資料２

平成 29 年度

第3回　柏市地域公共交通活性化協議会

【施策（カルテ）について(案)】

1 実施施策.....1

1.1 実施施策の概要..... 1
1.2 実施施策の詳細（短期）..... 4
1.3 実施施策の詳細（中長期）..... 12
1.4 実施施策の関連主体..... 22
1.5 実施施策のスケジュール..... 23

平成 29 年 11 月 22 日

1 実施施策

1.1 実施施策の概要

実施施策は以下の表のとおりである。

<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="4">地域状況に応じたバス路線への再構築</td><td rowspan="3">幹線・フィーダー（支線）公共交通での効率的な運行のための施策</td><td rowspan="2">A. 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>a. 幹線・フィーダー（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・フィーダー（支線）交通でバス路線を再編する。
b. 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。
c. 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。
d. バス速達性向上のための道路整備促進
・柏駅周辺～柏の葉キャンパス駅周辺を結ぶ新たな都市計画道路の整備検討を進める。</td></tr>
<tr><td>e. 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>B. 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>f. 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検討を進める。</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>C. 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とともに、周知施策を実施する。</td><td rowspan="2">g. コミュニティ交通の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。

h. 周辺施設との連携検討
・利用者にとってメリットが発生するように、公共交通を利用して商業施設を訪れた場合に、施設の割引券を配布する。</td></tr>
<tr><td>D. 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とともに、利用促進施策を検討する。</td></tr>
</table>

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

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	**E. 駅前広場の待合環境整備** ・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。	**i. 鉄道駅の交通結節点の機能強化** ・柏駅東西口、北柏駅北口、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。 **j. 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。 **k. 地域施設と連携した快適な待合環境の確保** ・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検討。 **l. 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。 **m. 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	**F. 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。	**n. 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。 **o. 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	**G. 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。	**p. 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。
公共交通利用促進	**H. 公共交通の周知施策** ・柏市内小学校の授業において、バス事業者と連携してバスの乗り方教室を実施する。また、柏市バス路線マップの配布・作成を継続して実施する。	**q. 公共交通の周知施策** ・「柏交通だより（仮称）」や出前講座の実施及びホームページの充実など、協働で交通施策を推進するような意識付けを促す施策を検討する。

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

実施施策の位置図

都市拠点
ふれあい交流拠点
生活拠点
暮らしの小拠点
幹線公共交通軸
立地適正化計画における公共交通ネットワーク
交流交通
フィーダー系統
つくばエクスプレス
柏たなか駅
地域内循環交通の強化
柏の葉キャンパス駅
東武野田線
江戸川台駅
西原近隣センター付近
松葉近隣センター付近
初石駅
利便性・速達性向上
バス路線の再編
バス速達性向上のための道路整備促進
鉄道駅の交通結節点の強化
交通空白地域における公共交通の導入
我孫子駅
JR常磐線
成田線
流山おおたかの森駅
北柏駅
豊四季台近隣センター付近
豊四季駅
柏駅
利便性・速達性向上
バス路線の再編
道の駅しょうなん
賑わいのある拠点の整備・強化
・ショットガン方式のタクシープール導入
・鉄道駅の交通結節点の強化
・中心部への自動車流入抑制
新田原近隣センター付近
南柏駅
沼南
新柏駅
手賀近隣センター付近
交流交通軸の強化
増尾駅
光ケ丘近隣センター付近
逆井駅
コミュニティ交通の運行形態見直し
コミュニティ交通の運行形態見直し
南部近隣センター付近
高柳駅
常盤平駅
鉄道駅の交通結節点の強化
新京成線
五香駅
元山駅
六実駅
東武野田線
【その他施策】
・駅前広場の待合環境整備
・車両バリアフリー化の促進
・公共交通の周知施策
・フィーダー系統路線の見直し
・新たな交通サービスの提供
・企業バス等との連携検討
・周辺施設との連携検討
・地域施設と連携した快適な待合環境の確保
・ICTを活用した情報案内の実施
・サイクル＆バスライドの促進
・適切な移動手段の提供
・高齢者の移動支援

1.2 実施施策の詳細（短期）

(1) 地域状況に応じたバス路線への再構築

1) 幹線・フィーダー（支線）公共交通での効率的な運行のための施策

短期施策 A.バスの利便性・速達性の向上

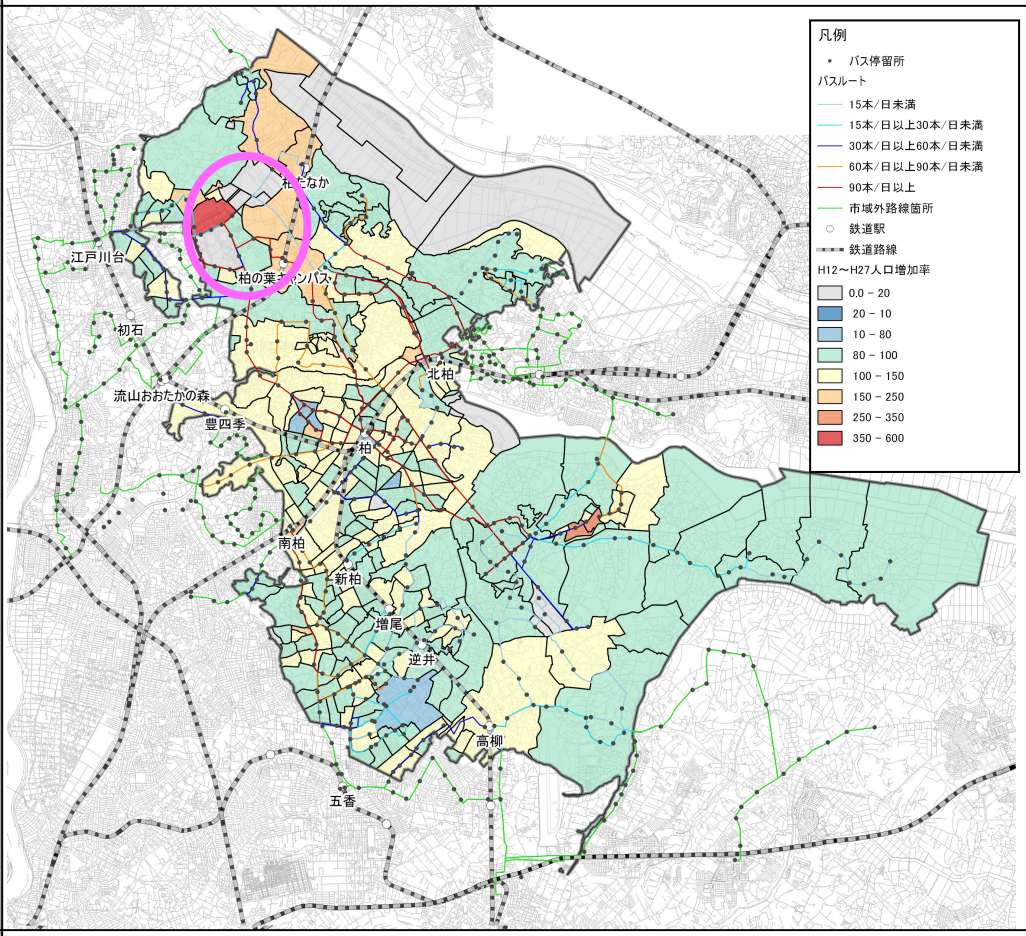
実施主体	柏市、バス事業者
実施時期	平成 31～34 年度
実施背景	柏駅と沼南地区、柏の葉キャンパス駅をつなぐバス路線では、柏駅から距離が離れるにつれてバス利用者数が減少しており、一部路線延長が長い路線では非効率的な運行となっている一方で、柏駅周辺では路線の集中により団子運行が発生している。このため段階的なバス路線の再編が望まれており、短期的には利用者にとって使いやすい幹線区間の構築が必要である。
施策概要	バス乗降客の状況を考慮しつつ、幹線公共交通の利便性・速達性の向上を図る。
施策エリア	

【対象路線】

路線記号	経路	幹線区間
柏 22	柏駅～沼南庁舎～小野塚台	各路線の柏駅～沼南庁舎
柏 25	柏駅～沼南庁舎～布瀬	
柏 27	柏駅～沼南庁舎～手賀の丘公園	
柏 31	柏駅～沼南庁舎～セブンパークアリオ柏～沼南車庫	
柏 35	柏駅～沼南庁舎～工業団地中央～沼南車庫	
柏 09	柏の葉キャンパス駅東口～柏駅	柏駅～柏の葉キャンパス駅
西柏 02	柏の葉キャンパス駅西口～柏駅	

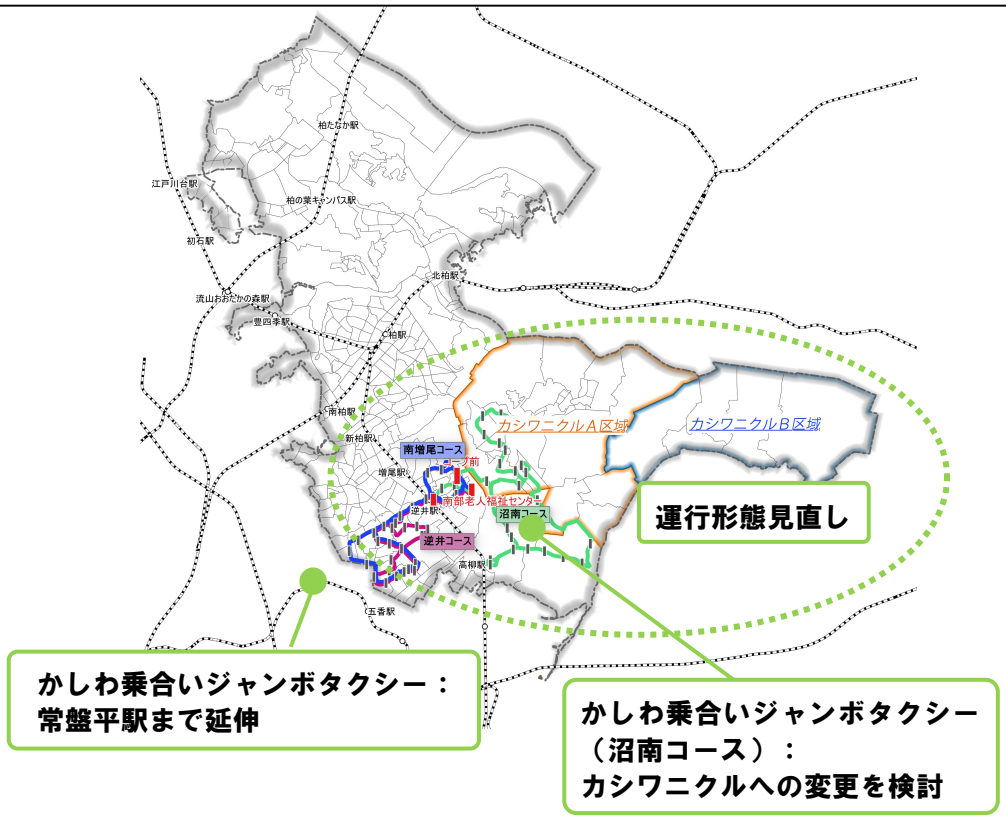
施策詳細	幹線区間は利便性が高まるような運行本数を設定する。なお、フィーダー区間は需要面と事業性及び地域の状況を考慮して、運行本数を設定する。 また、現状では一部系統（柏駅～沼南庁舎間（片道）及び柏駅～国立がん研究センター）においてパターンダイヤ※を行っており、今後、幹線区間の拡充を検討する。 ※一定の間隔で周期的に運行されるダイヤグラム。
検討課題	・事業者との調整が必要である。 ・PTPS を導入するのみでは、速達性を向上させるのに十分ではない可能性がある。 ・渋滞が発生すると快速運行の効果が半減するため、渋滞交差点を改良する必要がある。

短期施策 B.地域内循環交通の強化

実施主体	柏市、バス事業者、民間事業者等
実施時期	平成 30～34 年度
実施背景	柏の葉キャンパス駅周辺は、柏市の中でも人口増加が著しい地区であり、新規住民や周辺施設利用者のために、公共交通の利便性を更に向上させることが望まれている。
施策概要	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。
施策エリア	
施策詳細	当該地域の民間事業者主体で循環バスの強化を図る。 【丸の内の事例】 大手町・丸の内・有楽町では地元民間企業の協賛を得て、循環バスの運行を行っている。 ■運行間隔:約 12～15 分間隔 ■運行時間: ➢ 平日 8:00～20:00 ➢ 土・日・祝祭日 10:00～20:00 図　丸の内を運行している循環バス 出典:日の丸リムジン HP

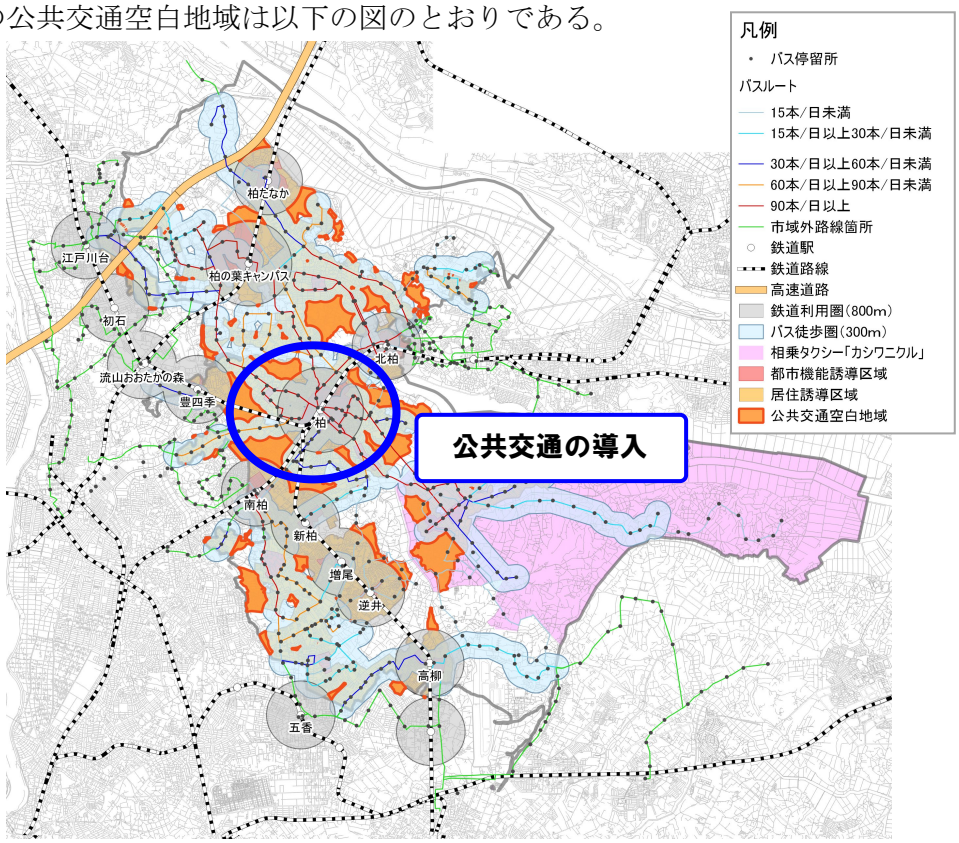
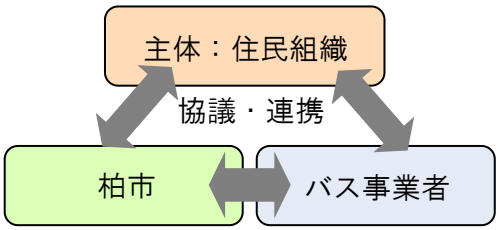
2）シビルミニマムな交通導入のための施策

短期施策 C.コミュニティ交通の運行形態見直し

実施主体	柏市、バス事業者
実施背景	平成 30～34 年度
実施目的	「かしわ乗合いジャンボタクシー」「カシワニクル」は、駅や公共施設への停留所の拡大の要望があり、利便性向上に向けてのニーズにあった運行形態見直しが必要である。
施策概要	現在運行している「かしわ乗合いジャンボタクシー」「カシワニクル」の再編により、更なる利便性の向上を図る。
施策エリア	
施策詳細	運行形態の変更案は以下のとおりである。

	変更案
かしわ乗合いジャンボタクシー	常盤平駅まで延伸
かしわ乗合いジャンボタクシー（沼南コース）	一部区間カシワニクルへの変更を検討

短期施策 D.交通空白地域における公共交通の導入

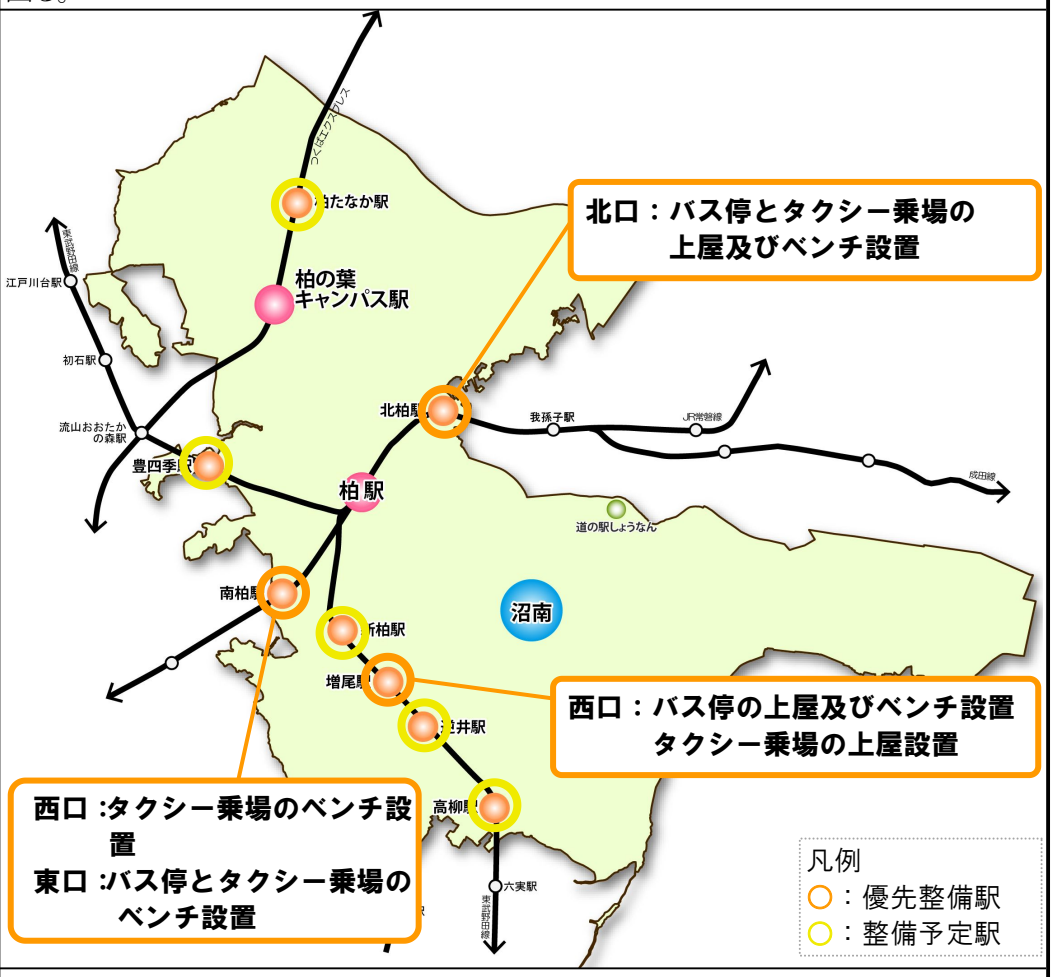
実施主体	柏市、バス事業者
実施時期	平成 31 年度～34 年度
実施背景	中央地域は人口が多いものの交通空白地域が集中しており、新たな公共交通機関を導入することで、交通空白地域を解消することが望まれている。
施策概要	交通空白地域においてモデル地区を設定し、公共公益施設等にアクセスする公共交通を導入する。
施策エリア	柏市の公共交通空白地域は以下の図のとおりである。 
施策詳細	上記の公共交通空白地域では、一部幅員が狭い道路が存在する可能性があるため、小型バス等での運行も検討する。 具体的なサービスレベルは、需要予測や協議の結果を踏まえて、設定する。 なお、今後、他の交通空白地域等における交通を検討する際には、地域住民が主体となった協議会組織に柏市及び交通事業者も参画して協議を進めることとする。 

(2) モード間のシームレス化を推進

短期施策 E.駅前広場の待合環境整備

実施主体	柏市
実施時期	平成 32 年度～
実施背景	バス停利用者はバス停環境に対する不満度が高く、利用者数の更なる増加を図るためには、結節点の待合環境の改善が求められている。
施策概要	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。

施策エリア



施策詳細

駅前広場のバス停・タクシー乗場のうち、未整備駅（柏駅、北柏駅、南柏駅、豊四季駅、新柏駅、増尾駅、逆井駅、高柳駅、柏たなか駅）の乗場上屋等を整備する。特に、柏市バリアフリー基本構想に記載のある駅の内、南柏駅・増尾駅のバス停及びタクシー乗場について優先的に整備を進め、北柏駅は同駅北口土地区画整理事業の進捗を踏まえ整備を行う。

表　北柏駅周辺地区の特定事業

種別	整備対象	事業内容	事業者	短期	長期
公共交通	北柏駅	・エレベーター、エスカレーターの設置	鉄道事業者	○	
		・身障者対応トイレの設置		○	
	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 北柏駅北口線	・歩道の整備 ・視覚障害者誘導用ブロックの設置	土地区画整理事業施行者（柏市）	○	○
	経路② 北柏停車場線	・歩道の改良 ・視覚障害者誘導用ブロックの設置	千葉県		
	経路② 24-89 号線	・歩道の整備・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	○	○
	経路④ 24-52 号線、 24-86 号線	・歩道の改良 ・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	〃	○	○
	経路⑤ 呼塚新田向中原線	・歩道の改良 ・スロープの改良	〃		
		・視覚障害者誘導用ブロックの設置		○	
	経路⑥ 27-191 号線	・歩道の整備	〃	○	○
	北口駅前広場	・歩道の整備 ・視覚障害者誘導用ブロックの設置 ・エレベーターの設置 ・エスカレーターの設置 ・障害者用乗降場の設置	土地区画整理事業施行者（柏市）	○	
		・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、ベンチの設置	柏市・タクシー事業者	○	
	（仮）北柏駅北口連絡橋	・車いす対応エスカレーターの設置	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		○	○

出典：柏市バリアフリー基本構想（平成 22 年 3 月策定）

(3) 高齢化に配慮したモビリティ環境の構築

短期施策 F.車両バリアフリー化の促進

実施主体	柏市、バス事業者、タクシー事業者
実施時期	平成 30 年度～
実施背景	今後高齢化の一層の進展が予想されており、高齢者にとって使いやすい公共交通を整備する必要がある。
施策概要	バリアフリー化をいっそう促進するために、ノンステップバス及びユニバーサルデザインタクシー※の導入を促進する。
施策エリア	柏市全域
施策詳細	ノンステップバス導入率は以下の通りである。

	現状
ノンステップバス	約 86.1%（194 台中 167 台）

※ユニバーサルデザインタクシーとは、健常者だけではなく足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいタクシー車両のことである。

図　ノンステップバス

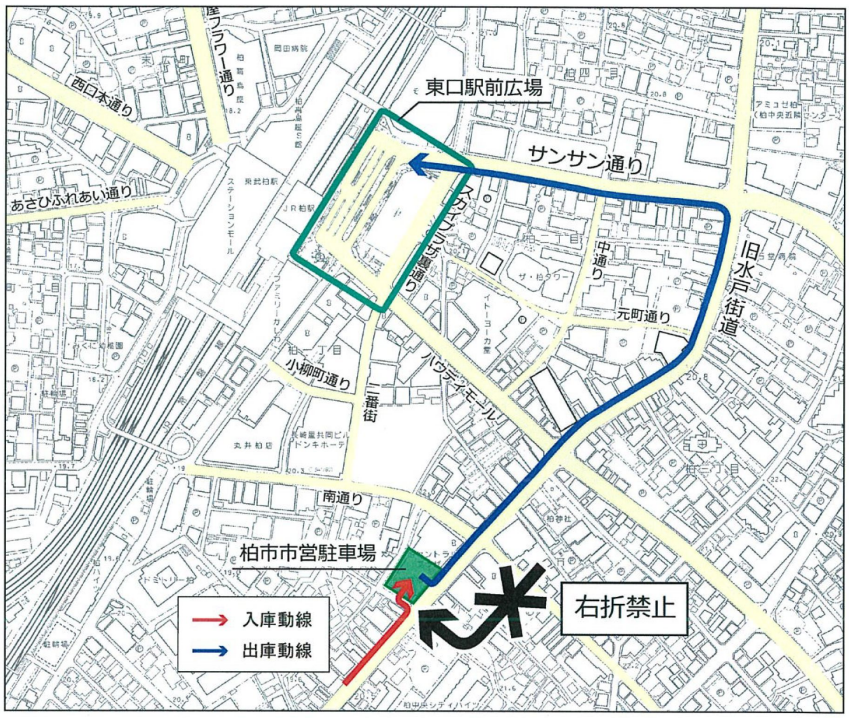
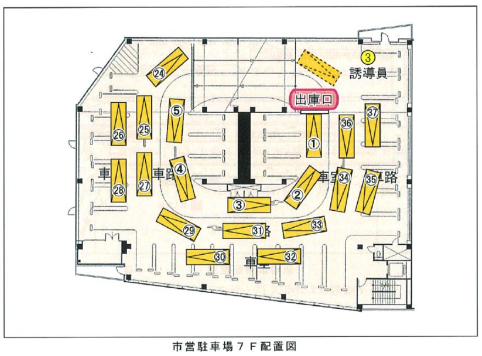
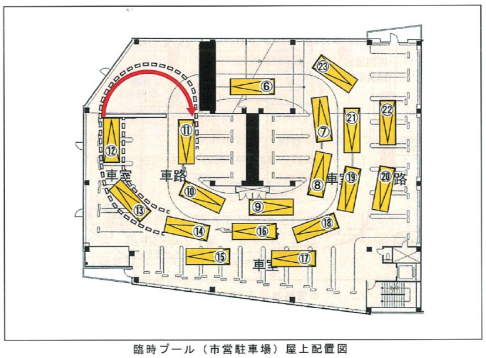
出典：柏市内の公共交通
（平成 29 年 8 月作成）

図　ユニバーサルデザインタクシー

出典：UD タクシー研究会 HP

(4) 中心市街地活性化に向けた公共交通と自動車の共存

短期施策 G.ショットガン方式のタクシープール導入

実施主体	柏市、タクシー事業者
実施時期	平成 30～34 年度
実施背景	柏駅東駅前広場では、買い物や駅への送迎による自動車の集中や客待ちタクシーの待機列（休日を除く）により交通混雑が見られ、路線バスの定時運行や緊急車両通行への影響が危惧される。
施策概要	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。
施策エリア	柏市では 2016 年度に本施策の社会実験を実施している。 社会実験時のタクシープール及びタクシー待機駐車場は、以下の図のとおりである。  臨時プール入出経路図 出典：柏市資料
施策詳細	2016 年度社会実験時には、タクシー待機駐車場を立体駐車場である市営駐車場の 7 階及び屋上に設置していた。しかし立体駐車場では、タクシーの出入りを含め効率性の観点から課題が見られため、本施策においては平面駐車場での実証実験を検討する。  市営駐車場７Ｆ配置図  臨時プール（市営駐車場）屋上配置図 出典：柏市資料

(5) 公共交通利用促進

短期施策 H.公共交通の周知施策

実施主体	柏市、教育委員会、バス事業者
実施時期	平成 30 年度～
実施背景	柏市ではモータリゼーションの進展に伴い道路混雑が発生しているとともに、バスの利用者離れが進んでいる。このような状況を改善するために、主に利用者との適切なコミュニケーションを行うことで、自動車からバスへの転換を促すことが望まれる。
施策概要	柏市内小学校の授業において、バス事業者と連携してバスの乗り方教室を実施する。加えて、柏市バス路線マップ作成・配布を継続して実施する。
施策詳細	将来自動車を利用することになる児童に「望ましい交通のあり方」を学校教育の現場で考えさせ、それを通して児童の社会性を育むと同時に柏市のモビリティを効果的に改善させていくことを目指す。 また、柏市バス路線マップの配布・作成を継続して実施する。 【秦野市の事例】 児童が将来クルマだけに頼り過ぎない交通利用意識を醸成させるとともに、保護者が授業参観や児童を通じた啓発からクルマの利用を考えるきっかけを作り出すことを目的に、「交通スリム化教育」を実施している。 ■開催場所: 秦野市内の小学校 ■対象: 小学5年生の児童、保護者及び教職員 ■主な内容: ➢「かしこいクルマの使い方」をテーマとする座学 ➢多様な交通手段を利用した行動プランの作成 ➢家庭で「かしこいクルマの使い方」を話題にするための副読本の配布

図　授業の様子

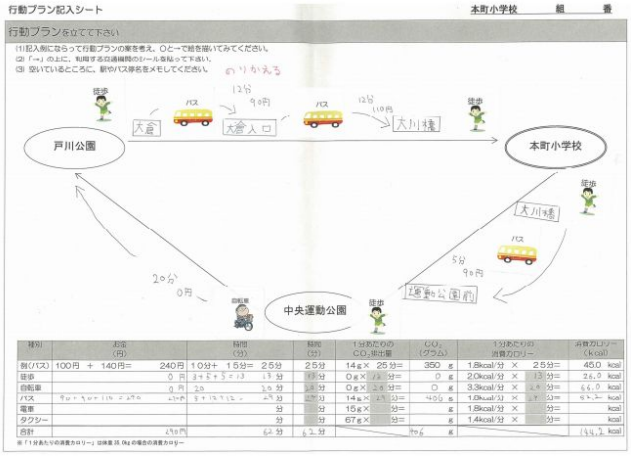


図　児童が作成した行動プラン

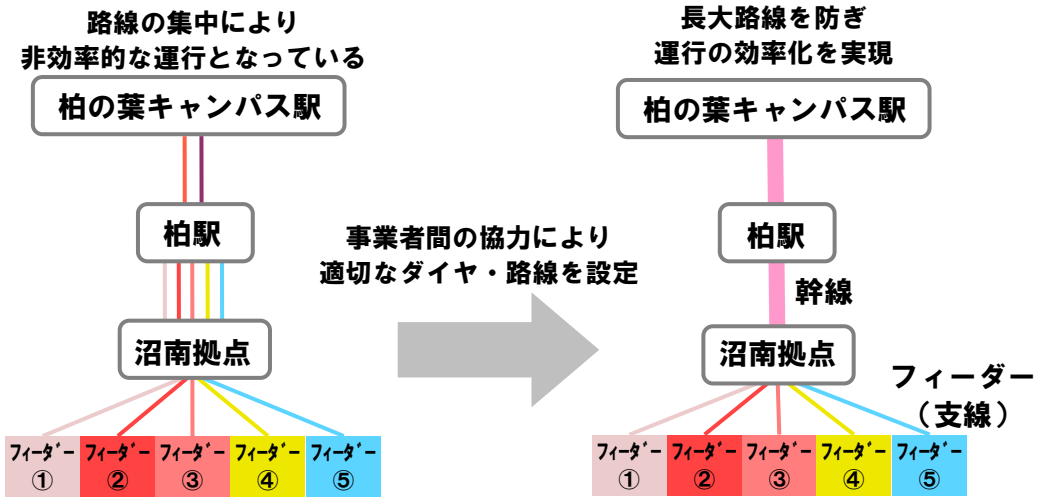
出典:秦野市 HP

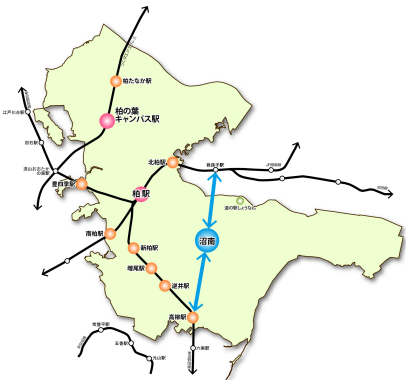
1.3 実施施策の詳細（中長期）

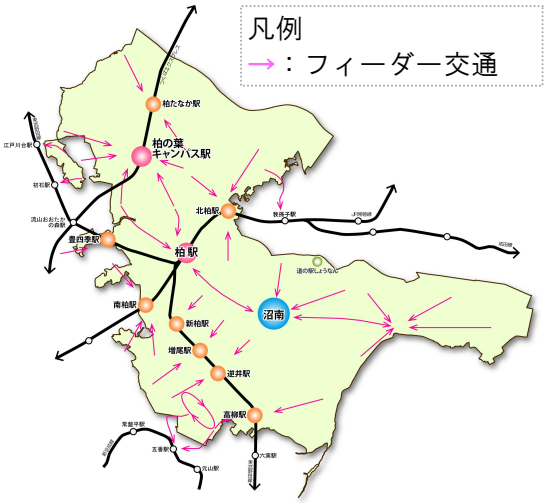
短期施策を平成 30～34 年度、中長期施策を平成 35～49 年度とする。

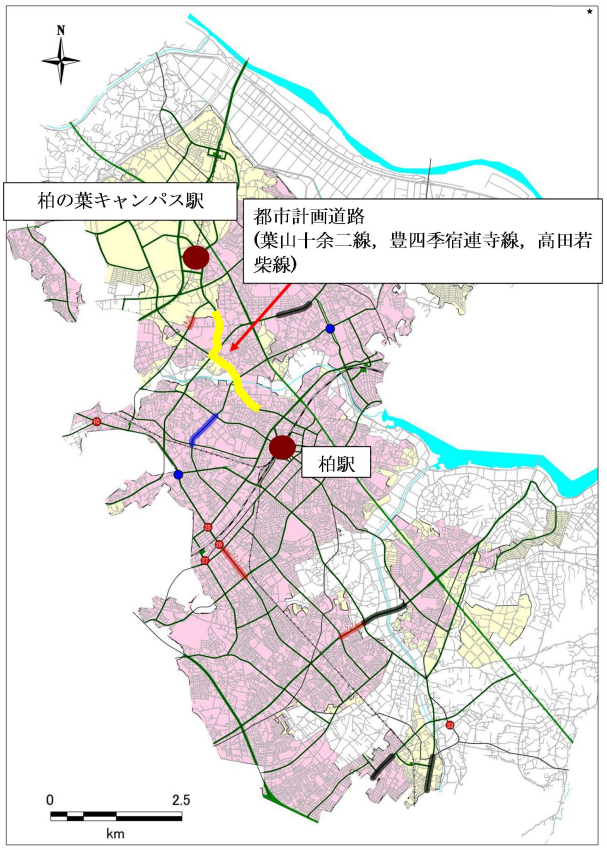
(1) 地域状況に応じたバス路線への再構築

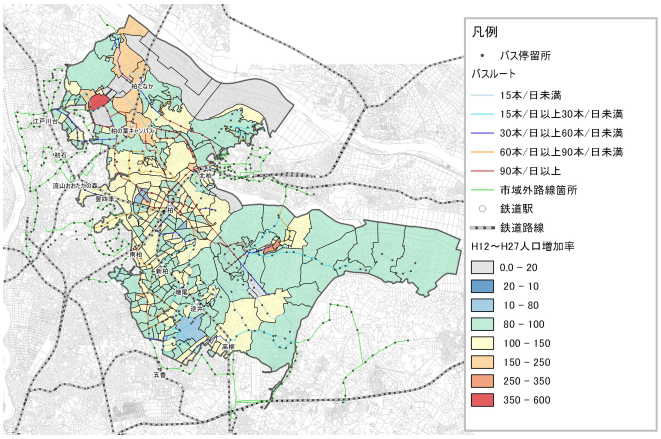
1) 幹線・フィーダー（支線）公共交通での効率的な運行のための施策

<table>
<tr><th>施策</th><th>内容</th></tr>
<tr><td>a.幹線・フィーダー（支線）公共交通へのバス路線再編</td><td>【実施主体】柏市、バス事業者
【実施時期】平成 35～49 年度
【実施背景】柏市立地適正化計画では、柏駅及び柏の葉キャンパス駅周辺を都市拠点、沼南支所周辺をふれあい交流拠点として位置づけている。これらを結ぶバス交通について、公共交通ネットワークの骨格として速達性・定時性を向上させた、利便性の高いバス路線となることを目指している。
【施策内容】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・フィーダー（支線）交通でバス路線を再編する。
 

（検討課題）
・事業者との調整が必要である。
・沼南地区に新たな交通ターミナルを整備する必要がある。</td></tr>
<tr><td>b.交流交通軸の強化</td><td>【実施主体】柏市、バス事業者
【実施時期】平成 35～49 年度
【実施背景】柏市立地適正化計画を始めとする各種計画においては、沼南地域周辺をふれあい交流拠点と定めている。しかし、市民や来訪者の移動環境が十分確保されているとは言い難い状況にある。
 
【施策内容】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。
（検討課題）
・需要が見込めるか、考慮する必要がある。</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>施策</th><th>内容</th></tr>
<tr><td>c.フィーダー系統路線の見直し</td><td>【実施主体】柏市、バス事業者
【実施時期】平成 35～49 年度
【実施背景】柏市立地適正化計画で位置づけられている生活拠点や暮らしの小拠点は拠点性の継続的な維持・向上を行う必要があるため、それらの拠点が周辺の路線バスやデマンド交通が集まる場所となるように、効果的なネットワークの再編を進めていくことが望まれる。
 

【施策内容】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>d.バス速達性向上のための道路整備促進</td><td>【実施主体】柏市
【実施時期】平成 39 年度～平成 49 年度
【実施背景】市内では国道16号など幹線道路を中心に慢性的に混雑し，バスの定時運行に影響が及んでいることから，自動車交通の円滑化に向け，市内道路ネットワークを考慮した新たな都市計画道路の整備が望まれる。
【施策内容】柏駅から柏の葉キャンパス方面に向かう幹線ルートである国道16号及び西口3号線の概ね中間に位置付けられている都市計画道路3路線（葉山十余二線，豊四季宿連寺線，高田若柴線）の整備を促進する。
 
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>施策</th><th>内容</th></tr>
<tr><td>e.新たな交通サービスの提供</td><td>【実施主体】柏市、バス事業者、民間事業者等
【実施時期】平成 35～49 年度
【実施背景】柏の葉キャンパス駅周辺には東京大学等研究機関が立地しており、交通に関する最先端の研究が行われている。そのような優位性を最大限に活かし、将来を見据えた新たな交通サービスをいち早く取り入れることが望ましい。
【施策内容】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。また、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。
 

新交通システムのイメージは以下のとおりである。

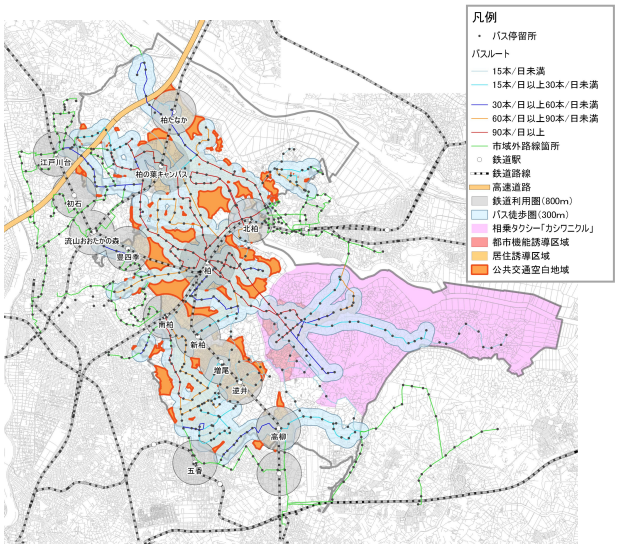
図　自動運転シャトルバス
出典：SB ドライブ HP

図　新潟市 BRT</td></tr>
<tr><td>f.企業バスとの連携検討</td><td>【実施主体】柏市、商業施設事業者、病院等
【実施時期】平成 35～49 年度
【実施背景】公共交通空白地域を民間バス路線で全て網羅することは現実的に困難である。そのため、公共交通カバー地域を拡大させるためには、民間活力の活用が望ましい。
【施策内容】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。

【我孫子市の事例】
高齢者や障害者の買い物や通院、駅や公共施設までの足として、市内の病院や自動車教習所、大学、市の福祉施設の送迎バスを施設利用者以外でも無料で利用できるようにする運行サービスが行われている。

図　我孫子市の教習所バス
出典：国土交通省資料</td></tr>
</table>

2）シビルミニマムな交通導入のための施策

<table>
<tr><th>施策</th><th>内容</th></tr>
<tr><td>g.コミュニティ交通の状況に応じた適切な見直し</td><td>【実施主体】柏市、バス事業者
【実施時期】平成 35～49 年度
 

【実施背景】現在コミュニティ交通を運行している沼南地区は、人口が減少傾向にあり、利用者も減少することが見込まれる。
また短期施策 D を実施しても中央地域のみを運行するため、依然として柏市内に公共交通空白地域は点在し、この解消を目指して新たな交通の導入を検討する必要がある。
【施策内容】コミュニティ交通に関しては、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。
また、コミュニティ交通運行により得られたデータ等を活かして、公共交通空白地域をカバーする新たな交通サービスの導入を検討する。</td></tr>
<tr><td>h.周辺施設との連携検討</td><td>【実施主体】柏市、バス事業者、商業施設事業者、商店街組合
【実施時期】平成 35～49 年度
【実施背景】持続可能な公共交通体系の構築や中心市街地における道路混雑緩和のために、公共交通利用者数増加を図る必要がある。
【施策内容】公共交通を利用して商業施設を訪れた場合に、利用者にとってメリットが発生するような施策を実施する。

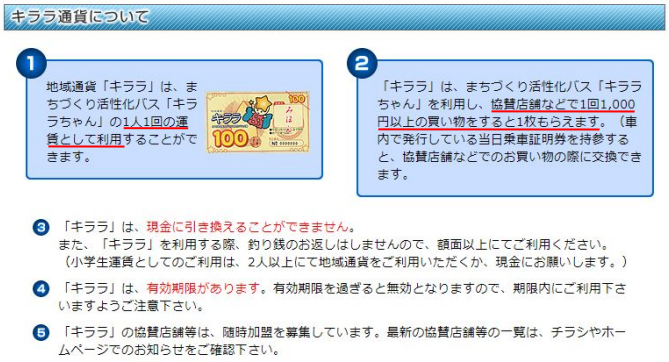
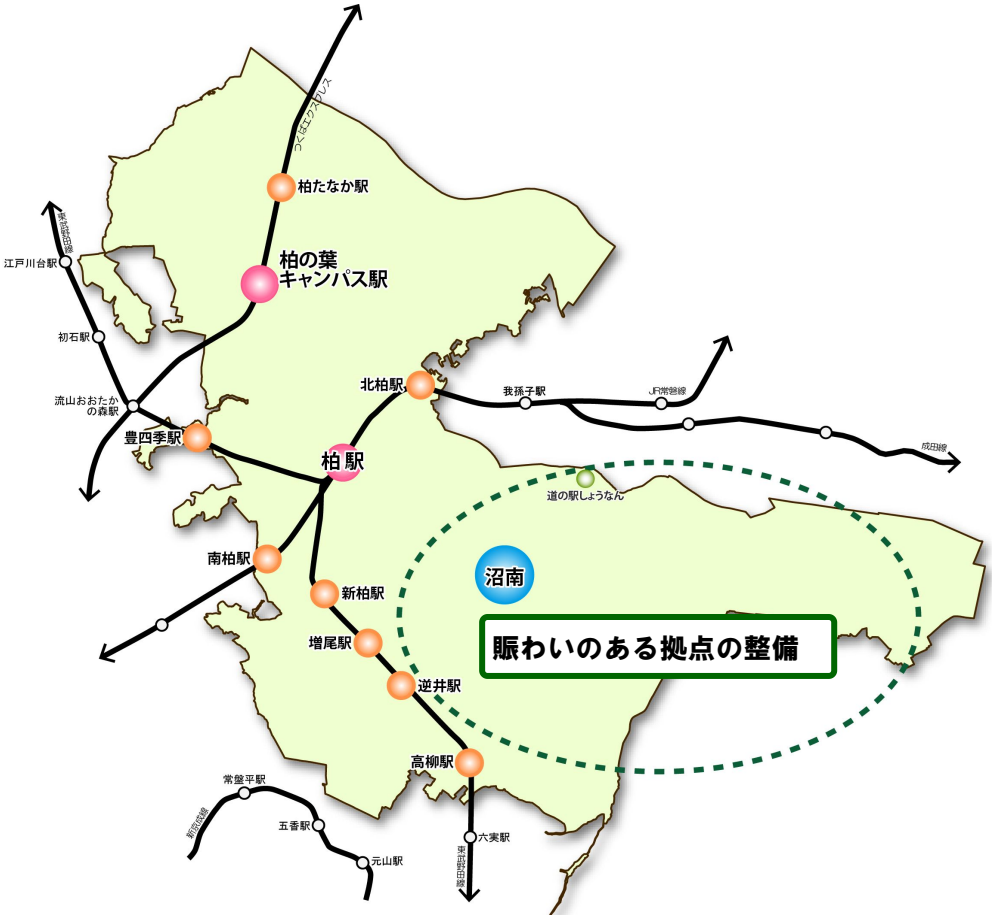
【土浦市の事例】
まちづくり活性化バスを利用して協賛店舗で一定金額以上の買い物をすると、運賃補助券として利用できる地域通貨を発行している。
 

図　キララ通貨について
出典：土浦市 HP</td></tr>
</table>

(2) モード間のシームレス化を推進

施策	内容
i. 鉄道駅の交通結節点の機能強化	【実施主体】柏市、鉄道事業者 【実施時期】平成 35～49 年度 【実施背景】柏市内には乗継環境が十分ではない駅前広場が存在しており、利便性を低下させている可能性がある。公共交通利便性向上のために、鉄道とバス、タクシー等の結節機能を強化することが望ましい。 【施策内容】柏駅東西口、北柏駅北口、高柳駅東口駅前広場を整備するとともにバリアフリー化を図ることにより鉄道と他の公共交通との結節点機能を強化する。

施策	内容
j.賑わいのある拠点の整備・強化	【実施主体】柏市 【実施時期】平成 35～49 年度 【実施背景】ふれあい交流拠点における商業及び観光施設等への来訪者の増加を踏まえると交通結節点機能が十分とは言い難い状況にある。 【施策内容】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。  ターミナルの整備に当っては以下の点を考慮する。 ➢ 利用者目線の快適な待合空間 ➢ 乗換時の移動しやすさ ➢ わかりやすい案内の設置 ➢ ユニバーサルデザインへの配慮 図　埼玉県ときがわ町のイーグルバス 出典：社会起業大学 HP

<table>
<tr><th>施策</th><th>内容</th></tr>
<tr><td>k.地域施設と連携した快適な待合環境の確保</td><td>【実施主体】柏市、バス事業者
【実施時期】平成 35～49 年度
【実施背景】バス利用者アンケート調査によると、バス停の快適性への不満度が高く、快適な待合環境の整備が望まれている。しかし、全てのバス停で快適な待合環境を整備することは困難であり、民間活力の活用が望まれる。
【施策内容】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、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検討する。

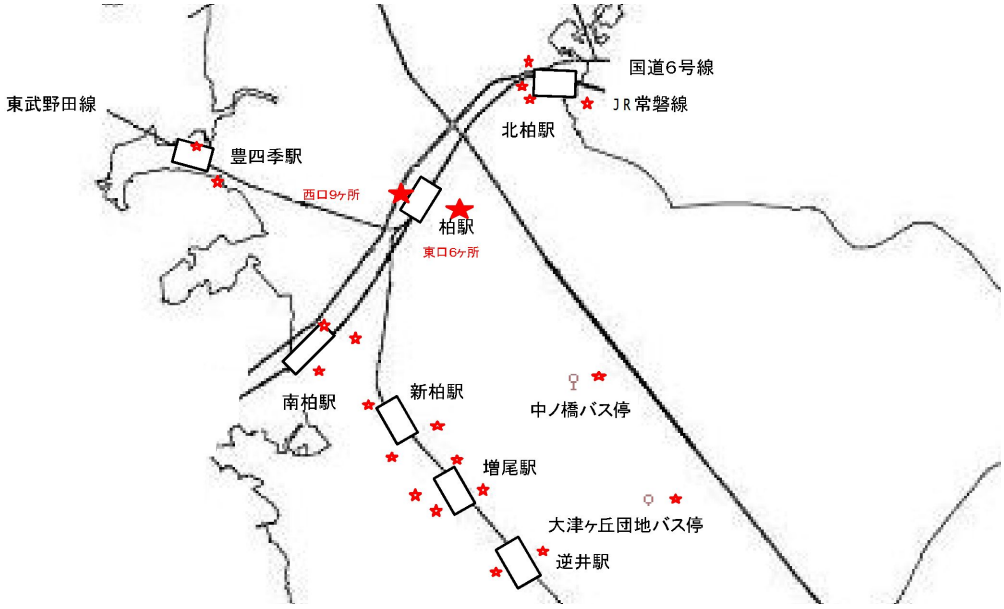
【八戸市の事例】
バス路線沿線のコンビニ等において、待合スペースの確保や接近情報の提供を行っている。

図　八戸市の BUS NAVI8
出典：八戸市地域公共交通網形成計画（平成 28 年 3 月策定）</td></tr>
<tr><td>l.ICT を活用した情報案内の実施</td><td>【実施主体】柏市、バス事業者、鉄道事業者等
【実施時期】平成 35～49 年度
【実施背景】バス利用者アンケート調査によるとバスの運行情報に対する不満度・重要度が高い。バスの利用者を増加させるためには、バスの運行情報をわかりやすく利用者に伝える情報案内が必要である。
【施策内容】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する。

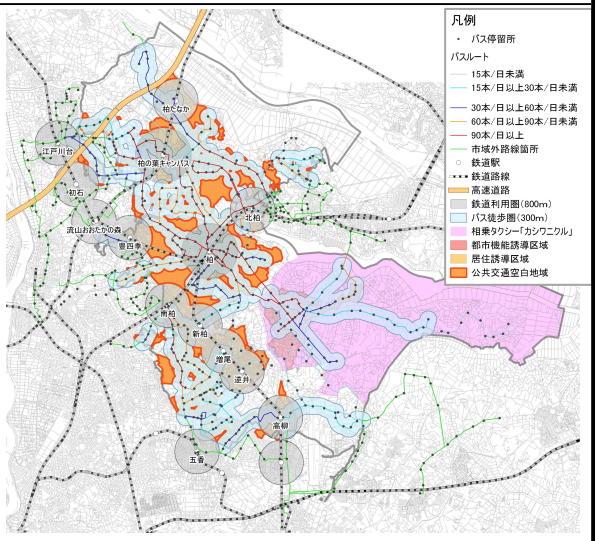
以下の事例のように、利用者目線でのわかりやすさに配慮する。

ＫＯＢＥ乗継検索（神戸市交通局）
図　神戸市乗換検索
出典：神戸市地域公共交通網形成計画

図　名古屋駅バスターミナル（JR ゲートタワー）の案内板</td></tr>
</table>

施策	内容
m. サイクル＆バスライドの促進	【実施主体】柏市、バス事業者 【実施時期】平成 35～49 年度 【実施背景】高齢社会の進展に伴い、高齢者の公共交通機関の利用増加に加え、自転車の利用機会増加が想定されている。柏市自転車総合計画によると、サイクル＆バスライドは、バス交通が不十分な地域を自転車が補完するような役割を担うことにより、交通空白地区の解消や公共交通の利用促進に結びついていく取組であり、高齢者モビリティ確保の観点からも期待されている。 【施策内容】駐輪場整備やバスとの乗継サービスによるサイクル＆バスライドの促進を図る。  図　現況駐輪場の配置図 出典：柏市自転車総合計画 大津ヶ丘団地バス停、中ノ橋等一部のバス停や十余二等一部バス回転場においてサイクル＆バスライドが機能している。今後も利用ニーズを踏まえた駐輪場などの整備を推進し、自転車とバスの乗換えの利便性を向上させ、通勤・通学、高齢者の移動、観光・レクリエーション等の利用に供する交通手段として、サイクル＆バスライドの拡充を図る。 図　サイクル＆バスライドのイメージ（宇都宮市） 出典：柏市自転車総合計画

(3) 高齢者に配慮したモビリティ環境の構築

<table>
<tr><th>施策</th><th>内容</th></tr>
<tr><td>n.適切な移動手段の提供</td><td>【実施主体】柏市、バス事業者
【実施時期】平成 35～49 年度
【実施背景】柏市では一部地域で交通空白地域をカバーするコミュニティ交通を運行している。持続可能な公共交通体系構築のためには、人口や高齢化の状況変化に応じて、柔軟に交通体系を見直す必要がある。
 

【施策内容】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。</td></tr>
<tr><td>o.高齢者の移動支援</td><td>【実施主体】柏市、バス事業者、鉄道事業者等
【実施時期】平成 35～49 年度
【実施背景】高齢化の一層の進展が予想されており、今後高齢者にとって使いやすい公共交通サービスを提供する必要がある。
【施策内容】高齢者が使いやすい公共交通の支援制度を検討する。

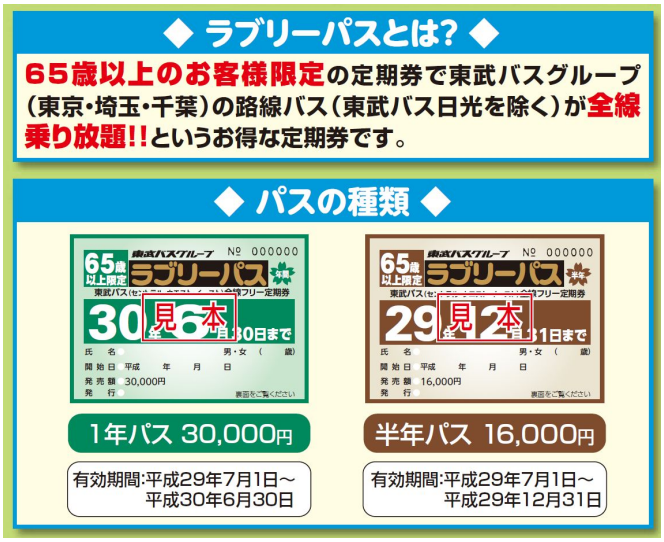
【東武グループの事例】
東武グループのバス事業者が、高齢者を対象に全線（特定路線を除く）乗り放題の定期券を発売している。
 

図　ラブリーパスについて
出典：東武バス HP</td></tr>
</table>

(4) 中心市街地活性化に向けた公共交通と自動車の共存

施策	内容
p.中心部への自動車流入規制	【実施主体】柏市、バス事業者等 【実施時期】平成 35～49 年度 【実施背景】柏市では中心市街地の自動車交通量が多く、渋滞を発生させている。また、中心市街地における歩きやすさを確保し、中心市街地の魅力向上を図る必要がある。 【施策内容】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。また、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検討する。

(5) 公共交通利用促進

施策	内容
q.公共交通の周知施策	【実施主体】柏市、教育委員会、バス事業者 【実施時期】平成 35～49 年度 【実施背景】柏市ではモータリゼーションの進展に伴い道路混雑が発生しているとともに、バスの利用者離れが進んでいる。このような状況を改善するために、主に利用者との適切なコミュニケーションを行うことで、自動車からバスへの転換を促すことが望まれる。 【施策内容】「柏交通だより（仮称）」や出前講座の実施、ホームページの充実及び免許返納時における柏市バス路線マップ配布など、協働で交通施策を推進するような意識付けを促す施策を検討する。 図　「柏交通だより（仮称）」のイメージ図 出典：柏市総合交通計画（平成 22 年 3 月策定）

1.4 実施施策の関連主体

実施施策の関連主体は以下の表のとおりである。

短期／中長期	方針		施策	柏市	民間事業者（交通）			民間事業者（その他）	病院	警察	住民
					鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者				
短期	地域状況に応じたバス路線への再構築	幹線・フィーダー（支線）公共交通での効率的な運行のための施策	A. バスの利便性・速達性の向上	●		●					
			B. 地域内循環交通の強化	●		●		●			
		シビルミニマムな交通導入のための施策	C. コミュニティ交通の運行形態見直し	●		●	●				
			D. 交通空白地域における公共交通の導入	●		●					●
	モード間のシームレス化を推進		E. 駅前広場の待合環境整備	●		●	●				
	高齢者に配慮したモビリティ環境の構築		F. 車両バリアフリー化の促進	●		●	●				
	中心市街地活性化に向けた公共交通と自動車の共存		G. ショットガン方式のタクシープール導入	●			●			●	
	公共交通利用促進		H. 公共交通の周知施策	●		●					
中長期	地域状況に応じたバス路線への再構築	幹線・フィーダー（支線）公共交通での効率的な運行のための施策	a. 幹線・フィーダー（支線）公共交通へのバス路線再編	●		●					
			b. 交流交通軸の強化	●		●					
			c. フィーダー系統路線の見直し	●		●					
			d. 新たな交通サービスの提供	●		●		●			●
			e. バス速達性向上のための道路整備促進	●							
		シビルミニマムな交通導入のための施策	f. 企業バス等との連携検討	●		●		●	●		
			g. コミュニティ交通の状況に応じた適切な見直し	●		●	●				
			h. 周辺施設との連携検討	●		●		●			
	モード間のシームレス化を推進		i. 鉄道駅の交通結節点の機能強化	●	●						
			j. 賑わいのある拠点の整備・強化	●		●					
			k. 地域施設と連携した快適な待合環境の確保	●		●		●			
			l. ICT を活用した情報案内の実施	●	●	●					
			m. サイクル＆バスライドの促進	●		●					
	高齢者に配慮したモビリティ環境の構築		n. 適切な移動手段の提供	●		●	●				
			o. 高齢者の移動支援	●	●	●	●				
	中心市街地活性化に向けた公共交通と自動車の共存		p. 中心部への自動車流入抑制	●				●		●	
	公共交通利用促進		q. 公共交通の周知施策	●		●					

1.5 実施施策のスケジュール

実施施策のスケジュールは以下のとおりである。

方針		短期／中長期	施策		短期					中長期	
				H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H49
地域状況に応じたバス路線への再構築	幹線・フィーダー（支線）公共交通での効率的な運行のための施策	短期	A. バスの利便性・速達性の向上		検討	実施					
		中長期	a. 幹線・フィーダー（支線）公共交通へのバス路線再編				検討			実施	
		中長期	b. 交流交通軸の強化							実施	
		中長期	c. フィーダー系統路線の見直し							見直し 実施	
		短期	B. 地域内循環交通の強化		実施						
		中長期	d. 新たな交通サービスの提供				検討			実施	
		中長期	e. バス速達性向上のための道路整備促進					検討		実施	
	シビルミニマムな交通導入のための施策	中長期	f. 企業バス等との連携検討				検討			実施	
		短期	C. コミュニティ交通の運行形態見直し		実施						
		中長期	g. コミュニティ交通の状況に応じた適切な見直し							見直し 実施	
		短期	D. 交通空白地域における公共交通の導入		検討	実施					
		中長期	h. 周辺施設との連携検討				検討			実施	
モード間のシームレス化を推進		中長期	i. 鉄道駅の交通結節点の機能強化							実施	
		短期	E. 駅前広場の待合環境整備				実施			見直し 実施	
		中長期	j. 賑わいのある拠点の整備・強化				検討			実施	
		中長期	k. 地域施設と連携した快適な待合環境の確保				検討			実施	
		中長期	l. ICT を活用した情報案内の実施				検討			実施	
		中長期	m. サイクル＆バスライドの促進				検討			実施	
高齢者に配慮したモビリティ環境の構築		短期	F. 車両バリアフリー化の促進		実施					見直し 実施	
		中長期	n. 適切な移動手段の提供							見直し 実施	
		中長期	o. 高齢者の移動支援				検討			実施	
中心市街地活性化に向けた公共交通と自動車の共存		短期	G. ショットガン方式のタクシープール導入			実施					
		中長期	p. 中心部への自動車流入抑制				検討			実施	
公共交通利用促進		短/中長期	H. q. 公共交通の周知施策		実施						