

平成 29 年度
第3回 柏市地域公共交通活性化協議会
【施策に関する目標の設定について(案)】

1 目標の設定	1
1.1 定性的目標の設定	1
1.2 目標の設定	2
2 検証の方法	6
2.1 検証の方法	6
2.2 進行の管理	9

平成 29 年 11 月 22 日

1 目標の設定

1.1 定性的目標の設定

「柏市総合交通計画」での目標をもとに、近年策定されている上位計画での目標に関連する事項を考慮して、以下のように定性的な目標を設定した。

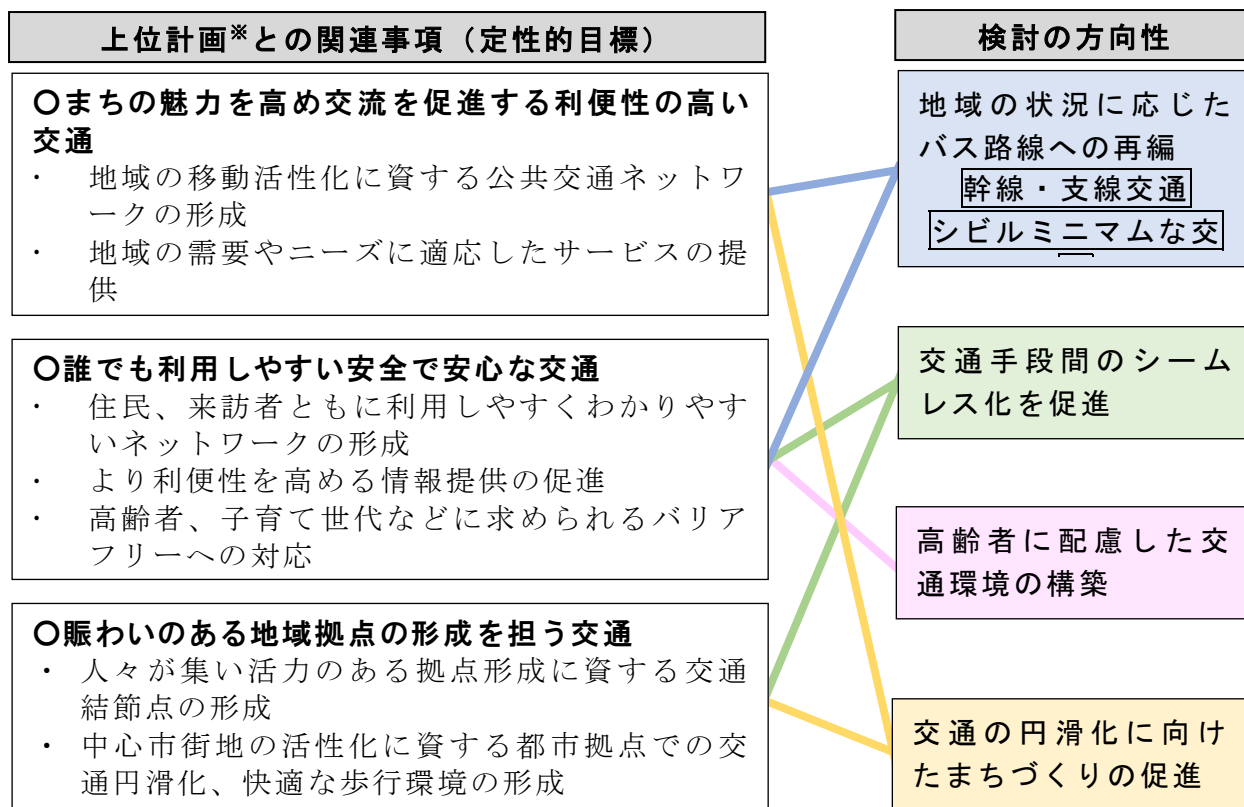


図 定性的目標と検討の方向性との関連性

※) 参考とした上位計画は以下のとおり。

- 柏市総合交通計画（H22.3）
- 第五次総合計画（H28.3）
- 柏市地域創生総合戦略（H28.3）
- 立地適正化計画検討素案（H29.7）

1.2 目標の設定

(1) 目標設定の考え方

1) 評価の時間軸

目標に関しては、以下の時間軸で評価を行うこととする。

① 短期

概ね 5 年以内に行う施策に対応した目標を設定し、評価を行う。

② 中長期

以下の考えに基づき目標の設定を行う。

- ・ 概ね 10 年～20 年後（平成 49 年度）に効果の発現を目指すため、中長期的な視点で施策を計画する。施策の進捗や効果の発現を検証するためには、5 年毎に指標の確認を行うことを想定する。
- ・ 立地適正化計画で示された交通関連の目標、指標と直接的または間接的にリンクするようにする。

2) 目標の設定

- 数値目標の場合は定期的（短期：1 年毎、中長期：5 年～10 年毎）に集計できる指標を設定する。
- 市、交通事業者などが定期的に収集、整理するデータを用いて数値を設定する。

(2) 指標と目標

各検討、施策に対する指標と目標は以下に示すとおりである。

検討の方向性		短 期					中長期				
		施策の詳細	指標(案)	指標の説明	目標(案)		施策の詳細	指標(案)	指標の説明	目標(案)	
					現 況	目 標				現 況	目 標
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	● 柏市内のバス運行 本数 ● バス利用者数	施策の実施状況を運 行本数の推移、施策に よる効果を利用者数 で継続的に施策の状 況を確認する。	● 運行本数 ^{注1} (平日) 3,503 本/日(平成 29 年) ● バス利用者数 ^{注2} 約 1,800 万人/年(平 成 28 年)	● 運行本数(平日) 3,500 本/日 ● バス利用者数 約 1,800 万人/年 <u>現況利用者の維持を 図る。</u>	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. バス速達性向上の ための道路整備促 進	● 柏市内のバス 運行 本数 ● バス利用者数	施策の実施状況を運 行本数の推移、施策に よる効果を利用者数 で継続的に施策の状 況を確認する。	● 運行本数 ^{注1} (平日) 3,503 本/日 (平成 29 年) ● バス利用者数 ^{注2} 約 1,800 万人/年(平 成 28 年)	● 運行本数(平日) 3,500 本/日 ● バス利用者数 約 1,800 万人/年 <u>短期の状況を維持す る。</u> (人口減少にあわせた 運行サービスと利用者 数とする。)
		B. 地域内循環交通の 強化	● 施策実施の有無	循環バスの実施にと もなう利用者数から 継続的に施策の状況 を把握する。	● 施策なし	● 循環バスの導入 <u>循環バス導入に併せ 利用者数を把握す る。</u> <u>利用者数の推移を見 ながら利用促進を図 る。</u>	e. 新たな交通サービ スの提供	● 施策実施の有無	新交通システムや新 技術の導入による施 策の効果を把握する。	● 施策なし	● 新たな交通サービス の導入を推進する。 <u>新しい交通サービスの 提供により公共交通利 用者の維持を図る。</u>
							f. 企業バス等との連 携検討	● 施策実施の有無	企業バスとの連携状 況から施策の効果を 把握する。	● 施策なし	● 企業バスとの提携を 推進、運行を維持す る。 <u>循環バスの運用維持と 企業バスとの提携から 利用者の維持を図る。</u>
	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	● 利用者数	コミュニティ交通の 利用者数から継続的 に施策の状況を確認 する。	● カシワニクル利用者 数：6,370 人/年(平成 28 年度) ● かしわ乗合いジャン ボタクシー利用者数： 25,763 人/年(平成 28 年度)	● コミュニティ交通 利用者：約 3 万人/ 年 <u>現況程度の利用者の 維持を図る。</u>	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 利用者数	コミュニティ交通の 利用者数から継続的 に施策の状況を確認 する。	● カシワニクル利用 者数：6,370 人/年 (平成 28 年度) ● かしわ乗合いジャン ボタクシー利用 者数：25,763 人/年 (平成 28 年度)	● コミュニティ 交通利 用者：約 3 万人/年 ● 圏域：15%以下を維 持する <u>短期の状況を維持す る。</u> (居住誘導地域内 では公共交通サービスを 維持または導入を図 り、空白地域圏域を減 少することに努める。)
		D. 交通空白地域にお ける公共交通の導 入	● 交通空白地域の圏 域(居住誘導地域)	公共交通の導入によ る交通空白地域の変 化を把握する。	● 圏域：14.9%	● 圏域：15.0%以下 を維持する <u>居住誘導地域内は公 共交通を導入する。</u>	h. 周辺施設との連携 検討	● 交通空白地域の圏 域(居住誘導地域)	公共交通の導入によ る交通空白地域の変 化を把握する。	● 圏域：14.9%	

注 1) 市内路線バス(東武バスイースト、阪東自動車、松戸新京成バス、ちばレインボーバス)の運行本数の合計値である。
注 2) 市内路線バスの利用者数、ただし、東武バスイーストと阪東自動車は市内利用者数、松戸新京成バスとちばレインボーバスは一部隣接市など市外利用者数を含んだ数値を合計している。

検討の方向性	短 期					中長期				
	施策の詳細	指標(案)	指標の説明	目標(案)		施策の詳細	指標(案)	指標の説明	目標値(案)	
				現 況	目 標				現 況	目 標
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	● 駅前広場の待合環境整備状況	施策の実施状況として整備事業数を把握する。	● 駅前広場環境については未整備(検討中)	● 南柏駅、増尾駅ほか1駅において駅前広場待合環境整備を実施 駅前広場利便性向上に努める。	i. 鉄道駅の交通結節点の機能強化	○ 市内に立地する駅の1日平均乗降客数の合計	機能強化による駅利用者数を把握する。	● 平均乗車客数：297,968人/日(平成25年度)	● 平均乗車客数：300,000人/日 短期の状況を維持する。
						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	● 拠点・バス待ち環境などの整備や改善数	施策の実施状況として整備事業数を把握する。	● 拠点やバス待ち環境などについては未整備	● 柏駅、新柏駅、豊四季駅、逆井駅、高柳駅、柏たなか駅において駅前広場環境整備を実施 ● 柏駅、柏の葉キャンパス駅においてICTを活用した情報案内を実施 駅前広場利便性向上に努める。
						m. サイクル&バスライドの促進	● 駐輪場整備箇所数	施策の実施状況として整備箇所数を把握する。	● 中の橋及び大津ヶ丘、しいの木台、東急かしわビレジ、県民プラザ前、バス停の5箇所	● 左記以外のバス停においてサイクル&バスライド用駐輪場を整備 サイクル&バスライドで移動可能となる環境を広げる。
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	● ノンステップバス導入率 ● UDタクシー導入率	ノンステップバス、UDタクシーの導入台数を整理することで車両バリアフリー化の状況を把握する。	● ノンステップバス：86.1% ● UDタクシー：導入推進中	● ノンステップバス：90%を目指す ● UDタクシー：3%程度を目指す バスは100%近く、UDタクシーは市内各社に1台程度の導入推進を目指す。	n. 適切な移動手段の提供	● 高齢者の外出機会(外出率 ^{注3)} ※立地適正化計画「施策・誘導方針2：将来にわたり市の活力を支える段階的な拠点の形成」と連携	移動手段の提供による高齢者の外出状況を把握する。	● 高齢者(65歳以上)の外出率：68.8%	● 高齢者(65歳以上)の外出率：70%以上を推進する。 高齢者が増加する中で、概ね現況維持を目標に施策を推進する。
						o. 高齢者の移動支援	● 移動支援施策	高齢者の公共交通利用促進に関する支援制度から施策推進の状況を把握する。	● 施策を検討中	● 免許返納にともなう支援制度の検討を行う。

注3) 外出率とは、パーソントリップ調査(平成20年)のデータを元に、柏市における全人口のうち、65歳以上の外出口が占める割合のことである。

注4) 指標で示されている○については「柏市地方創生総合戦略(平成28年3月)」で示されている指標

検討の方向性	短 期					中長期				
	施策の詳細	指標(案)	指標の説明	目標(案)		施策の詳細	指標(案)	指標の説明	目標(案)	
				現 況	目 標				現 況	目 標
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	● タクシープールの導入	柏駅東口におけるショットガン方式タクシープールの導入の推進状況を把握する。	● 社会実験実施済み ● 休日のみ導入済み（市役所駐車場を活用）	● ショットガン方式タクシープールの導入 社会実験の課題を解決することを前提として導入を検討する。	p. 中心部への自動車流入抑制	● 駅周辺道路の交通量	自動車流入抑制策の効果として柏駅周辺の道路の交通量を把握する。	● 西口本通り線：6,600 台 /12h(平日) ● サンサン通り：5,900 台 /12h(平日)	● 西口本通り線：6,600 台 /12h(平日) ● サンサン通り：5,900 台 /12h(平日) 柏駅周辺は徒歩による回遊性を高める方針から、 <u>自動車をしてきただけ流入できない交通処理を行うこととしている。そのため、現況交通量よりも減少することを目標とする。</u>
公共交通利用促進	H. 公共交通の周知施策	● 周知施策実施状況	周知活動から施策の実施状況を把握する。	● 未実施	● 市内全ての小学校での乗り方教室実施 <u>バス事業者と協力し、小学校での乗り方教室を継続して行う。</u>	q. 公共交通の周知施策	● 周知施策実施状況	周知活動から施策の実施状況を把握する。	● 小学校での乗り方教室実施	● 小学校での乗り方教室実施 <u>バス事業者と協力し、小学校での乗り方教室を継続して行うとともに、対象小学校の数を増加する。</u> <u>免許返納時にバス路線図、乗り方案内、時刻表などの情報を提供し、利用促進に繋げる。</u>
居住地と拠点地域を結ぶ利便性・効率性の高い公共交通網の形成	自動車交通から公共交通への交通手段の転換による効果	● CO ₂ 削減量 ^{注5} ※立地適正化計画「施策・誘導方針3：居住地と拠点地域を結ぶ利便性・効率性の高い公共交通網の形成」と連携	施策の実施による効果として、自動車交通から公共交通に転換した場合の効果を示す。	● CO ₂ 削減量：なし（基準年次：平成22年度とするため削減量はなし）	● CO ₂ 削減量：6,632t-co ₂ （平成32年度）	自動車交通から公共交通への交通手段の転換による効果	● CO ₂ 削減量 ^{注5} ※立地適正化計画「施策・誘導方針3：居住地と拠点地域を結ぶ利便性・効率性の高い公共交通網の形成」と連携	施策の実施による効果として、自動車交通から公共交通に転換した場合の効果を示す。（短期からの継続）	● CO ₂ 削減量：なし（基準年次：平成22年度とするため削減量はなし）	● CO ₂ 削減量：9,300t-co ₂ （平成42年度）
便利で暮らしやすいまちづくり	交通体系や交通環境の整備により市内外の移動や交流の円滑化	○柏市の住みやすい理由として「公共交通機関の充実」と評価している割合	施策実施に関する総合評価として把握する。	● 評価割合：32.2%（平成26年度）	● 評価割合：40%（平成31年度）	交通体系や交通環境の整備により市内外の移動や交流の円滑化	○柏市の住みやすい理由として「公共交通機関の充実」と評価している割合	施策実施に関する総合評価として把握する。（短期からの継続）	● 評価割合：32.2%（平成26年度）	● 評価割合：40.0% <u>短期の状況（交通状況）を維持するため、評価は短期と同程度かそれ以上を目標とする。</u>

注 4) 指標で示されている○については「柏市地方創生総合戦略(平成 28 年 3 月)」で示されている指標
注 5) CO2 削減量は各期(年次)で、(対策なし)－(対策あり：公共交通転換)で算出された削減量を示している。

2 検証の方法

2.1 検証の方法

各検討、施策に対する指標の検証方法は以下に示すとおりである。

検討の方向性		短 期			中長期		
		施策の詳細	指標(案)	検証の方法(案)	施策の詳細	指標(案)	検証の方法(案)
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	● 柏市内のバス運行本数 ● バス利用者数	バス事業者より提供されるデータ、資料より整理する。	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. バス速達性向上のための道路整備促進	● 柏市内のバス運行本数 ● バス利用者数	バス事業者より提供されるデータ、資料より整理する。
		B. 地域内循環交通の強化	● 施策実施の有無	循環バス運行施策資料より整理する。	e. 新たな交通サービスの提供	● 施策実施の有無	新交通システム、新技術の導入動向を把握し取りまとめる。
					f. 企業バス等との連携検討	● 施策実施の有無	企業バスとの提携、運行状況を整理する。
	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	● 利用者数	コミュニティ交通運営者より提供されるデータ、資料より整理する。	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	● コミュニティ交通利用者数 ● 交通空白地域の圏域	コミュニティ交通利用者は運営者より提供されるデータ、資料より整理する。
		D. 交通空白地域における公共交通の導入	● 交通空白地域の圏域	バス事業者、鉄道事業者などより提供されるデータ、資料より整理する。			交通空白地域の圏域はバス事業者、鉄道事業者などより提供されるデータ、資料より整理する。

検討の方向性	短 期			中長期		
	施策の詳細	指標(案)	検証の方法(案)	施策の詳細	指標(案)	検証の方法(案)
モード間のシームレス化を推進	E. 駅前広場の乗換環境整備	● 駅前広場の乗換え環境整備	駅前広場の整備状況から施策の実施状況を把握する。	i. 鉄道駅の交通結節点の機能強化	○ 市内鉄道駅 (JR・東武・TX 全 11 駅)の1日平均乗車客数の合計 (柏市統計書)	鉄道、バス事業者より提供されるデータ、資料より整理する。 (「柏市地方創生総合戦略」での結果を考慮する。)
				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	● 拠点・バス待ち環境等の整備や改善数	拠点整備状況やバス設備整備状況調査の実施から施策の実施状況を把握する。
				m. サイクル&バスライドの促進	● 駐輪場整備箇所数	駐輪状況の調査を実施する。
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	● ノンステップバス導入率 ● UD タクシー導入率	バス、タクシー事業者より提供されるデータ、資料より整理	n. 適切な移動手段の提供	● 高齢者の外出機会(外出率)	パースントリップ調査の結果を用いた整理する。 (「立地適正化計画」で示される「高齢者の外出機会の増加」との関連性も確認する。)
				o. 高齢者の移動支援	● 移動支援施策	市などが行っている施策について整理する。

注 1) 指標で示されている○については「柏市地方創生総合戦略(平成 28 年 3 月)」で示されている指標

検討の方向性	短 期			中長期		
	施策の詳細	指標(案)	検証の方法(案)	施策の詳細	指標(案)	検証の方法(案)
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	● タクシープールの導入	柏駅東口でのショットガン方式のタクシープール導入に関する状況を整理する。	p. 中心部への自動車流入抑制	● 駅周辺道路の交通量	道路交通センサス(柏市統計)を用いた整理または駅周辺街路の交通量調査の実施を行う。
公共交通利用促進	H. 公共交通の周知施策	● 周知施策実施状況	市による周知施策の整理を行う。	q. 公共交通の周知施策	● 周知施策実施状況	市による周知施策の整理を行う。
居住地と拠点地域を結ぶ利便性・効率性の高い公共交通網の形成	自動車交通から公共交通への交通手段の転換による効果	● CO ₂ 削減量	立地適正化計画「施策・誘導方針3：居住地と拠点地域を結ぶ利便性・効率性の高い公共交通網の形成」または「柏市低炭素まちづくり計画」を参考に整理を行う。	自動車交通から公共交通への交通手段の転換による効果	● CO ₂ 削減量	立地適正化計画「施策・誘導方針3：居住地と拠点地域を結ぶ利便性・効率性の高い公共交通網の形成」または「柏市低炭素まちづくり計画」を参考に整理を行う。
便利で暮らしやすいまちづくり (総合評価)	交通体系や交通環境の整備による総合評価	○ 柏市の住みやすい理由として「公共交通機関の充実」と評価している割合	柏市民意識調査を用いた整理を行う。 (「柏市地方創生総合戦略」での結果を考慮する。)	短期からの継続	○ 柏市の住みやすい理由として「公共交通機関の充実」と評価している割合	柏市民意識調査を用いた整理を行う。 (「柏市地方創生総合戦略」での結果を考慮する。)

注 1) 指標で示されている○については「柏市地方創生総合戦略(平成 28 年 3 月)」で示されている指標

2.2 進行の管理

社会経済環境の変化等により、当初期待された事業による影響・効果が発現しない可能性も考えられる。

施策実施段階で改めて影響、効果を確認（Check）したうえで、必要に応じて施策内容を見直す（Action）というように、より良い効果発現に向けて、PDCA サイクルによる不断の努力により、継続的な施策の見直し、実施が必要となる。

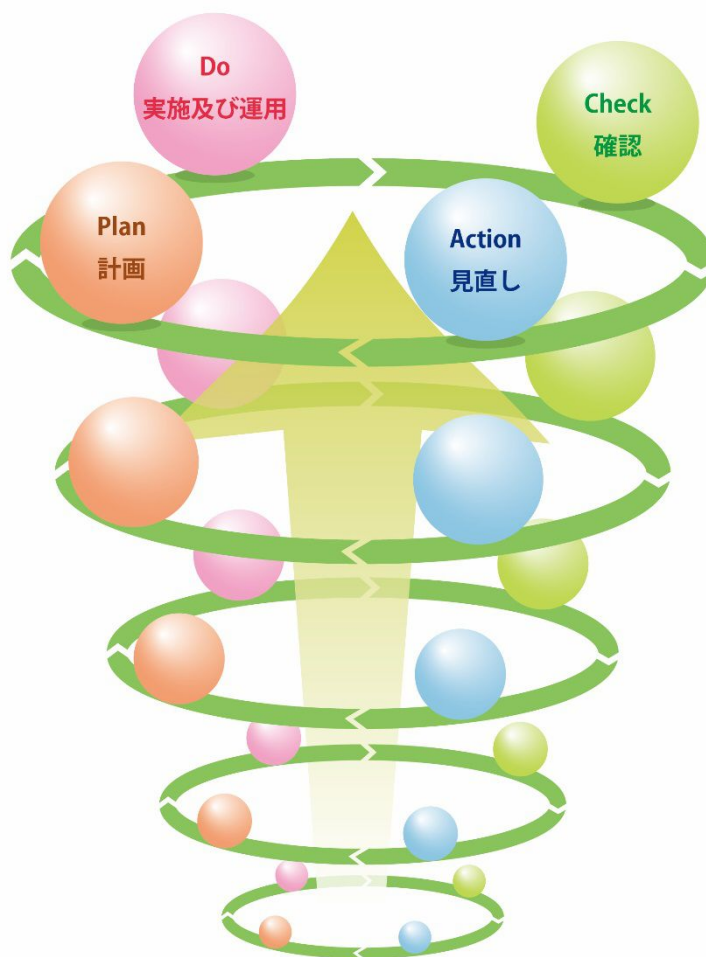


図 PDCA サイクル