

# 佐倉市地域公共交通総合連携計画

平成 22 年 3 月

千葉県佐倉市

---

## 【目次】

<b>1. 計画の概要</b> .....	<b>1</b>
1.1. 背景及び目的.....	1
1.2. 計画の位置づけ.....	3
1.3. 計画策定の流れ.....	4
<b>2. 地域公共交通の現状と課題</b> .....	<b>5</b>
2.1. 地域公共交通の現状.....	5
2.2. 移動実態.....	14
2.3. 住民ワークショップ.....	21
<b>3. 地区の課題と対応</b> .....	<b>23</b>
3.1. 地域公共交通の課題と目標とするサービス水準.....	23
3.2. 目標サービス水準と施策.....	25
3.3. 整備優先順位.....	26
<b>4. 地域公共交通総合連携計画</b> .....	<b>27</b>
4.1. 地域公共交通総合連携計画の区域.....	27
4.2. 地域公共交通総合連携計画の計画期間.....	27
4.3. 地域公共交通総合連携計画の基本方針.....	28
4.4. 地域公共交通総合連携計画の目標.....	29
4.5. 目標を達成するために行う事業及び実施体制.....	30
4.6. 事業実施スケジュール.....	38

### <資料編>

#### アンケート調査結果

---

---

## 1. 計画の概要

### 1.1. 背景及び目的

佐倉市の公共交通は、鉄道が2路線6駅あり、各鉄道駅を中心にバス路線も広がっている。

また、京成ユーカリが丘駅からは、新交通システム（モノレール）が走っており、中心市街地の公共交通は、比較的充実している。

その一方で、中心市街地から離れた地域においては、バス路線の廃止などに加え、過疎化が進行するなど、交通不便地域も多く点在している。

このような状況を受け、佐倉市では平成15年12月より、民間路線の撤退から、交通不便地域となった「内郷地区」において、佐倉市循環バスの運行を開始し、交通不便地域の解消に努めており、一定の効果を上げている。

しかしながら、この地区以外にも市内の公共交通不便地域として、和田・弥富・志津北部地区といった地区があり、バス交通などの充実を求める声が、各地域から高まっている。これに応える手段として、赤字路線へ補助金を交付することで、路線の廃止を防ぐとともに、既存路線の延伸を協議することで、路線の拡大・充実を図っているところであるが、交通不便地域解消の抜本的解決には至っていない。

以上の状況から、地域の交通利便を向上させ、地域の活性化・再生を図るためには、交通事業者の経営努力や、自治体の負担だけでは、もはや限界であることから、地域の公共交通を支える新たな仕組み作りに取り組むことが、急務となっている。

一方、国では平成19年度に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が制定され、同法第5条に規定する「地域公共交通総合連携計画」を策定するために必要な調査及び地域公共交通総合連携計画に位置づけられた鉄道・バス・旅客船・航空等の多様な事業の具体化のために必要となる事業の実施に要する経費の一部を補助することとなり、地域の合意形成による地域公共交通総合連携計画の策定等、地域公共交通活性化・再生に向けた環境整備が図られている。

このような背景のもと、本市でも、この制度を活用し、市民の皆さんにとってより良い公共交通の実現を目指し、交通事業者、道路管理者、住民代表者等からなる「佐倉市地域公共交通活性化協議会」を設置し、公共交通の不便地域として和田・弥富・志津北部地区を対象とした「佐倉市地域公共交通総合連携計画」を策定した。

表 1-1 協議会の開催経緯

回数・開催日	協議事項
第1回協議会 平成21年6月19日	<ul style="list-style-type: none"> <li>■佐倉市地域公共交通活性化協議会規約の策定と会長の選出</li> <li>■副会長・監査委員の選出</li> <li>■財務規程など各種規程の策定</li> <li>■議事録確認者の選出</li> <li>■地域の優先順位の決定について</li> <li>■基礎調査の実施地域・調査内容の決定について</li> <li>■調査事業者選定委員の選出</li> </ul>
第2回協議会 平成21年8月25日	<ul style="list-style-type: none"> <li>■規約について</li> <li>■平成21年度予算について</li> <li>■調査事業者の選定結果について</li> <li>■今後のスケジュールについて</li> </ul>
第3回協議会 平成21年11月5日	<ul style="list-style-type: none"> <li>■連携計画策定に向けた今後の進め方</li> <li>■アンケート結果について（速報値の報告）</li> <li>■住民ワークショップの進め方について</li> <li>■今後のスケジュールについて</li> </ul>
第4回協議会 平成22年1月27日	<ul style="list-style-type: none"> <li>■連携計画の素案について</li> <li>■調査事業に係わる事後評価について</li> <li>■今後のスケジュールについて</li> </ul>
第5回協議会 平成22年3月24日	<ul style="list-style-type: none"> <li>■平成22年度予算の承認について</li> <li>■今後のスケジュールについて</li> </ul>

## 1.2. 計画の位置づけ

佐倉市では、第3次総合計画において、市の将来都市像の基本的指針を定めている。さらに、この上位計画に基づき、まちづくりの指針である「佐倉市都市マスタープラン ～都市計画に関する基本的な方針～」を平成13年12月に策定しており、この中で、公共交通の整備方針として、鉄道を除いたバス交通について以下のように謳われている。

これら上位計画との整備方針にも留意し、地域公共交通総合連携計画の策定を行う。

### (4) 公共交通の整備方針

公共交通は、コンパクトで持続可能な都市構造を形成し、誰もが安心して快適に住み続けられるまちづくりを行っていくうえでも重要な機能である。

「公共交通のさらなる利用促進」

人と環境にやさしい交通体系の構築を目標に、公共交通利用の利便性向上を図り、将来に向けてさらなる公共交通の利用促進を図る。

●環境への配慮・自動車交通による環境負荷の低減と、公共交通利便性の向上

●バリアフリー・ユニバーサルデザイン

●既成市街地と新市街地の効率的なネットワーク

#### ①既存の公共交通の利便性・快適性の向上

＜バス交通の利便性の向上＞

バス交通は鉄道に比べ、きめの細かい圏域サービスが可能であり、乗降が容易であることから、より身近な利用しやすい交通機関であるといえる。

また、自動車交通による市街地への環境負荷を軽減するためにも、通勤時や駅前への買い物時の自動車利用からバス利用への転換が望ましい。

そのためにも、バスの定時性確保のためのバスルートにおける交通渋滞や違法駐車、待合施設等の充実、高齢者や環境に配慮したバスの導入等、バス交通における魅力と利便性の向上に努めていく。それとともに、事業者との協議のもと、既存のバス路線の再編整備、バス路線道路の拡幅整備等により、バス交通の利便性向上を図っていく。

#### ②新たな公共交通等の整備の方向性

JR佐倉駅と京成佐倉駅の連携強化による市街地軸を形成するため、両駅間を結ぶ利用利便性の高いバス等の公共交通の導入を図っていく。

また、各地区の拠点性を高め、都市としての一体性を確保するため、JR佐倉駅と志津、臼井地区を結ぶ新たな公共交通の導入による交通軸を積極的に形成していく。この交通軸の形成にあたっては、既存の新交通システムの延伸も含め、都市計画道路等の既存ストックの活用、需要動向に合わせた段階的整備、整備事業費等の軽減等の観点から、バス系システムをベースとして中量中距離システムが望まれる。

更に、市内に点在している公共施設や病院などの利用者のアクセシビリティを確保することから、駅からのアクセスのみならず、高齢化社会に対応した居住地からのアクセスにも考慮したコミュニティバスや福祉乗合バスなどの運行についても検討を行っていく。

### 佐倉市地域公共交通総合連携計画

- 公共交通の不便地域の解消
- 持続可能な公共交通の整備
- 高齢化社会に対応した公共交通の整備

### 1.3. 計画策定の流れ

「地域公共交通総合連携計画」は、佐倉市地域公共交通活性化協議会での議論、その結果に対する市民の皆さんの意見を踏まえながら策定した。

「地域公共交通総合連携計画」の策定までの流れは以下に示すとおりである。

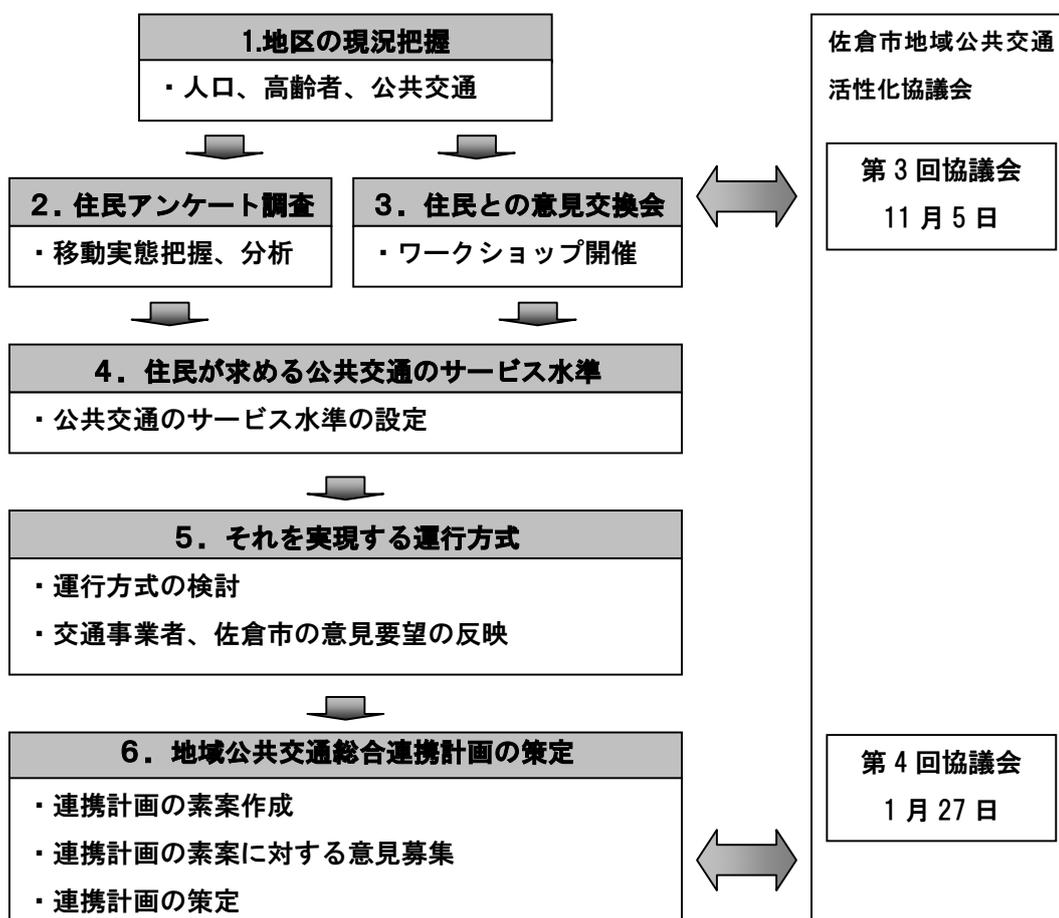


図 1-1 地域公共交通総合連携計画策定までの流れ

## 2. 地域公共交通の現状と課題

### 2.1. 地域公共交通の現状

#### 2.1.1. 地域概況

##### (1) 人口

佐倉市を7つの地区に分類すると、志津地区は最も人口が多い地区で、和田地区、弥富地区は人口が少ない地域である。

最近10年間の人口伸び率で見ると、佐倉市全域では2.0%と変動が少ない。

一方、志津地区は5.8%と若干増加し、和田地区、弥富地区は-11.4%、-16.4%と減少傾向にある。

表 2-1 人口の推移

	佐倉	臼井	志津	根郷	和田	弥富	千代田	全市
平成11年	31,147	32,915	69,515	24,762	2,405	2,159	9,278	172,181
平成12年	31,140	32,976	70,332	25,087	2,376	2,119	9,518	173,548
平成13年	30,841	33,052	70,948	25,082	2,340	2,096	9,719	174,078
平成14年	30,677	32,911	71,541	25,198	2,330	2,089	9,878	174,624
平成15年	30,853	32,873	71,808	25,132	2,296	3,052	10,019	176,033
平成16年	30,762	32,667	72,492	25,214	2,310	2,019	10,109	175,573
平成17年	30,490	32,574	72,292	25,324	2,257	1,971	10,210	175,118
平成18年	30,387	32,347	72,409	25,353	2,227	1,947	10,314	174,984
平成19年	30,391	32,135	72,722	25,342	2,229	1,899	10,408	175,126
平成20年	30,225	32,023	73,088	25,256	2,171	1,855	10,516	175,134
平成21年	30,419	31,888	73,566	25,114	2,132	1,805	10,677	175,601
人口伸び率	-2.3%	-3.1%	5.8%	1.4%	-11.4%	-16.4%	15.1%	2.0%

※ 平成11年度からの最近10年間の人口伸び率

※ 出典：市HP

##### (2) 地区別人口と高齢化率

志津地区は人口が7万人を超え最も多い地区で、高齢化率は20.6%と佐倉全域では低い地区である。一方、和田地区・弥富地区は人口が少なく、高齢化率が30%前後と全国平均の20.1%を超え高齢化が進んでいる。

表 2-2 地区別人口と高齢化率

	地区別人口（多い順）	高齢化率（高い順）
1	志津地区（73,566人）	弥富地区（32.5%）
2	臼井地区（31,888人）	和田地区（28.6%）
3	佐倉地区（30,419人）	佐倉地区（23.7%）
4	根郷地区（25,114人）	臼井地区（21.3%）
5	千代田地区（10,677人）	志津地区（20.6%）
6	和田地区（2,132人）	根郷地区（16.8%）
7	弥富地区（1,805人）	千代田地区（16.4%）

※ 高齢化率：千葉県平均17.5%、全国平均20.1%（国勢調査より）

### (3) その他の地区特性

<南部地域（和田地区・弥富地区）>

- 市街化調整区域に指定された割合が 99.9%を占めており、今後、人口の増加が期待されず、ますます、高齢化率（現在約 30%）が高くなると想定される地区である。
- 人口密度では 140 人/㎥と、千葉県全体の 1,200 人/㎥を大きく下回っている。
- 地理的の居住区としては集落が地域内に散在している。
- 学校、医療機関等の施設が少ない。
- 農業従事者の人口割合が 25%もあり、人口の少ない南部地域は、根郷地区も含め佐倉市を代表する農業地域と言われている。
- 1世帯あたりの車両所有台数では、2.53 台と非常に高く自動車依存度が高い地区である。自家用車依存度が高い理由の 1 つとしては農業地域でもあることからトラック等の所有によると考えられる。

<志津北部地区>

- 志津地区は、市街化調整区域に指定された割合が 60.0%と開発の可能性がある区域が 40%もあり、近年、ユーカリが丘を中心とした宅地開発が進んでいる地区である。
- 人口密度では 3,972 人/㎥と、千葉県全体の 1,200 人/㎥を大きく上回っている。
- 地理的の居住区としては、駅周辺に高層マンションを始めとした住宅区が集中し、北東部に田畑や未開発地が広がっている。
- 最も人口が多く、京成線の 2 駅を有する志津北部地区には学校、医療施設が多い。
- 1世帯あたりの車両所有台数では、1.28 台とほぼ全国平均に近い値である。

表 2-3 地区の特性

		南部地域（和田・弥富）	志津地区
1	総面積／市街化調整区域面積 割合	28.1 K ㎡／99.9%	18.52 K ㎡／60.0%
2	人口密度	140 人／K ㎡	3,972 人／K ㎡
3	学校／1 校あたりの面積	3 校／9.37 K ㎡	17 校／1.09 K ㎡
4	医療機関数／1 施設あたり面積	1 施設／28.1K ㎡	37 施設／0.50 K ㎡
5	農業従事者数の人口割合	25%（1,013 人）	0.6%（410 人）
6	中心市街地との距離	JR 佐倉駅から半径 8 Km 圏内	志津駅から半径 3 Km 圏内
7	1 世帯あたりの車両所有台数	2.53 台	1.28 台

※ 市街化調整区域：住宅地や商業施設の開発が原則として抑制される区域

※ 人口密度：千葉県 1,199 人/K ㎡（千葉県 HP より 平成 21 年 12 月 1 日）

※ 農業従事者数は農林業センサスの平成 17 年データを使用し、人口は市 HP の平成 21 年のデータを使用しているため参考値とする。

※ 車両所有台数：千葉県平均 1.06 台、全国平均 1.11 台（市町村別自動車保有車両数より）

## 2.1.2. 公共交通の現状

### (1) 市全体の公共交通の現状

佐倉市内は公共交通として、鉄道と路線バスが運行している。鉄道は、市内の中央を東西に走るJR総武本線と市内の北部を東西に走る京成本線、また、京成ユーカリが丘駅を起終点とするモノレールのユーカリが丘線の3路線が運行している。路線バスは、市内や周辺の駅を結ぶ13系統の路線バスと、市役所から内郷地区、飯野地区の2コースを循環する佐倉市循環バスが運行している。

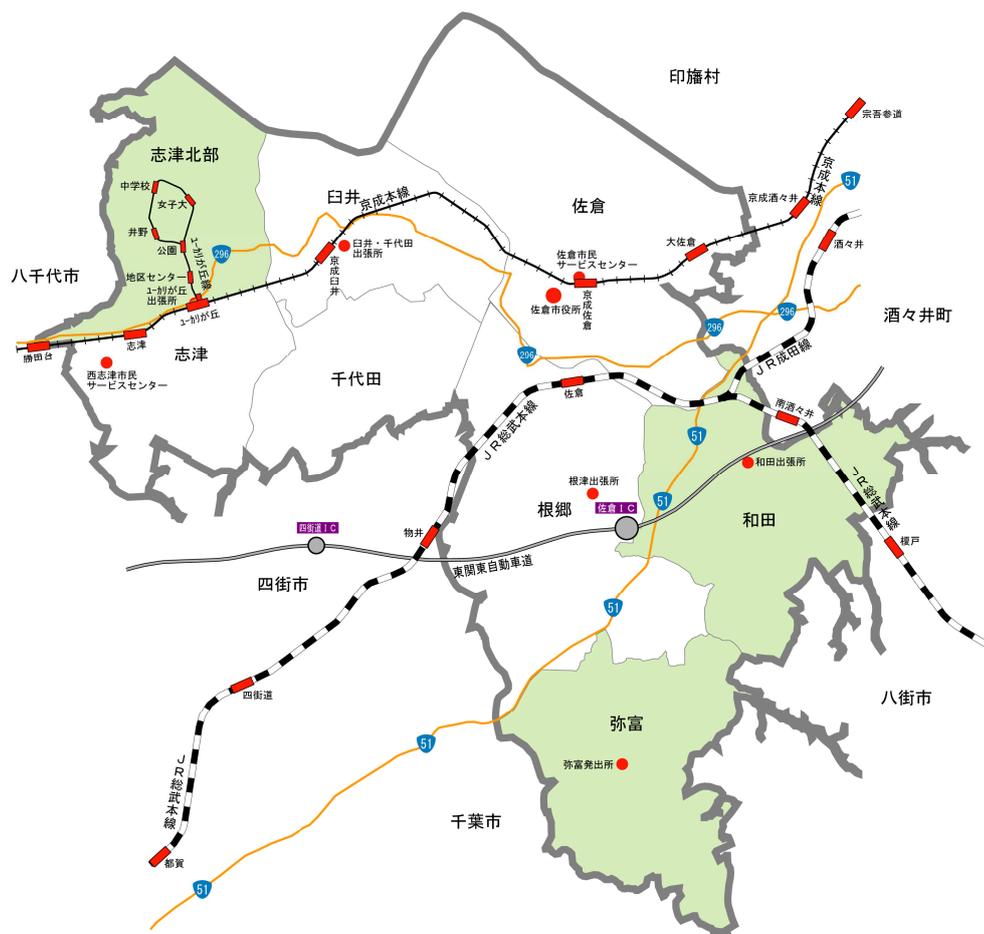


図 2-1 佐倉市の市域

## (2) 南部地域の公共交通の現状

### 1) 南部地域（和田地区・弥富地区）の路線バスの運行状況

佐倉市の南部地域の和田地区と弥富地区では、6 経路のバスが運行している。また、和田地区では、JR 総武本線の南酒々井駅と榎戸駅が隣接している一方で、弥富地区には鉄道は走っていない状況となっている。

神門のバス停は、神門線の第三工業団地行きが 1 日 33 本と運行本数が多いこと、及び神門のバス停を経由して各方面に路線が運行していることから非常に運行頻度が高い。

逆に、その他の路線については、1 日 4 本から 8 本と概ね 2 時間に 1 本と運行頻度が低い。

表 2-4 南部地域を運行する路線バス：6 路線

	高崎線	神門線 (和田行き)	神門線 (第三工業団 地行き)	神門線 (西御門行 き)	神門線 (新田場入口 行き)	都賀線
主な起点	京成佐倉駅	京成佐倉駅	京成佐倉駅	京成佐倉駅	京成佐倉駅	都賀駅
主な経由地	J R 佐倉駅 厚生園・高崎	J R 佐倉駅 宮本・工団中央	工団中央	神門・町方	工団中央 神門・宿向	—
主な終点	瓜坪	和田	第三工業団地	西御門	新田場入口	八街駅
路線距離	8.5km	12.1 km	9.3 km	15.9 km	10.6 km	12.1 km
所要時間	20 分	34 分	30 分	40 分	31 分	45 分
日運行本数	4 本/日	6 本/日	33 本/日	6 本/日	5 本/日	8 本/日
運行頻度	1 本/2.5 時間	1 本/1.6 時間	1 本/0.5 時間	1 本/1.6 時間	1 本/2 時間	1 本/1.25 時間
始発	瓜坪発 6:51	和田発 6:07	第三工業団地 発 6:30	西御門発 6:50	新田場入口発 7:28	並木発 7:17
最終	瓜坪発 18:29	和田発 20:23	第三工業団地 発 21:45	西御門発 19:35	新田場入口発 18:51	並木発 18:42

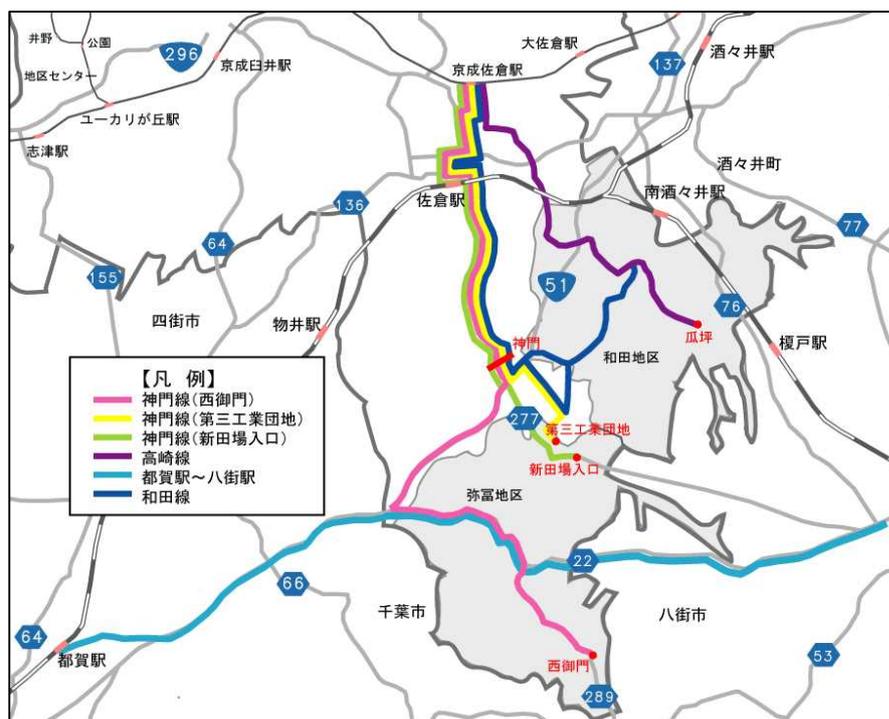


図 2-2 和田地区・弥富地区のバス路線

## 2) 公共交通不便地域

既存のバス停から 300m以上離れ、また鉄道駅から 1km 以上離れている「公共交通不便地域」は、和田地区では、バス停間隔が広くまたバス路線も少ないことから、ほとんどの地域が交通不便地域となっている。弥富地区でも同様に、バス停間隔が広くまたバス路線も少ないことから、ほとんどの地域が公共交通不便地域となっている。

### 【公共交通不便地域の定義について】

一般的に鉄道駅から 1,000m以上離れており、さらにバス停留所からも 300m 以上離れている地域のことを「公共交通の不便地域」と言います。

### 【参考】歩行者が抵抗を感じる距離の事例

環境条件	抵抗を感じる距離		備考
天候良好時	都市部	230m	自家用車利用者を対象 50%以上が抵抗を感じる距離
	区部	329m	
	市部	334m	
	郡部	488m	
平均	平均	300m	

※出典：道路経済研究センター

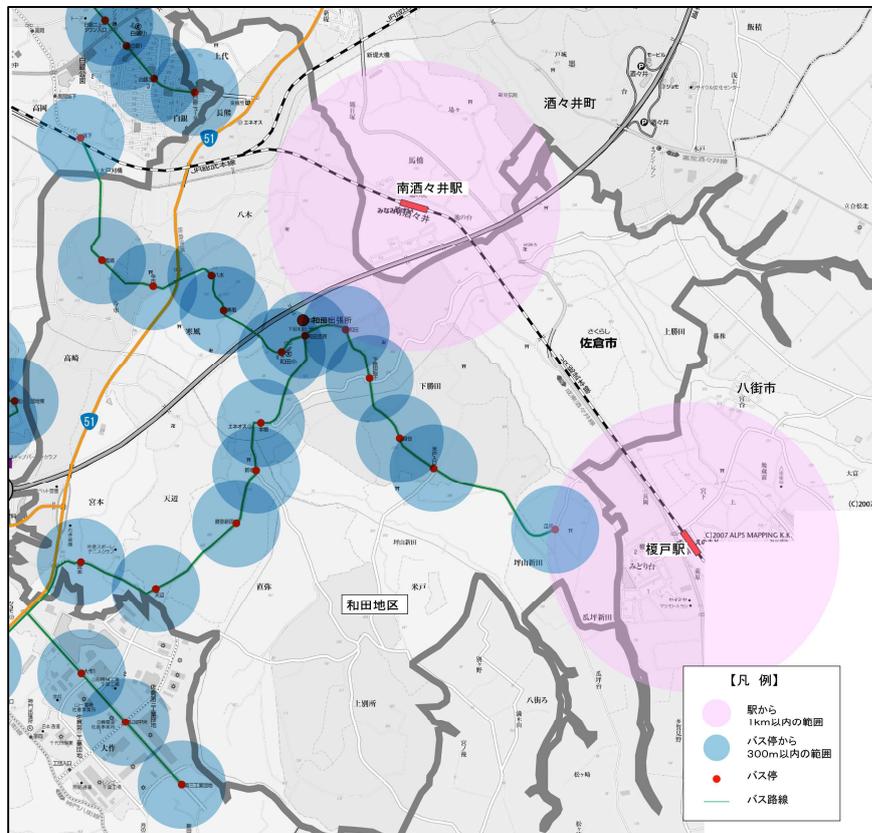


図 2-3 和田地区の公共交通不便地域

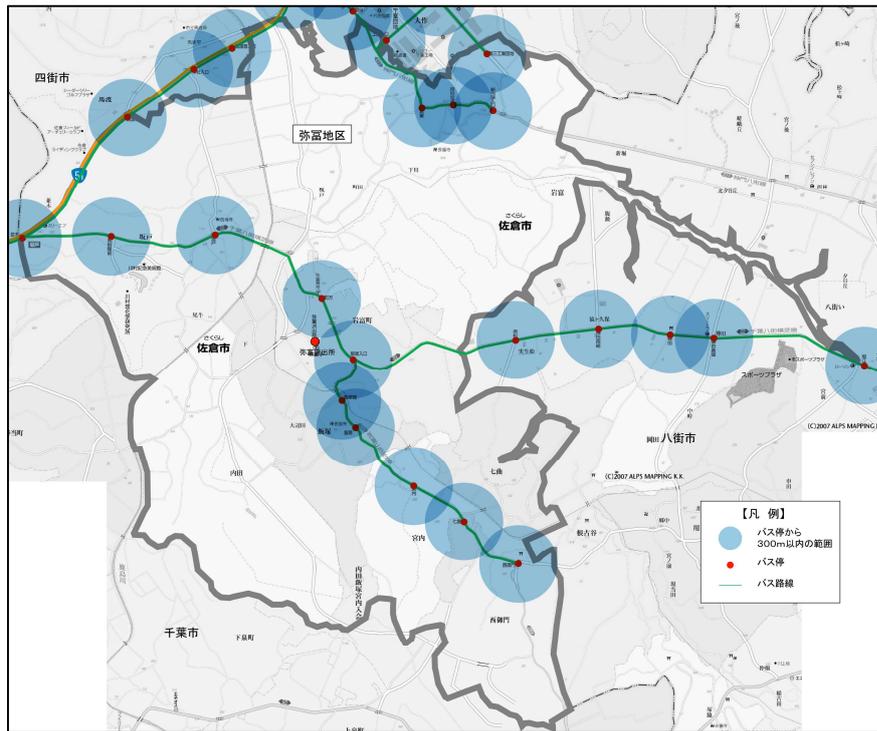


図 2-4 弥富地区の公共交通不便地域

### 3) 補助対象路線

南部地域を運行している路線バスの一部の区間は、廃線となる状況まで利用者が減少している。これを回避するために、佐倉市では、生活に必要なバス路線を存続させることを目的として、利用者の少ない区間の運行を維持するため、運行事業者に生活交通維持費補助金を交付し運行を維持している。

表 2-5 南部地域の補助対象路線（区間）

路線名	神門線	神門線	高崎線	神門線
補助対象区間	宮本～和田	工団中央～和田	厚生園入口～ 瓜坪	神門～西御門
地区	和田地区			弥富地区
日運行本数	2本/日	9本/日	8本/日	12本/日
日平均利用者	2.5人/日	8.5人/日	11.5人/日	25.6人/日
1本あたりの利用者	1.3人/本	0.9人/本	1.4人/本	4.1人/本

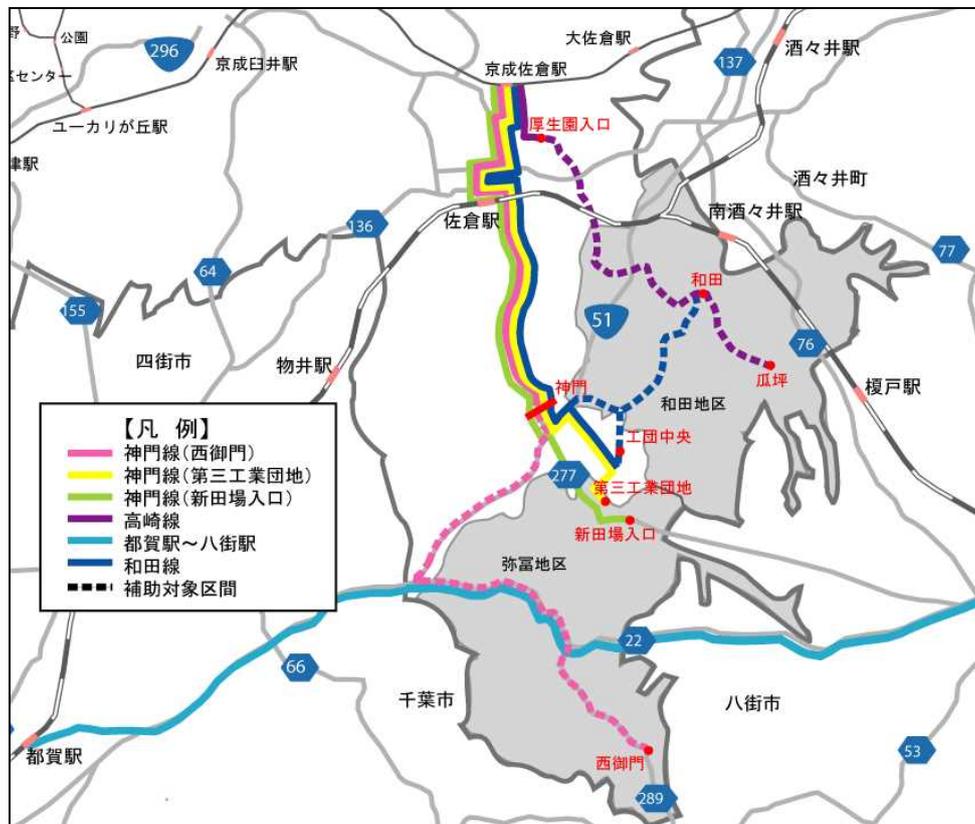


図 2-5 南部地域の補助対象路線（区間）

### (3) 志津北部地区のバスの運行状況

#### 1) 志津北部地区の路線バスの運行状況

佐倉市の北部に位置し、京成本線よりも北部の志津北部地区では京成勝田台駅から1経路のバスが運行し、1日51本運行している。志津北部地区では宮ノ台のみに乗り入れており、志津北部地区を走るモノレールと接続していない。

表 2-6 志津北部地区を運行する路線バス：1路線

	東洋バス 千葉シーサイドバス
主な起点	京成勝田台駅
主な経由地	宮ノ台入口
主な終点	京成勝田台駅
路線距離	5.7km ※西谷津～勝田台駅北口で計測
所要時間	18分 ※西谷津～勝田台駅北口で計測
日運行本数	51本
始発	勝田台駅北口 6:16
最終	勝田台駅北口 22:42

#### 2) 公共交通不便地域

既存のバス停から300m以上、モノレールの駅から500m以上、また鉄道駅から1km以上離れている「公共交通不便地域」は、志津北部地区では、北側と東側のエリアと、志津駅より北部のエリアで多くなっている。なお、モノレールに関する公共交通不便地域の定義がなかったため、約700mの駅間距離を基準に、圏域を示す円が多少重なり合う距離を考慮して、500mと定義した。

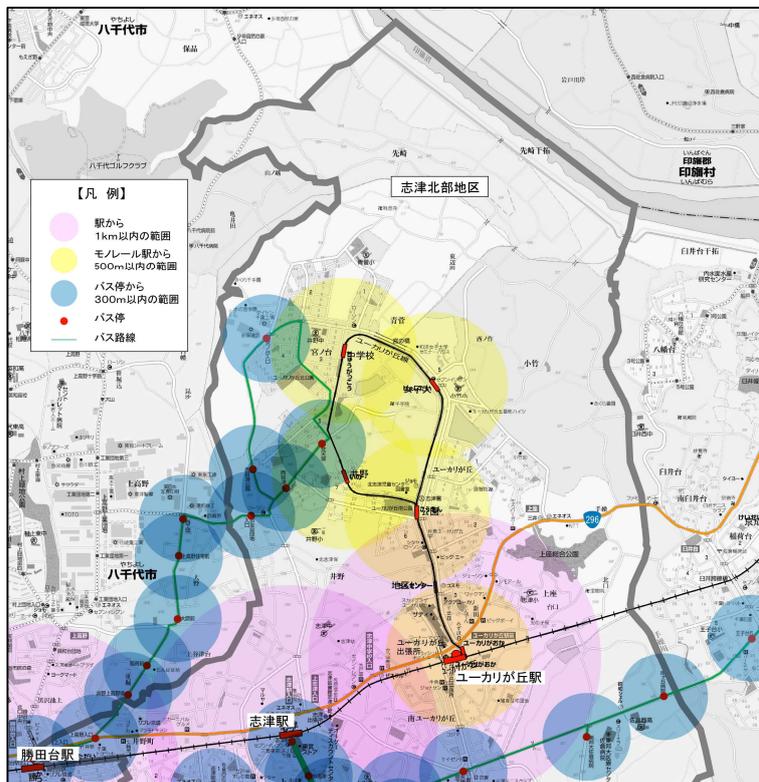


図 2-6 志津北部地区の公共交通不便地域

補足：本事業で取り組む公共交通不便地域の選定について

佐倉市はこれまで、地域住民の移動手段の確保として、公共交通の導入検討や交通事業者との調整、内郷地区へのコミュニティバスの導入など、様々な対策を実施してきた。

しかし、急激に変化する社会情勢や厳しい財政状況の中では対策にも限界があり、市内各所に公共交通の不便地域が残っている状況にある。

そのような中、今回、国の補助制度を活用し、公共交通不便地域の解消に向けた対策を実施するものとした。しかしながら、佐倉市全域の公共交通不便地域を対象とすることは時間的、費用的にも限りがあり、本事業で実施する地域を選定するものとした。

南部地域（和田地区・弥富地区）は補助金による路線バスを廃止すると、地区全域がほぼ公共交通の空白地区となり、最も公共交通が不便な地域となる。また、高齢化率も30%と高く、最も優先順位が高いと考え選定した。

その他の地区においても、このような公共交通不便地域は認められるが、大きな差を見つけることが困難であったため、既存の公共交通網があったにもかかわらず、利用者の減少などが理由で路線バスが廃線になってしまった距離数を、地区ごとに比較することで優先地域を選出することとした。これは、路線バスの廃線距離が長いほど、その地区に与える影響が大きくなると考えたためである。

その結果、下表のとおり、廃線距離数が最も長い志津北部地区を整備優先地域と選定した。

表 2-7 各地区の廃線距離数

NO	廃線区間	廃線距離	廃線日	地区名
1	JR 佐倉～羽鳥	2.3 Km	H9.10.1	根郷地区～千代田地区
2	千代田小学校～畔田	1.0 Km	H9.10.1	千代田地区
3	志津駅～ユーカリが丘駅 ～東邦病院～下志津	4.2 Km	H12.2.16	志津地区（南部）
4	井野～志津駅～先崎	8.5 Km	H9.10.1	志津地区（北部）
5	勝田台駅～志津駅	1.3 Km	H9.10.1	志津地区（北部）
6	勝田台駅～京友会～志津駅	2.7 Km	H15.5.16	志津地区（北部）

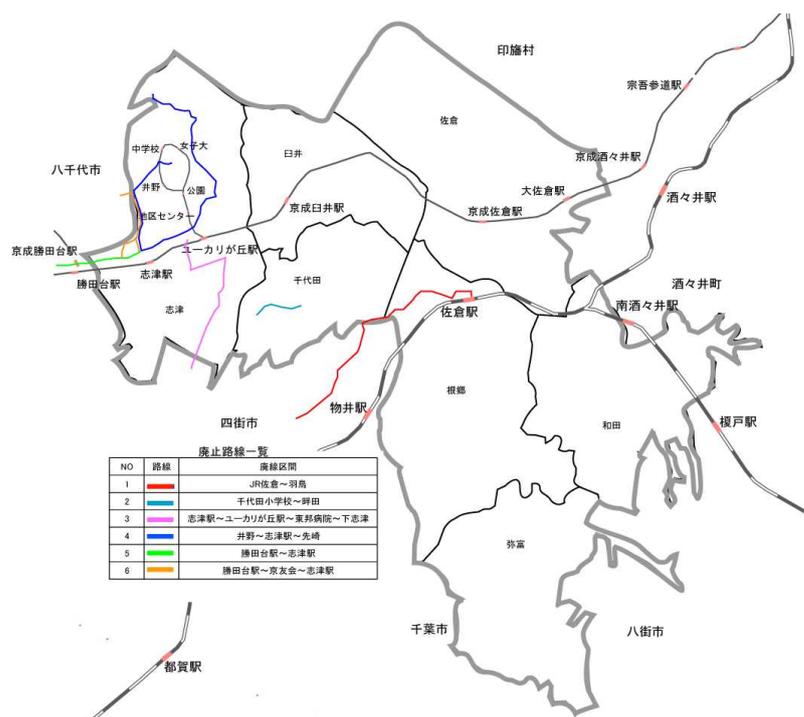


図 2-7 佐倉市における路線バス廃線区間

## 2.2. 移動実態

南部地域及び志津北部地区の移動実態を把握するために、和田・弥富地区及び志津北部地区を対象としたアンケート調査を実施し、アンケート結果より移動目的、移動頻度、移動方法等について整理を行った。なお、アンケート結果の詳細については資料編に示し、ここではアンケート結果の概要を示す。

### 2.2.1. 調査の概要

- 調査地域：和田地区、弥富地区、志津北部地区
- 調査対象：上記地区の全戸
- 実施期間：平成 21 年 9 月末日～10 月 16 日
- 配布方法：自治会長による全戸配布
- 回収方法：郵送回収

表 2-8 アンケート回収状況

地区	名目	対象自治会	配布枚数	回収枚数	回収率
	和田地区	12	560	175	31%
	弥富地区	8	527	228	43%
	志津北部地区	21	3,726	1,231	33%
	合計	41	4,813	1,634	34%

## 2.2.2. 和田地区

全ての年齢での移動の目的、目的地、移動手段について整理した。

### (1) 移動の目的と目的地

- 外出した回数の順位を1位と回答した件数の最も多かった目的は「通勤・通学」であった。
- 1位～3位の合計の件数の最も多かった目的は「買物」であった。
- ついで、「通勤・通学」「通院」を目的とした外出が多い。

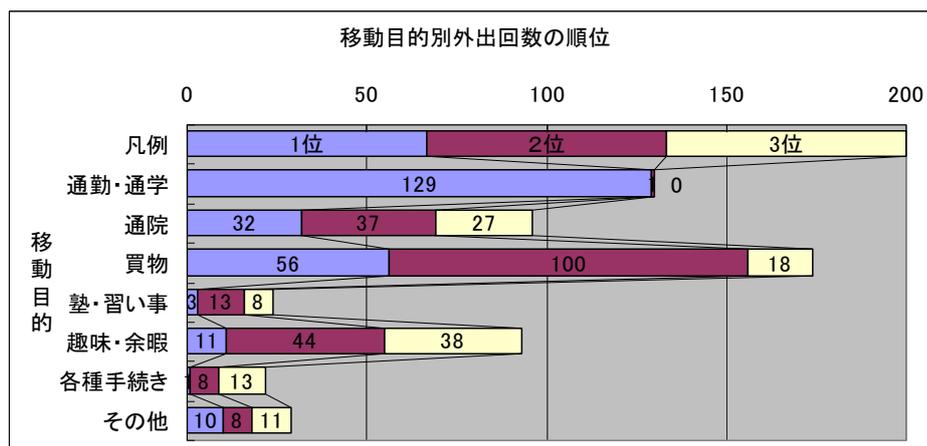


図 2-8 移動の目的 (和田地区)

### (2) 移動の目的と目的地

- 外出の主な目的地は、「佐倉」(49.7%) 地区内が最も多かった。
- 次いで、市外の「八街市」(12.8%)、「千葉市」(6.9%) が多かった。

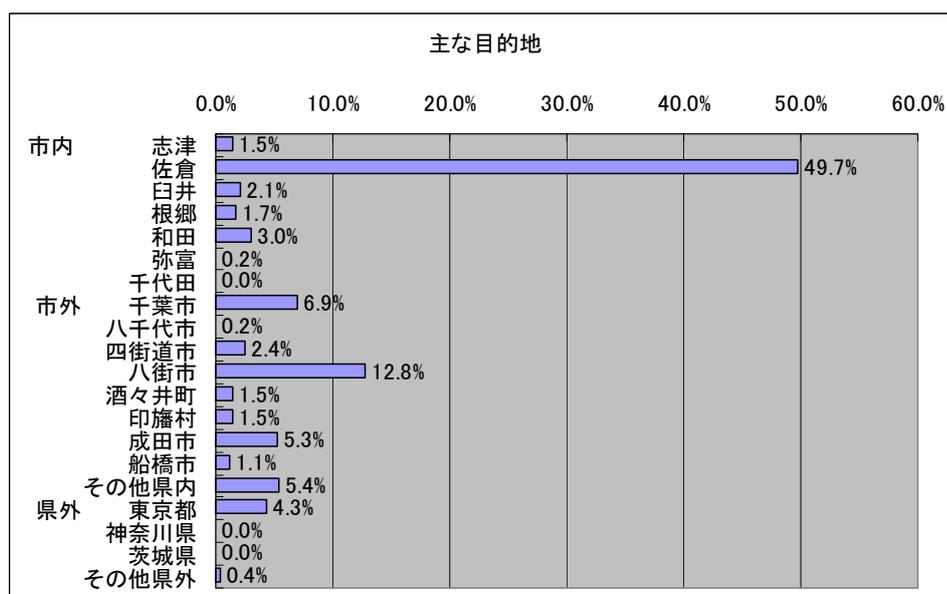


図 2-9 移動の目的地 (和田地区)

### (3) 移動手段

- 自宅を出発して最初に利用した移動手段（第1移動手段）として、利用された割合の最も多かった手段は「自動車（自分で運転）」（64.9%）であった。次いで、「自動車（家族で送迎）」（17.5%）が多かった。
- 第2移動手段としては、「自動車（家族で送迎）」（28.4%）が最も多く、次いで、「JR線」（25.7%）が多かった。
- 第3移動手段としては、「JR線」（22.2%）が最も多く、次いで、「京成電鉄」と「タクシー・ハイヤー」（18.5%）が同率で多かった。

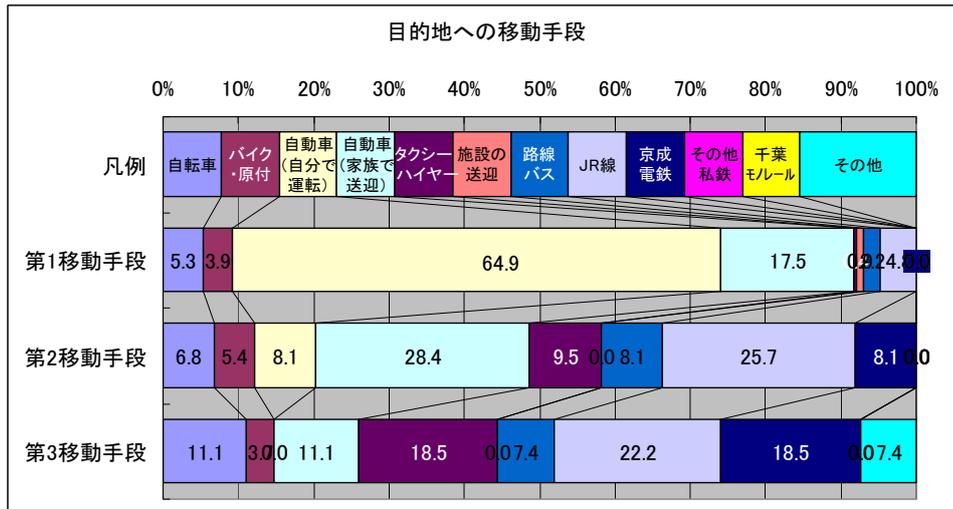


図 2-10 移動手段（和田地区）

### (4) 路線バスを利用していない理由

- 路線バスを利用しなかった理由に対して、「強く思う」「やや思う」との回答の割合の多かったものとしては、「バスの本数が少ない」（88.5%）、「目的地付近まで行くバス路線がない」（63.8%）、「終バスが早い」（60.4%）「乗換えが面倒」（58.2%）があげられる。

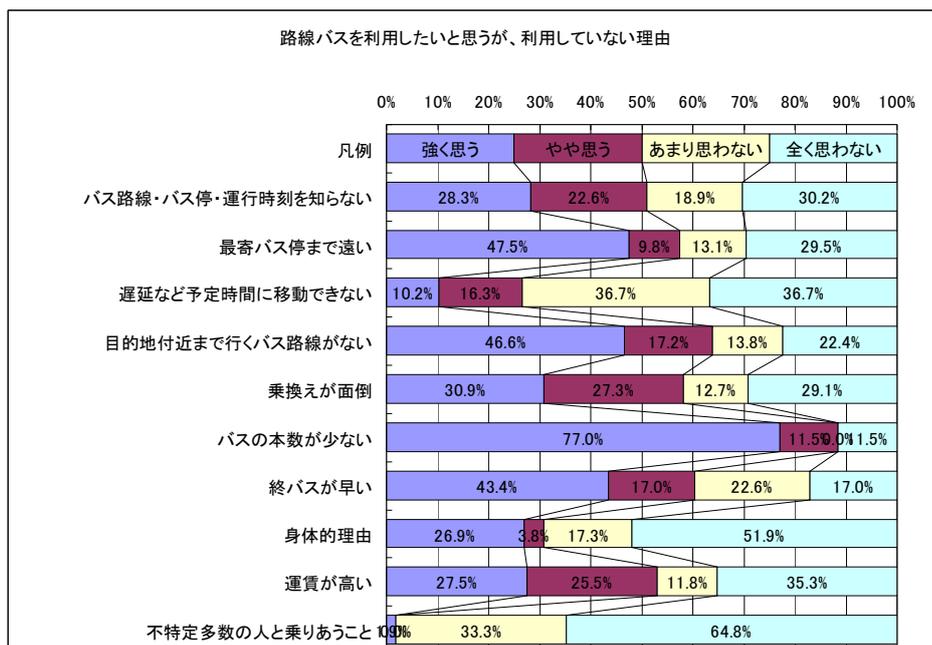


図 2-11 路線バスを利用しない理由（和田地区）

### 2.2.3. 弥富地区

#### (1) 移動の目的

- 外出した回数の順位を1位と回答した件数の最も多かった目的は「通勤・通学」であった。
- 1位～3位の合計の件数の最も多かった目的は「買物」であった。
- ついで、「通院」「通勤・通学」を目的とした外出が多い。

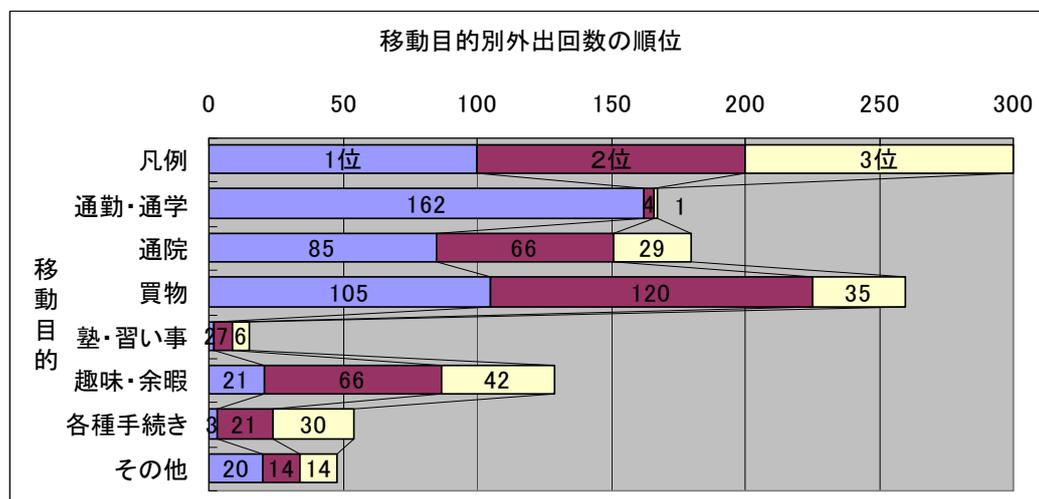


図 2-12 移動の目的 (弥富地区)

#### (2) 移動の目的地

- 外出の主な目的地は、「佐倉」(44.9%) 地区が最も多かった。
- ついで、市外の「千葉市」(24.4%)、「その他県外」(23.9%) が多かった。

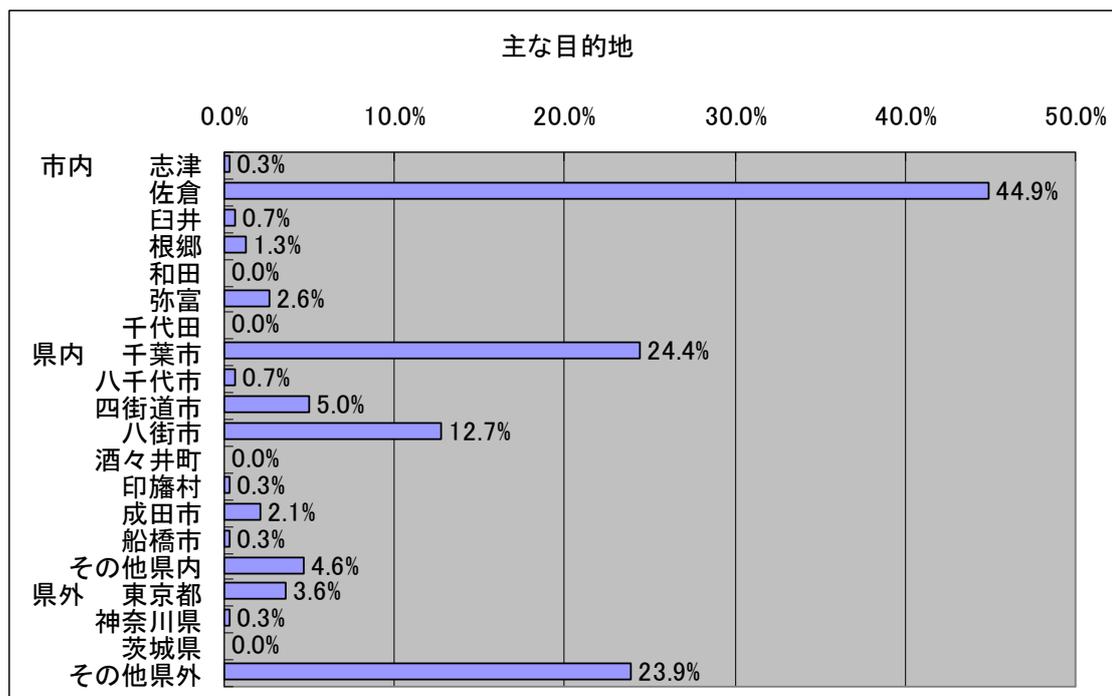


図 2-13 移動の目的地 (弥富地区)

### (3) 移動手段

- 自宅を出発して最初に利用した移動手段（第1移動手段）として、利用された割合の最も多かった手段は「自動車（自分で運転）」（64.6%）であった。次いで、「自動車（家族で送迎）」（15.9%）が多かった。
- 第2移動手段としては、「路線バス」（27.6%）が最も多く、次いで、「自動車（家族で送迎）」（23.6%）、「JR線」（19.7%）が多かった。
- 第3移動手段としては、「タクシー・ハイヤー」（25.9%）が最も多く、次いで、「路線バス」（18.5%）が多かった。

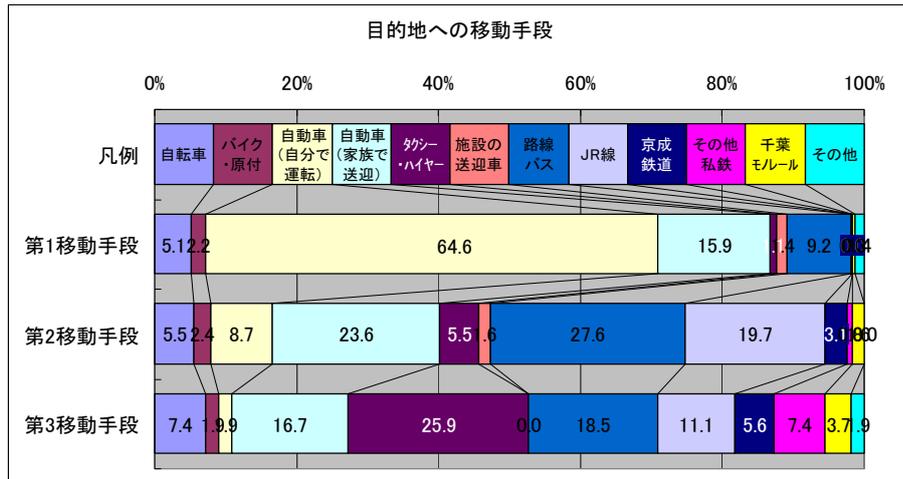


図 2-14 移動手段（弥富地区）

### (4) 移動手段

- 路線バスを利用しなかった理由に対して、「強く思う」「やや思う」との回答の割合の多かったものとしては、「バスの本数が少ない」（96.5%）、「終バスが早い」（81.4%）、「目的地付近まで行くバス路線がない」（77.0%）、「運賃が高い」（69.1%）があげられる。

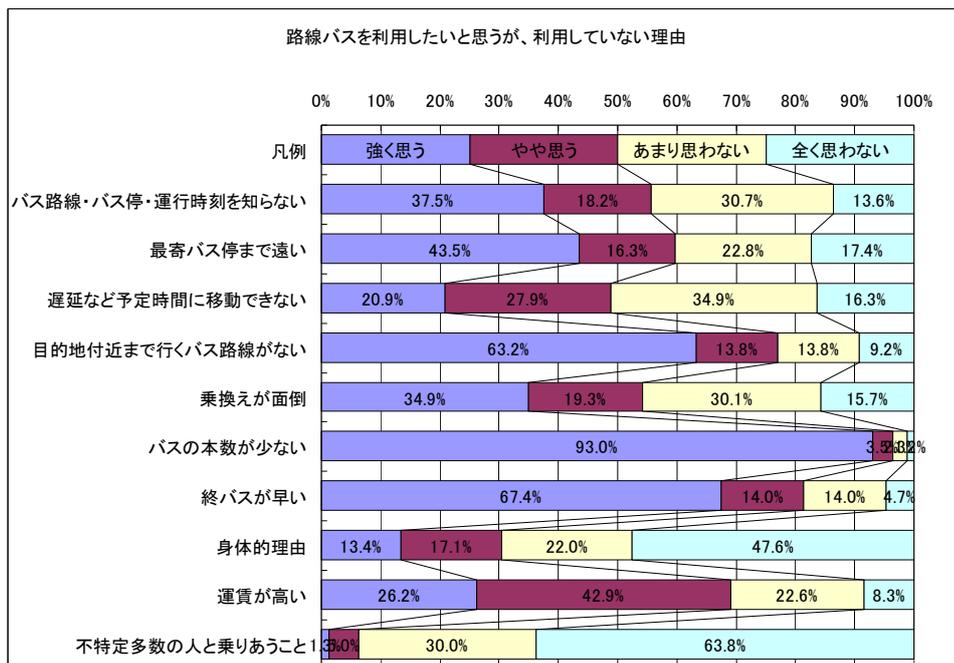


図 2-15 路線バスを利用しない理由（弥富地区）

## 2.2.4. 志津北部地区

### (1) 移動の目的

- 外出した回数の順位を1位と回答した件数の最も多かった目的は「通勤・通学」であった。
- 1位～3位の合計の件数の最も多かった目的は「買物」であった。
- ついで、「通勤・通学」「趣味・余暇」を目的とした外出が多い。

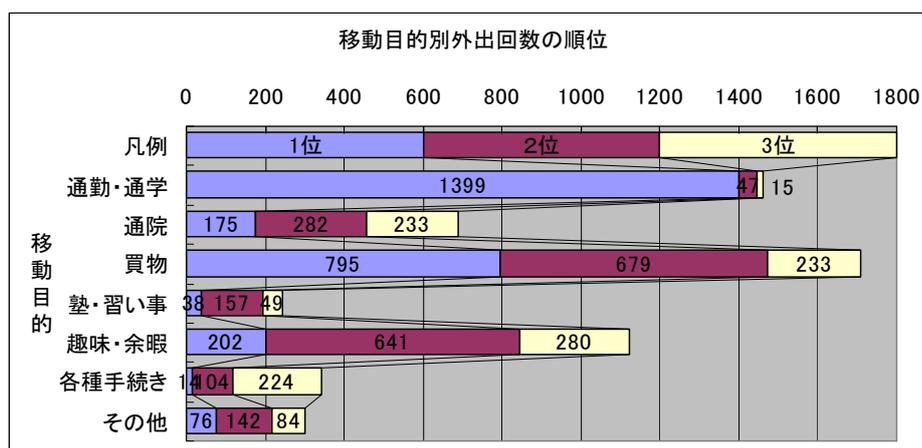


図 2-16 移動の目的（志津北部地区）

### (2) 移動の目的地

- 外出の主な目的地は、「志津」（44.9%）地区内が最も多かった。
- ついで、市外の「八千代市」（12.2%）、市内の「佐倉」（9.2%）が多かった。

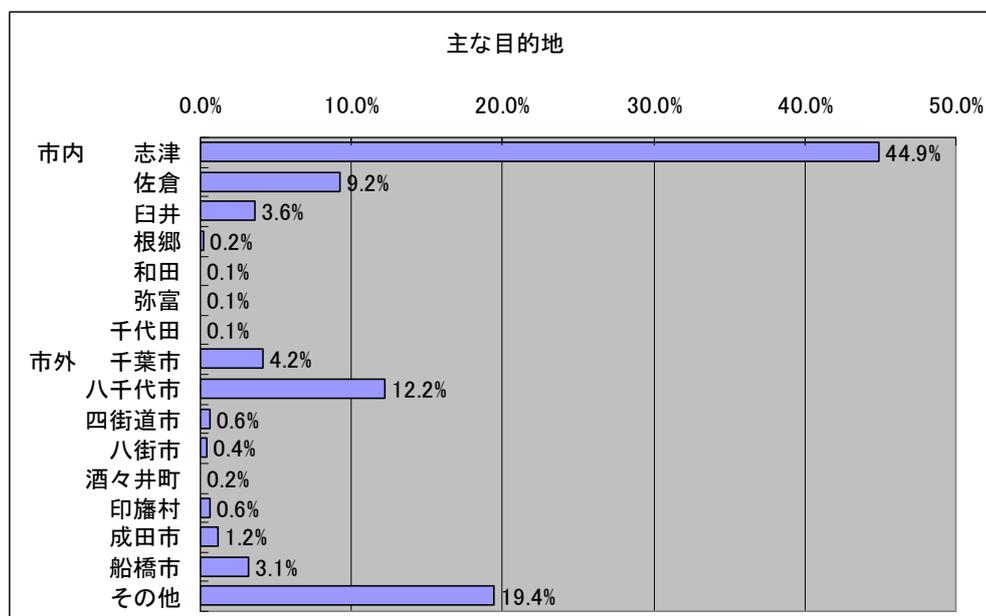


図 2-17 移動の目的地（志津北部地区）

### (3) 移動手段

- 自宅を出発して最初に利用した移動手段（第1移動手段）として、利用された割合の最も多かった手段は「自動車（自分で運転）」(37.0%)であった。次いで、「その他私鉄」(24.0%)が多かった。
- 第2移動手段としては、「その他私鉄」(28.1%)が最も多く、次いで、「ユーカリが丘線」(12.3%)、「自転車」(12.1%)が多かった。
- 第3移動手段としては、「その他私鉄」(18.2%)が最も多く、次いで、「京成電鉄」(13.5%)が多かった。

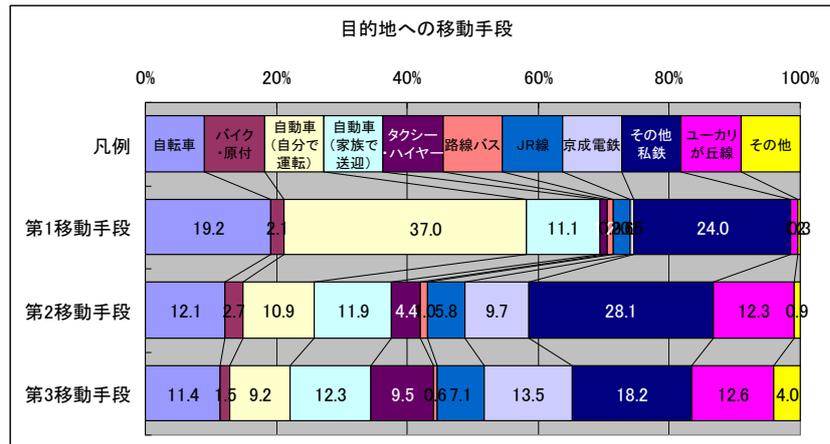


図 2-18 移動手段（志津北部地区）

### (4) 路線バスを利用しない理由

- 路線バスを利用しなかった理由に対して、「強く思う」「やや思う」との回答の割合の多かったものとしては、「バスの本数が少ない」(83.1%)「目的地付近まで行くバス路線がない」(81.8%)、「最寄りバス停まで遠い」(81.1%)、「バス路線・バス停・運行時刻を知らない」(79.8%)があげられる。

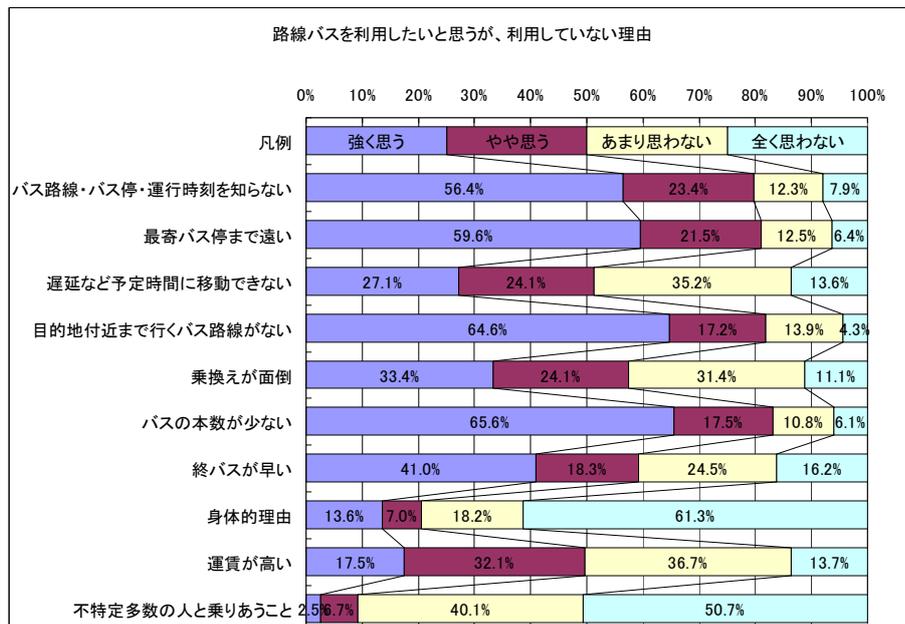


図 2-19 路線バスを利用しない理由（志津北部地区）

## 2.3. 住民ワークショップ

佐倉市では、今回の地域公共交通を検討するにあたり、住民が中心となって自分たちの公共交通を考えることが重要であると考え、近年、まちづくり等の課題解決に用いられるワークショップ形式による意見交換会を実施し、住民の公共交通に対するニーズやサービス水準について調査した。

### 2.3.1. ワークショップの開催状況

ワークショップは、和田地区、弥富地区、志津北部地区で合計 12 回実施した。開催日程および地区別参加人数を以下に示す。

表 2-9 ワークショップの開催日程と地区別参加人数

地区	開催場所	開催日時	参加人数	地区別参加人数
和田地区	和田公民館	平成 21 年 11 月 11 日 (水) 午前 10 時	15 人	48 人
		平成 21 年 11 月 24 日 (火) 午前 9 時 30 分	14 人	
		平成 21 年 11 月 24 日 (火) 午後 13 時 30 分	10 人	
		平成 21 年 11 月 24 日 (火) 午後 7 時	9 人	
弥富地区	弥富公民館	平成 21 年 11 月 12 日 (木) 午後 7 時	17 人	39 人
		平成 21 年 11 月 28 日 (土) 午前 9 時 30 分	22 人	
志津地区	志津コミュニティセンター	平成 21 年 11 月 25 日 (水) 午後 7 時	6 人	61 人
		平成 21 年 11 月 26 日 (木) 午後 13 時 30 分	8 人	
		平成 21 年 11 月 26 日 (木) 午後 7 時	10 人	
		平成 21 年 11 月 27 日 (金) 午前 9 時 30 分	8 人	
		平成 21 年 11 月 27 日 (金) 午後 13 時 30 分	21 人	
		平成 21 年 11 月 27 日 (金) 午後 7 時	8 人	
合 計				148 人

<和田地区でのグループ討議の風景>



<弥富地区でのグループ発表の風景>



図 2-20 ワークショップ実施風景

### 2.3.2. ワークショップでの要望

ワークショップで挙げられた主な意見を地区ごと、項目ごとでまとめた。

	和田地区	弥富地区	志津地区
運行エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>・病院、駅、スーパーなど主要な地点への便が欲しい (JR佐倉駅、京成佐倉駅、榎戸駅、八街方面など)</li> <li>・地区内の移動が不便であり、工業団地から先の地区内に路線が来て欲しい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在運行しているバス路線は、行きたい場所に行けない(買い物・病院・駅など)</li> <li>・他市町村へ行くバスが欲しい(八街、千葉市など)</li> <li>・自宅まで迎えに来て欲しい</li> <li>・バス路線は地区内まで通して欲しい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・病院、駅、スーパーなど主要な地点への便が欲しい</li> <li>・志津駅、ユーカーが丘駅、臼井駅、勝田台駅などに行く路線が欲しい</li> <li>・地区内を一回りするルートが欲しい</li> </ul>
回数帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・回数を増やして欲しい (1時間に1本欲しい、など)</li> <li>・最終時間を延ばして欲しい</li> <li>・運行時間が午前に偏っている。朝・夕方の便を増やして欲しい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・回数を増やして欲しい</li> <li>・最終時間を延ばして欲しい</li> <li>・早朝から運行して欲しい</li> <li>・朝・夕方の便数を増やして欲しい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・回数を増やして欲しい (1時間に1～3本、1日5～3本など)</li> <li>・最終時間を延ばして欲しい (22時～23時頃までなど)</li> </ul>
バス停	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停までの距離が遠い</li> <li>・バス停の整備が必要 (安全性の確保、スペース(屋根、ベンチ)の整備)</li> <li>・自宅まで迎えに来て欲しい</li> <li>・時刻表を見やすくして欲しい (文字が小さい)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停までの距離が遠い</li> <li>・バス停の整備が必要 (安全性の確保、スペース(屋根、ベンチ)の整備、街灯など)</li> <li>・自由な場所で乗り降りできるバスが欲しい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停までの距離が遠い (歩いて3～5分、10分が良い)</li> <li>・バス停の整備が必要 (安全性の確保、スペース(屋根、ベンチ)の整備)</li> <li>・自由な場所で乗り降りできるバスが欲しい</li> <li>・道路が狭いので道路整備</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・料金：安くして欲しい (一律200円くらい)</li> <li>・車両：小型化した方がよい</li> <li>・デマンド方式の運行が良い</li> <li>・高齢化した場合の移動手段が不安であり、今後はバスが必要</li> <li>・スクールバスを導入して欲しい</li> <li>・道路が狭いのでバスが通れない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・料金：安くして欲しい (一律100円、200円、300円)</li> <li>・車両：小型化した方がよい</li> <li>・デマンド方式の運行が良い</li> <li>・高齢化した場合の移動手段が不安であり、今後はバスが必要</li> <li>・スクールバスを導入して欲しい</li> <li>・川村美術館の循環バスを利用している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・料金：安くして欲しい (一律100円、200円)</li> <li>・車両：小型化した方がよい</li> <li>・デマンド方式の運行が良い</li> <li>・高齢化した場合の移動手段が不安であり、今後はバスが必要</li> <li>・コミュニティバスが必要</li> <li>・バス停を作るには歩道が狭い</li> <li>・路線バスの路線・乗り方がわからない</li> </ul>

---

### 3. 地区の課題と対応

#### 3.1. 地域公共交通の課題と目標とするサービス水準

前項までの公共交通の現状、移動実態（住民アンケート調査）、住民ワークショップから、地区別の課題を整理した。また、課題等より目標とする運行のサービス水準について設定した。

##### 3.1.1. 南部地域（和田地区・弥富地区）

- 南部地域は、人口が最も少ない地区で、住居が地区内に散在している。
- 南部地域のほぼ全域（99.9%）は市街化調整区域に指定されており、市の政策として開発を誘導する検討が進められている地域である。
- 30%と高い高齢化率は、今後、ますます増加すると想定され高齢者が安心して移動できる公共交通の確保が必要である。
- 南部地域を運行する路線バスは、利用者の減少により路線バスの維持が困難な状況となり「佐倉市生活交通路線維持費補助制度」を活用し、維持している。
- 医療・学校、商業の施設が少ない南部地域では、地区外への移動を支援する必要がある。（アンケート結果では概ね50%は佐倉へ移動し、地区内は3%程度である。）
- ワークショップでは1時間に1本程度の運行頻度を希望する住民が多かったが、現在の路線バスは概ね2時間に1本と運行本数が少ない。
- 人口が少ない南部地域では、自家用車保有台数が2.53台と高く、公共交通維持のためには、これら自家用車から公共交通への転換が必要である。

課題1：急速に進む高齢化社会に対応した交通手段の確保が必要である。

課題2：運行本数等のサービス水準を向上し利用しやすいサービスを提供する必要がある。

課題3：需要に見合った効率の良い公共交通の導入が必要である。

課題4：多少不便でも公共交通を利用する住民の意識改革と実践が必要不可欠である。

##### 目標とするサービス水準

- ドア・ツー・ドアサービスなど高齢者にとって利用しやすいサービスを目指す。
- 概ね1時間に1本程度の運行頻度を目指す。

### 3.1.2. 志津北部地区

- 志津北部地区は、人口が最も多い地区で、京成鉄道及びユーカリが丘線の駅周辺には住居が集中しているものの、北側は住居が散在している。
- 高齢化率は20.6%と地区別では5番目であるが、人口が最も多い地区のため高齢者人口は多い。
- ワークショップにおいて自身が高齢者になった時の移動手段に不安を感じている意見があった。
- 医療・学校、商業の施設が多い志津北部地区では、地区内の移動が43%と高い。
- 要望の多い京成志津駅をはじめとし、道路が狭く大型バスでの運行は厳しい区間がある。
- 地区内のさまざまな目的地（駅、病院、スーパー等）までの直接の移動手段がなく移動が限定されている。
- ユーカリが丘線との連携やバランスに留意する必要がある。
- 井野から先崎までを運行していた路線バスは、利用者の減少により廃止されている。

- 
- 課題1：地区内の移動の利便性を向上した移動手段の確保が必要である。
- 課題2：高齢化社会に対応した交通手段の確保が必要である。
- 課題3：運行本数等のサービス水準を向上し利用しやすいサービスを提供する必要がある。
- 課題4：需要に見合った効率の良い公共交通の導入が必要である。
- 課題5：多少不便でも公共交通を利用する住民の意識改革と実践が必要不可欠である。



#### 目標とするサービス水準

- 地区内の多くの施設への移動手段の確保を目指す。
- 概ね1時間に1本程度の運行頻度を目指す。

---

## 3.2. 目標サービス水準と施策

目標とするサービスを実現する手法として、本計画で実施する施策について設定した。

### 3.2.1. 南部地域（和田地区・弥富地区）

#### 施策1 デマンド交通の導入

- 広い地域に散在する利用者に対し、1時間に1本程度の頻度で輸送するためには、路線バスやコミュニティバスの定時定路型の運行方法では、多くに車両を投入する必要がある。
- 現在、地区内の路線バスは利用者が2人/1便と少なく、補助金による運行で維持している。
- このことから、コミュニティバス等の定時定路型の運行方法では持続的な事業展開は期待できないと考えられる。
- よって、利用者が出発地と目的地及び利用希望時刻を予約し、需要に応じて乗り合うドア・ツー・ドアのデマンド交通を運行する。
- ドア・ツー・ドアサービスにより、高齢者に適した生活交通手段を提供する。
- 需要の発生に応じた柔軟な運行を行うことにより、広い地区内に散在する住民の移動手段を確保し公共交通不便地域を効率的に解消する。
- 移動の目的地としてニーズの高い佐倉方面には神門を起点とすると、路線バスの利用者を奪う可能性があることから、原則、地区内を運行エリアとし、地区外への移動は既存路線バスに乗り換えて運行するものとする。

#### 施策2 路線バスの再編

- 地区外への移動は、デマンド交通から既存路線バスに乗り換える運行を実施するため、既存路線バスの運行頻度の低い路線は、増便するなど、事業者と調整しながら路線バスの再編を図る。
- あわせて、補助の2重投入を避けるため補助路線の撤廃や予約制のデマンド交通では利用しにくい児童の移動手段の確保のため、スクールバス等の運行も含めて検討する。

#### 施策3 乗換拠点の整備

- 地区外の移動は、デマンド交通から既存路線バスに乗り換える運行を実施するため、乗換拠点のバス停には、安全で快適に車両を待つことが可能なように、バス停の上屋やベンチ等について整備の検討を行い、必要に応じて施設の整備を行う。

#### 施策4 住民主体の地域公共交通を考える会の設立

- 住民が主体となって地域公共交通を考え運行を改善するほか、利用していくことが公共交通の維持のためには必要不可欠である。
- このことから、住民が地域交通を考え、その要望等を事業に反映する仕組みについて構築する。

#### 施策5 公共交通の利用促進

- 公共交通の利用促進を計画的に実施し、公共交通の利用者増加を図る。

---

### 3.2.2. 志津北部地区

#### 施策1 デマンド交通の導入

- 地区内に散在する駅、病院、スーパー等の目的地に効率的に、1時間に1本程度の頻度で輸送するためには、路線バスやコミュニティバスの定時定路型の運行方法では、多くの車両を投入する必要がある。
- 当地区は、地球環境にやさしいまちづくりを目指しているユーカリが丘を有しており、効率的な運行が求められている。
- また、道路幅員が狭い道路が多く、大型の車両での運行は難しいため、小型車両での運行が望ましい。
- よって、小型の車両を用いて、需要がある場合に運行するデマンド交通を運行する。
- ドア・ツー・ドアサービスにより、高齢者に適した生活交通手段を提供する。
- 需要の発生に応じた柔軟な運行を行うことにより、広い地区内に散在する住民の移動手段を確保し公共交通不便地域を効率的に解消する。

#### 施策2 住民主体の地域公共交通を考える会の設立

- 住民が主体となって地域公共交通を考え運行を改善するほか、利用していくことが公共交通の維持のためには必要不可欠である。
- このことから、住民が地域交通を考え、その要望等を事業に反映する仕組みについて構築する。

#### 施策3 公共交通の利用促進

- 公共交通の利用促進を計画的に実施し、公共交通の利用者増加を図る。

### 3.3. 整備優先順位

- 佐倉市の予算面等より、来年度の計画事業において南部地域（和田地区、弥富地区）と志津北部地区の事業を同時に実施することは厳しい状況にある。
- よって、以下の理由により、南部地域（和田地区・弥富地区）を平成22年度より事業を実施し、志津北部地区は平成23年度より実施するものとする。
  - ・南部地域は最も公共交通不便地域が多い。
  - ・南部地域を運行する路線バスの一部の区間は補助金により運行を維持しており、補助金の削減等の対策が急務である。



---

### 4.3. 地域公共交通総合連携計画の基本方針

佐倉市の将来都市像や地域公共交通の現状や課題を踏まえ、地域公共交通総合連携計画に関する4つの基本方針を設定した。

#### **基本方針1 公共交通不便地域を解消する交通手段の確保**

民間事業による路線バスの再編等でも解消されない公共交通不便地域については、新たな公共交通の導入により公共交通不便地域の解消を目指す。

#### **基本方針2 急速に進む高齢化社会に対応した移動手段の確保**

交通移動弱者である高齢者の足の確保や家族の送迎の負担の軽減など、急速に進む高齢化社会に対応した交通手段の確保を目指す。

#### **基本方針3 住民で支える地域公共交通のしくみの構築**

住民が主体となって地域公共交通を考える場と、運行要望を事業に反映するしくみについて構築を図る。

#### **基本方針4 公共交通の利用促進**

公共交通の利用PR等の広報を実施し、公共交通の利用促進を図る。

---

#### 4.4. 地域公共交通総合連携計画の目標

佐倉市の地域公共交通総合連携計画の基本方針の実現化を目指し、公共交通施策などの実施レベルの目安とするための目標を以下のように設定した。

##### **基本方針1 公共交通不便地域を解消する交通手段の確保**

<目標>

- 地区内の需要の発生に応じた柔軟な運行を行う交通サービスを導入し、公共交通不便地域を効率よく解消する。

##### **基本方針2 急速に進む高齢化社会に対応した移動手手段の確保**

<目標>

- 交通移動弱者である高齢者の足の確保や、家族送迎の負担軽減など、急速に進む高齢化社会に対応した交通手段の確保を図る。

##### **基本方針3 住民で支える地域公共交通のしくみの構築**

<目標>

- 住民が主体となって地域公共交通を考える会の設立を図る。また、住民の意見や要望を事業内容に反映する仕組みを確立する。

##### **基本方針4 公共交通の利用促進**

<目標>

- 利用者にとって利用しやすい公共交通とし、より多くの住民の公共交通利用への転換を図る。

---

## 4.5. 目標を達成するために行う事業及び実施体制

目標を達成するために行う事業及びその実施体制に関する事項を以下に示す。

### 4.5.1. 南部地域のデマンド交通の実証運行

#### (1) 事業概要

- 南部地域（和田地区、弥富地区）においてデマンド交通の実証運行を行う。
- 実証運行により本格導入に向けた運行サービス内容及び事業性について評価・検証を行う。

#### (2) 実施主体

- 一般旅客自動車運送事業者

#### (3) 運行方法

##### 1) 運行日

- 全日運行（土日、祝祭日も運行）

##### 2) 利用時間

- 8:00～18:00

##### 3) 運行エリア

- 南部地域（和田地区、弥富地区）

##### 4) 運行の態様

- 区域デマンド運行  
路線、運行時刻を定めず、運行エリア内を利用者の要求に応じて最大限の乗り合いを行うよう予約により運行するもの

##### 5) 乗降場

- 自宅前あるいは車両が入れない場合はその付近
- 共通乗降場  
・ 公共施設、病院、商業施設、金融機関、駅等を予め設定

##### 6) 利用対象者

- 全市民。ただし、一人で乗降車が可能なこと
- 利用者は事前の登録が必要

##### 7) 運行事業者

- バス事業者またはタクシー事業者から適切な事業者を選定する。

##### 8) 運行車両（規模・台数）

- 普通乗用車またはワゴン車両 3台程度

##### 9) 運賃

- 300円の均一制運賃とする。
- 6歳未満の小児は無料、小学生・身障者は半額とする。
- 運賃収受は現金とする。
- 乗り継ぎ割引を検討する。

---

#### **10) 予約受付**

- 運行事業者内に受付オペレータを設置し、電話による予約受付を行う。
- 予約受付期間 利用の1週間前から前日まで
- 予約受付時間 9:00～17:30

#### **11) 使用システム**

- 東京大学オンデマンド交通システムを使用し、予約受付、配車計画の立案、配車指示を行う。

#### **(4) 事業評価**

- 利用者の出発地と目的地、移動した時刻等を基に需要を分析し、適切な運行車両の台数・規模を評価する。
- 利用者アンケート調査を実施し、デマンド交通に対する満足度、自家用車利用からの転換状況を把握し事業の効果を評価する。
- 同アンケートによりサービスの問題点を把握し、サービスの改善方策を検討する。
- 運行事業者より運行経費の削減方策を提案してもらい、運行実績からその実効性を評価する。
- 運行実績から事業の収支（運賃収入－運行経費）や収支率（運賃収入÷運行経費）、利用者一人当たりの運行経費等を算出し、事業の採算性を評価する。

#### **(5) その他**

- デマンド交通の実証運行開始のチラシを作成し、該当地区の全戸に配布する。
- デマンド交通に対する満足度や改善要望を把握するために、利用者を対象としたアンケート調査を実施する。
- 運行の見直しに向けて住民代表者とのワークショップを開催する。

---

## 4.5.2. 路線バスの再編

### (1) 事業概要

- 「南部地域のデマンド交通の実証運行」は、南部地域内を運行し、JR 佐倉駅等の地区外の移動は、既存路線バスに乗り換えて移動する運行を予定している。このため、より地区外への利便性を向上させるため、路線バスの運行時刻、ルート等の再編を図る。
- あわせて、「南部地域のデマンド交通の実証運行」の際には、補助金で運行している区間の路線バスは運休を予定している。このため、デマンド運行時間外における代替交通について検討する。

### (2) 実施主体

- 一般旅客自動車運送事業者

### (3) 事業内容

- 「南部地域のデマンド交通の実証運行」との接続連携を図るため、バス事業者と調整し、路線バスの再編を行う。
- あわせて、補助対象路線のデマンド交通の運行時間外（早朝）における代替交通について検討する。

### (4) 事業評価

- 路線バスの再編効果や影響について、路線バスの利用者数の変化や事業者ヒアリングにより評価する。

---

### 4.5.3. 乗換拠点の整備

#### (1) 事業概要

- 「南部地域のデマンド交通の実証運行」は、南部地域内を運行し、JR 佐倉駅等の地区外には、既存路線バスに乗り換えて移動する運行を予定している。このため、乗換拠点での安全性・快適性を向上させるために、乗換拠点におけるバス停の上屋やベンチ等の整備について検討を行い、必要に応じ整備する。

#### (2) 実施主体

- 佐倉市

#### (3) 事業内容

- デマンド交通と路線バスとの乗換拠点となるバス停について、利用状況やアンケート調査により、バス停の上屋やベンチ等の整備方針（安全性、恒久性等）、整備内容について検討する。また、必要に応じ上屋、ベンチ等の施設整備を行う。
- 現時点での整備候補としては、「白銀ニュータウン」「神門」「美術館」等のバス停を予定している。

#### (4) 事業評価

- デマンド交通と路線バスの乗換拠点として整備したバス停について、利用者数の変化と利用者アンケート調査等より利用者の満足度等を評価する。

---

#### 4.5.4. 志津北部地区のデマンド交通の実証運行

##### (1) 事業概要

- 志津北部地区においてデマンド交通の実証運行を行う。
- 実証運行により本格導入に向けた運行サービス内容及び事業性について評価・検証を行う。

##### (2) 実施主体

- 一般旅客自動車運送事業者

##### (3) 運行方法

###### 1) 運行日

- 全日運行（土日、祝祭日も運行）

###### 2) 利用時間

- 8:00～18:00

###### 3) 運行エリア

- 志津北部地区

###### 4) 運行の態様

- 区域デマンド運行  
路線、運行時刻を定めず、運行エリア内を利用者の要求に応じて最大限の乗り合いを行うよう予約により運行するもの

###### 5) 乗降場

- 自宅前あるいは車両が入れない場合はその付近
- 共通乗降場
  - ・ 公共施設、病院、商業施設、金融機関、駅等を予め設定
  - ・ なお、モノレールとの競合を避けた運行を検討する。

###### 6) 利用対象者

- 全市民。ただし、一人で乗降車が可能なこと
- 利用者は事前の登録が必要

###### 7) 運行事業者

- バス事業者またはタクシー事業者から適切な事業者を選定する。

###### 8) 運行車両（規模・台数）

- 普通乗用車またはワゴン車両 2台程度

###### 9) 運賃

- 300円の均一制運賃とする。
- 6歳未満の小児は無料、小学生・身障者は半額とする。
- 運賃収受は現金とする。
- 乗り継ぎ割引を検討する。

---

#### **10) 予約受付**

- 運行事業者内に受付オペレータを設置し、電話による予約受付を行う。
- 予約受付期間 利用の1週間前から前日まで
- 予約受付時間 9:00～17:30

#### **11) 使用システム**

- 東京大学オンデマンド交通システムを使用し、予約受付、配車計画の立案、配車指示を行う。

#### **(4) 事業評価**

- 利用者の出発地と目的地、移動した時刻等を基に需要を分析し、適切な運行車両の台数・規模を評価する。
- 利用者アンケート調査を実施し、デマンド交通に対する満足度、自家用車利用からの転換状況を把握し事業の効果を評価する。
- 同アンケートによりサービスの問題点を把握し、サービスの改善方策を検討する。
- 運行事業者より運行経費の削減方策を提案してもらい、運行実績からその実効性を評価する。
- 運行実績から事業の収支（運賃収入－運行経費）や収支率（運賃収入÷運行経費）、利用者一人当たりの運行経費等を算出し、事業の採算性を評価する。

#### **(5) その他**

- デマンド交通の実証運行開始のチラシを作成し、該当地区の全戸に配布する。
- デマンド交通に対する満足度や改善要望を把握するために、利用者を対象としたアンケート調査を実施する。
- 運行の見直しに向けて住民代表者とのワークショップを開催する。

---

#### **4.5.5. 住民主体の地域公共交通を考える会の設立**

##### **(1) 事業概要**

- 住民が主体となって地域公共交通を考える会の設立し、公共交通の利便性の向上や、公共交通利用への意識改革を図る。

##### **(2) 実施主体**

- 佐倉市

##### **(3) 事業内容**

- 地域公共交通を考える会の設立と運営及び事業（運行）への反映の仕組み作りを行う。

##### **(4) 事業評価**

- 地域公共交通を考える会の開催数、人数及び参加者の満足度等を評価する。

---

#### 4.5.6. 公共交通の利用促進

##### (1) 事業概要

- 公共交通の利用促進を効率的・効果的に実施する。

##### (2) 実施主体

- 佐倉市

##### (3) 事業内容

- 利用促進の計画を立案し、公共交通の利用促進を図るためにチラシやホームページの作成等を行う。

##### (4) 事業評価

- 路線バスやデマンド交通の利用者数の変化により事業の効果を評価する。
- デマンド交通の利用者を対象としたアンケート調査を実施し、従来の移動手段からの変化を把握することで、自家用車利用から公共交通利用への転換を評価する。また、デマンド交通による高齢者の移動機会の変化についても評価する。
- 市民を対象としたアンケート調査を実施し、交通問題や環境問題に対する意識の変化を評価する。アンケート調査より運行の認知方法について評価する。

#### 4.6. 事業実施スケジュール

		平成22年度	平成23年度	平成24年度
1	南部地域のデマンド交通の実証運行	立ち上げ準備 → 実証運行	見直し実証運行 ※適宜、見直し	本格運行
2	路線バスの再編	事業者調整 → 再編運行	路線再編(適宜)	
3	乗換拠点の整備	施設整備の調査検討 バス停のベンチ設置等	施設整備 バス停のベンチ設置等	
4	志津北部地区のデマンド交通の実証運行	立ち上げ準備	準備・調整 → 実証運行	見直し実証運行 ※適宜、見直し ※平成25年度以降本格運行
5	住民主体の地域公共交通を考える会の設立	立ち上げ準備・開催	開催(適宜) ※住民主体で適宜、開催	
6	公共交通の利用促進	計画立案 → 促進策実施	利用促進策の実施(適宜)	

# <資料編>

アンケート調査結果

## 1. 佐倉市公共交通の移動実態に関するアンケート調査概要

### ■目的

佐倉市では、これまで民間バス路線の拡大に関し交通事業者と調整するほか、循環バスの導入など、さまざま取組みを行ってきた。しかし、市内各所に公共交通の不便地域が残されている状況にある。

このような状況の対策として、国では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく補助制度を設立し、地域の公共交通の再生に向けた支援を始めており、佐倉市では今年度、この補助制度を活用し、特に公共交通不便地域として懸念される「和田」「弥富」「志津北部」について公共交通不便地域の解消に向けて検討を進めているところである。

本アンケート調査は、このような中で、地域住民の公共交通に関する移動の実態や公共交通に求めるサービス水準などについて調査・把握し、今後の対策を検討していくことを目的に実施したものである。

### ■調査の概要

調査地域：和田地区、弥富地区、志津北部地区

調査対象：上記地区の全戸

実施期間：平成21年9月末日～10月16日

配布方法：自治会長による全戸配布

回収方法：郵送回収

回収率：下表参照。

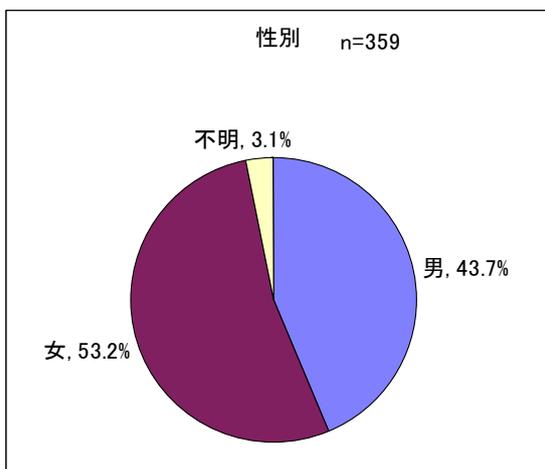
名目 地区	対象 自治会	配布 枚数	回収 枚数	回収率
和田地区	12	560	175	31%
弥富地区	8	527	228	43%
志津北部地区	21	3,726	1,231	33%
合計	41	4,813	1,634	34%

## 2. アンケート調査結果

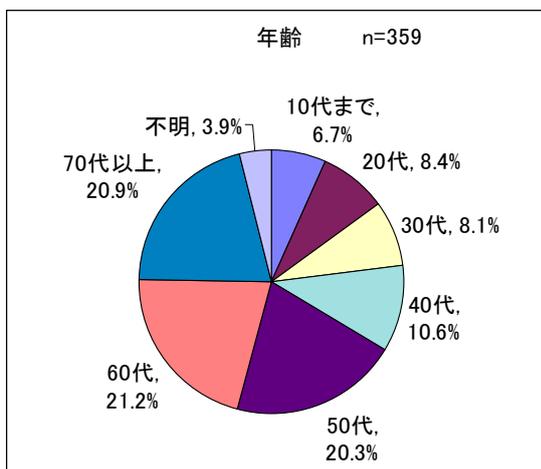
### 【和田地区】

#### ■回答者の属性

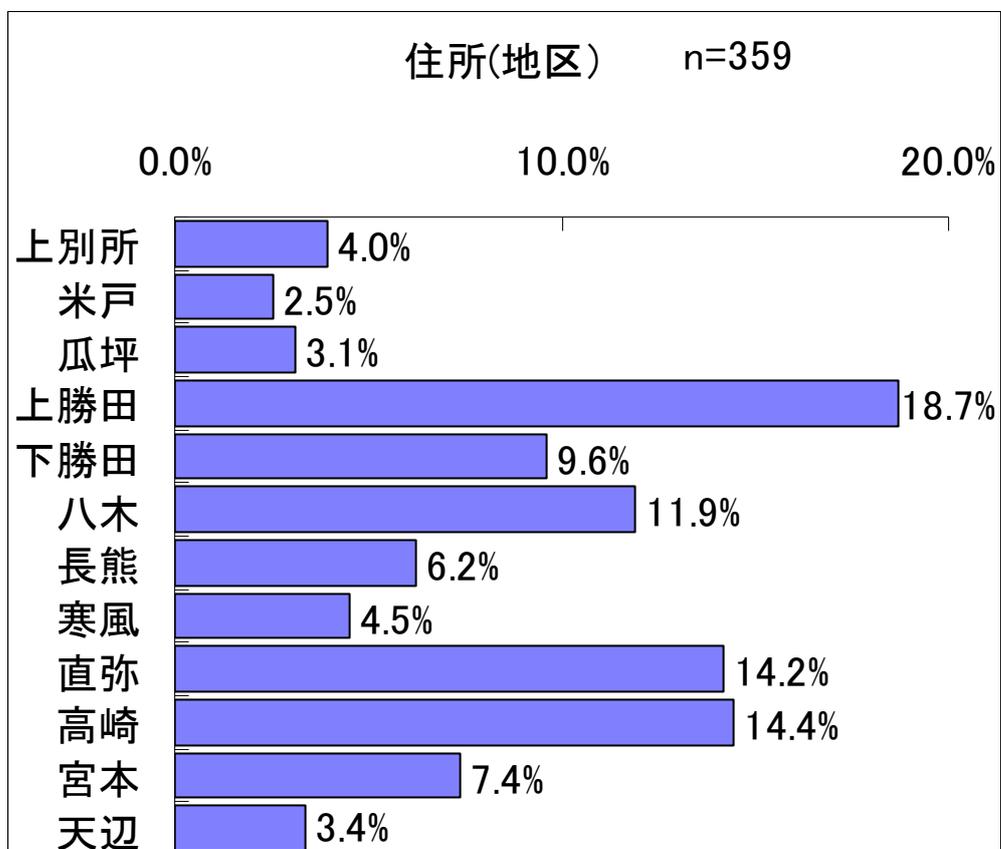
##### ◇男女別



##### ◇年代別



##### ◇住居地域別

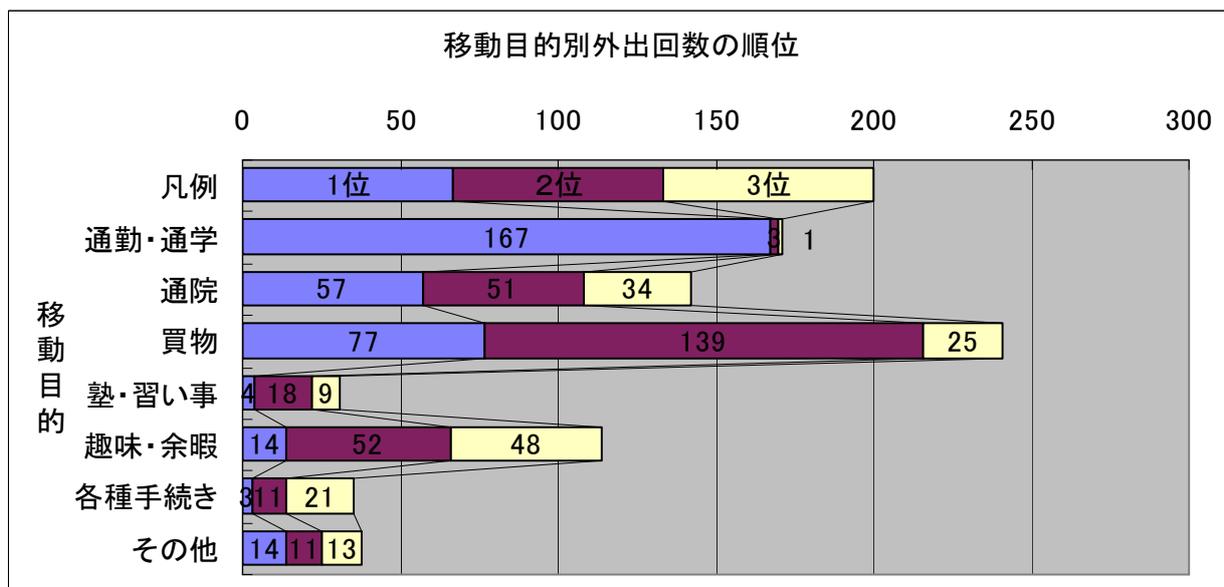


■調査結果の概要

I. 日常的の外出状況

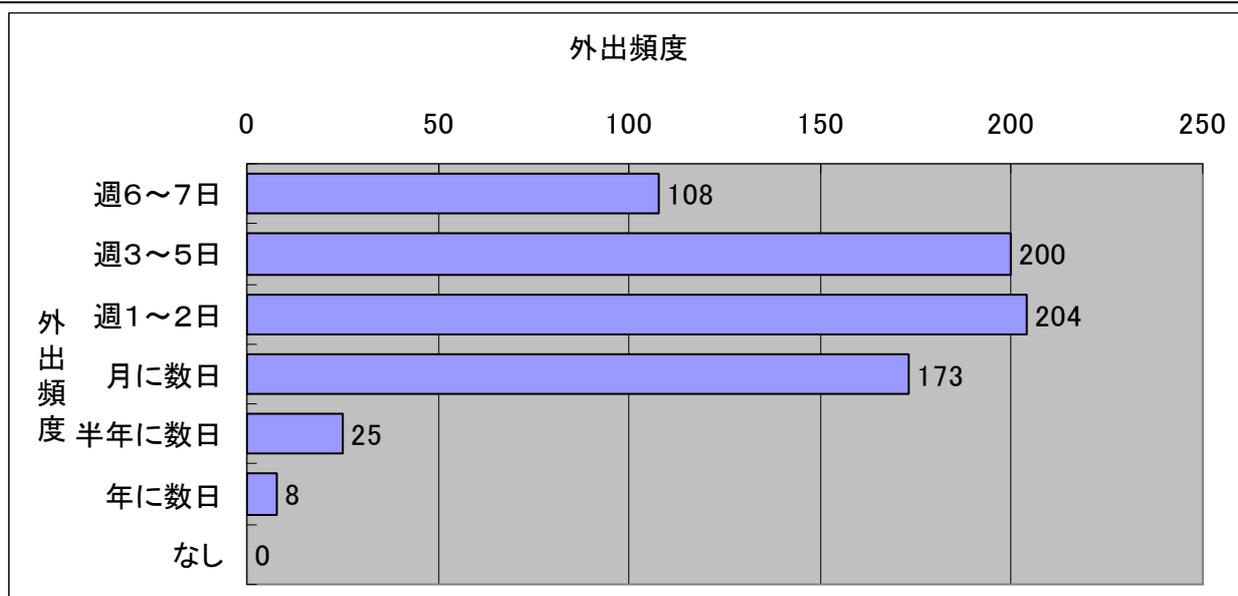
◇外出回数の多い移動目的別の回数の順位について（質問 2-1）

- 外出した回数の順位を1位と回答した件数の最も多かった目的は「通勤・通学」であった。
- 1位～3位の合計の件数の最も多かった目的は「買物」であった。
- ついで、「通勤・通学」「通院」を目的とした外出が多い。



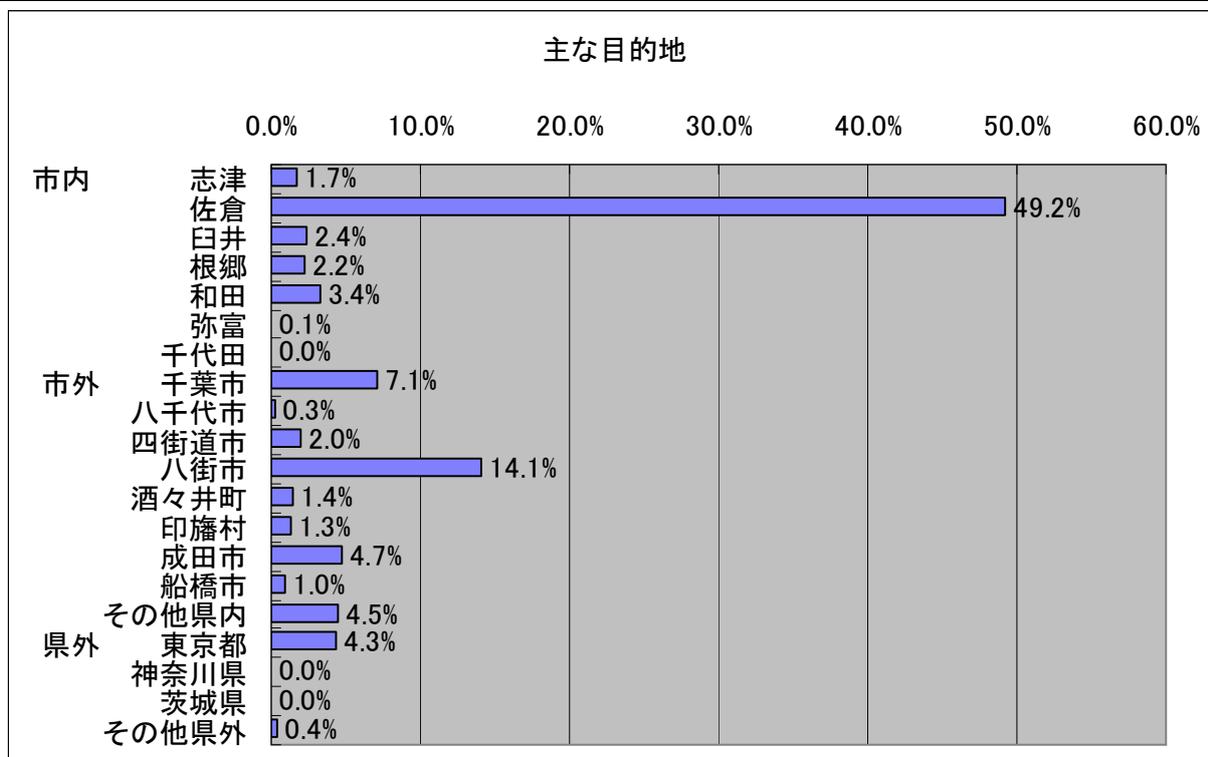
◇外出頻度について（質問 2-2）

- 「週1～2日」、「週3～5日」の外出が多い。
- ついで「月に数日」が多く、週に1回以上移動している割合が7割程度となっている。
- ※外出した回数の順位1位～3位の合計値で評価。



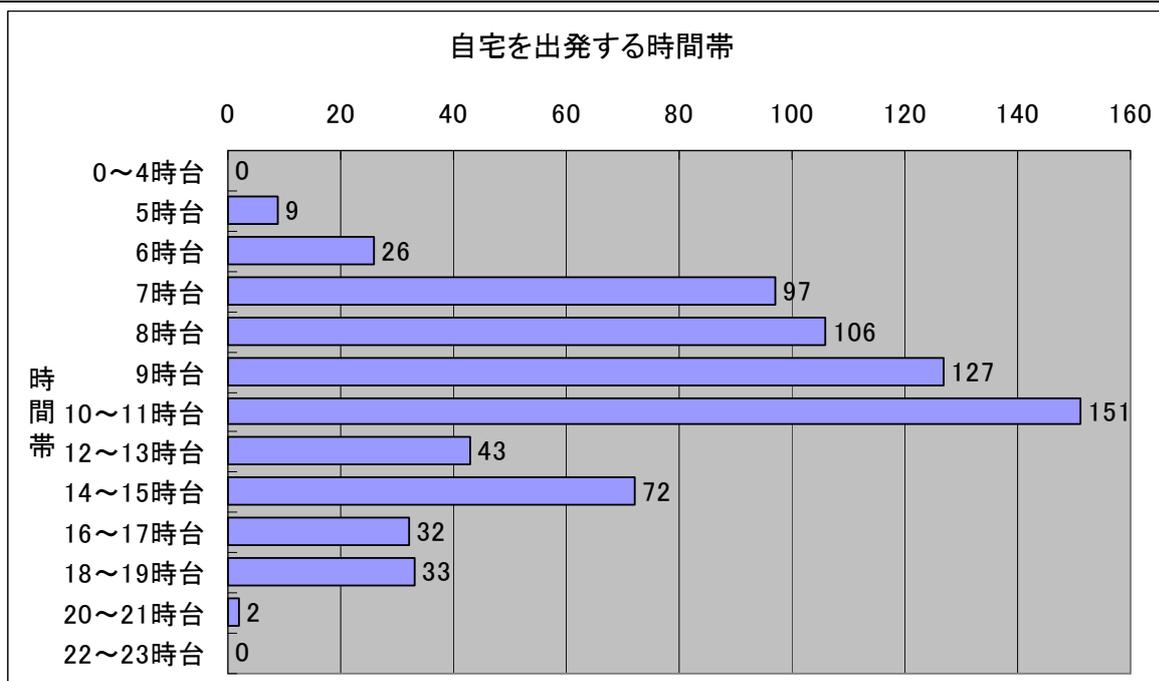
◇主な目的地について（質問 2-3）

○外出の主な目的地は、「佐倉」（49.2%）地区内が最も多かった。  
 ○次いで、市外の「八街市」（14.1%）、「千葉市」（7.1%）が多かった。  
 ※外出した回数の順位 1 位～3 位の合計値で評価。



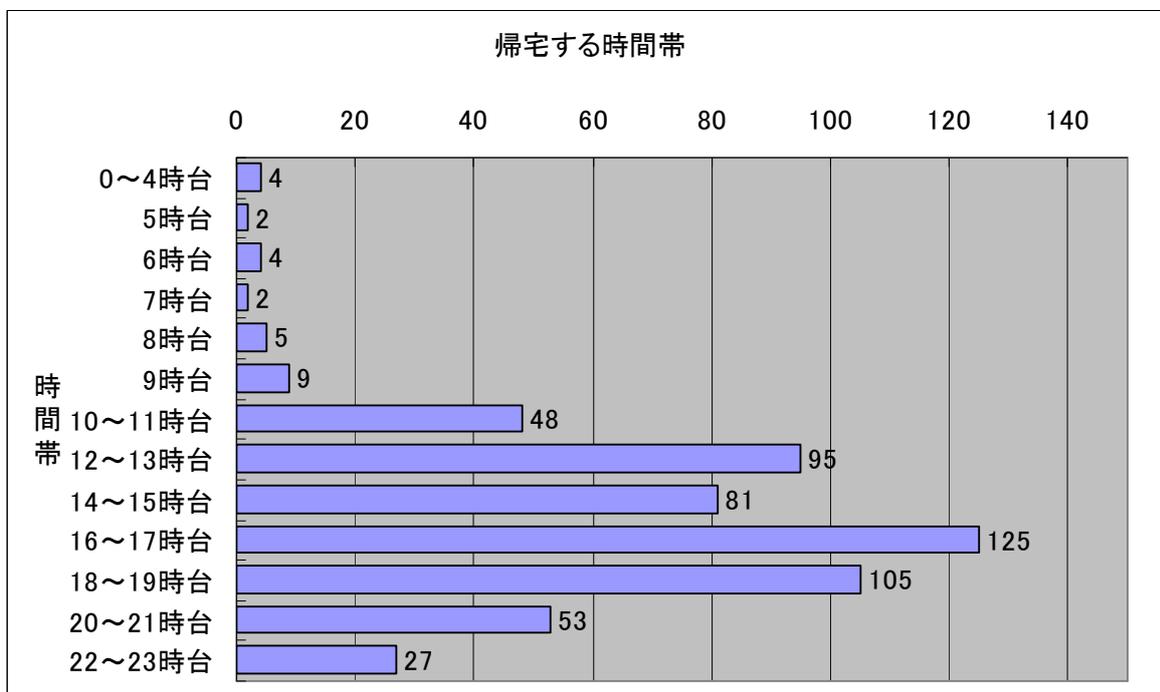
◇自宅を出発する時間帯について（質問 2-4）

○自宅を出発する時間帯は、「10時～11時台」がピークとなっている。  
 ○この他、午後では「14時～15時台」にピークがある。  
 ※外出した回数の順位 1 位～3 位の合計値で評価。



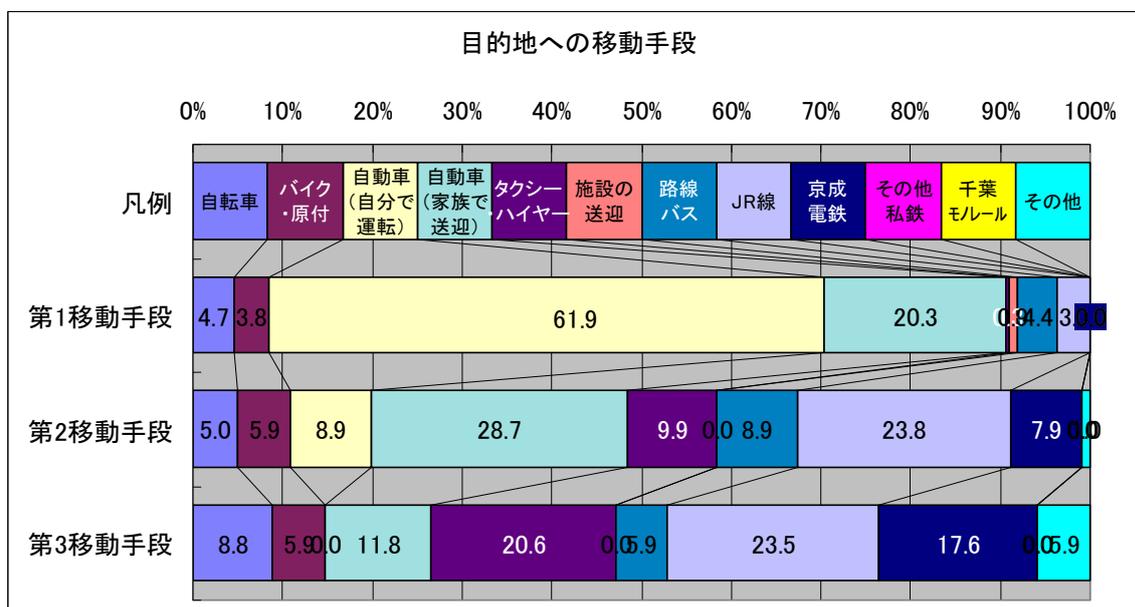
◇帰宅する時間帯について（質問 2-5）

○帰宅する時間帯は、「10時～11時台」から多くなり、「16時～17時台」「18時～19時台」がピークとなっている。  
 ※外出した回数の順位1位～3位の合計値で評価。



◇目的地への移動手段について（質問 2-6） ※徒歩は除く

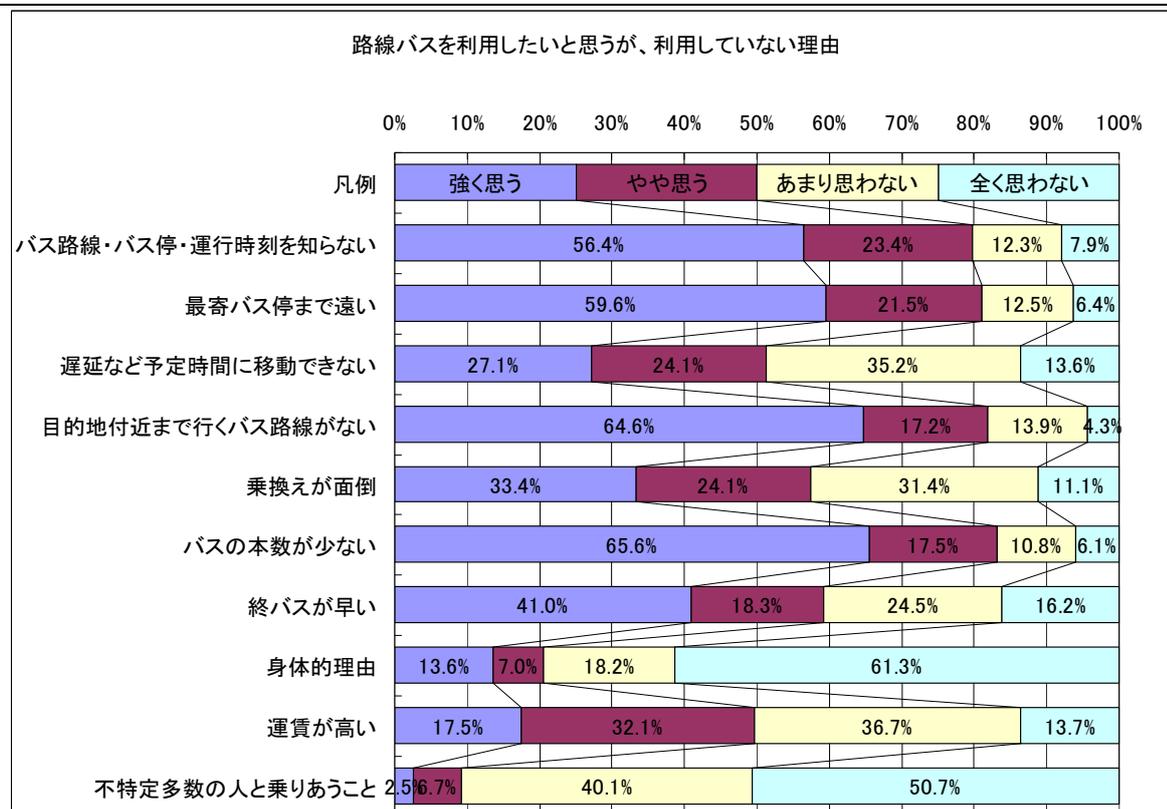
○自宅を出発して最初に利用した移動手段（第1移動手段）として、利用された割合の最も多かった手段は「自動車（自分で運転）」（61.9%）であった。次いで、「自動車（家族での送迎）」（20.3%）が多かった。  
 ○第2移動手段としては、「自動車（家族での送迎）」（28.7%）が最も多く、次いで、「JR線」（23.8%）が多かった。  
 ○第3移動手段としては、「JR線」（23.5%）が最も多く、次いで、「タクシー・ハイヤー」（20.6%）が多かった。



## Ⅱ.路線バスの利用について

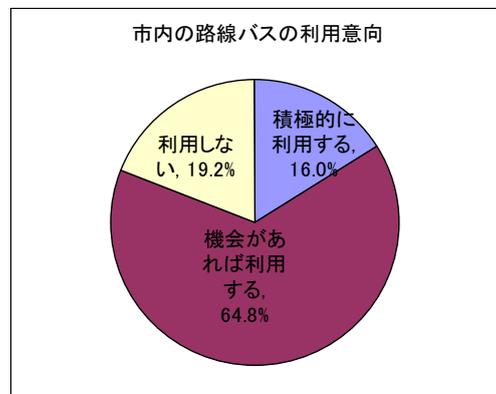
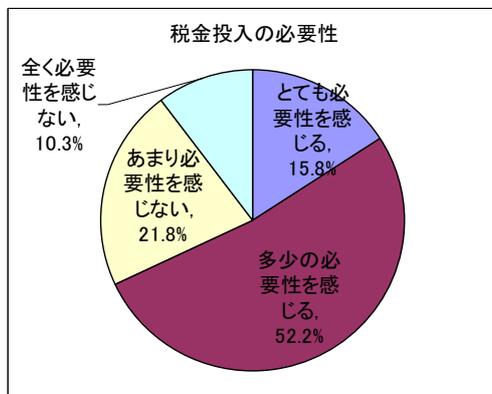
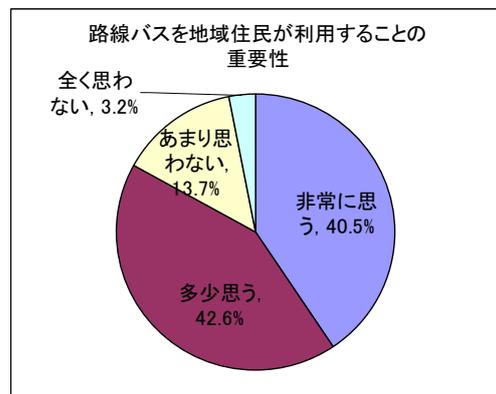
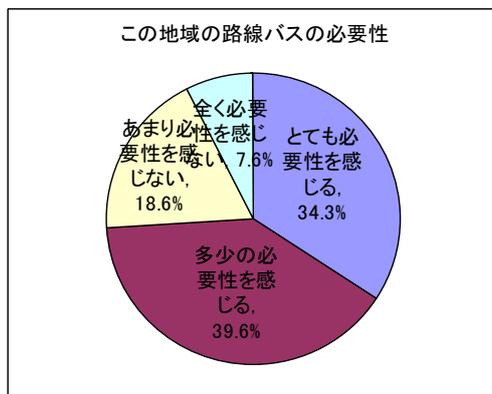
◇路線バスを利用したいと思うが、利用していない理由について（問 3-2～3-11）

○路線バスを利用しなかった理由に対して、「強く思う」「やや思う」との回答の割合が多かったものとしては、「バスの本数が少ない」（83.1%）、「目的地付近まで行くバス路線がない」（81.8%）、「最寄バス停まで遠い」（81.1%）「バス路線・バス停・運行時刻を知らない」（79.8%）があげられる。



◇路線バスの利用意向について（問 4-1～4-4）

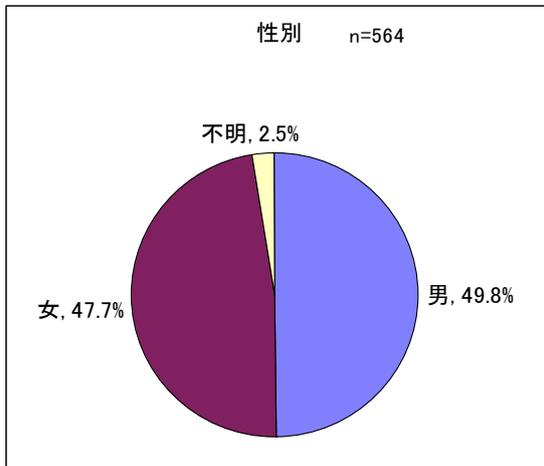
- この地域にとっての路線バスの必要性については、「とても必要性を感じる」「多少の必要性を感じる」との回答が半数以上（73.9%）を占めた。
- 路線バスを地域の住民が利用していくことの重要性については、「非常に思う」「多少思う」との回答が多数（83.1%）を占めた。
- 路線バスを維持するための税金の投入の必要性については、「とても必要性を感じる」「多少の必要性を感じる」との回答が半数以上（68.0%）を占めた。
- 市内の路線バスの利用意向については、「機会があれば利用する」が最も多く64.8%を占めた。「積極的に利用する」の16.0%を加えると「利用する全体」では80.8%と大半を占める。



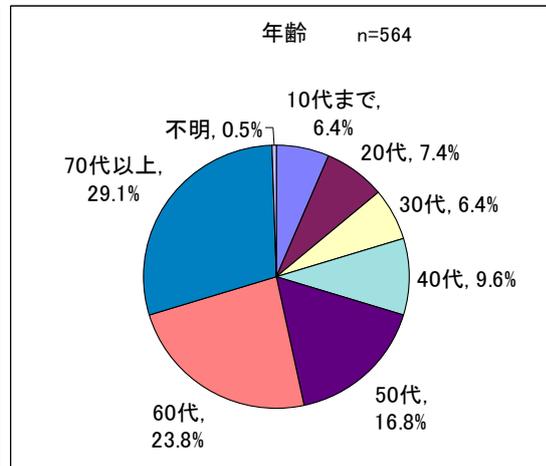
## 【弥富地区】

### ■回答者の属性

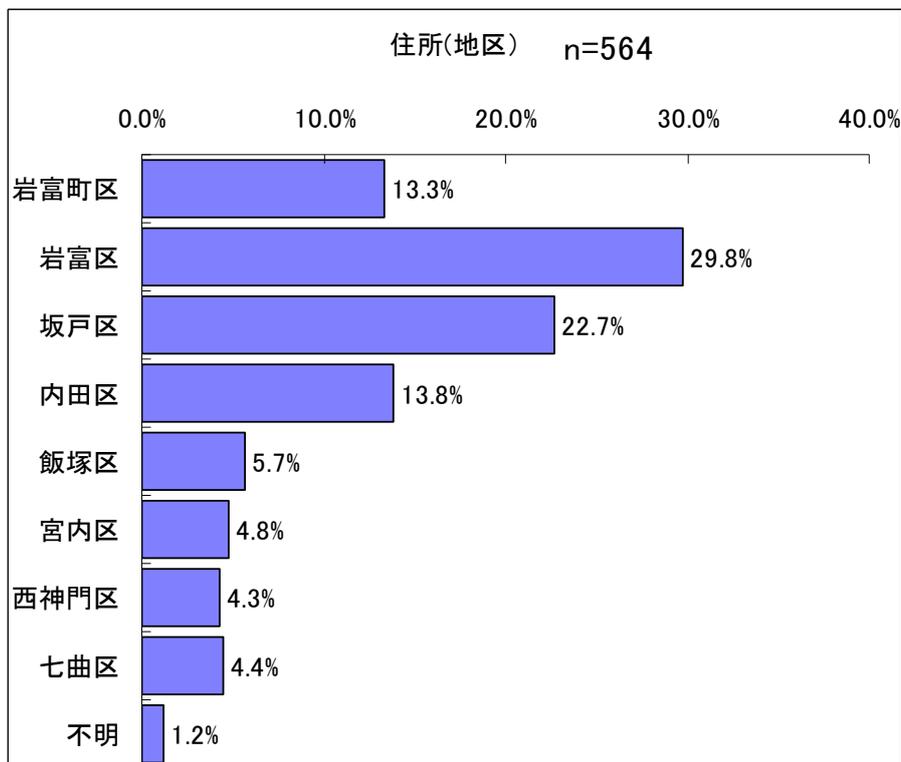
#### ◇男女別



#### ◇年代別



#### ◇住居地域別

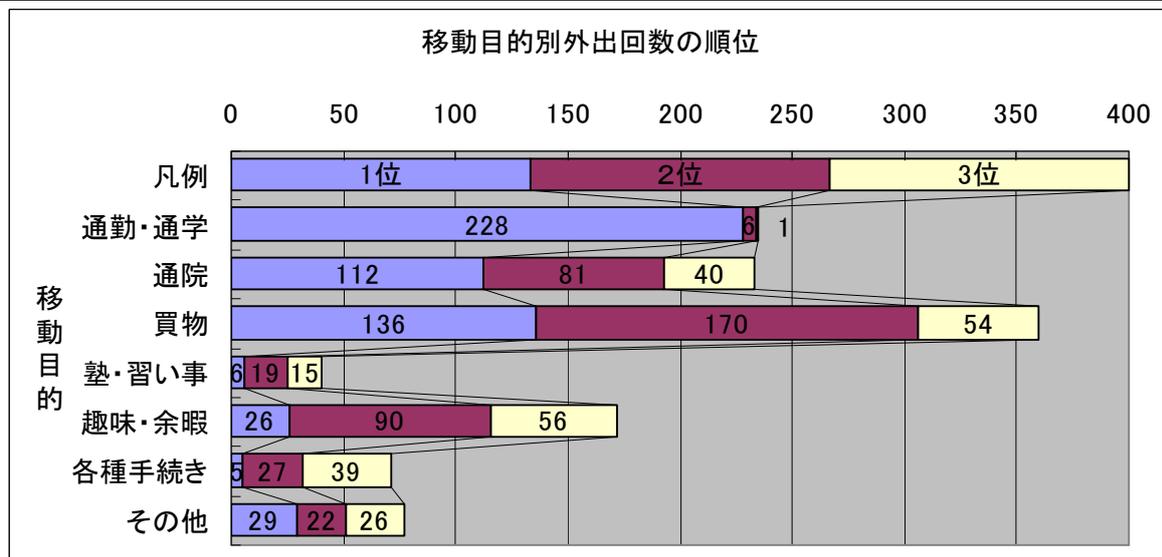


■ 調査結果の概要

I. 日常的の外出状況

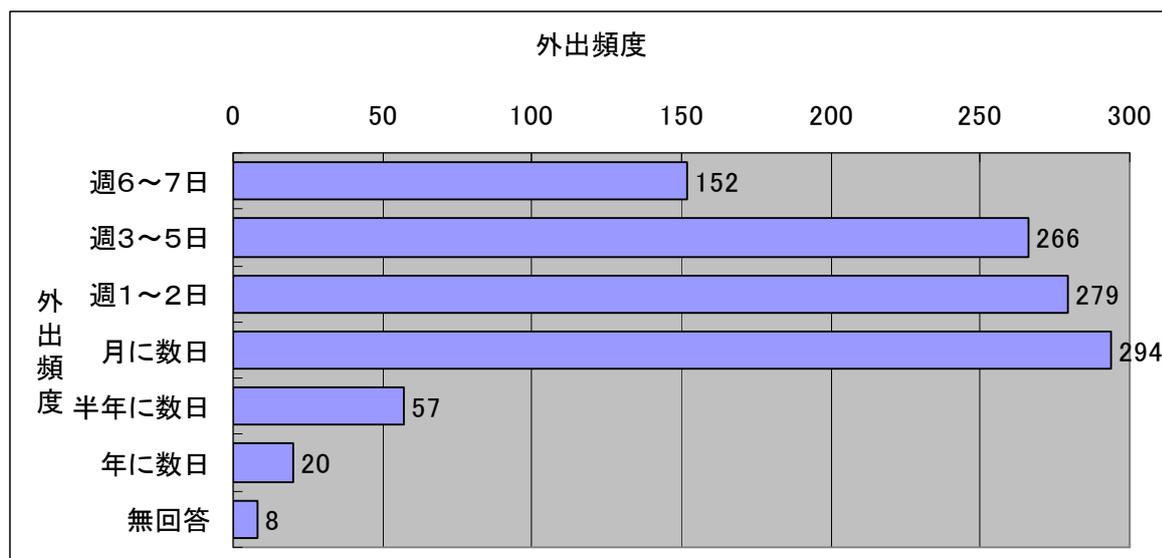
◇ 外出回数の多い移動目的別の回数の順位について（質問 2-1）

- 外出した回数の順位を 1 位と回答した件数の最も多かった目的は「通勤・通学」であった。
- 1 位～3 位の合計の件数の最も多かった目的は「買い物」であった。
- ついで、「通勤・通学」と「通院」がほぼ同程度であった。



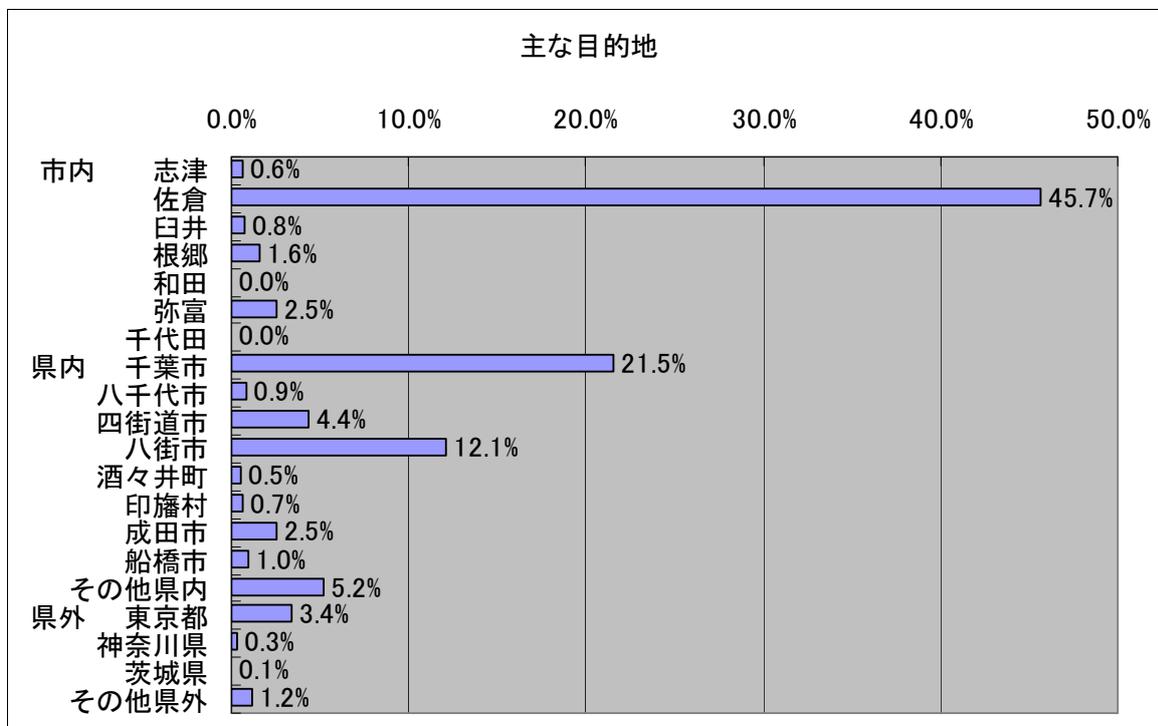
◇ 外出頻度について（質問 2-2）

- 「月に数回」の外出が最も多い。
- ついで「週 1～2 日」「週 3～5 日」が多く、週に 1 回以上移動している割合が 6 割程度となっている。
- ※ 外出した回数の順位 1 位～3 位の合計値で評価。



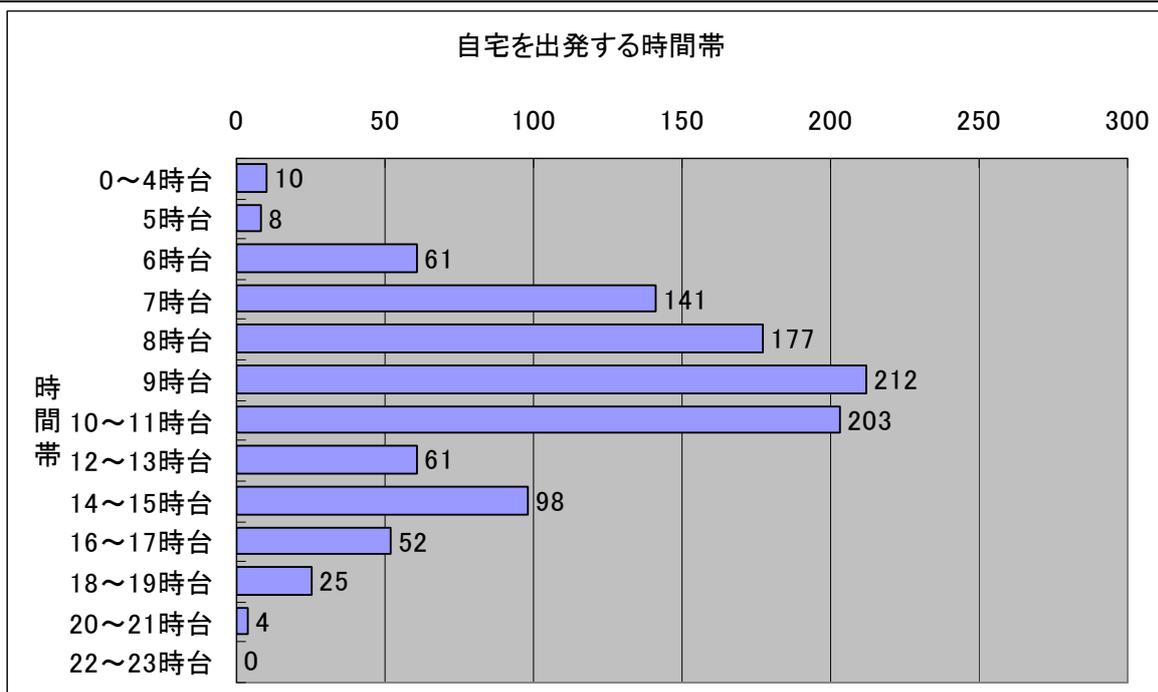
### ◇主な目的地について（質問 2-3）

○外出の主な目的地は、「佐倉」（45.7%）地区が最も多かった。  
 ○次いで、市外の「千葉市」（21.5%）、「八街市」（12.1%）が多かった。  
 ※外出した回数の順位 1 位～3 位の合計値で評価。



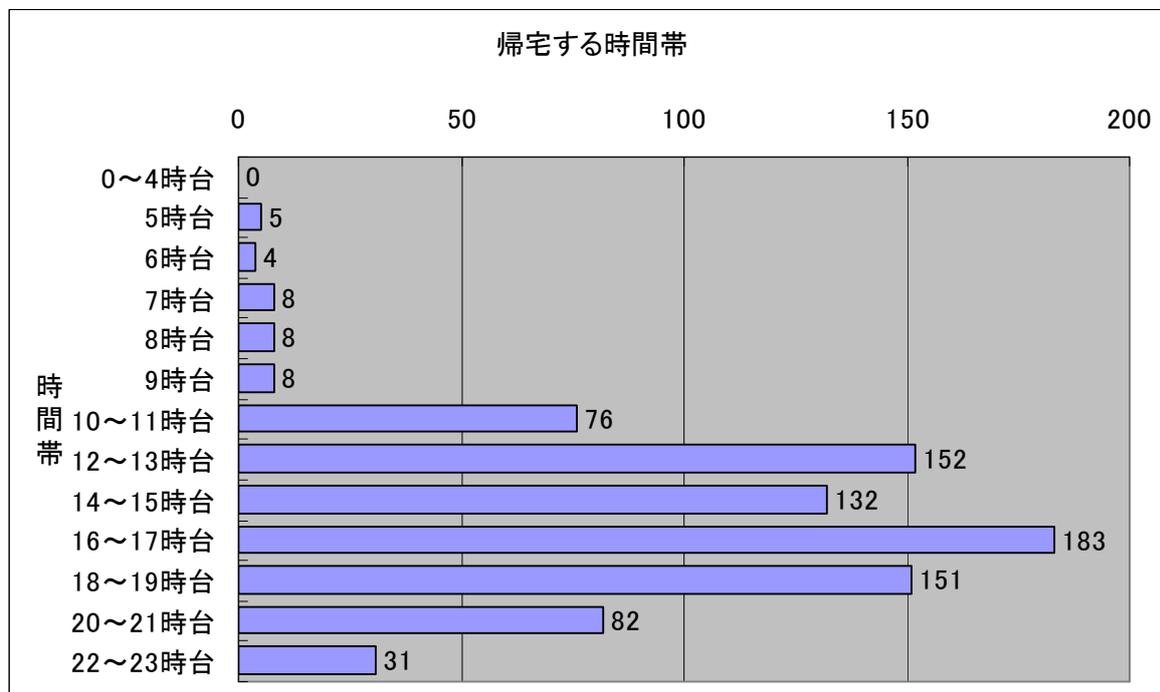
### ◇自宅を出発する時間帯について（質問 2-4）

○自宅を出発する時間帯は、「9 時台」「10～11 時台」がピークに前後の時間帯に集中している。  
 ※外出した回数の順位 1 位～3 位の合計値で評価。



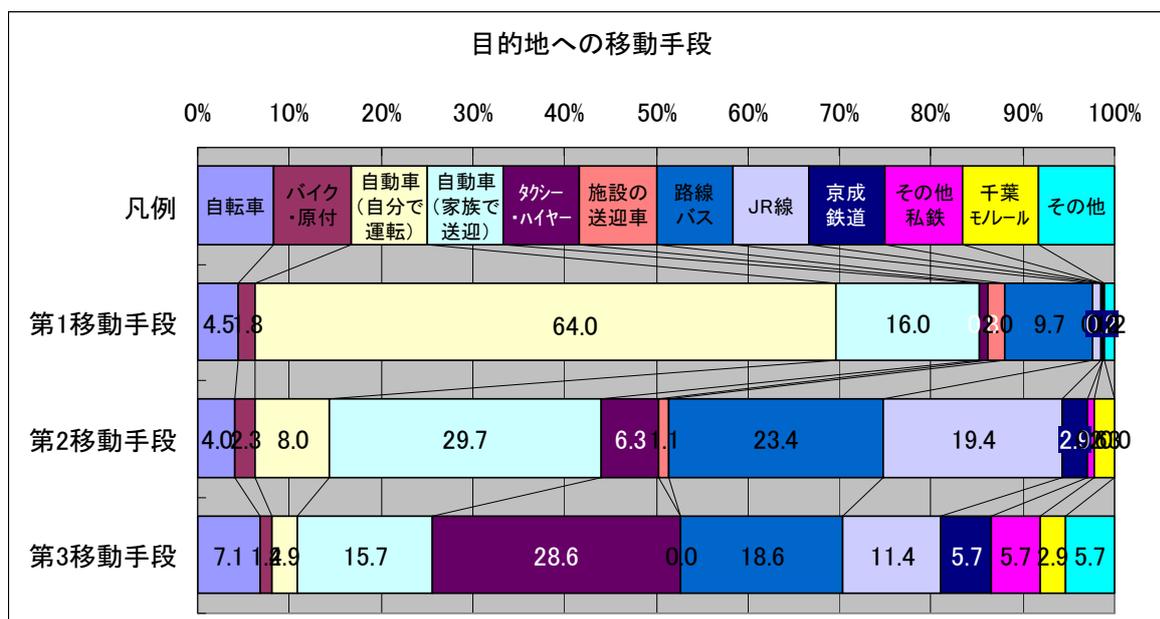
◇帰宅する時間帯について（質問 2-5）

○帰宅する時間帯は、「10時～11時台」から多くなり、「16時～17時台」がピークとなっている。  
 ※外出した回数の順位1位～3位の合計値で評価。



◇目的地への移動手段について（質問 2-6） ※徒歩は除く

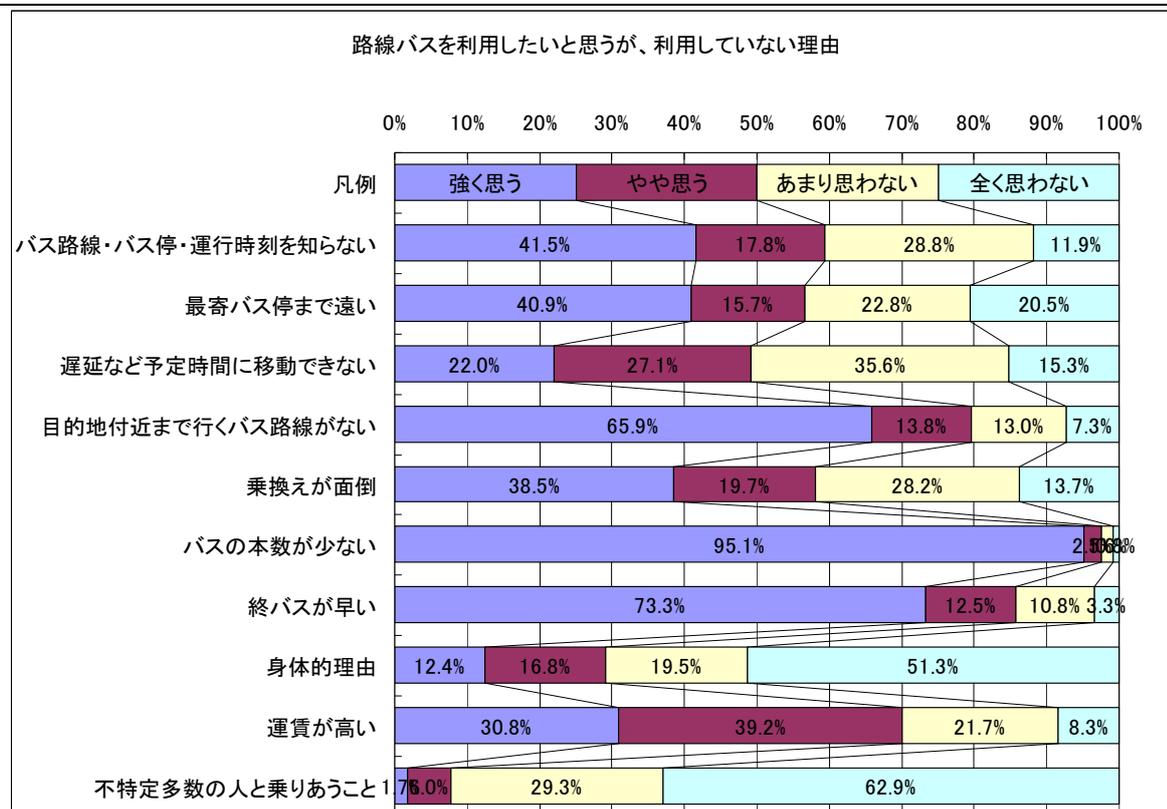
○自宅を出発して最初に利用した移動手段（第1移動手段）として、利用された割合の最も多かった手段は「自動車（自分で運転）」（64.0%）であった。次いで、「自動車（家族で送迎）」（16.0%）が多かった。  
 ○第2移動手段としては、「自動車（家族で送迎）」（29.7%）が最も多く、次いで、「路線バス」（23.4%）、「JR線」（19.4%）が多かった。  
 ○第3移動手段としては、「タクシー・ハイヤー」（28.6%）が最も多く、次いで、「路線バス」（18.6%）が多かった。



## Ⅱ.路線バスの利用について

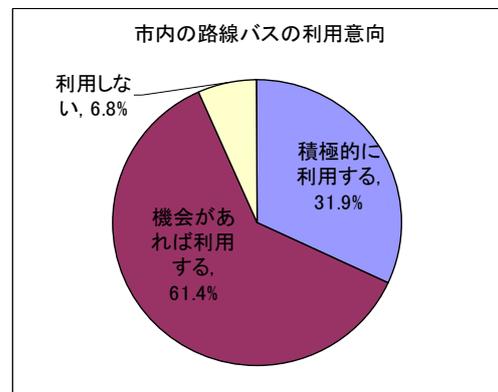
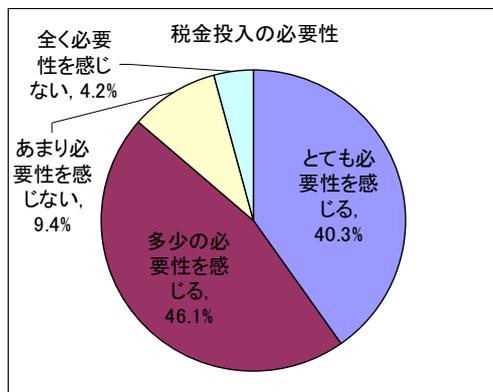
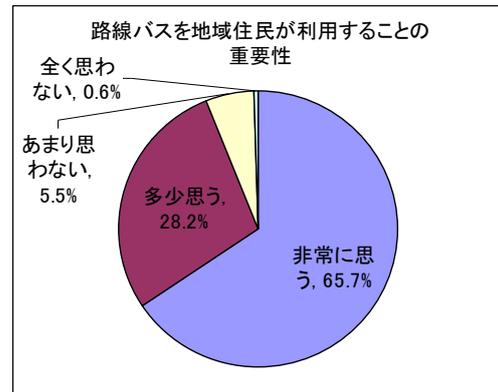
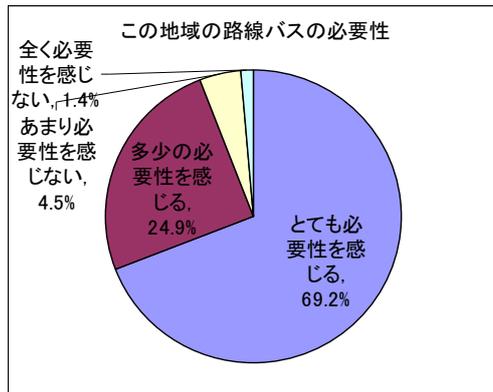
◇路線バスを利用したいと思うが、利用していない理由について（問 3-2～3-11）

○路線バスを利用しなかった理由に対して、「強く思う」「やや思う」との回答の割合が多かったものとしては、「バスの本数が少ない」（97.5%）、「終バスが早い」（85.8%）、「目的地付近まで行くバス路線がない」（79.7%）、「運賃が高い」（70.0%）があげられる。



◇路線バスの利用意向について（問 4-1～4-4）

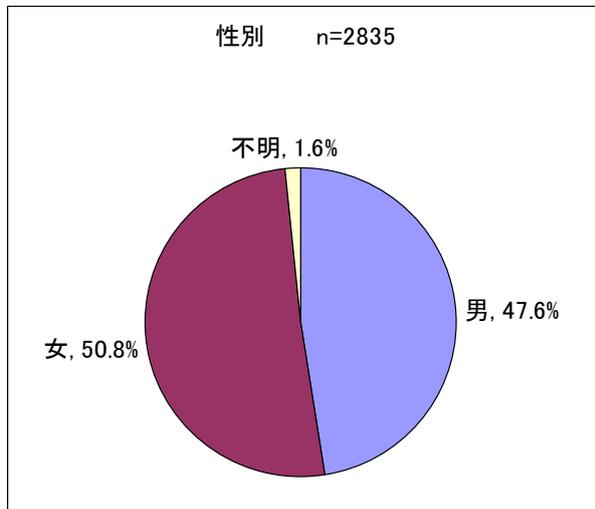
- この地域にとっての路線バスの必要性については、「とても必要性を感じる」「多少の必要性を感じる」との回答が半数以上（94.1%）を占めた。
- 路線バスを地域の住民が利用していくことの重要性については、「非常に思う」「多少思う」との回答が多数（93.9%）を占めた。
- 路線バスを維持するための税金の投入の必要性については、「とても必要性を感じる」「多少の必要性を感じる」との回答が半数以上（86.4%）を占めた。
- 市内の路線バスの利用意向については、「機会があれば利用する」が最も多く61.4%を占めた。「積極的に利用する」は31.9%で、「利用する」を加えると全体では93.3%と大半を占める。



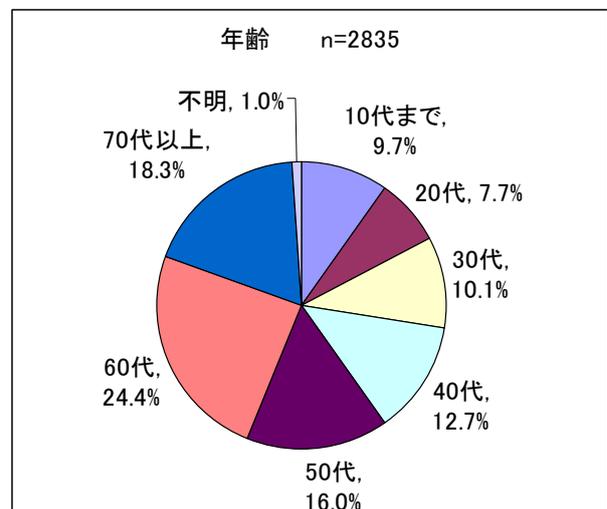
## 【志津北部地区】

### ■回答者の属性

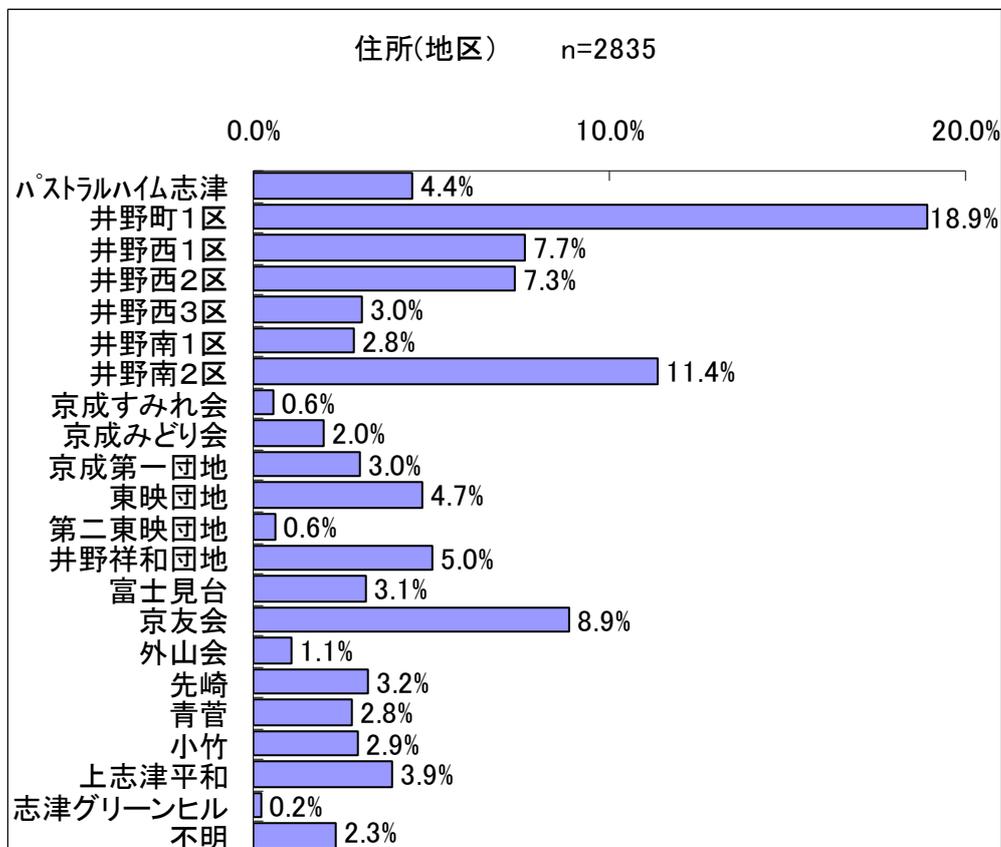
#### ◇男女別



#### ◇年代別



#### ◇住居地域別

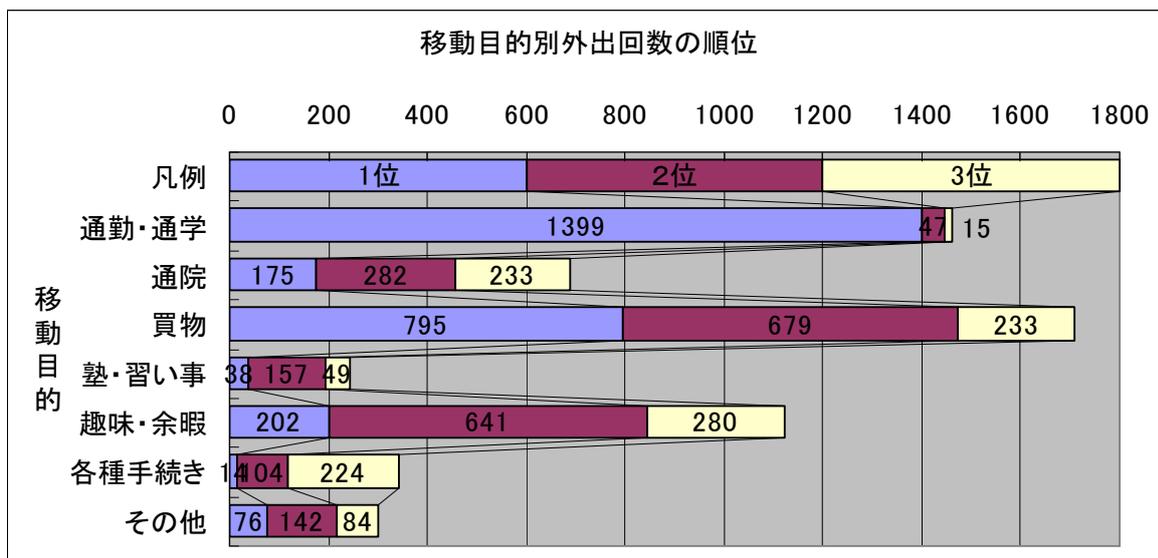


■調査結果の概要

I. 日常的の外出状況

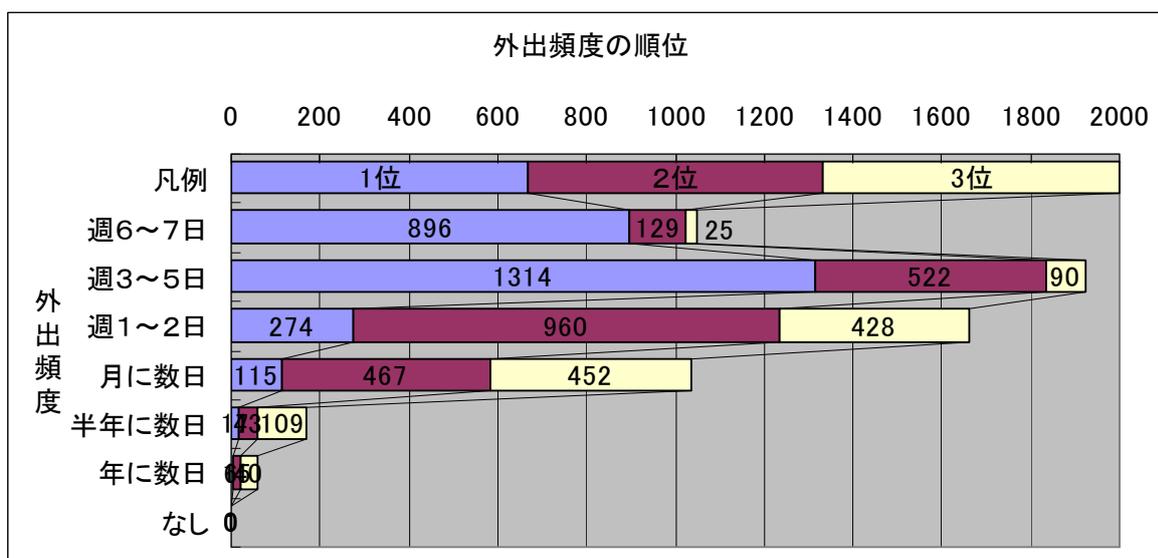
◇外出回数の多い移動目的別の回数の順位について（質問 2-1）

- 外出した回数の順位を1位と回答した件数の最も多かった目的は「通勤・通学」であった。
- 1位～3位の合計の件数の最も多かった目的は「買物」であった。
- ついで、「通勤・通学」「趣味・余暇」を目的とした外出が多い。



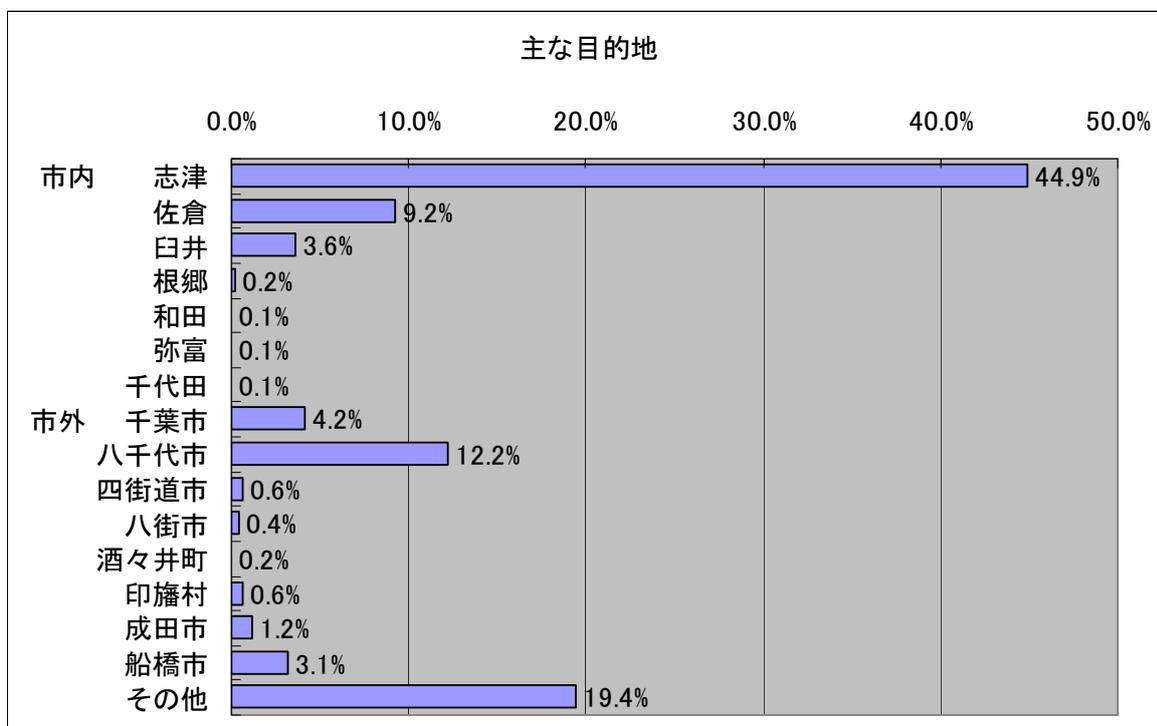
◇外出頻度について（質問 2-2）

- 「週3～5日」の外出が最も多い。
- ついで「週1～2日」「週6～7日」が多く、週に1回以上移動している割合が8割程度となっている。
- ※外出した回数の順位1位～3位の合計値で評価。



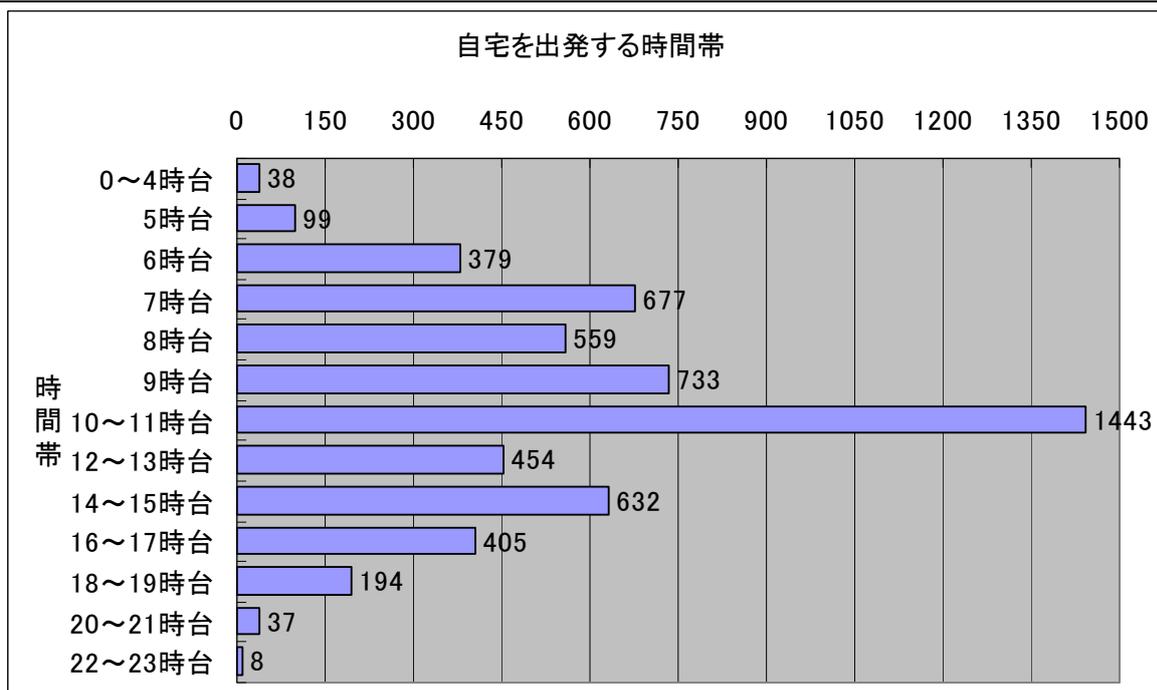
◇主な目的地について（質問 2-3）

○外出の主な目的地は、「志津」（44.9%）地区内が最も多かった。  
 ○次いで、市外の「八千代市」（12.2%）、市内の「佐倉」（9.2%）が多かった。  
 ※外出した回数の順位 1 位～3 位の合計値で評価。



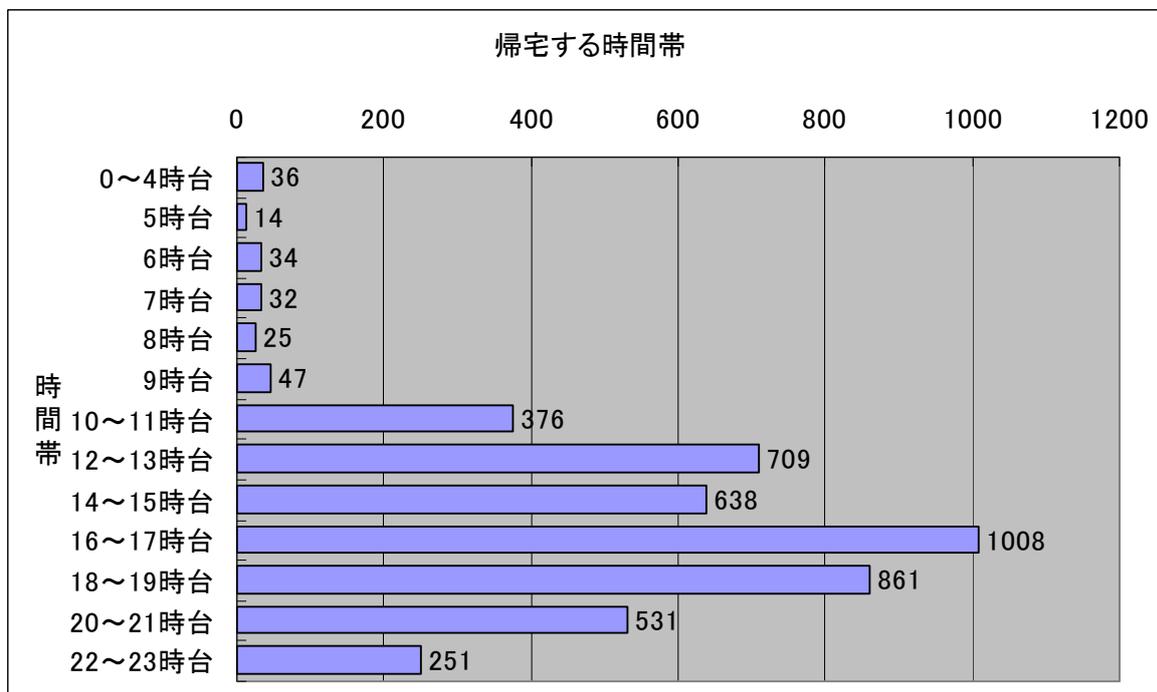
◇自宅を出発する時間帯について（質問 2-4）

○自宅を出発する時間帯は、「10時～11時台」がピークとなっている。  
 ○この他、午前中では「9時台と7時台」、午後では「14時～15時台」にピークがある。  
 ※外出した回数の順位 1 位～3 位の合計値で評価。



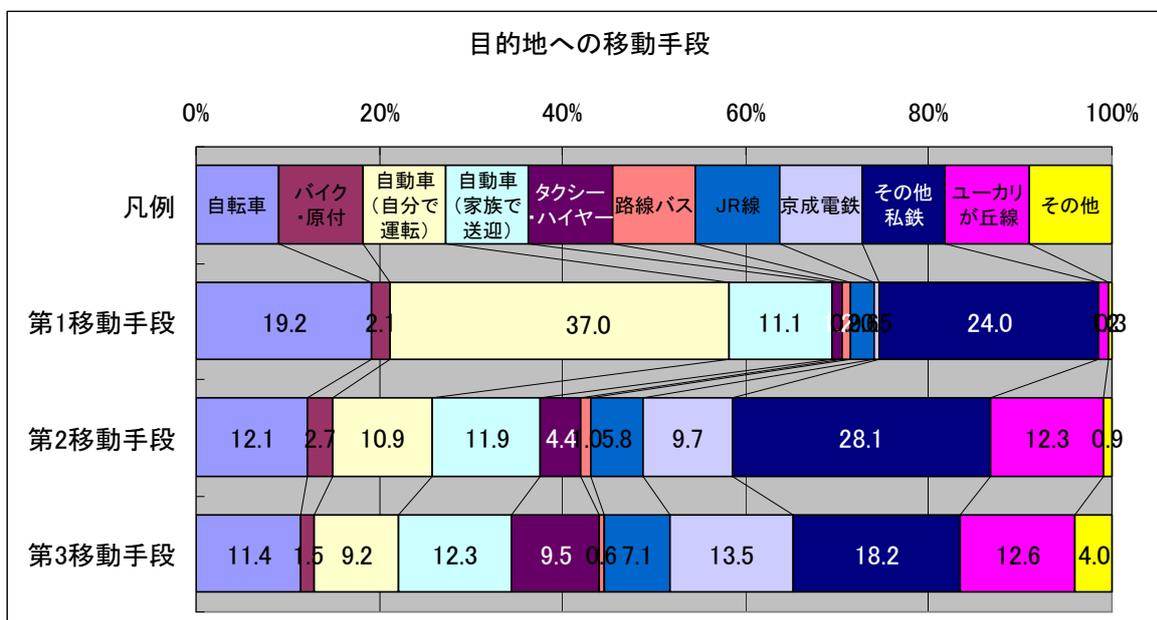
◇帰宅する時間帯について（質問 2-5）

○帰宅する時間帯は、「10時～11時台」から多くなり、「16時～17時台」「18時～19時台」がピークとなっている。  
 ※外出した回数の順位1位～3位の合計値で評価。



◇目的地への移動手段について（質問 2-6） ※徒歩は除く

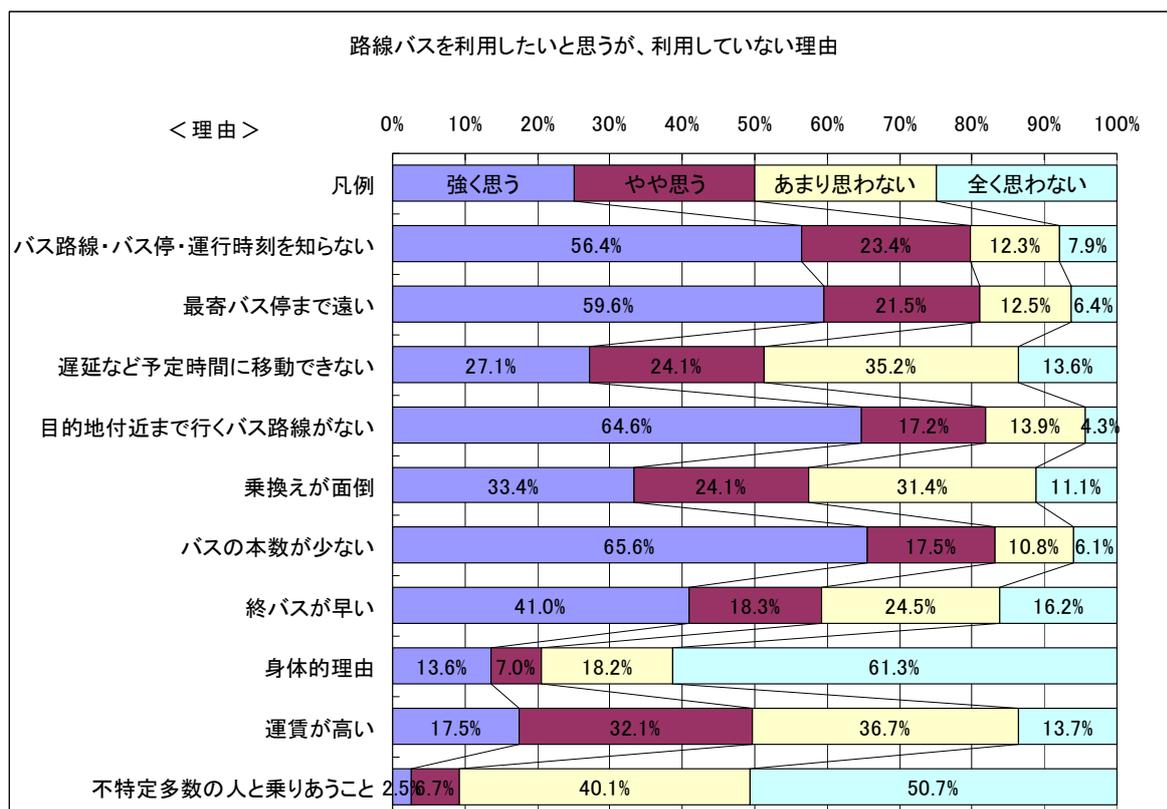
○自宅を出発して最初に利用した移動手段（第1移動手段）として、利用された割合の最も多かった手段は「自動車（自分で運転）」（37.0%）であった。次いで、「その他私鉄」（24.0%）が多かった。  
 ○第2移動手段としては、「その他私鉄」（28.1%）が最も多く、次いで、「ユーカリが丘線」（12.3%）、「自転車」（12.1%）が多かった。  
 ○第3移動手段としては、「その他私鉄」（18.2%）が最も多く、次いで、「京成電鉄」（13.5%）が多かった。



## Ⅱ.路線バスの利用について

◇路線バスを利用したいと思うが、利用していない理由について（問 3-2～3-11）

○路線バスを利用しなかった理由に対して、「強く思う」「やや思う」との回答の割合が多かったものとしては、「バスの本数が少ない」（83.1%）「目的地付近まで行くバス路線がない」（81.8%）、「最寄りバス停まで遠い」（81.1%）、「バス路線・バス停・運行時刻を知らない」（79.8%）があげられる。



◇路線バスの利用意向について（問 4-1～4-4）

- この地域にとっての路線バスの必要性については、「とても必要性を感じる」「多少の必要性を感じる」との回答が半数以上（73.9%）を占めた。
- 路線バスを地域の住民が利用していくことの重要性については、「非常に思う」「多少思う」との回答が多数（83.1%）を占めた。
- 路線バスを維持するための税金の投入の必要性については、「とても必要性を感じる」「多少の必要性を感じる」との回答が半数以上（68.0%）を占めた。
- 市内の路線バスの利用意向については、「機会があれば利用する」が最も多く64.8%を占めた。「積極的に利用する」は16.0%となり、「利用しない」の19.2%と同数程度となっている。

