

2 現況分析と交通課題の整理



2 現況分析と交通課題の整理

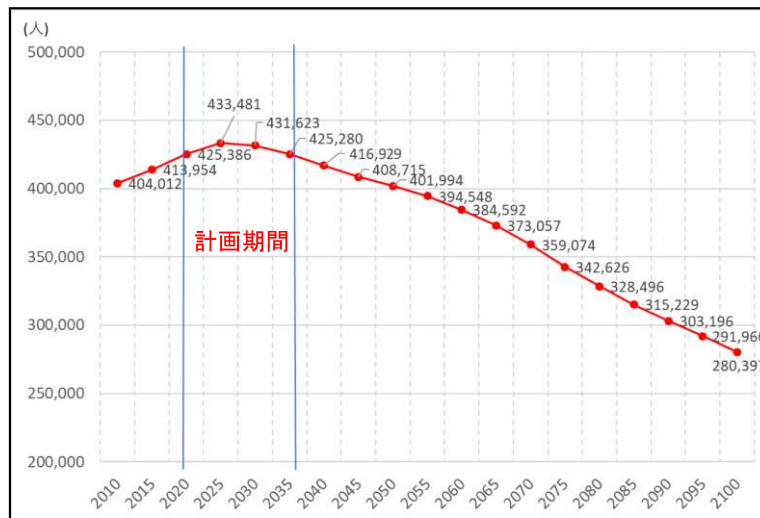
2.1 現況・将来の見通し

(1) 柏市の人口動態

①人口推移

- 令和2（2020）年3月現在の人口は430,625人（柏市 毎月常住人口より）となっています。
- 将来人口は、令和7（2025）年まで増加を続け、433,481人をピークに減少と予測されています。

■ 人口の推移

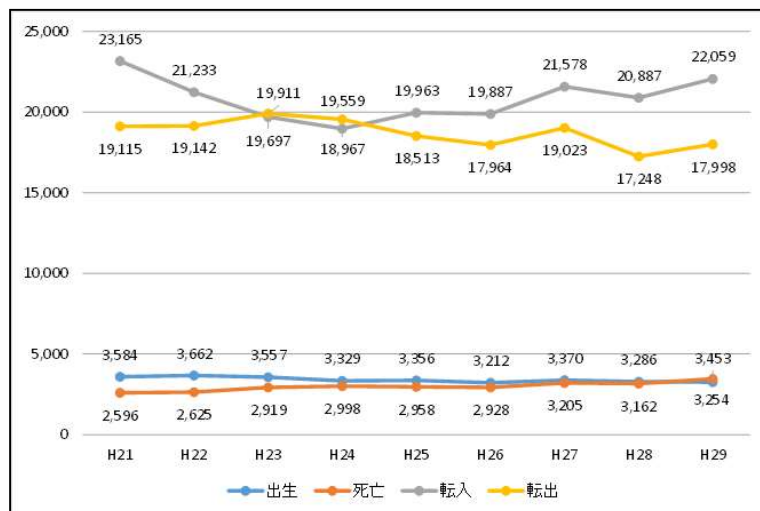


出典：柏市の将来人口推計

②人口動態

- 自然動態（出生・死亡）は、ほぼ横ばいとなっています。
- 転入は、平成25年から増加傾向にあります。

■ 人口動態の推移

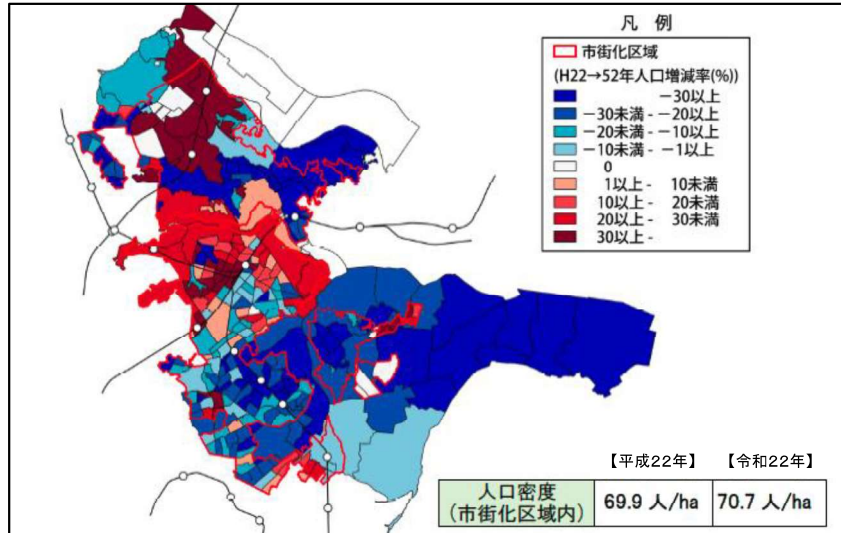


出典：柏市統計書

③将来推計人口

- つくばエクスプレス（以下、TX）沿線、柏駅及び豊四季駅周辺では人口集積が進むと予測されています。一方、南部地域、東部地域では人口の減少が予測されます。

■ 平成22年～令和22年の人口増減率（町丁目別）

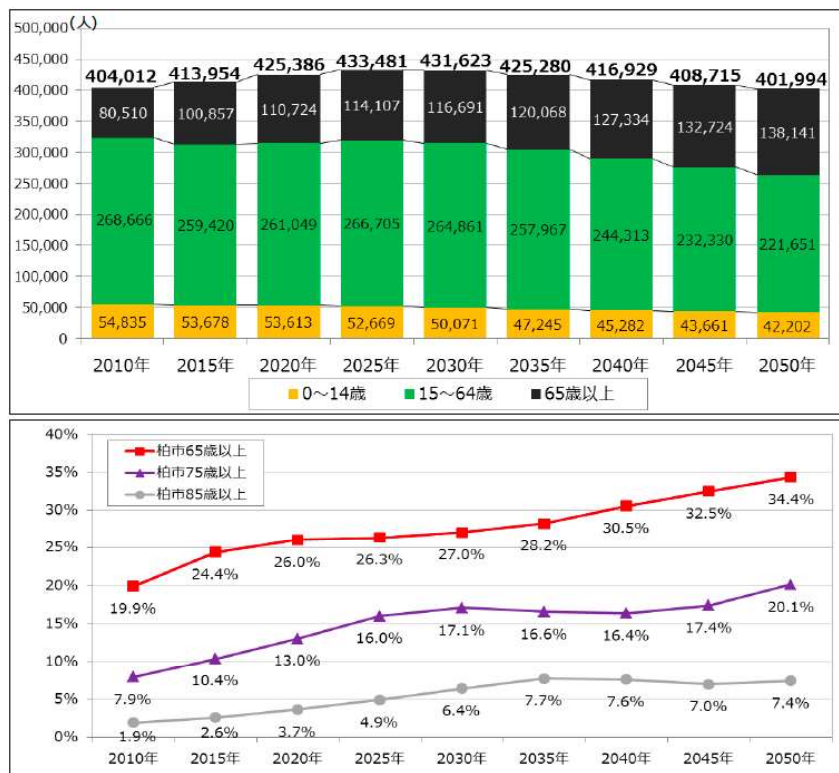


出典：柏市都市計画マスタープラン（H30年）（一部修正）

④高齢化

- 平成22（2010）年の65歳以上の割合は19.9%となっているが、平成27（2015）年で20%を超え、令和22（2040）年には、高齢化率が30%以上となると予測されています。

■ 高齢者の人口推移

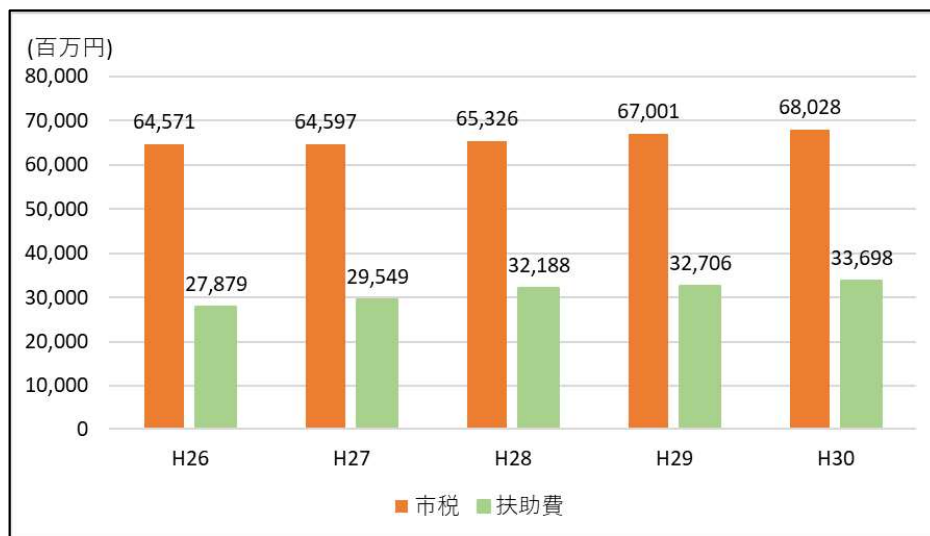


出典：柏市の将来人口推計

(2) 柏市の財政状況

- 生産年齢人口の減少に伴い、今後税収の減少が懸念される中、高齢化に伴う医療費（扶助費）が徐々に増加し、市の全体予算に対する割合が増えています。限られた予算の中で、効率的な公共交通対策を実施することが重要となります。
- 市で運行している交通への財政負担状況をみると、コミュニティバスを運行していた平成24年までは年間3,500万円程度の負担がありましたが、事業の見直しを実施し、平成24年以降はコミュニティバスの運行を「予約型相乗りタクシーカシワニクル」（以下、カシワニクル）の運行に切り替えたことで、利用者数は増加し運行費用が減少しました。今後はこのように既存ストックを有効活用することがより一層求められます。

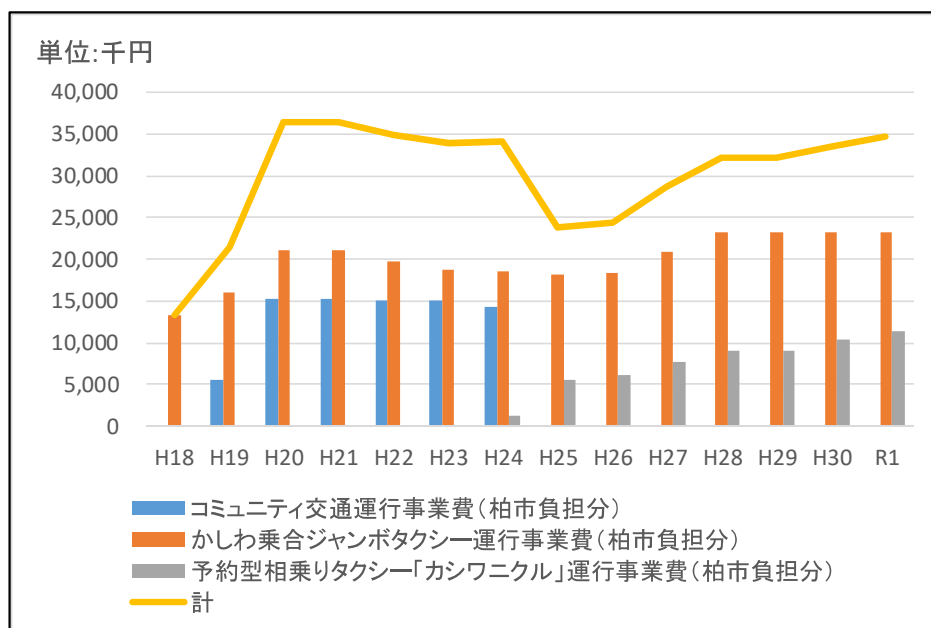
■市税と扶助費



※扶助費：社会保障の1つである高齢者等を対象とした福祉に係る費用

出典：柏市の決算書

■コミュニティ交通の運行における財政負担額



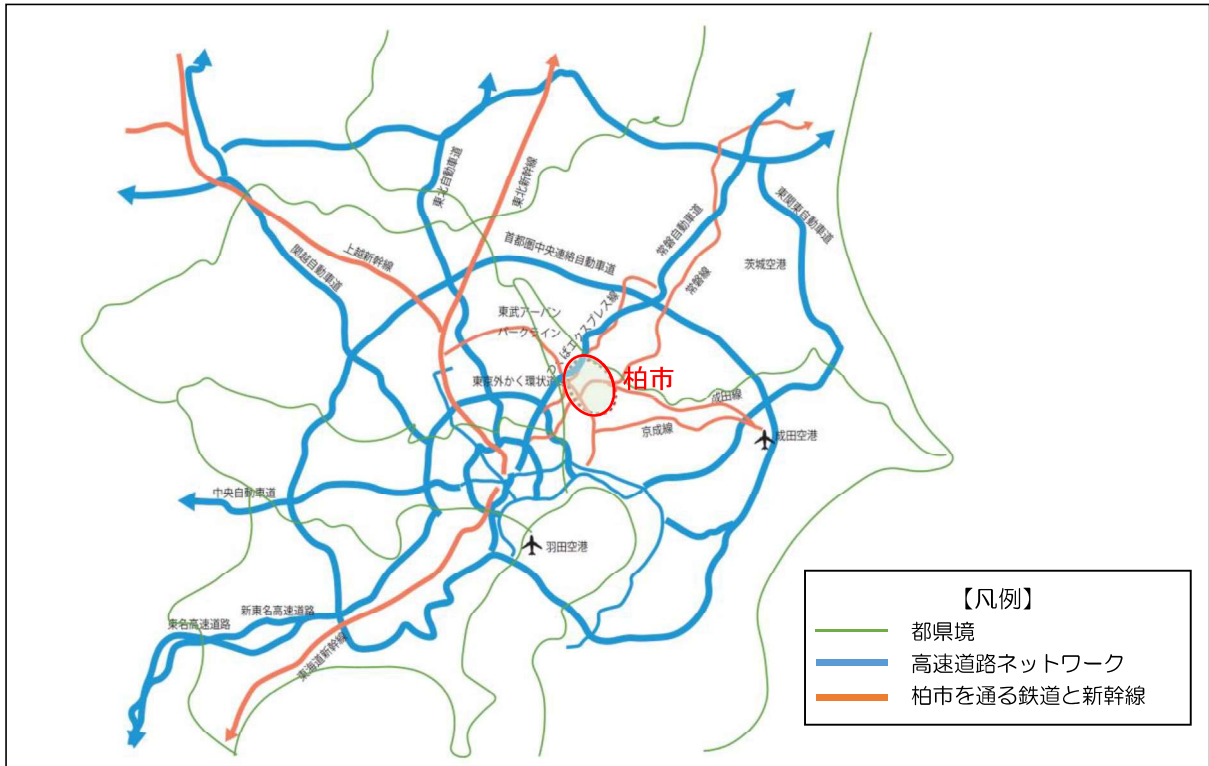
出典：柏市資料

2. 2 交通課題

(1) 広域ネットワークの連携強化 <広域ネットワークの課題>

- 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等を連携軸と位置付けています。
- 柏市の商圈は縮小傾向にあります。千葉県北西部、他県の周辺区域から、多くの方が買物、通勤、通学で柏市を利用しています。また、東京都への通勤の流出も多くなっており、広域からのアクセス視点は重要視されています。

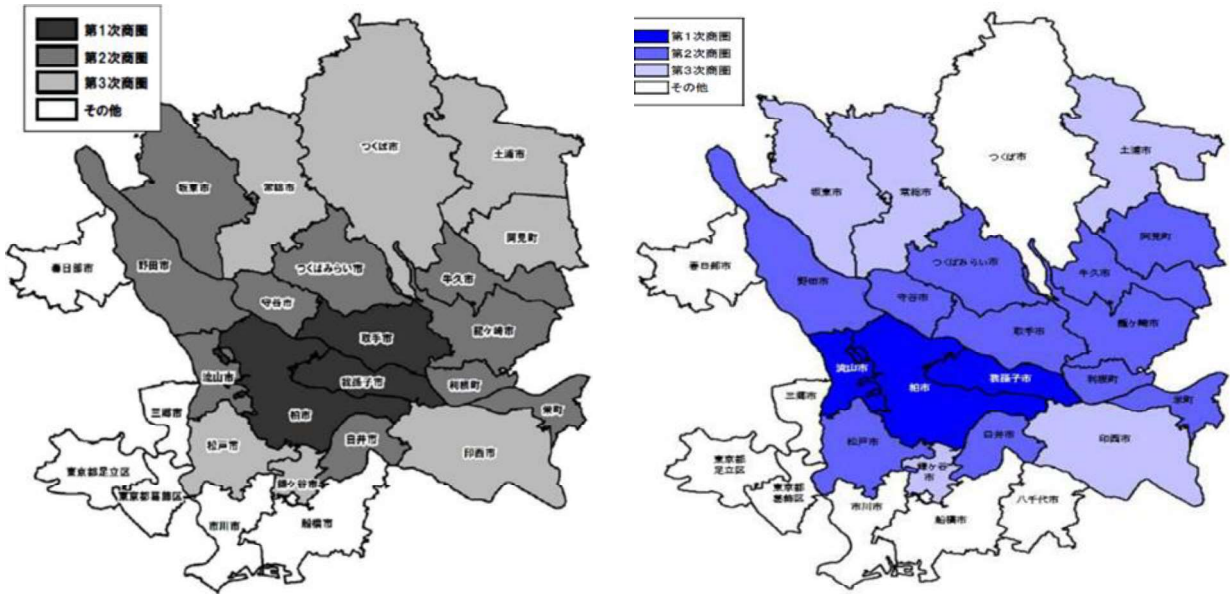
■広域ネットワーク図



■広域ネットワークの現況

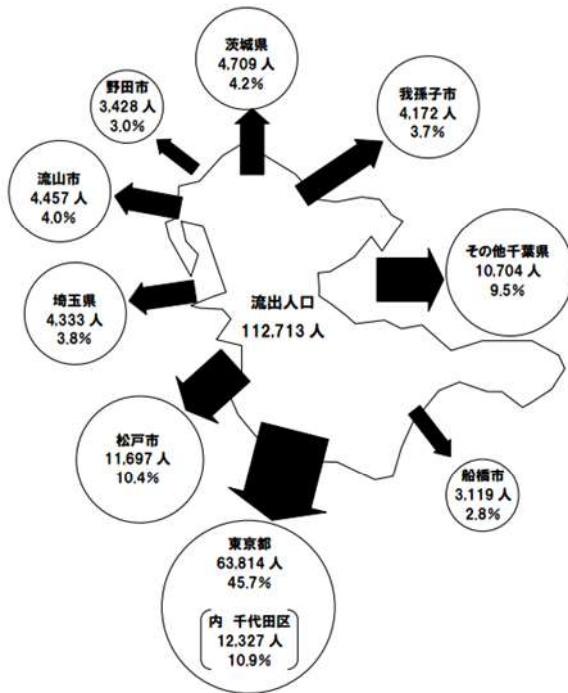
軸	該当路線、道路	現況
東京方向	つくばエクスプレス	利用は年々増加しているが、車両が6両編成ということもあり混雑度が増加
	常磐線	品川駅直通運転開始などで輸送力や利便性が強化
	国道6号	道路の混雑が慢性化
	高速バス（羽田空港）	柏駅→羽田空港（9便） 羽田空港→柏駅（13便）
つくば方向	都市軸道路	整備完了により周辺道路の渋滞の緩和が期待される
成田方向	成田線	運行本数が少ない（1時間に2、3本程度）
	京成成田空港線	東武アーバンパークライン新鎌ヶ谷駅より乗継可能 柏駅から1時間程度
	高速バス（成田空港）	羽田方面に比べ便数が少ない 柏駅→成田空港（1便） 成田空港→柏駅（1便）
環状方向	国道16号	道路の混雑が慢性化
	東武アーバンパークライン	急行運転開始などで輸送力や利便性が強化

■柏市商圈人口の状況（左：平成23年度調査 右：平成28年度調査）

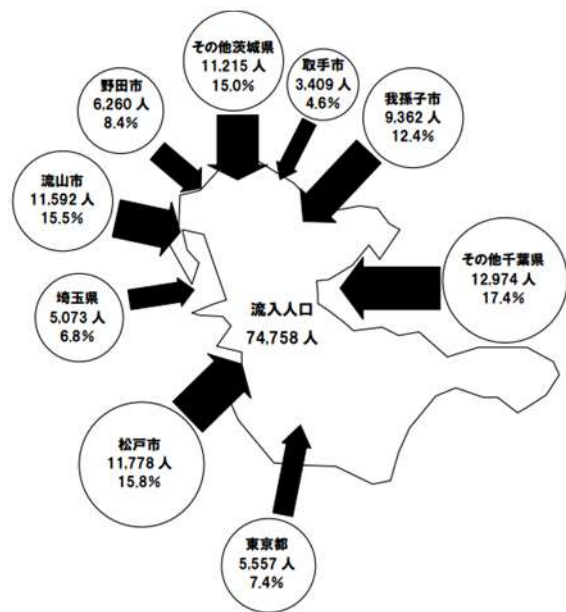


出典：柏市商業実態調査報告書（H29年）

■常住地による従業・通学市区町村別
15歳以上就業者数及び通学者数



■従業地・通学地による常住市区町村別
15歳以上就業者数及び通学者数



出典：国勢調査（H27年）データから転記

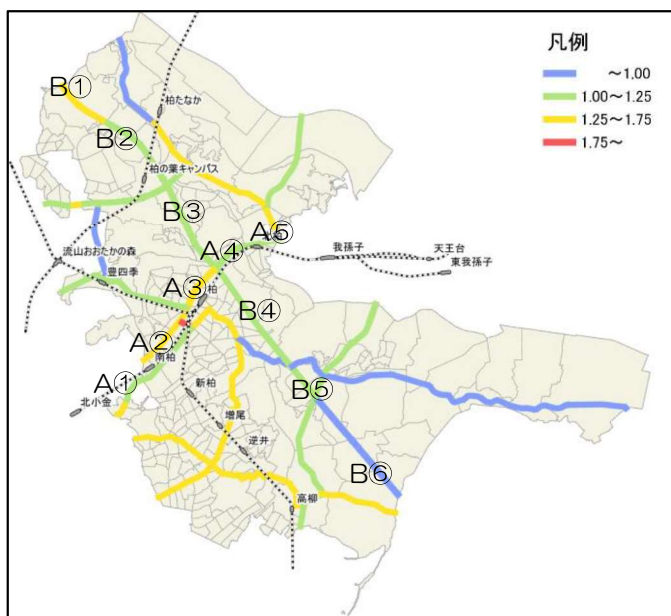
(2) 効果的な道路整備と自動車交通の円滑化 <道路交通の課題>

- 市内を東西に横断、南北に縦断する主な幹線道路は国道6号と国道16号のみであり、市外から市外への通過交通が多くを占めています。これを補完する準幹線道路である県道の多くは2車線であるとともに歩道が狭く、付加車線（右折専用レーン）が無いなどの課題も多くあります。その結果、交通量がこれら既成の幹線道路に集まり、交差点部などにおいて慢性的な渋滞を引き起こしています。

① 国道における混雑率

- 国道における混雑度を平成22年と平成27年で比較すると、混雑度は全体的に下がっているが、混雑原因の一つである大型車両の混入率はほとんど改善が見られません。
- 交差点では、信号待ちや、右折車両が後続の直進車両の通行を妨げるなどし、交通が集中すると渋滞が起きやすく、主要道路の交差点を中心に深刻な渋滞が発生しています。

■ 国道における混雑率



出典：柏市地域公共交通網形成計画 (R1年) (一部修正)

【凡例】	
混雑度 ~1.00	混雑度 1.00~1.25
混雑度 1.25~1.75	

		起点～終点	混雑度		大型車混入率(%)	
			H22	H27	H22	H27
国道 6号	A①	流山市・柏市境～市川柏線	1.28	1.26	19.6	19.6
	A②	市川柏線～柏流山線	1.36	1.48	14.8	14.8
	A③	柏流山線～一般国道16号	1.36	1.48	14.8	14.8
	A④	一般国道16号～北柏停車場線	1.11	1.09	20.4	20.7
	A⑤	北柏停車場線～柏市・我孫子市境	1.11	1.09	20.4	20.7
国道 16号	B①	野田市・柏市境～常磐自動車道	1.38	1.27	32.5	38.2
	B②	常磐自動車道～守谷流山線	1.19	1.15	32.8	32.8
	B③	守谷流山線～一般国道6号	1.25	1.20	32.8	32.8
	B④	一般国道6号～柏印西線	1.25	1.20	32.1	32.1
	B⑤	柏印西線～船橋我孫子線	1.25	1.20	32.1	32.1
	B⑥	船橋我孫子線～柏市・白井市境	0.84	0.76	32.8	33.4

※大型車両の混入率は昼間12時間における値

出典：道路交通センサス(H22年、H27年)

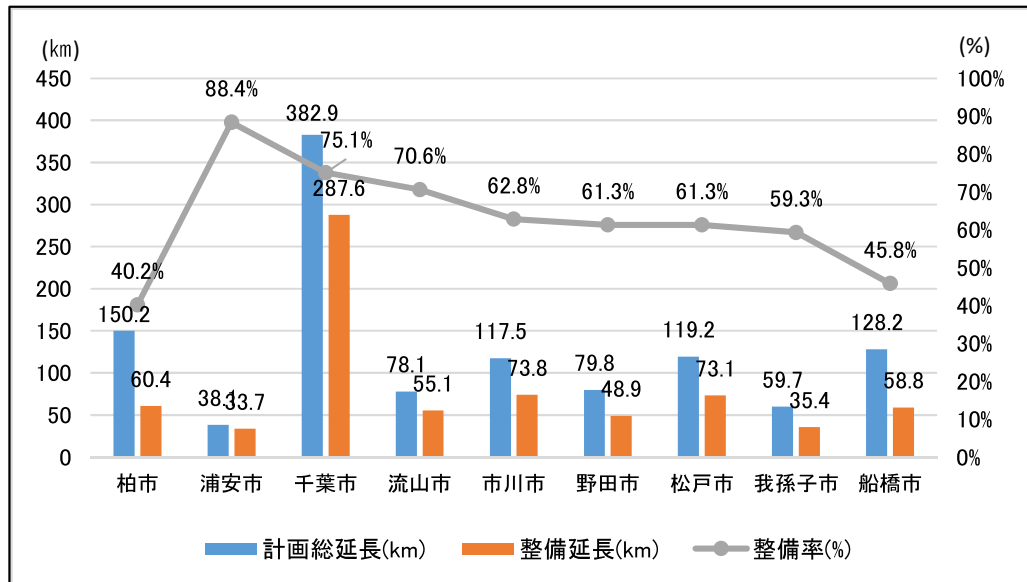
※混雑度

- 1.00以下：道路が混雑することなく、円滑に走行できます。
- 1.00~1.25：道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間あるものの、何時間も混雑が連続する可能性は小さい。
- 1.25~1.75：ピーク時間帯はもとより、ピーク時間帯を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。
- 1.75~2.00：慢性的混雑状態。昼間12時間のうち混雑する時間帯が約50%に達します。
- 2.00以上：慢性的混雑状態。昼間12時間のうち混雑する時間帯が約70%に達します。

②都市計画道路の整備状況

- 近隣市の中でも4番目に長い延長を整備済ですが、整備率が低く、また経年的に低い状態（40.2%）が続いていることも交通渋滞の一因として考えられます。
- 都市構造や社会情勢の変化を踏まえ、道路整備プログラムにおいて優先整備箇所の見直しを実施しています。

■都市計画道路の整備率および整備延長（近隣市）



出典：国土交通省 都市計画現況調査(H31年)

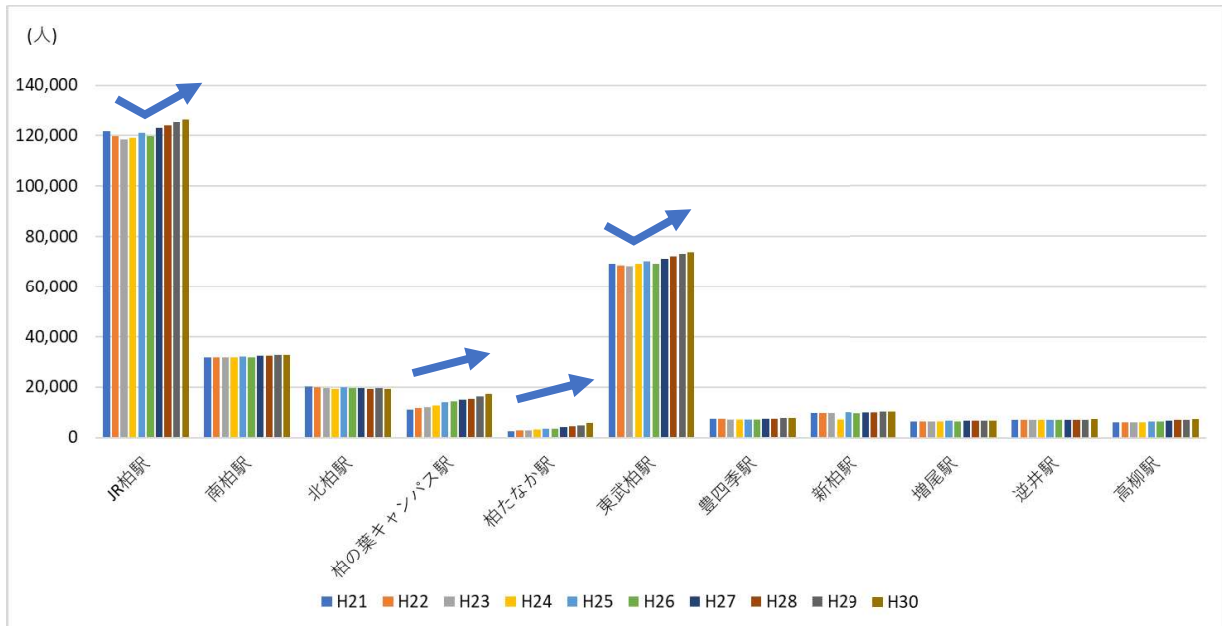
(3) 公共交通利便性の向上 <各交通モードの課題>

- 将来的に人口（生産年齢人口）の減少が見込まれ、今後公共交通利用者は減少することが予想されます。公共交通サービスを維持するためには利用者数維持が不可欠であり、バス交通網の再編による利便性の向上や過度な自動車利用から公共交通への転換を図る必要があります。

① 鉄道

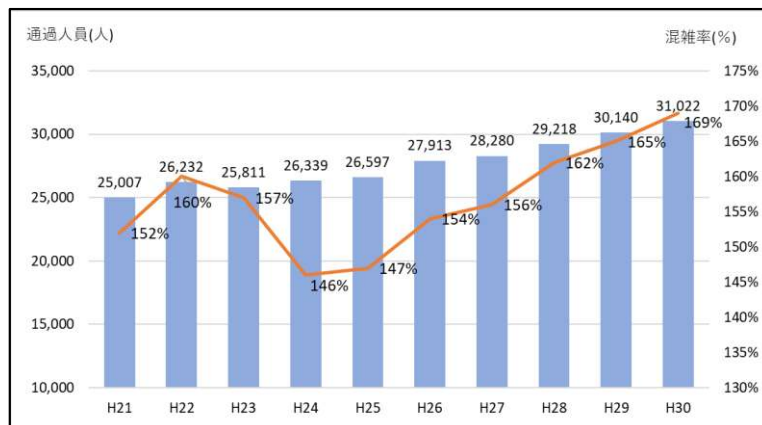
- 柏駅においてはTXの開通に伴い一旦乗車人員は減少したが、駅周辺地域の人口増加や常磐線の輸送力強化などもあり近年再び増加しています。その他、JR北柏駅、南柏駅、東武アーバンパークラインの各駅の乗降者数は近年概ね横ばいで推移しています。
- 一方でTXにおいては、沿線の土地区画整理事業に伴い、定住人口の増加や商業施設の立地により、乗降者数は増加傾向にあり、今後も増加が予想されます。また、TXの混雑率は169%と高く、立っていると圧迫感を感じるレベルとなっています。乗客の総数は他の都心路線と比べ少ないものの、TXでは輸送力の強化が必要となっています。

■ 柏市内の鉄道各駅における乗客数の推移



出典：柏市統計書

■ TX 通過人員と混雑率（青井駅⇒北千住駅）

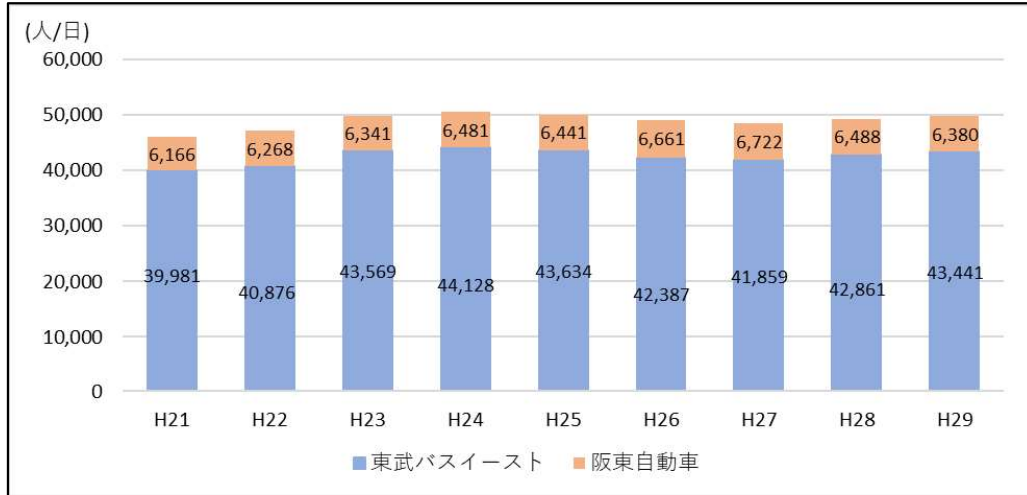


出典：千葉県ホームページ

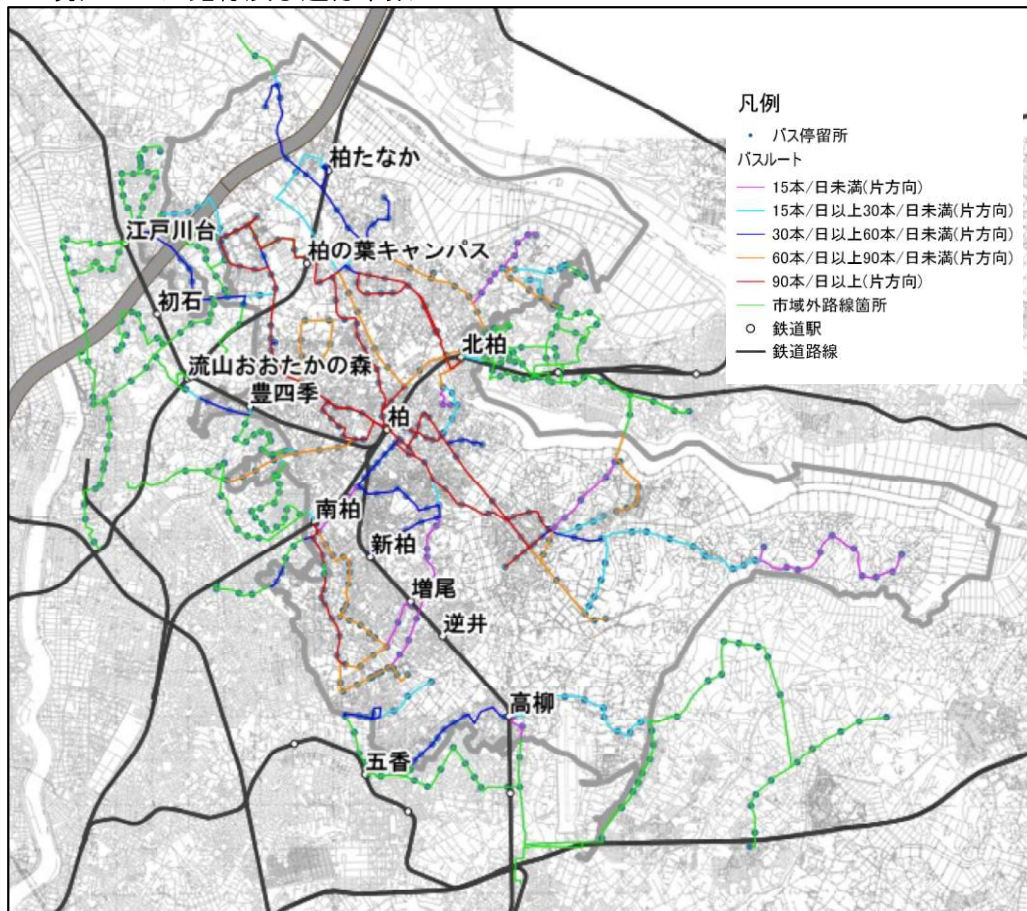
②バス

- ・市内を運行する主なバス事業者の一日あたりのバス利用者数は、平成21年から平成24年はわずかに増加しているものの、その後は横ばいで推移しています。
- ・現在、市内のバス路線は、柏駅へ極端に集中していることが確認できます。そのため、柏駅周辺で渋滞が発生した際、定時性の確保が難しい状況となっています。

■柏市内の主なバス事業者におけるバス利用者数



■現在のバス路線及び運行本数

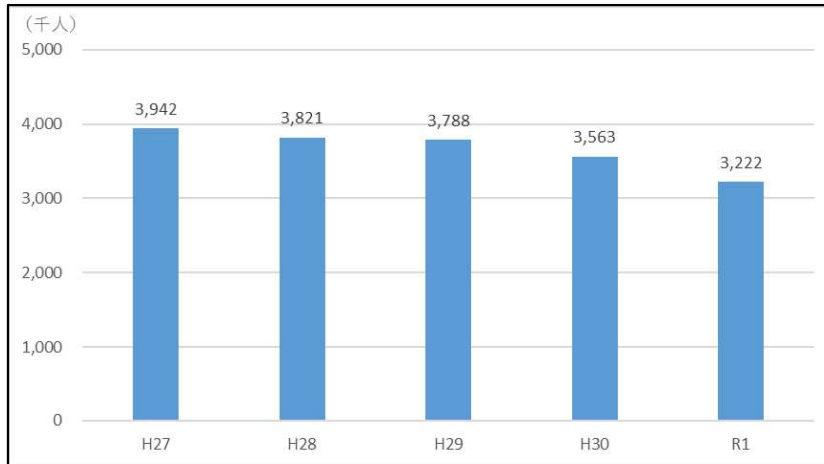


出典：柏市地域公共交通網形成計画(H31年)

③タクシー

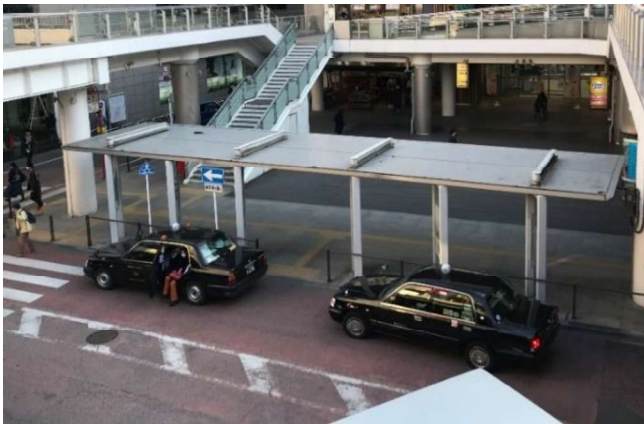
- 市内のタクシー事業者は12社（個人タクシーを含む）、車両数は422台であり（令和元年度末）、乗車人員は減少傾向にあります。
- 柏駅東口では、広場外における客待ちタクシー待機列の解消とともに、車道側からタクシーに乗車している現在の乗車環境の改善が課題となっています。

■ 柏市内のタクシー輸送人員の推移



(一社)千葉県タクシー協会の提供データより作成

■ 柏駅東口タクシー乗り場



(4) 中心市街地における交通環境の改善（柏駅） <都市拠点（柏駅）の課題>

- 柏市の中心市街地である柏駅周辺は、昭和47（1972）年の再開発をきっかけに「商業都市」として、発展してきました。市の中心地としての拠点性を発揮し続けることで柏市全体の利便性の向上を目指しています。
- 近年は郊外型ショッピングモールの相次ぐ立地やEC（electronic commerce）市場の台頭などにより、商業の売り上げ低下やそごう柏店の撤退等、商業としては厳しい状況となっています。平成30年にUDC2*が発表した「柏駅周辺ランドデザイン」では「商業都市」→「融合都市」への転換を打ち出しています。

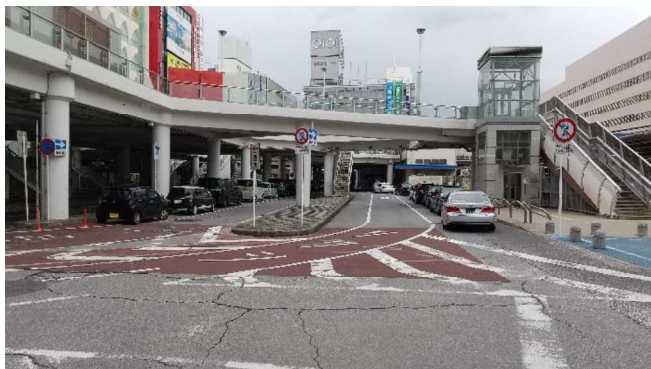
※UDC2：柏アーバンデザインセンター（通称UDC2）は、公・民・学が三位一体となって柏駅周辺のまちづくりを推進する課題解決型のまちづくり拠点

① 駅周辺の課題

- 40万人都市の中心駅である柏駅は、交通の要衝としての役割を担うための課題が多く蓄積されています。既存のストックを最大限に活用し、再開発事業などに合わせ、リニューアルしていくことも検討する必要があります。

【西口駅前広場】

- 駅前広場として空間が十分でないため、各交通・歩行者動線が錯綜しています。
- タクシープールから乗車場に入る際にUターンが発生するため安全性に課題があります。
- 西口本通りの横断歩道は、企業バス乗り場に向かう歩行者が非常に多く、駅前広場に入出入りする車両との交差が発生し、安全面に課題があります。



出典：柏駅前交通広場等基本構想(R1年)より作成

【東口駅前広場】

- 昭和40年代の駅前再開発時の交通体系が継続されているため、現在の交通環境に合わせた改善が必要となります。
- 雨の日など送迎のための一般車両の混雑が発生し、路線バスの定時運行に影響を及ぼしています。
- 一般車レーンにおいて、送迎時に停車帯に停車できず、通行帯で一時停車する車両が見受けられ、渋滞発生の原因となっています。

【駅・駅前空間】

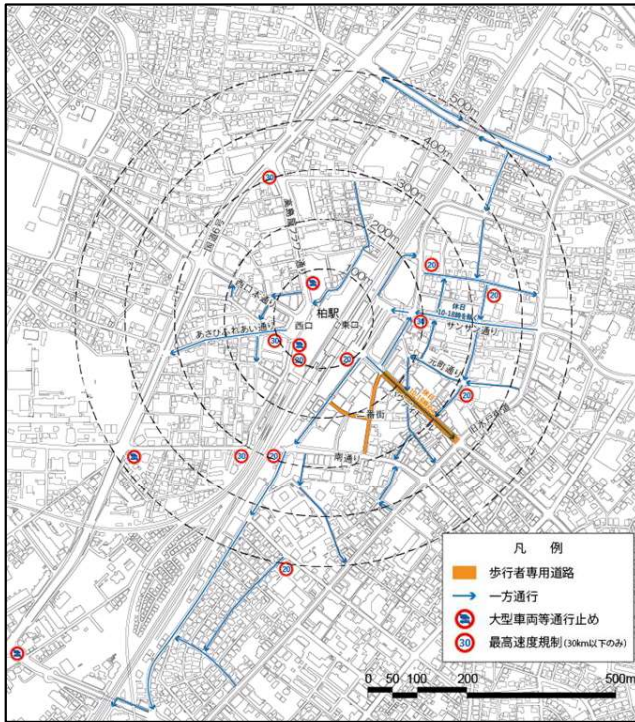
- 柏駅は昭和 46（1971）年に現在の橋上駅舎となり 50 年が経過しようとしています。中心市街地の拠点駅として、現在のコンコースは通勤時等には混雑が見られ、駅周辺で展開される再開発事業やマンション開発などをふまえると、今後も駅利用者数の増加が予想されることから駅施設の強化・リニューアルが期待されます。

■混雑時のコンコースの様子

出典：柏セントラルグランドデザイン 資料編（H30年）

②交通規制状況

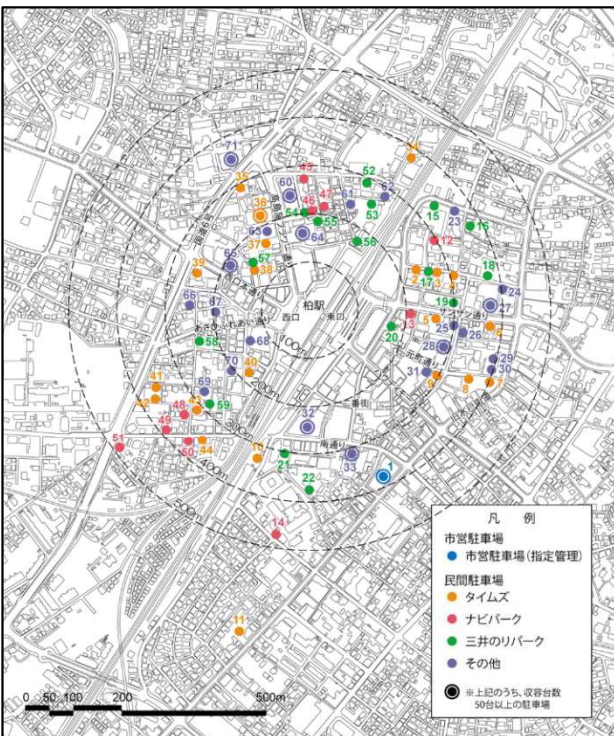
- 複雑な一方通行規制や、平日・休日で運用の異なる道路が存在することにより、特に東口周辺の車両動線が非常に分かりづらい状況となっています。
- サンサン通りでは、平日において何台もの逆走車両が見受けられます。



出典：柏駅前交通広場等基本構想(R1年)

③駐車場の分布

- 駅周辺で建物の建替えをせずに、コインパーキング等にするケースが増加しており、中心市街地がスポンジ化していることもあり、今後のまちづくりの課題として挙げられます。



西口				東口			
区分	番号	名前	台数	区分	番号	名前	台数
タイムズ	34	タイムズ柏市あけぼの	4	タイムズ	1	市営駐車場(指定管理)	270
	35	タイムズ柏東広町第5	17		2	タイムズ柏第19	7
	36	タイムズ柏駅前第11	116		3	タイムズ柏第11	7
	37	タイムズ柏東広町第4	38		4	タイムズ柏第9	8
	38	タイムズ柏東広町第6	7		5	タイムズ柏東口	17
	39	タイムズ柏短所第4	13		6	タイムズ柏第6	5
	40	タイムズ柏短所第2	9		7	タイムズ柏2丁目第2	6
	41	タイムズ柏短所第8	20		8	タイムズ柏2丁目	24
	42	タイムズ柏短所第7	7		9	タイムズ柏2丁目第3	7
	43	タイムズ柏短所第6	14		10	タイムズ柏中央町	26
	44	タイムズ柏短所第9	15		11	タイムズ柏東町	19
ナビパーク	45	柏東広町第1	14	12	柏第1	24	
	46	柏東広町第2	5	13	柏第10	14	
	47	柏東広町第3	19	14	柏中央町第1	8	
	48	短所第7	4	15	柏4丁目第2	14	
	49	短所第2	6	16	柏4丁目第3	23	
	50	短所第6	7	17	柏4丁目	3	
	51	短所第8	10	18	柏4丁目第5	15	
三井のリパーク	52	柏東広町第2	16	19	柏4丁目第4	25	
	53	柏東広町第4	19	20	柏2丁目第4	38	
	54	柏東広町第3	4	21	サンホ柏中央町	37	
	55	柏東広町第6	22	22	柏中央町第2	2	
	56	柏東広町第7	10	23	プラパーク第7	7	
	57	柏東広町第5	10	24	ザ・パーク柏第4	11	
	58	柏短所1丁目第3	20	25	パーク第1	8	
	59	柏短所1丁目第4	4	26	柏2丁目第1駐車場	4	
	60	3Rナビパーク第1	130	27	NR24柏駅前東口パーキング	511	
	その他	61	ザ・パーク柏第1	8	28	ザ・柏タワースコアエア駐車場	124
62		NR24柏第3パーキング	8	29	エイブルパーク第2丁目	8	
63		エーパーク柏第一生命ビルディング	2	30	イトーヨーカ堂柏店第1駐車場	42	
64		柏高島屋デパート前1階1駐車場	430	31	イトーヨーカ堂柏店第4駐車場	10	
65		東葉互体駐車場	107	32	柏マルイ田マルイ地下駐車場	84	
66		NSパーク24 NO.2	10	33	中央西パーキング	258	
67		NSパーク24 NO.7	26				
68		柏高島屋デパート前新設パラー駐車場	29				
69		NSパーク24 NO.6	23				
70		パークネット 柏短所	12				
71		柏高島屋デパート前2階2駐車場	350				

出典：柏駅前交通広場等基本構想(R1年)

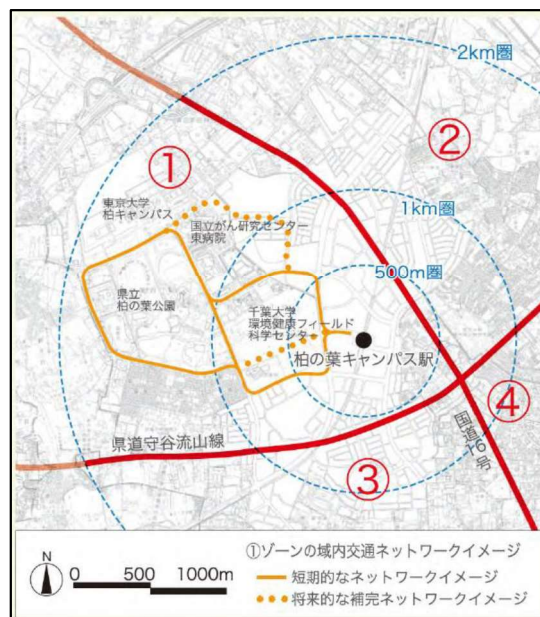
(5) 新市街地の整備と交通施策の連動〈都市拠点（柏の葉キャンパス）の課題〉

- 柏市の新市街地である柏の葉キャンパスは、大学とまちが融合し、まち全体が大学のキャンパスのように緑豊かで質の高い空間となり、知的交流の場とする「柏の葉国際キャンパスタウン構想」の実現を目指しています。また、公共（千葉県・柏市）×民間（企業・市民）×大学（東京大学・千葉大学）が連携しながらまちづくりを推進しています。

① 居住エリア拡大に伴う域内移動交通の充実

- 柏の葉キャンパスの居住エリアは広がり、今後も居住人口の増加が見込まれます。駅へ向かうための公共交通や、柏の葉キャンパス駅と主要施設を効果的に結ぶ新たなルートとなる交通手段が求められています。

■ 柏の葉キャンパスエリアの域内交通ネットワークのイメージ

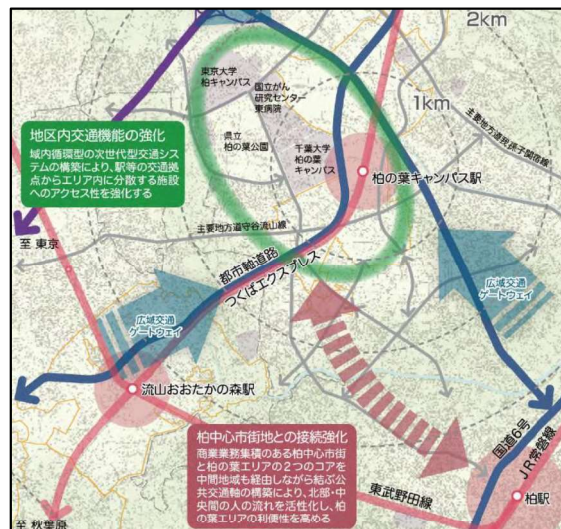


出典：柏の葉国際キャンパスタウン構想
(R1年)

② 柏の葉エリアと柏中心市街地を結ぶ公共交通の充実

- 道路整備と合わせた路線バスの再編・拡充による利便性の向上が求められています。

■ 柏の葉エリアの移動交通に係るテーマ



出典：柏の葉国際キャンパスタウン構想
(R1年)

(6) 交通結節点の改善 <結節点(各駅)の課題>

- 交通結節点は、様々な交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎのための施設であり、公共交通、自家用車、自転車、歩行者など交通の利用者の視点を踏まえ、移動の連続性を強化していくことが重要です。その他、交流の拠点・ランドマークとしての機能も有しています。

①待合環境

- 現状、ベンチや上屋が設置されていない駅前広場が多く、待合環境に関する整備要望が市民から多くあがっており、アンケートでも半数以上の方が待合環境に対して不満を感じている結果となっています。
- 今後、北柏駅、高柳駅では土地区画整理事業や交通結節点整備事業に併せて駅前広場を整備していく予定ですが、これに伴い、効率的なバス運行や歩行者の円滑な移動につながると考えられます。

■各駅の交通結節点機能との駅前の待合環境

路線	駅名	出口	路線バス	バス停		タクシー乗場	
				上屋	ベンチ	上屋	ベンチ
JR常磐線	柏駅	東口	15系統	有	無	有	無
		西口	19系統	有	無	有	無
	北柏駅	北口	10系統	未	未	未	未
		南口	4系統	有	有	有	無
	南柏駅	東口	9系統	有	無	有	無
		西口	3系統	無	無	有	無
東武 アーバンパーク ライン	豊四季駅	北口	—	—	—	無	無
		南口	1系統	無	無	無	無
	柏駅	東口	15系統	有	無	有	無
		西口	19系統	有	無	有	無
	新柏	東口	2系統	有	有	無	無
		西口	—	—	—	—	—
	増尾駅	東口	1系統	—	—	—	—
		西口	—	無	無	無	無
	逆井駅	東口	ジャンボ3系統	無	無	無	無
		西口	—	—	—	—	—
高柳駅	東口	3系統+ジャンボ1系統	未	未	未	未	
	西口	1系統	無	無	無	無	
つくば エクスプレス	柏の葉 キャンパス駅	東口	3系統	有	有	有	有
		西口	9系統	有	有	有	有
	柏たなか駅	東口	1系統	有	無	無	無
		西口	2系統	有	無	有	無

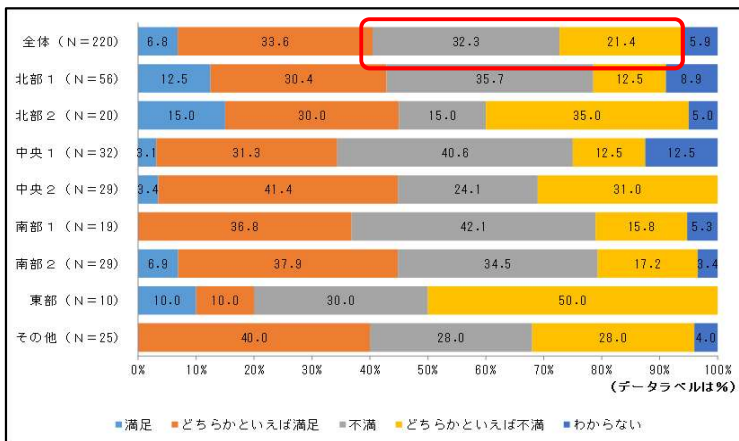
■北柏駅(北口)



■高柳駅(東口)



■バスの満足度(バス停の快適性(ベンチ・上屋など))



出典: 柏市の交通に関する調査(R1年)

②公共交通サイン

- 複数の鉄道やバス路線が集中する駅については、利用者がスムーズに乗り換え・乗り継ぎができるように、乗り場案内や運行情報を提供していくことが求められています。
- 近年、外国人観光客や市内在住の外国人も増加しているため、外国語対応なども課題となっています。

■バスの発車案内板（柏駅）



(7) バリアフリーの推進 <歩行空間の課題>

- ・柏市では、平成22年に策定した「柏市バリアフリー基本構想」に基づき、高齢者や障害者等が自立した日常生活や社会生活を営むことができる生活環境の整備を進めています。

① 駅構内

- ・エレベータや多目的トイレは柏市内の駅について概ね設置完了していますが、ホームドアは東武アーバンパークラインの柏駅およびつくばエクスプレスの柏の葉キャンパス駅と柏たなか駅のみとなっています。
- ・ホームでの事故件数は近年徐々に減少傾向にあります。ホームの転落事故は年間3,000件前後、視覚障害者による転落事故も年間70件程度発生しており（いずれも全国の事故発生件数）、早期のホームドア設置が望まれています。

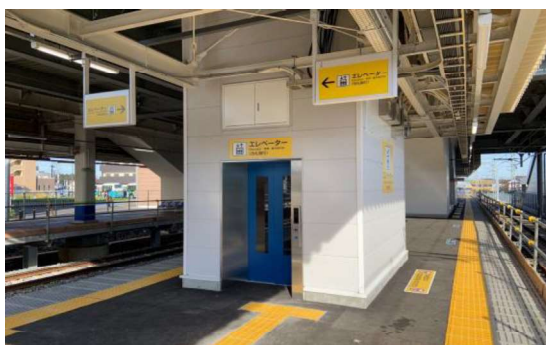
■ 各駅のバリアフリー化の状況

			バリアフリー化			
			改札内		多目的 トイレ	ホーム ドア
			EV	改札外 EV		
JR常磐線	柏	快速	○	東口○	○	×
		各駅停車	○	西口○		
	北柏	○	北口×	○	×	
		南口○				
東武アーバンパークライン	南柏		○	東口○	○	×
				西口○		
東武アーバンパークライン	豊四季	大宮方面	○	両側○	○	-
		柏方面	○	自由通路の 両側○		
	柏	大宮方面	○	東口○	○	○
		船橋方面	大宮方面と 連結	西口○		
	新柏		○	※改札が地上部にある ので設置不要	○	-
	増尾	柏方面	○	東口○	○	-
		船橋方面	○	西口○		
	逆井	柏方面	○	東口○	○	-
		船橋方面	○	西口×		
	高柳	柏方面	○	自由通路の 両側○	○	-
船橋方面		○	両側○			
つくばエクスプレス	柏の葉 キャンパス	秋葉原方面	○	※改札が地上部にある ので設置不要	○	○
		つくば方面	○			
	柏たなか	秋葉原方面	○	東口○	○	○
	つくば方面	○	西口○			

■ 柏駅ホームドア



■ 高柳駅エレベータ



■ 駅ホームからの転落件数の推移（全国）



(注) ホームからの転落件数は、プラットフォームから転落したが列車等と接触しなかった件数である。

(注) ホームからの転落件数は、鉄道事業者が把握している件数である。

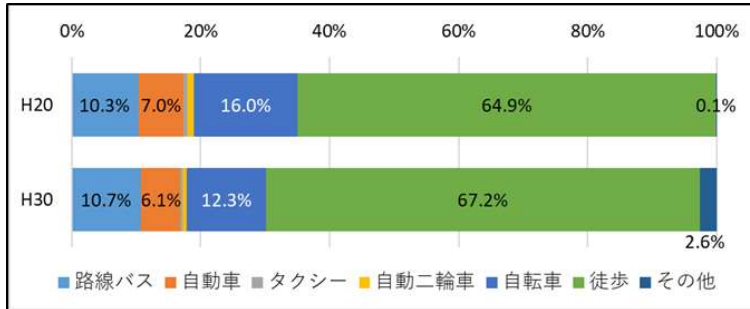
(注) 自殺等故意にホームから線路に降りたものは含まれない。

出典：国土交通省資料

② 駅周辺

- 駅からの端末交通手段として徒歩で移動する人は増加傾向にあります。またアンケートでは、駅周辺の道路の段差解消などのバリアフリー化を進めるべきとの意見が多く、柏市バリアフリー基本構想において、重点整備地区として設定している駅周辺については、柏市バリアフリー道路特定事業計画に基づき、バリアフリー化を推進していく必要があります。

■ 駅端末交通手段



出典：パーソントリップ調査(H20、H30年)

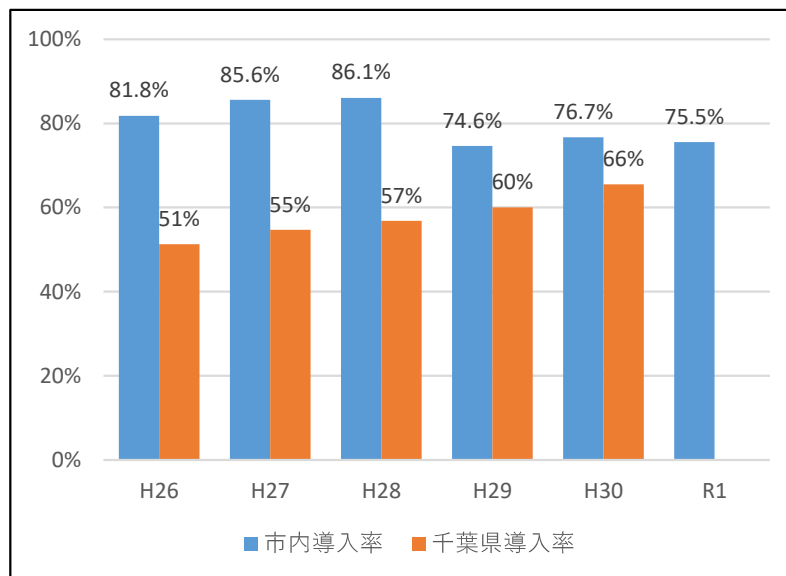
■ バリアフリー化が求められる歩行空間



③ 車両

- 市内を運行するバスは、千葉県の実用ノンステップバス導入率を上回っており、高齢者や障害者などが利用しやすい車両の導入が進められています。
- タクシー車両においても、ユニバーサルデザイン（UD）タクシーの台数が年々増えており、乗務員を対象とした介助を含め、マナー向上に向けたUD研修も実施されています。

■ 市内のノンステップバス導入率



※H26～28は2事業者、H30は3事業者、H29・R1は4事業者の数値
 ※R1の千葉県平均は未発表

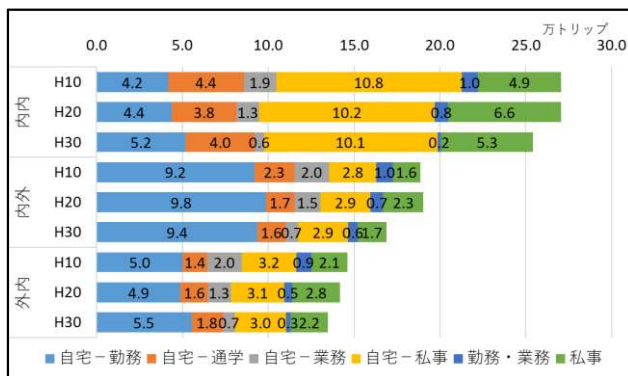
(8) 外出機会を支える交通手段の改善 <高齢化・公共交通空白不便地域の課題>

- 既出の通り、高齢者人口は令和7年には26%、令和22年には30%を超え、約1/3が高齢になると推定されています。買い物や通院など日常の移動が困難になる人々が増加することが予想されます。

① 高齢者のトリップ※数の推移

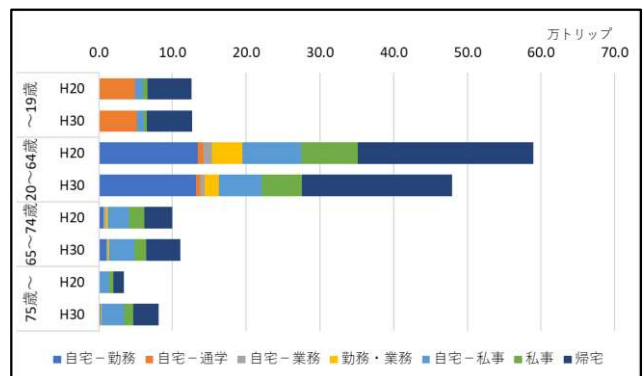
- 市内のトリップ数は、全体的に減少傾向にあり、年齢別にみますと、20～64歳のトリップ数は減少し、高齢者（65歳以上）のトリップ数は増加傾向にあります。生産年齢人口のトリップ数の減少は、高齢化の進展による生産年齢人口の減少が起因していると考えられます。
- また、勤務・業務のトリップの減少が目立ち、近年の業務効率化やテレワーク等の働き方の変化が影響していると考えられ、今後もこれらの傾向が継続すると予想されます。
- 高齢者（65歳以上）トリップ数の推移については下記2点の特徴がみられます。
 - イ 「私事」のトリップ数が増加しており、高齢者の外出が増加していることは、健康や経済的な面からも良い傾向であると考えられます。
 - ロ 平均外出率は、増加しているものの、他世代と比較すると最も低くなっています。外出率が低い要因としては、交通手段が不足していることも原因の1つとして推測されます。

■ 市内外トリップ数の推移（目的別）



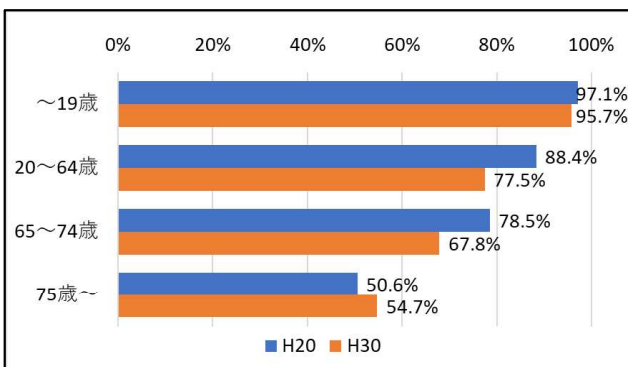
出典：パーソントリップ調査（H10、H20、H30年）

■ 年齢層別のトリップ数の変化



出典：パーソントリップ調査（H20、H30年）

■ 年齢層別の平均外出率（パーソントリップ調査時に外出した人の割合）



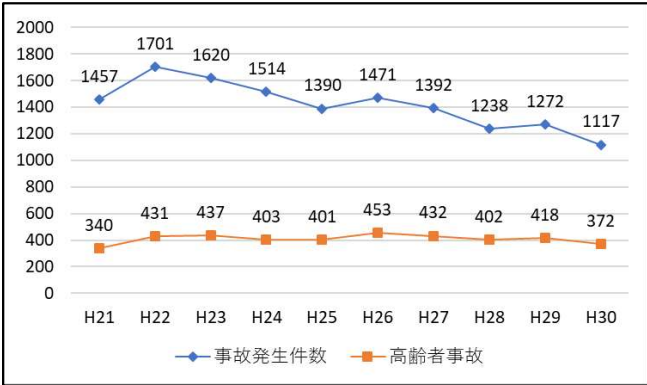
出典：パーソントリップ調査（H20、H30年）

※トリップは、人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段に乗り換えても1トリップと数えます。

②高齢者の交通事故

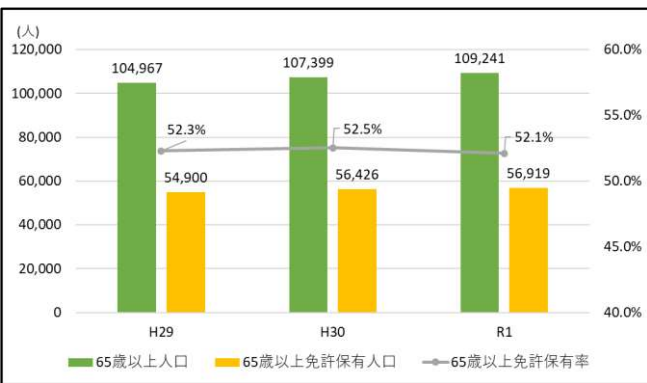
- 事故件数を見ると、全体の発生件数は減少していますが、高齢者の事故件数は概ね横ばいであり、全体に占める割合は年々増加しつつあります。
- 高齢者の免許保有者率は50%前半を横ばいで推移していますが、免許返納者数は年々増加傾向にあります。
- 安全運転の推進を図るとともに、自家用車がなくても日常の生活に不自由しない交通環境の整備が望まれています。

■市内の交通事故と高齢者の事故



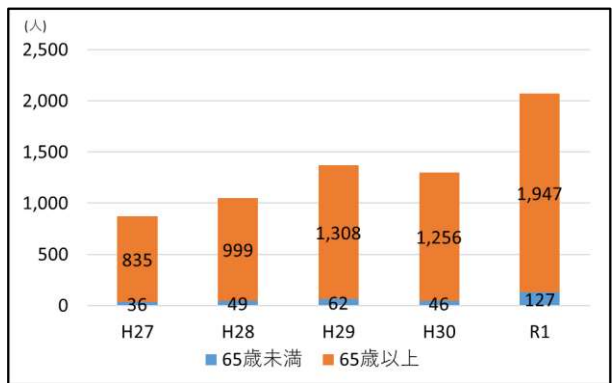
出典：柏市ホームページ

■柏市の免許保有者数（65歳以上）



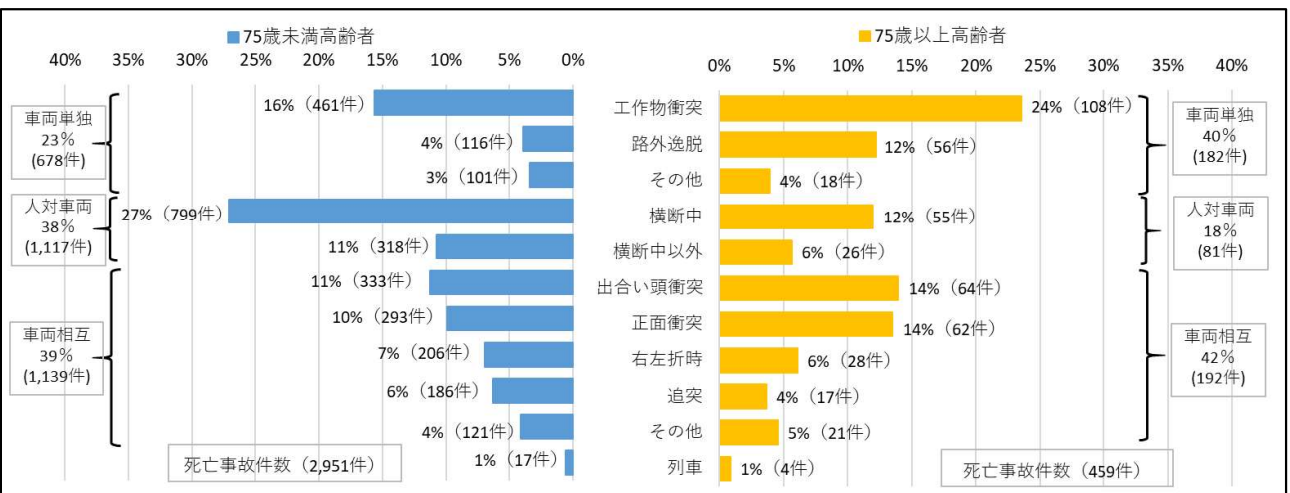
出典：柏警察署提供資料

■柏市の免許返納状況



出典：柏警察署提供資料

■高齢者の交通事故の内訳（千葉県）



出典：交通安全白書（H29年）内の警視庁資料を基に作成

③公共交通空白不便地域、自家用車での移動

平成31年に策定した柏市地域公共交通網形成計画では、公共交通の利用が困難である地域として、下記の条件に該当する地域を公共交通空白不便地域として設定しました。

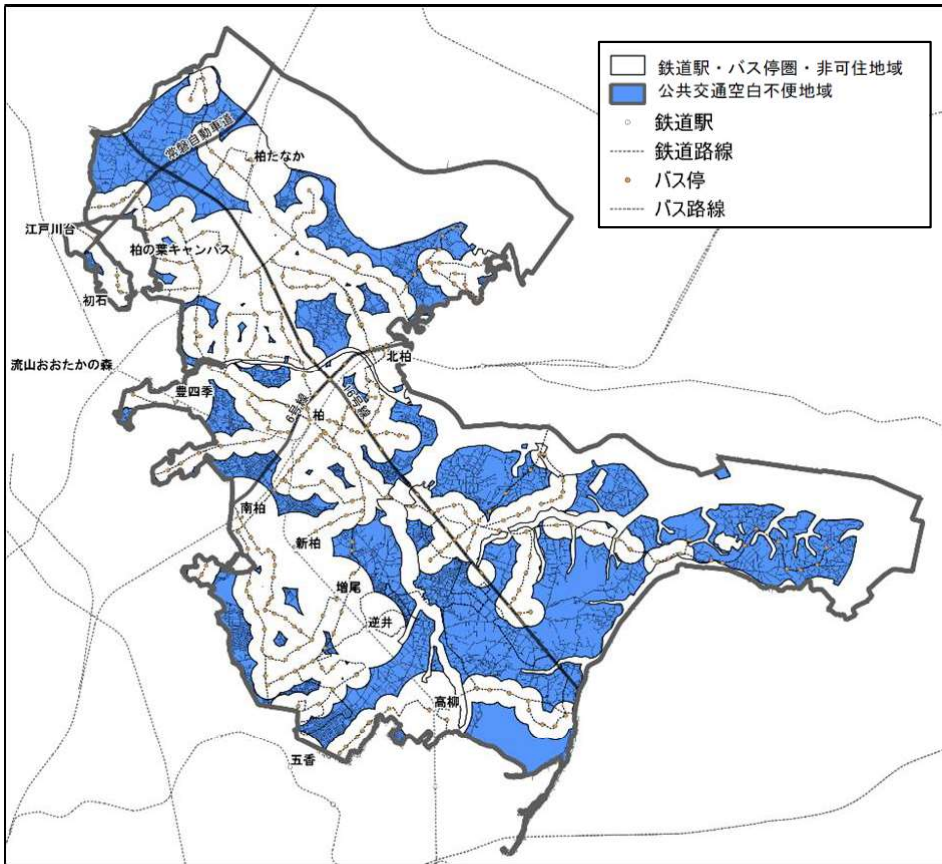
イ 河川・公有水面及び農用地以外の可住地域

ロ 鉄道駅から800m（柏駅、柏の葉キャンパス駅は1km）圏外

ハ バス停（片道15本以上/日以上/路線（民間路線バス））から300m圏外

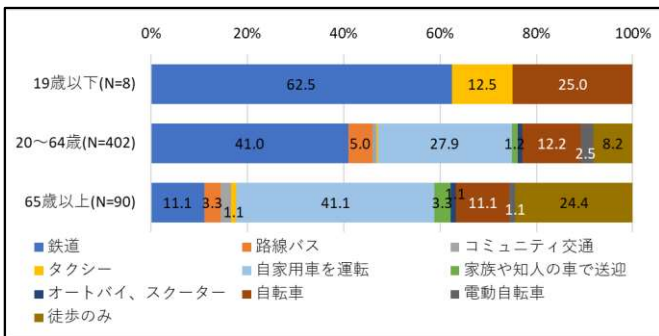
年齢別の主な交通手段を見てみると、65歳以上では約4割が自家用車を利用しており、地域別でも、公共交通空白不便地域のある「北部」、「南部」地域においては特にその傾向が顕著にみられます。

■公共交通空白不便地域



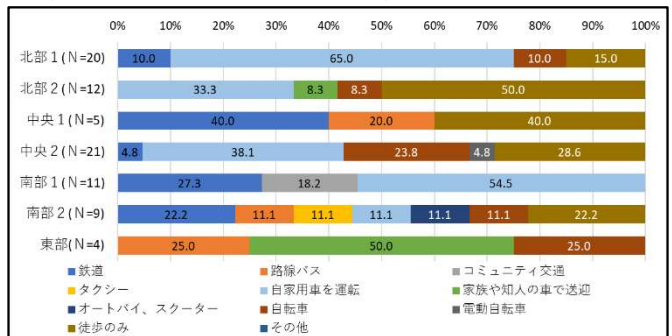
出典：柏市地域公共交通網形成計画(H31年)

■日常的に最も利用する交通手段



出典：柏市の交通に関する調査(R1年)

■日常的に最も利用する交通手段
(65歳以上の人での地域別内訳)



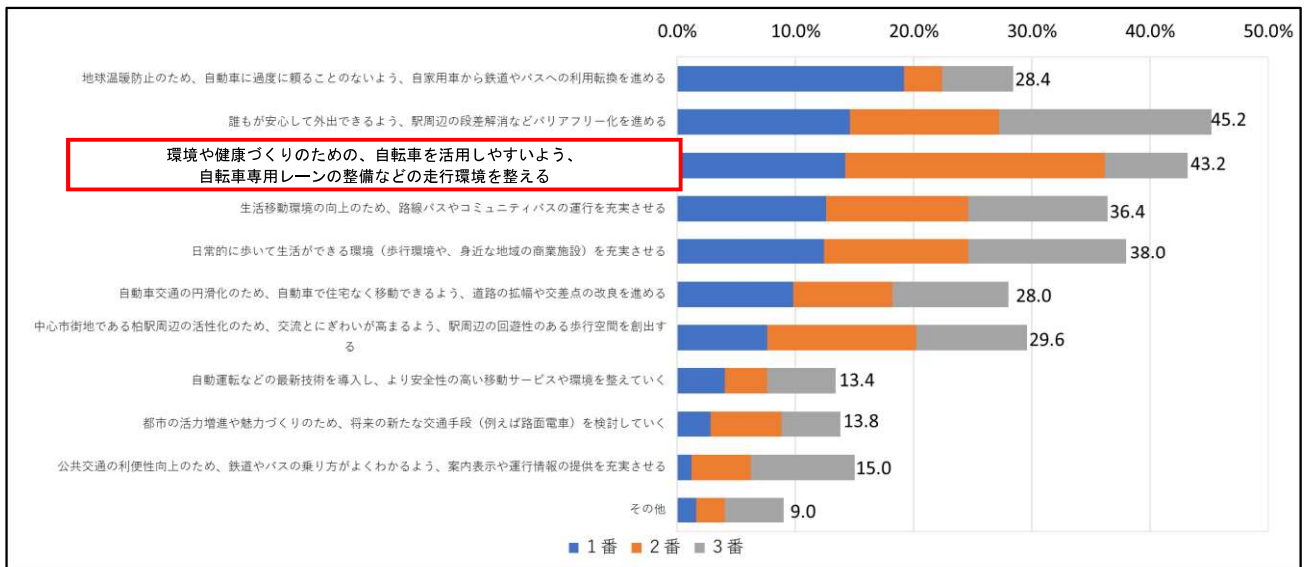
出典：柏市の交通に関する調査(R1年)

(9) 自転車利用環境の向上 <自転車環境の課題>

① 自転車走行環境

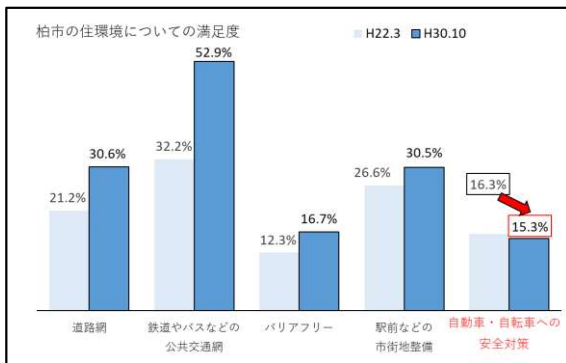
- 「環境や健康づくりなどのため、自転車環境を活用しやすいよう、自転車専用レーンの整備などの走行環境を整える」の要望は高くなっています。
- 自転車空間（安全対策）についての満足度は低く、自転車の分担率が上がっていませんが、一定の利用ニーズはあることがうかがえます。

■ 今後の柏市全体の交通環境を充実させるために、優先すべき方向性



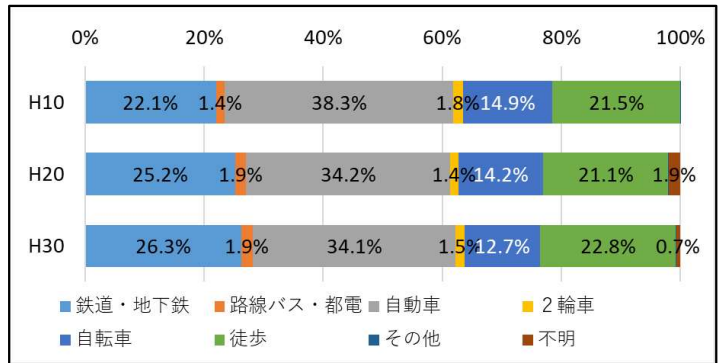
出典：柏市の交通に関する調査(R1年)

■ 自転車への安全対策に関する満足度



出典：市民意識調査(H22年)
柏市まちづくり推進のための調査(H30年)

■ 自転車利用状況（分担率）

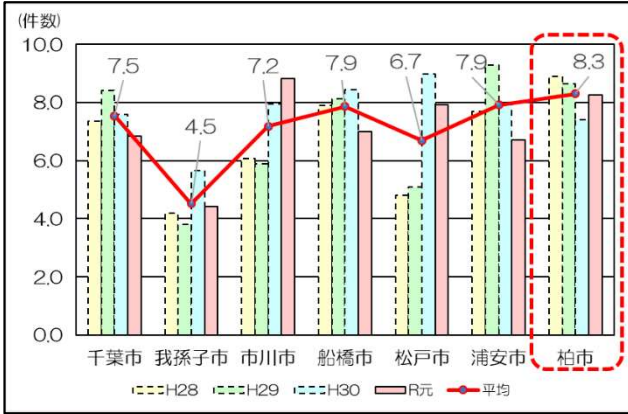


出典：東京都市圏パーソントリップ調査(H10、H20、H30年)

②自転車事故

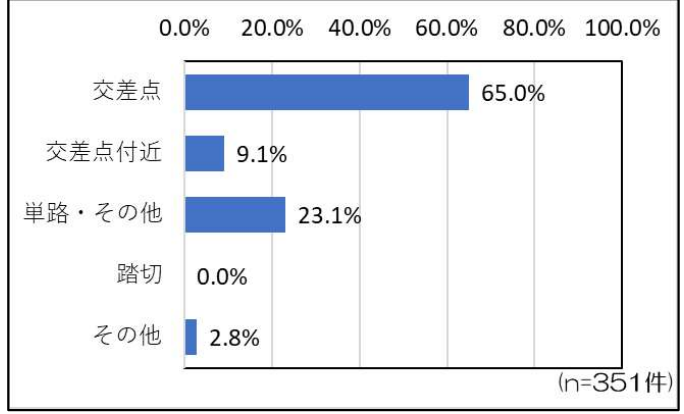
・市民の交通手段として利用される自転車の事故件数（直近4年間）について、人口1万人あたりの自転車事故件数ベースで周辺自治体と比較しますと、柏市は事故発生件数も多く、令和元年度は発生件数が増加しています。

■人口1万人あたりの自転車事故発生件数比較



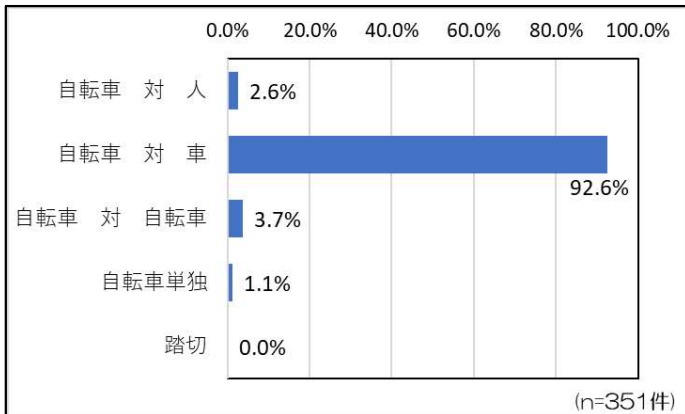
出典:千葉県警察 白書データ

■市内の事故発生地点別事故件数割合



出典:千葉県警察 白書データ

■市内の事故類型別 発生件数



出典:千葉県警察 白書データ

■自転車走行空間（矢羽根）



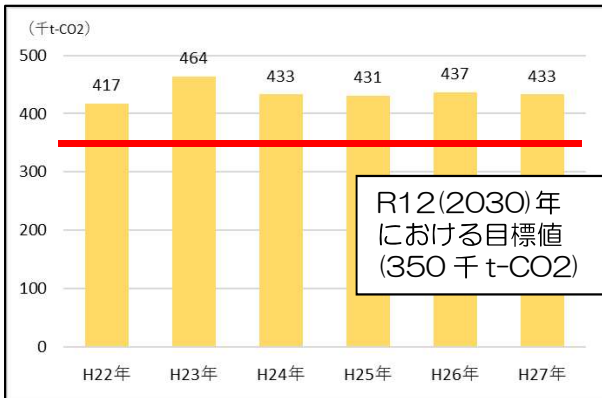
(10) 環境負荷の軽減 <環境の課題>

- ・ 柏市における自動車保有台数は、平成 17 年度から緩やかに増加しています。また主要幹線道路では慢性的な交通渋滞が発生しており、環境負荷軽減に向けた、自動車から鉄道・バスなどの公共交通や自転車への利用転換についての関心が高まっています。

① 温室効果ガス

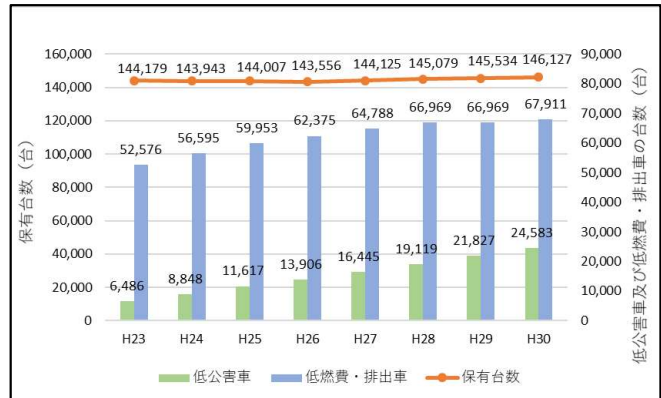
- ・ 市内における自動車の保有台数はやや増加していますが、運輸部門における温室効果ガス排出量はおおむね横ばいにとどまっています。運輸部門における令和 12 (2030) 年の排出目標は 350 千 t-CO2 であり、より一層の削減が求められています。
- ・ 市内における低公害車の台数が増加しており、自動車保有台数全体のうち、低公害車の占める割合が増加していることは、行政および自動車メーカーのこれまでの取り組みの効果と考えられます。

■ 運輸部門の温室効果ガス排出量



出典：第三期 柏市地球温暖化対策計画(R1年)

■ 市内の自動車保有台数



出典：第二期柏市地球温暖化対策計画実績報告書

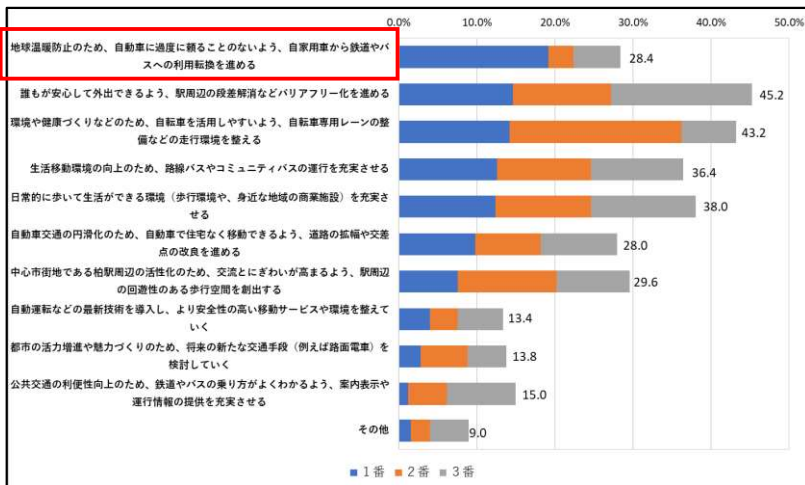
平成 30 年度版

- ※ 軽自動車は除く
- ※ 低公害車＝ハイブリッド、電気、CNG
- ※ 低燃費・排出車＝ガソリン車のうち、平成17年度基準排出ガス50%低減、同75%低減のもの

② 環境への関心

- ・ 10 年前から引き続き、環境を考慮して自動車から公共交通や自転車へ転換する意識は高い傾向にあります。交通分担率の大きな変化は見られません。

■ 今後の柏市全体の交通環境を充実させるために、優先すべき方向性



出典：柏市の交通に関する調査(R1年)



出典：柏市ホームページ

