

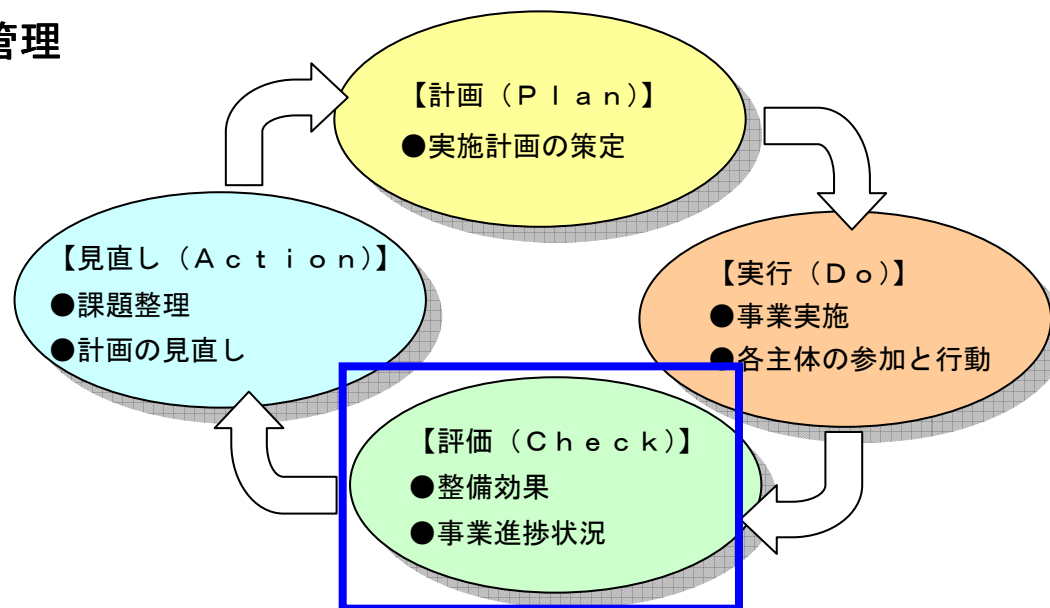
柏市総合交通計画の今後の推進について

- | | | |
|---|------------------|-----|
| 1 | 前回会議の振り返り | P1 |
| 2 | 上位・関連計画の位置付けについて | P3 |
| 3 | 今後の施策の推進について | P11 |
| 4 | 実現化への取り組みについて | P23 |

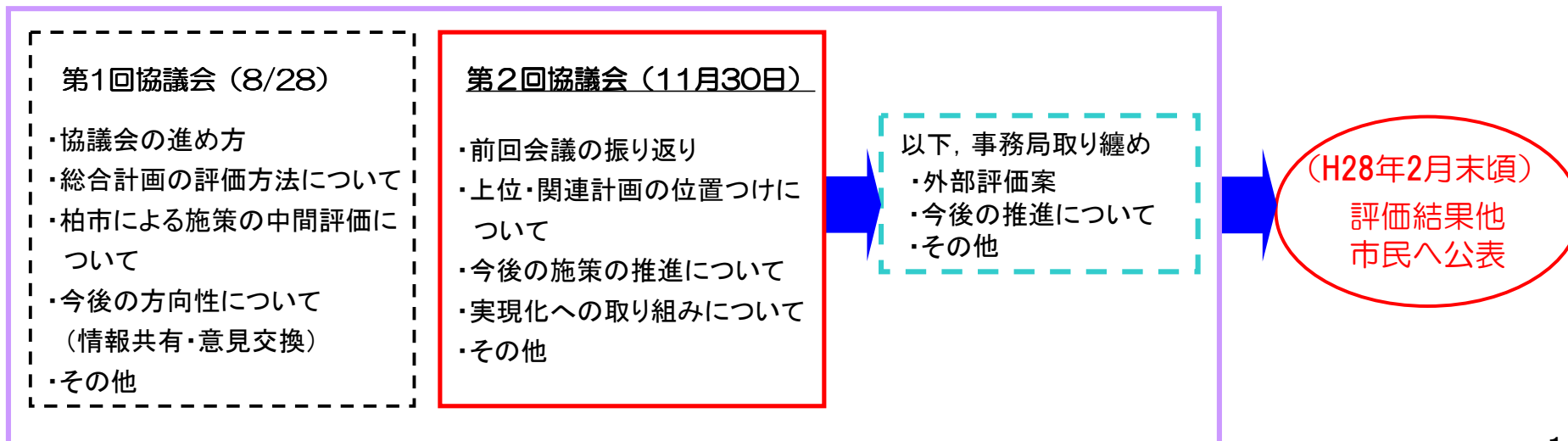
平成27年11月30日
柏市交通政策課

1 前回会議の振り返り

(1) 計画の進行管理



(2) 柏市総合交通計画推進協議会（中間期）の進め方



1-2 前回会議の振り返り（会議の要旨）

（1）総合交通計画の進捗評価について

施策実績（アウトプット）重視で、達成度A～Cを評価。

①つくばエクスプレス開通後、柏の葉におけるまちづくりが進む中で、柏駅⇄柏の葉キャンパス駅を結ぶ公共交通軸の強化について。

→拠点間を結ぶ交通軸の強化は必要だが、LRTの導入等については、柏の道路事情を考慮すると厳しく、現状のバス路線の強化が現実的だが、バス事業者との協議が始まったばかり。

②市民との協働体制づくりについて、あまり進展が見られないが…

→市民の意識が便利な「クルマ」に向いている。公共交通をあまり利用しない人は、公共交通の良さを知る機会を逃している。この意識を公共交通に向けるのが、モビリティマネジメントである。計画では重点的取組施策として位置付けたが、バスマップ等の配布に留まってしまった。今後、戦略的に進めていきたい。

→官民協働体制を構築することは難しい。バス事業者だけで動いても形にならず、市民自らが動き出すことが重要。現在、柏市では第五次総合計画を策定していることから、総合交通計画との連携が図られるよう、検討していただきたい。

（2）今後の施策の推進について

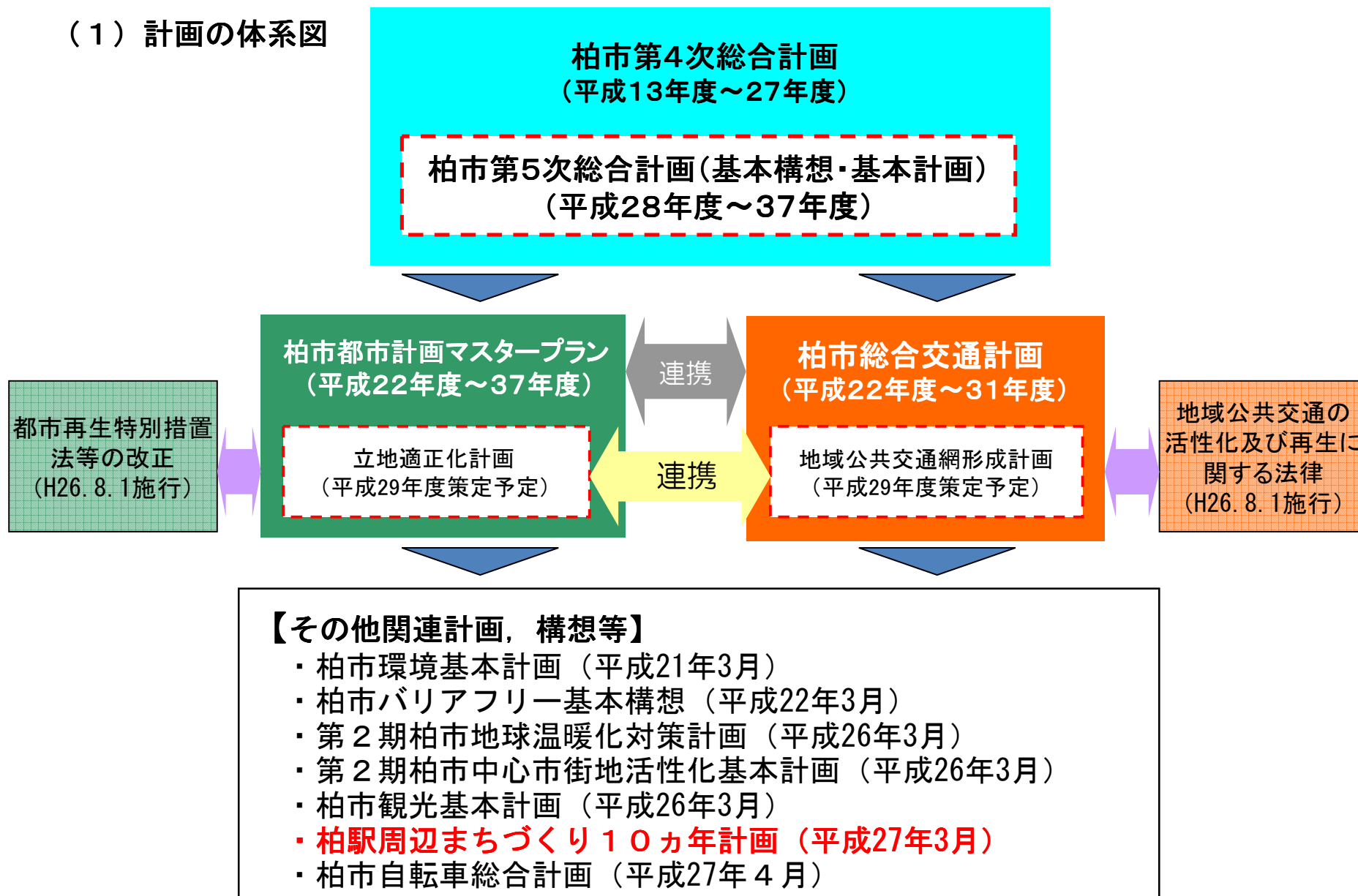
①交通事業者から取組施策に関連した事業の情報提供。

②各委員から今後の公共交通に関する自由意見。

- ・今後の人口推計では、増加する（しない）地域の2極化が想定されるので、公平な公共交通を担保できるようにしなければならない。
- ・施策の評価も大事だが、公共交通が地域ごとにどの程度受け入れられるか、などを戦略的に考える必要がある。

2 上位・関連計画の位置付けについて

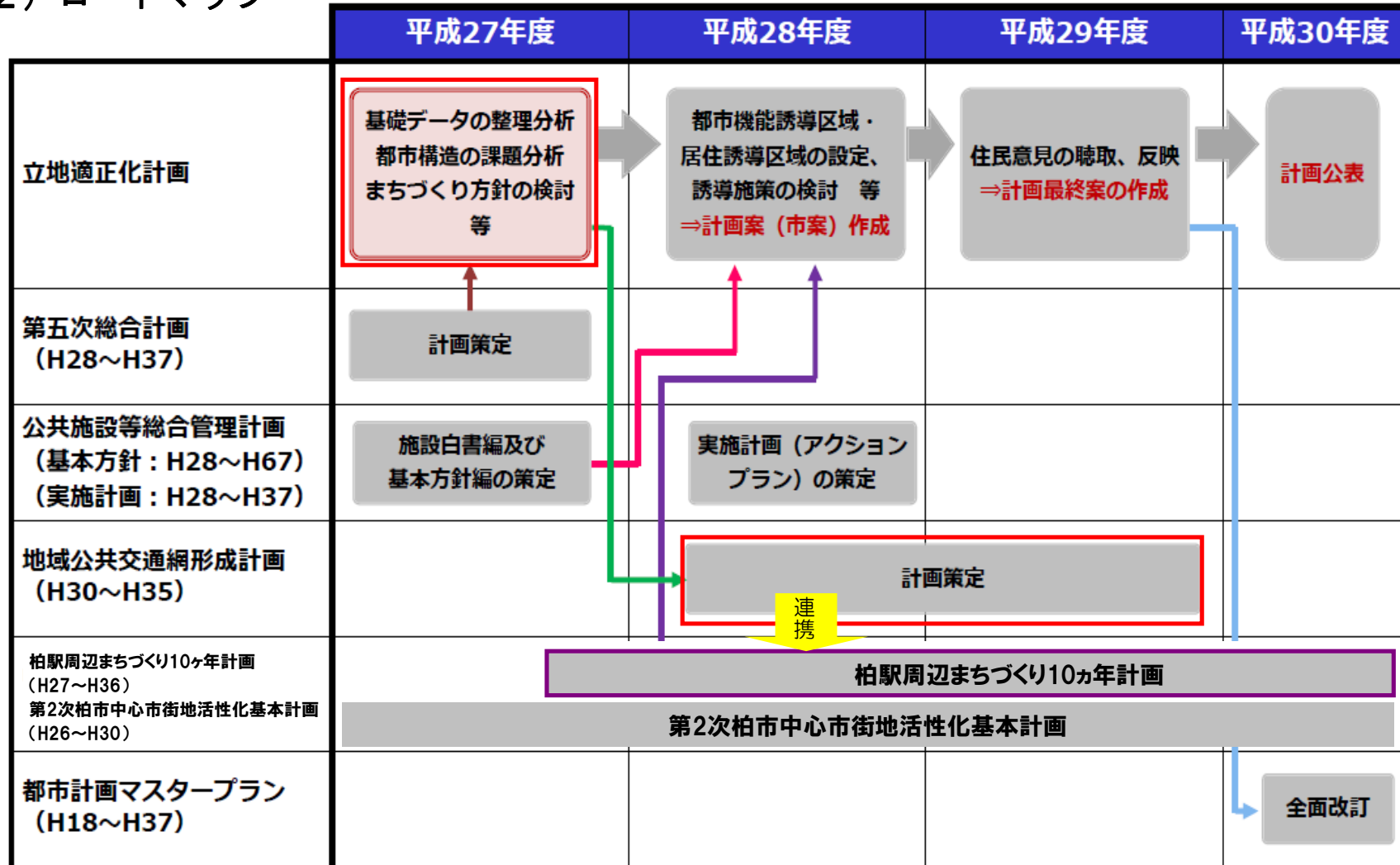
(1) 計画の体系図



2-2 上位・関連計画の位置づけ

(2) ロードマップ

出典：立地適正化計画策定協議会資料



→ 柏市が目指す将来像や都市構造の考え方を反映

→ 公共交通ネットワークの大枠の考え方を地域公共交通網形成計画で具体化

→ 立地適正化計画の検討成果を都市マスマシに見直しに活用

→ 公共施設再編・利活用の方針等を反映

→ 中心市街地活性化計画における居住・都市機能誘導関連の施策を反映

(参考) 柏市第5次総合計画(案)

【全体】

- 将来都市像 未来へ続く住環境都市・柏
～笑顔と元気が広がり輪となる交流拠点・かしわ～
- 目指す方向性 良好な住環境の基となる社会基盤を形成・維持する
- 計画期間 平成28年度から平成37年度までの10ヵ年
基本構想(10ヵ年)と基本計画(前後期各々5ヵ年)

【交通関連】

- 主要施策 安全・円滑な交通環境の確保
- 主な取組 市内外への移動を活性化するため鉄道やバスの公共交通機関の利用環境及び利便性の向上を一層促進させる
- 重点事業 鉄道の利便性向上
(高柳駅自由通路・橋上駅舎化, 北柏駅北口エスカレーター他)
バス交通の機能強化
(バス路線の充実, 公共交通網の見直し, バス待合環境整備他)
- その他取組 自転車利用環境の向上
安全かつ円滑な道路網の構築など

(参考)立地適正化計画

1. 都市再生特別措置法等の改正(概要)

平成26年8月1日施行

背景

- 地方都市では、高齢化が進む中で、市街地が拡散して低密度な市街地を形成。大都市では、高齢者が急増。

法律の概要

●立地適正化計画(市町村)

- 都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランを作成
- 民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり(多極ネットワーク型コンパクトシティ)

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

- ◆都市機能(福祉・医療・商業等)の立地促進
 - 誘導施設への税財政・金融上の支援
 - ・外から内(まちなか)への移転に係る買換特例 **税制**
 - ・民都機構による出資等の対象化 **予算**
 - ・交付金の対象に通所型福祉施設等を追加 **予算**
 - 福祉・医療施設等の建替等のための容積率等の緩和
 - ・市町村が誘導用途について容積率等を緩和することが可能
 - 公的不動産・低未利用地の有効活用
 - ・市町村が公的不動産を誘導施設整備に提供する場合、国が直接支援 **予算**
- ◆歩いて暮らせるまちづくり
 - ・附置義務駐車場の集約化も可能
 - ・歩行者の利便・安全確保のため、一定の駐車場の設置について、届出、市町村による働きかけ
 - ・歩行空間の整備支援 **予算**
- ◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール
 - ・誘導したい機能の区域外での立地について、届出、市町村による働きかけ



居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

- ◆区域内における居住環境の向上
 - ・公営住宅を除却し、区域内で建て替える際の除却費の補助 **予算**
 - ・住宅事業者による都市計画、景観計画の提案制度(例：低層住居専用地域への用途変更)
- ◆区域外の居住の緩やかなコントロール
 - ・一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ
 - ・市町村の判断で開発許可対象とすることも可能
- ◆区域外の住宅等跡地の管理・活用
 - ・不適切な管理がなされている跡地に対する市町村による働きかけ
 - ・都市再生推進法人等(NPO等)が跡地管理を行うための協定制度的
 - ・協定を締結した跡地の適正管理を支援 **予算**

公共交通

維持・充実を図る公共交通網を設定

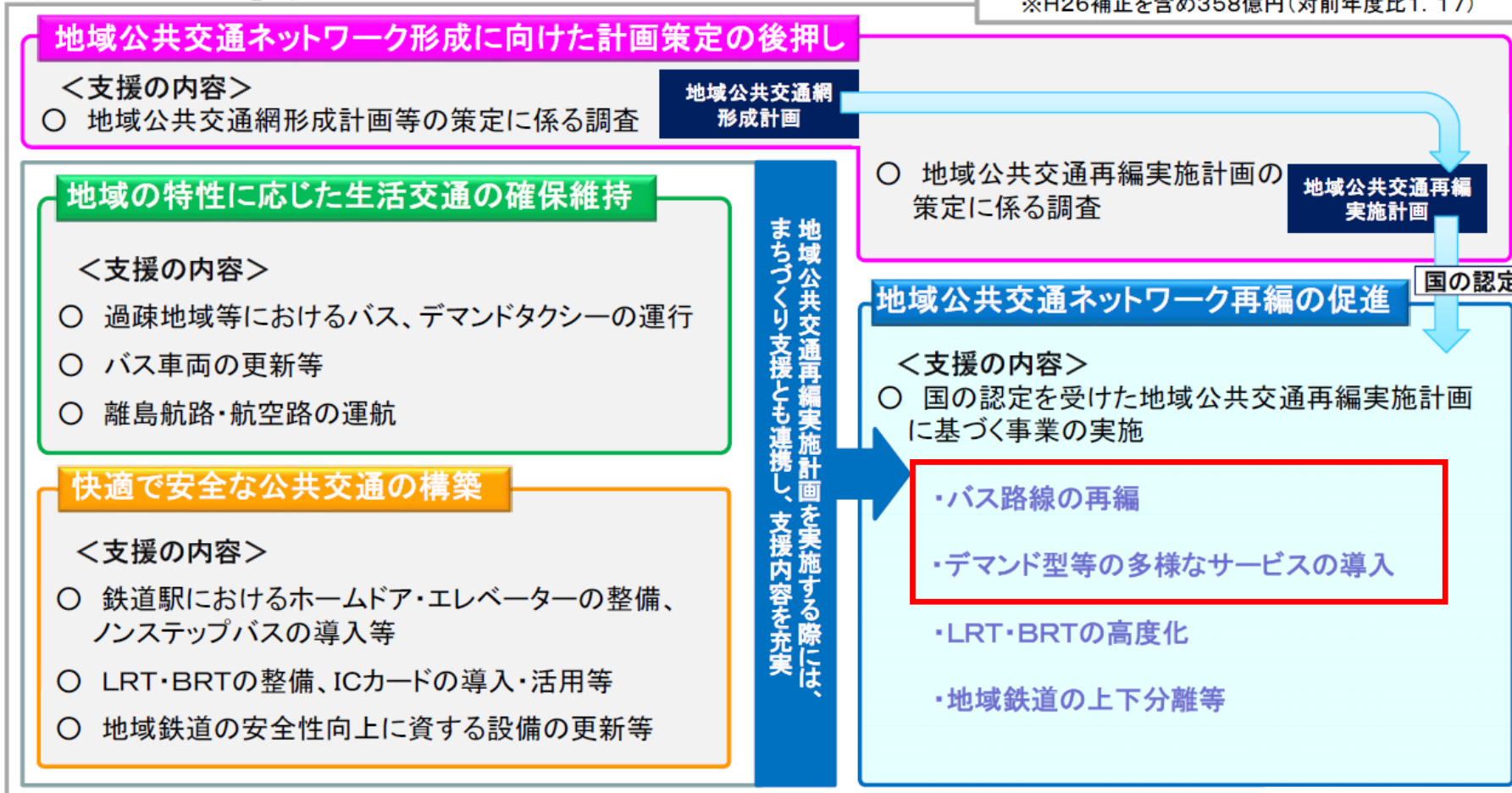
- ◆公共交通を軸とするまちづくり
 - ・地域公共交通網形成計画の立地適正化計画への調和、計画策定支援(地域公共交通活性化再生法)
 - ・都市機能誘導区域へのアクセスを容易にするバス専用レーン・バス待合所・駅前広場等の公共交通施設の整備支援 **予算**

(参考)地域公共交通網形成計画

地域公共交通確保維持改善事業

コンパクト+ネットワークの実現にとって不可欠な地域公共交通ネットワークの再構築に向けた取組みを支援

平成27年度予算額 290億円(対前年度比0.95)
※H26補正を含め358億円(対前年度比1.17)



【東日本大震災対応】被災地のバス交通等に対する柔軟な支援

平成27年度予算額 21億円
(東日本大震災復興特別会計:復興庁一括計上分)

- <支援の内容>
- 被災地の幹線バスの運行
 - 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行

(参考)地域公共交通網形成計画

基本的考え方

地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通ネットワークの再編に対する支援内容を充実させるとともに、地域公共交通に関する各種の支援を着実に実施する。

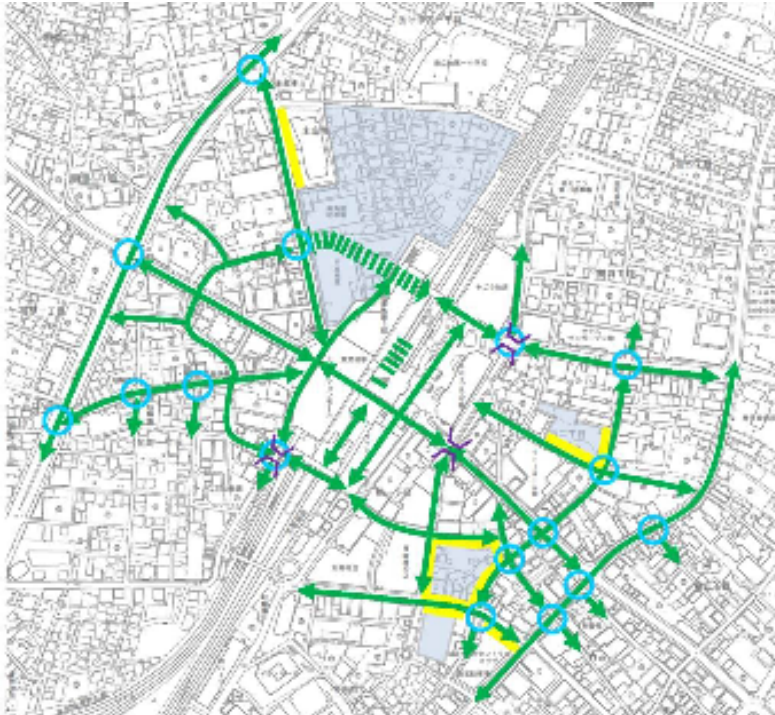
- 地域の特性に応じた路線バス、離島航路などの確保維持の支援
- 駅におけるエレベーター等整備、ノンステップバスの導入などのバリアフリー化の支援
- LRT・BRTの整備、ICカードの導入・活用などの利用環境改善の支援
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等の支援



(参考) 柏駅周辺まちづくり10ヵ年計画

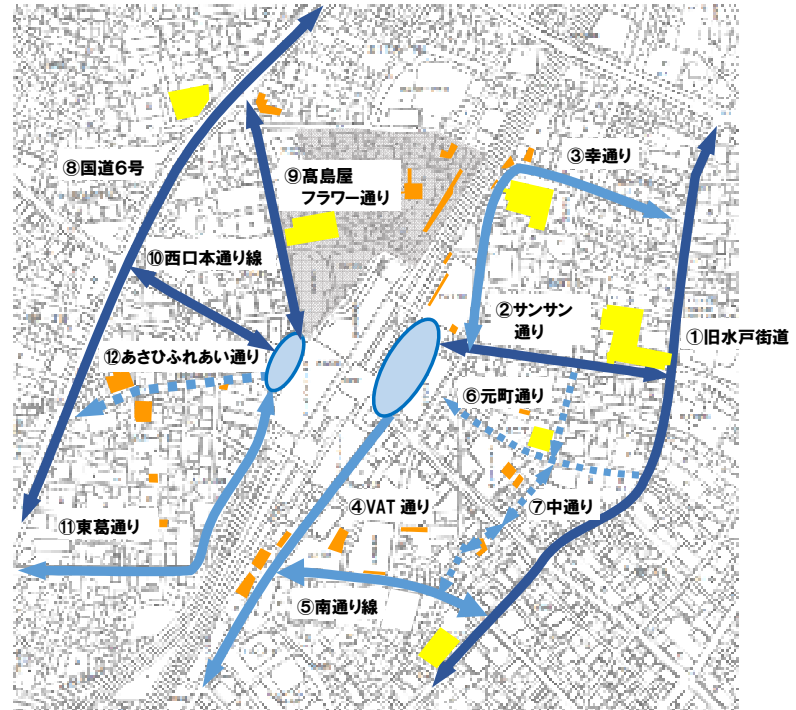
歩行者優先の道路ネットワーク形成に向けた交通計画の基本方針

道路ネットワークと自動車動線



- 歩行者動線
- 歩行者動線 (構想)
- ゲートの整備のポイント
- 立体横断施設の検
- 公開空地
- 再開発事業区域

歩行者優先の歩行者ネットワーク



- 幹線道路
 - 地区内集散道路
 - 歩車共存道路
 - 駅前広場
 - 駐車場
 - 駐輪場
- ※片方向矢印は一方通行規制

出典: 柏駅周辺まちづくり10ヶ年計画

(参考) 柏のITS事業について

- 以下、5つの部会を立ち上げ、各種交通課題等を検討している

交通情報利用部会



- プローブ情報等の各種交通情報を集約したITS 地域研究センターの地域施策への活用

(実例)

- 交通安全対策へのプローブデータの活用

中心市街地活性化部会



- ICT利活用を通じた中心市街地の交通問題解決と活性化対策の検討

(実例)

- 公共交通情報の提供
- 駐車場ITS
- ICT利活用による道路の簡易劣化診断

企画部会 (全体コンセプト検討)

公共交通部会



- 市内の交通利便性向上に向けた公共交通網の再編策の検討及び効果検証

(実例)

- オンデマンド交通 (予約型相乗りタクシー)
- マルチ交通シェアリング

新車両検討部会



- 地域内の移動手段の選択肢拡大に向けた新たな交通モードの導入検討

(実例)

- 超小型電気自動車導入 (コムス)
- ワイヤレス充電システムの研究開発

3 今後の施策の推進について

①施策単位ごとに、評価スケジュールにおける施策実施の達成度を3段階で評価

計画に対して80～100%の実績を「A」とする。

〃 50～80%の実績を「B」とする。

〃 50%未満の実績を「C」とする。

②前期5カ年の事業進捗を元に、取り組み施策の優先順位を再検討

進捗評価 A

- ・ 柏駅東口ダブルデッキの改修
- ・ マルチ交通シェアリング
- ・ 上野東京ライン開業 など

●施策の継続（完了）

- ・ 必要最小限の財源で事業継続できる

進捗評価 B, C

- ・ バス路線の充実, 待合環境整備
- ・ モビリティマネジメントの推進
- ・ 鉄道の利便性向上 など

●重点的に取り組む施策

- ・ 財源確保（国県の補助金活用）
- ・ 社会情勢に併せた順位付け

進捗評価 C

- ・ 駅周辺の荷捌き帯整備
- ・ 柏駅東口タクシー乗場整備 など

●関連計画にて検討を継続

（柏駅周辺まちづくり10カ年計画他）
⇒平成31年度末時点で完結せず

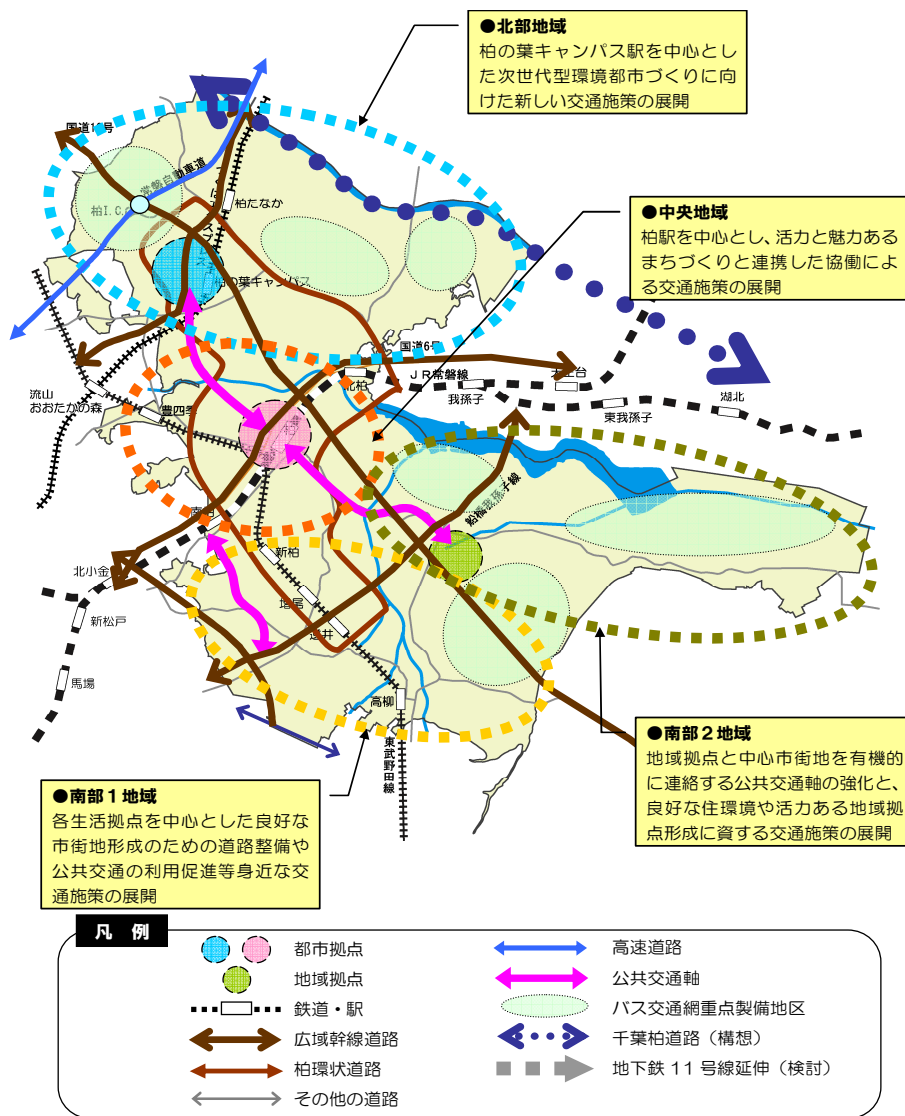
平成31年度にかけての重点的施策を抽出（別紙一覧参照）

3-2 今後の重点的取組施策について

- バス路線, タクシーの充実(地域公共交通網形成計画)
- 鉄道の利便性向上
 - (1) 高柳駅整備事業
 - (2) 東武アーバンパークライン複線化(逆井~六実間)
 - (3) 鉄道駅のバリアフリー化(北柏駅)
- 歩行者・自転車通行環境整備事業
- モビリティマネジメントの推進(公共交通の利用促進)

■ バス路線，タクシーの充実について

- ・バス路線及びタクシーの充実については，柏市，バス&タクシー事業者等が参画する協議会を立上げ，柏市公共交通網形成計画を策定する予定



検討素案

【市全体計画】

- ◎各拠点（柏の葉キャンパス，柏駅，沼南中央地区）を中心とした幹線公共交通軸路線の充実
- ◎柏駅周辺における循環型バス路線の設定
- ◎生活拠点（交通結節点）への移動手段として，デマンド交通及び乗合ジャンボタクシーを必要に応じて運行
- ◎交通空白地域を中心としたデマンド交通の運行
- ◎隣接市のコミュニティバスとの連携
- ◎地域コミュニティとの連携による移動手段の確保

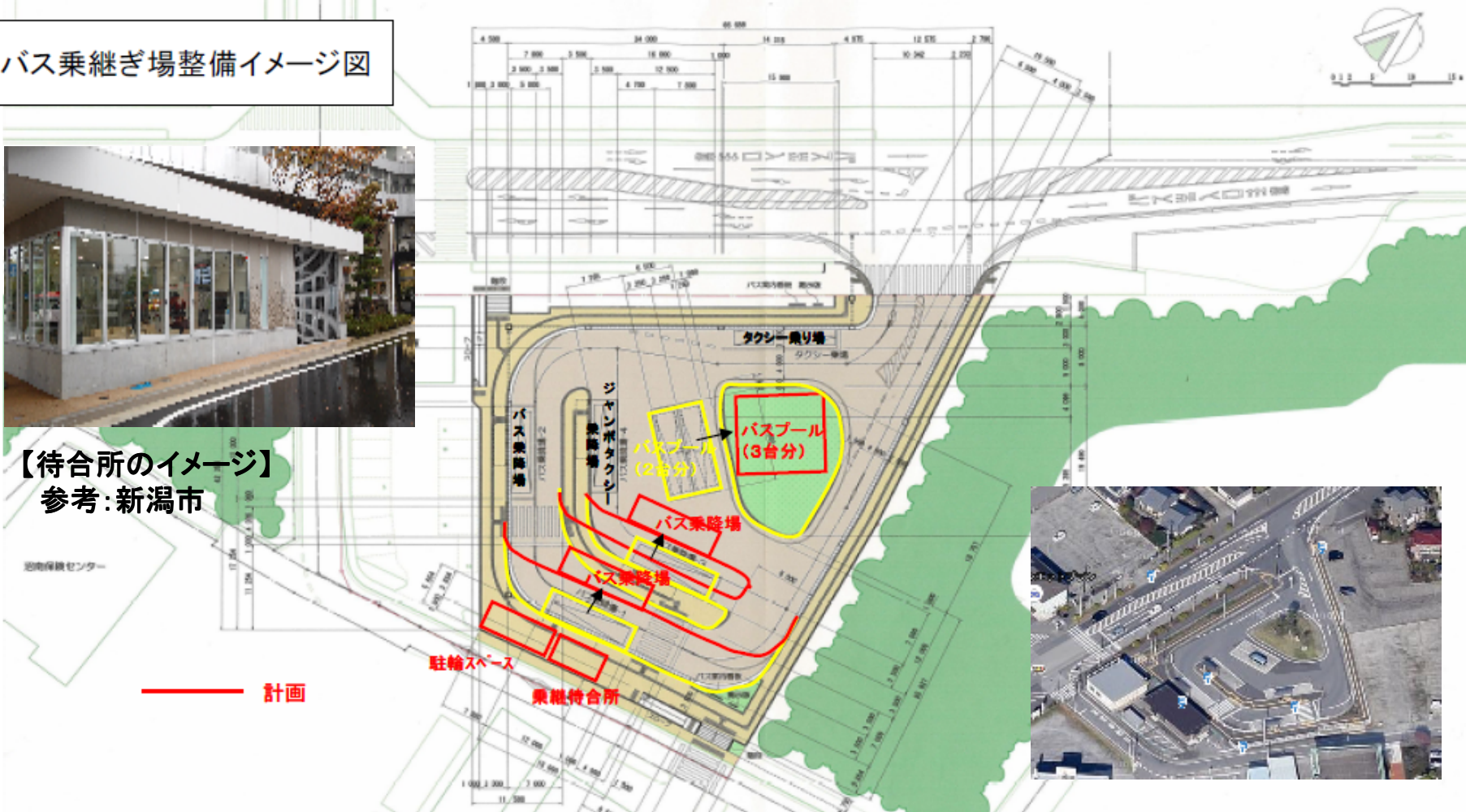
■ バス路線・タクシーの充実について(沼南庁舎バス乗継場整備)

沼南乗継ぎ場環境整備として、バスプールの増築や乗継待合所及び駐輪スペースを整備し、交通結節点の機能強化及びバス交通等の利便性向上を図る。

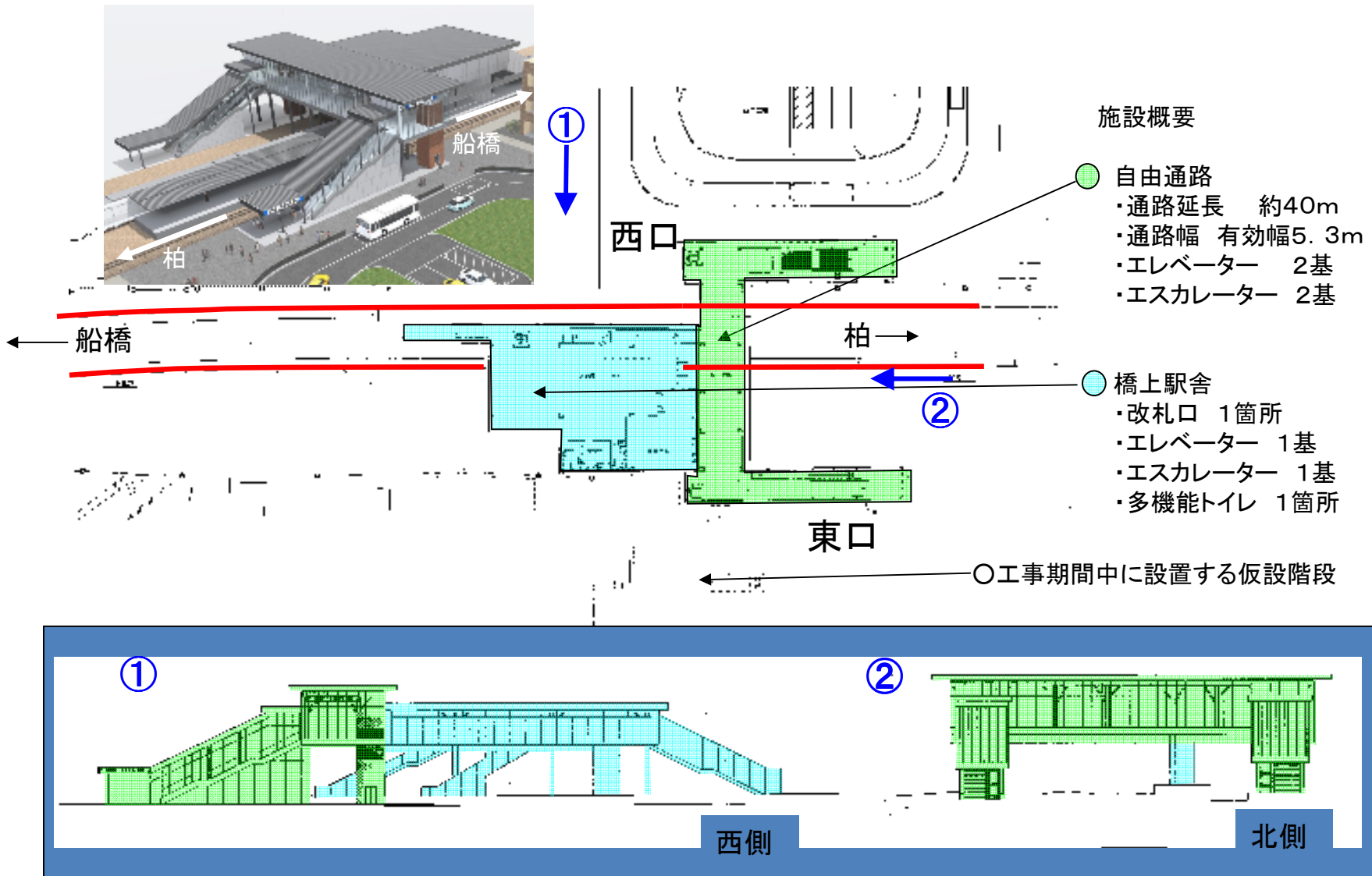
バス乗継ぎ場整備イメージ図



【待合所のイメージ】
参考:新潟市



■ 鉄道の利便性向上 (1)高柳駅整備事業



■ (2)東武アーバンパークライン複線化と関連事業

逆井駅

逆井跨線橋

逆井架道橋

逆井暗渠

藤心跨線橋

高柳駅

県道白井流山線

- ・整備区間
東武アーバンパークライン 逆井駅～高柳駅
- ・事業年度
現在のところ未定

逆井跨線橋 現況写真

逆井架道橋 現況写真

逆井暗渠 上空写真

藤心跨線橋 現況写真

■ (3) 鉄道駅のバリアフリー化について

北柏駅のバリアフリー化について

- ・南口エレベーター設置(平成24年度)
- ・北口に関してはバリアフリー施設の設置なし



北柏駅北口に連絡橋との段差を解消する エスカレーター1基を設置する。

- 平成26年度 基本調査
- 平成27年度 実施設計
- 平成28年度 工事(予定)

整備イメージ図

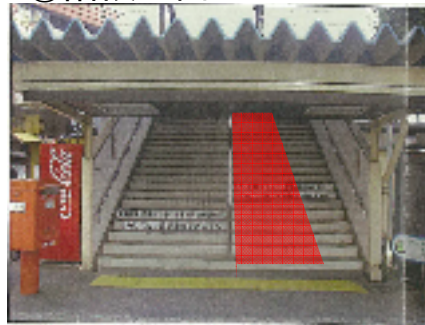


北柏駅改札外の段差解消について

当面の間 関係者間で調査研究



①階段正面



②階段左側

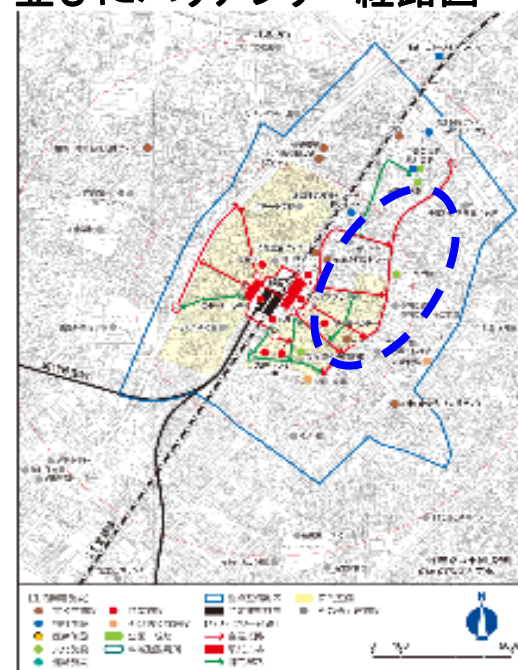


歩行者・自転車通行環境整備について

自転車通行環境整備
モデル路線 位置図



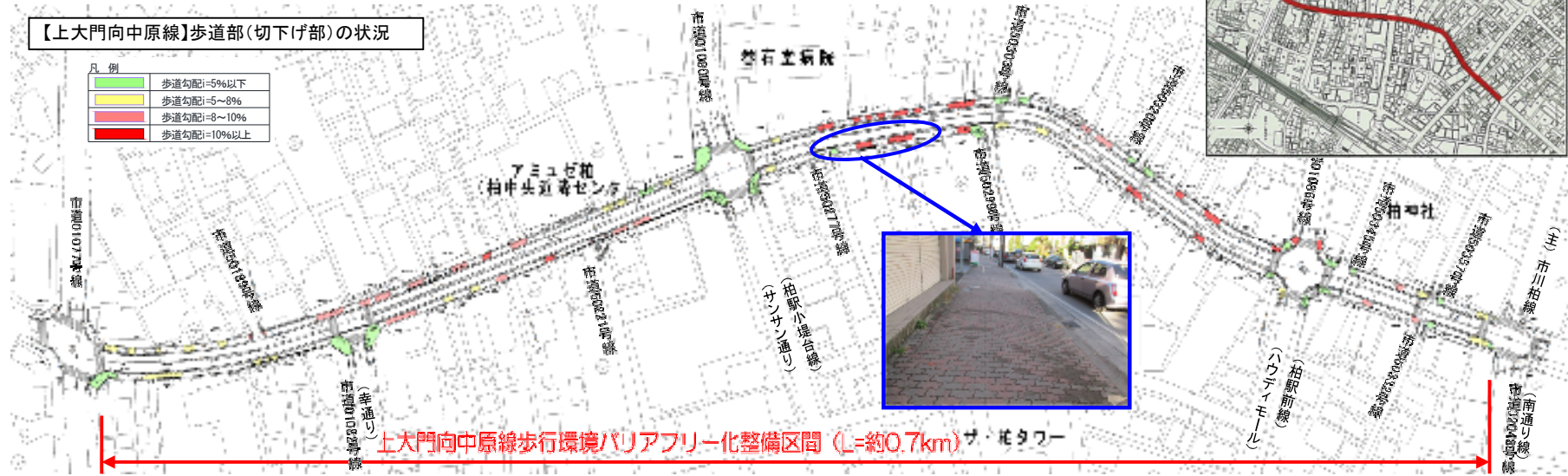
柏駅周辺重点整備地区
並びにバリアフリー経路図



出典: 柏市自転車総合計画

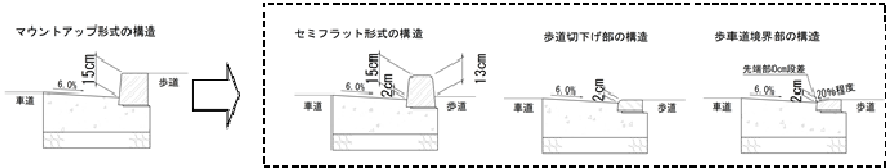
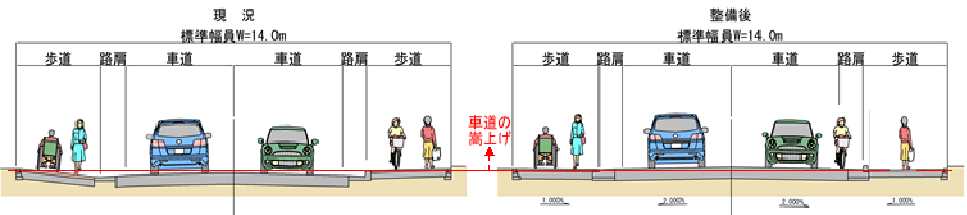
歩行者・自転車通行環境整備について

【上大門向中原線】歩道部(切下げ部)の状況



歩行環境バリアフリー化実現に向けて

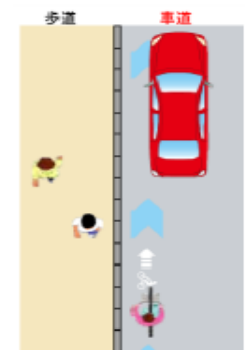
- 上大門向中原線の歩行環境バリアフリー化実現に向けて、以下の方針として進めていきます。
- 交差点も含めて車道部を全面着上げし、歩道形式をセミフラット形式へ変更します。
 - 対策範囲は、「市道Q1077号線」から「主要地方道市川柏線」の全区間とします。
 - 工事中は、片側交互通行を基本とし、バスを除く大型車は通行禁止(迂回措置)とします。
 - 市道Q1080号線から市道Q1086号線までの工事は、バス運行の定時性確保のため夜間工事とします。



【整備スケジュール】

- 平成26年度 基本調査
- 平成28年度 実施設計など
- 平成29～30年度 工事(予定)

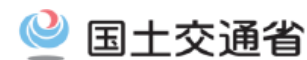
● 通行位置明示のイメージ



・ナビマーク例
・ナビマークとピクトグラムイメージ(千葉市)

■ モビリティ・マネジメントの推進について(イメージ)

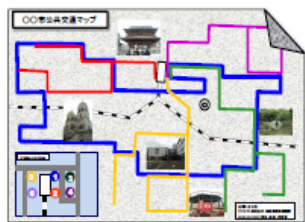
地域公共交通調査等事業 (地域公共交通調査事業(計画推進事業) ・地域公共交通再編推進事業(再編計画推進事業))



地域公共交通網形成計画又は国の認定を受けた地域公共再編実施計画に基づく事業として実施する利用促進及び事業評価(協議会運営・フォローアップ等)に要する経費を支援

- ・補助対象事業者: 地域公共交通活性化再生法に基づく協議会(法定協議会)
- ・補助率: 1/2
- ・補助対象期間: 地域公共交通調査事業(計画推進事業): 地域公共交通網形成計画の策定から最大2年間
地域公共交通再編推進事業(再編計画推進事業): 地域公共交通再編実施計画の認定から最大5年間
(認定期間内に限る。)

支援の対象となる利用促進のイメージ



公共交通マップ・総合時刻表の作成(※1)



企画切符の発行(※2)



ラッピング・方面別カラーリング



モビリティマネジメントの実施(※3)

- ※1 地域住民を対象としたもののみならず、他地域からの来訪者を対象とした総合時刻表や外国語表記の公共交通マップも対象
- ※2 割引運賃の設定に伴う減収分の補填については、含まない。
- ※3 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などを「かしこく」使う方向へと転換することを促す取組み

支援の対象となる事業評価のイメージ



協議会の運営



地域の検討会・説明会開催

- ・事業実施に係る目標達成状況の把握・検証
(満足度調査、OD調査等)
- ・検証結果を踏まえた事業改善方策の検討
(協議会委員の旅費・日当等)

(実例紹介)相模原市におけるモビリティマネジメント

～ バスについて勉強しましょう ～

自動車と公共交通（鉄道やバス）のちがい

電車やバスは環境によい！

※1人を1km運ぶのに排出される二酸化炭素(CO₂)
出典)国土交通省

自動車は、バスや電車よりも多くの二酸化炭素(CO₂)を出します。
自動車から出るCO₂は、バスの3倍以上も多い！！

みんながバスに乗れば渋滞がなくなる！？

もしバスに乗っている10人みんなが自動車を使ったら・・・
道路は自動車ではいっぱい(渋滞)になって前に進まなくなるし、空気をよぶずCO₂もたくさん出てきます！！

電車やバスは健康にもよい！

60分間の移動に伴う消費カロリー(体重65kgの場合)
※1)自動車を60分運転として算出
※2)鉄道・バスを40分+徒歩を20分として算出
出典)日本体育協会スポーツ科学委員会

1時間クルマで移動するかわりに、鉄道やバスを使えば、消費カロリーは1.5倍以上(172kcal)になります。
※ごはんお茶碗一杯分が約200kcal

バスがなくなっちゃう？！

自動車が増えるのに、バスを利用する人は減ってる・・・

みんなが自動車ばかり使っていると、バスを利用する人が減り、バスがなくなってしまうかもしれません！

出典)国土交通省、国土院法人

バスの乗り方について

- 1 バスの乗り方について
 - 乗車券の購入方法
 - 乗車券の使用方法
 - 乗車券の返金方法
 - 乗車券の交換方法
- 2 バスの乗降の手順
 - 乗降の手順
 - 乗降の手順
 - 乗降の手順
- 3 バスの乗降の手順
 - 乗降の手順
 - 乗降の手順
 - 乗降の手順

「バスの乗り方・安全教室」アンケート

アンケート結果のまとめ

1. アンケートの目的

2. アンケートの結果

3. アンケートの結果

4. アンケートの結果

5. アンケートの結果

6. アンケートの結果

7. アンケートの結果

8. アンケートの結果

9. アンケートの結果

10. アンケートの結果

3-2 今後の重点的取組施策について（予定）

年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度
事業					
バス路線等再整備 待合環境再整備 (柏市・バス事業者)		バス路線等再編に係る計画策定		沼南庁舎バス乗継場整備(予定)	
自由通路・橋上駅舎の整備 (柏市)	詳細設計	複線化用地の使用開始	自由通路の工事(柏市) 橋上駅舎の工事(柏市)	施設の一部供用開始	
鉄道施設の移転 (東武鉄道)	準備工	鉄道施設の移転(東武鉄道)			
複線化事業 (東武鉄道) 関連事業(柏市)		未定			
鉄道駅バリアフリー化 (柏市) (鉄道事業者)	北柏駅北口エスカレーター設計・設置工事	内方線付き点状ブロック設置工事(市内各駅)	北柏駅改札外段差解消に係る調査研究等		
歩行者・自転車通行環境整備 (柏市)	道路等の設計業務		道路工事		
モビリティマネジメント		バスマップの配布			モビリティマネジメントによる公共交通の利用促進

連携

4 実現化への取り組みについて

■体制の強化

- 上位計画との整合，関連計画との連携を図る。
- 市民協働，交通事業者との連携を推進する。
- 意見交換会，勉強会等による柔軟な発想。

■コスト削減・財源確保

- 関連事業との連携によりコスト削減，相乗効果を図る。
- 社会資本整備総合交付金（交通戦略推進事業）を継続し活用する。

■今後の進行管理

- 交通に関する市民意識調査
（平成21年度実施⇔平成31年度予定）
- パーソントリップ調査（平成20年実施⇔平成30年実施予定）
- これらのデータを分析し総合交通計画の総合評価（施策効果ベース）を行う。