

印西市地域公共交通計画



令和3年3月

印西市

印西市地域公共交通計画

令和3年3月

印西市

＝ 目 次 ＝

「印西市地域公共交通計画」の背景と目的	1
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律<<抜粋>>	
1. 計画の区域・期間及び位置付け	4
1－1 計画区域	4
1－2 計画期間	4
1－3 計画の位置付け	5
2. 印西市の現状等	6
2－1 印西市の現状	6
2－2 上位計画	15
2－3 印西市の公共交通の現状	23
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)	43
3. 公共交通の課題と課題解決の方向性	62
3－1 公共交通の課題	62
3－2 課題解決の方向性	67
4. 目指すべき将来像	68
4－1 目指すべき将来像	68
4－2 公共交通体系の将来像	69
4－3 基本方針の設定	70
4－4 目標の設定	73
5. 目標達成のための実施事業・事業主体	78
5－1 目標達成のための実施事業体系	78
5－2 実施事業の内容	79
5－3 実施事業のスケジュール	102
6. 計画の達成状況の評価	104
参考資料	
印西市地域公共交通会議設置要綱	106
印西市地域公共交通会議 委員名簿	109
印西市地域公共交通計画 策定の経過	112

「印西市地域公共交通計画」の背景と目的

本計画は、地域公共交通¹の活性化及び再生に関する法律の規定に基づき、印西市の地域公共交通に関し、基本的な方針を定める法定計画です。

計画を策定することにより、市が抱える地域公共交通の課題を解決し、今後も持続可能な公共交通を維持していくことを目的とします。

～はじめに～

印西市の地域公共交通は、鉄道・バス・タクシーで構成され、鉄道は、市の中央部を北総線・成田スカイアクセスが、市の北部を JR 成田線が、それぞれ東西に走り、東京都心や羽田空港・成田国際空港などに連絡し、広域的なアクセス機能を果たしています。

また、バス交通は、主となる民間路線バスと印西市のコミュニティバス²「ふれあいバス」が、合計 22 路線運行されています。

しかしながら、バス交通においては、民間路線バスと印西市のコミュニティバス「ふれあいバス」の路線に重複区間が多いこと、運賃が不均一なこと、今後もバス運行の速達性や利便性を確保していくことなど、幅広い課題を抱えている状況です。

こうした課題を解決し、地域公共交通としての利便性の確保や向上、効率化を図っていくためには、改めて市全体の公共交通網を見直していく必要があります。

このような背景から、地域公共交通に関する限りある資源と財源を有効活用し、今後も持続可能な公共交通網の形成を目指していくうえでの、印西市の公共交通のあるべき将来像と基本的な方針を示すため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 5 条で規定する法定計画として「印西市地域公共交通計画」を定めるものです。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律《抜粋》

(地域公共交通計画)

第 5 条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地方旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という。）を作成するよう努めなければならない。

※令和 2 年 6 月の法律改正により、従来の「地域公共交通網形成計画」の名称が「地域公共交通計画」に改正されました。

¹ 地域公共交通は、乗り合いバスなど地域内の日常的な移動に利用される公共交通のこと。

² コミュニティバスは、地方公共団体などが、まちづくりなど住民福祉の向上を図るため、交通空白地域・不便地域の解消、高齢者の外出促進などを通じた「まち」の活性化などを目的として、自らが主体的に運行を確保するバスのこと。

印西市の地域公共交通

鉄道

市内の鉄道は、J R成田線（木下駅、小林駅）と北総線・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、印旛日本医大駅）の2路線5駅からなります。

路線バス

路線バスは、主に鉄道駅を起点に、駅間や駅と周辺住宅地を連絡するように、計22路線が設定されています。この内、主に市街化区域外の公共交通不便地域³における移動手段を確保するため、市が補助金を支出して運行している路線が4路線あります。

【路線バス】（市による補助金の支出を受けずにバス事業者が運行）

神崎線、高花線、西の原線、北口循環線、滝野循環線、西の原外循環線、北総循環線、順大線、新鎌ヶ谷直行便、北環状線ルート、牧の原循環ルート、鹿黒循環線

【路線バス】（市が補助金を支出して運行）

六合路線：J R小林駅北口～印旛日本医大駅～京成佐倉駅北口間を往復。運賃は均一300円

宗像路線：赤ルート（岩戸経由）、青ルート（師戸経由）の2系統からなり、印西牧の原駅南口～京成臼井駅北口間を往復。運賃は均一300円

印旛学園線：印旛日本医大駅～京成酒々井駅西口を往復。運賃は均一300円

（上記3路線は愛称「イーバス」）

小林線：J R小林駅北口～印旛明誠高校間を往復。運賃は対距離制で最大210円

コミュニティバス「ふれあいバス」

コミュニティバス「ふれあいバス」は、市内の公共施設等への移動手段を確保し、利便及び福祉の向上を図るため、以下の6ルートを実行しています。運賃は一律100円です。

東ルート：市役所を起終点に、平岡地区、本埜支所、小林地区などを循環

中ルート：市役所を起終点に、別所地区、印西牧の原駅南口、高花地区などを循環

西ルート：市役所を起終点に、木刈地区、千葉ニュータウン中央駅北口などを循環

南ルート：印西牧の原駅南口を起終点に、千葉ニュータウン中央駅北口、船穂地区などを循環

布佐ルート：市役所を起点に、布佐駅東口などを経て、千葉ニュータウン中央駅北口間を往復

印旛・本埜支所ルート：印旛支所を起終点に、本埜支所、印西牧の原駅南口などを循環

乗合タクシー「スワン号」

乗合タクシー「スワン号」は、旧本埜第二小学校周辺地域の公共交通不便地域解消策として平成30年12月に実証運行を開始しました。現在、スワン号は2つの運行形態により運行しています。朝夕は、路線バスのように決まった経路を決められた時間で運行する「定時定路線型」を1日8便運行、また、昼間は、事前の電話予約により、希望する乗降ポイント間を送迎する「デマンド型」を1日4便運行しています。

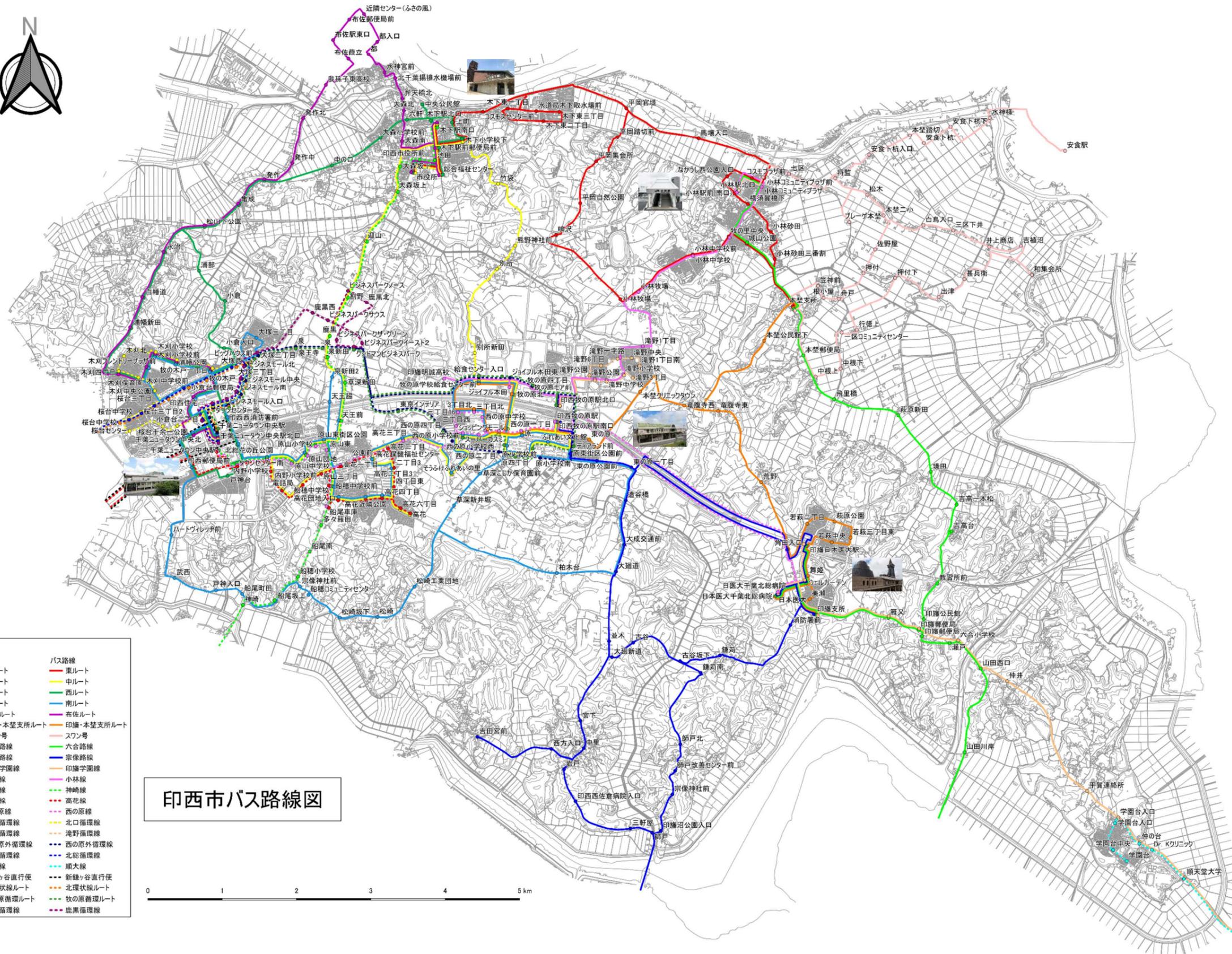
タクシー

印西市内を主な営業エリアとするタクシー事業者は3社あり、J R成田線の木下駅、北総線・成田スカイアクセスの千葉ニュータウン中央駅、印西牧の原駅、印旛日本医大駅を中心に営業しています。

令和3年3月現在

³ 公共交通不便地域は、鉄道やバスなどの公共交通を利用することが困難な交通空白地域のこと。

【印西市の地域公共交通】



- 凡例
- | バス種 | バス路線 |
|--------------|--------------|
| ● 東ルート | ● 東ルート |
| ● 中ルート | ● 中ルート |
| ● 西ルート | ● 西ルート |
| ● 南ルート | ● 南ルート |
| ● 布佐ルート | ● 布佐ルート |
| ● 印旛・本笠支所ルート | ● 印旛・本笠支所ルート |
| ● スワン号 | ● スワン号 |
| ● 六合路線 | ● 六合路線 |
| ● 宗像路線 | ● 宗像路線 |
| ● 印旛学園線 | ● 印旛学園線 |
| ● 小林線 | ● 小林線 |
| ● 神崎線 | ● 神崎線 |
| ● 高花線 | ● 高花線 |
| ● 西の原線 | ● 西の原線 |
| ● 北口循環線 | ● 北口循環線 |
| ● 滝野循環線 | ● 滝野循環線 |
| ● 西の原外循環線 | ● 西の原外循環線 |
| ● 北総循環線 | ● 北総循環線 |
| ● 順大線 | ● 順大線 |
| ● 新鎌ヶ谷直行便 | ● 新鎌ヶ谷直行便 |
| ● 北環状線ルート | ● 北環状線ルート |
| ● 牧の原循環ルート | ● 牧の原循環ルート |
| ● 鹿黒循環線 | ● 鹿黒循環線 |

印西市バス路線図



1. 計画の区域・期間及び位置付け

1-1 計画区域

本計画の対象区域は、印西市全域とします。

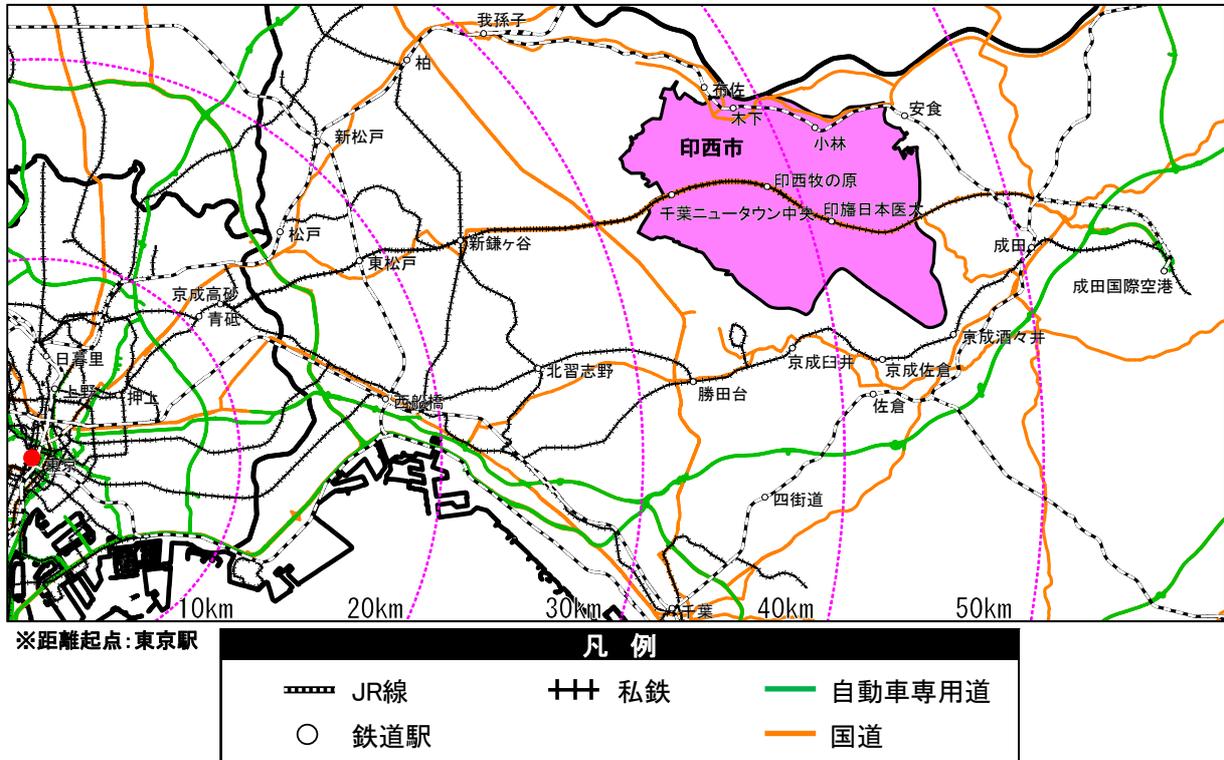


図1 印西市の位置

出典:国土数値情報

1-2 計画期間

本計画の計画期間は、上位計画である印西市総合計画及び印西市都市マスタープランの計画期間との整合を図り、令和3年度(2021)から令和7年度(2025)の5年間とします。

計画名	令和3年度 (2021)	令和7年度 (2025)	令和12年度 (2030)
印西市 総合計画(基本構想)	計画期間: 令和3年度~令和12年度		
印西市 都市マスタープラン	計画期間: 令和3年度~令和12年度		
印西市 地域公共交通計画	計画期間: 令和3年度~令和7年度		

図2 計画期間

1-3 計画の位置付け

本計画は、印西市の最上位計画となる「印西市総合計画」及び都市計画に関する基本的な方針を示す「印西市都市マスタープラン」に掲げられた将来像を受け、地域公共交通に関する基本方針及び計画目標とこれを実現するための実施事業内容とその取組みの体制を示すものです。

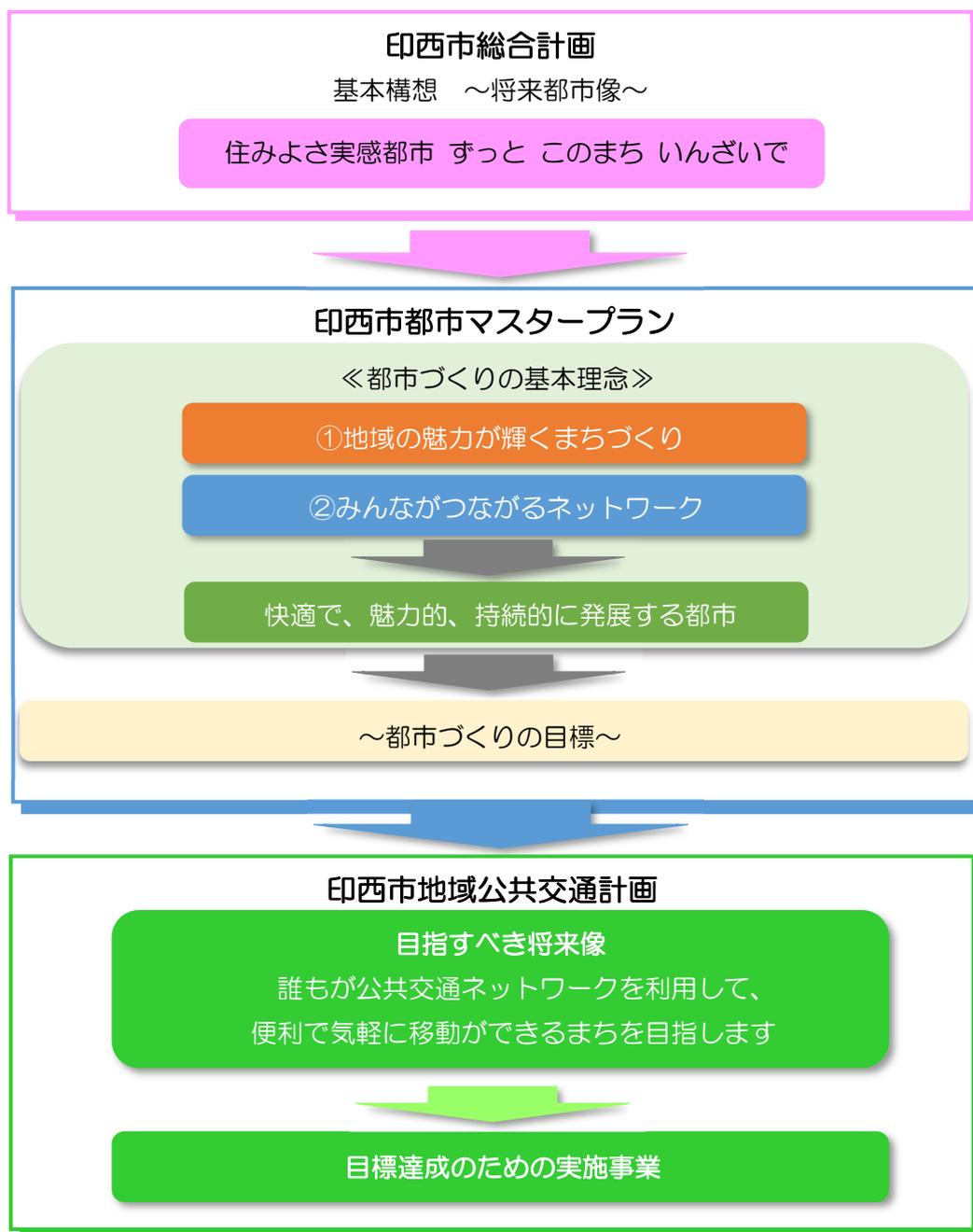


図3 印西市地域公共交通計画の位置付け

2. 印西市の現状等

2-1 印西市の現状

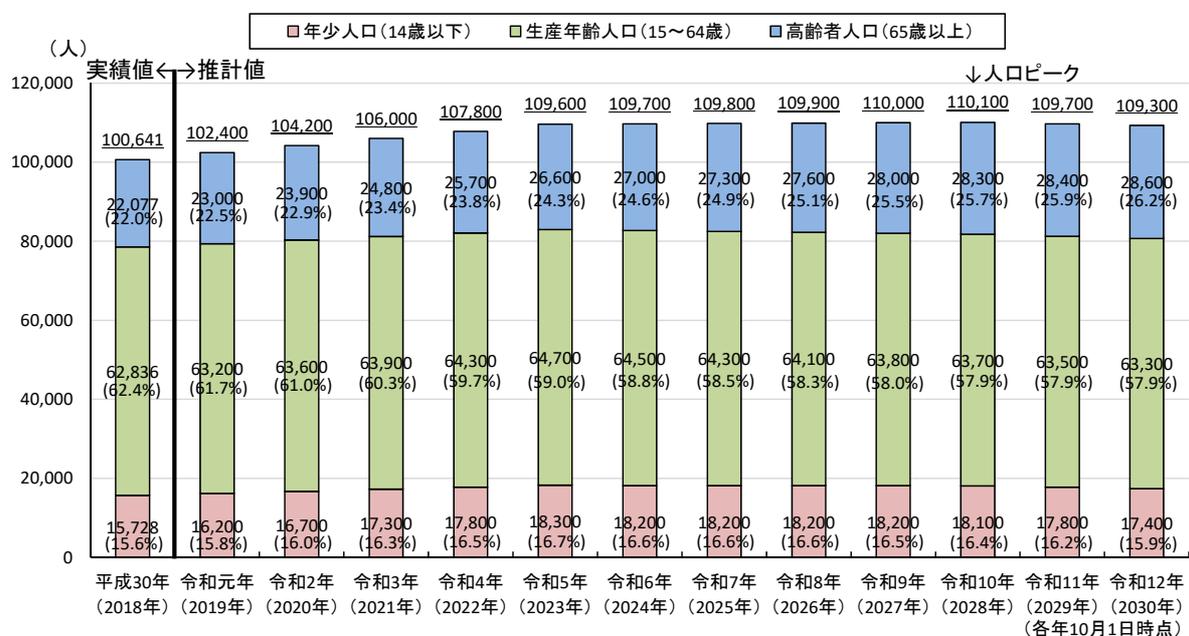
2-1-1 印西市の現状の把握

(1) 印西市の人口

①市全体の人口と見通し

- ・印西市では、千葉ニュータウンへの入居以降、人口が大きく増加しましたが、近年は、生産年齢人口割合が縮小する一方、高齢者人口割合は一貫して拡大しています。
- ・将来人口の見通しは、令和10年(2028年)をピークに減少に転じると予想されていますが、一方で、高齢者人口は増加すると予想されています。

【将来人口の見通し】



(出典) 平成30年の人口と年齢構成は住民基本台帳(平成30年10月1日時点)
印西市総合計画

[推計方法]

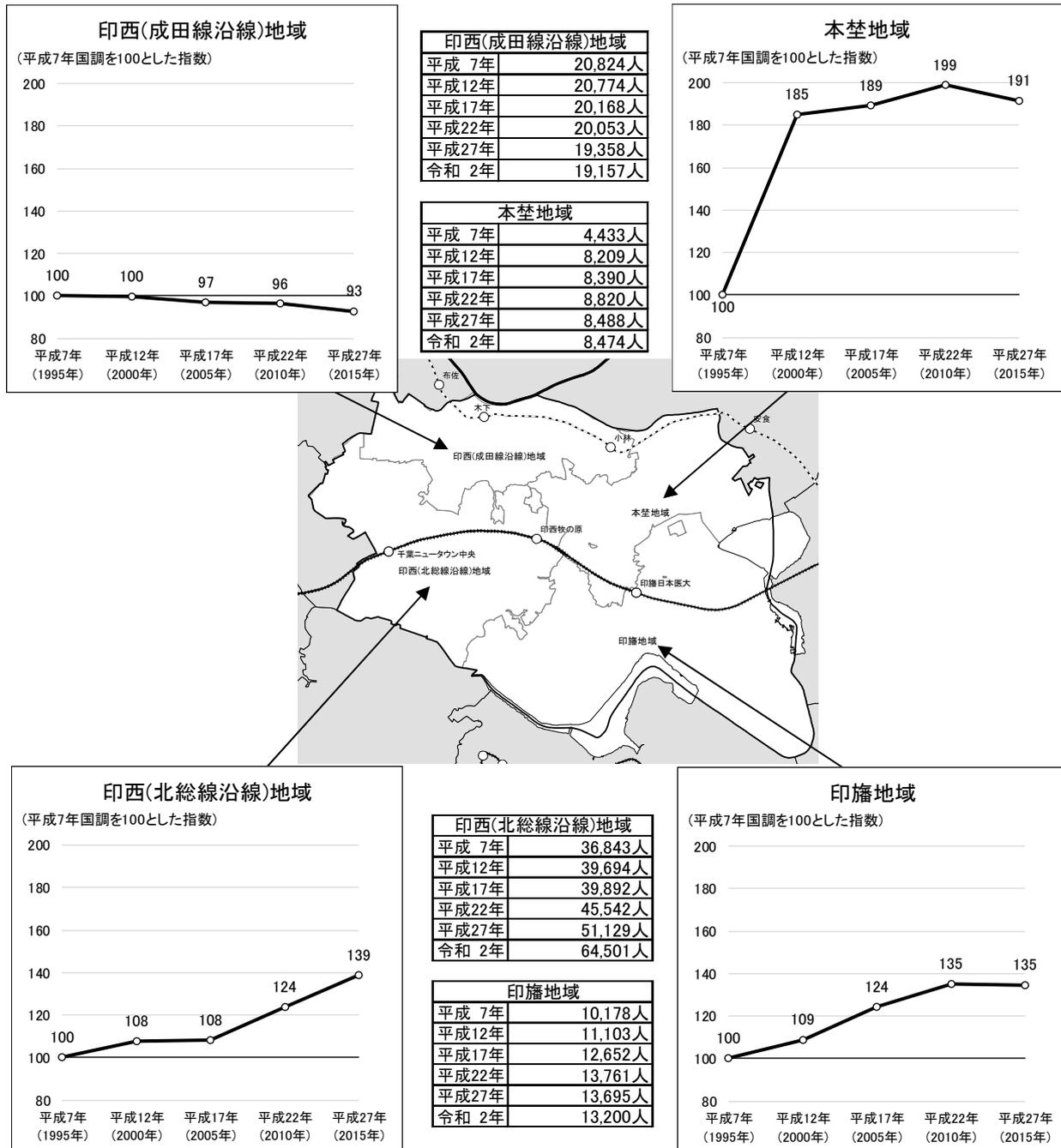
将来人口は、住民基本台帳(平成30年10月1日時点)の年齢5歳階級別・男女別人口をもとに、5年ごとの人口を推計しています。

推計方法としては、過去の社会動態による人口の移動率や子ども女性比率・生残率の傾向から将来の人口を推計する「コーホート要因法」を用いています。

図4 印西市の将来人口の見通し

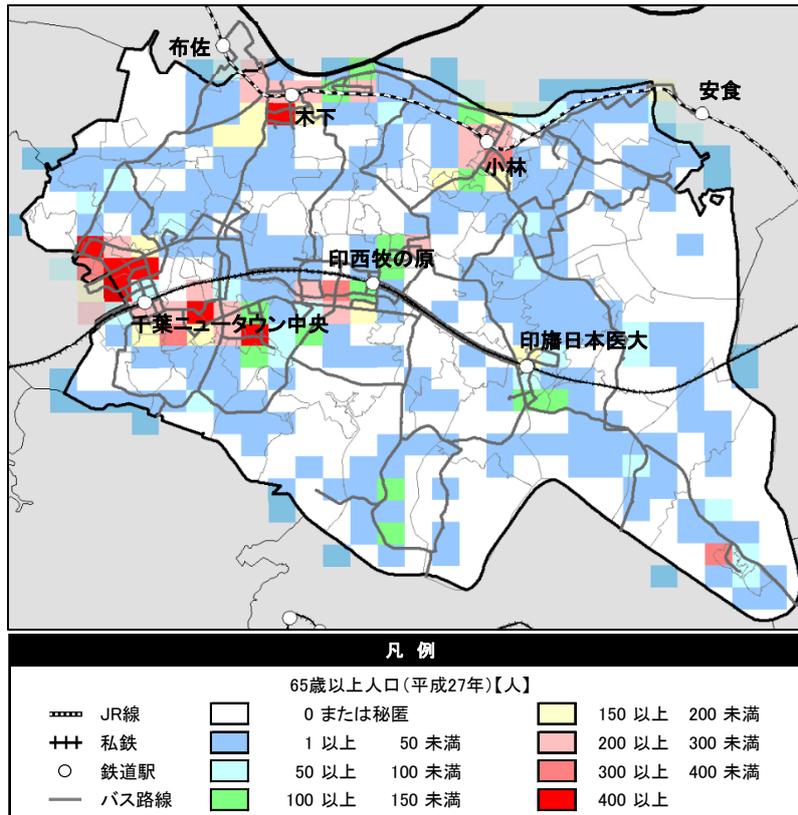
②地域別人口

- ・ 印西地域のうち北総線沿線並びに印旛地域及び本埜地域の千葉ニュータウン区域では、人口が大きく増加していますが、印西地域のうち、JR成田線沿線の印西地域で減少しています。
- ・ 近年は、千葉ニュータウン地区のうち、特に、駅に近い地区で増加幅が大きくなっていますが、入居開始時期が比較的早かった地区では、減少幅が大きくなっています。
- ・ 高齢者人口は駅周辺や千葉ニュータウンの初期入居地区で多く、割合では、駅から離れた集落地域が高くなっています。



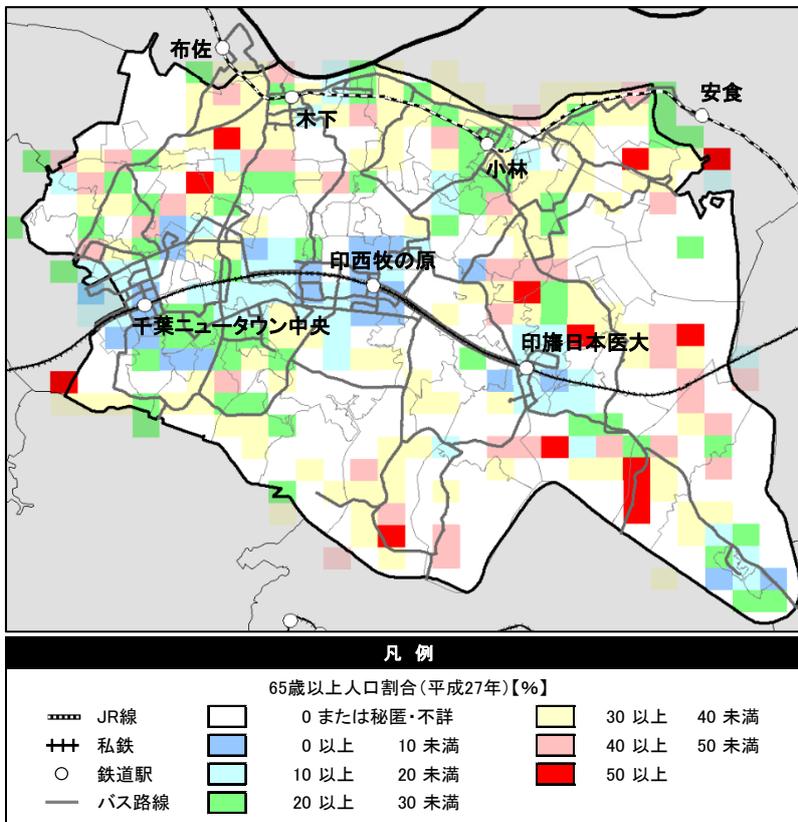
出典：国勢調査(平成27年まで)、印西市住民基本台帳人口(令和2年10月)

図5 4地域別人口の推移(平成7年を100とした場合)



出典:国勢調査

図6 メッシュ別人口(65歳以上)(平成27年)

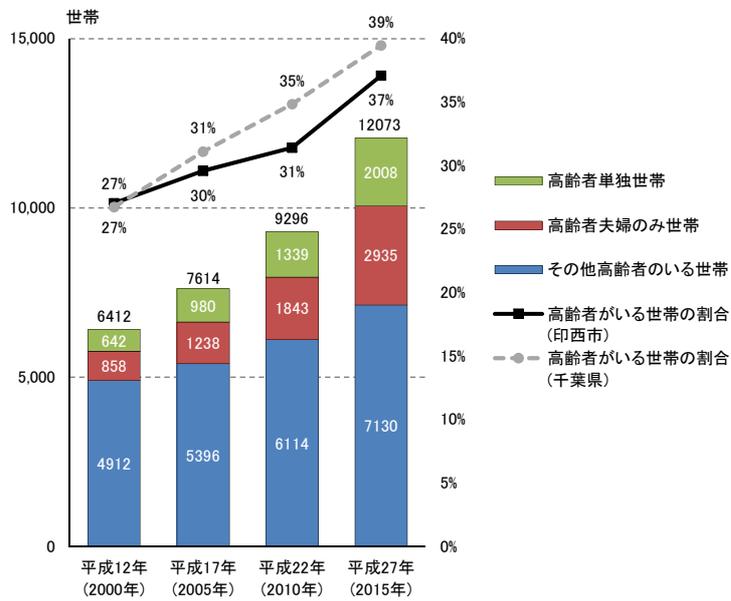


出典:国勢調査

図7 メッシュ別65歳以上人口割合(平成27年)

③世帯数

・高齢者がいる世帯数は増加しており、特に、高齢者単独世帯、高齢者夫婦のみの世帯数の増加が顕著となっています。



出典: 国勢調査

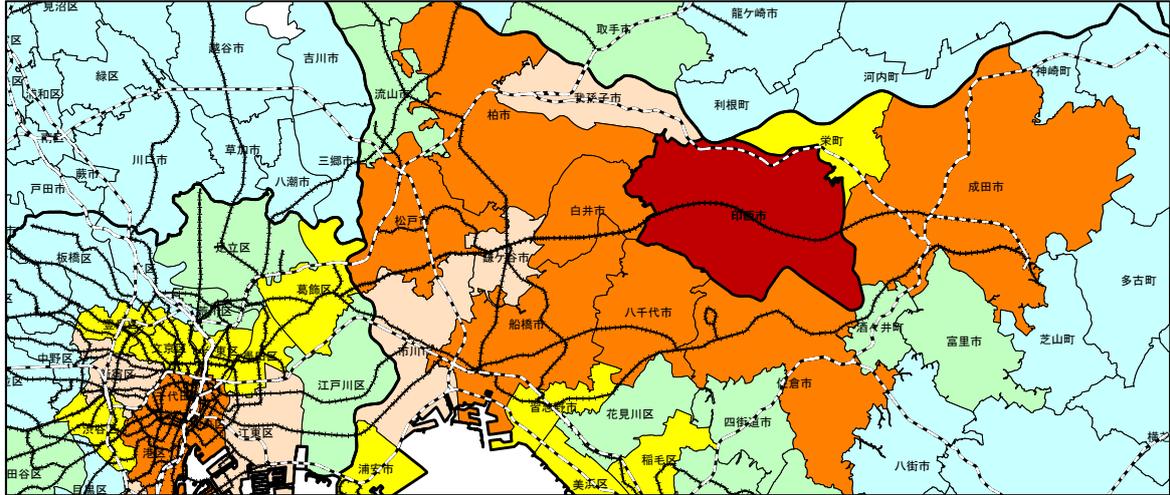
図 8 印西市における高齢者（65歳以上）のいる世帯数の推移

(2) 印西市における生活圏

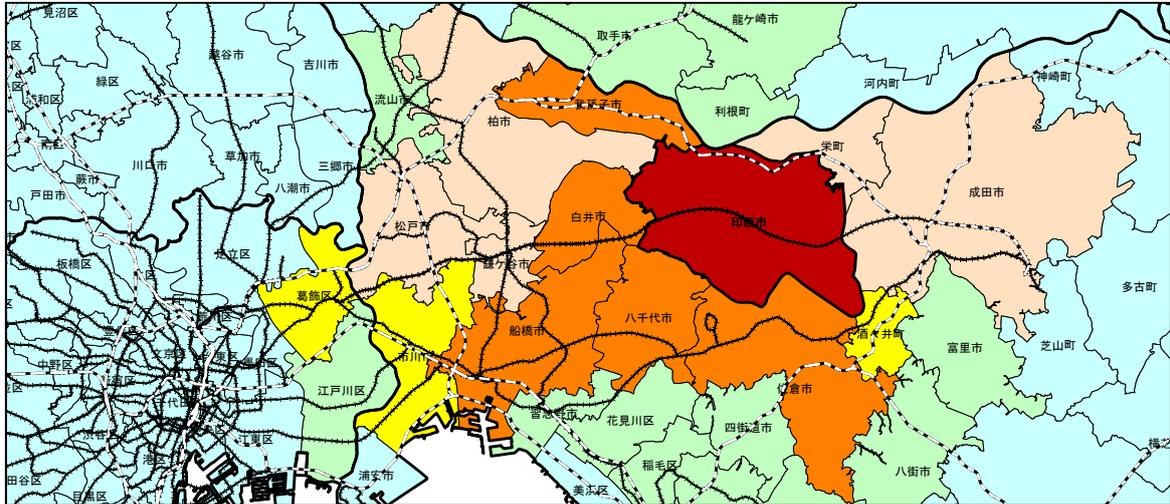
①通勤圏・通学圏

- ・印西市内の居住者の勤務先・通学先は、市内のほか、隣接市、北総線沿線、東京都心部等が多くなっています。
- ・印西市へ通勤・通学する人の居住地は、市内のほか、近隣自治体からが多くなっています。

【印西市内の居住者の勤務先・通学先（平成27年）】



【印西市へ通勤・通学する人の居住地（平成27年）】



凡例			
常住地・従業地による15歳以上就業者数・通学者数(平成27年)【人】			
——— JR線	□ 0	□ 500 以上	□ 1000 未満
+++ 私鉄	□ 1 以上	□ 1000 以上	□ 5000 未満
○ 鉄道駅	□ 100 以上	□ 5000 以上	□ 10000 未満
	□ 250 以上	□ 10000 以上	

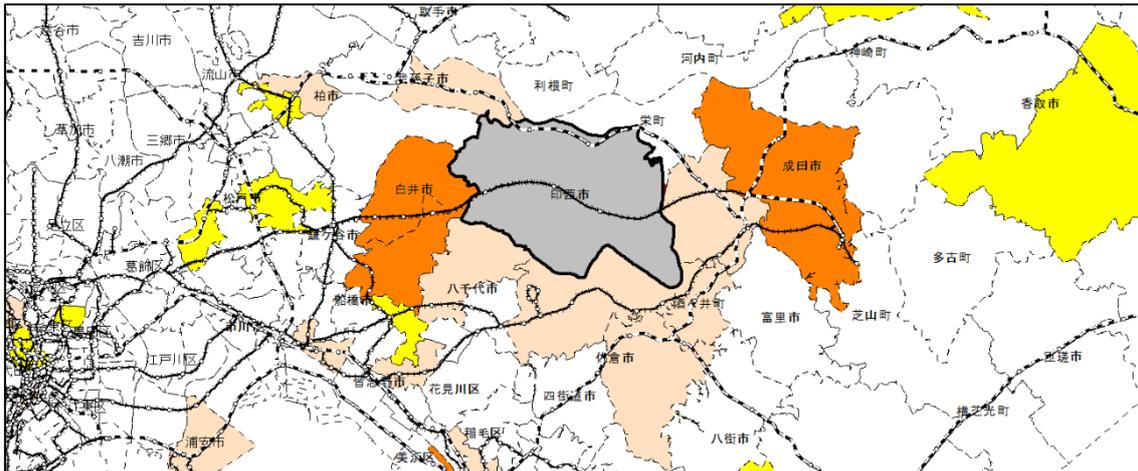
出典: 国勢調査

図9 通勤圏・通学圏

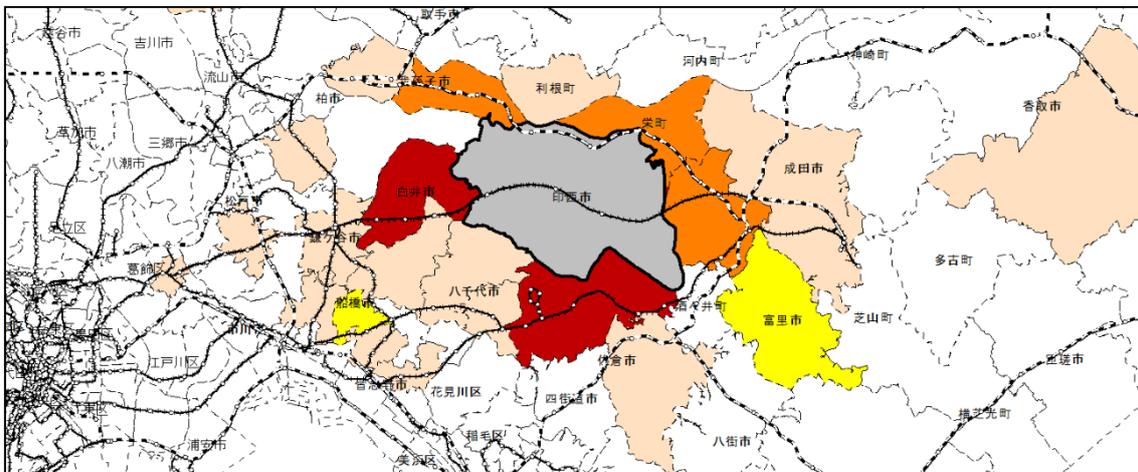
②日常生活圏

- ・ 私事目的(買い物など)での行先は、隣接地域や鉄道利用が便利な地域が多くなっています。
- ・ 市内への移動が、市外への移動よりも多くかつ広範囲となっている要因は、買い物などで、千葉ニュータウン地区の大型商業施設などへ来訪する人が多いことが考えられます。

【印西市から他地域への移動(自宅-私事目的)(平成30年)】



【他地域から印西市への移動(自宅-私事目的)(平成30年)】



凡例

印西市発着の移動圏域(平成30年)【トリップ/日】			
==== JR線	□ 0	□ 500以上 1000未満	
+++ 私鉄	□ 1以上 100未満	□ 1000以上	
○ 鉄道駅	□ 100以上 500未満		

※本図は、平成30年東京都市圏パーソントリップ調査の地域区分(計画基本ゾーン)を基に集計しているため、同一市でも着色が異なる箇所があります。

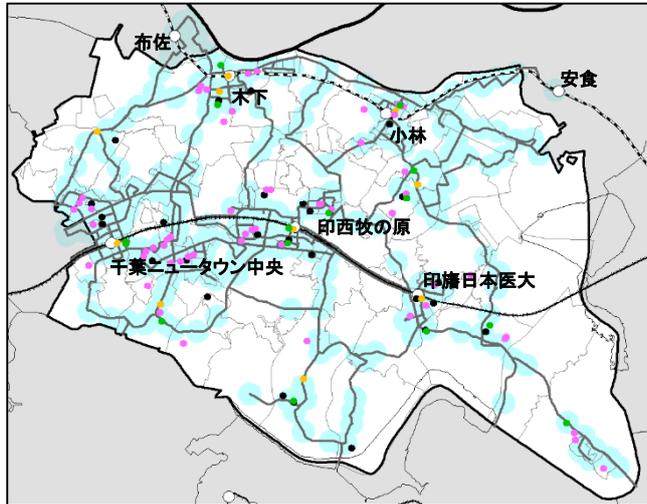
※「トリップ」とは、ある目的をもって起点から終点へ移動する際の単位であり、複数の交通手段を乗り継いでも、1つの目的で移動した場合、1トリップとします。

出典:平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図10 日常生活圏(私事目的の移動)(平成30年)

(3) 主要施設

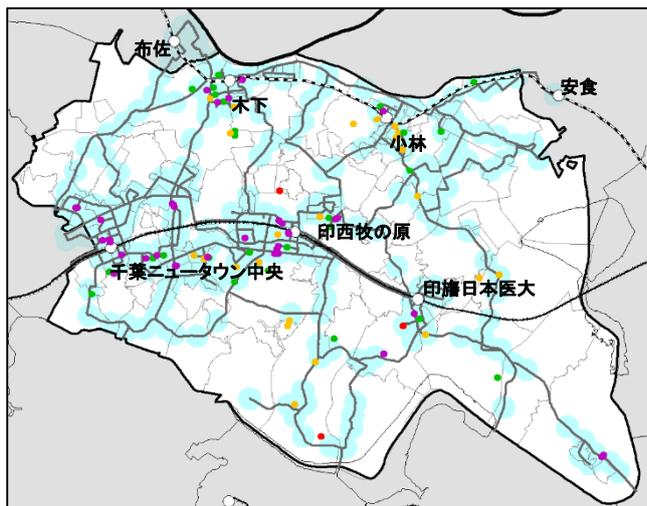
・行政機能は木下地区、大規模商業施設は北総線沿線、大規模医療機関は印旛日本医大駅周辺など、主要な施設が市内各地に立地しています。なお、一部の医療機関(印西総合病院)はバス停から遠い位置に立地しています。



【公共公益施設】

出典:国土数値情報
印西市(令和元年10月現在)

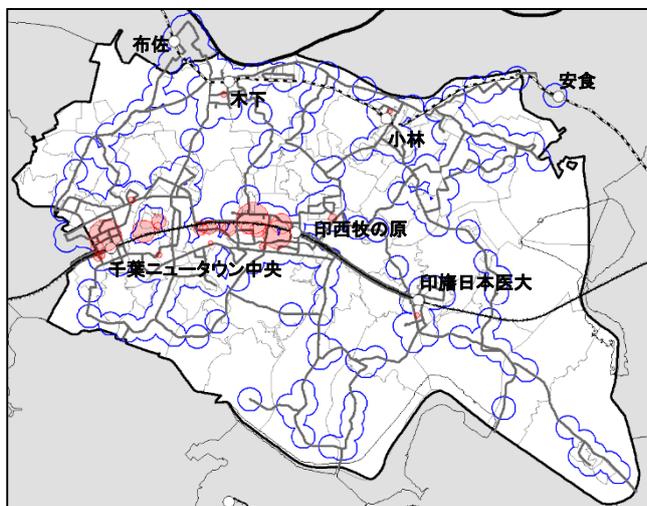
凡例	
公共公益施設	
—— JR線	● 市役所・支所・出張所・公民館
+++ 私鉄	● 教育機関 (幼、保、小、中、高、大、専門、特別支援)
○ 鉄道駅	● 警察機関
— バス路線	● 都市公園等その他の公共公益施設
■ バス停300m圏	



【医療機関・福祉施設】

出典:国土数値情報
印西市(令和元年10月現在)

凡例	
医療機関・福祉施設	
—— JR線	● 病院
+++ 私鉄	● 診療所(医科)
○ 鉄道駅	● 高齢者福祉施設
— バス路線	● 障がい者福祉施設
■ バス停300m圏	



【大規模商業施設】

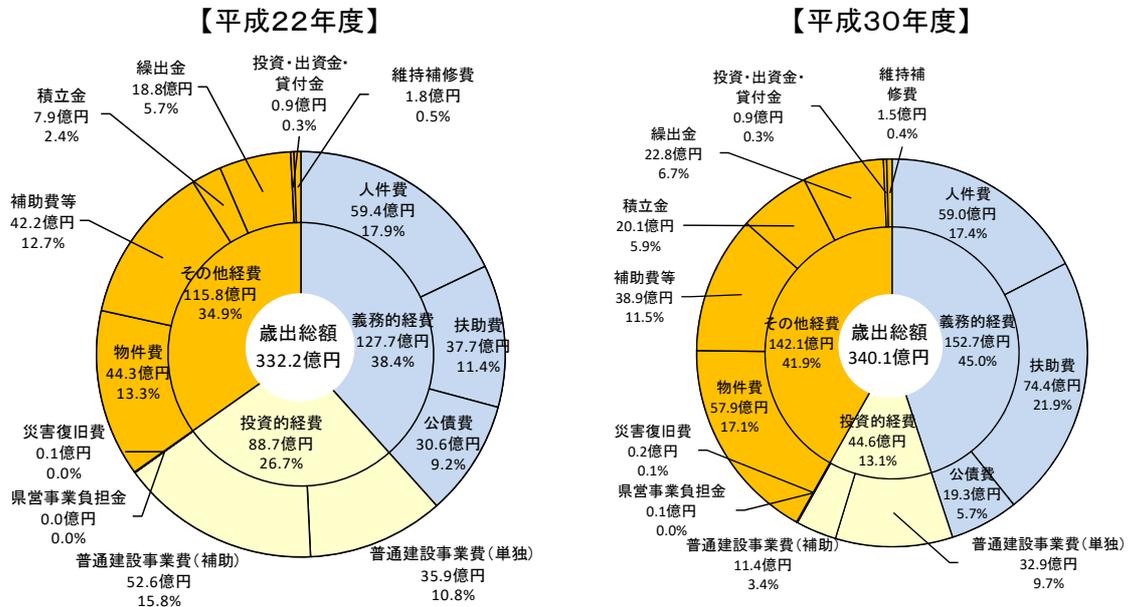
出典:「千葉県市町村別大規模小売店舗名簿(平成30年12月末)」(千葉県)

凡例	
大規模商業施設	
—— JR線	1000 5000 10000 25000 m ²
+++ 私鉄	● (Red circles of varying sizes representing facility area)
○ 鉄道駅	● (Blue circle representing bus stop 300m zone)
— バス路線	○ バス停300m圏

図11 印西市の主要施設立地状況

(4) 財政

・今後の人口減少、高齢者人口の増加が予想される中では、税収減と扶助費の増加の可能性があります。そのため、今後は公共交通に要する公費の支出が抑制されていくことも考えられます。



※印西市として合併後の初年度にあたる平成22年度と平成30年度を比較しました。

※四捨五入の関係で各内訳の合算値と合計額とが一致しない場合があります。

出典:印西市財政状況資料集(平成22年度、平成30年度)

図12 印西市の目的別歳出

・本市の財政状況は、歳入面では、平成30年度より普通交付税不交付団体⁴となっており、また令和2年度より市村合併に伴う特例措置がなくなり、財政運営に必要な一般財源総額に影響を及ぼしています。一方、歳出面でも、高齢化の進展や福祉ニーズ等の増大に伴う扶助費等の社会保障関係経費の増加が見込まれます。また、公共施設の改修が予定されており、それに伴う地方債の新規発行により債務残高は増加するため、財政運営に重い負担となることが見込まれ、今後も厳しい財政運営が続く見通しです。(出典:印西市総合計画)

⁴ 不交付団体は、国からの財政支援を受けずに、独自の税収だけで行政を運営できる、自立した地方自治体のこと。

2-1-2 印西市の現状のまとめ

(1) 印西市の人口・世帯数 (※6ページ～9ページを参照)

人口減少・高齢化が既に進行し、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、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。

印西市の総人口は、令和10年(2028年)をピークに人口の減少に転じ、高齢者人口の増加が予想されています。

7ページの地域別人口の推移をみると、JR成田線沿線地域では既に人口減少が続いています。そのほか、千葉ニュータウン地区の中でも初期入居地区では高齢化が進行しています。

そのため、このような地域・地区では、既に交通需要の減少局面に入っているとみられます。

また、近年は高齢者のみの世帯数が大きく増加しているほか、高齢者人口割合が高い地域が駅から離れた集落地域に多くみられ、今後、日常の移動が困難な高齢者の増加も考えられます。

(2) 印西市における生活圏 (※10ページ・11ページを参照)

通勤・通学、私事(買い物等)の日常の生活行動において、印西市は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、印西市への流入も多くみられます。

印西市居住者の通勤・通学や私事(買い物等)の移動先は、市内が最も多いですが、近隣地域や東京都内への移動も多くなっています。

また、千葉ニュータウン地区内に業務施設や大規模商業施設が多く立地していることから、近隣地域から印西市内への通勤・通学や私事(買い物等)の移動も多くみられます。

このように、印西市を取り巻く生活圏は、市内、近隣地域、東京都内など広範囲にわたって展開しています。

(3) 主要施設 (※12ページを参照)

印西市は、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、公共交通機関でアクセスが不便な施設もみられます。

印西市は、5つの鉄道駅を中心とした拠点・市街地が分散立地しているという都市構造となっています。そのため、公共施設、医療機関・福祉施設、大規模商業施設などの主要施設も分散立地しています。また、公共交通機関でアクセスが不便な施設もみられます。

(4) 財政 (※13ページを参照)

人口減少・高齢化に伴う将来的な税収の減少や義務的経費である扶助費の増加により、公費を支出している公共交通への影響も予想されます。

今後の人口減少、高齢化の進行が予想される中、将来的な税収の減少及び義務的経費である扶助費の増加が見込まれ、将来、市の公共交通への公費支出に影響することも予想されます。

2-2 上位計画

(1) 印西市総合計画

1) 印西市総合計画の概要

【計画期間：令和3年度～令和12年度】

印西市総合計画は、市の目指すべき将来都市像を掲げ、その実現に向けた政策を展開していくための指針として定めるものであり、本市の最上位計画となるもので、「基本構想」「基本計画」「実施計画」で構成されています。

①基本構想

基本構想は、総合的かつ計画的な行政運営を図るため、市の長期的なまちづくりの指針として定めるもので、市が目指す将来都市像を描き、それを実現するための「政策の大綱」を示しています。目標年度は、10年後の令和12年度（2030年度）としています。

②基本計画

基本計画は、基本構想に示された「政策の大綱」に沿って、その具体的な目標となる「施策」及びその取り組み方針を体系的に示すものです。

計画期間は、令和3年度（2021年度）から令和7年度（2025年度）までの5か年を前期計画、令和8年度（2026年度）から令和12年度（2030年度）までの5か年を後期計画としています。

③実施計画

実施計画は、基本計画に掲げた「施策」の目標を達成するための手段として主要な「事業」を示すものです。

実施計画は、基本計画開始年度に3か年の計画を策定し、ローリング方式⁵により毎年見直しを行っていきます。

【総合計画の構成・期間】

年度 区分	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
基本構想	令和3～令和12年度（10年間）									
基本計画	令和3～令和7年度 第1次基本計画（5か年計画）					令和8～令和12年度 第2次基本計画（5か年計画）				
実施計画	第1次（3年間）									
		第2次（3年間）								
			第3次（3年間）							
				第4次（3年間）						
					第5次（3年間）					
						第6次（3年間）				
							第7次（3年間）			
								第8次（3年間）		

⁵ ローリング方式は、毎年度修正や補完などを行うことで、変化する経済・社会情勢に弾力的に対応し、計画と現実が大きくずれることを防ぐやり方のこと。

2) 印西市総合計画（基本構想）における将来都市像等

印西市総合計画の基本構想において掲げられている印西市の将来都市像とまちづくりの基本的な方針は、以下のとおりです。

①将来都市像

「住みよさ実感都市 ずっと このまち いんざいで」

- ・市民が安心して暮らし、多様なライフスタイルのもとでいきいきと活動し、生活のさまざまな場面で、住みよさを実感できるまち、そして、将来も住み続けたいと思えるまちを理想像として掲げたものです。

②土地利用基本構想（都市構造・土地利用）

- ・地域の特性を活かした魅力ある発展を図るため、土地利用を進める「都市環境ゾーン」と自然的な土地利用を進める「自然共生ゾーン」とに分け、それぞれのまちづくりの方向性を定めるとともに、「駅圏」、「地域生活拠点」、「産業拠点」、「開発検討拠点」を設定し、持続的で機能的な土地利用を推進するとしています。

【都市構造・土地利用の方針】

都市環境ゾーン	<p>市街地を中心とした地域を「都市環境ゾーン」と位置付け、「住む」「働く」「学ぶ」「憩う」といった各種機能に対応した都市環境の整備を進める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北部都市軸上の木下駅と小林駅、中央部都市軸上の千葉ニュータウン中央駅、印西牧の原駅、印旛日本医大駅の周辺、平賀学園台には、住宅を中心にオフィス機能や商業機能を兼ね備えた市街地 ・松崎工業団地、千葉ニュータウン中央駅と印西牧の原駅に近接する鹿黒南、みどり台、つくりや台などの地区には、空港等への近接性から物流事業の業務施設などが集積する市街地
自然共生ゾーン	<p>市街地の周辺には、古くからの地域の拠点である既存の集落が形成され、その周辺には美しい田園地帯や貴重な里山が広がりを見せており、こうした農村環境や豊かな自然環境は、将来に引き継ぐべきかけがえのない貴重な財産。</p> <p>そのため、これらを「自然共生ゾーン」と位置付け、保全・活用を図るとともに、各地域の特性を活かした暮らしと交流の機能の向上を図る。</p>
都市軸	<p>市北部を東西に横断するJR成田線と国道356号及び市中央部を東西に横断する北総線・成田スカイアクセスと国道464号（北千葉道路）を「都市軸」として位置付け、都市間を結ぶ主要軸としてネットワークの強化を図る。</p>
地域交流軸	<p>公共施設や地域生活拠点などを結ぶ道路などの交通網、各地域の人と人をつなぐ交流ネットワークを「地域交流軸」として位置付け、各拠点、各地域間の移動、交流などにおける利便性の向上を図る。</p>

駅 圏	<p>J R成田線の各駅圏は、歴史、文化の継承と、周辺地区の自然環境などを活かしながら、多くの方に利用され、広く親しまれる拠点を形成。</p> <p>北総線・成田スカイアクセスの各駅圏は、様々な施設の集積により、多くの人が集まり、行き交う拠点となっているため、成田国際空港や首都圏に近接する地理的優位性をさらに活かし、良質な住宅環境のほか、北総地域の玄関口にふさわしい都市機能を備えた拠点を形成。</p>
地域生活拠点	<p>各地域の生活の拠点として住宅や公共施設などが一部集積する地域を「地域生活拠点」として位置付け、生活に必要なサービス機能等の維持のため、最寄りの駅圏や公共施設などの地域間を結ぶネットワークを強化。</p> <p>また、歴史的建造物や伝統、文化、豊かな自然環境などの各地域の特性を活かした人の交流により活気ある地域の拠点として形成。</p>
産業拠点	<p>首都圏や成田国際空港などとのアクセス性を活かし、産業機能を集積させる拠点を「産業拠点」として形成。</p>
開発検討拠点	<p>住宅・産業等の需要や周辺土地利用等を踏まえ、市街地を形成すべき地区を「開発検討拠点」と位置付け、新たな拠点として土地利用の方向性や可能性を検討。</p>

③公共交通の充実（取組方針）

方針①：持続可能な市内公共交通ネットワークの形成
方針②：北総線・成田スカイアクセスのさらなる利便性の向上
方針③：J R成田線の利便性と快適性の向上

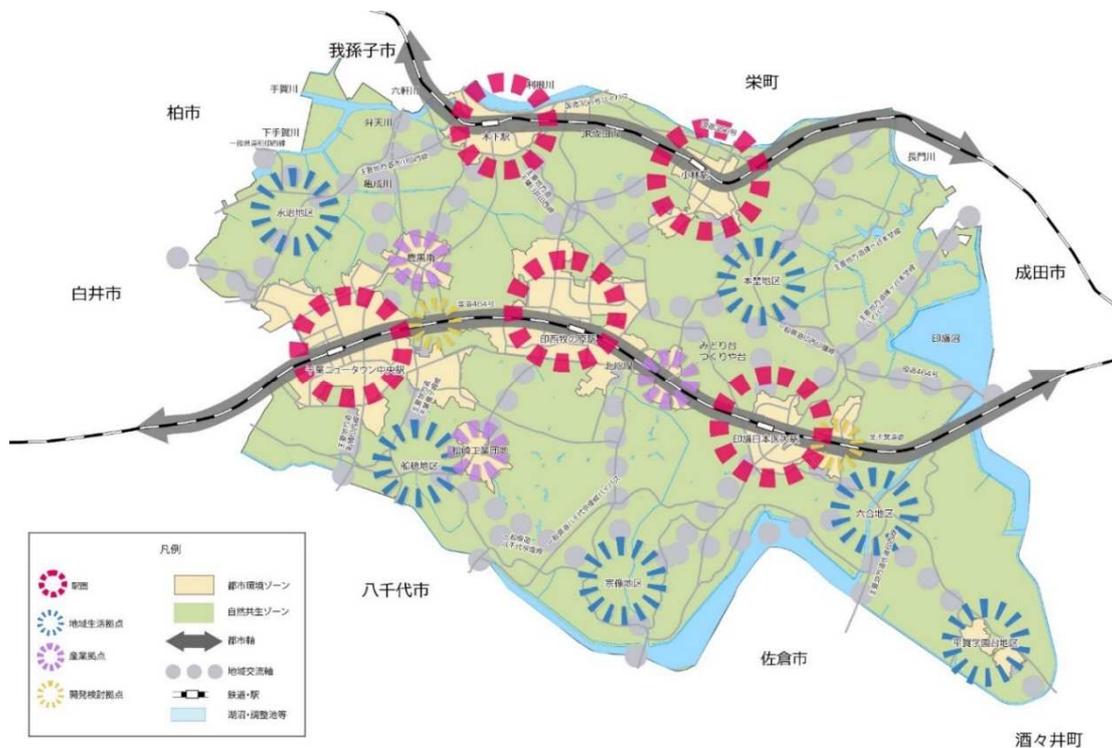


図 13 土地利用基本構想図（印西市総合計画）

(2) 印西市都市マスタープラン

1) 印西市都市マスタープランの概要

【計画期間：令和3年度～令和12年度】

「印西市都市マスタープラン」は、市の都市計画に関する基本的な方針を示したもので「印西市基本構想」に掲げている将来都市像の実現に向けた都市計画分野における目標や方針を示した計画となっており、「全体構想」「地区別構想」「都市づくり推進に向けて」で構成されています。

①全体構想

・都市づくりの基本理念や目標、将来都市構造、都市づくりの方針などを示しています。

②地区別構想

・市全体を12地区に分け、「全体構想」を踏まえながら、地区ごとに都市づくりの方針を示しています。

③都市づくりの推進に向けて

・「全体構想」と「地区別構想」で示した都市づくりを実現していくための方策や、市民・事業者・行政による協働の都市づくりについて、示しています。

2) 印西市都市マスタープランにおける将来都市像等

印西市都市マスタープランにおいて目指す印西市の将来都市像と都市づくりの基本的な方針は、以下のとおりです。

①将来都市像、都市づくりの基本理念、都市づくりの目標

◆将来都市像「住みよさ実感都市 ずっと このまち いんざいで」

・市民が安心して暮らし、多様なライフスタイルのもとでいきいきと活動し、生活のさまざまな場面で、住みよさを実感できるまち、そして、将来も住み続けたいと思えるまちづくりの実現に向けて、この将来都市像を目指します。

◆都市づくりの基本理念

将来都市像「住みよさ実感都市 ずっと このまち いんざいで」の実現に向けて、印西市都市マスタープランにおいては、下記の都市づくりの基本理念を掲げ、それらの実現に向けた都市づくりの目標の設定へとつなげていきます。

- ・地域の魅力が輝くまちづくり
- ・みんながつながるネットワーク



快適で、魅力的、持続的に発展する都市

◆都市づくりの目標

- ・地域に根ざした都市環境の形成
- ・活力ある拠点づくり
- ・人・モノをつなげるネットワークの形成
- ・自然環境と共生する都市
- ・安全・安心で健康に暮らせる都市づくり

②将来都市構造

- ・都市づくりの目標を実現するため、上位・関連計画を踏まえつつ、都市機能を集積し、市街地の中心を形成する拠点、都市環境や自然環境の広がり区分するゾーンや人・モノのつながりを示すネットワークを位置付けた将来都市構造を示しています。
- ・都市構造を構成する主な要素及び機能・位置付けは、以下のとおりです。

【将来都市構造】

都市構造の構成要素		機能・位置付け
拠点	駅圏・都市交流拠点	・拠点としての機能を複合的に有し、市外の人々にも多様な利用をされる拠点として形成
	駅圏・都市交流副次拠点	・行政サービス、医療などの諸機能や集客・購買ニーズに対応した商業施設が集積する拠点として形成
	地域拠点	・日常的な暮らしに必要な都市機能を有する拠点として形成
	産業・業務拠点	・周辺都市との速達性や近接性を活かし、本市の発展をけん引する産業・業務機能が集積する拠点として形成
	開発拠点	・産業・業務機能と居住環境が集積・調和した市街地形成を目指した拠点
ゾーン	都市環境ゾーン	・市民が安全・安心に生活し、人々のにぎわいを育み、活発な産業活動を支える快適な市街地空間の形成を図るゾーン
	自然共生ゾーン	・地域資源・公共施設跡地等の活用による魅力創出、集落地での生活形成の保全とともに、自然や農業、景観の保全・活用を図るゾーン
ネットワーク	都市間ネットワーク	・東京や成田など、東西方向の都市と本市を結び、人・モノの活発な流れを支える広域的なネットワーク
	地域間ネットワーク	・都市間ネットワークや、周辺市町を結び、各拠点及び集落地間の人・モノの活発な流れを支えるネットワーク

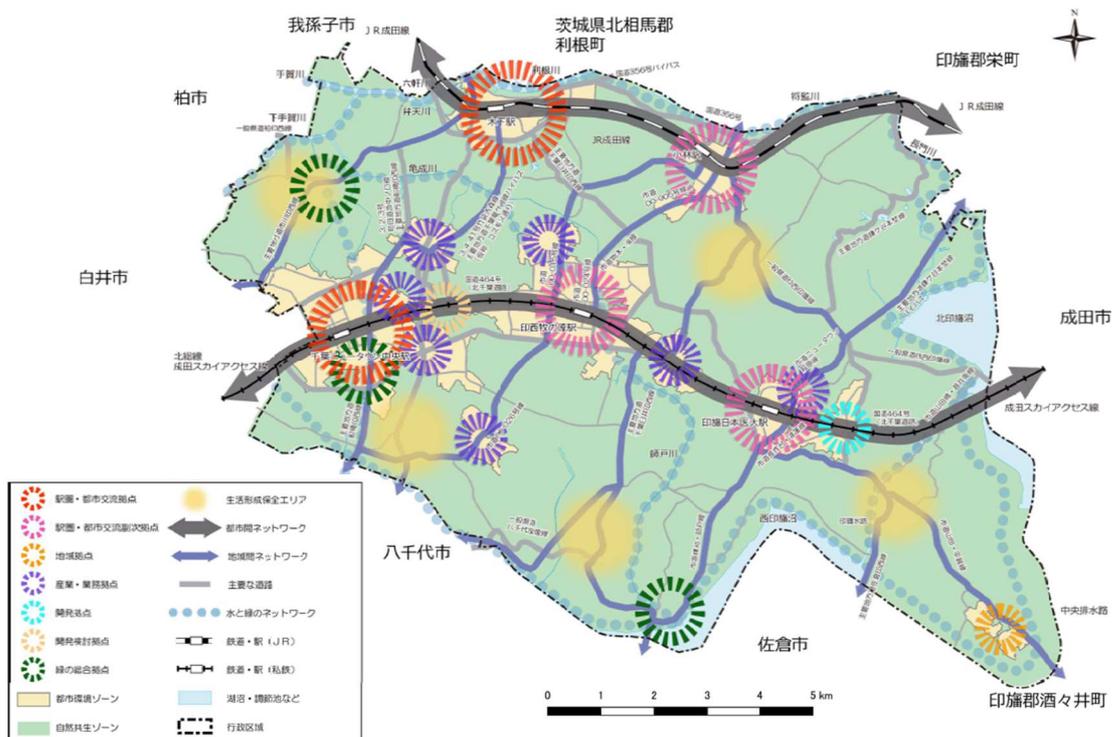


図 14 印西市の将来都市構造図（印西市都市マスタープラン）

③土地利用の方針

・将来都市構造において示した都市環境ゾーン、自然共生ゾーンの位置づけを基に、以下の土地利用の方針を定めています。

【土地利用の方針】

ゾーン		土地利用の方針
都市環境ゾーン	住宅地	<ul style="list-style-type: none"> ・良好な居住環境の形成・保全 ・生産緑地地区の良好な都市環境の形成のための保全等
	商業・業務地	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点の位置づけに沿った機能が立地するよう誘導 ・木下駅、小林駅周辺は、日常購買需要を満たす商業地として充実化 ・千葉ニュータウン中央駅、印西牧の原駅周辺は、広域的な商業・業務拠点として、多様な都市機能の充実、また、東京方面や成田国際空港に近接した立地を活かし、多様性の高い商業・業務地を形成 ・印旛日本医大駅周辺は、商業・医療の拠点として充実化
	工業地	<ul style="list-style-type: none"> ・アクセス性を活かした産業機能の立地の促進 ・周辺環境と調和した良好な工業地として、適切な土地利用の誘導
	開発予定地	<ul style="list-style-type: none"> ・印旛中央地区で、交通網のアクセス性に優れている立地を活かした市街地形成が図れるように支援を実施
自然共生ゾーン	集落地	<ul style="list-style-type: none"> ・農地や樹林地などが調和する居住環境の保全 ・人口減少や少子高齢化に対し、集落地の生活形成の保全、人口を維持する施策や、周辺環境を阻害しない地域の産業振興を目的とした施設立地の検討 ・歴史・文化を活かした特色あるまちづくりにより、魅力ある地域を形成
	農地	<ul style="list-style-type: none"> ・農業生産基盤の充実、良好な自然環境・景観を形成する要素として保全
	里山	<ul style="list-style-type: none"> ・樹林地や谷津、それらの周辺の集落地などが一体となり、貴重な自然環境・景観として保全・活用

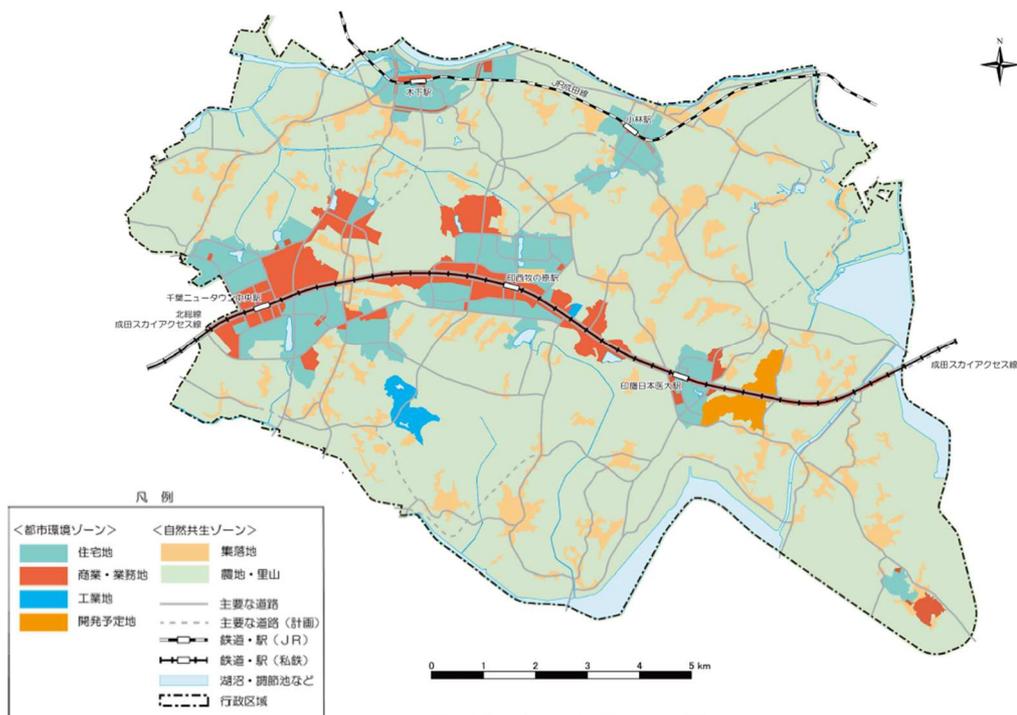


図 15 土地利用方針図

④都市施設に関する方針

・都市施設のうち、公共交通に関する方針は、以下のとおりです。

【都市施設の方針（公共交通）】

交通機関等	公共交通に関する方針
鉄 道	<ul style="list-style-type: none">・北総線・成田スカイアクセス線は、さらなる利便性の向上を要請・J R成田線は、運行本数の増加など、利便性の向上を関係自治体とともに要請
バ ス	<ul style="list-style-type: none">・地域間移動や公共交通不便地域解消を考慮した持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた地域公共交通計画の運用
鉄道の利便性向上	<ul style="list-style-type: none">・小林駅南口駅前広場整備により、交通結節点⁶として機能の向上

⁶ 交通結節点は、駅や駅前広場など、鉄道やバスなどの交通手段が相互に結びつく役割を担う場所のことで、この役割を「交通結節機能」という。

2-2-2 上位計画のまとめ

上位計画における将来像の実現にあたって、公共交通が果たす役割を示す観点から検討すべき事項は、以下のとおりです。（※16ページ～20ページを参照）

（1）都市環境ゾーン及び拠点の形成の観点

市内外の各地域・方面から、都市環境ゾーンの各拠点へのアクセス利便性を確保するとともに、拠点形成に不可欠な要素として、公共交通体系の構築が重要な検討事項と考えられます。

印西市総合計画及び印西市都市マスタープランでは、「住む」、「働く」、「学ぶ」、「憩う」場となる、諸機能が集積した市街地を、駅周辺などに駅圏、拠点として整備を進めるとしています。

これらの駅圏、拠点は、それぞれの地域特性から、公共系、商業系、業務系などの機能を担い、市内に分散して配置される都市構造を目指しています。

そのため、各拠点が担う機能を相互に補完し合いながら、市民・来訪者の生活ニーズに応えていくため、市内外の各地域・方面から各拠点への利便性の高いアクセスを確保するとともに、各拠点の形成に向け、公共交通体系を構築していくことが重要な検討事項と考えられます。

（2）都市軸・地域交流軸（都市間ネットワーク・地域間ネットワーク）の形成の観点

広域への移動利便性を向上させるための鉄道の利便性強化、市内や近隣地域との移動利便性を向上させるためのバスを中心とした公共交通体系の維持が重要な検討事項と考えられます。

印西市総合計画及び印西市都市マスタープランでは、目指す将来の都市構造として、鉄道・主要幹線道路⁷を軸に展開される東西方向の都市軸により他都市と結び、広域ネットワークを形成するとともに、公共施設や地域生活拠点などを結ぶ地域交流軸により、都市間のネットワーク強化、拠点間、地域間の利便性の向上を目指しています。

そのため、東京都内や成田国際空港など広域への移動の利便性向上に資する鉄道の利便性を強化するとともに、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少なくとも維持していくことが、重要な検討事項と考えられます。

（3）自然共生ゾーンにおける集落地の維持の観点

集落地の人口維持に資するための施策の一つとして、市街地へのアクセスを確保する公共交通の維持が、重要な検討事項と考えられます。

印西市総合計画及び印西市都市マスタープランにおける土地利用の方針では、市街地周辺の田園地帯や里山が広がる地域を自然共生ゾーンと位置づけ、自然、農地、景観、集落地の調和と保全を図り、集落地については、人口を維持することを目指しています。

そのため、人口維持に資する施策の一つとして、日常生活の利便性に資するよう、各種機能が集積する市街地への公共交通によるアクセスを確保するとともに、維持していくことが重要な検討事項と考えられます。

⁷ 幹線道路は、周辺都市との間を結ぶ道路や都市内の道路網を形成する道路のこと。