

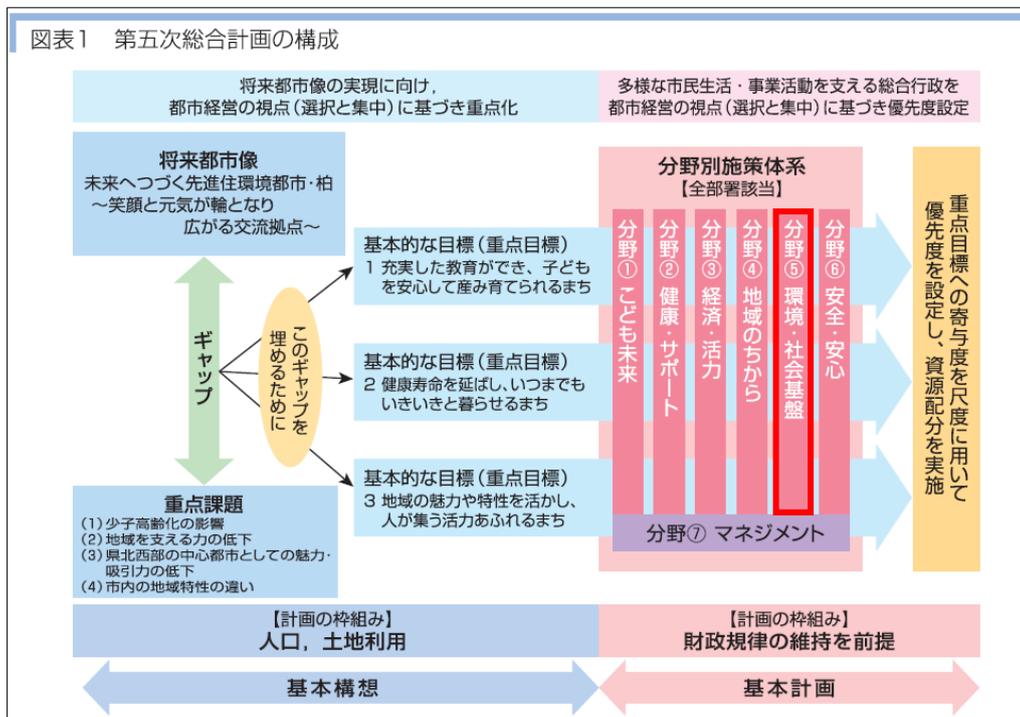
2 柏市の現状

2.1 上位関連計画の整理

地域公共交通網形成計画では、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、上位計画及び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、地域公共交通網形成計画に反映することとします。

2.1.1 柏市第五次総合計画

- 将来都市像の実現に向け、都市経営の視点（選択と集中）に基づき、優先度を設定した計画です。
- 「分野⑤環境・社会基盤」において、交通に関する施策が位置づけられており、その中でも特に鉄道やバス等の公共交通に関する施策が、重点施策として定められています。



出典：柏市第五次総合計画(2016年3月)

図 2-1 第五次総合計画の構成

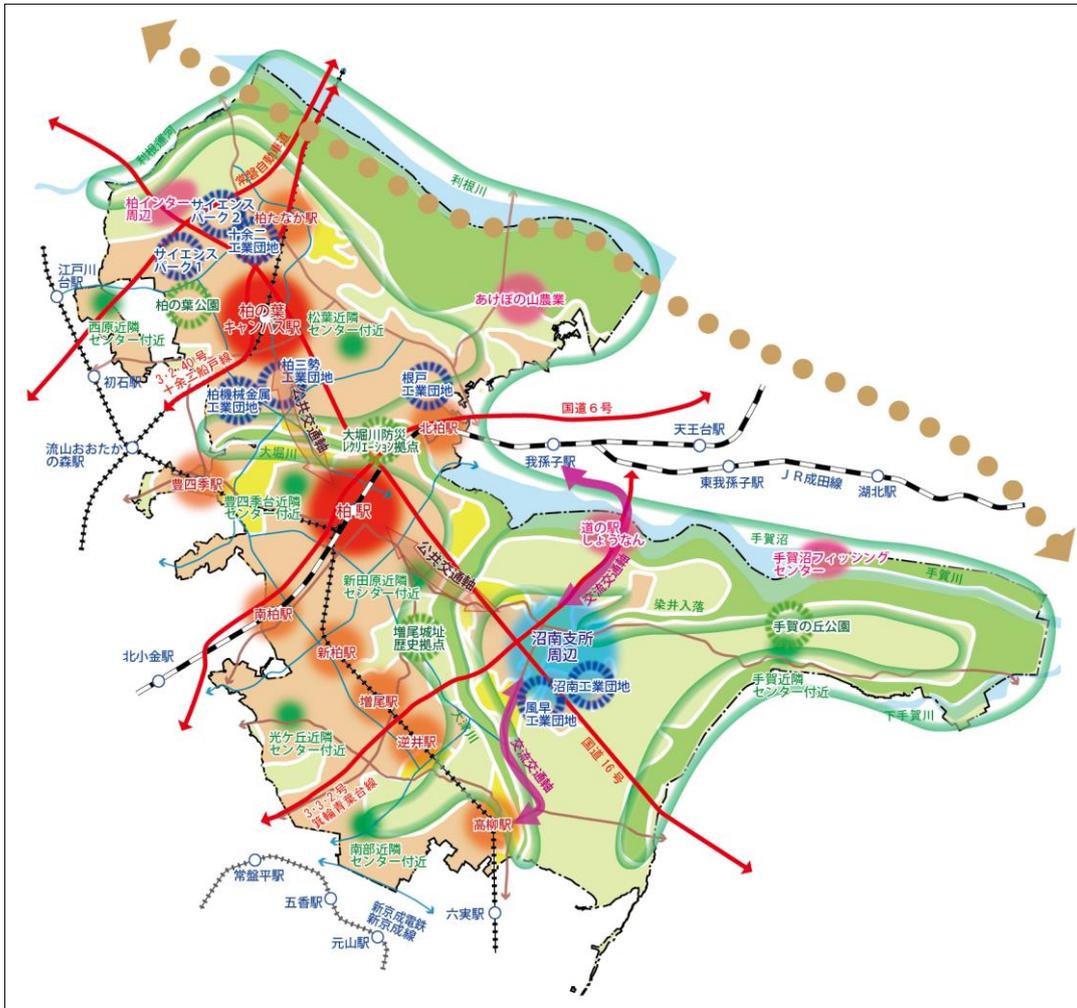
施策	取組	事業
5-4. 安全・円滑な交通環境の確保	1 公共交通の利便性向上	1 鉄道の利便性向上
		2 バス交通等の利便性向上
	2 自転車利用環境の向上	3 タクシーの利便性向上
		4 ITS（高度道路交通システム）の利活用
		1 自転車通行環境の整備 2 駐輪場の充実化と放置自転車対策の強化
3 道路網の構築	1 道路交通ネットワークの整備促進 2 既設道路の改良	
	4 道路の適正な維持管理	1 道路の計画的な修繕 2 橋梁の耐震化及び長寿命化
5 交通安全の推進	5 交通安全の推進	1 交通ルール・マナーの啓発強化 2 交通安全教育の充実化

出典：柏市第五次総合計画(2016年3月)

図 2-2 第五次総合計画における公共交通に関する取り組み事業

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、各拠点や軸による将来都市構造を定めています。
- 柏駅周辺地区及び柏の葉キャンパス駅周辺地区を都市拠点と位置づけており、これらの地区に都市機能を集約させ、徒歩圏において様々な都市サービスを提供することが謳われています。



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		

図 2-3 将来都市構造図

出典：柏市都市計画マスタープラン(2018年4月)

「拠点について」

1) 都市拠点

- 市民の日常生活を支える場としてのみならず、行政機能や商業・業務機能が集積した、市外も含めた広域から多くの方が訪れる非日常的な場としての役割を担うものとし、本市の核となる地区である柏駅及び柏の葉キャンパス駅周辺を都市拠点として位置付けます。
- 柏駅周辺地区においては、建築物の適切な更新や街なみの改良等を通じ、市の中心地としての拠点性を発揮し続けることで、柏市全体の利便性の向上を目指します。
- 柏の葉キャンパス駅周辺地区においては、国際的な学術拠点・新産業の拠点として、最先端の都市づくりを推進し、都市機能や業務機能の戦略的な誘導を図ります。

2) ふれあい交流拠点

- 市民の日常生活を支える場としてのみならず、大型商業施設や手賀沼などの地域資源の活用により、市内外の多くの方がふれあい、交流を図ることができる非日常的な場としての役割を担うものとし、沼南支所周辺の地区をふれあい交流拠点に位置付けます。
- 市東部の拠点として、交流人口の増加に向けた商業・文化機能等の強化を図るとともに、手賀沼周辺の観光資源等へのアクセス性の向上に向けたターミナル機能の導入を目指します。

3) 生活拠点

- 都市拠点を補完するとともに、地域住民の日常生活を支える中心的な場としての役割を担うものとし、鉄道駅（柏駅・柏の葉キャンパス駅を除く）周辺地区を生活拠点として位置付けます。
- それぞれの拠点ごとに日常生活で必要となる都市機能の維持・誘導を図ります。

4) 暮らしの小拠点

- 日常の身近な暮らしやコミュニティ活動を支える場として、少子高齢化社会に対応した、在宅医療・介護・子育てサービスを提供する役割を担うものとし、中圏域ごとに、公共交通の利便性が高い近隣センター周辺の地区を暮らしの小拠点に位置付けます。
- 一定の都市機能集積により、住みかえによる世帯流入や地域の住民の交流を図ることができる拠点の形成を目指します。

※都市機能誘導区域[※]の設定ができない市街化調整区域の基幹となる既存集落については、地域特性を踏まえた日常生活サービス施設の誘導等により、生活機能の確保を目指します。（例：地域再生法に基づく「小さな拠点」の形成の推進）

5) 産業拠点

- 産業活動の中心的な場として、地域経済の発展や雇用を支える役割を担うものとし、製造・物流・研究開発等の産業集積を図る地区を産業拠点に位置付けます。
- 既存の工業団地については、今後も生産環境の維持改善に努めます。

6) 水辺と緑の拠点

- 都市環境、生物多様性、レクリエーション、防災、景観に大きく寄与する役割を担うものとし、市民の様々な利用や活動の中心となる大規模な公園等の緑のオープンスペースなどを水辺と緑の拠点として位置付けます。
- 今後もこれらの保全、整備、活用を図ります。

7) 地域振興拠点

- 新たな産業の創出による地域経済の発展や交流・賑わいを支える役割を担うものとし、水辺の自然環境や公園、柏インターチェンジなどの恵まれた地域資源がある地区を地域振興拠点に位置付けます。
- 農業との連携等による観光振興、交流促進、にぎわい創出を図るとともに、柏インターチェンジ周辺については流通業務機能等の誘導と地域の産業基盤との連携等により拠点形成を進めます。

柏市都市計画マスタープラン(2018年4月)から転記

「軸について」

1) 広域連携軸

- 広域的な都市間連携及び交流を図る機能を有し、それぞれの都市が持つ特性をつなぐことにより、本市・連携都市の相互の発展を支える以下のネットワークを広域連携軸として位置付けます。

- ・鉄道
JR常磐線、つくばエクスプレス、東武アーバンパークライン
- ・道路
常磐自動車道、国道6号、国道16号、千葉柏道路[※]、主要な道路（3・2・40号十
余二船戸線、3・3・2号箕輪青葉台線）

2) 連携軸

- 広域連携軸の補完や、速達性・定時性の確保の役割を担う以下のネットワークを連携軸として位置付けます。

- ・公共交通軸（都市拠点同士や都市拠点とふれあい交流拠点を連携する公共交通を中心としたネットワーク）
都市拠点・ふれあい交流拠点においてそれぞれ性格の異なった非日常的な拠点性を高めることにより、移動の交通需要の創出を通じた相互の活性化を図るため、速達性・定時性の確保による利便性の向上を目指します。
- ・交流交通軸（高柳駅・我孫子駅からふれあい交流拠点までを結ぶ公共交通を中心としたネットワーク）
ふれあい交流拠点内にある大規模商業施設や、道の駅しようなん等の広域的に核となる都市機能が連携した観光・レクリエーションの振興を目指し、市内外からのアクセス性や利便性の向上を図ります。

3) オープンスペース軸

- 都市環境、生物多様性、レクリエーション、防災、景観の面から重要で、かつ自然環境の基盤となっている以下のものをオープンスペース軸として位置づけます。

- ・利根川、利根運河、大堀川、大津川、手賀川等の河川や手賀沼の水辺空間
- ・それらの周囲に広がる農地・斜面林などの緑地空間
- ・水辺と緑の拠点
緑の回廊として保全を図ります。

柏市都市計画マスタープラン(2018年4月)から転記

2.1.3 柏市総合交通計画

- これまでの交通課題や政策から、多様な交通ニーズの対応や地球環境への配慮など、社会情勢の変化を踏まえた総合的視点から、将来の望ましい交通計画を示しています。
- 柏市第四次総合計画、柏市都市計画マスタープラン等の上位計画や柏市地球温暖化対策計画等を踏まえ、4つの目標のもと、「公共交通等の充実」「幹線公共交通軸の強化」といった重点的取り組み施策を示しています。



出典：柏市総合交通計画 概要版（2010年3月）

図 2-4 総合交通計画の理念と重点的取り組み施策

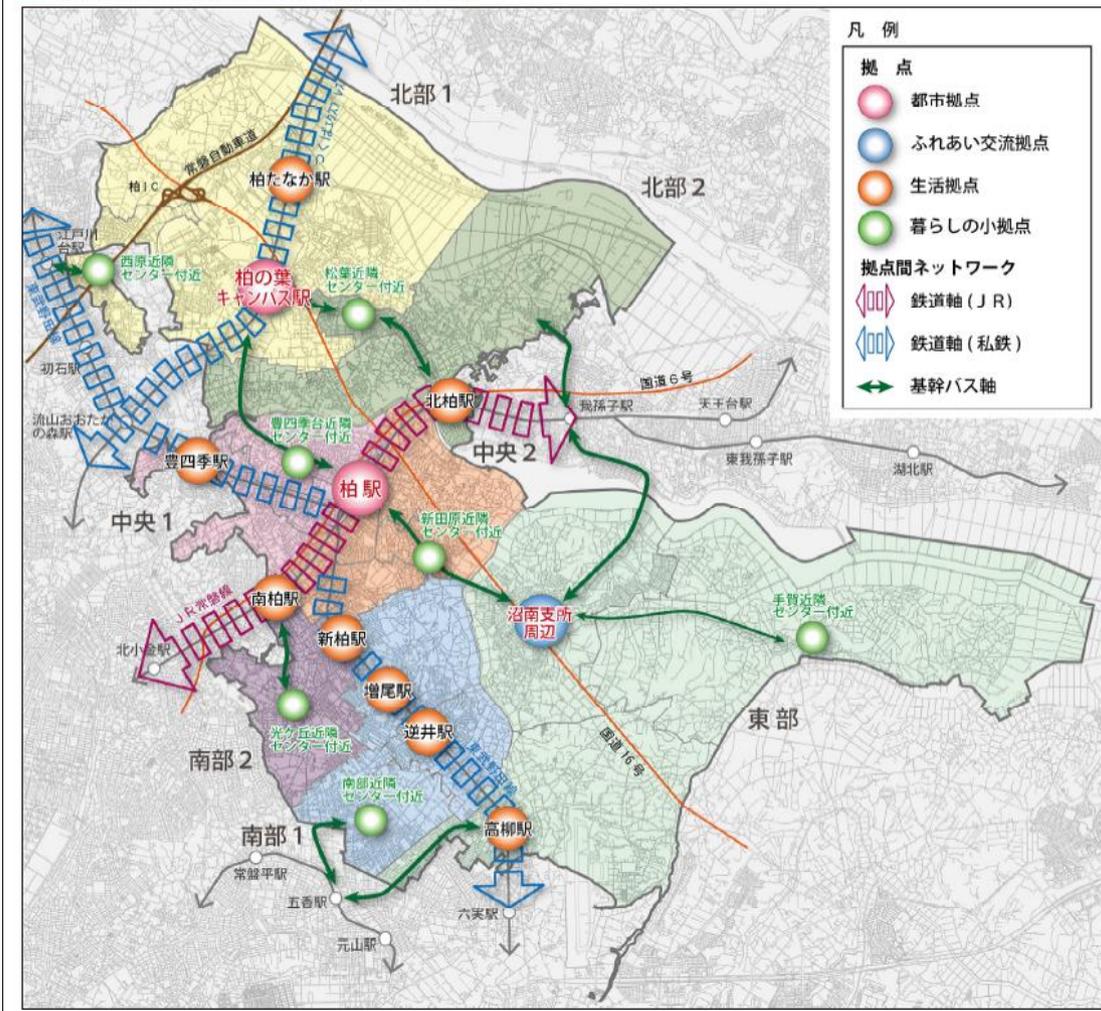
2.1.4 柏市立地適正化計画

○将来の人口減少に備え、長期的な視点に基づく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
都市拠点 (2箇所)	①柏駅周辺 ②柏の葉キャンパス駅周辺
ふれあい交流拠点 (1箇所)	①沼南支所周辺
生活拠点 (8箇所)	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
暮らしの小拠点 (7箇所)	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(2018年4月)

図 2-5 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、過度に自動車移動に頼らないよう公共交通の充実化を図ることとしています。

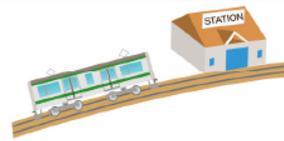
立地適正化計画における公共交通ネットワークの方針

今後、高齢者や子育て世代を含め、多くの人々が暮らしやすいまちづくりを実現するためには人口分布等に応じた都市機能の適正配置を考慮したまちづくりを進めるとともに、それらが身近に利用しやすいよう、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も必要となります。

本市においては、居住及び都市機能の誘導とともに、以下の方向性により、将来的な公共交通ネットワークの構築を進めていきます。

【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。

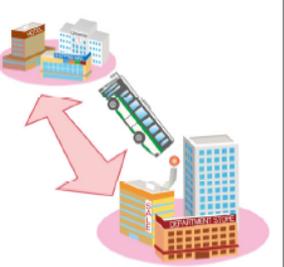


【バス】

（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。

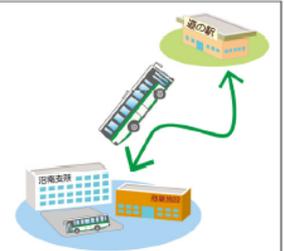
○そのため、拠点の形成による交通需要の増加とともに、都市拠点・ふれあい交流拠点間を結ぶバス交通については、公共交通ネットワークの骨格として速達性・定時性を向上させ、利便性の高い幹線バス路線となるよう目指します。



（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、道の駅しょ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気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。

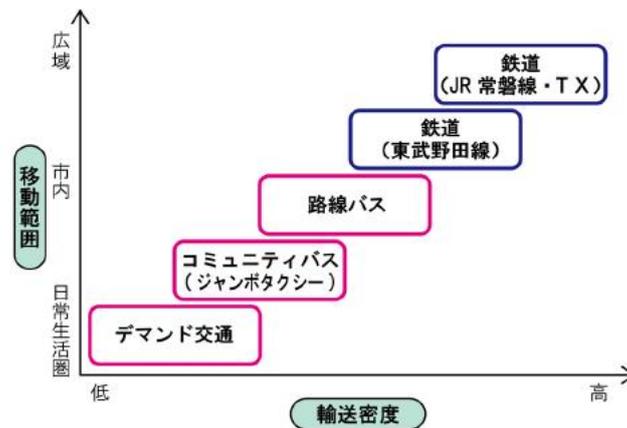
○また、日常生活や非日常的なサービスの誘導で拠点性を高めることで、乗り継ぎ交通結節点としての機能の強化を図ります。



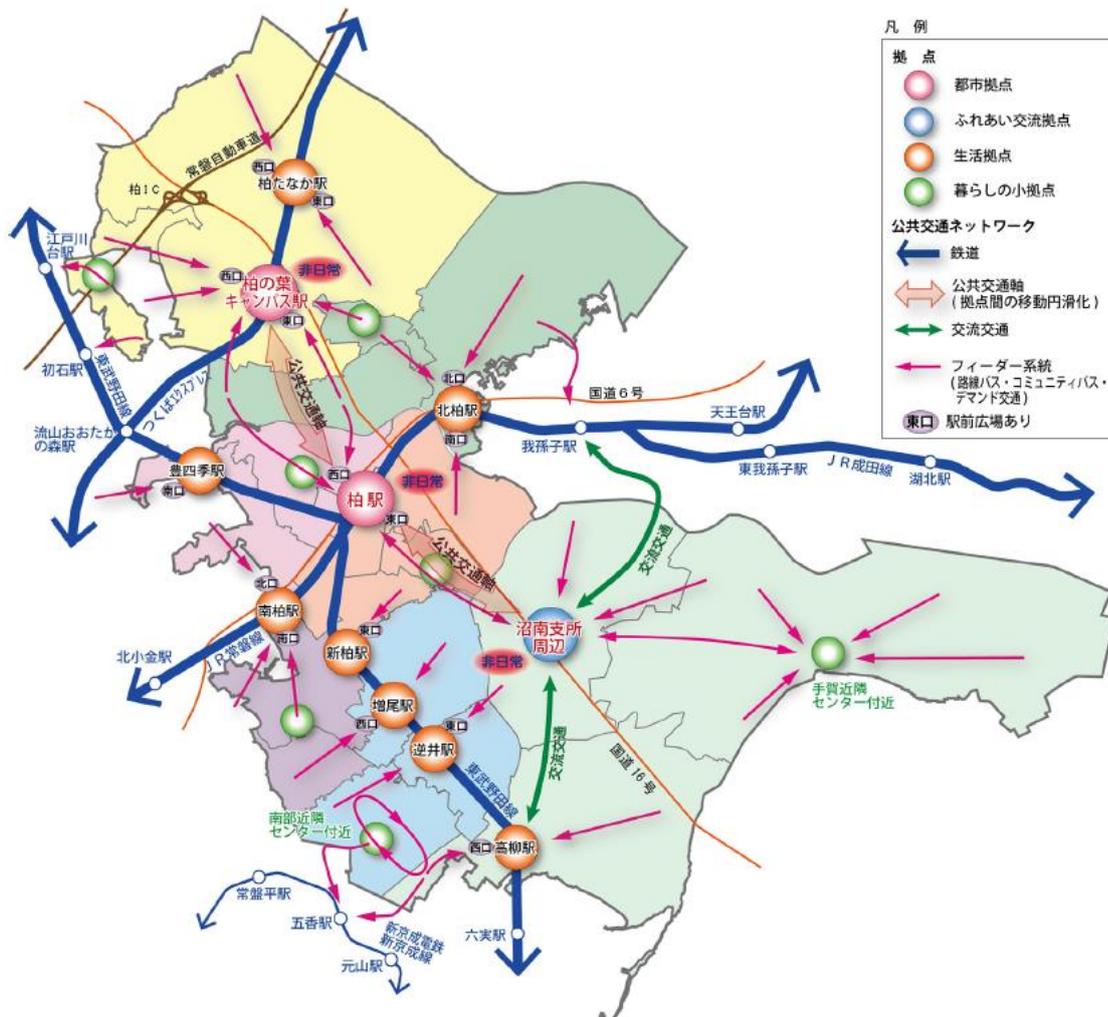
鉄道、路線バス等の公共交通は、各交通機関の輸送力に応じ、通勤等の広域的な移動、買い物等の市内拠点への移動及び日常生活の移動等の利用者ニーズに基づき、鉄道駅等の交通結節点で乗り継ぎされ、公共交通網が形成されています。

今後、高齢化や地域の世代構成の変化によるニーズに対応しながら、各交通機関の輸送力や移動距離等の特性に応じて、利便性・効率性の高い移動を実現すべく、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します。

■ 市内の公共交通ネットワークの関係性イメージ



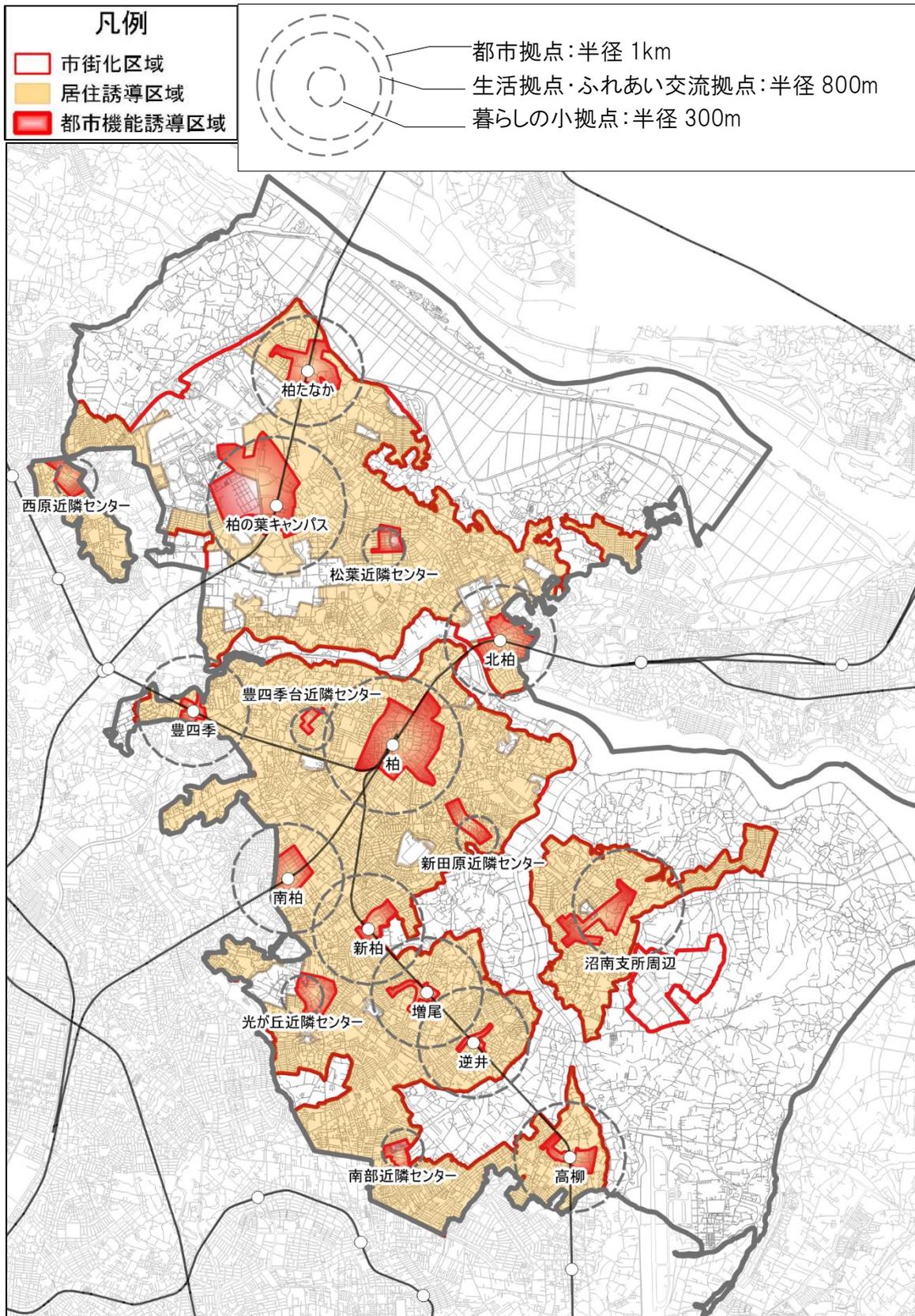
■ 公共交通ネットワーク概念図



本計画で示した将来的な公共交通ネットワークの方針は、「柏市地域公共交通網形成計画」等の策定や、その後の施策展開により具体化していきます。

出典： 柏市立地適正化計画(2018年4月)

図 2-6 公共交通ネットワーク概念図



居住誘導区域とは…人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、人口の維持・誘導を図る区域。

都市機能誘導区域とは…各種サービスの効率的な提供を図ることで住宅の立地の適正化が効果的に進むよう、福祉、子育て、医療、商業等の都市機能を誘導・集約する都市の拠点となる区域。

出典： 柏市立地適正化計画資料を一部加工

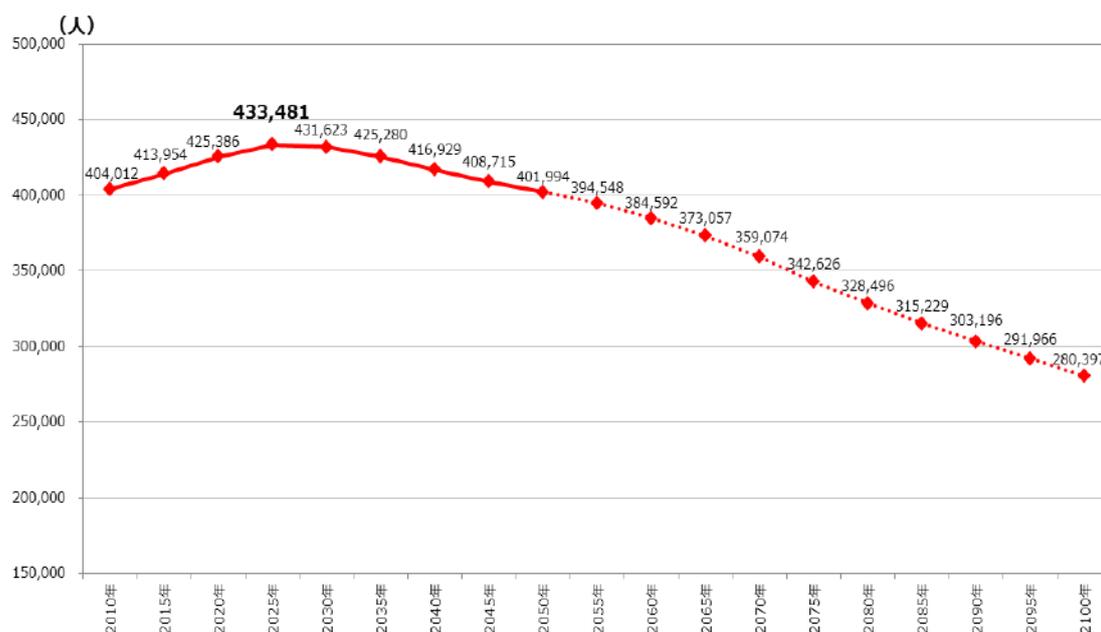
図 2-7 居住誘導区域と都市機能誘導区域

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

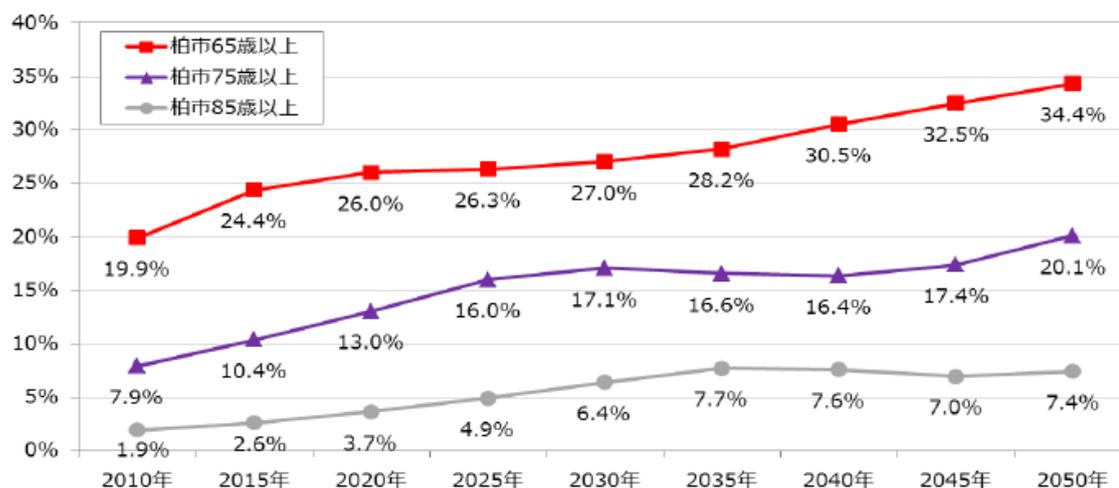
- 柏市の人口は、2025年の433,481人をピークに本格的な減少局面に入ることが見込まれています。2035年には425,280人とほぼ現在と同水準になり、2055年には40万人を割り込む見通しです。
- 65歳以上の人口割合の推移をみると、高齢者の割合が年々増加し、2015年と比較して2040年には6ポイント程度増加し、約31%となると予測されます。



※2018年10月1日時点の柏市の人口は424,322人となっています。

出典：柏市の将来人口推計（2018年4月）

図 2-8 柏市の人口の見通し

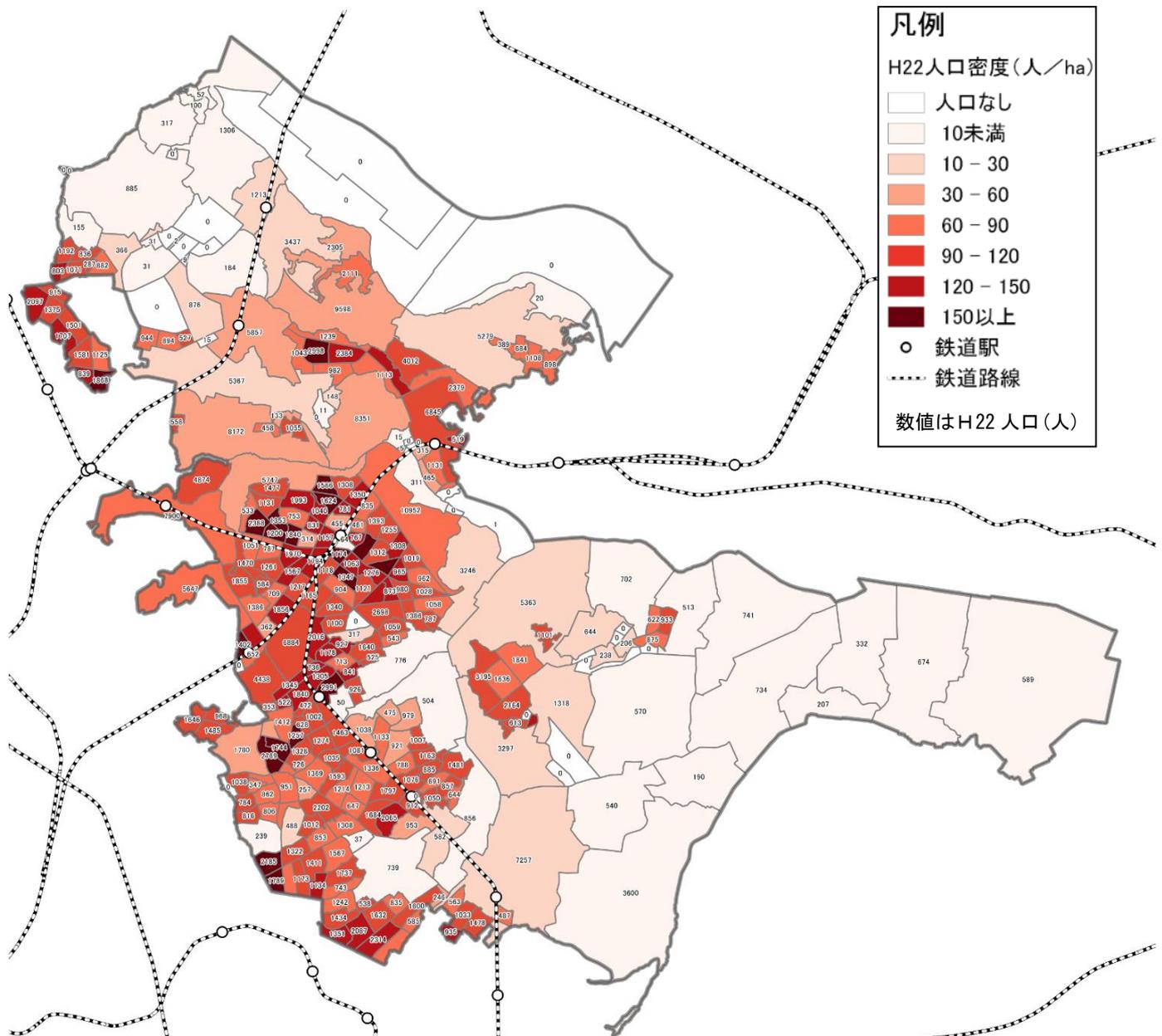


出典：柏市の将来人口推計（2018年4月）

図 2-9 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

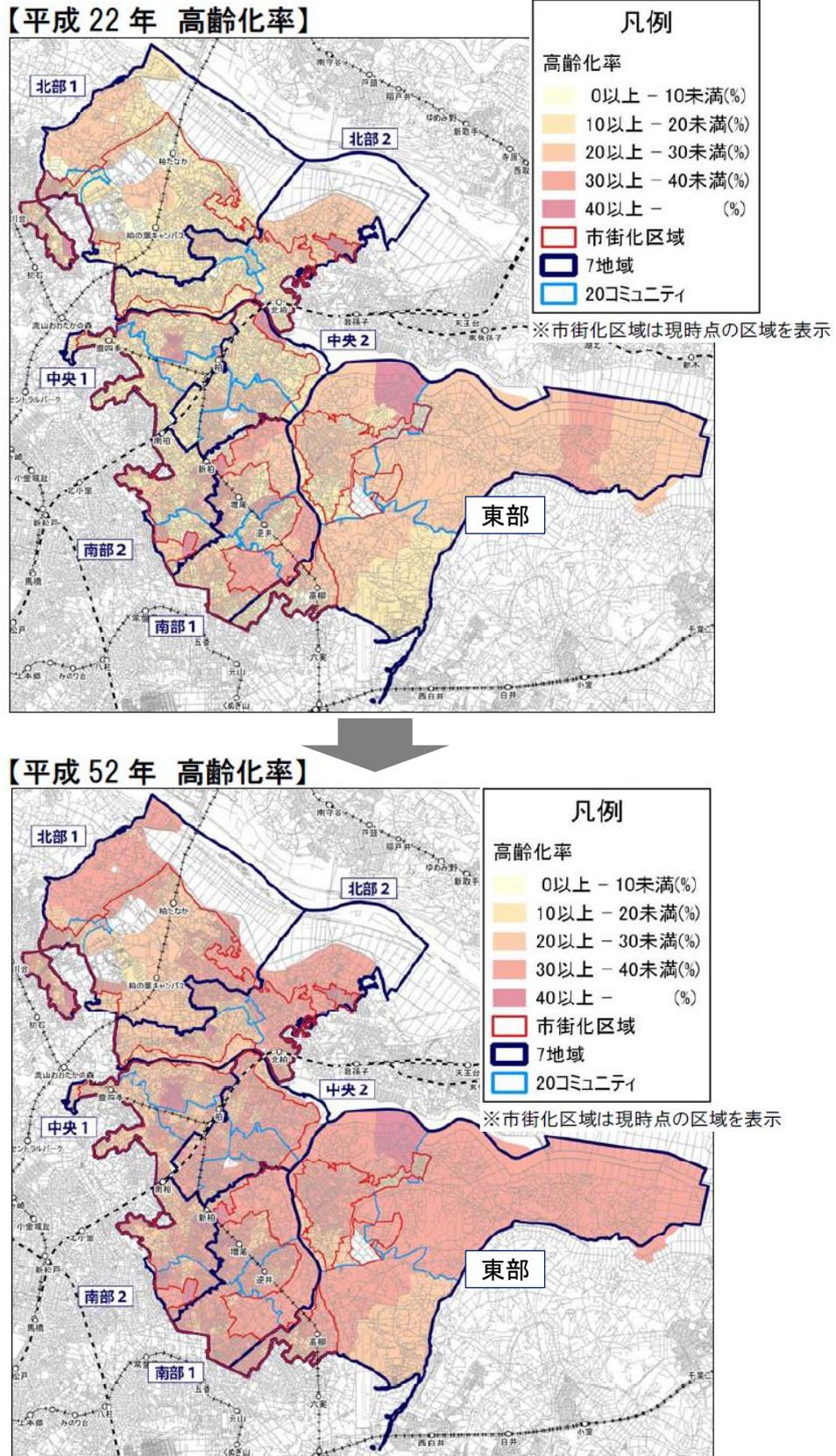
○中央地域や南部地域では人口密度が高くなっていますが、北部地域や東部地域では人口密度が低く 10 人/ha 以下の地域も多くなっています。



出典：柏市国勢調査結果報告書(2010年)より作成

図 2-10 柏市の地域別の人口と人口密度

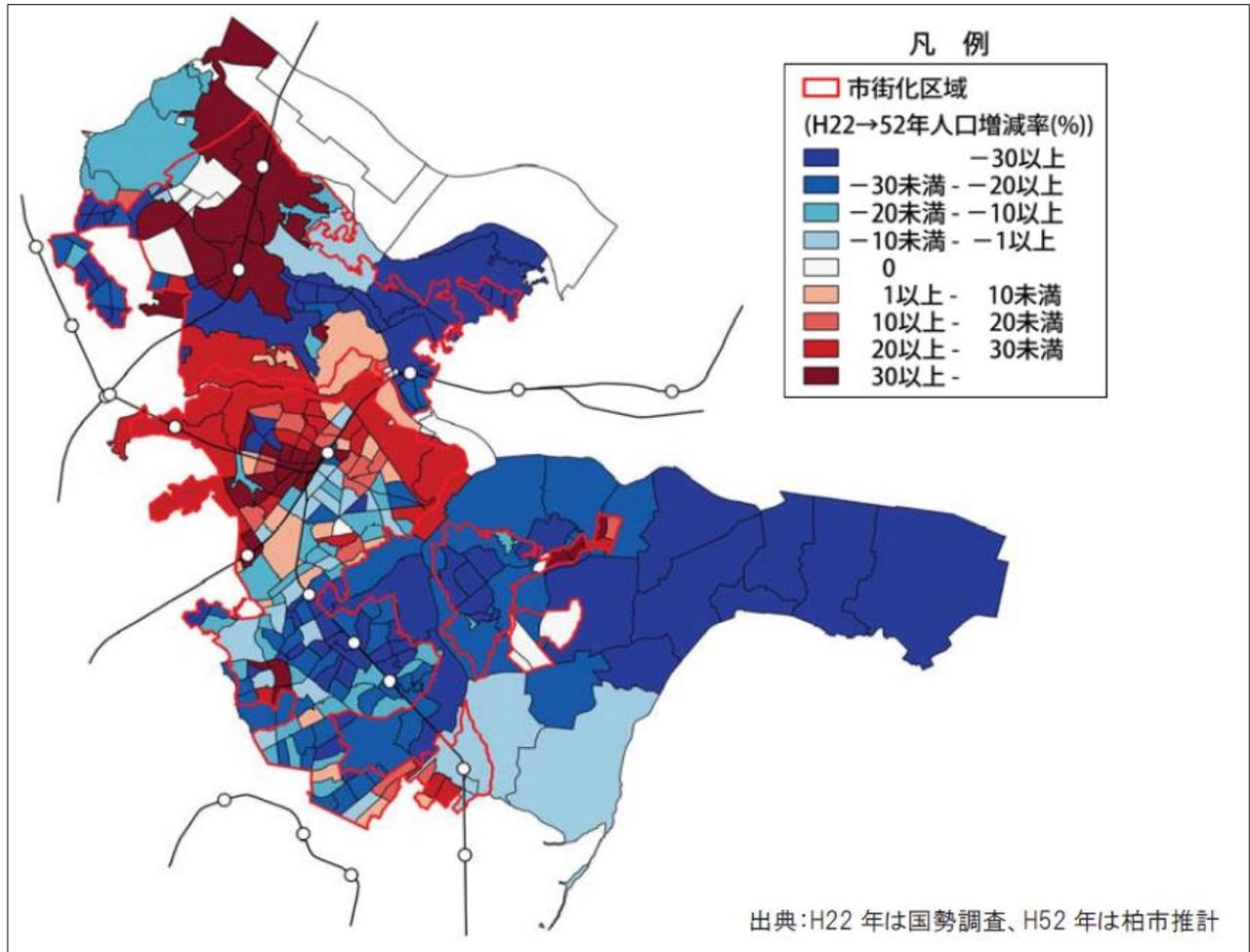
○将来の高齢化率をみると、特に東部地域において高齢化が進むことがわかります。平成 52 年(2040 年)には市の大部分において、高齢化率が 30%以上となると予測されます。



出典：第 1 回 柏市立地適正化計画策定検討会議資料（一部加工）

図 2-11 高齢化率の変化(H22(2010 年)→H52(2040 年))

○町丁目別に、平成 22 年(2010 年) (実績値) から平成 52 年(2040 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、柏駅周辺等であり、一方、南部地域及び東部地域では、人口減少を示しています。



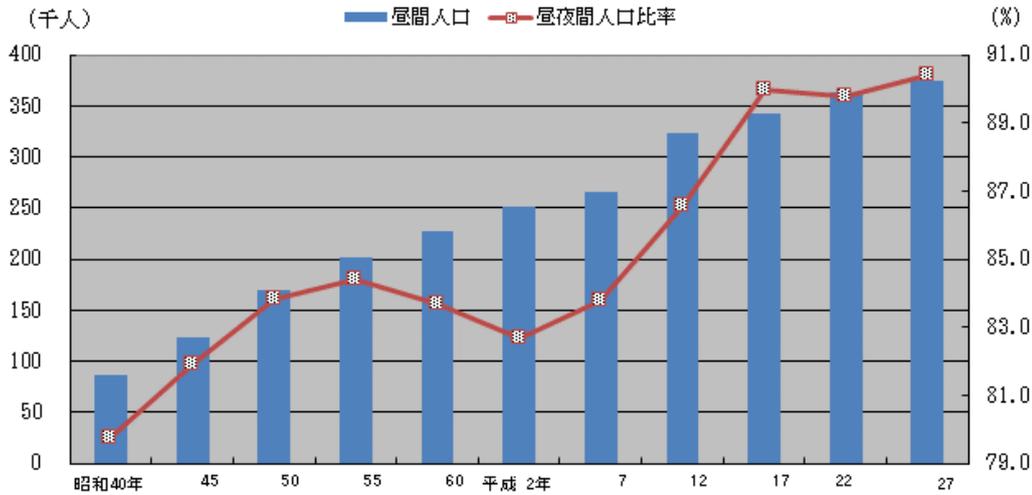
出典：柏市立地適正化計画(2018年4月)

図 2-12 平成 22 年(2010 年)から平成 52 年(2040 年)の地区別人口増減率(町丁目別)

○昭和 40 年(1965 年)以降、昼間人口は増加しており、また昼夜間人口比率※は平成 17 年度(2005 年度)をピークに横ばいであるため、夜間人口も増加していることがわかります。

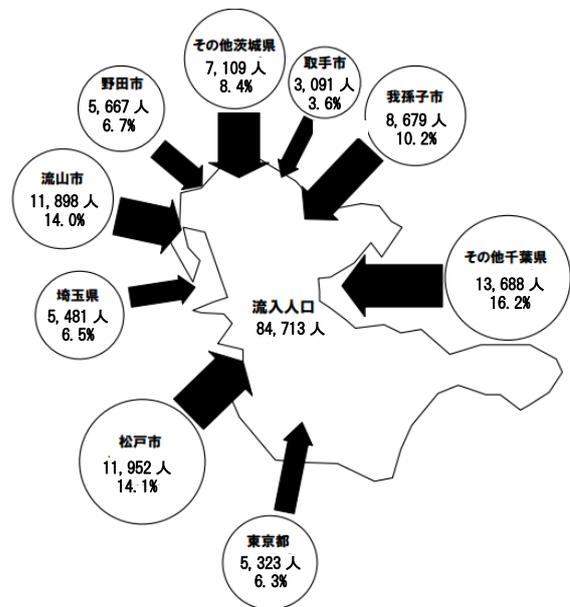
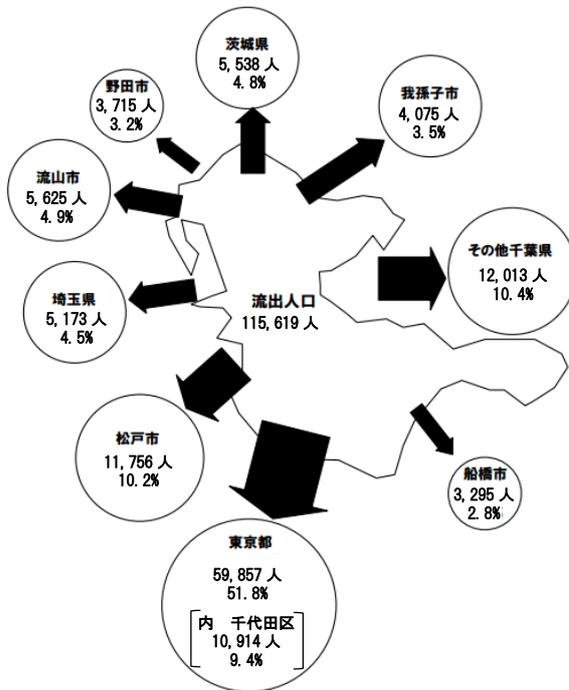
○流出人口は約 11 万 6 千人であり、特に東京都への流出が多くなっています。一方で千葉県内他市や茨城県等からの流入人口も約 8 万 5 千人と多く、市外から多くの人々が来訪しています。

※昼夜間人口比率：夜間人口 100 人あたりの昼間人口の割合のこと。



出典：H27 国勢調査データから転記

図 2-13 柏市の昼間人口と昼夜間人口比率

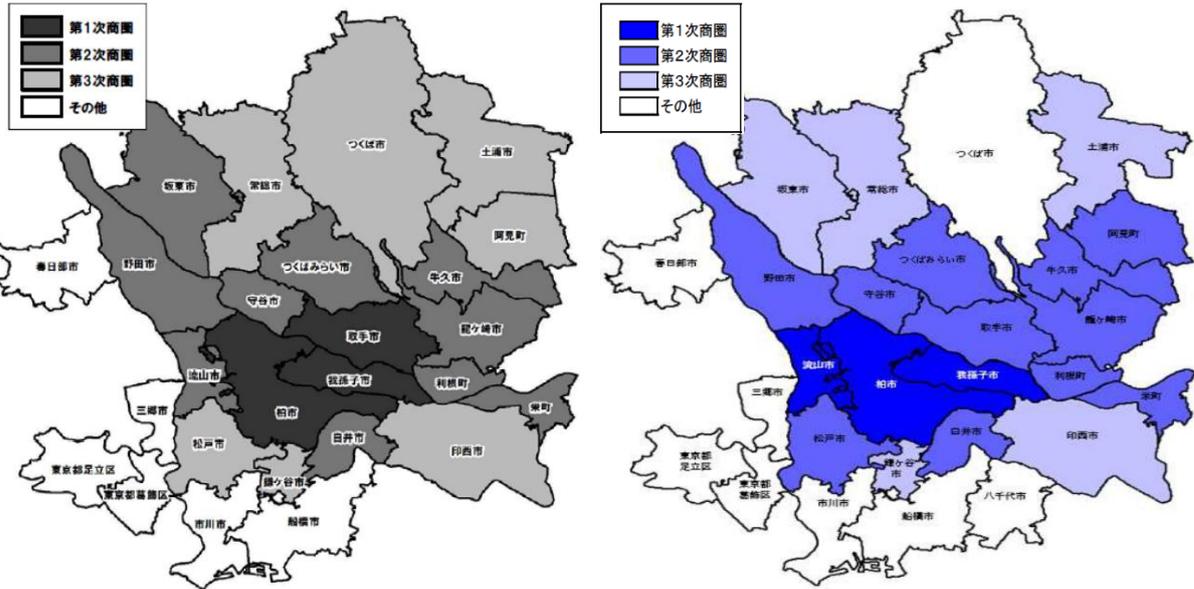


出典：H27 国勢調査データにより作図

図 2-14 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

図 2-15 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。
- しかし、平成 23 年度(2011 年度)の調査では柏市の商圈は 17 市 3 町でしたが、平成 28 年度(2016 年度)はつくば市が外れ 16 市 3 町となり、又、商圈人口も全体で約 15 万人減少して、約 237 万人となっており、柏市の吸引力が減少傾向にあることが窺えます。
- 来訪者の交通手段は、鉄道の割合が約 5 割、次いで自家用車の割合が約 4 割と高くなっています。



出典：第 2 期柏市中心市街地活性化基本計画（2014 年 4 月）、
柏市商業実態調査報告書（2017 年 3 月）

図 2-16 柏市商圈人口の状況(左：2011 年度調査、右：2016 年度調査)

柏駅周辺を訪れる際の交通手段【男女別・年代別】（複数回答）

	全体	女性						男性					
		全体	10・20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代以上	全体	10・20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代以上
徒歩	30.9	28.0	20.3	28.8	28.0	29.7	32.2	33.5	21.4	29.1	35.5	37.3	32.4
自転車	14.8	16.7	11.9	14.4	22.7	17.8	14.9	13.0	10.7	16.3	10.2	13.4	8.1
バイク	0.8	0.7	1.7	0.0	1.5	0.0	1.1	1.0	0.0	0.0	1.8	0.7	0.0
電車	53.7	59.2	66.1	62.9	58.3	53.5	49.4	48.7	71.4	54.7	43.4	46.3	54.1
バス	11.3	13.9	10.2	16.7	10.6	16.8	5.7	9.0	3.6	9.3	12.0	8.2	13.5
タクシー	1.0	1.3	3.4	0.8	1.5	1.0	1.1	0.8	0.0	0.0	1.8	0.0	0.0
自家用車	36.3	33.6	33.9	33.3	27.3	38.6	48.3	38.7	42.9	44.2	33.1	35.1	43.2
その他	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0
有効回答数	962	461	59	132	132	101	37	501	28	86	166	134	87
割合の順位		1	2	3									

出典：柏市商業実態調査報告書（2017 年 3 月）

図 2-17 来訪者の交通手段

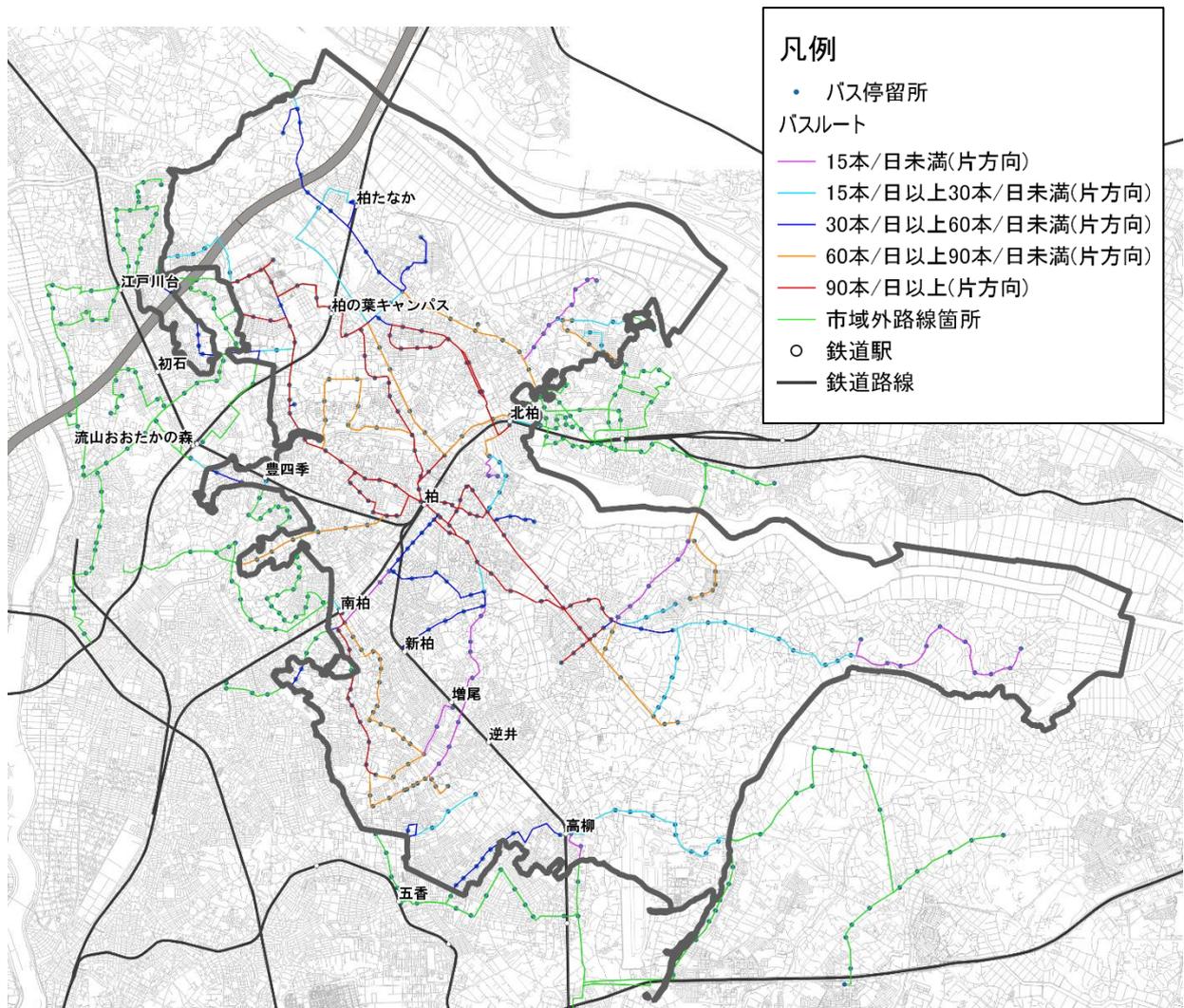
※ 商圈人口：特定市区町村の顧客吸引力が及ぶ範囲であって、その需要の一定割合が常時特定市区町村における買物として実現している地域の人口

2.3 公共交通の現状

地域公共交通網形成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されています。
- バス交通の運行状況を見ると、柏駅を中心に放射状に広がっており、柏駅に接続する路線では 1 日あたりの運行本数が片方向で 90 本/日以上（10 分間隔程度）と運行本数が多くなっています。
- 一方で、柏市南部地域及び東部地域では、1 日あたりの運行本数が片方向で 15 本/日（1 時間に 1 本）未満の場所も多くあり、また路線密度も低くなっています。



第3回 柏市立地適正化計画策定検討会議資料(一部加工)

図 2-18 現在のバス路線及び運行本数

○路線バスの運行が少ない南部地域・東部地域において、柏市で「かしわ乗合ジャンボタクシー」と「予約型相乗りタクシー「カシワニクル」」の運行によりバス路線網を補完しています。

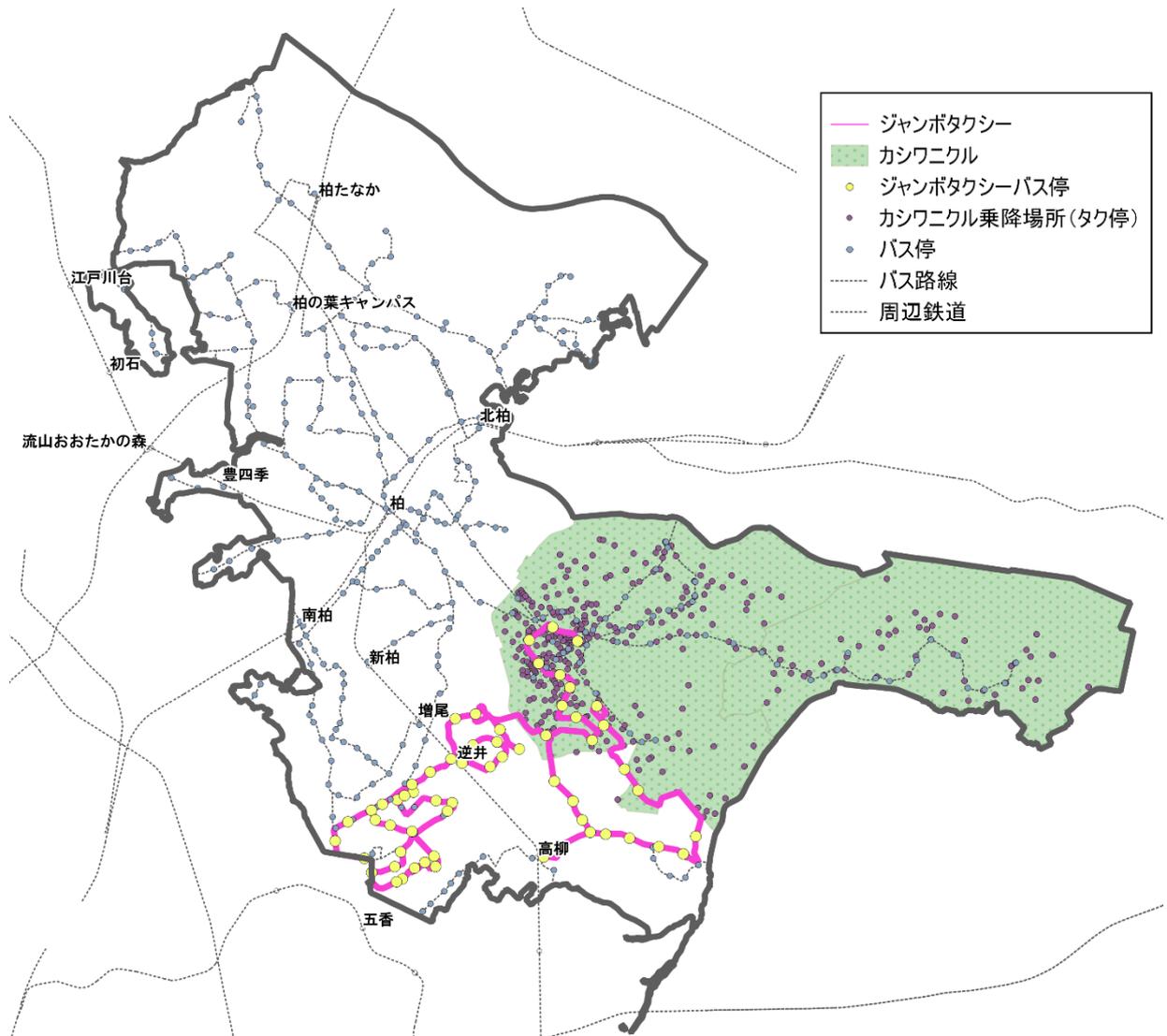


図 2-19 かしわ乗合ジャンボタクシー・カシワニクル路線図

<かしわ乗合ジャンボタクシー>

運行開始：

(南増尾・逆井) 平成 17 年(2005 年)9 月 2 日)

(沼南) 平成 19 年(2007 年)11 月 23 日)

車両数：4 台

運行路線(系統) H27.10 現在 (2015 年 10 月)



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

- ・ 定時定路線で毎日運行(但し、12 月 29 日～1 月 3 日は運休)
- ・ 運賃は大人 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(南部老人福祉センター、逆井駅東口(南増尾・逆井コース⇔沼南コース)、コープ前(南増尾コース⇔沼南コース))



図 2-20 かしわ乗合ジャンボタクシー運行エリア

<予約型相乗りタクシー「カシワニクル」>

運行開始：

平成 25 年(2013 年)1 月 15 日

車両数：2 台



A 区域：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，藤ヶ谷の一部（国道 16 号の北東（手賀沼）側のみ）

B 区域：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

区域外におけるその他の乗降場所：東武野田線逆井駅，ケアハウス沼南の里

※A・B区域を出発又は目的地とする場合のみ利用可

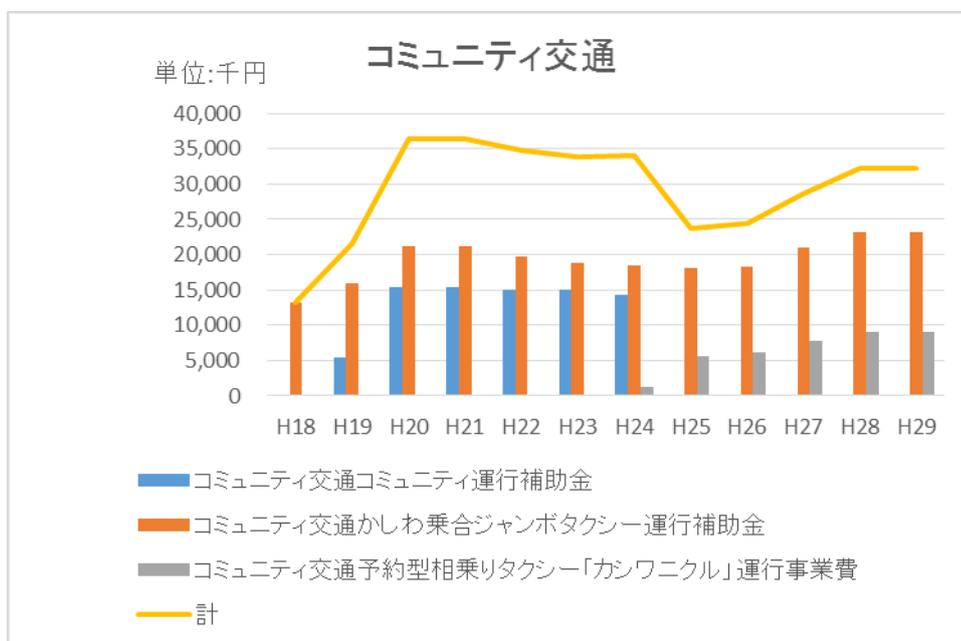
- ・ 月曜日～土曜日（日曜日・祝日及び 12 月 29 日～1 月 3 日は運休）の運行
- ・ 運行時間は午前 8 時 30 分～午後 7 時（最終降車）
- ・ 事前に会員登録が必要
- ・ 利用の 1 時間前までに予約センターに電話を掛け、利用日時と乗降場所を伝え予約
- ・ 乗降場所は区域内指定箇所その他、東武アーバンパークライン逆井駅、ケアハウス沼南の里



図 2-21 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、コミュニティバスを運行していた平成 24 年(2012 年)までは年間 3,500 万円程度の負担がありましたが、平成 24 年(2012 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」の運行に切り替えたため、財政負担は減少しています。
- かしわ乗合ジャンボタクシーの補助金は、平成 21 年度(2009 年度)以降は減少傾向にありましたが、平成 27 年度(2015 年度)には車両の刷新を行ったこと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(2013 年度)以降増加しています。



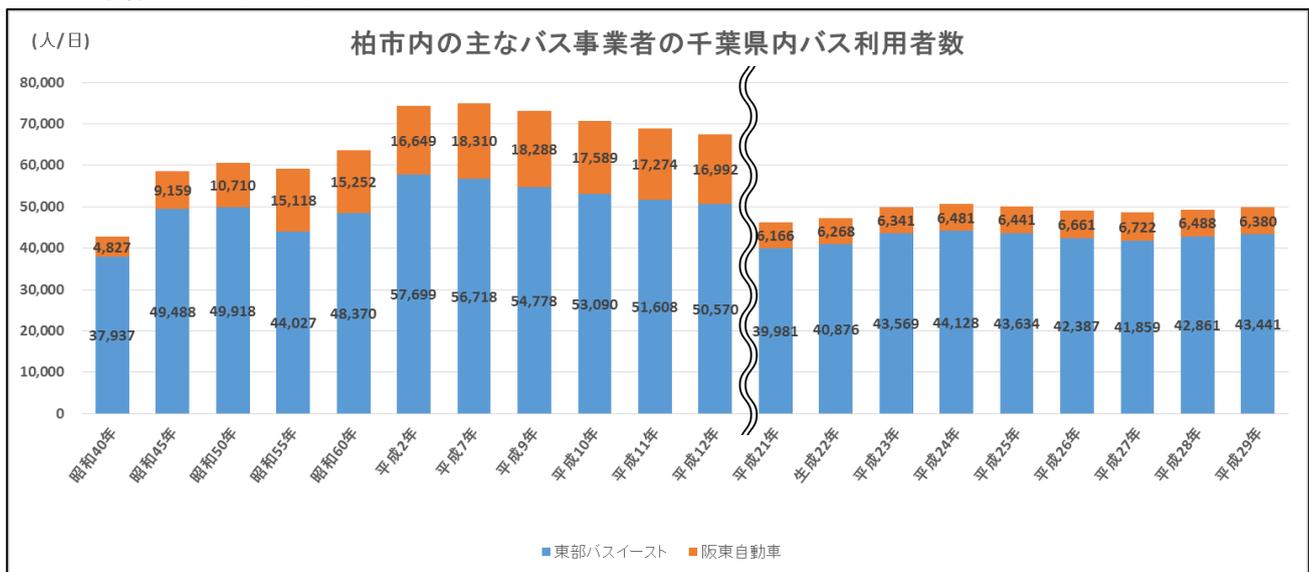
(コミュニティバスは平成 25 年(2013 年)3 月で廃止・予約型相乗りタクシー「カシワニクル」は平成 25 年(2013 年)1 月 15 日より運行開始)

図 2-22 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

- 柏市内を運行する主なバス事業者の事業者全体での1日あたりのバス利用者数は、平成7年度(2015年度)をピークに減少しており、平成21年(2009年)から平成24年(2012年)は僅かに増加しているものの、その後はほぼ横ばいとなっています。
- 一方、コミュニティ交通をみると、かしわ乗合ジャンボタクシーの利用者数は、近年は横ばいとなっています。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(2013年度)から平成29年度(2017年度)で3.9倍程度に増加しています。

<路線バスの利用状況>



出典：柏市総合交通計画(2010年3月)(一部加工)

図 2-23 柏市内の主なバス事業者の千葉県内バス利用者数
(昭和40年(1965年)～平成29年(2017年))

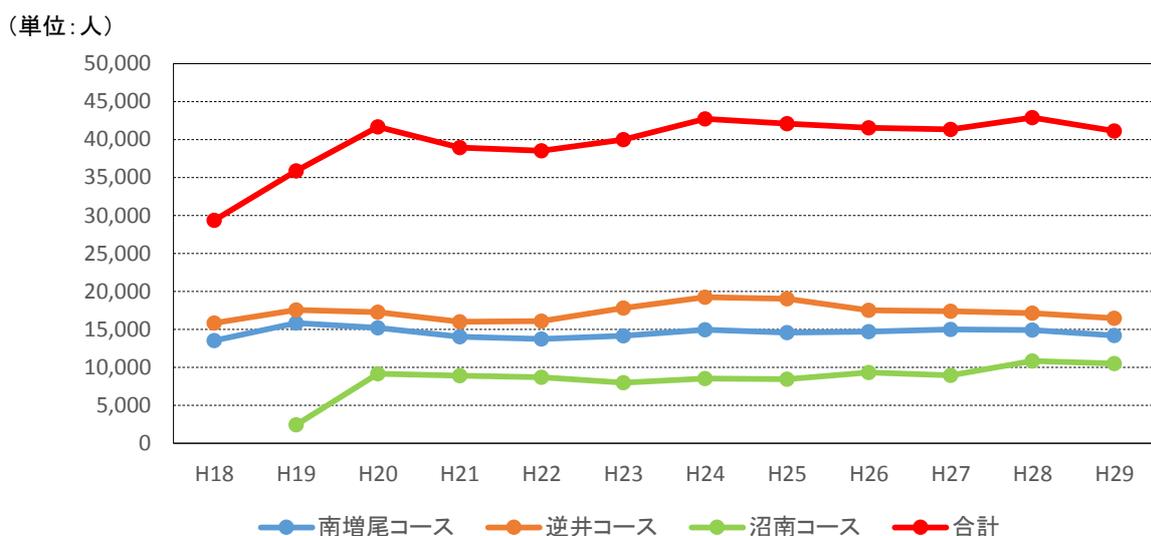
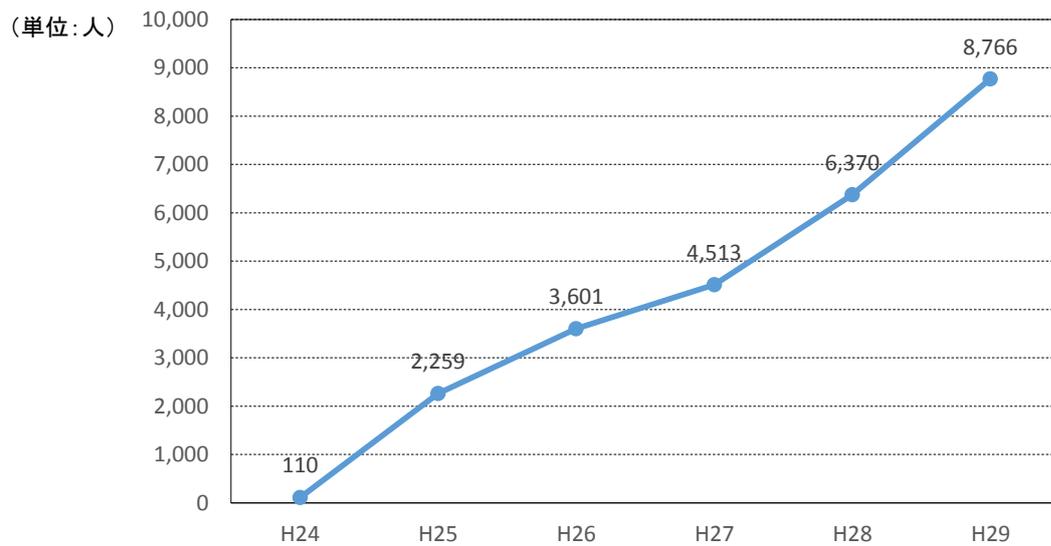


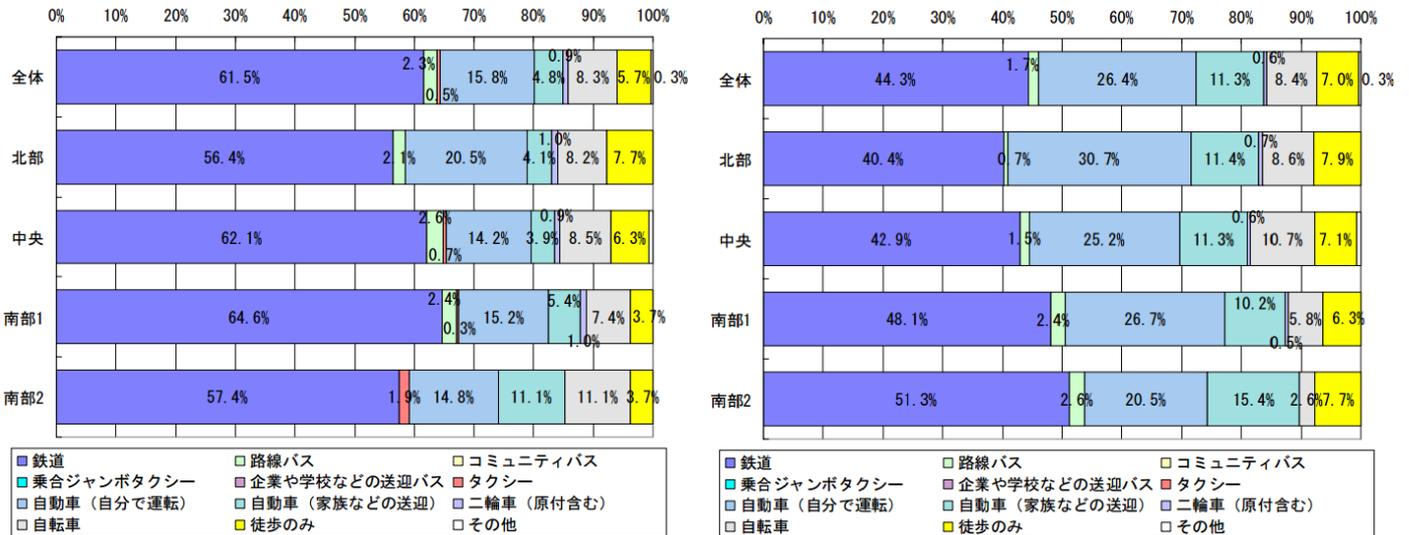
図 2-24 かしわ乗合ジャンボタクシーの利用者数



(平成 24 年度(2012 年度)は運行開始の平成 25 年(2013 年)1 月 15 日から
平成 25 年(2013 年)3 月 31 日までの約 3 ヶ月間の実績)

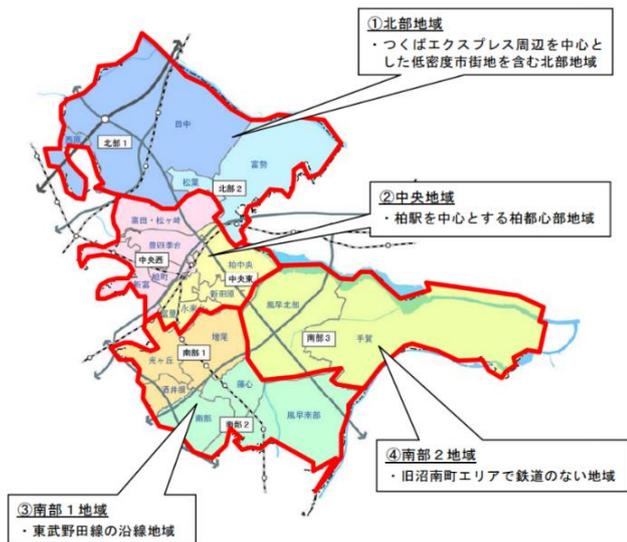
図 2-25 予約型相乗りタクシー「カシワニクル」の利用者数

- 交通機関別の利用状況をみると、平日はどの地域も鉄道利用が 60%程度であり、自動車の利用は 15%程度となっています。一方で休日の鉄道の利用は 45%程度、自動車の利用が 25%程度となっており、自動車の割合が高くなっています。
- 地域別にみると、南部 2 地域において、家族などの送迎による自動車での移動は他の地域では平日 5%程度・休日 10%程度であるのに対して、平日 11%・休日 15%と多くなっています。



出典：柏市総合交通計画(2010年3月)

図 2-26 交通機関分担率(左:平日 右:休日)



<調査方法>

- ・柏市総合交通計画策定にあたって行った「市民の交通に関する意識アンケート調査」の集計結果。
- ・普段外出する場合の行動について、鉄道利用の有無を確認したうえで利用しない場合の交通手段を確認。

調査地域 柏市全域

調査対象 市内在住の 16 歳以上の男女 4,000 人

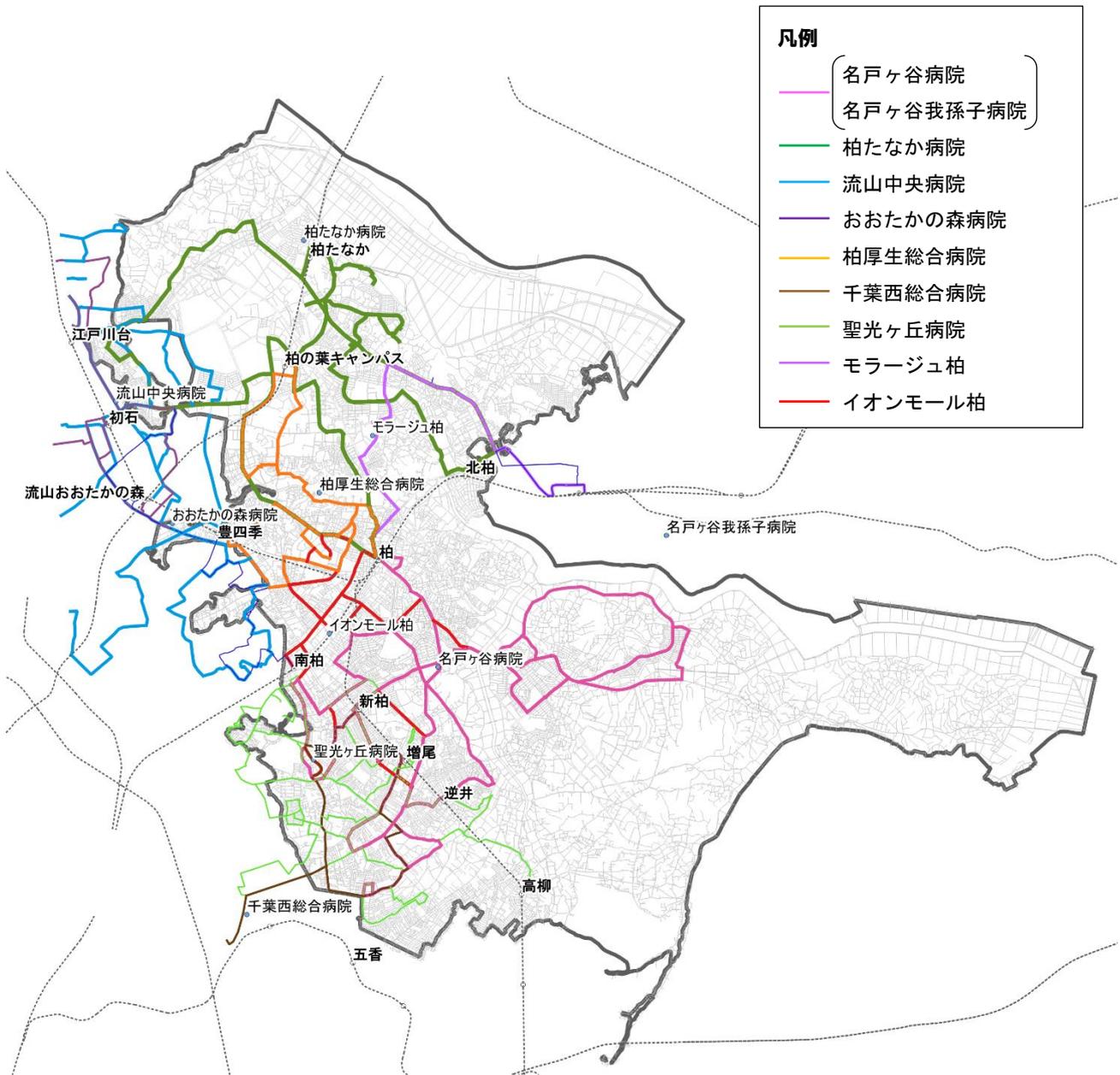
抽出方法 住民基本台帳から無作為抽出

調査方法 郵送による配布、回収

調査実施期間 2009年2月21日(土)～2009年3月2日(月)

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、病院や商業施設への交通手段として、市内で 10 路線が運行されています。



出典：各社ホームページより作成

図 2-27 企業バスの路線図

2.3.5 交通結節点の状況

● 柏駅

- 柏市の玄関口として、魅力ある空間づくりや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、広場外における客待ちタクシー待機列の解消とともに、車道側からタクシーに乗車している現在の運用を改善する必要があります。
- 柏駅西口では、駅前広場の交通動線が不適切であることから、改善する必要があります。



図 2-28 柏駅前バス乗り場案内

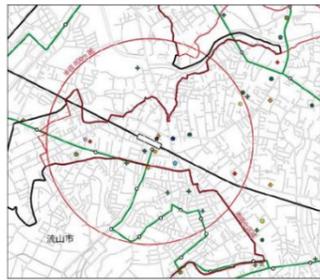


図 2-29 柏駅駅前広場周辺の状況
(左: 柏駅西口駅前広場、右: 柏駅東口タクシー乗り場)

○東武アーバンパークラインの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。また、バス路線が駅の片側にしか接続していません。
 ○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継場が整備されているものの、周辺施設は充実しておらず、利便性が低いいため、今後ふれあい交流拠点にふさわしい拠点の整備が必要です。

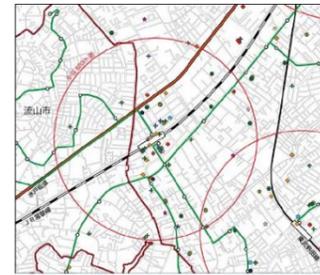
豊四季駅（東武アーバンパークライン）

南口はロータリーがありバスが接続しているが、北口はバスが乗り入れるには駅前広場が狭隘な状況となっており、一般車両の乗降場はあるもののバス停は設置されていない。



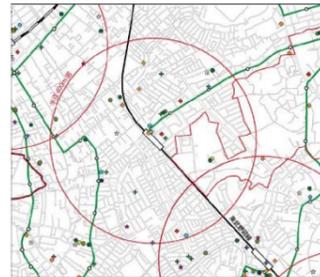
南柏駅（JR常磐線）

東西ともに駅前広場が整備されており、バスも接続している。



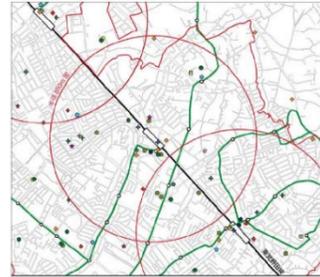
新柏駅（東武アーバンパークライン）

東口はロータリーがありバスが接続しているが、西口には駅前広場が無く、バスが接続していない。



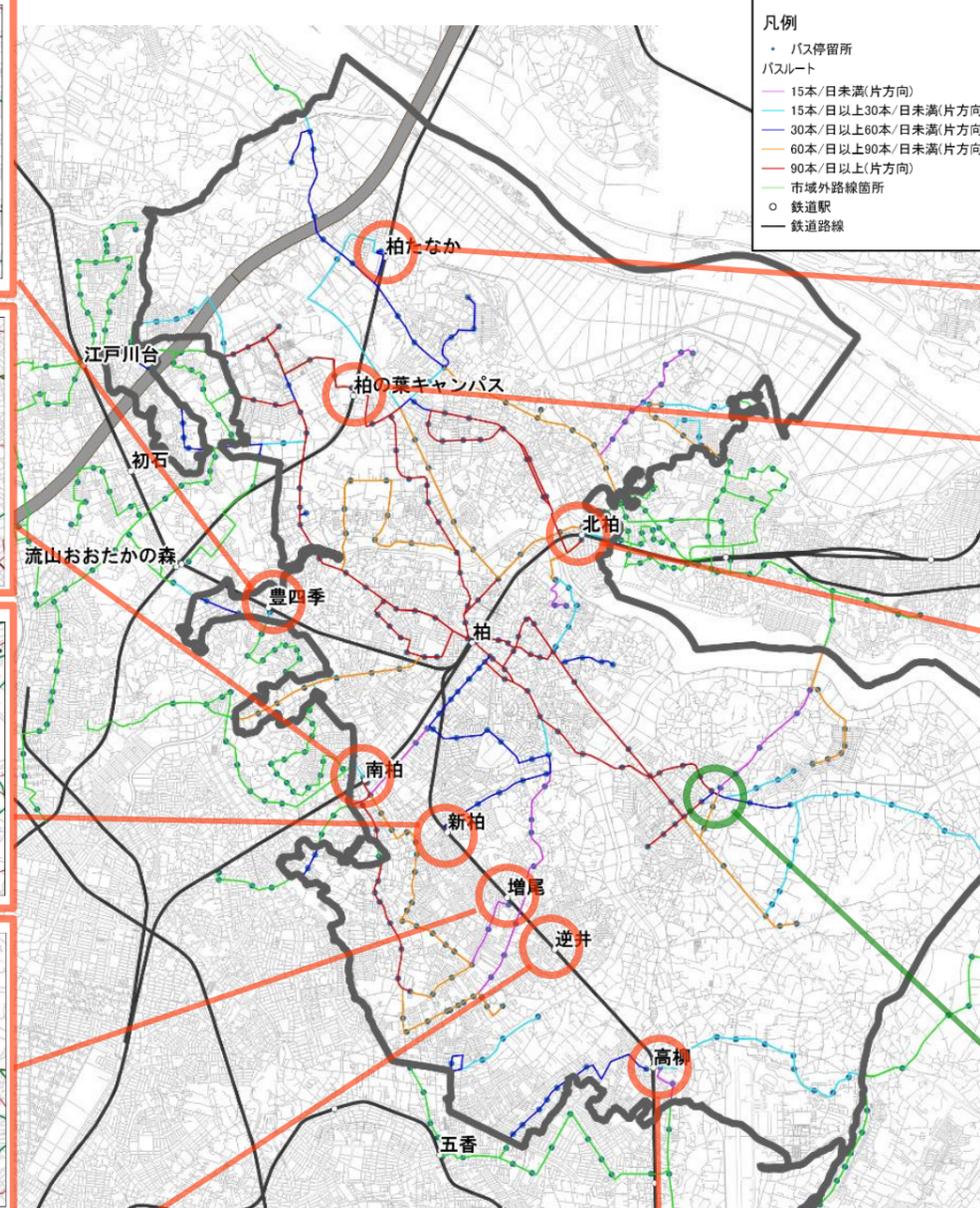
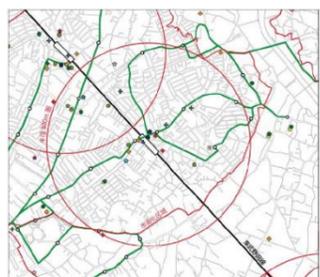
増尾駅（東武アーバンパークライン）

西口にはロータリーがありバスが接続しているが、東口は駅前広場が無く、バスが接続していない。



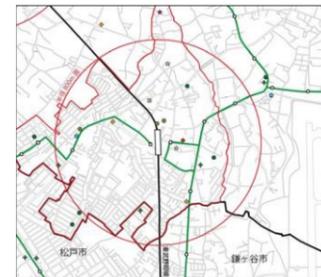
逆井駅（東武アーバンパークライン）

東西ともにバスは接続しているが、西口は駅前広場が整備されていない。



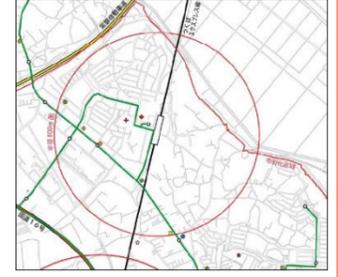
高柳駅（東武アーバンパークライン）

東西ともにバスの接続はされているが、東口は駅前広場が狭隘でバス停も遠い。



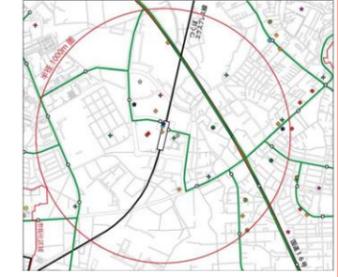
柏たなか駅（つくばエクスプレス）

東西ともに駅前広場が整備されているが、東口はバス路線がない。



柏の葉キャンパス駅（つくばエクスプレス）

東西ともに駅前広場が整備されており、バス路線も運行している。西口に商業施設も多く商業の拠点にもなっている。



北柏駅（JR常磐線）

南北ともにバスは接続している。南口は駅前広場が整備されているものの、北口は土地地区画整理事業中であったため、暫定の駅前広場となっている。



【乗継拠点】沼南庁舎

柏市東部地域と柏駅、逆井駅、高柳駅をつなぐ乗継拠点である。

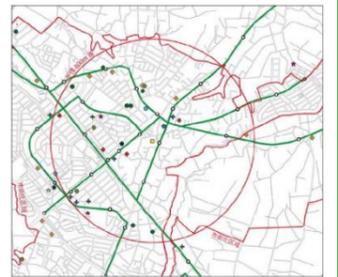


図 2-30 交通結節点の状況

出典：第1回柏市立地適正化計画策定検討会議資料（一部加工）

○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 2-31 柏駅周辺の施設およびバス停案内（現況）



図 2-32 柏駅西口におけるバス停でのバスロケーションシステムによる到着時刻案内

2.3.6 道路交通の状況

- 道路の混雑状況を見ると、国道 6 号、国道 16 号、県道 7 号、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、バス遅延の原因となっていると考えられます。

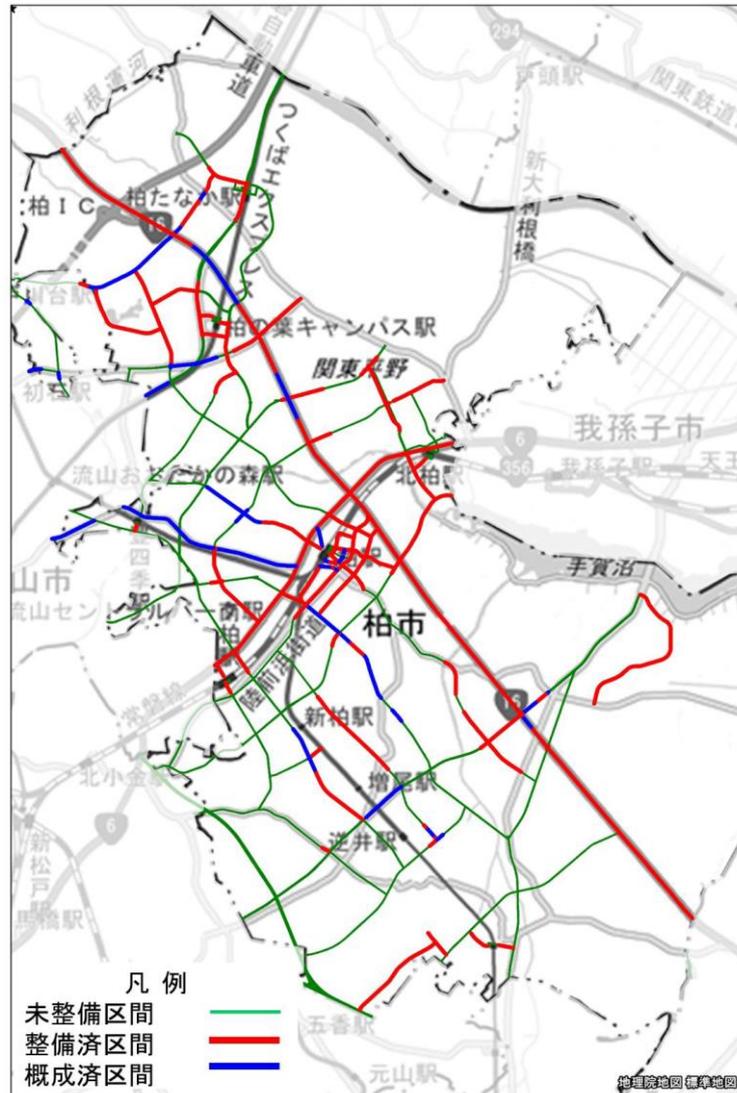
※混雑度：交通調査基本区間の交通容量に対する交通量の比のこと。



出典：道路交通センサス（2015年度）

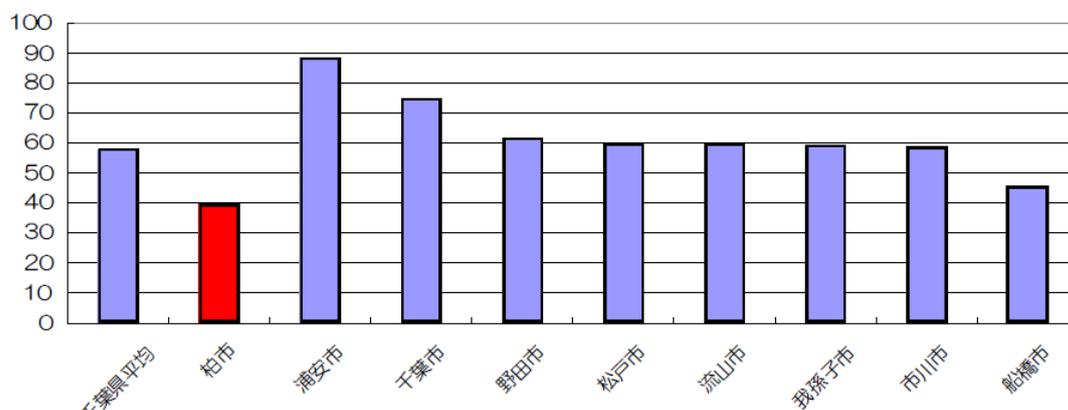
図 2-33 混雑度の状況

○渋滞が発生している一方で、都市計画道路の整備の割合は平成 27 年度時点（2017 年度末時点）で約 38%であり、千葉県内の他都市と比較しても低い水準です。



出典：第3次柏市都市計画道路整備プログラム(2017年6月)

図 2-34 都市計画道路整備状況(平成 29 年度)(2017 年度)



出典：第3次柏市都市計画道路整備プログラム(2017年6月)

図 2-35 他市と比べる柏市の都市計画道路整備率

2.3.7 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）の路線（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

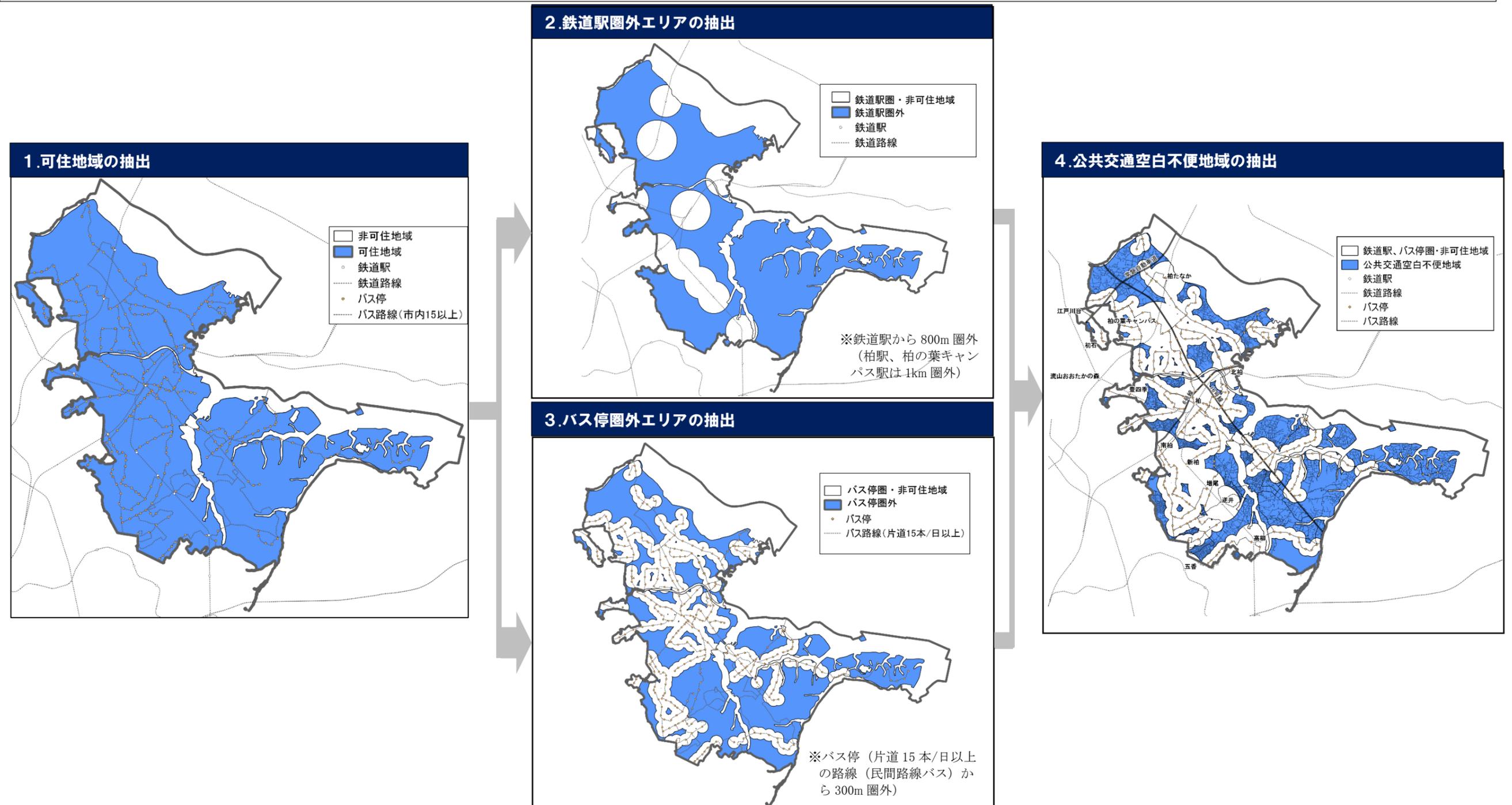


図 2-36 公共交通空白不便地域の抽出過程

○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。

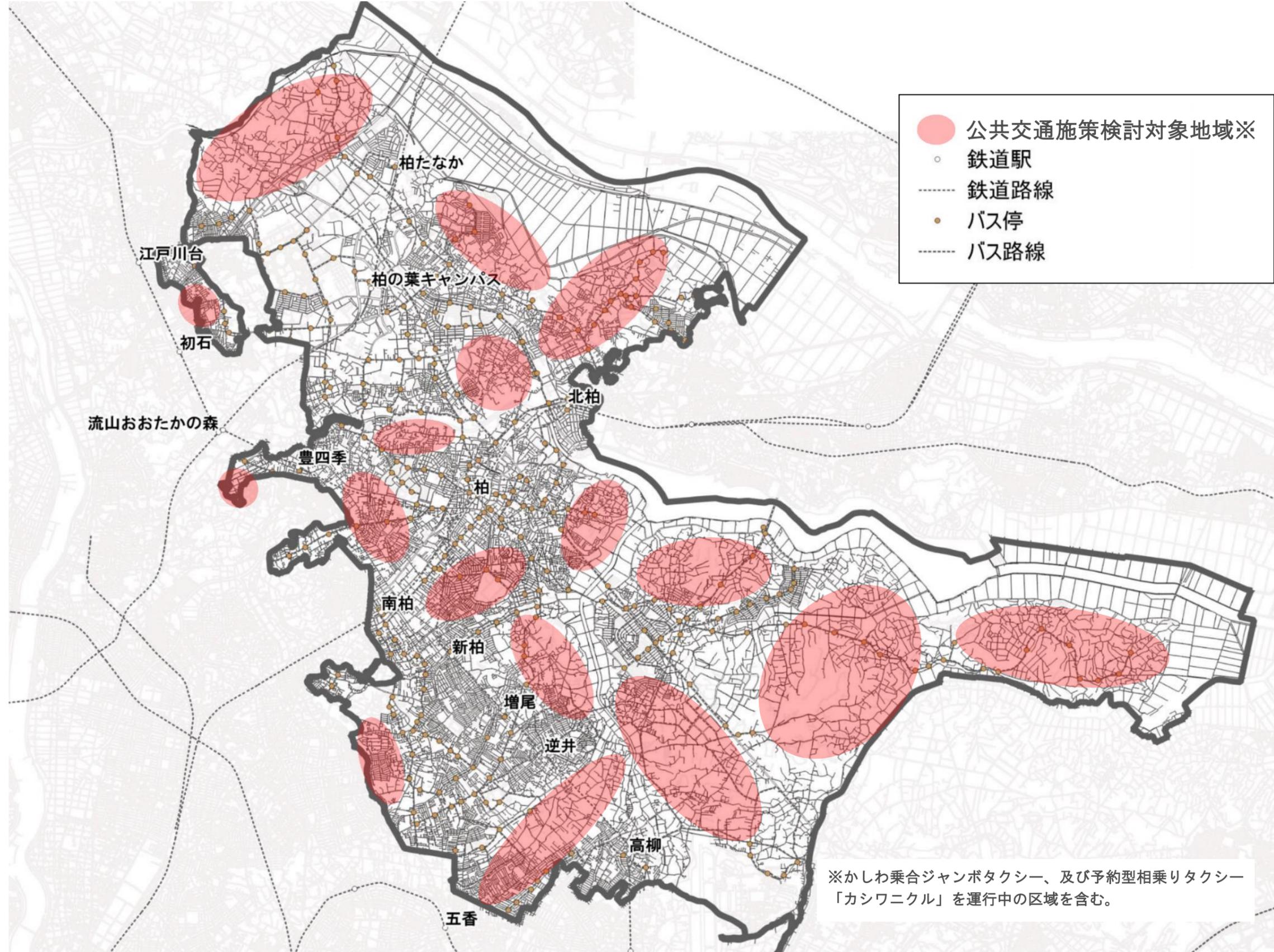


図 2-37 公共交通施策検討対象地域図

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。

2.4.1 人の移動状況

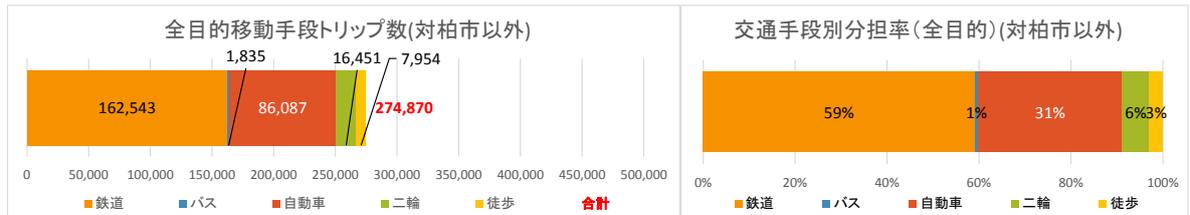
(1) 移動手段別トリップ数及び分担率の状況

- 市内での移動、市内から市外への移動の状況をみると、市内での移動が多く市外への移動の1.6倍になっています。
- 市内移動の代表交通手段は自動車の割合が最も高く37%、次いで徒歩が33%、バスの割合が3%となっています。一方、市外への移動をみると、鉄道の割合が最も高く59%、次いで自動車が31%となっています。

<柏市内移動>



<柏市外への移動>

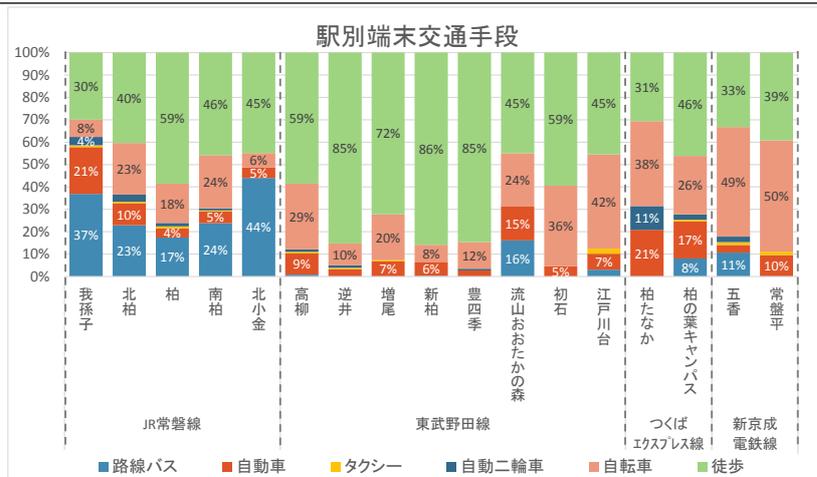


出典：東京都市圏パーソントリップ調査(2008年度)

図 2-38 移動手段別トリップ数及び分担率の状況

(2) 駅利用者の端末交通手段

- JR 常磐線の駅では路線バスの利用が20~40%程度と比較的高くなっていますが、一方でつくばエクスプレスの駅では自動車の割合が20%程度と高くなっています。

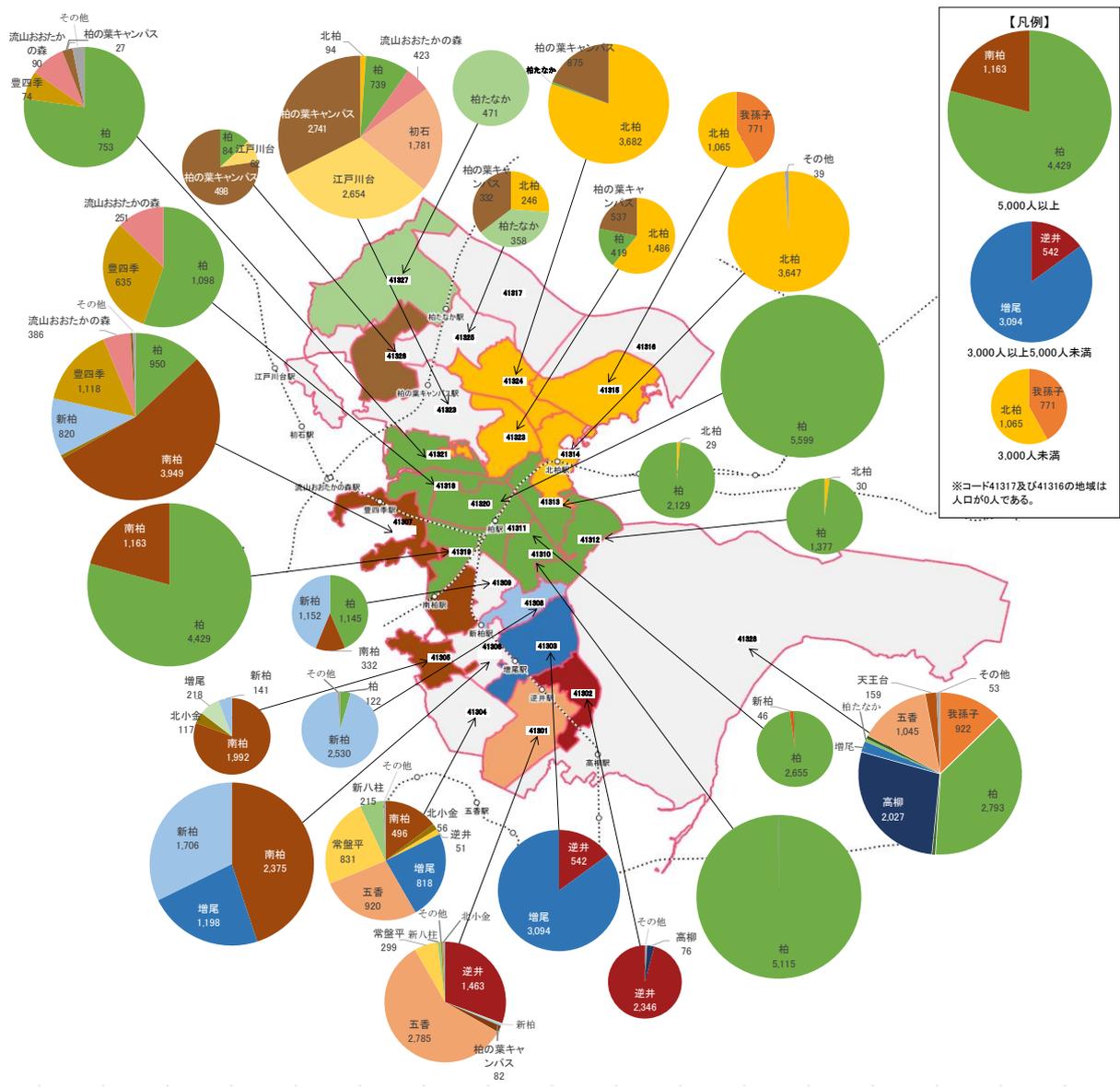


出典：東京都市圏パーソントリップ調査(2008年度)

図 2-39 柏市内居住者の駅端末トリップ(乗車・降車合計)

(3) 鉄道駅の利用<全交通手段>

○市内各地域の居住者の鉄道駅の利用状況をみると、北部地域、東部地域などでは利用する駅が分散しています。



※図面の塗りつぶしの色は、当該地域の居住者の50%以上が利用している鉄道駅

出典：大都市交通センサス（2010年度）

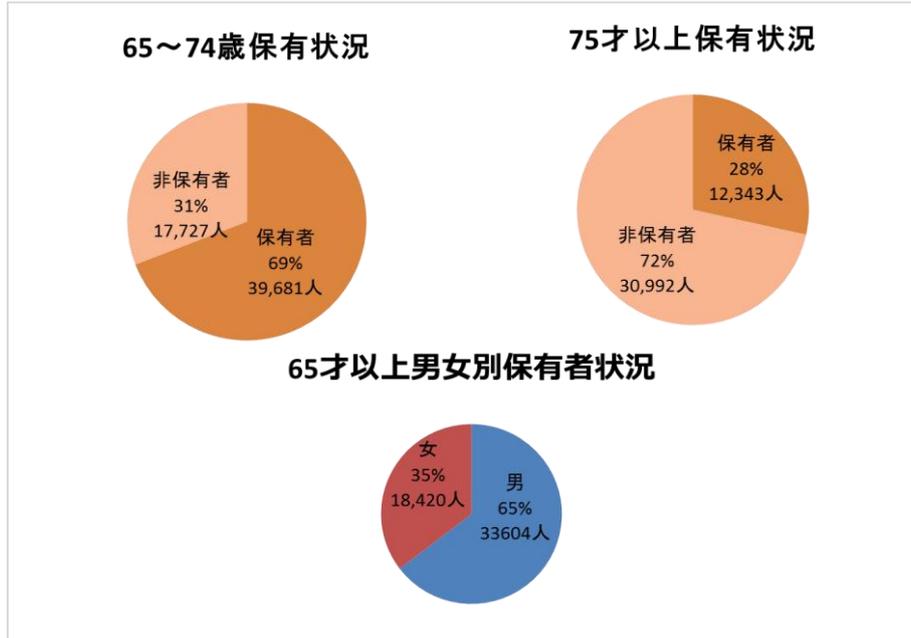
図 2-40 地域別鉄道駅利用状況(全交通手段)

【参考】

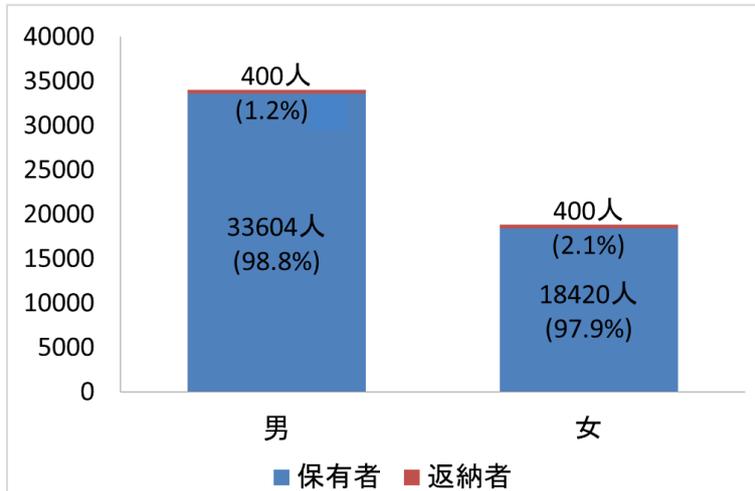
＜市内の高齢者の運転免許保有状況＞

- 高齢者の運転免許の保有状況は65～74歳で69%、75歳以上で28%です。
- 高齢者の運転免許の返納率は男性1.2%、女性が2.1%と低くなっています。

＜高齢者の運転免許保有状況＞



＜高齢者の運転免許返納状況＞



※運転免許保有者数は(2016.3.31)時点、返納者数は2015.4.1～2016.3.31時点の人数

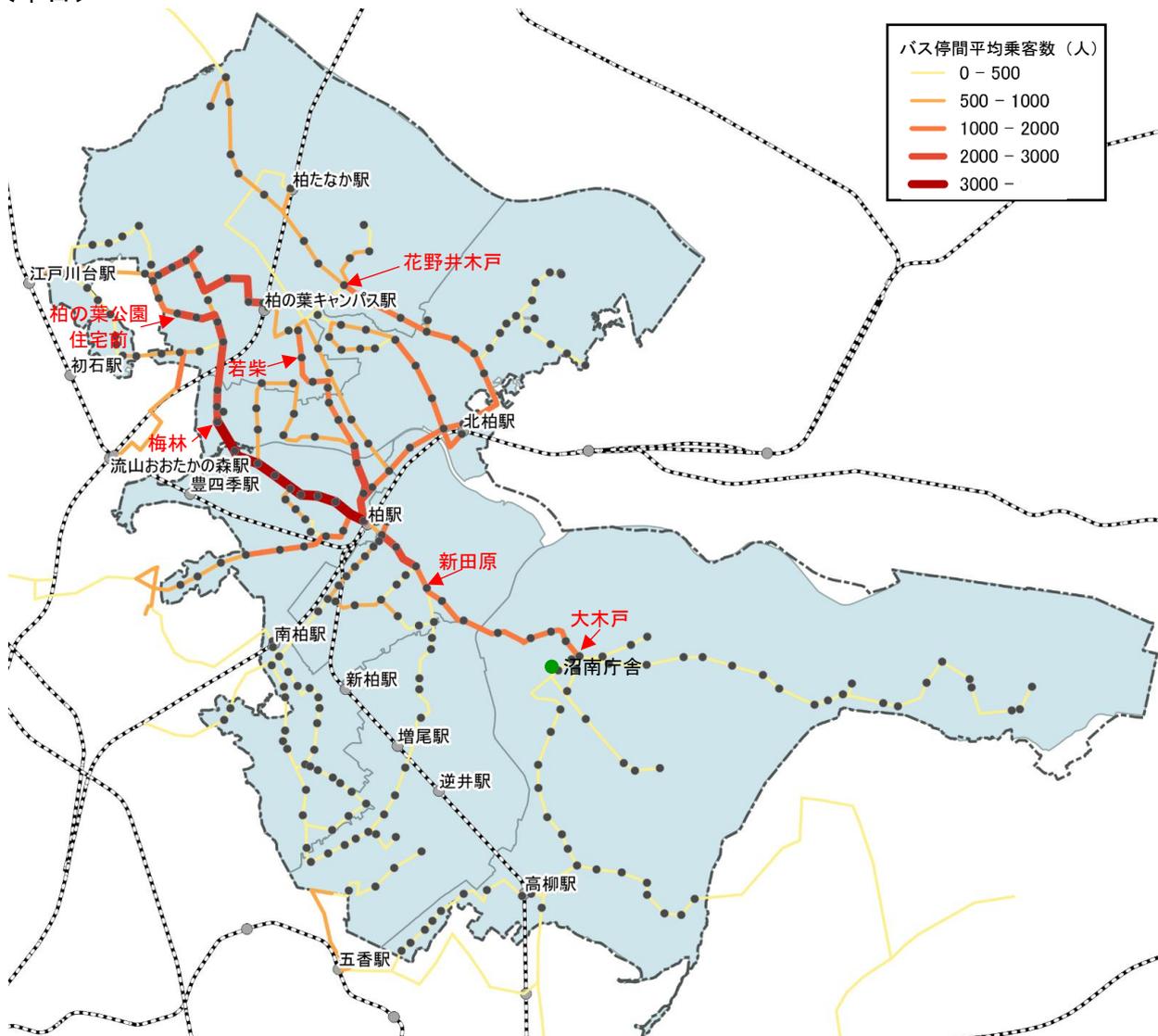
出典：柏警察調べ（2015年度）

2.4.2 バスでの移動状況

(1) バス停の乗客数

- 平日、休日別のバス停間の平均乗客数をみると、平日より休日のほうが全体的に乗客数は少なくなっています。また平日、休日ともに柏駅から北部地域への利用が多く、柏駅から離れるほど乗客数が少なくなっています。
- 平日の柏駅から柏の葉キャンパス駅方面の路線では、梅林まで 3,000 人以上、柏の葉公園住宅前まで 2,000 人以上の乗客数がありますが、休日では 3,000 人以上が柏第七小学校入口まで、2,000 人以上が梅林までとなっています。
- 北部地域に比べて東部地域及び南部地域では、平日と休日とでの乗客数に差が少なく、柏駅から沼南庁舎周辺まで 1,000 人以上の利用があります。

<平日>

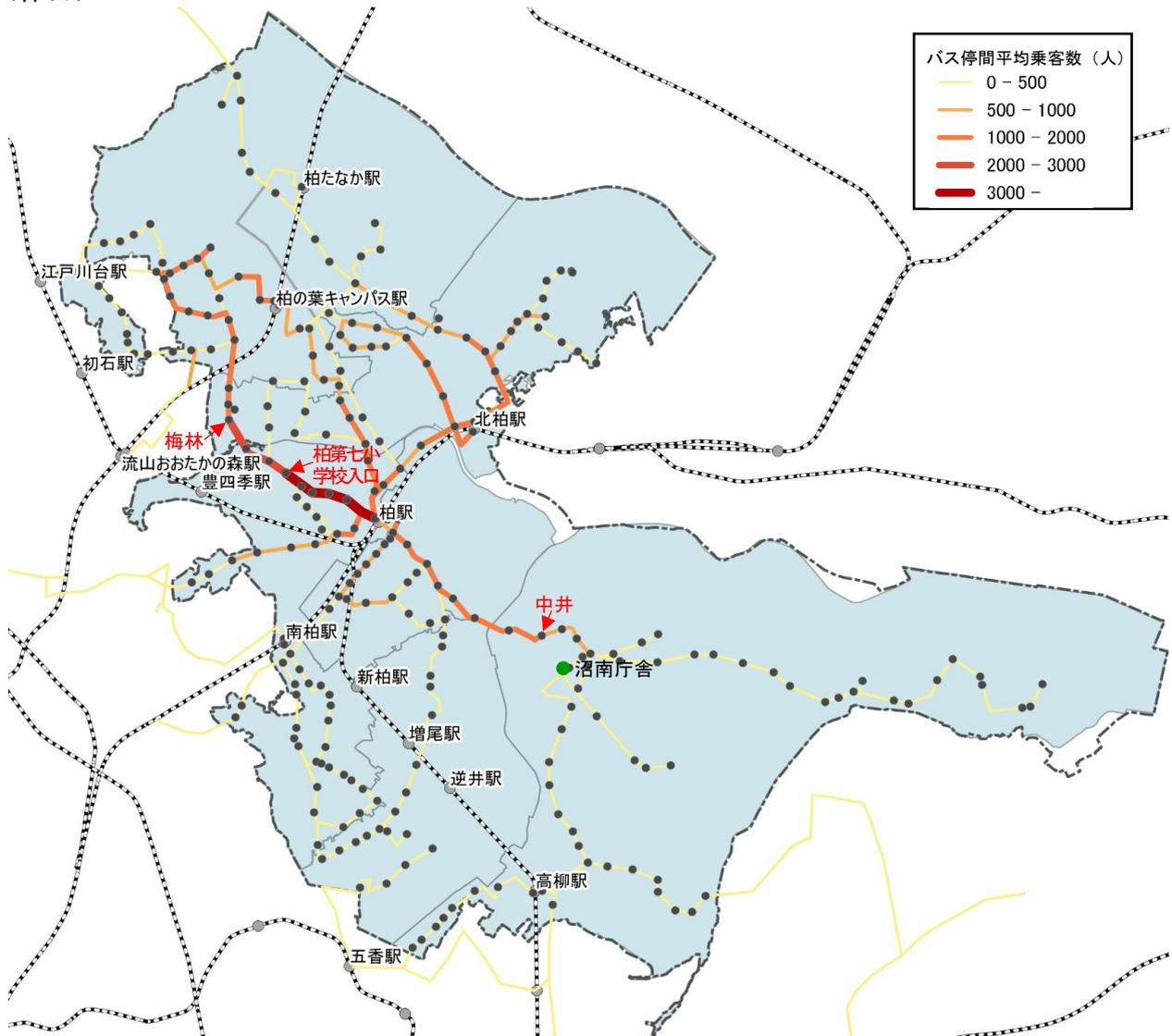


※乗客数は、国土交通省関東地方整備局から貸与を受けた IC カードデータの集計結果、阪東バスの路線を除く

(集計期間は 2013 年 4 月～2014 年 3 月の 1 年間)

図 2-41 バス停間の平均乗客数(平日)

<休日>



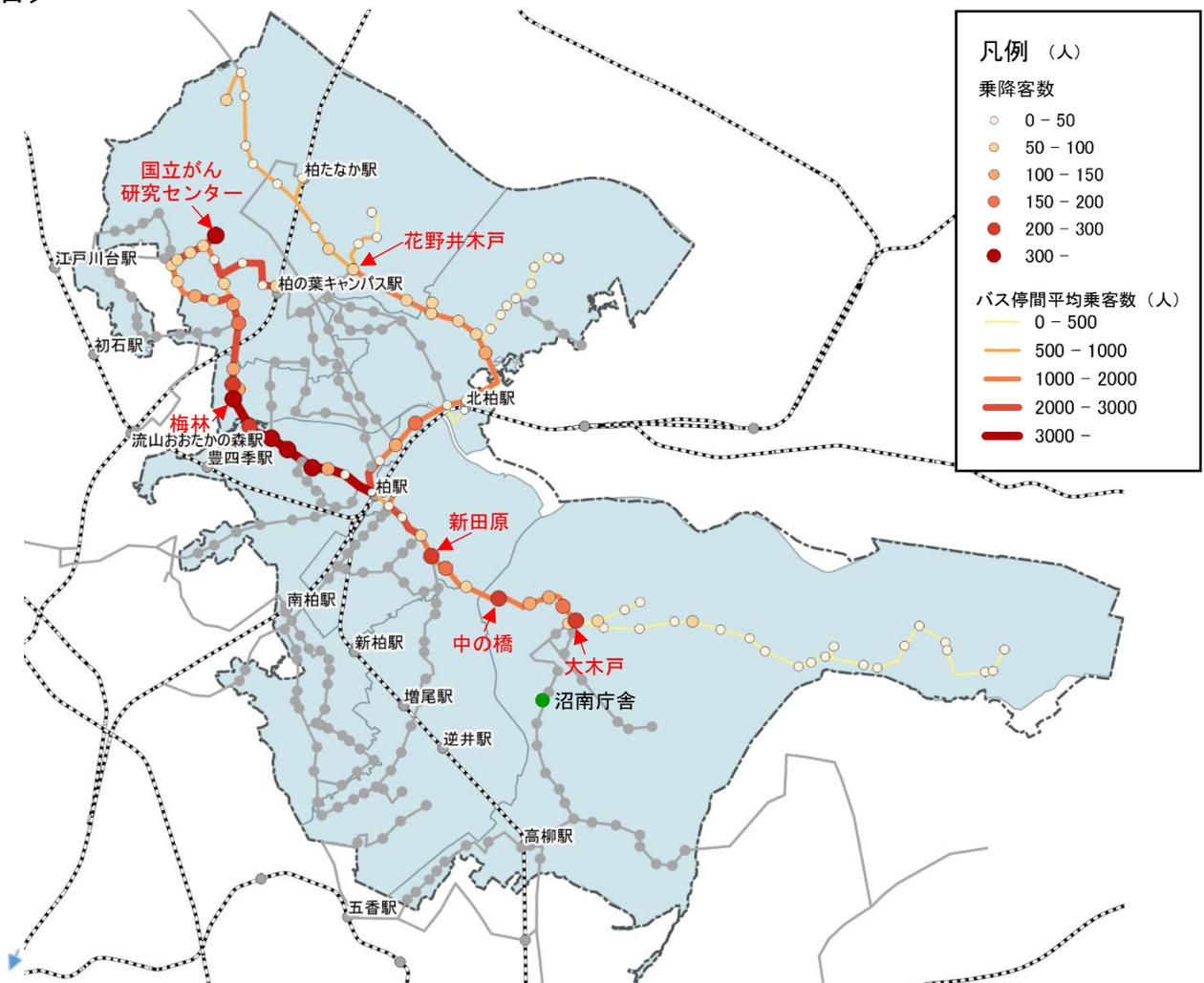
※乗客数は、国土交通省関東地方整備局から貸与を受けた IC カードデータの集計結果、阪東バスの路線を除く
(集計期間は 2013 年 4 月～2014 年 3 月の 1 年間)

図 2-42 バス停間の平均乗客数(休日)

(2) 柏駅バス停利用者の乗降バス停

- 平日では、柏の葉キャンパス駅・国立がん研究センター方面は、梅林までの乗降客数が多く、それ以降のバス停では利用が少なくなるものの、国立がん研究センターの乗降客数は多くなっています。柏たなか駅方面では、花野井木戸を境に乗降客数が少なくなります。沼南庁舎方面の路線では、新田原、中の橋、大木戸で乗降客数が多くなっています。
- 休日では、柏の葉キャンパス駅・国立がん研究センター方面は平日と同様に梅林まで乗降客数が多く、国立がん研究センターは平日と比べて減っています。柏たなか駅方面では、平日に比べて各バス停とも乗降客数が少なくなっています。沼南庁舎方面もどのバス停も平日と比べて乗降客数が少ない状況です。

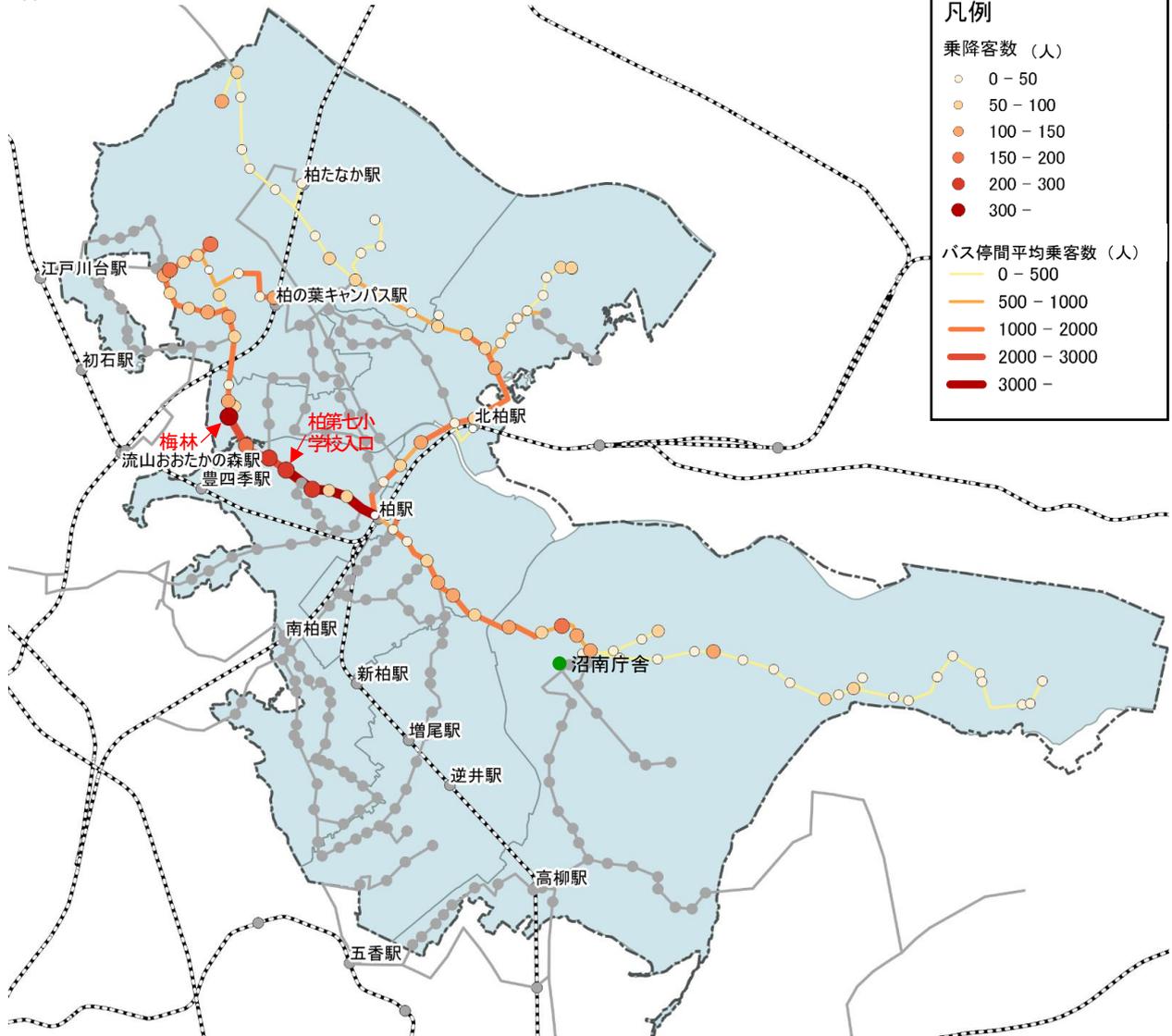
<平日>



※乗客数は、国土交通省関東地方整備局から貸与を受けた IC カードデータの集計結果、阪東バスの路線を除く
(集計期間は 2013 年 4 月～2014 年 3 月の 1 年間)

図 2-43 柏駅バス停利用者の乗降バス停の平均乗客数(平日)

<休日>



※乗客数は、国土交通省関東地方整備局から貸与を受けた IC カードデータの集計結果、阪東バスの路線を除く
(集計期間は 2013 年 4 月～2014 年 3 月の 1 年間)

図 2-44 柏駅バス停利用者の乗降バス停の平均乗客数(休日)

2.5 柏市の公共交通に関する利用者ニーズ

地域公共交通に関するニーズや課題を把握するために、以下のアンケート調査を実施しました。本項では、その調査結果を整理します。

- 市民アンケート調査、来訪者アンケート調査は、WEB アンケート方式を用いて登録しているモニターに対して実施。
なお、市民アンケート調査の内容を補完する調査として、民生委員を通じての高齢者向けのアンケート調査、母と子の集いでの子育て世代向けの調査を実施。
- バス利用者調査は、柏駅西口・東口のバスターミナルにおいて、バスの乗車待ちをしている人を対象に実施。
- 柏市内の公共交通空白不便地域において、特に今後交通手段が限られてくる高齢者の移動実態を把握し、適切なサービスの提供を検討するため、高齢者を対象としたアンケート調査を実施。

表 2-1 各アンケート調査の概要

	市民アンケート調査	来訪者アンケート調査	バス利用者調査
調査対象	柏市民	柏市周辺の7市町村 (我孫子市、流山市、松戸市、野田市、鎌ヶ谷市、白井市、取手市)	柏駅西口・東口でのバス乗車待ち客
調査方法	WEB アンケート	WEB アンケート	直接配布・郵送回収
調査期間	2016年10月28日(金) ～11月6日(日)	2016年10月28日(金) ～10月30日(日)	2016年 10月12日(水)
回収期限	—	—	2016年 10月28日(金)
配布数	600票	300票	1,000票

表 2-2 市民アンケート補完調査の概要

	高齢者アンケート調査(民生委員調査)	子育て世代調査(母と子の集い調査)
調査対象	市内22箇所(1箇所あたり5件)の高齢者	柏市内で開催した母と子の集いの参加者 (中央地域、南部地域、北部地域各1箇所)
調査方法	民生委員が配布・郵送回収	会場で直接配布・回収
調査期間	2016年10月25日(火) ～11月20日(日)	2016年11月11日(金) 14日(月)15日(火)
回収期限	11月20日(日)	—

表 2-3 公共交通空白不便地域アンケート調査

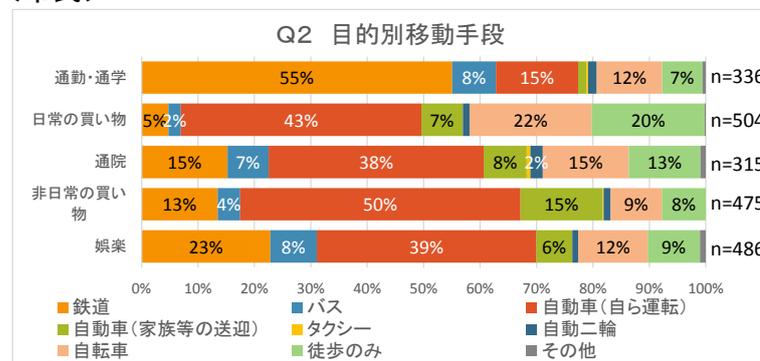
	公共交通空白不便地域アンケート調査(高齢者)
調査対象	柏市内公共交通空白不便地域(居住誘導区域内)に居住する高齢者(65歳以上)
調査方法	郵送回収
調査期間	2017年7月12日(水)～7月24日(月)
回収期限	7月31日(月)
配布数	500票

2.5.1 市民アンケート調査

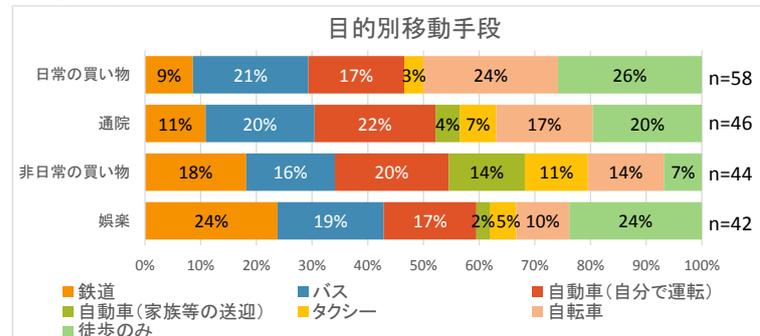
1) 移動の状況

- 市民アンケートでは、通勤・通学目的の移動は鉄道の割合が多く 55%、そのほかの目的では自動車の割合が高く 40%~50%となっています。
- 高齢者アンケートでは、市民アンケートに比べて自動車（自ら運転）の割合が低く、バスの割合が高くなっています。娯楽目的では徒歩のみの割合も高くなっています。
- 子育て世代アンケートでは、全体的に自動車（自ら運転）、徒歩の割合が高くなっています。特に日常の買い物での徒歩の割合、非日常の買い物・娯楽目的での自動車（家族等の送迎）の割合が市民アンケートと比べて高くなっています。

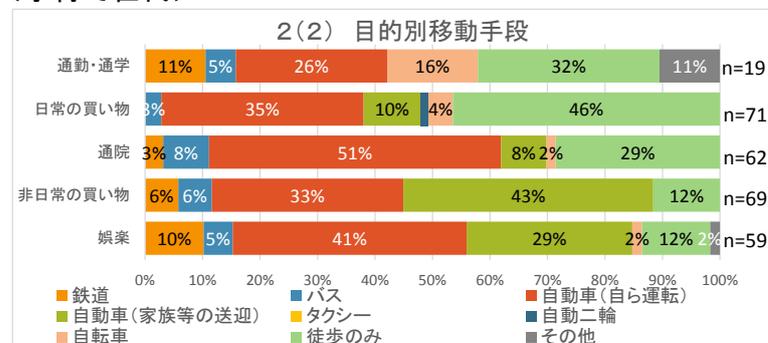
<市民>



<高齢者>



<子育て世代>



※移動を行っている人のみでの集計

図 2-45 移動の状況

2) 路線バスに対する評価

(1) 不満度(不満・やや不満の合計)

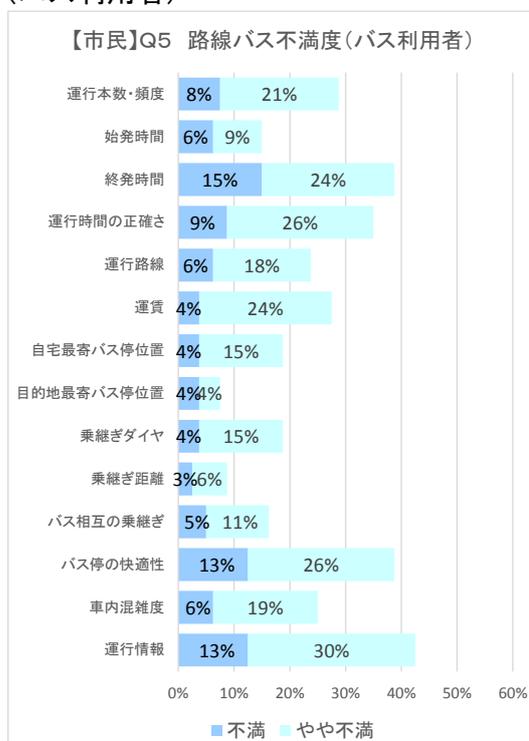
- 市民アンケートで「バスを利用する」を選択した人及びバス利用者アンケートでは、満足を選択した人が多い反面、不満を感じる人の割合も高く、バスをよく利用する人ほど不満に感じている事項が多いことがわかります。
- バス利用者アンケートでは、運行本数・頻度、終発時間、運行時間の正確さ、バス停の快適性、運行情報に対する評価が低くなっています。
- 子育て世代では運行本数・頻度に対する不満度が他に比べて高くなっています。

<市民>

(バス非利用者)



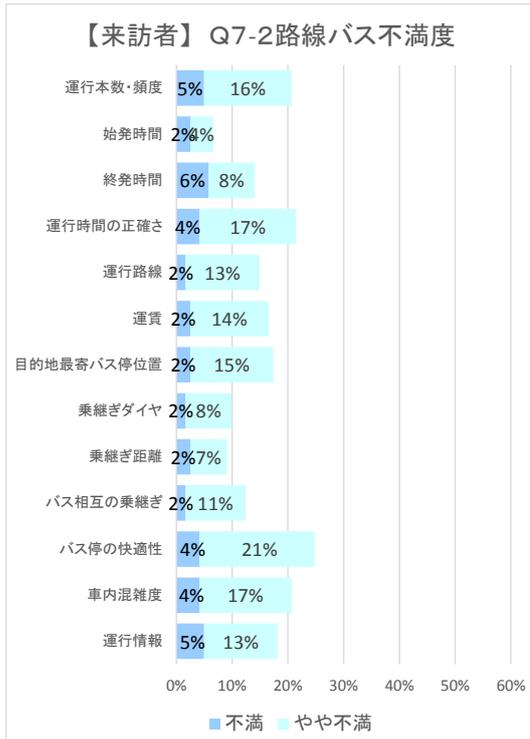
(バス利用者)



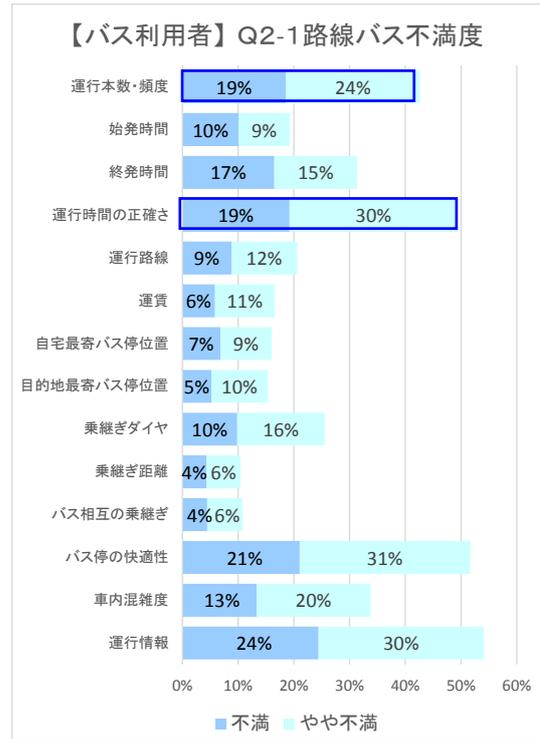
※市民アンケートバス利用者は、日常の移動時の交通手段でいずれかの目的でバスを選択した回答者
(非利用者：478名、利用者：80名)

図 2-46 路線バスに対する不満度(市民)

<来訪者>



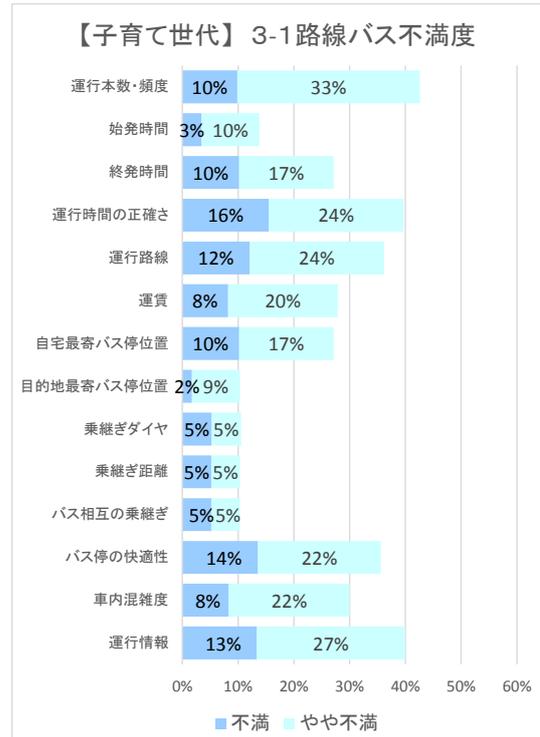
<バス利用者>



<高齢者>



<子育て世代>



※来訪者アンケートは柏市内でバスを利用したことがある方のみ回答（121名）

図 2-47 路線バスに対する不満度(その他)

<地域別の状況>

○北部地域は平均の不満度の割合が高く、なかでも運行本数・頻度が高くなっています。
 その他、中央地域ではバス停の快適性の評価が低く、南部地域では運行本数・頻度について、東部地域では運行時間の正確さが低くなっています。

不満の割合(不満+やや不満)				
	北部	中央	南部	東部
運行本数・頻度	44%	20%	33%	29%
始発時間	21%	13%	20%	10%
終発時間	36%	23%	28%	29%
運行時間の正確さ	37%	21%	21%	34%
運行路線	29%	21%	23%	24%
運賃	29%	26%	25%	24%
自宅最寄バス停位置	21%	16%	17%	31%
目的地最寄バス停位置	8%	7%	10%	14%
乗継ぎダイヤ	21%	15%	23%	10%
乗継ぎ距離	12%	13%	14%	12%
バス相互の乗継ぎ	16%	15%	17%	14%
バス停の快適性	33%	33%	32%	29%
車内混雑度	16%	24%	11%	10%
運行情報	35%	28%	23%	29%
平均	26%	20%	21%	21%

1位
2位
3位

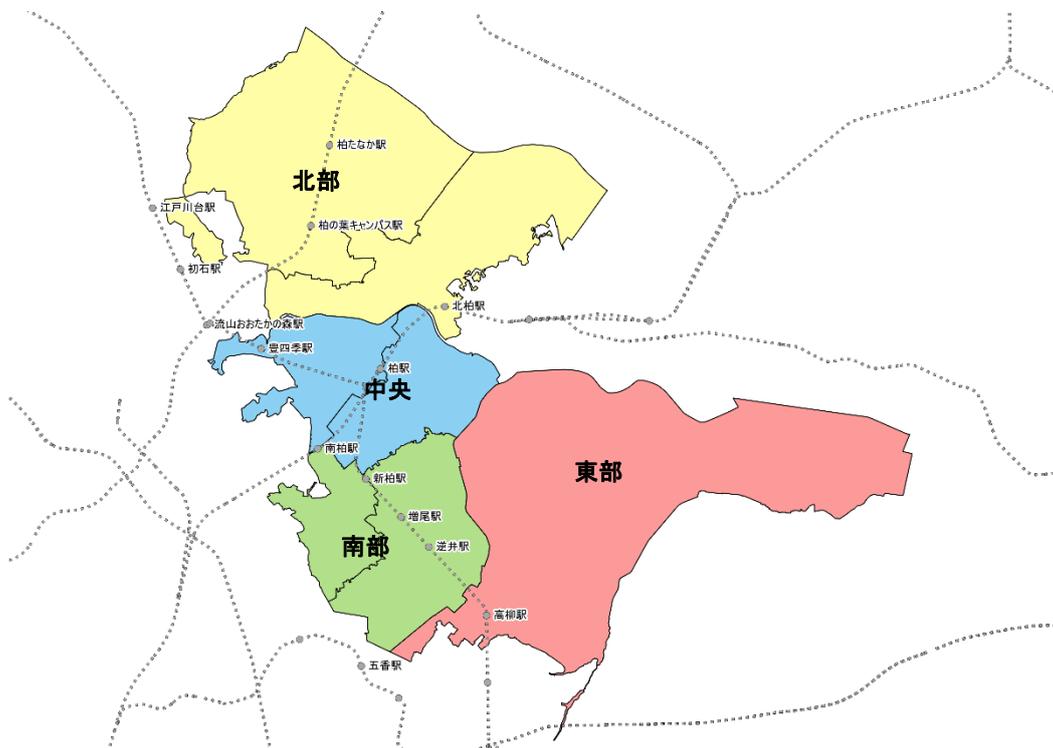


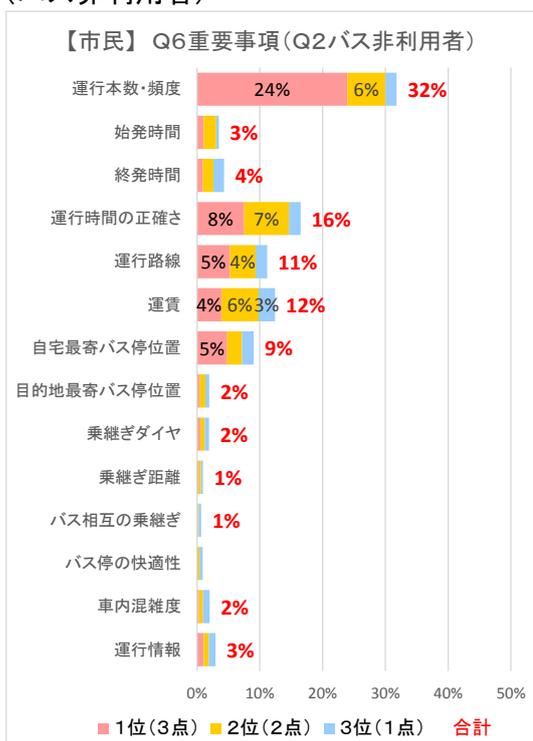
図 2-48 路線バスに対する不満度(地域別)

(2) 重要度

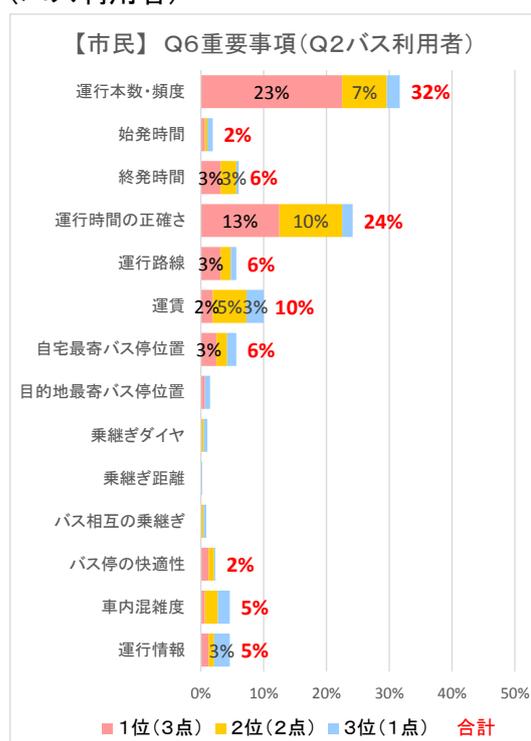
- どの調査結果でも、運行本数・頻度に対する重要度が最も高くなっています。
- 市民アンケートでバスを利用するを選択した人及びバス利用者アンケートともに、運行時間の正確さに対する重要度が高く、実際に利用している人はバス遅延の解消を重視しています。
- その他、子育て世代では自宅最寄バス停の位置が他に比べて高くなっています。

<市民>

(バス非利用者)



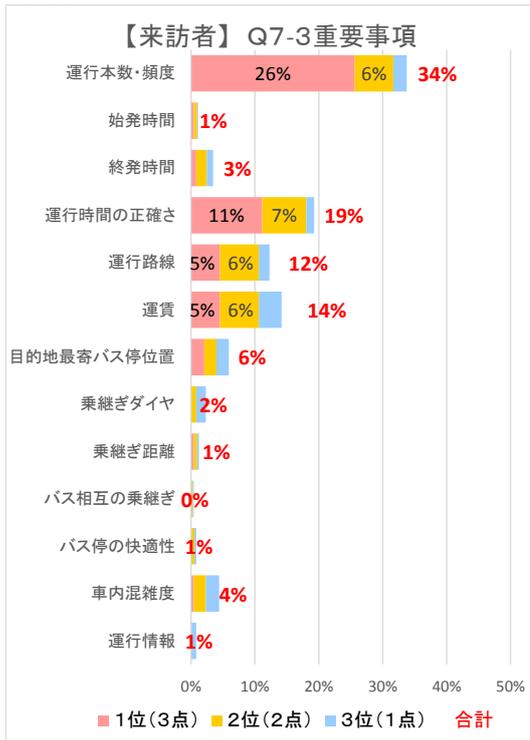
(バス利用者)



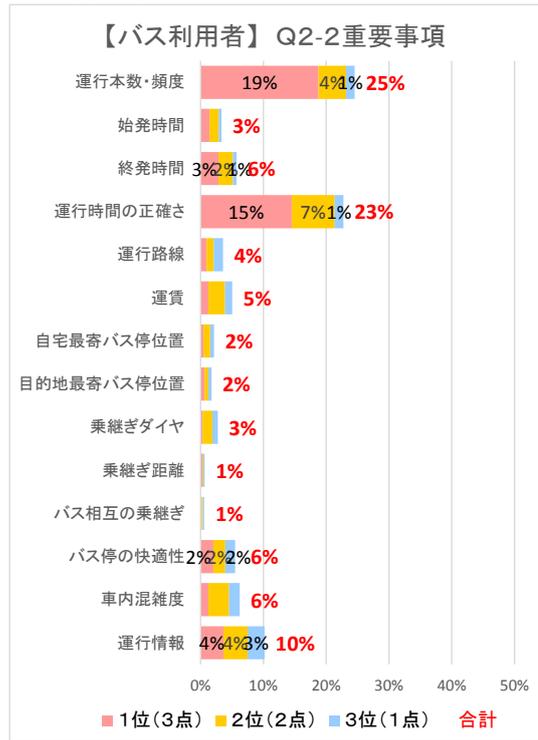
※回答者ごとに1位の回答に3点、2位の回答に2点、3位の回答に1点を与え、項目ごとに集計
 ※各調査の回答者数に対して6点(1人あたりの持ち点)をかけた合計点に対する割合
 ※市民アンケートバス利用者は、日常の移動時の交通手段でいずれかの目的でバスを選択した回答者
 (非利用者：478名、利用者：80名)

図 2-49 路線バスに対する重要度(市民)

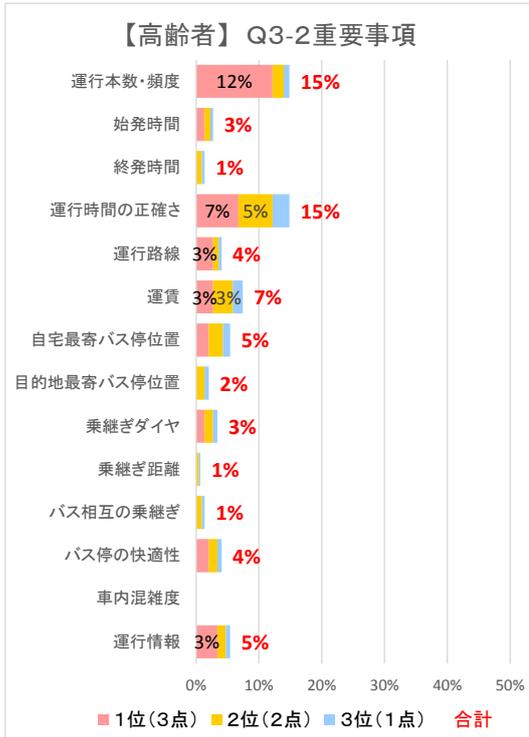
<来訪者>



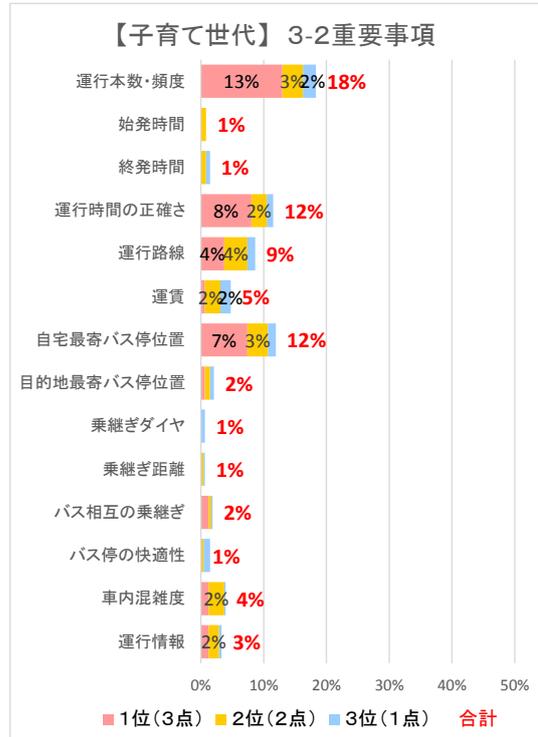
<バス利用者>



<高齢者>



<子育て世代>



※各調査の回答者数に対して6点(1人あたりの持ち点)をかけた合計点に対する割合
 ※来訪者アンケートは柏市内でバスを利用したことがある方のみ回答(121名)

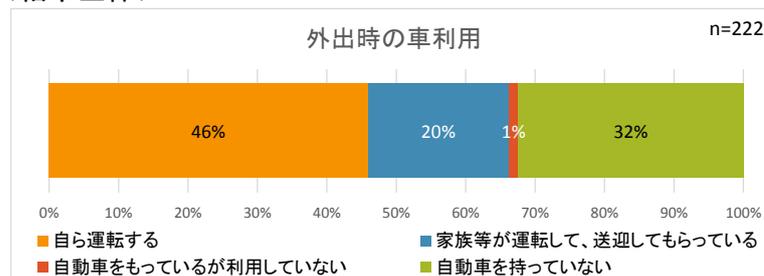
図 2-50 路線バスに対する重要度(その他)

2.5.2 公共交通空白不便地域におけるアンケート調査

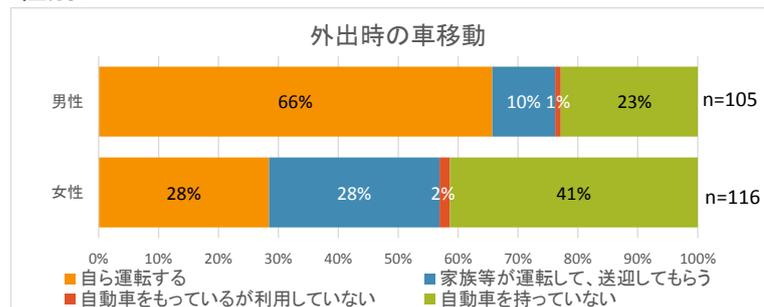
1) 外出時の自動車の利用方法

- 「自ら運転する」が46%で、「家族等に送迎してもらっている」が20%。「自動車を持っていない」が32%存在しています。
- 男女別では、男性は自ら運転する割合が66%と高いのに対して、女性では28%と低く、また、女性の場合自動車を持っていない割合も高く、41%を占めています。
- 地域別にみると、東部地域の居住者は自ら運転する割合が他の地域と比較しても高く、65%を占めています。

< 柏市全体 >



< 性別 >



< 地域別 >

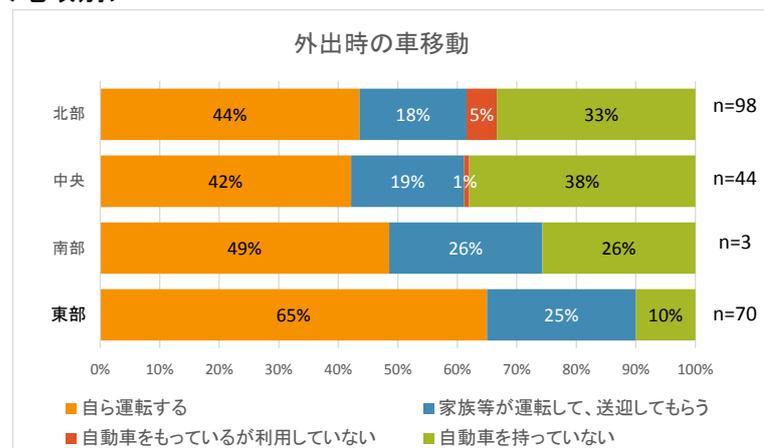


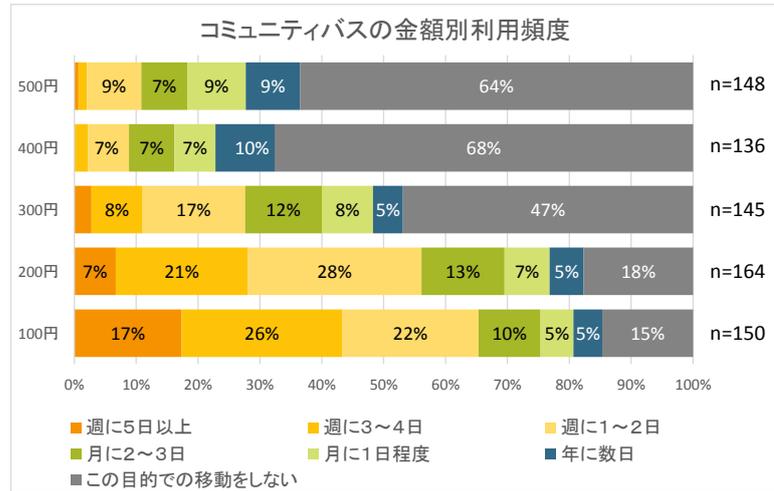
図 2-51 外出時の自動車の利用方法

2) コミュニティ交通について

(1) コミュニティバスの運賃別利用意向

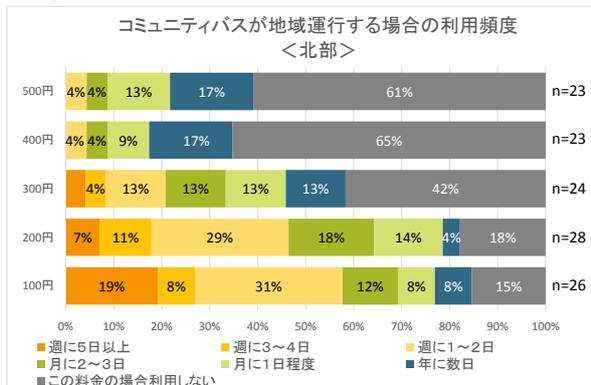
○運賃が 200 円の場合と 100 円の場合とでは利用頻度に大きな違いはなく、週に 1 回以上利用する方が半数以上を占めています。300 円以上になると利用意向が大幅に減少しています。

< 柏市全体 >

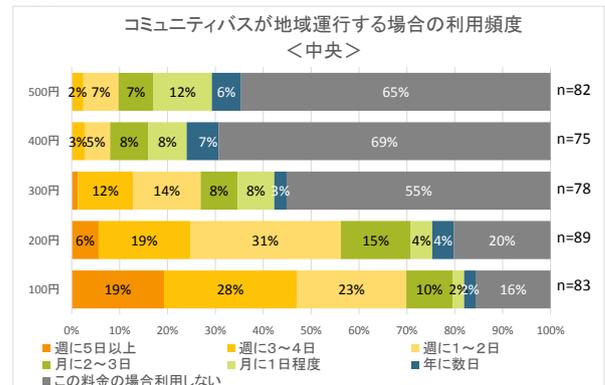


< 地域別 >

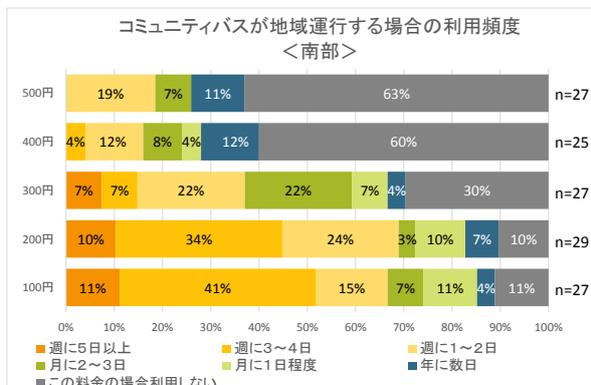
< 北部地域 >



< 中央地域 >



< 南部地域 >



< 東部地域 >

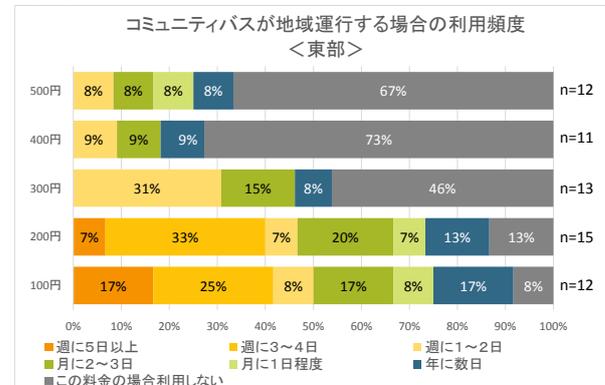


図 2-52 コミュニティバスの運賃別利用頻度

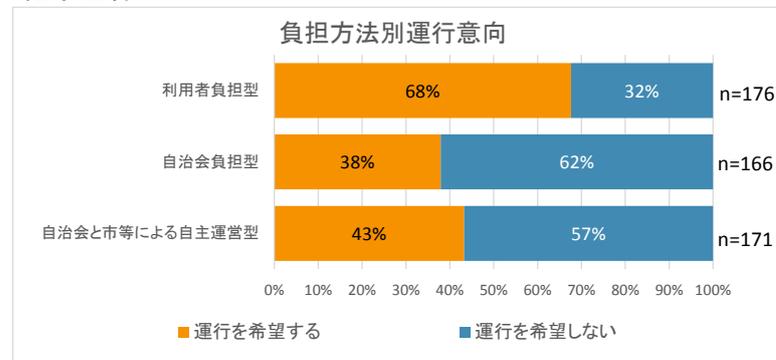
(2) 運行方法別の意向

全国では、コミュニティバスの運行にあたり、地域で一定の負担を伴いながら運行する方法が増加しています。そのタイプ別に意向を確認した結果を示します。

- 【A】利用者負担型**：利用状況に応じて、利用者の負担（運賃）を変更する方式
【B】自治会負担型：地域や自治会等が運行経費の一部を負担する方式
【C】自治会自主運営型
 ：自治会等の発案により運賃や頻度を設定し、運行経費も負担する方式

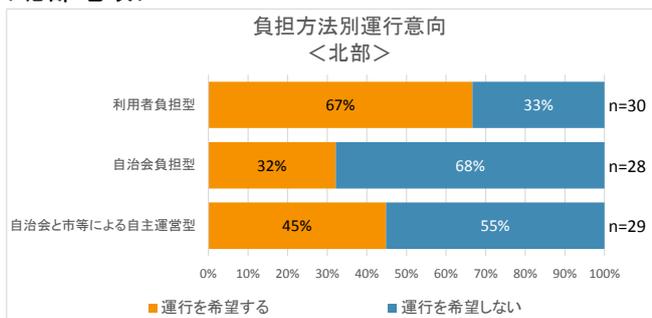
- 全体では、「利用者負担型」の場合でも運行を希望する方が 68%存在しています。一方、「自治会負担型」「自治会と市等による自主運営型」では運行希望は 40%程度です。
- 地域別にみると、北部地域、中央地域、南部地域では「利用者負担型」の場合運行を希望する割合が 70%前後となっており、特に南部地域ではその割合が高くなっています。
- 東部地域は、どの負担方法でも運行希望が半数以下の割合となっています。

< 柏市全体 >

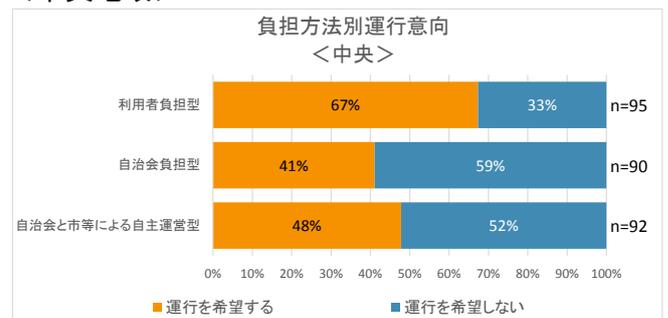


< 地域別 >

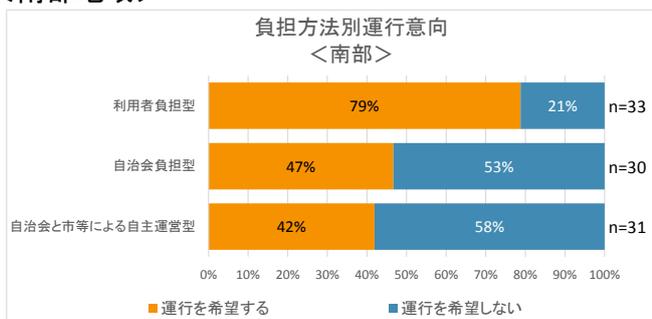
< 北部地域 >



< 中央地域 >



< 南部地域 >



< 東部地域 >

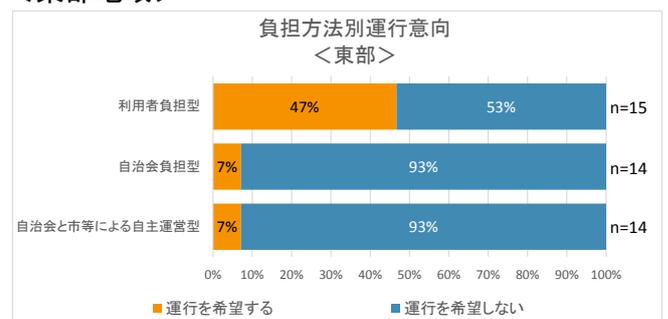


図 2-53 負担方法別の運行意向

2.6 現状整理のまとめ

○ここまでに整理した状況をまとめると以下のとおりです。

■北部地域

【上位関連計画の整理】

- ・ 柏の葉キャンパス駅周辺地区が都市拠点として位置づけられており、柏駅への速達性・定時制の確保による利便性の向上が必要である。

【公共交通の現状】

- ・ 北柏駅北口は暫定の駅前広場となっている。

【移動の現状】

- ・ 柏駅から北部地域へのバス利用は、他地域と比較して多い。
- ・ 柏の葉キャンパス駅や柏たなか駅では、鉄道駅の端末交通手段として、自動車の利用割合がやや高い。

【利用者ニーズの現状】

- ・ 運行本数や運行時間の正確さに対する不満度が高い。

■中央地域

【上位関連計画の整理】

- ・ 柏駅周辺地区が都市拠点として位置づけられている。

【公共交通の現状】

- ・ 柏駅に接続するバス路線は、運行本数が多くなっている。
- ・ 柏駅でも魅力ある空間づくりや交通機関同士の乗継環境の改善、情報提供の改善が求められている。

■南部地域

【地域の現状】

- ・ 今後高齢化や人口減少が進むと予測されている地域である。

【公共交通の現状】

- ・ バス路線の運行本数が少ない地域や、バスが運行していない地域では、かしわ乗合ジャンボタクシーやカシワニクルが公共交通空白不便地域をカバーしている。
- ・ 東武アーバンパークラインの駅では、駅前広場が十分整備されていない。

【移動の現状】

- ・ 鉄道駅の端末交通手段として、バスの利用割合が低い。

【利用者ニーズの現状】

- ・ 逆井駅や柏駅など鉄道駅までのバスの運行要望が存在している。
- ・ バスの運行本数・頻度、バス停の快適性についての不満度が高い地域が存在する。

■全体

【上位関連計画の整理】

- ・ 柏市はコンパクトシティを目指すことが謳われており、公共交通に関する施策が重点施策として位置づけられている。

【地域の現状】

- ・ 人口は2025年をピークに減少、高齢化率も2050年には34.4%となる予測である。

【公共交通の現状】

- ・ 柏駅を離れるにつれ、バス乗客数は減少している。
- ・ バス路線の運行本数が多い道路で混雑しており、バス遅延の一因となっている。
- ・ 通勤・通学以外の目的において、自動車の分担率が高くなっている。
- ・ 市民全体に対するコミュニティ交通利用割合は低い。また、駅や公共施設への停留所拡大の要望がある。

【利用者ニーズの現状】

- ・ バス利用者は、運行時間の正確さや運行情報等の不満の割合が高い。

■高齢者

【移動の現状】

- ・ 65～74歳の運転免許保有状況は男女合わせて69%である。

【利用者ニーズの現状】

- ・ 運転免許や自動車保有割合は女性が低く、約15%である。

■市外からの来訪者

【地域の現状】

- ・ 依然として市外来訪者の自動車利用は多い。

【利用者ニーズの現状】

- ・ バスを利用しない理由として、運行情報の不足が挙げられている。

■東部地域

【上位関連計画の整理】

- ・ 沼南支所周辺地区はふれあい交流拠点として位置づけられており、柏駅への速達性・定時制の確保による利便性の向上が必要である。

【地域の現状】

- ・ 特に今後高齢化や人口減少が進むと予測されている地域である。

【公共交通の現状】

- ・ バス路線の運行本数は比較的少ないが、かしわ乗合ジャンボタクシーやカシワニクルが公共交通空白不便地域をカバーしている。
- ・ 沼南庁舎は地域拠点としての整備とあわせて乗継環境の改善が望まれる。

【移動の現状】

- ・ 柏駅から沼南庁舎周辺までは、1,000人/日以上バスの利用がある。

【利用者ニーズの現状】

- ・ 特に運行時間の正確さに対する不満度が高い。

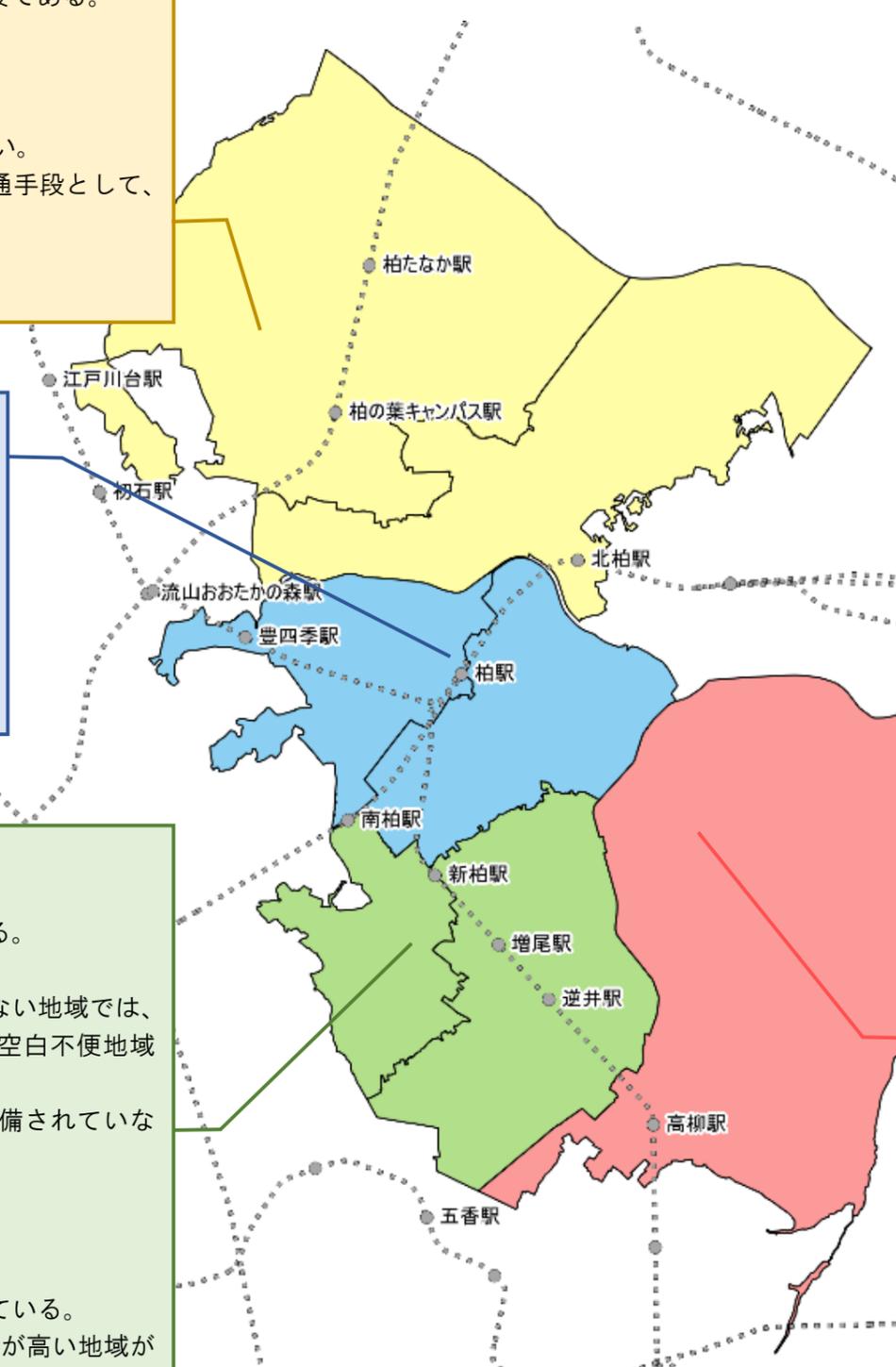


図 2-54 検討の方向性

2.7 課題解決の方向性

整理した柏市内の現状を受け、公共交通に関する課題と課題解決のための方向性を以下のとおり示します。

