

## 2 柏市の現状

### 2.1 上位関連計画の整理

地域公共交通計画では、地域における様々な分野（まちづくりや福祉、観光等）の戦略を公共交通からのアプローチで実現することが求められています。そのため、上位・連携、関連計画で定められている基本的な方針等について整理を行い、計画に反映することとします。

#### 2.1.1 柏市経営戦略方針（柏市第五次総合計画 後期基本計画）

- 前期基本計画との連続性を確保しつつ、取り組む方向性までを示した「経営戦略方針」です。
- 分野別方針5「環境・社会基盤」において交通に関する対応方針が示されており、新設道路や移動需要を踏まえたバス路線の見直し、公共交通空白不便地域における移動困難者に対する適切な移動手段の検討について記載されています。



**対応方針 5-3**

道路・河川排水

9 道路と河川排水の連携を促す

11 安全運転の推進

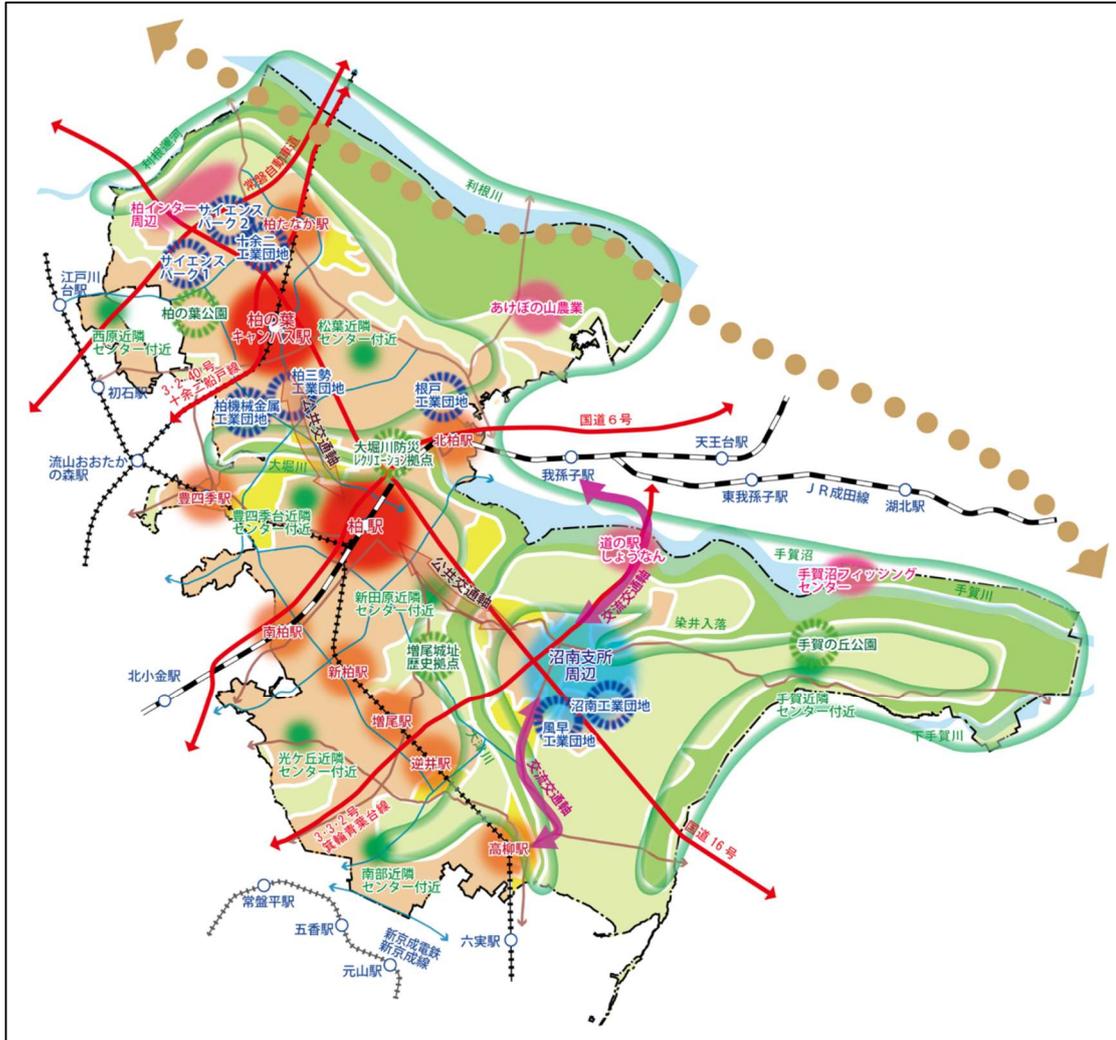
- ♥災害時における緊急路や重要路線の早期確保、渋滞交差点の解消等を重点に、道路ネットワーク整備を推進します。また、新設道路や移動需要を踏まえたバス路線の見直しを推進します。
- ♥公共交通空白不便地域における移動困難者に対する適切な移動手段を検討します。
- ♥自己運転技術の把握や安全運転サポート車の普及啓発により、高齢者の安全運転支援を推進します。
- ♥局所的かつ常襲浸水地域に関して、早期に実現可能な対策により、洪水や内水氾濫の浸水対策を推進します。

出典：柏市経営戦略方針 柏市第五次総合計画 後期基本計画（令和3年3月）

図 2-1 柏市経営戦略方針 柏市第五次総合計画 後期基本計画における公共交通に関する対応方針

## 2.1.2 柏市都市計画マスタープラン

- 柏版コンパクトシティの概念を方針づけており、「拠点」、「軸」、「ゾーン」により将来都市構造を定めています。
- 柏駅周辺及び柏の葉キャンパス駅周辺を都市拠点と位置付けており、それぞれ柏市全体の利便性の向上を目指すことと、都市機能や業務機能の戦略的な誘導を図ることが謳われています。
- 交通体系としては拠点間のアクセス性向上による、利便性の高い公共交通の形成・充実に取り組むことが示されています。



凡 例

拠 点	広域連携軸	ゾーン	その他 (広域連携軸・連携軸以外)
● 都市拠点	≡≡≡ 鉄道	○ 市街地ゾーン	↔ 県道
● ふれあい交流拠点	◆◆◆ 構想路線	○ 田園・市街地ゾーン	↔ 市内の主な都市計画道路
● 生活拠点	↔ 道路	○ 田園・集落ゾーン	
● 暮らしの小拠点	≡≡≡ 連携軸	○ 自然・環境ゾーン	
● 産業拠点	↔ 公共交通軸		
● 水辺と緑の拠点	↔ 交流交通軸		
● 地域振興拠点	○ オープンスペース軸		
	○ 水辺と緑の回廊		

出典：柏市都市計画マスタープラン(令和6年3月改定)

図 2-2 将来都市構造図

○都市づくりの目標を達成するために、交通体系の観点から3つの目標に対応した方向性が定められています。

### 【都市づくりの目標に対応した方向性】

#### 【目標1：利便性や住環境が確保された持続可能なまち】への対応

- ・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】への対応

- ・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。

#### 【目標3：誰もが安心して快適に過ごせるまち】への対応

- ・災害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。

#### ア. 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コミュニティバス「ワニバス」、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いて、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「自動運転車両」等の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。

#### イ. 乗り継ぎの円滑化

- ・公共交通の乗り換え利便性を向上するため、道路整備や市街地整備、民間開発の機会を捉え、駅前広場の整備等を図ります。
- ・柏駅周辺においては、駅前広場や周辺道路の再整備により回遊性の向上を図ります。
- ・路線バスやコミュニティ交通を乗り継げる環境を整備するため、主に暮らしの小拠点において、市街地内の空き地や生産緑地を活用した転回広場等の整備についての検討を行います。
- ・乗り継ぎ需要のあるバス停付近に駐輪スペースを設置することによる、サイクル&バスライドの推進について検討します。

#### ウ. 鉄道の利便性の向上

- ・柏駅の利便性向上のため、新たな改札口や自由通路の整備等に向け、関係機関への働きかけを行います。
- ・JR常磐線、東武アーバンパークラインの広域輸送力の増強や、つくばエクスプレスの東京駅までの延伸に向けて、関係機関への働きかけを行います。

出典：柏市都市計画マスタープラン(令和6年3月改定)

図2-3 交通体系の方針としての3つの目標に対応した方向性と取組み

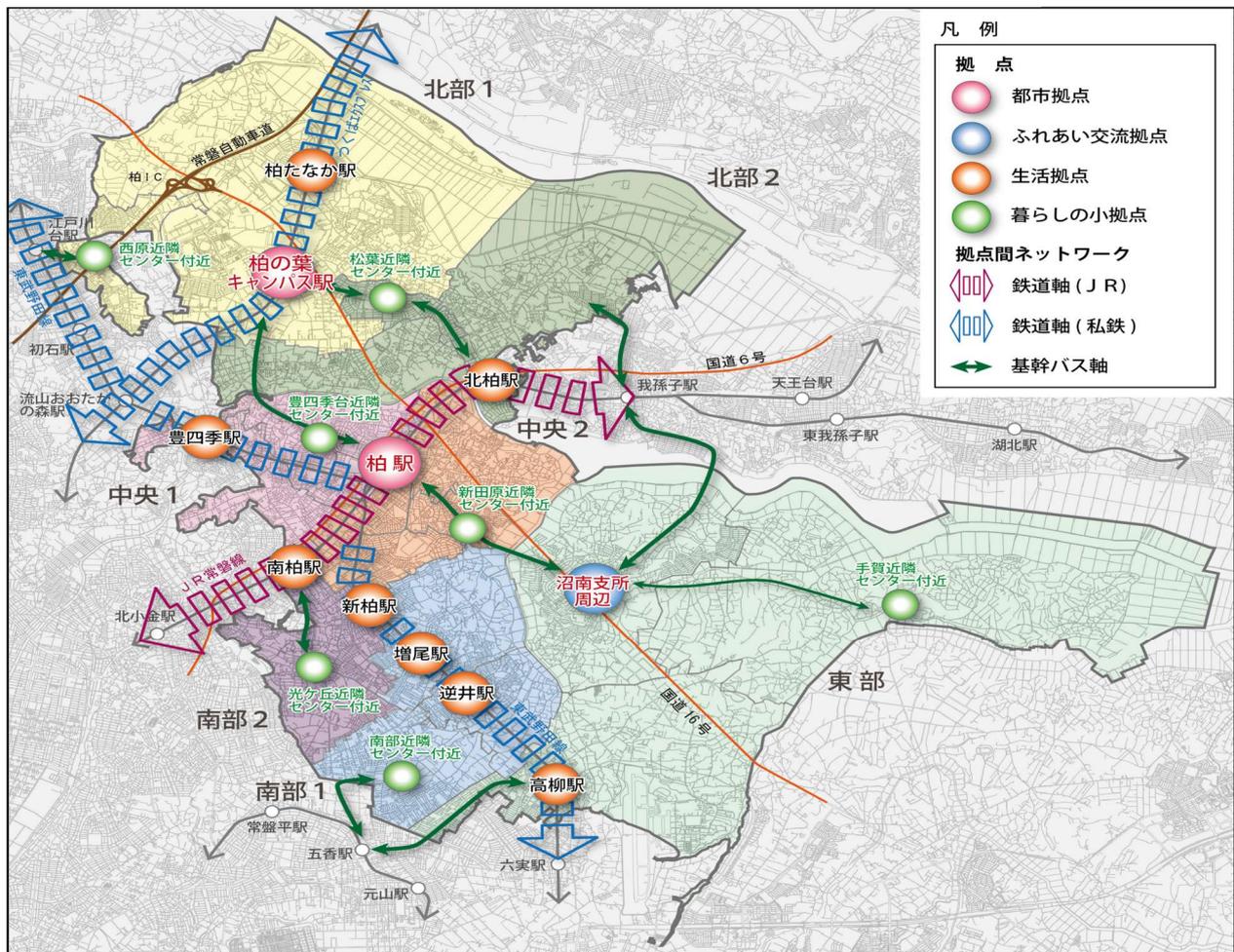
### 2.1.3 柏市立地適正化計画

○人口減少、高齢化が進む社会情勢の中でも、将来にわたり持続可能なまちの実現に向け、市内の拠点と居住誘導区域及び都市機能誘導区域を設定した上で、今後のまちづくりを進めていくことを定めています。

#### ■ 本計画での拠点設定箇所（まとめ）

拠 点	設定箇所
<b>都市拠点 (2箇所)</b>	①柏駅周辺 ②柏の葉キャンパス駅周辺
<b>ふれあい交流拠点 (1箇所)</b>	①沼南支所周辺
<b>生活拠点 (8箇所)</b>	①柏たなか駅周辺 ②豊四季駅周辺 ③北柏駅周辺 ④南柏駅周辺 ⑤新柏駅周辺 ⑥増尾駅周辺 ⑦逆井駅周辺 ⑧高柳駅周辺
<b>暮らしの小拠点 (7箇所)</b>	①西原近隣センター付近 ②松葉近隣センター付近 ③豊四季台近隣センター付近 ④新田原近隣センター付近 ⑤南部近隣センター付近 ⑥光ヶ丘近隣センター付近 ⑦手賀近隣センター付近

#### ■ 将来の骨格構造における拠点設定箇所



出典：柏市立地適正化計画(令和4年4月改訂)

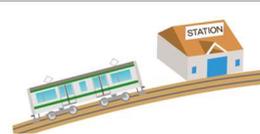
図 2-4 立地適正化計画における拠点設定箇所

- 拠点間や拠点までのアクセスを円滑にする等、自動車移動に頼らない公共交通の充実化を図る視点の必要性を示しています。
- 特に、バスは公共交通軸・交流交通・フィーダー系統の3つに分類し、それぞれの機能に応じたバス路線の役割を明確化し、ネットワークの方針を定めています。

## 立地適正化計画における公共交通ネットワークの方針

### 【鉄道】

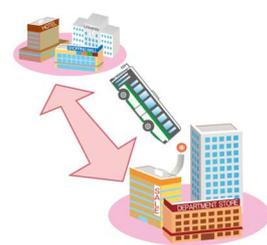
- 本市には、3路線と10駅があり、市内の拠点間の移動だけでなく、JR常磐線とつくばエクスプレスは都心部へ、東武野田線は埼玉方面や船橋方面へつながる広域性を有した大動脈であるため、これらの鉄道については公共交通ネットワークの主要な軸とします。



### 【バス】

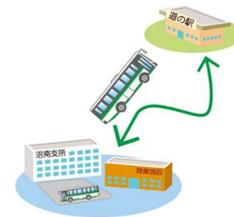
#### (公共交通軸)

- 「都市拠点」間や「ふれあい交流拠点」へと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、道の駅しよ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き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。



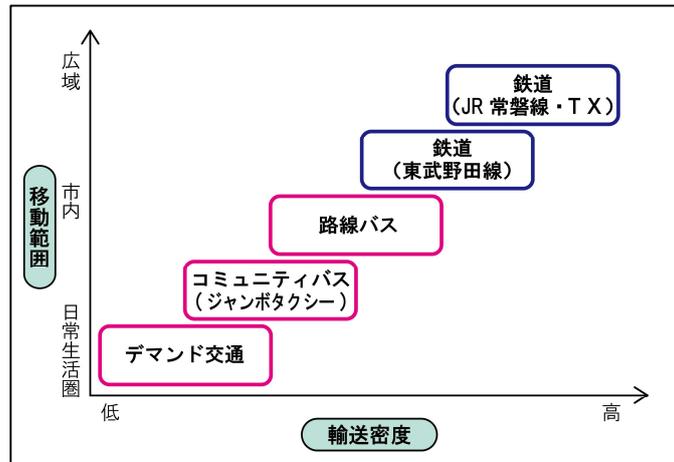
### 【交通結節点】

- 交通結節点については、駅前広場の整備や、市街地内の空き地や生産緑地を転回広場に活用する等、周辺の路線バスやコミュニティバスが乗り継げる環境整備の検討を行います。
- また、日常生活や非日常的なサービスの誘導で拠点性を高めることで、乗り継ぎ交通結節点としての機能の強化を図ります。



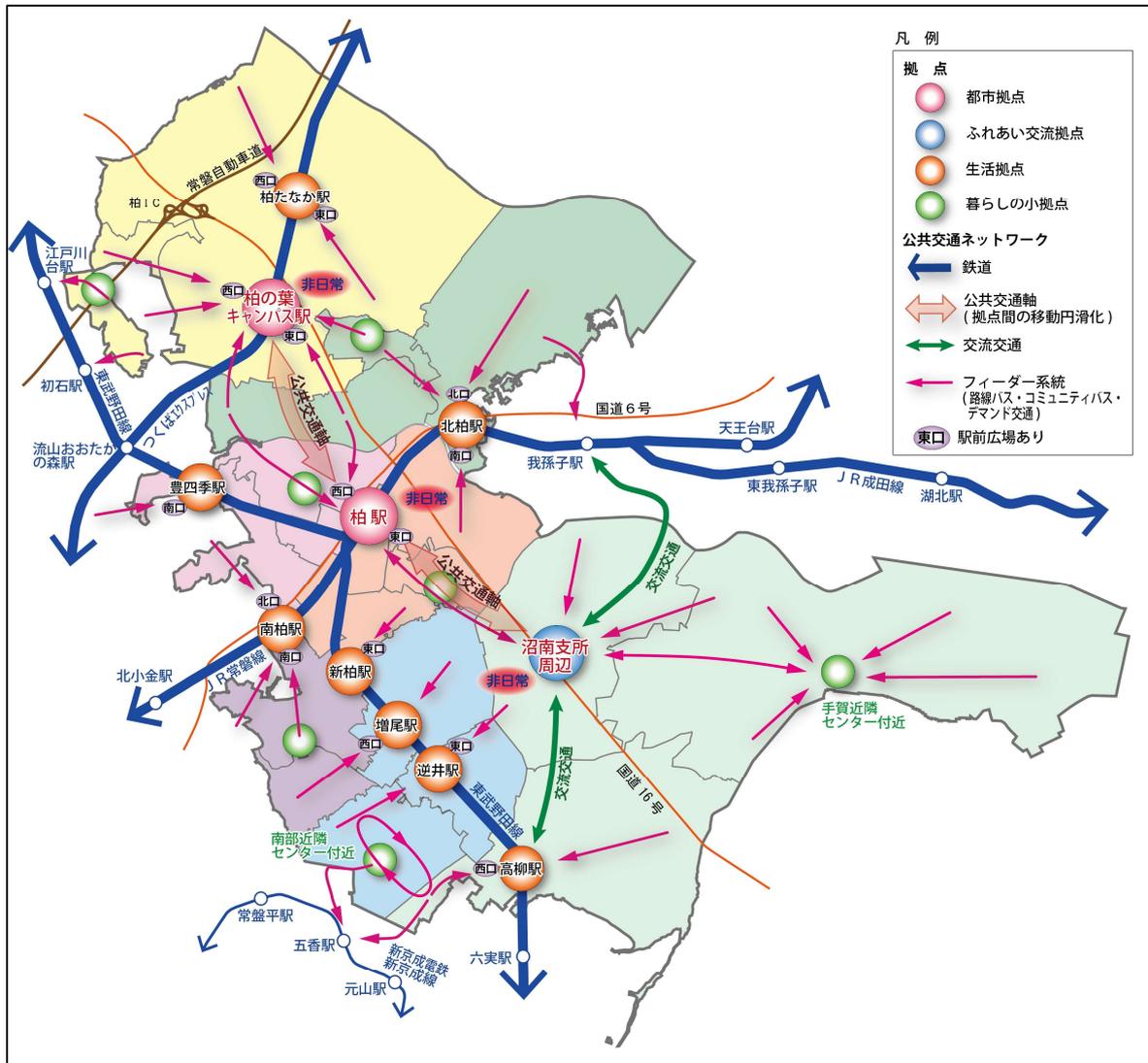
出典：柏市立地適正化計画(令和4年4月改訂)

○公共交通の移動範囲・輸送密度に応じたネットワークの関係性を以下のように定義し、各交通機関の適切な役割分担のもと公共交通網の再編をめざすことを定めています。



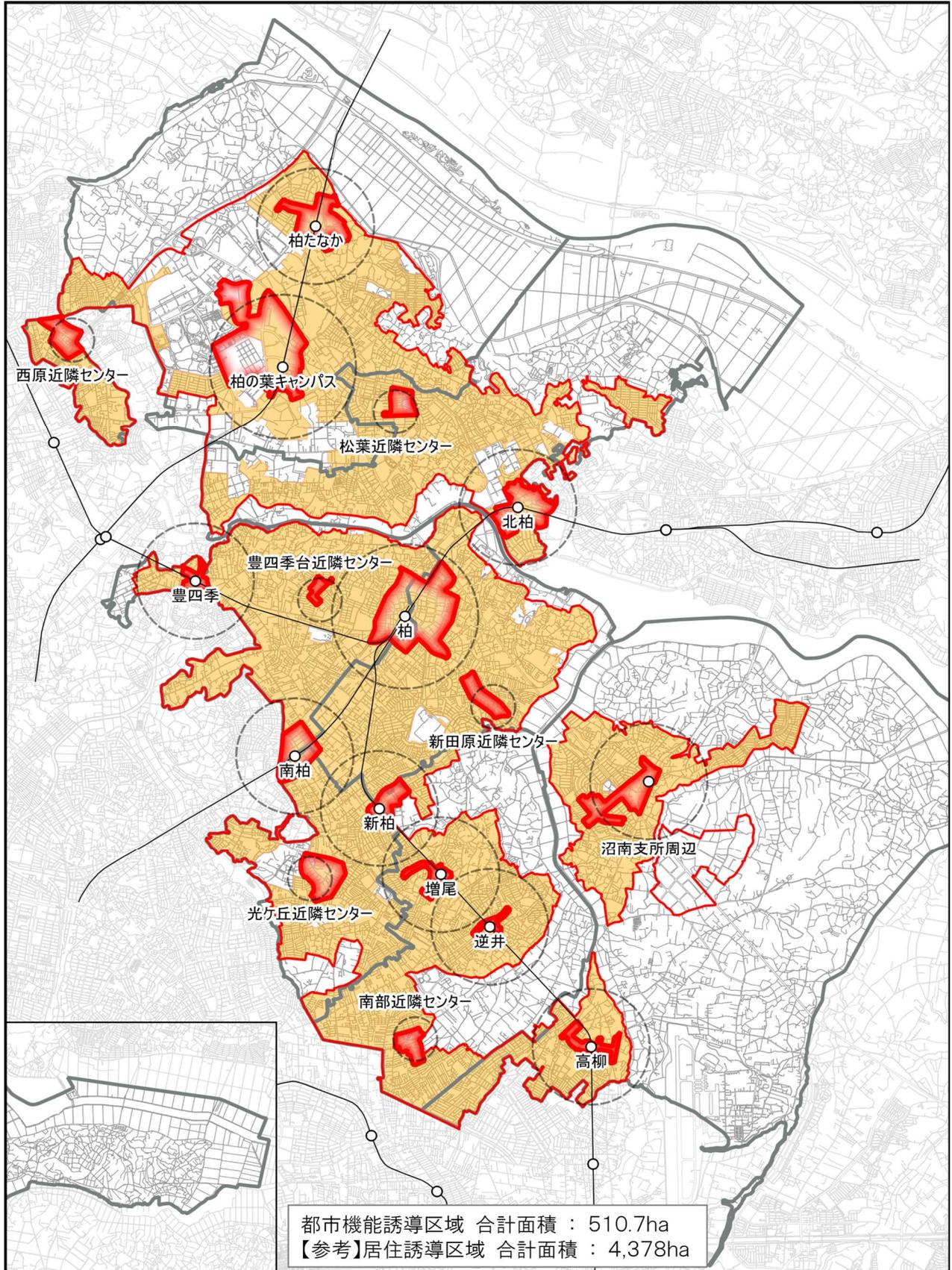
出典：柏市立地適正化計画(令和4年4月改訂)

図 2-5 公共交通ネットワークの関係性イメージ



出典：柏市立地適正化計画(令和4年4月改訂)

図 2-6 公共交通ネットワーク概念図

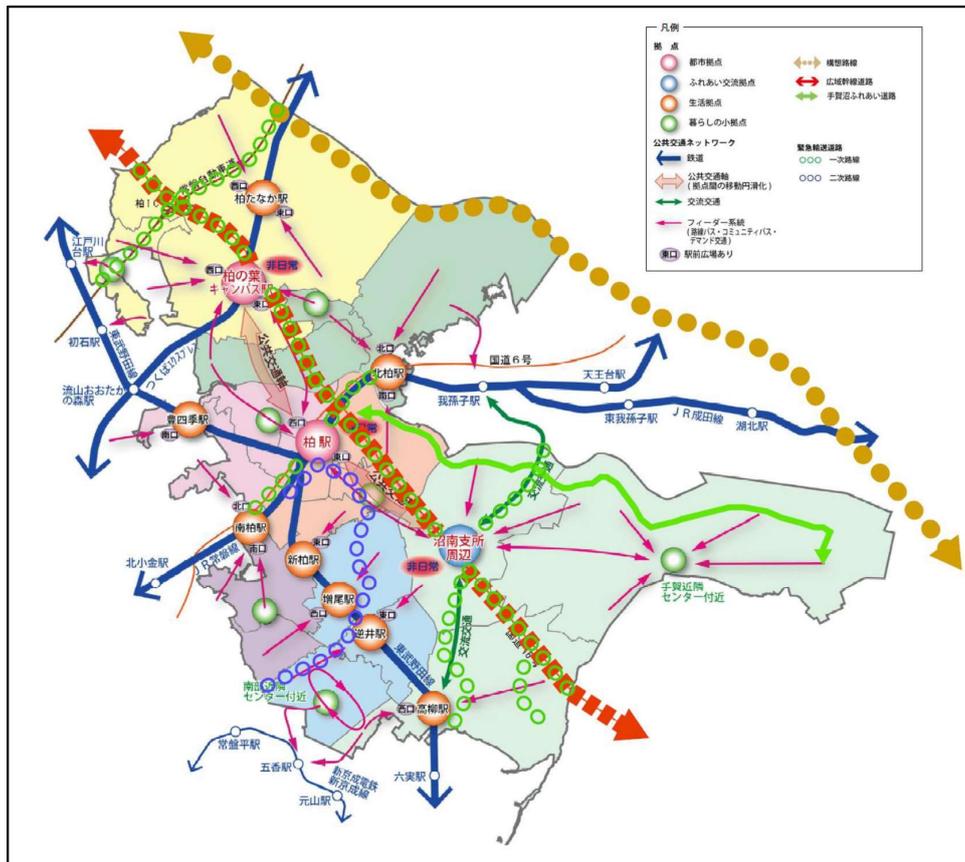


出典：柏市立地適正化計画(令和4年4月改訂)

図 2-7 居住誘導区域と都市機能誘導区域

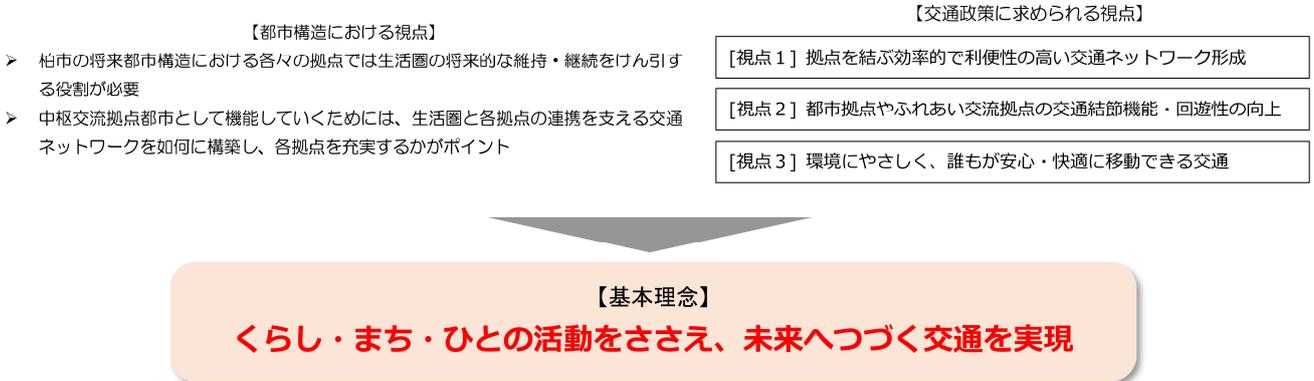
## 2.1.4 第二次柏市総合交通計画

- 上位関連計画や立地適正化計画、地域公共交通網形成計画における交通に係る考え方を参考にし、道路計画、歩行者・自転車ネットワーク、新たな交通システム導入エリアの考え方を加えた交通ネットワークに係る将来像を示しています。
- 柏市都市計画マスタープランにおける都市づくりの目標の実現を目指し、基本理念を『くらし・まち・人の活動をささえ、未来へつづく交通を実現』とし、4つの方針ごとに公共交通に関する実現化施策を位置付けています。



出典：第二次柏市総合交通計画(令和3年3月)

図 2-8 将来像を踏まえた交通ネットワーク



出典：第二次柏市総合交通計画(令和3年3月)

図 2-9 基本理念の考え方

## 第二次柏市総合交通計画における基本方針と実現化施策

<b>&lt;方針1&gt;快適な移動をささえる</b>
<input type="checkbox"/> 定時性・速達性の確保、災害に強い道路ネットワークの形成 （1）一般国道6号16号の渋滞緩和による交通の円滑化 （2）都市計画道路および市内幹線道路の整備 （3）交差点改良などによる交通の円滑化 （4）自転車通行環境の整備 <input type="checkbox"/> 都市や地域間の移動を円滑にする公共交通ネットワークの形成 （1）広域的な輸送力の強化（公共交通） （2）地域状況に応じたバス路線の再構築
<b>&lt;方針2&gt;都市の拠点をささえる</b>
<input type="checkbox"/> にぎわいのある都市拠点を演出する交通環境の実現 （1）中心市街地の更新に向けた交通環境整備（柏駅） （2）新市街地の展開に対応した交通環境の実現（柏の葉キャンパス駅） <input type="checkbox"/> 拠点の移動の連続性を強化する交通結節点機能の形成 （1）駅前広場の整備 （2）拠点における交通モード間の円滑化を推進 <input type="checkbox"/> 誰もが移動しやすいバリアフリー環境の充実 （1）バリアフリー環境の整備
<b>&lt;方針3&gt;地域の生活をささえる</b>
<input type="checkbox"/> 地域の需要や個別のニーズに適応した交通サービスの提供（交通空白不便地域・移動困難者） （1）公共交通空白不便地域における新たな生活交通の確保 （2）移動支援（かしわ乗合ジャンボタクシー・カシワニクル） <input type="checkbox"/> 地域の移動の連続性を強化する交通結節点機能の形成 （1）地域間移動の円滑化 <input type="checkbox"/> 新技術の開発による持続可能な交通体系の実現 （1）新技術の活用
<b>&lt;方針4&gt;市民の意識をささえる</b>
<input type="checkbox"/> 環境負荷の軽減に向けた交通の実現 （1）自転車の利用促進 （2）低公害車の普及 <input type="checkbox"/> 安全で安心して移動できる交通環境の提供 （1）交通安全の推進 <input type="checkbox"/> 公共交通の利用促進に向けた交通情報の発信 （1）公共交通の利用促進

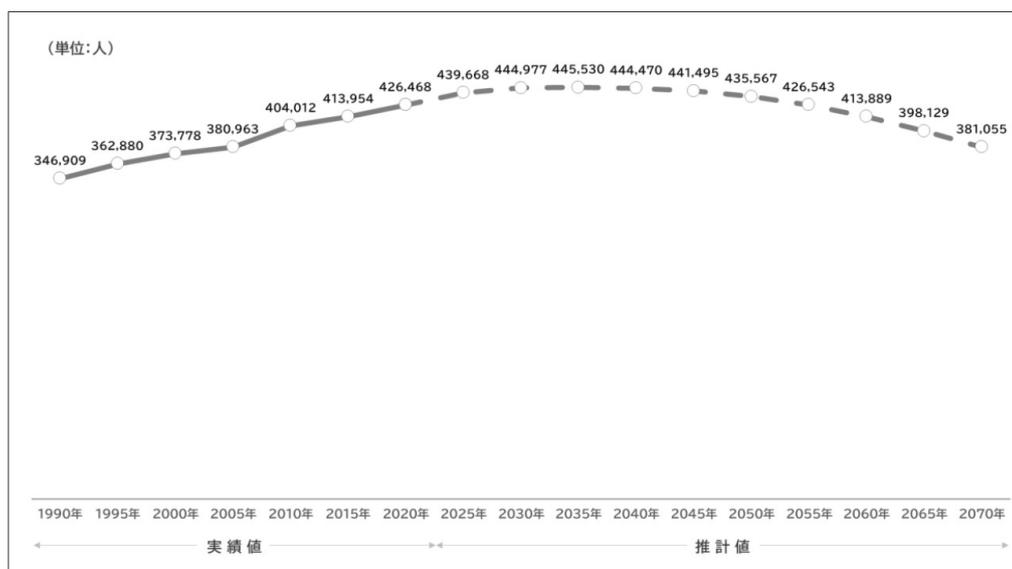
出典：第二次柏市総合交通計画(令和3年3月)

## 2.2 柏市の現状

本節では、柏市の現状を整理します。

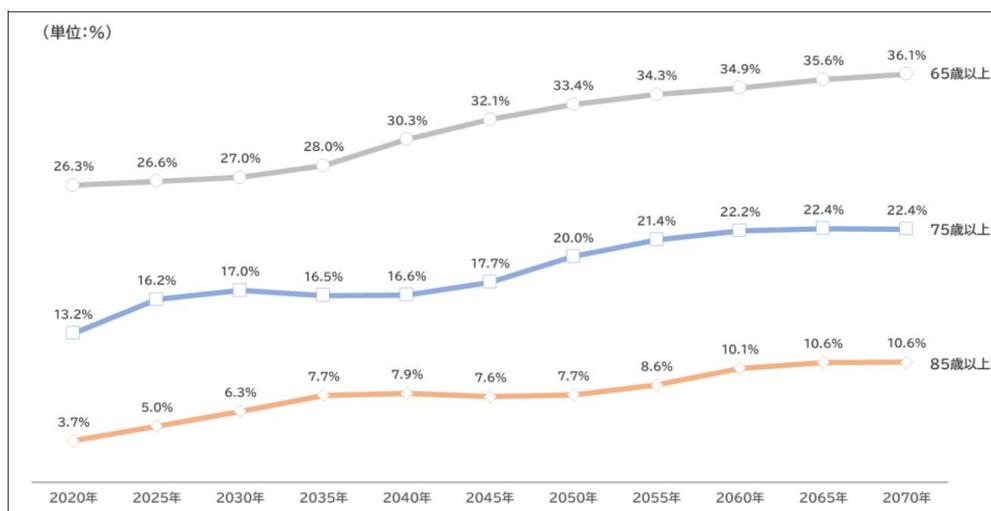
### 2.2.1 人口の状況

- 柏市の人口は、令和 17 年（2035 年）の 445,530 人をピークに本格的な減少局面に入ることが見込まれています。令和 37 年（2055 年）には 426,543 人とほぼ現在と同水準になり、令和 47 年（2065 年）には 40 万人を割り込む見通しです。
- 65 歳以上の人口割合の推移をみると、高齢者の割合が年々増加し、令和 2 年（2020 年）と比較して令和 52 年（2070 年）には 10 ポイント程度増加し、約 36%となると予測されます。



出典：柏市の将来人口推計（令和 5 年 10 月）

図 2-10 柏市の人口の見通し

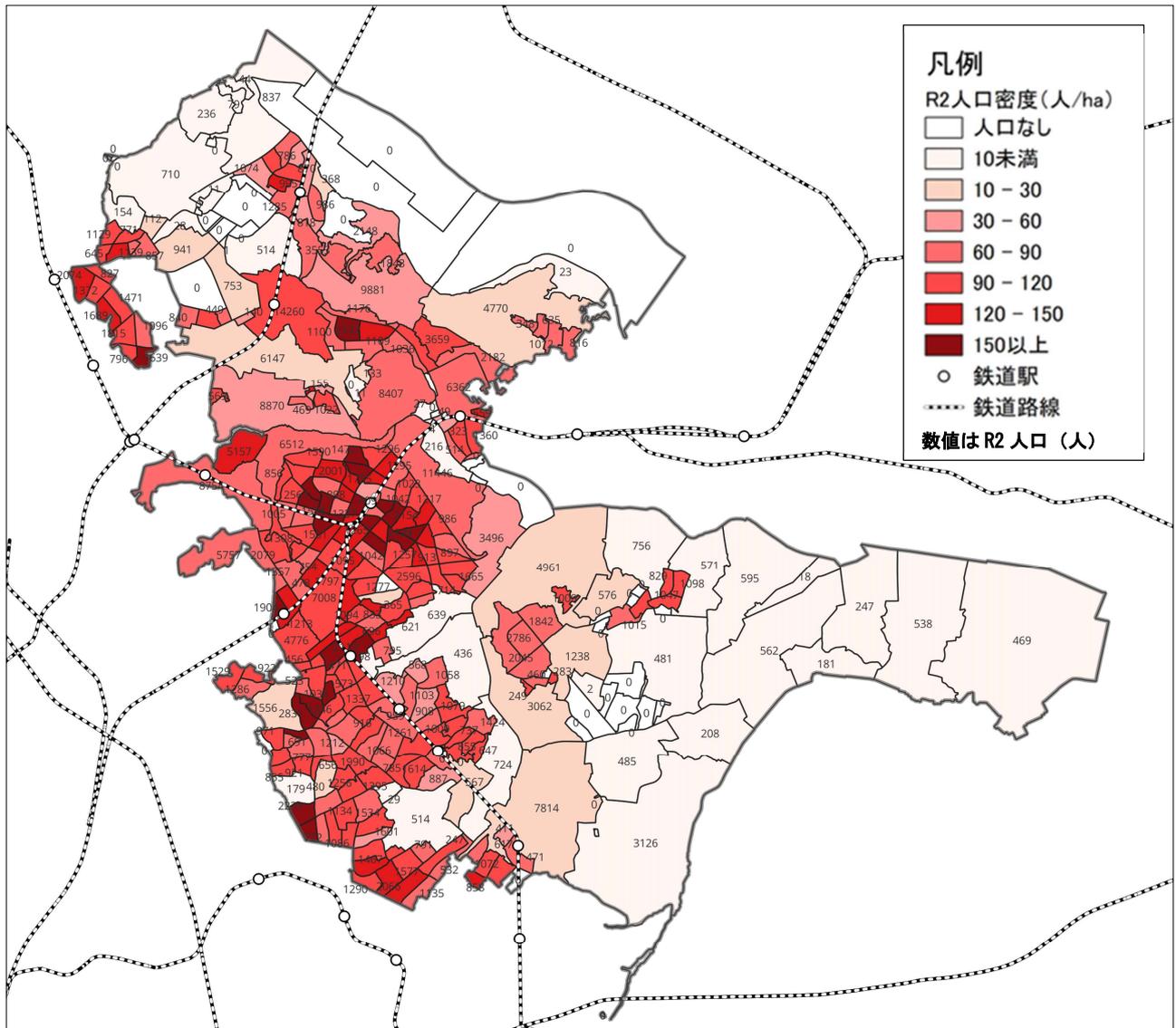


出典：柏市の将来人口推計（令和 5 年 10 月）

図 2-11 65 歳以上、75 歳以上、85 歳以上人口の割合の推移

## 2.2.2 人口分布と市街地の状況

○中央地域や南部地域では人口密度が高くなっていますが、北部地域や東部地域では人口密度が低く 10 人/ha 以下の地域も多くなっています。

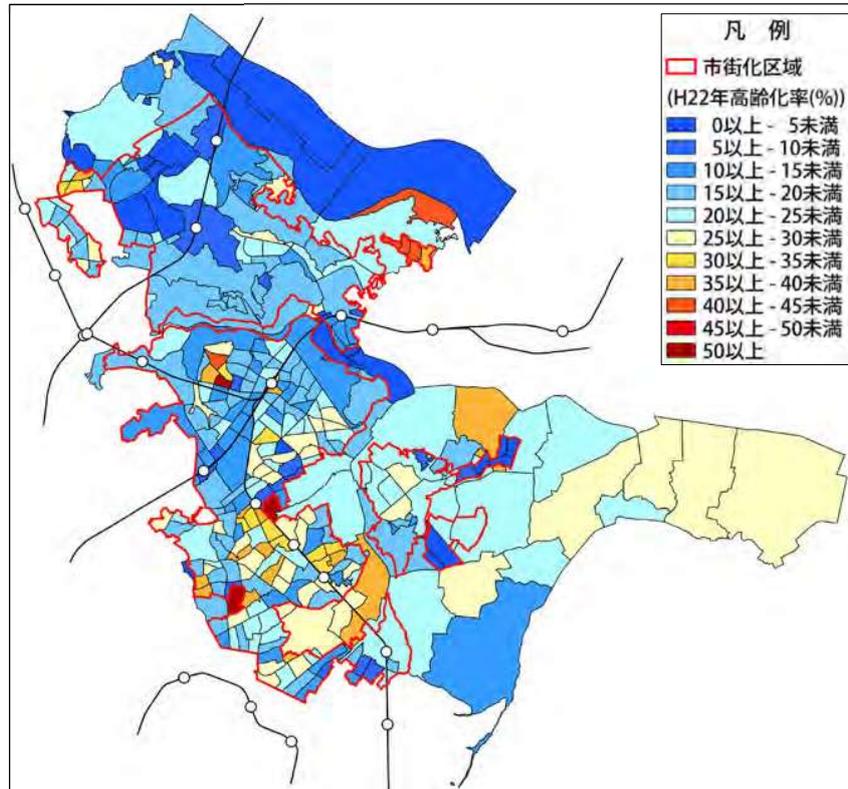


出典：令和2年度国勢調査結果より作成

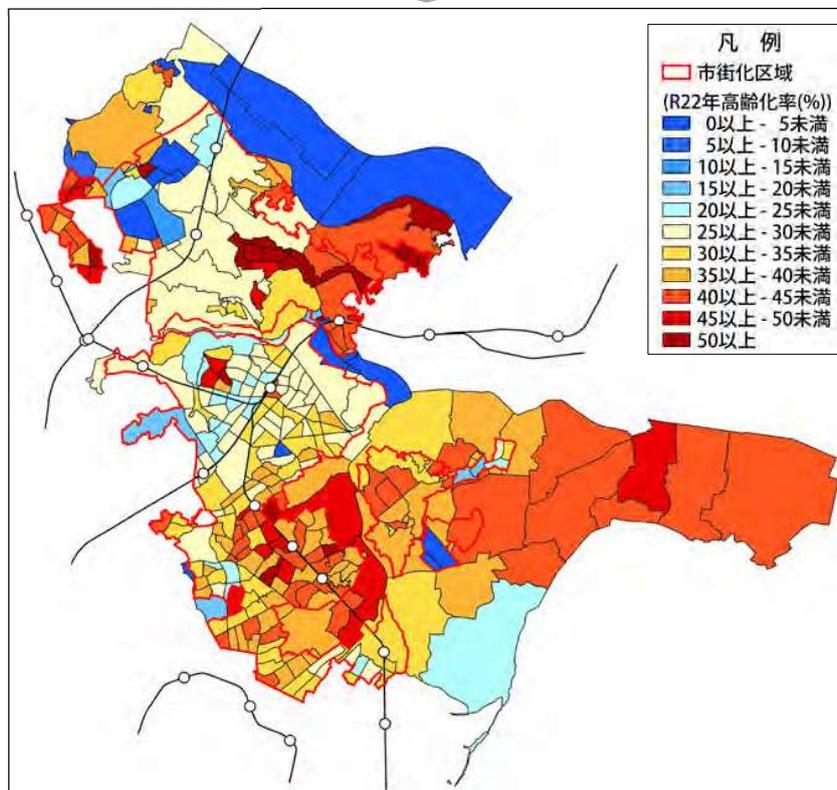
図 2-12 柏市の地域別の人口と人口密度

○将来の高齢化率をみると、特に東部において高齢化が進んでいることがわかります。  
令和22年には市の大部分において、高齢化率が30%以上となると予測されます。

【平成22年 高齢化率】



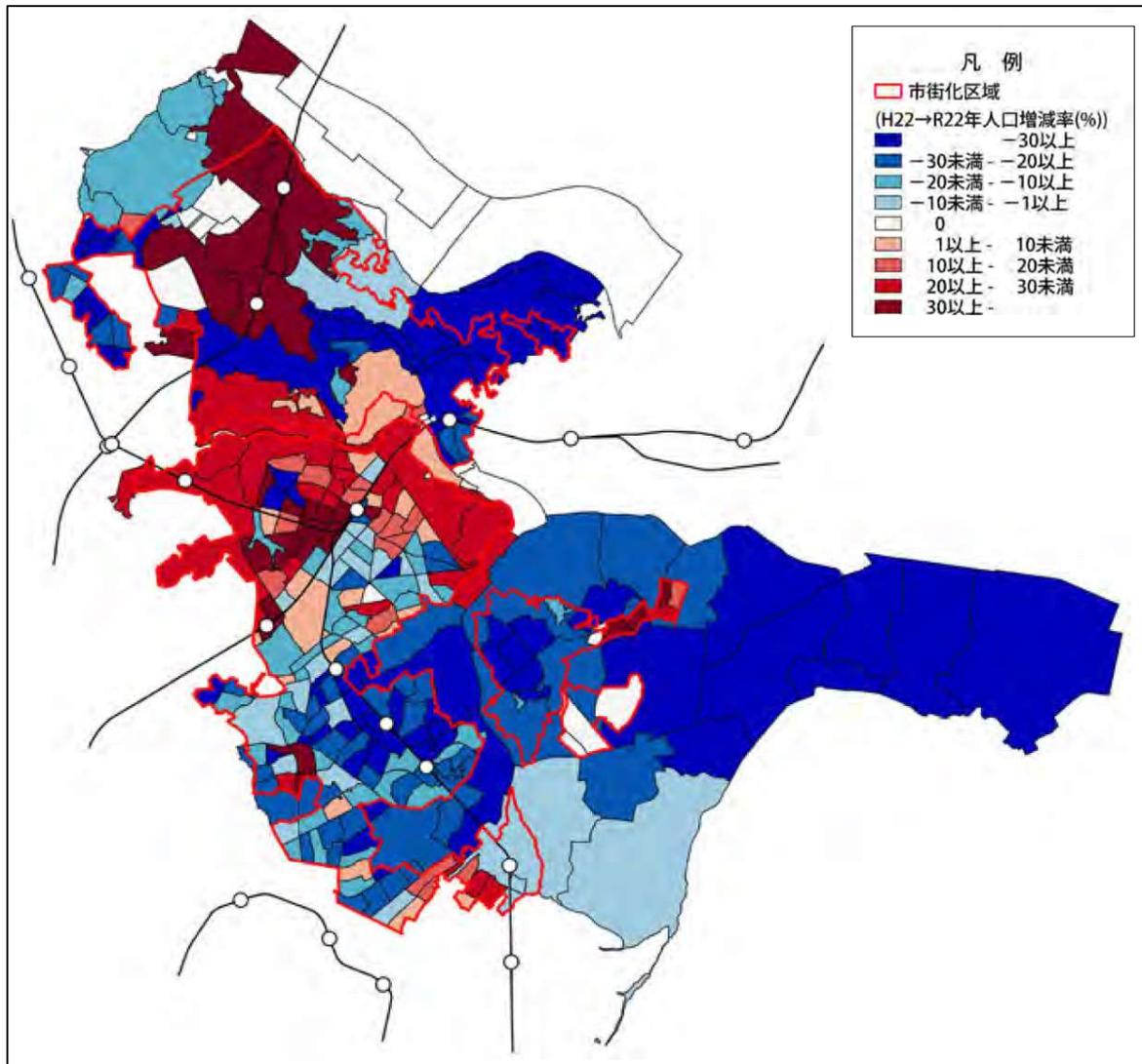
【令和22年 高齢化率】



出典：柏市立地適正化計画（令和4年4月改定）

図 2-13 高齢化率の変化（H22→R22）

○町丁目別に、平成22年（実績値）から令和22年（推計値）の人口増減率をみると、人口増加率の特に高いところとしては、つくばエクスプレス沿線や柏駅周辺等であり、一方で南部地域及び東部地域では人口減少を示しています。

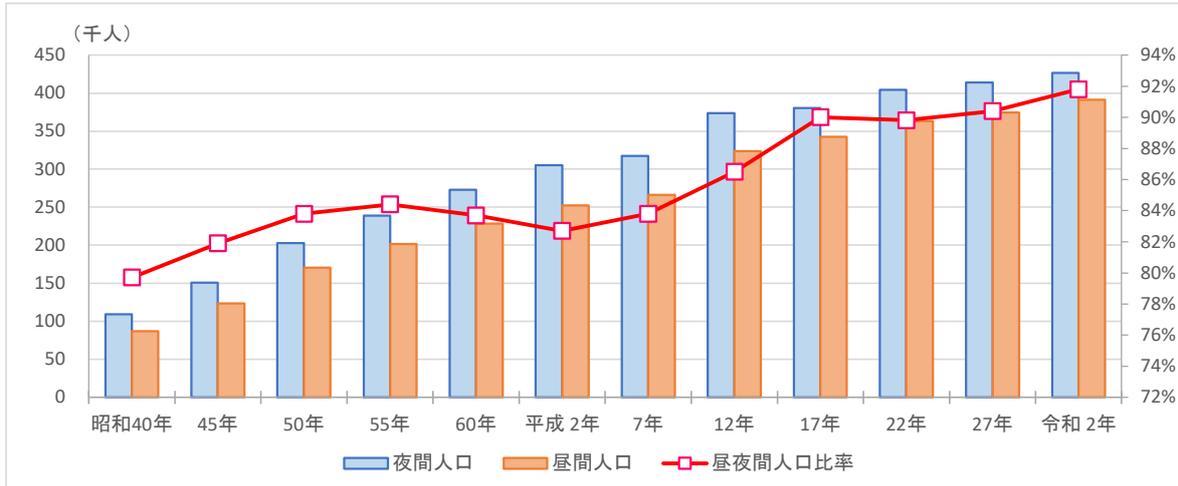


出典：柏市立地適正化計画（令和4年4月改定）

図 2-14 平成 22 年～令和 22 年の地区別人口増減率（町丁目別）

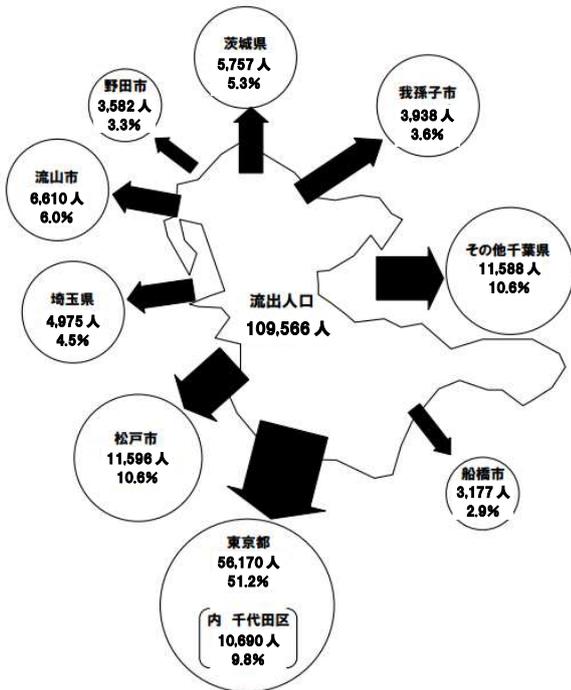
○昭和40年以降、昼間人口は一環して増加しているのに対し、昼夜間人口比率は昭和60年、平成2年と低下したのちに上昇へ転じ、平成17年以降、90%前後を推移しています。

○流出人口は約11万人であり、特に東京都への流出が多くなっています。一方で千葉県内の他自治体や茨城県等からの流入人口も約7万5千人と多く、市外から多くの人々が来訪しています。



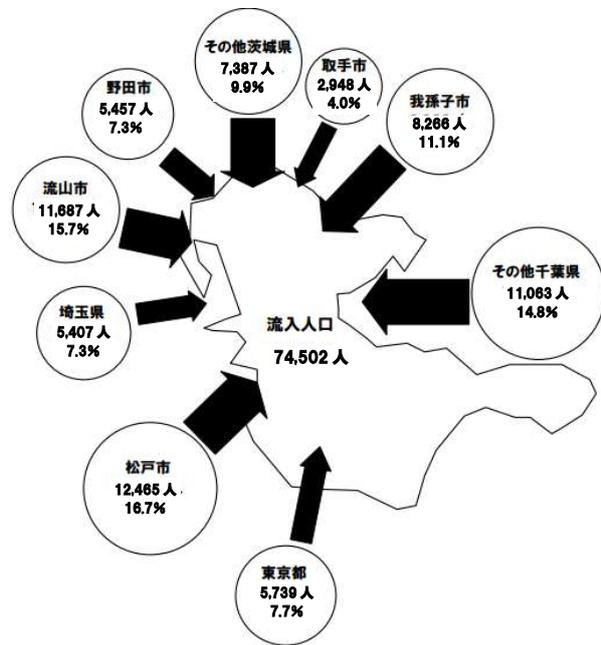
出典：各年の国勢調査データより作成

図 2-15 柏市の夜間・昼間人口と昼夜間人口比率



出典：R2 国勢調査データにより作成

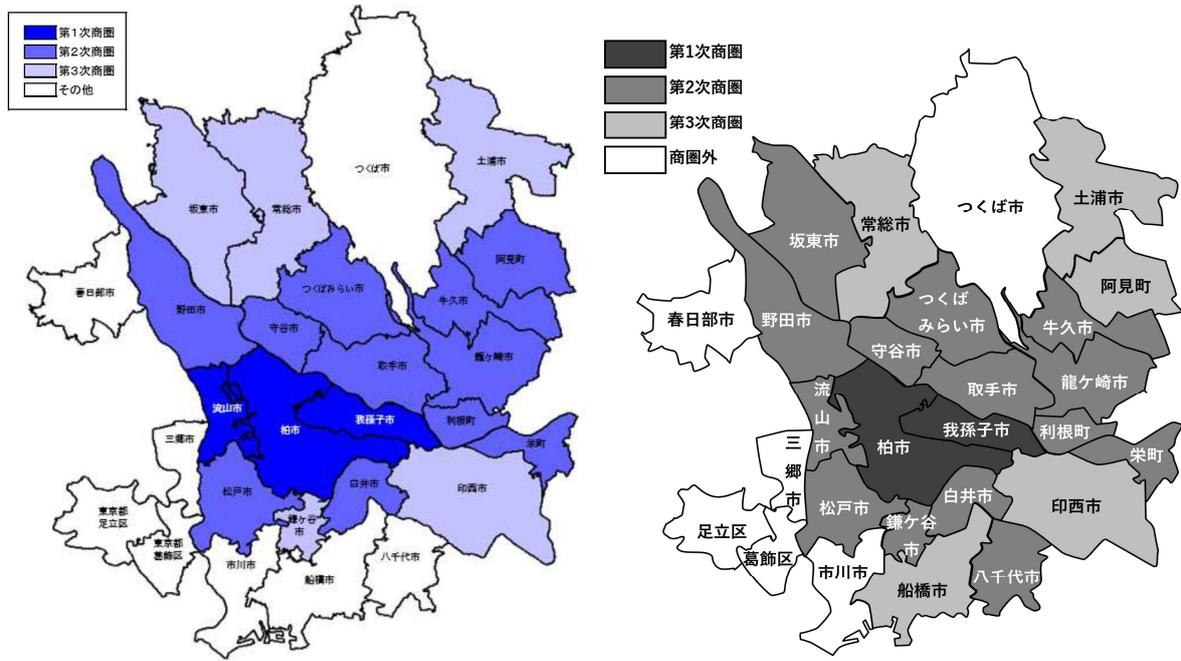
図 2-16 常住地による従業・通学市区町村別15歳以上就業者数及び通学者数



出典：R2 国勢調査データにより作成

図 2-17 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

- 柏市の商圈範囲は広く、千葉県北西部及び他県を含む周辺地域における商業の中心地となっています。
- 平成28年度の調査では柏市の商圈は16市3町でしたが、令和3年度は八千代市及び船橋市が新たに加わり18市3町となり、商圈人口も全体で約38%増加して、約327万人となっており、柏市の吸引力が増加傾向にあることがうかがえます。
- 柏駅周辺を訪れる際の交通手段は、鉄道の割合が約5割、次いで徒歩・自家用車の割合がそれぞれ約3割と高くなっています。



出典：柏市商業実態調査報告書（平成29年3月、令和4年3月）

図2-18 柏市商圈人口等の状況（左：平成28年度調査、右：令和3年度調査）

表2-1 柏駅周辺を訪れる際の交通手段【男女別・年齢別】（複数回答）

(%)

	全体			10・20歳代		30歳代		40歳代		50歳代		60歳代以上	
	全体	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性
n	913	446	467	30	91	42	63	114	110	126	88	134	115
徒歩	35.3	36.5	34.0	36.7	<b>39.6</b>	26.2	34.9	<b>42.1</b>	30.9	35.7	30.7	35.8	34.8
自転車	15.2	15.2	15.2	16.7	<b>26.4</b>	16.7	6.3	<b>18.4</b>	15.5	14.3	10.2	12.7	14.8
バイク	1.5	2.9	0.2	3.3	<b>1.1</b>	<b>4.8</b>	0.0	2.6	0.0	4.0	0.0	1.5	0.0
電車	49.8	47.8	51.8	53.3	51.6	<b>59.5</b>	<b>68.3</b>	43.9	53.6	53.2	54.5	41.0	39.1
バス	11.2	11.0	11.3	<b>16.7</b>	6.6	0.0	11.1	9.6	10.0	11.1	12.5	14.2	<b>15.7</b>
タクシー	1.2	1.6	0.9	0.0	2.2	<b>2.4</b>	<b>3.2</b>	0.9	0.0	1.6	0.0	2.2	0.0
自家用車	29.2	28.9	29.6	16.7	17.6	26.2	22.2	<b>33.3</b>	35.5	24.6	31.8	32.8	<b>35.7</b>

男女別平均を上回っているセグメント

(太字は男女別で最も割合が高いセグメント)

出典：柏市商業実態調査報告書（令和4年3月）

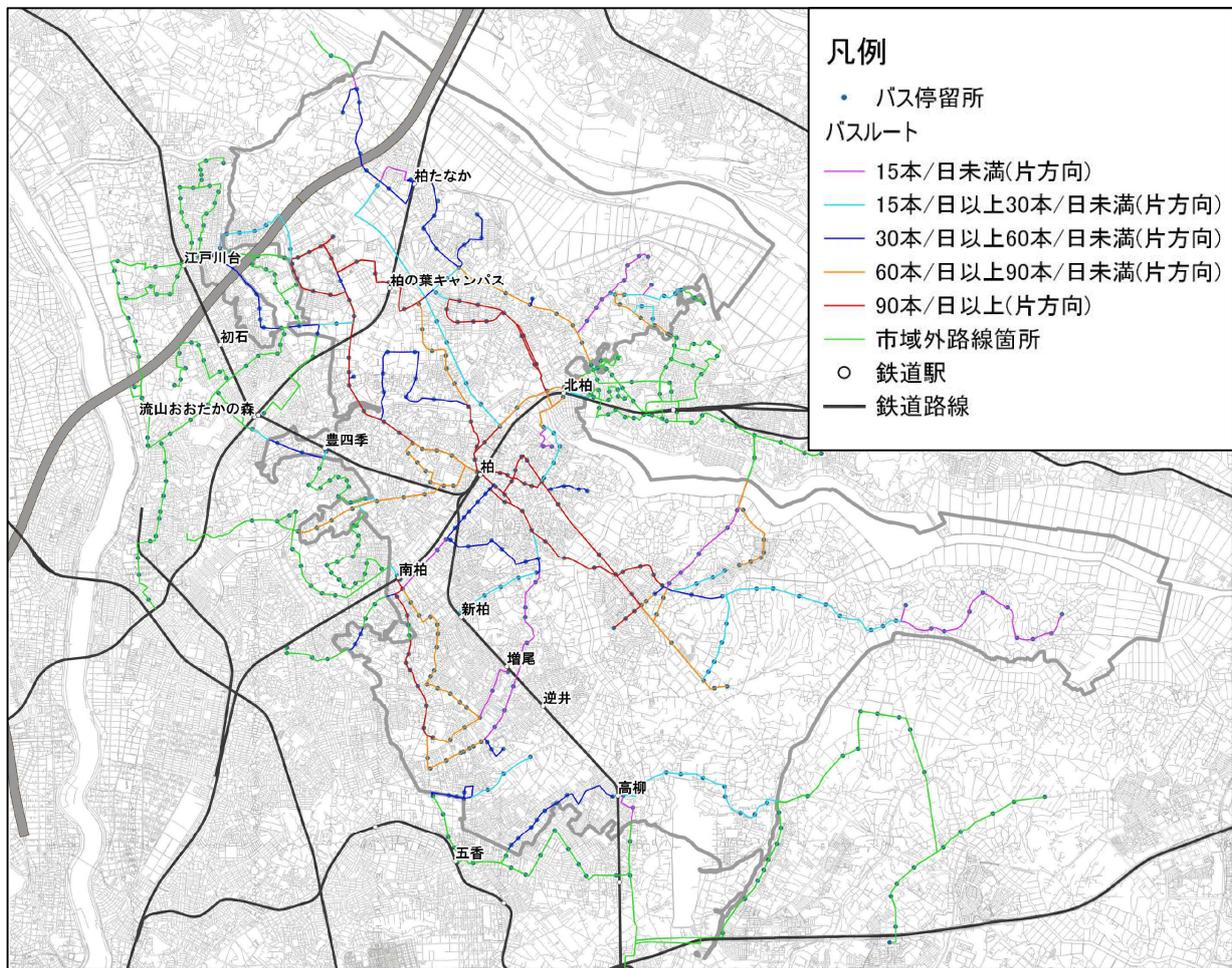
※ 商圈人口：特定市区町村の顧客吸引力が及ぶ範囲であって、その需要の一定割合が常時特定市区町村における買物として実現している地域の人口

## 2.3 公共交通の現状

地域公共交通計画の策定過程では、現状において公共交通サービスがどのレベルにあるかを客観的に把握することが必要であるため、現状を整理します。

### 2.3.1 運行の状況

- 鉄道は JR 常磐線、東武アーバンパークライン、つくばエクスプレスが運行しています。
- バス交通の運行状況を見ると、柏駅を中心に放射状に広がっており、柏駅に接続する路線では 1 日あたりの運行本数が片方向で 90 本/日以上（10 分間隔程度）の路線もあり、運行本数が多くなっています。
- 一方で、柏市南部及び東部では、1 日あたりの運行本数が片方向で 15 本/日程度（1 時間に 1 本程度）の場所も多くあり、また路線密度も低くなっています。
- 最近では、運転士不足により、路線の再編や運行本数の減便など、現状の運行サービスの維持への影響も懸念されます。



出典：各バス会社 HP 時刻表をもとに作成

図 2-19 現在のバス路線及び運行本数

- 路線バスの運行が少ない南部・東部を中心に、柏市でかしわコミュニティバス「ワニバース」(逆井・南増尾・沼南コース)と予約型相乗りタクシー「カシワニクル」を運行しバス路線網を補完しています。
- 柏駅周辺の公共施設へのアクセス向上のため、令和5年11月からかしわコミュニティバス「ワニバース」(市役所ルート)として柏駅とウェルネス柏を結ぶ市役所ルートが開設しました。

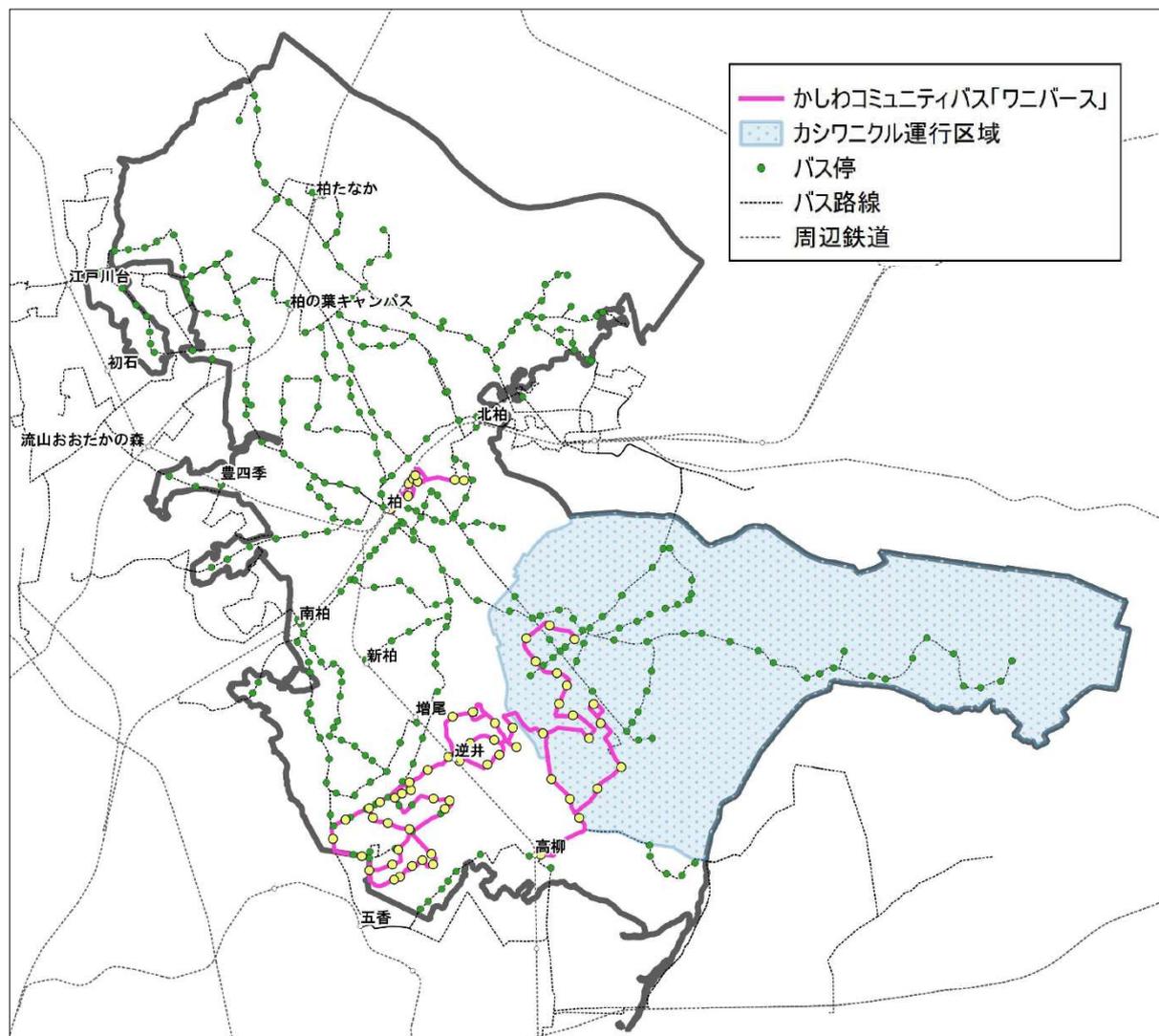


図 2-20 かしわコミュニティバス「ワニバース」・カシワニクル路線図

<かしわコミュニティバス「ワニバス」(逆井・南増尾・沼南コース)>

運行開始：(南増尾ルート・逆井ルート)平成17年9月2日  
 (沼南ルート)平成19年11月23日  
 運行台数：3台(定員9人)



運行経路(系統)：定時定路線

系統(コース名)	起点～経由地～終点
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
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
沼南コース	沼南庁舎バス乗継場～逆井駅東口・高柳駅～沼南庁舎バス乗継場

運行日：毎日運行(但し、12月29日～1月3日は運休)

運賃：大人200円、小学生100円、障害者100円、幼児は大人1人につき2人まで無賃

逆井コースまたは南増尾コースと沼南コースを乗り継いで利用する場合、乗継券を発行(大人100円、小学生50円、障害者50円)

乗継場所：

- ・南増尾・逆井コース⇔沼南コース……南部老人福祉センター、逆井駅東口
- ・逆井コース最終便(10便)⇒南増尾コース最終便(9便)……リフレッシュプラザ柏

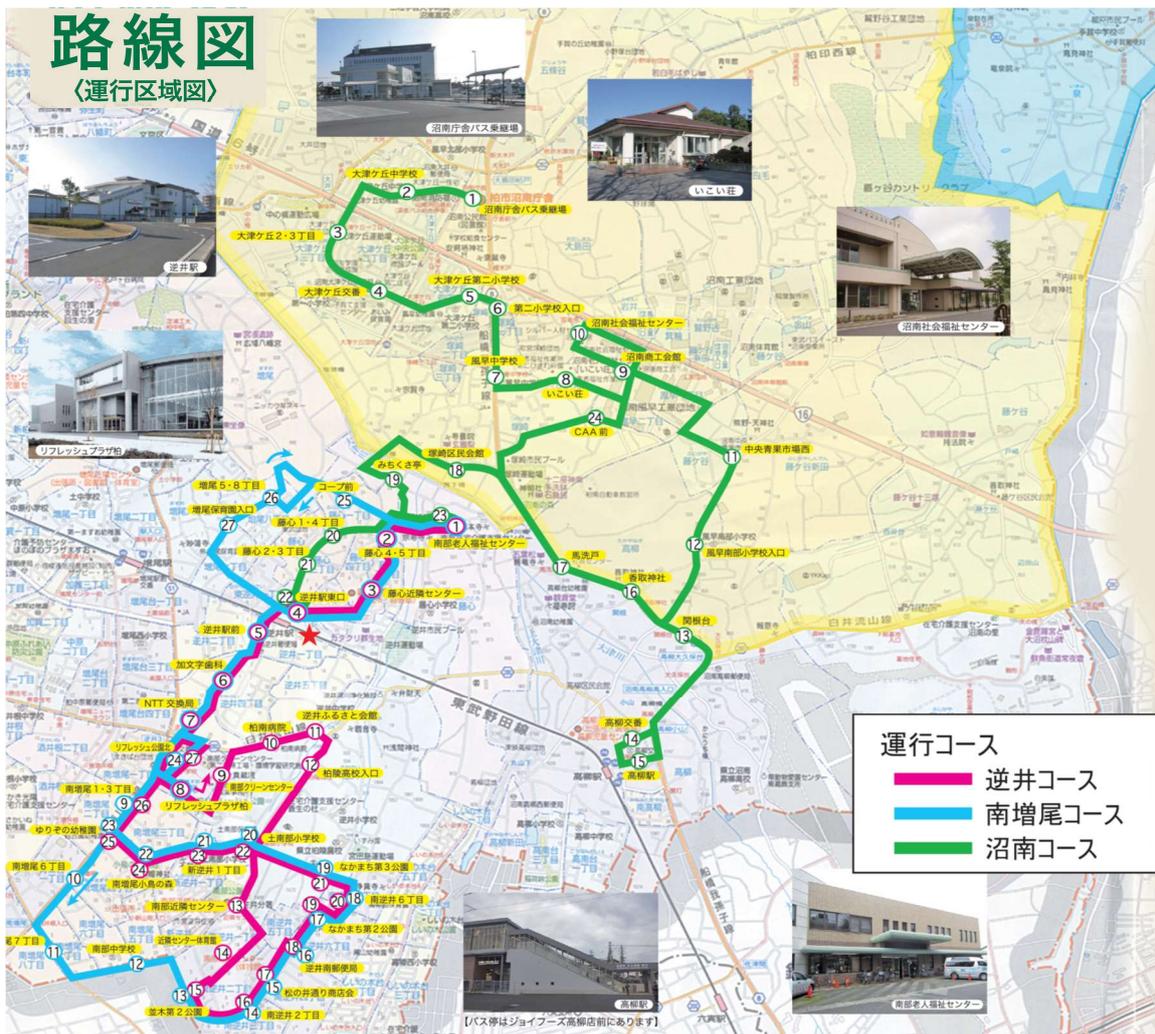


図2-21 かしわコミュニティバス「ワニバス」(逆井・南増尾・沼南コース)運行ルート

<かしわコミュニティバス「ユニバース」(市役所ルート)>

運行開始：令和5年11月20日

運行台数：2台(定員28人)

運行経路(系統)：定時定路線

起点～経由地～終点
柏駅～柏市役所本庁舎～ウェルネス柏

運行日：平日運行(土・日曜日、祝日は除く)

運休日：年末年始(12/29～1/3)

運賃：柏駅⇄柏市役所本庁舎 170円

柏駅⇄ウェルネス柏 200円

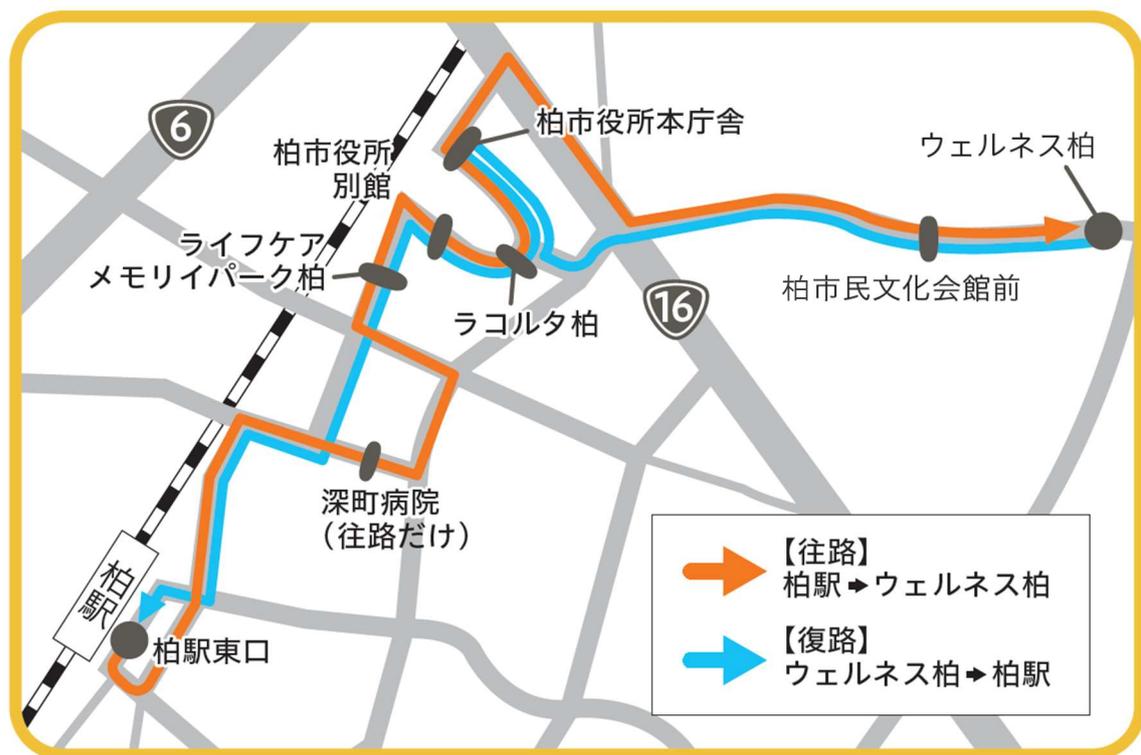


図 2-22 市役所ルートの運行ルート

<予約型相乗りタクシー「カシワニクル」>

運行開始：平成 25 年 1 月 15 日

運行台数：2 台（定員 4 名）



運賃

利用料金		目的地		
		A 区域	B 区域	区域外
出	A 区域	300 円	500 円	500 円
	B 区域	500 円	300 円	500 円
発	区域外	500 円	500 円	
地				

※身障者（介助者 1 名含む）及び小学生は利用料金から 100 円引き

※未就学児は大人 1 人につき 1 人まで無料。2 人目以降は小学生と同額

運行エリア

<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、岩井、岩井新田、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、藤ヶ谷新田、藤ヶ谷の一部、高柳の一部、ケアハウス沼南の里
<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

運行日：月曜日～土曜日（日曜日・祝日及び 12 月 29 日～1 月 3 日は運休）

運行時間：午前 8 時 30 分～午後 7 時（最終降車）

乗降場所：区域内指定箇所その他、東武アーバンパークライン逆井駅

利用予約：事前に会員登録が必要

利用の 1 時間前までに予約センターに電話を掛け、利用日時と乗降場所を伝え予約

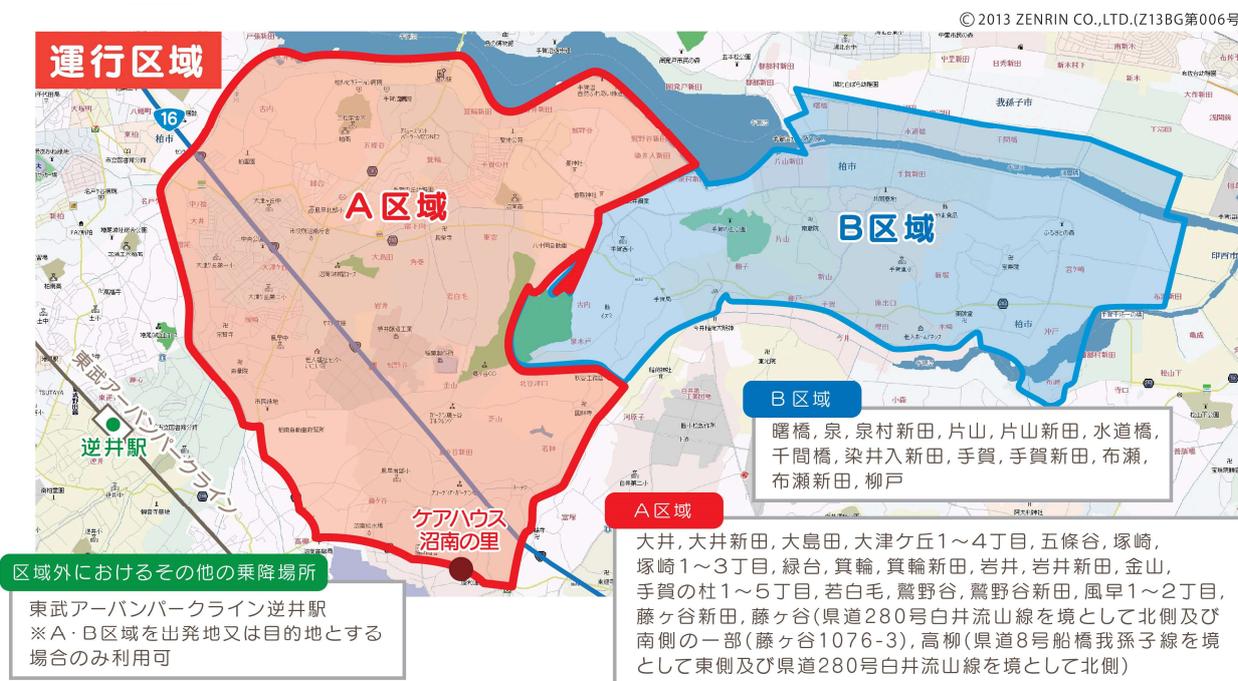
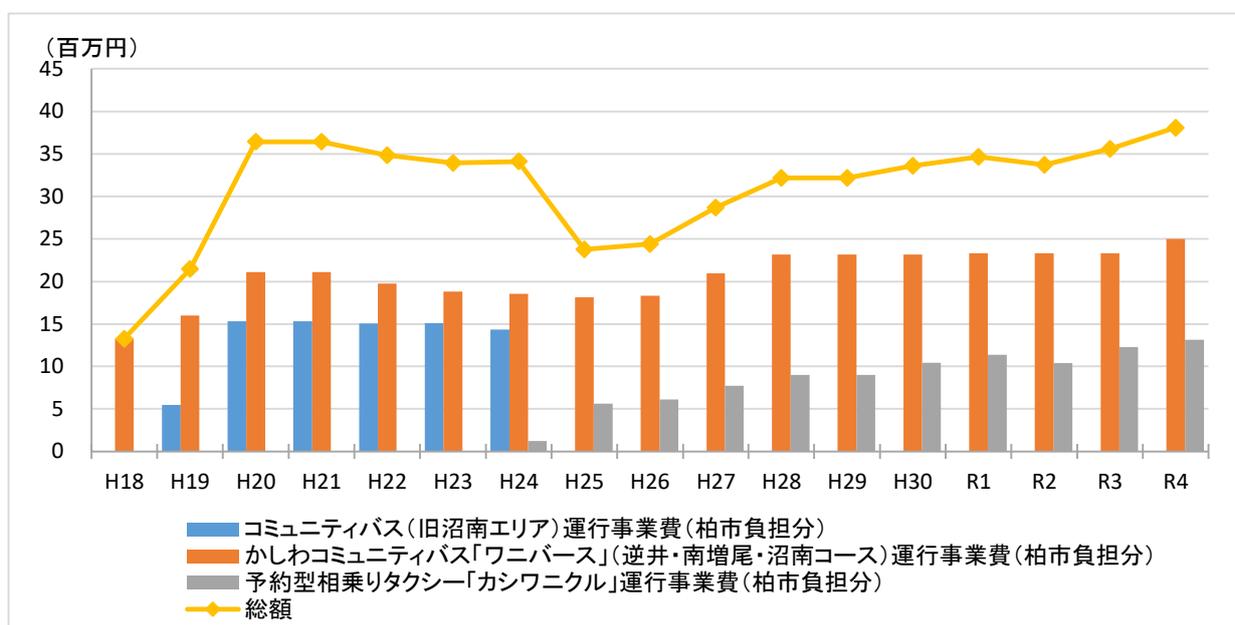


図 2-23 カシワニクル運行エリア

## 2.3.2 財政負担の状況

- コミュニティ交通に対する市の財政負担の状況をみると、コミュニティバス（旧沼南エリア）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。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」の運行に切り替え、一度財政負担は減少したものの、その後は増加傾向にあります。
- かしわコミュニティバス「ワニバース」（逆井・南増尾・沼南コース）の運行事業費（市負担分）は、平成21年度以降は減少傾向にありましたが、平成27年度から増加しています。
- また予約型相乗りタクシー「カシワニクル」運行事業費は、利用者の増加にともない増加しています。そのためコミュニティ交通全体での市の財政負担は、平成25年度以降増加しています。



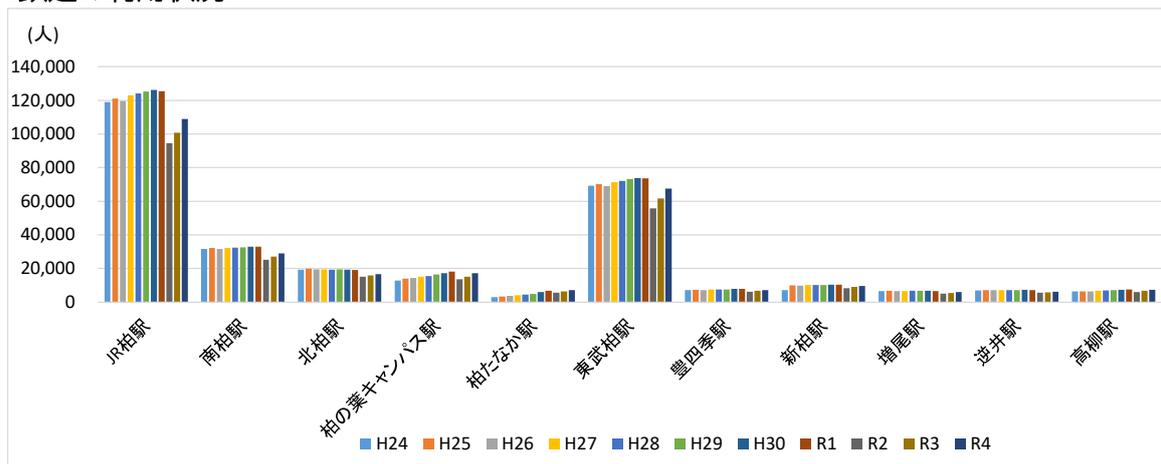
※コミュニティバス（旧沼南エリア）は平成25年3月で廃止  
 予約型相乗りタクシー「カシワニクル」は平成25年1月15日より運行開始

図 2-24 公共交通に対する市の財政負担の推移

### 2.3.3 利用の状況

- 柏市内の鉄道駅の利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年度の1日当り乗車人員は一旦減少しましたが、再び増加しています。また、つくばエクスプレスの駅においては、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出店が見込まれることにより、今後も増加が予想されます。
- 路線バスの利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年度及び令和3年度は大幅に減少しましたが、その後は増加しています。
- コミュニティ交通をみると、ワニバス（逆井・南増尾・沼南コース）の利用者数は、平成24年度年以降、横ばいとなっていました。新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年度に大幅に減少し、その後は増加しています。予約型相乗りタクシー「カシワニクル」の利用者数は増加傾向にあり、平成25年度から平成29年度で約4倍程度に増加し、その後も緩やかに増加しています。
- タクシーの利用者数は、鉄道及び路線バスと同様に、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年度に大幅に減少しましたが、その後は増加しています。

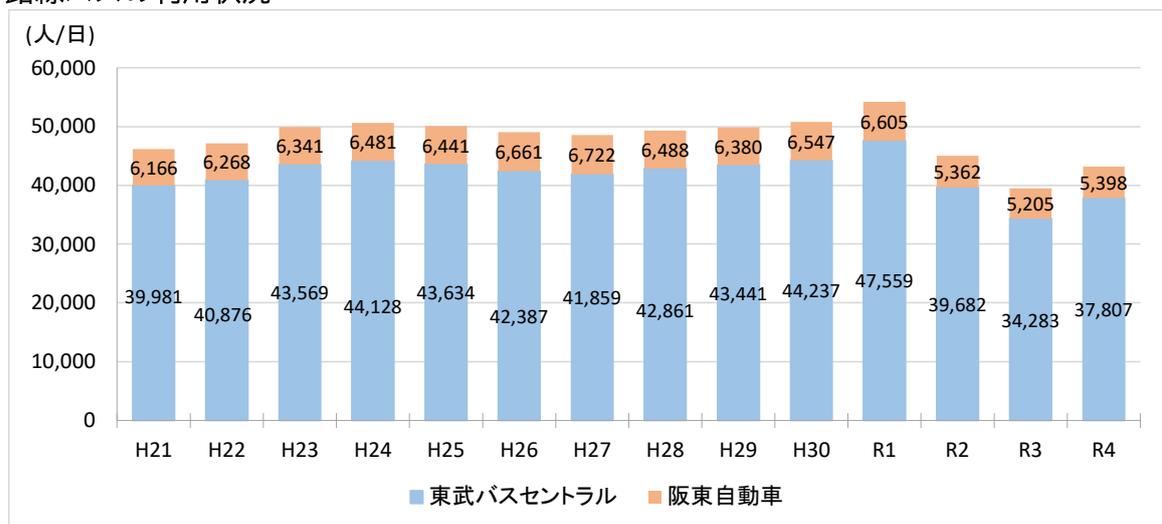
#### <鉄道の利用状況>



出典：柏市統計書  
R4 は各鉄道事業者 HP

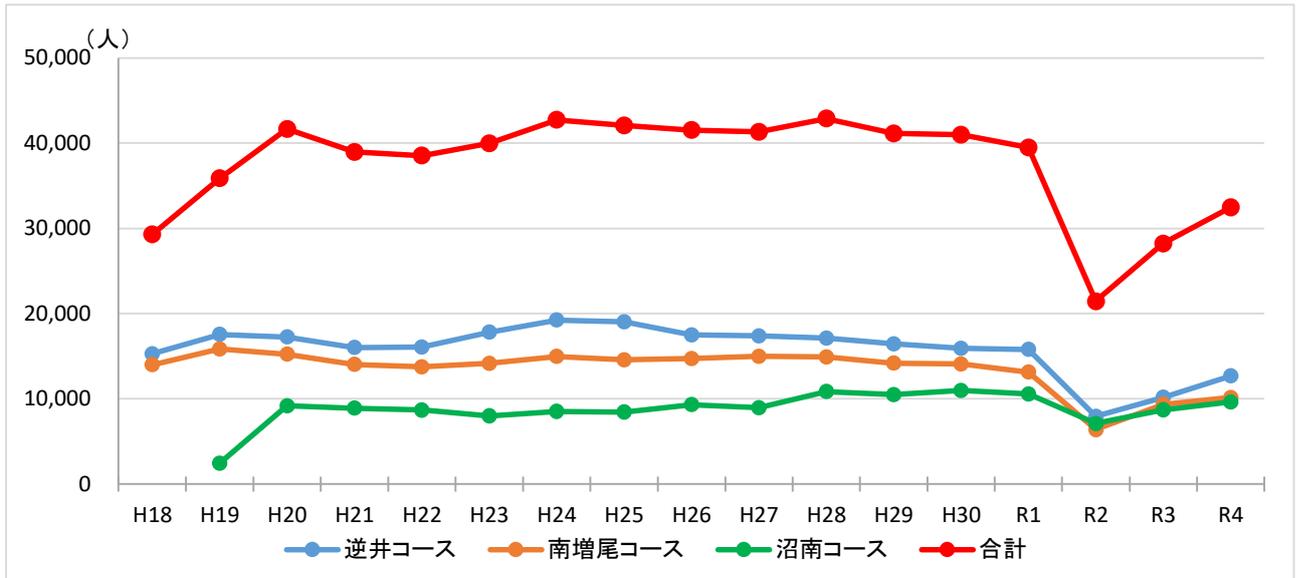
図 2-25 柏市内の鉄道駅における1日平均乗車人員

#### <路線バスの利用状況>



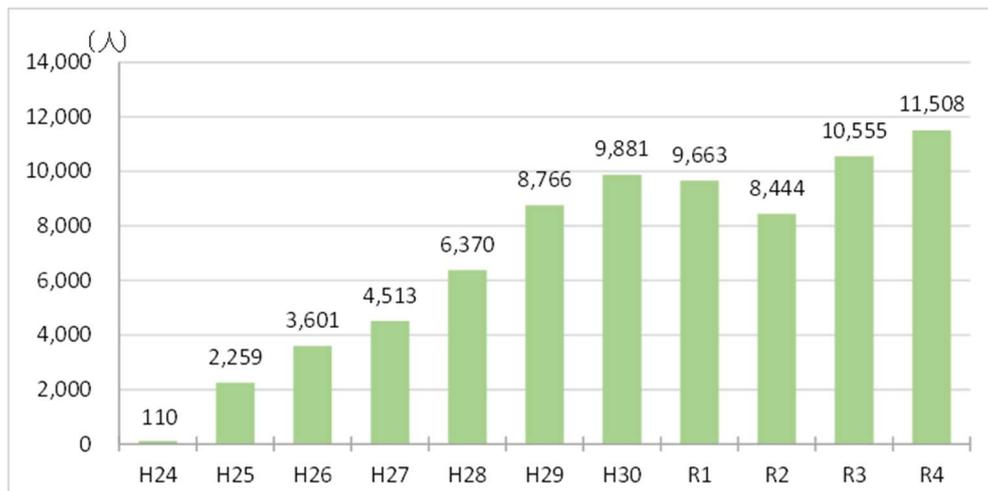
出典：柏市資料

図 2-26 柏市内の主なバス事業者のバス利用者数



出典：柏市資料

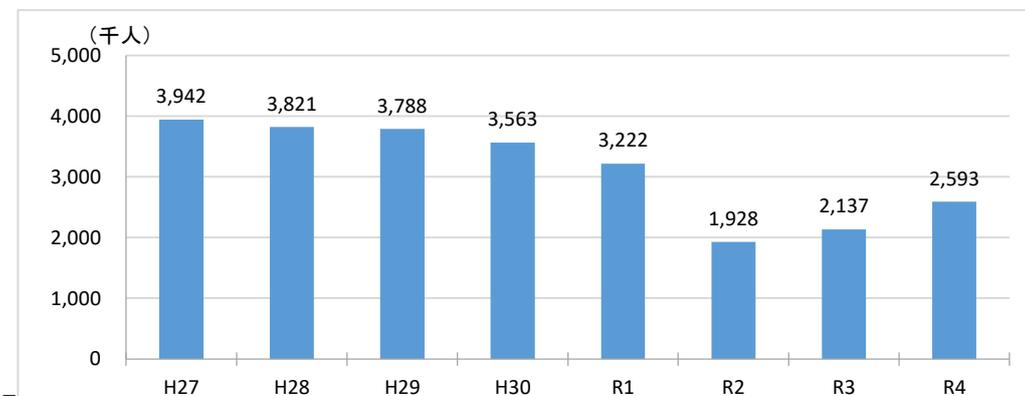
図 2-27 ワニバス（逆井・南増尾・沼南コース）の各路線の利用者数



出典：柏市資料

※平成 24 年度は運行開始の平成 25 年 1 月 15 日～平成 25 年 3 月 31 日までの約 3 ヶ月間の実績

図 2-28 予約型相乗りタクシー「カシワニクル」の利用者数

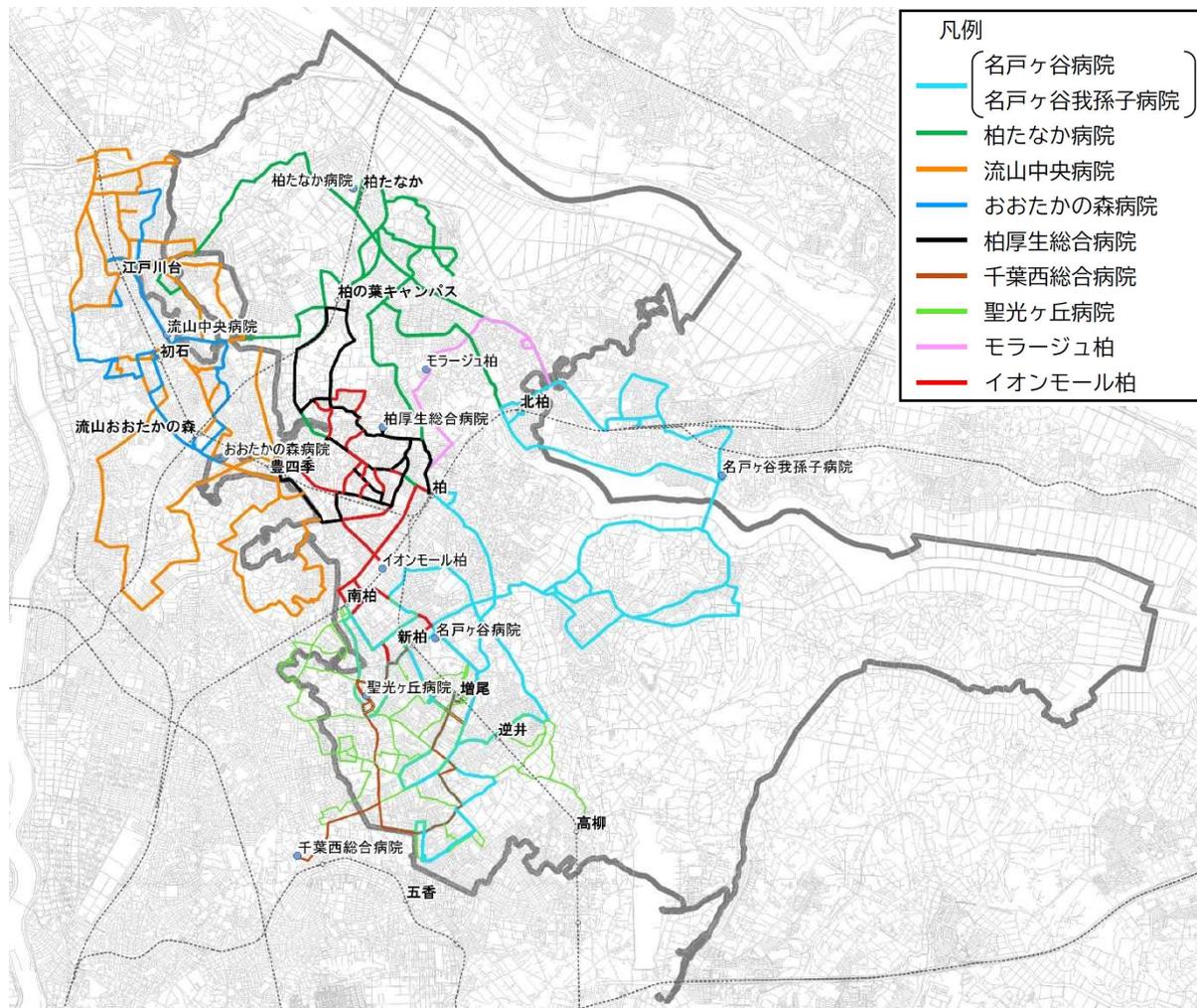


出典：柏市資料

図 2-29 タクシーの利用者数

## 2.3.4 企業バスの状況

○企業バスの運行状況を見ると、市内西側を中心として、病院・商業施設等への交通手段として、市内複数の乗降場を設けて運行されています。



出典：各施設のホームページより作成

図 2-30 企業バスの路線図

## 2.3.5 交通結節点の状況

### ● 柏駅の現状

- 柏市の玄関口として、魅力ある空間づくりや公共交通機関同士の乗継環境の改善が求められています。
- 柏駅東口では、新型コロナウイルス感染症を発端とするライフスタイルの変化が生じ、以前よりは客待ちタクシー車列の状況は改善しつつあるものの、時期や時間帯により状況が異なるため、今後の状況を注視していく必要があります。また、広場の車道側からタクシーに乗車している現在の運用方法については、利用者の安全確保の面から改善する必要があります。
- 柏駅西口では、通勤時間帯の駅前広場横断歩道で歩行者が途切れず、車両と歩行者の通行導線を改善する必要があります。



図 2-31 柏駅前バス乗り場案内



図 2-32 柏駅前広場周辺の状況

(左：柏駅西口駅前広場、右上：東口タクシー車列、右：柏駅東口タクシー乗り場)

●柏駅以外の各鉄道駅の現状

- 東武アーバンパークラインの豊四季駅、増尾駅、逆井駅、高柳駅では、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。
- 鉄道駅のない沼南地区では、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り継ぎ場が整備されています。待合環境のあり方について検討が必要です。

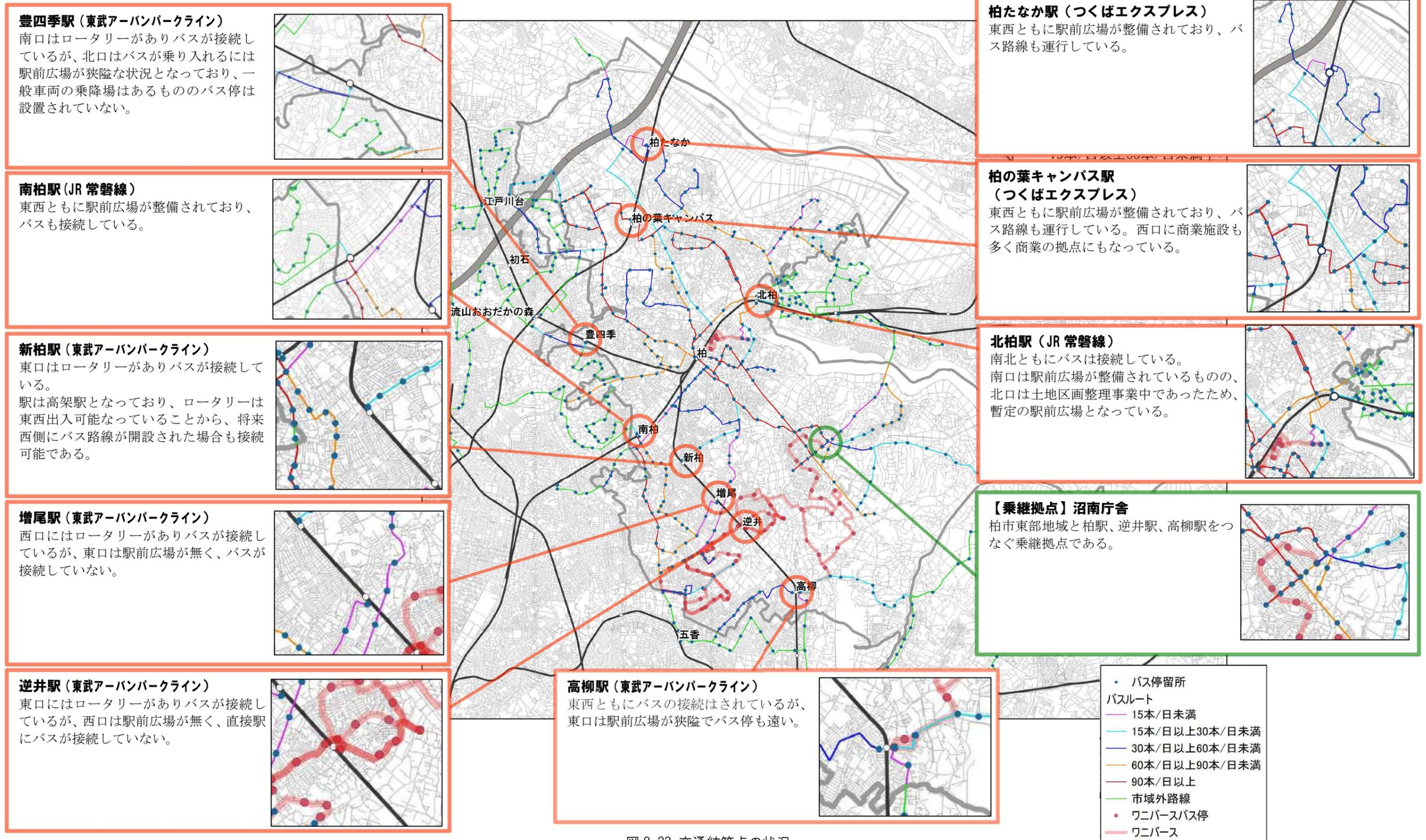


図 2-33 交通結節点の状況

○近年、公共サインなど情報案内の整備は進められていますが、来訪者や利用者にとってより分かりやすい案内・誘導サインの充実が必要です。



図 2-34 柏駅周辺の施設およびバス停案内（現況）



図 2-35 柏駅におけるバスロケシステムによる発車時刻案内  
(左：柏駅西口バス発車案内、右：柏駅東口デジタルサイネージ)

## 2.3.6 バリアフリーへの対応状況

- 各鉄道駅におけるエレベーターについては、全ての駅で設置されています。ホームドアは、つくばエクスプレスの駅では全て設置されていますが、JR常磐線及び東武アーバンパークラインにおいては、一部の駅の設置にとどまっています。
- 路線バス車両については、市内を運行するバス車両 361 台のうち、ノンステップバスの台数は 297 台、導入率 82.3%となっており、千葉県内のノンステップバス導入率 70.9%よりも高くなっています。
- 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加しています。

表 2-2 各鉄道駅におけるバリアフリー及び落下防対策の実施状況（令和 5 年 8 月現在）

	改札内		改札外		多目的 トイレ	ホーム ドア	内方線付き 点状ブロック		
	EV	ESC	EV	ESC					
JR 常 磐 線	南柏	○	◎	東口○ 西口○	東口◎ 西口×	○	○	○	
	柏	快速	○	◎	東口○	東口◎	○	×	○
		各駅停車	○	◎	西口○	西口◎		○	○
北柏	○	○	北口×	北口○ 南口○	○	○	○	○	
東 武 ア ー バ ン パ ー ク ラ イ ン	豊四季	柏方面	○	—	自由通路の 両側○	自由通路の 両側○	○	×	○
		大宮方面	○	—				×	○
	柏	大宮方面	○	◎	東口○ 西口○	東口◎ 西口◎	○	○	○
		船橋方面	大宮方面 と連結	◎				○	○
	新柏	○	○	改札が地上部にあるので設置 不要		○	△	○	
	増尾	柏方面	○	○	東口○	東口○	○	×	○
		船橋方面	○	○	西口○	西口○		×	○
	逆井	柏方面	○	○	東口○	東口○	○	×	○
		船橋方面	○	○	西口×	西口○		×	○
	高柳	柏方面	○	○	自由通路の 両側○	自由通路の 両側○	○	×	○
船橋方面		○	○			×		○	
T X 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○ 西口○	東口×	○	○	○
つくば方面	○	◎			○	○			

○：有 ×：無（今後設置予定のあるもの） —：無（今後設置予定のないもの）

EV：エレベーター ESC：エスカレーター ○：1基 ◎：2基

ホームドア △：固定式ホーム柵

出典：柏市内の公共交通(令和 5 年 8 月)

表 2-3 路線バスの低床化車両の導入状況

車種	台数
ノンステップバス (大型、中型、小型計)	297 台
ワンステップバス (大型、中型計)	54 台
一般車両 (大型、中型、小型計)	3 台
ステップリフトバス (小型)	7 台
合計	361 台

令和 5 年 3 月末

(市内運行 4 事業者の乗合車の車両内訳)

出典：柏市内の公共交通(令和 5 年 8 月)



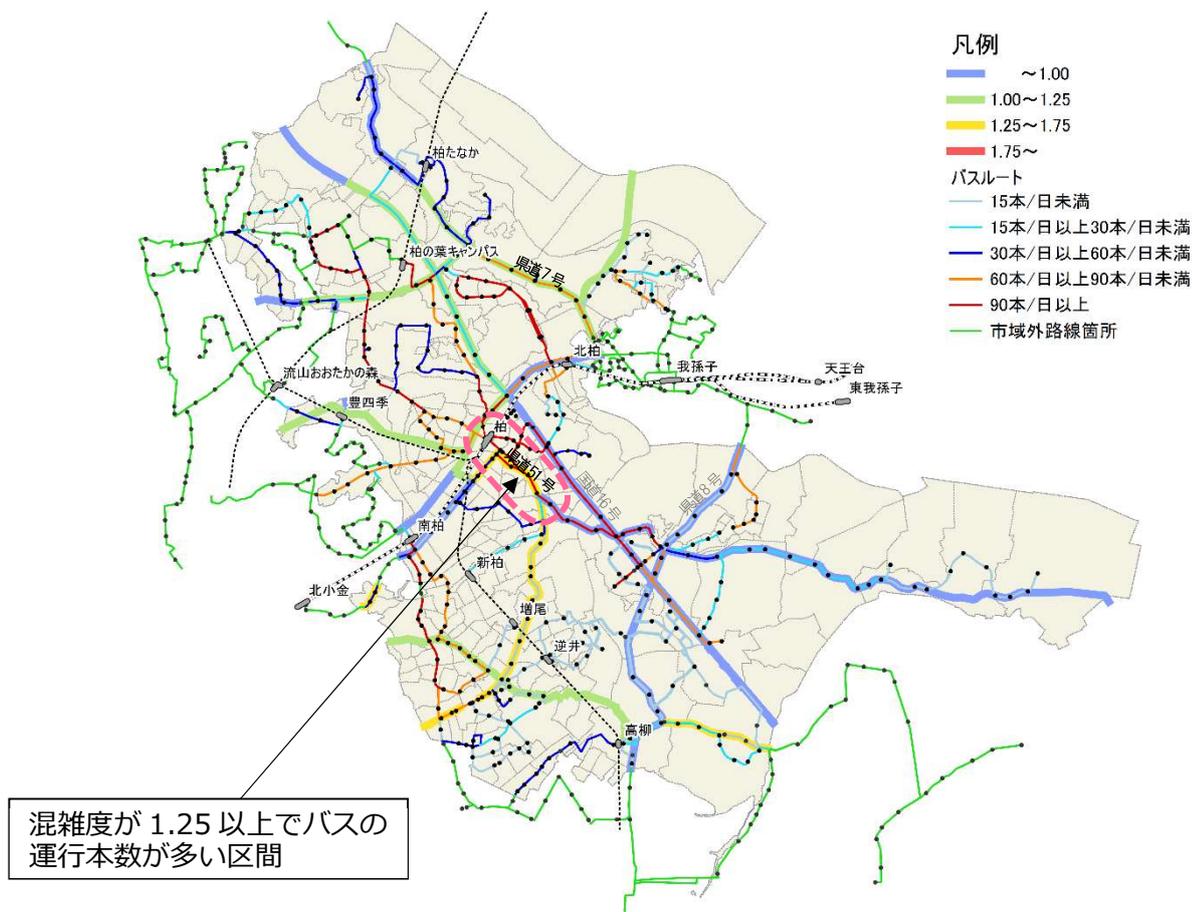
出典：東武バス HP

図 2-36 ノンステップバス車両

### 2.3.7 道路交通の状況

- 道路の混雑状況をみると、柏駅南側の県道 51 号で混雑度が 1.25 以上の区間あるなど、主要な道路では慢性的な渋滞が発生しています。
- 県道 7 号や県道 51 号はバス路線の運行本数も多く、道路混雑がバスの定時性に影響を与えていると考えられます。

※混雑度：交通調査基本区間の交通容量に対する交通量の比



出典：令和 3 年度道路交通センサス

図 2-37 混雑度の状況



### 2.3.8 地域住民が主体となった移動手段確保の取組み

○一部の町会では、日常生活における交通状況を改善するために、地域住民が主体となって、交通事業者（タクシー）との協働による買い物支援タクシーを運行している事例が出てきています。

#### ■地域住民が運営する相乗り買い物タクシーの概要

実施町会	利根町会	弥生町会
名称	とねっこタクシー	やよいタクシー
運行区域	利根町会⇄近隣商業施設2箇所 ・隔週で各店舗（モラージュ柏、マミー マート）を往復	弥生町会⇄近隣商業施設2箇所を往復 （ヤオコー柏若葉町店、カスミ柏千代田 店）
運行日	毎週火曜日	毎週木曜日
利用方法	予約なしで利用可能、運行日時に町内会の集合場所にてタクシーへ乗車	
運行車両	セダン車両（乗客定員3名）	
運賃	1往復500円/人（現金のみ） ※小学生100円引き、未就学児大人一人につき1人まで無料	
事業主体	利根町会	弥生町会
運行事業者	市内タクシー事業者	
行政支援	運行経費から運賃収入を差し引いた額（※行政の予算の範囲で補助）	

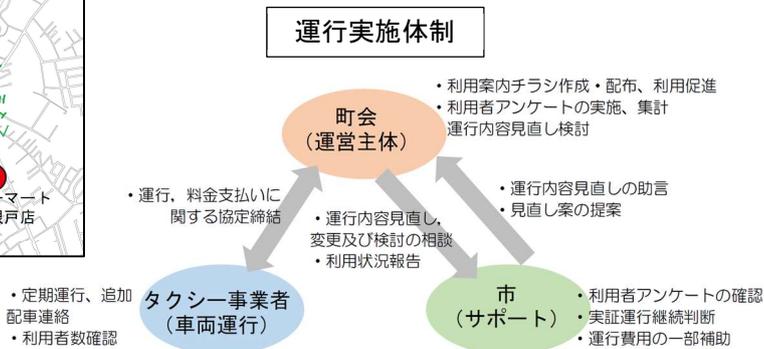
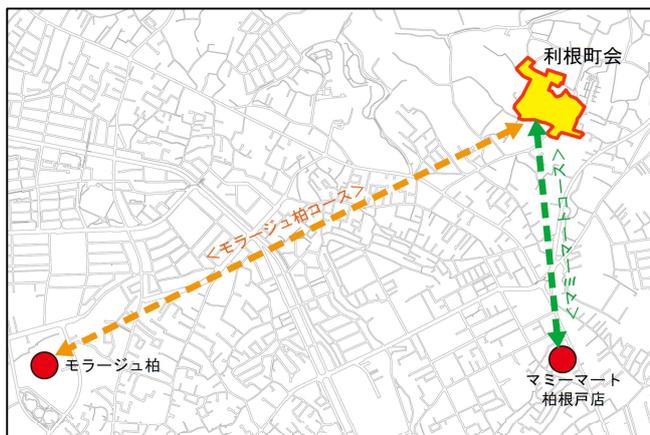


図 2-40 地域住民が運営する相乗り買い物タクシー運行エリア及び運行実施体制

### 2.3.9 公共交通空白不便地域

○市として、公共交通の利便性の向上を図るとともに移動困難者に対する移動手段の確保に向け、公共交通空白不便地域を整理することが必要です。

○本計画における公共交通空白不便地域を次のとおり抽出しました。

1. 河川・公有水面及び農用地以外を可住地域として抽出
2. 鉄道駅から800m（柏駅、柏の葉キャンパス駅は1km）の範囲より外側に位置する地域を抽出
3. バス停（片道15本/日以上路線(民間路線バス)）から300mの範囲より外側に位置する地域を抽出
4. 可住地域のうち、鉄道駅圏外かつバス停圏外に位置する地域を公共交通空白不便地域として抽出

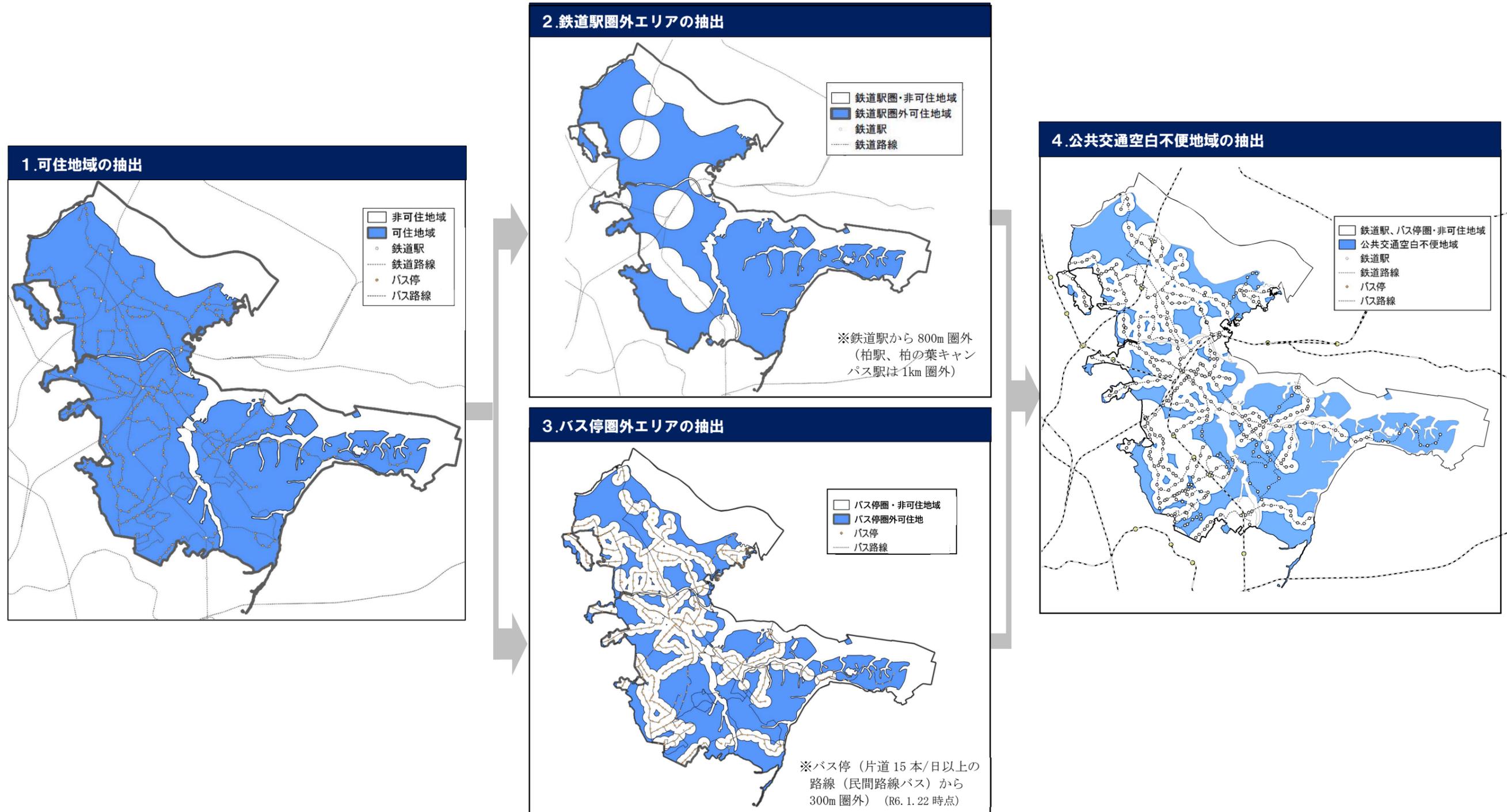


図 2-41 公共交通空白不便地域の抽出過程

○公共交通空白不便地域について、公共交通施策の検討を進める必要があります。

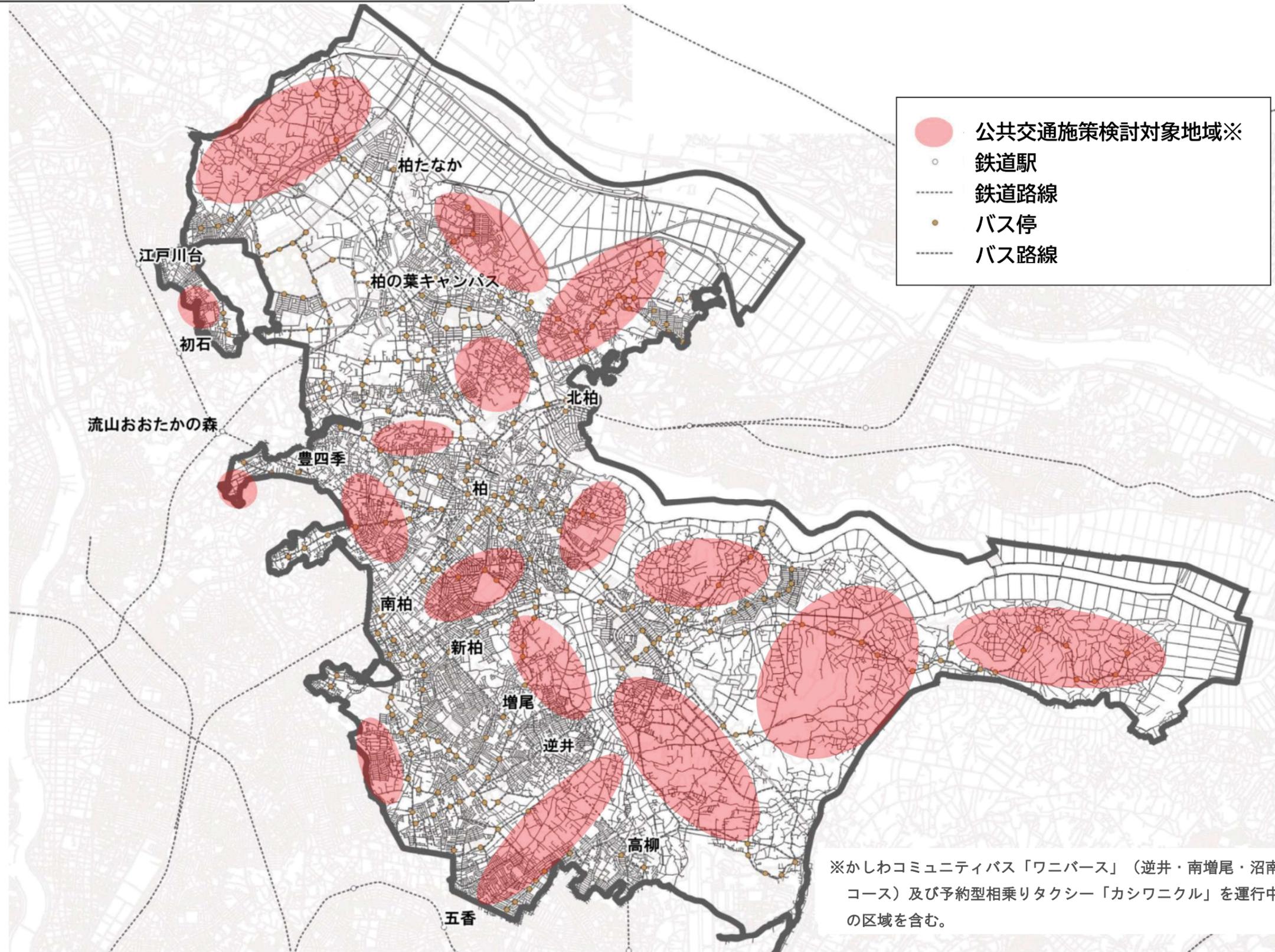


図 2-42 公共交通空白不便地域検討対象地域

【参考】公共交通空白不便地域検討対象地域に対する公共交通施策の実施状況及び商業・医療施設利用圏域

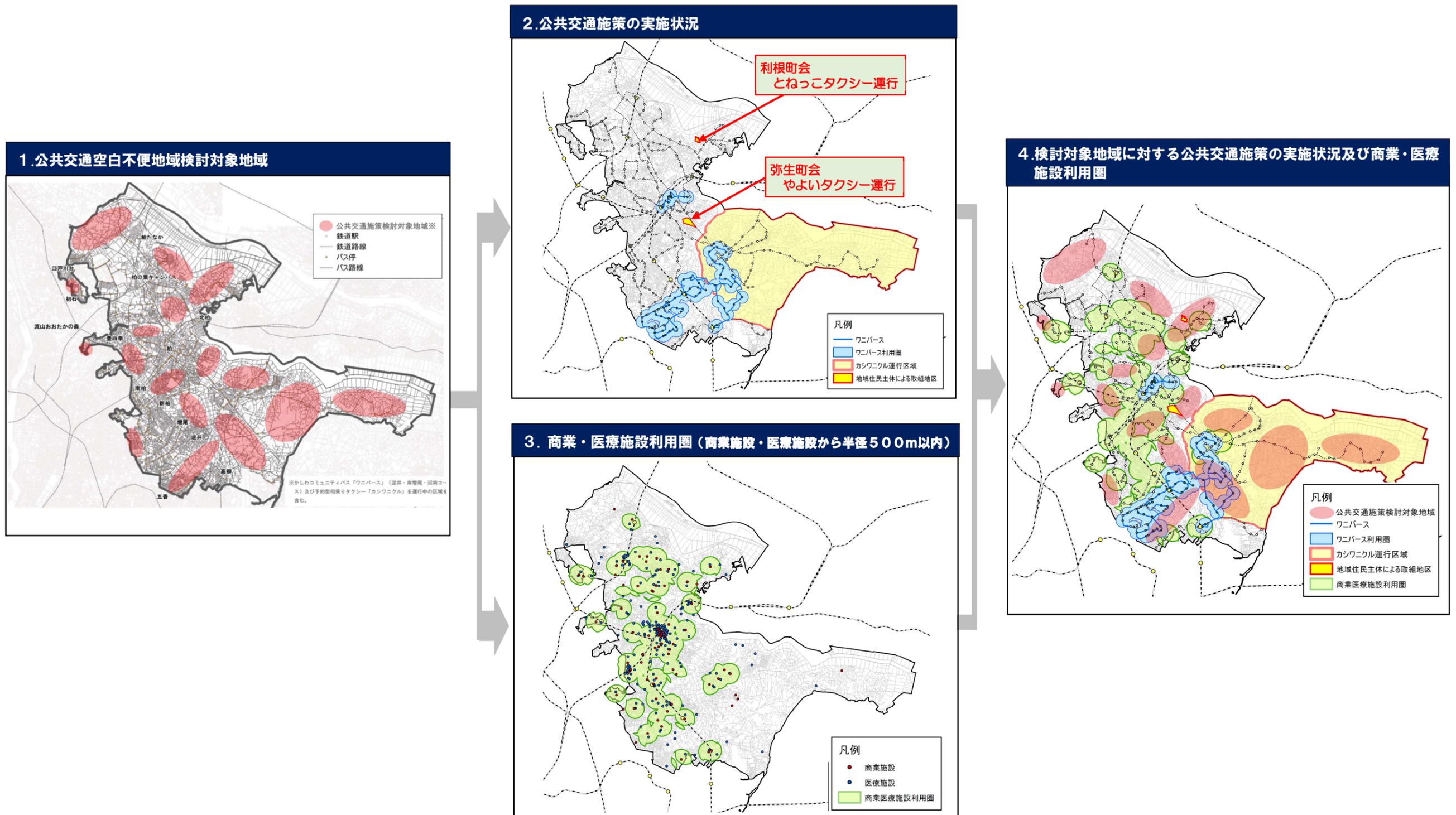
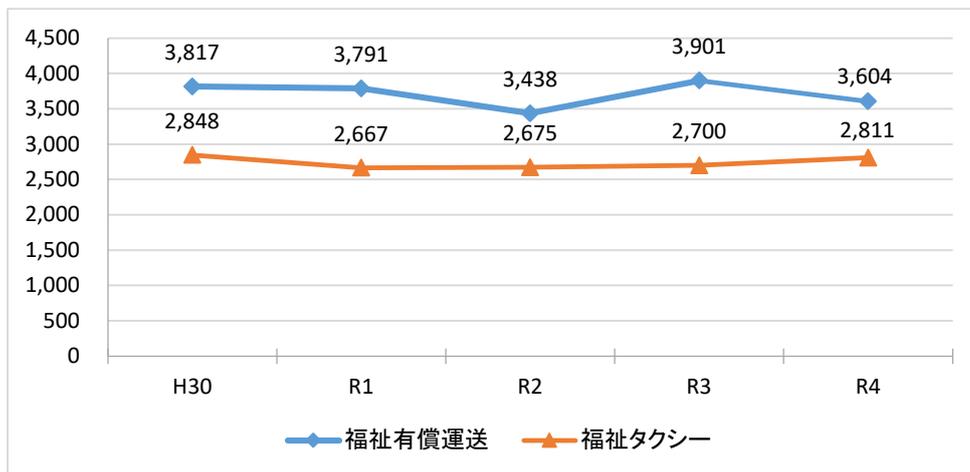


図 2-43 公共交通空白不便地域検討対象地域に対する公共交通施策の実施状況及び商業・医療施設利用圏域

### 2.3.10 要介護者、身体障がい者の移動サービスの状況

- 要介護者、身体障がい者の移動サービスを支援するために、福祉有償運送事業及び福祉タクシー事業を実施しています。
- 令和4年度の福祉有償運送事業は、社会福祉協議会をはじめ11団体により実施しており、利用者は3,604人です。
- 福祉タクシー事業については、令和4年度の利用者数は2,811人となっています。



出典：柏市福祉有償運送運営協議会会議資料

図 2-44 福祉有償運送事業及び福祉タクシー事業の利用者数の推移

## 2.4 柏市の移動の状況

柏市の交通に関する課題を把握するために、移動の状況について分析しました。

### (1) 柏市におけるトリップ数の推移

○平成 30 年の市内のトリップ数は、平成 20 年と比較して全体的に減少傾向にあり、年齢別では、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。

○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。

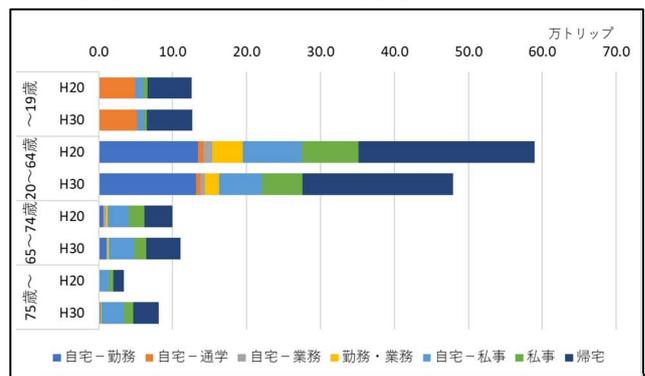
ロ 平均外出率は、増加しているものの、他世代と比較すると最も低くなっています。

#### ■市内外トリップ数の推移（目的別）



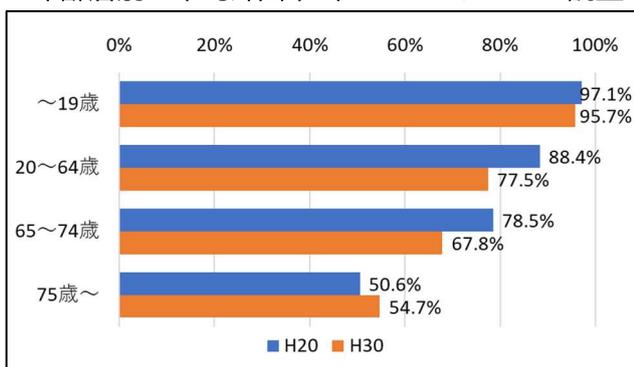
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H10、H20、H30 年）

#### ■年齢層別のトリップ数の変化



出典：東京都市圏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）



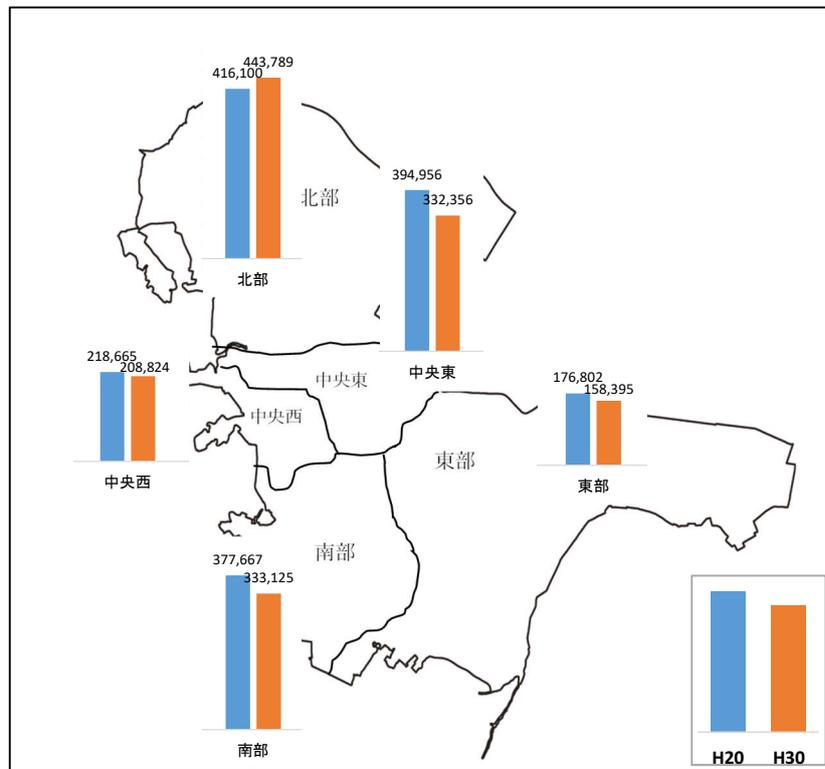
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H20、H30 年）

図 2-45 柏市におけるトリップの推移

※トリップ：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を乗り換えても 1 トリップと数える。

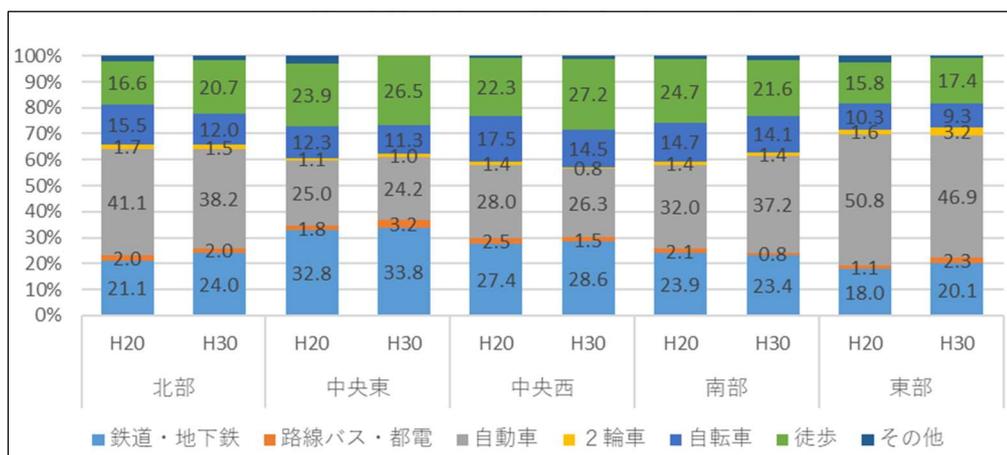
## (2) 地域別移動実態

- 地域別発生集中交通量を比較すると、北部地域では増加していますが、他の地域では、減少しています。
- 地域別代表交通手段の分担率をみると、中央東地区では、鉄道・地下鉄が代表交通としての割合が高く、東部地域においては、自動車が代表交通の割合が約半数を占めています。



出典：東京都市圏パーソントリップ調査 (H20、H30年)

図 2-46 地域別発生集交通量の推移



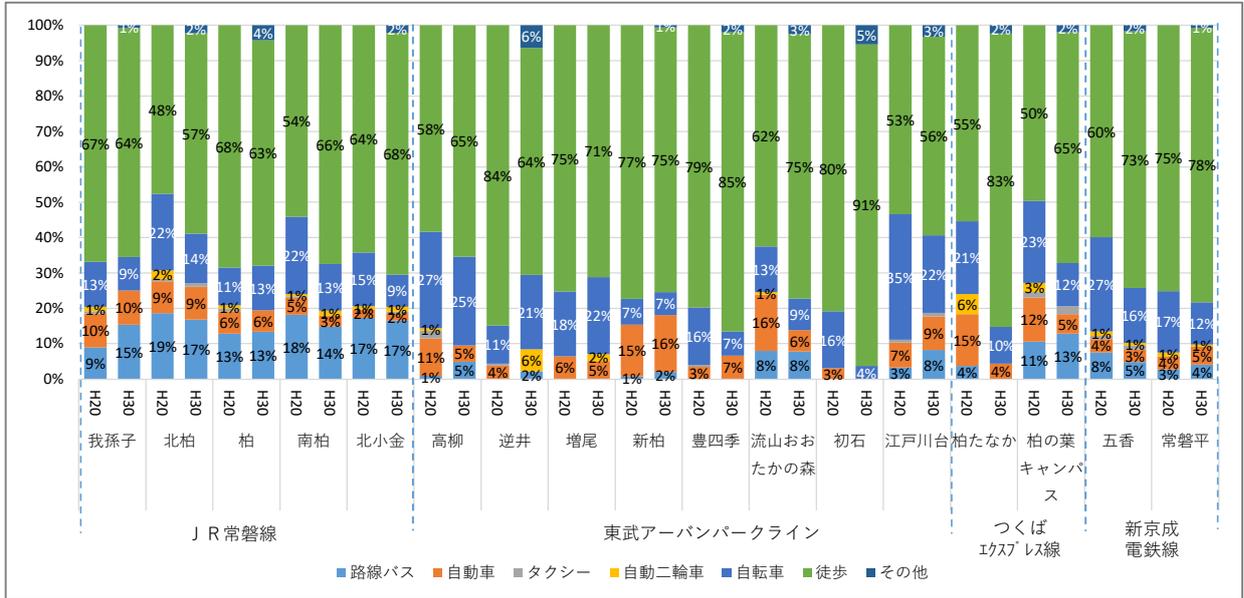
出典：東京都市圏パーソントリップ調査 (H20、H30年)

図 2-47 地域別代表交通手段分担の比較

### (3) 駅利用者の端末交通手段

○どの駅も徒歩が主となっていますが、JR常磐線の駅では路線バスの利用が他の路線の駅よりも比較的高く、20%程度となっています。一方で東武アーバンラインの「高柳」「逆井」「増尾」駅では自転車の割合が高くなっています。

○つくばエクスプレスの駅では、平成20年に比べ平成30年の自動車割合が半分以下となっています。



出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H20、H30年）

図 2-48 駅端末交通手段（乗車・降車合計）

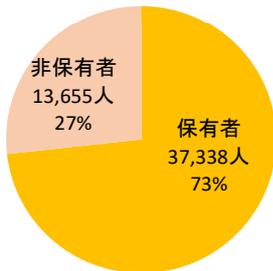
### 【参考】市内の高齢者の運転免許保有状況

○高齢者の運転免許の保有状況は65～74歳で73%、75歳以上で33%です。

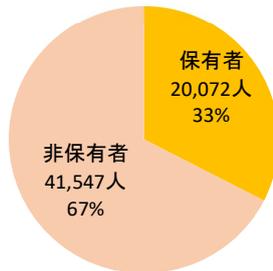
○高齢者の運転免許の返納率は男性2.9%、女性が4.1%と低くなっています。

＜高齢者の運転免許保有状況＞

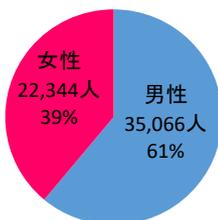
65～74歳保有状況



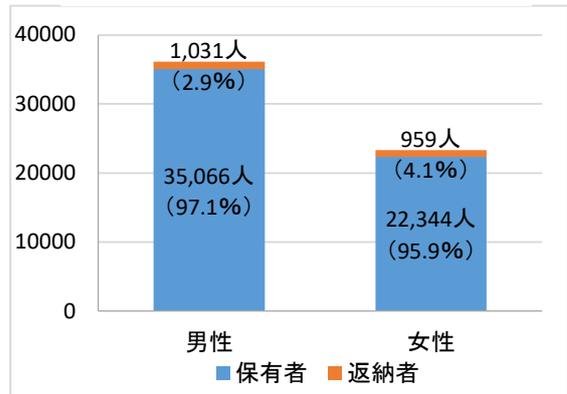
75歳以上保有状況



65歳以上男女別保有状況



＜高齢者の運転免許返納状況＞



※運転免許保有者数はR5.3.31時点、返納者数はR4.4.1～R5.3.31時点の人数

出典：令和5年 柏警察調べ