

佐倉市地域公共交通計画

令和 7 年 3 月

目次

第1章 はじめに

- 1-1 計画策定の背景と目的.....- 2 -
- 1-2 計画の位置づけ.....- 3 -
- 1-3 関連計画.....- 4 -
- 1-4 計画の区域・期間.....- 5 -

第2章 地域の現状

- 2-1 地勢など.....- 6 -
- 2-2 都市構造・土地利用.....- 6 -
- 2-3 人口動向.....- 7 -

第3章 交通手段の現状

- 3-1 公共交通の現状.....- 10 -
- 3-2 利用交通手段.....- 15 -
- 3-3 地域公共交通網のカバーエリア.....- 15 -
- 3-4 これまでの計画における取組と目標の達成状況.....- 17 -

第4章 公共交通を取り巻く課題

- 4-1 公共交通事業の運営面からの課題.....- 19 -
- 4-2 公共交通へのニーズの面からの課題.....- 19 -
- 4-3 まちづくりにおける方針.....- 21 -

第5章 計画の基本的な方針及び目標

- 5-1 目指す将来像.....- 22 -
- 5-2 公共交通の体系.....- 22 -
- 5-3 計画における目標及び取組方針.....- 23 -

第6章 目標を達成するための実施事業

- 6-1 実施事業の体系.....- 24 -
- 6-2 各事業の実施内容.....- 25 -

第7章 計画の推進に当たって

- 7-1 計画の達成状況の評価について.....- 31 -
- 7-2 計画の見直しについて.....- 33 -
- 7-3 計画の推進体制.....- 33 -

参考資料編

- 【参考1】 市民・バス利用者向けアンケート.....- 35 -
- 【参考2】 交通事業者へのヒアリング調査.....- 47 -
- 【参考3】 前計画の取組と達成状況.....- 48 -

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、自家用車から公共交通への転換が進むと見込まれるため、公共交通の重要性がこれまで以上に高まってくると想定されますが、一方で、総人口の減少に伴い、通勤通学の利用が減ることで、公共交通全体の需要は減少し、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。

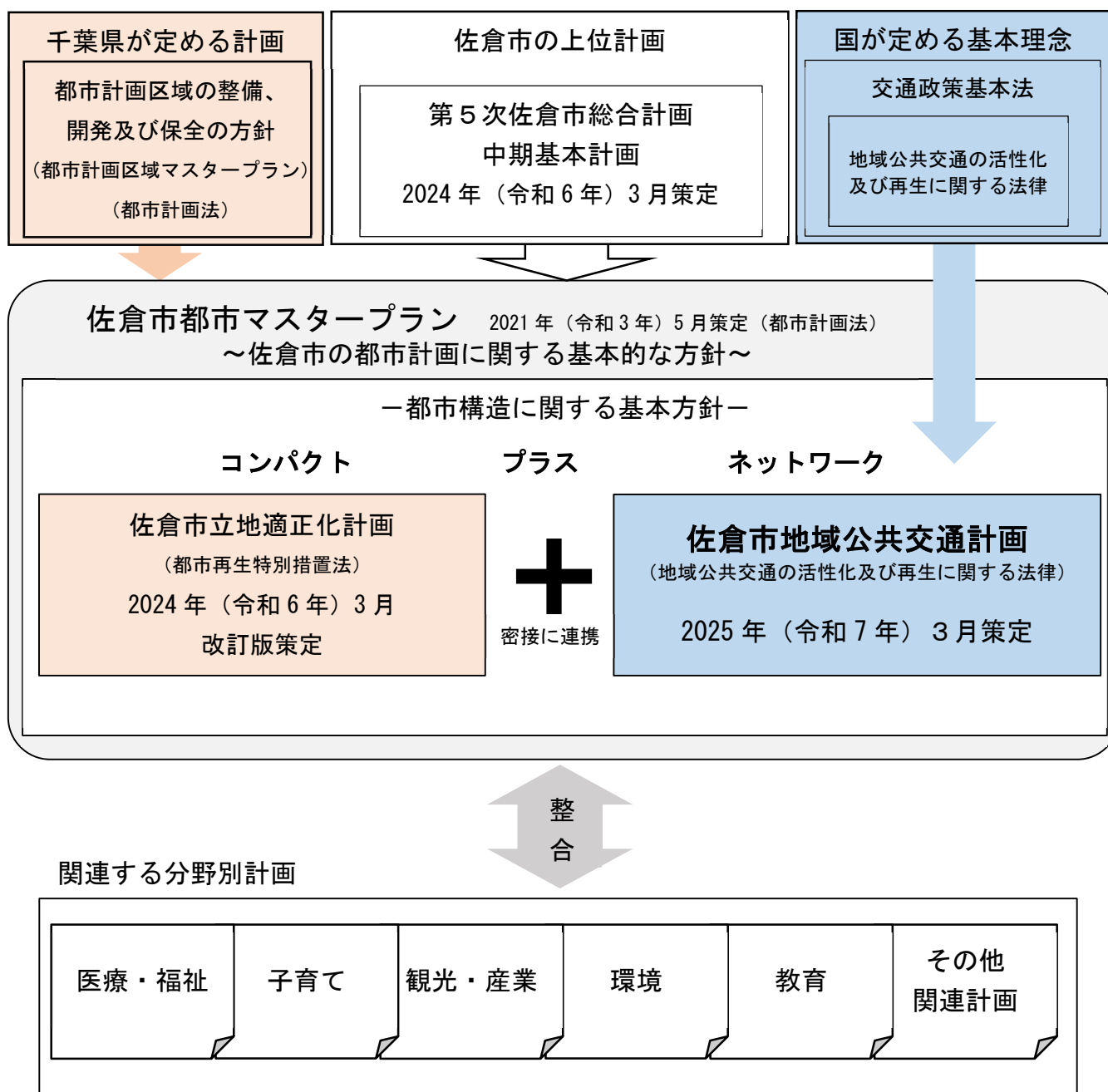
こうした社会的背景を踏まえ、本市でも持続可能な公共交通網の形成を目的として、平成29年（2017年）に佐倉市地域公共交通網形成計画（以下「第1次網計画」という）を、令和2年（2020年）に第2次佐倉市地域公共交通網形成計画（以下「第2次網計画」という）を策定し、交通空白地域の解消などの公共交通に関わる課題に取り組んできました。しかし、新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通事業の経営危機や深刻化する乗務員不足など、公共交通は以前にも増して厳しい状況に置かれています。

今回、前計画である第2次網計画の策定から5年目を迎え、令和6年度（2024年度）末に計画期間が満了すること、また、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が令和2年（2020年）に改正された内容を受け、第2次網計画を引き継ぐものとして、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、その取組を推進するための「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、佐倉市の都市計画や都市構造に関する基本方針を定める「佐倉市都市マスタープラン」、「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 関連計画

本計画と特に関連がある計画等について、公共交通施策に関連する部分の内容を示します。

【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、基本施策「都市計画・公共交通」の中では、「施策② 持続可能な公共交通網の形成を推進します」として、公共交通の利便性向上・効率化や利用促進などの取組について位置付けています。

【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。

人口減少や少子高齢化の中でも持続可能なまちの実現を目指し、鉄道駅を中心とした拠点の形成、拠点と居住地を結ぶ公共交通ネットワークの維持・向上を図っていくこととしています。

【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。

【佐倉市環境基本計画（計画期間：2020年度～2031年度）】

基本目標の一つとして「地球環境に配慮したくらしを実践するまち〔～脱炭素社会の実現〕」を掲げ、目標達成に向けた事業や取組として、電気自動車・燃料電池自動車といった電動車（EV・FCV・PHEV・HV）の普及、公共交通機関や自転車の積極的な利用について位置付けています。

1-4 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

本計画の計画期間については、佐倉市の都市構造に関する基本の方針を定め、将来に向けたまちづくりの拠点と、公共交通を含むネットワークを示す「佐倉市都市マスタープラン」及び「佐倉市立地適正化計画」と整合を図っていくため、その計画期間と合わせた 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

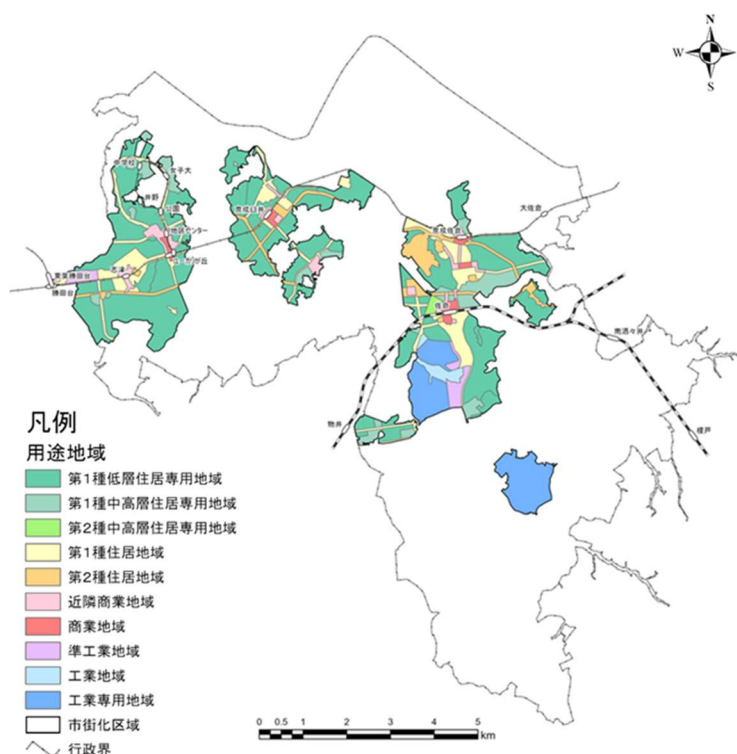
2-1 地勢など

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



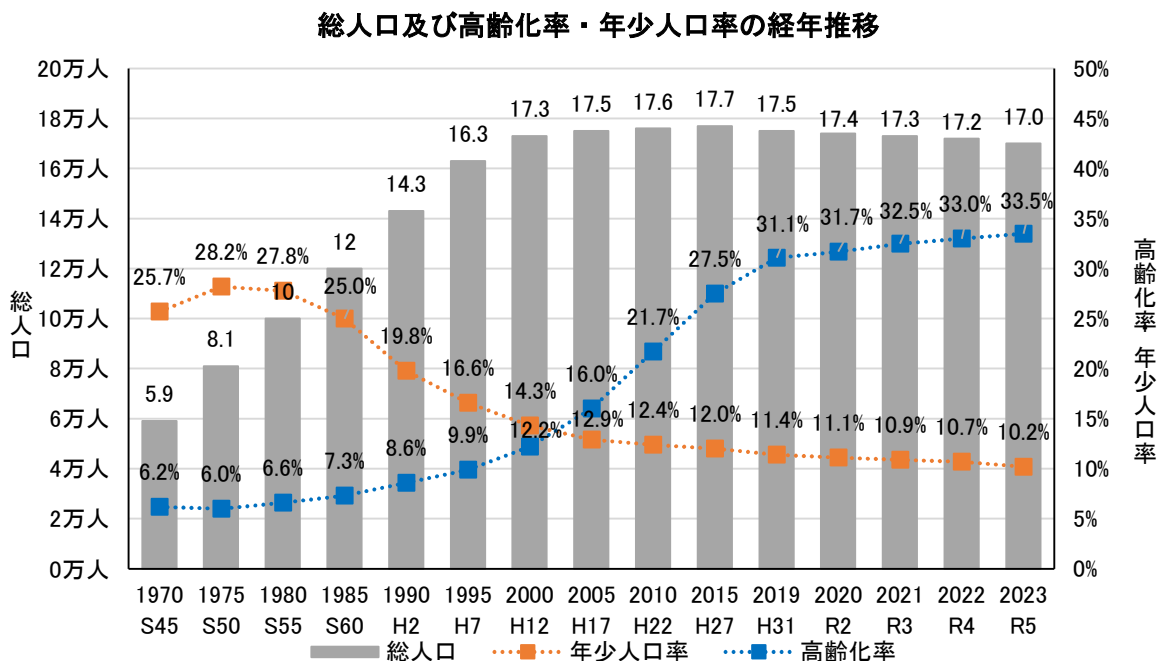
都市計画区域						
都市計画区域		市街化区域	用途地域内訳			市街化調整区域
			住居系	商業系	工業系	
面積	10,359ha	2,424ha (23.4%)	1,990ha	107ha	327ha	7,935ha (76.6%)
人口	168,743 人	147,027 人 (87.1%)	130,149 人	14,076 人	2,802 人	21,716 人 (12.9%)

(2020 年国勢調査)

2-3 人口動向

① 人口の推移

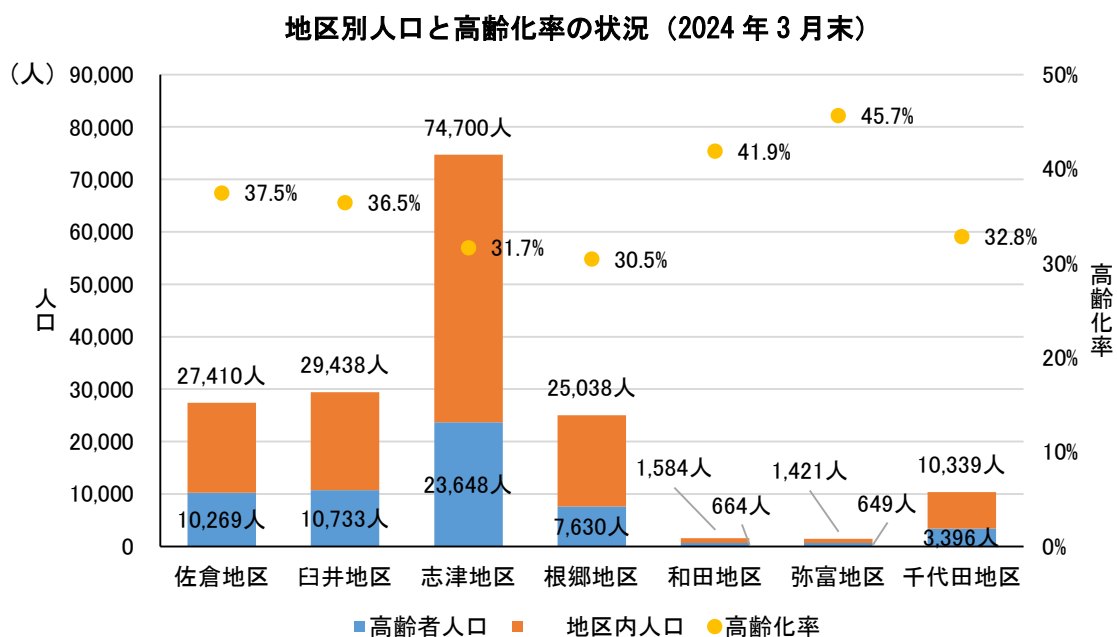
1980年（昭和55年）に約10万人に達して以降、上昇傾向にありましたが、2011年（平成23年）の約17.8万人をピークとして、ゆるやかに減少し、少子高齢化が進行しています。



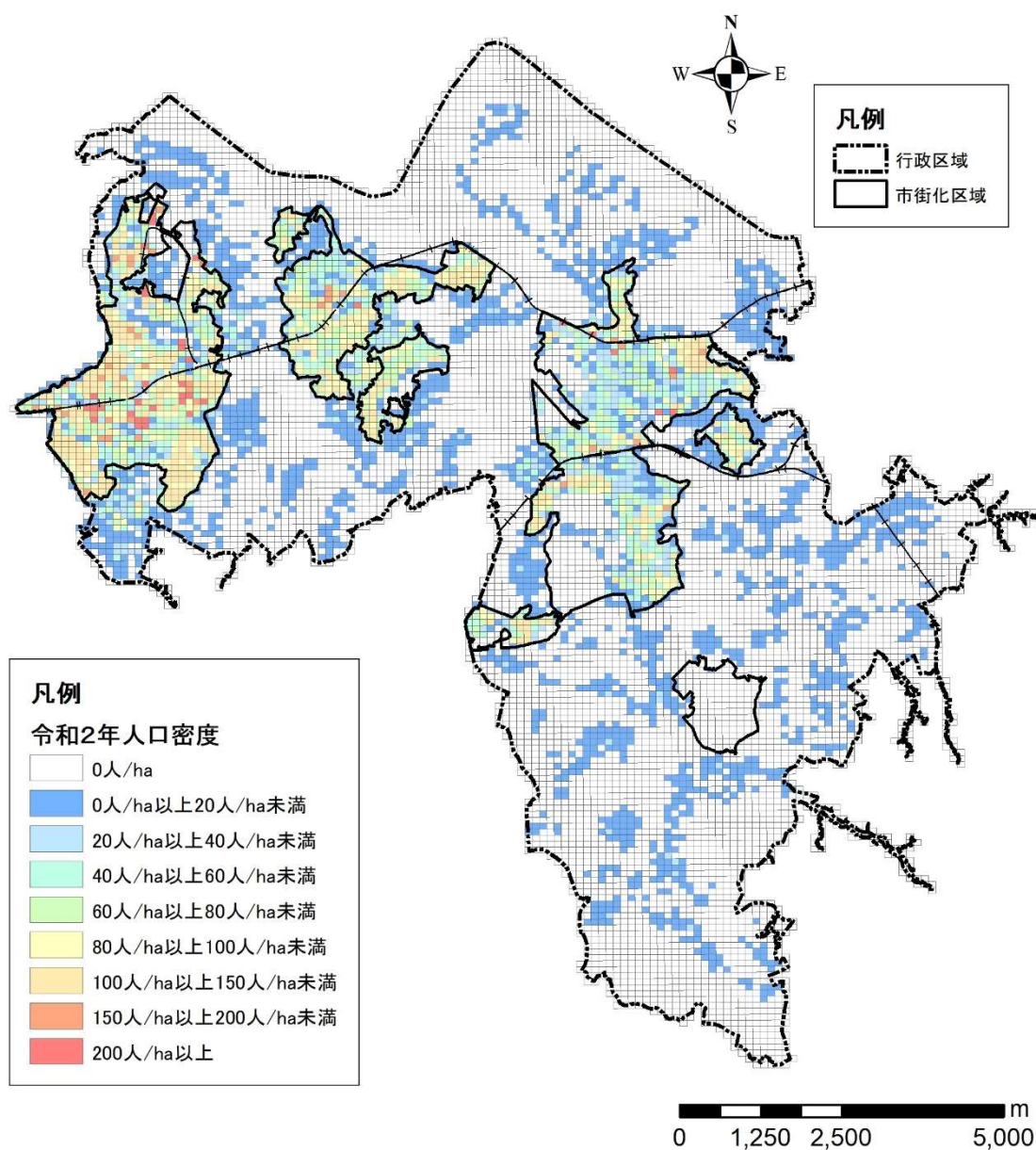
※1990年まで国勢調査、1995年以降は住民基本台帳（各年3月）

② 地域別人口

地域別では、志津地区の人口が最も多くなっています。高齢化率は和田地区・弥富地区が高くなっていますが、高齢者数は人口の多い志津地区が多くなります。



100mメッシュで見た人口分布



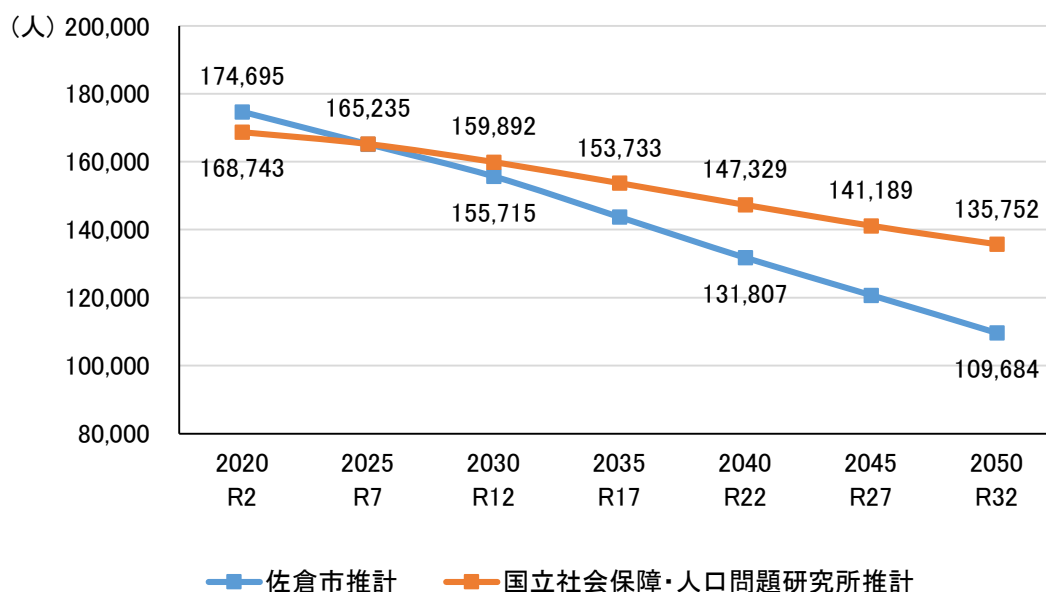
出典：佐倉市立地適正化計画（令和2年国勢調査）

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、2030年には15万5千～16万人程度と推計されています。

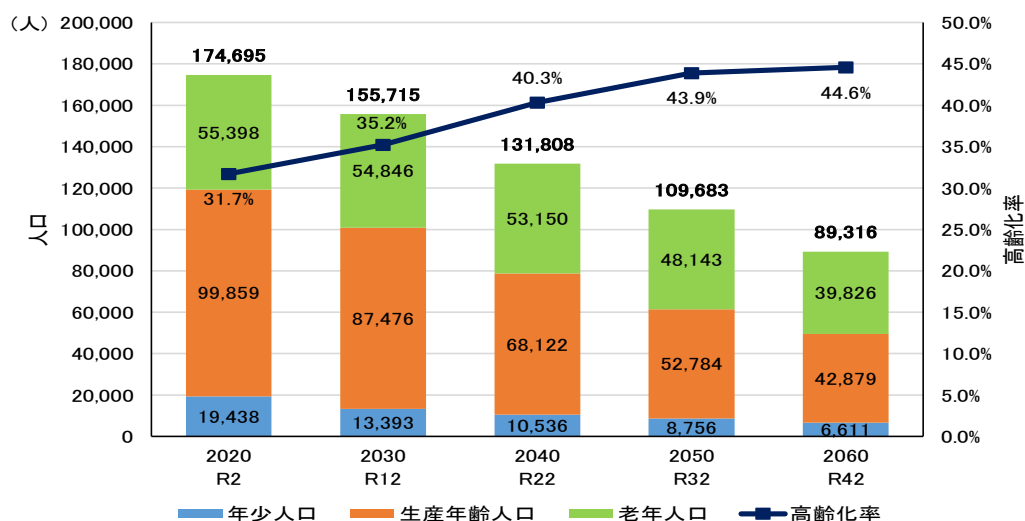
また、高齢化率は2030年には35%を超え、その後も上昇していきますが、高齢者人口としては今後、減少していくと見込まれています。

佐倉市の将来人口推計



※出典：住民基本台帳及び第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

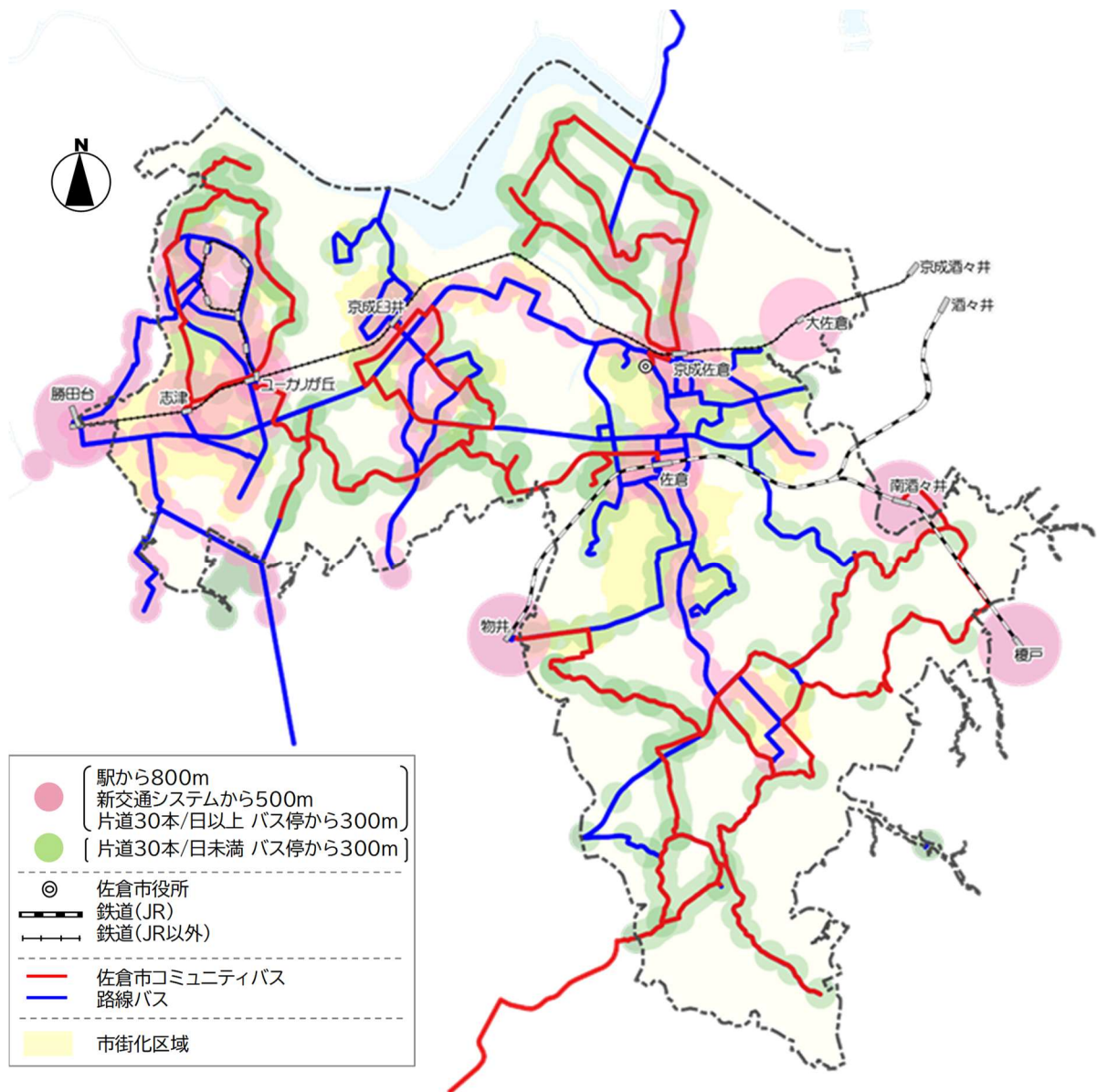
本市には、広域移動を担う鉄道が2路線、地域内移動を担う鉄道、路線バスが複数運行しているほか、タクシー営業所も複数立地しており、多数の交通事業者によって公共交通ネットワークが形成されています。

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	5 路線	コミュニティバス
タクシー	市内に営業所のある2社のほか、市内へ配車する市外事業者5社 (※佐倉地区構内運営委員会加入事業者)		
その他	福祉限定タクシーや福祉有償運送など、対象者を限定したサービス		

(※2024 年 4 月時点)

佐倉市の鉄道、路線バスのネットワーク

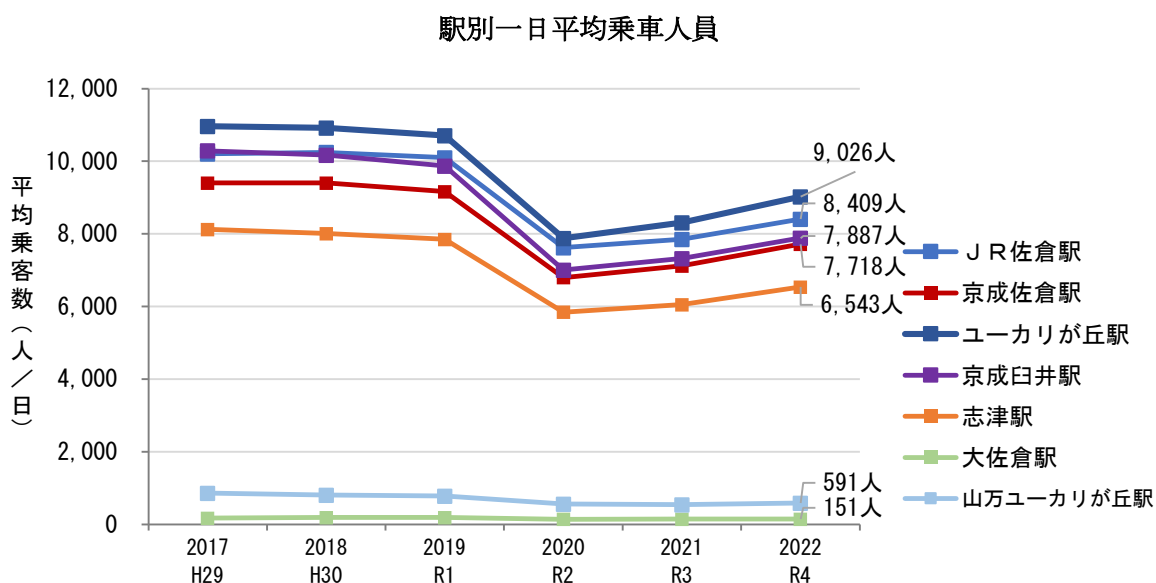


① 鉄道の状況

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。



(※千葉県統計年鑑、佐倉市統計書、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 7 社で、主に鉄道駅を起点として 22 路線（高速バス含まず）が運行されています。

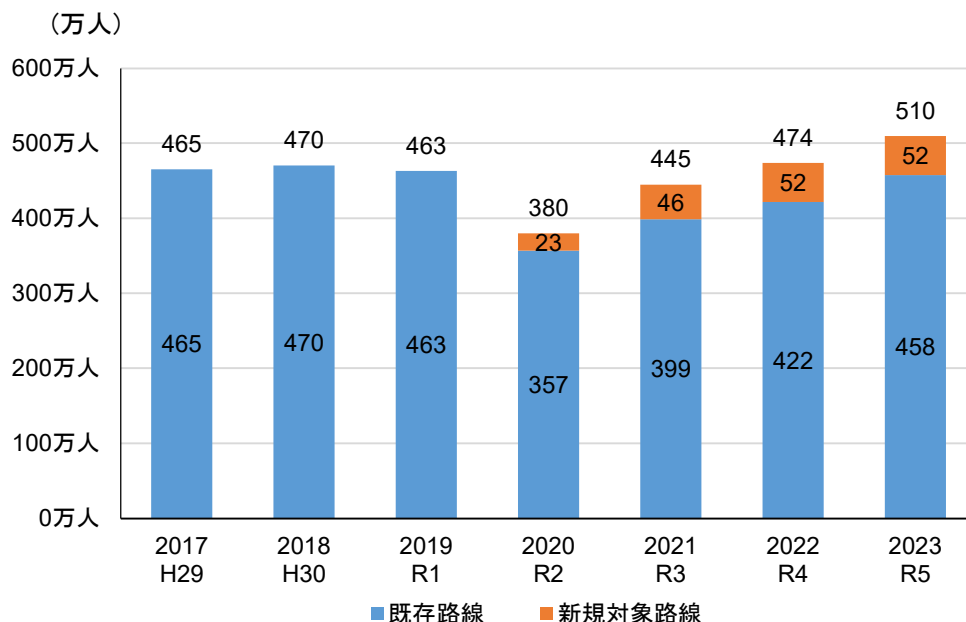
また、民間路線ではカバーできない交通空白地域への対策として、佐倉市コミュニティバスを 5 つの地域で運行しています。

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、ちばグリーンバス及び千葉内陸バスの一部路線と山万コミュニティバスが新たに佐倉市内を運行)

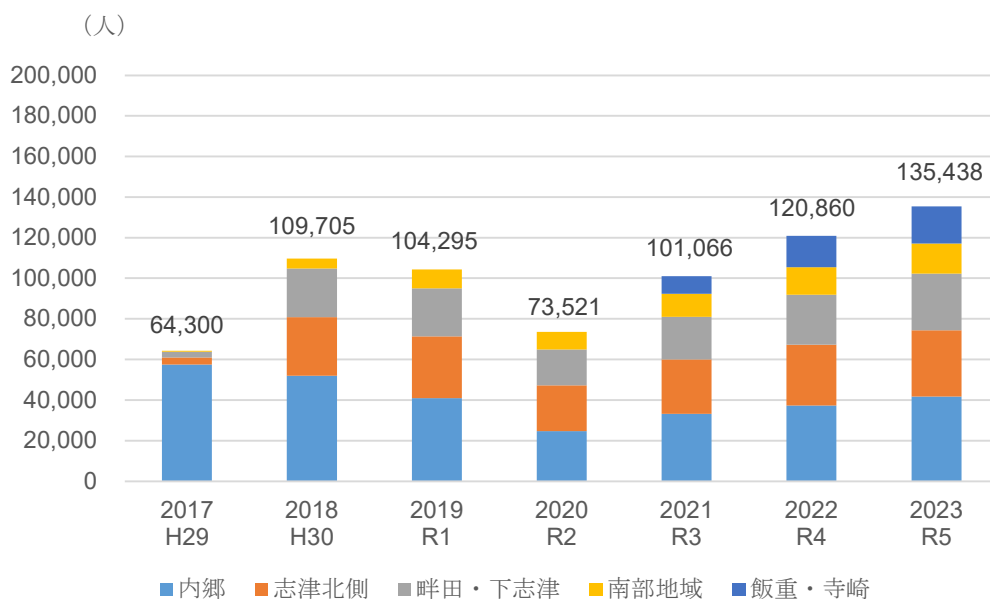
コミュニティバスについては、2020年に新型コロナウイルス感染症の影響で減少しましたが、2021年7月に飯重・寺崎ルートが運行を開始し、翌2022年にはコロナ禍前と同水準に戻っています。

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)

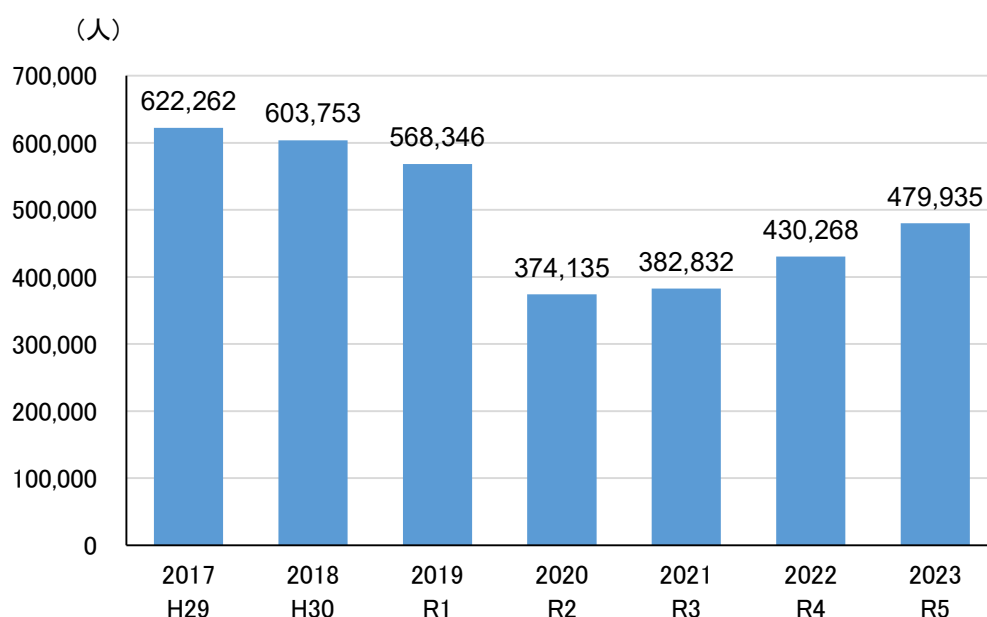
③ タクシー

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

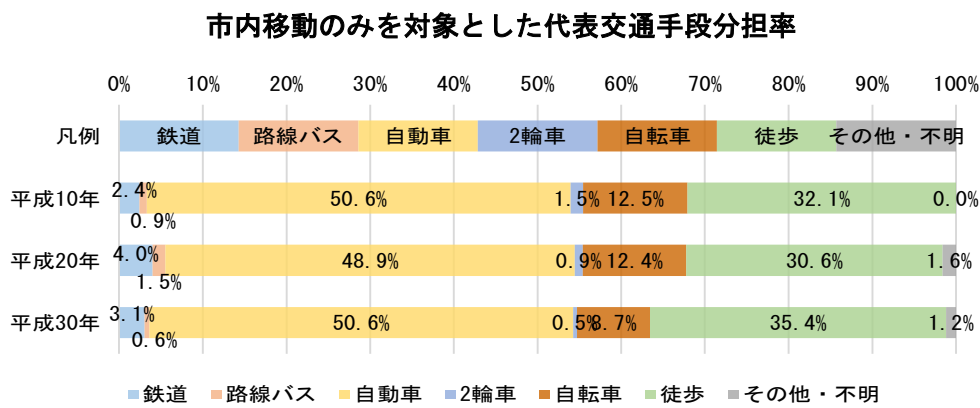
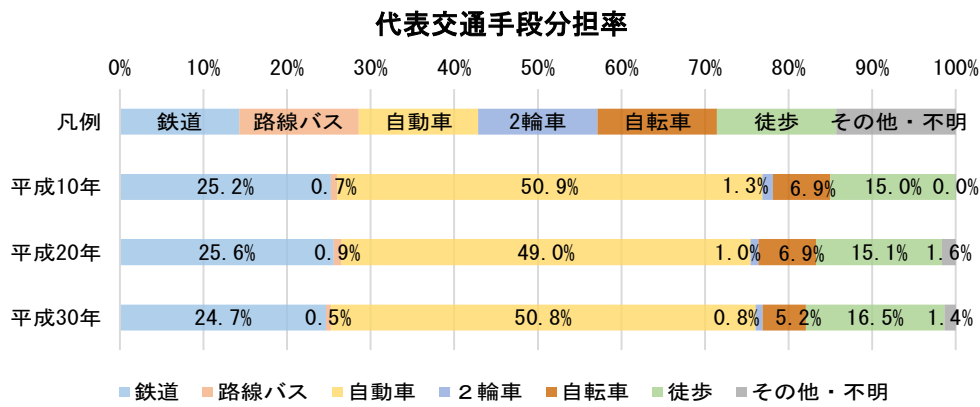
社会福祉法人やNPO法人等が自家用車を用いて、一人では公共交通機関を利用することが困難な身体障害者や要介護者等を対象に、限定された区域で行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービスです。

イ 自治会等が実施する移動サービス

一部の自治会や地区社会福祉協議会等が、地域の高齢者等を対象とした買い物バスなどの移動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	
鉄 道	鉄道駅 800m圏内又は 山万ユーカリが丘線駅から 500m圏内	公共交通利便地域		
	鉄道駅から 800m圏外かつ 山万ユーカリが丘線各駅 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）

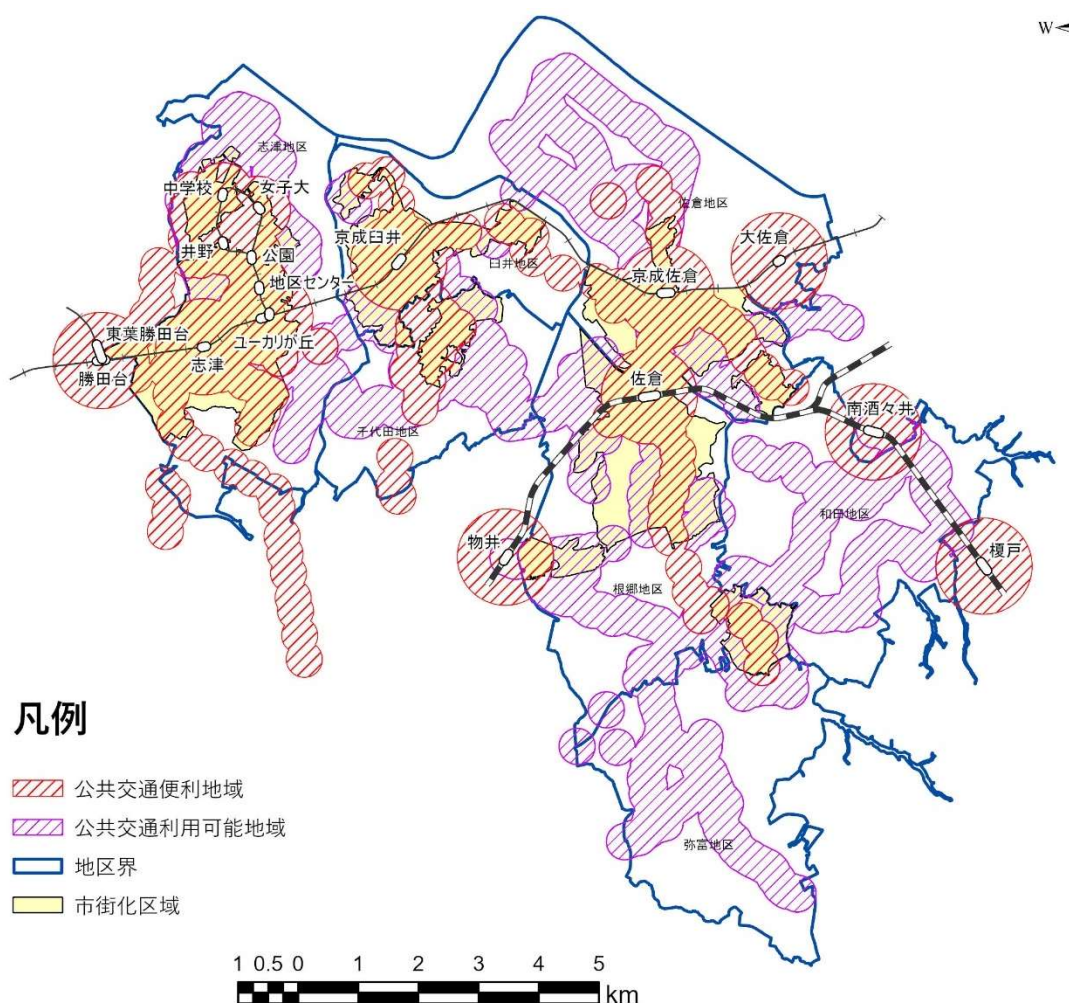
＜面積＞ （カバー率）	市街化区域 2,424ha（100%）	市街化調整区域 7,935ha（100%）	市域全体 10,359ha（100%）
公共交通利便地域	1,727ha（71%）	1,226ha（15%）	2,954ha（29%）
公共交通利用可能地域	476ha（20%）	3,100ha（39%）	3,576ha（35%）
公共交通空白地域	221ha（9%）	3,609ha（46%）	3,829ha（37%）

公共交通サービス水準のカバー率（人口ベース）

＜人口＞ （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



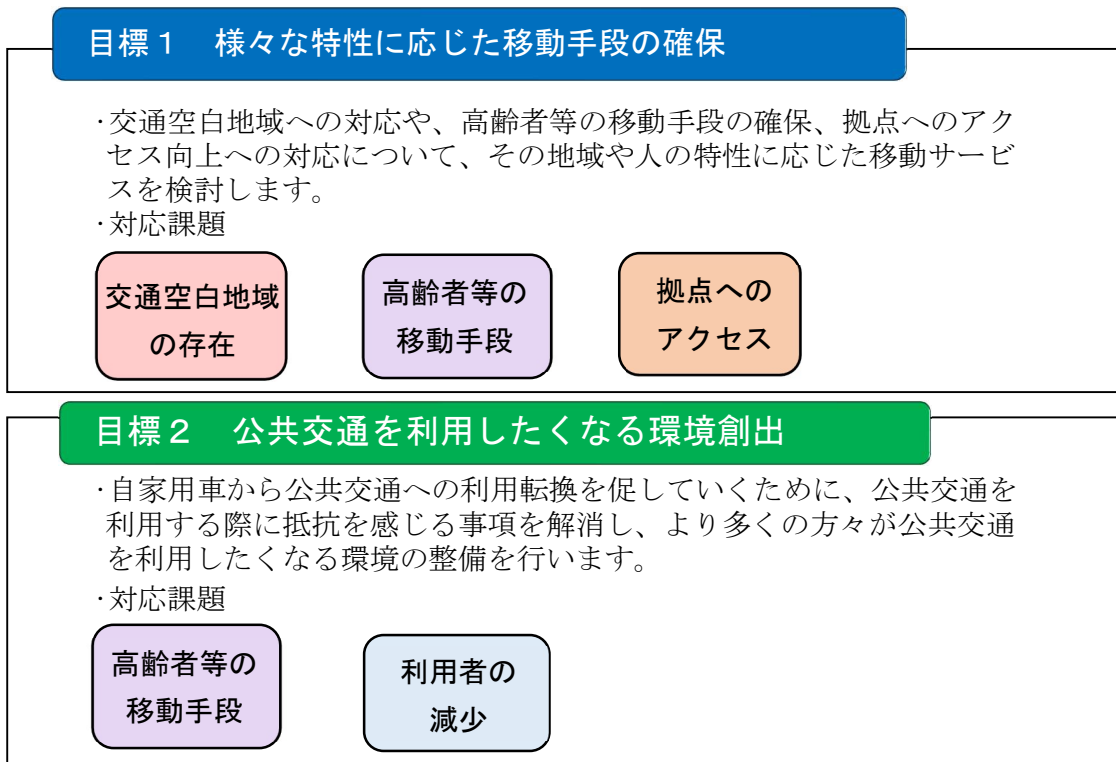
（※佐倉市立地適正化計画）

3-4 これまでの計画における取組と目標の達成状況

① 第2次網計画における施策の体系

第2次網計画（R2～R6 年度）では、計画における課題及び目標、目標を達成するための実施事業として、下記のように整理しています。

公共交通網に直接関わる主な取組としては、第1次網計画で運行開始したコミュニティバス（4ルート）に続き、コミュニティバス（飯重・寺崎ルート）の運行開始（R3.7月～）、まちづくりと連携した路線として城下町周辺地区循環バスの運行（R4.12月～）や、コミュニティバスの利用促進に向けた割引運賃の設定などを実施しました。



【目標達成のための実施事業】

目標 1 様々な特性に応じた移動手段の確保
事業 1 交通空白地域の解消・拡大の防止
事業 2 高齢者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
事業 4 新たなモビリティサービスの調査・研究
目標 2 公共交通を利用したくなる環境創出
事業 5 公共交通の利用促進の実施
事業 6 公共交通の利用環境の整備
目標 1、2 共通
事業 7 市民・交通事業者等との連携強化

※前計画における具体の取組内容は、参考資料編 48 ページ以降に掲載

② 目標の達成状況

第2次網計画において設定した目標値の達成状況は下記のとおりです。

目標1（主に路線数）については、計画期間の中で、新規のコミュニティバス路線、民間バス路線の運行もあり、目標値を達成していますが、目標2（主に利用者数）については、新型コロナウイルスの影響により公共交通全体の利用者数が大きく落ち込んだ影響が残っており、未達成のものがああります。

また、今後の見通しや目標を検討するにあたって、特に路線バス・タクシーについて、コロナ禍前における状況とは異なっていることを認識する必要があります。

目標1 様々な特性に応じた移動手段の確保

指標		初期値	目標値 2024(R6)年度	現状値 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 2023(R5)年度
(1)	コミュニティバスの利用者 (百人未満は切り捨て)	109,700人 2018(H30)年度	149,900人	135,400人 (2023年度)
(2)	運行している路線バスの利用者数 (十万人未満は切り捨て)	470万人 2018(H30)年度	470万人	474万人 (新路線を除くと429) (2022年度)
(3)	タクシーの利用者数 (百人未満は切り捨て)	603,700人 2018(H30)年度	603,700人	479,935人 (2023年度)
(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%	32.7% (2023年度)
		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		

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た課題を整理します。

4-1 公共交通事業の運営面からの課題

① 利用者減少等による収益性悪化

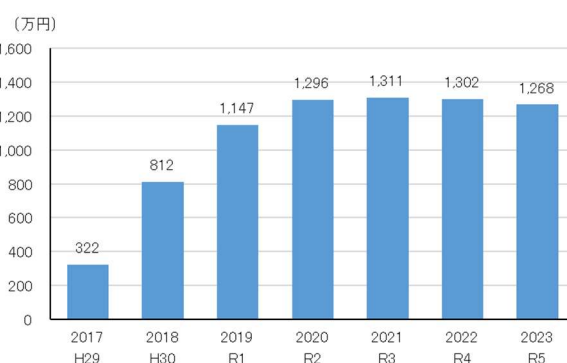
佐倉市内の鉄道、タクシーの利用者数は、コロナ禍における減少から回復しておらず、路線バス及びコミュニティバスは路線数が増加したために全体の利用者数は増加していますが、路線別に見ると減少している路線、利用者数が少ない路線があります。

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・通学需要）の減少による収益性の悪化が懸念され、コミュニティバスや赤字路線への補助による市の財政負担の増加も予想されます。

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、効率性の向上が望まれます。



コミュニティバスの収支状況（R5年度）



佐倉市生活交通路線維持費補助金額の推移

② 乗務員の不足・高齢化

主に路線バスの乗務員不足が顕著になっており、特に若い乗務員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月から労働時間の上限規制が新たに適用されたことにより、必要な人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上が減少し、車両の更新等が困難となり、バリアフリー化や公共交通 DX（※1）・GX（※2）への対応に影響を及ぼすことが懸念されます。

（※1）：デジタルトランスフォーメーション。IT・デジタル技術の活用によりサービスや組織を変革する取組

（※2）：グリーントランスフォーメーション。電動化や再生可能エネルギー活用など脱炭素化へ向けた取組

4-2 公共交通へのニーズの面からの課題

④（点在する）交通空白地域

コミュニティバスの導入により、「一団のまとまりのある交通空白地域」への対策は進んでおり、公共交通のカバー圏域も広がりましたが、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。

⑤ 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家用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、地域によって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。

⑥ 利用者ニーズへの対応

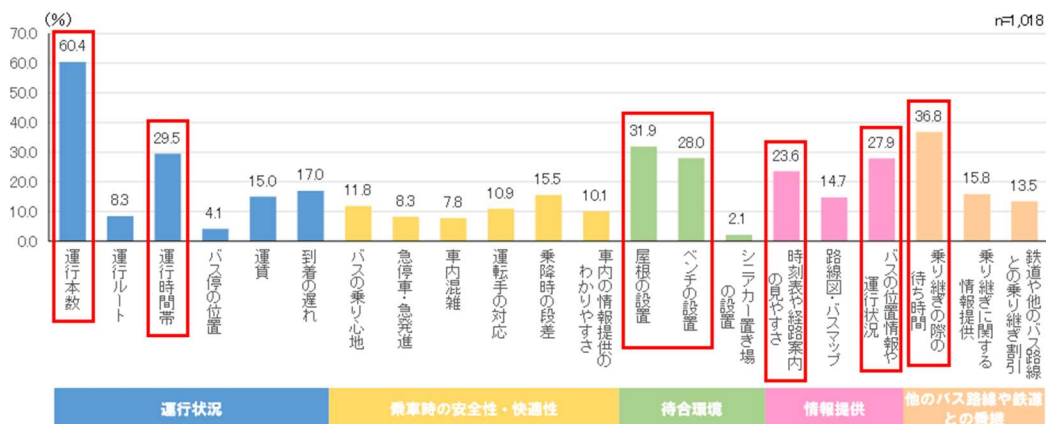
市民・バス利用者アンケートでは、運行本数の増加や運行時間帯の延長等のニーズが高い傾向にあり、また、目的地やルートに関する要望も多く挙がっています。

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が懸念されるなかで、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。

⑦ 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。

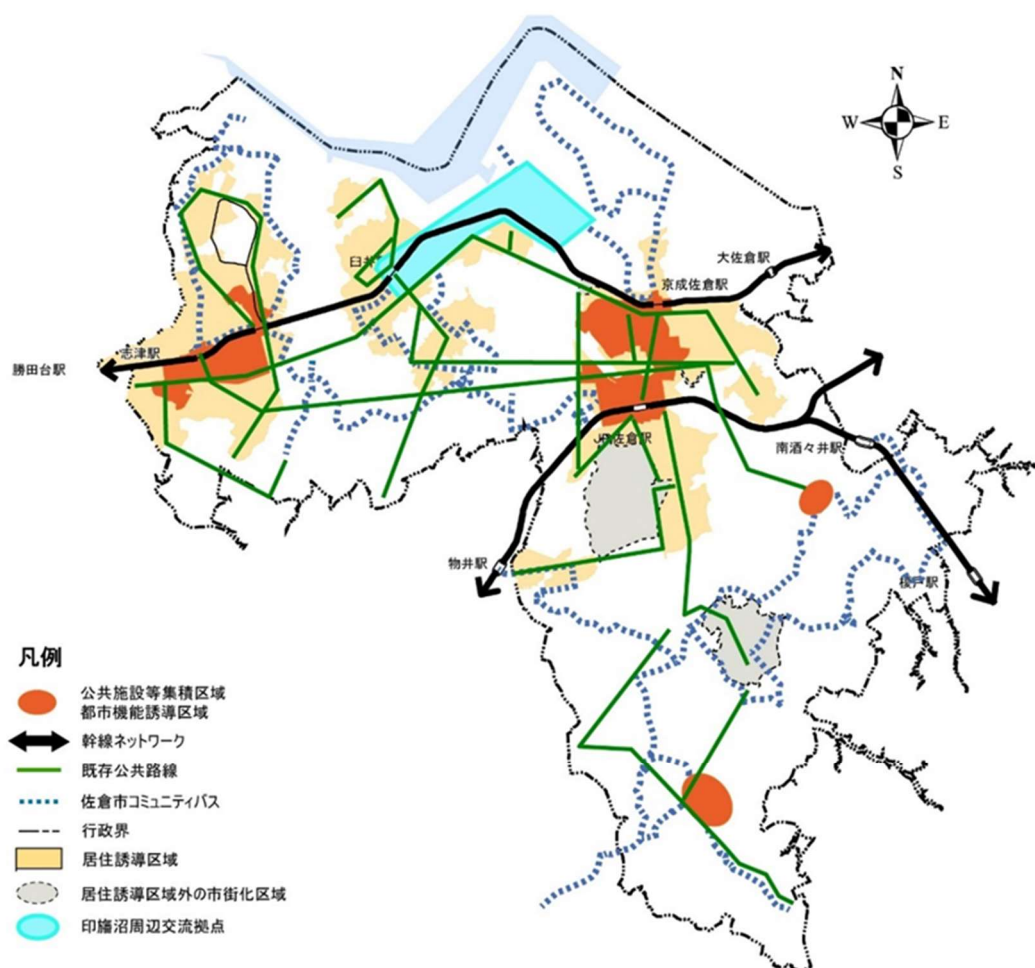


路線バスやコミュニティバスに改善を期待すること（※バス利用者アンケート）

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、第1次網計画及び第2次網計画における「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・四街道駅） ☐ 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 計画における目標及び取組方針

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、本計画における目標及び取組方針を以下のように整理します。

目標1 まちづくりの軸としての公共交通網の維持・確保

●取組方針1

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、乗務員の確保など、利便性の維持・向上に向けた取組について、交通事業者との連携・協働のもと進めます。

目標2 移動制約者の移動手段の確保

●取組方針2

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を進めます。

交通空白地域対策については、民間路線を補完するものとしてのコミュニティバス（5ルート）の運行を維持するほか、点在する小規模な交通空白地域に対する取組を検討します。

目標3 持続可能な公共交通の実現

●取組方針3

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、特に市が運行経費を（一部）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していくための検討、取組を進めます。

検討に当たっては、利用者数だけでなく、収支や財政負担の状況も踏まえながら、より効率的な運行方法や、民間事業と行政との役割分担の整理・見直し、受益者負担のあり方も含めた視点から進めていきます。

第6章 目標を達成するための実施事業

6-1 実施事業の体系

事業1 拠点を結ぶ交通ネットワークの利便性維持・向上		対応する目標	主な実施主体
		1・3	
個別の 取組	①バス路線網と利便性の維持・向上		佐倉市 交通事業者 観光協会等
	②道路環境や安全性の維持・向上		
	③観光施策等と連携した取組		
事業2 公共交通事業の運営・実施体制の強化		対応する目標	実施主体
		1・3	
個別の 取組	①乗務員の確保に向けた取組		佐倉市 交通事業者
	②交通DXの推進・活用		
	③交通GXに向けた対応		
事業3 交通空白地域対策		対応する目標	実施主体
		2・3	
個別の 取組	①コミュニティバスの運行継続		佐倉市 交通事業者 地域団体等
	②点在する交通空白地域対策の検討		
	③南部地域における交通手段の確保、見直しに向けた検討		
事業4 公共交通の利用促進に向けた情報発信		対応する目標	実施主体
		1・3	
個別の 取組	①公共交通に関する情報の充実		佐倉市 交通事業者
	②公共交通の利用啓発、モビリティマネジメント		
事業5 公共交通の利用環境の維持・改善		対応する目標	実施主体
		1・3	
個別の 取組	①各駅のバス停留所・自転車駐車場の維持		佐倉市 交通事業者
	②待合環境の整備・改善		
	③公共交通のバリアフリー化等		
事業6 移動困難者対策		対応する目標	実施主体
		2	
個別の 取組	①福祉有償運送等の福祉施策の維持		佐倉市 社会福祉法人等
	②様々な外出支援サービス等の取組との連携		

6-2 各事業の実施内容

事業 1	拠点を結ぶ交通ネットワークの利便性維持・向上	目標 1	目標 2	目標 3
		○		○
概要	公共交通が佐倉市の都市構造を支えるネットワークとしての機能を維持していくため、市内バス路線及びその利便性の維持・向上を図ります。 また、観光施策等と連携し、市外からの公共交通利用者の利便性向上や利用促進に向けた取組を検討・実施します。			
個別の取組	① バス路線網と利便性の維持・向上 現状のバス路線及び運行本数等の利便性維持を目指すとともに、今後の利用状況や社会情勢の変化を踏まえ、必要に応じて路線やダイヤの見直しについて検討します。 ② 道路環境や安全性の維持・向上 バスの定時性や安全性の向上に向けて、道路補修などの適切な維持管理を行うとともに、交通渋滞緩和や交通安全対策につながる道路改良等に取り組めます。 ③ 観光施策等と連携した取組 観光施設や商業施設と連携した周遊パス等や一日乗車券の販売など、他の主体や取組と合わせた魅力・利便性の向上により、公共交通の利用促進を図ります。 また、鉄道駅など公共交通から観光施設等へのアクセス性を補完するものとして、拠点におけるレンタサイクル事業の継続、ふるさと広場における電動モビリティの導入により利便性向上を図ります。			
実施主体	佐倉市、交通事業者、観光協会等			

個別の取組	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
①バス路線網と利便性の維持	運行維持					
		(必要に応じて見直し)				
②道路環境や安全性の維持・向上	随時実施					
③観光施策と連携した取組	現行の取組維持。必要に応じて追加・見直し					
	(電動モビリティ)	導入				

事業 2	公共交通事業の運営・実施体制の強化	目標 1	目標 2	目標 3
		○		○
概要	公共交通事業を安定的に運営していくための体制強化に向けて、深刻化している乗務員不足への対応のほか、生産性向上や新たな事業モデルの創出に資するデジタル技術の活用（DX）や、カーボンニュートラル実現に向けた脱炭素化・グリーントランスフォーメーション（GX）の推進など、社会全体の動きも視野に入れた取組の検討、実施体制の強化を図ります。			
個別の取組	① 乗務員の確保に向けた取組 乗務員の確保に向けて、様々な募集媒体等の活用や、ハローワークとの連携など採用情報の発信強化のほか、二種免許を持たない人やパートタイム希望など採用対象の拡大や、就労環境の整備・改善など定着率向上に向けた取組について検討・実施します。 ② 交通 DX の推進・活用 キャッシュレス化による利用者利便性の向上だけでなく、利便性や生産性の向上に資する技術の導入・活用に向けて、ダイヤや運行情報のデータ標準化・オープン化、乗降データのデジタル化及びその活用など、市と交通事業者との連携・協力を図りながら検討を進めます。 ③ 交通 GX に向けた対応 カーボンニュートラルに向けた脱炭素化の取組について、交通部門における社会的責任の視点とともに、エネルギー使用に関するコスト抑制・経営改善に繋がり得るものとして、実施可能性を検討します。			
実施主体	佐倉市、交通事業者			

個別の取組	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
①乗務員の確保に向けた取組	実施					
②交通 DX の推進・活用	検討 随時実施					
③交通 GX に向けた対応	検討 随時実施					

事業 3	交通空白地域対策	目標 1	目標 2	目標 3
			○	○
概要	鉄道駅や（民間）バス停から一定以上離れている交通空白地域の解消・拡大防止を図るため、コミュニティバスの運行を継続します。 また、国における制度の議論も踏まえながら、公共交通以外も含めた様々な事業手法についても検討を進めます。			
個別の取組	① コミュニティバスの運行継続 「一団のまとまりのある交通空白地域」について、現行のコミュニティバス（5ルート）の運行を継続します。また、持続可能な公共交通に向けて、利用状況や収支等も検証しながら、民間路線を補完するものとして必要に応じてルート・ダイヤ等の見直しを検討します。 ② 点在する交通空白地域対策の検討 路線バスの運行には適さない、点在する小規模な交通空白地域について、自家用有償運送やタクシー車両の活用など 多様な輸送資源の活用可能性について検討します。また、交通事業者による運行に限らず、地域住民や地縁団体等と連携した取組も検討します。 ③ 南部地域における交通手段の確保、見直しに向けた検討 南部地域における公共交通網について、現行のコミュニティバスの維持及び利用促進を図りつつ、より効果的・効率的な事業手法の検討を進めます。 検討に当たっては、通勤・通学等のまとまった需要への対応、既存民間路線との役割分担などに留意しながら、定時定路線型とオンデマンド型、それらの組み合わせなど、取組②における検討と併せて、様々な可能性を視野に入れて進めます。			
実施主体	佐倉市、交通事業者、地域団体等			

個別の取組	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
①コミュニティバスの運行継続	運行継続	 （必要に応じて見直し）				
②点在する交通空白地域対策の検討	検討	 随時協議・事業実施 				
③南部地域における交通手段の確保、見直しに向けた検討	事業手法の検討	運行協議・実証運行	見直しを踏まえた運行			

事業 4	公共交通の利用促進に向けた情報発信	目標 1	目標 2	目標 3
		○		○
概要	路線バスを利用しない理由として、市民アンケートでは「利用できるバス路線やバス停、行先やダイヤを知らない」という回答が一定以上あることから、利用促進に向けて公共交通や路線の認知度向上を図ります。 また、脱炭素型まちづくりにも資する、過度の自家用車依存からの脱却に向けた啓発等について、市と交通事業者が連携を図って取り組みます。			
個 別 の 取 組	① 公共交通に関する情報の充実 公共交通総合マップの作成のほか、経路検索サイトやバスロケーションシステムなどデジタル技術の活用検討など、公共交通に関する情報の充実及び周知を図り、認知度向上に向けた情報発信を強化します。 また、駅前等の交通結節点における路線や運行案内の充実・改善に向けた検討を行います。 ② 公共交通の利用啓発、モビリティマネジメント 公共交通利用に関する市民の意識醸成を図り、行動変容に繋げることを目指し、広報誌等を通じての情報発信や、イベント等と連携したバス体験会などの取組を検討・実施します。			
実施主体	佐倉市、交通事業者			

個別の取組		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
① 公共交通に関する情報の充実	交通マップ	検討・準備	マップ作成	配布			
	案内板等		随時実施				
② 公共交通の利用啓発、モビリティマネジメント		検討・随時実施					

事業5	公共交通の利用環境の維持・改善	目標1	目標2	目標3
		○	○	
概要	公共交通を利用しやすい環境整備を図るため、交通結節点である鉄道駅へのアクセス性の維持・確保、待合環境の整備・改善について、市と交通事業者と連携を図りながら取り組みます。 また、高齢者や障害者にも公共交通が利用しやすい環境整備、バリアフリー化の取組推進を図ります。			
個別の取組	① 各駅のバス停留所・自転車駐車場の維持 バスや自転車による鉄道駅へのアクセス性を維持・確保していくため、各駅のバス停留所や自転車駐車場を適切に維持・管理していきます。 ② 待合環境の整備・改善 交通結節点に整備されているバス停の上屋やベンチについて、それぞれの管理者が適切に管理し、必要に応じて老朽化したものの改修・更新を計画的に行います。 ③ 公共交通機関のバリアフリー化 高齢者や障害者にも利用しやすい環境の整備に向けて、ノンステップバスの導入など、バリアフリー化の取組を進めます。			
実施主体	佐倉市、交通事業者			

個別の取組	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
①各駅のバス停留所・自転車駐車場の維持	実施					
②待合環境の整備・改善	随時実施					
③公共交通機関のバリアフリー化	随時実施					

事業 6	移動困難者への対応	目標 1	目標 2	目標 3
			○	
概要	自家用車や既存の公共交通による移動が難しい、要介護者や障害者等への対応について、既存の福祉施策や、様々な団体等による外出支援サービスなど、関連福祉施策との連携を図ります。			
個別の取組	① 福祉有償運送やタクシー利用助成などの福祉施策の維持 社会福祉法人や NPO 等が実施している福祉有償運送や、タクシー利用助成制度の取組を維持していきます。 ② 様々な外出支援サービス等の取組との連携 地域団体や事業者による外出支援サービスや移動販売事業などに関する情報を共有し、公共交通施策と相互に補完するものとして連携を図ります。			
実施主体	佐倉市、社会福祉法人等（事業実施団体）			

個別の取組	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
①福祉有償運送等の福祉施策の維持	事業継続					
②様々な外出支援サービス等の取組との連携	勉強会等 情報共有					

第7章 計画の推進に当たって

7-1 計画の達成状況の評価について

各取組の改善（短期）や計画見直し（長期）に向けた検討に繋げるため、原則として年1回は事業の取組状況・実施結果について検証・評価を行うこととします。

検証・評価に当たっては、下記に示す指標及び目標値を基準としていきますが、各データの調査時期が一致しない場合など、必要に応じて柔軟に対応していくこととします。

評価を行うに当たっては、地域公共交通会議における議論を通じて、交通事業者をはじめとする関係者間の認識共有を図ります。

（達成状況の評価する指標及び目標値）

目標1 まちづくりの軸としての公共交通網の維持・確保			
指標		現状値	目標値 2030（R12）年度
(1)	市内を運行する路線バス利用者数（※1） （1万人未満切捨て）	（2022年度）474万人	474万人
		現状レベルを維持していくことを想定	
(2)	コミュニティバス利用者数（5ルート） （100人未満切捨て）	（2023年度）135,400人	151,100人
		2024年度途中までの前年比率（約12.3%増）を通年と仮定し2025年以降は維持を想定	
(3)	タクシー利用者数（市内営業所） （100人未満切捨て）	（2023年度）479,900人	539,900人
		コミュニティバスと同等（約12.3%増）を想定	
(4)	市域における公共交通利便地域又は公共交通利用可能地域のカバー率（面積ベース）（※2）	（2023年3月）64%	現状維持
		立地適正化計画において算出した現状値から低下しないことを目指す。	
(5)	公共交通の満足度 （市民意識調査）	（2023年度）32.7%	現状以上
		2024年度に乗務員不足に起因する減便が実施されているが、従前以上のレベルを目指す。	

（※1）佐倉市統計書「定期路線バス運行会社別運行系統別輸送人員」の対象路線

（※2）以下の基準を基に、市域のうち①又は②に該当する面積の割合。

①公共交通利便地域：鉄道駅から800m圏内、山万ユーカリが丘線各駅から500m圏内、
30本/日・片道以上のバス停から300m圏内のうちいずれかに該当。

②公共交通利用可能地域：①以外で、30本/日・片道未満のバス停から300m圏内

目標 2 移動制約者の移動手段の確保			
指標		現状値	目標値 2030（R12）年度
(1)	交通空白地域等の解消のために市が 運行する路線等の数	（2024 年 4 月）5 路線	5 路線
		現状のコミュニティバス又はその代替を維持していくことを目指す。	
(2)	（再掲） コミュニティバス利用者数（5 ルート） （100 人未満切捨て）	（2023 年度）135,400 人	151,100 人
		（目標 1 の指標 2 と同じ）	
(3)	（再掲） タクシー利用者数（市内営業所） （100 人未満切捨て）	（2023 年度）479,900 人	539,900 人
		（目標 1 の指標 3 と同じ）	
(4)	路線バス車両のバリアフリー化率 （市内営業所）	（2024 年 4 月）69.4%	100%
		バリアフリー化率 100%を目指す。	
(5)	福祉有償運送の登録団体数	（2025 年 2 月）5 団体	5 団体
		現状レベルを維持していくことを想定	

目標 3 持続可能な公共交通の実現				
指標			現状値 2023（R5）年度	目標値 2030（R12）年度
バスの 収支率 （※3）	(1)	コミュニティバス（5 ルート）	18.3%	現状以上
			従前より費用の上昇が見込まれるが、効率化等により現状以上を目指す。	
	(2)	神門線（馬渡坂上・西御門） （※4）	19.6%	現状以上
			従前より費用の上昇が見込まれるが、効率化等により現状以上を目指す。	
	(3)	高崎線（※4）	7.2%	現状以上
			従前より費用の上昇が見込まれるが、効率化等により現状以上を目指す。	

（※3）その路線（区間）の運行に要する費用のうち、運賃として利用者がどれくらい負担しているかを表す数値。「運賃収入÷運行経費」により算出（小数点第 2 位を四捨五入）。

（※4）佐倉市生活路線維持補助金の算定上の数値

7-2 計画の見直しについて

本計画の見直し・改定に向けた検討は、計画期間を踏まえて令和 11～12 年度を想定しますが、計画期間中における大きな状況の変化など、必要に応じて見直しを検討するものとします。

また、国で検討を進めることとされている、自家用有償旅客運送制度など公共交通やその関連分野における制度の見直しの動きや、自動運転や A I 等の新しいデジタル技術の可能性など変革期にあるものについては、中期・長期の動向を見据えて、今後の事業の改善や見直しへの反映も視野に入れて取り組むこととします。

7-3 計画の推進体制

本計画を推進していくに当たっては、道路運送法に基づく地域公共交通会議の協議によるべき事項に限らず、様々な取組について、市と交通事業者、他関係団体等との情報共有・連携を図り、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。

市の内部においても、公共交通担当部署だけでなく、道路等インフラの管理担当部署、高齢者や障害者等の移動支援を含む福祉施策の担当部署、公共交通の利用促進にも繋がる観光施策の担当部署など、各部門における政策課題に向けた取組を進め、公共交通施策と相互に補完するものとして、情報の共有・連携を図ります。

佐倉市地域公共交通会議 構成員

委員の区分	委員（令和 6 年 1 1 月現在）
佐倉市	副市長、土木部、福祉部
公共交通事業者及び関係団体	ちばグリーンバス株式会社 なの花交通バス株式会社 千葉内陸バス株式会社 東洋バス株式会社 京成タクシー佐倉株式会社 志津タクシー有限会社 山万株式会社 ちばグリーンバス株式会社労働組合 千葉県バス協会 千葉県タクシー協会 佐倉市社会福祉協議会
市民（公共交通利用者）	公募市民（3 名）
関係行政機関	関東運輸局千葉運輸支局 千葉県総合企画部交通計画課 千葉県印旛土木事務所 佐倉警察署交通課
学識経験者	日本大学理工学部 教授 小早川 悟

参考資料編

【参考１】 市民・バス利用者向けアンケート

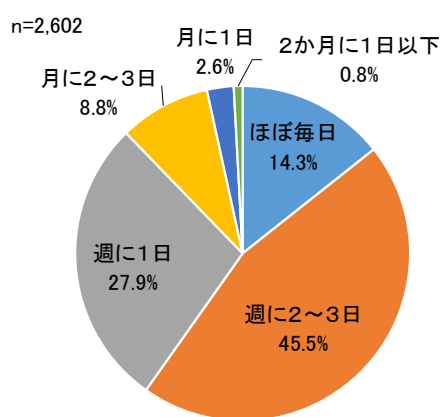
日常の移動実態や公共交通の利用状況、公共交通に対する意見・要望等について、市民及びバス利用者を対象にアンケート調査を実施しました。

（実施時期：令和５年９月～１０月）

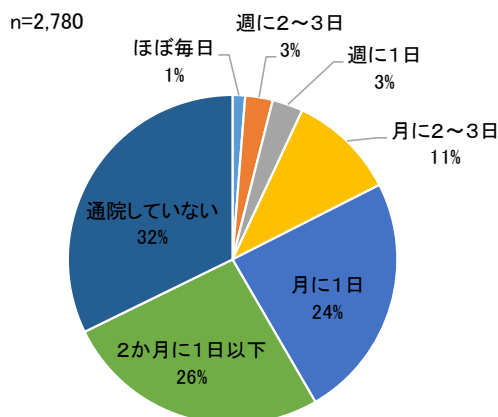
（１）市民アンケート

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）

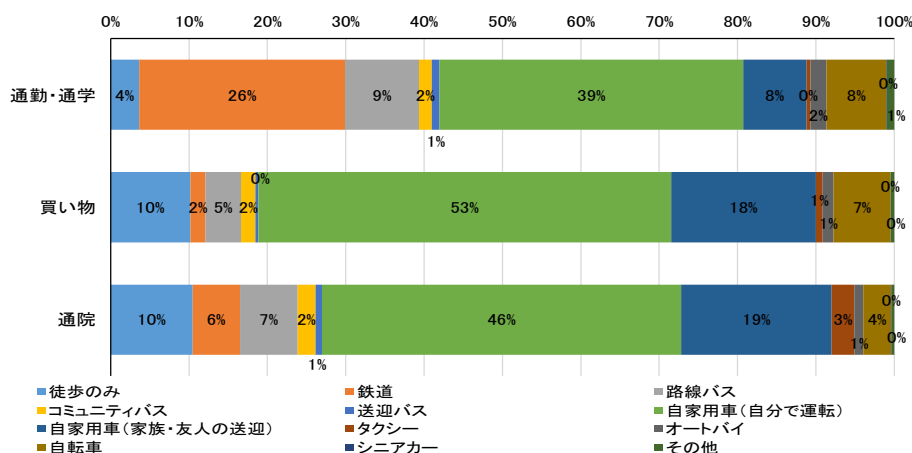
※無回答除く

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。

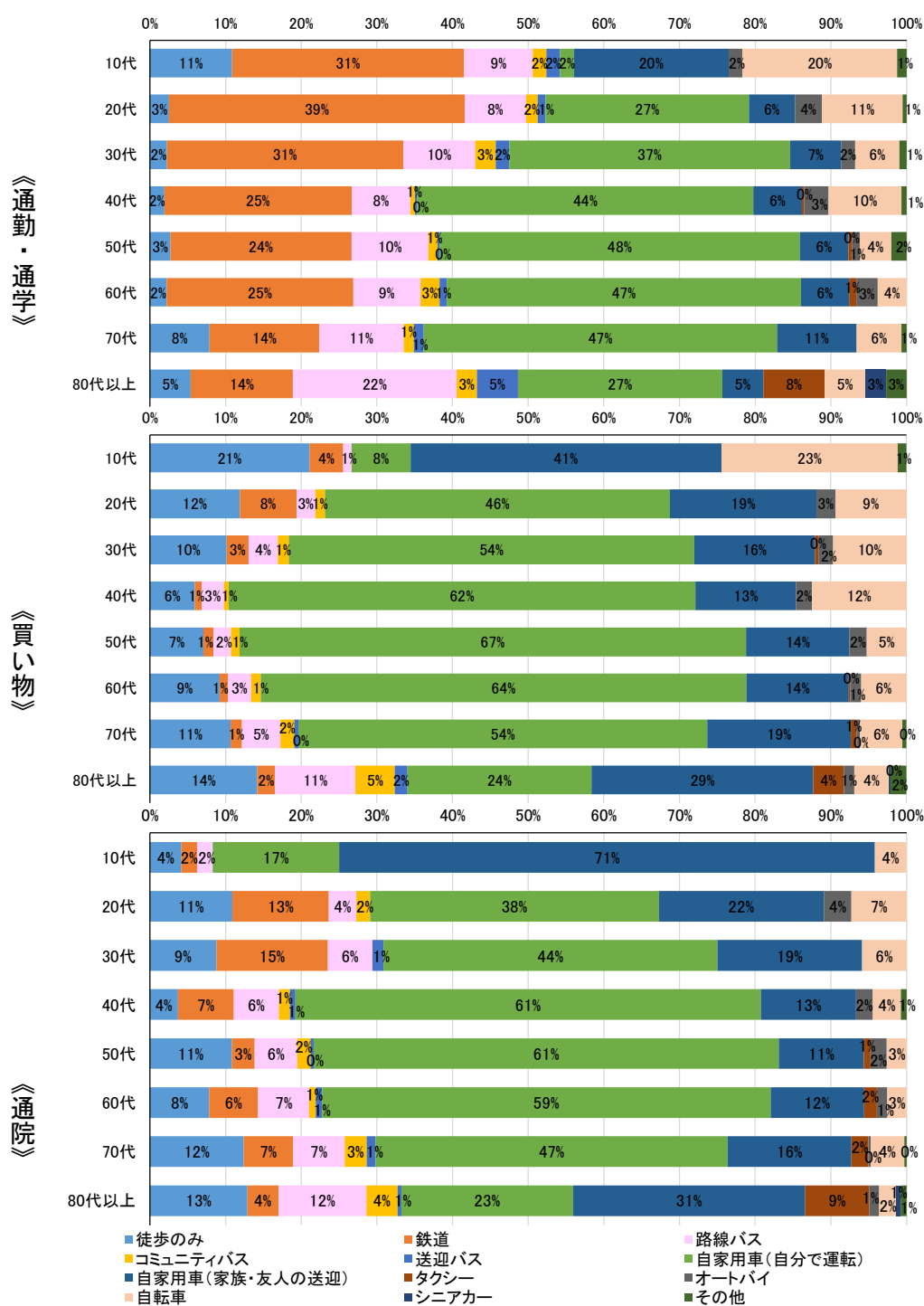


移動手段（移動目的別）

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。

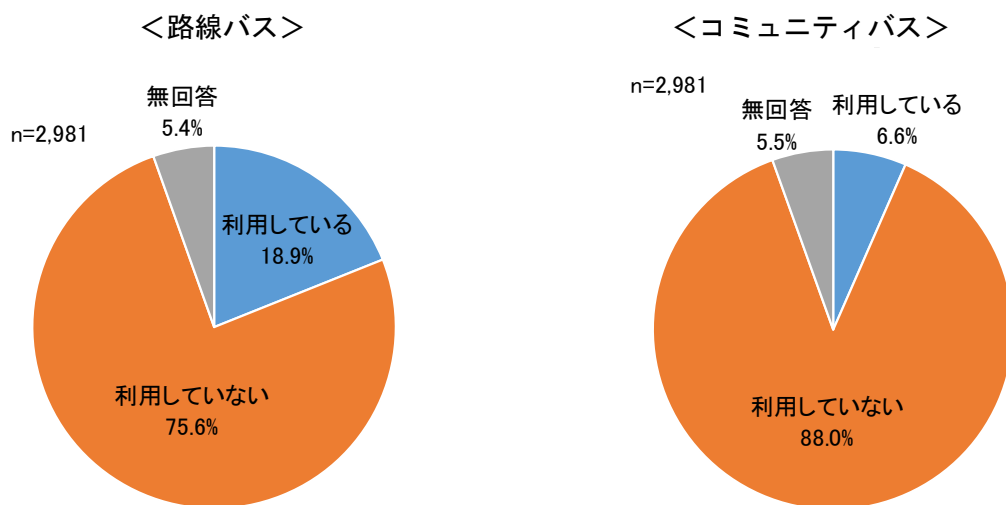
10代では、送迎や自転車で移動する割合が最も高く、80代以上では、送迎の割合が高くなる他、路線バスやタクシーを利用する割合も他の年代と比較して高い。



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。

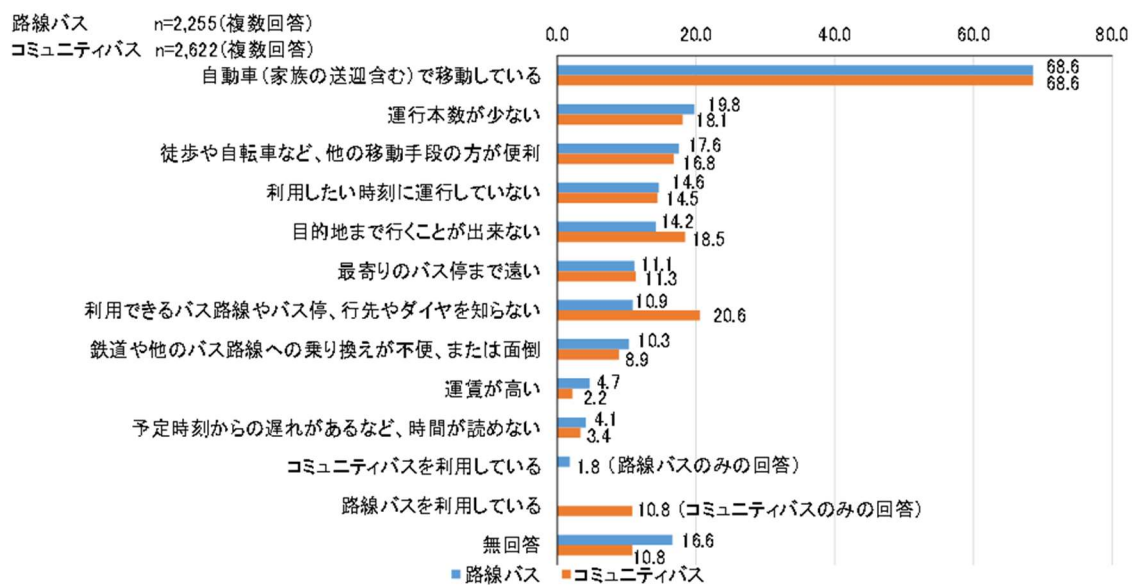


路線バス・コミュニティバスの利用状況

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

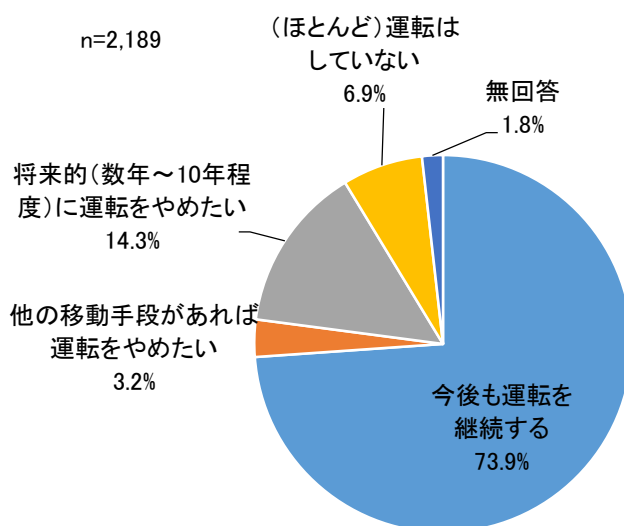


④ 運転の継続意向・自動車の代替手段

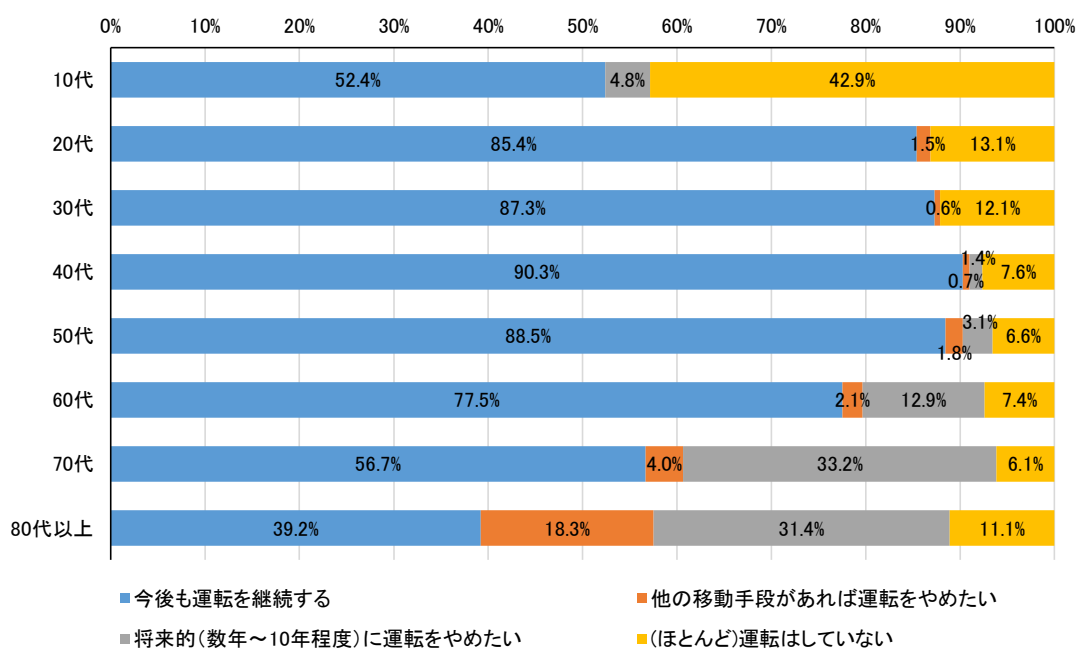
A) 運転の継続意向

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。

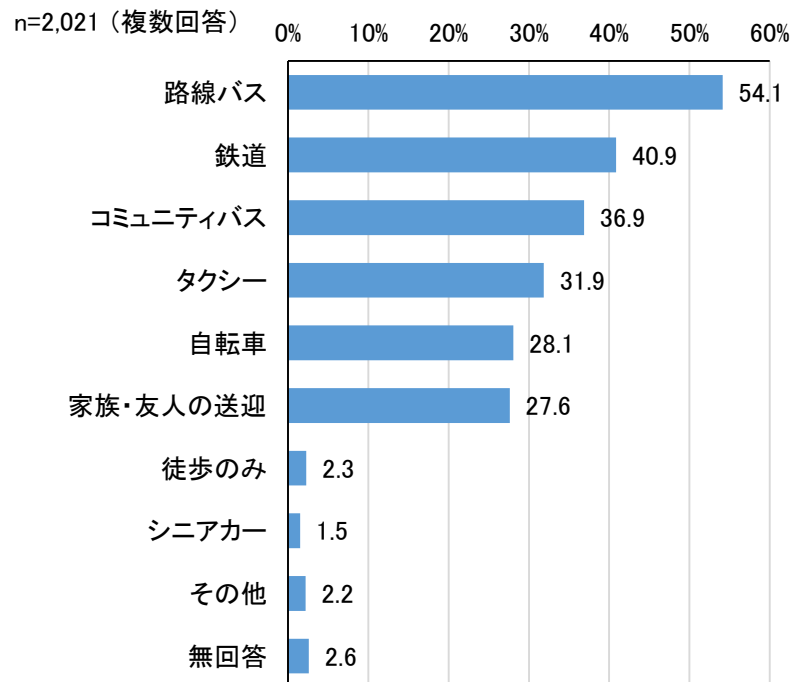
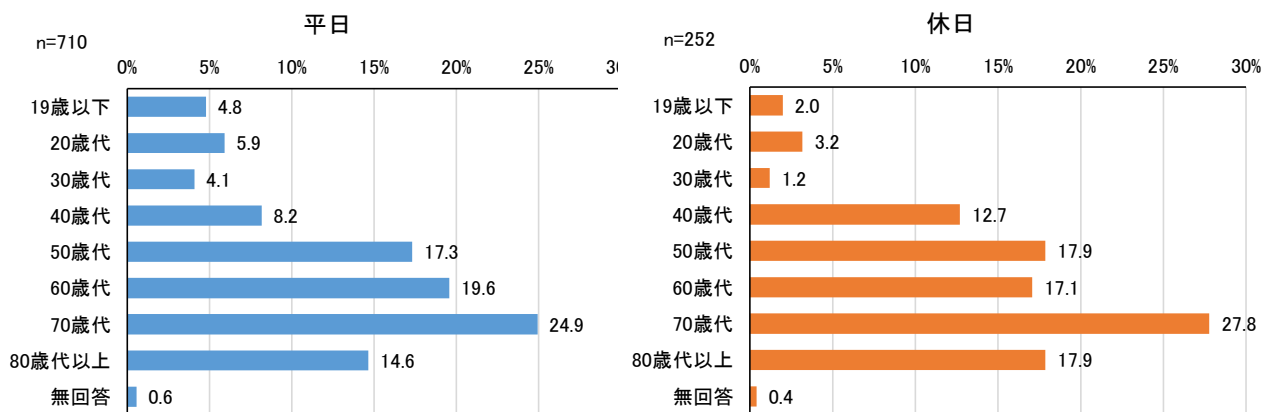


図 0-9 自動車の代替手段

(2) バス利用者アンケート

① 年齢層

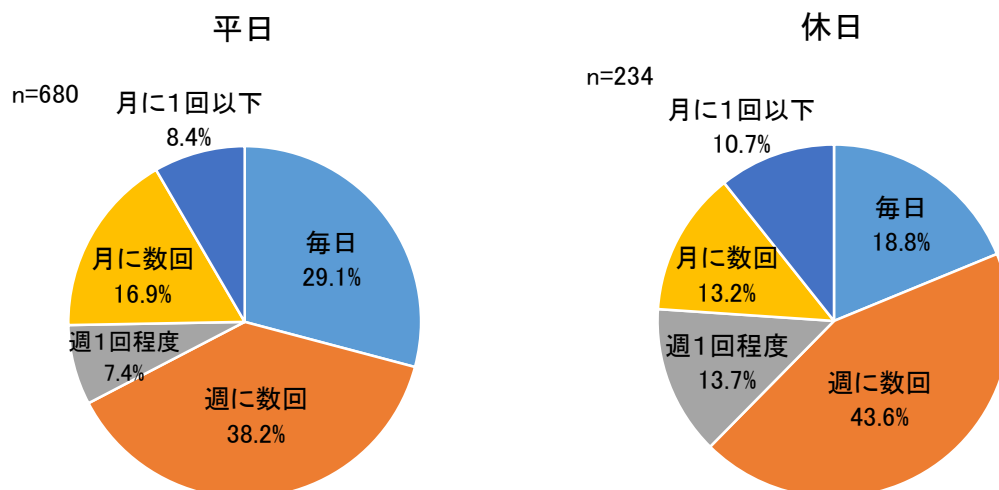
回答者の、年齢は70歳代の方が最も多く、50歳代～80歳代の回答が大半を占める。
また、休日は平日と比較して40歳代の割合が高い。



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。



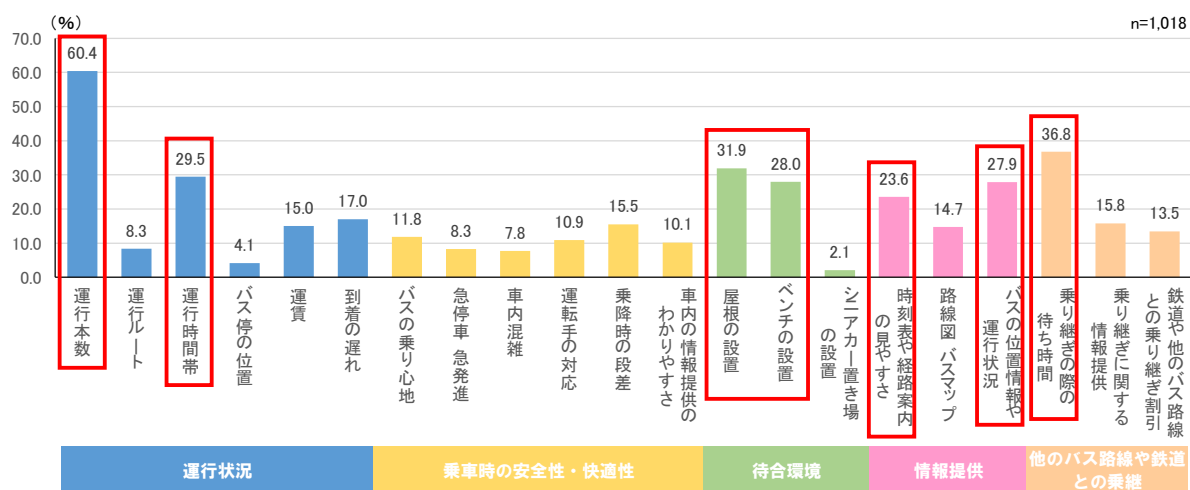
※両日無回答除く

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

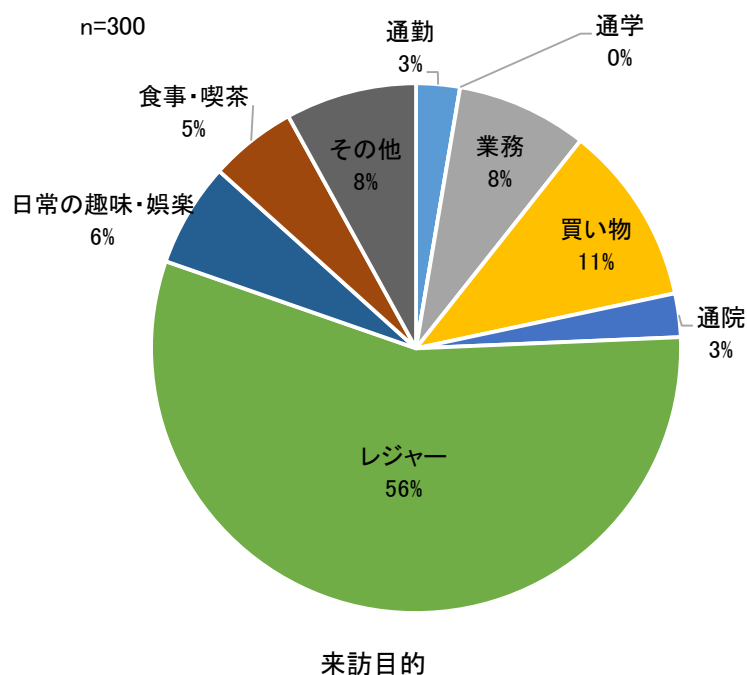
地域公共交通に対する市外からの来訪者のニーズや利用実態を把握し、課題の抽出及び改善策の検討に資する基礎情報の収集を目的に、市外から佐倉市に来訪した時の移動実態及び佐倉市内の公共交通の利便性や運行環境に関する意見について調査した。

※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

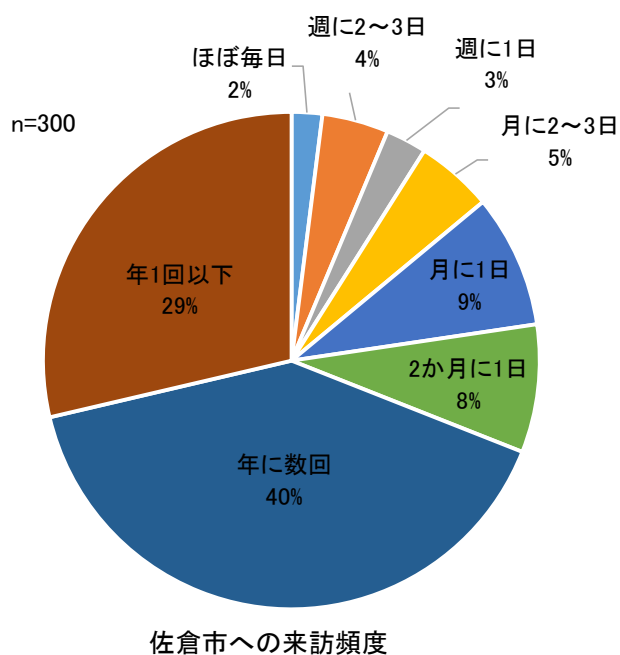
① 来訪目的

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。



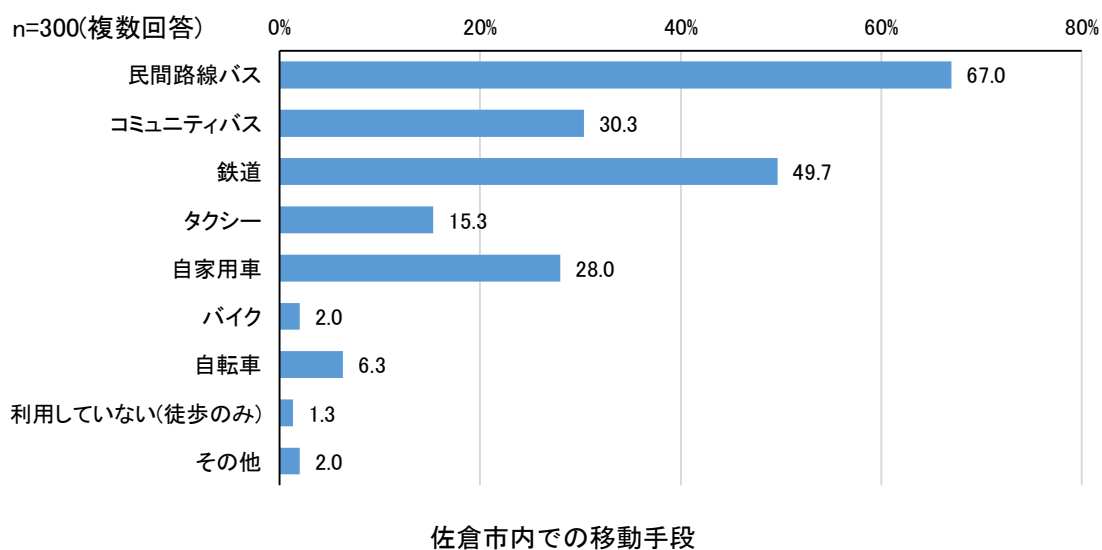
② 佐倉市への来訪頻度

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。

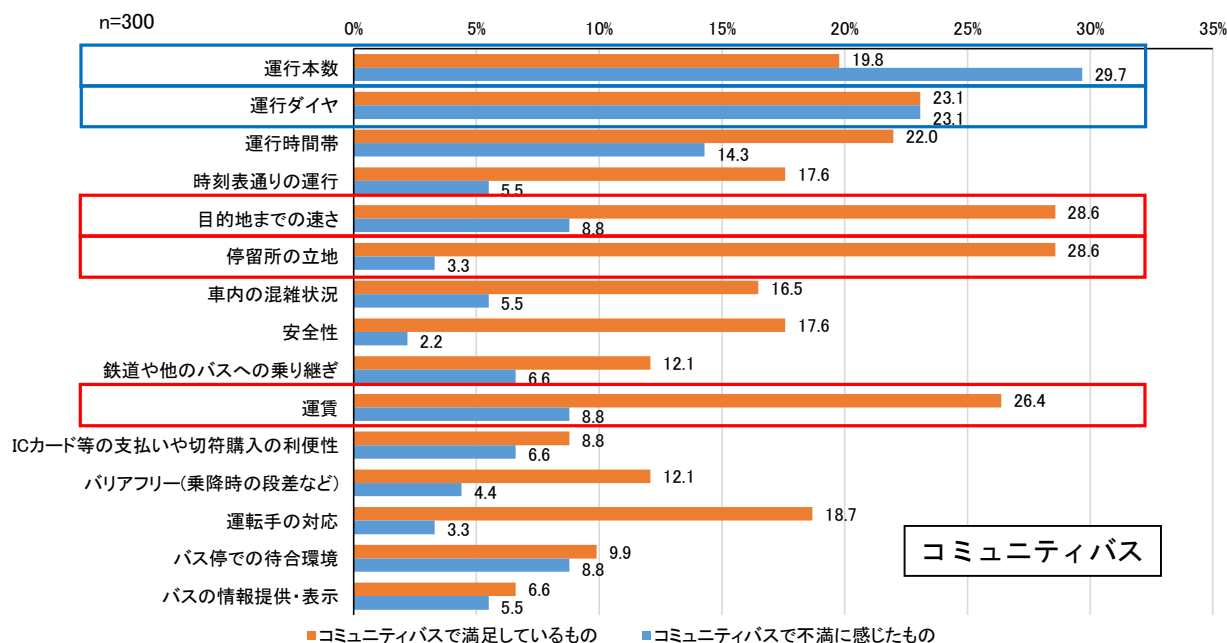
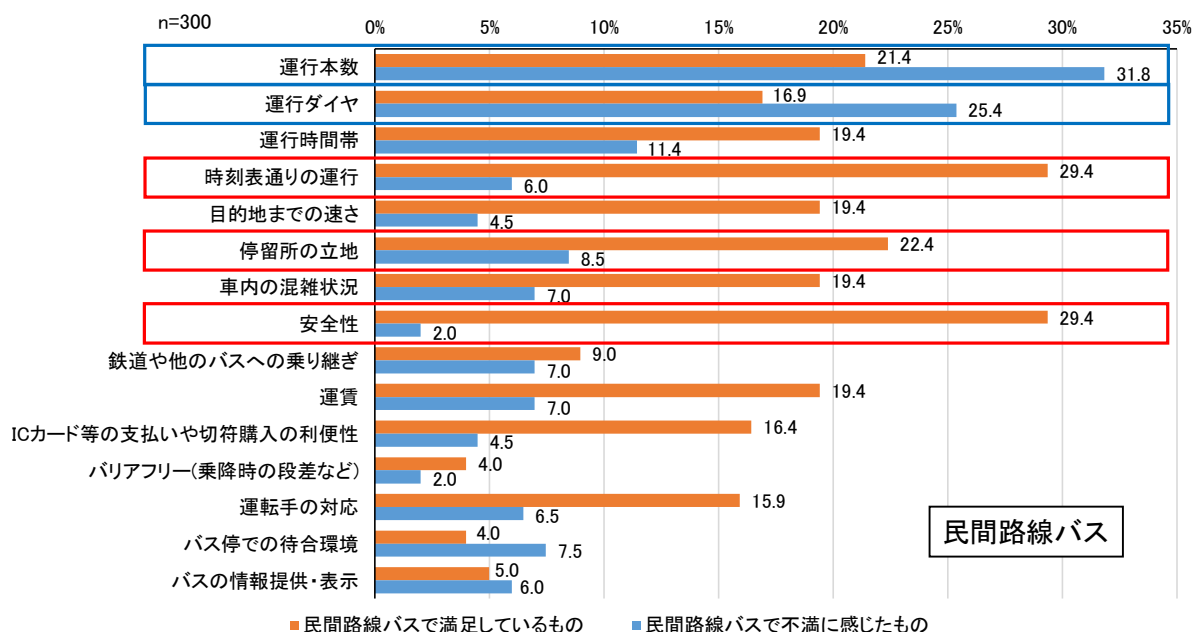
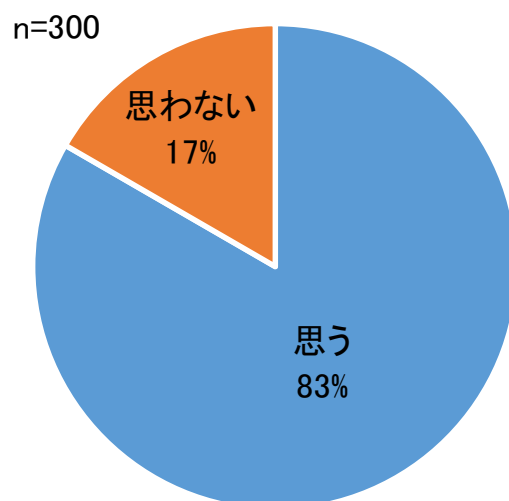


図 0-2 路線バスやコミュニティバスに関する満足度

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2】 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事業者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。

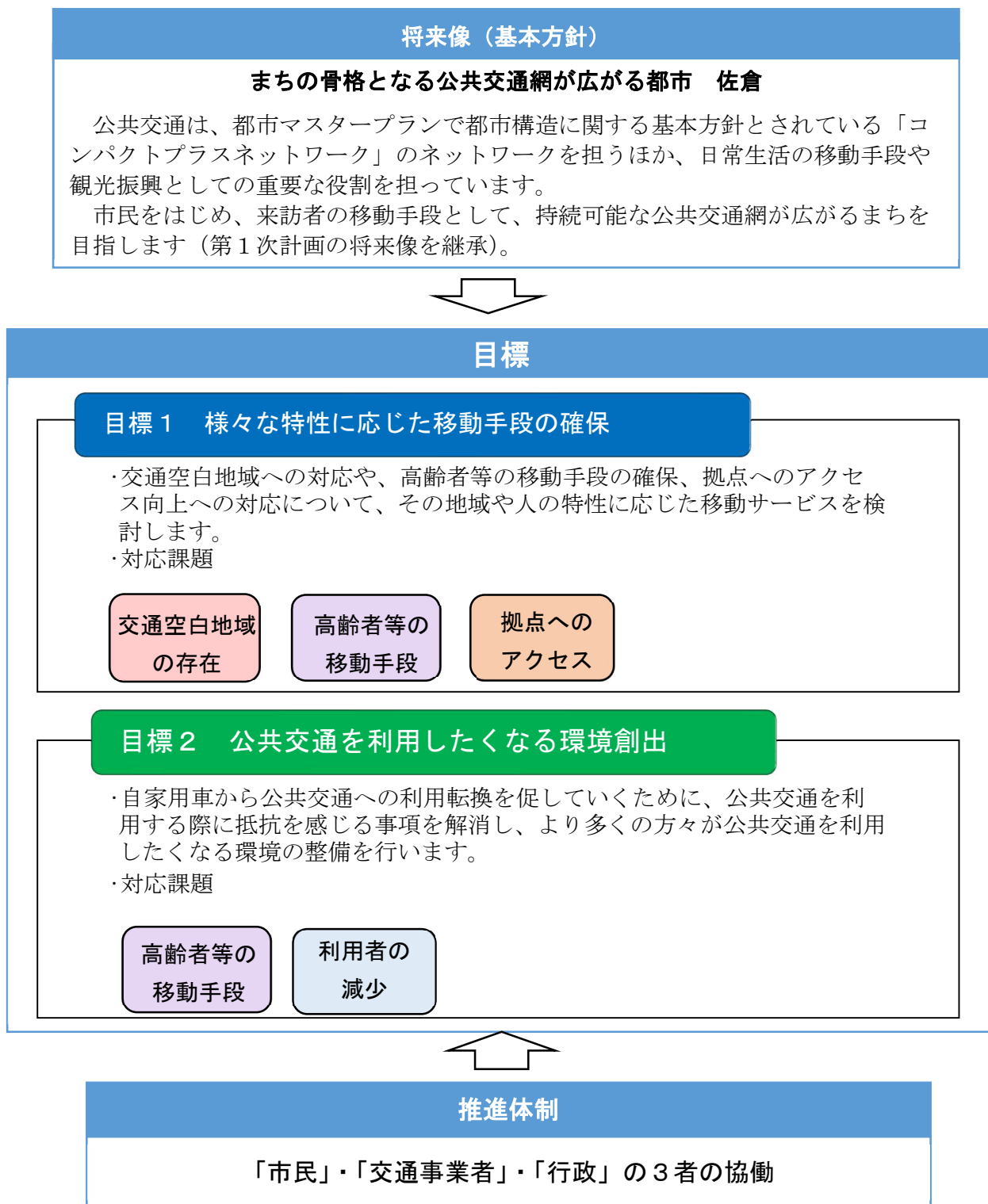
調査結果概要

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 3】 前計画の取組と達成状況

（1） 前計画の基本方針・目標

前計画である「第2次佐倉市地域公共交通網形成計画」において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。



第2次佐倉市地域公共交通網形成計画の基本方針及び目標

(2) 目標の達成状況

前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、計画期間の中で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 2023(R5)年度
(1)	コミュニティバスの利用者 (百人未満は切り捨て)	109,700 人 2018(H30)年度	149,900 人	135,400 人 (2023 年度)
(2)	運行している路線バスの利用者数 (十万人未満は切り捨て)	470 万人 2018(H30)年度	470 万人	474 万人 (新路線を除くと 429) (2022 年度)
(3)	タクシーの利用者数 (百人未満は切り捨て)	603,700 人 2018(H30)年度	603,700 人	479,935 人 (2023 年度)
(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%	32.7% (2023 年度)
		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