

佐倉市地域公共交通計画骨子（案）

（令和 6 年 8 月 1 日 佐倉市地域公共交通会議用）

目次

第1章 はじめに	1
1-1 計画策定の背景と目的	
1-2 計画の位置づけ	
1-3 計画の区域・期間	
第2章 地域の現状	5
2-1 地勢など	
2-2 都市構造・土地利用	
2-3 人口動向	
第3章 交通手段の現状	9
3-1 公共交通の現状	
3-2 利用交通手段	
3-3 地域公共交通網のカバーエリア	
第4章 公共交通を取り巻く課題	16
4-1 公共交通事業の運営面からの課題	
4-2 公共交通へのニーズの面からの課題	
4-3 まちづくりにおける方針	
第5章 計画の基本的な方針及び目標	19
5-1 目指す将来像	
5-2 公共交通の体系	
5-3 取組方針	
5-4 計画の目標	
第6章 実施事業	22
第7章 計画の評価と見直し方法	23

参考資料編

【参考1】 上位・関連計画	25
【参考2】 市民・バス利用者向けアンケート	27
【参考3】 交通事業者へのヒアリング調査	39
【参考4】 現行計画の達成状況	40

第1章 はじめに

1-1 計画策定の背景と目的

本市では、鉄道、新交通システム、バス、タクシーの公共交通があり、市民生活に欠かすことができない移動手段としての役割を担っています。

高齢化の進展により、公共交通の重要性がこれまで以上に高まってくることが想定されますが、一方で、人口減少に伴い公共交通の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困難となっていくことが予想されます。

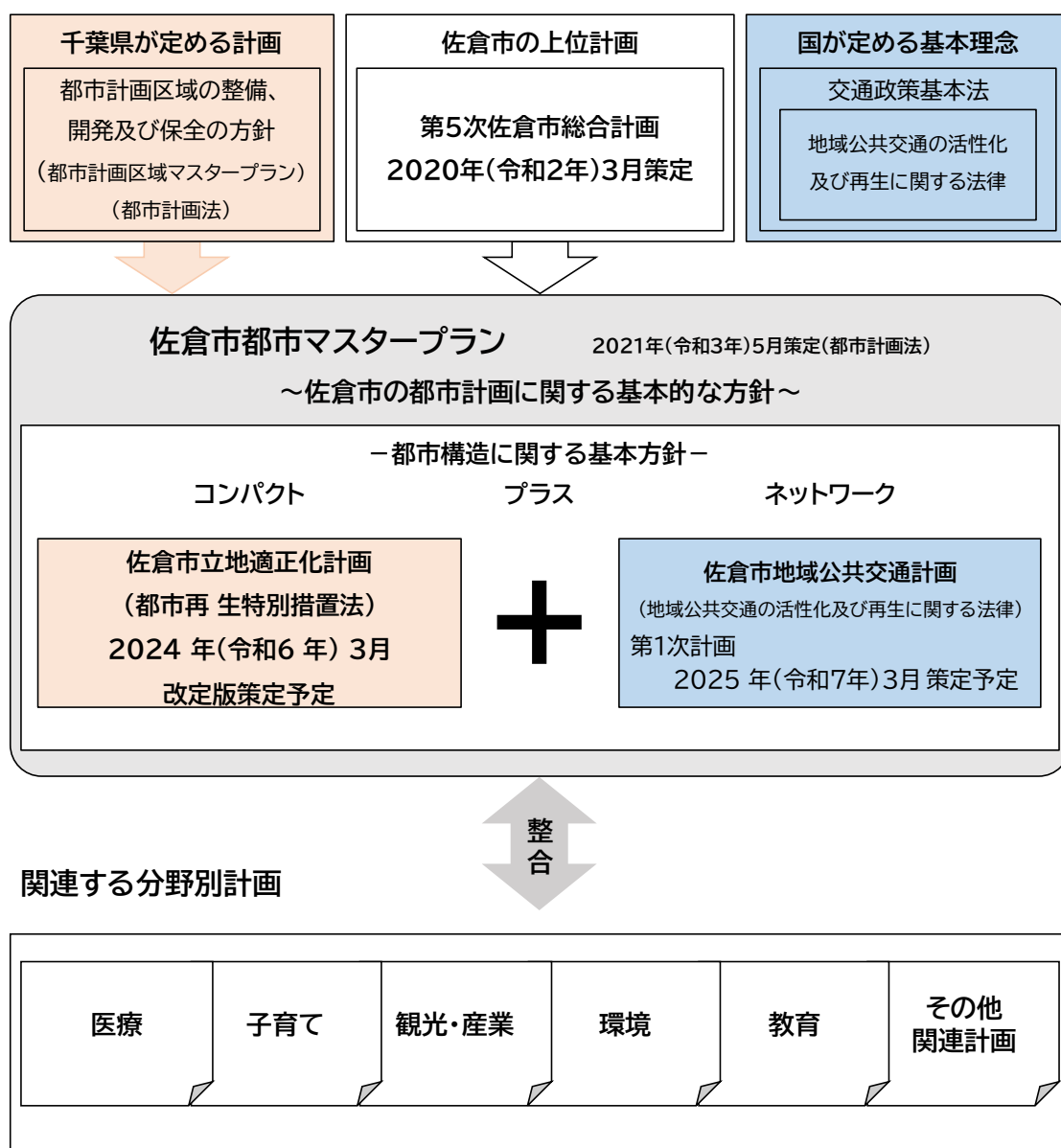
こうした社会的背景を踏まえ、本市でも持続可能な公共交通網の形成を目的として、平成29年（2017年）に佐倉市地域公共交通網形成計画（第1次）を策定し、交通空白地域の解消などの公共交通に関わる課題に取り組んできました。しかし、新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通事業の経営危機や、深刻化する運転手不足など、公共交通は以前にも増して厳しい状況に置かれています。

今回、現行計画（第2次佐倉市地域公共交通網形成計画）の策定から5年目を迎え、今年度（2024年度）末に計画期間を満たすこと。また、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）」が令和2年（2020年）に改正したことを受け、地域旅客運送サービスの持続可能な提供に係る基本的な方針を定め、その取り組みを推進するための「佐倉市地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画の位置づけ

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、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画として策定するものです。

また、地域公共交通計画に掲げる実施事業等については、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」等の関連計画との整合を図りながら進めていきます。



1-3 計画の区域・期間

① 計画の区域

本計画の対象は、佐倉市全域とします。

② 計画期間

本計画の計画期間は、佐倉市都市マスタープラン及び佐倉市立地適正化計画の計画期間に合わせて、2025年度（令和7年度）から2030年度（令和12年度）までの6年間とします。

なお、計画期間内であっても、必要に応じて見直しを行っていくものとします。

第2章 地域の現状

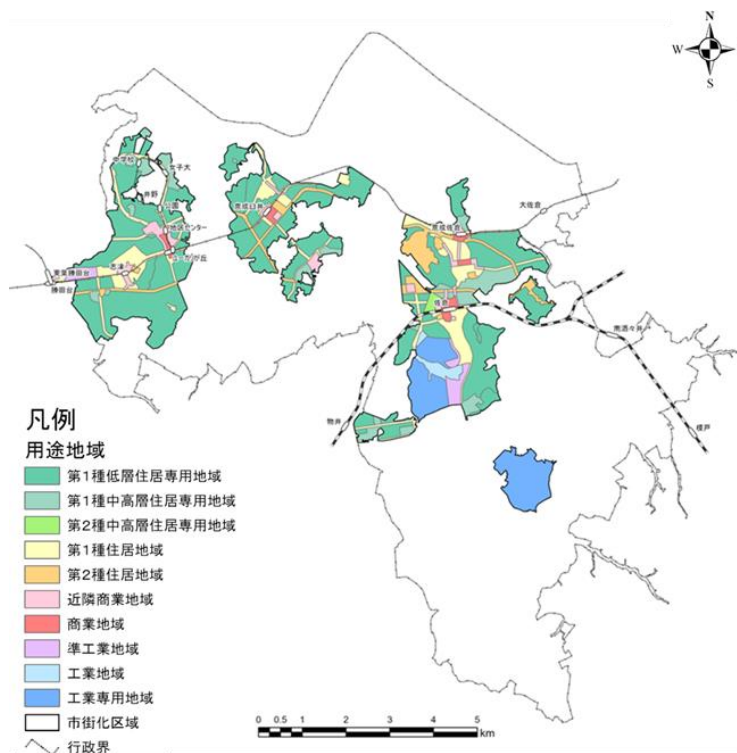
2-1 地勢など

本市は、千葉県北部、下総台地の中央部に位置し、都心へは西へ 40 km、成田国際空港へは東へ 15 km、県庁所在地の千葉市へは南西へ 20 kmで、京成電鉄本線（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、成田空港と千葉市へはそれぞれ 20 分であるなど、周辺都市へのアクセス性に優れた立地条件にあります。

2-2 都市構造・土地利用

本市は、市街化区域の無秩序な拡大を抑制してきた結果、市域の約 23%に相当する面積の中に約 9 割の市民が暮らす、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。

佐倉市の都市計画図



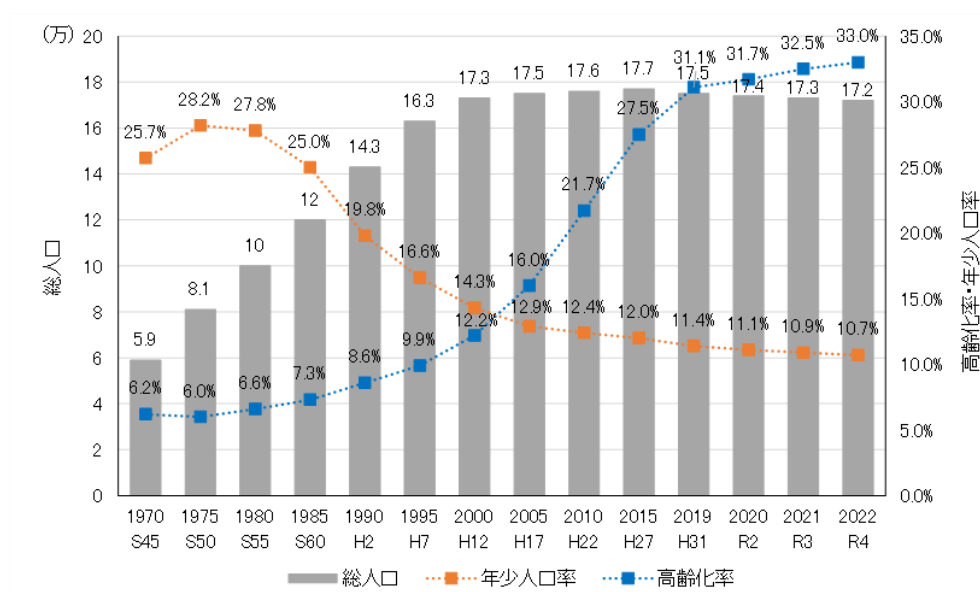
都市計画区域		市街化区域	用途地域内訳			市街化 調整区域
			住居系	商業系	工業系	
面積	10,359ha	2,424ha (23.4%)	1,990ha	107ha	327ha	7,935ha (76.6%)
人口	168,743 人	147,027 人 (87.1%)	130,149 人	14,076 人	2,802 人	21,716 人 (12.9%)

2-3 人口動向

① 人口の推移

1980年（昭和55年）に約10万人に達して以降、上昇傾向にありましたが、2011年（平成23年）の約17.8万人をピークとして、ゆるやかに減少し、少子高齢化が進行しています。

総人口及び高齢化率・年少人口率の経年推移

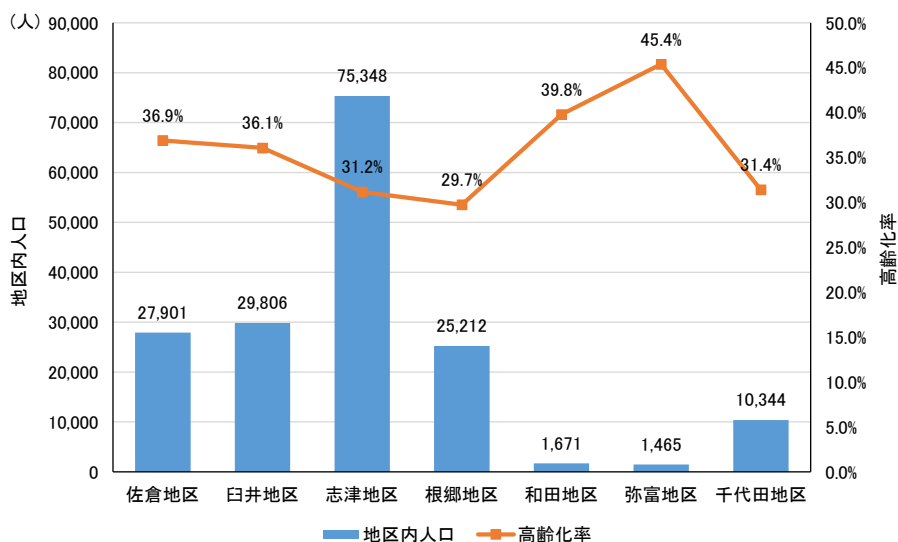


※1990年まで国勢調査、1995年以降は住民基本台帳（各年3月）

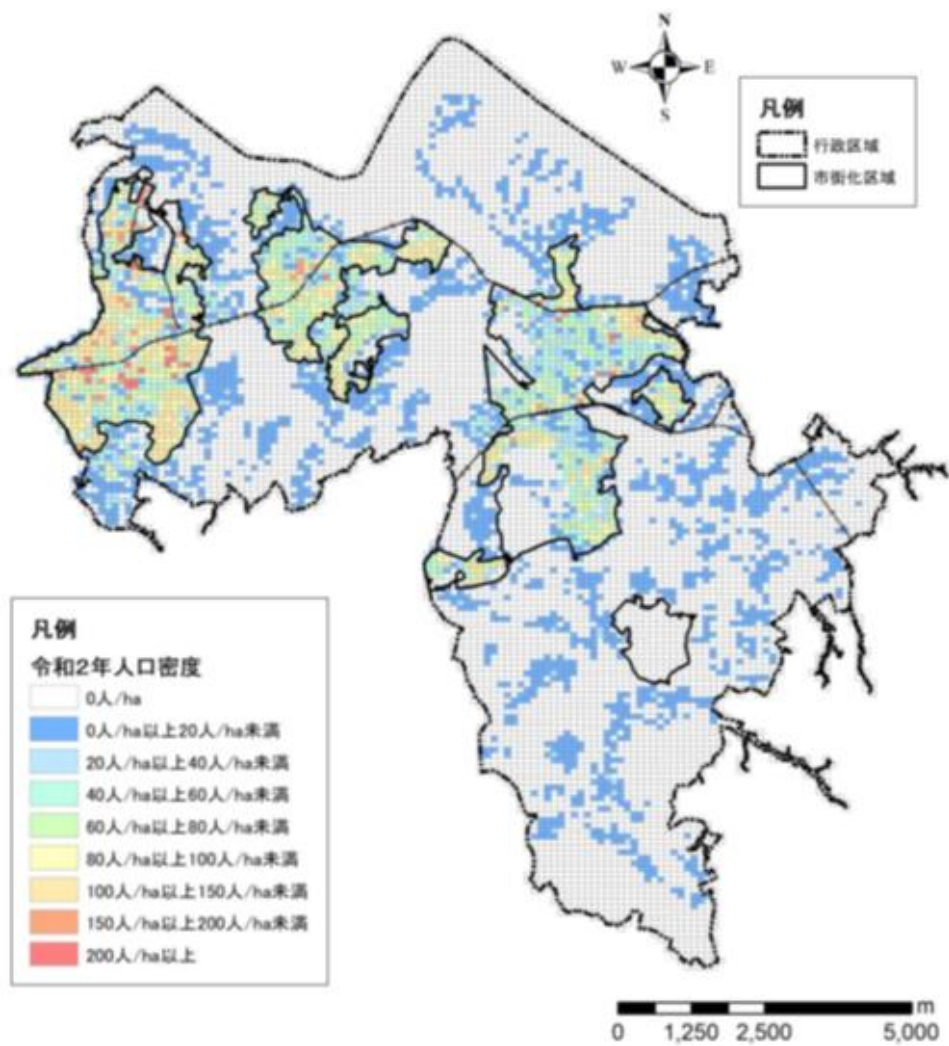
② 地域別人口

地域別では、和田地区・弥富地区の高齢化率が高くなっていますが、高齢者人口は居住人口の多い志津地区において最も多くなっています。

地区別人口と高齢化率の状況（2022年3月末）



100mメッシュで見た人口分布



出典：佐倉市立地適正化計画（令和2年国勢調査）

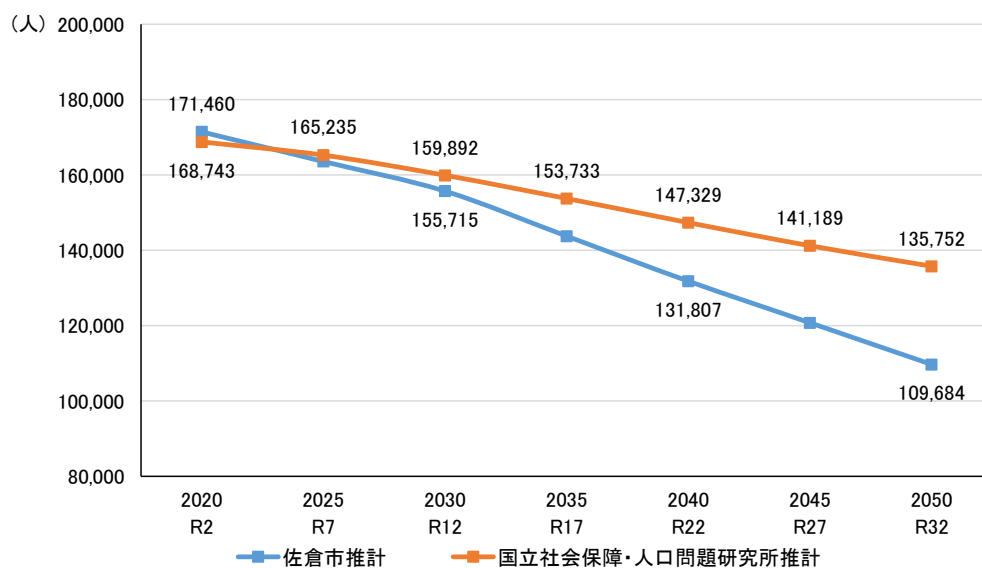
※人口密度ではなく、人数で表示した図の作成を検討

③ 将来人口推計

本市の将来人口について、佐倉市推計及び国立社会保障・人口問題研究所推計のいずれにおいても、今後緩やかに減少していく見込みであり、2040年には13万人～15万人程度と推計されています。

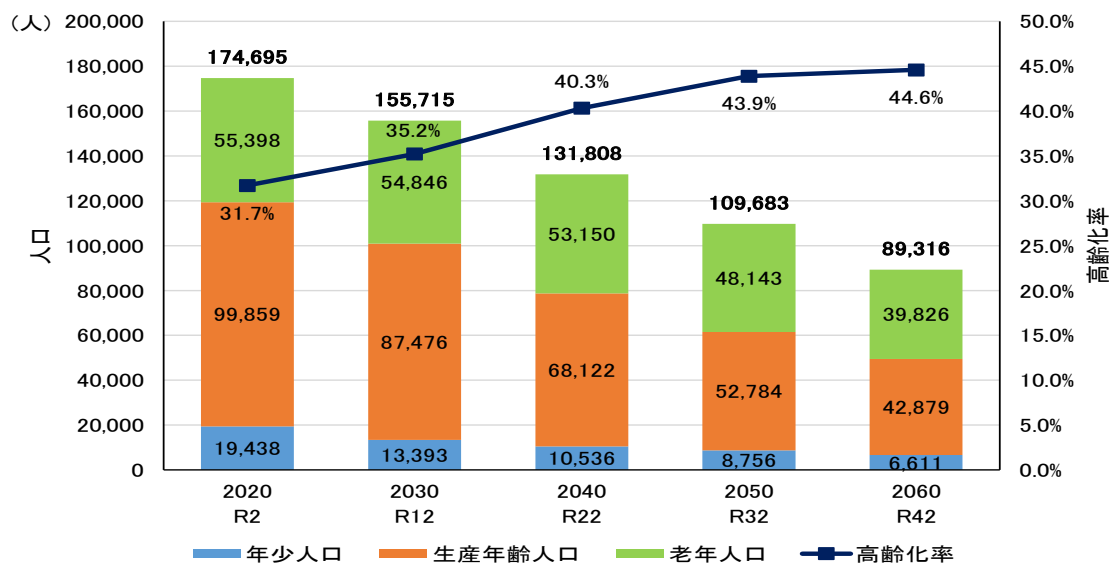
また、高齢化率は上昇を続け、2040年には40%を超える予測ですが、高齢者人口としては今後、減少していくと見込まれています。

佐倉市の将来人口推計



出典：第5次佐倉市総合計画中期基本計画、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」

世代別の将来人口推計



※出典：第5次佐倉市総合計画中期基本計画

第3章 交通手段の現状

3-1 公共交通の現状

本市には、広域移動を担う鉄道が2路線、地域内移動を担う鉄道、路線バスが複数運行しているほか、タクシー営業所も複数立地しており、多数の交通事業者によって公共交通ネットワークが形成されています。

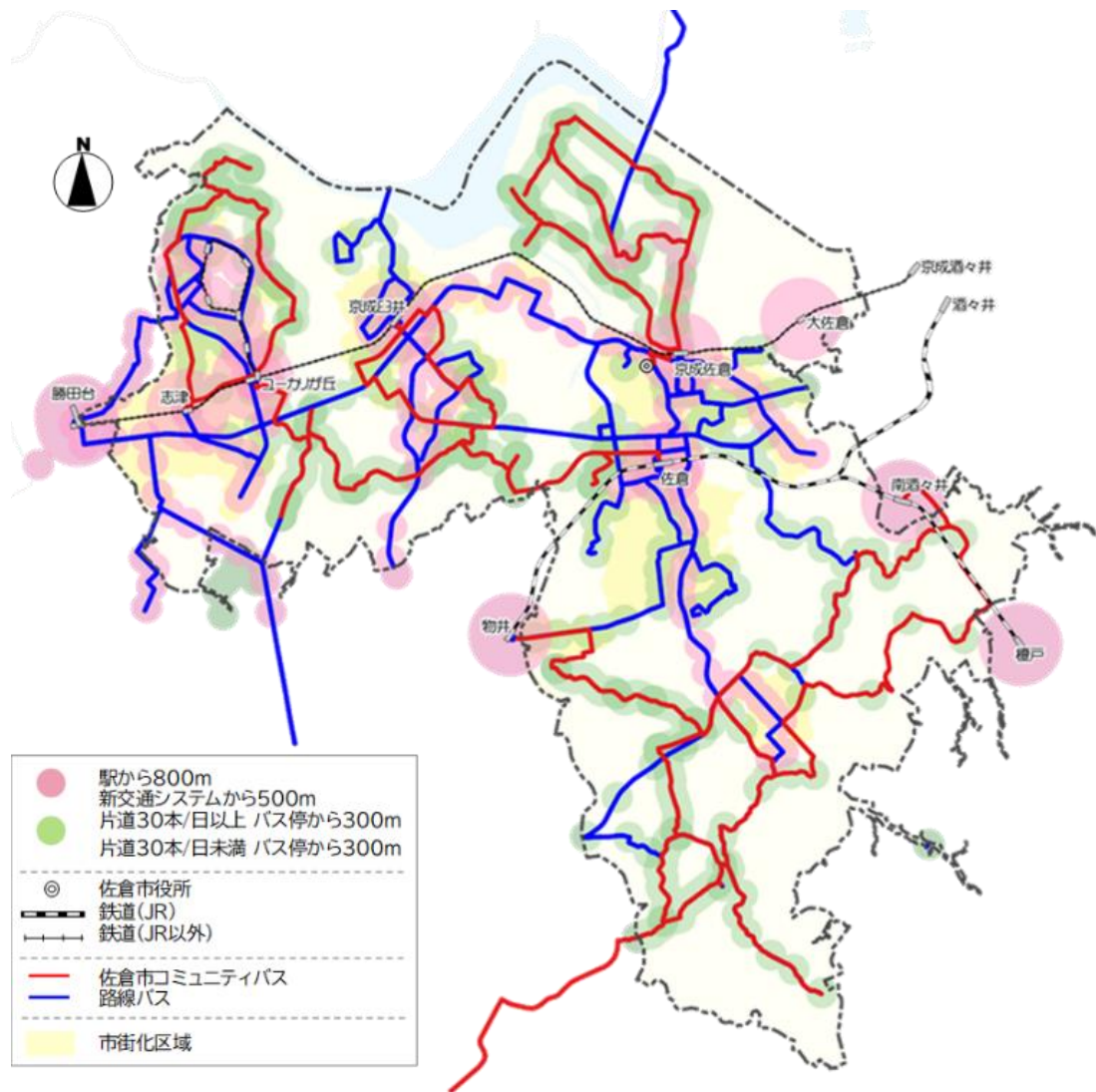
佐倉市の公共交通等

交通機関	運営主体	路線	備考
鉄道	JR 東日本	総武本線、成田線	
	京成電鉄	京成本線	
	山万	ユーカリが丘線	新交通システム
路線バス	ちばグリーンバス	14 路線	高速バス除く
	千葉内陸バス	3 路線	高速バス除く
	東洋バス	1 路線	
	なの花交通バス	1 路線	
	京成タクシー佐倉	1 路線	
	山万	1 路線	
	大成交通	1 路線	
	佐倉市コミュニティバス	5 路線	
タクシー	市内に営業所のある2社のほか、市内へ配車する事業者（佐倉地区構内運営委員会加入事業者）5社		
その他	福祉限定タクシー、福祉有償運送など、対象者を限定したサービス		

（※〇年〇月時点）

※時点の確認・整理

佐倉市の鉄道、路線バスのネットワーク



※時点の確認、修正

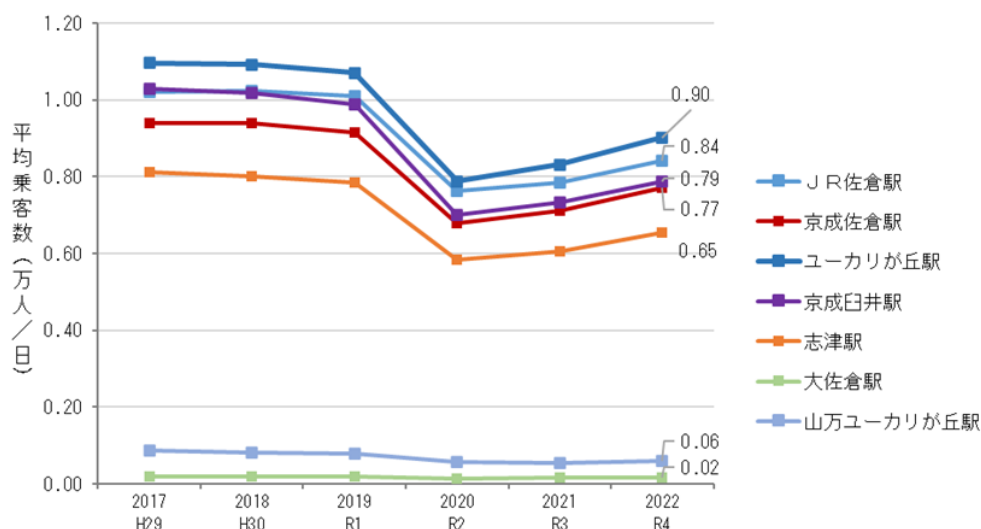
① 鉄道の状況

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、JR 線は、佐倉駅の 1 駅が整備されています。

京成ユーカリが丘駅からは、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。

市内鉄道駅の乗車人員は、2019 年までほぼ横ばいとなっていました。2020 年は新型コロナウイルス感染症の影響で大幅に減少しました。以降、増加に転じていますが、回復は緩やかです。

駅別一日平均乗車人員



(※千葉県統計年鑑、佐倉市統計書、京成電鉄 HP、JR 東日本 HP、山万(株)提供資料)

② 路線バス・コミュニティバス

市内に停留所を持つ路線バス事業者は 6 社で、主に鉄道駅を起点として 22 路線（うち高速バス 2 路線。運休中を除く。）が運行されています。

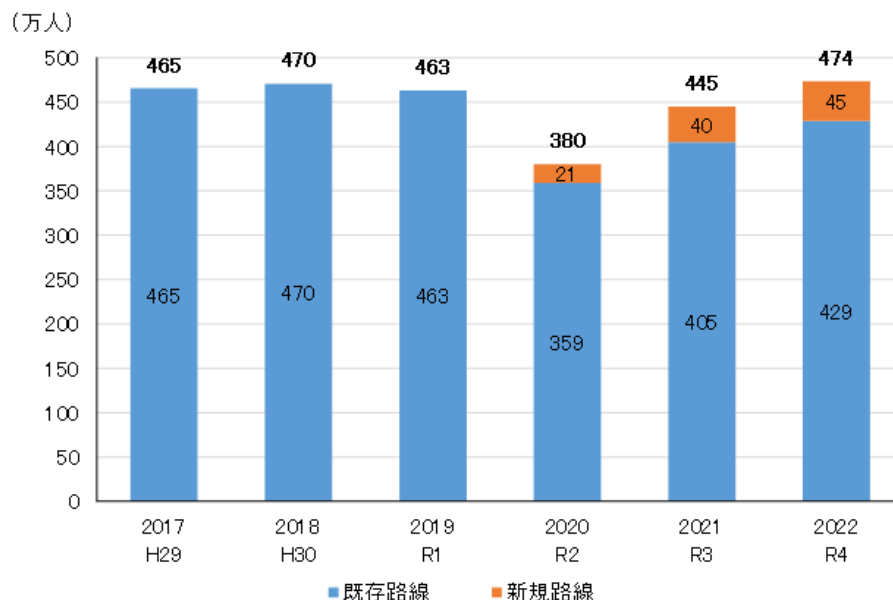
また、民間路線ではカバーできない交通空白地域対策として、佐倉市コミュニティバスを 5 つの地域で運行しています。

民間路線について、2019 年まで横ばいだった輸送人員は、2020 年に新型コロナウイルス感染症の影響で減少しています。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となっていますが、新規対象路線を除くと輸送人員は回復しきっていない状況です。

(2020 年以降、下志津線、千成線及び横戸線が新たに佐倉市内を運行)

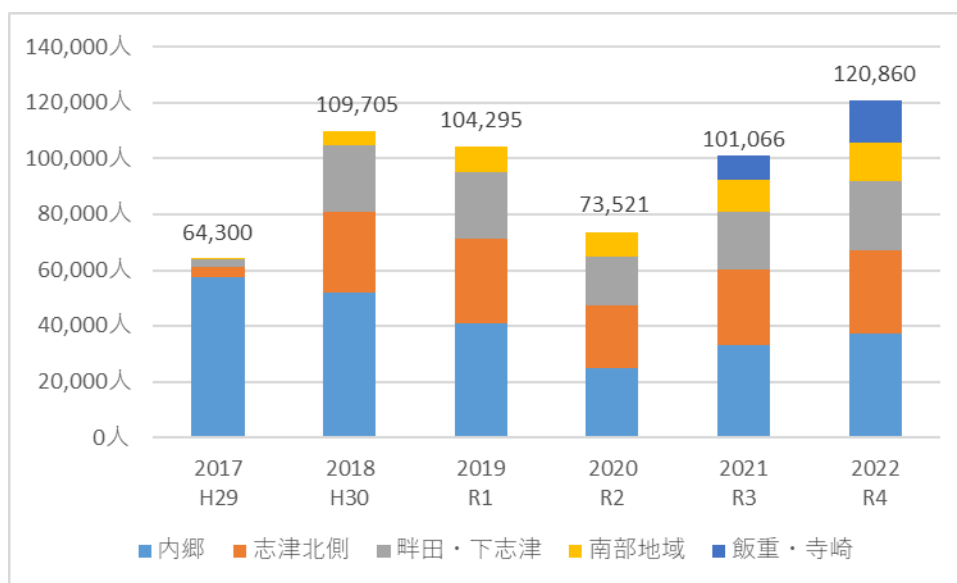
コミュニティバスについては、2020年に新型コロナウイルス感染症の影響で減少しましたが、2021年7月に飯重・寺崎ルートが運行を開始し、翌2022年にはコロナ禍前の水準に戻っています。

佐倉市内を運行する民間路線バスの輸送人員の推移



(佐倉市統計書から作成)

コミュニティバスの乗車人数



(※内郷ルートは2018年11月まで佐倉市循環バスとして運行)

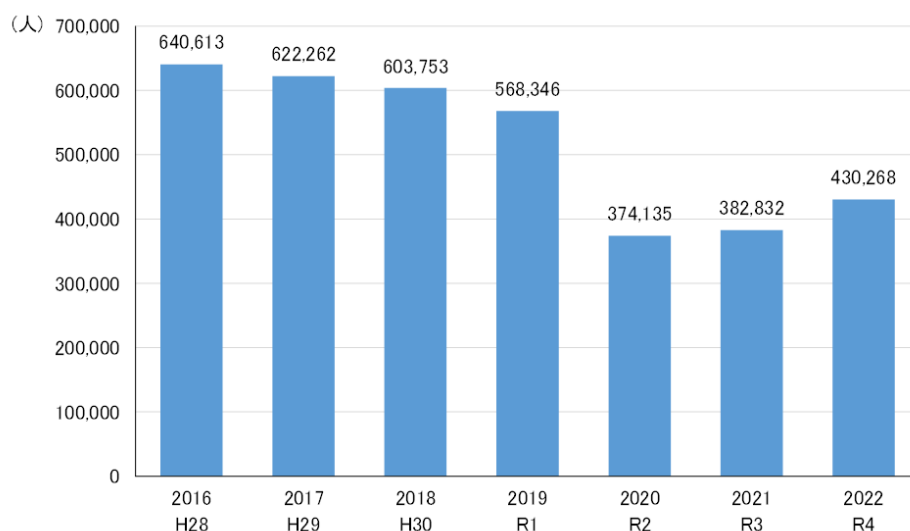
③ タクシー

佐倉市内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、そのうち2社は市内に営業所を有します。

また、要介護者や障害者等を対象として運行する福祉限定タクシーもあります。

タクシーの輸送人員は、2020年に新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少し、その後も回復は鈍い状況です。

市内タクシー（2社）の輸送人数の推移



(出典：京成タクシー佐倉、志津タクシー提供資料)

④ 公共交通事業者以外が実施する移動サービス

対象者や区域を限定した移動サービスが、様々な主体により実施されています。

ア 福祉有償運送

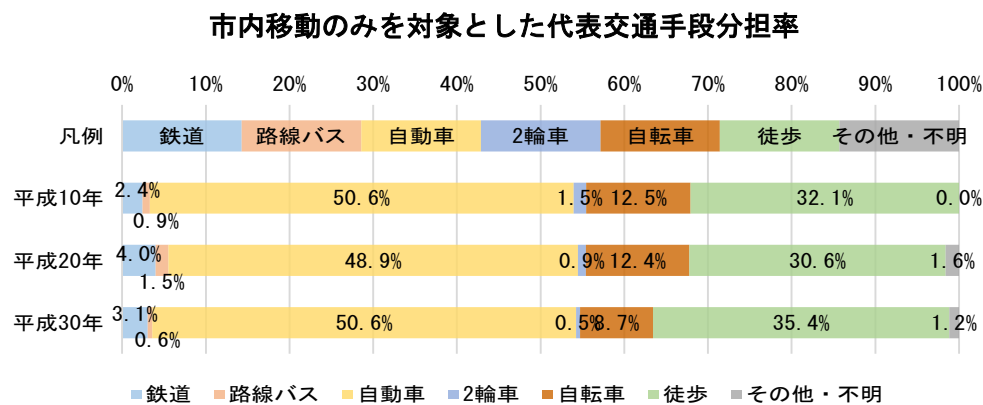
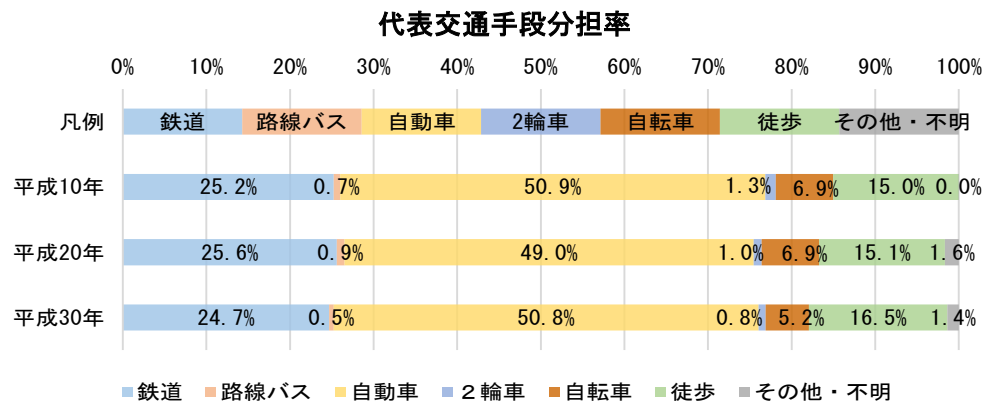
社会福祉法人やNPO法人等が自家用車を用いて、一人では公共交通機関を利用することが困難な身体障害者や要介護者等を対象に、限定された区域で行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービスです。

イ 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物支援などを実施しています。

3-2 利用交通手段

佐倉市の交通手段分担率を見ると、自動車が約 50%で最も高く、自家用車中心の傾向が強いと言えます。ついで鉄道が 25%と高く、これは東京方面への通勤需要が多いことも理由と考えられます。



(※東京都市圏パーソントリップ調査より作成)

3-3 地域公共交通網のカバーエリア

市内の公共交通機関の徒歩圏域や運行頻度による利便性で区分すると、市街化区域の 90%以上が公共交通利便地域又は公共交通利用可能地域に含まれ、人口ベースでも、公共交通利便地域又は公共交通利用可能地域に 90%以上が居住しています。

公共交通利便地域等の定義				
		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	
軌道系	鉄道駅から800件圏内 山万ユーカリが丘線各駅から500m圏内	公共交通利便地域		
	鉄道駅から800件圏外 山万ユーカリが丘線各駅から500m圏外			
		公共交通利用可能地域	交通空白地域	

(※国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」を参考)

公共交通サービス水準のカバー率（面積ベース）

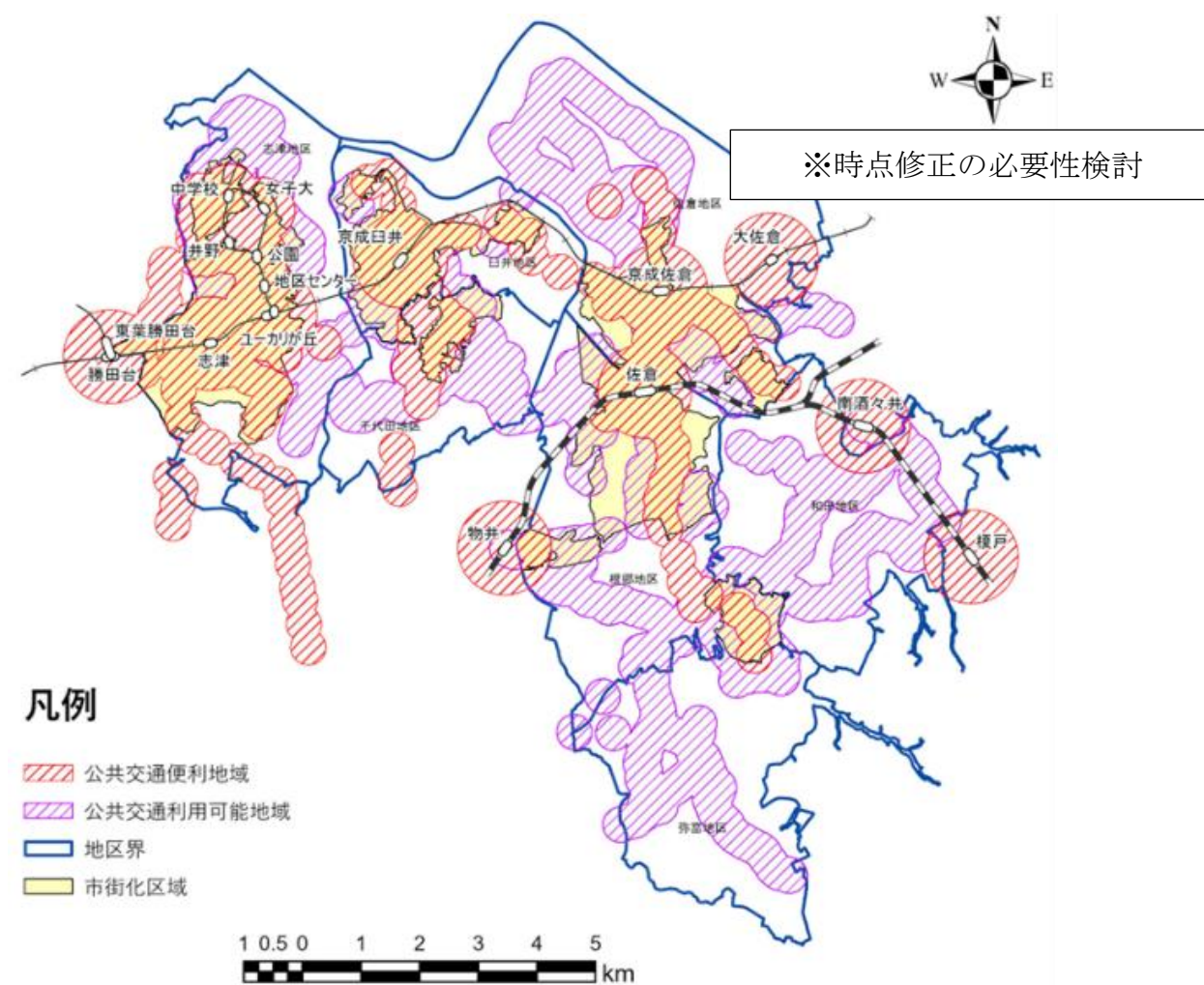
＜面積＞ （カバー率）	市街化区域 2,424ha（100%）	市街化調整区域 7,935ha（100%）	市域全体 10,359ha（100%）
公共交通利便地域	1,727ha（71%）	1,226ha（15%）	2,954ha（29%）
公共交通利用可能地域	476ha（20%）	3,100ha（39%）	3,576ha（35%）
公共交通空白地域	221ha（9%）	3,609ha（46%）	3,829ha（37%）

公共交通サービス水準のカバー率（人口ベース）

＜面積＞ （カバー率）	市街化区域 約 14.1 万人（100%）	市街化調整区域 約 2.8 万人（100%）	市域全体 約 16.9 万人（100%）
公共交通利便地域	11.5 万人（81%）	1.2 万人（43%）	12.7 万人（75%）
公共交通利用可能地域	2.0 万人（14%）	0.9 万人（33%）	3.0 万人（18%）
公共交通空白地域	0.6 万人（4%）	0.7 万人（24%）	1.2 万人（7%）

出典：佐倉市立地適正化計画【資料編】（2020年国勢調査人口ベース）

公共交通利便地域等の分布



（※佐倉市立地適正化計画）

第4章 公共交通を取り巻く課題

本市の公共交通が置かれている現状や公共交通のニーズを踏まえ、解決を図っていくべき課題を整理します。

4-1 公共交通事業の運営面からの課題

① 利用者減少による収益性悪化

佐倉市内の鉄道、タクシーの利用者数は減少傾向であり、路線バス及びコミュニティバスは路線数の増加したために全体の利用者数は増加していますが、路線別に見ると減少している路線、利用者数が少ない路線があります。

また、燃料費をはじめとする近年の物価上昇に伴う経費の増加や生産年齢人口（通勤需要）の減少もあり、収益性の悪化が懸念されます。

② 乗務員の不足・高齢化

主にバス及びタクシーの乗務員不足が顕著になっており、特に若い運転士の確保が難しくなっていることから高齢化も進んでいます。また、2024年4月からの労働規制の改変により、必要な人員数の確保がさらに難しくなっています。

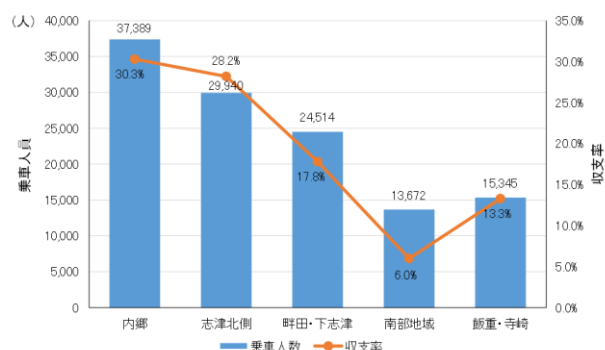
こうした乗務員の不足・高齢化の影響により、路線の維持だけでなく、運行本数や時間帯の維持・確保が困難となる可能性も懸念されます。

③ 車両の更新やバリアフリー化等への対応

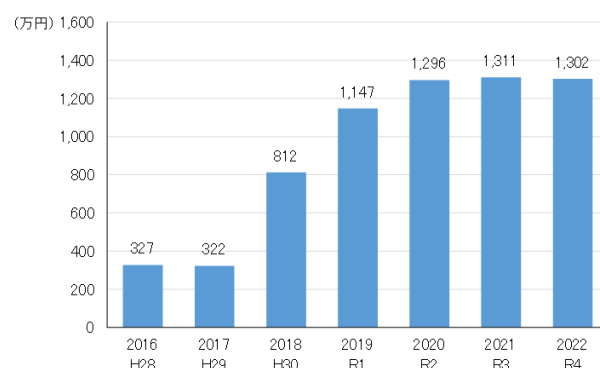
公共交通の利用者数及び売り上げが減少し、車両の更新等への投資が後回しになり、バリアフリー化や公共交通DX・GXへの対応に影響を及ぼすことが懸念されます。

④ 市の財政負担増加

コミュニティバス及び民間バス路線補助に対する市の財政負担は年々増加しており、路線別では、コミュニティバス南部地域ルートや高崎線の収支率が低く、市の財政負担に影響を及ぼしていることから、効率性の向上が望まれます。



コミュニティバスルート別乗車人数（R4年度）



佐倉市生活交通路線維持費補助金

4-2 公共交通へのニーズの面からの課題

⑤（点在する）交通空白地域

コミュニティバスの導入により、「一団のまとまった交通空白地域」への対策は進んでおり、公共交通のカバー圏域も広がっていますが、点在する小規模な交通空白地域は残っています。

そうした人口の少ない狭小な地域では、大量輸送を前提とした交通手段ではカバーが難しいため、異なる手法の検討が望まれます。

⑥ 高齢者、通学利用者等の移動手段の確保

路線バスやコミュニティバスの利用状況は、高齢者において比較的割合が高い状況です。今後想定される後期高齢者人口の増加や、運転免許を返納して自動車で移動することが出来なくなる高齢者について、自家用車に代わる移動手段のニーズが増えることが見込まれます。また、南部地域では、小学生の通学利用が見られるなど、通学利用者の移動手段の確保も重要です。

⑦ 利用者ニーズへの対応

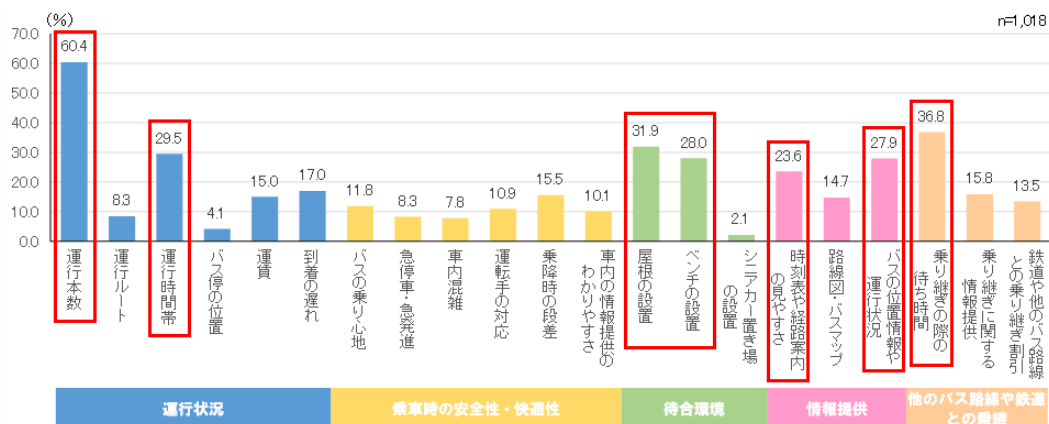
市民・バス利用者アンケートでは、運行本数の増加や運行時間帯の延長等のニーズが高い傾向にあり、また、目的地やルートに関する要望も多く挙がっています。

一方で、利用者減少や乗務員不足の影響により、現状のサービス水準の維持も懸念されるなかで、公共交通の利便性の維持・向上を図ることが求められます。

⑧ 利用環境の整備

バス利用者アンケートでは、路線バスやコミュニティバスに改善を期待することとして、運行内容に関する改善とともに、待合環境の改善や運行に関する情報提供に対する改善要望が比較的多くなっています。

停留所の屋根やベンチ等の待合環境の改善や、バスの行先や運行状況などの情報発信により、公共交通をより利用しやすい環境整備が望まれます。

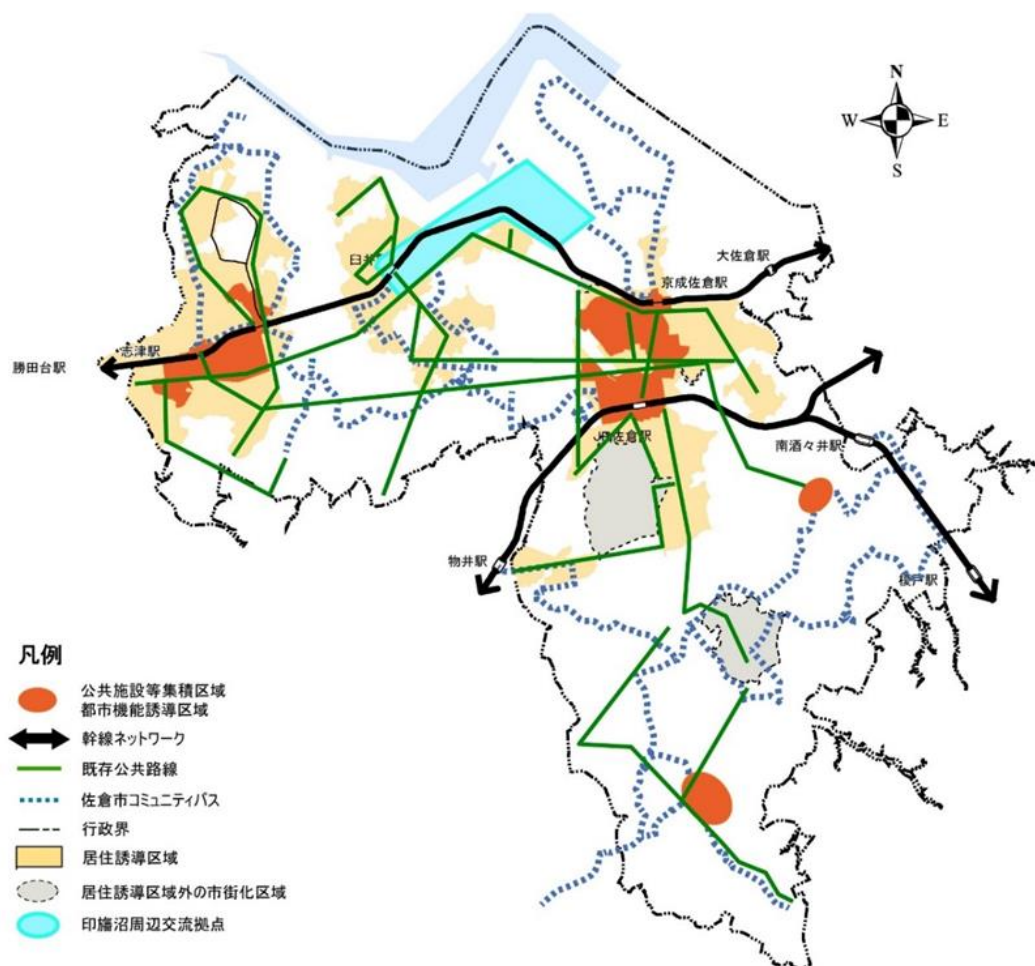


路線バスやコミュニティバスに改善を期待すること（※バス利用者アンケート）

4-3 まちづくりにおける方針

公共交通を含む都市計画に関する総合的な計画である「佐倉市都市マスタープラン」及び「立地適正化計画」においては、将来像を「都市と農村が共生するまち 佐倉」とし、歩いて楽しいまちづくり、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。

人口減少の中でも、一定のエリアにおいて人口密度を維持し、医療・福祉・商業等の生活サービス施設を誘導・集約を図るとともに、それらの拠点を有機的に結ぶ道路・公共交通ネットワークの維持・向上に向けて取り組むこととしており、本計画においても、それらの計画における方針や位置づけに沿った取組みを進めていく必要があります。



多極ネットワーク型コンパクトシティの姿

(※佐倉市立地適正化計画)

第5章 計画の基本的な方針及び目標

5-1 目指す将来像

本計画における将来像は、「まちの骨格となる公共交通網が広がる都市 佐倉」を引き継ぐものとし、公共交通は、都市マスタープラン及び立地適正化計画で示す都市構造「コンパクト＋ネットワーク」におけるネットワーク（軸）を担うものとして、持続可能な公共交通網の実現に向けて取り組んでいくこととします。

5-2 公共交通の体系

佐倉市における交通手段について、それぞれの特性や機能について、以下のように整理します。

公共交通施策の検討・実施に当たっては、それぞれの機能・特性に応じた役割分担を踏まえて、より効率的な公共交通網の構築を図ります。

佐倉市の公共交通の役割分担

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 ☐ ユーカリが丘線
	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

5-3 取組方針

公共交通の課題の解決及び、まちづくりにおける方針の実現に向けた取組みに当たって、以下のように方針を整理します。

取組方針1 まちづくりの軸としての公共交通網の維持・確保

多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に向け、鉄道駅を中心としたコンパクトな都市構造を支えるため、拠点を結ぶネットワークとしての公共交通の利便性の維持・向上を図ります。

主に拠点である鉄道駅と居住地を結ぶ公共交通軸の維持を図るため、公共交通の利用促進や利用環境の整備、運転手の確保など、利便性の維持・向上に向けた取組みについて、交通事業者との連携・協働のもと進めます。

取組方針2 移動制約者の移動手段の確保

既存の公共交通の不便により移動が困難で、自家用車での移動ができない人（子ども、高齢者、障害者等）の移動手段の確保に向けた取組みを進めます。

交通空白地域対策としては、コミュニティバス（5ルート）の運行により、「一団のまとまりのある交通空白地域」には対応しているところですが、点在する小規模な交通空白地域に対する取組みを検討します。

取組方針3 持続可能な公共交通の実現

今後の人口減少に伴う交通需要の減少により、公費負担の増加も懸念される中で、特に市が（一部）運行経費を負担している路線やコミュニティバスが、今後も持続可能な運営を目指すための検討、取組みを進めます。

特に南部地域については、コミュニティバスの運行と民間路線への一部補助によりカバーされている状況ですが、利用者数や収支率は、他地域と比較してかなり低いことから、より効率的な運行方法や、役割分担の見直しも含めた検討を行います。

5-4 計画の目標

(目標設定例)

	指標	現況値 2021 (R4) 年度	目標値
1	市内を運行する民間バス路線数	22 路線	
2	タクシーの稼働台数		
3	市内を運行する路線バス利用者数	474 万人	
4	タクシー利用者数	430,268 人	
5	コミュニティバス利用者数	120,860 人	
6	公共交通の満足度 (市民意識調査)	(R5 年度) 32.7%	

	路線名	現況値 2021 (R4) 年度	目標値
収支率	内郷ルート	30.3%	
	志津北側ルート	28.2%	
	畔田・下志津ルート	17.8%	
	南部地域ルート	6.0%	
	飯重・寺崎ルート	13.3%	

第6章 実施事業

●実施事業案（例）

公共交通網の維持・確保

- ・拠点を結ぶ路線の維持・確保及び支援
- ・運転手の確保に向けた取組み及びその支援
- ・公共交通の利用促進に向けた情報発信（公共交通マップ、駅前等の案内表示など）
- ・定額チケットなどによる利用促進
- ・公共交通機関のバリアフリー化の取組み及び支援
- ・バス停設備（上屋、ベンチ）の更新など待合環境の改善及びその支援

移動制約者の移動手段の確保

- ・コミュニティバスの運行継続による交通空白地域の拡大防止
- ・福祉有償運送等の福祉施策の維持
- ・小規模な交通空白地域における地域団体やNPO等による移動サービスへの支援
- ・南部地域における交通手段の確保、見直し検討

●事業実施のスケジュール

（事業ごとに年度単位のスケジュールを記載）

（標記例）

実施事業	R7 年度 (2025)	R8 年度 (2026)	R9 年度 (2027)	R10 年度 (2028)	R11 年度 (2029)	R12 年度 (2029)
〇〇の改善	検討	実施				
△△の実施	検討	準備	実施			

第7章 計画の評価と見直し方法

※年1回は地域公共交通会議を開催し、計画及び各事業の実施状況等について報告、評価を行うことを想定。

また、評価・検証の結果を踏まえ、計画期間後の取組み見直しの必要性を検討。

参考資料編

【参考 1】 上位・関連計画

【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、「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、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 は、「Sustainable Development Goals」の略で、2015 年 9 月の国連サミットにおいて 2030 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

【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、歩いて楽しいまちづくり、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。

人口減少の中でも、一定のエリアにおいて人口密度を維持し、医療・福祉・商業等の生活サービス施設を誘導・集約を図るとともに、それらの拠点を有機的に結ぶ道路・公共交通ネットワークの維持・向上に向けて取り組むこととしています。

【第9期佐倉市高齢者福祉・介護計画（計画期間：2024年度～2026年度）】

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、佐倉市コミュニティバスの運行や民間交通事業者との協力による公共交通網の維持、充実を図ること。また、鉄道駅のバリアフリー設備の整備については、鉄道事業者の整備計画等を踏まえて、支援を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。

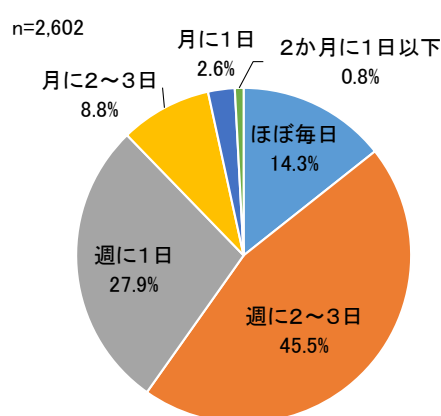
【参考 2】 市民・バス利用者向けアンケート

市民の日常の移動実態や公共交通の利用状況、公共交通に対する意見・要望等について、市民及びバス利用者を対象にアンケート調査を実施しました。

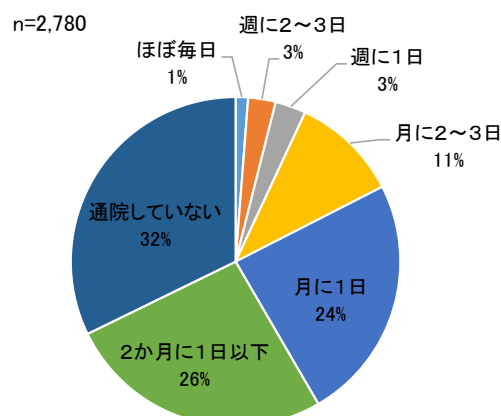
(1) 市民アンケート

① 外出頻度

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 日という回答が多く、通院は月に 2～3 日及び週に 1 日という回答が多く、目的によって外出頻度に差異が生じている。



外出頻度 (買い物)



外出頻度 (通院)

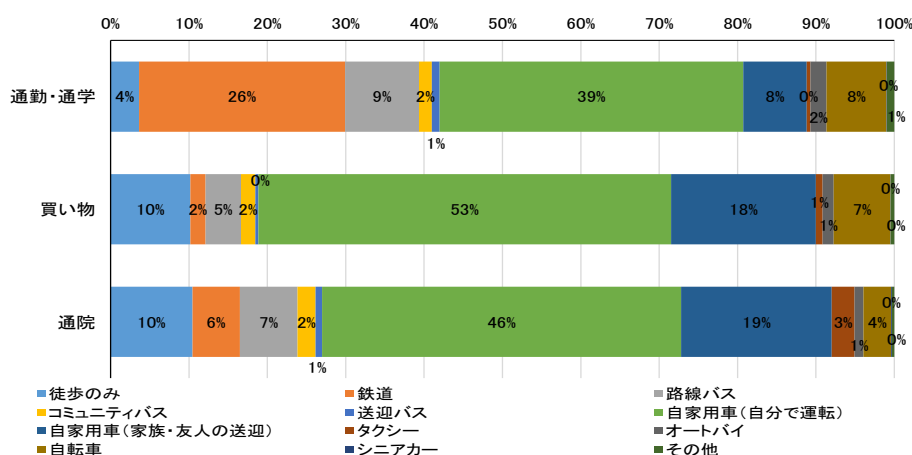
※無回答除く

② 移動手段

A) 外出目的別

目的地への移動手段については、どのケースにおいても自家用車を自分で運転して移動する方が最も多く、通勤通学では約 4 割、買い物及び通院では約 5 割を占める。

その他、通勤・通学では鉄道の利用が 3 割程度、買い物及び通院では家族・友人の送迎での移動が 2 割程度見られる。

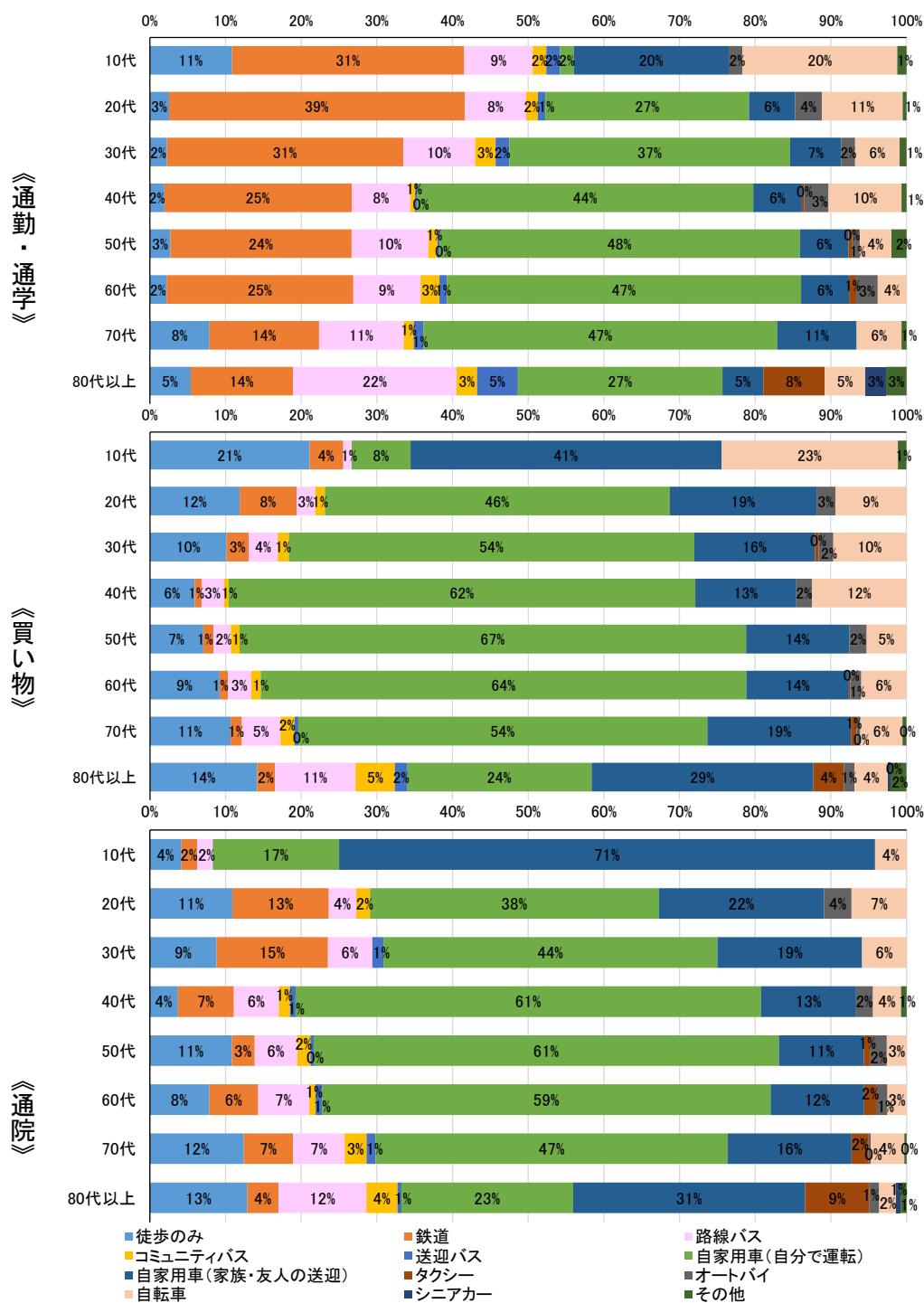


移動手段 (移動目的別)

B) 年齢別

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がみられる。

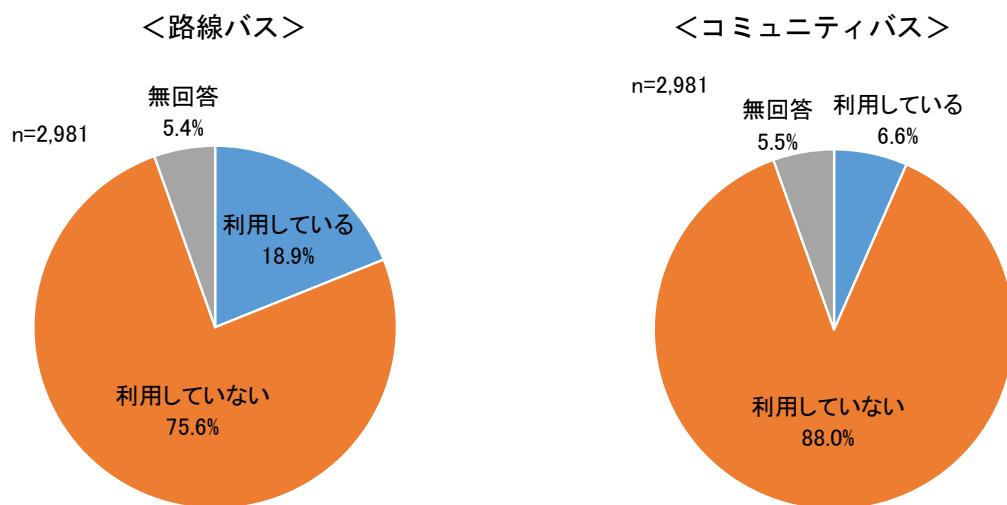
10代では、送迎や自転車で移動する割合が最も高く、80代以上では、送迎の割合が高くなる他、路線バスやタクシーを利用する割合も他の年代と比較して高い。



移動手段（移動目的別／年齢別）

③ 路線バス・コミュニティバスの利用状況

路線バスでは全体の約 2 割が、コミュニティバスでは全体の約 1 割が利用している。

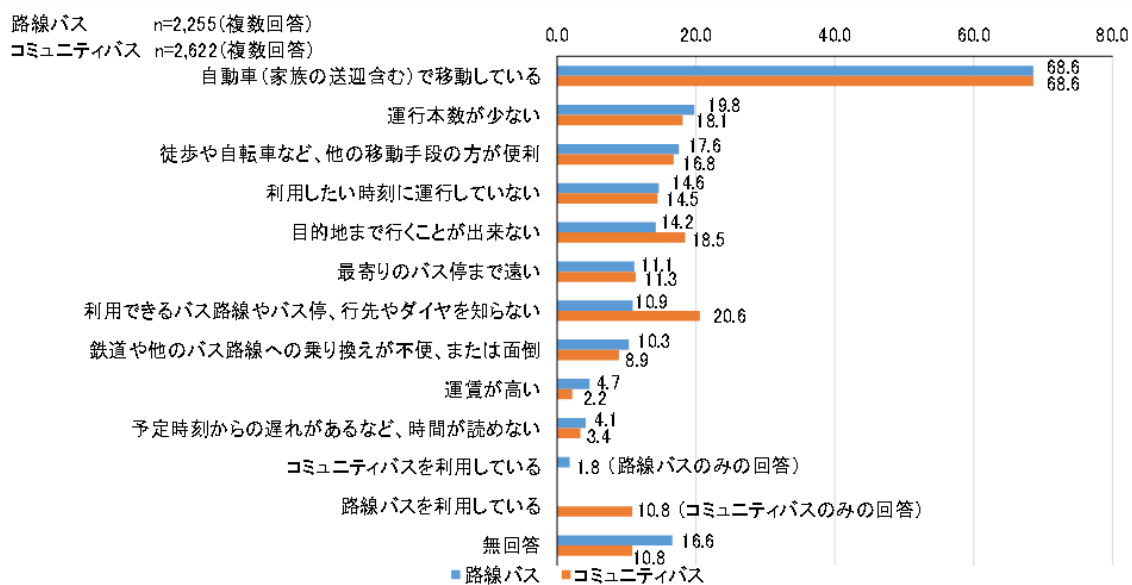


路線バス・コミュニティバスの利用状況

路線バスやコミュニティバスを利用しない理由として、自動車（家族の送迎含む）で移動している方が大半を占めている。

その他、路線バスでは運行本数が少ない、徒歩や自転車など他の移動手段の方が便利という回答が多く寄せられた。コミュニティバスでは、利用できるバス路線やバス停・行先やダイヤを知らない、目的地まで行くことが出来ないという回答が多く寄せられた。

路線バス・コミュニティバスを利用しない理由

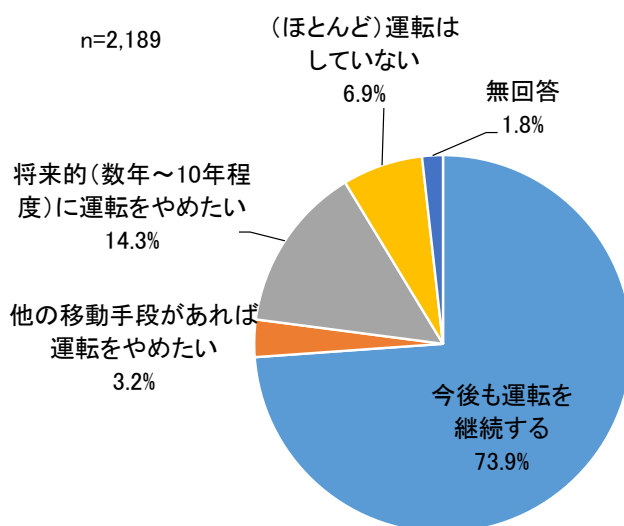


④ 運転の継続意向・自動車の代替手段

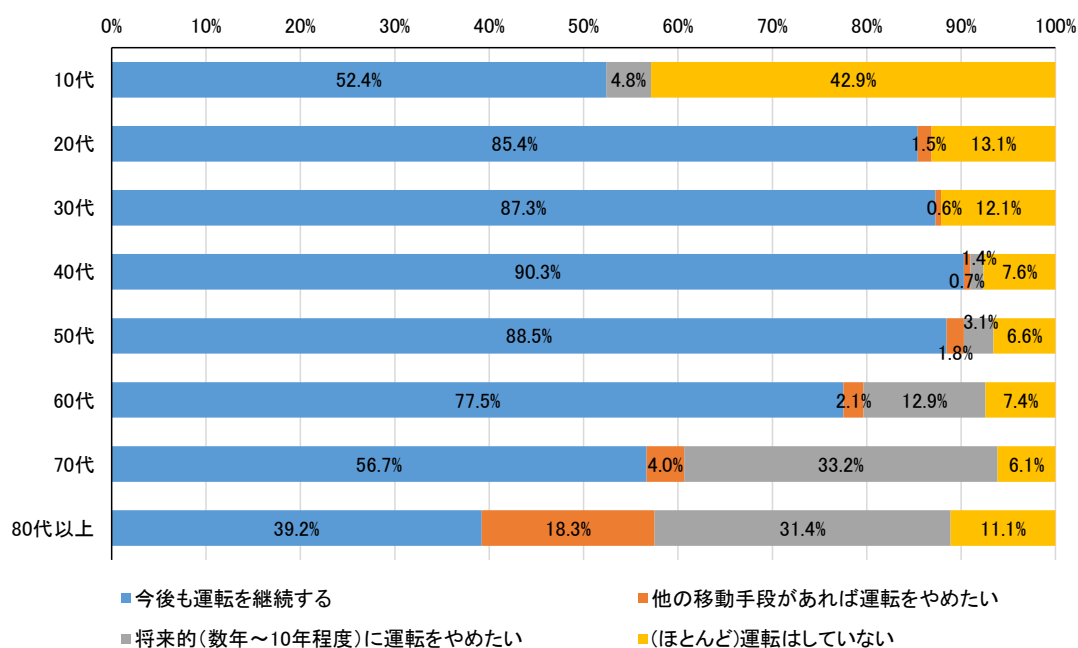
A) 運転の継続意向

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、「他の移動手段があれば運転をやめたい」又は「将来的に運転をやめたい」と考えている人の割合が、60代以降で増加しており、70代では約4割、80代以上では約5割となっている。



自動車の運転の継続意向（全体）



自動車の運転の継続意向（年齢別）

B) 自動車の代替手段

自動車がなくなったときの移動の代替手段としては、路線バスの回答が最も多く、その他鉄道やコミュニティバス等の公共交通を利用するという回答が多く得られた。

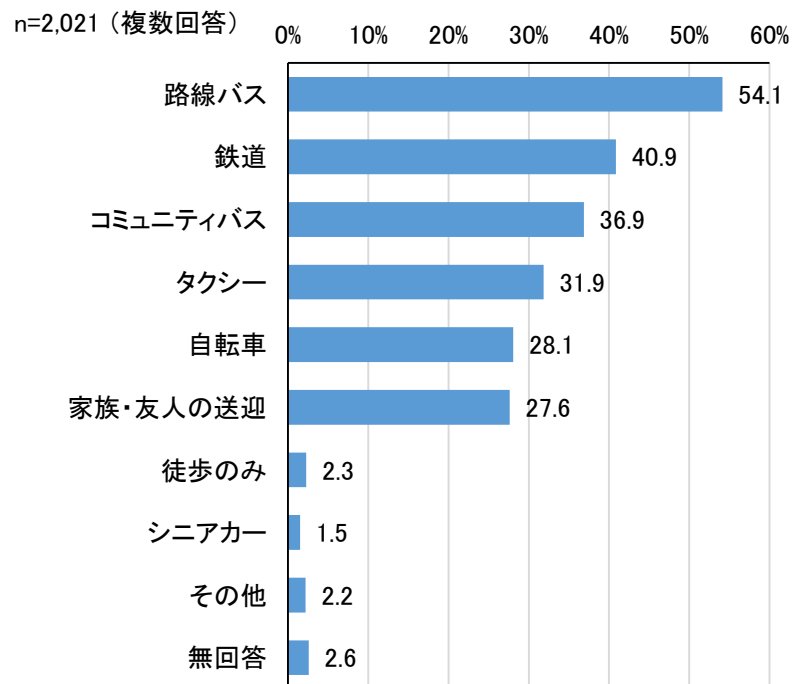
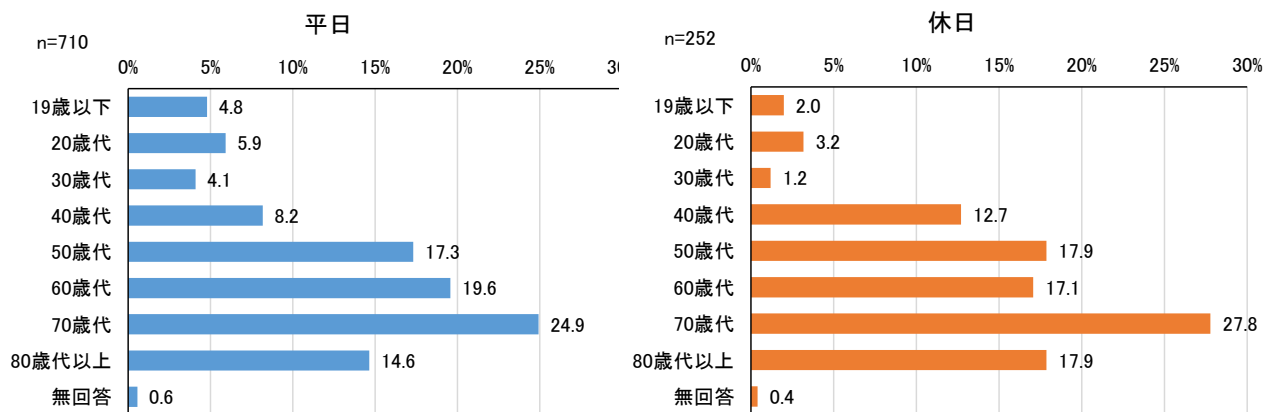


図 0-9 自動車の代替手段

(2) バス利用者アンケート

① 年齢層

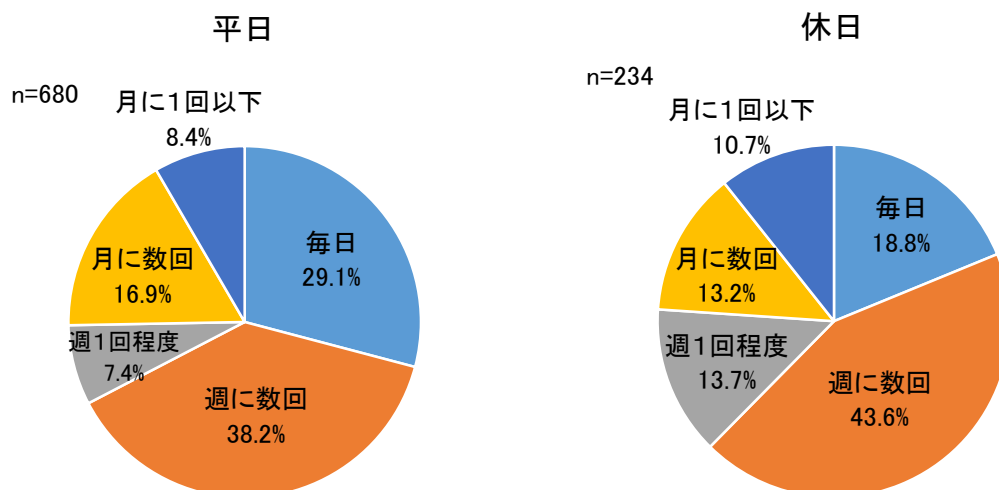
回答者の、年齢は70歳代の方が最も多く、50歳代～80歳代の回答が大半を占める。
また、休日は平日と比較して40歳代の割合が高い。



回答者属性（年齢）

② 利用頻度

路線バスやコミュニティバスの利用頻度は、平日・休日ともに週に数回という回答が最も多い。
また、平日は、毎日という回答が休日と比較して多く、ヘビーユーザーによる利用が多い傾向が見られる。



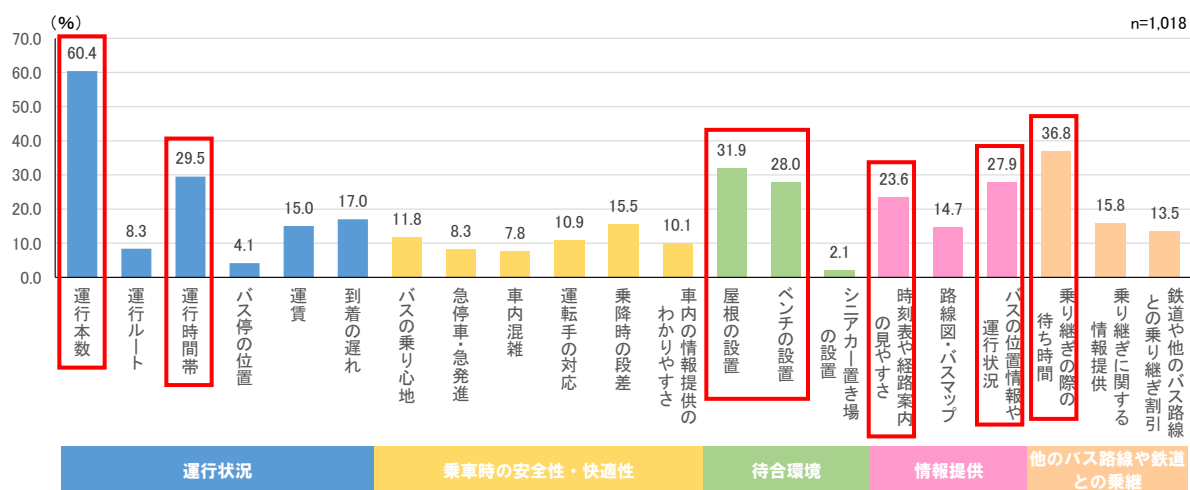
※両日無回答除く

路線バス・コミュニティバスの利用頻度

③ 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) 市外からの来訪者へのアンケート

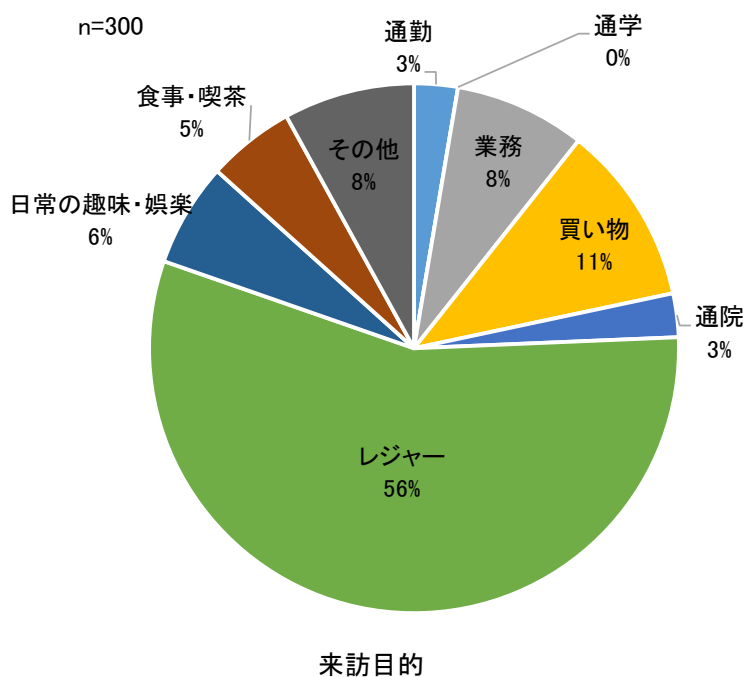
地域公共交通に対する市外からの来訪者のニーズや利用実態を把握し、課題の抽出及び改善策の検討に資する基礎情報の収集を目的に、市外から佐倉市に来訪した時の移動実態及び佐倉市内の公共交通の利便性や運行環境に関する意見について調査した。

※調査対象者

- 居住地 : 東京、千葉（佐倉市以外）、埼玉、神奈川
- 利用交通機関 : 上記に住んでいる方の中で、佐倉市内の路線バス・コミュニティバス・鉄道のいずれかを利用した人
- その他 : 2年以内に佐倉市に来訪した人
- サンプル数 : 合計 300 サンプル
- 回収方法 : インターネットリサーチ会社のモニターを対象として実施

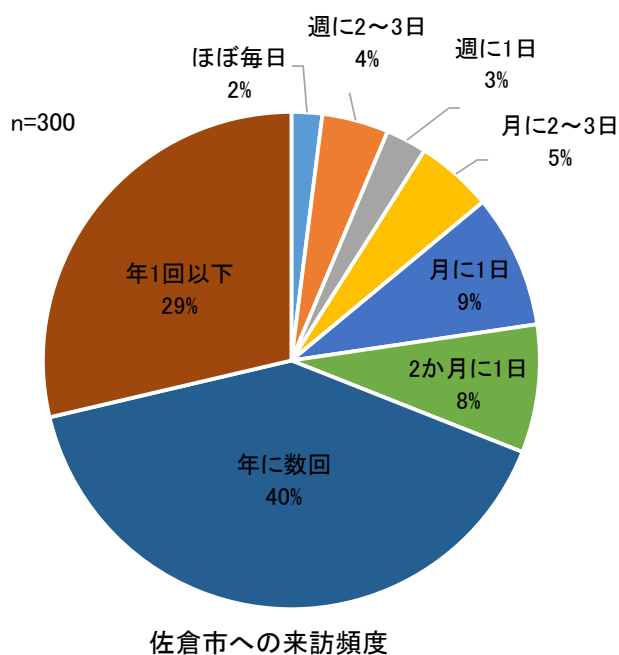
① 来訪目的

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。



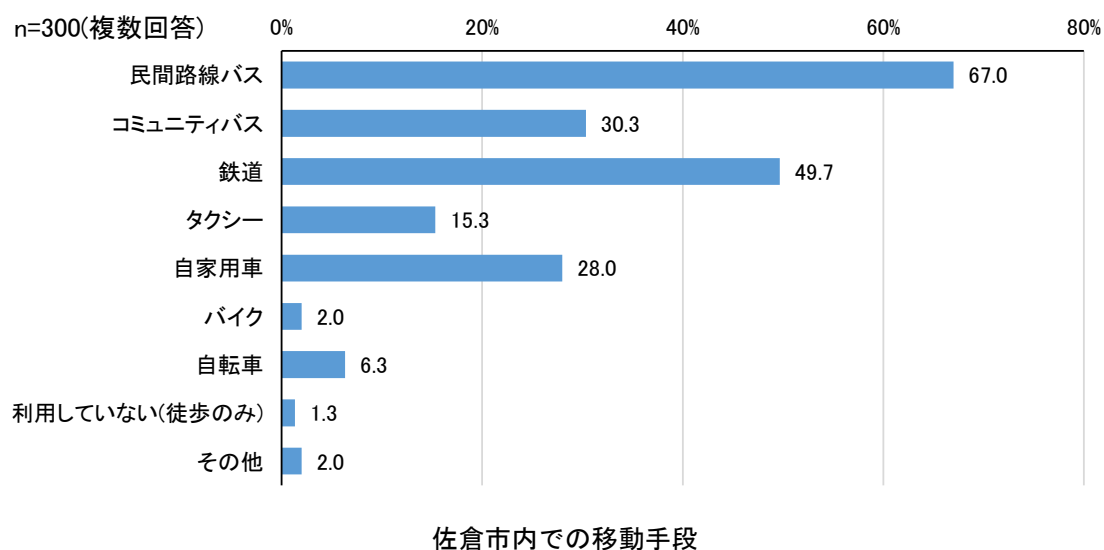
② 佐倉市への来訪頻度

来訪頻度は年に数回という回答が最も多く、全体の 40%を占める。次いで、年 1 回以下という回答が全体の 29%を占める。



③ 佐倉市内の移動で利用した交通手段

佐倉市内の移動で利用した交通手段は、民間路線バスが最も多く、67%の回答が得られた。次いで鉄道やコミュニティバスの回答が多かった。



④ 路線バスやコミュニティバスに関する満足度

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」等が、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」等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」等が挙げられている。

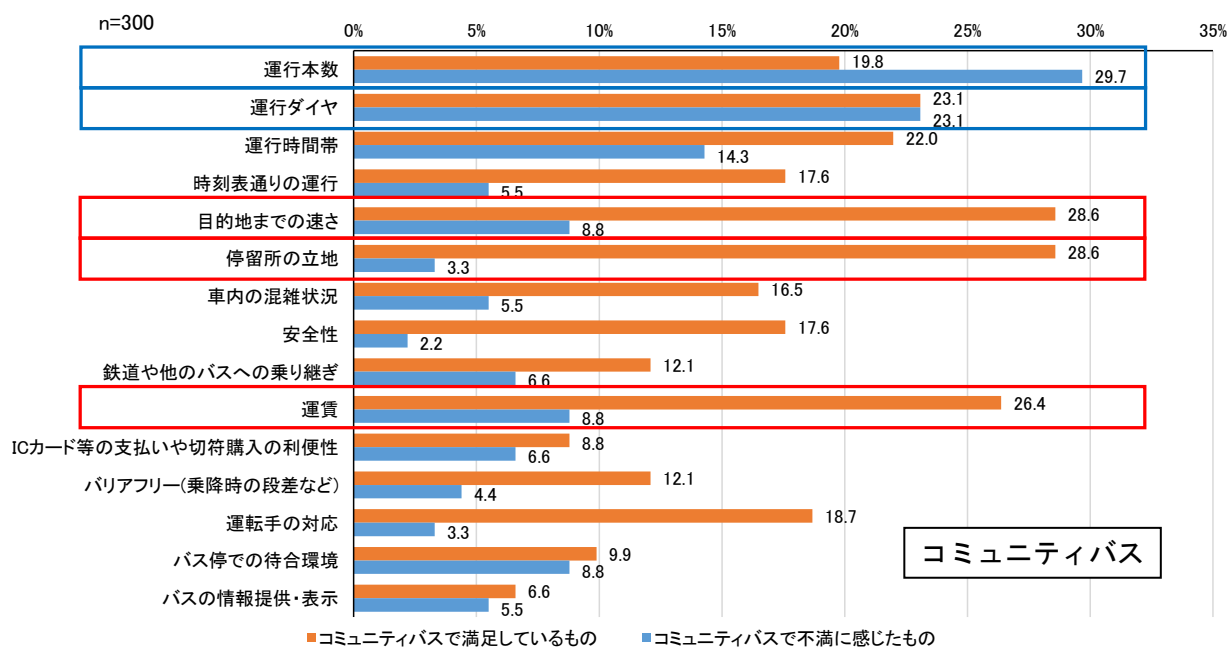
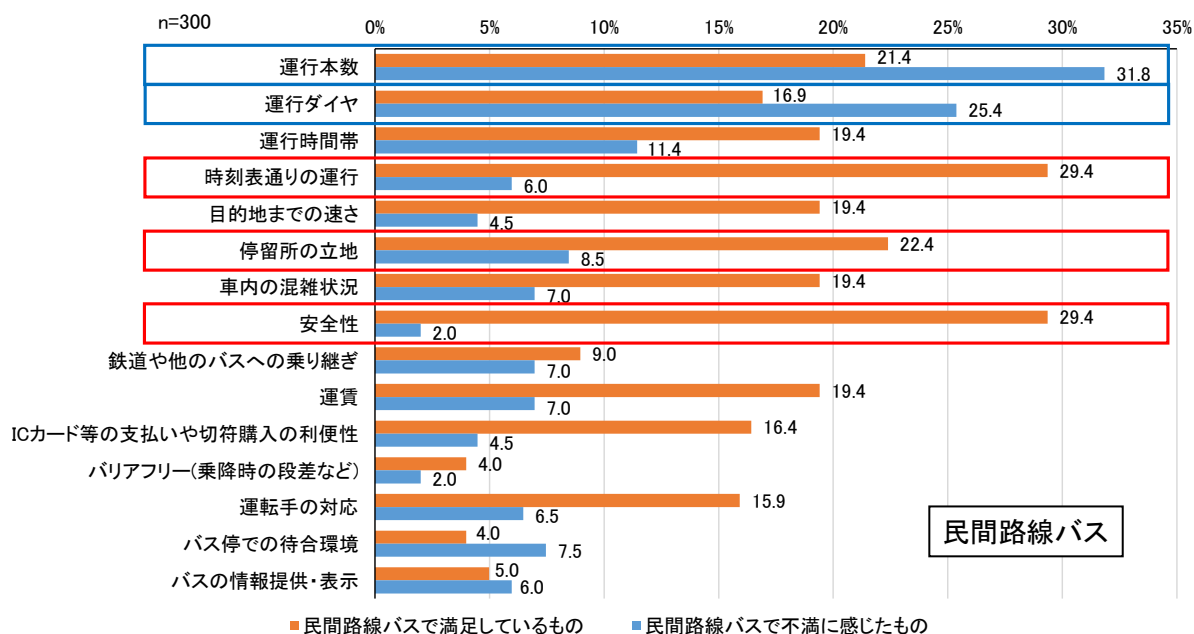
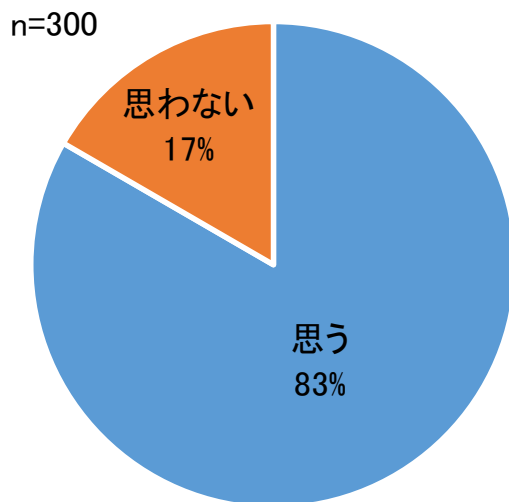


図 0-2 路線バスやコミュニティバスに関する満足度

⑤ バスの利便性が向上したときの来訪意向

路線バスやコミュニティバスが今より便利になったら、約 8 割の人が今よりも頻繁に佐倉市を訪れたいと回答している。



バスの利便性が向上したときの来訪意向
(今よりも頻繁に訪問したいと思うか)

【参考3】 交通事業者へのヒアリング調査

鉄道事業者、バス事業者及びタクシーへのヒアリング等のより、交通事業者の現状や課題、今後の予定等について把握するために調査を行った。

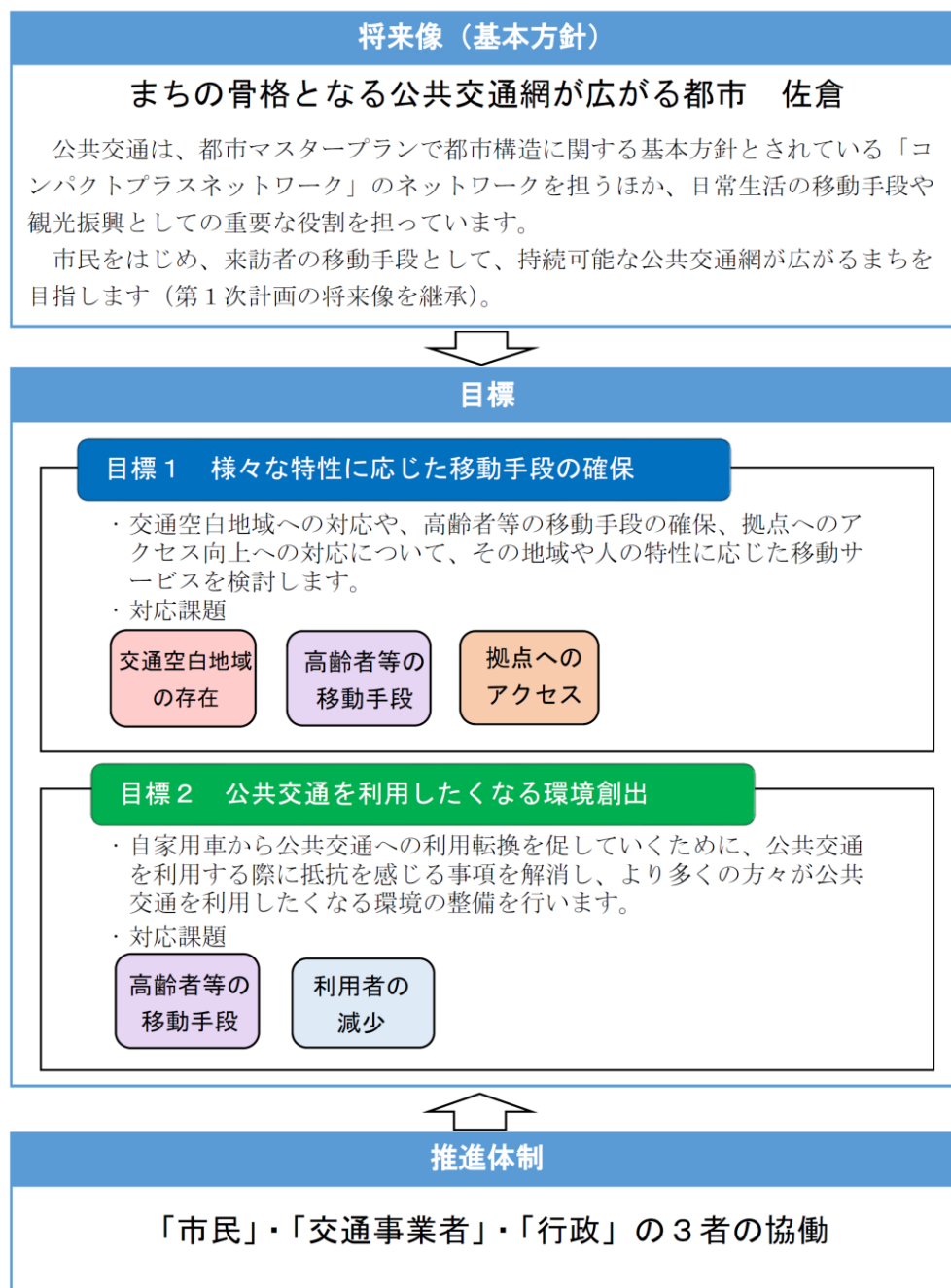
調査結果概要

項目	回答		
	バス	タクシー	鉄道
利用者からの要望	・定時性の確保 ・増便・運行本数の確保 ・安全運行 ・接客や接遇の向上 ・ICカード等の導入 ・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
交通事業に関する課題	・利用者の減少 ・乗務員不足・高齢化 ・車両・道路環境のバリアフリー化 ・定時性の確保 ・車内事故撲滅への取組 ・車両の更新	・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） ・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

【参考 4】 現行計画の達成状況

（１） 現行計画の基本方針・目標

現行計画で掲げた重点課題に対応するため、将来像（基本方針）と目標を以下のとおり設定している。



現行計画の基本方針及び目標

(2) 目標の達成状況

現行計画で掲げられた目標の達成状況を評価した。

目標 1 については、現行計画策定時以降に新たなコミュニティバスや循環バスの運行を開始し、計画の目標値を達成している。

目標 2 については、新型コロナウイルスの影響からコミュニティバス、路線バス（新路線除く）、タクシーの利用者数は目標値を未達である。また、公共交通機関の利用満足度は目標値を達成している。

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 2023(R5)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 年(令和 3 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 年(令和 2 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 年(令和 4 年)12 月に城下町周辺地区循環バス運行開始		

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 2022(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	474 (新路線を除くと 429)
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		

(3) 事業実施状況

現行計画での取組みとして掲げられた事業について、実施状況を整理した。

目標 1 達成のための事業

事業内容	取組概要
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	「一団のまとまりのある交通空白地域」に位置付けた飯重・羽鳥・寺崎エリアでの定時定路線型のコミュニティバスの導入(飯重・寺崎ルート)
	「点在する交通空白地域」での移動手段の確保の検討(事業2②、事業4、事業5④と連携)
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(赤字の生活交通路線の維持費補助、コロナ対策事業)
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	1人での移動が困難な方に対する福祉施策の維持(福祉有償運送、福祉タクシー事業)
②高齢者や子ども等の外出支援の検討	「点在する交通空白地域」に住む方や、自家用車や鉄道、バスで移動できず、事業2①に該当しない方への外出支援の検討(事業5④、福祉施策と連携)
事業3 まちづくりと連携したネットワークの構築	
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駅や公共施設、商業施設、観光資源のネットワークの強化を図る新たなバスの運行(城下町周辺地区拠点内循環バス)
事業4 新たなモビリティサービスの調査・研究	
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	新たなモビリティサービスの導入についての調査、検討(超小型モビリティ、自動運転、グリーンスローモビリティ、MAAS 等)

目標 2 達成のための事業

事業内容	取組概要
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	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の事業の実施(バスペイント等)
②運行に関する情報提供の充実	バス路線や行先等の周知(コミュニティバス通信の発行、バスマップの作成等)
	運行情報に関する情報提供システムの調査・導入の検討
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	より多くの方に利用してもらうためのコミュニティバスの運賃割引(運転免許自主返納割引バス・後期高齢者割引バスの発行、チーパス割引等)
	乗り継ぎに配慮した運賃設定やダイヤ、バス停留所の見直しの検討
④タクシーの利用促進	利用促進策の検討(IT を活用した新たな運賃・料金サービス等)
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	整備済みの各駅自転車駐車場やバス停留所の適正な維持・管理(バス停留所の標識の修繕等)
②待合環境の整備	交通結節点での上屋やベンチの整備、民間事業者と連携した待合環境の整備(京成佐倉駅北口バス停、宮小路町バス停)
	利用しやすい駅前広場の研究
③公共交通機関のバリアフリー化等の支援	交通事業者のバリアフリーの促進や IC カードの導入への支援(京成佐倉駅北口エレベーターへの誘導表示設置)
④交通渋滞解消、舗装補修、歩道整備	バスの定時性確保のための道路改良や舗装補修、歩道整備の実施

目標 1,2 共通の達成のための事業

事業内容	取組概要
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	交通事業者、移動サービス等を行う団体との情報共有
	市民アンケートやバス利用者アンケートの実施
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、運賃等のモニタリングの実施
③地域公共交通会議の開催	コミュニティバスの運行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 令和2年度:コミバス飯重・寺崎ルート of 運行、コミバス割引制度について 令和3年度:南部地域ルート 千城台駅バス停の移設について（書面開催）
	地域公共交通計画の策定に係る調査、協議（予定）
④緊急時における情報共有	災害発生時等の緊急時に情報共有を実施し、可能な限り運行確保
	歴史民俗博物館と連携した水災害時等の車両避難マニュアル作成、避難訓練の実施