

佐倉市地域公共交通網形成計画 基本的な方向性 概要版

1 はじめに

(1) 策定背景とその意義
高齢社会の進展により、自ら移動手段を持たない高齢者が増加傾向にある中、持続可能な公共交通網の構築を目指してこの計画を策定する。

(2) 計画の対象区域
佐倉市全域

(3) 計画の期間
第4次佐倉市総合計画及びこれに基づく後期基本計画に即し、平成31年度までを第1次計画期間とする。

(4) 計画の位置付け
『交通政策基本法』及び、同法の基本理念に則り改正された『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』に基づき策定するものです。また、『第4次佐倉市総合計画』並びに『佐倉市都市マスタープラン』に即しつつ、『佐倉市立地適正化計画』など関連する個別計画との整合性を図りながら進めていきます。

3 公共交通に求められる役割

これまでの作業と今後の社会情勢を踏まえ、以下の4点を整理

4 課題・ニーズの把握

4-1 市民ニーズ把握
市内全域の18歳以上を対象として、1,000人を無作為抽出。市民の移動実態やニーズを把握。また、市内を細かく12エリアに区分して住民ヒアリングを実施。アンケートだけでは分からない、細かなニーズの聞き取り調査を行った。

4-2 公共交通事業者との意見交換会
市内の公共交通事業者を集め、各事業者が抱えている課題や要望等について調査。

4-3 課題の整理
これらの作業から見えてくる課題を整理。

2 現状

2-1 全国的現状
自家用車の普及に伴い、バス・タクシーなどの公共交通は利用者が減少傾向にあり、負のスパイラルに陥っています。本計画を策定することで、これ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
本市は千葉県北西部、下総台地の中央部に位置し、都心から約40kmの距離に位置する行政面積103.69km²の首都圏近郊都市です。平成27年3月末現在の人口は、177,411人で、この10年間で大幅な変動はありませんが、高齢化率は16.0%から27.5%と11.5%の上昇が見られます。

2-3 公共交通網の整備現状
京成本線とJR総武本線の2路線が市の東西を横断する形で運行しており、合計6駅が整備されています。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います。路線バス事業者は、6社で17路線が運行されているほか、これらの公共交通でカバーできない細かな個別ニーズに応えるため、タクシー事業者は7社あります。

5 本市における公共交通を取り巻く重点課題

①縁辺部に広がる交通空白地域
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。

②高齢化及び交通弱者への対応
今後ますます進展していく高齢化社会において、高齢者をはじめとした自ら移動手段を持たない方々にとって、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。

③利用者減少への対応
自家用車等の普及を背景に、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。

④重要拠点同士のアクセス向上
公共交通の利用者が減少している現状においては、全ての公共交通網のサービス水準を一律に上げていくことは困難な状況です。このため、まちづくりとの連携を図る中で、重要拠点とのアクセス向上を目指していく必要があります。

⑤公共交通衰退により派生する諸問題への対応
公共交通が衰退することは、地域間交流、産業の衰退や交通渋滞の悪化、環境負荷の増大、高齢者をはじめとした交通弱者の外出機会が抑制されるなど、様々な問題に派生する懸念があります。公共交通を充実させることにより、これらの付随的課題を解消する必要があります。

6 公共交通網の充実に向けた5つの基本方針

交通空白地域等の解消
市内には、現在の公共交通網を使うことができない『交通不便地域』が複数存在することから、この解消を優先課題とし、対応にあたる必要があります。

市民・交通事業者・行政の協働による連携強化
持続可能な公共交通を維持していくためには、これまでのように交通事業者のみに任せることなく、3者それぞれの役割を明確にし、これを果たしていく必要があります。

各交通モードの機能明確化と連携強化
鉄道、バス、タクシー、有償福祉輸送サービスのほか、企業が独自に行っている送迎サービスなど、運行形態や主体が異なる交通モードが複数あります。それぞれの交通モードの特性と役割を明確化した上で、それらが相互に連携を図ることで、市全域の交通利便を向上させる必要があります。

まちづくりと一体化した公共交通ネットワークの構築
持続可能な公共交通ネットワークの構築にあたっては、まちづくりとの連携が不可欠です。本市のまちづくりにおける基本的な事項を定めた「都市マスタープラン」、現在策定中の「立地適正化計画」との整合性を図りながら、拠点間の交通ネットワーク構築を進める必要があります。

公共交通を利用しやすい、利用したくなる環境創出
自家用車から公共交通利用への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、情報不足等)を解消する必要があります。

7 基本方針ごとの主な実施事業

基本方針1 交通空白地域等の解消
○既存バス路線の見直しによる解消の検討
○交通空白地域等への新たな公共交通の導入検討
○循環バス、デマンド交通の見直し検討

基本方針2 市民・交通事業者・行政の協働による連携強化
○公共交通網を維持・向上させていくための3者の責務の設定

基本方針3 各交通モードの機能明確化と連携強化
○各交通モードの役割明確化と目標設定
○民間路線への補助金交付ガイドライン策定の検討

基本方針4 まちづくりと一体化した公共交通ネットワークの構築
○現状の交通網の維持
○新規バス路線の検討
○重要拠点間のアクセスについては向上を目指す

基本方針5 公共交通を利用しやすい、利用したくなる環境創出
○乗り継ぎ便利(乗り継ぎ割引、待ち時間の短縮など)向上の検討
○待合環境整備(施設のバリアフリー化、上屋やベンチ設置など)方針策定の検討
○分かりやすい情報提供の検討
○モビリティマネジメント実施の検討

8 各施策の目標設定

事業ごとの目標を可能な限り数値化して設定。事業ごとの実施スケジュール、実施主体の記載。

