

# 第二次柏市総合交通計画

〔現況編〕

(案)

柏市



# 目 次

<b>1. 目的・位置づけの整理</b> .....	<b>1</b>
1-1 計画の目的 .....	1
1-2 計画の位置づけ .....	1
1-3 計画期間 .....	2
<b>2. 現況分析</b> .....	<b>3</b>
2-1 本市の概況分析 .....	3
(1) 柏市の地域特性 .....	3
(2) 人口・世帯数等の状況 .....	4
(2) 土地利用 .....	8
(3) 道路環境整備施設立地 .....	9
2-2 本市の交通特性分析 .....	12
(1) 交通流動特性 .....	12
(2) 市内公共交通機関 .....	15
(2) 交通不便・空白地域 .....	21
(3) 自動車交通量 .....	22
2-3 上位・関連計画 .....	23
(1) 千葉県計画 .....	23
(2) 柏市計画 .....	25



# 1. 目的・位置づけの整理

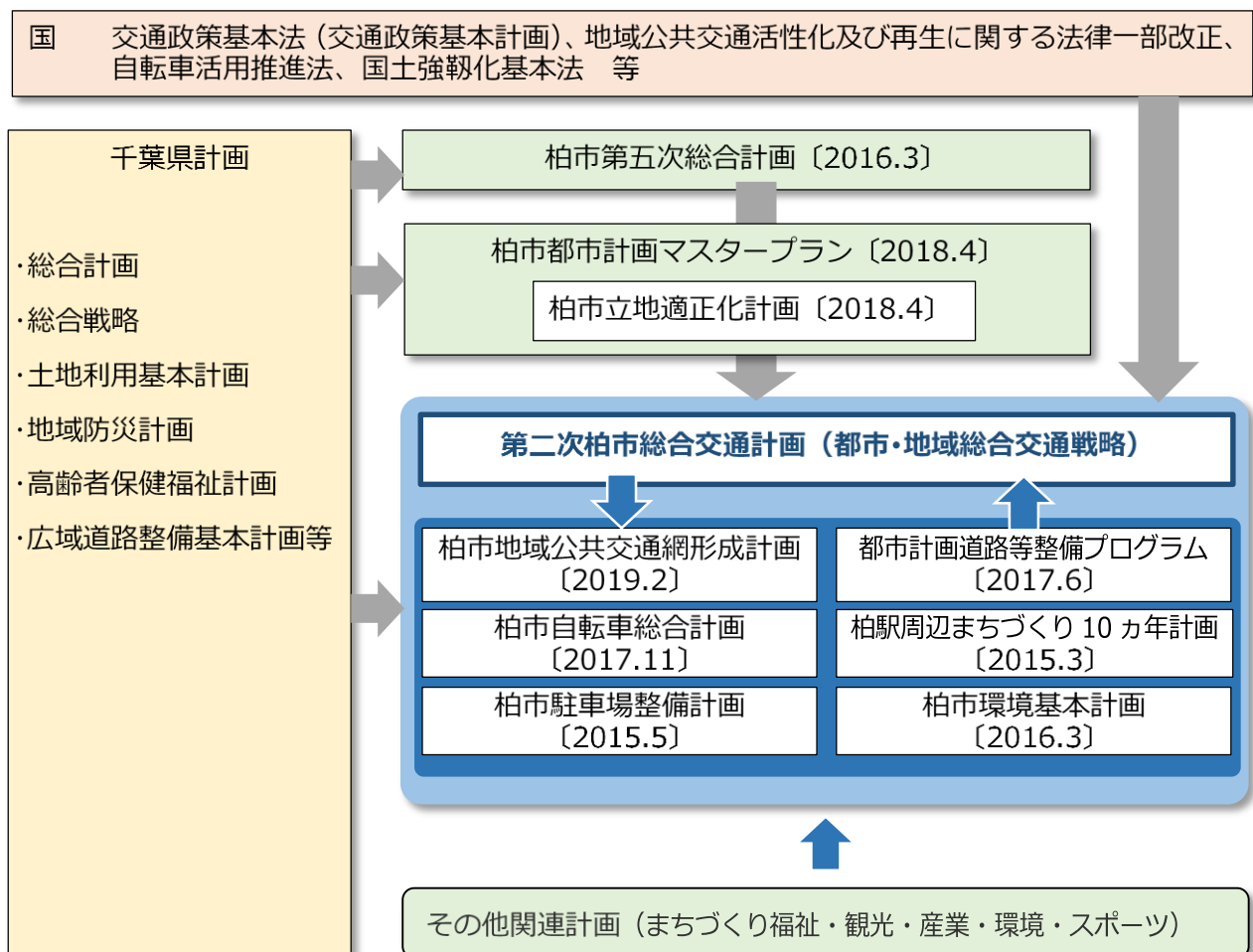
## 1-1 計画の目的

- 本計画は、国民の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本理念を示した「交通政策基本法」の考えを基本としながら、国が総合的かつ計画的に講じるべき施策を位置付けた「交通政策基本計画」、および魅力ある都市の将来像実現のために不可欠な都市交通環境を構築するための総合的かつ一体的な施策の展開を可能とする「総合交通戦略」を踏まえたものとします。

## 1-2 計画の位置づけ

- 本計画は、国や県の示す方向性や計画を踏まえ、「柏市第5次総合計画」や「柏市都市計画マスタープラン」などを上位計画として、過年度に検討されたまちづくり計画や交通計画等との整合・フィードバックを図り、柏市における交通政策の方向性及び交通に関するパッケージ施策体系を示すものです。

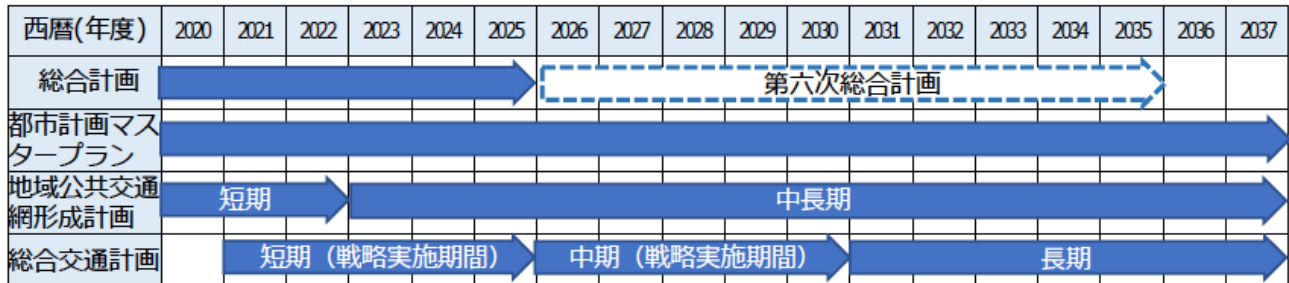
■図 第二次柏市総合交通計画の上位・関連計画との関連性及び位置づけ



### 1-3 計画期間

- 計画期間は第5次総合計画および地域公共交通網形成計画の目標年次等を踏まえ、2030年度までを戦略実施期間とし、2025年度までを短期、2030年度までを中期、2037年度までを長期とします。

■図 計画期間



## 2. 現況分析

### 2-1 本市の概況分析

#### (1) 柏市の地域特性

- 千葉県北西部東葛飾地域に位置する中核市
- 東京都心から 30 km圏内
- 柏駅周辺における高度な商業集積と情報・文化発信力
- つくばエクスプレスの開通に伴う北部地域整備の進展

■ 図 柏市の位置

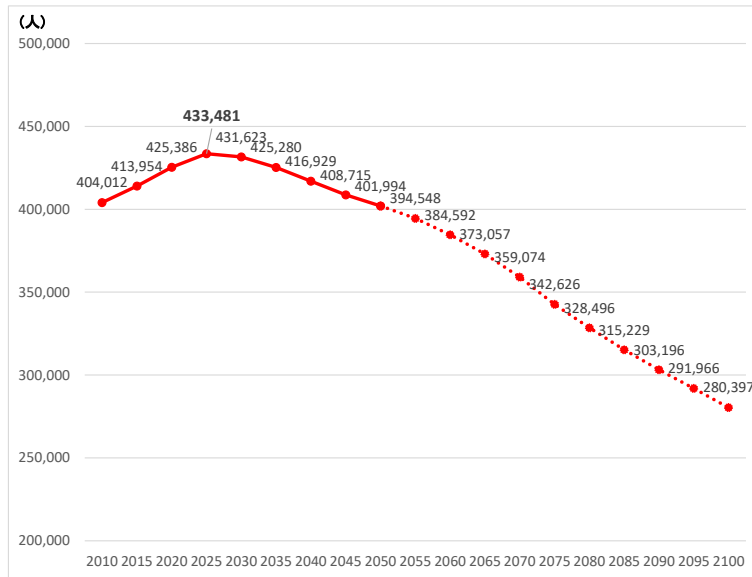


## (2) 人口・世帯数等の状況

### ①人口

- 2019（令和元）年10月現在の人口は429,968人（柏市 毎月常住人口より）
- 将来人口は、2025（令和7）年まで増加を続け、433,481人をピークに減少と予測

■図 柏市の将来人口

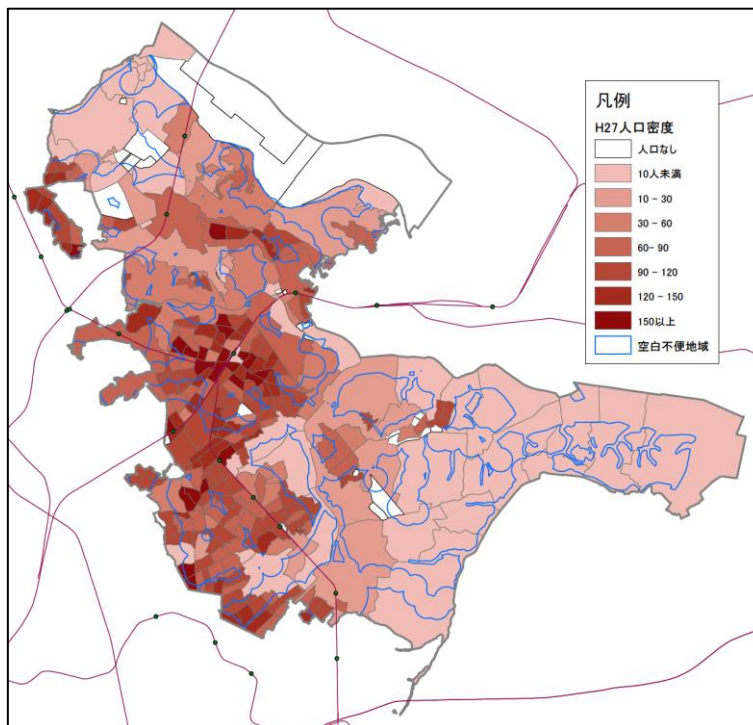


資料：柏市の将来人口推計

### ②地区別密度

- 中央地域 柏駅周辺～南部地域で150人/ha以上
- つくばエクスプレス 柏の葉キャンパス駅以南で60人/ha以上の地区が広がる

■人口分布状況(2015(平成27)年)



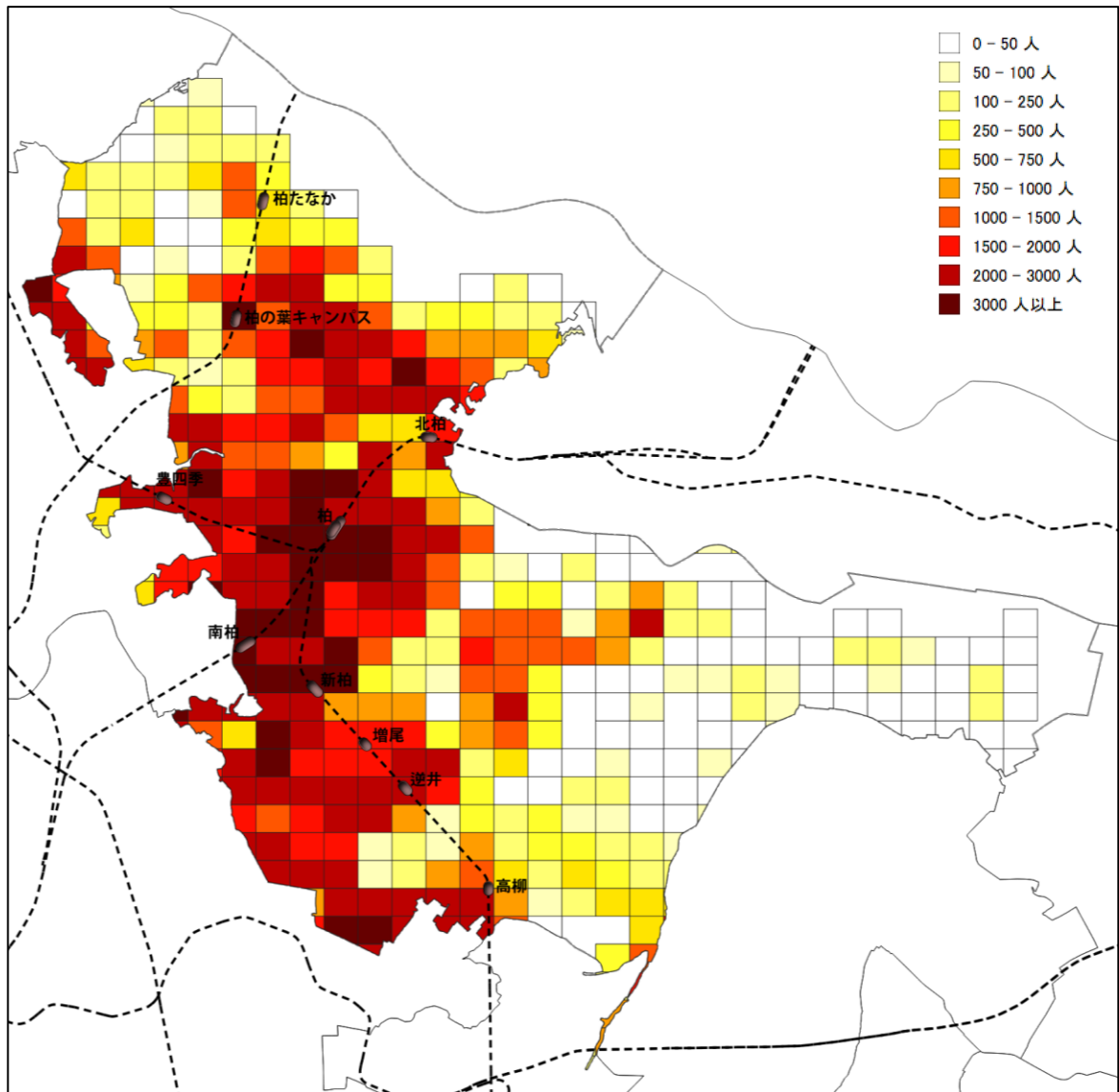
資料：国勢調査



### ③将来推計人口

●北部地域・柏の葉キャンパス駅周辺、中央地域・JR常磐線柏駅～南柏周辺で人口集積が進むと予測

■図 将来推計人口分布状況(2040(令和22)平成52)年

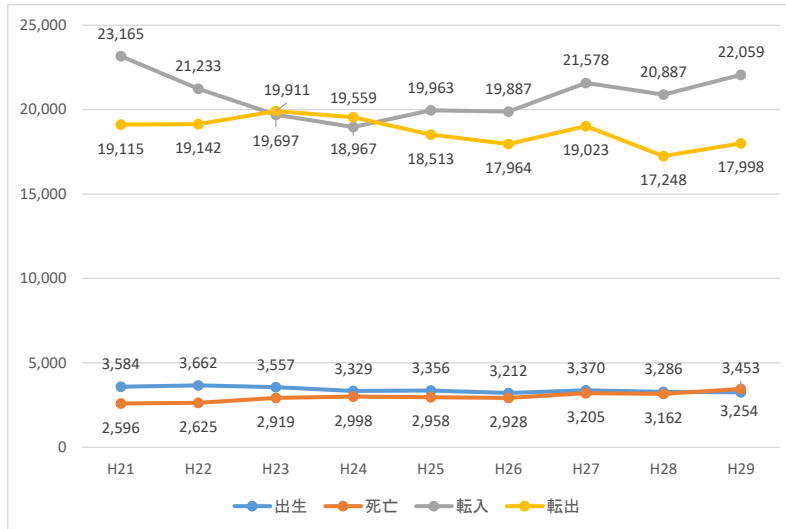


資料:国土交通省 国土数値情報

#### ④人口動態

- 自然動態（出生・死亡）は、ほぼ横ばい
- 転入は、2013（平成 25）年から増加傾向

■図 人口動態の推移

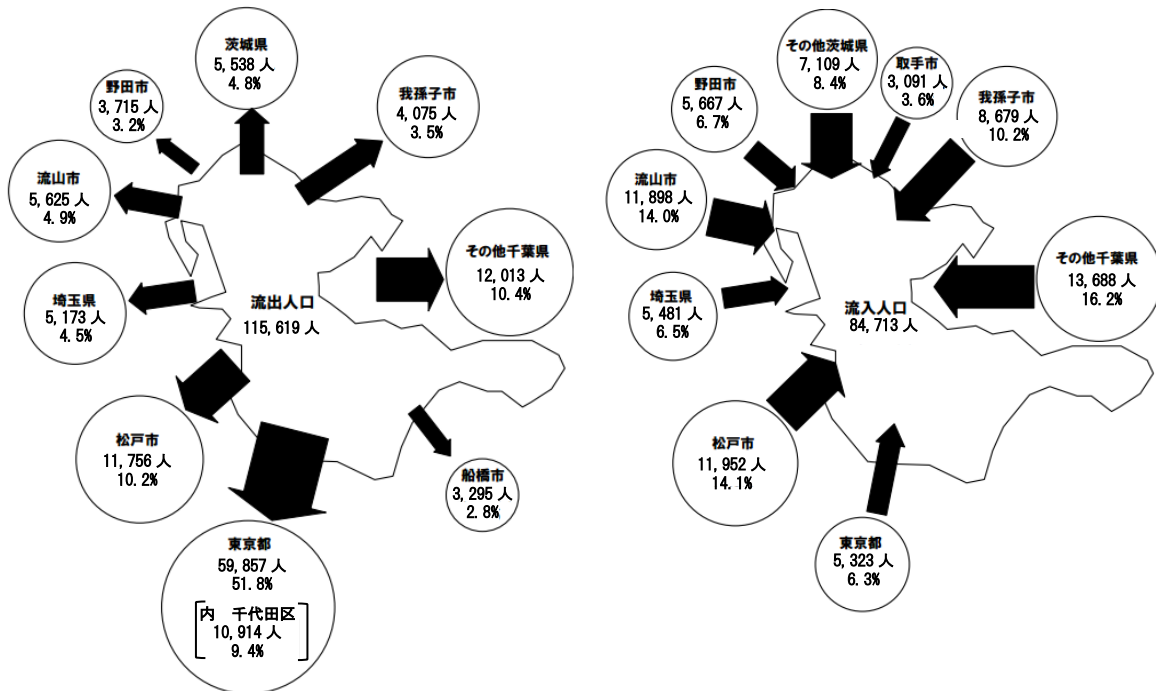


資料：柏市の統計（平成 30 年）

#### ⑤流出・流入

- 流出人口は約 11 万 6 千人・東京都への流出が多い
- 千葉県内他市や茨城県等からの流入人口も約 8 万 5 千人と多く、市外から多くの人々が来訪

■図 流出・流入人口

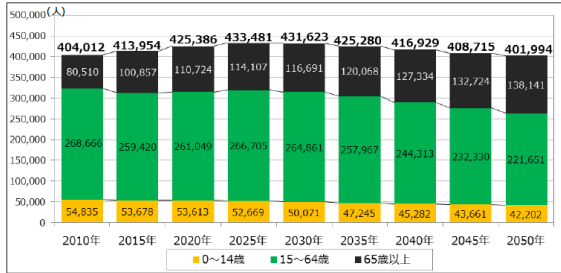


出典：H27 国勢調査

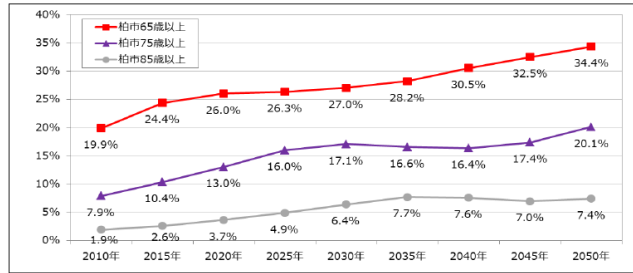
## ⑥高齡化

- 2010（平成 22）年の 65 歳以上の割合は 19.9%となっているが、2015（平成 27）年で 20%を超え、2040（令和 22）年では市の大半が 30%を超え、一貫して増加傾向
- 東部地域において高齡化が進行

■ 図 将来年齢3区分別人口の推移



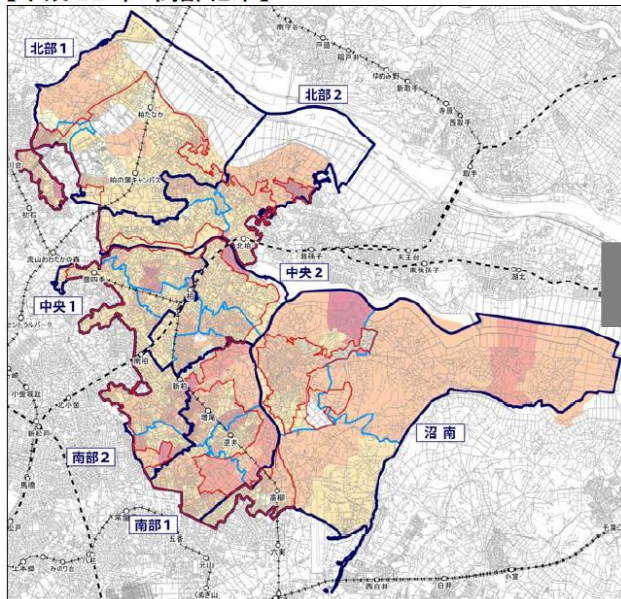
■ 図 65 歳以上、75 歳以上、85 歳以上人口の割合の推移



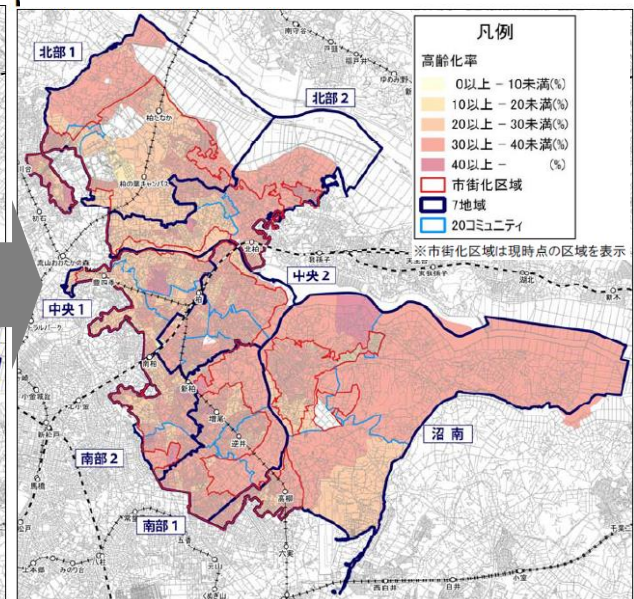
出典：柏市の将来人口推計

■ 図 高齡化率の変化

【平成 22 年 高齡化率】



【令和 22 年 高齡化率】

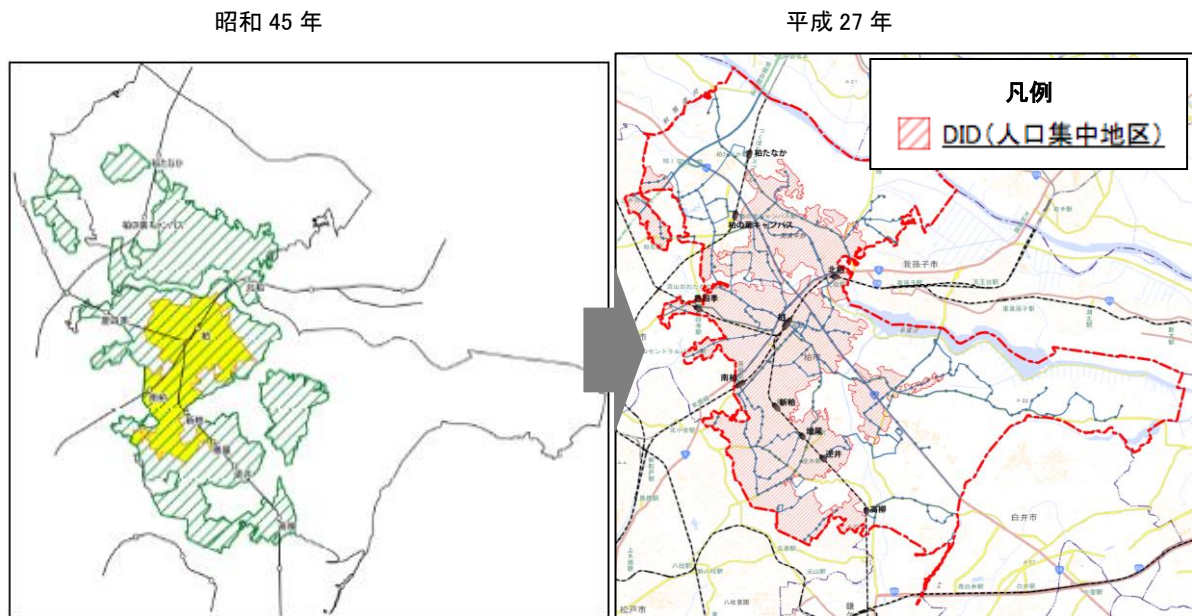


出典：第 1 回 柏市立地適正化計画策定検討会議資料（一部加工）

## (2) 土地利用

### ①土地利用現況

- 昭和45年の線引き開始以降、市街化区域面積は1.2倍
- 市街化調整区域は、山林農地が広がり、既存集落が点在
- 市街化区域のおおむね全域がDID地区（人口集中地区）



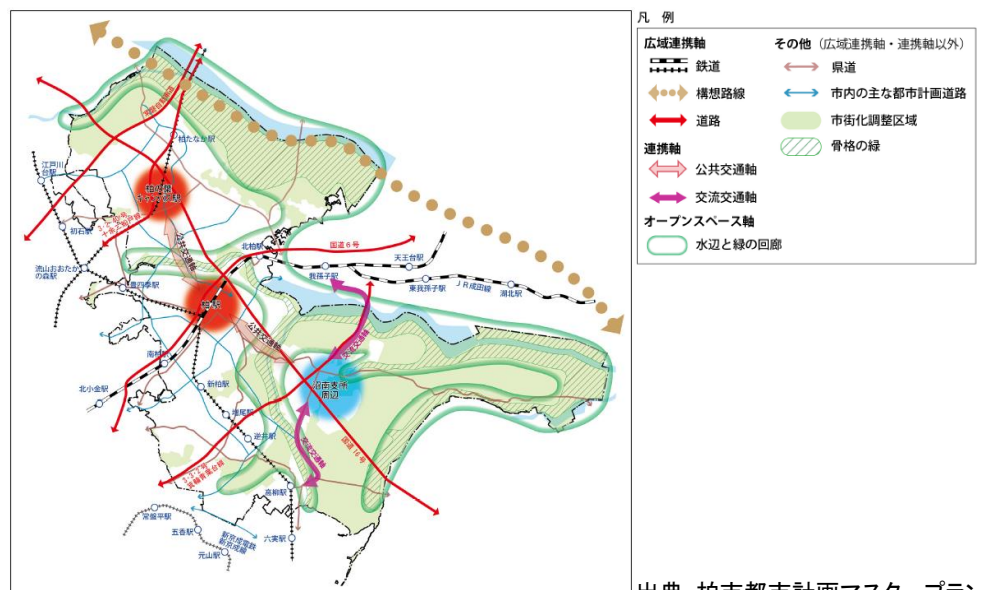
出典：柏市都市計画マスタープラン

資料：国土交通省 国土数値情報

### ②将来土地利用構想

- 「都市計画マスタープラン」において、柏駅、柏の葉キャンパス駅周辺を都市拠点に、各鉄道駅周辺地区を生活拠点として位置づけている
- 広域幹線道路、鉄道を広域連携軸と位置づけ、広域連携拠点と各拠点を連携する公共交通軸などを連携軸と位置づけている

■図 将来都市構造図(軸)

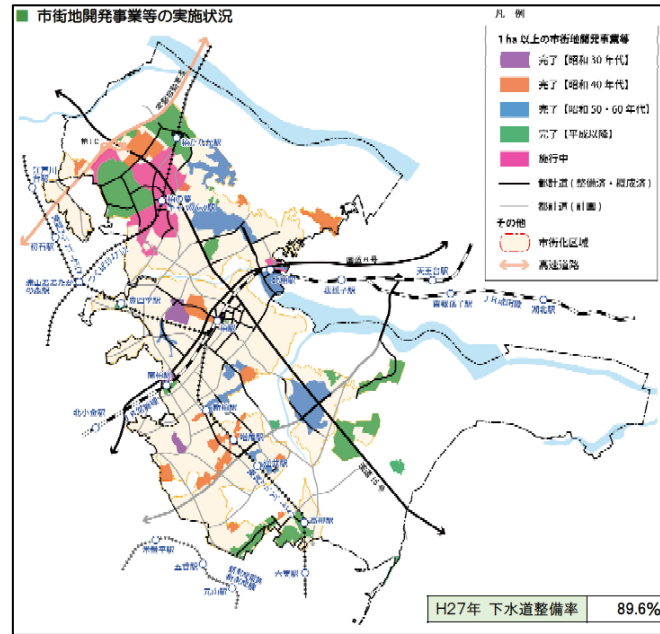


出典：柏市都市計画マスタープラン

### ③市街地整備

- 昭和30年代に大規模住宅団地が整備、その後も市街地開発事業などが進行中
- つくばエクスプレス開通後、沿線における大規模開発が進められており、特に柏の葉キャンパス駅周辺では、公・民・学連携の先進的なまちづくりが進められている

■図 市街地開発事業等の実施状況



出典：柏市都市計画マスタープラン

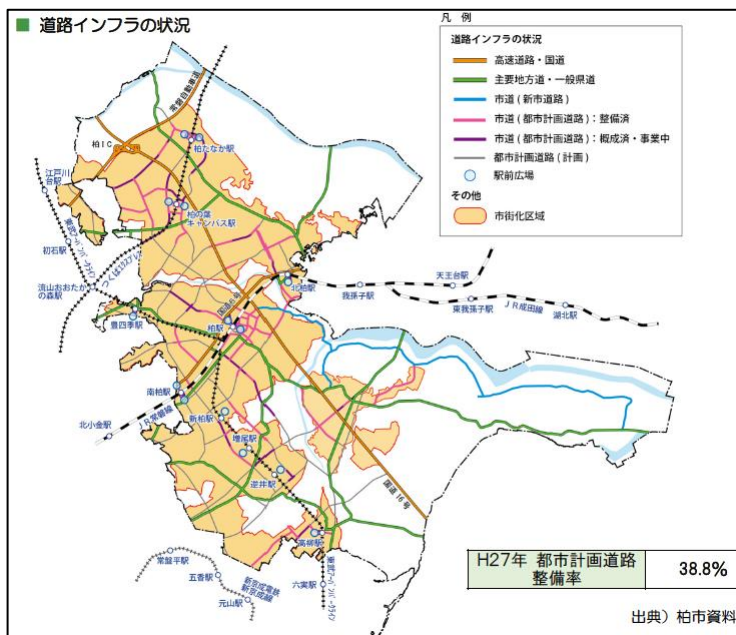
### (3) 道路環境整備と施設立地

#### ①都市計画道路及びその他主要道路の整備状況

- 広域幹線道路として、南北に国道16号、東西に国道6号が走る
- 都市計画道路整備率が近隣市より低い

■図 道路インフラの状況

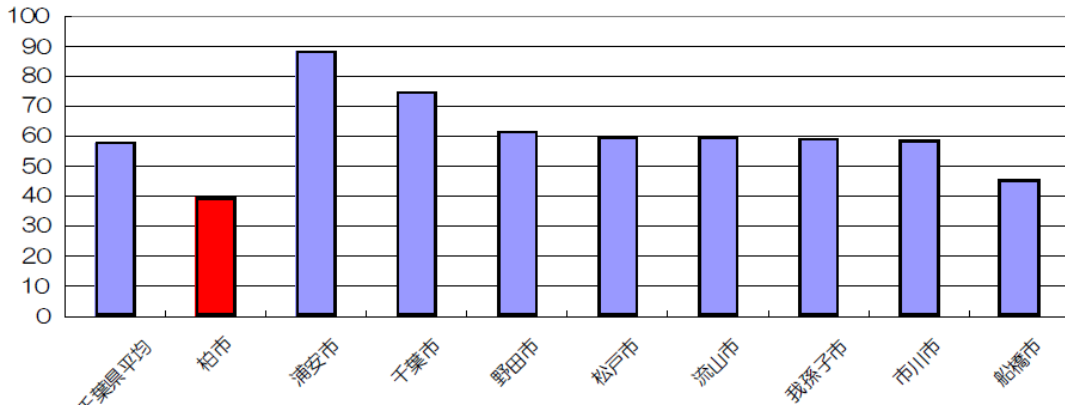
■図 都市計画道路整備状況(2017(平成29)年度)



出典：柏市都市計画マスタープラン

出典：柏市地域公共交通網形成計画

図 0-35 他市と比べる柏市の都市計画道路整備率



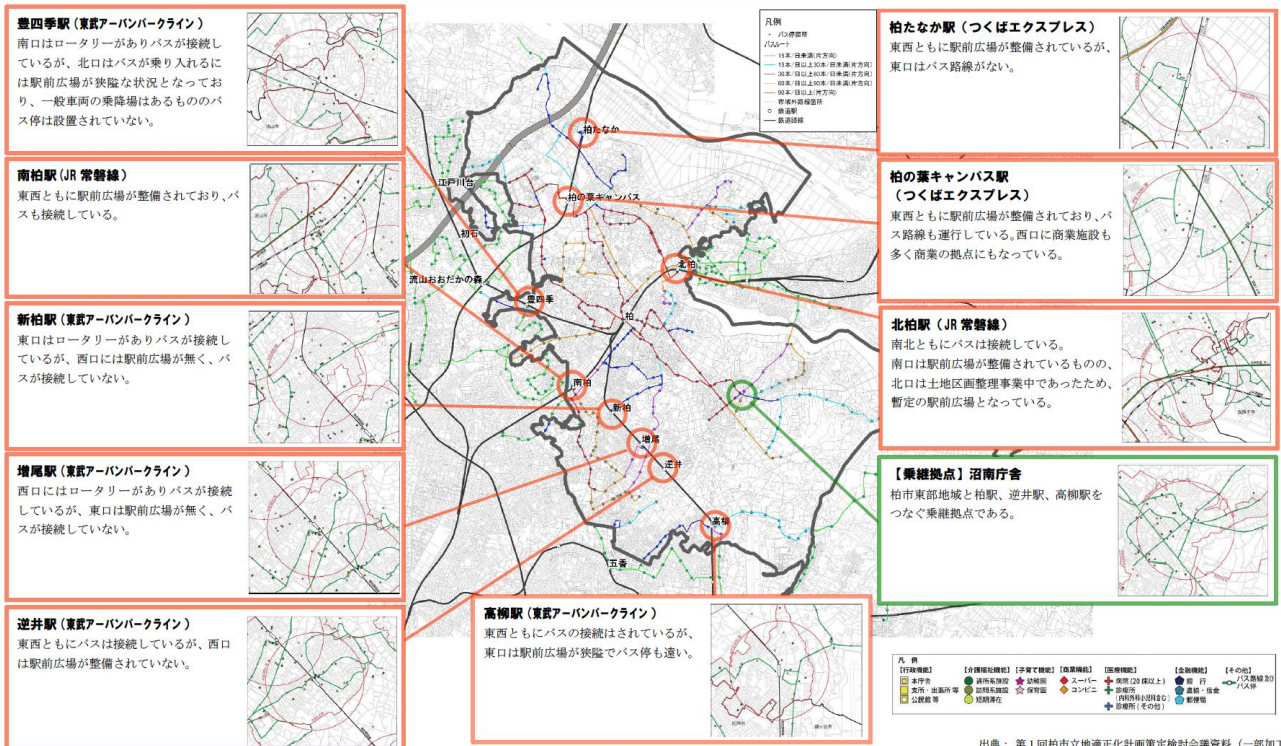
出典：第3次柏市都市計画道路整備プログラム(2017年6月)

② 駅前広場、駐車場、交通安全施設の整備状況

- 東武アーバンパークライン各駅では、駅方側のみしか駅前広場が整備されていない
- 沼南庁舎に隣接してバス乗継場が整備済
- 柏駅西口には、バスの到着時刻案内（バスロケーションシステム）を設置

■ 図 交通結節点の状況

○東武アーバンパークラインの駅では駅前広場が十分に整備されておらず、また鉄道駅までのアクセス道路が不十分です。また、バス路線が駅の片側にしか接続していません。  
○沼南庁舎に隣接して東部地域と柏駅、逆井駅、高柳駅をつなぐバスの乗継場が整備されているものの、周辺施設は充実しておらず、利便性が低いため、今後ふれあい交流拠点にふさわしい拠点の整備が必要です。



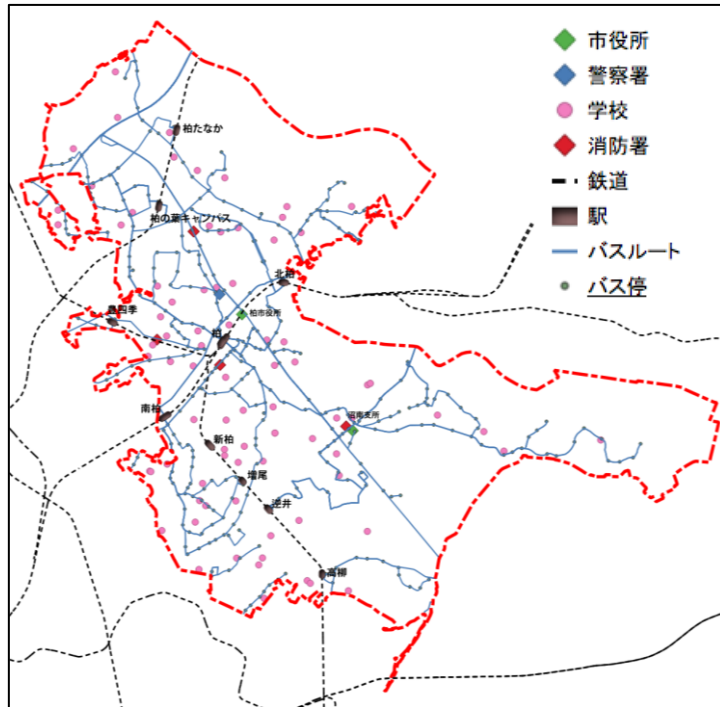
出典：第1回柏市立地適正化計画策定検討会議資料（一部加工）

出典：柏市地域公共交通網形成計画

### ③生活利便施設（医療機関、商業施設等）の立地状況

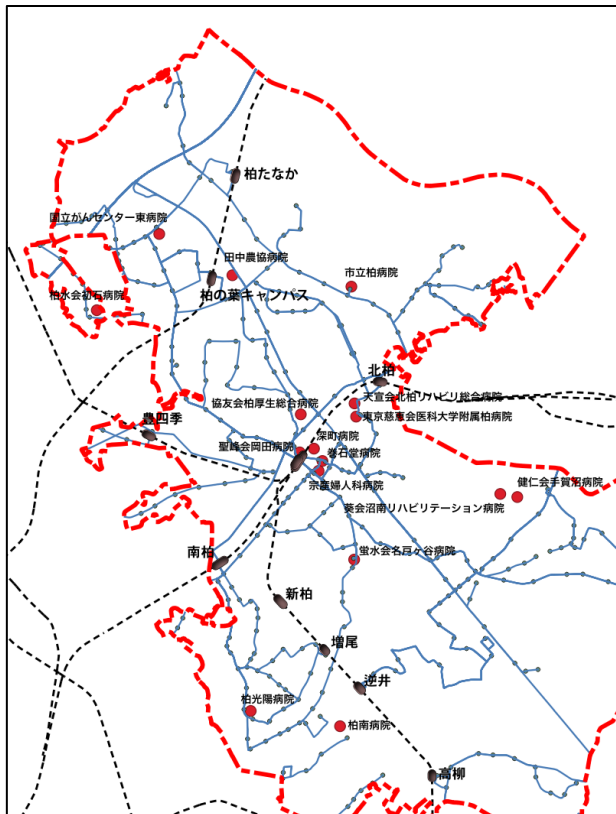
- 市役所等の公共施設、病院は、柏駅周辺を中心に市内に点在
- 学校は、市内に点在
- 大型商業施設は、柏駅・柏の葉キャンパス駅周辺と国道沿いに立地

■図 公共施設分布状況

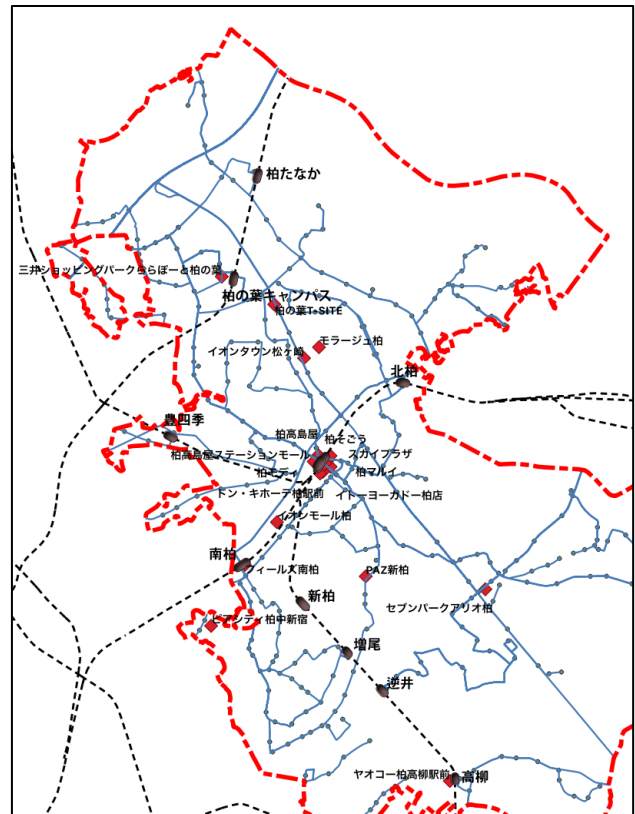


資料:国土交通省 国土数値情報

■図 医療施設の分布



■図 大型商業施設の分布



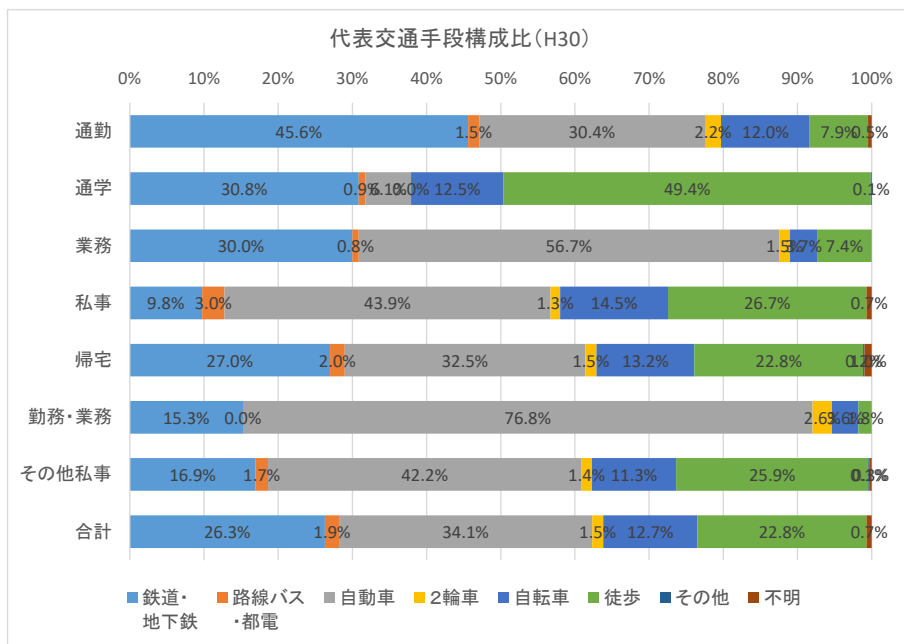
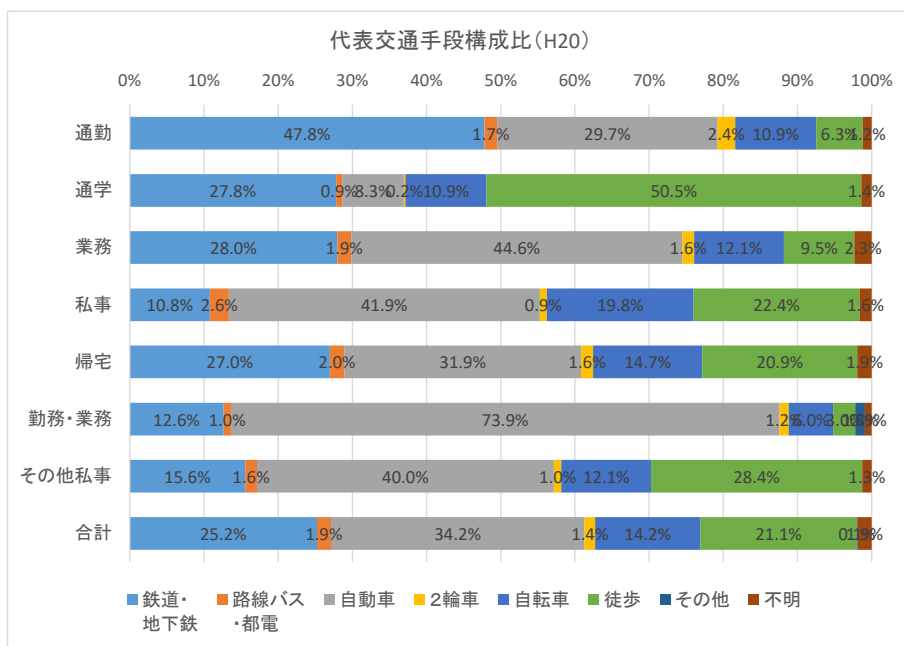
資料:国土交通省 国土数値情報

## 2-2 本市の交通特性分析

### (1) 交通流動特性

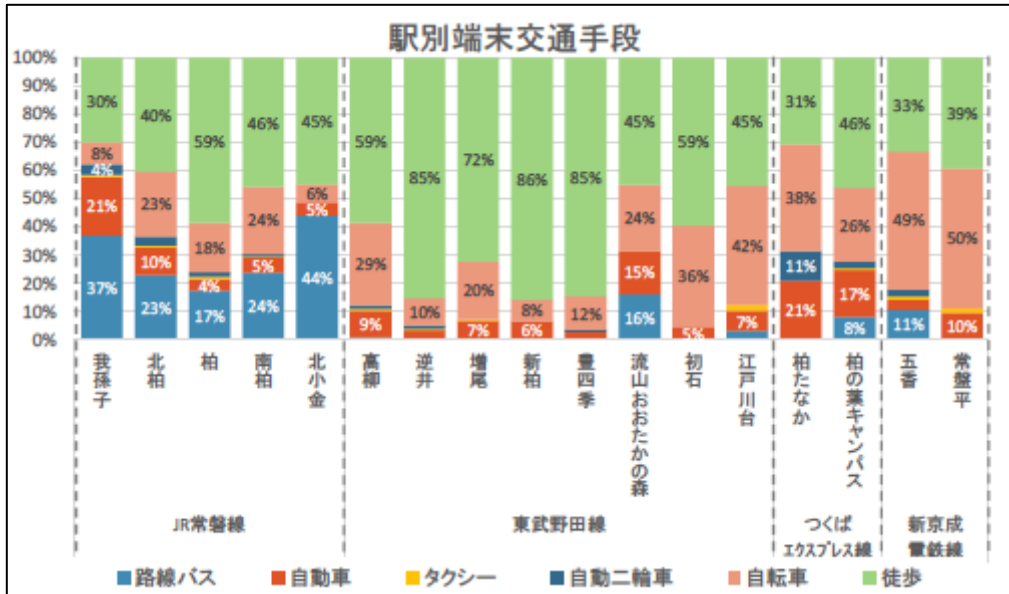
- 代表交通手段は「徒歩」、「鉄道」が増加、「自転車」が減少している他はほぼ横ばい。
- JR常磐線柏駅の端末交通手段は「徒歩」が最も多く59%
- 「路線バス」利用は、JR常磐線で多く20%程度
- 東武野田線各駅の端末交通手段は「徒歩」が多い
- 東武野田線各駅における「路線バス」利用はほとんど見られない。
- つくばエクスプレス各駅は「自転車」利用が多い
- 乗用車の登録台数は横ばい、軽自動車は増加傾向

■図 代表交通手段



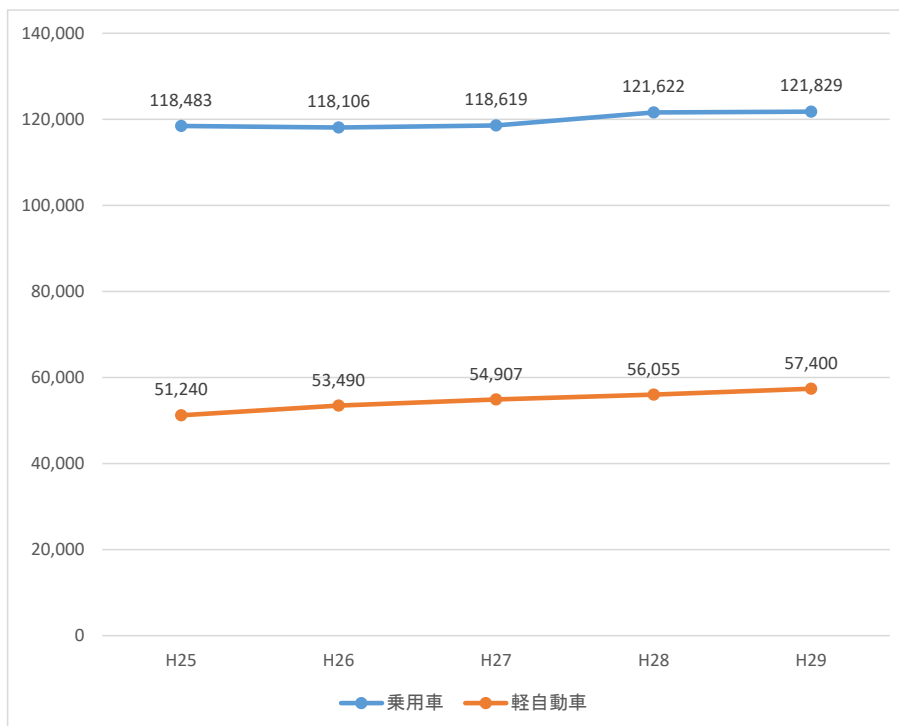


■図 駅別端末交通手段(H20)

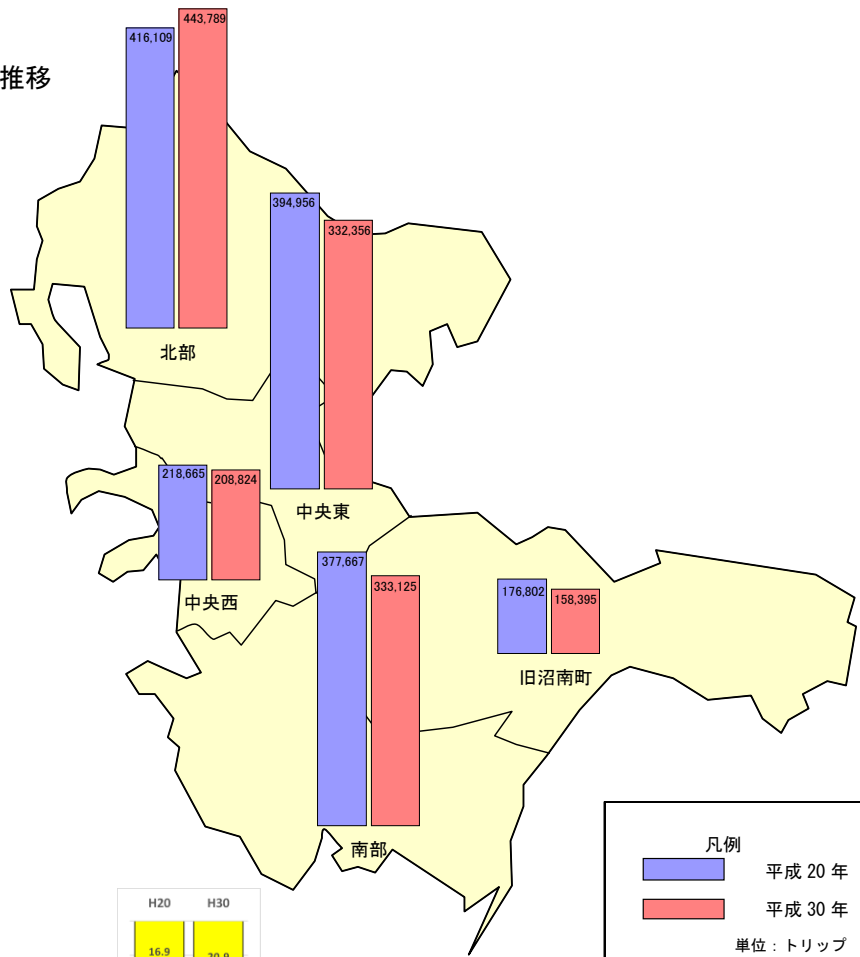


出典: 柏市地域公共交通網形成計画

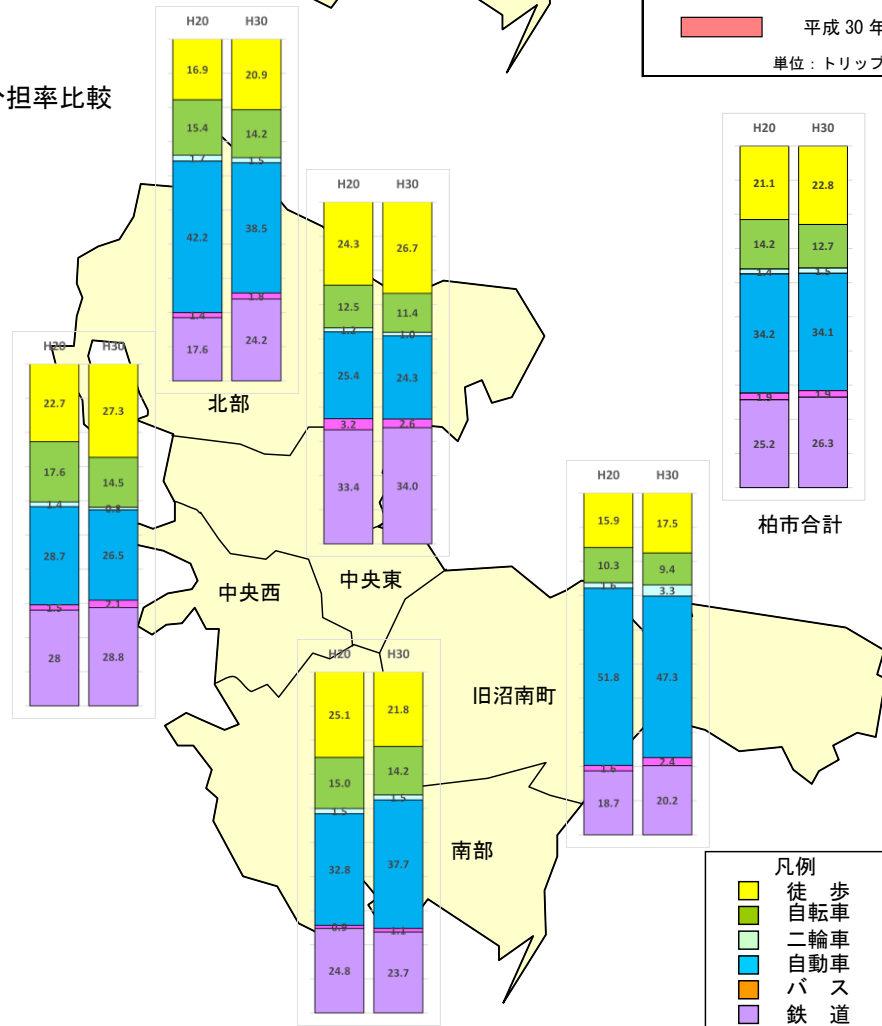
■図 自動車登録台数の推移



■地域別発生集中交通量の推移



■地域別代表交通手段分担率比較



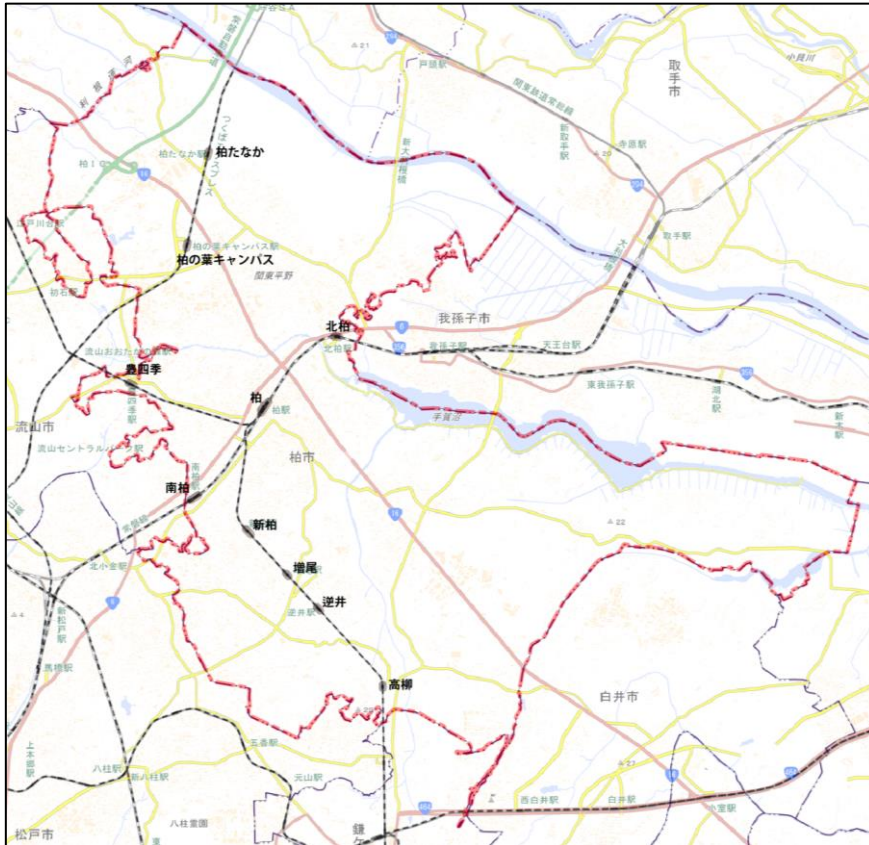
出典：平成 20・30 年東京都市圏パーソントリップ調査

## (2) 市内公共交通機関

### ① 鉄道

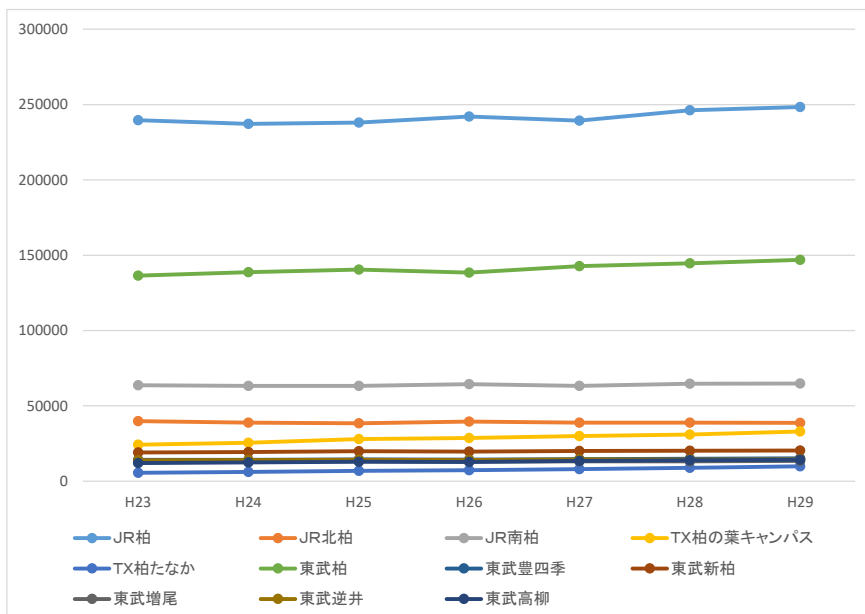
- 市内の駅は11駅で、柏駅を中心に、JR常磐線、東武野田線、北部地域につくばエクスプレスが走る
- 平成23年からの乗降客数は、JR柏駅、東武鉄道柏駅、TX柏の葉キャンパス駅で8,000人以上増加

■ 図 市内の鉄道



資料:国土交通省 国土数値情報

■ 図 市内各駅の乗降客数の推移



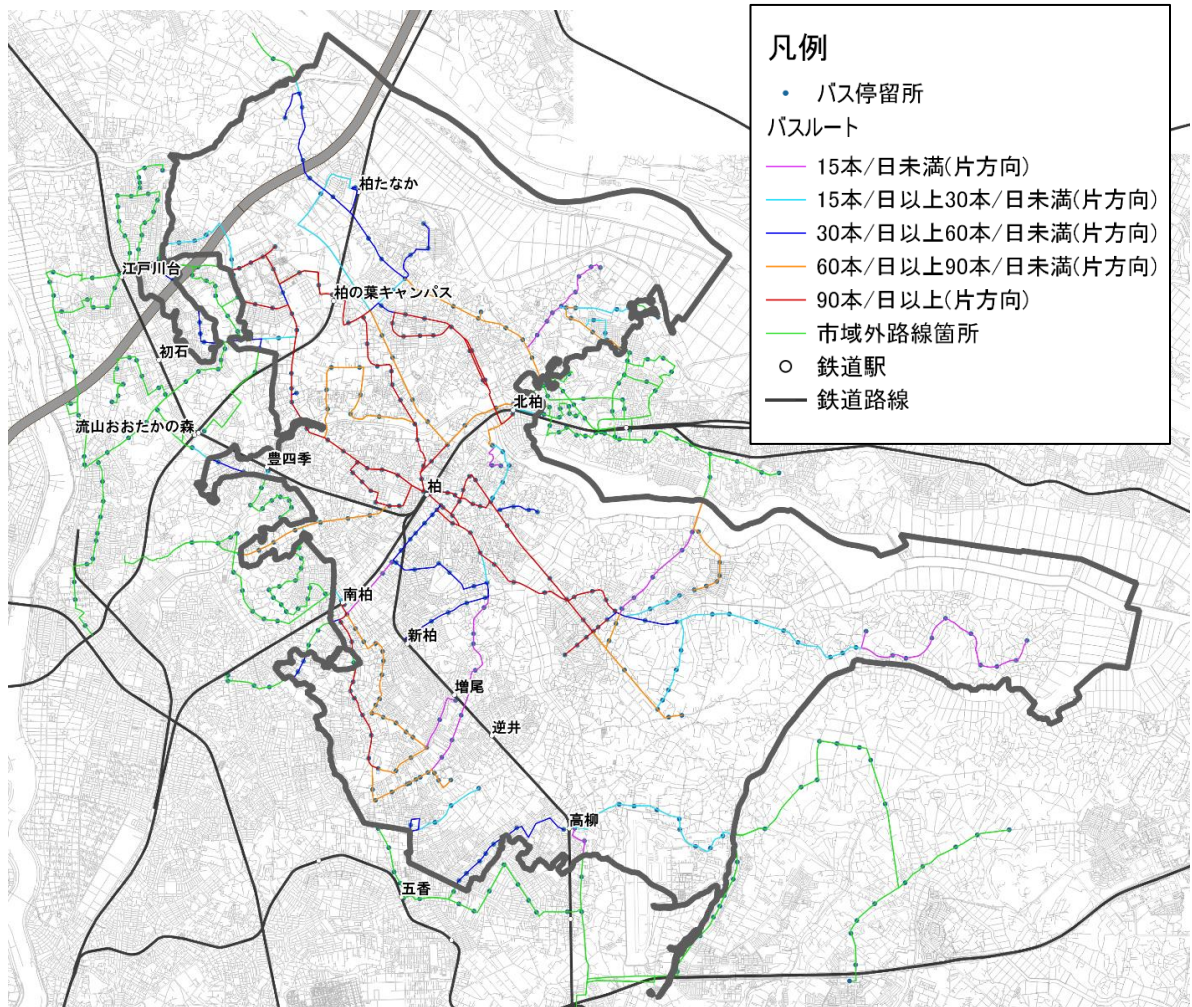
資料:国土交通省 国土数値情報

## ②バス

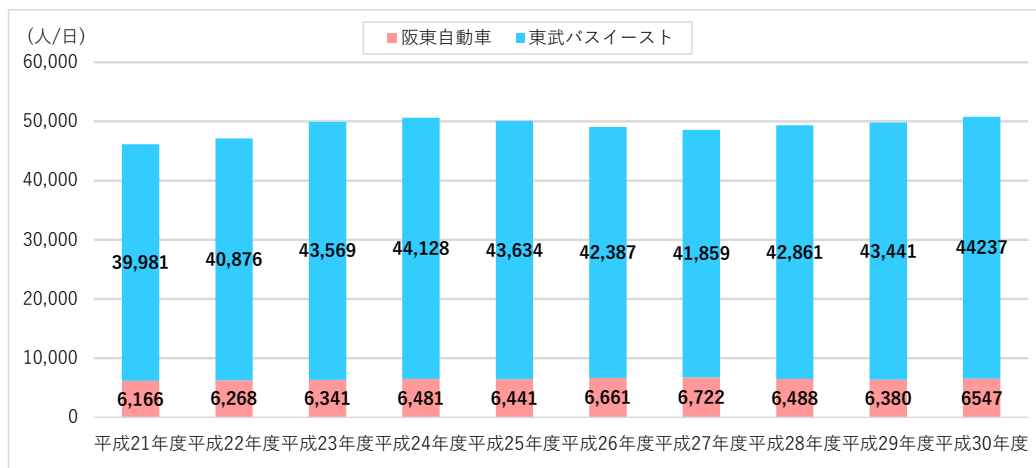
### ア. 路線バス

- 路線バス事業者：東武バス・阪東自動車・松戸新京成バス・ちばレインボーバス・流山ぐりーんバス・あびバス
- 柏駅発着の路線は「60本以上90本未満」、「90本以上」が多い
- 市内を運行する主なバス事業者の事業者全体での1日あたりのバス利用者は横ばい

■ 図 バス路線及び本数



■ 図 バス利用者数の推移



## イ. コミュニティバス

- 路線バスの運行が少ない東部地域、南部地域では、「かしわ乗合ジャンボタクシー」・「予約型乗合タクシー「カシワニクル」」が運行
- 「かしわ乗合ジャンボタクシー」利用者数は横ばい
- 「予約型乗合タクシー「カシワニクル」」の利用者数は3.9倍（H25⇒H29）

■図 ジャンボタクシー・カシワニクル路線図



### ■かしわ乗合ジャンボタクシー

運行日：毎日運行

系統：沼南コース [沼南庁舎バス乗継場～逆井駅・高柳駅～沼南庁舎バス乗継場]

南増尾コース [南部老人福祉センター～南増尾～南部老人福祉センター]

逆井コース [南部老人福祉センター～南部近隣センター～南部老人福祉センター]

運賃：大人200円・小学生100円・障害者100円

(乗継の場合、乗継券を発行：大人100円・小学生50円・障害者50円)

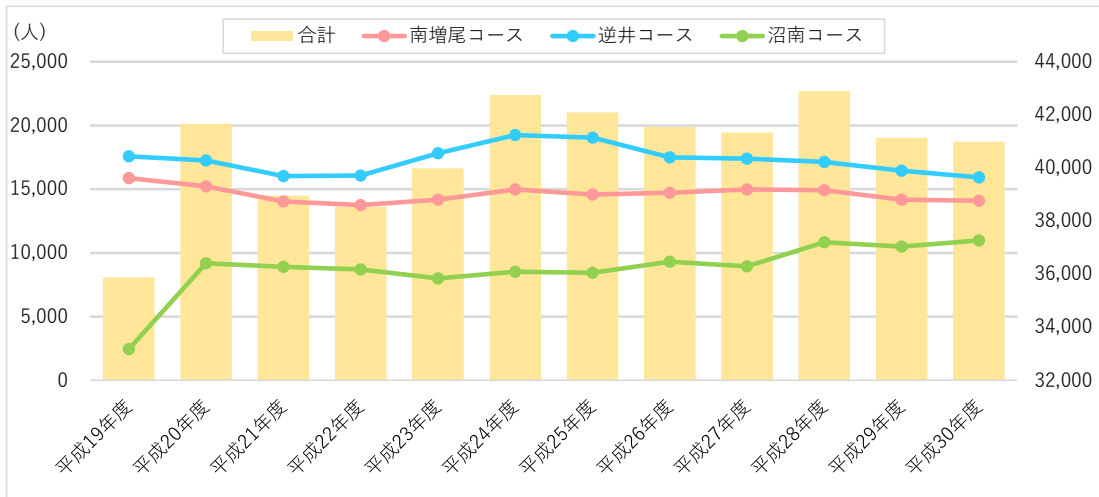
### ■予約型乗合タクシー「カシワニクル」

運行日：月曜日～土曜日

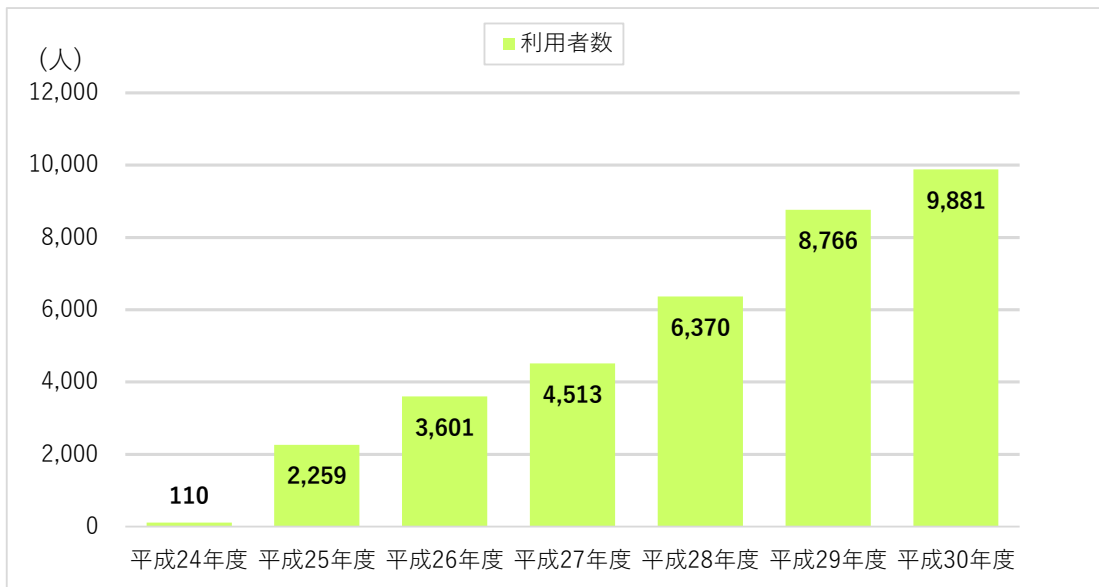
<b>A 区域</b> ：大井、大井新田、大島田、大津ヶ丘1～4丁目、五條谷、塚崎、塚崎1～3丁目、緑台、箕輪、箕輪新田、若井、若井新田、金山、手賀の杜1～5丁目、若白毛、鷺野谷、鷺野谷新田、風早1～2丁目、藤ヶ谷の一部(国道16号の北東(手賀沼)側のみ)
<b>B 区域</b> ：曙橋、泉、泉村新田、片山、片山新田、水道橋、千間橋、染井入新田、手賀、手賀新田、布瀬、布瀬新田、柳戸
<b>区域外におけるその他の乗降場所</b> ：東武野田線逆井駅、ケアハウス沼南の里
※ A・B区域を出発又は目的地とする場合のみ利用可

- ・事前に会員登録が必要
- ・乗降場所は区域内指定箇所のほか、逆井駅、ケアハウス沼南の里

■ 図 「かしわ乗合ジャンボタクシー」の利用者数の推移



■ 図 「カシワニクル」の利用者数の推移



### ③タクシー

●市内のタクシー事業者は 12 社

■表 柏市のタクシー事業者

事業者名	住所	車両数	最寄駅
飛鳥交通千葉(株)	柏市十余二254-507	32	柏・柏の葉キャンパス
(株) 柏タクシー	柏市豊四季712-8	80	南柏
エミタスタクシー柏(株)	柏市宿連寺415-8	44	北柏・新柏
(有)北柏交通	柏市花野井909-3	30	柏の葉キャンパス
合同タクシー(株)	柏市十余二313-249	34	柏・柏の葉キャンパス
沼南タクシー	柏市大島田122	22	逆井
(有) 染谷交通	柏市北柏2丁目11-9	23	北柏
千葉タクシー(株)	柏市東1丁目3-12	65	柏
(有) 東邦タクシー	柏市豊四季306	22	豊四季
(有)千代田観光タクシー	柏市十余二313-400	11	柏の葉キャンパス
富士タクシー(有)	柏市豊四季129-10	29	豊四季
柏個人タクシー	柏市大青田598	29	豊四季

出典:H31 タクシー運営委員会会員名簿(平成31年4月1日)

### ④高速バス

●東武バスイースト・京浜急行バス：柏駅 ⇄ 羽田空港（上り9本、下り13本）  
 （柏駅西口と羽田空港を結ぶ高速バス 柏の葉キャンパス駅、流山おおたかの森駅等を經由）

【柏駅西口 ⇒ 流山おおたかの森 ⇒ 羽田空港】

●成田空港交通・仙台交通：成田空港 ⇄ 松島海岸（上下1本）

（成田空港と仙台・松島を結ぶ夜行バス 柏駅、西船橋駅等を經由）

【松島海岸 ⇒ 仙台駅前 ⇒ 柏駅 ⇒ 西船橋駅 ⇒ 成田空港第3ターミナル】

**柏駅西口〜 羽田空港線**

東武バスイースト 京浜急行バス

**好評快走中!!**

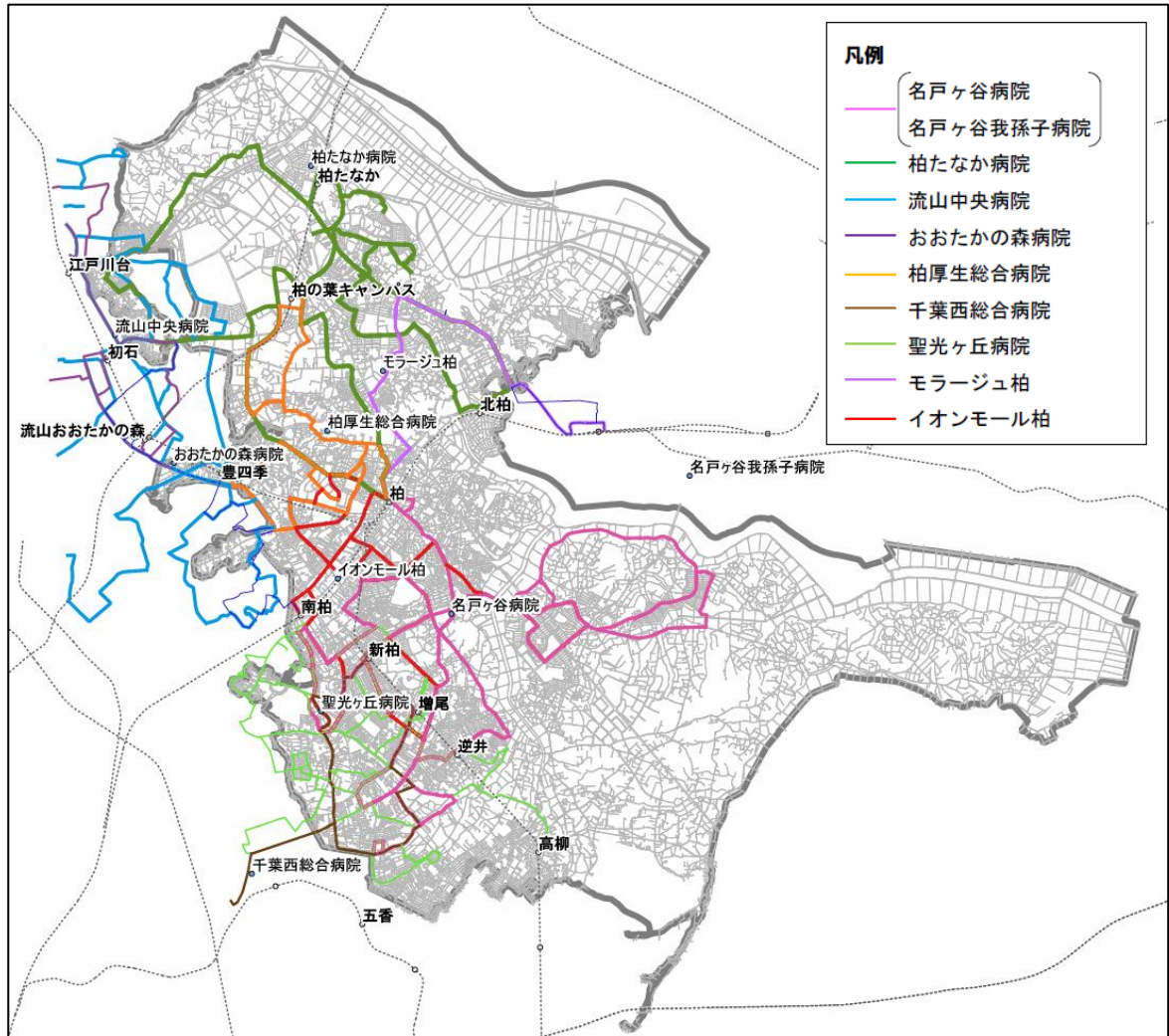
ご乗車のバス停から羽田空港まで  
 ゆったり座って乗り換えなし。  
 直通バスでスピーディー。

ザ・クレストホテル前  
 向原住宅  
 三間  
 柏の葉キャンパス駅西口  
 (2番のりば)  
 センター  
 国立がん研究センター  
 羽田空港

### ⑤企業バスの状況

○市内西側を中心として、病院や商業施設への交通手段として、市内で10路線が運行

■図 企業別バス路線図

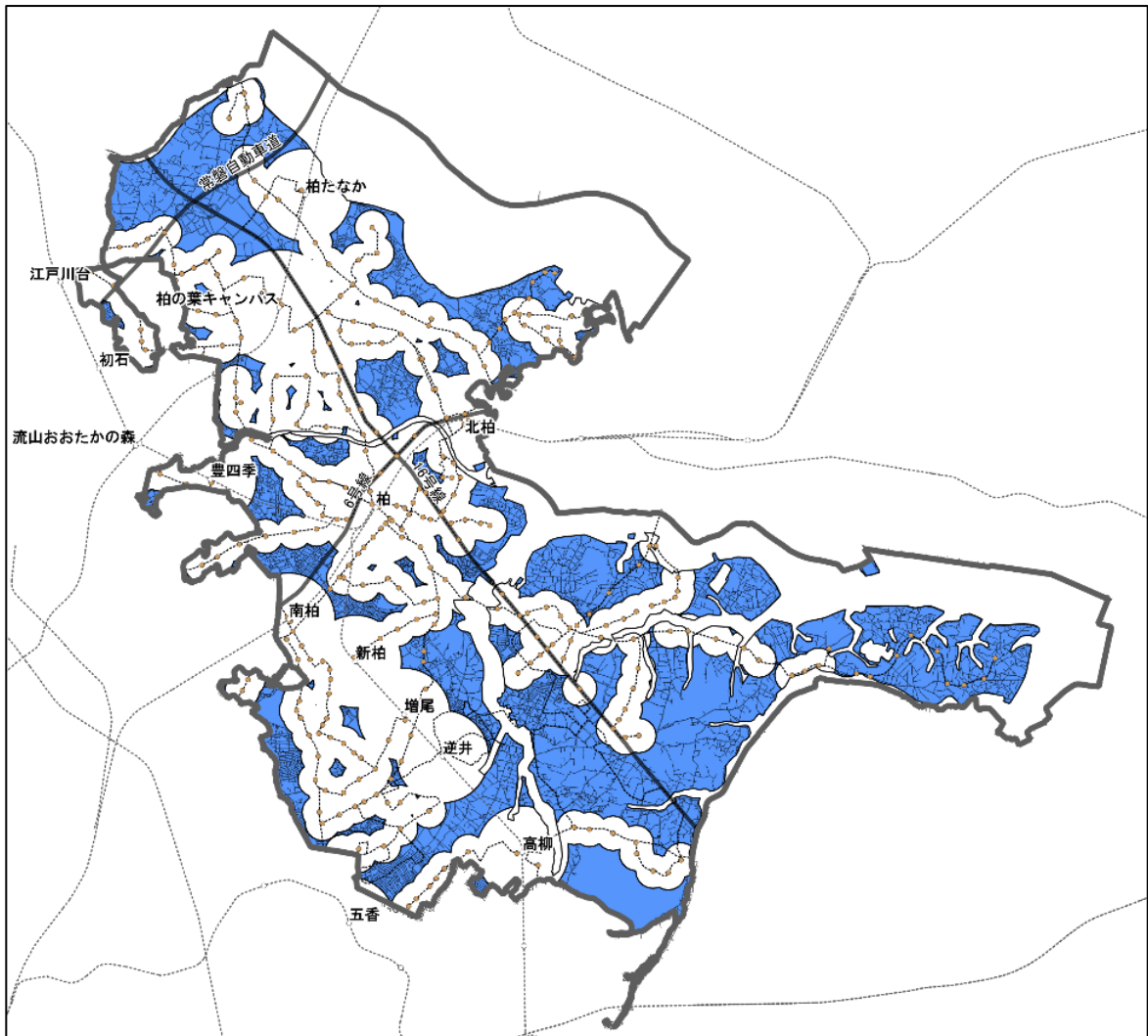




## (2) 交通空白不便地域

- 鉄道駅から 800m、バス停から 300m の範囲を抽出
- 東部地域、南部地域に広がる

■ 図 公共交通不便・空白地域

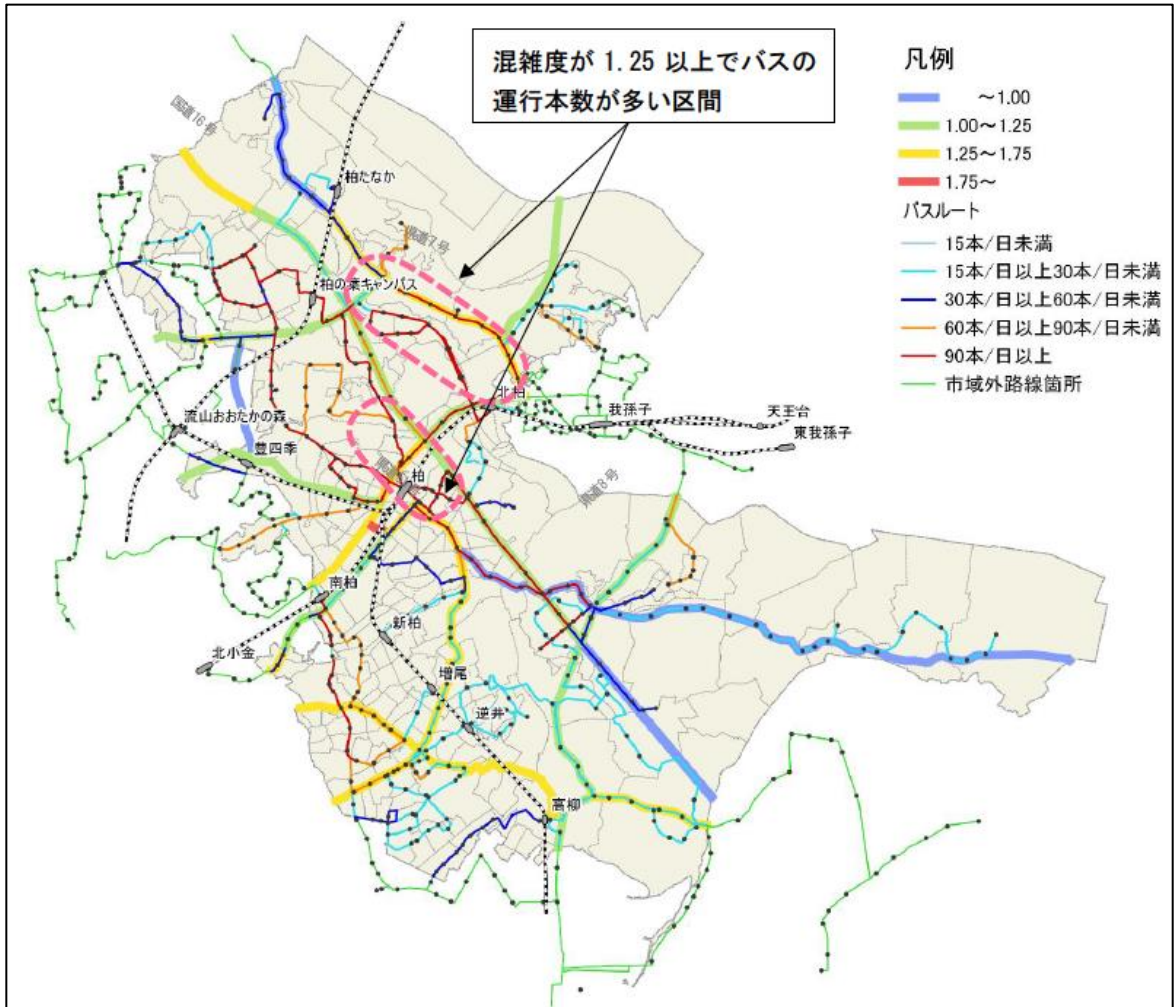


出典：柏市地域公共交通網形成計画

### (3) 自動車交通量

- 国道6号、国道16号、県道7号、県道51号で混雑度が1.25以上の区間があり、慢性的な渋滞が発生
- 地域別の発生集中交通量は、北部、南部、旧沼南町で増加

■図 混雑度の状況



出典：柏市地域公共交通網形成計画

## 2-3 上位・関連計画

### (1) 千葉県計画

#### ①千葉県総合計画（平成29年）

【活力ある県土の基盤づくり】

●交流基盤の強化

- ・公共交通については、成田空港と都心・羽田空港間のアクセスの更なる改善を図るとともに、県内と都心とのアクセス利便性の向上等、交通網の充実・強化に向けた検討を進めます。また、事業者への経営支援等による鉄道・バス路線の維持・確保や、駅のバリアフリー化の推進など、利便性・安全性の向上に取り組みます。

●人と環境にやさしい住まい・まちづくりの推進

- ・人口減少の進展や都市の低炭素化などに対応するため、生活に必要な施設を駅周辺や地域拠点に集積させ、公共交通などによりアクセスしやすい、コンパクトで持続可能な集約型都市構造の実現を図るとともに、広域道路ネットワークの波及効果等による地域の活性化を目指し、県民の誰もが安心して快適に暮らすことができ、魅力あふれる生活空間の創出を図ります。

- 公共交通機関のバリアフリー化については、国が定めた基本方針による目標の達成に向け、引き続き関係機関と連携し、市町村や事業者に対する効果的な補助を行い、整備を促進します。また、道路や公共施設などについては、バリアフリー化やユニバーサルデザインの普及を図ります。

#### ②千葉県総合戦略（平成27年）

【“安全・安心な暮らし”がかなう千葉づくり】

●快適で暮らしやすいまちづくり

- ・医療、福祉、子育て、商業及び共公益施設等の生活に必要な施設を駅周辺や地域拠点に集積させ、公共交通等によりアクセスしやすいコンパクトな集約型都市構造を目指す。このため、都市計画区域マスタープラン等の都市計画の見直しを行うとともに、市町村に対して立地適正化計画策定等の支援を行う。また、コミュニティバスの導入等の地域公共交通ネットワークの形成に向けた市町村の取組に対して支援を行う。

- 都市機能の集約化の推進
- 都市計画の見直し
- 市町村の立地適正化計画策定等の支援
- 市町村の地域公共交通網形成計画策定等の支援

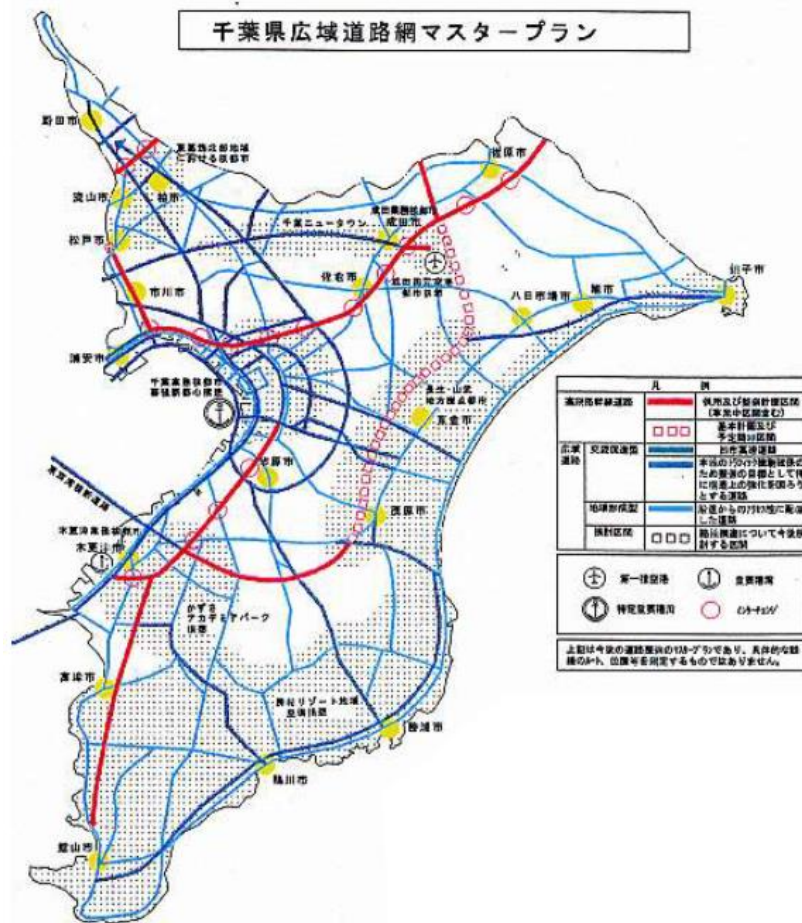
### ③広域道路整備基本計画（平成10年）

#### ●道路整備の目標

- ・ 県都1時間構想：将来的に県内の主要都市から県都千葉市までの到達時間を1時間に近づけるという目標に向けた道路網の整備構想。
- ・ 高速道路アクセス30分構想：県内どこからでも、最寄りの高速道路インターチェンジまでほぼ30分で結ぶ道路網の整備構想。
- ・ プロジェクトの支援：県レベルのプロジェクトへのアクセスを強化し、この効果を全県に波及させる。
- ・ アクアラインの有効活用：東京湾アクアラインの効果を活かすネットワークを形成する。

#### ●当面の重点整備区間の考え方

- ・ 高規格幹線道路など、全国や首都圏とのネットワークを形成する路線
- ・ 高規格幹線道路の連絡となる路線・区間
- ・ 他都県との交流を促進する路線・区間
- ・ 地域高規格道路として位置づけられる路線
- ・ 県内主要都市相互を連絡する路線・区間
- ・ 容量の拡大などによる渋滞対策と機能強化が必要とされる区間
- ・ プロジェクトを支援し地域活性化に資する路線・区間
- ・ 隘路を解消する路線・区間



## (2) 柏市計画

### ① 柏市第五次総合計画（平成 27 年）

#### 【分野別計画】

#### ●安全・円滑な交通環境の確保

（施策実現によって目指す市の姿）

- 市民が快適に利用できる交通体系や交通環境の整備が進んでいて、市内外の移動がより円滑になっています。また、安全性も高まっていて、交通渋滞や交通事故の少ないまちづくりが進んでいます。

#### ●公共交通の利便性向上

□取組内容：市内外への移動をより円滑にするため、鉄道やバスの公共交通機関の利用環境及び利便性向上を一層促進します。

- 重点事業： 1 鉄道の利便性向上  
2 バス交通等の利便性向上

#### ●鉄道の利便性向上

□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。

#### ●バス交通等の利便性向上

□事業内容：バス交通等の利便性向上を図るため、公共交通網形成計画を策定し、バスを中心とした交通の充実を図るとともに、バス事業者との連携の下でバス利用環境の整備を進めます。

## ②柏市都市計画マスタープラン（平成 30 年）

### ●都市づくりの目標

#### 【目標 1 利便性や住環境が確保された持続可能なまち】

- ・鉄道駅等の拠点への都市機能の集積など、拠点の役割に応じた立地の適正化や、拠点へ移動しやすい公共交通ネットワークの構築に併せて、公共交通の利便性が高い地域における居住の持続や、既存の郊外住宅地におけるオープンスペースの有効活用等を通じた、良好な住環境の形成を促進することにより、持続可能なまちを目指します。

### ●全体構想

#### 【交通体系】

#### □目標 1：利便性や住環境が確保された持続可能なまち

- ・日常生活に必要な介護福祉、子育て、商業などの都市機能が集積している拠点に、高齢者を始めとした利用者が容易にアクセスすることができるよう、居住地と拠点地域を結ぶ効率的な公共交通ネットワークの構築を通じた、公共交通のさらなる利便性の向上に努めます。

#### □目標 2：多くの人が行き交う活力あふれるまち

- ・都市拠点やふれあい交流拠点を相互に連絡する公共交通軸の整備や、市内外からふれあい交流拠点へのアクセス性を向上させることにより、交流機能を強化します。
- ・柏駅周辺の駅前広場・歩行者系道路の整備や交通体系の見直しにより回遊性の向上を図ることで、快適な歩行者空間やまちのにぎわいを創出します。

#### □妄評 3：誰もが安心して快適に過ごせるまち

- ・災害発生時に道路が緊急車両の通行、物資輸送、避難路、延焼遮断帯等として機能するよう整備を推進します。
- ・公共交通の利便性を向上することによる自家用車から公共交通への利用の転換の促進や、交差点改良等の自動車交通円滑化により、エネルギー消費量の削減を通じた低炭素化を推進します。

### ●公共交通の利便性向上

#### 【バス交通等の利便性向上】

- ・コンパクト・プラス・ネットワークの考え方を踏まえながら、市民ニーズに対応した効率的で利便性の高いバスサービスの提供を目指して、道路や駅前広場の整備に併せたバス路線の再編成を推進します。
- ・バス路線を補完するかしわ乗合ジャンボタクシー、予約型相乗りタクシー「カシワニクル」については、市民ニーズ等を踏まえたサービスの提供を推進します。
- ・都市拠点やふれあい交流拠点を連携し、交通機能を強化する公共交通軸における、バスロケーションシステムや、需要量に合わせてより輸送力の高い公共交通サービスを提供するための新たな公共交通システムの導入の可能性の検討に加え、幹線バスと支線バスによる交通ネットワークにおける、ITS（高度道路情報システム）※を活用した次世代公共交通の導入を検討します。
- ・高速バス路線については、多様なニーズに対応するため、空港アクセスの強化や新たな路線の可能性を検討します。

### ③柏市立地適正化計画

#### ●公共交通ネットワークの方針

##### 【鉄道】

- 本市には、3路線と10駅があり、市内の拠点間の移動だけでなく、JR常磐線とつくばエクスプレスは都心部へ、東武野田線は埼玉方面や船橋方面へつながる広域性を有した大動脈であるため、これらの鉄道については公共交通ネットワークの主要な軸とします。

##### 【バス】

##### (公共交通軸)

- 「都市拠点」間や「ふれあい交流拠点」へつながる交通ルートについては、両拠点の特性を活かした非日常の拠点性をより一層高めることにより交通需要を持たせ、相互に活性化を図ることが重要です。
- そのため、拠点の形成による交通需要の増加とともに、都市拠点・ふれあい交流拠点間を結ぶバス交通については、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、利便性の高い幹線バス路線となるよう目指します。

##### (交流交通)

- 沼南支所周辺は、沼南支所や大規模商業施設といった広域的に核となる都市機能が集積すると共に、その周辺では、農業を主体とした観光・レクリエーションの振興を目指し、道の駅しょうなんを中心とした様々な取組を進めています。
- そのため、それら施設への市内外からのアクセス性の向上を図るため、その玄関口となる高柳駅と我孫子駅からのバス路線は、利便性を確立する等により『交流交通』として形成を進めます。

##### (フィーダー系統)

- 生活拠点や暮らしの小拠点については、それぞれの拠点性の継続的な維持・向上を行う必要があり、駅前広場の整備や、拠点内の市街地に存在する空地を転回広場に活用する等、周辺の路線バスや乗合ジャンボタクシー、デマンド交通が短い運行区間により乗り継げる場所として、効果的なハード整備やネットワークの再編を進めます。

○また、手賀地区等の各所から柏駅へ向かう場合には、一度、沼南支所周辺の乗り継ぎ拠点に集まり、そこから、公共交通軸により柏駅へ向かう等の乗り継ぎも活用しながら、交通ネットワークを構成します。

