

# 柏市地域公共交通計画

(案)

令和6年〇月

柏 市

# 柏市地域公共交通計画

(案)

令和6年〇月

柏市





# 【 目 次 】

	頁
<b>1 はじめに</b> .....	<b>1</b>
1. 1 計画策定の背景と目的 .....	1
1. 2 計画の位置付け .....	2
1. 3 計画区域 .....	2
1. 4 計画期間 .....	2
<b>2 柏市の現状</b> .....	<b>3</b>
2. 1 上位関連計画の整理 .....	3
2. 2 柏市の現状 .....	12
2. 3 公共交通の現状 .....	18
2. 4 柏市の移動の状況 .....	38
<b>3 公共交通に関するニーズ把握</b> .....	<b>41</b>
3. 1 公共交通に関する市民アンケート調査 .....	41
3. 2 交通事業者アンケート調査 .....	44
3. 3 送迎バスに関するアンケート調査 .....	47
3. 4 住民意見交換会の実施 .....	49
<b>4 柏市地域公共交通網形成計画の進捗状況と検証</b> .....	<b>51</b>
4. 1 評価手法 .....	51
4. 2 短期施策の第1段階評価結果 .....	52
4. 3 第2段階評価の評価結果 .....	53
4. 4 総合評価の結果 .....	54
<b>5 公共交通を取り巻く課題</b> .....	<b>55</b>
<b>6 地域公共交通の方向性</b> .....	<b>56</b>
6. 1 基本方針 .....	56
6. 2 検討の方向性 .....	57
6. 3 目指すべき公共交通ネットワーク .....	58
<b>7 実施施策</b> .....	<b>59</b>
7. 1 短期施策 .....	61
7. 2 中長期施策 .....	73
<b>8 計画の達成状況の評価</b> .....	<b>81</b>
8. 1 指標の設定 .....	81
8. 2 検証の方法 .....	84
8. 3 進行の管理 .....	86
8. 4 推進体制 .....	87



# 1 はじめに

## 1.1 計画策定の背景と目的

柏市では、これまでに「柏市バス交通網整備計画」（平成 18 年 8 月）、「柏市地域公共交通網形成計画」（平成 31 年 3 月）を策定し、これらに基づき事業を進めてきました。特に、この計画の前身である「柏市地域公共交通網形成計画」においては市内の公共交通を再編し今後の超高齢化社会に対応したまちづくりを目指し、5つの基本方針「地域状況に応じたバス路線への再構築」「交通モード間の円滑化の推進」「高齢者に配慮した交通環境の構築」「中心市街地活性化に向けた公共交通と自動車の共存」「公共交通利用促進」を定めて事業を進めてきました。

しかし、「柏市地域公共交通網形成計画」に定める5年間の短期施策期間（平成 30 年度～令和 4 年度）が経過し、新型コロナウイルス感染症流行に伴う生活様式の変化や、令和 6 年施行の自動車運転者の労働時間の基準改正に伴うバス・タクシー運転士不足など、公共交通を取り巻く環境が大きな変化を迎えています。柏市内においても、高齢化率が上昇傾向を示していることや、運転士不足による路線バスでの減便が生じるなど、国が推進する「コンパクト・プラス・ネットワーク」の構築を目指す考え方のもと、需要と供給のバランスに見合う適切な公共交通網の再構築が必要となってきました。

「柏市地域公共交通網形成計画」では「柏市第五次総合計画（平成 28 年 3 月）」のもと、「柏市立地適正化計画（平成 30 年 4 月・令和 4 年 4 月改定）」と整合を図りながら策定しましたが、この計画では前記の計画に加え、令和 3 年 3 月に策定した「第二次柏市総合交通計画」の内容を反映し、現状を踏まえた新たな交通計画への改訂を行うため、名称を改め「柏市地域公共交通計画」として策定します。

この計画においても、「柏市地域公共交通網形成計画」にて制定した5つの基本方針を踏襲し、「地域状況に応じたバス路線への再構築」「交通モード間の円滑化の推進」「ユニバーサル社会に対応した交通環境の構築」「中心市街地活性化に向けた公共交通と自動車の共存」「公共交通利用促進」を基本方針として取り組みを進めていきます。

## 1.2 計画の位置付け

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「第2次交通政策基本計画」、および「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」を踏まえたものとしします。

また、本市の「第五次総合計画」、「都市計画マスタープラン」、「立地適正化計画」を踏まえ、既に策定済みの「第二次柏市総合交通計画」および個別計画との整合・連動を図り、持続可能な地域公共交通政策に関するパッケージ施策のマスタープランを示すものとしします。

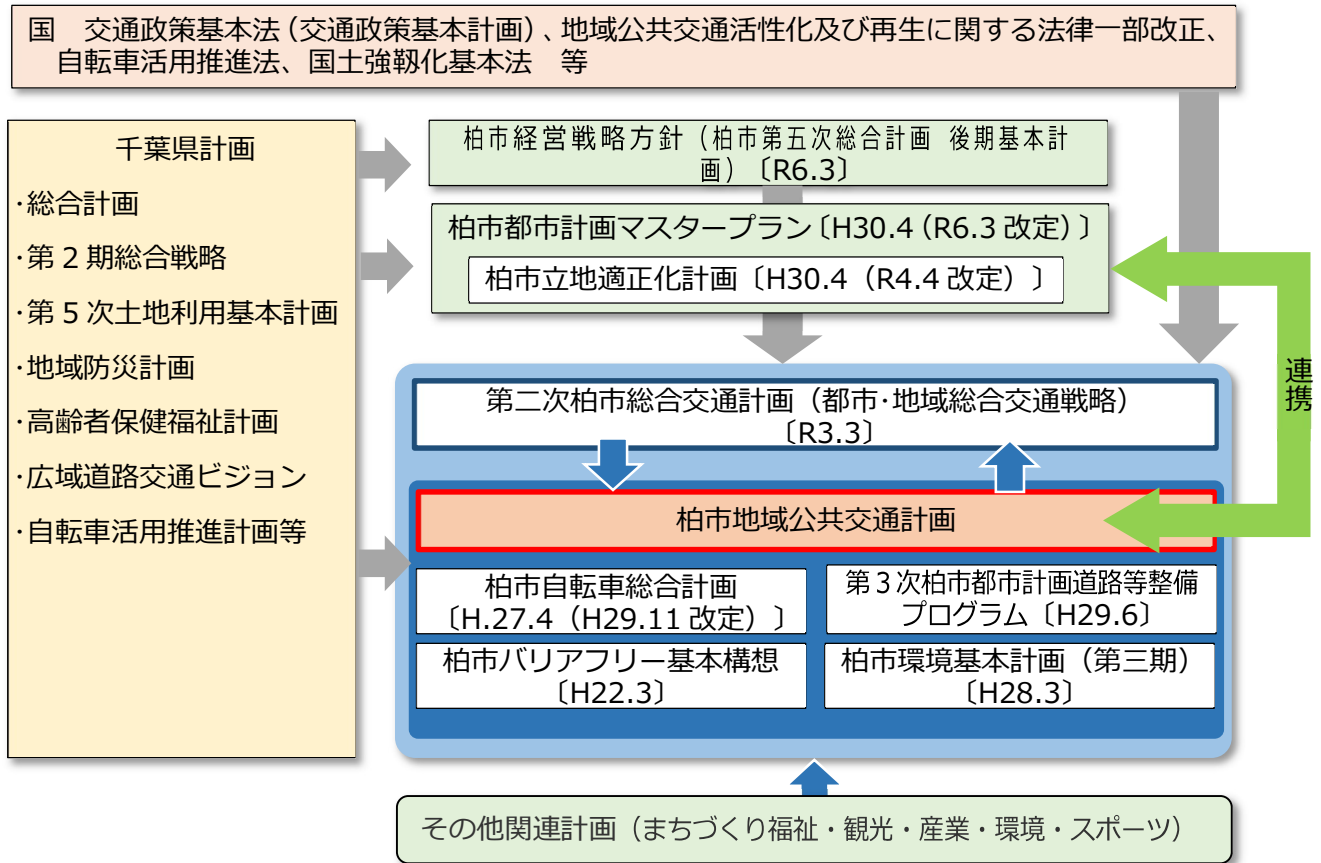


図 1-1 柏市地域公共交通計画の位置付け

## 1.3 計画区域

計画の区域は、柏市全域として設定します。

## 1.4 計画期間

計画の期間は、令和9年度までを短期とします。

また、中・長期は第二次柏市総合交通計画の計画期間と合わせ令和19年度までとします。

年度	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19
総合計画	→			第六次総合計画											
都市計画マスタープラン	→														
総合交通計画	短期			中期			長期								
地域公共交通計画	短期			中・長期											

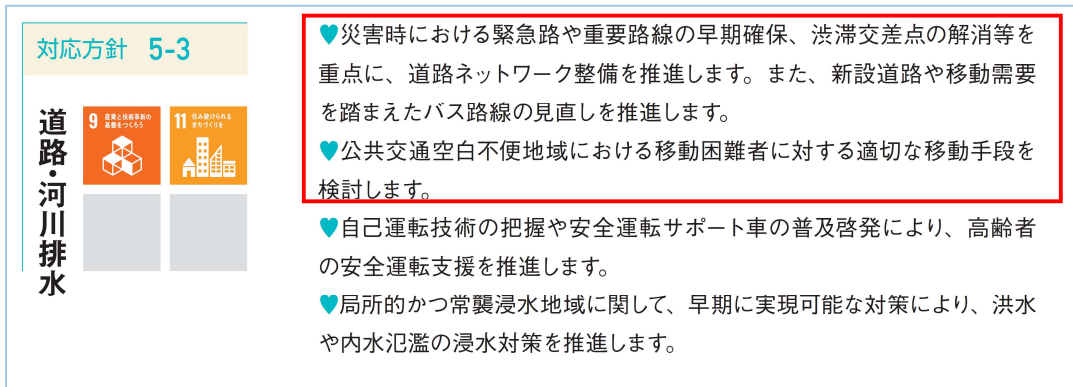
## 2 柏市の現状

### 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。

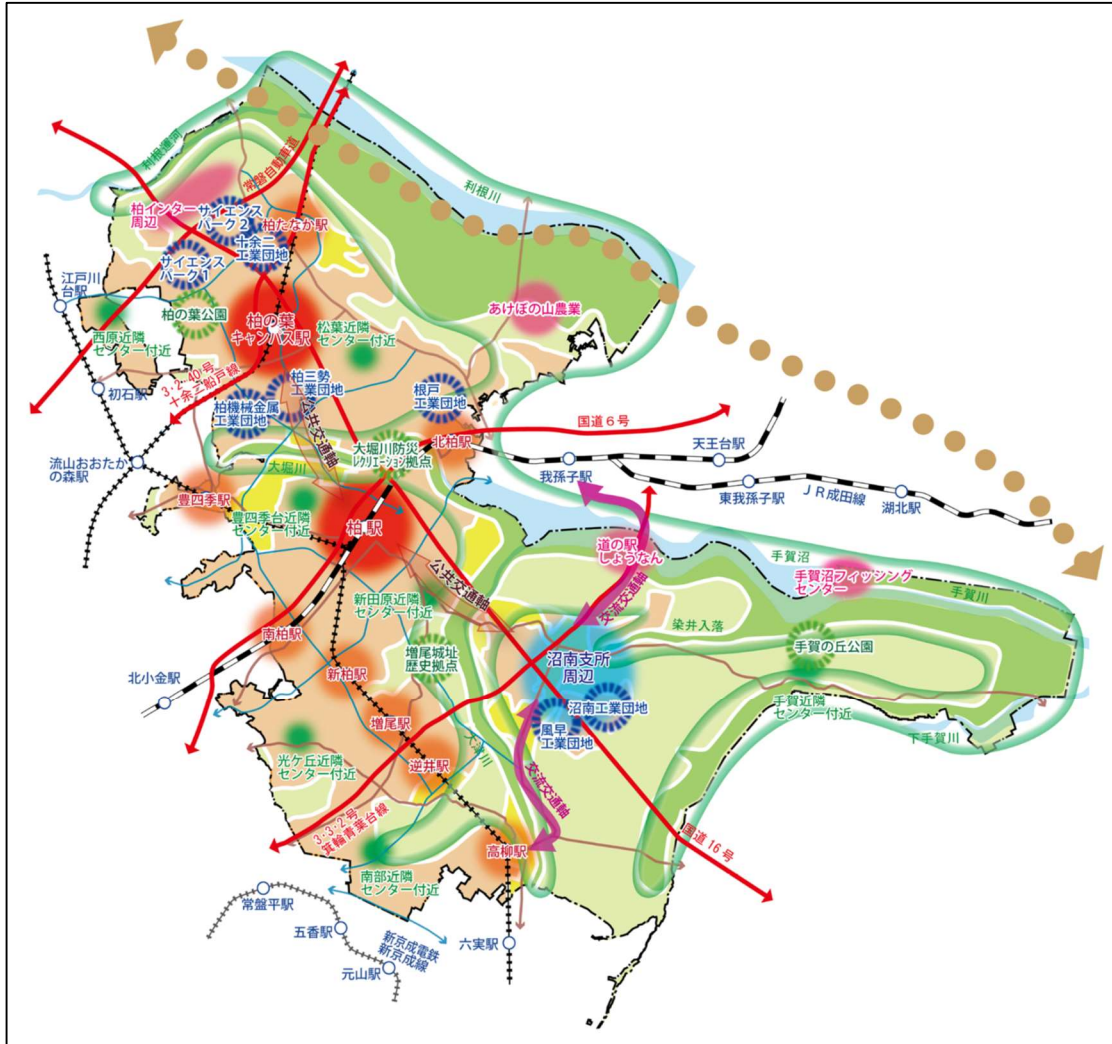


出典：柏市経営戦略方針 柏市第五次総合計画 後期基本計画（令和3年3月）

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



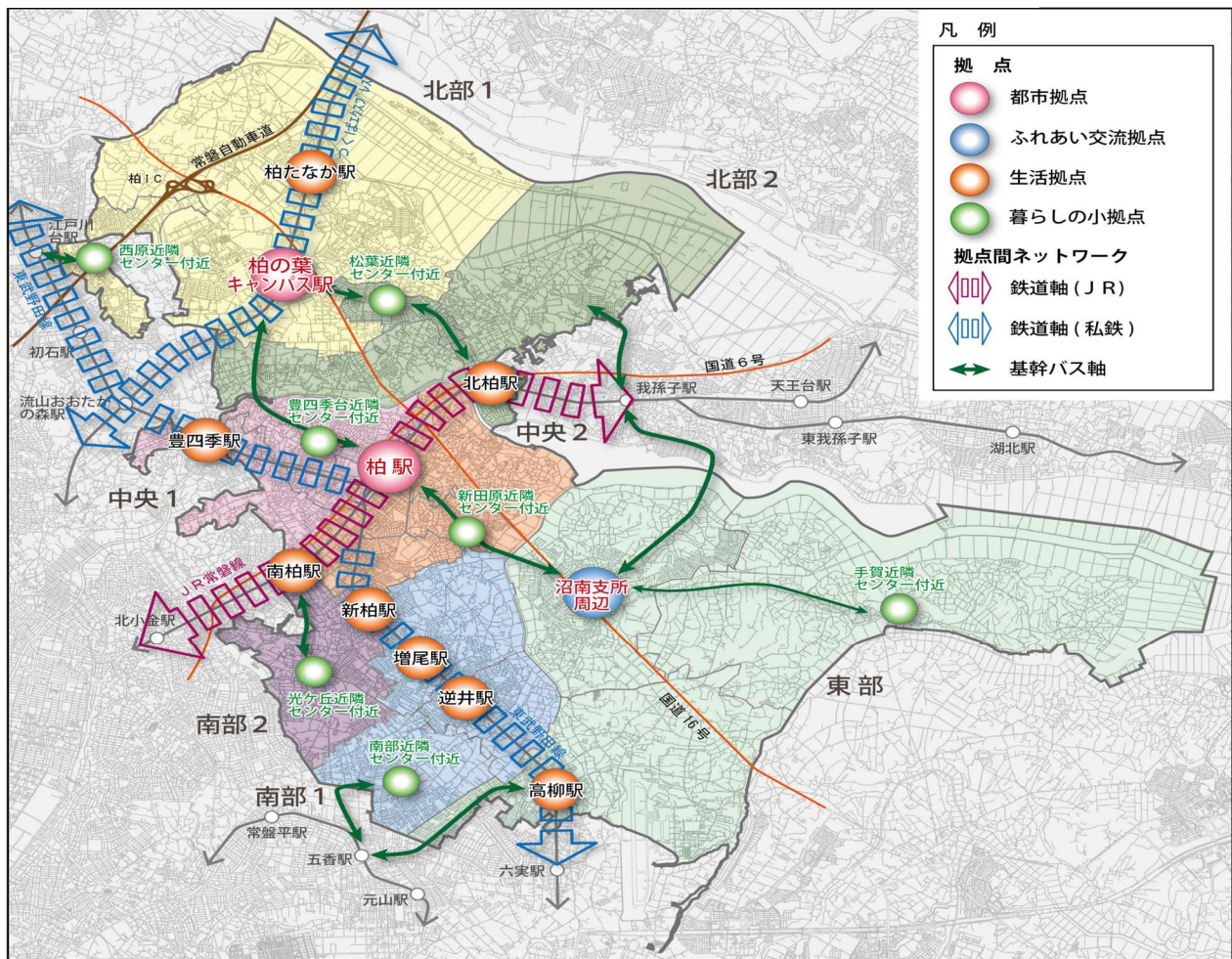
### 2.1.3 柏市立地適正化計画

○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】

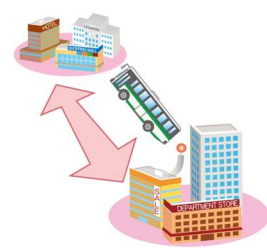
- 本市には、3路線と10駅があり、市内の拠点間の移動だけでなく、JR常磐線とつくばエクスプレスは都心部へ、東武野田線は埼玉方面や船橋方面へつながる広域性を有した大動脈であるため、これらの鉄道については公共交通ネットワークの主要な軸とします。



### 【バス】

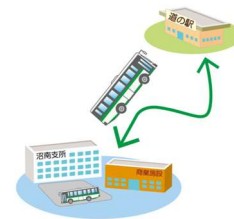
#### (公共交通軸)

- 「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。



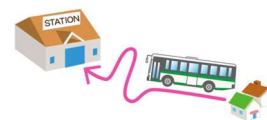
#### (交流交通)

- 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】

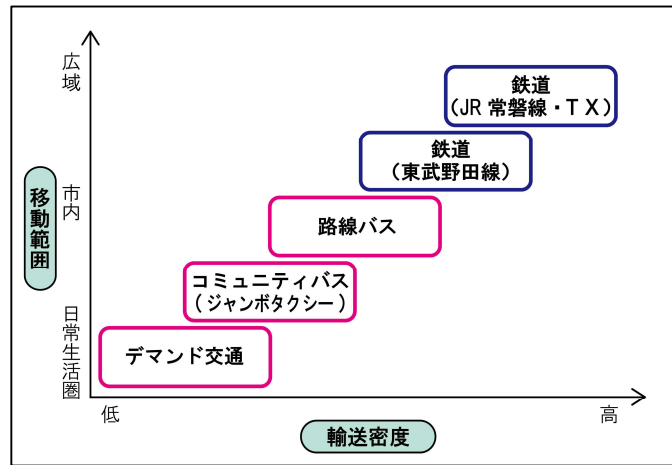
- 交通結節点については、駅前広場の整備や、市街地内の空き地や生産緑地を転回広場に活用する等、周辺の路線バスやコミュニティバスが乗り継げる環境整備の検討を行います。
- また、日常生活や非日常的なサービスの誘導で拠点性を高めることで、乗り継ぎ交通結節点としての機能の強化を図ります。



出典：柏市立地適正化計画(令和4年4月改訂)

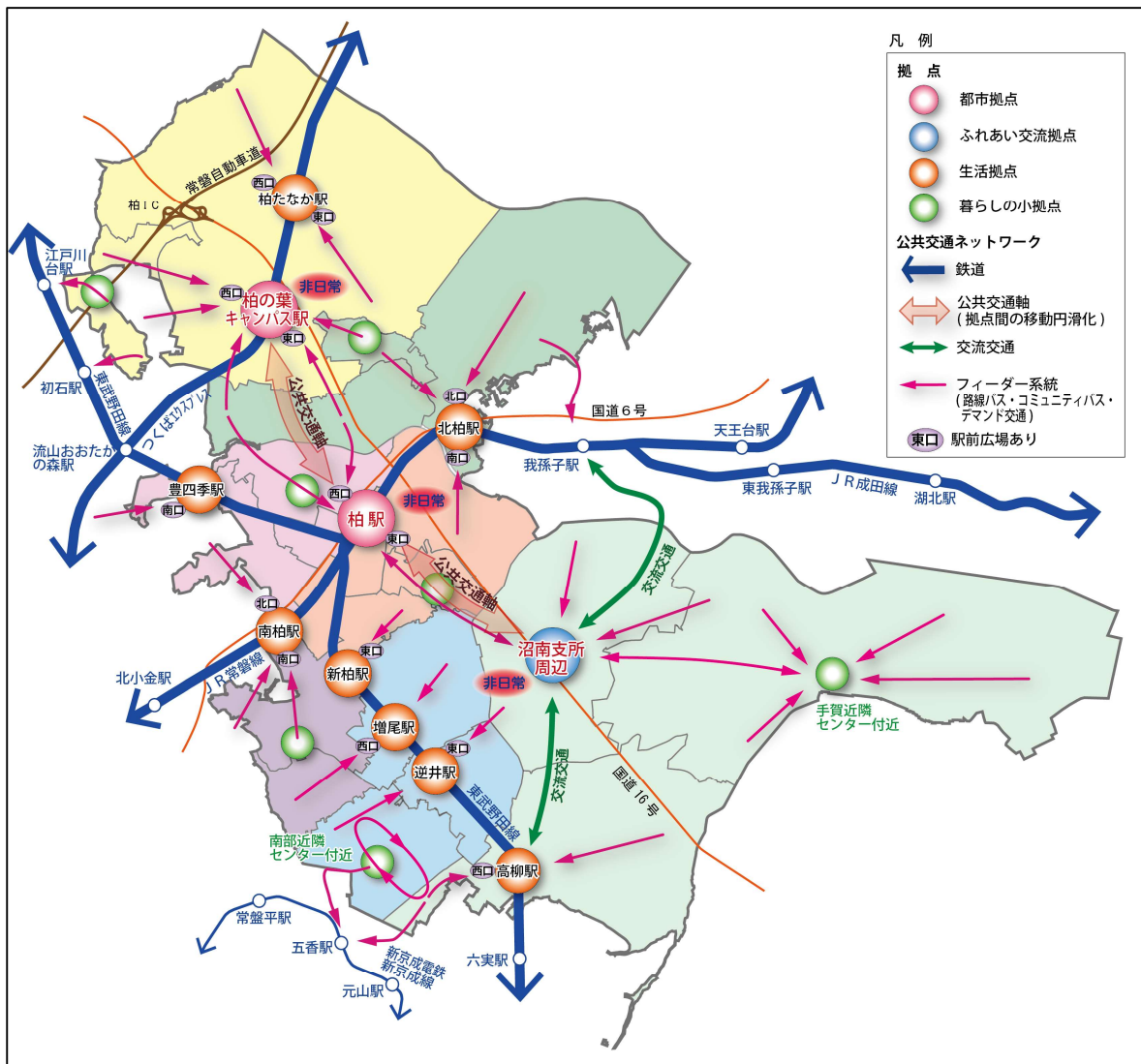


○公共交通の移動範囲・輸送密度に応じたネットワークの関係性を以下のように定義し、各交通機関の適切な役割分担のもと公共交通網の再編をめざすことを定めています。



出典：柏市立地適正化計画(令和4年4月改訂)

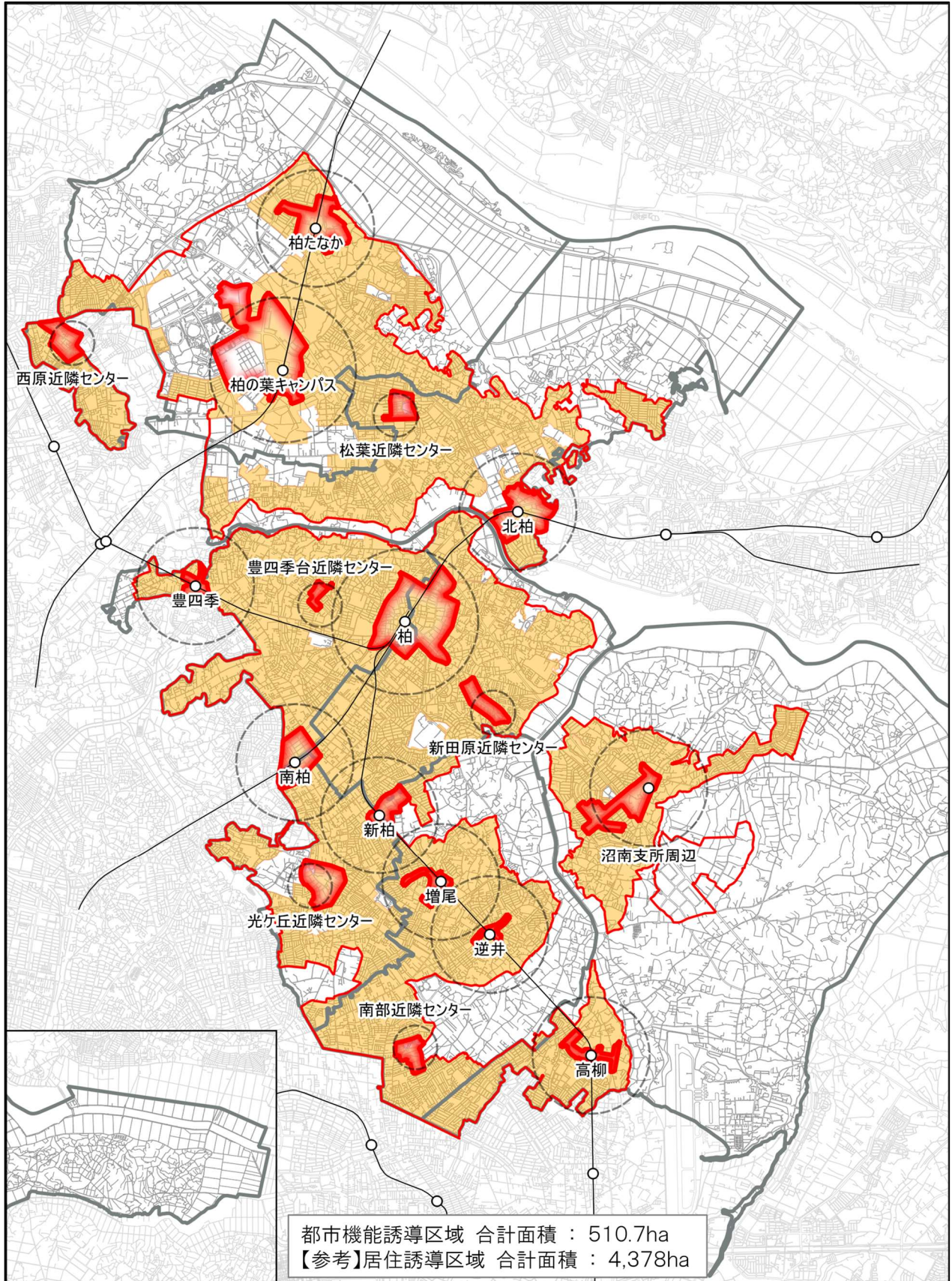
図 2-5 公共交通ネットワークの関係性イメージ



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





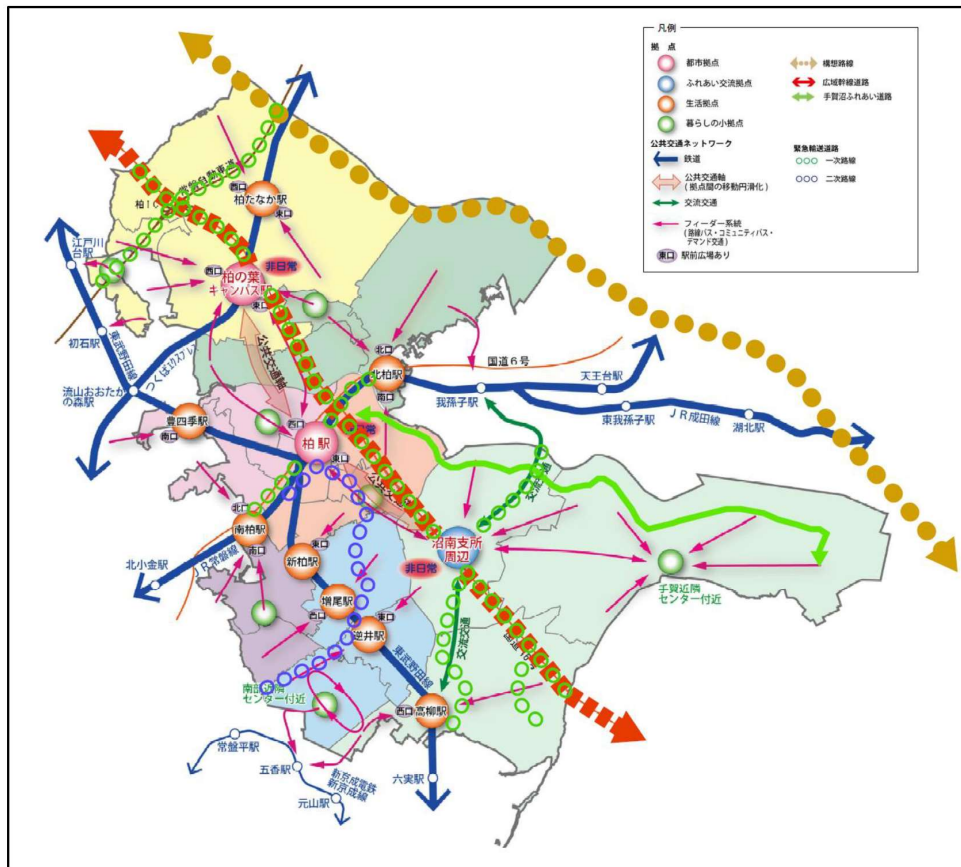
出典：柏市立地適正化計画(令和4年4月改訂)

図 2-7 居住誘導区域と都市機能誘導区域



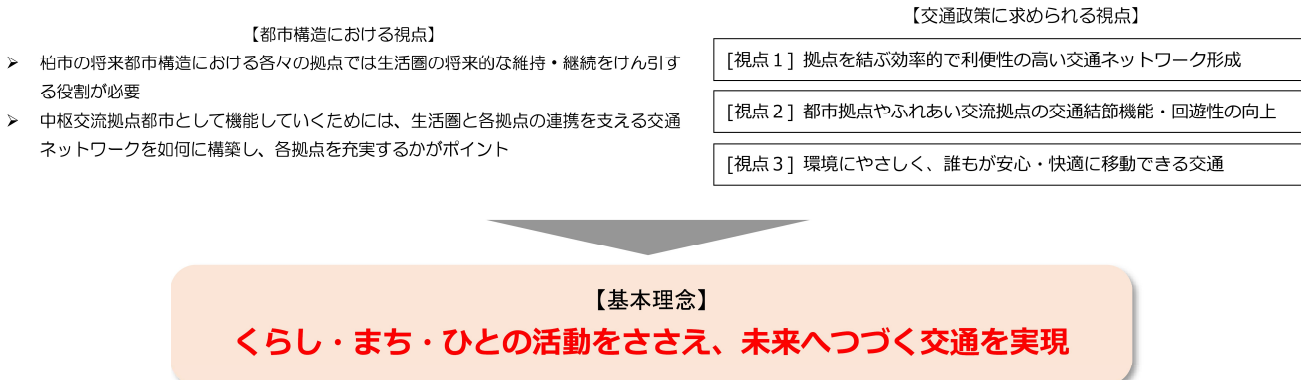
## 2.1.4 第二次柏市総合交通計画

- 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

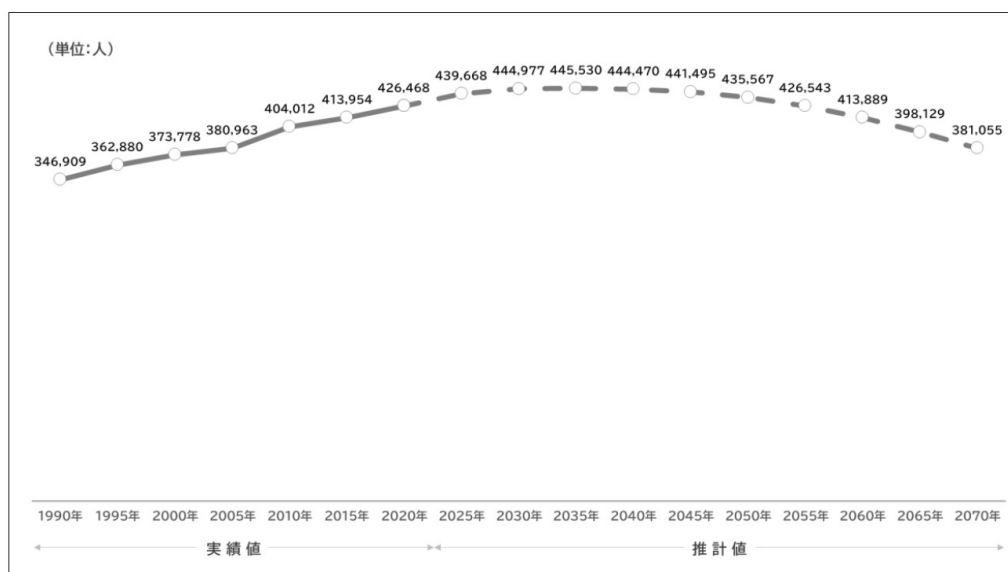
出典：第二次柏市総合交通計画(令和3年3月)

## 2.2 柏市の現状

本節では、柏市の現状を整理します。

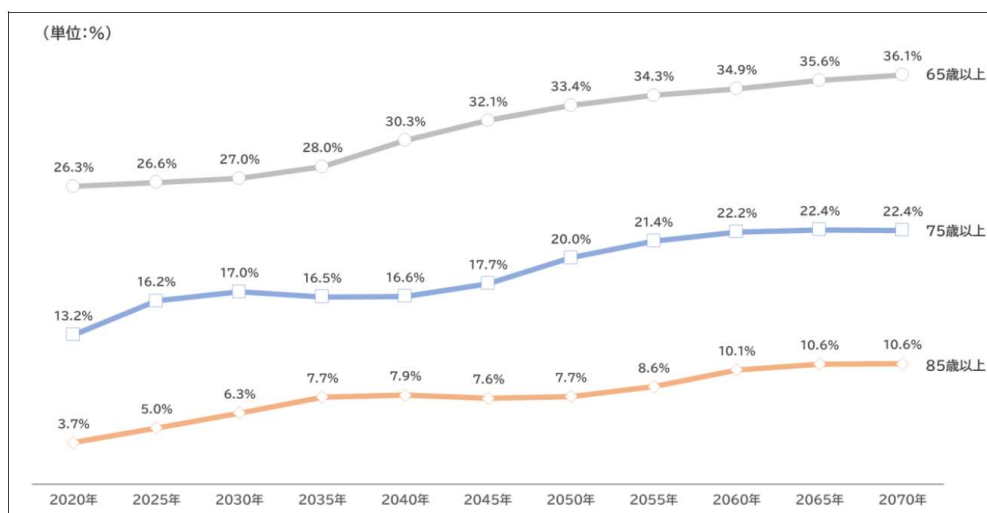
### 2.2.1 人口の状況

- 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

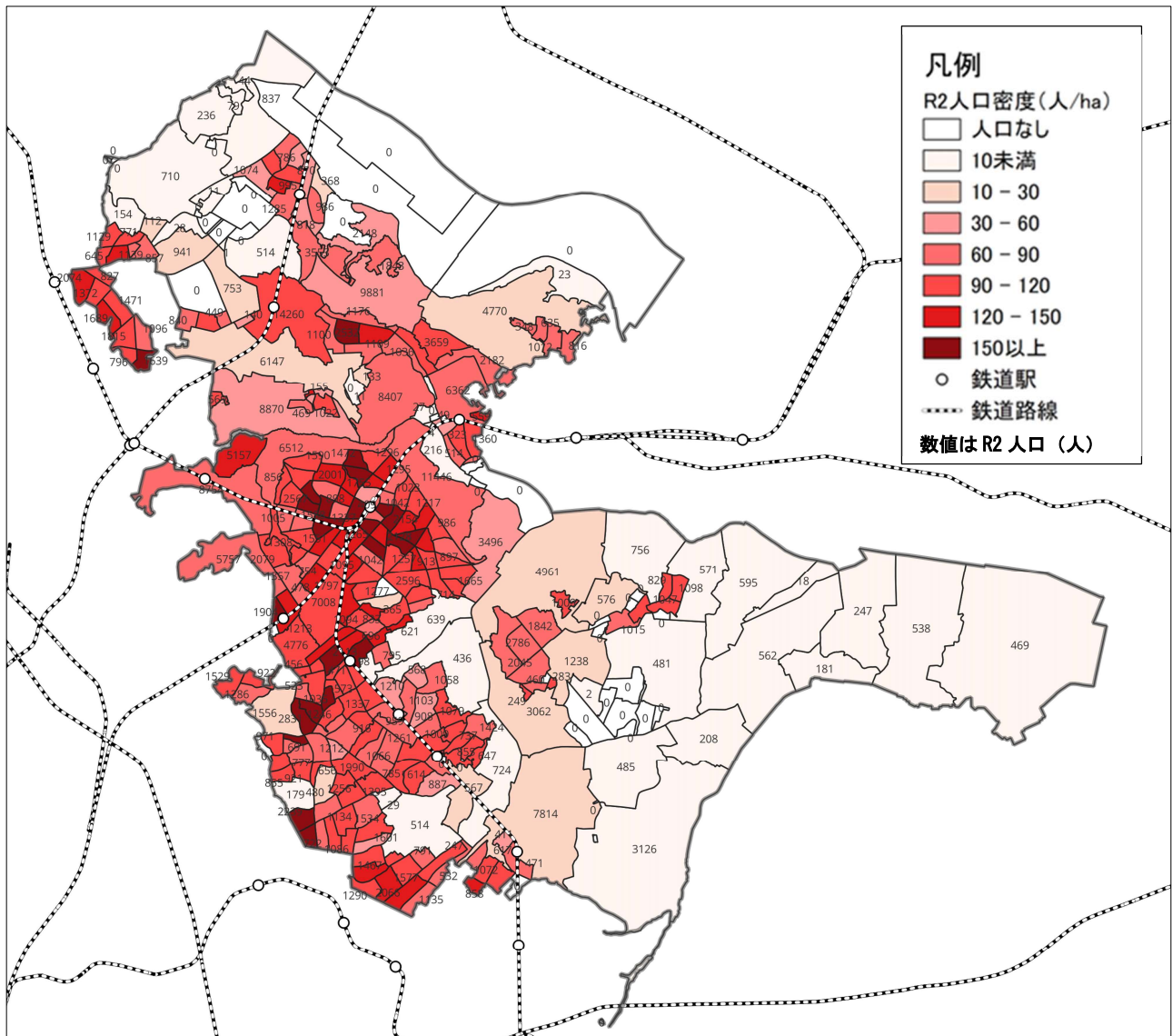


出典：柏市の将来人口推計（令和 5 年 10 月）

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。



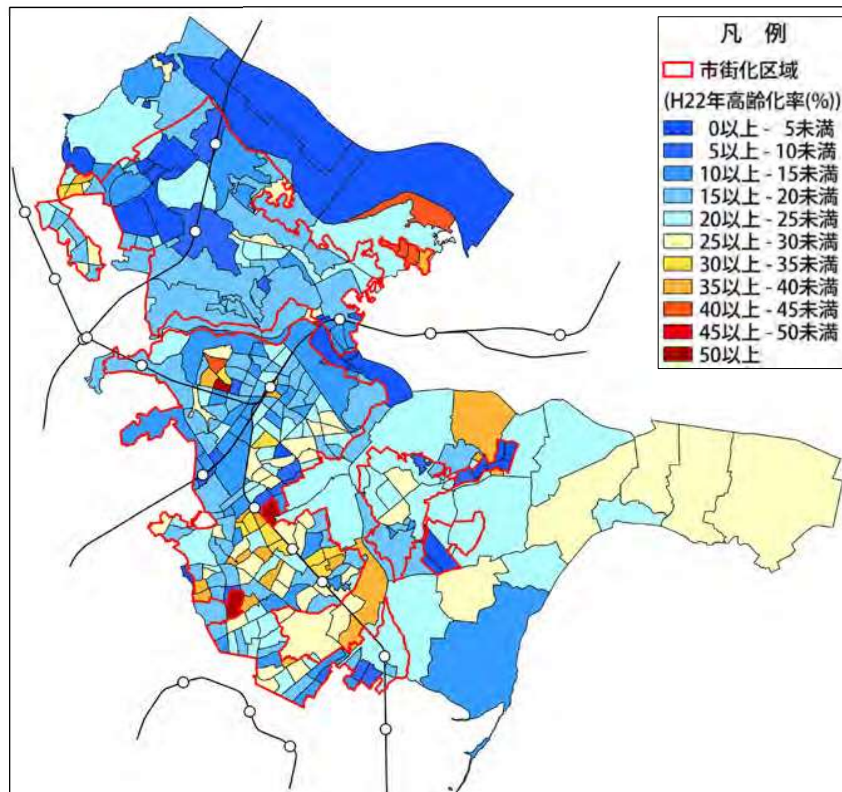
出典：令和2年度国勢調査結果より作成

図 2-12 柏市の地域別の人口と人口密度

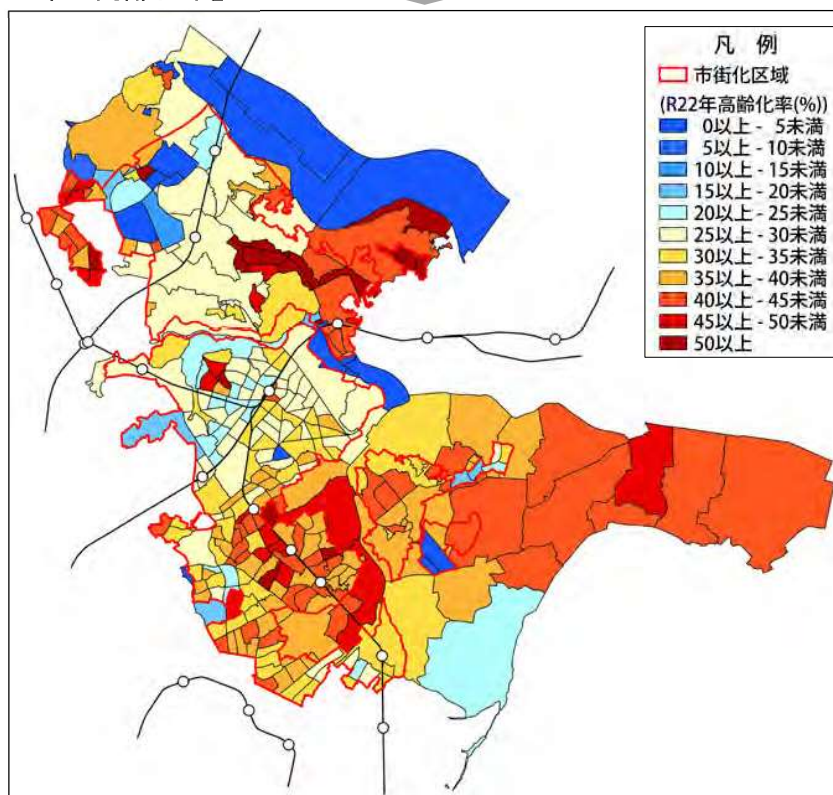


○将来の高齢化率をみると、特に東部において高齢化が進んでいることがわかります。  
令和22年には市の大部分において、高齢化率が30%以上となると予測されます。

【平成22年 高齢化率】



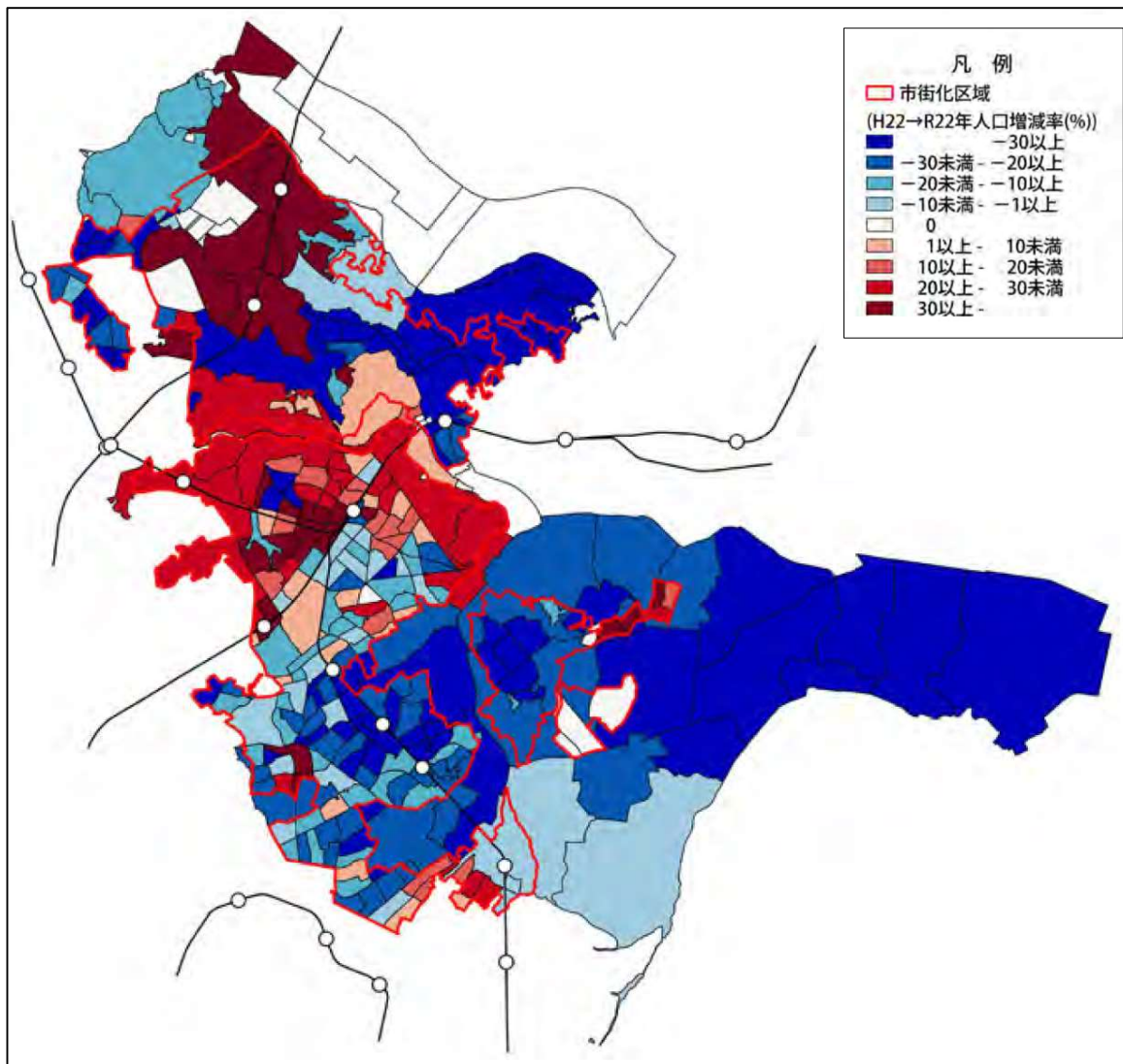
【令和22年 高齢化率】



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。

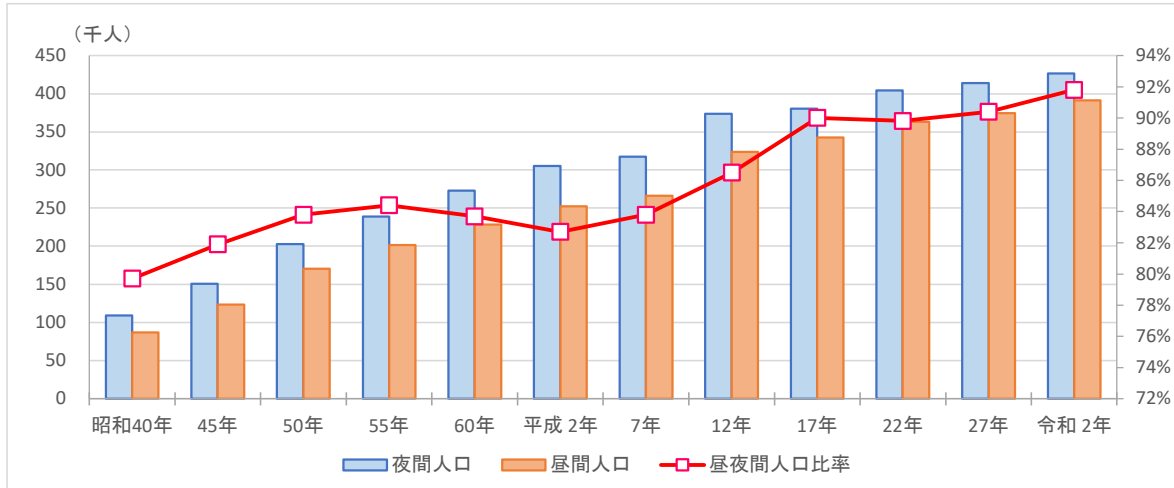


出典：柏市立地適正化計画（令和4年4月改定）

図 2-14 平成 22 年～令和 22 年の地区別人口増減率（町丁目別）

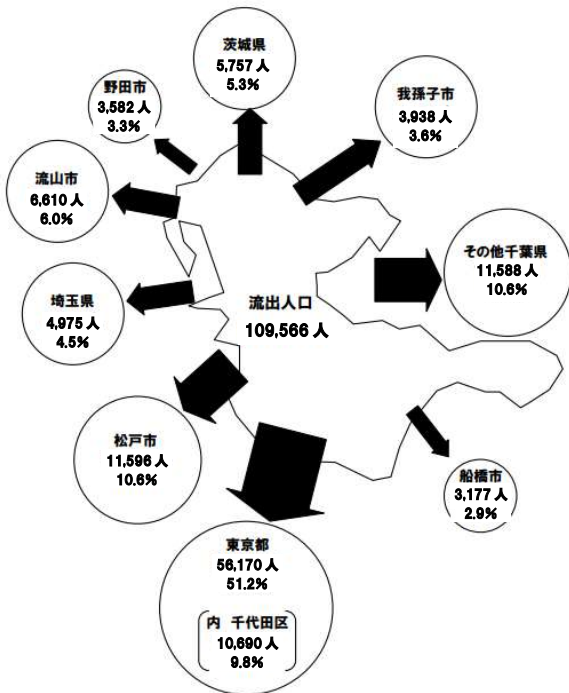
○昭和40年以降、昼間人口は一環して増加しているのに対し、昼夜間人口比率は昭和60年、平成2年と低下したのちに上昇へ転じ、平成17年以降、90%前後を推移しています。

○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。



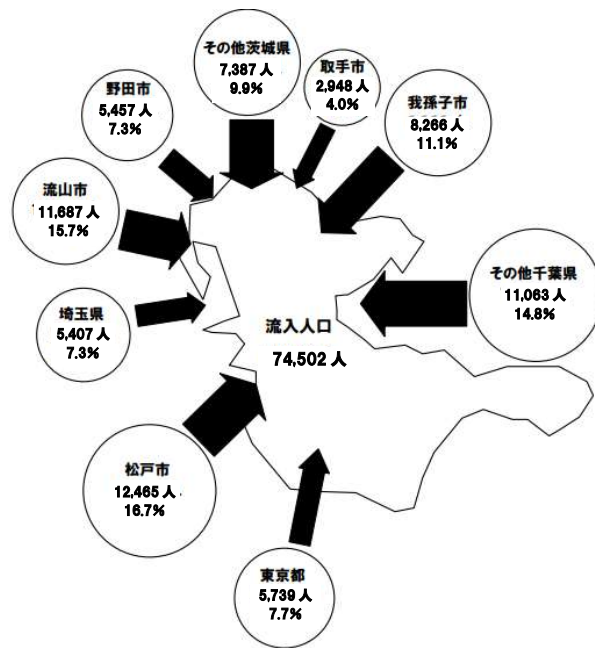
出典：各年の国勢調査データより作成

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

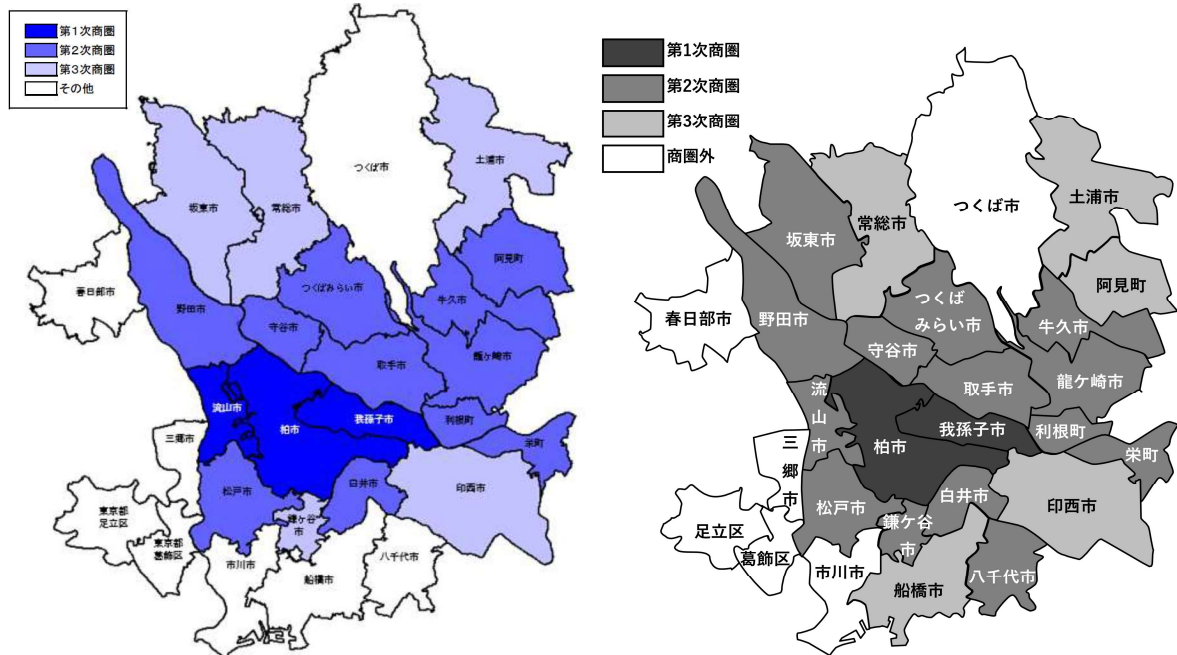


出典：R2 国勢調査データにより作成

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）

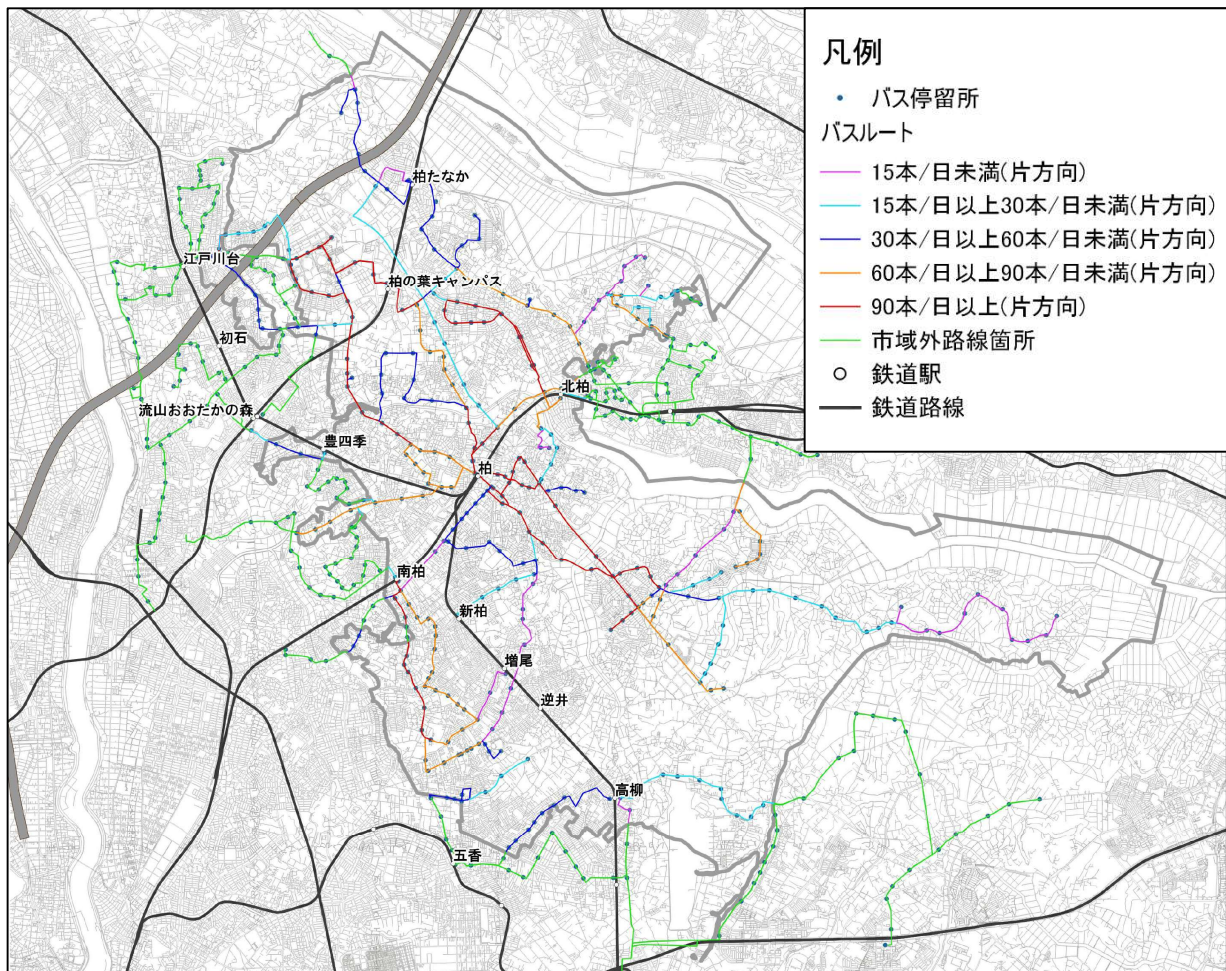
※ 商圈人口：特定市区町村の顧客吸引力が及ぶ範囲であって、その需要の一定割合が常時特定市区町村における買物として実現している地域の人口

## 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みると、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





<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

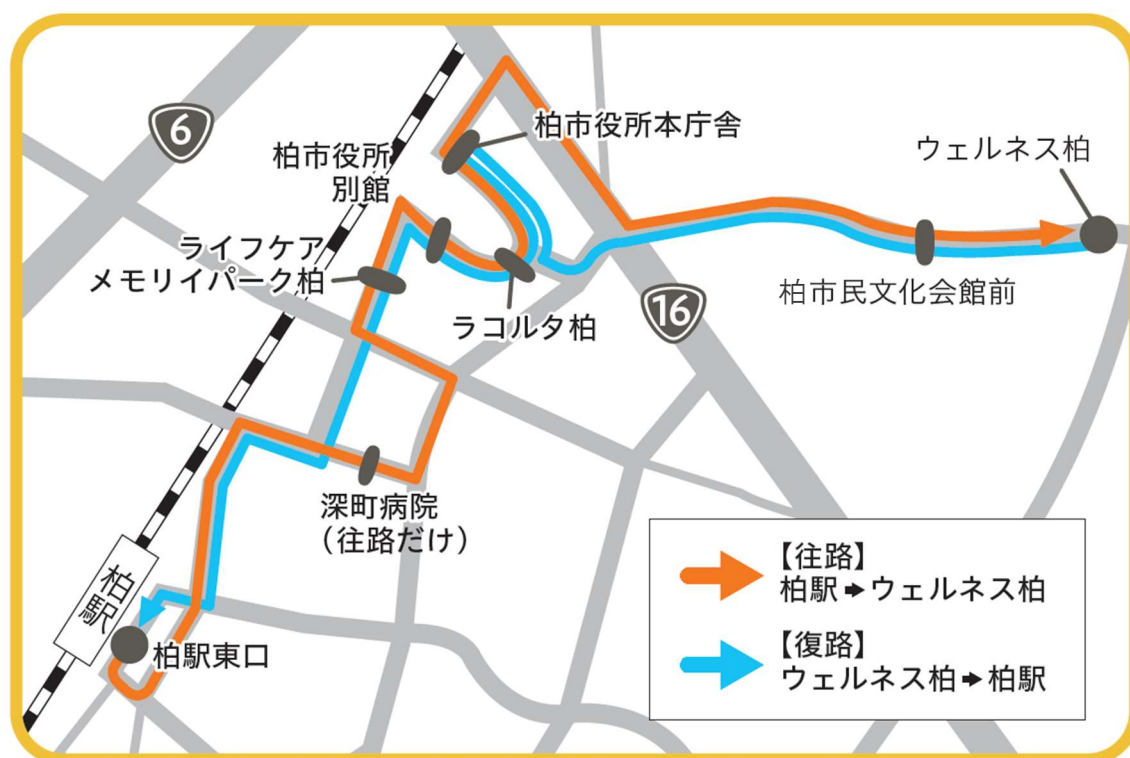


図 2-22 市役所ルートの運行ルート



<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



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

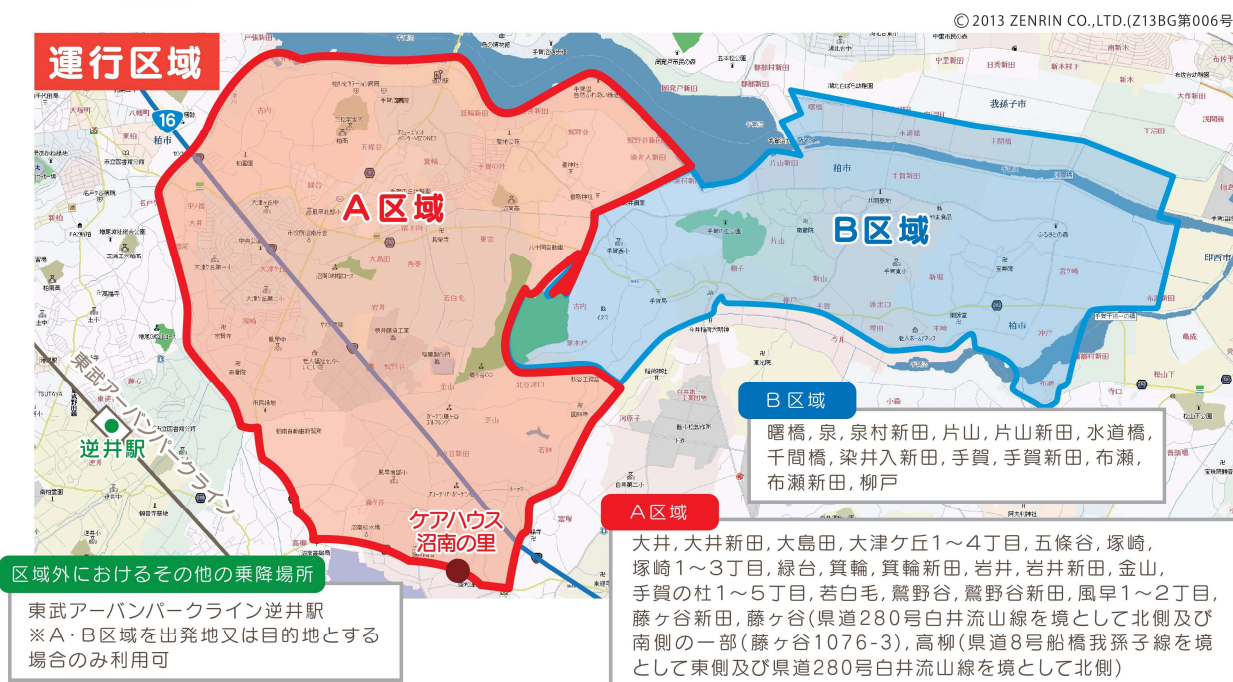
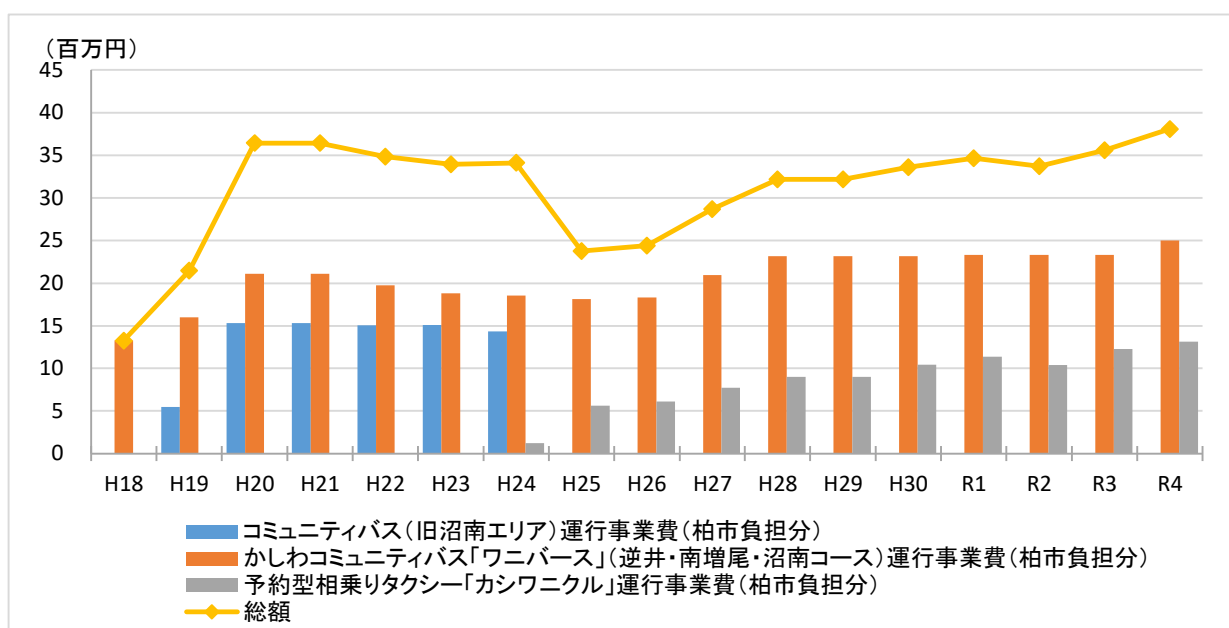


図 2-23 カシワニクル運行エリア

## 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。



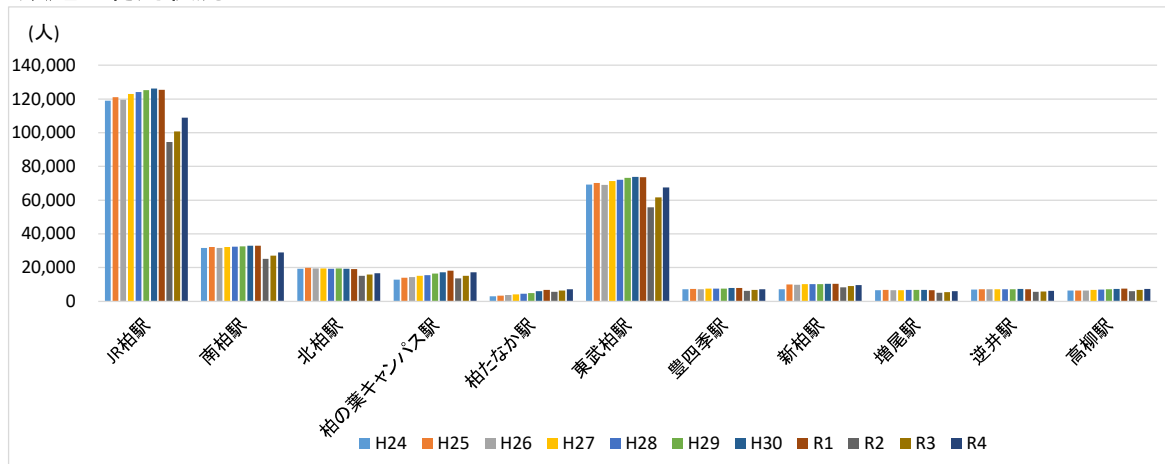
※コミュニティバス（旧沼南エリア）は平成25年3月で廃止  
 予約型相乗りタクシー「カシワニクル」は平成25年1月15日より運行開始

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。

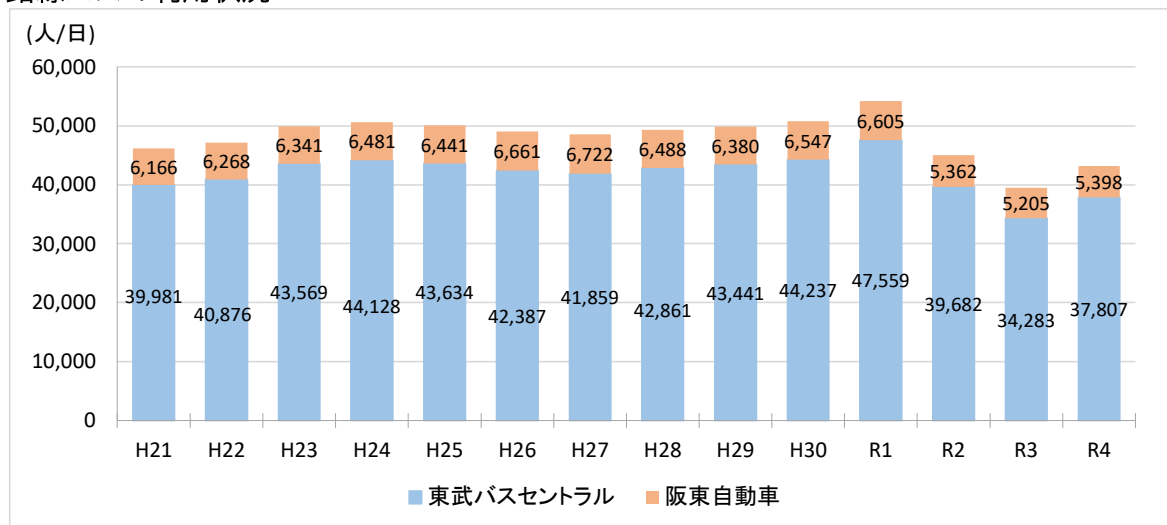
#### <鉄道の利用状況>



出典：柏市統計書  
R4 は各鉄道事業者 HP

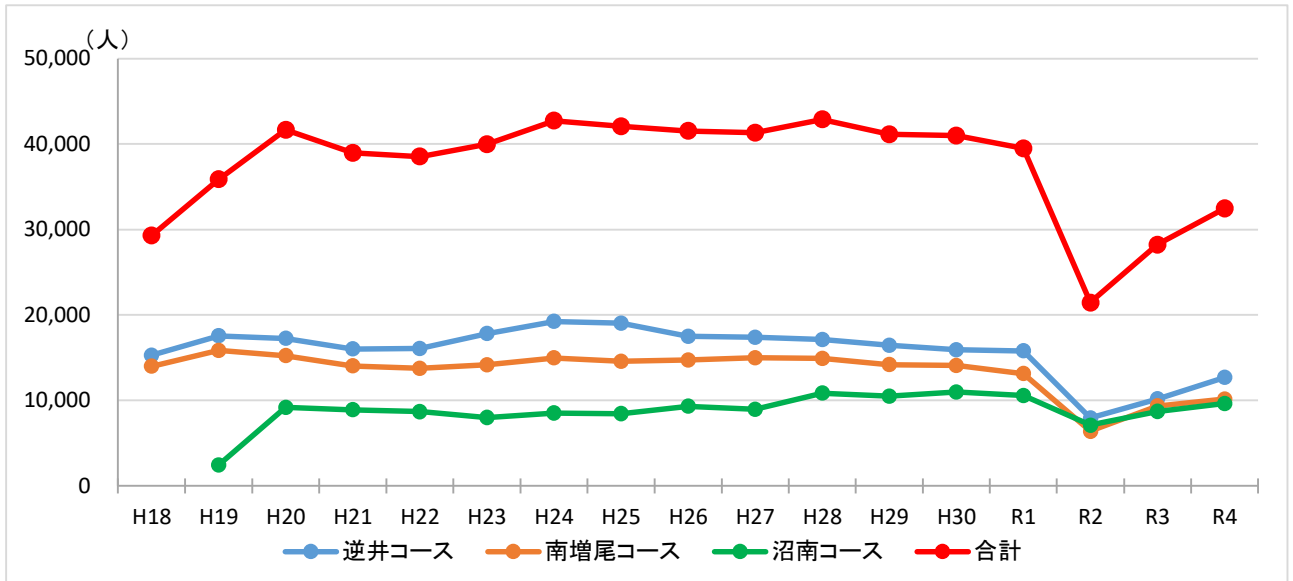
図 2-25 柏市内の鉄道駅における1日平均乗車人員

#### <路線バスの利用状況>



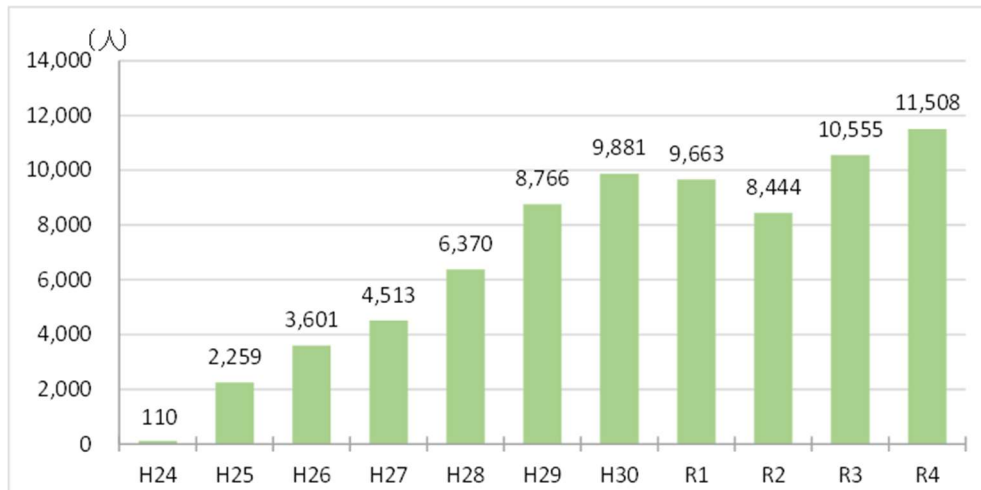
出典：柏市資料

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

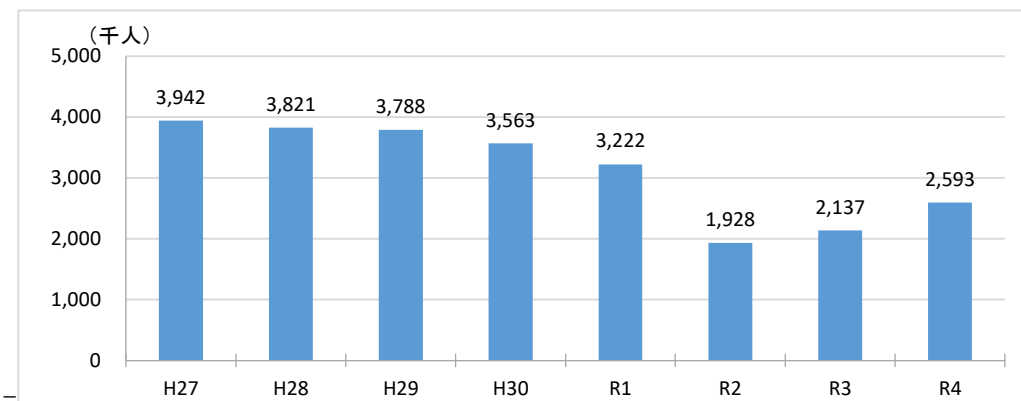
図 2-27 ワニバス（逆井・南増尾・沼南コース）の各路線の利用者数



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



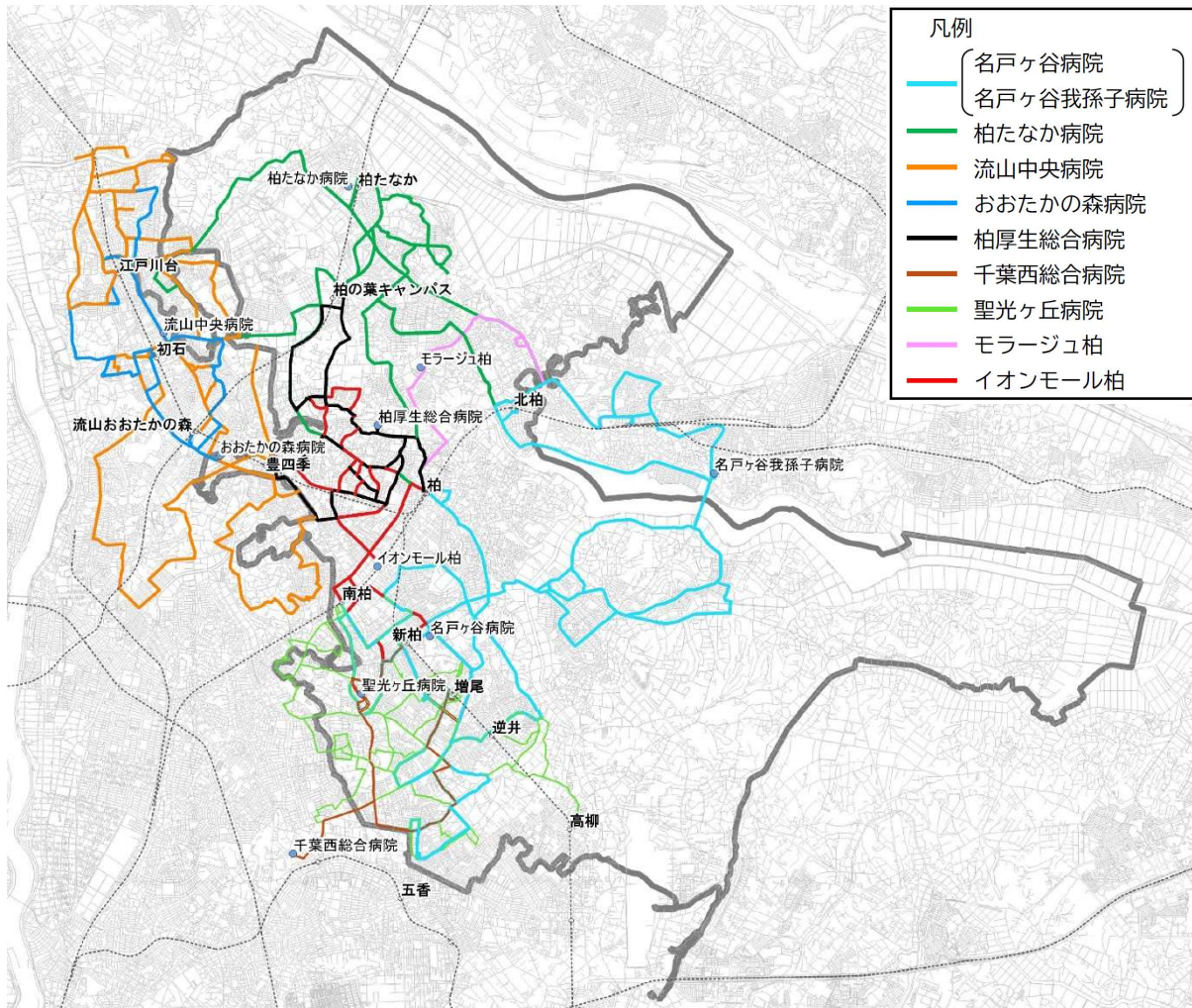
出典：柏市資料

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

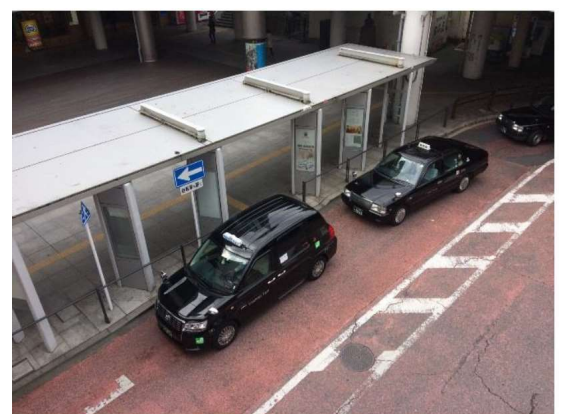


図 2-32 柏駅前広場周辺の状況

(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。

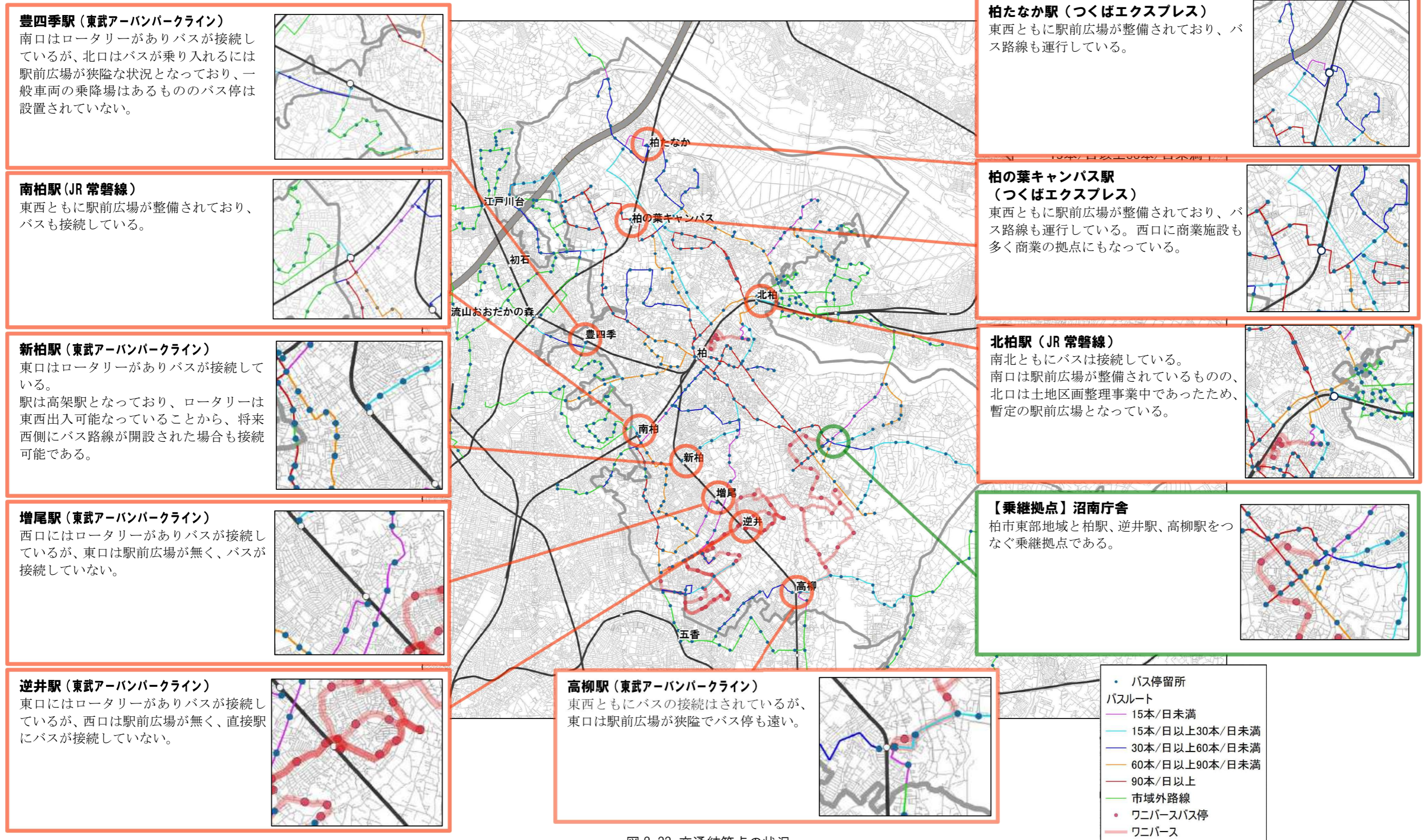


図 2-33 交通結節点の状況



○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× 南口○	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× 西口×	○	○	○
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)



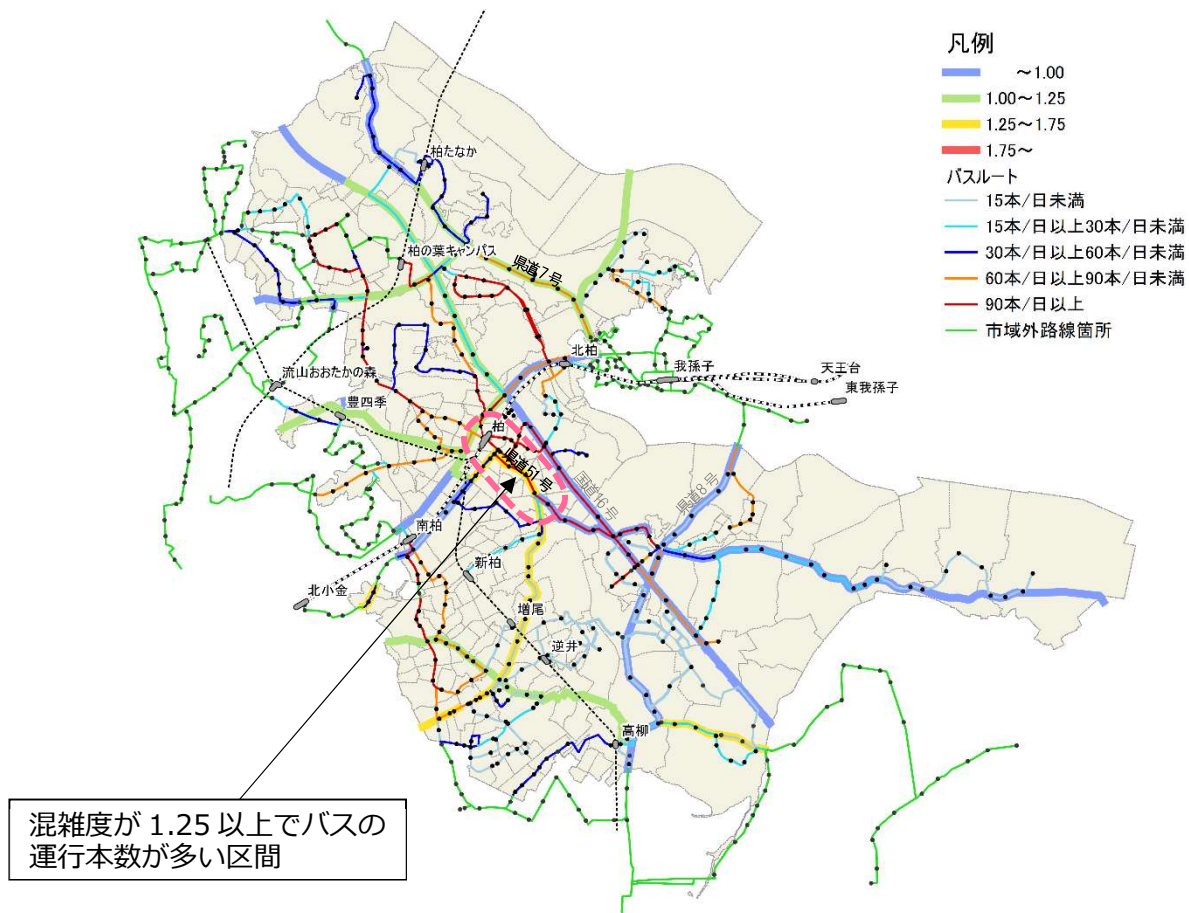
出典：東武バス HP

図 2-36 ノンステップバス車両

### 2.3.7 道路交通の状況

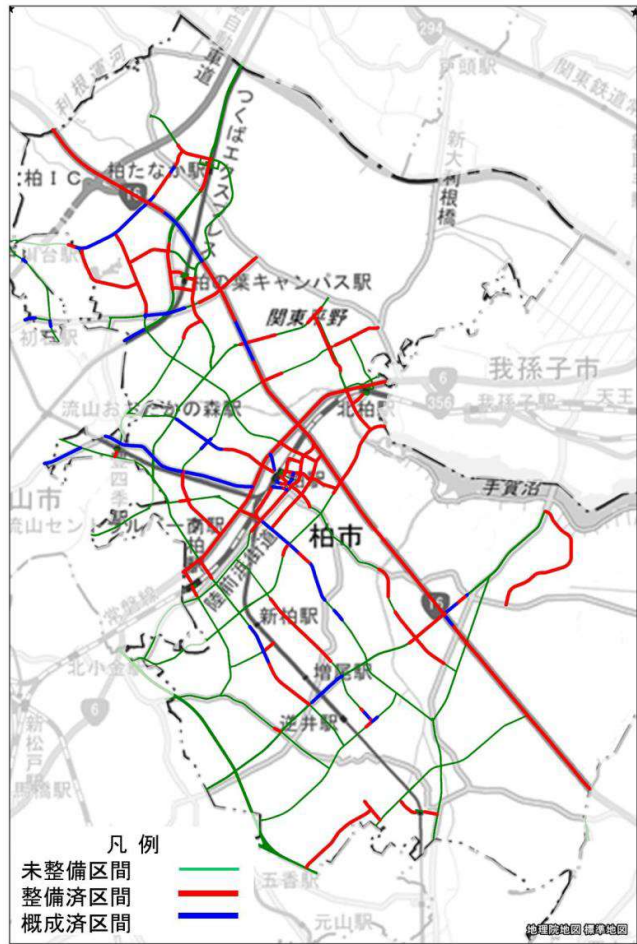
- 道路の混雑状況をみると、柏駅南部の県道 51 号で混雑度が 1.25 以上の区間があり、主要な道路では慢性的な渋滞が発生しています。
- 県道 7 号や県道 51 号はバス路線の運行本数も多く、道路混雑がバスの定時性に影響を与えていると考えられます。

※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



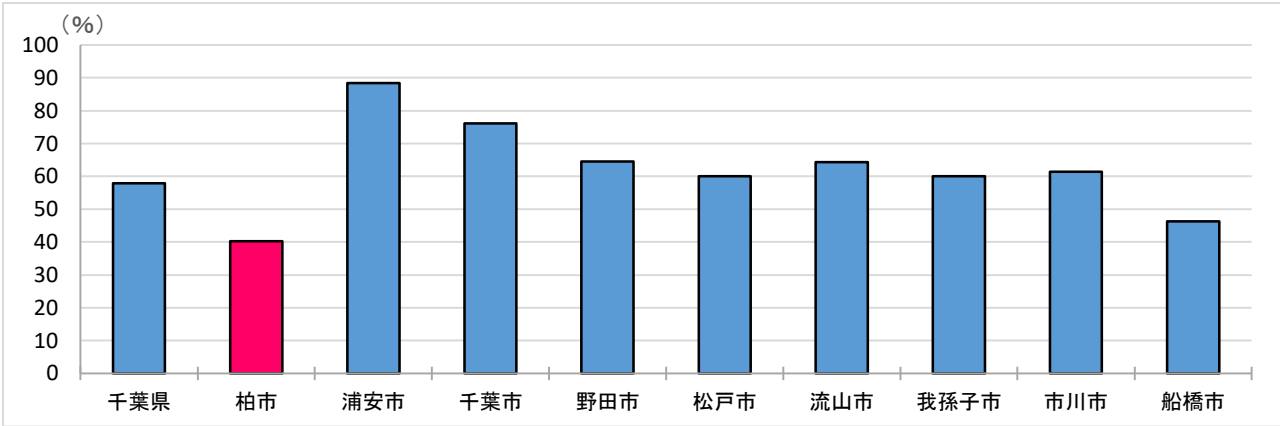
出典：令和 3 年度道路交通センサス

図 2-37 混雑度の状況



出典：第3次柏市都市計画道路整備プログラム（平成29年6月）

図 2-38 都市計画道路整備状況（平成 29 年度）



	千葉県	柏市	浦安市	千葉市	野田市	松戸市	流山市	我孫子市	市川市	船橋市
計画総延長(km)	2,639.3	150.2	38.1	378.9	79.8	122.2	78.1	59.7	120.5	128.9
整備延長(km)	1,528.7	60.4	33.7	288.7	51.5	73.4	50.2	35.8	74.0	59.7
整備率(%)	57.9	40.2	88.4	76.2	64.5	60.0	64.3	60.0	61.4	46.3

出典：令和 4 年都市計画現況調査（R4. 3. 31 現在、国土交通省都市局）

図 2-39 他市との都市計画道路整備率の比較

### 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）との協働により、買い物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、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）	

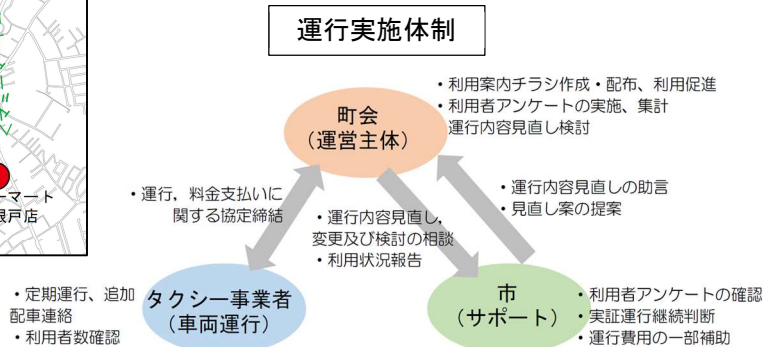
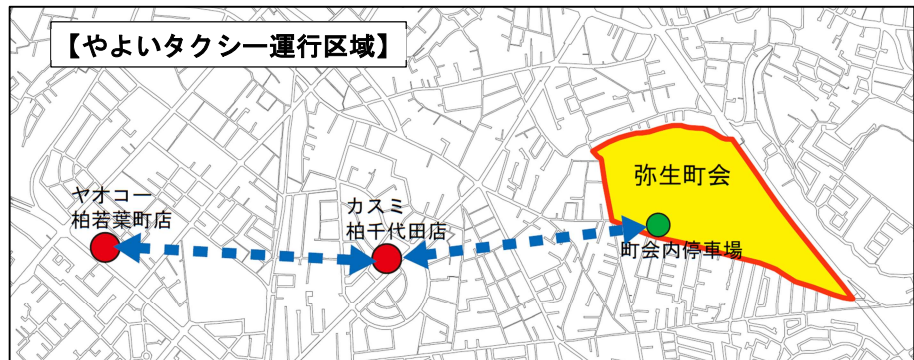


図 2-40 地域住民が運営する相乗り買い物タクシー運行エリア及び運行実施体制



### 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

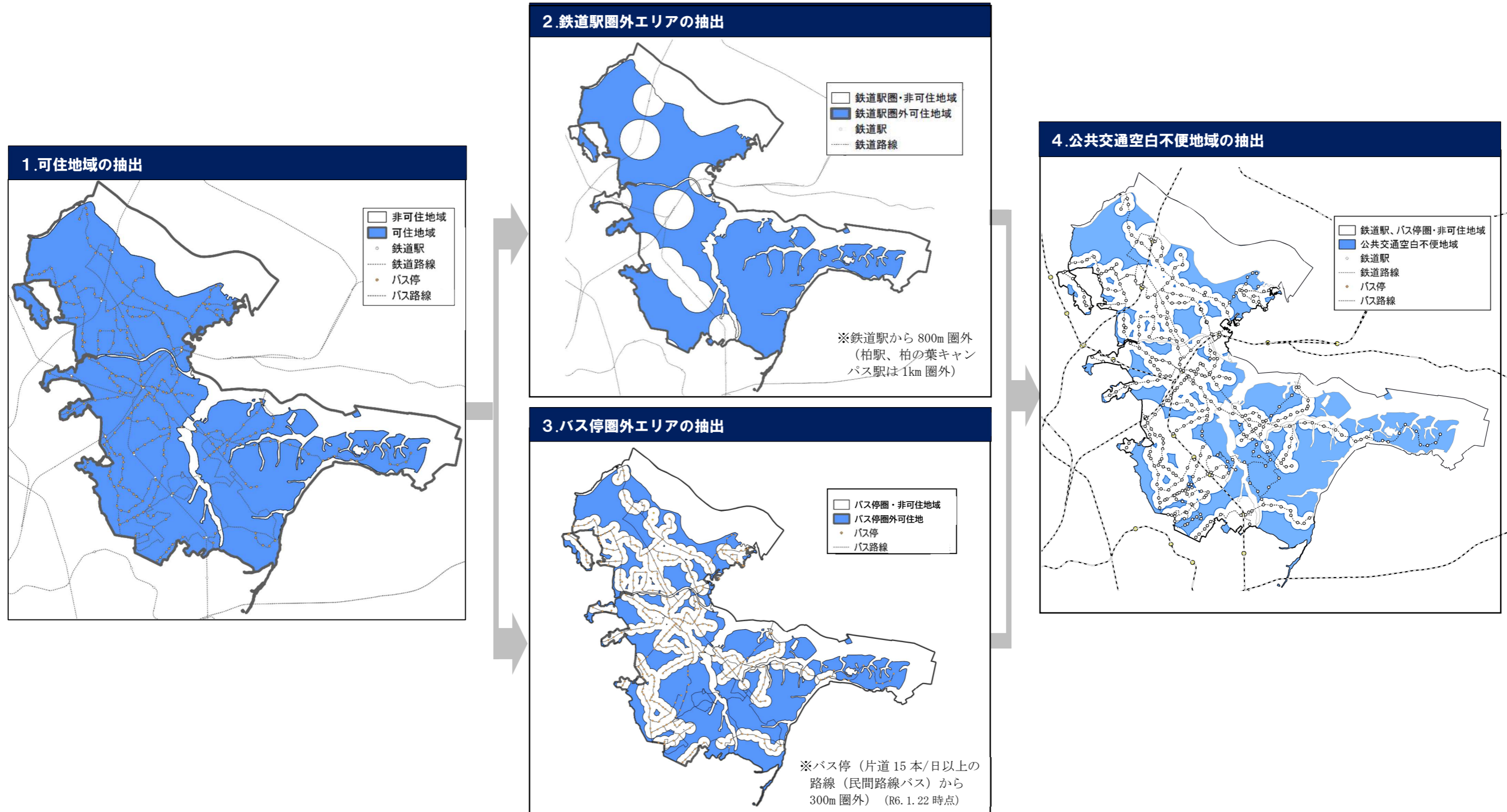


図 2-41 公共交通空白不便地域の抽出過程



○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。

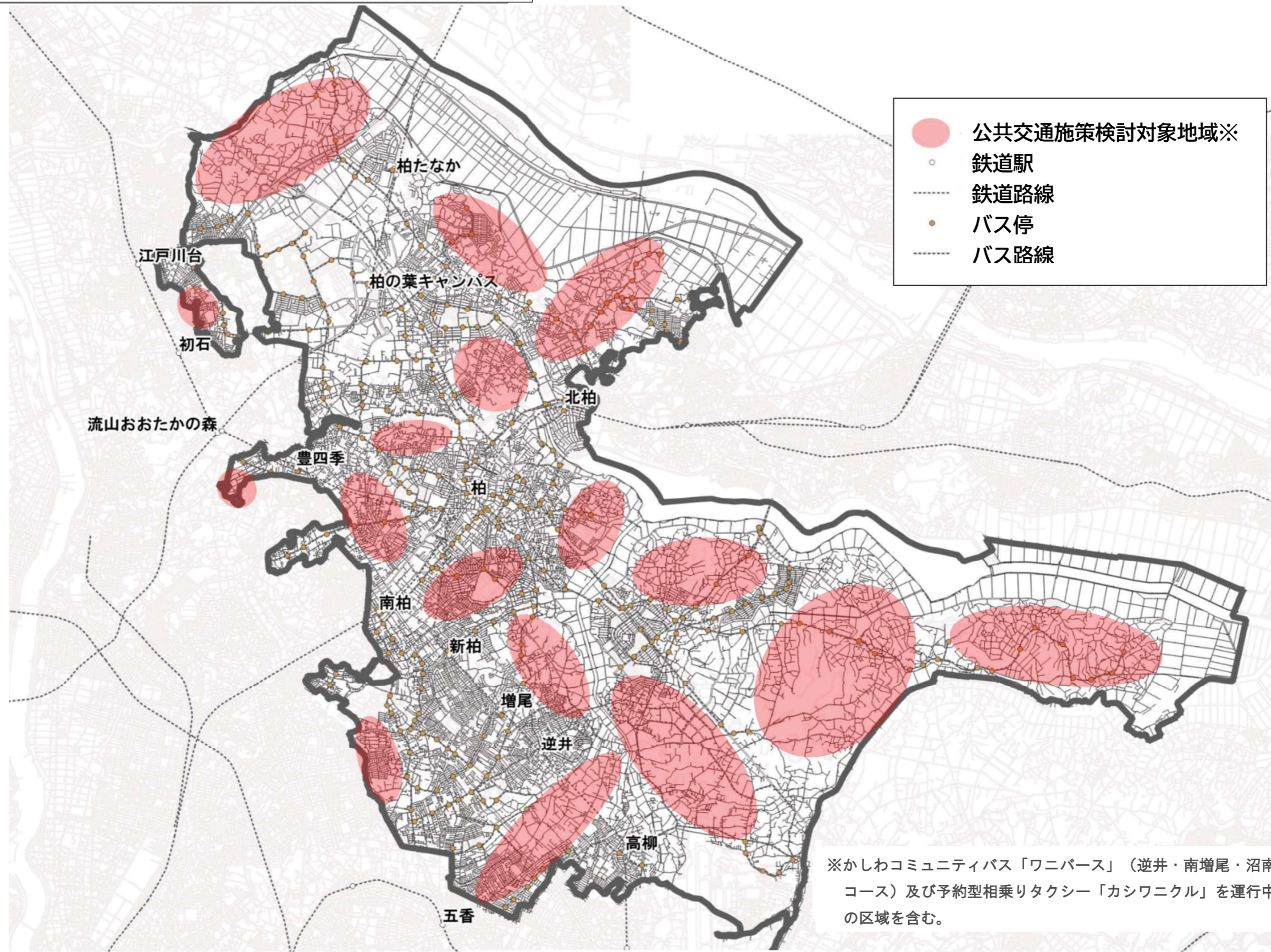


図 2-42 公共交通空白不便地域検討対象地域



【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

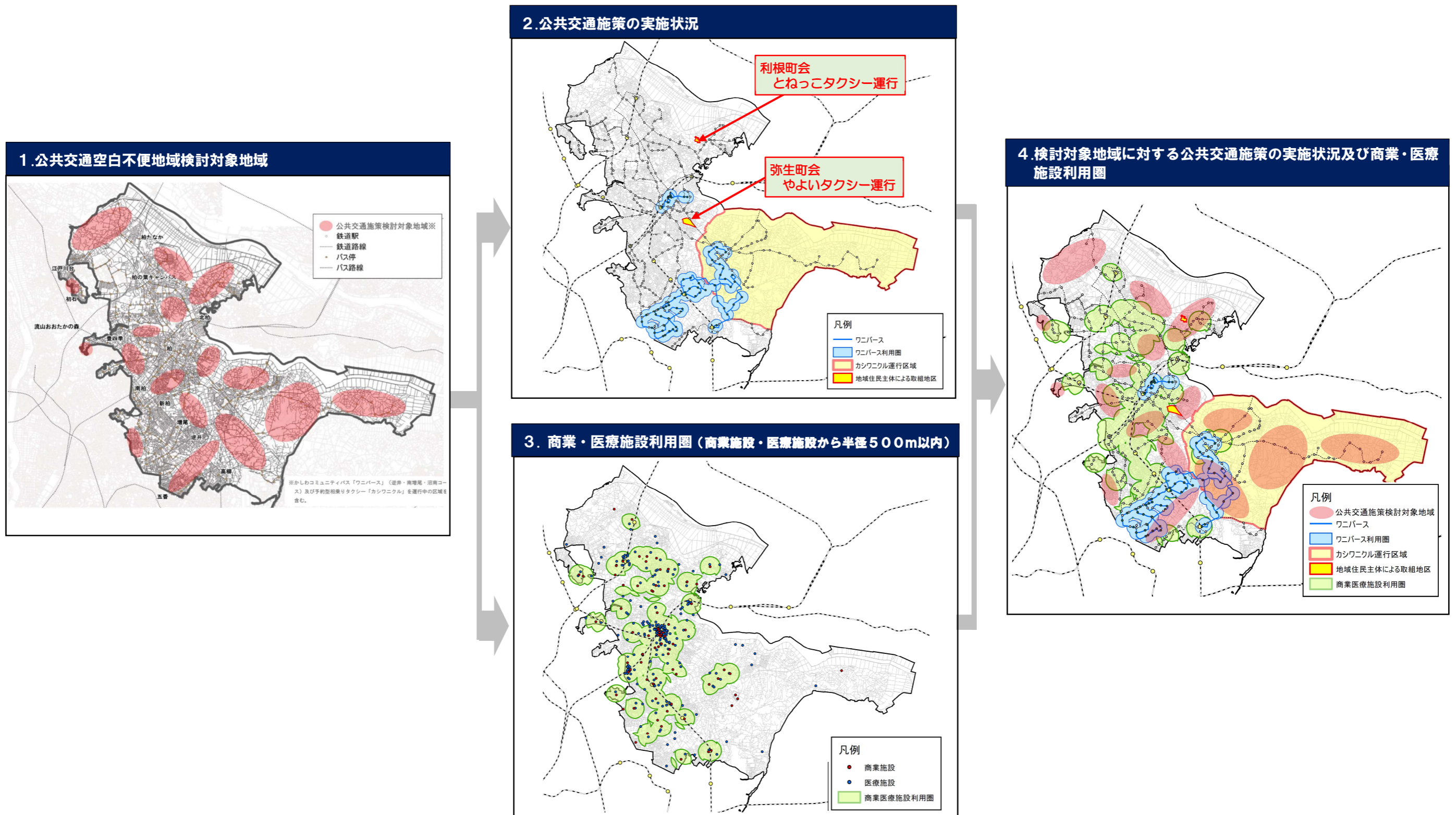
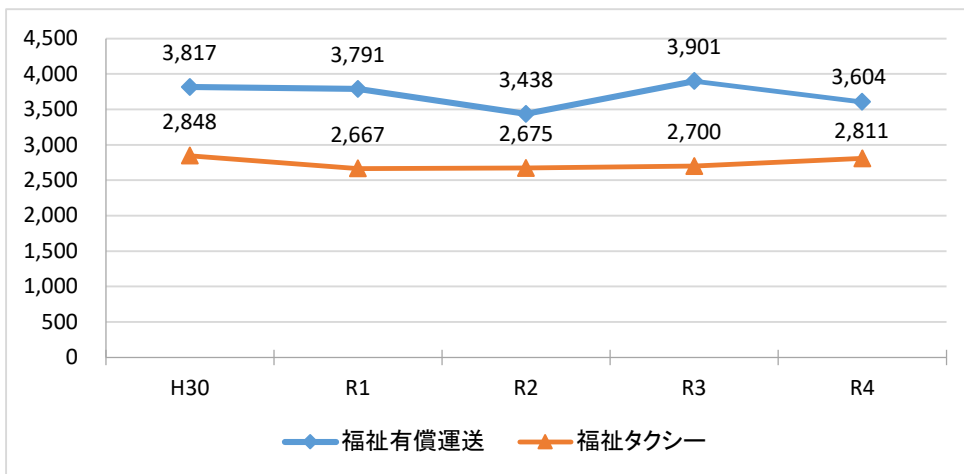


図 2-43 公共交通空白不便地域検討対象地域に対する公共交通施策の実施状況及び商業・医療施設利用圏域



### 2.3.10 身障者の移動サービスの状況

- 身障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。

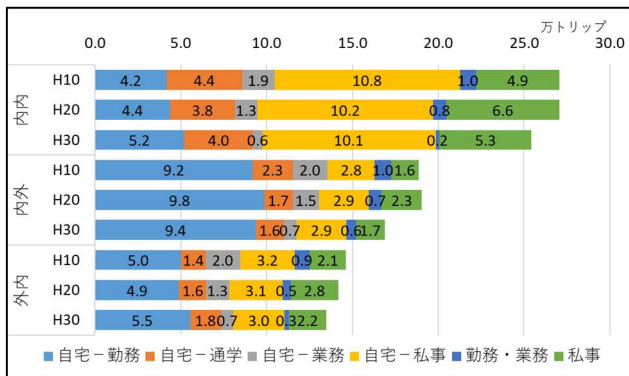
○勤務・業務のトリップの減少が目立ち、近年の業務効率化やテレワーク等の働き方の変化が影響していると考えられ、今後もこれらの傾向が継続すると予想されます。

○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。

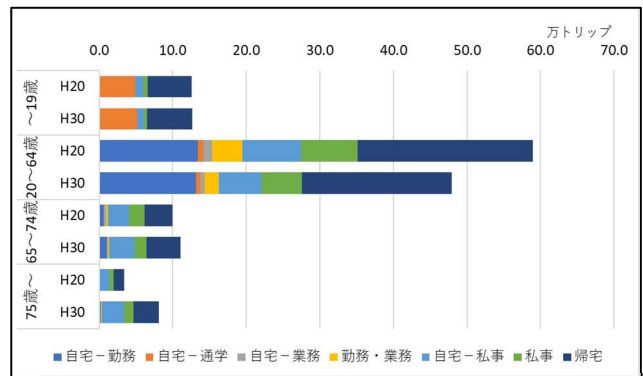
ロ 平均外出率は、増加しているものの、他世代と比較すると最も低くなっています。

#### ■市内外トリップ数の推移（目的別）



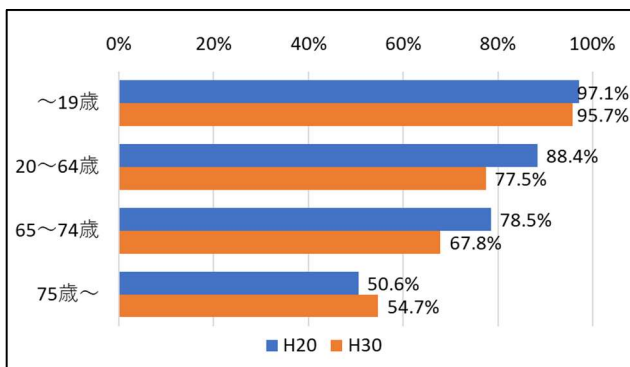
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H10、H20、H30 年）

#### ■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）



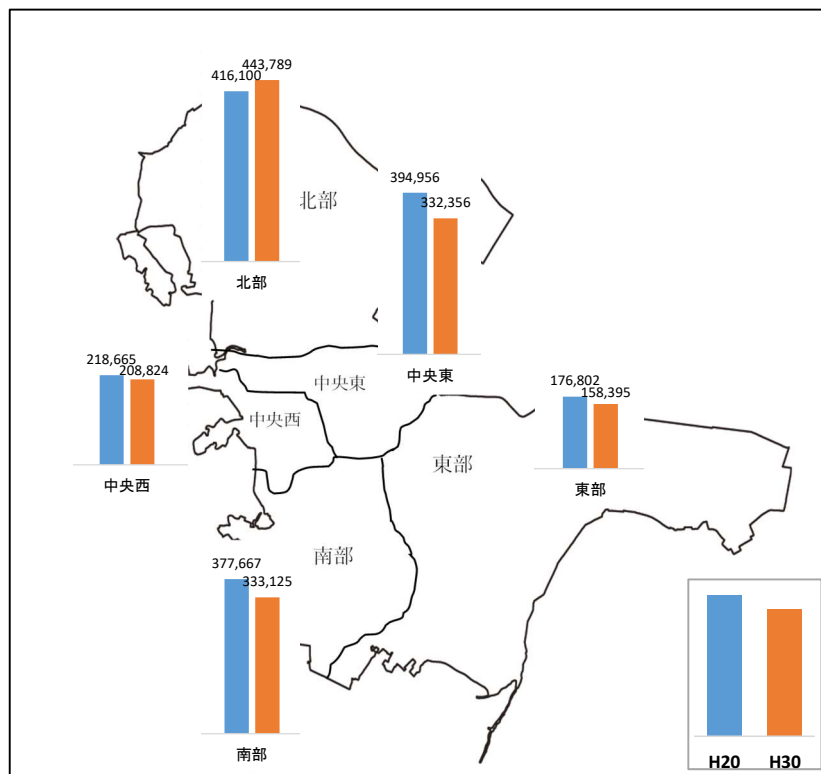
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H20、H30 年）

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。

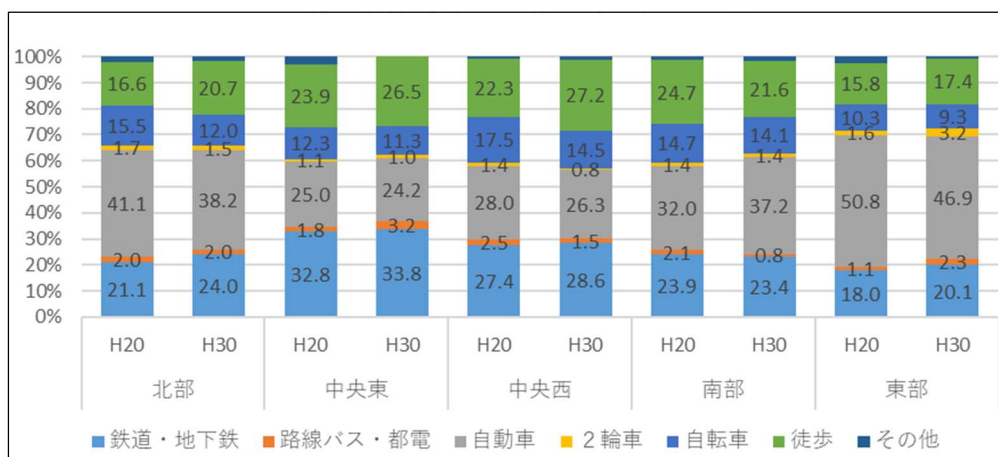
## (2) 地域別移動実態

- 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)

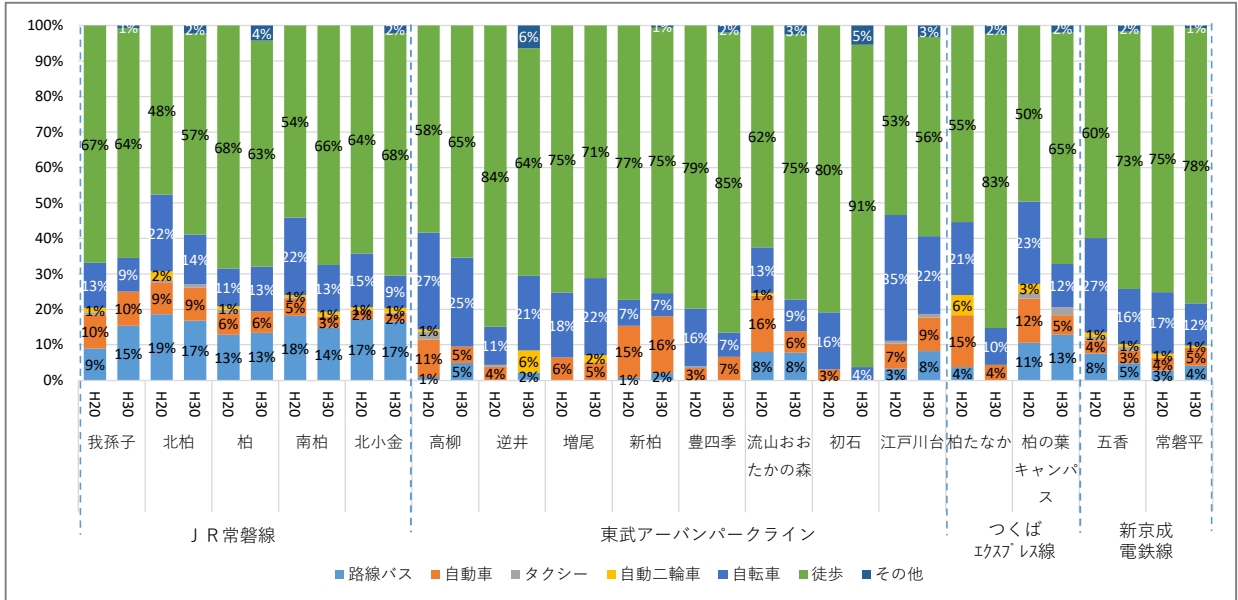
図 2-47 地域別代表交通手段分担の比較



### (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）

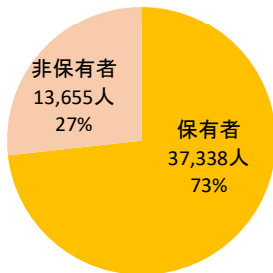
### 【参考】市内の高齢者の運転免許保有状況

○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。

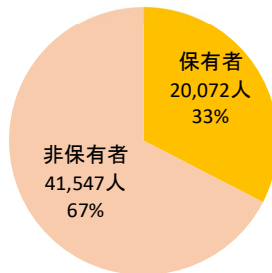
○高齢者の運転免許の返納率は男性2.9%、女性が4.1%と低くなっています。

#### <高齢者の運転免許保有状況>

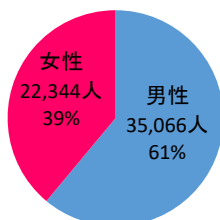
##### 65～74歳保有状況



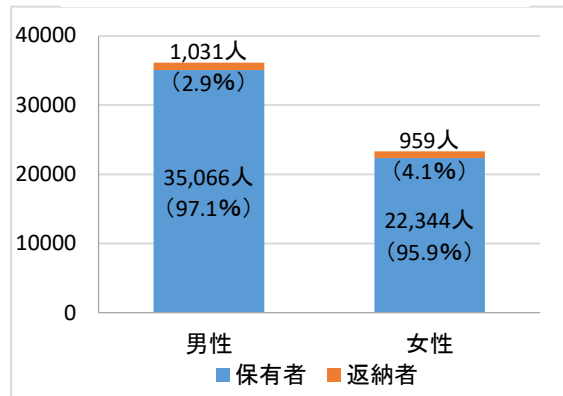
##### 75歳以上保有状況



#### 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

### 3 公共交通に関するニーズ把握

#### 3.1 公共交通に関する市民アンケート調査

##### (1) 調査の実施概要

調査対象者	市内在住の市民 500 人																																																																																																						
調査方法	WEBアンケート																																																																																																						
実施期間	令和 5 年 10 月 13 日（金）～15 日（日）																																																																																																						
調査項目	1. 日常の移動について ①外出頻度、②移動手段、③移動時間、④目的別目的地 2. 路線バスの状況について ①路線バスの満足度、②路線バスの重要な事項、③解消改善された際の利用程度の変化、④路線バスで行きたい目的地、⑤路線バスで不便を感じていること 3. かしわコミュニティバス「ワニバース」、かしわ乗合ジャンボタクシー・予約型相乗タクシーの「カシワニクル」について ①認知度、②利用頻度、③利用目的、④改善して欲しい事項 4. 地域住民主体コミュニティ交通について ①認知度（とねっこタクシー、やよいタクシー）、②利用したいか ③要望することができるか、④利用しない理由、⑤自分の地域に必要か 5. あなたについて ①居住地域、②年齢、③性別、④運転免許の有無、⑤自動車の利用 ⑥最寄りのバス停と距離、⑦最寄りの駅と駅までの交通手段																																																																																																						
回答者属性 (抜粋)	回収票数 N : 500 件 (平成 28 年は N=558 件) ○年齢構成 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>回答数</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">全体</td> <td>500</td> <td>100.0</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>10 代</td> <td>0</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>20 代</td> <td>39</td> <td>7.8</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>30 代</td> <td>73</td> <td>14.6</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>40 代</td> <td>115</td> <td>23.0</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>50 代</td> <td>101</td> <td>20.2</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>60 代</td> <td>83</td> <td>16.6</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>70 歳以上 75 歳未満</td> <td>49</td> <td>9.8</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>75 歳以上 80 歳未満</td> <td>29</td> <td>5.8</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>80 歳以上 85 歳未満</td> <td>9</td> <td>1.8</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>85 歳以上</td> <td>2</td> <td>0.4</td> </tr> </tbody> </table> ○性別構成 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>回答数</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">全体</td> <td>500</td> <td>100.0</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>男性</td> <td>244</td> <td>48.8</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>女性</td> <td>256</td> <td>51.2</td> </tr> </tbody> </table> ○免許有無 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>回答数</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">全体</td> <td>500</td> <td>100.0</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>運転免許を持っている</td> <td>397</td> <td>79.4</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>運転免許を持っていない</td> <td>103</td> <td>20.6</td> </tr> </tbody> </table> ○自家用車の保有 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>回答数</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">全体</td> <td>500</td> <td>100.0</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>自家用車を持っている</td> <td>321</td> <td>80.9</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>自家用車を持っていない</td> <td>70</td> <td>17.6</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>自家用車は持ってないがレンタカー・カーシェア等を日常的に利用している</td> <td>6</td> <td>1.5</td> </tr> </tbody> </table>					回答数	%	全体		500	100.0	1	10 代	0	0.0	2	20 代	39	7.8	3	30 代	73	14.6	4	40 代	115	23.0	5	50 代	101	20.2	6	60 代	83	16.6	7	70 歳以上 75 歳未満	49	9.8	8	75 歳以上 80 歳未満	29	5.8	9	80 歳以上 85 歳未満	9	1.8	10	85 歳以上	2	0.4			回答数	%	全体		500	100.0	1	男性	244	48.8	2	女性	256	51.2			回答数	%	全体		500	100.0	1	運転免許を持っている	397	79.4	2	運転免許を持っていない	103	20.6			回答数	%	全体		500	100.0	1	自家用車を持っている	321	80.9	2	自家用車を持っていない	70	17.6	3	自家用車は持ってないがレンタカー・カーシェア等を日常的に利用している	6	1.5
		回答数	%																																																																																																				
全体		500	100.0																																																																																																				
1	10 代	0	0.0																																																																																																				
2	20 代	39	7.8																																																																																																				
3	30 代	73	14.6																																																																																																				
4	40 代	115	23.0																																																																																																				
5	50 代	101	20.2																																																																																																				
6	60 代	83	16.6																																																																																																				
7	70 歳以上 75 歳未満	49	9.8																																																																																																				
8	75 歳以上 80 歳未満	29	5.8																																																																																																				
9	80 歳以上 85 歳未満	9	1.8																																																																																																				
10	85 歳以上	2	0.4																																																																																																				
		回答数	%																																																																																																				
全体		500	100.0																																																																																																				
1	男性	244	48.8																																																																																																				
2	女性	256	51.2																																																																																																				
		回答数	%																																																																																																				
全体		500	100.0																																																																																																				
1	運転免許を持っている	397	79.4																																																																																																				
2	運転免許を持っていない	103	20.6																																																																																																				
		回答数	%																																																																																																				
全体		500	100.0																																																																																																				
1	自家用車を持っている	321	80.9																																																																																																				
2	自家用車を持っていない	70	17.6																																																																																																				
3	自家用車は持ってないがレンタカー・カーシェア等を日常的に利用している	6	1.5																																																																																																				

## (2) 日常の移動について

### 1) 外出頻度（令和5年（2023年） N=500、平成28年（2016年） N=558）

- ・通勤・通学においては、リモートワークなどの生活様式の変化などもあり、特に週5日以上の層が減少しています。
- ・一方、非日常の買い物（家具・衣類・電化製品等）はどの頻度においても増加しています。
- ・通院においては月に2～3日程度の層が減少し、通院目的で移動しない人の割合が増加しています。

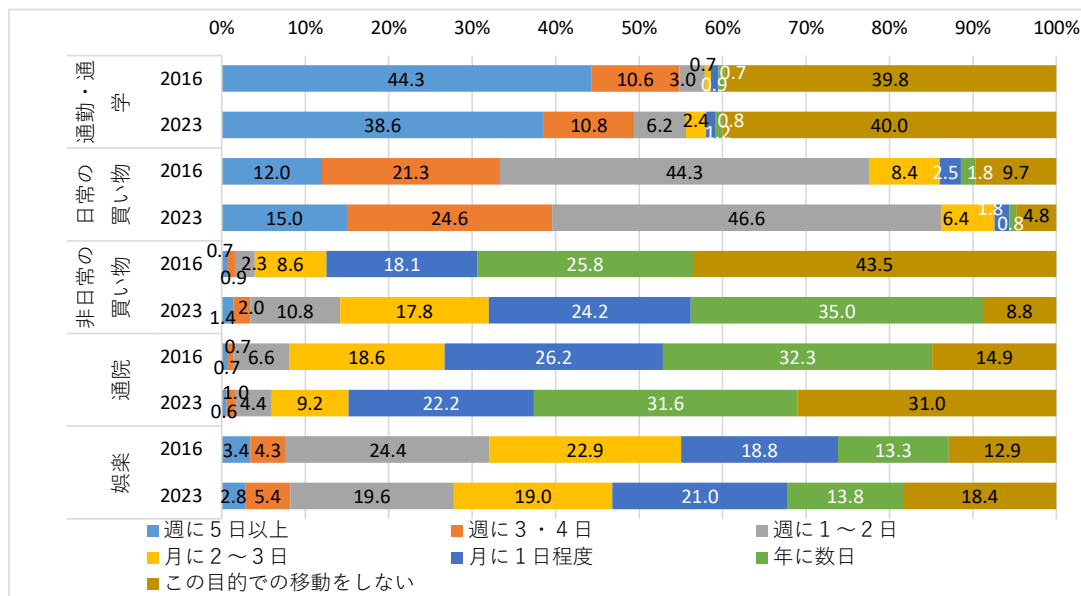


図 3-1 外出頻度

### 2) 目的別移動時間（片道）（令和5年（2023年） N=500、平成28年（2016年） N=558）

- ・通勤・通学において、30分未満の人の割合が増えています。
- ・通勤・通学以外の移動については、15分以内の人の割合が減少し、15分以上かかっている人の割合が増えています。

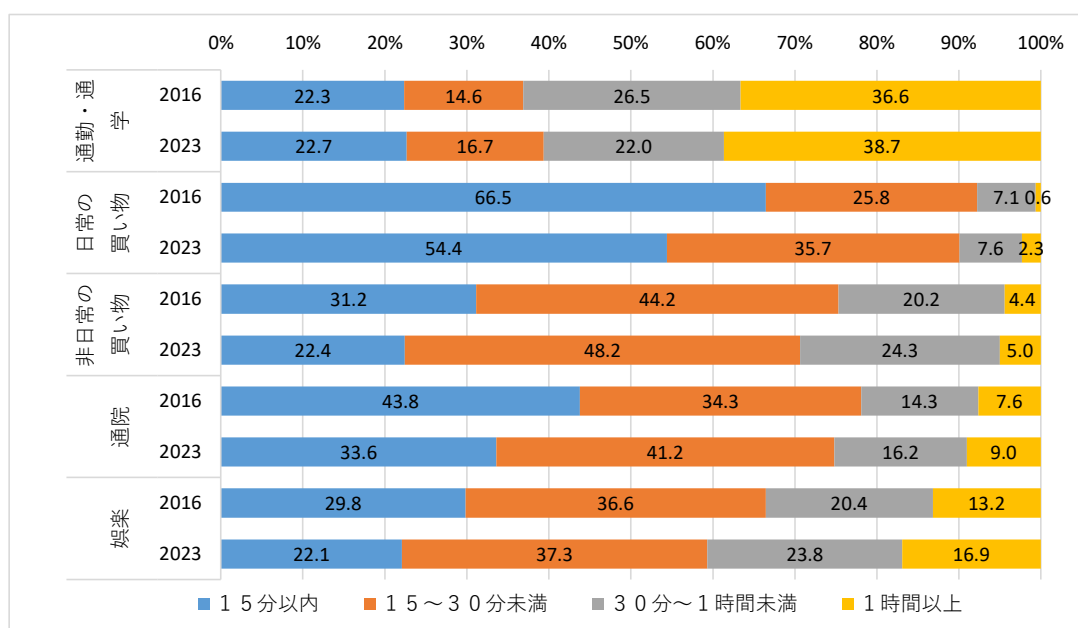


図 3-2 目的別移動時間（片道）



### (3) 路線バスについて

#### 1) 路線バスにおいて不便を感じていること

	困っている主な内容
渋滞・遅延	<ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞にはまって時刻表があてにならない。</li> <li>・朝方は渋滞だけでなく、利用者が多いので乗れないこともある。</li> <li>・雨の日は朝の渋滞で遅延が発生する。</li> </ul>
ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・目的地へ直接行ける路線がない。</li> <li>・行きたい所は柏駅で乗り換えをしないと行けない。</li> <li>・ショッピングモールへのアクセスが不便である。</li> </ul>
乗換・乗継	<ul style="list-style-type: none"> <li>・混雑する道路だと電車への乗り継ぎがうまくいかない。</li> <li>・乗り継ぎが柏駅まで行かないとしにくい。</li> <li>・乗換が多くて不便である。</li> </ul>
本数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・柏の葉キャンパス方面の本数が少ない。</li> <li>・住宅地が増えても、バスの本数が増えない。</li> <li>・病院を目的として利用する場合、病院の混雑状況によっては最終バスに乗れず、タクシーを余儀なくされることもある。</li> </ul>
運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者のために運賃を安くして欲しい。</li> <li>・料金が一律だと楽である。</li> </ul>
バス停の位置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停の位置がよくわからない。</li> <li>・ベンチがあるとよい。</li> <li>・雨の日に長時間待っているのがつらい。</li> </ul>
車内が混雑	<ul style="list-style-type: none"> <li>・かなり混んでいて座れない路線がある。</li> </ul>
情報	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスが今どこを走っているのか、あと何分待てば良いのかわからない。</li> <li>・路線図が分かりづらい。</li> <li>・バス路線が多くてどこ経由か分かりにくい。</li> </ul>
始発時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・始発の時間が遅い。</li> </ul>
終発時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・終発の時間が早い。</li> </ul>

### (4) コミュニティ交通について

・利用したいという回答が 8.2%、今は自分で運転できるので困っていないが、自分で行けなくなった際には利用したいという回答が 39.2%あり、半数近くの回答者がコミュニティ交通の必要性を感じています。

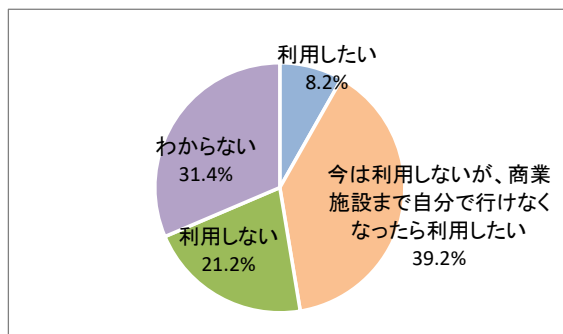


図 3-3 導入した場合の利用希望

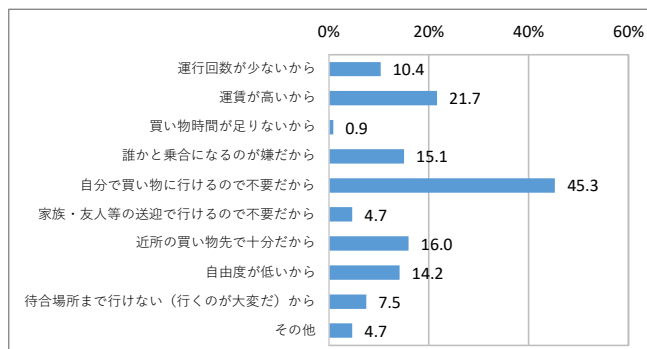


図 3-4 コミュニティ交通を利用しない理由

### 3.2 交通事業者アンケート調査

#### (1) 調査の実施概要

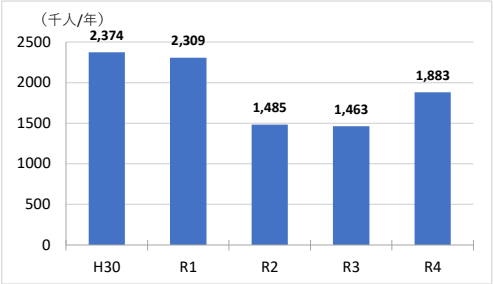
調査対象者	市内を運行する路線バス事業者（3社）、タクシー事業者（10社）
調査方法	メール又はFAXにて送信、回収
実施期間	令和5年9月21日（木）～10月6日（金）
調査項目	<p><b>【バス事業者への調査項目】</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 路線バスの利用特性や傾向（平日、土日祝別）</li> <li>2. 最近の路線バス利用者層や動向の変化</li> <li>3. 運行上の問題点、経営上の問題点</li> <li>4. 走行環境における問題点</li> <li>5. 路線バス利用者や市民等から寄せられている意見・要望</li> <li>6. 他の交通事業者との連携に関して求めたいこと、協力できること</li> <li>7. 利用促進・利便性向上・経営改善等の今後の計画</li> <li>8. 新技術を活用したバス車両の導入について</li> <li>9. 市の施策や計画への提言、行政と協働で実施したいこと、行政への要望</li> </ol> <p><b>【タクシー事業者への調査項目】</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. タクシー事業概要 <ol style="list-style-type: none"> <li>①車両保有台数、運転者数</li> <li>②営業時間</li> <li>③稼働台数</li> <li>④運転者数推移</li> <li>⑤ユニバーサルデザインタクシーの保有台数、導入予定台数</li> </ol> </li> <li>2. タクシーの利用状況 <ol style="list-style-type: none"> <li>①タクシー乗客数の推移、柏市民の割合、</li> <li>②利用状況（利用の多い日、時間帯、乗降場所、利用者の特徴）</li> </ol> </li> <li>3. 配車アプリの導入状況 <ol style="list-style-type: none"> <li>①導入の有無</li> <li>②導入しているアプリ</li> </ol> </li> <li>4. 導入している支払い方法</li> <li>5. 最近のタクシー利用者層や動向の変化</li> <li>6. 利用者や市民等から寄せられている意見・要望</li> <li>7. 利用促進・利便性向上・経営改善等の今後の計画</li> <li>8. 市の施策や計画への提言、行政と協働で実施したいこと、行政への要望</li> </ol>
回収状況	<p>○路線バス事業者：3社</p> <p>○タクシー事業者：8社</p>

## (2) バス事業者に対する調査結果

<b>1. 路線バスの利用特性や傾向（平日、土日祝別）</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>・平日の朝夕時間帯は、通勤・通学者、日中は高齢者が主に利用している。</li><li>・土休日の日中は、通勤・通学者ではない一般客が主に利用している。</li></ul>
<b>2. 最近の路線バス利用者層や動向の変化</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>・高齢者による日中時間の利用が増加している。</li><li>・テレワーク等勤務スタイルの変化や生活様式の変化等による通勤利用の減少している。</li></ul>
<b>3. 運行上の問題点、経営上の問題点</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>・柏駅東口、西口の送迎バスによる運行への影響が大きい。 【東口】送迎バス乗降場のキャパシティを超える送迎バスが乗り入れており、路線バスが入っていけない。 【西口】送迎バスを降りた後、エスカレーターを利用してペDESTリアンデッキに上がる利用者が多く、駅前広場入口にある横断歩道を断続的に横断するために、路線バスが駅前広場から出ることも入ることが難しい状態になっている。</li><li>・運転士不足が深刻な状況の中、2024年問題により拍車がかかっている。そのため、現行の運行本数の確保が難しくなる路線もある。</li><li>・設備の価格高騰や各種システムの導入により運行経費が高くなっている。</li></ul>
<b>4. 走行環境における問題点</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>・駅周辺や国道との交差する道路等における道路混雑している。</li><li>・自転車のマナーの悪さが目立つ。</li><li>・ゲリラ豪雨による冠水による道路通行止めが相次いで発生しているので、今後発生する都市型災害への各種対応をお願いしたい。</li></ul>
<b>5. 路線バス利用者や市民等から寄せられている意見・要望</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>・定時運行、増便してほしい。</li><li>・バス待合環境の改善してほしい。</li></ul>
<b>6. 他の交通事業者との連携に関して求めたいこと、協力できること</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>・手賀・布瀬方面は利用者が少なく路線維持が困難であることから、オンデマンドタクシー等での対応検討をしてほしい。</li><li>・今後ライドシェアは不可避になると思われる。ライドシェア運行可能区域を分けるなど路線バス事業が継続していける仕組みづくりについて考慮いただきたい。</li></ul>
<b>7. 利用促進・利便性向上・経営改善等の実施や今後の計画</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>・運転士確保対策として、会社説明会の開催、待遇改善等について実施している。</li><li>・市内小学生を対象としたバス乗り方教室へ協力している。</li><li>・路線再編を実施している路線もあり、引き続き検討していきたい。</li><li>・定期券を金額式IC定期券へ変更している。</li></ul>
<b>8. 新技術を活用したバス車両の導入について</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>・現在のところ、導入の予定はなし。導入しても車両の維持管理等の課題もある。</li></ul>
<b>9. 市の施策や計画への提言、行政と協働で実施したいこと、行政への要望</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>・走行環境の改善、とくに午前7～8時台について検討いただきたい。</li><li>・柏駅東口・西口の混雑改善は検討いただきたい。</li><li>・今後、人口減少によるバス・鉄道の縮小化の問題に向き合う時期に来ているので、コンパクトシティの発想に交通事業者の事情も含め計画策定を検討いただきたい。</li><li>・高齢者に対する割引制度について、自治体主導による割引負担を検討いただきたい。</li></ul>



### (3) タクシー事業者に対する調査結果

<p><b>1. タクシーの利用状況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗客数は、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2、3年度では大幅に減少しているが、令和4年度には増加している。</li> <li>そのうち、8～9割が柏市民の利用となっている。</li> </ul>	 <table border="1"> <caption>図 3-5 タクシー利用者数の推移</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>利用者数 (千人/年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H30</td> <td>2,374</td> </tr> <tr> <td>R1</td> <td>2,309</td> </tr> <tr> <td>R2</td> <td>1,485</td> </tr> <tr> <td>R3</td> <td>1,463</td> </tr> <tr> <td>R4</td> <td>1,883</td> </tr> </tbody> </table>	年度	利用者数 (千人/年)	H30	2,374	R1	2,309	R2	1,485	R3	1,463	R4	1,883
年度	利用者数 (千人/年)												
H30	2,374												
R1	2,309												
R2	1,485												
R3	1,463												
R4	1,883												
<p><b>2. 配車アプリの導入状況</b></p>													
<ul style="list-style-type: none"> <li>回答した全社が、配車アプリ「タクシーGO」を導入している。</li> <li>1社は、「タクシーGO」のほかに「S.RIDE」も導入している。</li> </ul>													
<p><b>3. 導入している支払い方法</b></p>													
<ul style="list-style-type: none"> <li>回答した全社では、「クレジット」「電子マネー」「スマート決済」「QRコード」で支払い可。</li> </ul>													
<p><b>4. 最近のタクシー利用者層や動向の変化</b></p>													
<ul style="list-style-type: none"> <li>アプリの導入により、若年層の利用が増えている。</li> <li>免許返納した高齢者や交通弱者等の利用が増えている。</li> <li>昼間は高齢者を中心とした利用が多いが、夜間は、飲食店等の閉店時間も早くなり、コロナ禍におけるライフスタイルの変化による影響もあり、利用者は減少している。</li> <li>運転士不足で、送迎時間がかかり、利用者の待ち時間が増えてきている。</li> </ul>													
<p><b>5. 利用者や市民等から寄せられている意見・要望</b></p>													
<ul style="list-style-type: none"> <li>ユニバーサルデザイン車両を増車してほしい。</li> <li>駅のタクシー乗車場所へ上屋を設置してほしい。</li> <li>柏駅東口のタクシー乗車が車道側のため危険である。</li> <li>なかなかタクシーが捕まらない、予約してもなかなか来ない。</li> </ul>													
<p><b>6. 現在抱えている課題</b></p>													
<ul style="list-style-type: none"> <li>運転士の不足、高齢化が深刻となっている。</li> <li>燃料費の高騰としている。</li> <li>ユニバーサルデザインタクシーの部品不足による納車が遅れている。</li> </ul>													
<p><b>7. 利用促進・利便性向上・経営改善等のために実施している対策、今後の計画</b></p>													
<ul style="list-style-type: none"> <li>多様な媒体を活用した求人募集、求人代行会社への委託、社員からの紹介等、各社様々な方法により、運転士の確保に努めるとともに、入社祝金の充実等処遇改善も実施している。</li> <li>利用増を図るため、接待サービスの向上、アプリを更なる活用の検討等の取組みをしている事業者もある。</li> <li>ユニバーサルデザインタクシーを計画的に導入していきたい。</li> <li>EVタクシーの導入を進めている事業者がいる。</li> <li>西口北地区の再開発の再開発に合わせたタクシー乗り場・プールの整備の計画がある。</li> </ul>													
<p><b>8. 市の施策や計画への提言、行政と協働で実施したいこと、行政への要望</b></p>													
<ul style="list-style-type: none"> <li>バス、タクシー運転士募集の合同就職説明会の開催、とくに会場手配と広報活動は期待している。</li> <li>2種免許の取得補助、燃料購入補助等の各種補助支援を要望したい。</li> <li>UDタクシー補助を検討してほしい。</li> <li>タクシーショットガン方式のタクシープールが確保されているが、駅から遠いため利便性に欠ける。</li> </ul>													

### 3.3 送迎バスに関するアンケート調査

#### (1) 調査の実施概要

調査対象者	送迎バスを実施している企業 39 社
調査方法	郵送配布、郵送回収
実施期間	令和 5 年 9 月 21 日（木）～10 月 6 日（金）
調査項目	1. 送迎バスの運行概要 ①運行車両数 ②利用対象者 ③運行区間、便数、利用者数 2. 送迎バスの利用状況 3. 送迎バスの運行方法 4. 送迎バスを実施している理由 5. 送迎バスの一般市民利用可能性について ①一般利用可能意向 ②一般利用に対するできない理由、可能な場合の条件 6. 施設利用者向けの送迎運行している場合、柏市の公共交通に関して寄せられている意見 7. 送迎バスについての今後の計画について 8. 柏市の公共交通についての意見や要望
回収状況	回収票数：25 社（回収率：64.1%）

#### (2) 調査結果の概要

##### 1. 送迎バスの利用状況（運行状況）

- ・従業員や在校生のために運行している企業や学校が多く、商業施設・病院・教習所のように施設利用者のために運行しているところもある。
- ・時間帯別の利用状況については、通勤時間帯は、従業員の送迎、それ以外の時間帯は施設利用者が利用している。

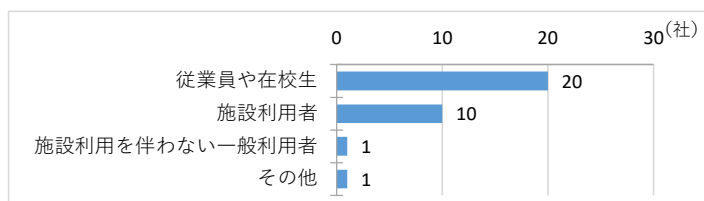


図 3-6 送迎バスの利用層

##### 2. 送迎バスの運行方法

- ・自社で車両・運転士ともに確保して運行している企業が多い。

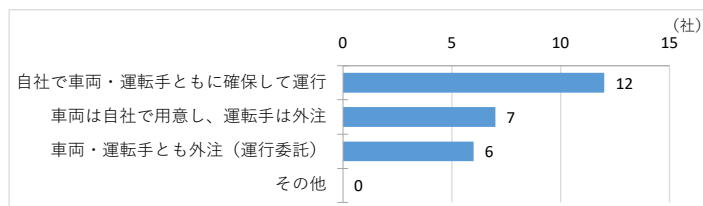


図 3-7 送迎バスの運行方法

### 3. 送迎バスを実施している理由

- ・送迎バスを運行している理由として、「自社運行の方が利用者の移動に合わせて弾力的に運行できるから」が最も多くなっている。

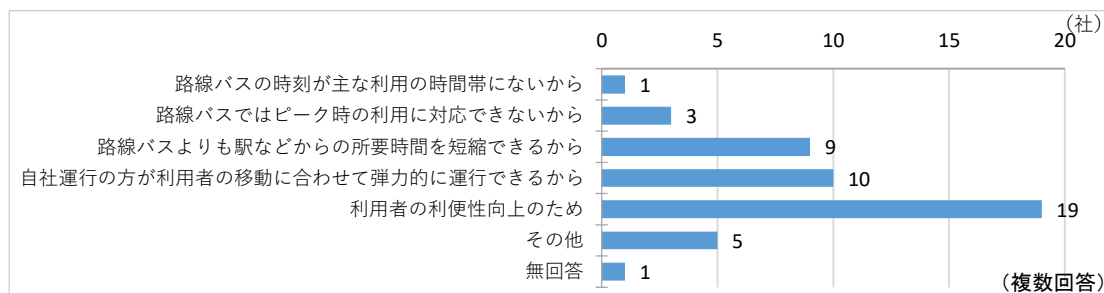


図 3-8 送迎バスを運行している理由

### 4. 送迎バスの一般市民利用可能性について

#### ①一般利用可能意向

- ・送迎バスを一般利用可能としてもよい企業はなかった。

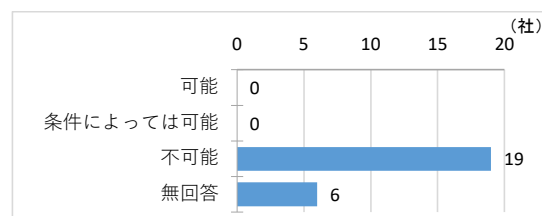


図 3-9 送迎バスの一般市民利用可能性について

#### ②一般利用に対するできない理由、可能な場合の条件

- ・一般利用できない理由として、以下のものが挙げられている。
  - ・席に余裕がない。
  - ・始業時間に合わせて運行しているため、途中下車等は不可能である。
  - ・以前、高齢者支援として乗車させたことがあるが、苦情やダイヤの乱れ等トラブルがあったため。
  - ・企業の従業員、関係者の輸送を請け負う貸切バス契約のため。

### 5. 施設利用者向けの送迎運行している場合、柏市の公共交通に関して寄せられている意見

- ・ほとんどの企業からは特に意見はなかったが、一部の企業から「柏たなか駅にはタクシーが常駐していない」という意見があった。

### 6. 送迎バスについての今後の計画について

- ・一部の企業（2社）では増便、ルート見直しを検討しているが、ほとんどの企業では現状の運行を継続すると回答している。

### 7. 柏市の公共交通についての意見や要望

- ・ほとんどの企業からは特に意見・要望はなかったが、一部の企業から、朝夕の国道16号の混雑や柏駅周辺におけるラッシュ時の混雑（道路が狭い、違法駐車が多い）が挙げられている。



### 3.4 住民意見交換会の実施

#### (1)対象地域(町会)

①利根町会、②弥生町会、③八幡町会、④西山町会の町会員および市全体で関心のある人

#### (2)開催日程

- ・日時：10月13日（金）14時～
- ・場所：柏市上下水道局 401 会議室

#### (3)出席者

A班	6人
B班	6人

#### (4)結果総括(まとめ)

A班	<ul style="list-style-type: none"><li>・買物や通院の移動で困っている。</li><li>・全て公共交通で解決することは難しい。</li><li>・既存の企業送迎車両の活用が考えられる。</li><li>・住民自ら取り組めるものとしては、十分な調査をし、単独の町会だけでなく周辺町会と連携して考えていけるようにしたい。</li></ul>
B班	<ul style="list-style-type: none"><li>・市役所に行きにくい。</li><li>・一人暮らしの高齢者が買い物する場合は、行きは良いが帰りは荷物を持って帰るのが大変である。</li><li>・住民自ら運行しようとする交通事故の問題や運賃等の事務処理の問題が大変になる。</li><li>・地域のネットワークを活用して、地域が主体的に関わる取り組みの機運を高めることが重要である。</li></ul>

#### 【意見交換会の様子】



図 3-10 意見交換会の様子

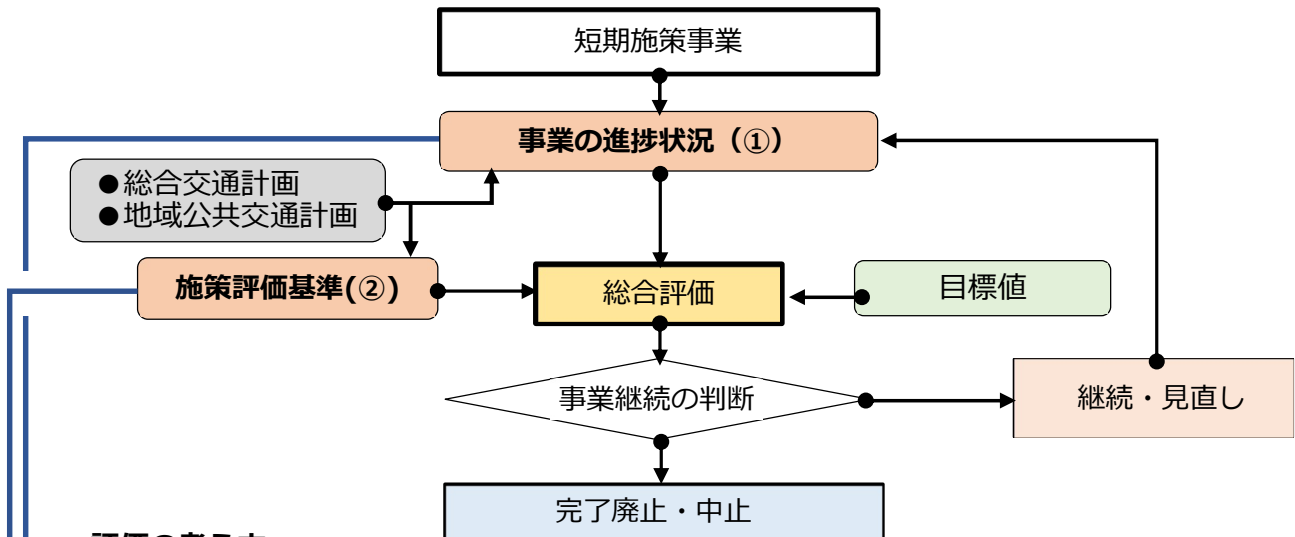


## 4 柏市地域公共交通網形成計画の進捗状況と検証

### 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画量に対して80～100%の実績量を 「A」</li> <li>・計画量に対して50～80%の実績量を 「B」</li> <li>・計画量に対して50%未満の実績量を 「C」</li> </ul>
②第2段階評価	<p>施策効果評価（主観的・客観的データ）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
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、ここで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。		



## 5 公共交通を取り巻く課題

### ■ 柏市の地域特性や公共交通の現況概要

#### 【地域特性】

- 本市の人口は、今後10年は増加することが見込まれています。
- 高齢化率は上昇傾向であり、今後、高齢化の進展はさらに進むことが予測されています。

#### 【交通特性】

- 東京都への流出、周辺都市からの流入が多くなっています。
- 東部地域においては、他の地区に比べ自動車分担率（約50%）が高くなっています。

#### 【公共交通の現状】

- 柏駅に結節するバス路線の運行本数は多くなっていますが、南部及び東部においては、片方向15本/日程度の区域が多く、路線密度も低くなっています。
- 運転士不足のため、一部の路線では減便等が見受けられます。
- 新型コロナウイルス感染症の影響により公共交通の利用者数が減少しましたが、現在は回復傾向にあります。カシワニクルは、新型コロナウイルス感染症流行前よりも利用者は増加しています。
- コミュニティ交通に対する市財政負担額は増加傾向となっています。
- 都市計画道路の整備の遅れと道路混雑により、バスの定時性が低下しています。
- 市内の一部の駅においては駅前広場が未整備です。
- 企業・病院等による施設送迎のための企業バスが多く運行されています。
- 一部の町会では、地域が主体となって買い物支援タクシーを導入しています。

### ■ 地域住民等のニーズ

#### 【市民アンケート調査】

- 公共交通の利用目的が非日常の買い物での利用割合が増えており、利用実態に即した公共交通の整備に際しては考慮が必要となっています。
- 路線バスについては、東部地域においては「満足」・「やや満足」の割合が減少し、「運行本数・頻度」「終発時間」「運行時間の正確性」において「やや不満」・「不満」の割合が増加しています。
- 地域住民主体のコミュニティ交通については、「今は自分で運転できるのであまり困っていないが、今後自分では行けなくなった際には利用したい」との意見が多く、高齢者や免許返納者のための移動手段の確保が期待されています。

#### 【意見交換会】（地域住民の意見）

- 買い物や通院の移動に困っており、特に買い物の帰りは荷物があり大変。
- 公共交通だけでなく、企業送迎車両の活用等も考えられるのではないかと。
- 地域が主体的に取り組む機運を高めるとともに、単独の町内会だけでなく、周辺町会との連携も重要。一方で、交通事故や運賃等の事務処理等の課題もある。

### ■ 上位・関連計画における公共交通の位置付け

#### 【柏市経営戦略方針】

- 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。

#### 【柏市都市計画マスタープラン】

- 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。

#### 【柏市立地適正化計画】

- 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。

#### 【第二次柏市総合交通計画】

- 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、公共交通に関する実現化施策を位置付けています。

### ■ 地域公共交通網形成計画の評価

- 新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数が減少したことから、達成できなかった施策が見られます。
- 目標値の見直しを含め、短期施策の継続や見直し及び中・長期施策を検討していく必要があります。

#### 【交通事業者ヒアリング】

##### 【バス事業者】

- 新型コロナウイルス感染症の影響や生産人口の減少により利用者が大きく減少しています。
- 運転士の不足が深刻の中、運転者の労働環境基準の改正によりさらに拍車がかかり、現行サービスの確保が困難となっています。

##### 【タクシー事業】

- 新型コロナウイルスの影響により、一時利用者数は落ち込んだが戻りつつあります。
- アプリの導入により、若年層の利用が増加しています。
- 運転士不足が深刻な問題となっています。

#### 【企業アンケート調査】

- 企業バスへの一般市民の混乗への意向については低い回答となっています。（混乗出来る余裕がない、需要対応の運行）
- 市民からの苦情等もあり、混乗を取りやめた企業もあります。

### ■ 全国的な公共交通を取り巻く社会潮流

- ①人口減少、少子高齢化の進展
- ②地域活性化法の改正
- ③運転士不足（なり手不足）、運転士の高齢化に加え、令和6年「改善基準告示」の改正により、さらに深刻化
- ④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。
- ⑤扶助費増加による厳しい財政運営
- ⑥自動運転、AI等の先進技術の進展
- ⑦環境問題、SDGsへの対応

### ■ 公共交通を取り巻く課題

- ①地域の移動需要の減少による公共交通の採算性の低下
- ②移動手段を持たない高齢者等の交通弱者の日常の足の確保
- ③中心市街地の混雑緩和・路線バスの定時性の確保
- ④運転士不足等による運行サービス低下、長大路線の運行等に対応した路線再編による運行効率の向上
- ⑤公共交通空白地域等における需要に応じた地域との協働による取組みの推進
- ⑥わかりやすい乗換え情報の提供や交通結節点における待合環境の改善
- ⑦ICT・DX等の新しい技術の検討・実証実験の実施
- ⑧公共交通への転換・利用促進



## 6 地域公共交通の方向性

### 6.1 基本方針

上位・関連計画で設定されている定性的目標や、整理した課題解決の方向性を考慮して、以下のよう  
に基本方針を設定しました。



図 6-1 基本方針と課題解決の方向性との関連性

6.2 検討の方向性

基本方針	検討の方向性	
	短期的	中長期的
<b>地域状況に応じたバス路線への再構築</b> 幹線・支線公共交通 日常生活に根ざした交通 運転士確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通軸・支線交通の分離による効率的な運行の検討                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・需要量にあわせて、公共交通サービスの提供を行う。</li> <li>&lt;公共交通軸での高サービスの提供【右下図①】&gt;                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通軸は都市拠点及びふれあい交流拠点を結ぶ。そのため、高頻度・高速度なバス路線による高サービスの提供を行う。効率的な運行により、定時性を確保する。</li> </ul> </li> <li>&lt;支線交通のサービス向上【右下図②】&gt;                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線公共交通軸とあわせて、支線交通では、現在利便性の低下している地域について、新たな路線の見直しやサービスの向上を図り、幹線公共交通軸や最寄駅へのアクセス性を確保する。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●幹線交通への輸送力の高い公共交通サービスの検討                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用実態・運行実態をもとに、幹線、支線交通へと分けサービスレベルを変更する。</li> </ul> </li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●コミュニティ交通等の増加・利便性向上【右下図③】                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在運行している、「ワニバス」「カシワニクル」の運行時間や頻度等のサービス改善を検討する。</li> <li>・周知活動により、より利用される公共交通を目指す。</li> </ul> </li> <li>●地域が主体的に関わる取組を推進する。                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティ交通導入の手引きに基づく住民主体の取組推進</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●支線交通の更なるサービスの向上                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の人口、高齢化の状況に対応し支線交通を見直し、サービスの向上を図る。</li> </ul> </li> <li>●コミュニティ交通路線の見直し                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・支線交通の状況や高齢化により、新たに運行が必要となった地域において、道路の整備状況等も考慮し、必要に見合ったサービスを提供する。</li> </ul> </li> <li>●地域が主体的に関わる取組の推進                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティ交通導入の手引きに基づく住民主体の取組推進</li> </ul> </li> </ul>
<b>ユニバーサル社会に対応した交通環境の構築</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●運転士確保への取組                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転士不足対応として、交通事業者と協働による、運転士確保に向けた支援制度を検討する。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●移動手段の確保                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両、交通結節点ともにバリアフリー化を進める。</li> <li>・福祉サービスとの連携により移動手段の確保を図る。</li> </ul> </li> </ul>
<b>中心市街地活性化に向けた公共交通と自家用車の共存</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利便性・安全性に考慮した利用しやすさの向上                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ノンステップバスの導入等のバリアフリー対応による利用しやすさの向上を図る。</li> <li>・利用しやすさ、利便性の向上とともに、自家用車からの転換を促進する。</li> <li>・公共交通の利用促進に向けた支援制度を検討する。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●中心市街地における交通の円滑化、道路ネットワークの構築                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・柏駅周辺基本構想（柏セントラルグランドデザイン）との整合を図りながら、柏駅西口・東口の再開発との連携を推進する。</li> </ul> </li> </ul>
<b>交通モード間の円滑化を推進</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●中心市街地における交通の円滑化、フリンジパーキングの継続性                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・柏駅周辺基本構想（柏セントラルグランドデザイン）との整合を図りながら、柏駅西口・東口の再開発との連携を推進する。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●拠点でのにぎわいの向上                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗継拠点では、乗換環境の改善とあわせて更なる周辺の賑わい向上を図る。</li> <li>・駅前広場整備に合わせた駅での鉄道とバスの乗継環境を改善する。</li> </ul> </li> </ul>
<b>公共交通利用促進</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●乗継拠点の環境改善・情報提供の充実【右下図④】                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通軸・支線交通の乗継拠点となる箇所では快適な乗継環境の提供を行う。</li> <li>・来訪者へも配慮し、駅等の主要拠点では公共交通の乗換え情報や運行情報をわかりやすく発信する。</li> <li>・インターネット等を活用したソフト的な提供方法の充実も検討する。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通の周知施策                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・出前講座の実施や免許返納時における柏市バス路線マップ配布等、公共交通利用を推進するような意識付けを促す施策を検討する。</li> </ul> </li> </ul>



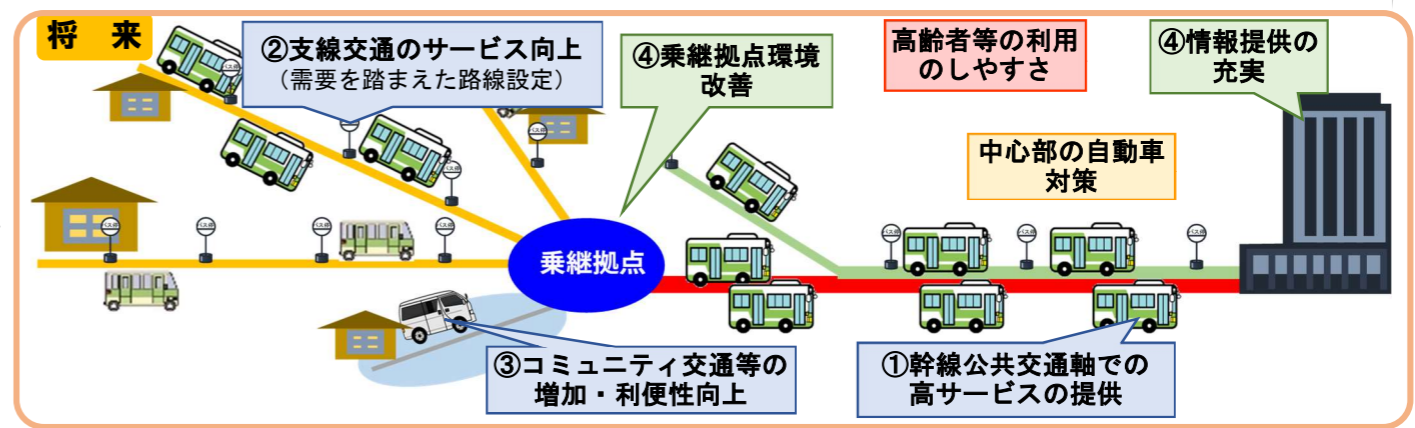
平塚駅北口の情報提供  
(目的地を入力し路線を検索可能)



ときがわ町（せせらぎバスセンター）



旭川市・商業施設でのバス待ち環境整備  
(施設内に運行案内を提示)



多様な交流を実現する持続可能な地域公共交通の実現

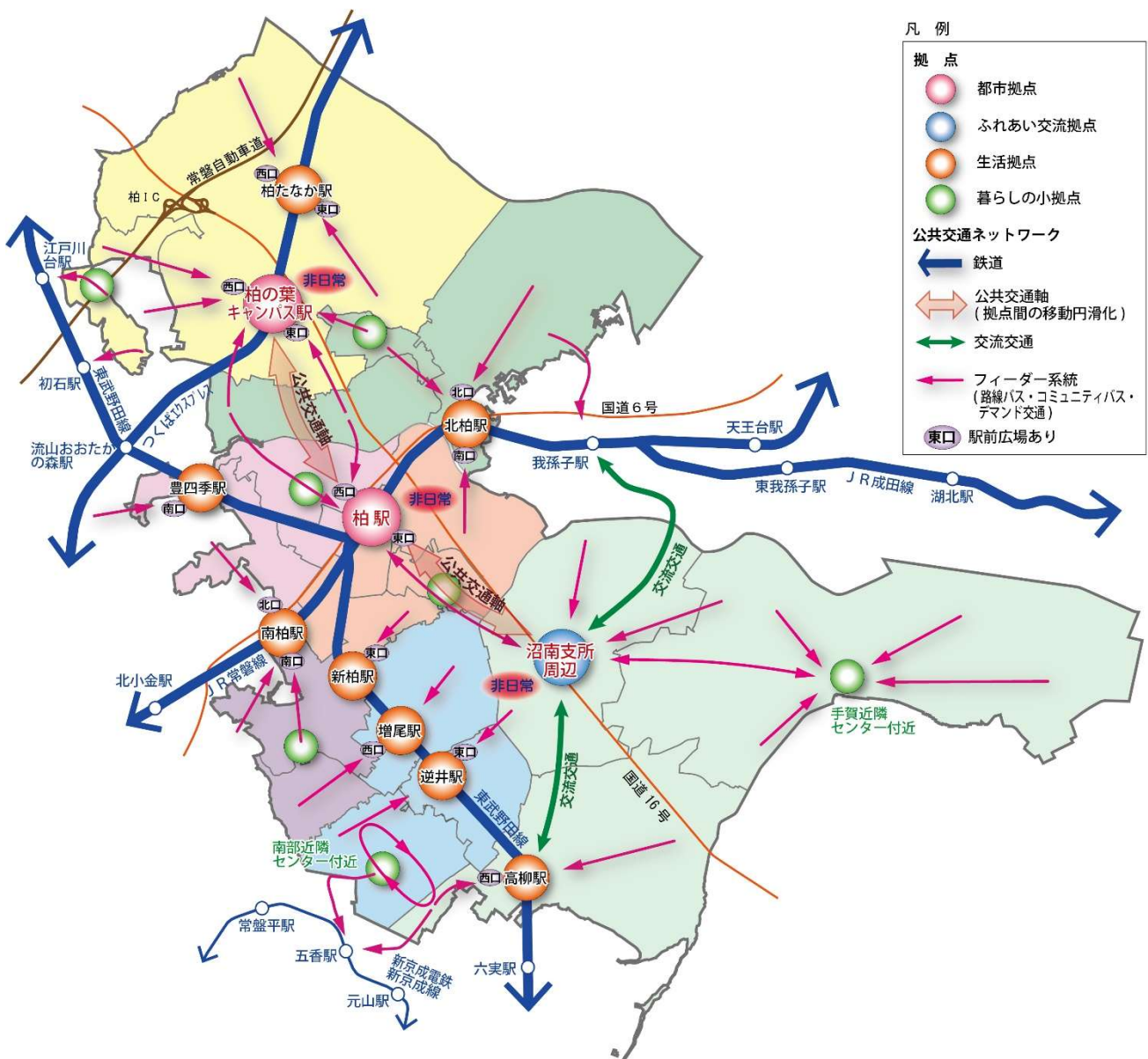


### 6.3 目指すべき公共交通ネットワーク

柏市における目指すべき公共交通ネットワークの形成に関しては、上位関連計画において、移動における課題や拠点間の連携、連絡機能整備などに関連して、各計画で整備方針が示されています。特に立地適正化計画では、新しい公共交通ネットワークの整備方針が示されており、上位関連計画における社会状況、交通ネットワークの状況などにおける課題認識を踏まえた、公共交通ネットワーク形成の方向性を長期的な観点で整理しています。

そのため、地域公共交通計画の策定においては、立地適正化計画で示されている公共交通ネットワークの考え方を参考にすることとしました。つまり、拠点間や居住誘導地域を連携、連絡する将来の公共交通ネットワーク形成の考え方を踏まえ、地域公共交通計画における短期及び中長期施策検討での反映を行うこととしました。

なお、立地適正化計画で示されている将来の公共交通ネットワークのイメージは下図のとおりです。



出典：柏市立地適正化計画（令和4年4月改訂）

図6-2 将来の公共交通ネットワークイメージ



## 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	<p><b>A. 公共交通軸の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<p>■<b>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</b></p> <p>a. <b>公共交通軸のバス路線再編</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>b. <b>交流交通軸の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>■<b>フィーダー公共交通（幹線以外）における施策</b></p> <p>c. <b>フィーダー系統路線の見直し</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>d. <b>バス速達性向上のための道路整備促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>広域幹線道路である都市軸道路の整備を促進します。</li> <li>千葉北西連絡道路の整備を促進します。</li> </ul> <p>e. <b>新たな交通サービスの提供</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>魅力ある新交通システムの検討を行います。</li> <li>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。</li> </ul>
	日常生活に根ざした交通導入のための施策	<p><b>B. 企業バス等との連携検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p><b>C. 先進技術の活用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動運転等の新たな技術に関して検討を行います。</li> </ul>	<p>f. <b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>g. <b>周辺施設との連携検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
	運転士確保への取組	<p><b>D. コミュニティ交通の利便性向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「ワニバス」、「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。</li> </ul> <p><b>E. 公共交通空白不便地域における対応策の検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<p>h. <b>新たな車両運行システムの導入検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
	運転士確保への取組	<p><b>F. 運転士確保への取組</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	

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	<p><b>G. 駅前広場の待合環境整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p><b>H. ICT を活用した情報案内の実施</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、来訪者で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。</li> </ul>	<p><b>i. 鉄道駅の交通結節点の機能強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p><b>j. 賑わいのある拠点の整備・強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p><b>k. 地域施設と連携した快適な待合環境の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p><b>l. サイクル&amp;バスライドの促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駐輪環境の整備によるサイクル&amp;バスライドを促進します。</li> </ul>
ユニバーサル社会に対応した交通環境の構築	<p><b>I. ユニバーサル社会に対応した交通環境の構築</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>シルバーパス導入を検討します。</li> </ul>	<p><b>m. 高齢者等の移動支援</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
中心市街地活性化に向けた公共交通と自家用車の共存	<p><b>J. タクシー待機車列の解消</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<p><b>n. 中心部への自家用車流入抑制</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
公共交通利用促進	<p><b>K. 公共交通の周知施策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>柏市バス路線マップを作成・配布を継続して実施します。</li> </ul>	<p><b>o. 公共交通の周知施策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>

## 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。



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 09	柏の葉キャンパス駅東口～柏駅西口	柏駅～柏の葉キャンパス駅
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				



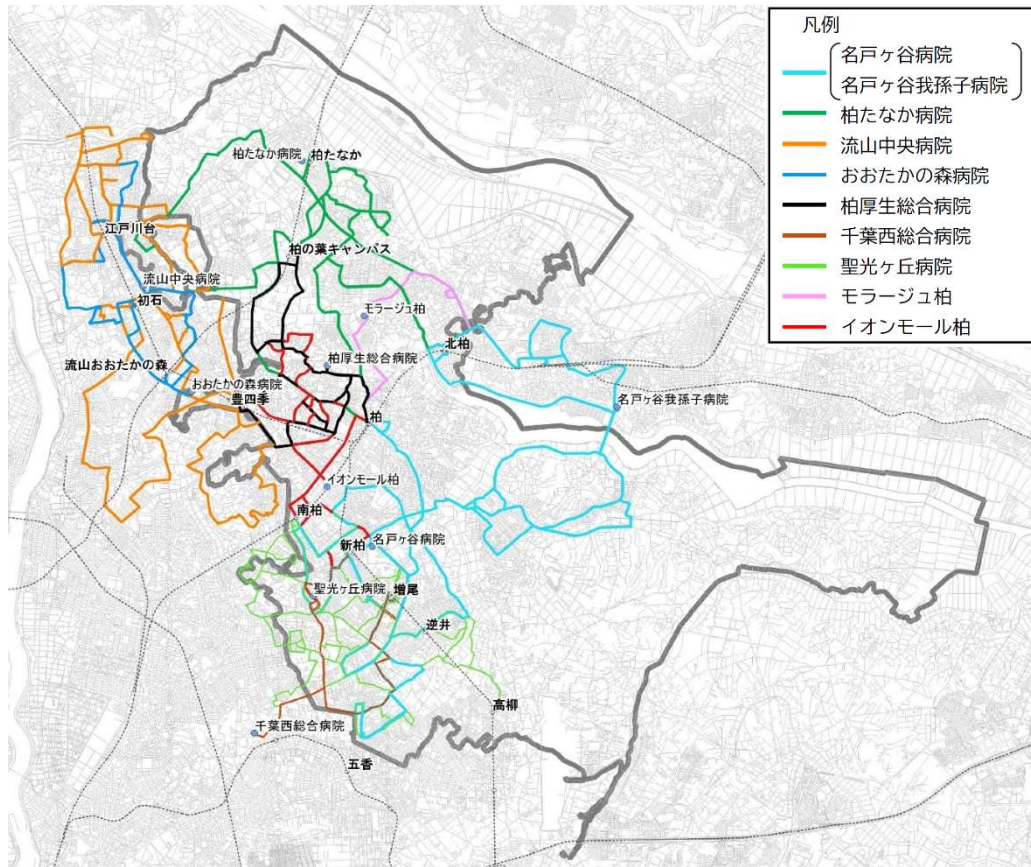
## 短期施策B.企業バス等との連携検討

**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。

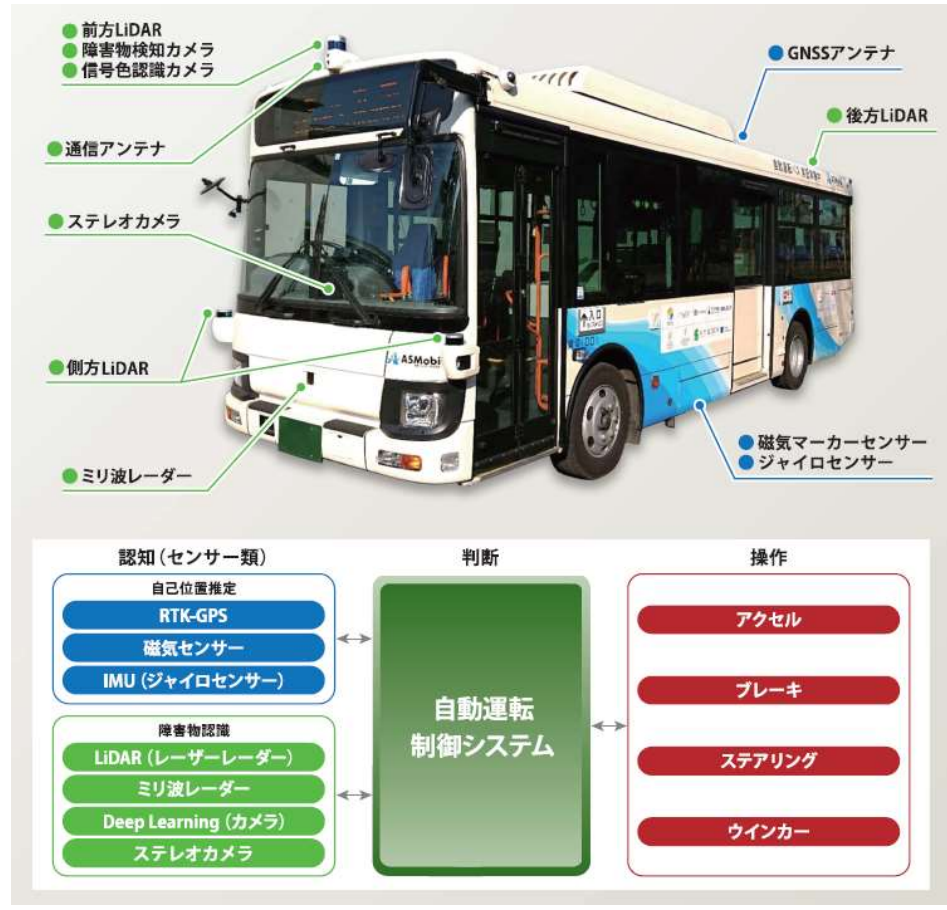


図 7-2 柏の葉キャンパスの自動運転バス

実施主体  
 柏市、バス事業者、大学、柏ITS推進協議会等

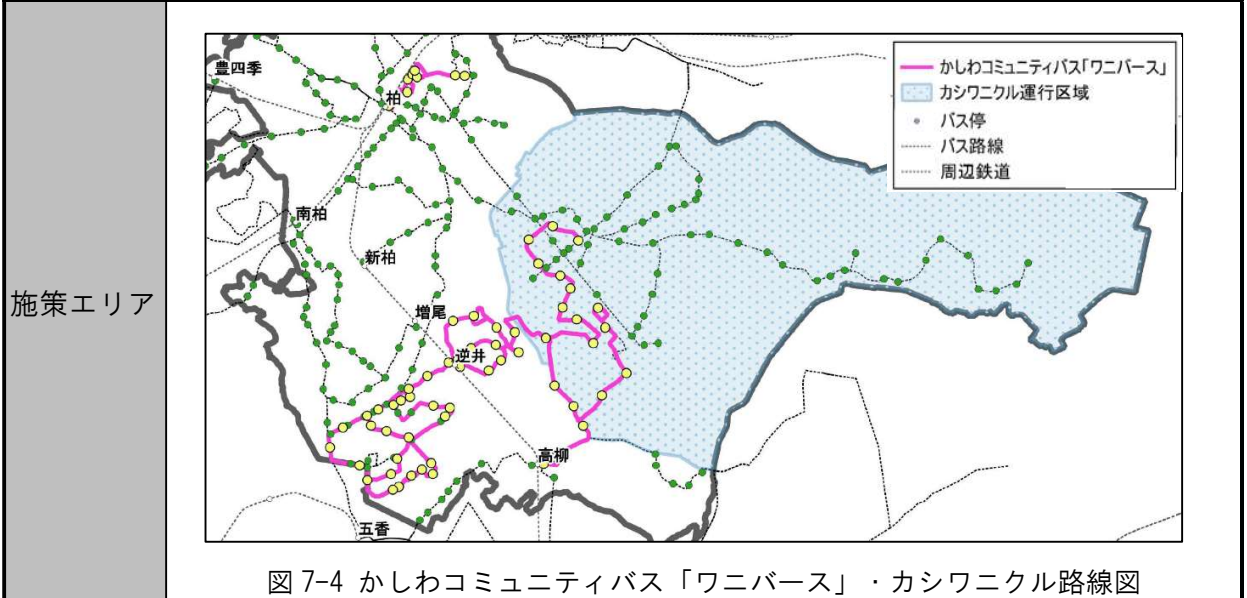
実施時期	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度

(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

<b>実施時期</b>	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

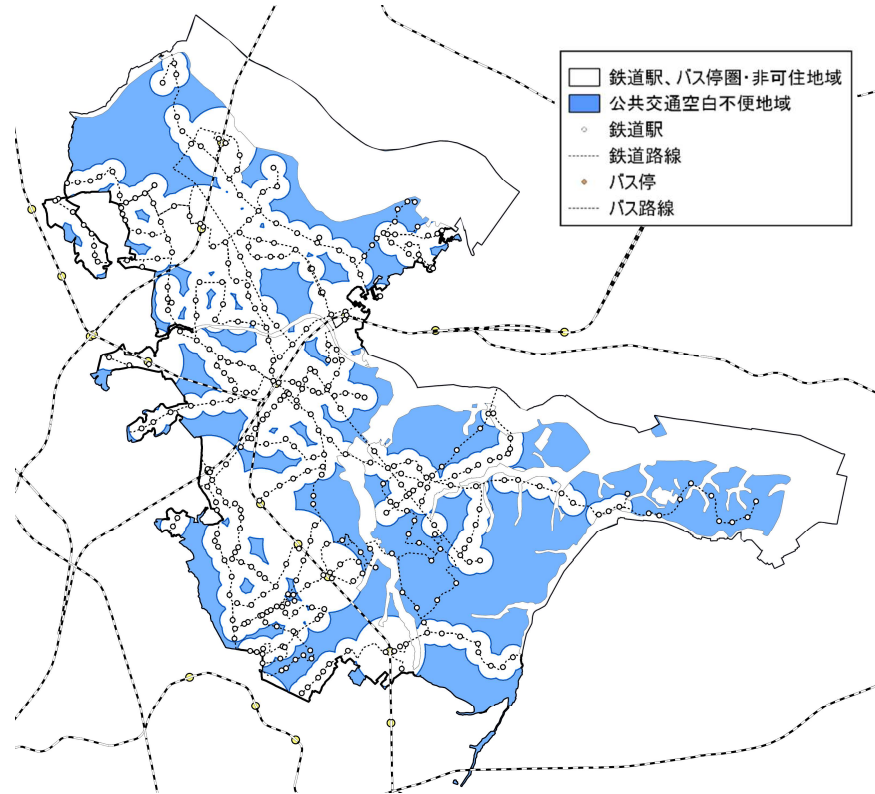


図 7-7 公共交通空白不便地域

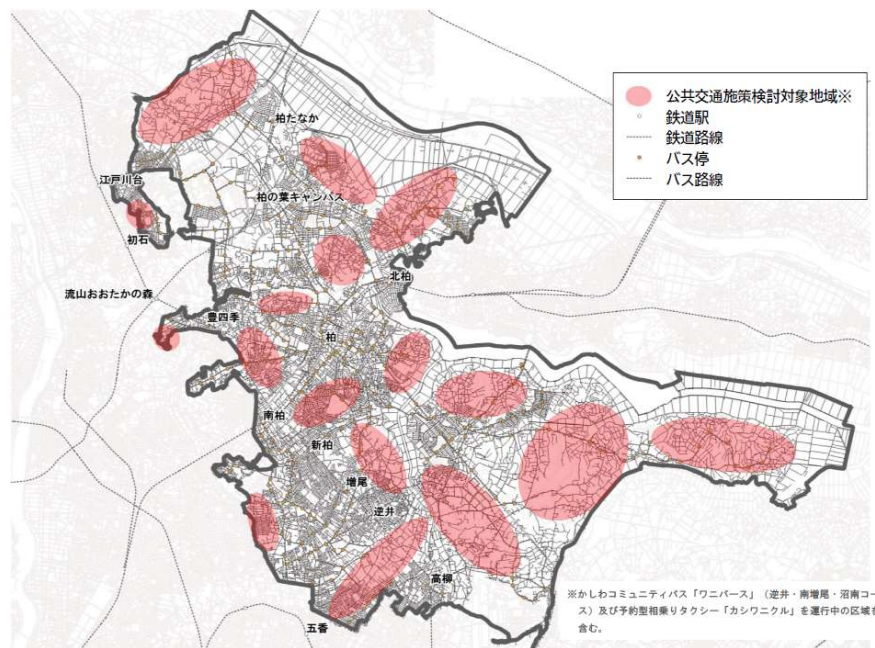


図 7-8 公共交通施策検討対象地域

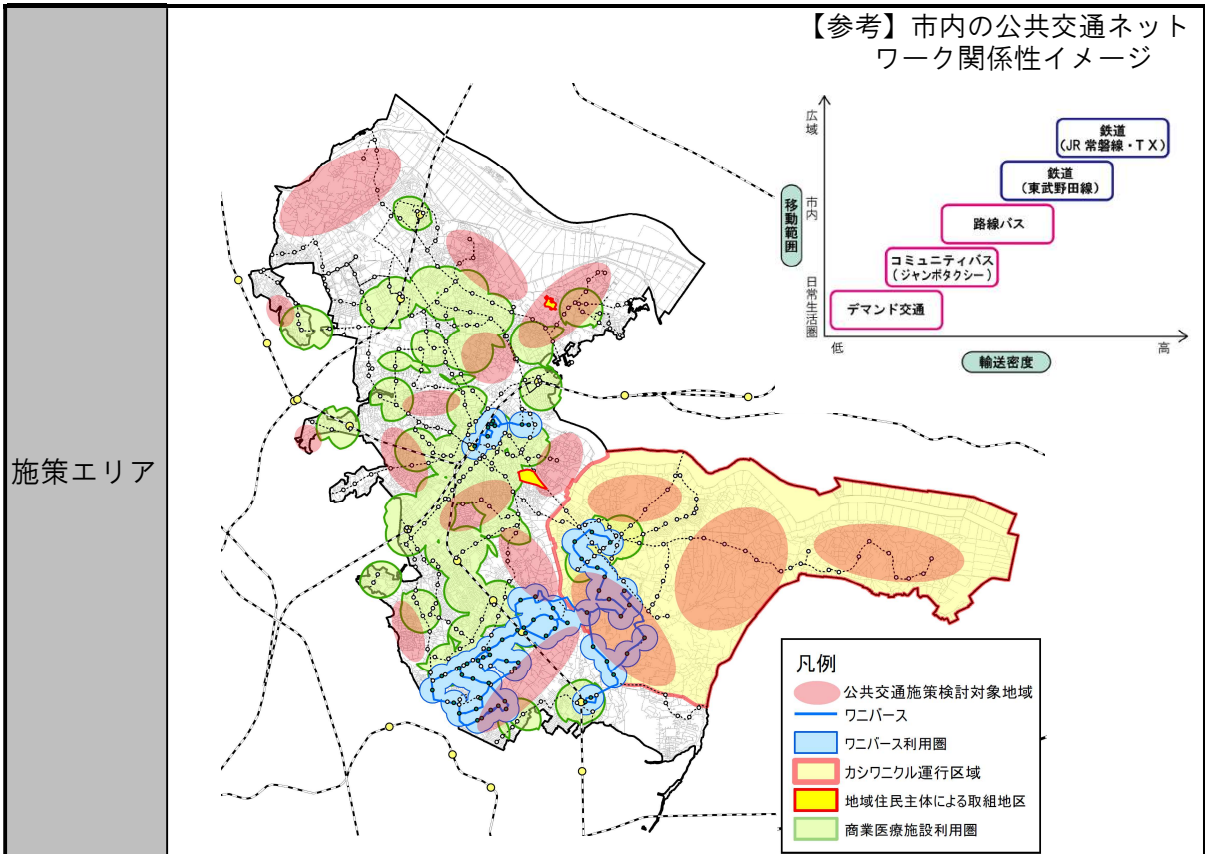


図 7-9 検討地域に対する公共交通対策の実施状況及び商業・医療施設利用圏

・公共交通空白不便地域の解消にあたっては、民間バス路線の再編を基軸とし、これを補完するような施策を導入します。

・公共交通空白不便地域のうち、南部地域及び東部地域の一部において、「ユニバース」及び予約型相乗りタクシー「カシワニクル」によって民間バス路線を補完しています。

・これら施策の対象者は、公共交通空白不便地域で自家用車等での移動が出来ない方とし、そのような方々の日常生活（買物、通院等）における移動手段を確保することを目的とします。

・また、地域の交通需要（輸送人数）に応じた交通手段とし、地域の足として持続可能な公共交通を目指していきます。

・なお、公共交通空白不便地域等における交通を検討する際には、先行して実証実験が行われている地域をモデルケースとし、地域住民が主体となった協議会組織に柏市及び交通事業者も参画して、協議を進めます。

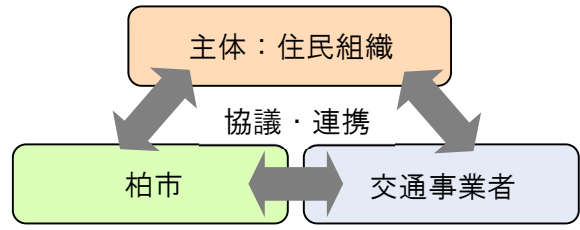


図 7-10 協議会組織連携概念

実施主体	柏市、地域住民、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

(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	<p>・ 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。</p> <p>■ 船橋市バス乗務員募集合同説明会の例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
実施主体	柏市、交通事業者、ハローワーク

図 7-11 船橋市バス乗務員募集合同説明会案内リーフレット

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、来訪者で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

・ 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

### 施策詳細

#### 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】

#### 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

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

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>										
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>シルバーバス導入を検討します。</li> </ul>										
施策エリア	柏市全域										
施策詳細	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p style="text-align: center;">表 7-2 ノンステップバスの導入率</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>現状</th> </tr> </thead> <tbody> <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> </tbody> </table> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>出典：東武バス HP</p> <p>図 7-15 ノンステップバス</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>出典：バリアフリー整備ガイドライン (車両等編)</p> <p>図 7-17 UDタクシー</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>図 7-16 小型ノンステップバス</p> </div> <p>※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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>ワニバス（逆井・南増尾・沼南コース）でのシルバーバス導入を検討します。</li> </ul>						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										
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						
											



### 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

<p>実施背景</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>				
<p>施策概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>				
<p>施策エリア</p>	<p>柏駅周辺</p>				
<p>施策内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p>■ 京都市の事例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>※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。</li> <li>※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。</li> </ul> <div data-bbox="576 1050 1382 1402" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: right;">出典：京都市HP</p> <p style="text-align: center;">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</p>				
<p>実施主体</p>	<p>柏市、タクシー事業者</p>				
<p>実施時期</p>	<p>令和5年度</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>
<p style="text-align: center;">検討</p>		<p style="text-align: center;">実施</p>			

### 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>				
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 柏市バス路線マップを作成・配布を継続して実施します。</li> </ul>				
施策詳細	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul> <div data-bbox="1054 533 1422 1037" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: right;">図 7-19 柏市バス路線マップ</p> <p>【柏市のバス乗り方教室の事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p>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。</p> <div data-bbox="379 1274 874 1644" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="895 1274 1394 1644" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">図 7-20 バスの乗り方教室の様子</p>				
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p style="text-align: center;"> <span style="margin-right: 100px;">路線の集中により 非効率的な運行となっている</span> <span>長大路線を防ぎ 運行の効率化を実現</span> </p> <p style="text-align: center;">事業者間の協力により 適切なダイヤ・路線を設定</p> <p style="text-align: center;">図 7-21 バス路線再編案</p>
検討課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業者との調整が必要です。</li> <li>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。</li> <li>柏駅前広場の改善が必要です。</li> <li>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。</li> </ul>
実施主体	柏市、バス事業者
b. 交流交通軸の強化	
実施背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p style="text-align: center;">出典：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</p>
検討課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>高柳駅とふれあい交流拠点を結ぶ道路設備が必要です。</li> </ul>
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

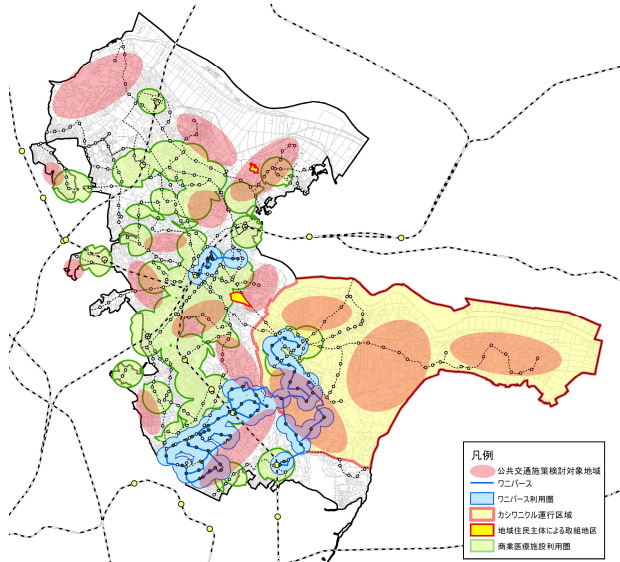
c. フィーダー系統路線の見直し																	
実施背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 柏市立地適正化計画において、生活拠点や暮らしの小拠点については、それぞれの拠点性の継続的な維持・向上を行う必要があるとされています。これら拠点へアクセスする手段である路線バスやデマンド交通について、効果的なネットワークとなるよう再編を進めていくことが必要です。</li> </ul>																
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 拠点に繋がるフィーダー系統については、地域の状況や需要に応じて路線の見直しを実施します。</li> </ul> <div style="text-align: right;"> <p>凡例 →：フィーダー交通</p>  </div> <p style="text-align: center;">出典：柏市立地適正化計画を参考に作成</p> <p style="text-align: center;">図 7-23 フィーダー交通</p>																
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>																
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul> <div style="text-align: right;">  <p>※概略ルート・構造の検討にあたっては、現道活用案も比較し検討を行う概ねのルートを図示しているものではない</p> </div> <p style="text-align: center;">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))</p> <div style="text-align: right;"> <p>凡例</p> <table border="0"> <tr> <td>○ ○ ○</td> <td>千葉北西連絡道路</td> <td>—————</td> <td>高速道路</td> </tr> <tr> <td>○ ○ ○</td> <td>千葉北西連絡道路延伸</td> <td>—————</td> <td>一般国道</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>—————</td> <td>6車線以上 4車線 2車線 事業中</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>—————</td> <td>4車線 2車線 事業中</td> </tr> </table> </div> <p style="text-align: center;">図 7-24 千葉北西連絡道路の道路計画の基本方針</p>	○ ○ ○	千葉北西連絡道路	—————	高速道路	○ ○ ○	千葉北西連絡道路延伸	—————	一般国道			—————	6車線以上 4車線 2車線 事業中			—————	4車線 2車線 事業中
○ ○ ○	千葉北西連絡道路	—————	高速道路														
○ ○ ○	千葉北西連絡道路延伸	—————	一般国道														
		—————	6車線以上 4車線 2車線 事業中														
		—————	4車線 2車線 事業中														
実施主体	柏市																

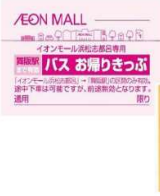

## e. 新たな交通システムの提供

<p>実施背景</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
<p>施策内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="355 510 820 786">  <p>図 7-25 新潟市 BRT</p> </div> <div data-bbox="895 510 1273 786">  <p>図 7-26 グリーンスローモビリティ</p> </div> </div> <p style="text-align: right;">出典：松戸市 HP</p>
<p>実施主体</p>	<p>柏市、バス事業者、大学、柏 ITS 推進協議会等</p>

### (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

<p>実施背景</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
<p>施策内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <div style="text-align: center;">  <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通施策検討対象地域</li> <li>コミュニティバス</li> <li>コミュニティバス利用圏</li> <li>カシワノミル運行区域</li> <li>地域住民主体による取組地区</li> <li>商業施設施設利用圏</li> </ul> </div> <p style="text-align: center;">図 7-27 対応策検討候補箇所</p>
<p>実施主体</p>	<p>柏市、バス事業者、タクシー事業者</p>

g. 周辺施設との連携検討	
実施背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>■遠鉄バス「お帰りきっぷ」</p> <p>・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）」を発売しています。</p>  <p>出典：遠鉄バス HP</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>■日東交通「お帰りきっぷ」</p>  <p>出典：日東交通 HP</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">図 7-28 施設と連携した乗車券事</p>
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

### (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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <div style="text-align: center;">  <p>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</p> </div>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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まれます。</li> </ul>
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <div data-bbox="890 360 1417 846" style="text-align: right;"> </div> <p style="text-align: center;">出典：柏市立地適正化計画を参考に作成</p> <p style="text-align: right;">図 7-30 結節点機能の強化</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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い難い状況にあります。</li> </ul>
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。                         <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 利用者目線の快適な待合空間</li> <li>▶ 乗換時の移動しやすさ</li> <li>▶ わかりやすい案内の設置</li> <li>▶ ユニバーサル社会への配慮</li> </ul> </li> </ul> <div data-bbox="970 1106 1417 1473" style="text-align: right;"> </div> <div data-bbox="395 1507 833 1794" style="text-align: center;"> <p>出典：イーグルバス HP</p> </div> <div data-bbox="962 1485 1433 1552" style="text-align: right;"> <p>出典：柏市立地適正化計画を参考に作成</p> <p>図 7-31 賑わいのある拠点の整備</p> </div> <div data-bbox="962 1570 1310 1794" style="text-align: center;"> </div> <div data-bbox="962 1809 1337 1877" style="text-align: center;"> <p>図 7-33 旭川市 (商業施設) (施設内に運行案内を提示)</p> </div>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>【八戸市の事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <div data-bbox="1077 369 1412 638" data-label="Image"> </div>
実施主体	<p>柏市、バス事業者、民間事業者</p>


図 7-34 八戸市の BUS NAVI8

## l. サイクル&バスライドの促進

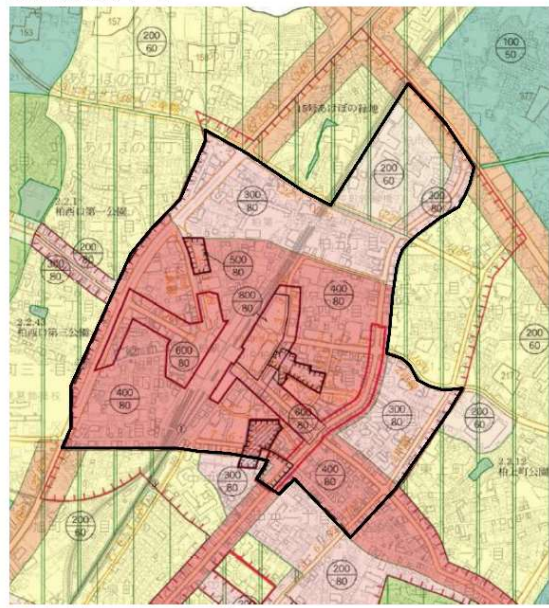
実施背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・柏市自転車総合計画によると、サイクル&amp;バスライドは、バス交通が不十分な地域を自転車が補完するような役割を担うことにより、公共交通空白不便地域の解消や公共交通の利用促進に結びついていく取組であり、自動車から「公共交通+自転車」への転換による環境負荷低減の観点からも期待されています。</li> </ul>
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐輪環境の整備によりサイクル&amp;バスライドの促進を図ります。大津ヶ丘団地バス停、中ノ橋等一部のバス停や十余二、あけぼの山公園等一部バス回転場においてサイクル&amp;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&amp;バスライドの拡充を図ります。</li> </ul> <div data-bbox="343 1299 925 1624" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="949 1299 1380 1624" data-label="Image"> </div>
実施主体	<p>柏市</p>

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p>【東武バスグループの事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <div style="text-align: right;">  <p>出典：東武バス HP 図 7-36 ラブリーパスについて</p> </div>
実施主体	柏市、バス事業者、鉄道事業者等

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <div style="text-align: right;">  <p>出典：柏市都市計画課 HP 図 7-37 駐車場整備地区</p> </div>
実施主体	柏市、バス事業者、警察等



## 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <div data-bbox="815 577 1415 976" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="1257 987 1415 1014">出典：柏市 HP</p> <p data-bbox="815 1025 1415 1052">図 7-38 出前講座（在宅医療出前講座）の様子</p>
実施主体	柏市、教育委員会、バス事業者、民間事業者

## 8 計画の達成状況の評価

### 8.1 指標の設定

#### 8.1.1 指標設定の考え方

##### (1) 評価の時間軸

目標に関しては、以下の時間軸で評価を行うこととします。

##### ①短期

概ね5年（令和5～令和9年度）以内に行う施策に対応した指標を設定し、評価を行います。

##### ②中長期

以下の考えに基づき指標の設定を行いました。

- ・概ね6年～15年後（令和10～令和19年度）に効果の発現を目指すため、中長期的な視点で施策を計画します。施策の進捗や効果の発現を検証するためには、5年毎に指標の確認を行うことを想定しています。
- ・立地適正化計画で示された交通関連の目標や指標と直接的または間接的にリンクするようにしています。

##### (2) 目標の設定

- ・数値目標の場合は定期的（短期：1年毎、中長期：5年～10年毎）に集計できる指標を設定します。
- ・市、交通事業者などが定期的に収集、整理するデータを用いて数値を設定します。

##### (3) 数値目標設定の考え方

柏市における人口推計では、令和17年まで人口が増加、令和18年以降は人口が減少すると予測されています。

短期については、設定期間（令和5年度から令和9年度）は人口が引き続き増加傾向にある時期ですが、ライフスタイルの変化により公共交通サービスを享受する利用者は、一部の地域を除いてはコロナ禍以前の水準に戻らない可能性があると考えられます。

そこで、市内の公共交通サービスや利用者数に関する目標設定は、基本的な考え方として、「引き続きサービスの向上や利用促進を図る」ことにより、公共交通の利用者数を維持していくことを想定して目標を設定することとしました。

中長期については、設定期間（令和10年度から令和19年度）は人口が増加から減少傾向に変わる過渡期と予想されます。公共交通サービスを享受する利用者は、長期的には人口減少傾向と併せて減少傾向になると考えられます。そのため、人口減少に併せた公共交通の利用促進に関する施策を実施しない場合、公共交通の利用者数は減少傾向になることが推察されます。また、利用促進に関する施策を実施しても、バス路線や鉄道沿線での人口が減少してしまうと、利用者数を維持することは難しくなることが懸念されます。

そのため、中長期においては、市内の公共交通サービスや利用者数に関する目標設定の基本的な考え方として、変化する社会情勢や地域状況に応じて「現況や短期施策のサービス、利用者数を維持する」ことを目標とすることとしました。

### 8.1.2 短期指標と目標について

短期施策での各検討、施策に対する指標と目標は以下に示すとおりです。

※1)市内路線バス(東武バスセントラル、阪東自動車、松戸新京成バス、ちばレインボーバス)の運行本数の合計値である。  
 ※2)市内路線バスの利用者数、ただし、東武バスセントラルと阪東自動車は市内利用者数、松戸新京成バスとちばレインボーバスは一部隣接市など市外利用者数を含んだ数値を合計している。

表 8-1 短期指標と目標

検討の方向性		施策概要	指標	指標の説明	目標	
					現況	目標
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	● 柏市内のバス運行本数 ● バス利用者数	施策の実施状況を運行本数の推移、施策による効果を利用者数で継続的に施策の状況を確認する。	● バス運行本数※1(平日) 3,410本/日(令和4年) ● バス利用者数※2 約1,577万人/年(令和4年)	● バス運行本数(平日) 3,410本/日維持 ● バス利用者数 約1,577万人/年維持 <u>現況水準の維持を目指す。</u>
		B. 企業バス等との連携検討	● 企業バス等と連携した事例数	施策の実施状況として連携をした地域数を把握する。	● 連携地域数：なし(施策なし)	● 企業バス等と連携した事例数：1事例
		C. 先進技術の活用	● 自動運転等の新たな技術導入の進捗	導入状況を確認する。	● 自動運転化レベル：レベル2 ● 自動運転バスによる営業運行実証実験を実施した。	● レベル4(特定自動運行)に向けた事業化目途付け
	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	● 利用者数	施策の実施状況をコミュニティ交通の利用者数から継続的に確認する。	● カシワニクル利用者数：11,508人/年(令和4年度) ● かしわ乗合ジャンボタクシー利用者数：32,467人/年(令和4年度)	● コミュニティ交通利用者：50,000人/年への回復(ワニバス市役所ルートを除く。) <u>コロナ禍前の利用水準を目指す。</u>
		E. 公共交通空白不便地域における対応策の検討	● 公共交通施策検討対象地域に対する施策実施状況	公共交通空白不便地域 41.3%に設定した施策検討対象地域に対し、公共交通の導入による公共交通空白不便地域内の不便解消を目指す。	● 公共交通施策検討対象地域のうち、柏市地域公共交通網形成計画(平成30年度)策定時点で未対応だった11地域に対する施策実施状況：2事業(とねっこタクシー、やよいタクシー)	● 公共交通施策検討対象地域のうち、柏市地域公共交通網形成計画(2018年度)策定時点で未対応だった11地域に対する施策実施状況：5事業(3事業追加) <u>可住地域内の公共交通空白不便地域内の不便解消を目指す。</u>
	運転士確保への取組	F. 運転士確保への取組	● バス・タクシー運転士合同説明会の開催数	事業者の要望に沿って開催する。	● なし	● 開催数1件/年以上
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	● 駅前広場の待合環境整備(ベンチ)箇所数 ● 駅前広場の待合環境整備(上屋)箇所数	施策の実施状況として整備事業数を把握する。	● 駅前広場の待合環境整備(ベンチ)駅数：7か所 ● 駅前広場の待合環境整備(上屋)駅数：11か所	● 駅前広場の待合環境整備(ベンチ)駅数：2か所追加 ● 駅前広場の待合環境整備(上屋)駅数：3か所追加 <u>将来的に市内全駅で上屋、ベンチ等を整備する。</u>	
	H. ICTを活用した情報案内の実施	● ICTを活用した情報案内板の整備数	施策の実施状況として整備事業数を把握する。	● 情報案内板の整備数：4箇所	● 情報案内板の整備数：5箇所 <u>情報案内板を新たに1箇所整備する。</u>	
ユニバーサル社会に配慮した交通環境の構築	I. ユニバーサル社会に配慮した交通環境の構築	● ノンステップバス導入率 ● ユニバーサルデザインタクシー導入率	ノンステップバス、ユニバーサルデザイン(UD)タクシーの導入台数を整理することで車両バリアフリー化の状況を把握する。	● ノンステップバス：82.3%(4社) ● ユニバーサルデザインタクシー：22.7%(10社)	● ノンステップバス導入率：90%を目指す。 ● ユニバーサルデザインタクシー導入率：30%を目指す。 <u>非ノンステップバス車両更新の際はノンステップ車両に置換えとし、ユニバーサルデザインタクシーの導入率は国及び県の動向も注視する。</u>	
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	● 柏駅東口交通広場外の客待ちタクシーの解消	柏駅東口における円滑な交通流を阻害する客待ちタクシーの状況を把握する。	● 社会実験実施済み(平成28年) ● 休日はショットガン方式導入中(市役所駐車場活用) ● 客待ちタクシー車列は減少傾向であるが、時期や時間帯により状況が大きく異なる。	● 柏駅東口交通広場外の客待ちタクシー台数の解消する。 <u>タクシー乗り場のライブ映像を発信することで、交通広場内へのタクシー車両の流入抑制を図る。</u>	
公共交通利用促進	K. 公共交通の周知施策	● 周知施策実施状況	周知活動から施策の実施状況を把握する。	● バスマップ配布：2万部(令和4年度) ● 小学校でのモビリティマネジメント教室の実施：未実施(令和4年度)	● バスマップ配布：2万部 ● 小学校でのモビリティマネジメント教室の実施：6校/年 <u>バス事業者と連携し、モビリティマネジメントを推進する。</u>	



### 8.1.3 中長期指標と目標について

中長期施策での各検討、施策に対する指標と目標は以下に示すとおりです。

表 8-2 中長期指標と目標

検討の方向性		施策概要	指標	指標の説明	目標	
					現況	目標
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. 公共交通軸のバス路線再編 b. 交流交通軸の強化 c. フィーダー系統路線の見直し d. バス速達性向上のための道路整備促進	● 柏市内のバス運行本数 ● バス利用者数	施策の実施状況を運行本数の推移、施策による効果を利用者数で継続的に施策の状況を確認する。	● バス運行本数 <sup>※1</sup> (平日) 3,410本/日(令和4年) ● バス利用者数 <sup>※2</sup> 約1,577万人/年(令和4年)	● バス運行本数(平日) 3,410本/日維持 ● バス利用者数 約1,577万人/年維持  市内人口が減少に転じる令和17年度以降においても、需要に応じた運行状況の維持を図る。
		e. 魅力ある交通システムの提供	● 施策実施の有無	新交通システムや新技術の導入による施策の効果を把握する。	● 自動運転バスによる営業運行実証実験を実施した。	● 新たな交通サービスの導入を推進する。 新しい交通サービスの提供により都市の魅力を高めると共に公共交通の効率効果的な運用を図る。
	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 g. 周辺施設との連携検討	● コミュニティ交通利用者数 ● 公共交通空白不便地域の圏域(可住地域)	コミュニティ交通の利用者数から継続的に施策の実施状況を確認する。 公共交通の導入による公共交通空白不便地域の変化を把握する。	● カシワニクル利用者数：11,508人/年(令和4年度) ● かしわ乗合ジャンボタクシー利用者数：32,467人/年(令和4年度) ● 圏域：41.3%(令和5年度)	● コミュニティ交通利用者数：50,000人/年以上(ワニバス市役所ルートを除く) 短期の状況からさらなる改善を図る。(可住地域内の公共交通空白不便地域内の不便解消を目指す。)
		h. 新たな交通サービスの提供	● 自動運転等の新たな技術導入の進捗	導入状況を確認する。	● 自動運転化レベル：レベル2 自動運転バスによる営業運行実証実験を実施した。	レベル4(特定自動運行)に向けた事業化目途付け
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	● 市内に立地する駅の1日平均乗車人数の合計	機能強化による駅利用者数を把握する。	● 平均乗車人数：260,290人/日(令和4年度)	● 平均乗車人数：260,000人/日維持 市内人口が減少に転じる令和17年度以降においても、利用者数の維持を図る。	
	j. 賑わいのある拠点の整備・強化 k. 地域施設と連携した快適な待合環境の確保	● 拠点・バス待ち環境などの整備や改善数	施策の実施状況として整備事業数を把握する。	● 拠点やバス待ち環境などについては未整備	● 市内全駅で上屋、ベンチ等待合環境整備を実施する。 また、完了後は利用状況に応じて追加整備も検討する。 ● 柏の葉キャンパス駅等においてICTを活用した情報案内を実施 駅前広場利便性向上に努める。	
	l. サイクル&バスライドの促進	● 駐輪環境整備施策数	施策の実施状況として整備箇所数を把握する。	● 中の橋及び大津ヶ丘、しいの木台、東急かしわビレジ、県民プラザ前の各バス停の5箇所	● 各地域においてサイクル&バスライドを促進するための環境を整備する。 サイクル&バスライドで移動可能となる環境を広げる。	
ユニバーサル社会に対応した交通環境の構築	m. 高齢者等の移動支援	● 移動支援施策	高齢者等の公共交通利用促進に関する支援制度から施策推進の状況を確認する。	● 施策を検討中	● 民間企業とも連携して支援制度を推進する。	
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抑制	● 柏駅周辺の自家用車流入量抑制施策	柏駅周辺への自家用車流入を抑制するため、フリンジパーキングの実施状況を確認する。	● フリンジパーキングの継続実施	● フリンジパーキングを継続することにより、柏駅周辺の自家用車流入量抑制を図る。	
公共交通利用促進	o. 公共交通の周知施策	● 周知施策実施状況	周知活動から施策の実施状況を確認する。	● バスマップ配布：2万部(令和4年度) ● 小学校でのモビリティマネジメント教室：令和5年度より再開した。 ● 企業と連携したモビリティマネジメント施策実施：小学校でのモビリティマネジメント教室にて実施した。 ● 高齢者の免許返納時の案内：未実施	● バスマップ配布する。 ● 企業と連携して小学校でのモビリティマネジメント教室の実施する。 ● 高齢者の免許返納時に公共交通の利用に関する案内を実施する。 ● 出前講座の実施する。 様々な機会を利用して、様々な年代層に対する周知活動を実施する。	

※1) 市内路線バス(東武セントラル、阪東自動車、松戸新京成バス、ちばレインボーバス)の運行本数の合計値である。

※2) 市内路線バスの利用者数、ただし、東武バスセントラルと阪東自動車は市内利用者数、松戸新京成バスとちばレインボーバスは一部隣接市など市外利用者数を含んだ数値を合計している。

## 8.2 検証の方法

### 8.2.1 検証の方法

各検討、施策に対する指標の検証方法は以下に示すとおりです。

表 8-3 指標の検証方法（短期）

検討の方向性		短期		
		施策概要	指標	検証の方法
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 柏市内のバス運行本数</li> <li>● バス利用者数</li> </ul>	バス事業者より提供されるデータ、資料より整理する。
		B. 企業バス等との連携検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 企業バス等と連携した事例数</li> </ul>	企業バスとの提携、運行状況を整理する。
		C. 先進技術の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動運転等の新たな技術導入の進捗</li> </ul>	技術の進展状況を整理する
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者数</li> </ul>	コミュニティ交通事業者より提供されるデータ、資料より整理する。
		E. 公共交通空白不便地域における対応策の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通施策検討対象地域に対する施策実施状況</li> </ul>	バス事業者、鉄道事業者などより提供されるデータ、資料より整理する。
	運転士確保への取組	F. 運転士確保への取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バス・タクシー運転士合同説明会の開催数</li> </ul>	開催実施状況を整理する。
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅前広場の待合環境整備（ベンチ）箇所数</li> <li>● 駅前広場の待合環境整備（上屋）箇所数</li> </ul>	駅前広場の整備状況から施策の実施状況を把握する。	
	H. ICT を活用した情報案内の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ICT を活用した情報案内板の整備数</li> </ul>	情報案内板の整備数から施策の実施状況を把握する。	
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配慮した交通環境の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ノンステップバス導入率</li> <li>● ユニバーサルデザインタクシー導入率</li> </ul>	バス、タクシー事業者より提供されるデータ、資料より整理する。	
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 柏駅東口交通広場外の客待ちタクシー解消</li> </ul>	柏駅東口交通広場での客待ちタクシーの実態に基づき整理する。	
公共交通利用促進	K. 公共交通の周知施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 周知施策実施状況</li> </ul>	市による周知施策を整理する。	

表 8-4 指標の検証方法（中長期）

検討の方向性		中長期		
		施策概要	指標	検証の方法
地況に応じたバス路線の構築 にバ路へ再築	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. 公共交通軸のバス路線再編 b. 交流交通軸の強化 c. フィーダー系統路線の見直し d. バス速達性向上のための道路整備促進	● 柏市内のバス運行本数 ● バス利用者数	バス事業者より提供されるデータ、資料より整理する。
		e. 新たな交通サービスの提供	● 施策実施の有無	新交通システム、新技術の導入動向を把握し取りまとめる。
	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 g. 周辺施設との連携検討	● コミュニティ交通利用者数 ● 公共交通空白不便地域の圏域(可住地域)	コミュニティ交通利用者数は事業者より提供されるデータ、資料より整理する。 公共交通空白不便地域の圏域はバス事業者、鉄道事業者などより提供されるデータ、資料より整理する。
	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	● 自動運転等の新たな技術導入の進捗	新交通システム、新技術の導入動向を把握し取りまとめる。
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	● 市内に立地する駅の1日平均乗車人数の合計	鉄道、バス事業者より提供されるデータ、資料より整理する。	
	j. 賑わいのある拠点の整備・強化 k. 地域施設と連携した快適な待合環境の確保	● 拠点・バス待ち環境などの整備や改善数	拠点整備状況やバス設備整備状況調査の実施から施策の実施状況を把握する。	
	l. サイクル&バスライドの促進	● 駐輪環境整備施策数	実施施策数を把握する。	
ユニバーサル社会に対応した交通環境の構築	m. 高齢者等の移動支援	● 移動支援施策	市などが行っている施策について整理する。	
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抑制	● 柏駅周辺のフリンジパークの継続実施	柏駅周辺への自家用車流入を抑制するため、フリンジパークの実施状況を把握する。	
公共交通利用促進	o. 公共交通の周知施策	● 周知施策実施状況	市による周知施策を整理する。	



### 8.3 進行の管理

社会経済環境の変化等により、当初期待された事業による影響・効果が発現しない可能性も考えられます。

施策実施段階で改めて影響、効果を確認（Check）したうえで、必要に応じて施策内容を見直す（Action）というように、より良い効果発現に向けて、PDCA サイクルによる不断的努力により、継続的な施策の見直し、実施が必要となると考えています。

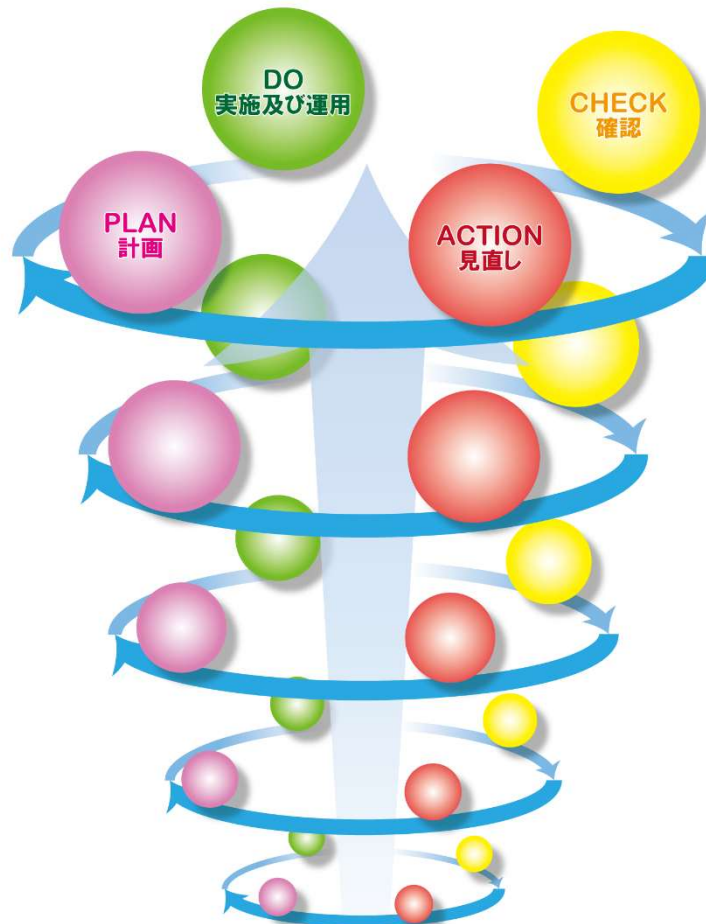


図 8-1 PDCA サイクル

表 8-5 評価・検証による計画推進のイメージ

(年度)

R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19			
短期					評価	中期					評価	長期					改定
1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5			
必要に応じて計画の見直し																	
部会、審議会 において確認		●	●	●	●	●	●	●	●	-----							

※利用状況や経済性などの観点から進行の管理をしていきます。

## 8.4 推進体制

本計画の推進にあたっては、柏市交通政策審議会地域公共交通部会が母体となって、公共交通に関わる多様な主体（市民・利用者、地域企業、大学、交通事業者、行政等）が連携・協働しながら、総合的に取組を進めることが重要です。そのため、次のような役割分担のもと、課題解決に向けて各事業の推進に取り組むための体制づくりを進めます。

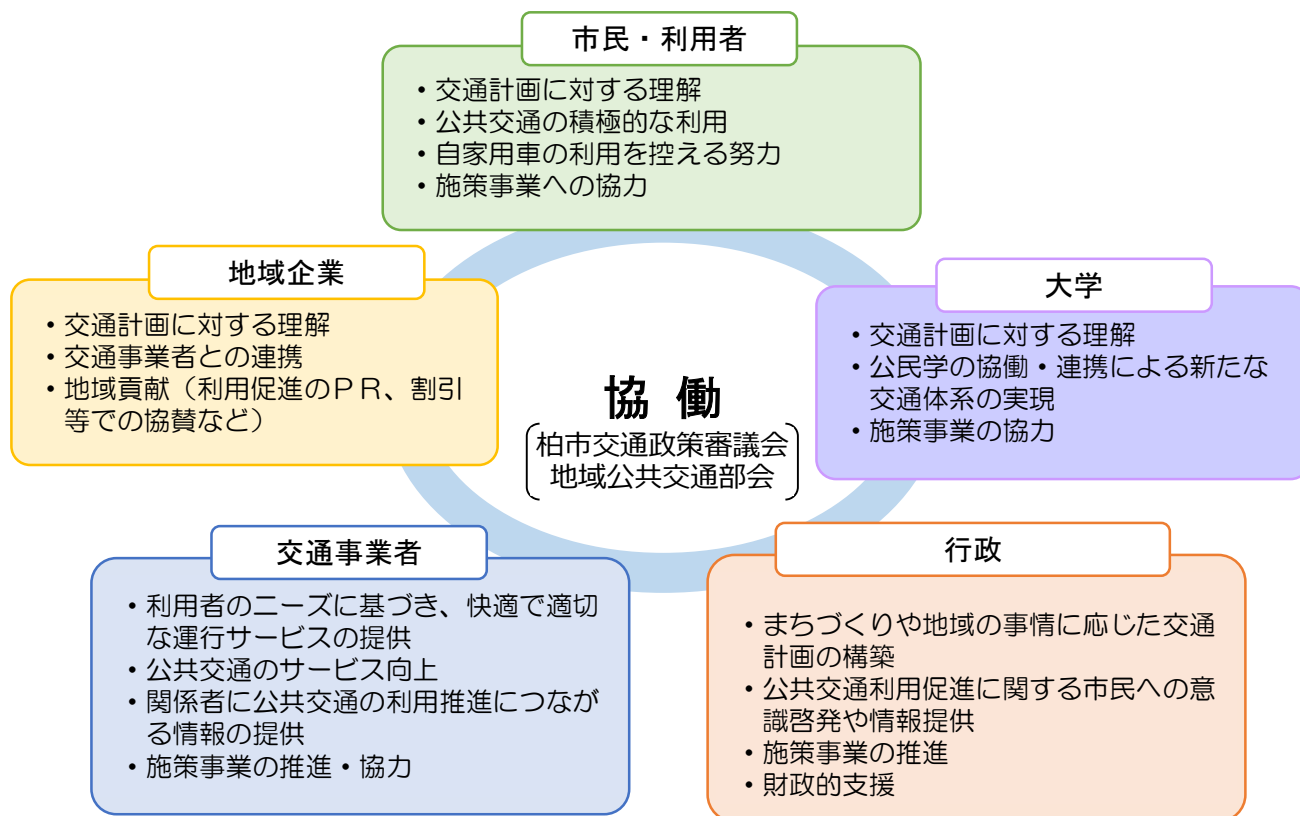


図 8-2 推進管理体制のイメージ（例）

表 8-6 担い手のイメージ

市民・利用者	市民（個人）、地域住民、NPOやボランティア団体などの社会的団体
地域企業	民間企業や商工団体等
交通事業者	市内を運行する交通事業者
大学	大学および研究機関
行政	柏市および国、千葉県