

参考資料②

旧計画（案）

（H29 第 5 回協議会資料より抜粋）

柏市地域公共交通網形成計画 （案）

柏 市

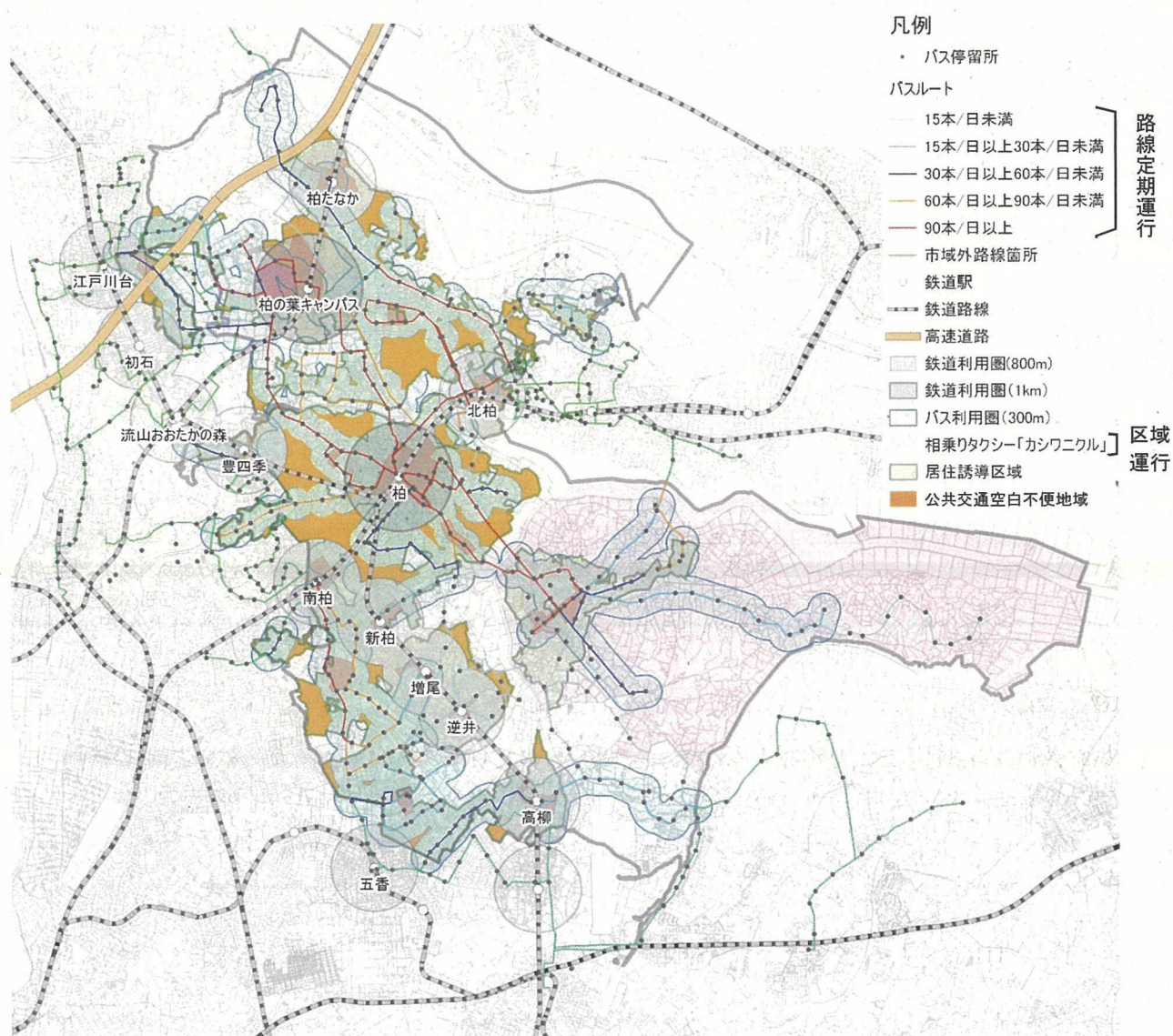
平成30年 月

2.3.2 公共交通空白不便地域の状況

○公共交通空白不便地域を次のとおり抽出しました。

- ①鉄道駅から 800m（柏駅、柏の葉キャンパス駅は 1 km）、バス停（片道 15 本／日以上
の路線(民間路線バス、かしわ乗合ジャンボタクシー)）から 300m の範囲より外側に位置し、
相乗りタクシー「カシワニクル」が運行していない地域
- ②連携してまちづくりを進めていく立地適正化計画に定められている居住誘導区域内に位置
する地域

○抽出された公共交通空白不便地域は特に柏駅を囲むように中央エリアに多く分布し、居住誘導区域全体の約 15%を占めています。



第1回柏市立地適正化計画検討資料を一部加工して作成
図 2-21 公共交通空白不便地域

4 実施施策

実施施策は以下の表のとおりです。

検討の方向性		施策概要	
		短期	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. 公共交通軸の強化 ・乗降客の状況を考慮しつつ、公共交通軸(柏の葉キャンパス駅～柏駅～沼南庁舎周辺)の利便性・速達性の向上を図ります。	幹線(都市拠点及びふれあい交流拠点を結ぶバス路線)における施策 a. 公共交通軸のバス路線再編 ・柏駅を起点に柏の葉キャンパス駅又は沼南庁舎周辺を経由して他の地域まで一連の区間として運行しているバス路線について、幹線交通(公共交通軸区間のみの運行)及びフィーダー(支線)交通区間に再編します。 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を確保します。
		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ります。導入に際しては自動運転等の新たな技術に関しても検討を行います。	フィーダー公共交通(幹線以外)における施策 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、路線の見直しを実施します。
		C. 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が独自で運行している送迎バスの活用検討を進めます。導入に際しては自動運転等の新たな技術に関しても検討を行います。	d. バス速達性向上のための道路整備促進 ・柏駅～柏の葉キャンパス駅を結ぶ新たな都市計画道路を整備します。 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います。 ・ICTの活用や自動運転等の新たな技術に関する検討も行います。
	日常生活に根ざした交通導入のための施策	D. コミュニティ交通の運行ルート及び区域見直し ・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、周知施策を実施します。 E. 公共交通空白不便地域における公共交通の導入 ・公共交通空白不便地域が集中する中央地域周辺において、商業施設等にアクセスする公共交通を導入するとともに、周知施策を実施します。	f. 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見直しを実施し、より適切な運行の検討を行います。 ・公共交通空白不便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、地域住民が主体となった協議会との協議・連携を踏まえ、確保を図ります。 g. 周辺施設との連携検討 ・商業施設等と連携して、公共交通を利用した来訪者への支援策を実施します。

フィーダー：交通網において、幹線と接続して支線の役割をもって運行される交通のこと

コミュニティ交通：行政が関与する交通(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」、コミュニティバス等)のこと

検討の方向性	施策概要	
	短期	中長期
交通モード間の円滑化を推進	F. 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、ベンチの整備を図ります。	h. 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します。 i. 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を整備します。 j. 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ます。 k. 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の構築を図ります。 l. サイクル&バスライドの促進 ・駐輪環境の整備により、サイクル&バスライドの促進を図ります。
高齢者に配慮した交通環境の構築	G. 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、ユニバーサルデザイン(UD) タクシーの導入を促進します。	m. 適切な移動手段の提供 ・地域の状況に応じて、コミュニティ交通等を見直すとともに、公共交通空白不便地域をカバーする交通の導入を検討します。また、福祉サービス等との連携により移動手段を確保していきます。 n. 高齢者の移動支援 ・高齢者が公共交通を使いやすいよう、民間企業とも連携して支援制度の構築を図ります。
中心市街地活性化に向けた公共交通と自動車の共存	H. 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ります。	o. 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、交通処理を進めます。 ・上の交通処理とあわせて、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ります。
公共交通利用促進	I. 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モビリティマネジメント教室を実施します。また、柏市バス路線マップの配布・作成を継続して実施します。	p. 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実施します。

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、バス停にある駐輪施設に自転車をとめてバスに乗換え移動すること

ユニバーサルデザイン(UD) タクシー：足腰の弱い高齢者や車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の女性等、だれもが利用しやすいように工夫がなされているタクシー車両のこと

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

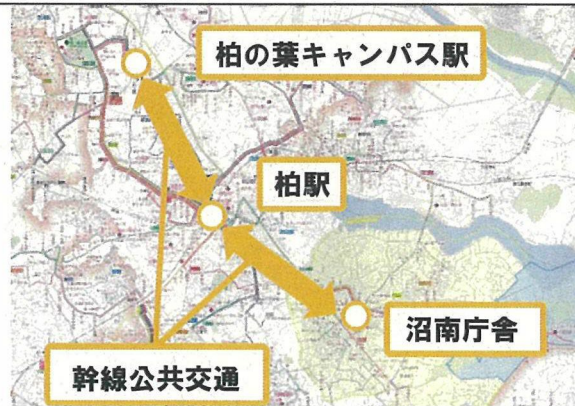
モビリティマネジメント：過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みのこと

4.1 短期施策

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. 公共交通軸の強化

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	柏駅と東部地域、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ます。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す。																			
施策概要	バス乗降客の状況を考慮しつつ、公共交通軸（柏の葉キャンパス駅～柏駅～沼南庁舎周辺）の利便性・速達性の向上を図ります。																			
施策エリア	 図 4-2 公共交通軸 表 4-1 対象路線 <table><tr><th>路線記号</th><th>経路</th><th>幹線区間</th></tr><tr><td>柏 22</td><td>柏駅～沼南庁舎～小野塚台</td><td rowspan="5">各路線の 柏駅～沼南庁舎</td></tr><tr><td>柏 25</td><td>柏駅～沼南庁舎～布瀬</td></tr><tr><td>柏 27</td><td>柏駅～沼南庁舎～手賀の丘公園</td></tr><tr><td>柏 31</td><td>柏駅～沼南庁舎～セブンパークアリオ柏～沼南車庫</td></tr><tr><td>柏 35</td><td>柏駅～沼南庁舎～工業団地中央～沼南車庫</td></tr><tr><td>柏 09</td><td>柏の葉キャンパス駅東口～柏駅</td><td rowspan="2">柏駅～柏の葉 キャンパス駅</td></tr><tr><td>西柏 02</td><td>柏の葉キャンパス駅西口～柏駅</td></tr></table>	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
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し、快速運行の実施を検討します。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、運行本数を設定します。 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^{※1}を行っておりますが、今後、幹線区間での拡充を検討します。																			
検討課題	・ 事業者との調整が必要になります。 ・ PTPS^{※2}導入は速達性を向上させるために十分ではない可能性があります。 ・ 渋滞により快速運行の効果は半減するため、渋滞交差点を改良する必要があります。																			

※1：一定の間隔で周期的に運行されるダイヤグラム。

※2：バス等の公共車両が優先的に通行できるように支援するシステムのことであり、バス専用・優先レーンの設置や優先信号制御等を行う。

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 32～34 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ます。
施策概要	まずは柏の葉キャンパス駅周辺において、モデルケースとして地域内循環バス導入を検討します。

施策エリア

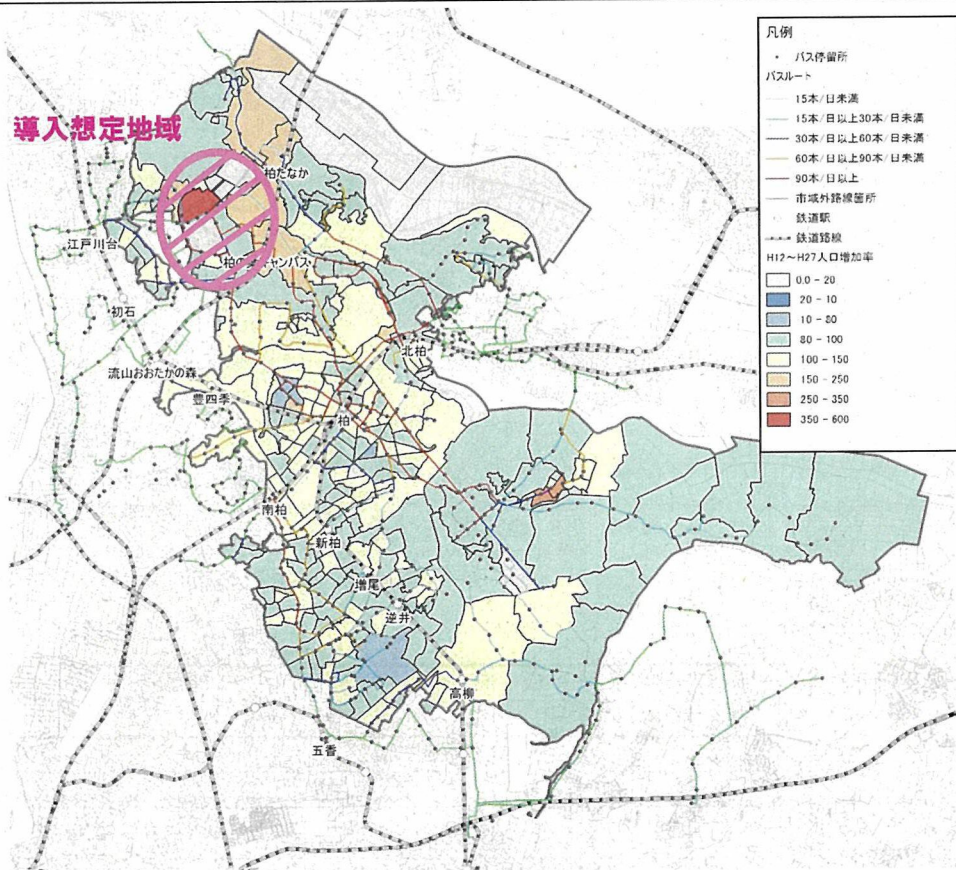


図 4-3 人口増加率とバス本数図

施策詳細

柏の葉キャンパス駅周辺においては、自動運転バスの導入を視野に入れて、検討を行います。また、運行にあたっては、当該地域の民間事業者主体で実施することを検討します。

【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ます。

■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



出典：日の丸リムジン HP

図 4-4 丸の内を運行している循環バス

短期施策 C.企業バス等との連携検討

実施主体	柏市、商業施設事業者、病院、学校等
実施時期	平成 31～34 年度
実施背景	公共交通空白不便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す。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れます。
施策概要	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ます。
施策エリア	柏市全域
施策詳細	民間活力として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とともに、自動運転等の新たな交通技術に関しても検討を行います。 【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ます。  出典：国土交通省資料 図 4-5 我孫子市の教習所バス

(2) 日常生活に根ざした交通導入のための施策

短期施策 D.コミュニティ交通の運行ルート及び区域見直し

実施主体	柏市、タクシー事業者
実施背景	平成 31～34 年度
実施目的	かしわ乗合ジャンボタクシー（南増尾コース）は、一部運行ルートが地域ニーズに見合っていない、また、かしわ乗り合ジャンボタクシー（沼南コース）は、一部ルートでの利用状況から見直しが必要です。
施策概要	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ります。

施策エリア

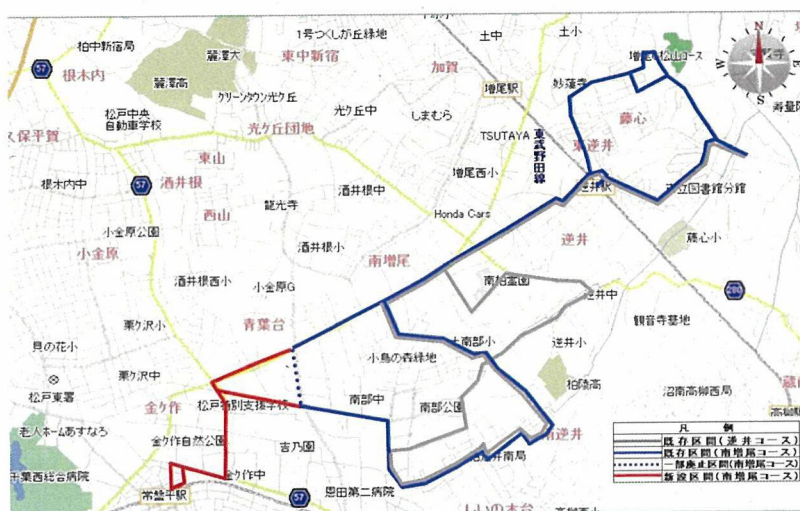


図 4-6 「かしわ乗合ジャンボタクシー」ルート変更図



図 4-7 「カシワニクル」東部地域再編図

運行形態の変更案は以下のとおりです。

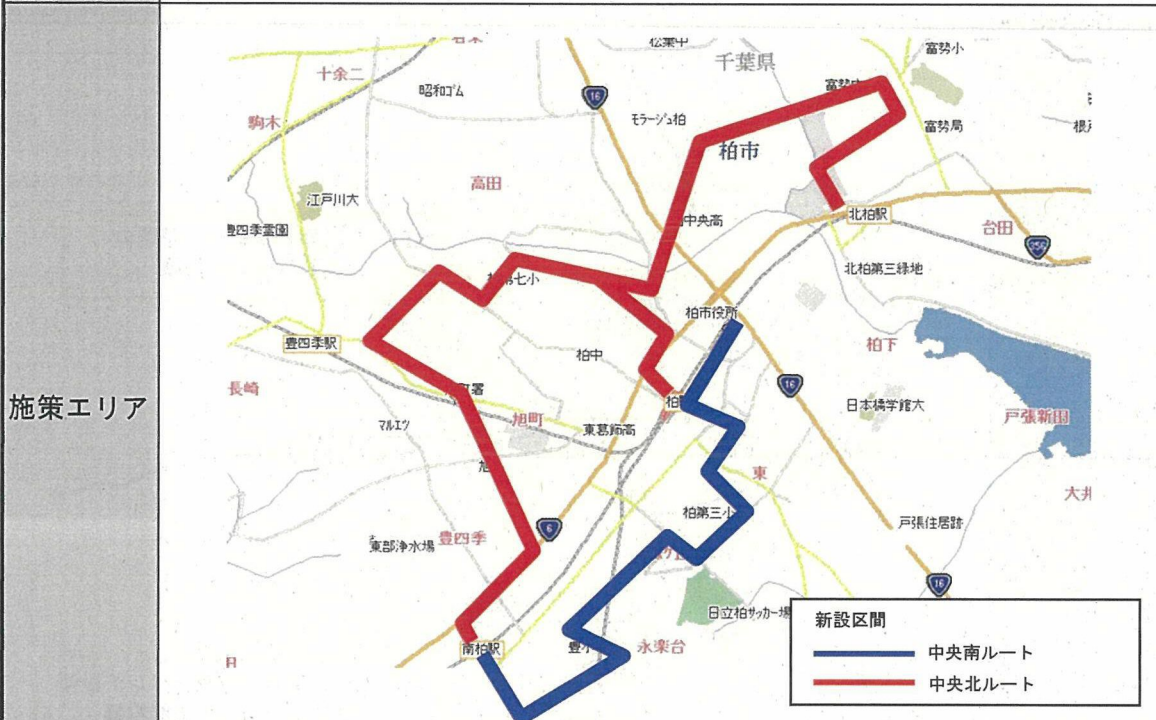
表 4-2 運行ルート変更案

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

施策詳細

短期施策 E. 公共交通空白不便地域における公共交通の導入

実施主体	柏市、バス事業者、タクシー事業者
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公共交通空白不便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、公共交通空白不便地域を解消することが必要です。
施策概要	公共交通空白不便地域においてモデル地区を設定し、商業施設等にアクセスする公共交通を導入します。



施策詳細	上記運行ルートを基本案として道路幅員や施設配置等を踏まえ、運行ルート及び運行車両等を設定します。また、需要予測等に基づき具体的なサービスレベルを設定した上で実証運行に着手し、その結果を踏まえ、運行計画を精査し、有効性を確認していきます。 【武蔵村山市の事例】 武蔵村山市では100円のコミュニティバス導入を検討していましたが、調査の結果、バス事業者に損失を与えることが判明し、170 円に増額した均一制運賃を継続することが決定されました。このような事例も考慮して、料金等のサービスレベルを設定します。
------	---

2) 交通モード間の円滑化を推進

短期施策 F. 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ます。
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、ベンチの整備を図ります。



図 4-9 駅前広場の上屋・ベンチ設置図

表 4-3 北柏駅周辺地区の特定事業		種別	整備対象	事業内容	事業番	短期長期
施設	公共交通	北柏駅	・エレベーター、エスカレーターの設置 ・待合室・トイレの設置	鉄道事業番	〇	〇
		鉄道車両	・車いすスペース付車両の導入	〃	〇	〇
		バス車両	・ノンステップバスの導入	バス事業番	〇	〇
	道路	経路1	・歩道の整備 ・植栽帯を誘導用ブロックの設置	土地区画整理事業 施行者（柏市）	〇	〇
		北柏駅北口線	・歩道の整備	〃	〇	〇
		北柏駅西線	・歩道の整備 ・待合室付待合用ブロックの設置	千葉県		
		経路2	・歩道の整備・改良	〃		
		24・89号線	・スルース横断歩道の設置 ・横断歩道を誘導用ブロックの設置	柏市	〇	〇
		経路3	・歩道の改良	〃	〇	〇
		24・62号線、 24・89号線	・スルース横断歩道の設置 ・横断歩道を誘導用ブロックの設置	〃	〇	〇
		経路5	・歩道の改良	〃		
		阿賀新田内中環線	・スルースの改良 ・横断歩道を誘導用ブロックの設置	〃	〇	〇
		経路6	・歩道の整備	〃	〇	〇
		27・191号線	・歩道の整備 ・横断歩道を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 ・障害者用減速帯の設置	土地区画整理事業 施行者（柏市）	〇	〇
		北口駅前広場	・バスの上層、ベンチの設置 ・タクシーのりばの上層、ベンチの設置	柏市・バス事業番 柏市・タクシー事業番	〇	〇
		（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	〇	〇
		交通安全 バリアフリー経路	・音響式信号機、視覚型信号機等の設置 ・視覚情報、聴覚情報の提供等の設置 ・歩道駐車の取締りの強化	千葉県公安委員会	〇	〇

出典：柏市バリアフリー基本構想（平成22年3月策定）

3) 高齢化に配慮した交通環境の構築

短期施策 G. 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ります。
施策概要	車両の買換え時を含めてノンステップバスを導入するとともに、ユニバーサルデザインタクシーの導入を促進することでバリアフリー化を進めます。
施策エリア	柏市全域

ノンステップバス導入率は以下のとおりです。

表 4-4 ノンステップバスの導入率

	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す。

施策詳細



出典：柏市内の公共交通
(平成 29 年 8 月作成)

図 4-10 ノンステップバス



出典：UD タクシー研究会 HP

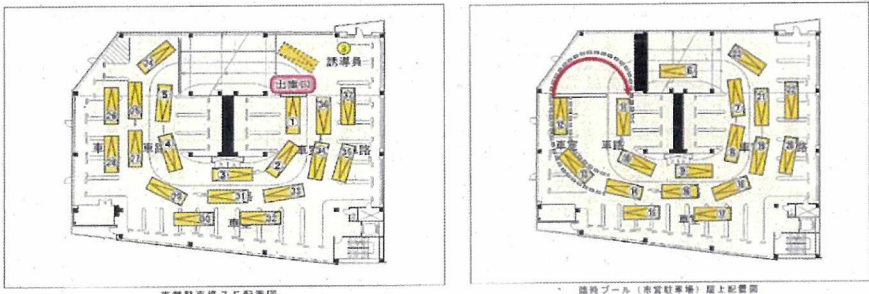
図 4-11 ユニバーサルデザインタクシー

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 H. 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 32～34 年度
実施背景	柏駅東口駅前広場では、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ます。
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ります。

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ます。 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す。  臨時プール入出経路図 出典：柏市資料 図 4-12 タクシープール及びタクシー待機駐車場(2016 年社会実験時)
-------	--

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ました。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ため、本施策においては、平面駐車場で実施する社会実験を踏まえ、前回実験結果と比較検討を行った上で効果的なタクシープールを確保します。  出典：柏市資料 図 4-13 立体駐車場を利用した待機駐車場(2016 年社会実験時)
------	--

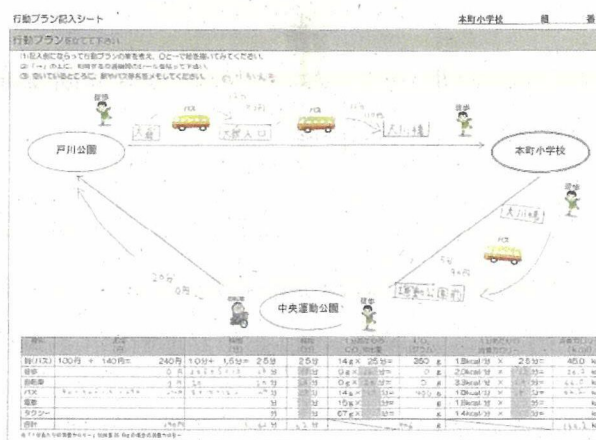
5) 公共交通利用促進

短期施策Ⅰ. 公共交通の周知施策

実施主体	柏市、教育委員会、バス事業者等
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ます。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ます。
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します。加えて、柏市バス路線マップ作成・配布を継続して実施します。
施策詳細	「望ましい交通のあり方」を学校教育の現場で考えてもらい、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します。また、柏市バス路線マップの配布箇所を拡大していきます。 【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」を実施しています。 ■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 4-14 授業の様子



出典：秦野市 HP

図 4-15 児童が作成した行動プラン

4.2 中長期施策

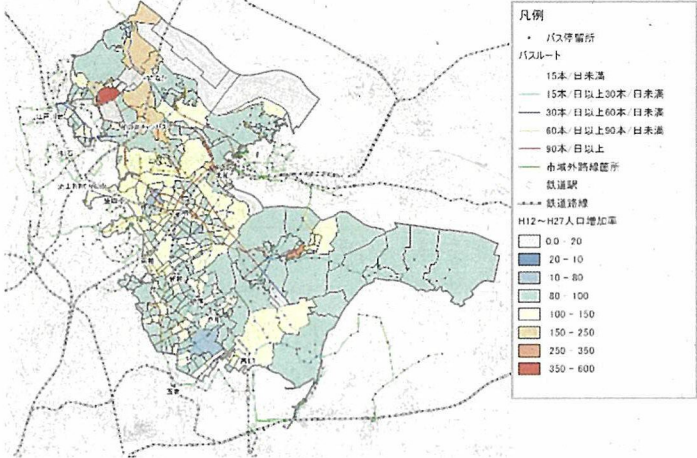
中長期施策は平成 35～49 年度に実施する施策です。

1) 地域状況に応じたバス路線への再構築

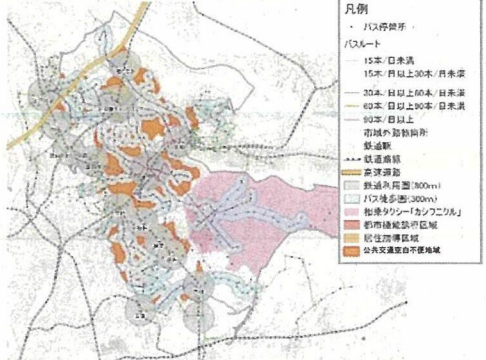
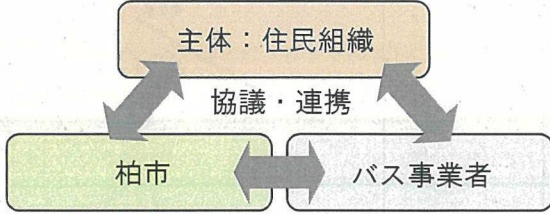
(1) 幹線・フィーダー(支線)公共交通での効率的な運行のための施策

施策	内容
a. 公共交通軸のバス路線再編	【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ます。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ます。 【施策内容】 公共交通軸(柏の葉キャンパス駅～柏駅～沼南庁舎周辺)を幹線交通・フィーダー(支線)交通としてバス路線を再編します。 図 4-16 バス路線再編案 (検討課題) ・事業者との調整が必要です。 ・再編における拠点となる新たな交通ターミナルが必要と考えられます。
b. 交流交通軸の強化	【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、沼南支所周辺をふれあい交流拠点と定めています。しかし、市民あるいは買物、観光など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ります。 【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を確保します。 (検討課題) ・需要が見込めるか、考慮する必要があります。 図 4-17 ふれあい交流拠点を繋ぐ交流交通

施策	内容
c. フィーダー 系統路線の 見直し	【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ます。 【施策内容】 拠点到繋がるフィーダー系統については、地域の状況に応じて路線の見直しを実施します。 図 4-18 フィーダー交通
d. バス速達 性向上のた めの道路整 備促進	【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ます。 【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号線の概ね中間でバイパス的機能を有する都市計画道路の整備を促進します。 図 4-19 幹線道路整備図

施策	内容
e. 新たな交通サービスの提供	【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ます。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れます。 【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います。また、ICTの活用や自動運転等の新たな技術、シェアリングシステム等に関する検討も行います。
	 凡例 - バス停留所 - バスルート 15本/日未満 15本/日以上30本/日未満 30本/日以上60本/日未満 60本/日以上90本/日未満 90本/日以上 - 市域外路線箇所 - 鉄道駅 - 鉄道路線 - H12～H27人口増加率 0.0 - 20 20 - 40 40 - 60 60 - 80 80 - 100 100 - 150 150 - 250 250 - 350 350 - 600 図 4-20 人口増加率とバス本数図 新交通システムのイメージは以下のとおりです。  出典：SB ドライブ HP 図 4-21 自動運転シャトルバス  図 4-9 新潟市 BRT

(2) 日常生活に根ざした交通導入のための施策

施策	内容
f.コミュニティ交通の状況に応じた適切な見直し	【実施主体】 柏市、バス事業者、タクシー事業者 【実施時期】 平成 35～49 年度  図 4-23 公共交通空白不便地域図 【実施背景】 現在コミュニティ交通を運行している東部地域は、人口が減少傾向にあり、利用者也減少することが見込まれます。 また短期施策 E 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不便地域は点在し、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ります。 【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見直しを実施し、より適切な運行の検討を行います。 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、公共交通空白不便地域をカバーする新たな交通サービスの導入を検討します。 なお、今後、他の公共交通空白不便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します。  図 4-24 協議会組織連携図
g.周辺施設との連携検討	【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ります。 【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します。 【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ます。  出典：土浦市 HP 図 4-10 キララ通貨について

2) 交通モード間の円滑化を推進

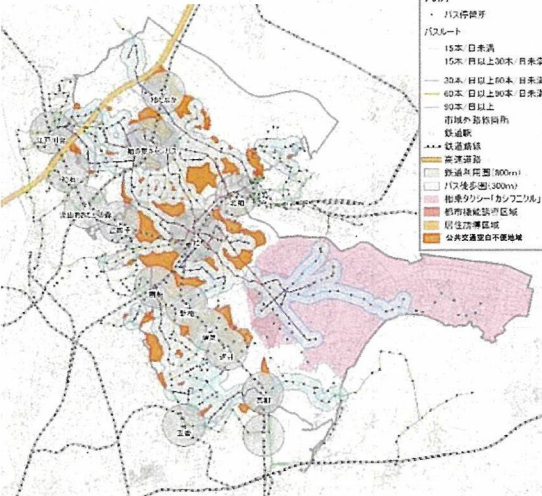
施策	内容
h. 鉄道駅の交通結節点の機能強化	【実施主体】 柏市、鉄道事業者 【実施時期】 平成 35～49 年度 【実施背景】 柏市内には乗継環境が十分ではない駅前広場が存在しており、利便性を低下させている可能性があります。公共交通利便性向上のために、鉄道とバス、タクシー等の結節機能を強化することが望まれます。 【施策内容】 柏駅東西口、北柏駅北口、高柳駅東口駅前広場を整備するとともにバリアフリー化を図ることにより鉄道と他の公共交通との結節点機能を強化します。 図 4-11 結節点機能の強化

施策	内容
i. 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いえない状況にあります。 【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バスターミナルの整備を検討します。  図 4-12 賑わいのある拠点の整備 バスターミナルの整備に当たっては以下の点を考慮します。 ➢ 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  出典：社会起業大学 HP 図 4-13 埼玉県ときがわ町のイーグルバス

施策	内容
j.地域施設と連携した快適な待合環境の確保	【実施主体】 柏市、バス事業者、民間事業者 【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ます。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ます。 【施策内容】 バス路線沿道の公共施設や商業施設と連携し、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します。 【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ます。  出典：八戸市地域公共交通網形成計画（平成 28 年 3 月策定） 図 4-14 八戸市の BUS NAVI8
k.ICT を活用した情報案内の実施	【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・重要度が高くなっています。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す。 【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します。 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します。    図 4-15 名古屋駅バスターミナル（JR ゲートタワー）の案内板 図 4-16 神戸市乗換検索 出典：神戸市地域公共交通網形成計画（平成 29 年 3 月）

施策	内容
Ⅰ. 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】 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、公共交通空白不便地域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、自動車から「公共交通＋自転車」への転換による環境負荷低減の観点からも期待されています。 【施策内容】 駐輪環境の整備によりサイクル&バスライドの促進を図ります。 出典：柏市自転車総合計画（平成 27 年 4 月） 図 4-17 現況駐輪場の配置図 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ます。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ります。 出典：柏市自転車総合計画（平成 27 年 4 月） 図 4-18 サイクル&バスライドのイメージ（宇都宮市）

3) 高齢者に配慮した交通環境の構築

施策	内容
m. 適切な移動手段の提供	【実施主体】 柏市、バス事業者、タクシー事業者 【実施時期】 平成 35～49 年度 【実施背景】 柏市では一部地域で公共交通空白不便地域をカバーするコミュニティ交通を運行しています。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ります。  図 4-19 公共交通空白不便地域図 【施策内容】 施策 f「コミュニティ交通の状況に応じた適切な見直し」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、公共交通空白不便地域をカバーする交通の導入を検討します。
n. 高齢者の移動支援	【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ります。 【施策内容】 高齢者が公共交通を使いやすいよう、民間企業とも連携して支援制度を検討します。 【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ます。  出典：東武バス HP 図 4-20 ラプリーパスについて

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
o. 中心部への自動車流入規制	【実施主体】 柏市、警察、民間事業者等 【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ます。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ります。 【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、交通処理を検討します。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します。

5) 公共交通利用促進

施策	内容
p. 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、タクシー事業者、民間事業者 【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ます。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ます。 【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します。



出典：：柏市総合交通計画（平成 22 年 3 月策定）

図 4-21 柏交通だより(仮称)」のイメージ図

