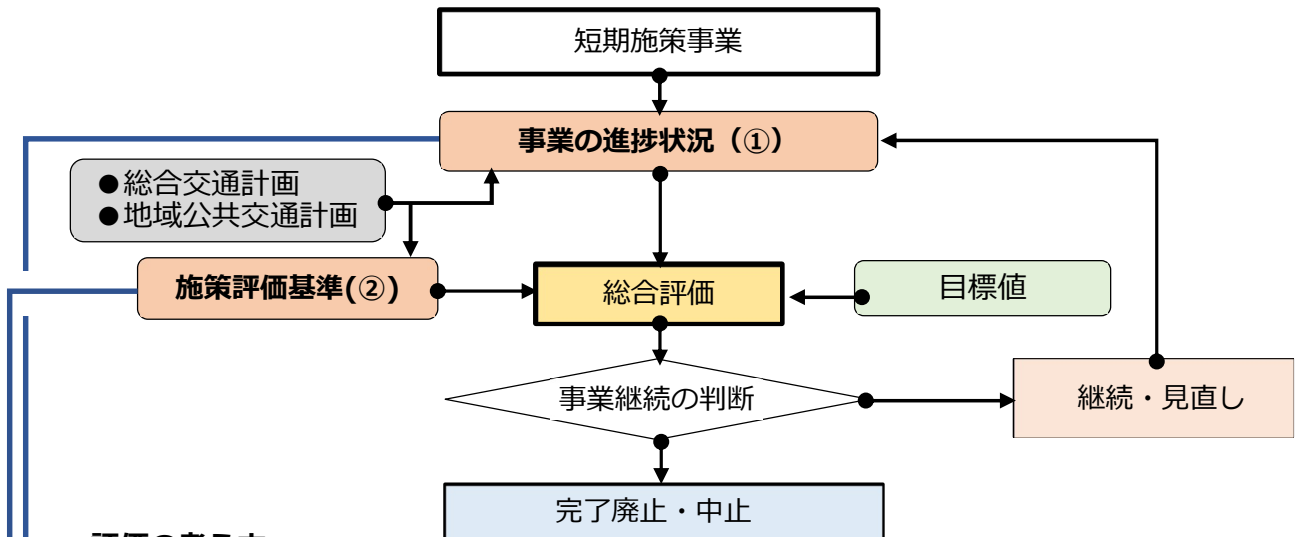


4 柏市地域公共交通網形成計画の進捗状況と検証

4.1 評価手法

目標となる数値目標指標（アウトカム）は、第二次総合交通計画の指標や評価方法と整合がとれるよう、施策事業の進捗状況、現況の客観的かつ定性的なデータ（第1段階評価）、移動の主体となる市民・来街者の意識評価や数値データ等の主観的かつ定量的なデータ（第2段階評価）の視点から抽出します。

■ 評価改善の手順



■ 評価の考え方

	施策実績（着手・進捗状況）評価
①第1段階評価	・計画量に対して 80～100%の実績量を 「A」 ・計画量に対して 50～80%の実績量を 「B」 ・計画量に対して 50%未満の実績量を 「C」
②第2段階評価	施策効果評価（主観的・客観的データ） ・各施策の方向における実施内容において評価をするための成果指標を設定し、評価 ・施策の効果浸透、施策間の相乗効果などにより効果の現れにタイムロスがあることを留意
総括評価	①及び②の評価結果を踏まえ、施策内容別に評価を総括

図 4-1 評価改善の手順

4.2 短期施策の第1段階評価結果

地域公共交通網形成計画における9つの短期施策について、進捗状況に応じた定性的な視点に基づき、第1段階評価を行いました。

- コロナ禍によりバス・コミュニティ交通の利用者数が減少したこと、または検討や取り組みに影響が生じたことに伴い、達成できなかった施策がみられます。
- 達成度がA評価の施策については、目標値を上回る達成状況となっており、今後の目標値の見直しと継続した取り組みが必要です。

表 4-1 短期施策の第1段階評価結果

施策概要	進捗状況（市報告書より抜粋）	第1段階評価
A. 公共交通軸の強化	市全体としては運行本数・利用者数共に減少傾向。公共交通軸については、柏の葉キャンパス駅～柏駅の一部路線には増便があったが柏駅～沼南庁舎周辺の路線は若干の減便傾向となった。 バス運行本数は、令和6年の「改善基準告示」（※1）を見据え、運行本数、パターンダイヤの検討等の調整を行っている。	B
B. 企業バス等との連携検討	東京大学シャトルバスが自動運転の実証運行を継続 令和4年度、柏の葉地区の企業等に自動運転バス導入に関するヒアリングを実施	C
C. コミュニティ交通の運行形態見直し	コミュニティ交通の再編を実施し、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）は利用者が戻りつつある。 カシワニクルは、利用者数が過去最多を更新	B
D. 公共交通空白不便地域における対応策の検討	6地域32町会にアンケートを実施、うち12町会でヒアリングを実施。買物支援タクシーの実証運行を開始した地域や、継続してヒアリングを行なっている地域あり。 ・「とねっこタクシー」運行2年目を終了 ・「やよいタクシー」令和5年7月より実証運行開始 ・町会長会議にて買物支援タクシーについて紹介	B
E. 駅前広場の乗換環境整備	・令和2年度、柏駅東口にベンチを設置 ・令和4年度、増尾駅西口・南柏駅東口にベンチを設置 ・令和5年度、増尾駅西口に上屋を設置予定	B
F. ICTを活用した情報案内の実施	令和4年度、柏駅東口のペDESTリアンデッキ上に路線バスの時刻表、遅延情報を表示するデジタルサイネージを設置	B
G. 車両バリアフリー化の促進	ノンステップバス（※2）（87.1%→87.7%）・ユニバーサルデザインタクシー（3.0%→22.7%）共に導入率は上昇し、バリアフリー化が進んでおり、県内平均値よりも高い。	A
H. ショットガン方式のタクシープール導入	柏駅西口及び東口（休日）にショットガン形式でのタクシープールを継続して運用中。東口（平日）に関しては新型コロナウイルス感染症に伴うライフスタイルの変化により検討が進んでいない。	C
I. 公共交通の周知施策	バスマップの配布は順調であるが、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、バス乗り方教室は開催を中止した。 （R5年度から再開）	B
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		
交通体系や交通環境の整備による総合評価	令和4年度柏市まちづくり推進のための調査において『市内移動がしやすい交通網（公共交通・道路）の整備』について「満足」と「どちらかといえば満足」を合わせた“満足”の割合が36.6%	B

※1 運転者の労働環境基準の改正

※2 東武バスセントラル・阪東バス2社

進捗状況は令和5年度第1回柏市交通政策審議会地域公共交通部会資料より抜粋

4.3 第2段階評価の評価結果

第2段階評価で用いるアウトカム評価指標を評価するために用いる使用データを、以下に整理します。

評価にあたっては、地域公共交通網形成計画策定年度の平成29年度と、短期施策最終評価年度の令和4年度の結果を用いることを基本とし、調査年度が特定の年度のみの場合はこれらに近い年次の結果を用います。※現段階では直近のデータがあるものを使用

表 4-2 第2段階評価指標

評価改善の視点	評価改善の基準	使用データ	策定時		直近		判定基準	結果	評価（コメント）
			年度	実績値	年度	実績値			
公共交通利用者数の維持・確保	柏市内の路線バスの運行本数	バス事業者からの提供データ	H29	3,503 本	R4	3,410 本	↓	△	減少（コロナ禍の影響）
	柏市内の路線バス利用者数	バス事業者からの提供データ	H29	18,000,000 人	R4	15,769,907 人	↓	△	減少（コロナ禍の影響）
	交通空白不便地域の圏域	圏域	H29	24.3%※	R3	22.0%	↓	△	減少（指標の見直しが必要） 2町会で買い物支援タクシーの実証実験中、かしわコミュニティバス「ワニバース」・カシワニクル運行
	個別路線・系統の利用者数	バス事業者からの提供データ		—		—			交通軸路線を抜粋
	利用者・住民等の路線バスに対する満足度	市民アンケート調査	H28	19.8%	R5				調査実施予定
事業効率の改善	コミュニティ交通利用者数	市提供データ	H30	50,871 人	R4	43,973 人	↓	△	減少（コロナ禍の影響） ※カシワニクルは増加
	コミュニティ交通財政負担状況	市提供データ	H30	33,620,096 円	R4	38,110,353 円	↑	△	増加
既存サービスの改善	ノンステップバス導入率	バス事業者からの提供データ （東武バスセントラル・阪東バス）	H29	87.1%	R4	87.7%	↑	○	目標値達成
	ユニバーサルデザインタクシー導入率	タクシー事業者からの提供データ	H29	3.0%	R4	22.7%	↑	○	目標値達成
	ICT を活用した情報案内	デジタルサイネージ設置状況	H29	4 か所	R5	5 か所	↑	○	目標値達成
	待合環境、運行情報等	ベンチ・上屋等の整備状況	H29	2 駅	R4	4 駅	↑	○	目標値達成
	柏駅東口交通広場外の客待ちタクシー台数	現地調査		—	R5	東口(夜間) 20～30 台	↓	△	客待ちタクシー車列は時期や時間帯により状況が大きく異なるので、継続して評価・検討を行う。
	バスマップの配布	配布状況	H29	20,000 部	R4	20,000 部	毎年配布	○	毎年目標数を配布継続中
	小学校モビリティマネジメント教室	実施状況	H29	0 校	R4	累計 12 校	↑	△	目標値には届かず（コロナ禍の影響）
地域・住民が支える持続可能性	地域・住民の役割分担の適正状況	取組状況		—		—			随時実施
	地域主体の取り組み状況・企業との連携	取組状況	H29	0 件	R4	0 件	変化なし	△	通学バスの有効活用を検討した事例があるものの実施には至らず。

※公共交通空白地域の圏域割合

本来の空白不便地域割合（鉄道・片道 15 本/h 以上のバス利用圏域外面積/可住地面積）は 41.3％であるが、ここに表示している割合は、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）、カシワニクルの利用圏域も除いた面積割合の 24.3％である。

4.4 総合評価の結果

第1段階評価と第2段階評価の結果を整理し、総合評価の結果を以下に示します。継続施策については中長期施策に加えて取り組みを続けるものとし、必要に応じて中長期施策の見直しを検討します。

表 4-3 総合評価結果

短期施策	施策概要	第1段階評価	第2段階評価		総合評価	完了	継続
A. 公共交通軸の強化	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・速達性の向上を図る。	B	柏市内の路線バスの運行本数	△	令和6年度からの改善基準告示改正を踏まえ、指標の見直しと目標の再設定が必要。 今後は現状のサービス水準を維持できるよう、運行本数・利用者数等の維持を目標とする。		○
			柏市内の路線バス利用者数	△			
			個別路線・系統の利用者数				
			利用者・住民等の路線バスに対する満足度				
B. 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、活用可能な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周知や連携を検討する。	C	地域主体の取り組み状況・企業との連携	△	現状運行している各種送迎バスの運行ルートを踏襲し、一般混乗化を検討。		○
C. コミュニティ交通の運行形態見直し	現在運行している「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）」「カシワニクル」の再編により、更なる利便性の向上を図る。	B	コミュニティ交通利用者数	△	カシワニクルの利用者数は増加しているが、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）」は効率的な運行・利用者数増を目指し再編が必要。		○
			コミュニティ交通財政負担状況	△			
D. 公共交通空白不便地域における対応策の検討	市内の公共交通空白不便地域において、地域の需要に対応した、公共施設や商業施設等へのアクセスを検討する。	B	交通空白不便地域の圏域	△	公共交通空白不便地域の定義の再設定と、地域住民主体交通の更なる展開による不便地域解消の取組が必要。		○
			地域・住民の役割分担の適正状況	○			
E. 駅前広場の乗換環境整備	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、ベンチの整備を図る。	B	待合環境、運行情報等	○	利用環境改善に向けたハード面の整備を引き続き検討。		○
F. 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を実施する。	B	ICTを活用した情報案内	○	情報案内看板の設置と拡大に向けて引き続き検討。		○
G. 車両バリアフリー化の促進	今後、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る。	A	ノンステップバス導入率	○	ノンステップバス・ユニバーサルデザインタクシー導入率共に目標値を達成しているが、今後も導入率の向上を図る必要がある。		○
			ユニバーサルデザインタクシー導入率	○			
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る。	C	柏駅東口交通広場外の客待ちタクシー台数	○	柏駅東口（平日）については、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、今後の状況を注視する。		○
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バスの乗り方教室を実施する。加えて、柏市バス路線マップ作成・配布を継続して実施する。	B	バスマップの配布	○	バスマップの配布は継続事業として実施すると共に、モビリティマネジメント教室の再開と実施を拡大。		○
			小学校モビリティマネジメント教室	△			
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			-	—			
交通体系や交通環境の整備による総合評価	令和4年度柏市まちづくり推進のための調査において『市内移動がしやすい交通網（公共交通・道路）の整備』について「満足」と「どちらかといえば満足」を合わせた“満足”の割合が36.6%	B	-	—	計画策定時から設問が変更されており、評価の比較が困難。		