

地域公共交通網形成計画の策定 について

平成28年3月24日

柏市地域公共交通活性化協議会

目 次

☑ 策定の背景	☑ P3～P11
☑ 地域公共交通形成計画とは	☑ P12～P19
☑ 策定の方向性	☑ P20～21
☑ 策定の実施内容, スケジュール	☑ P22～P23
☑ 国庫補助金について	☑ P24
☑ 委託業務における事業者選定について	☑ P25～P26

地域公共交通網形成計画策定の背景

柏市では、これまで、柏市バス交通網整備計画H18)に基づき、交通対策に取り組んできました。

→縁辺部を中心とした重点整備地区を設定すると共に

→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、策定から10年が経過……

この間、高齢化の進展に伴い、市街地の一部ではバス路線の利便性に低下が見られると共に、北部や沼南地域をはじめとした街づくりの進展により、**計画と交通実態との間に齟齬**が生じています。

● 市の「スズカエプロジェクト」については、公募による市民4人の選考、事務局設置、企画事業実施、その他関係機関の参加による「都市コミュニティセンター」を進行調整委員会、事務局として進めてきた。また、検討会がまとめた提案をもとに実施したパブリックコメントでは、20人のコメント、30件の質問をいただきました。（検討会での検討経過、報告書の概要版、パブリックコメントの集約は市民ホームページをご覧ください。）

● これら4つの計画の意見を踏まえ、このたびは「市民交流調整企画書」をまとめた。今後、この計画に基づき、実施可能な施策から順次実行していくことも、道路整備と景観に関する事業とも整合を図りながら、徹底的に全市的な移動しやすい方向に向けて取り組まなければならないと考えている。

- 新市の交通環境は、近江エクスプレスの開設や近南両市との合併による市域の拡大により大きく変化しております。こうした中、旧市においては今後さらに顕著化が予想されるものと予測され、新市の移動の円滑化と日常生活を支える身近な交通手段としてバス交通の役割がますます大きく変わってくるものと見られます。
- 旧市はJR3駅を中心に放射状に路線バスが充実していますが、利用者の減少に伴い路線バスを持続していくのが難しい地域もあり、バス通学に代替バスを投入する状況も存在します。
- 統計の中では、バス利用者の多いの難波やバス通学に対するバス利用の状況などから、バス交通の課題を抽出し、市域の一体的な対応とを図ると、多くの課題を抱える市域の境北部(重点整備地区：下図参照)が対応を迫られていると見られます。

＜重点帮扶地区＞

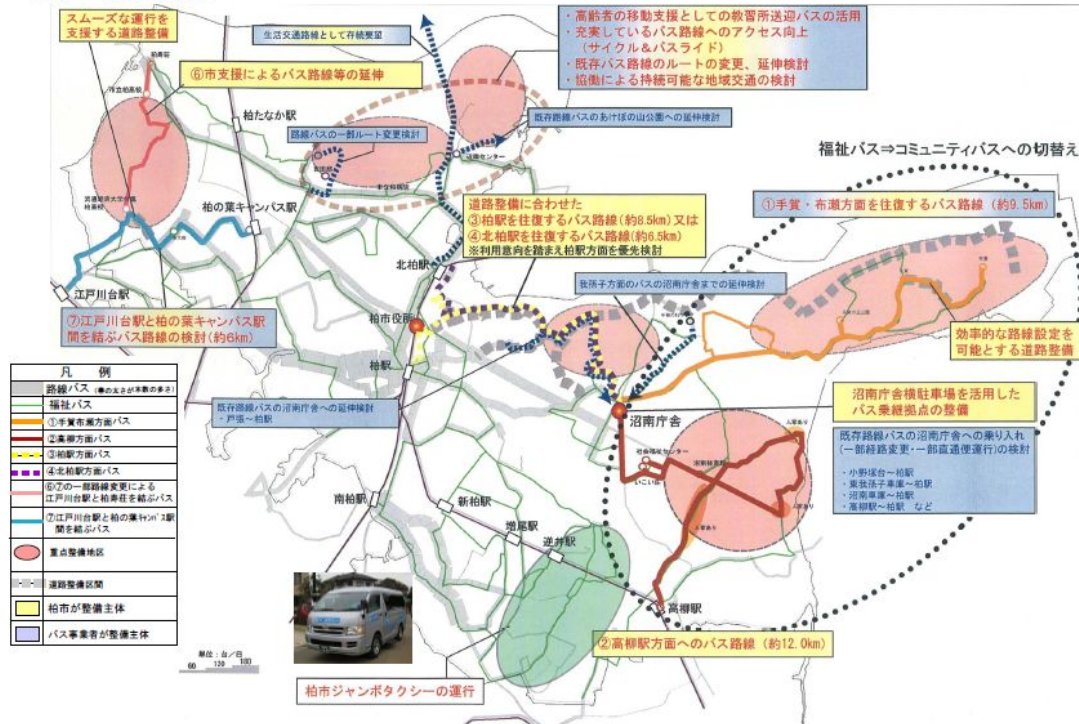


- 計画策定にあたっての基本的な考え方は以下の通りです

目標 全市的な移動のしやすさ（モビリティ）の向上

- 市の役割は、多様な交通主体それぞれの機能を活かし、連携・補完ネットワーク、情報提供等)
- 適正な役割分担のもと、市が財政的に負担する交通においても利用したサービスの提供が必要
- 段階的な公共交通政策の展開が必要(優先順位)
- 公共交通の利用者は、必要経費の負担が原則(適正な受益者負担)

◆ 柏市バス交通網整備計画図

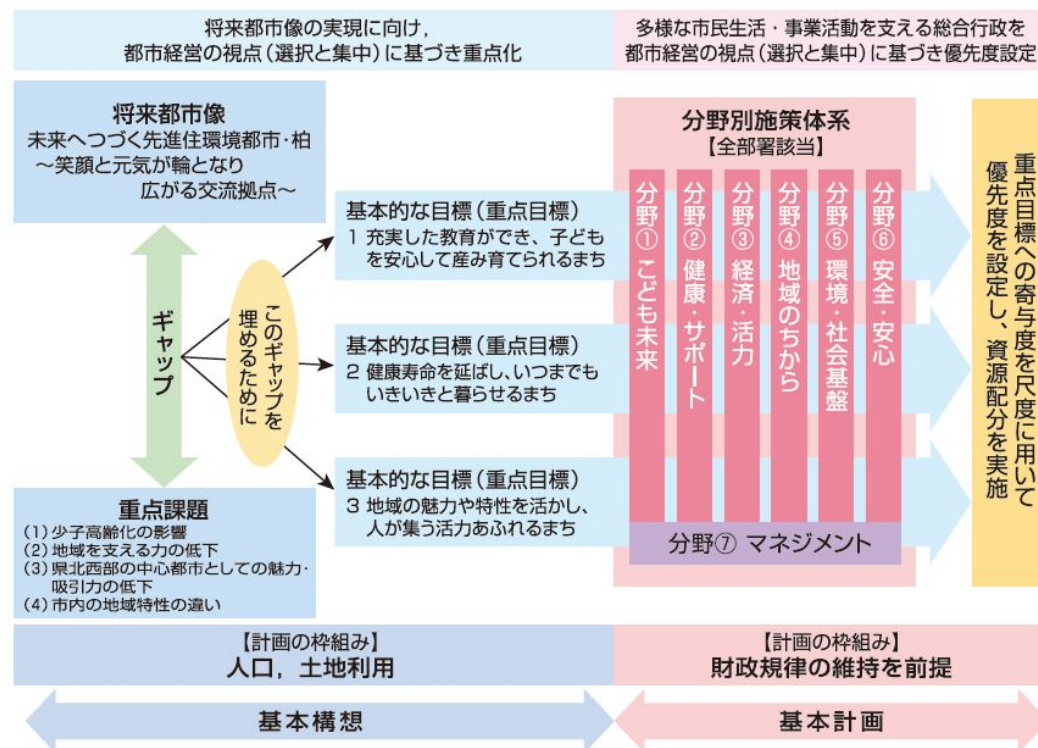


地域公共交通網形成計画策定の背景

●第五次総合計画の策定

柏市第四次総合計画の終了に伴い、新たな総合計画を策定。【計画期間：平成28年度～平成37年度】

第五次総合計画の構成



地域公共交通網形成計画策定の背景 (立地適正化計画)

《立地適正化計画制度の意義・役割》

立地適正化計画制度の意義・役割については、以下の7点があげられる。

(1)都市全体を見渡したマスタープラン

⇒一部の機能だけではなく、居住や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能と、都市全体を見渡したマスタープランとして機能する市町村マスタープランの高度化版

(2)都市計画と民間施設誘導の融合

⇒民間施設の整備に対する支援や立地を緩やかに誘導する仕組みを用意し、インフラ整備や土地利用規制など従来の制度と立地適正化計画との融合による新しいまちづくりを可能とする

(3)市町村の主体性と都道府県の広域調整

⇒計画の実現には、近隣市町村との協調・連携が重要となり、都道府県は、立地適正化計画を作成している市町村の意見に配慮し、広域的な調整を図ることが期待される

(4)市街地空洞化防止のための新たな選択肢

⇒居住や民間施設の立地を緩やかにコントロールできる、市街地空洞化防止のための新たな選択肢として活用することが可能

(5)時間軸をもったアクションプラン

⇒計画の達成状況を評価し、状況に合わせて、都市計画や居住誘導区域を不断に見直すなど、時間軸をもったアクションプランとして運用することで効果的なまちづくりが可能

(6)都市計画と公共交通の一体化

⇒居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』のまちづくりを進める

(7)都市計画と公的不動産の連携

⇒財政状況の悪化や施設の老朽化等を背景とした公的不動産の見直しと連携し、将来のまちのあり方を見据えた公共施設の再配置や公的不動産を活用した民間機能の誘導を進める

《立地適正化計画に記載すべき事項》

立地適正化計画には、以下の事項を定める必要がある。

【必須事項】

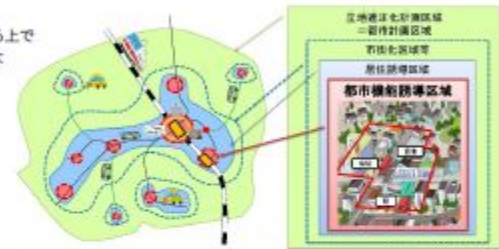
- ✓ 立地適正化計画の区域
- ✓ 立地の適正化に関する基本的な方針
- ✓ 居住誘導区域（区域、区域内で市が誘導する各種施設）
- ✓ 都市機能誘導区域（区域、区域内で市が誘導する各種施設）
- ✓ 誘導施設（都市機能誘導区域ごとの誘導施設、関連施設整備事業等）

【任意事項】※各市町村の状況・方針を踏まえ、必要に応じて定める

- ✓ 居住調整地域
- ✓ 跡地等管理区域（区域、跡地等管理方針） など

《各区域等の関係性》

立地適正化計画を検討する上で設定する各区域等の関係性は以下の通りである。



立地適正化計画区域(=都市計画区域)【必須事項】

都市全体の観点から居住機能や都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランであり、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計画 (P.3参照)

居住誘導区域【必須事項】

一定エリアにおいて人口密度を維持し、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誘導すべき区域 (P.4参照)

都市機能誘導区域【必須事項】

医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導・集約し、各種サービスの効率的な提供を図る区域 (P.6参照)

誘導施設【必須事項】

都市機能誘導区域ごとに、立地を誘導すべき都市機能増進施設を定める(誘導施設がない場合には、都市機能誘導区域は設定できない) (P.6参照)

居住調整地域【任意事項】

住宅地化を抑制するために市街化区域内に定める地域地区 (P.10参照)

跡地等管理区域【任意事項】

空き地が増加しつつある住宅地にて跡地等の適正な管理を行う区域 (P.11参照)

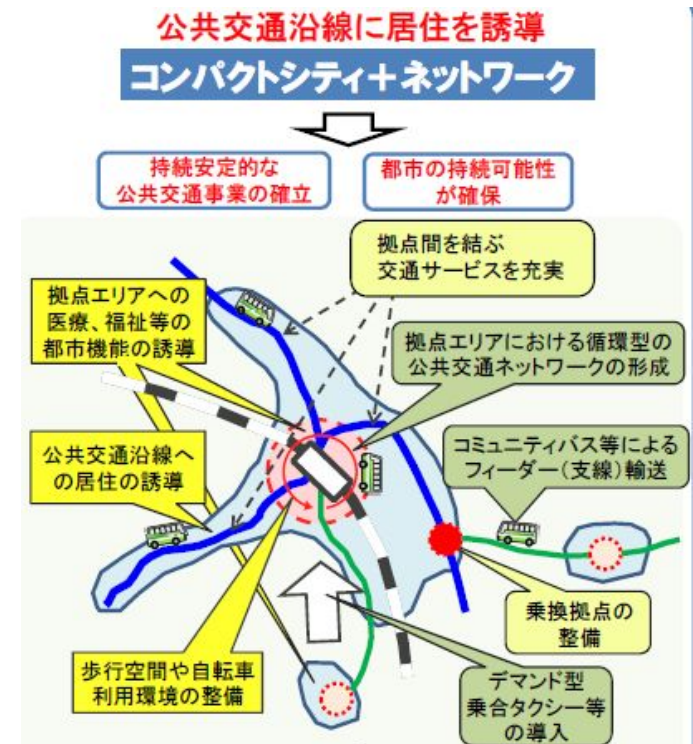
跡地等管理区域【任意事項】

跡地等管理区域【任意事項】

地域公共交通網形成計画策定の背景

●国の方向性 コンパクト＋ネットワークの必要性

国では、今後の高齢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。



出展:国土交通省資料

地域公共交通網形成計画策定の背景

これらの背景を踏まえ、「いつまでも、いきいきと暮らせる街づくり」の実現に向け、先行する立地適正化計画との整合を図りながら、市域の公共交通網を再編すべく、
「柏市地域公共交通網形成計画」を策定することといたしました。

地域公共交通網形成計画策定の背景

● 柏市総合交通計画中間評価

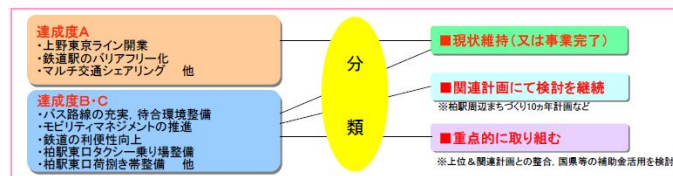
柏市総合交通計画の中間評価と 今後の施策の推進について

- I 柏市総合交通計画の進行管理とは 1ページ
- II 総合交通計画の中間評価について 2ページ
- III 今後の施策の推進について 4ページ

平成28年2月
柏市 土木部 交通政策課

2. 重点取組み施策の抽出について

・達成度A、B、Cと評価した全ての施策を、下記の3つに分類。
・「重点的に取り組む」とした施策について、着実な推進に向け、上位・関連計画と整合、連携している（していない）、国県等の補助金の活用が可能かどうかを検討。



「重点的に取り組む」の中から以下を抽出

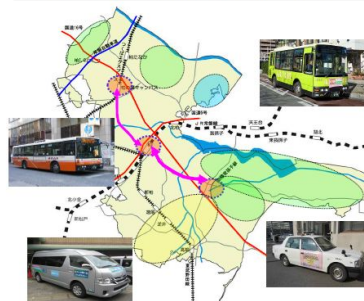
- (1) バス路線、タクシーの充実
 - ① 地域公共交通網形成計画
 - ② 沼南庁舎バス乗継場再整備
- (2) 鉄道駅の利便性向上
 - ① 高柳駅整備事業
 - ② 東武アーバンパークライン（逆井駅～高柳駅）複線化と柏市関連事業
 - ③ 鉄道駅のバリアフリー化（JR北柏駅）
- (3) 歩行者・自転車通行環境整備事業
- (4) モビリティマネジメントの推進（公共交通の利用促進）

個々の施策の概要は
次ページ以降を参照

3. 施策の概要について

(1) バス路線・タクシーの充実 ① 地域公共交通網形成計画

・バス路線及びタクシーの充実については、バス及びタクシー事業者等が参画する協議会を立上げ、平成29年度末を目標に「地域公共交通網形成計画」を策定する予定。



地域特性と市民ニーズに合った、
公共交通ネットワークの形成を目指す。

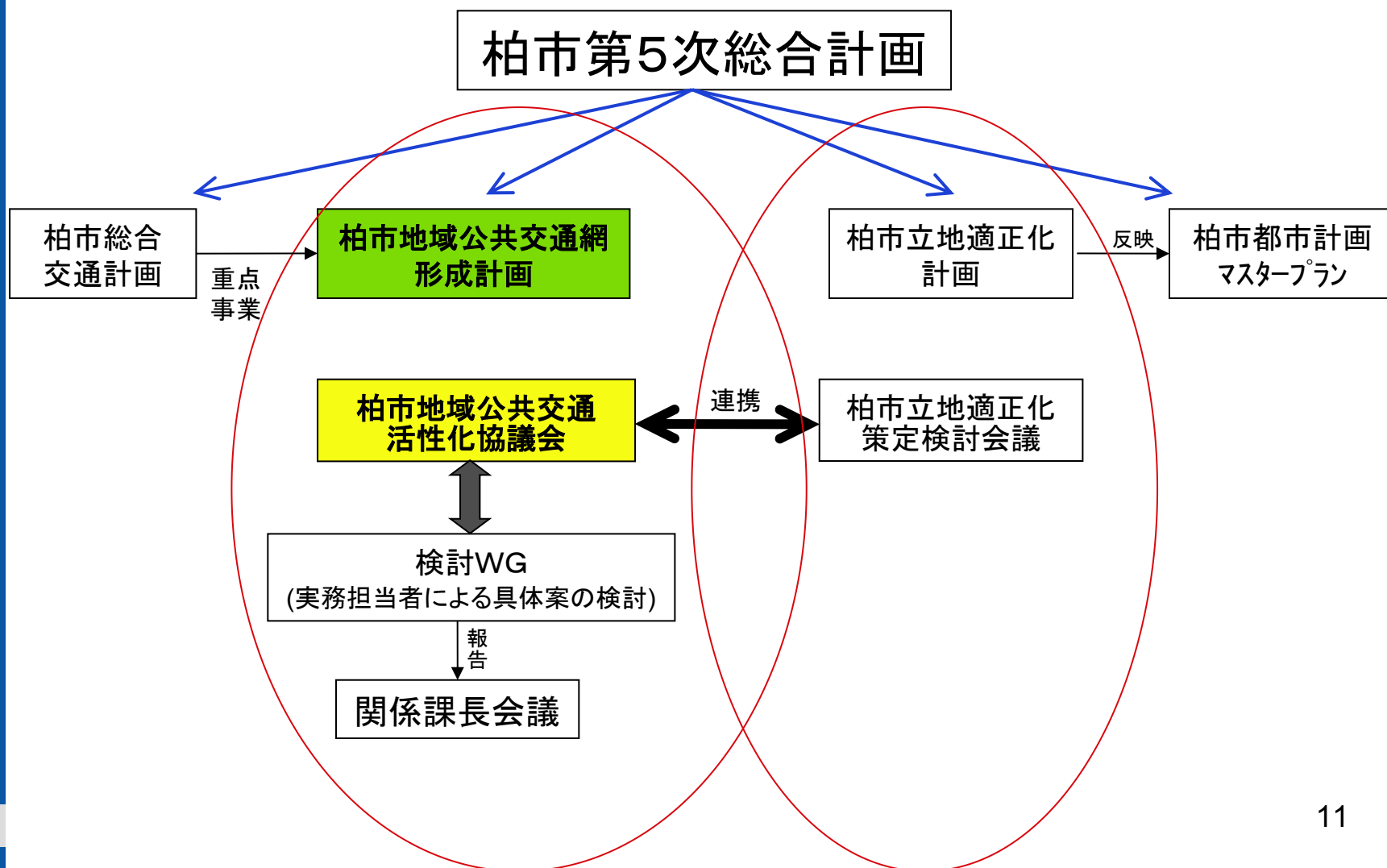
(計画策定の背景)

- ・人口減少と高齢化の更なる進展。
- ・バス利用者数の減少により、路線の廃止（又は減便）が発生。⇒公共交通空白地域が徐々に拡大。
- ・公共交通に対する市民の利用ニーズが変化（通勤利用→通院＆買物利用へシフト）

計画の検討イメージ

- ◎各拠点（柏の実キャンバス駅周辺、柏駅周辺、沼南支所周辺）を中心とした幹線公共交通路線の充実
- ◎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
- ◎隣接市の路線バス（コミュニティバス含む）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

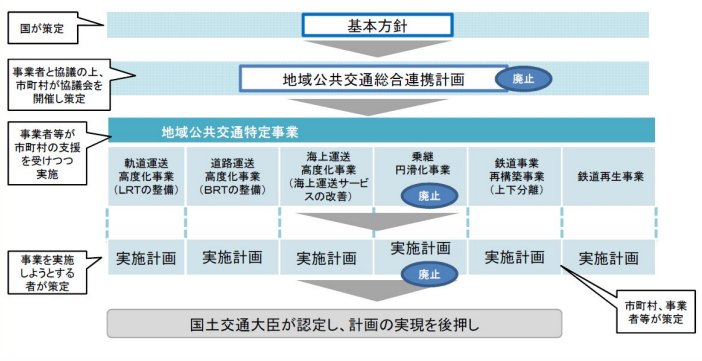
地域公共交通網形成計画策定の背景 (策定体制)



地域公共交通網形成計画とは

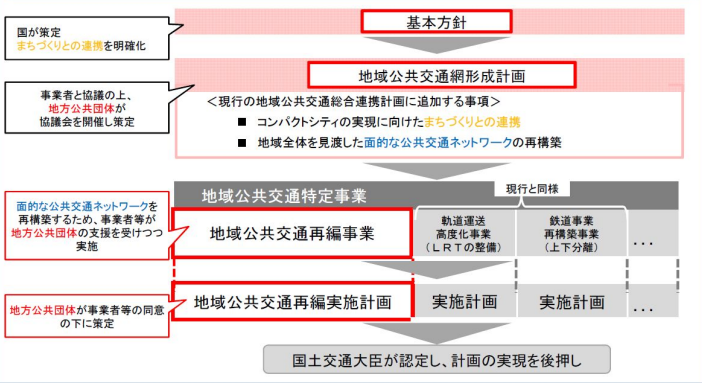
地域公共交通活性化再生法の改正

改正前の枠組み



改正のポイント

交通政策基本法の基本理念に則り、
①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークを再構築



基本方針について

○ 総務大臣・国土交通大臣は、地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針を策定（変更）することとされています。（法§31⑤）

～基本方針で定める事項～（法§32）

- ① 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項
- ② 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項
- ③ 地域公共交通特定事業その他の形成計画に定める事業に関する基本的な事項
- ④ 新地域旅客運送事業に関する基本的な事項
- ⑤ 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項
- ⑥ その他持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事項

○ 記載内容として、事業の評価に関する事項を追加しました。

○ 都市機能の増進に寄与することとなるよう配慮して定めることとしました。（法§33）

○ 交通政策基本計画との調和を図りながら定めることとしました。（法§34）

協議会について

○ 地方公共団体は、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会を組織することができます。（法§61）

○ これまで、協議会では計画の作成に関する協議・実施に関する連絡調整を行うのみでしたが、改正により計画の実施についても協議を行うことができることとしました。これに関連して協議への参加応諾義務が、計画の実施段階においてもかかることになります。（法§61④）

○ また、協議会の構成員は、協議会において協議が調った事項については、その協議の結果を尊重しなければなりません。（法§65）

協議会の主な構成員



地域公共交通網形成計画の作成・実施

○ 協議会において公共交通事業者の間で、例えば公共交通サービスに係る個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等について合意がなされるなど、独占禁止法の規定に抵触しないよう留意する必要があります。（基本方針二3）

地域公共交通網形成計画とは

地域公共交通網形成計画について

- 地域公共交通網形成計画は、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。地域の取組みが計画的に進められることで、限られた資源が有効に活用され、持続可能な地域公共交通網の形成が図られることが期待されます。
- 広域的な交通圏にも対応できるよう、市町村が単独又は共同して作成するほか、都道府県も市町村と共同する形で作成することが可能となりました。

～地域公共交通網形成計画の記載事項～

〔記載する事項〕（法§5②）

- ① 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ② 計画の区域
- ③ 計画の目標
- ④ ③の目標を達成するために行う事業・実施主体
※本事項において、地域公共交通特定事業に関する事項も記載可能（法§5④）
- ⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥ 計画期間
- ⑦ その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

〔記載に努める事項〕（法§5③）

都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項

公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」

公共交通機関が好きなの、猫であることを理由に各交通機関の採用を拒否され、やり場のない情熱から、自らが新たなハイブリッド公共交通機関になろうと決心し、がやうなスタイルになった。

- ・移動手段は徒歩
- ・猫であるため100歩ごとに休憩が必要
- ・定員は運転手を含め一人



地域公共交通網形成計画について

～地域公共交通網形成計画と地域公共交通総合連携計画の違いについて～

- 地域公共交通網形成計画においては、記載事項として、「地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項」を新たに追加するとともに、コンパクトシティ化など「都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項」を定めるよう努めることとしました。
 - また、地域公共交通網形成計画は、改正法の施行に併せて変更された基本方針に合致している必要があります。基本方針では地域公共交通網形成計画の記載事項として、
 - (1) ①まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
 - ②地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
 - ③地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
 - ④住民の協力を含む関係者の連携
 - (2) 広域性の確保
 - (3) 具体的で可能な限り数値化した目標設定
- 等について定めております。（基本方針ニ）

したがって、既存の地域公共交通総合連携計画が、上記基本方針の内容に合致するものであれば、そのまま地域公共交通網形成計画として定めることができます。一方で、個別コミュニティバス路線に係る取組みに限定されているもの等、上記基本方針に照らして内容が十分でないものは、新たに地域公共交通網形成計画として定めることが必要となります。

- なお、このような要件を満たせば、都市・地域総合交通戦略と一体として地域公共交通網形成計画を作成することも可能です。

- 地域公共交通網形成計画は、以下の計画等と調和がとれたものである必要があります。（法§5⑤、基本方針ニ）

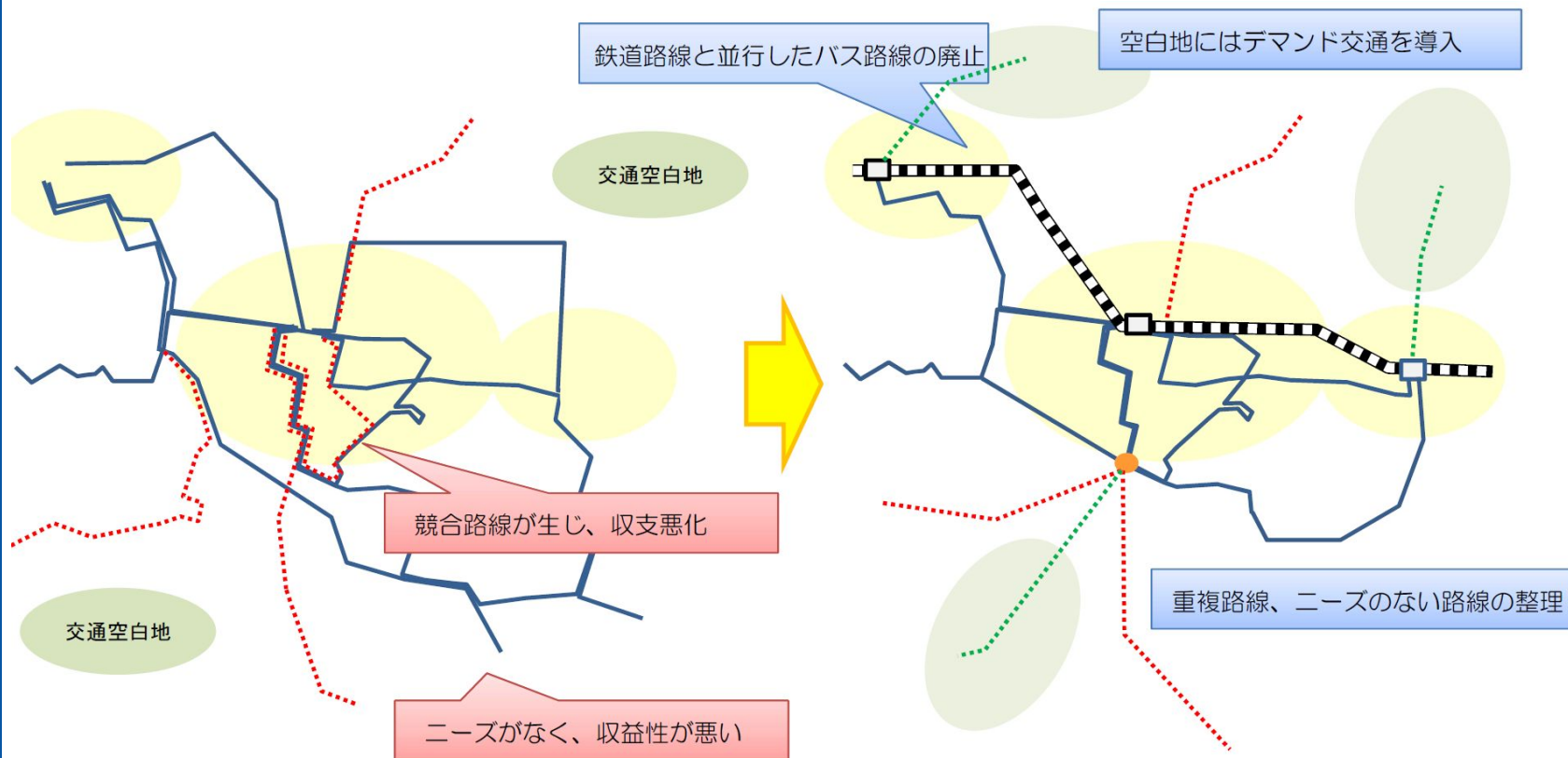
- ・都市計画
- ・都市計画法に基づく市町村の都市計画に関する基本的な方針
（都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画を含む。）
- ・中心市街地活性化法に基づく基本計画
- ・バリアフリー法に基づく基本構想
- ・港湾法に基づく港湾計画

<参考>都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（平成26年法律第39号）

都市再生特別措置法の一部改正により、市町村は、都市再生基本方針に基づき、住宅及び都市機能増進施設（医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの）の立地の適正化を図るため、立地適正化計画を作成することができることとなります。

地域公共交通網形成計画とは

公共交通再編のイメージ

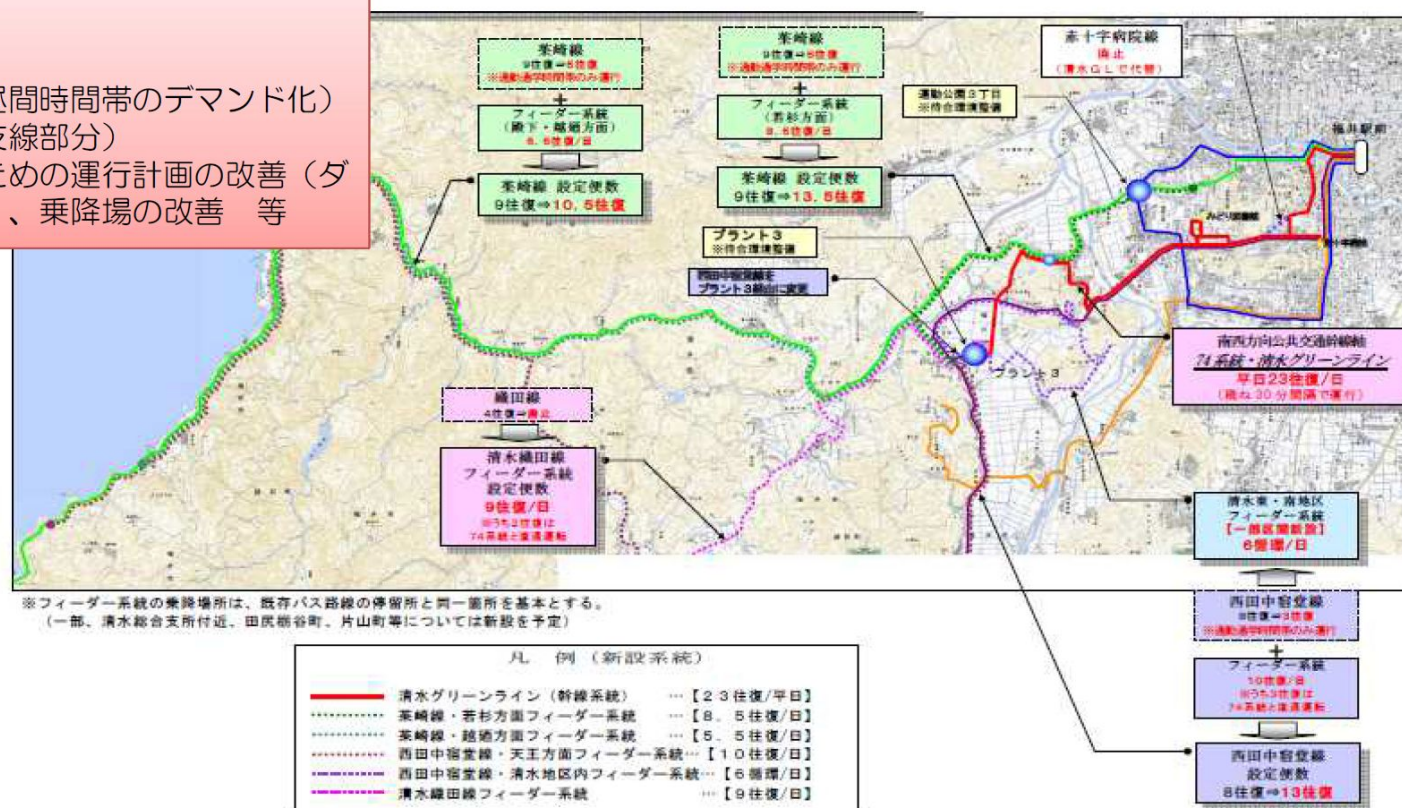


地域公共交通網形成計画とは

公共交通再編のイメージ

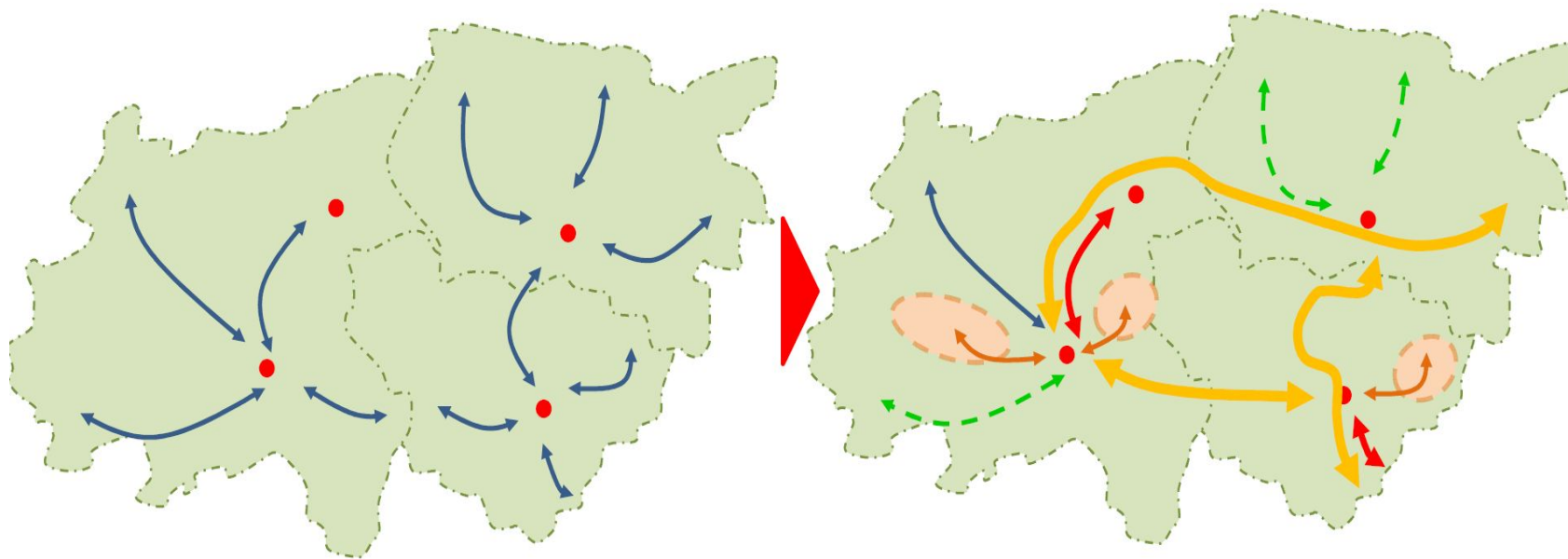
【変更点】

- ・路線の編成
- ・運行の態様（昼間時間帯のデマンド化）
- ・運行事業者（支線部分）
- ・乗継円滑化のための運行計画の改善（ダイヤ変更・増便）、乗降場の改善 等



地域公共交通網形成計画とは

公共交通再編のイメージ



【変更点】

- ・ 路線の編成（他市町村への直通路線の新設、デマンド交通の導入、運行ルート変更）
- ・ 乗継円滑化のための運行計画の改善（ダイヤ変更）、乗降場の改善 等

地域公共交通網形成計画とは

公共交通再編のイメージ



「小さな拠点」の形成と周辺集落との交通ネットワーク確保

基幹となる集落に、機能・サービスを集約化し、コミュニティバスやデマンド交通等により周辺集落との交通ネットワークを確保することが考えられる。

主要施設の立地に合わせた路線網の形成

例えば、商店、診療所、道の駅、農協等の立地に関連して、利用者ニーズが高い施設へのアクセスを確保するために、路線の延伸やルート変更を行うことが考えられる。

地域公共交通網形成計画とは

全国の策定状況

地域公共交通網形成計画作成について具体的検討の意向を表明している地方公共団体等

平成27年3月1日現在

都道府県	市町村	都道府県	市町村	都道府県	市町村	
北海道	岩見沢市	千葉県	君津市	大阪府	河内長野市	
	千歳市		大多喜町	奈良県	宇陀市	
	仁木町		鴨川市 ※4	兵庫県	姫路市	
	函館市		南房総市		上郡町	
	鹿部町	神奈川県	海老名市	岡山県	玉野市	
	深川市		真鶴町		笠岡市	
	平取町	山梨県	甲州市		新見市	
青森市	新潟県	上越市	瀬戸内市			
弘前市		佐渡市	高梁市			
八戸市	福井県	福井市	久米南町			
三沢市		鯖江市	広島市			
鯉ヶ沢町	長野県	松本市	広島県	竹原市		
階上町		南信州広域連合(14市町村)			三次市	
岩手県	八幡平市			恵那市	東広島市	
	岩手町			美濃加茂市	江田島市	
	大槌町			土岐市	安芸太田町	
宮城県	白石市	岐阜県	山県市		三原市	
秋田県	秋田市		飛騨市	島根県	神石高原町	
	五城目町		海津市		邑南町	
	大仙市		岐阜市		大田市	
	仙北市		高山市	山口県	宇部市	
	湯沢市		静岡県	多治見市	香川県	高松市
羽後町	各務原市	愛媛県		西条市		
山形市	御殿場市			東温市		
小国町	西伊豆町	高知県		佐川町		
福島県	福島市	愛知県	下田市	福岡県	中間市	
	南相馬市		田原市		豊前市	
	西郷村		岡崎市		岡垣町	
	棚倉町		清須市		那珂川町	
	石川町		設楽町		福岡市 ※4	
	伊達市		東栄町		朝倉市	
	水戸市	富山県	東海市	長崎県	久留米市	
日立市	南知多町		大村市			
下妻市	日進市		佐賀県	佐世保市		
つくば市	武豊町			対馬市		
かすみがうら市	豊根村			玄海町		
茨城県	神栖市		豊山町	熊本県	唐津市	
	行方市		富山市		佐賀県	
	大子町		高岡市		熊本市	
	東海村		黒部市		阿蘇市	
	五霞町		小矢部市		合志市	
栃木県	宇都宮市	三重県	尾鷲市		和水町	
	真岡市		鳥羽市		大津町	
	大田原市		多気町		南小国町	
	茂木町		桑名市	小国町		
	市貝町		伊賀市	山江村		
芳賀町	津市		八代市			
群馬県	前橋市		紀北町 ※4	水俣市		
埼玉県	熊谷市	京都府	四日市市 ※4	大分県	別府市	
	上尾市		松阪市		大分県	
	越谷市		木津川市	中津市		
	鳩山町		福知山市	宮崎県	日南市	
	東秩父村		精華町		鹿児島県	薩摩川内市
		北近畿タンゴ鉄道沿線地域(京都府、兵庫県他7市町) ※4			鹿児島県	鹿屋市

合計161団体

※1 平成27年度までの作成に向けて具体的検討の意向を表明している地方公共団体等を記載。
 ※2 複数の都道府県及び市町村が連携して計画を作成する場合があり、合計は実際の計画数とは異なる。
 (上記においては、南信州広域連合及び北近畿タンゴ鉄道沿線地域はそれぞれ1団体としてカウント)
 ※3 着色部分は立地適正化計画を作成する意向を表明している市町村
 ※4 鴨川市、北近畿タンゴ鉄道沿線地域、四日市市及び福岡市の4件は既に作成済み(3月17日現在)。

地域公共交通網形成計画とは

策定事例

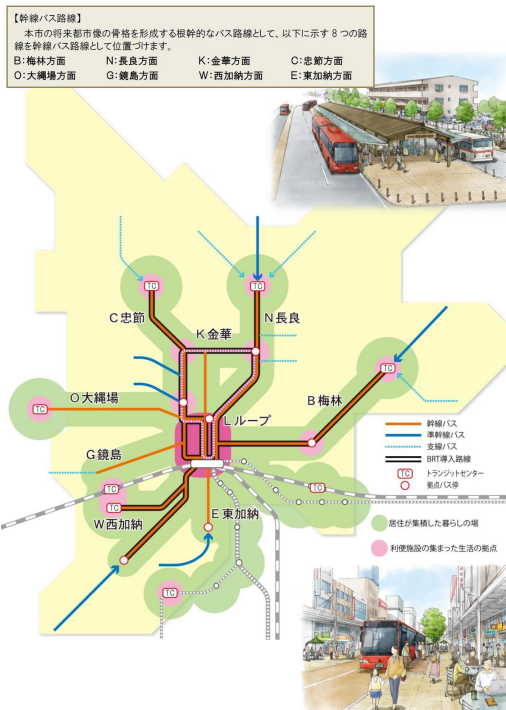
岐阜市地域公共交通網形成計画

公共交通を軸に都市機能が集積した歩いて出かけられるまち

岐阜市

平成27年3月

■公共交通ネットワークと集約型都市構造の形成イメージ



1. 実施施策の概要

持続可能なまちづくりの推進と、公共交通を軸に都市機能が集積した歩いて出かけられるまちを目指し、公共交通、歩行者、自転車及び自動車安全かつ安心して、便利に利用できる環境、公共交通サービスを提供するため、「5つの施策」を柱として計画する。

コンパクトネットワーク

- 少子高齢化、人口減少に対応した持続可能なまちづくり
- コンパクトシティの実現に向け、公共交通を軸として中心部とその他の地域の核とをネットワーク化



■実施施策の方針

1. 少子高齢化、人口減少など地域の環境変化に対応した持続可能な公共交通の確保

- ① 少子高齢化、人口減少など地域の環境変化に対応した地域公共交通の確保
- ② 市民が使いやすい、利便性の高い地域公共交通の確保
- ③ 将来にわたり維持することができる持続可能な地域公共交通の確保

2. 市民のニーズに合った効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの構築

- ① 都心部、周辺部、郊外部のニーズに適した地域公共交通の確保
- ② 効率的で、適切な利用環境が確保できる利便性の高い公共交通ネットワークの確立
- ③ 全市民が歩いて公共交通に乗ることができるよう公共交通の人口カバー率の維持

3. 需要の変化に対応できるフレキシブルで効率的なバス運行システムの確立

- ① 混雑時にも適切な環境で利用できる運行サービスの確保
- ② 閑散時の運行効率の改善
- ③ ネットワークの利便性向上のための路線計画と運行ダイヤシステムの導入

4. まちづくりと公共交通との一体性の確保

- ① 将来の都市像の実現に向けた取り組みと連携した公共交通施策の推進
- ② 中心市街地活性化に寄与する公共交通施策の推進
- ③ 観光振興に寄与する公共交通施策の推進

5. 多様な関係者の連携と適切な役割分担

- ① 公共交通に関する多様な関係者による総合的に連携した取り組みと適切な役割分担
- ② 公共交通に関する市民意識の向上

策定の方向性

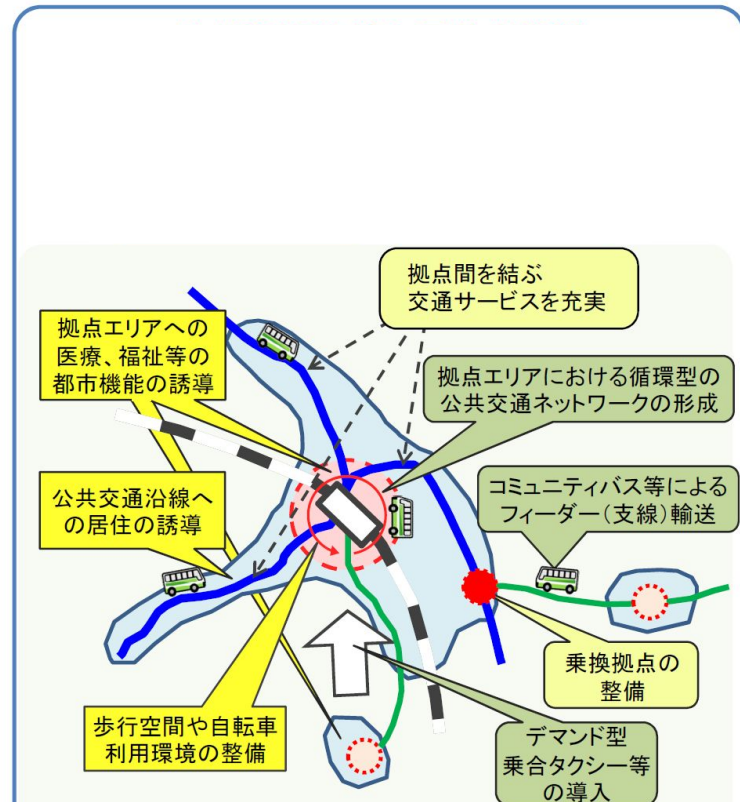
立地適正化計画と整合を図りながら、拠点間のアクセスを確保すると共に、各地域において、高齢者をはじめとした市民の日常生活における移動手段を確保するため、多様な交通モードを活用しネットワークを構築する。

策定の方向性

現状：地域の大切な公共交通の維持・確保が厳しい状況



これからの姿：利便性の高い公共交通で結ばれたコンパクトなまち



国土交通省資料

地域公共交通網形成計画策定の内容

平成28年度

基礎的調査

- ・交通実態，地域特性の確認
- ・住民ニーズの把握（市民アンケート，利用者調査）
- ・交通課題等の整理

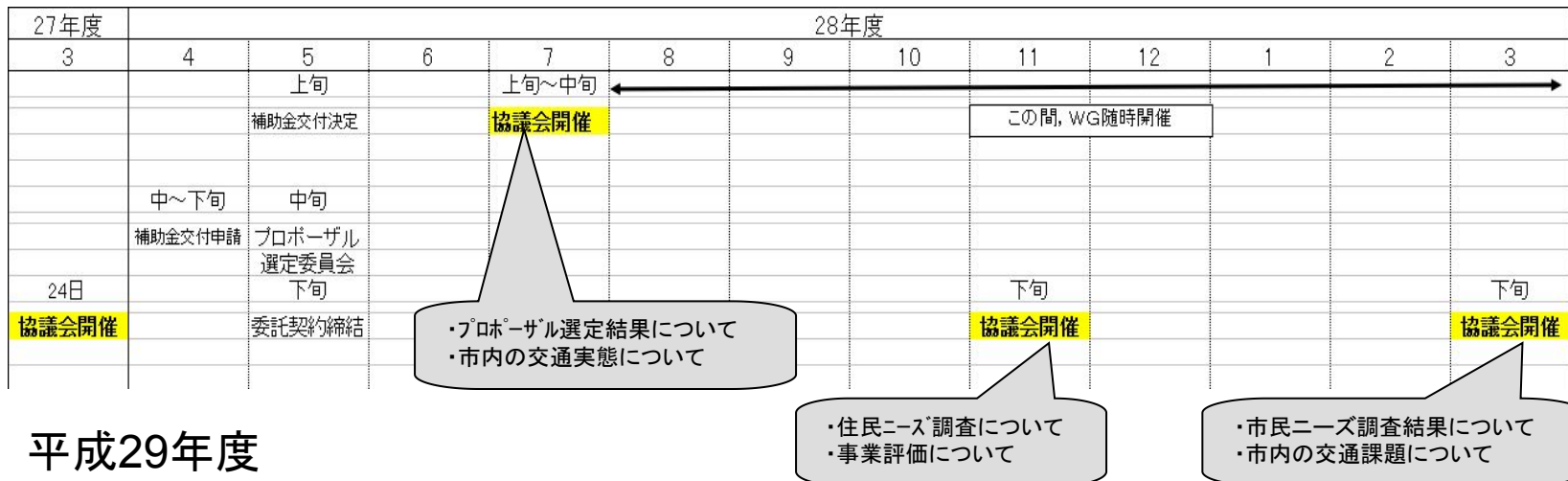
平成29年度

計画取り纏め

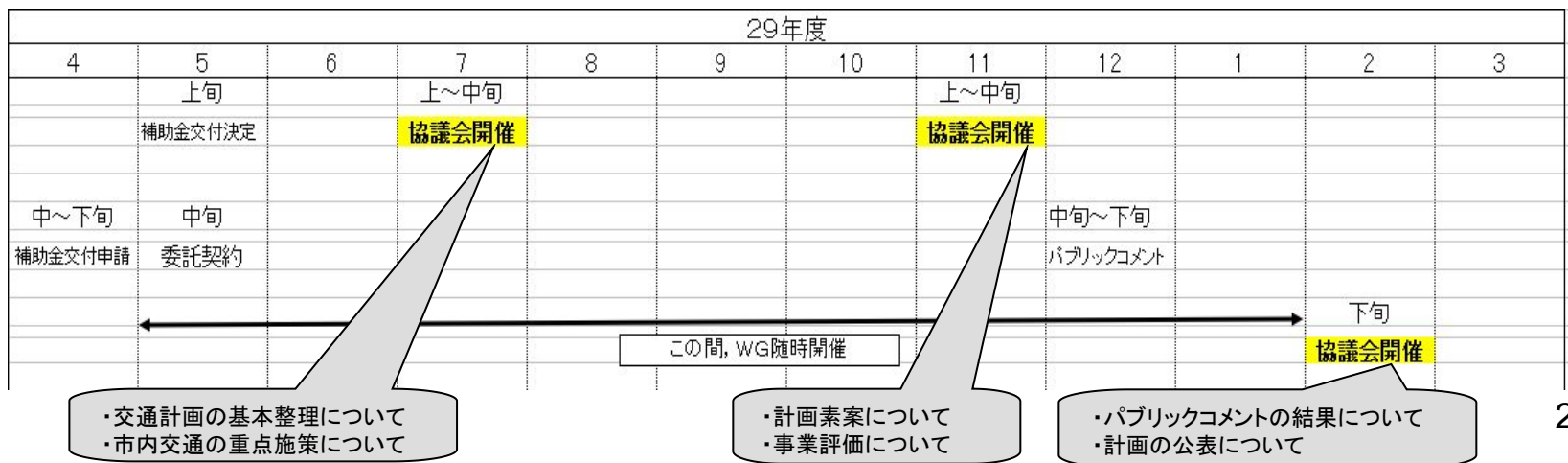
- ・交通の基本方針整理
- ・重点施策の設定
- ・計画書策定

地域公共交通網形成計画策定スケジュール

平成28年度



平成29年度



国庫補助金の活用

国土交通省の公共交通確保維持改善事業費補助金（調査事業等）を活用し、事業を推進。

➤ 補助率

定額補助（2千万円以内）

➤ 国からの内示額

4, 200, 000円

➤ 交付申請書

資料4 交付申請書により申請受付期間(H27.4中～下)中に
申請予定

委託業務における事業者選定について

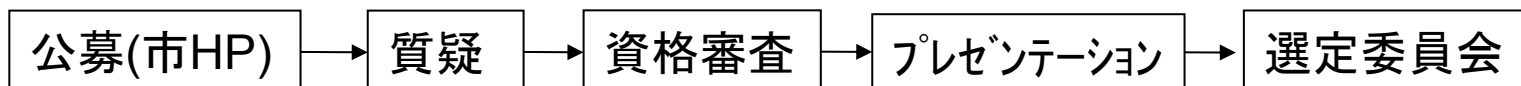
➤ 選定手法

公募型プロポーザル方式による選定。

➤ 公募要件

- ・ 柏市への入札指名参加登録(業種:調査計画, 交通関係調査)
- ・ 交通計画策定実績
(地域公共交通網形成計画, 地域公共交通総合連携計画)

➤ 手続きフロー



➤ 手続き開始時期

4月ないし5月を予定

委託業務における事業者選定について

➤ 評価方法

選定委員会において基準に基づき評価を行う。

➤ 選定委員会

学識経験者，柏市関係部署（土木部長，企画調整，都市計画，交通政策各課長）

➤ 選定結果報告

委員の皆様には，速やかに選定結果を書面報告するとともに意向を確認し，これを参考として事業者を選定予定。