

## 市内バス路線網の現状認識と基本的考え方について

## 1. 印西市のバス路線

- ・印西市のバス交通は現在、「公的サービス路線」「補助路線」「民間路線」の異なる運行形態のバス交通が合計16路線・ルートで運行している。(路線図は別紙-1を参照)

表1 印西市のバス概要

	運行形態		バス会社等	路線名
1	民間路線	民間の独立採算により運行されている路線	ちばレインボーバス	神崎線、西の原線、高花線、北口循環線
			ちばグリーンバス	順大線
			北総交通バス	滝野循環
2	補助路線	民間による独立採算が難しい路線で、公的に支援(補助)を行っている路線	北総交通バス	小林・牧ノ原線(※1)
			イーバス	六合路線 宗像路線 印旛学園線
3	公的サービス路線	自治体が運行主体となって運行している路線	ふれあいバス	東ルート、中ルート、西ルート、南ルート、布佐ルート、印旛支所ルート

※1：土日及び夜の運行等に伴う運行経費の一部を補助

## 2. 現状認識

### (1) 路線の競合

市内バス路線網の現状認識を以下に2つ示す。また、現状認識について図化したものを別紙-1に示す。

#### ① 民間路線バスと公的サービス路線（ふれあいバス）の競合

- ・ 民間路線バスとふれあいバスの一部で区間が重複し、民間路線バスの経営への影響が懸念される。
- ・ 影響が大きくなった場合、民間路線バスは減便や路線廃止するか、市が補助して路線を維持する対応が想定される。

※ 国土交通省のコミュニティバスの導入に関するガイドラインでは、「公的資金によって支えられるコミバスは自立運営を原則とする路線バスを補完し、当該地域の交通ネットワークの一部を形成するもの」「路線バスと実質的に競合することのないよう十分に検討すべき」と示されている。

※ 一部のバス事業者から、ふれあいバスと競合しているとの意見あり。  
(平成22年度事業者ヒアリングより)

※ 競合路線は、起終点と同じ路線を基本とし、路線の一部区間において住宅集中地区と駅など目的地が重複する場合、準競合区間として抽出。

※ 主な競合路線は、神崎線と中ルート、北口循環線と西・南・布佐ルート、高花線と南ルート、西の原線と南ルート、西の原線と北総交通バス及び中・南・印旛支所ルート。

#### ② ふれあいバス同士の競合

- ・ 「ふれあいバス」同士の重複区間が多く、重複区間においては便数が増えるメリットがある一方で、駅など目的地まで遠回りな運行ルートにより乗車時間が長くなっており、利便性が損なわれている。

※ 主なふれあいバス同士の重複区間は、西ルートと布佐ルート、南ルートと中ルート。

### (2) 住民ニーズに応じた路線

- ・ 住民ニーズ（潜在需要）と現行のバス路線網を比べると、本埜地区、印旛地区については、牧の原地区への住民ニーズはあるが、乗り継ぎし遠回りでの運行となり、利用しやすい路線が少ない。

※ 住民ニーズは、平成22年度アンケートデータを基に、60歳以上の家族送迎で移動している人を潜在需要の対象者と仮定し、1日あたりの地区別の潜在需要を試算し用いた。

(3) ふれあいバスとイーバス・北総交通バスの乗り継ぎ利便性の向上

- ・バス路線網として繋がっていても、運賃や乗り継ぎサービスが一体となって連携されていなければ、利用者にとっては利用しにくい。

表2 ふれあいバスとイーバス・北総交通バスの概要

		ふれあいバス	イーバス	北総交通
			六合路線、宗像路線 印旛学園線	北総交通バス (小林・牧ノ原線)
運賃	大人	・100円	・300円 ・600円(※2)	・200円(160円※3)
	小人	・小学生以下は無料	・小学生以下は半額	・中高生 120円(100円※3) ・子ども 100円(80円※3)
乗り継ぎ券		・あり(無料)	・なし	・なし
定期券・回数券		・なし	・あり(定期券・回数券)	・あり(回数券)
運賃の満足度(※1)		・満足は約8割 ・不満は約1割	・満足は約2割 ・不満は約5割	・満足は約2割 ・不満は約4割

※1：平成22年度アンケート調査結果による利用者の満足度

※2：六合路線の小林駅・本埜支所前～白翠園前・宮前二丁目・京成佐倉駅

※3：小林駅～滝野1丁目間、滝野1丁目～印旛明誠高校間、牧の里中央～滝野公園間

2. 市内バス路線網の見直しの基本的考え方

市内バス路線網の改善に向けた基本的考え方について以下に示す。

- ① 競合路線は、民間路線バスを基本とし、ふれあいバスの見直しにより解消を図る。
- ② 需要(顕在需要、潜在需要、利用の少ない区間)を考慮した路線設定を行う。
- ③ サービス水準や定期利用者、財政負担を考慮し、ふれあいバスとイーバス・北総交通バスの乗換えサービスの平準化を図る。

### 3. 市内バス路線網の見直しの方向性

現状の財政負担を超えない範囲において、現時点で想定される市内バス路線網の改善に向けた見直しの方向性について示す。

#### (1) 路線の競合解消

単に競合区間のふれあいバス等を廃止した場合、利用者にとっては、便数が減るにもかかわらず運賃が高くなるという不便な状況となるため、サービス水準維持に留意しながら検討。

- ・ 神崎線と中ルート、千葉ニュータウン中央駅周辺、印西牧の原駅周辺の民間路線バスとの競合解消
- ・ 合わせて、実証運行（布佐ルート、印旛支所ルート）の利用状況を踏まえた、ふれあいバス同士の重複区間の解消

#### (2) 住民ニーズに対応した路線網の見直し

住民ニーズに応じ地域特性（住宅分布、道路）や既存バス路線との整合性に留意し、市内バス路線網の見直しを図る。また、需要が少ないなどこれらバス車両による運行が難しい場合は、デマンド交通等の新たな交通手段の導入を図る。

#### (3) ふれあいバスとイーバス・北総交通の円滑な乗換えサービス

公的支援で運行するバスサービスの水準の平準化を図り、印西市全体で分け隔てなく利用できるサービスへの移行。

- ・ ふれあいバスとイーバス・北総交通における共有の乗り継ぎ券導入 など