

1 会議の統合について

2つの会議の統合について ～これまでの取り組み～

具体的事業の協議の場は
活性化協議会に移行

H20.1『佐倉市地域公共交通会議』を設立

- 道路運送法を根拠とする組織
- 行政、運送事業者、市民等 17名で組織
- 市内の交通不便解消策について協議を開始
- 事業を具体化するにあたり、地域公共交通活性化再生総合事業の活用を決定

H21.6『佐倉市地域公共交通活性化協議会』を設立

- ◆ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を根拠とする組織
- ◆ 公共交通会議に学識経験者・運輸支局(企画担当)・県道路管理者を追加 20名で組織
- ◆ 佐倉市地域公共交通総合連携計画の策定及び計画に基づく事業実施を担う

佐倉市循環バス等の運行の態様や運賃について協議・合意形成を図る。

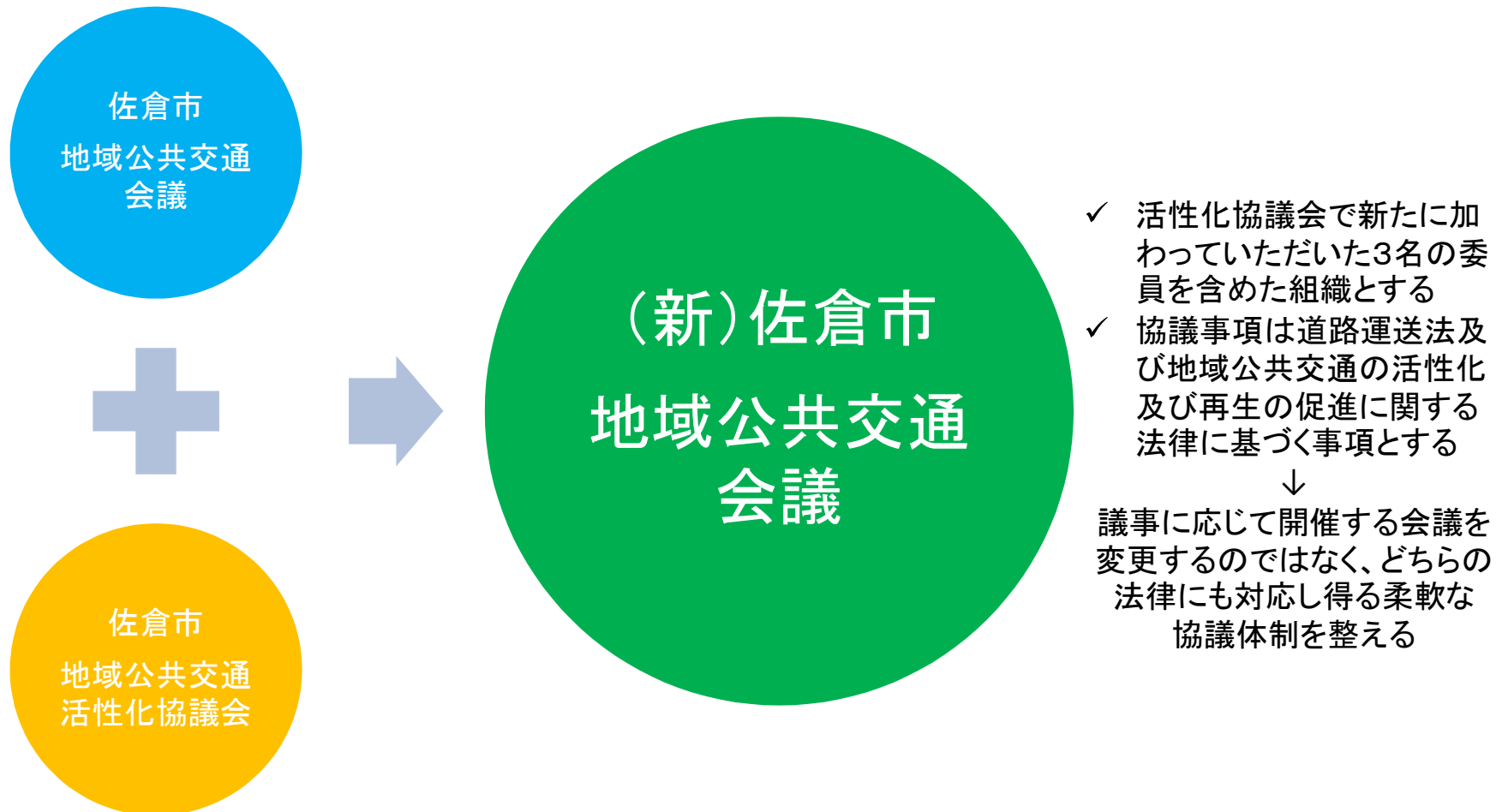
↓
法的手続きの簡素化というメリット享受

佐倉市地域公共交通総合連携計画に基づき事業実施及び効率的な運行について協議を重ねる

↓
補助金を受けられるというメリット享受

それぞれのメリットを享受するため、
必要に応じて2つの会議を分けて開催してきた

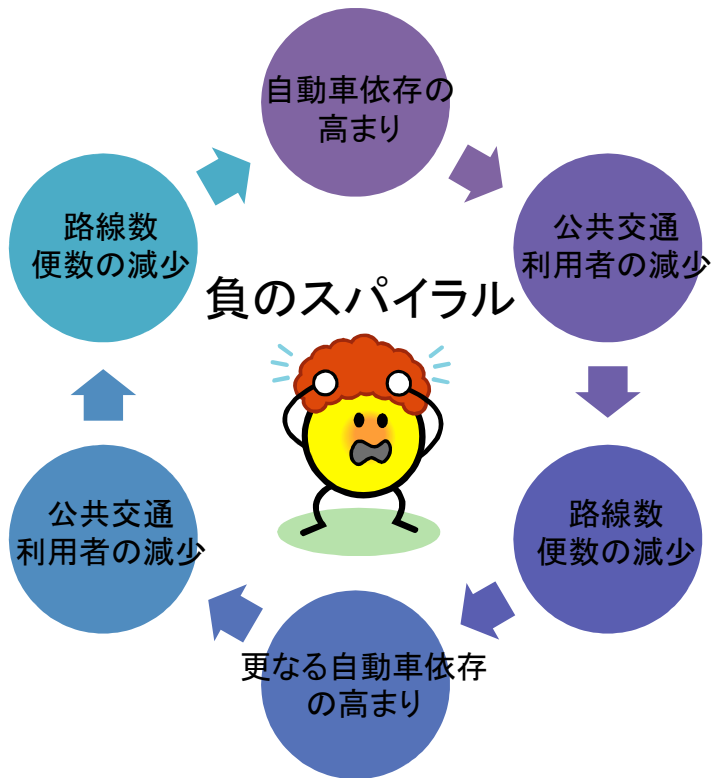
2つの会議の統合について ～今後の進め方～



2 地域公共交通網形成計画の策定について

地方都市が直面している現状 ～移動手段と社会的要因～

(1) 移動手段の抱える課題



(2) 社会的要因



進展する少子高齢化・人口減少

- 相次ぐ民間路線の撤退
過去5年間で約8,160kmのバス路線廃止
- 広がる交通空白地域
36,477km²(国土の可住面積の約30%)
- 増加する交通弱者
空白地人口は7,351千人(人口の5.8%)

(出典)平成23年度国土交通省調査

地方都市が直面している現状 ～まちづくりと地域公共交通～

居住環境
古くに開発された住宅団
地の空き家増加。
縁辺部の小規模開発。
農村部の人口減少。



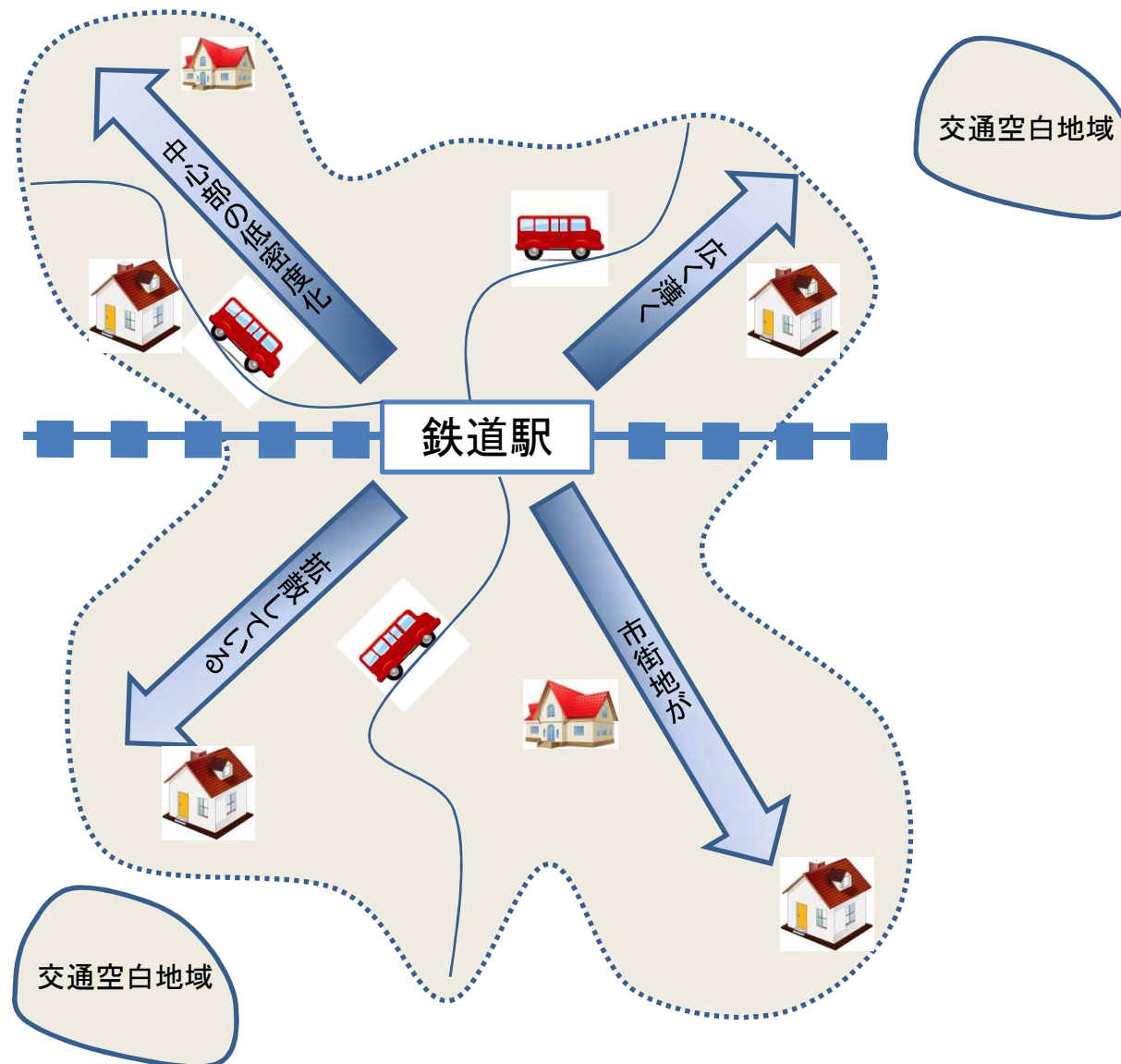
低密度な市街地が拡散



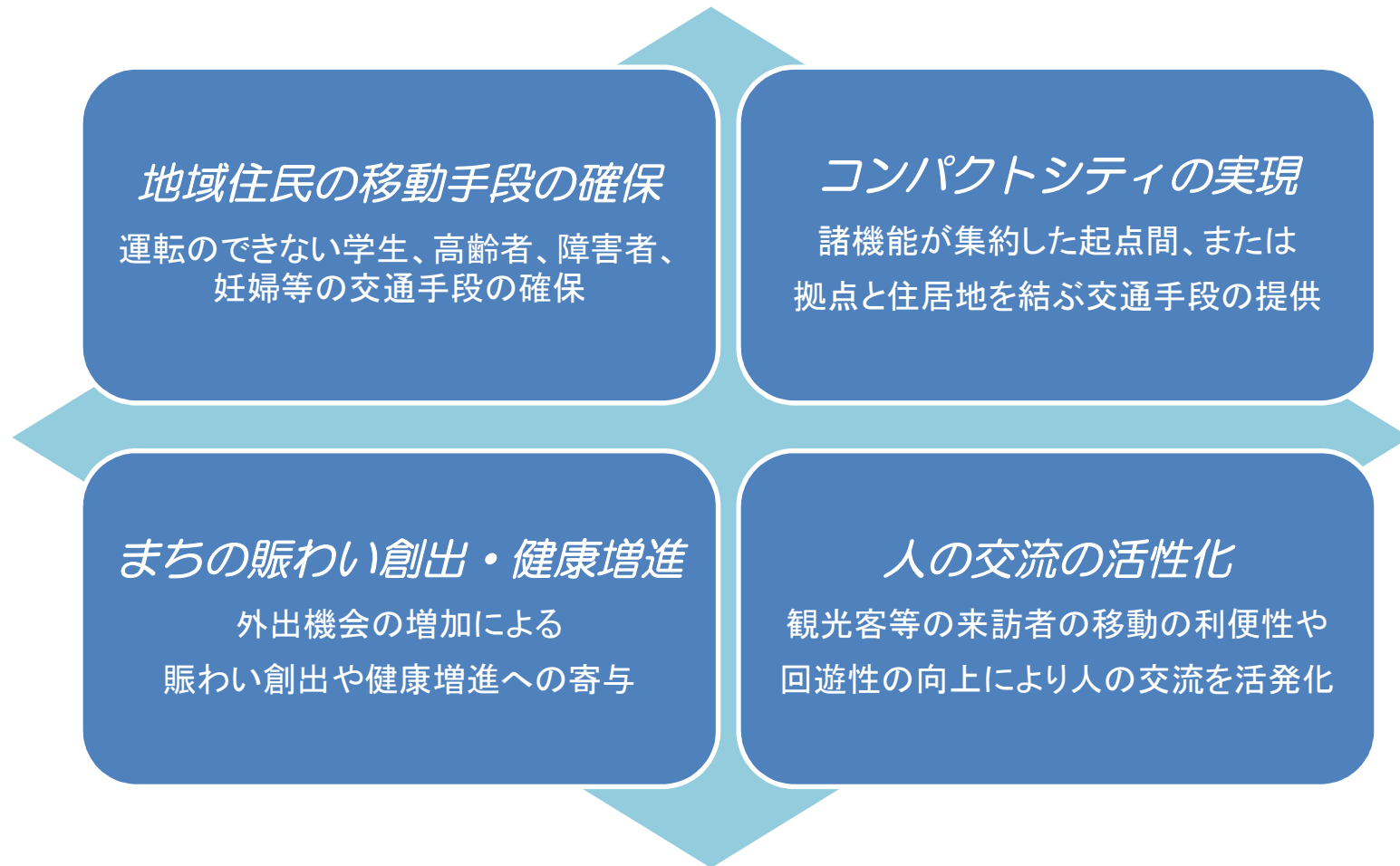
バス路線
いずれの路線も低頻度の
運行しか維持できない



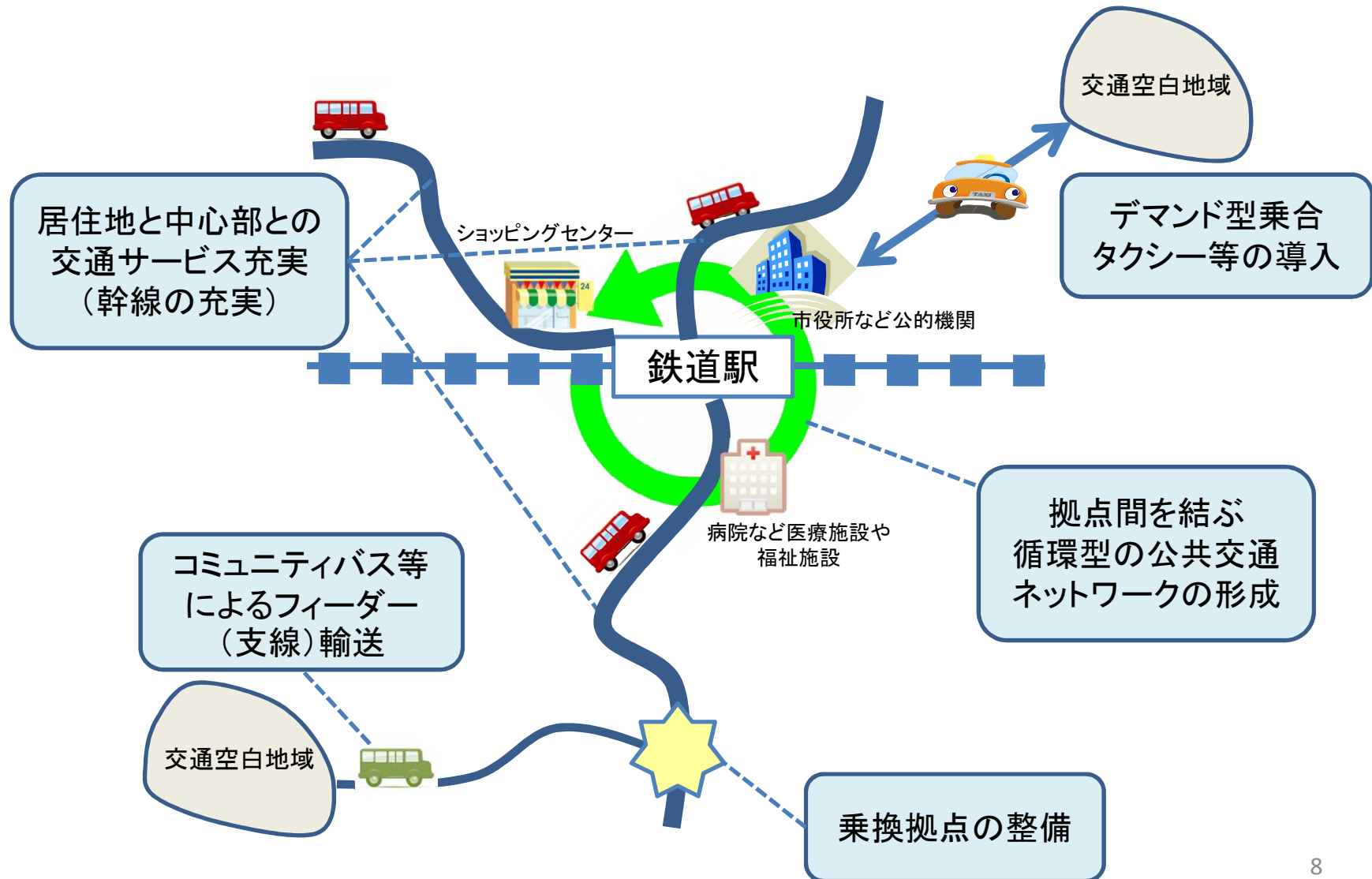
マイカーから
離れられない状況



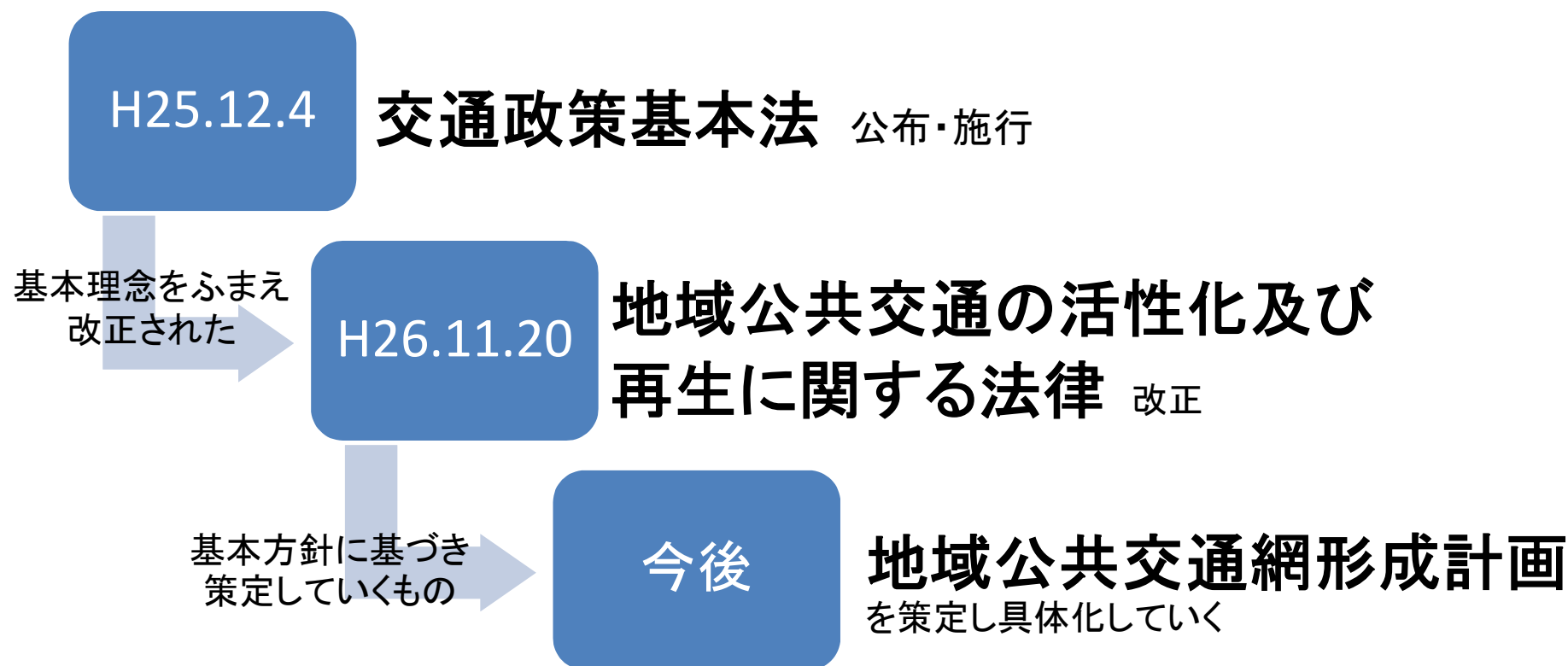
地方都市が直面している現状 ～公共交通に求められる役割～



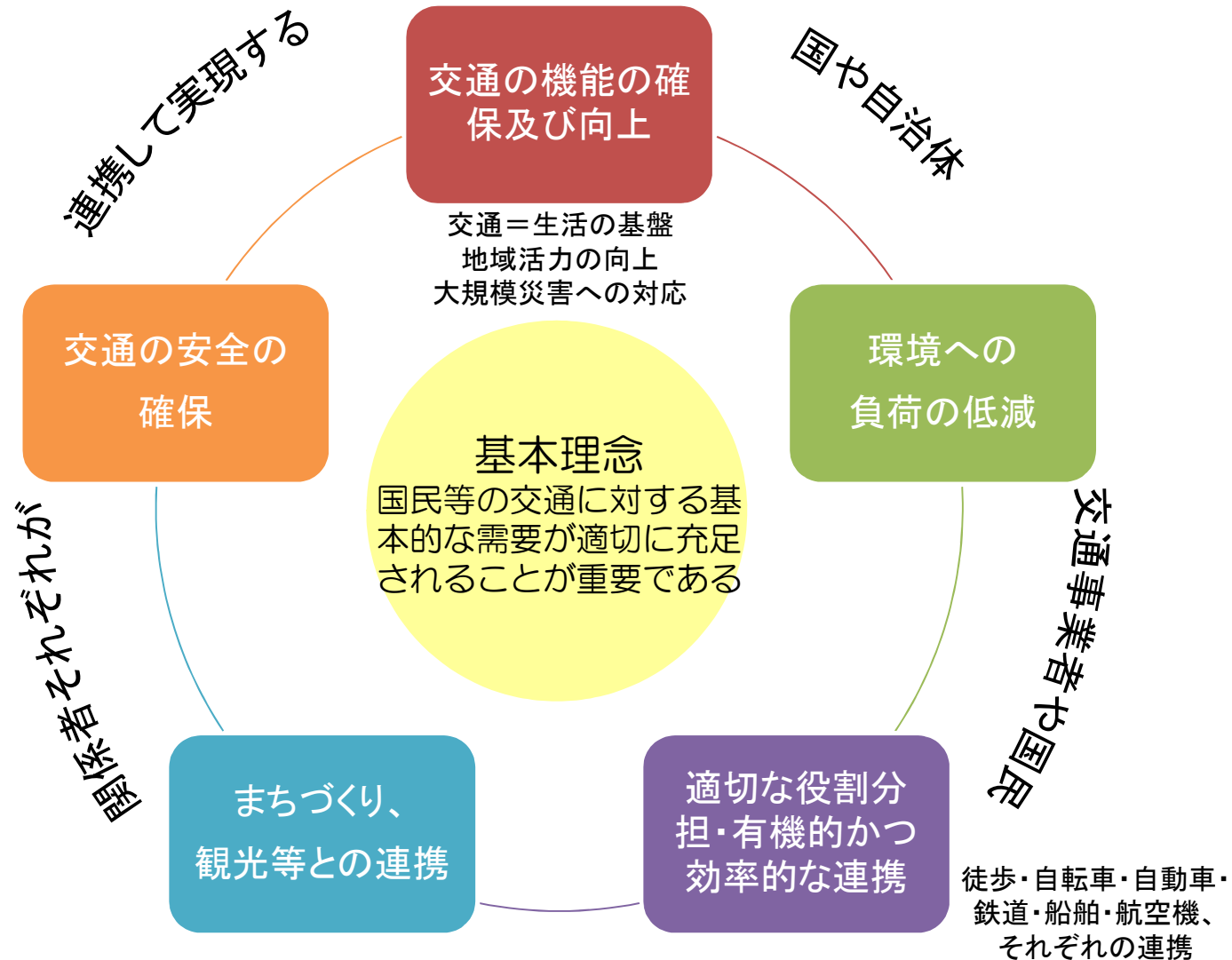
地方都市が直面している現状 ～公共交通に求められる役割～



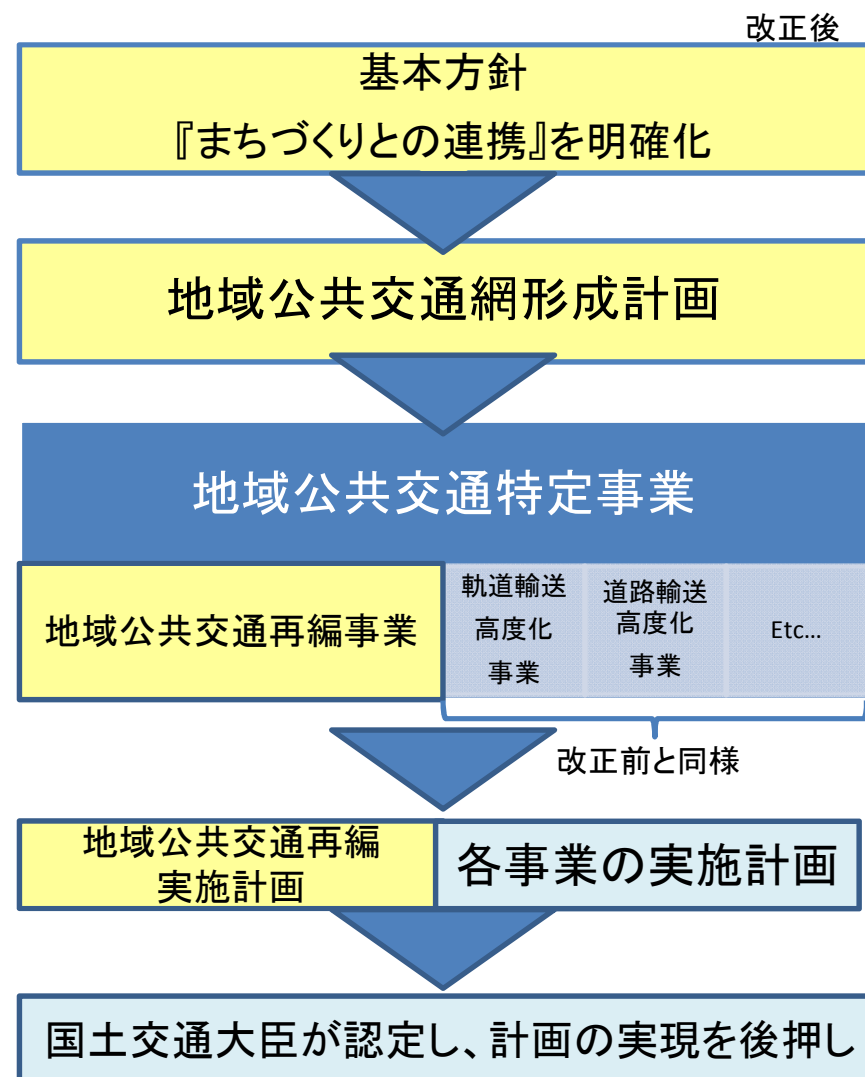
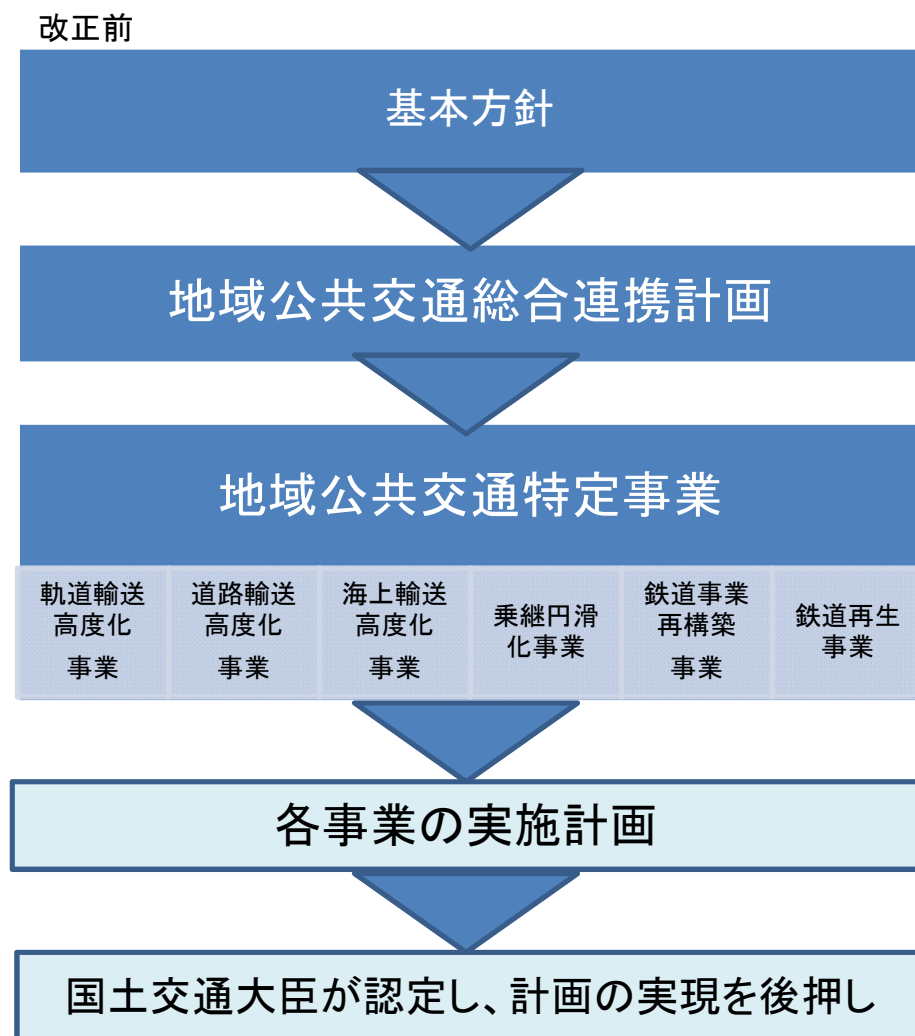
公共交通をめぐる法制度の動向



交通政策基本法の基本理念



地域公共交通活性化再生法の改正 ～枠組みの比較～



地域公共交通活性化再生法 ～改正のポイント～

『将来に渡り持続可能な』公共交通網の形成

急激な人口減少・高齢化の進展への対応

地方公共団体が
中心に

民間事業者任せきりであった従来の枠組みから脱却し、地方公共団体・地域の関係者が知恵を出し合い地域の公共交通を支えていく

まちづくりと
連携し

コンパクトなまちづくり・観光振興・まちのにぎわい創出といった、まちづくりとの連携を図る

面的な公共交通
ネットワークを
再構築

地域全体を見渡し、面的・広域的な公共交通ネットワークを再構築していく

佐倉市における今年度の取り組み

- H26.7 第1回佐倉市公共交通庁内検討会 開催
企画政策課・産業振興課・社会福祉課・高齢者福祉課・土木河川課・
道路維持課・教育委員会学務課 で組織。
市内公共交通の現状を確認し、交通不便地域を抽出。
- H26.8 市内全域アンケート実施
1,000枚を配布し521枚の回答。(回収率52.1%)
- H26.10 第2回佐倉市公共交通庁内検討会 開催
様々な移送サービスのメリット・デメリットを確認。
- H26.11 デマンド交通登録者向けアンケート実施
695枚を配布し294枚の回答。(回収率42.3%)
- H26.12 第3回佐倉市公共交通庁内検討会 開催
交通不便地域における対策事業の検討。

佐倉市地域公共交通網形成計画の 策定に向けて



今までの「地域公共交通
総合連携計画」は効力
を失うの？

改正法の基本方針に合致し
ていれば「地域公共交通網
形成計画」として定めること
ができます。



佐倉市の連携計画は、形
成計画になり得るの？

すでに計画期間が終了して
いること、さらには、まちづく
りとの連携や市全域への対
応という面でも不足があると
思われます。



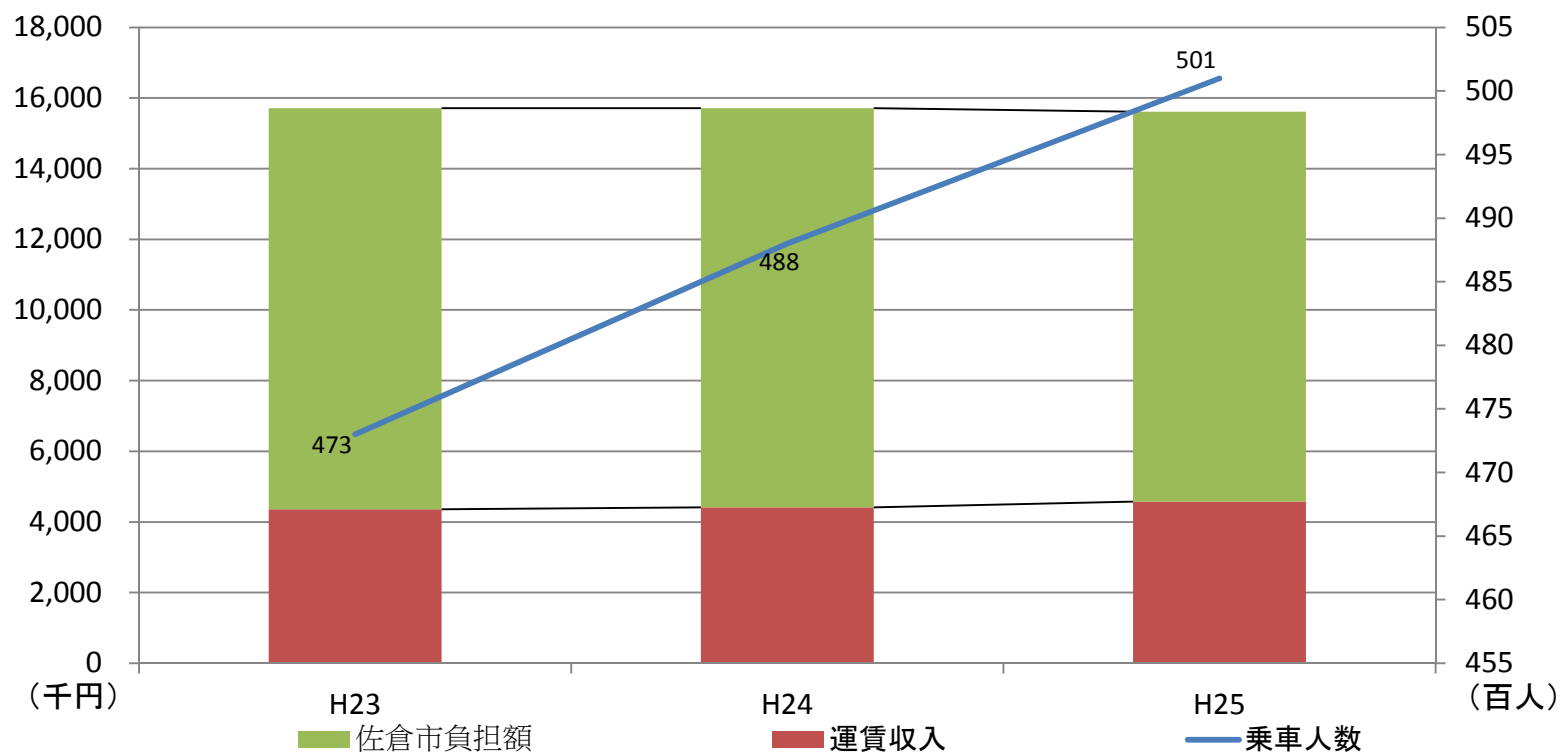
改正法の基本方針に即し、改めて計画を
策定することで、**市域全体において持続可
能な公共交通網の形成を推進しようとする
ものです。**



3 前年度実績等 報告事項

佐倉市循環バスの収支状況等

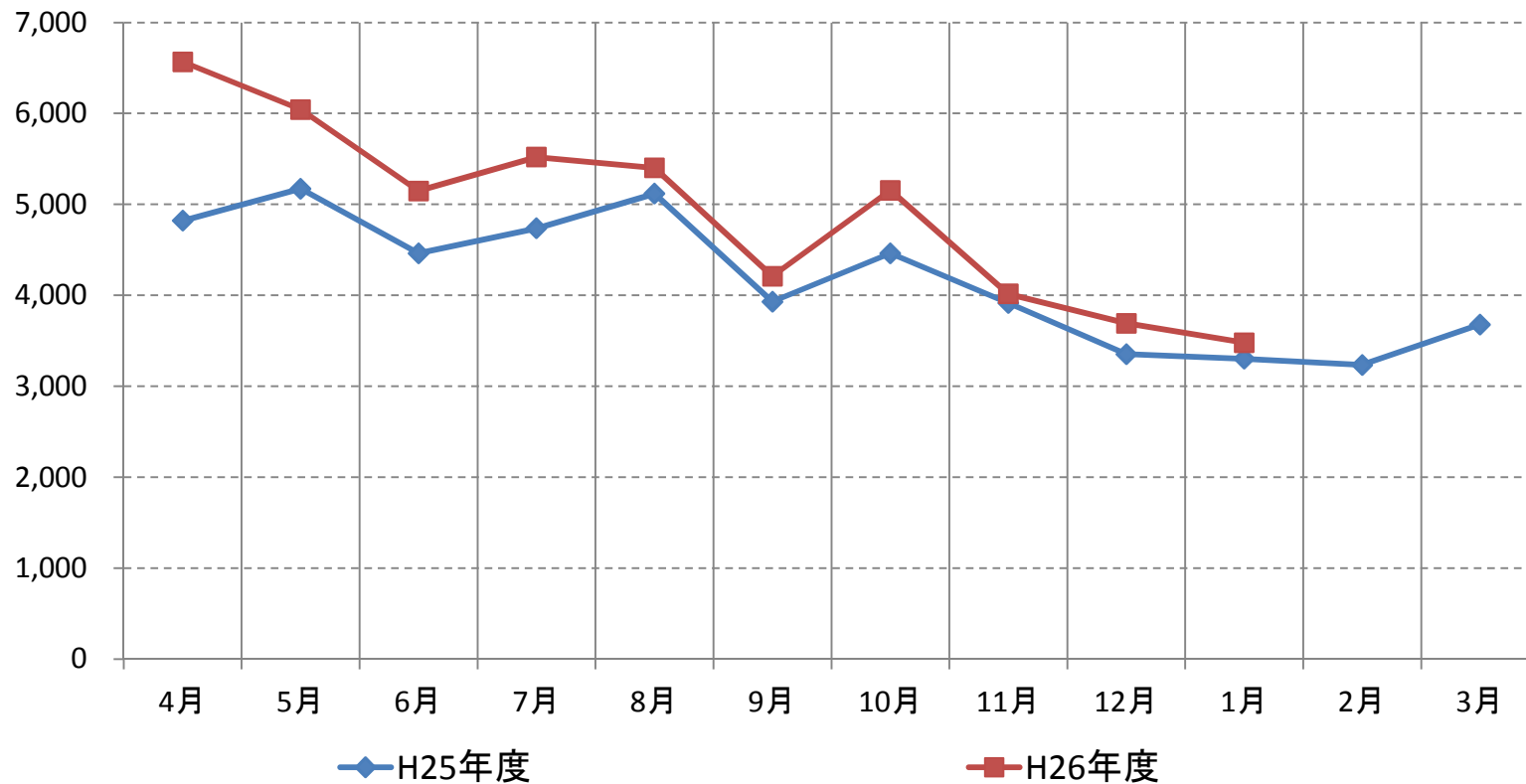
～過去3年間の収入・乗車人数等の推移～



年度別利用者数は徐々に増加し、昨年度は運行開始以来初めて5万人を超えた。
これに伴い、収支比率もわずかながら改善されている。

佐倉市循環バスの収支状況等

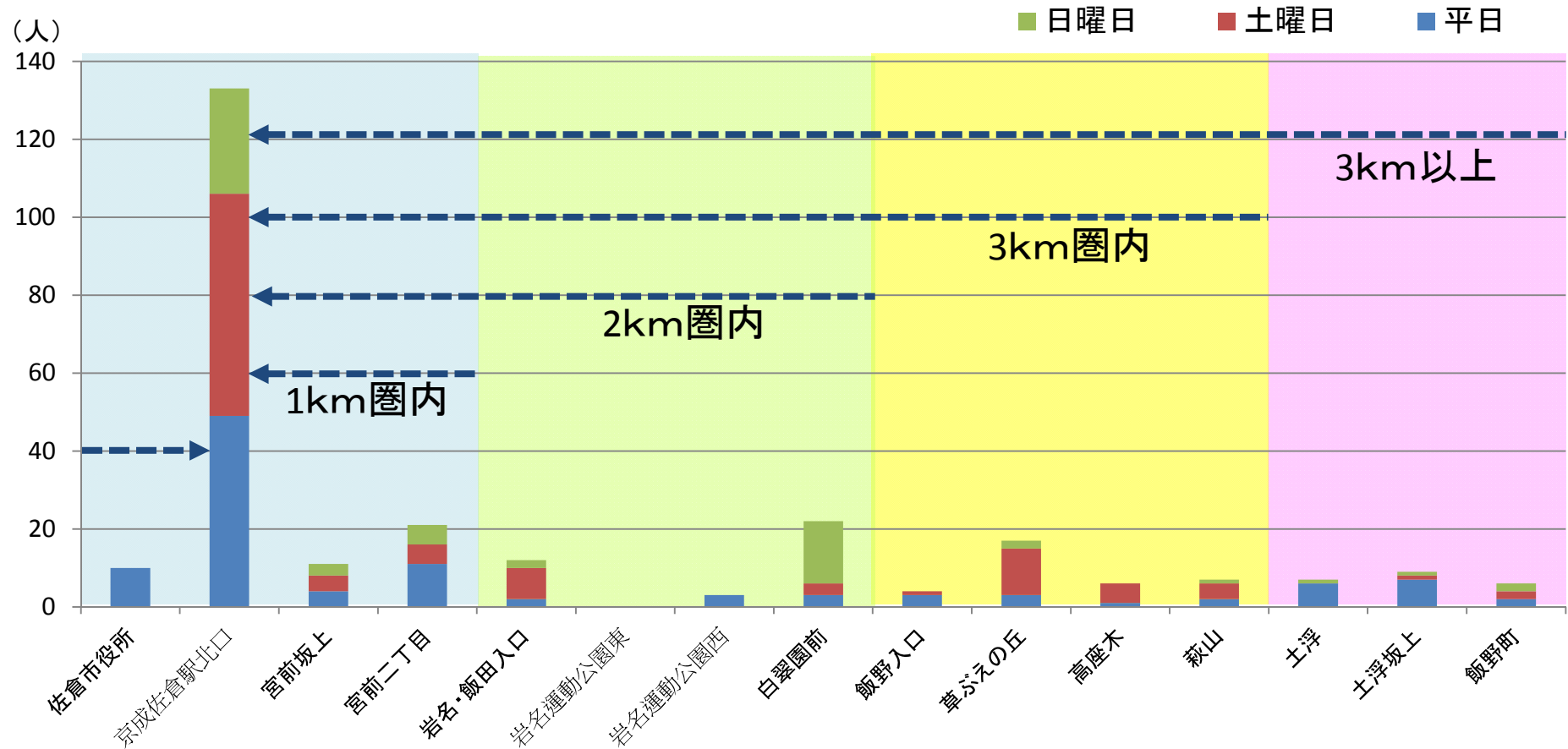
～平成26年度現在の利用者数推移～



平成26年度は昨年度よりもさらに利用者が増加しており、前年度同期比で5,960人(13.7%)増加している。

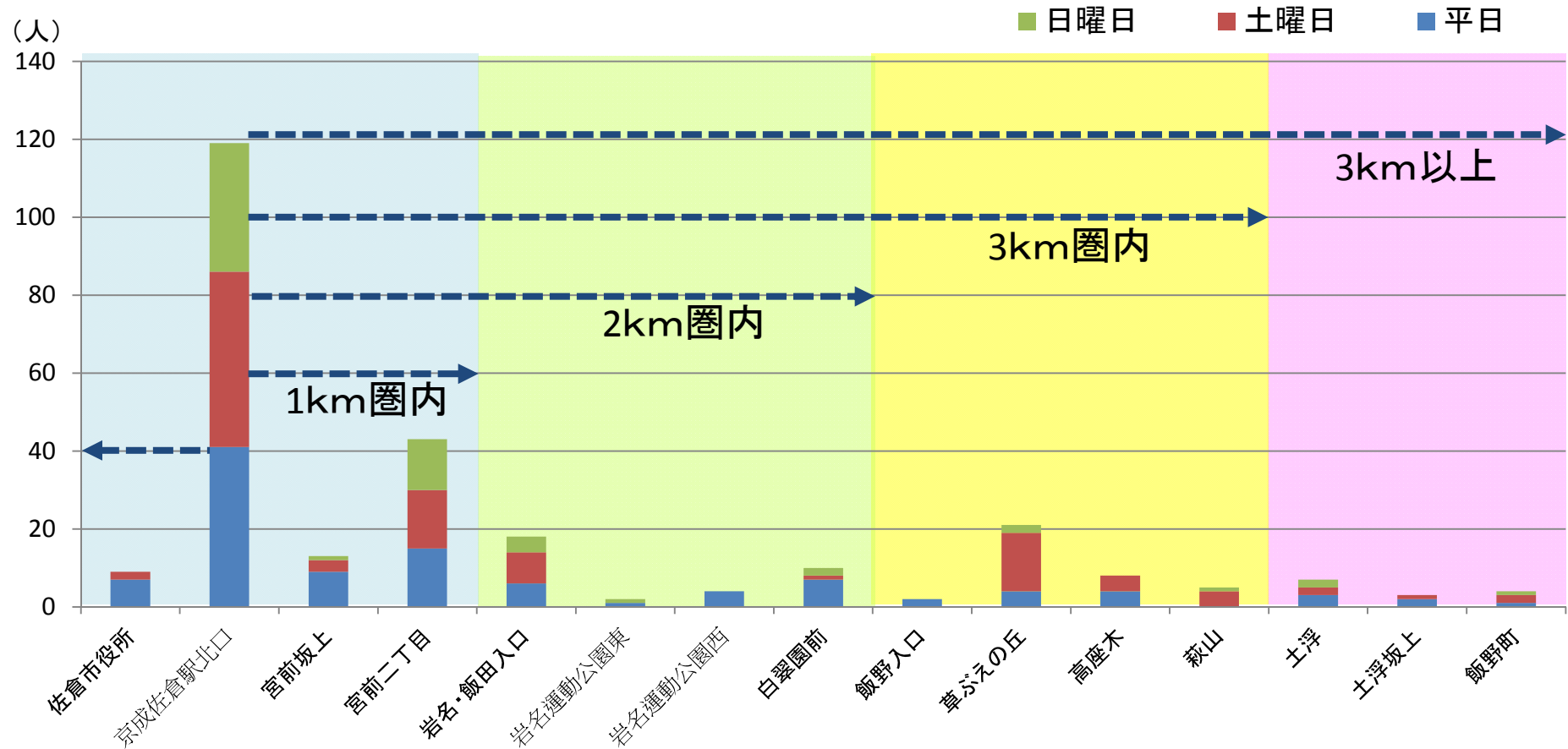
佐倉市循環バス乗降調査結果

～内郷地区循環ルート・停留所別乗車状況～



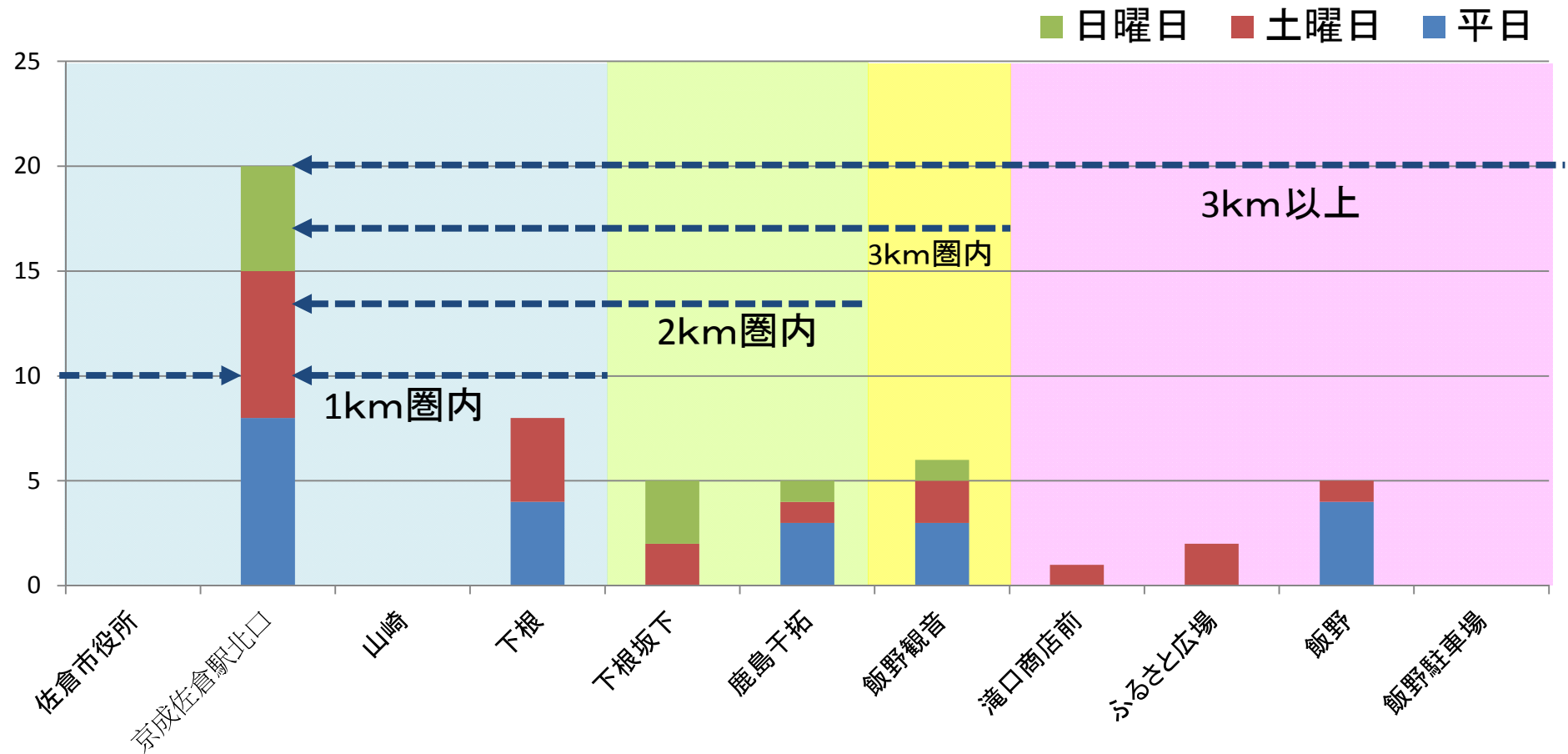
佐倉市循環バス乗降調査結果

～内郷地区循環ルート・停留所別降車状況～



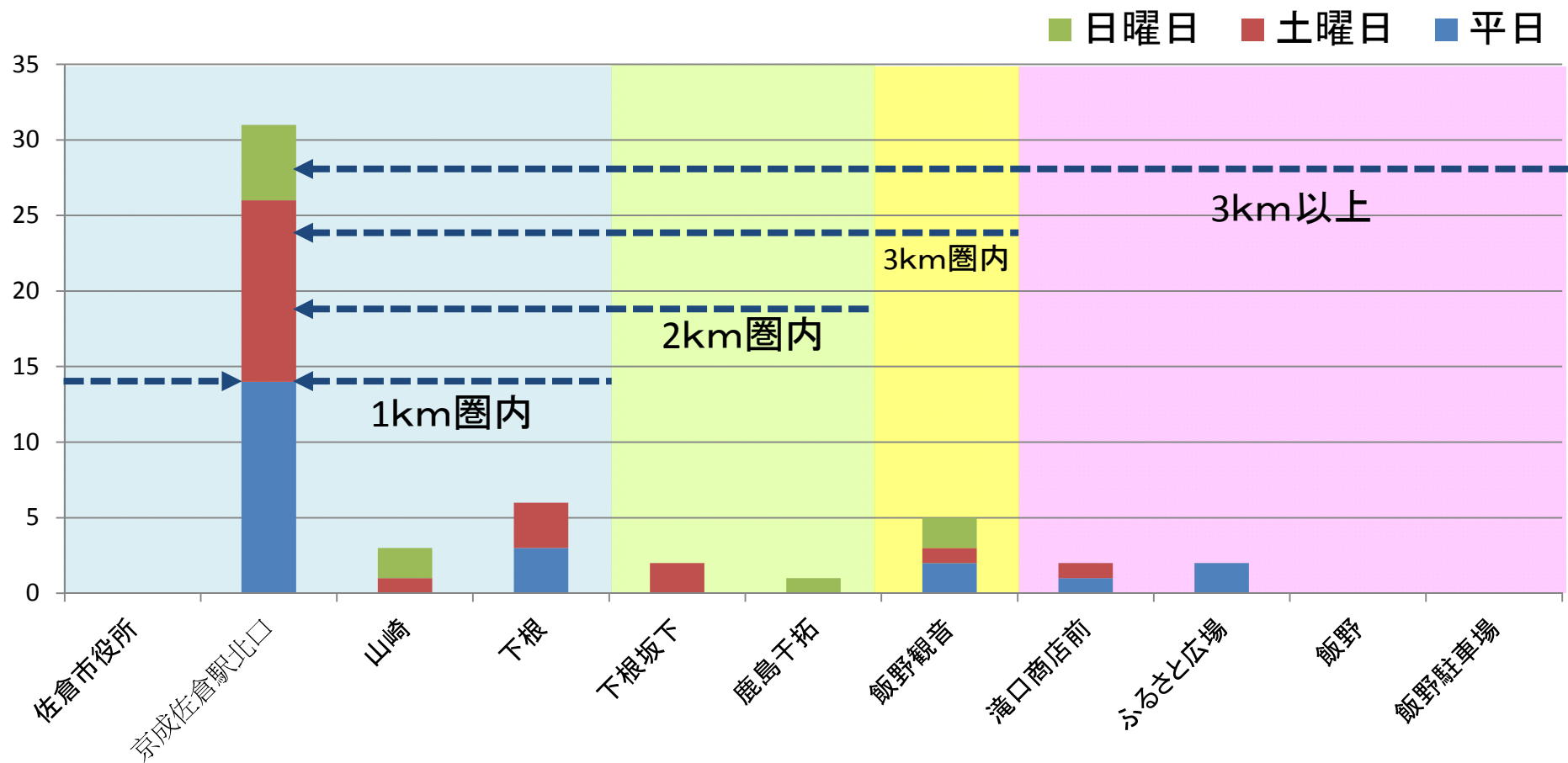
佐倉市循環バス乗降調査結果

～飯野往復ルート・停留所別乗車状況～



佐倉市循環バス乗降調査結果

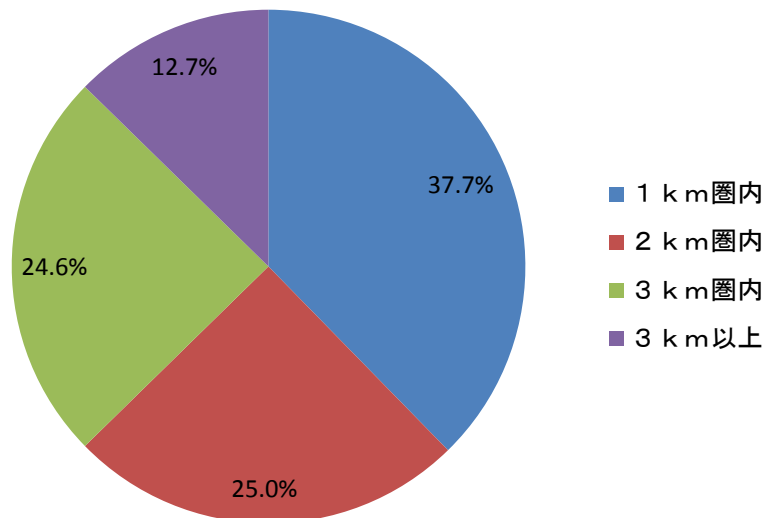
～飯野往復ルート・停留所別降車状況～



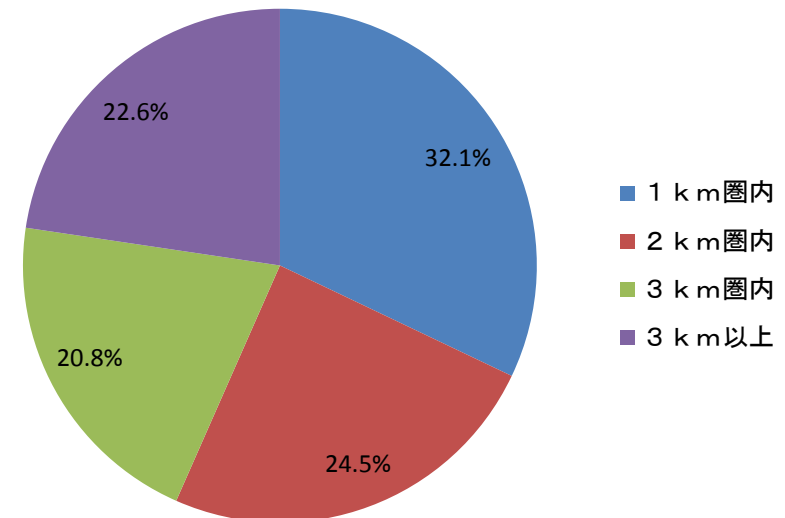
佐倉市循環バス乗降調査結果

～駅からの距離別乗降状況～

内郷地区循環ルート



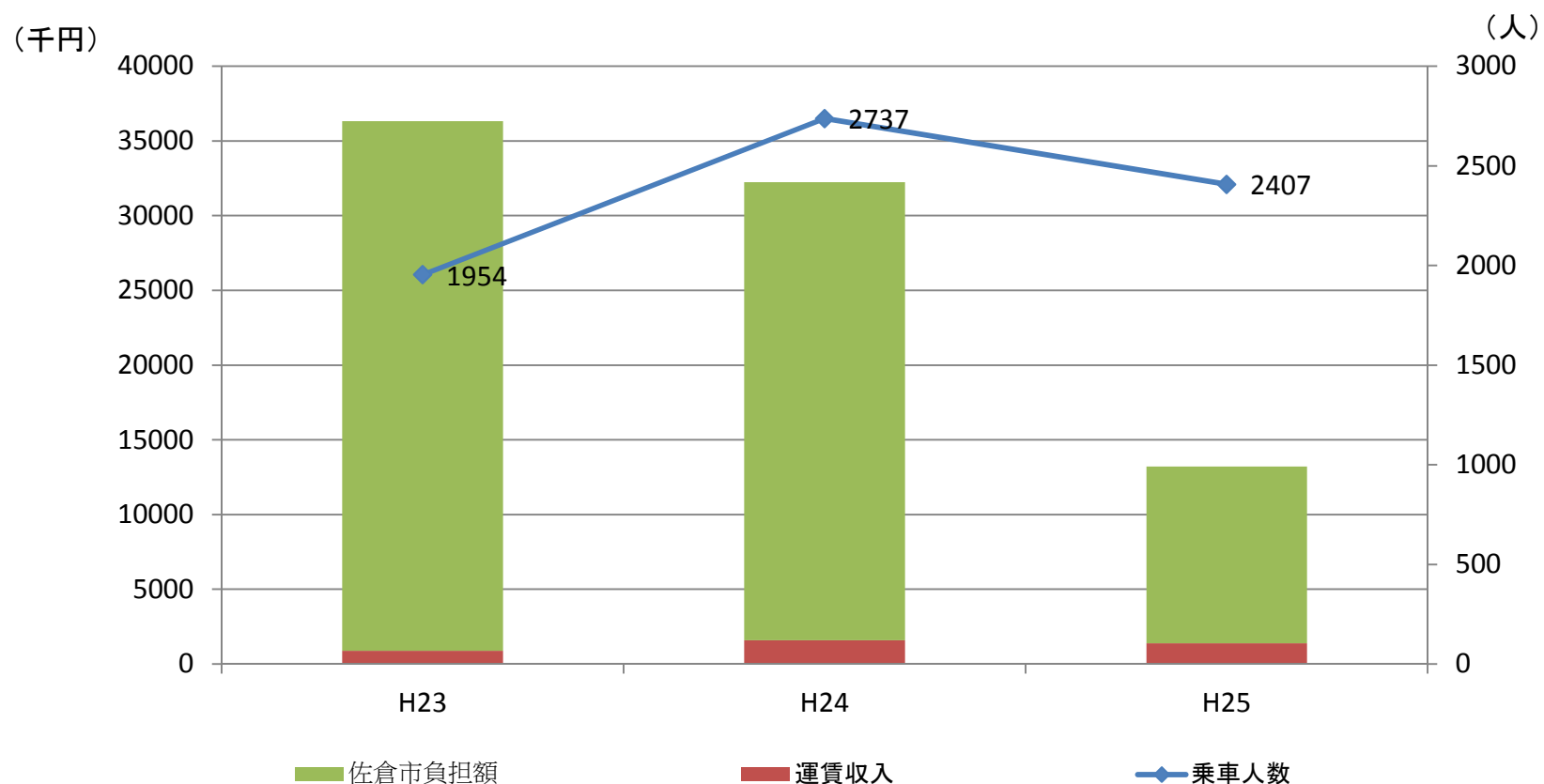
飯野往復ルート



佐倉市循環バスの使われ方として、京成佐倉駅が起点となっていることが調査結果から推察される。このことから、駅からの一定距離圏ごとに乗降の分布状況をまとめたものが上記グラフである。特別に大きな差は見られないが、駅からの距離が近い方が利用者が多い傾向が見て取れる。

南部地域デマンド交通の収支状況等

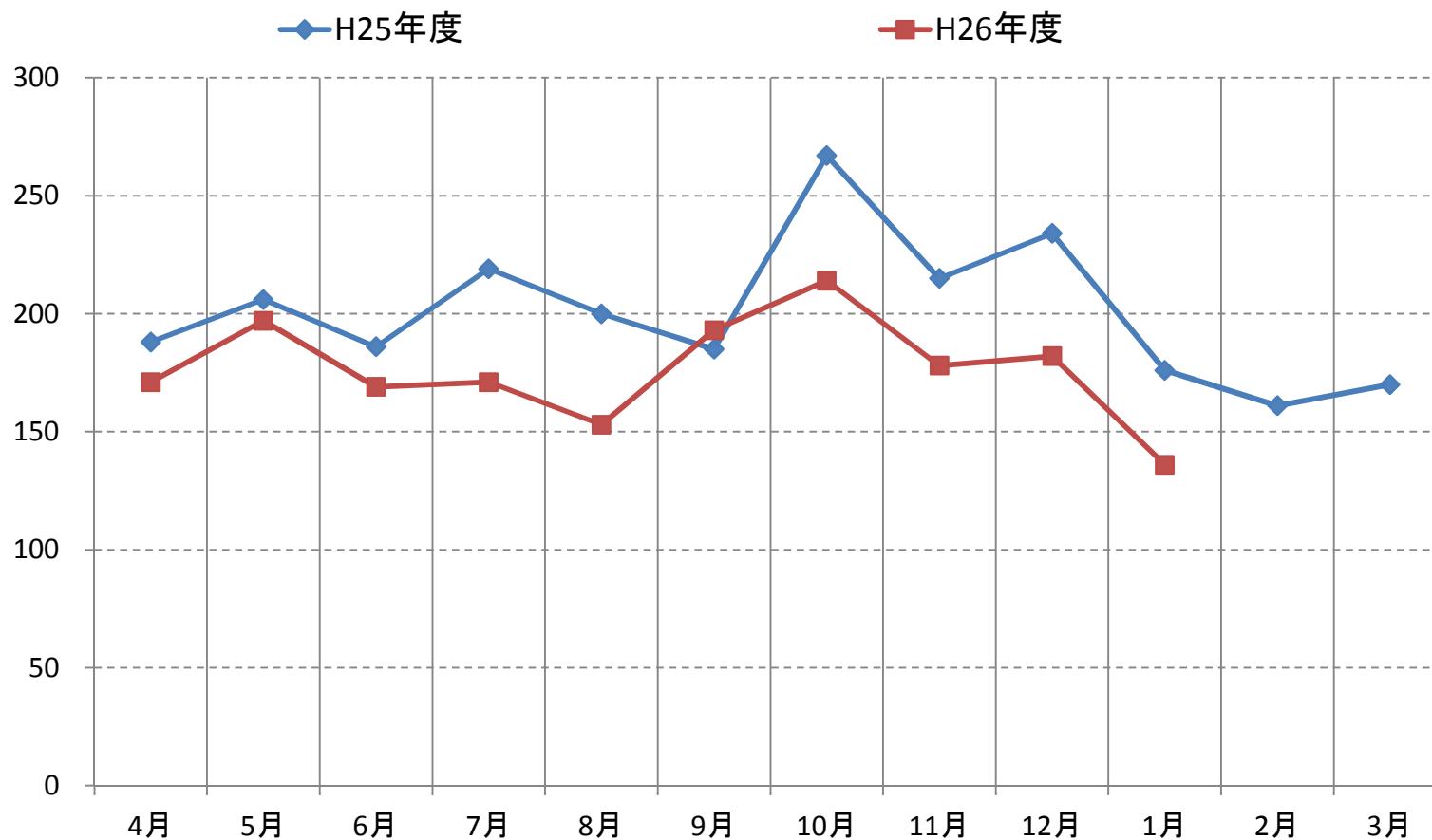
～過去3年間の収入・乗車人数等の推移～



H25年度は運行台数を1台に削減したことから、支出が大幅に減少している。しかし、同時に利用者数も300人ほど減少しており、車両台数を削減したことで予約が成立しないケースがあるものと推察される。

南部地域デマンド交通の収支状況等

～平成26年度現在の利用者数推移～



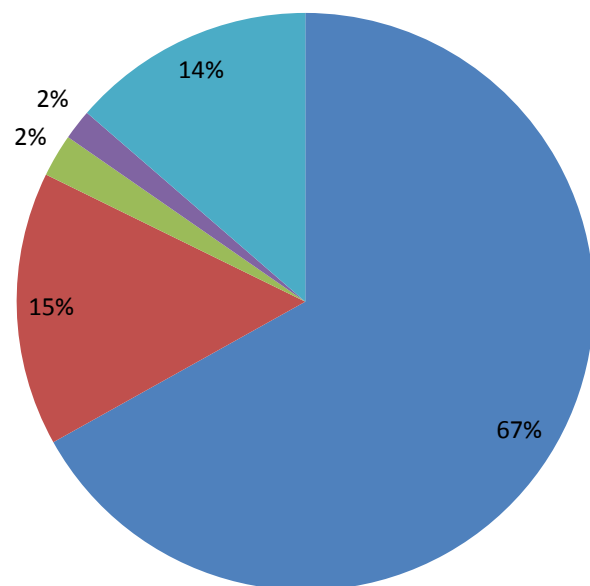
今年度は前年度と比較してさらに利用が減少しており、前年度同期比で312人(15%)のマイナスとなっている。

デマンド交通登録者アンケート結果（抜粋）

～利用状況に関する調査項目～

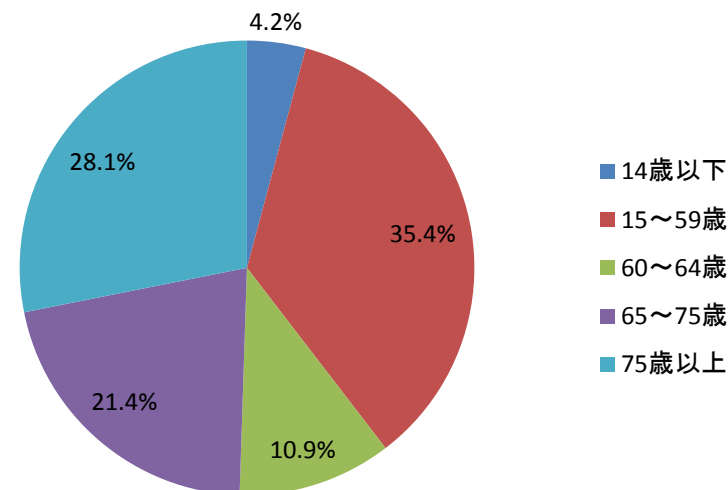
①利用頻度に関する状況

■ 利用なし ■ 月に1.2回 ■ 週に1回 ■ 週に2.3回 ■ その他

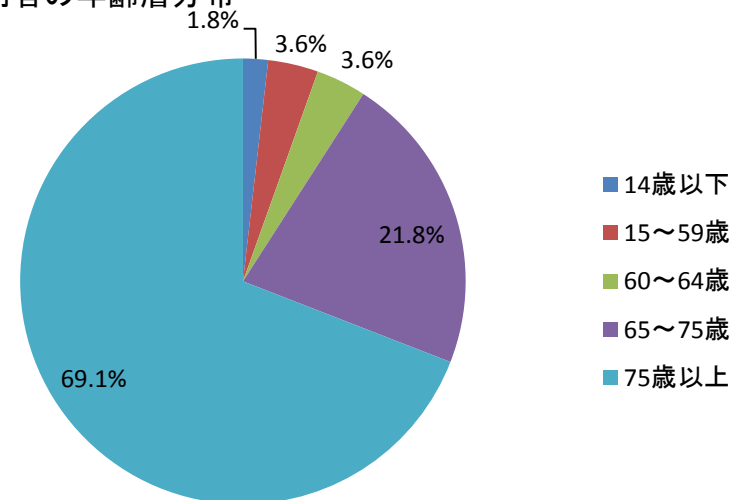


全体の利用状況を見ると、約7割の方々が一度も利用したことがない若しくはこの1年間利用したことがないという状況になっている。
 利用している人の状況としては、月に1・2回程度の利用頻度が15%、週に数回の定期的なヘビーユーザーは4%に留まる。
 利用者の年齢層を見ると、65～75歳と75歳以上がほとんどを占めており、反対に非利用者には65歳未満の若い世代が過半数を占めている。

②非利用者の年齢層分布



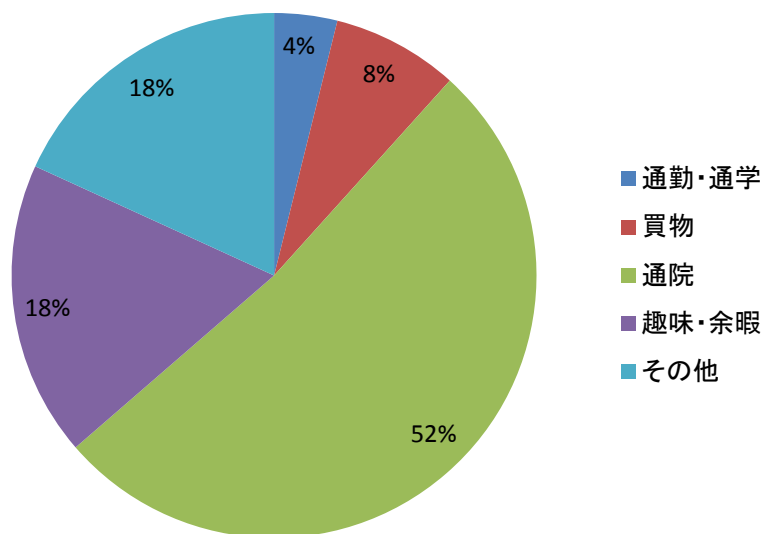
③利用者の年齢層分布



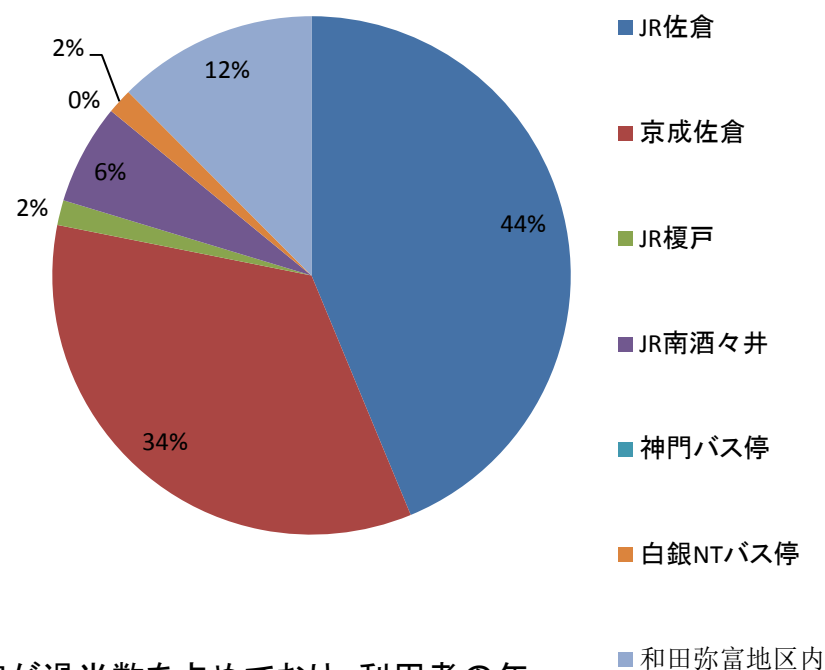
デマンド交通登録者アンケート結果（抜粋）

～利用者に関する調査項目～

①利用者の主な外出目的



②利用者の主な降車場所



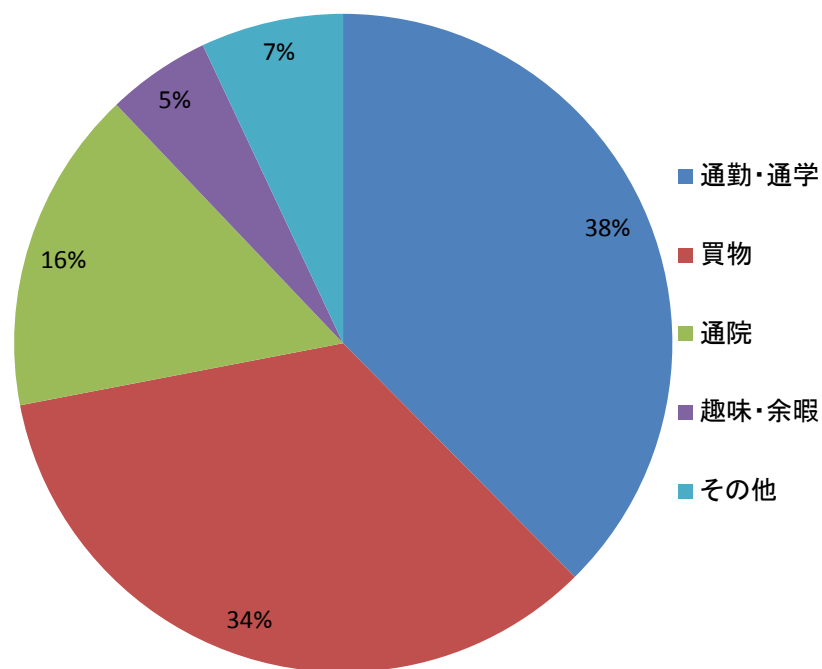
デマンド交通を利用して外出する主な目的は通院が過半数を占めており、利用者の年齢層が高いこととの関連性が伺える。

外出する際に利用する降車場所としては、JR佐倉駅・京成佐倉駅が役8割を占めている。神門・白銀といったバス停での乗り継ぎはほとんど利用されていない状況となっている。

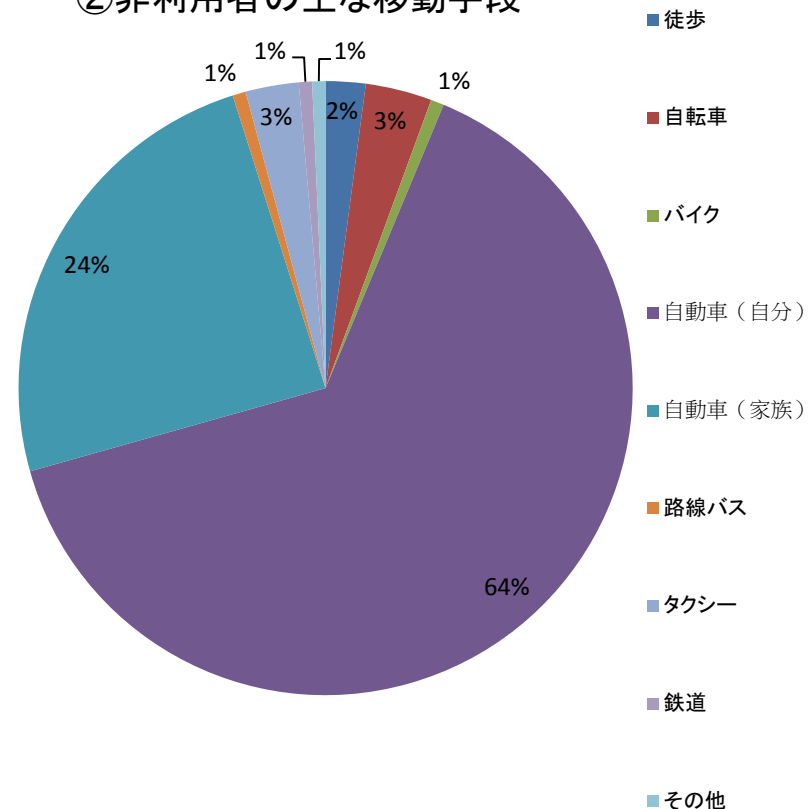
デマンド交通登録者アンケート結果(抜粋)

～非利用者の移動実態に関する調査項目～

①非利用者の主な外出目的



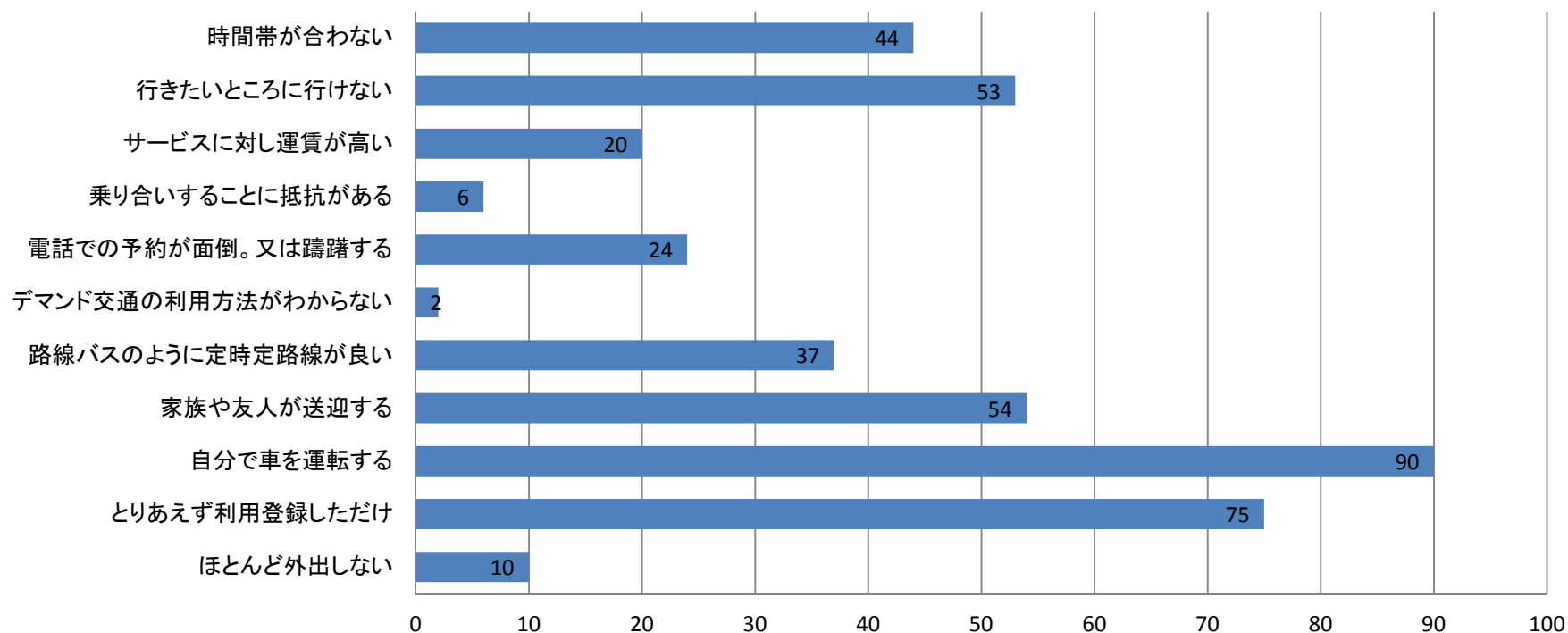
②非利用者の主な移動手段



非利用者の外出目的は、通勤・通学及び買物が7割以上を占めている。
その際に利用する交通手段としては、圧倒的に自動車が多く、家族の送迎を含めると約9割もの人が自動車での移動を行っている。

デマンド交通登録者アンケート結果（抜粋）

～デマンドを利用しない理由に関する調査項目～



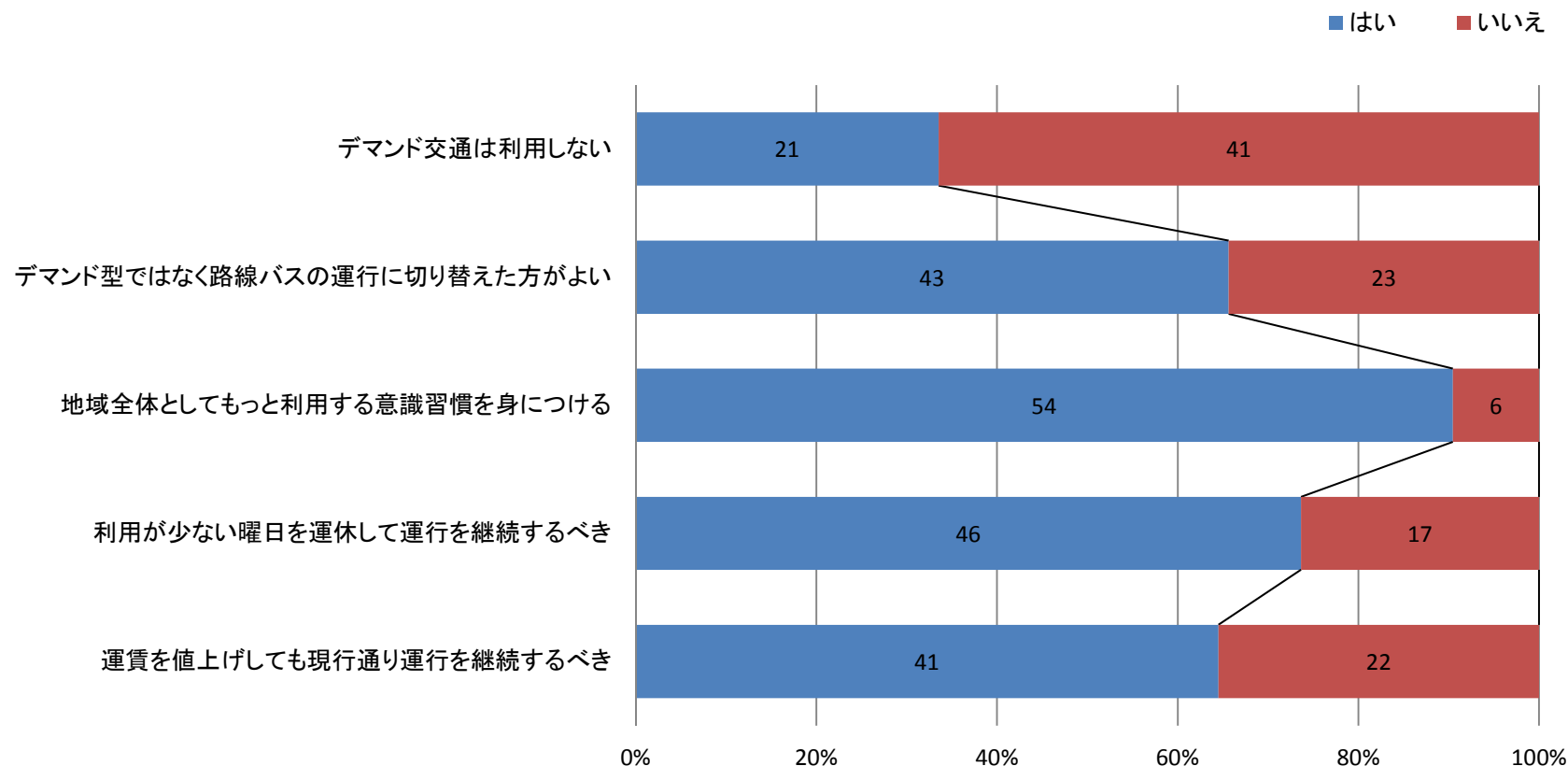
「自分で車を運転する」「とりあえず登録しただけ」という回答が最も多く、これらの方々は現状移動に困っていないものと推察される。

「時間帯が合わない」「行きたいところに行けない」「家族や友人が送迎する」という回答者については、サービス水準によっては利用者に転換する可能性があるかと推察される。

「路線バスのような定時定路線が良い」「電話での予約が面倒～」と回答する方も一定数おり、デマンド独自の利用方法が浸透しにくい現状が伺える。

デマンド交通登録者アンケート結果（抜粋）

～今後の運行に関する調査項目～



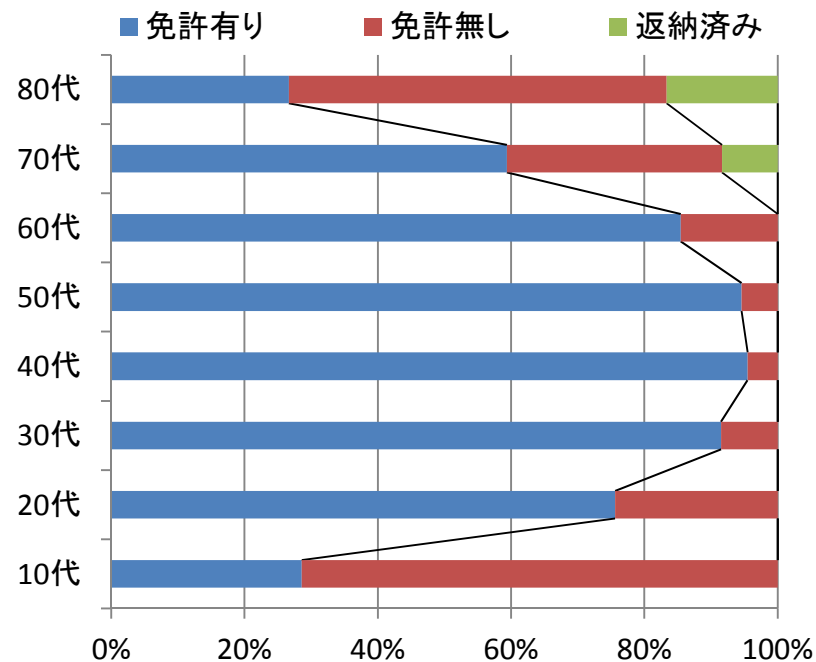
「デマンド交通は利用しない」というネガティブな意見もあるが、「利用意識習慣を身に着ける」「利用が少ない日を運休」「値上げしてでも運行継続」といった運行を存続させるための様々な方法についても地域として取り組んでいくべきという姿勢が感じられる結果となった。

市内全域アンケート結果(抜粋)

～運転免許及び車の保有状況～

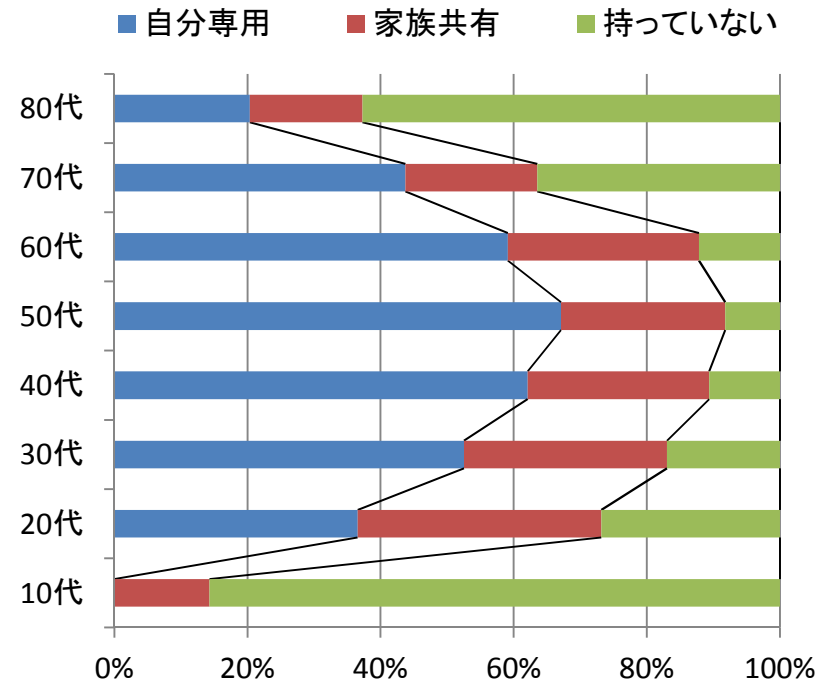
設問1－5

年代別免許保有状況



設問1－6

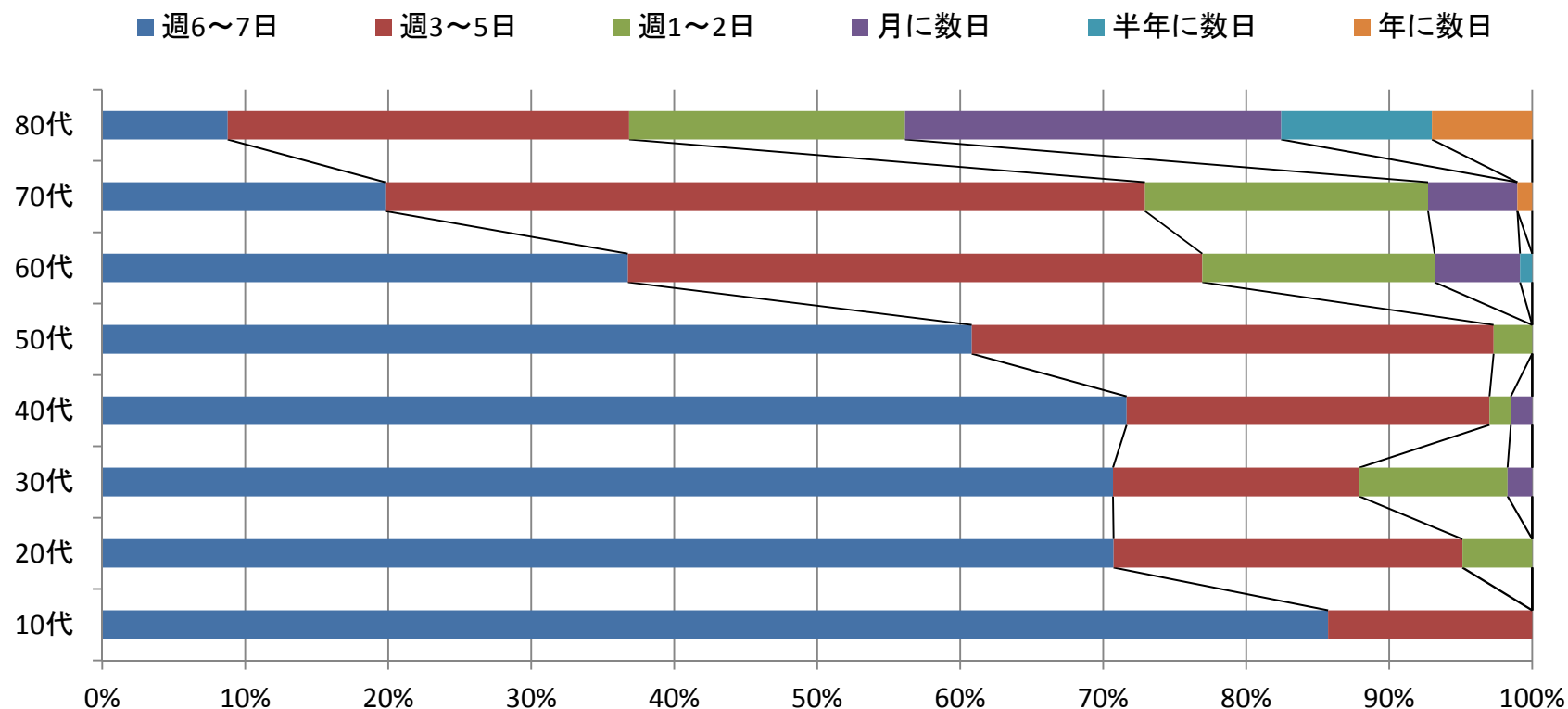
年代別車保有状況



運転免許、車両ともに年代が上がるにつれて保有状況も上昇するが、50代をピークに減少に転じる。
双方とも同じ曲線を描いており、関連性がうかがえる。

市内全域アンケート結果（抜粋）

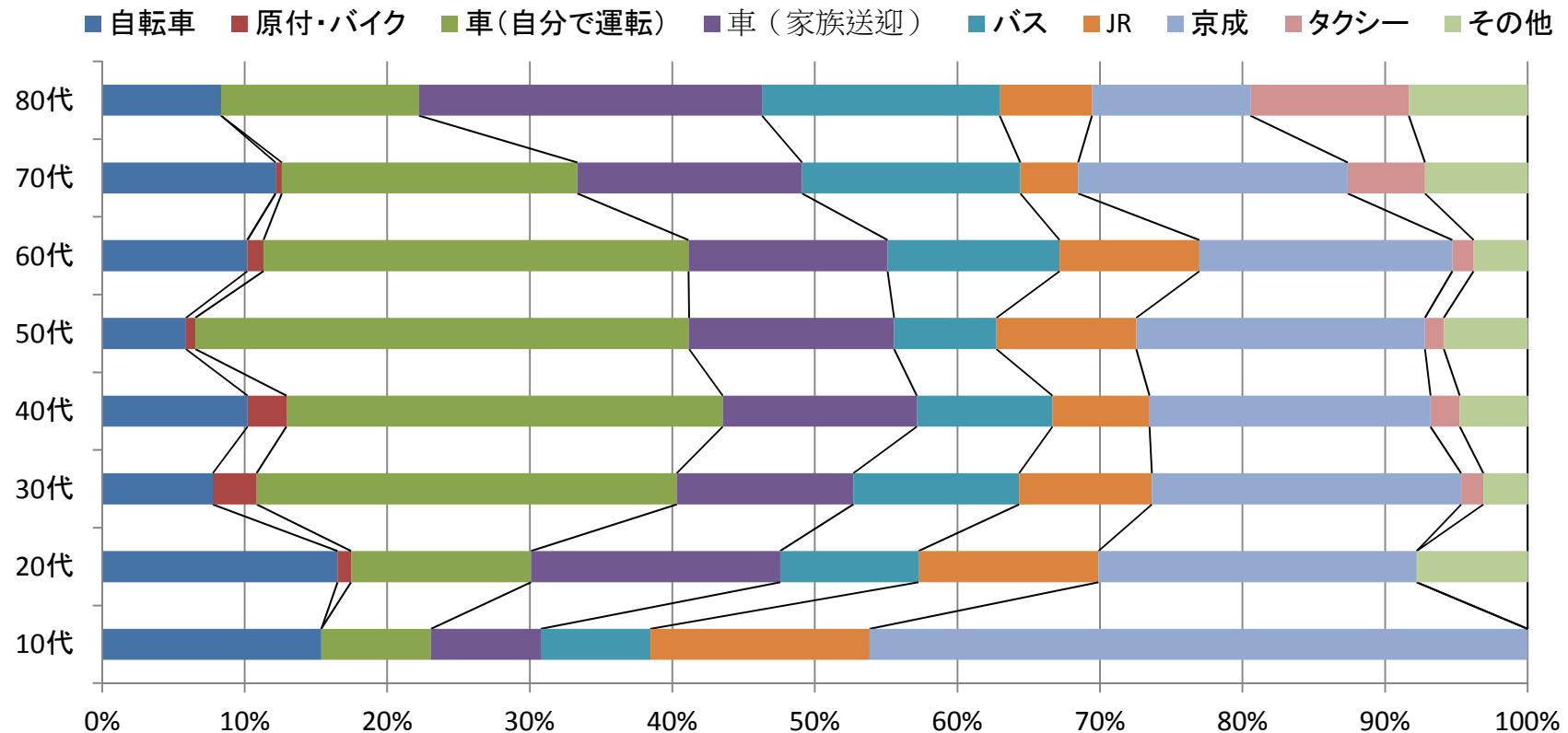
～年代別外出頻度～



10代から50代までは週6～7日、週3～5日外出する人がほとんどであるが、60代になると週6～7日外出する人の割合が減少し始める。高齢世代ほど外出頻度が少なくなることが分かる。

市内全域アンケート結果(抜粋)

～年代別移動手段～



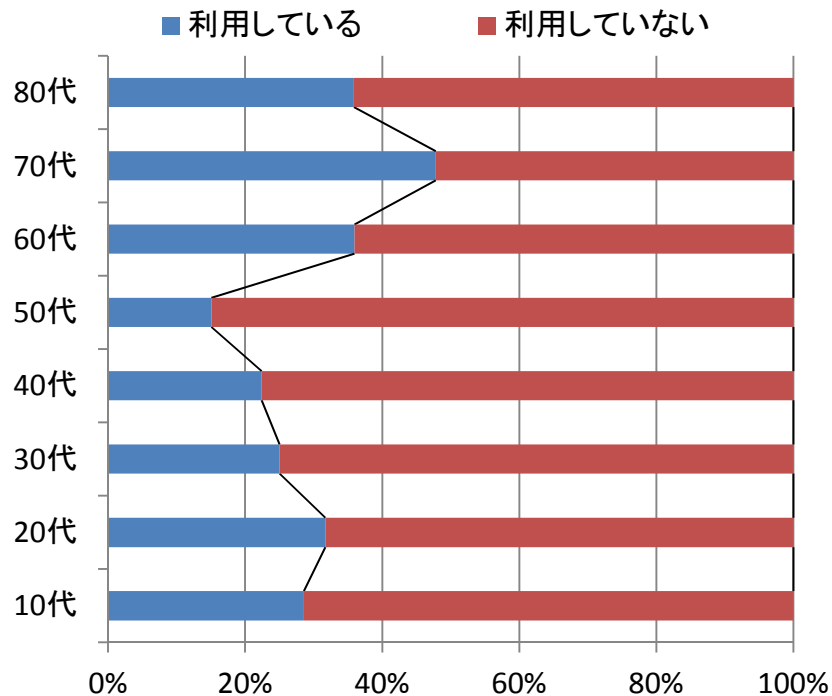
60代以降になると自分で運転する割合が減少し、家族の送迎による移動割合が増加している点が見えるが、それ以外では年代による大きな差は見られなかった。

市内全域アンケート結果（抜粋）

～バスを利用している人に関する調査項目～

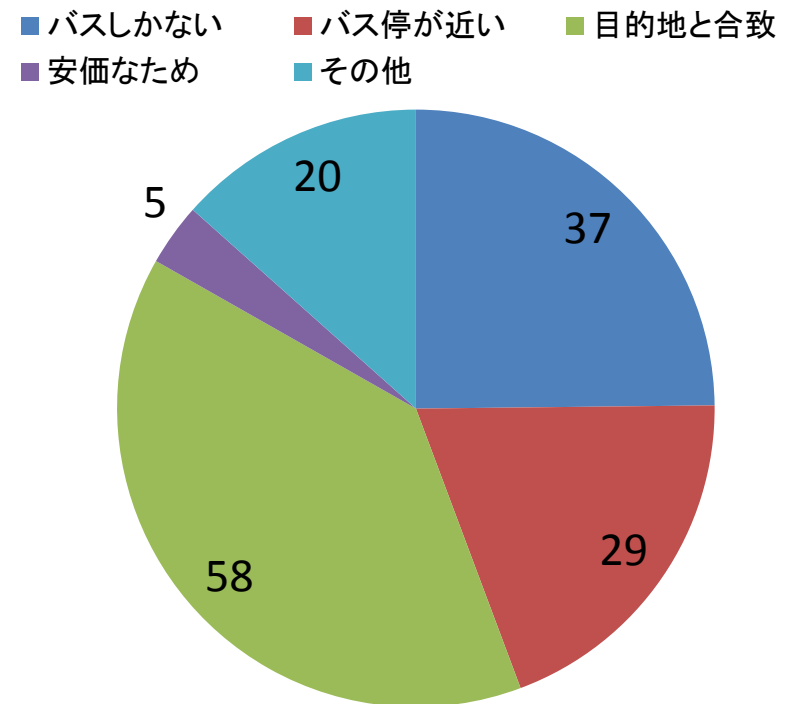
設問3－1

年代別バス利用状況



設問3－5

バスを利用している理由



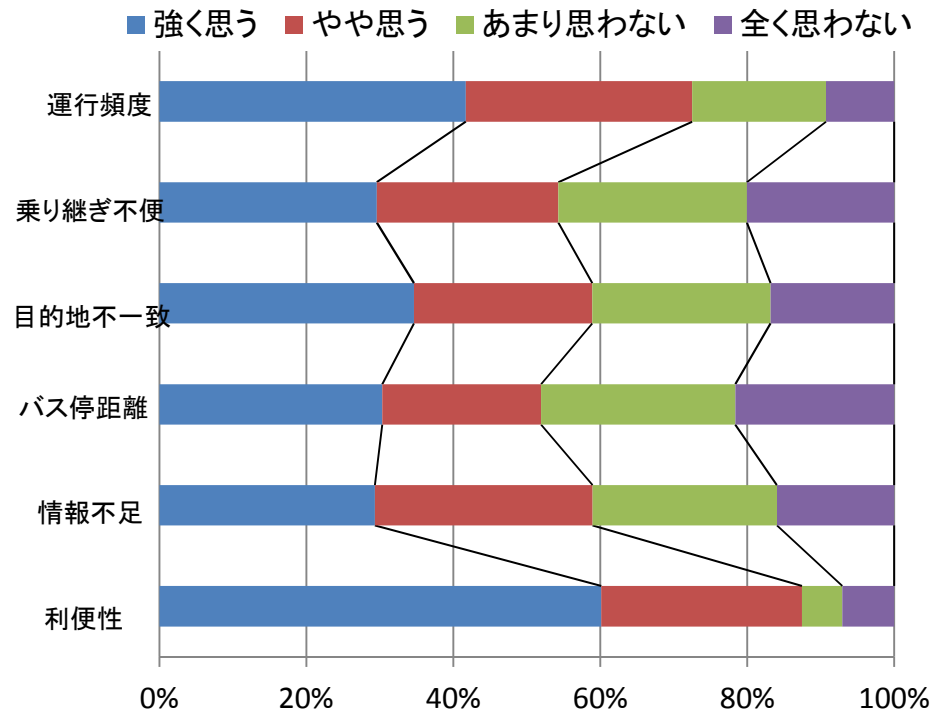
年代別バス利用状況を見ると、60代以降は40%程度は利用しているが、それ以下の若い年代では30%以下とあまり使われていない状況がうかがえる。

バスを利用している理由としては、目的地まで運行しているから、という理由が40%程で最も高い。

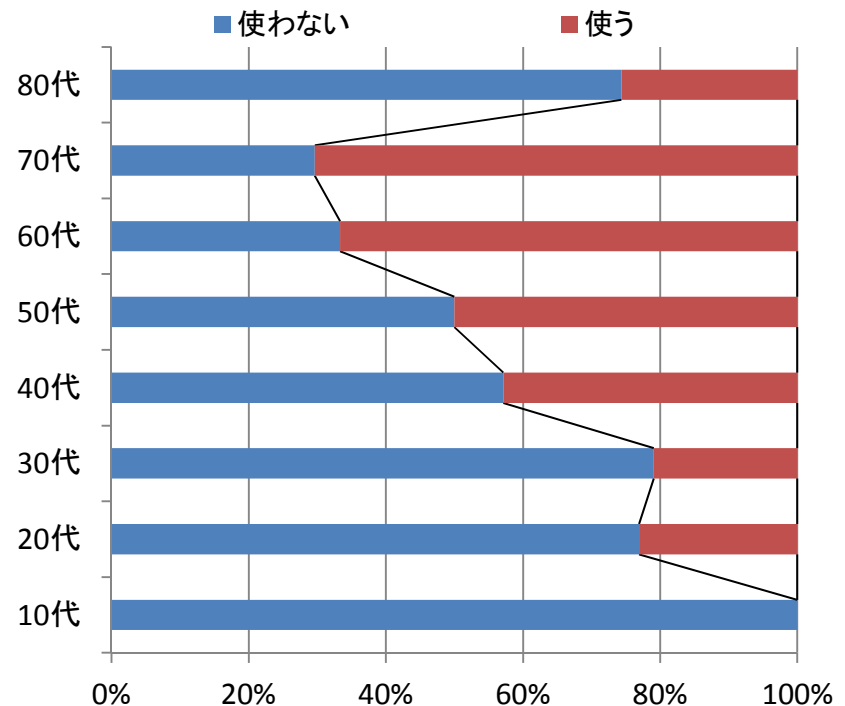
市内全域アンケート結果（抜粋）

～バスを利用していない人に関する調査項目～

設問3－6から3－11 バスを利用しない理由



設問3－12 将来利用意向

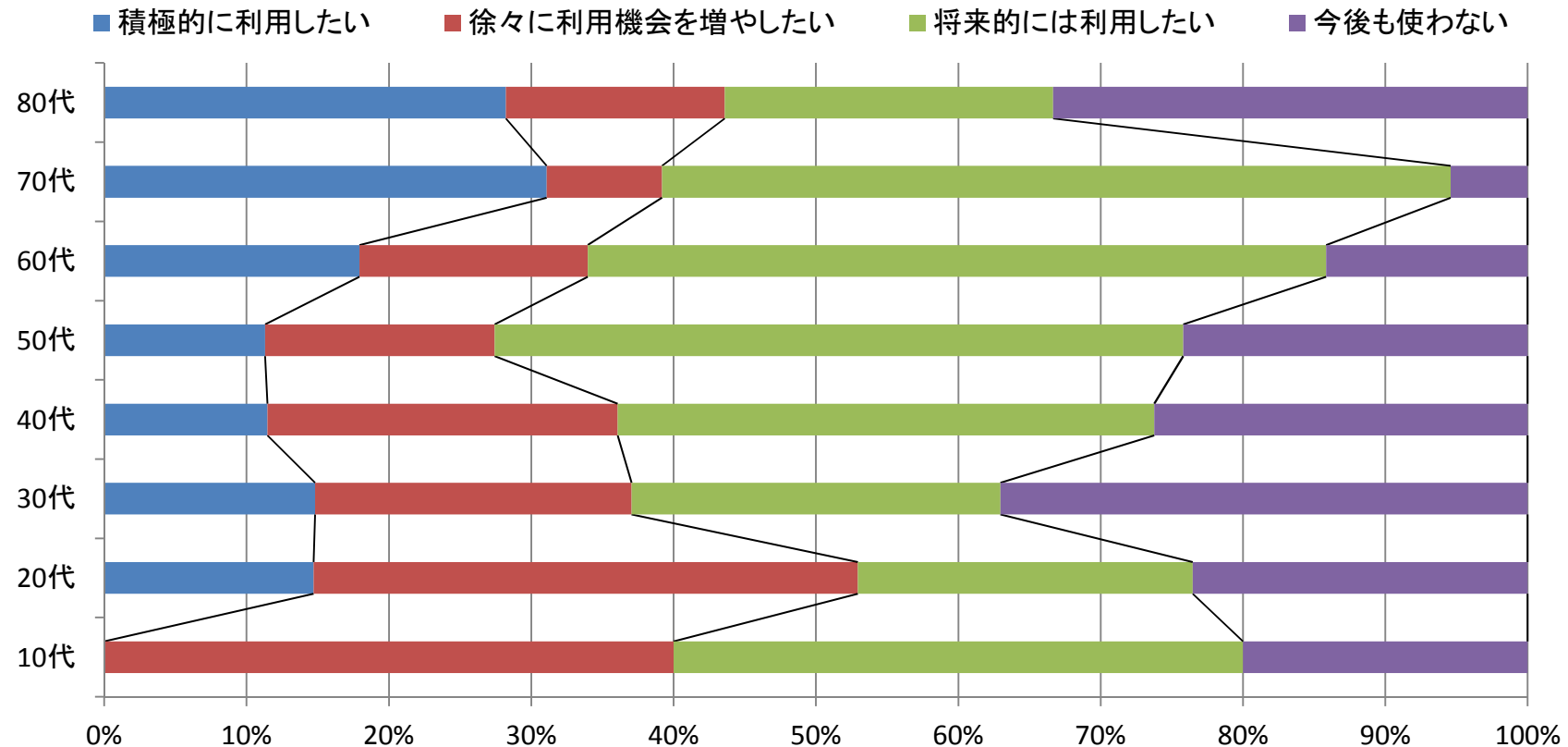


バスを利用しない理由として最も顕著なものとして「自動車等自分で移動する方が便利だから」という理由に強く思う・やや思うを合わせて90%程の回答が集まっている。

将来的な利用意向としては、年代を追うごとに「使う」という割合が高まっていくものの、80代になると割合が下がる。

市内全域アンケート結果（抜粋）

～公共交通の利用意向に関する調査項目～



アンケート回答者全員の今後のバス利用意向についても、年代が上がるにつれて何らかの形で利用したいという意向が高まるものの、80代になると利用意向が下がる結果となっている。