

7 実施施策

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 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。	■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 - 公共交通軸を幹線交通とフィーダー（支線）交通に分割してバス路線を再編します。 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。 ■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 - フィーダー系統については、地域の状況や需要に応じて路線の見直しを実施します。 d. バス速達性向上のための道路整備促進 - 広域幹線道路である都市軸道路の整備を促進します。 - 千葉北西連絡道路の整備を促進します。 e. 新たな交通サービスの提供 - 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等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利便性向上 「ワニバース」、「カシワニクル」の運行見直しも含め、地域の移動需要に応じた利便性の向上を図るとともに、利用者増加のため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します。 - 先行して実証実験が行われる地域をモデルケースとし、地域住民が主体となった運営組織との協議・連携を踏まえながら、新たな移動手段の導入を目指します。	f. 公共交通空白不便地域における公共交通の適切な見直し - コミュニティ交通の利用状況等を分析し、適切な見直しを行うことで更なる利便性の向上を図ります。 g. 周辺施設との連携検討 - 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検討します。
	運転士確保への取組	F. 運転士確保への取組 交通事業者と協力し、合同就職説明会等の支援を検討します。	h. 新たな車両運行システムの導入検討 柏の葉キャンパス駅周辺で実証運行している自動運転バスの優位性を最大限に活かし、さらに将来のまちづくり等も踏まえた本格的な路線バスサービスをいち早く取り入れます。

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	G. 駅前広場の待合環境整備 駅前広場を中心にバス、タクシー乗りの利用環境改善のため上屋、ベンチの整備を行います。	i. 鉄道駅の交通結節点の機能強化 柏駅東口・西口、北柏駅北口及び自由通路整備、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。
	H. 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、乗換情報サイトへの情報共有を行うほか、来訪者にもわかりやすいよう、交通結節点での情報案内や運行情報の発信を行います。	j. 賑わいのある拠点の整備・強化 - 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。 k. 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、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。 l. サイクル&バスライドの促進 - 駐輪環境の整備によるサイクル&バスライドを促進します。
ユニバーサル社会に対応した交通環境の構築	I. ユニバーサル社会に対応した交通環境の構築 - 今後、車両の買換え時を含めてノンステップバスの導入を促進します。 - 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。 - シルバーパス導入を検討します。	m. 高齢者等の移動支援 運転免許証の自主返納者や高齢者等が公共交通を使いやすいよう、交通事業者とも連携して支援制度を検討します。
中心市街地活性化に向けた公共交通と自家用車の共存	J. タクシー待機車列の解消 タクシー待機車列解消方法について、今後の利用状況及びタクシー事業者の意見を確認しながら継続して検討していきます。	n. 中心部への自家用車流入抑制 - 駅周辺の細街路等に自家用車ができるだけ流入しないよう、交通処理を検討します。 - フリンジパーキング施策による自家用車での来訪者の流入抑制を検討します。
公共交通利用促進	K. 公共交通の周知施策 - 市内小学校において、バス事業者と連携してバスの乗り方教室を実施します。 - 柏市バス路線マップを作成・配布を継続して実施します。	o. 公共交通の周知施策 短期施策とあわせて、幅広い年代への公共交通の利用促進に向け、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を実施します。

7.1 短期施策

7.1.1 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乗客数が減少しており、一部路線の運行区間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を行い、利用者にとって使いやすい幹線区間の構築が必要です。 ・ 柏の葉キャンパス駅西口では、一部幹線として機能していた路線を廃止し、循環路線（幹線）とフィーダー路線に分割し再編が行われています。
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 7-1 公共交通軸
-------	--

表 7-1 対象路線

路線記号	経路	幹線区間
柏 22	柏駅東口～沼南庁舎～小野塚台	柏駅～沼南庁舎周辺
柏 25	柏駅東口～沼南庁舎～布瀬	
柏 27	柏駅東口～沼南庁舎～手賀の丘公園	
柏 31	柏駅東口～沼南庁舎～セブンパークアリオ柏～沼南車庫	
柏 35	柏駅東口～沼南庁舎～工業団地中央～沼南車庫	
柏 54	東我孫子車庫～大津ヶ丘団地～柏駅東口	柏駅～柏の葉キャンパス駅
柏 09	柏の葉キャンパス駅東口～柏駅西口	
西柏 01	柏駅西口～国立がん研究センター	
西柏 02	柏の葉キャンパス駅西口～柏駅西口	

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※を行っています。今後、幹線区間での拡充を検討します。 ・ 事業者との調整が必要になります。 ※：一定の間隔で周期的に運行されるダイヤグラム。
------	--

実施主体	柏市、バス事業者				
実施時期	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	実施				

短期施策B.企業バス等との連携検討					
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。地域において移動性を向上させるためには、行政によるコミュニティ交通にとどまらず、民間活力の活用も必要です。				
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数多くの送迎バスについて、民間バス路線を補完するとともに、交通空白不便地域の解消にも寄与出来るよう活用を検討します。 出典：各施設のホームページより作成 図 7-2 企業バスの路線図				
実施主体	柏市、商業施設事業者、病院、学校等				
実施時期	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度

短期施策C 先進技術の活用

実施背景

・地域公共交通が抱える問題を解決する手段を模索するため、自動運転等の先進技術について研究を行います。

施策概要

・自動運転等の新たな技術に関して検討を行います。

施策エリア

柏の葉

施策詳細

・自動運転は、交通事故の減少、公共交通の運転士不足などの課題解決策として期待されています。公・民・学連携による社会実験を柏の葉エリアでスタートさせており、次世代型の公共交通システム導入を進めていきます。



図 7-3 柏の葉キャンパスの自動運転バス

実施主体

柏市、バス事業者、大学、柏ITS推進協議会等

実施時期

令和5年度

令和6年度

令和7年度

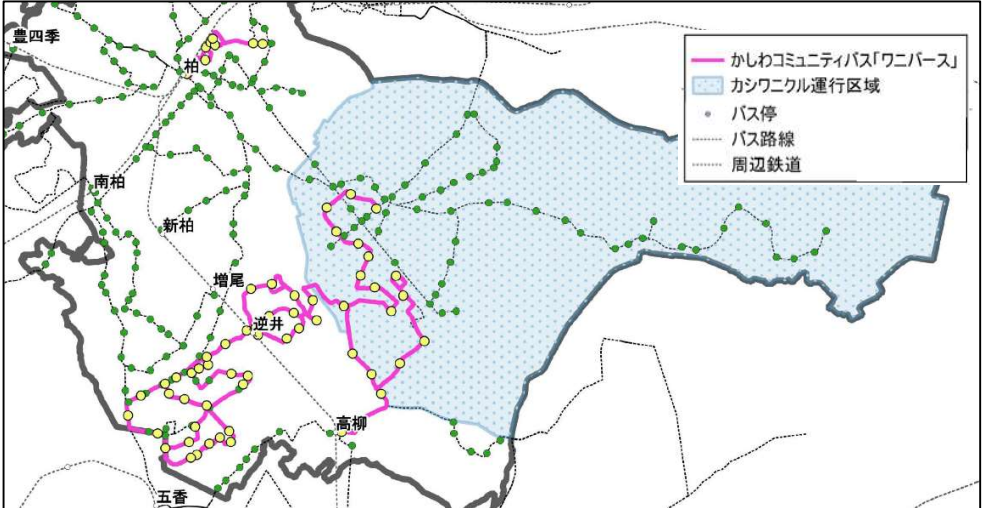
令和8年度

令和9年度

実施

(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利便性向上

実施背景	・「ワニバス」、「カシワニクル」等のコミュニティ交通は、駅や商業施設、公共施設へのニーズがあり、移動需要の変化に応じた見直しが必要です。				
施策概要	・「ワニバス」、「カシワニクル」の運行内容見直しも含め、地域の移動需要に応じた利便性の向上を図るとともに、利用者増加のために周知施策を実施します。				
施策エリア	 図 7-4 「ワニバス」路線図・「カシワニクル」運行区域図				
施策詳細	① ワニバス（逆井・南増尾・沼南コース）における車内デジタルサイネージの開始 ・車内にデジタルサイネージ（停留所案内）を設置することで、利用者への利便性向上を図ります。 出典：公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団 図 7-5 サイネージ事例 ② ワニバス（市役所ルート）の運行と周知活動を行います。 図 7-6 ワニバス（市役所ルート） ③ ワニバス（逆井・南増尾・沼南コース）の常盤平駅までの延伸検討 ・鉄道駅との乗り継ぎ利便性を向上するため、常盤平駅までの延伸検討を継続します。 ④ カシワニクルのオンライン初回登録の検討 ・現在、利用者の初回登録は電話のみの対応のため、オンラインによる初回登録ができるよう検討します。				
実施主体	柏市、交通事業者				
実施時期	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	検討 実施				

短期施策E. 公共交通空白不便地域における対応策の検討

実施背景

- ・ 柏市には公共交通空白不便地域が存在しており、これを解消することが必要です。

施策概要

- ・ 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します。
- ・ 先行して実証実験が行われる地域をモデルケースとし、地域住民が主体となった運営組織との協議・連携を踏まえながら、新たな移動手段の導入を目指します。

施策エリア

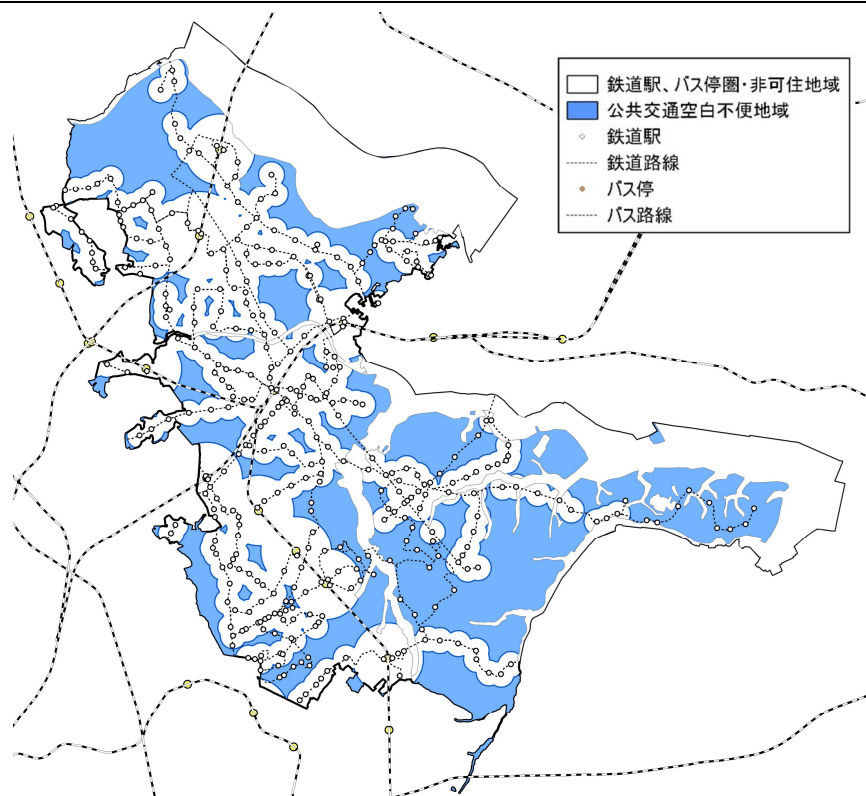


図 7-7 公共交通空白不便地域

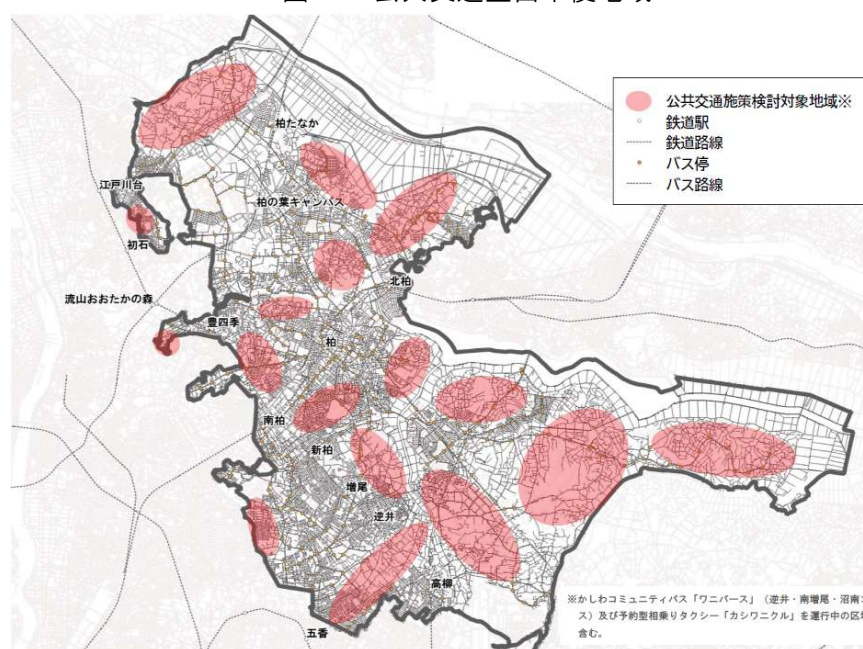


図 7-8 公共交通施策検討対象地域

(3) 運転士確保への取組

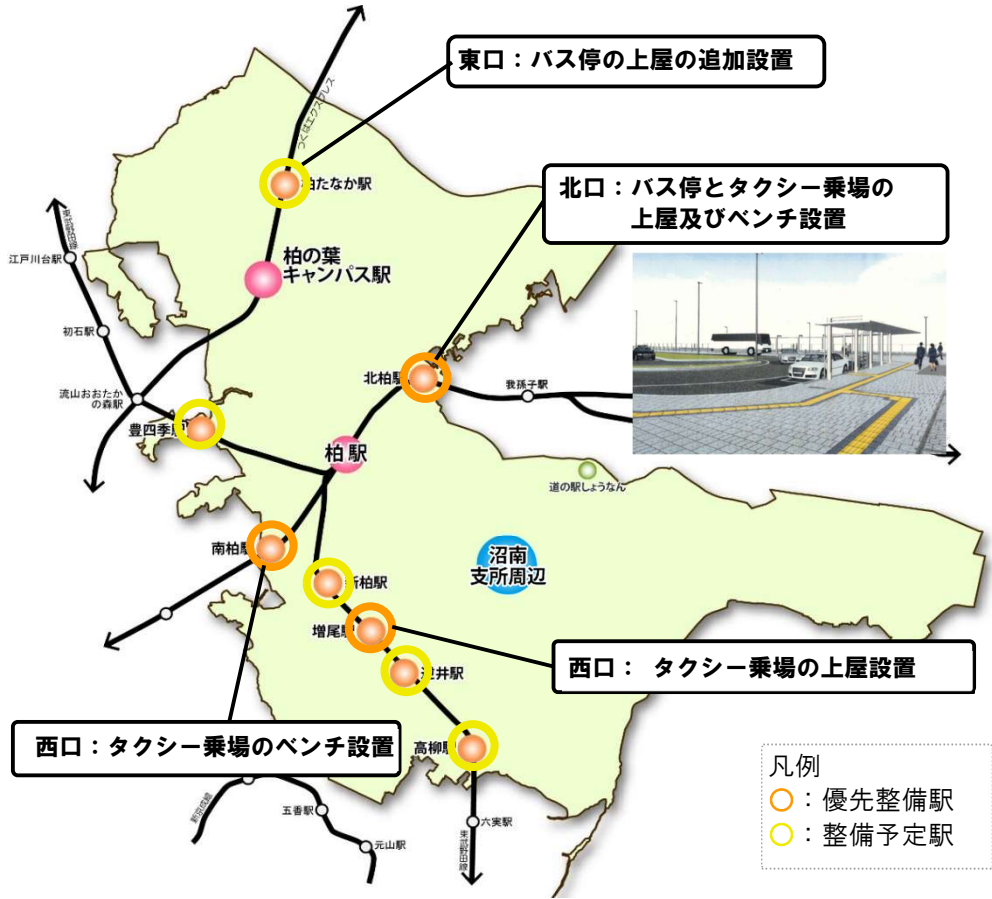
短期施策F. 運転士確保への取組

実施背景	・ 少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少、コロナ禍による利用者減少や運転士の高齢化等の影響により、路線バスやタクシー事業者では運転士不足が深刻化しており、運転士の確保が喫緊の課題となっています。				
施策概要	・ 交通事業者と協力し、合同就職説明会等の支援を検討します。				
施策エリア	柏市全域				
施策詳細	・ 社会インフラの重要な一部である公共交通を支えるため、運転士不足の解決に向けた方策として、複数の交通事業者、ハローワークと連携し、合同（バス・タクシー）の就職説明会・運転体験会等の開催を検討します。 ■ 船橋市バス乗務員募集中間説明会の例 ・ 船橋市地域公共交通活性化協議会主催により、船橋市内を運行する7社のバス会社がブースを設置し、人事担当者より採用条件や養成制度などの相談を受けられる合同説明会を開催しています。				
実施主体	柏市、交通事業者、ハローワーク				
実施時期	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	検討	実施			

図 7-11 船橋市バス乗務員募集中間説明会
案内リーフレット

7.1.2 交通モード間の円滑化を推進

短期施策G. 駅前広場の待合環境整備

実施背景	・バス利用者はバス停待合環境に対する不満度が高く、結節点の待合環境の改善により利用者数の更なる増加を図ります。				
施策概要	・駅前広場を中心にバス、タクシー乗場の待合環境改善のため上屋、ベンチの整備を行います。				
施策エリア	 図 7-12 駅前広場の上屋・ベンチ設置箇所				
施策詳細	・駅前広場のバス停・タクシー乗場のうち、未整備駅（北柏駅、南柏駅、豊四季駅、新柏駅、増尾駅、逆井駅、高柳駅、柏たなか駅）の乗場・上屋等を整備します。 ・特に、柏市バリアフリー基本構想に記載のある駅の内、南柏駅・増尾駅については優先的に整備を進め、北柏駅は同駅北口土地区画整理事業の進捗を踏まえ、整備を行います。また、柏たなか駅東口のバス停上屋も追加整備を行います。				
実施主体	柏市、交通事業者				
実施時期	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
					

短期施策H. ICTを活用した情報案内の実施

実施背景	・ 市民アンケート調査によると不便を感じていることとしてバスの運行情報が挙げられています。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。
施策概要	・ 鉄道やバスの乗り継ぎ、運行案内のため、乗換情報サイトへの情報共有を行うほか、来訪者にもわかりやすいよう、交通結節点での情報案内や運行情報の発信を行います。
施策エリア	柏市全域

施策詳細	・ 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 7-13 柏駅東口デジタルサイネージ	デジタルサイネージによる運行情報提供(バス×鉄道) 《バス運行情報提供(門前仲町駅 他)》 ○地下鉄からバスに乗り換える利用者に対して、バスの発車時刻、乗り場、路線・系統図等を駅構内でデジタルサイネージにより案内 【外観】  【全体画面】 
	出典： 第 1 回 バスタプロジェクト推進 検討会 配付資料 資料 2	デジタルサイネージによる運行情報提供(バス×バス+観光) 《運行情報・観光情報提供(葛西臨海公園駅)》 ○多言語対応のデジタルサイネージを活用し、バス運行情報、周辺観光情報を提供し、外国人観光客を含めた利用者の利便性を向上 【多言語対応の表示画面】  【外観】  ※表示画面の情報は平成29年3月21日時点

図 7-14 バスを中心とした交通結節点に関する参考事例

実施主体	柏市、鉄道事業者、バス事業者				
実施時期	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	実施				

7.1.3 ユニバーサル社会に対応した交通環境の構築

短期施策I. ユニバーサル社会に対応した交通環境の構築

実施背景	・ 今後高齢化の一層の進展が予想されており、高齢者等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	・ 今後、車両の買換え時を含めてノンステップバスの導入を促進します。 ・ ユニバーサルデザインタクシー（UD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。 ・ シルバーパス導入を検討します。										
施策エリア	柏市全域										
施策詳細	・ ノンステップバス及びUDタクシー導入率は以下のとおりです。 表 7-2 ノンステップバスの導入率										
	<table><tr><td></td><td>現状</td></tr><tr><td>ノンステップバス</td><td>約 82.3% (361 台中 297 台) ※市内バス事業者 4 社</td></tr><tr><td>UDタクシー</td><td>約 22.7% ※市内タクシー事業者 10 社</td></tr></table>						現状	ノンステップバス	約 82.3% (361 台中 297 台) ※市内バス事業者 4 社	UDタクシー	約 22.7% ※市内タクシー事業者 10 社
		現状									
	ノンステップバス	約 82.3% (361 台中 297 台) ※市内バス事業者 4 社									
	UDタクシー	約 22.7% ※市内タクシー事業者 10 社									
 出典：バリアフリー整備ガイドライン (車両等編) 図 7-17 UDタクシー  出典：東武バス HP 図 7-15 ノンステップバス  図 7-16 小型ノンステップバス											
※UDタクシーとは、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。											
・ 介護等の資格を有するタクシー運転士について交通事業者と検討します。 ・ ワニバス（逆井・南増尾・沼南コース）でのシルバーパス導入を検討します。											
 											
実施主体	柏市、バス事業者、タクシー事業者										
実施時期	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度						
	実施										

7.1.4 中心市街地活性化に向けた公共交通と自家用車の共存

短期施策J. タクシー待機車列の解消

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家用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。 ・ 新型コロナウイルス感染症の影響もあり、タクシー利用者が減少傾向にあった昨今において、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ります。				
施策概要	・ タクシー待機車列解消方法について、今後の利用状況及びタクシー事業者の意見を確認しながら継続して検討していきます。				
施策エリア	柏駅周辺				
施策内容	・ 駅前広場にライブカメラを設置し、タクシー待機車列やタクシー待ち利用者の混雑状況を見える化することにより、タクシー運転士の判断により駅前広場への過度なタクシー車両の流入を抑制します。 ■ 京都市の事例 ・ 観光地における混雑対策を目的に、持ち運び可能なライブカメラを設置し、五条坂バス停留所及び京都駅烏丸口タクシー乗り場のリアルタイム映像を配信しています。 ※個人情報保護のため、解像度を落として放映し、録画は行いません。 ※五条坂バス停留所ではプライバシー保護のため、画面を一部黒塗りで配信しています。 出典：京都市HP 図 7-18 京都タクシー業務センター烏丸口乗り場ライブ映像				
実施主体	柏市、タクシー事業者				
実施時期	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	検討			実施	

7.1.5 公共交通利用促進

短期施策K. 公共交通の周知施策

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、啓発活動を行うことで、自家用車からバスへの転換を促すことが必要です。				
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。 ・ 柏市バス路線マップを作成・配布を継続して実施します。				
施策詳細	・ 将来自動車を利用することになる児童に「望ましい交通のあり方」を学校教育の現場で考えさせ、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作成・配布を継続して実施し、このような取り組みを通じて、公共交通利用促進を図ります。 図 7-19 柏市バス路線マップ 【柏市のバス乗り方教室の事例】 ・ バス事業者の協力のもと、実際の車両を使用し、乗降方法、乗車時のマナー、事故防止への視点などを学習します。 日常生活における公共交通利用について考えるきっかけとなっています。 図 7-20 バスの乗り方教室の様子				
実施主体	柏市、教育委員会、バス事業者等				
実施時期	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度

7.2 中長期施策

中長期施策は令和10～令和19年度に実施する施策です。

7.2.1 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

① 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	
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）を幹線交通とフィーダー（支線）交通に分割してバス路線を再編します。 路線の集中により 非効率的な運行となっている 長大路線を防ぎ 運行の効率化を実現 柏の葉キャンパス駅周辺 柏駅 ふれあい交流拠点 フィーダー ① ② ③ ④ ⑤ 事業者間の協力により 適切なダイヤ・路線を設定 → 柏の葉キャンパス駅周辺 柏駅 幹線 ふれあい交流拠点 フィーダー (支線) ① ② ③ ④ ⑤ 図 7-21 バス路線再編案
検討課題	・ 事業者との調整が必要です。 ・ 渋滞により速達性が低減するため、渋滞交差点を改良することが望めます。 ・ 柏駅前広場の改善が必要です。 ・ 沼南庁舎バス乗継場の待合環境の向上等の機能強化を図る必要があります。
実施主体	柏市、バス事業者
b. 交流交通軸の強化	
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。 柏市立地適正化計画を参考に作成 図 7-22 ふれあい交流拠点を繋ぐ交流交通
検討課題	・ 高柳駅とふれあい交流拠点を結ぶ道路設備が必要です。
実施主体	柏市、バス事業者

②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

実施背景	・ 柏市立地適正化計画において、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るとされています。これら拠点へアクセスする手段である路線バスやデマンド交通について、効果的なネットワークとなるよう再編を進めていくことが必要です。
施策内容	・ 拠点に繋がるフィーダー系統については、地域の状況や需要に応じて路線の見直しを実施します。 凡例 →：フィーダー交通 柏市立地適正化計画を参考に作成 図 7-23 フィーダー交通

実施主体 柏市、バス事業者

d. バス速達性向上のための道路整備促進

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必要です。													
施策内容	・ 広域幹線道路である都市軸道路の整備を促進し、路線バスによる柏の葉キャンパス駅と柏たなか駅間のアクセス向上を図ります。 ・ 千葉北西連絡道路の整備を促進し、自動車交通を円滑にすることでバスの速達性向上を図ります。  ※概略ルート・構造の検討にあたっては、現道活用率も比較し検討を行う概ねのルートを示しているものではない 凡例 <table><tr><td>○ ○ ○</td><td>千葉北西連絡道路</td><td>6車線以上</td><td>4車線</td><td>2車線</td><td>事業中</td><td>高速道路</td></tr><tr><td>○ ○ ○</td><td>千葉北西連絡道路延伸</td><td>4車線</td><td>2車線</td><td>事業中</td><td>一般国道</td></tr></table> 出典：「千葉北西連絡道路の道路計画の基本方針」 （千葉北西連絡道路検討会 （事務局：千葉国道事務所））	○ ○ ○	千葉北西連絡道路	6車線以上	4車線	2車線	事業中	高速道路	○ ○ ○	千葉北西連絡道路延伸	4車線	2車線	事業中	一般国道
○ ○ ○	千葉北西連絡道路	6車線以上	4車線	2車線	事業中	高速道路								
○ ○ ○	千葉北西連絡道路延伸	4車線	2車線	事業中	一般国道									
実施主体	柏市													

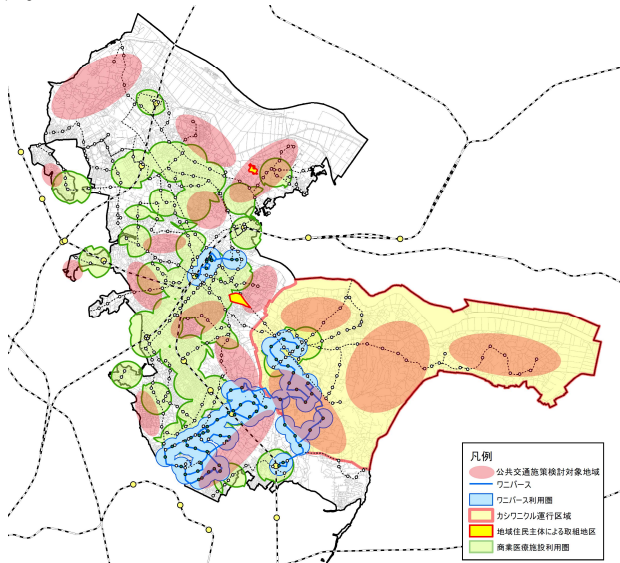
図 7-24 千葉北西連絡道路の道路計画の基本方針

e. 新たな交通システムの提供

実施背景	公共交通軸を強化し、都市拠点やふれあい交流拠点を相互に連携しながら、交流機能を持たせた新しい交通システムの導入可能性を研究する必要があります。一方で、柏の葉キャンパス駅周辺には東京大学等学術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等に関する検討も行います。  図 7-25 新潟市 BRT  図 7-26 グリーンスローモビリティ 出典：松戸市 HP
実施主体	柏市、バス事業者、大学、柏 ITS 推進協議会等

(2) 日常生活に根ざした交通導入のための施策

f. 公共交通空白不便地域における公共交通の適切な見直し

実施背景	短期施策D. コミュニティ交通の運利便性向上及び短期施策E. 公共交通空白不便地域における対応策の検討の中で実施した内容について、利用状況等を確認し、必要に応じて見直す必要があります。
施策内容	コミュニティ交通の利用状況等を分析し、適切な見直しを行うことで更なる利便性の向上を図ります。  図 7-27 対応策検討候補箇所
実施主体	柏市、バス事業者、タクシー事業者

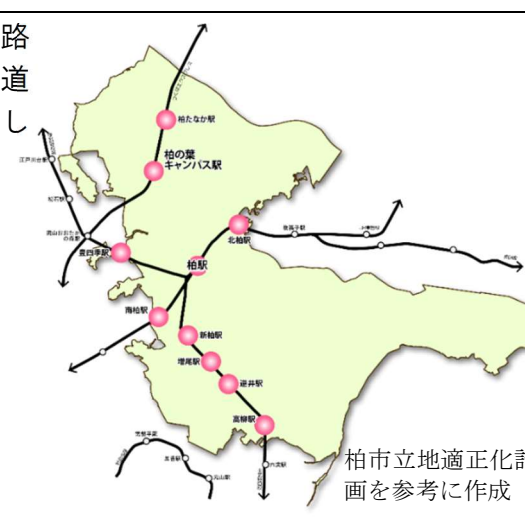
g. 周辺施設との連携検討	
実施背景	持続可能な公共交通体系の構築や中心市街地における道路混雑緩和のために、公共交通利用者数の増加を図る必要があります。
施策内容	公共交通を利用して商業施設を訪れた場合に、利用者にとってメリットが発生するような施策を検討します。 ■遠鉄バス「お帰りきっぷ」 ・遠鉄百貨店、遠鉄ストア、イオンモール、温泉施設等と連携し、買い物金額等に応じて利用可能区間の「お帰りきっぷ（無料乗車券）」を発券しています。  出典：遠鉄バス HP ■日東交通「お帰りきっぷ」  出典：日東交通 HP 図 7-28 施設と連携した乗車券事
実施主体	柏市、バス事業者、タクシー事業者、商業施設事業者、商店街組合等

（３）運転士確保への取組

h. 新たな車両運行システムの導入検討	
実施背景	少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少や運転士の高齢化、コロナ禍による利用者減少等の影響により、路線バスやタクシー事業者では運転士不足が深刻化しています。引き続きバス路線を維持・確保するためにも運転士の確保が喫緊の課題となっています。
施策内容	最先端の ITS 技術を活用して、柏の葉キャンパス駅周辺で実証運行している自動運転バスの優位性を最大限に活かし、さらに将来のまちづくり等も踏まえた本格的な路線バスサービスをいち早く取り入れます。  図 7-29 柏の葉キャンパス駅周辺における自動運転バスの実証運行
実施主体	柏市、バス事業者、大学、柏 ITS 推進協議会等

7.2.2 交通モード間の円滑化を推進

i. 鉄道駅の交通結節点の機能強化

実施背景	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めます。
施策内容	柏駅東口・西口、北柏駅北口及び自由通路整備、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。  柏市立地適正化計画を参考に作成 図 7-30 結節点機能の強化
実施主体	柏市、鉄道事業者

j. 賑わいのある拠点の整備・強化

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言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。 - 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 ➢ ユニバーサル社会への配慮  柏市立地適正化計画を参考に作成 図 7-31 賑わいのある拠点の整備  出典：イーグルバス HP 図 7-32 ときがわ町（せせらぎバスセンター）  図 7-33 旭川市（商業施設） （施設内に運行案内を提示）
実施主体	柏市、商業施設、観光施設等

k.地域施設と連携した快適な待合環境の確保

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。
実施主体	柏市、バス事業者、民間事業者



図 7-34 八戸市の BUS NAVI8

l. サイクル&バスライドの促進

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。大津ヶ丘団地バス停、中ノ橋等一部のバス停や十余二、あけぼの山公園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、高齢者等の移動、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。
実施主体	柏市



図 7-35 あけぼの山農業公園バス回転場内に設置された駐輪場

出典：柏市 HP

7.2.3 ユニバーサル社会に配慮した交通環境の構築

m. 高齢者等の移動支援

実施背景	・高齢化の一層の進展が予想されており、今後高齢者等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	・運転免許証の自主返納者や高齢者等が公共交通をしやすいよう、交通事業者とも連携して支援制度を検討します。また、福祉サービス等との連携により、移動手段確保を検討していきます。 【東武バスグループの事例】 ・東武バスは、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。
実施主体	柏市、バス事業者、鉄道事業者等

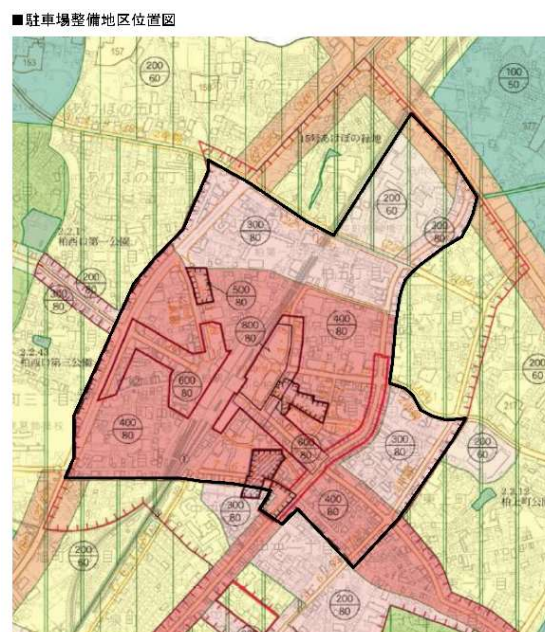


出典：東武バス HP
図 7-36 ラブリーパスについて

7.2.4 中心市街地活性化に向けた公共交通と自家用車の共存

n. 中心部への自家用車流入規制

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家用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家用車での来訪者の流入抑制を検討します。
実施主体	柏市、バス事業者、警察等



出典：柏市都市計画課 HP
図 7-37 駐車場整備地区

7.2.5 公共交通利用促進

o. 公共交通の周知施策

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、自家用車からバスへの転換を促す必要があります。
施策内容	・ 短期施策とあわせて、幅広い年代への公共交通の利用促進に向け、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を実施します。 出典：柏市 HP 図 7-38 出前講座（在宅医療出前講座）の様子
実施主体	柏市、教育委員会、バス事業者、民間事業者