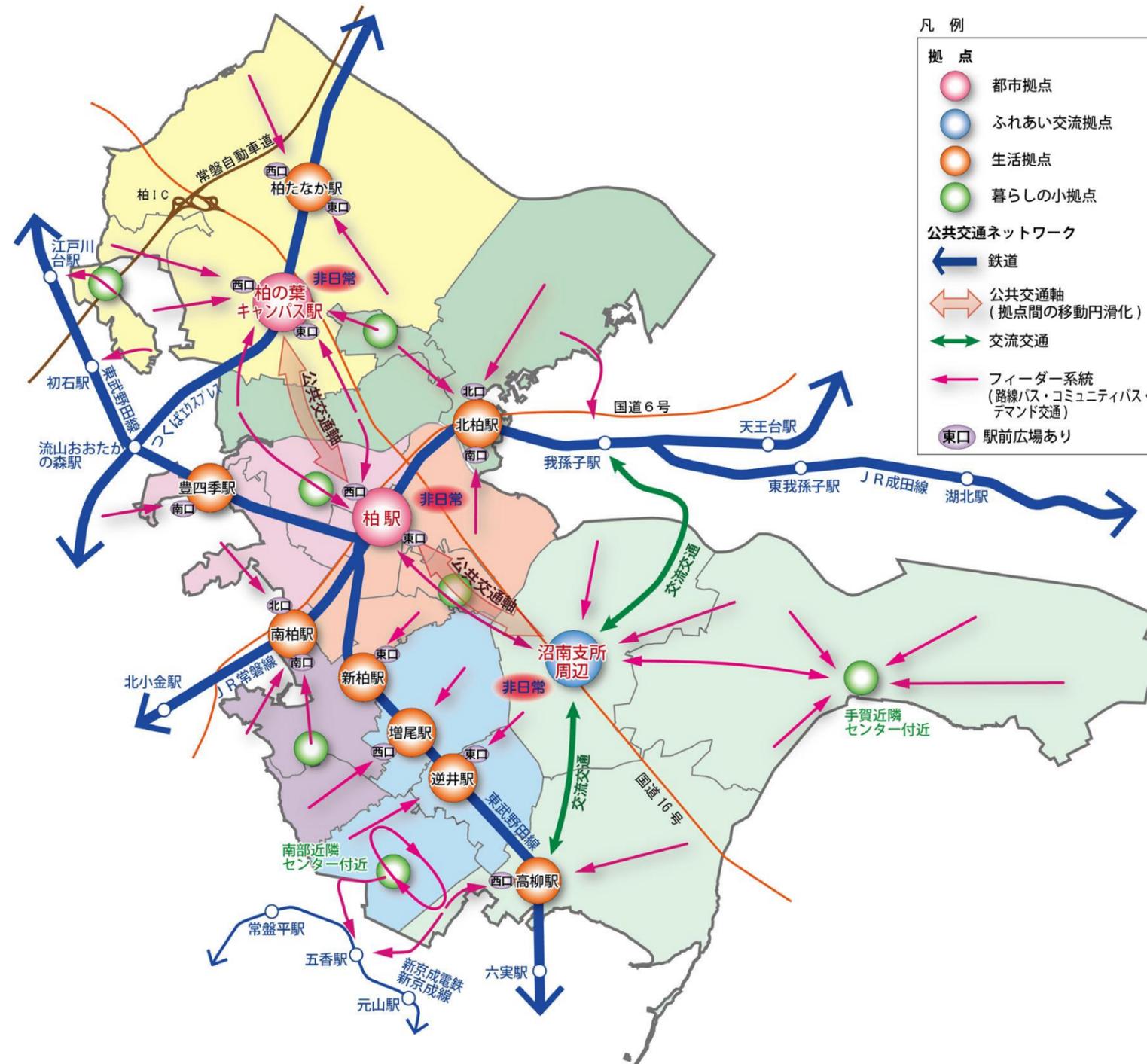
多様な交流を実現する公共交通網形成計画の策定

3.3 目指すべき公共交通ネットワーク

柏市における目指すべき公共交通ネットワークの形成に関しては、上位関連計画において、移動における課題や拠点間の連携、連絡機能整備などに関連して、各計画で整備方針が示されています。特に立地適正化計画では、新しい公共交通ネットワークの整備方針が示されており、上位関連計画における社会状況、交通ネットワークの状況などにおける課題認識を踏まえた、公共交通ネットワーク形成の方向性を長期的な観点で整理しています。

そのため、地域公共交通網形成計画の策定においては、立地適正化計画で示されている公共交通ネットワークの考え方を参考にすることとしました。つまり、拠点間や居住誘導地域を連携、連絡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、地域公共交通網形成計画における短期及び中長期施策検討での反映を行うこととしました。

なお、立地適正化計画で示されている将来の公共交通ネットワークのイメージは下図の通りです。



出典： 柏市立地適正化計画(2018年4月)

図 3-2 目指すべき公共交通ネットワークのイメージ

4 実施施策

実施施策は、下表のとおりです。

短期及び中長期施策について、相互に密接に関連しています。

検討の方向性		施策概要	
		短期	中長期
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 ・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。	幹線(都市拠点及びふれあい交流拠点を結ぶバス路線)における施策 a. 公共交通軸のバス路線再編 ・柏駅を起点に柏の葉キャンパス駅又は沼南庁舎周辺を經由して他の地域まで一連の区間として運行しているバス路線について、幹線交通(公共交通軸区間のみの運行)及びフィーダー(支線)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。
	日常生活に根ざした交通導入のための施策	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、病院や商業施設などが独自で運行している送迎バスの活用検討を進めます。導入に際しては自動運転等の新たな技術に関しても検討を行います。 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とともに、周知施策を実施します。 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。	フィーダー公共交通(幹線以外)における施策 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を整備します。 e. 新たな交通サービスの提供 ・将来のまちづくり等も踏まえた、魅力ある新交通システムの検討を行います。 ・ICTの活用や自動運転等の新たな技術に関する検討もを行います。 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 ・コミュニティ交通に関して、地域の状況に応じて見直しを実施し、より適切な運行の検討を行います。 ・公共交通空白不便地域をカバーする交通については、先行して行われる地域におけるモデルケースを参考に、地域住民が主体となった協議会との協議・連携を踏まえ、確保を図ります。 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。

フィーダー：交通網において、幹線と接続して支線の役割をもって運行される交通のこと

コミュニティ交通：行政が関与する交通(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」、コミュニティバス等)のこと

検討の方向性	施策概要	
	短期	中長期
交通モード間の円滑化を推進	<p>E. 駅前広場の待合環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>F. ICT を活用した情報案内の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 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の構築を図ります。 	<p>h. 鉄道駅の交通結節点の機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 柏駅東西口、北柏駅北口、高柳駅東口駅前広場整備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。 <p>i. 賑わいのある拠点の整備・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 沼南のふれあい交流拠点の核として公共交通軸及び交流交通の受皿となるターミナルを整備します。 <p>j. 地域施設と連携した快適な待合環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> バス路線沿道の公共施設や商業施設と連携し、待合スペースの確保や接近情報の提供を行い、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。 <p>k. サイクル&バスライドの促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	<p>G. 車両バリアフリー化の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> バリアフリー化をいっそう促進するためにノンステップバス、ユニバーサルデザイン (UD) タクシーの導入を促進します。 	<p>l. 高齢者等の移動支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 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の構築を図ります。
中心市街地活性化に向けた公共交通と自動車の共存	<p>H. ショットガン方式のタクシープール導入</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>m. 中心部への自動車流入抑制</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、交通処理を進めます。 上の交通処理とあわせて、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図ります。
公共交通利用促進	<p>I. 公共交通の周知施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 柏市内小学校の授業において、バス事業者と連携してモビリティマネジメント教室を実施します。また、柏市バス路線マップの配布・作成を継続して実施します。 	<p>n. 公共交通の周知施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 「柏交通だより (仮称)」や出前講座の実施及びホームページの充実など、協働で交通施策を推進するような意識付けを促す施策を実施します。

ICT：情報・通信に関する技術のこと

サイクル&バスライド：自宅からバス停まで自転車で移動し、バス停にある駐輪施設に自転車をとめてバスに乗換え移動すること

ユニバーサルデザイン (UD) タクシー：足腰の弱い高齢者や車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の女性等、だれもが利用しやすいように工夫がなされているタクシー車両のこと

ショットガン方式：駅前のタクシーの乗車待ち状況にあわせて、駅前から離れたタクシープールに停車しているタクシーを無線等で呼び出す方法

フリンジパーキング：中心市街地への自動車の流入を抑制するため、中心市街地の縁辺部に駐車場を整備すること

モビリティマネジメント：過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みのこと

実施施策図（短期）



図 4-1 実施施策の位置図(短期)

実施施策図（中長期）



図 4-2 実施施策の位置図(中長期)

4.1 短期施策

1) 地域状況に応じたバス路線への再構築

(1) 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

短期施策 A. 公共交通軸の強化

実施主体	柏市、バス事業者																				
実施時期	2019～2022 年度																				
実施背景	柏駅と東部地域、柏の葉キャンパス駅をつなぐバス路線では、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、一部路線延長が長い路線では非効率的な運行となっている一方で、柏駅周辺では路線の集中により団子運行が発生しています。このため段階的なバス路線の再編が望まれており、短期的には利用者にとって使いやすい幹線区間の構築が必要です。																				
施策概要	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。																				
施策エリア	 <p>図 4-3 公共交通軸</p> <p>表 4-1 対象路線</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>路線記号</th> <th>経路</th> <th>幹線区間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>柏 22</td> <td>柏駅～沼南庁舎～小野塚台</td> <td rowspan="5">各路線の 柏駅～沼南庁舎</td> </tr> <tr> <td>柏 25</td> <td>柏駅～沼南庁舎～布瀬</td> </tr> <tr> <td>柏 27</td> <td>柏駅～沼南庁舎～手賀の丘公園</td> </tr> <tr> <td>柏 31</td> <td>柏駅～沼南庁舎～セブンパークアリオ柏～沼南車庫</td> </tr> <tr> <td>柏 35</td> <td>柏駅～沼南庁舎～工業団地中央～沼南車庫</td> </tr> <tr> <td>柏 09</td> <td>柏の葉キャンパス駅東口～柏駅</td> <td rowspan="2">柏駅～柏の葉 キャンパス駅</td> </tr> <tr> <td>西柏 02</td> <td>柏の葉キャンパス駅西口～柏駅</td> </tr> </tbody> </table>		路線記号	経路	幹線区間	柏 22	柏駅～沼南庁舎～小野塚台	各路線の 柏駅～沼南庁舎	柏 25	柏駅～沼南庁舎～布瀬	柏 27	柏駅～沼南庁舎～手賀の丘公園	柏 31	柏駅～沼南庁舎～セブンパークアリオ柏～沼南車庫	柏 35	柏駅～沼南庁舎～工業団地中央～沼南車庫	柏 09	柏の葉キャンパス駅東口～柏駅	柏駅～柏の葉 キャンパス駅	西柏 02	柏の葉キャンパス駅西口～柏駅
路線記号	経路	幹線区間																			
柏 22	柏駅～沼南庁舎～小野塚台	各路線の 柏駅～沼南庁舎																			
柏 25	柏駅～沼南庁舎～布瀬																				
柏 27	柏駅～沼南庁舎～手賀の丘公園																				
柏 31	柏駅～沼南庁舎～セブンパークアリオ柏～沼南車庫																				
柏 35	柏駅～沼南庁舎～工業団地中央～沼南車庫																				
柏 09	柏の葉キャンパス駅東口～柏駅	柏駅～柏の葉 キャンパス駅																			
西柏 02	柏の葉キャンパス駅西口～柏駅																				
施策詳細	<p>幹線区間は利便性が高まるような運行本数を設定し、快速運行の実施を検討します。なお、フィーダー区間は需要面と事業性及び地域の状況を考慮して、運行本数を設定します。</p> <p>また、現状では一部系統（柏駅～沼南庁舎間（片道）及び柏駅～国立がん研究センター）においてパターンダイヤ^{※1}を行っています。今後、幹線区間での拡充を検討します。</p>																				
検討課題	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者との調整が必要になります。 ・渋滞により速達性が低減するため、渋滞交差点を改良することが望まれます。 ・柏駅前広場の改善が必要です。 																				

※1：一定の間隔で周期的に運行されるダイヤグラム。

短期施策 B.企業バス等との連携検討

実施主体	柏市、商業施設事業者、病院、学校等
実施時期	2019～2022 年度
実施背景	公共交通空白不便地域を民間バス路線で全て網羅することは現実的に困難です。地域において移動性を向上させるためには、行政によるコミュニティ交通にとどまらず、民間活力の活用が必要です。
施策概要	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。
施策エリア	柏市全域

民間活力として企業が独自で運行している送迎バスの活用検討を進めるとともに、自動運転等の新たな交通技術についても検討を行います。

施策詳細

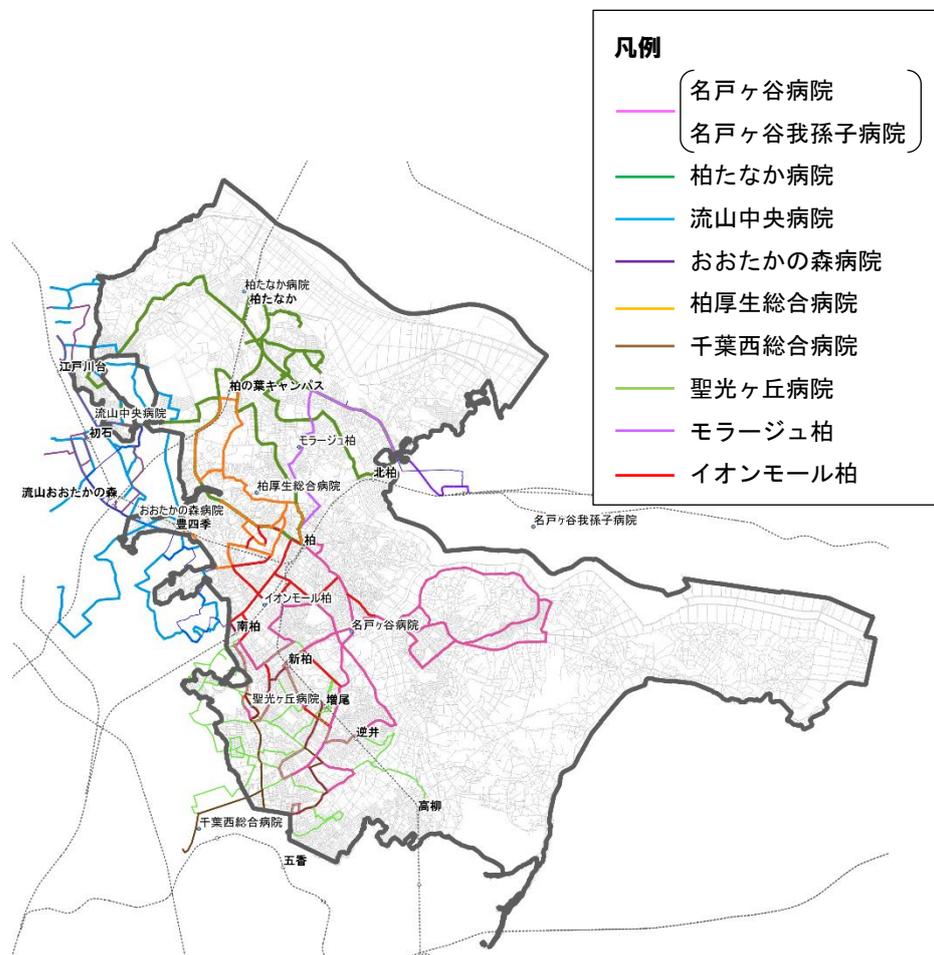


図 4-4 企業バス路線図

(2) 日常生活に根ざした交通導入のための施策

短期施策 C.コミュニティ交通の運行形態見直し

実施主体	柏市、タクシー事業者
実施時期	2020～2022 年度
実施背景	「かしわ乗合いジャンボタクシー」「カシワニクル」は、駅や公共施設へのニーズがあり、利便性向上に向けて運行形態見直しが必要です。
施策概要	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。



図 4-5 「かしわ乗合ジャンボタクシー」ルート延伸



図 4-6 「カシワニクル」再編地区

運行形態の変更案は以下のとおりです。

表 4-2 運行ルート変更案

施策詳細	変更案
かしわ乗合ジャンボタクシー	常盤平駅まで延伸
かしわ乗合ジャンボタクシー (沼南コース)	一部区間カシワニクルへの変更を検討

短期施策 D. 公共交通空白不便地域における対応策の検討

実施主体	柏市、バス事業者、タクシー事業者
実施時期	2019 年度～2022 年度
実施背景	柏市には公共交通空白不便地域が存在しており、これを解消する必要があります。
施策概要	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。

施策エリア

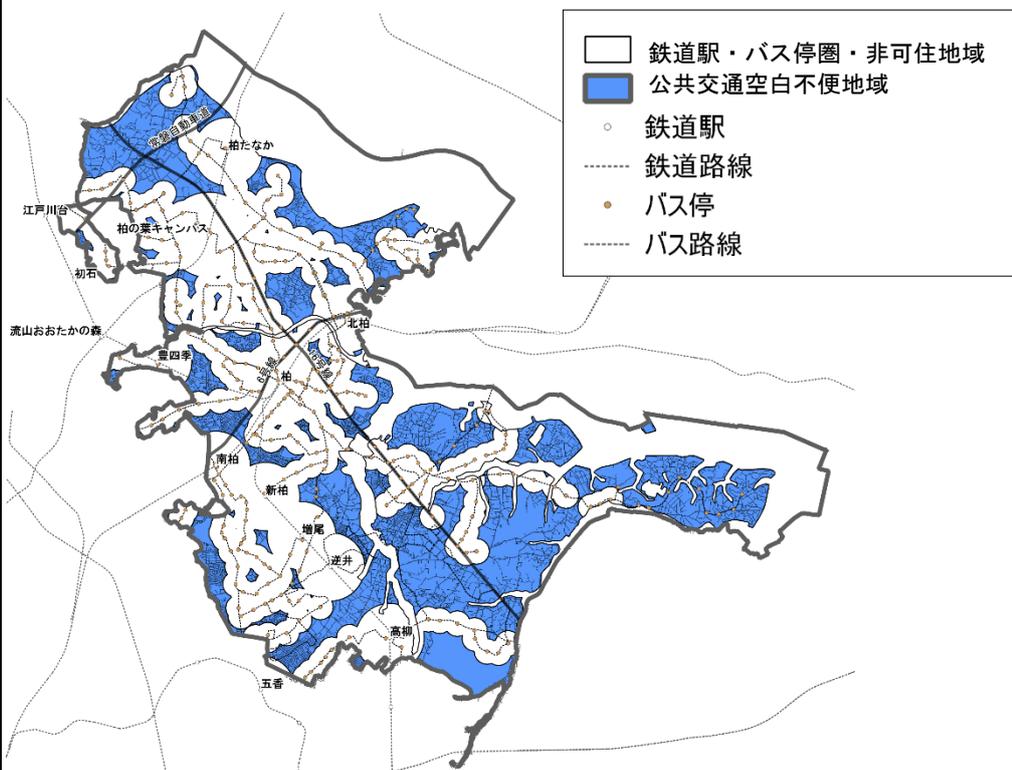


図 4-7 公共交通空白不便地域

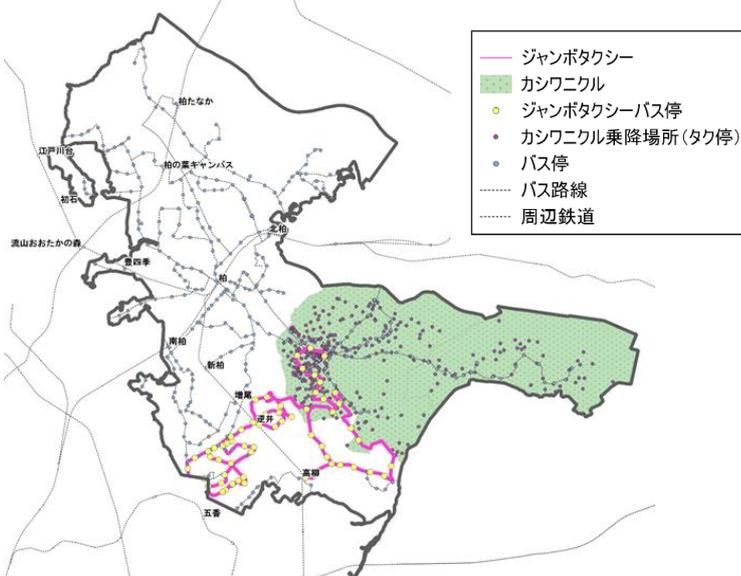


図 4-8 かしわ乗合ジャンボタクシー・カシワニクル運行図

施策エリア

【参考】市内の公共交通ネットワーク関係性イメージ

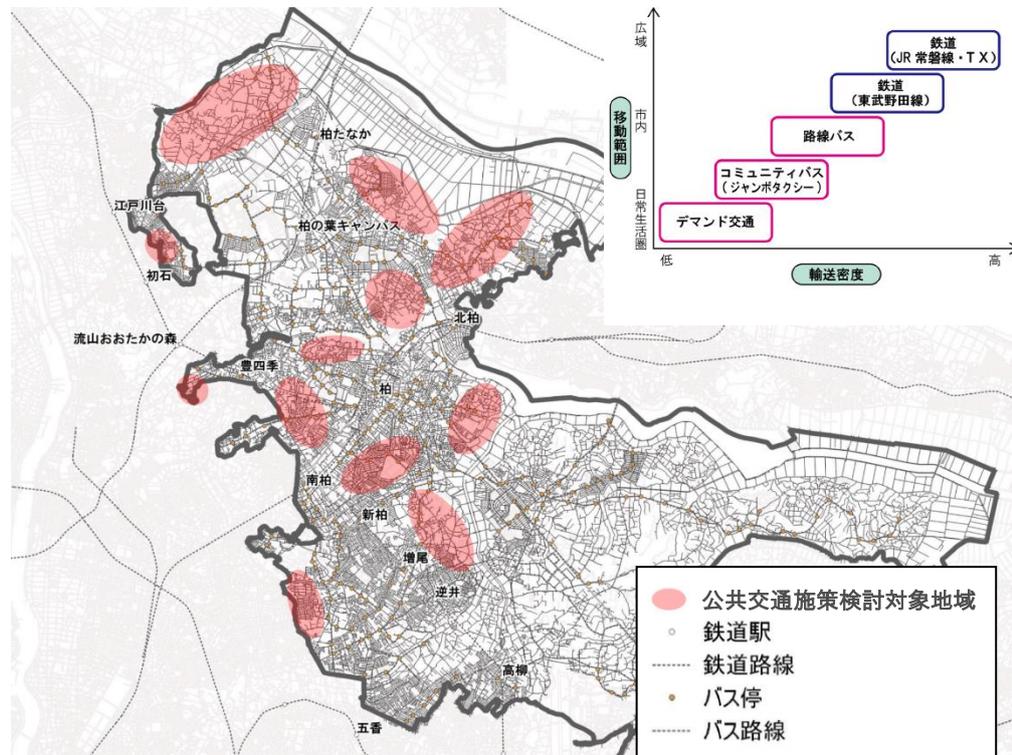


図 4-9 対応策検討候補箇所

施策詳細

公共交通空白不便地域の解消に当たっては、民間バス路線の再編を基軸とし、これを補完するような施策を導入します。

公共交通空白不便地域のうち、南部地域及び東部地域の一部において、かしわ乗合ジャンボタクシー及び予約型相乗りタクシー「カシワニクル」によって民間バス路線を補完しています。

これら施策の対象者は、公共交通空白不便地域で自家用車等での移動が出来ない方と設定し、そのような方々の日常生活(買物、通院等)における移動手段を確保することを、目的とします。

また、地域の交通需要(輸送人数)に応じた交通手段とし、地域の足として持続可能な公共交通を目指していきます。

なお、公共交通空白不便地域等における交通を検討する際には、地域住民が主体となった協議会組織に柏市及び交通事業者も参画して、協議を進める手法も検討します。



図 4-10 協議会組織連携概念

2) 交通モード間の円滑化を推進

短期施策 E. 駅前広場の待合環境整備

実施主体	柏市
実施時期	2020 年度～
実施背景	バス停利用者はバス停環境に対する不満度が高く、結節点の待合環境の改善により利用者数の更なる増加を図ります。
施策概要	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。

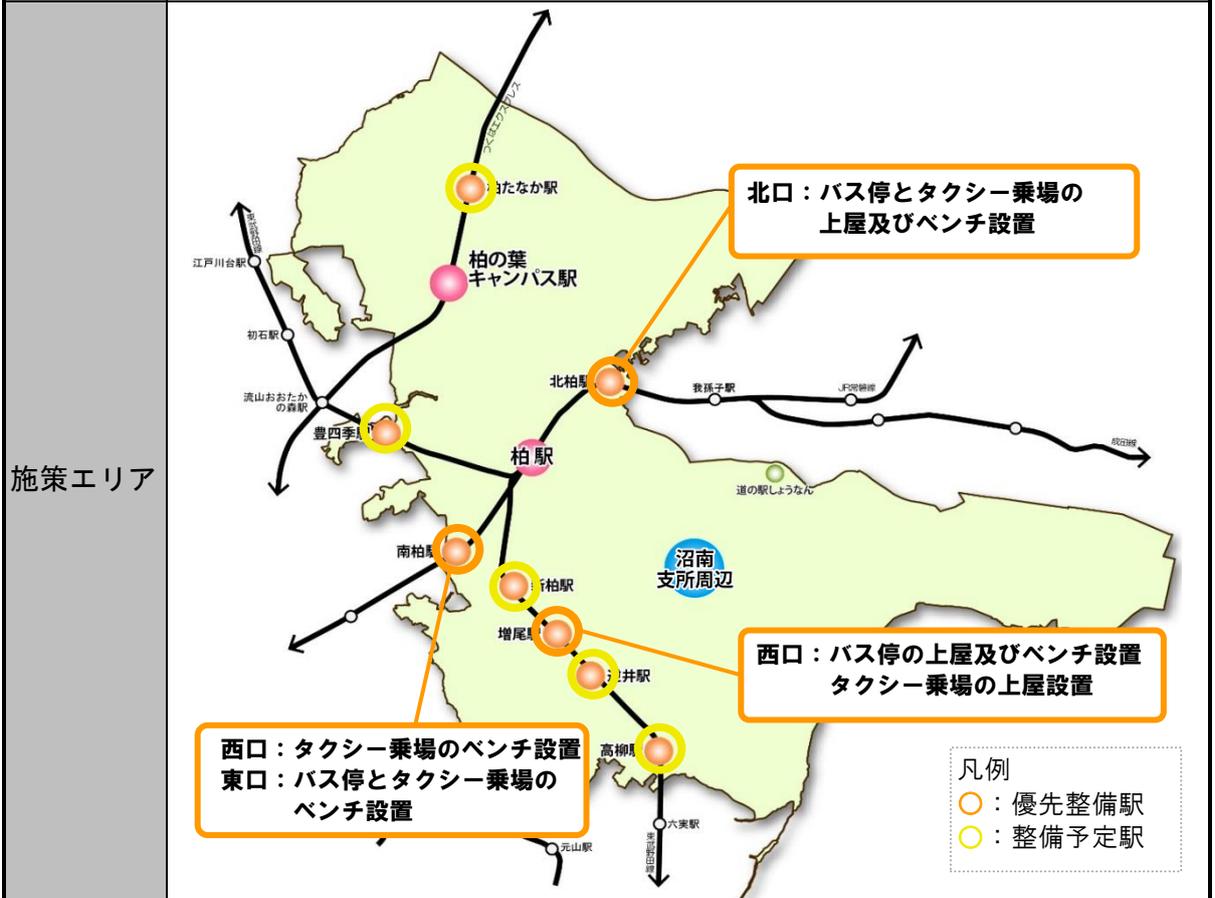


図 4-11 駅前広場の上屋・ベンチ設置箇所

施策詳細	駅前広場のバス停・タクシー乗場のうち、未整備駅（柏駅、北柏駅、南柏駅、豊四季駅、新柏駅、増尾駅、逆井駅、高柳駅、柏たなか駅）の乗場・上屋等を整備します。特に、柏市バリアフリー基本構想に記載のある駅の内、南柏駅・増尾駅のバス停及びタクシー乗場について優先的に整備を進め、北柏駅は同駅北口土地区画整理事業の進捗を踏まえ、整備を行います。
------	--

短期施策 F. ICT を活用した情報案内の実施

実施主体	柏市、鉄道事業者、バス事業者
実施時期	2020 年度～
実施背景	バス利用者アンケート調査によるとバスの運行情報に対する不満度・重要度が高くなっています。バスの利用者を増加させるためには、バスの運行情報をわかりやすく利用者に伝える情報案内が必要です。
施策概要	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。
施策エリア	柏市全域
施策詳細	<p>以下の事例のように、利用者目線でのわかりやすさに配慮します。</p>  <p>K O B E 乗 継 検 索 (神 戸 市 交 通 局)</p> <p>出典：神戸市地域公共交通網形成計画 (2017 年 3 月)</p> <p>図 4-12 神戸市乗換検索</p>  <p>図 4-13 名古屋駅バスターミナル (JR ゲートタワー) の案内板</p>

3) 高齢化に配慮した交通環境の構築

短期施策 G. 車両バリアフリー化の促進

実施主体	柏市、バス事業者、タクシー事業者
実施時期	2018 年度～
実施背景	今後高齢化の一層の進展が予想されており、高齢者等にとって使いやすい公共交通を整備する必要があります。
施策概要	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ます。
施策エリア	柏市全域

ノンステップバス導入率は以下のとおりです。

表 4-3 ノンステップバスの導入率

	現状
ノンステップバス	約 87.1% (194 台中 169 台)

施策詳細



出典：柏市内の公共交通

図 4-14 ノンステップバス



出典：UD タクシー研究会 HP

図 4-15 ユニバーサルデザインタクシー

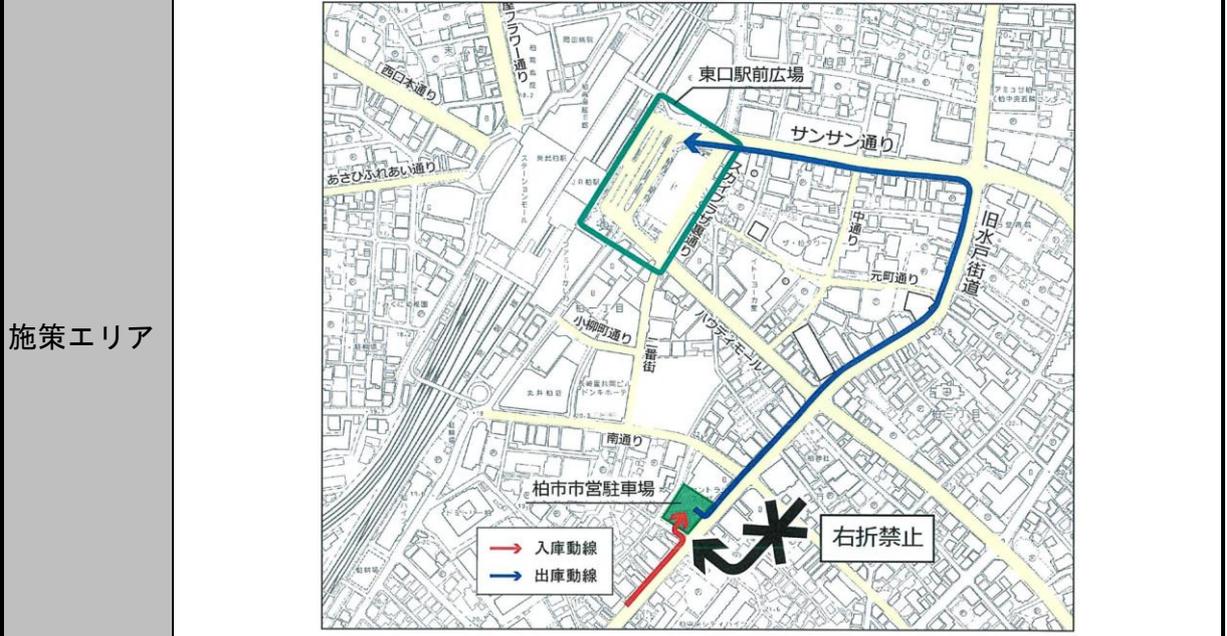
※ユニバーサルデザインタクシーとは、健常者だけではなく足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいタクシー車両のことです。

4) 中心市街地活性化に向けた公共交通と自動車の共存

短期施策 H. ショットガン方式のタクシープール導入

実施主体	柏市、タクシー事業者
実施時期	2019～2022 年度
実施背景	柏駅東口駅前広場では、買い物や駅への送迎による自動車の集中や客待ちタクシーの待機列(休日を除く)により交通混雑が見られ、路線バスの定時運行や緊急車両通行への影響が危惧されます。
施策概要	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。

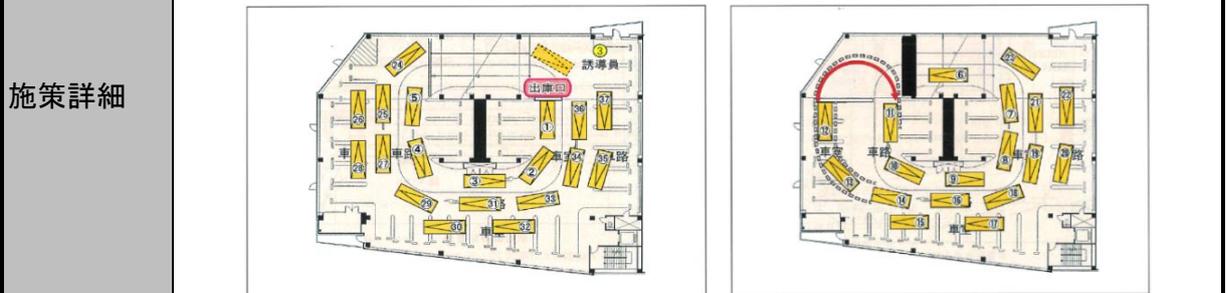
柏市では 2016 年度に本施策の社会実験を実施しています。
社会実験時のタクシープール及びタクシー待機駐車場は、以下の図のとおりです。



出典：柏市資料

図 4-16 タクシープール及びタクシー待機駐車場(2016 年社会実験時)

2016 年度社会実験時には、タクシー待機駐車場を立体駐車場である市営駐車場の 7 階及び屋上に設置していました。しかし立体駐車場では、タクシーの出入りを含め効率性の観点から課題が見られたため、本施策においては、平面駐車場で実施する社会実験を踏まえ、前回実験結果と比較検討を行った上で効果的なタクシープールを確保します。



出典：柏市資料

図 4-17 立体駐車場を利用した待機駐車場(2016 年社会実験時)

5) 公共交通利用促進

短期施策Ⅰ. 公共交通の周知施策

実施主体	柏市、教育委員会、バス事業者等
実施時期	2018 年度～
実施背景	柏市ではモータリゼーションの進展に伴い道路混雑が発生しているとともに、バスの利用者離れが進んでいます。このような状況を改善するために、主に利用者啓発を行うことで、自動車からバスへの転換を促すことが必要です。
施策概要	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します。加えて、柏市バス路線マップ作成・配布を継続して実施します。
施策詳細	<p>将来自動車を利用することになる児童に「望ましい交通のあり方」を学校教育の現場で考えさせ、それを通して児童の社会性を育むと同時に柏市のモビリティを効果的に改善させていくことを目指します。</p> <p>また、柏市バス路線マップの作成・配布を継続して実施していきます。</p> <p>【秦野市の事例】</p> <p>児童が将来クルマだけに頼り過ぎない交通利用意識を醸成させるとともに、保護者が授業参観や児童を通じた啓発からクルマの利用を考えるきっかけを作り出すことを目的に、「交通スリム化教育」を実施しています。</p> <div data-bbox="533 1003 1190 1496" data-label="Image"> </div> <p>図 4-18 バスの乗り方教室の様子</p>

4.2 中長期施策

中長期施策は 2023～2037 年度に実施する施策です。

1) 地域状況に応じたバス路線への再構築

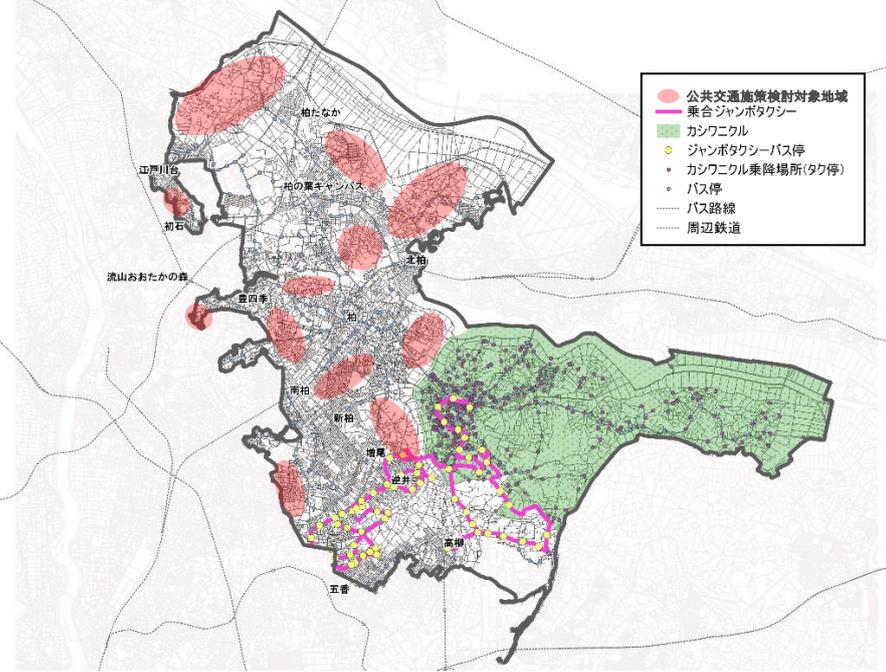
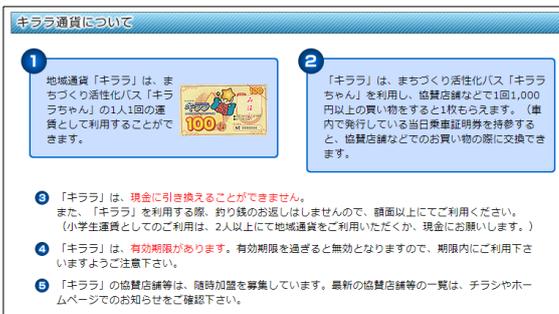
(1) 幹線・フィーダー(支線)公共交通での効率的な運行のための施策

施策	内容
<p>a. 公共交通軸のバス路線再編</p>	<p>【実施主体】 柏市、バス事業者 【実施時期】 2023～2037 年度 【実施背景】 柏市立地適正化計画では、柏駅及び柏の葉キャンパス駅周辺を都市拠点、沼南支所周辺をふれあい交流拠点として位置づけています。これらをつなぐバス交通について、公共交通ネットワークの骨格として速達性・定時性を向上させた、利便性の高いバス路線となることを目指しています。 【施策内容】 公共交通軸(柏の葉キャンパス駅～柏駅～沼南庁舎周辺)を幹線交通・フィーダー(支線)交通としてバス路線を再編します。</p> <div style="text-align: center;"> <p>路線の集中により非効率的な運行となっている 柏の葉キャンパス駅</p> <p>事業者間の協力により適切なダイヤ・路線を設定</p> <p>長大路線を防ぎ運行の効率化を実現 柏の葉キャンパス駅</p> <p>幹線</p> <p>フィーダー(支線)</p> </div> <p>図 4-19 バス路線再編案</p> <p>(検討課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業者との調整が必要です。 ・東部地域に新たな交通ターミナルを整備する必要があります。
<p>b. 交流交通軸の強化</p>	<p>【実施主体】 柏市、バス事業者 【実施時期】 2023～2037 年度 【実施背景】 柏市立地適正化計画を始めとする各種計画においては、沼南支所周辺をふれあい交流拠点と定めています。しかし、市民あるいは買物、観光など来訪者の移動環境が十分確保されているとは言い難い状況にあります。 【施策内容】 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。</p> <div style="text-align: right;"> </div> <p>図 4-20 ふれあい交流拠点を繋ぐ交流交通</p> <p>(検討課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高柳駅とふれあい交流拠点を結ぶ道路設備が必要です。

施策	内容
<p>c.フィーダー系統路線の見直し</p>	<p>【実施主体】 柏市、バス事業者 【実施時期】 2023～2037 年度 【実施背景】 柏市立地適正化計画で位置づけられている生活拠点や暮らしの小拠点に日々の生活に必要な都市機能を担う施設を誘導する方針であり、これらの拠点へアクセスする手段として、路線バスやデマンド交通が集まる場所となるように、効果的なネットワークの再編を進めていく必要があります。</p> <p>【施策内容】 拠点に繋がるフィーダー系統については、地域の状況や需要に応じて路線の見直しを実施します。</p> <div data-bbox="893 212 1404 672"> </div> <p>図 4-21 フィーダー交通</p>
<p>d.バス速達性向上のための道路整備促進</p>	<p>【実施主体】 柏市 【実施時期】 2027～2037 年度 【実施背景】 市内では国道16号など幹線道路を中心に慢性的に混雑し、バスの定時運行に影響が及んでいることから、自動車交通の円滑化に向け、市内道路ネットワークを考慮した新たな都市計画道路の整備が必要です。</p> <p>【施策内容】 柏駅から柏の葉キャンパス方面に向かう幹線ルートである国道16号、及び西口3号線の概ね中間でバイパス的機能を有する都市計画道路の整備を促進します。</p> <p>また、速達性を向上させるため、道路整備にあわせて PTPS※導入を検討します。</p> <p>※バス等の公共車両が優先的に通行できるように支援するシステムのことであり、バス専用・優先レーンの設置や優先信号制御等を行う。</p> <div data-bbox="590 1344 1197 1926"> </div> <p>図 4-22 都市計画道路の整備促進の方針</p>

施策	内容
<p>e. 新たな交通サービスの提供</p>	<p>【実施主体】 柏市、バス事業者、民間事業者等</p> <p>【実施時期】 2023～2037 年度</p> <p>【実施背景】 都市軸を強化し、都市拠点やふれあい交流拠点を相互に連携しながら、交流機能を持たせた新しい交通システムの導入可能性を研究する必要があります。一方で、柏の葉キャンパス駅周辺には東京大学等学術研究機関が立地しており、交通に関する最先端の研究が行われています。そのような優位性を最大限に活かし、将来を見据えた新たな交通サービスをいち早く取り入れます。</p> <p>【施策内容】 将来のまちづくり等も踏まえた、魅力ある新交通システムの検討を行います。また、ICTの活用や自動運転等の新たな技術、シェアリングシステム等に関する検討も行います。</p>
	<div data-bbox="582 721 1241 1115" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="774 1171 1050 1205">図 4-23 新潟市 BRT</p> <div data-bbox="577 1238 1228 1682" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="997 1688 1228 1720">出典：SB ドライブ HP</p> <p data-bbox="730 1731 1029 1765">図 4-24 自動運転バス</p>

(2) 日常生活に根ざした交通導入のための施策

施策	内容
<p>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</p>	<p>【実施主体】 柏市、バス事業者、タクシー事業者 【実施時期】 2023～2037 年度 【実施背景】 短期施策 C.コミュニティ交通の運行形態見直し及び短期施策 D.公共交通空白不便地域における対応策の検討の中で実施した内容について、利用状況等を確認し、必要に応じて見直す必要があります。 【施策内容】 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。</p>  <p>図 4-25 対応策検討候補箇所</p>
<p>g. 周辺施設との連携検討</p>	<p>【実施主体】 柏市、バス事業者、商業施設事業者、商店街組合 【実施時期】 2023～2037 年度 【実施背景】 持続可能な公共交通体系の構築や中心市街地における道路混雑緩和のために、公共交通利用者数増加を図る必要があります。 【施策内容】 公共交通を利用して商業施設を訪れた場合に、利用者にとってメリットが発生するような施策を実施します。</p> <p>【土浦市の事例】 まちづくり活性化バスを利用して協賛店舗で一定金額以上の買い物をすると、運賃補助券として利用できる地域通貨を発行しています。</p>  <p>出典：土浦市 HP</p> <p>図 4-26 キララ通貨について</p>

2) 交通モード間の円滑化を推進

施策	内容
<p>h. 鉄道駅の交通結節点の機能強化</p>	<p>【実施主体】 柏市、鉄道事業者</p> <p>【実施時期】 2023～2037 年度</p> <p>【実施背景】 公共交通利便性向上のために、鉄道とバス、タクシー等の結節機能を強化することが望まれます。</p> <p>【施策内容】 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。</p> <div data-bbox="571 510 1244 1131" data-label="Diagram"> </div> <p style="text-align: center;">図 4-27 結節点機能の強化</p>

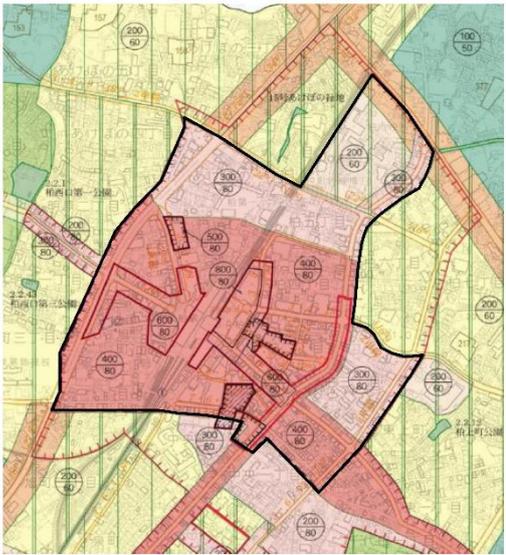
施策	内容
<p>i. 賑わいのある拠点の整備・強化</p>	<p>【実施主体】 柏市 【実施時期】 2023～2037 年度 【実施背景】 ふれあい交流拠点における商業及び観光施設等への来訪者の増加を踏まえると交通結節点機能が十分とはいえない状況にあります。 【施策内容】 沼南のふれあい交流拠点の核として公共交通軸及び交流交通の受皿となるバスターミナルの整備を検討します。</p> <p>図 4-28 賑わいのある拠点の整備</p> <p>バスターミナルの整備に当っては以下の点を考慮します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 利用者目線の快適な待合空間 ➤ 乗換時の移動しやすさ ➤ わかりやすい案内の設置 ➤ ユニバーサルデザインへの配慮 <p>出典：社会起業大学 HP 図 4-29 埼玉県ときがわ町のイーグルバス</p>

施策	内容
j.地域施設と連携した快適な待合環境の確保	<p>【実施主体】 柏市、バス事業者、民間事業者</p> <p>【実施時期】 2023～2037 年度</p> <p>【実施背景】 バス利用者アンケート調査によると、バス停の快適性への不満度が高く、快適な待合環境の整備が望まれています。しかし、全てのバス停で快適な待合環境を整備することは困難であり、民間活力の活用が望まれます。</p> <p>【施策内容】 バス路線沿道の公共施設や商業施設と連携し、待合スペースの確保や接近情報の提供を行い、安全で快適にバスを待つことができる環境づくりを検討します。</p> <p>【八戸市の事例】 バス路線沿線のコンビニ等において、待合スペースの確保や接近情報の提供を行っています。</p>  <p>出典：八戸市地域公共交通網形成計画 (2016年3月)</p> <p>図 4-30 八戸市の BUS NAVI8</p>
k.サイクル&バスライドの促進	<p>【実施主体】 柏市、バス事業者</p> <p>【実施時期】 2023～2037 年度</p> <p>【実施背景】 柏市自転車総合計画によると、サイクル&バスライドは、バス交通が不十分な地域を自転車が補完するような役割を担うことにより、公共交通空白不便地域の解消や公共交通の利用促進に結びついていく取組であり、自動車から「公共交通+自転車」への転換による環境負荷低減の観点からも期待されています。</p> <p>【施策内容】 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。大津ヶ丘団地バス停、中ノ橋等一部のバス停や十余二等一部バス回転場においてサイクル&バスライドが機能しています。今後も利用ニーズを踏まえた駐輪場などの整備を推進し、自転車とバスの乗換えの利便性を向上させ、通勤・通学、高齢者等の移動、観光・レクリエーション等の利用に供する交通手段として、サイクル&バスライドの拡充を図ります。</p>  <p>出典：柏市自転車総合計画 (2015年4月)</p> <p>図 4-31 サイクル&バスライドのイメージ(宇都宮市)</p>

3) 高齢者等に配慮した交通環境の構築

施策	内容
<p>l.高齢者等の移動支援</p>	<p>【実施主体】 柏市、バス事業者、鉄道事業者等</p> <p>【実施時期】 2023～2037 年度</p> <p>【実施背景】 高齢化の一層の進展が予想されており、今後高齢者等にとって使いやすい公共交通サービスを提供する必要があります。</p> <p>【施策内容】 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。</p> <p>【東武バスグループの事例】 東武バスは、高齢者を対象に全線(特定路線を除く)乗り放題の定期券を発売しています。</p> <div data-bbox="1018 454 1417 772" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">◆ ラブリーパスとは? ◆</p> <p style="text-align: center;">65歳以上のお客様限定の定期券で東武バスグループ(東京・埼玉・千葉)の路線バス(東武バス日光を除く)が全線乗り放題!!というお得な定期券です。</p> <p style="text-align: center;">◆ バスの種類 ◆</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>65歳以上のお客様限定</p> <p>30見本</p> <p>有効期間: 平成29年7月1日～平成30年6月30日</p> <p>1年/バス 30,000円</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>65歳以上のお客様限定</p> <p>29見本</p> <p>有効期間: 平成29年7月1日～平成29年12月31日</p> <p>半年/バス 16,000円</p> </div> </div> </div> <p style="text-align: right;">出典：東武バス HP</p> <p style="text-align: center;">図 4-32 ラブリーパスについて</p>

4) 中心市街地活性化に向けた公共交通と自動車の共存

施策	内容
<p>m.中心部への自動車流入規制</p>	<p>【実施主体】 柏市、バス事業者等、警察</p> <p>【実施時期】 2023～2037 年度</p> <p>【実施背景】 柏市では中心市街地の自動車交通量が多く、渋滞を発生させています。また、中心市街地における歩きやすさを確保し、中心市街地の魅力向上を図る必要があります。</p> <p>【施策内容】 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。</p> <div data-bbox="884 1294 1390 1872" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">■ 駐車場整備地区位置図</p>  </div> <p style="text-align: right;">出典：柏市都市計画課 HP</p> <p style="text-align: center;">図 4-33 駐車場整備地区</p>

5) 公共交通利用促進

施策	内容
<p>n. 公共交通の周知施策</p>	<p>【実施主体】 柏市、教育委員会、バス事業者、民間事業者</p> <p>【実施時期】 2023～2037 年度</p> <p>【実施背景】 柏市ではモータリゼーションの進展に伴い道路混雑が発生しているとともに、バスの利用者離れが進んでいます。このような状況を改善するために、主に利用者との適切なコミュニケーションを行うことで、自動車からバスへの転換を促すことが必要です。</p> <p>【施策内容】 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。</p> <div data-bbox="486 683 1295 1209" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> </div> <p style="text-align: right;">出典：：柏市総合交通計画（2010年3月）</p> <p style="text-align: center;">図 4-34 柏交通だより(仮称)のイメージ図</p>

4.3 実施施策の関連主体

実施施策の関連主体は下表のとおりです。

表 4-4 実施施策の関連主体

短期／ 中長期	方針		施策	柏市	民間事業者（交通）			民間事業者 （その他）	病院	警察	住民	
					鉄道 事業者	バス 事業者	タクシー 事業者					
短期	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	●		●		●	●			
			B. 企業バス等との連携検討	●		●						
		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	●			●					
			D. 公共交通空白不便地域における対応策の検討	●		●	●					●
	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	●		●	●						
		F. ICT を活用した情報案内の実施	●	●	●							
	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	●		●	●						
	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	●			●			●			
	公共交通利用促進	I. 公共交通の周知施策	●		●							
中長期	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	●								
			e. 新たな交通サービスの提供	●		●		●				●
	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	●		●		●					
	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	●	●								
		i. 賑わいのある拠点の整備・強化	●		●		●					
		j. 地域施設と連携した快適な待合環境の確保	●		●		●					
		k. サイクル&バスライドの促進	●		●							
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	●	●	●	●	●				●		
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	●		●		●		●				
公共交通利用促進	n. 公共交通の周知施策	●		●		●						

4.4 実施施策のスケジュール

実施施策のスケジュールは下表のとおりです。

表 4-5 実施施策のスケジュール

方針	短期/ 中長期	施策	短期					中長期	
			2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2037年
地域状況に応じたバス路線への再構築	短期	A. 公共交通軸の強化	検討	実施	→				
	中長期	a. 公共交通軸のバス路線再編			検討	→		実施 →	
	中長期	b. 交流交通軸の強化				→		実施 →	
	中長期	c. フィーダー系統路線の見直し				→		見直し 実施 →	
	中長期	d. バス速達性向上のための道路整備促進				検討	→	実施 →	
	中長期	e. 新たな交通サービスの提供			検討	→		実施 →	
	短期	B. 企業バス等との連携検討	検討	実施	→			見直し 実施 →	
	日常生活に根ざした交通導入のための施策	短期	C. コミュニティ交通の運行形態見直し	検討	→	実施	→		
		中長期	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				→		見直し 実施 →
		短期	D. 公共交通空白不便地域における対応策の検討	検討	実施	→			
中長期		g. 周辺施設との連携検討			検討	→		実施 →	
交通モード間の円滑化を推進	短期	E. 駅前広場の待合環境整備			実施	→			見直し 実施 →
	短期	F. ICTを活用した情報案内の実施			実施	→			見直し 実施 →
	中長期	h. 鉄道駅の交通結節点の機能強化				→			実施 →
	中長期	i. 賑わいのある拠点の整備・強化			検討	→		実施 →	
	中長期	j. 地域施設と連携した快適な待合環境の確保			検討	→		実施 →	
	中長期	k. サイクル&バスライドの促進			検討	→		実施 →	
高齢者等に配慮した交通環境の構築	短期	G. 車両バリアフリー化の促進	実施	→			見直し 実施 →		
	中長期	l. 高齢者等の移動支援			検討	→		実施 →	
中心市街地活性化に向けた公共交通と自動車の共存	短期	H. ショットガン方式のタクシープール導入		実施	→				
	中長期	m. 中心部への自動車流入抑制			検討	→		実施 →	
公共交通利用促進	短/中長期	I. n. 公共交通の周知施策	実施	→			見直し 実施 →		

5 計画の達成状況の評価

5.1 指標の設定

5.1.1 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（2018～2022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10年～20年後（2023～2037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、平成37年（2025年）まで人口が増加、平成38年（2026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（平成30年度から34年度）（2018年度から2022年度）は人口が増加傾向にある時期であり、公共交通サービスを楽しむ利用者は増加傾向に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、沿線人口などの状況に応じた「現況以上のサービス向上や利用促進を図る」ことにより、公共交通の利用者が増加傾向となる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（平成35年度から49年度）（2023年度から2037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楽しむ利用者は、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、短期のような利用者数の増加傾向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、利用者数を維持または増加傾向にする」ことを目標とすることとしました。

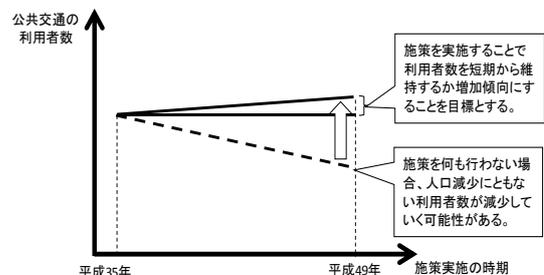


図 5-1 中長期指標での目標設定のイメージ

5.1.2 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(東武バスイースト、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、東武バスイースト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。
 ※3) CO₂削減量は各期(年次)で、(対策なし)ー(対策あり：公共交通転換)で算出された削減量を示している。

表 5-1 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) 3,503本/日(2017年) ● バス利用者数 ^{※2} 約1,800万人/年(2016年)	● バス運行本数(平日) 3,500本/日以上 ● バス利用者数 約1,890万人/年以上 現況よりも5%以上の利用増加を図る。
		B. 企業バス等との連携検討	● 企業バス等と連携した地域数	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地域数：4地域(北部・中央・南部・東部で連携する。) バス路線と重複しないルートを運行する企業バスと連携し、市内各地域(北部・中央・南部・東部)の移動手段確保を図る。
	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	● 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：8,766人/年(2017年度) ● かしわ乗合ジャンボタクシー利用者数：41,135人/年(2017年度)	● コミュニティ交通利用者：約52,400人/年以上 現況よりも5%以上の利用増加を図る。
		D. 公共交通空白不便地域における対応策の検討	● 公共交通空白不便地域の圏域(可住地域)	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。	● 公共交通空白不便地域の圏域：24.3%	● 圏域：24.3%以下にする 可住地域内の公共交通空白不便地域解消を目指す。
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	● 駅前広場の待合環境整備駅数	施策の実施状況として整備事業数を把握する。	● 駅前広場環境については未整備(検討中)(上屋については2駅で整備済)	● 駅前広場の待合環境整備駅数：3駅 市内全駅で上屋、ベンチ等を整備する。	
	F. 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：3個	● 情報案内板の整備数：4個 情報案内板を新たに1個整備する。	
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	● 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：87.1% ● ユニバーサルデザインタクシー：導入推進中	● 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：3%を目指す 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とし、ユニバーサルデザインタクシーは市内各社に1台を導入する。	
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	● 柏駅東口交通広場外の客待ちタクシー台数	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(2016年) ● 休日のみ導入済み(市役所駐車場を活用) ● 交通広場外のタクシー車列滞留：旧水戸街道交差点まで滞留(最大時)	● 柏駅東口交通広場外の客待ちタクシー台数：0台 社会実験の結果を踏まえ、恒久的に利用出来るタクシープールを導入することで、交通広場外のタクシー待機列解消を図る。	
公共交通利用促進	I. 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(2017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	● 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：全校 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。	
居住地と拠点地域を結ぶ利便性・効率性の高い公共交通網の形成	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	● CO ₂ 削減量 ^{※3} 立地適正化計画「施策・誘導方針3：居住地と拠点地域を結ぶ利便性・効率性の高い公共交通網の形成」と連携	施策の実施による効果として、自動車交通から公共交通に転換した場合の効果を示す。	● CO ₂ 削減量：なし	● CO ₂ 削減量：6,632t-CO ₂	
便利で暮らしやすいまちづくり	交通体系や交通環境の整備により市内外の移動や交流の円滑化	● 柏市の住みやすい理由として「公共交通機関の充実」と選択している割合	施策実施に関する総合評価として把握する。	● 評価割合：32.2%	● 評価割合：40%	

5.1.3 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 5-2 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
地況に バス 路線 へ 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。	● 運行本数※1(平日)：3,503本/日(2017年) ● バス利用者数※2：約1,800万人/年(2016年)	● 運行本数(平日)：3,500本/日 ● バス利用者数：約1,890万人/年以上 <u>市内人口が減少に転じる2025年度以降においても、利用者数の増加を図る。</u>
		e. 新たな交通サービスの提供	● 施策実施の有無	新交通システムや新技術の導入による施策の効果を把握する。	● 施策なし	● 新たな交通サービスの導入を推進する。 <u>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。</u>
	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：8,766人/年(2017年度) ● かしわ乗合いジャンボタクシー利用者数：41,135人/年(2017年度) ● 圏域：24.3%	● コミュニティ交通利用者数：52,400人/年以上 <u>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解消に努める。)</u>
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	● 市内に立地する駅の1日平均乗車人数の合計※3	機能強化による駅利用者数を把握する。	● 平均乗車人数：310,955人/日(2017年度)	● 平均乗車人数：335,000人/日以上 <u>市内人口が減少に転じる2025年度以降においても、利用者数の増加を図る。</u>
		i. 賑わいのある拠点の整備・強化 j. 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 ● 柏駅、柏の葉キャンパス駅においてICTを活用した情報案内を実施 <u>駅前広場利便性向上に努める。</u>
		k. 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、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 <u>サイクル&バスライドで移動可能となる環境を広げる。</u>
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	● 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把握する。	● 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動車の共存		m. 中心部への自動車流入抑制	● 駅周辺道路の交通量	自動車流入抑制策の効果として柏駅周辺の道路の交通量を把握する。	● 西口本通り線：6,600台/12h(平日) ● サンサン通り：5,900台/12h(平日)	● 西口本通り線：6,600台/12h(平日)以下 ● サンサン通り：5,900台/12h(平日)以下 <u>柏駅周辺は徒歩による回遊性を高める方針から、自動車をできるだけ流入できない交通処理を行うこととしている。そのため、現況交通量よりも減少することを目標とする。</u>
公共交通利用促進		n. 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(2016年度) ● 企業と連携したモビリティマネジメント施策実施：未実施 ● 小学校でのモビリティマネジメント教室：未実施 ● 高齢者の免許返納時の案内：未実施	● バスマップ配布 ● 企業と連携してモビリティマネジメント施策を推進する。 ● 小学校でのモビリティマネジメント教室の実施 ● 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 <u>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。</u>
居住地と拠点地域を結ぶ利便性・効率性の高い公共交通網の形成		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	● CO ₂ 削減量※5 立地適正化計画「施策・誘導方針3：居住地と拠点地域を結ぶ利便性・効率性の高い公共交通網の形成」と連携	施策の実施による効果として、自動車交通から公共交通に転換した場合の効果を示す。(短期からの継続)	● CO ₂ 削減量：算出なし	● CO ₂ 削減量：9,300t-CO ₂
便利で暮らしやすいまちづくり		交通体系や交通環境の整備による市内外の移動や交流の円滑化	● 柏市の住みやすい理由として「公共交通機関の充実」を選択している割合※3	施策実施に関する総合評価として把握する。(短期からの継続)	● 評価割合：32.2%	● 評価割合：40.0% <u>様々な施策の実施により交通の利便性を高めることから、柏市の住みやすい理由として公共交通機関の充実の選択評価割合増加を目標とする。</u>

※1) 市内路線バス(東武バスイースト、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、東武バスイースト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。
 ※3) 指標で示されている○については「柏市地方創生総合戦略(2015年度)」で示されている指標
 ※4) 外出率とは、パーソントリップ調査(2008年)のデータを元に、柏市における全人口のうち、65歳以上の外出人口が占める割合のことである。
 ※5) CO₂削減量は各期(年次)で、(対策なし)-(対策あり：公共交通転換)で算出された削減量を示している。

5.2 検証の方法

5.2.1 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 5-3 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	● 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	● 企業バス等と連携した地域数	企業バスとの提携、運行状況を整理する。
	日常生活に根ざした交通導入のための施策	C. コミュニティ交通の運行形態見直し	● 利用者数	コミュニティ交通運営者より提供されるデータ、資料より整理する。
		D. 公共交通空白不便地域における対応策の検討	● 公共交通空白不便地域の圏域	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。
交通モード間の円滑化を推進	E. 駅前広場の乗換環境整備	● 駅前広場の乗換え環境整備	駅前広場の整備状況から施策の実施状況を把握する。	
	F. 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	情報案内板の整備数から施策の実施状況を把握する。	
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	● 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動車の共存	H. ショットガン方式のタクシープール導入	● タクシープールの導入	柏駅東口でのショットガン方式のタクシープール導入に関する状況を整理する。	
公共交通利用促進	I. 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。	
居住地と拠点地域を結ぶ利便性・効率性の高い公共交通網の形成	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	● CO ₂ 削減量	立地適正化計画「施策・誘導方針3:居住地と拠点地域を結ぶ利便性・効率性の高い公共交通網の形成」または「柏市低炭素まちづくり計画」を参考に整理する。	
便利で暮らしやすいまちづくり(総合評価)	交通体系や交通環境の整備による総合評価	○柏市の住みやすい理由として「公共交通機関の充実」と評価している割合	柏市民意識調査を用いて整理する。 (「柏市地方創生総合戦略」での結果を考慮する。)	

注 1)指標で示されている○については「柏市地方創生総合戦略(2015年度)」で示されている指標

表 5-4 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	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	コミュニティ交通利用者数は運営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。
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	● 市内鉄道駅 (JR・東武・TX 全 11 駅)の 1 日平均乗車客数の合計(柏市統計書)	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。 (「柏市地方創生総合戦略」での結果を考慮する。)
		i. 賑わいのある拠点の整備・強化 j. 地域施設と連携した快適な待合環境の確保	● 拠点・バス待ち環境等の整備や改善数	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。
		k. サイクル&バスライドの促進	● 駐輪環境整備箇所数	駐輪状況の調査を実施する。
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	● 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動車の共存		m. 中心部への自動車流入抑制	● 駅周辺道路の交通量	道路交通センサス(柏市統計)を用いた整理 または 駅周辺街路の交通量調査の実施を行う。
公共交通利用促進		n. 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。
居住地と拠点地域を結ぶ利便性・効率性の高い公共交通網の形成		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	● CO ₂ 削減量	柏市立地適正化計画「施策・誘導方針 3:居住地と拠点地域を結ぶ利便性・効率性の高い公共交通網の形成」または「柏市低炭素まちづくり計画」を参考に整理を行う。
便利で暮らしやすいまちづくり		交通体系や交通環境の整備により市内外の移動や交流の円滑化	○柏市の住みやすい理由として「公共交通機関の充実」と評価している割合	柏市民意識調査を用いて整理する。 (「柏市地方創生総合戦略」での結果を考慮する。)

注 1)指標で示されている○については「柏市地方創生総合戦略(2015 年度)」で示されている指標

5.2.2 進行の管理

社会経済環境の変化等により、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の努力により、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。

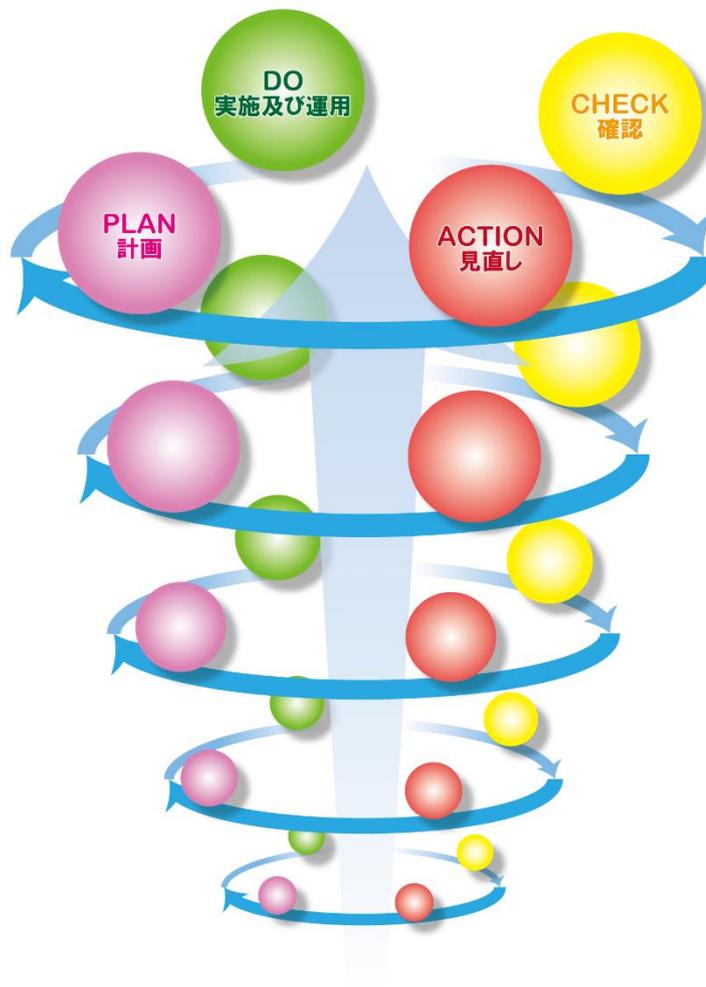


図 5-2 PDCA サイクル

表 5-5 評価・検証による計画推進のイメージ

(年度)

2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年~2037年		
策 定	5年間での取組				評 価	5年間での取組				評 価	評 価	評 価
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5		
											必要に応じて計画の見直し	
毎年、協議会 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。

参考－1 柏市地域公共交通活性化協議会について

柏市地域公共交通活性化協議会とは、公共交通活性化及び再生に関する法律に規定する地域公共交通網形成計画の策定等を行うために、設立された協議会です。

1.1 協議会の開催概要

柏市地域公共交通活性化協議会の開催概要は下表のとおりです。

表 1-1 協議会の開催概要(その1)

開催日	協議会名称	議事内容
平成 28 年 (2016 年) 3 月 24 日 (木)	平成 27 年度(2015 年度) 第 1 回 柏市地域公共交通活性化協議会	1. 地域公共交通活性化協議会について (1)協議会規約等の承認 (2)協議会役員の承認 (3)平成 28 年度(2016 年度) 予算の承認 2. 地域公共交通網形成計画の策定 (1)地域公共交通活性化協議会について (2)国庫補助金の交付申請について (3)計画策定業務委託の事業者選定について
平成 28 年 (2016 年) 8 月 9 日 (火)	平成 28 年度(2016 年度) 第 1 回 柏市地域公共交通活性化協議会	1. 役員の選出について 2. 柏市立地適正化計画について 3. 柏市地域公共交通網形成計画について (1) 国庫補助金の交付決定 (2) 委託事業者の決定 (3) 柏市の現状等及び住民ニーズの把握
平成 28 年 (2016 年) 12 月 21 日(水)	平成 28 年度(2016 年度) 第 2 回 柏市地域公共交通活性化協議会	1. 柏市地域公共交通網形成計画について (1)市内における移動状況及び公共交通に関する意見について (2)交通再編に向けた将来需要予測について 2. 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について
平成 29 年 (2017 年) 3 月 16 日 (木)	平成 28 年度(2016 年度) 第 3 回 柏市地域公共交通活性化協議会	1. 地域公共交通網形成計画について 2. 平成 29 年度(2017 年度)の検討スケジュールについて 3. 平成 29 年度(2017 年度) 収支予算(案)について
平成 29 年 (2017 年) 5 月 24 日 (水)	平成 29 年度(2017 年度) 第 1 回 柏市地域公共交通活性化協議会 (書面開催)	1. 平成 28 年度(2017 年度) 収支決算について
平成 29 年 (2017 年) 8 月 25 日 (金)	平成 29 年度(2017 年度) 第 2 回 柏市地域公共交通活性化協議会	1. 送迎バスに関するアンケート結果について 2. 公共交通空白不便地域における高齢者アンケート結果について 3. 計画に位置付ける施策・目標について 4. 将来需要予測について

表 1-2 協議会の開催概要(その2)

開催日	協議会名称	議事内容
平成 29 年 (2017 年) 11 月 22 日(水)	平成 29 年度(2017 年度) 第 3 回 柏市地域公共交通活性化協議会	1. 報告事項 (1) 交通に関する柏市議会への請願について (2) 自治会からの要望について 2. 地域公共交通網形成計画について (1) 計画に位置付ける施策について (2) 計画目標について
平成 30 年 (2018 年) 1 月 18 日(木)	平成 29 年度(2017 年度) 第 4 回 柏市地域公共交通活性化協議会	1. 地域公共交通網形成計画について (1) 計画目標について (2) 地域公共交通網計画(案)の内容確認 (3) 地域公共交通網計画(案)でのパブリック コメント実施の承認
平成 30 年 (2018 年) 3 月 20 日(火)	平成 29 年度(2017 年度) 第 5 回 柏市地域公共交通活性化協議会	1. 地域公共交通網形成計画(案)について (1) 計画(案)に関する意見について
平成 30 年 (2018 年) 6 月 21 日(木)	平成 30 年度(2018 年度) 第 1 回 柏市地域公共交通活性化協議会 (書面開催)	1. 役員の改選(案)について
平成 30 年 (2018 年) 8 月 2 日(木)	平成 30 年度(2018 年度) 第 2 回 柏市地域公共交通活性化協議会 (書面開催)	1. 平成 29 年度収支決算について 2. 平成 30 年度収支予算(案)について
平成 30 年 (2018 年) 11 月 28 日(水)	平成 30 年度(2018 年度) 第 3 回 柏市地域公共交通活性化協議会	1. 地域公共交通網形成計画(案)について

1.2 委員名簿

表 1-3 委員名簿

(敬称略)

番号	公共交通に関する活性化及び再生に関する法律における位置付け	氏 名		所 属 等
1	計画を作成しようとする地方公共団体	委員	飯 田 晃 一	柏市 企画部長
2	計画を作成しようとする地方公共団体	委員	宮 島 浩 二	柏市 保健福祉部長
3	計画を作成しようとする地方公共団体	委員	染 谷 誠 一	柏市 経済産業部長
4	計画を作成しようとする地方公共団体	委員	南 條 洋 介	柏市 都市部長
5	計画を作成しようとする地方公共団体	副会長	星 雅 之	柏市 土木部理事
6	関係する交通事業者等	委員	加 藤 弘 正	ちばレインボーバス株式会社 営業部長
7	関係する交通事業者等	委員	佐 藤 弘 行	東武バスイースト株式会社 運輸統括部業務課 課長
8	関係する交通事業者等	委員	吉 崎 貴 満	阪東自動車株式会社 我孫子営業所 所長代理
9	関係する交通事業者等	監査委員	中 嶋 貞 治	松戸新京成バス株式会社 営業部長
10	関係する交通事業者等	委員	成 田 斉	一般社団法人 千葉県バス協会 専務理事
11	関係する交通事業者等	委員	松 丸 尚	柏地区タクシー運営委員会 会長
12	関係する交通事業者等	委員	新 堀 栄	東武バス労働組合 西柏分会 会長
13	道 路 管 理 者	監査委員	倉 田 和 之	千葉県柏土木事務所 調整課長
14	関係する公安委員会	委員	米 本 弘 幸	千葉県柏警察署 交通課 課長
15	地域公共交通の利用者 (市 民)	委員	齊 藤 崇 志	市民 北部地域
16	地域公共交通の利用者 (市 民)	委員	小 川 克 也	市民 中央地域
17	地域公共交通の利用者 (市 民)	委員	宮 部 光	市民 中央地域
18	地域公共交通の利用者 (市 民)	委員	東 條 明 子	市民 南部地域
19	学 識 経 験 者	会長	藤 井 敬 宏	日本大学 理工学部 交通システム工学科 教授
20	地 方 運 輸 局	委員	宮 澤 豊	国土交通省関東運輸局千葉運輸支局 企画調整担当 首席運輸企画専門官
21	地方公共団体が必要と認める者	委員	鈴 木 美 岐 子	柏市社会福祉協議会 副会長
22	地方公共団体が必要と認める者	委員	伏 野 龍 弥	柏商工会議所 専務理事

表 1-4 アドバイザー名簿

(敬称略)

1	アドバイザー	塩ノ谷 浩 司	東日本旅客鉄道株式会社 東京支社 総務部企画室 企画調整課長
2	アドバイザー	小 瀧 正 和	東武鉄道株式会社 鉄道事業本部 計画管理部課長
3	アドバイザー	蟹 江 卓	首都圏新都市鉄道株式会社 経営企画部 推進役

参考－2 柏市の将来交通需要予測

2.1 需要予測の概要

2.1.1 目的

持続可能な公共交通網形成においては、将来の人口動向を見据えながら、様々な施策メニューの中から効果的な施策を選択し実行することが重要です。そこで、施策の実施による将来交通量の変化やその影響について評価することを目的に、以下の流れで需要予測を行います。

2.1.2 需要予測の流れ

需要予測の流れは図 2-1 の通りです。なお、将来予測の設定年次は、2030 年（H42 年）、2040 年（H52 年）とします。

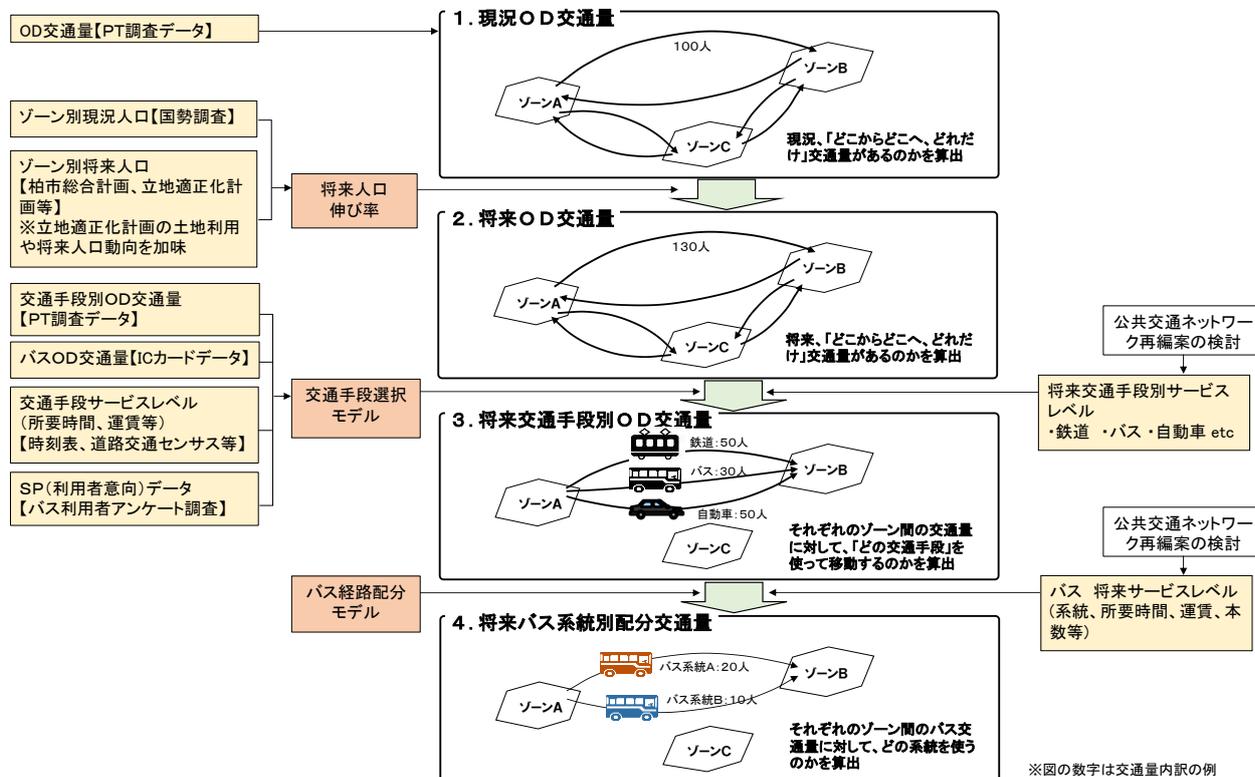


図 2-1 需要予測の流れ

【用語】

OD 交通量：ある地域からある地域へ移動する交通量のことで。ODとは、出発地（O：Origin）と目的地（D：Destination）を指します。

PT（パーソントリップ）調査：「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べる調査のことです。

SP（利用者意向）データ：仮想状況下での選好意識を尋ねるデータです。SPデータを用いることで、現存しない交通サービスの選択意向を予測に反映することができます。

配分交通量：複数ある経路のそれぞれの経路を利用する交通量のことで。

2.1.3 将来予測のゾーン設定

現況 OD 交通量には、H20(2008 年)東京都市圏パーソントリップ調査データ（以下、PT データ）を用います。しかし、PT データのゾーン区分は将来のバス路線再編評価をするには範囲が大きすぎるため、ゾーンを立地適正化計画 20 区分や人口等に応じて以下の通り細分化します。

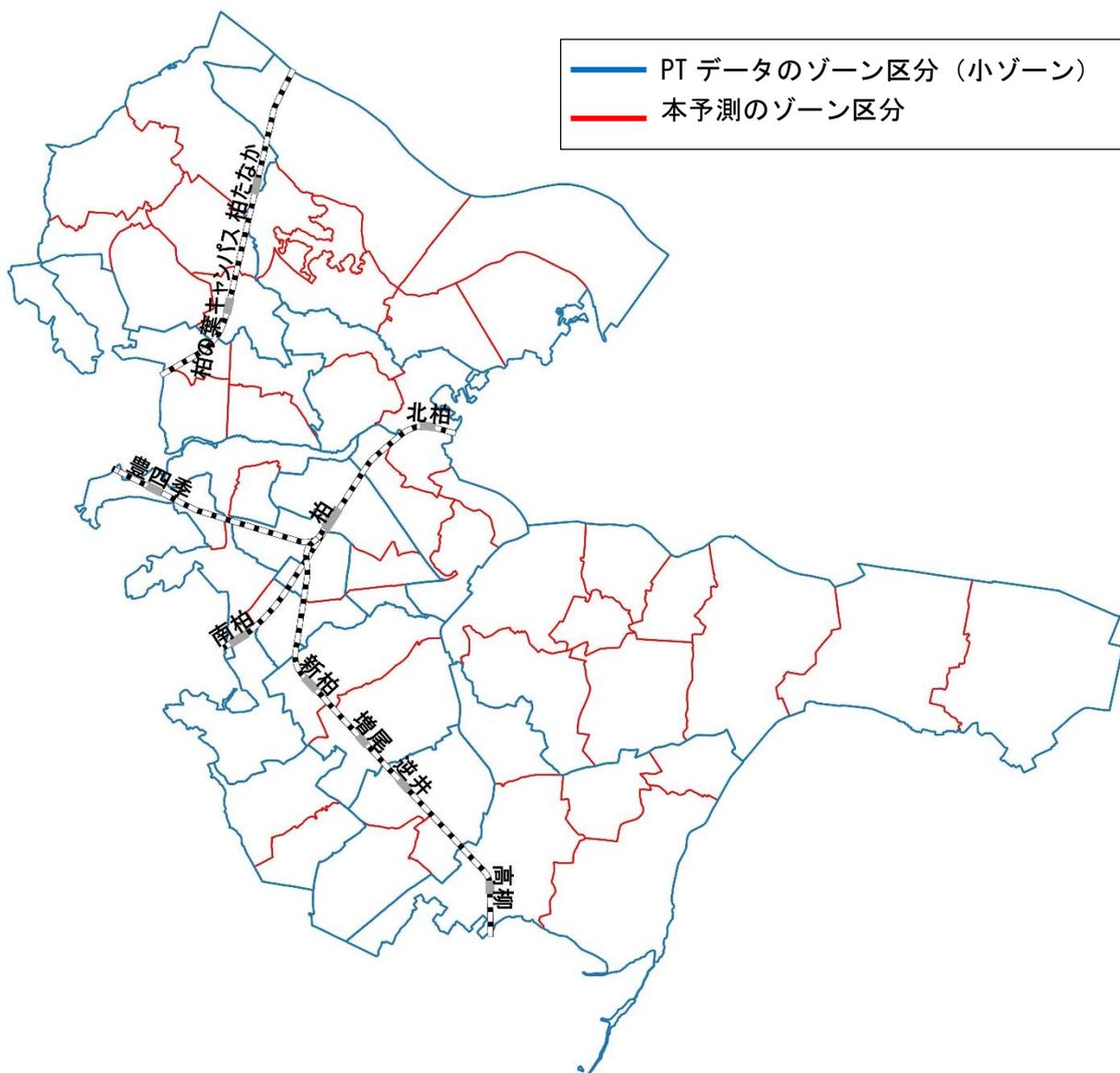


図 2-2 将来予測のゾーン設定

2.2 予測結果

2.2.1 将来の人口動向

- 柏市第五次総合計画（2016年）によると、柏市の人口は平成37年(2025年)までは増加すると予測されていますが、その後減少に転じ平成62年(2050年)には現況より約2万人減少する見通しです。また、年齢別の状況を見ると、65歳以上の高齢者の割合が年々増加し、平成52年(2040年)には高齢化率は3割を超えると予測されます。
- 地区別にみると、64歳以下の非高齢者数は多くの地区で減少するが、つくばエクスプレス沿線地域では増加すると予測されます。一方、65歳以上の高齢者はほぼ全地区で増加すると予測されます。

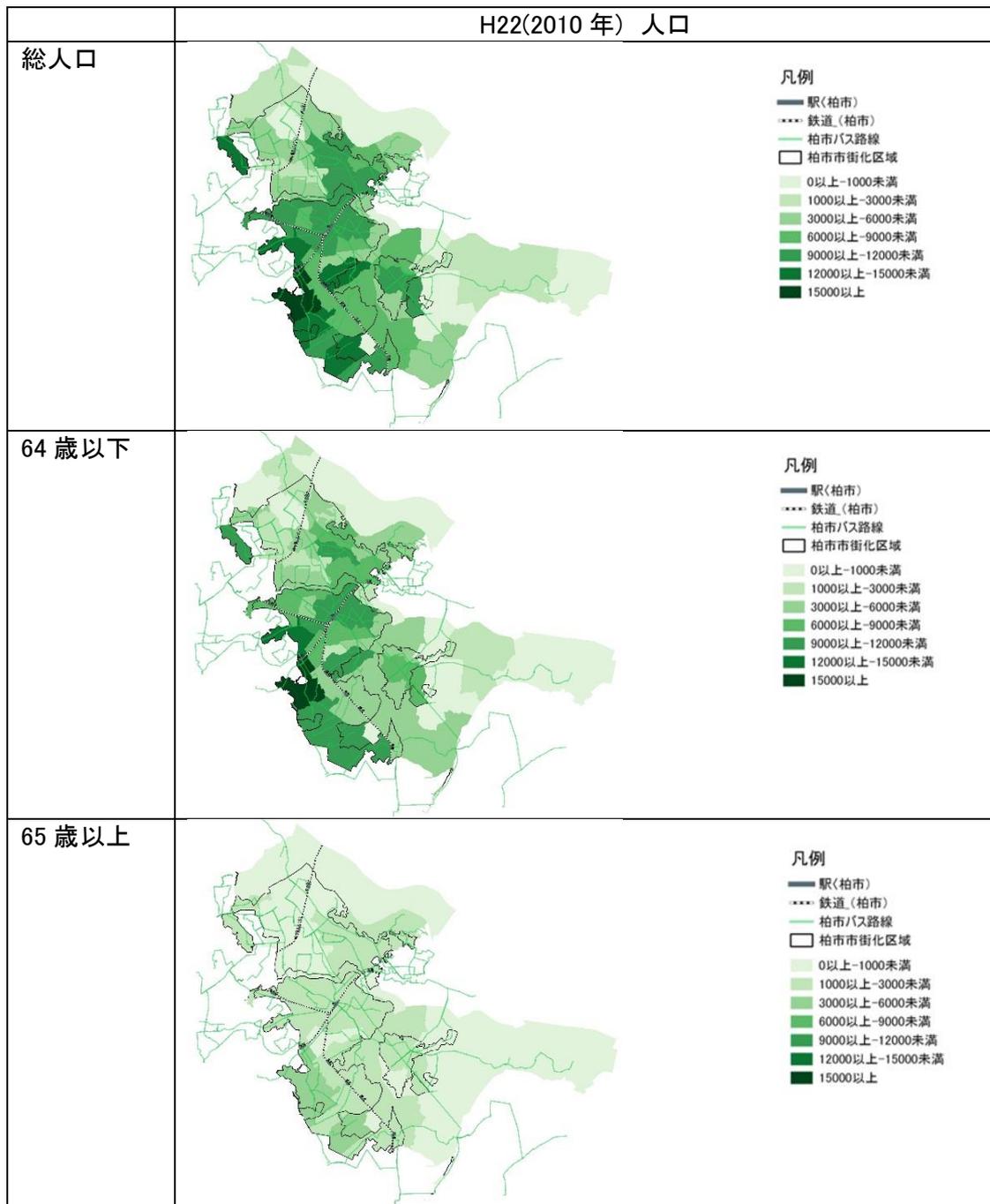


図 2-3 H22(2010年)の人口

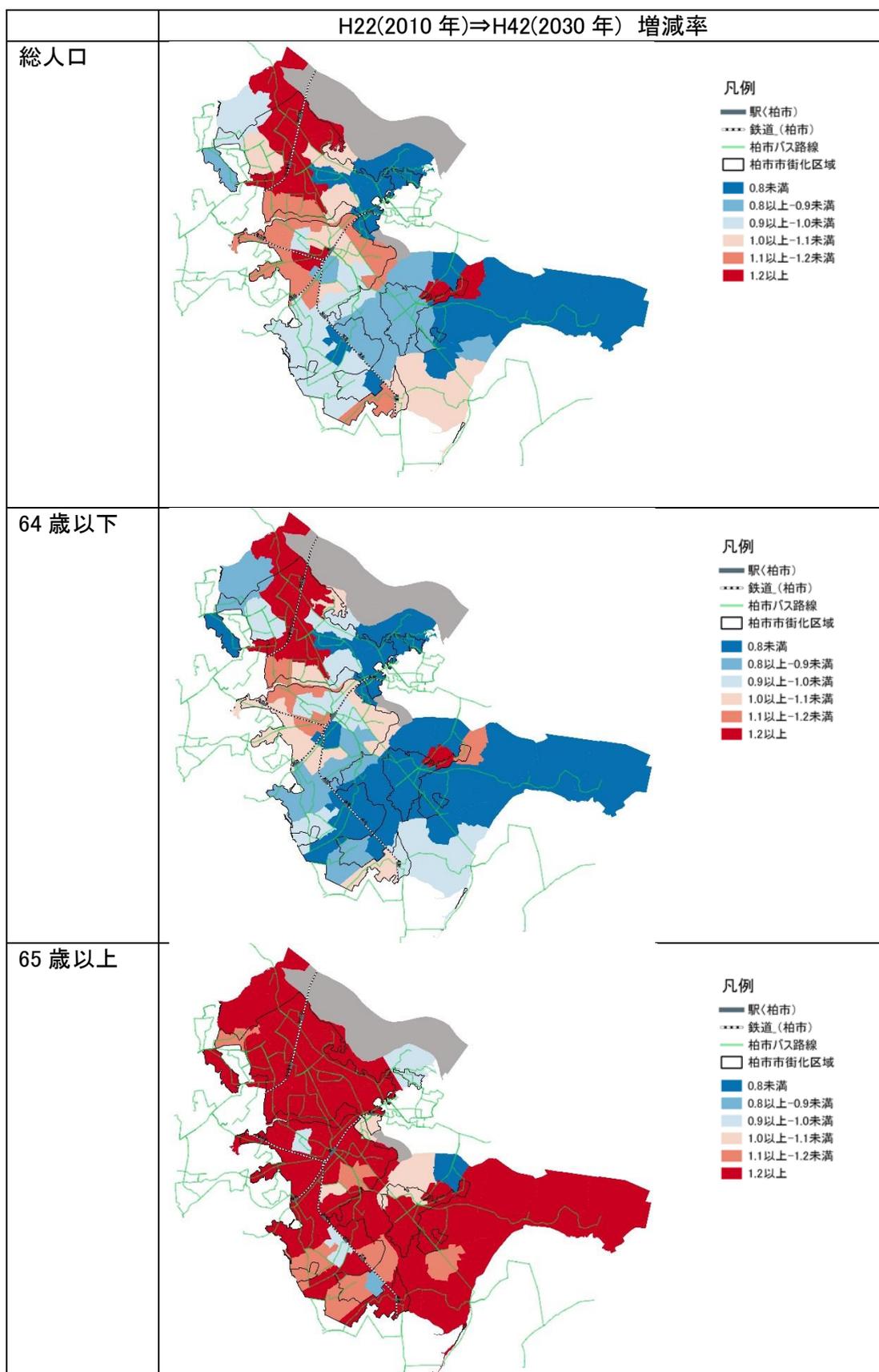


図 2-4 将来の人口動向(予測ゾーン単位)(H22→H42)(2010年→2030年)

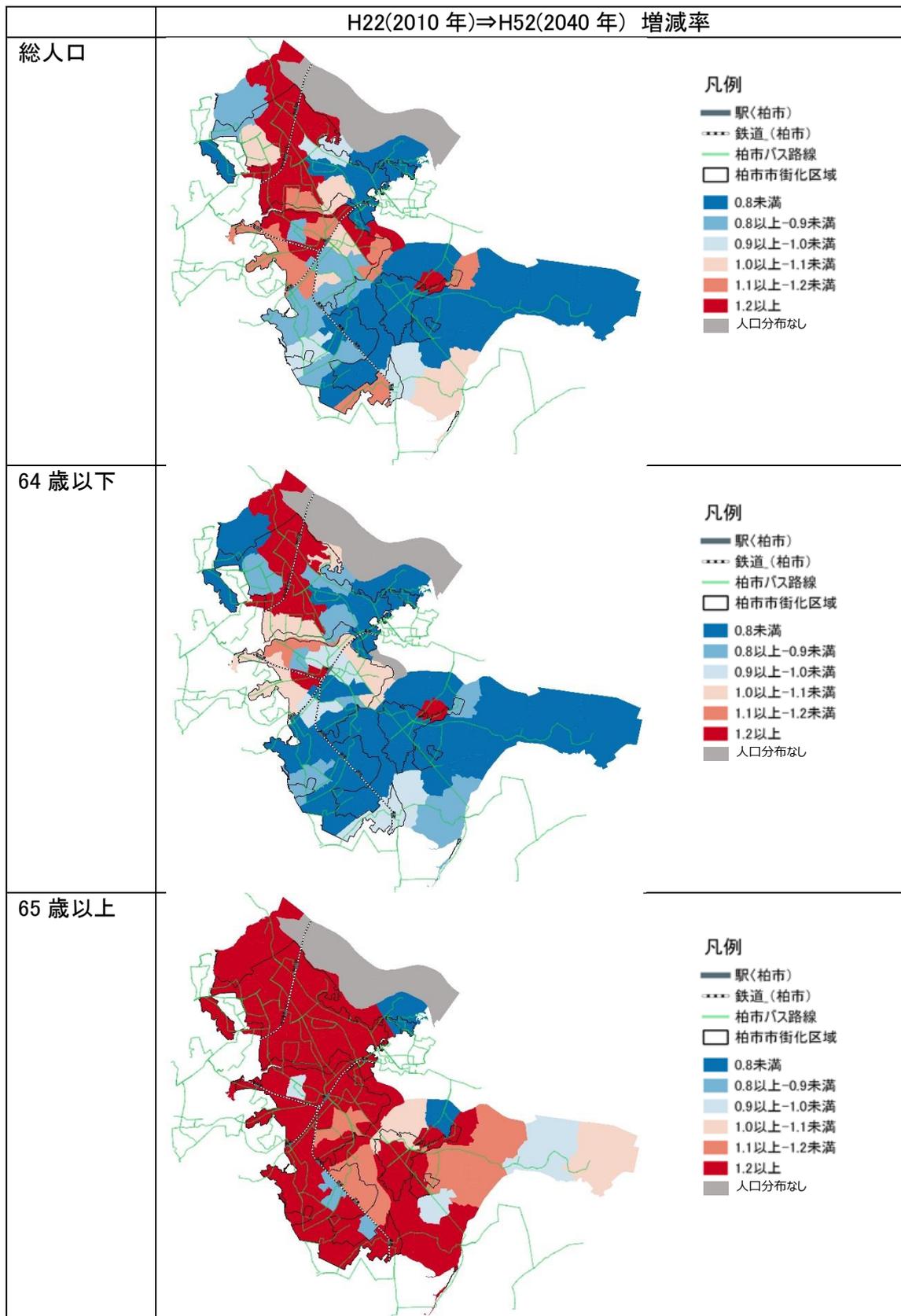


図 2-5 将来の人口動向(予測ゾーン単位)(H22→H52)(2010年→2040年)

2.2.2 代表交通手段

<将来の高齢者トリップの動向>

- 将来の人口動向にあわせて、非高齢者のトリップ数は減少し、高齢者のトリップ数は増加すると予測されます。
 - 高齢者（65才以上）の自動車のトリップ数は、約9万トリップ(H20(2008年))⇒約19万トリップ(H52(2040年))と約2倍に増加すると予測されます。
 - このため、高齢者ドライバーによる自動車事故リスクも現状より増大することが懸念されるため、事故リスク低減のための自動車から公共交通へ的手段転換を促進するための施策が必要と考えられます。
- ※鉄道・バスの運行本数や運賃等のサービスレベル、道路ネットワーク等は現況と同等

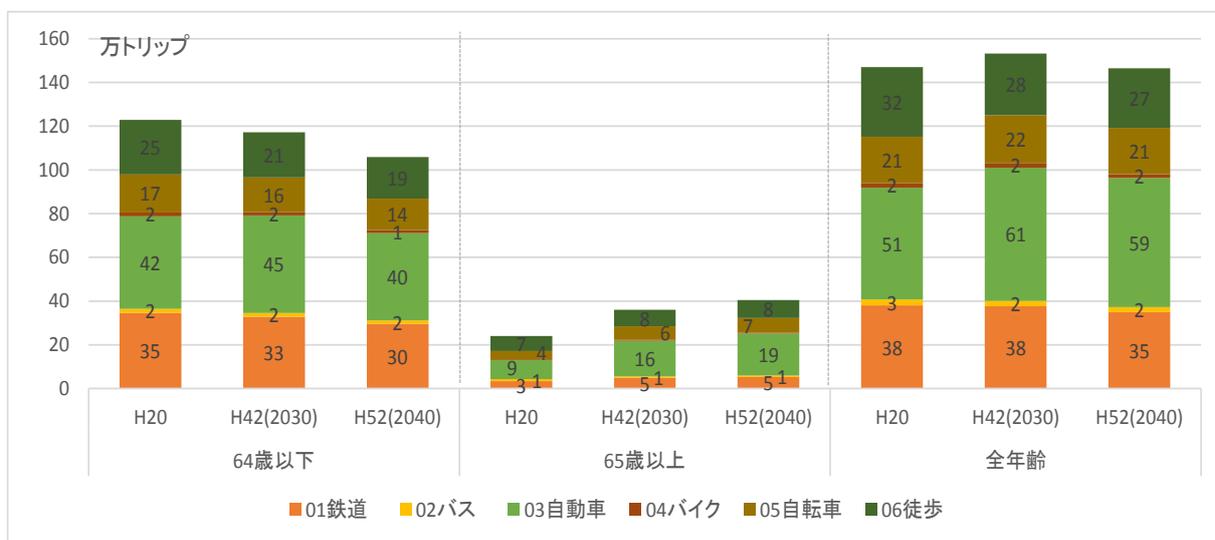


図 2-6 交通手段別 トリップ数(代表交通手段)

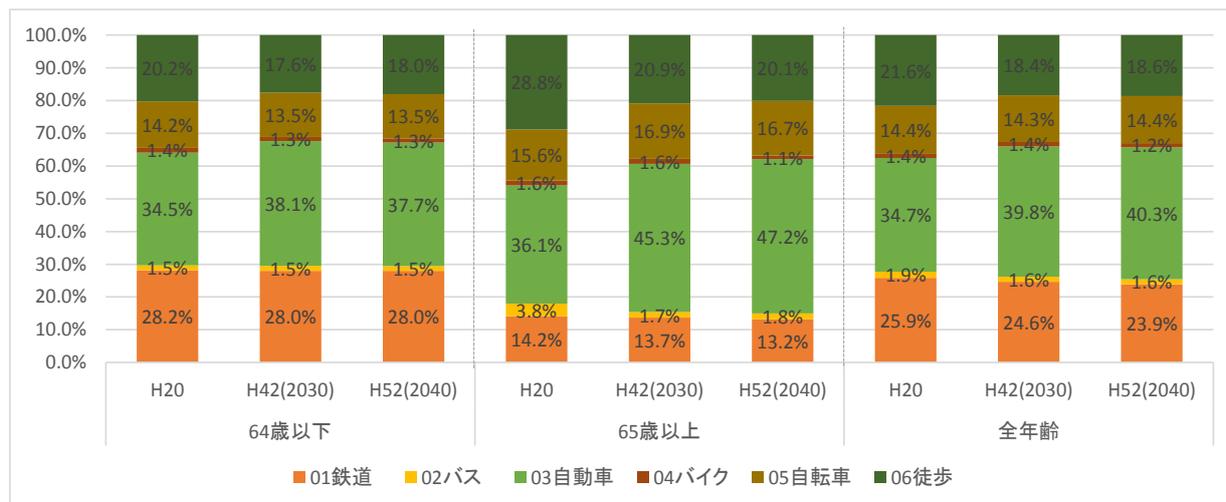


図 2-7 交通手段分担率(代表交通手段)

2.2.3 バストリップ

<将来の地域別バス交通の動向>

【予測条件】

- ・ 鉄道・バスの運行本数や運賃等のサービスレベル、道路ネットワーク等は現況と同等
- ・ バスの発生集中交通量は、代表交通手段利用と端末交通手段利用の合計値

【用語】

代表交通手段：一回のトリップで複数の交通手段を使用した場合、その中の主な交通手段

端末交通手段：代表交通手段に至るまでの交通手段（例 代表交通手段が鉄道である人が鉄道駅までバスで移動した場合、端末交通手段はバスとなる）

- 将来、人口増加が見込まれるつくばエクスプレス沿線などの一部地域ではバストリップ数の増加が予測されます。
- 一方、H52(2040年)には、東部地域や南部地域では多くの地区でバストリップ数は現状よりも減少することが予測されます。
- 特に、東部地域の一部地区では、バストリップ数が他地区より少ない上、H52(2040年)には現状より3割以上減少することが予測されます。

【課題】将来大幅に需要が減少するバス路線においては、バス路線の縮小や撤退などにより、高齢者を中心に多数の移動制約者が発生することが懸念されます。

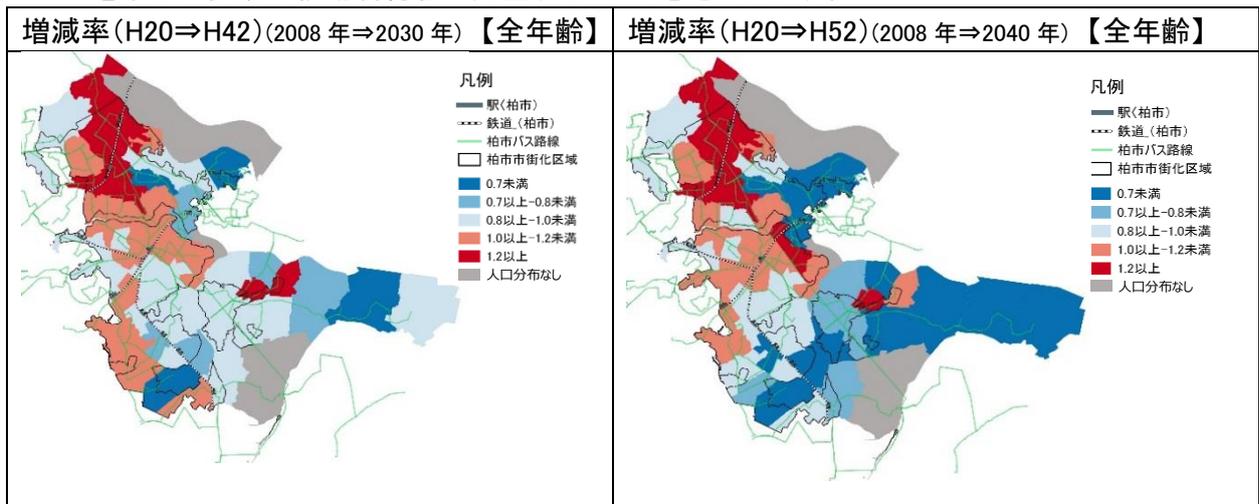


図 2-8 バス手段トリップ数 増減率

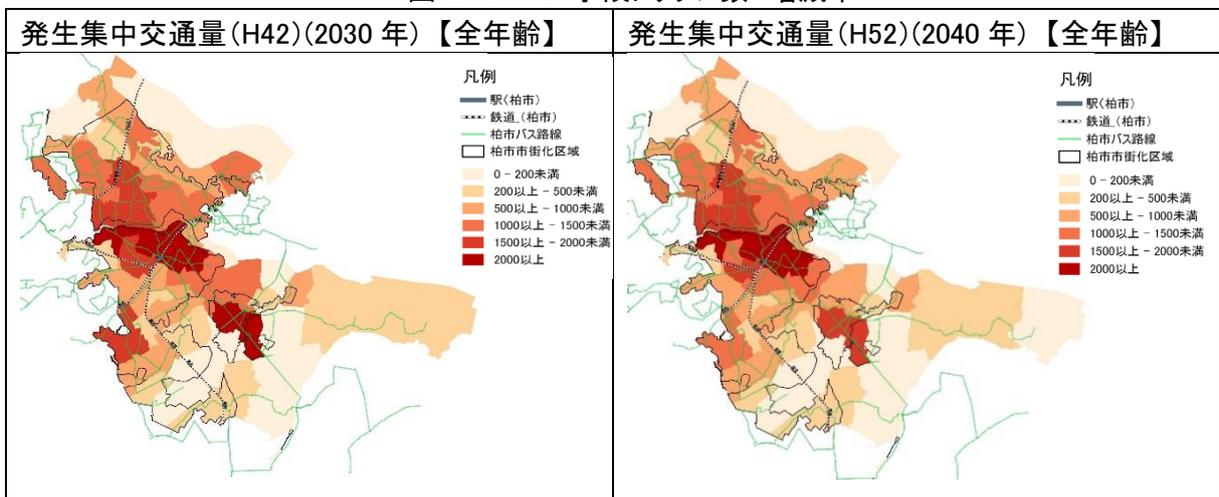


図 2-9 バス手段トリップ数

【参考】年齢別地域別 バス手段トリップ数 増減率

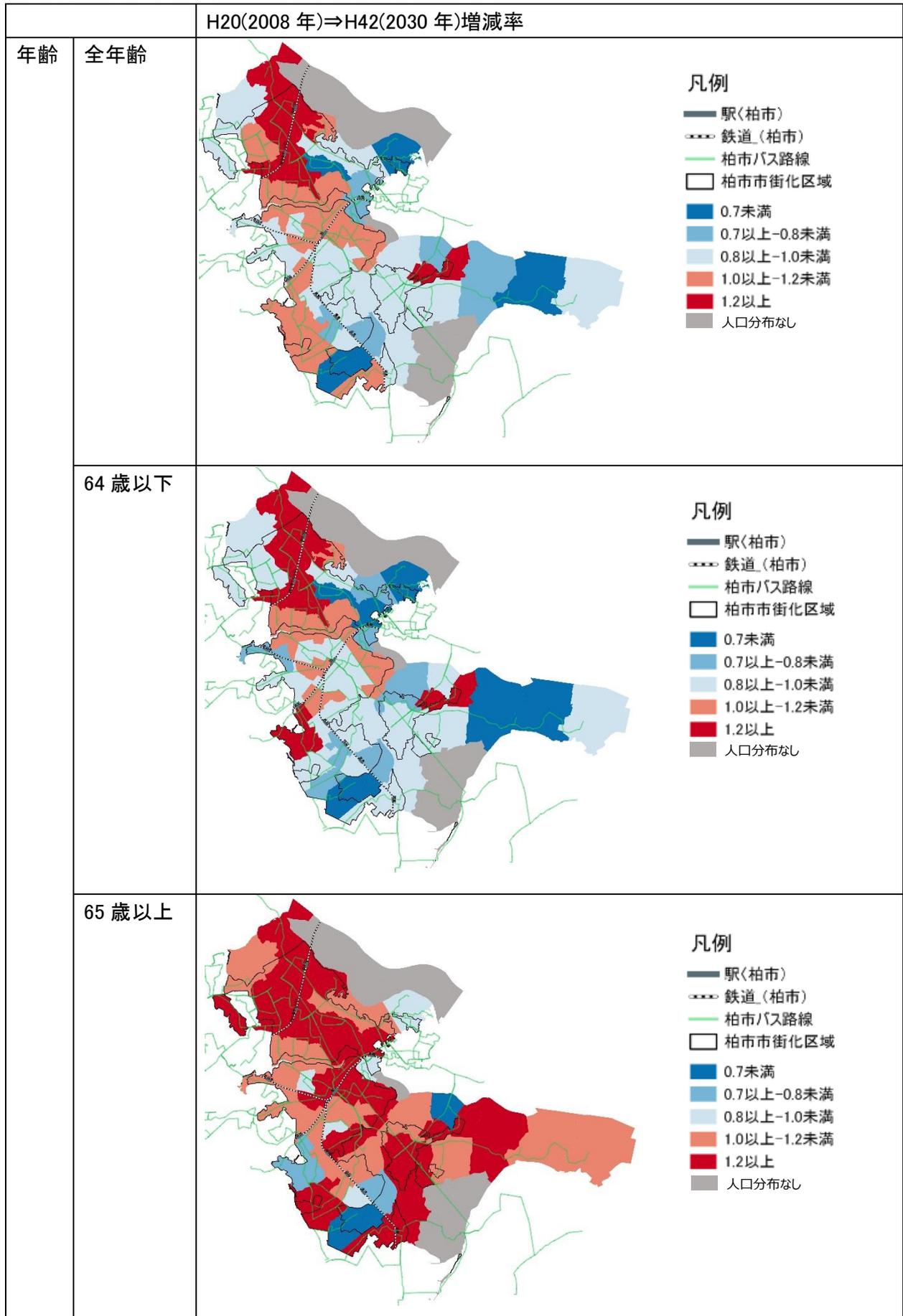


図 2-10 バス手段トリップ数 H20(2008年)⇒H42(2030年)増減率(年代別)

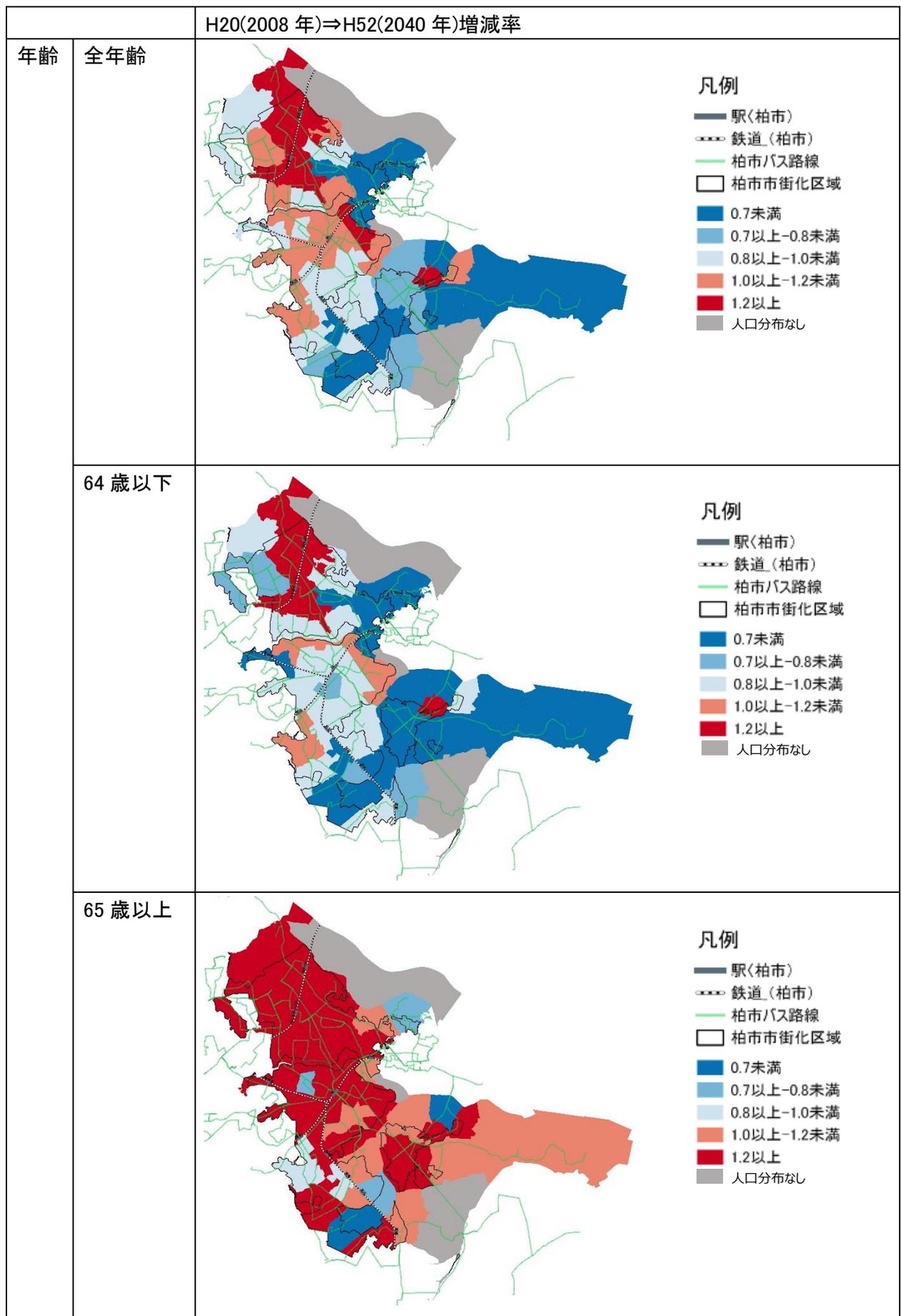


図 2-11 バス手段トリップ数 H20(2008年)⇒H52(2040年)増減率(年代別)

【参考】年齢別地域別 バス手段トリップ数

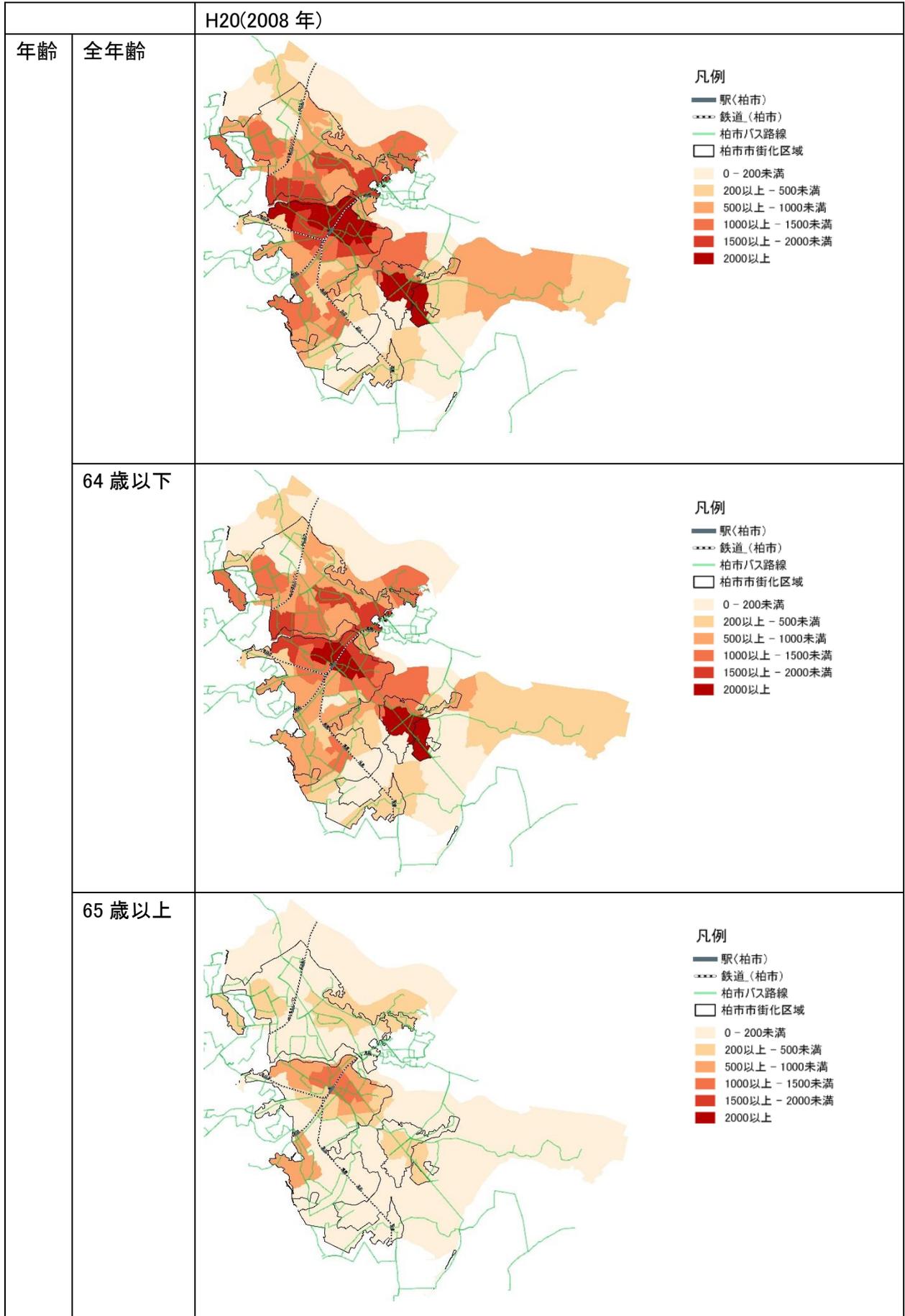


図 2-12 バス手段トリップ数 H20(2008年)(年代別)

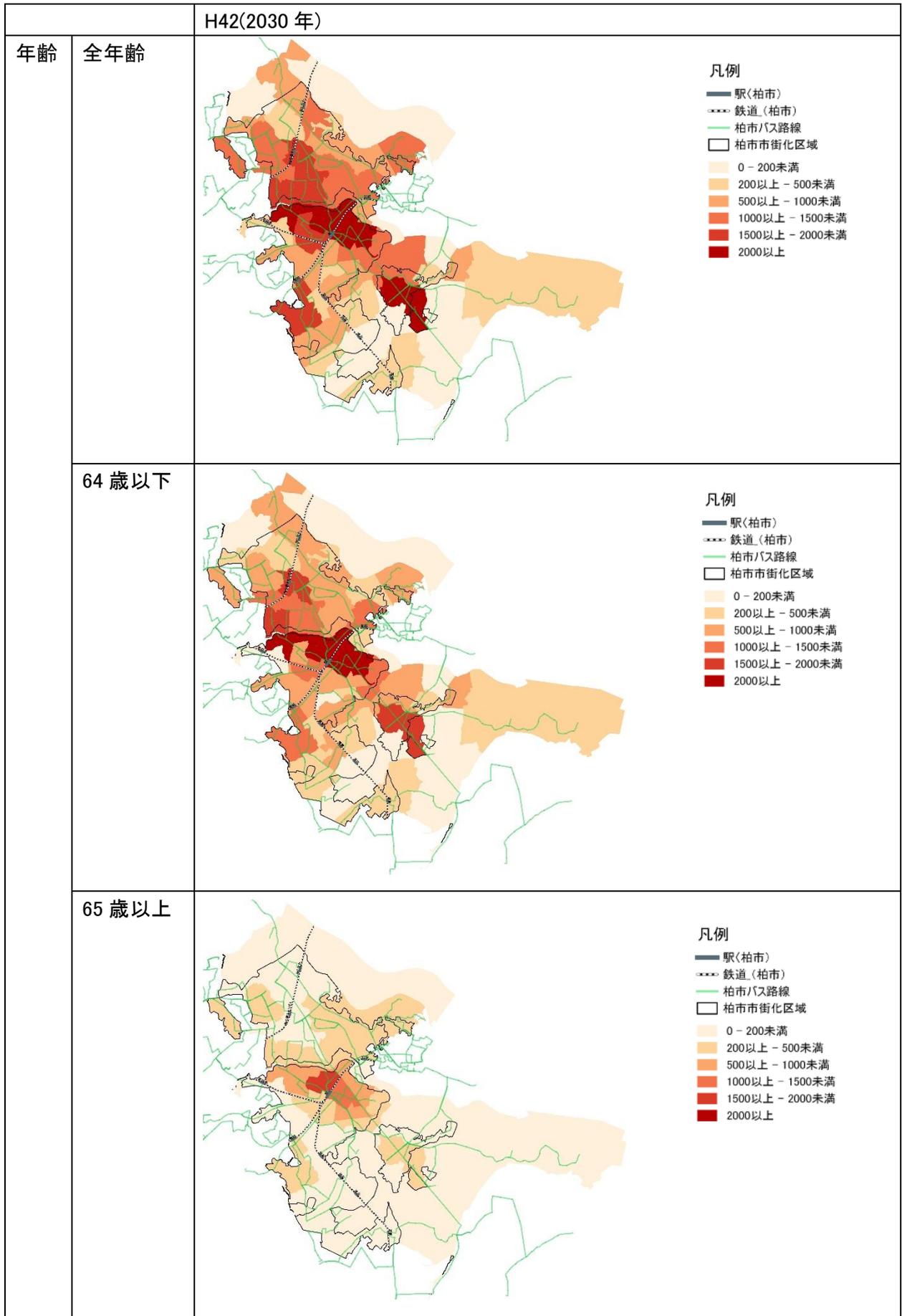


図 2-13 バス手段トリップ数 H42(2030年)(年代別)

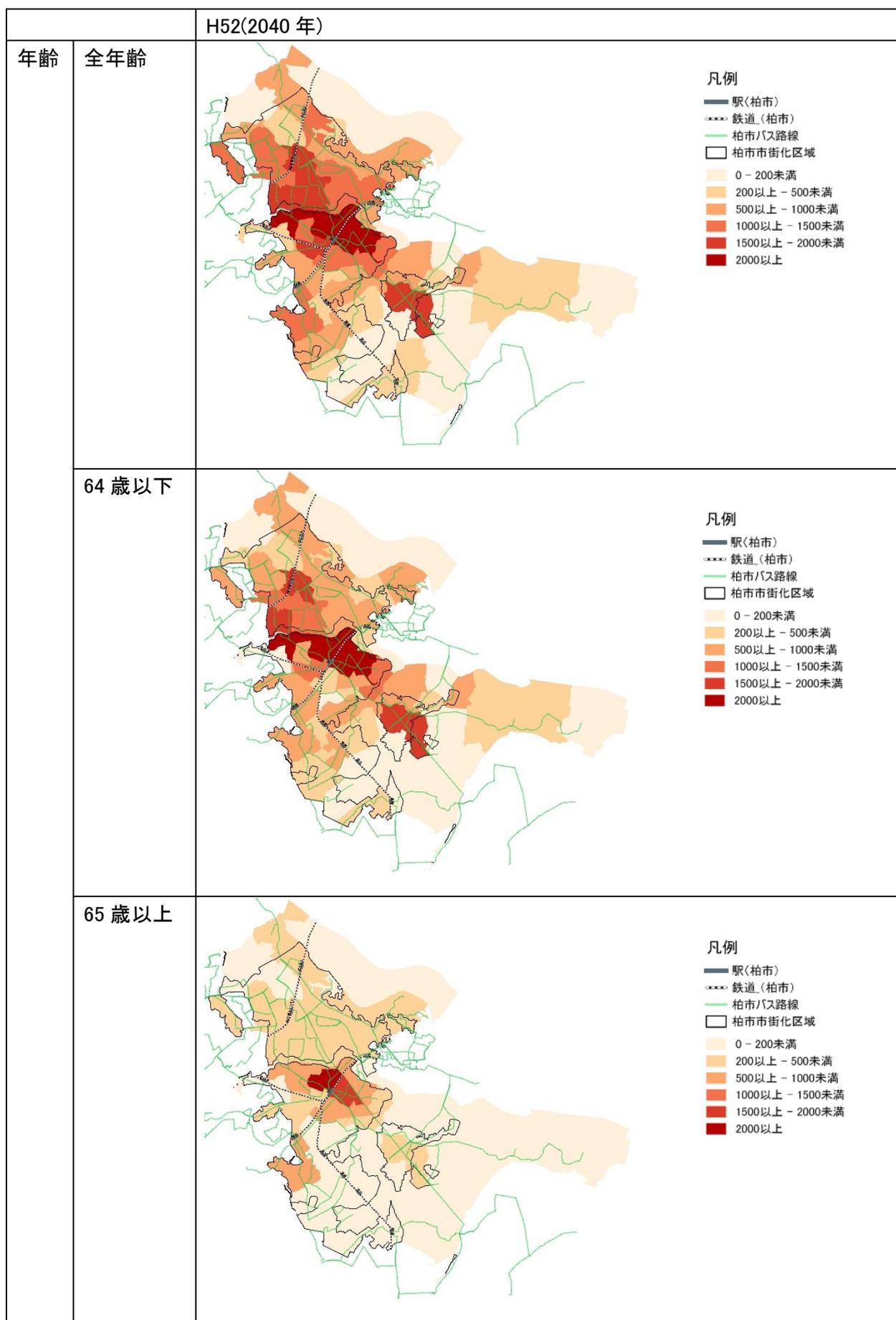


図 2-14 バス手段トリップ数 H52(2040年)(年代別)

2.3 施策による予測

2.3.1 幹線・支線

- ・ 柏市内におけるバスネットワークの再編として、立地適正化計画の考え方に基づき、南部「柏駅⇄沼南支所周辺」を幹線軸、「沼南支所周辺⇄周辺地域」をフィーダー(支線)軸北部「柏駅⇄柏の葉キャンパス駅」を幹線軸、「柏の葉キャンパス駅⇄周辺地域」をフィーダー(支線)軸とした場合の需要予測を行います。

1) 予測条件

○対象路線

表 2-1 対象路線

系統	経路	幹線区間
柏 22	柏駅～沼南庁舎～小野塚台	各路線の 柏駅～沼南庁舎
柏 25	柏駅～沼南庁舎～布瀬	
柏 27	柏駅～沼南庁舎～手賀の丘公園	
柏 35	柏駅～沼南庁舎～工業団地中央～沼南車庫	
西柏 02	柏の葉キャンパス駅西口～柏駅	柏駅～柏の葉キャンパス駅

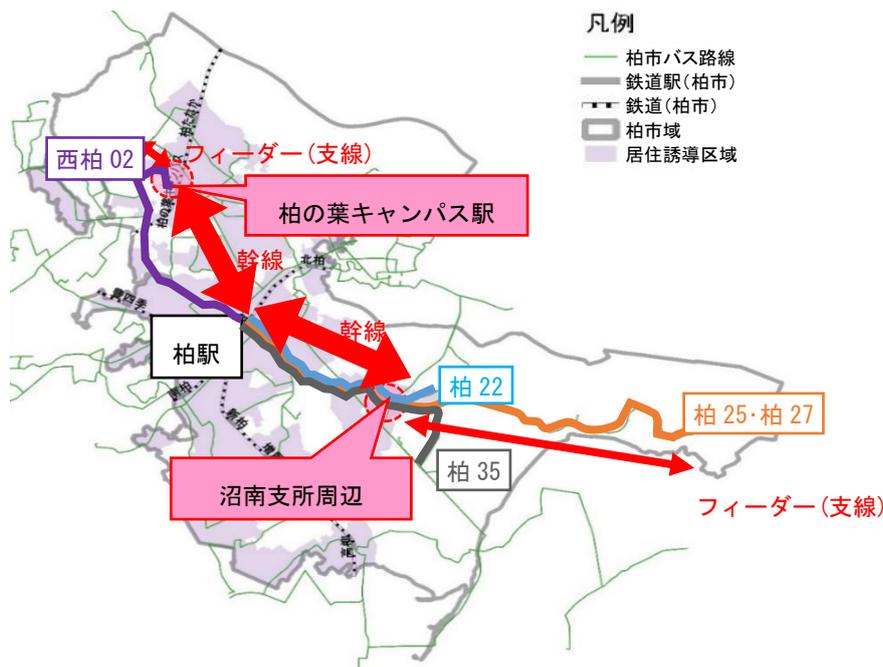


図 2-15 フィーダー(支線)軸とした場合の需要予測図

○予測ケース

- ・ ネットワーク再編パターンとして、以下の2つを考えます。
 - ① 幹線～フィーダー(支線)間で拠点※で乗継
 - ※南部は「沼南支所周辺」、北部は「柏の葉キャンパス駅」
 - ② 幹線の運行本数増加、フィーダー(支線)の運行本数減少 ※乗継は発生しない

なお、①拠点での乗継については、乗継時間を10分の場合と5分の場合の2ケース設定します。

	ケース	所要時間	運行本数
①拠点で乗継	①-1	現状+10分(乗継時間)	現状と同じ
	①-2	現状+5分(乗継時間)	現状と同じ
②拠点で乗継 + 幹線本数を増加、フィーダー(支線)本数を減少	②-1	現状+10分(乗継時間)	柏駅～沼南庁舎を1割増
	②-2	現状+5分(乗継時間)	沼南庁舎以東は全て2割減、
③乗継なし + 幹線本数を増加、フィーダー(支線)本数を減少	③	現状と同じ	柏駅～沼南庁舎を1割増 沼南庁舎以東は全て2割減、

2) 予測結果

- ・ 予測では、ケース③※が最も利用者数が多い(現状より微増)結果となりました。
※幹線本数を増加、フィーダー(支線)本数を減少(乗継なし)
- ・ 今後、バス事業者等との調整を踏まえ、需要量だけでなく、運行の効率性や利用者利便性等の様々な観点から具体的なネットワーク再編について検討を行います。

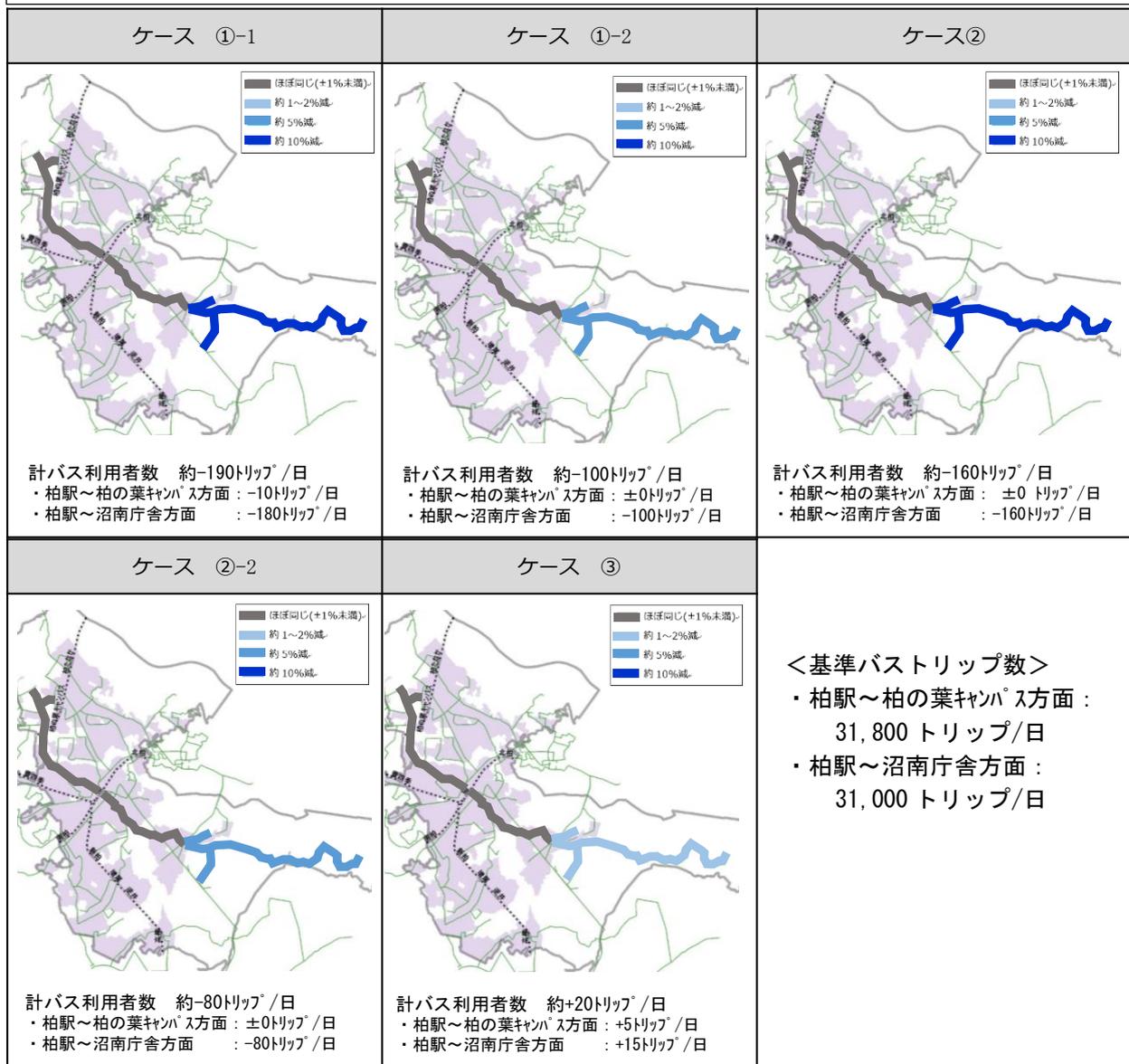


図 2-16 需要予測結果

2.3.2 快速

- ・ 幹線軸となる路線においては、速達性が向上した場合の影響予測を行います。
 東部の幹線軸 柏駅⇔沼南支所周辺
 北部の幹線軸 柏駅⇔柏の葉キャンパス駅

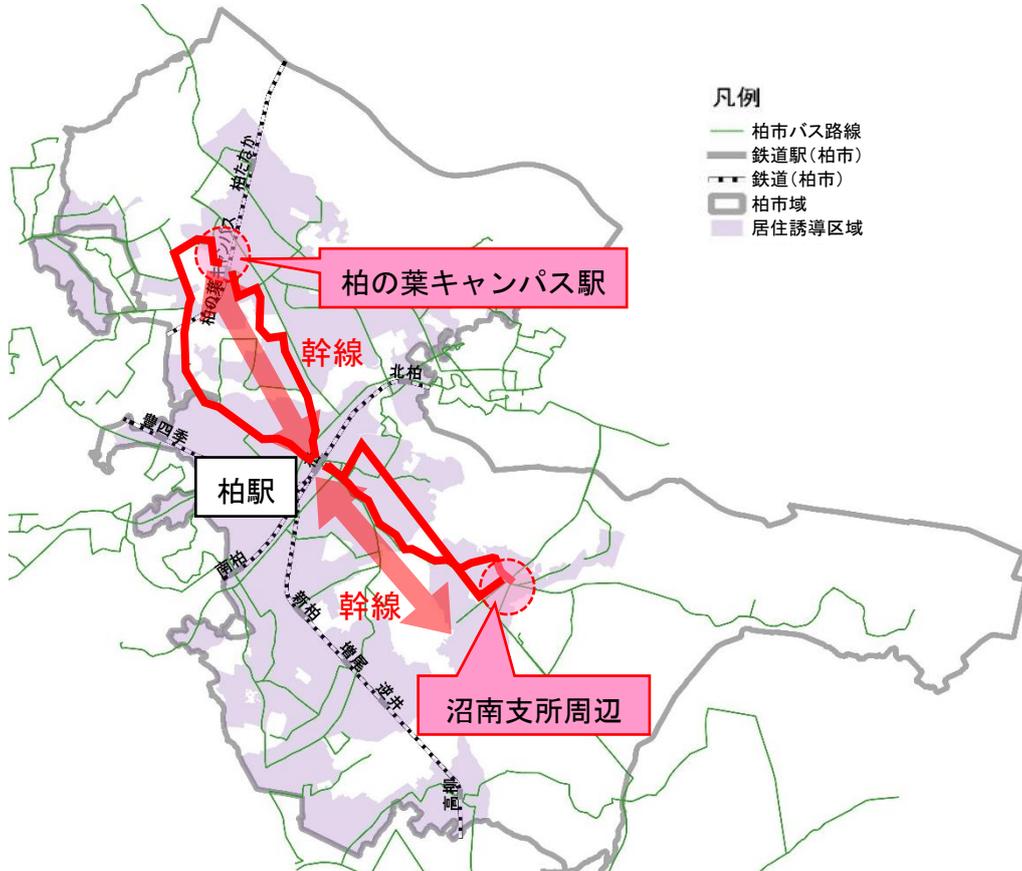
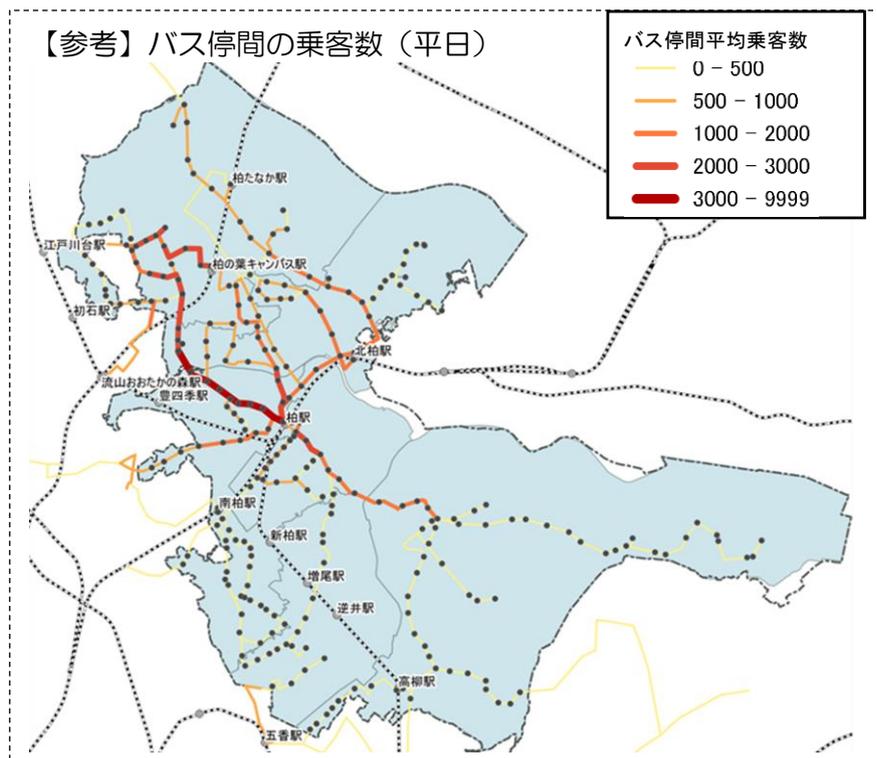


図 2-17 速達性が向上した場合の影響予測図



1) 予測条件

○対象路線

表 2-2 対象路線

系統	経路	幹線区間
柏 22	柏駅～沼南庁舎～小野塚台	各路線の 柏駅～沼南庁舎
柏 25	柏駅～沼南庁舎～布瀬	
柏 27	柏駅～沼南庁舎～手賀の丘公園	
柏 31	柏駅～沼南庁舎～セブンパークアリオ柏～沼南車庫	
柏 35	柏駅～沼南庁舎～工業団地中央～沼南車庫	
阪東 03	柏駅～東我孫子車庫	
阪東 04	柏駅～大津が丘団地	柏駅～柏の葉キャンパス 駅
柏 09	柏の葉キャンパス駅東口～柏駅	
西柏 02	柏の葉キャンパス駅西口～柏駅	

○予測ケース

表 2-3 予測ケース

ケース	所要時間	所要時間が早くなるバスの本数	備考
1	現状より 1 割早くなる	全体の運行本数の 2 割	停車するバス停は、3 つ とばし程度を想定し任 意に設定
2		全体の運行本数の 4 割	
3	現状より 2 割早くなる	全体の運行本数の 4 割	

2) 予測結果

< 基幹バストリップ数 > 柏駅～柏の葉キャンパス方面 : 31,800 トリップ/日 ・ 柏駅～沼南庁舎方面 : 31,000 トリップ/日

- ・ ケース 1, 2 ではほとんどバスのトリップ数は増えないが、ケース 3 では 400 トリップ/日増加する結果となりました。(ある所要時間を越えると、他の交通手段よりも効用が高くなるためです)
- ・ 速達性向上は利用者の利便性向上に資することから、今後、バス事業者等と調整を踏まえながら、需要量に加えて利用者目線も考慮し引き続き検討を行います。
- ・ また、中長期的には、自動車交通量の減少や道路改良等によりバス所要時間を大幅に短縮できた場合は、バス需要量も大きく増えることが考えられます。

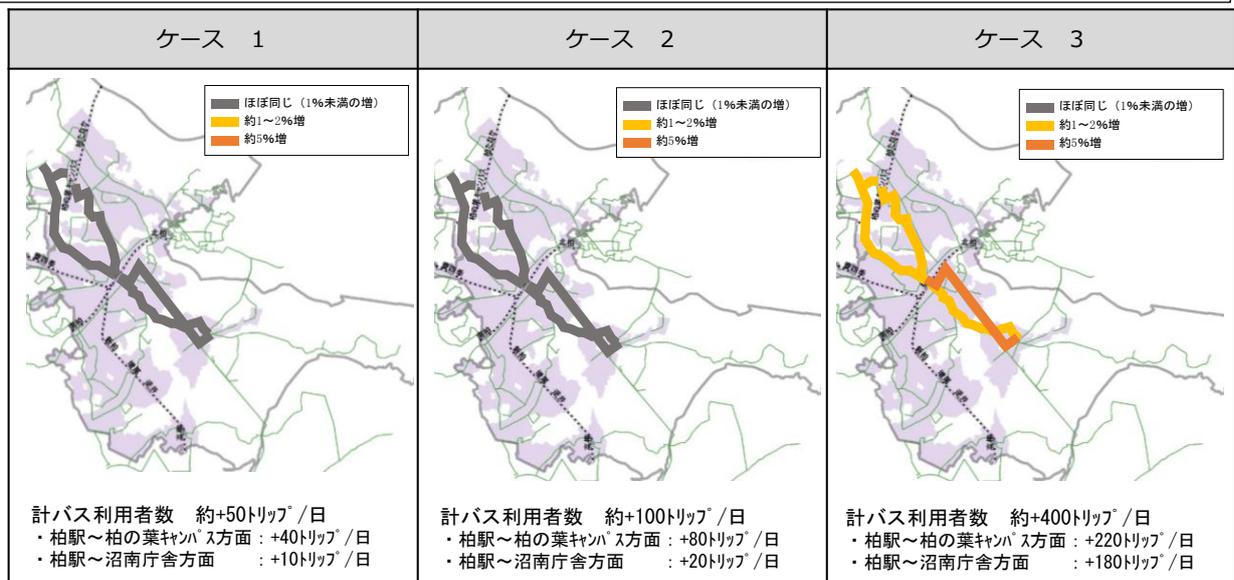


図 2-18 需要予測結果

柏市地域公共交通網形成計画

発行年月 平成31年(2019年)2月

発行 柏市土木部交通政策課

電話 04-7167-1219(直通)
