

2-4. 公共交通

(1) 鉄道・バス停圏域の分布状況

- 本市には、JR総武本線、京成本線、山万ユーカリが丘線の鉄道が通っており、路線バスが各鉄道駅と市内各地を連絡する放射状のネットワークを形成し、コミュニティバスが路線バスを補完するように運行しています。
- 鉄道・バス圏域（駅800m圏、山万ユーカリが丘線駅500m圏、バス停300m圏）は市内に広く広がっています。
- 1日片道30本以上の運行があるバス停圏域は、鉄道駅と郊外部や工業団地を連絡する路線沿いに存在しています。

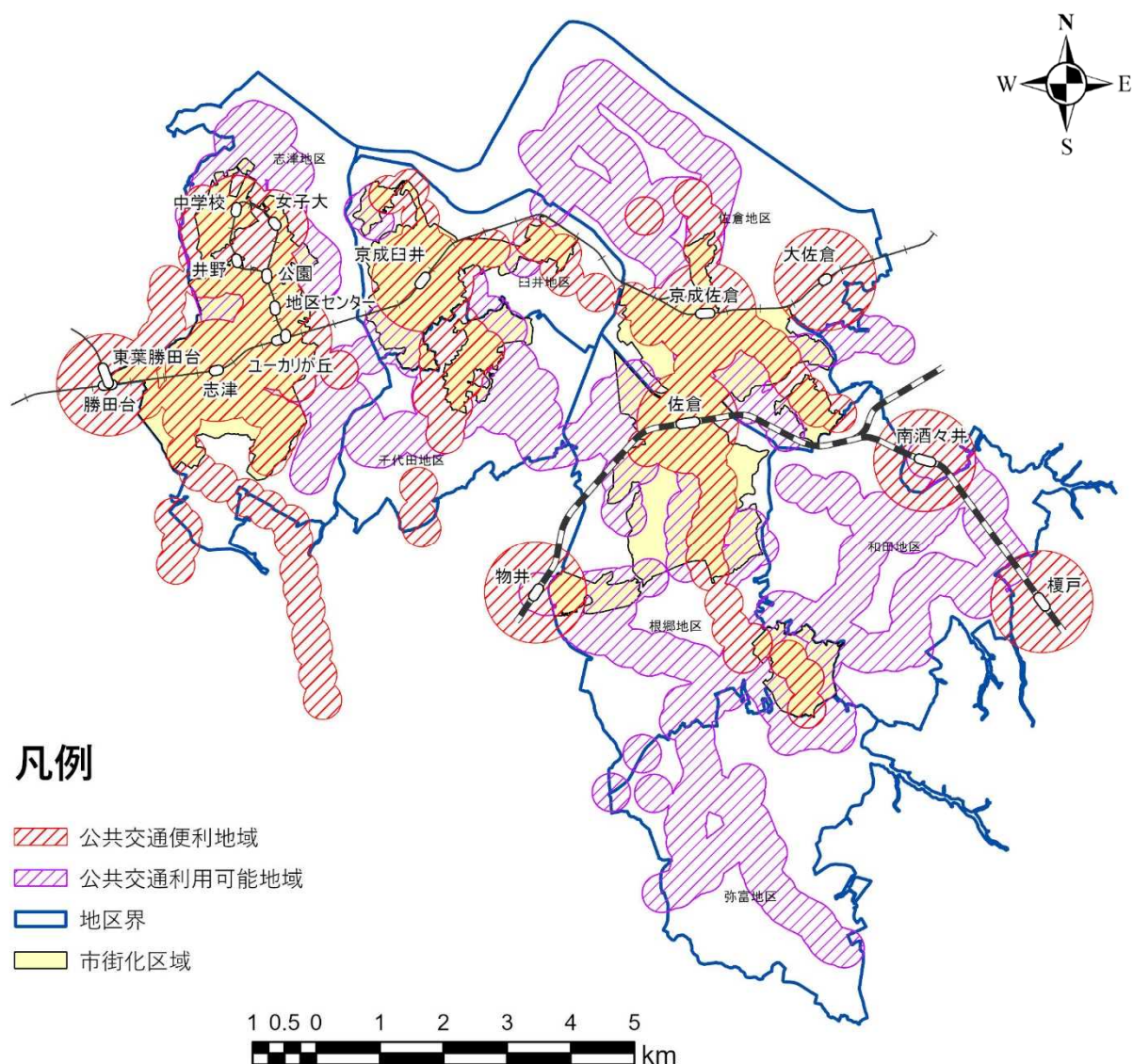


図 鉄道・バス停圏域の分布状況

(出典：各公共交通事業者 HP)

(2) 公共交通の利用状況

① 鉄道

- 市内各駅の乗客数は、ユーカリが丘駅、JR佐倉駅、京成臼井駅、京成佐倉駅が概ね1万人/日の乗客数となっています。
- 平成17年以降の各駅の平均乗客数の推移をみると、山万ユーカリが丘駅を除いて減少傾向にあり、令和元年までに5~20%減少しています。一方、山万ユーカリが丘駅は、平成29年まで増加傾向でしたが、平成30年以降は減少傾向に転じています。

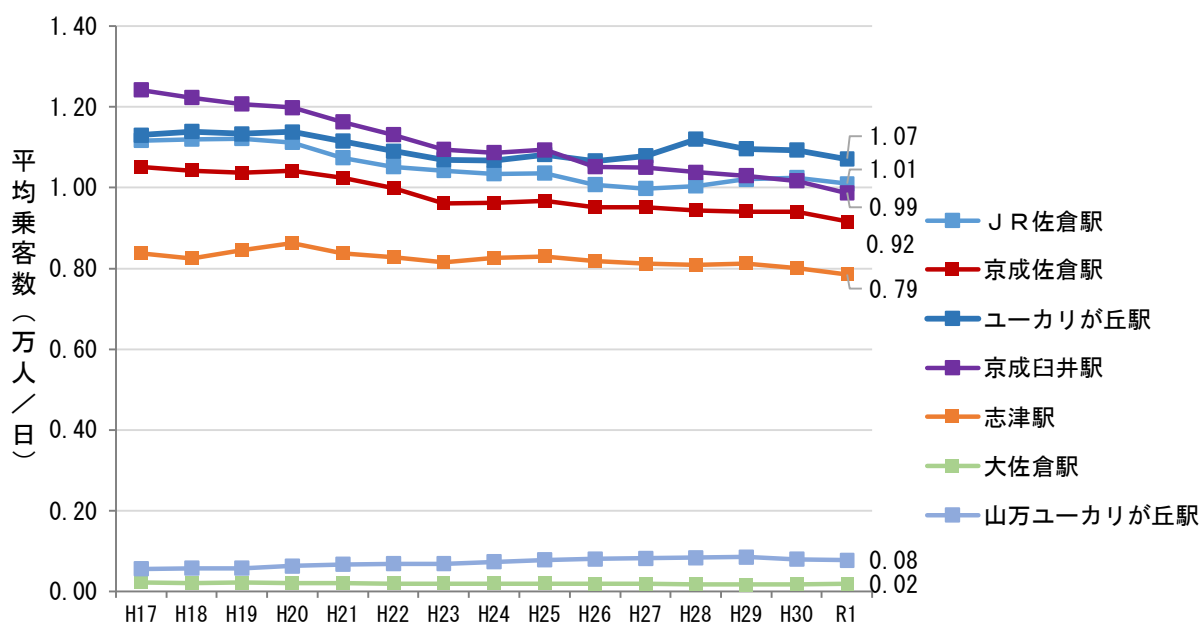


図 鉄道利用者数の推移

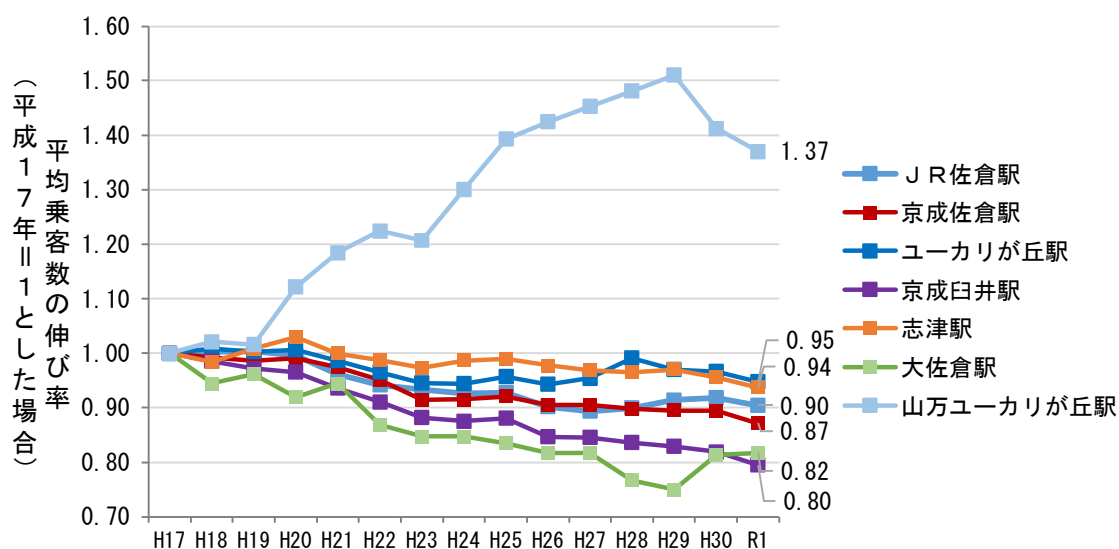


図 市内各駅の平均乗客数の推移

※京成電鉄、山万の各駅は年間乗客数を365日で除して算出

(出典：千葉県統計年鑑)

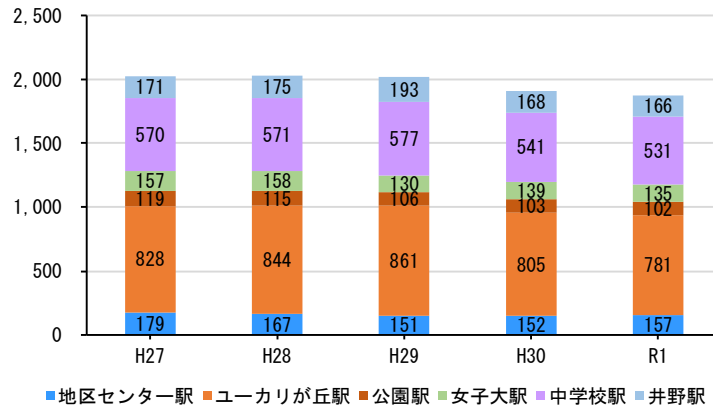


図 ユーカリが丘線駅別 1日平均乗車人員

(出典：千葉県統計年鑑)

②バス交通

- 市内には、ちばグリーンバス、千葉内陸バス、東洋バス、京成タクシー佐倉、なの花交通バス、大成交通、山万の7事業者が路線バスを運行しています。
- 本市循環バスは、京成佐倉駅から市北部に向けて運行しています。
- バス交通の利用者数は、平成23年に一時的に落ち込んだものの、その後は増加に転じ、平成30年には約470万人まで利用者が増加しました。
- 令和2年は新型コロナウイルス感染症流行の影響を受け、利用者が大きく減少しています。

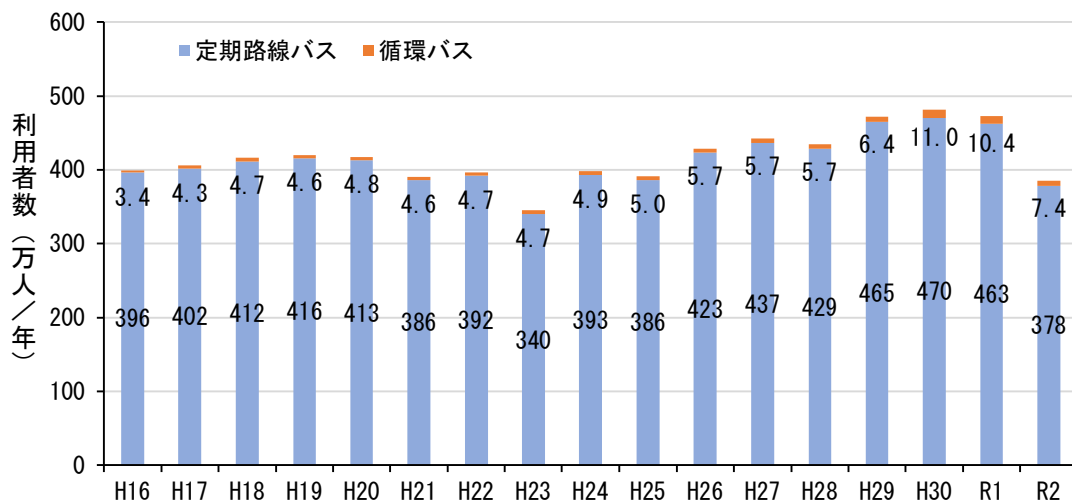


図 バス交通の利用状況の推移

(出典：佐倉市統計書)

- ※山万はR2年度より運行開始 佐倉市統計書に山万が運行するバス利用者数は含まれない
- ※下記路線を除外して算出
- H22～H25 東京線を除外
- H26～H28 路線系統17番を除外
- H29～R2 深夜急行バス、マイタウンダイレクト高速バスを除外

(3) 利用交通手段の分担率

①代表交通手段分担率

- 平成 30 年の代表交通手段分担率をみると、自動車の分担率が 50.8%と最も高く、次いで鉄道が 24.7%、徒歩が 16.5%となっています。

※代表交通：一つのトリップでいくつかの手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段。主な交通手段の集計上の優先順位は鉄道、バス、自動車、自転車、二輪車、徒歩の順

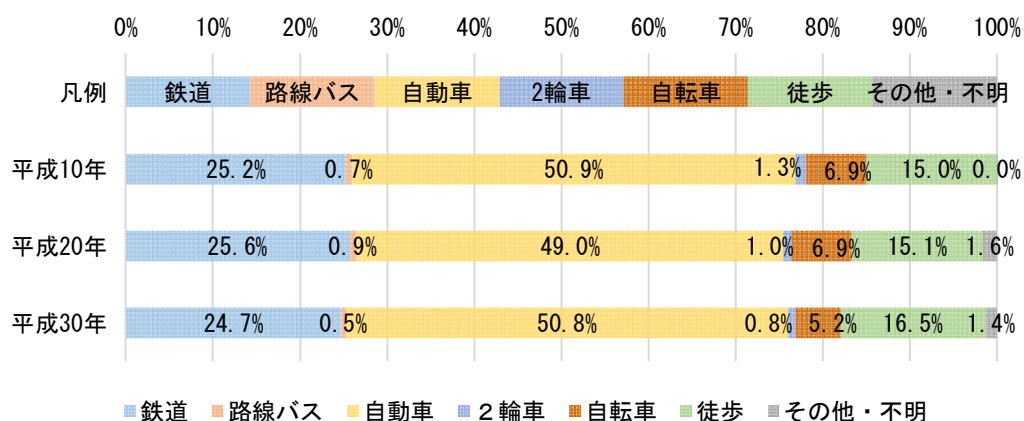


図 代表交通手段分担率

(出典：東京都市圏パーソントリップ調査より作成)

○ ②市内移動のみを対象とした代表交通手段分担率

- 市内移動のみを対象とした平成 30 年の代表交通手段分担率をみると、自動車の分担率が 50.6%と最も高くなっています。次いで徒歩が 35.4%、自転車が 8.7%となっています。

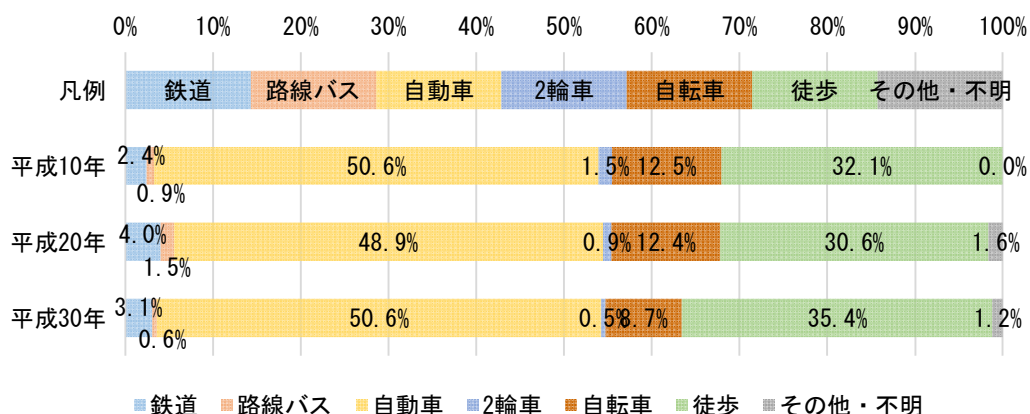


図 市内移動のみを対象とした代表交通手段分担率

(出典：東京都市圏パーソントリップ調査より作成)

(4) 公共交通によるアクセシビリティに関する分析

①分析の目的

- 市内における公共交通による移動の容易性、駅勢圏の広がりなどを把握するため、「アクセシビリティ指標活用の手引き（案）（国土技術政策総合研究所）」に基づいて分析します。

②評価指標の設定と条件

A) 評価指標の設定

- 「アクセシビリティ指標活用の手引き（案）（国土技術政策総合研究所）」に示されている記載内容及び指標例や本市の都市特性などを勘案して、本分析で対象とする評価指標及び目的地を以下の通り設定します。

表 評価指標の設定

		T 指標	
		各地点の利便性の指標	目的地の設定
利用しやすさ	指標 A		
	A-1 最寄りの公共交通	各地点の居住者が、任意の時刻に家を出て、 最寄りの公共交通（鉄道又はバス）に乗車 するまでの期待時間 ＝アクセス徒歩時間＋待ち時間 (分)	市内のすべてのバス停、 鉄道駅、ユーカーが丘線駅
	A-2 最寄りの鉄道駅	各地点の居住者が、任意の時刻に家を出て、 鉄道駅に到着 するまでの期待時間 ＝アクセス徒歩時間＋バス待ち時間 ＋バス乗車時間(分)	市内及び周辺の鉄道駅

B) 試算上の設定条件

- アクセシビリティに関する分析は、地理情報システム（GIS）を活用して分析します。各種条件は、手引きに示されている算出方法、条件設定を参考としています。

表 試算上の設定条件

項目	考え方	備考
1. 対象路線	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR、京成、山万の各鉄道路線 ・ 市内を運行（通過を含む）する路線バス ・ 佐倉市コミュニティバス 	令和2年の運行本数を整理 宗像路線、六号線は含まない。
2. 居住者の分布条件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内を100m×100mのメッシュ状（以下100mメッシュ）に分割し、夜間人口を割り振り。 ・ 100mメッシュの重心を当該メッシュの居住代表地点に設定 	令和2年国勢調査に基づく500mメッシュ別夜間人口を按分して作成 100mメッシュは市内に約1万メッシュあり
3. 居住代表地点からバス停・鉄道駅へのアクセス条件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅から約1km、バス停から約500mをアクセシビリティ算出上の歩行限界と設定 	歩行限界の外側の範囲は「公共交通が利用できないエリア」となる。
4. バス時間、鉄道駅間の所要時間の算出条件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道、バスの時刻表を用いて、平日10時～16時の平均的な所要時間を算出 	
5. 待ち時間の期待値の設定	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平日10時～16時の運行本数（片道）から、バス停ごと・駅ごとに平均待ち時間を算出 	待ち時間の期待値 =60分/（1時間あたり運行本数/2）
6. バス→鉄道・バスへの乗り換え条件	<ul style="list-style-type: none"> ・ バスから鉄道・バスへの乗換に要する時間： 移動時間+乗換先の鉄道・バスの平均待ち時間の合計値 	

③分析結果

A) 最寄りの公共交通の利用しやすさ

- 市街化区域では、最寄りの公共交通（鉄道またはバス）に乗車するまでの期待時間が30分以内となるエリア（図中着色部）が広く分布しています。
- 市街化調整区域は、バスが運行しているものの、公共交通を利用するまでの期待時間が30分以上となる地域が広く分布しています。
- 期待時間毎の人口は、15分以内に公共交通を利用できる市民が約5割で、30分以内に公共交通を利用できる市民は約9割となっています。

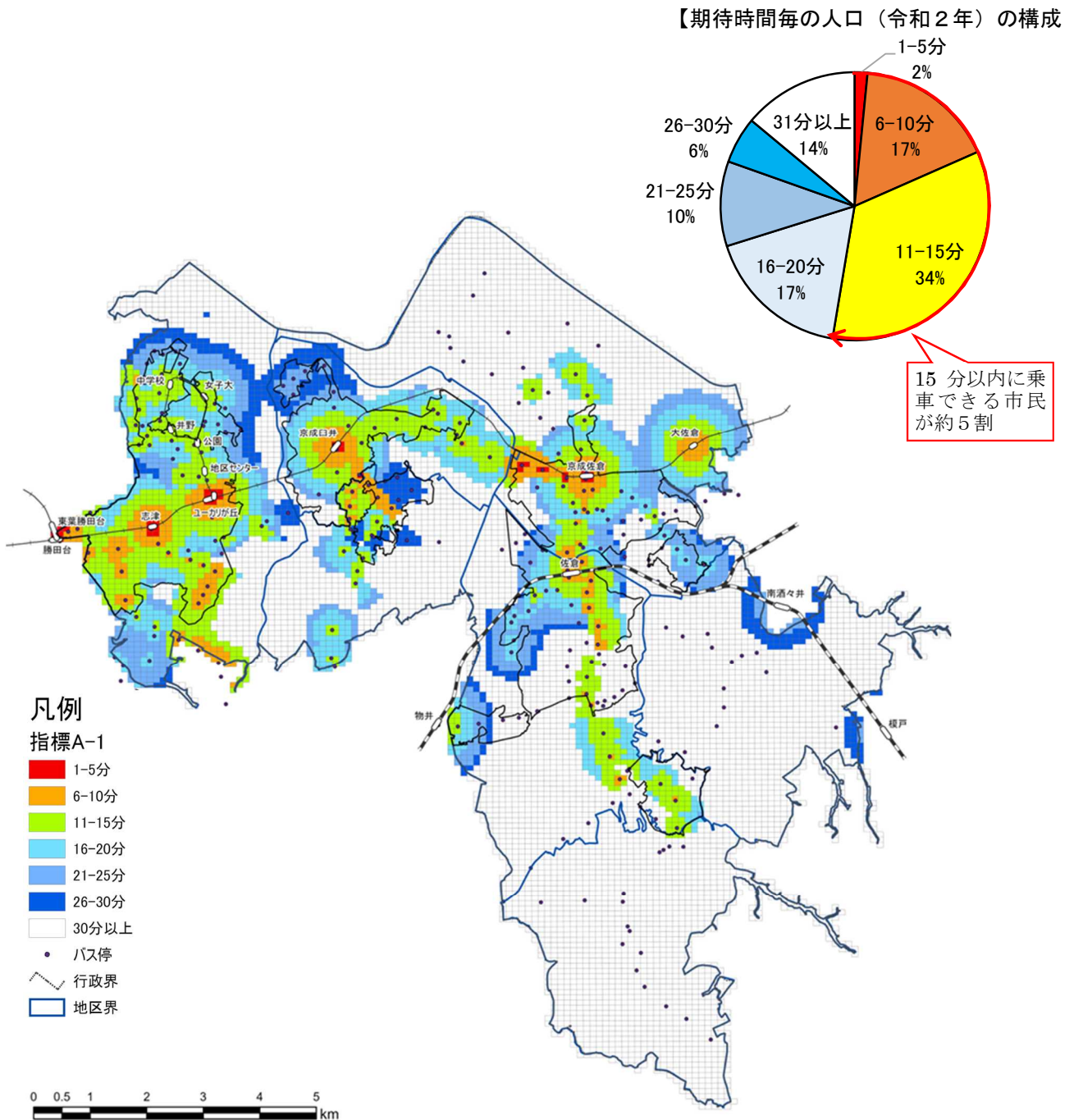


図 最寄りの公共交通の利用しやすさ【指標 A-1】

B) 最寄りの鉄道駅の利用しやすさ

- 市街化区域は、最寄りの鉄道駅に到着するまでの期待時間が30分以内となるエリアが市内北部・鉄道駅周辺に分布しています。
- 期待時間毎の人口は、15分以内に最寄りの鉄道駅に到着できる市民が約5割、45分以内に到着できる市民が約9割を占めています。

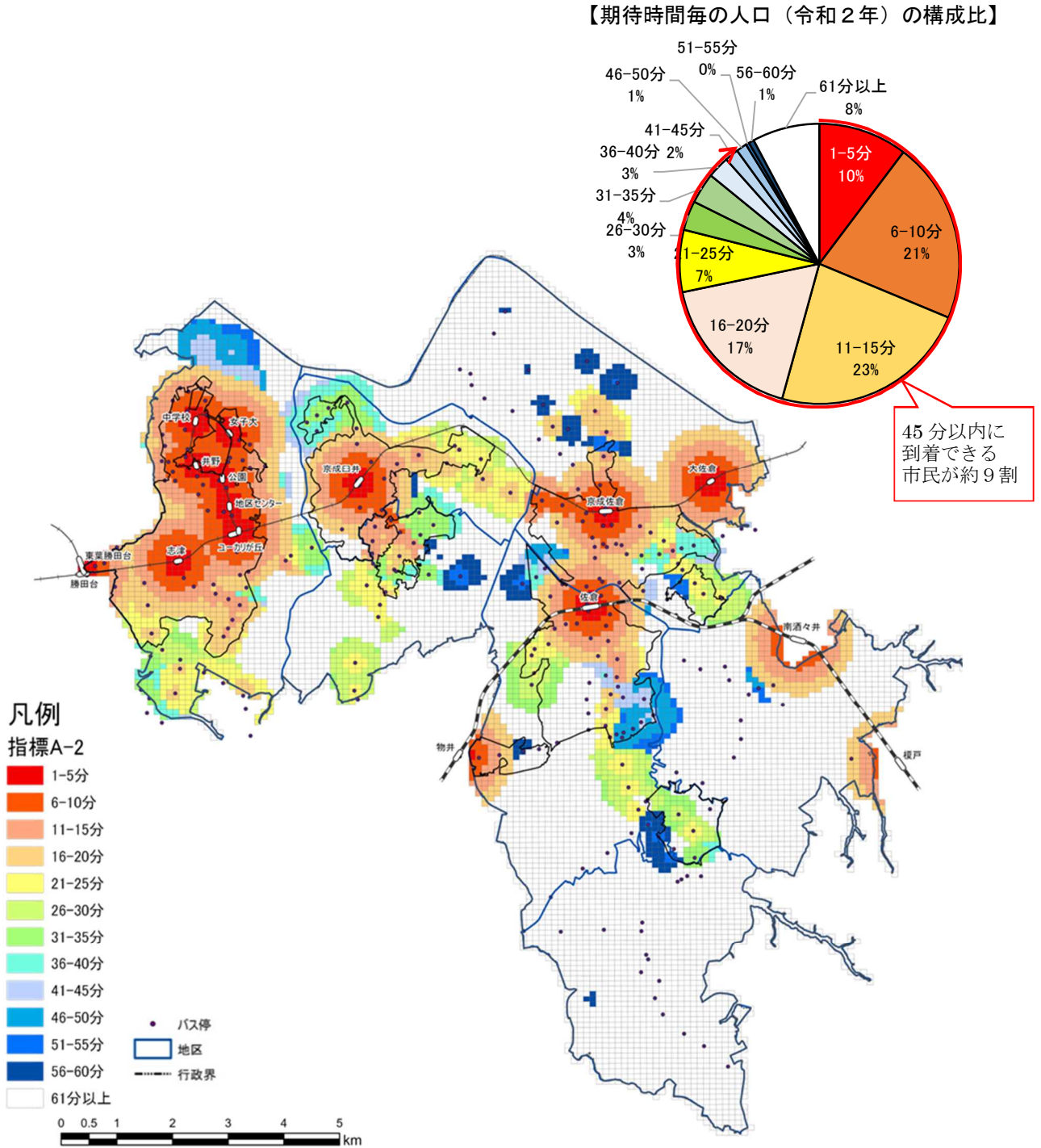


図 最寄りの公共交通の利用しやすさ【指標A-2】

2-5. 産業・産業活動

(1) 事業所数・従業者数

- 平成28年の市内の事業所数・従業者数は、約4.4千事業所、従業者数は約5万人となっています。
- 従業者の産業分類別の内訳をみると、約4割強がサービス業、約2割が卸売・小売業・飲食店及び製造業となっています。

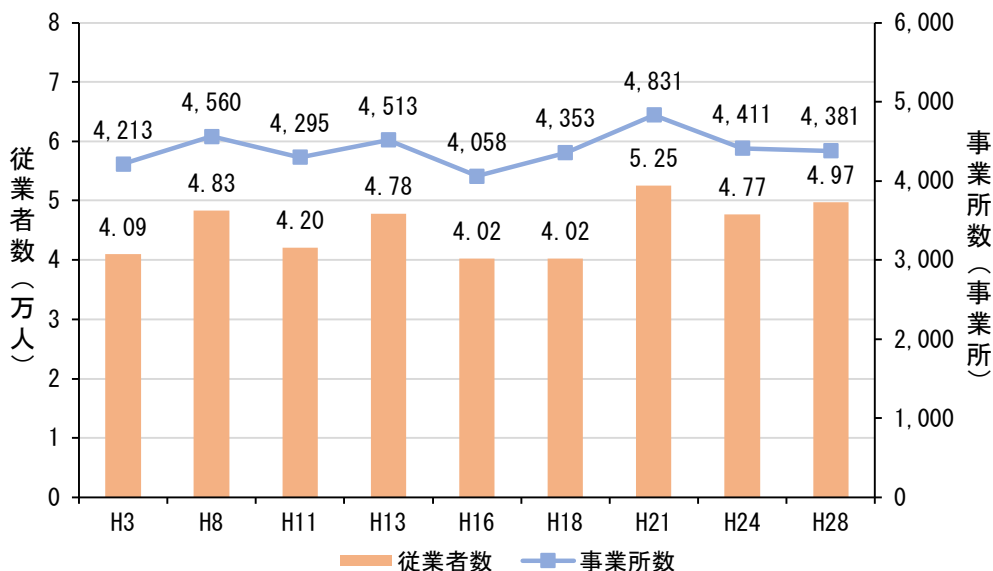


図 佐倉市の事業所数・従業者数の推移

○ (出典：事業所・企業統計調査、経済センサス)

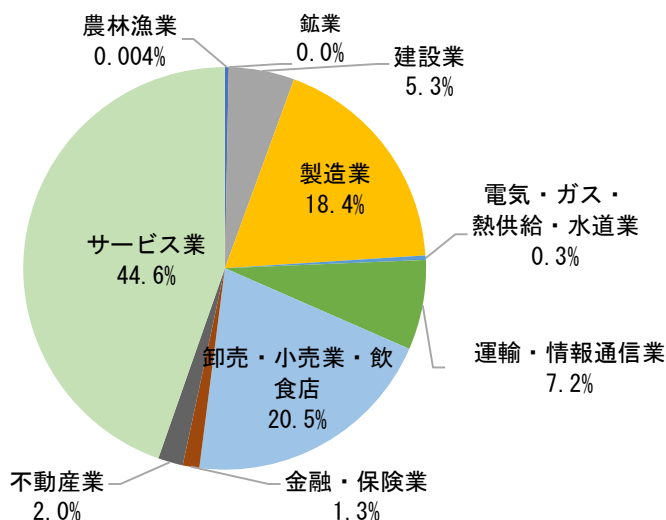


図 佐倉市内の産業分類別従業者数の構成比 (平成28年)

○ (出典：経済センサス活動調査)

(2) 従業員の分布状況

- J R 佐倉駅、京成佐倉駅、京成臼井駅、ユーカリが丘駅、志津駅、勝田台駅の各駅周辺のほか、工業団地が集積する六崎、大作付近で、従業員数が多くなっています。

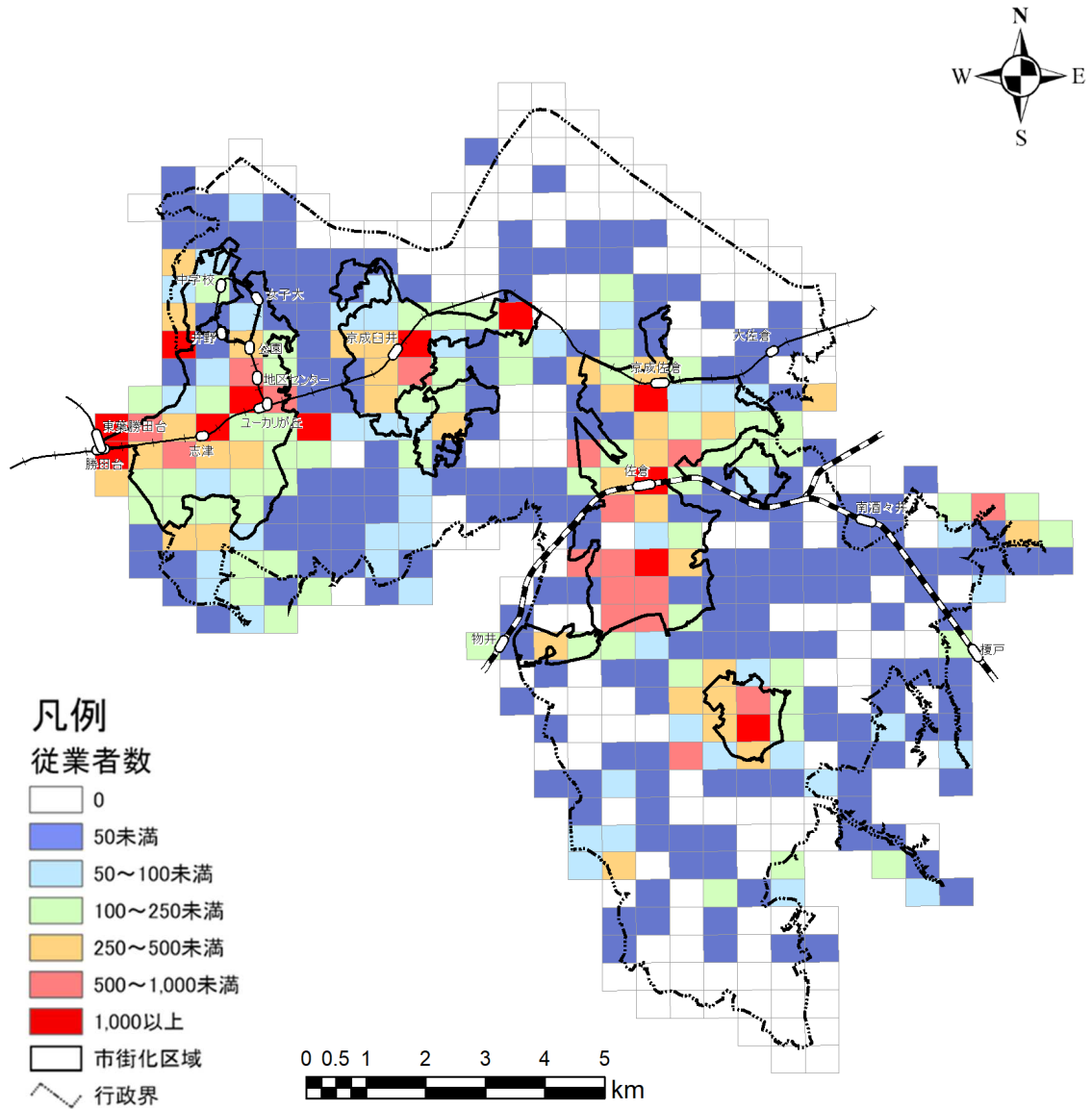


図 従業員数の分布状況 (500mメッシュ)

(出典：平成 28 年経済センサス活動調査)

(3) 製造業の推移

- 製造業の事業所数は、平成 19 年の 155 事業所をピークとして減少傾向となり、令和元年は 122 事業所、従業者数は約 8.8 千人となっています。
- 製造業の製造品出荷額は、平成 18 年をピークとして減少に転じていたものの、平成 24 年以降は増加傾向となり、令和元年には約 3,350 億円となっています。

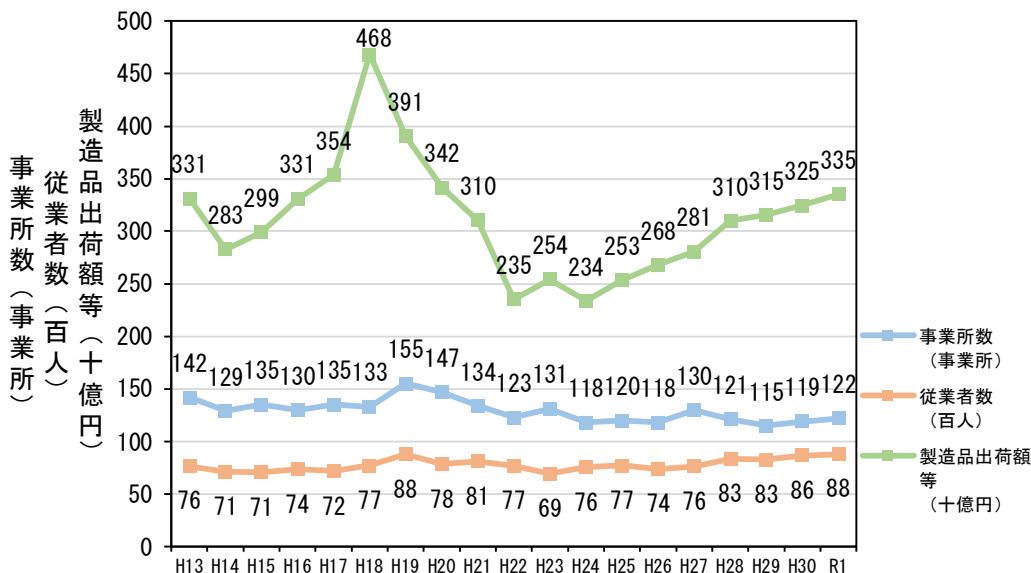


図 市内の製造業の推移

(出典：工業統計調査、経済センサス活動調査)

(4) 小売業の推移

- 小売業の商店数、売場面積、従業者数、年間商品販売額とも、緩やかに減少傾向で推移していましたが、平成 24 年以降は増加傾向に転じています。

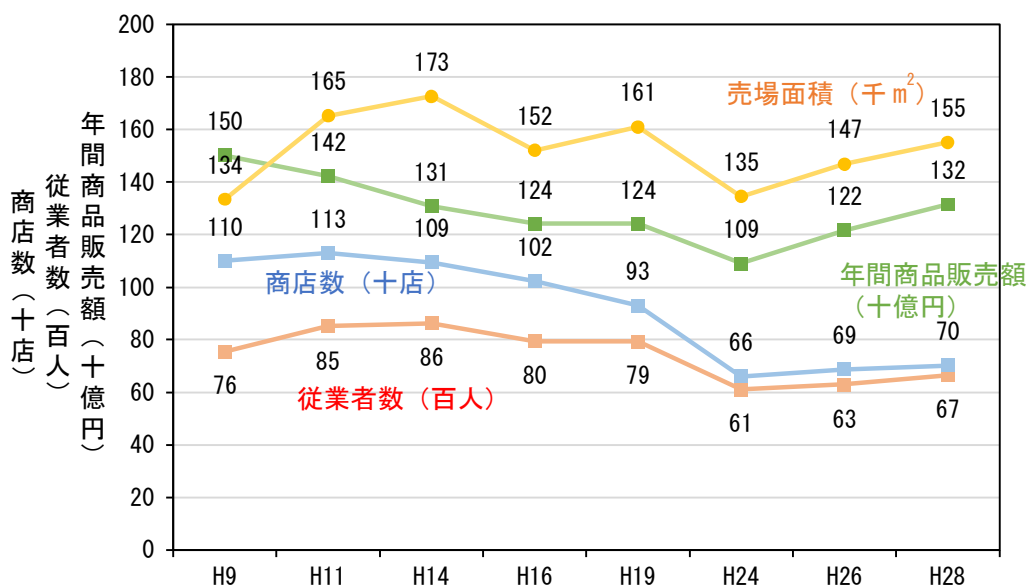
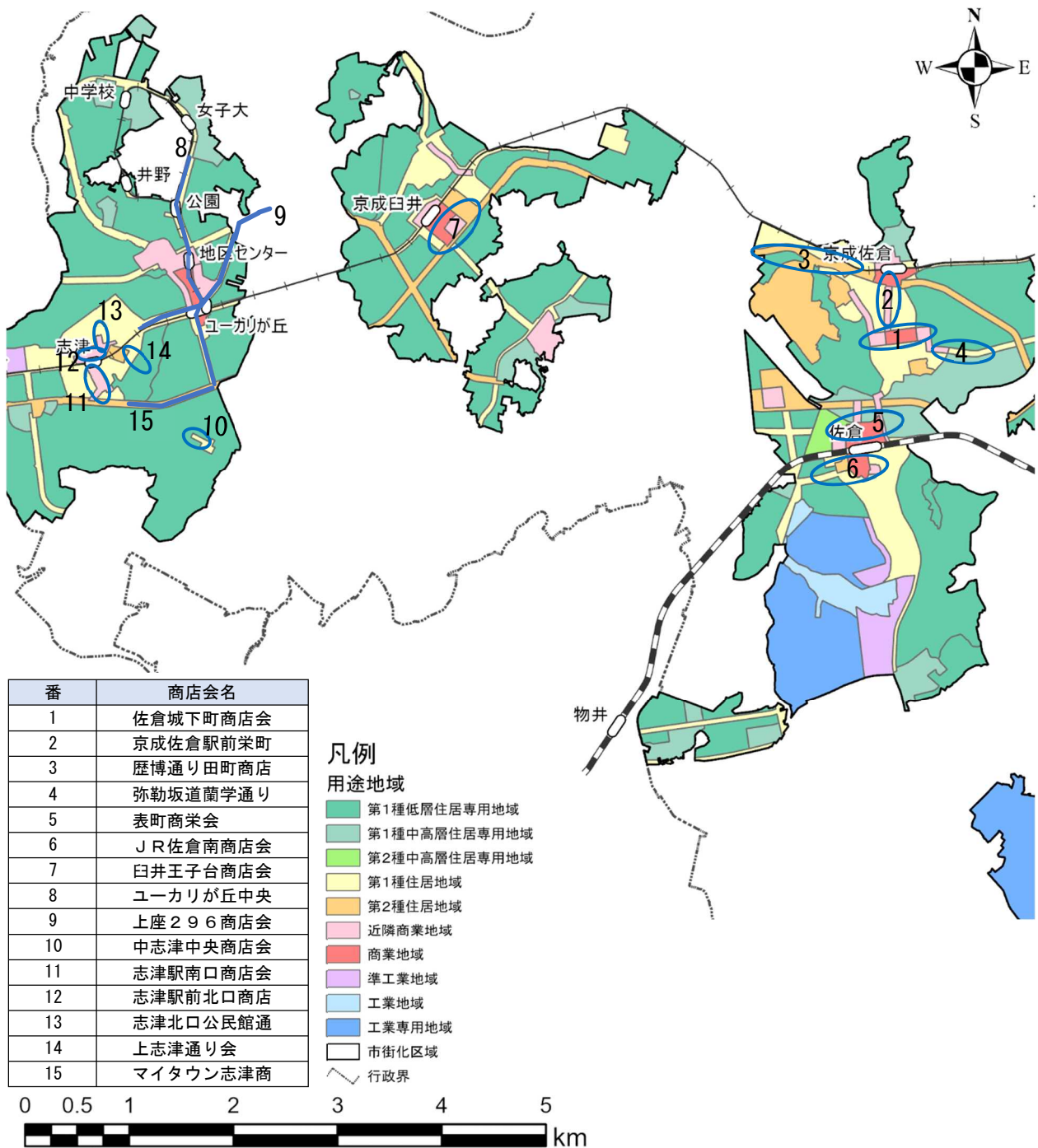


図 市内の小売業の推移

(出典：商業統計調査、経済センサス活動調査)

(5) 商店街の状況

○ 市内には15の商店会が、5つの駅前周辺及び旧城下町周辺を中心に分布しています。



(6) 大型小売店の立地動向

- 商業施設（大規模・小規模）は、市街化区域に立地しており、施設の多くは駅から800m圏内に立地しています。

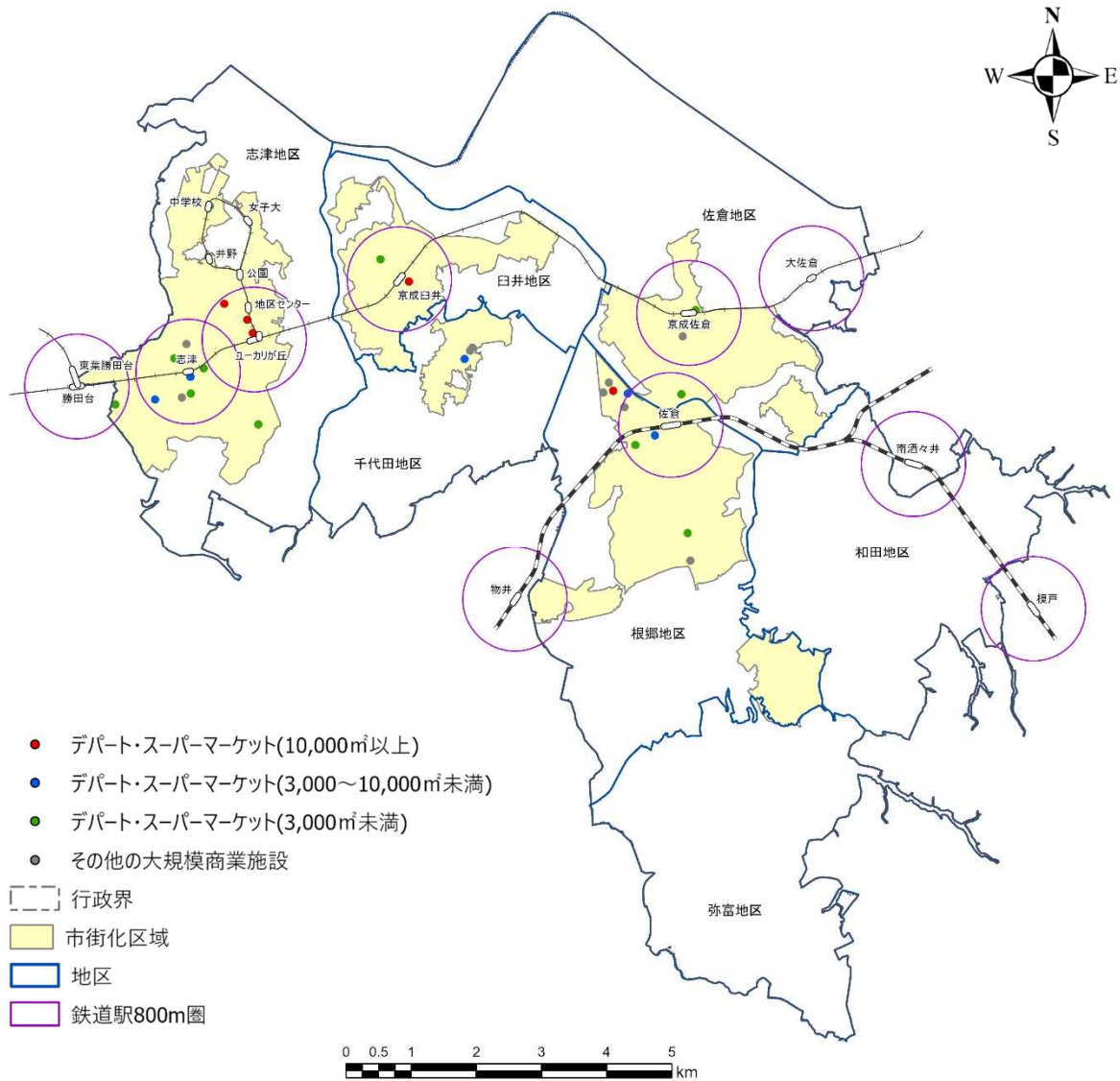


図 大型小売店の出店状況

(出典：大規模小売店総覧 2022)

(7) 経済活動（商圏）

○ 平成24年は48.7%であった地元購買率（本市の市町村吸収率）が、平成28年には13.6%増加し62.3%となり、単独商圏都市へと成長しています。

表 千葉県の主要商圏及び単独商圏都市の商圏構成一覧

	市町村	第1次商圏	第2次商圏	第3次商圏
商業中心都市	千葉市	千葉市	習志野市 四街道市 大網白里市 九十九里町 茂原市 一宮町 長生村 白子町 長柄町 長南町	市原市 八街市 東金市 睦沢町 勝浦市 いすみ市 大多喜町 御宿町
	成田市	成田市 富里市 酒々井町 栄町 神崎町 多古町 芝山町	八街市 香取市 東庄町 匝瑳市 旭市 山武市 横芝光町	佐倉市 銚子市
	印西市	印西市 白井市	栄町 我孫子市	佐倉市 鎌ヶ谷市
	船橋市	船橋市	習志野市 市川市 鎌ヶ谷市	八千代市 浦安市 一宮町
	柏市	柏市 流山市 我孫子市	白井市 松戸市	野田市
	木更津市	木更津市 君津市 富津市 袖ヶ浦市	鴨川市 鋸南町	大多喜町 館山市 南房総市
準商業中心都市	市原市	市原市	長柄町	大多喜町
	東金市	東金市 山武市 九十九里町	大網白里市 横芝光町	八街市
	茂原市	茂原市 一宮町 睦沢町 長生村 白子町 長柄町 長南町 いすみ市 大多喜町	勝浦市 御宿町	大網白里市
	館山市	館山市 南房総市 鋸南町	鴨川市	-
	八千代市	八千代市	-	-
単独商圏都市	佐倉市	佐倉市	-	酒々井町
	松戸市	松戸市	-	市川市
	野田市	野田市	-	-
	銚子市	銚子市	東庄町	旭市

表 佐倉商圏の市町村別吸収率・商圏人口

商圏 (基準吸収率)	平成30年				前回調査からの 区分の変化	平成24年		
	市町村	市町村 吸収率	市町村 人口 (商圏人口)	吸引人口		市町村	市町村 吸収率	今回調査での 区分の変化
第1次商圏 (30%以上)	計	1	62.3%	171,676	106,954	計	1	
	佐倉市		62.3%	171,676	106,954	佐倉市	48.7%	
第2次商圏 (10%以上30%未満)	計	0				計	0	
第3次商圏 (5%以上10%未満)	計	1	6.4%	20,672	1,323	計	0	
	酒々井町		6.4%	20,672	1,323	新規		
合計		2	56.3%	192,348	108,277		1	48.7%

(出典：千葉県「平成30年 千葉県の商圏 消費者購買動向調査報告書」)

2-6. 地価の推移

- 本市の地価は、住居系用途では千葉県の住宅地平均地価と比べて低廉な価格となっています。
- 本市の市街化区域の地価は、平成20年以降下落が続いていましたが、平成27年に工業系用途が、平成30年には住居系用途が横ばい・上昇傾向に転じています。市街化調整区域の地価は、平成18年以降減少傾向が続いています。

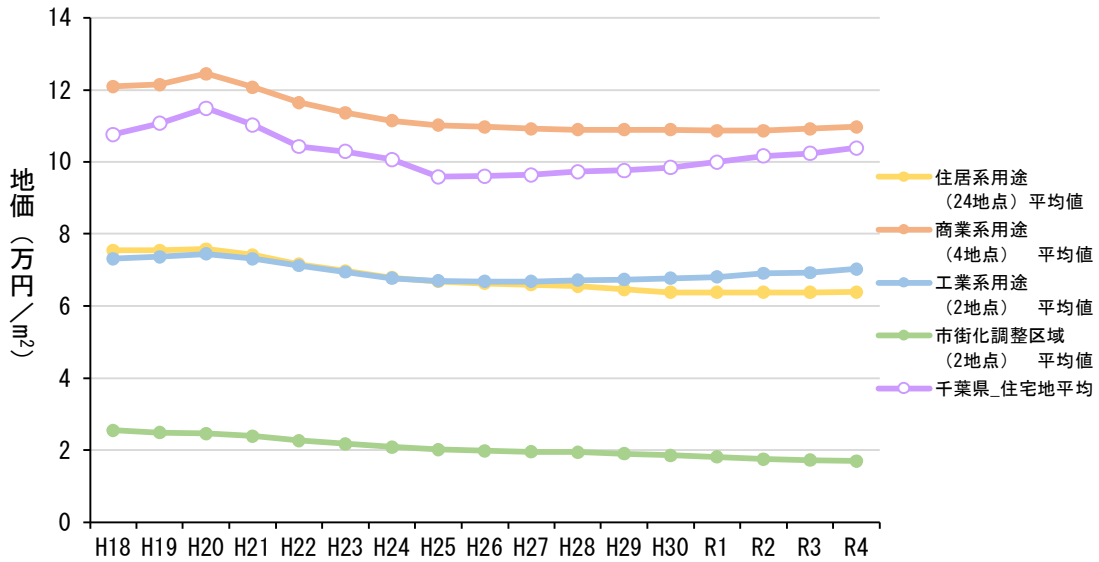


図 地価の推移

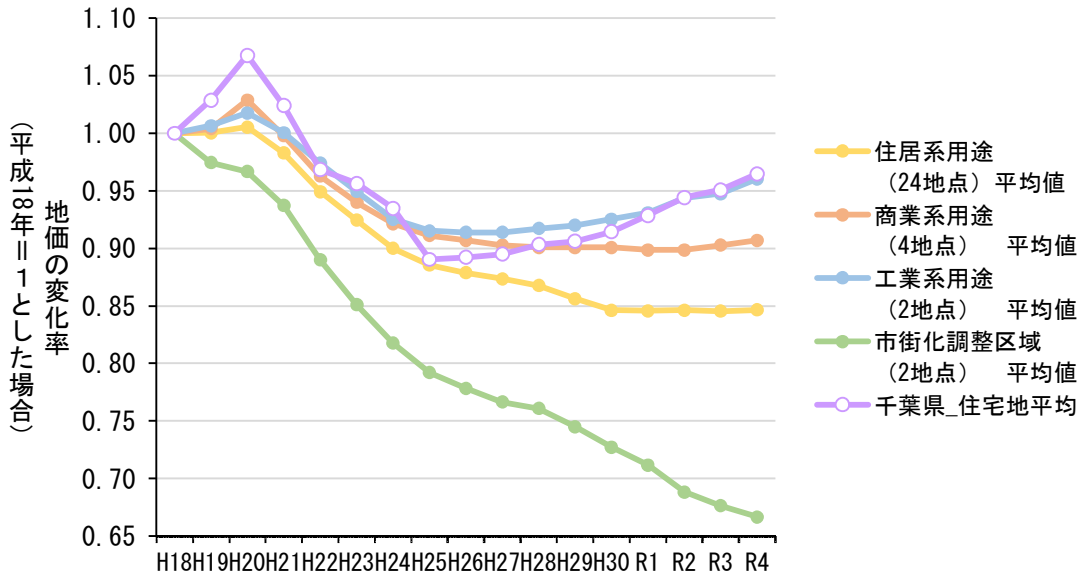


図 佐倉市内の地点ごとの地価の推移 (地価公示)

(出典：佐倉市統計書、千葉県地価調査)

※10年間データがそろっている地点を抽出して平均値を算出

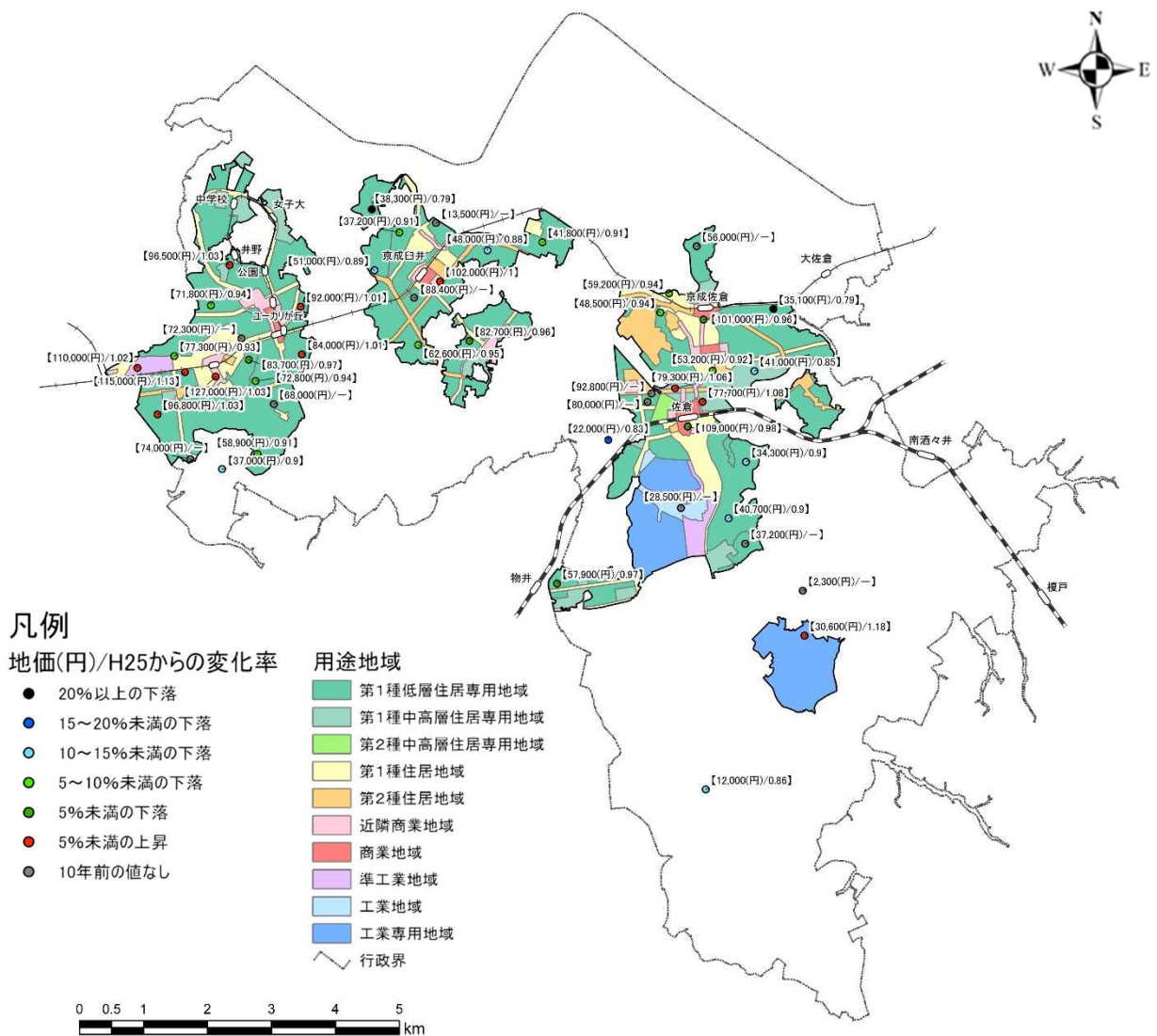


図 佐倉市の地点ごとの地価

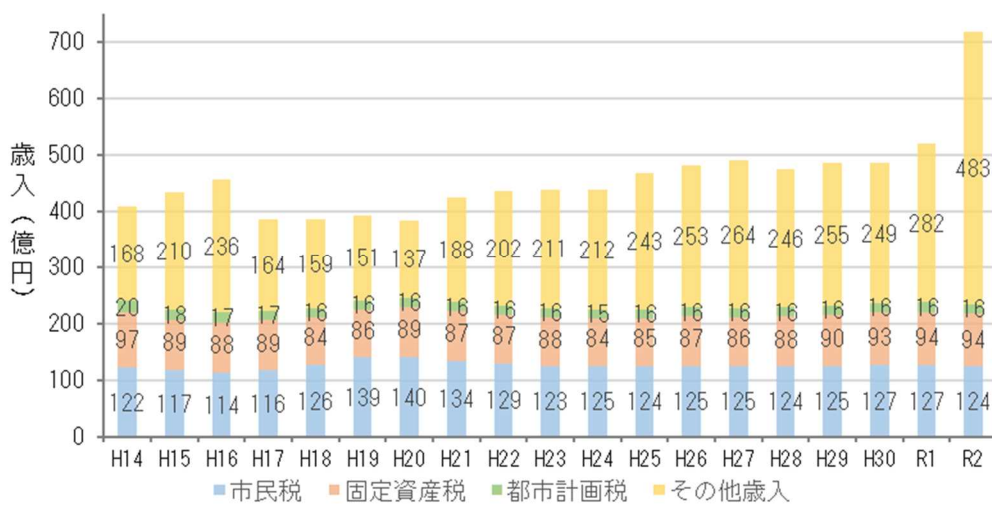
(出典：地価公示(平成25年、令和4年))

2-7. 財政

(1) 市民税・固定資産税・都市計画税の推移

- 市民税・固定資産税・都市計画税の歳入の合計は、令和2年度で約234億円であり、歳入全体の約3割を占めています。
- 市民税は平成23年以降は約125億円前後、固定資産税は平成27年以降は増加傾向、都市計画税は約16億円前後で推移しています。
- 令和2年度は、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の支援により、その他歳入の割合が大きくなっています。

■本市の各種財政の推移



■平成14年を1とした場合の歳入の伸び率

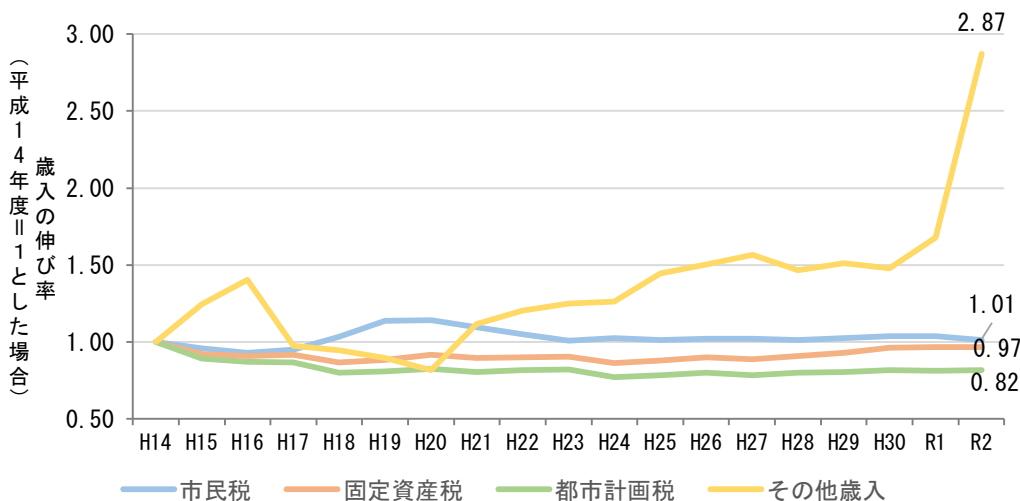


図 佐倉市の歳入の推移

(出典：佐倉市統計書)

(2) 経常収支比率の推移

- 一般財源収入のうち、固定的な支出（人件費、扶助費、公債費など）の割合を示す経常収支比率は概ね90%以上で推移しており、特に平成30年以降の直近3年間は95%前後と、弾力的運用をできる財源が少ない状況が続いており、財政の硬直化が進んでいるといえます。

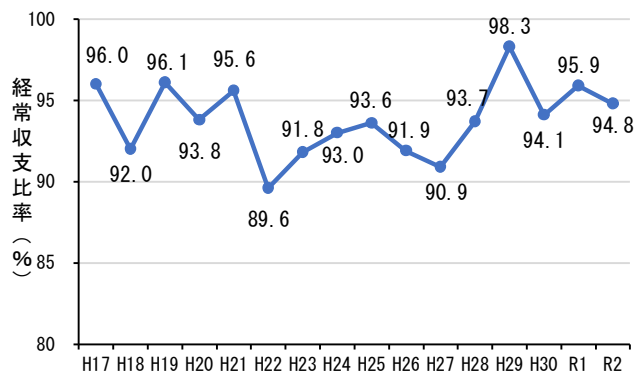


図 本市の経常収支比率の推移
(出典：地方公共団体の主要財政指)

(3) 財政力指数の推移

- 財政力指数は、平成20年の1.01をピークに平成24～26年の0.90まで低下しましたが、平成27年以降上昇に転じ、令和22年は0.93となっています。
- 千葉県内の市町村の中では、令和2年時点で見ると上位から15番目となっています。

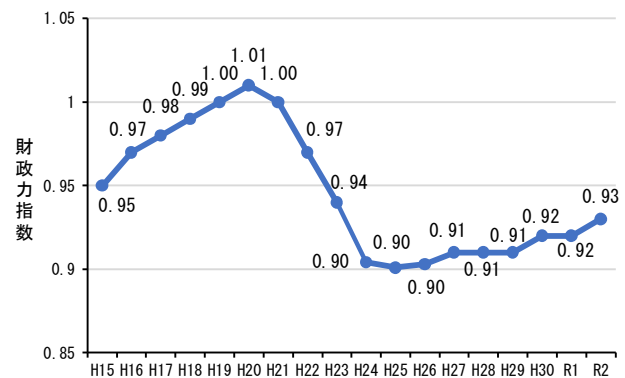


図 本市の財政力指数の推移

(出典：総務省 令和2年度地方公共団体の主要財政指標一覧)

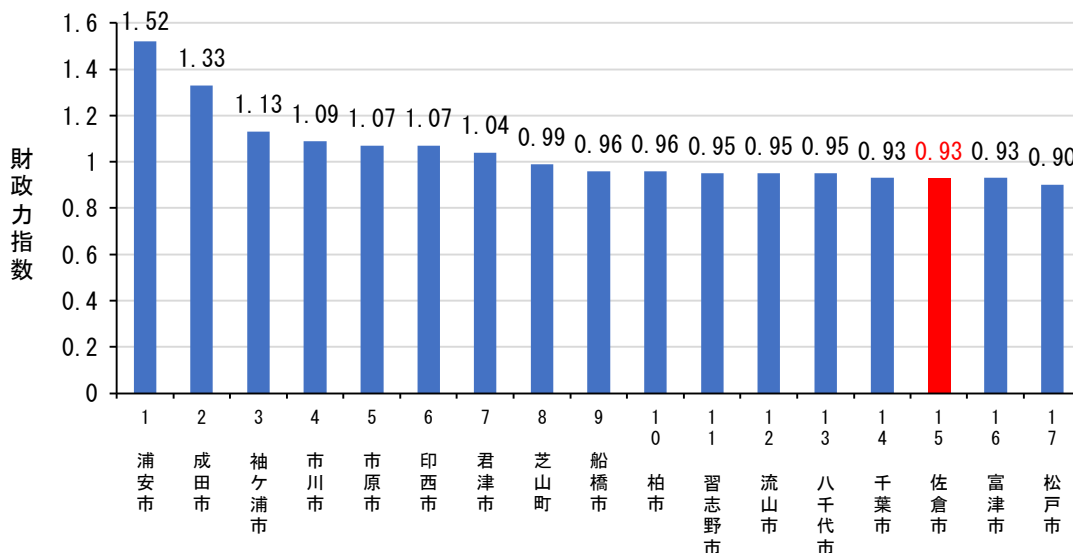


図 千葉県内の市町村の財政力指数 (令和2年)

(出典：総務省 令和2年度地方公共団体の主要財政指標一覧)

(4) 自主財源比率の推移

- 平成20年以降の歳入額は、国や県からの補助金などにより増加していますが、自主財源は、約300億円前後で推移しています。
- 自主財源比率（歳入額に占める自主財源の割合）は減少傾向にあり、令和元年で59.0%となっています。
- 令和2年は、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金により依存財源が大きく増加し、自主財源比率が減少しています。

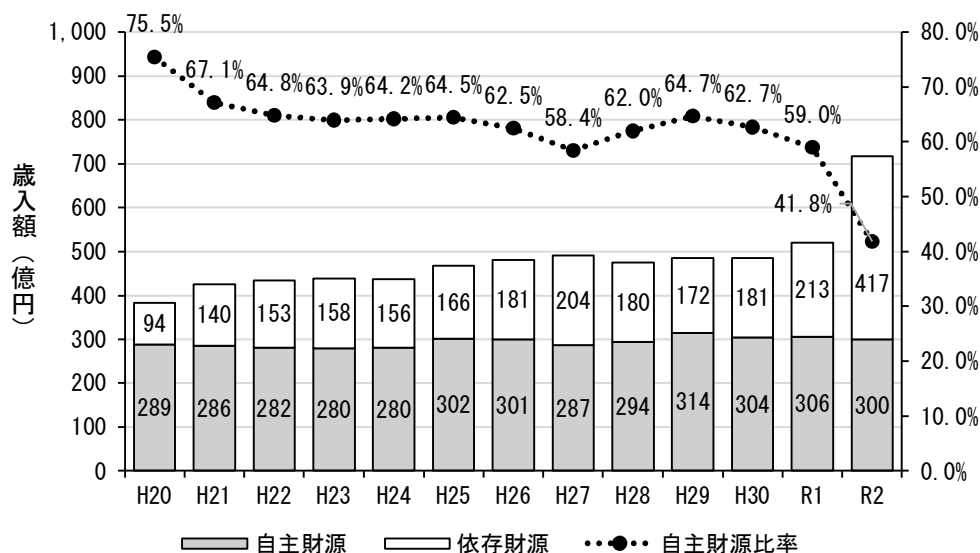


図 自主財源比率の推移

(出典：佐倉市資料)

(5) 公共施設等の更新費用の推計

- 本市の公共施設等の更新費用の将来見通しは、大規模改修や更新時期を迎える公共施設等が多いため、1年平均で約94億円、40年間で約3,770億円の更新費用が必要と試算されています。

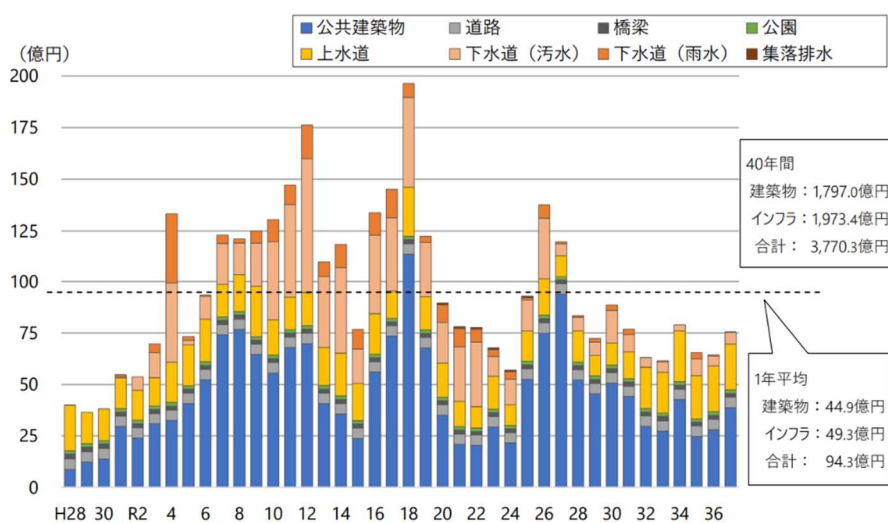


図 公共建築物・インフラ施設の更新費用（標準ケース）

(出典：佐倉市公共施設等総合管理計画(R4.3改訂))

(6) 国民保険・後期高齢者医療保険の推移

①被保険者数の推移

- 会社退職者などを多く含む老年人口及び75歳以上人口の増加に伴い、国民健康保険者数及び後期高齢者医療被保険者数は年々増加傾向にあり、直近の令和2年は、被保険者数の合計が約6.6万人となっています。

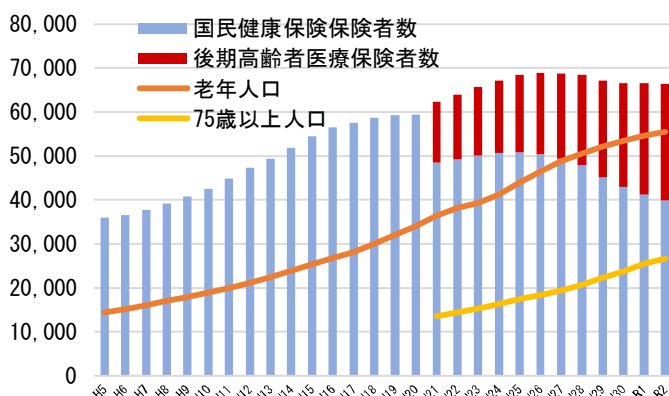


図 国民健康保険料及び後期高齢者医療被保険者の推移

②国民健康保険などの推移

- 後期高齢者被保険者数の増加に伴い、後期高齢者医療費は年々増加傾向にあります。
- 国民健康保険に係る歳出は減少傾向にありますが、75歳以上人口の増加に伴い、後期高齢者医療に係る歳出は増加傾向にあります。今後、更なる高齢化の進行に伴い、後期高齢者医療保険に係る歳出や介護需要の増加が見込まれます。

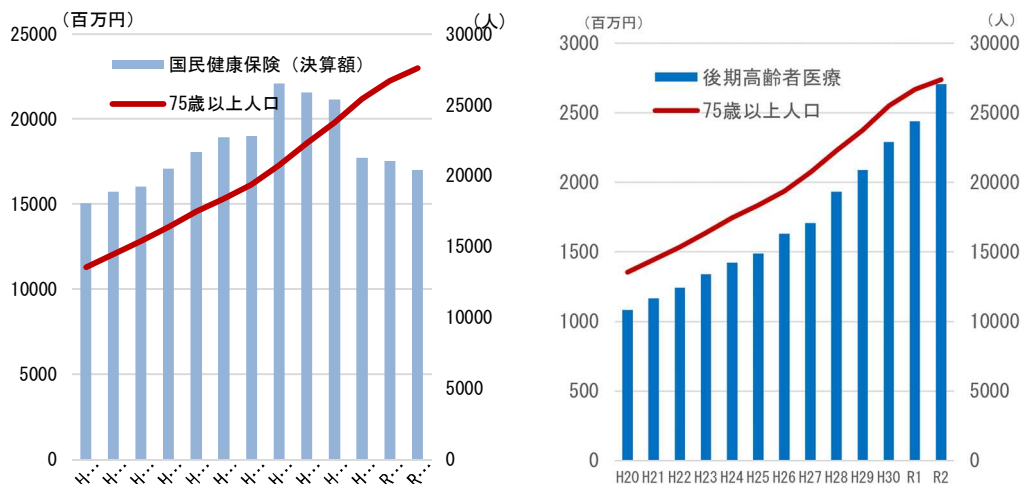


図 国民健康保険料・後期高齢者医療の推移 (出典: 市資料)

(7) 要支援・要介護者認定数などの推移

- 要支援・要介護者認定数は増加傾向にあり、今後も高齢化の進行が見込まれることから、要支援・要介護者認定数も増加していくことが見込まれています。

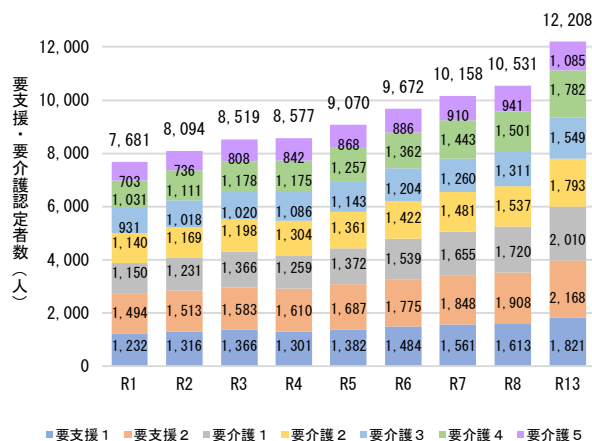


図 要支援・要介護認定者数などの推移 (出典: 市資料)