

佐倉市地域公共交通計画基礎調査

調査結果を踏まえた公共交通の課題について

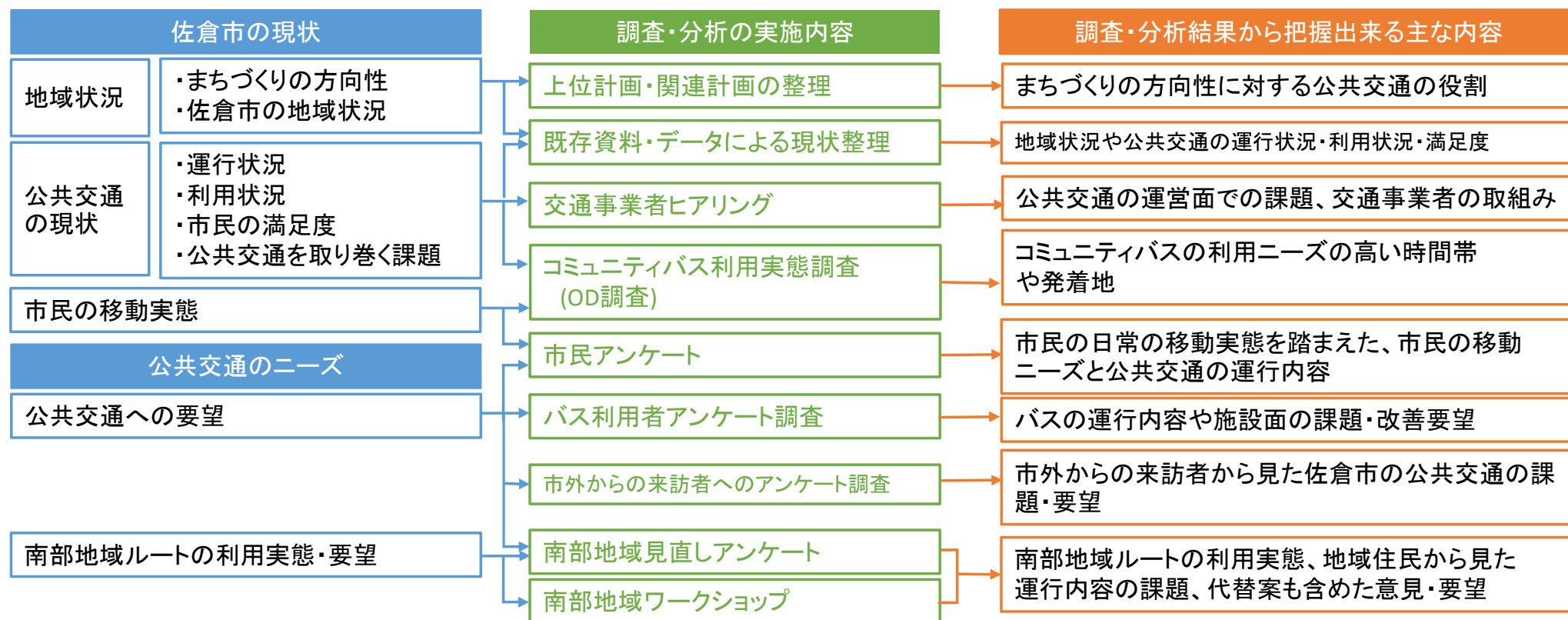
令和6年2月9日

目次

• 1 基礎調査における現況調査・分析の実施内容	2
• 2 地域状況	3
(1) 人口動向	3
(2) 公共交通の現状	6
• 3 公共交通へのニーズ	13
(1) 市民アンケート	13
(2) バス利用者アンケート	16
(3) コミュニティバス利用実態調査	17
(4) 南部地域見直しアンケート	18
(5) 南部地域ワークショップ	19
(6) 市外からの来訪者へのアンケート	20
• 4 現行計画の内容・目標の達成状況について	21
(1) 現行計画の基本方針・目標	21
(2) 現行計画の数値目標と達成状況	22
• 5 地域公共交通に関する課題整理	24
• 6 今後(令和6年度)のスケジュール	25

1 基礎調査における現況調査・分析の実施内容

佐倉市の現状や公共交通に対する市民や来訪者のニーズを把握するために、上位計画・関連計画や統計データ等による現状整理を行い、あわせてアンケート調査、OD調査、ヒアリング等の意見聴取を実施



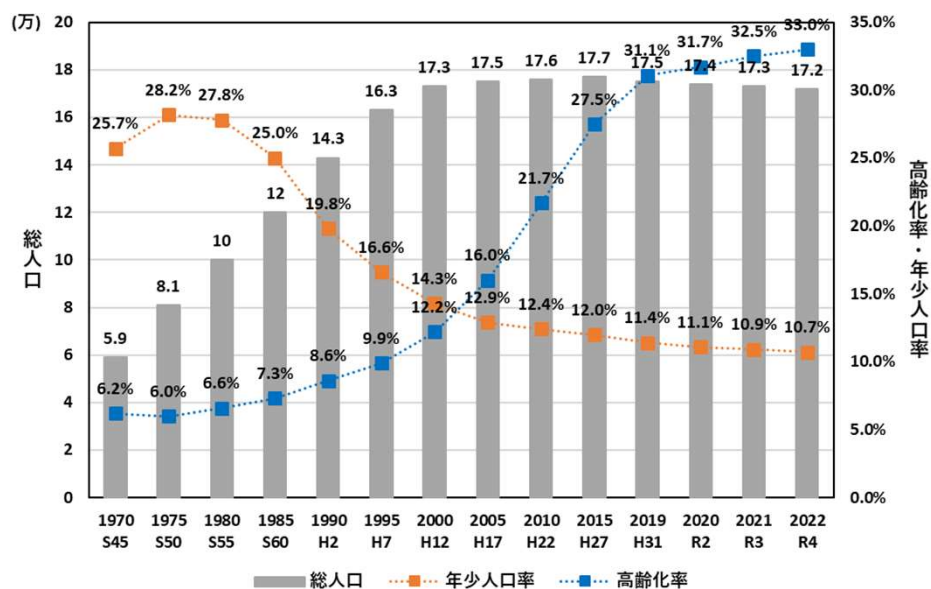
2 地域状況

(1) 人口動向

①人口の推移、地区別人口

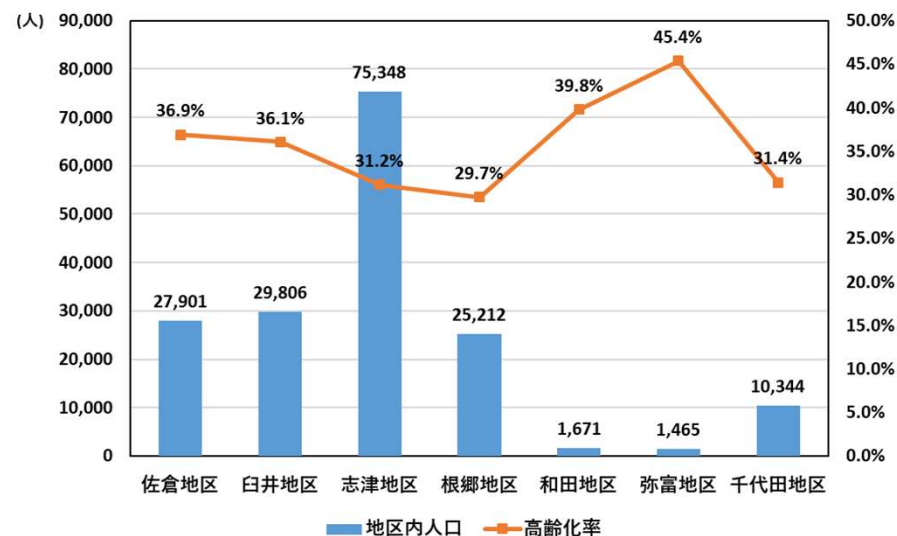
- 佐倉市の人口は、2015年をピークに緩やかに減少し、少子高齢化が進行
- 地区内人口は志津地区が最も多く、和田地区・弥富地区は極めて少ない
- また、高齢化率は弥富地区が最も高く、高齢者の人口は志津地区が最も多い

総人口及び高齢化率・年少人口率の経年推移



出典：佐倉市統計書

地区別人口と高齢化率の状況



出典：佐倉市統計書を基に編集・作成

2 地域状況

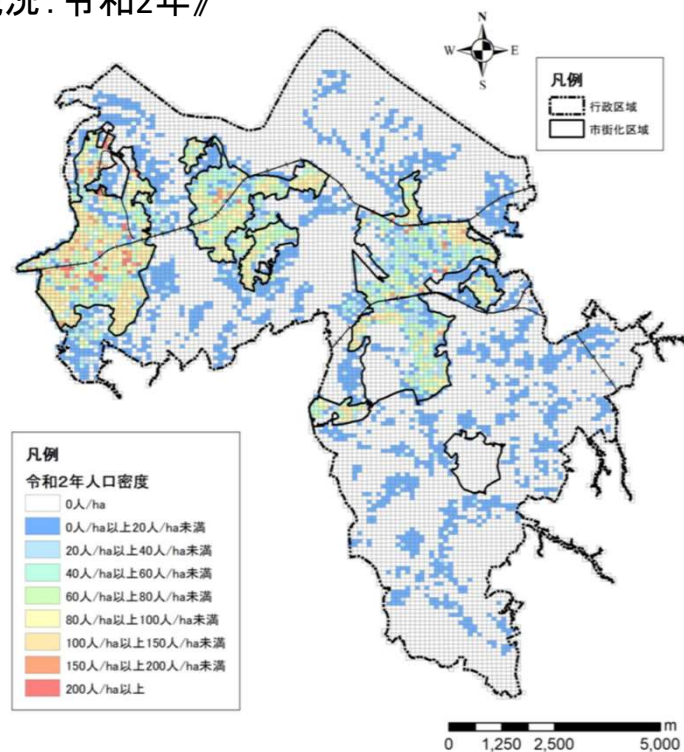
(1) 人口動向

②人口分布の変化

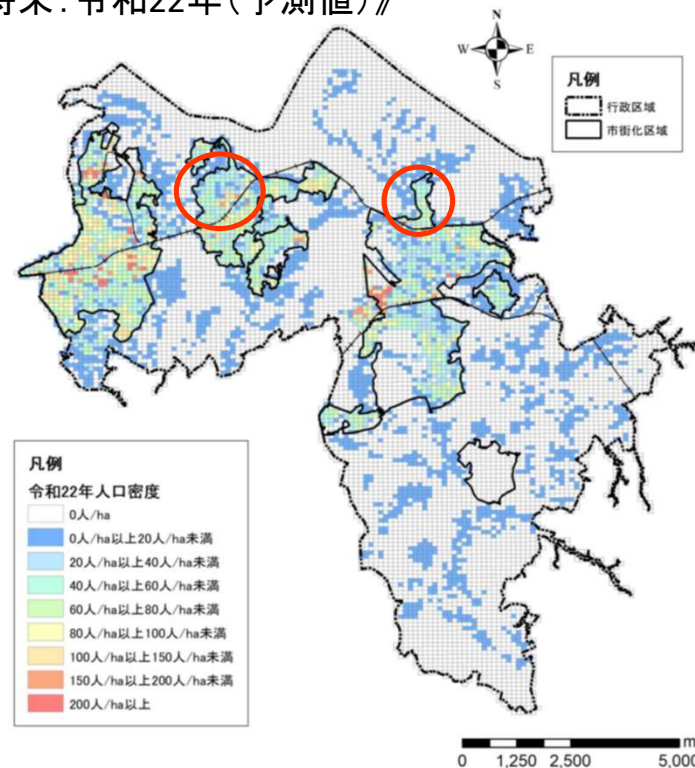
- 現況と将来の人口分布を比較すると、市街化区域内では佐倉地区北部などで人口密度が低下するエリアが見られる

人口密度の分布状況(令和2年、令和22年(予測値))

《現況: 令和2年》



《将来: 令和22年(予測値)》



出典: 佐倉市立地適正化計画改定計画

2 地域状況

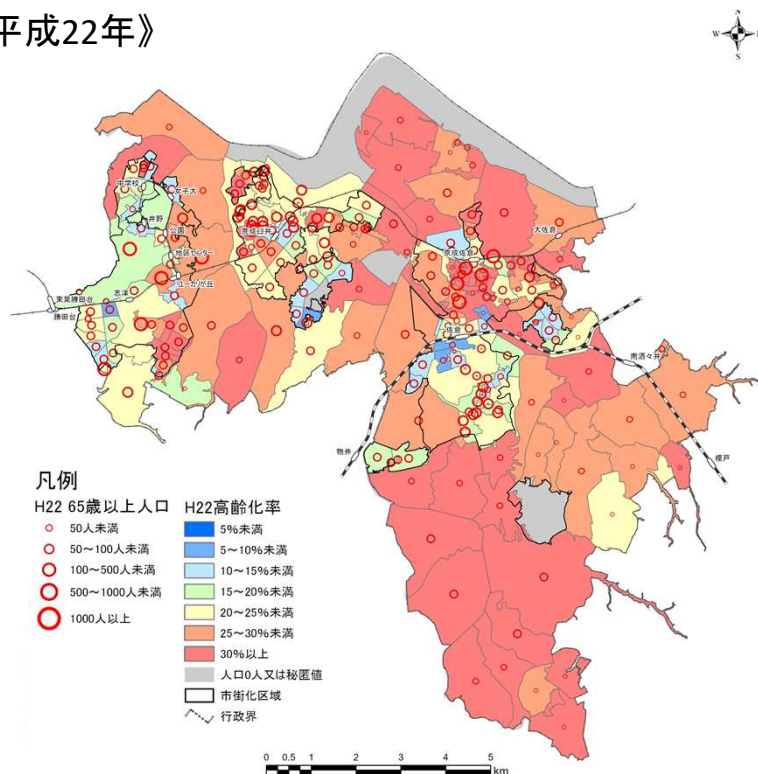
(1) 人口動向

③高齢化率の変化

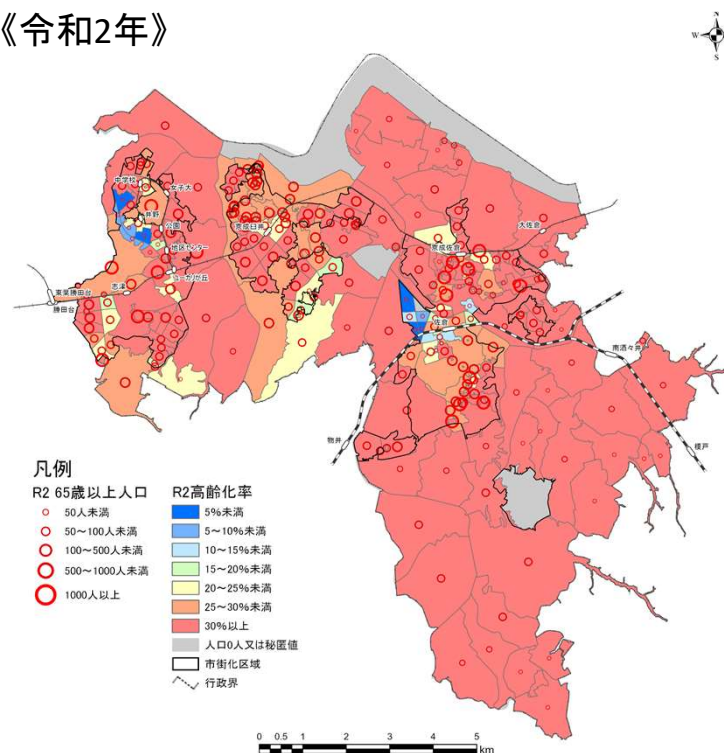
- 高齢化率30%以上の地域は、平成22年では主に市街化調整区域が中心であったが、令和2年では全市に拡大

高齢化率の変化(平成22年、令和2年)

《平成22年》



《令和2年》



出典:佐倉市立地適正化計画改定計画、国勢調査

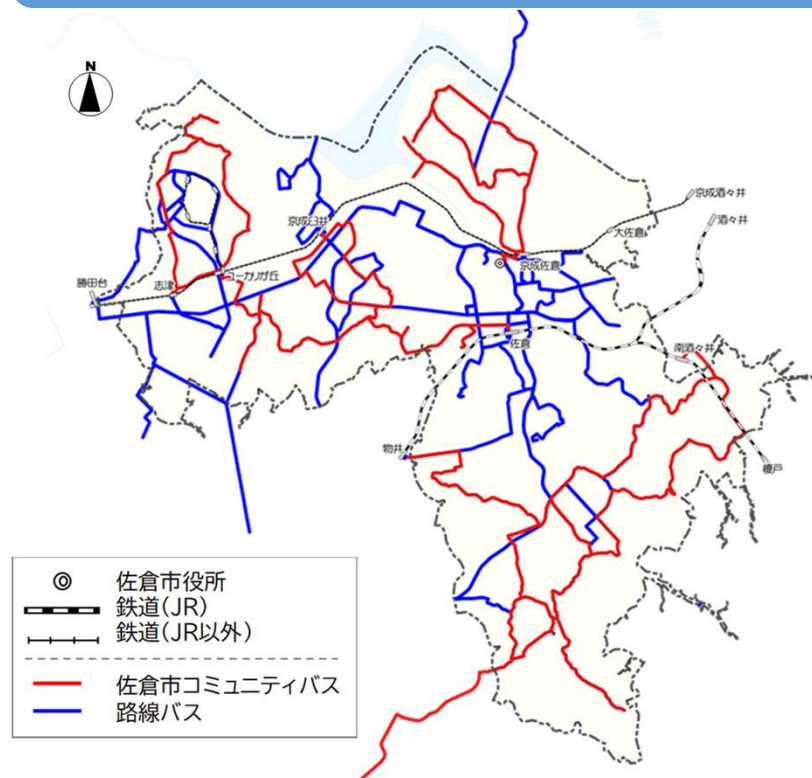
2 地域状況

(2) 公共交通の現状

①公共交通のネットワークの状況

- 佐倉市内では、JR及び京成電鉄が運行している鉄道や、新交通システムの山万ユーカリが丘線が運行
- また、主に佐倉市内の鉄道駅を起終点として、路線バスが運行されている他、市内の公共交通空白地域対策として、5つの地域でコミュニティバスを運行

佐倉市内の公共交通ネットワーク



佐倉市内の公共交通の運行状況

交通機関	運営主体	路線数	備考
鉄道	JR、京成電鉄	3	JR総武本線 JR成田線 京成電鉄本線
新交通システム	山万	1	山万ユーカリが丘線
路線バス	交通事業者6社	22	深夜バス 高速バス除く
コミュニティバス	佐倉市	5	5地域で運行

2 地域状況

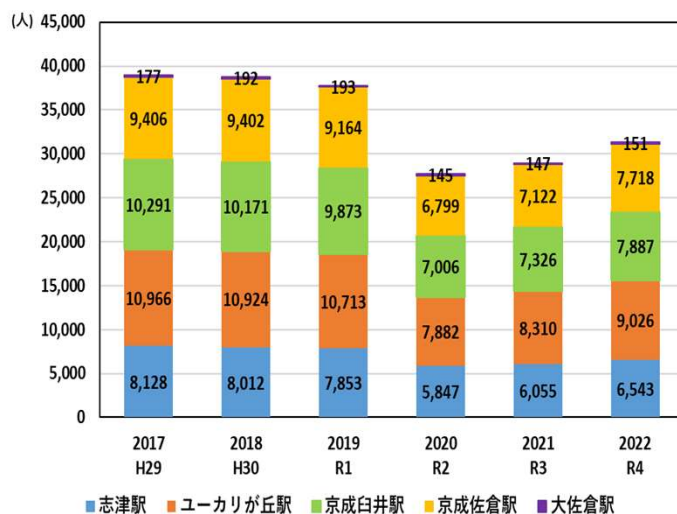
(2) 公共交通の現状

②鉄道及び新交通システム

- 佐倉市内を運行する鉄道駅では、2020年の新型コロナウイルスの影響で乗車人員は大幅に減少。以降、緩やかに増加しているが、新型コロナウイルス発生前の約8割程度に留まっている。
- ユーカリが丘線については、新型コロナウイルス発生前(2020年)の乗車人員の約8割の利用者数となっている。

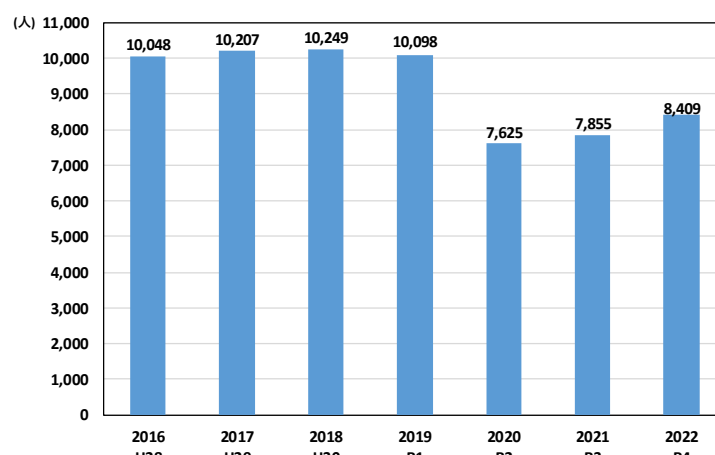
一日平均乗車人員の推移

《京成線》



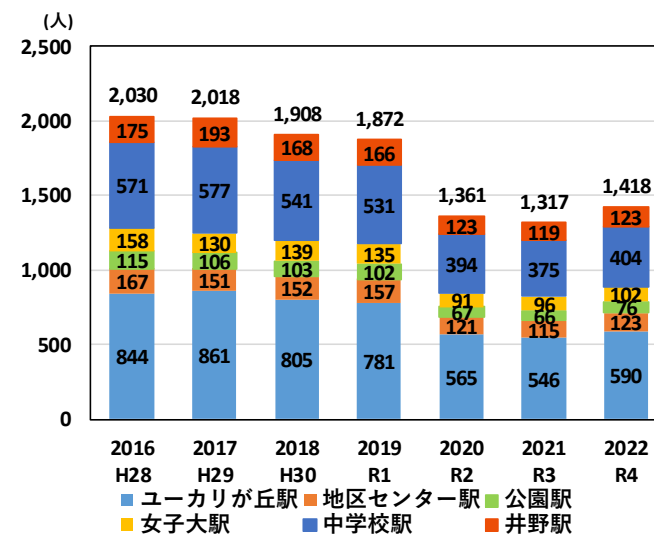
出典: 佐倉市統計書、京成電鉄HP

《JR佐倉駅》



出典: 佐倉市統計書、JR東日本HP

《ユーカリが丘線》



出典: 佐倉市統計書、山万(株)提供資料

2 地域状況

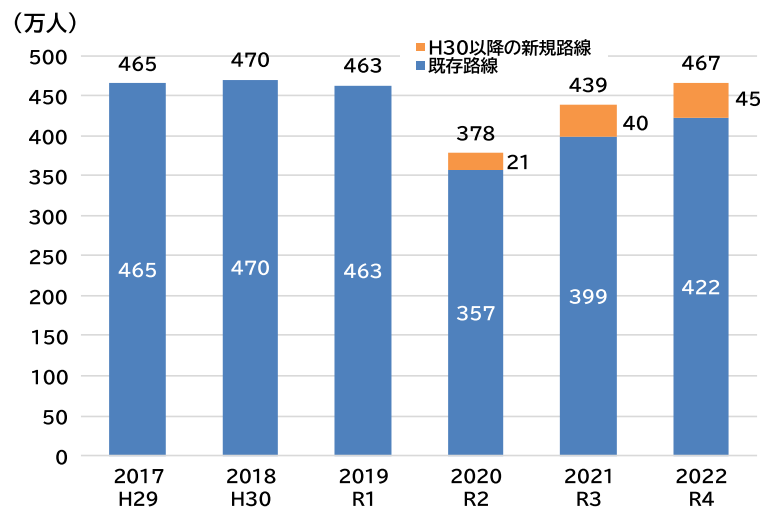
(2) 公共交通の現状

③路線バス・タクシー

- 佐倉市内を運行する鉄道駅では、2020年の新型コロナウイルスの影響で乗車人員は大幅に減少。以降、緩やかに増加し、2022年には新型コロナウイルス発生前と同水準だが、新規対象路線を除くと回復しきっていない。
- タクシーの乗車人員については、新型コロナウイルス発生前の約8割

年間の輸送人員の推移

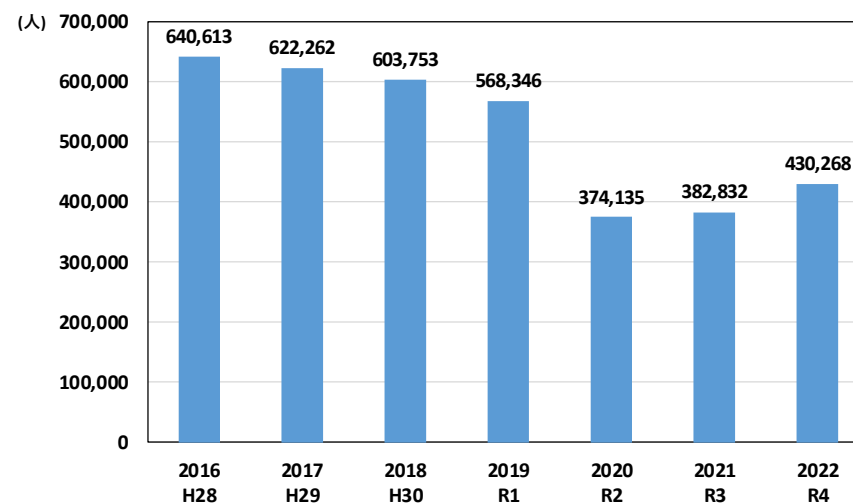
《路線バス》



※深夜バス・高速バスを除く路線バスの輸送人員の合計値
出典：佐倉市統計書を基に編集・作成

※こあらバスの輸送人員を追加予定(R2～R4)

《タクシー》



※京成タクシー佐倉(株)、志津タクシー(有)の輸送人数の合計値
出典：京成タクシー佐倉(株)、志津タクシー(有)提供資料

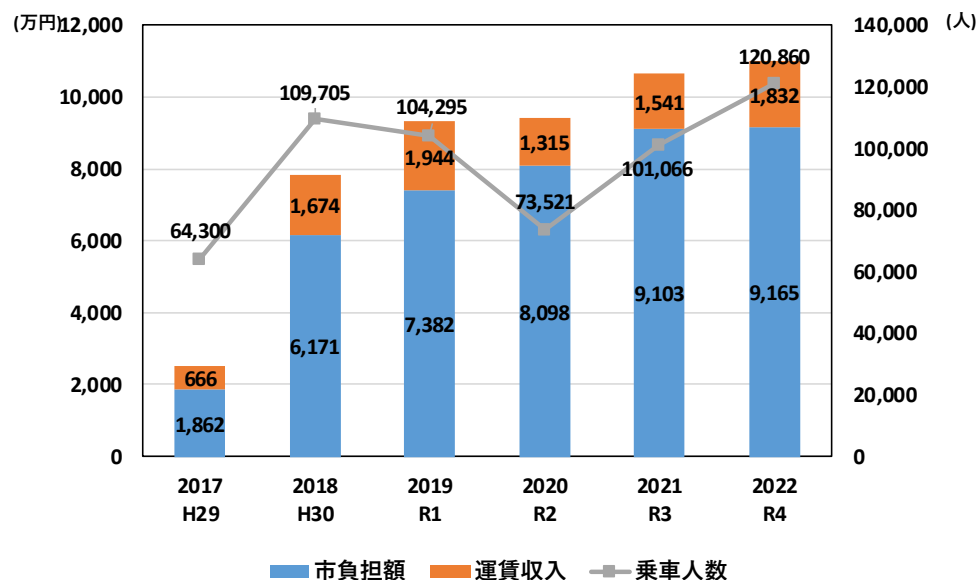
2 地域状況

(2) 公共交通の現状

④ コミュニティバス

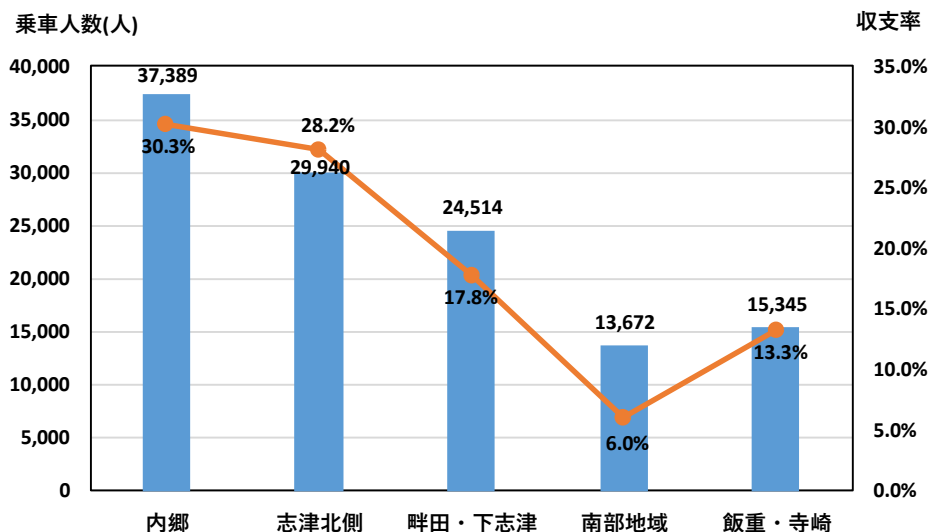
- コミュニティバスは2021年に飯重・寺崎ルートが運行を開始し、翌年の2022年には全ルートの利用者数が過去最高を記録
- 一方で、佐倉市の負担額は年々増加傾向
- ルート別に見ると、南部地域ルートの乗車人数が最も少なく、収支率も最も低い

コミュニティバスの
市負担額、運賃収入及び乗車人数の推移



出典:佐倉市資料

コミュニティバスルート別
乗車人数及び収支率



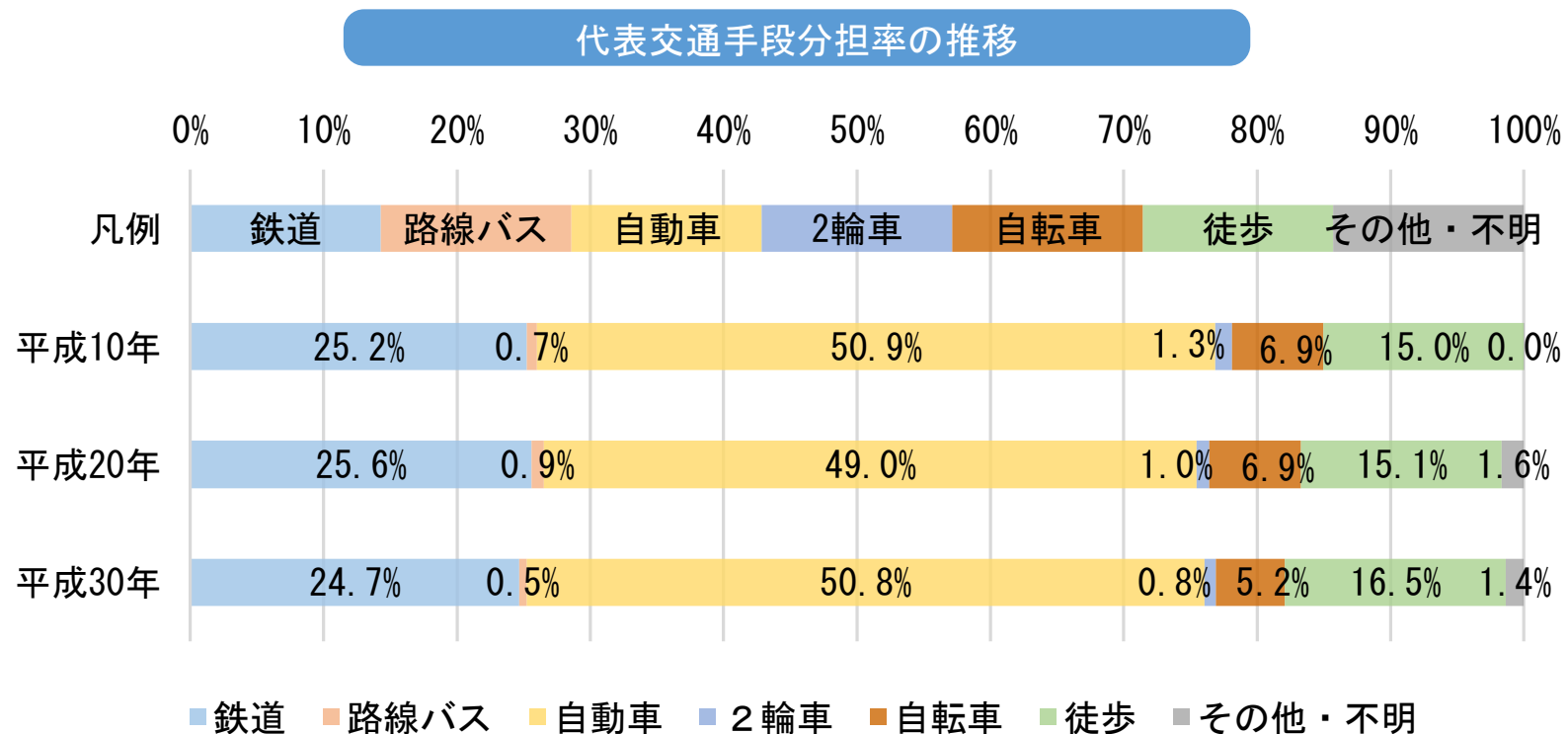
※京成タクシー佐倉(株)、志津タクシー(有)の輸送人数の合計値
出典:京成タクシー佐倉(株)、志津タクシー(有)提供資料

2 地域状況

(2) 公共交通の現状

⑤ 交通手段の分担率

- 平成30年の代表交通手段分担率は、自動車が約5割と最も高く、鉄道と路線バスは、平成20年と比べて減少



出典：東京都市圏パーソントリップ調査、立地適正化計画

2 地域状況

(2) 公共交通の現状

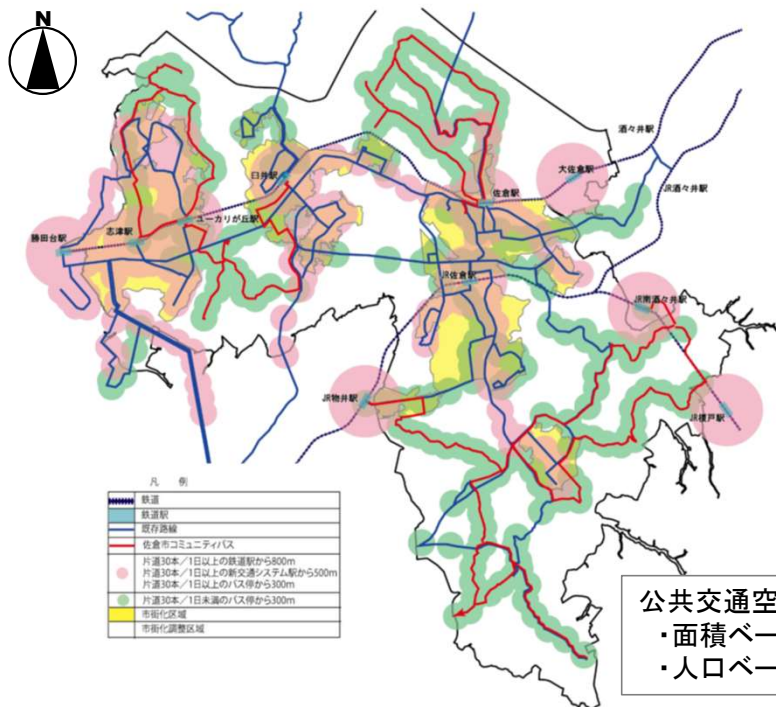
⑥ 既存公共交通網のカバーエリア

- 前回の地域公共交通網形成計画策定時から、コミュニティバスの飯重・寺崎ルートの導入等の影響から、佐倉市内の公共交通のカバーエリアが拡大

佐倉市内における公共交通のカバー状況の変化



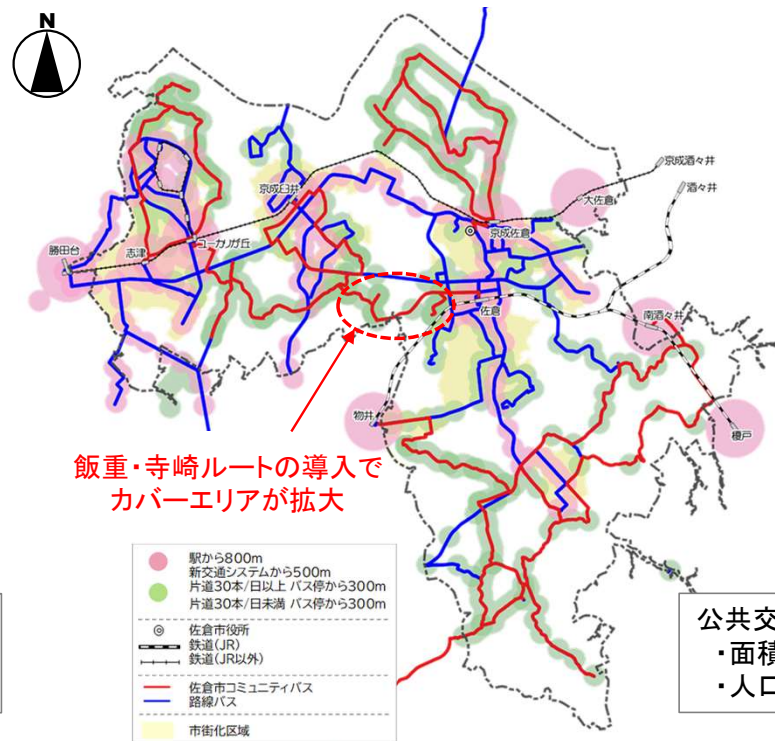
《前計画策定時(令和元年度)》



公共交通空白地域の割合
・面積ベース40%
・人口ベース:9%



《今回(令和5年度)》



飯重・寺崎ルートの導入で
カバーエリアが拡大

公共交通空白地域の割合
・面積ベース37%
・人口ベース:7%

2 地域状況

(2) 公共交通の現状

⑦交通事業者ヒアリング

- 市内の公共交通の利用実態、利用促進策、今後の予定(路線維持・見込み等)、利用者の意見・要望等を把握するために、交通事業者を対象に意見聴取を実施

交通事業者ヒアリングの回答まとめ

	バス	タクシー	鉄道
利用者からの要望	・定時制の確保 ・安全運行 ・ICカード等の導入 ・増便・運行本数の確保 ・接客や接遇の向上 ・運行時間帯の延長	・稼働台数の増車 ・配車アプリの導入 ・24時間営業 ・屋根とベンチの設置	・運行本数の増便 ・京成線とユーカリが丘線との乗り継ぎ向上 ・運行時間帯の延長 ・ICカード等の導入
事業を継続する上で抱えている問題点	・利用者の減少 ・車両・道路環境のバリアフリー化 ・定時制の確保 ・車両の更新 ・乗務員不足・高齢化 ・車内事故撲滅への取組	・乗務員不足・高齢化 ・車両の更新	—
地域公共交通計画で期待すること	・道路環境・待合環境の整備 ・駅前ロータリー内の整備 ・安全対策(一般車との導線区分け) ・渋滞対策(信号サイクルの見直し等) ・SNSを利用した運行情報の共有	・タクシー利用の助成券発行 ・タクシー乗り場の屋根とベンチの設置	・駅環境の整備、安全性向上、バリアフリー化等の協力 ・駅前の活性化

3 公共交通へのニーズ

(1) 市民アンケート

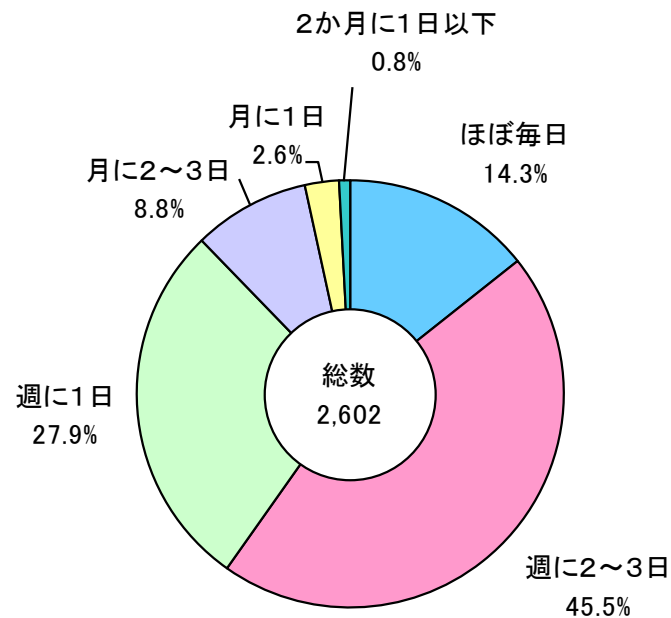
※南部地域見直しアンケート
調査の回答を含む

①外出頻度（買い物、通院）

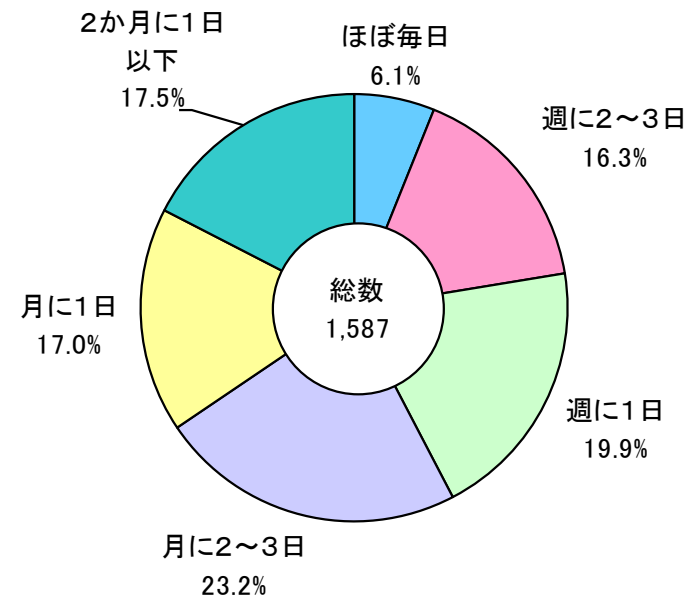
- 通勤・通学が概ねほぼ毎日の移動と考えられるのに対して、買い物は週に2～3日及び週に1日という回答が多い
- 通院は月に2～3日及び週に1日という回答が多い

外出頻度

《買い物》



《通院》



3 公共交通へのニーズ

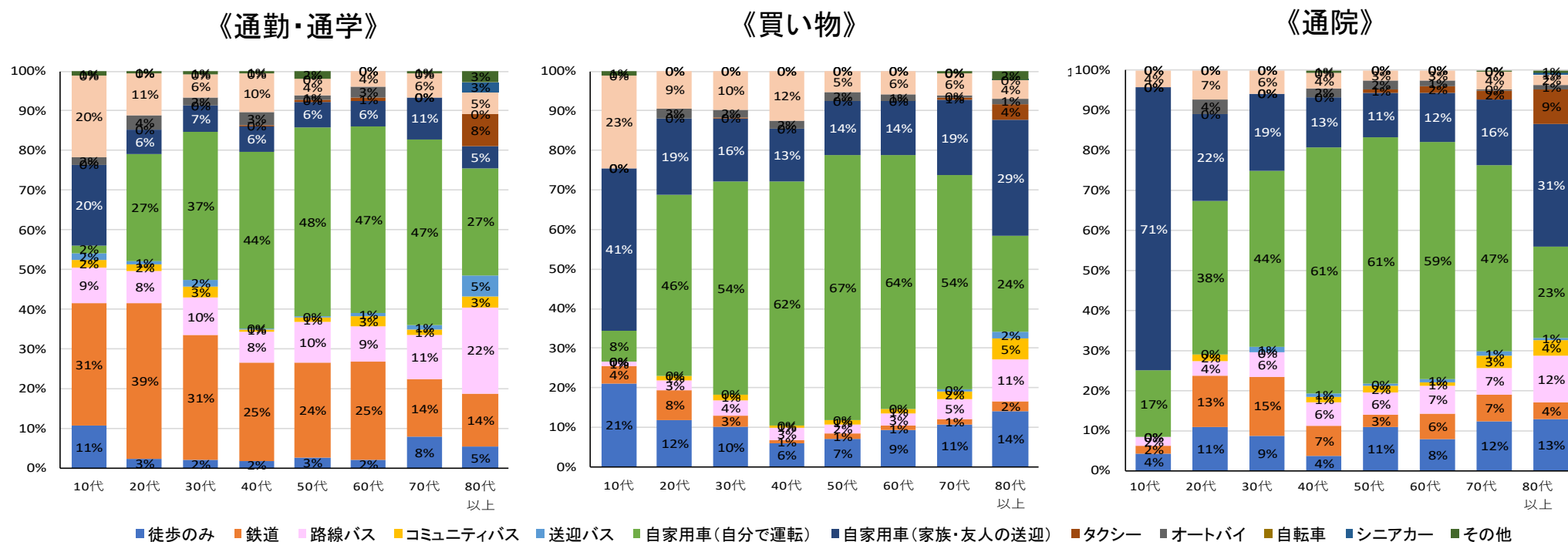
(1) 市民アンケート

②移動手段（年齢別）

※南部地域見直しアンケート
調査の回答を含む

- 移動手段を年齢別で見ると、10代や80代以上の住民が、他の年代と比較して自家用車（自分で運転）での割合が低い傾向
- 10代では、送迎や自転車で移動する割合が全世代の中で最も高い
- 80代以上では、送迎の割合が高くなる他、路線バスやタクシーを利用する割合も他の年代と比較して高い

移動手段（年齢別）



3 公共交通へのニーズ

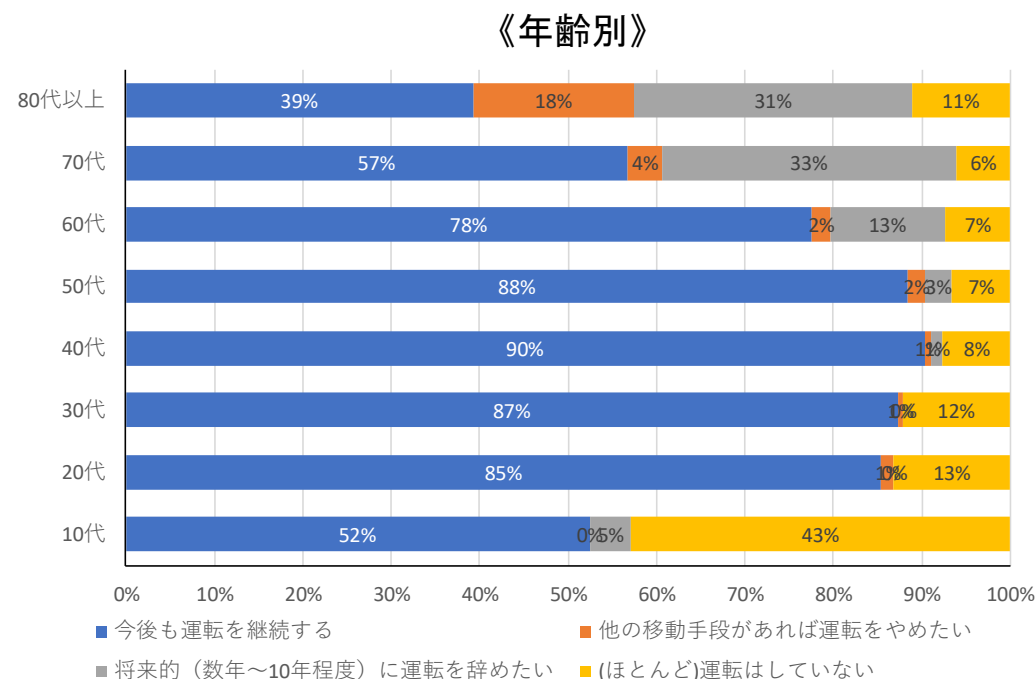
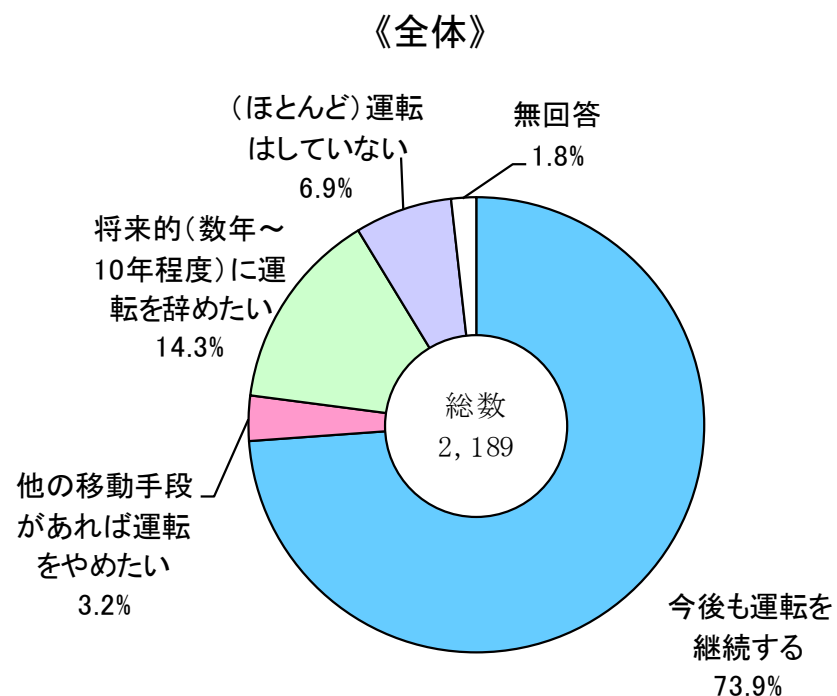
(1) 市民アンケート

※南部地域見直しアンケート
調査の回答を含む

③運転の継続意向・自動車の代替手段

- 運転免許証を持っている方のうち、約7割が今後も運転を継続すると回答している一方、将来的に運転をやめたいという回答が一定数(約14%)見られる
- 年齢別に見ると、運転をやめたいと考えている割合が60代から増加し、70代では約4割、80代以上では約5割となっている

運転の継続意向

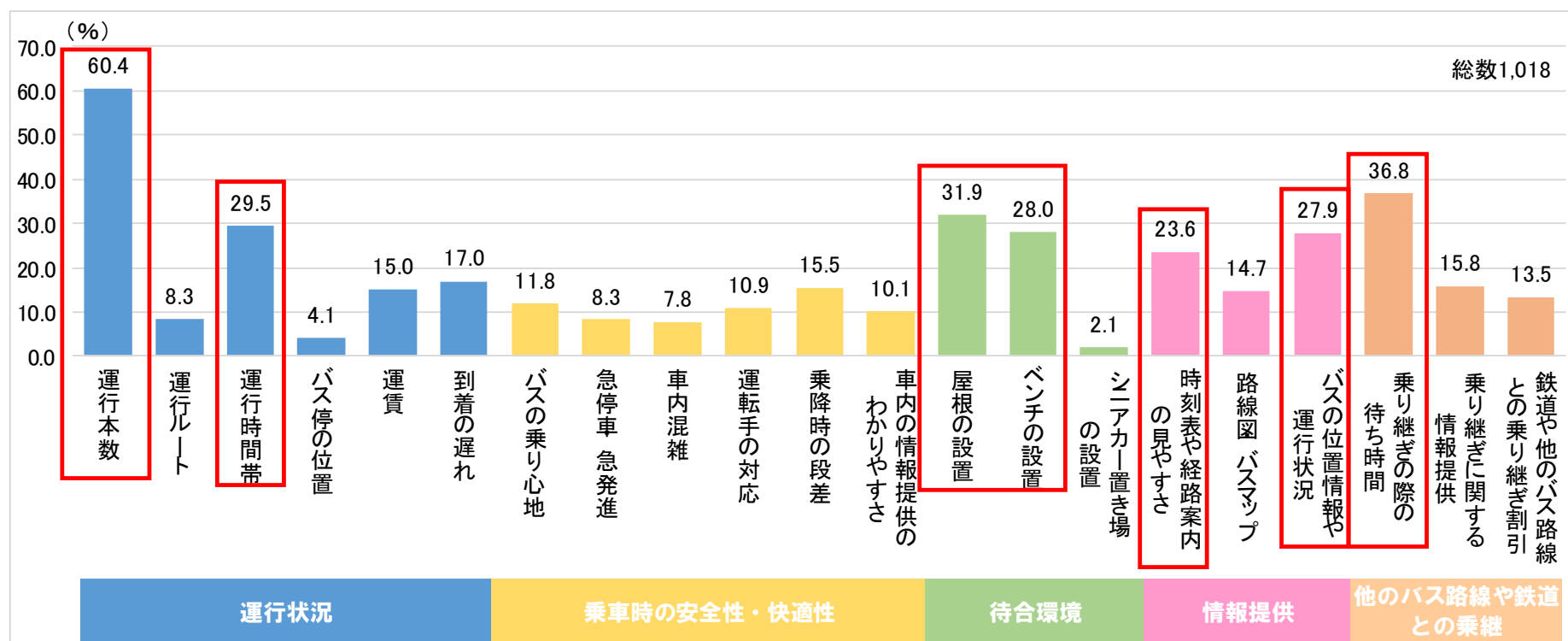


3 公共交通へのニーズ

(2) バス利用者アンケート（路線バスやコミュニティバスに対する改善要望）

- 路線バスやコミュニティバスに対する改善要望は、運行本数を挙げる回答者が最も多く、乗継の際の待ち時間や運行時間帯等、移動に関する要望が目立つ
- また、屋根やベンチの設置といった待合環境や、バスの位置情報・運行状況、時刻表や経路案内に関する改善を求める声が挙がっている

路線バスやコミュニティバスに改善を期待すること

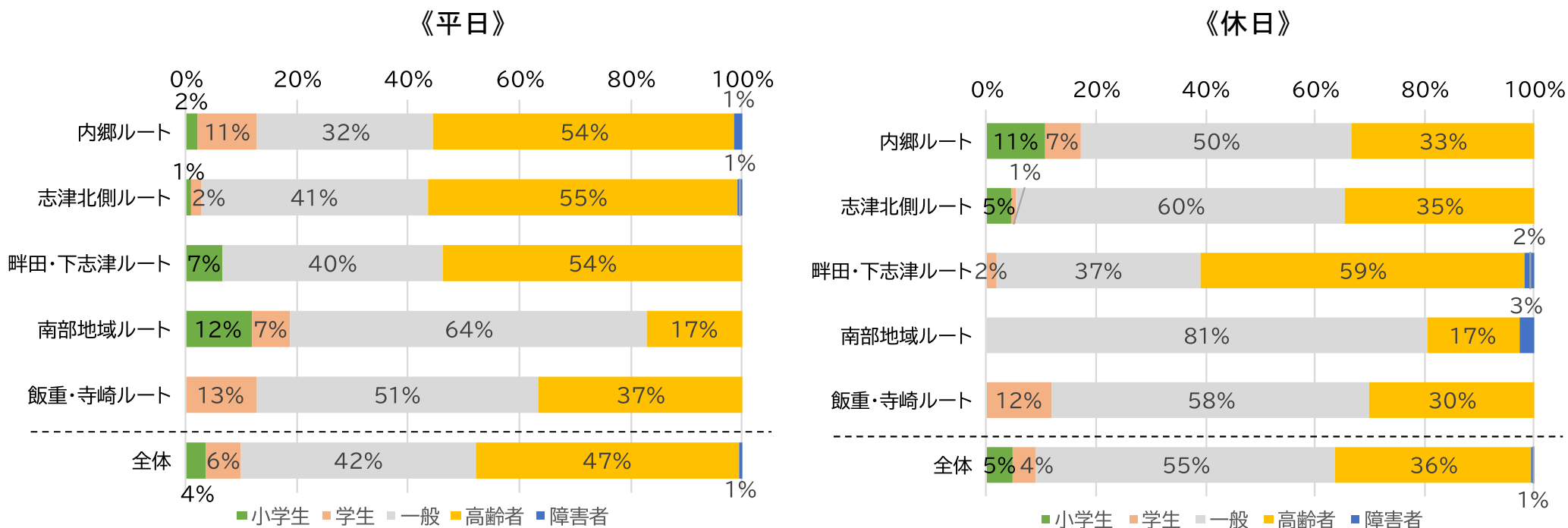


3 公共交通へのニーズ

(3) コミュニティバス利用実態調査（ルート別年齢構成）

- 利用者全体で見ると、平日では高齢者で約5割、休日では一般の成人で約6割の利用が見られる
- ルート別に見ると、畦田・下志津ルートでは休日の高齢者の利用が多い、南部地域ルートでは小学生や一般の成人の利用が多い等の傾向の違いが見られる

佐倉市コミュニティバスのルート別年齢構成

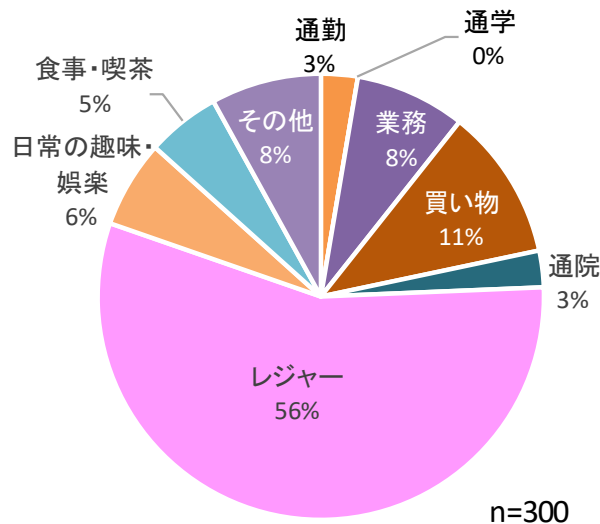


3 公共交通へのニーズ

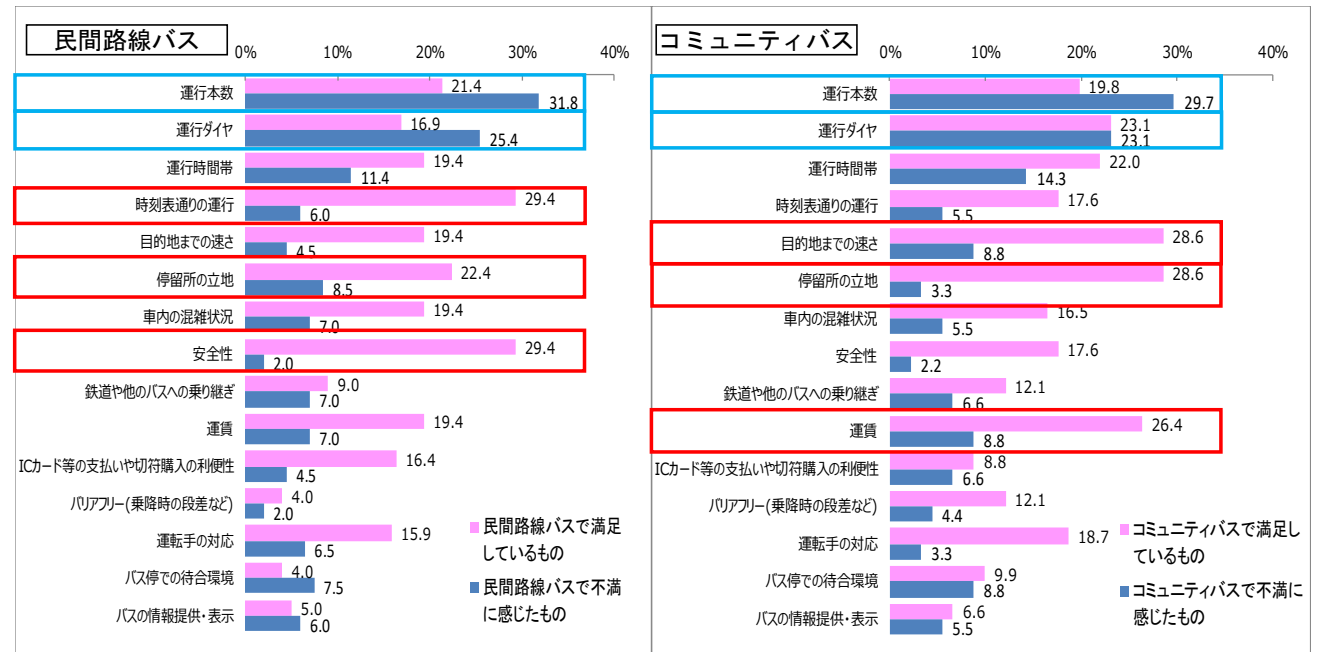
(4) 市外からの来訪者へのアンケート

- 主な来訪目的は、レジャーと回答した方が全体の56%を占める
- 佐倉市内の路線バスでは「安全性」「時刻表通りの運行」「停留所の立地」などが、コミュニティバスでは「目的地までの速さ」「停留所の立地」「運賃」などが満足したものとして挙げられている
- 逆に不満に感じたものは、路線バス及びコミュニティバスともに「運行本数」「運行ダイヤ」などが挙げられている

来訪目的



路線バスやコミュニティバスに関する満足度

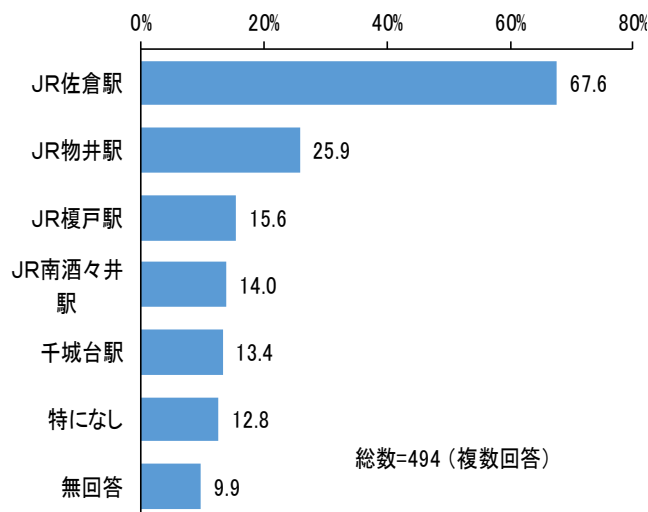


3 公共交通へのニーズ

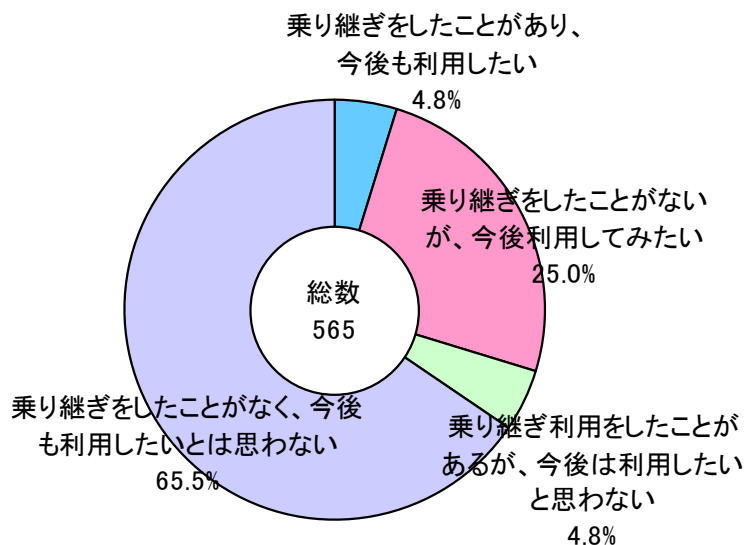
(5) 南部地域見直しアンケート（接続先の要望、乗継状況、望ましい交通手段）

- 南部地域ルートが接続してほしいと思う鉄道駅は、JR佐倉駅の回答が多く寄せられた
- 一方、JR佐倉駅へ接続する千葉グリーンバスへの乗り継ぎ利用をしたことがある人は、全体の約1割程度
- 南部地域における望ましい交通手段として、タクシーチケット等の助成という回答の割合が全体の約5割と最も多く、次に路線バス継続の意見が多く寄せられた

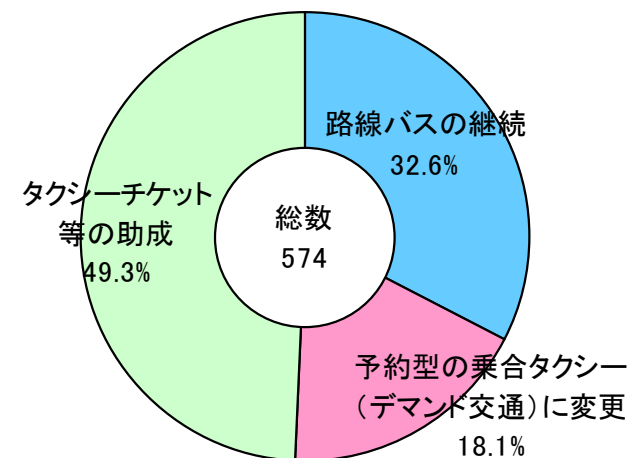
南部地域ルートが接続してほしい
鉄道駅



ちばグリーンバスの
乗り継ぎ利用の状況



南部地域における望ましい交通手段



3 公共交通へのニーズ

(6) 南部地域ワークショップ

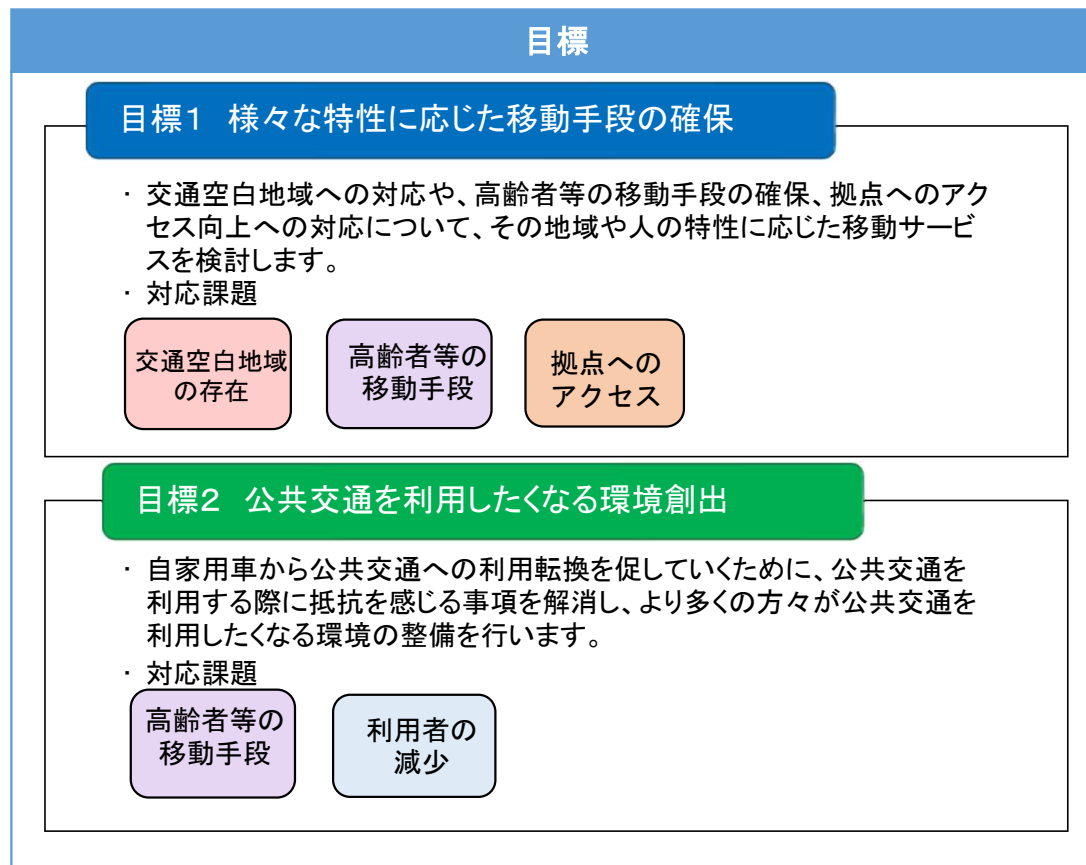
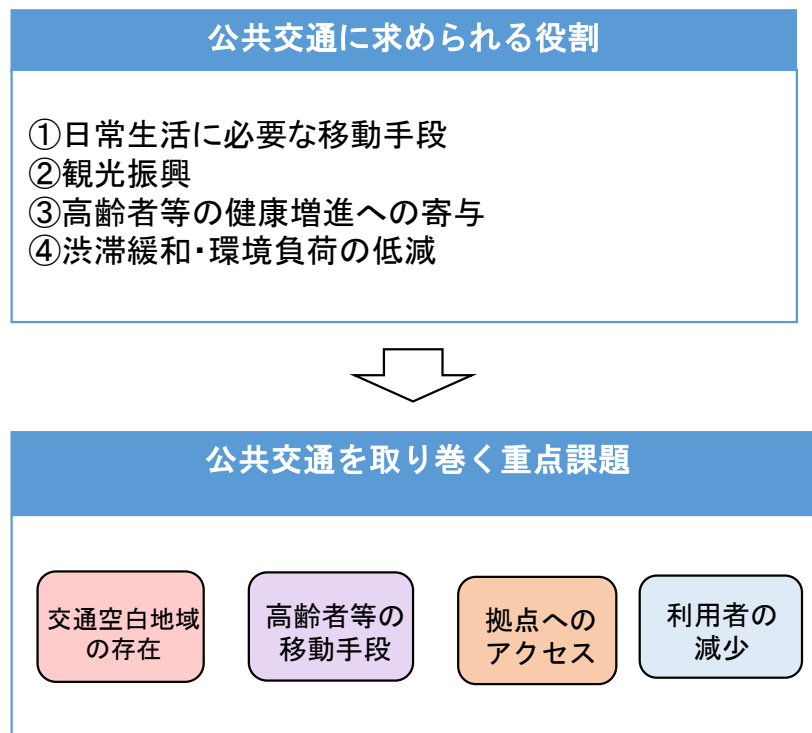
- 南部地域で開催したワークショップで得られた住民からの主な意見は、以下の通り。

項目		主な意見
公共交通の利用状況	主な利用者ニーズ	・高齢者 ・児童や生徒の通学 ・病気や足が悪い人 ・遠方に行くための鉄道駅の利用(物井駅)
公共交通に関する意見	運行本数・時間帯	・運行本数の不足、希望する時間帯での運行(通院・通学) ・高齢者や足の不自由な人、買い物で荷物が多いときには特に乗り継ぎが不便
	運行内容	・自家用有償運行の導入
	目的地・バス停の位置	・鉄道駅(JR佐倉駅、榎戸駅)、病院、佐倉市中心部、千城台駅までの中間地点に対する要望 ・自宅からバス停までの移動が困難(高齢者、車椅子)
	乗り継ぎ	・乗り継ぎをしないとJR佐倉駅まで移動出来ないのが不便
	情報提供	・時刻表の配布 ・バスロケーションシステムの導入
今後の移動に関する意見	免許返納等	・免許返納後の不安(公共交通等の移動手段の確保が必要) ・高齢者の移動に焦点を当てた公共交通が必要
デマンド交通に関する意見	利便性	・自分の要望する時刻での利用が可能 ・自宅からの利用が可能
	懸念事項	・運行台数の不足 ・希望時間とのズレ(通勤には不向き) ・予約のわずらわしさ(電話)、難しさ(アプリ)
	その他	・タクシー割引の希望 ・タクシー形式とバス形式の併用

4 現行計画の内容・目標の達成状況について

(1) 現行計画の基本方針・目標

まちの骨格となる公共交通網が広がる都市 佐倉



4 現行計画の内容・目標の達成状況について

(2) 現行計画の数値目標と達成状況

路線の新設、維持により、目標は達成できていると言えます。

目標1 様々な特性に応じた移動手段の確保

指標		初期値	目標値 2024(R6)年度	現状値 2022(R4)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	5	5
		2021(R3)年7月にコミュニティバス飯重・寺崎ルート運行開始		
(2)	交通事業者が市内を運行するバス路線数(路線)	18	18	22
		2020(R2)年11月に山万株式会社によるユーカリが丘コミュニティバス運行開始		
(3)	まちづくりと連携した路線の新設(路線)	0	1	1
		2022(R4)年12月に城下町周辺地区循環バス運行開始		

4 現行計画の内容・目標の達成状況について

(2) 現行計画の数値目標と達成状況

路線バスの路線数が増加したことにより路線バスの利用者数は増加していますが、コロナ禍前(2019(R1)年度)と比べて各公共交通の利用者数は減少しています。

目標2 公共交通を利用したくなる環境創出

指標		初期値	目標値 2024(R6)年度	現状値 2021(R4)年度
(1)	コミュニティバスの利用者(人) (百人未満は切り捨て)	109,700 2018(H30)年度	149,900	120,800
(2)	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	467 (新路線を除くと422)
(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	430,268
(4)	公共交通機関の利用満足度(%) (小数点第一位を四捨五入)	29 2019(R1)年度市民意識調査	33	39
		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」の質問に対し、「思う」「どちらかと思う」と答えた人の割合の合計値		

こあらバス
追加予定

5 地域公共交通に関する課題整理

- 佐倉市の地域状況や公共交通の現状、公共交通に関する実態調査結果、都市マスタープラン、立地適正化計画等のまちづくりの方針を踏まえて、市内地域公共交通の主な現状の課題は、以下の通り

分類	項目	主な課題
公共交通の現状	事業の収益性	利用者減少による収益性悪化 市の財政負担増加
	運営面の課題	乗務員の不足・高齢化、車両の更新
公共交通へのニーズ	移動手段の確保	(点在する)交通空白地域、 高齢者、通学利用者の移動手段の確保
	利便性	運行本数の確保・維持 目的地・ルート of 改善
	利用環境	待合環境の整備、情報発信
まちづくりの方針		公共交通ネットワークの維持・向上 施設間の回遊性や移動利便性の向上 農村集落と市街地を連絡する公共交通ネットワークの形成

6 今後(令和6年度)のスケジュールについて

