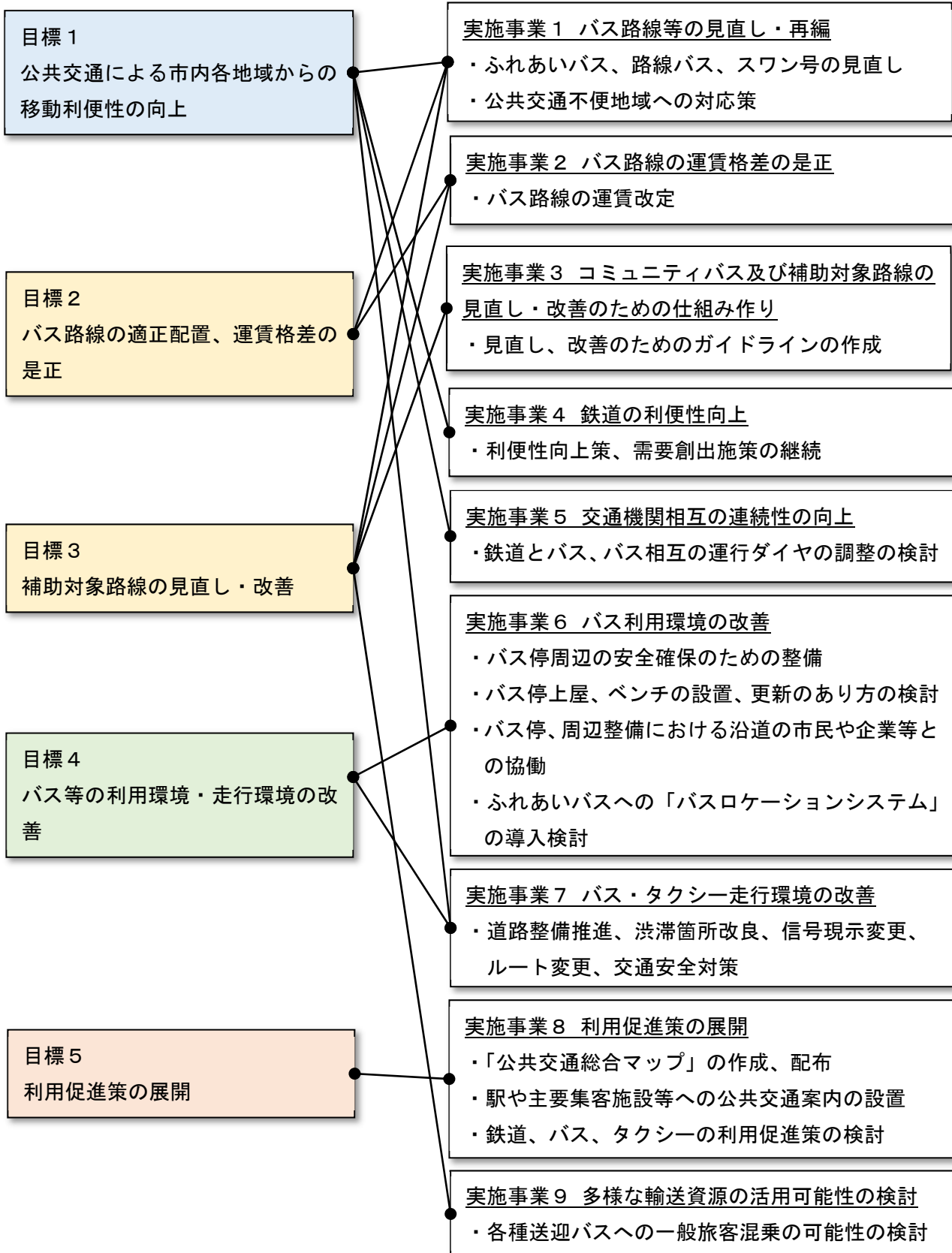


5. 目標達成のための実施事業・事業主体

5-1 目標達成のための実施事業体系



5-2 実施事業の内容

目標を達成するための実施事業の具体的な内容は、以下のとおりです。

実施事業1 バス路線等の見直し・再編

【目的】

人口減少が予想される中、公共交通機関それぞれの役割分担を明確にした上で、公共交通ネットワークを適切に配置し、効率的で利便性の高い形を目指し、公共交通経営の安定化及び路線の維持を図ります。

この内、ふれあいバスについては、総合的に5～6割の満足度を得ているものの、路線バスとの競合の課題、増便等の要望があることがわかりました。

また、ルート等の見直しに際し、運行目的を明確にすることが大切であると地域公共交通会議等で意見があったことから、この経緯を踏まえ、ふれあいバスの運行目的や位置付けを明確にした上で、見直しを行うこととします。

なお、ふれあいバスの運行目的については、「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・65 ページの※を参照)に示されている留意事項等に十分配慮し、コミュニティバス本来の役割(公共交通不便地域の解消、一般路線バスの補完、「公共施設循環バス」としての役割)に照らし、妥当なものとなることとします。

その他、運行上の課題として、頻発する遅延の解消や増便要望などへの対応も重要な課題であり、これらの課題に対応し、バスの信頼性向上、利便性向上を図ることを目的とします。

今後、見直しを進めていく上で、関係機関との協議、既存利用者への周知など、事前の準備に相応の期間を要するものがあります。そのため、早期に見直すこと及び時間を掛けて見直すことをあらかじめ分類し、段階的に見直しを進めていきます。また、見直しの具体的な検討に際しては、多様な解消策を比較検討し、より望ましい方策を推進していきます。

【事業内容】

1-1 コミュニティバス(ふれあいバス)の運行ダイヤの見直し

【ふれあいバスの遅延解消のための運行ダイヤ見直し】

- ・ふれあいバスで、遅延が生じることが多い路線の見直しを行います。
- ・遅延の発生には、運行ダイヤにも原因があるとの指摘を受け(交通事業者ヒアリングより)より安心、安全な運行の確保及び信頼性の向上のため、時間的余裕のある運行ダイヤへ、早期に見直しを行います。

(参考)

- ・交通事業者ヒアリングでの指摘を受け、ふれあいバスの運行状況の実態調査を実施したところ、次に示す3つのルートは、実際の運行時間が運行ダイヤを上回っていることがわかりました。

- ⇒ 中ルート 現在の運行ダイヤ：1運行63分 実態調査結果：1運行63～66分
- ⇒ 西ルート 現在の運行ダイヤ：1運行63分 実態調査結果：1運行68～70分
- ⇒ 南ルート 現在の運行ダイヤ：1運行：76～79分 実態調査結果：1運行81～82分
(乗降時間含まず)

1-2 コミュニティバス（ふれあいバス）のルートの見直し

【路線バスとふれあいバスの重複・競合区間の解消】

- ・公共交通の役割分担に基づき、路線バスは地域間幹線、地域内幹線として、また、ふれあいバスは支線として、それぞれの役割を担い、共存共栄を図ることが必要です。
- ・今後の方向性として、路線バスとふれあいバスが重複・競合している区間の解消を図っていきます。

【路線長が長く迂回の大いルートの見直し】

- ・ルートが迂回するように設定され、路線長が長いと目的地への所要時間が長くなるほか、遅延が生じやすくなります。
- ・路線長の長いルートを分割するなどの見直しを図ります。



○全ての見直しを同時に実施した場合、利用者への影響が非常に大きいため、以下のとおり段階的に見直しを進めていきます。

第1段階：路線バスとふれあいバスの運行時間帯のすみ分け

- ・ふれあいバスのルート見直しの第1段階として、路線バスとのすみ分けを図るため、ふれあいバスの運行時間帯の見直しを行います。
 - ⇒ ふれあいバスの運行時間帯は、できるだけ朝・夕のピーク時を避けるように設定

第2段階：ふれあいバスのルートの見直し

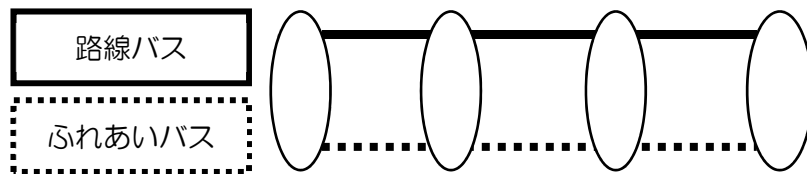
- ・ふれあいバスが、路線バスと同一ルートを走行し重複している区間、利用者の多い駅間での競合している区間、迂回が大きく路線長の長いルートについて、見直しを行います。
 - ⇒ 東ルート：小林駅～小林地区（小林線と走行ルートの重複）
 - ⇒ 中ルート：木下駅～原山団地間（神崎線と走行ルートの重複）
印西牧の原駅～高花～原山地区（西の原線と走行ルートの重複）
 - ⇒ 西・布佐ルート：木下駅～千葉ニュータウン中央駅間（神崎線と駅間の競合）
千葉ニュータウン中央駅～木刈地区
（北口循環線と走行ルートの重複、駅間の競合）
 - ⇒ 南ルート：千葉ニュータウン中央駅～印西牧の原駅間
（北口循環線、西の原線、高花線と、走行ルートの重複、駅間の競合）
（路線長が長いルート）

- ・下図は、ふれあいバスのルートの見直しを行う場合の例（イメージ）です。今後、多様なパターンの中で、より最適なルートを検討していきます。

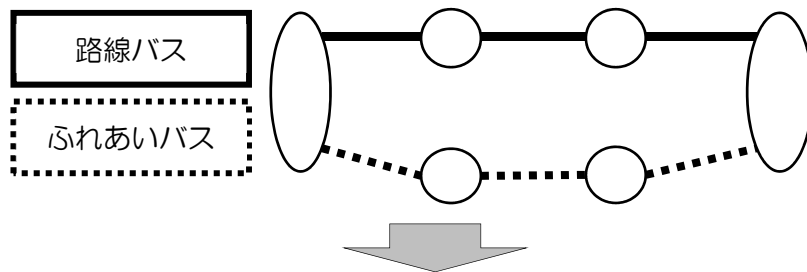
例1 重複・競合の解消

- ・ふれあいバスが路線バスと重複・競合している現状（イメージ）

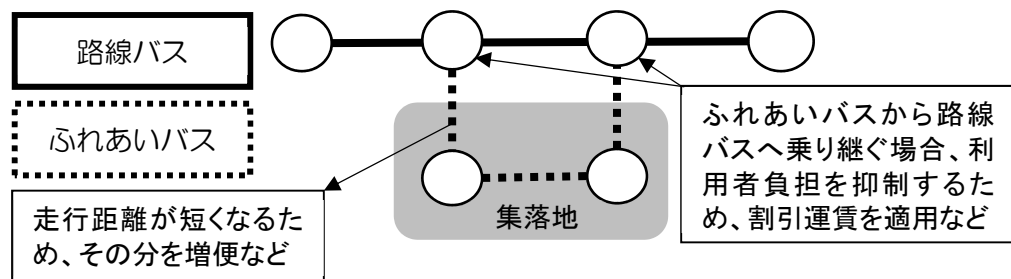
① 同じ経路を走行する場合



② 経路は異なるが起終点が同じ場合

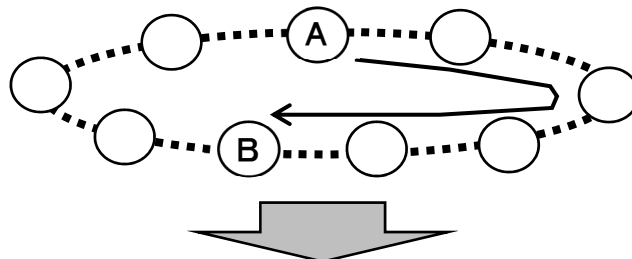


- ・ふれあいバスと路線バスの役割分担を図り、重複・競合を解消する場合の例（イメージ）

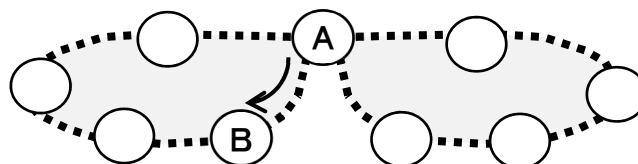


例2 迂回の縮小

- ・迂回が大きく路線長が長い現状（イメージ）



- ・ルートの分割により、迂回を縮小する場合の例（イメージ）

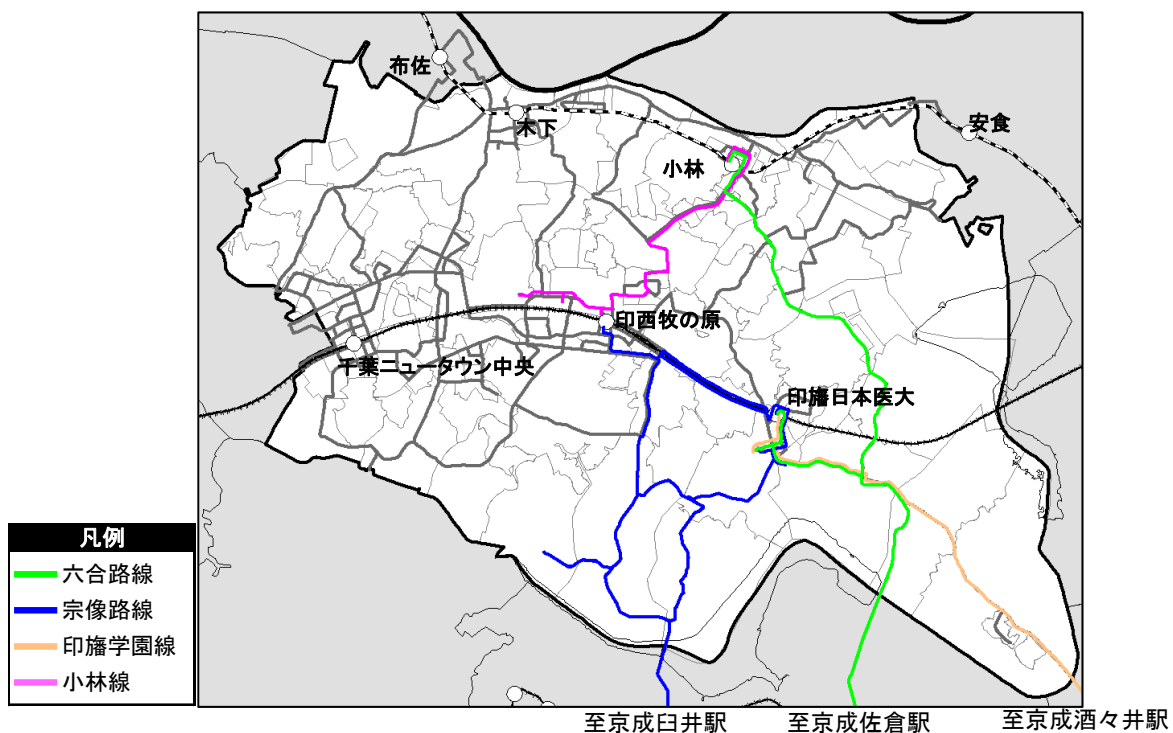


1-3 路線バスの維持と見直し（市が運行経費を一部負担している路線バス）

【路線バスを維持するための利用者需要に応じた見直しの実施】

- ・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、小林線については、市が補助金を支出することで、運行経費を一部負担することにより、運行が維持されています。今後も通勤・通学、買い物、通院など日常生活に欠かすことのできないバス路線として路線を維持していきます。
- ・路線維持のため、補助金による支援だけでなく、運行本数や運行形態の見直しによる運行経費の削減、運賃体系の見直し、利用者需要に応じた運行内容の見直し、改善等を行うことにより、持続可能な公共交通を目指します。

市が運行経費を一部負担している路線バス

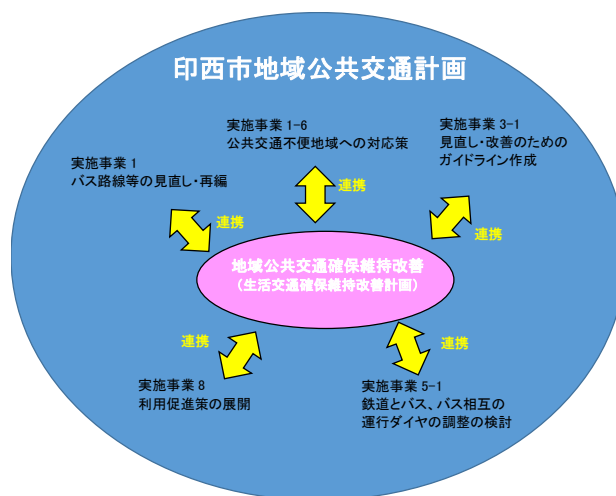


1-4 ふれあいバス印旛・本笠支所ルート^①の継続運行

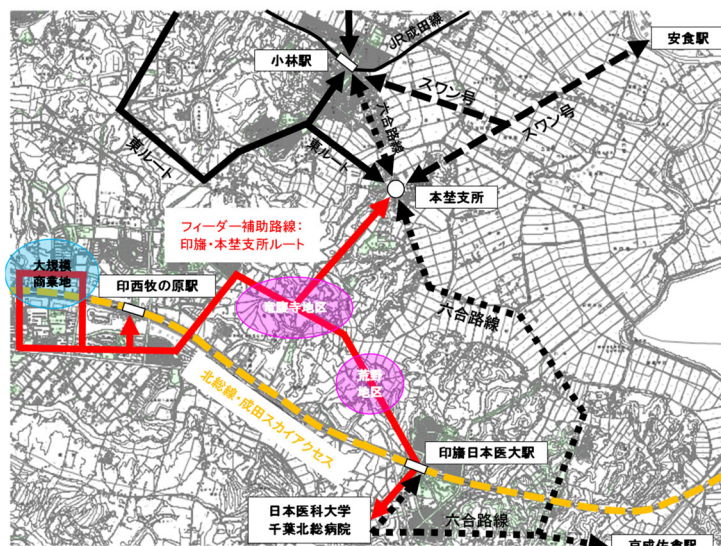
【地域公共交通確保維持改善事業補助金(フィーダー補助)を活用して公共交通不便地域への対応】

- ・現在、国から公共交通不便地域の指定を受けた竜腹寺、荒野地区への対応として運行している「ふれあいバス印旛・本笠支所ルート」については、運行を継続します。
- ・運行に際しては、国の地域公共交通確保維持改善事業補助金(フィーダー補助)制度を活用し、制度の趣旨である「地域公共交通の確保、維持、改善」を行いながら、また本計画の実施事業の展開と相互に連携しながら運行します。

印西市地域公共交通計画と地域公共交通確保維持改善事業の関係性イメージ



ふれあいバス印旛・本笠支所ルート ネットワーク図



1-5 乗合タクシー(スワン号)の見直し

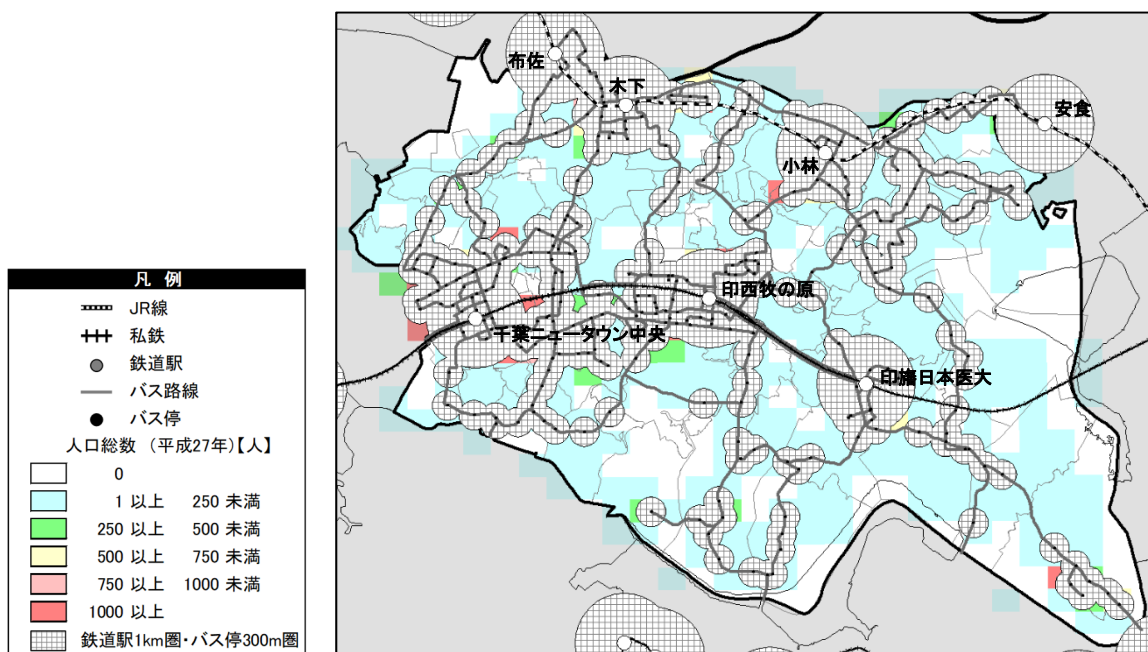
- ・現在、実証運行中の乗合タクシー(スワン号)は、利用者が少なく、利用者の拡大・確保が急務です。
- ・運行方法の見直しや今後の運行継続の是非を含めた検討をしていきます。

1-6 公共交通不便地域への対応策

【地域協働⁸による公共交通不便地域対応指針の策定】

- ・市内には、公共交通不便地域が存在しており、その対応として、コミュニティバス（ふれあいバス）の運行や乗合タクシー（スワン号）、宗像路線の実証運行など、その解消策として取り組んできました。
- ・しかしながら、網羅できていない公共交通不便地域が点在しており、その対応として、一定水準の公共交通サービスを楽しむよう、市内公共交通の確保が必要です。
- ・一方で、印西市民の運転免許証や自動車の保有率、毎日自動車を運転する割合は、非常に高い状況であり、自動車中心社会であることがわかります。その割合は公共交通不便地域が多く存在する、印旛地域、本埜地域でより高くなっています。
- ・こうした状況を背景に、要望を受けて運行を開始した乗合タクシー（スワン号）の実証運行では、利用者が1日1人にも満たない状況であり、これは地域の公共交通に対する認知度や必要性が低いものとも考えられ、今後の公共交通不便地域へ対応する場合にも、同様の状況となる可能性が考えられます。
- ・今後の公共交通不便地域への対応については、指針となる「公共交通不便地域対応指針」を策定します。その策定の際には、公共交通を実際に利用するその地域の役割について明記し、地域協働による公共交通不便地域の解消に取り組みます。

印西市内の公共交通不便地域



⁸ 地域協働は、市民、町内会、企業等のさまざまな主体と市が、地域課題などを共有し、それぞれの特性を活かしながら連携・協力し、役割分担しながら地域が目指すまちづくりを進めていくこと。

実施事業の内容	実施主体	短期					中長期
		令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	
1-1 コミュニティバス(ふれあいバス)の運行ダイヤの見直し	印西市 運行事業者	見直し 検討		随時運行			検証結果に 基づき見直し
1-2 コミュニティバス(ふれあいバス)のルートの見直し	印西市 運行事業者	具体案 検討	事前 準備	随時運行	検証		検証結果に 基づき見直し
1-3 路線バスの維持と見直し	印西市 運行事業者	検討・ 実施	需要に応じて見直し検討				
1-4 ふれあいバス印旛・本埜支所ルートの継続運行	印西市 運行事業者	運行継続					
1-5 乗合タクシー(スワン号)の見直し	印西市 運行事業者 沿線住民	見直し検討					
1-6 公共交通不便地域への対応策	印西市 ハス・タクシー 等事業者	要望に応じて検討					

実施事業2 バス路線の運賃格差の是正

【目的】

路線バスとコミュニティバス(ふれあいバス)の運賃格差の是正、また、補助金を支出している路線バスの運賃を見直し、路線の維持及び運行事業者の経営安定化を図ることを目的とします。

【事業内容】

2-1 バス路線の運賃改定

- ・コミュニティバス(ふれあいバス)の運賃は、現在、大人均一100円です。一方、一般の路線バスは初乗り170円で、距離に応じて高くなります。また、市が補助金を交付し運行を支えている路線バスは、大人均一300円(小林線は170円~210円)となっています。さらに、周辺市町ではコミュニティバス運賃を200円/回とする事例が多くなっています。(参考のとおり)

このような状況を改善するため、コミュニティバス(ふれあいバス)と路線バスとの運賃格差の解消を検討します。

- ・補助金を支出している路線バスについては、特に、定期乗車券の割引率に着目した見直しを検討します。

○現 状 路線バス(補助なし)：初乗り170円(IC168円)

路線バス(補助あり)：均一300円(六合路線、宗像路線、印旛学園線)
170円~210円(小林線)

ふれあいバス：均一100円

(ふれあいバスは、小学生以下、障がい者及びその介助者、市内在住の70歳以上でFUREiCA⁹所持者は無料)



○改定案 ふれあいバス

案①：均一170円(IC168円)~200円(路線バスの初乗り運賃と同額以上
対距離制との兼合いを考慮し、均一200円(IC運賃同額)

案②：対距離制へ移行、初乗りは路線バスと同額、上限あり

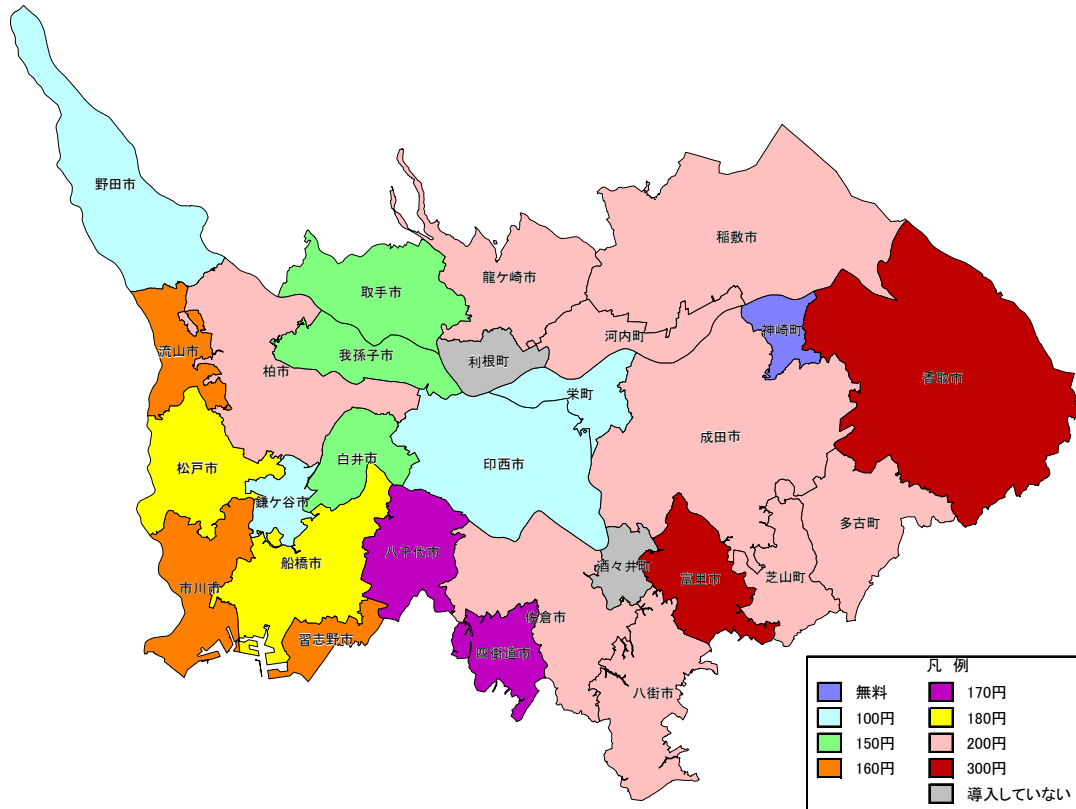
路線バス(補助あり)：収支状況を踏まえつつ改定を検討(特に定期乗車券)

⇒(例)六合路線 定期券割引率50%/月の改定

⁹ FUREiCAは、印西市内に住民登録のある70歳以上の方対象のふれあいバス無料乗車カードのこと。

(参考) 周辺地域におけるコミュニティバスの運賃

100円	野田市、鎌ヶ谷市、栄町	170円	八千代市、四街道市
150円	我孫子市、白井市	180円	船橋市、松戸市
160円	市川市、習志野市、流山市	200円	成田市、佐倉市、柏市



資料) 各市ホームページ (令和2年9月)

実施事業の内容	実施主体	短期					中長期
		令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	
2-1 バス路線の運賃改定	印西市 運行事業者	検討・ 準備	準備が整い次第実施				

実施事業3 コミュニティバス及び補助対象路線の見直し・改善のための仕組み作り

【目的】

コミュニティバス及び補助金を支出して運行しているバス路線については、市財政への影響を配慮することと今後も市民全体の理解を得られた状態で維持していくことを目的に、ガイドラインを設け、バス路線の見直し・改善を行います。

【事業内容】

3-1 見直し・改善のためのガイドラインの作成

【見直し・改善の検討手順の設定】

・新規路線導入や既存路線の見直し・改善を行う際、運行成績を評価する指標や基準をあらかじめ設定し、一定期間運行したのち評価し、基準に達しなければ再度の見直し・改善、あるいは休止するという手順を踏むものとします。

これにより、一定基準を満たさないまま運行を続けることを、回避することができます。

- ⇒ 1) 既存路線の見直し・改善を行う場合の検討手順
- ⇒ 2) 新規路線を導入する場合の検討手順

【見直し・改善の評価指標と基準値の設定】

①収支率（＝収入÷運行経費）

・収支率は、費用対効果を評価する基礎的な指標です。収支率により、運行の妥当性や市による公費負担の妥当性を評価し、見直し・改善の実施の有無を判断することとします。

（参考）印西市及び周辺地域のコミュニティバスの収支率（平成30年度）

印西市	16.0%	千葉市	53.7%	佐倉市	21.3%	我孫子市	42.6%
		船橋市	65.4%	柏市	19.2%	鎌ヶ谷市	15.1%
		成田市	21.5%	八千代市	55.4%	白井市	20.3%

注)千葉県総合企画部交通計画課資料を基に算出

②1便あたり利用者数

・コミュニティバス（ふれあいバス）及び補助あり路線バスは、公共交通不便地域の解消や、移動制約者のための移動手段の確保といった役割を担っており、採算性だけでは是非を判断できない面もあります。

・実際、利用されないことにはその役割を果たしているとは言えず、利用状況（1便あたり利用者数）により評価し、見直し・改善の実施の有無を判断することとします。

③その他（外部経済効果による評価、公共交通不便地域の解消効果）

・収支状況、利用状況による評価のほか、例えば、バスの運行による外部経済効果、利用が少ないものの公共交通不便地域の解消効果があるなど、その他の評価についても検討します。

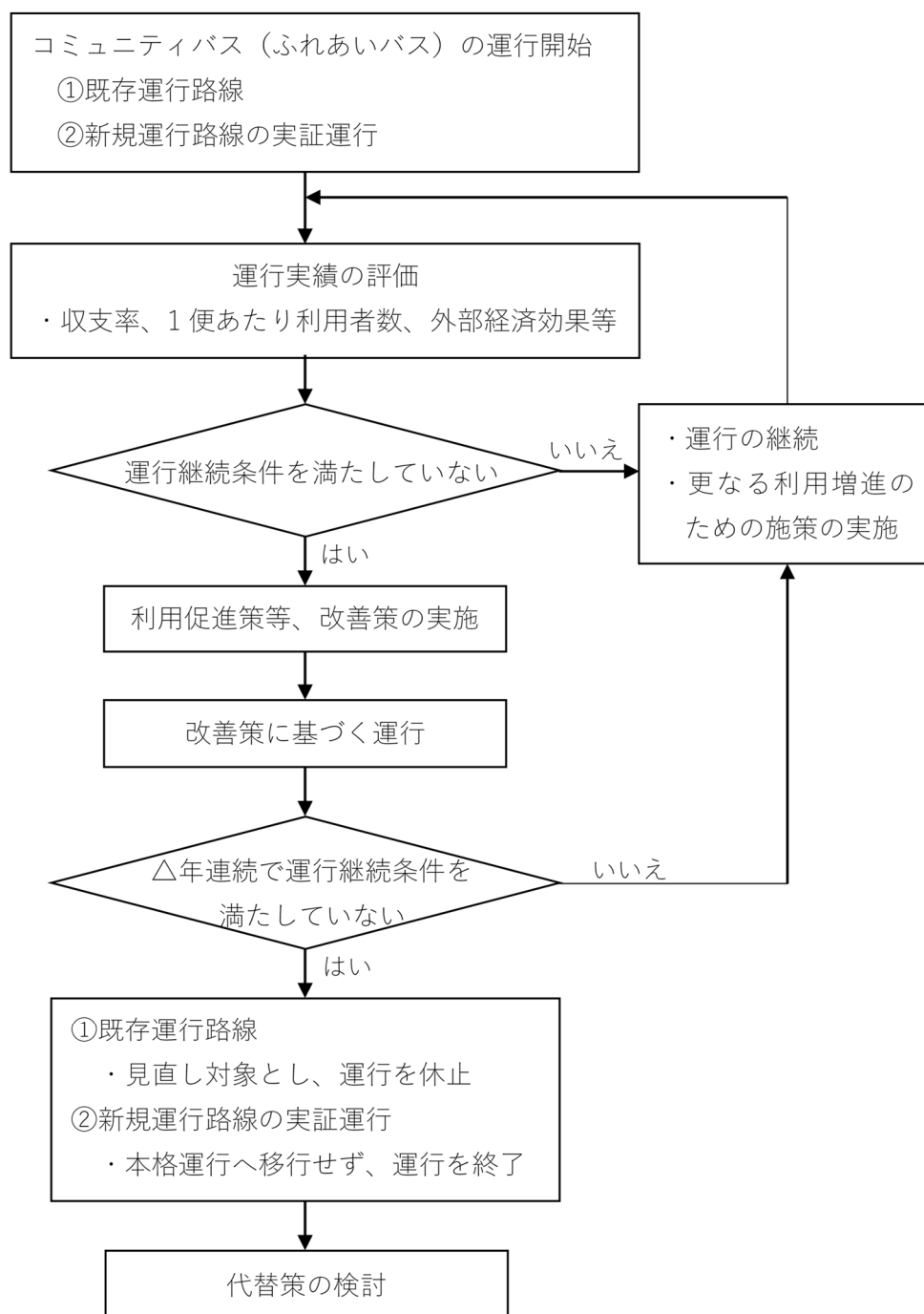
【基準値未達成の場合の対応方法】

・評価結果が未達成となった場合、再度の見直しや休止することとします。

休止となった場合は、併せて代替策の検討を行います。

実施事業の内容	実施主体	短期					中長期
		令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	
3-1 見直し・改善のためのガイドラインの作成	印西市	作成	運用開始			検証	検証結果に基づき見直し

【コミュニティバス（ふれあいバス）の見直し・改善の評価の流れ】（イメージ）



実施事業 4 鉄道の利便性向上

【目的】

既に沿線人口が減少している J R 成田線においては、現状の利用者数の維持及び新たな利用喚起を図り、運行サービス水準を維持することを目的とします。

また、北総線・成田スカイアクセスにおいては、今後、人口減少が予想される中では、利便性の向上を図り、利用者数の維持・増進を図ることを目的とします。

【事業内容】

4-1 J R 成田線の利便性向上策、需要創出施策の継続

- ・ J R 成田線沿線地域は、既に人口減少が進行していますが、現行の運行サービス水準を維持することが必要です。
- ・ 沿線価値を高め、人口の定着に向けた取り組み、また、沿線地域以外からの来訪を促進する取り組みを、沿線他市町と連携して進めていきます。
 - ⇒ 鉄道利便性の向上に関する施策
 - ⇒ 沿線住宅地の P R 等の実施（「駅からハイキング」などのイベントを開催）
 - ⇒ 沿線のレジャー地の案内

4-2 北総線・成田スカイアクセスの利便性向上策、需要創出施策の継続

- ・ 北総線・成田スカイアクセス沿線地域は、人口増加が続いていますが、将来的には人口減少に転じることが予想されます。
- ・ 居住地としての沿線価値を高め、転入人口の増進、転出人口の抑制を図るための利便性向上の取組み、また、就業地としての沿線価値を高めるための通勤の利便性向上の取組みを沿線他市と連携して進めていきます。
- ・ 長年、市民からの要望が多く、また、市の要望でもある高運賃是正や印西牧の原駅でのアクセス特急の停車など更なる利便性向上に向けて、引続き、鉄道事業者に要望していきます。
 - ⇒ 鉄道利便性の向上に関する施策
 - ⇒ 沿線住宅地の P R 等の実施
（イルミネーションイベント「イルミライ★INZAI」などのイベントを開催）
 - ⇒ 沿線への企業誘致に向けた P R 等の実施

実施事業の内容	実施主体	短期					中長期
		令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	
4-1 J R 成田線の利便性向上策、 需要創出施策の継続	印西市 運行事業者			検討・継続			
4-2 北総線・成田スカイアクセスの 利便性向上策、需要創出施策の継続	印西市 運行事業者			検討・継続			

実施事業 5 交通機関相互の連続性の向上

【目的】

公共交通は自動車と異なり、居住地から駅・バス停で他の交通手段等から乗り継いで乗車する必要があります（その逆方向も同様）。そのため、鉄道駅において交通結節点として、バス待ち時の環境を整備するとともに、鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎに要する時間が適切となる運行ダイヤを設定することにより、乗り継ぎに伴う移動の負担の軽減、時間短縮を図ることを目的とします。

【事業内容】

5-1 鉄道とバス、バス相互の運行ダイヤの調整の検討

【鉄道駅に乗り入れるバス路線の運行ダイヤ・結節点の検討】

- ・特に、J R成田線や夜間において、鉄道の運行ダイヤを考慮したバス運行ダイヤの設定を検討します。
- ・バス路線が集中する結節点において、鉄道との乗継に加え、バス相互の乗り継ぎを考慮した運行ダイヤの設定の可能性を検討します。

実施事業の内容	実施主体	短期					中長期	
		令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)		
5-1 鉄道とバス、バス相互の運行ダイヤの調整の検討	印西市 運行事業者	検討・ 実施	ダイヤ改正に合わせて随時実施					

実施事業6 バス利用環境の改善

【目的】

利用者のサービス向上と利用継続を図るための施設整備を講じ、バス待ち時の安全性確保、快適性向上を図ることを目的とします。

【事業内容】

6-1 バス停周辺の安全確保のための整備

- ・バス停が歩道上にないなど、バス待ち時における安全性に課題があるバス停について、今後の道路整備状況等を勘案しながら優先順位を検討した上で、安全確保のためのバス停位置の変更、ルート変更、道路改良等を進めていきます。

⇒ 安全確保が必要なバス停の選定

(利用者が多い、自動車交通量の多い、周辺にバスを待つ場所がない等)

⇒ 道路整備状況の確認、バス停別の乗降者数を基にした優先順位の検討

バス停が歩道上になく安全性に課題のあるバス停



歩道が整備されているバス停



- ・バス停が歩道上に設置されているものの、植樹帯により乗降が不便・乗降時の安全性に課題がある箇所について、関係部署と連携しながら、対応策を検討していきます。

歩道上の植樹帯に設置されているバス停



6-2 バス停の上屋・ベンチの設置及び更新のあり方の検討

- ・今後、高齢化が更に進行する中にある場合は、バス停において、利用者が快適にバスを待つための上屋やベンチが設置されていることが望まれます。現在、これらの設備のないバス停で、今後、設置を検討していく際は、利用者数、交通結節点であるか、病院等の最寄りであるか等を考慮した設置基準を以下のとおり設け、原則として、基準に基づいて設置の可否や優先度を検討していきます。

【ベンチの設置基準】

<現状>

- ・現状のまま道路の構造に関する基準を満たし、ベンチを設置できるバス停
- ・手を加えてまたは近接場所にベンチを設置できるバス停

<設置基準（交通結節点は除く）>

- ・設置の要望があること。（個人ではなく、町内会等の団体の総意として）
- ・乗降者数が1日平均20人以上。または、設置の必要性があること。（病院等の最寄り）
- ・設置する主体が存在すること。（バス事業者、町内会等、市）
- ・継続的に管理する人が存在すること。（バス事業者・町内会等）
- ・地域公共交通会議の承認が得られること。

- ・千葉ニュータウン地区内の上屋等は開発者が設置し、バス事業者へ移管、維持・管理を行っています。今後、これらの設備が老朽化した場合、そのまま撤去となる可能性もあります。そのため、今後、更新が必要となった場合、その後の設備のあり方について、関係者間（バス事業者、利用者、町内会等、市）で協議を進めます。加えて、現在、管理体制が明確でない上屋等についても、今後の設備のあり方を検討していきます。



市内のバス停下屋

注) 上屋の支柱に老朽化(サビ)が見られます。

6-3 バス停・周辺整備における沿道の市民や企業等の協働

- ・バス停設備及び周辺整備における沿道の市民や企業等との協働の可能性を検討します。
⇒ 寄附によるバス停下屋・ベンチの整備、バス待ちスペースのための用地提供等



歩道のない道路に設置したバス停において、地権者から用地を借用し、バス待ちスペースを確保した他地域の事例



ベンチに寄附者名を記載したプレート



市の制度を活用し、個人がバス停のベンチ建設費を寄附した他地域の事例

6-4 ふれあいバスへの「バスロケーションシステム」の導入検討

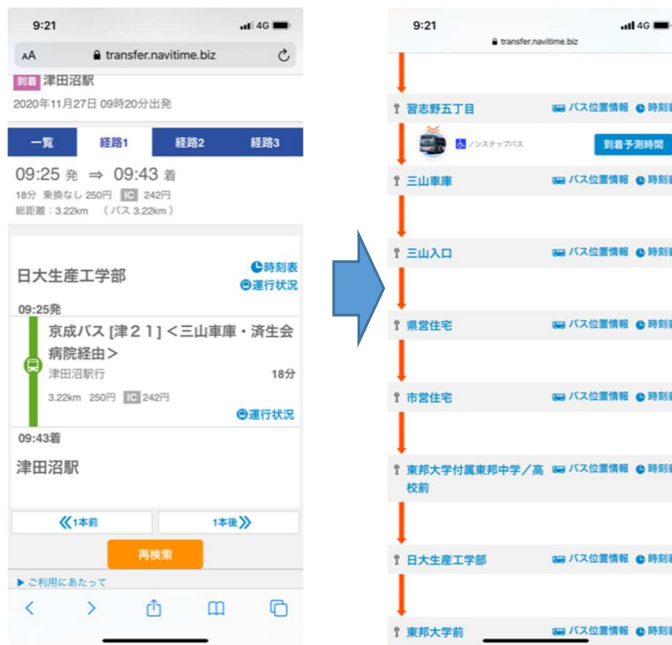
・バス待ち時における到着時刻の確認などのため、スマートフォン等でバスの走行位置を確認できる、「バスロケーションシステム¹⁰」のふれあいバスへの導入を検討します。

(例)

「バスロケーションシステム」による閲覧例（スマートフォンの画面）

(例) 閲覧の手順

- ①スマートフォン等から交通事業者サイトにアクセスします。
- ②利用したい停留所と行き先停留所を入力します。
- ③利用したいバス到着予定時刻が表示されます。



出典) 京成バス

実施事業の内容	実施主体	短期					中長期
		令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	
6-1 バス停周辺の安全確保のための整備	印西市 道路管理者	検討 協議		実施			
6-2 バス停の上屋・ベンチの設置及び更新のあり方検討	印西市 運行事業者	詳細 協議	関係者協議に基づいて方針を提示し、運用開始				
6-3 バス停・周辺整備における沿道の市民や企業等の協働	印西市 市民・企業 運行事業者			実施			
6-4 ふれあいバスへの「バスロケーションシステム」の導入検討	印西市 運行事業者	検討	準備が整い次第実施				

¹⁰ バスロケーションシステムは、GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステムのこと。

実施事業7 バス・タクシー走行環境の改善

【目的】

バス路線が設定されている道路の改良やルートの変更等により、バスの定時性確保、信頼性向上を図り、利用者の快適性向上、利用者の増大を目指します。

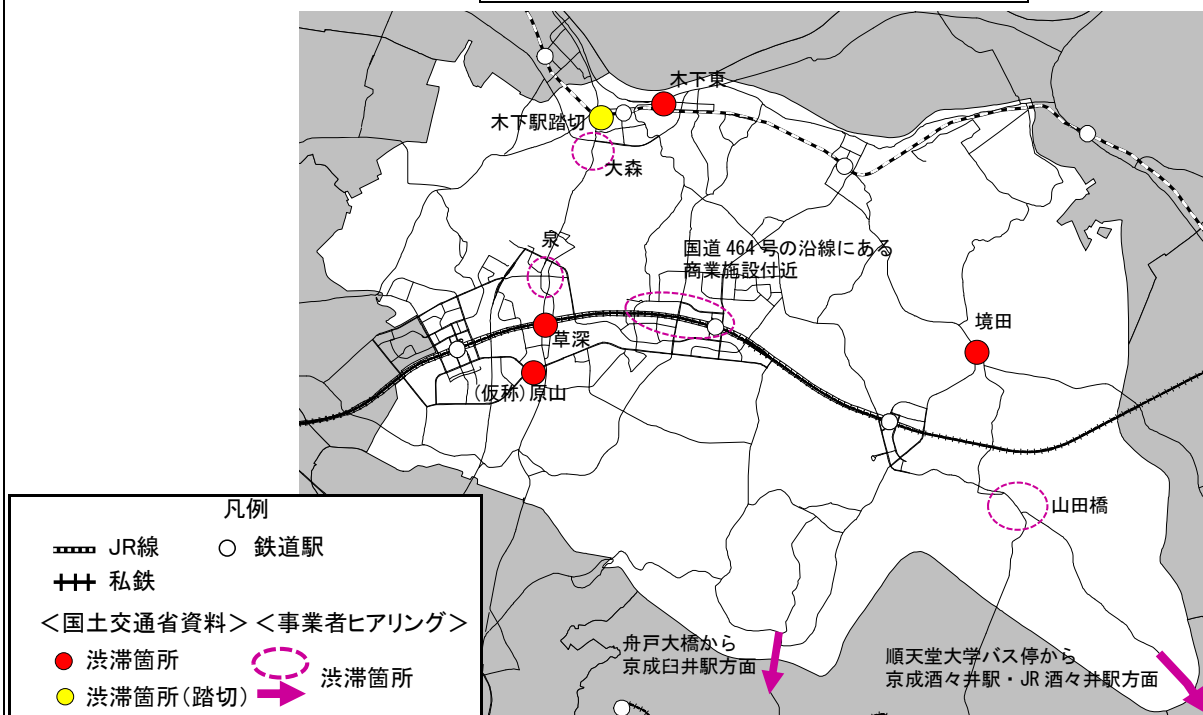
更に、バスやタクシーの走行道路における歩行者・自転車の交通安全に資する対策を検討します。

【事業内容】

7-1 道路整備の推進、渋滞箇所の改良、信号現示の変更

- ・バスの遅延の原因となっている道路、渋滞箇所について、早期の道路改良を図るため、道路管理者に対して、早期改良の要望を行っていきます。
- ・道路整備には長い期間を要するため、短期的な対応として、信号現示の変更を交通管理者へ働きかけていきます。
 - ⇒ 問題となっている道路区間・渋滞箇所の確認
 - ⇒ 道路管理者への早期改良の要望（国道・県道・市道）
 - ⇒ 信号現示の変更による対応が考えられる箇所の確認
 - ⇒ 交通管理者への働きかけ

印西市及び周辺地域における主要渋滞箇所



資料：首都圏渋滞ボトルネック対策協議会（国土交通省 平成 25 年 1 月公表）、交通事業者ヒアリング

7-2 渋滞箇所を回避するためのルート変更

・バスの遅延の原因となっている道路、渋滞箇所について、代替道路の有無を確認し、迂回可能な走行道路が存在する場合は、ルートの変更を行います。その際、ルート変更によって、利用が不便となる地域が発生しないか、検証を行います。

⇒ 問題となっている道路区間・渋滞箇所の確認

⇒ ルート変更の可能性の検討

7-3 鉄道駅周辺などにおける交通安全施策の実施

・鉄道駅周辺で商業施設が立地し、歩行者や自転車の通行が多い交差点では、特にバスと歩行者・自転車との接触の可能性が高まり、交通事故も発生しています。（交通事業者ヒアリングより）

・危険性が高い交差点では、例えば、歩車分離信号の導入など、交通安全に資する対策の検討を行い、交通管理者へ改善の要望を行っていきます。

⇒ 問題となっている交差点の洗い出し

⇒ 歩車分離信号等の対策の検討と交通管理者への改善要望

実施事業の内容	実施主体	短期					中長期
		令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	
7-1 道路整備の推進 渋滞箇所の改良 信号現示の変更	印西市 道路管理者 交通管理者	実施 検討		検討・実施			
7-2 渋滞箇所を回避するためのルート変更	印西市 運行事業者			検討・実施			
7-3 鉄道駅周辺などにおける交通安全対策の実施	印西市 運行事業者 交通管理者	検討		要望			

実施事業 8 利用促進策の展開

【目的】

印西市はアンケート調査から、自動車中心社会であり、公共交通利用者が少ない状況にあります。この状況を打開し、利用者を増やしていくためには、市民の自動車に頼る状態から公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態へと少しずつ変えていく取り組み、つまり「モビリティ・マネジメント¹¹」の考え方が大切です。

この「モビリティ・マネジメント」の考え方にに基づき、鉄道、バス、タクシーの利用促進策を検討し、交通事業者や行政から市民への様々な働きかけを通じて、市民自身の公共交通に対する意識の変化を促し、利用に結びつけることを目的とします。

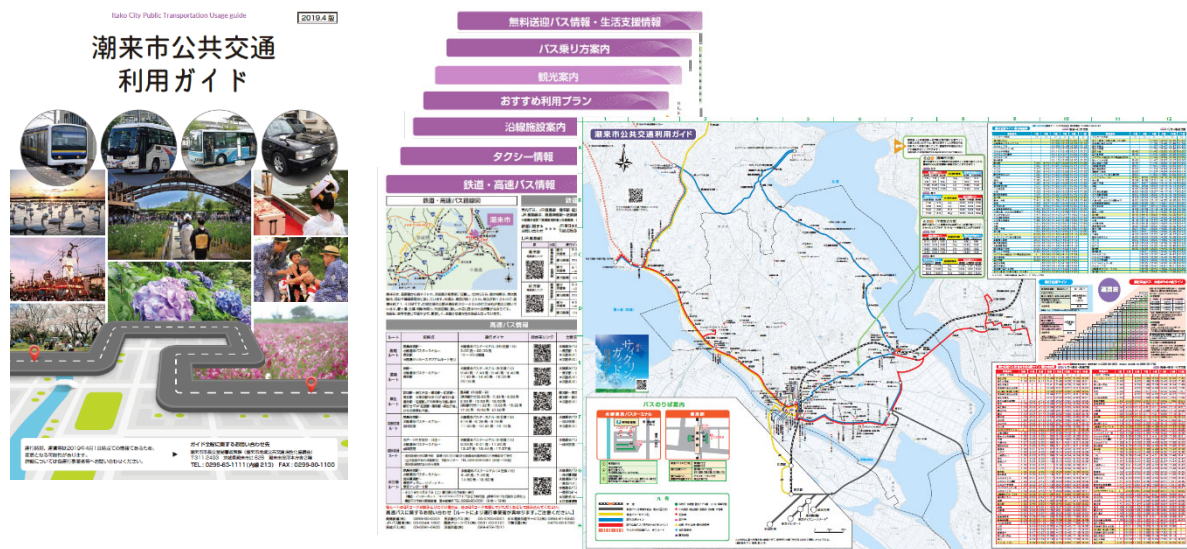
また、市外からの来訪者に対して公共交通に関する適切な情報発信を行うことで、利用しやすい公共交通となることを目的とします。

【事業内容】

8-1 公共交通総合マップの作成・配布

- ・現在、ふれあいバスのマップ・時刻表を作成し、市役所等で配布していますが、これに鉄道、路線バスも含めた公共交通の総合マップを作成・配布し、市民の公共交通利用の促進、バス路線の認知度の向上を目指します。
 - ・総合マップの配布場所は、各公共施設、商業施設といった多くの人が来訪する施設とするなど、効果的な配布方法を検討します。
- ⇒ 鉄道、路線バス、タクシー、ふれあいバス、スワン号の情報が掲載されたマップの作成

「公共交通総合マップ（利用ガイド）」の例（茨城県潮来市）



¹¹ モビリティ・マネジメントは、一人一人のモビリティ（移動）が、個人的にも社会的にも望ましい方向（すなわち、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策のこと。

8-2 鉄道駅や主要集客施設などへ公共交通案内を設置

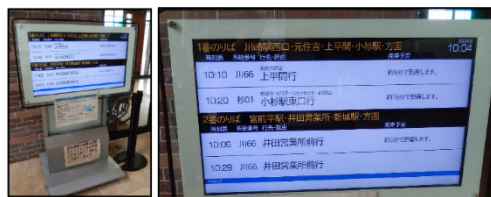
・鉄道を利用した市外からの来訪者、公共施設や大規模商業施設などの来訪者などを対象に駅・施設を発着するバス路線を案内する案内板、デジタルサイネージ¹²等を設置し、わかりやすさ、バス利用の利用促進を図ります。

⇒ 鉄道駅改札口を出た正面や駅前広場を臨む位置、公共施設や大規模商業施設等の入口など目につきやすい場所に、案内板やデジタルサイネージによる市内公共交通の路線図、時刻表、バス・タクシー乗り場案内図を掲出

駅前バスロータリーに案内板を設置した事例



デジタルサイネージを設置した事例



出典)国土交通省 関東運輸局

8-3 鉄道の利用促進策の検討

・鉄道は主に通勤・通学で利用されていますが、沿線に立地する大規模商業施設への買い物や、レジャー地などへの移動手段として、鉄道利用の利用促進を図っていくことが考えられます。

(例)

⇒ 沿線の商業施設やレジャー地とタイアップした企画乗車券の販売など

8-4 バスの利用促進策の検討

・印西市は自動車利用が非常に多い地域となっていますが、過度の自動車利用の是正、今後の高齢化の進行への対応、環境負荷の軽減の観点から、バス交通の利用促進を図ることが必要です。

・単に利用喚起の広報施策を実施するだけでなく、「モビリティ・マネジメント」の考え方に基づき、様々な機会を捉えた利用促進策の展開が必要です。

・利用促進策として、以下のような取り組みの実施を検討します。

(例)

⇒ ふれあいバス 1日乗車券の発売（これに伴って乗継券は廃止）、回数券の発売

⇒ イベントの開催時に合わせた、ふれあいバス 1日無料の実施

⇒ 小学生等を対象とした、バスの乗り方教室・バリアフリー教室の実施

¹² デジタルサイネージは、デジタル技術を活用して案内情報などを表示する屋外に設置された液晶ディスプレイなどの映像表示装置のこと。

8-5 タクシーの利用促進策の検討

- ・タクシーは、ドアツードア¹³で移動できる利便性の高い移動手段です。そのため、今後、高齢化がさらに進行すると予想される中、重要な交通機関として位置付けることができます。一方、乗務員の高齢化などによる担い手不足により、一部の鉄道駅への配置が十分に対応できないなどの指摘があがっています。(交通事業者ヒアリングより)
- ・タクシー利用の喚起を図り、タクシー事業の安定化を図るため、タクシーの利用促進を図ります。以下のような取り組みを検討します。

(例)

- ⇒ 「公共交通総合マップ」へのタクシーの乗り方など具体的な情報の掲載
- ⇒ 鉄道駅の駅前広場などにおけるタクシー待合環境整備

実施事業の内容	実施主体	短期					中長期	
		令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)		
8-1 公共交通総合マップの作成・配布	印西市 運行事業者	検討	作成・配布・適宜更新					
8-2 鉄道駅や主要集客施設などへ公共交通案内の設置	印西市 運行事業者	検討	調整	設置				
8-3 鉄道の利用促進策の検討	印西市 運行事業者	実施			検証			
8-4 バスの利用促進策の検討	印西市 運行事業者	実施(随時)	検証					
8-5 タクシーの利用促進策の検討	印西市 運行事業者	実施			検証			

¹³ ドアツードアは、出発地(自宅の玄関)から目的地(の玄関)まで直接アクセスできること。

実施事業 9 多様な輸送資源の活用可能性の検討

【目的】

現在運行している民間の送迎バス等を、当事者の協力が得られた場合に公共交通手段として活用することで、バス運行の効率化と公費支出の負担軽減を図ることを目的とします。

【事業内容】

9-1 各種送迎バスへの一般旅客混乗の可能性の検討

- 公共交通不便地域解消、高齢者の移動手段確保、また、バス・タクシーの乗務員不足の解決策として、病院や企業などの送迎バスに一般旅客を混乗することが考えられます。一方、送迎バスは本来の輸送目的のために運行しており、混乗の実現には解決すべき事項があります。そのため、端緒として関係者の意見等を聞きながら混乗の可能性を検討していきます。

(参考) 病院送迎バスへの一般旅客の混乗の事例 (埼玉県狭山市)

- 埼玉県狭山市では「市内の病院の送迎バスを活用した高齢者外出支援事業」を実施しています。これは、病院の送迎バスの空席を活用し、公共交通不便地域から最寄り公共交通機関等への移動の支援、高齢者の買い物・通院等の交通手段の確保を図るもので、市内の二つの病院の協力を得て実施しています。

尚寿会 シャトルバス時刻表 (入替方面)

	1	2	3	4	5	6
出替						
大ニーククリニックあさひ一乗			11:25			
福寿の里(正面玄関付近)			11:35			
3乗通り			11:36			
1乗通り			11:37			
包括支援センター前	8:15	9:50	11:40	14:25		
1乗通り	8:18	9:53	11:43	14:28		
3乗通り	8:19	9:54	11:44	14:29		
福寿の里(正面玄関付近)	8:20	9:55	11:45	14:30		
出替	8:30	10:05	11:55	14:40		
大ニーククリニックあさひ一乗	10:30	12:15		14:20	16:25	
福寿の里(正面玄関付近)	10:40	12:25		14:30	16:35	
3乗通り	10:41	12:26		14:31	16:36	
1乗通り	10:42	12:27		14:32	16:37	
包括支援センター前	8:45	10:45	12:30	14:35		
わが家入替	8:55	10:55	12:40	14:45	16:47	
クリーニング大谷店前	8:56	10:56	12:41	14:46		
宮間薬付近	8:58	10:58	12:43	14:48		
佐久間工務所前(本館)(バス停付近)	9:00	12:45		14:50		
狭山体育園(野球場前)(バス停付近)	9:05	12:50		14:55		
ヤオコー入替店前(狭山駅前)(バス停付近)	9:06	12:51		14:56		
1乗通り	9:13	11:03	12:58	15:03		
3乗通り	9:14	11:04	12:59	15:04		
福寿の里(正面玄関付近)	9:15	11:05	13:00	15:05	16:57	
出替	9:25	11:15	13:10	15:15	17:00	



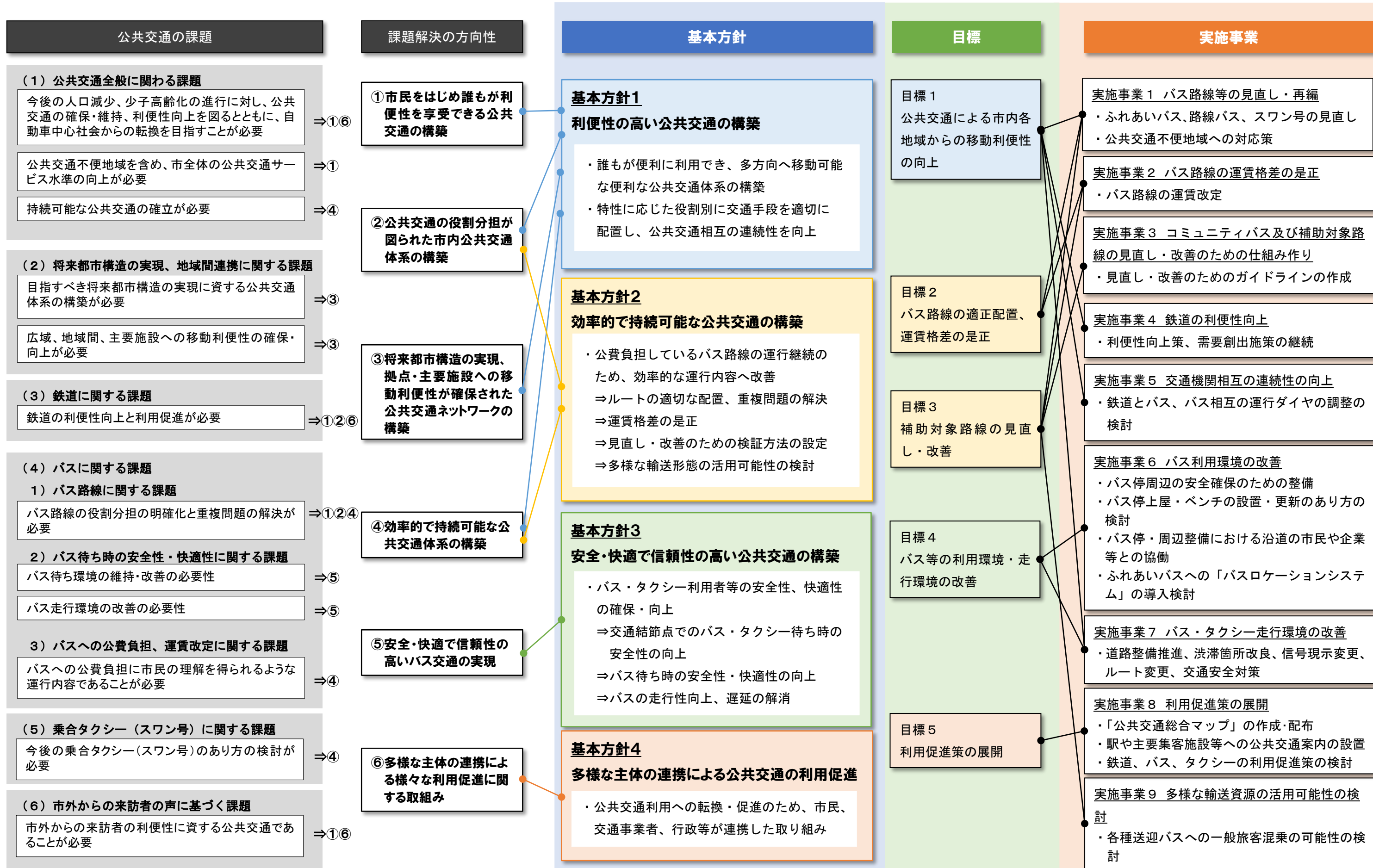
本事業は、市内循環バスの運行ルート等の見直しにおいて、公共交通不便地域の解消を図る観点で、公共交通を補完する当面の暫定的な措置として、民間病院の送迎バスを活用することを病院側と協議調整し実現したものです。
(資料:令和元年度第1回狭山市地域公共交通会議議録)



令和元年7月1日改定 医療法人尚寿会 法人事業本部
時刻表内の赤字は今回改定内容となっております。 出典)狭山市ホームページ

実施事業・事業内容	実施主体	短期					中長期
		令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	
9-1 各種送迎バスへの一般旅客混乗の可能性の検討	印西市 運行主体 運行事業者			検討			

■基本方針・目標・実施事業のまとめ



5-3 実施事業のスケジュール

個別の実施事業について、各事業の実施の緊急性、容易性、見込まれる効果の大きさ、関連計画の実施スケジュールとの整合性などを勘案し、実施スケジュールを設定しました。

実施スケジュールは、大きくは短期・中長期に分け、さらに、具体的に記述できるものに関しては年度ごとの実施内容（検討、関係者調整、実証運用、本格運用など）とします。

【実施事業のスケジュール】

実施事業・事業内容	実施主体	短期					中長期	
		令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)		
実施事業 1 バス路線等の 見直し・再編	1-1 コミュニティバス (ふれあいバス)の運 行ダイヤの見直し	印西市 運行事業者	見直し 検討	随時運行 検証			検証結果に 基づき見直し	
	1-2 コミュニティバス (ふれあいバス)のル ートの見直し	印西市 運行事業者	具体案 検討	事前 準備	随時運行 検証		検証結果に 基づき見直し	
	1-3 路線バスの維持 と見直し	印西市 運行事業者	検討・ 実施	需要に応じて見直し検討				
	1-4 ふれあいバス印 旛・本笠支所ルート の継続運行	印西市 運行事業者		運行継続				
	1-5 乗合タクシー(ス ワン号)の見直し	印西市 運行事業者 沿線住民		見直し検討				
	1-6 公共交通不便地 域への対応策	印西市 バス・タクシ ー事業者		要望に応じて検討				
実施事業 2 バス路線の 運賃格差の是正	印西市 運行事業者	検討・ 準備	準備が整い次第実施					
実施事業 3 コミュニティバス及び 補助対象路線の 見直し・改善の ための仕組み 作り	印西市	作成	運用開始			検証	検証結果に 基づき見直し	
実施事業 4 鉄道の利便性 向上	4-1 JR成田線の利 便性向上策、需要創 出施策の継続	印西市 運行事業者	検討・継続					
	4-2 北総線・成田ス カイアクセスの利便性 向上策、需要創出施 策の継続	印西市 運行事業者	検討・継続					
実施事業 5 交通機関相互の 連続性の向上	5-1 鉄道とバス、バス 相互の運行ダイヤの 調整の検討	印西市 運行事業者	検討・ 実施	ダイヤ改正に合わせて随時実施				

(続き)

実施事業・事業内容		実施主体	短期					中長期
			令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	
実施事業 6 バス利用環境の 改善	6-1 バス停周辺の 安全確保のための整備	印西市 道路管理者	検討 協議	実施				
	6-2 バス停の上屋・ ベンチの設置及び更 新のあり方検討	印西市 運行事業者	詳細 協議	関係者協議に基づいて方針を提示し、運用開始				
	6-3 バス停・周辺整備 における沿道の市 民や企業等の協働	印西市 市民・企業 運行事業者		実施				
	6-4 ふれあいバスへ のバスロケーションシ ステムの導入検討	印西市 運行事業者	検討	準備が整い次第実施				
実施事業 7 バス・タクシー 走行環境の改善	7-1 道路整備の推進 渋滞箇所の改良 信号現示の変更	印西市 道路管理者 交通管理者	実施 検討	検討・実施				
	7-2 渋滞箇所を回避 するためのルート変 更	印西市 運行事業者		検討・実施				
	7-3 鉄道駅周辺など における交通安全対 策の実施	印西市 運行事業者 交通管理者	検討	要望				
実施事業 8 利用促進策の 展開	8-1 公共交通総合マ ップの作成・配布	印西市 運行事業者	検討	作成・配布・適宜更新				
	8-2 鉄道駅や主要集 客施設などへ公共交 通案内の設置	印西市 運行事業者	検討	調整	設置			
	8-3 鉄道の利用促進 策の検討	印西市 運行事業者		実施				
	8-4 バスの利用促進 策の検討	印西市 運行事業者	実施(随時)	検証				
	8-5 タクシーの利用 促進策の検討	印西市 運行事業者		実施				
実施事業 9 多様な輸送資源 の活用可能性の 検討	9-1 各種送迎バスへ の一般旅客混乗の可 能性の検討	印西市 運行主体 運行事業者		検討				

6. 計画の達成状況の評価

実施スケジュールに沿って事業を実施した後、進捗状況や成果を定期的に把握・モニタリングし、計画の達成状況の評価します。その評価結果を踏まえて改善策を検討した上で、改めて事業を実施し、目標達成へと近づけていきます。計画の達成状況の評価方法は、以下のとおりです。

(1) 評価方法

事業の推進や必要に応じた計画の見直しを行うため、計画の策定 (Plan)、事業の実施 (Do)、進行管理・評価の実施 (Check)、評価結果を受けた見直し・改善 (Action) を繰り返す PDCA サイクルによる計画の進行管理を、地域公共交通会議において行います。

Plan (計画)

地域公共交通計画に基づき、印西市地域公共交通会議が具体的な実施事業を検討し、計画策定を行います。

Do (実施)

目標を達成するために講じる実施事業を、実施スケジュールに沿って実施していきます。なお、目標達成に効果的につながるよう、各関係者が連携しながら推進します。

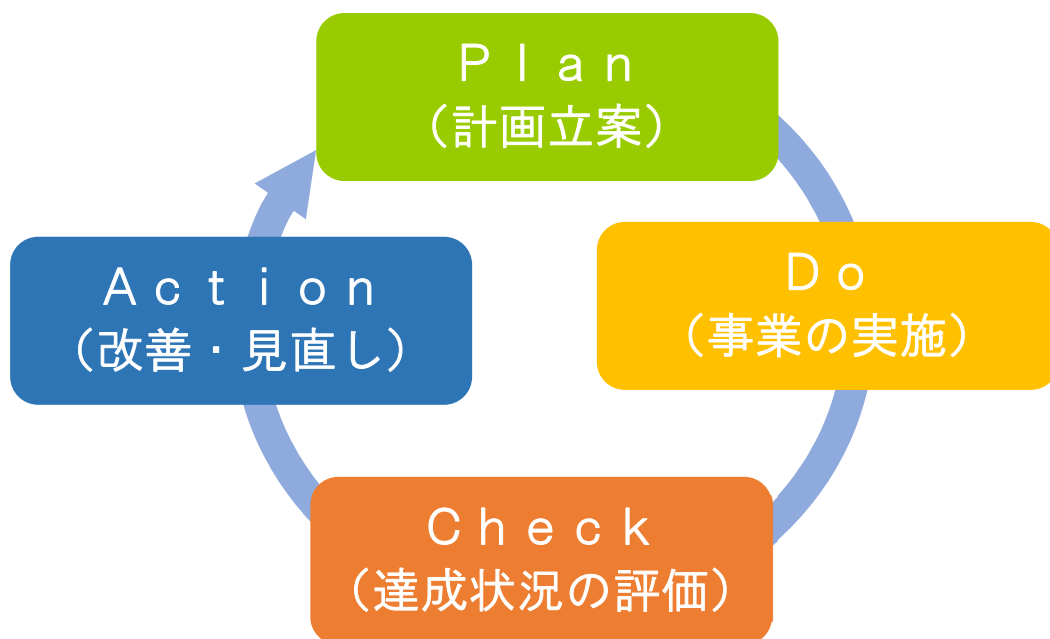
Check (評価)

目標を達成するために講じる実施事業が実施スケジュールに沿って進行されているかまた、目標が達成されているかについて、定期的に進行管理・評価を実施します。

目標については、設定した目標値への達成状況を確認します。

Action (改善)

実施事業の実施状況や目標の達成状況、さらには社会環境の変化などを踏まえ、取組みの見直しや改善を図ります。



(2) 評価の実施主体と評価スケジュール

先に、基本方針に基づく計画目標の達成状況を評価するため、評価指標を設定しました。

一方、評価指標のデータは、公表が毎年、数年おきなどとそれぞれであるため、データの公表年次に合わせて評価を行います。

各評価指標に基づいて評価する実施主体とスケジュールは、以下のとおりです。

表 4 評価の実施主体と評価スケジュールの設定

目標	評価指標		実施主体	評価スケジュール				
				令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
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	公共交通に関して満足している人の割合		印西市		✓		✓	
	公共交通(バス)に関して満足している人の割合		印西市					✓
	市内駅の1日あたりの乗降客数		事業者	✓	✓	✓	✓	✓
	バス利用者数		事業者	✓	✓	✓	✓	✓
	公共交通不便地域数		印西市	✓	✓	✓	✓	✓
目標 2 バス路線の 適正配置、 運賃格差の 是正	重複区間の路線延長		印西市			✓	✓	✓
	コミュニティバス(ふれあいバス)の運賃		印西市			✓	✓	✓
目標 3 補助対象路線 の見直し・改 善	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)	印西市 事業者	✓	✓	✓	✓	✓
		路線バス(補助あり)	事業者	✓	✓	✓	✓	✓
	バスの収支率	コミュニティバス (ふれあいバス)	印西市 事業者	✓	✓	✓	✓	✓
		路線バス(補助あり)	事業者	✓	✓	✓	✓	✓
目標 4 バス等の利 用環境・走 行環境の改 善	バス停における歩車分離の整備率		印西市					✓
	バス停設備の更新に関する協議の実績		印西市					✓
	バス路線が通過する渋滞ポイントの箇所 数		印西市					✓
目標 5 利用促進策 の展開	駅前にバス案内板を設置している駅数		印西市					✓
	公共交通総合マップの配布箇所数		印西市	✓	✓	✓	✓	✓
	利用促進に関する取組みの実績件数		印西市 事業者	✓	✓	✓	✓	✓
	イベント等と連携した利用促進に関する取 り組み件数		印西市 事業者					✓