

第 2 次佐倉市地域公共交通網形成計画

2020 年（令和 2 年） 3 月

目次

1	はじめに	1
(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	1
(2)	計画に定める事項	1
(3)	計画の位置付け・上位関連計画の整理	2
(4)	公共交通に求められる役割	4
(5)	計画の対象区域	5
(6)	計画期間	5
2	地域の現状	6
(1)	地勢など	6
(2)	都市構造・土地利用	6
(3)	特色の異なる7つの地区	7
(4)	人口動向	8
(5)	乗用車の保有台数	11
3	交通手段の現状	12
(1)	公共交通	12
(2)	公共交通事業者以外が実施する移動サービス	17
(3)	既存公共交通網の利便性とカバーエリア	18
(4)	望ましい公共交通網のあり方	21
4	第1次計画の取組と達成状況	23
(1)	課題への対応	23
(2)	実施事業ごとの達成状況	26
(3)	第2次計画で引き続き検討していく課題	29
(4)	数値目標の達成状況	30
5	ニーズの把握	31
(1)	公共交通に関するアンケート	31
(2)	公共交通に関する意見交換会	35
(3)	交通事業者ヒアリング	37
(4)	まとめ	39
6	本市における公共交通を取り巻く重点課題	41
7	計画の基本方針、目標	43

8	目標値の設定	46
9	目標達成のための事業と実施主体	47
(1)	実施事業	47
(2)	各事業の実施内容	49
10	計画の評価と見直し方法	56
(1)	計画の評価方法	56
(2)	評価のスケジュール	56

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

2013 年（平成 25 年）に「交通政策基本法」が施行され、翌 2014 年（平成 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。

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います。現在、自家用車の普及に伴い、公共交通機関の利用者は横ばいの傾向にあり、今後、人口減少により利用者が減少することで、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より困難となることが予測されます。一方で、高齢化の進展により、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、2017 年（平成 29 年）3 月に佐倉市地域公共交通網形成計画（以下「第 1 次計画」という。）を策定しました。第 1 次計画の計画期間が 2019 年度（令和元年度）をもって終了することから、2020 年度（令和 2 年度）以降についても、公共交通に関わる課題に取り組むために、第 2 次佐倉市地域公共交通網形成計画（以下「第 2 次計画」という。）を策定することとしました。

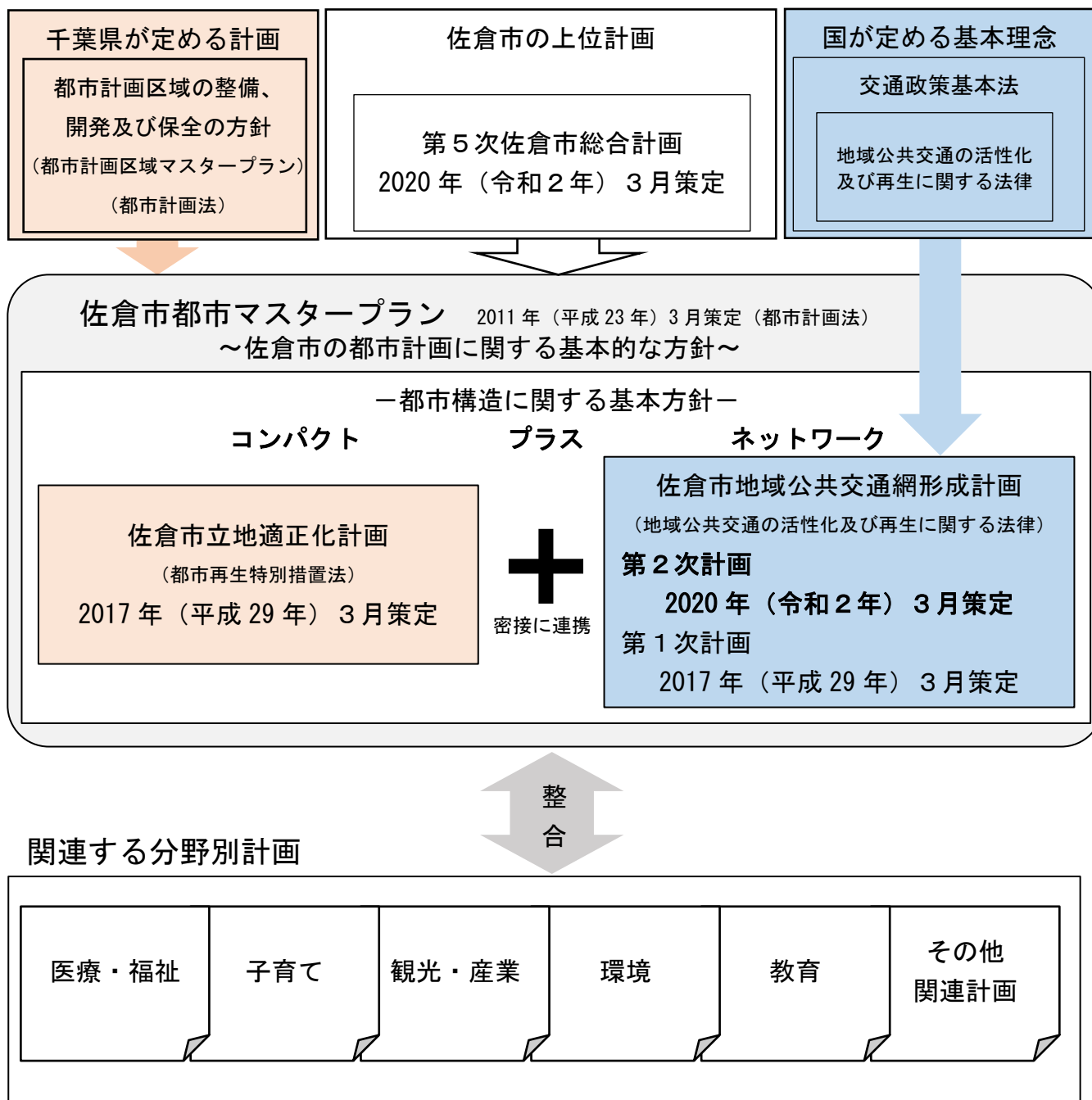
(2) 計画に定める事項

記載内容	記載 ページ
① 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針	43
② 計画の区域	5
③ 計画の目標	43
④ ③の目標を達成するために行う事業・実施主体	47
⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項	56
⑥ 計画期間	5

(3) 計画の位置付け・上位関連計画の整理

本計画は、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、本市の上位計画である「第5次佐倉市総合計画」に即するとともに、「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」などの関連計画との整合を図りながら進めていきます。



上記に示した主要な上位関連計画の概要を、次ページのとおり整理します。

① 上位計画の整理

【第5次佐倉市総合計画（計画期間：2020年度～2031年度）】

将来都市像を「笑顔輝き 佐倉 咲く みんなで創ろう 『健康・安心・未来都市』」として定め、本計画と関連する基本施策「都市計画・公共交通」において、12年後の目指す姿を「都市と農村が公共交通で結ばれ、利便性・快適さ・豊かな自然を享受できる暮らしやすいまちを目指します」としています。また、前期基本計画の4年間を通じて、地域を結ぶ公共交通ネットワークの形成に取り組むこととし、交通空白地域に対する交通手段の確保などにより、持続可能な公共交通の形成を推進することとしています。

また、第5次佐倉市総合計画では、基本施策「都市計画・公共交通」を、SDGs※の17の目標の中の「9 産業と技術革新の基盤をつくろう」及び「11 住み続けられるまちづくりを」と関連付けており、第5次佐倉市総合計画と本計画を推進することにより、SDGsの目標の達成に寄与します。



SDGs の目標

※SDGs は、「Sustainable Development Goals」の略で、2015年（平成27年）

9月の国連サミットで採択された2030年（令和12年）までの長期的な開発の指針として採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中核を成す「持続可能な開発目標」であり、先進国を含む国際社会共通の目標です。

持続可能な世界を実現するための包括的な17の目標及び細分化された169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人として取り残さない」社会の実現を目指し、経済・社会・環境をめぐる広範囲な課題に対する統合的な取組が示されています。

② 主な関連計画の整理

【佐倉市都市マスタープラン、佐倉市立地適正化計画（目標年次：2030 年度）】

将来像を「都市と農村が共生するまち 佐倉」とし、歩いて暮らせるまちづくり、多極ネットワーク型コンパクトシティの維持・強化を目指すこととしています。そのために、公共交通を利用して拠点にアクセスできる環境の整備を検討する必要があります。

【第7期佐倉市高齢者福祉・介護計画（計画期間：2018 年度～2020 年度）】

高齢者が、住み慣れた地域でいきいきと暮らしていけるように、高齢者が暮らしやすい住環境の整備として、高齢者等の社会参加の促進や日常生活における移動手段の確保のため、民間路線バスや佐倉市コミュニティバス等による公共交通網の維持、充実や、鉄道駅のバリアフリー化を支援していくこととしています。

【佐倉市観光グランドデザイン（計画期間：2020 年度～2031 年度）】

城下町地区と印旛沼周辺の2つの観光拠点を、公共交通を含む多様なルートでつなぐことを目指しています。

（４） 公共交通に求められる役割

上位関連計画を踏まえ、公共交通に求められる役割を以下の4点に整理します。

① 日常生活に必要な移動手段

公共交通は、日常生活の移動手段として欠かすことのでき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手段として、重要な役割を担っています。

② 観光振興

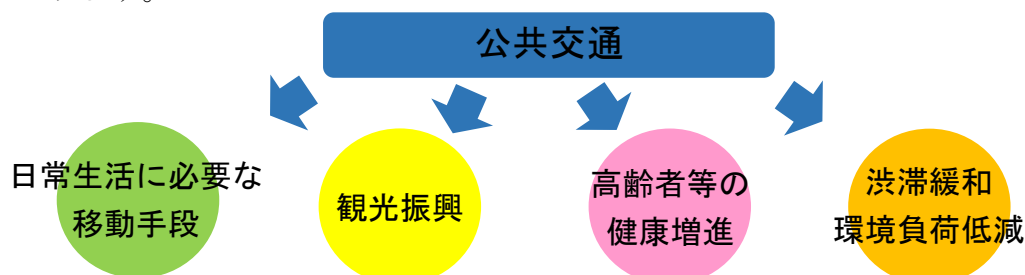
市内に存在する観光資源を公共交通で結び、アクセスを向上させることで、交流人口の増加が期待されます。

③ 高齢者等の健康増進への寄与

身近な移動手段となる公共交通は、高齢者等の外出や社会参加の促進に繋がり、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

自家用車から公共交通に利用転換することは、渋滞緩和や環境負荷の低減につながります。



(5) 計画の対象区域

佐倉市全域

(6) 計画期間

2020 年度（令和 2 年度）から 2024 年度（令和 6 年度）までの 5 年間

年度	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
総合計画	第4次 総合計画	第5次総合計画（目標年次：2031年度）					
都市マスタープラン 立地適正化計画	（目標年次：2030年度）						
公共交通網形成計画	第1次計画	第2次計画					次期計画

計画期間

2 地域の現状

(1) 地勢など

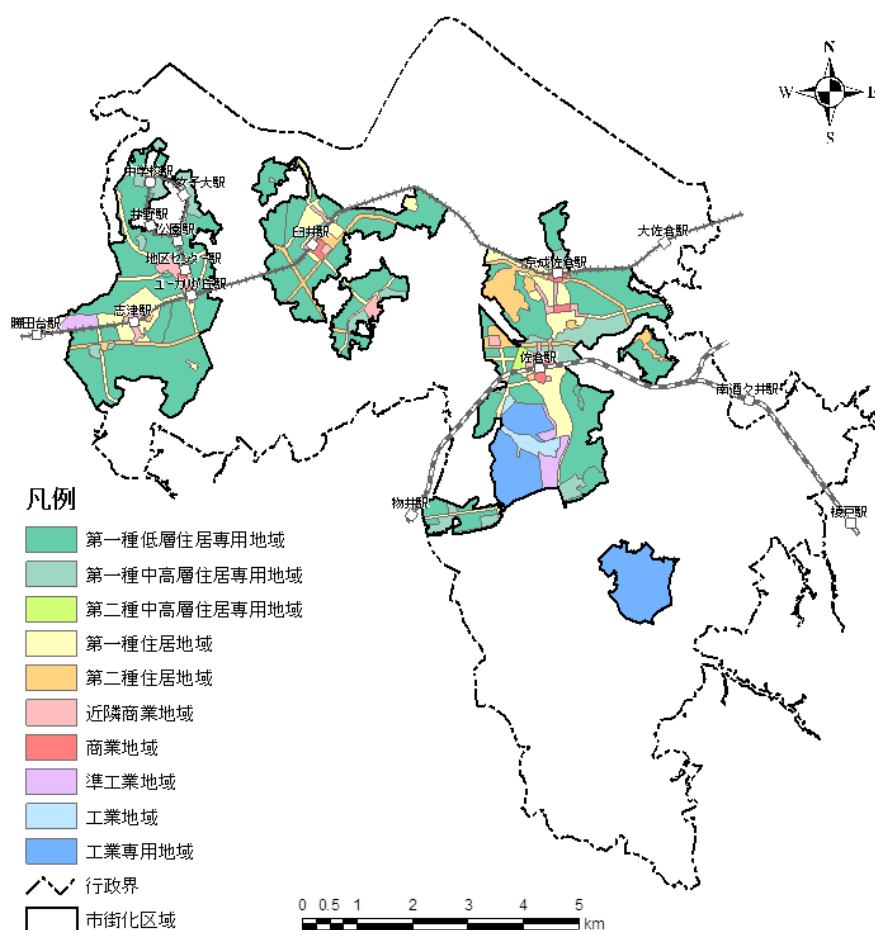
本市は、千葉県北部、下総台地の中央部に位置し、都心から 40 キロメートルの距離にあります。成田国際空港へは東へ 15 キロメートル、県庁所在地の千葉市へは南西へ 20 キロメートル、市北部には印旛沼が広がります。

京成本線（以下「京成線」という。）、JR 総武本線・成田線（以下「JR 線」という。）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のユーカリが丘線が運行し、バス路線とともに鉄道駅と住宅地を結ぶ市民の足となっています。



(2) 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 25%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 25%に相当する面積の中に約 90%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。



用途地域などの決定状況と内訳

		面積	人口
都市計画区域面積		10,359ha	175,476人
市街化区域		2,424ha (23.4%)	155,899人 (88.8%)
用途 内 訳 地 域	住居系	1,990ha (82.1%)	—
	商業系	107ha (4.4%)	—
	工業系	327ha (13.5%)	—
市街化調整区域		7,935ha (76.6%)	19,577人 (11.2%)

※人口は大字ごとに集計

出典：住民基本台帳人口

2019 年（平成 31 年）3 月末時点

佐倉市の都市計画図

(3) 特色の異なる7つの地区

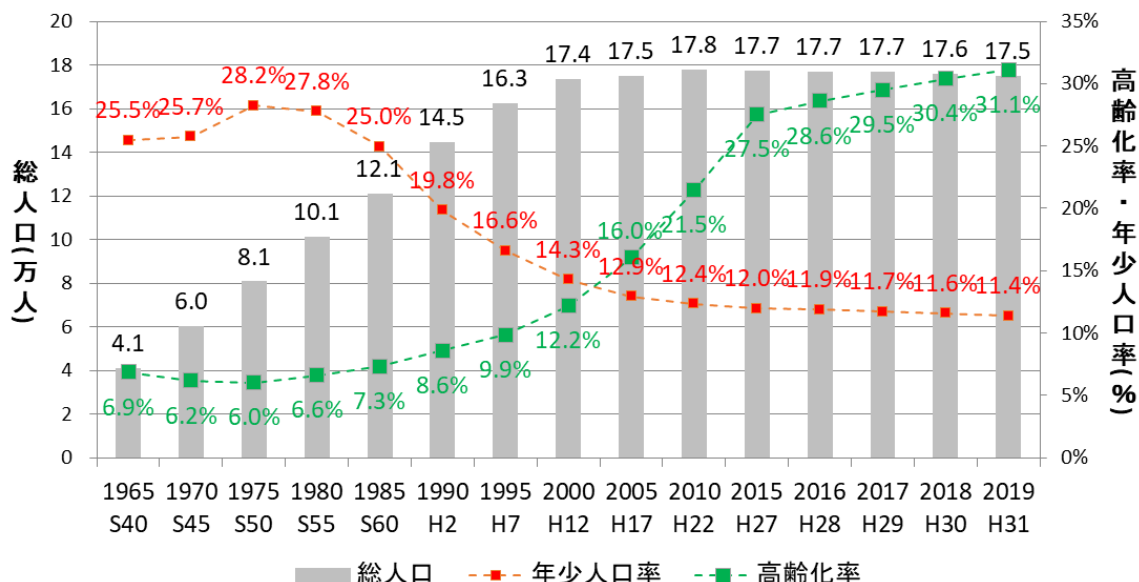
本市は6つの町村の合併と一部区域の編入により誕生した市ですが、当時の町村のまとまりである、佐倉地区、根郷地区、臼井地区、千代田地区、志津地区、和田地区、弥富地区といった7つの地区が、それぞれの特色を現在も色濃く残しています。



(4) 人口動向

① 人口の推移

1965 年（昭和 40 年）に約 4 万人だったものが、10 年後の 1975 年（昭和 50 年）には約 8 万人、1985 年（昭和 60 年）には約 12 万人、1995 年（平成 7 年）には約 16 万人と 4 倍に急増し、2010 年（平成 22 年）の約 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。



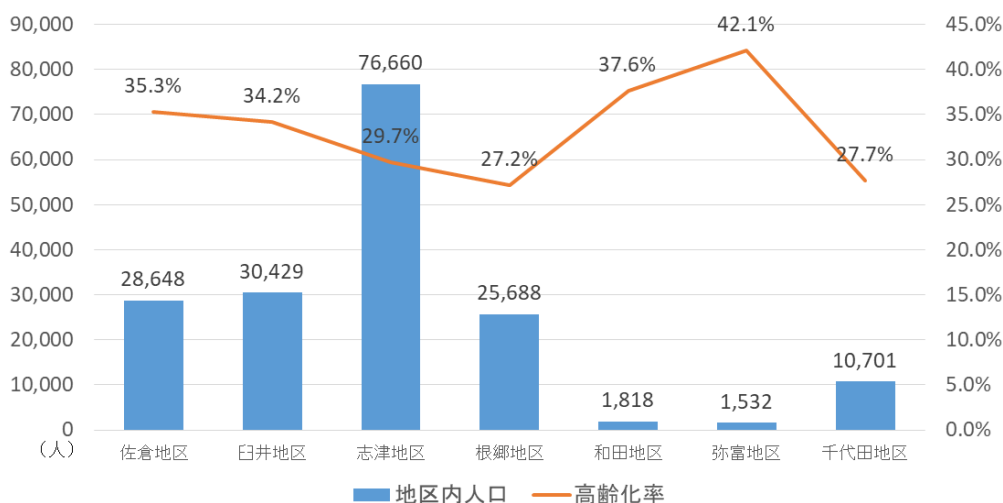
総人口及び高齢化率・年少人口率の経年推移（各年 3 月の数値）

出典：1990 年（平成 2 年）まで国勢調査、1995 年（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、1995～2005 年には、外国人を含まない

② 地区別人口

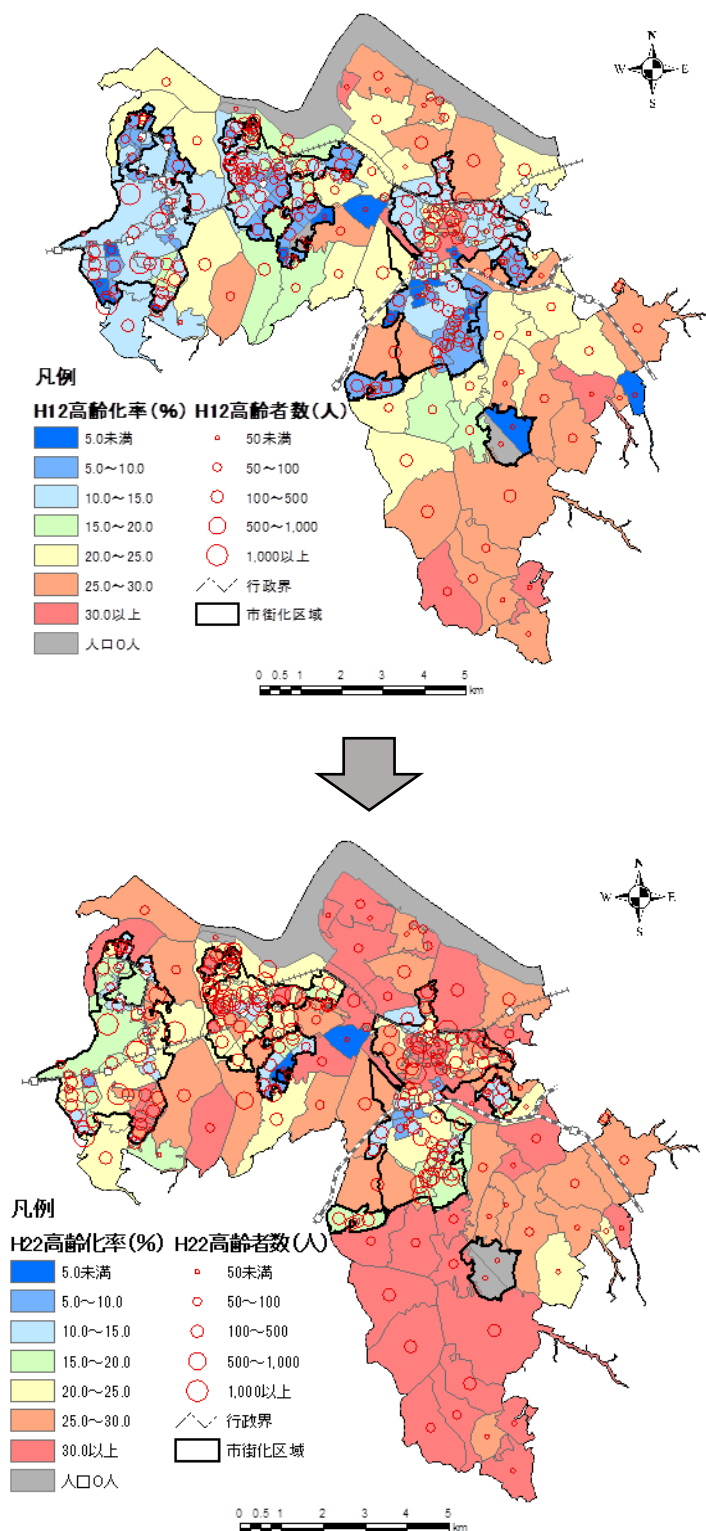
高齢化率は和田地区・弥富地区が高くなっていますが、高齢者の人口は居住人口の多い志津地区が最も多くなっています。



地区別人口と高齢化率の状況

出典：住民基本台帳 2019 年（平成 31 年）3 月末時点

2000 年（平成 12 年）から 2010 年（平成 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ます。

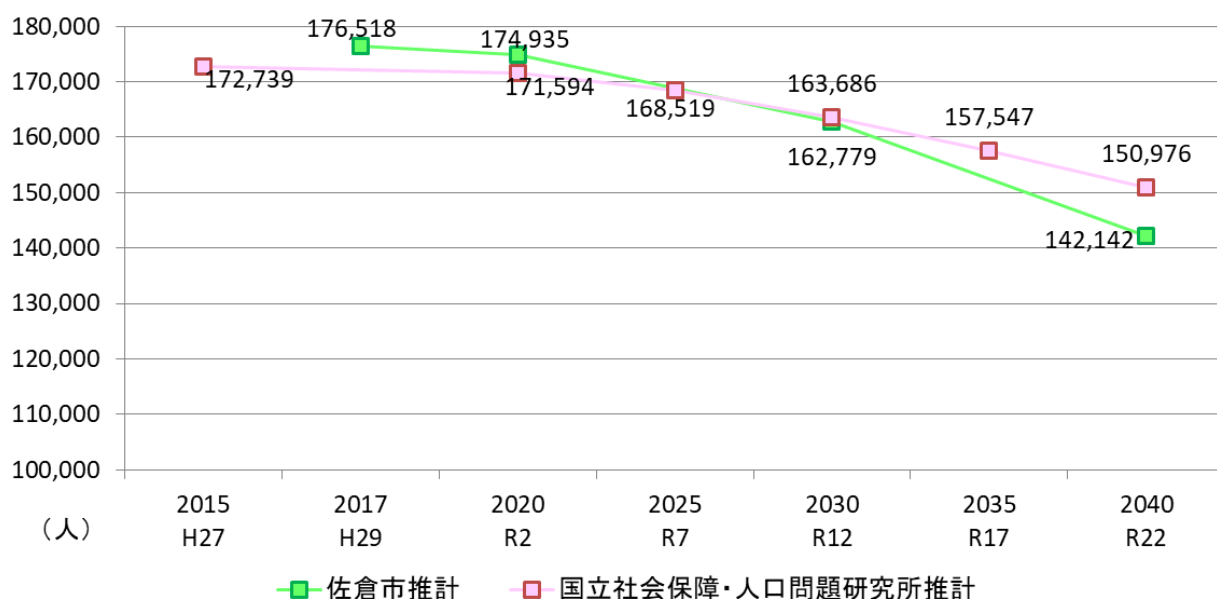


過去 10 年間における高齢者の分布状況

出典：佐倉市立地適正化計画

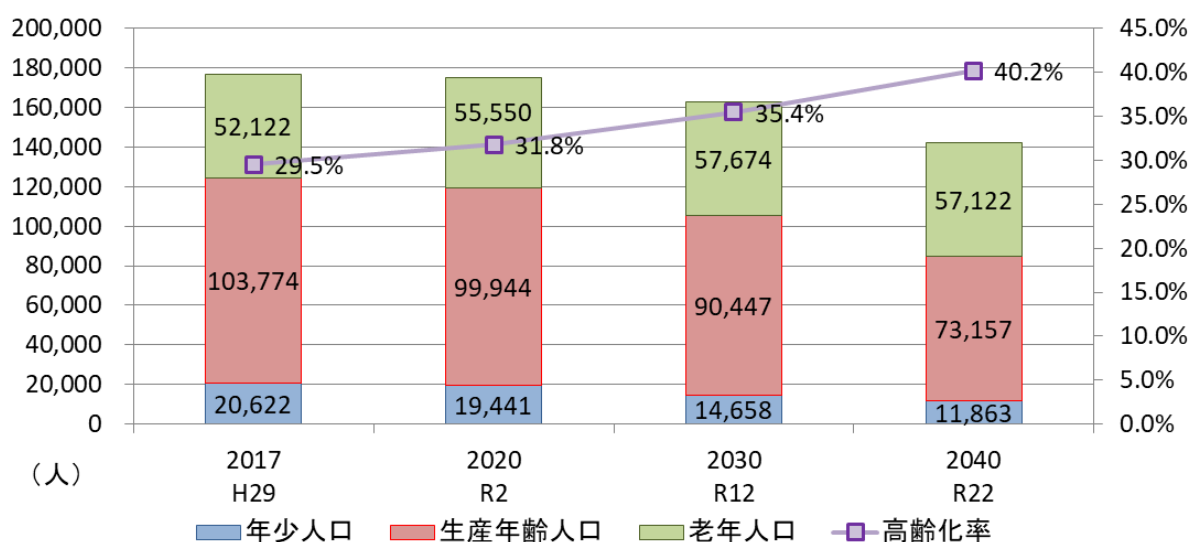
③ 佐倉市の将来人口推計

本市の人口は、今後はゆるやかに減少し、高齢化の進行が顕著に見られ、2040年（令和22年）には高齢化率が40%を超えると予測されます。



佐倉市の将来人口推計

出典：第5次佐倉市総合計画策定に向けた基礎調査報告書（2018年（平成30年）8月）、
国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）推計）」

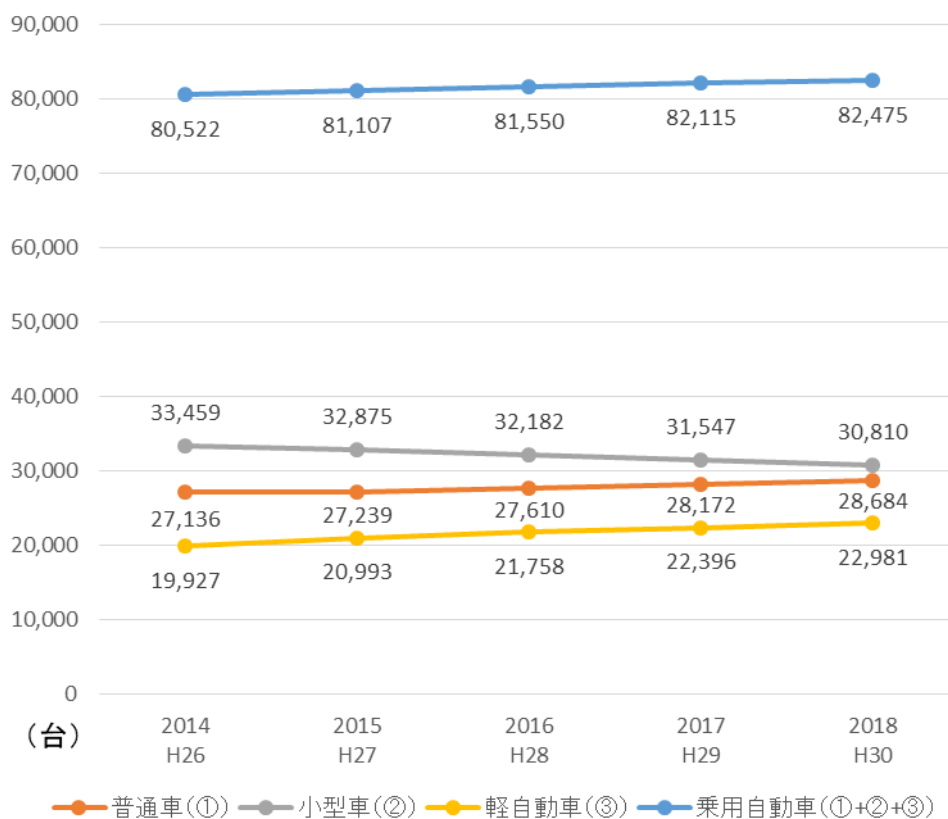


世代別の将来人口推計

出典：第5次佐倉市総合計画策定に向けた基礎調査報告書（2018年（平成30年）8月）

(5) 乗用車の保有台数

乗用車の保有台数は毎年増加傾向にあり、自家用車に依存している実態が伺えます。



佐倉市の乗用車保有台数

出典：千葉県統計年鑑、佐倉市統計書

3 交通手段の現状

(1) 公共交通

2007 年（平成 19 年）に制定された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」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し、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。

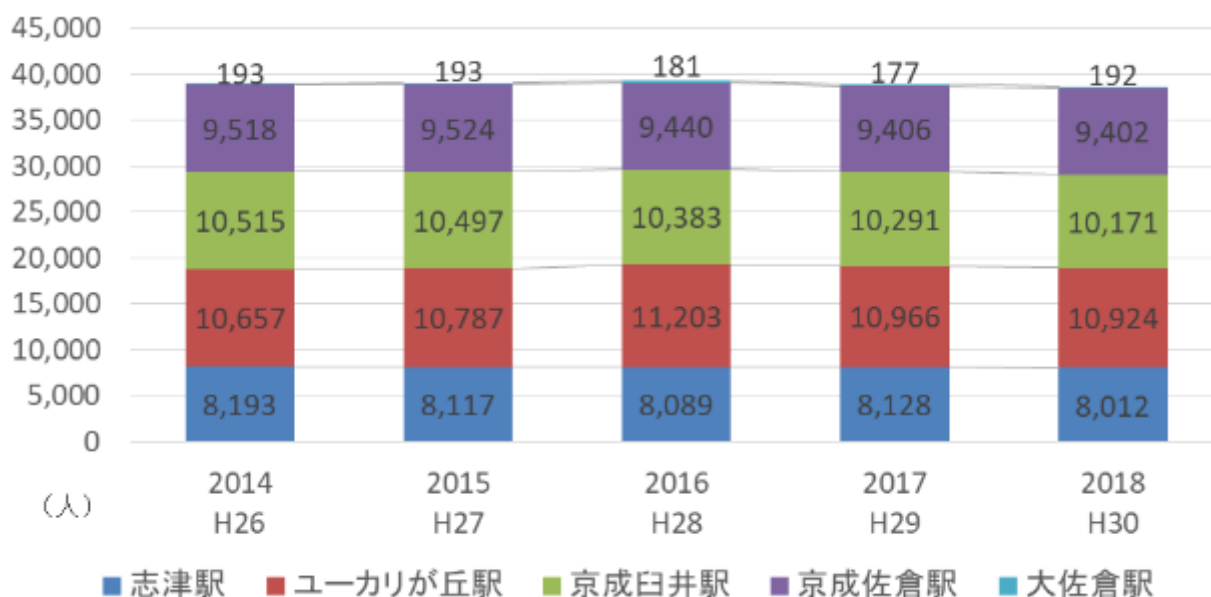


① 鉄道

【市内に路線を持つ事業者】

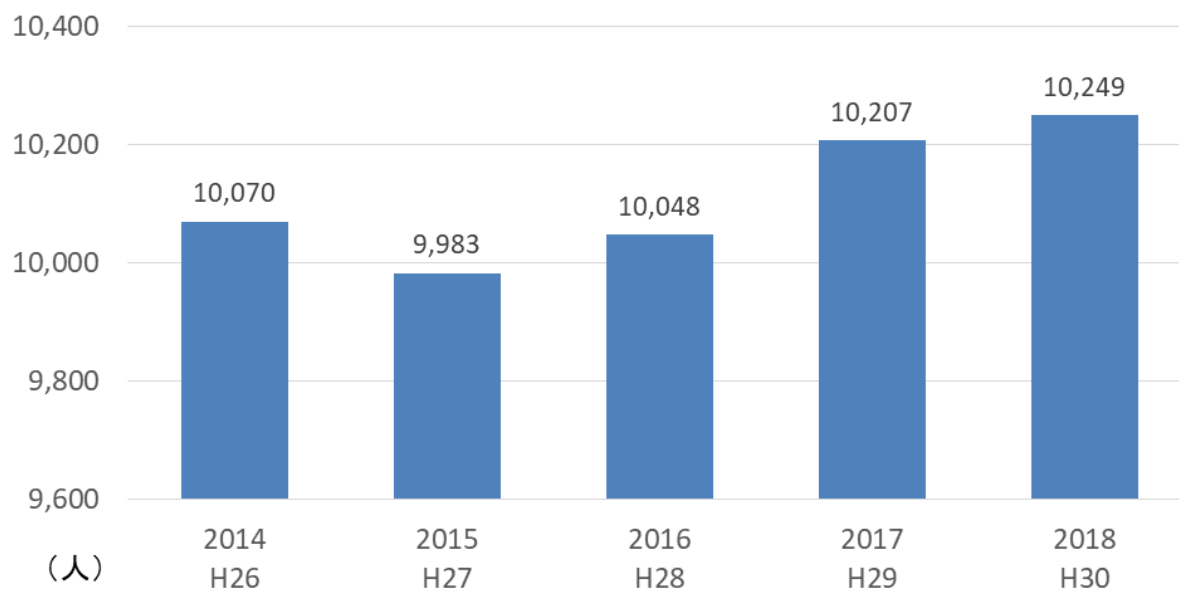
○京成電鉄(株) ○東日本旅客鉄道(株)

鉄道は、京成線と JR 線の 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・京成佐倉駅・京成臼井駅・ユーカリが丘駅・志津駅の 5 駅が整備され、JR 線は、佐倉駅の 1 駅が整備されています。利用者数は、京成線では京成佐倉駅、京成臼井駅、志津駅で僅かに減少傾向にあり、JR 線ではほぼ横ばいとなっています。



京成線駅別一日平均乗車人員

出典：千葉県統計年鑑、京成電鉄 HP



JR 佐倉駅一日平均乗車人員

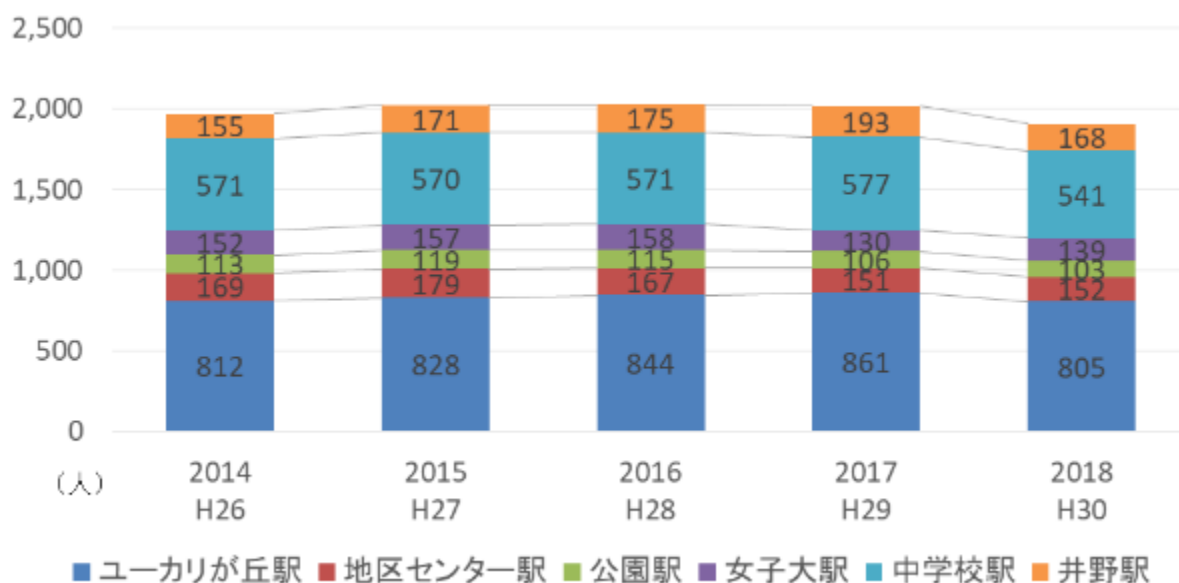
出典：JR 東日本 HP

② 新交通システム

【運行事業者】

○山万(株)

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。2017年（平成29年）まで利用者数は横ばいでしたが、2018年（平成30年）にやや減少しています。駅別では、ユーカリが丘駅に次いで、宮ノ台地区の中学校駅の利用者の割合が高くなっています。



ユーカリが丘線駅別一日平均乗車人員

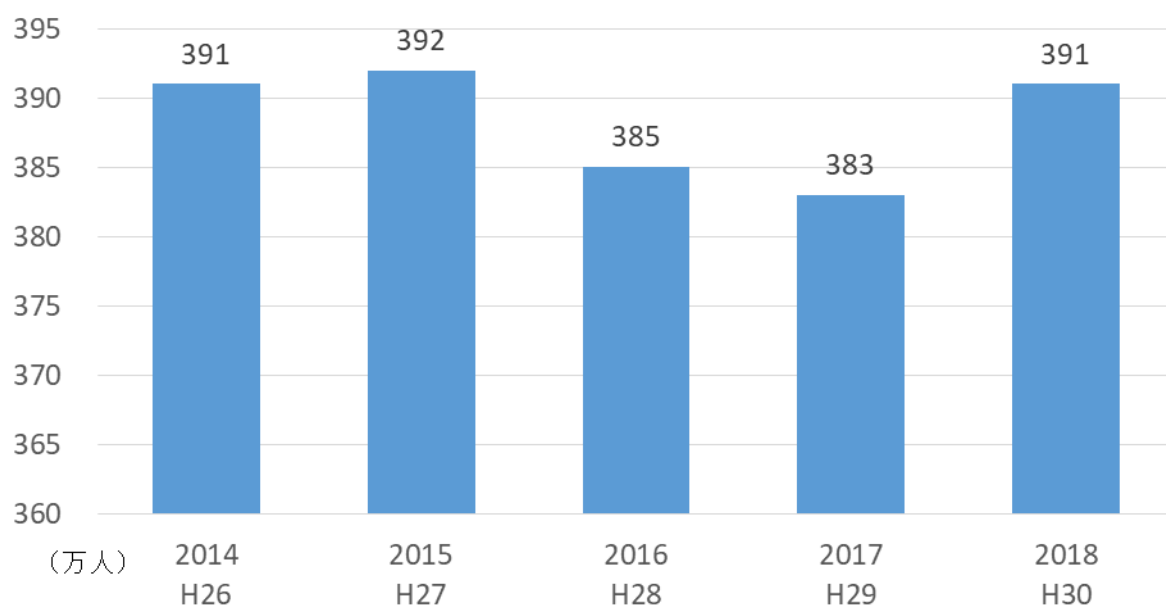
出典：千葉県統計年鑑、山万(株)提供資料

③ 路線バス

【市内に停留所を持つ事業者】

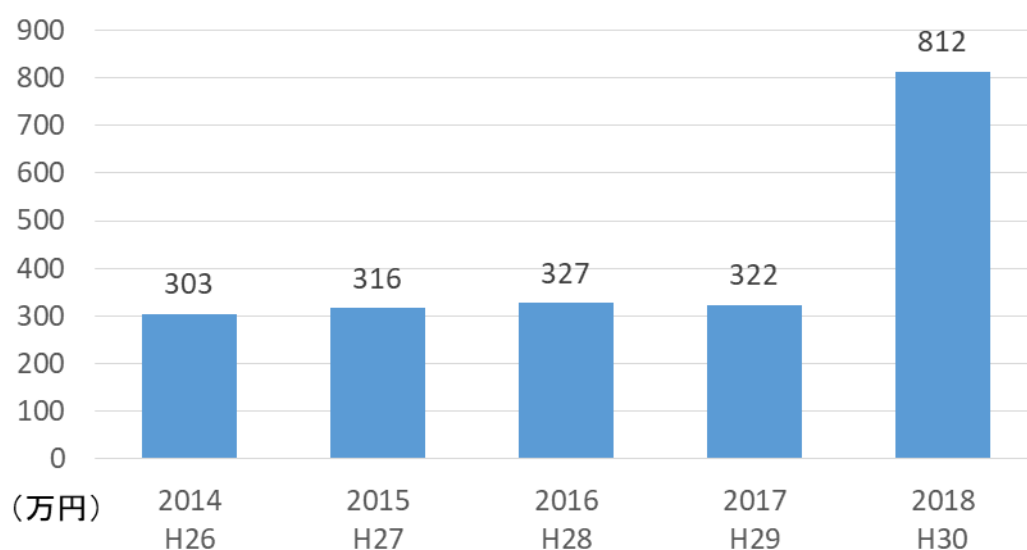
○ちばグリーンバス(株) ○千葉内陸バス(株) ○なの花交通バス(株) ○(有)大成交通
○東洋バス(株) ○京成タクシー佐倉(株)

市内に停留所を持つ路線バス事業者は6社で、18路線が運行されています。ちばグリーンバス(株)と東洋バス(株)の利用者数は、ほぼ横ばいとなっています。また、市では、2004年度（平成16年度）から、南部地域の路線（神門線、高崎線）に対し、運行経費の一部を補助しています。



ちばグリーンバス(株)、東洋バス(株)の輸送人員の推移

出典：佐倉市統計表を基に編集・作成



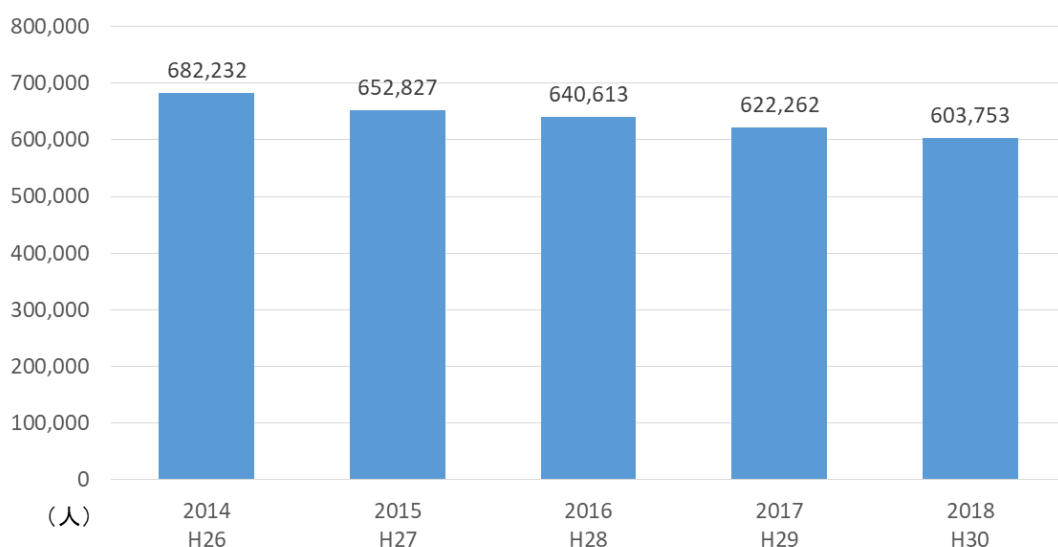
佐倉市生活交通路線維持費補助金

④ タクシー

本市に配車する事業者の集まりである佐倉地区構内運営委員会に加入している事業者は7社あり、市内に事業所を有するタクシー事業者2社の利用者数は、減少傾向が続いています。

【佐倉地区構内運営委員会に加入しているタクシー事業者（太文字は市内に事業所を有する事業者）】

○京成タクシー佐倉(株) ○志津タクシー(有) ○(株)都市交通 ○(有)大成交通
○潤間自動車(有) ○船尾タクシー(有) ○(有)相孝（※市内の駅には配車なし）



京成タクシー佐倉(株)、志津タクシー(有)の輸送人数の推移

出典：京成タクシー佐倉(株)、志津タクシー(有)提供資料

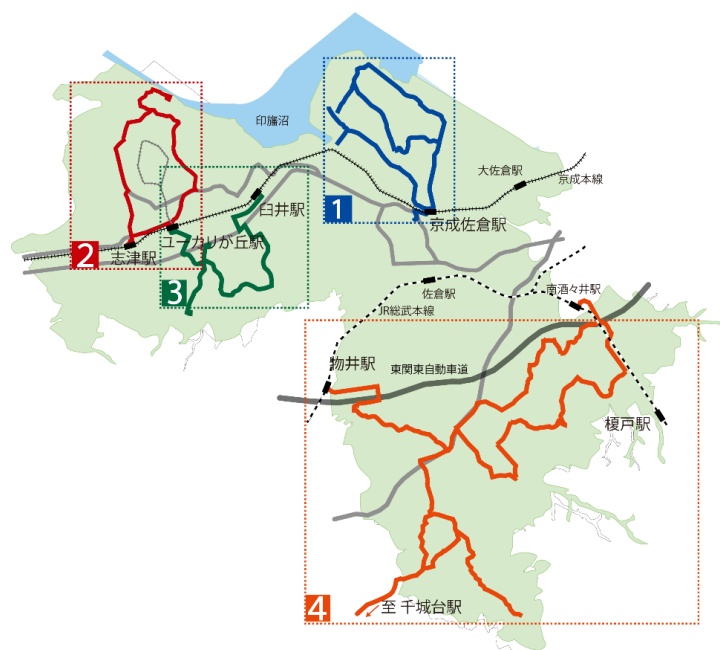
また、障害者や高齢者等を対象とした、民間事業者が運行するタクシーもあります（介護タクシー等）。

⑤ 佐倉市コミュニティバス

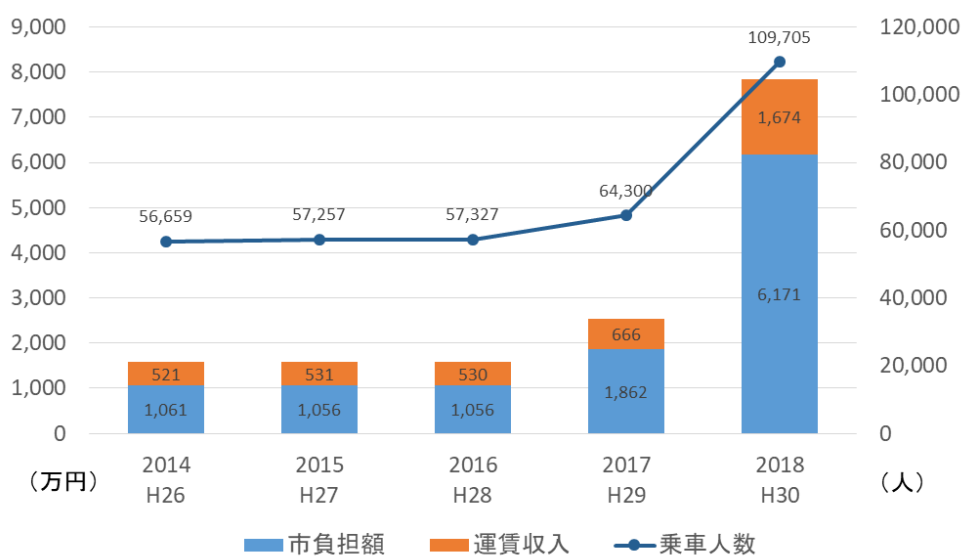
本市では、交通空白地域対策として、内郷ルートをはじめ、2018年（平成30年）1月から、新たに志津北側、畔田・下志津、南部地域の3ルートで佐倉市コミュニティバス（以下「コミュニティバス」という。）の運行を開始しました。

コミュニティバスの概要

	ルート名	運行エリア	運行開始日
1	内郷ルート	佐倉地区	2003. 12. 1
2	志津北側ルート	志津地区	2018. 1. 31
3	畔田・下志津ルート	臼井・千代田・志津地区	
4	南部地域ルート	和田・弥富・根郷地区	



コミュニティバスの運行ルート



コミュニティバスの市負担額、運賃収入及び乗車人数

(2) 公共交通事業者以外が実施する移動サービス

対象者を限定して、移動サービスが様々な主体により実施されています。

① 福祉有償運送

一人では公共交通機関を利用することが困難な身体障害者や要介護者等を対象とした、社会福祉法人や NPO 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、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、知的障害、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

② 自治会等が実施する移動サービス

自治会や地区社会福祉協議会が、地域や高齢者を対象とした買い物支援を実施しています。

【利用対象者（弥富・和田・根郷地区社会福祉協議会の例）】

- 対象地域にお住まいの方
- おおむね 65 歳以上の方
- 公共交通機関を利用して自力で買い物が困難な方

（３） 既存公共交通網の利便性とカバーエリア

「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」を参考に、以下のとおり既存公共交通機関の徒歩圏や運行頻度の指標を整理し、３つの区分で分類します。

① 徒歩圏の指標設定

- ・ 鉄道駅までの距離 半径 800m
 - ・ 新交通システム駅までの距離 半径 500m
 - ・ バス停までの距離 半径 300m
- } これらの円形状に広がる範囲を徒歩圏内と設定します。

コミュニティバスの自由乗降区間は、その区間の半径 300mを徒歩圏とします。

② 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・片道以上の鉄道駅・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。

公共交通利便地域などの定義

		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 新交通システム 500m圏内	公共交通利便地域		
	鉄道 800m圏外 かつ 新交通システム 500m圏外			
		公共交通 利用可能地域		交通 空白地域

③ 面積ベースでの分布状況

市街化区域の約 90%を公共交通の徒歩圏に含まれる公共交通利便地域又は公共交通利用可能地域で占めています。

面積ベースでの分布状況（出典：2015 年（平成 27 年）国勢調査）

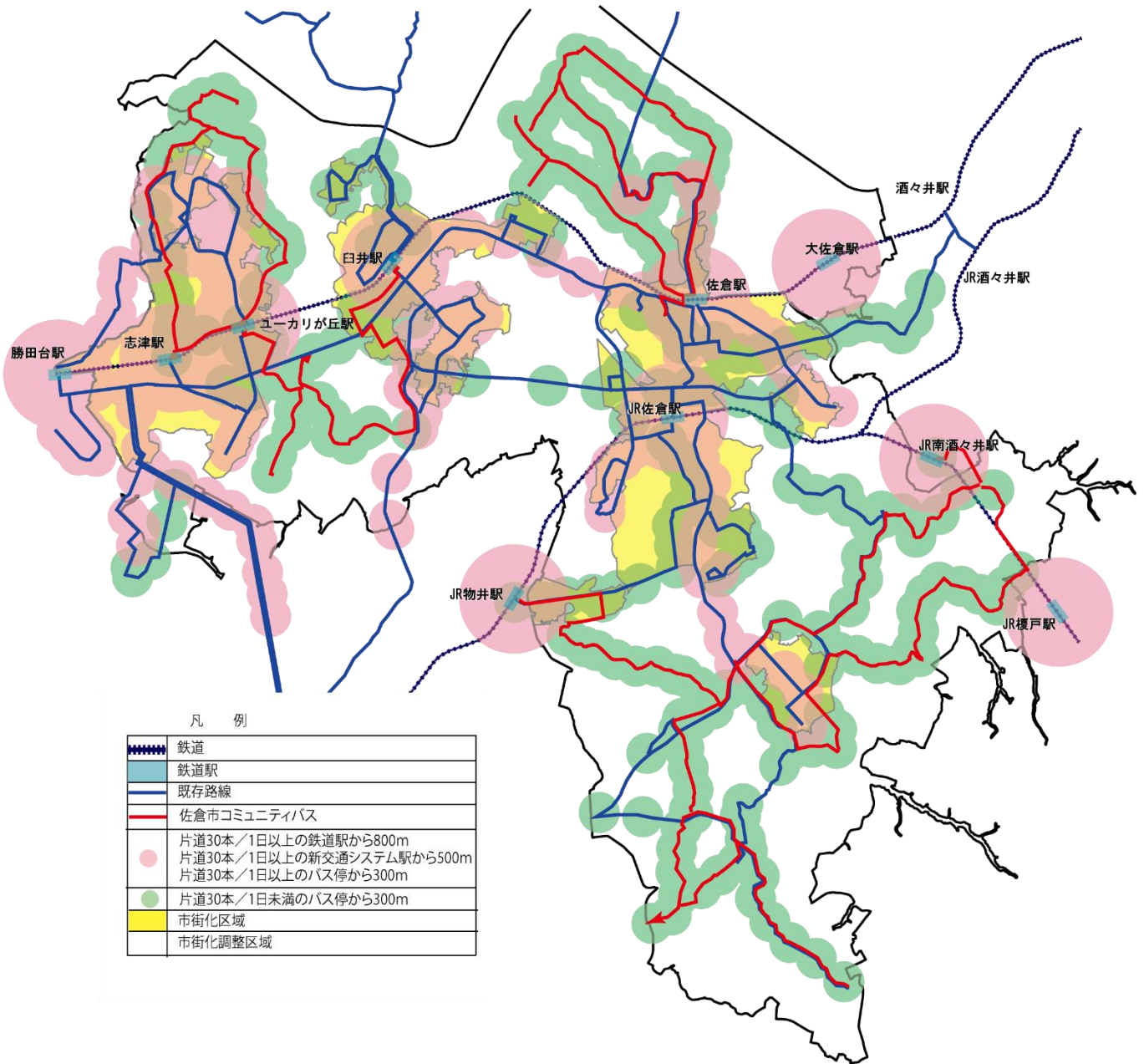
＜面積＞ （カバー率）	市街化区域 2,424ha (100%)	市街化調整区域 7,935ha (100%)	市域全体 10,359ha (100%)
公共交通利便地域	1,707ha (71%)	1,198ha (15%)	2,905ha (28%)
公共交通利用可能地域	448ha (18%)	2,817ha (36%)	3,265ha (32%)
交通空白地域	269ha (11%)	3,920ha (49%)	4,189ha (40%)

④ 人口ベースでの分布状況

公共交通利便地域又は公共交通利用可能地域内の人口は、全人口の約 90%を占め、特に市街化区域の約 80%が公共交通利便地域に含まれます。

人口ベースでの分布状況（出典：2015 年（平成 27 年）国勢調査）

＜人口＞ （カバー率）	市街化区域 約 14.5 万 (100%)	市街化調整区域 約 2.8 万 (100%)	市域全体 約 17.3 万 (100%)
公共交通利便地域	約 11.6 万 (80%)	約 1.3 万人 (47%)	約 12.9 万 (75%)
公共交通利用可能地域	約 1.9 万人 (13%)	約 0.9 万人 (32%)	約 2.8 万人 (16%)
交通空白地域	約 1.0 万人 (7%)	約 0.6 万人 (21%)	約 1.6 万人 (9%)



既存公共交通網の利便性とカバーエリア

(4) 望ましい公共交通網のあり方

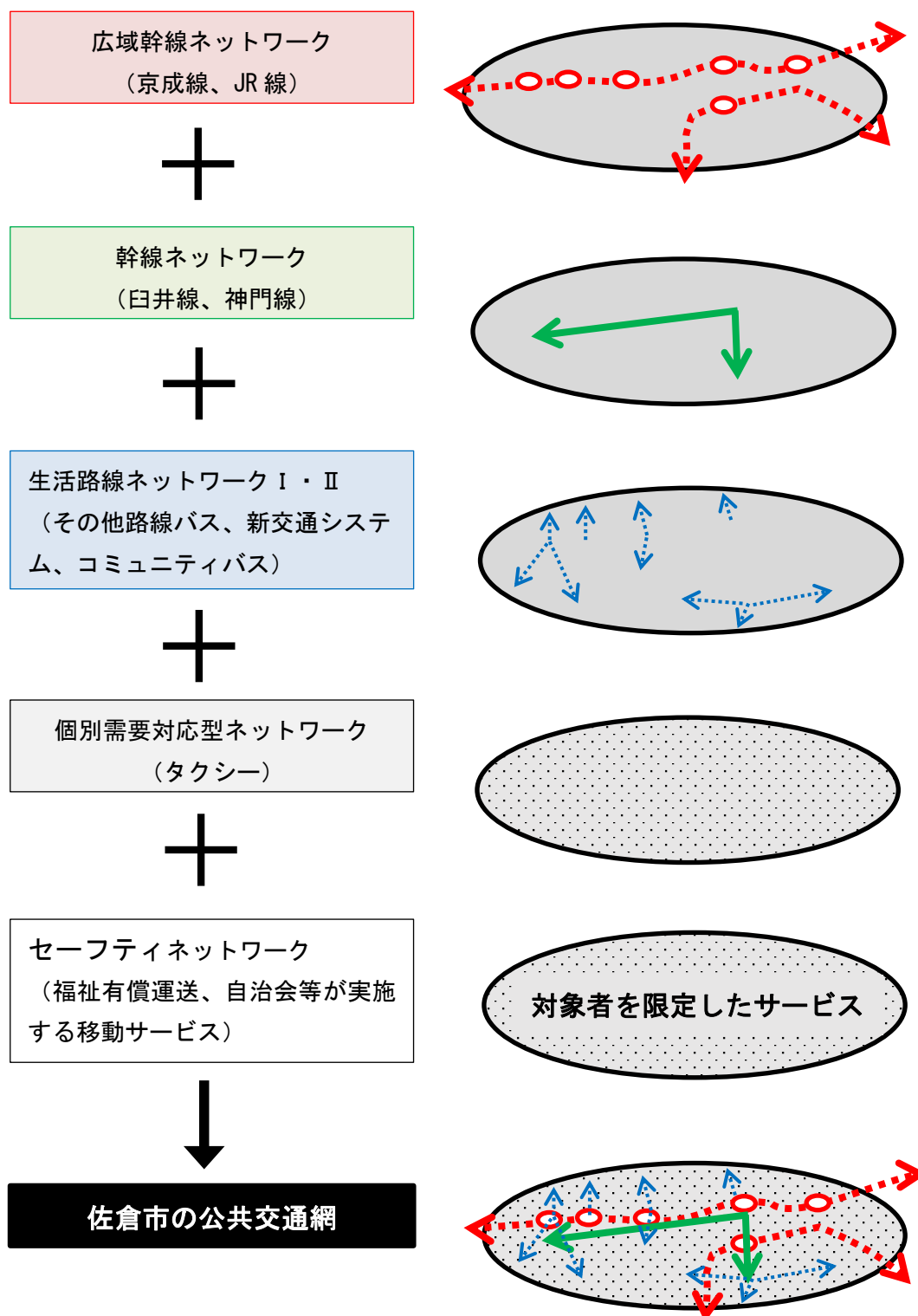
これまでの交通手段を特徴などから整理すると、以下のとおりとなります。

佐倉市の交通手段の整理

ネットワーク名称		特徴	具体的路線など
公共交通	広域幹線ネットワーク	広域かつ大量輸送が可能な上、定時性・速達性に優れた交通手段。市内と他県、他市を結び、本市の公共交通網の骨格となる路線	☐ 京成線 ☐ JR 線
	幹線ネットワーク	バス路線のうち、広域的かつ拠点（駅や病院）を結んでおり、市内のバス路線の中でも幹線となる路線	☐ 路線バス（臼井線） （京成佐倉駅－臼井駅－志津駅） ☐ 路線バス（神門線） （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	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	☐ 幹線ネットワークでない路線バス ☐ 新交通システム
	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「一団のまとまりのある交通空白地域」における路線	☐ コミュニティバス
	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	☐ タクシー
セーフティネットワーク		対象者を限定した移動サービス	☐ 福祉有償運送 ☐ 自治会等が実施する移動サービス

市内の公共交通網は、鉄道、路線バス、タクシーといった公共交通を軸として、福祉有償運送、自治会等が実施する移動サービスなど多様な交通手段により整備されています。

今後、適切な役割分担のもと、ニーズや課題に対して、これらの交通手段を有機的に組み合わせるなどとし、持続可能な公共交通網を形成する必要があります。



現在の公共交通網のイメージ

4 第1次計画の取組と達成状況

(1) 課題への対応

第1次計画での「本市における公共交通を取り巻く重点課題」への対応状況を整理します。

① 交通空白地域への対応

【第1次計画】

既存の公共交通の整備状況を基に抽出した「一団のまとまりのある交通空白地域」への対応と、実施済みの交通空白地域対策の見直しを行うこととしました。

【実施内容】

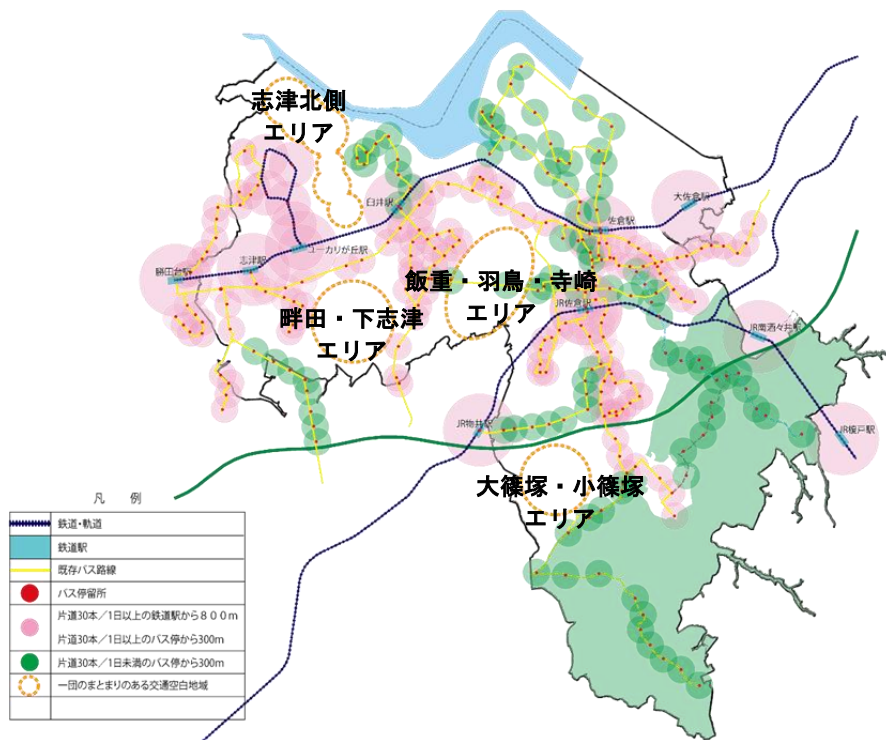
- ・志津北側エリア、畔田・下志津エリア、大篠塚・小篠塚エリアの3エリアに対して、コミュニティバスを運行しました。
- ・臼井地区を運行する八幡台団地線「はっちまん」の運行計画が変更されました。
- ・コミュニティバス（内郷ルート）の運行計画を見直しました。
- ・和田・弥富地区を運行する南部地域デマンド交通を終了し、コミュニティバスに運行を切り替えました。

「一団のまとまりのある交通空白地域」に対するコミュニティバスの運行

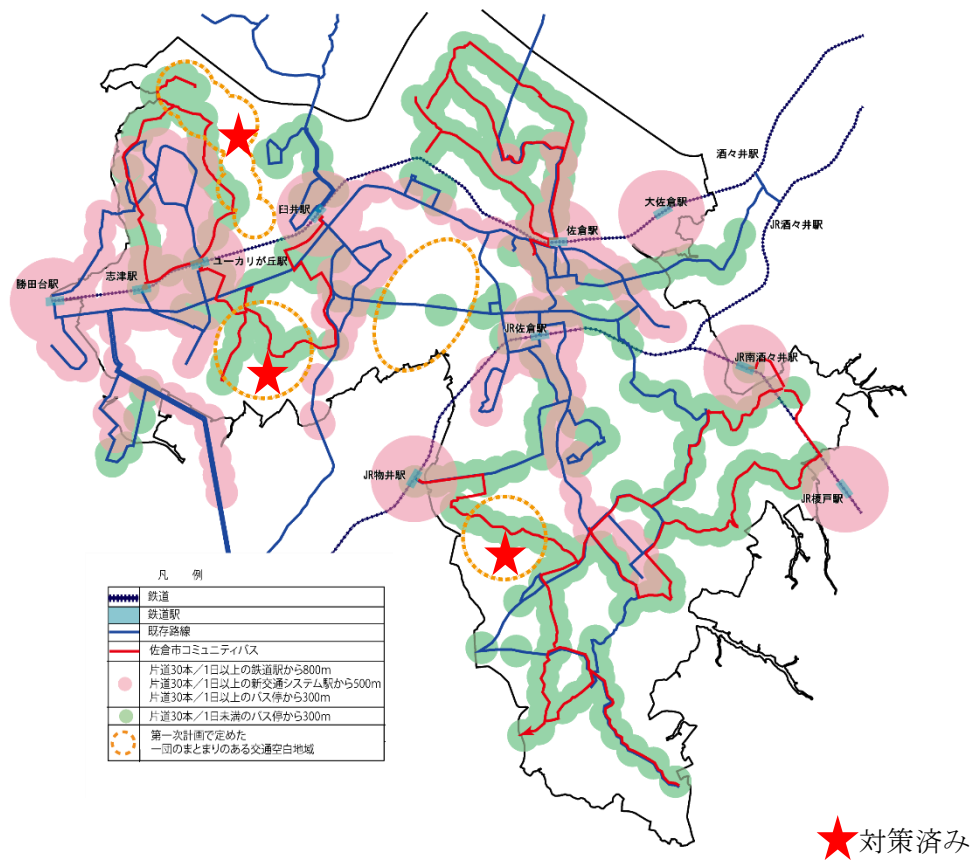
コミュニティバス ルート	沿線地域 人口※ ¹	解消された 空白地域人口※ ¹	解消した「一団のまとまりのある交通空白地域」
志津北側ルート	23,461 人	5,152 人	志津北側エリア
畔田・下志津ルート	15,309 人	2,418 人	畔田・下志津エリア
南部地域ルート	6,281 人	1,271 人	大篠塚・小篠塚エリア
飯重・羽鳥・寺崎ルート※ ²	13,221 人	1,238 人	飯重・羽鳥・寺崎エリア
(参考) 内郷ルート	5,792 人	824 人	-

※¹ 「沿線地域人口」及び「解消された空白地域人口」は2015年（平成27年）国勢調査を基に算出

※² 飯重・羽鳥・寺崎ルートは、第2次計画策定時点での想定ルートで運行する場合



【第1次計画策定時】



【実施後】

既存公共交通網の利便性とカバーエリアの推移

② 高齢化の進展により増加する交通弱者への対応

【第1次計画】

公共交通機関のバリアフリー化の支援、高齢者運転免許返納事業、既存の福祉政策の維持、地域独自の移動サービスへの側面的支援を行うこととしました。

【実施内容】

- ・ユーカリが丘駅の内方線付点状ブロック整備を支援しました。
- ・運転免許自主返納者への割引制度を導入しました。
- ・地区社会福祉協議会が主体となる買い物支援が開始されました。

③ 利用者減少への対応

【第1次計画】

公共交通マップの作成、各自転車駐車場の維持・管理、待合環境整備の検討などを通じて、公共交通を利用したくなる環境創出を目指しました。

【実施内容】

- ・佐倉市バスマップを作成しました。
- ・バス停留所に上屋やベンチを設置しました。
- ・民間事業者と連携した待合環境の整備を行いました。

④ ネットワークの確立と拠点へのアクセス向上

【第1次計画】

コミュニティバスを運行することとし、交通空白地域での新たなネットワークの構築を目指しました。また、京成佐倉駅、JR 佐倉駅及び周辺公共施設の周遊性を高めるための路線新設の検討を行うこととしました。

【実施内容】

- ・交通空白地域対策として、新たに3ルートでコミュニティバスの運行を開始し、重要拠点へのアクセスを確保しました。
- ・京成佐倉駅、JR 佐倉駅及び周辺公共施設の周遊性を高めるための路線を検討しました。

(2) 実施事業ごとの達成状況 (○：達成 ×：未達成 △：検討段階)

	基本方針 1 交通空白地域の解消	達成状況
①	施策 1 志津北側ルートへの検討	○
②	施策 1 畔田・下志津ルートへの検討	○
③	施策 1 羽鳥・飯重ルートへの検討 (※運行開始は第 2 次計画)	○
④	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	○
⑤	施策 2-② 佐倉市循環バスの運行内容の見直し	○
⑥	施策 2-③ 臼井地区北部の利便性向上に向けた検討	○

- ①②④ コミュニティバス (志津北側ルート、畔田・下志津ルート、南部地域ルート) の 3 ルートの運行を開始しました。

2018 年 (平成 30 年) 1 月 31 日～ 試験運行開始

2018 年 (平成 30 年) 2 月～5 月 意見交換会 (南部地域) の実施

2018 年 (平成 30 年) 3 月 アンケート調査の実施

2018 年 (平成 30 年) 3 月 31 日 南部地域デマンド交通の終了

2019 年 (平成 31 年) 1 月 16 日～ 本格運行に移行

試験運行から本格運行の移行に伴う変更内容

- ・志津北側、畔田・下志津ルート…ルートの延伸、停留所の増設、ダイヤの変更
- ・南部地域ルート …運行車両の追加、ルートの拡大、ダイヤの変更

- ③ 飯重・羽鳥・寺崎エリアの方を対象にアンケートを実施しました。

- ⑤ コミュニティバス (内郷ルート) の運行計画の変更を行いました。

変更内容…運賃改定 (100 円→200 円)、ダイヤの見直し、停留所の増設、停留所名称の変更

- ⑥ 八幡台団地線「はっちまん」の運行計画が変更されました。

変更内容…運行ルートの変更、ダイヤの見直し

	基本方針 2 各交通手段の連携及び維持・向上	達成 状況
①	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	○
②	施策 2 まちづくりと連携した路線新設の検討	○
③	施策 3 新たな移動手段の活用の検討	×

- ① コミュニティバスの利用者数のモニタリングを実施しました。

コミュニティバスの日頃の利用状況を知るために、運行事業者に協力をいただき、毎日の利用状況を調査しました。

- ① 佐倉市地域公共交通会議を実施しました。

コミュニティバスや、運転免許自主返納割引の導入等について佐倉市地域公共交通会議を開催しました。

年度	開催回数	議事
2017 H29	第 19 回	・ 佐倉市コミュニティバスの試験運行 ・ デマンド交通の運行終了
	第 20 回	・ 第 19 回会議の承認事項の一部修正
2018 H30	第 21 回	・ 佐倉市コミュニティバスの運賃改定等
	第 22 回	・ 佐倉市コミュニティバスの本格運行
	第 23 回	・ 佐倉市コミュニティバスの本格運行 ・ 運転免許自主返納者への割引制度 ・ 第 2 次佐倉市地域公共交通網形成計画
	第 24 回	・ 第 23 回会議の承認事項の一部修正
2019 R1	第 25 回	・ 佐倉市コミュニティバスの利用状況 ・ デマンド交通終了に伴うアンケート調査 ・ 第 2 次佐倉市地域公共交通網形成計画
	第 26 回	・ 第 2 次佐倉市地域公共交通網形成計画
	第 27 回	・ 第 2 次佐倉市地域公共交通網形成計画

佐倉市地域公共交通会議の開催状況（令和 2 年（2020 年）1 月時点）

- ②③ 第 2 次計画で引き続き検討します。

	基本方針3 公共交通を利用したくなる環境創出	達成状況
①	施策1-① 公共交通マップの作成	○
②	施策1-② バスロケーションシステムの導入検討	○
③	施策2 モビリティマネジメント※の実施	△
④	施策3-① 各駅自転車駐車場の維持・管理	○
⑤	施策3-② 待合環境整備の検討	○
⑥	施策4-① 公共交通機関のバリアフリー化支援	○
⑦	施策4-② 高齢者運転免許返納事業の検討	○
⑧	施策4-③ 既存の福祉政策の維持	○
⑨	施策4-④ 地域独自の移動サービスへの側面的支援	○

※モビリティマネジメントとは…

当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組を意味するもの

① 佐倉市バスマップを作成しました。

佐倉市全域の路線バスのルートを表示した「佐倉市バスマップ」を2018年（平成30年）3月に作成し、市内公共施設への掲示及びHPへの掲載を行いました。

②③ 第2次計画で引き続き検討します。

④ 既存の自転車駐車場を維持しました。

⑤ バス停留所への上屋やベンチの設置、民間事業者と連携した待合環境の整備を行いました。

2017年度（平成29年度）に京成佐倉駅北口に上屋を、2018年度（平成30年度）に京成佐倉駅北口と京成臼井駅南口にベンチを、2019年度（令和元年度）にユーカリが丘駅北口と志津駅北口にベンチを設置しました。また、コミュニティバスの本格運行に合わせて、セブンイレブン佐倉神門店と連携し、コミュニティバスと路線バスの乗り継ぎ拠点として待合環境を整備しました。

⑥ 鉄道駅のバリアフリー化への支援を行いました。

2017年度（平成29年度）に、ユーカリが丘駅の内方線付点状ブロック整備に対して支援を行いました。

⑦ 運転免許自主返納割引制度を導入しました。

コミュニティバスの本格運行に合わせ、運転免許を自主返納した高齢者に対する割引制度を開始しました。

【割引対象者】・佐倉市在住で、交付申込時の年齢が 70 歳以上の方
・ 1 年以内に「運転経歴証明書」の交付を受けた方

【割引内容】 割引後の運賃 100 円（通常 200 円）

【有効期限】 運転免許自主返納割引パス交付後 2 年間

⑧ 既存の福祉施策（福祉有償運送及び佐倉市福祉タクシー事業）が維持されました。

⑨ 4 地区で買い物支援を開始しました。

2017 年度（平成 29 年度）に和田地区と弥富地区、2018 年度（平成 30 年度）に千代田地区と根郷地区で地区社会福祉協議会による買い物支援が開始されました。

（３） 第２次計画で引き続き検討していく課題

基本方針 1 交通空白地域の解消
①交通空白地域（飯重・羽鳥・寺崎エリア）の解消
基本方針 2 各交通手段の連携及び維持・向上
①まちづくりと連携した路線新設の検討
②新たな移動手段の活用の検討
基本方針 3 公共交通を利用したくなる環境創出（利用促進策等）
①運行に関する情報提供の充実
②モビリティマネジメントの実施
③割引制度の検討（コミュニティバス）
④高齢者等の移動手段の確保（既存の公共交通網では移動できない方）

(4) 数値目標の達成状況

目標値を達成していない(5)(6)は、今後も改善が必要です。(3)は第2次計画で引き続き検討します。

【活動指標】

指標		初期値	目標値	達成値 (参考値)	達成状況
		2015(H27)年度	2019(R1)年度	2019(R1)年度	
(1)	交通空白地域等の解消のために市が運行する路線数(路線)	2※	4※	4	○
		内郷ルート デマンド交通	佐倉市 コミュニティバス4路線	佐倉市 コミュニティバス4路線	
(2)	既存の交通空白地域対策を見直す路線数(路線)	0	3(合計)	3(合計)	○
			2017年度:デマンド交通 2018年度:内郷ルート 八幡台団地線	2017年度:デマンド交通 2018年度:内郷ルート 八幡台団地線	
(3)	まちづくりと連携した路線の新設(路線)	0	1	0	×

※第1次計画では、初期値3、目標値5と記載。

(内郷ルートを内郷地区循環ルート、飯野往復ルートの2路線として計上)

【成果指標】

指標		初期値	目標値	達成値 (参考値)	達成状況
		2015(H27)年度	2019(R1)年度	2019(R1)年度	
(4)	コミュニティバスの利用者数(人) (百人未満は切り捨て)	59,300	82,800	109,700 2018(H30)年度時点	○
	内郷ルート デマンド交通	佐倉市コミュニティバス 4路線	佐倉市コミュニティバス 4路線		
(5)	佐倉市内を運行しているバスの利用者数(万人) (十万人未満は切り捨て)	390	400	390 2018(H30)年度時点	×
	市内を運行する路線バス13路線(ちばグリーンバス、千葉内陸バス、なの花交通バス、大成交通、東洋バス、京成タクシー佐倉)				
(6)	公共交通機関の利用満足度(%) (小数点第1位を四捨五入)	32	35	29	×
	佐倉市市民意識調査で、「市内の公共交通機関(路線バス等)は利用しやすいと思いますか」との設問に対し、「思う」「どちらかと思う」と答えた人の割合の合計値				

5 ニーズの把握

(1) 公共交通に関するアンケート

① 調査の目的

市民の移動実態や公共交通のニーズ等を把握するために実施しました。

② 調査方法

住民基本台帳をもとに、市内在住の18歳以上の男女1,000人を無作為抽出し、郵送にて配布

③ 実施期間

2019年（平成31年）3月8日（金）～3月29日（金）

④ 回収状況

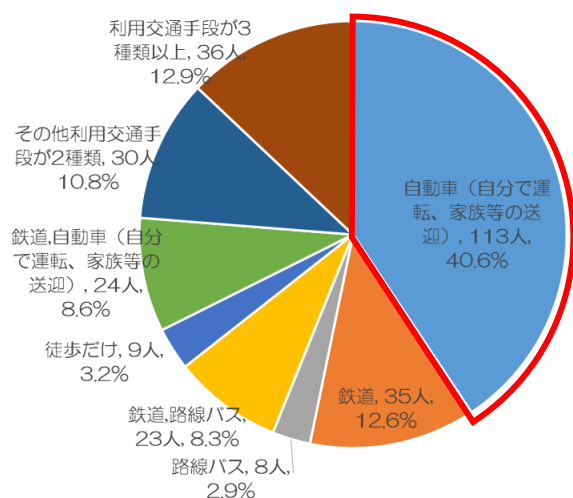
1,000枚配布のうち、457枚回収 回収率：45.7%

⑤ 調査の結果（抜粋）

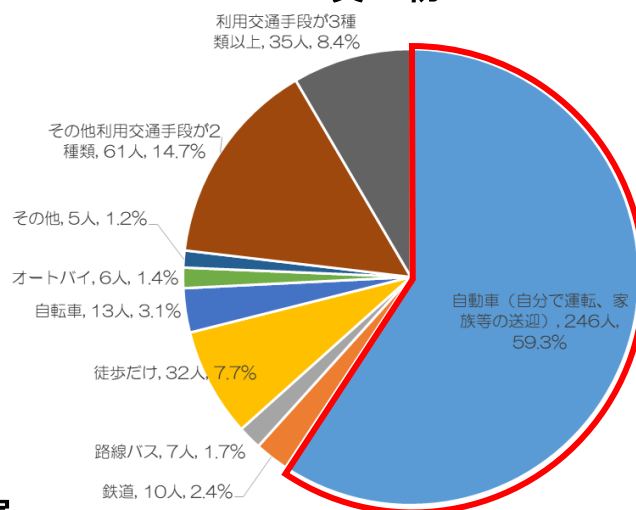
(ア) 移動手段

どの移動目的でも自動車が多く、買い物と通院では約60%が自動車での移動となっていることから、移動の自由度がある自動車への依存が伺えます。

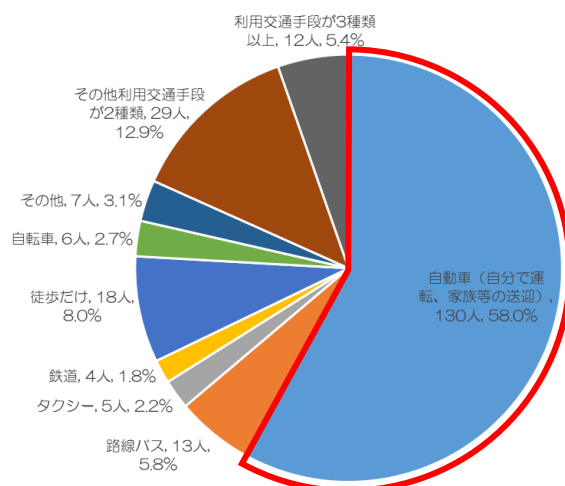
通勤・通学



買い物



通院

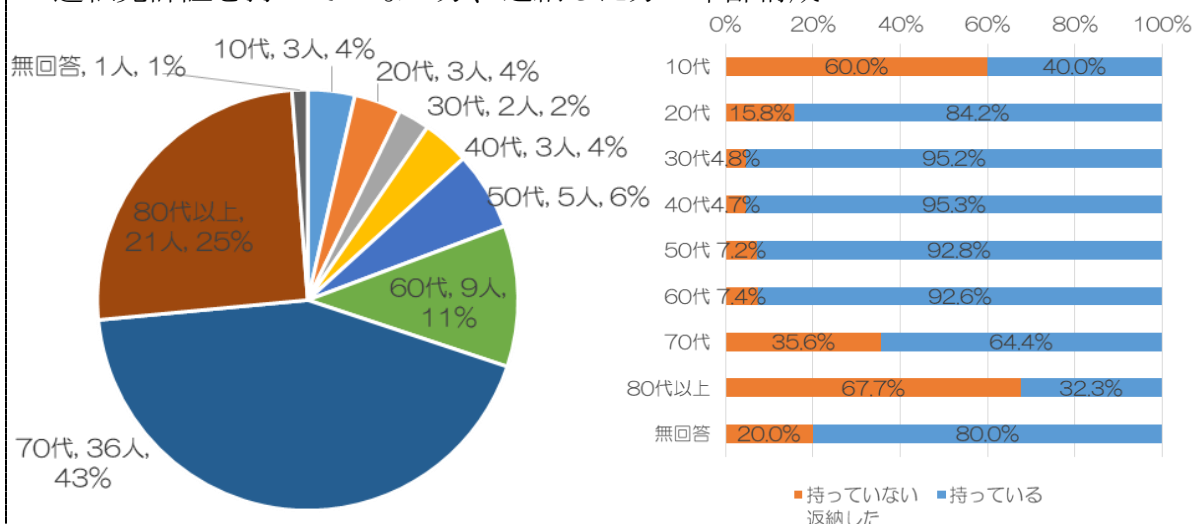


(イ)移動手段（運転免許証を持っていない又は返納した方）

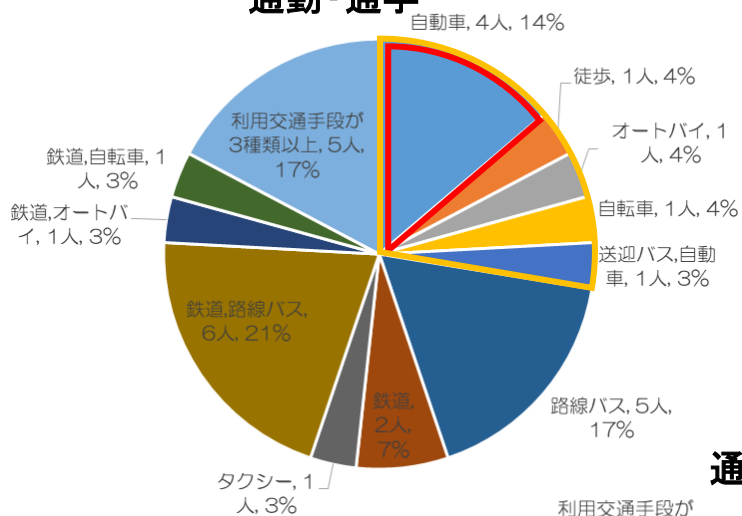
通勤・通学の場合は、公共交通を利用せずに目的地に行く人の割合が約30%ですが、買い物と通院の場合は、半数を超えており、中でも自動車（家族等の送迎）が最も多くなっています。

《参考》

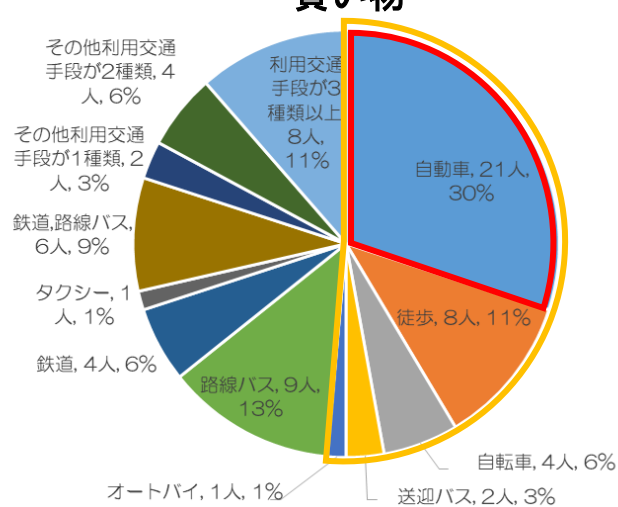
運転免許証を持っていない方、返納した方の年齢構成



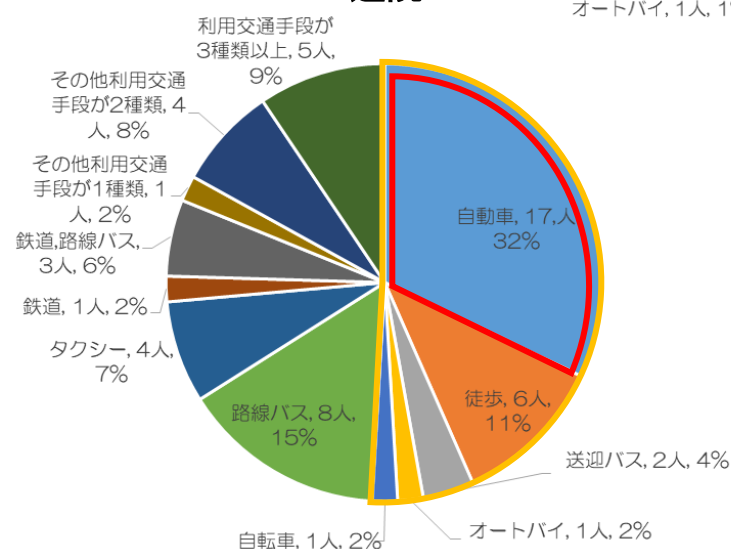
通勤・通学



買い物

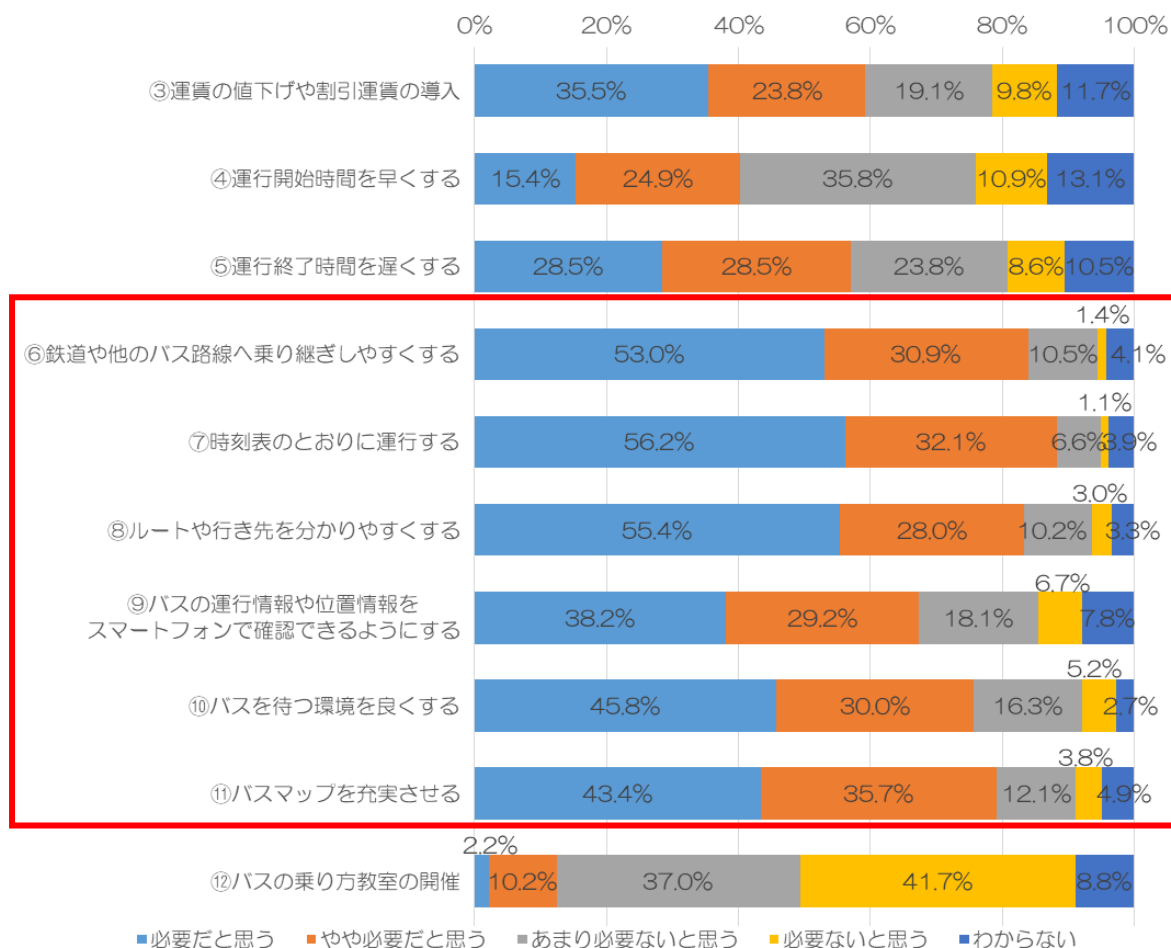


通院



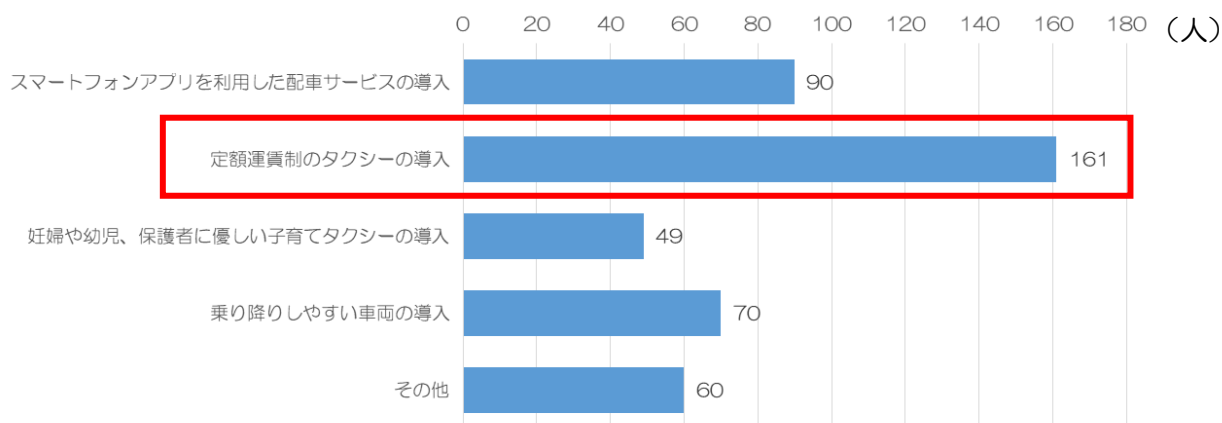
(ウ)バスが利用しやすくなる施策

乗り継ぎ、時刻表のとおりに運行するといった定時性、ルートや行き先をわかりやすくする、バスの運行情報等をスマートフォンでわかりやすくする、バスを待つ環境の整備、バスマップの充実について、「必要だと思う」「やや必要だと思う」と答えた割合が60%以上となっており、重要視されています。



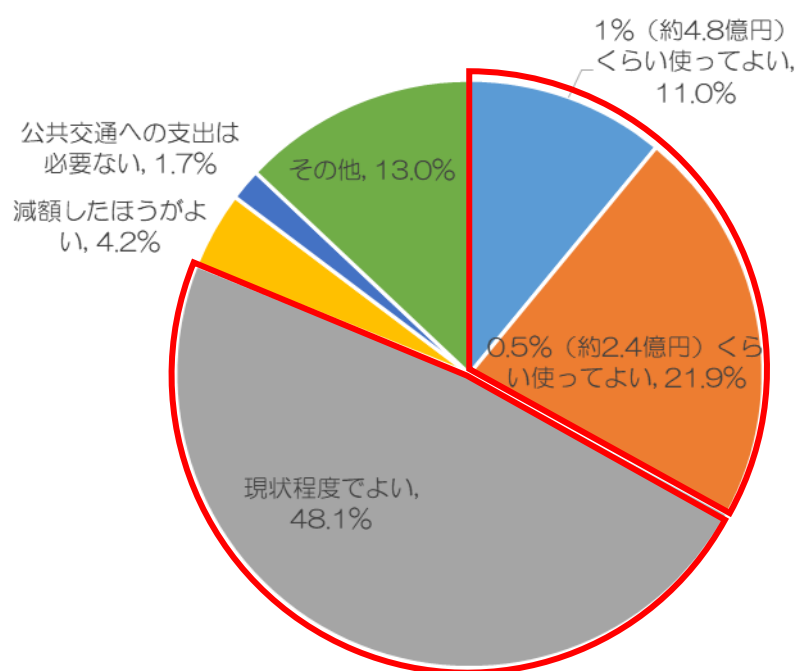
(エ)タクシーが利用しやすくなるサービス

定額運賃制の導入が最も多く挙げられています。



(オ)公共交通関連の予算

「バスなどの公共交通を便利にしたり、バス路線を維持したりするため、市では毎年度、予算の約0.2%にあたる1億円を使っています。公共交通関連予算について、あなたのお考えに該当するもの1つに○を付けてください。」という設問に対して、「現状程度でよい」が48.1%と最も多く、増額を許容する回答が約33%となっています。



(2) 公共交通に関する意見交換会

① 意見交換会の目的

アンケートでは把握できない市民の公共交通に対する意見をお聞きするために開催しました。

② 開催日時

2019 年（令和元年）8 月 25 日（日）、31 日（土）

③ 参加者数

29 名（25 日：18 名、31 日：11 名）

④ 意見交換の内容

参加者を 6 名程度のグループに分け、「現在の公共交通の良いところ・悪いところ」「より多くの方が公共交通を利用するには」というテーマに沿って、ワークショップ形式で意見交換を行いました。



⑤ 開催結果（抜粋）

(ア)バスに関すること

料金・割引、行先、情報提供などで幅広い意見がありました。行先については、駅や公共施設へのアクセスについて多くの意見がありました。

《料金・割引》

- ・割引券等の導入（定期券、回数券、高齢者無料パス、公共交通共通割引）
- ・料金がわからない
- ・ゾーン料金の導入
- ・割引期間が短い
- ・運賃を安くする
- ・手帳の代わりとなる専用パスの作成

《運行計画》

- ・時間帯を考慮した増便
- ・本数やルートの再検討
- ・公共施設へ行きやすくする
- ・京成佐倉～JR 佐倉の連絡バスの運行

《定時性》

- ・定時運行にする
- ・既に発車したのかわからない

《鉄道接続》

- ・京成線との接続が悪い
- ・早朝・深夜の列車への接続

《情報提供》

- ・行先、経由地を分かりやすく表示
- ・公共交通の活用を PR
- ・地区別バスマップを作成、配布
- ・バスロケーションシステムの導入

《利用環境》

- ・停留所への屋根やベンチの設置

《事業者連携》

- ・民間路線との連携（ダイヤ、バス停位置、ルート）

(イ) タクシーに関すること

鉄道駅の配車状況をはじめ、料金や予約、利用時間といった点で、不便と感じることが多いことがわかりました。

《料金》

- ・割引券等の導入（免許返納者割引、タクシー券）
- ・料金が低い
- ・初乗り料金の範囲がわからない
- ・定額運賃制タクシーの導入

《予約・配車》

- ・早朝の予約ができない
- ・車両が少ないので予約が必要
- ・鉄道駅への配車が少ない
- ・時間外の到着に時間がかかる

《利用時間》

- ・自由な時間・場所で使える
- ・深夜早朝に利用できない

《その他》

- ・配車サービスの導入
- ・乗合タクシーの導入

(ウ) 鉄道に関すること

京成線と JR 線を利用することができ、都内にも行きやすいところが良い点として挙げられています。

《本数》

- ・京成佐倉発着の増便
- ・ユーカリが丘駅に特急を停める

《行先》

- ・都内・船橋方面に行きやすい
- ・首都圏に行きやすい

《利用環境》

- ・ベンチの設置

《その他》

- ・京成駅前のロータリーが使いにくい

(エ) その他

- ・公共交通以外の移動手段の活用
(福祉施設のバス、企業送迎バス、ボランティア送迎)
- ・バス、タクシー、鉄道会社との連携

(3) 交通事業者ヒアリング

① ヒアリングの目的

アンケートでは把握できなかった公共交通の利用者や市内の交通事業者の声を聞くために実施しました。

② 調査方法

市内の交通事業者を対象に、事業者に伺ってヒアリングを実施しました。

(対象交通事業者)

京成タクシー佐倉(株)、志津タクシー(株)、ちばグリーンバス(株)、千葉内陸バス(株)、東洋バス(株)、なの花交通バス(株)、山万(株)

③ 実施期間

2019年(平成31年)4月16日(火)～2019年(令和元年)5月8日(水)

④ 調査の結果

- ・利用者から多く受ける要望では、定時性の確保や料金のわかりづらさといった、市民アンケートと類似の意見がありました。
- ・事業を継続する上での問題点は、両事業者とも乗務員不足と利用者の減少を挙げています。
- ・公共交通網形成計画に期待することは、上屋やベンチの設置やバスロケーションシステムの導入など、市民アンケートと類似のものとなっています。
- ・佐倉市内の道路状況については、様々な場所での混雑が挙げられており、定時性に影響を与えていると考えられます。

	バス事業者	タクシー事業者
利用者から多く受ける要望	・増便 ・最終バスの延長 ・定時性 ・ICカードの導入 ・鉄道ダイヤとの整合性	・料金がわかりづらい ・台数を増やしてほしい
事業を継続する上で抱えている問題点	・乗務員不足 ・利用者減少 ・定時性の確保	・乗務員不足 ・利用者減少 ・ユニバーサルデザインタクシーの導入
公共交通網形成計画で期待すること	・上屋やベンチなど、待合い環境の整備 ・バスロケーションシステムの導入	
佐倉市内の道路状況について	・上志津原十字路、寺崎陸橋、寺崎北交差点、井野外山交差点、臼井中宿、佐倉警察署前の混雑 ・道路が狭い(上志津原の中央フーズ付近、八千代市との市境〔京友会団地入口～西工団〕)	

佐倉市の公共交通網の改善点	・ 乗り継ぎ拠点、折り返し拠点の整備 ・ 交通空白地域への対策
交通空白地域の人を救うためには	・ 路線バスへの運行経費補助 ・ タクシー補助制度の導入 ・ 住民の助け合い
市と民間事業者のあり方	・ 問題を情報共有し、同じ目標に向かう ・ 民間事業者を圧迫しない ・ 対話の機会を増やす

(4) まとめ

公共交通に関するアンケート、意見交換会、交通事業者ヒアリング結果を踏まえ、市民の移動の実態、公共交通に対するニーズを以下のとおり整理します。

① 移動に関すること

- ・「買い物」と「通院」は、自動車での移動が主となっている
- ・中でも免許を持っていない方については、公共交通を利用せずに、家族等が送迎している

② バスに関すること

- ・ルートや行き先、バスの運行に関する情報が不足している
- ・運賃が高い、割引運賃の導入
- ・ICカードの導入
- ・公共施設、京成佐倉駅～JR 佐倉駅間のアクセスが悪い
- ・停留所の待合環境の充実
- ・道路の渋滞や狭さ等が原因となり、定時性の確保ができない
- ・利用者減少、乗務員不足が課題

③ タクシーに関すること

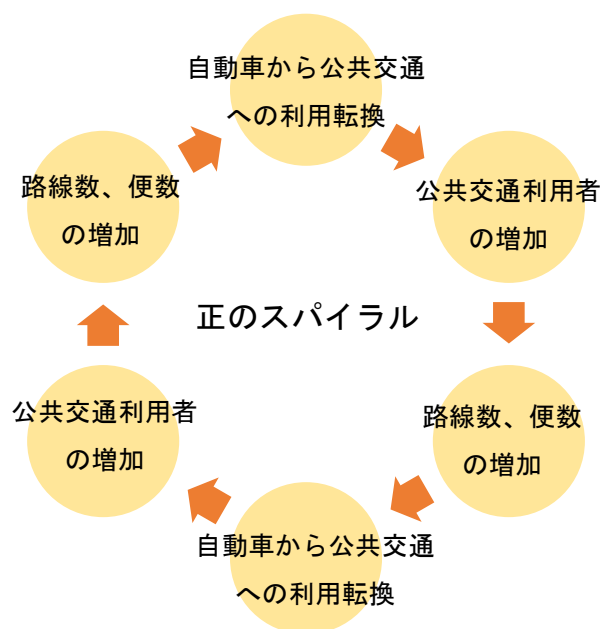
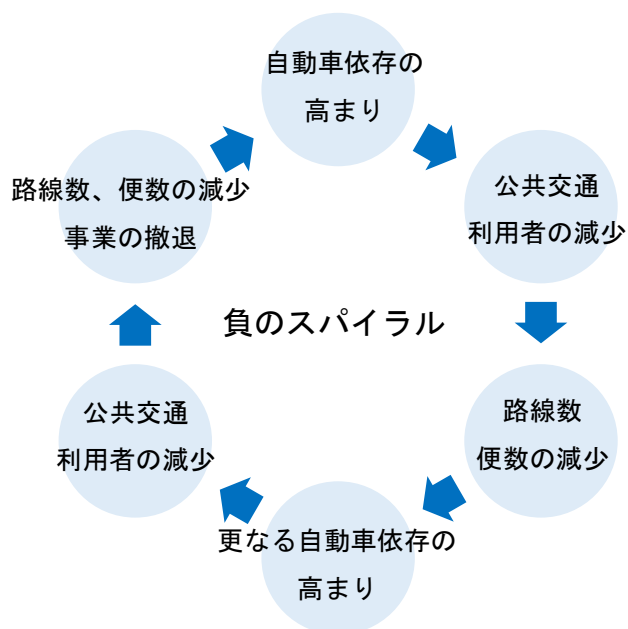
- ・分かりやすい料金体系や割引券の導入
- ・鉄道駅への配車が少なく、予約が必要
- ・利用者減少、乗務員不足が課題

④ その他

- ・公共交通以外の移動手段の検討、住民による助け合いの実施
- ・公共交通関連の予算は、現状程度で良いと言う意見が多い

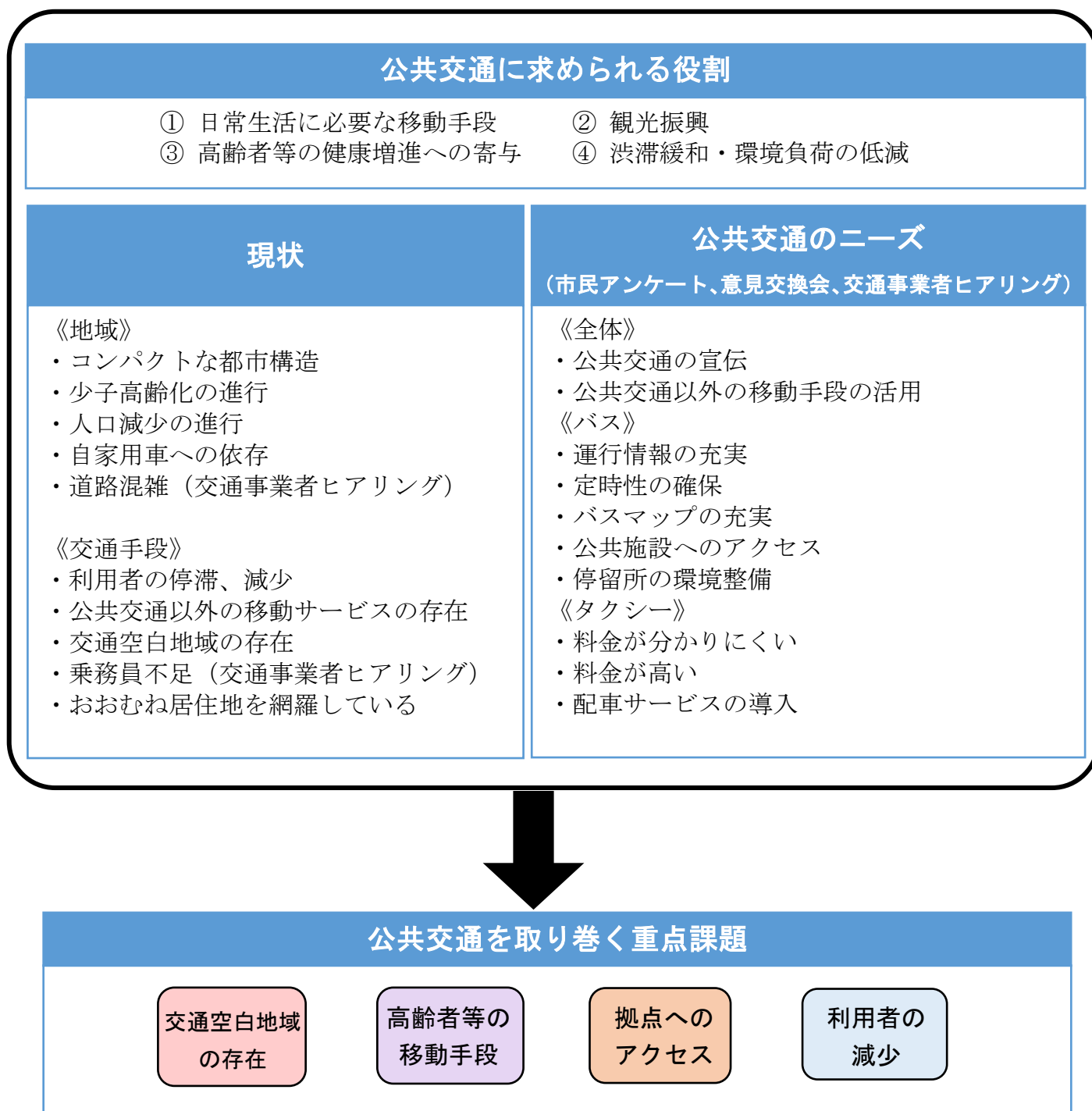
《参考》公共交通が陥っている負のスパイラル

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う負のスパイラルが近年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。



6 本市における公共交通を取り巻く重点課題

公共交通に求められる役割、地域と交通手段の現状及び公共交通のニーズを踏まえ、本市の公共交通を取り巻く重点的な課題を4つに整理します。



公共交通を取り巻く重点課題

交通空白地域の存在

- ・既存の公共交通網でカバーできていない交通空白地域に住む住民の移動手段の確保を検討する必要があることから、「一団のまとまりのある交通空白地域の解消」を優先課題とし、「点在する交通空白地域の解消」については検討課題とします。また、既に対策を実施済みの地域についても、利用状況や社会情勢等の変化に対応する必要があります。

高齢者等の移動手段

- ・高齢者をはじめ、子どもや妊産婦が自家用車に頼らない環境を整備する必要があります。そのため、バス、タクシーなどの公共交通機関の整備を基本としつつ、それらを補完するボランティア団体の活動や地域の助け合いなどによる様々な移動手段の検討が必要です。

拠点へのアクセス

- ・まちづくりと連携した公共交通網を構築することで、高齢者も外出しやすい快適な生活環境や、若年者や来訪者にも魅力的なまちを実現することが必要です。そのためには、公共交通を利用して拠点にアクセスできる環境の整備を検討する必要があります。

利用者の減少

- ・本市の公共交通利用者は横ばいにある中で、人口減少により、利用者が減少することが予想されます。持続可能な公共交通網を維持するためには、情報提供の充実、施設・設備の改善、区域内外の需要創出など、より多くの方々に公共交通を利用してもらえる環境の整備が必要です。

7 計画の基本方針、目標

上位関連計画を踏まえ、4つの重点課題（42 ページ参照）に対応するため、将来像（基本方針）と目標を以下のとおり設定します。

将来像（基本方針）

まちの骨格となる公共交通網が広がる都市 佐倉

公共交通は、都市マスタープランで都市構造に関する基本方針とされている「コンパクトプラスネットワーク」のネットワークを担うほか、日常生活の移動手段や観光振興としての重要な役割を担っています。

市民をはじめ、来訪者の移動手段として、持続可能な公共交通網が広がるまちを目指します（第1次計画の将来像を継承）。

目標

目標1 様々な特性に応じた移動手段の確保

- ・ 交通空白地域への対応や、高齢者等の移動手段の確保、拠点へのアクセス向上への対応について、その地域や人の特性に応じた移動サービスを検討します。

- ・ 対応課題

交通空白地域
の存在

高齢者等の
移動手段

拠点への
アクセス

目標2 公共交通を利用したくなる環境創出

- ・ 自家用車から公共交通への利用転換を促していくために、公共交通を利用する際に抵抗を感じる事項を解消し、より多くの方々が公共交通を利用したくなる環境の整備を行います。

- ・ 対応課題

高齢者等の
移動手段

利用者の
減少

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、公共交通を取り巻く重点課題に取り組み、本計画の目標を推進していくために構築する仕組みです。

推進体制

「市民」・「交通事業者」・「行政」の3者の協働

公共交通網を維持・充実させていくためには、市民・交通事業者・行政それぞれの役割を果たしていくことが重要です。

□ 市民

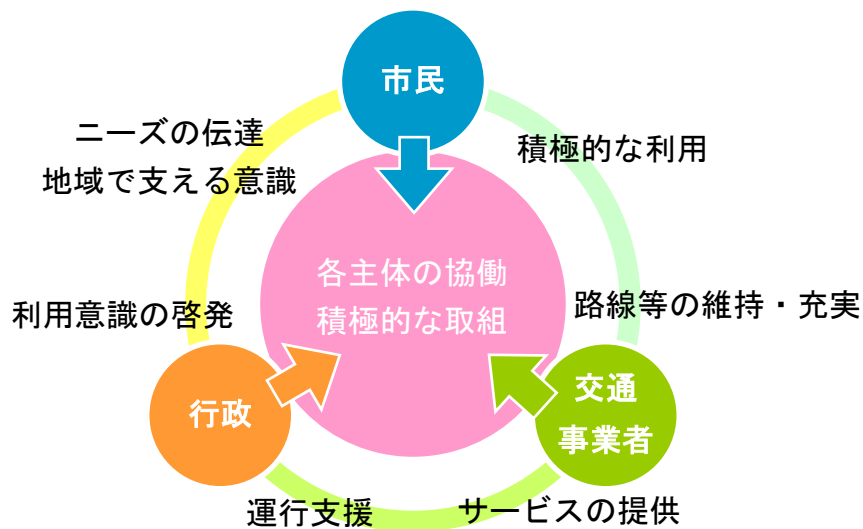
地域の公共交通を守り、育てる担い手として公共交通への関心を高め、過度に自家用車に依存せずに、地域の身近な移動手段である公共交通機関を利用します。

□ 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。

□ 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。



第2次計画で引き続き検討していく課題（29 ページ参照）については、第2次計画の目標に位置付けて解決を目指します。

	目標 1 様々な特性に応じた移動手段の確保	目標 2 公共交通を利用したくなる環境創出
基本方針 1 交通空白地域の解消		
①交通空白地域（飯重・羽鳥・寺崎エリア）の解消	○	
基本方針 2 各交通手段の連携及び維持・向上		
①まちづくりと連携した路線新設の検討	○	
②新たな移動手段の活用の検討	○	
基本方針 3 公共交通を利用したくなる環境創出（利用促進等）		
①運行に関する情報提供の充実		○
②モビリティマネジメントの実施		○
③割引制度の検討（コミュニティバス）		○
④高齢者等の移動手段の確保	○	

8 目標値の設定

目標1 様々な特性に応じた移動手段の確保

指標		現状値	目標値 2024(R6)年度
(1)	交通空白地域等の解消のために市が運行する路線数(路線)	4 2019(R1)年度	5
		飯重・羽鳥・寺崎エリアの運行を行います。	
(2)	交通事業者が市内を運行するバス路線数(路線)	18 2019(R1)年度	18
(3)	まちづくりと連携した路線の新設(路線)	0 2019(R1)年度	1
		京成佐倉駅とJR佐倉駅の間に立地する公共施設等を結ぶ路線を運行します。	

目標2 公共交通を利用したくなる環境創出

指標		現状値	目標値 2024(R6)年度
(1)	コミュニティバスの利用者数(人) (百人未満は切り捨て)	109,700 2018(H30)年度	149,900
		飯重・羽鳥・寺崎ルートを新たに運行します。既存ルートは、利用者の増加を目指します。	
(2)	佐倉市内を運行している路線バスの利用者数(万人) (十万人未満は切り捨て)	470 2018(H30)年度	470
		市内を運行する路線バス18路線(ちばグリーンバス、千葉内陸バス、なの花交通バス、大成交通、東洋バス、京成タクシー佐倉)	
(3)	タクシーの利用者数(人) (百人未満は切り捨て)	603,700 2018(H30)年度	603,700
(4)	公共交通機関の利用満足度(%) (小数点第1位を四捨五入)	29 2019(R1)年度市民意識調査	33
		佐倉市市民意識調査で、「市内の公共交通機関(路線バス等)は利用しやすいと思いますか」との設問に対し、「思う」「どちらかと思う」と答えた人の割合の合計値	

9 目標達成のための事業と実施主体

(1) 実施事業

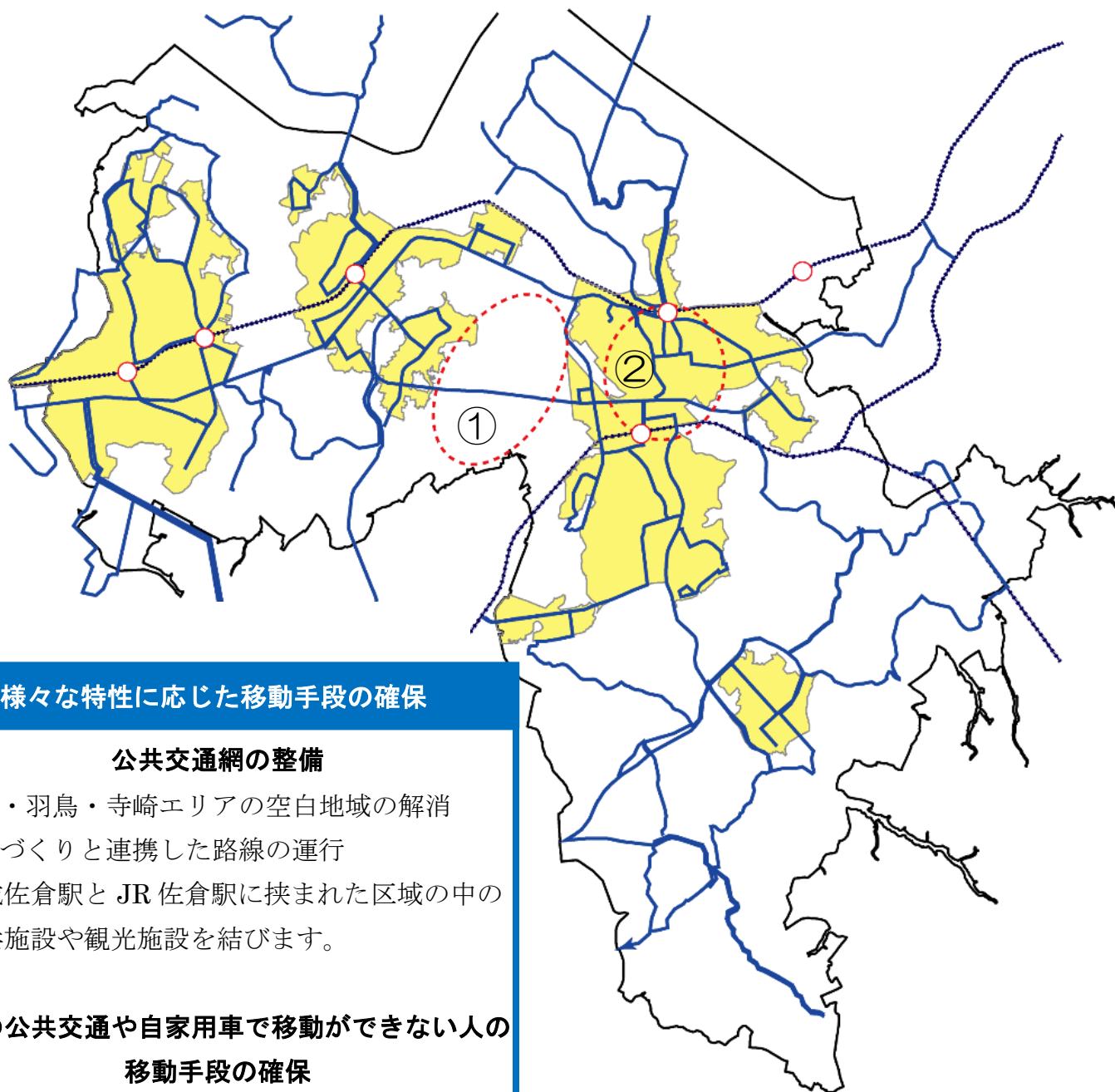
計画目標に対し、実施する事業を以下のとおりとします（網掛けは第2次計画からの新規事業）。

目標1 様々な特性に応じた移動手段の確保	
事業1	交通空白地域の解消・拡大の防止 ①交通空白地域の解消 ②既存公共交通網維持のための取組
事業2	高齢者等の外出支援の検討 ①要介護者や障害者等を対象とした既存の福祉施策の維持 ②高齢者や子ども等の外出支援の検討
事業3	まちづくりと連携したネットワークの構築 ①まちづくりと連携した路線の運行
事業4	新たなモビリティサービスの調査・研究 ①超小型モビリティや自動運転、グリーンスローモビリティ、MaaSの導入調査

目標2 公共交通を利用したくなる環境創出	
事業5	公共交通の利用促進の実施 ①モビリティマネジメントの実施 ②運行に関する情報提供の充実 ③コミュニティバスの割引運賃・ダイヤ・バス停留所の見直し等の検討 ④タクシーの利用促進
事業6	公共交通の利用環境の整備 ①各駅自転車駐車場・バス停留所の維持・管理 ②待合環境の整備 ③公共交通機関のバリアフリー化等の支援 ④交通渋滞解消、舗装補修、歩道整備

目標1、2 共通	
事業7	市民・交通事業者等との連携強化 ①市民・交通事業者等との情報共有 ②路線数・利用者数等のモニタリング ③地域公共交通会議の開催 ④緊急時における情報共有

主な実施事業のイメージ



様々な特性に応じた移動手段の確保

公共交通網の整備

- ①飯重・羽鳥・寺崎エリアの空白地域の解消
- ②まちづくりと連携した路線の運行
京成佐倉駅と JR 佐倉駅に挟まれた区域の中の
公共施設や観光施設を結びます。

既存の公共交通や自家用車で移動ができない人の 移動手段の確保

福祉分野と連携し、既存の公共交通網や自家用車の利用が困難な方への移動手段を検討します。

公共交通を利用したくなる環境創出

【既存公共交通】

- モビリティマネジメントの実施
- 運行に関する情報提供の充実
- コミュニティバスの割引運賃・ダイヤ・
バス停留所の見直し等の検討
- タクシーの利用促進

【 鉄道駅を中心】

- 各駅自転車駐車場・バス停留所の維持・管理
- ベンチ・上屋などの待合環境の整備
- 公共交通機関のバリアフリー化等の支援

(2) 各事業の実施内容

事業1 交通空白地域の解消・拡大の防止

■ 概要

交通空白地域を解消するために、現在運行している4ルートのコミュニティバスの運行を継続し、既存の民間路線等の維持に努めます。

■ 実施事業

① 交通空白地域の解消

「一団のまとまりのある交通空白地域」に位置付けている「飯重・羽鳥・寺崎エリア」について、定時定路線型のコミュニティバスを導入します。

また、「点在する交通空白地域」については、事業2「高齢者等の外出支援の検討」や事業4「新たなモビリティサービスの調査・研究」、事業5④「タクシーの利用促進」により、移動手段の確保を検討します。

一団のまとまりのある交通空白地域

地域	実施状況
志津北側エリア	実施済→維持
畔田・下志津エリア	実施済→維持
大篠塚・小篠塚エリア	実施済→維持
飯重・羽鳥・寺崎エリア	今回実施

◇ 実施主体：市民、交通事業者、佐倉市

② 既存公共交通網維持のための取組

市内に路線を持つ交通事業者への補助（公共交通生活路線維持事業）等を含めた、公共交通網の維持の取組を行います。

◇ 実施主体：市民、交通事業者、佐倉市

《事業スケジュール》

事業1	2020(R2) 年度	2021(R3) 年度	2022(R4) 年度	2023(R5) 年度	2024(R6) 年度
①交通空白地域の解消	コミュニティバス運行				
②既存公共交通網維持のための取組	必要に応じて実施				

事業2 高齢者等の外出支援の検討

■ 概要

高齢化の進展とともに増加する高齢者をはじめ、自家用車での移動ができない方への対応は、既存の公共交通網や福祉施策を基本として、外出しやすい環境の創出を検討します。

■ 実施事業

① 要介護者や障害者等を対象とした既存の福祉施策の維持

1人での移動が困難な方々に対して既に実施している福祉施策（福祉有償運送及び佐倉市福祉タクシー事業）の維持に努めます。

◇ 実施主体：佐倉市、福祉有償運送を実施している社会福祉法人等

② 高齢者や子ども等の外出支援の検討

事業1①に記載した「点在する交通空白地域」に住む方々や、自家用車や既存の鉄道やバスで移動ができず、上記①に該当しない方々への対応を、事業5④「タクシーの利用促進」や、福祉分野と連携した取組について、広い視点で外出支援を検討します。

◇ 実施主体：佐倉市

《事業スケジュール》

事業2	2020(R2) 年度	2021(R3) 年度	2022(R4) 年度	2023(R5) 年度	2024(R6) 年度
①要介護者や障害者等を対象とした既存の福祉施策の維持	事業継続				
②高齢者や子ども等の外出支援の検討	検討				

事業3 まちづくりと連携したネットワークの構築

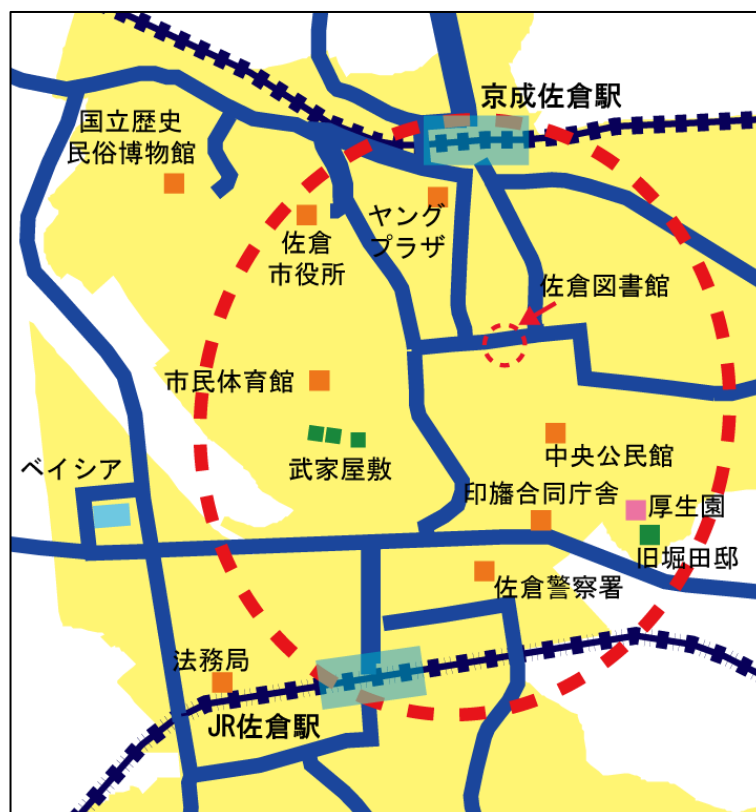
■ 概要

都市マスタープランの一部である「佐倉市立地適正化計画」と連携し、市の玄関口として位置づけられており、市街化区域人口密度が最も低い佐倉・根郷地域の対策を行います。

■ 実施事業

① まちづくりと連携した路線の運行

京成佐倉駅とJR佐倉駅に挟まれた区域は、公共施設や商業施設、観光施設が分散して立地しています。このため、市内居住者の日常生活における移動手段の確保、交流人口の増加を目的とし、京成佐倉駅とJR佐倉駅を結ぶ新たなバスの運行などによって、駅、公共施設、商業施設及び観光資源とのネットワークの強化を図ります。



まちづくりと連携した路線の対象エリア

◇ 実施主体：市民、交通事業者、佐倉市、周辺施設

《事業スケジュール》

事業3	2020(R2) 年度	2021(R3) 年度	2022(R4) 年度	2023(R5) 年度	2024(R6) 年度
①まちづくりと連携した路線の運行	準備	→	運行	→	→

事業4 新たなモビリティサービスの調査・研究

■ 概要

過疎地や特区などで実験などが行われている、新たな移動手段等の活用を検討していきます。

■ 実施事業

① 超小型モビリティ※¹や自動運転、グリーンスローモビリティ※²、MaaS※³の導入調査

国の動向を注視しながら、導入の可能性について調査・研究します。

◇ 実施主体：交通事業者、佐倉市

※1 超小型モビリティとは…

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。

※2 グリーンスローモビリティとは…

電動で時速20km未満で公道を走る事が可能な4人乗り以上のモビリティ。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されます。

※3 MaaS（マース）とは…

“Mobility as a Service”の略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに1つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念です。



出典：超小型モビリティ導入に向けたガイドライン



出典：グリーンスローモビリティの導入に向けたポイント集

《事業スケジュール》

事業4	2020(R2) 年度	2021(R3) 年度	2022(R4) 年度	2023(R5) 年度	2024(R6) 年度
①超小型モビリティや自動運転、グリーンスローモビリティ、MaaSの導入調査	調査・研究				



事業5 公共交通の利用促進の実施

■ 概要

自家用車から公共交通への利用転換を促し、利用者を増加させていくためには、公共交通を利用する意識を醸成し、安心して公共交通を利用できる環境を創出する必要があります。

■ 実施事業

① モビリティマネジメントの実施

公共交通を使ったことがない人や、興味がない人に対し、公共交通をより身近に感じてもらうため、バスの乗り方教室などを実施していきます。

◇ 実施主体：市民、交通事業者、佐倉市

② 運行に関する情報提供の充実

バス路線や行き先などの周知を図るため、情報誌（コミュニティバス通信）の継続的な発行、「公共交通マップ」の充実や、運行状況に関する情報提供システムの調査・導入を検討します。

◇ 実施主体：交通事業者、佐倉市

③ コミュニティバスの割引運賃・ダイヤ・バス停留所の見直し等の検討

より多くの方に公共交通を利用してもらうために、市民や利用者からの意見収集を実施するとともに、運転免許自主返納割引のほかに、高齢者や乗り継ぎに配慮した割引運賃、乗降調査に基づいたダイヤやバス停留所の位置の見直し等について検討します。

◇ 実施主体：市民、交通事業者、佐倉市

④ タクシーの利用促進

国土交通省が取り組む「相乗りタクシー」や「事前確定運賃」等のITを活用した新たな運賃・料金サービスの制度化等の動向を注視しながら、タクシー事業者と定期的な協議を行い、利用促進策を検討します。

（関連事業：事業1「交通空白地域の解消・拡大の防止」、事業2「高齢者等の外出支援の検討」）

◇ 実施主体：市民、交通事業者、佐倉市

《事業スケジュール》

事業5	2020(R2) 年度	2021(R3) 年度	2022(R4) 年度	2023(R5) 年度	2024(R6) 年度
①モビリティマネジメントの実施	実施 ○	実施 ○	実施 ○	実施 ○	実施 ○
②運行に関する情報提供の充実	実施 ○	実施 ○	実施 ○	実施 ○	実施 ○
③コミュニティバスの割引運賃・ダイヤ・バス停留所の見直し等の検討	検討				→
④タクシーの利用促進	検討				→

事業6 公共交通の利用環境の整備

■ 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、利用しやすい公共交通網が形成されます。

■ 実施事業

① 各駅自転車駐車場・バス停留所の維持・管理

鉄道駅へのアクセス手段である自転車及びバスの利用者の利便性を確保するため、現在整備されている各駅自転車駐車場やバス停留所を今後も適正に維持・管理していきます。

◇ 実施主体：市民、交通事業者、佐倉市

② 待合環境の整備

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交通結節点への上屋やベンチの設置や、民間事業者と連携した待合環境の整備を行います。あわせて、利用しやすい駅前広場について研究します。

◇ 実施主体：市民、交通事業者、佐倉市、周辺施設

③ 公共交通機関のバリアフリー化等の支援

高齢者や障害者にも公共交通が利用しやすい環境を整備するため、交通事業者がバリアフリー化の促進や IC カードの導入をする場合には、支援を行います。

◇ 実施主体：交通事業者、佐倉市

④ 交通渋滞解消、舗装補修、歩道整備

バスの定時性を確保するため、交通渋滞の解消につながる道路改良や、道路の舗装補修、歩道整備を土木分野と連携して取り組みます。

◇ 実施主体：佐倉市

《事業スケジュール》

事業6	2020(R2) 年度	2021(R3) 年度	2022(R4) 年度	2023(R5) 年度	2024(R6) 年度
①各駅自転車駐車場・バス停留所の維持・管理	実施 ○	実施 ○	実施 ○	実施 ○	実施 ○
②待合環境の整備	実施 ○	実施 ○	実施 ○	実施 ○	実施 ○
③公共交通機関のバリアフリー化等の支援	事案発生ごとに側面的支援				
④交通渋滞解消、舗装補修、歩道整備	必要に応じて実施				

事業7 市民・交通事業者等との連携強化

■ 概要

公共交通網を維持・充実させていくためには、行政と市民や交通事業者、移動サービス等を行う団体との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。

■ 実施事業

① 市民・交通事業者等との情報共有

より利用しやすい公共交通を目指し、アンケートや話し合いの場を設けて市民や交通事業者、移動サービス等を行う団体との情報共有を行います。

◇ 実施主体：市民、交通事業者、佐倉市、移動サービス等を行う団体

② 路線数・利用者数等のモニタリング

鉄道やバスの路線数、便数、利用者数及び運賃などのモニタリングを行います。

◇ 実施主体：交通事業者、佐倉市

③ 地域公共交通会議の開催

①②を受けて、市民・交通事業者・行政の協議の場として地域公共交通会議を開催し、市民から寄せられる要望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協議します。

◇ 実施主体：市民、交通事業者、佐倉市等

④ 緊急時における情報共有

①②③の定期的な連携のほか、災害発生時等の緊急時には、情報共有を行い、可能な限り運行が確保されるように努めます。

◇ 実施主体：交通事業者、佐倉市

《事業スケジュール》

事業7	2020(R2) 年度	2021(R3) 年度	2022(R4) 年度	2023(R5) 年度	2024(R6) 年度
①市民・交通事業者等との情報共有	定期的実施 ○	定期的実施 ○	定期的実施 ○	定期的実施 ○	定期的実施 ○
②路線数・利用者数等のモニタリング	定期的実施 ○	定期的実施 ○	定期的実施 ○	定期的実施 ○	定期的実施 ○
③地域公共交通会議の開催	定期的実施 ○	定期的実施 ○	定期的実施 ○	定期的実施 ○	定期的実施 ○
④緊急時における情報共有	必要に応じて実施				

10 計画の評価と見直し方法

(1) 計画の評価方法

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つを組み合わせ、運用していくこととします。

(2) 評価のスケジュール



実施事業については、毎年実施方法や進捗、実施結果や効果検証について評価を行います。また、目標値についても毎年検証を行います。

計画期間の最終年度（2024 年度）においては、計画全体の評価を行い、次期計画の策定を検討します。

