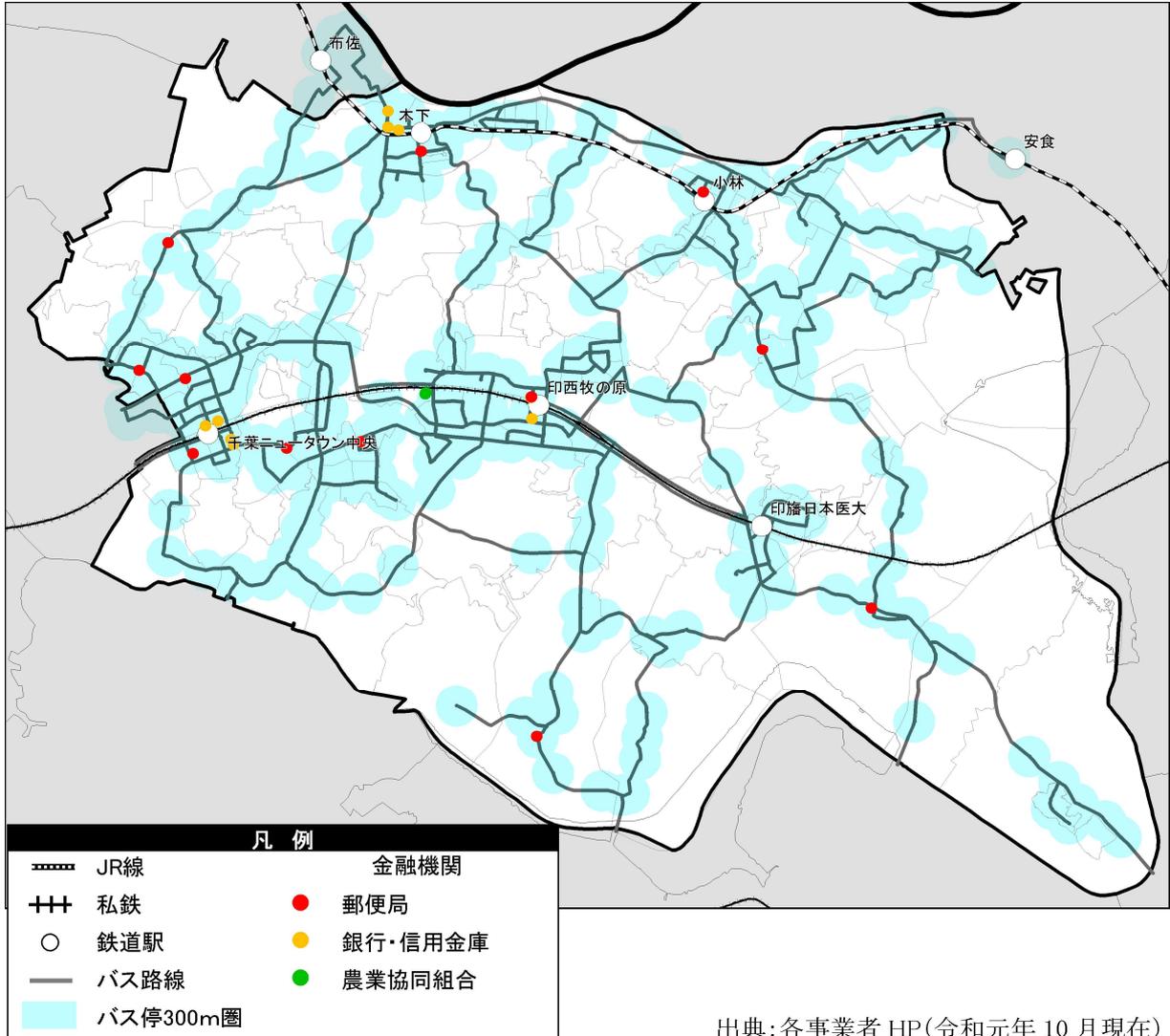


### (3) 金融機関

・金融機関は、鉄道駅の近傍やバスが走行する主要な道路の沿道に立地しています。そのため、全ての施設がバス停 300m 圏内に立地しています。

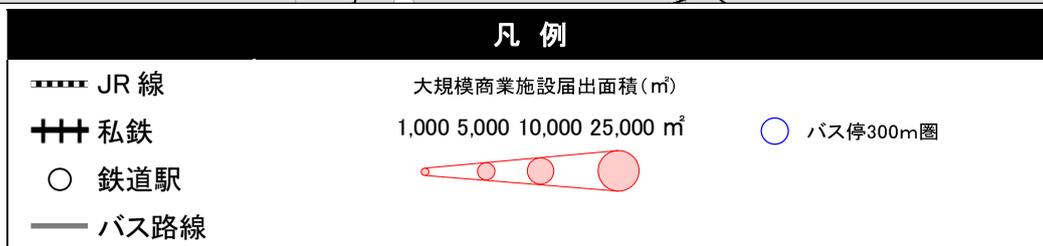
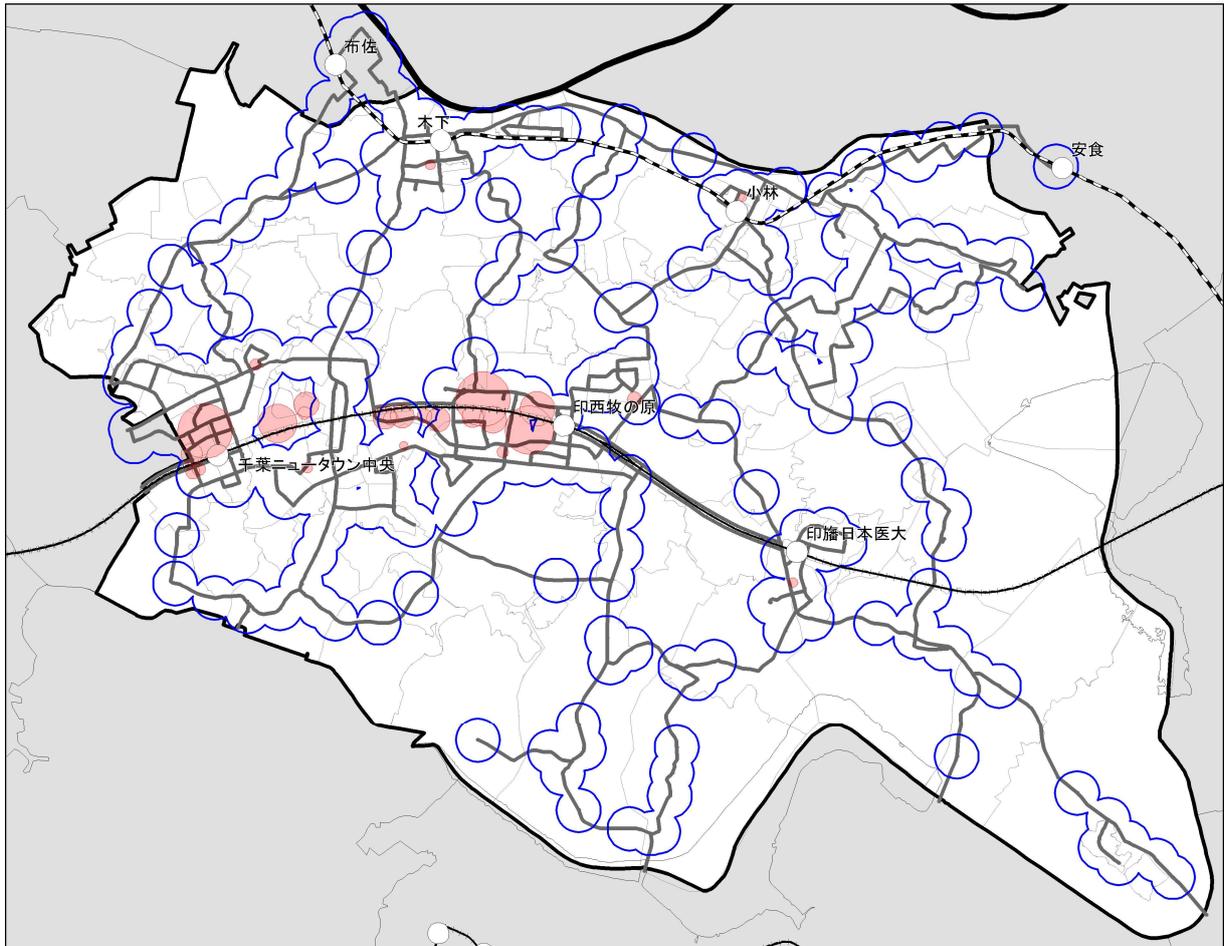


出典:各事業者 HP(令和元年10月現在)

図 32 金融機関の立地状況

#### (4) 大規模商業施設

- ・大規模商業施設は、千葉ニュータウン中央駅から印西牧の原駅の北総線（国道 464 号）沿線に多く、10,000 m<sup>2</sup>を超える規模の大型店舗が多く立地しています。これらには、鉄道やバスなどの公共交通や、国道 464 号（北千葉道路）という車線数の多い道路からの来店を見込んで立地したものと考えられます。
- ・その他の地域では、木下駅、小林駅、印旛日本医大駅の近傍に比較的規模の小さい商業施設が立地しています。



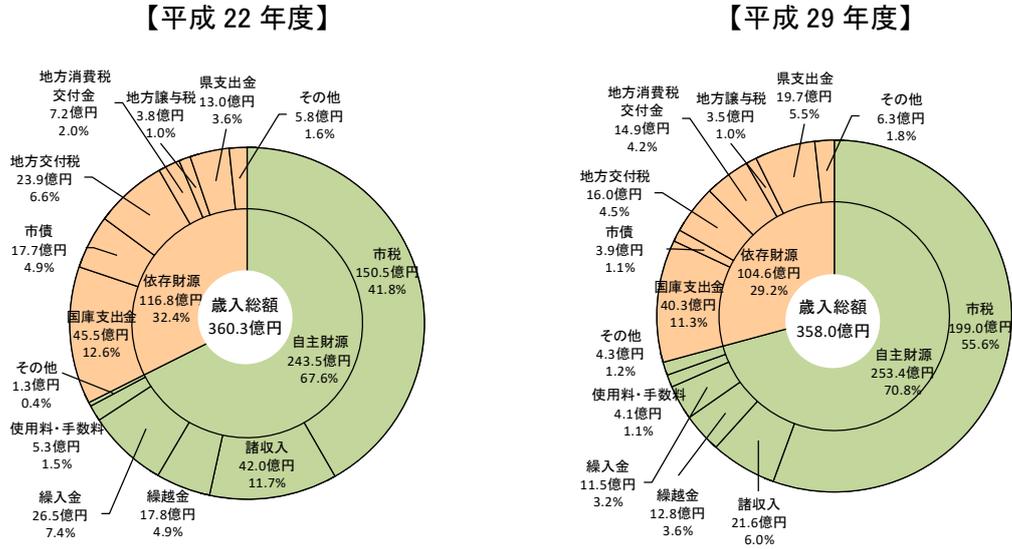
出典:「千葉県市町村別大規模小売店舗名簿(平成 30 年 12 月末)」(千葉県)

図 33 大規模商業施設の立地状況

## 1-2.5 財政状況

### (1) 歳入

・印西市の歳入を平成 22 年度(2010 年度)と平成 29 年度(2017 年度)と比較すると、自主財源額が増加し、自主財源比率も上昇しています。また、自主財源比率は、平成 29 年度(2017 年度)では 70.8%と高くなっています。



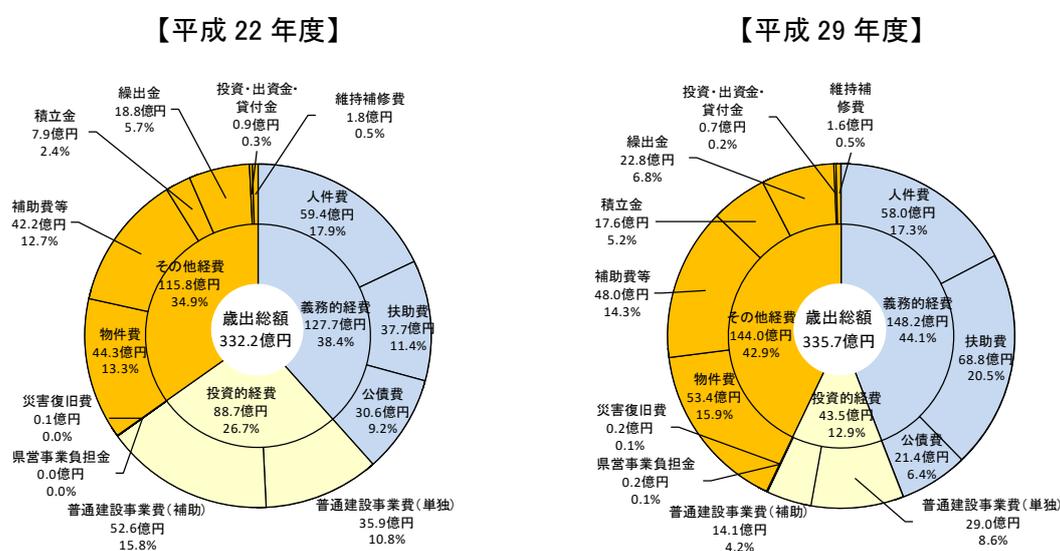
※四捨五入の関係で各内訳の合算値と合計額とが一致しない場合があります。

出典:印西市財政状況資料集(平成 22 年度、平成 29 年度)

図 34 印西市の財源別歳入

## (2) 歳出

- ・歳出額及び構成比を、平成 22 年度(2010 年度)と平成 29 年度(2017 年度)で比較すると、扶助費の増大により、義務的経費が増え、その割合は 38.4%から 44.2%に増えています。一方、投資的経費は減少し、その割合は 26.7%から 12.9%とほぼ半減しています。また、その他経費も増大しており、中でもバスの運行補助が含まれる補助費等が増え、その割合は 12.7%から 14.3%となっています。
- ・このように、投資的経費が削減される一方で、義務的経費等が増大しており、今後、生産年齢人口の減少、高齢者人口の増加が予想されることから、税収が減少する一方で扶助費が増加していくことが考えられます。そのため、今後は歳出に係る様々な経費の削減、事業の効率化を求められることが予想されます。



※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 29 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 29 年度)

図 35 印西市の目的別歳出

# 1-3 市の公共交通の現状把握

## 1-3.1 公共交通の整備状況・運行状況

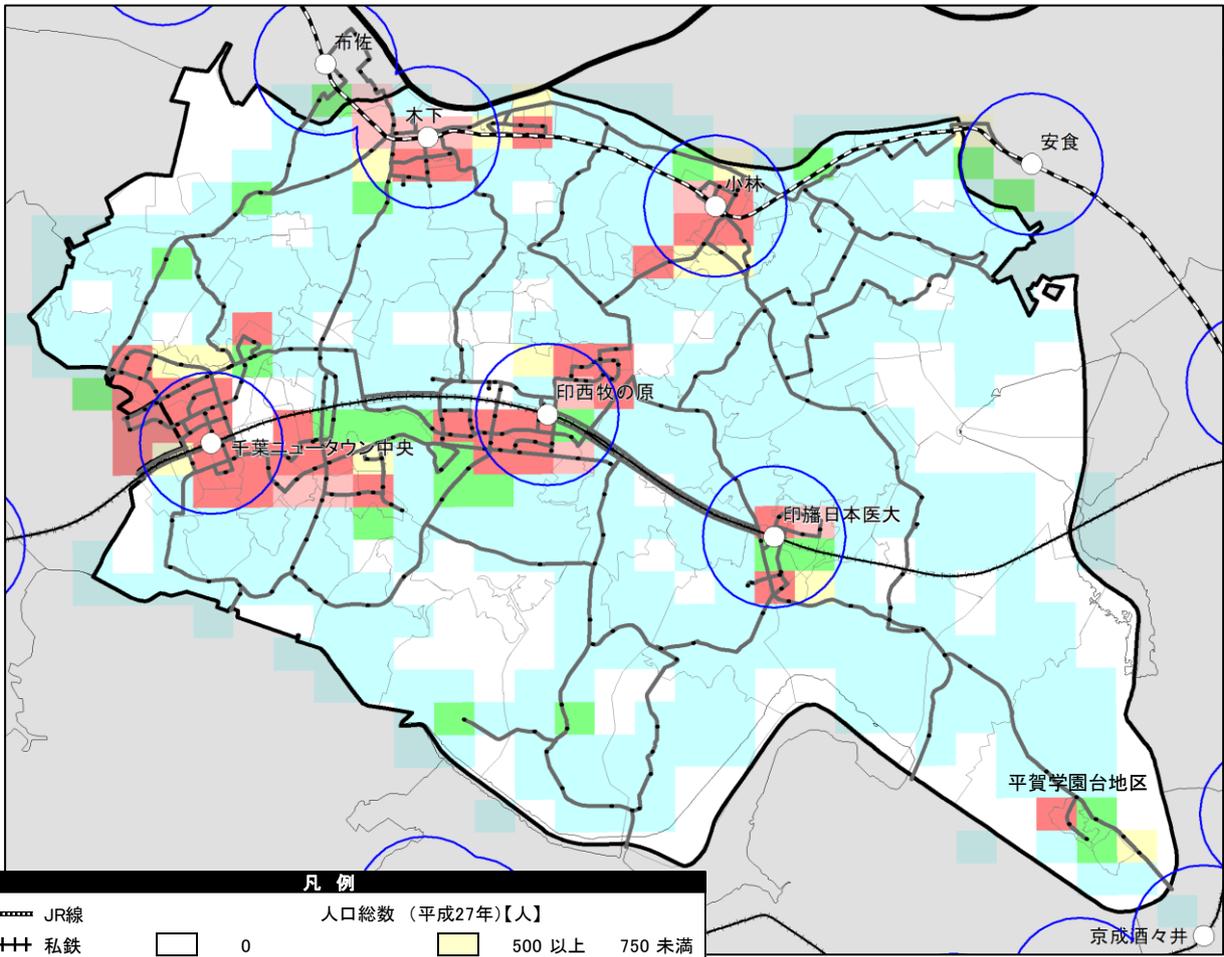
### 1-3.1.1 公共交通施設整備状況

#### (1) 鉄道網・駅 1km 圏域

・印西市には、J R 成田線が市北部を、また、北総線が市中央部をそれぞれ東西に貫いています。市内に鉄道駅は 5 駅あり、市北部の J R 成田線には木下駅と小林駅が、市中央部の北総線には千葉ニュータウン中央駅、印西牧の原駅、印旛日本医大駅があります。

・各駅からの 1km 圏内（徒歩で概ね 15 分以内の範囲）には多くの人が居住しています。

・なお、市南東部の平賀学園台地区は、鉄道駅からは離れていますが、多くの人が居住しています。

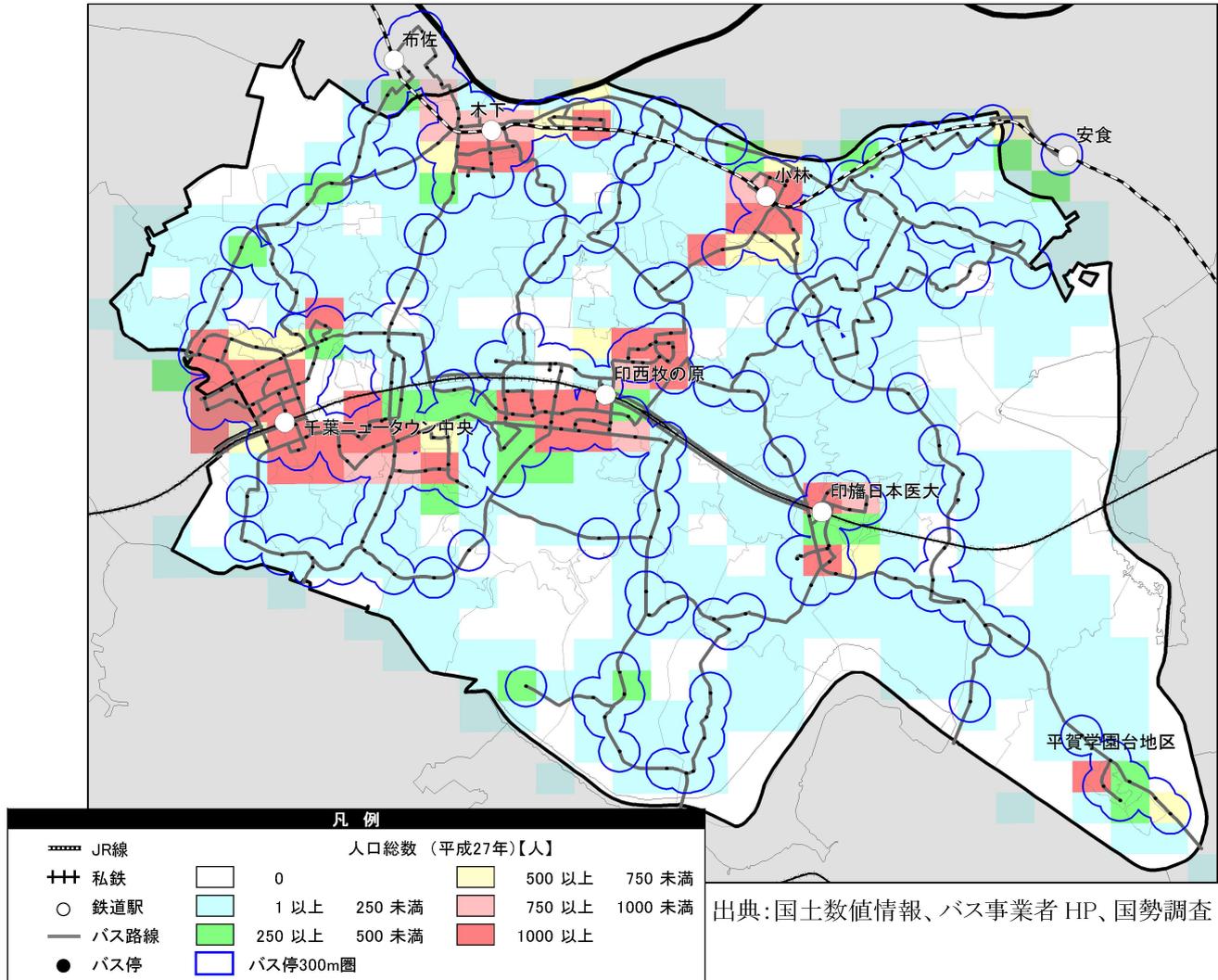


出典:国土数値情報、国勢調査

図 36 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)

(2) バス路線網・バス停 300m 圏域

- ・バス路線網は印西市全体に配置されており、人口が多いメッシュは、概ねバス停から 300m 圏内（徒歩で概ね 5 分以内の範囲）でカバーされています。
- ・一方、人口の少ない集落地域では、バス停から 300m 圏外となっている地域も多く存在しています。



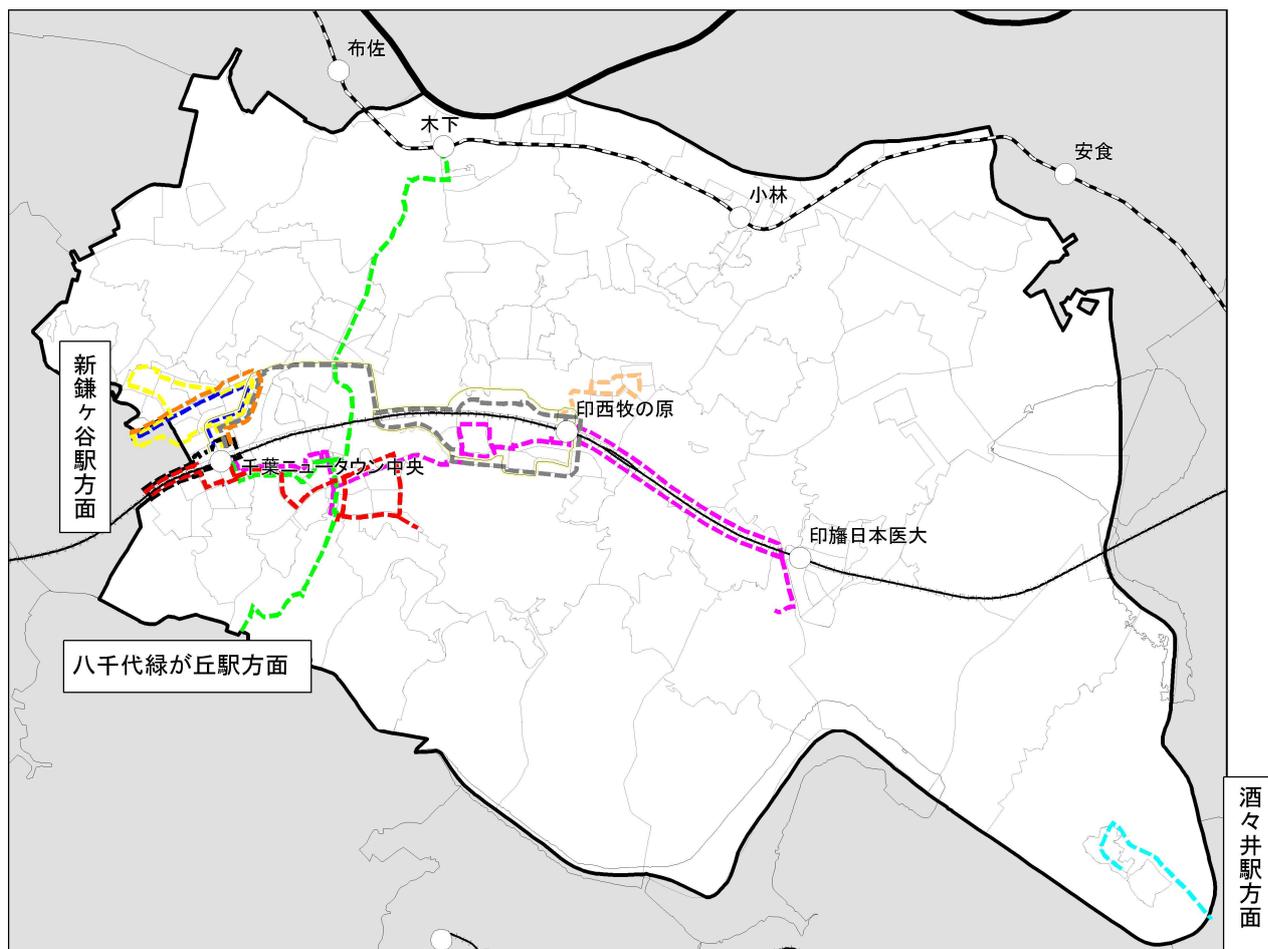
出典:国土数値情報、バス事業者 HP、国勢調査

図 37 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) バス路線系統・バス停

#### 1) 路線バス(補助なし)

- ・路線バスのうち、市の補助を受けていない路線は、北総線沿線の千葉ニュータウン地区に多く運行されており、特に千葉ニュータウン中央駅を基点とする路線が多く、駅とその周辺にある住宅地等を結ぶ路線となっています。
- ・そのほかの路線では、木下駅と津田沼駅を結ぶ神崎線、酒々井駅（JR）と平賀学園台地区を結ぶ順大線が運行されています。



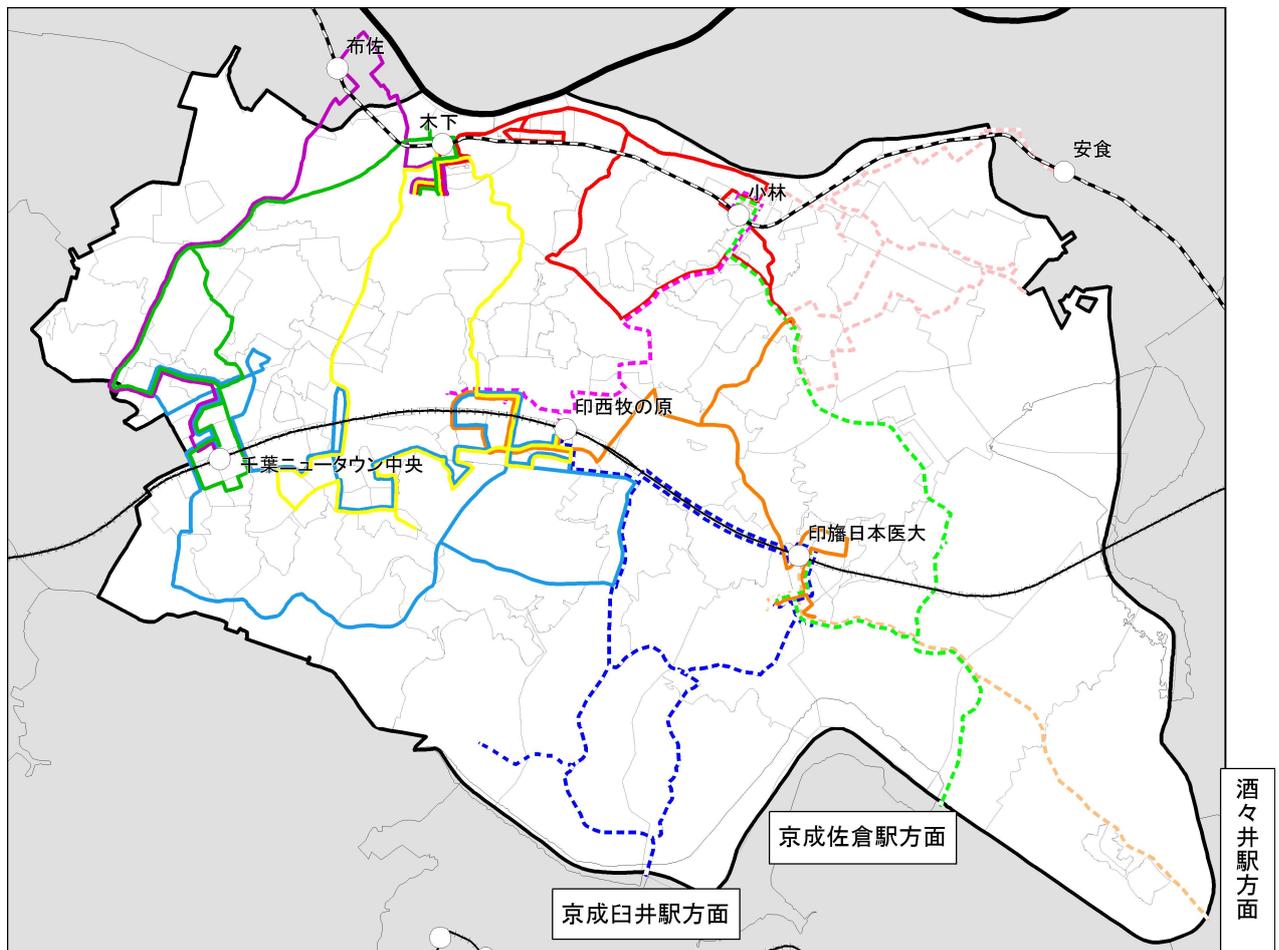
凡 例	
路線バス(補助なし)	
—+—+— JR線	●●● 神崎線
++ 私鉄	●●● 高花線
○ 鉄道駅	●●● 西の原線
	●●● 北口循環線
	●●● 滝野循環線
	●●● 西の原外循環線
	●●● 北総循環線
	●●● 順大線
	●●● 新鎌ヶ谷直行便
	●●● 北環状ルート
	●●● 牧の原循環ルート

出典：国土数値情報、各事業者HP(令和元年10月現在)

図 38 路線バス(補助なし)系統

## 2) 路線バス(補助路線)、コミュニティバス(ふれあいバス)、乗合タクシー(スワン号)

- ・路線バスのうち、補助を受けている路線は、主に住宅地や集落を通りながら北総線、京成本線、JR成田線の駅を起終点、または経由しています。
- ・コミュニティバス(ふれあいバス)は、路線バスを補完するように運行されており、主に鉄道駅間を結びつつも、集落地域を経由する路線配置となっています。このうち、中ルート、西ルート、布佐ルートは、JR成田線と北総線の駅間を結び、南北方向を連絡する役割を担っています。
- ・乗合タクシー(スワン号)は、小林駅、安食駅、本埜支所を起終点に、本埜地域の人口密度の低い北部集落を巡回しています。



凡例		
JR線 私鉄 鉄道駅	コミュニティバス(ふれあいバス)	乗合タクシー
	東ルート 中ルート 西ルート 南ルート 布佐ルート 印旛本埜支所ルート	スワン号 路線バス(補助路線) 六合路線 宗像路線 印旛学園線 小林線

出典: 国土数値情報、各事業者HP(令和元年10月現在)

図 39 路線バス(補助路線)・コミュニティバス(ふれあいバス)・乗合タクシー(スワン号)系統

#### (4) 路線バスとコミュニティバス(ふれあいバス)の重複状況

- ・『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。
- ・印西市において、路線バス(補助を受けていない路線)とコミュニティバス(ふれあいバス)が重複している区間は次の通りとなっています。
  - ・木下駅と千葉ニュータウン中央駅との間
  - ・千葉ニュータウン中央駅、印西牧の原駅の周辺地域
- ・また、路線バス(補助を受けている路線)とコミュニティバス(ふれあいバス)が重複している区間は、小林駅周辺、印西牧の原駅周辺、印旛日本医大駅周辺となっています。

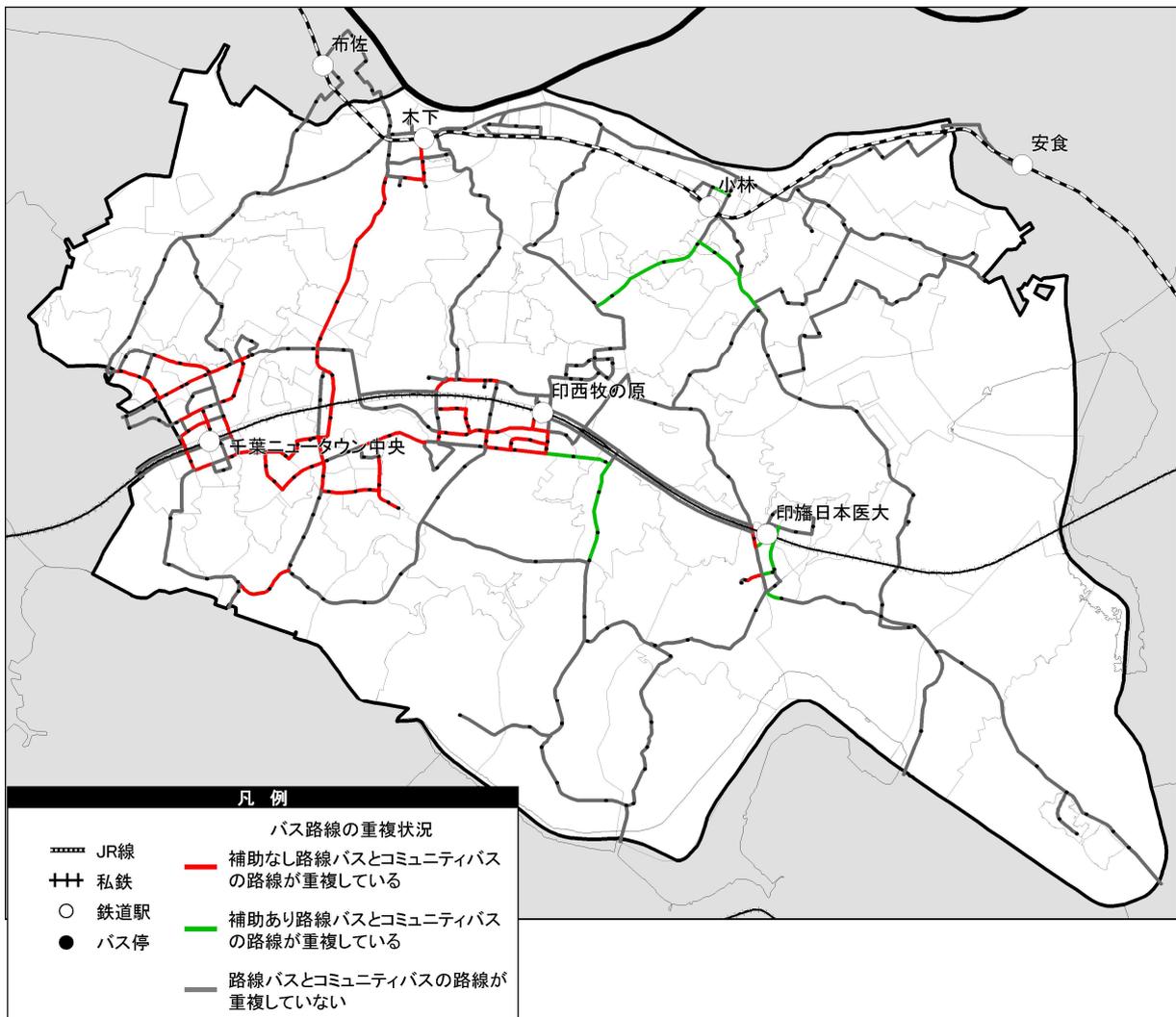


図 40 路線バスとコミュニティバス(ふれあいバス)の重複状況

(5) 鉄道駅における交通広場等の整備状況

- ・小林駅南口を除き、駅前広場は整備済となっています。
- ・全ての駅において、バスベイ（バス専用の停車スペース）が設置されています。

表 1 市内各駅の駅前広場及び乗り継ぎ施設の整備状況

		面積 (㎡)	整備状況	バスベイ	タクシー ベイ	駐車場	駐輪場	乗入れバス 路線数
木下駅	北口	2,488	整備済	1	1	○	○	1
	南口	2,612	整備済	2	1	○	○	4
小林駅	北口	2,580	整備済	1		○	○	2
	南口	2,300	未整備				○	1
千葉ニュータウン中央駅	北口	13,700	整備済	4	2	○	○	9
	南口	14,900	整備済	3	2	○	○	3
印西牧の原駅	北口	5,500	整備済	4	2		○	4
	南口	7,800	整備済	5	2	○	○	5
印旛日本医大駅		6,400	整備済	4	2	○	○	4

※駐車場及び駐輪場の有無は駅周辺を含み、商業施設専用を除きます。

※乗入れバス路線数は、高速バス、深夜急行バスを除き、コミュニティバス(ふれあいバス)を含みます。

資料)面積及び整備状況:平成 29 年都市計画現況調査(国土交通省)及び市資料、バスベイ・タクシーベイ数:航空写真及び現地確認、駐車場及び駐輪場の有無:航空写真及び現地確認、乗入れバス路線数:「千葉県内乗合バス・ルートあんない NO.11」(一般社団法人千葉県バス協会)、印西市資料

表 2 駅別乗入れバス路線一覧

		合計	乗入れ路線							
			コミュニティバス			路線バス				
木下駅	北口	1	西ルート							
	南口	4	東ルート	中ルート	布佐ルート	神崎線				
小林駅	北口	2				小林線	六合路線			
	南口	1	東ルート							
千葉ニュータウン中央駅	北口	9	西ルート	南ルート	布佐ルート	北口循環線	西の原外循環線	北総循環線	新鎌ヶ谷直行使	北環状線 ルート
	南口	3				高花線	神崎線	西の原線		牧の原循環 ルート
印西牧の原駅	北口	4				小林線	滝野循環線	西の原外循環線	牧の原循環 ルート	
	南口	5	中ルート	南ルート	印旛・本 埜支所 ルート	西の原線	宗像路線			
印旛日本医大駅		4	印旛・本 埜支所 ルート			印旛学園 線	六合路線	宗像路線		

(6) 乗り継ぎのバリアフリールート確保状況

・橋上駅である木下駅と小林駅には、改札内、改札外の双方にエレベーターが設置されています。また、掘割型となっている千葉ニュータウン中央駅、印西牧の原駅、印旛日本医大駅には、改札内にエレベーターが設置されています。このため、「車いすでの移動」において、①地上出入口～改札口間、②改札口～各ホーム間については全駅で移動が可能で、バスや自動車と鉄道との乗り継ぎの際、改札外から改札口を経て各ホームまでのバリアフリールートが確保されています。

表 3 各駅における乗り継ぎのバリアフリールートの確保状況

○：「可能」または「有」 -：不要

駅名	駅構内、構外間のバリアフリーの有無	エレベーターの有無		エスカレータの有無		らくらくおでかけネットによる情報			
		改札内	改札外	改札内	改札外	車いすでの移動情報		ハンドル形電動車いすでの利用可否	福祉輸送サービスの利用可否
						①地上出入口～改札口を移動できる経路の有無	②改札口～各ホームを移動できる経路の有無		
木下駅	北口	○	○	-	○	○	○	○	○
	南口	○	○	-	○	○	○	○	○
小林駅	北口	○	○	-	○	○	○	○	○
	南口	○	○	-	-	○	○	○	○
千葉ニュータウン中央駅	北口	○	-	○	-	○	○	○	○
	南口	○	-	-	-	○	○	○	○
印西牧の原駅	北口	○	-	○	-	○	○	○	○
	南口	○	-	-	-	○	○	○	○
印旛日本医大駅	○	○	-	○	-	○	○	○	○

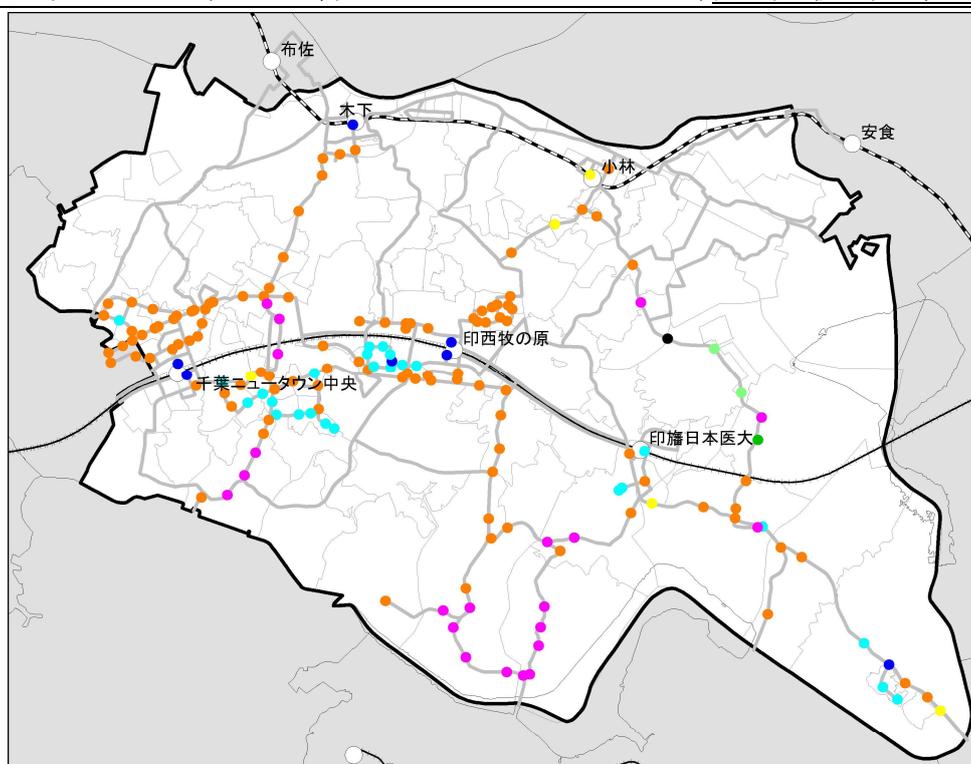
参考 web サイト:「らくらくおでかけネット」、「北総鉄道株式会社ホームページ」、「東日本旅客鉄道株式会社ホームページ」、及び現地にて確認

(7) バス待ち環境の整備状況

1) 路線バス

- ・路線バスのバス停のうち、千葉ニュータウン地区内と平賀学園台地区では多くのバス停が歩道にあり安全性が確保されています。また、一部に上屋が設置されているバス停もあります。
- ・一方、神崎線、宗像路線、六合路線のうち主に集落地域では、バス停が歩道上にない箇所が見られます。

- : バス停が歩道上に無く、バス待ち時の**安全性に問題**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
- : バス停に屋根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**安全性に問題**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



※現地踏査 (R1.12) により把握。「歩道にバス停」は縁石・植栽・ガードレールで歩車分離構造となっている状態です。屋根は、バス停近くの建物の屋根を使える場合は「○」としています。各バス停付帯施設が上り下り・内回り外回りのいずれかのみを設置されている場合は「○」としています。

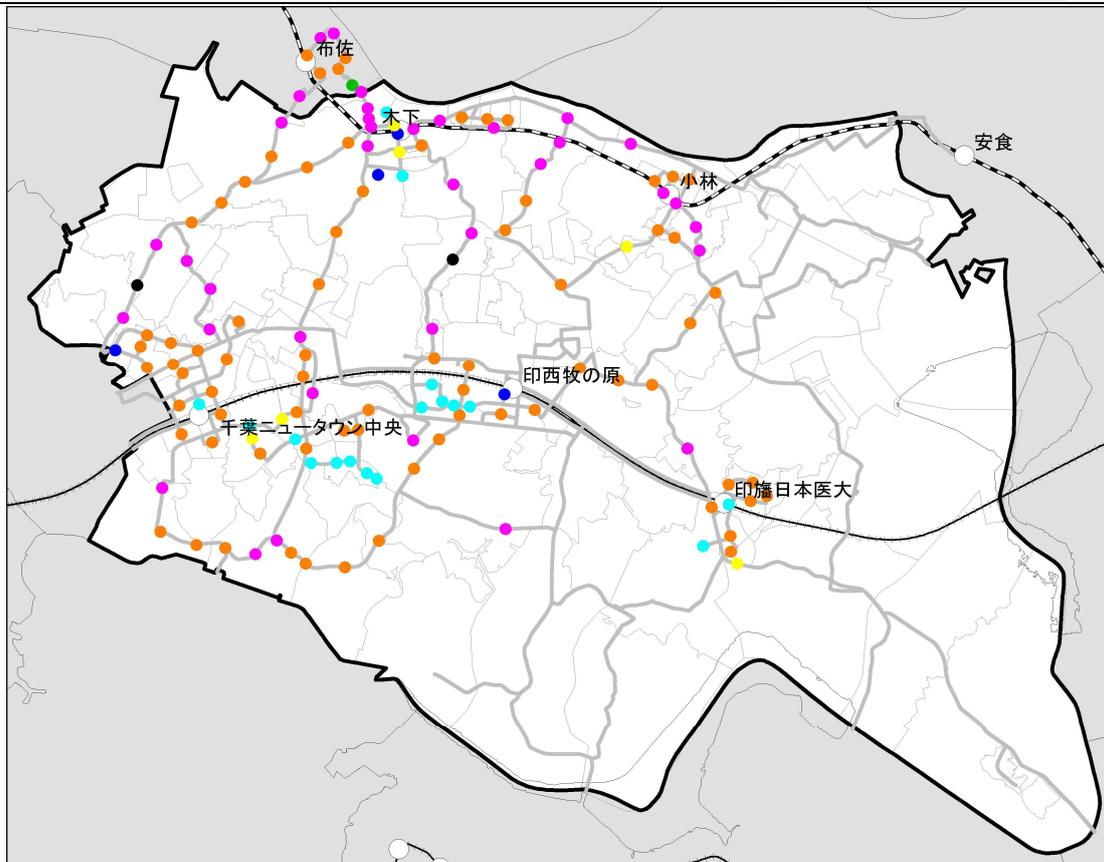
凡 例				
	バス停付帯施設設置項目数			
	歩道にバス停	ベンチ・椅子	屋根付き・バスシェルター	バス停数
●●●●	×	×	×	30
●●●●	○	×	×	127
●●●●	○	○	×	6
●●●●	○	○	○	10
●●●●	○	×	○	31
●●●●	×	○	×	1
●●●●	×	○	○	2
●●●●	×	×	○	1

図 41 バス待ち環境の整備状況(路線バス)

## 2) 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)のバス停のうち、主に集落地域や木下駅などの既存市街地内では歩道上にバス停がない箇所が見られます。
- ・千葉ニュータウン地区の路線バスと共用しているバス停では一部に上屋がある箇所が見られます。

- :バス停が歩道上に無く、バス待ち時の**安全性に問題**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**安全性に問題**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・屋根又はシェルターがあり、**安全性・快適性に長けた**バス停



※現地踏査(R1.12)により把握。「歩道にバス停」は縁石・植栽・ガードレールで歩車分離構造となっている状態です。屋根は、バス停近くの建物の屋根を使える場合は「○」としています。各バス停付帯施設が上り下り・内回り外回りのいずれかのみを設置されている場合は「○」としています。

凡例				
	歩道にバス停	ベンチ・椅子	屋根付き・バスシェルター	バス停数
●●●●	×	×	×	36
●●●●	○	×	×	74
●●●●	○	○	×	6
●●●●	○	○	○	4
●●●●	○	×	○	17
●●●●	×	○	×	1
●●●●	×	○	○	0
●●●●	×	×	○	2

図 42 バス待ち環境の整備状況(コミュニティバス)

1-3.1.2 公共交通のサービス状況

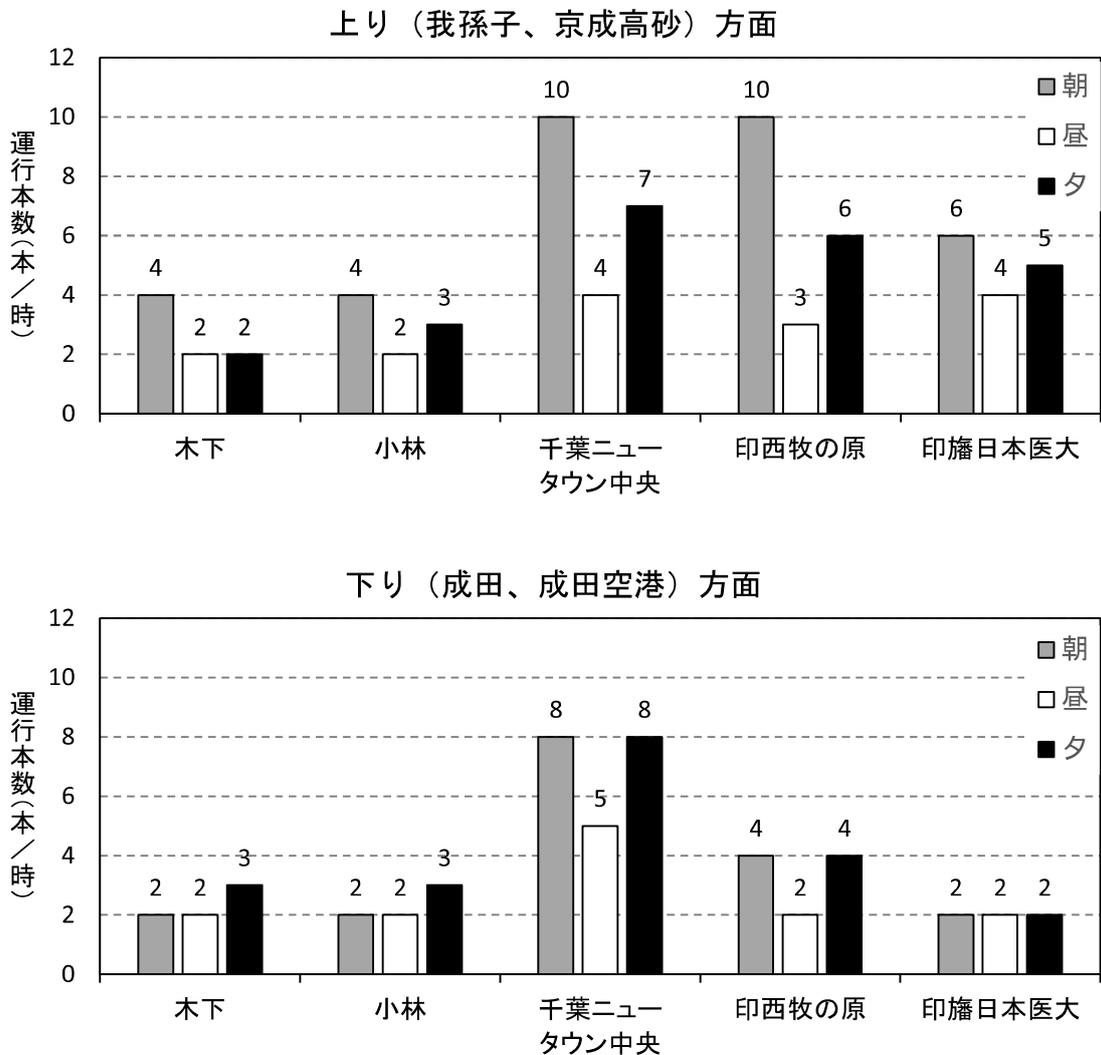
(1) 鉄道運行状況

・朝(6~8時台)の上り方面は、JR成田線(木下駅、小林駅)が4本/時、北総線のうち、千葉ニュータウン中央駅と印西牧の原駅が10本/時、印旛日本医大駅が6本/時の頻度で運行されています。

・夕方(17,18時台)の下り方面は、JR成田線が3本/時、北総線は、千葉ニュータウン中央駅が8本/時、印西牧の原駅は4本/時、印旛日本医大駅は2本/時の頻度で運行されています。

・昼(12時台)は、JR成田線が上り下りとも2本/時、北総線は、上り方面が駅により3~4本/時、下り方面は千葉ニュータウン中央駅が5本/時、その他の駅が2本/時となっています。

・なお、JR成田線は単線路線のため、現在の朝上り方面4本/時程度が運行本数の限界と考えられています。



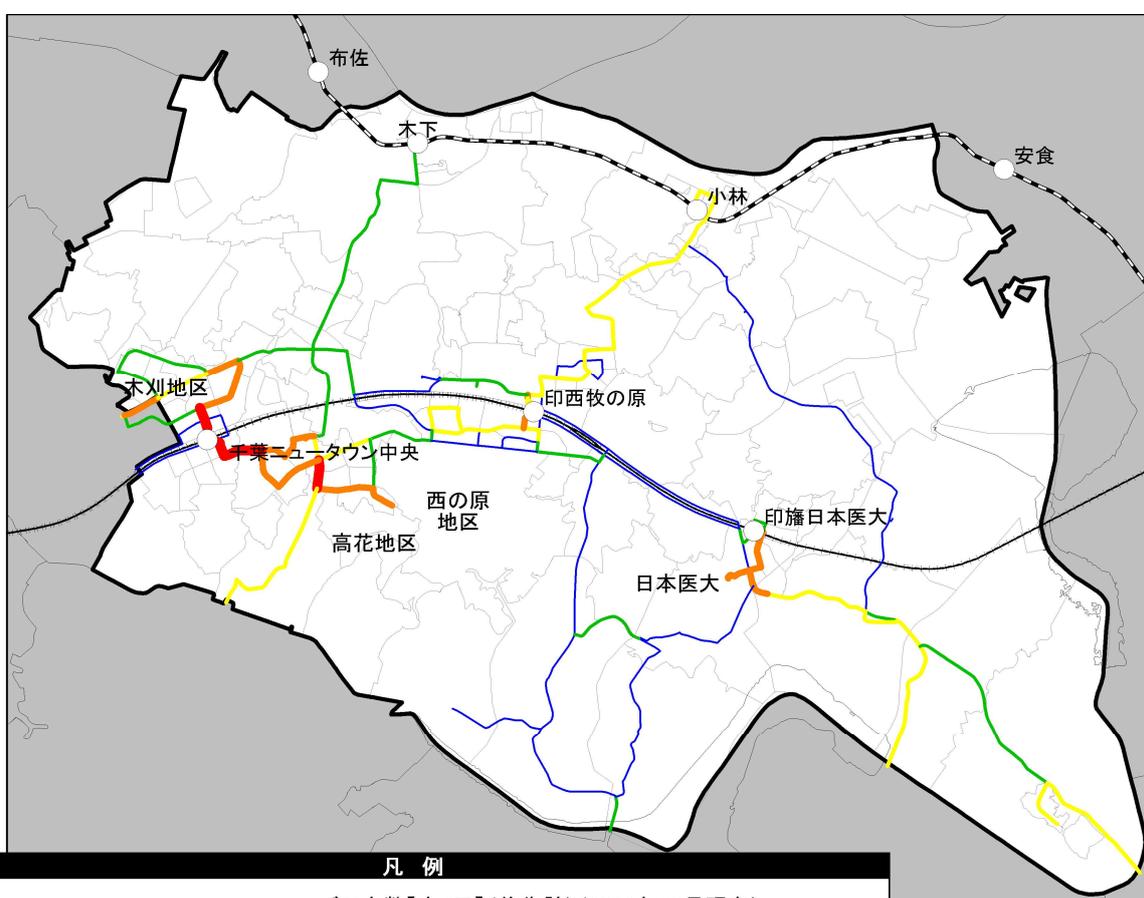
※朝は6~8時台、夕は17~19時台のうち最も運行本数の多い時間帯、また、昼は12時台の運行本数を表示  
 出典: 東日本旅客鉄道株式会社 HP(令和元年10月現在)、北総鉄道株式会社 HP(令和元年10月現在)

図 43 時間帯別・鉄道運行本数

## (2) バス運行状況

### 1) 運行本数

- ・千葉ニュータウン中央駅を起点とし、千葉ニュータウン地区内各方面へ向かう路線の運行本数が多く、特に高花地区方面で多くなっています。
- ・印旛日本医大駅と日本医科大学千葉北総病院を結ぶ路線、印西牧の原駅と西の原地区を結ぶ路線の運行本数も多くなっています。
- ・下図の赤色とオレンジ色の区間は、概ね朝夕 10～15 分間隔、昼 20～30 分間隔で運行されており、比較的利便性の高い区間となっています。一方、青色の区間は、概ね朝夕 1 時間間隔、昼 2 時間間隔で運行されており、時刻表を確認して乗車する必要のある路線となっています。



凡例		バス本数【本/日】(往復計) (2019年10月現在)			
—+—+—	JR線	1以上	25未満	100以上	150未満
++	私鉄	25以上	50未満	150以上	
○	鉄道駅	50以上	100未満		

出典:バス事業者HP

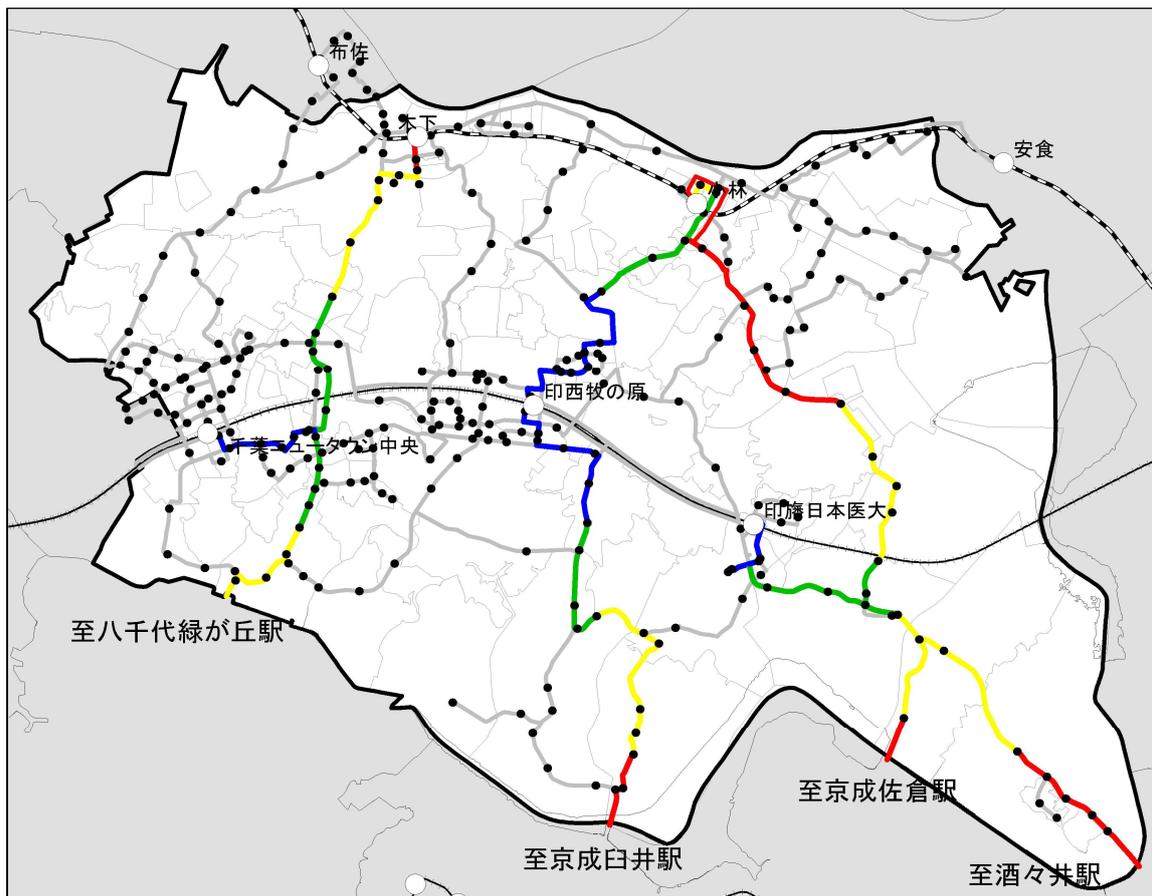
図 44 路線バス運行本数(平日)

#### 【1日の運行本数と時間あたりの運行本数の関係の目安】

1日当り運行本数	片方向の運行本数の目安	
25本/日	朝夕 1 時間に 1 本程度	昼 2 時間に 1 本程度
50本/日	朝夕 20～30 分に 1 本程度	昼 1 時間に 1 本程度
100本/日	朝夕 10～15 分に 1 本程度	昼 20～30 分に 1 本程度
150本/日	朝夕 10 分に 1 本程度	昼 15 分に 1 本程度

## 2) バスによる南北方向の移動性(所要時間)

- ・印西市は、東西方向に移動する手段としては鉄道があり、移動の利便性が確保されていますが、南北方向の移動はバスによる移動となります。
- ・千葉ニュータウン中央駅から木下駅までは15分以上(神崎線で最速18分)、南方面の市境までは15分以内(神崎線で最速11分、八千代緑が丘駅までは最速35分)となっています。
- ・印西牧の原駅から小林駅までは15分以内(小林線で14分)、南方面の市境(印旛沼公園入口)までは15分以上(宗像路線青ルートで18分、京成臼井駅までは24分)となっています。
- ・印旛日本医大駅から小林駅までは15分以上(六合路線で24分)、南方面のうち京成佐倉駅方面は市境(山田川岸)までは15分以内(六合路線で13分、京成佐倉駅までは23分)、また、京成酒々井駅方面は市境(順天堂大学)まで15分以上(印旛学園線で19分、京成酒々井駅までは22分)となっています。
- ・このことから、市内南北方向の移動は、北総線の駅からは南北とも10分～25分程度で、南方面の京成線等の駅までは20分～35分程度を要しています。



凡例			
-----	JR線	所要時間 (分)	
+++	私鉄	5未満	10以上 15未満
○	鉄道駅	5以上 10未満	15以上
●	バス停		

※所要時間はバス時刻表を基に平日朝ピーク時間帯(7,8時台)のうち最速の便で算出。 出典:バス事業者HP

図 45 印西市内の北総線の駅からの所要時間