

佐倉市地域公共交通網形成計画 (基本的な方向性)

平成 2 8 年 7 月 1 9 日

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	8
3	公共交通に求められる役割	14
4	課題・ニーズの把握	15
4-1	市民ニーズ把握	15
4-2	交通事業者との意見交換会の実施	19
4-3	課題の整理	21
5	本市における公共交通を取り巻く重点課題	27
6	計画の推進体制及び基本方針・将来像	28
7	基本方針ごとの実施事業	31
8	各施策の目標設定	40
9	計画の評価と見直し方法	43

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

本市の公共交通網は、鉄道・新交通システム・バス・タクシーと各種交通モードがあり、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は使用者が減少傾向にあり、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な状況に直面しています。

一方で高齢社会の進展は、自らの移動手段を持たない方々の増加を意味しており、地域全体として公共交通の役割の重要性はこれまで以上に高まってくることが予見されます。

このような状況は本市だけでなく全国的にも概ね同様の状況であることから、国においても平成25年度に『交通政策基本法』を公布・施行し、翌26年度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、その中にあって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。

これらの社会的背景にあって、本市でも持続可能な公共交通ネットワークの構築を目的として、佐倉市地域公共交通網形成計画を策定するに至りました。

(2) 計画の対象区域

佐倉市全域とします。

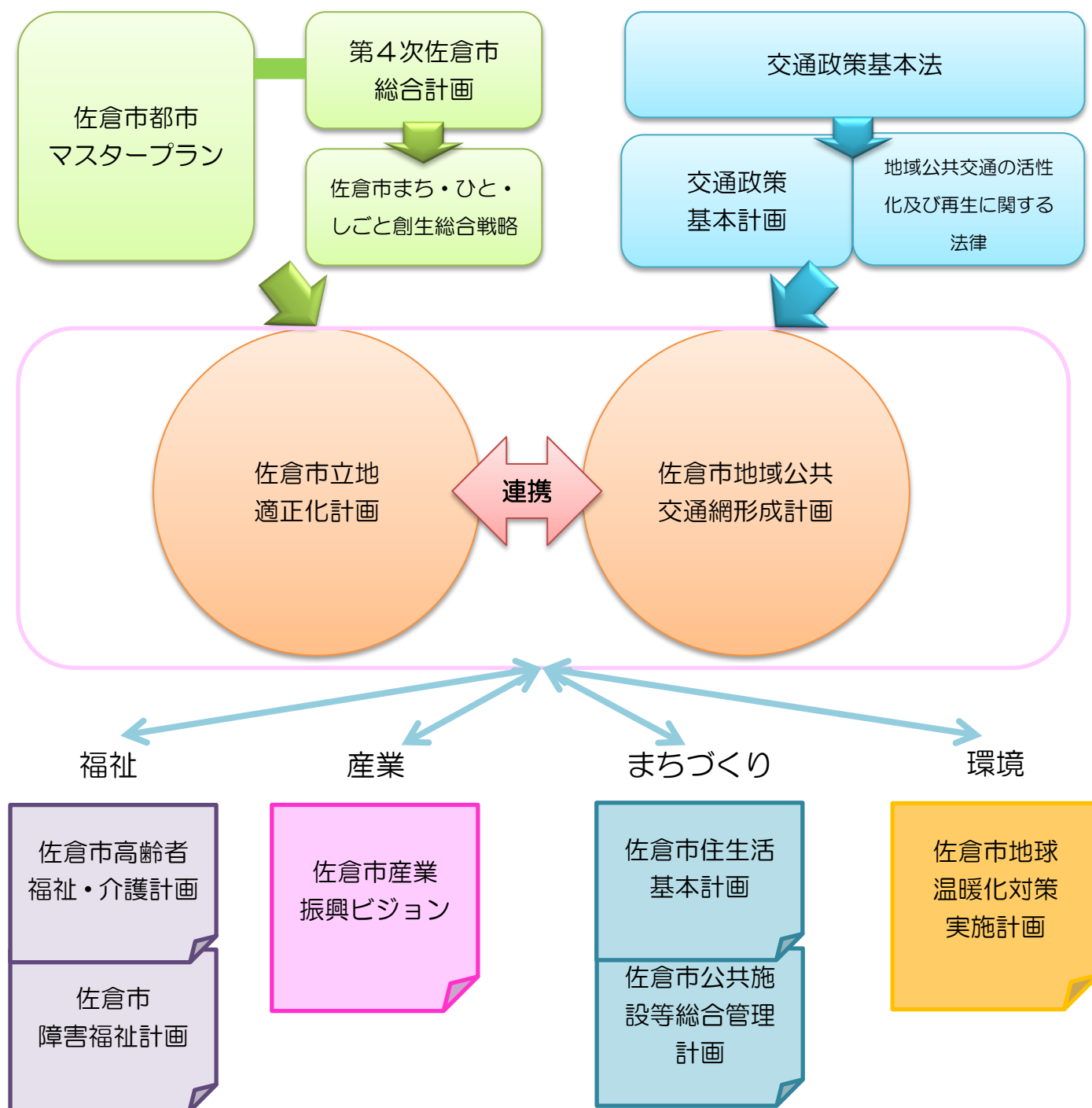
(3) 計画の期間

地域公共交通網形成計画は、概ね5年間を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次計画期間とします。その後は、上位関連計画や社会情勢に応じて適宜見直しを図りながら運用をしていくこととします。

(4) 計画の位置付け

本計画は、平成25年に制定された『交通政策基本法』及びこれに基づき策定された『交通政策基本計画』の基本理念・基本方針を踏まえて策定するものです。

また、本市の実情を反映するために、佐倉市における上位計画である『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。



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』によれば、公共交通事業者とは、以下のように定義されています。

- 鉄道事業法による鉄道事業者
- 軌道法による軌道経営者
- 道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業者
- 道路運送法による一般乗用旅客自動車運送事業者
- 自動車ターミナル法によるバスターミナル事業を営む者
- 海上運送法による一般旅客定期航路事業を営む者
- 航空法による本邦航空運送事業者

いわゆる、鉄道・路面電車・バス・タクシー・船舶・航空機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

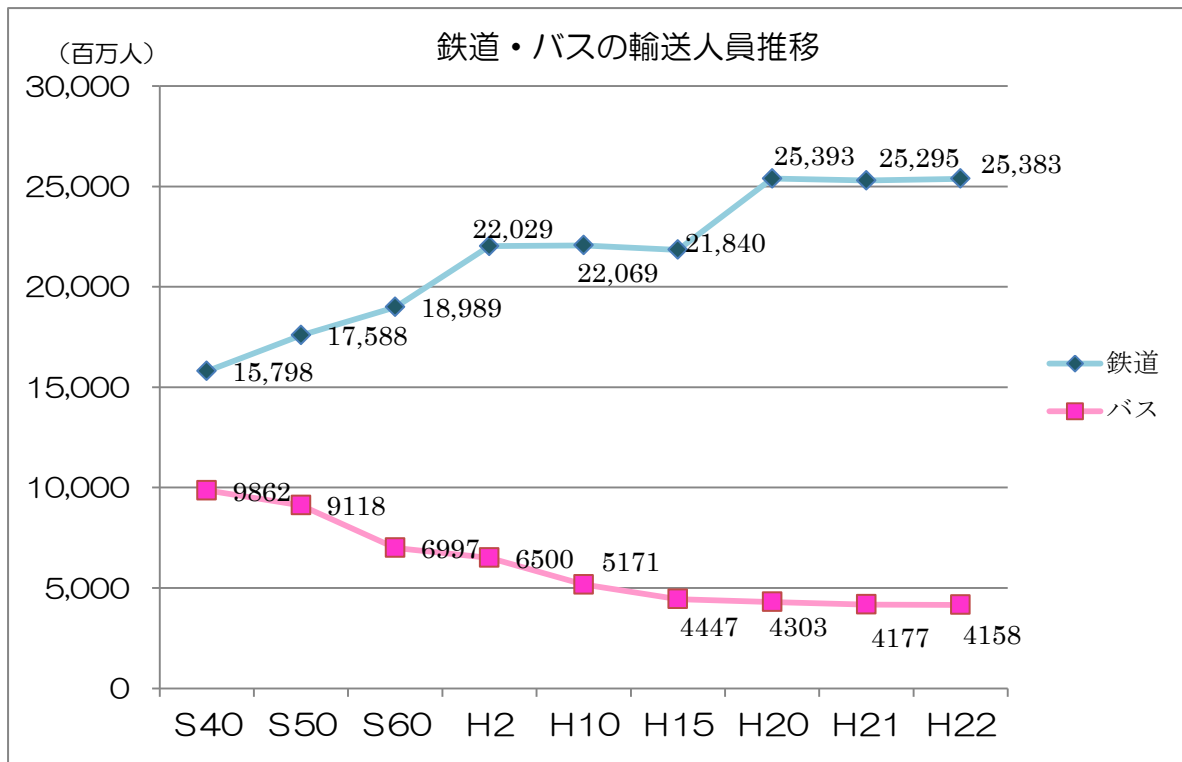
鉄道・バス・タクシーの輸送人員の推移を見ますと、鉄道に関しては昭和40年以降輸送人員が増加傾向にあり、近年では横ばいの状況にあります。

バスについては、昭和40年から比較しますと、4割程度まで輸送人員が減少しておりますが、ここ数年は横ばいの状況にあります。

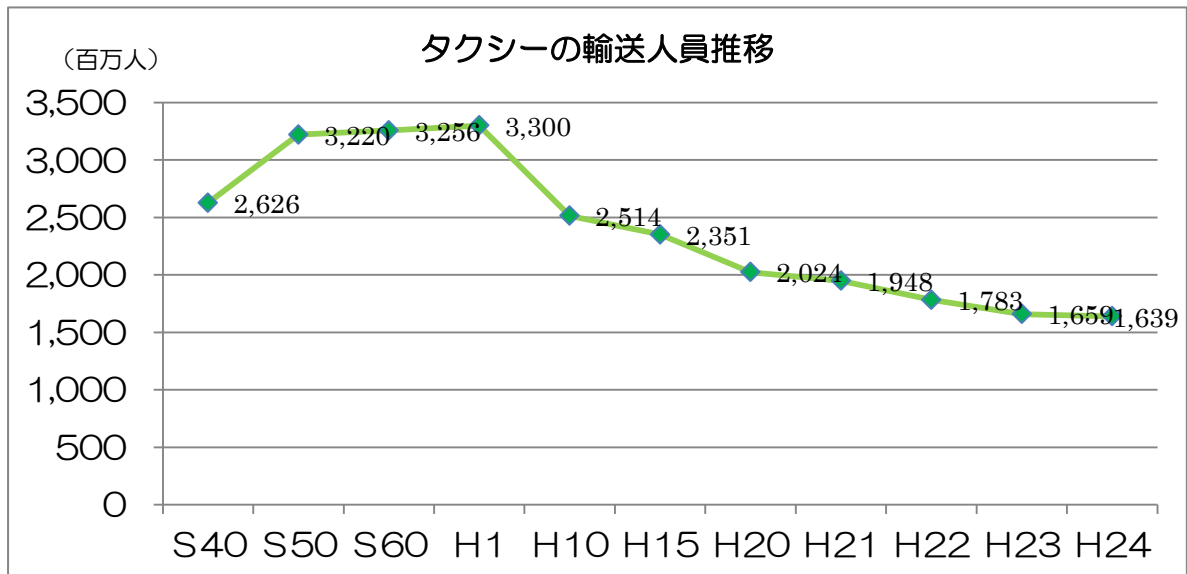
タクシーについては、昭和40年から平成元年にかけては増加傾向にあったものの、ここ数年間も減少傾向にあることが分かります。

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离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。

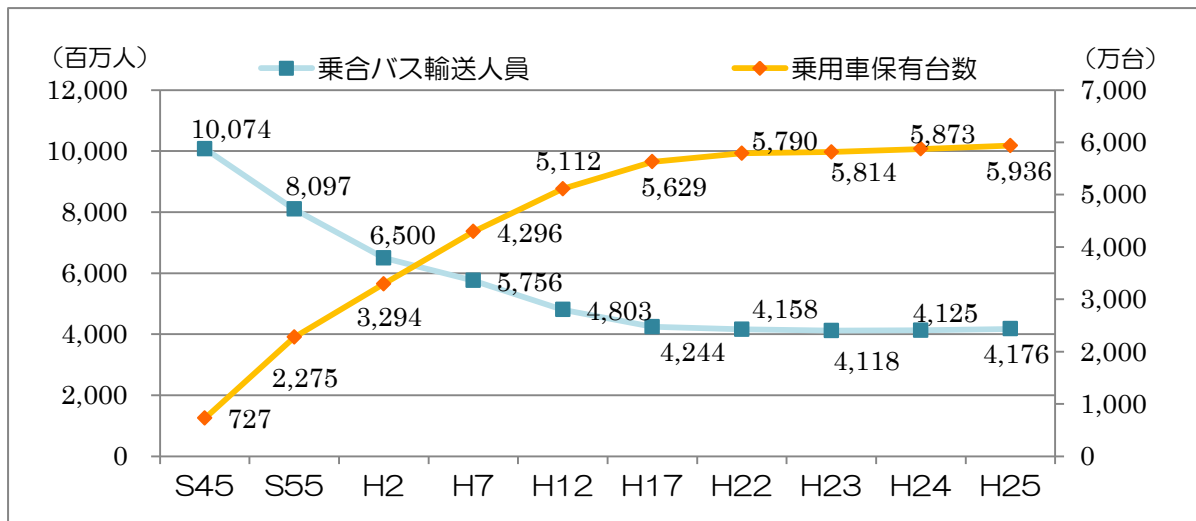
また、鉄道事業者も含め、いずれの交通機関も人口減少社会の到来という大きな社会問題に直面しており、今後は利用者が減少していくことが懸念されています。



出典 財団法人運輸政策研究機構発行「数字で見る鉄道 2012」
公益社団法人 日本バス協会 日本バス事業 2013 年版



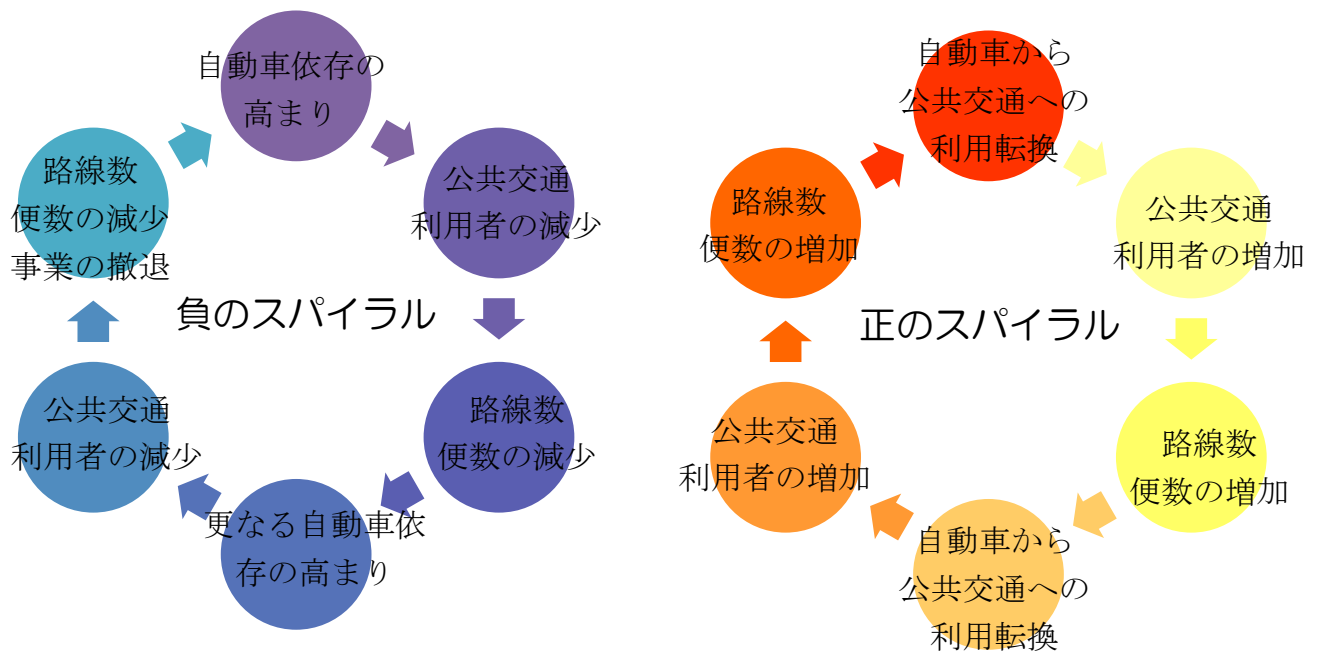
出典 自動車輸送統計年報、東京交通新聞社発行「タクシー・ハイヤー年間 (2014)」



出典 一般財団法人 自動車検査登録情報協会「自動車保有台数推移表」
公益社団法人 日本バス協会 日本のバス事業 2013 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は、サービスレベルの低下を招き、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に陥る危険性をはらんでいます。全国的にも多くの鉄道・バス路線が廃止され、公共交通事業者の数も減少しており、すで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。本市でも、公共交通の維持は年々困難になってきておりますが、本計画を策定することで、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

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の距離に位置しています。

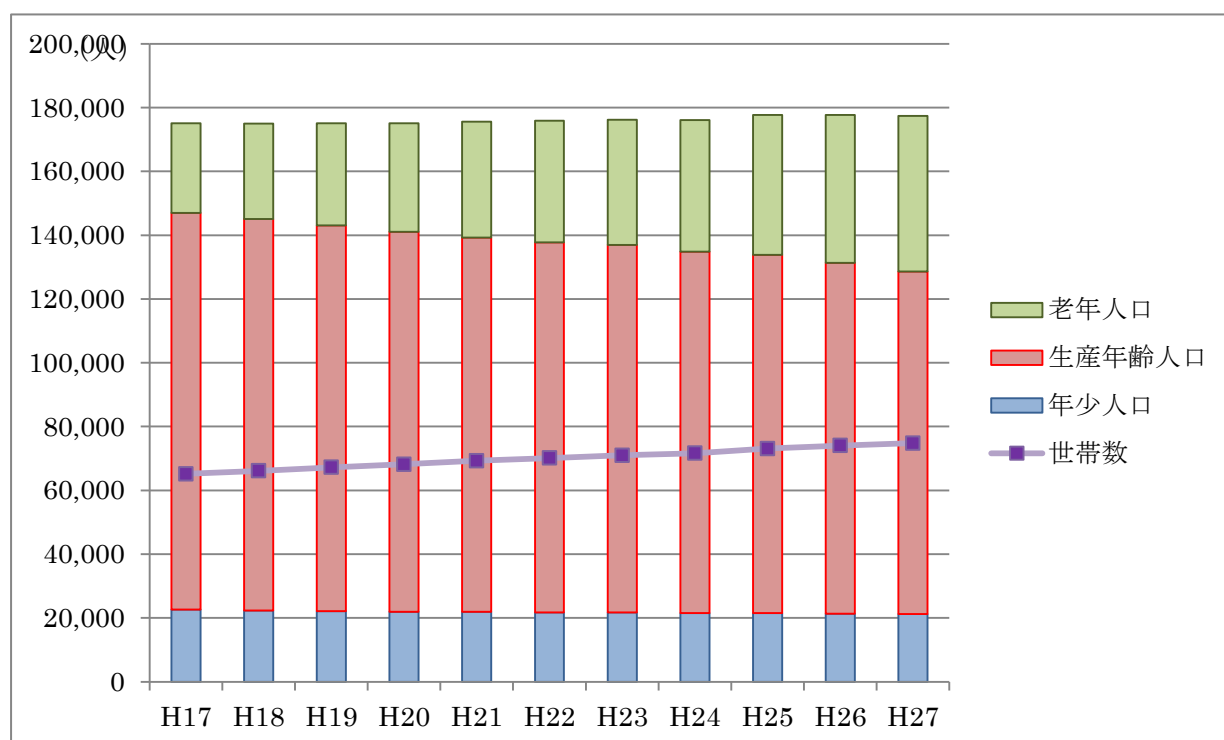
また、成田国際空港から西へ約15km、県庁所在地の千葉市から北東へ約20kmの距離にあり、市北部には自然豊かな印旛沼が広がる行政面積103.69km²の首都圏近郊都市です。

本市は昭和29年3月に、佐倉町・臼井町・志津村・根郷村・弥富村・和田村の6町村の合併により、佐倉市が誕生しました。その後、旭村及び四街道町(当時)の一部が編入され現在に至っています。



(2) 人口及び世帯数の推移

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。しかし、世代構成には大きな変動があり、高齢化率は16.0%から27.5%と約11.5%の上昇が見られます。



出典：佐倉市統計表

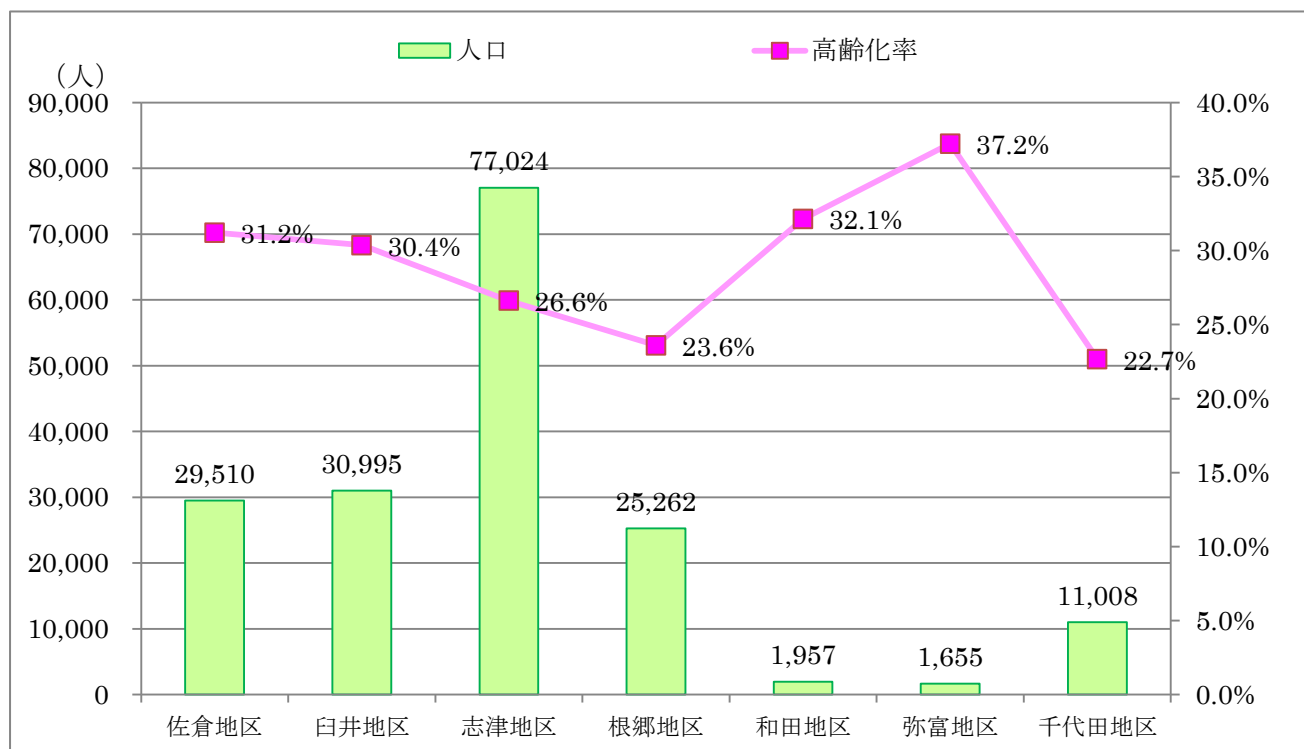
(3) 特色の異なる7つの地区

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27年3月末時点



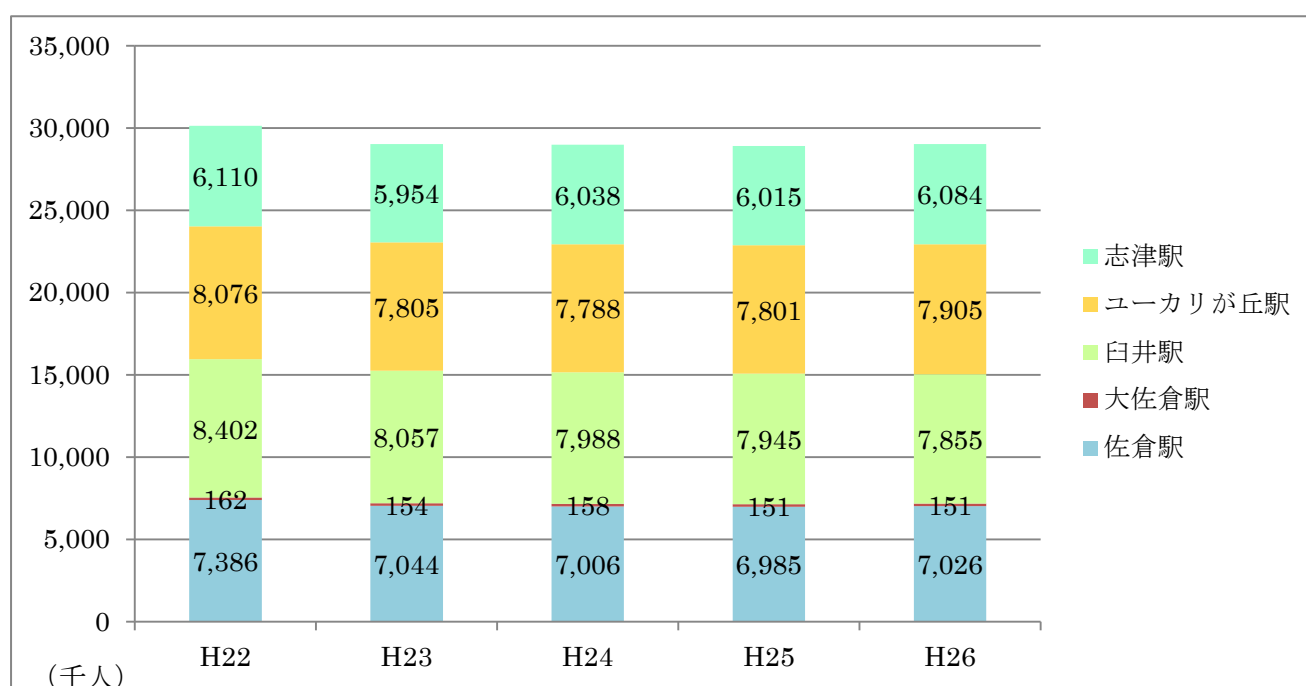
出典：佐倉市統計表

2-3 公共交通網の整備状況

(1) 鉄道

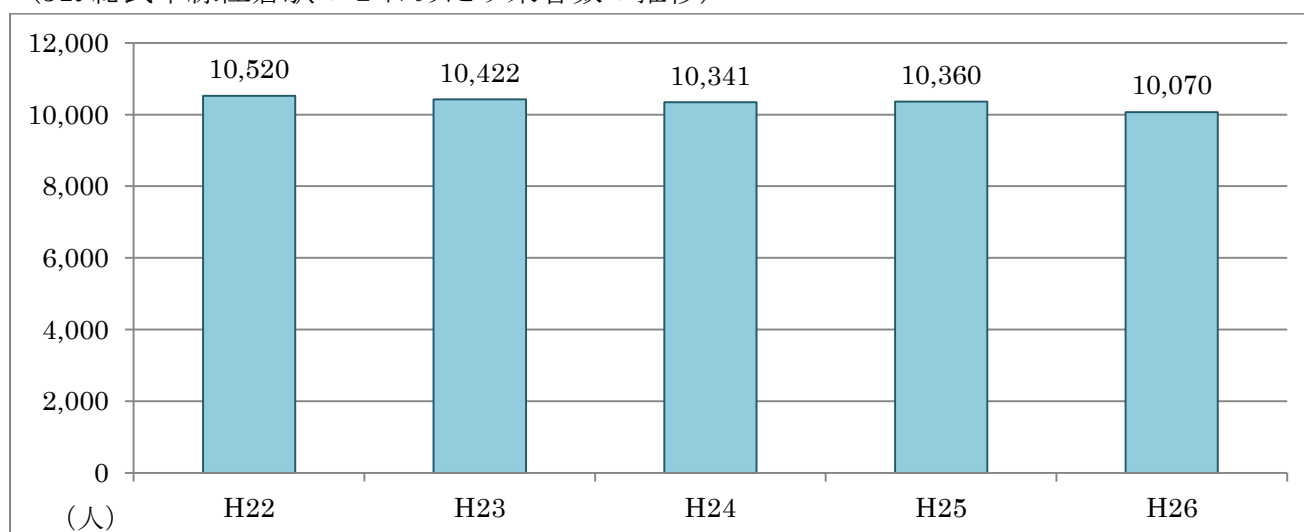
鉄道は、京成電鉄本線（以下「京成線」という。）と JR 東日本鉄道総武本線・成田線（以下、「JR 線」という。）の 2 路線が市の東西を横断する形で運行しています。京成線は、大佐倉駅・佐倉駅・臼井駅・ユーカリが丘駅・志津駅の 5 つの駅があり、JR 線は、佐倉駅の 1 駅が整備されています。利用状況をみると、京成線・JR 線ともに僅かずつではありますが減少傾向にあることが伺えます。

（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

（JR 総武本線佐倉駅の 1 日あたり乗客数の推移）



出典：佐倉市統計表

(2) 新交通モノレール

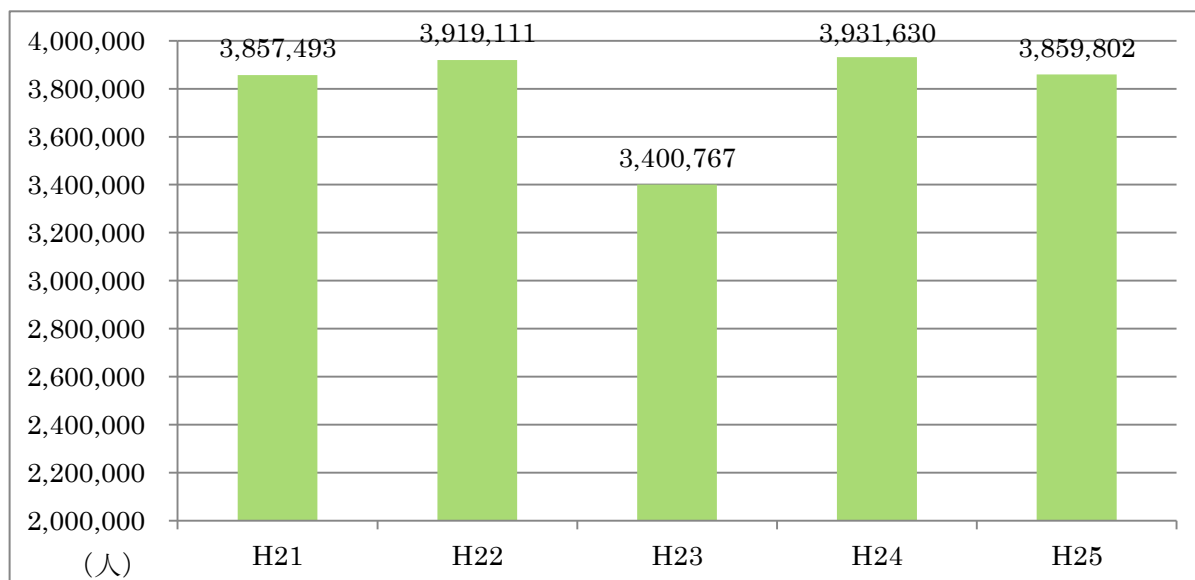
京成ユーカリが丘駅の北口からは、新交通システムのユーカリが丘線が運行しており、1周14分で6つの駅を結んでいます。

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。



(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：佐倉市統計表を参考に独自に作成

※東京線及び深夜急行を除外して算出

(4) タクシー

市内の駅ロータリーに入っているタクシー事業者は7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。

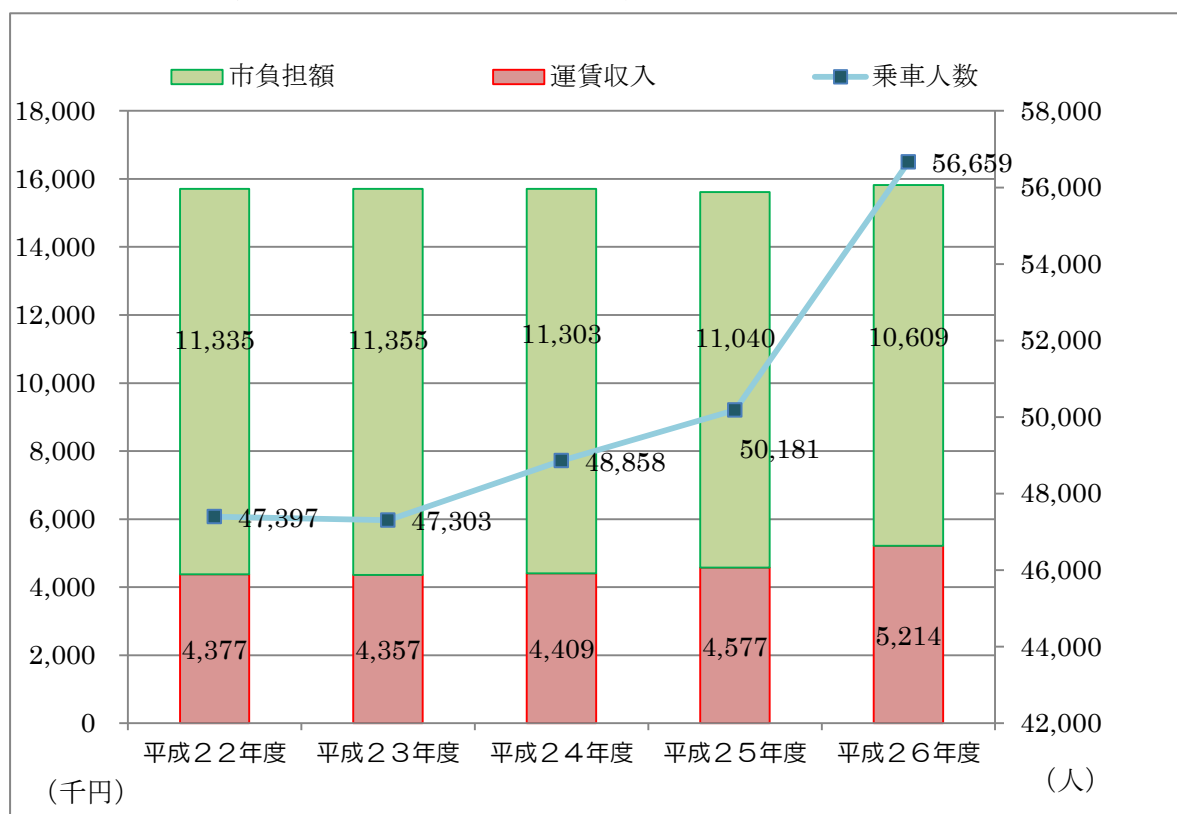
(5) 行政主導の公共交通サービス

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)

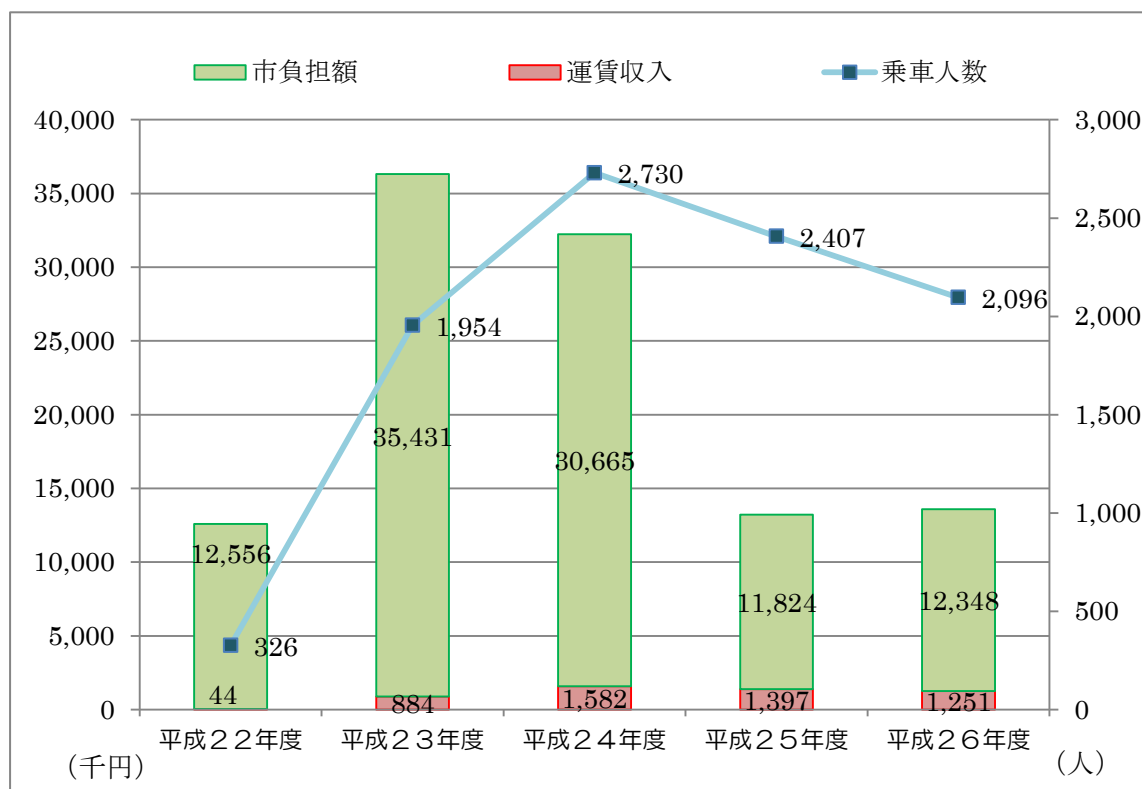


② 佐倉市南部地域デマンド交通

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、予約受付は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22年11月から平成24年度までの実証運行時の実績も含まれています。

③ その他の移送サービスや外出を支援する制度

イ) 移動に要した運賃の補助制度

i. JR、私鉄、バス運賃への補助制度

対象：身体障害者、知的障害者及び同行する介護者

内容：運賃の50%の割引

ii. タクシー運賃への補助制度

対象：障害者本人のみ

内容：運賃の10%の割引

iii. 福祉タクシー・福祉寝台車運賃の補助制度

対象：ねたきり高齢者台帳に登録されている方

身体障害者手帳1級、2級又は視覚障害者・体幹機能障害・
下肢障害3級の方

内容：福祉タクシー（上限1,000円の範囲で運賃の半額まで）

福祉寝台車（上限5,000円の範囲で運賃の半額まで）

※福祉タクシーは年間100枚、福祉寝台車は60枚までの交付

ロ) 外出支援サービス

i. 福祉有償運送サービス

対象：介護保険法に基づく「要介護者」及び「要支援者」

身体障害者福祉法に基づく「身体障害者」

肢体不自由又は内部障害、精神障害、知的障害等で移動が困難な方

内容：対象者が外出する際の移送サービス及び移送先での介助

ii. 外出支援サービス

対象：身体障害や高齢により1人で外出が困難な方

内容：通院や買い物、イベント参加などの外出の手伝い

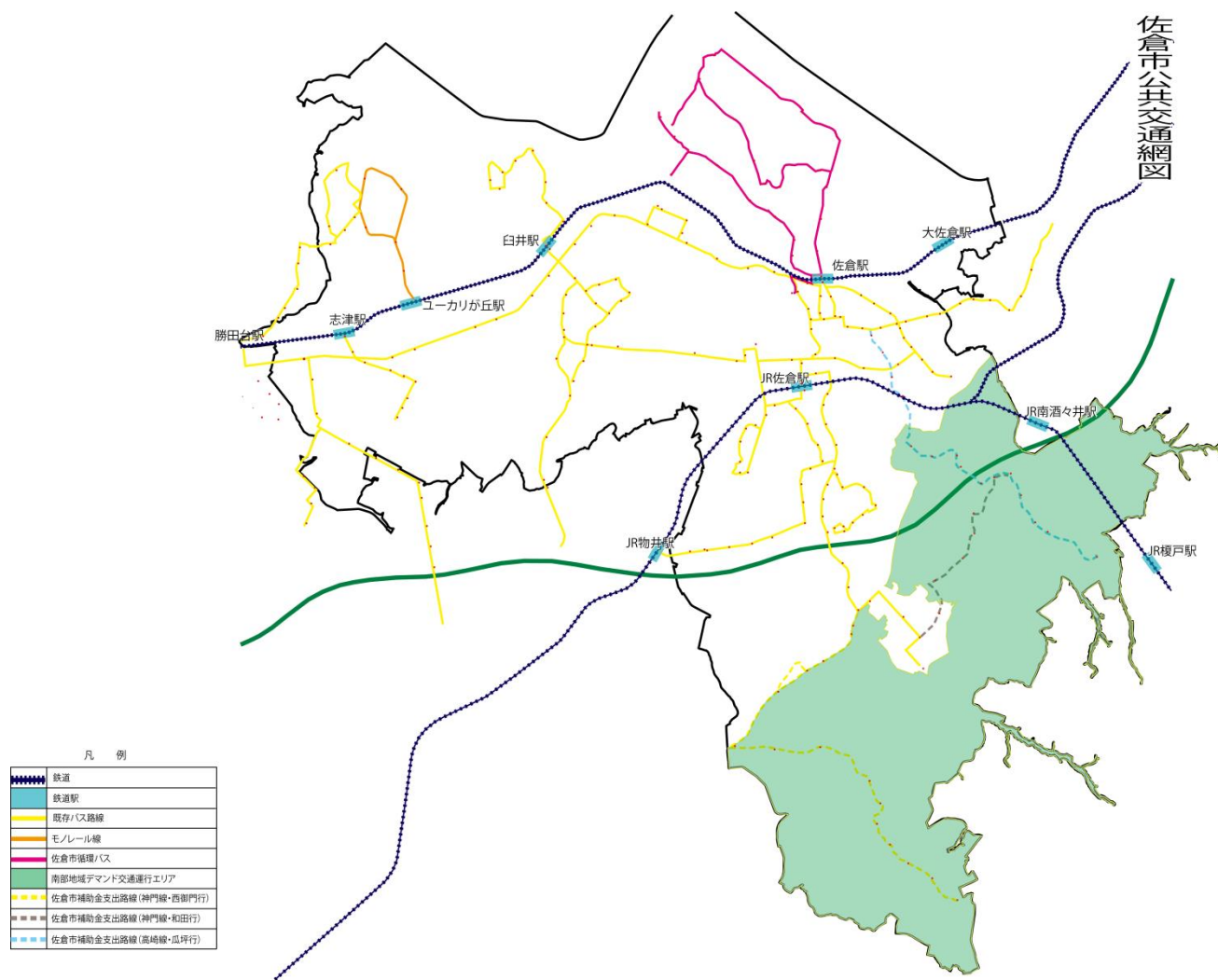
ハ) 外出用具の貸出しサービス

福祉カー「ゆうあいさくら号」の貸出し

対象：身体障害者及び虚弱な高齢者及びその家族、社会福祉団体等

内容：車いすのまま乗降できるリフト付きワゴン車の貸出し

佐倉市の公共交通網の整備状況



平成28年4月作成

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・他の都市への移動に際して、重要な役割を担うこととなりますので、現状以上に利便性を高めていく必要があります。

(2) 観光・産業振興

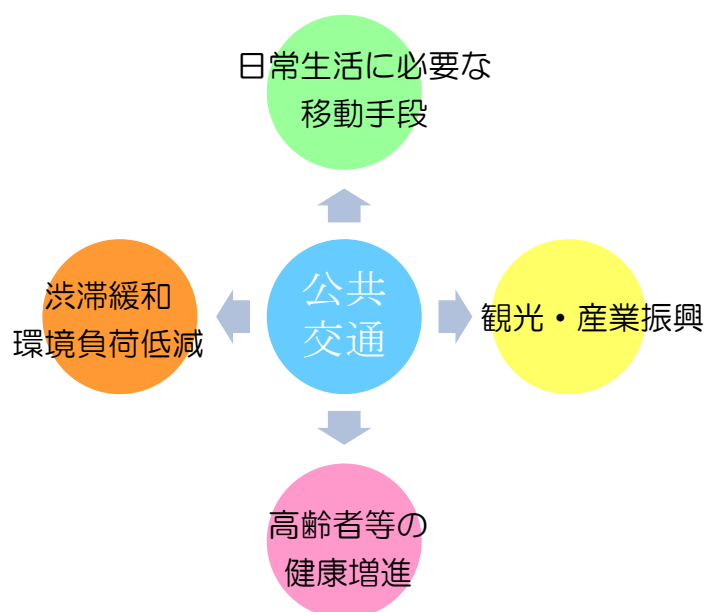
市内に存在する観光資源を公共交通で結び、アクセスを向上させることは、市内外からの来訪者が増加する効果が期待され、ひいては市内の産業振興に寄与することが期待されます。

(3) 高齢者等の健康増進への寄与

高齢者になるにつれて外出頻度が低下する傾向があり、要因の1つとして自家用車で自ら移動することが出来なくなることが考えられます。外出の機会が減少することは、高齢者の社会参加を阻害し、ひいては健康な体作りへも影響を及ぼしかねません。身近な移動手段となる公共交通網を整備することで、高齢者の方々が外出しやすい環境を創出する必要があります。

(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。これだけの人数が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、36台の車両が必要です。これだけの車両が走ることは、道路の混雑を招くばかりだけでなく、排出されるCO₂量も増加します。公共交通を利用する機会を増やすことで、これらの影響を低下させていくことも重要です。



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苦情や、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との意見でした。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る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。

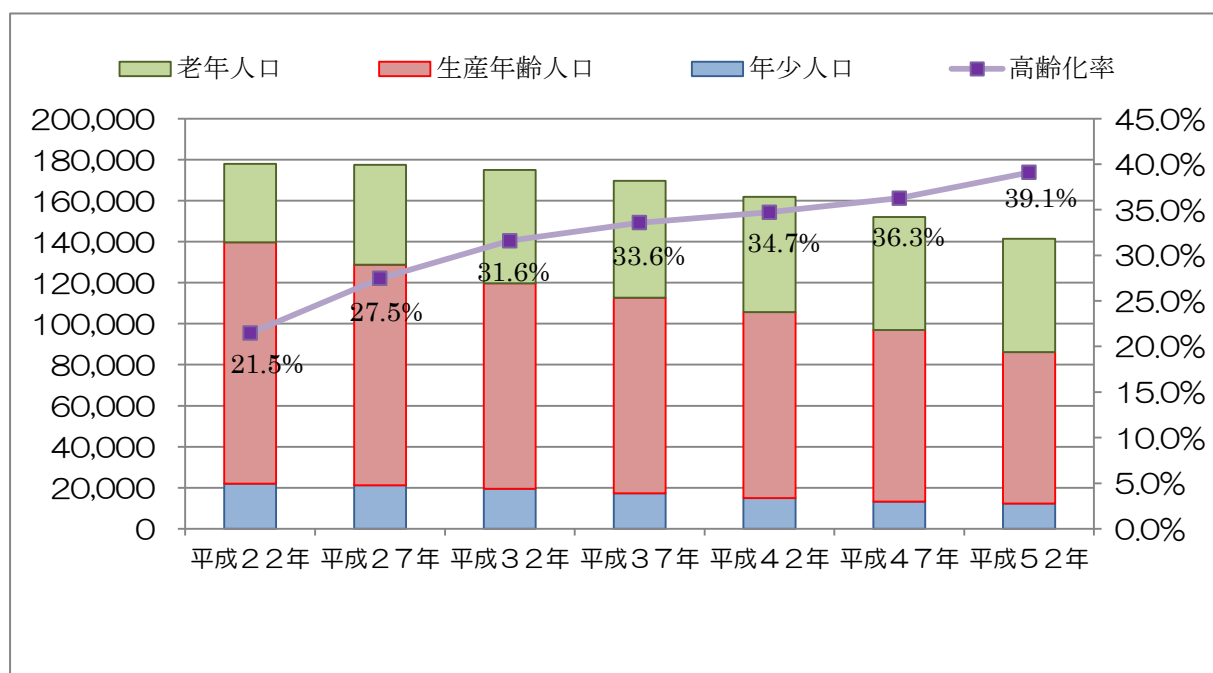
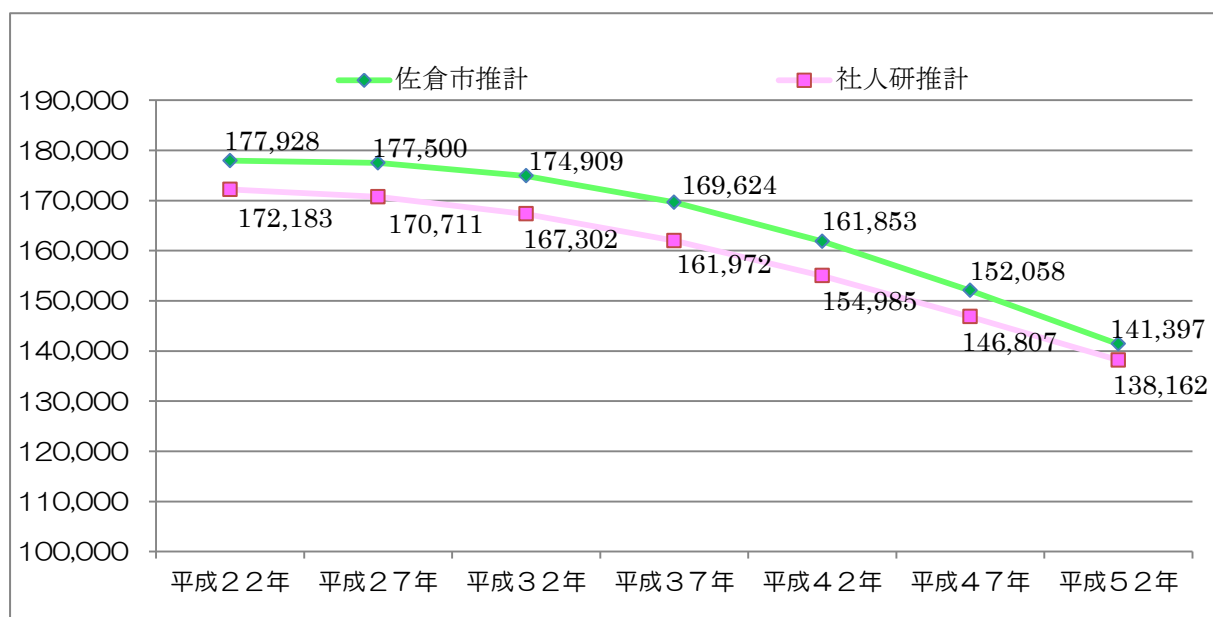
鉄軌道事業者
【課題】 □ 社会的要因を背景に利用者減少が予想される一方で、駅施設のバリアフリー化の要望は高まっており、これにどのように対応していくか。 □ サービスレベルの維持・確保をどのように行っていくか。 □ 施設・設備の更新、修繕の課題。
【利用者から受ける要望等】 □ 駅施設におけるお客様案内設備について要望を受ける。

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。



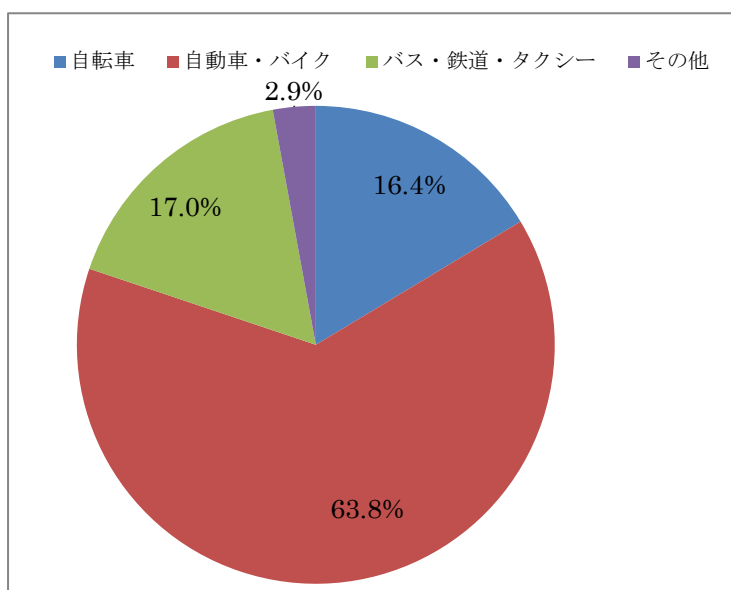
出典：佐倉市人口推計（平成26年11月）

(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。

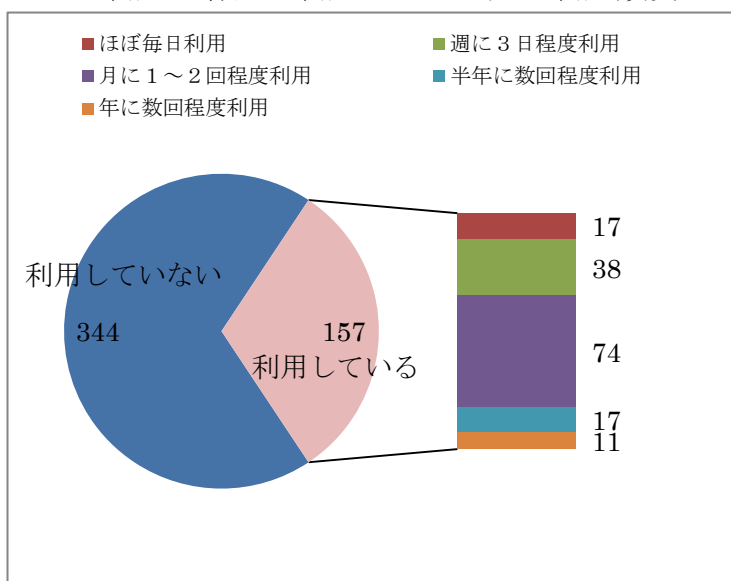
また、公共交通の中で、特にバスの利用状況についてアンケート結果を分析したところ、日常的にバスを利用することがなく、利用していたとしても月に1～2回程度の利用が最も多いことから、交通事業者ヒアリングで挙げられた『利用者の減少』という課題が、アンケートからも浮き彫りになっています。

《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》

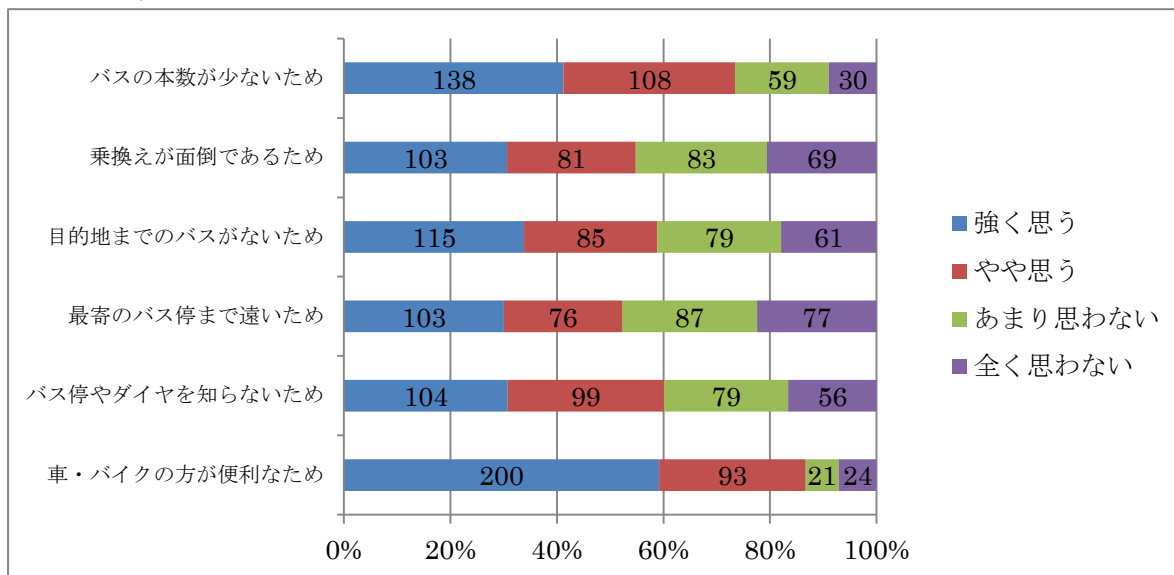


日常生活の中でバスを利用している、と回答した方は全体の30%ほどでした。バスの日常的な利用が少ない実態は、バス事業の縮小を招き、更なる利便性の低下につながる要因となります。

(3) バスを利用しない理由

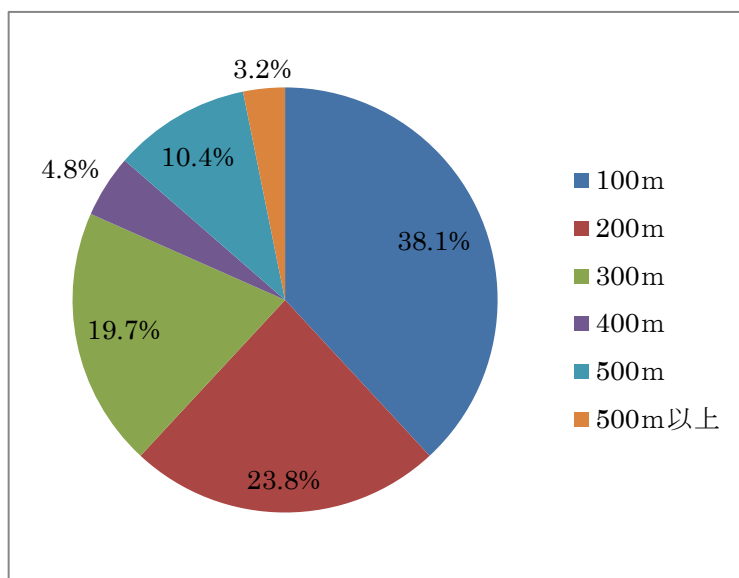
バスを利用しない理由について分析したところ、『車やバイクの方が便利のため』という理由が最も多くあり、自家用車での移動の便利さに依存している現状が伺えます。

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) 求められるバス停までの距離

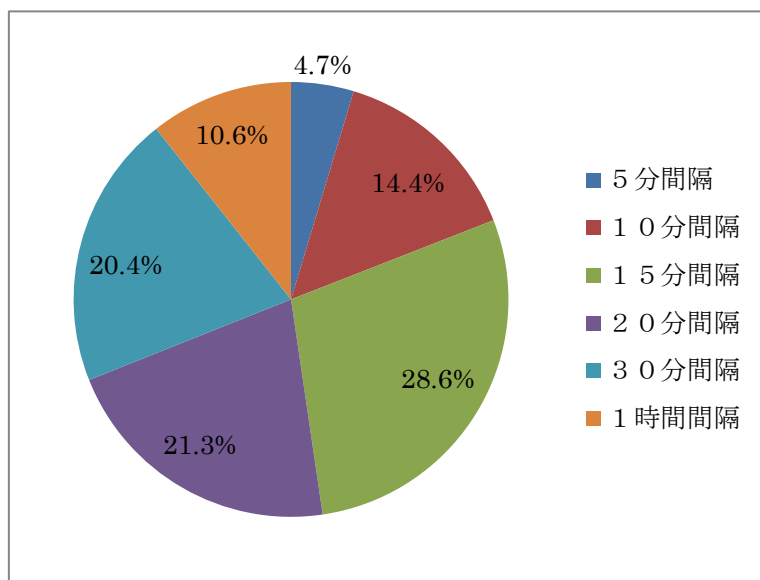
地区別ヒアリングでは、概ねどの地区からも『バス停を増やしてほしい』という声が寄せられました。アンケート結果から、求められているバス停までの距離を分析したところ、100m以内を希望する声が最も多く、傾向としては近ければ近いだけ良いという非常に高い水準の利便性が求められています。



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。

(5) 求められる運行間隔

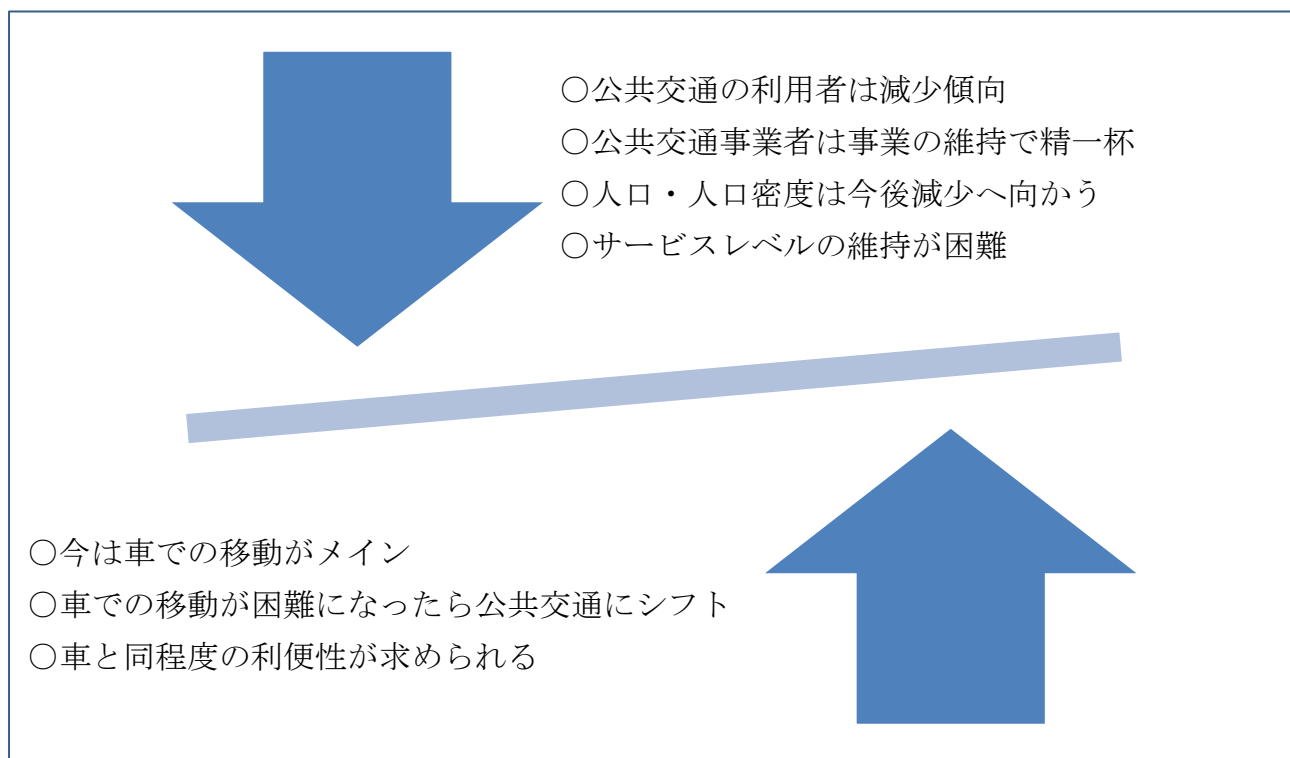
地区別ヒアリングでは、概ねどの地区からも『バスの本数が少ない』という声が寄せられました。アンケート結果から、求められている運行間隔の分析を行ったところ、15分～30分間隔の運行を求める声が最も多いことが分かりました。



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。

(6) 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。



(7) 既存公共交通網の利便性とカバーエリア

既存の公共交通網の整理は13ページで示したとおりですが、本計画を策定するにあたり、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』をベースに以下の指標で整理しました。

整理の方法

① 徒歩圏の指標設定

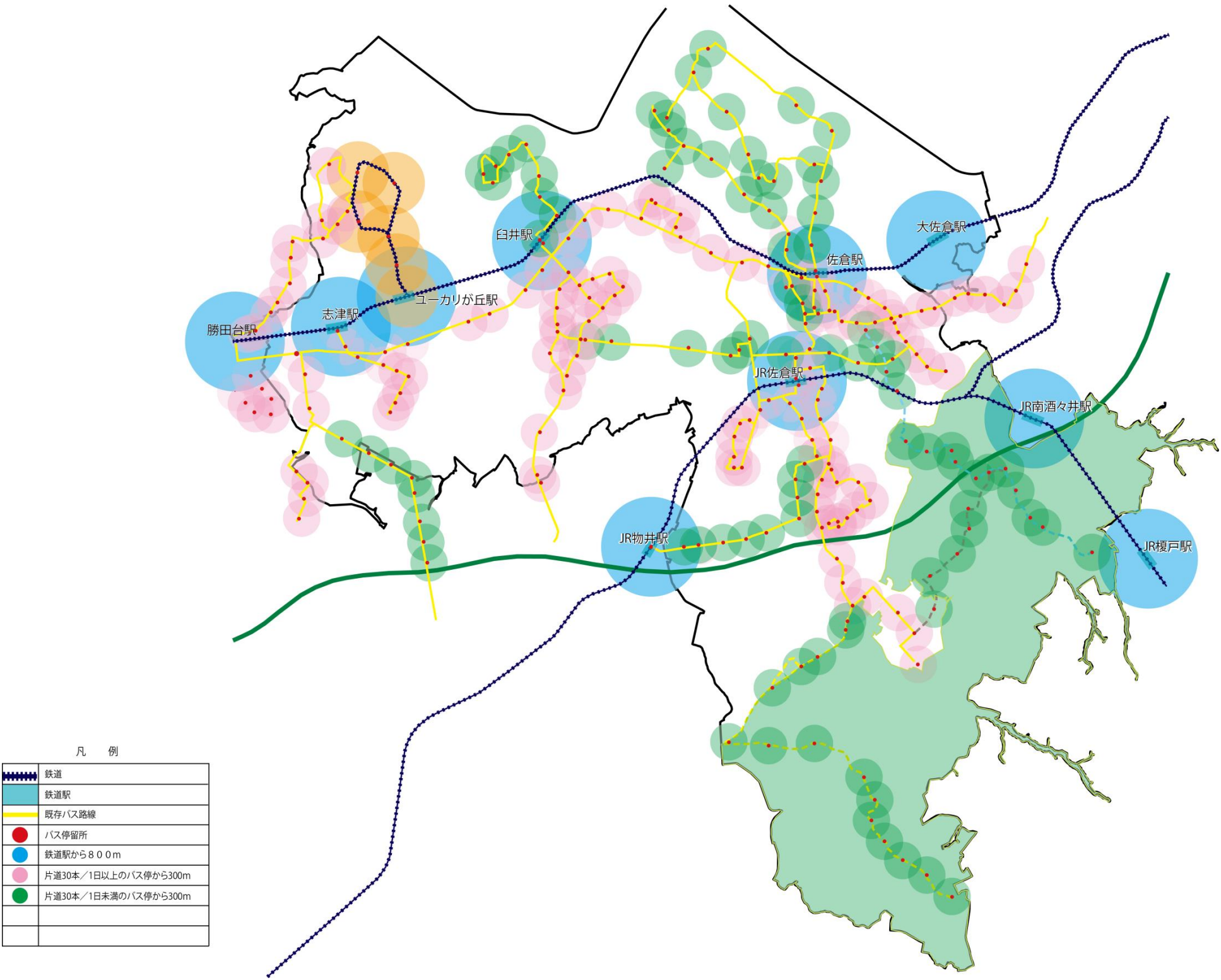
- | | | |
|--------------|--------|---------------------------------|
| ・鉄道駅までの距離 | 半径800m | } これらの円形状に広がる範囲を
徒歩圏内と設定します。 |
| ・モノレール駅までの距離 | 半径500m | |
| ・バス停までの距離 | 半径300m | |

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			

【公共交通利便地域・利用可能地域・交通空白地域の分布状】



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。

高齢化とともに増加する交通弱者への対応

- ・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。

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

- ・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様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。

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 さくら



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

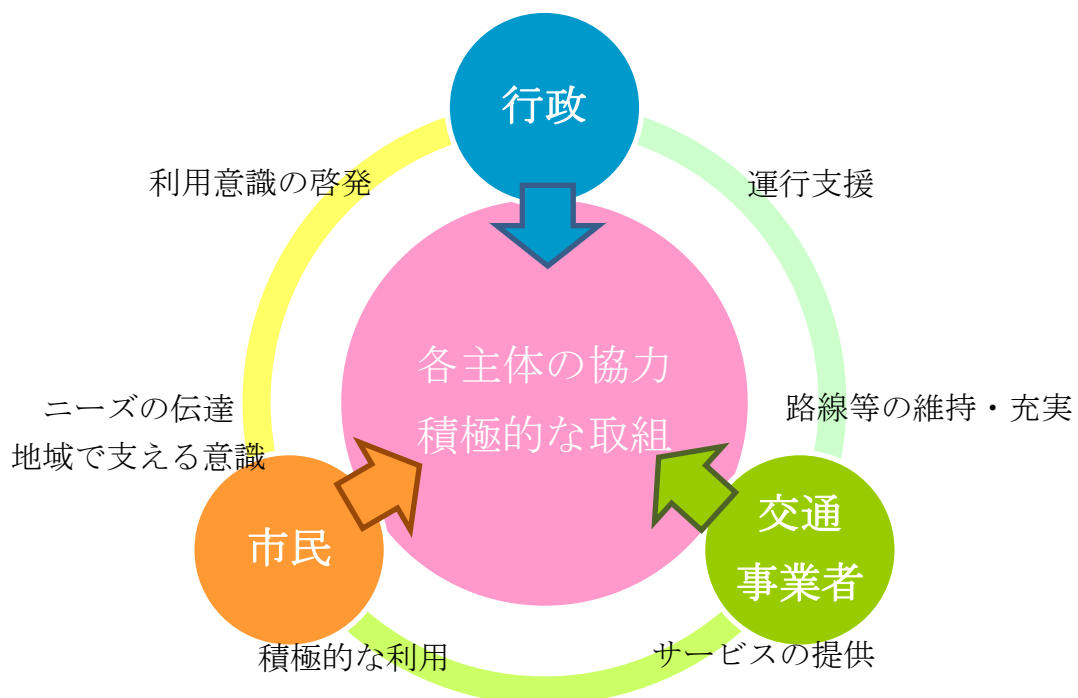
市民・交通事業者の意向を調整しながら、市内全域の公共交通網の維持・充実に向けた総合的な支援（運行支援・意識啓発・コミュニティバスの運行等）を行います。

□ 市民

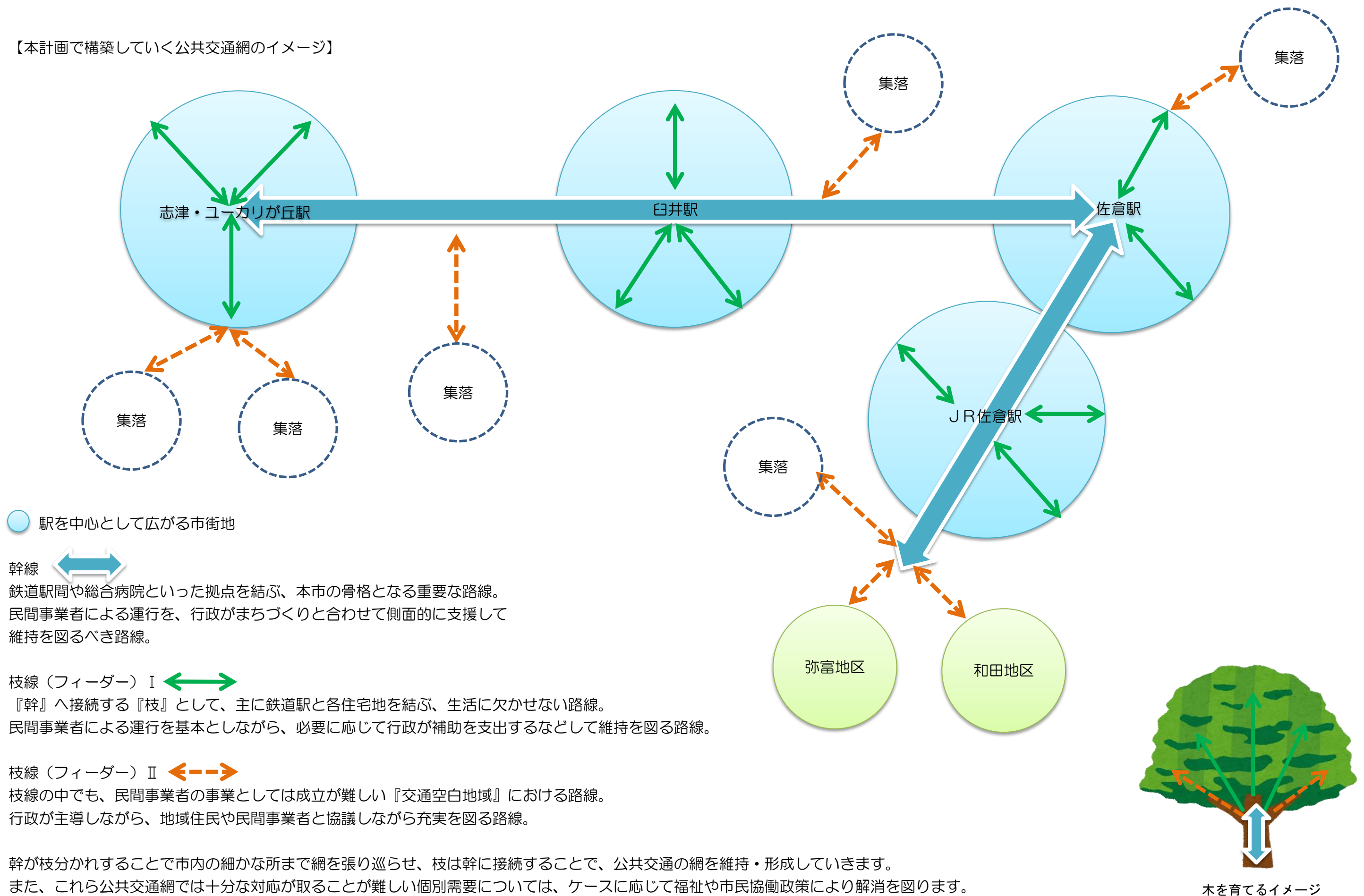
地域の公共交通を守り・育てる担い手として公共交通への関心を高め、過度に自家用車に依存しないようにします。また、地域の公共交通を検討するにあたっては、地域住民も行政・交通事業者と協議を行っていきます。

□ 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。



【本計画で構築していく公共交通網のイメージ】



7 基本方針ごとの実施事業

基本方針1 交通空白地域等の解消

(基本的な方向性)

市内の公共交通網の整備状況は、26ページで示したとおりで地域によってその利便性は異なります。この中でも『交通空白地域』は、既存の公共交通網を使うことが困難な地域であり、自家用車での移動に頼らざるを得ない状況であることから、この解消を優先課題として対応にあたる必要があります。

施策1 地域の移動手段確保に関するガイドラインの策定

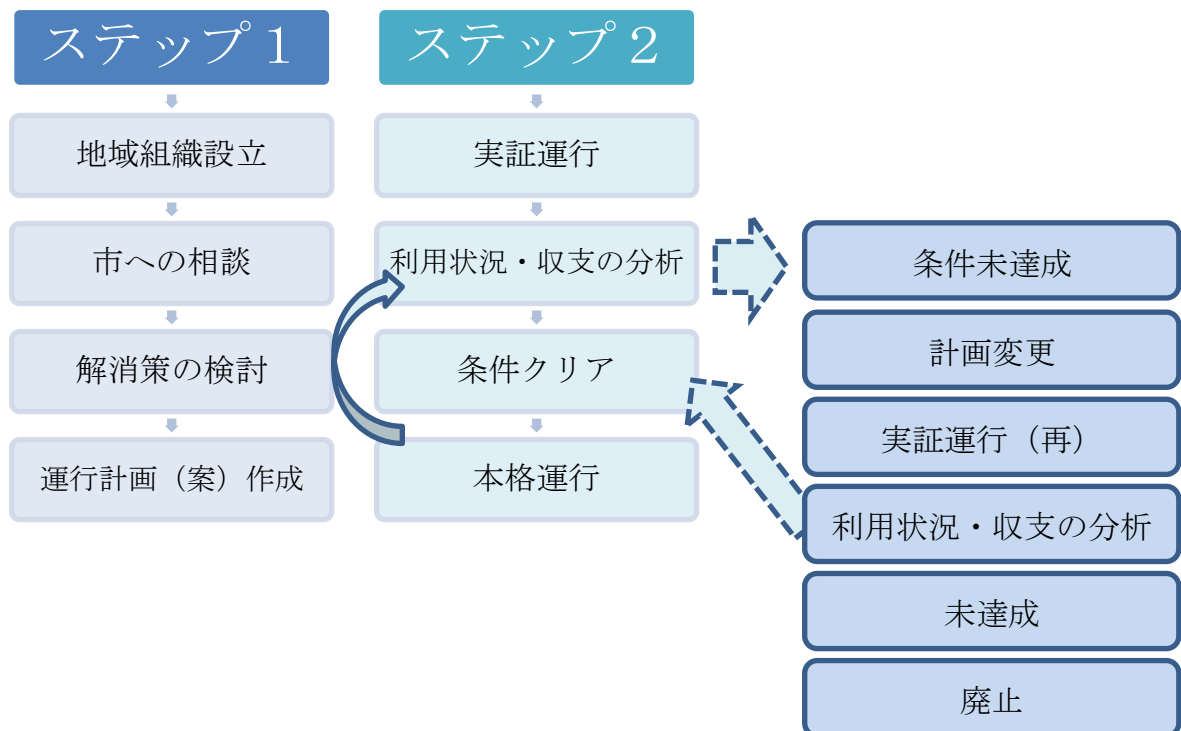
■ 概要

交通空白地域等、移動手段が不足している地域の対策を講じるにあたり、新たな移動手段確保の検討から導入、導入後のチェック体制までを定めた“地域の移動手段確保に関するガイドライン（以下、「ガイドライン」という。）”を策定します。

■ 実施主体

佐倉市

ガイドラインのイメージ



施策2 ガイドラインに基づく交通空白地域等の解消

■ 概要

本計画では、既存の公共交通網が整備されていない地域、交通空白地域の解消の検討を最優先課題として取り扱います。

これらの地域への対応として、施策1で示したガイドラインに基づき、行政・市民・交通事業者の3者で協力しながら、解消策を検討していきます。

■ 実施主体

佐倉市

市民

交通事業者

施策3 実施済みの交通空白地域対策の見直し

■ 概要

本市ではこれまで、内郷地区に循環バスを導入してきたほか、路線撤退の申し出のあった2路線に対する補助金の交付、南部地域におけるデマンド交通の導入など、複数の公共交通対策を実施してきました。これらの費用対効果を検証しつつ、特に改善要望の多い南部地域デマンド交通から見直しを図っていきます。

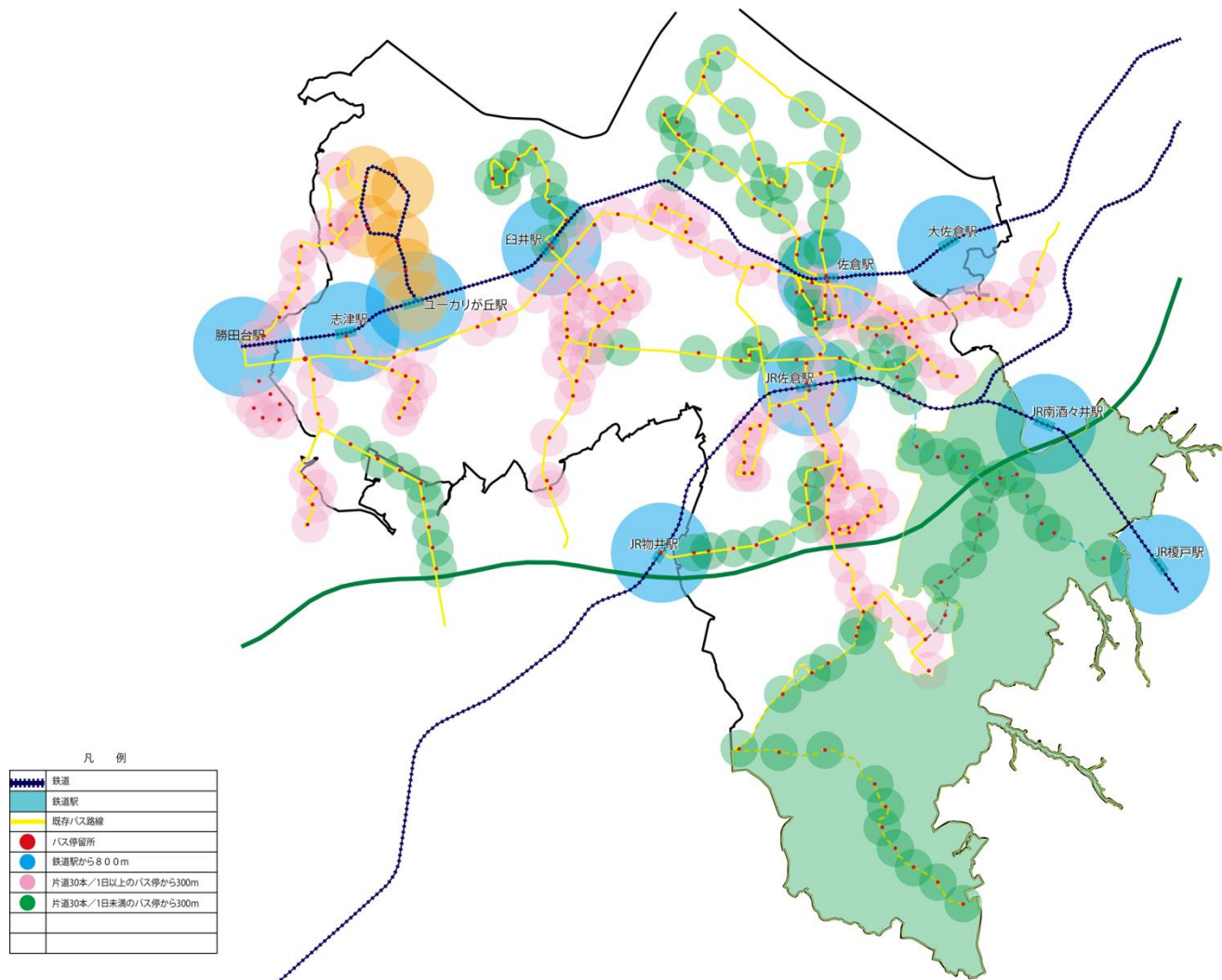
■ 実施主体

佐倉市

市民

交通事業者

【交通空白地域図面】



現状の公共交通網が利用できない『交通空白地域』から解消を進めていきます。

【実施スケジュール】

	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度
ガイドラインの策定	策定	運用		
ガイドラインに基づく 交通空白地域等の解消	準備	相談・運行計画策定	実証運行	本格運行
既存の交通空白 地域対策の見直し	準備	相談・運行計画策定	実証運行	本格運行

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)

本市には、鉄道、新交通、バス、タクシー、行政主導によるコミュニティバスといった、様々な公共交通機関が存在します。市内の交通利便性を向上させるためには、これら公共交通網が相互に連携していく必要があります。

また、これら既存の公共交通網だけでは充足することが出来ない、少量の移動需要や、1人で移動が困難な高齢者や障害者への対応については、企業が独自に行っている送迎サービスや、福祉輸送といった移動資源の活用を検討する必要があります。さらには、自治会やNPO等によるボランティア輸送や、貨客混載輸送など、新たな輸送手段も研究する中で、こ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ていきます。

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うえ、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。	☐ 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。	☐ 臼井線 主な経由地 （京成佐倉駅－臼井駅－志津駅／四街道駅） ☐ 神門線 主な経由地 （京成佐倉駅－JR佐倉駅－第三工業団地）
枝線（フィーダー） ネットワークⅠ	各地域と広域幹線を結び、日常生活に欠かすことのできない路線です。	☐ 新交通モノレール ☐ 市内幹線でないバス路線
枝線（フィーダー） 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。	☐ 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。	☐ タクシー

調査・研究のうえ活用を検討する移動手段

① 福祉政策による移動支援

高齢や障害などを理由に、1人では移動が困難または、不安を感じる人の移動を支援する輸送サービス。

② 企業独自の送迎サービス

自社の従業員や、特定の施設利用者（病院や自動車教習所など）を対象とした送迎サービス。

③ 自主的な活動による送迎サービス

自治会やNPOなどが主体となって、地域の移動手段を確保する取組み。

④ 貨客混載輸送

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。

施策1 既存公共交通網の維持

■ 概要

本市の移動利便性を確保するためには、これ以上交通空白地域が拡大していかないよう、現状の交通網を維持していくことが重要です。路線数・便数などが減少することのないよう、モニタリングを行うとともに、定期的な事業者ヒアリングを実施していきます。

■ 実施主体

交通事業者
市

施策2 新たな移動手段の活用を検討

■ 概要

公共交通事業が成立しにくい人口密度の低い地域における、少量の移動需要については、従来の公共交通事業者だけで対応することは非常に困難です。このため、企業や社会福祉法人等が独自に実施している送迎サービスなど、地域に存在する移動資源の活用を検討していきます。

■ 具体的検討メニュー

- ① 企業送迎バスの活用の研究
- ② 社会福祉法人による買物支援バスの活用の研究
- ③ 自治会やNPOなどによるボランティア輸送サービスの研究
- ④ 貨客混載システムの研究

■ 実施主体

市
事業者

【貨客混載とは。。。】

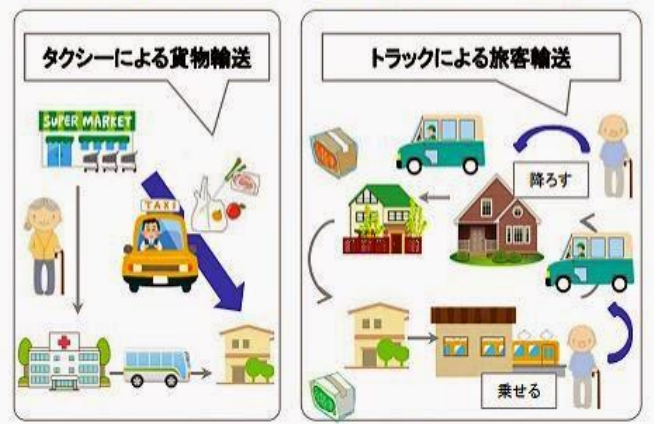
全国各地での高齢化が進み、路線バスなど公共交通ネットワークの重要性が高まる一方、過疎化による乗客数の減少から路線網の維持が困難になるケースが増えており、路線網維持のため生産性向上が課題となっている。

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。



【実施スケジュール】

	H29年度	H30年度	H31年度
各ネットワークの連携強化	定期的なモニタリング・ヒアリング実施		
新たな移動手段活用の検討	調査・研究		

基本方針3 公共交通を利用しやすい環境創出

(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人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していくための側面的な取組も同時に行っていく必要があります。

施策1 公共交通マップの作成

■ 概要

バスを利用しない理由の1つとして『バス停の位置やダイヤを知らないため』という声が多くありました。このような情報不足を解消する、分かりやすい公共交通マップを作成します。

■ 実施主体

市

公共交通事業者

施策2 鉄道駅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、各ネットワークとの乗り継ぎに際して安心して待つことができる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。

■ 具体的検討事項

- ① 鉄道駅ロータリーにおける、待合環境の整備（上屋・ベンチの設置）の検討
- ② サイクル&ライド機能維持のため、各駅駐輪場の維持・管理
- ③ 鉄道とバスダイヤの接続性の検証

■ 実施主体

市

公共交通事業者

施策3 モビリティマネジメントの実施

■ 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必要があります。このような人々の行動変容をソフト面から促していく『モビリティマネジメント』を実施していきます。

■ 具体的検討事項

- ① 公共交通に関するアンケートの実施
- ② 小中学校における、モビリティマネジメント授業実施の検討
- ③ 公共交通シンポジウム開催の検討

■ 実施主体

市

公共交通事業者

【実施スケジュール】

	H29年度	H30年度	H31年度
公共交通マップの作成	作成準備	作成	配布・活用
待合環境整備の検討	検討	実施	
各駅駐輪場の維持・管理	駐輪場施設の維持・管理		
鉄道とバスダイヤの接続性の検証	検証	各事業者との協議	
モビリティマネジメントの実施	調査・研究	実施	

8 各施策の目標設定

基本方針1 交通空白地域の解消

(交通空白地域等の解消に向けた検討を行う地域数)

指標	平成29年度	平成30年度	平成31年度
地域(数)	○地域	○地域	○地域

(既存の交通空白地域対策を見直す地域数)

指標	平成29年度	平成30年度	平成31年度
地域(数)	○地域	○地域	○地域

基本方針2 各交通手段の連携及び維持・向上

(公共交通機関利用者のモニタリング)

指標	平成29年度	平成30年度	平成31年度
利用者数(人)	○人	○人	○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	平成29年度	平成30年度	平成31年度
満足度(%)	○%	○%	○%

(広域幹線ネットワーク：維持される路線数)

指標	平成29年度	平成30年度	平成31年度
路線数(路線)	○路線	○路線	○路線

(幹線ネットワーク：維持される路線数)

指標	平成 2 9 年度	平成 3 0 年度	平成 3 1 年度
バス路線数（路線）	○路線	○路線	○路線

(個別需要対応型ネットワーク：維持される車両数)

指標	平成 2 9 年度	平成 3 0 年度	平成 3 1 年度
車両数（台）	○台	○台	○台

基本方針 3 公共交通を利用しやすい環境創出

(公共交通マップの作成)

指標	平成 2 9 年度	平成 3 0 年度	平成 3 1 年度
マップの配布枚数	－（作成準備）－	－（作成）－	○枚

(待合環境整備の検討)

指標	平成 2 9 年度	平成 3 0 年度	平成 3 1 年度
整備箇所（数）	－（検討）－	○箇所	○箇所

(維持される駅前駐輪場の施設数)

指標	平成 2 9 年度	平成 3 0 年度	平成 3 1 年度
駐輪場施設（数）	○箇所	○箇所	○箇所

(鉄道とバスダイヤの接続性の検証)

指標	平成 2 9 年度	平成 3 0 年度	平成 3 1 年度
鉄道事業者とバス事業者との協議回数（回）	－（検証）－	○回	○回

(モビリティマネジメントの実施)

指標	平成 2 9 年度	平成 3 0 年度	平成 3 1 年度
公共交通アンケートの実施	○回	○回	○回
小中学校におけるモビリティマネジメント授業実施の検討	－（調査研究）－	－（調査研究）－	－（調査研究）－
実施するシンポジウム等の回数（回）	－（調査研究）－	○回	○回

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。

