

佐倉市地域公共交通網形成計画

平成29年3月

目次

1	はじめに	1
2	現状	3
2-1	公共交通を取り巻く全国的な現状	3
2-2	佐倉市の現状	6
2-3	公共交通網の整備状況	9
3	公共交通に求められる役割	17
4	課題・ニーズの把握	18
4-1	市民ニーズ把握	18
4-2	交通事業者との意見交換会の実施	22
4-3	課題の整理	24
5	本市における公共交通を取り巻く重点課題	32
6	計画の推進体制及び基本方針・将来像	33
7	基本方針ごとの実施事業	35
8	各施策の目標設定	48
9	計画の評価と見直し方法	49
10	参考	50
	資料編	51
	佐倉市コミュニティバス導入ガイドライン	52
	市内全域アンケートのまとめ	61
	策定の経緯	75

1 はじめに

(1) 佐倉市地域公共交通網形成計画策定の背景とその意義

本市には、鉄道、新交通システム、バス、タクシーの公共交通機関があり、市民生活に欠かすことのできない移動手段としての役割を担ってきました。しかし、自家用車の普及に伴い、これらの公共交通機関の利用者は減少傾向にあり、市内全域において公共交通事業者による安定的・継続的なサービスの提供が困難となっています。

一方、高齢化の進展は、交通弱者の増加を意味しており、公共交通機関の重要性が、これまで以上に高まってくるものと考えられます。

このような状況は全国的にも同様であることから、平成25年に『交通政策基本法』が施行され、翌26年には同法の基本理念に基づき『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』が改正されました。これらの一連の法整備では、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築することで持続可能な公共交通網の形成を目指すこととされ、地方公共団体が中心となりこれらを推進していくことが求められるようになりました。

こうした社会的背景を踏まえ、本市でも持続可能な公共交通網の形成を目的として、佐倉市地域公共交通網形成計画を策定することとしました。

(2) 計画の対象区域

佐倉市全域とします。

(3) 計画の期間

計画期間は、平成29年度から平成31年度までとします。

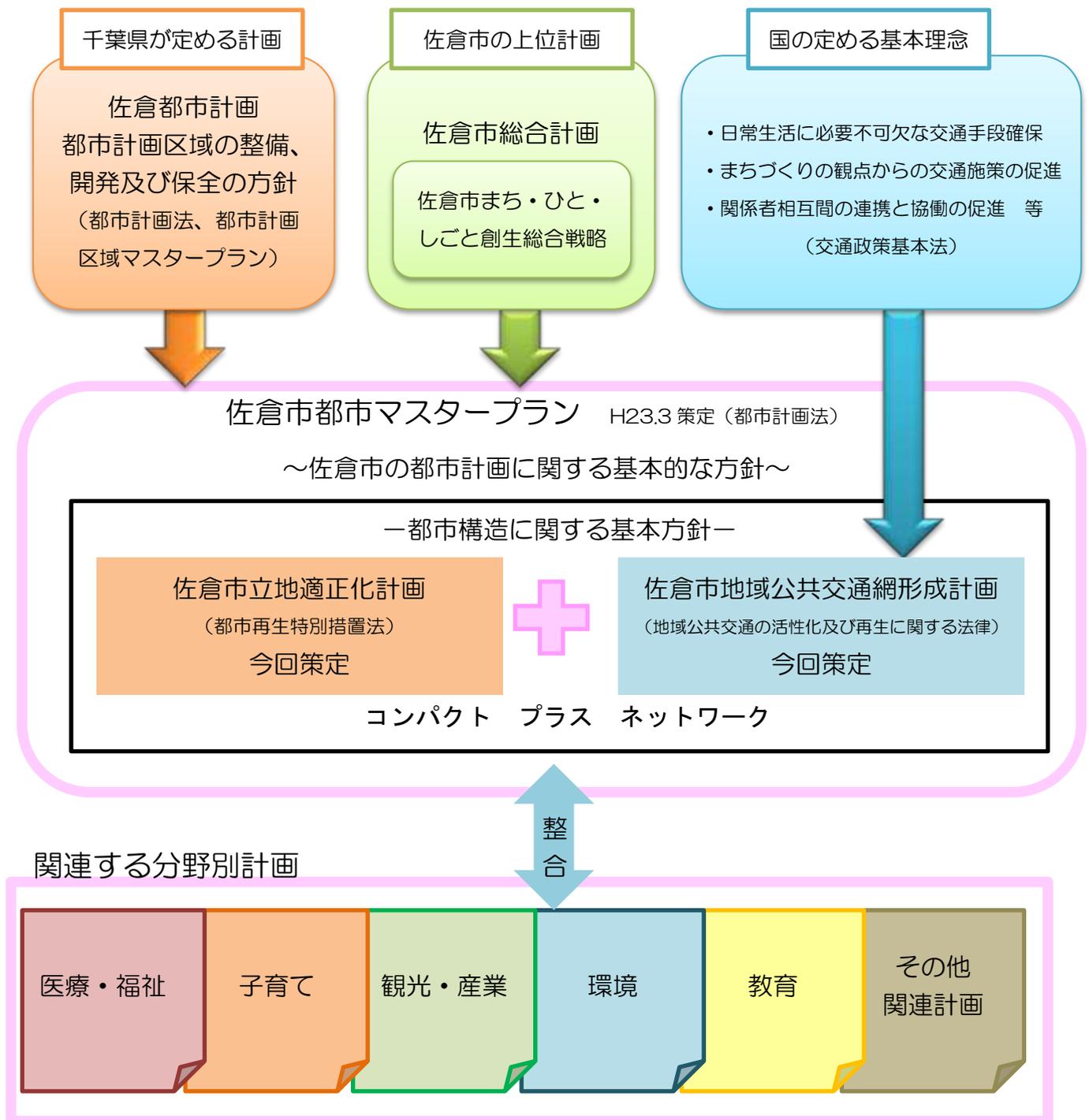
地域公共交通網形成計画は、概ね5年間で計画期間とするとされていますが、本市においては、第4次佐倉市総合計画及び後期基本計画に即し、平成31年度までを第1次計画期間とします。

その後は社会情勢を勘案しつつ、総合計画や都市マスタープランに即しながら運用をしていきます。

(4) 計画の位置付け

本計画は、『交通政策基本法』の基本理念にのっとり、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条の規定に基づき、まちづくりと連携した持続可能な公共交通網の形成を目指す計画として策定するものです。

また、本計画に掲げる実施事業等については、佐倉市の上位計画である『第4次佐倉市総合計画』に即し、『佐倉市都市マスタープラン』と調和し、『佐倉市立地適正化計画』など関連計画との整合を図りながら進めていきます。



2 現状

2-1 公共交通を取り巻く全国的な現状

(1) 公共交通とは

平成18年に制定された『高齢者、障害者等の円滑化の促進に関する法律』で定義されている公共交通事業では、鉄道・路面電車・バス・タクシー・船舶・航空機等が公共交通事業に該当するとされている中で、佐倉市においては、鉄道・バス・タクシーの3つの公共交通事業者が存在します。



(2) 公共交通の利用状況

輸送人員の推移をみると、鉄道については昭和40年以降増加傾向にあり、平成20年度以降は横ばいの状況にあります。

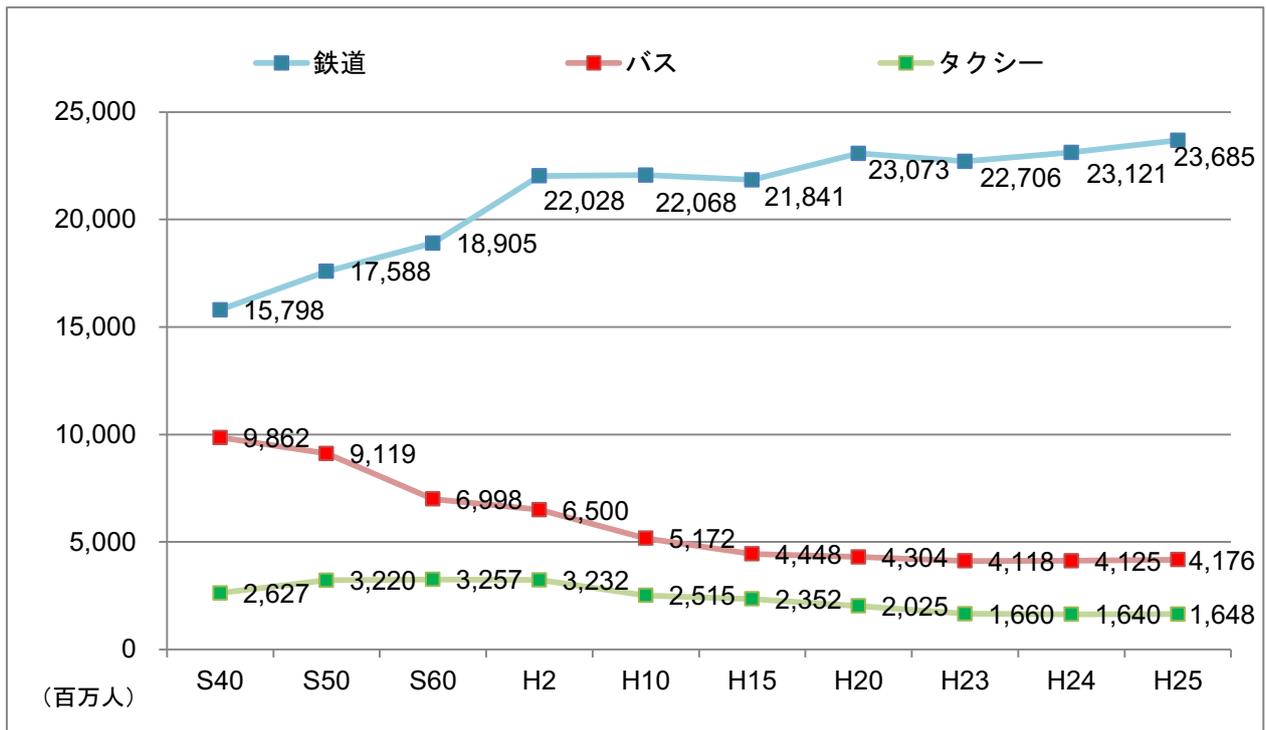
バスについては、昭和40年以降減少傾向にあり、平成15年度以降は横ばいの状況にあります。

タクシーについては、昭和40年から平成元年にかけて増加傾向にあったものの、それ以降は減少傾向にあります。

こうした利用状況の変化の要因については、鉄道のような長距離かつ大量に人を輸送できる交通機関は、安定して輸送人員を増やしてきましたが、バスやタクシーのような比較的近距離の移動に利用される交通機関は、自家用車の普及とともにその役割を自家用車が担うようになってきたことから、輸送人員が減少してきたものと考えられます。

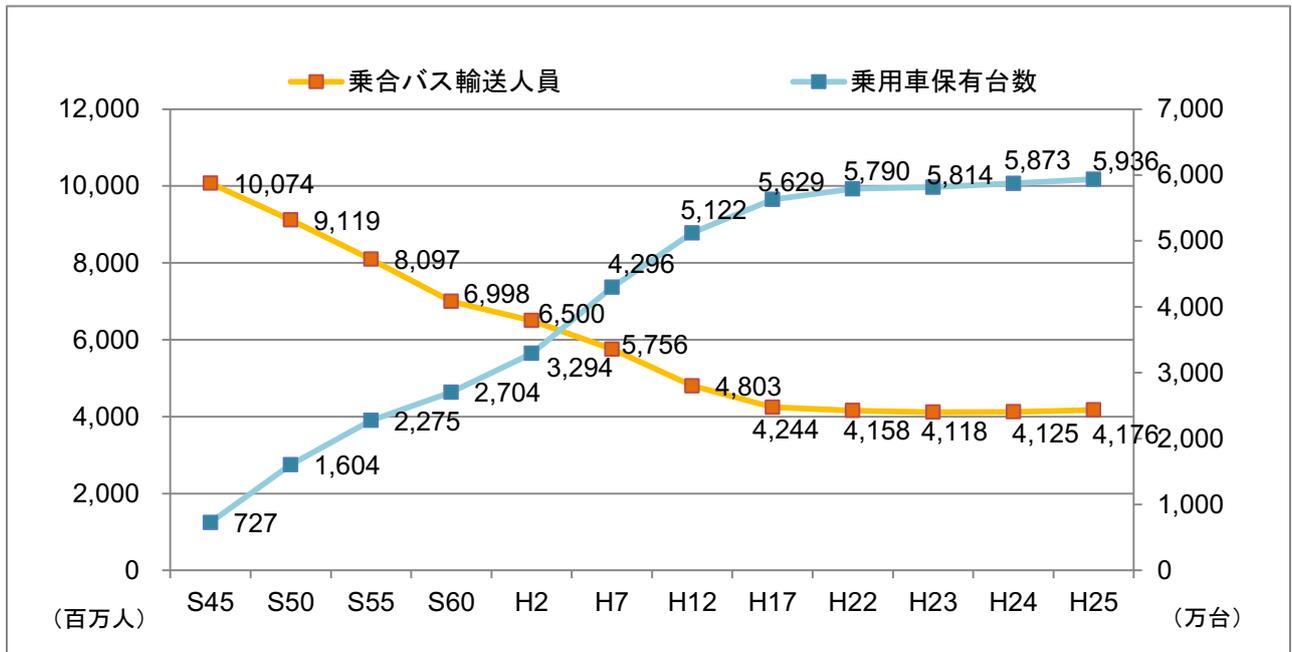
また、鉄道事業者も含め、いずれの交通機関も人口減少という大きな社会問題に直面しており、今後は利用者が減少していくことが懸念されています。

【鉄道・バス・タクシーの輸送人員推移】



出典 国土交通省 鉄道統計年報 平成25年度
 (公社) 日本バス協会 日本のバス事業 2015年
 (一社) 全国ハイヤー・タクシー連合会 HP

【乗合バス輸送人員と乗用車の保有台数の推移】

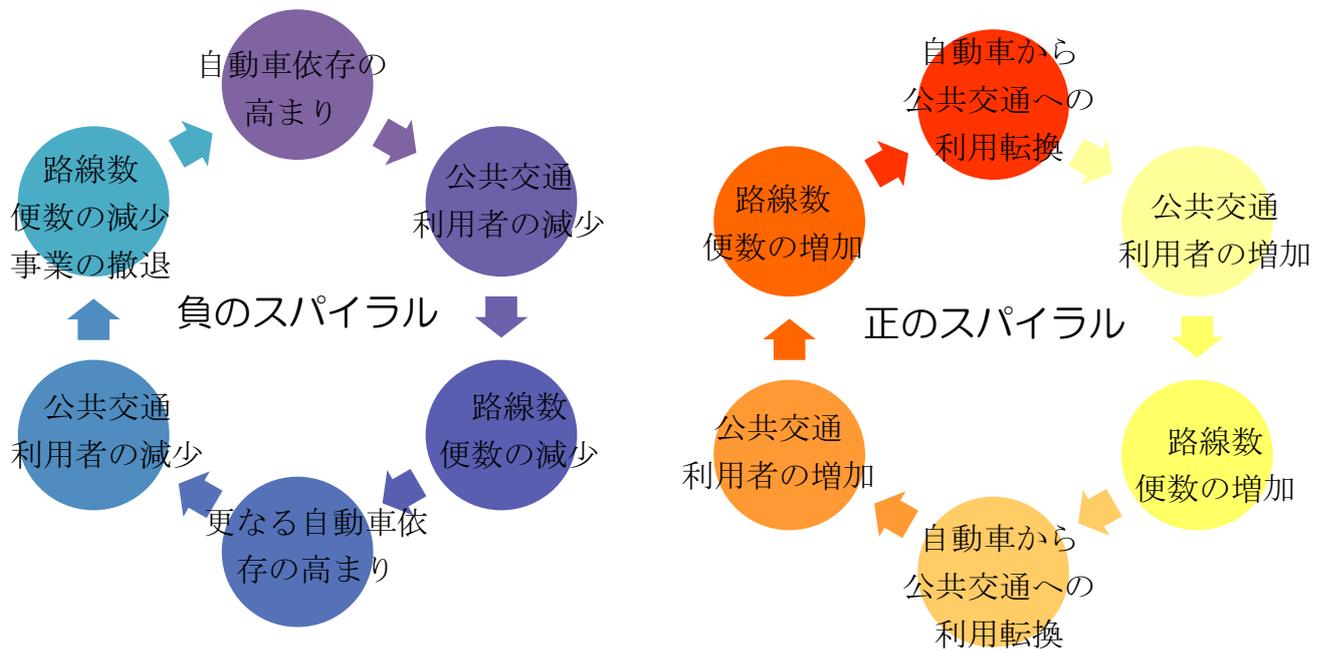


出典 (一社) 自動車検査登録情報協会「自動車保有台数推移表」
 (公社) 日本バス協会 日本のバス事業 2015年版

(3) 公共交通が陥っている負のスパイラル

公共交通の利用者が減少することで、公共交通のサービス水準が低下し、更に自家用車への依存度が高まるといった負のスパイラルが問題視されています。全国的に多くの鉄道・バス路線が廃止され、公共交通事業者の数が減少しており、既にこのような負のスパイラルに陥ってしまっている自治体は数多くあります。

本市においても同様の状況の中、公共交通の維持は年々困難になってきていることから、本計画を策定し、この負のスパイラルを正のスパイラルへ転換していく必要があります。



2-2 佐倉市の現状

(1) 地勢など

佐倉市は、千葉県北部、下総台地の中央部に位置し、都心から 40 キロメートルの距離にあります。成田国際空港へは東へ 15 キロメートル、県庁所在地の千葉市へは南西へ 20 キロメートル、市北部には印旛沼が広がります。

京成電鉄本線、JR 総武本線・成田線が市の東西を貫き、都心までおよそ 60 分、成田空港と千葉へはそれぞれ 20 分です。また市内には新交通システムによるユーカリが丘線が運行し、バス路線とともに各駅と住宅地を結ぶ市民の足となっています。



(2) 人口の推移

昭和 40 年に約 4 万人であったものが、10 年後の昭和 50 年には 8 万人、昭和 60 年には 12 万人、平成 7 年には 16 万人と 4 倍に急増した後は、平成 22 年の 17 万 8 千人をピークに緩やかに減少しています。また、人口構成を見ると少子高齢化が進行していることが分かります。

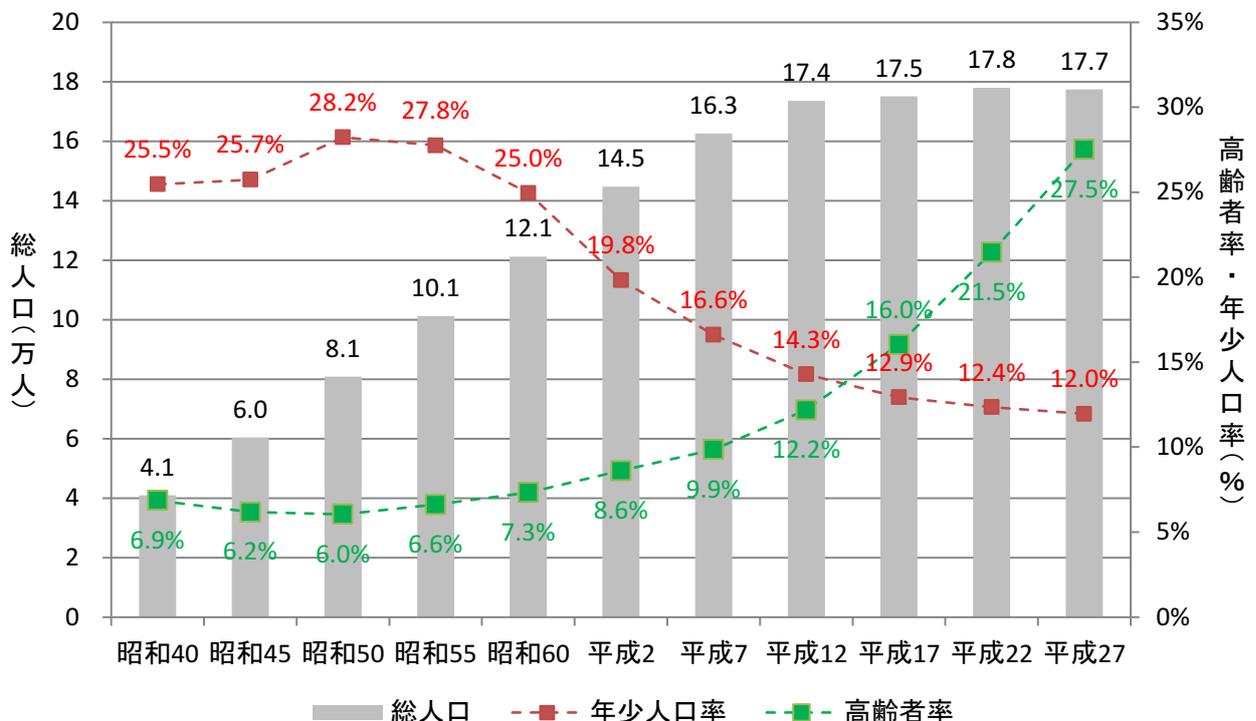


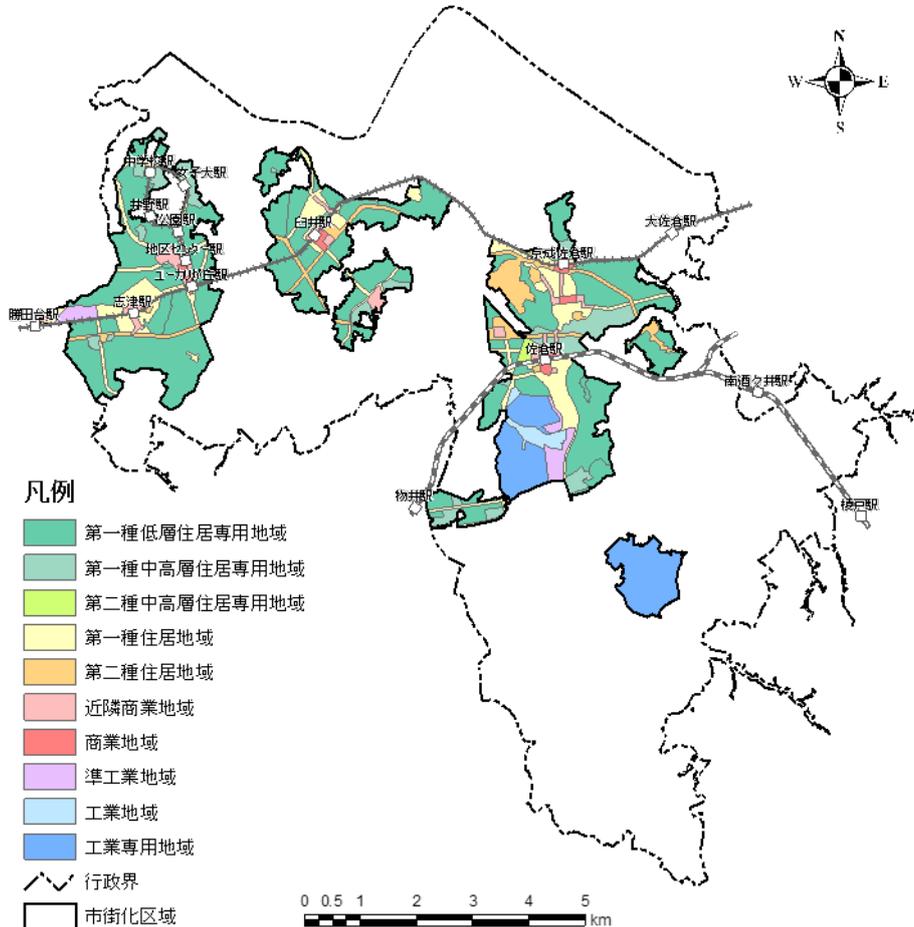
図 総人口及び高齢化率・年少人口率の経年推移

(資料：平成 2 年まで国勢調査、平成 7 年以降は住民基本台帳人口)

※住民基本台帳人口のうち、平成 7～17 年には、外国人を含まない

(3) 都市構造・土地利用

本市は、市街化区域面積を市域全体の約2割にとどめ、市街地の無秩序な拡大を抑制してきました。この結果、市域の約18%に相当する面積の中に7割以上の市民が暮らす、鉄道駅を中心としたコンパクトな都市構造を形成しています。



【用途地域等の決定状況と内訳】

都市計画 区域面積	市街化区域	用途地域内訳			市街化調整区域
		住居系	商業系	工業系	
		10,359ha	2,424ha (23.4%)	1,991ha (82.1%)	

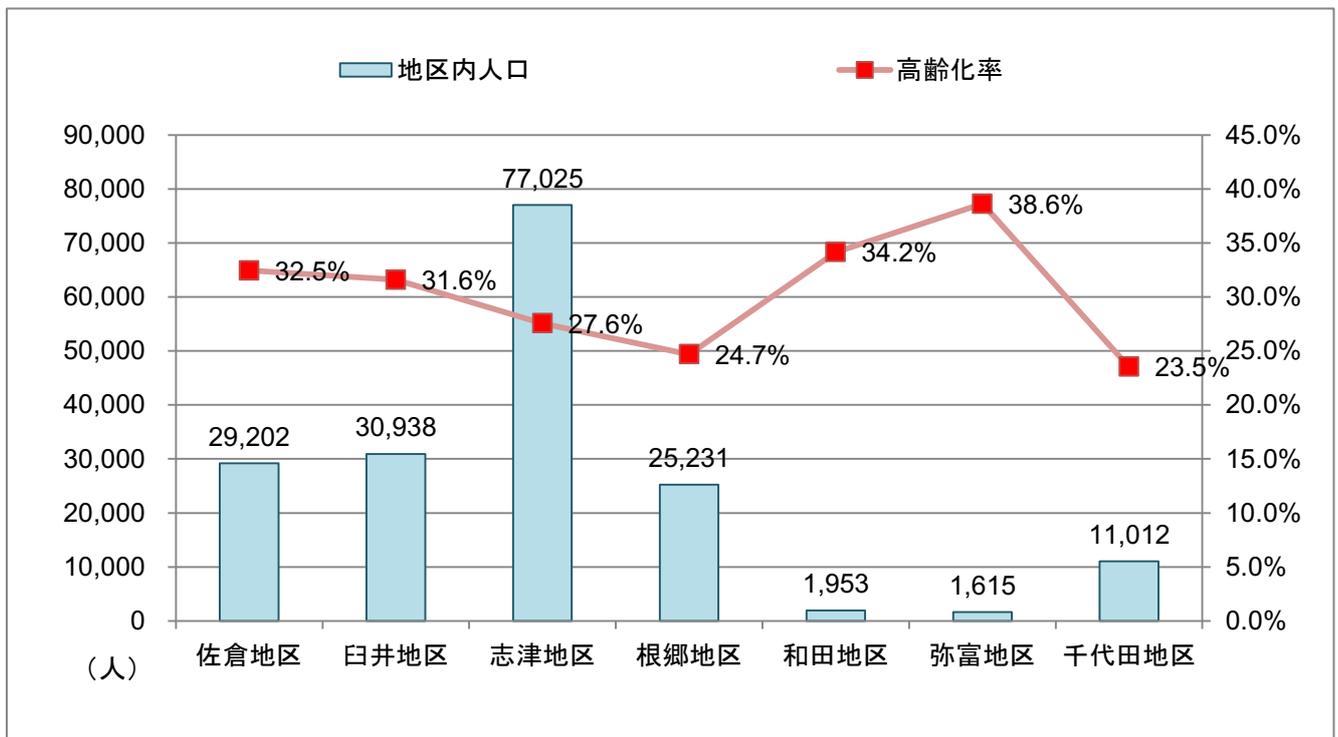
(4) 特色の異なる7つの地区

本市はもともと6つの町村の合併と一部区域の編入により誕生した市ですが、当時の町村のまとまりである、佐倉地区、根郷地区、臼井地区、千代田地区、志津地区、和田地区、弥富地区といった7つの地区が、それぞれの特色を現在も色濃く残しており、居住人口や高齢化率も地区ごとに異なります。



(地区別人口と高齢化率の状況)

平成28年3月末時点



出典：佐倉市統計表

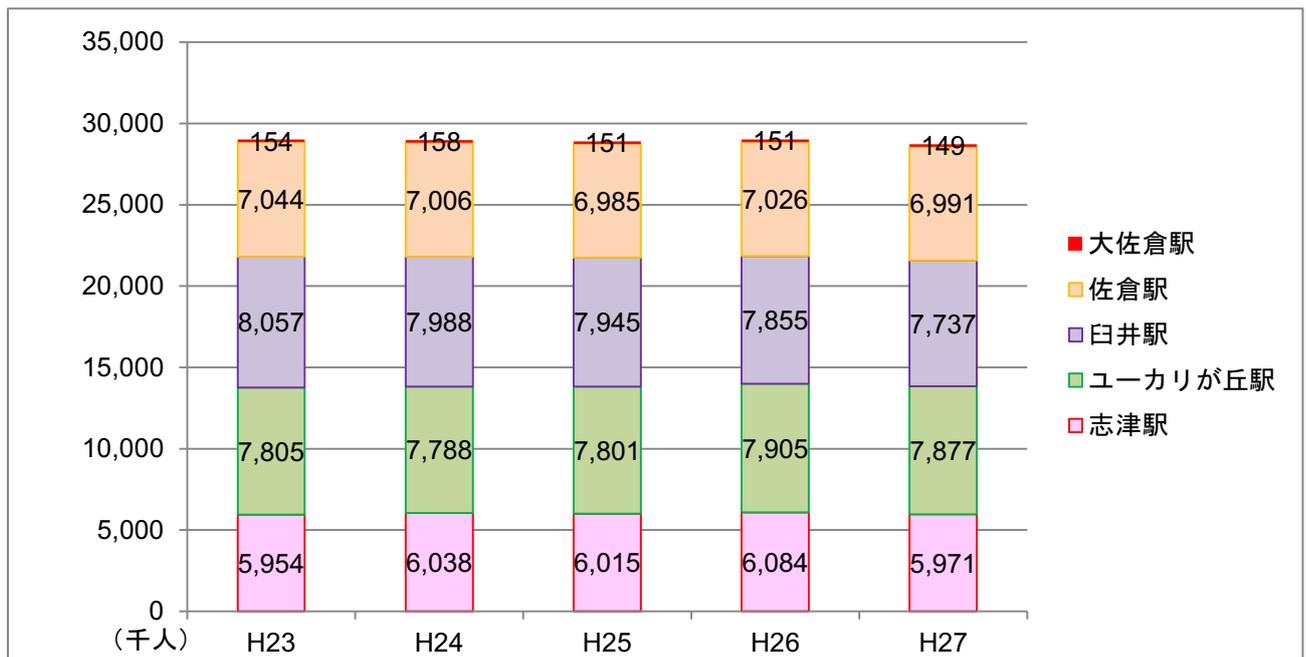
高齢化率は和田地区・弥富地区が高くなっていますが、高齢者の実数は居住人口の多い志津地区が最も多くなっています。

2-3 公共交通網の整備状況

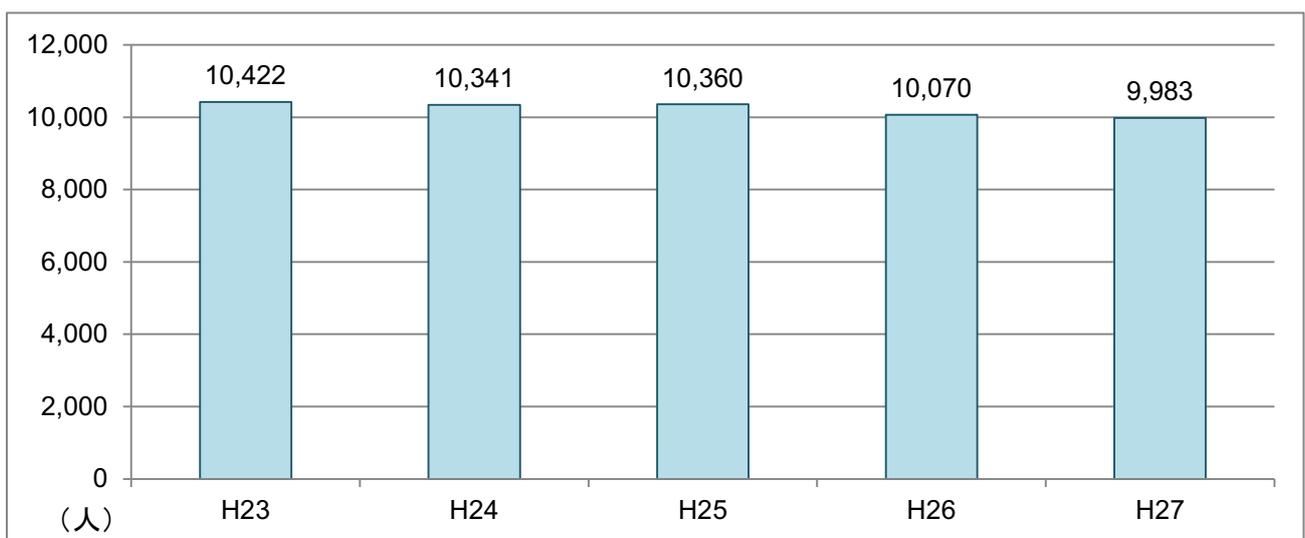
(1) 鉄道

鉄道は、京成電鉄本線（以下「京成線」という。）と JR 東日本鉄道総武本線・成田線（以下、「JR線」という。）の2路線が市の東西を横断する形で運行しています。京成線は、大佐倉駅・佐倉駅・臼井駅・ユーカリが丘駅・志津駅の5つの駅があり、JR線は、佐倉駅の1駅が整備されています。利用状況をみますと、京成線・JR線ともに僅かずつではありますが減少傾向にあることが伺えます。

(京成本線各駅の年度別乗降客数の推移)



出典：佐倉市統計表



出典：佐倉市統計表

(2) 新交通システム

京成ユーカリが丘駅の北口からは、新交通システムのユーカリが丘線が運行しており、6つの駅を結んでいます。

平成26年度には62万4千人の利用があり、主に宮ノ台地区とユーカリが丘駅間の移動手段として利用されています。



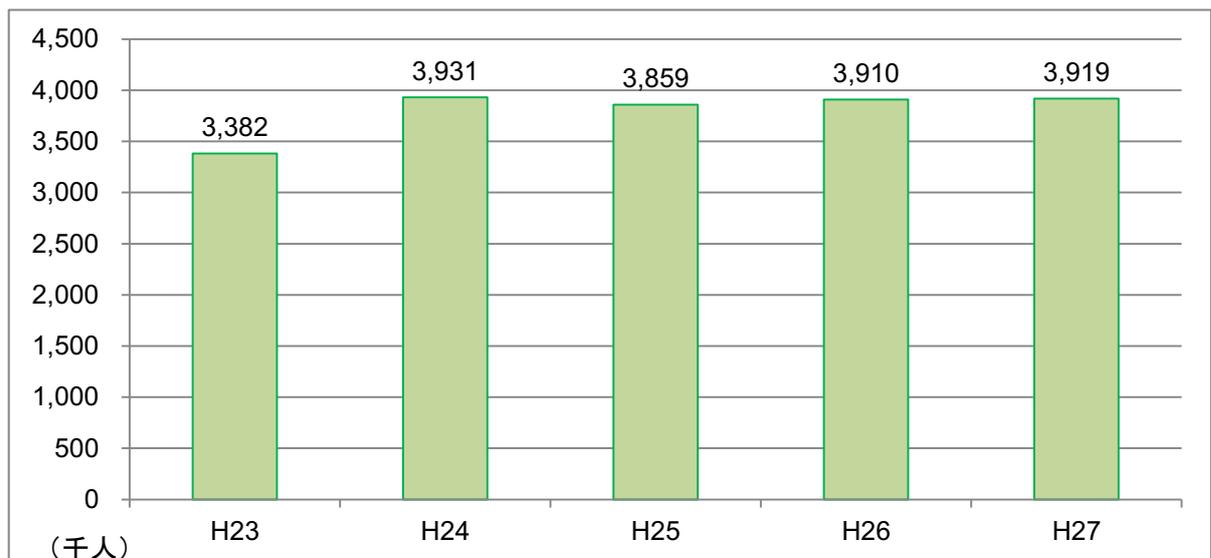
(ユーカリが丘線の年度別乗降客数の推移)



出典：佐倉市統計表

(3) 路線バス

市内に停留所を持つ路線バス事業者は6社で、17路線が運行されており、鉄道駅を起点として住宅地や病院等の拠点を結んでいます。利用者数は平成23年度に大きく落ち込んでいますが、以降はほぼ横ばいの状況です。



出典：佐倉市統計表をもとに編集・作成

※東京線及び深夜急行を除外して算出

(4) タクシー

佐倉地区構内運営委員会に加入している事業者は8社あり、鉄道及びバス路線がカバーできない細かな個別ニーズに対応しています。

- 佐倉交通 ○志津タクシー ○都市交通
- 大成交通 ○潤間自動車 ○八街タクシー
- 船尾タクシー ○相孝（※市内の駅には配車なし）

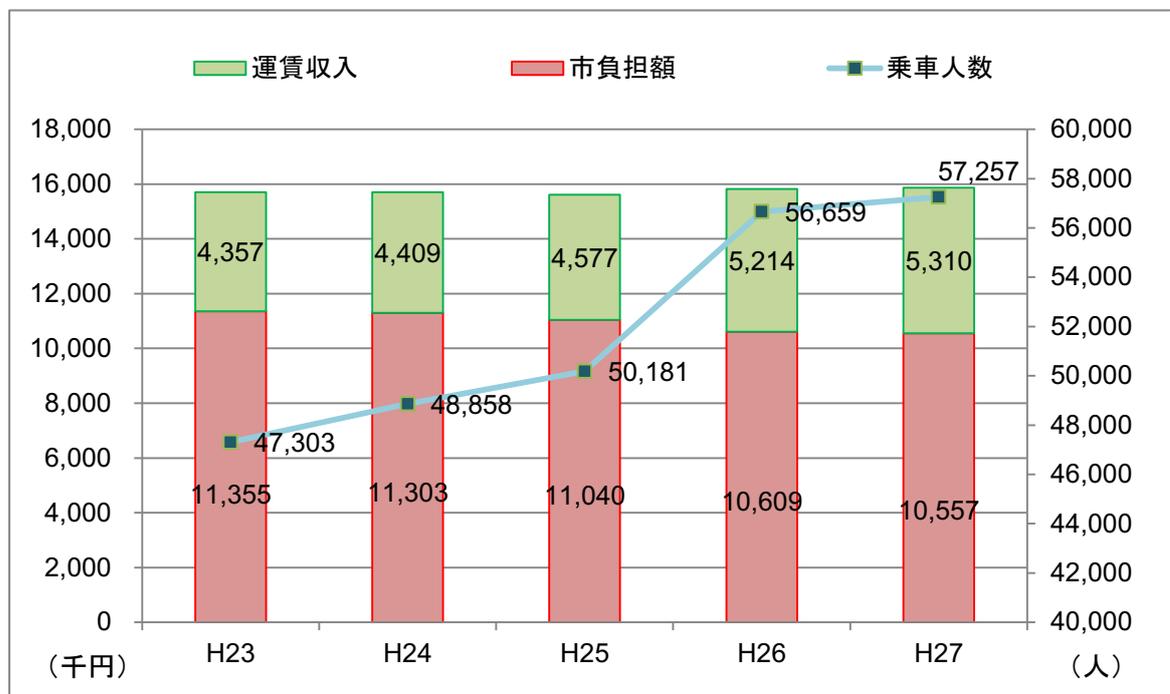
(5) 行政主導の公共交通サービス

① 佐倉市循環バス

路線バスが撤退し交通不便地域となった内郷地区において、平成15年度から佐倉市循環バスを導入しています。岩名運動公園、草ぶえの丘方面を循環する『内郷地区循環ルート』と、ふるさと広場方面を往復する『飯野往復ルート』の2ルートを1日19便運行しています。



(乗車人数と運賃収入・佐倉市負担額の推移)

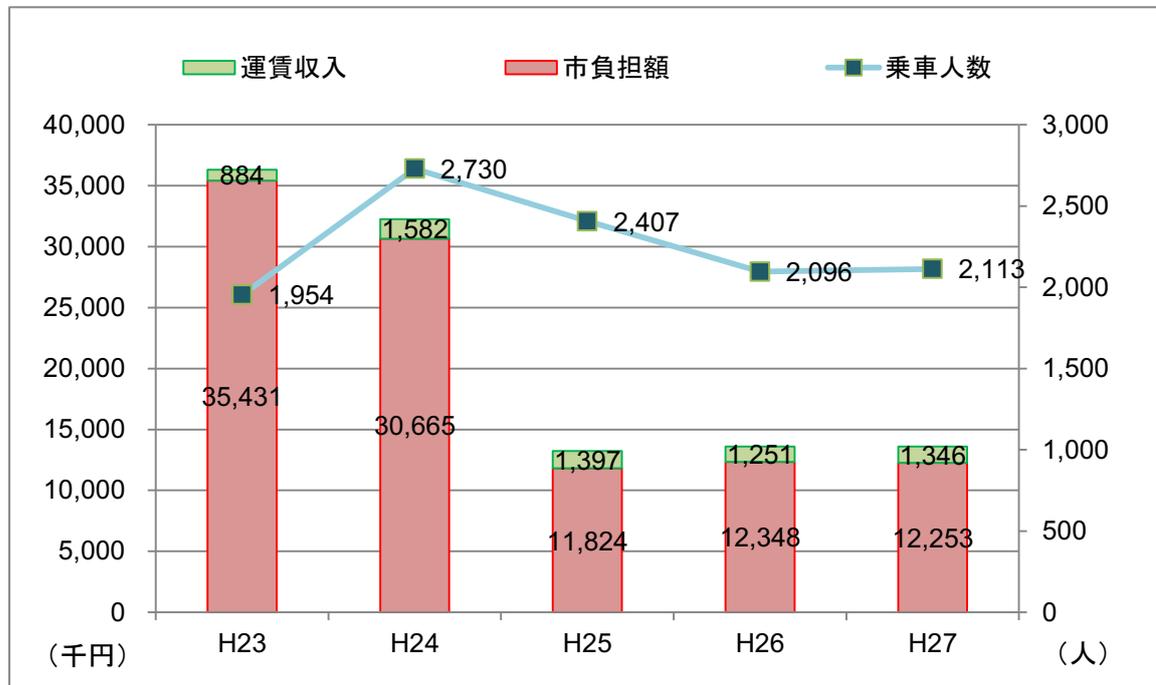


② 佐倉市南部地域デマンド交通

区域が広く居住エリアが点在している和田地区・弥富地区において、平成25年度からデマンド交通を導入しています。運行エリアは和田地区・弥富地区内と、区域に隣接する交通結節点（神門バス停・白銀ニュータウンバス停・JR南酒々井駅・JR榎戸駅・JR佐倉駅・京成佐倉駅）までをカバーしています。運行時間は8時から18時まで、予約受け付けは1週間前から当日2時間前までです。



(乗車人数と運賃収入・佐倉市負担額の推移)



※ 上記グラフには、平成24年度までの実証運行時の実績も含まれています。

(6) その他の移動サービスや外出支援サービス

主に要介護認定を受けている方や、障害者手帳の交付を受けている方など、1人で移動が困難な方々へのセーフティネットとして、移動や外出を支援する各種サービスが様々な主体により実施されています。

① 移動サービス

福祉有償運送サービス

タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、NPO、公益法人、社会福祉法人等が自家用車を使用して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービスです。佐倉市では、社会福祉法人や NPO 法人など5つの団体がこの制度に基づくサービスを行っています。

【利用対象者】

- 身体障害者福祉法第4条に規定する身体障害者
- 介護保険法第19条第1項に規定する要介護認定を受けている者
- 介護保険法第19条第2項に規定する要支援認定を受けている者
- その他肢体不自由、内部障害、精神障害、その他の障害（発達障害、学習障害を含む）を有する者



(佐倉市社会福祉協議会 HP より)

② 外出支援サービス

障害を持った方などの外出支援は、運賃の割引や経費の一部負担を民間事業者が独自に行っているものと市が行っているものがあります。

□ 各種交通機関の割引制度

障害者の方々の社会復帰、日常生活援助の一環として鉄道・新交通モノレール・バス・タクシーといった各種交通機関独自の割引制度があります。対象範囲や割引率、利用方法は事業者ごとに異なります。

□ 佐倉市タクシー運賃補助券（佐倉市福祉タクシー券・佐倉市福祉寝台車券）

佐倉市福祉タクシー事業協力機関として、佐倉市に登録されているタクシー会社を利用する際に使用できる福祉タクシー券及び福祉寝台車券の交付を行っ

ています。

【割引額】

- 福祉タクシー券：上限1,000円の範囲で乗車運賃の半額まで
- 福祉寝台車券：上限5,000円の範囲で乗車運賃の半額まで

【利用対象者】

- 身体障害者手帳 1級・2級 所持者
- 身体障害者手帳・視覚障害・体幹・四肢障害の3級保持者
- 療育手帳④（④1、④2）、A1、A2所持者
- 65歳以上でねたきり高齢者台帳登録者

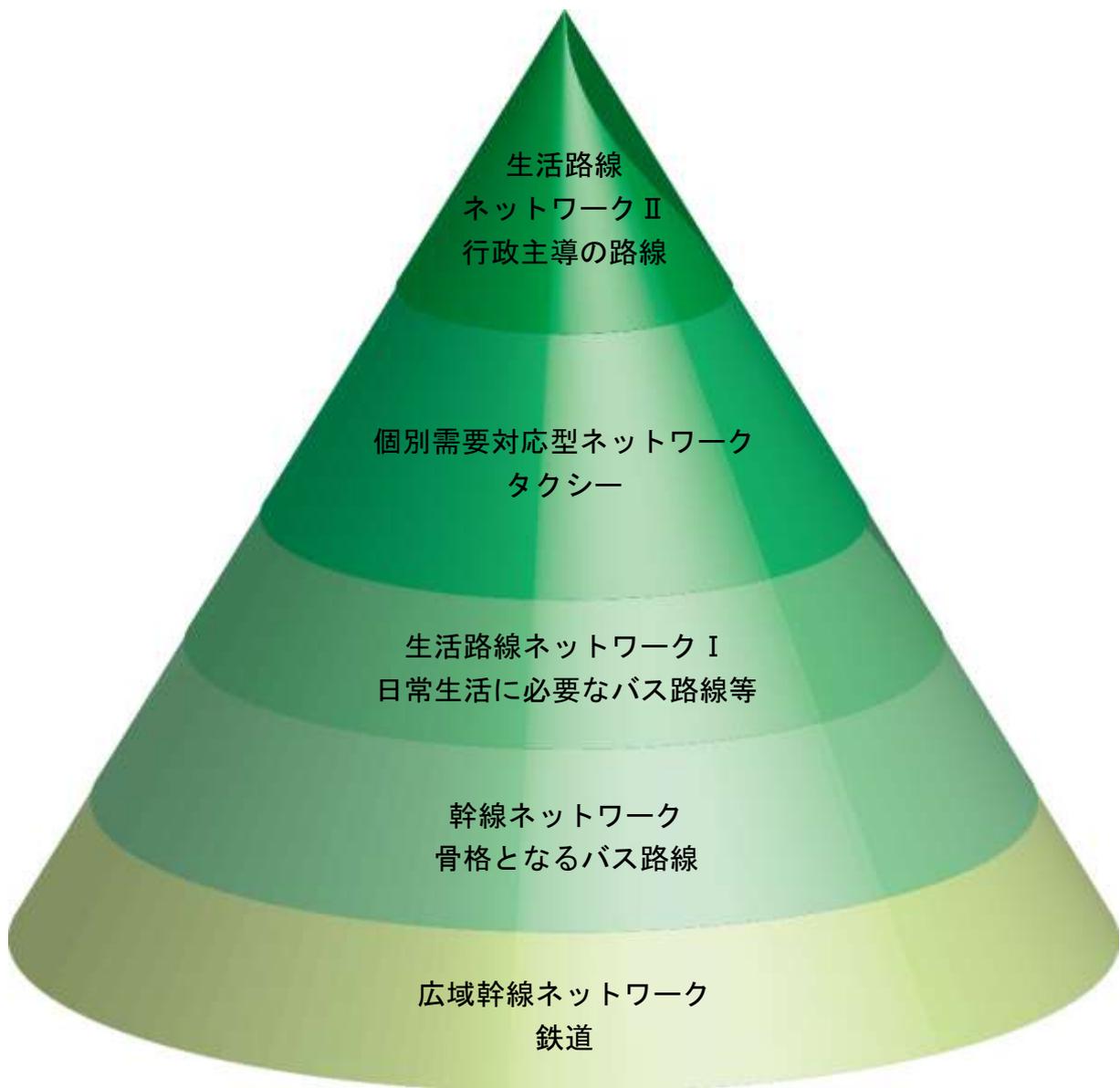
(7) まとめ

これらの交通手段を特徴などから整理すると、以下のようになります。

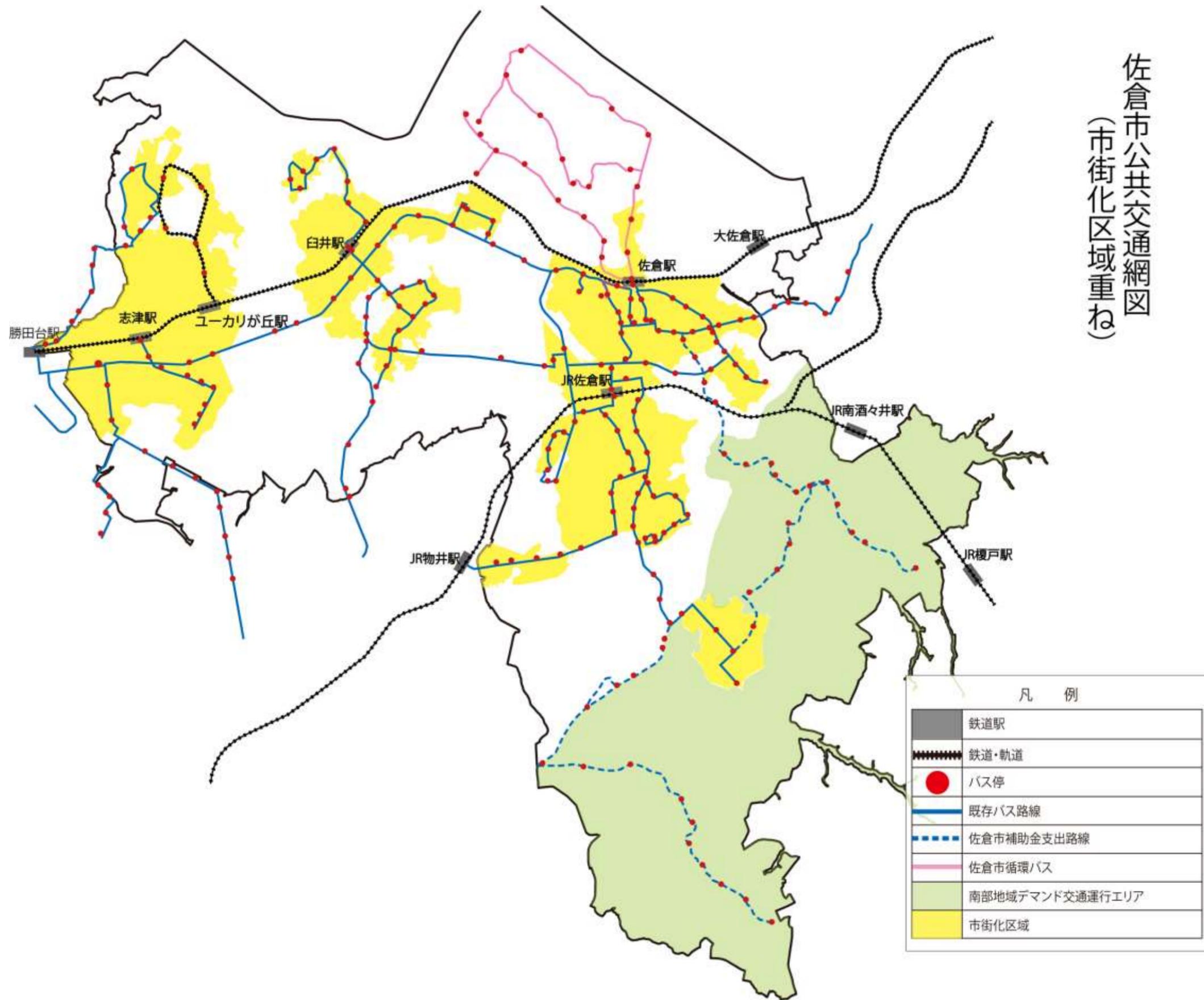
ネットワーク名称	特徴	具体的路線など
広域幹線 ネットワーク	広域的かつ大量輸送が可能なおえ、定時制・速達制に優れた交通手段。市内だけでなく、他県、他市までの移動に供され、本市の公共交通網の骨格となる路線です。	<input type="checkbox"/> 京成線 <input type="checkbox"/> JR線
幹線 ネットワーク	バス路線のうち、広域的かつ拠点同士（駅や病院）を結んでおり、市内のバス路線の中でも幹となる路線です。	<input type="checkbox"/> 臼井線 主な経由地 （京成佐倉駅－臼井駅－志津駅） <input type="checkbox"/> 神門線 主な経由地 （京成佐倉駅－JR佐倉駅－第三工業団地）
生活路線 ネットワークⅠ	各地域と広域幹線を結ぶ、日常生活に欠かすことのできない路線です。	<input type="checkbox"/> 新交通システム <input type="checkbox"/> 市内幹線でないバス路線
生活路線 ネットワークⅡ	民間事業者の事業では成立が難しい『交通空白地域』における路線。	<input type="checkbox"/> コミュニティバス（循環バス・デマンド交通）
個別需要対応型 ネットワーク	路線やダイヤを持たず、個別の需要に柔軟に対応可能な交通手段です。	<input type="checkbox"/> タクシー
セーフティ ネットワーク	1人での移動が困難な方々のための交通手段や、外出支援サービスです。	<input type="checkbox"/> 福祉有償運送 <input type="checkbox"/> 各種交通機関の割引制度 <input type="checkbox"/> 佐倉市タクシー運賃補助券

ネットワークの階層図

本市には異なる特徴を持ったネットワークが複数存在します。他県・他市まで延びる鉄道（広域幹線ネットワーク）を土台に、バスやタクシー（幹線ネットワーク、生活路線ネットワーク、個別需要対応型ネットワーク）が住宅地をはじめとした各拠点と鉄道駅を結んでいます。それぞれの特徴を活かし、連携を深めていくことが重要です。



佐倉市公共交通網図
 (市街化区域重ね)



3 公共交通に求められる役割

現状及び今後の社会情勢を踏まえ、『公共交通に求められる役割』を整理し、以下の4点にまとめました。

(1) 日常生活に必要な移動手段としての役割

公共交通は、日常生活の移動手段として欠かすことの出来ない役割を担っています。特に、運転免許を持たない方々にとっては、鉄道駅・公共施設・病院・商業施設・他の都市などへの移動に際して、重要な役割を担っています。

(2) 観光振興

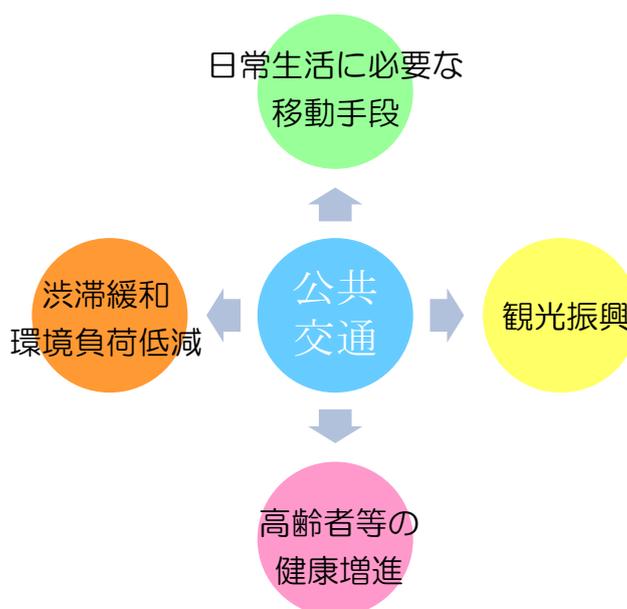
市内に存在する観光資源を公共交通で結び、アクセスを向上させることは、交流人口の増加につながることから、観光振興の役割も担っています。

(3) 高齢者等の健康増進への寄与

高齢になるにつれて外出頻度が低下する傾向があります。身近な移動手段となる公共交通網を整備することは、高齢者等の外出の機会、社会参加の促進に繋がり、ひいては健康な体づくりへの寄与が期待されます。

(4) 渋滞緩和・環境負荷の低減

1台のバスに収容できる人数は、佐倉市循環バスを例にとると36人です。この人数が1台のバスで移動可能な状況に対して、1人が1台ずつ自家用車で移動する場合には、道路の混雑を招くだけでなく、排出されるCO²量も増加します。公共交通の利用者を増やすことは、渋滞緩和や環境負荷を低減する役割もあります。



4 課題・ニーズの把握

4-1 市民ニーズ把握

(1) 市民アンケートの実施

市内全域の移動手段の実態を調査するために、平成26年度にアンケート調査を実施しました。市内無作為抽出で1,000人に配布したところ、521人から回答がありました。

アンケート概要

調査期間 平成26年8月8日～8月29日

配布対象者：18歳以上の市民から1,000人を無作為抽出

配布及び回収方法：郵送による

回答率：52.1%

(2) 地区連絡協議会等を通じた住民ヒアリング

アンケートを通じて市内全域の大枠の移動実態は把握できましたが、より細かなニーズを把握するため、地区連絡協議会やまちづくり協議会等の団体を通じて各地域で公共交通に関する要望やご意見をいただきました。

ヒアリング概要

実施期間 平成27年8月～12月

対象団体 地区連絡協議会・まちづくり協議会・地区社協 など全12団体

参加者数 289名



地区別ヒアリングの実施状況図



【各地区の開催概要】

【対象団体】 佐倉西部地区町内会長等協議会	【開催日】 平成27年8月16日
【出席者】 26名（地区代表者・福祉委員）	
【主な意見など】 駅に近いのでバスは使わないとの意見が多数。一方、スーパー・病院・市役所などの拠点を結ぶルートについての要望がありました。	

【対象団体】 和田地区区長協議会	【開催日】 平成27年8月16日
【出席者】 20名（地区代表者・福祉委員）	
【主な意見など】 デマンド交通に関して予約しづらい、時間の融通が利かないといった意見や、病院など乗降場所の増設といった利便性に関する要望がありました。	

【対象団体】 弥富地区区長協議会	【開催日】 平成27年9月24日
【出席者】 9名（地区代表者）	
【主な意見など】 デマンド交通に関する苦情や、コミュニティバス運行への要望がありました。	

【対象団体】 臼井地区代表者連絡協議会	【開催日】 平成27年9月27日
【出席者】 30名（地区代表者）	
【主な意見など】 はっちまんの運行エリア拡大やコミュニティバスの新規運行など交通不便地域対策に関する要望がありました。また、高齢者対策としての移動手段確保に関する意見に対し、ボランティアなど自治会で対応できることについても考えていかなければいけないとの意見がありました。	

【対象団体】 しづが原まちづくり協議会	【開催日】 平成27年9月30日
【出席者】 16名（地区代表者・学校関係者）	
【主な意見など】 下志津地区はバス路線がないので対応してほしいといった意見や、東邦大学病院のシャトルバスに関する要望がありました。	

【対象団体】 佐倉東部地区代表者協議会	【開催日】 平成27年10月4日
【出席者】 26名（地区代表者）	
【主な意見など】 主に白銀地区からJRへの路線バスの増便に関する要望がありました。また、運賃に関するものとして、乗り継ぎ割きへの要望がありました。	

【対象団体】 志津北部地区代表者協議会	【開催日】 平成27年10月17日
【出席者】 30名（地区代表者）	
【主な意見など】 井野東（区画整理事業区域）地区に路線バスの新設の要望がありました。また、高齢者を見据えたバス運行に関する意見（小回りの利く車両、病院を巡るルート）がありました。	

【対象団体】 根郷地区社会福祉協議会	【開催日】 平成27年11月7日
【出席者】 23名（地区社協委員）	
【主な意見など】 山王、馬渡、大篠塚、小篠塚各地区より、循環バス運行の要望がありました。また、福祉施設の車両を活用すべきとの意見がありました。	

【対象団体】 内郷地区長連合協議会	【開催日】 平成27年11月15日
【出席者】 24名（地区代表者）	
【主な意見など】 大佐倉地区と飯田地区に公共交通の整備要望がありました。	

【対象団体】 千代田地区社会福祉協議会	【開催日】 平成27年11月29日
【出席者】 53名（地区社協委員・福祉委員・地区代表者）	
【主な意見など】 路線バスの増便要望や行政主導によるコミュニティバスの運行要望がありました。また、自治会と行政の共同での運行によるバス運行の意見もありました。	

【対象団体】 ユーカリが丘地区自治会協議会	【開催日】 平成27年12月6日
【出席者】 19名（地区代表者）	
【主な意見など】 ユーカリが丘地区の生活圏はユーカリが丘駅周辺であり、徒歩での移動がほとんどの意見でした。公共交通に関しては、志津市民プラザなど公共施設への接続の要望がありました。	

【対象団体】 西志津自治会協議会	【開催日】 平成27年12月13日
【出席者】 13名（地区代表者）	
【主な意見など】 勝田台駅行き、志津行きの2つのバス路線が通っているため、この2路線の調整及び分かりやすい表示について意見がありました。また、バス路線・時刻について住民自らももっと情報を収集すべきとの意見もありました。	

4-2 交通事業者との意見交換会の実施

本計画を策定するにあたり、市内に関係する交通事業者との連携強化・情報共有を目的として、交通事業者との意見交換会を実施しました。

意見交換会概要

実施日：平成27年9月29日（火）

出席者数：11事業者／14人

実施内容：公共交通網形成計画の概要及びスケジュール説明

各事業者の現状や課題の発表

調査票の配布（後日回収）



バス事業者

【課題】

- 乗務員不足→新規事業への対応困難な要因に。
- 旅客数の減少（徒歩・自転車・マイカー通勤の増加）

【利用者から受ける要望等】

- 増便要望。
- 新規路線の検討要望。
→いずれも乗務員不足・利用客の減少から対応が困難。
- 停留所の新設要望。
→設置場所付近の住民の理解が必要であり、なかなか設置できない。

【公共交通網形成計画に期待すること・行政への意見など】

- 駅前ロータリーの整備（バス優先表示など）
- 計画策定にあたっては、既存事業者への影響を十分に考慮すること。

タクシー事業者
【課題】 □ 乗務員不足→募集広告を出しても応募自体がほとんどない。
【利用者から受ける要望等】 □ 料金を下げてほしいとの要望を多く受ける。
【公共交通網形成計画に期待すること・行政への意見など】 □ 駅前のタクシー待機所の管理・運営に行政もかかわってほしい。 □ 交通不便地域対策としては、コミュニティバスやデマンド交通が必要ではないかと思う。

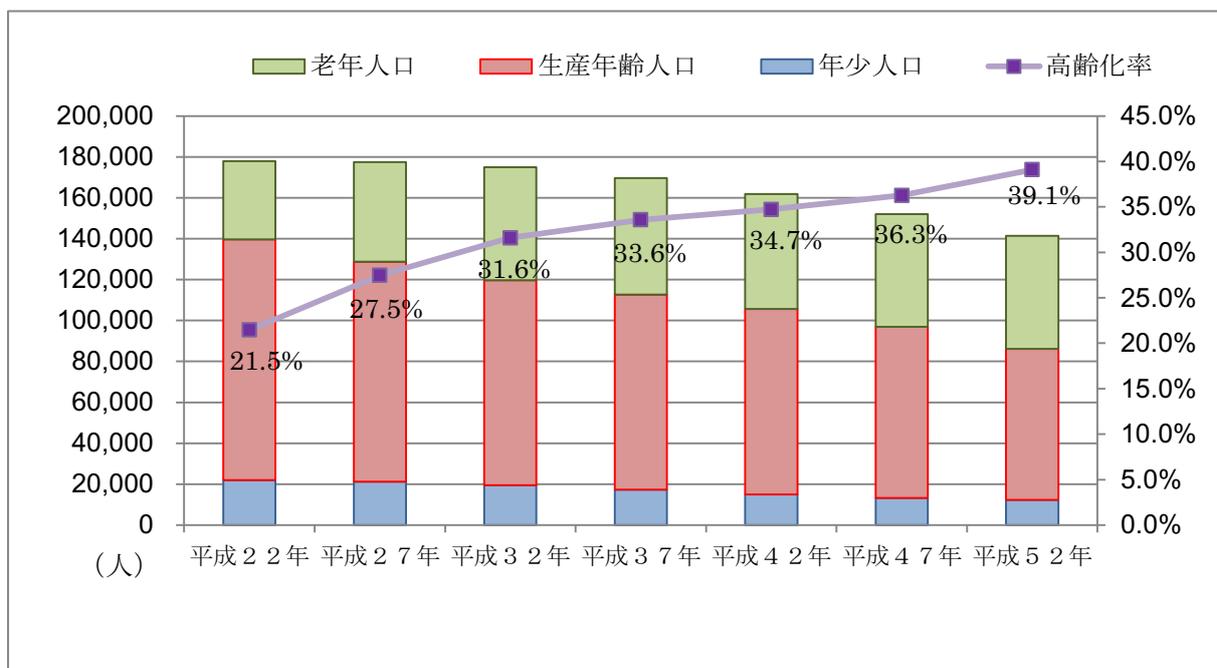
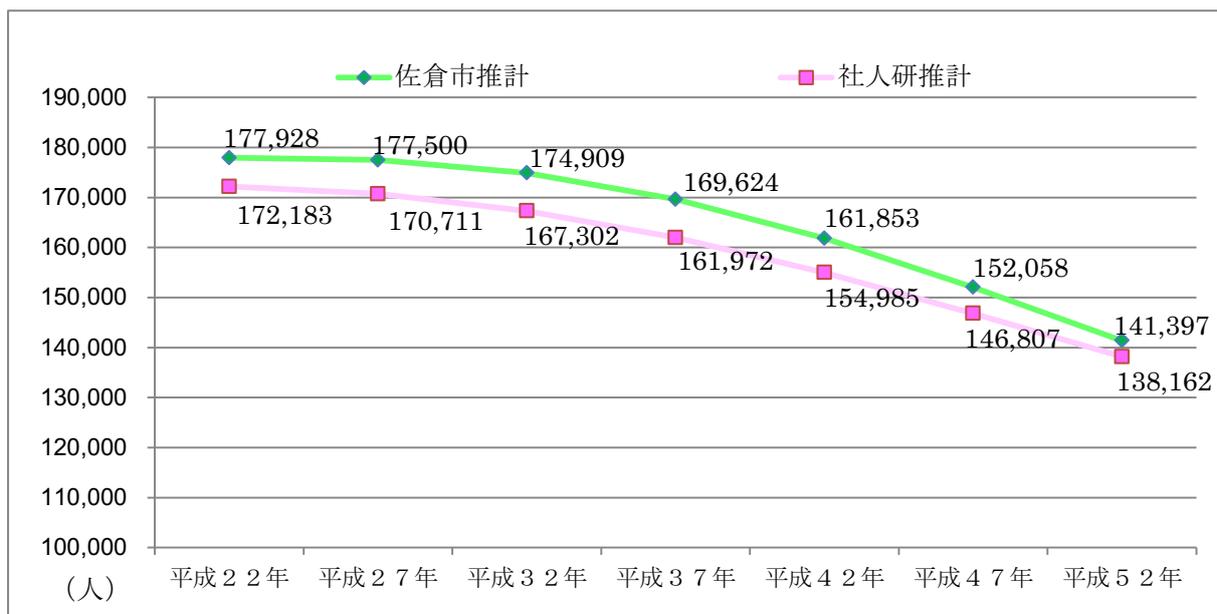
鉄軌道事業者
【課題】 □ 社会的要因を背景に利用者減少が予想される一方で、駅施設のバリアフリー化の要望は高まっており、これにどのように対応していくか。 □ サービスレベルの維持・確保をどのように行っているか。 □ 施設・設備の更新、修繕の課題。
【利用者から受ける要望等】 □ 駅施設におけるお客様案内設備について要望を受ける。

4-3 課題の整理

現状整理、市内全域アンケート、地区別ヒアリング、交通事業者との意見交換会を通じて浮き彫りになってきた課題を整理しました。

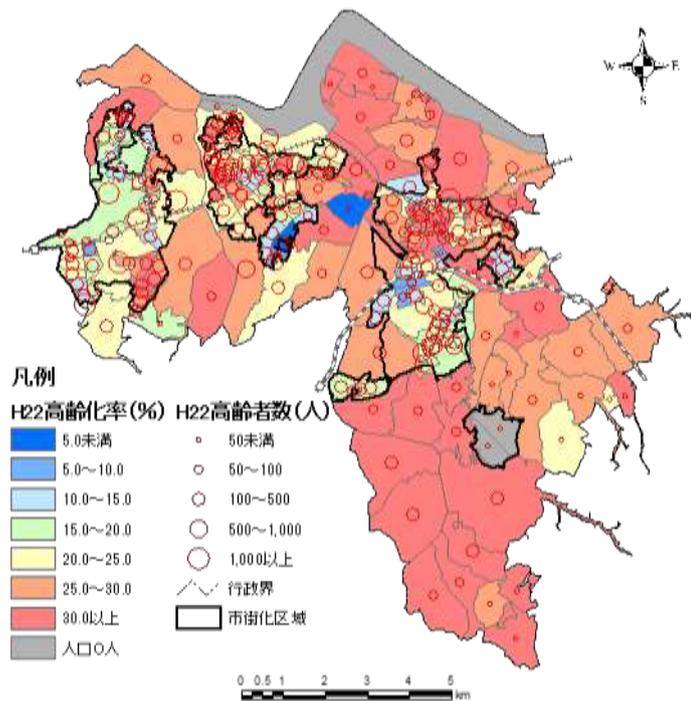
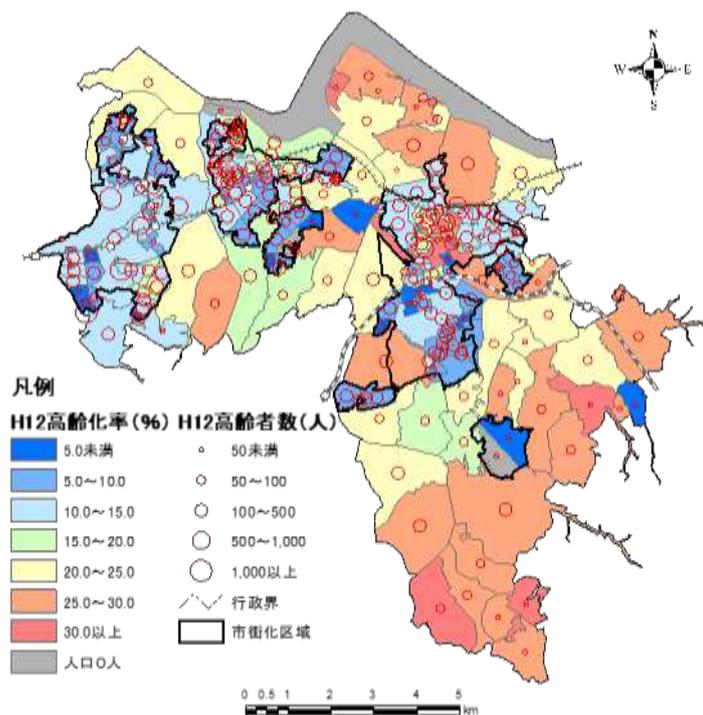
(1) 人口の将来推計

佐倉市の人口は、これまで住宅開発の進展とともに急速に増加してきましたが、今後はゆるやかに減少していくことが予測されるうえ、初期に開発された市街地から、順次急速な高齢化が進んでいくことも懸念されています。



出典：佐倉市人口推計（平成26年11月）

【過去10年間における高齢者の分布状況】



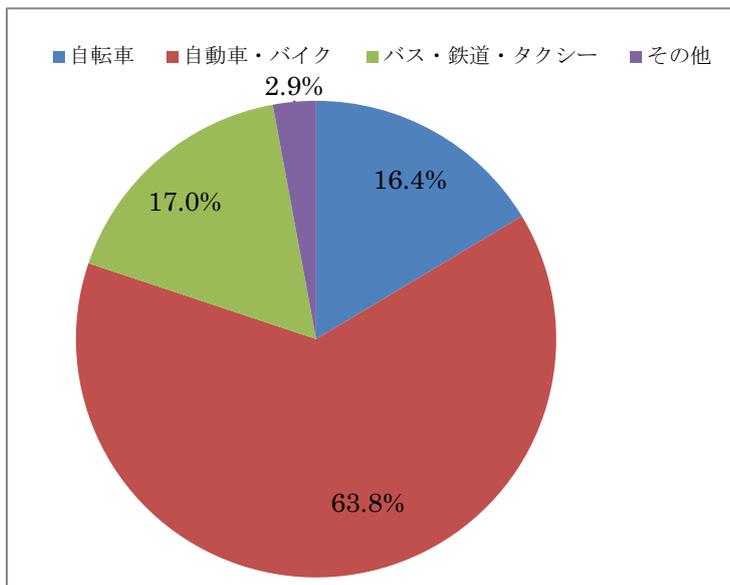
平成12年から22年にかけての10年間で、市内北側に位置する市街化区域内の小地域における高齢化率・実数ともに急速に増加してきました。今後も高齢化率・実数ともに上昇が予測されていることから、自家用車に変わる移動手段の確保が必要です。

(2) 主な移動手段

主な移動手段及びバスの日常的な利用状況について、平成26年度に実施したアンケートを分析しました。主な移動手段については、自家用車への依存度が非常に高く、公共交通利用が少ない状況が伺えます。

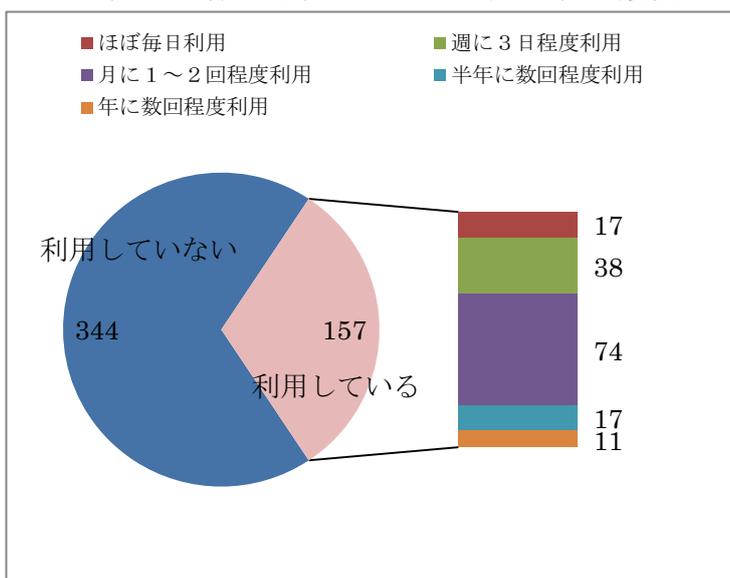
また、公共交通の中で、特にバスの利用状況についてアンケート結果を分析したところ、日常的にバスを利用することがなく、利用していたとしても月に1～2回程度の利用が最も多いことから、交通事業者ヒアリングで挙げられた『利用者の減少』という課題が、アンケートからも浮き彫りになっています。

《主な移動手段》



地区別ヒアリングにおいても、『現在は自家用車で移動している』という方が最も多く、アンケート結果とヒアリングの結果に一致が見られました。自動車やバイクなどへの依存度の高まりは、公共交通の衰退の一因となります。

《バス利用の有無と利用している人の利用頻度》

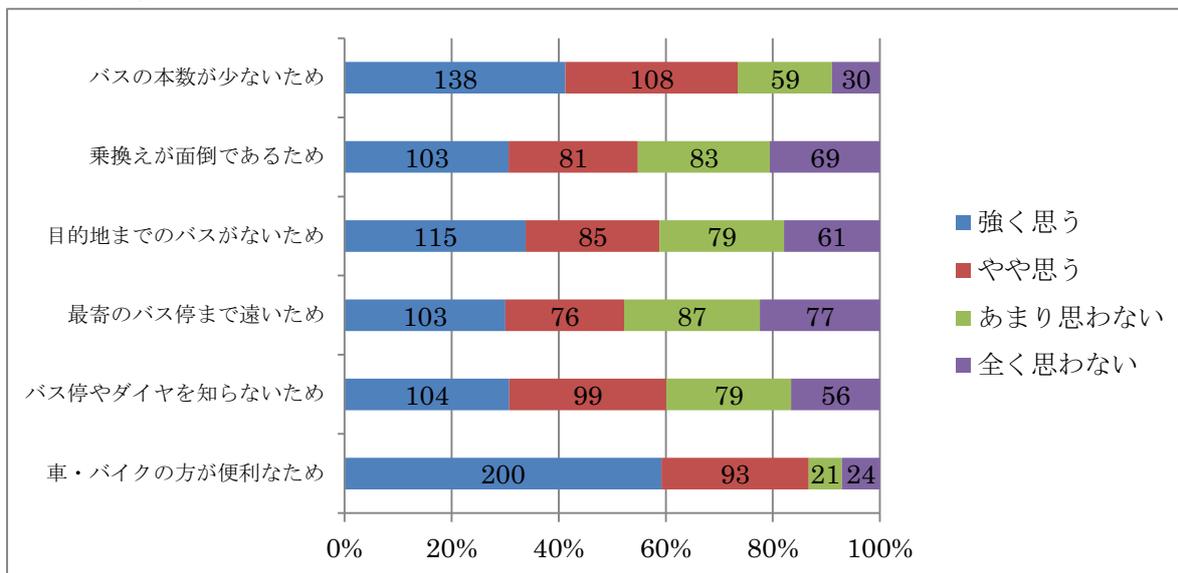


日常生活の中で「バスを利用している」と回答した方は全体の30%程で、全体的にバス利用者が少ないことがわかります。また、バスを週に3日以上使っている日常的な利用者は全体の10%程に留まることがわかりました。バスの日常的な利用が少ない実態は、バス事業の縮小を招き、更なる利便性の低下につながる要因となります。

(3) バスを利用しない理由

バスを利用しない理由について分析したところ、『車やバイクの方が便利のため』という理由が最も多くあり、自家用車での移動の便利さに依存している現状が伺えます。

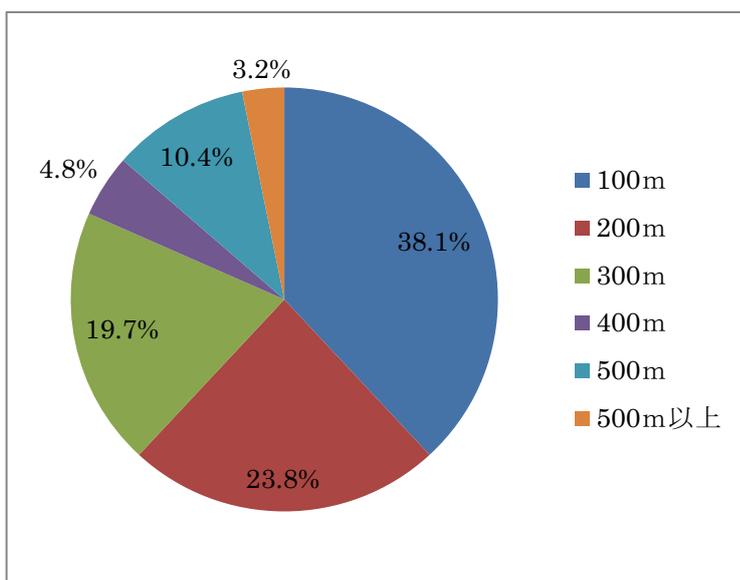
次いで、『バスの本数が少ないため』という理由が多くありますが、地区別ヒアリングでも多く聞かれる意見であり、アンケート結果と各地区の意見が一致していることが伺えます。



(4) バスに求められる利便性

① バス停までの距離

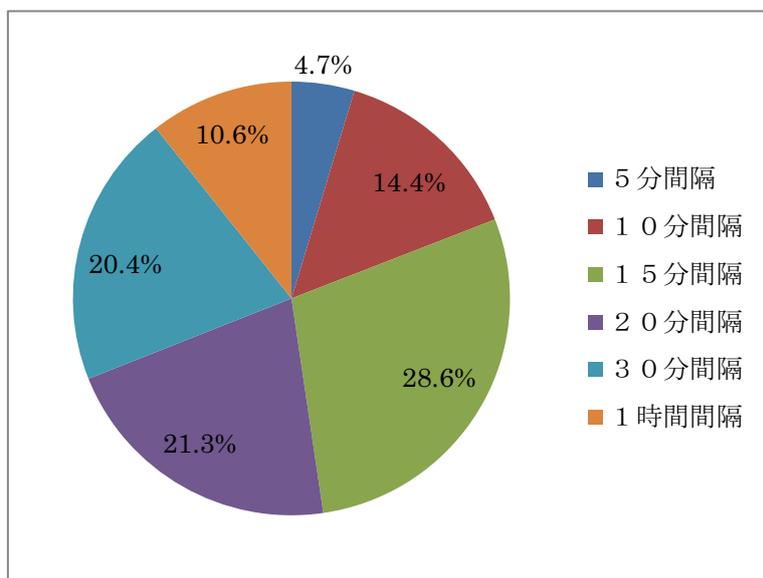
地区別ヒアリングでは、概ねどの地区からも『バス停を増やしてほしい』という声が寄せられました。アンケート結果から、求められているバス停までの距離を分析したところ、100m以内を希望する声が最も多く、傾向としては近ければ近いだけ良いという非常に高い水準の利便性が求められています。



100m間隔でバス停を設置することは、定時性の確保や道路渋滞への影響などを考慮すると現実的には難しく、また、事業者ヒアリングではバス停の増設には地域の理解と協力が不可欠との課題も提示されています。

② 運行間隔

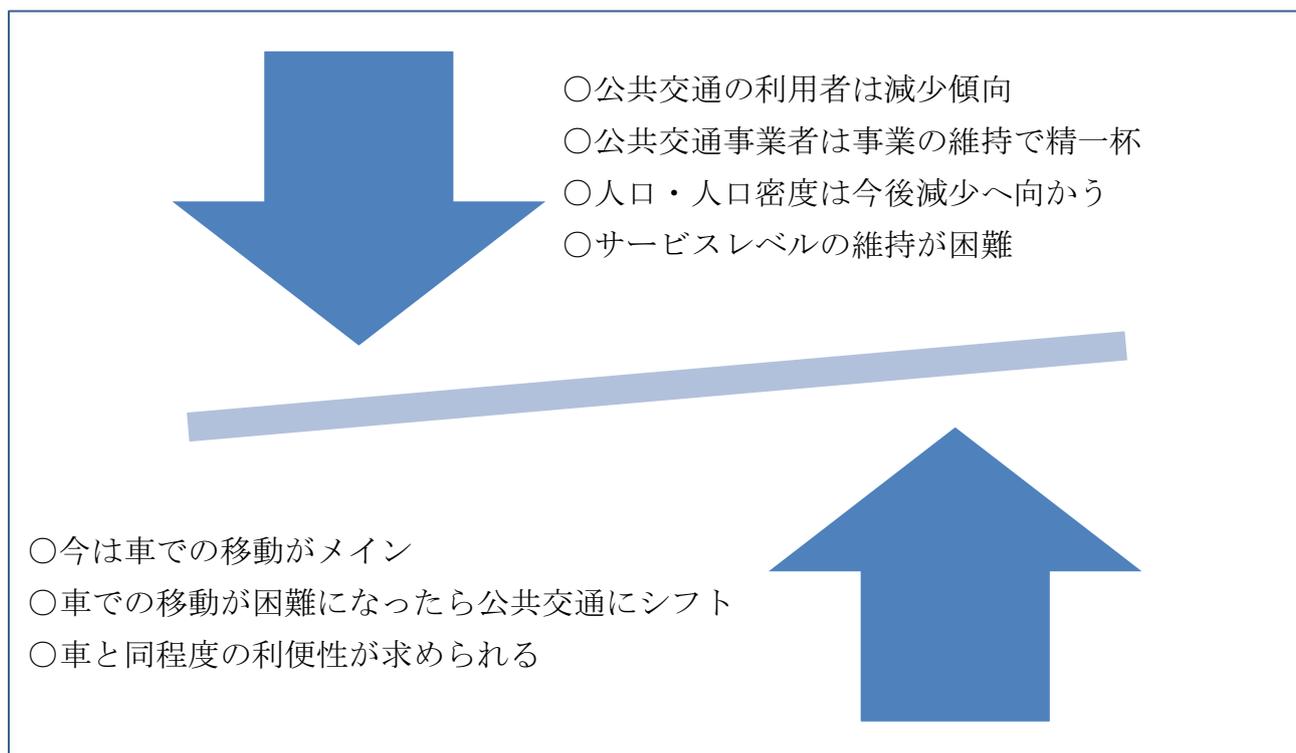
地区別ヒアリングでは、概ねどの地区からも『バスの本数が少ない』という声が寄せられました。アンケート結果から、求められている運行間隔の分析を行ったところ、15分～30分間隔の運行を求める声が最も多いことが分かりました。



現在市内を運行している路線のうち、30分に1本以上の運行頻度を維持できているのは全体の33%程度にとどまり、全体的な運行頻度の底上げが求められていますが、利用者の減少と乗務員不足という実情から、運行頻度を上げたくても上げられない状況にあります。

(5) ニーズと実情のミスマッチ

利用者を増やしていく取組を行う必要があるとともに、利便性を向上させていかない限りは、自家用車から公共交通へのシフトが困難な状況が伺えます。



(6) 既存公共交通網の利便性とカバーエリア

既存公共交通機関までの徒歩圏の考え方や、利便性の整理にあたり、国土交通省がまとめた『都市構造の評価に関するハンドブック』を参考に以下のとおり整理しました。

① 整理の方法

□ 徒歩圏の指標設定

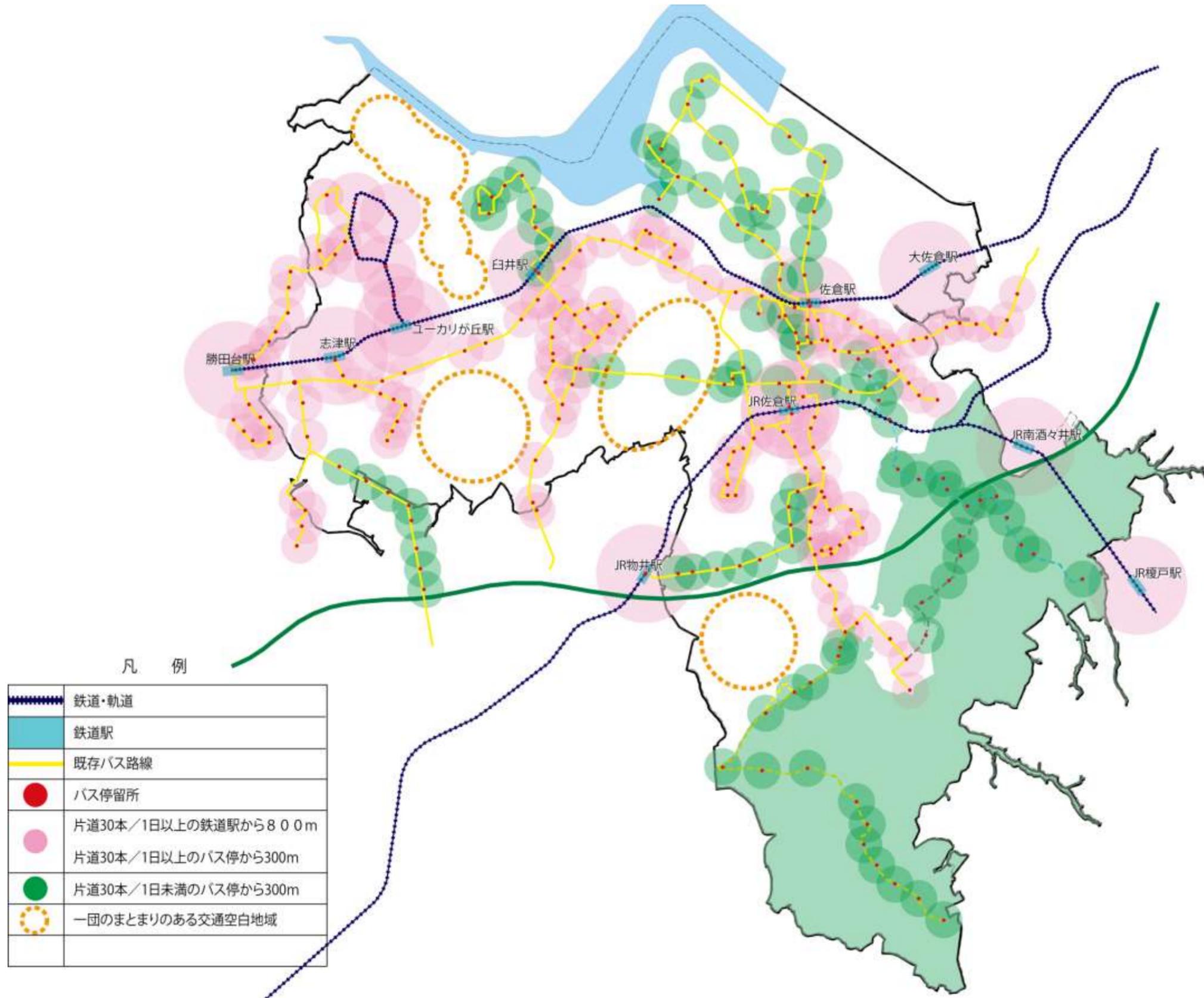
- ・鉄道駅までの距離 半径 800 m
 - ・モノレール駅までの距離 半径 500 m
 - ・バス停までの距離 半径 300 m
- } これらの円形状に広がる範囲を徒歩圏内と設定します。

□ 運行頻度の指標設定

基幹的公共交通路線の目安とされている平均30本/日・片方向以上の鉄道駅・バス停を「公共交通利便が確保されている駅・バス停」とします。なお、南部地域デマンド交通の運行本数については、30本/日・片道未満として整理しています。

		バス		
		バス停から 300m圏内		バス停から 300m圏外
		運行本数 30本/日・片道以上	運行本数 30本/日・片道未満	
鉄道	鉄道 800m圏内 又は モノレール 500m圏内	公共交通利便地域		
	鉄道 800m圏外 かつ モノレール 500m圏外	公共交通利用 可能地域		交通空白地域

② 既存公共交通網の利便性とカバーエリア



③ 地区ごと・性質ごとの課題

一団のまとまりのある交通空白地域

□志津地区

- 地区北側及び南側に一団のまとまりのある交通空白地域があります。

□千代田地区

- 地区東西に一団のまとまりのある交通空白地域があります。

□根郷地区

- 地区の南側に一団のまとまりのある交通空白地域があります。



これら3地区の交通空白地域対策が必要です。

実施済みの交通空白地域対策の見直し

□臼井地区

- 地区北側には、八幡台地区住民主導で運行が開始された、八幡台団地線『はっちまん』があります。地区住民の要望に基づいた運行内容の見直しが協議されています。

□佐倉地区

- 佐倉地区の北側は、交通空白地域対策として佐倉市循環バスを運行していますが、ダイヤ改正や増便要望などがあることから、利用者ニーズに合わせた運行内容の見直しが必要です。

□和田地区

- 民間バス路線への補助金支出による路線維持や、デマンド交通の導入など、当該地区には複数の交通対策を実施してきました。しかし、いずれの対策も利用者数が少なく、地区からも運行改善要望もあることから、地区全体の交通対策を見直す必要があります。

□弥富地区

- 民間バス路線への補助金支出による路線維持や、デマンド交通の導入など、当該地区には複数の交通対策を実施してきました。しかし、いずれの対策も利用者数が少なく、地区からも運行改善要望もあることから、地区全体の交通対策を見直す必要があります。

5 本市における公共交通を取り巻く重点課題

現状整理やニーズ把握、さらには今後の社会情勢などを踏まえ、本市の公共交通を取り巻く重点的な課題を抽出しました。

交通空白地域への対応

- ・既存の公共交通網ではカバーできていない地域が複数残されていることから、これらの地域を優先的に解消していく必要があります。

高齢化の進展により増加する交通弱者への対応

- ・高齢化の進展により増加していく、高齢者をはじめとした交通弱者の方々にとって、使いやすい公共交通環境を整備していく必要があります。

利用者減少への対応

- ・自家用車の普及等を背景に、本市の公共交通利用者は減少傾向にあります。持続可能な公共交通サービスを維持していくには、市民・事業者・行政がそれぞれの役割を認識し、相互に協力しながら地域の公共交通を守り育てていく必要があります。

ネットワークの確立と拠点へのアクセス向上

- ・人口減少、人口密度が低下していく中で、持続性のある公共交通網を形成して行くためには、まちづくりと連携したネットワークを構築する必要があります。また、重要拠点へのアクセスを確保することで、歩いて暮らせるまちづくりを実現していくことも必要です。

6 計画の推進体制及び基本方針・将来像

前項で掲げた重点課題への対応にあたり、推進体制及び基本方針、これにより実現される将来像を以下のとおり設定しました。

将来像

まちの骨格となる公共交通網が広がる都市 佐倉



基本方針

交通空白地域の解消

各交通手段の連携と維持・向上

公共交通を利用したくなる環境創出



推進体制

「市民」・「交通事業者」・「行政」の3者の協働

【推進体制とは。。。】

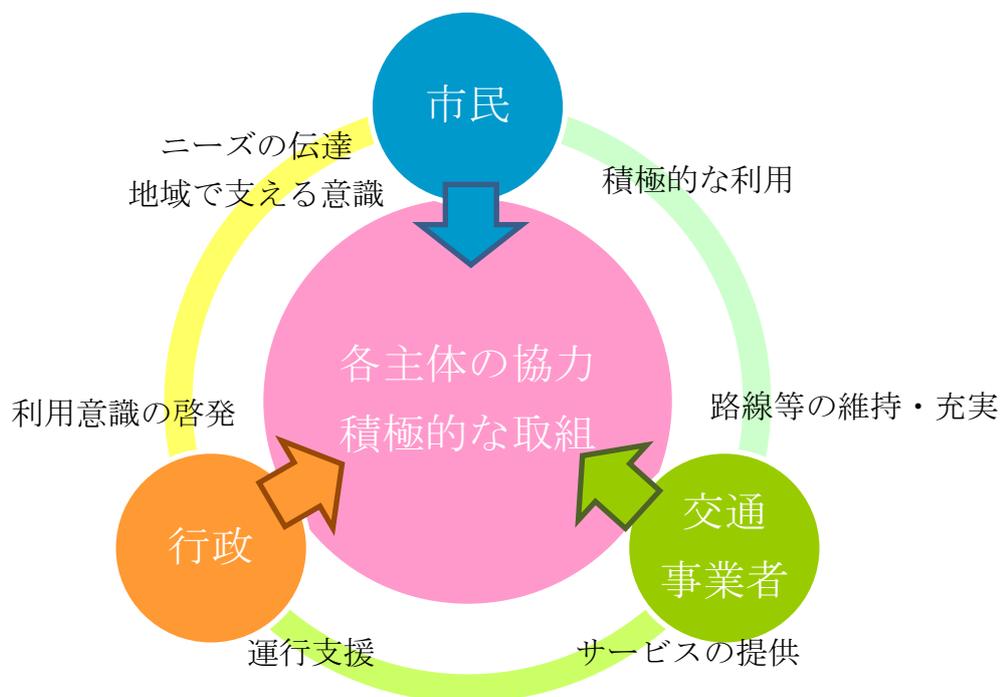
これまで記述してきたとおり、公共交通が衰退してきた要因は複合的であり、一朝一夕で解消できるものではありません。このような中、重点課題を解消し、公共交通を充実させていくためには行政・市民・交通事業者それぞれの役割を果たしながら協力していく必要があります。

このため、本計画の基本方針を推進していくために必要な事項として、以下の仕組みを構築します。

行政・市民・交通事業者の役割の設定

公共交通網を維持・充実させていくためには、行政・市民・交通事業者それぞれの役割を果たしていくことが重要です。このため、3者それぞれの役割を以下のように設定します。

- 行政
市民・交通事業者の意向を調整しながら、市内全域の公共交通網の維持・充実に向けた総合的な支援（運行支援・意識啓発・コミュニティバスの運行等）を行います。
- 市民
地域の公共交通を守り・育てる担い手として公共交通への関心を高め、過度に自家用車に依存しないようにします。また、地域の公共交通を検討するにあたっては、地域住民も行政・交通事業者と協議を行っていきます。
- 交通事業者
これまで培ったノウハウを活かしながら、路線等の維持・充実を図るとともに、市民・行政からの相談に応じて、可能な限り運行サービス・利用環境の向上に努めます。



7 基本方針ごとの実施事業

基本方針1 交通空白地域の解消

(基本的な方向性)

既存公共交通網の利便性とカバーエリアを整理すると、移動利便性は地域ごとに異なることが分かります。(30ページ図面参照。) この中でも『交通空白地域』は、既存の公共交通機関を使うことが困難な地域であり、本市においては駅等の中心部から離れたエリアに広がっています。

佐倉市立地適正化計画では、まちづくりの方向性として“コンパクトプラスネットワーク”を掲げており、市内全域に持続可能なネットワーク構築を目指していることから、交通空白地域の解消を優先課題として取り組みます。また、すでに実施している佐倉市循環バスや南部地域デマンド交通についても、利便性の向上や利用者の増加に向けた見直しを行っていきます。

施策1 交通空白地域の解消

■ 概要

本計画では既存の公共交通を使うことが困難な交通空白地域の解消を優先課題として取り組みます。この交通空白地域は市内各所に存在していますが、その中から『一団のまとまりのある交通空白地域』(30ページ図面参照。)を抽出し、当該地域に居住している人口の多い順に解消を図っていくこととします。

	地域	交通空白地域内人口
1	志津北側エリア	2,072人
2	畔田・下志津エリア	864人
3	飯重・羽鳥・寺崎エリア	776人
4(※)	大篠塚・小篠塚エリア	434人

※ 大篠塚・小篠塚エリアについては、隣接する南部地域の路線再編の検討(施策2-①)と合わせて検討を進めます。

■ 内容

『交通空白地域対策モデルコース図』(38ページ図面参照)をもとに、定時定路線型のコミュニティバス等を導入して交通空白地域の解消を目指します。

第1次計画期間(平成29年度～31年度)

志津北側エリア／畔田・下志津エリアの交通空白地域解消に向けた運行を行います。

また、大篠塚・小篠塚エリアについては、隣接する南部地域の交通対策に合わせて運行を行います。

第2次計画期間（平成32年度～）

飯重・羽鳥・寺崎エリアの交通空白地域解消に向けた運行を行います。

■ 実施主体

佐倉市・市民・交通事業者

施策2 実施済みの交通空白地域対策の見直し

■ 概要

市は、民間路線の廃線に伴い交通空白地域になったエリアに『佐倉市循環バス（佐倉地区北部）』や『南部地域デマンド交通（和田地区・弥富地区）』を導入してきました。また、臼井地区北側には、地域住民主導により八幡台団地線『はっちまん』が運行されるなど、交通対策が講じられてきました。これら実施済みの交通空白地域対策を見直し、利便性向上に向けた検討を行います。

■ 内容

① 和田地区・弥富地区における交通空白地域対策の見直し

和田地区・弥富地区では、既存路線への運行補助とデマンド交通の運行を行っていますが、いずれも利用者数は減少傾向であり、地域からは運行改善の要望が出ています。このため、現行の対策を見直すとともに、隣接する大篠塚・小篠塚エリアを含めた地域全体の路線再構築を行っていきます。

② 佐倉市循環バスの運行内容の見直し

佐倉地区北側を運行する佐倉市循環バスは、内郷地区の住民利用だけでなく、ふるさと広場や岩名運動公園、草ぶえの丘など利用者の交通手段にもなっているバス路線です。利用者の増加に伴い、改善要望のあるダイヤやルート、ICカード利用などの利便性向上の改善に合わせ、運賃設定についても検討を行います。

③ 臼井地区北部の利便性向上

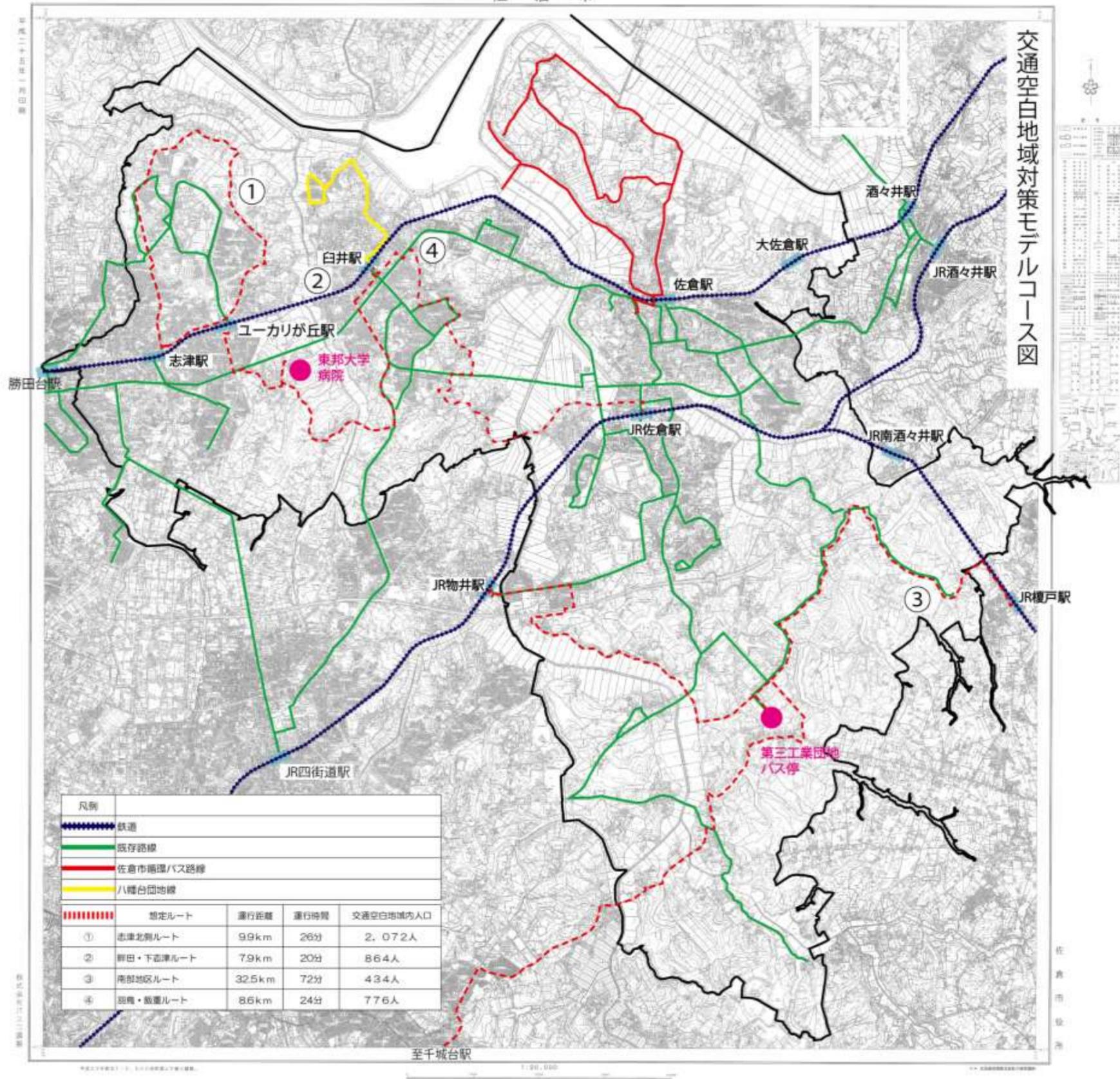
京成臼井駅から北側エリアは、八幡台地区住民主導で運行が開始された、八幡台団地線『はっちまん』があります。地区住民と運行事業者による利便性向上に向けた取り組みがスムーズに行われるよう、必要な支援を講じていきます。

■ 実施主体

佐倉市・市民・交通事業者

事業の実施スケジュール

基本方針1	H29年度	H30年度	H31年度
施策1 志津北側ルートへの検討	準備 →		運行 →
施策1 畔田・下志津ルートへの検討	準備 →		運行 →
施策1 羽鳥・飯重ルートへの検討			検討開始 →
施策2-① 和田・弥富地区における交通空白地域対策の見直し	準備 →		運行 →
施策2-② 佐倉市循環バスの運行内容の見直し	運行内容見直し準備 →	運行計画の検討 →	運行継続 →
施策2-③ 臼井地区北部の利便性向上に向けた検討	準備 →		運行 →



基本方針 2 各交通手段の連携及び維持・向上

(基本的な方向性)

現状の公共交通網を維持し、さらに拡充することは、利便性の向上のほか、定住人口の増加にも寄与するものです。このため、鉄道、新交通、バス、タクシー、コミュニティバスといった、様々な公共交通機関を相互に連携させ、公共交通のネットワークを全市的に広げて行くことが重要です。

施策 1 交通事業者との連携強化

■ 概要

公共交通網を維持、拡充させていくためには、交通事業者と連携を強化していくことが不可欠です。そのためには、それぞれの持つ情報を共有するとともに、利便性向上などに向けた協議を継続的に行う必要があります。

■ 内容

路線数・利用者数等のモニタリング及び情報の共有

鉄道やバスの路線数及び便数、利用者数、運賃などのモニタリングを行うとともに、市民から寄せられる要望、IC カード利用や市内で統一された運賃体系の実現、その他公共交通網の維持・充実に必要な事項について、公共交通会議等を活用し、交通事業者との情報共有、協議を行っていきます。

■ 実施主体

佐倉市・交通事業者

施策 2 まちづくりと連携したネットワークの構築

■ 概要

本市のまちづくり計画である『佐倉市立地適正化計画』と連携して“コンパクトプラスネットワーク”を推進していくため、交通空白地域対策に加え、まちなかの生活サービス施設（市役所や公民館、病院など）への移動利便性を高めていく検討も必要です。ただし、既存の路線を運行するバス事業者への配慮が必要なことから、現状・課題の整理を行い、実現性について検証していきます。

■ 内容

① 交通空白地域の解消

ネットワークの構築はまちづくりに不可欠な要素です。現在交通ネットワークのない、交通空白地域へ新たなネットワークを構築し、交通空白地域の解消に努めます。（基本方針 1 施策 1 参照。）

② 京成佐倉駅－JR 佐倉駅間のアクセス向上の検討

京成佐倉駅と JR 佐倉駅に挟まれた区域は、本市の玄関口であるとともに、公共施設や観光施設が複数あります。市内居住者及び市外からの来訪者の利便向上を目的として、京成佐倉駅と JR 佐倉駅及び周辺の公共施設の周遊性を高めていくための路線新設を検討していきます。

- 実施主体
佐倉市・交通事業者

施策3 新たな移動手段の活用の調査・研究

■ 概要

過疎地や特区などで実証的に運用されている、新たな移動手段についても公共交通網を補完する役割として活用を検討していきます。なお、活用にあたっては国の動向を注視するとともに、既存公共交通網への影響を考慮しながら検討して行きます。

想定される検討メニュー

- 貨客混載による人・モノの輸送
- 超小型モビリティの導入

国の法制度を注視しながら、活用を検討していきます。

【貨客混載とは。。。】

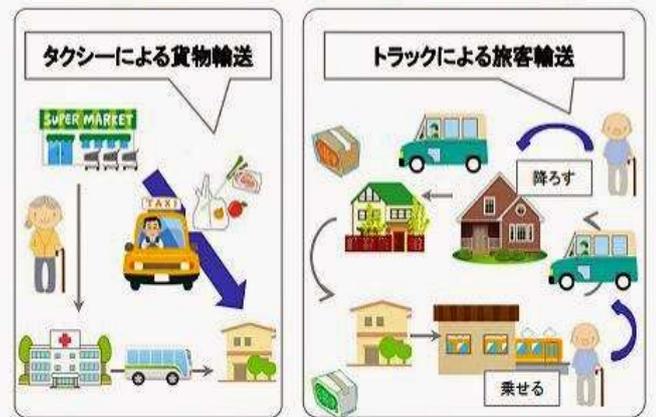
全国各地での高齢化が進み、路線バスなど公共交通ネットワークの重要性が高まる一方、過疎化による乗客数の減少から路線網の維持が困難になるケースが増えており、路線網維持のため生産性向上が課題となっている。

物流業界においてもドライバー不足から物流網の維持が困難になるケースが増えてきており、物流網を維持するために効率化が課題となっている。

そこで双方の課題の解決策の一つとして、旅客・貨物それぞれの車両を1つの交通インフラとして捉え、事業の効率化を図っていく新たな考え方です。

【過疎地域における貨客混載のイメージ】

- ・既存事業者の営業が行き届かない地域に限定。
- ・安全運行のために必要な措置等についても検討。



【超小型モビリティとは。。。】

超小型モビリティは、地域交通の省エネルギー化に資するとともに、高齢者を含むあらゆる世代に新たな移動手段を提供し、生活・移動の質の向上をもたらす、「新たなカテゴリーの乗り物」です。安心・快適な暮らしを支えるとともに、地域の活性化や自動車市場の新しい需要創出への貢献が期待されます。

主に1人～2人乗りの電動車両で、高齢者の買い物の移動手段、観光地の周遊など、幅広く活用されています。



図 2-2 超小型モビリティの5種（左行制型の場合）

- 実施主体
佐倉市



事業の実施スケジュール

基本方針2	H29年度	H30年度	H31年度
施策1 利用者数等のモニタリング 公共交通会議等の開催	毎年度定期的に実施 ○	毎年度定期的に実施 ○	毎年度定期的に実施 ○
施策2 まちづくりと連携した路線新 設の検討	関係者との協議 		運行 
施策3 新たな移動手段の 活用の検討	調査・研究 		

基本方針3 公共交通を利用したくなる環境創出

(基本的な方向性)

自家用車から公共交通利用へ転換を促していくためには、公共交通を利用する際に多くの方が抵抗を感じる事項（乗り継ぎ、待合環境、情報不足など）を解消し、安心して利用できる環境を創出する必要があります。

また、公共交通を利用していく意識を醸成する取組も同時に行っていく必要があります。

施策1 情報不足の解消

■ 概要

バスを利用しない理由の1つに『バス停の位置やダイヤを知らない』があります。また、バスは道路事情などの要因により定時性を保つことが難しく、バスが今どこを走っているのか分からないといった不安もあるため、これらの情報を可視化し、公共交通を利用しやすい環境を創出する必要があります。

■ 内容

① 公共交通マップの作成

市内の公共交通網だけでなく、各公共交通機関が提供しているサービス内容なども掲載した『公共交通マップ』を作成・配布し、公共交通を利用した外出機会の増加を促していきます。

② バスロケーションシステムの導入

バスの運行状況が分からないといった不安を解消するため、バスロケーションシステムについて調査し、導入を検討していきます。

■ 実施主体

佐倉市・公共交通事業者

施策2 公共交通利用への転換促進

■ 概要

公共交通の利用者を増加させていくためには、現在の自家用車中心の生活を見直し、徒歩・自転車・公共交通といった他の移動手段を適切に組み合わせていく意識の醸成により、公共交通利用への転換を促していく必要もあります。

■ 内容

モビリティマネジメントの実施

自家用車中心のライフスタイルの見直しや、公共交通の利用促進を図るため、公共交通利用に関するアンケート調査、小中学校におけるバスの乗り方教室、シンポジウムの開催などを検討・実施していきます。

■ 実施主体

佐倉市・公共交通事業者・市民

施策3 鉄道駅などを中心とした交通結節点の待合環境の整備

■ 概要

本市の都市構造は、広域幹線ネットワークである鉄道を中心としてまちが形成されています。拠点となる鉄道へのアクセスを向上させるとともに、各ネットワークの乗り継ぎ環境を整備することで、乗り継ぎへの抵抗感を払拭していく必要があります。

■ 内容

① 各駅自転車駐車場の維持・管理

鉄道駅へのアクセス手段の1つである自転車利用者の利便性を確保するため、現在各駅に整備されている自転車駐車場を今後も維持・管理していきます。

② 待合環境整備の検討

鉄道からバス、バスからバスへの乗り継ぎなどで多くの方が利用する、鉄道駅ロータリーを中心に、上屋やベンチの設置を検討します。また、各交通手段のダイヤ調整を交通事業者へ要請していきます。

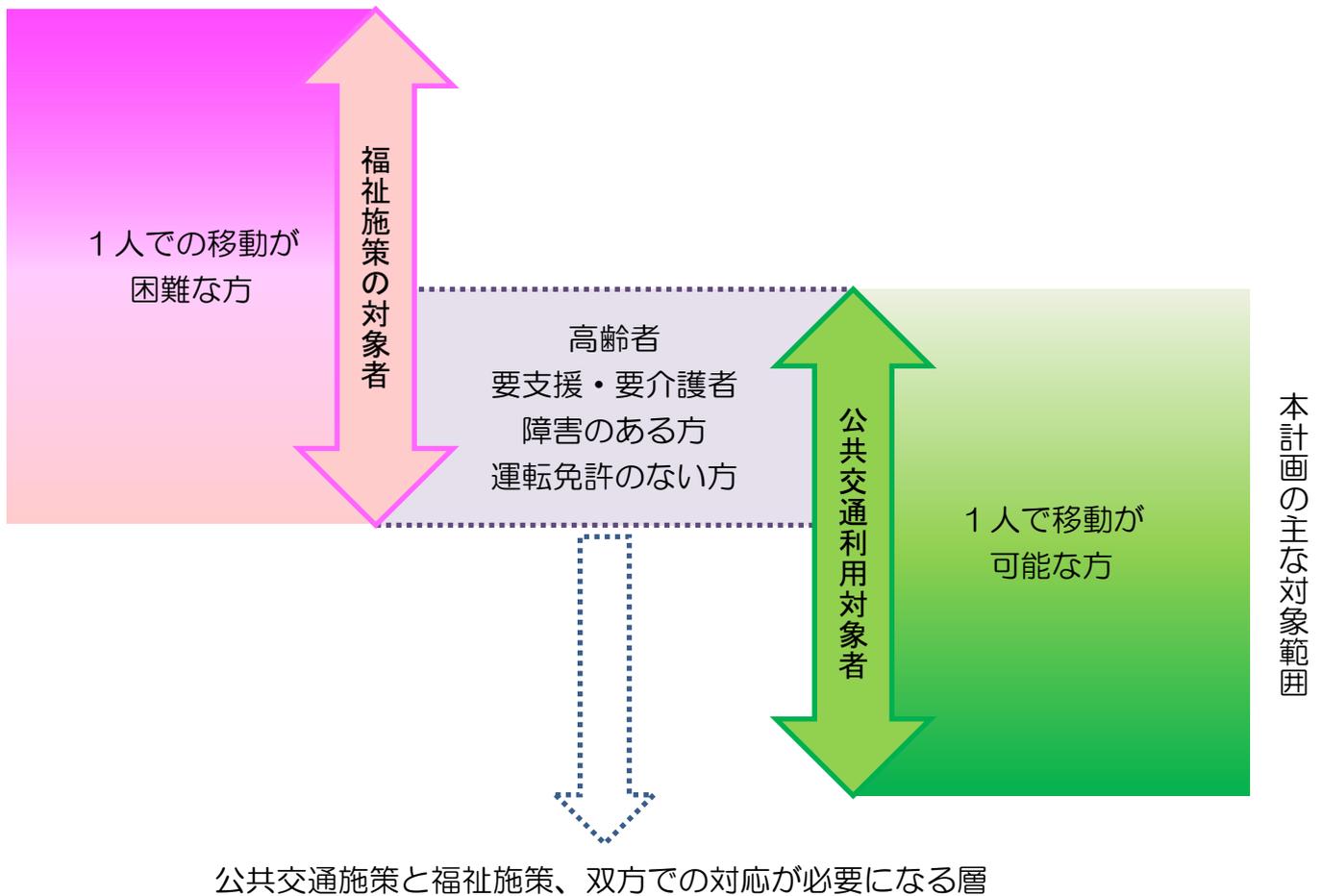
■ 実施主体

佐倉市・交通事業者

施策4 交通弱者の外出支援の検討

■ 概要

高齢化の進展とともに増加する交通弱者への対応は、本計画でも重点課題の1つと掲げており、使いやすい公共交通の整備及び外出しやすい環境創出を進める必要があります。一方で、下の図にあるように全ての方の移動ニーズを公共交通施策だけで満たすことは困難であり、福祉施策での対応も必要です。既存の福祉施策（福祉タクシー・福祉寝台車運賃の補助、福祉有償運送サービス等）を継続していくほか、地域で独自に移動サービスを検討する場合には、市は側面的な支援を行います。



■ 事業内容・検討内容

① 公共交通機関のバリアフリー化の支援

バス、鉄道、タクシーなど公共交通事業者が、地域公共交通確保維持改善事業を活用し、バリアフリー化を促進する場合には側面的支援を行います。

② 高齢者運転免許返納事業の検討

高齢者等が自主的に運転免許証の返納を促す『高齢者運転免許返納事業』について調査し、導入を検討します。

③ 既存の福祉施策の維持

1人で移動する事が困難な方に対するセーフティネットとして既の実施している、福祉タクシー券・福祉寝台車券の交付及び佐倉市社会福祉協議会等で実施している福祉有償運送サービスを今後も維持していきます。

④ 地域独自の移動サービスへの支援

人口密度の低い地域における少量の移動需要や、1人で移動が困難な方への対応など、交通事業者や既存の行政サービスでは対応が困難なケースも想定されます。このような限られた利用対象者への移動サービスを地域等が主体的に検討する場合には、市が相談窓口となり、側面的な支援を行っていきます。

想定されるケース

- 福祉政策による移動支援
- 企業独自の送迎サービスの活用
- ボランティアによる送迎サービス

道路運送法の制限を受けない形で移動支援を検討する場合には、市が相談窓口になります。

■ 実施主体

佐倉市・事業者・(市民)

【実施スケジュール】

基本方針3	H29年度	H30年度	H31年度
施策1-① 公共交通マップの作成	作成準備 →	作成・配布・活用 →	配布・活用 →
施策1-② バスロケーションシステムの導入検討	→	調査・導入の検討 →	→
施策2 モビリティマネジメントの実施	調査・研究 →	実施 ○	実施 ○
施策3-① 各駅自転車駐車場の維持・管理	適正な維持管理 ○	適正な維持管理 ○	適正な維持管理 ○
施策3-② 待合環境整備の検討	調査・検討 →	実施(予定) →	実施(予定) →
施策4-① 公共交通機関のバリアフリー化支援	事案発生ごとに協議への参加など側面的支援 →		
施策4-② 高齢者運転免許返納事業の検討	→	調査・研究 →	→
施策4-③ 既存の福祉政策の維持	事業継続 →		
施策4-④ 地域独自の移動サービスへの側面的支援	事案発生ごとに適宜相談対応・側面的支援 →		



- 新たなコミュニティバスの運行と
これまでの交通空白地域対策の見直し
- 1 新規コミュニティバスの導入
 - ①志津北側エリア
 - ②畔田・下志津エリア
 - ③大篠塚・小篠塚エリア
 - ④飯重・羽鳥・寺崎エリア（次期計画）
 - 2 これまでの交通空白地域対策の見直し
 - ⑤南部地域デマンド交通
 - ⑥佐倉市循環バス
 - ⑦臼井地区北部の利便性向上
 - 3 まちづくりと連携した路線新設の検討
 - ⑧京成佐倉駅～JR 佐倉駅間の周遊性向上

● 鉄道駅を中心とした取組み

鉄道駅などを中心に利用しやすい環境創出に努めます

待合環境整備の検討

駐輪場の維持・管理
(サイクル&ライド機能の維持)

—— 既存公共交通網への取組み

バス情報の見える化によって
利用しやすい環境を創出します

公共交通マップの作成

停留所の位置や
行き先をわかりやすく！

あと5分でバスが
到着します♪

バスロケーション
システムの導入検討

8 各施策の目標設定

【活動指標】

(交通空白地域等の解消のために市が運行する路線数)

指標	初期値 (H27 年度実績値)	平成 3 1 年度
路線 (数)	3 路線	5 路線

※ 第 1 次計画期間中は、志津北側ルート、畔田・下志津ルートの検討を行います。

(既存の交通空白地域対策を見直す路線数)

指標	初期値 (H27 年度実績値)	平成 3 1 年度
路線 (数)	0 路線	3 路線

※ 平成 2 9 年度は南部地域デマンド交通、八幡台団地線の見直しを行います。

※ 平成 3 0 年度は佐倉市循環バスの見直しを行います。

(まちづくりと連携した路線の新設)

指標	初期値 (H28 実績値)	平成 3 1 年度
路線 (数)	0 路線	1 路線

【成果指標】

(コミュニティバスの利用者数)

指標	初期値 (H27 年度実績値)	平成 3 1 年度
利用者数 (人)	59,300 人	82,800 人

(バス利用者数)

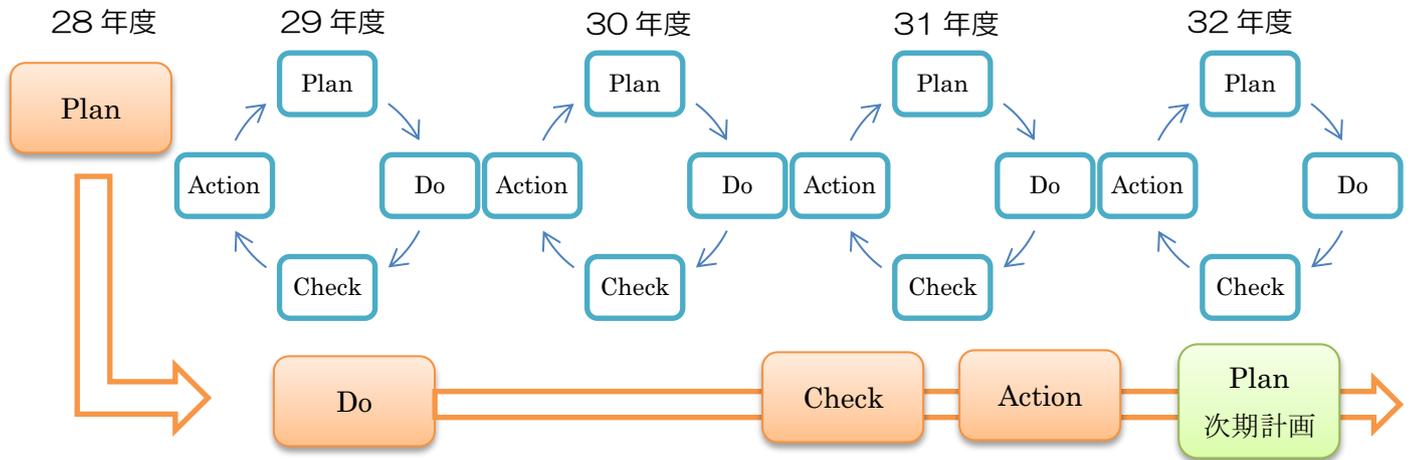
指標	初期値 (H27 実績値)	平成 3 1 年度
利用者数 (人)	390 万人	400 万人

(公共交通機関の利用満足度向上 ※佐倉市市民意識調査より)

指標	初期値 (H27 実績値)	平成 3 1 年度
満足度 (%)	3 2 %	3 5 %

9 計画の評価と見直し方法

本計画を着実に推進していくためには、PDCAサイクルに基づくチェックを行い、必要に応じた計画の見直しをしていきますが、1年間ごとの細やかなサイクルと長期的スパンでのサイクルの2つを組合せて、運用していくこととします。



10 参考

本計画推進のために要する経費（想定）

単位 百万円

	平成29年度	平成30年度	平成31年度	備考
コミュニティバス導入	10	40	40	2ルート
南部地域デマンド交通 切り替え	デマンド14 コミュニティバス5	コミュニティバス20	20	H30.3 デマンド委託契約終了
佐倉市循環バス運行	16	20	20	H30.12更新
まちなか路線	-	運行40 初期費用30	40	H30 想定
バスロケーション システム導入	-	使用料8 初期費用3	8	H30 想定
待合環境整備	バス停上屋2	-	南部乗換え拠点 整備50	H31 想定
計	47	161	178	3ヶ年合計 386百万円

資 料 編

佐倉市コミュニティバス導入ガイドライン

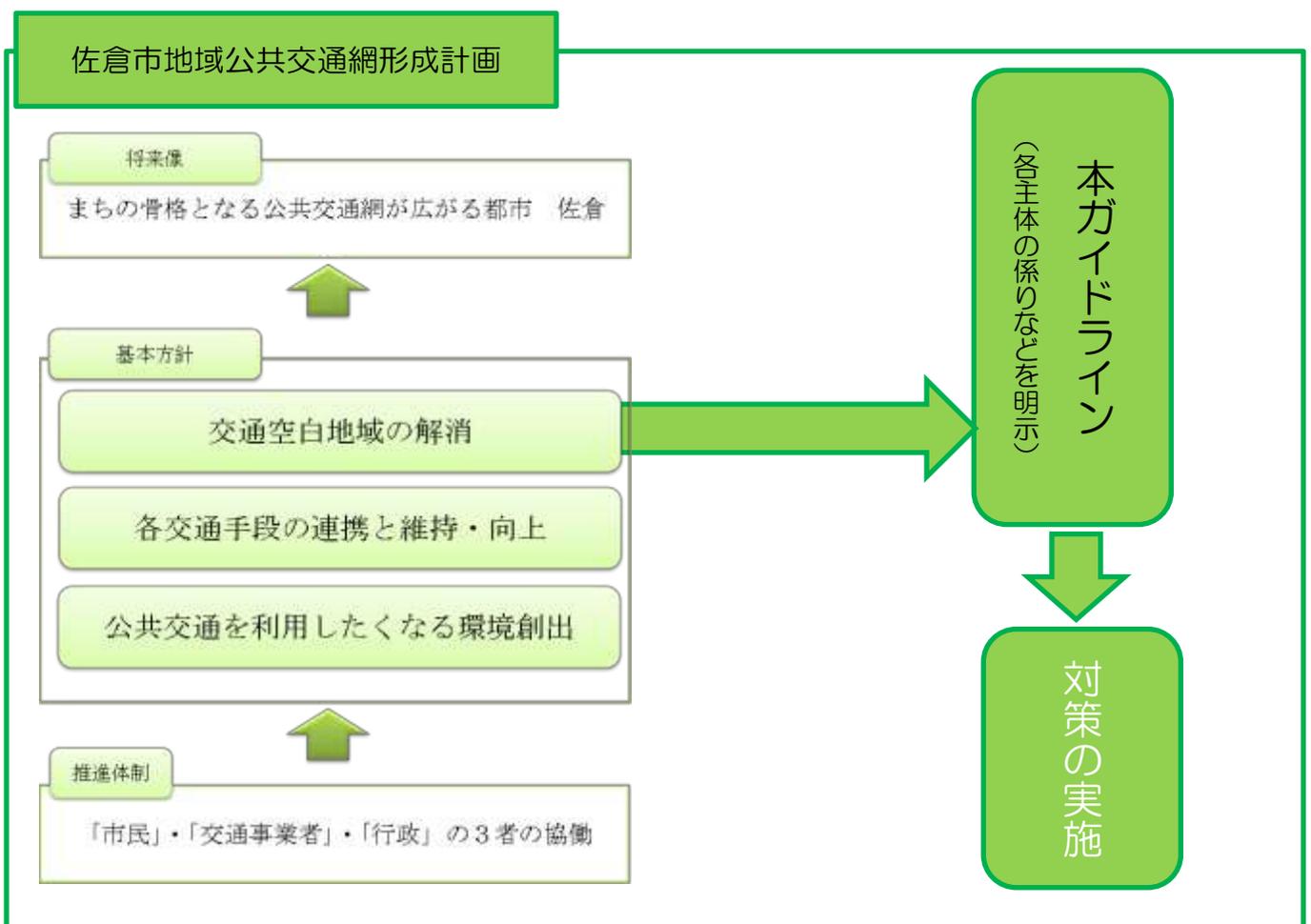
1 本ガイドラインの位置付け

(1) ガイドライン策定の背景

佐倉市では、民間路線バスが撤退した後に交通空白地域となった内郷地区において、平成15年度よりコミュニティバスの運行を開始したほか、広いエリアに農村集落が点在する和田地区・弥富地区においても、実証実験を経て平成25年度よりデマンド交通を導入しています。しかし、導入後に適正な運行となっているかのチェック体制などが定まっておらず、市民ニーズを反映した運行改善への取組みが十分になされてこなかった経緯があります。

(2) ガイドラインの位置付け

佐倉市地域公共交通網形成計画（以下、「形成計画」という。）で示す、3つの基本方針のうち、『交通空白地域の解消』を実現するために、本ガイドラインを定めます。当面の課題となっている、交通空白地域解消に向けた取組みにあたり、行政・市民・交通事業者3者それぞれの役割及び運行改善の進め方などを示していきます。



2 対策の検討にあたっての大原則

(1) 民間事業者への影響を可能な限り最小限に抑えること

市内には鉄道が2路線、新交通システムが1路線、バス路線が17路線整備されており、市民の移動手段として重要な役割を担っています。市内の移動利便性を維持・向上させていくためには、第一にこれらの既存公共交通機関が衰退することなく、維持されていく必要があります。

コミュニティバスの導入が、これら既存の民間事業者に影響を及ぼさないよう、ルートや運賃設定にあたっては、民間事業者との協議を経て決定することとします。

(2) 導入地域—交通空白地域であること

コミュニティバスの導入は、原則として既存の公共交通機関が整備されていない交通空白地域に導入することとします。

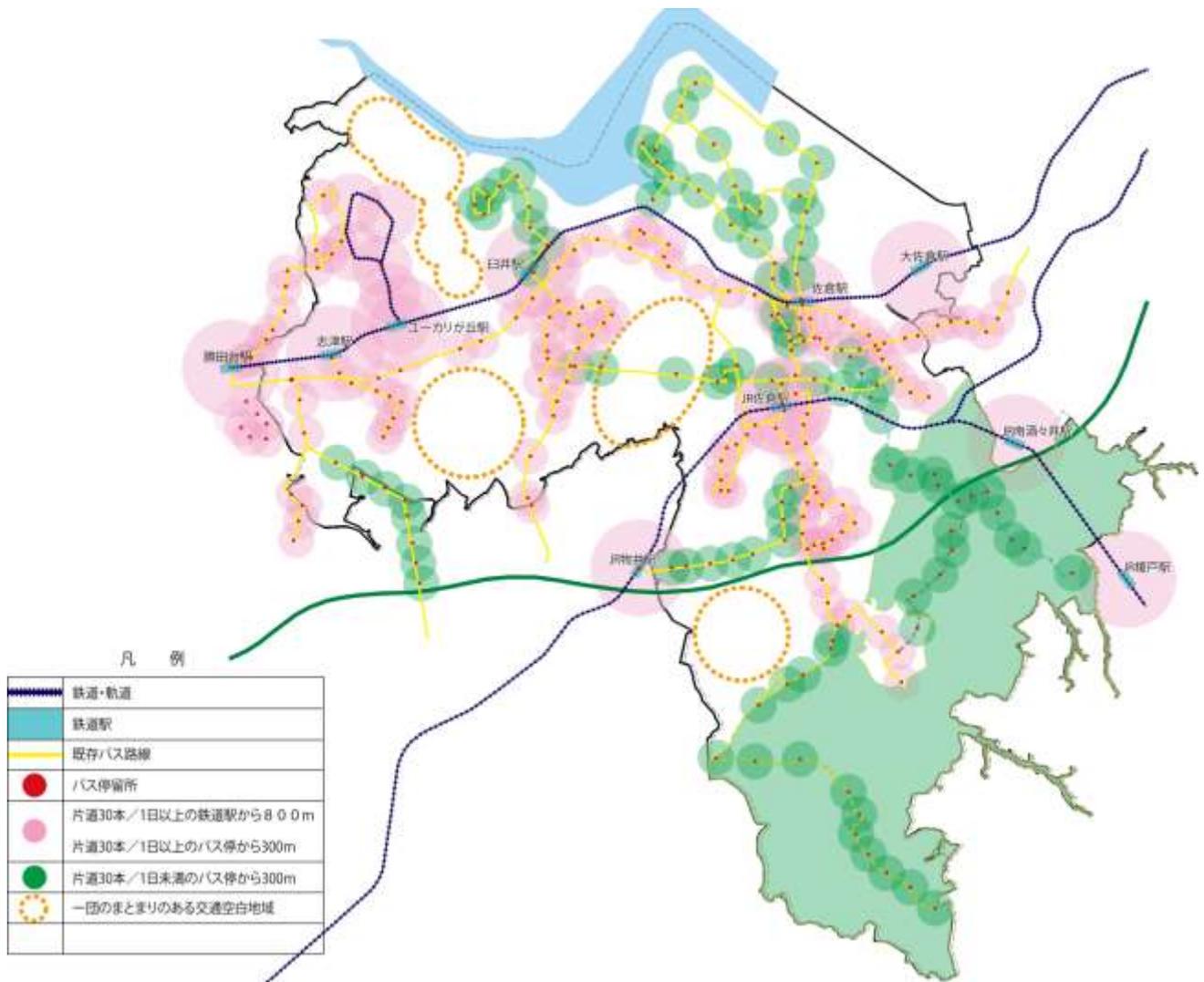
(3) 地域の協力と一定のニーズがあること

地域ごとに置かれている状況が異なり、そこに発生する課題やニーズも異なる中で、当該地域の実情を正確に把握し計画に活かしていくためには、地元の方々の積極的な協力が不可欠です。

また、交通空白地域においてコミュニティバス事業を維持していくためには、一定のニーズがなければ困難です。『あったら良い・将来使う』ではなく、『なくてはならない』移動手段として、地域全体で利用していくことが重要です。

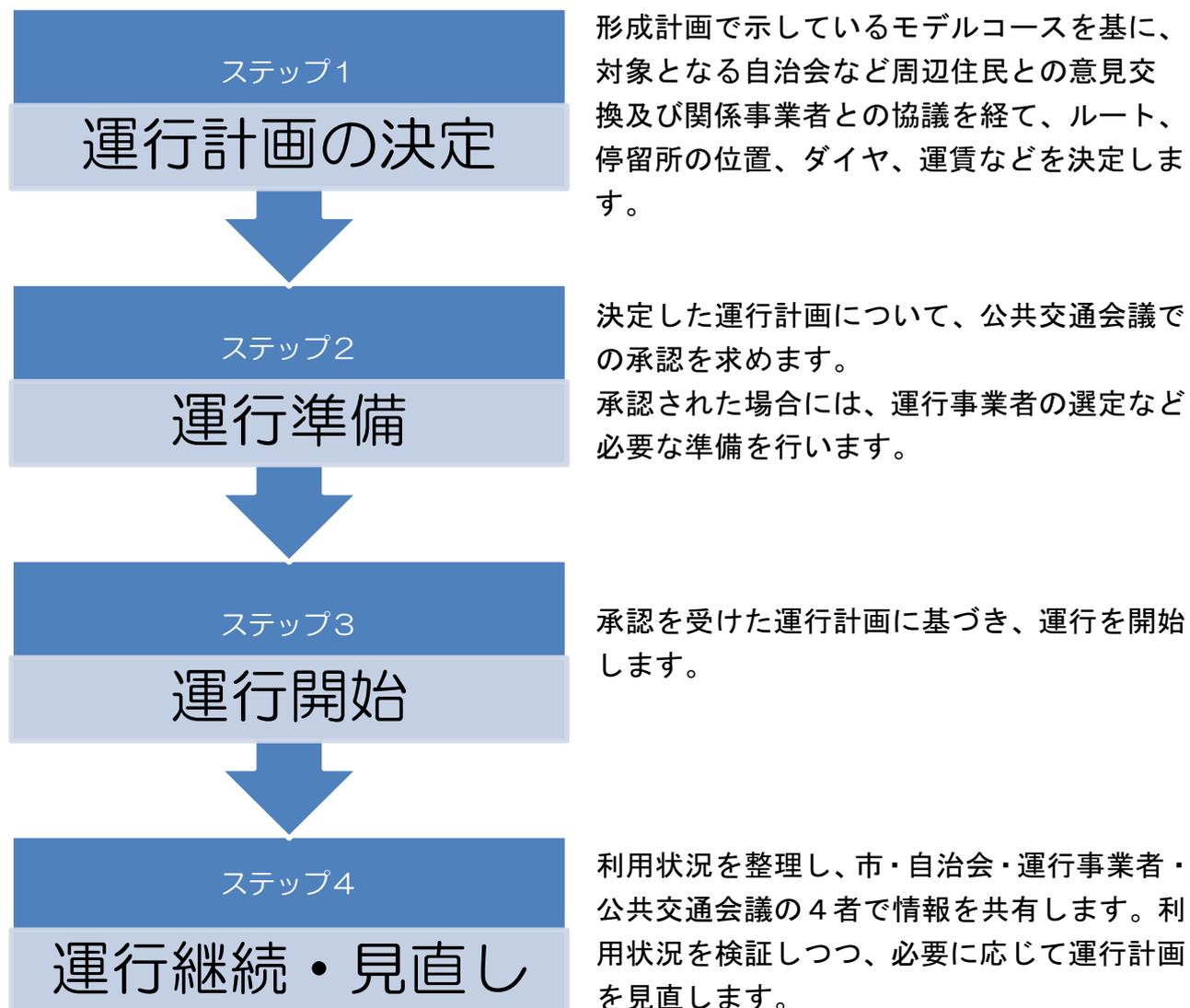
(参考1 市内のエリア分けの基準)

		バス		
		バス停から300m圏内		バス停から300m圏外
		運行本数 30本/日・片道以上	運行本数 30本/日・片道未満	
鉄道	鉄道800m圏内 又は モノレール500m圏内	公共交通利便地域		
	鉄道800m圏外 かつ モノレール500m圏外			



3 検討開始から導入までの流れ

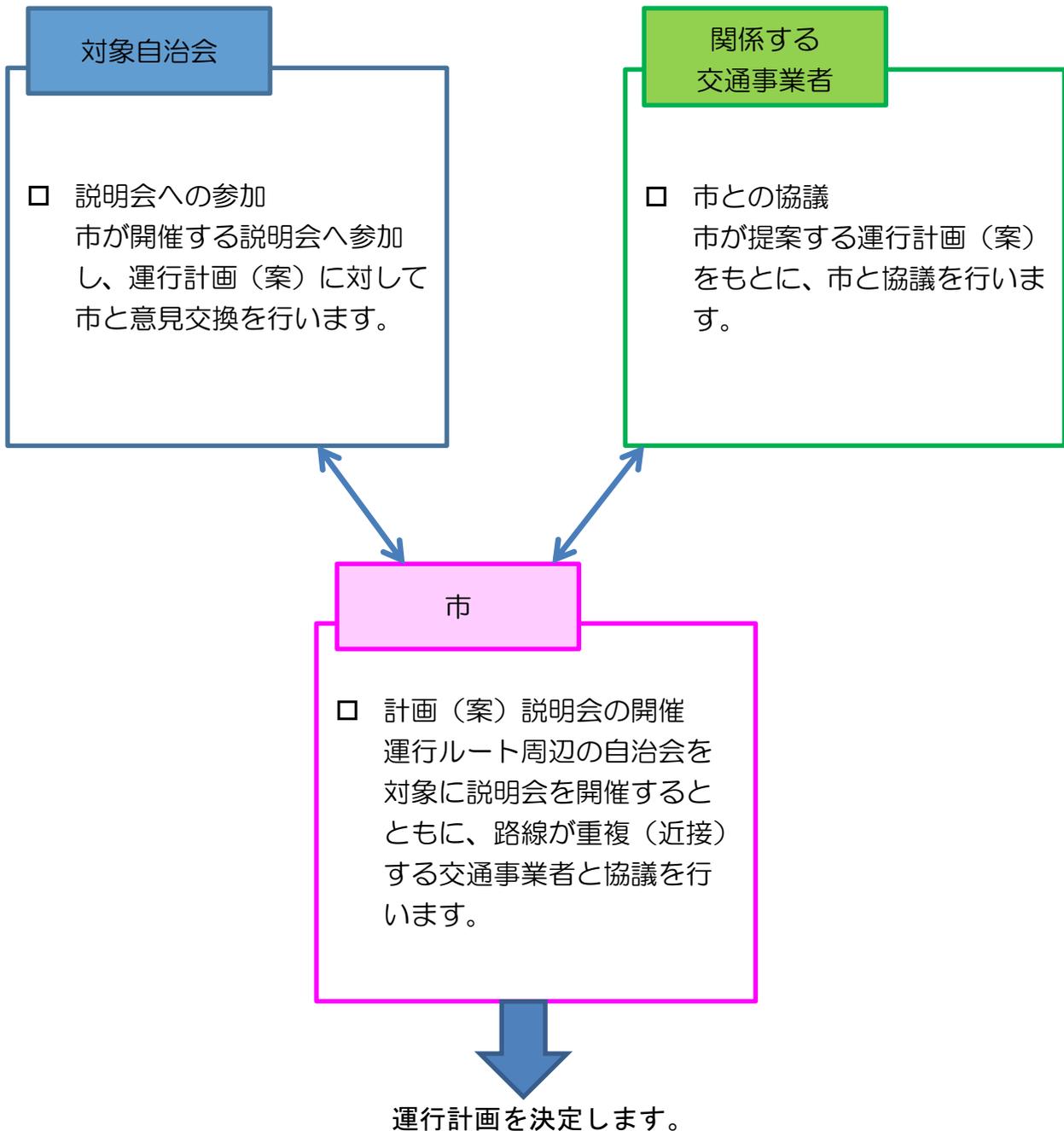
制度の運用にあたり、検討の開始から導入までの流れを以下に示します。



4 各ステップの詳細

ステップ1 運行計画の決定

形成計画で示しているモデルコースを基に、対象となる自治会など周辺住民への説明会を実施するとともに、関係する交通事業者との協議を行ったうえで、運行計画を決定していきます。



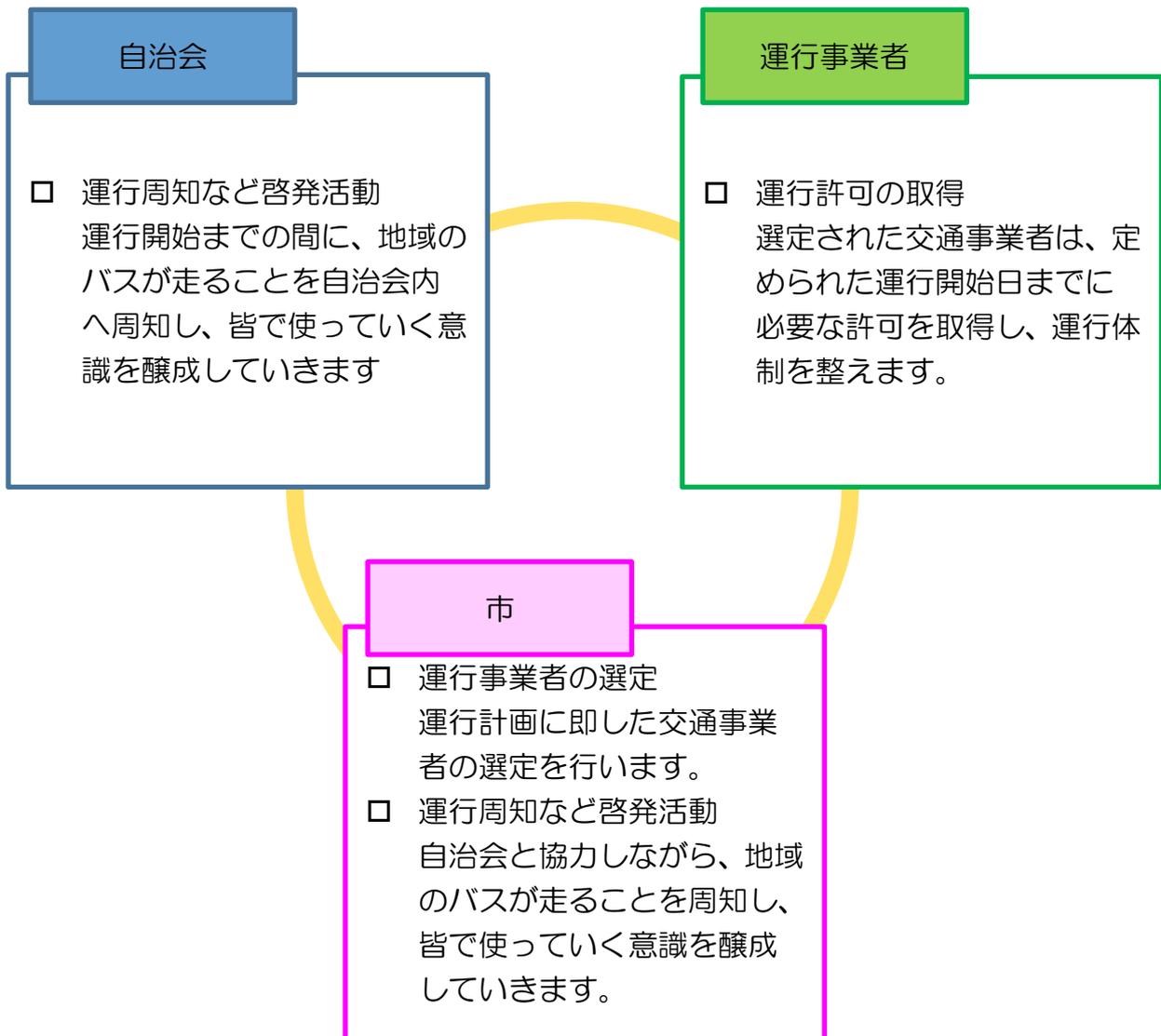
ステップ2 運行準備

① 運行計画の承認

決定した運行計画を佐倉市地域公共交通会議へ報告し、承認を得るようにします。

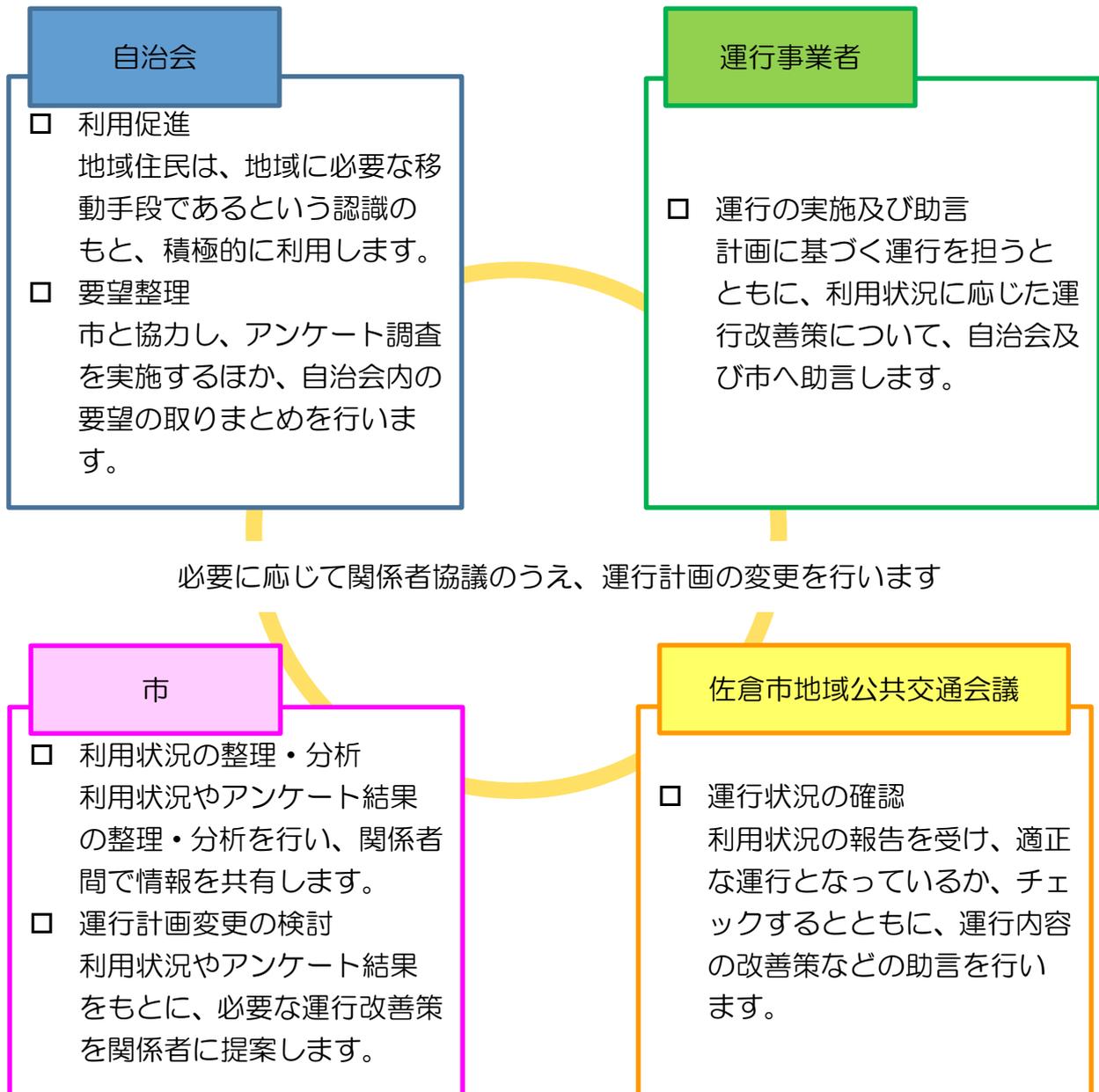
② 運行事業者の選定をはじめとした各種準備

承認された運行計画に基づき、市は運行事業者を選定します。運行開始までの期間、自治会・運行事業者・市はそれぞれの立場で、利用意識の醸成や運行開始に必要な手続きを行います。



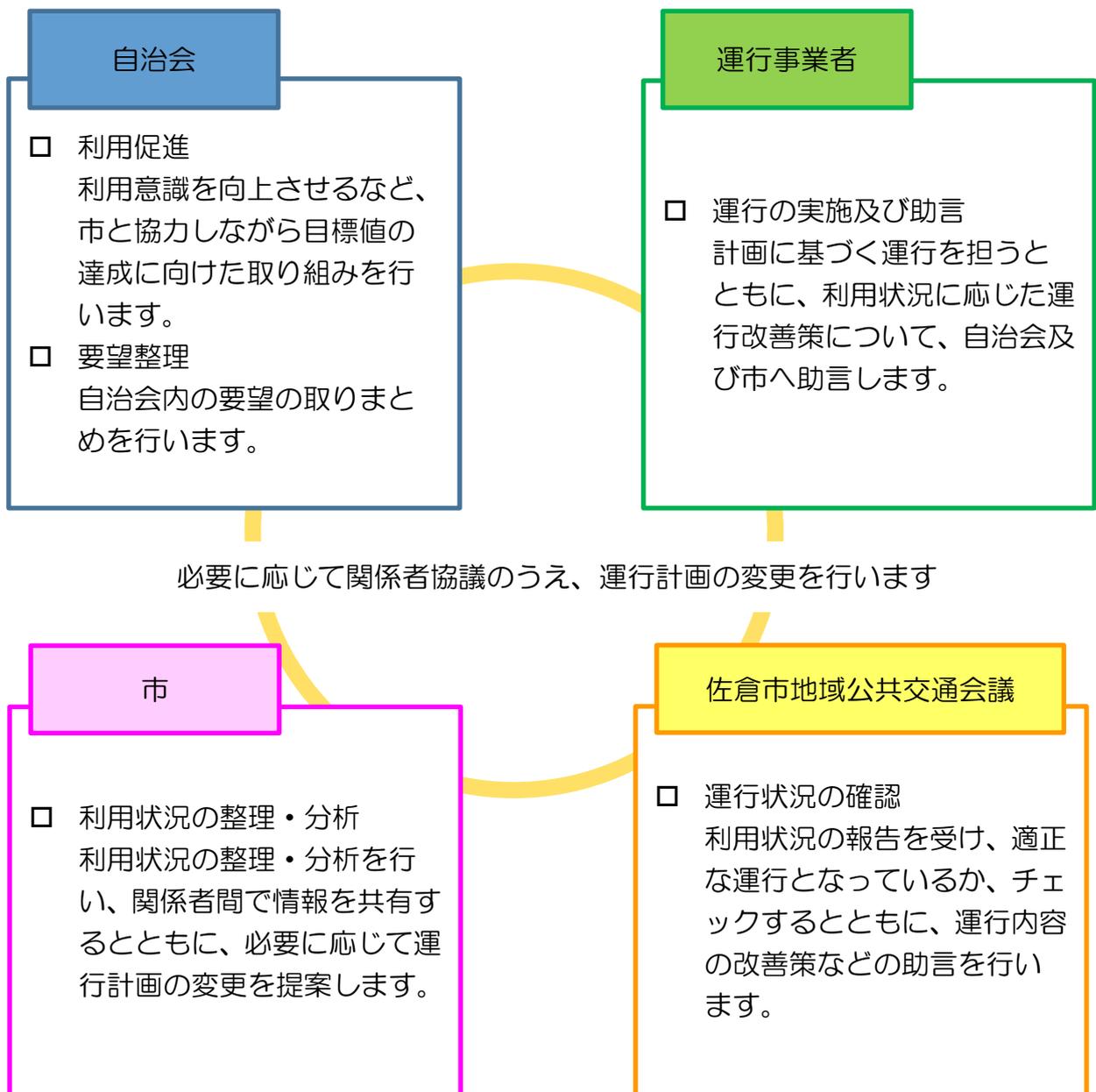
ステップ3 運行開始（運行開始から1年間）

運行開始後は利用状況のチェックを行うほか、アンケートの実施などにより運行計画と利用者ニーズが合致しているか確認を行います。



ステップ4 運行継続・見直し（2年目以降）

1年間の利用状況を整理し、必要に応じて運行内容の変更を行います。また、一定の費用対効果を維持するため、前年分の利用状況から翌年の目標値（利用者数）を定め、目標の達成に向けた各取組みを実施します。



※ 目標値の達成状況は、運行継続・終了を即判断する材料ではありませんが、利用の低い状況が続く場合には、間引き運行や撤退などの運行計画の変更を行うこともあります。

市内全域アンケートのまとめ

1 公共交通に関するアンケート調査（概要）

（1） 調査対象区域

佐倉市全域

（2） 調査対象者及び抽出方法

市内在住の18歳以上の者を無作為抽出

（3） 調査時期

平成26年8月1日～8月31日

（4） 配布枚数・回収枚数

地区名	配布枚数（枚）	回収枚数（枚）	回収率（％）
佐倉地区	251	126	50.2
臼井地区	132	79	59.8
志津地区	301	136	45.2
根郷地区	178	100	56.2
和田地区	16	7	43.8
弥富地区	16	9	56.3
千代田地区	106	56	52.8
不明		8	—
合計	1,000	521	52.1

（5） 設問内容

次項のとおり

【質問3】路線バスの利用状況についてお尋ねします。下表の質問に対する回答を選択肢の中から該当するものを1つ選び、その番号を回答欄に記入してください。

番号	質問内容	選択肢	回答欄
3-1	普段、自宅からの移動にバスを利用していますか。	① 利用している  ※このページの以下の設問にお答えください ② 利用していない  ※3ページの設問にお答えください	

※「3-1」の質問で「① 利用している」と回答された方は、以下の質問にお答えください。

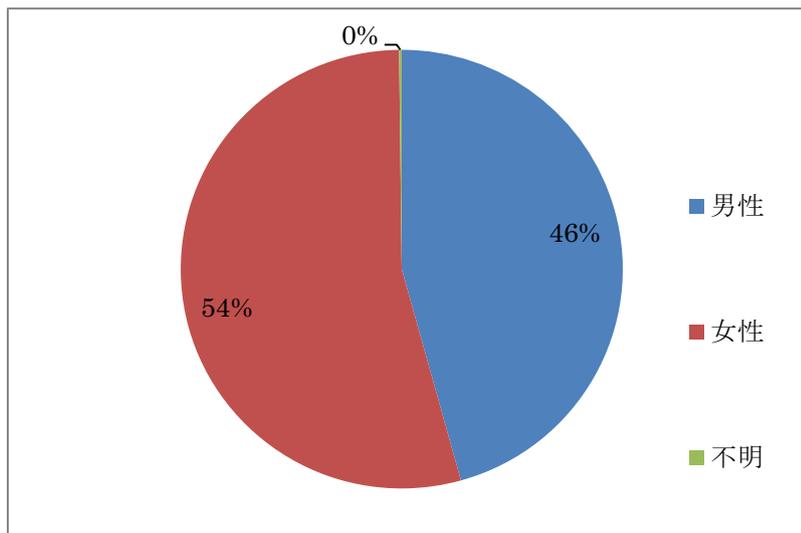
番号	質問内容	選択肢	回答欄
3-2	バスをどのくらい利用していますか。	① ほぼ毎日 ② 週に3日程度 ③ 月に1~2回程度 ④ 半年に数回程度 ⑤ 年に数回程度	
3-3	自宅からバス停までは歩いてどのくらいですか。	① 100m以内 ② 300m以内 ③ 500m以内 ④ 700m以内 ⑤ 1000m以内	
3-4	主にどのバス停からどのバス停まで利用しますか。	() から () まで 【記入例】 宮前2丁目から京成佐倉駅北口まで	
3-5	バスを利用する理由として、最もあてはまる理由はなんですか。	① バスしか移動手段がないため ② バス停が近いから ③ 目的地までバスが運行しているから ④ 運賃が安価だから ⑤ その他 ()	

※「3-1」の質問で「② 利用していない」と回答された方は、バスを利用しない理由として、あてはまるものをお答えください。

番号	質問内容	選択肢	回答欄
3-6	自動車やオートバイ等、自分で移動するほうが便利のため。	① 強く思う ② やや思う ③ あまり思わない ④ 全く思わない	
3-7	バス路線や、利用できるバス停、運行時刻を知らない。	① 強く思う ② やや思う ③ あまり思わない ④ 全く思わない	
3-8	最寄りのバス停まで遠い。	① 強く思う ② やや思う ③ あまり思わない ④ 全く思わない	
3-9	目的地の近くまで行くバス路線がない。	① 強く思う ② やや思う ③ あまり思わない ④ 全く思わない	
3-10	乗換えが面倒。	① 強く思う ② やや思う ③ あまり思わない ④ 全く思わない	
3-11	バスの本数が少ない。	① 強く思う ② やや思う ③ あまり思わない ④ 全く思わない	
3-12	将来的にはバスを利用するようになると思いますか。ご自身のお考えに近いほうを選び、その理由もお答えください。	① 将来も使わないと思う。 ↳理由（ ） ② 将来は使うと思う。 ↳いつ頃から使いますか。（ ）年後くらい 理由（ ）	

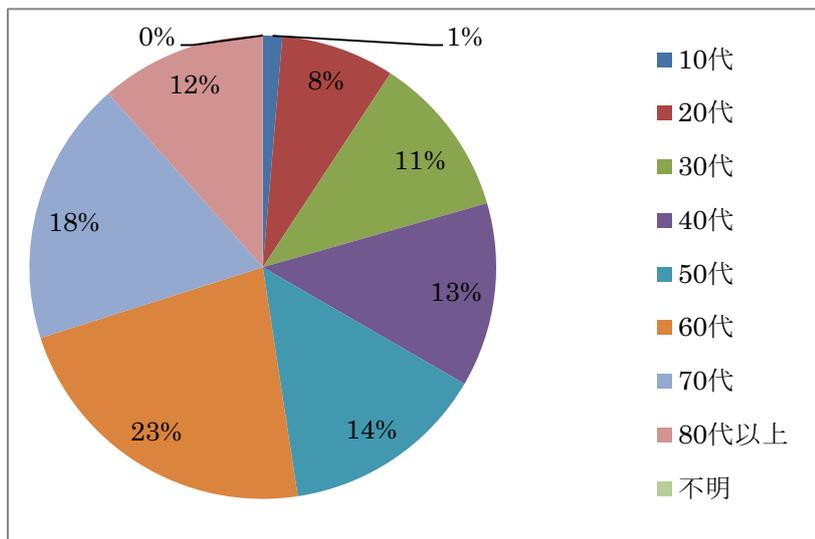
各設問の回答状況

1-1 性別



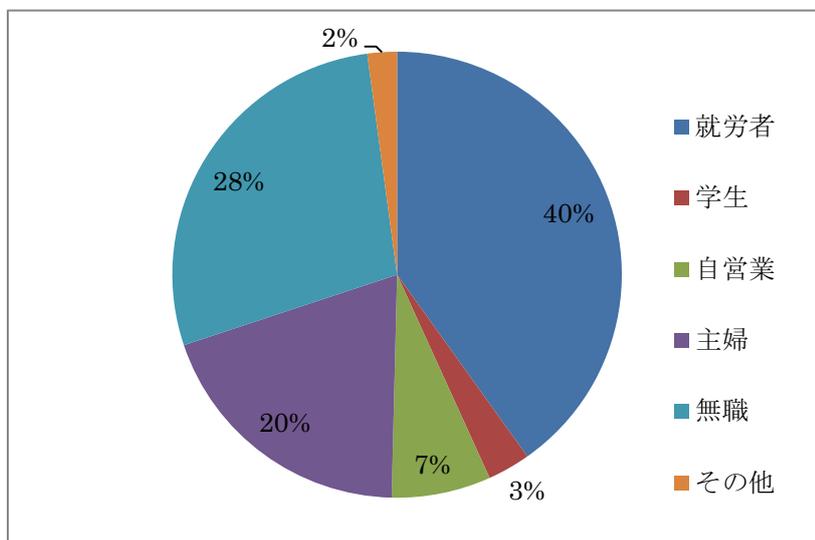
回答者の性別属性は、ほぼ半々であったが、わずかに女性回答者のほうが多かった。

1-2 年齢



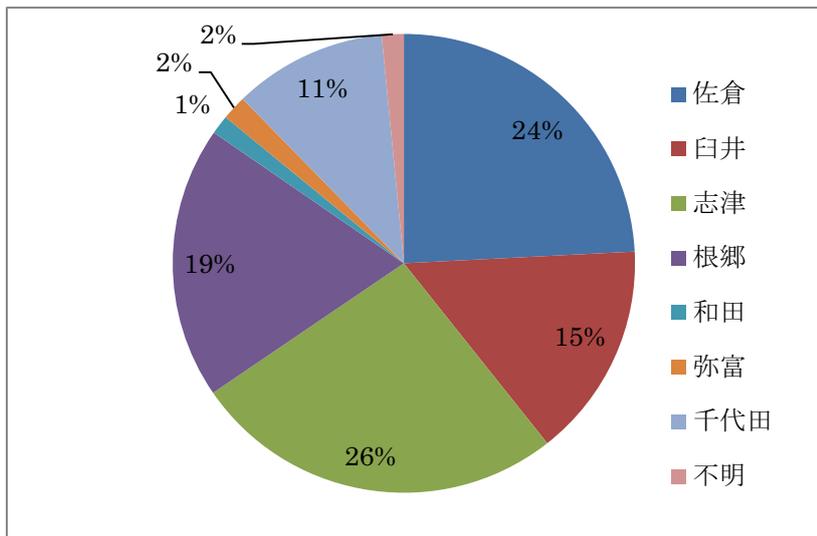
どの世代からも一定の回答が得られたが、60代以降の回答者が過半数を占めている。

1-3 職業



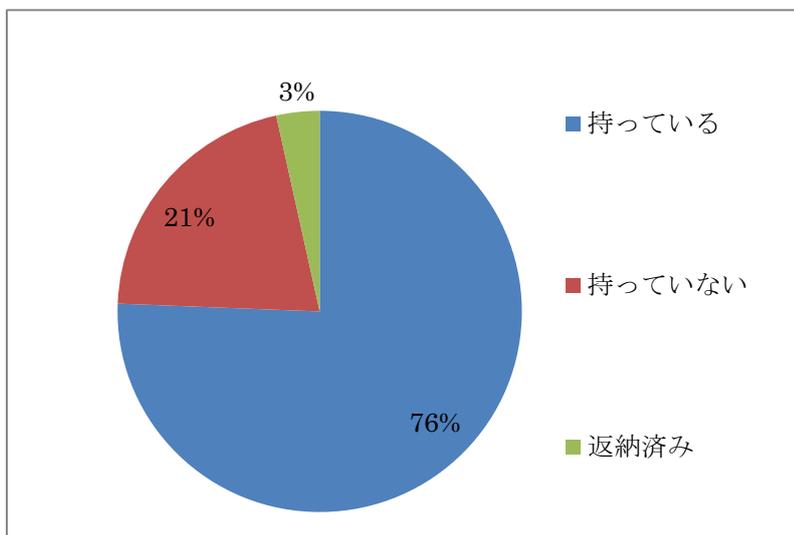
回答者の職業属性は、就労者（自営業を含む）が約過半数を占めており、無職、主婦の順となっている。

1-4 居住地



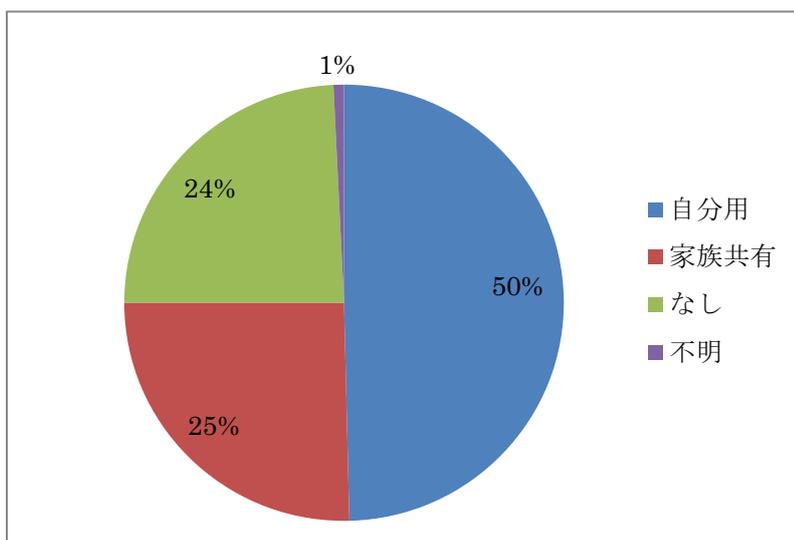
地区居住者の人口に比例する形で回答者の割合も分布している。

1-5 免許保持状況



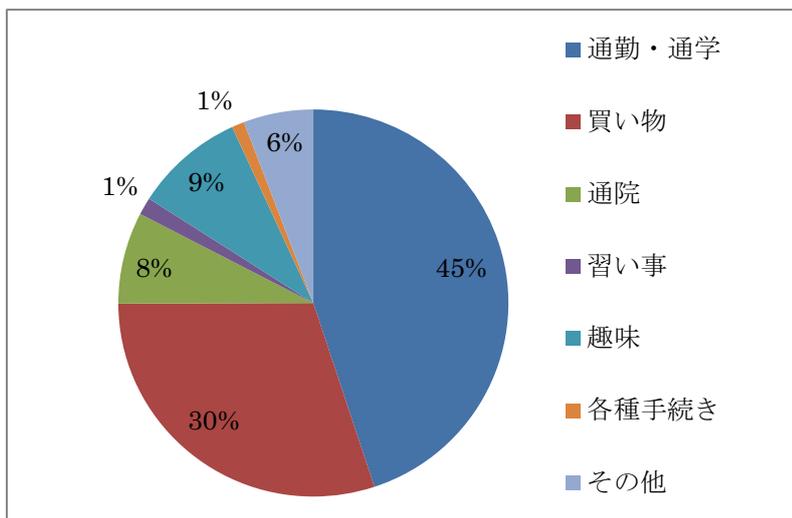
76%もの人が運転免許を持っている一方、返納した人はわずか3%と、なかなか運転免許を手放せない状況が伺える。

1-6 車両等保有状況



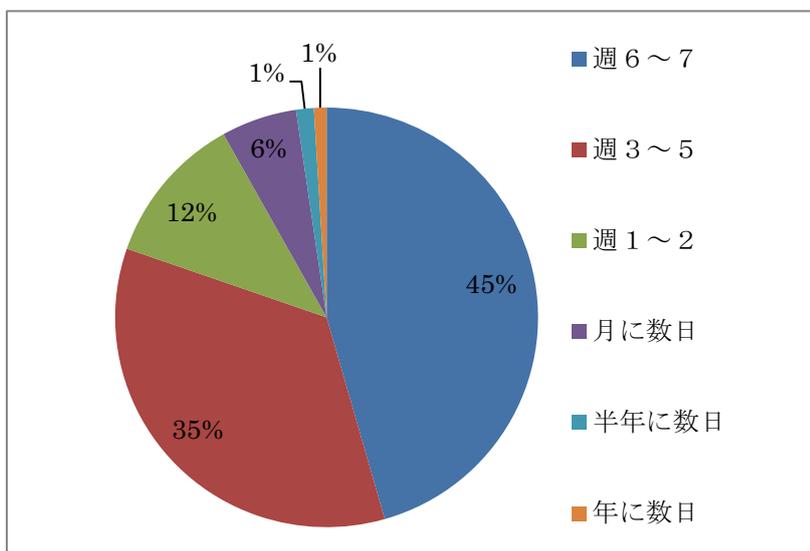
自分用、家族共有を含め、75%の世帯で車両を保有している。運転免許の保持状況と似たグラフとなっており、双方に関連性があることがわかる。

2-1 主な外出目的



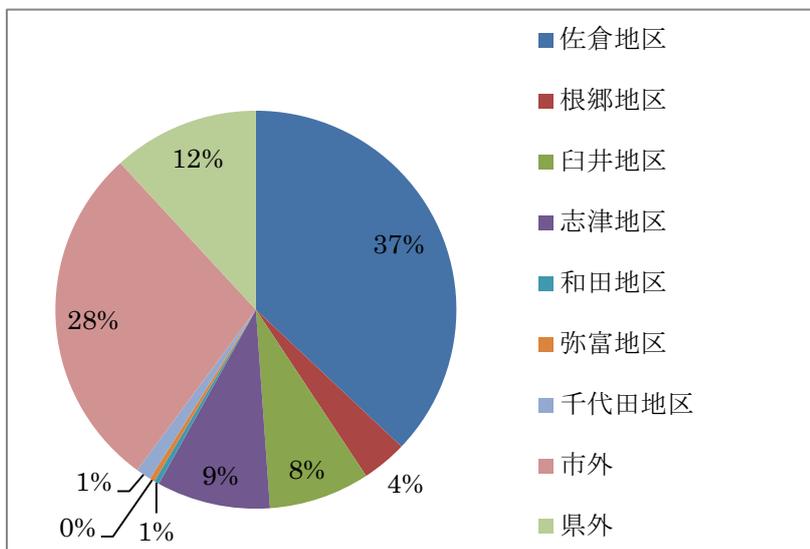
通勤・通学目的の外出が最も多く、買い物目的がそれに次いでいる。

2-2 外出頻度



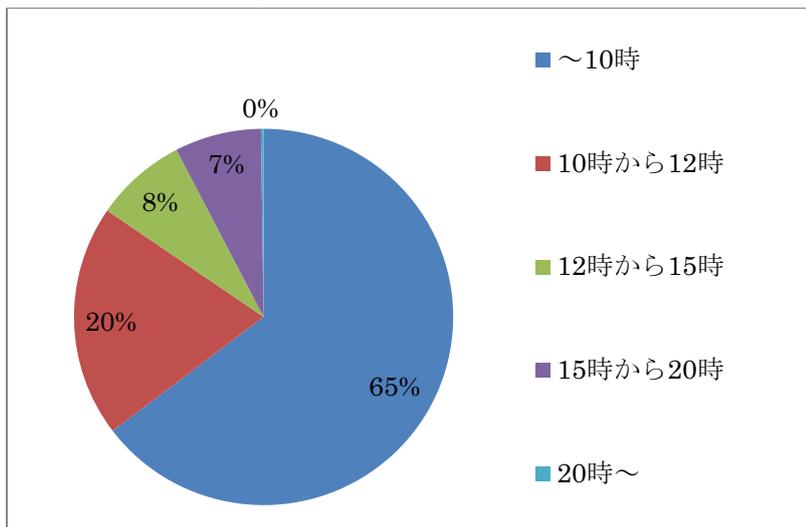
週6～7日の外出が最も多く、週3～5日の外出がそれに次いでいる。前問の外出目的との関連性が伺える。

2-3 主な目的地



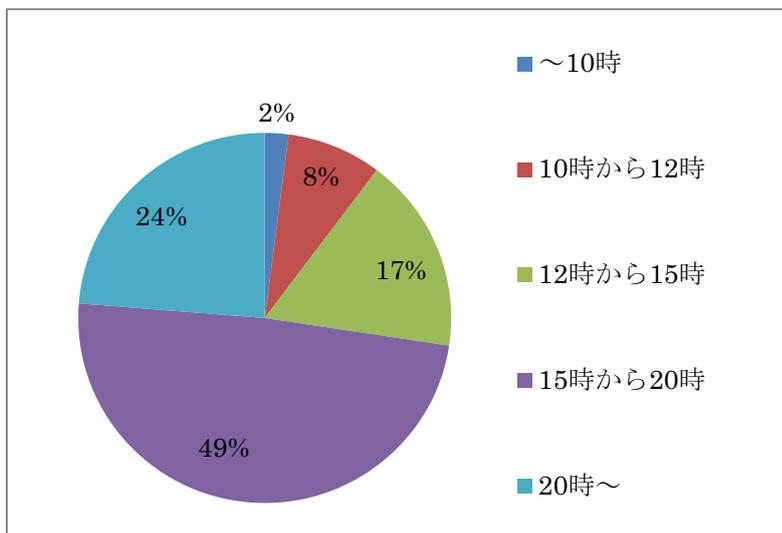
市外（県外含む）への移動が40%で最も多く、市内の移動については佐倉地区が最も多い結果となった。

2-4 出発時間



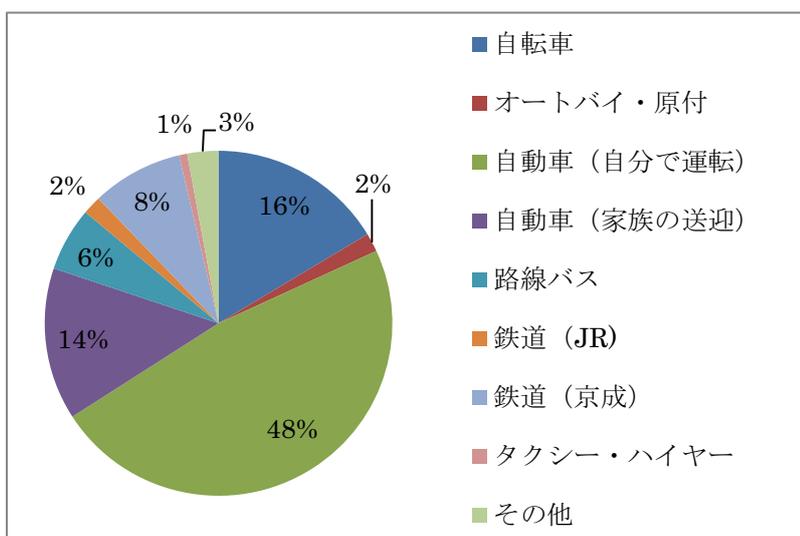
外出の際の出発時間は、午前中に移動を開始する人がほとんどを占めていることがわかる。

2-5 帰宅時間



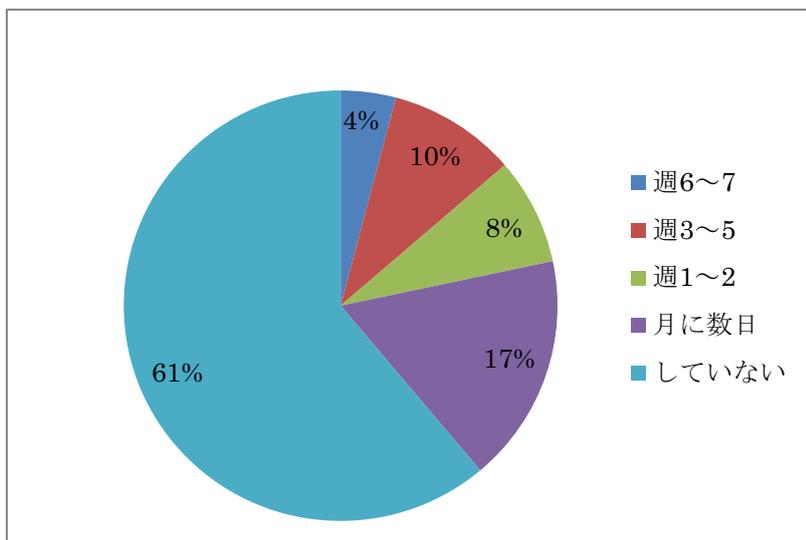
反対に帰宅時間は 15 時以降の午後の時間帯が 70%ほどを占めている。

2-6 主な移動手段



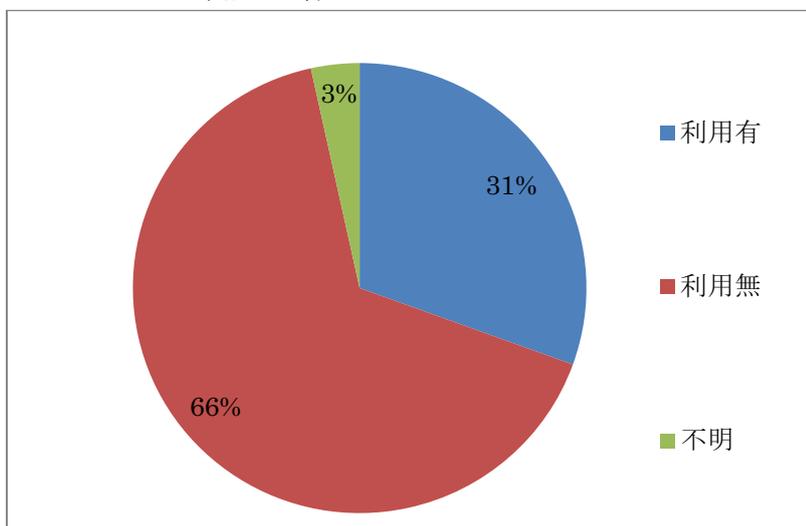
主な外出手段は、自動車（自分で運転・家族の送迎）での移動が 60%を占めており、車依存の高さが伺える。

2-7 家族の送迎頻度



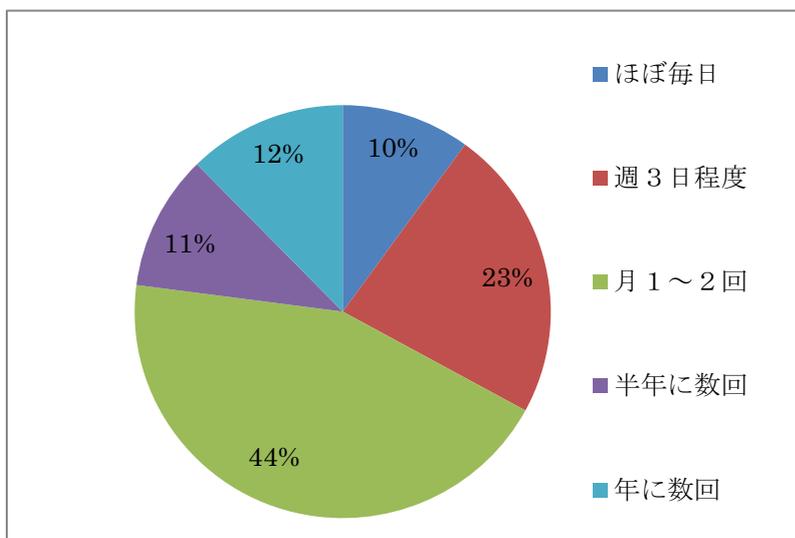
家族を送迎している頻度については、60%ほどが「送迎していない」と回答しており、送迎していると回答している人の中でも、送迎頻度はあまり高くないことが分かる。

3-1 バス利用の有無



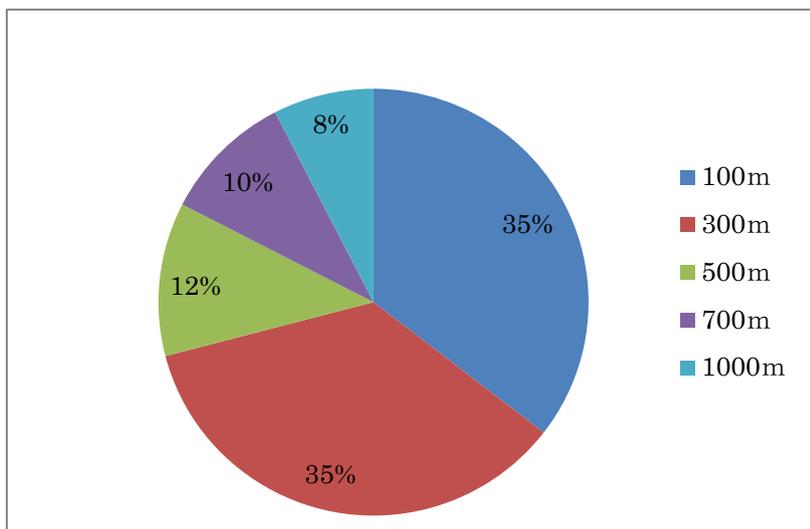
バスの利用状況は、66%が利用していないと回答しており、日常的な移動手段としてバスがあまり利用されていないことが伺える。

3-2 バス利用者の利用頻度



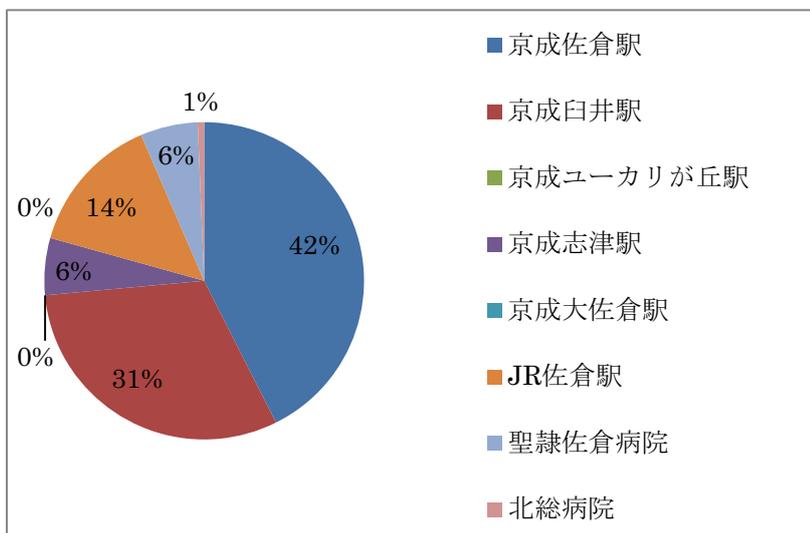
バス利用者の利用頻度は、「ほぼ毎日」、「週3日程度」といった日常的な利用は30%程度に留まり、残り70%程は月に数回～年に数回といった低頻度の利用状況となっている。

3-3 バス停距離



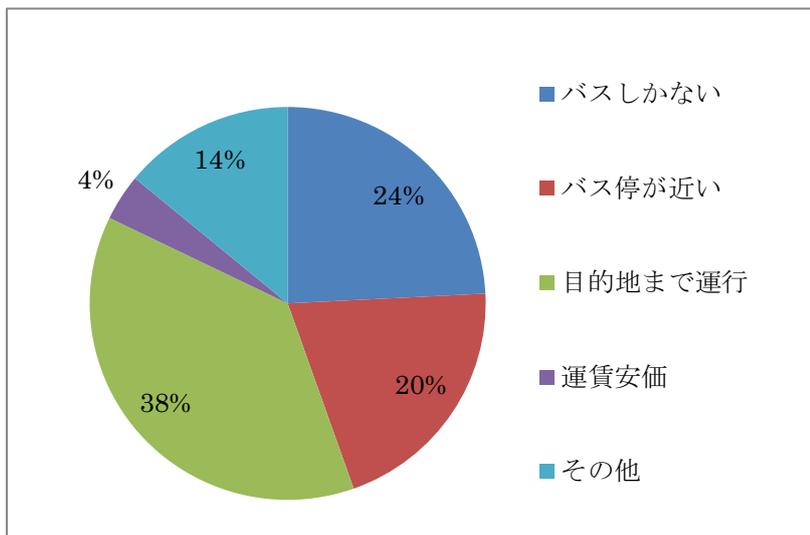
バス停との距離が近いほうがバスを利用する傾向が伺える。

3-4 バスでの目的地



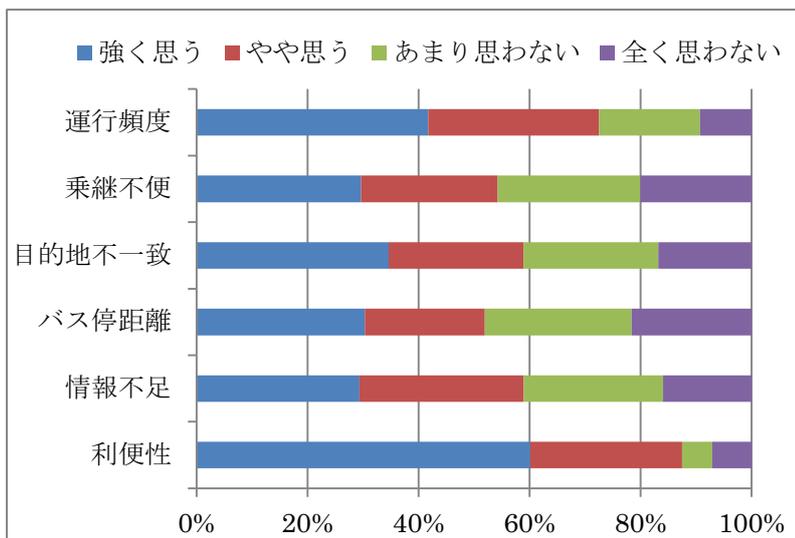
バスでの目的地としては、市内の主要駅がほとんどを占めており、その中でも京成佐倉駅、京成臼井駅が大部分を占めている。

3-5 バスを利用する理由



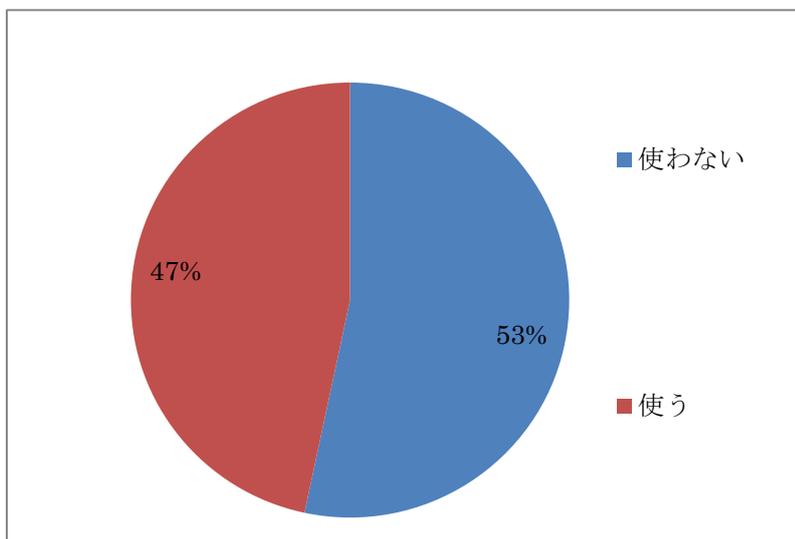
バスを利用する理由については、自身の目的地と合致しているとの理由が最も大きな割合を占めた。

3-6~11 バスを利用しない理由（まとめ）



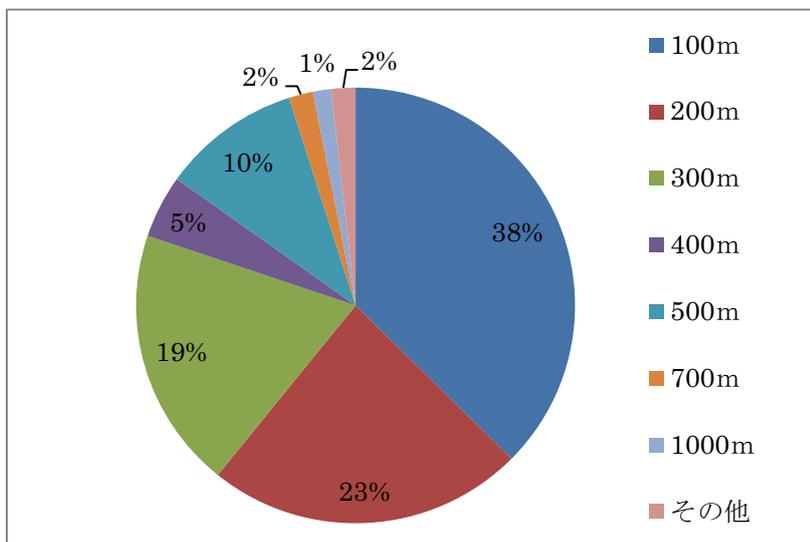
バスを利用しない理由としては、「自家用車と比較して利便性が低い」、「運行頻度が低い」という順に強く思う・やや思うという意見が多く集まった。

3-12 バスの将来利用意向



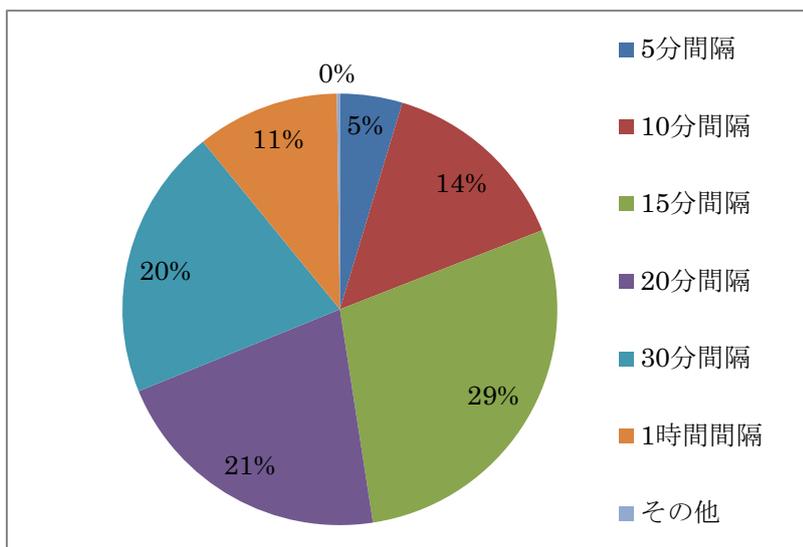
将来的にはバスを利用するという方が約半数いる一方で、残る半数は今後も使う意向はないとの回答だった。

4-1 望ましいバス停距離



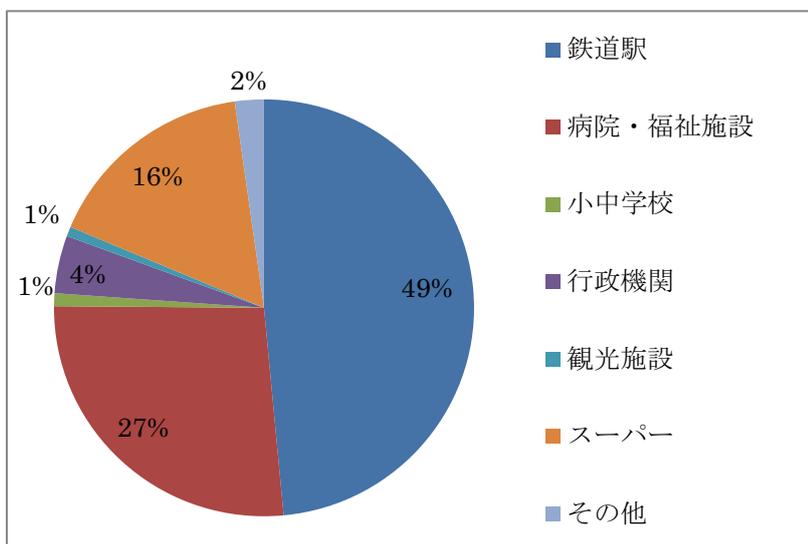
希望するバス停の距離は、100m、200m、300mと近距離が望ましいとする回答が多かった。

4-2 望ましい運行間隔



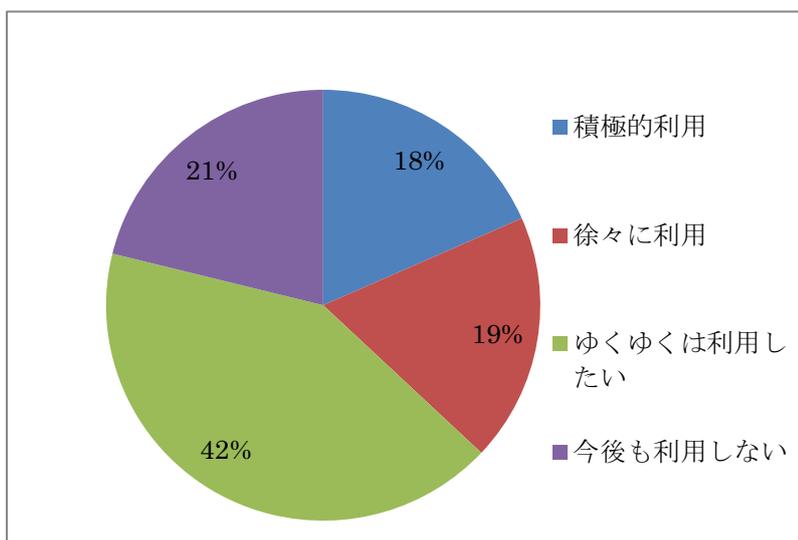
希望する運行間隔は、15分、20分、30分程度が望ましいとする回答が多かった。

4-3 望ましい目的地



希望する目的地としては、鉄道駅が約50%、病院・福祉施設が約30%と、全体の回答の大部分を占めている。

4-4 利用転換意向



バス利用転換の意向としては、「ゆくゆくは利用したい」が42%と最も多く、「今後も利用しない」が21%でそれに続いた。

策定の経緯

年月日	公共交通庁内検討会	公共交通会議	その他
H26. 7. 30	第 1 回会議開催		
H26. 8 月～			市内全域アンケート実施
H26. 10. 3	第 2 回会議開催		
H26. 12. 19	第 3 回会議開催		
H27. 2. 13		第 13 回会議開催	
H27. 3. 18	第 4 回会議開催		
H27. 5. 29	第 5 回会議開催		
H27. 8 月～12 月			地区連合協議会等を通じたヒアリング実施
H27. 8. 6		第 14 回会議開催	
H27. 9. 29			交通事業者との意見交換会実施
H27. 10. 7	第 6 回会議開催		
H28. 1. 27	第 7 回会議開催		
H28. 3. 24		第 15 回会議開催	
H28. 5. 27	第 8 回会議開催		
H28. 7. 19		第 16 回会議開催	
H28. 8. 6～7 日			住民説明会の実施
H28. 10. 6	第 9 回会議開催		
H28. 11. 10		第 17 回会議開催	
H29. 2. 9			政策調整会議
H29. 2. 16～3. 2			パブリックコメント
H29. 3. 17		第 18 回会議開催	