資料３

平成 29 年度

第2回　柏市地域公共交通活性化協議会

【計画に位置付ける施策・目標について】

1 検討すべき事項 1

2 計画の目標・達成状況の評価 2

2.1 マニュアルにおける内容 2
2.2 計画の目標について 4
2.3 達成状況の評価について 5

3 施策の検討 9

3.1 マニュアルにおける施策の設定方法 9
3.2 柏市の関連計画における施策 10
3.3 他都市の地域公共交通網形成計画での施策 22
3.4 柏市地域公共交通網形成計画で示す施策（案） 38

4 【参考】関係資料 41

4.1 柏市の他の計画における目標 41
4.2 柏市の他の計画における評価指標 51

平成 29 年 8 月 25 日

1 検討すべき事項

国土交通省より示されている「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」では、地域公共交通網形成計画の策定にあたって以下の事項を検討すべきとしている。

今回の会議では、<u>③計画の目標及び⑤達成状況の評価について、柏市内での既存計画の内容や他の自治体での状況を次回会議での検討材料として提示</u>するとともに、<u>④事業・実施主体のうち事業内容について具体的な内容を議論</u>する。

検討事項	検討内容	
①基本的な方針	・地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を定める。 ・地域の真のニーズやその地域の課題を詳細に検討した上で定める。	昨年度整理
②計画の区域	・当該地域の交通圏をもとに、計画の区域を設定。 ・区域の検討に当たっては、交通圏の範囲が市町村の行政区域内で収まるのか、複数市町村にまたがるのかという観点が重要。	柏市内を対象
③計画の目標	・①の基本的な方針に即して、目標を設定。目標の設定に当たっては、地域の関係者が共通認識をもって取組を推進できるよう、可能な限り、具体的かつ明確な目標を設定することが重要。	既存目標を整理 次回内容を検討
④事業・実施主体	・計画区域における地域公共交通を一体的に網形成計画の対象とした上で、提供されるべき公共交通サービスの全体像を明らかする。 ・目標を達成する上で必要となる路線等を明確化するとともに、各路線等におけるサービス水準の目安を設定する。 ・その上で、その実現のために必要な事業・実施主体を整理し、計画に記載する。	今回内容を検討
⑤達成状況の評価	・網形成計画に定めた目標値と実績値を比較し、達成状況の評価を行う。評価時期は原則として計画期間の終了時又は形成計画の見直し時とし、必要に応じて中間評価を実施する。	既存目標を整理 次回内容を検討
⑥計画期間	・計画期間は、原則５年程度とする。 ・また、計画期間中又は計画期間終了時における計画見直しのタイミング等についても検討。	次回検討
⑦他の計画との連携	・網形成計画を作成する地域において、他の分野の計画が策定されている場合には、これらの計画との整合が図られていることが必要。 ・その際、データの収集から、方針・目標の設定、事業内容の検討など、それぞれの段階で連携・調整を行うことが重要。	随時確認

2 計画の目標・達成状況の評価

2.1 マニュアルにおける内容

国土交通省が作成した「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」では、目標を定性的に表現するとともに、数値指標によって定量的に設定することが必要と示されている。

8.1 基本的な方針の設定

地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を定めます。将来像については、総合計画や都市計画マスタープランにおける将来都市像・将来都市構造の記載を踏まえながら、地域公共交通の活性化及び再生の観点から、在るべき地域の将来像について改めて議論した上で、計画書に記載しましょう。先に検討した公共交通が果たすべき役割、及び取組の方向性については、地域公共交通の現状分析や課題整理を踏まえながら、体系的に整理しましょう。

将来像及び今後の取組の方向性については、今後の地域における公共交通ネットワーク形成の大前提となるものであり、関係者間できちんと議論を重ね、方向性をとりまとめることが大切です。そのため、協議会においても、事務局から素案を提出して審議することはできるだけ避け、メンバー間での議論を踏まえて文案化することなども考えましょう。別途、住民や利用者が参加する作業部会・分科会等を開催して、集中的に将来像や方向性を検討することも考えられます。

▼網形成計画内で記載が必要な項目

- 地域が目指すべき将来像
- 公共交通が果たすべき役割
- 公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性

8.2 目標の設定

公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性の体系に対応して、目標設定を行ってください。目標設定については、目指すべき目標を定性的に表現するとともに、数値指標によって定量的に設定することが必要です。また、数値指標の設定や目標値・年次の設定については、その根拠も明らかにしてください。なお、一つの目標に対し、その達成を適切に評価するため、複数の数値指標を設定しても差し支えありません。

▼網形成計画内で記載が必要な項目

- 目標（定性的な記載）
- 数値指標、及び選定した理由
- 目標値・年次、及び設定の理由

8.3 具体的な数値指標の設定例

数値指標設定等の基本的な考え方は入門編に記載していますが、ここでは具体的な数値指標の例について紹介します。飽くまでも参考事例ですので、当該地域でデータが入手できるかどうか、そもそも当該地域の網形成計画・再編実施計画の評価に適したものであるか、等についてはきちんと確認した上で活用してください。

① 既存ガイドラインを参考にする手法

数値指標の設定に当たっては、国土交通省総合政策局が作成した「事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的な実施に向けて　ガイダンス（平成25年11月、国土交通省総合政策局）」が参考になります。

② 他地域の数値指標を参考にする手法

他地域の網形成計画、連携計画、都市・地域総合交通戦略等で採用されている数値指標を参考にすることも考えられます。ただし、地域が抱える問題点は千差万別であり、問題点に対する課題のとらえ方も地域によって様々ですので、何も考えずに他地域の事例に倣うのは避けましょう。ただし、あなたの地域と同様の問題点・課題を抱えている都市は全国に他にもある可能性はありますので、常日頃から広く情報収集を行うことは重要です。

③ 数値指標の例

網形成計画内での活用が想定される数値指標例を以下に示します。指標には公共交通分野内にとどまる効果を測定するものと公共交通分野外への波及的な効果を測定するものに大別されます。また、それぞれ、アウトプット指標（事業の実施量・整備量を把握するもの）とアウトカム指標（事業を実施したことによる成果を把握するもの）に分けられます。

実際に数値指標を設定する際には各地域で検討した基本的な方針と目標及びデータの入手状況等を踏まえたものにしましょう。

2.2 計画の目標について

2.2.1 柏市の関連計画における目標

柏市の他の関連計画において定められている目標のうち、交通に関する内容を整理する。

掲げられている目標項目のうち、主な内容は以下のような事項である。

○コンパクトな都市を形成
○公共交通のネットワークを形成
○公共交通の利便性向上
○歩きやすい道路ネットワークの形成・回遊性の向上
○交通分野での CO2 排出量の削減

分野	計画名	交通に関する目標の内容
総合	柏市第五次総合計画 （平成 28 年 3 月）	● 高齢者に関する目標では、道路や交通等の環境整備により移動を円滑化し、高齢者の活動を側面からサポートする。
	柏市地方創生総合戦略 （平成 28 年 3 月）	● 基本目標1「柏市への新しい人の流れをつくる」、快適に歩いて過ごせるまちづくりの推進が事業として設定。 ● 基本目標4「地域と地域を連携する」、鉄道やバス、タクシー等の利便性向上。
	柏市人口ビジョン （平成 28 年 3 月）	● 魅力ある都市機能の整備や良好な居住環境の整備による子育て世帯・若年単身層の流入促進。
都市計画	柏市都市計画マスタープラン （平成 21 年 6 月 1 日）	● コンパクトな都市を目指し、都市軸や道路網によって各生活圏を移動しやすいネットワークを構築。 ● 都市全体の魅力向上や活力あふれる都市づくりを推進。
	立地適正化計画検討素案 （平成 29 年 3 月）	● 短期的目標像として、乗合いタクシーやバス交通との連携による公共交通の利便性向上。 ● 長期的目標像として、ニーズの変化に対応した公共交通ネットワークの継続的な見直しを設定。
	柏市バリアフリー基本構想 （平成 22 年 3 月）	● 誰もが自立的に安心して行動できるまちを目指す。 ● 総合的・横断的にバリアフリー化を進める。
	柏市総合交通計画 （平成 22 年 3 月）	● 誰もがどこへでも安全・安心に移動できる交通環境を整える。
	柏市都市計画道路等整備プログラム （平成 28 年 6 月）	● 今後 10 年間の重点化すべき道路整備施策として、公共交通や自転車で移動しやすい道づくりを提示。
	柏駅周辺まちづくり 10 ヶ年計画 （平成 27 年 3 月）	● 歩行者が歩きやすい道路ネットワークの形成。
	柏の葉国際キャンパスタウン構想 （平成 26 年 3 月）	● サスティナブルな移動交通システムの構築。
	低炭素まちづくり計画 （平成 27 年 8 月）	● 都市機能の集約化、公共交通への転換を図ることで、CO2 を削減。
	第 2 期柏市中心市街地活性化基本計画 （平成 28 年 3 月 15 日変更）	● 歩行者空間の確保による回遊性の向上。
	柏市自転車総合計画 （平成 27 年 4 月）	● より効率的な駐輪場等の施設整備。
環境	柏市環境基本計画 （平成 21 年 3 月）	● 安全で健康に暮らせる生活環境を目指す。 ● 環境負荷の少ない循環型社会の形成。
	第二期柏市地球温暖化対策計画 （平成 26 年 3 月）	● 外出による温室効果ガスを抑制する街を目指す。
	柏市環境白書 （平成 27 年 12 月）	● くらしの中で環境をいたわる。 ● 環境への負荷が少ない社会の形成。

2.3 達成状況の評価について

2.3.1 柏市の関連計画における指標

柏市の他の関連計画における交通に関する指標は以下のとおり。（赤字は数値目標）

公共交通の乗車数・転換数に関しては、具体的な数値目標が示されている指標はないが、他の指標に関しては、目標値も設定されている。

分野	計画名	公共交通乗車人員・転換者数	歩行者通行量	滞留人口	公共交通に対する満足度	観光入込客数	CO2排出量	総合満足度
総合	柏市第五次総合計画	● 公共交通乗車人数 【基準値】 348,062人/日（H25年度）	● 歩行者通行量及び交通範囲 【基準値】 平日　312,030人 休日　230,701人 （H25年度28地点の合計値）					
	柏市地方創生総合戦略		● 歩行者交通量 【基準値】 181,471人 （H26年度3月休日） 【目標値】 190,545人 （H31年度3月休日）		● 公共交通の充実 【基準値】 32.2%（H26年度） 【目標値】 37.0%（H31年度）			
都市計画	柏市都市計画マスタープラン							● 「住みよさ」 【基準値】 62.1%（H18年度） 【目標値】 70%（H37年度） 「永住の意思」 【基準値】 50.7%（H18年度） 【目標値】 60%（H37年度）
	第2期柏市中心市街地活性化基本計画		● 歩行者交通量 【第2期基準値】 77,162人/日 （H25年度） 【第2期目標値】 85,200人/人（H30年度）	● 滞在時間の延長 【第2期基準値】 138分（H25年度） 【第2期目標値】 167分（H30年度）（29分増）				
観光	柏市観光基本計画					● 観光入込客数 【基準年】 2,828,871人（H23年度） 【短期】 3,111,000人（H26-28） 【中期】 3,253,000人（H29-31） 【長期】 3,536,000人（H32以降）		
環境	第2期柏市地球温暖化対策計画						● 公共交通機関へのシフト 【削減量】 4.1千トンCO2	
	低炭素まちづくり計画						● 都市計画部門目標値 【基準値】 20.4%（H32年度） 【目標値】 34.9%（H42年度）	

2.3.2 他都市の地域公共交通網形成計画における指標

柏市と同様の施策を実施している他都市の指標は、以下の表に示す通りである。

<table>
<tr><th>自治体名</th><th>指標</th></tr>
<tr><td>八戸市</td><td>【施策】バスの幹線・支線軸設定、交通拠点のターミナル機能強化、わかりやすい情報案内板設置
・公共交通の利用者数や認知度等を設定し、具体的な目標値まで示している。
・プロジェクト認知度は最終年度のみ、その他の指標は常時観測を行うことと設定している。

目標達成の指標
◇常時観測する指標
指標１：地域公共交通の利用者数の増加
・プロジェクト実施の成果指標（アウトカム）として、住民基本台帳人口あたりの年間利用者数の変化を設定。
路線バスの年間利用者数
⇒平成 26 年度実績に対し 1～5%増加
指標２：地域公共交通の利用しやすさの向上
・プロジェクト実施の成果指標（アウトカム）として、地域公共交通の使いやすさの変化を設定。
地域公共交通の使いやすさ
⇒1.68（H27）→1.80（H34）
指標３：プロジェクト実施・活動状況の評価
・プロジェクト実施の実績指標（アウトプット）として、事業の実施・活動状況を設定し、地域公共交通会議に報告し評価を受ける。
移動案内・サイン整備
モビリティマネジメント事業の実施
低床車両の計画的導入の実施　等
◇計画最終年度に達成状況を確認する指標
指標４：プロジェクト認知度の向上
・本計画最終年度に、プロジェクトの認知度を確認し、平成 25 年度よりも向上していることを指標として設定。
プロジェクトを知っている人の割合(%)
⇒現状の認知度を上回る</td></tr>
<tr><td>越谷市</td><td>【施策】バス路線の維持・充実、乗合交通の導入、サイクルアンドバスライド拠点の整備
・乗合交通利用圏域の面積カバー率等を指標として設定している。
・最終年度（平成 32 年度）において、指標の達成状況を確認すると記載されている。

目標 1 に対する評価指標
→①公共交通に対する満足度の向上
公共交通の満足度※ | 現在 75% | 増加 | 目標年 85%
※第 4 次越谷市総合振興計画・後期基本計画における、鉄道、バス、タクシーを含めた公共交通全体の満足度
目標 2 に対する評価指標
→②乗合交通利用圏域の面積カバー率
乗合交通利用圏域の面積カバー率 | 現在 71.2% | 増加 | 目標年 増加
目標 3 に対する評価指標
→③公共交通（鉄道、路線バス、乗用タクシー）の一日平均利用者数
公共交通の利用者数 | 現在 297,558 人 | 増加 | 目標年 増加
○鉄道利用者数：市内各駅一日平均乗車人員の全駅総数（平成 25 年度データ）
［資料:東武鉄道㈱、東日本旅客鉄道㈱ に基づく越谷市統計年報より］
○路線バス利用者数：市内路線バス一日平均利用者数の全路線総数
（平成 26 年 12 月 1 日現在）［資料:越谷市統計年報より］
○乗用タクシー利用者数：市内タクシーの一日平均利用者数
（平成 26 年データ）［埼玉県乗用自動車協会及び埼玉県個人タクシー協会提供資料より］</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>自治体名</th><th>指標</th></tr>
<tr><td>藤沢市</td><td>

【施策】バス幹線軸の設定、乗合タクシーの導入、自動車交通の流入規制

・公共交通利用圏域の人口割合等、20 の指標を設定している

・計画終了時点（10 年）、5 年程度の中間時点、さらに短い時点において調査を実施する指標に分けている。

評価指標	現状	目標
1-1 最寄り駅まで 15 分圏の人口割合の増加（自転車を考慮した場合）	72%（82%）	75%（85%）
1-2 藤沢駅まで 30 分圏の人口割合の増加	84%	87%
1-3 地域特性に応じた公共交通サービス（乗合タクシー（ワゴン）やデマンド交通など）の導入エリア数の増加	－	6 エリア
1-4 最寄り駅までの所要時間に関する満足度の向上	約 45%	60%
1-5 公共交通の利便性に関する満足度の向上	約 44%	60%

評価指標	現状	目標
2-1 藤沢 IC・寒川北 IC・綾瀬 IC・栄 IC まで 30 分圏の人口割合の増加	33%	100%
2-2 藤沢 IC・寒川北 IC・綾瀬 IC・栄 IC まで 15 分圏の産業系市街地割合の増加	2%（0.1km²／7.5km²）	80%（6.0km²／7.5km²）
2-3 自動車走行環境に関する満足度の向上	約 21%	60%
2-4 インターチェンジまでの所要時間に関する満足度の向上	約 14%	60%

評価指標	現状	目標
3-1 鉄道・バス・自転車の利用の促進	約 43%	現状を維持※
3-2 自動車の利用割合の改善	約 30%	現状を維持※
3-3 自転車走行空間の整備延長の増加	約 0.5 km	5 km
3-4 自転車走行環境に関する満足度の向上	約 14%	60%

評価指標	現状	目標
4-1 鉄道駅のバリアフリー施設の整備率の増加（移動など円滑化の促進に関する基本方針に基づく）	95%（20/21 駅）	100%（21/21 駅）
4-2 ノンステップバスの導入率の増加	20%	70%
4-3 緊急輸送道路（避難路）に架かる橋りょうの耐震補強整備率の増加	58%（22/38 橋）	100%（38/38 橋）
4-4 都市計画道路の整備率の増加	75%（122km/162km）	83%（136km/162km）
4-5 ＵＤ（ユニバーサルデザイン）タクシーの導入台数の増加	1%（6 台／520 台）	6%（32 台／520 台）
4-6 市内の歩行環境に関する満足度の向上	約 25%	60%
4-7 避難経路の道路環境に関する満足度の向上（「質問事項「災害に対して，市民が不安なく暮らせるまちであること。」の充足度の結果を現状としています。）	約 44%	60%

</td></tr>
<tr><td>熊本市</td><td>

【施策】バス運行の効率化、バスの速達性向上、環状線の導入、乗換拠点の整備

・公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率、公共交通機関の年間利用者数、公共交通を利用する市民の割合を設定している。

・毎年度開催する法廷協議会等において短期的な評価を行うとともに、総合計画の計画期間の中間年度及び最終年度において、それぞれ中期的・長期的な評価を行うことと記載されている。

数値目標	基準値＜H27 年度＞	目標値＜H32 年度＞	目標値＜H37 年度＞
1．公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率	83.9%	83.9%（基準値と同値）	83.9%（基準値と同値）

数値目標	基準値＜H27 年度＞（H26 年度実績）	目標値＜H32 年度＞（H31 年度実績）	目標値＜H37 年度＞（H36 年度実績）
2．公共交通機関の年間利用者数	55,436 千人	55,269 千人	54,708 千人

数値目標	基準値＜H27 年度＞	目標値＜H32 年度＞	目標値＜H37 年度＞
3．目的地に行くときに公共交通機関を利用する市民の割合	47.5%	48.8%	50.0%

</td></tr>
</table>

自治体名	指標
大分市	**【施策】バス運行の効率化、運行情報発信の ICT 活用、高齢者への移動支援** ・公共交通利用回数やバス停乗降者数等、17 の指標を設定している。 ・JR 鉄道駅のバリアフリー化整備箇所数については計画終了年度に、その他の指標については交通事業者のデータ等を用いて、毎年指標を調査することと記載されている。

目標	評価指標		現況値	目標値	備　考
公共交通の利用促進	1 人あたりの年間公共交通利用回数（鉄道・路線バス）		44.4 回/年 [H26]	48.0 回/年 [H33]	巻末資料①を参照
	路線バス 1 便あたり利用者数		21.6 人/便 [H27]	22.0 人/便 [H33]	巻末資料③を参照
	タクシー利用者数		5,306 千人 [H27]	5,400 千人 [H33]	
	「ふれあい交通」の利用者数		7,658　人 [H27]	7,700　人 [H33]	
通勤における公共交通の利用促進および運行効率化	通勤時間帯（7～8 時台）におけるバス利用者数（乗降客数）		2,495 人/日 [H27]	2,500 人/日 [H33]	巻末資料③を参照
	IC カードによる通勤定期利用者数		79,909 人/月 [H28]	80,000 人/月 [H33]	
	特定するバス停の乗降客数	大分市役所合同新聞社前	1,463 人/日 [H27]	1,500 人/日 [H33]	
		県庁前・県庁正門前	1,193 人/日 [H27]	1,200 人/日 [H33]	
	主要バス停での定時運行率（3 分未満の遅延率）		24.3% [H28]	50%以上 [H33]	（P32 参照）
交通結節機能の強化	JR 駅の乗降客数（大分市内にある駅の乗降客数より）		61,565 人/日 [H26]	68,868 人/日 [H33]	巻末資料②を参照
	地区拠点最寄りバス停での乗降客数	大分駅前	6,771 人/日 [H27]	6,800 人/日 [H33]	巻末資料③を参照
		鶴崎駅・鶴崎	471 人/日 [H27]	500 人/日 [H33]	
		大在駅前・大在駅裏	85 人/日 [H27]	90 人/日 [H33]	
		坂ノ市駅	143 人/日 [H27]	150 人/日 [H33]	
		佐賀関	162 人/日 [H27]	170 人/日 [H33]	
		アクロス前・アクロス入口	429 人/日 [H27]	430 人/日 [H33]	
		判田橋・判田局前	23 人/日 [H27]	30 人/日 [H33]	
		戸次	93 人/日 [H27]	100 人/日 [H33]	
		トキハわさだタウン	612 人/日 [H27]	700 人/日 [H33]	
		野津原	50 人/日 [H27]	50 人/日 [H33]	
	フェリーと路線バスの乗り継ぎ者数（佐賀関港最寄りバス停「古宮」での乗降客数）		32 人/日 [H27]	40 人/日 [H33]	
公共交通のバリアフリー促進	低床バスの累計導入台数		142 台 [H28]	181 台 [H33]	計画期間中に車齢 30 年を超える台数分を現況値に加えた数値
	JR 鉄道駅のバリアフリー化整備箇所数（1 日の乗降客数が 3,000 人を超える駅）		1 駅 [H28]	4 駅 [H32]	未整備：JR 高城駅、鶴崎駅、大在駅（3 駅）
観光客数の増加	観光入込客数		4,044,000 人/年 [H27]	4,880,000 人/年 [H33]	大分市観光戦略プランの目標値より
	観光宿泊客数		869,911 人/年 [H27]	945,000 人/年 [H33]	
	外国人観光宿泊客数		20,896 人/年 [H27]	44,500 人/年 [H33]	
	交通結節点での多言語化対応箇所数		1 箇所 [H28]	5 箇所 [H32]	未整備：高城駅、鶴崎駅、大在駅、大分大学前駅（4 駅）

3 施策の検討

3.1 マニュアルにおける施策の設定方法

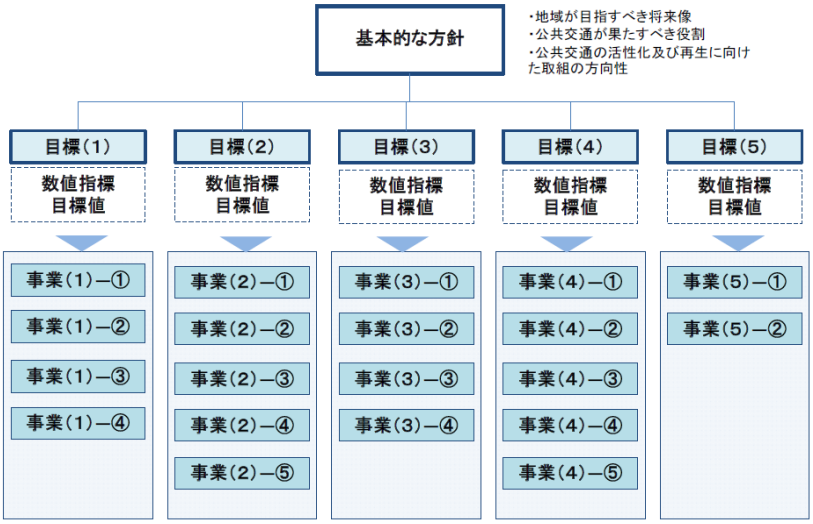
国土交通省が作成した「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」での施策・事業の考え方は以下のとおり。

目標達成のために抽出された事業メニューの中から、問題点・課題の緊急性・重要性、施策・事業の効果や実現性及び地域ニーズ等の観点に基づいて重要な事業を絞り込むと示されている。

9.1 目標達成のための施策・事業の考え方

① 施策体系の整理

目標達成のために、考えられる地域公共交通の活性化及び再生のための事業メニューを抽出し、体系的に整理します。抽出した事業メニューの中から、問題点・課題の緊急性・重要性、施策・事業の効果や実現性及び地域ニーズの反映といった観点から重要な事業を絞り込みます。なお、選定した重要な事業を核として、これに補完する事業を組み合わせてパッケージ化することも、必要に応じて検討します。



▲事業体系のイメージ

② 施策・事業内容

施策体系に位置付けられた施策・事業については、施策・事業名、実施の目的、施策・事業の概要、主な事業エリア、実施主体、実施時期について、具体的かつコンパクトに記載してください。施策・事業の内容を分かりやすく伝えるために、補足的に図や写真、地図等を活用することも考えましょう。また、施策体系やスケジュールについては、一覧表に整理するなど、分かりやすくまとめることも考えましょう。

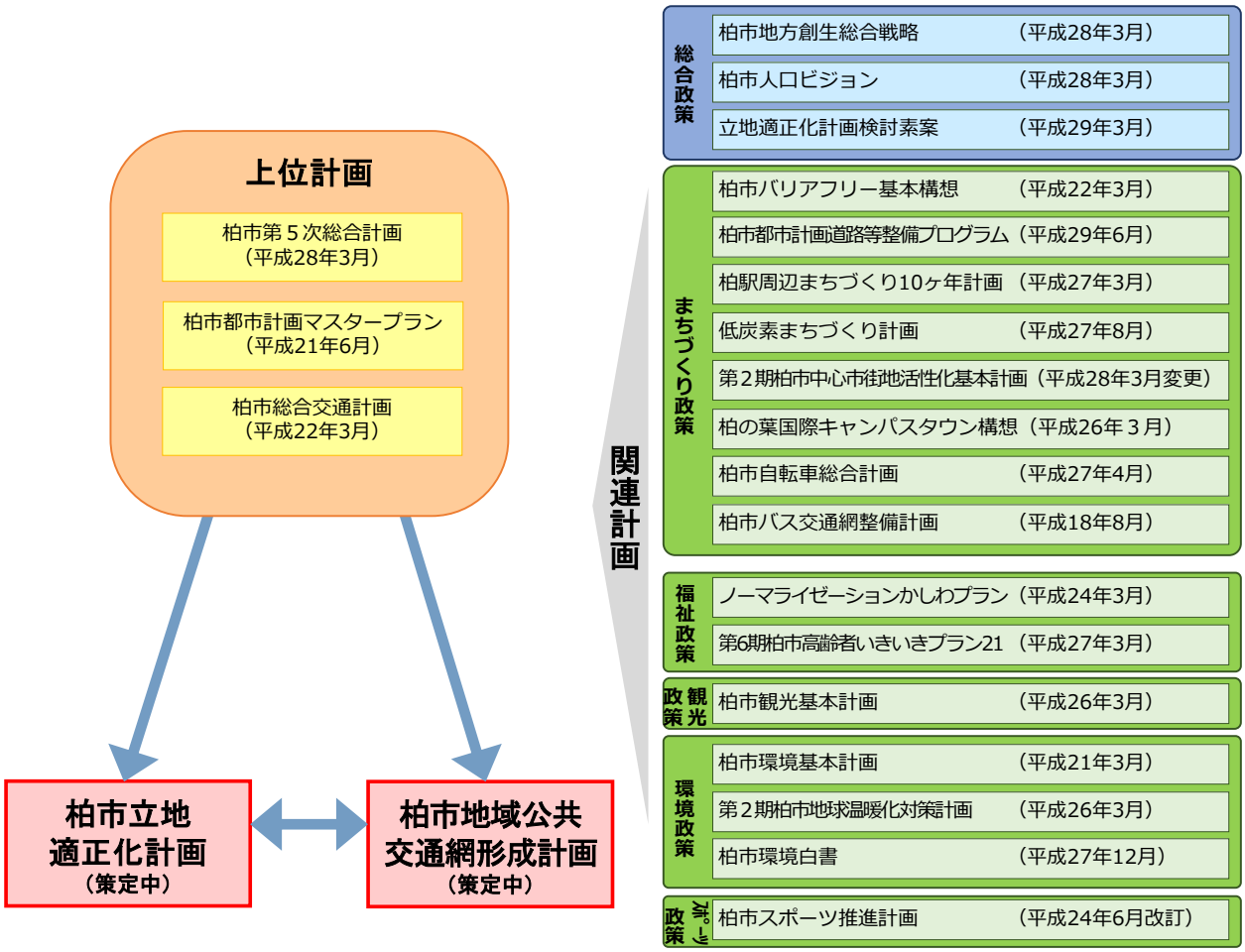
▼記載が必要な項目

・ 施策・事業名	・ 主な事業エリア
・ 実施の目的	・ 実施主体
・ 事業の概要	・ 実施時期

116

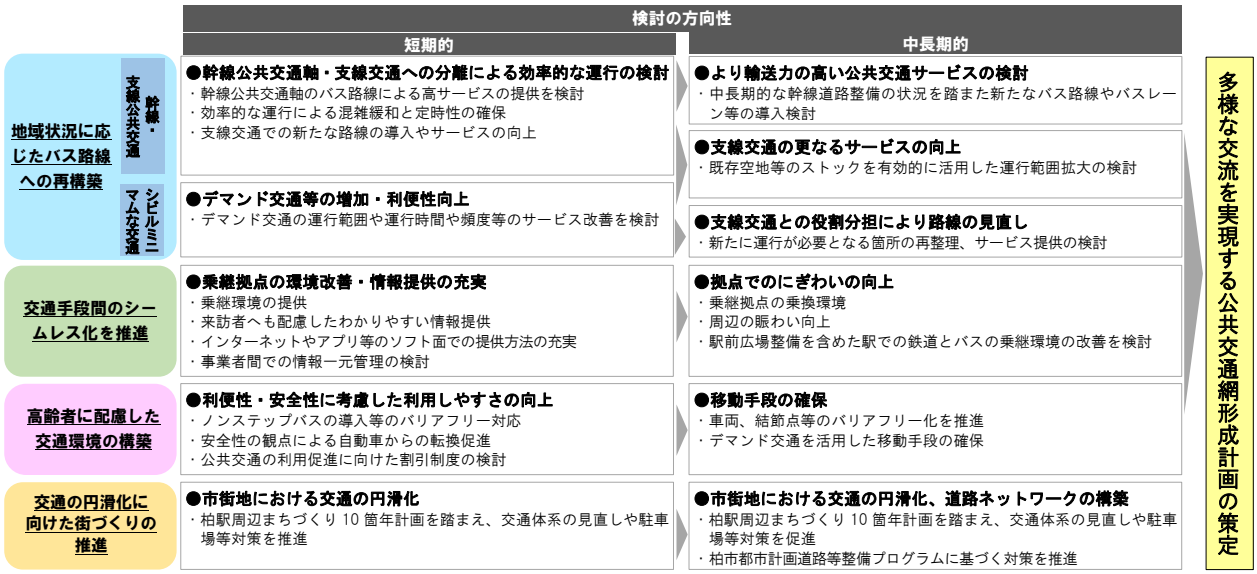
3.2 柏市の関連計画における施策

施策を検討するため、上位・関連計画で示されている公共交通に関連する施策を整理する。対象とする上位・関連計画は以下の図のとおりである。

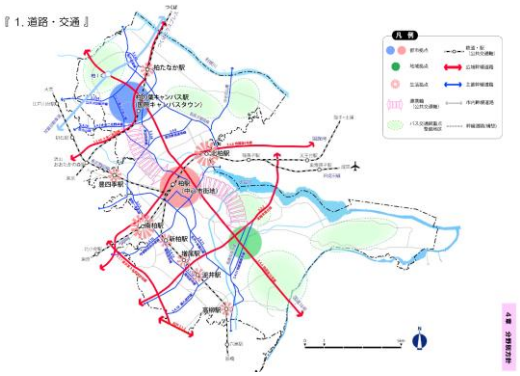


3.2.1 関連計画の施策内容

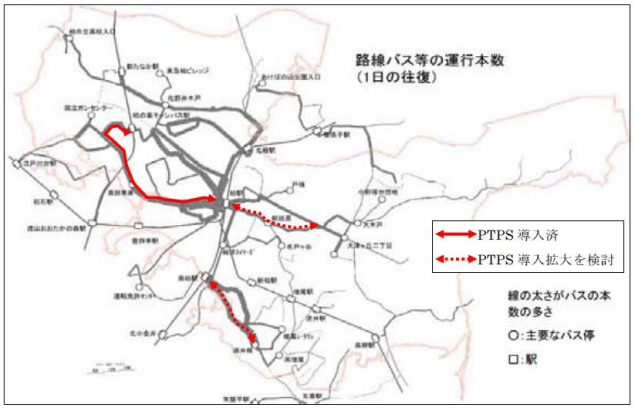
前回までの検討会で提示した検討の方向性の項目に沿って提示する。

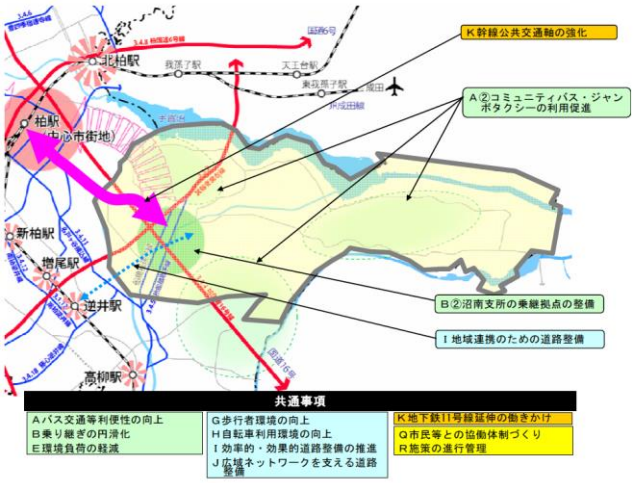


(1) 地域状況に応じたバス路線への再構築

<table>
<tr><th colspan="4">バス路線再編</th></tr>
<tr><td>路線充実
利用環境
整備</td><td>・バス路線の充実やバス利用環境の整備等により、H25 時点よりも公共交通乗車人員を増加させることを目標として掲げている。
<table><tr><td rowspan="5">環境・社会基盤</td><td>豊かな自然環境づくり</td><td>緑や水辺空間の保全</td><td>永続性のある緑の確保量</td><td>29.3%
(約3,369ha)・
平成26年度末現在</td><td>↗</td><td></td></tr><tr><td>環境負荷の低減</td><td>低炭素化の推進</td><td>市内の温室効果ガス排出量</td><td>2,170千t-CO2
(平成24年度排出量)</td><td>↘</td><td></td></tr><tr><td rowspan="2">魅力あふれる都市空間の創出</td><td>緑があり人が集まるオープンスペースの充実化</td><td>市民1人あたりの緑のオープンスペースの面積</td><td>330.51ha・
8.08m²/人
(平成27年3月31日現在)</td><td>↗</td><td></td></tr><tr><td>快適で安全な住環境の整備</td><td>①バリアフリーの推進に関する満足度
②住宅・住環境の向上に関する満足度</td><td>①15.6%
②22.5%
(平成26年度市民意識調査)</td><td>↗</td><td>意識調査で「満足」「どちらかといえば満足」と回答した人の割合</td></tr><tr><td>安全・円滑な交通環境の確保</td><td>公共交通の利便性向上</td><td>公共交通乗車人員</td><td>348,062人/日
(平成25年度)</td><td>↗</td><td></td></tr></table></td><td>柏市総合計画</td></tr>
<tr><td>路線新設・延伸</td><td>・路線バスの新設や延伸等、公共交通の利便性を高める施策の展開により、自動車から公共交通への転換を図る。
・自動車から公共交通への転換により 4.1 千トンの二酸化炭素を削減することを目標値として掲げている。
<table><tr><th colspan="2">取り組み内容</th><th>削減量</th></tr><tr><td rowspan="2">環境にやさしくお出かけ</td><td>エコドライブの実践</td><td>10.2千トン CO_2</td></tr><tr><td>公共交通機関へのシフト</td><td>4.1千トン CO_2</td></tr></table></td><td>第 2 期柏市地球温暖化対策計画</td></tr>
<tr><td>路線設定</td><td>・柏駅と柏の葉キャンパス駅、柏駅と沼南庁舎周辺を結ぶバス路線を交通軸と定めている。
・沼南地域や北部の大青田・みどり台等、市内計 6 地区をバス交通網重点整備地区として定めている。
  </td><td>柏市都市計画マスタープラン</td></tr>
<tr><td>シャトルバス、直通バス導入</td><td>・イベントホールへの交通手段として、シャトルバスの発着を検討する。
・柏の葉キャンパス駅から近隣空港への直通バス路線導入等を検討する。
○コンベンション誘致に関する交通整備
<table><tr><th>推進策の概要</th><th>他都市の事例</th></tr><tr><td>① ＴＸの東京駅延伸を検討します。
② 柏の葉キャンパス駅に快速電車が停車できるようＴＸに要望します。
③ 路線バスの増便や観光バスの発着に対応するため、ルートを確定した上でバス発着場の整備を検討します。
④ 柏の葉キャンパス駅から成田空港・茨城空港への直通バス路線の可能性を検討します。また、羽田空港への直通バスの増便を検討します。
⑤ さわやかちば県民プラザ[注]や東葛テクノプラザ等で行われるイベント等の交通手段として、シャトルバス等の発着を検討します。</td><td>・ 神奈川県葉山町の湘南国際村センターは横浜駅から直行バスが運行しています。
また、JR 逗子駅から路線バスのチャーター手配サービス（有料）を実施しています。バスの整備が認知度を上げることに大きく貢献しています。

【葉山町の湘南国際村センター】</td></tr></table></td><td>柏市観光基本計画</td></tr>
<tr><td>接続強化、域内循環型交通システム、広域アクセス強化</td><td>・中心市街地と柏の葉エリアとの接続強化により、利便性を向上する。
・地域内循環型の次世代交通システム構築により、分散する施設へのアクセス性を強化する。
・広域拠点直通バスの充実等により、国際キャンパスタウンにふさわしい広域アクセスを強化する。
 </td><td>柏の葉キャンパスタウン構想</td></tr>
</table>

PTPS の拡充			
PTPS の導入拡大	・南柏駅から酒井根、柏駅から沼南庁舎方面などに連絡するバス路線について、PTPS の導入拡大を検討する。	■導入箇所のイメージ  	柏市総合交通計画

コミュニティ交通の導入・見直し			
新公共交通導入検討	・バス不便地域の解消、公共公益施設への連絡機能を高めるため、多様な交通サービス主体との連携協力を進めるとともに、新たな公共交通について必要性の検討やエリアの選定など、実現可能性の検討を掲げている。	 ●柏ジャンボタクシー	柏市都市計画マスタープラン
運行経路見直し、乗継運賃制度拡充	・柏市南部地域のコミュニティバスや乗合ジャンボタクシーについて、運行経路の見直し、乗継運賃制度の拡充、利用促進の PR 活動などにより、費用対効果の改善及び移動の確保を図る。	 	柏市総合交通計画

スクールバス・企業バス等の活用検討			
企業送迎バスの活用	・病院の送迎バス等を利用して、高齢者の移動を支援するシステムを検討している。 企業送迎バスの活用：自動車教習所の送迎バスを利用して高齢者等の移動を支援するシステム（事前登録、決められた停留所での乗降）全市域での活用を念頭に、まず重点整備地区を通過する送迎バスを優先活用する。また、自動車教習所の実施状況を踏まえ，病院の送迎バスなどの活用の検討を進める。		柏市バス交通網整備計画

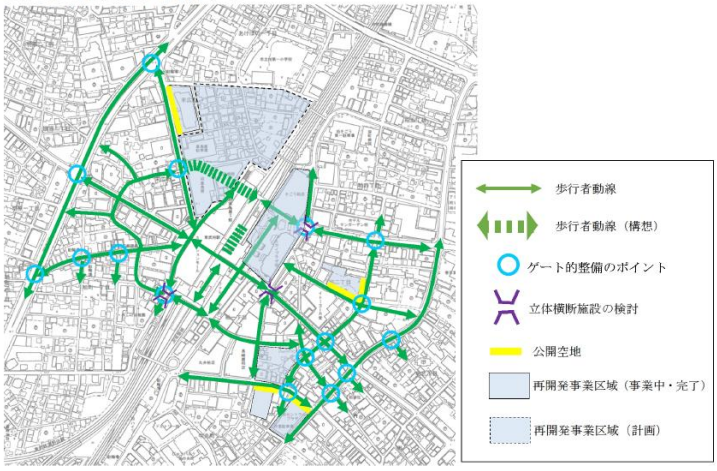
(2) 交通手段間のシームレス化を推進

乗換拠点整備・機能強化

新規バスターミナル設置

・柏駅西口北地区の再開発事業と合わせて、新たなバスターミナル等の設置を検討する。

図2 歩行者優先の歩行者ネットワーク



柏駅周辺まちづくり 10 カ年計画

バス停環境整備

・北柏駅や南柏駅、増尾駅でバス停の上屋、ベンチ設置をあげている。

種別	整備対象	事業内容	事業者	短期	長期
公共交通	南柏駅	・エレベーター、エスカレーターの設置 ・多機能トイレの設置	鉄道事業者		
	鉄道車両	・車いすスペース付車両の導入	〃	○	○
	バス車両	・ノンステップバスの導入	バス事業者	○	○
道路	経路① 南柏駅前線	・歩道の改良 ・視覚障害者誘導用ブロックの設置	柏市	○	○
	経路② 南柏光ヶ丘線	・歩道の整備 ・視覚障害者誘導用ブロックの設置 ・電線共同溝の整備	〃		
	西口駅前広場	・歩道の改良 ・エレベーターの設置 ・タクシーのりばの上屋の設置	〃		
		・視覚障害者誘導用ブロックの設置 ・障害者用乗降場の設置		○	
		・タクシーのりばのベンチの設置	柏市・タクシー事業者	○	
	東口駅前広場	・エレベーターの設置 ・エスカレーターの設置 ・バス停の上屋の設置 ・タクシーのりばの上屋の設置	柏市		
		・障害者用乗降場の設置			
		・バス停のベンチの設置	柏市・バス事業者	○	
		・タクシーのりばのベンチの設置	柏市・タクシー事業者	○	
交通安全	バリアフリー経路	・音響式信号機、弱者感応信号機等の設置	千葉県公安委員会	○	○
		・道路標識、道路標示の視認性の改善		○	○
		・違法駐車の取締りの強化		○	○

柏市バリアフリー基本構想

駅整備

駅利用環境向上

・高柳駅自由通路及び橋上駅庁舎化の工事を実施する。
・北柏駅北口のエスカレーター設置工事を実施する。

担当課	交通政策課，中心市街地整備課，北部整備課，道路整備課					
事業内容	鉄道の利便性向上を図るため，鉄道の輸送力増強や施設整備について鉄道事業者に働きかけるとともに，駅利用環境の向上を進めます。					
5年間のロードマップ	活動内容	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H32年度
	鉄道事業者に対する要望活動	実施	実施	実施	実施	実施
	高柳駅自由通路[120]及び橋上駅舎[121]化の整備	工事	工事	工事 暫定供用	工事 本供用	
	高柳駅東口駅前広場整備事業		調査	実施設計	用地取得	用地取得
	北柏駅北口エスカレーター設置事業	工事			設計	工事
備 考						

柏市第五次総合計画

駅前広場の整備

駅前広場の機能改善

・北柏駅北口及び高柳駅西側土地区画整理事業による未整備駅前広場の早期整備を図る。
・柏駅西口の再開発事業や末広あけぼの線の整備と合わせて、柏駅西口駅前広場の交通機能の改善を検討する。

■暫定整備された北柏駅北口駅前広場

■都市計画道路・末広あけぼの線（計画幅員 25m）

柏市総合交通計画

駅前広場の整備

・高柳駅東口駅前広場の整備を検討する。

担当課	交通政策課，中心市街地整備課，北部整備課，道路整備課					
事業内容	鉄道の利便性向上を図るため，鉄道の輸送力増強や施設整備について鉄道事業者に働きかけるとともに，駅利用環境の向上を進めます。					
5年間のロードマップ	活動内容	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H32年度
	鉄道事業者に対する要望活動	実施	実施	実施	実施	実施
	高柳駅自由通路[120]及び橋上駅舎[121]化の整備	工事	工事	工事 暫定供用	工事 本供用	
	高柳駅東口駅前広場整備事業		調査	実施設計	用地取得	用地取得
	北柏駅北口エスカレーター設置事業	工事			設計	工事
備 考						

柏市第五次総合計画

わかりやすい案内板や経路案内の提供

経路案内整備

・乗換経路、駅周辺の公共公益施設等への経路案内を整備する。

■駅でのバス連絡の案内

駅名	駅前広場名	路線バスが乗り入れている駅（駅付近も含む）	バス乗り場の案内	バスの行き先案内	バスの発車時刻案内
柏駅（JR、東武）	柏駅東口駅前広場	○	○	○	○
	柏駅西口駅前広場	○			
南柏	南柏駅東口駅前広場	○	○	○	○
	南柏駅西口駅前広場	○			
北柏	北柏駅南口駅前広場	○	○	×	○
増尾駅	増尾駅西口駅前広場	○	×	×	×
豊四季	豊四季駅南口駅前広場	×			
新柏	新柏駅東口駅前広場	×			
逆井	逆井駅東口駅前広場	○	×	×	×
高柳駅	なし	○	×	×	×
柏の葉キャンパス駅	柏の葉キャンパス駅東口駅前広場	○	×	×	×
	柏の葉キャンパス駅西口駅前広場	○			
柏たなか駅	柏たなか駅西口駅前広場	○	○	○	×

柏市総合交通計画

案内サイン改善

・沼南庁舎バス乗継場における案内サインの改善をあげている。

種別	整備対象	事業内容	事業者	短期	長期
公共交通	バス車両	・ノンステップバスの導入	バス事業者	○	○
道路	経路① 70126 号線	・グレーチングの改善	柏市	○	
	経路② 70126 号線、 70096 号線	・グレーチングの改善	〃	○	
	経路③ 船橋我孫子線	・歩道の改良 ・視覚障害者誘導用ブロックの設置	千葉県	○	○
	バス乗継場	・案内サインの改善	柏市	○	
交通安全	バリアフリー経路	・音響式信号機、弱者感応信号機等の設置	千葉県公安委員会	○	○
		・道路標識、道路標示の視認性の改善		○	○
		・違法駐車の取締りの強化		○	○
建築物	沼南庁舎	・建物出入口とバス乗継場を結ぶ視覚障害者誘導用ブロックの設置	柏市	○	
	沼南公民館	・建物出入口に音響案内装置の設置	〃	○	

柏市バリアフリー基本構想

ICT を活用した情報提供

情報提供システム構築

・IT 技術を活用し、目的のバス停の行き方、乗換バス停、乗継時間等の情報について、経路情報を検索できる移動支援情報提供システムの構築などをあげている。

■ 豊田市移動支援ポータルサイト「みちナビとよた」による経路検索およびバス路線提供画面

柏市総合交通計画

(3) 高齢者に配慮した交通環境の構築

高齢者の外出促進

高齢者の移動支援

・高齢者のまちなか移動支援をソフト施策としてあげている。

	市	国	県	警察	公共交通事業者	学校	商店街・地域	障害者・高齢者	市民等
■ バリアフリーによりまちの魅力づくりを行います									
○商店街の環境整備									
・空き店舗利用による障害者休憩所や作業所、子供預かり所設置	●						●		
・バリアフリー経路のネットワーク化による回遊性の支援 （バリアフリー整備）	●								
・施設入り口や施設内のバリアフリー化の促進	●						●		●
・柏地区の歩行者天国等、みちの使い方の検討	●			●			●	●	●
・バリアフリーと都市景観の調和づくり （植栽、ベンチ、舗装材、舗装の色等）	●						●	●	●
・障害者や高齢者のまちなか移動支援 （タウンモビリティ）	●						●	●	●
・地域通貨の検討	●						●		●
○駐輪やはみ出し看板の対策									
・商店街、市民、行政、警察との協力体制の確立	●	●	●	●			●		●
・駐輪、はみ出し看板のルールづくり	●						●	●	●
・環境美化パトロール（整理や注意等）	●			●			●		
・駐輪、はみ出し看板の取り締まり強化	●			●			●		●
・チェーン店本社への自粛要請	●								
・自粛ステッカーやマナー冊子の配布	●						●		●
・市民参加のバリアフリー活動 → 路上放置物の排除活動、誘導ブロック・サインの洗浄など	●						●	●	●
■ 障害者の連絡体制を整え、安心できる地域の防犯・防災を向上させます									
・地域の防犯・防災体制の確立	●						●		●
・緊急時の情報提供、通信連絡体制の充実	●						●	●	●
・高齢者・障害者等に対する防災マニュアルの策定	●						●	●	●

柏市バリアフリー基本構想

高齢者の移動環境の向上

・健康・医療・福祉政策と都市政策の連携を図り、超高齢社会に対応したまちづくりを推進する。

事業名 福祉政策と都市政策の連携

内容 健康・医療・福祉政策と都市政策の連携を図り，超高齢社会に対応したまちづくりを推進します。

- 拠点型サービス付き高齢者向け住宅の整備・誘導
- 公有地等の活用の検討
- 地域優良賃貸住宅制度の導入
- 居住支援協議会設置の検討
- まち歩きを促す歩行・交流空間の形成
- 公共交通の利用環境の向上
- 地域福祉活動の充実に向けた地域交流や活動拠点等の整備

柏市高齢者いきいきプラン２１

ユニバーサルデザイン型車両の導入

ユニバーサルデザインバス導入

・ノンステップバスやリフト付きバスの導入促進を掲げている。

■バス事業者のノンステップバス車両導入状況（市内の主なバス事業者２社）

車　種	合　計
ノンステップバス　（大型，中型，小型計）	１４２台
ワンステップバス　（大型，中型計）	４２台
一般車両　（大型，中型計）	８台
ステップリフトバス　（小型）	６台
合　計	１９８台

※平成 20 年 9 月末現在（乗合車における導入率）
※ノンステップバス導入率　71.8%
（総車両数 198 台，内ノンステップバス車両数 142 台）

柏市総合交通計画

ノンステップバスの導入

・ノンステップバスの導入とともに、運行案内情報を分かりやすく提供するとの記載がある。

② バ ス

・バス停にベンチ・上屋を設置します。

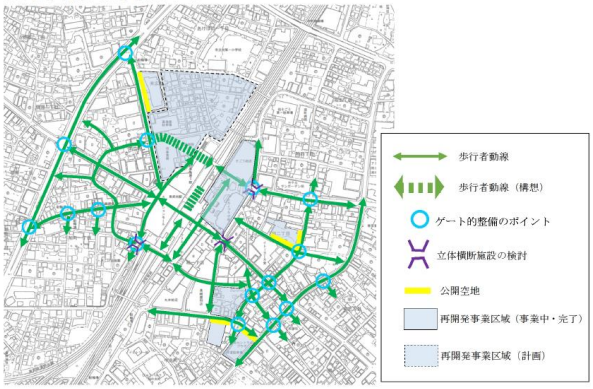
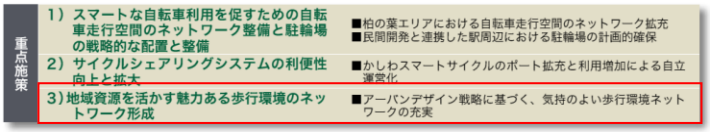
・ノンステップバスを増やすとともに、その運行案内情報を分かりやすく提供します。

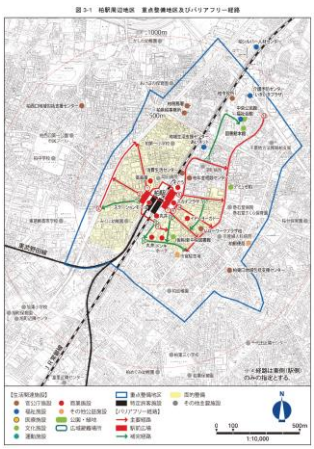
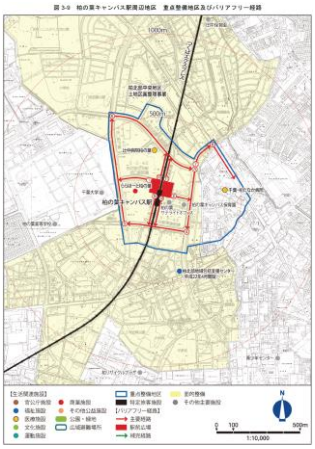
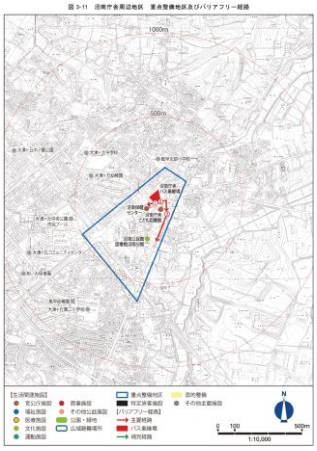
・車内での停留所案内を充実します。

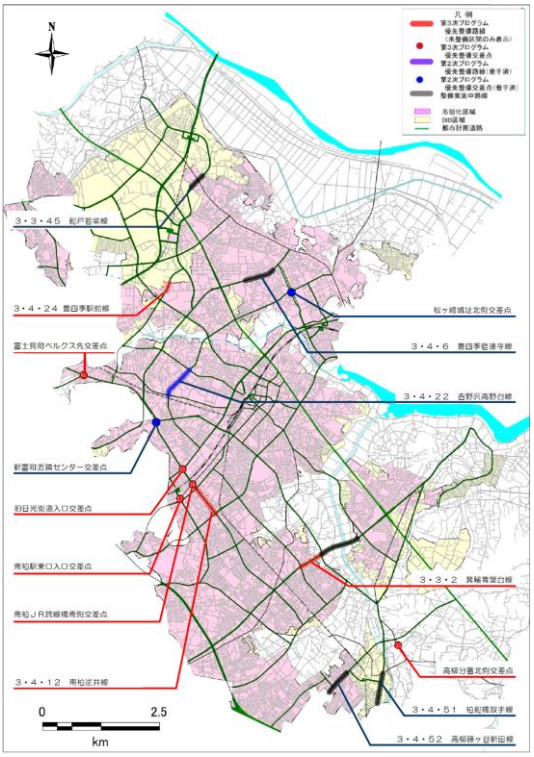
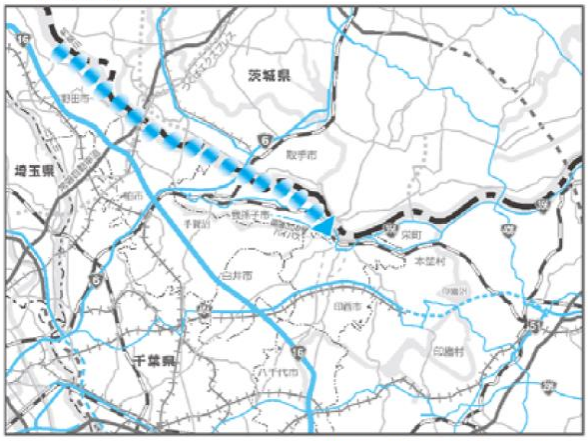
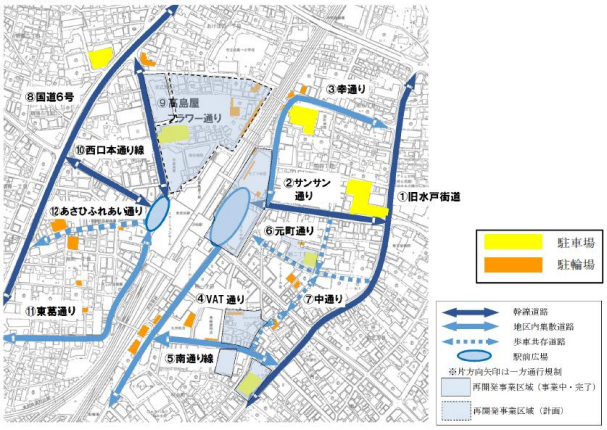
・高齢者・障害者等への適切な対応を図るための研修や教育・訓練を行います。

柏市バリアフリー基本構想

(4) 交通の円滑化に向けた街づくりの推進

<table>
<tr><th colspan="3">歩行環境の整備</th></tr>
<tr><td>歩行環境ネットワークの形成</td><td>・東口エリアにおいては、サンサン通りを常時双方向交通とし、ハウディモールの歩行者専用道路化を検討する。
・西口エリアについては、あさひふれあい通りのコミュニティ道路化等エリア内の歩行者ネットワークを検討する。
図2 歩行者優先の歩行者ネットワーク
 
</td><td>柏駅周辺まちづくり 10 ヵ年計画</td></tr>
<tr><td>歩行環境ネットワークの形成</td><td>・地域資源を活かして、気持ちのよい歩行環境ネットワークを形成することを目指す。
 
重点施策
1）スマートな自転車利用を促すための自転車走行空間のネットワーク整備と駐輪場の戦略的な配置と整備 ■柏の葉エリアにおける自転車走行空間のネットワーク拡充 ■民間開発と連携した駅周辺における駐輪場の計画的確保
2）サイクルシェアリングシステムの利便性向上と拡大 ■かしわスマートサイクルのポート拡充と利用増加による自立運営化
3）地域資源を活かす魅力ある歩行環境のネットワーク形成 ■アーバンデザイン戦略に基づく、気持ちのよい歩行環境ネットワークの充実</td><td>柏の葉キャンパスタウン構想</td></tr>
<tr><td>快適な歩行空間の形成</td><td>・柏駅周辺では、東口ハウディモールや西口あさひふれあい通りの空間形成により、快適に歩いて過ごせるまちづくりを目指す。
・歩行者通行量を H25 時点よりも増加させるという目標を掲げている。

分野 施策 取組 指標 基準値 目指す方向性 備考
経済・活力
魅力・吸引力の維持・強化
新たな魅力を持った中心市街地の実現 歩行者通行量及び通行範囲 平日 312,030人 休日 230,701人 (平成25年度28地点の合計値) ↗
北部地域の魅力創出・向上 柏北部中央地区、東地区及び大室東地区の定住人口 10,515 (平成27年10月1日値) ↗
手賀沼・東部地域の資源活用 手賀沼周辺観光客数 1,387,535人 (平成26年値) ↗
魅力ある産業の活躍
戦略的な企業誘致 誘致企業数 0 ↗
生産・販売力向上への支援 企業間連携のマッチング成功件数 9件 (平成26年値) ↗
市の支援により企業が創業した数 20社 (平成27年10月末までの実績値) ↗
地域で支える持続可能な農業づくり 農産物の市場出荷額 平成27年度値 ↗</td><td>柏市第五次総合計画</td></tr>
<tr><td>駅周辺のバリアフリー化</td><td>・鉄道駅や沼南庁舎周辺の重点整備地区においてバリアフリー経路等を位置づけており、歩道の改良やスムース横断歩道の設置、道路標識・標示の視認性の改善等、駅周辺の一体的なバリアフリー化を推進している。
 
 
  </td><td>柏市バリアフリー基本構想</td></tr>
</table>

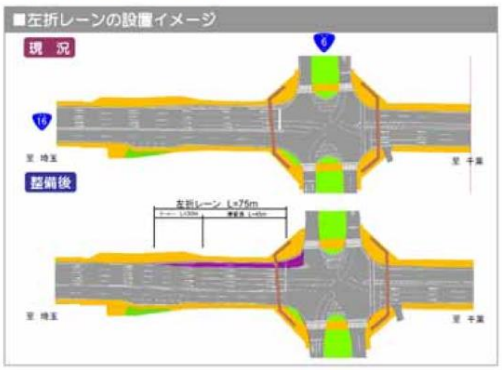
道路整備			
道路・交差点整備	・箕輪青葉台線や南柏逆井線、豊四季駅前線を今後 10 年内に事業着手する優先整備路線と定めている。 ・富士見町ベルクス先交差点や南柏駅東口入口交差点、旧日光街道入口交差点等、計 5 箇所の交差点を事業着手する優先整備交差点と定めている。		柏市都市計画道路等整備プログラム
広域幹線道路の整備・拡幅	・国道 16 号の渋滞解消や千葉県北西部の交通円滑化を図るため、千葉柏道路の整備、県道・主要地方道の拡幅等の実現を図る。	■千葉柏道路のルートイメージ  出典：国土交通省千葉国道事務所	柏市総合交通計画
自動車交通処理検討	・駅周辺の自動車交通は主に幹線道路及び地区内集散道路で処理し、エリア内の細街路等には自動車ができるだけ入らないような交通処理を検討する。	図1 道路ネットワークと自動車動線 	柏駅周辺まちづくり 10 ヵ年計画

ボトルネック交差点の解消

交差点改良

・交通渋滞が激しく、事故が頻発する交差点について、交通需要をマネジメントする施策の実施とともに、交差点改良等によるボトルネック箇所の解消を計画的に行い、車両の円滑な通行を図る。

■呼塚交差点の交差点改良



出典：国土交通省千葉国道事務所

柏市総合交通計画

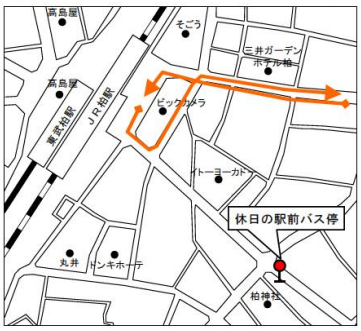
駅へのアクセス検討

駅へのアクセス向上

・柏駅東口駅前広場への休日バス乗り入れの実現を図る。

・高柳駅西側の駅前広場整備に合わせて、東口改札へのアクセスを向上させる自由通路整備を検討する。

■柏駅東口への休日バス乗入れ実証実験（平成21年３月）



柏市総合交通計画

タクシー乗場の整備

タクシー乗場・待機環境改善

・タクシー乗場及びIT技術を活用したタクシー待機環境の改善を検討する。

■柏駅東口タクシー乗場（右側から乗車）

■タクシーの待機状況

柏市総合交通計画

タクシー乗場環境整備

・北柏駅と南柏駅、増尾駅タクシー乗場上屋設置やベンチ設置をあげている。

種別	整備対象	事業内容	事業者	短期	長期
公共交通	増尾駅	・エレベーターの設置 ・身障者対応トイレの設置	鉄道事業者	○	
	鉄道車両	・車いすスペース付車両の導入	〃	○	○
	バス車両	・ノンステップバスの導入	バス事業者	○	○
道路	経路① 34-271 号線	・歩道の拡幅・改良 ・スムース横断歩道の設置 ・視覚障害者誘導用ブロックの設置	柏市		
	西口駅前広場	・スムース横断歩道の設置 ・視覚障害者誘導用ブロックの設置	〃		
		・障害者用乗降場の設置		○	○
		・バス停の上屋、ベンチの設置	柏市・バス事業者	○	○
		・タクシーのりばの上屋の設置	柏市・タクシー事業者	○	○
交通安全	バリアフリー経路	・音響式信号機、弱者感応信号機等の設置	千葉県公安委員会	○	○
		・道路標識、道路標示の視認性の改善		○	○
		・違法駐車の取締りの強化		○	○

柏市バリアフリー基本構想

駐車場・駐輪場の整備

車両停車空間確保

・サンサン通り、幸通りの一部区間について、朝・夕の停車車両のための空間確保を検討する。

柏駅まちづくり10ヵ年計画

放置自転車対策

・駅周辺における駐車場の整備や駐輪場のリニューアル、民営駐輪場の誘致など各種放置自転車防止策により、放置自転車の解消対策を推進する。

■ 放置自転車対策

対象	内容
駐輪場の整備等	市営駐輪場のリニューアル及び高度化・複合化、民営駐輪場の誘致
	上記による市営駐輪場の整理・統合による借地の縮小及び効率的な管理運営
	鉄道事業者や施設設置者及び道路管理者等との適切な役割分担、民間活力等の導入
放置防止誘導策	放置防止街頭指導員
	自転車の放置防止の啓発、利用マナー・ルールの確立
	放置自転車対策（撤去等）の強化

・駐輪場附置義務制度が効果的な制度となるように見直しを検討する。

柏市都市計画マスタープラン

駐輪施設の整備

・施設の安全性の向上や新駅整備、適正利用・適正配置等、駐輪施設の整備を施策として掲げている。

施策	ねらい・内容
①施設の安全性の向上 (修繕を含む)	・既存施設の長寿命化 →定期的な点検・メンテナンス、耐震補強の実施 →一定の整備後経過年数に応じ、外壁改修や内装塗装等の修繕 ・利用者の安全安心の向上 →防犯カメラの設置（安全確保と犯罪抑止）
②新規整備 (民間誘導を含む)	・市街地開発事業による局所的な需要増への対応 →北柏駅北口、高柳駅西口、柏北部地域での駐輪場整備 →市営・民間駐輪場を、地域特性やニーズに応じ柔軟に供給 ・柏駅周辺を中心に、一時利用対応の民営の駐輪スペースを供給 →多様な手法の活用、必要な場所に必要な量を供給
③既存の利用区分変更 (定期利用と一時利用の 柔軟な運用)	・定期利用駐輪場の有効活用 →利用状況によって一時利用スペースを柔軟に増減させる →ICT 等インターネットを活用した案内情報サービスの向上
④適正利用・適正配置、再配置 (廃止を含む)	・利用が十分でない駐輪場等の利用増進 →施設スペック(屋根、スロープ等)の向上 ・統廃合の推進 →利用需要等を勘案し、適正配置を再検討 ・短時間駐輪需要に対応する駐輪場の供給 →民間駐輪場を中心に、必要な場所に必要な量を、適正供給

柏市自転車総合計画

フリンジパーキングの整備

フリンジパーキングの整備

・集約区域に用のある自動車交通の一部をフリンジパーキングに駐車、集約区域内を徒歩等で移動させることを検討している。

・フリンジパーキング台数を 1,000 台整備することを目標として掲げている。

④－２徒歩・自転車の利用促進（フリンジパーキングの整備）

期待される低炭素化効果	○集約区域を目的地とした自動車交通にかかる移動距離の短縮化 ・集約区域に用のある自動車交通の一部をフリンジパーキングに駐車、集約区域内を徒歩等で移動させることにより、集約区域内の自動車交通を減少させ、CO_2排出量を削減します。

採用した算式		CO2削減量	t-CO2/年	＝	フリンジパーキング利用台数	台/年	×	集約区域平均移動距離	km	×	排出原単位
算定結果		1,883	t-CO2/年	＝	3,650,000	台/年	×	2.0	km	×	0.000258
原単位等	フリンジパーキング台数	1,000	台/集約区域								
	想定平均回転数	2.0	1回/日								
	稼働日数	365	日/年								
	平均移動距離	2.0	km								
	排出原単位	0.258	kg-CO2/台・km								

備考

■算定方法：低炭素まちづくりハンドブック　資料編による

○フリンジパーキング利用台数(台/年) ＝フリンジパーキング台数(台/集約区域)×集約区域数(集約区域)×想定平均回転数(回/日)×稼働日数(日/年)
＝1,000(台/集約区域)×５(集約区域)×2.0(回/日)×365稼働日数(日/年)
＝3,650,000(台/年)

※５集約区域ごとに、その外縁部に1,000台のフリンジパーキングを設置すると想定

低炭素まちづくり計画

荷捌き駐車施設の確保

荷捌き駐車対策

・小規模の商業ビルが混在する地区について、運送事業者・商業者が協働した荷捌き駐車を検討する。

・横持ち搬送が歩行者と混在する時間や距離、発生する回数が多い地区については、運送事業者・商業者が協働した共同搬送、空間や時間の分離等による対策を検討する。

■路上共同荷捌きスペース

■配車配送スケジュールによる時間・空間による効率的運用

・貨物集配車と一般乗用車の駐車可能路線を時間により指定することで，駐車スペースの効率利用を図るもの。

実施前（平成5～6年頃）　実施後（平成7年頃）

出典：都市内物流トータルプラン（国土交通省）

柏市総合交通計画

駐輪の取り締まり強化

駐輪対策

・商店街、チェーン店、警察等、各関係者との協力による駐輪対策の実施をあげている。

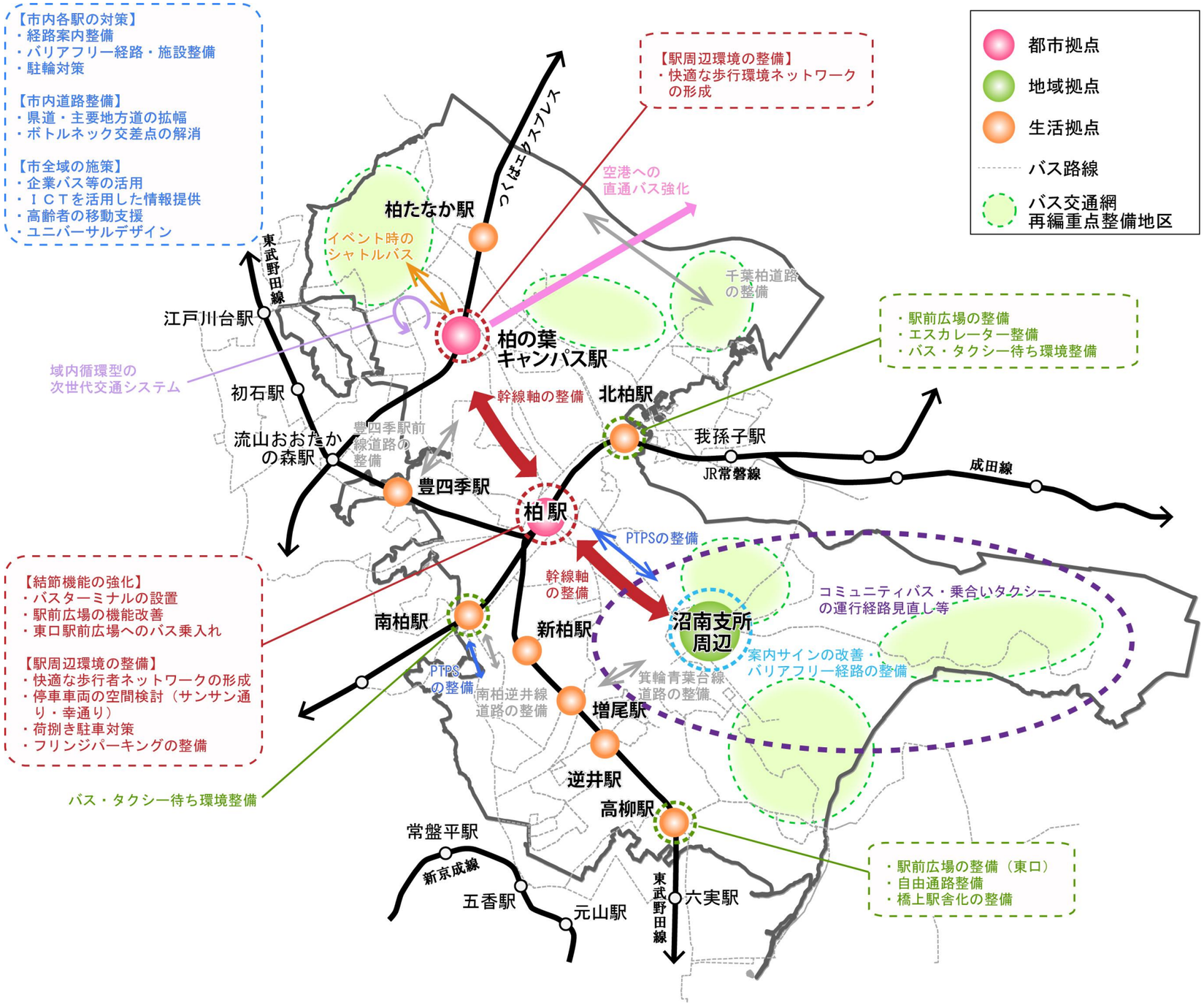
○駐輪やはみ出し看板の対策

・商店街、市民、行政、警察との協力体制の確立	●	●	●	●			●		●
・駐輪、はみ出し看板のルールづくり	●						●	●	●
・環境美化パトロール（整理や注意等）	●			●			●		
・駐輪、はみ出し看板の取り締まり強化	●			●			●		●
・チェーン店本社への自粛要請	●								
・自粛ステッカーやマナー冊子の配布	●						●		●
・市民参加のバリアフリー活動 → 路上妨害物の排除活動、誘導ブロック・サインの洗浄など	●						●	●	●

柏市バリアフリー基本構想

3.2.2 関連計画の施策整理

関連計画であげられている施策を地図上に整理すると、以下の図のようになる。



3.3 他都市の地域公共交通網形成計画での施策

柏市と同規模の自治体である中核市及び政令指定都市の公共交通網形成計画における施策内容を確認し、柏市で実施する施策の参考とする。

3.3.1 計画策定の状況

中核市と政令指定都市において、地域公共交通網形成計画を定めている自治体は以下の通りである。

＜中核市（中核市移行を検討している都市を含む）＞

自治体名※1		計画名	策定時期
北海道	函館市	函館市地域公共交通網形成計画	平成 27 年 11 月
青森県	八戸市	八戸市地域公共交通網形成計画	平成 28 年 3 月
秋田県	秋田市	第 2 次秋田市公共交通政策ビジョン	平成 28 年 3 月
山形県	山形市	山形市地域公共交通網形成計画	平成 28 年 3 月
福島県	福島市	函館市地域公共交通網形成計画	平成 28 年 3 月
福島県	郡山市	郡山市地域公共交通網形成計画	平成 28 年 3 月
茨城県	つくば市	つくば市地域公共交通網形成計画	平成 28 年 4 月
栃木県	宇都宮市	芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画	平成 27 年 11 月
富山県	富山市	富山市地域公共交通網形成計画	平成 28 年 3 月※2
福井県	福井市	えちぜん鉄道交通圏地域公共交通網形成計画 福井鉄道交通圏地域公共交通網形成計画	平成 28 年 2 月
岐阜県	岐阜市	岐阜市地域公共交通網形成計画	平成 27 年 3 月
愛知県	岡崎市	岡崎市地域公共交通網形成計画	平成 28 年 5 月
愛知県	豊田市	豊田氏公共交通基本計画	平成 28 年 3 月
三重県	津市	津市地域公共交通網形成計画	平成 27 年 3 月 31 日
三重県	四日市市	四日市市地域公共交通網形成計画	平成 26 年 12 月
奈良県	奈良市	奈良県東部地域公共交通網形成計画	平成 28 年 3 月
鳥取県	鳥取市	鳥取県東部地域公共交通網形成計画 鳥取県西部地域公共交通網形成計画	平成 29 年 3 月
岡山県	倉敷市	倉敷市地域公共交通網形成計画	平成 29 年 3 月
広島県	福山市	福山・笠岡地域公共交通網形成計画	平成 29 年 3 月
香川県	高松市	高松市地域公共交通網形成計画	平成 27 年 3 月
高知県	高知市	高知市地域公共交通網形成計画	平成 28 年 6 月
福岡県	久留米市	久留米市地域公共交通網形成計画	平成 27 年 8 月
長崎県	佐世保市	佐世保市地域公共交通網形成計画	平成 27 年 6 月
大分県	大分市	大分市地域公共交通網形成計画	平成 29 年 4 月

※1： 複数市で策定している場合は代表の 1 自治体のみを記載

※2：富山市は計画案策定時期

＜政令指定都市＞

自治体名		計画名	策定時期
兵庫県	神戸市	神戸市地域公共交通網形成計画	平成 29 年 3 月
広島県	広島市	広島市地域公共交通網形成計画	平成 28 年 12 月
福岡県	北九州市	北九州市環境首都総合交通戦略	平成 28 年 8 月
福岡県	福岡市	福岡市総合交通戦略	平成 27 年 3 月
熊本県	熊本市	熊本地域公共交通網形成計画	平成 28 年 3 月

3.3.2 他都市の施策内容整理

各自治体の計画に示されている特徴的な施策を検討の方向性に沿って整理する。

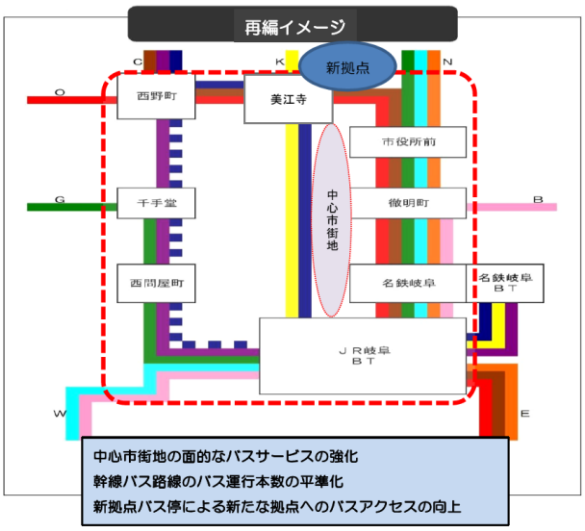
検討の方向性		施策詳細	自治体
地域状況に応じたバス路線への再構築	**幹線公共交通軸での効率的な運行のための施策**	バス路線の再編	岐阜市、八戸市、広島市、熊本市、他 18 市
		バス停の集約	広島市
		バス折り返し運行の実施	つくば市、他 1 市
		快速バスの導入	熊本市、他 1 市
		バスベイの導入	熊本市、他 1 市
		バスダイヤの調整	熊本市、他 8 市
		運賃体系の再構築（ゾーン料金制、割引制度の導入）	神戸市、広島市、他 15 市
	シビルミニマムな交通導入のための施策	低密度の需要に応じた代替交通の検討	秋田市、他 4 市
		バスの車両サイズ検討	つくば市、他 4 市
		タクシー活用による移動サービス確保	山形市、他 5 市
		スクールバス等の活用検討	秋田市
モード間のシームレス化を推進		乗継拠点の整備・機能強化	熊本市、八戸市、他 29 市
		地域施設（コンビニ等）と連携した快適な待合環境の確保	八戸市、他 1 市
		ICT を活用した情報提供（バスロケーションシステム、乗換検索システム等）	神戸市、八戸市、17 市
		情報発信の充実（情報発信拠点の整備等）	神戸市、他 16 市
高齢者に配慮したモビリティ環境の構築		高齢者の公共交通利用促進	富山市、他 9 市
中心市街地活性化に向けた公共交通と自動車の共存		駐車場の需要調整（料金設定）	高松市
		タクシー客待ち、荷捌きスペースの有効活用	北九州市
		中心市街地の移動環境向上	山形市、他 3 市
		徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善	北九州市

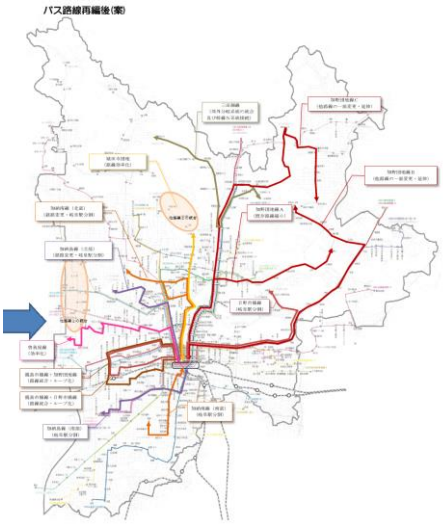
3.3.3 他都市の施策詳細

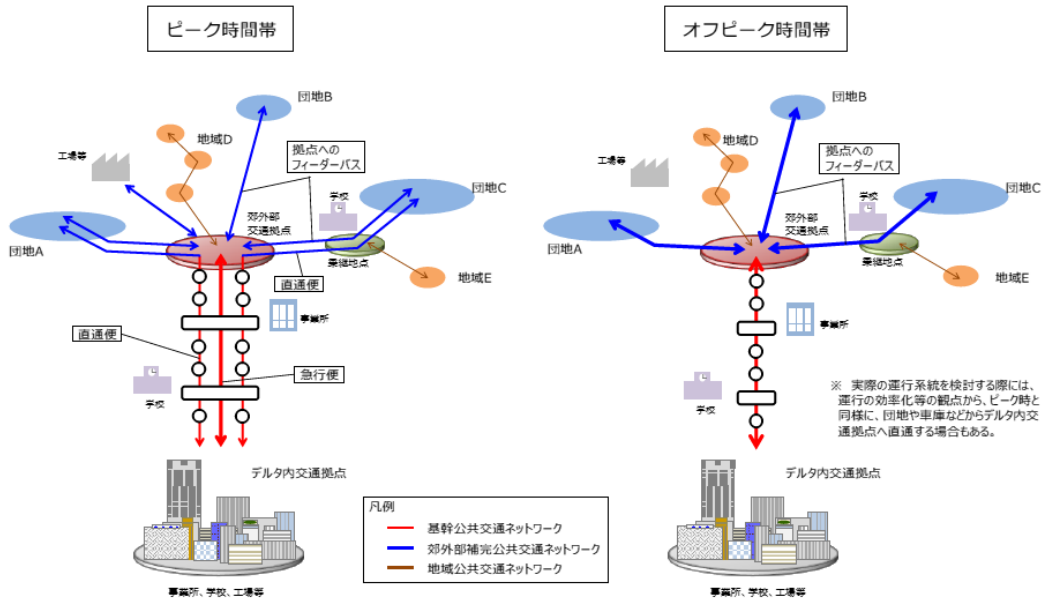
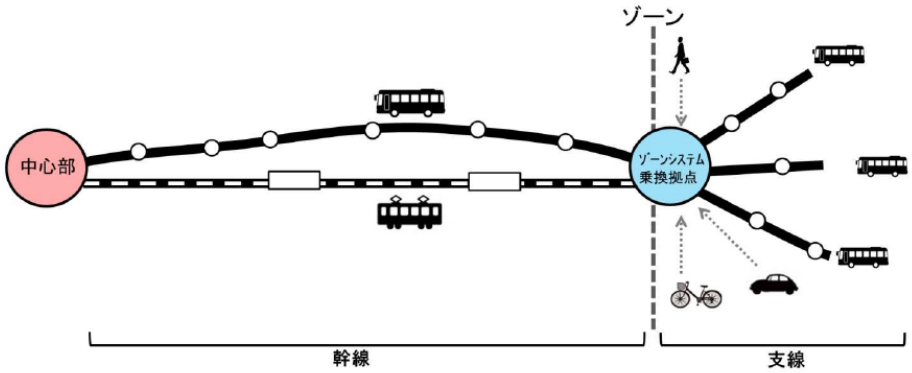
具体的な施策の内容を以降に示す。

a) 地域状況に応じたバス路線への再構築

i) 幹線公共交通

<table>
<tr><th colspan="2">バス路線の再編</th></tr>
<tr><td>岐阜市</td><td>・都心部ではバス路線を再編し団子運行を解消することで、定時性・速達性の向上を図っている。
・郊外部では支線バス路線を再編し、地域ごとの需要にあったサービスを提供することで、運行効率化と支線バスサービスレベルの向上を目指している。
 


</td></tr>
<tr><td>八戸市</td><td>・市内幹線軸の持続性・品質向上のため、過密系統の路線再編とあわせて、車両・設備の高度化を図っている。
・幹線軸における車両・設備の更新を円滑に行うため、車両保有会社（特別目的会社）等の設立により貸付を行うことを検討している。
</td></tr>
</table>

バス路線の再編	
広島市	・郊外部から都心へ直通する路線のフィーダー化により運行効率の向上を図っている。 ・住宅団地から拠点までの運行頻度の向上や、直通と同程度の運賃となる乗継割引の拡充等に取り組むことで、全体の利便性を高めることを可能としている。 ・全ての便をフィーダー化するのではなく、ピーク時とオフピーク時の時間帯によって移動の傾向が異なることを考慮し、朝ラッシュ時は都心への直通便を残すなど利用者ニーズを踏まえながら実施している。  図-39　時間帯ごとのフィーダー化のイメージ
熊本市	・バスの長大路線において交通渋滞等による定時性・速達性の低下や複数方向からの流入による複数のバスが連なる続行運転がみられていた。 ・幹線・支線を分割するポイントにゾーンシステム乗換拠点を整備し、幹線・支線の連携強化を図っている。 ・乗換抵抗については、乗換拠点における待合環境の整備や快速バスの導入、乗継時の料金体系の見直し等といった軽減施策を検討している。  ▲ゾーンシステムの導入イメージ

【参考】バス路線再編における支線・幹線選定の基準

バス路線再編における幹線・支線選定の基準は以下の通りである。

拠点間や人口集積地等を結ぶ路線を幹線・支線として設定している自治体が多く、広域的な移動を支援する路線を設定している自治体もみられる。他にも利用者数等が基準として設定されている。

幹線・支線選定の基準		自治体
拠点間や人口集積地等を結ぶ路線	幹線：交通拠点間を結ぶもの 支線：生活拠点や住宅地と交通拠点を結ぶもの	函館市
	幹線：地域中心および生活拠点・乗継拠点と都心を連結する路線 支線：幹線以外の路線	秋田市
	幹線：中心部と郊外の各拠点を結ぶ路線 支線：郊外の各拠点から周辺の集落等を結ぶ路線を地区間交通、各拠点の周辺地域をカバーする路線を地域内交通と位置付ける	山形市
	幹線：都市間・地域間を結ぶ路線 支線：地区内を運行する生活路線	福島市
	幹線：都市軸の形成に資する骨格路線及び幹線路線、地域生活拠点、人口集積地区等を結ぶ路線 支線：幹線の端末交通手段及び地区内生活交通となる運行	つくば市
	幹線：基幹公共交通と連携し、都市拠点と各拠点間を結ぶ、市民生活に必要な公共・公益施設へのアクセスを支援するバス路線 支線：公共交通不便地域等を解消するためのバス路線	宇都宮市
	幹線：交通拠点相互を結ぶ路線のうち、鉄道路線のない拠点間・郊外部交通拠点から都心への区間 支線：基幹公共交通と一体となって近隣市町等を接続する地域間連絡路線・路線バスの運行を維持できる利用者数が見込まれる地域を接続する路線	広島市
	幹線：都市間連絡や、中心市街地と各地域の拠点とを結ぶ路線バス 支線：各地域拠点や鉄道駅、幹線バス等と、周辺や郊外に位置する居住地・集落とを結ぶ公共交通	福山市
	幹線：市内の主要な交通結節点を結び、通勤・通学、買物、通院などの移動に対応することができる基軸となる路線 支線：基幹路線と交通結節点で接続することを基本とし、一定の需要が見込まれる地域へ運行する路線	岡崎市
	幹線：乗継拠点と主要鉄道駅を連絡し、市の一体性強化に資する重要な機能を担う路線 支線：鉄道を補完するサービスを担う路線	津市
	幹線：地域・地区間を結ぶ公共交通 支線：各拠点と居住エリアや施設等を結ぶ公共交通	倉敷市
	幹線：市中心部と周辺部、市中心部と隣接市町村を結ぶ路線バス 支線：市中心部と周辺部を循環する路線バス、市周辺部や隣接市町村から乗換ポイントに結節する路線バス	高知市

幹線・支線選定の基準		自治体
拠点間や人口集積地等を結ぶ路線	幹線：拠点間の基幹バス路線 支線：公共交通空白地域を効率的にカバーするフィーダー、フィーダーループ上のバス路線	高松市
	幹線：市内の公共交通拠点相互や隣接周辺地域を結び、高水準のサービスを提供する交流軸を「主要幹線軸」、「主要幹線軸」を補完し比較的高いサービスを提供する交流軸を「幹線軸」に設定 支線：公共交通軸上にバス停や駅、生活交通拠点までの路線	北九州市
	幹線：市境を跨いだ広域的な移動や、拠点間の連携、特に地域生活拠点から中心拠点への円滑なアクセスを確保することで、市域内外の交流・連携を高める役割などを担う公共交通 支線：身近な地域生活拠点までの移動手段、さらには、地域間連携を担う公共交通に接続する移動手段として、地域の生活を支える役割などを担う公共交通	久留米市
	幹線：都市拠点と市内の地区拠点を連絡する基幹的な軸 支線：人口集積地と各種拠点（商業・医療など）、鉄道駅などを結び、都市活動を支え、拠点の賑わいづくりに寄与する軸	大分市
	幹線：中心市街地と地域拠点を結ぶもの	熊本市
都市交通の骨格軸と補完軸	幹線：都市交通の基軸となるバス路線 支線：幹線バスから離れた地域の通勤・通学行動を支えるバス路線	岐阜市
	幹線：鉄道を補完し、骨格となるバス路線 支線：利用者や運行頻度が少なく、生活に必要なルートへ再編されるバス路線	四日市市
	幹線：基幹バス（とよたおいでんバスと名鉄バス） 支線：定時定路線、曜日限定路線、デマンドバスなど	豊田市
	幹線：市内路線バスの基幹的な路線 支線：市内路線バスの補完的な路線	佐世保市
運行頻度	幹線：運行頻度の高いバス路線、地域生活拠点と都心を結ぶバス路線、主要施設と都心を結ぶバス路線	富山市
利用者数	幹線：中心街を起点に利用者が多く見込まれる路線バス区間	八戸市

バス停の集約

広島市

・都心における重複路線の解消と合わせて、分散して分かりにくいバス停の集約に取り組んでいる。

図-37　バス停の集約イメージ

バス折り返し運行の実施

つくば市

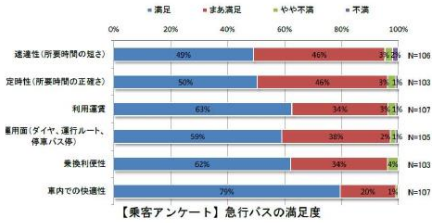
・利用状況やバス利用者のニーズに応じて、速達性や利便性の向上を図るために、バスの折り返し運行を行う。
・バスに求められる運行頻度の水準を考慮し、折り返し運行の時間帯や折り返しバス停を検討している。

折り返し運行の例（吉沼シャトルの折り返し運行）

快速バスの導入

熊本市

・ゾーンシステム乗換拠点等から熊本市中心部の一定区間において、一部バス停を停車しない、もしくはバイパス等を迂回運行する快速バス等を導入することで、各基幹公共交通軸の速達性・定時性の向上を図っている。



【乗客アンケート】急行バスの満足度

急行バスの定時性・速達性の効果（既存路線バスとの比較）
・定時性（遅れ時間）：平均 6.7 分の短縮効果
・速達性（所要時間）：平均 7 分の短縮効果

▲城南方面における急行バスの社会実験

バスベイの導入

熊本市

・道路空間の再配分や歩道の有効活用によるバスベイの整備を行い、バス停での乗車時間による渋滞の緩和・解消を図り、路線全体の旅行速度向上を図っている。

▲バスベイの整備イメージ

バスダイヤの調整

熊本市

・競合路線において各事業者が個別に運行ダイヤを設定していたため、特定時分への集中や、長時分の運行間隔が生じる設定となっていた。
・運行ダイヤの調整を等間隔にすることで利用者の利便性向上を図っている。

5分間隔　25分間隔　15分間隔　5分間隔

●時台	00	05	10	35	50	55
運行事業者	A社	B社	A社	C社	B社	A社

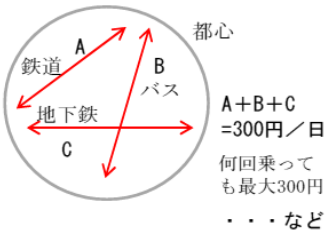
10分間隔

●時台	00	10	20	30	40	50
運行事業者	A社	B社	C社	A社	B社	A社

運賃体系の再構築（ゾーン料金制、割引制度等の導入）

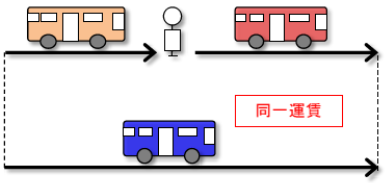
神戸市

・都心の一定範囲においてゾーン内均一料金制度のわかりやすく使いやすい料金体系を検討している。

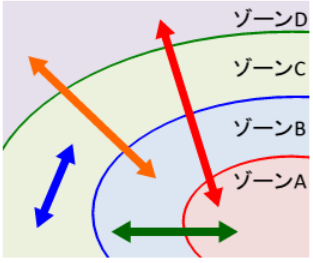


広島市

・路線再編に伴う利用者負担を軽減するために、乗り継いでも直通と同程度の運賃となる乗継割引や、距離ではなく移動したゾーン数に応じて運賃が決まるゾーン運賃制等を導入している。
・上記のような運賃体系の見直しに対応できるよう交通形 IC カードシステムの機能拡充に取り組んでいる。



乗車場所と降車場所により運賃が決定
→ 乗継を行っても直通と同じ運賃



移動ゾーン数	運賃
ゾーン内での移動	150円
2ゾーンをまたぐ移動	200円
3ゾーンをまたぐ移動	250円
4ゾーンをまたぐ移動	300円

※ゾーン、運賃の設定は
あくまでイメージです。

移動したゾーン数により運賃が決定
→ 利用者にとってわかりやすい運賃体系

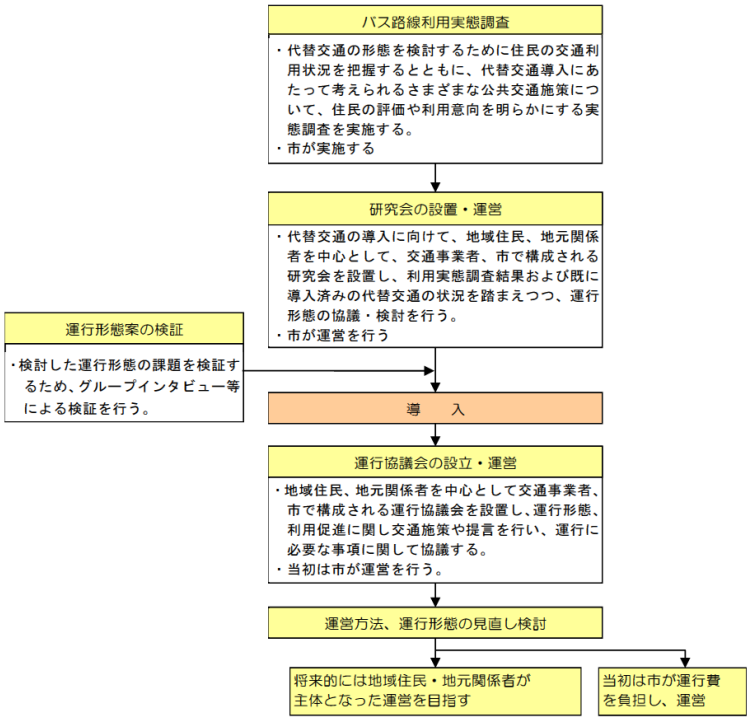
ii) シビルミニマムな交通サービス

低密度の需要に応じた代替交通の検討

秋田市

・郊外部の路線廃止に伴う代替交通導入の必要性を検証し、導入のための検討を行っている。

・研究会、運行説明会の設置、運営は市民、地元関係者が主体とするが、設立・運営は市が支援している。当初は市が運行費を負担し運営するが、将来的には地域住民が主体となった運営を目指している。



バス車両サイズの検討

つくば市

・利用状況に応じて、適切なバスの車両サイズを検討している。

・また、時間帯に応じた柔軟な車両サイズの検討を行っている。

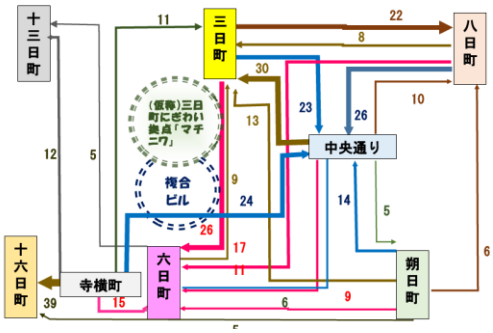
つくバス（中型車両，27席）

つくバス（小型車両，14席）

タクシー活用による移動サービス確保	
山形市	・エリア限定定額タクシーやグループタクシー等、タクシー活用方策を検討している。 【松川下川崎乗合タクシー（あけび号）】（継続・他地域への展開） ・経路：通草～松川駅前～松陵中学校入口（予約のあった停留所間のみを運行） ・本数：8 便／日（予約のある便のみ運行）、平日のみ運行 ・運賃：1 ゾーン 100 円のゾーン制運賃（100～300 円） 参考：山口市グループタクシー（高齢者グループへの利用券補助方式） ・山口市では、地域内をきめ細かく廻り、地区中心地や駅・バス停までを結ぶ定時定路線方式の「コミュニティタクシー」を、地域住民が協議会を作り、行政補助に加え、地域が運営費の 30%を負担する仕組みで運行している。 ・過疎化が進み、コミュニティタクシーの運行に必要となる協議会設立が困難な地域においては、バス停から 1km 以遠の地域に住む 65 歳以上の住民 4 人のグループが市に申請すると利用券が配布される「グループタクシー」方式を実施している。 ＜グループタクシーの仕組み＞ 例）2,000 円のタクシー運賃の区間を 3 人で利用する場合 →市支給の 500 円券を 3 枚利用し、残り 500 円が自己負担 参考：秩父エリア定額＆回数券タクシー ・秩父地域 1 市 4 町に住む人が、利用登録を行い、自宅と生活交通の主要目的地である駅や病院、百貨店など指定の 8 施設との間をお得な回数券で利用できる仕組みを作っている。 ＜ポイント＞ ・利用登録制（登録無料） ・利用目的は買物、通院、娯楽など自由に利用可 ・登録された住所（自宅など）から事前に設定された 8 か所までの利用に限定。

スクールバス等活用の検討	
秋田市	・公共交通を利用できない地域において、<u>既存のスクールバスや福祉バス等を対象として空席及び送迎時間帯以外の時間帯における車両を公共交通へ活用</u>することについて、その可能性を検討している。

b) モード間のシームレス化の推進

乗換拠点の整備・機能強化	
熊本市	・乗換拠点において待合環境等を整備することで、乗り換え抵抗の軽減を図るとともに、交通結節機能等を強化することで、利便性の向上を図っている。 ・乗換拠点の性格によりゾーンシステム乗換拠点、地域拠点乗換拠点、鉄道駅乗換拠点に位置づけて、各拠点における利用特性や規模等に応じて機能を検討し、整備に取り組んでいる。 【ゾーンシステム乗換拠点】 ゾーンシステムを導入する場合の幹線・支線の分割するポイント（拠点）において、待合環境や情報提供機能等を整備し乗換抵抗の軽減を図るとともに、幹線・支線の交通結節機能等の強化に取り組みます。 【地域拠点乗換拠点】 各地域拠点における交通の中心となるバス停や電停等で、サイクルアンドライドなどの整備のほか、利便性の向上のため待合環境等の整備に取り組みます。 【鉄道駅乗換拠点】 鉄道とその他の交通手段の乗換利便性を向上させるため、交通結節機能等の向上を図ります。
八戸市	・バス停留所の間に位置するにぎわい拠点「マチニワ」を整備予定であり、快適なバス待ち空間としての活用を検討している。 

地域施設（コンビニ等）と連携した快適な待合環境の確保	
八戸市	・バス路線沿道の公共施設や商業施設の協力が得られる場所では、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ている。 BUS NAVI8（コンビニエンスストア店内）

ICT を活用した情報提供（バスロケーションシステム、乗換検索システム等）	
神戸市	・スマートフォンなどを活用した公共交通の乗継や運行などの情報提供を進めている。 ＫＯＢＥ乗継検索（神戸市交通局）
八戸市	・主要な目的地までの移動が公共交通で可能であることを案内し誘導するために、事業者間で調整し、使いやすい案内表示・サインを検討している。

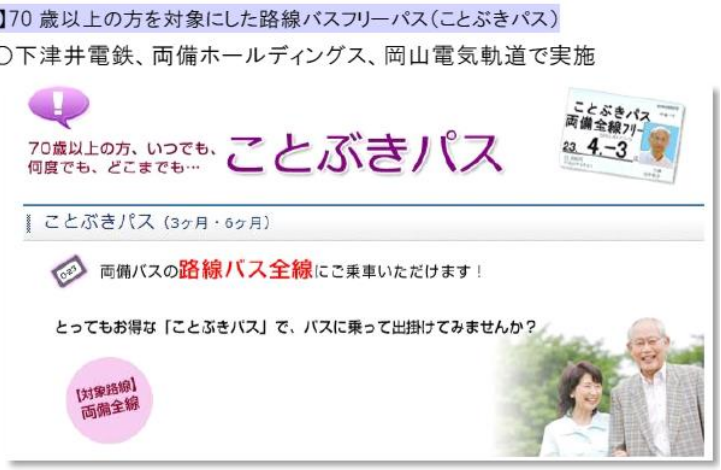
情報発信の充実（情報発信拠点の整備等）	
神戸市	・わかりやすく使いやすい情報を提供するため、インフォメーションセンターの整備を進めている。 インフォメーションセンターイメージ

c) 高齢者に配慮したモビリティ環境の構築

高齢者の公共交通利用促進

倉敷市

・公共交通の利用者拡大を目指し、高齢者を対象とした割引制度を周知している。



（両備ホールディングスホームページより）

※柏市に隣接している松戸市でも、新京成グループのバス事業者３社が、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る。

種　類	対象年齢	一年定期	半年定期	
新京成プラチナパス	70歳以上	28,000円	15,000円	
新京成プラチナ６５	65歳以上70歳未満	－	30,000円	
新京成プラチナ６０	60歳以上65歳未満	－	40,000円	
有効期間		1月1日～12月31日	1月1日～6月30日	7月1日～12月31日
発売期間		12月16日～1月31日	12月16日～1月31日	6月16日～7月31日

出典）新京成電鉄 HP

d) 中心市街地活性化に向けた公共交通と自動車の共存

駐車場の需要調整（料金設定）	
高松市	・中心市街地において駐車料金を抜本的に見直し、自動車利用を抑制する対策を講じている。 ・段階的な駐車場料金の見直しにより無料駐車場を減少させるなど、公共交通利用の場合と負担を近づけることで、自動車利用からの転換を促している。

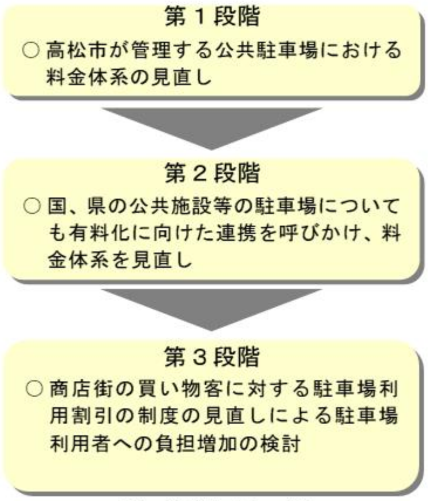


図　取組フロー図

図　中心市街地の公共駐車場位置図

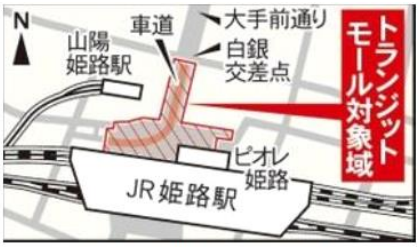
タクシー客待ち・荷捌きスペースの有効活用	
北九州市	・利用時間帯を考慮した既設のタクシー乗場等を、夜間はタクシーベイ、午前中は荷捌きベイとして相互利用する可能性を検討している。

■写真－１　タクシーベイ

■写真－２　荷捌きベイ

中心市街地の移動環境向上	
山形市	・駅前をトランジットモール化し、歩行空間を拡大するなど、公共交通中心の市街地形成を検討している。

駅から姫路城に続くシンボルロード・大手前通りの一部区間をトランジットモールに

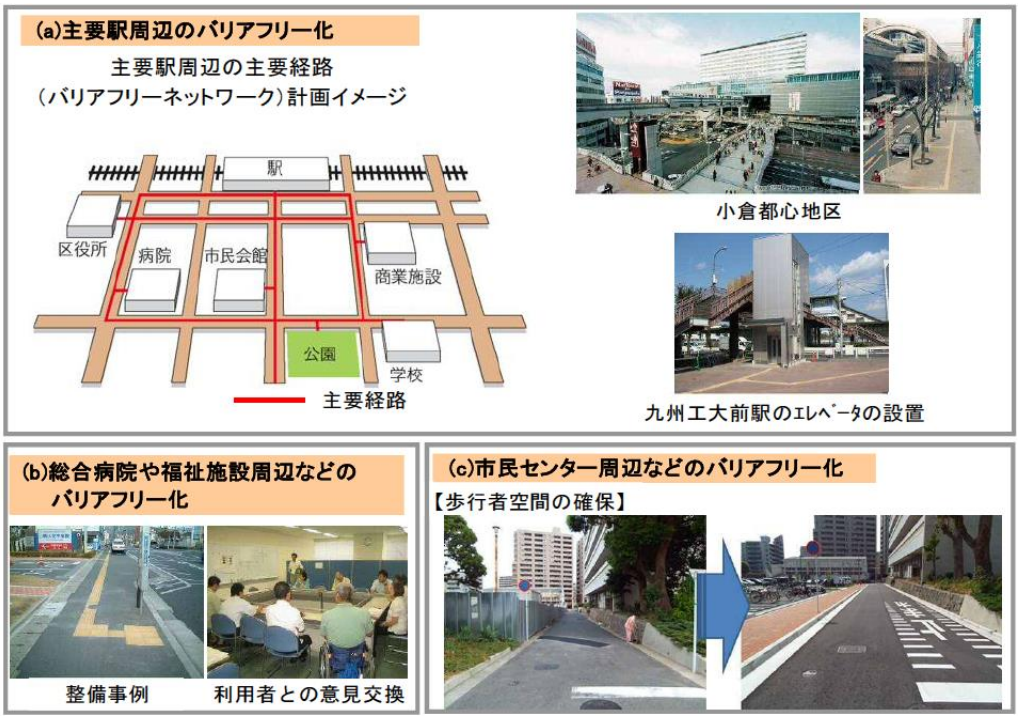


神戸新聞（平成 27 年 1 月 5 日付）

道路の軌道上にターミナルが存在する形で、流れるように次々と神姫バスが出入りする

こべるん　～変化していく神戸～　（平成 27 年 8 月 7 日現在）

徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善	
北九州市	・主要駅周辺や病院、公共施設周辺において、幅の広い歩道やエレベーターの設置などバリアフリー化整備を進めている。



3.4 柏市地域公共交通網形成計画で示す施策（案）

これまで確認した市民ニーズや地域特性、柏市での既存施策の内容、及び他都市での施策を踏まえて、柏市地域公共交通網形成計画で示す施策案は以下を想定している。

<table>
<tr><th colspan="2" rowspan="2">検討の方向性</th><th colspan="2">施策詳細</th></tr>
<tr><th>短期</th><th>中長期</th></tr>
<tr><td rowspan="5">地域状況に応じたバス路線への再構築</td><td rowspan="3">幹線・支線公共交通での効率的な運行のための施策</td><td rowspan="2">■バスの利便性・速達性の向上
・乗降客の状況を考慮しつつ、幹線公共交通の利便性・速達性の向上を図る。</td><td>■幹線・支線公共交通へのバス路線再編
・都市拠点、ふれあい交流拠点を繋ぐ柏駅～沼南庁舎周辺、柏駅～柏の葉キャンパス駅を幹線公共交通とし、幹線交通・支線交通でバス路線を再編する。
■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の強化を図る。
■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、定期的な路線の見直しを実施する。</td></tr>
<tr><td>■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う。
・ICTの活用や自動運転等の新たな技術に関しての検討も行う。</td></tr>
<tr><td>■地域内循環交通の強化
・柏の葉キャンパス駅周辺の利便性向上を図るため、地域内循環バスの導入を図る。</td><td>■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の企業が独自で運行している送迎バスの活用を進める。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">シビルミニマムな交通導入のための施策</td><td>■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。</td><td rowspan="2">■状況に応じた適切な見直し
・コミュニティ交通に関して、地域の状況に応じて定期的な見直しを実施し、より適切な運行の検討を行う。
・交通空白地域をカバーする交通については，中央地域周辺におけるモデルケースを参考に導入を検討する。</td></tr>
<tr><td>■交通空白地域における公共交通の導入
・交通空白地域が集中する中央地域周辺をモデル地区として、公共公益施設等にアクセスする公共交通を導入する。</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">モード間のシームレス化を推進</td><td>■鉄道駅の交通結節点の機能強化
・北柏北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する。</td><td>■鉄道駅の交通結節点の機能強化
・柏駅東西口、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する。</td></tr>
<tr><td>■バス、タクシー乗場上屋等の整備
・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、ベンチの整備を図るとともに、情報案内を掲示する。</td><td>■賑わいのある拠点の整備・強化
・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の整備を検討する。</td></tr>
</table>

検討の方向性	施策詳細	
	短期	中長期
モード間のシームレス化を推進		**■ICT を活用した情報案内の実施** ・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。
	■サイクル＆バスライドの促進 ・駐輪場整備やバスとの乗り継ぎサービスによるサイクル＆バスライドの促進を図る。	
高齢者に配慮したモビリティ環境の構築	**■車両バリアフリー化の促進** ・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、UDタクシーの導入を促進する。	**■適切な移動手段の提供** ・前に示す「シビルミニマムな交通」とともに、地域の高齢化の状況等に応じて、コミュニティ交通の見直し等を行うとともに、交通空白地域をカバーする交通の導入を検討する。
		■高齢者の移動支援 ・高齢者が使いやすい公共交通に関る支援制度を検討する。
中心市街地活性化に向けた公共交通と自動車の共存	**■ショットガン方式のタクシープール導入** ・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る。	**■中心部への自動車流入抑制** ・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、交通処理を検討する。 ・上の交通規制とあわせて、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る。

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

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、バス停にある駐輪場に自転車をとめてバスに乗換え移動すること

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

検討している施策案を地図に整理する。

4【参考】関係資料

4.1 柏市の他の計画における目標

(1) 柏市第五次総合計画【平成 28 年 3 月】

○高齢者に関する目標では、道路や交通等の環境整備により移動を円滑化し、高齢者の活動を側面からサポートすると記載されている。

1 充実した教育が実感でき,子どもを安心して産み育てられるまち

将来人口推計から見た本市の急激な少子高齢化を考えると，将来にわたって活力を維持し持続可能なまちとなるためには，子育て世代を中心とする生産年齢人口の維持・定着による人口構成バランスの保持が必要となります。

これまでは，商業のにぎわいや交通の利便性等の強みを背景に，本市に子育て世代が多く転入してきましたが，他市の沿線各駅の駅前開発等や郊外型の大型店舗の出店等により，それらの強みは弱まりつつあります。

そのため，子どもにとっても親にとっても，より魅力あるまちを目指すため，教育環境・子育て環境・生活環境等の充実を図ります。

2 健康寿命[20]を延ばし，いつまでもいきいきと暮らせるまち

各種の取組により，長年働き社会経済を支えてきた方々が元気にセカンドライフを楽しむと同時に，社会活動の一端を担うことで生きがいと充実感が得られる環境をつくります。

3 地域の魅力や特性を活かし,人が集う活力あふれるまち

子どもから高齢者に至るまで，多世代がにぎわいを楽しめる魅力あるまちづくりを進め，常磐線や東武アーバンパークライン，つくばエクスプレス沿線における存在感を強く示し，地域を牽引する都市を目指します。

(2) いきいきと暮らせるまちづくり

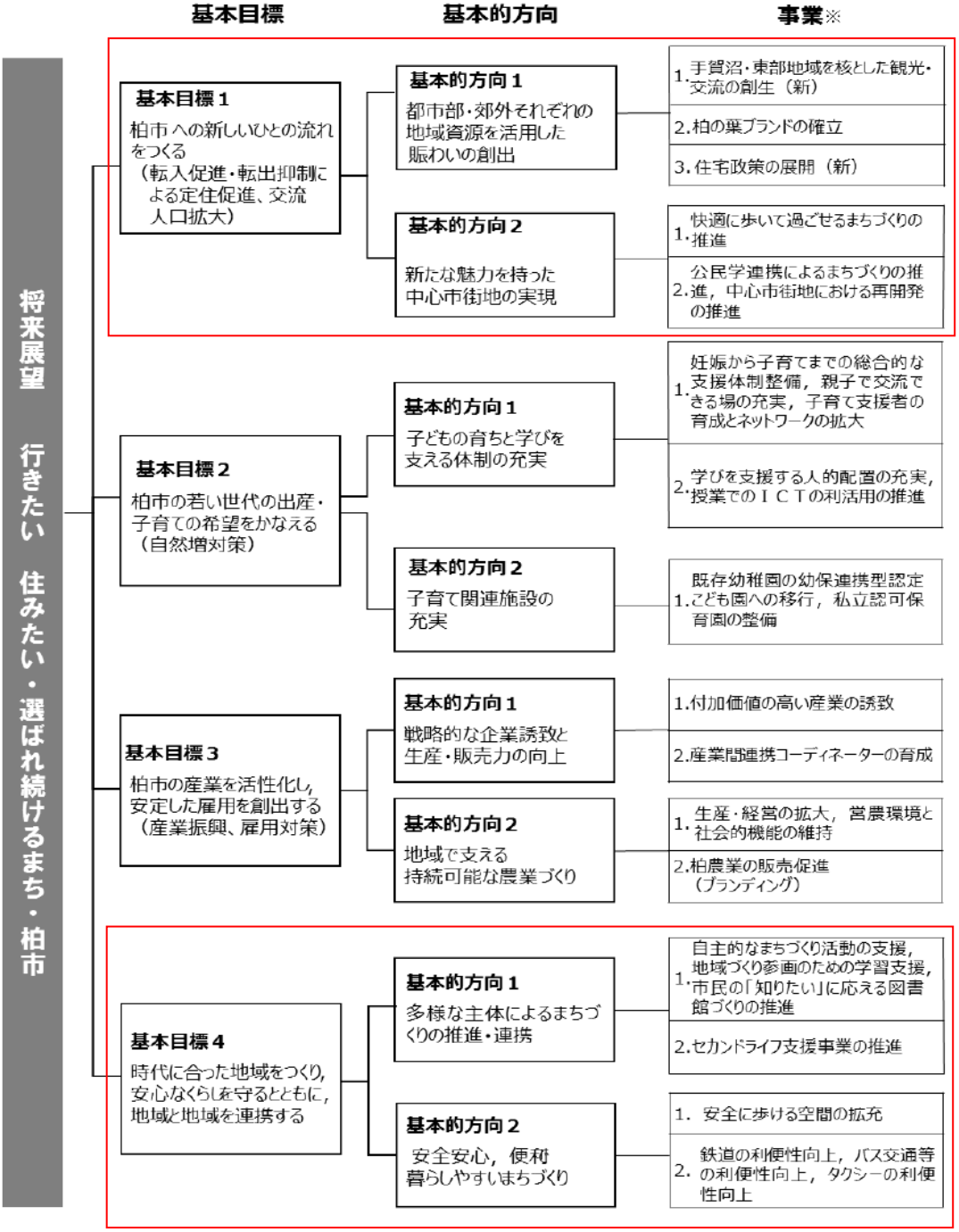
現在の高齢者，特に65歳から74歳までを見ると，以前の同年代に比べ，活動的に過ごしている人がたくさんいます。年齢で一律に「支えが必要な層」とみなすのではなく，元気な高齢者は「社会の支え手・担い手」であるという考え方への転換が必要です。また，社会活動への参加は，高齢者の孤立の解消等も期待できます。

体力面，精神面ともに若々しい今の高齢者が，豊富な経験や高い技量を活かして地域の支え手となり，健康で意欲的に活躍することは，地域の活力につながります。高齢者が，住み慣れた地域で，その人らしく生きがいと誇りを持って生活できるよう，就労，ボランティア活動や交流等多様な社会参加の場を創出するとともに，参加促進の仕組みづくりに取り組みます。

また，道路や交通等の環境整備により移動を円滑化し，活動しやすい都市空間づくりにより，高齢者の活動を側面からサポートします。

(2) 柏市地方創生総合戦略【平成 28 年 3 月】

○基本目標１では「柏市への新しい人の流れをつくる」との記載があり、快適に歩いて過ごせるまちづくりの推進が事業として設定されている。
○基本目標４では「地域と地域を連携する」と示されており、鉄道やバス、タクシー等の利便性向上がうたわれている。



(3) 柏市人口ビジョン【平成 28 年 3 月】

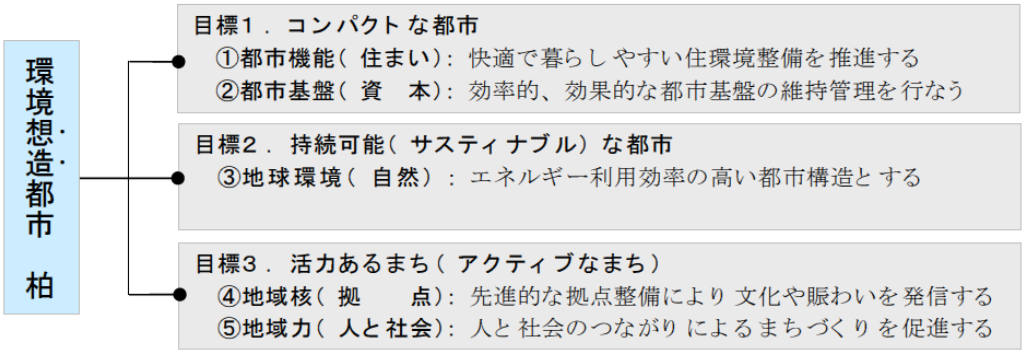
○目指すべき方向性として、魅力ある都市機能の整備や良好な居住環境の整備による子育て世帯・若年単身層の流入促進を掲げている。

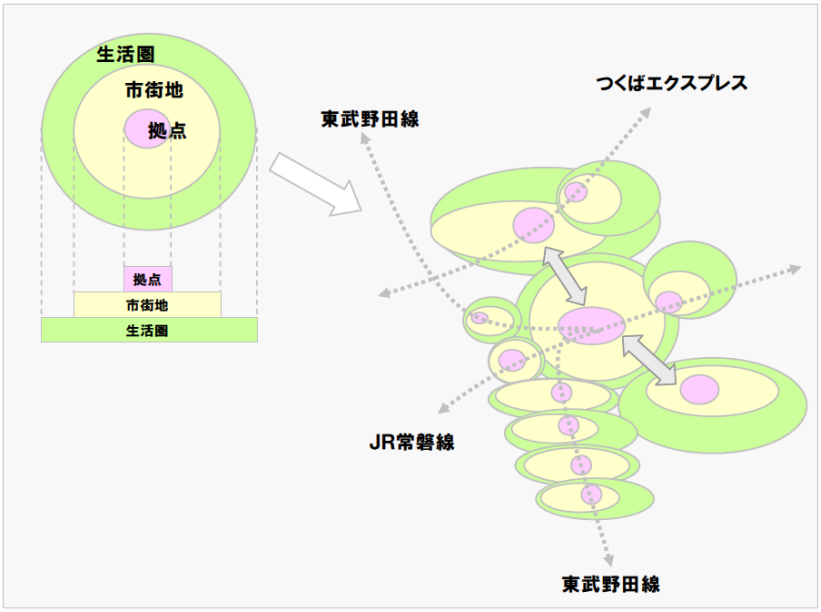
3 つの重要な問題点・課題を踏まえると，柏市が目指すべき方向性としては，以下の 3 点が特に重要です。

1. 安心して産み育てることができる環境の整備と支援を行うことで，出生率を上げ出生数を増加させる
2. 良好な居住環境・子育て環境を整備することで，子育て期にある世帯の近隣市への流出を食い止め，流入を促進する
3. 魅力ある都市機能の整備や単身世帯にとって良好な居住環境を整備することで，若年単身層の流出を食い止め，流入を促進する

(4) 柏市都市計画マスタープラン【平成 21 年 6 月 1 日】

○コンパクトな都市を目指しており、都市軸や道路網によって各生活圏を移動しやすいネットワークの構築を図り、都市全体の魅力向上や活力あふれる都市づくりを推進している。





(5) 立地適正化計画検討素案【平成 29 年 3 月】

○短期的目標像としては乗合いタクシーやバス交通との連携による公共交通の利便性向上を掲げている。
○長期的目標像としてはニーズの変化に対応した公共交通ネットワークの継続的な見直しを設定している。

■ 人口減少期に向けた段階的な目標像

5～10年の段階的目標像

住宅団地の拠点の形成とスプロールの抑制、適正な世代バランスの確保

・拠点に立地する高齢者福祉等日常サービス施設の誘導や子育て施設の適正配置。
・スプロール地区では、地区内の空地を適正に管理。マッチング制度の啓発・充実化。
・一方、高齢化＝人口減少傾向の郊外住宅団地地区は、住み替え支援制度等を啓発・支援。
・乗合ジャンボタクシーやバス交通と連携し、公共交通の利便性向上を目指す。

10～20年の段階的目標像

郊外の住宅地の人口減少や空き家・空き地の発生に対応した空地管理施策の展開。 子育て世代等の居住の誘導による地域の持続

・拠点から離れたエリアは、一定の低密度化(※60 人/ha＝日常生活サービス施設) や、公共交通を維持できるレベルを許容。多様な主体による空き地や山林・農園等の利用。
⇒空地管理施策の必要に応じ、居住誘導区域の見直し
・スプロール地域については、空地発生による道路を改善。
・サ高住等の賃貸形式住宅や戸建住宅の住み替え制度等を活用し、居住の多様性を提供することにより、住み替えや子育て世代の転入を継続。
・各地区の人口構成等の変化に基づくニーズに対応した公共交通ネットワークの継続的な見直し。

※60 人/ha：都市計画運用指針指針第8版 p.23 住宅用地の基本とする人口密度

(6) 柏市バリアフリー基本構想【平成 22 年 3 月】

○環境整備の面では誰もが自立的に安心して行動できるまちを目指すこと、総合的・横断的にバリアフリー化を進めることを目標としている。

□ 基本構想の目標

基本理念：「街にでかけよう」－いつでも、どこへでも－

取り組み姿勢：バリアフリー実現のために、全市的（市民，民間企業，NPO，事業者，行政等）な対応で総合的、一体的に取り組みます

街に出かけようとする意思と 受け入れる市民の意識づくり

■バリアフリーの意識を向上させ理解を深めます（学習や教育による）
■障害者、高齢者等の外出を支援します
■市民との協働により安全で快適な空間をつくります（市民参画によるバリアフリーの実現）

安全安心な地域整備と 行動を促す環境整備

■バリアフリーによりまちの魅力づくりを行います
■障害者の連絡体制を整え、安心できる地域の防犯・防災を向上させます
■誰もが自立的に安心して行動できるまちを目指します（主に特定事業の内容）
■総合的、横断的にバリアフリー化を進めます

(7) 柏市総合交通計画【平成 22 年 3 月】

○誰もがどこへでも安全・安心に移動できる交通環境を整えることを掲げている。

【目　標】

【目標1】

■環境・ひとにやさしい交通

・地球温暖化への対策や少子高齢化に対応するため，低炭素かつユニバーサルな都市づくりに向けて，交通が担う役割をしっかり果たします。

【目標2】

■豊かな暮らしを支える安全で安心な交通

・多様化する市民ニーズや活発な市民活動を支えるため，誰もがどこへでも安全・安心に移動できる交通環境を整えます。

【目標3】

■まちの魅力を高め交流を促進する交通

・中心市街地の活性化や国際学術研究都市づくりの推進，さらに地域の特色ある自然や文化などとの交流を促進するため，多角的な交通ネットワークを構築します。

【目標4】

■市民等の協働により支え合う交通

・持続可能な交通体系を実現するため，市民，交通関係者の協働・連携による多様な主体が参加する体制をつくります。

(8) 柏市都市計画道路等整備プログラム【平成 28 年 6 月】

○今後 10 年間の計画期間内における重点化すべき道路整備施策として、公共交通や自転車で移動しやすい道づくりも掲げられている。

施策１）誰にとっても安全で安心して通行できる道づくり
子供からお年寄りまで、誰にとっても安全で安心できる歩行環境づくりを目指していきます。
歩行者や自転車が安全に通行できるよう、危険な道路や交差点において、歩道の設置や交差点における待機スペースの確保等の整備に取り組みます。

施策２）東日本大震災を教訓とした防災に強い道づくり
防災に強い道づくりを目指していきます。
災害時における道路の果たすべき役割は非常に重要です。
避難経路の整備推進や、避難場所までの移動時間の短縮化等を図るための道路整備に取り組みます。

施策３）公共交通、自転車で移動しやすい道づくり
自動車に過度に依存せずに生活できる交通環境を目指していきます。
既存バス路線における定時制の確保や新たなバス路線の可能性検討等、公共交通の利便性の向上に寄与する道路整備に取り組みます。
さらに、自転車走行環境に配慮した道づくりも進めていきます。

施策４）地域の魅力と活力を高める道づくり
地域の魅力の向上と、民間投資を誘発する道路ネットワークの充実強化を目指していきます。
都市拠点の形成や、本市の抱える国道６号、国道 16 号における慢性的な渋滞解消、円滑な人流・物流に寄与する道路整備に取り組みます。

(9) 柏駅周辺まちづくり10ヶ年計画【平成 27 年 3 月】

○まちづくりの基本的考え方として、歩行者が歩きやすい道路ネットワーク形成等を掲げている。

①歩行者優先の道路ネットワークの形成
歩行者が歩きやすく、居心地の良さを感じる歩行者空間へ現在の道路空間を再構成し、歩行者を優先した空間に作りなおし、街中に歩行者優先の道路ネットワークを形成する。

②広がりを持った魅力と多様性のある市街地の形成
歩行者優先の道路ネットワークにより、街全体の歩行者の回遊性を向上させ、各「通り」沿いに魅力ある施設の立地を誘導し、広がりを持った魅力と多様性のある市街地を形成する。

③まちづくり10ヵ年計画を実現するための仕組みの構築
中心市街地の関係者間において、まちづくりの基本的な方向を共有しながら、確実にその実現を図るための仕組みを構築する。

(10) 柏の葉国際キャンパスタウン構想【平成 26 年 3 月】

○サスティナブルな移動交通システム等、8 つの目標を定めている。

柏の葉国際キャンパスタウン ＝ 公民学連携による国際学術研究都市・次世代環境都市	目標1	**環境と共生する田園都市づくり** 豊かな自然と都市のみどりにふれあいながら、環境にやさしい暮らしを楽しめるまち	方針 1-1	「緑地ネットワーク」を保全し強化する　街区の緑化率25%、まちの緑被率 40%維持（自然をつなぐ）
			方針 1-2	持続性の高い開発や建築の「柏モデル」を普及する個別開発における CO2 削減率 35%達成（技術をつなぐ）
			方針 1-3	市民主体で環境共生型のライフスタイルを推進する（人をつなぐ）
	目標2	**創造的な産業空間の醸成** 創造的な交流にあふれ、職住が一体となった自立したまち	方針 2-1	TX 沿線に集積する最先端技術・研究を活かす世界水準の創業環境を実現する
			方針 2-2	大企業や研究機関などに対する魅力を明確に発信し、立地を促し、新産業創造コミュニティを充実させる
			方針 2-3	既存産業の高次化、環境改善と競争力の強化を図る
	目標3	**国際的な学術・教育・文化空間の形成** 一生「学び」を楽しむことのできる、知的好奇心を刺激するまち	方針 3-1	国際化に対応した生活環境を整え、世界をリードする研究・教育機能を強化する　「10 の研究・教育機関の誘致」
			方針 3-2	世界の最先端で活躍する人材を育成する基礎的な教育環境を充実する
			方針 3-3	大学と連携した住宅を提供し、学びのあるライフスタイルを推進する
			方針 3-4	国際キャンパスタウンにふさわしい文化活動・芸術活動を育成する
	目標4	**サスティナブルな移動交通システム** 環境負荷が少なく、自由で楽しい移動交通が、暮らしの質を高め活力を育むまち	方針 4-1	公共交通の充実により環境負荷の低減および都市間・地区内の移動を円滑にする
			方針 4-2	歩行者と自転車の楽しい移動を促すネットワークをつくる　「自転車分担率の 10%増加」
			方針 4-3	自動車利用を減らすため総合的な施策を展開する　「自動車分担率の 10%低下」
			方針 4-4	ITS 情報システムを活用したモビリティマネジメントを行う
	目標5	**健康を育む柏の葉スタイルの創出** 若者から高齢者まで地域の中で一生健康で暮らすことのできるまち	方針 5-1	健康で快適な暮らしを支える生活空間、歩行環境を充実させる
			方針 5-2	農や食の文化を育む空間と生活を充実させる
			方針 5-3	人々が生きがいをもって支え合うコミュニティを育む
			方針 5-4	最先端の知識と技術を用いた健康サポートを行う
	目標6	**公・民・学連携によるエリアマネジメントの実施** 支えあいによって地域の暮らしと活力を持続・向上させる自律的なまち	方針 6-1	暮らしの質を高め、地域への愛着を育む　（住民満足度の維持・向上、地価水準の維持）
			方針 6-2	柏の葉独自の価値を育み、発信する　（交流人口の増加、外部からの評価）
			方針 6-3	柏の葉キャンパス駅周辺を起点に公・民・学の連携による自律した都市経営の仕組みを整える
	目標7	**質の高い都市空間のデザイン** 大学キャンパスのように豊かな緑のなかに賑わいが映える快適なまち	方針 7-1	国際キャンパスタウンを象徴する緑溢れるオープンスペースと街並みを形成する
			方針 7-2	豊かな緑地環境と都市の活力とが調和した緑園のまちを形成する
			方針 7-3	ＵＤＣＫを中心にアーバンデザインを推進する
	目標8	**イノベーション・フィールド都市** 常に最先端の取りくみにふれあいながら、変化しつづけるまち	方針 8-1	実証実験の支援と実現プログラムを提供する
			方針 8-2	企業や研究機関へのＰＲを通じて新たな実証実験を呼び込む
			方針 8-3	実験の成果を評価・蓄積するとともに、柏の葉モデルとして市全域、全国・世界に普及・展開する

(11) 低炭素まちづくり計画【平成 27 年 8 月】

○都市機能の集約化や公共交通への転換を図ることで、CO2 削減を目指している。

（１）拠点の省エネルギー化

鉄道駅などを中心とした地区への都市機能の集約によって都市構造を転換するとともに、市街地開発事業等を契機とした面的な再生可能エネルギーシステムの導入や、更新に合わせた建築物の省エネルギー化を促進することで、集約拠点全体の省エネルギー化を図ります。

（２）移動支援とネットワークの充実

公共交通などの利便性の向上により、拠点への容易な移動を支援し、自家用車から公共交通機関等への利用交通手段の転換を促進するとともに、未整備区間の整備による道路ネットワークの充実により交通流動の円滑化や旅行速度の向上を図り、化石燃料に由来するエネルギー消費を減少させ、CO_2排出量を削減します。

（３）快適で魅力的な屋外空間の創出

緑の環境改善効果によるヒートアイランド現象の緩和や、魅力的な屋外環境の創出による外出促進効果により、エネルギー部門、民生部門のCO_2削減を目指します。

(12) 第2期柏市中心市街地活性化基本計画【平成 28 年 3 月 15 日変更】

○歩行者空間の確保による回遊性の向上を目標としている。

◆目標像

目標像１：にぎわいがあり暮らしやすいまち・柏
～広域商業拠点機能の回復と生活拠点としての賑わいづくり～

・中心市街地の居住人口の増加が継続しており、住環境整備や地域密着型の商店街整備を促進し、暮らしやすいまちの整備を目標とする。
・引き続き、中心市街地への商業集積を促進し、柏市の中心商業拠点はもちろんのこと、市域を越えた広域商業拠点としての位置づけを回復し、賑いのある商業地づくりを図る。

目標像２：安全に回遊できる楽しいまち・柏
～歩行者空間整備と魅力ある景観づくり～

・歩行者空間確保を中心とした都市基盤施設整備や放置自転車等の取り締まり強化を進め、安全で快適な歩行者空間の確保による回遊性の向上を目標とする。
・また、商店街景観の魅力づくりを進め、回遊性向上の促進を図る。

目標像３：楽しく憩えるまち・柏
～商店街・施設の魅力づくり～

・集積する店舗、多様な施設の個々の魅力づくり、ニーズに対応した施設整備を進め、来街者が楽しく憩えるまちを目標とする。

(13) 柏市自転車総合計画【平成 27 年 4 月】

○より効率的な駐輪場等の施設整備を理念として掲げている。

理念１＝自転車駐輪機能の利用利便性の向上やサービスの高質化を目指す
（⇒量的充足から質的充足へ）

：柏市民の自転車利用の多様化を踏まえ、安全で快適な自転車利用環境を整備していくために、自転車駐輪機能の利用利便性向上やサービスの高質化を目指すものとする。

理念２＝民間活力の導入を視野に入れた、より効率的な施設整備や施策の運用を目指す
（⇒公共主体から官民連携へ）

：利用利便性向上やサービスの高質化のための、より適切な供給主体として民間活力の導入を目指す。

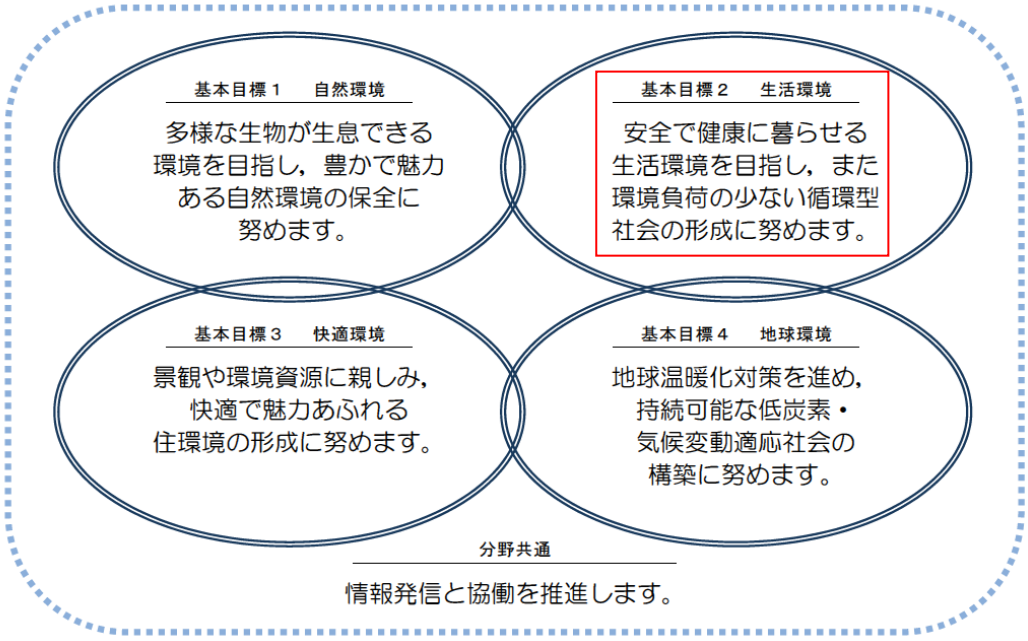
理念３＝多様な自転車利用のための安全で快適な環境づくりのために、地域ぐるみによるルール・マナー遵守の啓発活動を目指す
（⇒公共主導から地域ぐるみでの安全環境づくりへ）

：多様な利用者、多様な利用ニーズを背景にした自転車利用環境を安全快適に保つために、利用者の特性や地域の特性に配慮した、きめ細かなマナー・ルールの啓発活動を目指す。

(14) 柏市環境基本計画【平成 21 年 3 月】

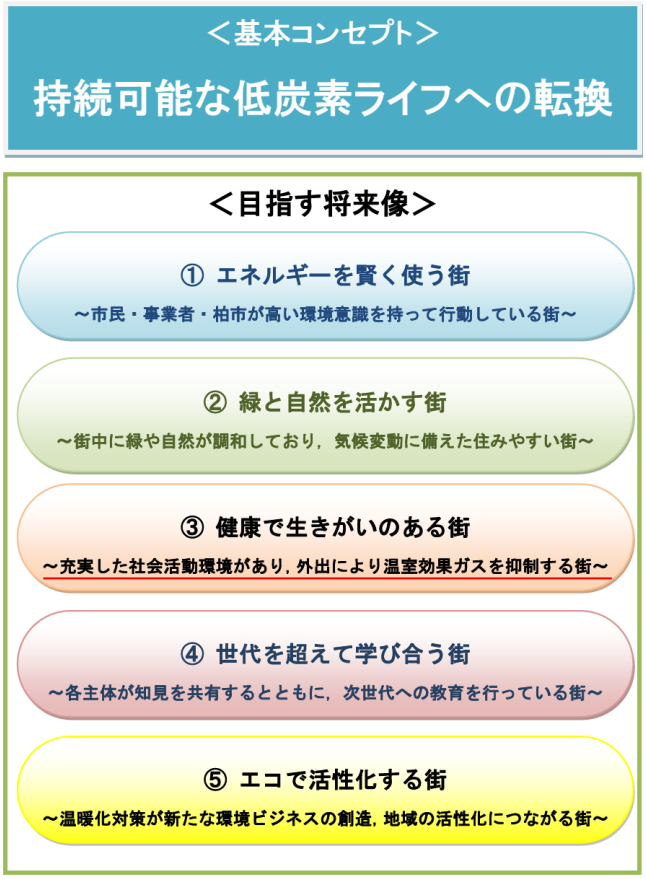
○安全で健康に暮らせる生活環境を目指すとともに、環境負荷の少ない循環型社会の形成を定めている。

◆基本目標



(15) 第二期柏市地球温暖化対策計画【平成 26 年 3 月】

○将来像として記載されている「健康で生きがいのある街」の項目では、外出により温室効果ガスを抑制する街を目指すことが記載されている。



(16) 柏市環境白書【平成 27 年 12 月】

○生活環境の項目ではくらしの中で環境をいたわることが目標とされており、環境への負荷が少ない社会の形成を目指している。

基本目標
自然環境 残された貴重な自然を守る
生活環境 くらしの中で環境をいたわる
快適環境 快適な環境をつくる
地球環境 地球市民としての意識を育む
市民との協働 市民とともにつくる環境

4.2 柏市の他の計画における評価指標

(1) 柏市第五次総合計画【平成 28 年 3 月】

○歩行者通行量、公共交通乗車人員等が指標として設定されている。

指 標	基準値	目指す方向性	備 考
歩行者通行量及び通行範囲	平日 312,030人 休日 230,701人 (平成25年度28地点の合計値)	↗	
公共交通乗車人員	348,062人/日 (平成25年度)	↗	

(2) 柏市地方創生総合戦略【平成 28 年 3 月】

○鉄道駅の乗車客数、交通事故発生件数、「公共交通機関が充実している」と評価する割合等が指標として設定されている。

指標の名称・内容	基準値	目標値
純移動数(転入者数－転出者数) 【千葉県毎月常住人口調査】	H26 年度 1,923 人	H31 年度 3,000 人
市内主要観光エリア流動人口 【地域経済分析システム】	H27 年度 4 月休日 2,346,500 人	H32 年度 4 月休日 2,700,000 人
市内に立地する駅(JR・東武・TX市内全 11 駅)の 1 日平均乗車客数の合計 【柏市統計書】	H25 年度 297,968 人	H31 年度 300,000 人

重要業績評価指標(KPI)	基準値	目標値
歩行者通行量 【中心市街地活性化基本計画に係る調査】	H26 年度 3 月休日 181,471 人	H31年度 3 月休日 190,545 人

指標の名称・内容	基準値	目標値
市内は住みやすいと考える市民の割合 【柏市民意識調査】	H26 年度 70.2%	H31 年度 75.0%
交通事故発生件数 【柏市統計書】	H26 年度 9,878 件	H31 年度 9,000 件
刑法犯認知件数 【柏市統計書】	H26 年度 4,110 件	H31 年度 4,000 件

重要業績評価指標(KPI)	基準値	目標値
柏市の住みやすい理由として「道路や公園などが整備されているから」+「防犯・防災体制が充実しているから」と評価する割合計 【柏市民意識調査】	H26 年度 34.8%	H31 年度 36.0%
柏市の住みやすい理由として「公共交通機関が充実しているから」と評価する割合 【柏市民意識調査】	H26 年度 32.2%	H31 年度 37.0%

(3) 柏市都市計画マスタープラン【平成 21 年 6 月 1 日】

○全体的な市民満足度をあらわす指標として、「住みよさ」「永住の意思」を指標として設定している。

都市づくりの評価指標		数値目標	
		平成 18 年度	将来目標
1「住みよさ」	①住みよい ②住みにくい	62.1% → 10.7% →	70% 5%
2「永住の意思」	①永住したい ②永住したくない	50.7% → 10.8% →	60% 5%

(4) 立地適正化計画検討素案【平成 29 年 3 月】

○指標として徒歩圏人口カバー率、効果指標として自動車交通からの転換による CO2 削減を定めている。

定量的な目標値（重点項目に基づく施策展開による直接的な効果を確認）

指標④：基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率の増加

⇒鉄道駅もしくは運行本数が多いバス路線のバス停の徒歩圏の居住者数の割合を確認

現状値:H29 年（ﾃﾞｰﾀ時点）	目標値:H40 年（計測時点）
66.2%	●%

【設定の考え方】

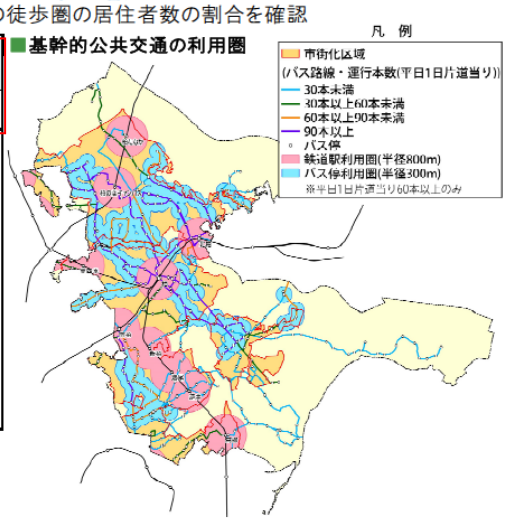
都市拠点やふれあい交流拠点間等を結ぶバス路線については、市民の利便性や市内移動の円滑化等において維持し、充実を図る必要がある。

そのため、そのようなバス路線の充実や沿線への居住誘導により、利便性の高い公共交通を享受できる居住者を増加させていくものとして、本指標を設定。

【目標値の算出方法】

鉄道駅から半径 800m もしくは、1 日当り片道 60 本以上のバス路線のバス停から半径 300m 内に居住している人口について、市全域の人口で除して割合を算出。

■基幹的公共交通の利用圏



期待される効果の定量化（上記指標の達成により期待される効果を定量化する）

効果指標④：自動車交通からの転換によるCO_2削減

⇒自動車の走行台キロのCO_2排出量の削減

目標値:H40 年（計測時点）
3,711 t-CO_2/年 の削減量

【目標値の算出方法】

低炭素まちづくり計画での算出方法に準じ、自動車利用のうち、15%（現況の割合を考慮して、鉄道12%、バス3%とする）が転換されるものとして、その変化のみ考慮して、その際のCO_2削減量を算出。

■低炭素まちづくり計画での目標値設定の考え方

基本方針２：移動支援とネットワークの充実

◆交通結節点の利便性向上
◆バス交通等の利便性向上 等

自動車からの交通手段の転換率を想定

【自転車・徒歩等化石燃料を使用しない手段への転換率】

⇒H32 年(中間):5%、H42(目標年次):10%

【鉄道及びバスへの交通手段への転換率】

⇒H32 年(中間):10%、H42(目標年次):15%

自動車交通からの転換による効果目標

CO_2削減量（対BAU）	
H32 年(中間年次)	H42 年(目標年次)
6,632 t-CO_2/年	9,300 t-CO_2/年

(5) 柏市都市計画道路等整備プログラム【平成 28 年 6 月】

○公共交通に関する指標として、バス運行本数や鉄道駅までの移動時間の短縮等が定められている。

項目			新規・継続	指標	評価方法
一次評価	基礎点	-	継続	前回の判定基準	前回都市計画道路等整備プログラムの判定指数が基礎点
	道路整備政策	-	継続	国・県等への要望路線	国・県等に対して整備を要望している路線は、整備優先度が高いと評価
				道路整備を図る必要性の高い路線	問題箇所の要素（渋滞・事故・その他）の有無で評価
	上位計画等	-	継続	上位計画の位置づけ	新市建設計画、整備開発保全の方針、地域防災計画で位置づけられている路線は、整備優先度が高いと評価
	交通機能向上	-	継続	未整備区間の代替機能の有無	未整備区間の代替機能の有無
				渋滞交差点対策	渋滞交差点は、整備優先度が高いと評価
	市民ニーズ	-	継続	整備に関する要望	過去5年間における路線・区間・交差点に関する要望等の有無
二次評価	道路ネットワークの形成	-	継続	道路ネットワークの形成	整備路線によって道路ネットワークが形成が支援されるか、否か
	まちづくり促進	都市拠点形成	継続	用途地域等の指定状況	整備路線の用途地域等の指定状況が高密度市街地であるか、否か
				道路の役割や機能	整備路線が有する道路の役割や機能から、都市計画道路としての道路機能が主要幹線道路か幹線道路であるか、否か
		公共公益施設アクセス	継続	公共公益施設等の有無	徒歩圏域、都市計画上の運用指針等に基づく近隣住区圏域（生活圏域）における公共公益施設等の数
	公共交通支援	バス路線支援	継続	現行バスルート、バス停留所の有無	現道、及び整備路線の徒歩圏域、近隣住区圏域（生活圏域）における現行バスルート、バス停留所の有無
				バス運行本数	ピーク時におけるバス運行本数
		鉄道利用支援	継続	鉄道駅（最寄り駅）までの移動時間の短縮	新たな道路の起終点から鉄道駅（最寄り駅）までの移動時間の短縮の有無
	産業・観光支援	人流・物流支援	新規	国道までの移動時間の短縮	新たな道路の起終点から最寄りの国道交差点までの移動時間の短縮の有無
	教育環境支援	教育環境支援	新規	小中学校の有無	徒歩圏域、近隣住区圏域（コミュニティ圏域）に小中学校の有無
		通学路形成支援	新規	通学路指定の有無	通学路指定の有無
	交通安全機能	歩行者環境支援	継続	現道の歩道の有無	徒歩圏域における歩道の有無
				歩行者待機スペース	交差点部における道路構造令に準じた歩行者待機スペースの有無
				交差点のバリアフリー化	交差点がバリアフリー化されるか、否か
		自転車環境支援	新規	自転車ネットワーク路線の指定状況	柏市自転車ネットワーク路線の指定の有無
	防災機能	防災拠点アクセス	継続	避難場所の有無	徒歩圏域、近隣住区圏域（コミュニティ圏域）に避難場所の有無
				災害拠点病院距離の短縮	整備路線の整備により災害拠点病院までの短縮効果が期待されるか、否か。
		緊急車両アクセス	継続	緊急車両の到達時間の短縮	整備道路が整備されることにより、緊急車両の到達時間の短縮が期待されるか、否か
事業性	事業性	事業費の抑制	継続	総事業費が高い	事業費は区間延長と事業費単価から算出した工事費とし、上位5位までを加点
			新規	大規模構造物	大規模構造物の有無
		用地確保性	継続	土地所有者数	事業対象地の権利者数
				建物移転補償の必要	建物移転補償必要の有無
				事業系物件数	事業系物件の有無
				納税猶予地	納税猶予地の有無

(6) 低炭素まちづくり計画【平成 27 年 8 月】

○都市計画分野において、平成 42 年には 43% の CO2 排出量削減を目標と設定している。

	平成32年（2020年）（万t-CO_2）	平成42年（2030年）（万t-CO_2）
本計画の目標値（削減量）	**33.7**	**69.5**
都市計画部門目標値	**20.4**	**34.9**
（参考）都市計画部門以外の削減効果	13.3	34.6

(7) 第2期柏市中心市街地活性化基本計画【平成 28 年 3 月 15 日変更】

○歩行者通行量を指標として定めている。

目標像	評価指標	第 1 期		現状数値	第 2 期	
		基準値 平成 18 年度	目標値 平成 25 年度		基準値 平成 25 年度	目標値 平成 30 年度
目標像 1	小売業年間商品販売額	1, 434 億円	1, 500 億円	平成 24 年度（推計） 1, 206 億円	（平成 24 年度推計） 1, 206 億円	1, 477 億円
目標像 2	歩行者通行量	84, 941 人/日	90, 000 人/日	平成 24 年度 77, 162 人/日	（平成 24 年度） 77, 162 人/日	85, 200 人/日
目標像 3	滞留時間の延長	144 分	30 分の増 174 分	平成 25 年度 138 分	138 分	29 分の増 167 分

(8) 柏市自転車総合計画【平成 27 年 4 月】

○交通事故件数や自転車分担率等を指標として定めている。

目標1：自転車に関わる事故を削減する（基本方針1）

▸安心・安全な通行環境の創出とルール遵守など市民意識の醸成により、自転車交通事故発生件数を2割削減 **→平成24年424件（千葉県警察交通白書）から2割削減**

目標2：自転車利用環境に関する市民満足度の向上を図る（基本方針1）

▸自転車ネットワークモデル路線整備に対し、市民の満足度をアンケート調査
→8割以上の方が満足と感じる

目標3：自転車ネットワークの構築を目指す（基本方針2）

▸概ね10年後を見据え、目的地まで安全・快適に通行できる連続した自転車ネットワークや通行空間の構築 **→概ね市街地部5～10分以内に自転車ネットワーク路線にアクセス可能な、市内約100km のネットワークの構築**

目標4：自転車を交通手段の一つとして十分に機能させる（基本方針3）

▸安全な通行空間や自転車利用環境整備により、安全・快適に楽しく自転車が使えるよう、自転車を交通手段の一つとして位置づけた取り組みの推進

→平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査代表交通分担率約 15%を2割増加

(9) 第二期柏市地球温暖化対策計画【平成 26 年 3 月】

○交通需要マネジメント、公共交通機関へのシフトについて、それぞれ CO2 削減目標を定めている。

取り組み内容		削減量
面的利用	エネルギーの面的利用[15]による効率化	7.2千トン CO_2
省エネ建築，EMS[16]の導入	建築物省エネ性能向上，エネルギーマネジメント	11.0千トン CO_2
省エネ行動	市民の省エネ行動の実践（家庭内における電気の無駄遣いの抑制や待機電力消費の OFF などの各種省エネ行動および実践内容の共有による浸透）	57.3千トン CO_2
運用改善	事業者の運用改善[17]	54.4千トン CO_2
	ESCO 事業[18]	16.1千トン CO_2
	交通需要マネジメント，テレワーク，輸送効率化	2.8千トン CO_2
LED化	公共施設のLED化	2.0千トン CO_2

取り組み内容		削減量
緑化	緑のカーテンによる省エネ効果	0.1千トン CO_2
廃棄物削減	廃棄物の削減，リサイクルの推進	6.3千トン CO_2

取り組み内容		削減量
環境にやさしくお出かけ	エコドライブの実践	10.2千トン CO_2
	公共交通機関へのシフト	4.1千トン CO_2

取り組み内容		削減量
環境配慮製品の普及	トップランナー[19]機器性能・燃費向上	26.7千トン CO_2
	省エネ機器導入	39.2千トン CO_2
	省エネ家電製品導入	4.4千トン CO_2
	低燃費自動車[20]導入	16.1千トン CO_2
創エネ支援	再生可能エネルギー導入	16.7千トン CO_2