

## 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。

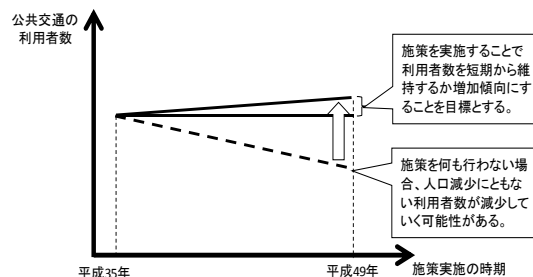


図 5-1 中長期指標での目標設定のイメージ

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) CO<sub>2</sub>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。

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 <sup>※1</sup> (平日) 3,503本/日(2017年) ● バス利用者数 <sup>※2</sup> 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 <sub>2</sub> 削減量 <sup>※3</sup> 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 <sub>2</sub> 削減量: なし	● CO <sub>2</sub> 削減量: 6,632t-CO <sub>2</sub>	
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 策	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&amp;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 <sub>2</sub> 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 <sub>2</sub> 削減量：算出なし	● CO <sub>2</sub> 削減量：9,300t-CO <sub>2</sub>
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) CO<sub>2</sub>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 <sub>2</sub> 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 <sub>2</sub> 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。

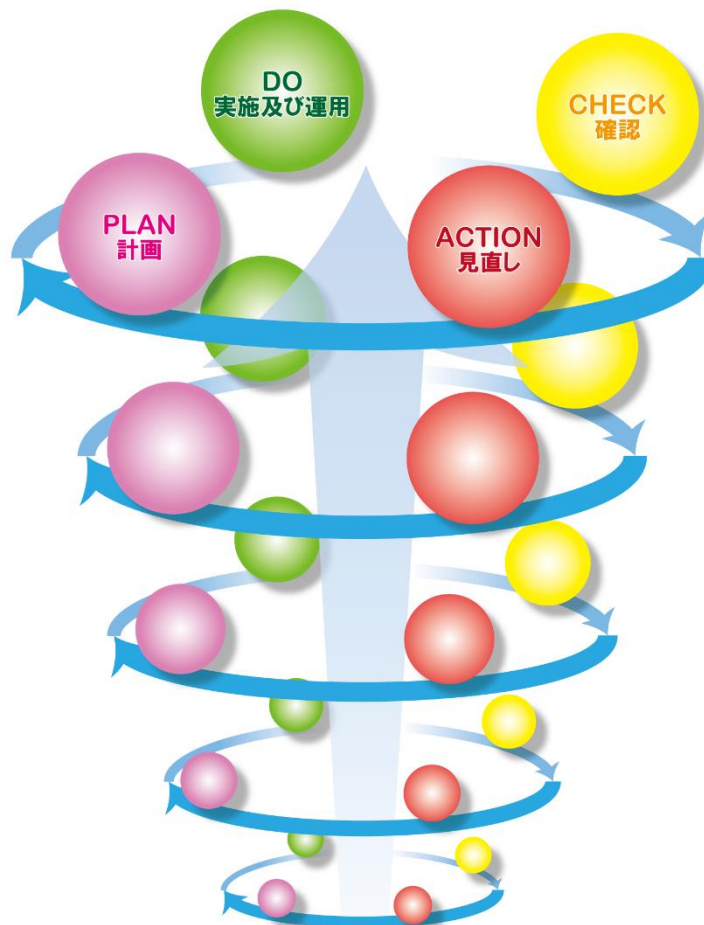


図 5-2 PDCA サイクル

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。