
平成 23 年度
第 3 回 印西市地域公共交通活性化協議会

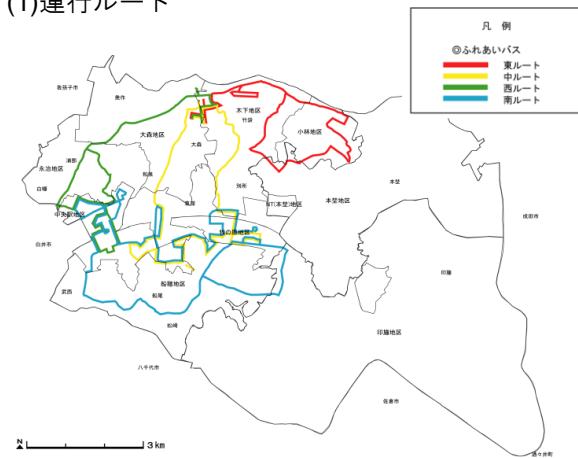
バス路線の現状と課題、サービス改善検討について

平成23年 8月22日

■ふれあいバス（公共サービス路線）

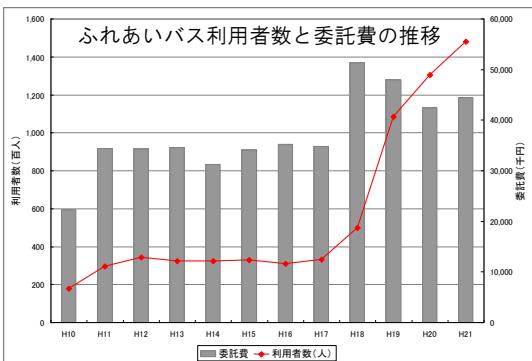
◎現況

(1)運行ルート



(2)利用状況

- ・4ルートへ拡大及び運賃値下げ(一律100円)により利用者数は増加
- ・しかし、新車両の導入や運行頻度増に伴い委託費が増加



(3)運行内容

路線名	運行者	起終点	運賃 (内子供運賃)	運行本数	
				平日	土日・祝祭日
東ルート	ちばレインボーバス	市役所-平岡官堤-小林牧場-小林駅前-平岡官堤-市役所(循環)	100円均一 小学生以下は無料 他ルートに乗継ぐ場合は乗継区間無料	10便/日、始発便と最終便は一部区間のみ	土曜日は平日と同じ、日曜祝祭日は運休
中ルート		市役所-木下駅-別所-印西牧の原駅-高花-原山団地-木下駅-市役所(循環)			
西ルート		市役所-松山下公園-木刈小学校前-千葉NT中央駅-小倉-松山下公園-市役所(循環)			
南ルート		印西牧の原駅-牧の原小学校給食センター前-高花保健福祉センター-泉新田2-中央駅前センター-大塚三丁目-木刈中央公園-千葉NT中央駅-船尾町田-松崎-印西牧の原駅(循環)			

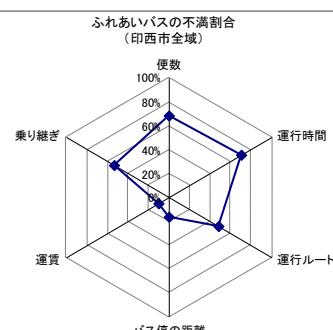
◎アンケート調査結果からの課題整理

項目	市民のバス路線に対する満足度、意見等 (アンケート調査結果より)	求められるサービス水準 (市民ニーズ:アンケート調査結果より)	現状サービスとニーズとのギャップ 及び課題	対策検討 優先度
運行便数 (ダイヤ)	<ul style="list-style-type: none"> ◆市全体で約68%の方が不満(やや不満含む)と回答 ◆地区別では永治地区の回答者全て(100%)、次いで小林地区で約82%が不満と回答 □自由意見で、市全体で約39%の方が運行本数の運行便数増を要望 □自由意見を地区別で見ると、永治地区で約57%と最も高く、次いで牧の原地区で約44%と運行便数増を要望 ▲バス路線の非利用者※の意見を地区別に見ると、「バスの本数が少ない」という意見が小林地区で約76%と最も高く、次いで、永治地区で約71%と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ○満足する運行間隔の意見では、市全体で「15分間隔」が約57%と多く、次いで「30分間隔」が約30%と回答。高いサービス水準を望む意見が多い ○地区別では、中央駅地区で約70%は「15分間隔」と最も高く、次いで牧の原地区で約64%は「15分間隔」と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ・現運行便数は1本/時間と、市民が求める水準に合っていない ・特に、利用への転換を期待する非利用者は東・西ルートの改善要望が高い →市全体での不満も高く、運行頻度の見直しなどの対応を早急に行う必要がある 但し運行費用なども勘案が必要 	高い
運行時間	<ul style="list-style-type: none"> ◆市全体で約70%の方が不満(やや不満含む)と回答 ◆地区別では牧の原地区で約92%、次いで大森地区で約81%の方が不満と回答 □自由意見で市全体で約11%の方が運行時間帯の改善を要望しているが低い割合の意見(特に、終バスに対する時間の改善:電車ダイヤなど) □また、鉄道ダイヤとの接続の改善を要望される意見もある ▲バス路線の非利用者※の意見を地区別に見ると、「利用したい時間帯(早朝、夜)に走っていない」という意見が永治地区・小林地区で約60%と最も高く、次いで、中央駅地区・牧の原地区で約53%と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ○満足する始発時間帯の意見では、市全体で6時台の約42%が最も多く、次いで7時台が約24%と回答 ○早朝時間帯である4時台、5時台の割合を地区別に見ると、中央駅地区が約19%と最も多く、次いで牧の原地区が約14%と回答 ○満足する最終時間帯の意見では、市全体で22時台が約21%と最も多く、次いで0時以降が約20%と回答 ○深夜時間帯である22時台以降の割合を地区別に見ると、中央駅地区が約69%と最も多く、次いで小林地区が約63%と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ・ふれあいバスは、7時台から夕方(南ルートは最終19時台に印西牧の原駅着)の運行のため、市民のニーズに合っていない →市全体での不満も高く、運行便数、運行ルート等も合わせた運行時間の見直しなどの対応を早急に行う必要がある。但し、運行費用なども勘案が必要 	高い
ルート	<ul style="list-style-type: none"> ◆市全体で約48%の方が不満(やや不満含む)と回答 ◆地区別に見ると牧の原地区で約65%、次いで中央駅地区で約55%が不満と回答 □自由意見では、市全体で約17%の方が新規運行ルートや改善を要望(市役所-千葉NT中央駅、運行ルートの短縮など) ▲バス路線の非利用者※の意見を地区別に見ると、「目的地の近くまで行くバス路線がない」という意見が永治地区で約64%と最も高く、次いで、小林地区で約53%と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ○移動ニーズにおける市全体の移動目的地の意見を見ると、中央駅地区が約26%、牧の原地区が約20%、市外が約26%と回答しており、各地区にて、中央駅地区、牧の原地区を目的地とする意見が多い ○市全体の移動目的地施設の見解では、商業施設が約31%、鉄道駅が約29%、病院が約13%と回答しており、商業施設が集中する中央駅地区、牧の原地区を目的地とする意見が多いことが伺える 	<ul style="list-style-type: none"> ・ふれあいバスは、各コース毎に2系統に別れ、時間帯によっては大回りとなり利便性を欠く結果 ・特に、千葉ニュータウン中央駅と印西牧の原駅を結ぶ南ルートでは他のコースより時間が多く掛かる →不満の高い南ルート及び西ルートについて見直しなどの対応が必要 	普通
バス距離	<ul style="list-style-type: none"> ◆市全体で約16%の方が不満(やや不満含む)と回答 ◆地区別に見ると永治地区で約40%、次いで小林地区で約25%が不満と回答 ▲バス路線の非利用者※の意見を地区別に見ると、「最寄のバス停まで遠い」という意見が永治地区で約47%と最も高く、次いで、船穂地区で約45%と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ○満足するバス停距離の市全体の意見を見ると、「100m以内」が約48%と最も多く、次いで「200m以内」が約26%、「300m以内」が約16%と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路幅員などの問題で、バス車両が運行できない区間もあり、全ての地域を網羅することが困難 →運行ルートの見直しに併せてバス停位置調整などの対応が必要 	低い
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ◆市全体で約9%の方が不満(やや不満含む)と回答し、不満の割合は少ない ▲バス路線の非利用者※の意見を地区別に見た場合、「運賃が高い」という意見が中央駅地区で約36%と最も高く、次いで、船穂地区で約35%と回答 		<ul style="list-style-type: none"> ・「ふれあいバス」の運賃については、市民の不満は小さく、現行の料金設定で問題ないと考える→他のサービス改善後に再度意識調査する方針とした。 ・非利用者からの意見は、民間路線と公的サービス路線である「ふれあいバス」との重複路線区間があり、その料金差による不満と考えられるため、民間路線との競合解消などの対応が必要 	低い
乗り継ぎ	<ul style="list-style-type: none"> ◆市全体で約47%の方が不満(やや不満含む)と回答 ◆地区別に見ると、永治地区、船穂地区で回答者全員(100%)、次いで大森地区で約85%が不満と回答 ▲バス路線の非利用者※の意見を地区別に見た場合、「目的地まで、バスの乗り継ぎがあり面倒である」という意見が永治地区で約57%と最も高く、次いで小林地区で約44%と回答 		<ul style="list-style-type: none"> ・現状、東・中・西ルートの市役所でのダイヤは連携され、乗り換えし易いが、南ルートとの連携が行われていない。 →主要拠点にて乗り換えを重視等の乗り継ぎ見直しの対応が必要 	普通

◆:バス利用者の満足度結果 □:自由意見 ▲:バス非利用者※の利用しない理由回答結果 ○:バス交通に対する利用意向回答結果
※:バス非利用者とは、バス交通を「利用しない」又は「ほとんど利用しない(たまに利用する)」と回答した方を指す

◎市全体から見られる課題整理

問題点	現状サービスの課題	対策検討 優先度
<p>《民間路線と公的サービス路線の競合》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・民間路線と公的サービス路線である「ふれあいバス」と競合し、異なる運賃体系により民間路線への影響が懸念される 《公共交通サービス提供の平準化》 ・旧村部である、本埜地区、NT(本埜)地区、印旛地区、NT(印旛)地区にふれあいバスが運行していない ・廃止路線や、公共交通不便地域が存在する ・運賃格差(ふれあいバスと他の路線との運賃格差:最低料金、小学生運賃) 《効率性とサービス水準》 ・多くの地域を経由するルートの運行を行っているため、1ルートあたりの運行時間(距離)が長く、運行本数など運行サービス水準の低下が懸念されている 	<ul style="list-style-type: none"> ・民間路線と公共サービス路線が連携・共存した公共交通ネットワークによるサービス提供を行うことが必要 ・全市民が利用できる公共交通サービス提供を図ることが必要 ・利用者ニーズと運行費用の双方を勘案した運行改善が必要 	高い



◎想定する検討内容

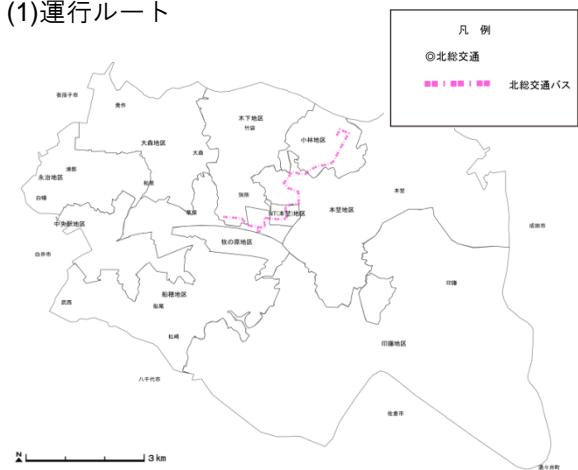
・今年度、検討実施する項目は、不満・改善要望の高い項目を重点に実施する

- ①運行便数の改善案の検討 → ふれあいバスの各ルート及び、今年度実施する実証運行路線も含め、より高い運行便数のサービス水準を検討する
- ②運行時間帯の改善案の検討 → 始発・終発の運行時間及び、日中運行の見直しを行い、より利用者ニーズに即した運行時間帯のサービス水準を検討する
- ③路線(ルート)の改善案の検討 → 民間路線との競合解消やふれあいバスが運行していない本埜地区への運行ルート見直し・改善案を検討する

■北総交通バス（補助路線）

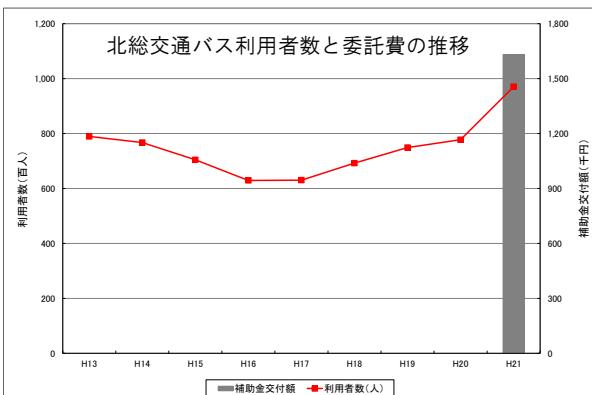
◎現況

(1)運行ルート



(2)利用状況

- ・平成21年7月に土・日・祝日等の増便、ジョイフル本田への延伸等を実施により利用者増加
- ・同年より補助金交付



(3)運行内容

路線名	運行者	起終点	運賃 ○内子供運賃	運行本数	
				平日	土日・祝祭日
北総交通バス	北総交通機	JR小林駅-印西牧の原駅-ジョイフル本田(7.7Km)	小林牧場まで160円 小林牧場を越えると200円	JR小林駅方面 26本/日 印西牧の原駅方面 26本/日	JR小林駅方面 11本/日 印西牧の原駅方面 11本/日

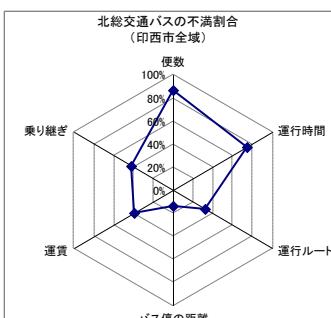
◎アンケート調査結果からの課題整理

項目	市民のバス路線に対する満足度、意見等 (アンケート調査結果より)	求められるサービス水準 (市民ニーズ:アンケート調査結果より)	現状サービスとニーズとのギャップ 及び課題	対策検討 優先度
運行便数 (ダイヤ)	<ul style="list-style-type: none"> ◆市全体で約86%の方が不満(やや不満含む)と回答 ◆地区別では牧の原地区の回答者全て(100%)、次いでNT(本埜)地区で約95%が不満と回答 □自由意見で、市全体で約47%の方が運行便数増を要望 □自由意見を地区別で見ると、小林地区で約57%と最も高く、次いで牧の原地区で約50%と運行便数増を要望 ▲バス路線の非利用者※の意見を地区別に見ると、「バスの本数が少ない」という意見がNT(本埜)地区で約79%と最も高く、次いで、小林地区で約76%と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ○満足する運行間隔の意見では、市全体で「15分間隔」が約57%と多く、次いで「30分間隔」が約30%と回答。高いサービス水準を望む意見が多い ○地区別で見ると、牧の原地区の約64%は「15分間隔」と最も高く、次いでNT(本埜)地区で約55%は「15分間隔」と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ・現運行便数は1~2本/時間と、市民が求める水準に合っていない →市全体での不満も高く、運行頻度の見直しなどの対応を早急に行う必要がある 但し運行費用なども勘案が必要 	高い
運行時間	<ul style="list-style-type: none"> ◆市全体で約74%の方が不満(やや不満含む)と回答 ◆地区別では、牧の原地区の回答者全て(100%)、次いでNT(本埜)地区で約89%が不満と回答 □自由意見で、市全体で約9%の方が運行時間帯の改善を要望しているが、低い割合の意見 □また、鉄道ダイヤとの接続の改善を要望される意見もある(終バス) ▲バス路線の非利用者※の意見を地区別に見ると、「利用したい時間帯(早朝、夜)に走っていない」という意見が小林地区で約60%と最も高く、次いで、牧の原地区で約53%と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ○満足する始発時間帯の意見では、市全体で6時台の約42%が最も多く、次いで7時台が約24%と回答 ○早朝時間帯である4時台、5時台の割合を地区別に見ると、NT(本埜)地区が約22%と最も多く、次いで牧の原地区が約14%と回答 ○満足する最終時間帯の意見を見ると、市全体で22時台が約21%と最も多く、次いで0時以降が約20%と回答 ○深夜時間帯である22時台以降の割合を地区別に見ると、NT(本埜)地区が約75%と最も多く、次いで小林地区が約63%と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ・北総交通バスは、平成23年4月1日の運行ダイヤ変更に伴い、6時台から深夜0時台と、鉄道ダイヤに合わせた運行時刻設定されている →市全体で不満は高いが、現状、鉄道ダイヤに合わせた運行時間帯であるため今後の利用状況に合わせた対応とする 	低い
ルート 運行	<ul style="list-style-type: none"> ◆市全体で約32%の方が不満(やや不満含む)と回答 ◆地区別では牧の原地区の回答者全て(100%)、次いでNT(本埜)地区で約35%と回答 □自由意見では、市全体で約3%の方が新規運行ルートや改善を要望 ▲バス路線の非利用者※の意見を地区別に見ると、「目的地の近くまで行くバス路線がない」という意見がNT(本埜)地区で約60%と最も高く、次いで、小林地区で約53%と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ○移動ニーズにおける市全体の移動目的地の意見を見ると、中央駅地区が約26%、牧の原地区が約20%、市外が約26%と回答しており、各地区にて、中央駅地区、牧の原地区を目的地とする意見が多い ○市全体の移動目的地施設の意見を見ると、商業施設が約31%、鉄道駅が約29%、病院が約13%と回答しており、商業施設が集中する中央駅地区、牧の原地区を目的地とする意見が多いことが伺える 	<ul style="list-style-type: none"> ・北総交通バスは、平成23年4月1日の運行ダイヤ変更に伴い、印旛明誠高校までルート延伸となり利便性は向上 →他地区へは、既存の他のバスが運行しており、他も事業者の影響も踏まえて乗り換えのし易さなどの対応が必要 	普通
バス停 距離	<ul style="list-style-type: none"> ◆市全体で約15%の方が不満(やや不満含む)と回答 ◆地区別に見ると、牧の原地区で約67%、次いでNT(本埜)地区で約14%が不満と回答 ▲バス路線の非利用者※の意見を地区別に見ると、「最寄のバス停まで遠い」という意見が本埜地区で約46%と最も高く、次いで、NT(本埜)地区で約38%と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ○満足するバス停距離の市全体の意見を見ると、「100m以内」が約48%と最も多く、次いで「200m以内」が約26%、「300m以内」が約16%と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ・北総交通バスのバス停に対する不満は低い。 →ただし、NT(本埜)地区では、廃止路線との比較により不満や要望が高いため、今後、バス停位置調整などの対応が必要 	低い
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ◆市全体で約39%の方が不満(やや不満含む)と回答 □自由意見で、定期券導入の意見あり ▲バス路線の非利用者※の意見を地区別に見た場合、「運賃が高い」という意見がNT(本埜)地区で約40%と最も高く、次いで、小林地区で約28%と回答 		<ul style="list-style-type: none"> ・北総交通バスの運賃については、平成23年4月1日の運行ダイヤ変更に伴い、中高生特別運賃が導入された。 ・非利用者からの意見は、民間路線と公的サービス路線である「ふれあいバス」との料金差による不満と考えられるため、今後、運賃格差に対する対応が必要 	普通
乗り継ぎ	<ul style="list-style-type: none"> ◆市全体で約41%の方が不満(やや不満含む)と回答 ◆地区別に見ると、小林地区で約43%が不満と回答 ▲バス路線の非利用者※の意見を地区別に見た場合、「目的地まで、バスの乗り継ぎがあり面倒である」という意見が小林地区で約44%と最も高く、次いで、NT(本埜)地区で約27%と回答 		<ul style="list-style-type: none"> ・北総交通バスと他のバスとの乗り換え抵抗と考えられる。 →主要拠点である、小林駅、印西牧の原駅での乗り換えを重視等の乗り継ぎ見直しの対応が必要 	普通

◆:バス利用者の満足度結果 □:自由意見 ▲:バス非利用者※の利用しない理由回答結果 ○:バス交通に対する利用意向回答結果
※:バス非利用者とは、バス交通を「利用しない」又は「ほとんど利用しない(たまに利用する)」と回答した方を指す

◎市全体から見られる課題整理

問題点	現状サービスの課題	対策検討 優先度
<p>《公共交通サービス提供の平準化》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旧村部である、本埜地区、NT(本埜)地区、印旛地区、NT(印旛)地区にふれあいバスが運行していない ・廃止路線や、公共交通不便地域が存在する ・運賃格差(ふれあいバスと他の路線との運賃格差:最低料金、小学生運賃) 	<ul style="list-style-type: none"> ・全市民が利用できる公共交通サービス提供を図ることが必要 ・利用者ニーズと運行費用の双方を勘案した運行改善が必要 	高い



◎想定する検討内容

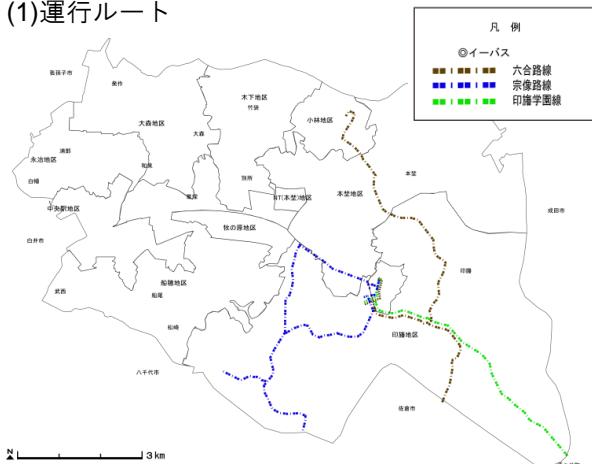
- ・今年度、検討実施する項目は、不満・改善要望の高い項目を重点に実施する

- ①運行便数の改善案の検討 → 北総交通バスのより高い運行便数のサービス水準を検討する
- ②バス公共交通サービスの平準化に向けた改善案の検討 → 運賃格差解消に向けた見直し・改善案を検討する

■イーバス（補助路線）

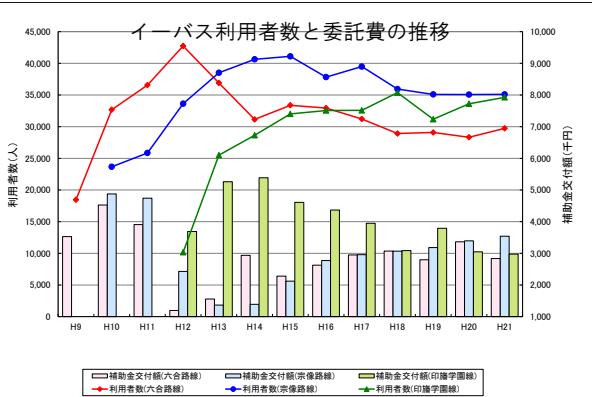
◎現況

(1)運行ルート



(2)利用状況

- ・印旛学園線は、利用者数の増加に伴い、運賃収入が増え補助金額が減少
- ・六合路線、宗像路線は、利用者数の減少に伴い、運賃収入が減少し、補助金額は増加傾向



(3)運行内容

路線名	運行者	起終点	運賃 0内子供運賃	運行本数	
				平日	土日・祝祭日
六合路線	㈨都市交通タクシー	JR小林駅 - 京成佐倉駅 (20.6Km)	京成佐倉駅 600円(300円) 印旛日本医大駅 300円(150円)	JR小林駅 - 京成佐倉駅2本/日 JR小林駅 - 印旛日本医大駅 - 京成佐倉駅12本/日(一部区間運行あり)	・土曜日は、平日運行と同じ ・印旛日本医大駅 - 京成佐倉駅 25本/日 ・京成佐倉駅 - 印旛日本医大駅 12本/日 ・印旛日本医大駅 - 京成佐倉駅 25本/日
宗像路線	㈨大成交通	印旛日本医大駅 - 京成臼井駅【鎌刈古谷回り】(15.1Km) 京成臼井駅 - 印旛日本医大駅【造谷回り】(15.6Km)	300円(150円)	京成臼井駅方面 10本/日 印旛日本医大駅方面 鎌刈古谷回り 5本/日 造谷回り 5本/日	
印旛学園線	ちばグリーンバス(株)	印旛日本医大駅 - 京成酒々井駅 (9.7Km)	300円(150円)	京成酒々井駅行き 11本/日 印旛日本医大駅行き 11本/日	

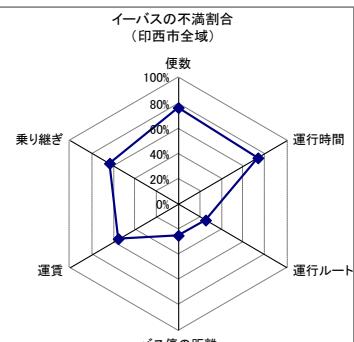
◎アンケート調査結果からの課題整理

項目	市民のバス路線に対する満足度、意見等 (アンケート調査結果より)	求められるサービス水準 (市民ニーズ:アンケート調査結果より)	現状サービスとニーズとのギャップ 及び課題	対策検討 優先度
運行便数 (ダイヤ)	<ul style="list-style-type: none"> ◆市全体で約76%の方が不満(やや不満含む)と回答 ◆地区別では、NT(印旛)地区で約92%、次いで印旛地区で約69%の方が不満と回答 □自由意見で、市全体で約39%の方が運行便数増を要望 □自由意見を地区別で見ると、永治地区で約57%と最も高く、次いで牧の原地区で約43%と運行便数増を要望 ▲バス路線の非利用者※の意見を地区別で見ると、「バスの本数が少ない」という意見が小林地区で約76%と最も高く、次いで、印旛地区で約70%と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ○満足する運行間隔の意見では、市全体で「15分間隔」が約57%と多く、次いで「30分間隔」が約30%と回答。高いサービス水準を望む意見が多い ○地区別で見ると、牧の原地区の約64%は「15分間隔」と最も高く、次いでNT(印旛)地区で約59%は「15分間隔」と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ・現運行便数は0.5~1本/時間と、市民が求める水準に合っていない ・特に、印旛地区、NT(印旛)地区の改善要望が高い →市全体での不満も高く、運行頻度の見直しなどの対応を早急に行う必要がある 但し運行費用なども勘案が必要 	高い
運行時間	<ul style="list-style-type: none"> ◆市全体で約73%の方が不満(やや不満含む)と回答 ◆地区別では、印旛地区で約73%、次いでNT(印旛)地区で約58%の方が不満と回答 □自由意見で、市全体で約11%の方が運行時間帯の改善を要望しているが、低い割合の意見 □また、鉄道ダイヤとの接続の改善を要望される意見もある ▲バス路線の非利用者※の意見を地区別で見ると、「利用したい時間帯(早朝、夜)に走っていない」という意見が印旛地区で約63%と最も高く、次いで小林地区で約60%と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ○満足する始発時間帯の意見では、市全体で6時台の約42%が最も多く、次いで7時台が約24%と回答 ○早朝時間帯である4時台、5時台の割合を地区別で見ると、印旛地区が約24%と最も多く、次いで小林地区が約14%と回答 ○満足する最終時間帯の意見では、市全体で22時台が約21%と最も多く、次いで0時以降が約20%と回答 ○深夜時間帯である22時台以降の割合を地区別で見ると小林地区が約65%と最も多く、次いでNT(印旛)地区が約59%と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ・イーバス各路線とも、6時台から20時台の運行のため、市民のニーズに合っていない →市全体での不満も高く、運行便数、運行ルート等も合わせた運行時間の見直しなどの対応を早急に行う必要がある。但し、運行費用なども勘案が必要 	高い
運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> ◆市全体で約25%の方が不満(やや不満含む)と回答 ◆地区別で見ると、印旛地区で約29%、次いでNT(印旛)地区で約8%の方が不満と回答 □自由意見では、市全体で約17%の方が新規運行ルートや改善を要望 ▲バス路線の非利用者※の意見を地区別で見ると、「目的地の近くまで行くバス路線がない」という意見がNT(印旛)地区で約55%と最も高く、次いで、小林地区で約53%と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ○移動ニーズにおける市全体の移動目的地の意見では、中央駅地区が約26%、牧の原地区が約20%、市外が約26%と回答しており、各地区にて、中央駅地区、牧の原地区を目的地とする意見が多い ○市全体の移動目的地施設の見解では、商業施設が約31%、鉄道駅が約29%、病院が約13%と回答しており、商業施設が集中する中央駅地区、牧の原地区を目的地とする意見が多いことが伺える 	<ul style="list-style-type: none"> ・イーバスは、京成本線の駅への接続を主とし、市内は北総線印旛日本医大駅となっており、ニーズにある千葉ニュータウン中央駅と印西牧の原駅を結ぶ路線は、ちばレインボーバスの西の原線で、日医大千葉北総病院での接続が少なく、印旛地区方面からのアクセスが非常に不便である。 →但し、不満の割合は低く、今後、ふれあいバスの新規導入後の利用状況に合わせて、運行ルートの見直しなどの対応が必要 	低い
バス停距離	<ul style="list-style-type: none"> ◆市全体で約25%の方が不満(やや不満含む)と回答 ◆地区別で見ると印旛地区で約24%、次いでNT(印旛)地区で約8%の方が不満と回答 ▲バス路線の非利用者※の意見を地区別で見ると、「最寄のバス停まで遠い」という意見が本埜地区で約46%と最も高く、次いで、小林地区、印旛地区で約32%と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ○満足するバス停距離の市全体の意見では、「100m以内」が約48%と最も多く、次いで「200m以内」が約26%、「300m以内」が約16%と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ・本埜地区を通る路線は、六合路線のみで、本埜地区の一部路線しか運行を行っていない。不満の割合としては低い →運行ルートの見直しに併せてバス停位置調整などの対応が必要 	低い
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ◆市全体で約55%の方が不満(やや不満含む)と回答 ▲バス路線の非利用者※の意見を地区別に見た場合、「運賃が高い」という意見が印旛地区で約46%と最も高く、次いで、NT(印旛)地区で約36%と回答 		<ul style="list-style-type: none"> ・旧印西市で運行する「ふれあいバス」の運賃格差に、市民の不満は大きい →料金差による不満と考えられるため、料金の見直し等の対応が必要 	高い
乗り継ぎ	<ul style="list-style-type: none"> ◆市全体で約63%の方が不満(やや不満含む)と回答 ◆地区別で見ると、印旛地区で約65%、次いでNT(印旛)地区で約33%の方が不満と回答 ▲バス路線の非利用者※の意見を地区別に見た場合、「目的地まで、バスの乗り継ぎがあり面倒である」という意見が、小林地区で約44%と最も高く、次いで、印旛地区で約33%と回答 		<ul style="list-style-type: none"> ・旧印西市で運行する各路線バスとの連携が行われていない。 ・市役所方面へ向かう際には、2重3重の乗り換えが必要な地区がある →主要拠点にて乗り換えを重視等の乗り継ぎ見直しの対応が必要 	高い

◆:バス利用者の満足度結果 □:自由意見 ▲:バス非利用者※の利用しない理由回答結果 ○:バス交通に対する利用意向回答結果
※:バス非利用者とは、バス交通を「利用しない」又は「ほとんど利用しない(たまに利用する)」と回答した方を指す

◎市全体から見られる課題整理

問題点	現状サービスの課題	対策検討 優先度
<p>《公共交通サービス提供の平準化》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旧村部である、本埜地区、NT(本埜)地区、印旛地区、NT(印旛)地区にふれあいバスが運行していない ・廃止路線や、公共交通不便地域が存在する ・運賃格差(ふれあいバスと他の路線との運賃格差:最低料金、小学生運賃) 	<ul style="list-style-type: none"> ・全市民が利用できる公共交通サービス提供を図ることが必要 ・利用者ニーズと運行費用の双方を勘案した運行改善が必要 	高い



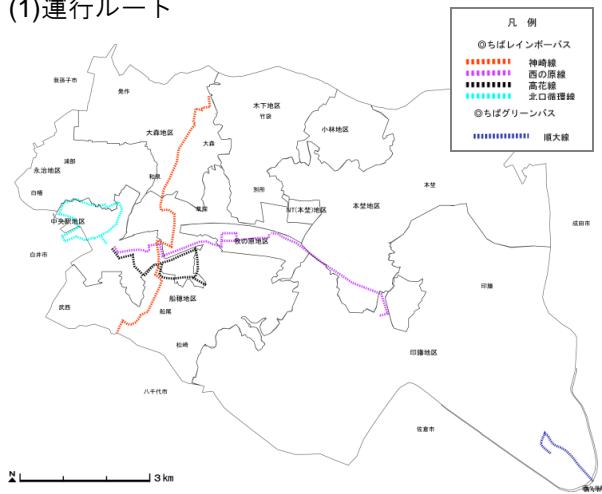
◎想定する検討内容

- ・今年度、検討実施する項目は、不満・改善要望の高い項目について実施する
- ①運行便数の改善案の検討 → イーバスについて、より高い運行便数のサービス水準を検討する
 - ②運行時間帯の改善案の検討 → 始発・終発の運行時間及び、日中運行の見直しを行い、より利用者ニーズに即した運行時間帯のサービス水準を検討する
 - ③運賃の改善案の検討 → 他地域との運賃格差に対して改善案を検討する
 - ④乗り継ぎ改善案の検討 → 主要拠点にて乗り換えを重視等の乗り継ぎ見直し・改善案を検討する
 - ⑤バス公共交通サービスの平準化に向けた改善案の検討 → 運賃格差解消に向けた見直し・改善案を検討する

■ちばレインボーバス/ちばグリーンバス（民間路線）

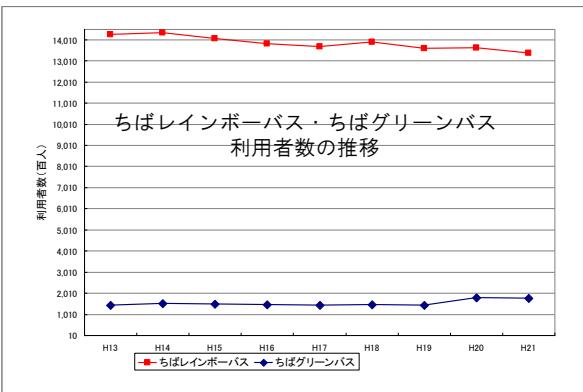
◎現況

(1)運行ルート



(2)利用状況

- ・ちばレインボーバスの全路線を合わせた利用者数は年々、減少傾向
- ・ちばグリーンバスの順大線は、ほぼ横ばい傾向



(3)運行内容

路線名	運行者	起終点	運賃 ①内子供運賃	運行本数	
				平日	土日・祝祭日
神埼線		津田沼駅-佐山台-船尾車庫-千葉NT中央駅-天王前-迎山-市役所前-木下駅 (津田沼駅-木下駅:24.49km 木下駅-船尾車庫:6.16km)	距離制 160円 木下駅-船尾車庫間 330円	船尾車庫-千葉NT中央駅間54本/日 船尾車庫-木下駅間36本/日	船尾車庫-千葉NT中央駅間56本/日 船尾車庫-木下駅間30本/日
西の原線	ちばレインボーバス	日医大千葉北総病院-印西牧の原駅-西の原小学校-原山団地 千葉NT中央駅、船尾車庫(一部) (日医大千葉北総病院-千葉NT中央駅:12.45km)	距離制 160円 千葉NT中央駅-印西牧の原駅20本/日 西の原循環 24本/日	船尾車庫-印西牧の原(日医大も含む)19本/日 千葉NT中央駅-印西牧の原駅 20本/日 西の原循環 6本/日	船尾車庫-印西牧の原(日医大も含む)28本/日 千葉NT中央駅-印西牧の原駅 20本/日 西の原循環 6本/日
高花線	ちばレインボーバス	千葉NT中央駅-内野小学校-高花1丁目-高花、船尾車庫(一部) (千葉NT中央駅-高花近隣公園-高花:3.9km) (千葉NT中央駅-高花2丁目-高花:4.11km)	距離制 160円 千葉NT中央駅-高花間 230円	船尾車庫-高花下り 9本/日 上り 10本/日 千葉NT中央駅-高花下り 61本/日 上り 61本/日	船尾車庫-高花下り 4本/日 上り 4本/日 千葉NT中央駅-高花下り 47本/日 上り 47本/日
北口循環		千葉NT中央駅-カウセター中央ビル3スモール中央-木刈北-桜台3丁目-小倉台2丁目 (循環:6.68km)	160円均一	外回り:25本/日 内回り:28本/日	外回り:7本/日 内回り:16本/日
順大線	ちばグリーンバス	学園台-京成酒々井駅-JR酒々井駅 (4.7km)	距離制 160円 学園台-JR酒々井駅 260円	京成酒々井駅方面 37本/日(内19本はJR酒々井駅行き) 学園台方面 37本/日(内19本はJR酒々井駅発)	京成酒々井駅方面 26本/日(内13本はJR酒々井駅行き) 学園台方面 26本/日(内13本はJR酒々井駅発)

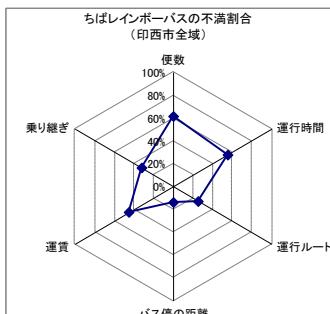
◎アンケート調査結果からの課題整理 注)ちばグリーンバスの順大線は、南酒々井町との地域間交通により本整理より除外した。(アンケート調査未実施)

項目	市民のバス路線に対する満足度、意見等 (アンケート調査結果より)	求められるサービス水準 (市民ニーズ:アンケート調査結果より)	現状サービスとニーズとのギャップ 及び課題	対策検討 優先度
運行便数	◆市全体で約61%の方が不満(やや不満含む)と回答 ◆地区別では、木下地区、大森地区の回答者全て(100%)、次いで中央駅地区で約63%の方が不満と回答 □自由意見で、市全体で約37%の方が運行便数増を要望 □自由意見を地区別で見ると、中央駅地区で約28%と最も高く、次いで船穂地区で約25%と運行本数増を要望 ▲バス路線の非利用者※の意見を地区別に見ると、「バスの本数が少ない」という意見が中央駅地区で約64%と最も高く、次いで、牧の原地区で約62%と回答	○満足する運行間隔の意見では、市全体で「15分間隔」が約57%と多く、次いで「30分間隔」が約30%と回答。高いサービス水準を望む意見が多い ○地区別で見ると、中央駅地区の約70%は「15分間隔」と最も高く、次いで牧の原地区で約64%は「15分間隔」と回答	・現運行便数は神埼線・西の原線1~2本/時間、北口循環2本/時間、高花線3~4本/時間と、高花線以外は、市民が求める水準に合っていない →市全体での不満も高く、運行頻度の見直しなどの対応を早急に行う必要がある 但し運行費用なども勘案が必要	高い
運行時間	◆市全体で約55%の方が不満(やや不満含む)と回答 ◆地区別では、木下地区の回答者全て(100%)、次いで牧の原地区で約64%の方が不満と回答 □自由意見で市全体で約17%が運行時間帯の改善を要望しているが低い割合の意見 □終バス時間を遅くして欲しい意見が多数 ▲バス路線の非利用者※の意見を地区別に見ると、「利用したい時間帯(早朝、夜)に走っていない」という意見が中央駅地区、牧の原地区で約53%と最も高く、次いで船穂地区で約44%と回答	○満足する始発時間帯の意見では、市全体で6時台の約42%が最も多く、次いで7時台が約24%と回答 ○早期時間帯である4時台、5時台の割合を地区別に見ると、中央駅地区が約19%と最も多く、次いで牧の原地区が約14%と回答 ○満足する最終時間帯の意見では、市全体で22時台が約21%と最も多く、次いで0時以降が約20%と回答 ○深夜時間帯である22時台以降の割合を地区別に見ると、中央駅地区が約69%と最も多く、次いで牧の原地区が約58%と回答	・北口循環は5時台~22時台、神埼線は5時台~21時台、高花線、西の原線は5時台~23時台の運行のため、終バスが市民のニーズに合っていない →市全体での不満も高く、運行便数、運行ルート等も合わせた運行時間の見直しなどの対応を早急に行う必要がある。 但し、運行費用なども勘案が必要	高い
ルート	◆市全体で約25%の方が不満(やや不満含む)と回答 ◆地区別に見ると、牧の原地区で約33%、次いで船穂地区で約25%の方が不満と回答 □自由意見では市全体で約10%の方が新規運行ルートや改善を要望しているが、低い割合の意見(市役所-千葉NT中央駅、運行ルートの短縮など) ▲バス路線の非利用者※の意見を地区別に見ると、「目的地の近くまで行くバス路線がない」という意見が牧の原地区で約48%と最も高く、次いで、中央駅地区で約45%と回答	○移動ニーズにおける市全体の移動目的地の意見では、中央駅地区が約26%、牧の原地区が約20%、市外が約26%と回答しており、各地区にて、中央駅地区、牧の原地区を目的地とする意見が多い ○市全体の移動目的地施設の見解では、商業施設が約31%、鉄道駅が約29%、病院が約13%と回答しており、商業施設が集中する中央駅地区、牧の原地区を目的地とする意見が多いことが伺える	・中央地区など複数のバスが運行しており、目的のバスが分か辛い、便によっては大回りになり、不満が僅かに高くなっている。 →不満の牧の原、中央駅地区の運行ルートの見直しなどの対応が必要	普通
バス停	◆市全体で約14%の方が不満(やや不満含む)と回答 ◆地区別に見ると中央駅地区で約14%、次いで牧の原地区で約12%の方が不満と回答 ▲バス路線の非利用者※の意見を地区別に見ると、「最寄のバス停まで遠い」という意見が船穂地区で約45%と最も高く、次いで、大森地区で約34%と回答	○満足するバス停距離の市全体の意見では、「100m以内」が約48%と最も多く、次いで「200m以内」が約26%、「300m以内」が約16%と回答	・ちばレインボーバスにおけるバス停に対する不満は低い。	低い
運賃	◆市全体で約45%の方が不満(やや不満含む)と回答し、不満の割合は少ない ▲バス路線の非利用者※の意見を地区別に見た場合、「運賃が高い」という意見が中央駅地区、船穂地区で約35%と最も高く、次いで、牧の原地区で約27%と回答		・公的サービス路線である「ふれあいバス」との一部区間の競合により、距離制運賃の民間路線バスの割高感があり、運賃に対する不満が大きい ・また、区間の競合により、公的サービス路線が民間路線への影響が懸念される。 →民間路線と公共サービス路線が連携・共存した公共交通ネットワークによるサービス提供を図るための運賃見直しが必要	高い
乗り継ぎ	◆市全体で約32%の方が不満(やや不満含む)と回答 ◆地区別に見ると、牧の原地区で約39%、次いで中央駅地区で約29%の方が不満と回答 ▲バス路線の非利用者※の意見を地区別に見た場合、「目的地まで、バスの乗り継ぎがあり面倒である」という意見が、船穂地区で約41%と最も高く、次いで、大森地区で約33%と回答		・ふれあいバスと区間が競合し、同箇所にはバス停が複数あり、利用者に分かりにくく、乗り換えが難しい。 →乗り継ぎが易くなる様な、乗り換え案内提供や、分かり易いバス停の整備などの見直しが必要	普通

◆:バス利用者の満足度結果 □:自由意見 ▲:バス非利用者※の利用しない理由回答結果 ○:バス交通に対する利用意向回答結果
※:バス非利用者とは、バス交通を「利用しない」又は「ほとんど利用しない(たまに利用する)」と回答した方を指す

◎市全体から見られる課題整理

問題点	現状サービスの課題	対策検討 優先度
《民間路線と公的サービス路線の競合》 ・民間路線と公的サービス路線である「ふれあいバス」と競合し、異なる運賃体系により民間路線への影響が懸念される 《公共交通サービス提供の平準化》 ・旧村部である、本埜地区、NT(本埜)地区、印旛地区、NT(印旛)地区にふれあいバスが運行していない ・廃止路線や、公共交通不便地域が存在する ・運賃格差(ふれあいバスと他の路線との運賃格差:最低料金、小学生運賃) 《効率性とサービス水準》 ・多くの地域を経由するルートの運行を行っているため、1ルートあたりの運行時間(距離)が長く、運行本数など運行サービス水準の低下が懸念されている	・民間路線と公共サービス路線が連携・共存した公共交通ネットワークによるサービス提供を行うことが必要 ・全市民が利用できる公共交通サービス提供を図ることが必要 ・利用者ニーズと運行費用の双方を勘案した運行改善が必要	高い



◎想定する検討内容

・今年度、検討実施する項目は、不満・改善要望の高い項目について実施する

- ①運行便数の改善案の検討 → ちばレインボーバスの各路線について、より高い運行便数のサービス水準を検討する
- ②運行時間帯の改善案の検討 → 始発・終発の運行時間及び、日中運行の見直しを行い、より利用者ニーズに即した運行時間帯のサービス水準を検討する
- ③運賃の改善案の検討 → 競合する路線との運賃格差に対して改善案を検討する
- ④路線(ルート)の改善案の検討 → 公的サービス路線との競合解消などの見直し・改善案を検討する