

2-3 印西市の公共交通の現状

2-3-1 印西市の公共交通の現状の把握

(1) 公共交通の整備状況

① 鉄道路線・バス路線

- ・鉄道は、市中央部の東西方向に北総線・成田スカイアクセス（千葉ニュータウン中央駅、印西牧の原駅及び印旛日本医大駅）が、市北部の東西方向にJR成田線（木下駅及び小林駅）が位置しています。
- ・路線バス（補助金なし）は人口密度が高い地区、路線バス（補助金あり）・コミュニティバス（ふれあいバス）・スワン号は人口密度が低い地区に配置され、役割分担を図っています。
- ・路線バスとコミュニティバス（ふれあいバス）が重複する箇所が一部みられます。

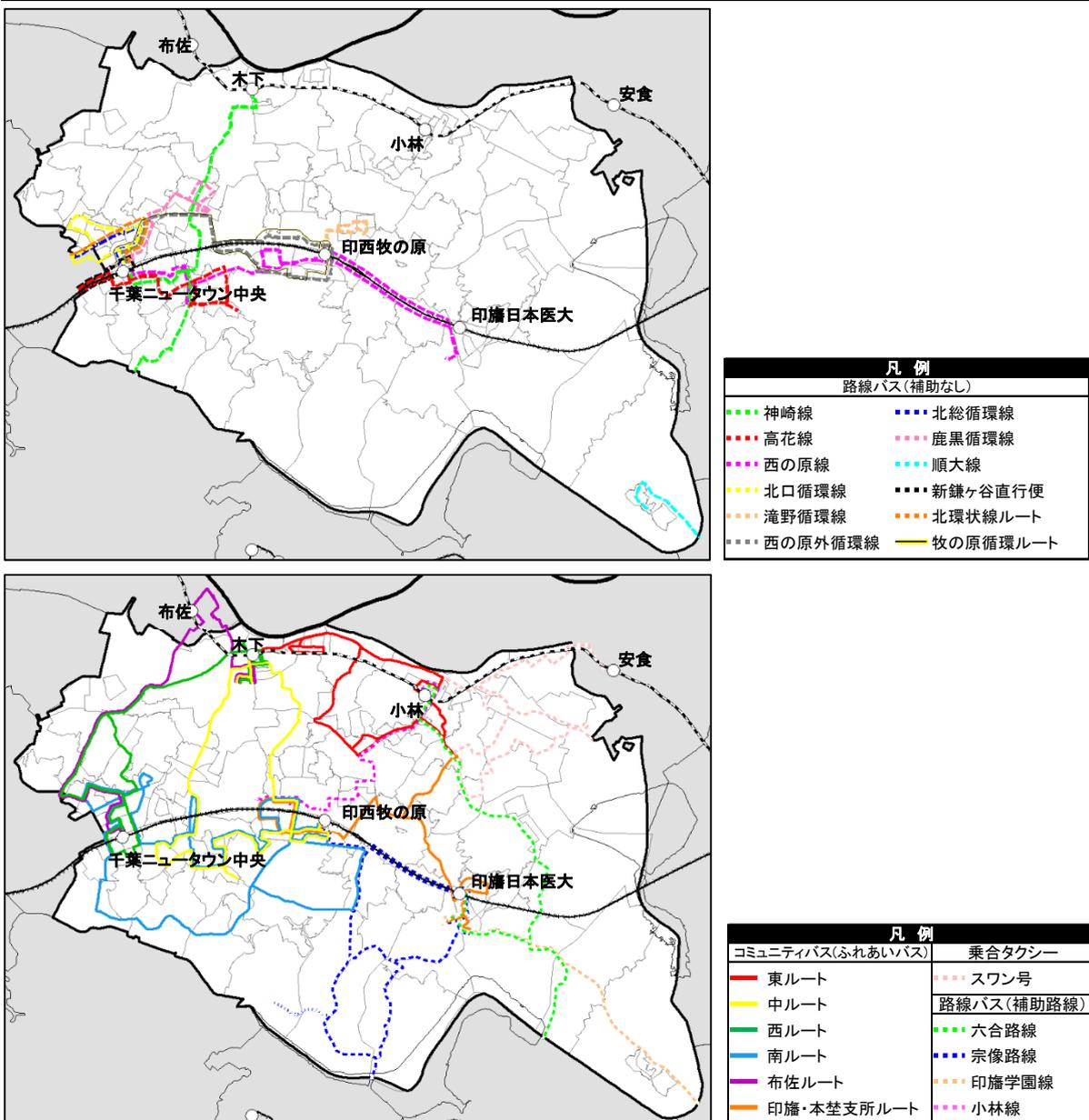
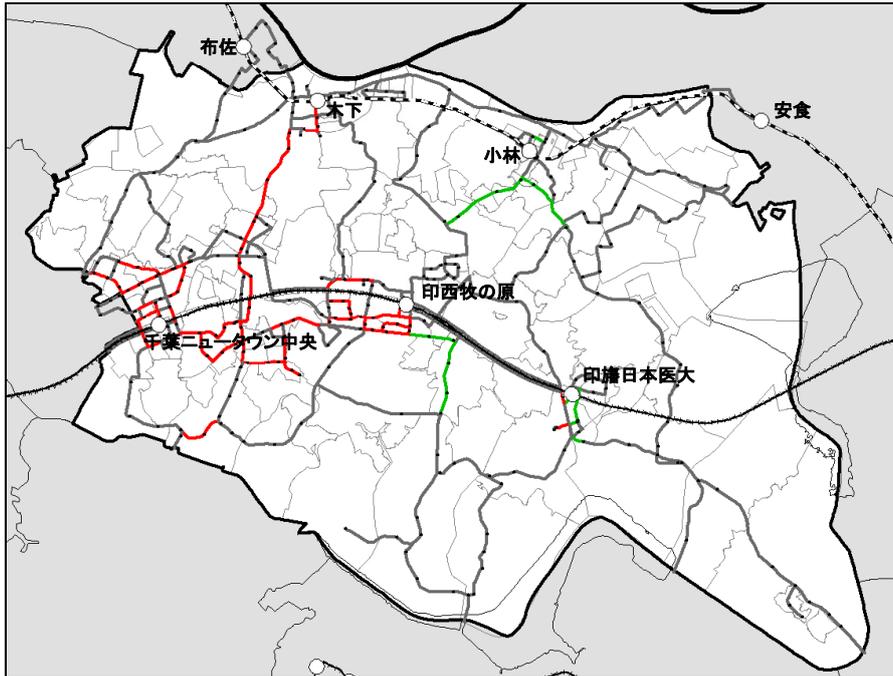


図 16 印西市内の鉄道路線及びバス路線



凡例	
バス路線の重複状況	
●●●● JR線	— 補助なし路線バスとコミュニティバスの路線が重複している
++++ 私鉄	— 補助あり路線バスとコミュニティバスの路線が重複している
○ 鉄道駅	— 路線バスとコミュニティバスの路線が重複していない
● バス停	

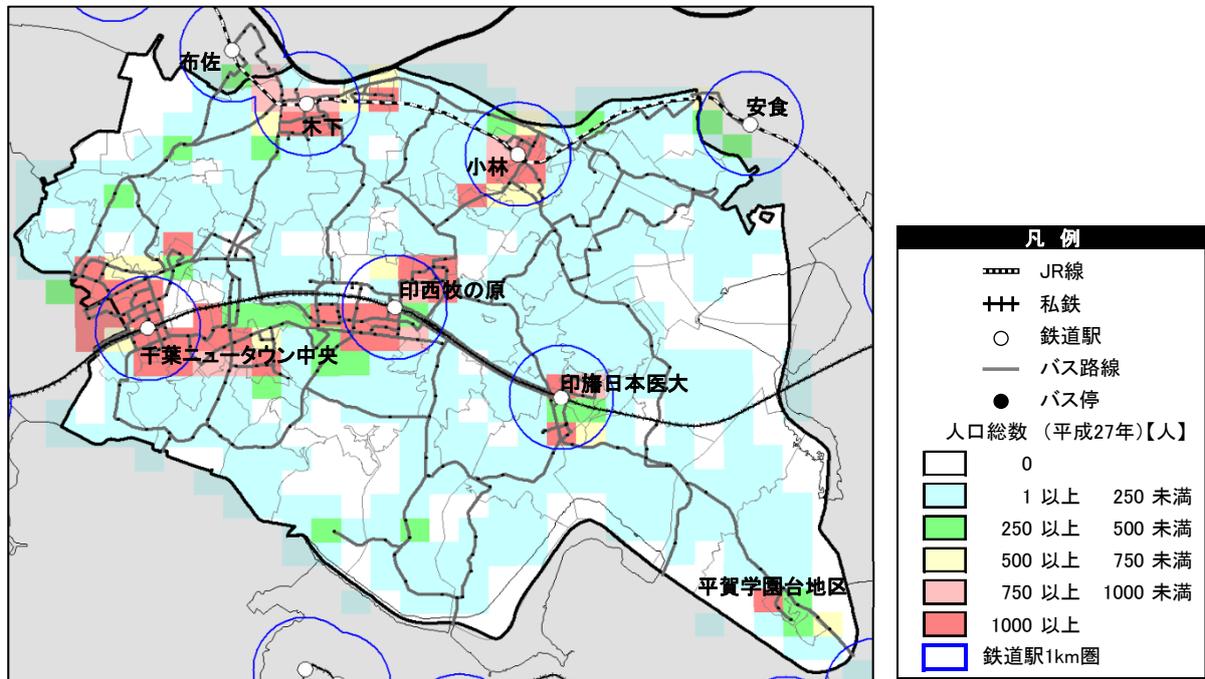
図 17 路線バスとふれあいバスの重複状況



コミュニティバス（ふれあいバス）

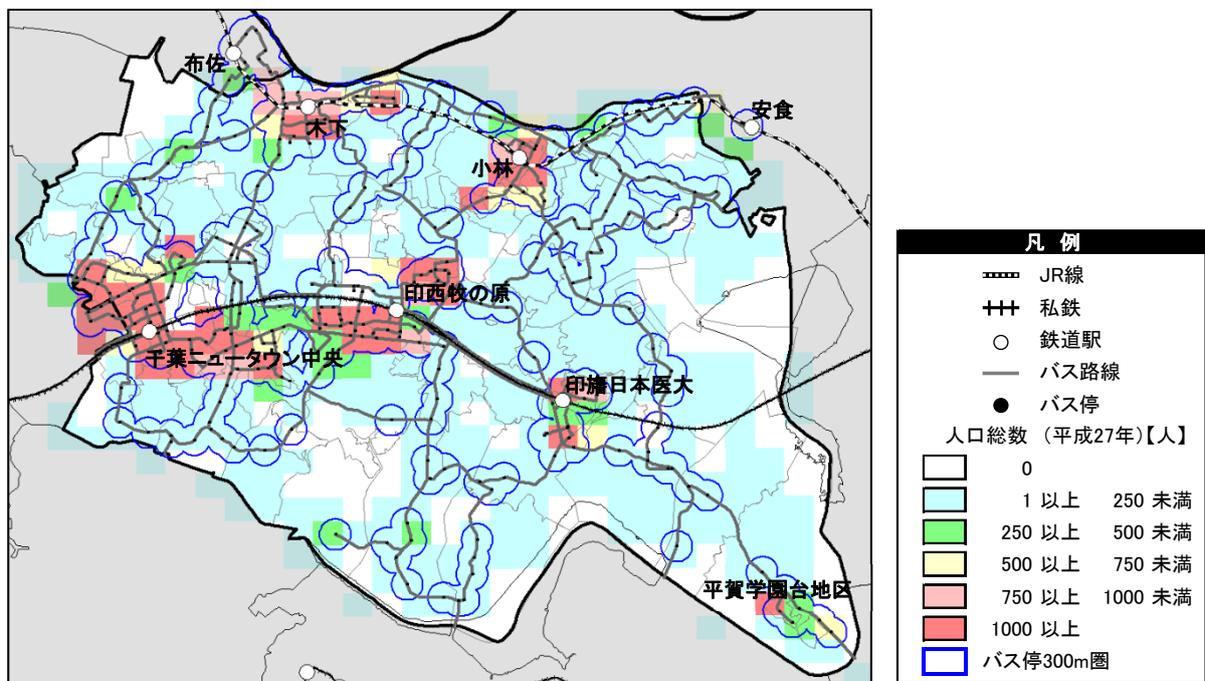
②公共交通不便地域

・鉄道駅1km圏と運行本数の多いバス停300m圏で、人口密度が比較的高い地域は概ねカバーできていますが、人口密度の低い集落地域では、バス停300m圏外が多くみられます。



出典:国土数値情報、国勢調査

図18 鉄道路線・鉄道駅1km圏域の配置状況とメッシュ別人口（平成27年）



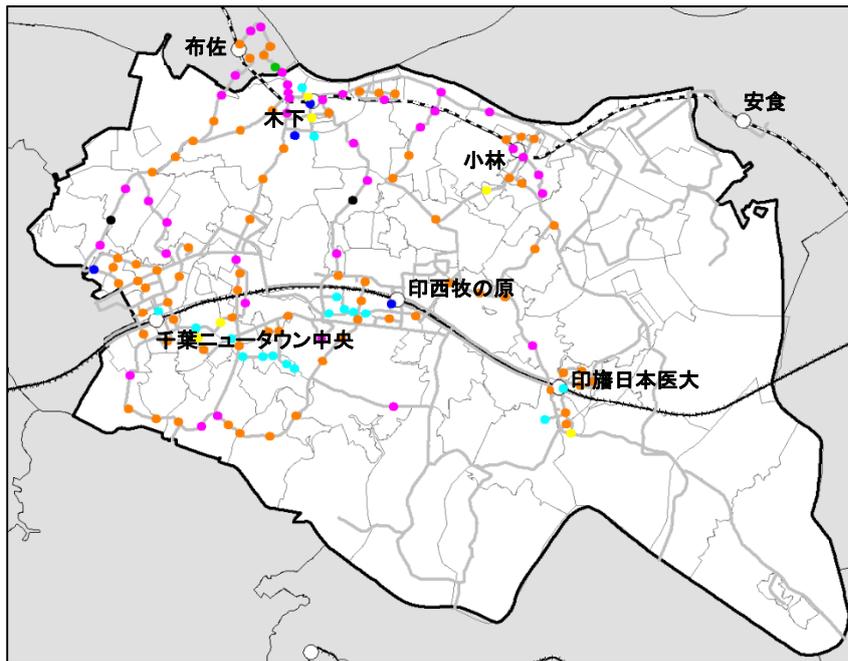
出典:国土数値情報、バス事業者、国勢調査

図19 バス路線・バス停300m圏域の配置状況とメッシュ別人口（平成27年）

③バス待ち施設の整備状況（安全性・快適性の状況）

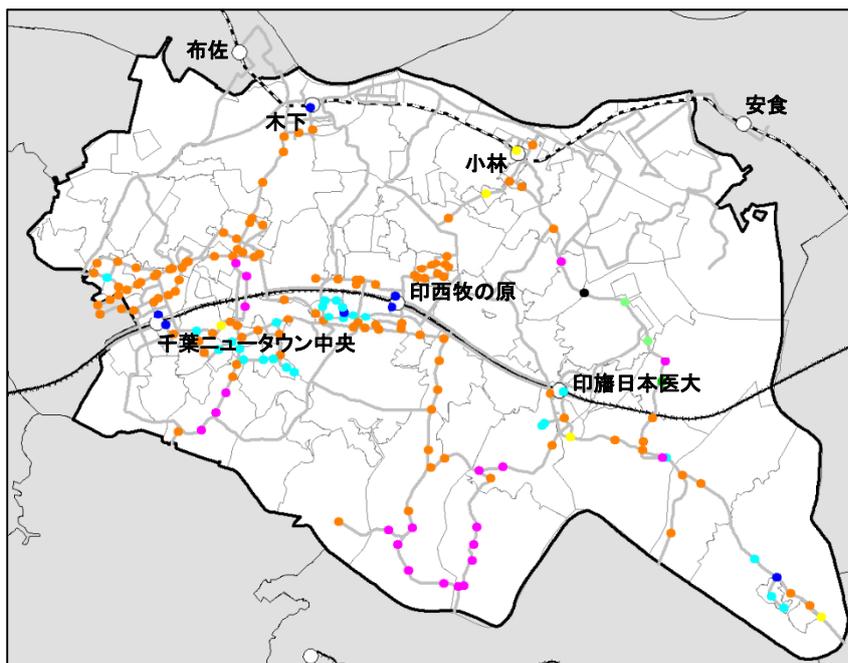
- ・集落地域などではバス停が歩道上になく、安全性に課題のあるバス停がみられます。
- ・千葉ニュータウン地区では、一部バス停に上屋が設置されています。

- ：バス停が歩道上に無く、バス待ち時の安全性に課題のあるバス停
- ：バス停にベンチ・椅子が無く、バス待ち時の快適性が低いバス停
- ：バス停に上屋又はシェルターが無く、冬季や雨天のバス待ち時の快適性が低いバス停
- ：バス待ち時の安全性に課題があり、かつ、バス待ち時の快適性が低いバス停
- ：バス停が歩道上にあり、ベンチ・椅子・上屋又はシェルターがあり、安全性・快適性に長けたバス停



コミュニティバス
(ふれあいバス)

	歩道に バス停	ベンチ・ 椅子	上屋付き・ バス シェルター	バス 停数
●●●●	×	×	×	36
●●●●	○	×	×	74
●●●●	○	○	×	6
●●●●	○	○	○	4
●●●●	○	×	○	17
●●●●	×	○	×	1
●●●●	×	○	○	0
●●●●	×	×	○	2
合計				140



路線バス

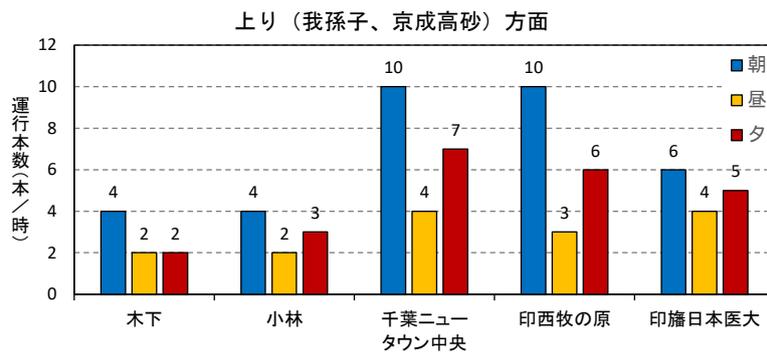
	歩道に バス停	ベンチ・ 椅子	上屋付き・ バスシェ ルター	バス 停数
●●●●	×	×	×	30
●●●●	○	×	×	133
●●●●	○	○	×	6
●●●●	○	○	○	10
●●●●	○	×	○	31
●●●●	×	○	×	1
●●●●	×	○	○	2
●●●●	×	×	○	1
合計				214

図 20 バス待ち環境の整備状況

(2) 公共交通のサービス状況

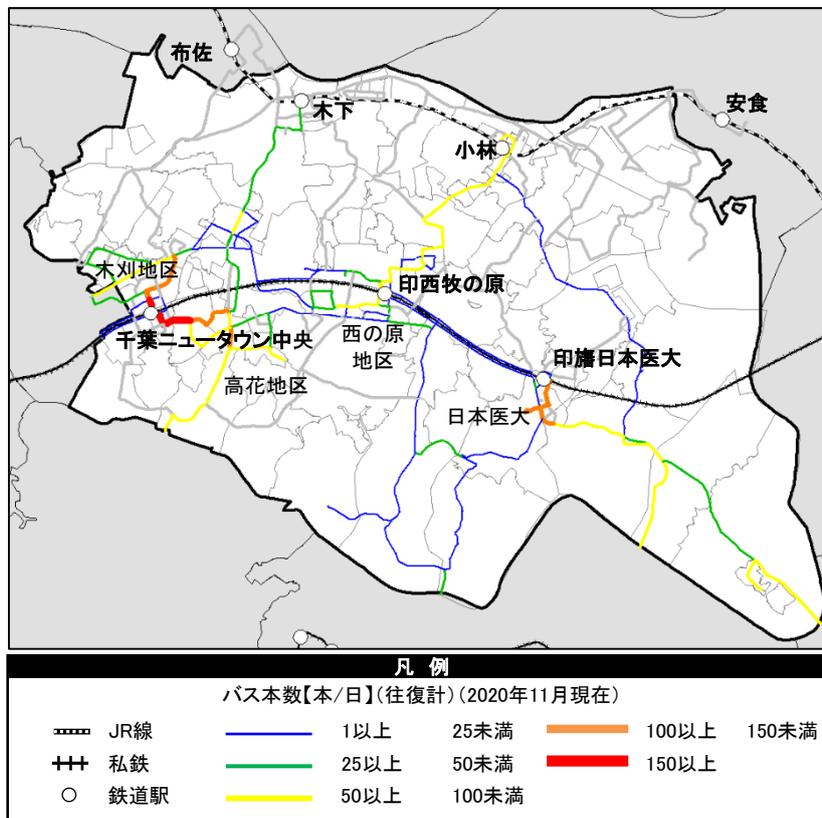
① 運行本数

- ・鉄道については、どの駅も朝は上り方面4本/時以上の運行本数が確保されていますが、昼・夕は、駅によっては2本/時と少なくなっています。
- ・路線バスは、北総線の駅を起点とする千葉ニュータウン地区内は運行本数が多くなっていますが、集落地域や駅間を結ぶ路線の運行本数は少ない状況です。
- ・コミュニティバス（ふれあいバス）は、各ルートとも7時台～18、19時台に概ね1時間の間隔で運行しています。
- ・スワン号は、朝夕は定時定路線型で日8便、昼間時はデマンド型で日4便運行しています。



※朝は6～8時台の内、最も運行本数の多い時間帯 出典:JR東日本、北総鉄道(共に令和元年10月現在)

図 21 時間帯別・鉄道運行本数



出典:バス事業者

図 22 路線バス運行本数（平日）

②バスの運賃

- ・路線バスで補助を受けていない路線及び小林線の運賃は対距離制で、初乗り運賃は170円（現金の場合）です。
- ・路線バスで補助を受けて運行している路線のうち、六合路線、宗像路線、印旛学園線の運賃は一律300円です。
- ・コミュニティバス（ふれあいバス）の運賃は各ルート、一律100円で利用できます。さらに、ルートを乗り継ぐ場合は乗り継ぎ券を発行し、乗り継ぎ先ルートを無料で利用できます。
※1回限り
- ・ふれあいバスは安価で利用できますが、並行する路線バスは対距離制のため運賃に格差が生じています。例えば、運行ルートは異なりますが、発着点という見方で、木下駅～千葉ニュータウン中央駅間の路線バス（神崎線）の運賃は380円に対して、ふれあいバスの100円と、大きな差が生じています。

■ちばレインボーバス、ちばグリーンバス

- ・各路線対距離制初乗り170円（現金の場合）
- ・順大線京成酒々井駅～学園台間220円
- ・印旛学園線一律300円

■なの花交通バス

- ・六合路線一律300円

■大成交通

- ・宗像路線一律300円

■鎌ヶ谷観光バス

- ・各路線区間制100円～300円

■印西市コミュニティバス（ふれあいバス）

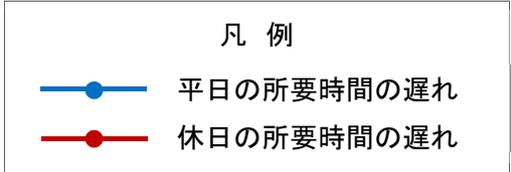
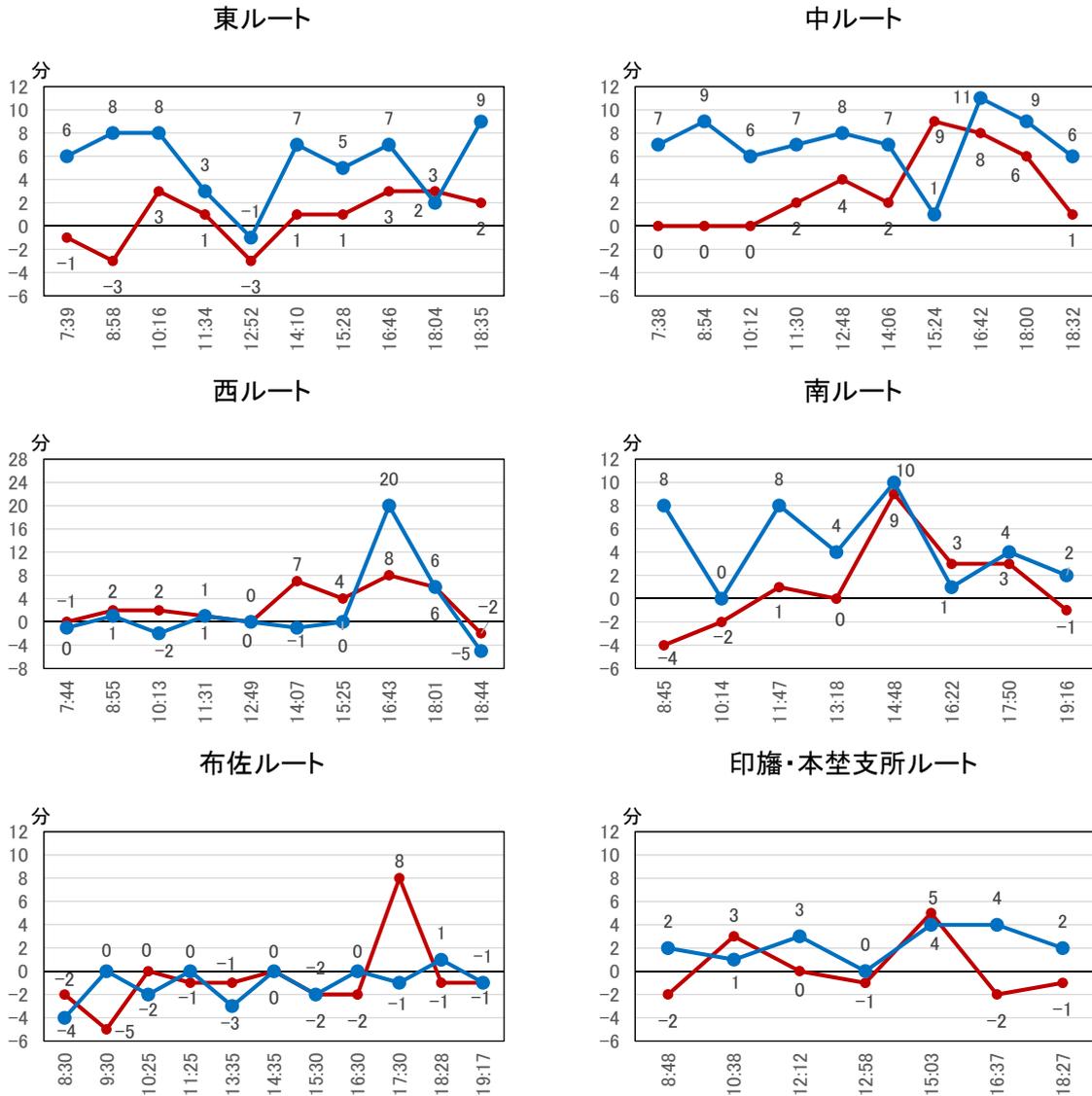
- ・各路線一律100円

出典：各事業者（令和3年3月現在）

(3) 公共交通の運行状況

①コミュニティバス（ふれあいバス）の遅延

- ・平日は、東ルート、中ルート、南ルートで遅れが目立っています。
- ・休日は、午後の遅れが目立っています。

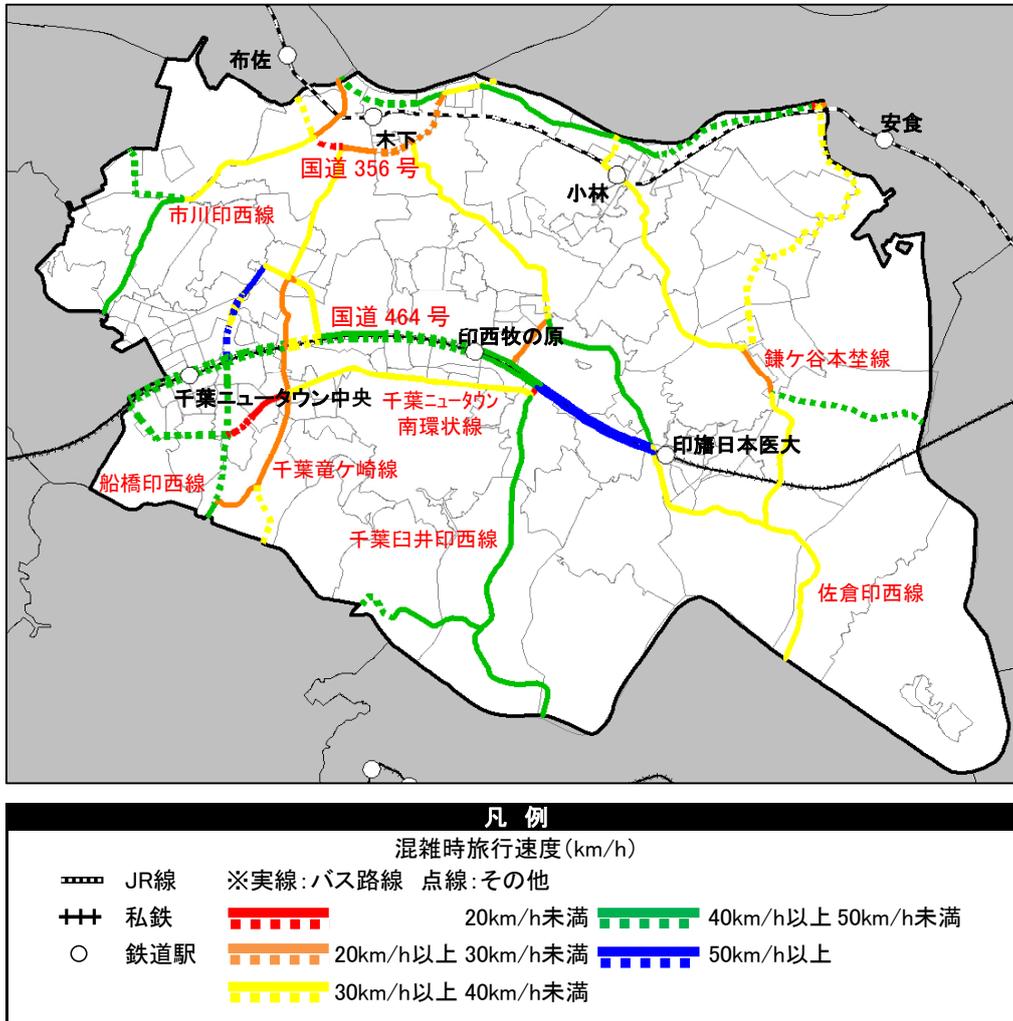


※マイナス表記は早着ですが、運行に余裕を持たせるため、運行ダイヤ編成上、終着バス停と1つ手前のバス停との間は、通常より長い所要時間を設定しています。

図 23 ルート別・遅れ時間

②バスの走行環境

- ・千葉ニュータウン地区や木下駅周辺で、バスが走行する道路で速度の低い路線があります。
- ・主要交差点や踏切が渋滞ポイントとなっています。



※道路交通センサスの対象路線は国道、県道、主要地方道であるため、上図に市道は含まれていません。

※混雑時旅行速度は、該当する区間におけるバスを含む全ての自動車が移動に要した速度のことです。

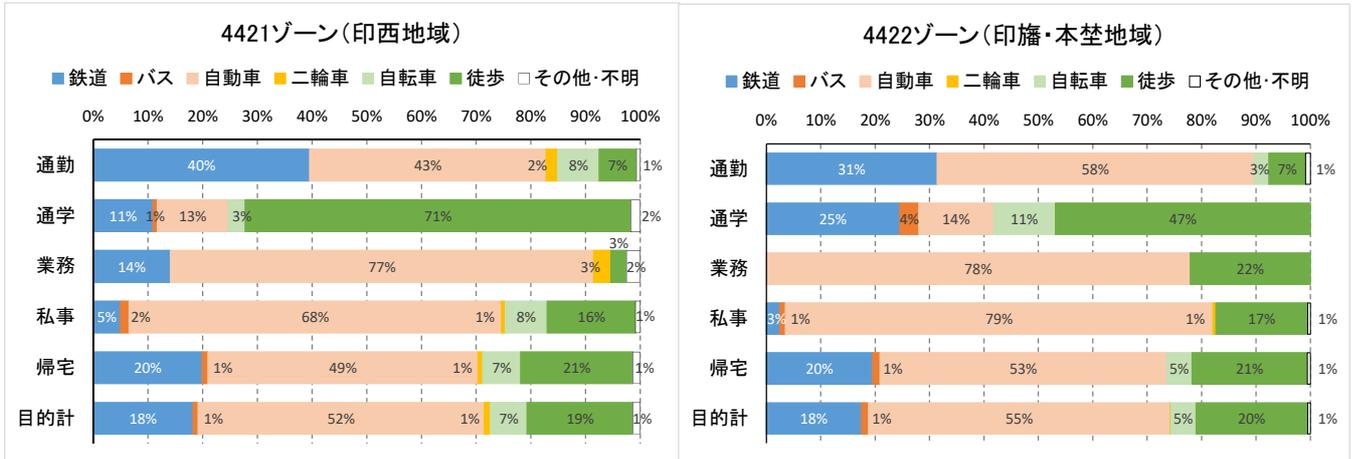
出典:平成 27 年度道路交通センサス

図 24 路線別区間別混雑時旅行速度

(4) 印西市の交通特性

①利用交通手段

・印西市は自動車利用が多くなっています。なお、通勤では鉄道利用が比較的多くなっています。

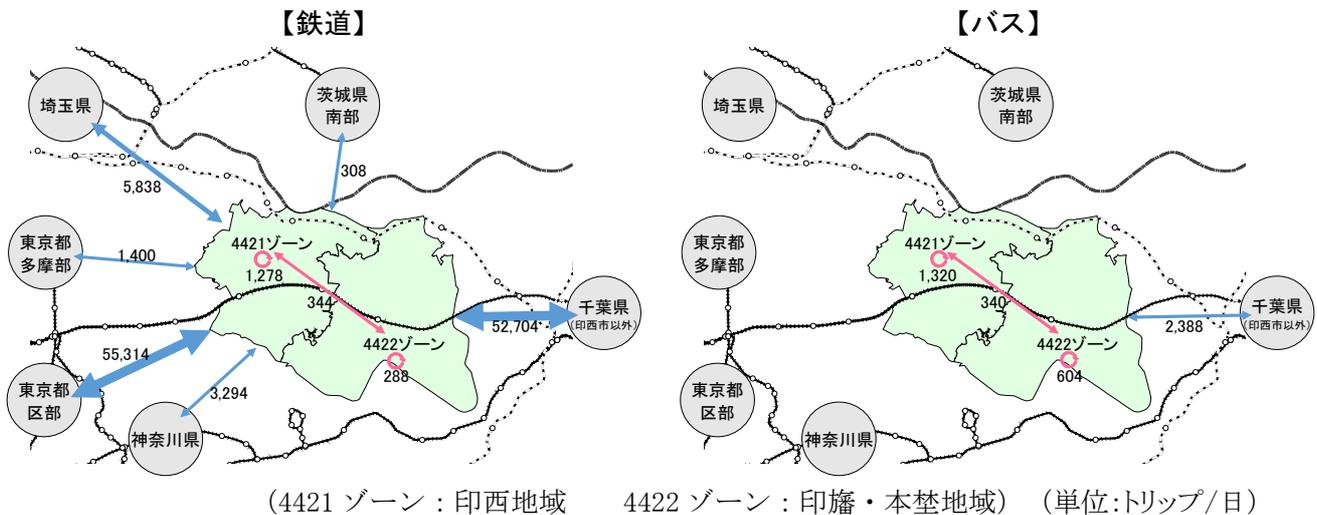


出典:平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査

図 25 代表交通手段構成

②地域間OD

・鉄道は東京都区部など市外への移動、バスは市内や隣接地域の移動に利用されています。



※ODとは交通流動の起終点のことで、Oは Origin(起点)、Dは Destination(終点)を意味します。

上図は、ある地域(O)からある地域(D)への移動(地域間OD)の量(トリップ数)を示します。

※トリップとは、ある目的をもって出発地から到着地まで移動した際の単位で、途中で交通手段を乗り継いでも1トリップとなります。

※鉄道利用には、自宅から鉄道駅までバスを利用した場合なども含まれます。

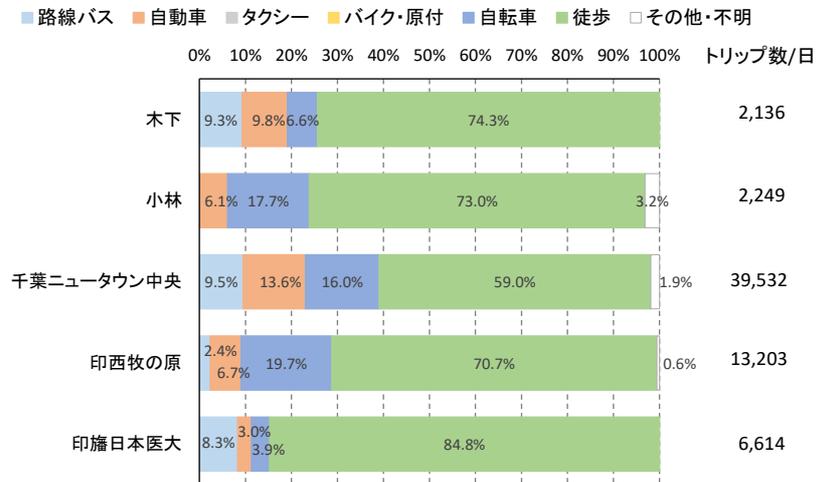
※「バス」は、自家用バスを除きます。また、代表交通手段としてのバス利用を示しており、鉄道に乗車するために鉄道駅までバスを利用した場合などは含まれません。

出典:平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査

図 26 地域間OD

③ 鉄道駅までの利用交通手段

・ 駅までの移動手段は徒歩の割合が最も高く、鉄道利用者の多くは駅近傍の居住者とみられます。また、千葉ニュータウン中央駅などでは、バス利用も比較的多くなっています。



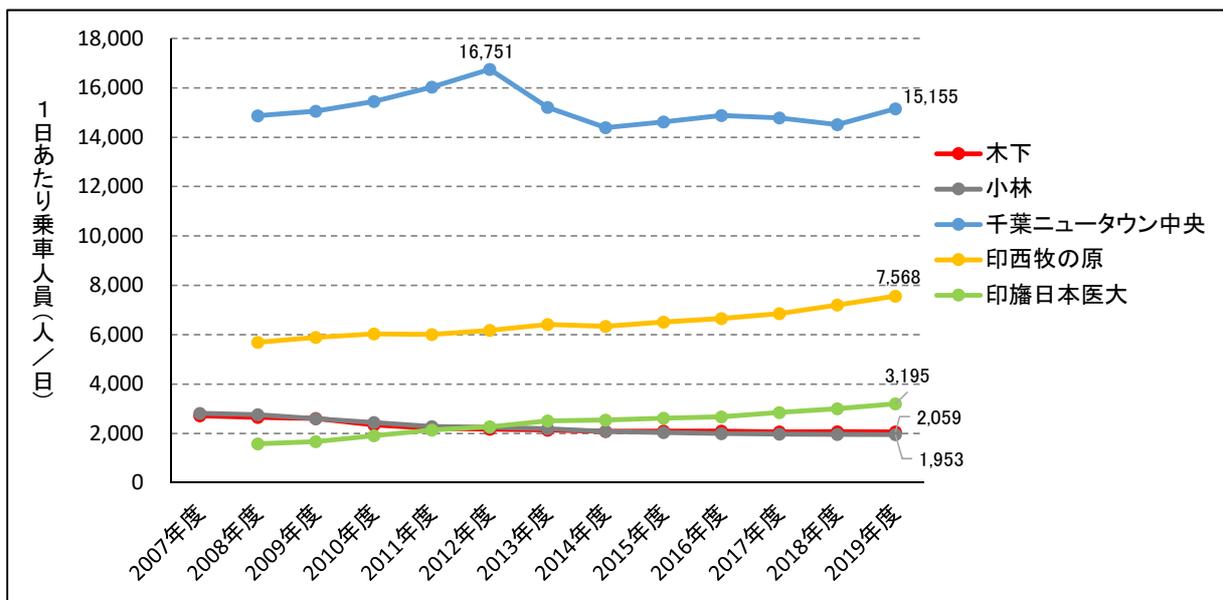
出典:平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査

図 27 鉄道駅別端末交通手段構成

(5) 公共交通の利用状況

1) 鉄道の利用者数

・ 乗車人員は、北総線の駅では微増又は横ばいですが、J R 成田線の駅は減少しています。



出典:データいんざい 2019、印西市資料

図 28 鉄道駅・1日あたり乗車人員

2) 路線バス利用者数

- ・千葉ニュータウン中央駅を起点・経由とする路線の利用者数が多くなっています。
- ・イーバス（六合路線、宗像路線、印旛学園線）は、1日当たり利用者数が100人未満となっています。

表 1 路線バス・平成 30 年度年間利用者数

路線名	年間利用者数	1日当たり利用者数
神崎線	860,078	2,356
千葉NT線(高花線、北口循環線)	520,230	1,425
北総循環線	43,187	118
西の原線	105,450	289
西の原外環状線	897	2
滝野循環線	9,874	27
小林線	142,043	389
印旛学園線	35,018	96
六合路線	24,043	66
宗像路線	27,394	75
合計	1,768,214	4,844

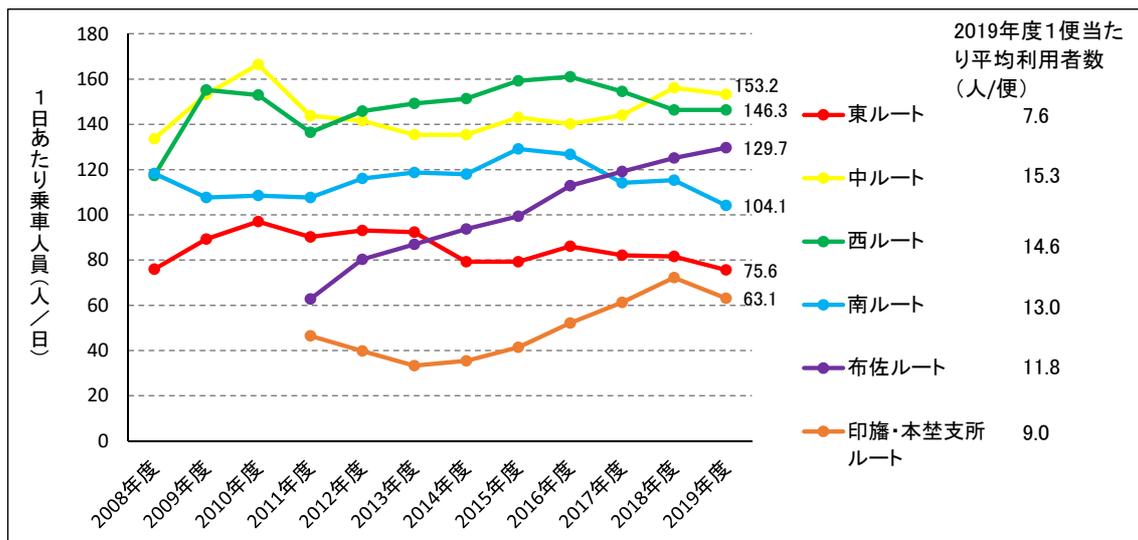
※印西市外の区間の利用者数を含みます。

出典:ちばレインボーバス資料、印西市資料

3) コミュニティバス（ふれあいバス）の利用状況

①コミュニティバス（ふれあいバス）の利用者数の推移

- ・中ルート、次いで西ルートの利用者数が多くなっています。布佐ルートと印旛・本埜支所ルートの利用者の増加が顕著で、その他のルートはほぼ横ばいの状況です。



出典:データいんざい 2019、印西市資料

図 29 コミュニティバス（ふれあいバス）・1日当たり利用者数の推移

②コミュニティバス（ふれあいバス）の利用者の年代

- ・全体として、大人、高齢者の利用割合が高くなっています。
- ・平日では、東ルートで児童の利用、布佐ルートで生徒の利用、印旛・本埜支所ルートで学生の利用の割合が比較的高く、通学に利用されています。

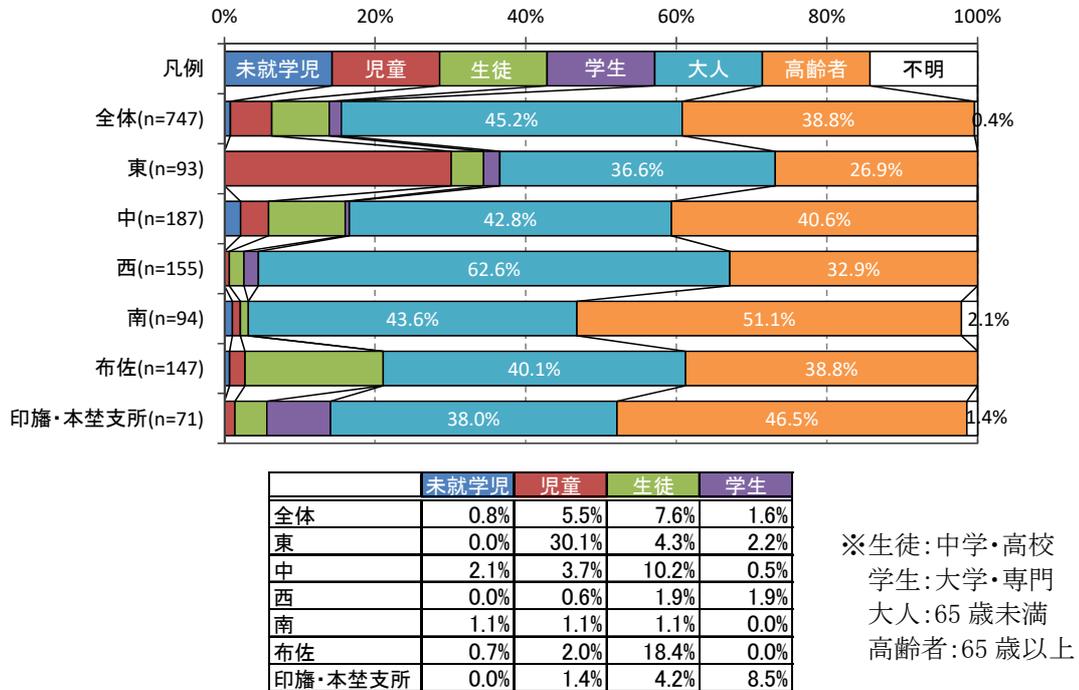


図 30 ルート別・年代別・利用者数【平日】

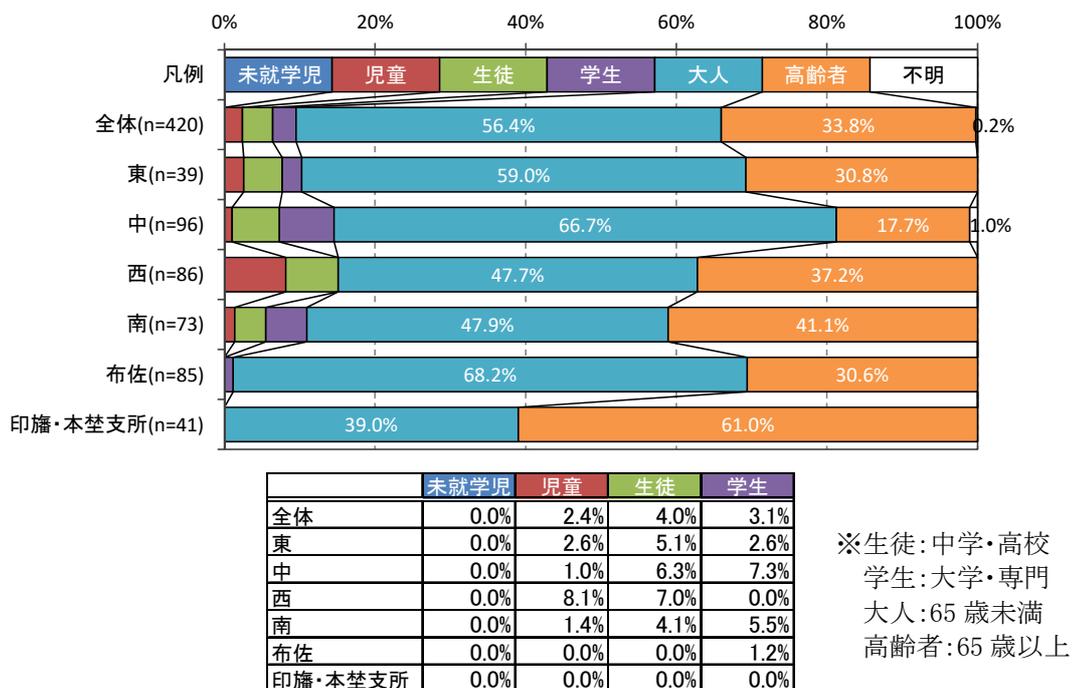
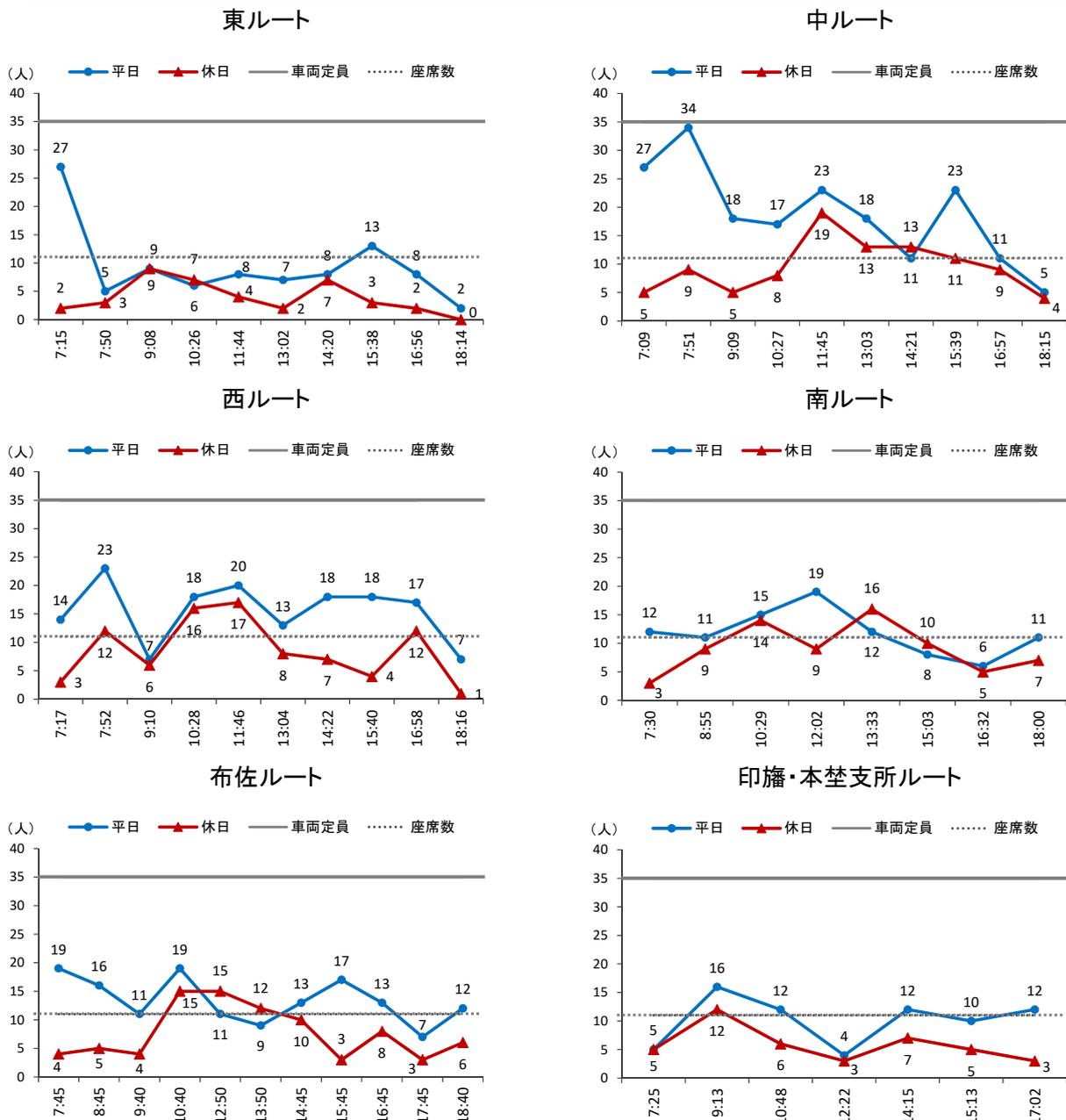


図 31 ルート別・年代別・利用者数【休日】

③コミュニティバス（ふれあいバス）の便別の利用者数

東ルート	・平日は小学校の通学に利用されています。 ・平日朝以外は概ね座席定員を下回る利用で、特に休日の利用が少ない状況です。
中ルート	・平日は朝、休日は昼の便の利用が多くなっています。
西ルート	・平日は概ね 10 人/便以上、休日は昼と夕方の利用が多くなっています。
南ルート	・1日を通して 10 人前後の利用となっています。
布佐ルート	・平日は概ね 1 便あたり 10 人～20 人の利用、休日は昼の便の利用が多くなっています。また、平日朝は、高校生の通学に利用されています。
印旛・本埜支所ルート	・平日は 10 人以上の便もありますが、利用の少ないルートです。



※グラフに記載された時刻は、各便の始発バス停の出発時刻です。

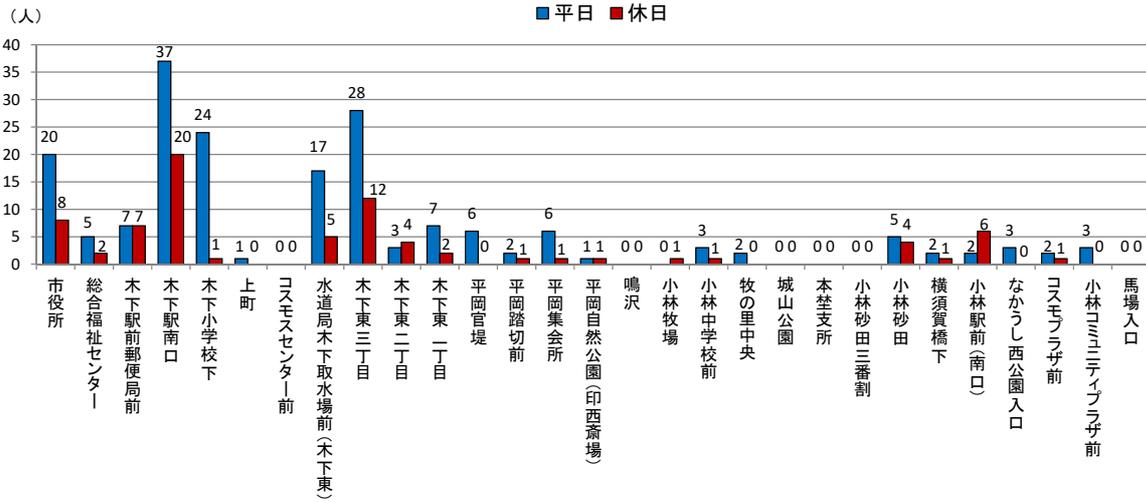
※バス車両の定員は 35 人（乗務員を除く）で、このうち座席は 11 人です。

図 32 ルート別・便別・利用者数

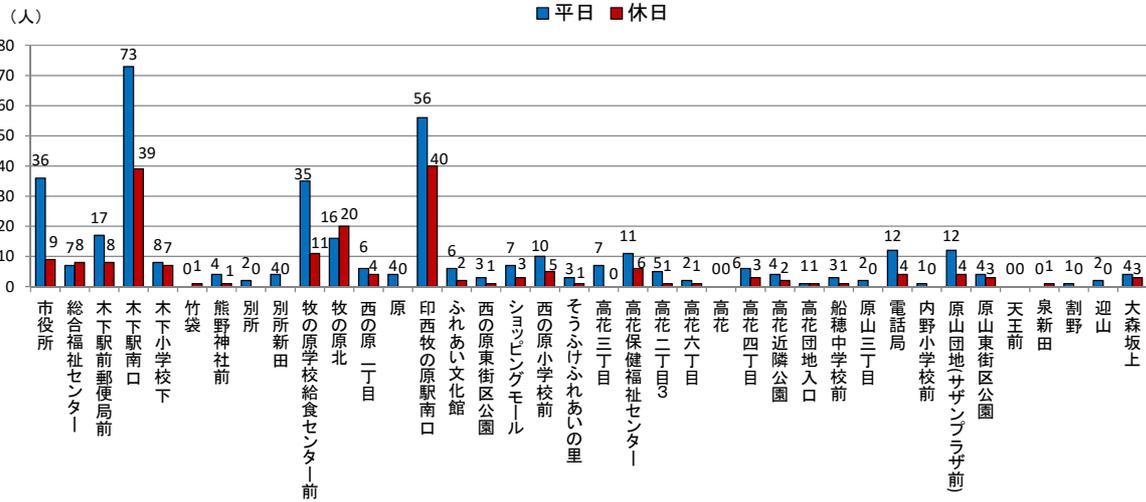
④コミュニティバス（ふれあいバス）のバス停別の利用者数

東ルート	・小林駅周辺や平岡地区のバス停の利用は、少なくなっています。
中ルート	・鉄道駅周辺のバス停での利用が多く、途中バス停の利用は少ない状況です。
西ルート	・鉄道駅周辺のバス停での利用が多く、途中バス停の利用は少ない状況です。
南ルート	・鉄道駅周辺のバス停での利用が多く、途中バス停の利用は少ない状況です。
布佐ルート	・鉄道駅周辺のバス停での利用が多く、途中バス停の利用は少ない状況です。
印旛・本埜 支所ルート	・鉄道駅周辺以外のバス停の利用が少ない状況です。

○東ルート



○中ルート



○西ルート

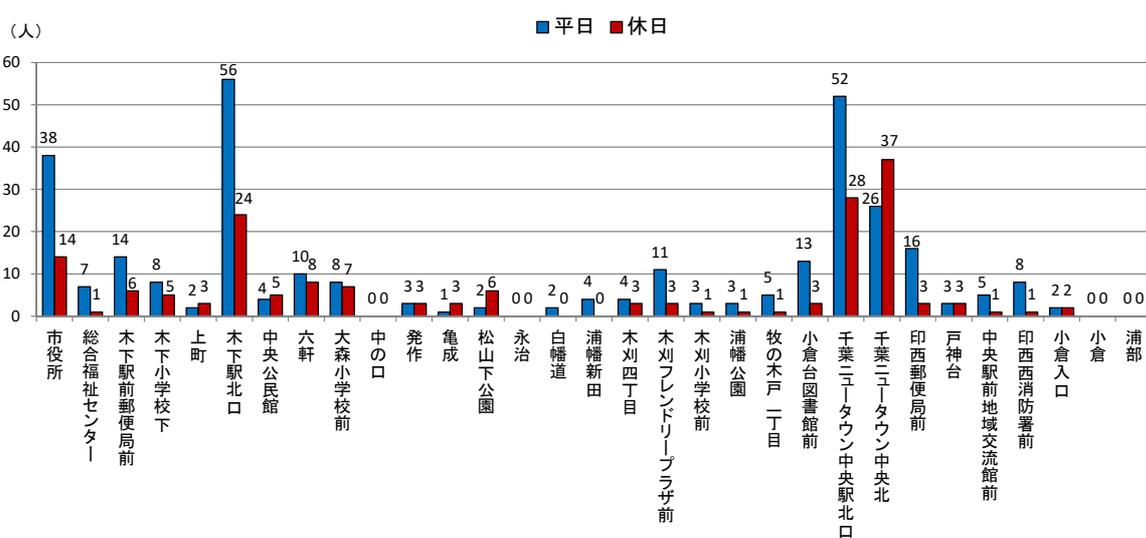
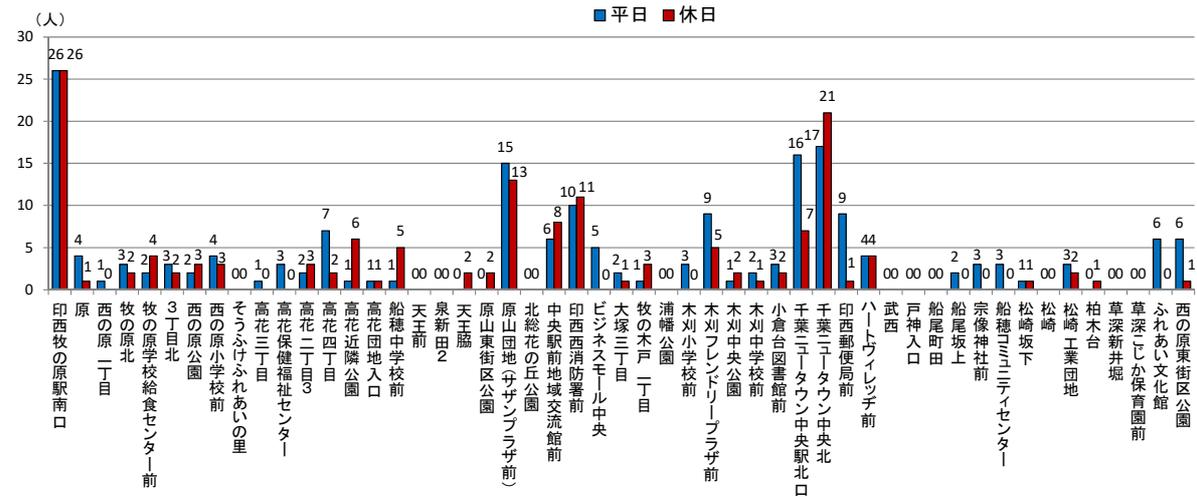
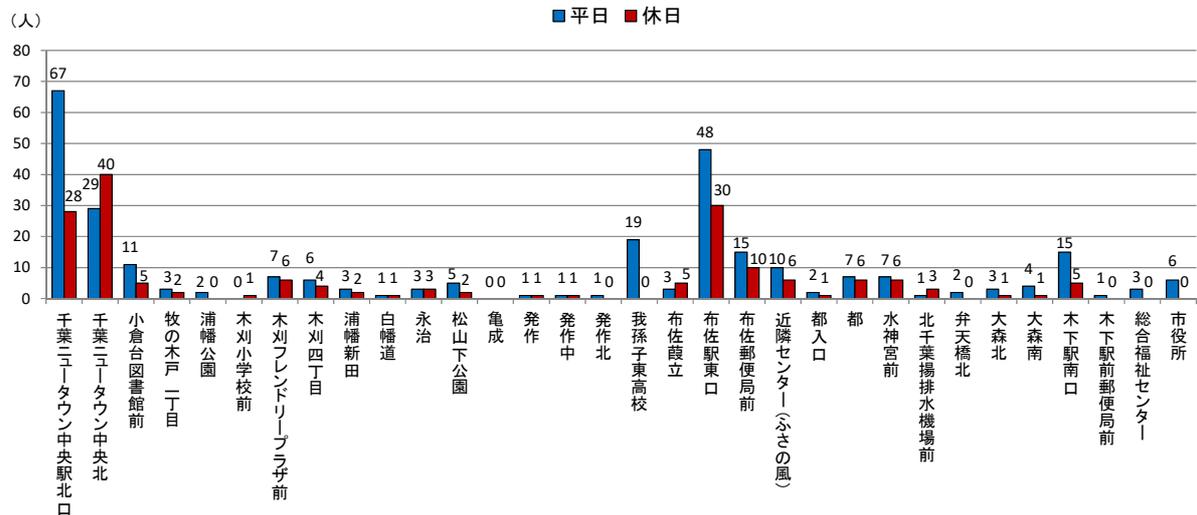


図 33 ルート別・バス停別乗降者数 (その1)

○南ルート



○布佐ルート



○印旛・本笠支所ルート

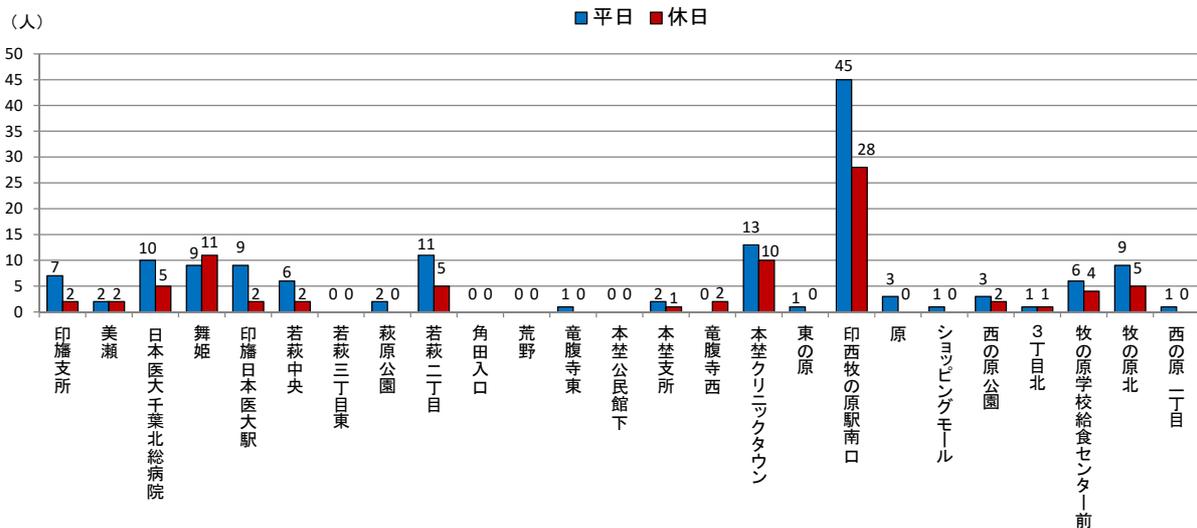
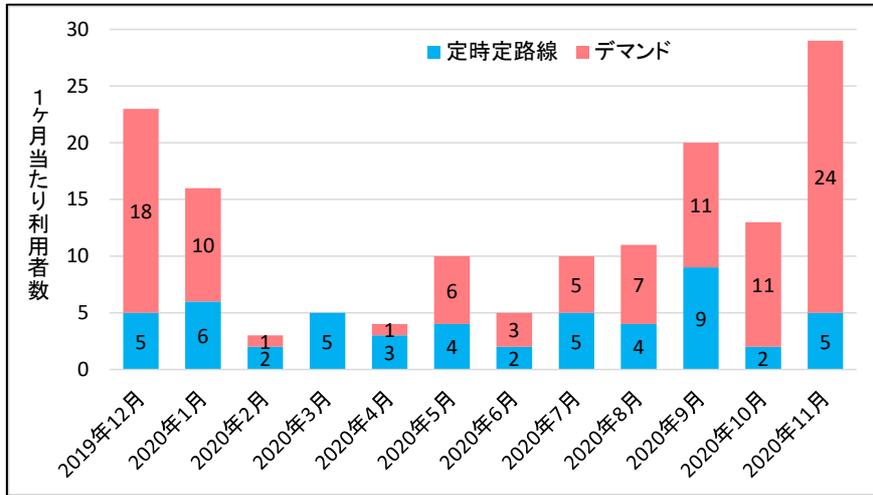


図 34 ルート別・バス停別乗降者数 (その2)

⑤乗合タクシー（スワン号）利用者数

・スワン号の利用者数は非常に少なく、1日平均1人未満となっています。



出典:印西市資料

図 35 乗合タクシー(スワン号)の定時定路線・デマンド別利用者数

2-3-2 印西市の公共交通の現状のまとめ

(1) 公共交通不便地域 (※25ページを参照)

鉄道やバスの利用に不便な空白地域となっている集落地域は、人口密度が低いものが高齢者割合が高く、移動支援の必要性が相対的に高いと考えられる地域です。

鉄道駅1km圏外及びバス停300m圏外の集落地域は、駅・バス停まで徒歩で到達することが不便な空白地域で、このような地域は人口密度が低く、特段の公共交通サービスが講じられていない地域となっています。反面、このような地域は高齢者人口の割合が高いなど、移動支援の必要性が、相対的に高いと考えられる地域です。

(2) 印西市の交通特性 (※31ページを参照)

印西市は自動車利用割合が高く、自動車中心社会であると言えます。

公共交通においては、鉄道は市外への移動、バスは市内や近隣地域への移動に利用されています。なお、鉄道利用者は駅まで徒歩利用が多く、駅近傍の居住者が中心とみられます。

東京都市圏パーソントリップ調査によると、印西市では自動車利用割合が50%以上（目的計）と高くなっています。なお、通勤では鉄道利用割合が印西地域で40%、印旛・本埜地域で31%と比較的高くなっています。

移動先としては、鉄道では東京都内などの市外、バスは市内や隣接地域が多くなっています。

鉄道利用者の駅までの移動手段は徒歩の割合が高く（駅により約60%～約85%）、鉄道利用者の多くは駅近傍の居住者とみられます。

(3) 鉄道 (※27ページ・32ページを参照)

駅によっては運行本数が少ない時間帯があり、事前に時刻表を確認した上で利用する必要があります。JR成田線の駅では、乗車人員が減少傾向にあります。

木下駅・小林駅では、昼間時の運行本数が2本/時（30分間隔）と、事前に時刻表を確認した上で利用する必要があり、乗り遅れた場合は待ち時間が長い状況となっています。

乗車人員は、北総線・成田スカイアクセスの駅では微増または横ばいの状況ですが、JR成田線の駅は減少傾向となっています。

(4) バス

①バス路線の整備状況、サービス状況、運行状況

路線バスとコミュニティバス（ふれあいバス）は一部区間で重複が生じています。

バス待ちにおいて、安全性に課題のあるバス停があります。また、バス待ち環境の快適性を向上させる上屋・ベンチは、今後、更新の必要が生じていきます。

コミュニティバス（ふれあいバス）は100円で利用でき安価ですが、路線バスの運賃は初乗り170円の対距離制で、両者の運賃格差が大きく、重複等が生じている区間では、路線バスの運営に影響が生じています。

道路の旅行速度が低いなど、バスの定時運行に影響が生じている箇所があります。

また、コミュニティバス（ふれあいバス）は、現在のルート・ダイヤでの定時運行は困難との指摘もあります。

(バス路線) ※24ページを参照

路線バスは、千葉ニュータウン地区内の駅と住宅地、また、駅間を結ぶ路線が設定されていますが、このうち、集落地域や駅間を結ぶ路線の運行本数は少なくなっています。

路線バスの多くはバス事業者による自主運行により運営されていますが、一部の区間においては、公費で運行しているコミュニティバス（ふれあいバス）と路線の重複が生じ、路線バスの運営に影響が生じています。

(バス待ち環境) ※26ページを参照

集落地域などではバス停が歩道上になく、バス待ち時の安全性に課題のある箇所がみられます。

バス停の上屋・ベンチは、千葉ニュータウン地区内などの一部バス停に設置されており、快適なバス待ちに寄与していますが、設置から年数が経過し、今後、更新の必要が生じていきます。

(バスの運賃) ※28ページを参照

ふれあいバスは100円と安価で利用できますが、並行する路線バスは対距離制のため運賃に格差が生じています。例えば、木下駅～千葉ニュータウン中央駅間の路線バス（神崎線）の運賃は380円で、ふれあいバスの100円と大きな差が生じています。

また、補助金を支出している路線バスの運賃は大人均一300円（小林線は170円～210円）となっています。

(バスの走行環境) ※30ページを参照

千葉ニュータウン地区や木下駅周辺などでは、旅行速度が低い道路や渋滞ポイントがあり、バスの定時運行に影響が生じています。また、特にコミュニティバス（ふれあいバス）の運行事業者からは、現在の運行ルート・運行ダイヤでは、定時運行が困難との指摘もあります。

②バス路線の利用状況

路線バスのうち、市が運行経費の一部を負担している集落地を結ぶ路線では、利用者数は少ないものの、沿線地域における移動制約者等の移動手段となっています。

コミュニティバス（ふれあいバス）は、児童、生徒、高齢者の利用が多く、運転免許や自動車を持たない人の重要な移動手段となっています。

しかしながら、区間、バス停、便によっては、利用者数が非常に少ないところもあります。

（路線バス）※33ページを参照

千葉ニュータウン中央駅を起点・経由とする路線バスの利用者数が多くなっています。

また、市が運行経費の一部を負担している六合路線、宗像路線、印旛学園線、小林線は、集落地を主に運行されており、補助を受けていない他の路線バスに比べて利用者数が少なくなっています。

（コミュニティバス（ふれあいバス））※33ページ～38ページを参照

中ルート、西ルートの利用者数が多く、布佐ルートと印旛・本柵支所ルートでは、利用者の増加が顕著となっています。

利用者は、児童、生徒、高齢者が多くみられ、運転免許や自動車を持たない人の重要な移動手段となっています。

一方、区間、バス停、便によっては、利用者数が非常に少ないところもみられます。

特に、東ルート的小林駅周辺や平岡地区、南ルートの松崎地区や船尾地区、印旛・本柵支所ルートの本柵支所方面などは、公共交通不便地域を運行しているため利用が非常に少ない状況ですが、上記同様重要な移動手段となっています。

（5）乗合タクシー（スワン号）※39ページを参照

スワン号は利用者数が、1日当たり1人未満と極めて少なく、利用者需要に応じた見直し等が必要と考えられます。

スワン号は、平成28年度に実施した「本柵第二小学校周辺地域の移動に関するアンケート」の結果を受けて、公共交通不便地域の対応策として、印西市で初となる乗合タクシーの実証運行を、平成30年12月1日から開始したものです。

しかし、当初予想された利用者数を大きく下回る利用状況であったため、令和元年10月1日にルートの見直し等の改善を図りましたが、その後の新型コロナウイルス感染症の感染拡大もあって、利用状況は極めて少ない状況が続いています。

2-4 移動・公共交通に対する市民・利用者等のニーズ（アンケート調査結果）

2-4-1 アンケート調査の実施概要

地域公共交通計画の策定にあたり、令和元年度にアンケート調査を実施し、移動や公共交通に対する市民・利用者のニーズを把握しました。アンケート調査の実施内容及び結果の概要は、以下のとおりです。

（1）市民アンケート調査

- ・令和元年9月から10月にかけて、市民3,200人を対象に、移動状況や公共交通に関するアンケート調査を実施し、1,574人（49.2%）から回答が得られました。
- ・調査内容は、日常生活における外出状況、公共交通（鉄道、路線バス、コミュニティバス（ふれあいバス）、乗合タクシー（スワン号））の利用状況、バス利用者の満足度、バス非利用者がバスを利用するための条件、バスへの公費負担に対する意識などで、これを年齢別・地域別等により把握・考察しました。

（2）コミュニティバス（ふれあいバス）利用者アンケート調査

- ・令和元年10月及び12月に、平日・休日各1日、ふれあいバス利用者へアンケート票を配布し、266人（配布数は644票）から回答が得られました。
- ・調査内容は、ふれあいバスの利用状況、評価、バス停位置に対する意向、ふれあいバスへの公費負担に対する意識などで、ルート別等により把握・考察しました。

（3）路線バス利用者アンケート調査

- ・令和元年10月及び12月に、平日・休日各1日、駅前など乗車の多いバス停でアンケート票を配布し、351人（配布数は1,402票）から回答が得られました。
- ・調査内容は、路線バスの利用状況、満足度、バス停位置に対する意向、バスへの公費負担等に対する意識などで、公費負担の有無別や平日・休日別等により把握・考察しました。

（4）乗合タクシー（スワン号）利用者アンケート調査

- ・令和元年10月から12月にかけて、スワン号利用者へアンケート票を配布しましたが、利用者数が非常に少ないこともあり、回答は得られませんでした。

（5）市外からの来訪者アンケート調査

- ・令和元年10月に、インターネットアンケート調査会社に登録しているモニターのうち、印西市に訪問したことがある方を対象にアンケート調査を実施し、300人から回答が得られました。
- ・調査内容は、印西市へ来訪した際の移動状況、利用交通手段、バスの満足状況などです。

2-4-2 アンケート調査の実施結果

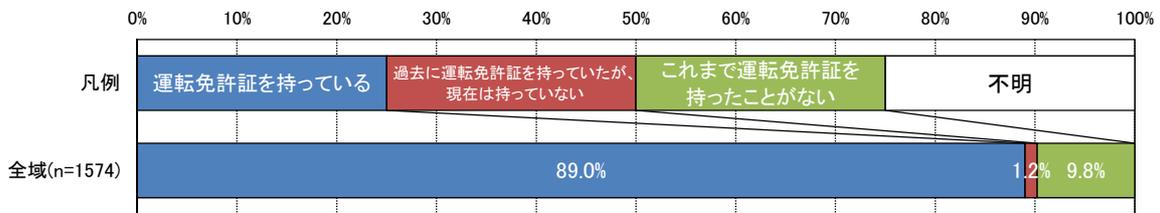
アンケート調査結果から、市民やバス利用者の移動実態、利用実態及び移動に対する意向・ニーズを把握し、以下のとおり整理しました。

(1) 運転免許証・自動車保有・自動車運転の状況

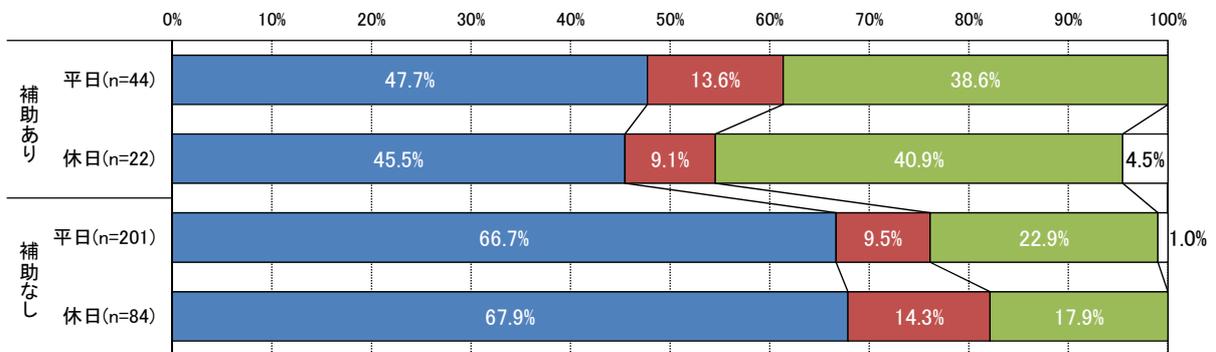
①運転免許証の保有状況

- ・ 市民全体：ほとんどの回答者が運転免許証を所有しています。
- ・ 路線バス利用者：運転免許証の所有割合は市民全体よりも低く、特に、主に集落地域を運行している補助あり路線では、45%～50%程度となっています。
- ・ コミュニティバス（ふれあいバス）利用者：運転免許証の所有割合は市民全体、路線バス利用者よりも低く、30%～40%程度となっています。

【市民全体】



【路線バス利用者】



【コミュニティバス（ふれあいバス）利用者】

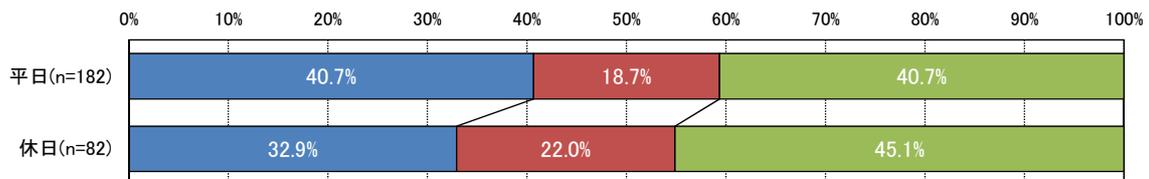
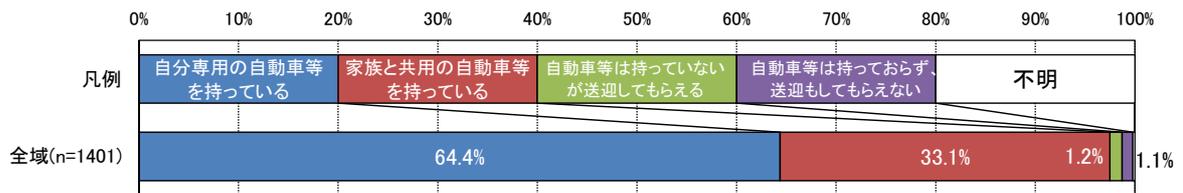


図 36 運転免許証の保有状況

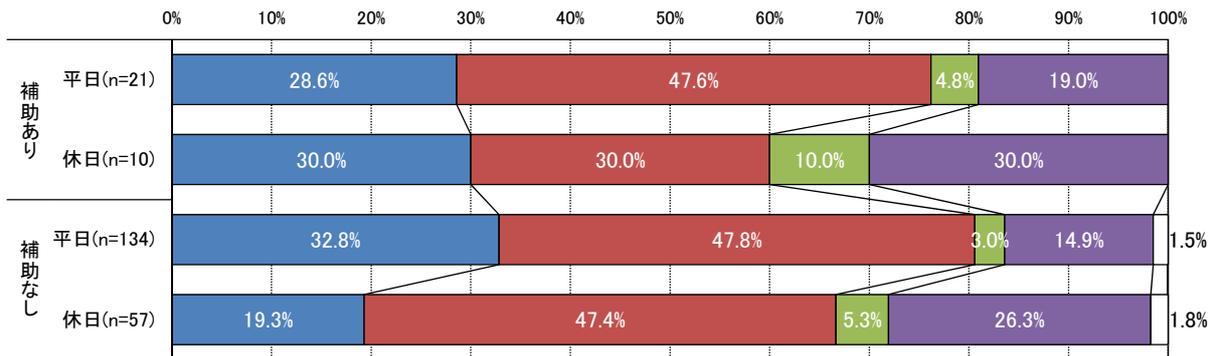
②自動車等（四輪・二輪・原付）の保有状況

- ・市民全体：ほとんどの回答者の世帯では、何らかの形で自動車等を保有しています。
- ・路線バス利用者：何らかの形で世帯の自動車等を保有している割合は、60%～80%程度となっています。
- ・コミュニティバス（ふれあいバス）利用者：何らかの形で世帯の自動車等を保有している割合は、50%～60%程度となっています。

【市民全体】



【路線バス利用者】



【コミュニティバス（ふれあいバス）利用者】

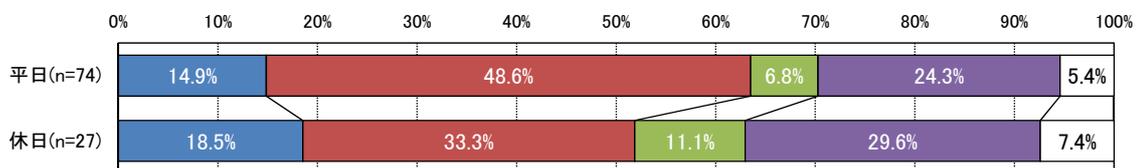
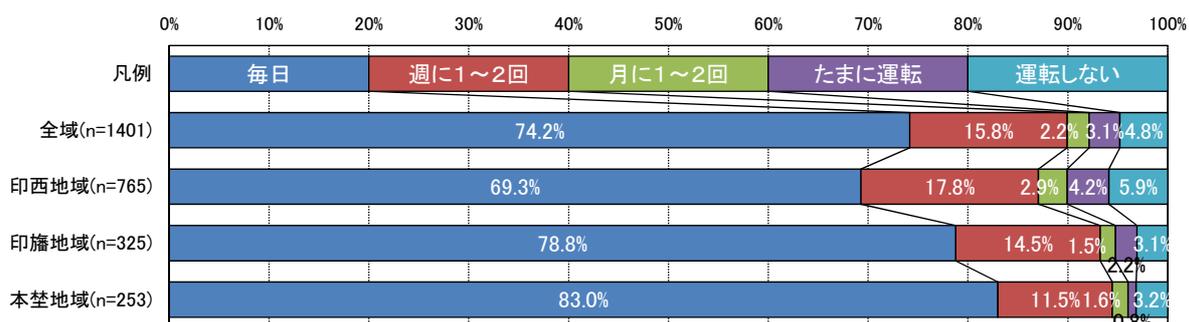


図 37 自動車等の保有状況

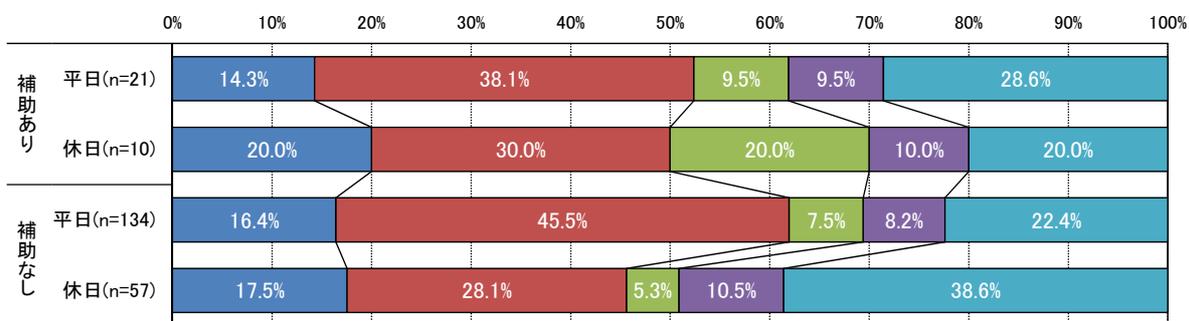
③自動車等（四輪・二輪・原付）の運転状況

- ・ 市民全体：自動車等を毎日運転している割合は、74.2%（本埜地域では83%）となっています。
- ・ 路線バス利用者：自動車等を毎日運転している割合は、14%～20%程度となっています。
- ・ コミュニティバス（ふれあいバス）利用者：自動車等を毎日運転している割合は、15%～19%程度となっています。

【市民全体】



【路線バス利用者】



【コミュニティバス（ふれあいバス）利用者】

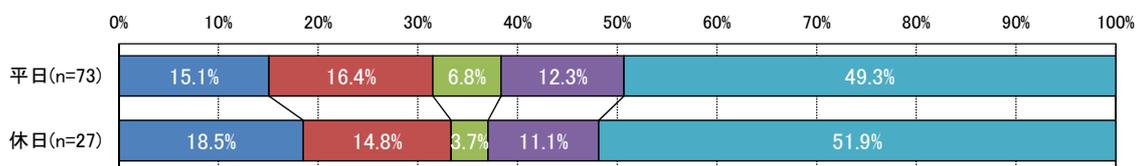
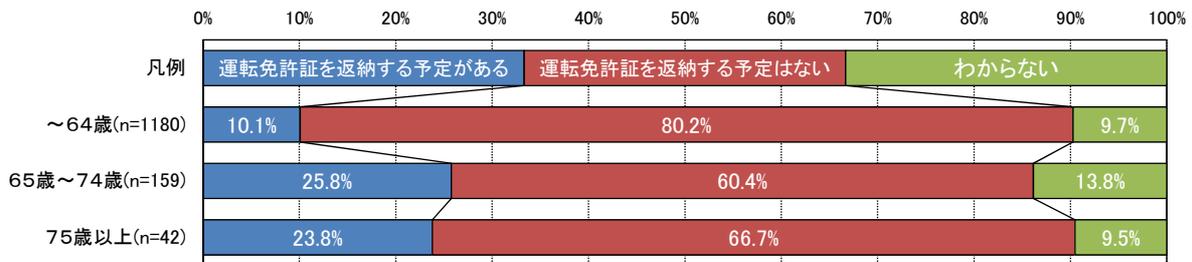


図 38 自動車等の運転状況

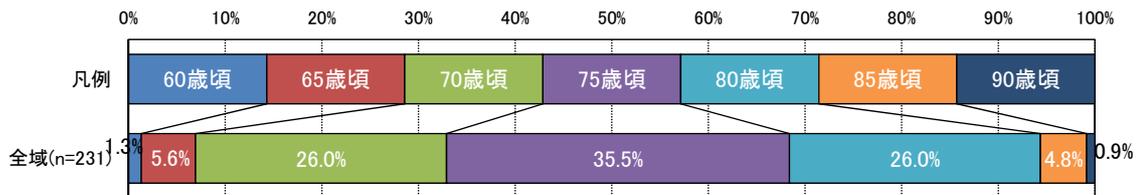
(2) 運転免許証返納の意向

- ・運転免許証を返納する予定は、65歳以上で比較的高くなっており、返納予定の年齢は70歳頃以上が大半となっています。また、返納後は、ふれあいバス及び路線バスの利用を希望する割合が高くなっています。

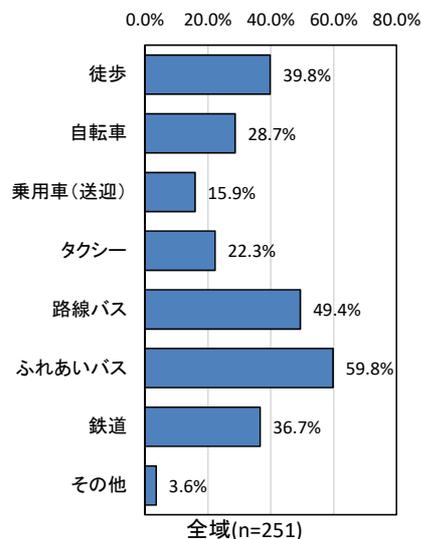
【運転免許証の返納予定】



【運転免許証を返納する予定の年齢】



【運転免許証の返納後に利用したいと思う交通手段】



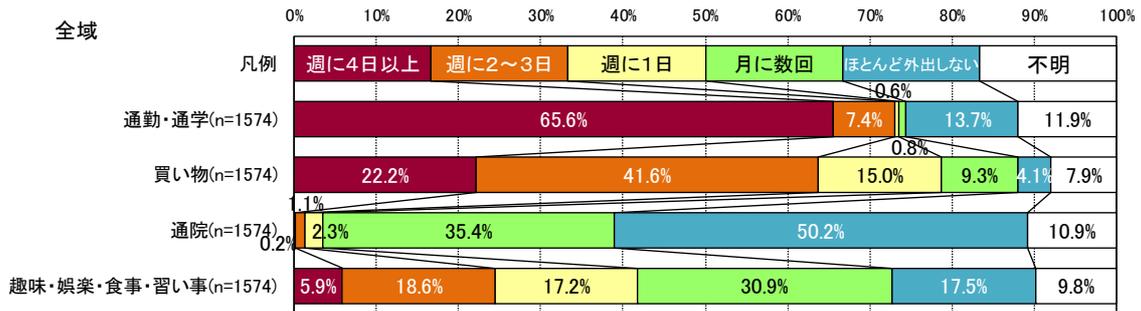
※複数回答

図 39 運転免許証の返納予定と返納後の利用交通手段（市民全体）

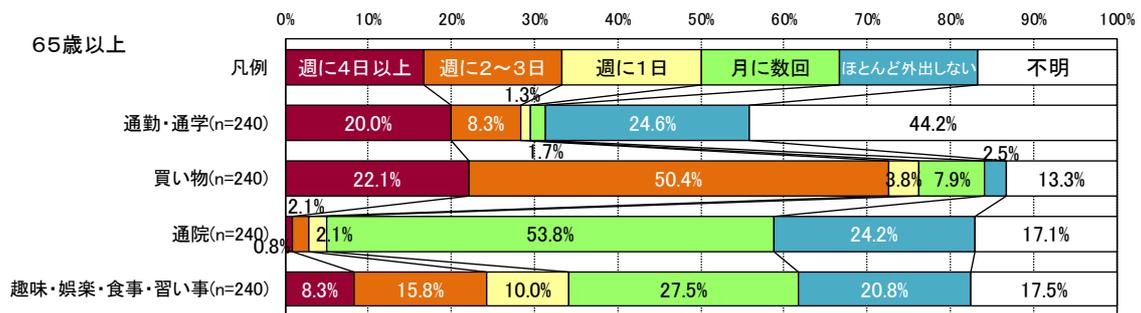
(3) 普段の外出行動

- ・通勤・通学での外出頻度が高く、買い物での外出頻度も比較的高くなっています。
- ・65歳以上の外出頻度をみると、年齢計に比べて、買い物と通院が高い傾向となっています。
- ・外出先は、通勤・通学では千葉県内が40%、買い物は市内が約90%、通院や趣味等は市内の割合が70%弱となっています。

【外出目的別の外出頻度（年齢計）】



【外出目的別の外出頻度（65歳以上）】



【外出目的別の外出先】

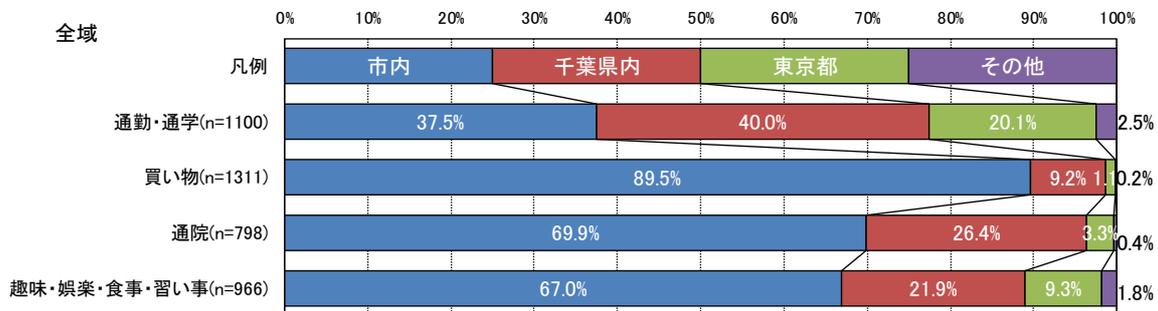


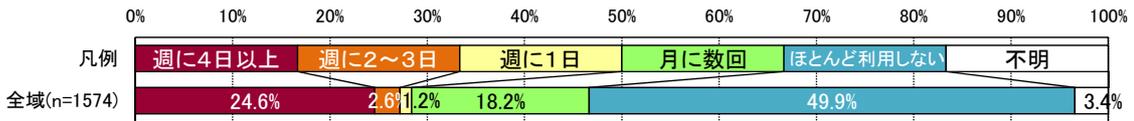
図 40 普段の外出状況（市民全体）

(4) 交通手段別の利用状況

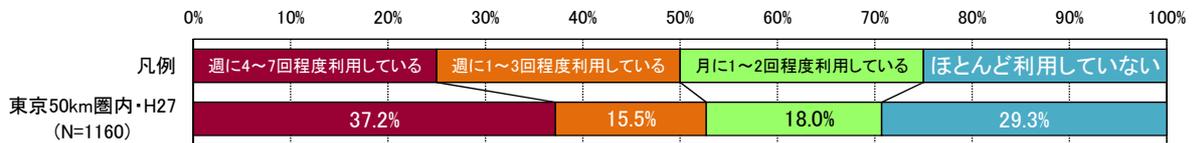
1) 鉄道

- ・鉄道を週に1日以上利用する割合は28.4%で、東京50km圏全体(52.7%)と比べると低くなっています。
- ・通勤・通学では自動車利用が最も多いものの、鉄道も比較的多く利用されています。
- ・鉄道を利用しない理由は、他の交通手段が便利、運賃が高い、駅まで遠い等が主な理由です。

【印西市(市民全体)】

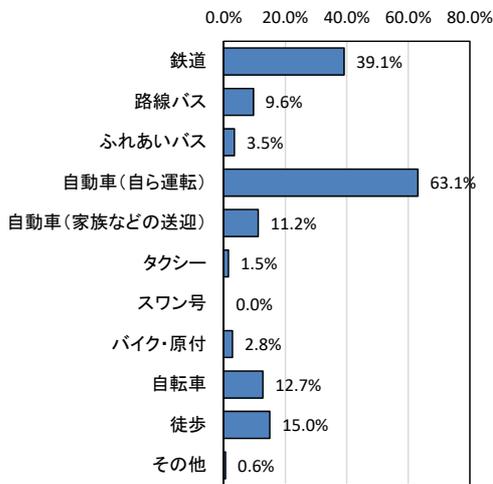


【東京50km圏】



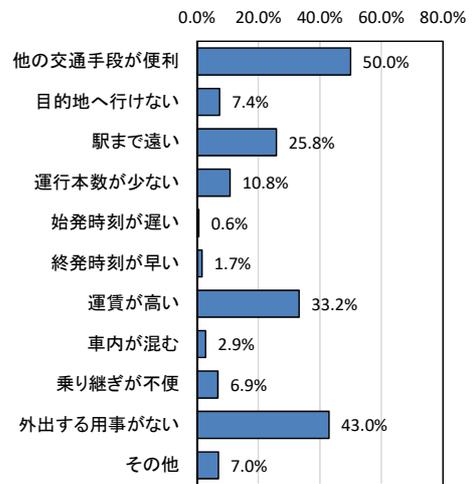
出典:「平成27年度 交通・観光に対する市民意識調査の実施結果」(H28.5 国土交通省関東運輸局)

図41 鉄道の利用頻度



※複数回答 【全域】通勤・通学(n=1213)

図42 通勤・通学時の利用交通手段(市民全体)



※複数回答

全域(n=770)

図43 鉄道を利用しない理由(市民全体)

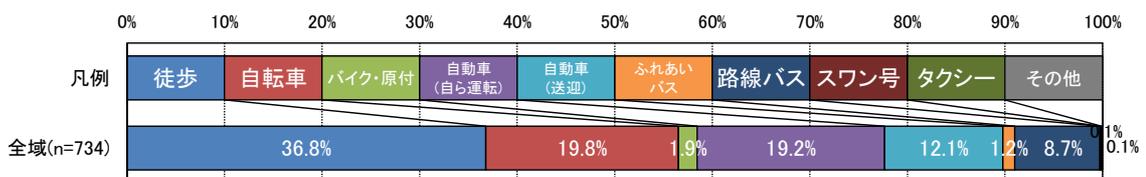


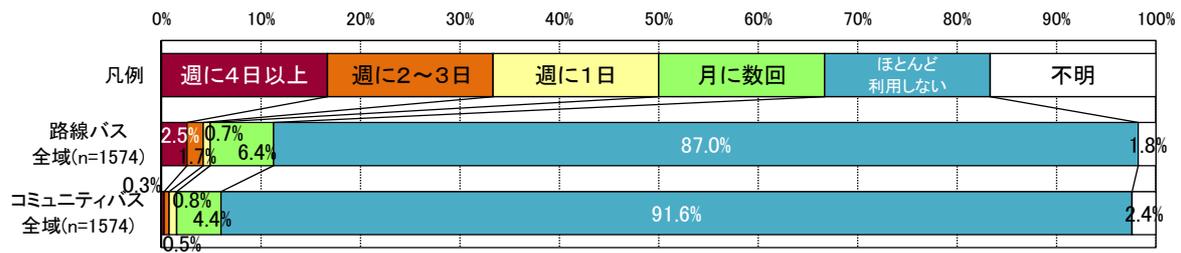
図44 自宅から最寄り駅までの移動手段(市民全体)

2) 路線バス・コミュニティバス（ふれあいバス）

①利用頻度

- ・路線バス：市民全体で見ると、月に数回以上利用する割合が、11.3%と低くなっています。一方、利用者の利用頻度は高く、日頃からよく利用されています。
- ・コミュニティバス（ふれあいバス）：市民全体で見ると、月に数回以上利用する割合が、6%と低くなっています。一方、利用者の利用頻度は高く、日頃からよく利用されています。

【市民全体】



【路線バス利用者】

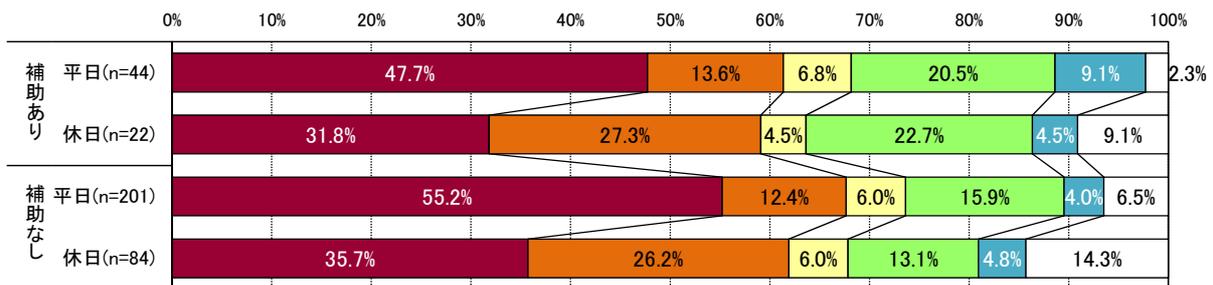


図 45 路線バスの利用頻度

【コミュニティバス（ふれあいバス）利用者】

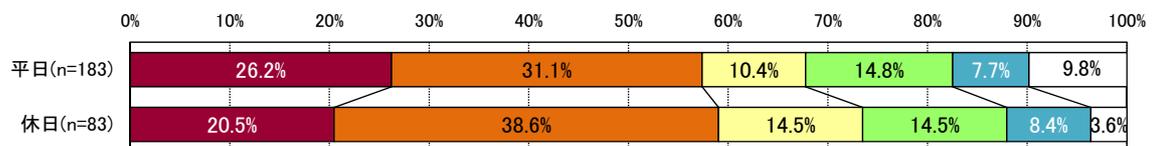
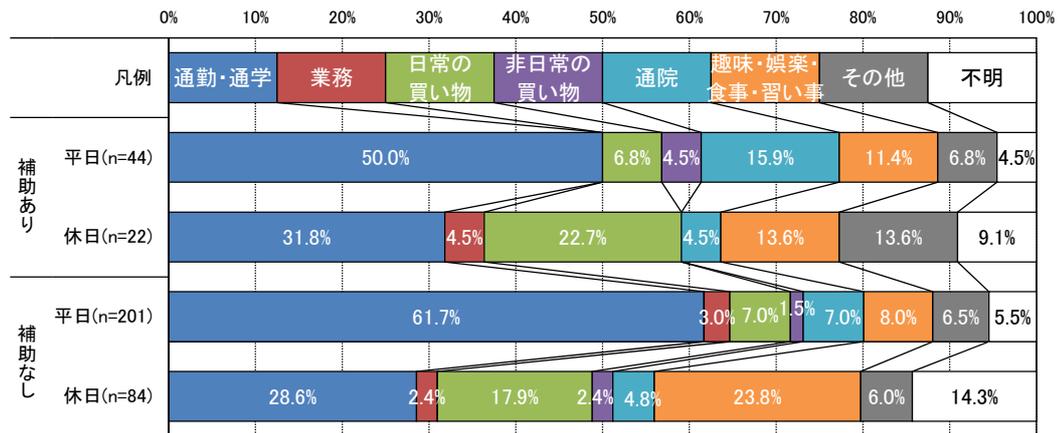


図 46 コミュニティバス（ふれあいバス）の利用頻度

②バスの利用目的

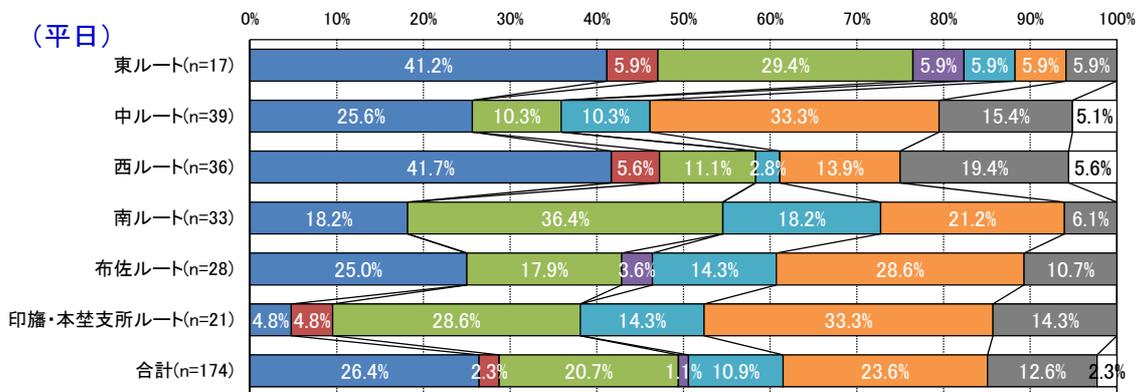
- ・路線バスは、通勤・通学によく利用されています。なお、休日では日常の買い物や趣味等での利用も目立ちます。
- ・コミュニティバス（ふれあいバス）は、路線バスに比べると、通勤・通学の割合が低く、日常の買い物、趣味等、通院など様々な目的で利用されています。

【路線バス利用者】



【コミュニティバス（ふれあいバス）利用者】

（平日）



（休日）

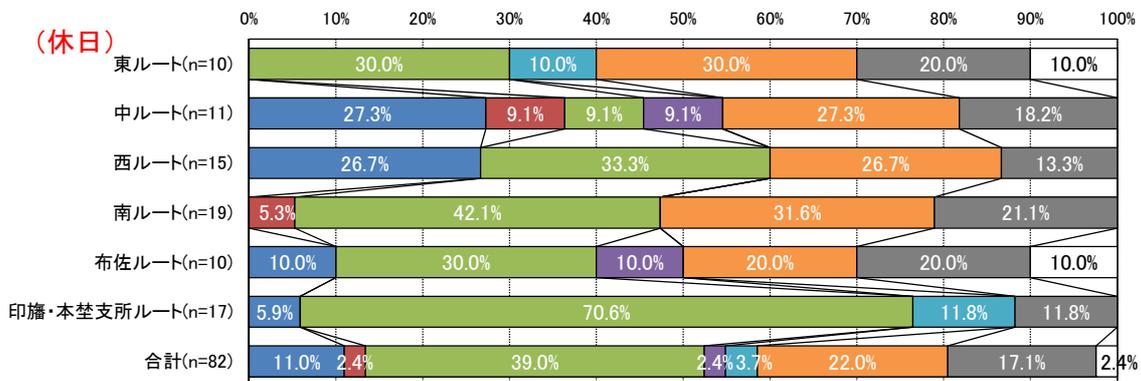


図 47 バスの利用目的

③バスを利用する理由

- ・路線バス、コミュニティバス（ふれあいバス）とも、他に交通手段がないとの回答が多くなっています。
- ・コミュニティバス（ふれあいバス）では、費用が安いとの回答が最も多くなっています。

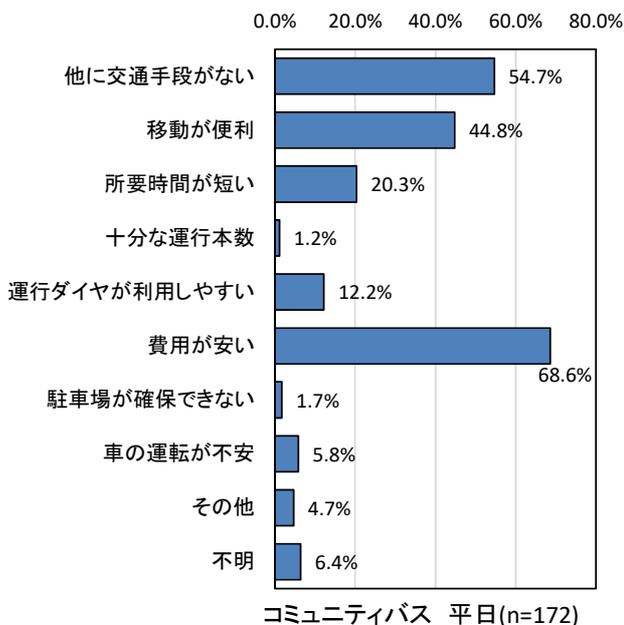
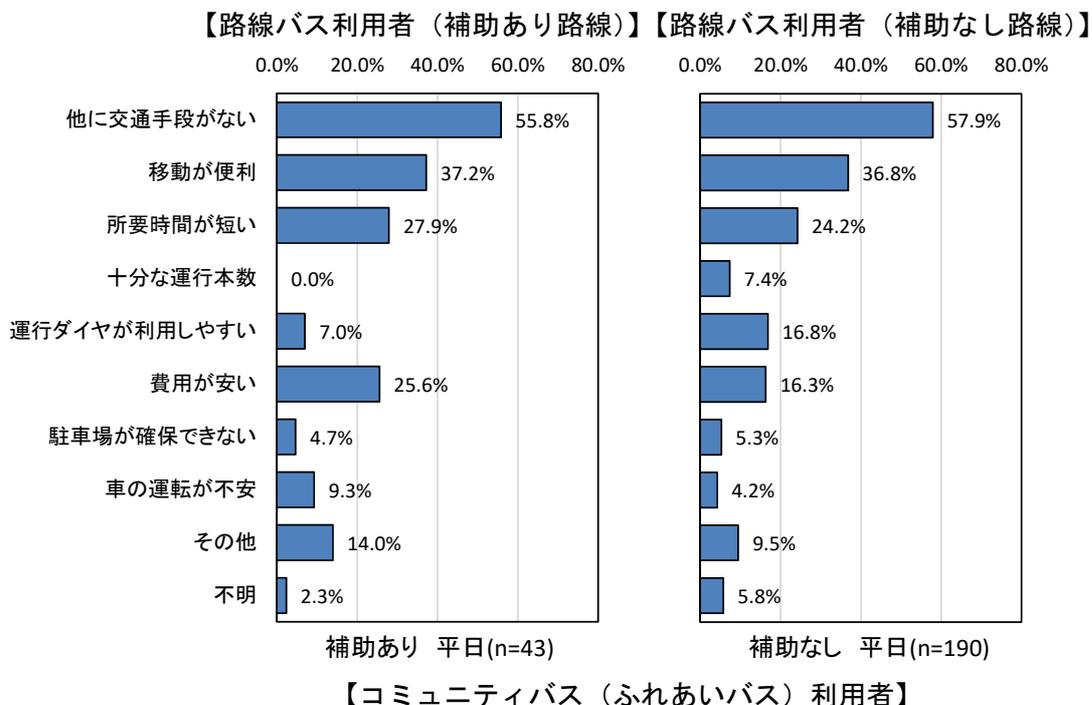


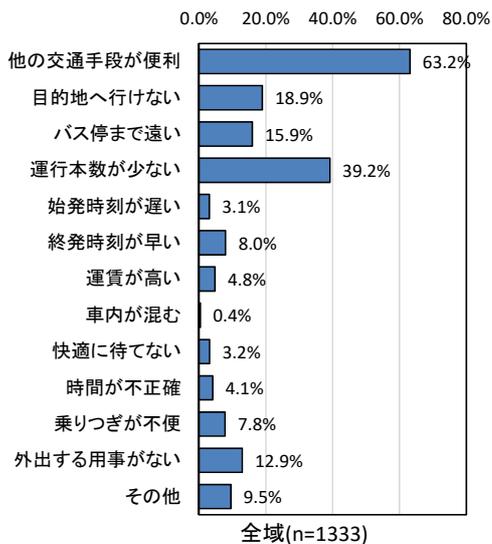
図 48 バスを利用する理由（※複数回答）

④バスを利用しない理由と利用するための条件

- ・路線バス、コミュニティバス（ふれあいバス）とも、利用しない理由は、他の交通手段が便利とする回答が最も多く、また、運行本数が少ないとの理由も多くなっています。
- ・利用しない人が利用するための条件は、路線バス、コミュニティバス（ふれあいバス）とも、運行本数を多くすることが、最も多くなっています。

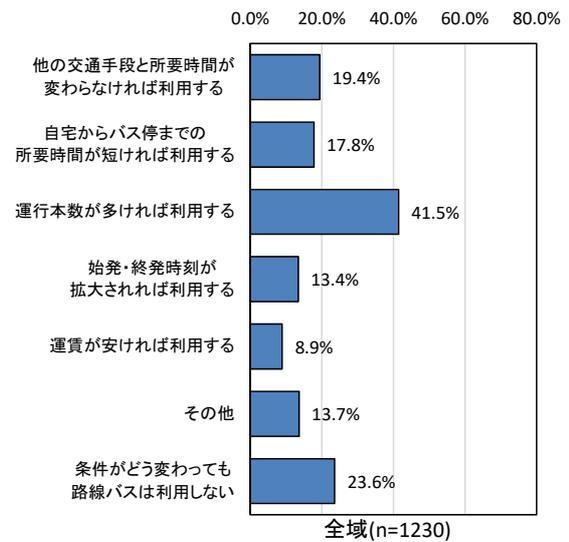
【利用しない理由】

<路線バス>



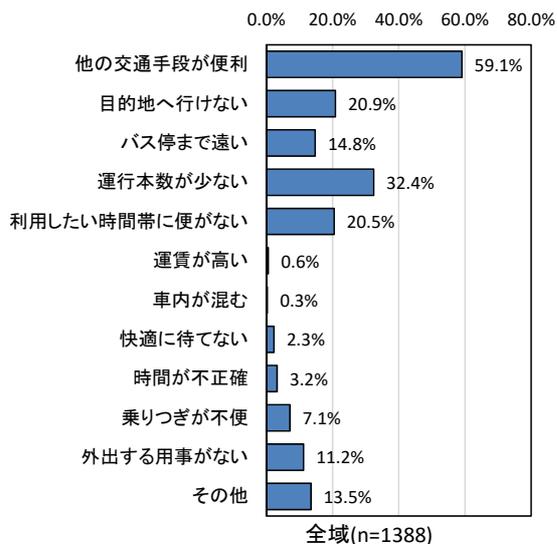
【利用しない人が利用するための条件】

<路線バス>



【利用しない理由】

<コミュニティバス（ふれあいバス）>



【利用しない人が利用するための条件】

<コミュニティバス（ふれあいバス）>

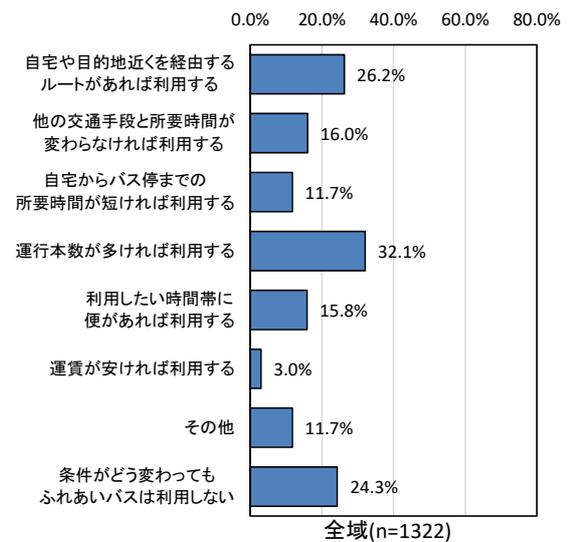


図 49 バスを利用しない理由、利用するための条件（※複数回答）

(5) バスの満足状況

①コミュニティバス（ふれあいバス）

・総合的にみて、コミュニティバス（ふれあいバス）に対して、満足とした回答は、平日が 63.0%、休日が 50.6%でした。

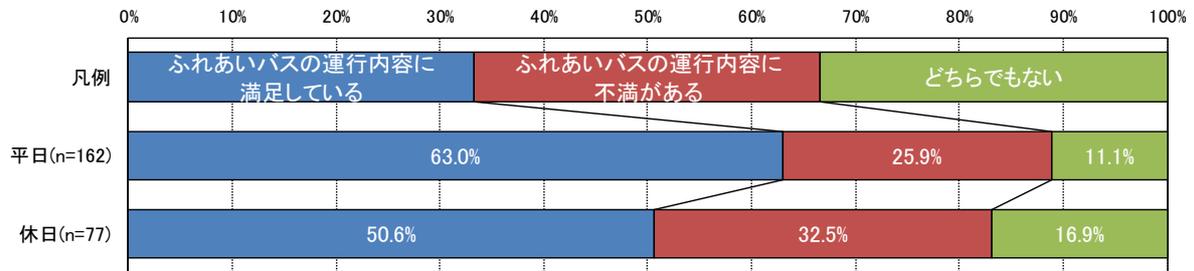


図 50 総合的に見た満足度（コミュニティバス（ふれあいバス）利用者）

②路線バス

路線バスの満足度と重要度の分析結果（平日の回答結果に基づく）から、重要度は高いものの満足度が低く、優先的に改善すべき事項は、以下の結果となりました。

- ・補助あり路線：乗りつぎ、バス停のバリアフリー
- ・補助なし路線：運行本数、始発時刻・終発時刻、バス待ちの快適性

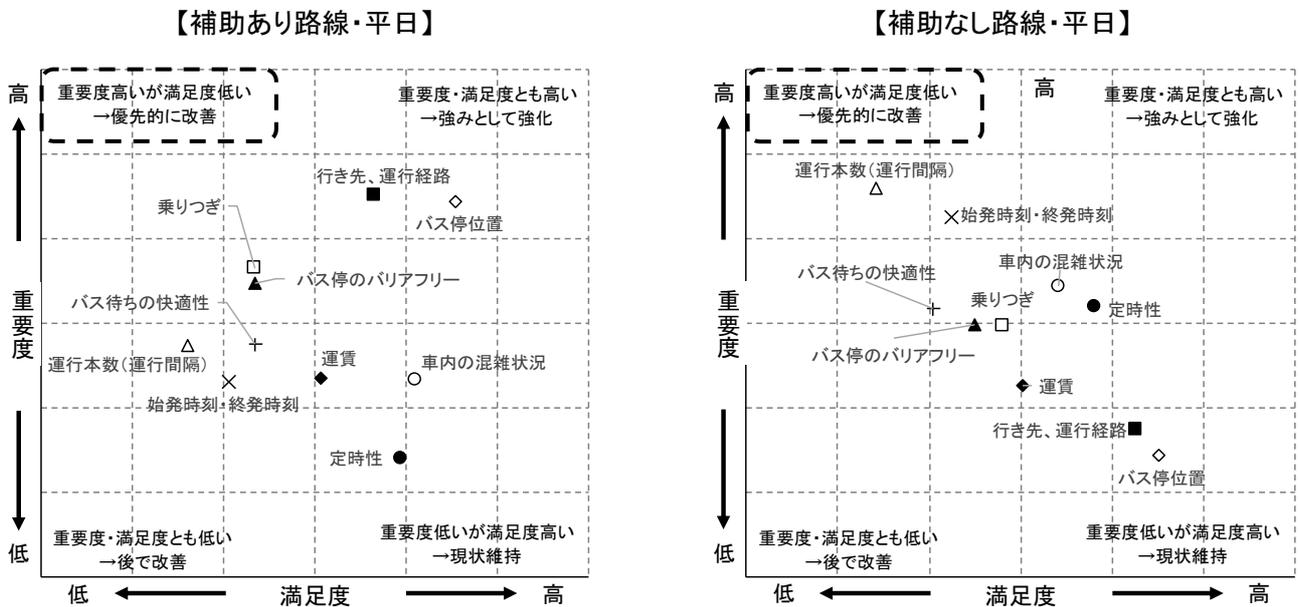


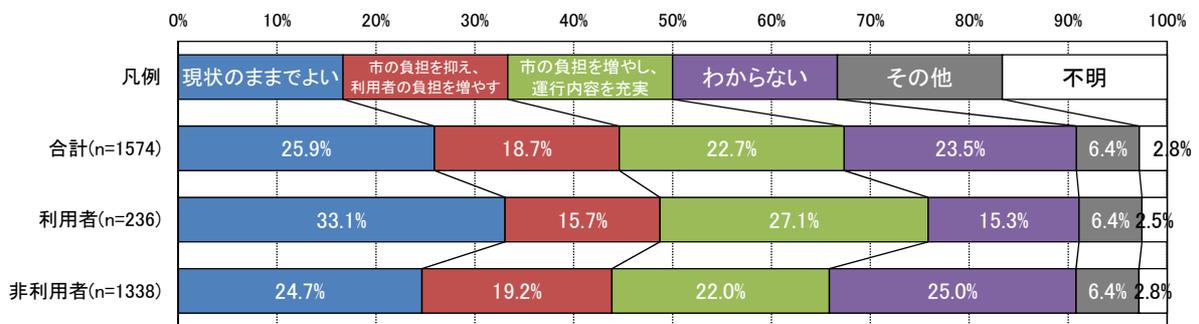
図 51 満足度・重要度分析結果（路線バス利用者）

(6) 市によるバス運行経費の公費負担について

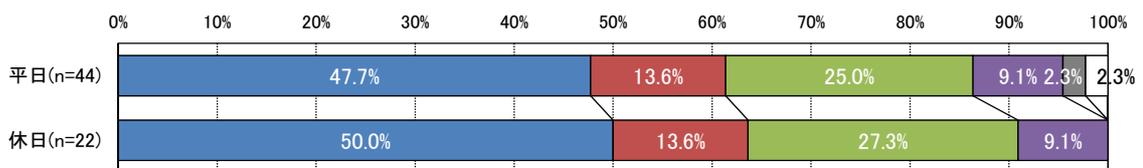
①市による公費負担のあり方に対する意識

- ・市民全体：市の負担は「現状のままでよい」がバス利用者で33.1%、非利用者は24.7%となっています。
- ・路線バス利用者（補助あり路線）：「現状のままでよい」がほぼ半数で、「市の負担を増やし運行内容を充実」は25%～27%程度、「市の負担を抑え、利用者の負担を増やす」は13.6%となっています。
- ・コミュニティバス（ふれあいバス）利用者：「現状のままでよい」が40%強で、「市の負担を増やし運行内容を充実」「市の負担を抑え、利用者の負担を増やす」は16～23%程度となっています。

【市民全体】



【路線バス利用者（補助あり路線）】



【コミュニティバス（ふれあいバス）利用者】

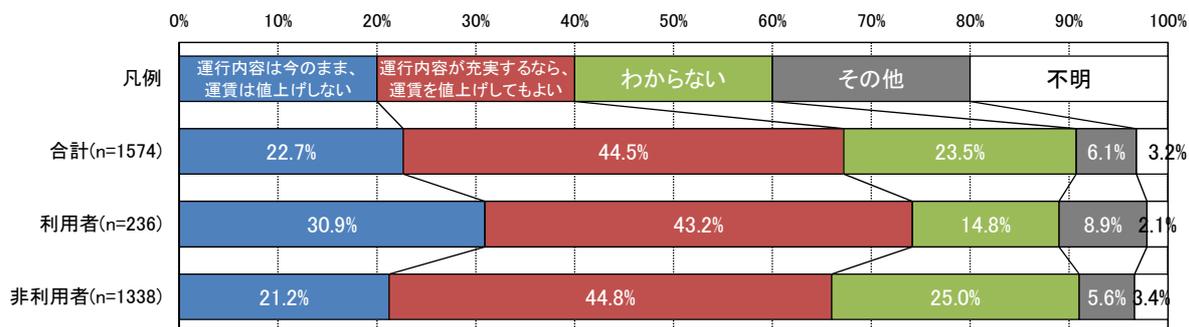


図 52 今後の市の負担と利用者負担の望ましいあり方について

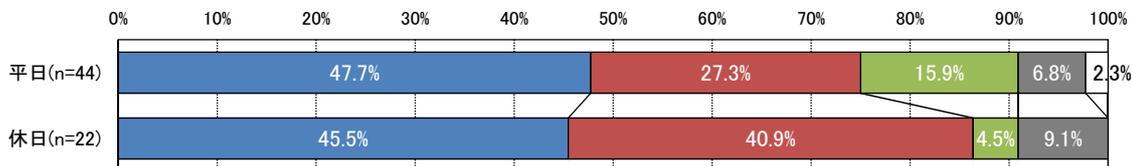
②運賃負担のあり方に対する意識

- ・ 市民全体：「運行内容が充実するなら、運賃を値上げしてもよい」が、44.5%と高くなっています。
- ・ 路線バス利用者（補助あり路線）：現状維持が半数近くとなっています。また、「運行内容が充実するなら、運賃を値上げしてもよい」が27%～40%程度となっています。
- ・ コミュニティバス（ふれあいバス）利用者：現状維持と「運行内容が充実するなら運賃を値上げしてもよい」が40%程度となっています。

【市民全体】



【路線バス利用者（補助あり路線）】



【コミュニティバス（ふれあいバス）利用者】

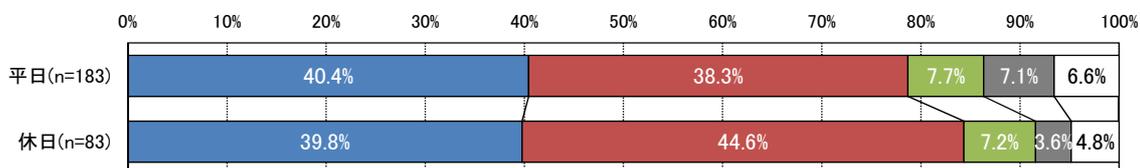


図 53 今後の運行の内容と運賃のあり方について

(7) 乗合タクシー（スワン号）について

・乗合タクシー（スワン号）に対する認知度は低く、運行地域である本埜地域でも知らない人が約60%程度と高くなっています。

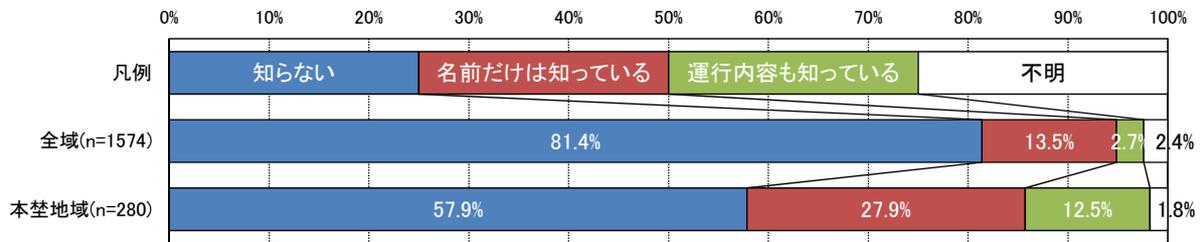


図 54 乗合タクシー（スワン号）の認知度（市民全体）

(8) その他（アンケートの自由回答に基づく公共交通への意向等）

市民アンケート、路線バス利用者アンケート、コミュニティバス（ふれあいバス）利用者アンケートの自由回答から、公共交通に対する意向等は、以下のとおりです。

表 2 アンケート自由回答に基づく公共交通への意向等

アンケートの種類	区分	公共交通への意向等（要約）
市民	公共交通全般	・交通網や運行本数の充実 ・地域格差の解消(千葉ニュータウン地区内と地区外) ・路線図や時刻表など情報提供の充実
	バス	・路線新設や延伸 ・運行本数の増便 ・運行時間帯の拡大 ・運賃の低減 ・利用方法や時刻表等の情報提供の充実
	鉄道	・運賃の低減 ・運行本数の増便 ・速達列車の停車
	スワン号	・スワン号の利用方法等の情報提供
	タクシー	・タクシーの利用のしやすさ ・駅前へのタクシーの待機
路線バス利用者	運行本数	・運行本数の増便
	乗り継ぎ	・鉄道と接続するバスの増便
ふれあいバス利用者	運行本数	・運行本数の増便
	乗り継ぎ	・鉄道と接続するバスの増便

(9) 市外からの来訪者アンケート調査結果に基づく移動実態・ニーズ

①来訪時の利用交通手段

・印西市への来訪時の利用交通手段の割合は、自動車が66.3%と最も高く、鉄道は25.7%、路線バスは5.7%となっています。

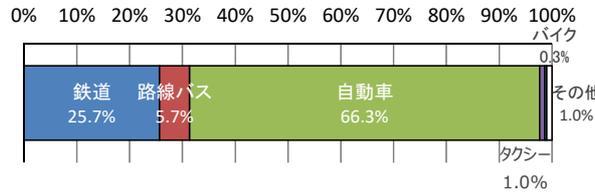


図 55 印西市に来訪した時の利用交通手段 (n=300)

②バス利用の満足状況

・バス利用に「不満・やや不満」との割合が、運行本数・ダイヤで30%以上と最も高く、その他、乗り継ぎ、運賃、バス待ちの快適性も15%~20%程度となっています。

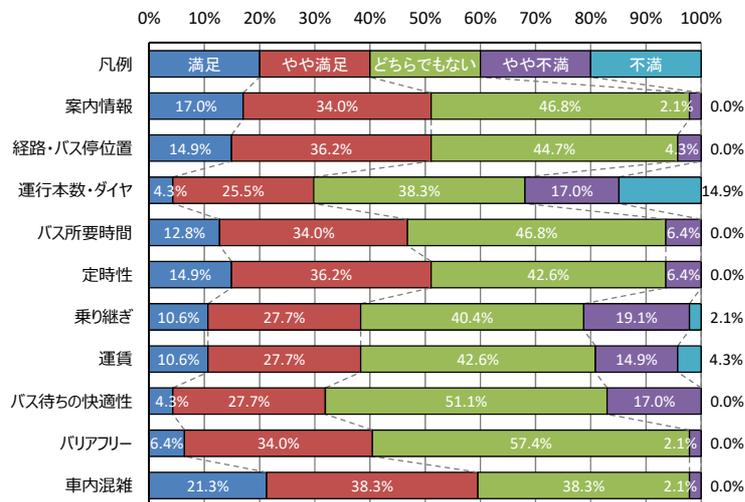


図 56 バス利用の満足度 (n=47)

③バスを利用しなかった理由

・他の交通手段が利用できるの回答が最も多くなっています。その他、目的地への行き方がわからないや所要時間がかかるなどがあげられています。

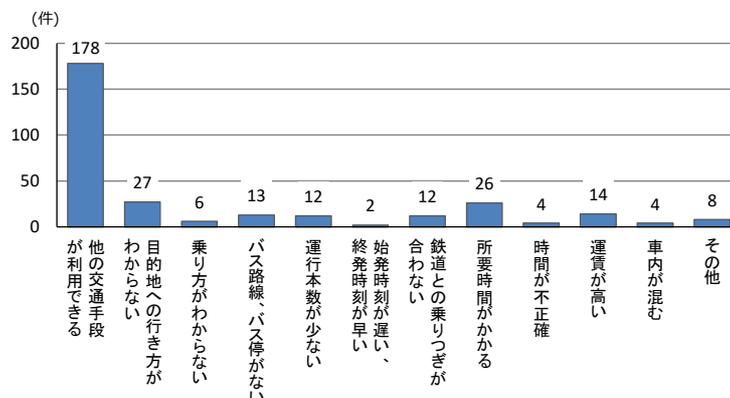


図 57 バスを利用しなかった理由 (n=253) (複数回答(3つまで))

2-4-3 移動・公共交通に対する市民・利用者等の意識・ニーズのまとめ アンケート調査の結果、以下のとおり現状を把握しました。

(1) 市民の移動実態からみたニーズ

印西市では、バス利用の割合は低くなっていますが、バス利用者は運転免許証や自動車を持たない移動制約者が多く、このような方々の移動手段としてバスは重要な役割を担っています。今後は、高齢化の進行で移動制約者の増加が予想されることから、公共交通の役割は、より重要になるものと考えられます。

印西市では自動車がよく利用され、毎日運転している割合が高くなっています。

そのため、印西市は千葉県内の中でもバス事業が特に厳しい地域の一つであるとの指摘があります。(事業者ヒアリングより)

しかし、バス利用者に限ってみると、運転免許証、自動車を保有している割合が市民全体と比べて低く、バスは自動車を運転できない人の重要な移動手段となっています。

また、今後、高齢化が一層進行し、運転免許証返納者が増加した場合の移動手段の確保や、環境への配慮などを考慮すると、公共交通を充実させることが必要であると考えられます。

(2) 鉄道の利用実態・意識からみたニーズ

印西市は、東京圏の中でも鉄道の利用頻度が低い地域ですが、通勤・通学輸送では重要な役割を担っています。

一方、鉄道を利用しない理由や地域による利便性の違いに着目し、鉄道を、より使いやすいものとしていくことが必要であると考えられます。

印西市では東京50km圏の中でも鉄道の利用頻度が低い地域です。

しかし、通勤・通学では鉄道利用も比較的多く、市民の移動において重要な役割を果たしていると言えます。なお、鉄道を利用しない人は、他の交通手段のほうが便利であること、運賃が高いこと、駅まで遠い等を主な理由としています。

鉄道駅へアクセスする際は、千葉ニュータウン地区内では徒歩・自転車の割合が高い一方、千葉ニュータウン地区外では自動車の割合も高く、鉄道駅アクセスの利便性向上策を講じる際は、地域特性に応じた検討が必要であると考えられます。

(3) 路線バス・コミュニティバス（ふれあいバス）の運行・利用実態からみたニーズ

市民全体で見ると、移動においてバスが占める割合は低くなっていますが、バス利用者にとっては、日常よく利用する移動手段として重要な役割を担っています。

一方、バス利用者の満足状況、利用しない人の理由及び利用の条件からみると、運行本数の少なさが問題点としてあげられます。

市民全体で見ると、路線バス、コミュニティバス（ふれあいバス）とも、利用頻度は非常に

低くなっています。一方、バス利用者は週に2～3日以上利用する割合が過半数で、バスは自動車を運転できない人の移動手段として重要な役割を担っているとと言えます。

バスを利用する目的は、路線バスでは通勤・通学での利用が多く、コミュニティバス（ふれあいバス）はルートによっては、買い物や趣味等での利用が多いなど、様々な目的で利用されています。また、バス利用者は、他に交通手段がないことや移動が便利であることを、バス利用の主な理由としています。

一方、バスを利用しない人は、他の交通手段が便利であること、運行本数が少ないことを主な理由としています。そして、バスを利用する条件としては、運行本数が多いことをあげています。これは、路線バス利用者の満足度・重要度分析でも同様の結果が出ています。

（４）路線バス・コミュニティバス（ふれあいバス）への公費負担に関する意識

バスを利用しない人でも、市による運行経費の一部負担に対して一定の理解を得られていると言えます。

また、運行内容を充実する代わりに、運賃を値上げする考えに賛同する割合が高くなっていますが、バス利用者は現状維持を望む割合が高く、慎重な検討が求められます。

市による運行経費の一部公費負担に対しては、バスを利用しない人でも、現状維持を望む割合が最も高く、次いで、市の負担を増やして運行内容を充実することに賛同する割合が高く、市の負担を抑えて利用者負担を増やすとの考えは低くなっています。このように、市により運行経費の一部を負担することに対しては、一定の理解を得られていると言えます。

また、運行内容の充実の代わりに運賃を値上げすることに対しては、市民アンケートでは、バスを利用する人、利用しない人ともに、この考え方に賛同する割合が最も高くなっています。

しかし、バス利用者アンケートの回答者（実際にバスに乗車した人へ配布したアンケート）では、一部の回答者を除き、現状維持を望む割合が最も高くなっています。

（５）乗合タクシー（スワン号）について

運行地域である本埜地域でも乗合タクシー（スワン号）の認知度は低く、これまでに様々な取り組みを行ってきたことを勘案すると、抜本的な見直しが必要と考えられます。

乗合タクシー（スワン号）は、運行地域である本埜地域であっても存在を知らない人が過半数おり、認知度の低さが問題と言えます。

そのため、認知度の向上に向けた取り組みが必要ですが、これまでも、運行地域で説明や利用の呼びかけを行ってきたことから、今後のあり方については、抜本的な見直しの検討が必要であると考えられます。

(6) その他、公共交通に対する市民の意向等

公共交通サービス水準の向上、千葉ニュータウン地域と地域外を比較した場合の格差の是正など、市民からは様々な要望の声がありました。

アンケートの自由回答では、運行本数の増便や運行時間帯の拡大、運賃水準の改善などの意見がありました。また、千葉ニュータウン地域と地域外を比較した場合、公共交通サービス水準の格差があり、その是正を求める声もありました。

(7) 市外からの来訪者の意識・ニーズ

市外からの来訪者のバスに対する評価として、運行本数・ダイヤ、乗り継ぎ、運賃、バス待ちの快適性に対する不満が高く、また、目的地への行き方が不明との指摘もありました。

利用した人の満足状況では、運行本数・ダイヤに対する不満の割合が高く、そのほか、乗り継ぎ、運賃、バス待ちの快適性についても、不満の割合が比較的高くなっています。

また、バスを利用しなかった理由としては、他の交通手段を利用したとの回答のほか、来訪者は、目的地への行き方が不明、所要時間がかかるといった回答もありました。