

2-3. 都市交通

(1) 鉄道・バス停圏域の分布状況

- 市街化区域内は、駅勢圏・バス停圏に含まれるエリアが広く分布しています。特に1日片道平均30本以上の運行があるバス停圏は、鉄道駅と郊外部の住宅団地を連絡するバス路線が通るところに多く存在しています。

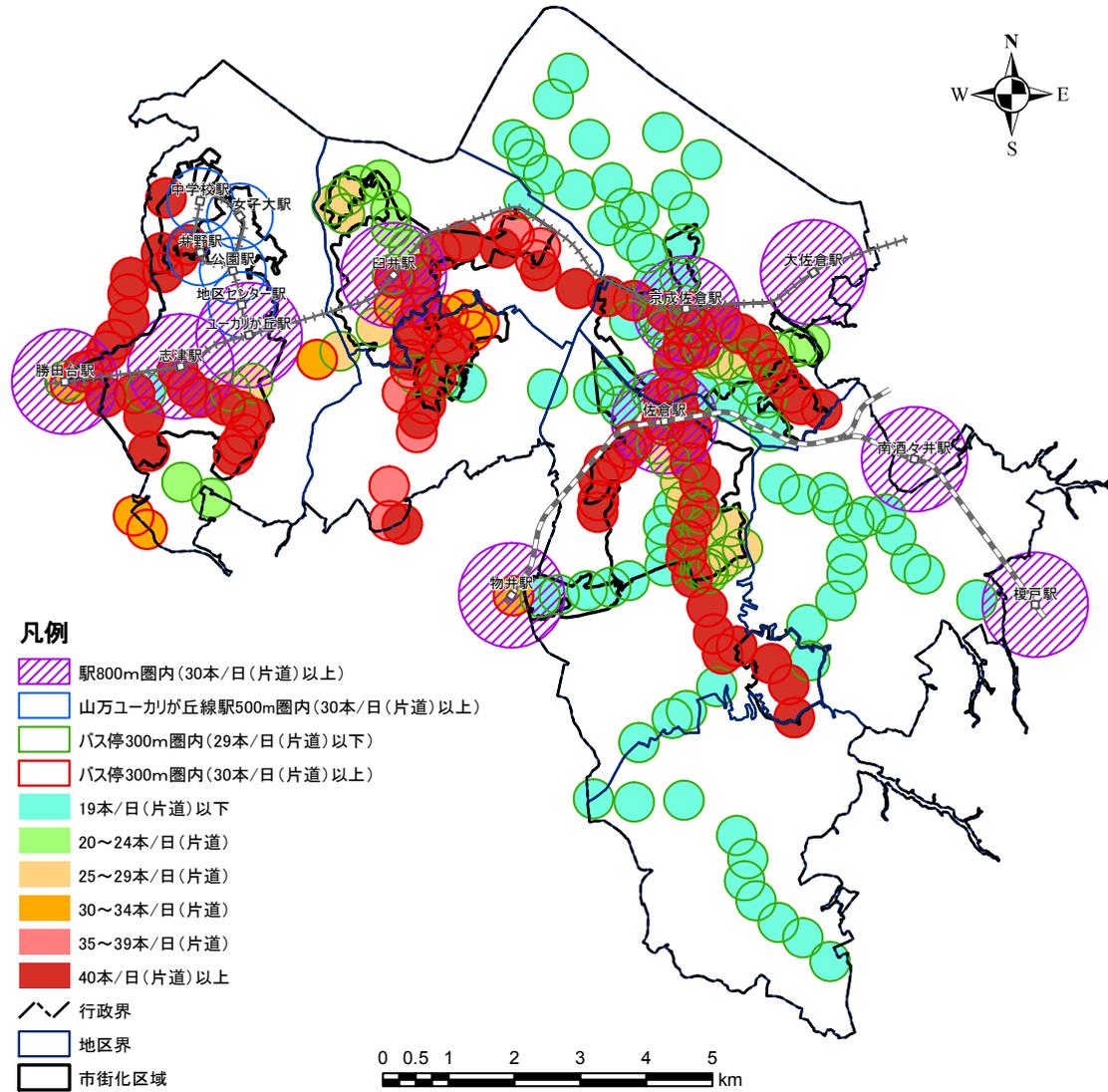


図 鉄道・バス停圏の分布

(2) 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

- 「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佐倉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
す さ 公 共 交 通 の 利 用 し や 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、 <u>最寄りの公共交通（鉄道又はバス）に乗車</u> するまでの期待時間 ＝アクセス徒歩時間＋待ち時間（分）	市内の全てのバス停、鉄道駅、ユーカリが丘線駅
	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、 <u>鉄道駅に到着</u> 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
都 市 の 中 心 部 の 利 便 性 指 標 B	B-1 中央駅またはバスセンター	各地点の居住者が、任意の時刻に家を出て、 <u>徒歩及び公共交通を利用して都市の中心的な交通結節点・中心部に到着</u> 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＋乗換時間＋鉄道待ち時間＋鉄道乗車時間（分）	1) 京成佐倉駅 →快速特急などの停車駅 2) 佐倉駅 →千葉市方面へ向かう駅
	B-2 中心市街地内の施設		【駅前周辺(集積を図る拠点)】 京成：志津、ユーカリが丘、臼井、京成佐倉 J R：佐倉
指 標 C 特 定 の 生 活 サ ー ビ ス に 関 する 利 便 性		各地点の居住者が、任意の時刻に家を出て、 <u>徒歩及び公共交通を利用して生活サービス施設（一般病院）に到着</u> 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＋乗換時間＋鉄道待ち時間＋鉄道乗車時間（分）	【一般病院（内科または外科を有し、20床以上の病床を備えた医療施設）】 6病院 ・佐倉厚生園病院 ・佐倉中央病院 ・東邦大学医療センター佐倉病院 ・聖隷佐倉市民病院 ・南ヶ丘病院 ・佐倉整形外科病院 資料：関東信越厚生局 HP (H27.10 時点)

③試算上の設定条件

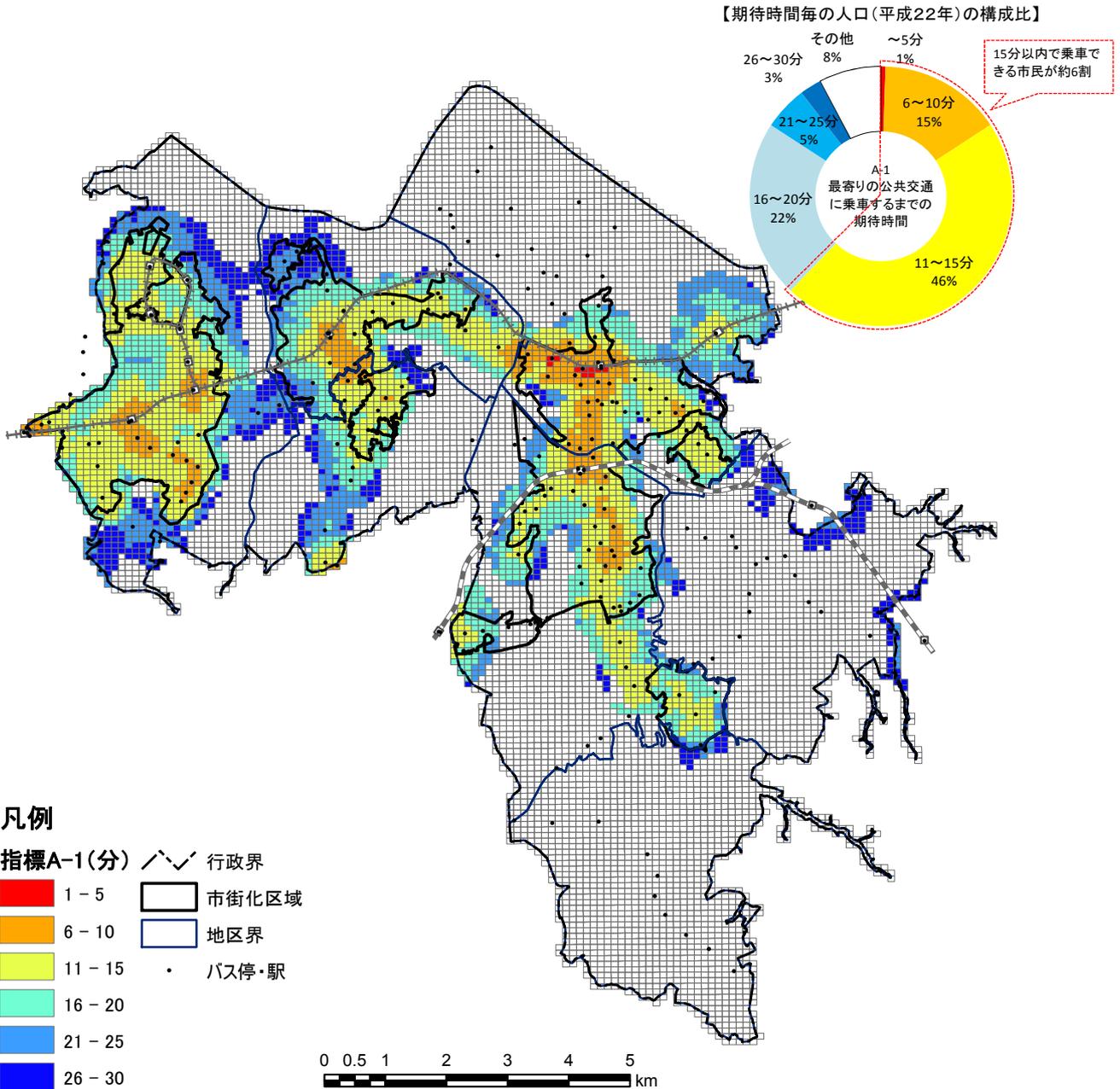
- アクセシビリティの分析にあたっては、地理情報システム（GIS）を活用して実施します。各種条件は、手引きに示されている算出方法、条件設定を参考としています。

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 ・ 市内を通行（通過を含む）する路線バス ・ 佐倉市循環バス 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 27 年度現在の運行本数を整理 ・ 宗像路線、六号路線は含まない
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 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 22 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 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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.バス停間、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 	=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 	
7.最寄りの公共交通から生活サービス施設（病院）へのアクセス条件	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス停・駅から施設までの直線距離を算出し、分速 50m で換算してアクセス時間を個別に設定 	

④最寄りの公共交通の利用しやすさ（A-1）

- 佐倉市の市街化区域には、距離的に最寄りの公共交通（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。
- 鉄道駅周辺及び京成佐倉駅前～JR佐倉駅北口間を中心に、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が10分以内となるエリア（図中■、■部）が分布しています。
- 15分以内で乗車できる市民が約6割、30分以内で公共交通に乗車できる市民が約9割を占めています。

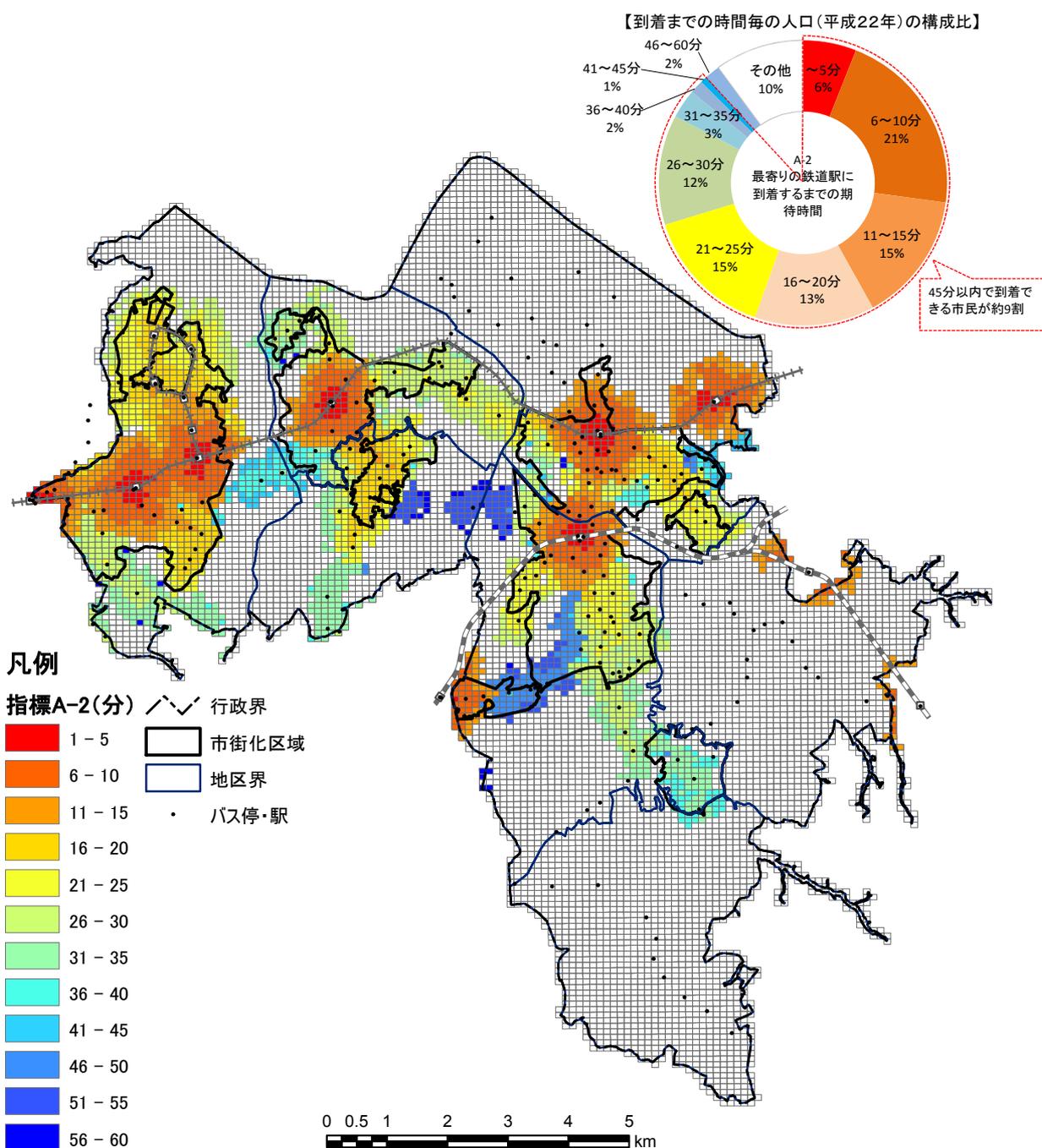


※期待時間：時刻表をもとに、平日10時～16時の運行本数（片道）から期待されるバス停ごと・駅ごとの平均待ち時間、平均的な所要時間などを基に試算した時間

図 最寄りの公共交通の利用しやすさ【指標A-1】

⑤最寄りの鉄道駅の利用しやすさ（A-2）

- 佐倉市の市街化区域は、最寄りの鉄道駅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、■～■部）が市内北部を中心に分布し、また市街化区域の大部分が 45 分以内となるエリアとなっています。
- 10 分以内で到着する市民が約 3 割、30 分以内で到着する市民が約 8 割、45 分以内で到着する市民が約 9 割を占めています。

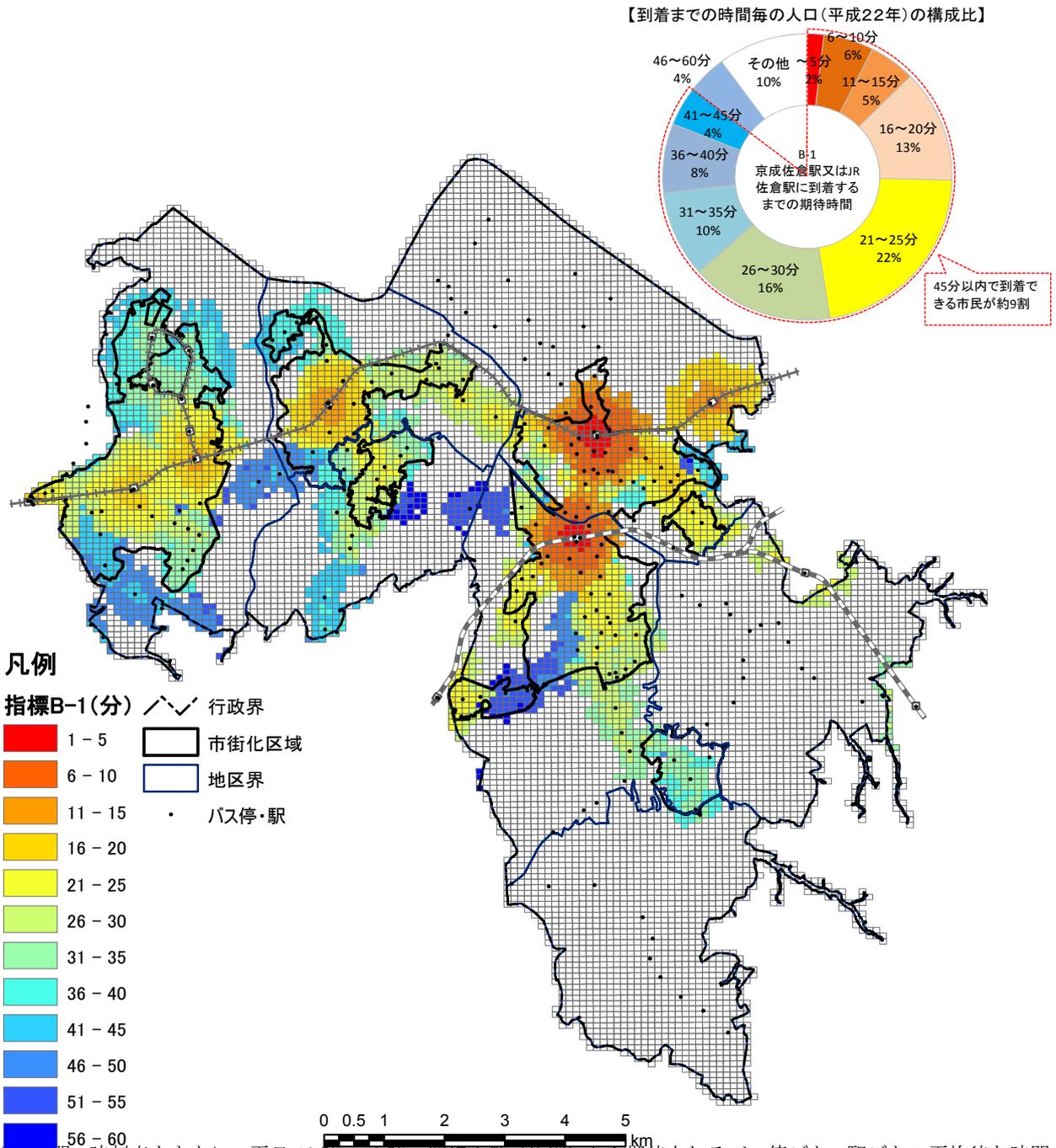


※期待時間：時刻表をもとに、平日 10 時～16 時の運行本数（片道）から期待されるバス停ごと・駅ごとの平均待ち時間、平均的な所要時間などを基に試算した時間

図 最寄りの鉄道駅の利用しやすさ【指標 A-2】

⑥京成佐倉駅・JR佐倉駅の利便性（B-1）

- 佐倉市の市街化区域は、「佐倉まち・ひと・しごと創生総合戦略」で中心市街地と位置付けられている京成佐倉駅又はJR佐倉駅に到着するまでの期待時間が45分以内となるエリアが広く分布しています。
- 30分以内で京成佐倉駅又はJR佐倉駅に到着する市民が約6割、45分以内で到着する市民が約9割を占めています。

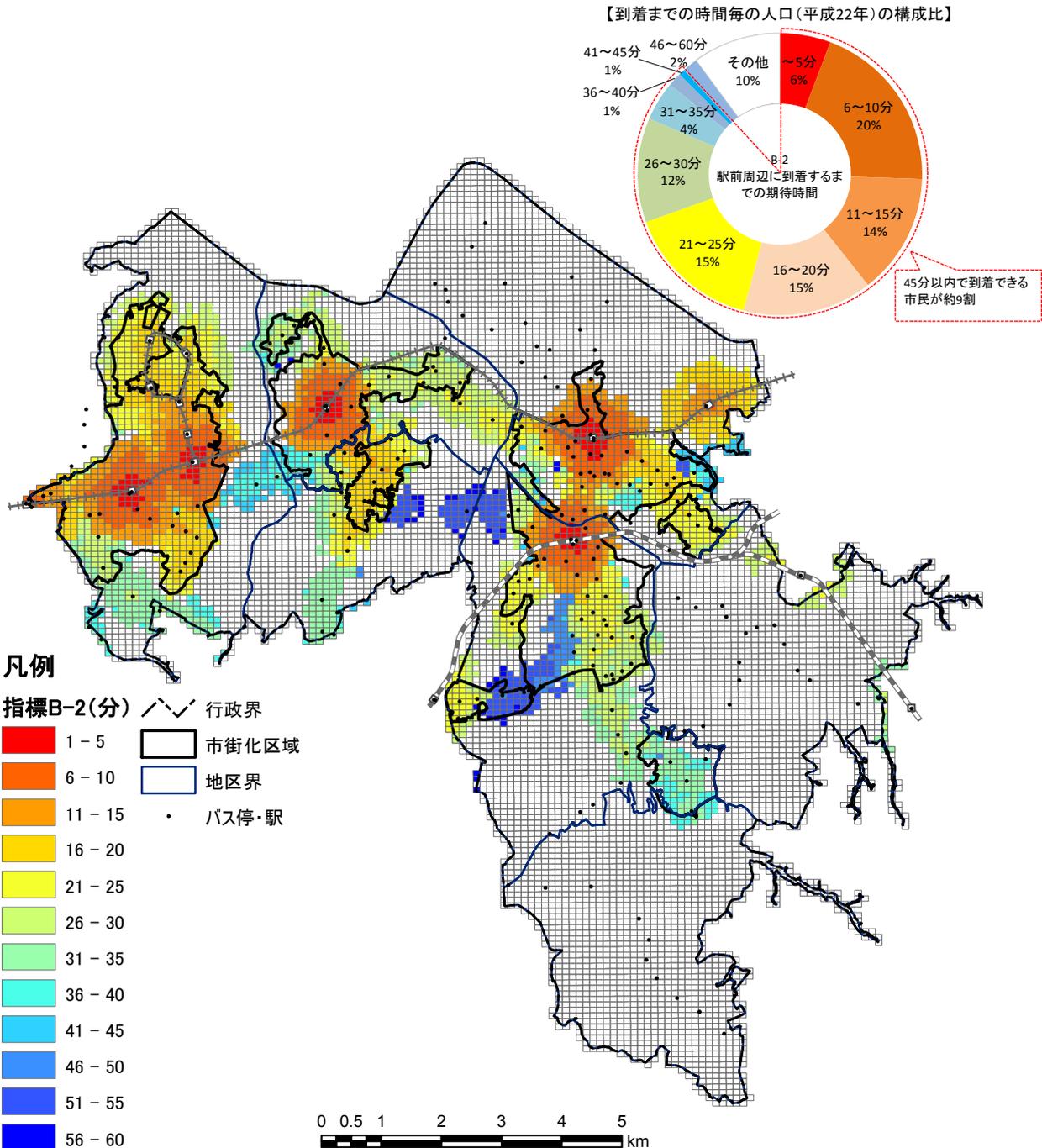


※期待時間：時刻表をもとに、平日10時～16時の運行本数（片道）から期待されるバス停ごと・駅ごとの平均待ち時間、平均的な所要時間などを基に試算した時間

図 京成佐倉駅・JR佐倉駅の利便性【指標B-1】

⑦駅前周辺(集積を図る拠点)の利便性 (B-2)

- 佐倉市の市街化区域は、駅前周辺 (5 つある集積を図る拠点のいずれかの拠点) まで 30 分以内となるエリアが市内北部を中心に分布し、また市街化区域の大部分が 45 分以内となるエリアとなっています。
- 15 分以内で到着する市民が約 4 割、30 分以内で到着する市民が約 8 割、45 分以内で到着する市民が約 9 割を占めています。



※期待時間：時刻表をもとに、平日 10 時～16 時の運行本数(片道)から期待されるバス停ごと・駅ごとの平均待ち時間、平均的な所要時間などを基に試算した時間

図 駅前周辺(集積を図る拠点)の利便性【指標B-2】

⑧大きな一般病院の利便性【指標C】

- 佐倉市の市街化区域は、大きな一般病院（6か所）まで45分以内となるエリアが市内北部を中心に分布し、市街化区域の大部分が45分以内となるエリアとなっています。
- 30分以内で到着する市民が約6割、45分以内で到着する市民が約9割を占めています。

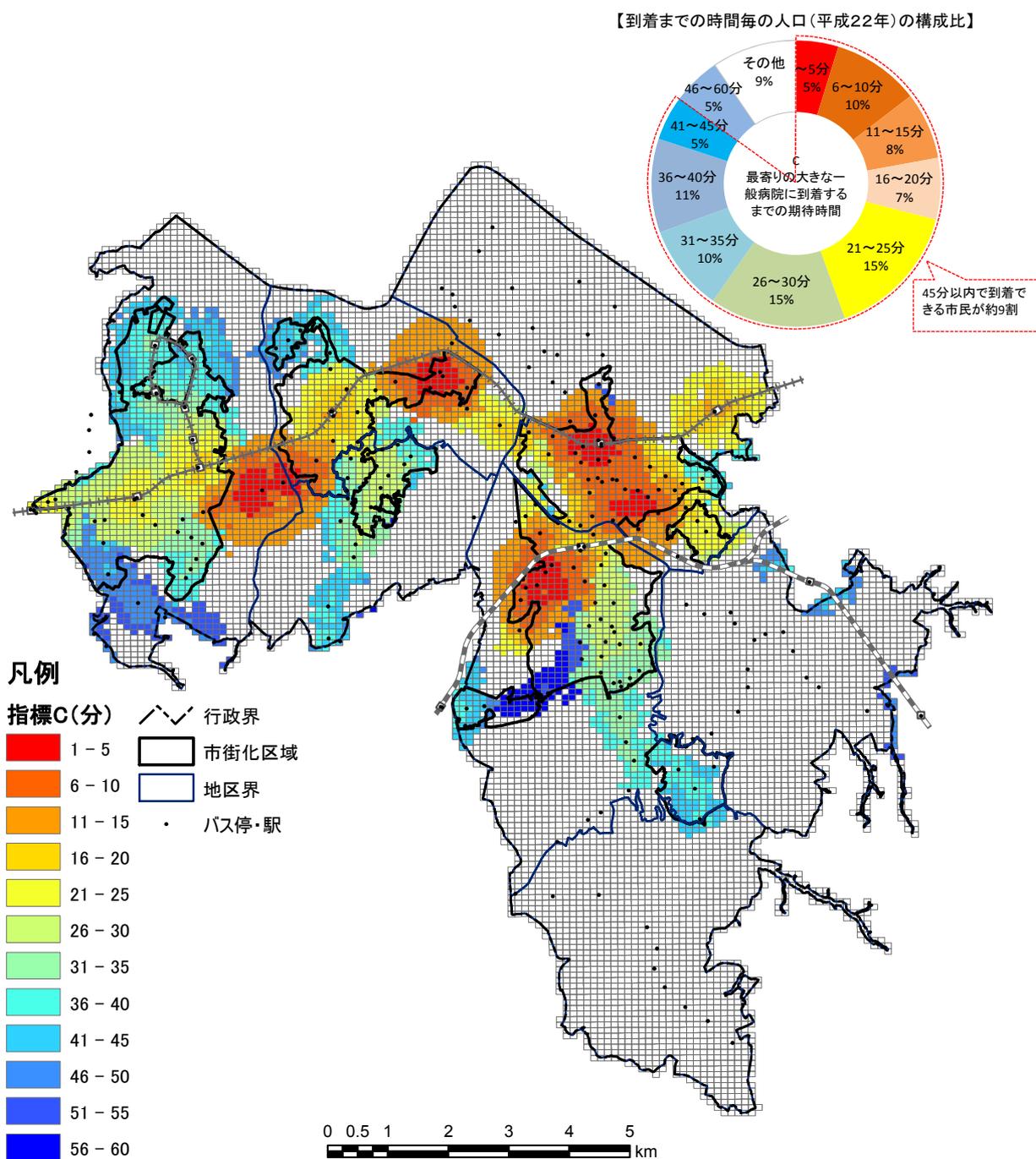


図 大きな一般病院の利便性【指標C】

(3) 公共交通の利用状況

① 鉄道

- 佐倉市内の駅毎の乗客数は、ユーカリが丘駅で 1.08 万人／日と最も多く、次いで臼井駅、JR 佐倉駅、京成佐倉駅で概ね 1 万人／日の乗客数があります。一方、山万ユーカリが丘駅及び大佐倉駅は 0.1 万人／日を下回る乗客数となっています。
- 経年推移をみると、各駅で概ね 1～2 割程度の減少傾向にある中で、志津駅及びユーカリが丘駅はほぼ横ばい、山万ユーカリが丘駅は大幅な増加となっています。

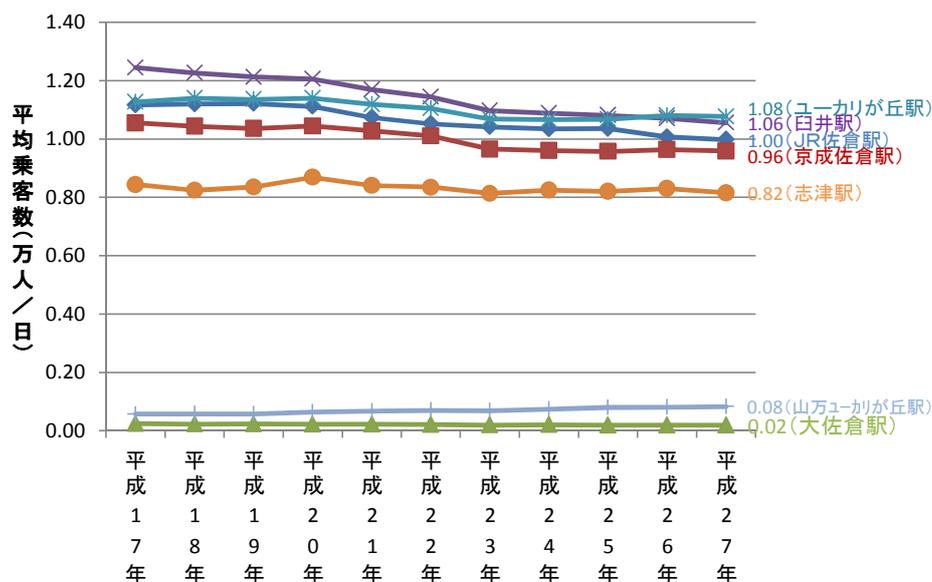


図 鉄道利用者数の推移

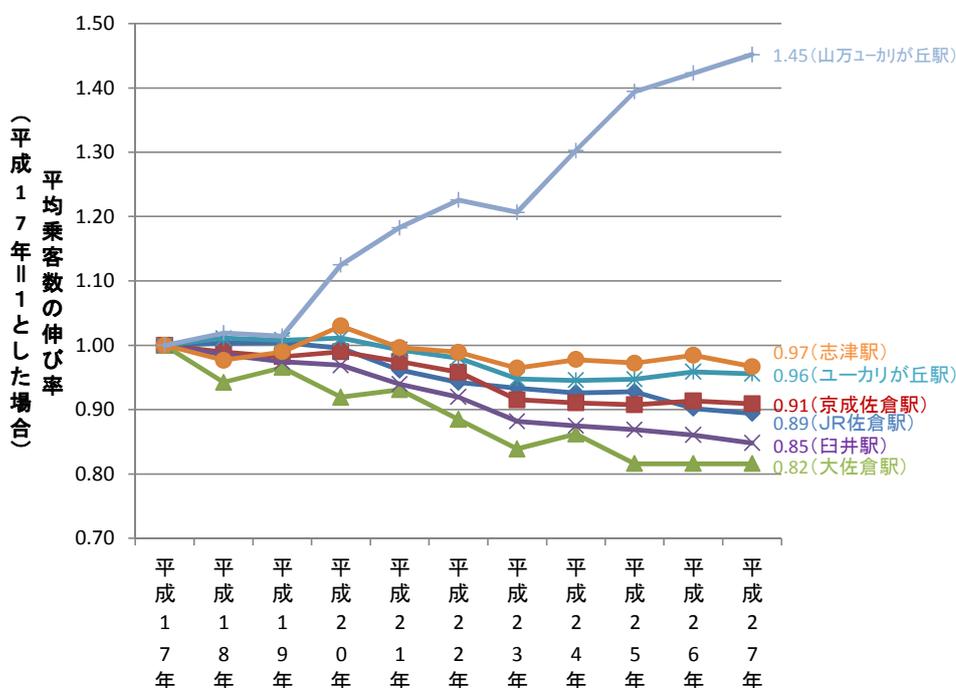


図 市内各駅の平均乗客数の推移

(資料：佐倉市統計書を参考に独自に作成)

※京成電鉄、山万の各駅は、年間乗客数を 365 日で除して算出

②バス交通

- バス交通の利用者数は、23年度で一時的に落ち込んでいるものの、概ね年間約400万人の水準で推移しています。
- 佐倉市内では、ちばグリーンバス、東洋バス、千葉内陸バスにより定期路線バスが運行されています。路線形態は、京成佐倉駅、JR佐倉駅を中心に、鉄道各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ています。
- 路線バスを補完するバスとして、佐倉市循環バスが京成佐倉駅から市北部に向けて運行しています。

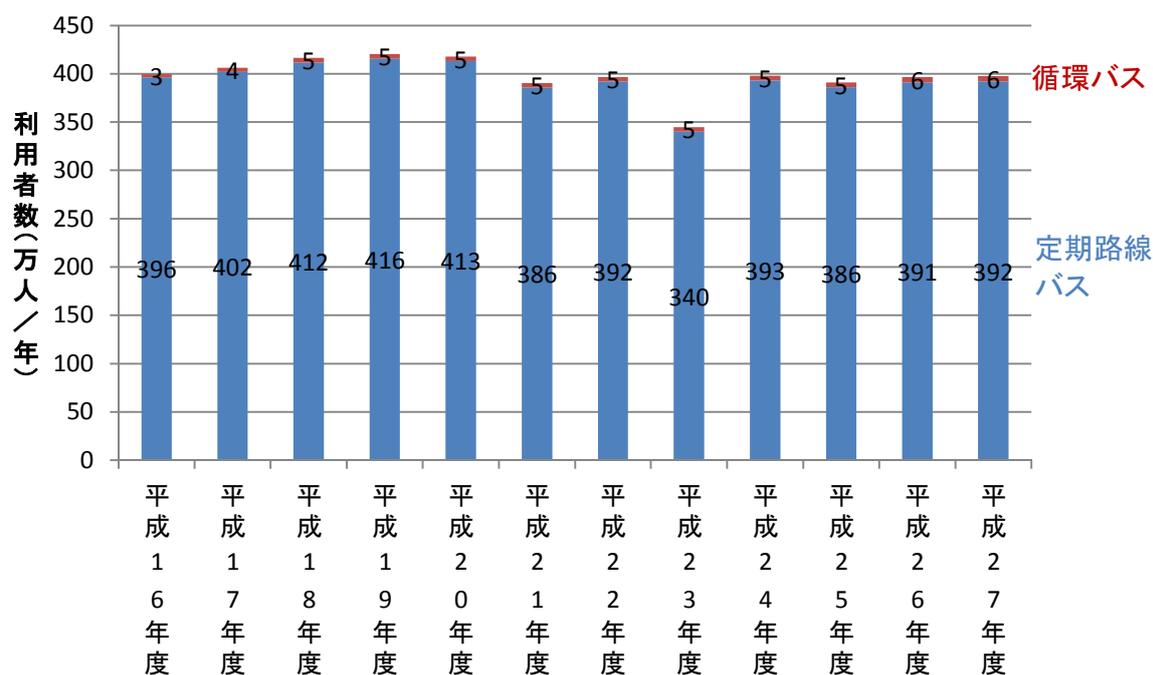


図 バス交通の利用状況の推移

(資料：佐倉市統計書を参考に独自に作成)

※定期路線バスは、東京線を除外して算出

(4) 利用交通手段の分担率

①代表交通手段分担率

- 平成20年の代表交通手段分担率をみると、自動車の分担率が49%と最も高くなっています。公共交通を利用した市外への通勤通学者が多く含まれるため、鉄道の分担率が26%と2番目に高くなっています。

※代表交通：一つのトリップでいくつかの交通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、二輪車、徒歩の順。

※交通手段分担率：ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合。

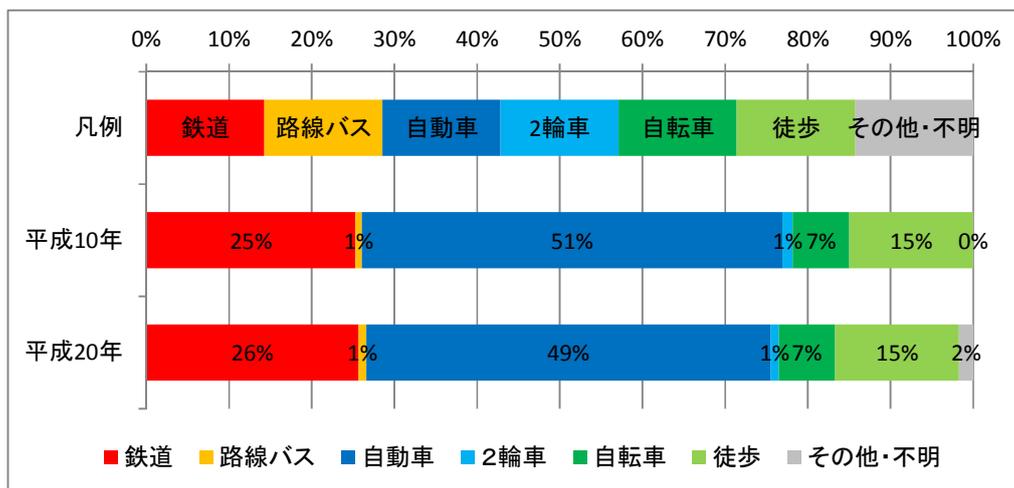


図 代表交通手段分担率

(資料：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

- 平成20年の代表交通手段分担率をみると、自動車の分担率が49%と最も高くなっています。次いで徒歩と自転車の合計で約4割を占めています。

※代表交通：一つのトリップでいくつかの交通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、二輪車、徒歩の順。

※交通手段分担率：ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合。

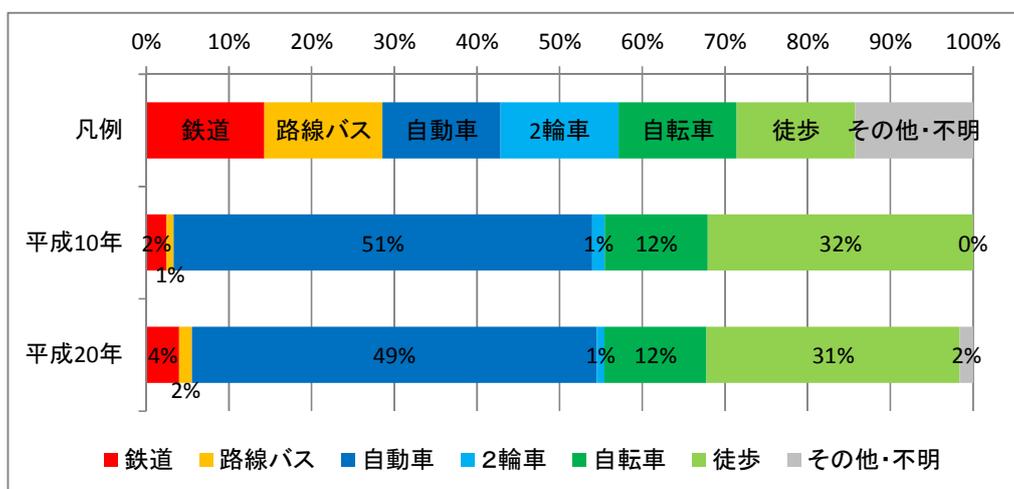


図 市内移動のみを対象とした代表交通手段分担率

(資料：東京都市圏パーソントリップ調査より作成)

2-4. 産業、商業活動

(1) 事業所数・従業者数

- 市内の事業所数は概ね 4.4 千事業所前後、従業者数は 4～5 万人前後で推移しています。
- 従業者のうち、約 4 割がサービス業、約 2 割が卸売・小売業・飲食店、及び製造業に従事しています。

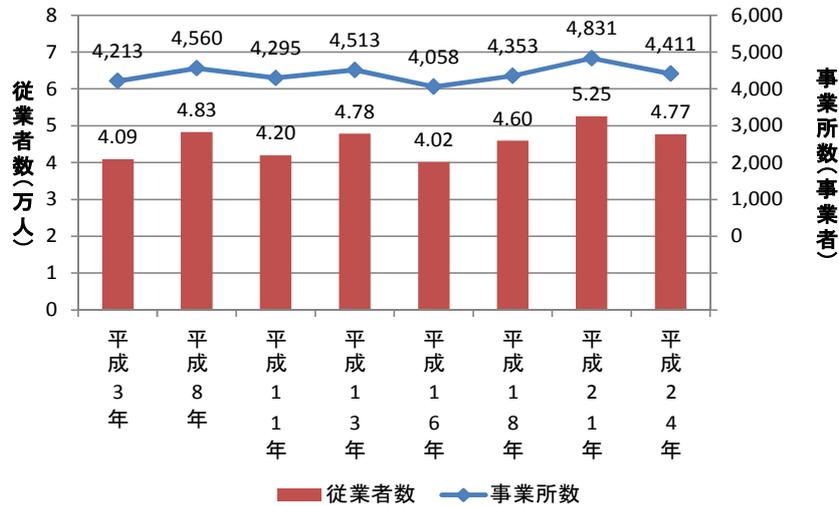


図 佐倉市の事業所数・従業者数の推移 (資料：事業所・企業統計調査、経済センサス)

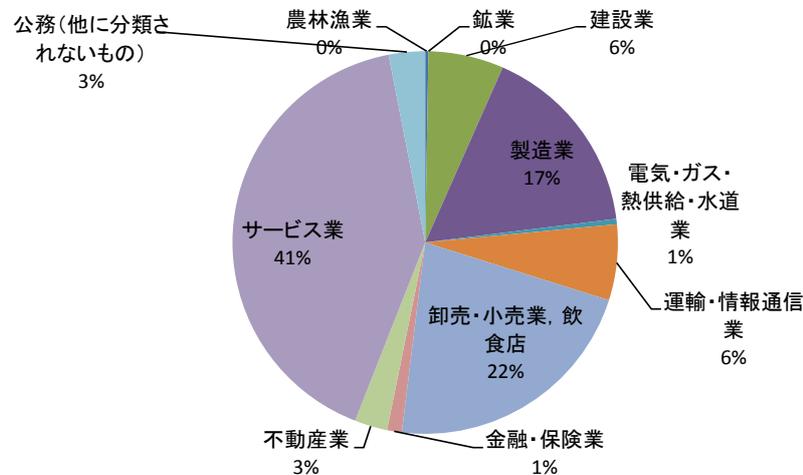


図 佐倉市内の産業分類別従業者数の構成比 (平成 24 年) (資料：経済センサス)

(2) 従業者数の分布状況

- JR佐倉駅、京成佐倉駅、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、従業者数が多くなっています。

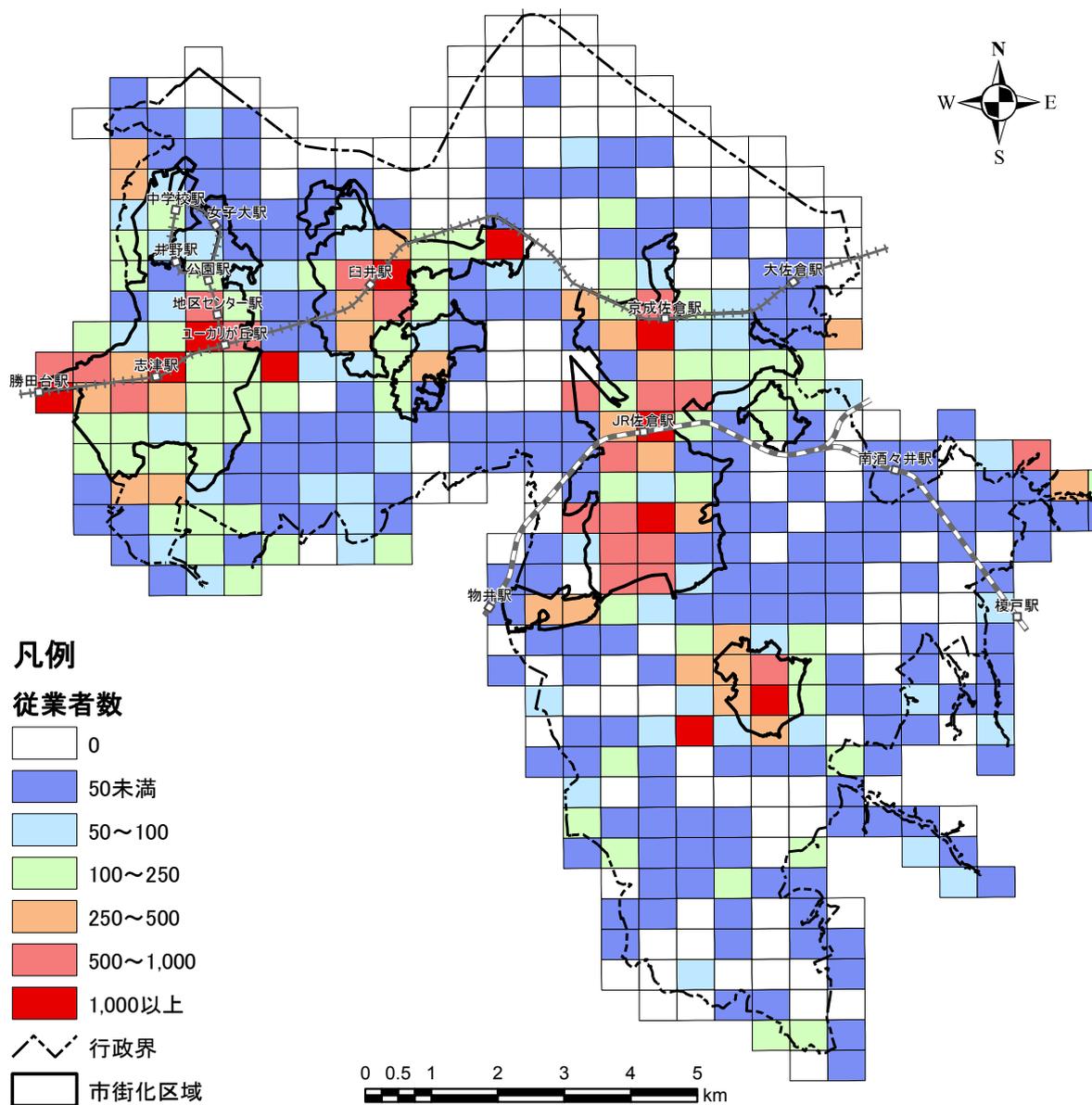


図 500mメッシュでみる従業者数の分布状況（資料：平成24年経済センサス）

(3) 製造業の推移

- 製造業の事業所数は概ね 80 事業所前後、従業者数は 13,000 人前後で推移しています。
- 製造業の製造品出荷額等は、平成 18 年をピークに減少していたものの、平成 22 年以降は約 2,300~2,500 億円であり、横ばい傾向で推移しています。

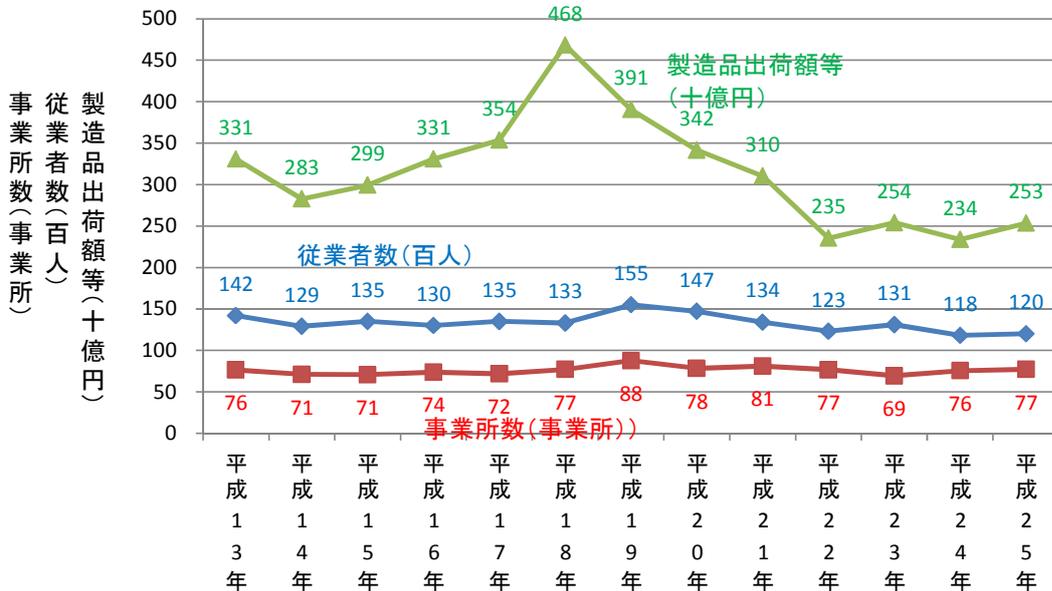


図 市内の製造業の推移 (資料：工業統計調査・経済センサス活動調査)

(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、緩やかな減少傾向で推移しています。

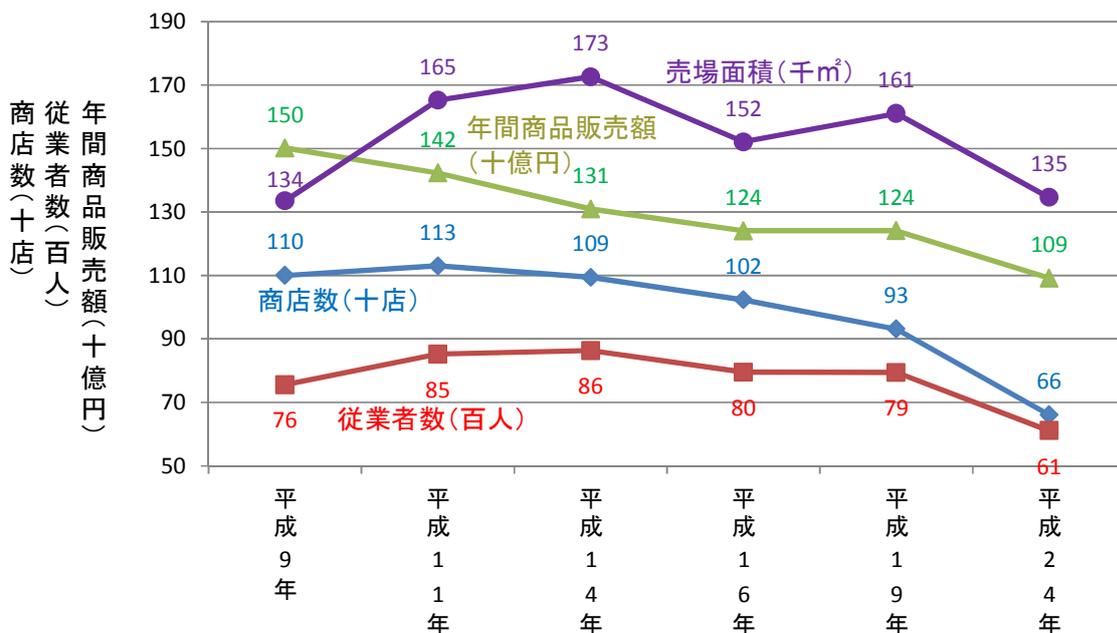


図 市内の小売業の推移 (資料：商業統計調査・経済センサス活動調査)

(5) 商店街の状況

○ 市内には17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。

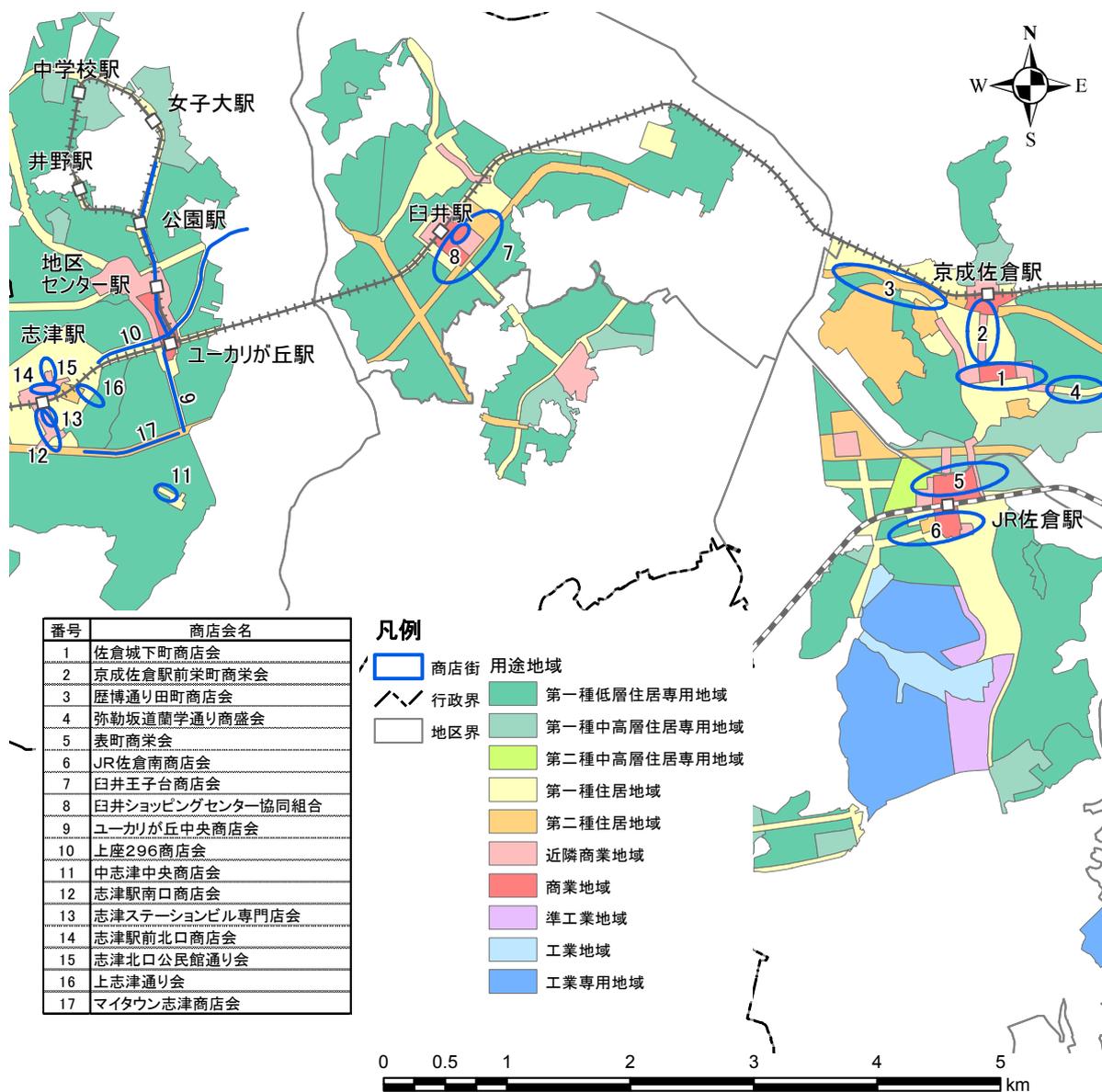


図 商店街の位置

(6) 大型小売店の立地動向

- 平成12年末時点と平成28年12月時点の大型小売店の立地状況の比較にみる近年の大型小売店の立地動向は、志津駅周辺やJR佐倉駅周辺の他に、駅勢圏から離れた郊外部において出店（赤矢印部）が進んでいます。

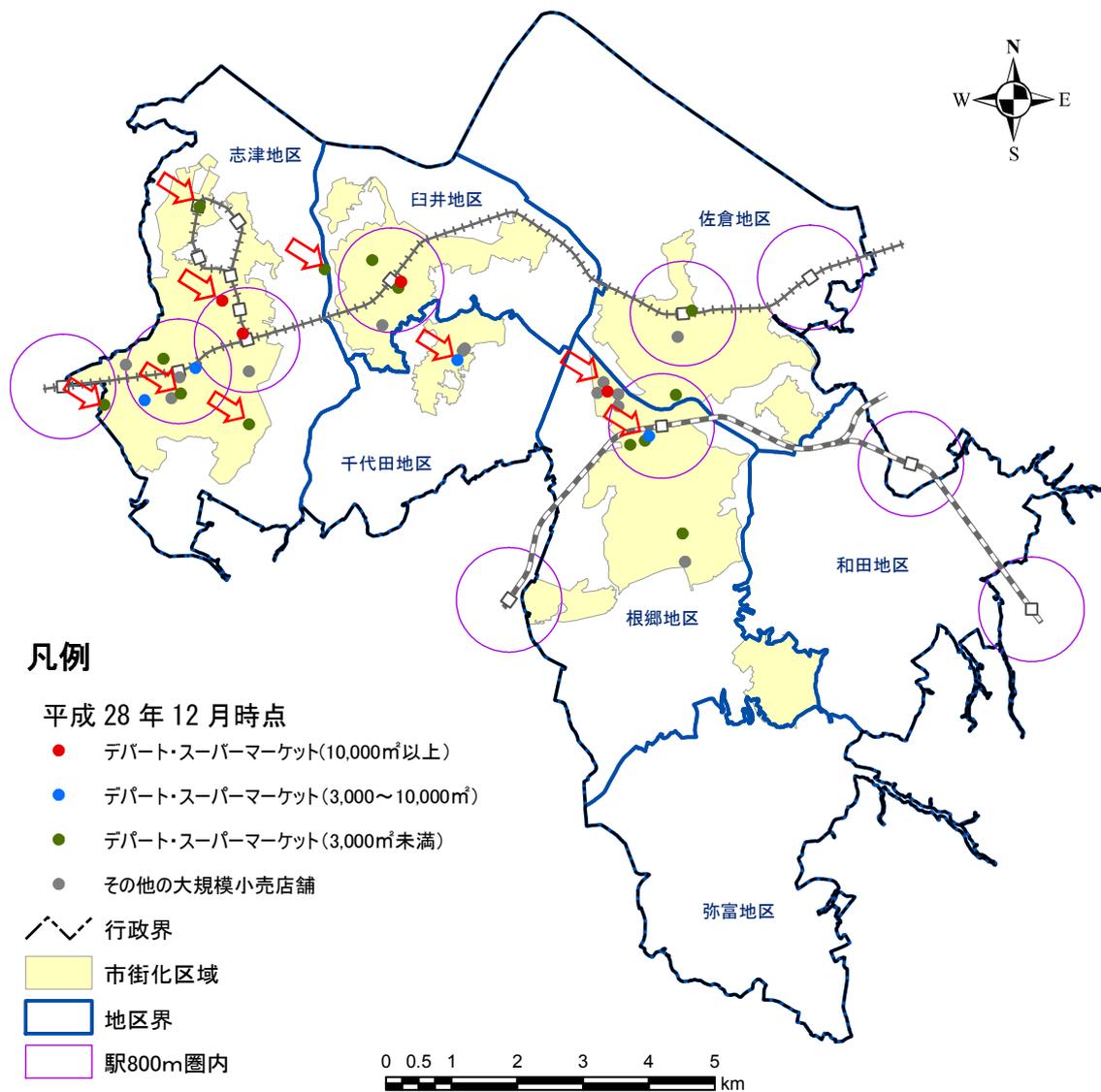


図 大型小売店の出店状況

(7) 経済活動 (商圏)

○ 千葉県消費者購買動向調査より、市民は他市へ買物に出掛けている傾向があることがわかります。

平成 18 年度調査

市町村	人口	購買率	吸引人口	中心都市人口	購買率	吸引人口
佐倉市	171,381	61.2%	2	184,204	106,860	58.0%
松戸市	474,934	84.2%	3	1,097,666	436,305	39.7%
野田市	152,011	81.3%	1	152,011	123,585	81.3%
我孫子市	131,754	62.9%	1	131,754	82,873	62.9%
市原市	468,113	67.6%	2	1,043,098	369,918	35.5%
浦安市	157,230	77.6%	1	157,230	122,010	77.6%
銚子市	73,864	61.5%	1	73,864	45,426	61.5%

注1) 地元購買率は中心都市消費者が当該中心都市で購買する割合
 注2) 商圏人口は第1次～3次商圏内市町村の行政人口の合計(平成18年10月1日現在)
 注3) 吸引人口は「商圏内各市町村」中心都市での購買率×当該市町村の商圏人口の合計
 注4) 吸引率は「吸引人口÷商圏人口×100%」
 注5) 吸引力は「各商圏内の吸引人口÷中心都市の行政人口×100%」
 注6) 単独商圏都市の「商圏内市町村数」「商圏人口合計」「吸引人口」「商圏内吸引率」「吸引力」5%以上吸引(第3次商圏以上)している市町村があった際に算出した参考数値。

平成 18 年調査の「単独商圏都市」から、平成 24 年度調査では、成田市や八千代市、千葉市、印西市の商圏に吸引され、購買意欲が隣接自治体に流出している状況が見受けられます。

平成 24 年度調査

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	市町村	第1次商圏	第2次商圏	第3次商圏
千葉市	千葉市	習志野市 市原市 四街道市 東金市 大網白里町 九十九里町 茂原市 一宮町 睦沢町 白旗町 長柄町 いすみ市 大多喜町 御宿町 袖ヶ浦市	佐倉市 八街市 山武市 横芝光町 長生村 長南町 勝浦市 鴨川市 君津市 富津市	市原市	市原市	長柄町	勝浦市
				八千代市	八千代市	佐倉市	千葉市
				印西市	印西市	栄町	佐倉市
				柏市	柏市	流山市	松戸市
				銚子市	銚子市	我孫子市	野田市
				旭市	旭市	東庄町	-
				東金市	東金市 山武市 九十九里町	大網白里町	横芝光町 白子町
				木更津市	木更津市 君津市 袖ヶ浦市	-	鴨川市 富津市
				四街道市	四街道市	-	-
				浦安市	浦安市	-	-
松戸市	松戸市	-	市川市				
野田市	野田市	-	-				

◆商圏の分類について
 調査対象品目のうち、衣料品4品目(紳士服、婦人服、子供・ベビー服、実用衣料)に対する消費者の購買地をもって代表させ、以下のように定義した。
 「第1次商圏」消費需要の30%以上を吸引している市町村
 「第2次商圏」消費需要の10%以上30%未満を吸引している市町村
 「第3次商圏」消費需要の5%以上10%未満を吸引している市町村
 ◆商圏設定の基準について
 「商業中心都市」: ①地元購買率70%以上で外部5市町村以上からそれぞれ10%以上吸引している市町村
 ②地元購買率80%以上で外部3市町村以上からそれぞれ10%以上吸引している市町村
 「準商業中心都市」: ①地元購買率60%以上で外部2市町村以上からそれぞれ10%以上吸引している市町村
 ②地元購買率70%以上で外部1市町村以上からそれぞれ10%以上吸引している市町村のうち、商業中心都市を除いた市町村
 「単独商圏都市」: 地元購買率60%以上で、外部特定都市への流出率が20%未満の市町村

図 商圏でみた佐倉市の位置付け

(資料: 千葉県「千葉県の商圏 消費者購買動向調査報告書」)

2-5. 地価

- 千葉県内住宅地の平均地価と佐倉市内の住居系用途の平均地価を比較すると、千葉県よりも佐倉市の方が低廉な地価となっています。
- 地価の経年推移をみると、いずれの用途とも減少傾向にありますが、ここ数年では横ばいになり、底打ち感があります。

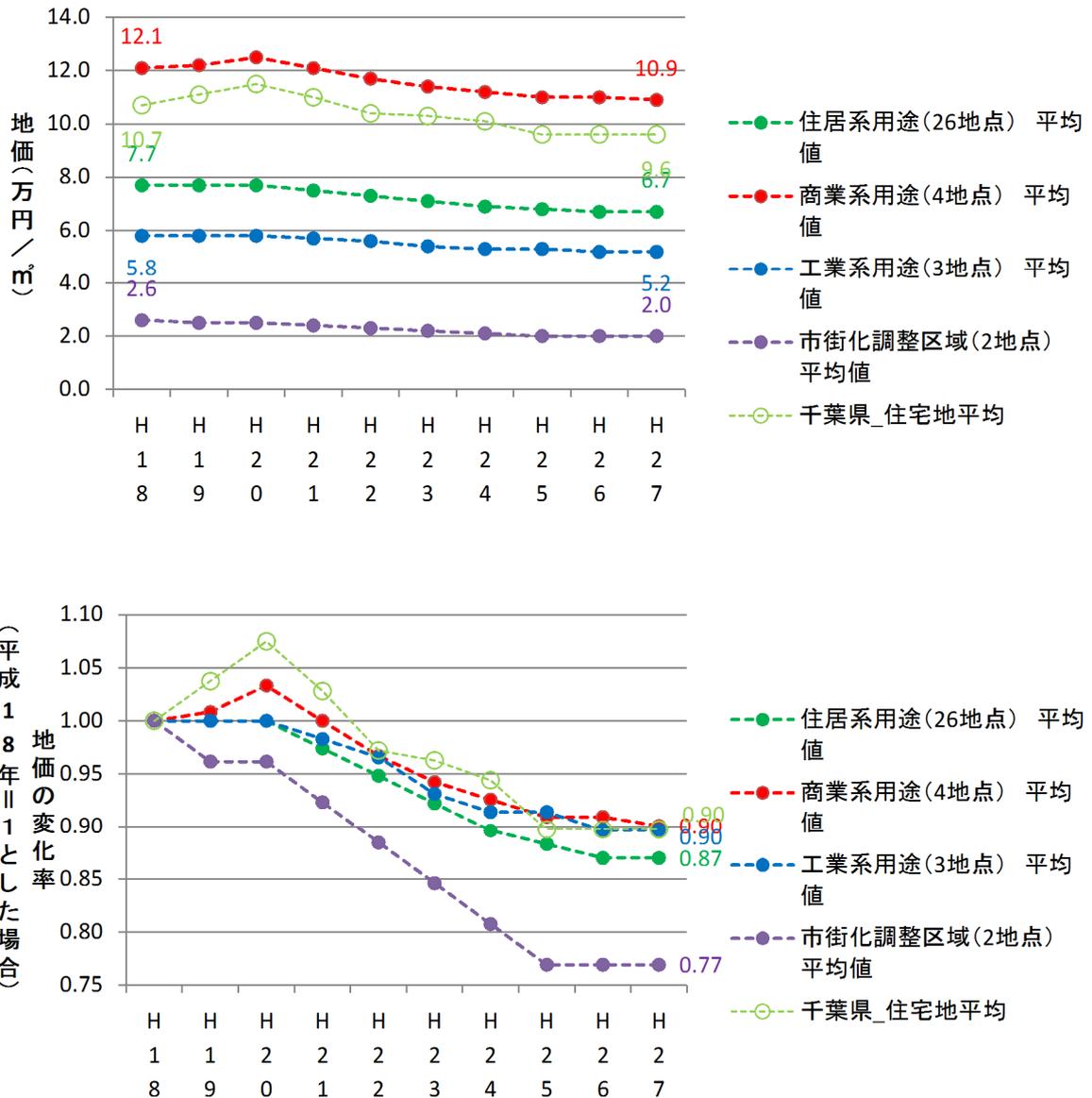


図 佐倉市内の地価(地価公示)の推移

※佐倉市統計書において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

※千葉県_住宅地平均値は、千葉県HPより収集

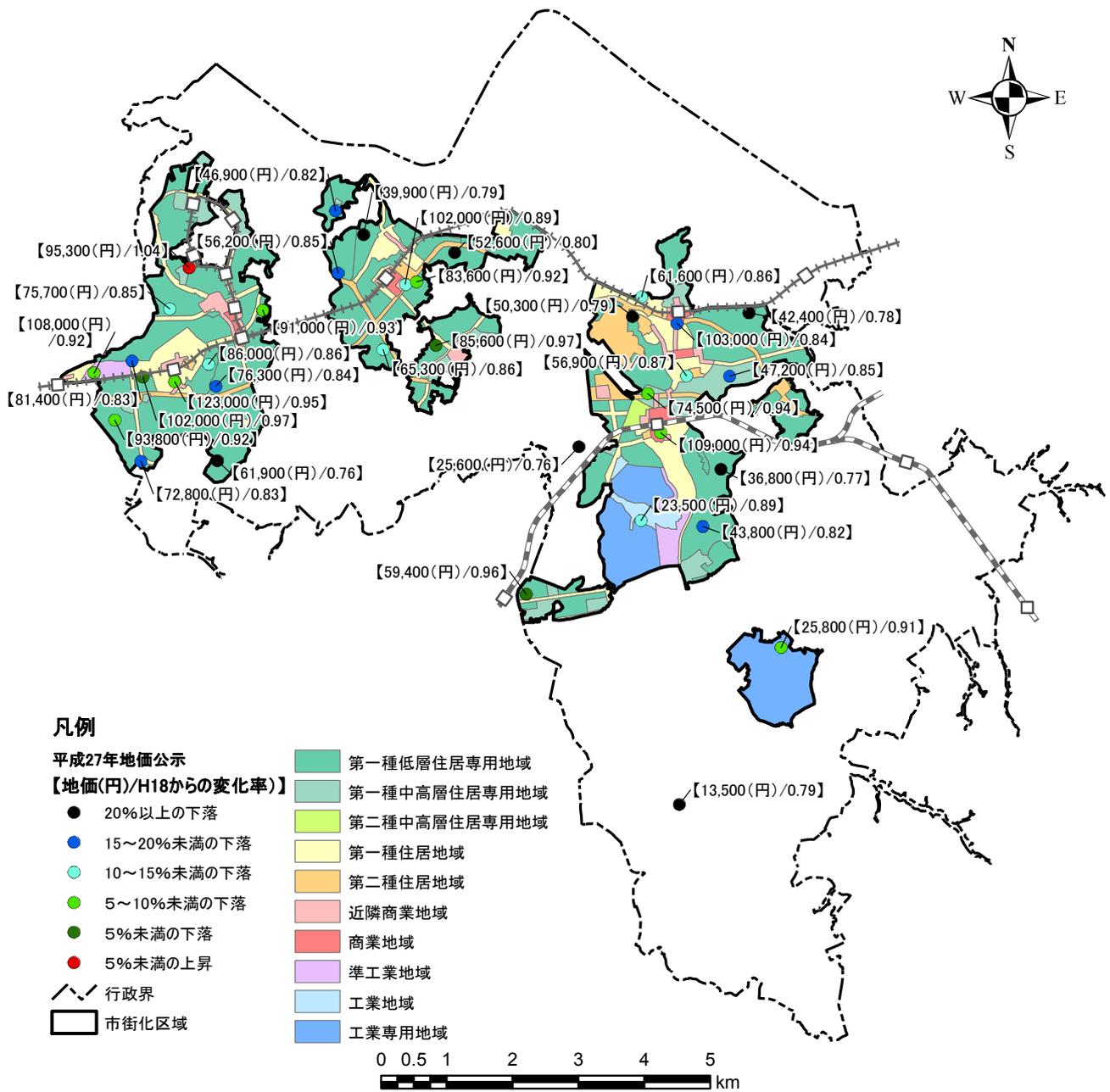


図 佐倉市内の地点ごとの地価（地価公示）

2-6. 各種ハザード区域などの状況

(1) 土砂災害

- 市内には、建築基準法上の災害危険区域（＝急傾斜地崩壊危険区域）や土砂災害警戒区域、土砂災害危険箇所が点在しています。
- 市街化区域内では、京成佐倉駅からJR佐倉駅の間や、臼井地区の一部などに多くみられます。

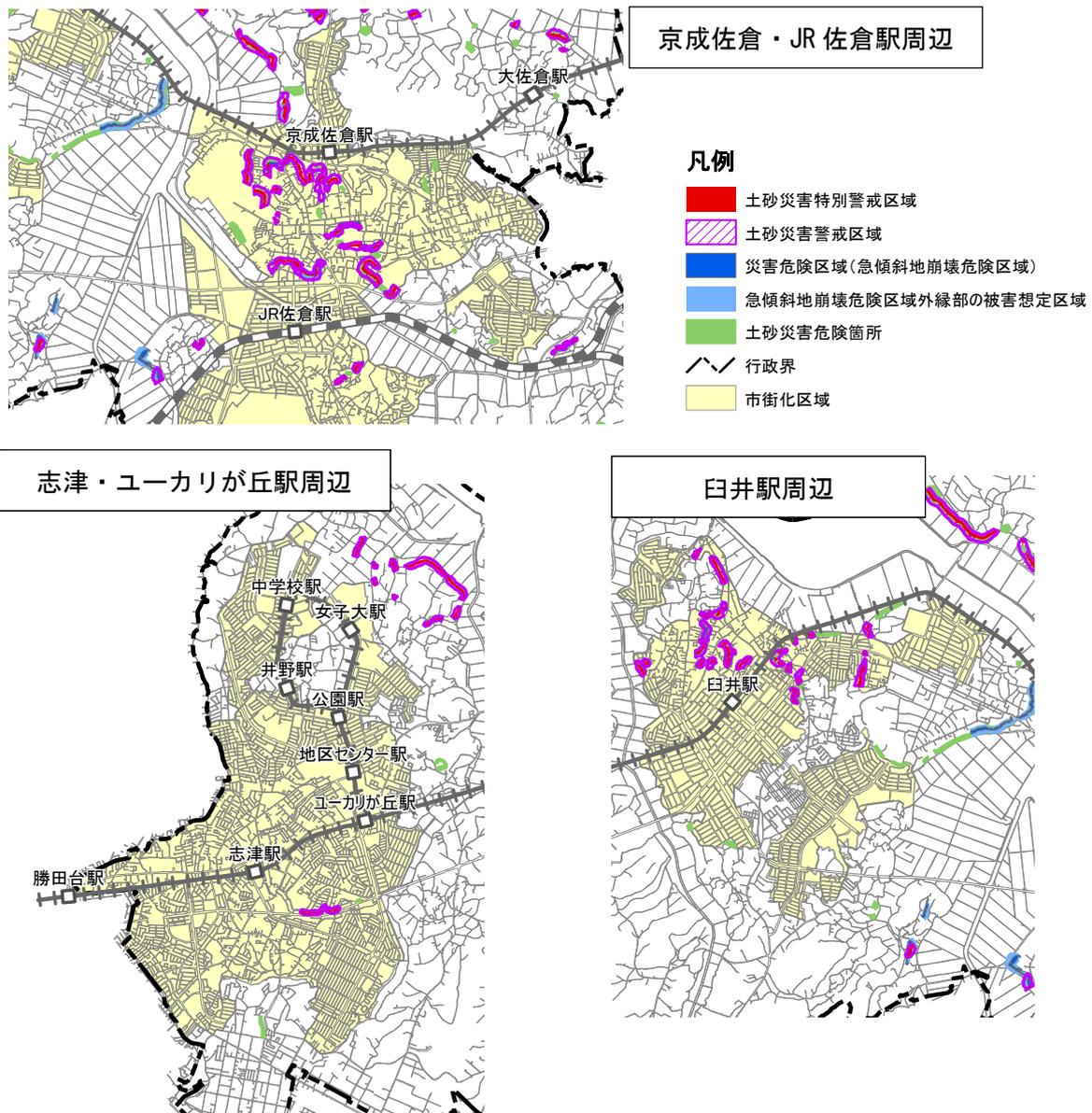


図 市街化区域内（一部）の土砂災害に関する区域などの指定箇所（資料：佐倉市資料、千葉県資料）

(2) 洪水・内水ハザードエリア

- 市内では、印旛沼、鹿島川、高崎川、南部川、印旛中央排水路などの沿川に広がる市街化調整区域を中心に、洪水による浸水想定エリアが広がっています。
- 市街化区域の中では、高崎川が通る JR 佐倉駅北側において浸水想定エリアが広がっています。
- 内水による浸水想定エリアは市内に点在していますが、市街化区域の中では、主に京成佐倉駅周辺及び JR 佐倉駅周辺に分布しています。

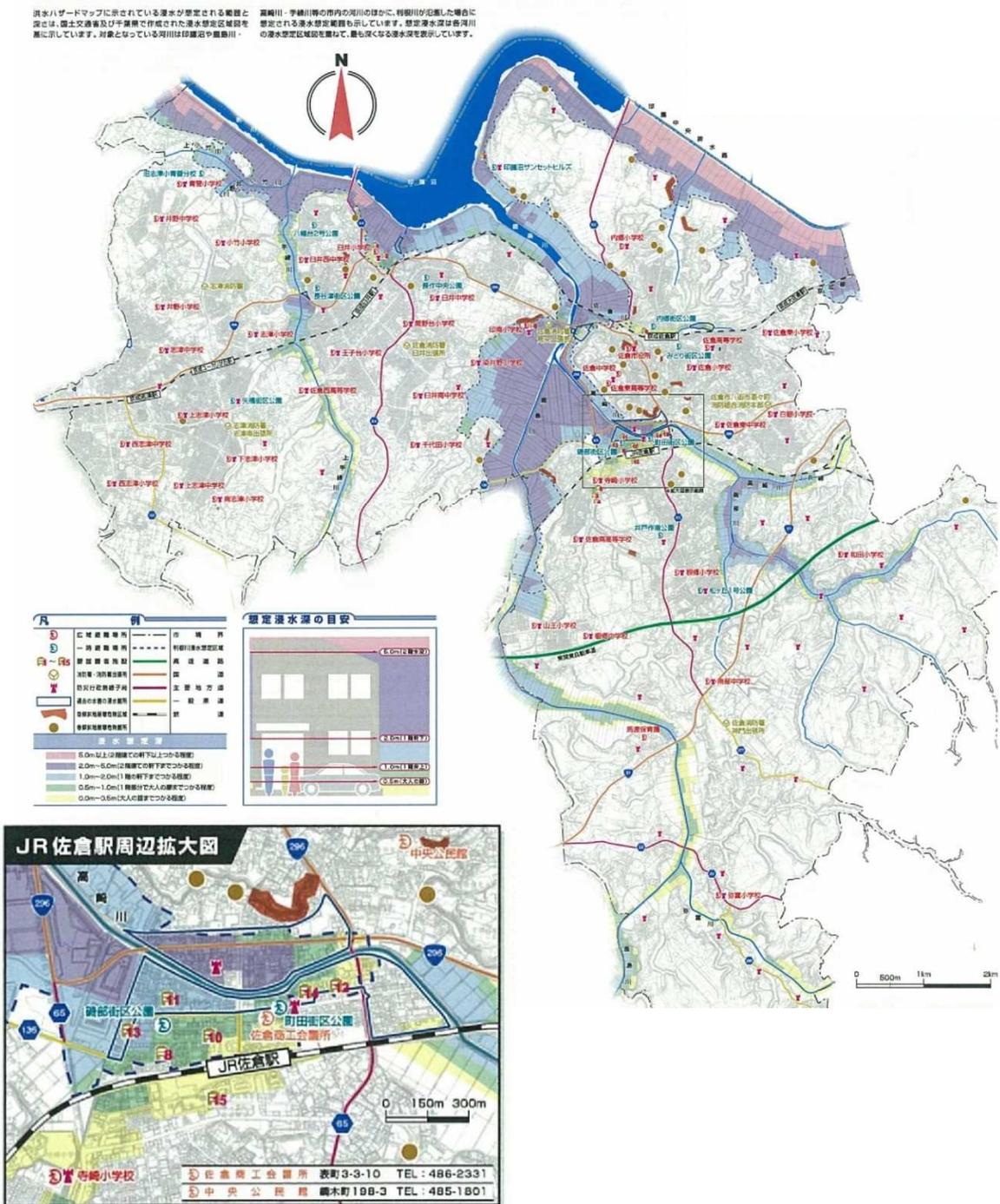
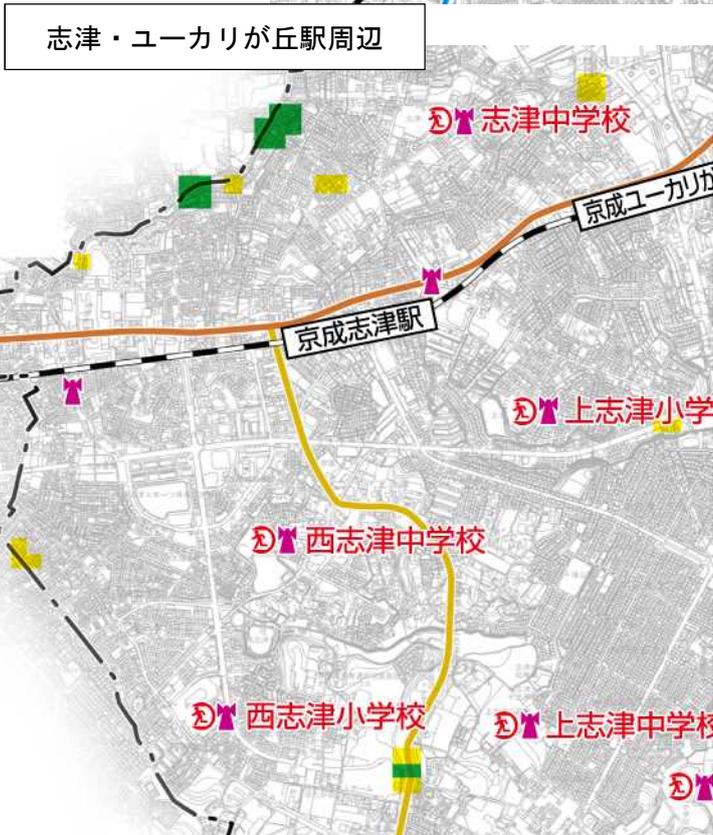


図 洪水ハザードエリア（資料：佐倉市洪水ハザードマップ）



凡例	
	広域避難場所
	一時避難場所
	消防署・消防署出張所
	防災行政無線子局
	市境界
	主要な河川
	高速道路
	国道
	主要地方道
	一般県道
	鉄道

浸水想定深	
	100cm以上
	60~80cm
	40~60cm
	20~40cm

図 市街化区域内（一部）の内水ハザードエリア（資料：佐倉市内水ハザードマップ）

2-7. 財政

(1) 市民税・固定資産税・都市計画税の推移

- 佐倉市における市民税・固定資産税・都市計画税の歳入は、平成 27 年度で約 227 億円であり、歳入全体の約半数を占めています。
- 市民税・固定資産税・都市計画税の経年推移をみると、市民税は年々増減をしつつもほぼ横ばい傾向にありますが、固定資産税及び都市計画税は減少傾向にあり、平成 14 年度に対して 1~2 割減少しています。

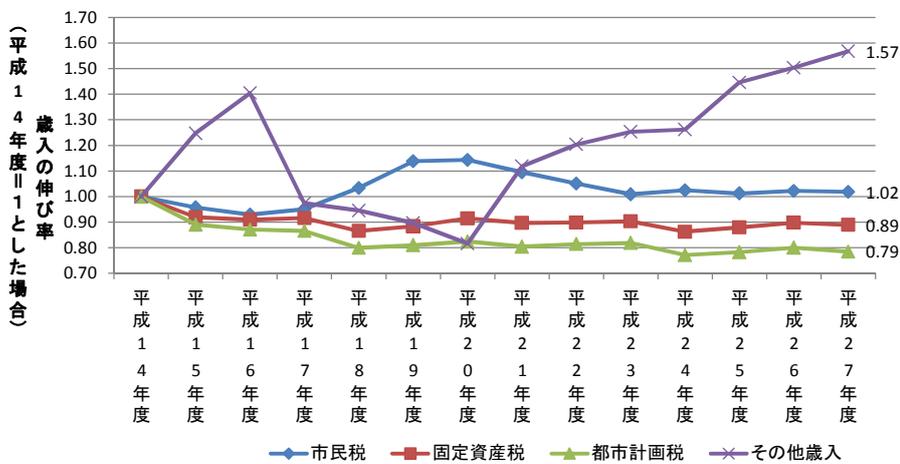
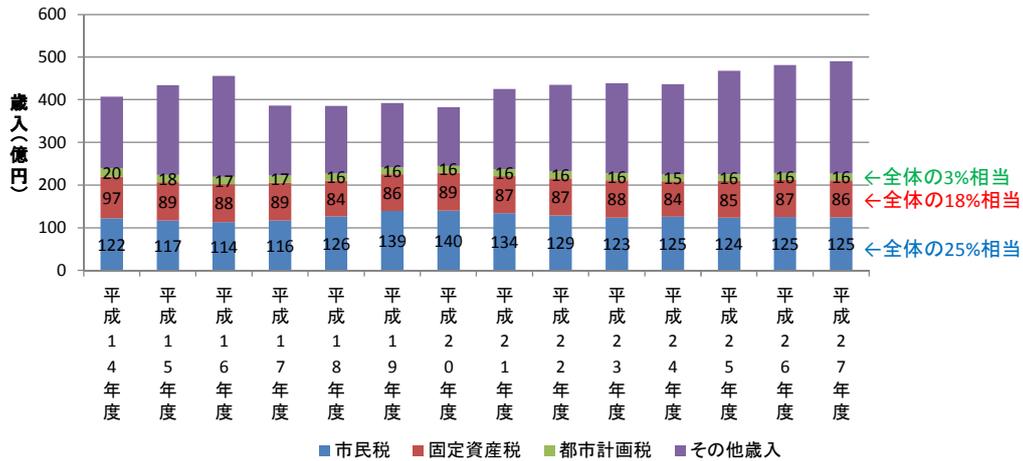


図 佐倉市の歳入の推移

(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%で推移しており、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。

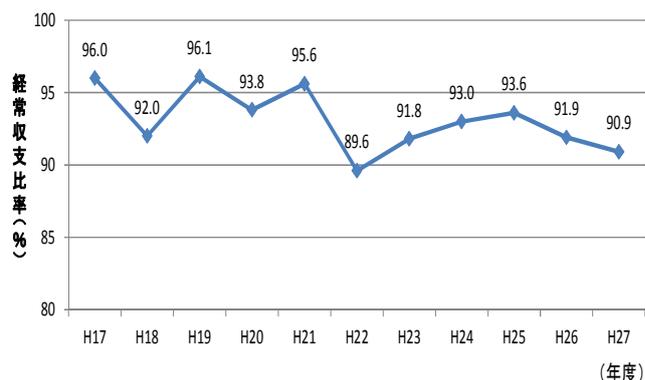


図 佐倉市の経常収支比率の推移

(3) 財政力指数の推移

- 財政力指数は、平成 20 年度に 1.01 に達したのをピークに低下傾向にあり、平成 27 年度時点で 0.91 となっています。
- 千葉県内の市町村の中では、平成 27 年度時点でみると上位から 16 番目に高い水準となっています。

※財政力指数：地方公共団体の財政力を示す指数で、基準財政収入額を基準財政需要額で除して得た数値の過去3年間の平均値

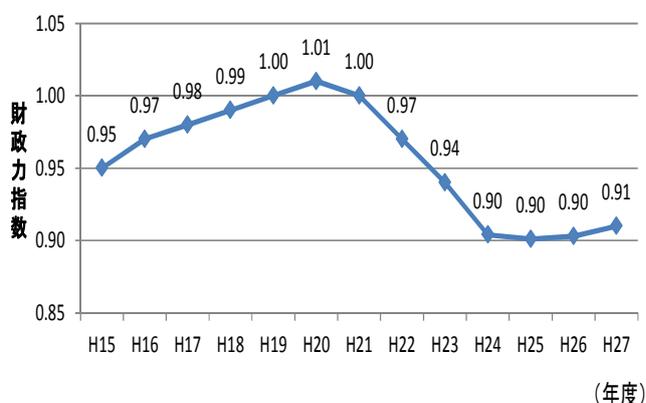


図 佐倉市の財政力指数の推移

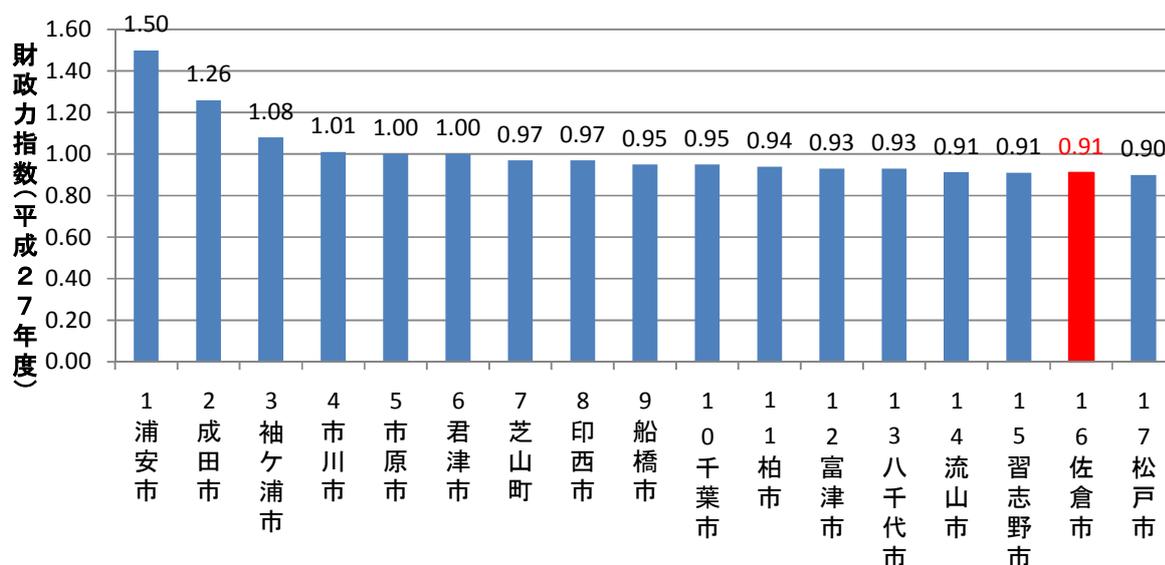


図 千葉県内の市町村の財政力指数（平成 27 年度）

（資料：総務省 平成 27 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 年度決算以降の歳入額は、国や県からの補助金などにより増加していますが、自主財源をみると約 280～300 億円で推移しています。
- 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、平成 27 年度決算で約 58%となっています。

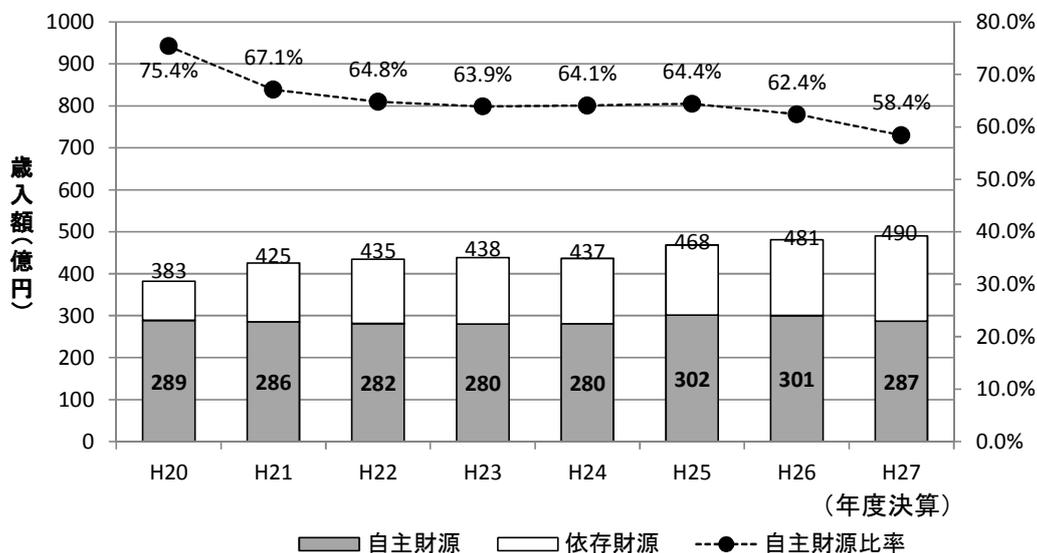


図 自主財源比率の推移

(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 73 億円、40年間で約 2,900 億円の更新費用が必要と試算されています。

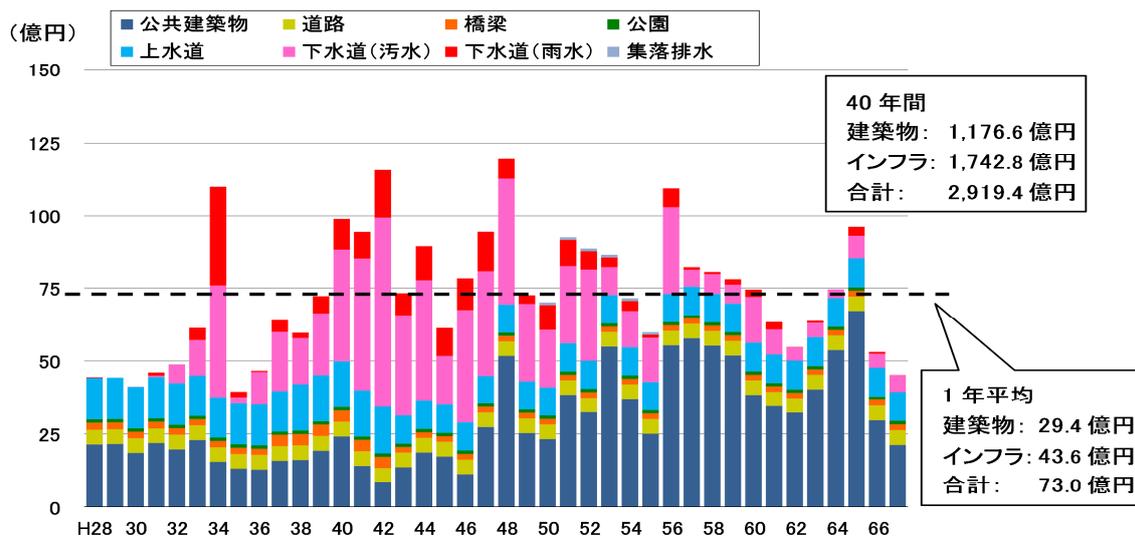


図 公共建築物・インフラ施設の更新費用（標準ケース）（資料：佐倉市公共施設等総合管理計画）

(6) 国民健康保険、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、国民健康保険及び後期高齢者医療被保険者数が年々増加傾向にあり、平成27年度には、被保険者数の合計が約7万人となっています。

国民健康保険被保険者数(H17-H26)「佐倉市の国民健康保険(平成26年度実績)(H4-H16)「e-Stat市町村のすがた」
後期高齢者医療データ「佐倉市の国民健康保険(平成26年度実績)」
高齢人口(H17-H26)市資料、高齢人口(H4-H16)県資料
老年人口、後期高齢者医療データともに市資料

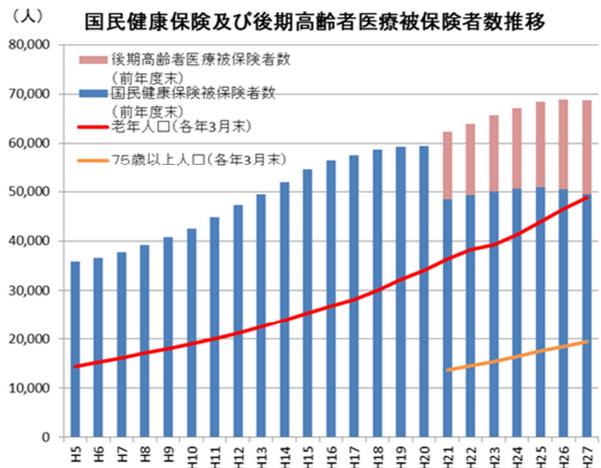


図 国民健康保険及び後期高齢者医療被保険者数推移

②国民健康保険料などの推移

○ 国民健康保険及び後期高齢者医療被保険者数の増加に伴い、国民健康保険料、後期高齢者医療費とともに年々増加傾向にあります。

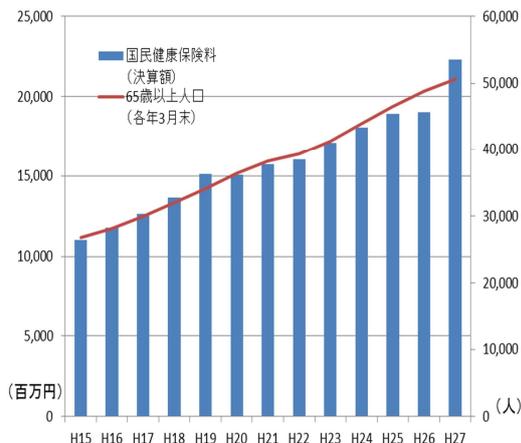


図 国民健康保険料・後期高齢者医療の推移

(7) 要支援・要介護認定者数などの推移

○ 今後も高齢化の進行が見込まれ中で、それに伴う介護需要の増加などが見込まれます。

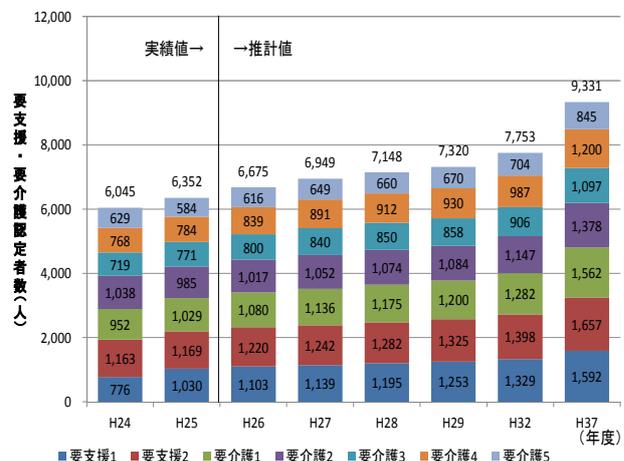


図 要支援・要介護認定者数などの推移