

平成 28 年度 第2回 柏市地域公共交通活性化協議会

【柏市内の移動状況および公共交通に関する意見】

内 容	
1.	柏市の移動の状況.....
1-1	人の移動状況.....
2.	アンケート調査の状況.....
2-1	各アンケート調査の実施状況.....
3.	アンケート調査結果.....
3-1	回答者の属性.....
3-2	交通手段について.....
3-3	移動の状況.....
3-4	路線バスに対する評価.....
4.	その他意見収集結果.....
5.	意見収集結果のまとめ.....
6.	現状での課題と地域公共交通網形成計画の方向性（案）

平成 28 年 12 月 21 日

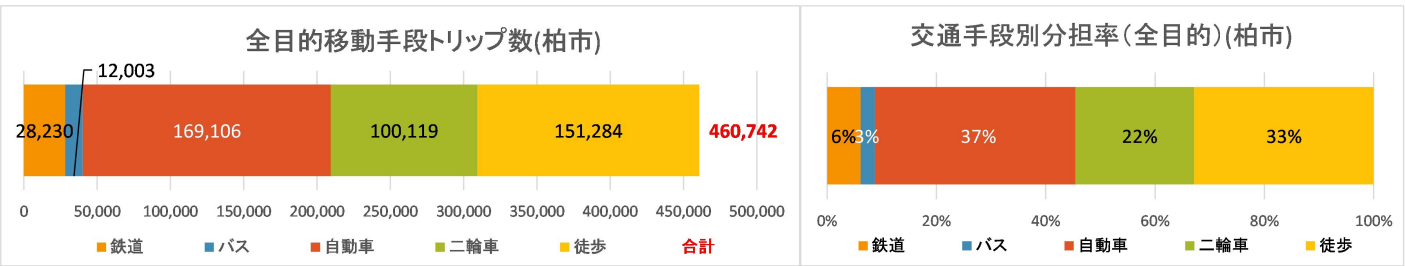
1. 柏市の移動の状況

1-1 人の移動状況

- 市内での移動、市内から市外への移動時の代表交通手段の状況を見る。
- 全目的でのトリップ数は、市内での移動が多く市外への移動の 1.6 倍である。通勤・通学目的、私事目的での状況を見ると、通勤・通学目的では市外への移動が多く、一方、私事目的では市内での移動が 3.8 倍ほど多い。
- 市内移動の代表交通手段は、全目的では自動車の割合が最も高く 37%、次いで徒歩が 33%。バスの割合は 3%。目的別にみると、通勤・通学では徒歩の割合が最も高く 42%、次いで二輪車が 21%、自動車が 26%。バスの割合は 3%。私事の場合、自動車の割合が最も高く 40%、次いで徒歩が 32%、二輪車が 21%。バスの割合は通勤・通学と同様に 3%。
- 一方、市外への移動をみると、全目的では鉄道の割合が最も高く 59%、次いで自動車が 31%。通勤・通学では市内移動に比べて鉄道の割合が高く 80%を占める。私事目的では、市内での移動にくらべて徒歩、二輪車の割合が減少し、自動車が 52%、鉄道が 33%と増加する。

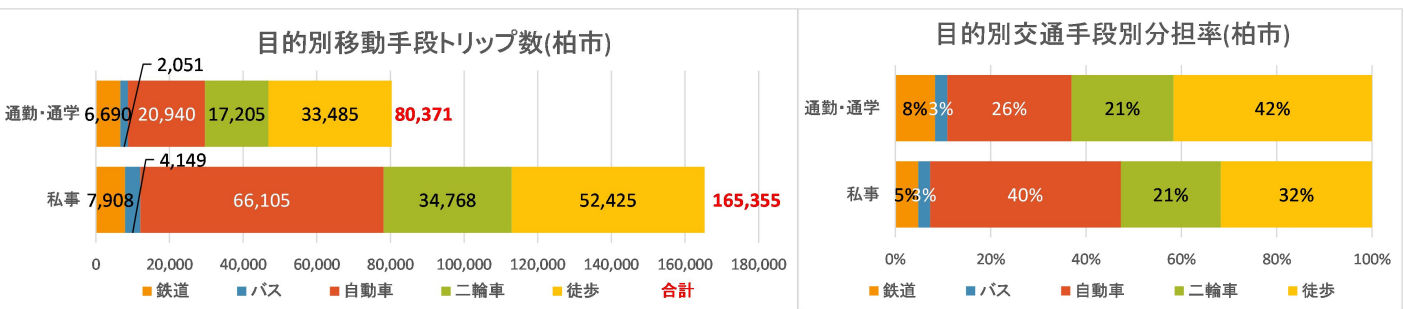
<全目的での移動>

【柏市内移動】

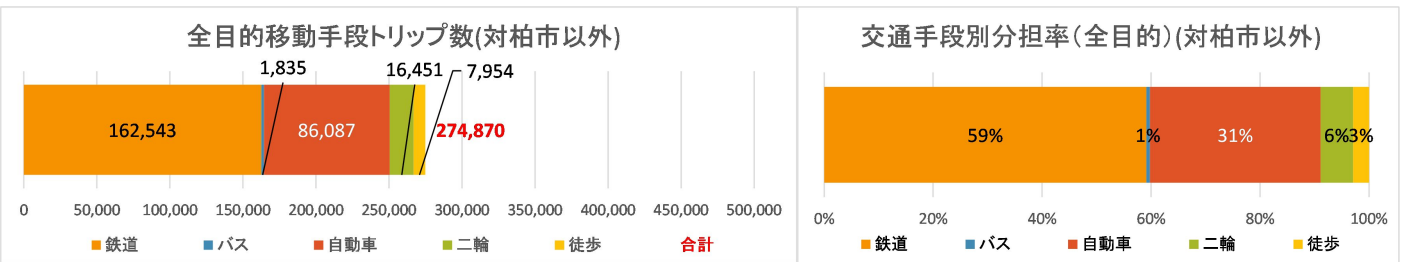


<通勤・通学目的、私事目的での移動>

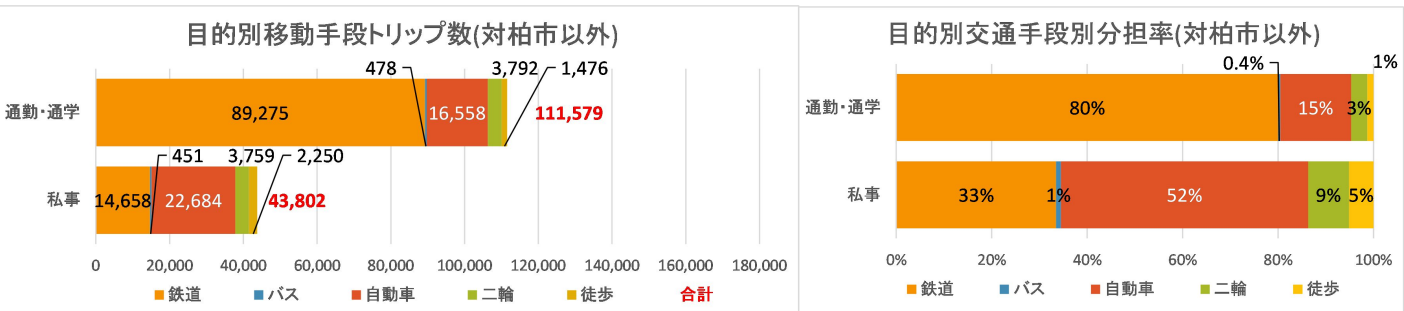
【柏市内移動】



【柏市外への移動】



【柏市外への移動】



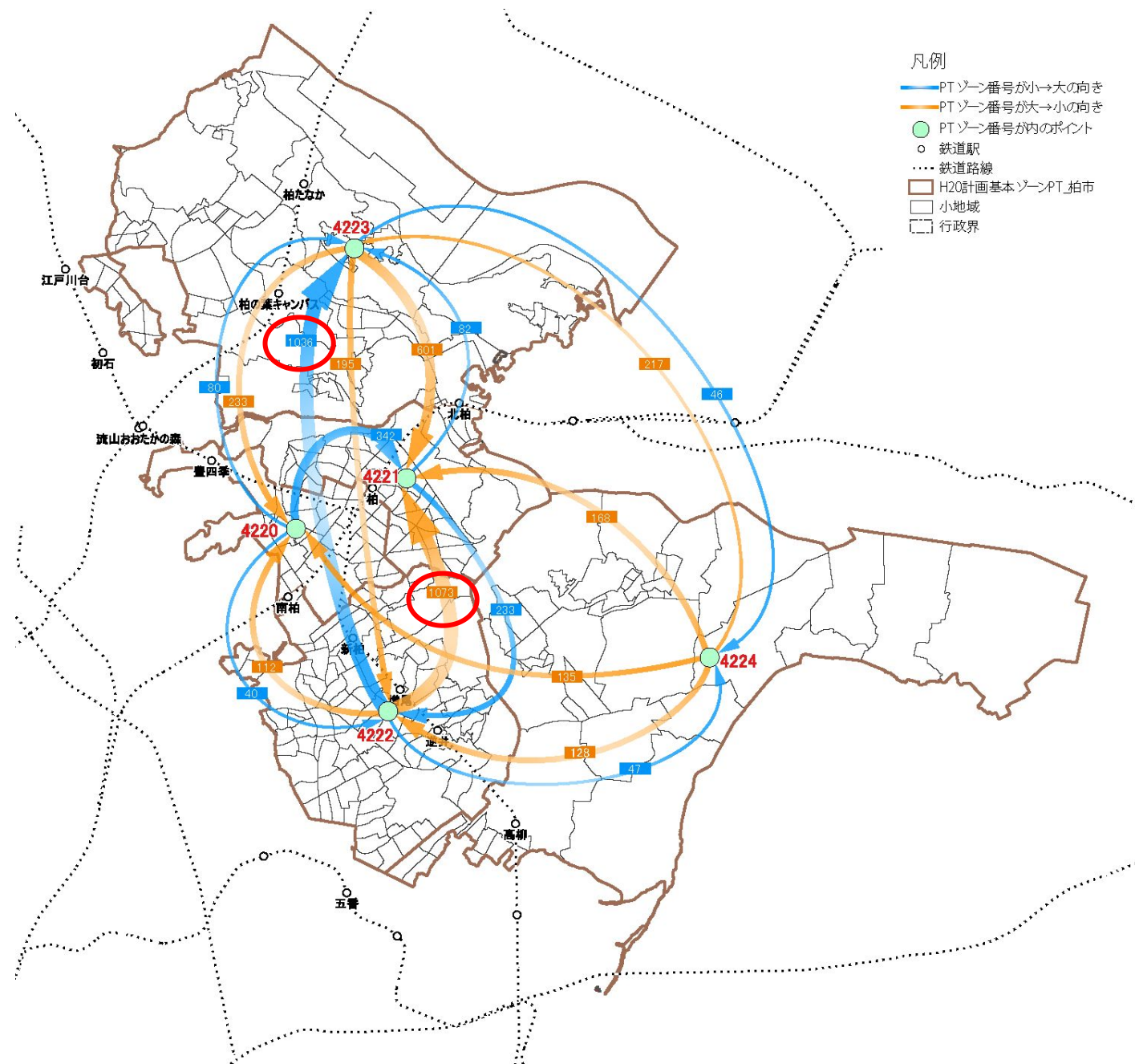
※全目的は、通勤・通学、私事、業務、帰宅の合計

① 市内での移動の状況

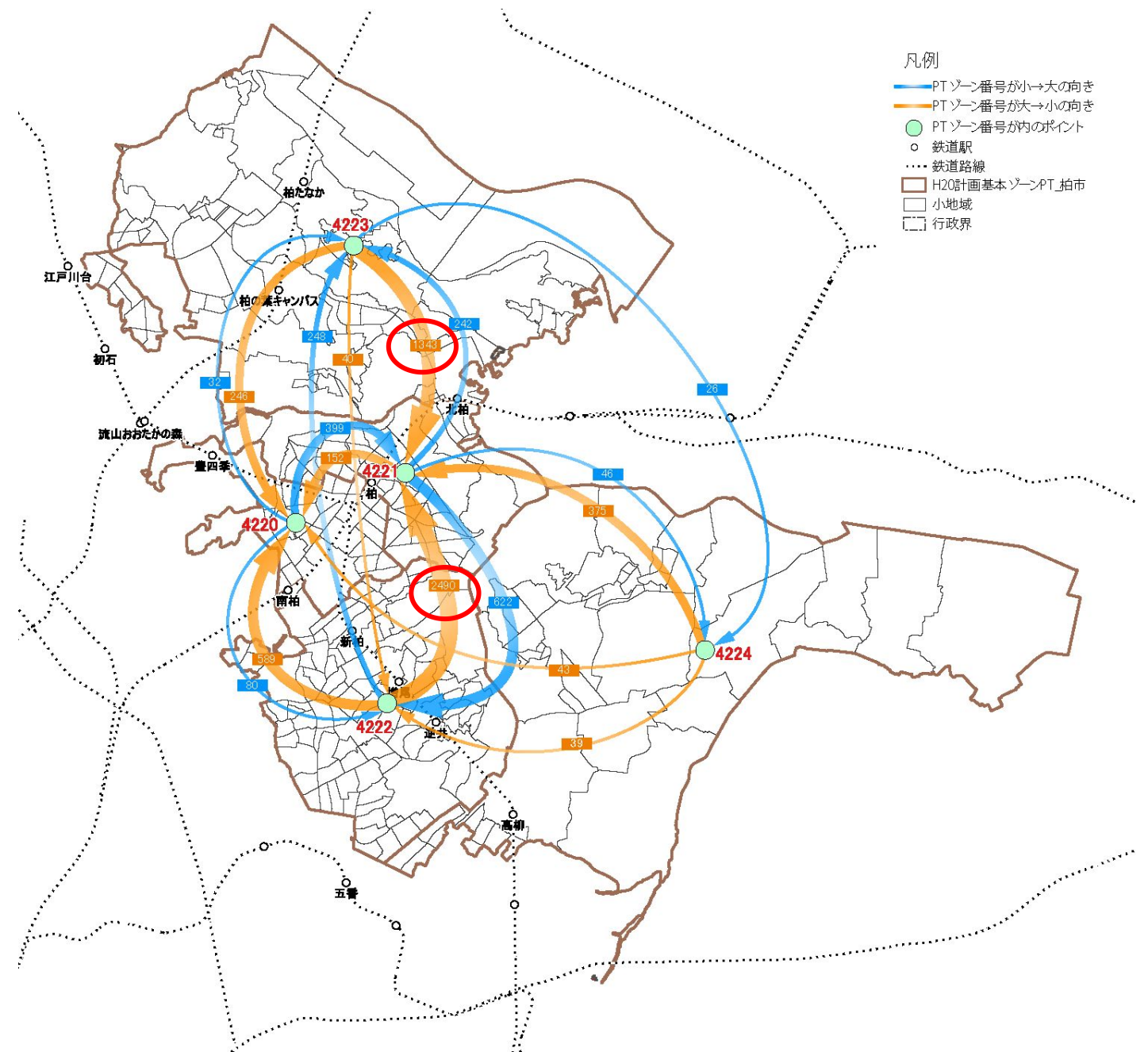
1) 代表交通手段（鉄道）での移動

- 市内の鉄道での移動状況を見る。通勤・通学目的での移動では南部の東武鉄道沿線地域から北部地域、中央地域への移動が多い。
- 私事目的では、北部地域、南部の東武鉄道沿線地域から中央地域への移動が多い。

<鉄道／通勤・通学移動>



<鉄道／私事移動>

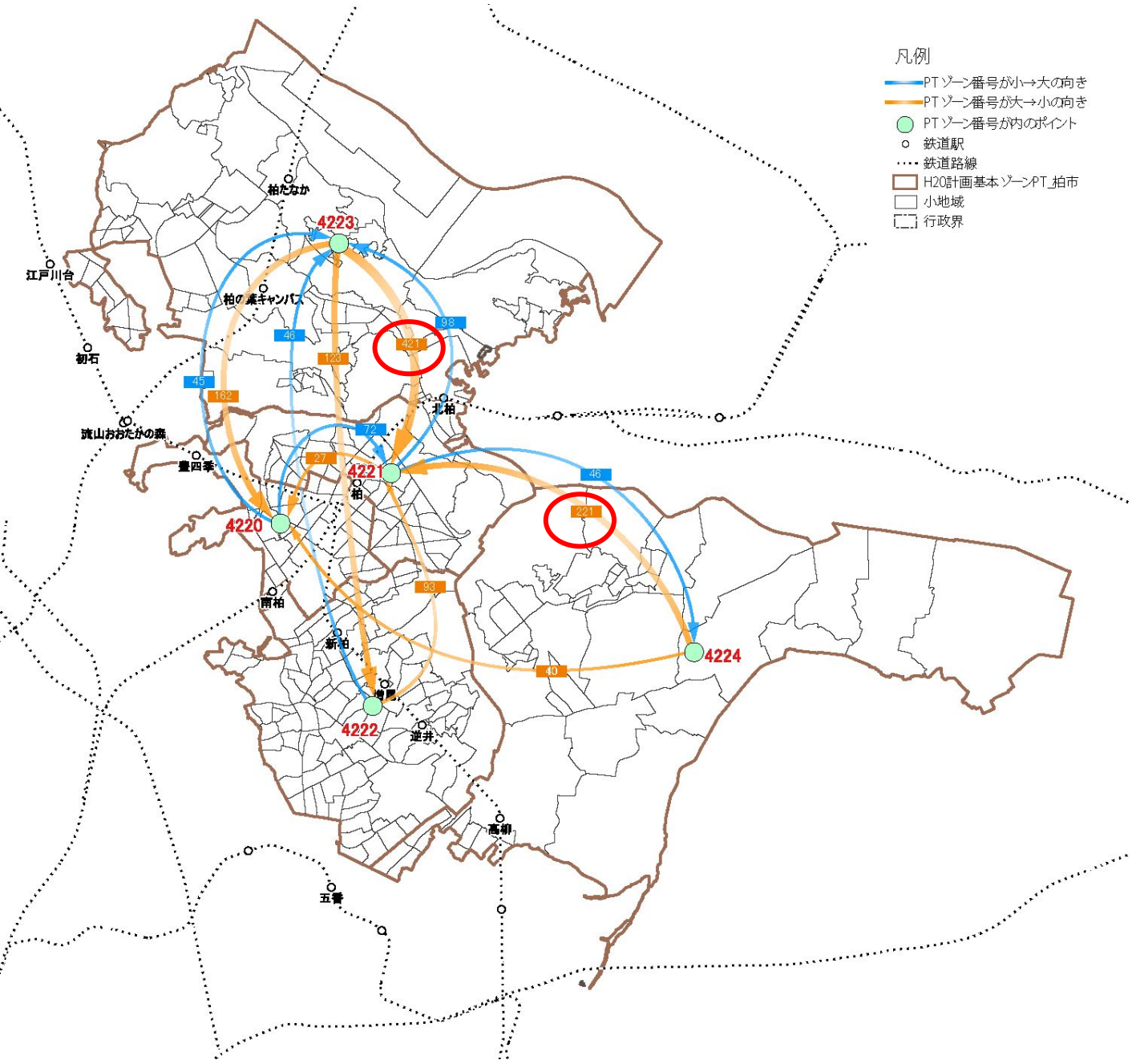


出典) 東京都市圏パーソントリップ調査 (H20)

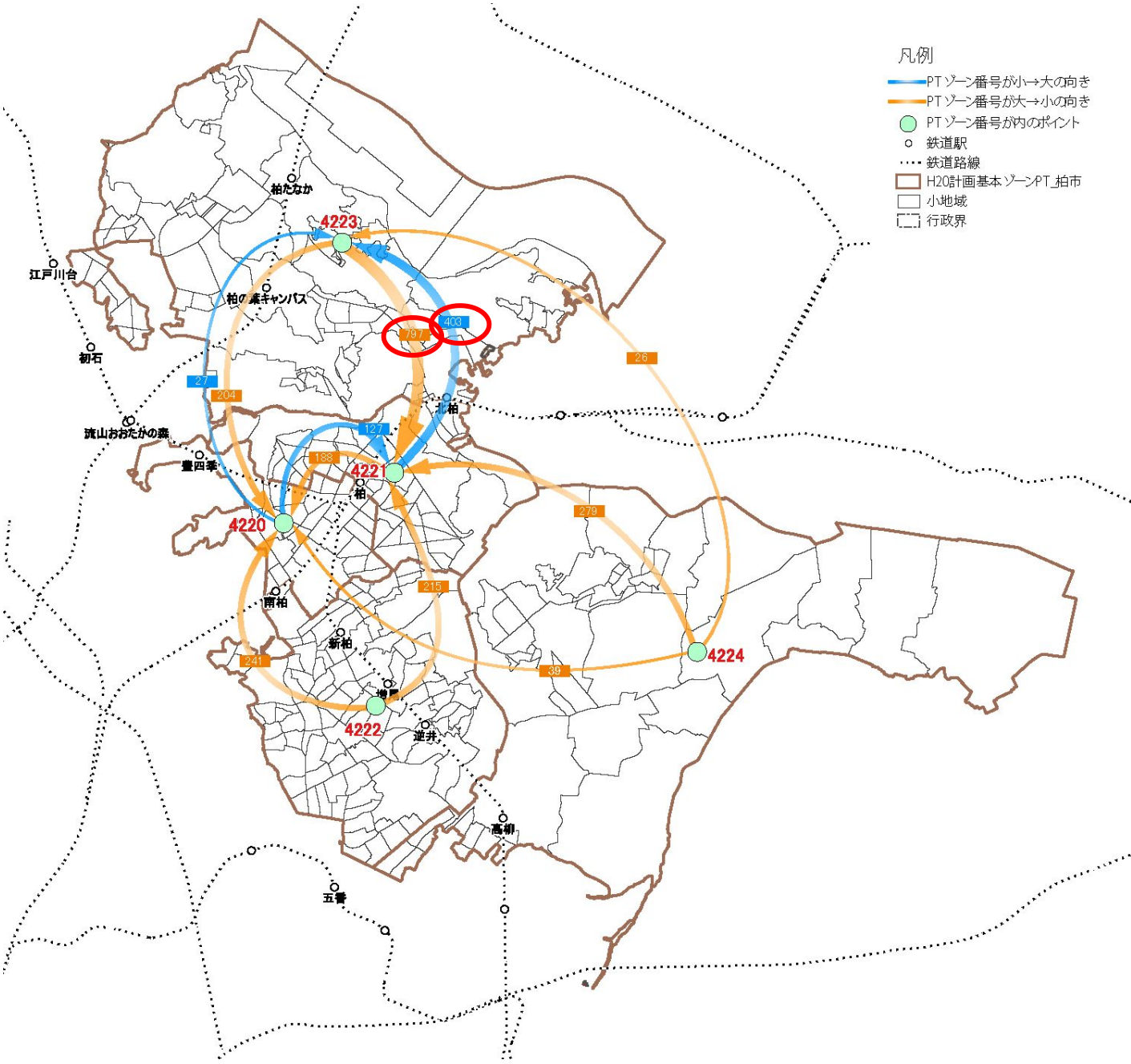
2) 代表交通手段（バス）での移動

- 市内のバスでの移動状況を見る。通勤・通学目的では、北部地域、沼南地域から中央地域への移動が他の地域間に比べて多い。
- 私事目的では、北部地域と中央地域間での移動が多い。
- 鉄道に比べて、南部の東武鉄道沿線地域からの移動が少なく、沼南地域からの移動が多い。

<バス／通勤・通学移動>



<バス／私事移動>

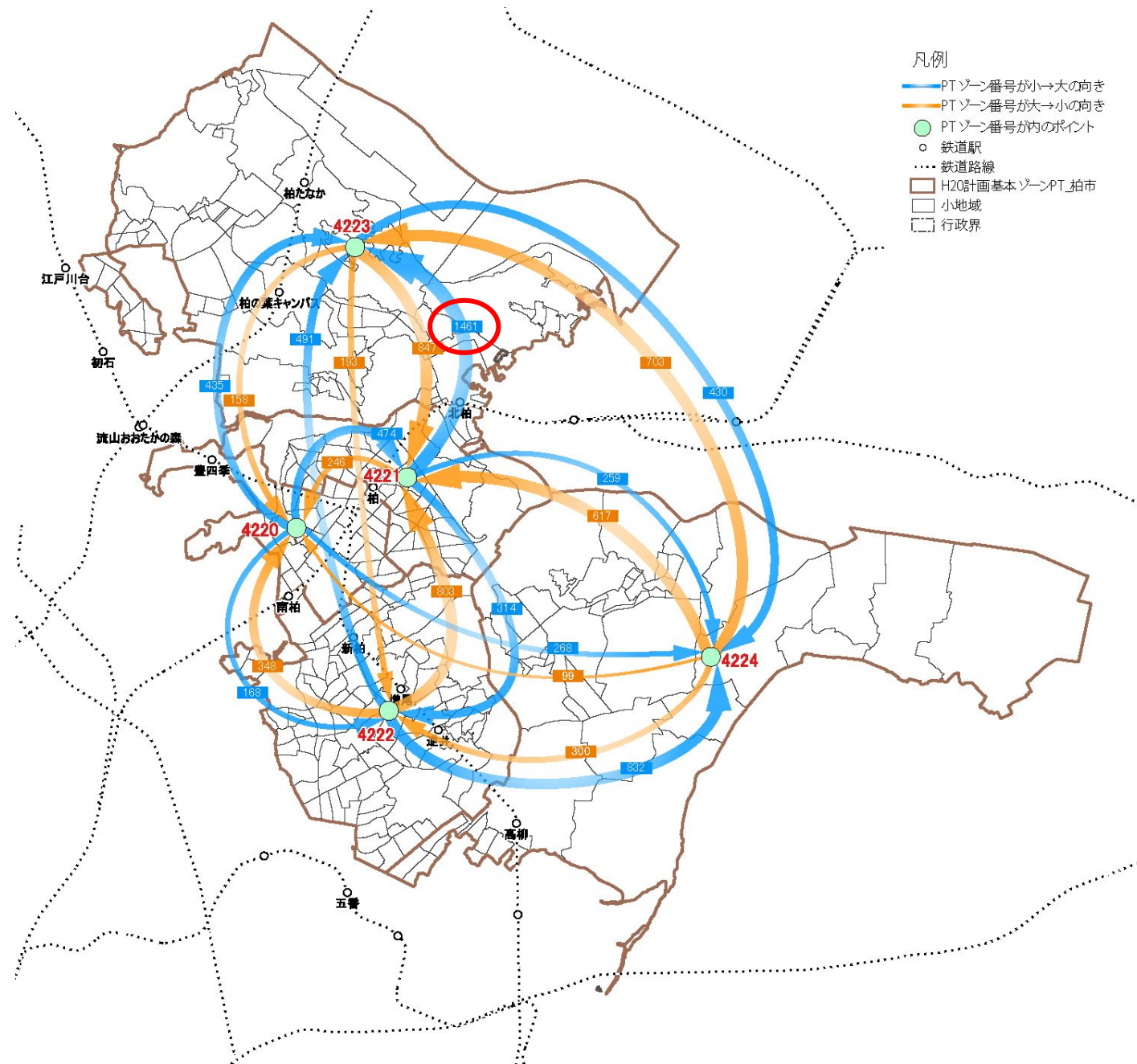


出典) 東京都市圏パーソントリップ調査 (H20)

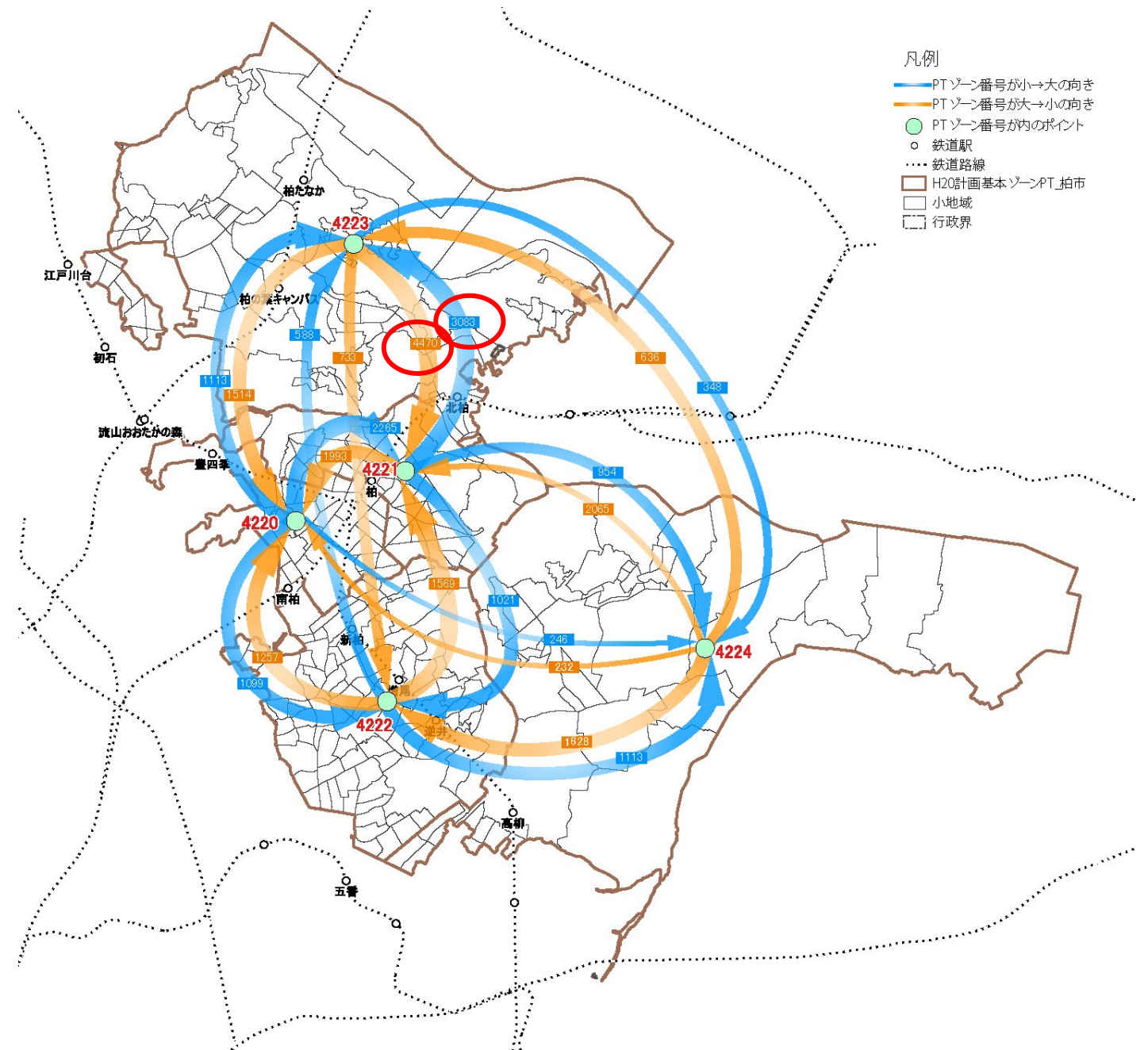
3) 代表交通手段（自動車）での移動

- 市内の自動車での移動状況を見る。通勤・通学目的では、中央地域から北部地域への移動が特に多い。
- 私事目的では、北部地域、中央地域との間の移動が多い。
- 鉄道、バスでの移動に比べて、通勤・通学、私事目的ともに移動が多くなっている。

<自動車／通勤・通学移動>



<自動車／私事移動>

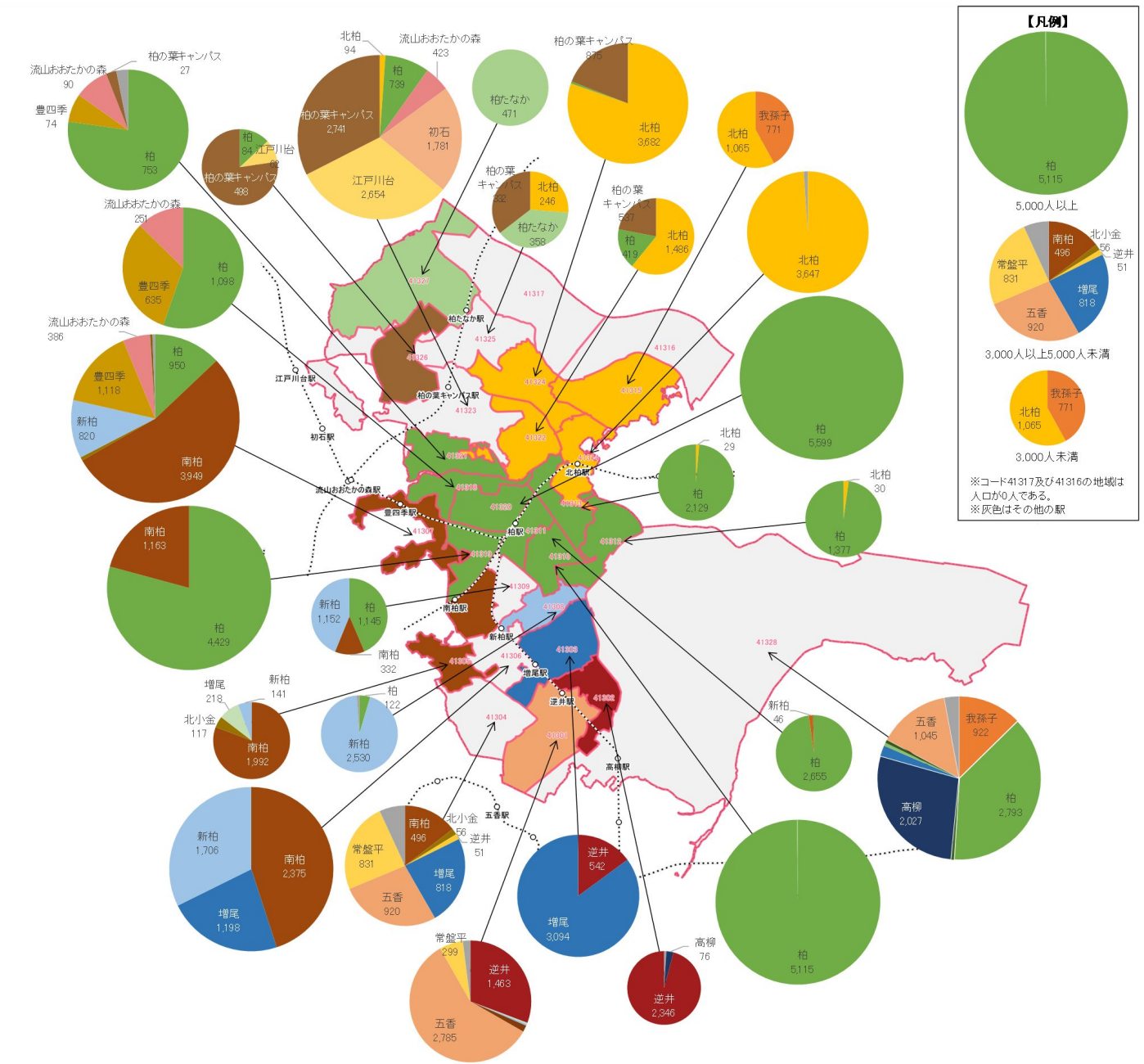


出典) 東京都市圏パーソントリップ調査 (H20)

4) 鉄道駅の利用

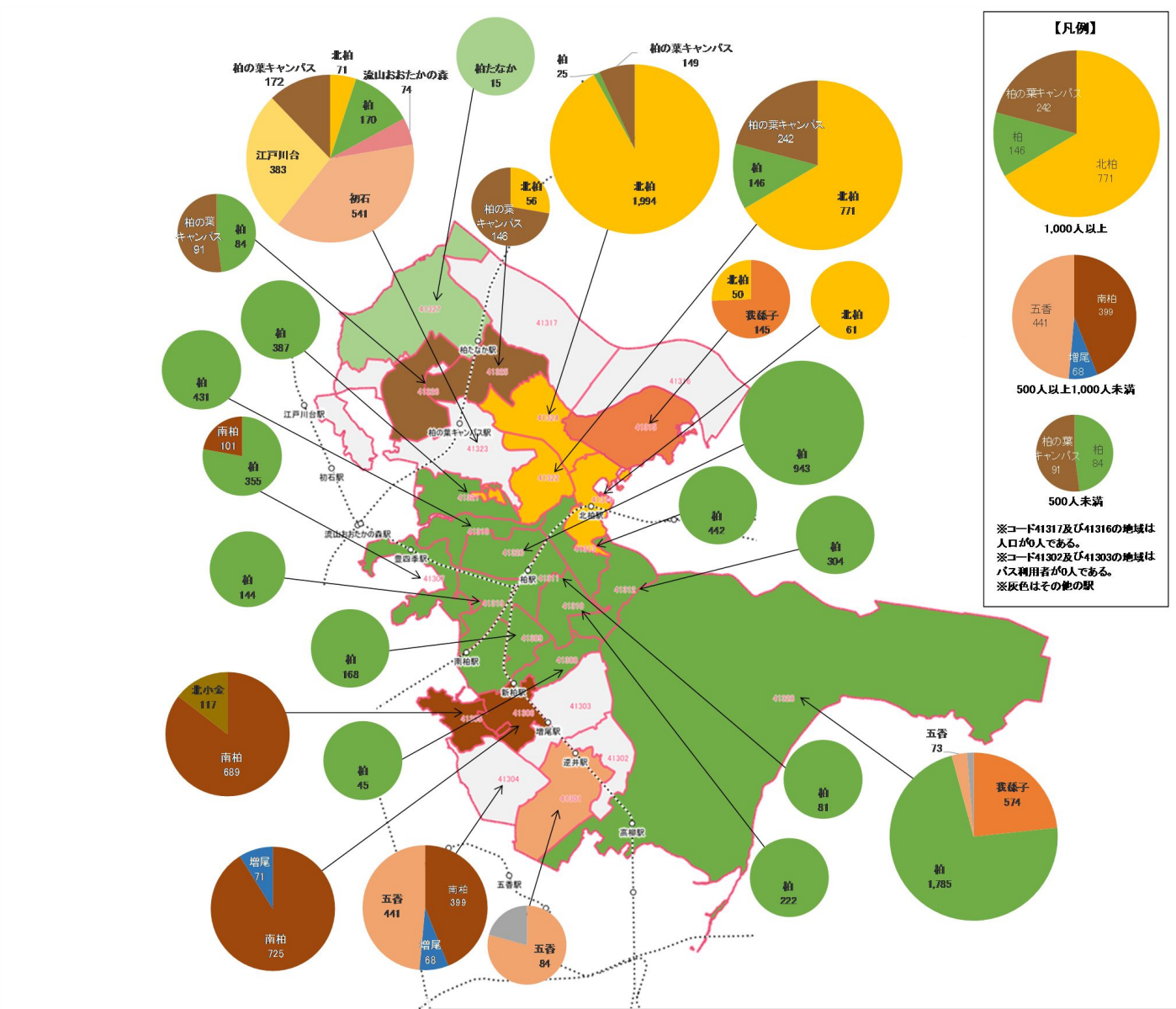
- 市内各地域の居住者の駅利用状況をみると、全交通手段では、沼南地域、北部地域などで利用する駅が分散しているが、バスの場合、柏駅、北柏駅、南柏駅、柏の葉キャンパス駅等の一部の駅に集中している。
- バスの場合、沼南地域でも柏駅を利用する割合が75%程度存在する。
- また、駅利用者の端末交通手段をみると、常磐線の駅では路線バスの利用も20～30%あるが、東武野田線の駅では徒歩が半数以上を占めている。柏たなか駅や柏の葉キャンパス駅では自動車の割合も20%程度存在する。

<全交通手段>

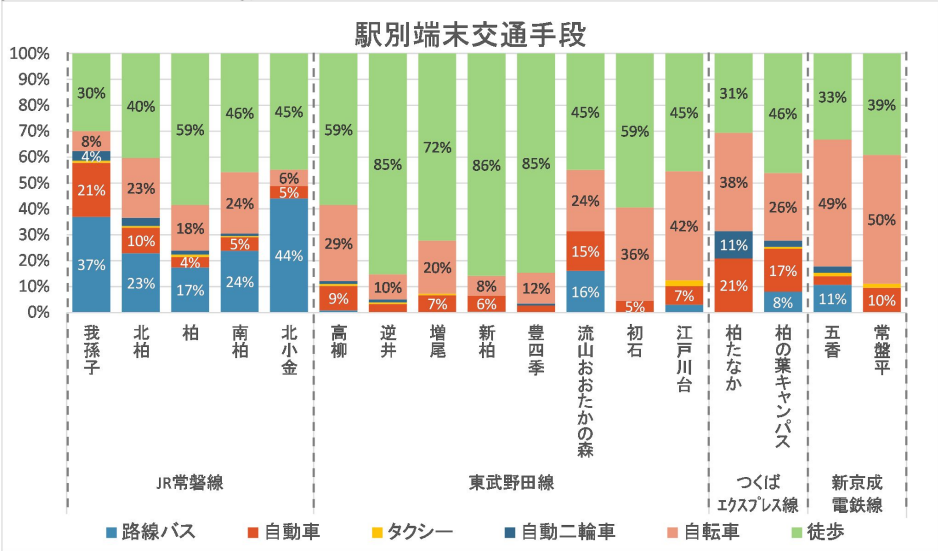


※図面の塗りつぶしは、各交通手段で当該地域の居住者の50%以上が利用している駅
出典) 大都市交通センサス (H22)

<バス>



※柏市内居住者の駅端末トリップ (乗車・降車合計)



出典) 東京都市圏パーソントリップ調査 (H20)

② バスでの移動状況

1) バス停間の乗客数

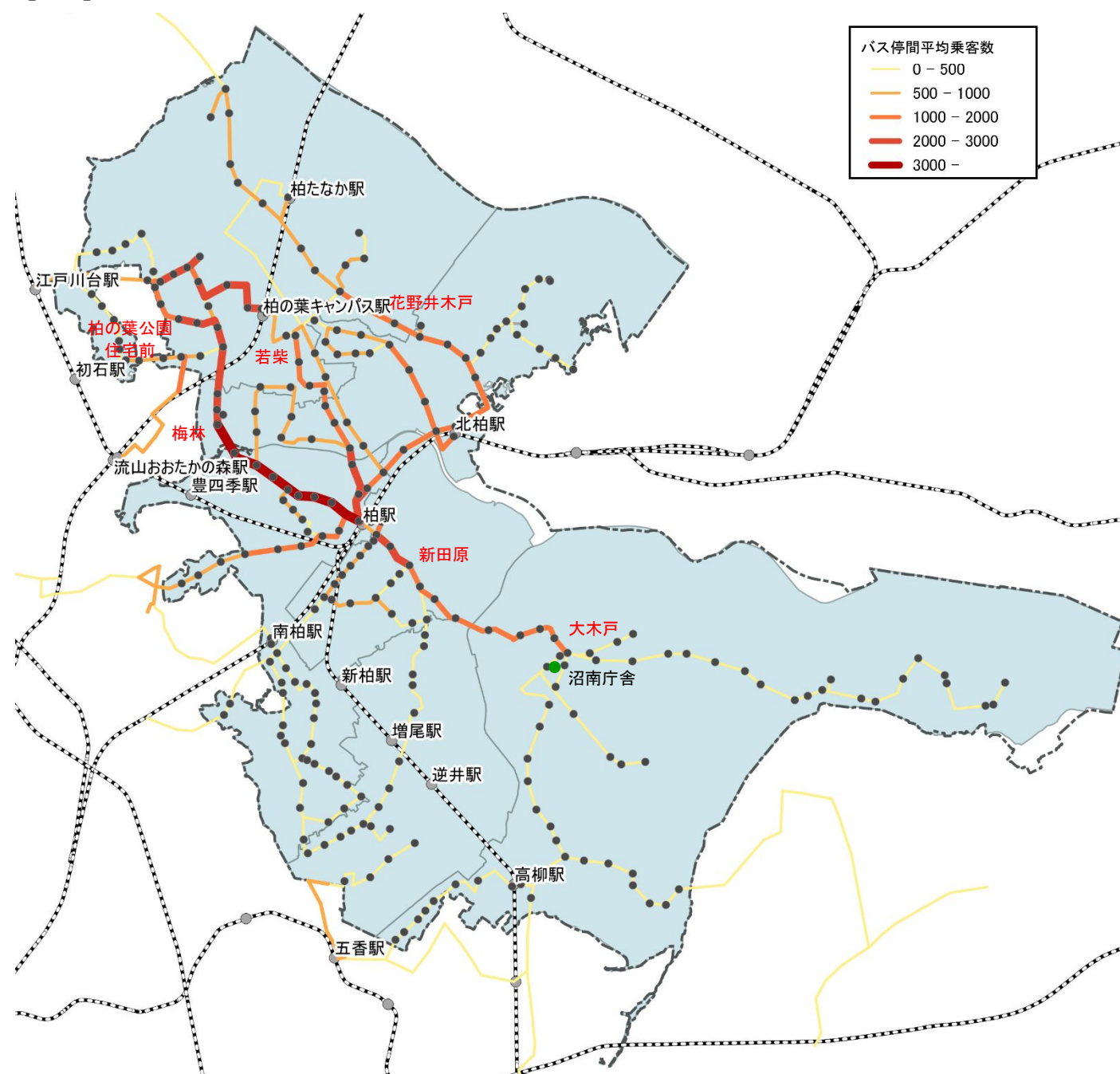
○平日、休日別のバス停間の平均乗客数をみる。

○平日に比べると休日のほうが全体的に乗客数は少ない。また平日、休日ともに柏駅から北部地域への利用が多く、柏駅から離れた地域での乗客数が少なくなる。

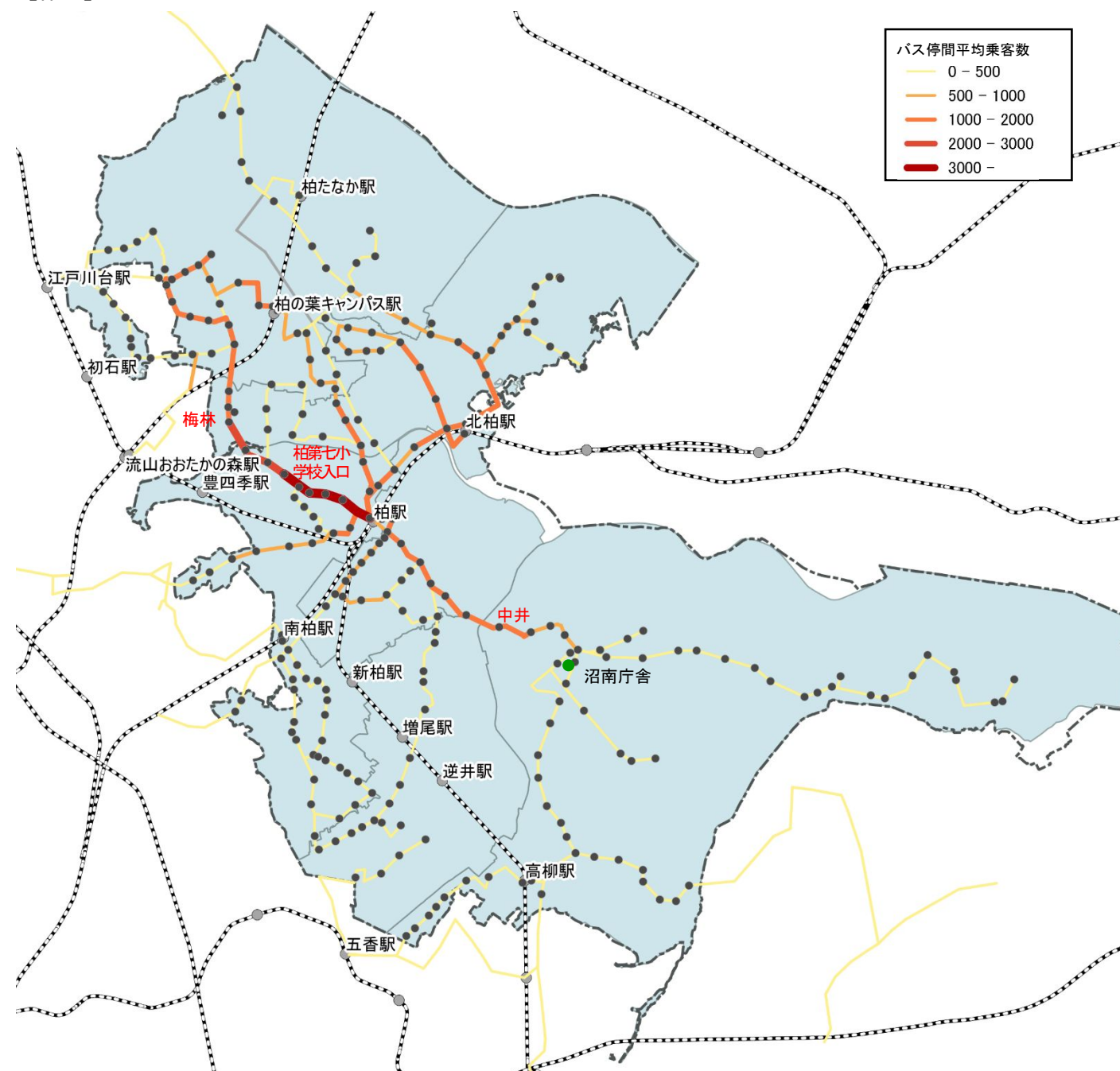
○平日の柏の葉キャンパス駅方面の路線では、柏の葉公園住宅前まで 2,000 人以上の乗客数があるが、休日では 3,000 人以上が柏第七小学校入口まで、2,000 人以上が梅林までとなる。

○北部地域に比べて南部地域では、平日と休日とでの乗客数に差が少なく、沼南庁舎周辺まで 1,000 人以上の利用がある。

【平日】



【休日】

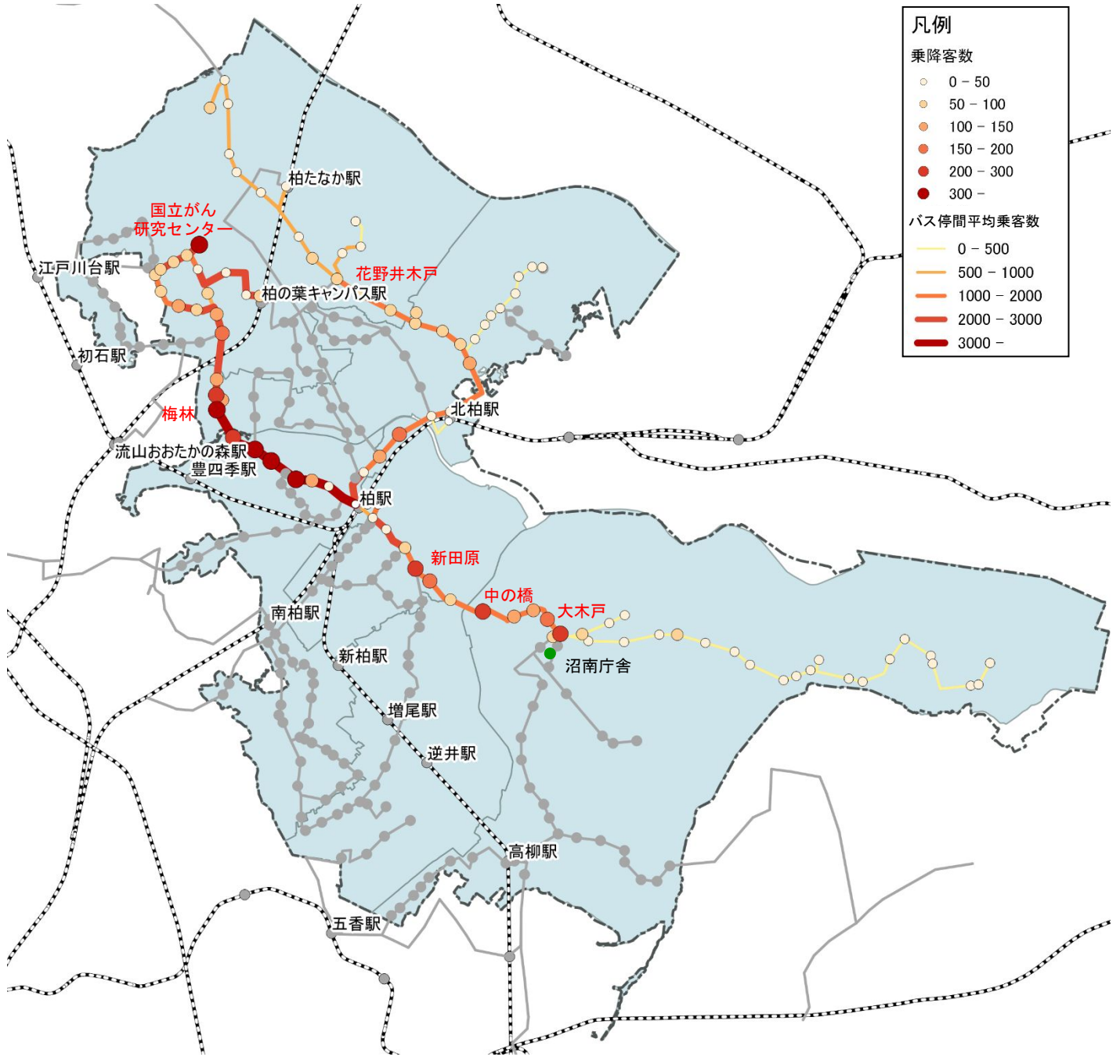


※乗客数は IC カードデータ集計結果、阪東バスの路線を除く（集計期間は 2013.4～2014.3 の 1 年間分）

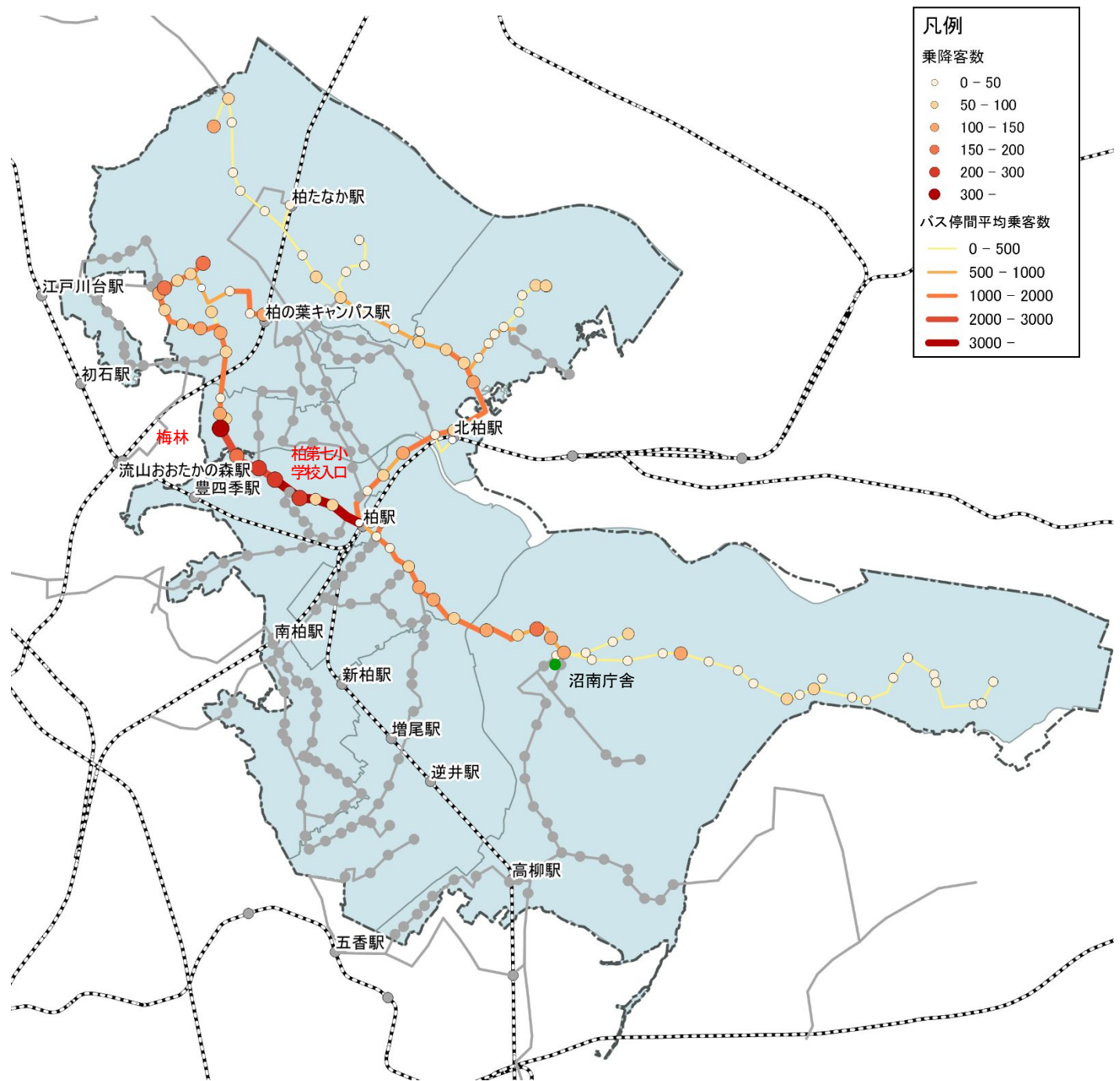
2) 柏駅バス停利用者の乗降バス停

- 柏駅を発着する、柏の葉キャンパス駅・国立がん研究センター方面、柏たなか駅方面、沼南庁舎方面の3路線について、柏駅で乗降した利用者の乗車バス停、降車バス停をみる。
- 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い。柏たなか駅方面では、花野井木戸を境に乗降客数が減少する。沼南庁舎方面の路線では、沼南庁舎までのいくつかのバス停で乗降客数が多い。（新田原、中の橋、大木戸等）
- 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い、国立がん研究センターは平日と比べて少ない。柏たなか駅方面では、平日に比べて路線の利用者が減少しており、各バス停の乗降客数も少ない。沼南庁舎方面もどのバス停も乗降客数が少ない。

【平日】



【休日】



※乗客数はICカードデータ集計結果、阪東バスの路線を除く（集計期間は2013.4～2014.3の1年間分）

2. アンケート調査の状況

2-1 各アンケート調査の実施状況

① アンケート調査概要

- 各アンケート調査の調査概要は以下に示すとおり。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。
- 市民アンケート調査、来訪者アンケート調査は、WEB アンケート調査を用いて登録しているモニターに対して実施。
- 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。

② アンケート票の回収状況

- 各アンケート回収（回答）状況は以下のとおり。
- 市民アンケート調査は 558 票、来訪者アンケートは 300 票の結果の回答を得た。
- バス利用者調査では 1,000 票の配布に対して 317 票の回収であり、回収率は 32%。
- 高齢者アンケート調査、子育て世代調査ではそれぞれ 90 票前後の回答を得た。

<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	10 月 28 日 (金) ～ 11 月 6 日 (日)	10 月 28 日 (金) ～ 10 月 30 日 (日)	10 月 12 日 (水)
回収期限	—	—	10 月 28 日 (金)
配布数 (目標数)	600 票	300 票	1,000 票

<各アンケートの回収状況>

	市民アンケート調査 (回収数が目標に達していないが調査期間の関係で終了)	来訪者アンケート調査	バス利用者調査 (10 月 31 日までの回収)
配布数 (目標数)	600 票	300 票	1,000 票
回収数	558 票	300 票	317 票
回収率	—	—	32%

※市民アンケート調査は、回収数が目標に達していないが調査期間の関係で終了
※バス利用者調査は 10 月 31 日回収分までで集計

<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・郵送回数	会場で直接配布・回収
調査期間	10 月 25 日 (火) ～ 11 月 20 日 (日)	11 月 11 日 (金)、14 日 (月)、 15 日 (火)
回収期限	11 月 20 日 (日)	—

<市民アンケート補完調査の回収状況>

	高齢者アンケート調査 (民生委員調査) (11 月 17 日時点の回収票で集計)	子育て世代調査 (母と子の集い調査)
回収数	97 票	81 票
集計数	74 票	81 票

※高齢者アンケート調査は 11 月 17 日 (木) 回収時点の票数で集計

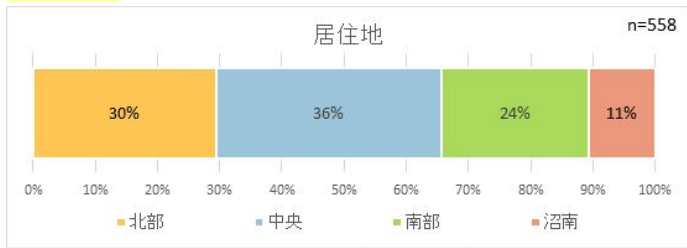
3. アンケート調査結果

3-1 回答者の属性

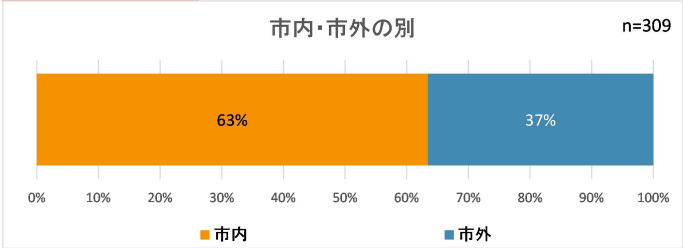
① 居住地

- 市民では、沼南地域が 10%程度、そのほかは 30%前後。
- 来訪者では、我孫子市が最も多く 22%。鎌ヶ谷市、白井市は 5%前後、そのほかの自治体では 15～20%。
- バス利用者では、柏市内が約 6 割。柏市外の内訳では、松戸市が最も多く次いで我孫子市、流山市。東京都や埼玉県の居住者の回答もある。

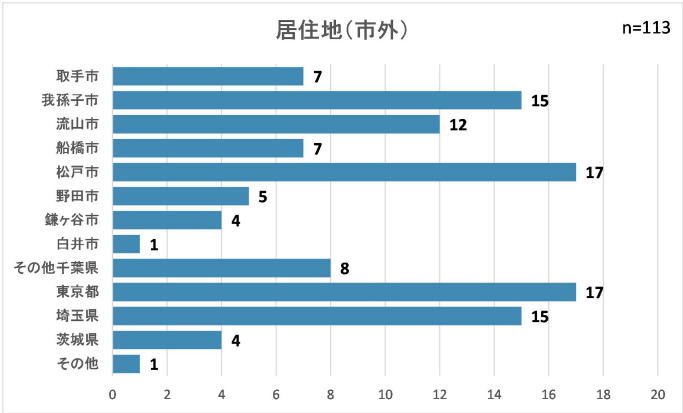
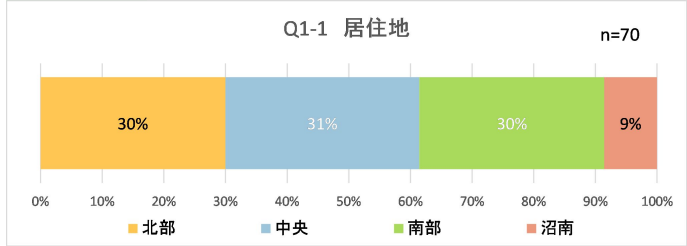
<市民>



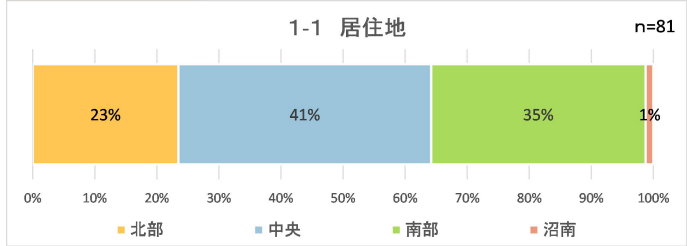
<バス利用者>



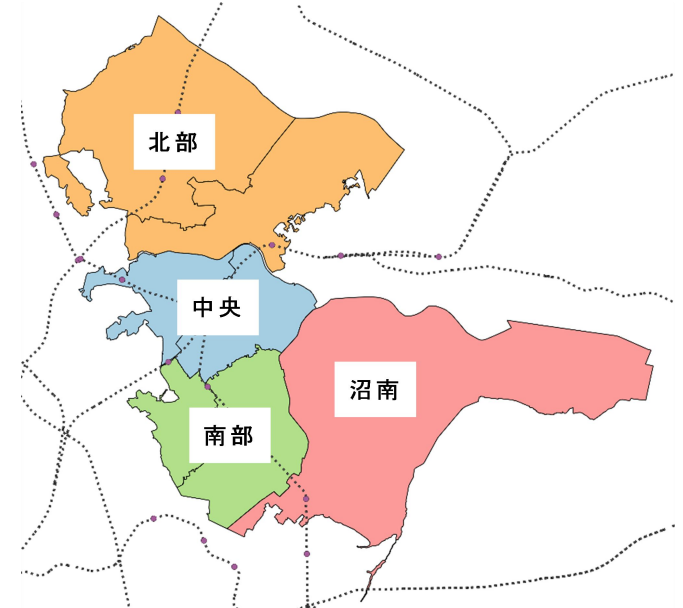
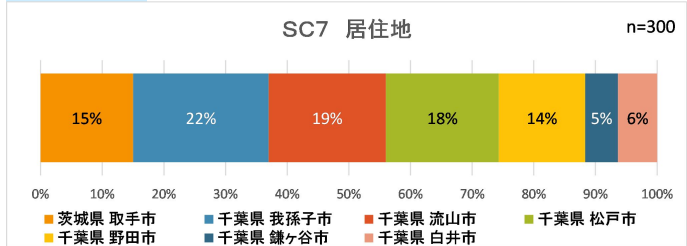
<高齢者>



<子育て世代>



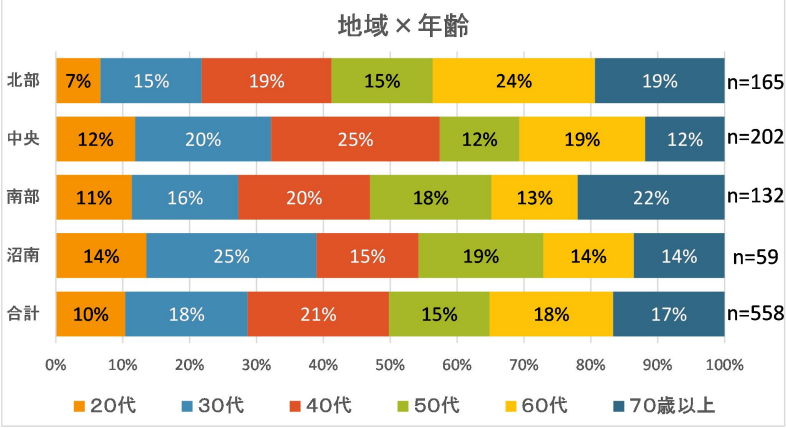
<来訪者>



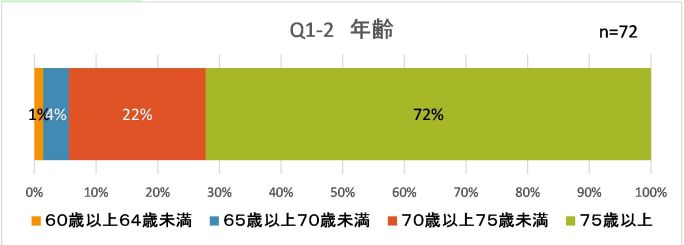
② 年齢

- 市民では、どの年代も一定の回答を得ており、60 歳以上の高齢者も 35%程度。居住地と年齢の構成の関係では、中央地域で 40 代以下、北部地域で 60 代以上の割合が高いが、どの地域からも各年代の回答が得られている。高齢者アンケートでは 75 歳以上が多く 72%、子育て世代アンケートでは 30 代以下で 98%。
- 来訪者では、20 代の割合が少なく、40 代、50 代が多い。
- バス利用者では、50 代・60 代が多い。20 代以下は少なく、一方 60 代以上は 40%程度を占める。

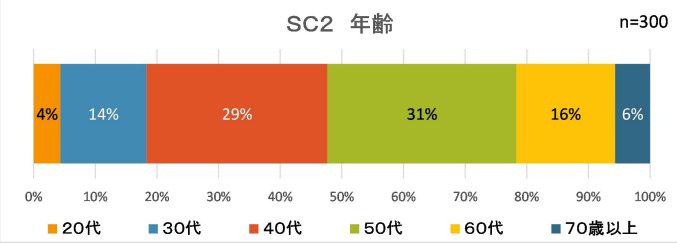
<市民>



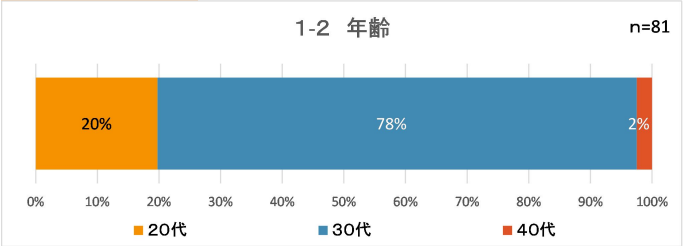
<高齢者>



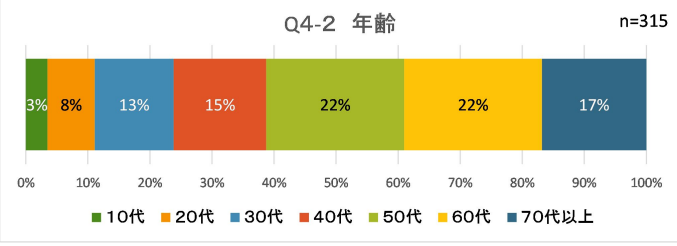
<来訪者>



<子育て世代>



<バス利用者>



③ 性別

- 市民・来訪者では、男性の割合が高くそれぞれ 61%、67%。高齢者アンケートでは女性 74%、子育て世代アンケートはすべて女性の回答。
- バス利用者では、女性の割合が高く 64%。

④ 運転免許・自家用車の保有等

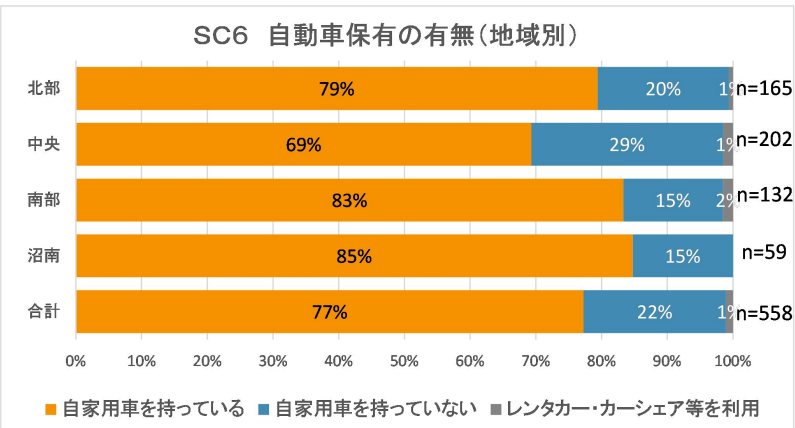
- 運転免許の保有では、市民・来訪者・子育て世代は保有している割合が90%近い。しかし、バス利用者では70%、高齢者アンケートでは男性で68%、女性で13%と低くなる。
- 自動車の保有では、市民の中央地域の居住者では保有割合が他の地域より低い。
- 高齢者アンケートでは、運転免許の保有と同様に自動車の保有率が低く、特に女性は顕著。子育て世代では、保有しているものの家族が運転の割合が31%。
- 来訪者の自動車保有割合は市民と同程度、バス利用者では保有していない割合が増加し40%弱。また、保有していても家族が送迎する割合が28%。

【運転免許】

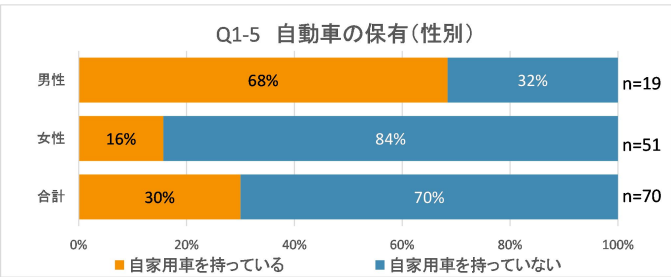
	市民	高齢者		子育て世代 (女性)	来訪者	バス利用者
		男性	女性			
免許あり	85%	68%	13%	89%	89%	70%
免許なし	15%	32%	87%	11%	11%	30%

【自動車の保有・利用】

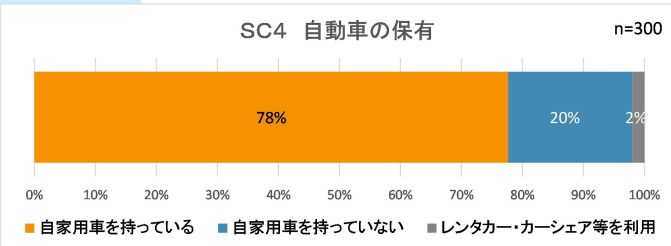
<市民>



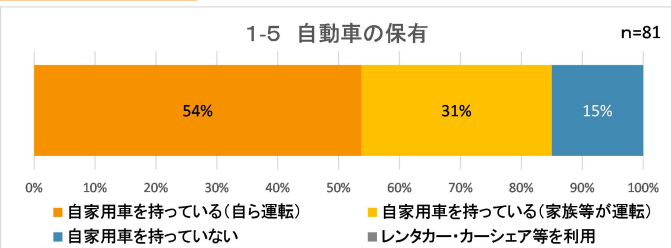
<高齢者>



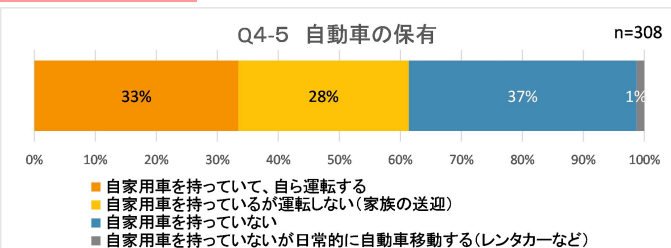
<来訪者>



<子育て世代>



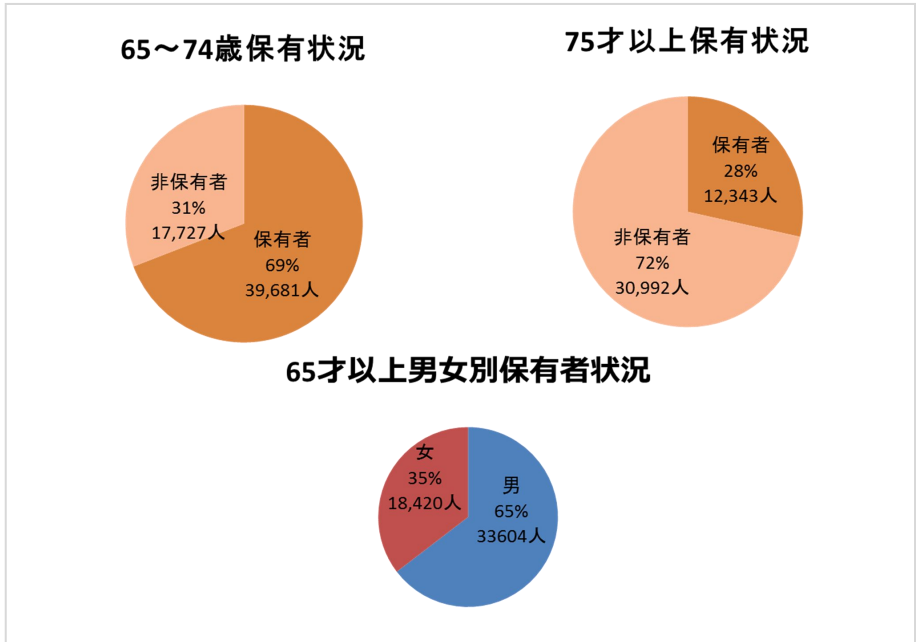
<バス利用者>



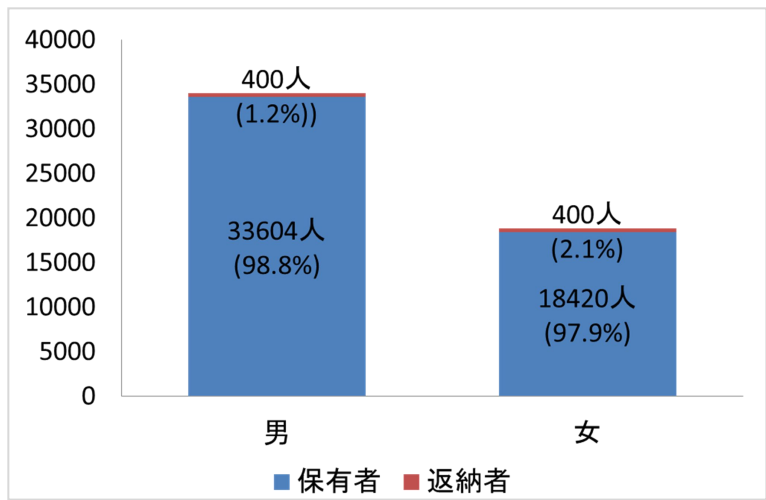
<参考> 高齢者の運転免許状況

- 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%。
- 高齢者の運転免許の返納率は男性1.2%、女性が2.1%と低い。

<高齢者の運転免許保有状況>



<高齢者の運転免許返納状況>



※H27 柏警察調べ
※運転免許保有者数はH28.3.31時点、返納者数はH27.4.1～H28.3.31時点の人数

3-2 交通手段について

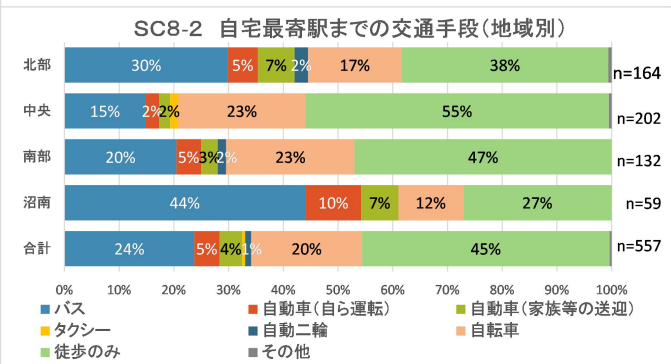
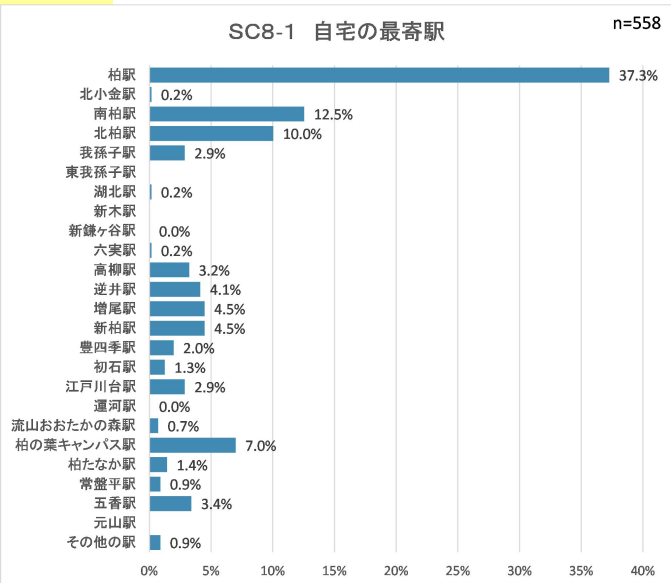
① 最寄駅と駅までの交通手段

- 市民では 37%が最寄駅が柏駅であり、次いで南柏、北柏、柏の葉キャンパス駅が多いがいずれも 10%前後。
- 最寄駅までの交通手段では、市民全体では徒歩が最も多く 45%、次いでバスが 24%、自転車が 20%。沼南地域ではバスの割合が高く、徒歩・自転車の割合が低い。中央地域ではバスの割合が低く徒歩が高い。
- 高齢者アンケートではバスの割合が高く半数を占め、また子育て世代では徒歩のみの割合が 60%を占め

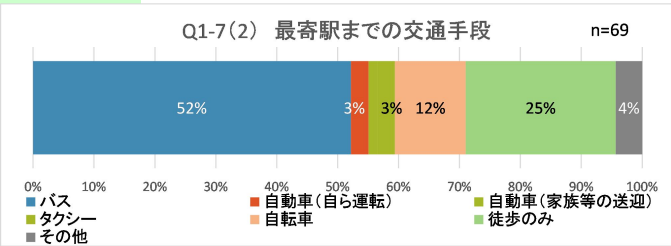
② バス交通について

- 市民アンケートでは、最寄バス停までの距離を把握しており、100～300m が最も多く 40%、半数以上が 300m（4 分）以内。
- 来訪者アンケートでは、市内でのバスの利用有無と頻度を確認しており、利用したことがない方が多く 60%。利用したことがある場合でも、これまでに数回が半数以上と利用頻度が少なく、週に 1 日以上利用しているのは 10%以下である。

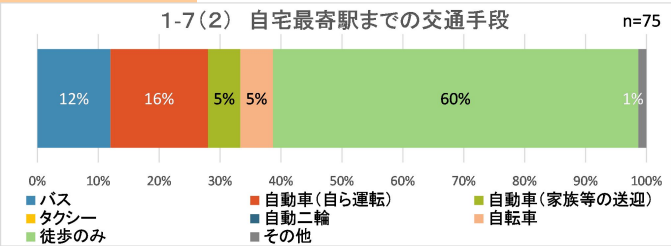
<市民>



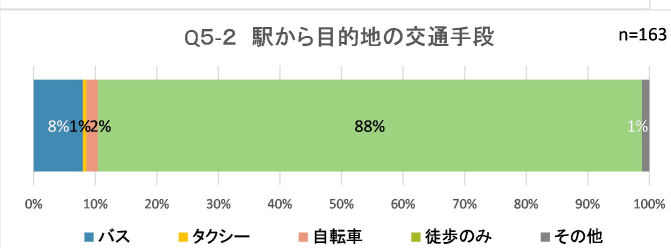
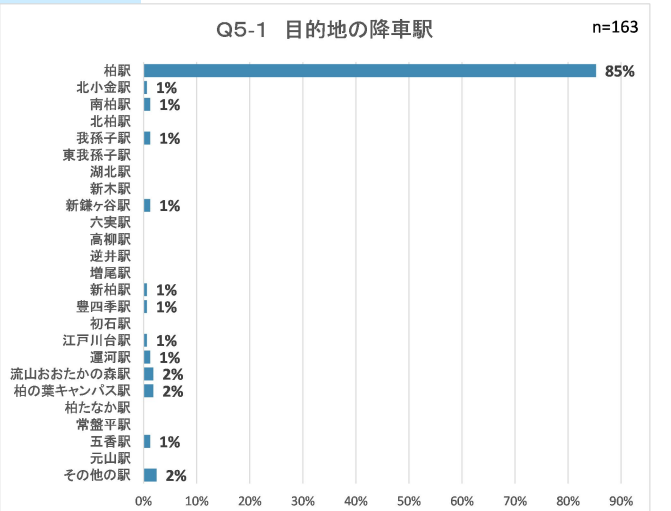
<高齢者>



<子育て世代>



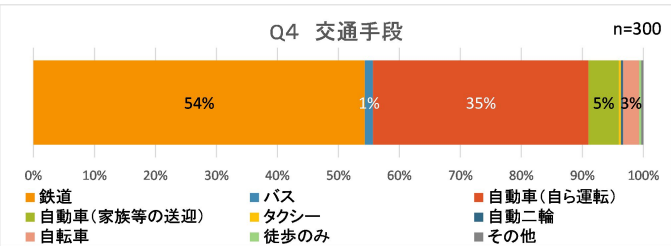
<来訪者>



※下の来訪時の交通手段で「鉄道」と回答した方のみでの集計

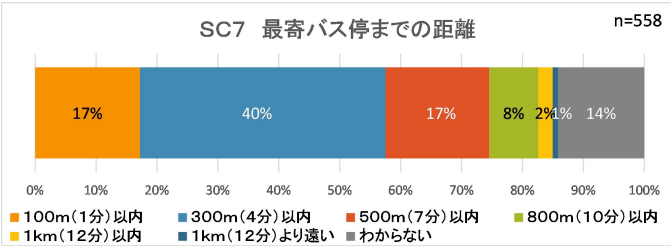
【来訪者の柏までの交通手段】

○来訪者の柏までの交通手段は鉄道が半数以上。一方で、自動車（送迎含む）の割合も 40%。



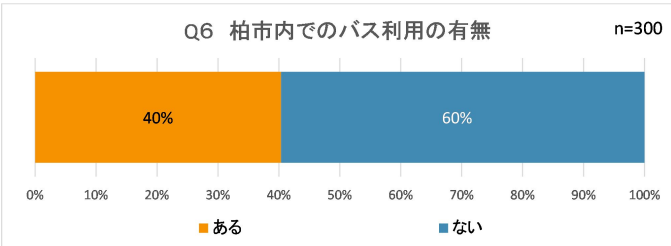
<市民>

【最寄バス停までの距離】

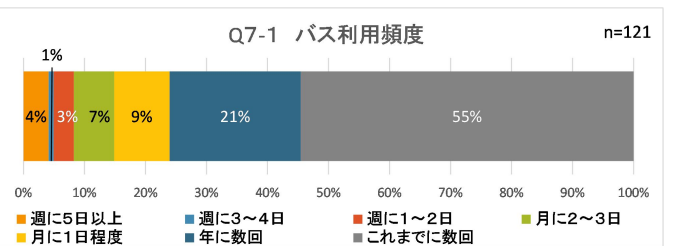


<来訪者>

【柏市内でのバスの利用有無】



【利用したことがある方の利用頻度】



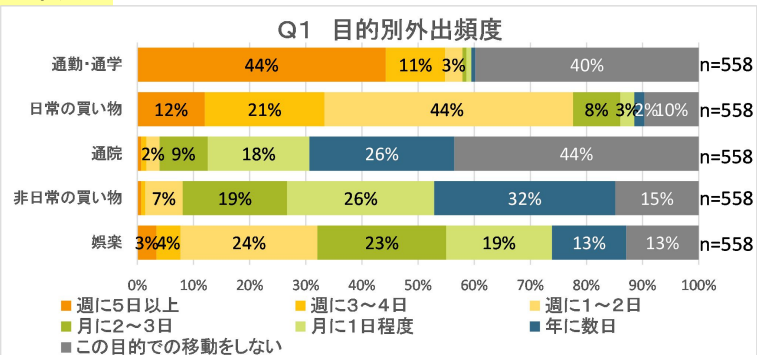
3-3 移動の状況

① 市民の状況

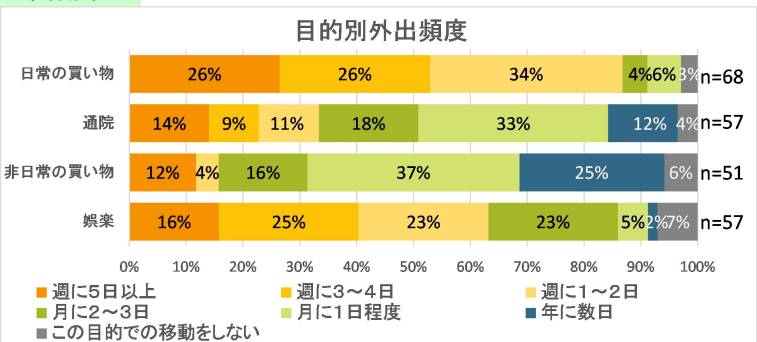
1) 外出頻度

- 市民アンケートでは、通勤・通学では、週に5日以上外出する人が最も多く44%、一方移動しない人も40%存在。
- 日常の買い物では、週に1～2日が最も多く44%、80%近くが週に1日以上移動。
- 通院、非日常の買い物、娯楽は頻度にばらつきがみられ、週に1日以上はそれぞれ30%、50%、75%程度。
- 高齢者アンケートでは、買い物には大きな差がないが、他の目的では頻度が高く、特に通院目的では3分の1程度が週に1回以上外出している。
- 子育て世代アンケートでは、日常の買い物目的では週に3～4日以上の外出が80%に近く、その他の目的

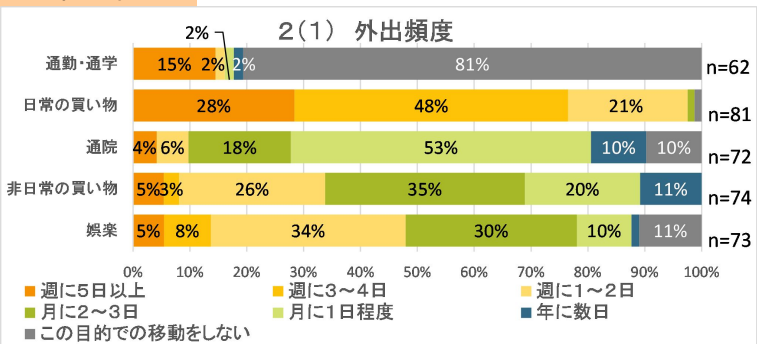
<市民>



<高齢者>



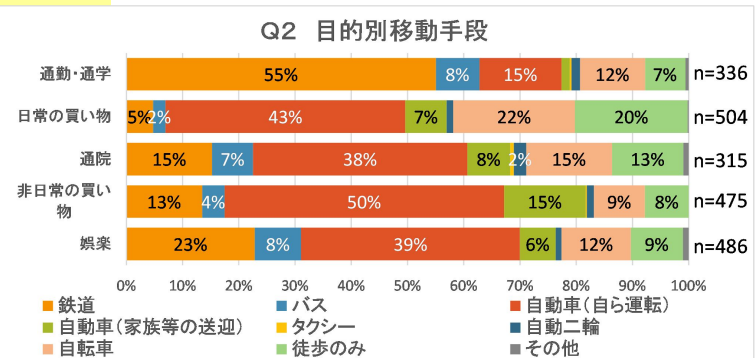
<子育て世代>



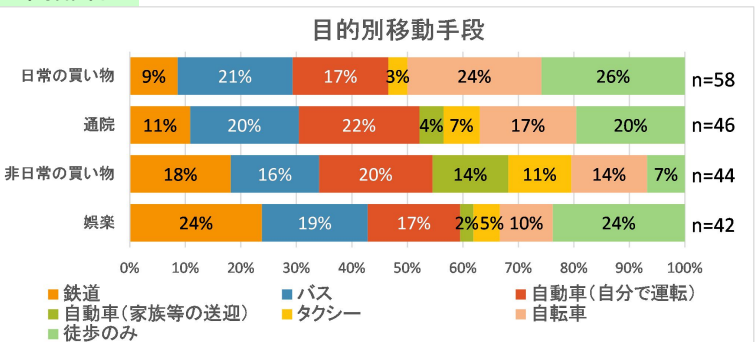
2) 移動手段

- 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%。その他の目的では自動車の割合が高く40%～50%。
- 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、バスの割合が高い。娯楽目的では徒歩のみの割合も高い。
- 子育て世代アンケートでは、全体的に自動車（自ら運転）、徒歩の割合が高い。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

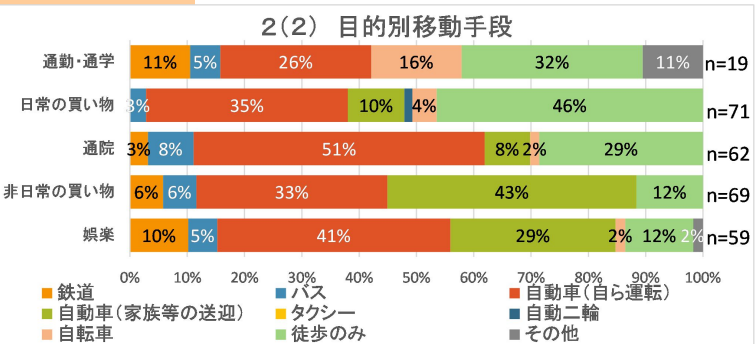
<市民>



<高齢者>



<子育て世代>



※移動を行っている人のみでの集計

3) 移動時間

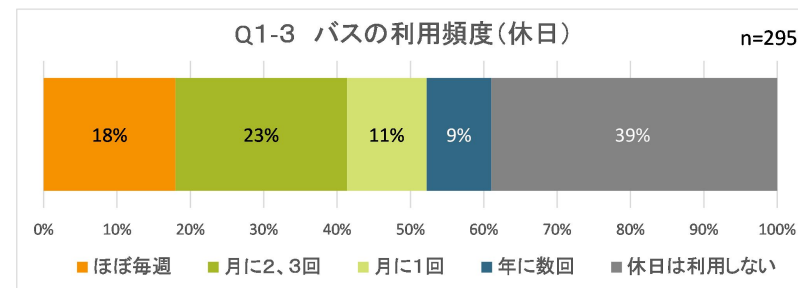
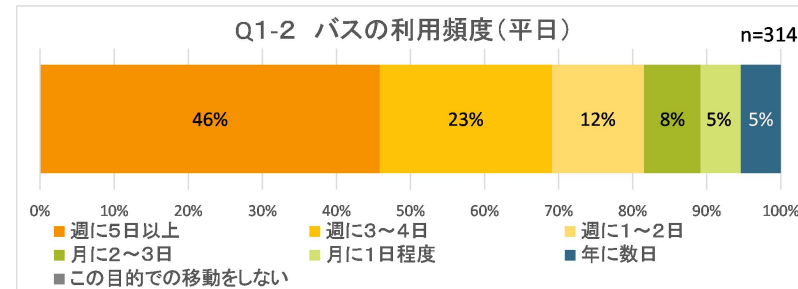
- 通勤・通学目的では、1時間以上が最も高く37%。日常の買い物では15分以内が60%以上、通院・非日常の買い物・娯楽では、30分以内が70%前後。
- 高齢者アンケート、子育て世代アンケートでも同様の傾向である。

② バス利用者の状況

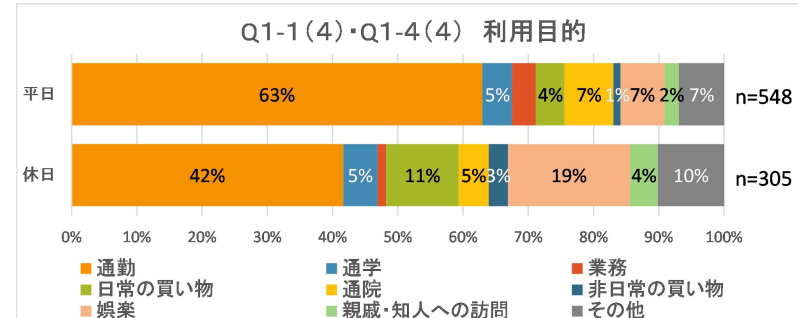
1) 利用頻度と目的・運賃支払い方法

- 平日のバスの利用頻度は、週に5日以上の割合が最も高く46%。週1日以上利用する割合は80%以上。休日では、ほぼ毎週利用しているのは18%であり、月に1回以上は52%と半数程度。
- 平日では、通勤目的での利用が多く63%で。休日では、通勤目的が減少し、娯楽、日常の買い物目的での利用が増加。
- 運賃の支払い方法は、平日休日ともにICカード利用が最も多く75%前後。

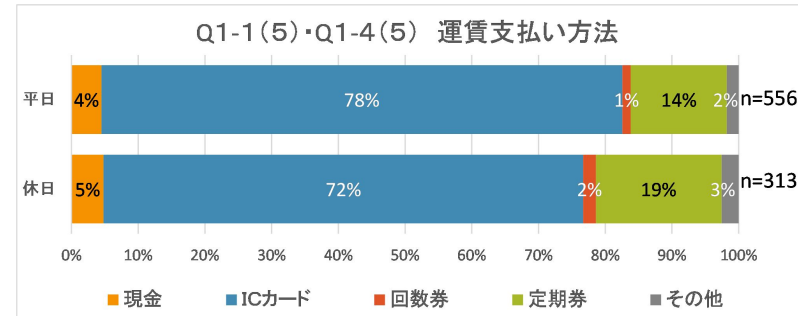
<バス利用頻度（平日・休日）>



<バス利用目的（平日・休日）>



<運賃支払い方法>



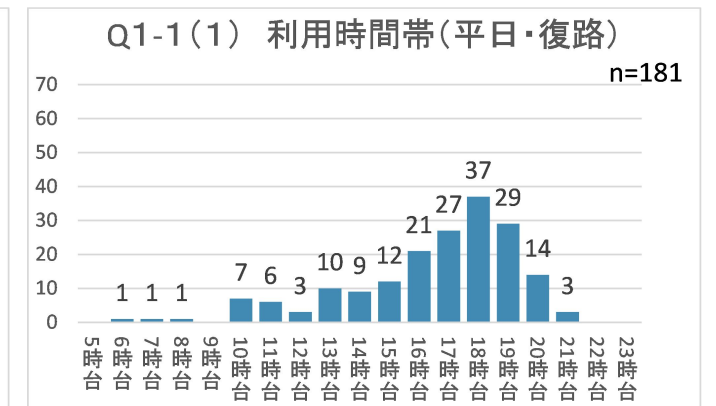
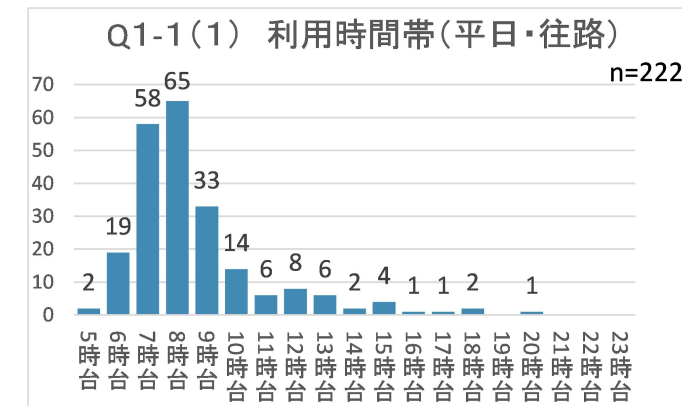
※目的・運賃の支払い方法は往路・復路合計での集計結果
※平日の定期利用者が、休日もバスを利用しているため、休日の定期利用割合が高い

2) 利用時間帯

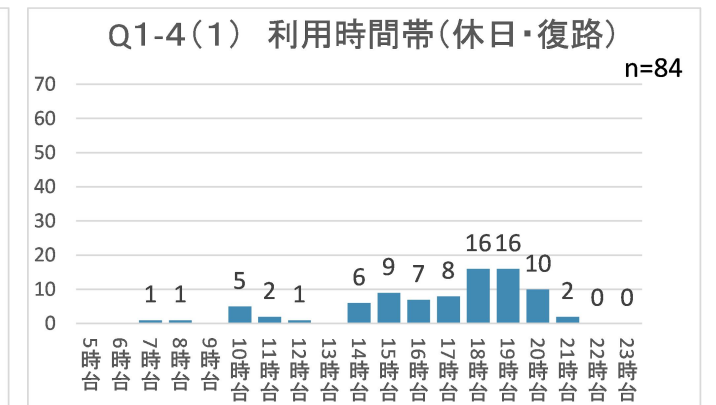
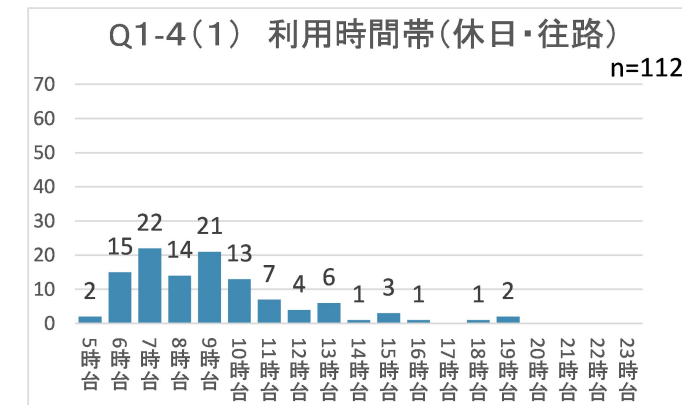
- 平日における1回目の利用（往路）で利用者数が多いのは、7~8時台であり、一方で、2回目（復路）はピークが分散している。
- 休日は平日に比べると、全体的に利用者数が少ない。特に通勤・通学時間帯である朝の7~8時台のピーク時間帯での利用者が少ない。

<路線の利用時間帯>

【平日】



【休日】

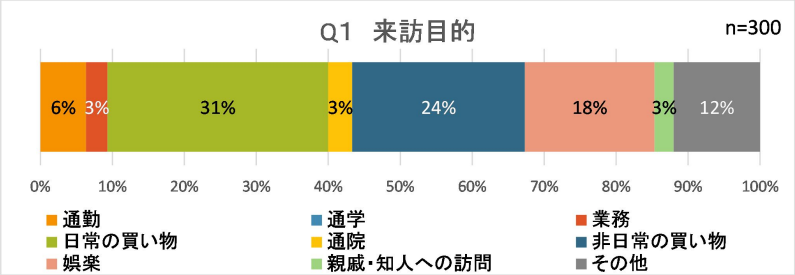


③ 来訪者の状況

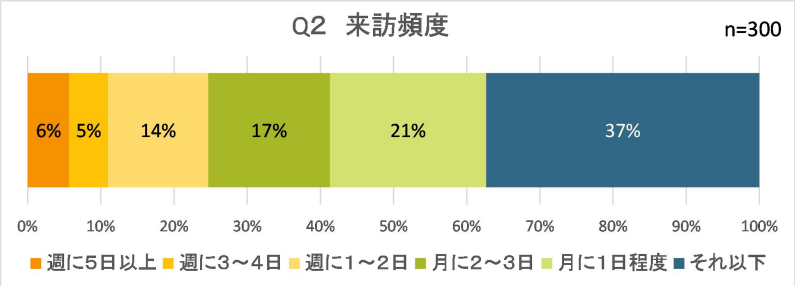
1) 来訪目的と頻度

- 来訪目的は、日常の買い物が最も多く 31%、次いで非日常の買い物が 24%。
- 来訪頻度は、月に 1 日以上来訪している割合が 63%、週に 1 日以上が 25%程度。

＜柏市への来訪目的＞



＜柏市への来訪頻度＞



＜参考＞かしわ乗合ジャンボタクシー・カシワニクルについて

- かしわ乗合ジャンボタクシー、カシワニクルともに、市民アンケートでは利用したことがある方の割合は少なく、それぞれ 3%、2%。
- 地域別にみても、南部地域、沼南地域は他の地域に比べると少し利用者が多いものの大きな差はない。
- 利用目的は、日常の買い物、通院目的が多く、日常の移動手段として利用されている。
- 一方、高齢者アンケートでは利用したことがあると回答した割合は 10%ほど存在。

＜高齢者アンケート＞

【かしわ乗合ジャンボタクシーの利用】

	回答数	%
利用したことが無い	18	86%
これまでに数回利用	1	5%
年に数回程度	0	0%
月に数回程度	2	10%
週に1回以上	0	0%
合計	21	100%

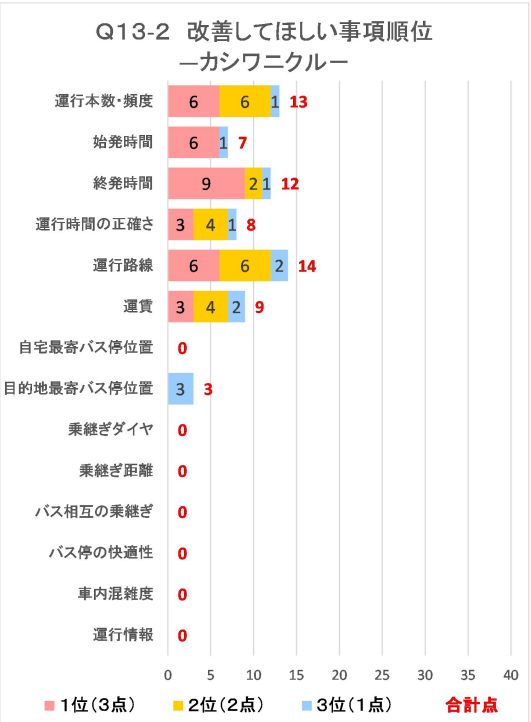
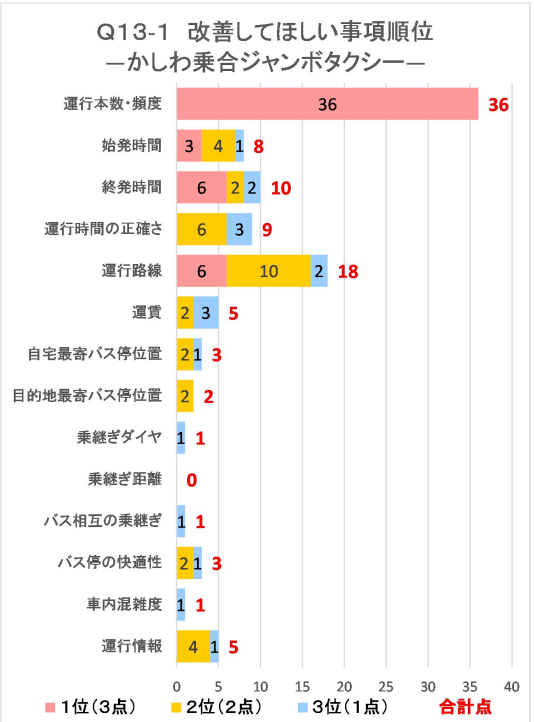
【カシワニクルの利用】

	回答数	%
利用したことが無い	19	90%
これまでに数回利用	0	0%
年に数回程度	0	0%
月に数回程度	2	10%
週に1回以上	0	0%
合計	21	100%

※当該地域居住者 23 名のみの回答結果（未回答 2 名）

- 改善してほしい事項として、かしわ乗合ジャンボタクシーでは運行本数・頻度が最も多く、次いで運行路線である。また、カシワニクルでは項目間に大きな差がなく、運行本数・頻度、運行時間帯（始発・終発）、運行路線、運賃が重要とされている。

＜かしわ乗合ジャンボタクシー・カシワニクルの改善してほしい事項（総合得点）＞



3-4 路線バスに対する評価

① 満足度

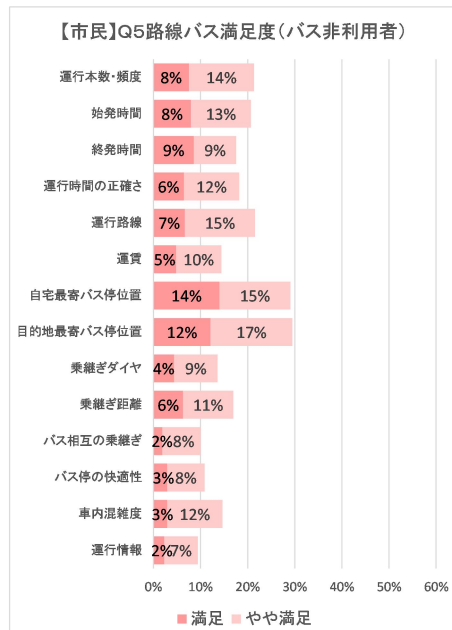
(満足・やや満足の合計)

○市民で日常的にバスを利用していない方は、全体的に満足度が低い。一方、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の結果では、全体的に満足度が高く、特に市民アンケートバス利用者のバス停位置に対する評価が高い。(半数程度が満足と回答)

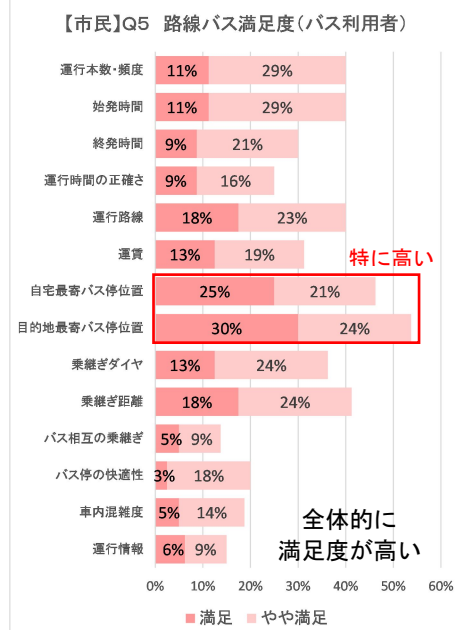
○高齢者アンケートの結果は、バス非利用者に比べて満足度が高い傾向にあり、また子育て世代ではバス非利用者と同様の傾向にある。

○来訪者はどの項目に対しても満足度が低い。

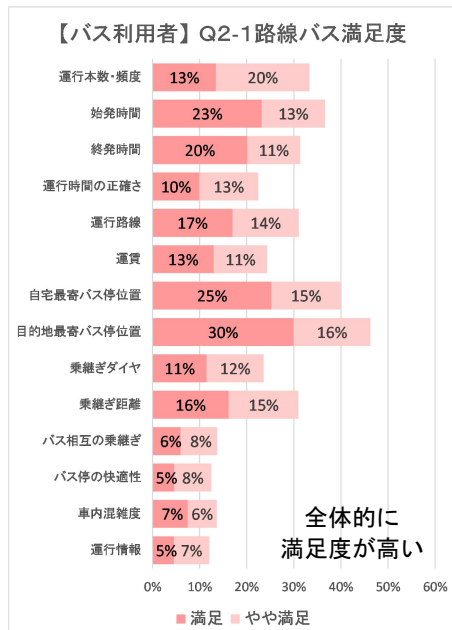
<市民> (バス非利用)



(バス利用)



<バス利用者>



② 不満度

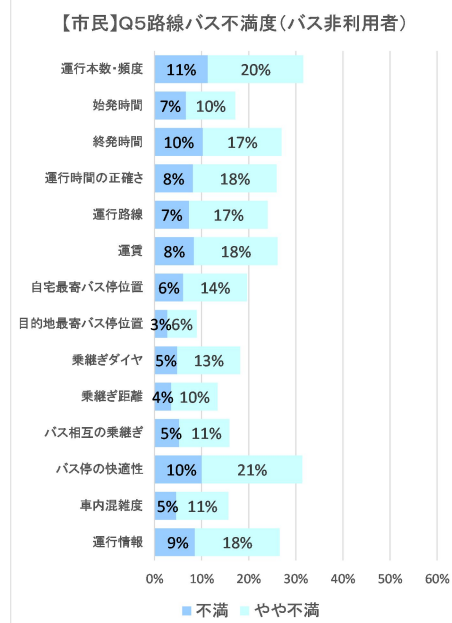
(不満・やや不満の合計)

○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る。特にバス利用者アンケートでは、運行本数・頻度、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い。

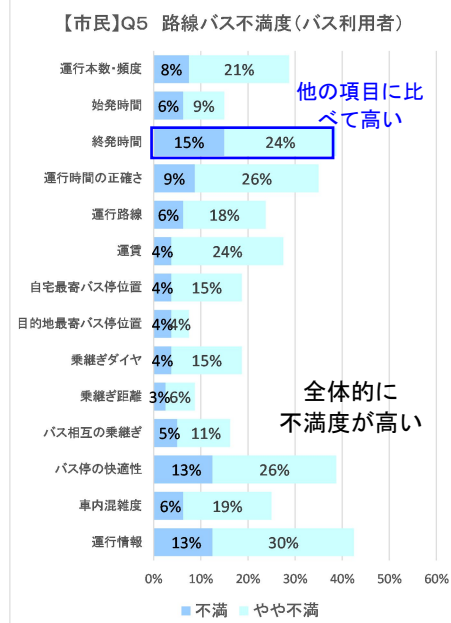
○子育て世代では運行本数・頻度に対する不満度が他に比べて高い。

○満足度と同様に、来訪者の不満度は全体的に低い。

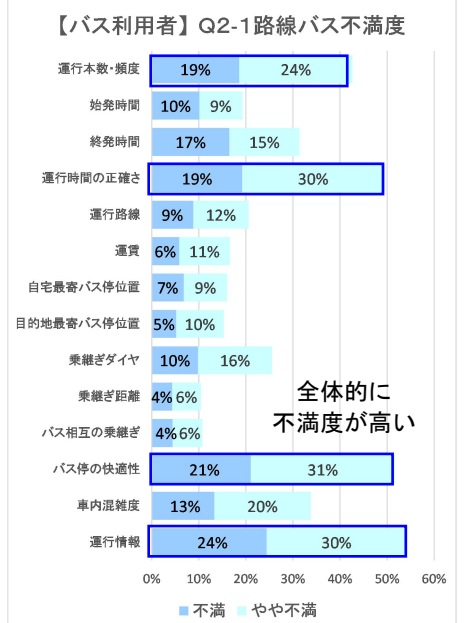
<市民> (バス非利用)



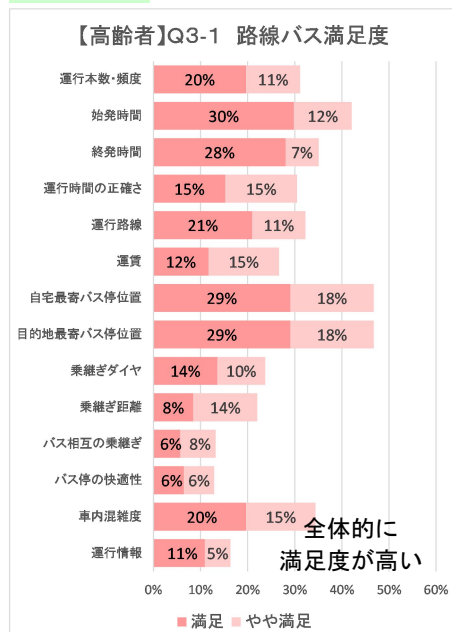
(バス利用)



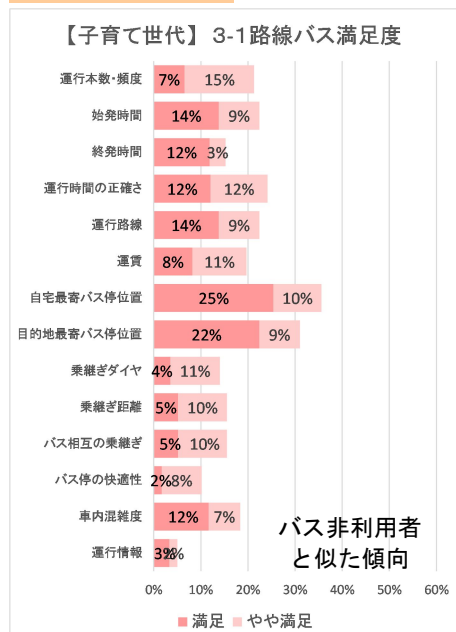
<バス利用者>



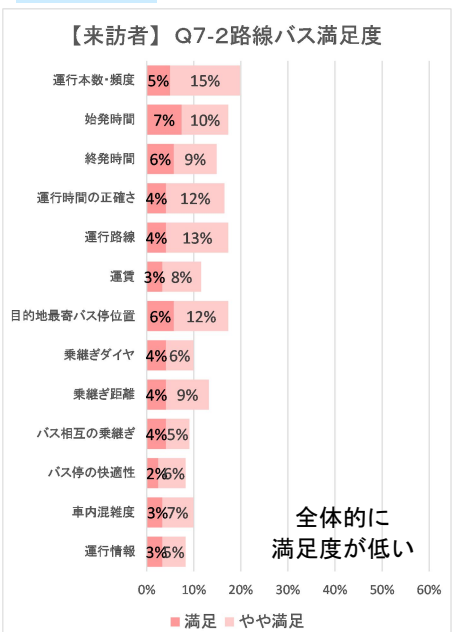
<高齢者>



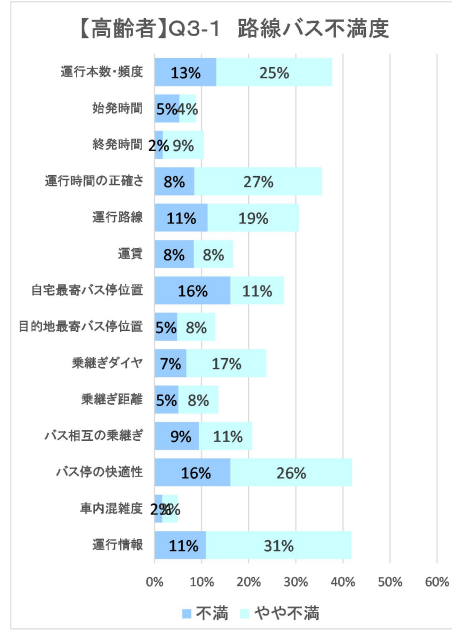
<子育て世代>



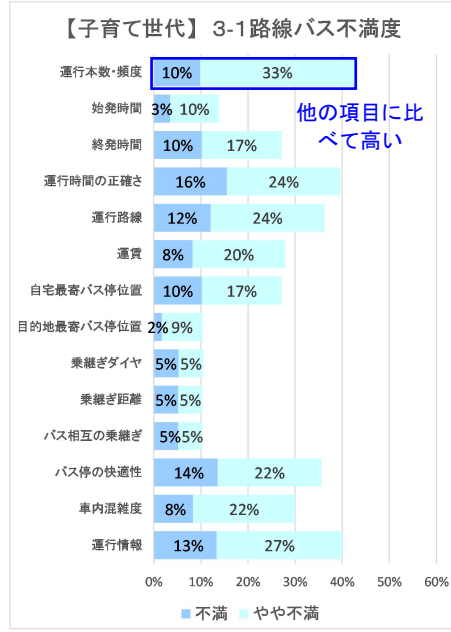
<来訪者>



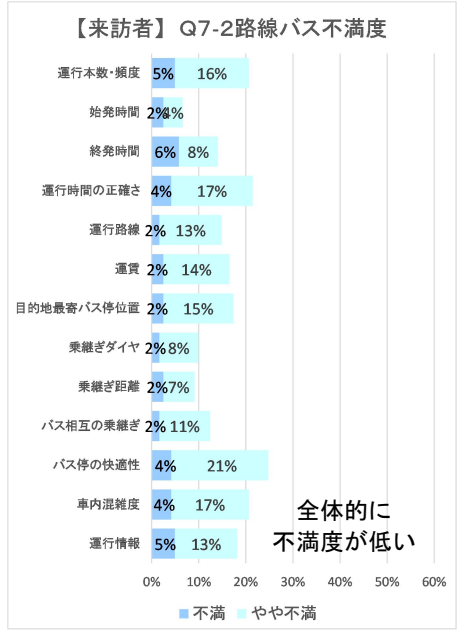
<高齢者>



<子育て世代>



<来訪者>



※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)

※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)

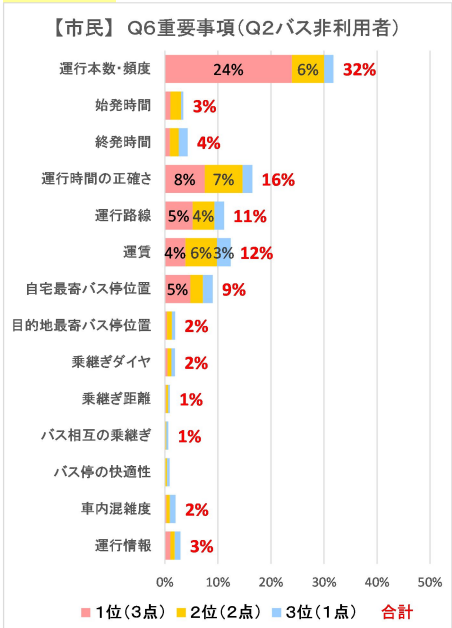
③ 重要度

- 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い。
- 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る。
- その他、子育て世代では自宅最寄バス停の位置が他の調査より高い。

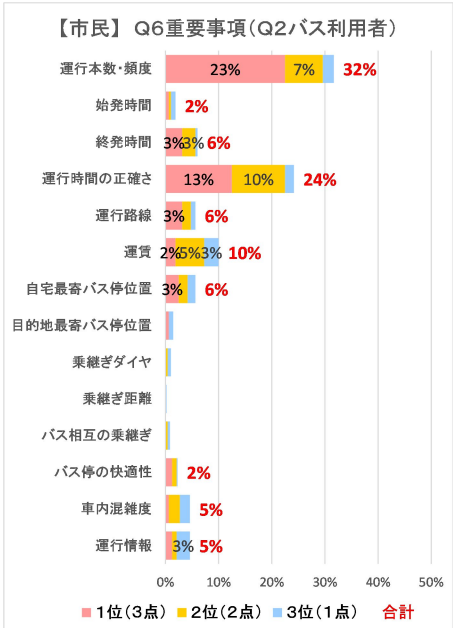
＜地域別の状況＞

- 市民アンケート調査結果を地域別にみると、中央 1 地域では運行本数・頻度、始発時間に対する満足度が高いが、そのほかでは自宅最寄バス停、目的地最寄バス停が高くなっている。特に、北部 1 地域、南部 2 地域で高い。
- 一方で、不満度をみると北部 1 地域では平均の不満度が特に高く、なかでも運行本数・頻度が課題となっている。その他、北部 2 地域では運行時間の正確さ、中央地域、南部 2 地域など常磐線に近い地域ではバス停の快適性の評価が低く、南部 1 地域では運行本数・頻度について、沼南地域では運行時間の正確さが低くなっている。

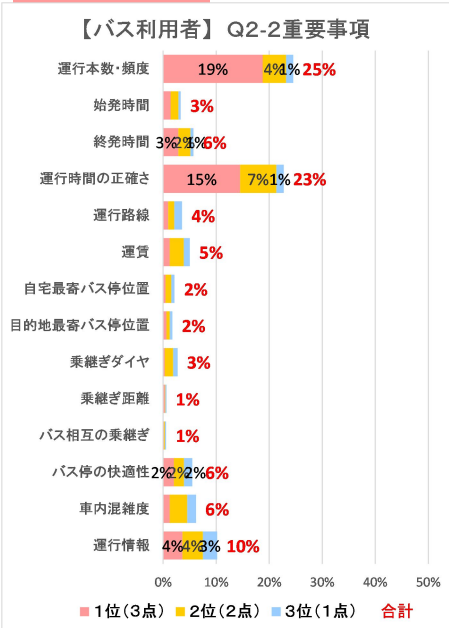
＜市民＞ （バス非利用）



（バス利用）



＜バス利用者＞



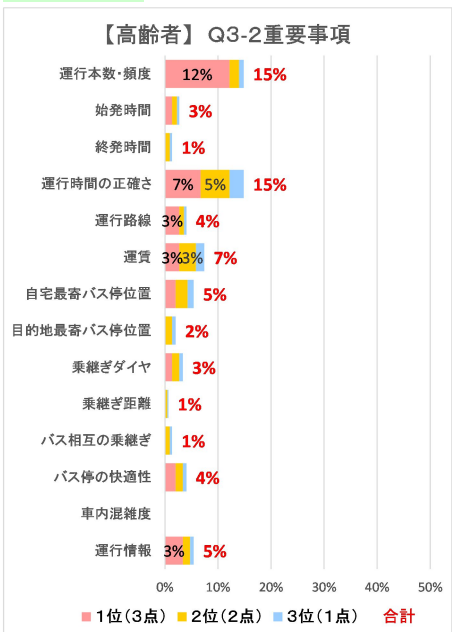
満足の割合(満足＋やや満足)

	北部1	北部2	中央1	中央2	南部2	南部1	沼南
運行本数・頻度	14%	29%	36%	18%	28%	15%	29%
始発時間	20%	29%	32%	13%	32%	15%	27%
終発時間	16%	28%	24%	12%	25%	11%	22%
運行時間の正確さ	16%	23%	24%	12%	25%	13%	24%
運行路線	17%	31%	26%	19%	28%	20%	31%
運賃	16%	22%	17%	9%	25%	11%	24%
自宅最寄バス停位置	41%	35%	29%	22%	40%	27%	32%
目的地最寄バス停位置	40%	40%	27%	26%	39%	28%	37%
乗継ぎダイヤ	16%	22%	17%	12%	14%	15%	25%
乗継ぎ距離	20%	27%	17%	12%	25%	19%	32%
バス相互の乗継ぎ	9%	13%	15%	7%	5%	8%	17%
バス停の快適性	11%	17%	12%	6%	7%	16%	19%
車内混雑度	23%	16%	14%	7%	12%	15%	24%
運行情報	10%	13%	12%	4%	9%	11%	15%
平均	19%	25%	21%	13%	22%	16%	26%

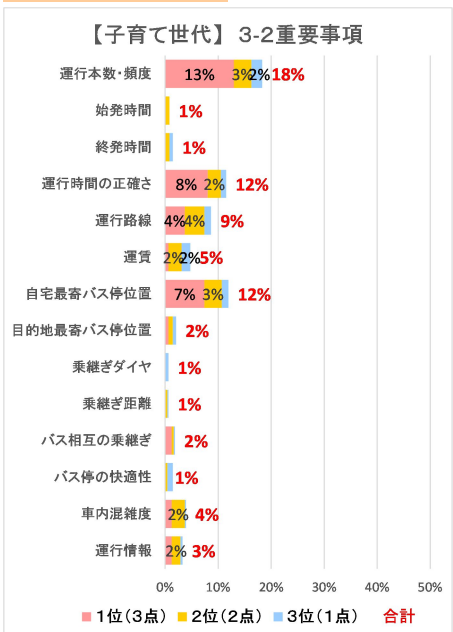
不満の割合(不満＋やや不満)

	北部1	北部2	中央1	中央2	南部2	南部1	沼南
運行本数・頻度	60%	28%	15%	26%	30%	35%	29%
始発時間	23%	19%	13%	14%	12%	25%	10%
終発時間	42%	30%	18%	28%	23%	32%	29%
運行時間の正確さ	36%	39%	15%	28%	21%	21%	34%
運行路線	36%	23%	17%	24%	19%	25%	24%
運賃	40%	19%	23%	28%	25%	25%	24%
自宅最寄バス停位置	19%	24%	19%	13%	19%	16%	31%
目的地最寄バス停位置	9%	7%	9%	6%	9%	11%	14%
乗継ぎダイヤ	28%	14%	13%	18%	30%	17%	10%
乗継ぎ距離	19%	6%	12%	14%	18%	11%	12%
バス相互の乗継ぎ	27%	6%	12%	19%	23%	13%	14%
バス停の快適性	42%	25%	26%	40%	37%	28%	29%
車内混雑度	12%	20%	18%	29%	9%	12%	10%
運行情報	36%	34%	22%	33%	25%	23%	29%
平均	31%	21%	17%	23%	21%	21%	21%

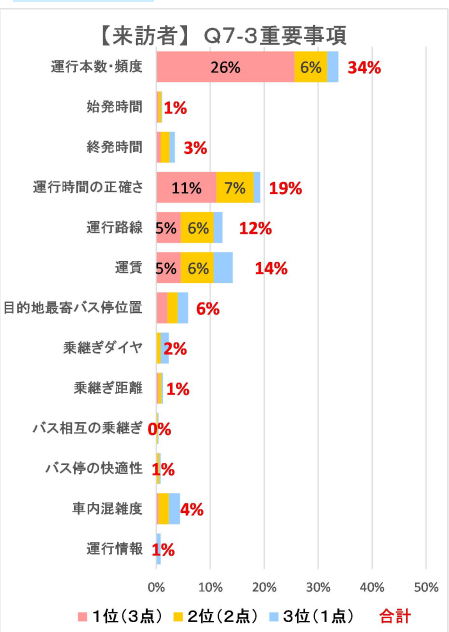
＜高齢者＞



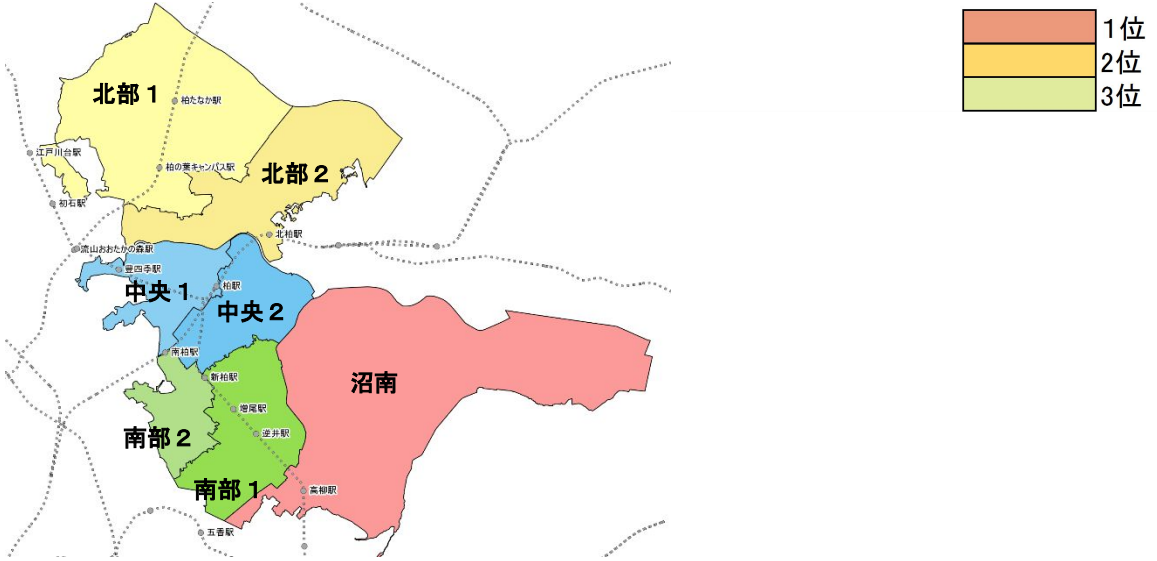
＜子育て世代＞



＜来訪者＞



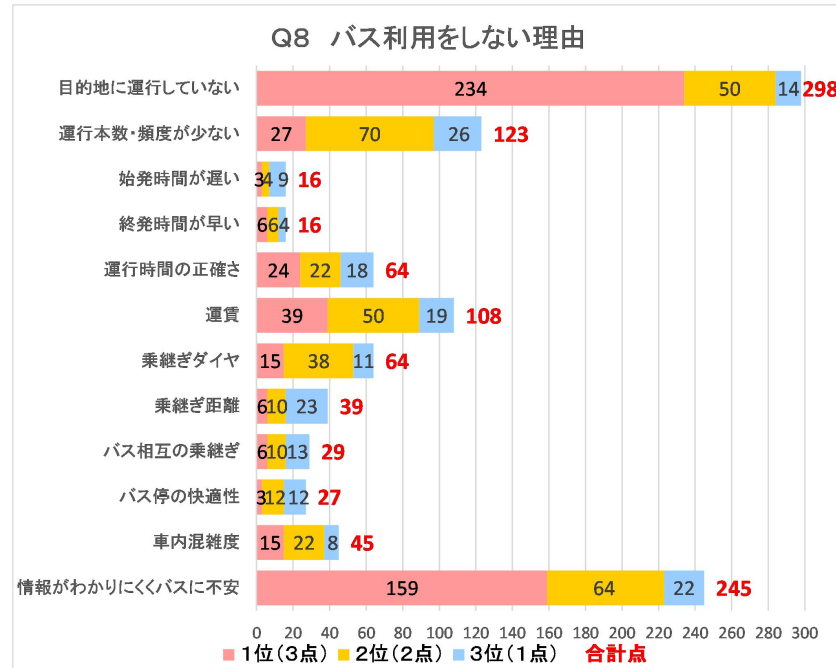
※各調査の回答者数に対して 6 点（1 人あたりの持ち点）をかけた合計点に対する割合
※市民アンケートバス利用者は、日常の移動時の交通手段でいずれかの目的でバスを選択した回答者（非利用者：478 名、利用者：80 名）
※来訪者アンケートは柏市内でバスを利用したことがある方のみ回答（121 名）



④ 路線バスを利用しない理由（来訪者アンケート）

- 路線バスを利用しない理由として、目的地に運行していないこと、情報がわかりにくくバスに不安の2つの項目が特に高い。
- 「目的地に運行していない」を理由に挙げた方のうち、70%以上が駅周辺の施設を利用していることから、バスを利用する必要がないため回答したと考えられる。
- また、バスを利用する際に活用している情報源は、バス事業者のHPやYahoo!・Google等のインターネットサイトが多く、どちらも23%である。

＜バスを利用しない理由＞

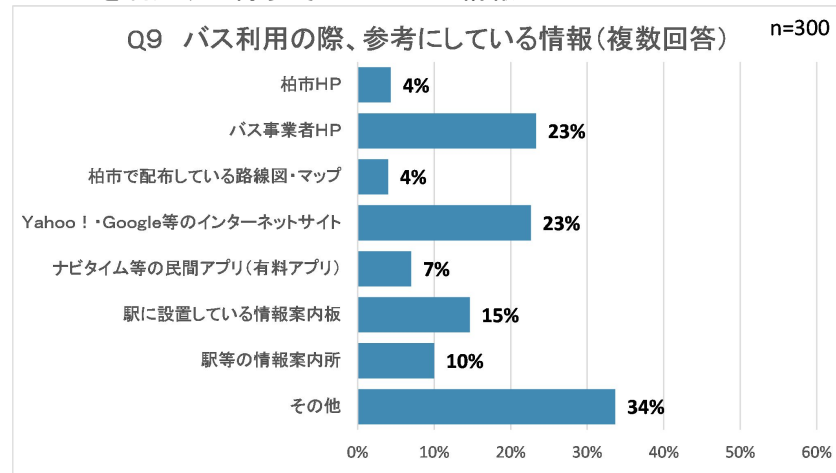


【目的地の状況】

- ・「目的地に運行していないため」と回答した117名のうち、74%（87名）が柏駅やその他駅周辺の施設を主な目的地としている。
- ・その他施設は、セブンパークアリオ柏・イオンモール柏・市役所等行政施設で合計9%（10名）

※利用したことがない方のみ回答（179名）

＜バスを利用する際参考にしている情報＞



- ・情報提供に対する改善要望として、「行き先とバス路線・バス停との関係がわからない」との意見が多く、そのほか、駅での案内、路線図の見にくさ、電子検索媒体の充実の意見がある。
- ・また、事業者間の連携を望む意見もあ

※回答者数 300 名に対する割合

⑤ 路線バスで行けない目的地（市民アンケート）

- 市民アンケートでの路線バスで行けない目的地をみると、駅や買い物施設が多い。
- 駅については、柏の葉駅が最も多く、回答者の地域内訳をみると柏市北部からの意見が多い。続く柏駅への要望は北部のほか南部1から、逆井へも南部1からの意見が多い。
- また、個別の施設ではセブンパークアリオ柏への要望が最も多く、地域は市域全体に広がっている。
- そのほか、市役所や慈恵医大病院への要望も挙がった。

＜路線バスで行けない目的地（市民アンケート）＞

箇所	件数	箇所	件数	箇所	件数
駅	78	買い物	61	病院	13
柏	16	アリオ柏	31	慈恵医大病院	5
柏の葉	18	ららぽーと柏の葉	6	市立柏病院	3
柏たなか	6	イオンモール柏	8	がん研究センター東病院	2
高柳	1	モラージュ柏	8	その他	3
逆井	10	道の駅しょうなん	7	学校	5
増尾	3	その他	10	地域	22
豊四季	3	行政施設	22	娯楽	17
南柏	7	市役所	10	その他	14
流山おおたかの森	5	中央体育館	2		
新柏	3	市民会館	2		
その他	9	その他	15		

○居住地との関係

	柏	柏の葉	柏たなか	高柳	逆井	増尾	豊四季	流山おおたかの森	南柏	新柏
北部1	5	5	4	0	0	0	1	0	0	0
北部2	2	9	2	0	0	0	0	2	0	0
中央1	1	2	0	0	0	0	2	2	3	0
中央2	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1
南部2	1	2	0	0	0	1	0	0	1	1
南部1	4	0	0	0	9	2	0	0	1	0
沼南	2	0	0	1	1	0	0	0	1	1
合計	16	18	6	1	10	3	3	5	7	3

	アリオ柏	ららぽーと柏の葉	イオンモール柏	モラージュ柏	道の駅しょうなん
北部1	2	1	1	1	1
北部2	5	3	1	3	1
中央1	4	0	1	1	0
中央2	5	0	1	2	2
南部2	3	2	2	0	0
南部1	5	0	1	1	1
沼南	7	0	1	0	2
合計	31	6	8	8	7

【商業施設へのバスの状況（休日）】

（●：無料シャトル・○：路線等）

＜セブンパークアリオ柏＞

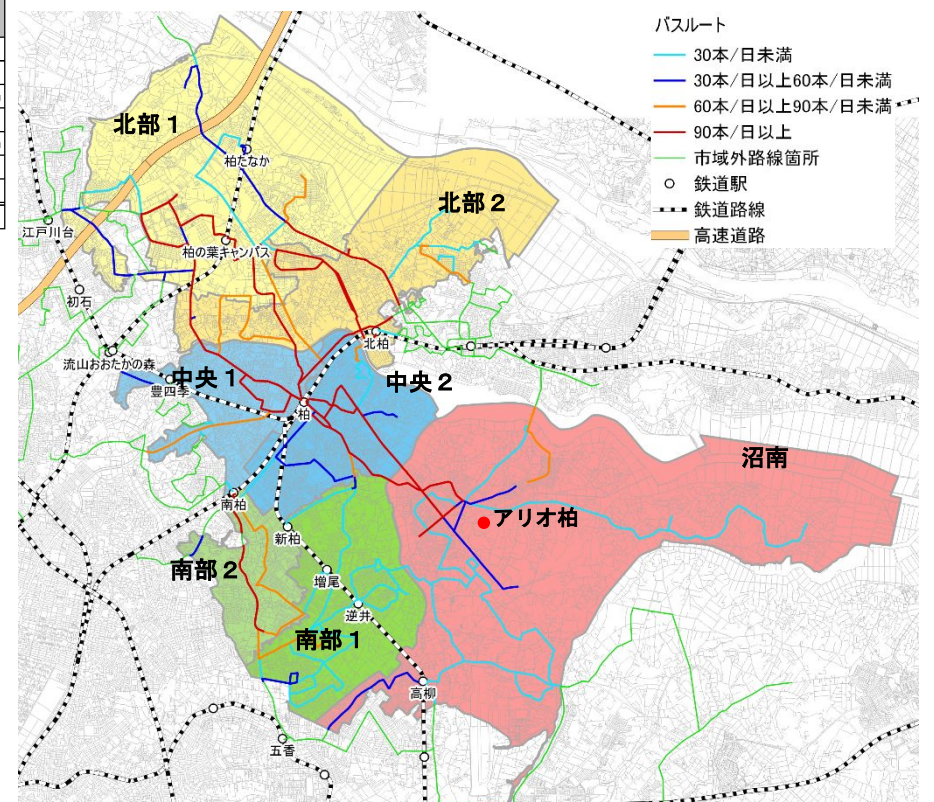
- 我孫子駅：3本/時間程度
- 柏駅：4～6本/時間程度
- 新鎌ヶ谷駅：6本/日程度

＜イオンモール柏＞

- 南柏駅：2本/時間
- 柏駅：2本/時間
- その他、豊四季・光ヶ丘・千代田・大津ヶ岡・新柏・増尾方面等

＜モラージュ柏＞

- 柏駅：2～3本/時間
- 我孫子駅：1本/時間
- 柏駅：2本/時間



4. その他意見収集結果

① 意見整理の対象

○議会での答弁内容や会派要望、市長への手紙といった市役所に寄せられている意見のほかに、東武バスに寄せられている意見や、ツイッターで投稿されている意見についても確認。

	議会質問	会派要望	市長への手紙	東武バスへの意見	ツイッター
期間	平成 22 年 6 月～ 平成 28 年 3 月	平成 23 年度～ 平成 27 年度	平成 24 年度～ 平成 28 年度（途中）	平成 27 年 8 月～ 平成 28 年 7 月	平成 27 年 9 月～ 平成 28 年 8 月
件数	144 件	57 件	26 件	13 件	296 件

② 主な意見の内容

	議会質問	会派要望	市長への手紙	東武バスへの意見	ツイッター
コミュニティバス	・コミュニティバスの運行・復活 ・他市のコミュニティバスとの連携	・ルートの増設（光ヶ丘団地⇄市立柏病院、高南台・しいのき台、五香駅、北部地域、市役所等公共施設、市内全域） ・運賃の値下げ（100 円） ・時刻表の文字を大きく、バス停改良	・市役所、布瀬地域、鷺野谷地域への運行	—	—
デマンド交通（かしわ乗合ジャンボタクシー）	・運賃の値下げ ・南柏駅、五香駅等との接続 ・公共施設への運行		・かしわ乗合ジャンボタクシーの通勤時間への拡大 ・車内アナウンス ・高柳駅への乗り入れ ・カシワニクルの全市拡大	—	—
路線バス	・運賃の値下げ ・ノンステップバスの導入 ・バス停環境の改善（上屋、ベンチ等） ・イオンモール柏、病院等送迎バスとの連携 ・路線の改善（北部⇄柏駅・北柏駅、柏駅⇄市役所、手賀沼、その他不便地域）	・高柳駅⇄五香駅の増便 ・終バスの延長（南柏→酒井根、豊四季台循環、柏駅→小野塚台、） ・増便（東中新宿→南柏、江戸川台→柏の葉、白寿荘） ・ルートの増設（公共施設循環、逆井駅・南増尾駅、青葉台・南柏） ・ノンステップバスの導入	・柏市と松戸市をつなぐ路線の運行 ・ルート増設（布施前原地区、沼南庁舎⇄文化会館、市役所） ・路線延伸（我孫子駅⇄手賀の杜路線を沼南庁舎前） ・増便（柏の葉キャンパス駅⇄柏の葉公園住宅、柏駅⇄ウェルネス柏） ・バスレーンの設置	・柏の葉キャンパス駅西口から国立がんセンター行きのバスの増便 ・柏駅から、布瀬、免許センター・流山セントラルパーク、名戸ヶ谷、沼南車庫（朝）の増便	・逆井駅からセブンパークアリオ柏へのルート新設 ・セブンパークアリオ柏のシャトルバス遅延解消
結節点	・高柳駅の駅前広場整備 ・柏駅、北柏駅のエレベータ設置	—	—	—	・中央改札付近のエスカレーター設置 ・駅構内トイレの整備 ・機械式立体駐輪場の設置
駅舎・鉄道	・東武野田線の快速運転 ・高柳駅の橋上化、自由通路整備 ・豊四季駅南口改札設置	—	・逆井駅タクシー乗降場の屋根設置	—	・常磐線各駅停車と快速線とのダイヤ接続 ・常磐線遅延の解消
その他	・自転車道の整備（利根川、手賀沼でのサイクリングロード整備） ・駐輪場整備 ・国道 16 号バイパス整備 ・道路の渋滞対策	—	・多言語対応 ・LRT の導入	—	・道路の渋滞対策（セブンパークアリオ柏付近、旧水戸街道）

5. 意見収集結果のまとめ

○ここまでに整理した状況をまとめると以下のとおり。

■市民全体

- ・通勤・通学では半数以上が鉄道を利用。（主に市外への移動）
- ・その他、買い物（日常・非日常）や通院、娯楽では50～60%が自動車（送迎含む）を利用。

【バス利用者】

- ・運行時間の正確さや運行情報に対する重要度が高い。
- ・バス停の位置や乗継に関しては満足の割合が不満の割合を上回っている。
- ・一方、終発時間、運行時間の正確さ、運行情報は不満の割合のほうが高い。（利用者アンケートより）
- ・市民全体に対して自家用車の保有割合が少ない。
- ・週に5日以上利用する割合は半数以下、週に1日以上は80%程度。

【バス非利用者】

- ・バス停環境、運行本数・頻度に対する不満度が高く、特に運行本数・頻度については重要度も最も高く、改善が必要な事項である。

■高齢者・子育て世代

【高齢者】

- ・運転免許、自動車の保有割合が女性が特に低く、15%程度
- ・最寄駅まではバスで移動する割合が市民全体より高い。
- ・全体的な満足度は高いものの、運行本数・頻度、運行の正確さに対する不満度や重要度は高い。

【子育て世代】

- ・自家用車の保有は多いが自ら運転の割合は少ない。
- ・しかし、日常の移動では徒歩や自転車が多くバスの利用

■北部地域

- ・最寄駅まではバスの割合が30%程度。
- ・柏駅へのバス路線の運行要望があるが、乗降客数でみると柏の葉キャンパス駅以南の梅林バス停までの利用が多い。
- （北部1）バスに対する不満度が高く、特に運行本数・頻度の評価が低い。
- （北部2）北部1に対してバスに対する満足度は高く、不満度は低いが、運行時間の正確さに対する不満度は高い。

■市外からの来訪者

- ・来訪目的は日常の買い物が多く30%程度、非日常の買い物、娯楽も20%前後存在。
- ・来訪頻度は、週に1日以上は25%程度、月に1回程度は60%以上。
- ・来訪時の交通手段は鉄道が半数以上と最も多いが、自動車（送迎含む）も40%存在。
- ・柏市内で鉄道を降りた後はほとんどが徒歩で移動。（90%弱）
- ・バスを利用しない理由は、「目的地に運行していない」「情報がわかりにくくバスが不安」の意見が多い。（しかし、目的地は駅周辺が多数）

■中央地域

- ・自動車の保有割合が低い。
- ・最寄駅までは徒歩の割合が半数以上、自転車も合わせると80%程度。
- ・全体的にバスに対する満足度、不満度が低く、バスの利用機会が少なくバス交通に対する関心が低いと考えられる。

■沼南地域

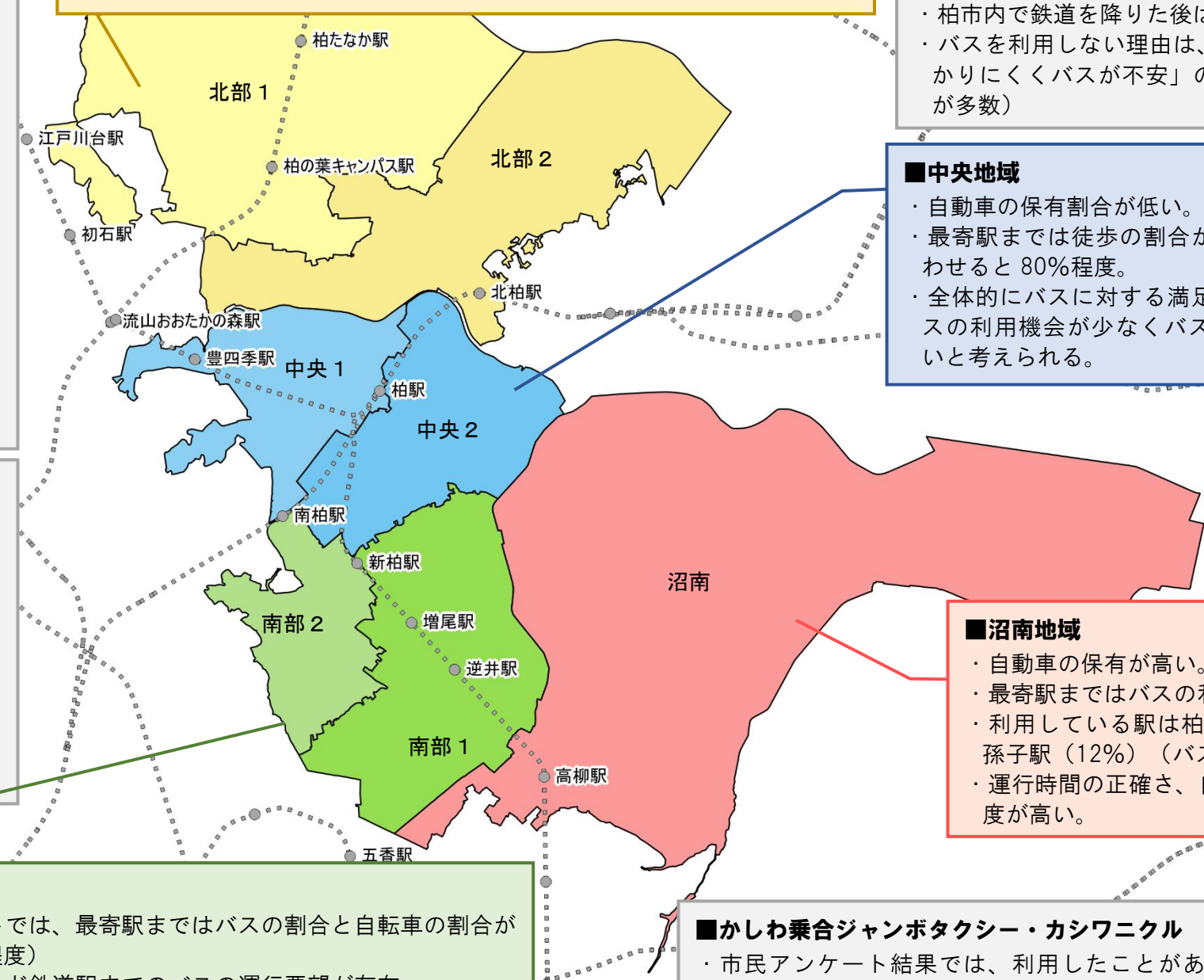
- ・自動車の保有が高い。
- ・最寄駅まではバスの利用割合が高い（45%）
- ・利用している駅は柏駅（40%）や高柳駅（30%）、我孫子駅（12%）（バスでの利用を見ると柏駅が多い）。
- ・運行時間の正確さ、自宅最寄バス停の位置に対する不満度が高い。

■南部地域

- ・市民アンケートでは、最寄駅まではバスの割合と自転車の割合が同程度（20%程度）
- ・逆井駅や柏駅など鉄道駅までのバスの運行要望が存在。
- （南部1）運行本数・頻度の対する不満度が高い。
- （南部2）中央地域のバスの評価と近い傾向。

■かしわ乗合ジャンボタクシー・カシワニクル

- ・市民アンケート結果では、利用したことがある方の割合は少なく、運行地域でも少ない。一方、高齢者アンケート調査結果では市民アンケートよりも利用率が少し高い。
- ・利用したことがある方の利用目的は、日常の買い物や娯楽等で日常の移動手段として利用されている。
- ・かしわ乗合ジャンボタクシーの改善要望が多い事項は運行本数・頻度、運行経路であ



6. 現状での課題と地域公共交通網形成計画の方向性（案）

アンケート調査結果等から柏市内の現状を受け、第一回協議会で提示した地域公共交通計画網形成計画の検討の方向性を更新する。

現状および運行の状況		利用実態および意向	課題事項	検討の方向性
公共交通	高齢化社会の到来	○高齢者アンケート調査では、特に <u>女性の自動車保有割合が10%程度と低い</u> 。	⇒今後、 <u>高齢化が進むと移動手段がない人が増加する</u> 。	地域状況に応じたバス路線への再構築
	バス等	○バス路線網は柏駅を中心に放射状に広がっており、柏駅に接続する路線では運行本数が多いものの、南部や東部では路線密度も低く運行本数も少ない。	⇒ <u>自動車の利用割合が高い</u> 。 ⇒柏駅から距離が離れるにつれてバス利用者数が減少しており、 <u>一部路線延長が長い路線では非効率な運行となっている可能性</u> がある。	
		○路線バスの運行が少ない地域を中心に、市で「かしわ乗合ジャンボタクシー」や「予約型相乗りタクシー「カシワニクル」」を運行している。	⇒広く利用される交通手段となるため、 <u>利用者拡大に向けた周知が必要</u> である。 ⇒他の交通手段との競合を考慮しつつ、 <u>利便性向上に向けてのニーズにあった路線・停留所等の変更が必要</u> 。	モード間のシームレス化を推進
		○利用者数は増加傾向にあるが、 <u>市民全体に対する利用割合は低い</u> 。 ○高齢者の利用割合は高い。 ○ <u>駅や公共施設への停留所の拡大の要望</u> がある。	⇒鉄道駅までのバス路線網がない地域もあり、市内移動の幹線交通としては一部の利用にとどまっている。	
	鉄道	○東西に JR 常磐線が運行しており、市内西部は南北方向に東武アーバンパークライン、市内北部はつくばエクスプレスが運行している。	⇒特に <u>沼南地域において、現在、柏駅へのアクセスが集中しているが、他の駅への公共交通でのアクセス向上により利便性を確保が求められる</u> 。 ⇒待合環境も含めた結節点・バス停環境の改善が求められている。	高齢者に配慮したモビリティ環境の構築
	結節点	○東武アーバンパークラインの駅ではアクセス道路とあわせた駅前広場の整備が進んでおらず、バス路線乗入れが片側のみの駅が存在する。 ○地域拠点であり公共交通の乗継場所である沼南庁舎では、バス停や周辺環境を整え快適な乗継環境を提供する必要がある。	⇒バスの効率的な運行とあわせて、 <u>定時性確保に向けた改善を検討する必要</u> がある。 ⇒道路整備等とあわせて、地域のアクセス性の向上を図る必要がある。	
道路基盤等	道路基盤等	○主要国道や県道での混雑度が高く渋滞も発生している。 ○運行本数の多いバス路線とも重なっていることから、バス遅延の原因となっている。 ○市内西部の東武アーバンパークライン周辺で特に都市計画道路の整備が進んでおらず、道路混雑の一因となっている。	○バス利用者は運行時間の正確さに対する改善要望が高く、 <u>特に沼南地域や北部地域などではバスの遅延の不満度が高い</u> 。 ○ <u>南部地域では、駅までのバス利用割合が低く、自転車が高い</u> 。	交通の円滑化に向けた街づくりの推進
	情報提供	○柏駅や他の乗継拠点、駅周辺での交通機関同士の乗り継ぎ情報の提供が不十分である。 ○事業者間で情報提供方法が別々となっている。	⇒わかりやすい行き先案内や遅延情報などリアルタイムでの情報発信が必要である。 ⇒ <u>各事業者の情報を一元的に管理・提供できるシステムが必要</u> である。	
	来訪者	○来訪時の交通手段は鉄道が半数程度だが、 <u>自動車での来訪も40%程度存在</u> 。 ○ <u>鉄道利用者の9割は降車後徒歩のみ</u> で移動。	⇒自動車での来訪が多く <u>中心市街地の混雑の一因</u> となっている。	

今後の検討の方向性について具体的な考えを示す。

シビルミニマム：自治体が住民のために最低限提供しなければならない生活環境
シームレス：継ぎ目や抵抗がない状況のこと

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

シ
ム
ビ
ル
交
通
ミ
ニ
マ

交通手段間のシ ームレス化を推 進

高齢者に配慮し た交通環境の構 築

交通の円滑化に 向けた街づくりの 推進

検討の方向性

短期的

●幹線公共交通軸・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、幹線軸、支線交通と分けサービスレベルを変更する。

＜幹線公共交通軸での高サービスの提供【図①】＞

- ・幹線公共交通軸では高頻度・高速度なバス路線による高サービスの提供について検討を行う。効率的な運行による道路の混雑緩和を図り、定時性の確保に努める。

＜支線交通のサービス向上【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

●デマンド交通等の増加・利便性向上【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について改善を検討する。
- ・周知活動の徹底により、より利用される公共交通とする。



●乗継拠点の環境改善・情報提供の充実【図④】

- ・幹線交通軸・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のソフト面での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



●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のしやすさへの配慮について検討する。
- ・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割引制度の検討。

●中心市街地における交通の円滑化

- ・柏駅周辺まちづくり 10 箇年計画を踏まえた対策を推進する。

中長期的

●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提供について検討を行う。



●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範囲の拡大を検討する。

●支線交通との役割分担により路線の見直し

- ・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の提供を検討する。

●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検討する。
- ・駅前広場整備を含めた駅での鉄道とバスの乗継環境の改善を検討する。

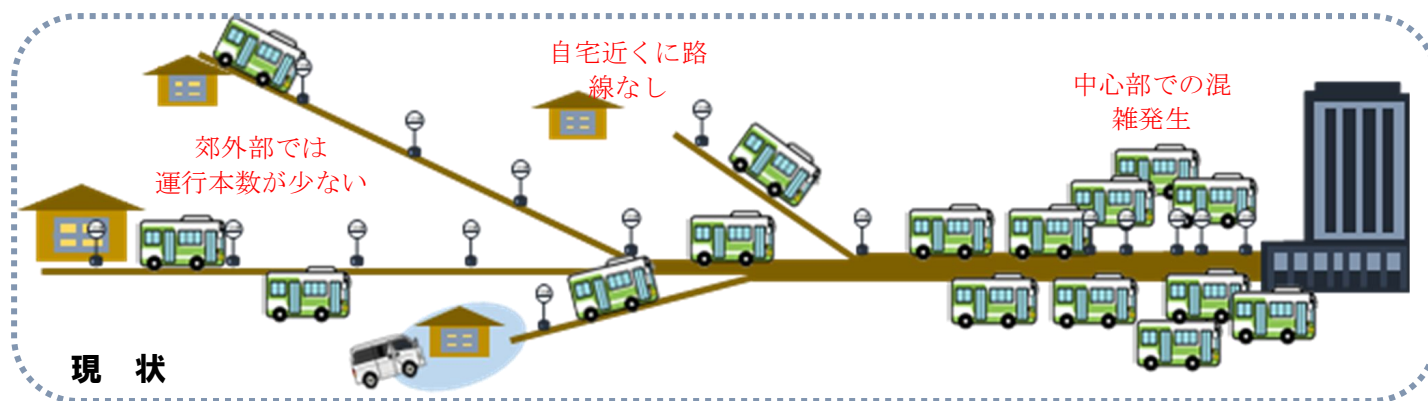


●移動手段の確保

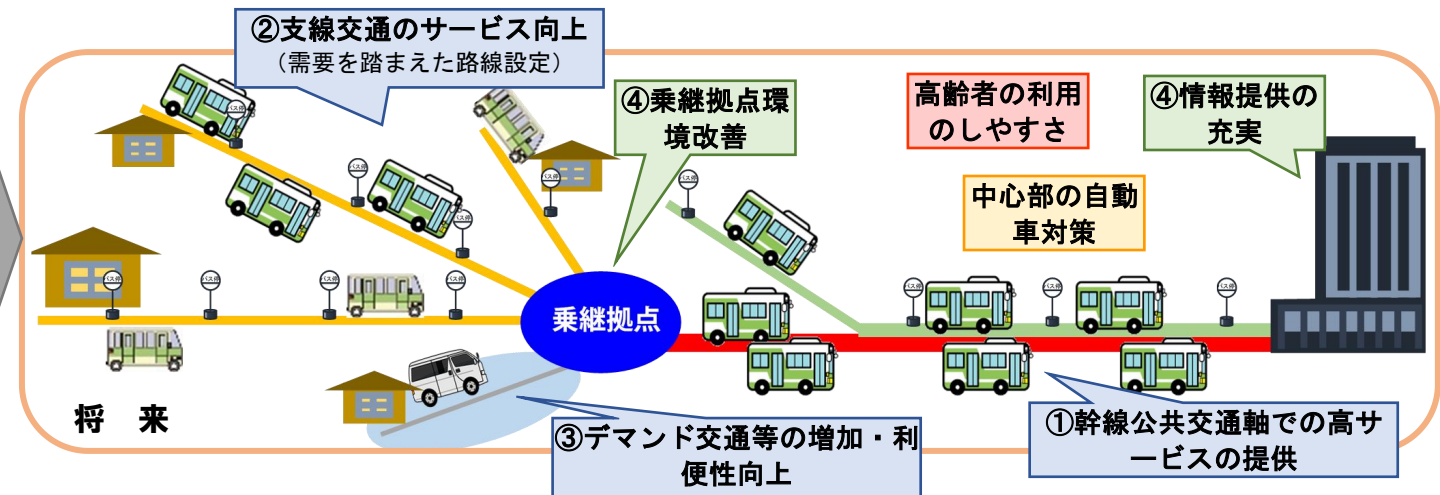
- ・車両、結節点ともにバリアフリー化を進める。
- ・かしわ乗合ジャンボタクシー」「カシワニクル」等のデマンド交通を活用した移動手段の確保を図る。

●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

- ・柏駅周辺まちづくり 10 箇年計画及び柏市都市計画道路等整備プログラムに基づく対策を推進する。



21



多様な交流を実現する公共交通網形成計画の策定