

3. 公共交通の課題と課題解決の方向性

3-1 公共交通の課題

(1) 公共交通全般に関わる課題

①今後の人口減少、少子高齢化の進行に対し、公共交通の確保・維持、利便性向上を図るとともに、自動車中心社会からの転換を目指すことが必要

- ・印西市では、自動車の利用率が高く、鉄道やバスの利用頻度は低くなっておりませんが、鉄道は通勤・通学輸送に、バスは自動車を運転できない移動制約者によく利用されるなど、移動手段として重要な役割を担っています。特に、鉄道利用者は東京都内など市外への移動、バスは市内や近隣地域への移動に利用されています。
- ・人口減少・高齢化がすでに進行し、交通需要が減少しているとみられる地域・地区があります。また、高齢者世帯は増加を続けていることから、今後、買い物や通院などの日常の移動が困難となる高齢者が増加することも考えられます。
- ・今後、交通需要の減少により、鉄道、バスとも、現行の運行サービス水準の維持が困難となる可能性がある一方で、高齢化の進行により公共交通の役割は、より重要になると考えられます。



- ◆今後、高齢化が進行する中で、自動車を運転できない移動制約者の増加に対応し、必要な公共交通の確保・維持・利便性の向上が必要です。
- ◆自動車への依存を是正し、公共交通への利用転換・利用維持・促進を図ることが必要です。

②公共交通不便地域を含め、市全体の公共交通サービス水準の向上が必要

- ・鉄道やバスの利用が不便な公共交通不便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い傾向にあります。今後も、集落地域の移動手段を確保するための公共交通が必要で
- ・現在、公共交通不便地域の解消のため、路線バス（補助あり）、コミュニティバス（ふれあいバス）、乗合タクシー（スワン号）を運行しています。
- ・市民の声として、運行本数など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地域格差の是正などがあげられています。



- ◆人口密度の低い集落地でも一定水準の公共交通サービスを楽しむなど、市内公共交通を確保し維持することが引き続き必要です。また、市民・利用者の声を反映し、運行サービス水準の向上を図ることが必要です。

③持続可能な公共交通の確立が必要

- ・人口減少・高齢化に伴う将来的な税収減や扶助費の増加により、市が運行経費の一部を負担している公共交通への財政的な影響も予想されます。
- ・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大切な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、路線バスを補完するバスとして、高齢者のほか、児童・生徒の利用も多く、運転免許証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。
- ・バス路線の区間、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。



- ◆今後とも公共交通を維持していくためには、市が運行経費の一部を負担している公共交通に対して、費用対効果に留意するなど、持続可能性を考慮していくことが必要です。
- ◆鉄道、バスともに、必要な運行サービス水準を維持するための利用喚起等の方策を講じること、利用状況に応じた運行内容の見直し及び改善を図る必要があります。

(2) 将来都市構造の実現、地域間連携に関する課題

①目指すべき将来都市構造の実現に資する公共交通体系の構築が必要

・印西市総合計画、印西市都市マスタープランにおける公共交通の方向性として、以下の事項が重要な検討項目となります。

- ・市内外から、都市環境ゾーン内の各拠点へのアクセス利便性を確保すること
- ・各拠点を形成するための公共交通体系を構築すること
- ・広域への移動利便性に資する鉄道の強化、市内や近隣地域との移動利便性の向上に資するバスを中心とした公共交通体系を構築すること
- ・集落地の人口を維持するための施策の一つとして、市街地へのアクセス利便性を確保するため、公共交通を確保し維持すること



- ◆上位計画が目指す将来都市構造の実現のため、広域、近隣地域、市内地域間、拠点それぞれのアクセスが図られるとともに、拠点等の市街地形成、集落地においても、人口維持に資する公共交通体系を構築していくことが必要です。

②広域、地域間、主要施設への移動利便性の確保・向上が必要

- ・通勤・通学、私事（買い物等）の日常の生活行動において、近隣地域や東京都内など広範囲にわたる移動が多くみられるほか、近隣地域からの市内流入も多くみられます。
- ・印西市は、各駅を中心とした分散型の都市構造となっているため、主要な施設も分散して立地しており、一部には公共交通でのアクセスが不便な施設もみられます。



- ◆鉄道による東京都内など広域への移動利便性の向上と、そのための鉄道駅における交通結節機能の強化、最寄り鉄道駅へのアクセス性の向上、印西市と近隣地域との相互の移動利便性の向上を図ることが必要です。
- ◆市民が主要な施設へ移動するため、公共交通による移動手段の確保を図ることが必要です。

(3) 鉄道に関する課題

○鉄道の利便性向上と利用促進が必要

- ・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。
- ・鉄道の利用頻度は高くないものの、通勤・通学や趣味等での広域移動の重要な移動手段となっています。
- ・鉄道駅へのアクセスでは、徒歩・自転車が多いが、千葉ニュータウン地域外からは、自動車による駅へのアクセスもみられます。



- ◆運行本数の維持・向上を図るとともに、利用拡大につながるよう、鉄道駅における交通結節機能を強化し、鉄道駅までの移動手段及び鉄道との連続性の向上など、利用促進策を講じることが必要です。

(4) バスに関する課題

1) バス路線に関する課題

○バス路線の役割分担の明確化と重複問題の解決が必要

- ・路線バス（補助なし）は、採算に見合った需要が見込まれる地域において、バス事業者が自主運行しています。一方、路線バス（補助あり）やコミュニティバス（ふれあいバス）は、路線バスを補完し、公共施設へのアクセスや公共交通不便地域の解消を目的に、主に採算性の低い地域を対象に運行し、市が運行経費の一部を負担しています。
- ・路線バスとコミュニティバス（ふれあいバス）の一部区間では重複が生じており、路線バス（補助なし）の運営を圧迫しています。
- ・コミュニティバス（ふれあいバス）は100円で利用できますが、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路線バスの運営を圧迫しています。

※『コミュニティバスの導入に関するガイドライン』（国土交通省）では、コミュニティバスの導入に際し留意すべき事項として、「公的資金によって支えられるコミュニティバスは、自立運営を原則とする路線バスを補完し、その導入にあたっては、路線バスとの整合性を図るよう十分留意する必要がある。」「路線や区域については、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である。」（一部略）としています。



- ◆路線バスの自立運営に影響を及ぼさないよう、路線バスとコミュニティバス（ふれあいバス）の役割分担を明確化した公共交通ネットワークを再構築し、重複状態を解決することが必要です。

2) バス待ち時の安全性・快適性に関する課題

①バス待ち環境の維持・改善の必要性

- ・歩道上にバス停がないなど、バス待ち時の安全性に課題のあるバス停があります。
- ・バス待ち時の快適性を向上させる上屋・ベンチは、今後、更新が必要になります。



- ◆バス待ち時の安全性確保のため、改善策を講じる必要があります。
- ◆今後、バス停設備が更新を迎えた際、対応方針を検討しておく必要があります。

②バス走行環境の改善の必要性

- ・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。
- ・コミュニティバス（ふれあいバス）では遅延が慢性化していますが、現在のルート及びダイヤでの定時運行は、困難との指摘もあります。



- ◆バスの遅延防止のため、道路状況、運行ルート、運行ダイヤを検証し、見直し・改善を図ることが必要です。

3) バスへの公費負担、運賃改定に関する課題

○バスへの公費負担に市民の理解を得られるような運行内容であることが必要

- ・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。
- ・運行内容を充実する事により、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。



- ◆補助路線やふれあいバスを維持していく上で、バスを利用しない人も含め、市民の理解を得ながら、公費負担することが必要です。
- ◆運行内容の充実する事により運賃を値上げすることに対しては、バスの利用者と非利用者で意識に違いがあるため、十分な検討を行うことが必要です。

(5) 乗合タクシー（スワン号）に関する課題

○今後の乗合タクシー（スワン号）のあり方の検討が必要

- ・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、費用対効果に課題があります。
- ・運行地域である本埜地域でもスワン号の認知度は低く、これまでに様々な取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。



- ◆今後のスワン号のあり方について、多角的な視点による検討が必要です。

(6) 市外からの来訪者の声に基づく課題

○市外からの来訪者の利便性に資する公共交通であることが必要

- ・市外からの来訪者のバスに対する評価として、運行本数・ダイヤや乗り継ぎ、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。



- ◆市外からの来訪者にとってもわかりやすく、利用しやすい公共交通であることが必要です。

3-2 課題解決の方向性

公共交通の課題

(1) 公共交通全般に関わる課題

今後の人口減少、少子高齢化の進行に対し、公共交通の確保・維持、利便性向上を図るとともに、自動車中心社会からの転換を目指すことが必要

⇒①⑥

公共交通不便地域を含め、市全体の公共交通サービス水準の向上が必要

⇒①

持続可能な公共交通の確立が必要

⇒④

(2) 将来都市構造の実現、地域間連携に関する課題

目指すべき将来都市構造の実現に資する公共交通体系の構築が必要

⇒③

広域、地域間、主要施設への移動利便性の確保・向上が必要

⇒③

(3) 鉄道に関する課題

鉄道の利便性向上と利用促進が必要

⇒①②⑥

(4) バスに関する課題

1) バス路線に関する課題

バス路線の役割分担の明確化と重複問題の解決が必要

⇒①②④

2) バス待ち時の安全性・快適性に関する課題

バス待ち環境の維持・改善の必要性

⇒⑤

バス走行環境の改善の必要性

⇒⑤

3) バスへの公費負担、運賃改定に関する課題

バスへの公費負担に市民の理解を得られるような運行内容であることが必要

⇒④

(5) 乗合タクシー（スワン号）に関する課題

今後の乗合タクシー（スワン号）のあり方の検討が必要

⇒④

(6) 市外からの来訪者の声に基づく課題

市外からの来訪者の利便性に資する公共交通であることが必要

⇒①⑥

課題解決の方向性

①市民をはじめ誰もが利便性を享受できる公共交通の構築

- ・移動制約者をはじめ誰もが便利に移動できる公共交通の確保・維持
- ・公共交通不便地域を含め、市全体の公共交通サービス水準の向上

②公共交通の役割分担が図られた市内公共交通体系の構築

- ・鉄道、路線バス、コミュニティバスの役割分担が図られた公共交通体系の構築

③将来都市構造の実現、拠点・主要施設への移動利便性が確保された公共交通ネットワークの構築

- ・将来都市構造の実現に資する公共交通体系の構築
- ・公共交通による拠点・施設への移動利便性の向上

④効率的で持続可能な公共交通体系の構築

- ・持続可能な公共交通を実現するための仕組み作り
- ・利用状況に応じた見直し・改善や重複区間の解消など運行内容の効率化

⑤安全・快適で信頼性の高いバス交通の実現

- ・バス待ち環境の改善、付帯施設の更新
- ・バス走行環境の改善

⑥多様な主体の連携による様々な利用促進に関する取組み

- ・市民・企業等・交通事業者・行政等、多様な主体が連携した公共交通の維持・改善・利用促進の取組み

4 目指すべき将来像

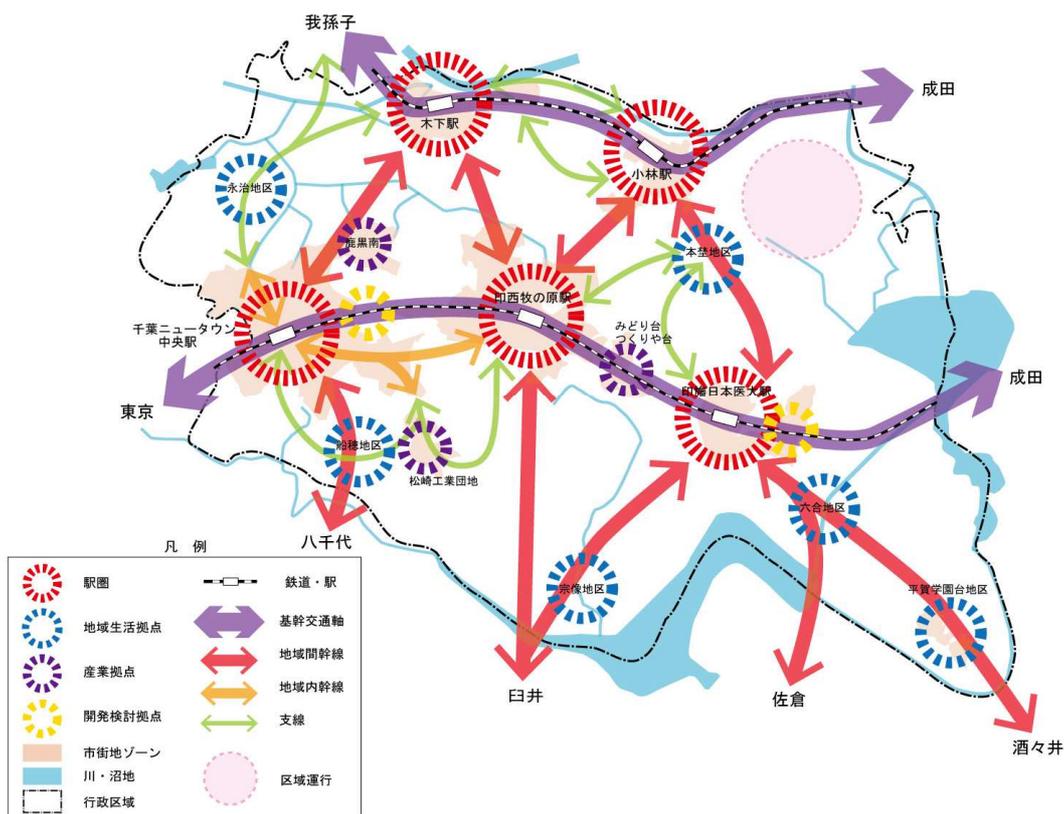
4-1 目指すべき将来像

誰もが公共交通ネットワークを利用して、
便利で気軽に移動ができるまちを目指します

【印西市における公共交通ネットワークの将来イメージ】

印西市総合計画（基本構想）、印西市都市マスタープランが目指す将来都市構造の実現に向け、公共交通の役割分担（機能による分類）に基づいて、印西市における地域公共交通ネットワークの将来イメージは、次のとおりです。

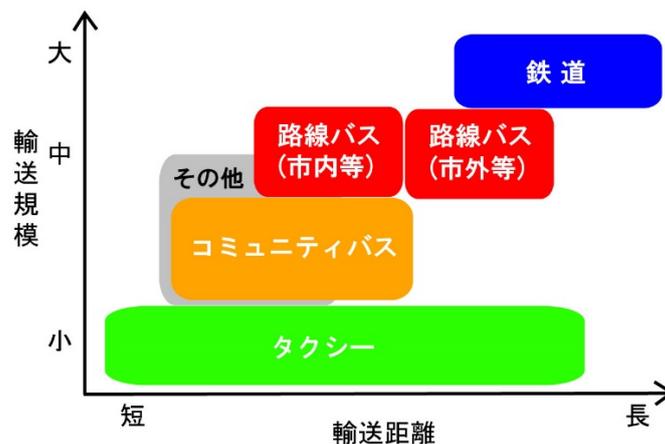
【印西市における公共交通ネットワークの将来イメージ図】



4-2 公共交通体系の将来像

(1) 公共交通の役割分担の明確化

印西市における公共交通機関を、以下の特性に応じて機能分類し、それぞれの役割を明確化しました。この考え方に従って、各交通機関を適切に配置することで、競合・重複を回避し、より効率的な公共交通体系の構築を図ります。



※その他:商業施設・企業・病院等の送迎バス

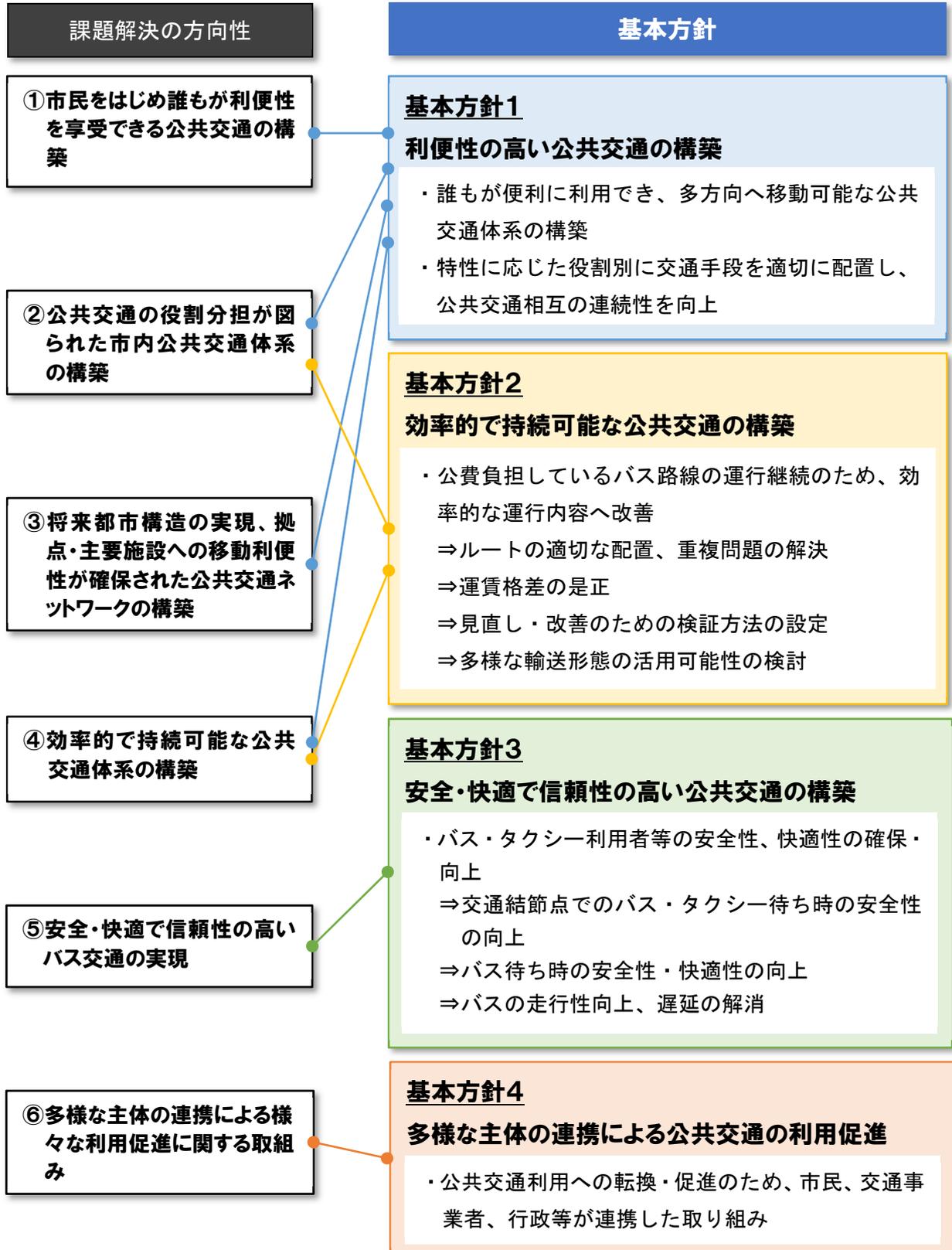
図 58 公共交通機関の役割分担（輸送距離と輸送規模の関係）

表 3 印西市における公共交通機関の役割分担（機能による分類）

| 機能分類 | 公共交通機関 | 特性、役割 |
|--------------|---|--|
| 基幹交通軸 | 鉄 道 (JR成田線、 北総線・成田スカイアクセス) | <ul style="list-style-type: none"> 東京都内や市外など比較的長距離の移動を、速達性をもって連絡する役割を担います。 将来都市構造の実現において、市の骨格を形成する交通軸の役割を担います。 |
| 地域間幹線 | 路線バス (市外連絡、市内拠点間) | <ul style="list-style-type: none"> 印西市と近隣の都市との連絡、市内の拠点間の連絡など、地域の幹線的な交通軸としての役割を担います。 |
| 地域内幹線 | 路線バス (駅アクセス、市内移動) | <ul style="list-style-type: none"> 市街地内の住宅地から鉄道駅へのアクセス、主要施設へのアクセスなど、比較的需要規模が大きい地域・施設を連絡する役割を担います。 |
| 支 線 | コミュニティバス (ふれあいバス) その他の輸送手段 (送迎バス等) | <ul style="list-style-type: none"> 一般の路線バスでは供給過多となるような、集落地の需要をカバーするとともに、公共交通不便地域の解消や公共公益施設などへの連絡など、一般の路線バスを補完する役割を担います。 |
| 面的輸送 区域運行 | タクシー、 乗合タクシー (スワン号) | <ul style="list-style-type: none"> 個別の移動ニーズに対応し、面的なサービスを提供する役割を担います。 |

4-3 基本方針の設定

印西市における公共交通の課題に対して、課題解決の方向性の検討結果に基づき、以下に掲げる公共交通の基本方針を設定します。



基本方針 1 利便性の高い公共交通の構築

○誰もが便利に利用でき、多方向へ移動可能な公共交通体系の構築

○特性に応じた役割別に交通手段を適切に配置し、公共交通相互の連続性を向上

子どもや高齢者、障がい者などの日常の移動が難しい方、また、市外からの来訪者も含め、市内で誰もが便利に利用できるとともに、通勤・通学、買い物、通院、趣味など様々な移動目的で多方向への移動に便利な公共交通体系の構築を目指します。

そのため、鉄道、路線バス、コミュニティバス（ふれあいバス）、タクシーといった各交通手段をそれぞれの特性に応じた役割分担に従い、適切に配置するとともに、交通手段相互の連携を円滑にし、利便性の高い公共交通ネットワークの形成を図ることが必要です。

具体的には、「4-2 公共交通体系の将来像」で示した公共交通の役割分担に従い、各交通手段の役割に応じた公共交通体系の構築を図ります。

鉄 道：市の骨格を形成する交通軸

路線バス：近隣市との連絡、市内の拠点間連絡など、地域の幹線的な交通軸

また、市街地内住宅地から鉄道駅、主要施設へのアクセスなど

コミュニティバス：集落地、公共公益施設への連絡など、路線バスを補完

乗合タクシー：公共交通不便地域、路線バスを補完

タクシー：個別の移動ニーズに対応した面的なサービスの提供

さらに、各交通手段相互の乗り継ぎを円滑にし、移動の連続性の向上を図り、一体となった公共交通ネットワークとするため、交通結節機能の強化を図ります。

基本方針 2 効率的で持続可能な公共交通の構築

○公費負担しているバス路線の運行継続のため、効率的な運行内容へ改善

利便性の高い公共交通を構築する一方、今後の人口減少・少子高齢化に伴う交通需要の減少による公費負担の増加が予想される中、出来るだけ財政への影響を少なくするため、特に、市が運行経費の一部を負担しているバス路線が、今後とも、自立運行していくことが可能となるよう、効率的な運行内容への改善を進めていくことが必要です。

【ルート of 適切な配置、重複問題の解決】

基本方針1で示した通り、各交通手段の役割分担に基づいて路線バス、コミュニティバス（ふれあいバス）のルートを適切に配置し、ルートの重複問題の解決を図ります。

【運賃格差の是正】

ルートの重複問題の解決のほか、競合上の問題となっている運賃格差を是正し、共存共栄の実現を目指します。

【見直し・改善のための検証方法の設定】

市が運行経費の一部を負担しているバス路線について、収支状況や利用状況などの観点から公費支出の妥当性を検証するための方法・指標・基準をあらかじめ設定し、定期的な検証と見直しを進めていきます。

【多様な輸送形態の活用可能性の検討】

その他、商業施設・病院・企業の送迎バス等の活用など、公共交通以外の様々な交通手段の可能性について調査していきます。

基本方針 3 安全・快適で信頼性の高い公共交通の構築

○バス・タクシー利用者等の安全性、快適性の確保・向上

バス・タクシーを待つ方の安全性、快適性の確保・向上を目指すため、バス停の移動、バス停付近やタクシー乗り場における道路改良、今後のバス停設備の更新のあり方の検討を進めていきます。

【交通結節点でのバス・タクシー待ち時の安全性の向上】

バス・タクシー利用者等が安全・安心してバス停を利用するため、バス停付近やタクシー乗り場付近の歩道の整備などの道路改良の際に、関係部署と協力して進めていきます。

【バス待ち時の安全性・快適性の向上】

バス待ち時の快適性に資する上屋やベンチは、現在、千葉ニュータウン地域内の一部バス停などに設置されていますが、今後は、これらの施設が老朽化していくため、更新のあり方について検討を進めていきます。その際、バス事業者だけでなく、町内会等や近隣の企業等の協力に関しての方向性も含めて検討します。

【バスの走行性向上、遅延の解消】

道路渋滞などにより、バスの定時性が低下している箇所に対し、渋滞緩和、渋滞ポイントの解消に資する道路整備について、関係機関への要望や、市関係部署との協力連携により進め、バスの安定運行性確保を図ります。

なお、運行距離の長いバス路線は遅延発生の可能性が高いことから、利用状況を踏まえて路線の分割などについても検討します。

基本方針 4 多様な主体の連携による公共交通の利用促進

○公共交通利用への転換・促進のため、市民、交通事業者、行政等が連携した取り組み

今後の高齢化の進行への対応や環境保全等の観点から、自動車への依存構造を抑制し、自動車利用から公共交通利用への転換・促進を図ることが必要です。

その実現のためには、公共交通に関わる各主体が連携して取り組んでいくことが重要です。

各主体の役割として、市民は公共交通利用の転換・促進を行う当事者であることを意識し、公共交通の維持、環境改善のため積極的に公共交通を利用することに努め、交通事業者は市民が利用しやすい公共交通となるよう、利便性を高める取り組みを行うとともに、望ましい公共交通施策を提案するなど積極的に関わり、市は公共交通のあり方を検討する中心的な役割として、市民への呼び掛け、交通事業者への協力依頼や提言、また、継続的な補助金の支出など公共交通を支える持続的な取組を行うこととします。

4-4 目標の設定

公共交通の基本方針に基づいて、計画の目標を設定するとともに、目標の達成状況を評価するための指標、目標値を設定します。

基本方針1 「利便性の高い公共交通の構築」に対する目標

目標1 公共交通による市内各地域からの移動利便性の向上

①公共交通を身近に利用できる市民の拡大

- ・公共交通の利便性を向上させるためには、身近な場所から公共交通を利用できることが重要です。そのため、鉄道駅やバス停が居住地の近くにある市民のカバー率を増やすこと、つまり、公共交通の不便地域をできるだけ少なくすることを目標とします。
- ・高齢者や未成年者、運転免許を持たない人などの移動に制約のある人が便利に公共交通を利用できることが重要であり、鉄道駅やバス停が居住地の近くにある移動制約者のカバー率を増やすことを目指します。

②公共交通ネットワークの形成による利用者の維持・増進

- ・公共交通は自動車とは異なり、路線によって行き先が限定されます。そのため、多方向への移動を確保した公共交通のネットワークを形成することを目指します。
- ・公共交通ネットワークを形成することで、その利用者数を増やすことを目標とします。なお、地域によっては人口が減少しているところもあるため、少なくとも、現状の利用者数を維持していくことを目標とします。

達成状況を評価する指標と目標値

| 指標 | | 現況値 (最新年度) | 目標値 (令和7年度) |
|------------------------|---|---------------------|----------------|
| 公共交通に関して満足している人の割合 | 「満足」と「やや満足」の合計 (市民満足度重要度調査結果) | 15.1% (令和2年度) | 26% |
| 公共交通(バス)に関して満足している人の割合 | 総合的な満足度(ふれあいバス、路線バス)の合算平均 (地域公共交通計画(基礎調査)) | 40% (令和元年度) | 50% |
| 市内駅の1日あたりの乗降客数 | 市内5駅年間乗降客数÷365日 | 58,317人 (令和元年度) | 64,200人 |
| バス利用者数 | ふれあいバス利用者数 | 245,944人 (令和元年度) | 251,000人 |
| | 路線バス(補助路線)利用者数 | 232,884人 (令和元年度) | 256,200人 |
| 公共交通不便地域数 | 次の全てに該当する地域 ・市街化調整区域 ・バス停300m圏カバー率4割以下 ・駅・バス停から1km程度離れている ・デマンド交通の区域外 | 10地域 (令和2年度) | 5地域 |

基本方針2 「効率的で持続可能な公共交通の構築」に対する目標

目標2 バス路線の適正配置、運賃格差の是正

①路線バスとコミュニティバス（ふれあいバス）の適正な配置

- ・バス交通が今後とも運行を継続し続けるためには、路線バスの運行のサービス水準を維持していくことが必要と考えられます。特に、料金が安価なふれあいバスにより路線バスの運営が圧迫され、路線の維持が困難となることは回避する必要があります。
- ・公共交通の役割分担（機能による分類）の考え方に従い、路線バス（地域間幹線、地域内幹線）とコミュニティバス（ふれあいバス）[支線]を適切に配置し、双方が重複している区間の解決を図ることを目標とします。その際、同じ道路を路線バスとふれあいバスが走行する重複問題を解決することのほか、駅間など利用の多い地点間の重複を解決することを目指します。

達成状況を評価する指標と目標値

| 指標 | 現況値 (最新年度) | 目標値 (令和7年度) |
|---------------------|--------------------|----------------|
| 重複区間の路線延長 | 24.7 km (令和2年度) | 一部を除き 概ね解消 |
| コミュニティバス（ふれあいバス）の運賃 | 100円 (令和2年度) | 170円～200円 |

目標3 補助対象路線の見直し・改善

①補助対象路線の運営改善

- ・市が運行経費の一部を公費負担して運行しているバス路線を今後とも維持していくためには、財政への影響に配慮するとともに、市民全体の理解を得る必要があると考えられます。そのため、公費負担に見合った利用が重要と考えられます。
- ・補助対象のバス路線については、その収支状況、利用状況、その他の効果・役割を評価するためのガイドラインを作成するとともに、ガイドラインに基準値を盛り込み、基準値を達成することを目標とします。
- ・利用が非常に少ない路線、区間については、ルートやダイヤなど運行内容の見直し・改善を図り、利用状況の改善を目指します。

②多様な輸送資源の活用の調査

- ・限りある財政状況を考慮し、路線バスやコミュニティバス（ふれあいバス）以外の輸送資源を活用していくことも考えられます。それらには、商業施設・病院・企業等の送迎バスがあげられます。一方、これらの輸送資源は、特定の利用者の輸送を目的としたものであることから、運行主体の理解を得ることが難しいことや、活用にあたっては、利用条件を付すことが必要となる可能性があります。

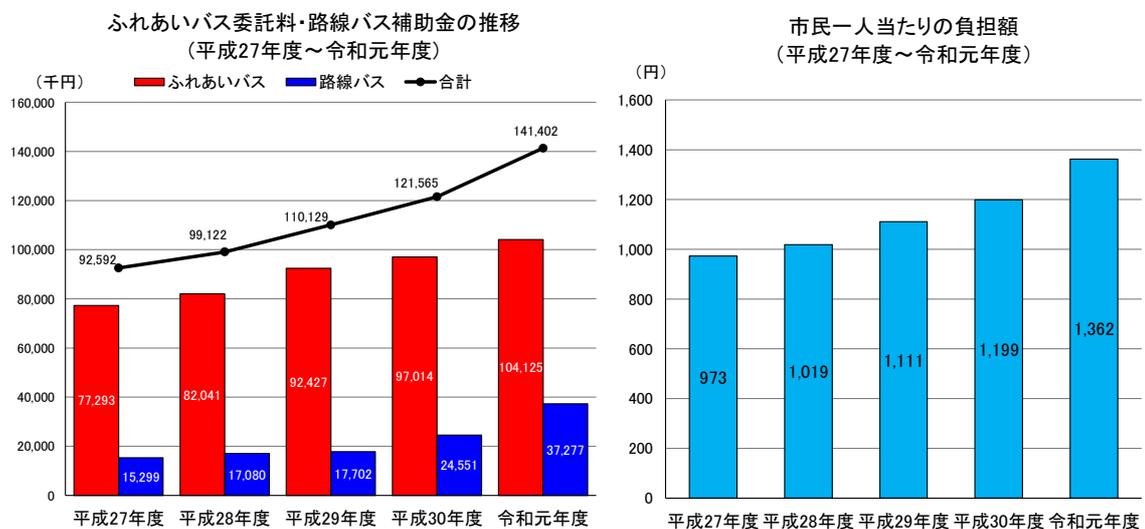
- ・そこで、計画期間内においては、公共交通がない公共交通不便地域において、このような輸送資源の運行主体との協議を実施することを目標とします。

達成状況を評価する指標と目標値

| 指標 | | 現況値 (最新年度) | 目標値 (令和7年度) |
|----------------------|------------------|--------------------|----------------|
| バス1便 当たりの 利用者数 | コミュニティバス（ふれあいバス） | 12.0人/便 (令和元年度) | 13.0人/便 |
| | 六合路線 | 5.0人/便 (令和元年度) | 5.5人/便 |
| | 宗像路線 | 2.4人/便 (令和元年度) | 2.6人/便 |
| | 印旛学園線 | 4.1人/便 (令和元年度) | 4.5人/便 |
| | 小林線 | 7.4人/便 (令和元年度) | 8.0人/便 |
| バスの 収支率 | コミュニティバス（ふれあいバス） | 18.0% (令和元年度) | 19.8% |
| | 六合路線 | 52.5% (令和元年度) | 57.7% |
| | 宗像路線 | 30.3% (令和元年度) | 33.3% |
| | 印旛学園線 | 47.7% (令和元年度) | 52.4% |
| | 小林線 | 60.7% (令和元年度) | 66.7% |

※補助対象路線は、移動制約者の移動手段の確保の観点から、収支だけで評価されるものではないとの考え方もあるため、利用状況についても評価を行うこととします。

参考（ふれあいバス委託料・路線バス補助金の推移、市民一人当たりの負担額）



基本方針3 「安全・快適で信頼性の高い公共交通の構築」に対する目標

目標4 バス等の利用環境・走行環境の改善

①バス利用環境の改善

- ・バスを安全で快適に利用できることは、特に、既存利用者へのサービス向上に資することとなり、利用の継続を図るためにも重要であると考えられます。
- ・バス待ち時の安全確保、快適性の向上を図るための設備の整備を進めること及び基準等を策定すること、また、設備が老朽化し、更新が必要となった場合の施設整備のあり方等について、関係者間で協議を行うことを目標とします。

②バス等の走行環境の改善

- ・全国的にバス離れが進行した理由として、自動車保有が進んだことのほか、道路渋滞によるバスの遅延などにより、運行の信頼性が低下したことも大きいと考えられます。印西市においても、一部の路線では、曜日、時間帯によって遅延が発生しており、バスの定時性を確保し、信頼性を向上させることが必要です。
- ・バス路線が設定されている道路の改良を道路管理者へ要望するなど、バスの走行環境の改善を図ることを目標とします。

目標の達成状況を評価する指標と目標値

| 指標 | 現況値 (最新年度) | 目標値 (令和7年度) |
|--|------------------|----------------|
| バス停における歩車分離（歩道・縁石・ガードレールの設置）の整備率 (P26バス待ち施設の整備状況より算出) | 77.4% (令和元年度) | 87.0% |
| バス停設備（上屋、ベンチ）の更新に関する協議の実績 | — (協議数) | 協議の実施 |
| バス路線が通過する渋滞ポイントの箇所数 | 11箇所 (令和2年度) | 8箇所 |

基本方針4 「多様な主体の連携による公共交通の利用促進」に対する目標

目標5 利用促進策の展開

- ・公共交通の利用者数を増やしていくこと、また、今後も路線を維持していくためには、利用者となる市民自身の意識の変革も重要と考えられます。そのためには、交通事業者や行政からの積極的な働きかけも重要であり、市民、交通事業者、行政が相互に連携・協働で利用促進、利便性向上への取り組みの実績を重ねることを目標とします。
- ・特に、市外からの来訪者にとって、公共交通を利用したくても利用しづらい状況にあることも考えられることから、市民も含め、誰もが利用しやすいことを目指し、公共交通の利用に係る情報発信を行うことを目標とします。

達成状況を評価する指標と目標値

| 指標 | | 現況値 (最新年度) | 目標値 (令和7年度) |
|----------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|------------------------------------|
| 情報提供の 実績件数 | 駅前にバス案内板を設置している駅数 | 0箇所 (令和元年度) | 3箇所 (令和7年度までの累計) |
| | 公共交通総合マップの配布箇所数(注:現況は、ふれあいバスマップ・時刻表) | 28箇所 (市役所、支所等) (令和元年度) | 40箇所 |
| 利用促進に関する取組の実績件数 (広報、HP、説明会など) | | 7件 (スワン号等利用促進の取組) | 15件 (鉄道、路線バス、ふれあいバス、スワン号利用促進取組) |
| イベント等と連携した利用促進に関する取り組み件数 | | 0件 (令和元年度) | 3件 (令和7年度までの累計) |