

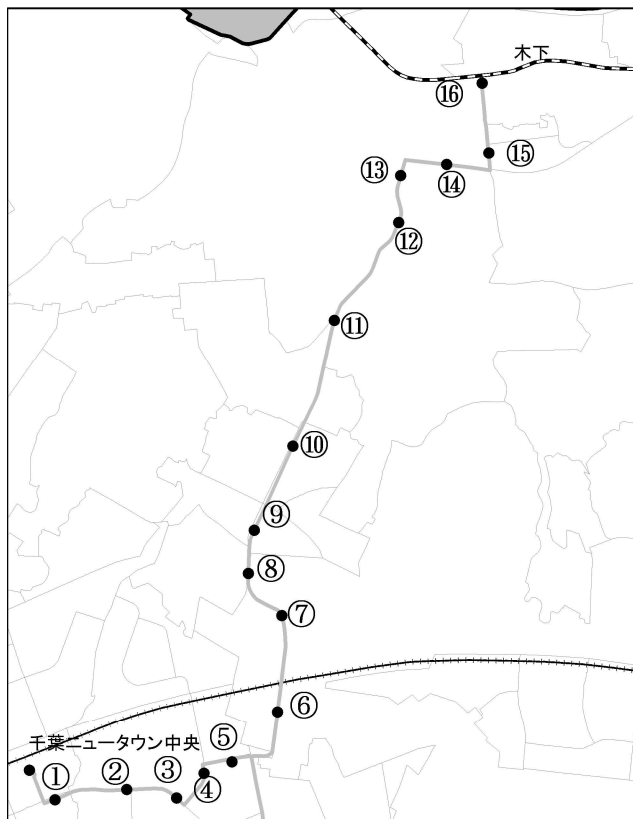
### (3) バスサービス内容

#### 1) 路線バス運賃

- ・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（つまり 100 円のまま）利用できます。
- ・路線バスで補助を受けて運行している路線のうち、印旛学園線、六合路線、宗像路線の運賃は一律 300 円となっています。
- ・一方、他の路線バスの運賃は対距離制となっています。
- ・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差が生じており、路線バスの利用者がふれあいバスに流出し、運賃収入面で路線バスの維持が困難になる可能性があります。木下駅～千葉ニュータウン中央駅間と小林駅～印西牧の原駅間を例に、路線バスの運賃を把握し、ふれあいバスとの差をみると、
  - ・木下駅～千葉ニュータウン中央駅間（路線バスは神崎線）の運賃は 380 円
  - ・小林駅～印西牧の原駅間（路線バスは小林線）の運賃は 210 円
- ・以上のうち、小林線は市の補助を受けて運行しており、また、並行するふれあいバスは本埜支所で東ルートと印旛・本埜支所ルートを乗り継ぐこととなり、乗り継ぎができる便は限られています。
- ・一方、神崎線に並行するふれあいバスは、西ルートと布佐ルートの往復計 21 便になります。また、千葉ニュータウン中央駅には接続しないものの、中ルートは同じ道路を走行する区間が長くなっています。

■ちばレインボーバス

【神崎線：千葉ニュータウン中央駅から木下駅】



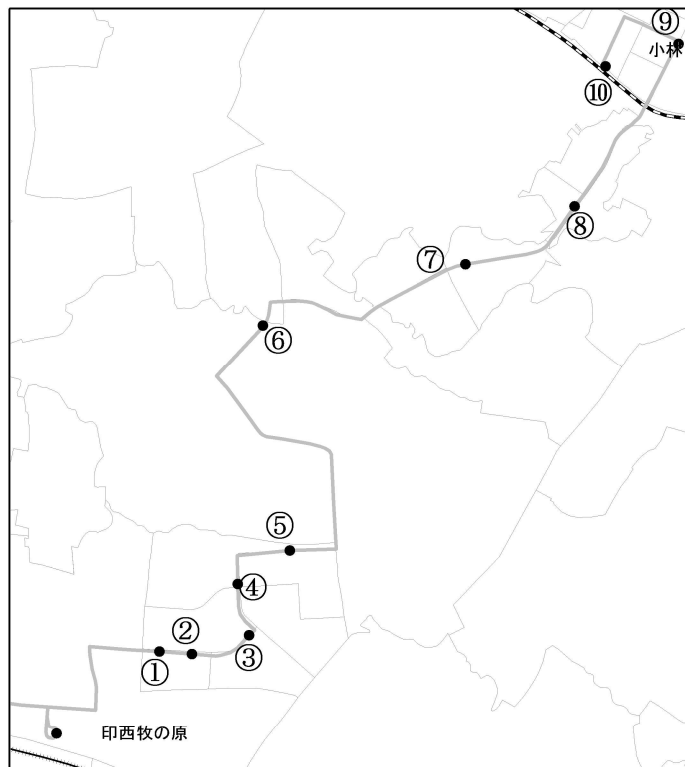
着順	1	2	3	4
バス停名	タウンセンター南	北総花の丘公園	原山中学校	原山団地
累積距離(km)	0.35	0.80	1.28	1.51
運賃(円)	170	170	170	190

着順	5	6	7	8
バス停名	原山小学校	天王前	草深新田	泉新田
累積距離(km)	1.83	2.30	2.90	3.35
運賃(円)	190	190	240	240

着順	9	10	11	12
バス停名	鹿黒	割野	迎山	大森坂上
累積距離(km)	3.60	4.35	5.10	5.90
運賃(円)	240	290	290	330

着順	13	14	15	16
バス停名	大森坂下	印西市役所前	池田	木下駅
累積距離(km)	6.25	6.60	6.90	7.24
運賃(円)	330	380	380	380

【小林線：印西牧の原駅(北口)から小林駅】



着順	1	2	3	4	5
バス停名	滝野公園	滝野中学校	滝野小学校	滝野十字路	滝野1丁目
累積距離(km)	0.35	0.80	1.28	1.51	1.83
運賃(円)	170	170	170	170	170

着順	6	7	8	9	10
バス停名	小林牧場	小林中学校	牧の里中央	小林コミュニティプラザ	小林駅北口
累積距離(km)	2.30	2.90	3.35	3.60	4.35
運賃(円)	210	210	210	210	210

■ちばグリーンバス：対距離制で印西市内は170円（京成酒々井駅～学園台間は220円）

■なの花交通バス(六合路線)：各路線一律300円（印旛日本医大駅で乗り継ぐ場合は600円）

■大成交通(宗像路線)：各路線一律300円

■鎌ヶ谷観光バス：区間制・各路線100円～300円

出典：各事業者HP(令和元年10月現在)

## 2) 運賃割引制度

- ・各バス事業者とも、障がい者等を対象に、割引制度が設定されています。
- ・また、ちばレインボーバス、ちばグリーンバス共通で運転免許証自主返納者割引があり、半額の運賃で利用できます。

### ■バス事業者別

ちばレインボーバス	
学生割引（小林線・滝野循環線）	
○中学生、高校生割引	・170円→100円 210円→120円
身体障がい者割引・知的障がい者割引（印旛学園線）	
○対象者	・障がい者及び介助人1名まで
○運賃	・大人：300円→150円 小学生：150円→100円

ちばグリーンバス	
障がい者割引	
○身体及び知的障害者手帳保持者への割引	
・身体及び知的障害者手帳の所持者	
・障害者手帳の所持者の介護人	
・全路線対象	
・普通運賃の5割引 定期運賃の3割引(10円未満四捨五入)	
○精神障害者手帳保持者への割引	
・精神障害者手帳の所持者	
・障害者手帳の所持者の介護人	
・一般路線全線（高速バス・深夜急行バス・コミュニティバスは除く）	
・普通運賃の5割引	

鎌ヶ谷観光バス	
障がい者割引	
○対象者	・障害者手帳の所持者
○運賃	・現金のみ利用可
	・普通運賃の5割引 定期運賃の3割引(10円未満四捨五入)
回数券	
・500円(550円分)、1,000円(1,100円分)、3,000円(3,300円分)	

なの花交通バス	
○障害者手帳所有者と介助者1名	・半額

大成交通	
障がい者割引	
○障害者手帳所有者と介助者1名	・半額(10円未満切り上げ)
回数券	
・1冊1,500円(11枚綴り)	

■バス事業者複数で共通

ちばレインボーバス、ちばグリーンバス
<b>定期券割引</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○エコサービス（通勤定期乗車券） <ul style="list-style-type: none"> <li>・定期区間外の乗車時100円を区間外も利用可</li> <li>・定期保有者の家族は100円で全区間利用可</li> <li>・土日祝日、お盆、年末年始のみ利用可</li> </ul> </li> <li>○学期定期券（通学定期乗車券） <ul style="list-style-type: none"> <li>・学期の日程に合わせた定期券の販売</li> </ul> </li> </ul>
<b>運転免許証自主返納者割引（ノーカー・アシスト優待証）</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○対象者、対象路線 <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許証を返納し、運転経歴証明書を所持する70歳以上を対象</li> <li>・本人のみ、現金利用のみ</li> <li>・他の割引との併用不可</li> <li>・京成バスグループ15社が対象（高速バス、深夜バス、一部の路線バスは対象外）</li> </ul> </li> <li>○運賃 <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用区間の現金運賃の半額（10円未満の端数は10円単位に四捨五入）</li> </ul> </li> </ul>
<b>高齢者割引</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ゴールドパス・ダイヤモンドパス <ul style="list-style-type: none"> <li>・70歳以上の方を対象</li> <li>・ゴールドパス：年間31,500円で京成グループ7社乗り放題（半年単位での購入も可）</li> <li>・ダイヤモンドパス：年間41,900円で京成グループ14社乗り放題（半年単位での購入も可）</li> <li>・高速バス、深夜バス、一部の路線バスは対象外</li> </ul> </li> <li>○ゴールド65・ダイヤモンド65 <ul style="list-style-type: none"> <li>・65以上70歳未満が対象</li> <li>・ゴールド65：年間62,900円で京成グループ7社乗り放題</li> <li>・ダイヤモンド65：年間73,400円で京成グループ14社乗り放題</li> <li>・高速バス、深夜バス、一部の路線バスは対象外</li> </ul> </li> </ul>

出典:各事業者 HP(令和元年10月現在)

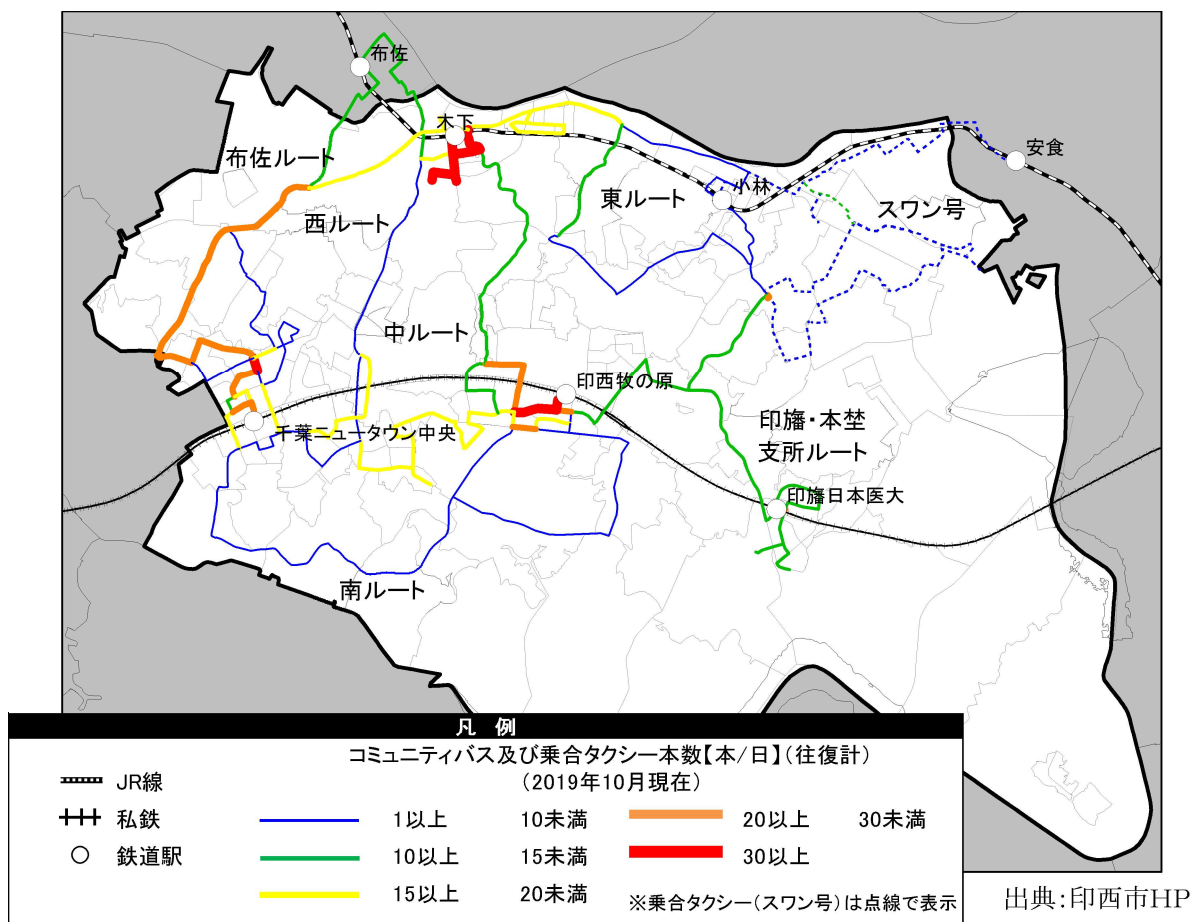


### 1-3.1.3 コミュニティバス(ふれあいバス)、乗合タクシー(スワン号)の運行状況

#### (1) 運行状況

##### 1) 運行本数

- ・コミュニティバス(ふれあいバス)は、各ルート往復計10便前後の運行となっています。7時台からルートごとに18時台～19時台までの運行で、概ね1時間の間隔で運行されています。
- ・西ルートと布佐ルートが重複する区間(発作から概ね千葉ニュータウン中央駅までの間)は往復計21便で、そのほか、市役所、木下駅、千葉ニュータウン中央駅、印西牧の原駅の周辺など複数のルートが乗り入れる区間では運行本数が多くなっています。
- ・乗合タクシー(スワン号)は、朝夕は定時定路線型で計8便、昼間時はデマンド型で4便運行されています。



※乗合タクシー(スワン号)はデマンド型も含めた本数で計算しています。

図 46 コミュニティバス(ふれあいバス)、乗合タクシー(スワン号)運行本数(全日)

##### 2) 運賃

コミュニティバス(ふれあいバス)の運賃は、1回の乗車につき一律100円となっています。

※小学生、乳幼児、障がい者手帳保持者及び介助者1人まで無料

※ふれあいバス相互の乗り継ぎは、乗り継ぎ券の発行を受けることで乗り継ぎ先が無料

乗合タクシー(スワン号)の運賃は一律300円で、朝夕の定時定路線型、昼間のデマンド型ともに同額です。

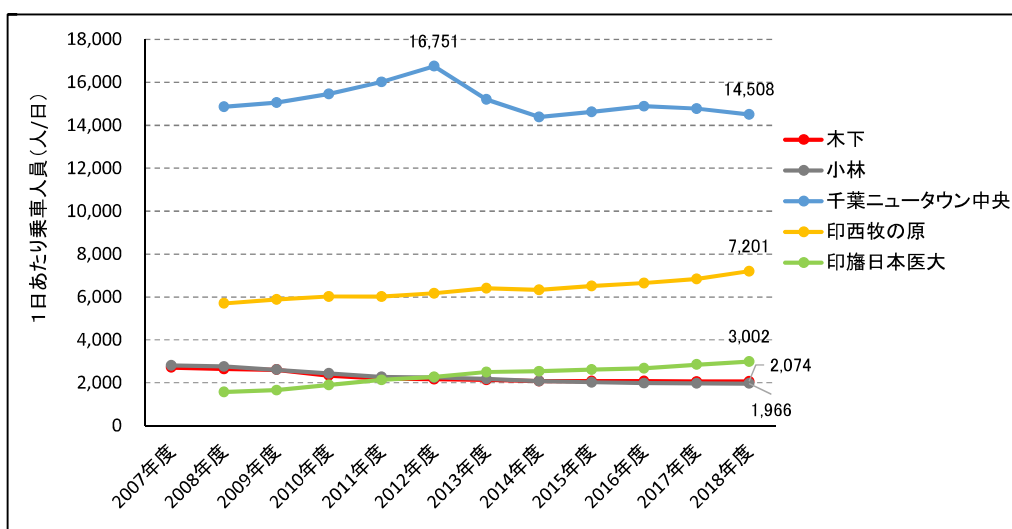
※小・中・高校生は150円、障がい者手帳保持者及び介助者1人まで半額(端数切り上げ)

## 1-3.2 公共交通の利用状況

### 1-3.2.1 鉄道・バスの利用状況

#### (1) 鉄道駅別乗車人員

- ・千葉ニュータウン中央駅は、2012年度の16,751人/日までは増加が続いていましたが、その後減少に転じ、近年では約1.4万人～約1.5万人で推移し2018年度では14,508人/日で、横ばいの状態となっています。
- ・印西牧の原駅は概ね微増傾向で、2018年度では7,201人/日となっています。
- ・印旛日本医大駅も微増傾向で、2018年度では3,002人/日となっています。
- ・木下駅と小林駅は減少傾向で、2018年度では2,074人/日、1,966人/日となっています。
- ・以上の通り、北総線の駅での微増（又は横ばい）とJR成田線の駅での減少が見られます。



出典：データいんざい 2018(元データ：千葉県総合企画部交通計画課、北総鉄道、京成電鉄)

図 47 鉄道駅・1日あたり乗車人員

#### (2) 路線バス利用者数

- ・印西市を走行するちばレインボーバスの1日あたり利用者数を把握したところ、神崎線が2,356人/日、高花線・北口循環線が1,425人/日などとなっています。(但し、この数値には市外区間の利用も含まれるため、印西市内で乗車・降車する利用者はこれよりも少なくなります。)

表 4 路線バス・平成30年度年間利用者数

路線名	利用者数(人/年)	1日当たり利用者数
神崎線	860,078	2,356
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
西の原外循環線	897	2
小林線・滝野循環線	151,917	416
印旛学園線	35,018	96
計	1,716,777	4,703

※印西市外の区間の利用者数を含みます。

※印旛学園線は、平成30年度までは、ちばグリーンバスにより運行を行っていました。

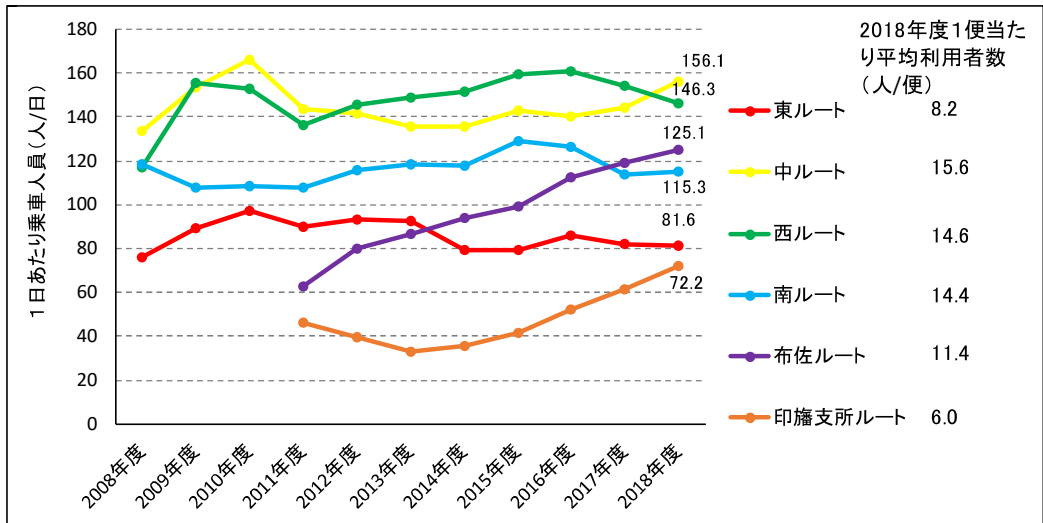
出典：ちばレインボーバス資料、印西市資料

### 1-3.2.2 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

#### (1) コミュニティバス(ふれあいバス)

##### 1) ルート別利用者数

- ・2018年度の1日あたりの利用者数をみると、中ルートが156.1人/日と最も多く、次いで、西ルートの146.3人/日となっています。一方、最も利用者数の少ない印旛支所ルートは72.2人/日ですが、近年、利用者数が増えています。
- ・また、1便あたりの平均利用者数をみると、中ルートが最も多く15.6人/便、次いで、西ルートの14.6人/便となっています。一方、最も少ない印旛支所ルートは6.0人/便となっています。
- ・利用者数の変化をみると、布佐ルートと印旛支所ルートの利用者の増加が顕著で、その他のルートは増減を繰り返し、ほぼ横ばいの状況となっています。

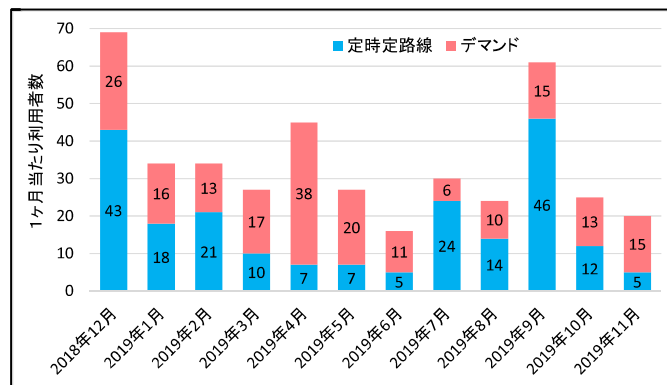


出典: データいんざい 2018、印西市資料

図 48 コミュニティバス(ふれあいバス)・1日当たり利用者数

#### (2) 乗合タクシー(スワン号)

- ・乗合タクシー(スワン号)の利用者数は、変動が大きい月もありますが、利用の少ない状況となっています。



出典: 印西市資料

図 49 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

### 1-3.2.3 大規模交通実態調査データによる交通特性の把握

#### (1) 代表交通手段の分担状況（東京都市圏パーソントリップ(PT)調査）

※代表交通手段とは、①鉄道、②路線バス、③自動車、・・・などの順で交通手段に階層を与えるものです。例えば、出発地から③自動車に乗り、駅で①鉄道に乗り継ぎ、降車駅から②路線バスで目的地へ向かった場合、代表交通手段は「鉄道」となります。

※当調査では、印西市内を2つ（NO. 4421 と 4422）に分けて調査結果を集計しています。

- ・4421 ゾーン(印西地域)の代表交通手段分担率を目的計で見ると、自動車が最も高く52%で、鉄道は18%、バスは1%です。目的別で見ると、通勤では鉄道が40%と高くなっています。なお、バスは私事が2%で、他の目的は1%以下となっています。
- ・4422 ゾーン(印旛地域+本埜地域)は、目的計では自動車が最も高く55%、鉄道は18%、バスは1%です。また、鉄道は通勤で31%、通学で25%となっています。なお、バスは通学で4%ですが、他の目的では1%以下となっています。
- ・以上から、印西市は自動車利用が中心の地域と言えますが、通勤や通学では鉄道も主要な役割を担っていると言えます。一方、バスの比率は非常に低いです。通学や私事では、わずかながらも、他の目的よりも多く利用されています。

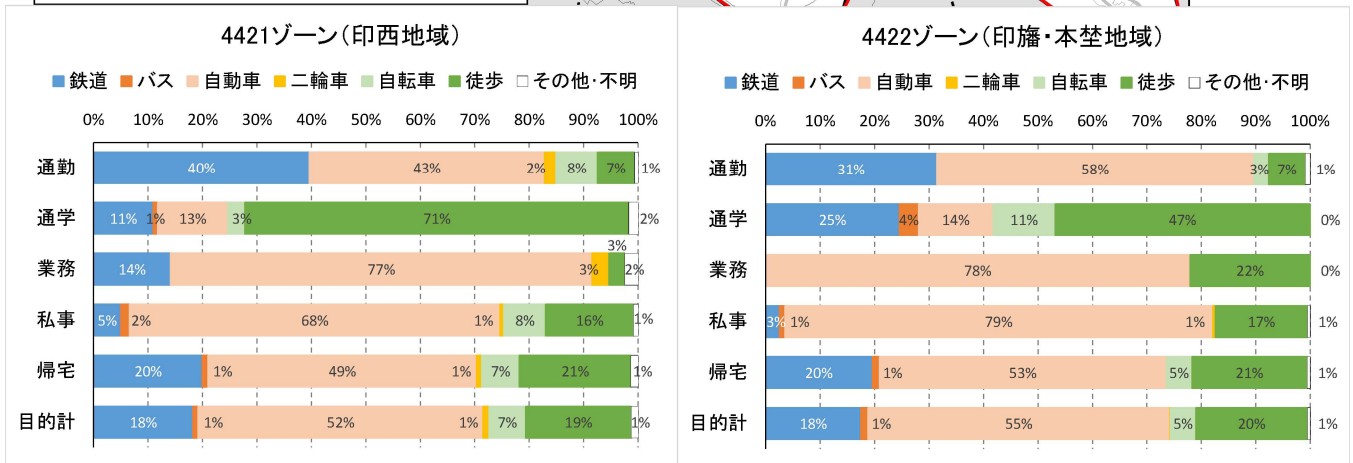
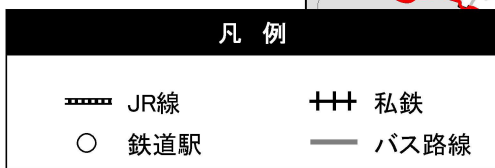
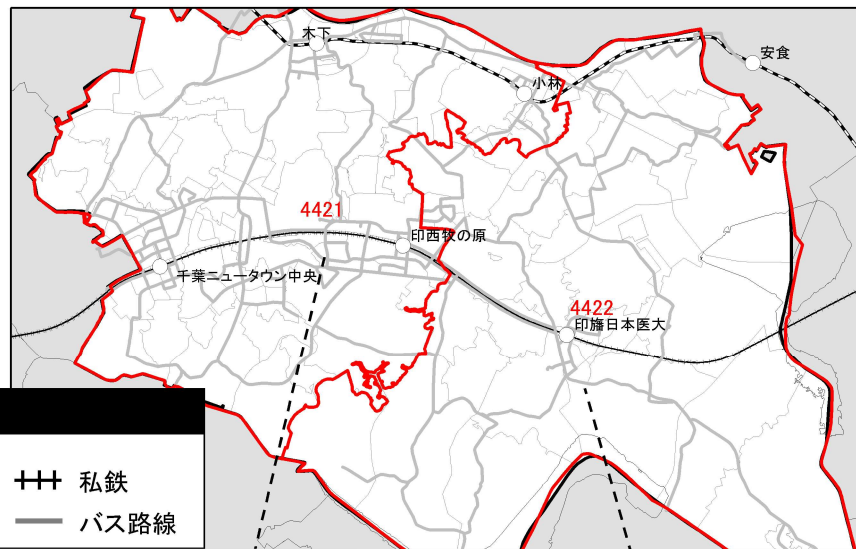


図 50 代表交通手段構成 出典:平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査

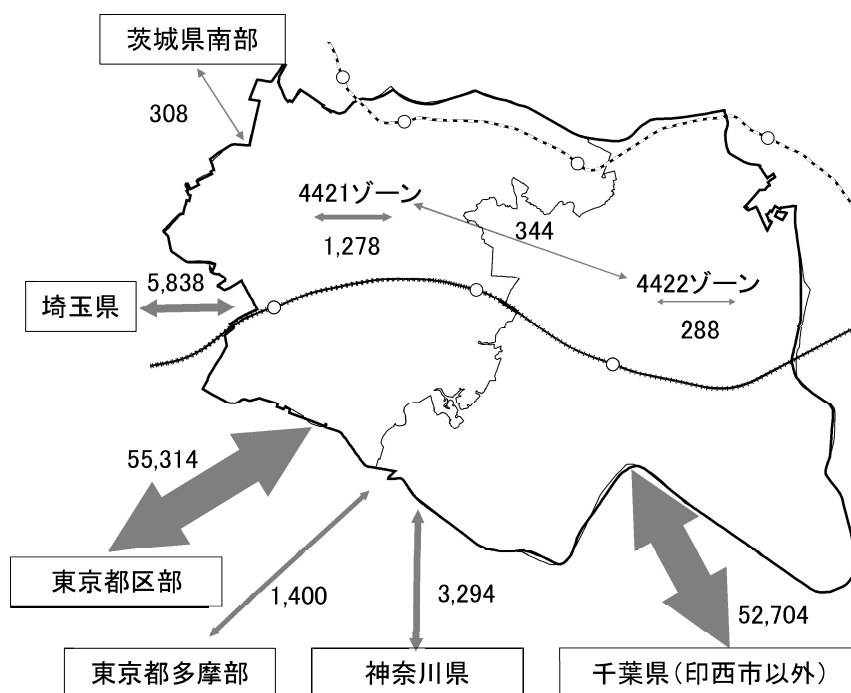
## (2) 代表交通手段別・地域間OD（東京都市圏パーソントリップ(PT)調査）

※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。ここでは、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）を把握しました。

※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。

### 1) 鉄道利用の地域間OD

- ・鉄道利用では、印西市と東京都区部、また、千葉県（印西市以外）との間で多くなっており、どちらも5万トリップ/日を超えています。
- ・一方、印西市内相互での鉄道利用は少なく、印西地域～印旛・本埜地域が344トリップ/日、印西地域内相互は1,278トリップ/日、印旛・本埜地域内相互は288トリップ/日となっています。
- ・このように、鉄道利用は、東京都区部や県内市外地域など、比較的距離の長い移動の場合に多く利用されています。



(4421 ゾーン：印西地域　4422 ゾーン：印旛・本柵地域)

(単位:トリップ/日)

※ここでの鉄道利用には、例えば、自宅などから鉄道駅までバスを利用した場合があります。

出典:平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

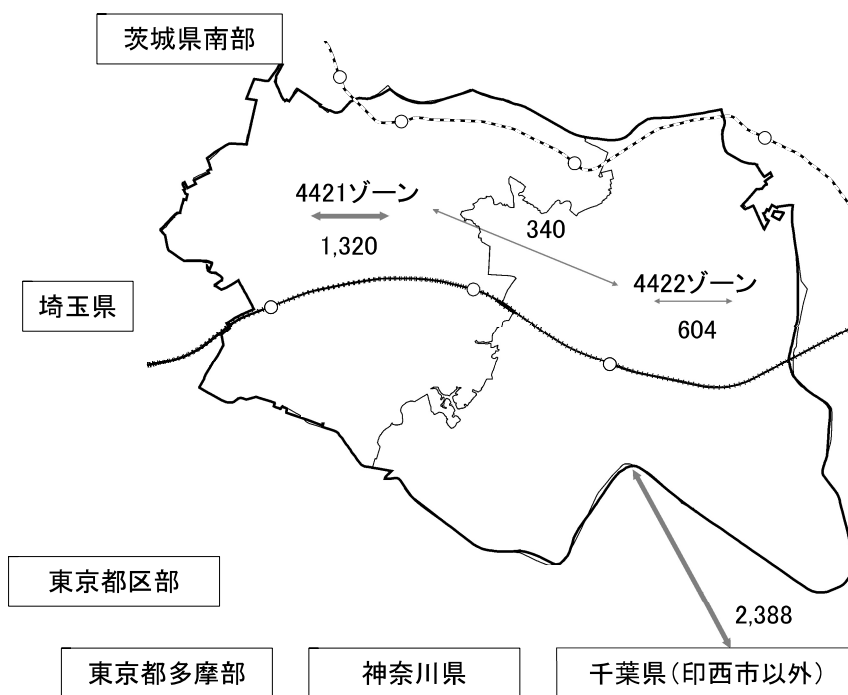
図 51 地域間OD(鉄道)

表 5 鉄道利用の地域間 OD 内訳(上位 5 ゾーン)

地域	計画基本 ゾーンNo	市区町村名	トリップ/日
茨城県南部	5411	茨城県取手市	308
埼玉県	3225	埼玉県吉川市	728
	3214	埼玉県八潮市	640
	3025	埼玉県戸田市	612
	6010	埼玉県さいたま市北区	600
	3224	埼玉県越谷市	596
東京都区部	0012	東京都千代田区	3,346
	0031	東京都港区	2,798
	0013	東京都千代田区	2,340
	0011	東京都千代田区	2,304
	0032	東京都港区	2,146
東京都多摩部	0782	東京都立川市	712
	0752	東京都国立市	584
	0721	東京都武蔵野市	104
神奈川県	1340	神奈川県横浜市青葉区	900
	1011	神奈川県横浜市西区	572
	2110	神奈川県川崎市高津区	468
	2017	神奈川県川崎市川崎区	444
	2014	神奈川県川崎市川崎区	380
千葉県 (印西市以外)	4431	千葉県成田市	3,428
	4212	千葉県松戸市	3,244
	4116	千葉県浦安市	2,700
	4216	千葉県鎌ヶ谷市	2,596
	4128	千葉県船橋市	2,300

## 2) バス利用の地域間OD

- ・バス利用では、印西市と千葉県（印西市以外）との間で2,388トリップ/日、印西市内相互の、印西地域～印旛・本埜地域で340トリップ/日、印西地域内相互は1,320トリップ/日、印旛・本埜地域内相互は604トリップ/日などとなっています。
- ・このように、バス利用は、印西市内相互や、印西市と県内市外地域といった比較的距離の短い移動の場合に利用されています。



(4421 ゾーン：印西地域　　4422 ゾーン：印旛・本埜地域)

(単位:トリップ/日)

※ここでの「バス」は、自家用バスを除きます。

※ここでは、代表交通手段としてのバス利用を示しており、例えば、鉄道に乗車するために鉄道駅までバスを利用した場合は含まれません。

出典:平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

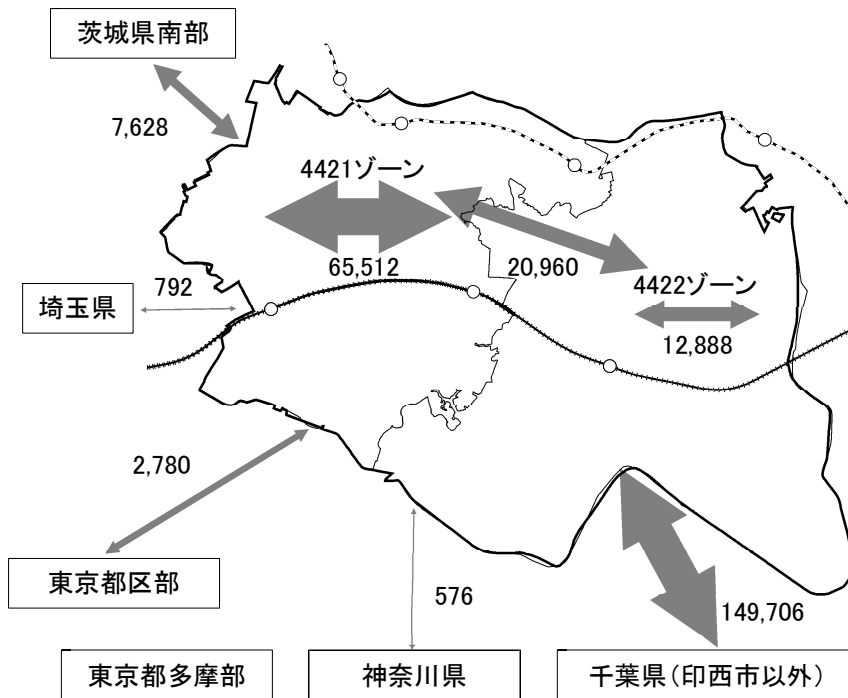
図 52 地域間OD(バス)

表 6 バス利用の地域間 OD 内訳(上位 5 ゾーン)

地域	計画基本 ゾーンNo	市区町村名	トリップ/日
千葉県 (印西市 以外)	4211	千葉県松戸市	1,020
	4411	千葉県八千代市	548
	4128	千葉県船橋市	500
	4414	千葉県佐倉市	320

### 3) 自動車利用の地域間OD

- ・自動車利用では、印西市と千葉県（印西市以外）との間で 149,706 トリップ / 日、印西地域内相互が 65,512 トリップ / 日、印西地域～印旛・本埜地域で 20,960 トリップ / 日、印旛・本埜地域内相互は 12,888 トリップ / 日などとなっています。
- ・このように、自動車利用はバスと同様に、印西市内相互や、印西市と県内市外地域といった比較的距離の短い移動の場合に利用されています。ただ、バス利用に比べトリップ数は圧倒的に多くなっています。



(単位:トリップ/日)

(4421 ゾーン : 印西地域 4422 ゾーン : 印旛・本埜地域)

※ここでは、代表交通手段としての自動車利用を示しており、例えば、鉄道に乗車するために鉄道駅まで自動車を利用した場合は含まれません。

出典:平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査

図 53 地域間OD(自動車)

表 7 自動車利用の地域間 OD 内訳(上位 5 ゾーン)

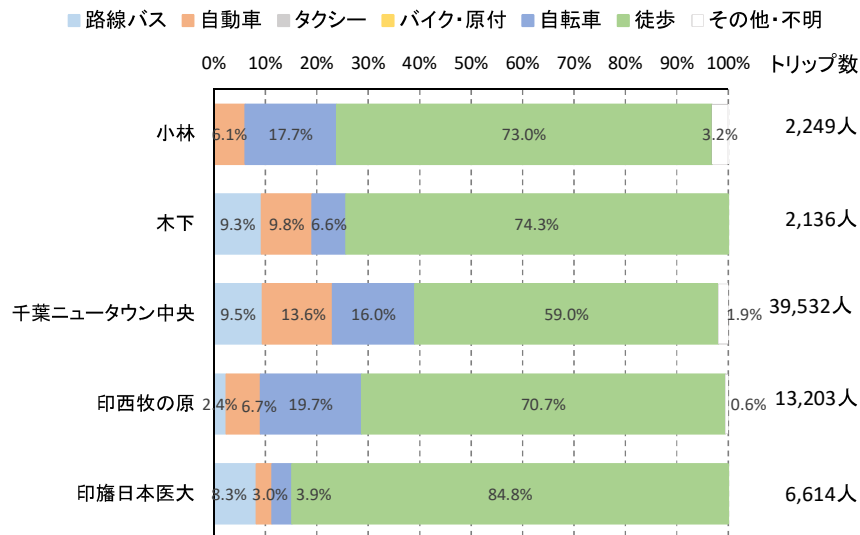
地域	計画基本ゾーンNo	市区町村名	トリップ/日	地域	計画基本ゾーンNo	市区町村名	トリップ/日
茨城県南部	5420	茨城県牛久市	1,776	神奈川県	1025	神奈川県横浜市中区	240
	5422	茨城県利根町	1,312		2412	神奈川県藤沢市	180
	5515	茨城県河内町	808		1313	神奈川県横浜市港北区	156
	5421	茨城県龍ケ崎市	584	千葉県 (印西市以外)	4420	千葉県白井市	24,424
	5630	茨城県鹿嶋市	578		4413	千葉県佐倉市	10,984
埼玉県	6031	埼玉県さいたま市見沼区	428	4434	千葉県栄町	9,104	
	3113	埼玉県新座市	364	4128	千葉県船橋市	8,634	
東京都区部	0621	東京都葛飾区	1,052	4226	千葉県我孫子市	8,050	
	0634	東京都江戸川区	544				
	0132	東京都大田区	268				
	0120	東京都品川区	244				
	0422	東京都杉並区	174				



### (3) 鉄道駅端末交通手段の分担状況（東京都市圏パーソントリップ(PT)調査）

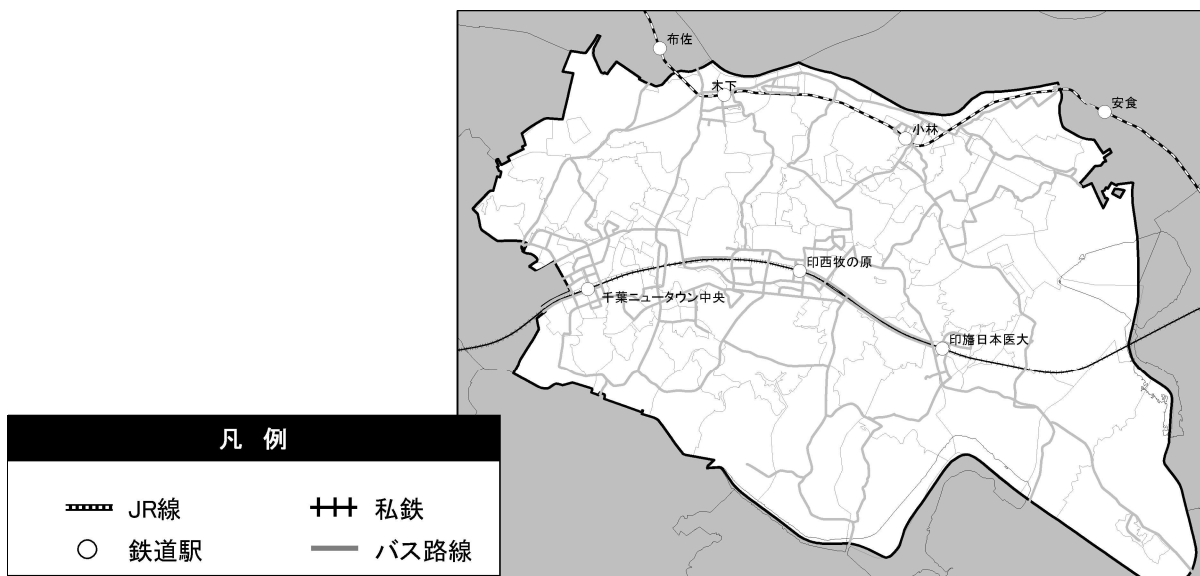
※鉄道駅端末交通手段とは、出発地から鉄道駅（または鉄道駅から目的地）までに利用した交通手段のことです。

- ・鉄道駅端末交通手段は、印西市内のどの駅も徒歩の割合が最も高くなっています。また、駅によっては、自転車の割合も高くなっています。このように、鉄道は駅から徒歩や自転車で行くことのできる範囲に出発地や目的地がある人が多く利用しています。
- ・路線バスでの利用割合は、千葉ニュータウン中央駅、木下駅、印旛日本医大駅で8%以上、印西牧の原駅で2.4%、小林駅で0%となっています。
- ・代表交通手段（50 ページ参照）でのバス利用は数%程度でしたが、以上から、鉄道を利用する場合には路線バスも一定程度利用されています。



出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査

図 54 鉄道駅別端末交通手段構成



#### (4) ゾーン別・駅別・端末交通手段別構成（大都市交通センサス）

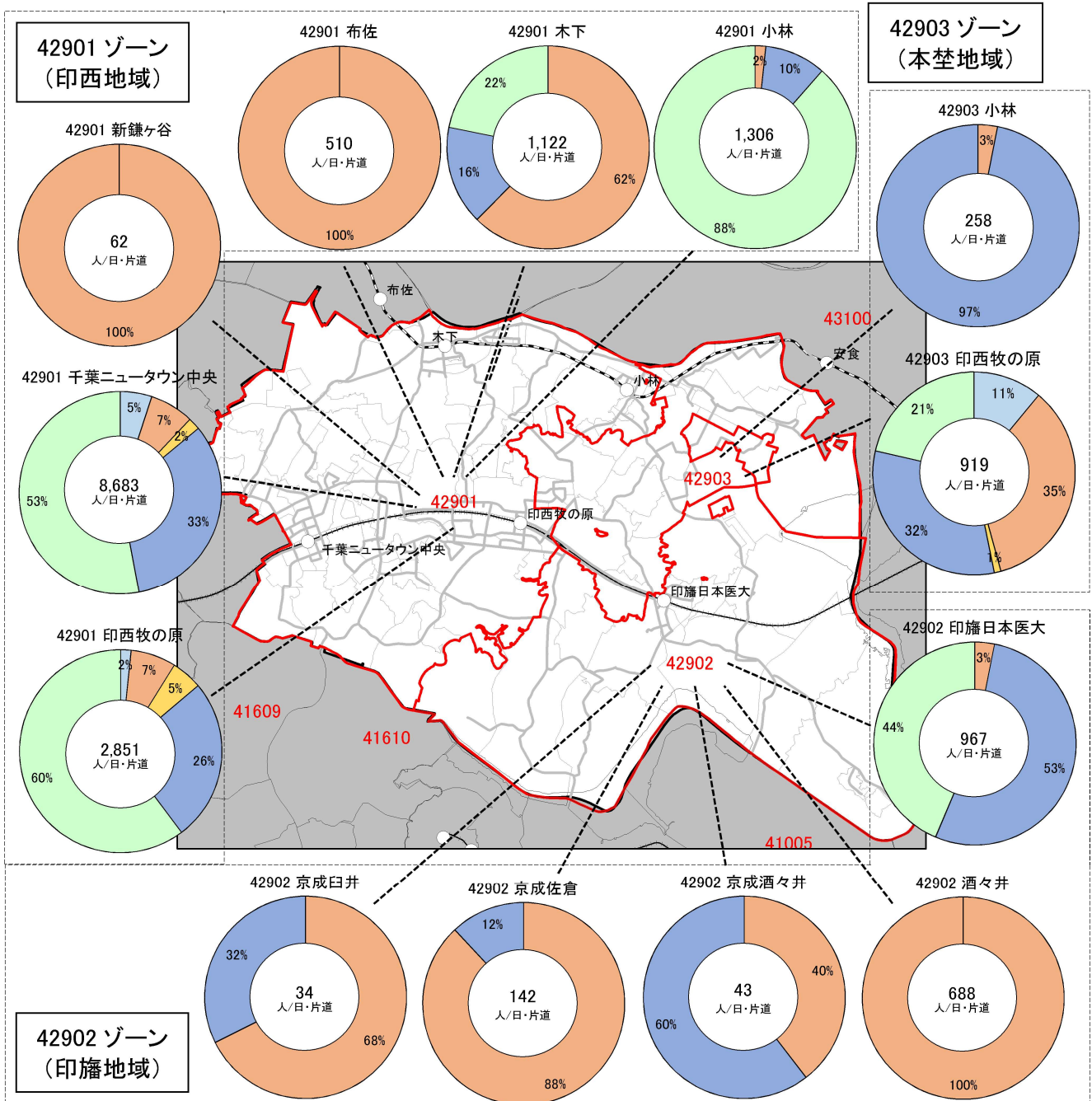
※大都市交通センサス（国勢調査と同じ年に実施され最新のものは平成27年実施）を基に、市内の各ゾーンからどの駅（初乗り駅）で乗車し、また、駅までどの交通手段を用いて移動しているかについて把握しました。（この逆にどの駅（最終降車駅）で降車し、駅からどの交通手段で各ゾーンへ移動しているのかについても把握しました。）

※大都市交通センサスでは、印西市内を3つ（NO. 42901（印西地域）、42902（印旛地域）、42903（本埜地域））に分けて調査結果を集計しています。また、この調査結果は、通勤・通学定期券を持つ方で片道利用分の調査を対象にしています。

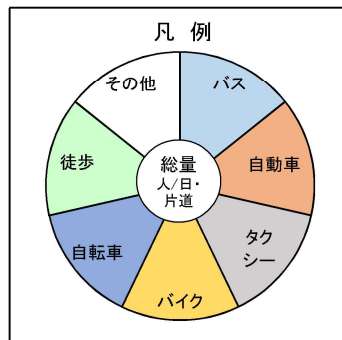
##### 1) 出発地ゾーン別の乗車駅（初乗り駅）と駅までの利用交通手段（端末交通手段）

- ・42901 ゾーン（印西地域）では、千葉ニュータウン中央駅の利用が最も多く8,683人/日・片道で、駅までの交通手段は徒歩53%、自転車33%です。バスは5%となっています。
- ・42902 ゾーン（印旛地域）では、印旛日本医大駅の利用が最も多く967人/日・片道で、駅までの交通手段は自転車53%、徒歩44%です。そのほか、京成本線の3つの駅や酒々井駅（JR）の利用も多くなっています。
- ・42903 ゾーン（本埜地域）では、印西牧の原駅の利用が最も多く919人/日・片道で、駅までの交通手段は自動車35%、自転車32%です。バスは11%となっています。

注）バス利用が0%の駅は、この調査がサンプル調査のためバスを利用した回答者がいなかったため、実際にバス利用者がいないとは限りません。他の交通手段も同様です。



※対象者は、通勤・通学定期券を持つ印西地域、印旛地域、本埜地域を出発する方で片道利用分が調査対象です。



出典:平成 27 年大都市交通センサス

図 55 ゾーン別・駅別・端末交通手段構成(乗車(初乗り))

## 2) 目的地ゾーン別の降車駅(最終降車駅)と駅からの利用交通手段(端末交通手段)

- ・印西地域(42901ゾーン)では、千葉ニュータウン中央駅の利用が最も多く5,728人/日・片道で、駅から目的地までの交通手段は徒歩61%、バス36%です。
  - ・印旛地域(42902ゾーン)では、京成酒々井駅の利用が最も多く365人/日・片道で、駅から目的地までの交通手段はバスです。
  - ・本埜地域(42903ゾーン)では、印西牧の原駅の45人/日・片道で、駅から目的地までの交通手段は自動車53%、バス47%です。
- 注) バス利用が0%の駅は、この調査がサンプル調査のためバスを利用した回答者がいなかったため、実際にバス利用者がいないとは限りません。他の交通手段も同様です。

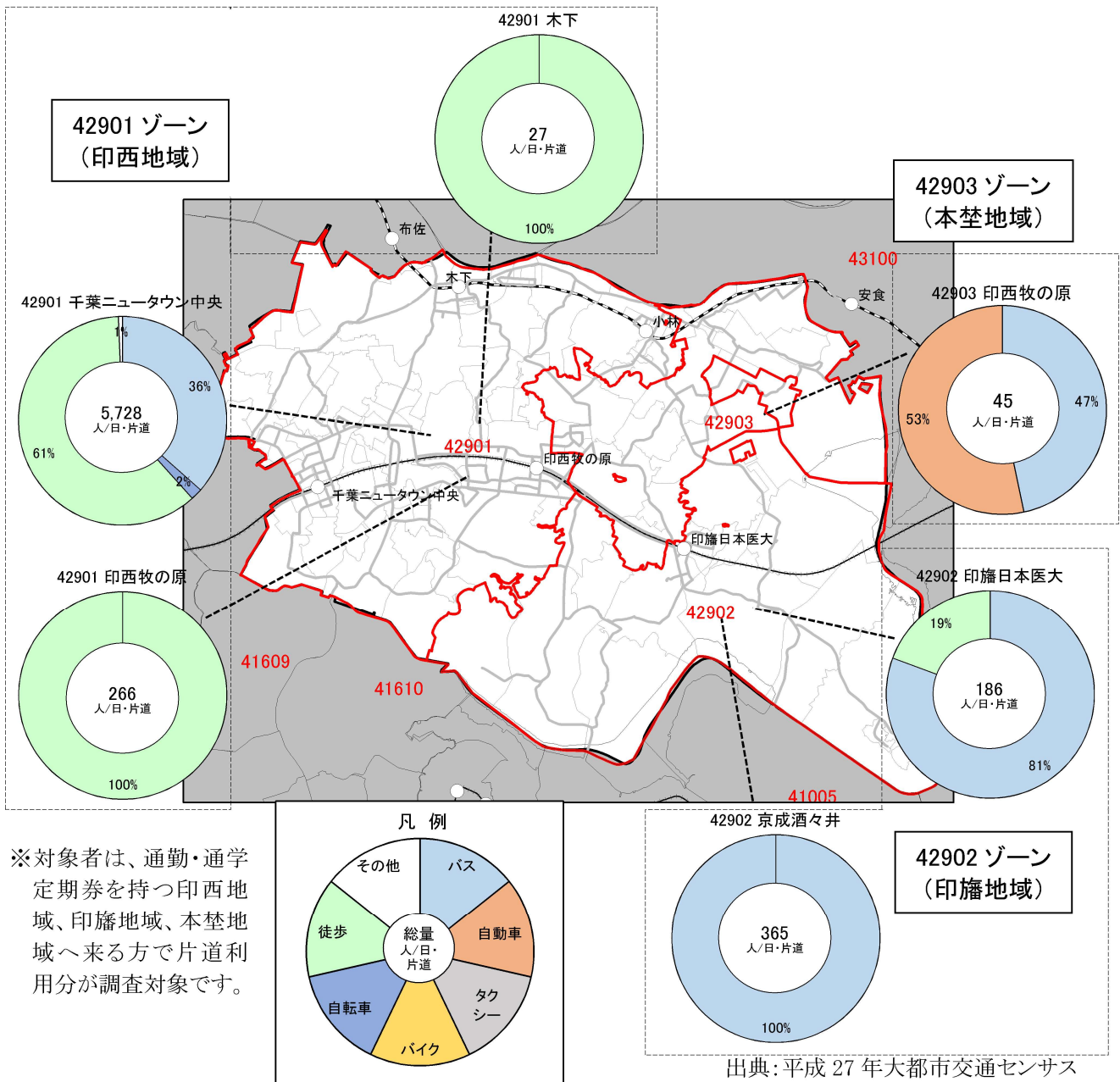
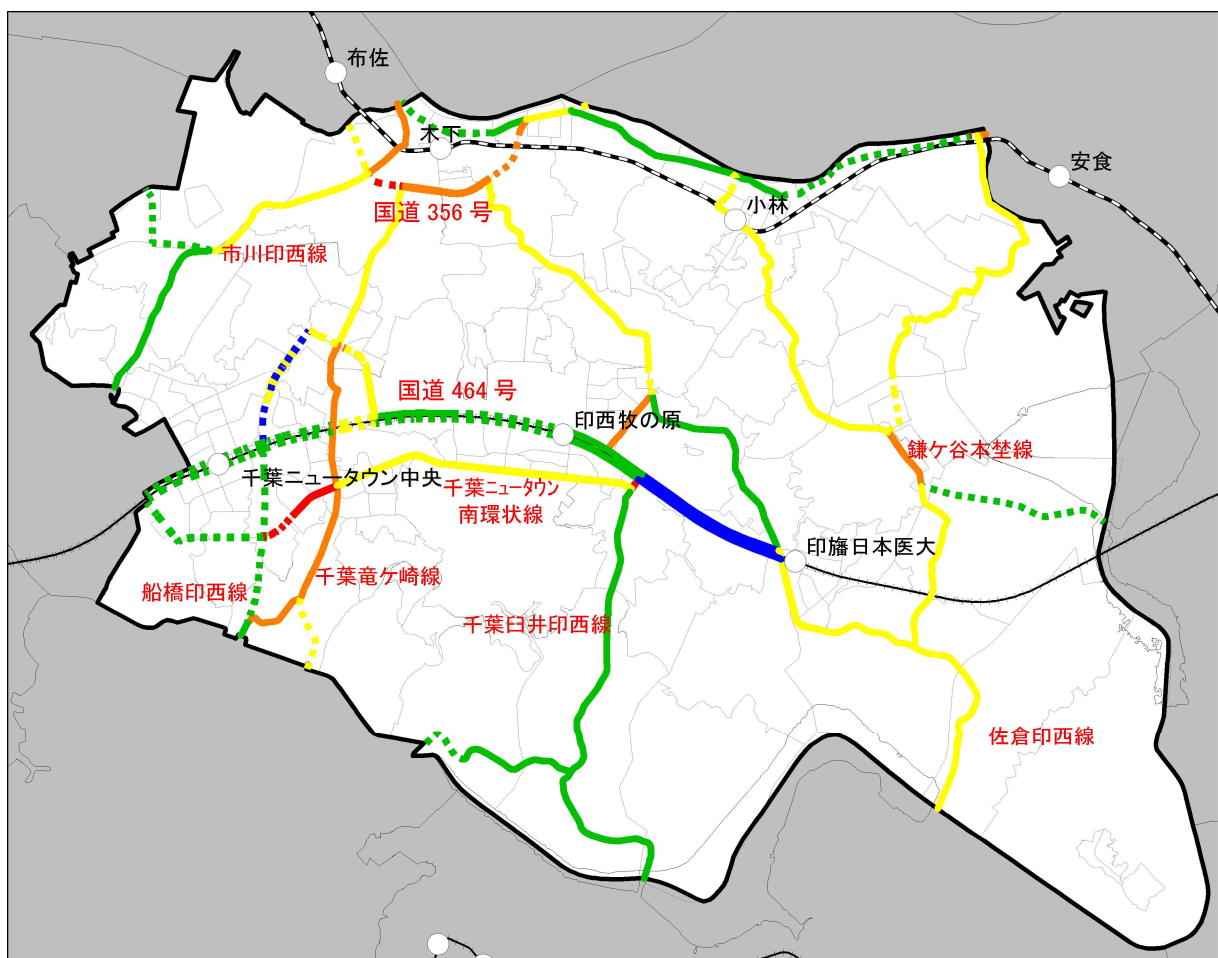


図 56 ゾーン別・駅別・端末交通手段構成(降車(最終降車))

### (5) 路線別区間別混雑時旅行速度

※道路交通センサス（全国道路・街路交通情勢調査、国勢調査と同じ年に実施され最新は平成 27 年）を基に、バスの定時運行を左右する道路の走行性の状況を、混雑時旅行速度データを用いて把握しました。

- ・千葉県(千葉市を除く)の一般道路における混雑時旅行速度の平均は 28.5km/h です。
- ・そのため、概ねこれに満たない 30km/h 未満の路線をみると、木下駅周辺の国道 356 号、千葉ニュータウン地区周辺の千葉ニュータウン南環状線、千葉竜ヶ崎線、印西牧の原駅周辺の千葉臼井印西線、本埜地域の鎌ヶ谷本埜線のそれぞれ一部区間となっています。
- ・これらの路線には、いずれもバス路線が設定されており、混雑時におけるバス走行への影響が危惧されています。



凡 例		混雑時旅行速度 (km/h)	
—+—+— JR線		20km/h未満	40km/h以上 50km/h未満
++ 私鉄	20km/h以上 30km/h未満	30km/h以上 40km/h未満	50km/h以上
○ 鉄道駅			※実線:バス路線 点線:その他の路線

※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。

出典:平成 27 年度道路交通センサス

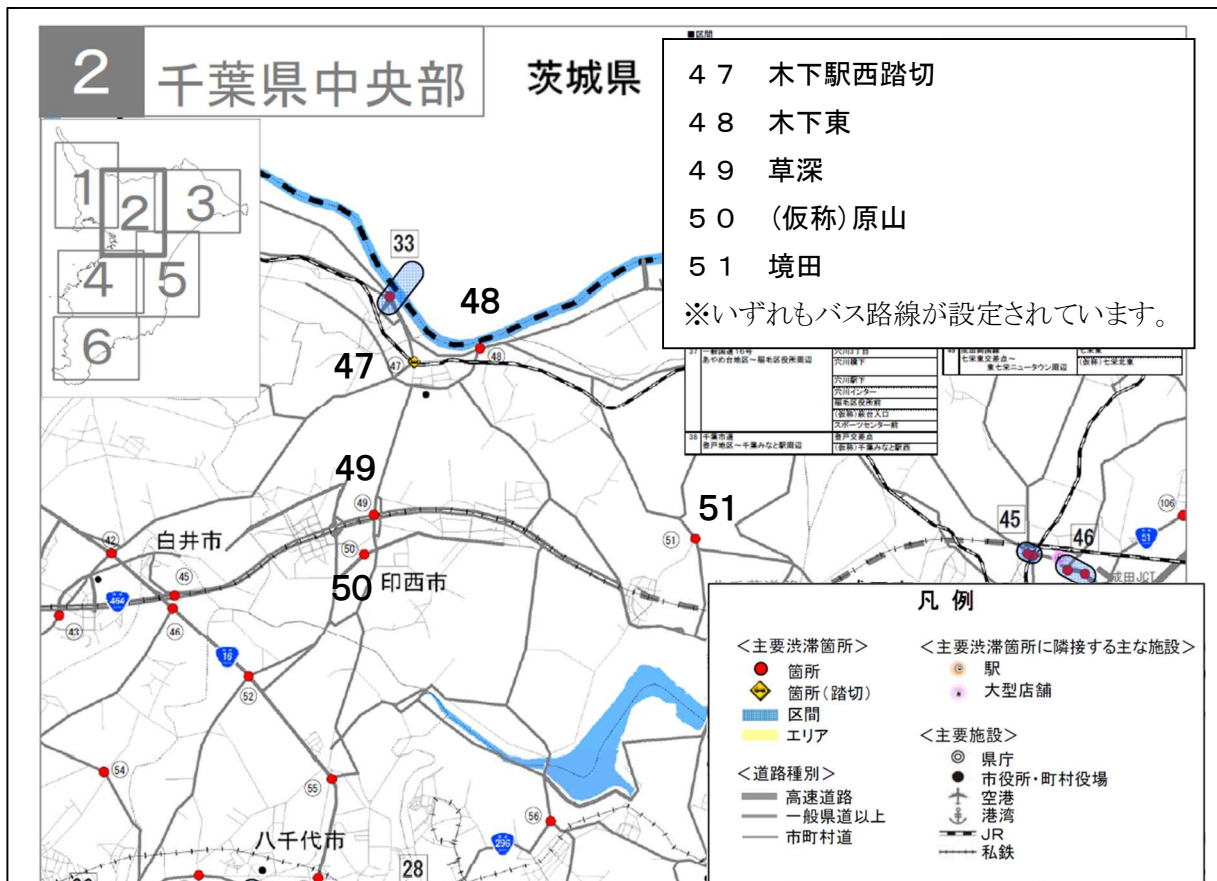
図 57 路線別区間別混雑時旅行速度



(6) 主要渋滞箇所

※首都圏渋滞ボトルネック対策協議会では、渋滞関係データから渋滞が多発している箇所等を抽出し、一般ドライバーや民間の輸送事業者、道路管理者から意見を聴取した上で、主要渋滞箇所を特定しています。このうち、印西市内の主要渋滞箇所を把握しました。

- ・印西市内には、5箇所の主要渋滞箇所が特定されています（交差点4箇所、踏切1箇所）。
- ・これらの主要渋滞箇所には、いずれもバス路線が設定されており、バス走行への影響が危惧されています。



出典:首都圏渋滞ボトルネック対策協議会(国土交通省 HP 平成 25 年 1 月公表)に加筆

図 58 千葉県中央部の主要渋滞箇所(一般道)