

# 第 2 次佐倉市地域公共交通網形成計画 (素案)

2019 年 11 月

## 目次

|     |                     |    |
|-----|---------------------|----|
| 1   | はじめに                | 1  |
| (1) | 計画策定の背景とその意義        | 1  |
| (2) | 計画に定める事項            | 1  |
| (3) | 計画の位置づけ・上位関連計画の整理   | 2  |
| (4) | 計画の対象区域             | 4  |
| (5) | 計画の期間               | 4  |
| 2   | 地域の現状               | 5  |
| (1) | 地勢など                | 5  |
| (2) | 都市構造・土地利用           | 5  |
| (3) | 特色の異なる7つの地区         | 6  |
| (4) | 人口動向                | 7  |
| (5) | 乗用車の保有台数            | 10 |
| 3   | 交通手段の現状             | 11 |
| (1) | 公共交通                | 11 |
| (2) | その他の移動サービスや外出支援サービス | 15 |
| (3) | 既存公共交通網の利便性とカバーエリア  | 17 |
| (4) | 望ましい公共交通網の在り方       | 20 |
| 4   | 公共交通に求められる役割        | 23 |
| 5   | 第1次計画の取組みと達成状況      | 24 |
| (1) | 課題への対応              | 24 |
| (2) | 実施事業ごとの達成状況         | 27 |
| (3) | 第1次計画の課題            | 30 |
| (4) | 数値目標の達成状況           | 31 |
| 6   | ニーズの把握              | 32 |
| (1) | 公共交通に関するアンケート       | 33 |
| (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 |
| 7   | 本市における公共交通を取り巻く重点課題 | 40 |
| 8   | 計画の基本方針、目標          | 43 |
| 9   | 目標値の設定              | 45 |
| 10  | 目標達成のための事業と実施主体     | 46 |
| (1) | 実施事業                | 46 |
| (2) | 各事業の実施内容            | 47 |
| 11  | 計画の評価と見直し方法         | 54 |
| (1) | 計画の評価方法             | 54 |
| (2) | 評価のスケジュール           | 54 |

## 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きました。しかし、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るほか、人口減少による利用者の減少が予測され、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ます。

一方、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）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、これまでの取り組みを踏まえた課題等を整理し、「第 2 次佐倉市地域公共交通網形成計画」を策定することとしました。

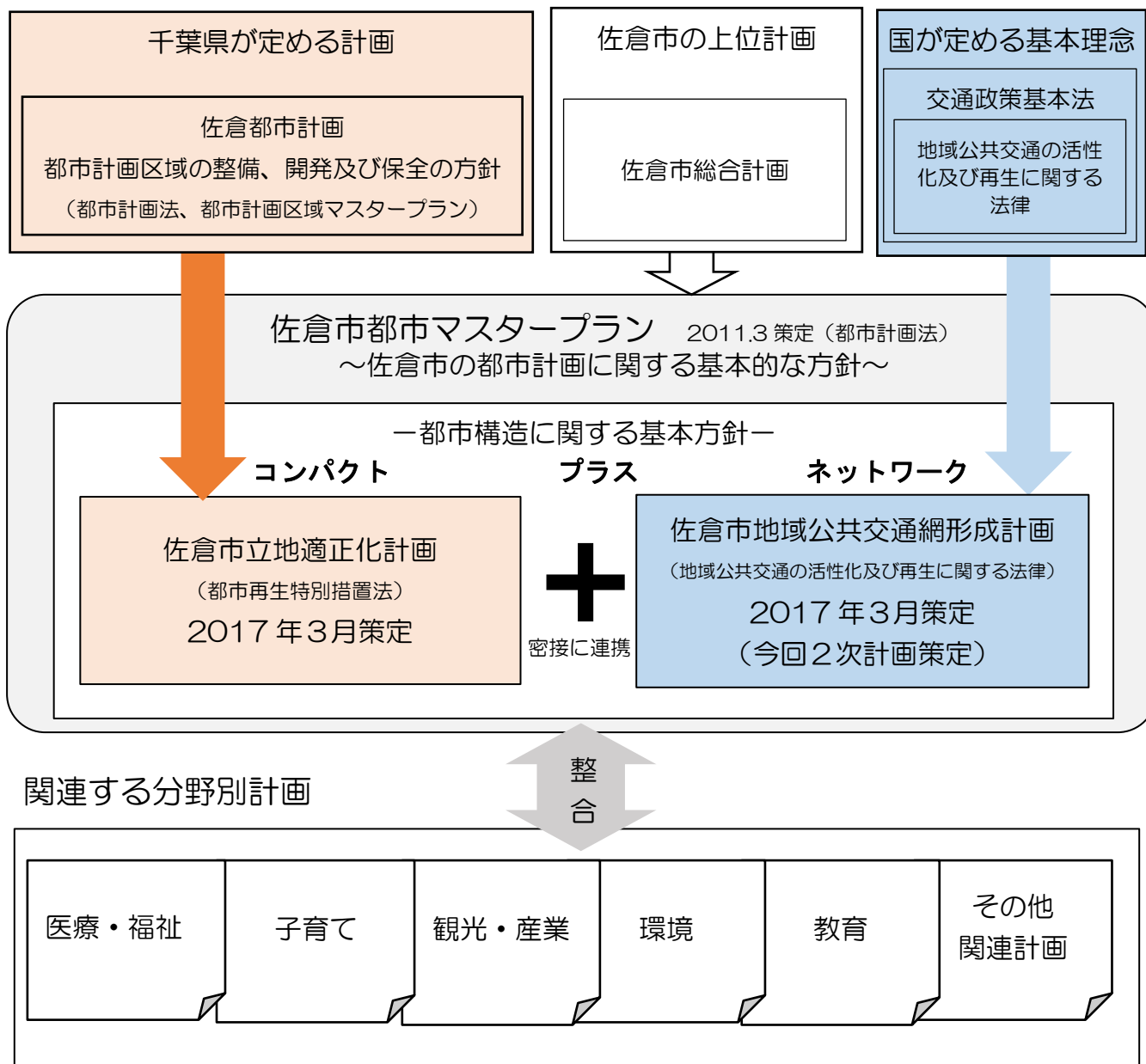
### (2) 計画に定める事項

| 記載内容                                             | 記載<br>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 | 45        |
| ② 計画の区域                                          | 4         |
| ③ 計画の目標                                          | 45        |
| ④ ③の目標を達成するために行う事業・実施主体                          | 48        |
| ⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項                               | 56        |
| ⑥ 計画期間                                           | 4         |

### (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、佐倉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』など関連計画との整合を図りながら進めていきます。



上記に載せた、主要な上位関連計画の概要を次頁の通り整理しました。

① 第5次佐倉市総合計画（計画年度：2020年度～2031年度）

都市基盤・住環境に関する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」とし、4年間の取組を、地域を結ぶ公共交通ネットワークの形成としています。そのために、利用促進や交通空白地域に対する交通手段の確保を通じて、持続可能な公共交通の形成を目指します。

② 佐倉市都市マスタープラン、立地適正化計画（目標年度：2017年度～2030年度）

佐倉市の将来都市像を「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・強化をすることとしています。そのために、居住地と拠点及び拠点間、拠点内などの交通ネットワークの充実・確保や公共交通の利便性の確保が必要となっています。

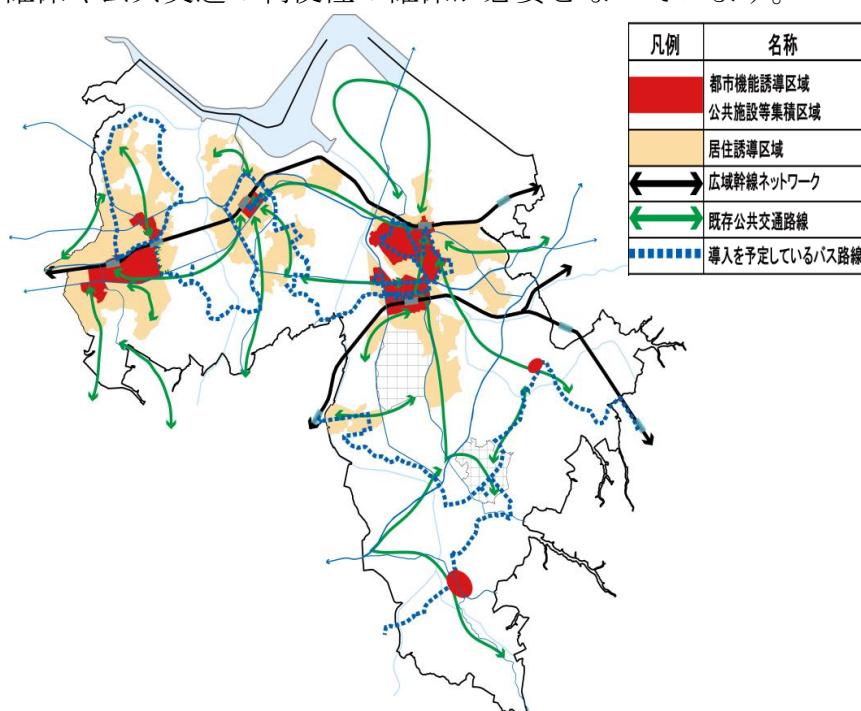


図 佐倉市立地適正化計画で目指す姿（資料：佐倉市立地適正化計画）

③ 第7期佐倉市高齢者福祉・介護計画（目標年度：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、高齢者の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。

④ 佐倉市産業ビジョン（目標年度：2011年度～2020年度）

城下町地区と印旛沼周辺の二つの観光拠点をバスや鉄道といった公共交通を含む多様なルートでつなぐことを目標としています。

(4) 計画の対象区域

佐倉市全域とします。

(5) 計画の期間

計画期間は、2020 年度（令和 2 年度）から 2024 年度（令和 6 年度）までの 5 年間とします。

| 年度                   | 2019                 | 2020        | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|----------------------|----------------------|-------------|------|------|------|------|------|
|                      | R1                   | R2          | R3   | R4   | R5   | R6   | R7   |
| 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<br>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（今回策定） |      |      |      |      | 次期計画 |
|                      |                      |             |      |      |      |      |      |

図 計画期間のイメージ

## 2 地域の現状

### (1) 地勢など

佐倉市は、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。

京成電鉄本線、JR 総武本線・成田線が市の東西を貫き、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によるユーカリが丘線が運行し、バス路線とともに各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 2 割にとどめ、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 18%に相当する面積の中に 7 割以上の市民が暮らす、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。

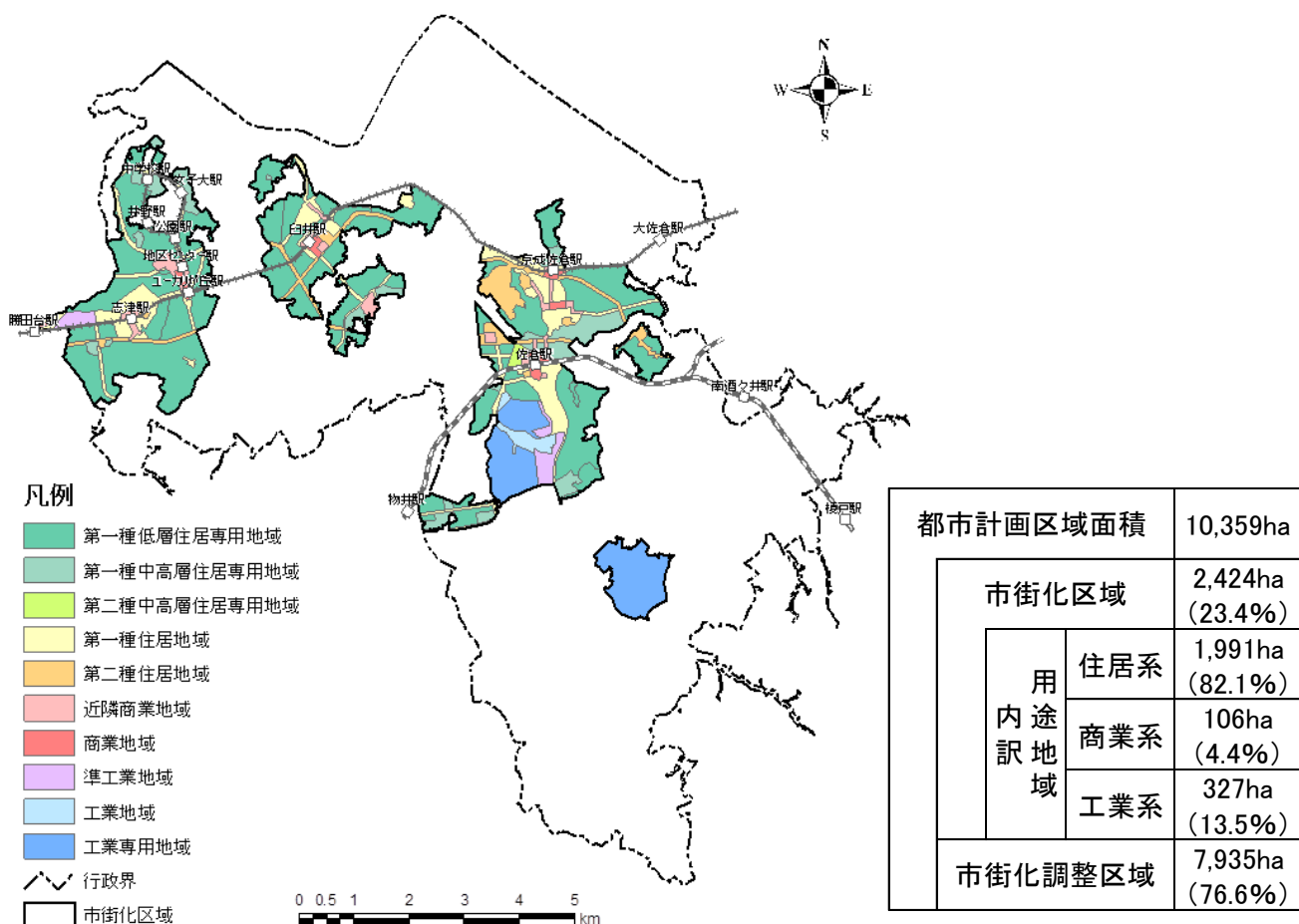


図 用途地域などの決定状況と内訳

### (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。



#### (4) 人口動向

##### ① 人口の推移

1965年に約4万人であったものが、10年後の1975年には8万人、1985年には12万人、1995年には16万人と4倍に急増した後は、2010年の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。

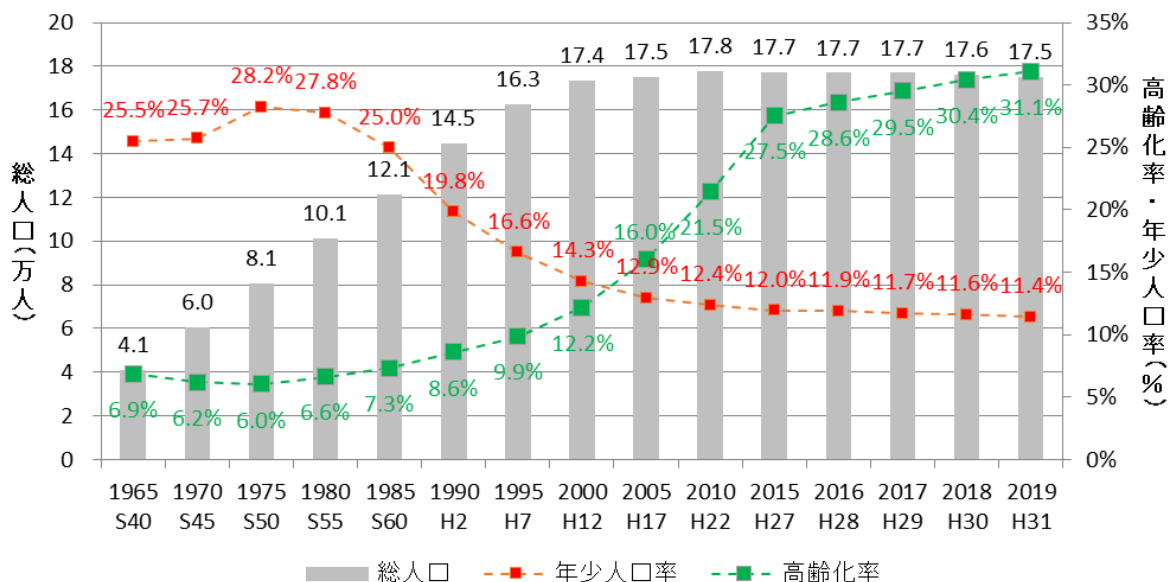


図 総人口及び高齢化率・年少人口率の経年推移（各年3月の数値）

（出典：1990年まで国勢調査、1995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。

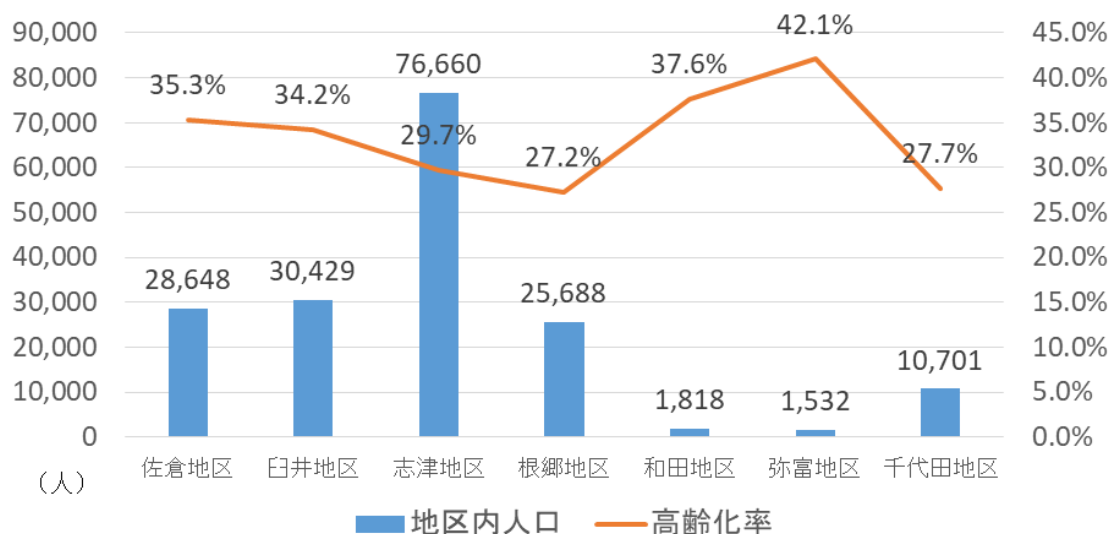


図 地区別人口と高齢化率の状況（出典：住民基本台帳 2019年3月末時点）

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ることから、自家用車に変わる移動手段の確保が必要です。

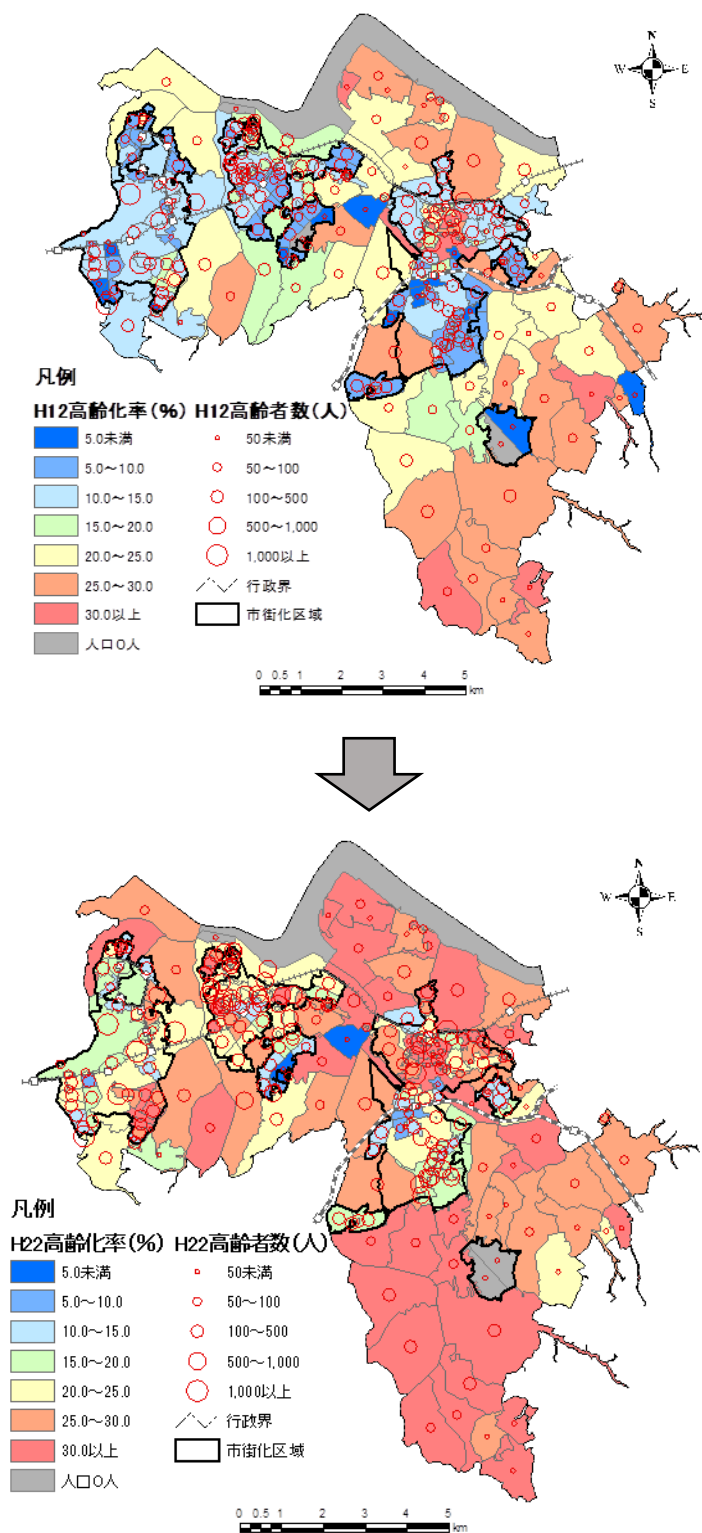


図 過去 10 年間における高齢者の分布状況（出典：国勢調査）

### ③ 佐倉市の将来人口推計

佐倉市の人口は、今後はゆるやかに減少していくことが予測されるうえ、高齢化の進行が顕著に見られ、2040年には40%を超えているものとみられます。

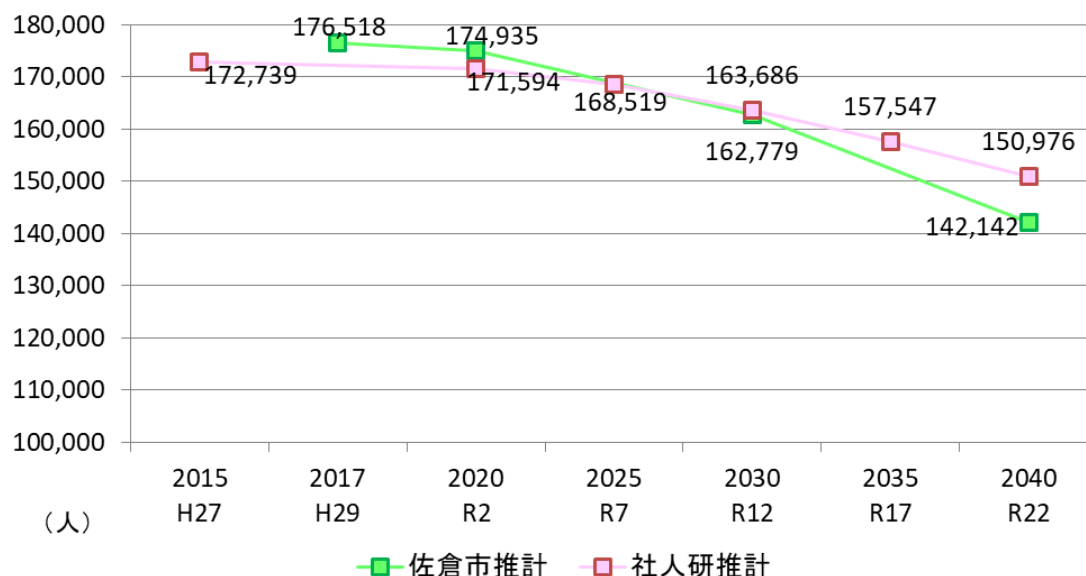


図 佐倉市の将来人口推計

(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8月)、  
社人研データ(2018年3月30日))

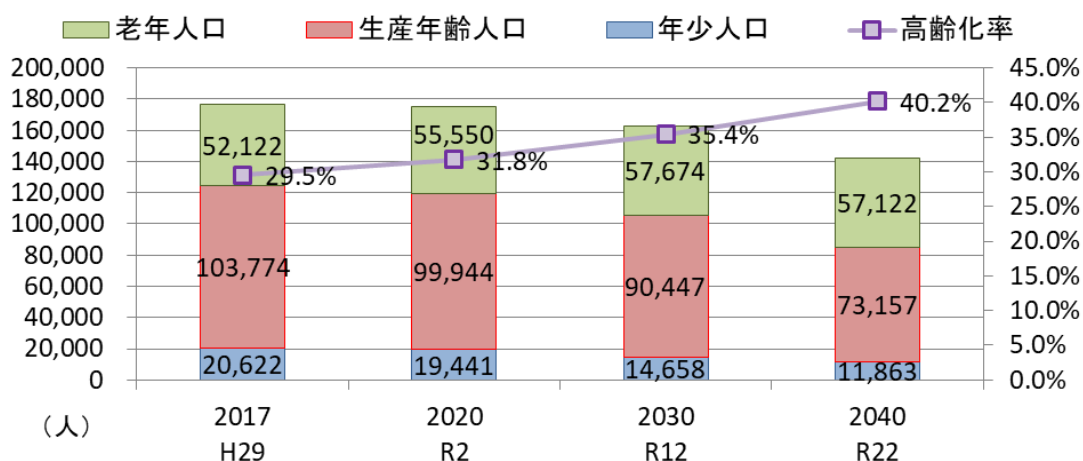


図 世代別の将来人口推計

(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、自家用車へ依存している実態が伺えます。

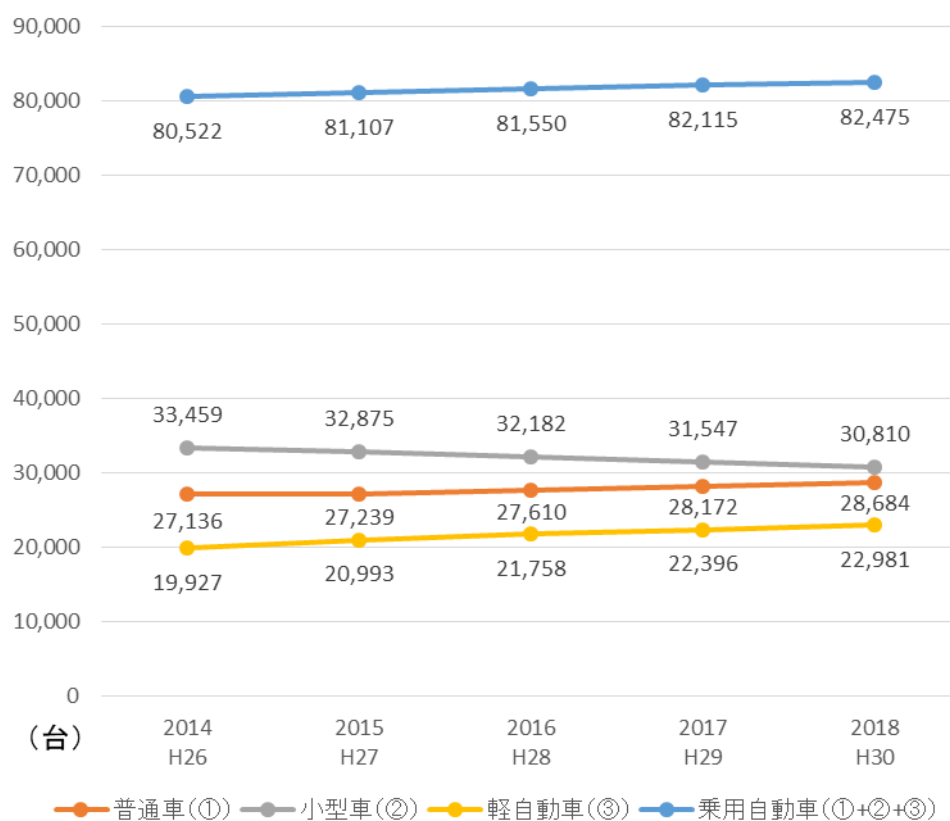


図 佐倉市の乗用車保有台数（出典：千葉県統計年鑑、佐倉市統計書）

### 3 交通手段の現状

#### (1) 公共交通

2006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』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。



#### 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・京成佐倉駅・京成臼井駅・ユーカリが丘駅・志津駅の5駅があり、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 線ではほぼ横ばいであるといえます。

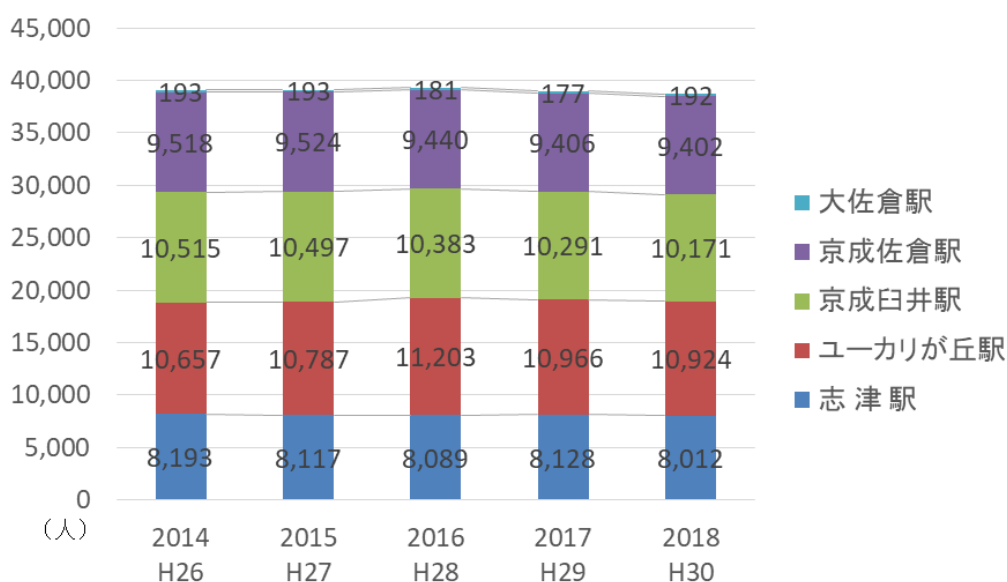


図 駅別一日平均乗車人員（京成線）（出典：千葉県統計年鑑、京成電鉄 HP）

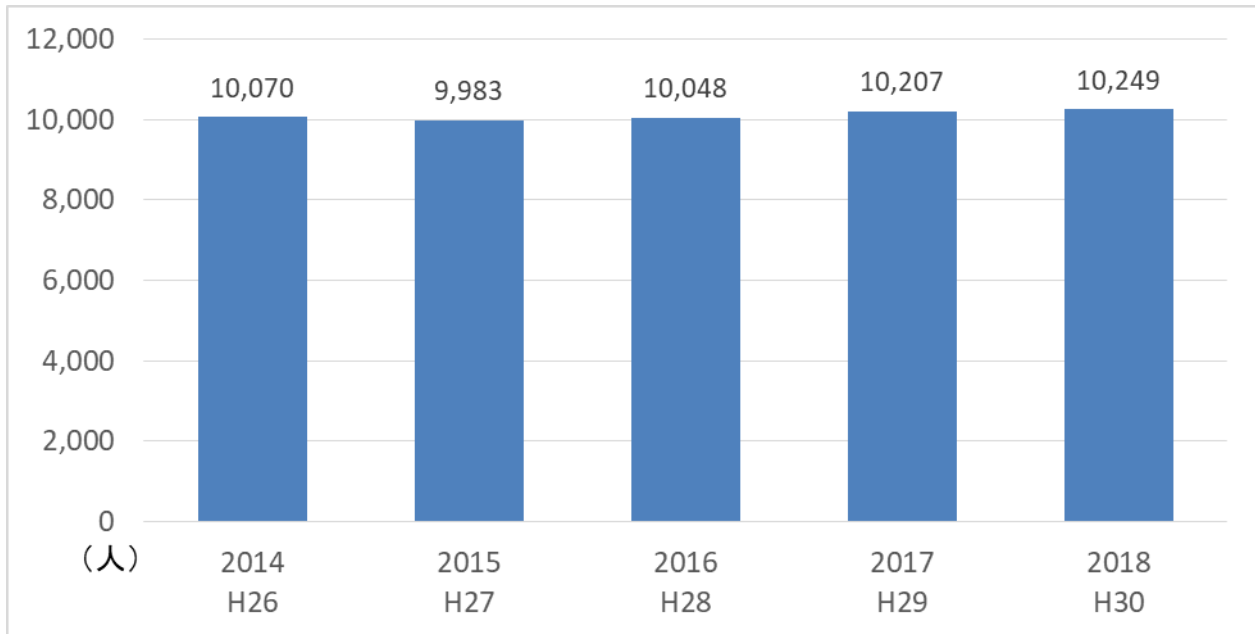


図 一日平均乗車数（JR 佐倉駅）（出典：JR 東日本 HP）

## ② 新交通システム

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。

利用者数は横ばいでしたが、2018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。

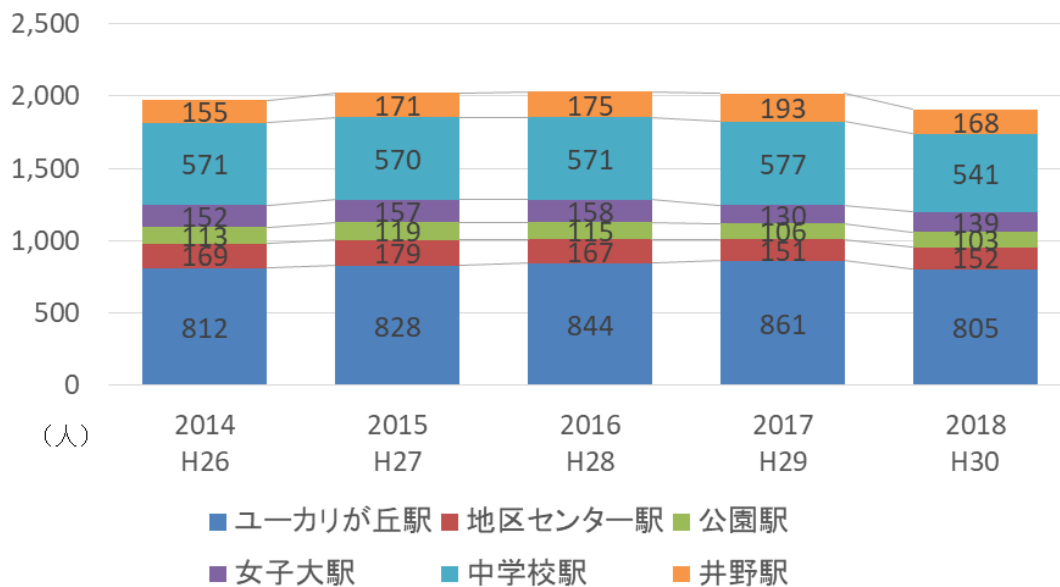


図 駅別一日平均乗車人員（ユーカリが丘線）  
（出典：千葉県統計年鑑、山万株式会社提供資料）

### 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、18路線が運行されています。利用者数は、ほぼ横ばいであることが伺えます。

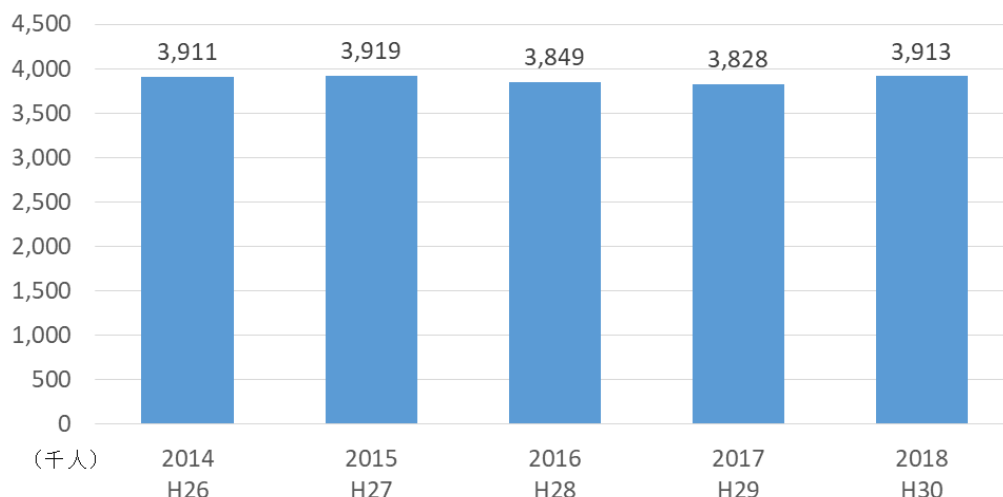


図 路線バス輸送人員※の推移（出典：佐倉市統計表をもとに編集・作成）

※ちばグリーンバス（株）、千葉内陸バス（株）の数値。東京線及び深夜急行を除外

### ④ タクシー

佐倉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、そのなかで、市内に事業所を有するタクシー事業者2社の利用者は、減少傾向が続いています。

#### 【佐倉地区構内運営委員会】

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

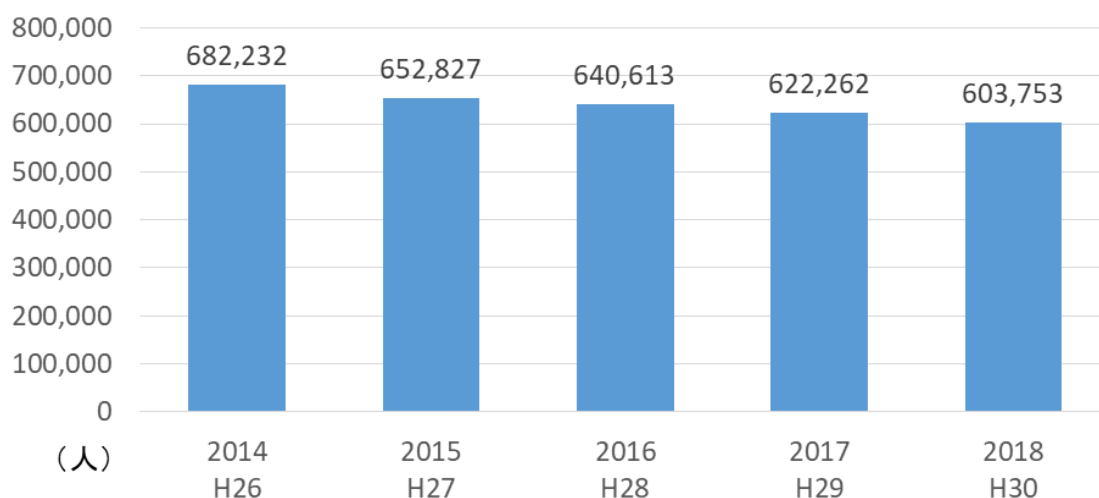


図 輸送人数の推移

（出典：京成タクシー佐倉株式会社、志津タクシー有限会社提供資料）

# ⑤ 佐倉市コミュニティバス

交通空白地域対策として、現在4つの地域でコミュニティバスを運行しています。  
2018年1月より新たに志津北側、畔田・下志津、南部地域の3ルートで運行を開始し、利用者が増加しています。

表 佐倉市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<br>ルート | 臼井・千代<br>田・志津地区 |           |
| 4                                                                      | 南部地域ルート       | 和田・弥富・<br>根郷地区  |           |
| 料金                                                                     |               |                 |           |
| 大人 200 円、小学生 100 円（未就学児無料）<br>障害者手帳をお持ちの方と介助者ともに半額<br>※運転免許自主返納者への割引あり |               |                 |           |



図 佐倉市コミュニティバスの運行ルート

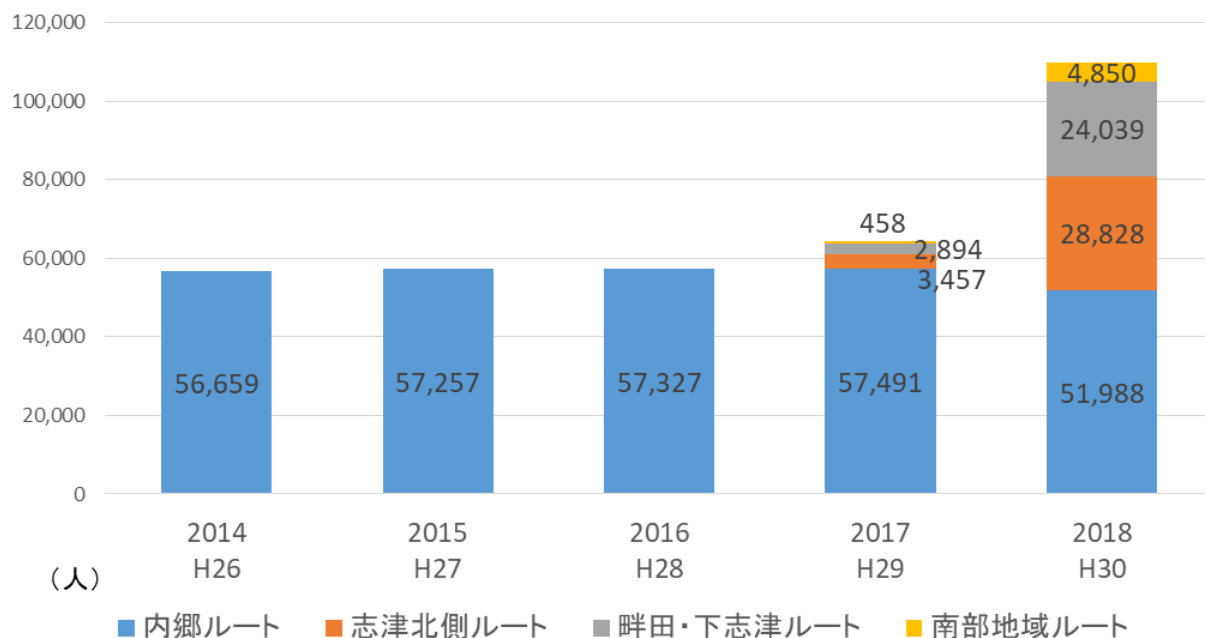


図 佐倉市コミュニティバスの年度別利用状況

## (2) その他の移動サービスや外出支援サービス

主に要介護認定を受けている方や、障害者手帳の交付を受けている方など、1人で移動が困難な方々へのセーフティネットとして、移動や外出を支援する各種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

タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、NPO、公益法人、社会福祉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、社会福祉法人やNPO法人など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

公共交通を利用しにくい高齢者の方々を対象として、自治会や社会福祉協議会で移動サービスを実施しています。

### ③ 外出支援サービス

障害を持った方などの外出支援は、運賃の割引や経費の一部負担を民間事業者が独自に行っているものと市が行っているものがあります。

#### □ 各種交通機関の割引制度

障害者の方々の社会復帰、日常生活援助の一環として鉄道・新交通システム・バス・タクシーといった各種交通機関独自の割引制度があります。対象範囲や割引率、利用方法は事業者ごとに異なります。

#### □ 佐倉市福祉タクシー券・佐倉市福祉寝台車券

佐倉市福祉タクシー事業協力機関として、佐倉市に登録されているタクシー会社を利用する際に使用できる福祉タクシー券及び福祉寝台車券の交付を行っています。

#### 【割引額】

- 福祉タクシー券：上限1,000円の範囲で乗車運賃の半額まで
- 福祉寝台車券：上限5,000円の範囲で乗車運賃の半額まで

#### 【利用対象者】

- 身体障害者手帳 1級・2級 所持者

- 身体障害者手帳・視覚障害・体幹・四肢障害の3級保持者
- 療育手帳㊤（㊤1、㊤2）、A1、A2所持者
- 65歳以上でねたきり高齢者台帳登録者

### (3) 既存公共交通網の利便性とカバーエリア

既存公共交通機関までの徒歩圏の考え方や、利便性の整理にあたり、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』を参考に以下のとおり整理しました。

#### 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<br>を徒歩圏内と設定します。 |
| ・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 |                                 |

#### 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。

徒歩圏と運行頻度の関係を考慮して、市内を以下の 3 つの区分で分類します。

表 駅勢圏・バス停圏の定義

|        |                                   | バス                  |                     |                 |
|--------|-----------------------------------|---------------------|---------------------|-----------------|
|        |                                   | バス停から 300m圏内        |                     | バス停から<br>300m圏外 |
|        |                                   | 運行本数<br>30 本／日・片道以上 | 運行本数<br>30 本／日・片道未満 |                 |
| 鉄<br>道 | 鉄道 800m圏内<br>又は<br>新交通システム 500m圏内 | 公共交通利便地域            |                     |                 |
|        | 鉄道 800m圏外<br>かつ<br>新交通システム 500m圏外 |                     |                     |                 |
|        |                                   |                     | 公共交通<br>利用可能地域      | 交通<br>空白地域      |

③ 面積ベースでの分布状況

現在、市街化区域の約 8 割を公共交通の徒歩圏に含まれる公共交通利便地域または公共交通可能地域で占めています。

表 面積ベースでの分布状況（出典：佐倉市立地適正化計画）

| ＜面積＞<br>（カバー率） | 市街化区域<br>2,424ha(100%) | 市街化調整区域<br>7,935ha (100%) | 市域全体<br>10,359ha (100%) |
|----------------|------------------------|---------------------------|-------------------------|
| 公共交通利便地域       | 1,712ha (71%)          | 1,069ha (13%)             | 2,781ha (27%)           |
| 公共交通利用可能地域     | 348ha (14%)            | 1,431ha (18%)             | 1,779ha (17%)           |
| 公共交通空白地域       | 364ha (15%)            | 5,435ha (69%)             | 5,799ha (56%)           |

④ 人口ベースでの分布状況

公共交通利便地域または公共交通可能地域内の人口は、全人口の約 74%を占め、特に市街化区域の約 8 割が公共交通利便地域に含まれます。

表 人口ベースでの分布状況（2010 年）（出典：佐倉市立地適正化計画）

| ＜人口＞<br>（カバー率） | 市街化区域<br>約 14.9 万(100%) | 市街化調整区域<br>約 2.3 万(100%) | 市域全体<br>約 17.2 万(100%) |
|----------------|-------------------------|--------------------------|------------------------|
| 公共交通利便地域       | 約 11.9 万(80%)           | 約 0.9 万人(39%)            | 約 12.8 万(74%)          |
| 公共交通利用可能地域     | 約 1.4 万人(9%)            | 約 0.5 万人(22%)            | 約 1.9 万人 (11%)         |
| 公共交通空白地域       | 約 1.6 万人(11%)           | 約 0.9 万人(39%)            | 約 2.5 万人(15%)          |

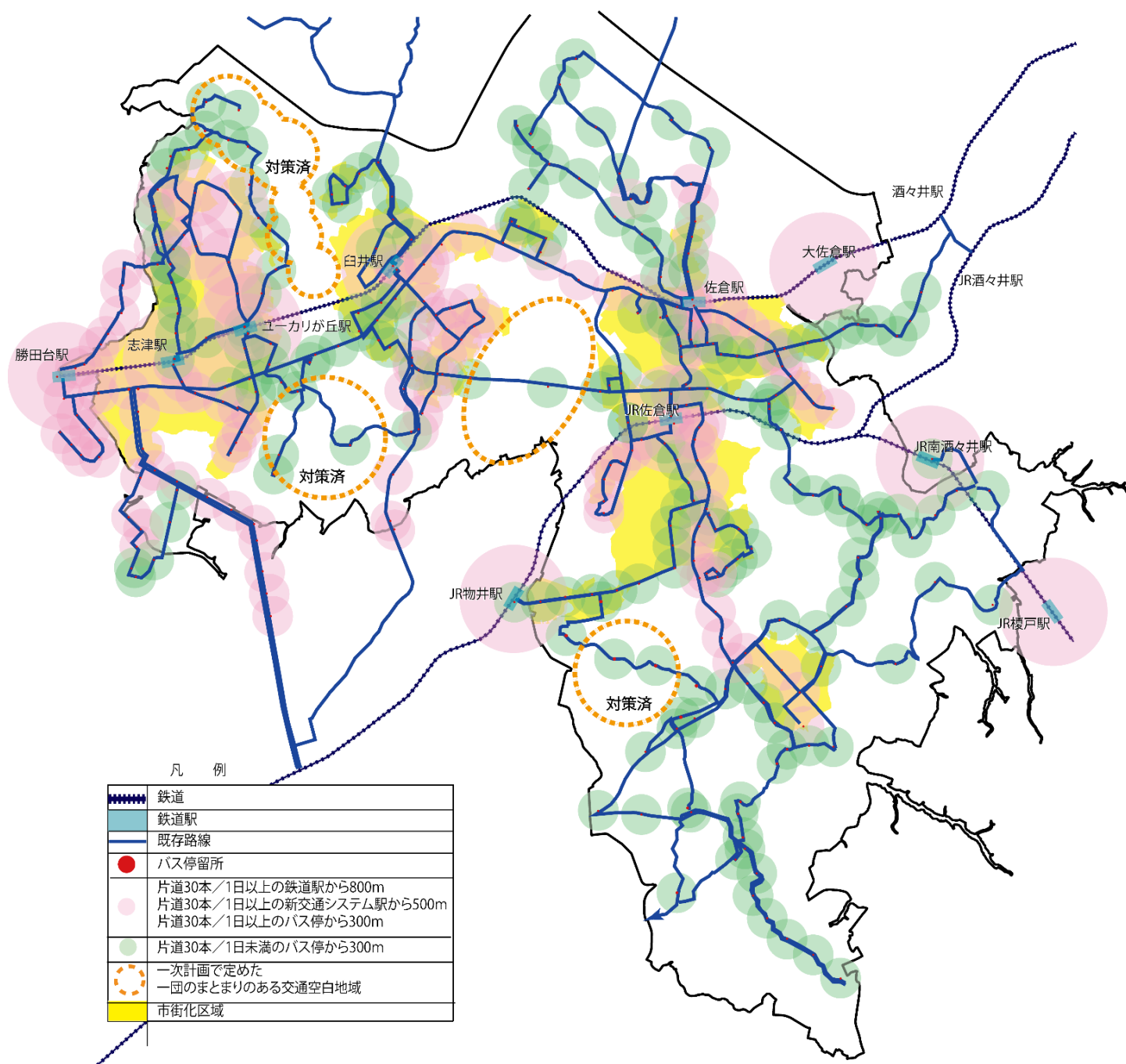


図 既存公共交通網の利便性とカバーエリア

(4) 望ましい公共交通網のあり方

前ページまでの交通手段を特徴などから整理すると、以下のようになります。

| ネットワーク名称          | 特徴                                                                         | 具体的路線など                                                                                                                                                              |
|-------------------|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 広域幹線<br>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。 | <input type="checkbox"/> 京成線<br><input type="checkbox"/> J R 線                                                                                                       |
| 幹線<br>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。                         | <input type="checkbox"/> 路線バス（臼井線）<br>（京成佐倉駅－臼井駅－志津駅）<br><input type="checkbox"/> 路線バス（神門線）<br>（京成佐倉駅－J R 佐倉駅－第三工業団地）                                                |
| 生活路線<br>ネットワークⅠ   | 各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です。                                           | <input type="checkbox"/> 新交通システム<br><input type="checkbox"/> 市内幹線でない路線バス                                                                                             |
| 生活路線<br>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。                                            | <input type="checkbox"/> 佐倉市コミュニティバス                                                                                                                                 |
| 個別需要対応型<br>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。                                           | <input type="checkbox"/> タクシー                                                                                                                                        |
| セーフティ<br>ネットワーク   | 1人での移動が困難な方々のための交通手段や、外出支援サービスです。                                          | <input type="checkbox"/> 福祉有償運送<br><input type="checkbox"/> 自治会等が実施する移動サービス<br><input type="checkbox"/> 各種交通機関の割引制度<br><input type="checkbox"/> 佐倉市福祉タクシー券・佐倉市福祉寝台車券 |

表 佐倉市の交通手段の整理

本市には異なる特徴を持ったネットワークが複数存在し、それぞれの特徴を活かして連携を深めていくことが重要です。また、公共交通網を考えるうえでは、それぞれのネットワークの利用者減少などからの衰退を防ぎ、「持続可能な公共交通網」を構築する必要があります。公共交通では賄うことができない部分は、セーフティネットワークで対応するものとします。

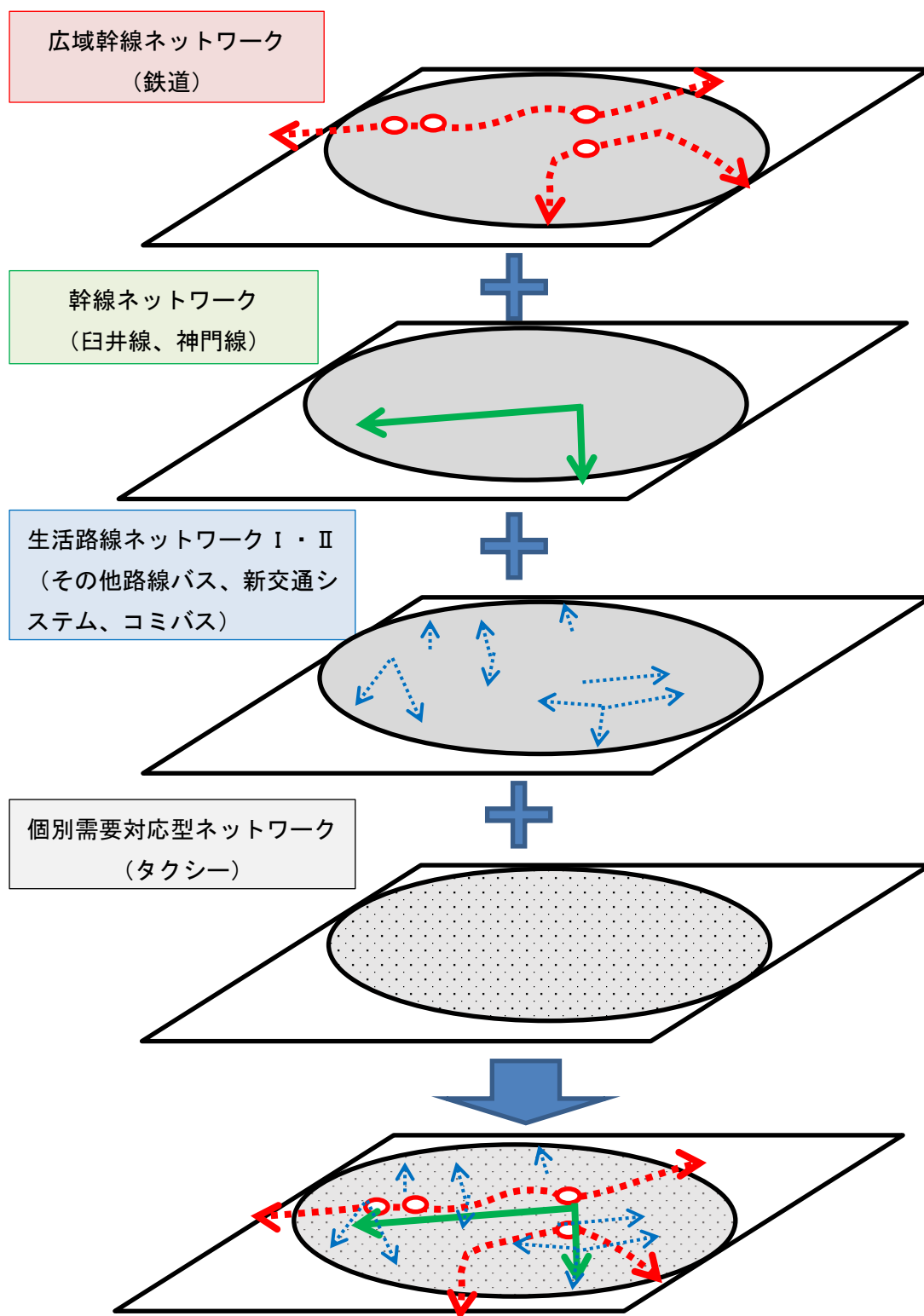
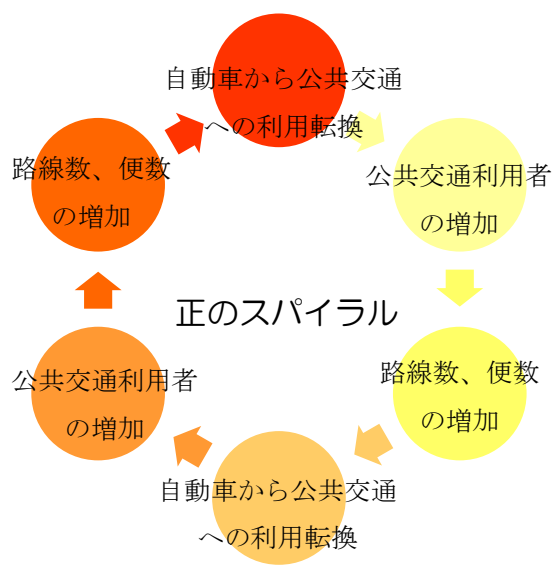
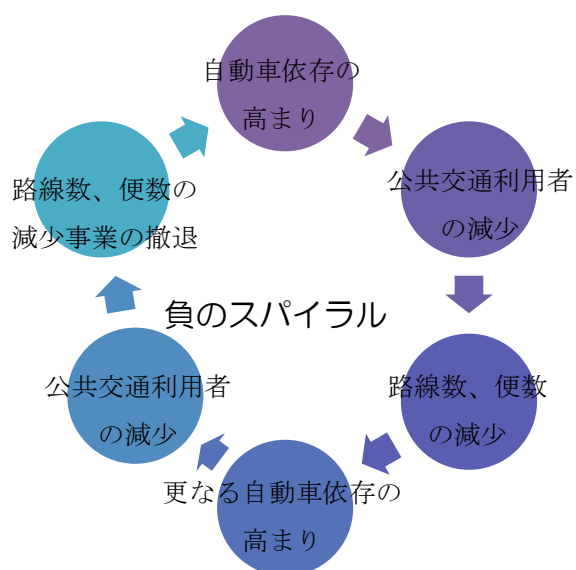


図 現在の公共交通網イメージ

# 《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。

本市においても本計画を策定し、負のスパイラルに陥らないよう、正のスパイラルを目指します。



#### 4 公共交通に求められる役割

上位関連計画及び地域、交通手段の現状を踏まえ、『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

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・他の都市などへの移動に際して、重要な役割を担っています。

##### (2) 観光振興

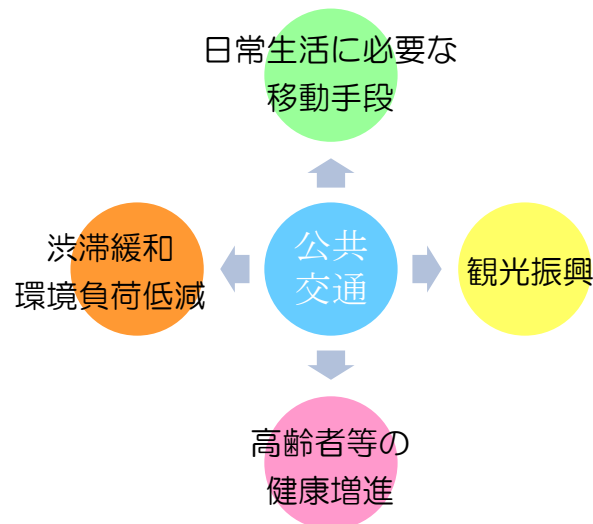
市内に存在する観光資源を公共交通で結び、アクセスを向上させることは、交流人口の増加につながることから、観光振興の役割を担っています。

##### (3) 高齢者等の健康増進への寄与

高齢になるにつれて外出頻度が低下する傾向があります。身近な移動手段となる公共交通網を整備することは、高齢者等の外出の機会、社会参加の促進に繋がり、ひいては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

1人が1台ずつ自家用車で移動する場合には、道路の混雑を招くだけでなく、排出されるCO<sub>2</sub>量も増加します。公共交通の利用者を増やすことは、渋滞緩和や環境負荷を低減する役割もあります。



## 5 第1次計画の取組みと達成状況

### (1) 課題への対応

第1次計画でまとめた、「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した。

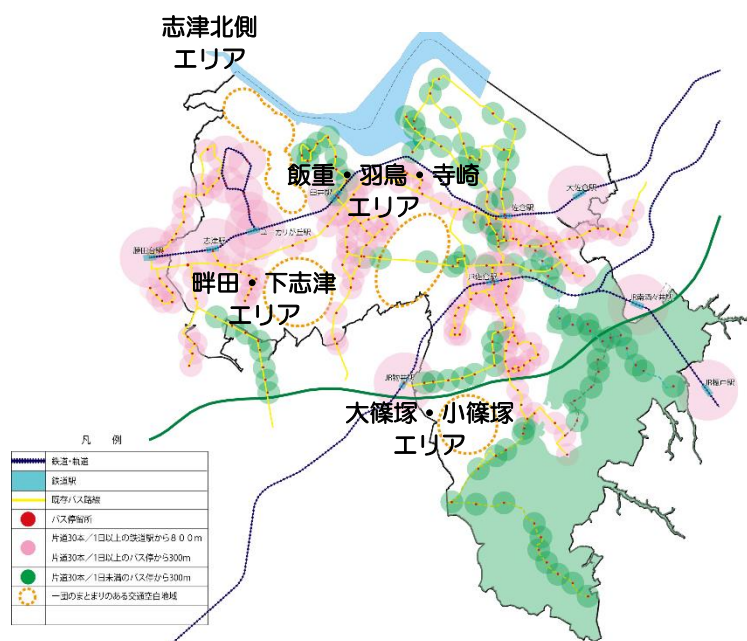
#### ① 交通空白地域への対応

##### 【第1次計画】

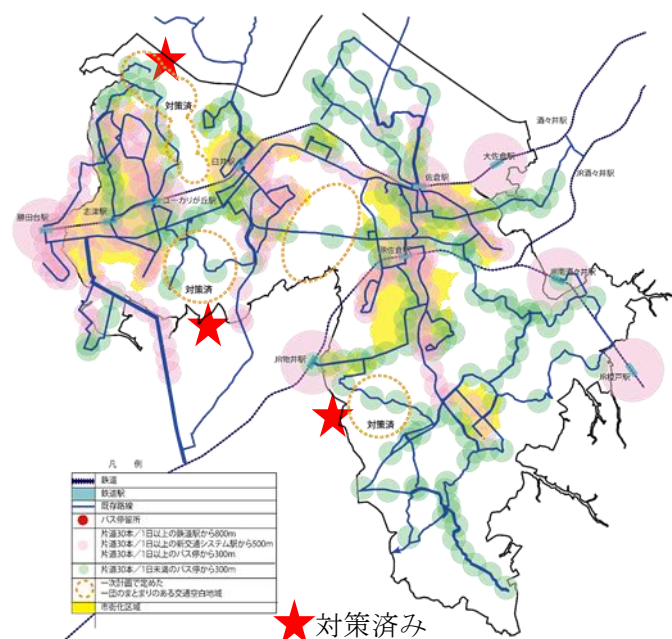
一団のまとまりのある交通空白地域を4エリア抽出しました。

##### 【現状】

3エリア（志津北側エリア、畔田・下志津エリア、南部地域エリア）に対して、2017年度からコミュニティバスを運行しました。



##### 【第1次計画】



##### 【現状】

|            | 解消した空白地域人口              |
|------------|-------------------------|
| 志津北側エリア    | 2,245 人（1次計画記載 2,072 人） |
| 畔田・下志津エリア  | 996 人（1次計画記載 864 人）     |
| 大篠塚・小篠塚エリア | 434 人                   |

表 エリアごとの空白地域人口

※志津北側ルートと畔田下志津ルートは、当初のルート案と異なるため数値が異なる

## 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。

### 【現状】

ユーカリが丘駅の内方線点状ブロック整備を支援し、運転免許自主返納制度の導入や、地区での買い物支援が開始されたことから、自家用車がない方への移動手段が増えました。しかし、既に免許を返納した方や、公共交通を利用しにくい方への移動手段を検討する必要があります。

## 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ような環境創出を目指しました。

### 【現状】

京成線、山万ユーカリが丘線では、第1次計画策定後も利用者が減少している一方、J R線、路線バスは利用者数が横ばいの状態が続いています。

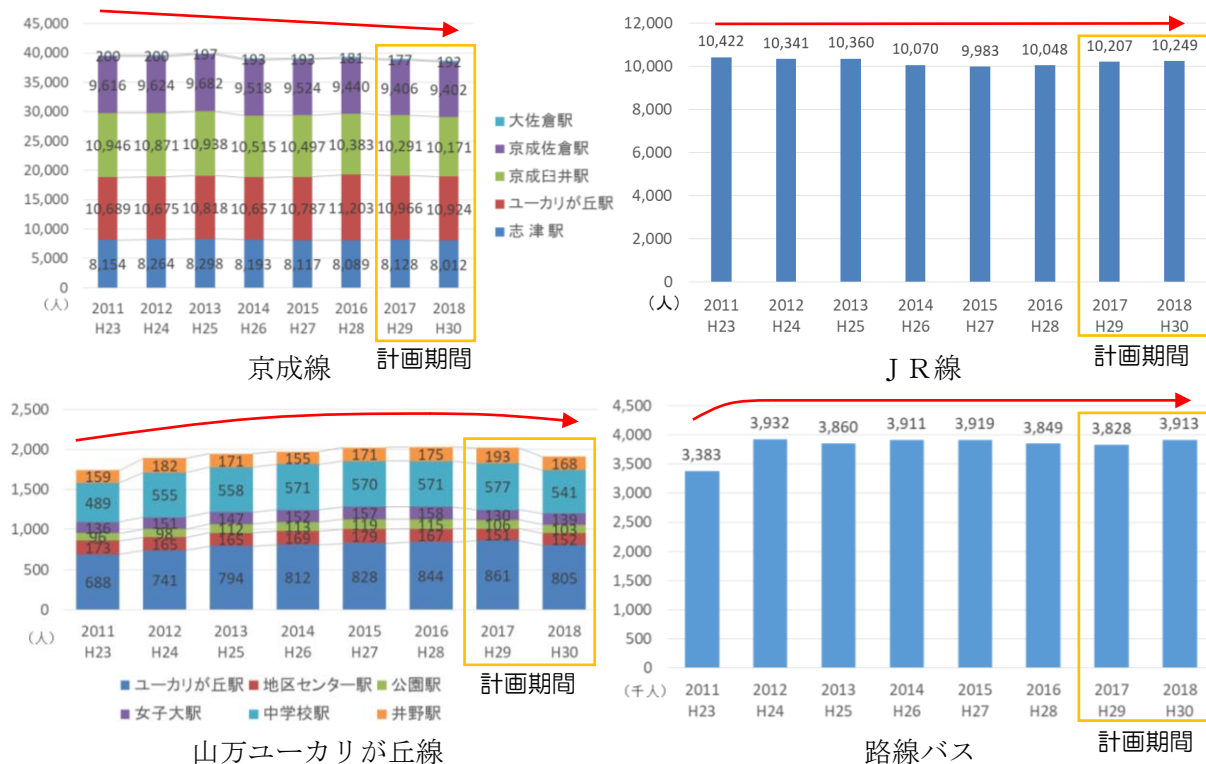


図 一日平均乗車人員の変化  
(橙枠内 (2017, 2018 年) が第1次計画期間)

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、京成佐倉駅と JR 佐倉駅、およ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。

【現状】

交通空白地域にコミュニティバスを運行することで、公共交通を使えない地域に住んでいる方々の足を確保しました。一方、拠点である京成佐倉駅と JR 佐倉駅とのアクセスについては今後検討する必要があります。

(2) 実施事業ごとの達成状況

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

- ① 佐倉市コミュニティバス（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。（施策 1、施策 2-②）

2018 年 1 月 31 日～ 試験運行開始

2018 年 3 月 31 日 南部地域デマンド交通の終了

2019 年 1 月 15 日～ 本格運行に移行

アンケート調査、  
意見交換会（南部地域）の実施

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 …台数を増やし、ルートの拡大、ダイヤの変更

- ② 佐倉市コミュニティバス（内郷ルート）の運行計画の変更を行いました。  
（施策 2-②）

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

- ③ 八幡台団地線（はっちまん）の運行計画が変更されました。（施策 2-③）  
変更内容…運行ルートの変更、ダイヤの見直し

- ④ 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。（施策 1）

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

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ています。

② 佐倉市地域公共交通会議を実施しました。(施策 1)

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、2017 年度、2018 年度、2019 年度ともに 3 回、開催しました。

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

- ① 佐倉市バスマップを作成しました。(施策 1－①)  
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 3 月に作成し、市内公共施設に掲示しました。
- ② 鉄道駅のバス停留所に上屋やベンチを設置しました。(施策 3－②)  
2017 年度に京成佐倉駅に上屋を、2018 年度に京成佐倉駅と京成臼井駅にベンチを設置しました。
- ③ 民間事業者と連携し、待合環境を整備しました。(施策 3－②)  
佐倉市コミュニティバスの本格運行に合わせ、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。
- ④ 鉄道駅のバリアフリー化への支援を行いました。(施策 4－①)  
2017 年度に、ユーカリが丘駅の内方線付き点状ブロック整備に対して支援を行いました。
- ⑤ 運転免許自主返納割引制度を導入しました。(施策 4－②)  
佐倉市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
- ⑥ 4 地区で買い物支援を開始しました。(施策 4－④)  
2017 年度に和田地区と弥富地区、2018 年度に千代田地区と根郷地区の地区社会協議会で買い物支援が開始されました。市は開始のための会議に参加しました。

(3) 第1次計画の中で残された課題

|                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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<br>残された一団の交通空白地域「飯重・羽鳥・寺崎エリア」の対策が必要です。                                                                                                               |
| 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<br>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<br>（佐倉市バスマップの周知、バスロケーションシステム）<br>②モビリティマネジメントの実施<br>③バス停留所の待合環境の整備<br>④鉄道駅や公共交通車両のバリアフリー化<br>⑤割引制度の検討<br>⑥高齢者等の移動手段の確保<br>既存の公共交通網では移動できない方の移動手段を検討する必要があります。 |

(4) 数値目標の達成状況

【活動指標】

| 指標                      | 2019年度（目標値）<br>令和元年度 | 2018年度（実績値）<br>平成30年度 | 達成<br>見込 | 状況                                             |
|-------------------------|----------------------|-----------------------|----------|------------------------------------------------|
|                         |                      |                       |          |                                                |
| 交通空白地域等の解消のために市が運行する路線数 | 4路線<br>計画書記載路線：5路線   | 4路線                   | ○        | 4ルート（内郷、志津北側、畔田・下志津、南部地域）で佐倉市コミュニティバスを運行しています。 |

| 指標                 | 2019年度（目標値）<br>令和元年度 | 2018年度（実績値）<br>平成30年度時点 | 達成<br>見込 | 状況                                          |
|--------------------|----------------------|-------------------------|----------|---------------------------------------------|
|                    |                      |                         |          |                                             |
| 既存の交通空白地域対策を見直す路線数 | 3路線（合計）              | 3路線（合計）                 | ○        | 南部地域デマンド交通、佐倉市循環バス、八幡台団地線（はっちまん）の見直しを行いました。 |

| 指標              | 2019年度（目標値）<br>令和元年度 | 2018年度（実績値）<br>平成30年度 | 達成<br>見込 | 状況         |
|-----------------|----------------------|-----------------------|----------|------------|
|                 |                      |                       |          |            |
| まちづくりと連携した路線の新設 | 1路線                  | 0路線                   | ×        | 引き続き検討します。 |

【成果指標】

| 指標            | 2019年度（目標値）<br>令和元年度 | 2018年度（実績値）<br>平成30年度 | 達成<br>見込 | 状況                              |
|---------------|----------------------|-----------------------|----------|---------------------------------|
|               |                      |                       |          |                                 |
| コミュニティバスの利用者数 | 82,800人              | 109,705人              | ○        | 新たに3ルートでの運行が開始となり、利用者数が増加しています。 |

| 指標                 | 2019年度（目標値）<br>令和元年度 | 2018年度（実績値）<br>平成30年度 | 達成<br>見込 | 状況                               |
|--------------------|----------------------|-----------------------|----------|----------------------------------|
|                    |                      |                       |          |                                  |
| 佐倉市内を運行しているバスの利用者数 | 400万人                | 390万人<br>(3,912,990人) | ×        | 初期値（380万人、2016年度）から大きな変化がない状態です。 |

※利用者数は、十万人未満は切り捨て。（）書きは実数。

| 指標           | 2019年度（目標値）<br>令和元年度 | 2018年度（実績値）<br>平成30年度 | 達成<br>見込 | 状況               |
|--------------|----------------------|-----------------------|----------|------------------|
|              |                      |                       |          |                  |
| 公共交通機関の利用満足度 | 35%                  | 31%                   | ×        | 目標値に向けて、向上が必要です。 |

※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。

## 6 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

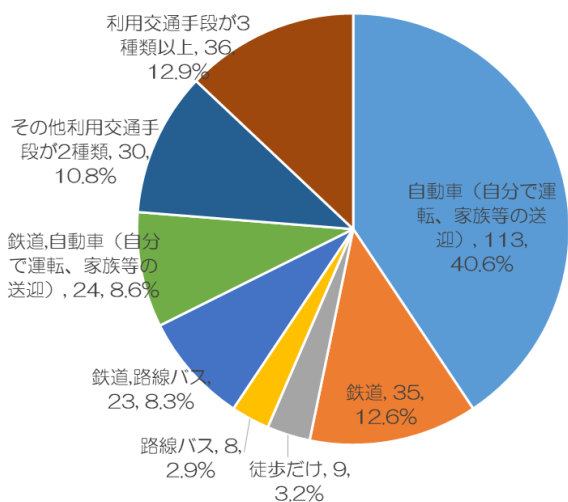
1,000枚配布のうち、457枚回収 回収率；45.7%

#### ⑤ 調査の結果（抜粋）

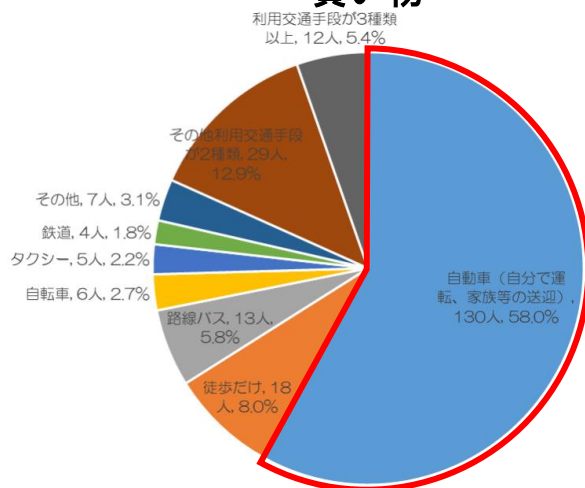
##### (ア)移動手段

どの移動目的でも自動車が多く、買い物と通院では約6割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。

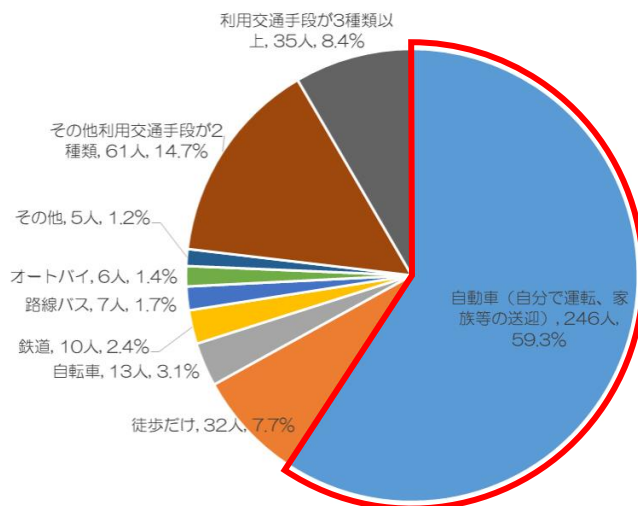
#### 通勤・通学



#### 買い物



#### 通院

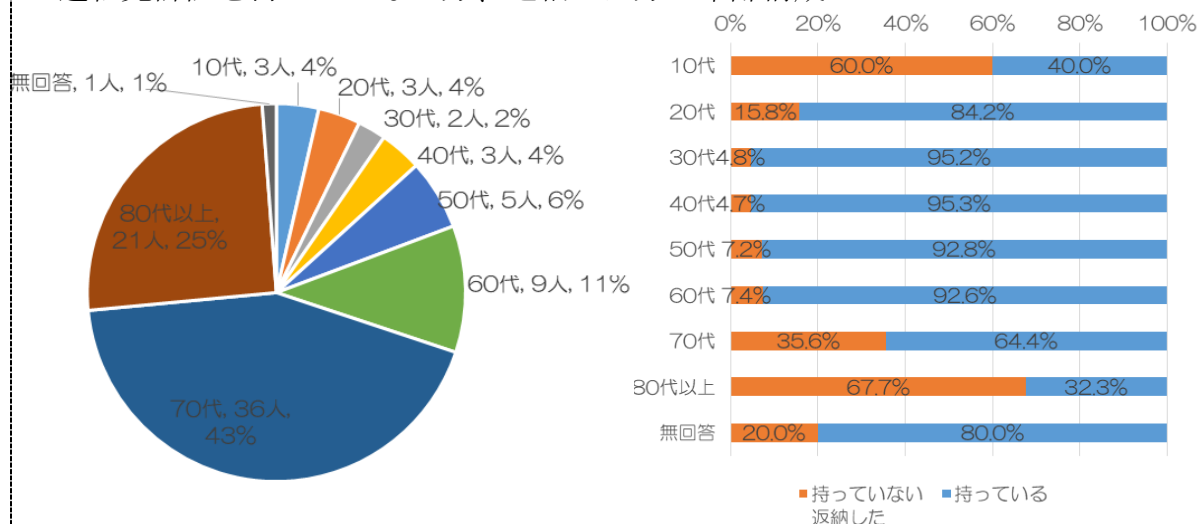


(イ)移動手段（運転免許証を持っていない、もしくは返納した方）

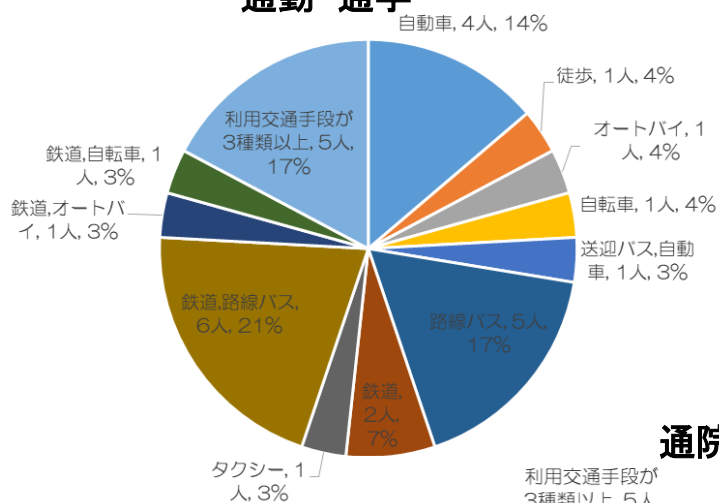
買い物と通院の場合は、自動車（家族等の送迎）が最も多くなっており、公共交通を利用せずに目的地に行く人の割合が半数を超えています。

《参考》

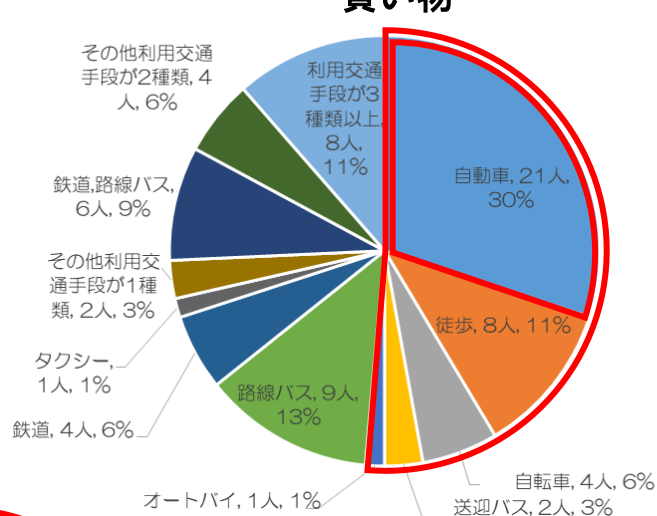
運転免許証を持っていない方、返納した方の年齢構成



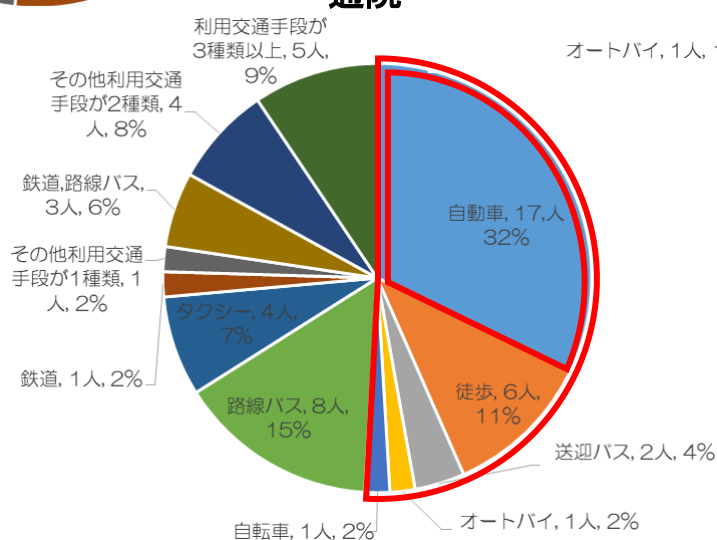
通勤・通学



買い物

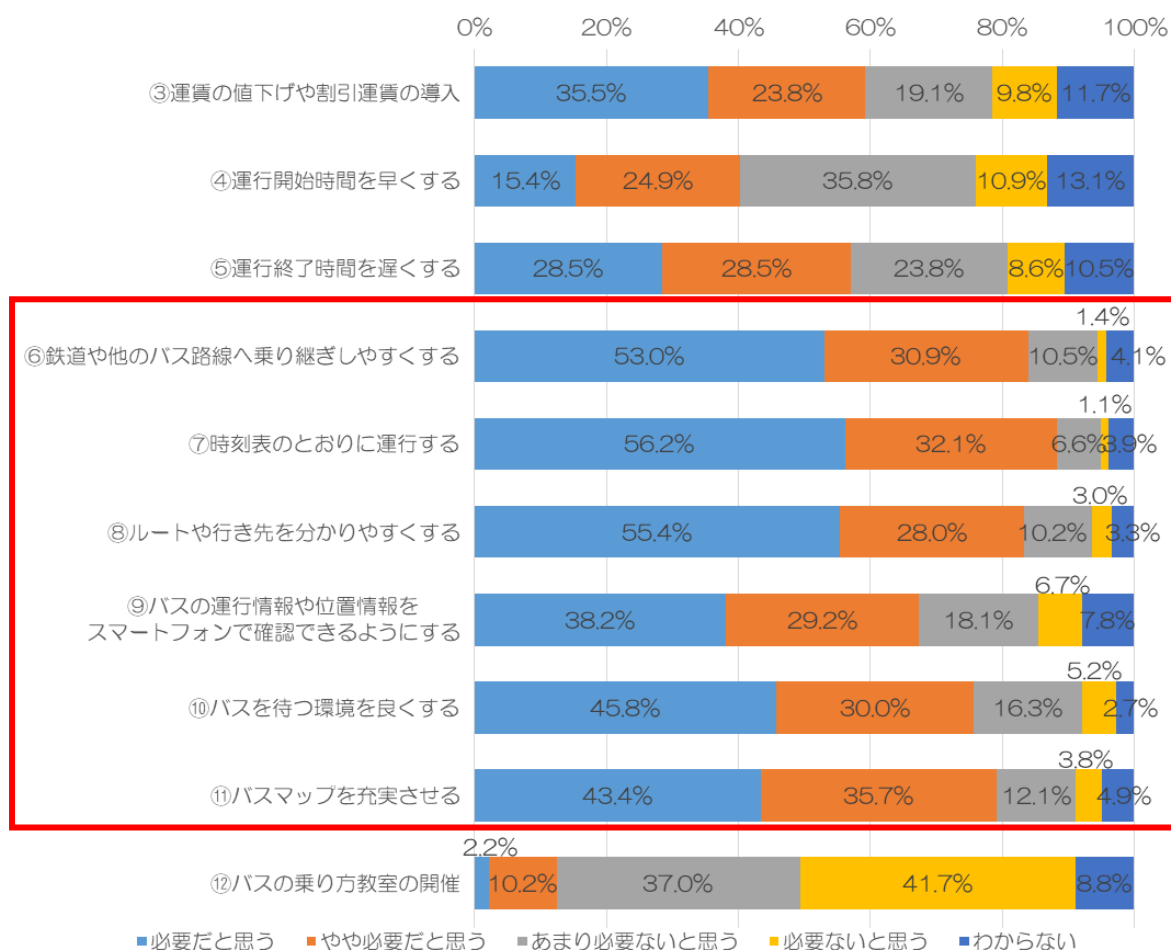


通院



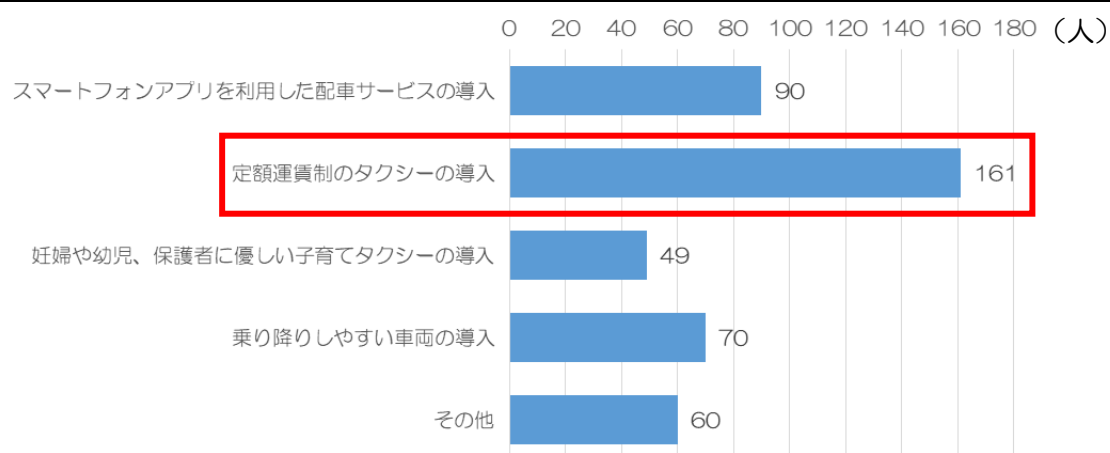
### (ウ)バスが利用しやすくなる施策

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6割以上となっており、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

よりタクシーが利用しやすくなる施策として、定額運賃制の導入が最も多く挙げられています。



## (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かった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 of 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。

(対象交通事業者)

京成タクシー佐倉株式会社、志津タクシー有限会社、  
ちばグリーンバス株式会社、千葉内陸バス株式会社、  
東洋バス株式会社、なの花交通バス株式会社、山万株式会社

#### ③ 実施期間

2019年4月16日(火)～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。
- ・事業を継続するうえでの問題点は、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、市民アンケートと同様のものとなっています。

|                    | バス事業者                                                                                                                   | タクシー事業者                                                                                          |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 利用者から多く受ける要望       | <ul style="list-style-type: none"><li>・増便</li><li>・最終バスの延長</li><li>・定時性</li><li>・ICカードの導入</li><li>・鉄道ダイヤとの整合性</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>・料金がわかりづらい</li><li>・台数を増やしてほしい</li></ul>                   |
| 事業を継続するうえで抱えている問題点 | <ul style="list-style-type: none"><li>・乗務員不足</li><li>・利用者減少</li><li>・定時性の確保</li></ul>                                   | <ul style="list-style-type: none"><li>・乗務員不足</li><li>・利用者減少</li><li>・ユニバーサルデザインタクシーの導入</li></ul> |
| 公共交通網形成計画で期待すること   | <ul style="list-style-type: none"><li>・上屋やベンチなど、待合い環境の整備</li><li>・バスロケーションシステムの導入</li></ul>                             |                                                                                                  |

- ・佐倉市内の道路状況については、様々な場所での混雑があげられており、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                                                                                                                                    |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 佐倉市内の道路状況について   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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））</li> </ul> |
| 佐倉市の公共交通網の改善点   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り継ぎ拠点、折り返し拠点の整備</li> <li>・交通空白地域への対策</li> </ul>                                                         |
| 交通空白地域の人を救うためには | <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスへの運行経費補助</li> <li>・タクシー補助制度の導入</li> <li>・住民の助け合い</li> </ul>                                          |
| 市と民間事業者のあり方     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・問題を情報共有し、同じ目標に向かう</li> <li>・民間事業者を圧迫しない</li> <li>・対話の機会を増やす</li> </ul>                                   |

#### (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ふまえ、市民の移動の実態、公共交通に対するニーズを次のとおり整理しました。

##### 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
- ・なか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、家族等の送迎に頼っている

##### 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
- ・コミュニティバスの運賃が高い、多様な運賃制度（各種割引、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
- ・停留所の待合環境の充実
- ・定時性の確保が保たれておらず、道路渋滞や狭さが原因となっている可能性がある
- ・事業者は利用者減少、乗務員不足が課題となっている

##### ③ タクシーに関すること

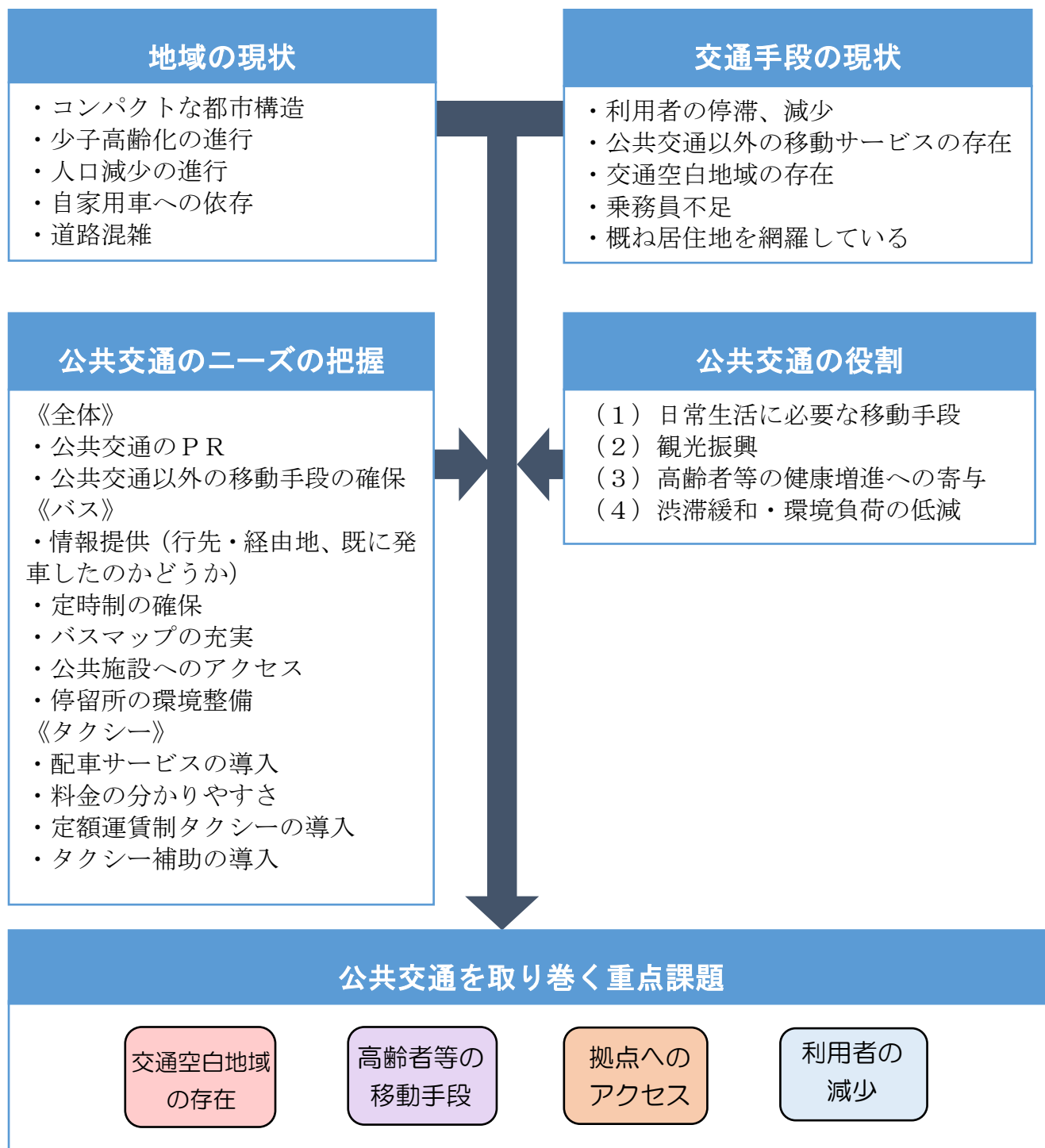
- ・わかりやすい料金体系や割引券の導入
- ・鉄道駅への配車が少なく、予約が必要
- ・事業者は利用者減少、乗務員不足が課題となっている

##### ④ その他

- ・公共交通以外の移動手段の検討、住民の助け合い

## 7 本市における公共交通を取り巻く重点課題

佐倉市の現状や公共交通の状況、ニーズ把握を踏まえ、本市の公共交通を取り巻く重点的な課題をまとめました。



## 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はカバーできていない交通空白地域が一団となって存在することから、これらの地域に住む住民の移動手段の確保を検討する必要があります。また、すで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、子どもや妊産婦の方でも自家用車がなくても生活できる環境の整備が求められています。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、移動手段の選択肢を拡げる対応が必要です。

### 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、高齢者も出歩き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駅周辺などの地域の拠点や生活サービス施設など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。

前頁に記載した重点課題を解消し、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。

## 推進体制

### 「市民」・「交通事業者」・「行政」の3者の協働

#### 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

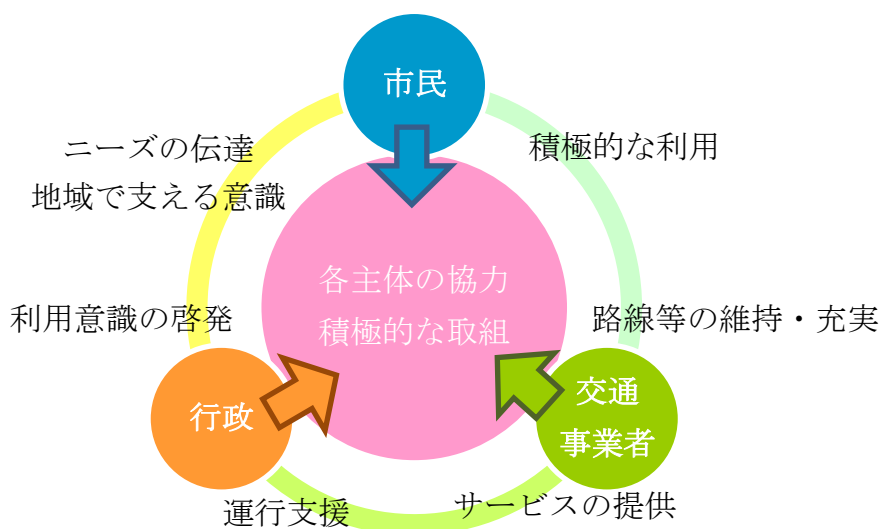
市民・交通事業者の意向を調整しながら、市内全域の公共交通網の維持・充実に向けた総合的な支援（運行支援・意識啓発・コミュニティバスの運行等）を行います。

##### □ 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。

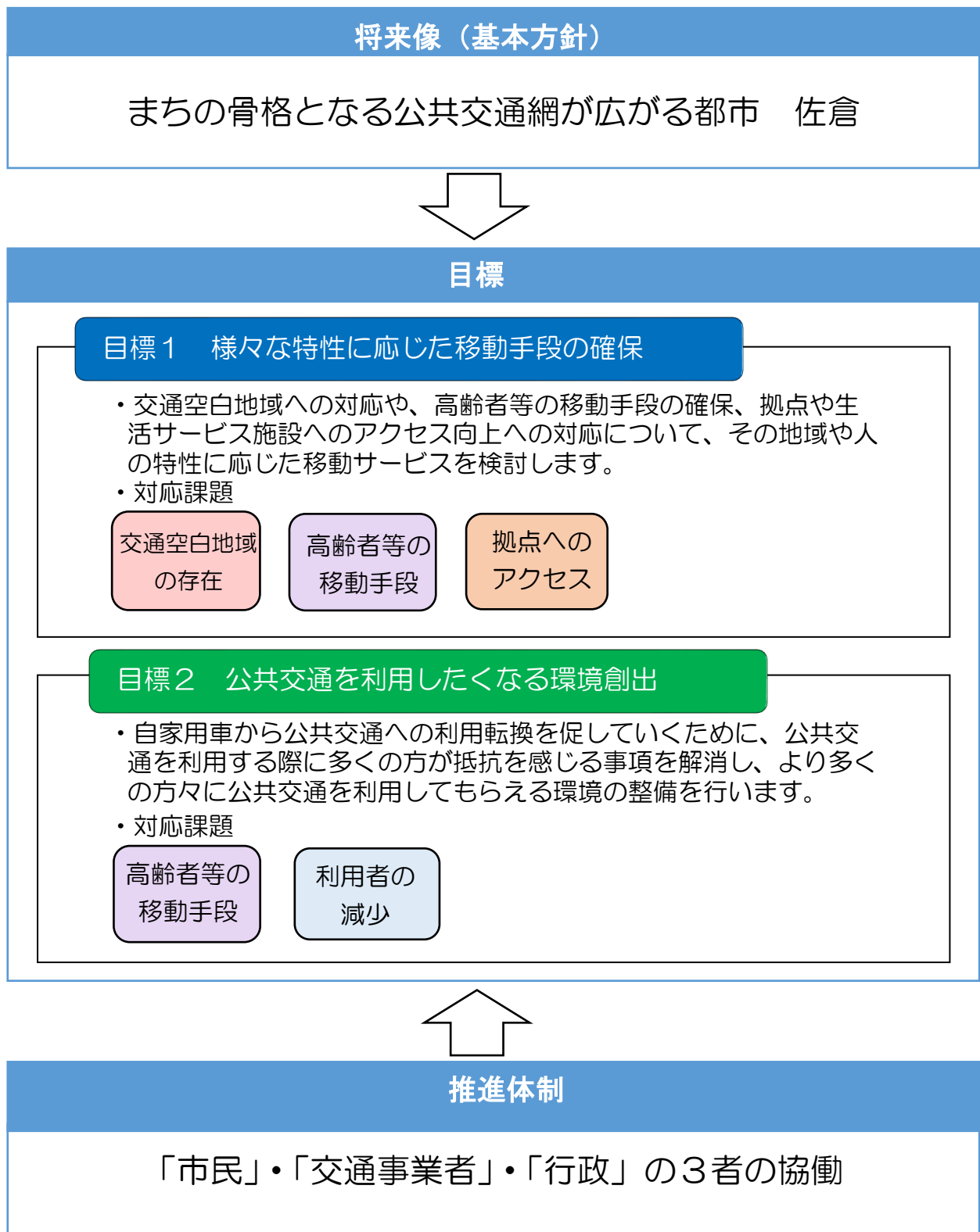
##### □ 交通事業者

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。



## 8 計画の基本方針、目標

上位関連計画を踏まえ、持続可能な公共交通網の形成を推進し、43 ページで掲げた4つの重点課題へ対応するにあたり、将来像（基本方針）と目標を以下のとおり設定しました。



第1次計画の実施事業の課題（26～29 ページ）については、第2次計画の目標で関連させて解決を目指します。

|                                              | 目標1<br>様々な特性に応じた移動手段の確保 | 目標2<br>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                              |                         |                         |
| ③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<br>（佐倉市バスマップの周知、バスロケーションシステム） |                         | ○                       |
| ②モビリティマネジメントの実施                              |                         | ○                       |
| ③バス停留所の待合環境の整備                               |                         | ○                       |
| ④鉄道駅や公共交通車両のバリアフリー化                          |                         | ○                       |
| ⑤割引制度の検討                                     |                         | ○                       |
| ⑥高齢者等の移動手段の確保                                | ○                       |                         |

## 9 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

目標値 1 交通空白地域等の解消のために市が運行する路線数

| 指標    | 初期値（2018 年度） | 2024 年度 |
|-------|--------------|---------|
| 路線（数） |              |         |

目標値 2 まちづくりと連携した路線の新設

| 指標    | 初期値（2018 年度） | 2024 年度 |
|-------|--------------|---------|
| 路線（数） |              |         |

### 目標 2 公共交通を利用したくなる環境創出

目標値 1 コミュニティバスの利用者数

| 指標      | 初期値（2018 年度） | 2024 年度 |
|---------|--------------|---------|
| 利用者数（人） |              |         |

目標値 2 バス利用者数

| 指標      | 初期値（2018 年度） | 2024 年度 |
|---------|--------------|---------|
| 利用者数（人） |              |         |

目標値 3 公共交通機関の利用満足度※佐倉市市民意識調査より

| 指標     | 初期値（2018 年度） | 2024 年度 |
|--------|--------------|---------|
| 満足度（%） |              |         |

## 10 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、以下の実施する事業を整理しました。

(網掛けは1次計画からの継続案件)

| 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<br>①交通空白地域の解消（飯重・羽鳥・寺崎エリア）<br>②既存民間路線等の維持・拡大    |
| 事業2                  | 高齢者等の外出支援の検討<br>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<br>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<br>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<br>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                  | 利用促進の実施<br>①モビリティマネジメントの実施<br>②運行に関する情報提供の充実<br>③割引運賃・ダイヤ・バス停留所等の検討<br>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<br>①各駅自転車駐輪場の維持・管理<br>②交通結節点におけるベンチ・上屋などの設置<br>③公共交通機関のバリアフリー化等の支援<br>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・交通事業者との連携強化<br>①市民・交通事業者の意見収集<br>②路線数・利用者数等のモニタリング及び情報の共有<br>③地域公共交通会議の開催 |

## (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

現在、交通空白地域対策として運行している4ルートでコミュニティバスを継続し、引き続き交通空白地域の解消を図っていくこととします。また、交通空白地域の拡大を防止するために、既存の民間路線等の維持・拡大に努めます。

#### ■ 実施事業

##### ① 交通空白地域の解消（飯重・羽鳥・寺崎エリア）

1次計画では、「一団のまとまりのある交通空白地域」を抽出し（24ページ図面参照）、当該地域に居住している人口の多い順に解消を図っていくこととしました。2次計画では、「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等を導入して交通空白地域の解消を目指します。

|   | 地域          | 交通空白地域内人口 | 実施状況 |
|---|-------------|-----------|------|
| 1 | 志津北側エリア     | 2,072 人   | 実施済  |
| 2 | 畔田・下志津エリア   | 864 人     | 実施済  |
| 3 | 飯重・羽鳥・寺崎エリア | 776 人     | 今回実施 |
| 4 | 大篠塚・小篠塚エリア  | 434 人     | 実施済  |

図 1次計画での一団のまとまりのある交通空白地域

##### ② 既存民間路線等の維持・拡大

既存の民間路線等を持つ交通事業者への補助等を含めた、交通網の維持の取組みを行います。

#### ■ 実施主体

佐倉市・市民・交通事業者

#### 《事業スケジュール》

|                             | 2020年度   | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 |
|-----------------------------|----------|--------|--------|--------|--------|
| ①交通空白地域の解消<br>（飯重・羽鳥・寺崎エリア） | 運行       |        |        |        |        |
| ②既存公共交通網維持の<br>ための取組み       | 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、本計画でも重点課題の1つと掲げており、既存の公共交通網や福祉施策を基本として、外出しやすい環境創出を進める必要があります。

### ■ 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人で移動する事が困難な方に対するセーフティネットとして既に実施している、福祉タクシー券・福祉寝台車券の交付及び社会福祉法人や非営利法人等で実施している福祉有償運送サービスを今後も維持していきます。

#### ② 高齢者や子ども等の外出支援の検討

自家用車や既存の公共交通網で移動ができず、上記①に該当しない方々に対し、福祉分野と連携を行い広い視点で外出支援を検討します。

### ■ 実施主体

佐倉市・交通事業者・市民

### 《事業スケジュール》

|                            | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 | 2024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高齢者や子供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

本市のまちづくり計画である『佐倉市立地適正化計画』と連携して“コンパクトプラスネットワーク”を推進していくため、交通空白地域対策（49 ページ参照）に加え、まちなかの生活サービス施設（市役所や公民館、病院など）への移動利便性を高めていく検討も必要です。ただし、既存の路線を運行するバス事業者への調整が必要なことから、現状・課題の整理を行い、実現性について検証していきます。

#### ■ 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、本市の玄関口であるとともに、公共公益施設や観光施設が複数あります。市内居住者及び市外からの来訪者の利便向上を目的として、京成佐倉駅と JR 佐倉駅及び周辺の公共施設の周遊性を高めていくための路線新設を検討していきます。

#### ■ 実施主体

佐倉市・交通事業者

#### 《事業スケジュール》

|                  | 2020年度      | 2021年度 | 2022年度      | 2023年度 | 2024年度 |
|------------------|-------------|--------|-------------|--------|--------|
| ①まちづくりと連携した路線の運行 | 準備<br>===== | =====  | 運行<br>===== | =====  | =====  |

## 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証的に運用されている、新たな移動手段等についても公共交通網を補完する役割として活用を検討していきます。

### ■ 実施事業

- 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  
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。

#### 【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。

#### 【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。

#### 【MaaS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一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。

### ■ 実施主体

佐倉市・交通事業者



### 《事業スケジュール》

|                                       | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 | 2024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 利用促進の実施

### ■ 概要

自家用車から公共交通利用の転換を促し、公共交通の利用者を増加させていくためには、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する取組も同時に行っていく必要があります。

### ■ 実施事業

#### ① モビリティマネジメントの実施

公共交通の存在を知らない人や、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、小中学校におけるバスの乗り方教室、シンポジウムの開催などの検討・実施をしていきます。

#### ② 運行に関する情報提供の充実

バスを利用しようとしても、バス路線や行き先などの基本的な情報が伝わっていない状況となっていることから、コミュニティバス通信を引き続き発行し、「公共交通マップ」の充実や、運行状況に関する情報提供について調査し、導入を検討していきます。

#### ③ コミュニティバスの割引運賃・ダイヤ・バス停留所等の検討

より多くの方に公共交通を利用してもらうために、市民や利用者の意見収集をもとに、現在実施している免許返納割引のほか、高齢者や乗り継ぎに配慮した割引運賃、ダイヤやバス停留所の位置等について検討します。

#### ④ タクシーの利用促進

現在、国土交通省では、タクシーの利便性、生産性の向上の観点から、「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に取り組んでいることから、タクシー事業者への意向確認など、情報収集を行います。

### ■ 実施主体

佐倉市・公共交通事業者

### 《事業スケジュール》

|                     | 2020年度      | 2021年度  | 2022年度  | 2023年度  | 2024年度  |
|---------------------|-------------|---------|---------|---------|---------|
| ①モビリティマネジメントの実施     | 実施<br>○     | 実施<br>○ | 実施<br>○ | 実施<br>○ | 実施<br>○ |
| ②運行に関する情報提供の充実      | 実施<br>○     | 実施<br>○ | 実施<br>○ | 実施<br>○ | 実施<br>○ |
| ③割引運賃・ダイヤ・バス停留所等の検討 | 検討<br>===== |         |         |         | =====➡  |
| ④タクシーの利用促進          | 検討<br>===== |         |         |         | =====➡  |

## 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、乗り継ぎへの抵抗感を払拭していく必要があります。

### ■ 実施事業

#### ① 各駅自転車駐輪場の維持・管理

鉄道駅へのアクセス手段の1つである自転車利用者の利便性を確保するため、現在各駅に整備されている自転車駐輪場を今後も維持・管理していきます。

#### ② ベンチ・上屋などの待合環境の整備

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、鉄道駅ロータリーを中心に、上屋やベンチの設置を検討します。

#### ③ 公共交通機関のバリアフリー化等の支援

公共交通を高齢者や障害者の方々にも利用しやすい環境を整備するため、公共交通事業者が、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、側面的支援を行います。

#### 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の渋滞の解消や、道路の舗装補修、歩道整備を土木分野と協力して取り組むことで、公共交通を利用しやすい環境を目指します。

### ■ 実施主体

佐倉市・交通事業者

### 《事業スケジュール》

|                     | 2020年度               | 2021年度  | 2022年度  | 2023年度  | 2024年度                                                                                |
|---------------------|----------------------|---------|---------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| ①各駅自転車駐輪場の維持・管理     | 実施<br>○              | 実施<br>○ | 実施<br>○ | 実施<br>○ | 実施<br>○                                                                               |
| ②ベンチ・上屋などの待合環境の整備   | 実施<br>○              | 実施<br>○ | 実施<br>○ | 実施<br>○ | 実施<br>○                                                                               |
| ③公共交通機関のバリアフリー化等の支援 | 事案発生ごとに協議への参加など側面的支援 |         |         |         |  |
| 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・交通事業者との連携強化

### ■ 概要

公共交通網を維持、拡充させていくためには、市民や交通事業者と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・交通事業者の意見収集

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の意見収集を定期的に行います。

#### 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及び便数、利用者数、運賃などのモニタリングを行います。

#### 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、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、地域公共交通会議を開催します。

### ■ 実施主体

佐倉市・交通事業者

### 《事業スケジュール》

|                          | 2020年度     | 2021年度     | 2022年度     | 2023年度     | 2024年度     |
|--------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| ①市民・交通事業者の意見収集           | 定期的実施<br>○ | 定期的実施<br>○ | 定期的実施<br>○ | 定期的実施<br>○ | 定期的実施<br>○ |
| ②路線数・利用者数等のモニタリング及び情報の共有 | 定期的実施<br>○ | 定期的実施<br>○ | 定期的実施<br>○ | 定期的実施<br>○ | 定期的実施<br>○ |
| ③ 地域公共交通会議の開催            | 定期的実施<br>○ | 定期的実施<br>○ | 定期的実施<br>○ | 定期的実施<br>○ | 定期的実施<br>○ |

# 1 1 計画の評価と見直し方法

## (1) 計画の評価方法

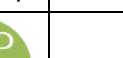
本計画を着実に推進していくためには、PDCAサイクルに基づくチェックを行い、必要に応じた計画の見直しをしていきますが、1年間ごとの細やかなサイクルと長期的スパンでのサイクルの2つを組合せて、運用していくこととします。

## (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。

|                  | 2019 年                                                                              | 2020 年                                                                              | 2021 年                                                                              | 2022 年                                                                              | 2023 年                                                                               | 2024 年                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 2025 年                                                                                                     |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 実施事業の評価<br>目標の管理 |                                                                                     |  |  |  |  |                                                                                                                                                                                                                                                                    | <div>次期<br/>計画</div>  |
| 計画の評価            |  |  |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                      |     |                                                                                                            |