

# 印西市地域公共交通総合連携計画

(素案)

平成 22 年〇月



印 西 市

# 目次

<b>1. 地域公共交通総合連携計画の概要</b> .....	<b>1</b>
1.1. 地域公共交通総合連携計画とは.....	1
1.2. 計画策定の背景・目的.....	1
1.3. 地域公共交通総合連携計画の区域.....	2
1.4. 地域公共交通総合連携計画の計画期間.....	2
<b>2. 現状と課題</b> .....	<b>3</b>
2.1. 地域特性 .....	3
2.2. 公共交通 .....	6
2.3. 住民アンケートによる市民意識調査結果（利用実態とニーズ） .....	16
2.4. まちづくりの方針（上位計画） .....	21
2.5. 課題の整理.....	22
<b>3. 地域公共交通総合連携計画</b> .....	<b>24</b>
3.1. 地域公共交通総合連携計画の基本方針 .....	24
3.2. 地域公共交通総合連携計画の目標.....	25
3.3. 目標を達成するために行う事業及び実施体制 .....	25
3.4. 事業実施スケジュール.....	29

---

## 1. 地域公共交通総合連携計画の概要

### 1.1. 地域公共交通総合連携計画とは

この計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年法律第59号）に基づき、持続可能で利用しやすい公共交通のあり方等について検討し、地域の実情にあわせて、路線バス等の利便性向上と利用促進に向けた施策の基本方針、並びに公共交通に関する各種社会実験の実施方針について定めたものです。

計画の策定にあたっては、市の上位計画との整合を図りつつ、また、市の目指す将来像の実現に求められる公共交通の役割をふまえながら、市内の公共交通の現状や課題をもとに、望ましい公共交通のあり方を検討していきます。以上の点をふまえながら、印西市における地域公共交通の活性化・再生に向けた「印西市地域公共交通総合連携計画」（以下、連携計画という）を策定します。

### 1.2. 計画策定の背景・目的

#### (1) 本市の公共交通をとりまく環境

少子高齢化や自動車社会の進展により、バス等の地域公共交通は、利用者の減少や採算性の悪化等により運営、維持が難しい状況となっています。そのため、運行本数の減少などサービス水準の低下、利用者の減少、ひいては路線の廃止といった悪循環が全国各地で起きています。

地域公共交通は、地域の人々の重要な移動手段であり、地域の人々が、通勤、通学、買い物、通院等といった日常の活動機会を確保するために不可欠なものです。また、交通弱者とされる方々の移動手段を確保し、社会参加の機会を確保する観点などからも重要なものと考えられます。さらに、高齢化社会の進展や環境問題への対応、交通渋滞問題への対策等の観点からも、公共交通の担う役割は大きなものになると考えられます。

こうした状況に鑑み、現在、国では「交通基本法」の制定に向けた検討を行っており、印西市においても、以上のような社会の動きを踏まえて、効率的で持続可能な地域公共交通の整備に向けて取り組んでいく必要があります。

#### (2) 市村合併

印西市では、平成22年3月の印旛村及び本埜村との合併により、地域公共交通網の構築の検討が必要となっています。

合併前には、それぞれの市村が独自の交通政策を行っていたことから、具体的な施策やサービス等についても市村ごとに別個のものとなっていました。しかし、今後、合併後の印西市において、上位計画に示された「安心・安全なまちづくり」を進めるうえで、地域公共交通の活性化・再生は、地域住民の生活路線の維持に加え、地域の人々に交流の場を提供し、地域のコミュニティの醸成に寄与する点からも重要なものといえます。

したがって、新たな市域における地域の関係者が一体となって協力しながら、一体感のあるまちづくりを支え、そして、誰もが利用しやすい地域公共交通網をつくりあげていくことが、合併後の印西市における重要な課題であると考えられます。

### 1.3. 地域公共交通総合連携計画の区域

本連携計画の区域は、印西市全域とします。

平成 22 年 3 月に印旛村、本埜村の 2 村と合併した印西市は、東京都心から約 40km、成田空港から約 15km に位置する交通の要衝となっています。平成 22 年 7 月には成田スカイアクセスが開業し、都心方面と成田空港の双方への交通利便性が向上しました。また、成田・千葉ニュータウン業務核都市基本構想において骨格的交通軸として位置づけられた北千葉道路の建設も進められており、今後、交通基盤の一層の集積が予想されます。

印西市は、千葉ニュータウンの総面積の約 7 割を占めており、良好な住宅環境だけでなく、全国有数の企業の研究施設や電算センター、多種多様な生活需要にこたえる大規模商業施設や生活便利施設、高度医療を展開する病院、特色ある研究を進める大学など、高度な都市機能が集積しています。他方、農地や里山などの豊かな自然環境も残されており、市民生活にうるおいと安らぎを与えています。

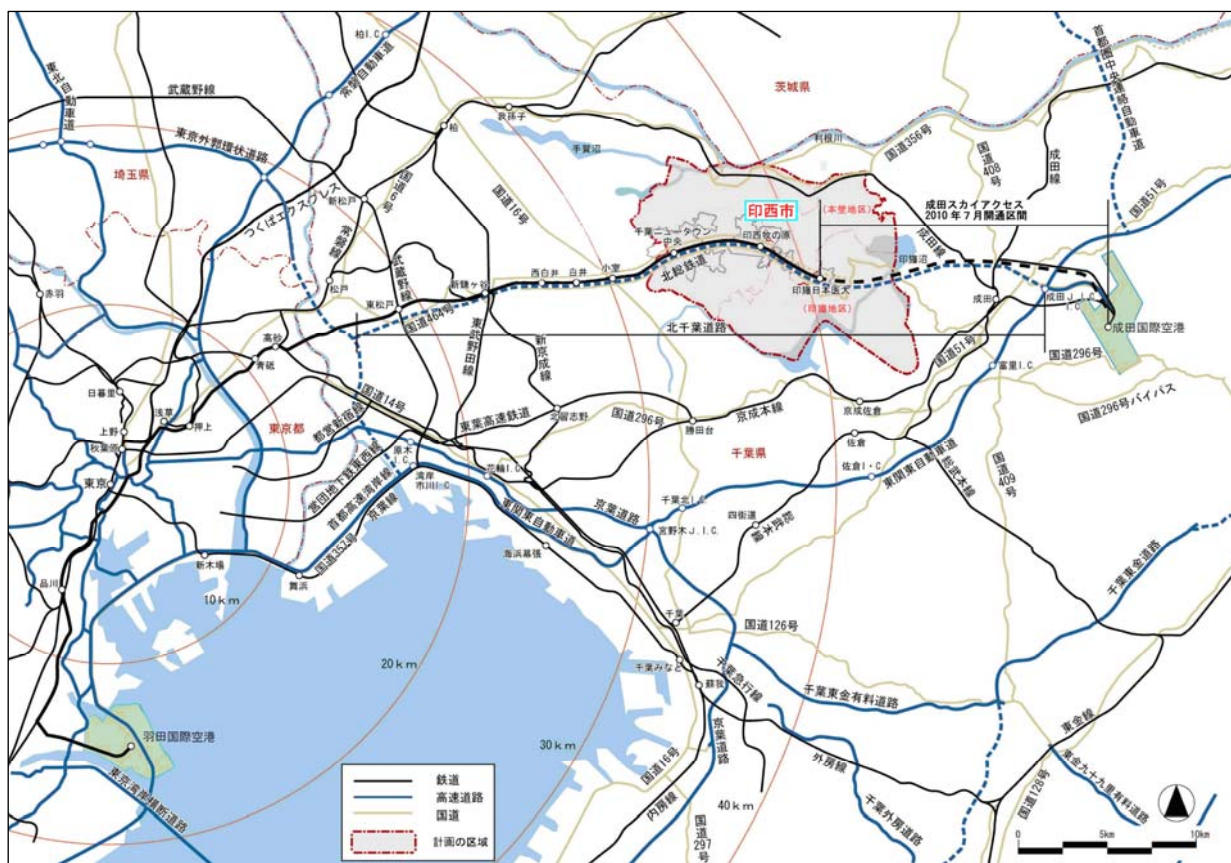


図 1-1 地域公共交通総合連携計画の区域

### 1.4. 地域公共交通総合連携計画の計画期間

本連携計画の計画期間は、平成 23 年度から平成 25 年度の 3 ヶ年とします。

また、成田スカイアクセスの開業から半年しか経過しておらず、今後も人口の分布や移動のパターンが変わる可能性が大きいので、計画年次中にも必要に応じ計画の見直しを行います。

## 2. 現状と課題

### 2.1. 地域特性

#### (1) 人口および高齢化の状況

印西市は、平成 22 年 3 月 23 日に印旛村、本埜村と合併し、総人口 88,593 人（平成 22 年 4 月 1 日住民基本台帳）を有する北総地域の中核を担う都市となっています。

人口の地域分布をみると千葉 NT 中央駅周辺の「中央駅地区」に約 3.1 万人（約 35%）が集中する一方、旧村域をはじめとするその他の地区は 4～5 千人前後（約 5%）で分散しており、人口分布の粗密に大きな偏りがみられます。

65 歳以上の高齢者数は約 1 万 4 千人で、高齢化率は 15.7%と千葉県平均の 19.9%より低い状況にあります。

しかし、高齢化率を地区別に見ると、中央駅地区や NT（印旛）地区、NT（本埜）地区において概ね 10%以下と低い状況にある一方、人口の少ない過疎的地域においては高齢化率が高い傾向にあり本埜地区、大森地区、永治地区では 30%に近い高い高齢化率となっています。

このことは、需要が少なく公共交通の維持が難しい過疎的地域ほど高齢化の進んでいることを示しており、これらの地域においては、高齢者などの交通不便者の移動手段の確保が重要な課題となっています。

また、現在は高齢化率の低い地域においても、現状の年齢別人口分布から、5 年後、10 年後には急速な高齢化が予想されるため、将来を見越した移動手段の確保について検討することが必要です。

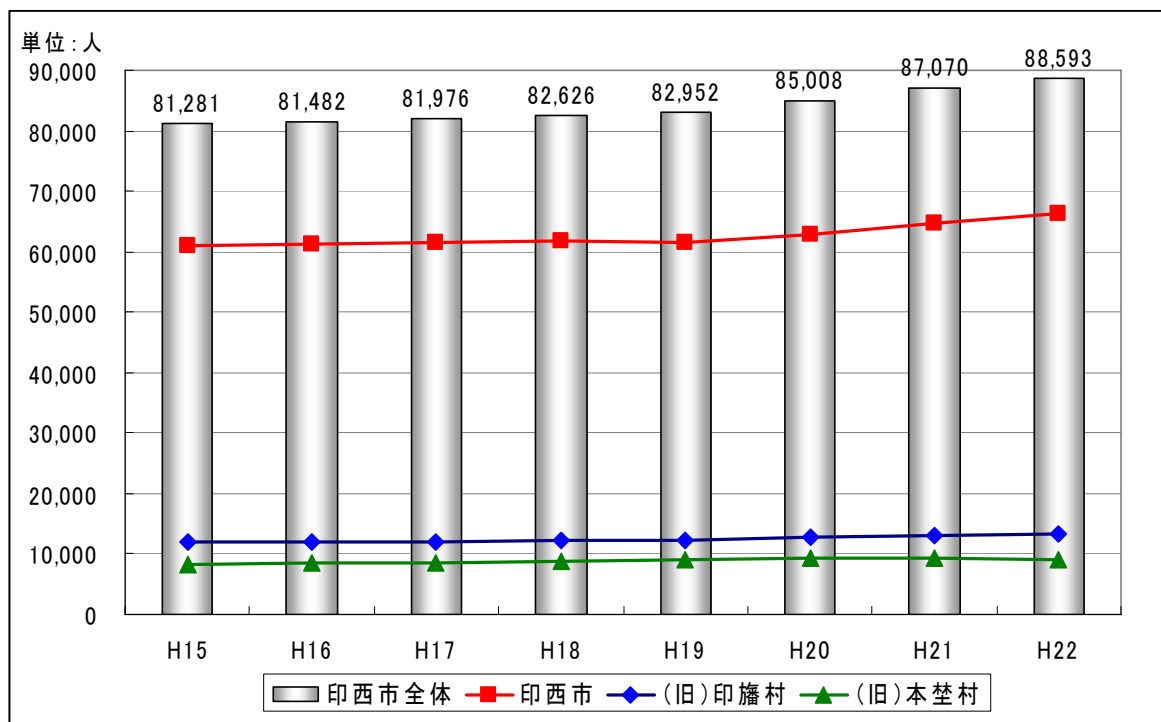


図 2-1 印西市の人口

出典：印西市（平成 22 年 4 月）  
千葉県 HP（平成 22 年 4 月）

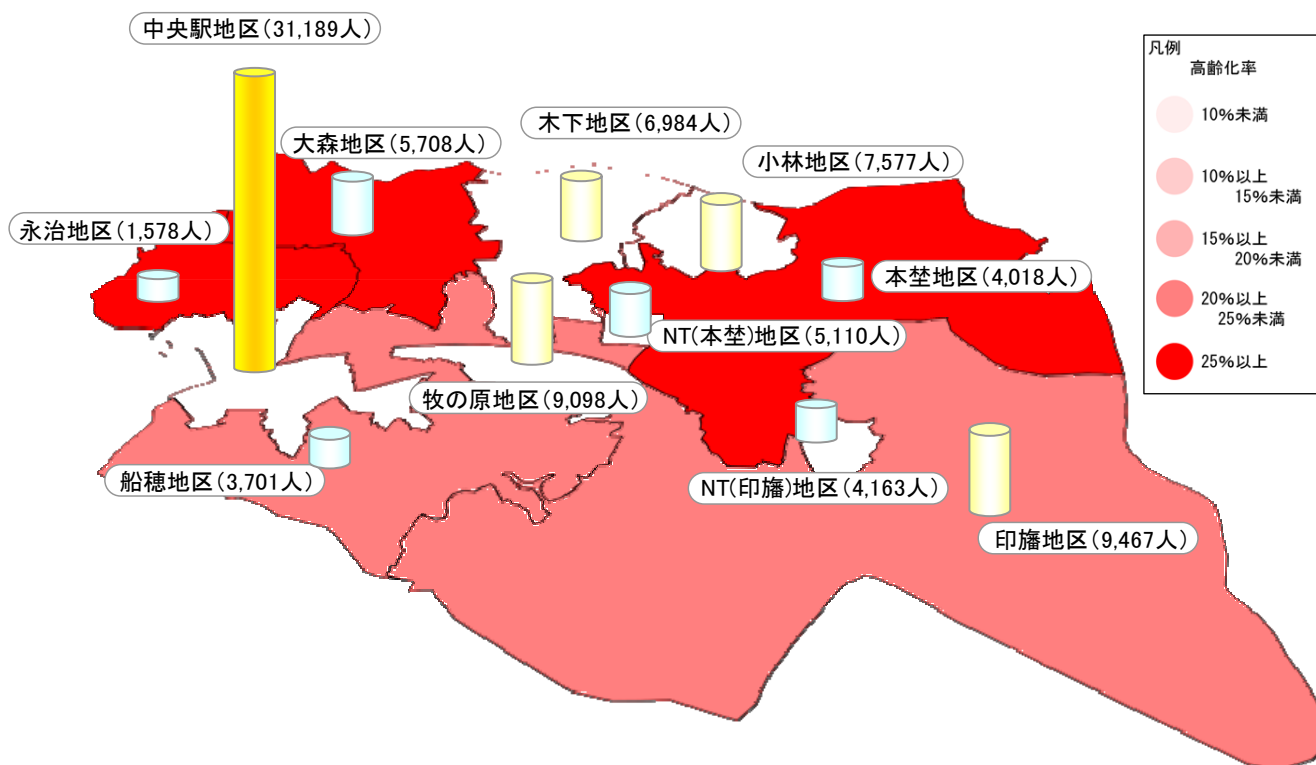


図 2-2 印西市の人口と高齢化分布図 出典：印西市（平成 22 年 4 月）  
千葉県 HP（平成 22 年 4 月）

表 2-1 地区別の高齢化率

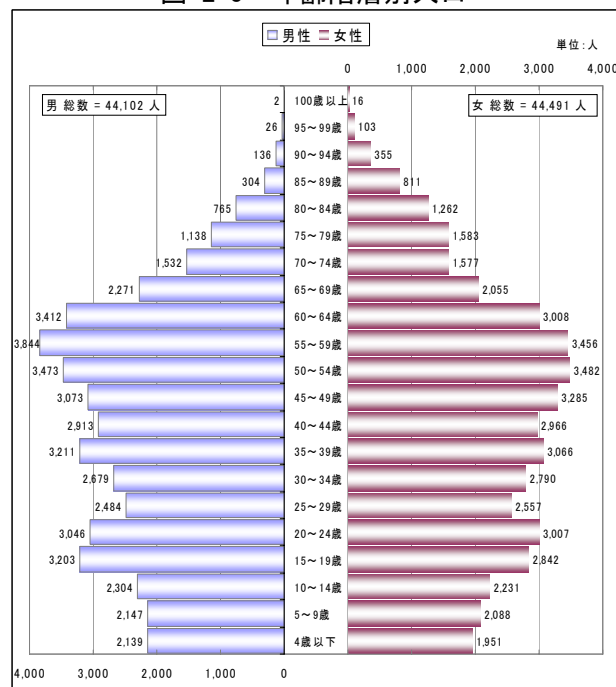
地区	人口	高齢者	高齢化率
木下地区	6,984	1,263	18.1%
大森地区	5,708	1,639	28.7%
永治地区	1,578	431	27.3%
中央駅地区	31,189	3,538	11.3%
牧の原地区	9,098	629	6.9%
船穂地区	3,701	899	24.3%
小林地区	7,577	1,279	16.9%
印旛地区	9,467	2,215	23.4%
NT(印旛)地区	4,163	437	10.5%
本埜地区	4,018	1,201	29.9%
NT(本埜)地区	5,110	405	7.9%
印西市(合計)	88,593	13,936	15.7%

千葉県	19.9%
我孫子市	21.4%
八千代市	18.8%
成田市	16.5%

出典：印西市（平成 22 年 4 月）  
千葉県 HP（平成 22 年 4 月）

図 2-3 年齢階層別人口



出典：印西市（平成 22 年 4 月）

## (2) 自家用車保有台数

世帯あたりの自動車保有台数をみると、公共交通の不便な旧村地域において高く、また、利用者意識調査においても本埜地区ではバスを利用していない方が 97%と極めて高い状況にあり、現状では、公共交通の利用が難しく自動車依存度が高い状況が伺えます。今後の高齢化の進展に伴い自家用車に代わる適切な移動手段の確保が必要です。

表 2-2 自動車保有台数 (H20.3 時点)

	印西	印旛	本埜	合計
自動車保有台数 (台)	35,721	9,518	6,082	51,321
世帯あたり自動車保有台数 (台/世帯)	1.5	2.0	2.1	1.6

出典：千葉県 HP より作成

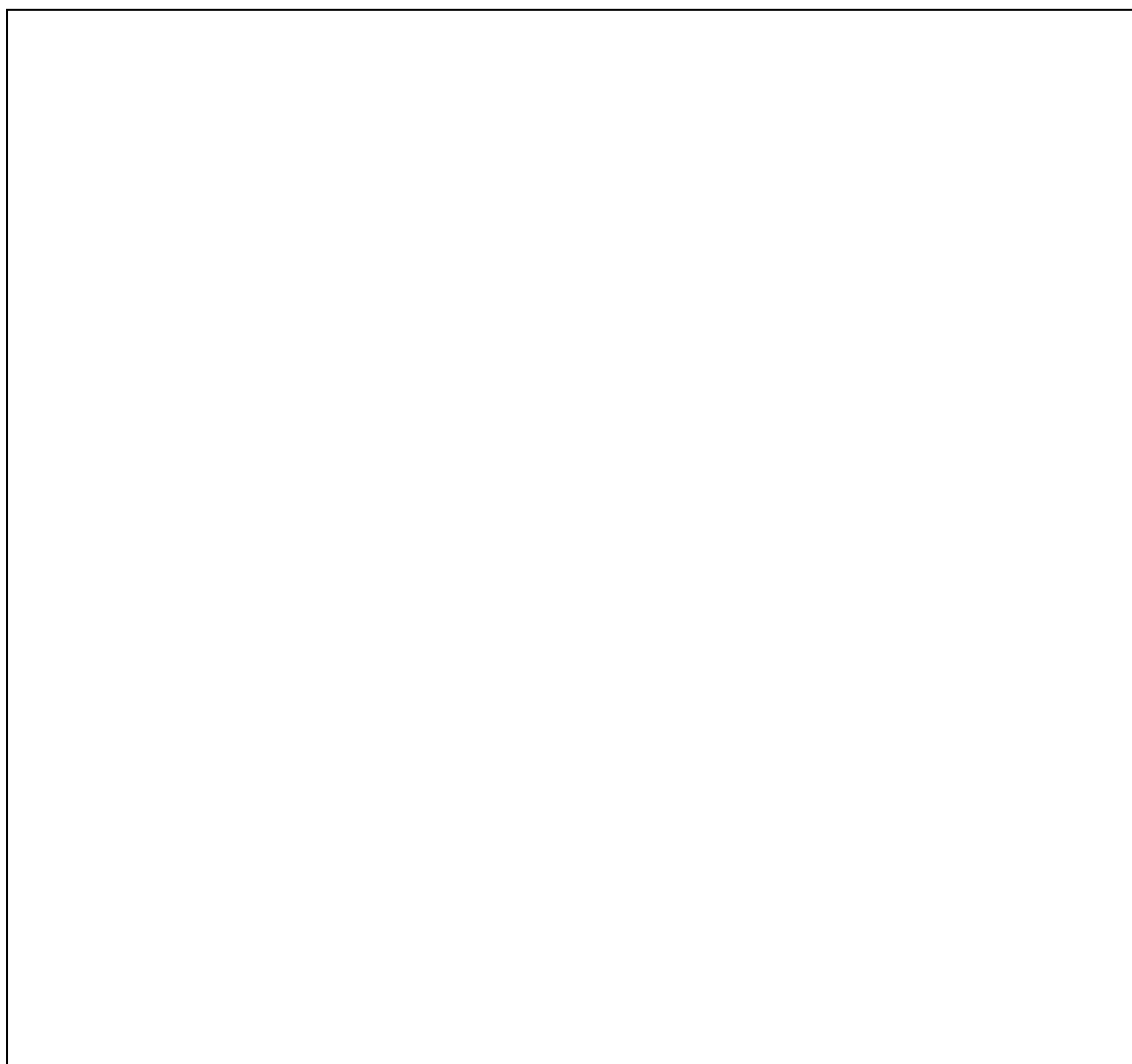


図 2-4 都市計画道路の整備状況図 (市内道路状況図)

## 2.2. 公共交通

印西市では、公共交通として鉄道3路線、民間路線バスが4路線、補助路線バスが4路線、自治体運営のふれあいバスが4路線運行しています。

### (1) 鉄道

市内には、我孫子市方面と成田市方面を結ぶ JR 成田線、都心と成田空港を連絡する北総線・成田スカイアクセスの3路線が運行されています。

平成22年7月に成田スカイアクセスが開業し、都心及び成田空港方面への特急列車（アクセス特急）が新設されました。

特に成田スカイアクセス開通後に印旛日本医大駅から京成佐倉駅に連絡する路線バス（六合路線）の利用客数が減少するなど、鉄道の運行状況の変化に伴うバス需要動向の変化について考慮する必要があります。

表 2-3 鉄道の本数及び乗客数

路線名	運行本数※1	乗客数	備考
JR 成田線	◆我孫子・上野方面(上り) 朝方:3~4本/時 昼:2本/時 夕方:2~3本/時 ◆成田方面(下り) 朝方:2~3本/時 昼:2本/時 夕方:3本/時	平成21年度実績 木下駅 2,609人/日 小林駅 2,602人/日 ※2	上野駅(JR常磐線経由)まで、16本~17本は直通運行
北総線	◆上下線 朝方:4~5本/時 昼:2~3本/時 夕方:4~6本/時	千葉NT中央駅 15,057人/日 印西牧の原駅 5,893人/日 印旛日本医大駅 1,666人/日	西馬込駅、又は羽田空港への直通運行は、1~2本/時程度で運行

※1 朝方:6~8時台の本数 昼:9~15時台の本数 夕方:16~19時台の本数

※2 JR 東日本ホームページより



図 2-5 印西市鉄道網図



---

## (2) バス交通

### 1) バス交通の課題認識

印西市には、現在、次の3つの形態の異なるバスが合計12路線・ルートで運行しています。

なお、平成21年に、利用者数が少なく採算性等を考慮して、滝野線、木下線が廃止となりました。

また、平成21年3月に合併した印旛村、本埜村も過年度にコミュニティバスが運行されていましたが、上記同様に利用者数が少なく採算性や公的費用負担の面を考慮して路線廃止となりました。

#### ①民間路線：民間の独立採算により運営されている路線

- ・ちばレインボーバス 神崎線、西の原線、高花線、北口循環線

#### ②補助路線：民間による独立採算が難しい路線バスで、公的に支援（補助）を行っている路線

- ・北総交通バス 小林・印西牧の原線
- ・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

現状のバス網において、バス路線編成上の課題として、次の3点があげられます。

#### ① 民間路線と公的サービス路線の競合

- ・民間路線とふれあいバスの路線が競合することで、異なる運賃体系により、民間路線への影響が懸念されています。
- ・よって、民間路線と公的サービス路線の位置づけを明確化し、これらが連携・共存した公共交通ネットワークの構築を検討することが必要となります。

#### ② 公共交通サービス提供の平準化の検討

- ・合併した印旛村及び本埜村を公的サービス路線である「ふれあいバス」が運行しておらず、旧自治体間の主要拠点を結ぶ公共交通が欠落しています。
- ・バス路線廃止となった沿線地区における移動手段を失った利用者が存在します。
- ・このような状況に対し、公共交通サービスの平準化の検討が必要となります。

#### ③ 効率性とサービス水準

- ・現在のバス路線において、1ルートあたりの延長が長く、結果的に所要時間が長いことが、運行頻度低下の一因になっているものと考えられます。
- ・1つの路線・ルートが、より多くの地域を経由することにより効率性を高める一方、サービス水準の低下を招くことも想定されます。
- ・よって、運行コストと利用者ニーズの双方を勘案した運行改善が望まれます。

## 2) 廃止路線

印西市では平成16年に本埜村のコミュニティバスが、平成17年に印旛村のコミュニティバスが、利用者が少なく採算性等の理由により路線が廃止されています。

また、平成21年に旧印西市の路線バスであった木下線及び滝野線が上記と同様に利用者数が少なく採算性等の理由により路線が廃止されています。

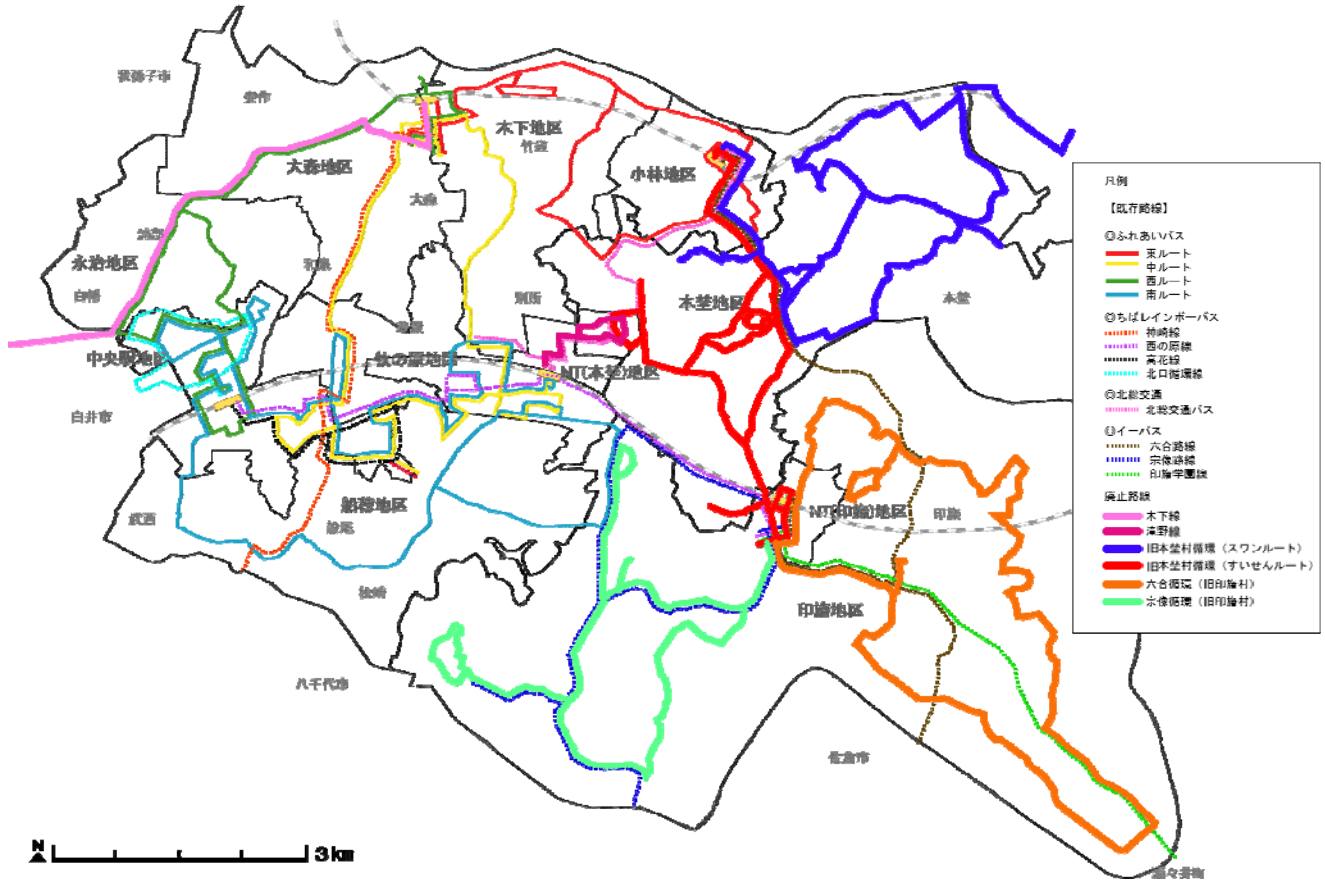


図 2-6 市内の廃止路線

表 2-4 印西市のバス路線の状況

路線名	運行者	補助等	起終点	運賃 (内子供)	運行本数		利用状況	備考	
					平日	土日・祝祭日			
ふれあいバス	東ルート	ちばレインボーバス	公的サービス路線	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 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	89人/日	-
	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)	100円均一 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	153人/日	-
	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)	100円均一 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	155人/日	-
	南ルート			印西牧の原駅-牧の原学校給食センター前-高花保険福祉センター-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)	100円均一	8便/日、一部柏木台経由	土曜日は平日と同じ、日曜祝祭日は運休	107人/日	-
神崎線	ちばレインボーバス	民間路線	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-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			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、船穂車庫(一部) (日医大千葉北総病院-千葉NT中央駅:12.45km)	距離制 160円~ 日医大千葉北総病院-千葉NT中央駅間 480円	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 印西牧の原循環バス 24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 印西牧の原循環バス 6本/日	-	-	
高花線			千葉NT中央駅-内野小学校-高花一丁目-高花、船穂車庫(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-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-カクセン-中央北ビル-ネモール中央-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	-	-	
北総交通線	北総交通(株)	補助路線	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	平日 310~580人/日 土曜・休日 50~170人/日 土曜・休日 50~170人/日	・スカイアクセス開業時 ダイヤ改正 ・印西牧の原駅-ジョイフル本田 9-18時運行 ・H21年7月から 日曜運行	
イーバス	六合路線 (南都市交通タクシー)		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3本/日 JR小林駅-印旛日本医大駅-京成佐倉駅12本/日	・土曜日は、平日 運行と同じ ・印旛日本医大駅-京成佐倉駅 14本/日 京成佐倉駅-印旛日本医大駅 25本/日	70~93人/日	-	
	宗像路線 (南大成交通)		印旛日本医大駅-京成臼井駅【鎌苅古谷廻り】(19.6km) 京成臼井駅-印旛日本医大駅【造谷廻り】(10.7km)	300円(150円)	京成臼井駅方面 10本/日 印旛日本医大駅方面 鎌苅古谷廻りは5本/日 造谷廻りは5本/日		95~100人/日	-	
	印旛学園線 (ちばグリーンバス)		印旛日本医大駅-京成酒々井駅(9.7km)	300円(150円)	京成酒々井行き 11本/日 印旛日本医大駅行き11本/日		平日 70~220人/日 土曜・休日 20~125人/日	・スカイアクセス開業時 ダイヤ改正 ・学生利用が多い ・学校が休みの間は平日でも利用 が少ない	

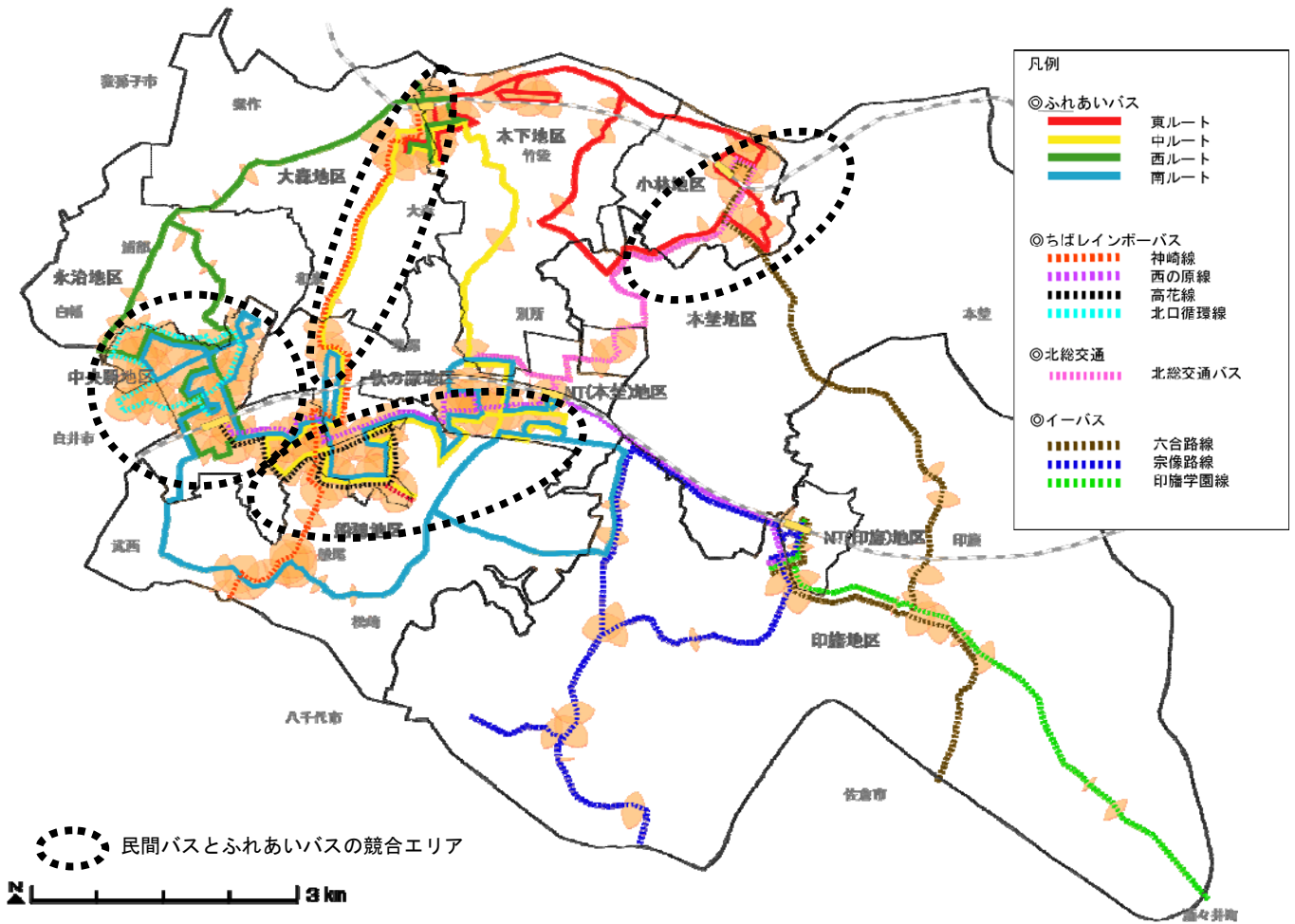


図 2-7 市内のバス路線

### 3) 利用者数

#### ① 公的サービス路線

公的サービス路線であるふれあいバスは、平成 10 年に新規路線および有料化(一律 200 円)にて運行を行い、利用者数は、平成 17 年度までは横ばいの傾向で、平成 18 年に料金を一律 100 円に値下げし、循環時間、運行ルートを増やすことにより、急激に利用者数は増加しているものの、新車両の導入や運行頻度を増やすことより、運行経費が膨れ、運行事業者への委託費が増加しているのが見られます。

これは、特に低料金による利用が可能なバスの利用が増え、重複運行する民間路線への影響が懸念されます。

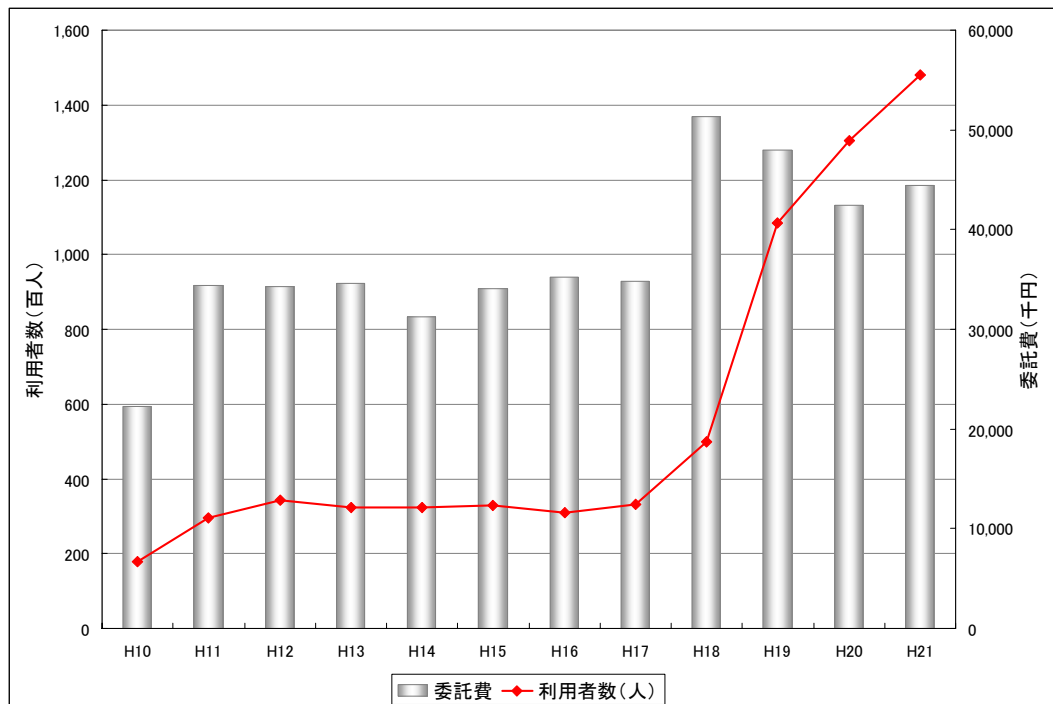


図 2-8 ふれあいバス利用者数と委託費の推移

#### ② 補助路線

イーバスの利用者数を概観すると、六合路線、宗像路線、印旛学園線は減少傾向にあり、その結果、補助金額が拡大しています。

また、成田スカイアクセス開通後の 8 月以降、補助路線の六合路線における利用者減少が比較的大きい状況にあります。これは、従来は六合路線を利用して京成佐倉駅より成田へ移動していた方が成田スカイアクセスに移動経路を変更したことが要因の一つと考えられます。

一方、北総交通バスの利用者数は平成 17 年より、ゆるやかに増加回復傾向にありましたが平成 21 年に大幅に増加しています。これは、平成 21 年に土・日・祝日等の増便、ジョイフル本田への延伸の改善を実施したことが利用者増加の要因と考えられます。

また、平成 21 年より、これら運行内容の改善に伴い補助金交付がされています。

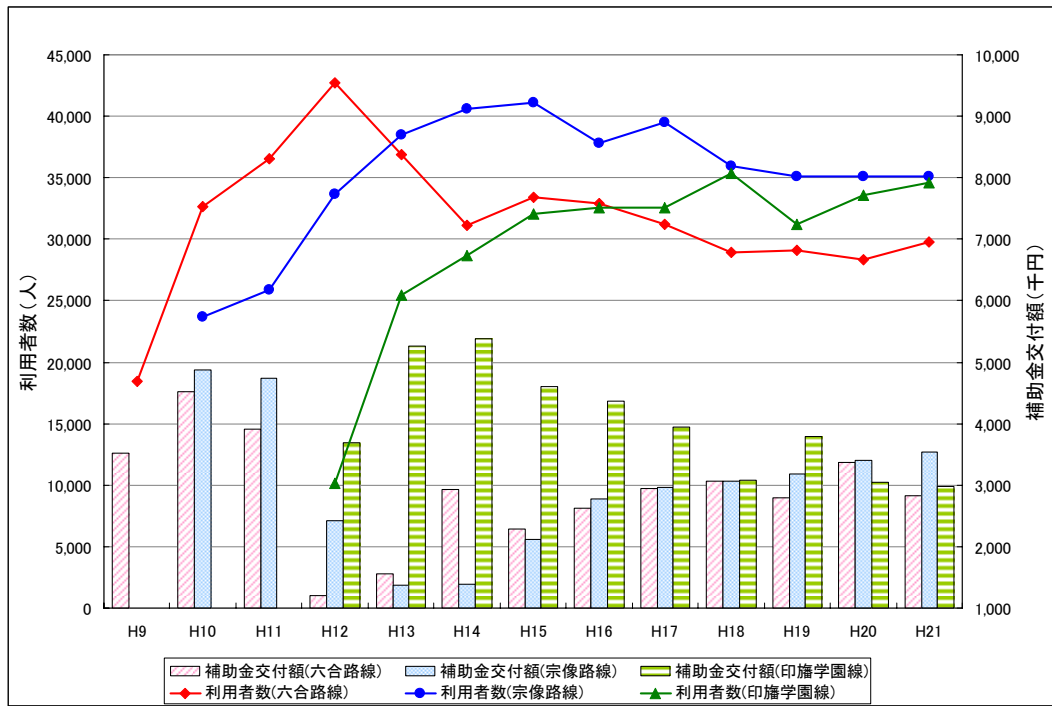


図 2-9 イーバスの利用者数と補助金額の年推移

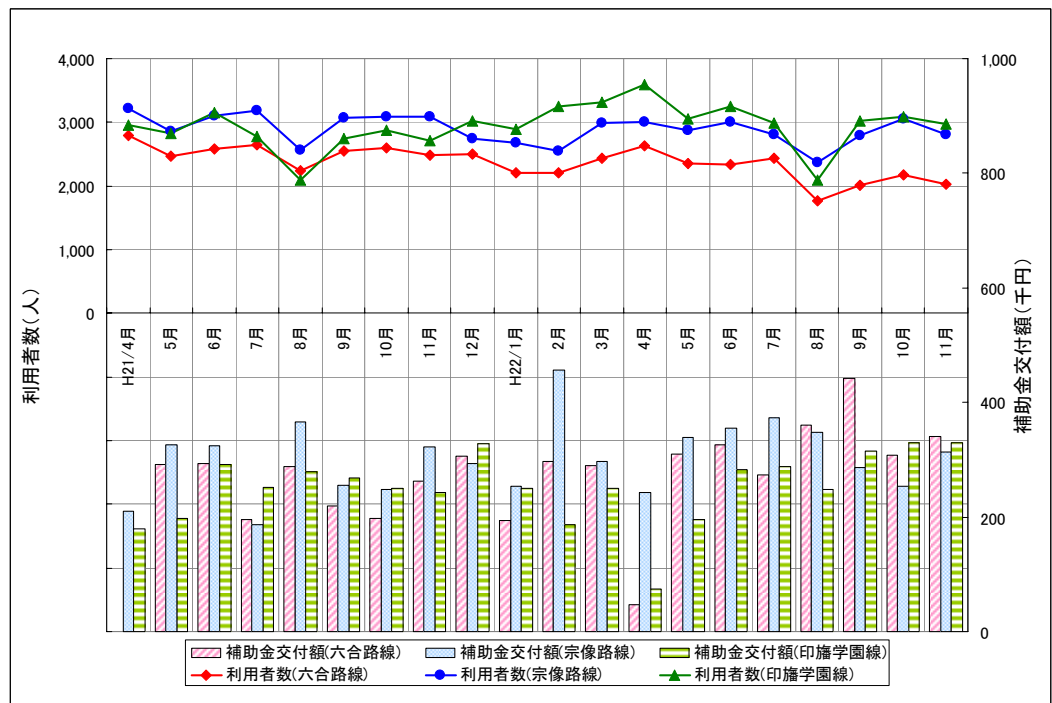


図 2-10 イーバスの利用者数と補助金額の月推移

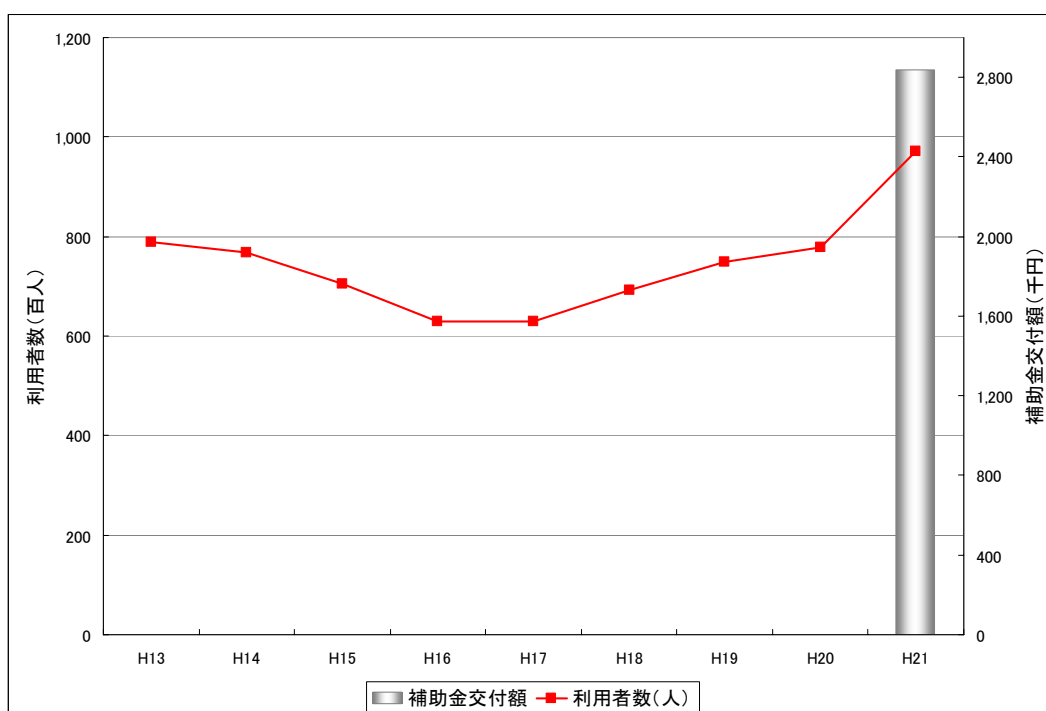


図 2-11 北総交通バスの利用者数と補助金額の推移

### ③ 民間路線

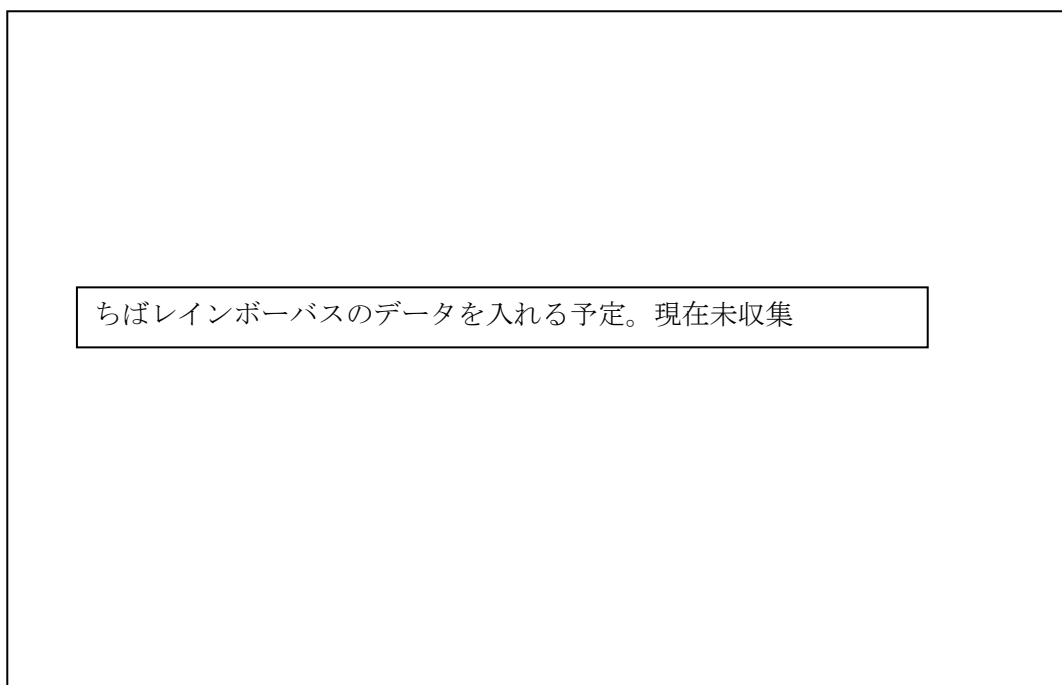


図 2-12 ちばレインボーバスの利用者数の推移

#### 4) 運賃

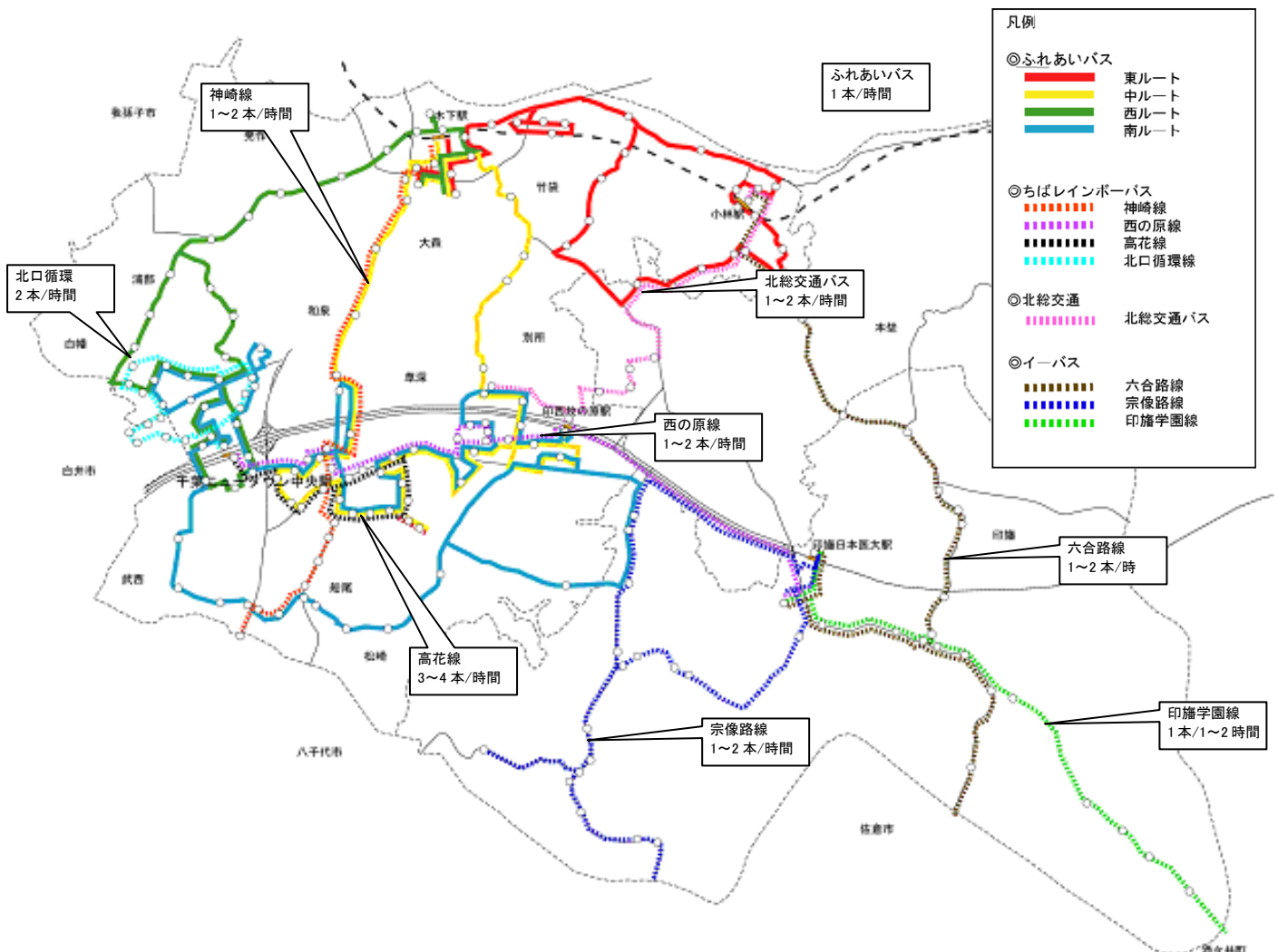
バスの運賃については、以下のような料金に差異がある状況にあり、サービス水準や公的費用負担などを考慮しつつ料金体系について検討することが必要となっています。

- ・民間路線バスと並行する区間でふれあいバスの運賃が安い状況にあり、民間バスの運営に影響を与えている懸念があります。また、ふれあいバスは小学生を無料としていますが、民間路線は半額で、差異が生じています。
- ・特にイーバスの運賃は 300 円と高く、運賃に対する利用者の不満意見（図 2-19 運賃が高い）が他に比べ多い状況にあります。

#### 5) 運行頻度

運行頻度は路線によって異なりますが、概ねが 30 分～1 時間に 1 便となっています。このような状況から、便数については全体に不満が高く、概ね 7 割以上が不満としています。なお、利用者ニーズとしては約 9 割が 15 分から 30 分間隔を望んでいます。

さらに、ふれあいバスについては、現在は平日のみの運行であり、休日の運行を望む声が 7 割以上と高くなっています。





## 6) バス交通の不便地域

バス停までの距離で見た場合の公共交通の不便地域は本埜地区（荒谷、竜腹寺、中根等）、印旛地区（山田、瀬戸等）に多く見られるほか、旧印西市内（六軒、発作、白幡、和泉等）にも点在しています。

これら公共交通不便地域のアクセス道路は、道路幅員が狭いなどバス車両での通行が難しい地域が多く見られます。

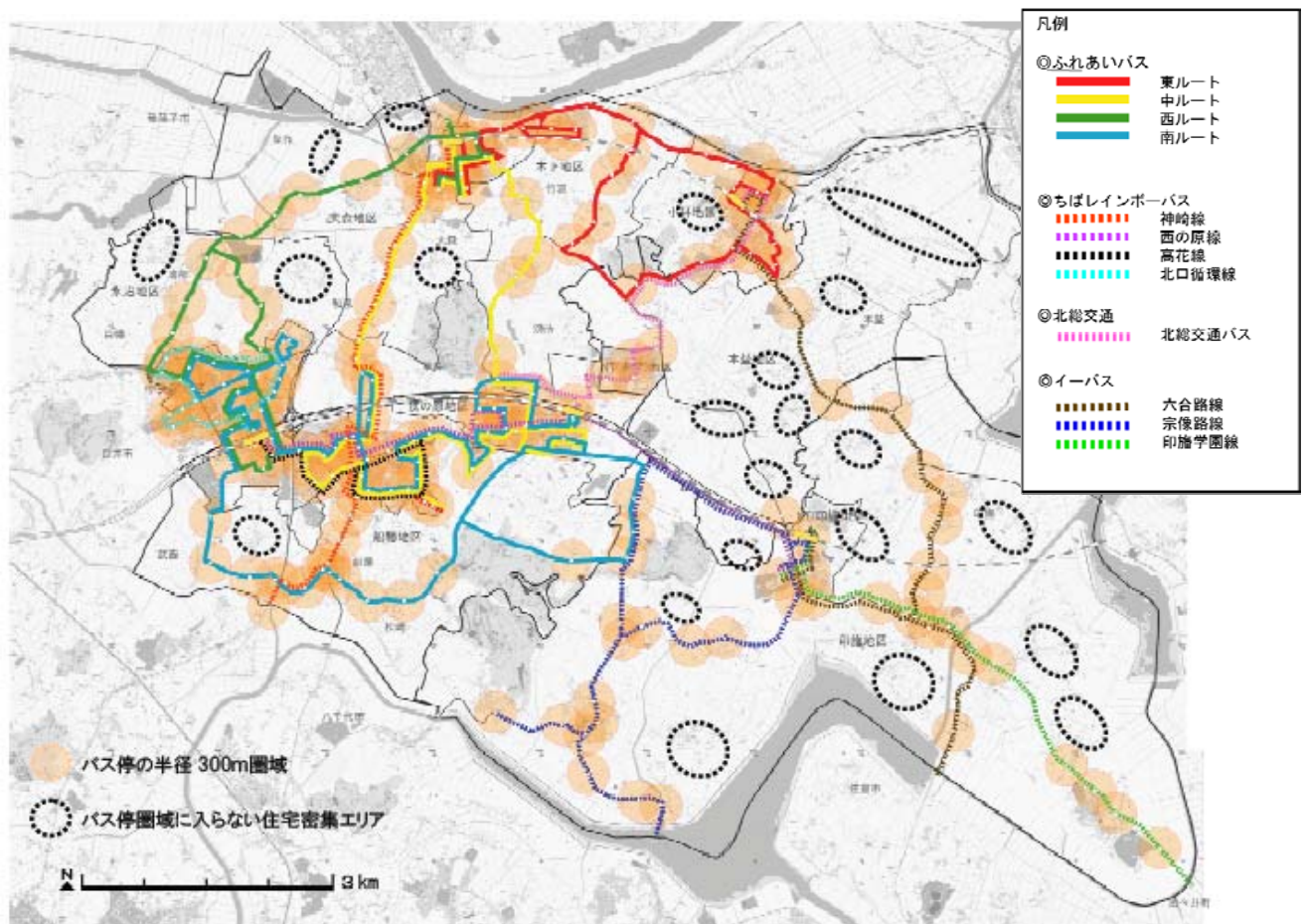


図 2-6 バス停圏域

※バス停圏域：バス停までの距離が 300m以上離れている地域としています。

## 2.3. 住民アンケートによる市民意識調査結果（利用実態とニーズ）

### (1) 住民アンケート調査の実施概要

#### ① 調査方法

- 調査名 : 公共交通の利用状況等に関するアンケート調査
- 調査地域 : 印西市全域
- 抽出方法 : 住民台帳から地区別の世帯数の割合に応じた無作為抽出
- 配布数 : 3010 世帯
- 配布回収 : 郵便配布・郵便回収
- 配布時期 : 平成 22 年 9 月 22 日～
- 回収時期 : 平成 22 年 10 月 5 日

#### ② 回収状況

アンケート調査の回収状況は、有効回答数 2,855 票が回収され、回収率は 40%と高い回収率でした。

### (2) バス利用状況

バスをよく利用している人は全体の約 1 割と少なく、本埜地区は 97%が利用していない状況にあります。

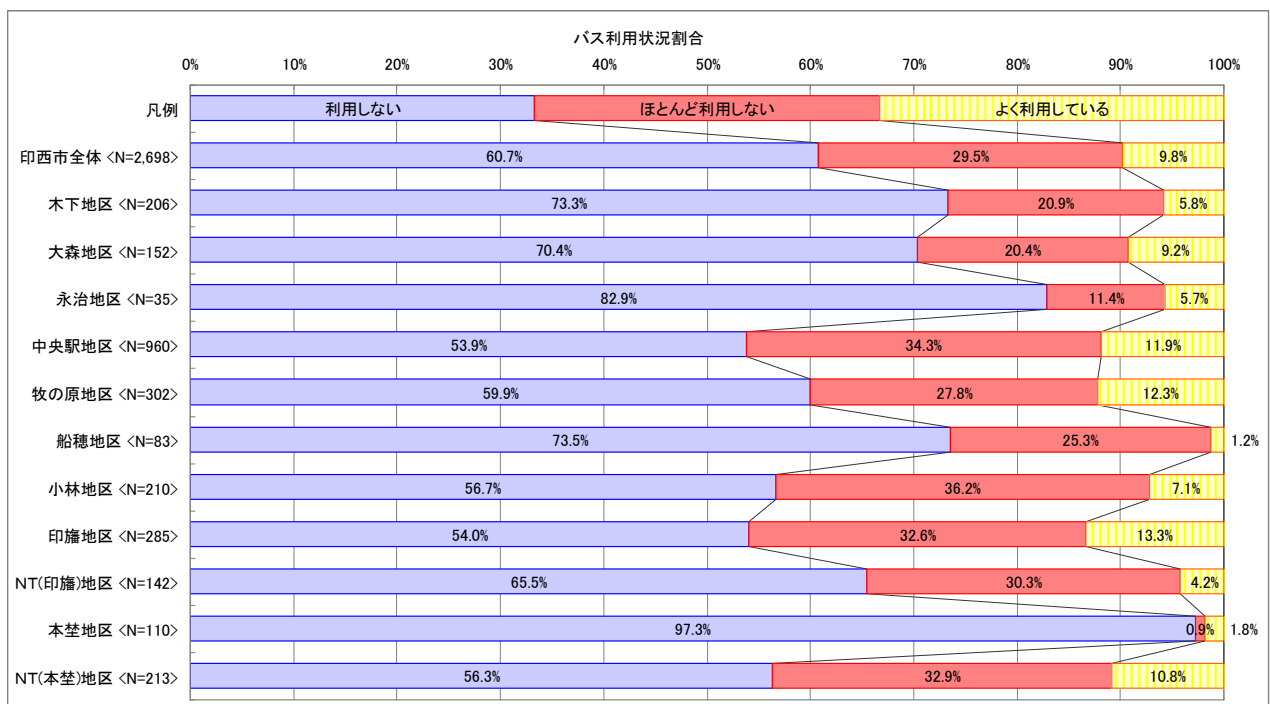


図 2-13 バス利用状況

### (3) バスを利用しない理由

バス交通を利用しない人の印象としては、「バスに関する認知度が低い」市民が多く、「バスの本数が少ない」「利用したい時間帯に走っていない」「目的地まで行くバス路線がない」の順に不満が高い状況にあり、バス停が遠い、運賃が高いといった意見もみられ、これらのサービス水準の改善がバス利用促進にあたって望まれます。

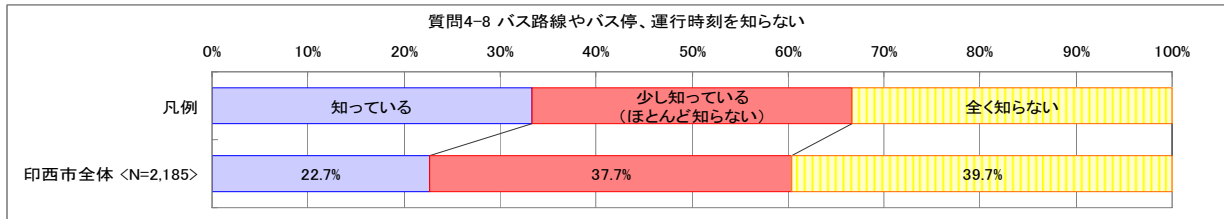


図 2-14 バス運行に関する認知度

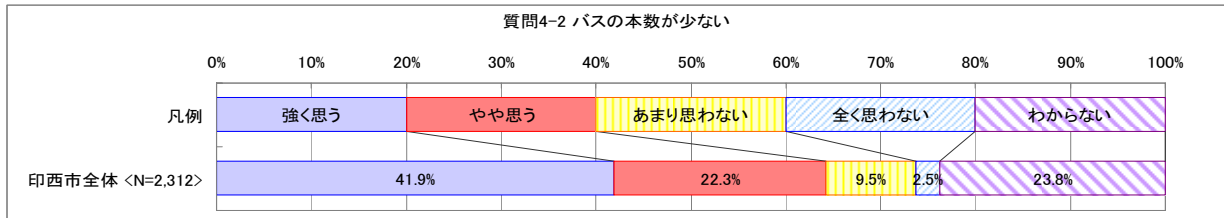


図 2-15 バスの本数が少ない

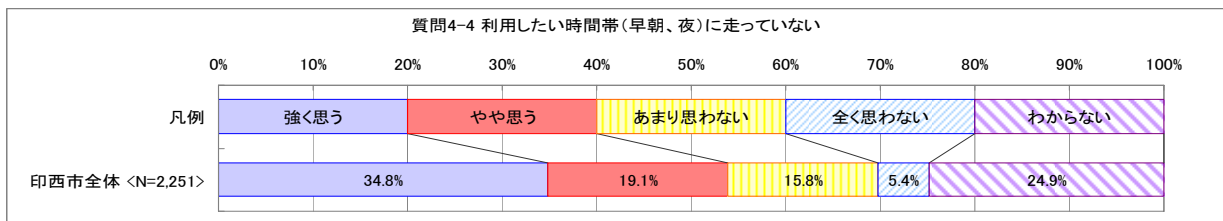


図 2-16 利用したい時間帯に走っていない

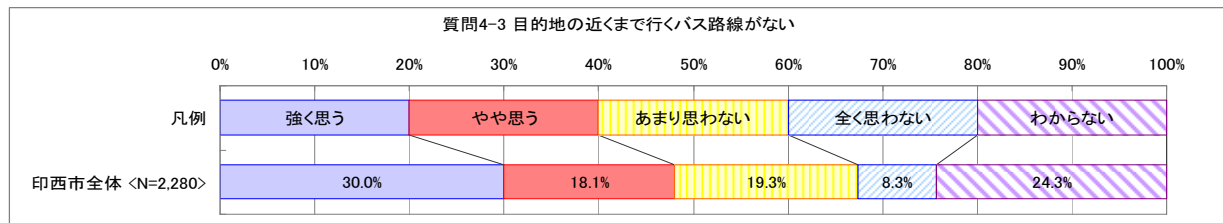


図 2-17 目的地まで行くバス路線がない

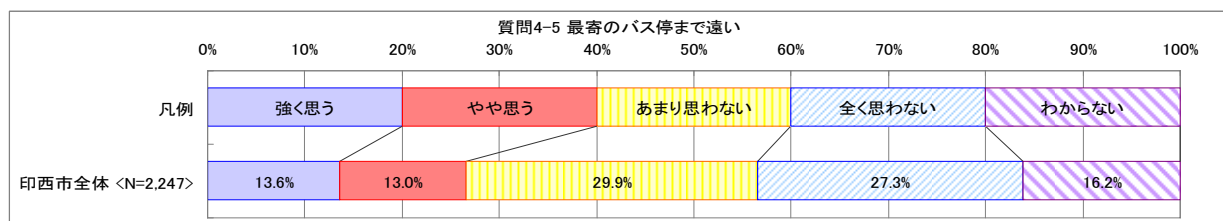


図 2-18 最寄のバス停が遠い

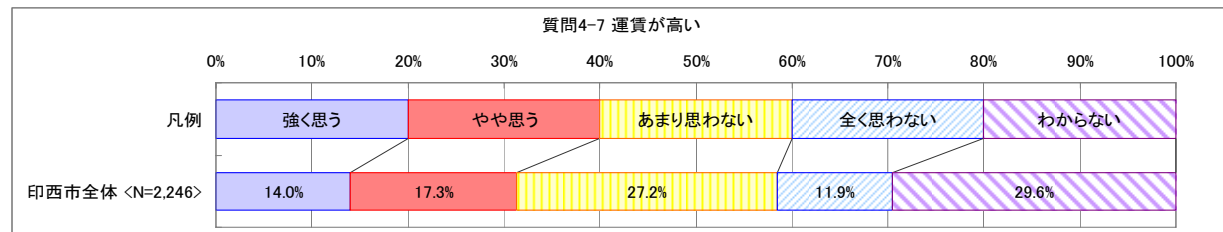


図 2-19 運賃が高い

#### (4) バスサービスに対する利用者の評価

##### ① 運賃について

バス利用者の運賃に対する満足度をみると、運賃が 100 円のふれあいバスの満足度は約 8 割と高い一方、他のバスの満足度は 2～3 割未満と低い状況にあります。特に運賃が 300 円のイーバスについては、半数以上が不満としています。

このように、サービス水準に対する運賃設定、運賃の平準化について検討が必要です。

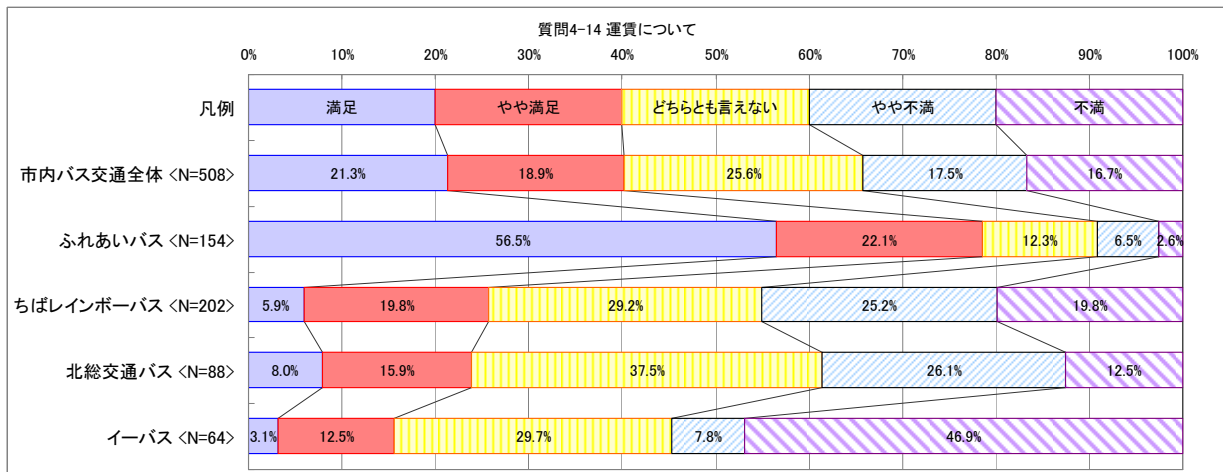


図 2-20 運賃について

##### ② 乗り継ぎについて

バスの乗り継ぎに対して、半数以上がやや不満と回答しています。

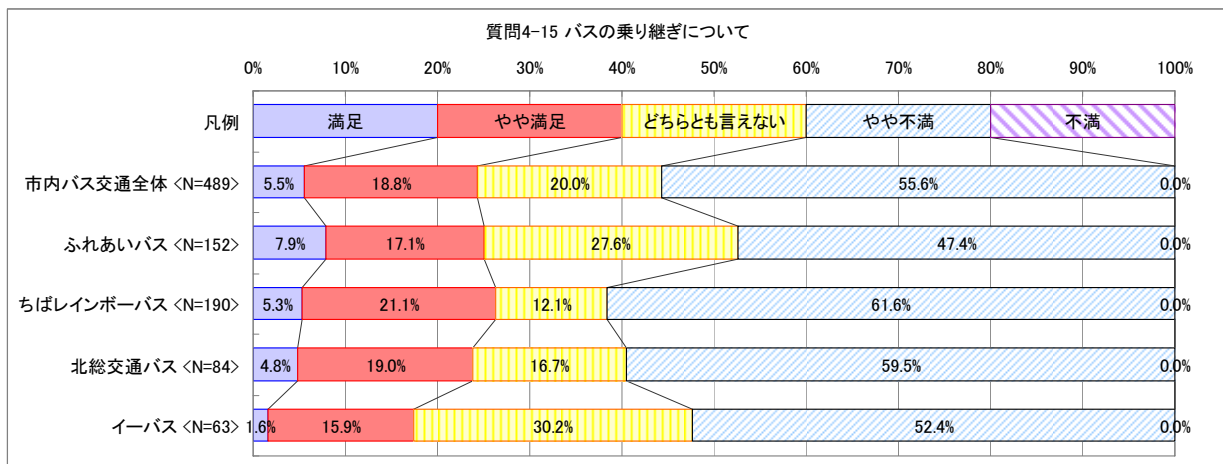


図 2-21 バスの乗り継ぎについて

##### ③ ふれあいバスの休日運行

市内バス交通は、ふれあいバスのみ日曜、祝日に運休している状況にあつて、ふれあいバスの日曜、祝日の運行への要望が高い状況にあり、その対応が望まれます。

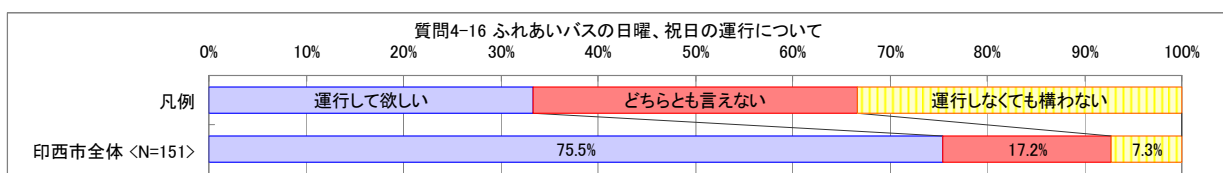


図 2-22 ふれあいバスの日曜、祝日の運行について

## (5) 移動実態

住民アンケートの日常的な目的別（通勤・通学、通院、買物等）の移動を地区内 OD と市外 OD として整理しました。（Origin：出発地、Destination：目的地）

### 1) 市内 OD

市内 OD で見ると、大規模商業施設、企業、学校、住宅等が集積する中央駅地区への移動が最も多く、次に牧の原地区となっており都市機能を有す中央駅地区、牧の原地区に人が集まっています。

移動手段で見ると、自動車が約 7 割（自動車の家族の送迎を含めると約 8 割）を占め自動車の依存度が高い状況となっています。また、バス交通を利用すると答えた方は約 0.5%と非常に低い状況になっています。利用者のニーズに合った路線バスの見直しを行いバス交通が利用しやすいように改善する必要があります。

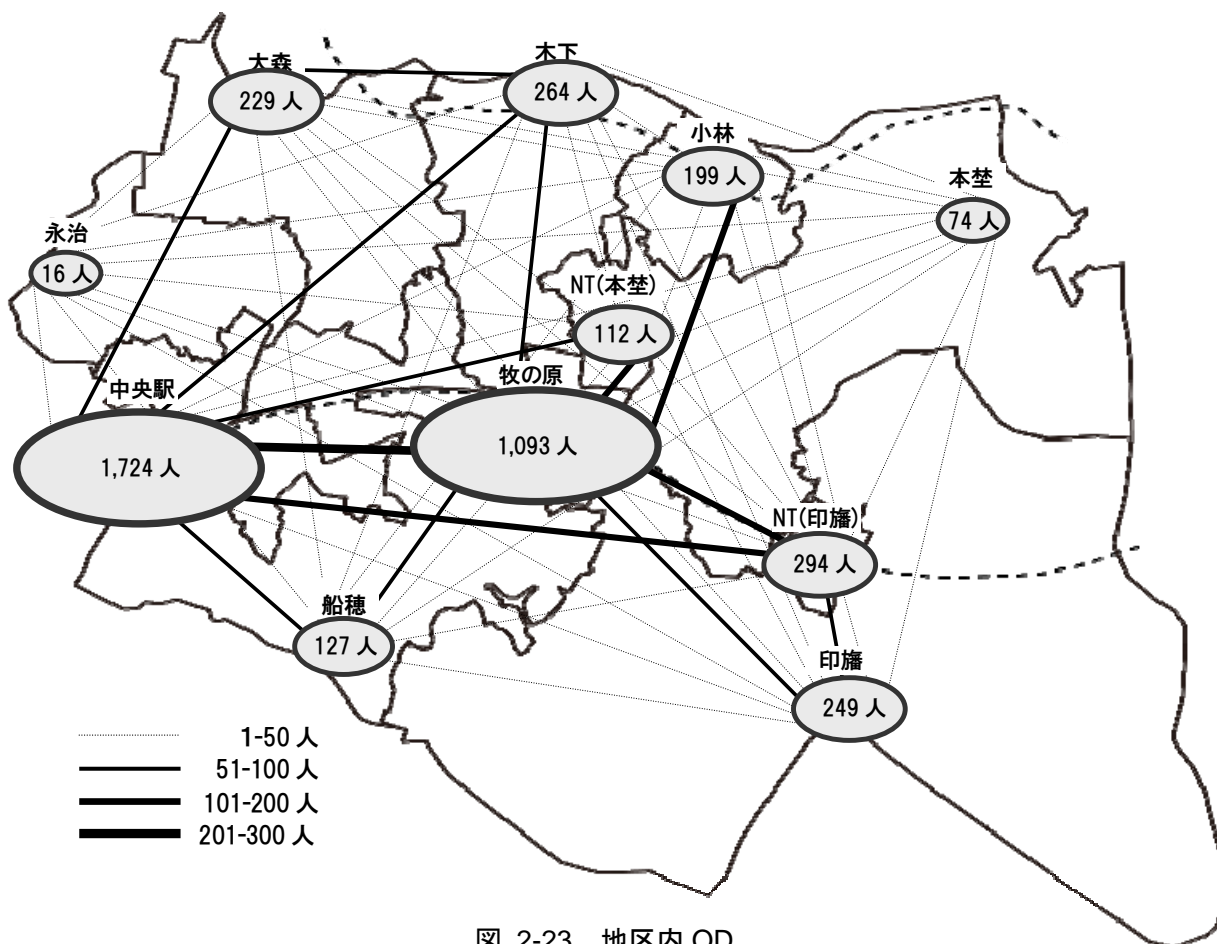


図 2-23 地区内 OD

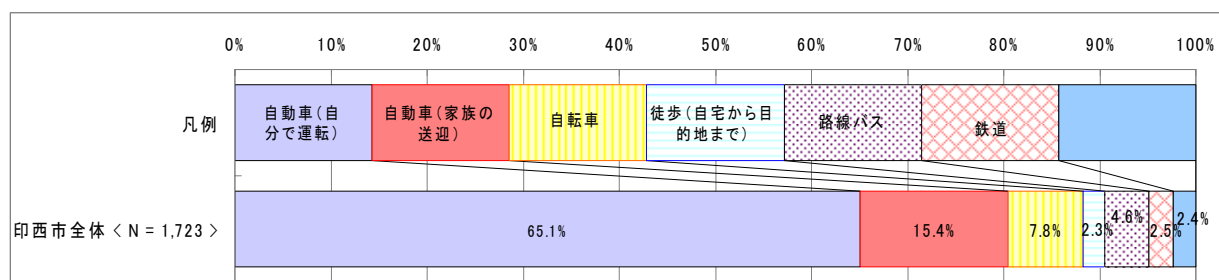


図 2-24 地区間の移動における住民移動手段

## 2) 市外 OD

市外 OD で見ると、東京への移動が最も多く 783 人で、次に東京、千葉市及び隣接市町村を除くその他地域が 371 人と多い状況です。また、生活圏が隣接市町村となる成田市や佐倉市、八千代市、白井市、柏市等にも多く見られます。

移動手段で見ると、自動車が約 4 割（自動車の家族の送迎を含めると約 5 割）を占め、次に鉄道が約 3 割を占めています。

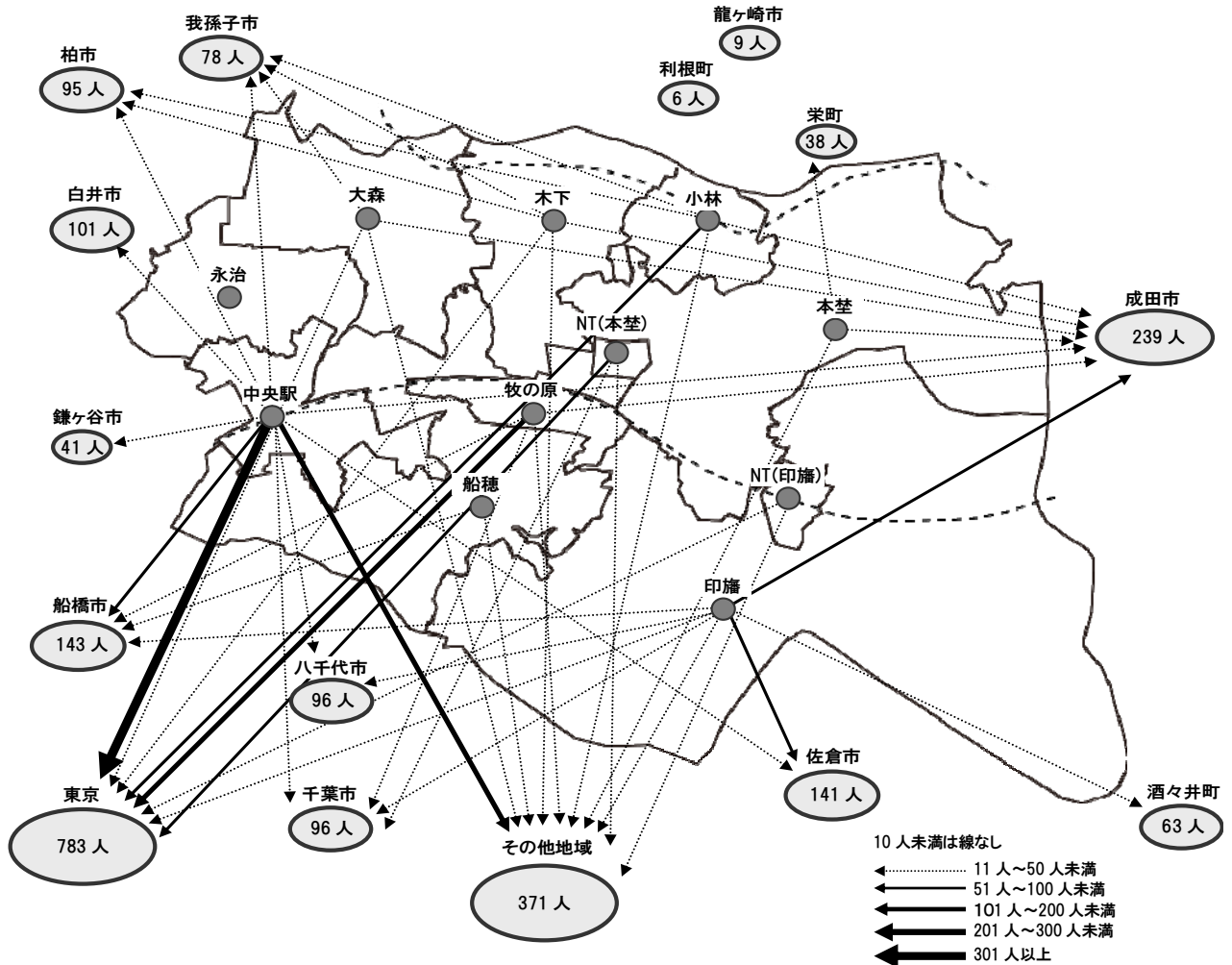


図 2-25 市外 OD

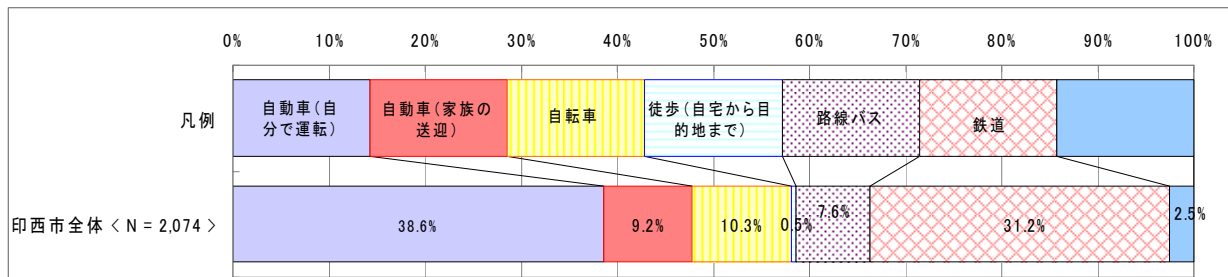


表 2-5 市外移動における住民移動手段

## 2.4. まちづくりの方針（上位計画）

新市基本計画（印西市・印旛村・本埜村合併協議会 平成21年7月）では、新市のまちづくりの視点・将来像を定め、交通面における基本方針及び主な事業を以下のように策定しています。本連携計画の策定あたっては、これら上位計画の基本方針や事業と調和を保ち、一体的に推進できるように連携を図ります。

### <新市のまちづくりの視点・将来像>

ひと まち 自然 活気と希望あふれる 北総の中核都市

- ①地域の持続的発展に向け未来への活力を呼び込むまちづくり
- ②市民が住み続けたい安全・安心のまちづくり
- ③市民参加によるまちづくり



### <交通体系の基本方針>

#### ◎都市軸

本地域の東西を貫く都市軸は、東京都心と成田国際空港を結ぶ首都圏レベルでの放射的な交流軸であり、成田・千葉ニュータウン業務核都市の骨格を形成するための重要な軸として、東京方面への通勤動線や空港関連の物流動線として機能するほか、地域のにぎわいと広域的な交流軸に位置づけます。

#### ◎地域交流軸

地域交流軸は、新市の均衡ある発展のため「まちづくり拠点」を有機的に結ぶ交流動線として、地域の連絡性と利便性を高めていきます。



### <主な事業>

#### ◎コミュニティバス運行事業

市民の身近な交通手段であるコミュニティバスの利便性の向上を図り、あわせてより効率的なコミュニティバスの運営を実施します。

#### ◎路線バス運行対策事業

地域住民の生活に必要な民間バス路線の維持及び充実を図るため、路線バス運行事業者に必要な支援を行なっていきます。

図 2-26 新市のまちづくりの視点

---

## 2.5. 課題の整理

### (1) 地域特性等から見た問題点

#### (ア) 地域特性から見た問題点

① 合併による地域間の公共交通サービスの差異

現在のバス交通網は平成 22 年 3 月の合併前の旧 1 市 2 村の基で整備されたものであり、それぞれの地域における公共交通サービス水準に差異が生じています。また、市内の中核拠点を結ぶ公共交通が十分に確保されておらず、地域で一体感あるまちづくりを支える公共交通ネットワークが構築されていません。

② 路線廃止による公共交通不便地帯の存在

合併前に廃止されたコミュニティバスや路線バスがあり公共交通不便地域が印旛地区、本埜地区、NT 本埜地区等に存在します。

③ 高齢化に伴う移動制約者の増加による不便地域の増加

高齢化が進む中で徒歩移動の制約が大きくなる高齢者にとって、公共交通不便地域は市街地周辺などでもさらに広がってくる考えられます。

④ 過疎的地域の自家用車依存

過疎的地域では公共交通の運営ができず、自家用車依存の生活が浸透していますが、高齢化に伴い、将来移動手段を失う可能性が大きくなってきています。

#### (イ) 現状の公共交通から見た問題点

① 民間路線と自治体運営路線の混在・競合およびサービス・運賃の差異

民間が運営する路線と自治体が補助又は運営する路線が混在・競合し民間のバス事業の独立採算事業に影響を与えるとともに、一部の利用者に混乱を招いています。

#### (ウ) 市民意識から見た問題点

① サービス高度化要望（増便、運行時間拡大、鉄道接続、バス停増設など）

既存の公共交通の便数等のサービス水準が低く、市民が満足する交通体系、サービス水準となっていないため、利用したくとも利用しづらい公共交通となっています。

② 公共交通情報の不足

既存の公共交通の運行ルート図、時刻表などの情報が少なく、利用したくとも運行内容が分からないため、使えないことがあります。

#### (エ) その他の問題点

① 成田スカイアクセス開業に伴う移動の変化

平成 22 年 7 月中に成田スカイアクセスが開業し、成田市方面などへの移動が佐倉市経由（六合路線）から成田スカイアクセスに変わるなどの影響が出てきています。現在は開業後半年未満のため変化はまだ続くものと思われま。

② 需要減少に伴う補助費用の増大

成田スカイアクセス開業の影響などで、利用者が減った路線もあり自治体の公共交通補助費用が増大してきています。

③ サービス向上に伴う運営費用の増大

利用者獲得のためサービス向上を進めると運営コストが増加し、自治体の負担も増えます。合併前の旧村地区では利用者ニーズに対応してコミュニティバスを運行していましたが、運営コストに対し、利用者数が少なく廃止した経緯があります。



## (2) 問題点と課題の整理

問題点		課題	留意点・備考
地域特性	合併による地域拠点間のネットワークが未整備、サービス差異	市全域でのバス公共交通ネットワークの再編	市全域での公共交通ネットワークの構築においては、市内に現存する民間独自で運営している路線バス、合併前の自治体より引き継いでいる補助を受けて運営する補助路線バス、自治体が運営する「ふれあいバス」の位置づけを明確にし、競合路線の解消や拠点間ネットワークの整備、サービスや運賃の差異の解消に留意し、持続性のある公共交通の構築を目指す必要があります。
	路線廃止による公共交通不便地帯の存在		
	高齢化に伴う移動制約者の増加による不便地帯の増加		
現状の公共交通	過疎地域の自家用車依存	バス公共交通不便地域の解消	合併前に廃止された路線がありそれに伴うバス公共交通不便地域(荒野、竜腹寺、六軒、発作下 等)が残されています。また、市内の広範囲に最寄のバス停まで300m以上ある住宅が点在しています。今後、高齢化が進むにつれ移動に制約のある高齢者が増加し、市街地周辺でも公共交通を利用しにくい高齢者などが増加することが考えられます。従来の路線方式の交通だけではなく、新たな公共交通手段の導入も視野に入れた持続性のある公共交通の構築を目指す必要があります。
	民間路線と自治体運営路線の混在・競合およびサービス・運賃格差が存在		
市民意識	サービス高度化要望(運行時間拡大、増便、鉄道接続、バス停増設など)	バス公共交通サービスの向上	需要喚起のために利用者ニーズに応じたバス公共交通サービスの向上を進めることは重要ですが、過剰なサービスとならないよう運営コストや運賃などとのバランスを考慮し、将来の高齢化社会に向けて持続的な運営を行えるよう留意する必要があります。取り組み主体の負担を超えたサービスの提供は結果的に持続可能性を危うくします
	公共交通情報の不足		
その他	成田スカイアクセス開業に伴う移動の変化	持続性のあるバス公共交通の運営	需要の少ない地域などで、一定のサービス水準を維持し持続性のある公共交通を運営するためには、従来の路線方式の交通だけではなく、新たな公共交通手段の導入も検討する必要があります。また、行政、事業者の努力だけでは限界があり、住民の公共交通を利用する意識改革を広めていく必要があります。 公共交通を整備・運営するにとどまらず、定期的にフォローアップし継続させて行くことが重要です。
	需要減少に伴う補助費用の増大		
	サービス向上に伴う運営費用の増大		

### 3. 地域公共交通総合連携計画

#### 3.1. 地域公共交通総合連携計画の基本方針

千葉ニュータウン事業による住宅や商業・業務機能が複合した新市街地が広がる一方で、旧来からの市街地や集落などのさまざまな生活環境が共存しており、その地域特性を踏まえ、新市全体の均衡のある発展のために寄与する公共交通の整備を目指す計画として、以下の4つの基本方針を設定します。

##### (1) 基本方針1：市全域で均衡の取れたバス公共交通ネットワークの再編を図ります。

- 新市の均衡ある発展のため市内の中核的拠点間の結び付きを強化するバス公共交通ネットワークの再編を図ります。
- 路線再編にあたっては、民間バス、補助路線バス、自治体運営の「ふれあいバス」等の位置付けを明確にし、それぞれの位置付けに応じ公平感や持続性を踏まえた路線再編を図ります。
- 路線バスや新たな公共交通システムの検討や民間送迎バスとの活用を組み合わせたきめ細やかな公共交通ネットワークの構築を図ります。

表 3-1 バス公共交通の位置付け

No.	分類	内容
1	民間路線バス	独立採算で運行可能な区間は民間路線バスが運行する
2	補助路線バス	一定の需要はあるが独立採算での運行が困難な区間は自治体が補助し、路線を維持する
3	自治体運営バス 「ふれあいバス」	民間路線バス及び補助路線バスで運行が困難な区間は自治体が運営する「ふれあいバス」で運行する
4	その他	民間路線バス、補助路線バス、「ふれあいバス」の定時定路型のバス交通で運行が困難な区間やバス停への歩行が負担となる高齢者の足の確保が必要な地区については新たな公共交通の導入を検討します ・デマンド交通      ・乗合タクシー      ・自治体運営バス ・スクールバスや病院等民間送迎バスとの連携      等

##### (2) 基本方針2：バス公共交通の不便地域の解消を図ります。

- より多くの住民が公共交通を利用した生活が可能ないように公共交通不便地域の解消を図ります。
- 公共交通不便地域の解消にあたっては、利用者ニーズ、需要、経費（財政負担）等を勘案の上、重要度の高い地域・路線から段階的に実施します。

##### (3) 基本方針3：バス公共交通のサービス水準を改善します。

- 多くの住民に利用してもらえるように、税負担も勘案しつつ利用者ニーズを反映したサービス水準（運行頻度、時間帯、運賃、曜日等）を目指します。
- 少子高齢化の進展、環境面に対応し、だれもが安心・安全に利用できる公共交通を目指します。

#### (4) 基本方針4：持続性のある公共交通の構築を図ります。

- 公共交通の整備には財政負担を伴うことから、限られた財源の中で、効率的で持続的な公共交通の構築を目指します。
- 公共交通に関する情報提供を積極的に行い、利用者増加を目指します。
- 利用者増加のためには公共交通を利用する住民の意識改革が必要なためモビリティ・マネジメントを踏まえた利用促進施策を行います。

※モビリティ・マネジメントとは：ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

### 3.2. 地域公共交通総合連携計画の目標

基本方針に対応する目標は以下のとおりとします。

**目標1：市内の主要拠点間を再編するバス公共交通ネットワークを構築します。**

**目標2：市内の公共交通不便地域を解消します。**

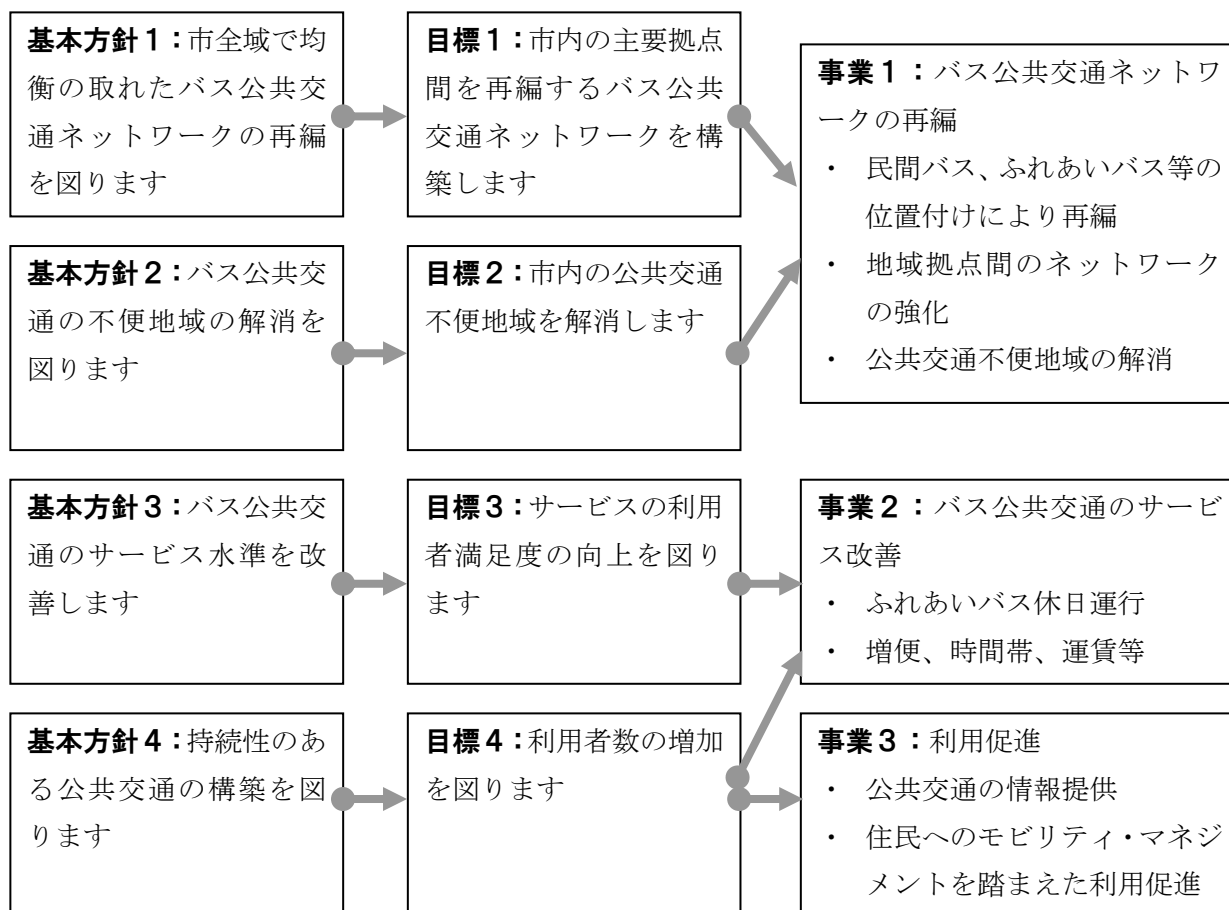
**目標3：サービスの利用者満足度の向上を図ります。**

**目標4：利用者数の増加を図ります。**

### 3.3. 目標を達成するために行う事業及び実施体制

#### (1) 目標を達成するために行なう事業選定

目標を達成するために、以下の3つの事業を実施します。



## (2) 目標を達成するための事業内容

### 1) バス公共交通ネットワークの再編

項目	内容
事業名	バス公共交通ネットワークの再編
対象区域	印西市全域
実施年度	平成 23 年度～平成 25 年度
実施主体	印西市地域公共交通活性化協議会
事業内容	ふれあいバスと民間バスの位置付け等を踏まえ、地域中核拠点間の移動や公共交通不便地域の解消を考慮し、市全域のバス公共交通ネットワークの再編を検討し、実証運行で検証・評価・見直しを行いながら本格運行します。 路線バス、補助路線、ふれあいバス等で解消することができない地域については新たな公共交通としてデマンド交通等や既存のスクールバスや民間企業等の送迎バスとの連携や組合せなどを検討します。
事業評価案	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通不便地帯の解消（バス停カバー圏域の増加）</li> <li>利用者数</li> <li>利用者満足度 等</li> </ul>
事業スケジュール(案)	<p>平成 23 年度：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ふれあいバス 市役所－木下駅－布佐－松山下公園－中央駅、印旛支所－日医大－竜腹寺－滝野－牧の原駅の 2 ルート実証運行</li> <li>市内バス交通の検討（民間バス、ふれあいバス、新たな公共交通等）</li> </ul> <p>平成 24 年度：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ふれあいバス 市役所－木下駅－布佐－松山下公園－中央駅、印旛支所－日医大－竜腹寺－滝野－牧の原駅の 2 ルート実証運行（見直し）</li> <li>市内バス交通及び新たな公共交通等実証運行</li> </ul> <p>平成 25 年度：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ふれあいバス 市役所－木下駅－布佐－松山下公園－中央駅、印旛支所－日医大－竜腹寺－滝野－牧の原駅の 2 ルート実証運行（見直し）</li> <li>市内バス交通及び新たな公共交通等実証運行（見直し）</li> </ul>
その他	利用促進事業において利用案内チラシ等作成及び広報・PR を実施

<平成 23 年度 ふれあいバスの 2 ルートの先行実証運行について>

- 平成 23 年度の実証運行は、関係者の調整や予算措置が比較的容易な自治体が運営しているふれあいバスのみ先行して実施することとします。
- 新市基本計画の基本方針に基づき、新市の均衡ある発展のため「まちづくり拠点」を結ぶバス公共交通の強化を図ります。
- 廃止された木下線、滝野線の復活を求める住民ニーズがアンケートより確認されています。
- 廃止路線は民間の独立事業としては利用者数が少ないことから成り立たないことが想定されるため、自治体が運営するふれあいバスでの運行が想定されます。
- 廃止路線の単なる復活では利用者数が確保できず、持続的な運行は厳しいと考えられます。
- このため、公共交通不便地域（荒野、竜腹寺、六軒、発作下）の解消と需要が見込める地域（布佐駅、舞姫、若萩、滝野）を経由する 2 ルートを選定し、実証運行します。

## 2) バス公共交通のサービス改善

項目	内 容
事業名	バス公共交通のサービス改善
対象区域	印西市全域
実施年度	平成 23 年度～平成 25 年度
実施主体	印西市地域公共交通活性化協議会
事業内容	<p>運行頻度の向上、時間帯の延長、運行時刻（鉄道との連携）、運行日（休日運行）、運賃等のサービス内容の改善を図ります。</p> <p>平成 23 年度は、休日における住民の交流や生活活動等の確保を目指し、ふれあいバスの日曜日、祝日における実証運行を行います。</p>
事業評価案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者数</li> <li>・ 利用者満足度 等</li> </ul>
事業スケジュール(案)	<p>平成 23 年度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ふれあいバスの休日実証運行（日曜日、祝日等）</li> <li>・ 市内バス公共交通のサービス改善検討</li> </ul> <p>平成 24 年度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ふれあいバスの休日実証運行（見直し）</li> <li>・ 市内バス公共交通のサービス改善実証運行</li> </ul> <p>平成 25 年度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ふれあいバスの休日実証運行（見直し）</li> <li>・ 市内バス公共交通のサービス改善の実証運行（見直し）</li> </ul>
その他	利用促進事業において利用案内チラシ等作成及び広報・PR を実施

### <平成 23 年度 ふれあいバスの休日運行の実施について>

- 平成 23 年度の実証運行は、関係機関との調整や予算措置が比較的容易な本市が運営主体となっている「ふれあいバス」のサービス改善のみ先行して実施します。
- 現在、ふれあいバスのみ日曜日及び祝日に運行していないことから、休日における市民の移動を阻害しており、住民アンケートでも休日運行の要望が 75%と確認されています。
- 平成 23 年度はバス公共交通のサービス改善として「ふれあいバスの休日運行」を実施し、適切な運行頻度や時間帯等を実証運行で検証し本格運行を目指します。
- なお、民間バスを含めた運行頻度や運賃等のサービス改善については民間バス事業者等と調整しながら平成 23 年度に検討し、平成 24 年度以降に実証運行します。

### 3) 利用促進

項目	内容
事業名	利用促進
対象区域	印西市全域
実施年度	平成 23 年度～平成 25 年度
実施主体	印西市地域公共交通活性化協議会
事業内容	<p>持続的にバス交通を維持するためには、バス交通を利用する住民の意識改革が不可欠です。バス交通の利用者数増加に向けた情報提供やモビリティ・マネジメント施策を踏まえた利用促進策を検討し実施します。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ バスマップ、時刻表作成</li><li>・ 乗換検索システム（インターネット）のサービス拡充</li><li>・ 乗換拠点における情報提供</li><li>・ バス車内における情報提供</li></ul>
事業評価案	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 認知度</li><li>・ 利用者数 等</li></ul>
事業スケジュール(案)	平成 23 年度 ・ 利用促進策検討 平成 24 年度 ・ 利用促進策の実施 平成 25 年度 ・ 利用促進策の実施
その他	

### 3.4. 事業実施スケジュール

連携計画（調査事業）に基づく実証運行等の計画事業は、最大3年間の国の補助が受けられます。このため、本制度を最大限に活用した以下のスケジュールとします。

平成23年度から平成25年度の3年間の中で連携計画において定めた事業が、国の補助を受けなくとも、将来的に継続して運営していくことができるサービスや仕組みとなっているか実際にバスを運行するなどの実証運行により事業評価します。

事業評価は、利用者の意向、利用者数、運行実績（収支）等の各種調査データに基づき評価・確認します。

実証運行の評価結果により、改善する内容があれば運行内容等を見直ししながら実証運行し、問題がなく事業性が見込める事業については平成25年度内であっても本格運行に切り替えます。

逆に利用者が少なく事業性に問題がある場合は、当該事業を中止することも考えられます。

早期の本格運行を目指し、関係者と調整・創意工夫しながら事業を進めます。

表 3-2 事業実施スケジュール

No.	事業名	平成23年度	平成24年度	平成25年度	備考
1	バス公共交通ネットワークの再編	ふれあいバスの実証運行	ふれあいバスの実証運行 ※適宜、見直し実証運行		
		市内バス交通の検討	市内バス交通再編の実証運行 (路線バス、補助路線、ふれあいバス 等)		
2	バス公共交通のサービス改善	ふれあいバスの休日実証運行	ふれあいバスの休日実証運行 ※適宜、見直し実証運行		
		市内バス公共交通のサービス改善検討	市内バス公共交通のサービス改善実証運行		
3	利用促進	利用促進・PRの検討	利用促進の実施		MM