

計画の概要

◆計画の背景と目的

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「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。

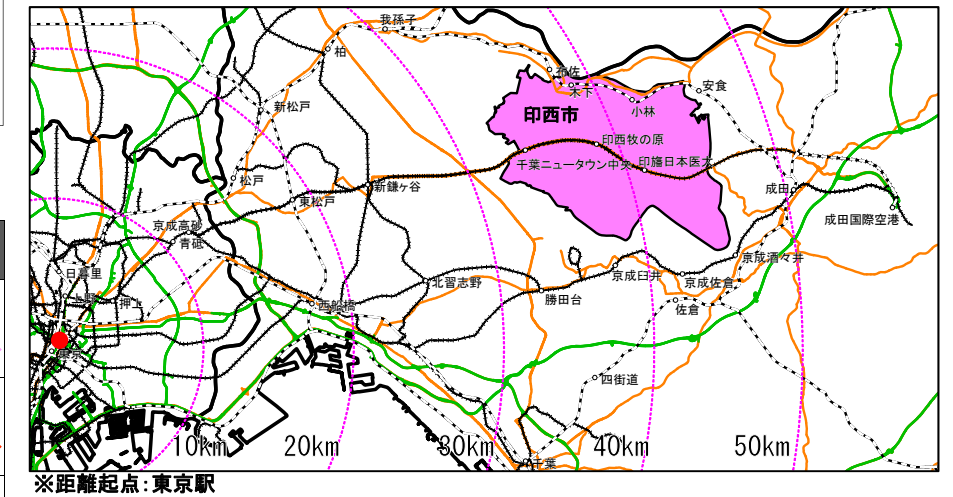
◆計画の区域 印西市全域

◆計画の期間 令和3年度(2021)から令和7年度(2025)までの5年間

【計画の期間】

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		

【計画の区域】



※距離起点: 東京駅

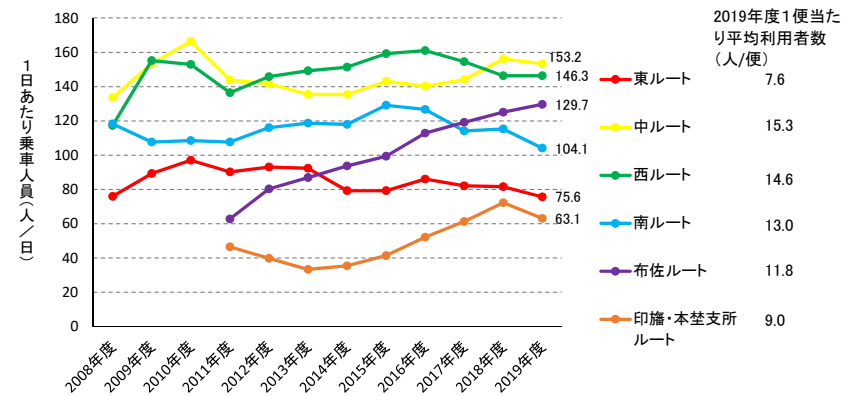
印西市の現状

将来人口は、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。コミュニティバス(ふれあいバス)の乗車人員は、布佐ルートと印旛・本笠支所ルートの利用者の増加が顕著で、その他のルートはほぼ横ばいの状況です。

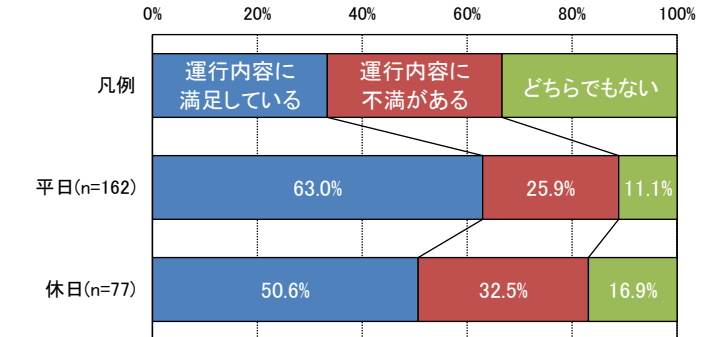
鉄道駅乗車人員は、北総線の駅では微増または横ばいですが、JR成田線の駅は減少しています。

令和元年度に実施した利用者アンケートでは、ふれあいバスに対して、運行内容に満足しているとの回答の割合が高くなっています。路線バスは、満足度と重要度の分析結果から、補助あり路線は、乗りつぎ、バス停のバリアフリー、補助なし路線は、運行本数、始発時刻・終発時刻、バス待ちの快適性について、重要度が高いものの満足度が低く、優先的に改善すべき事項になっています。

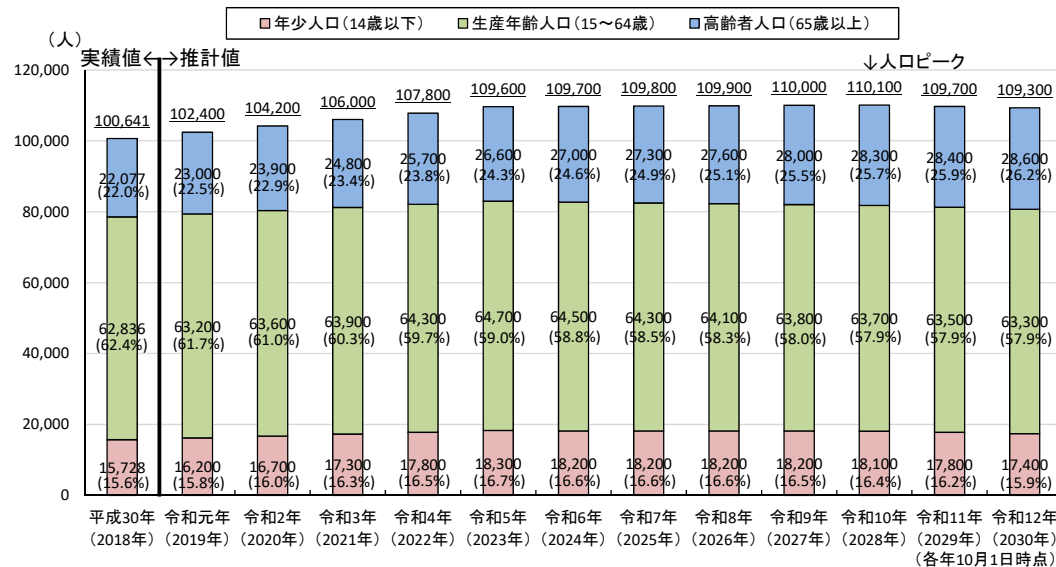
【ふれあいバス乗車人員の推移】



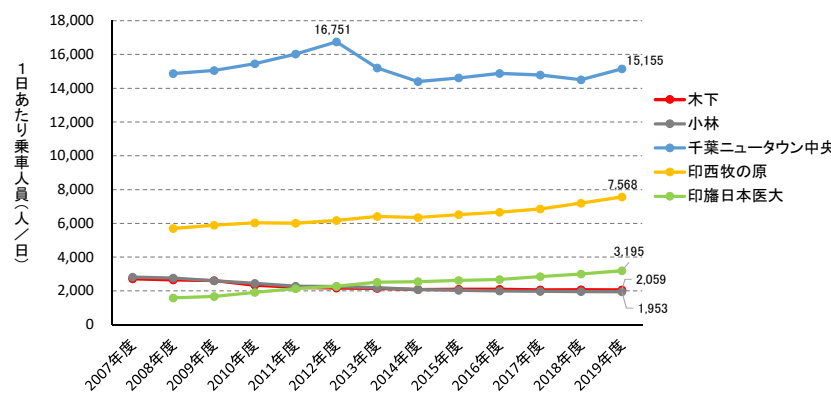
【ふれあいバスの総合的に見た満足度】(利用者アンケート)



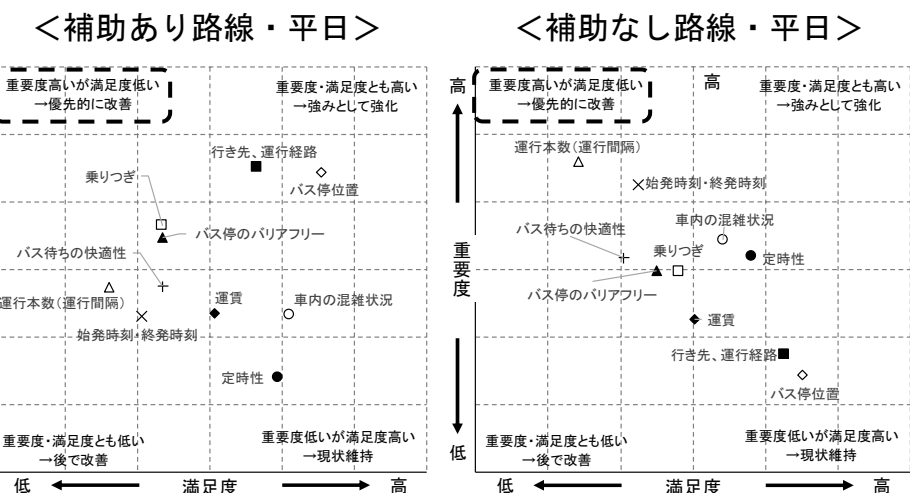
【将来人口予測】



【鉄道駅乗車人員の推移】



【路線バスの満足度・重要度分析結果】(利用者アンケート)

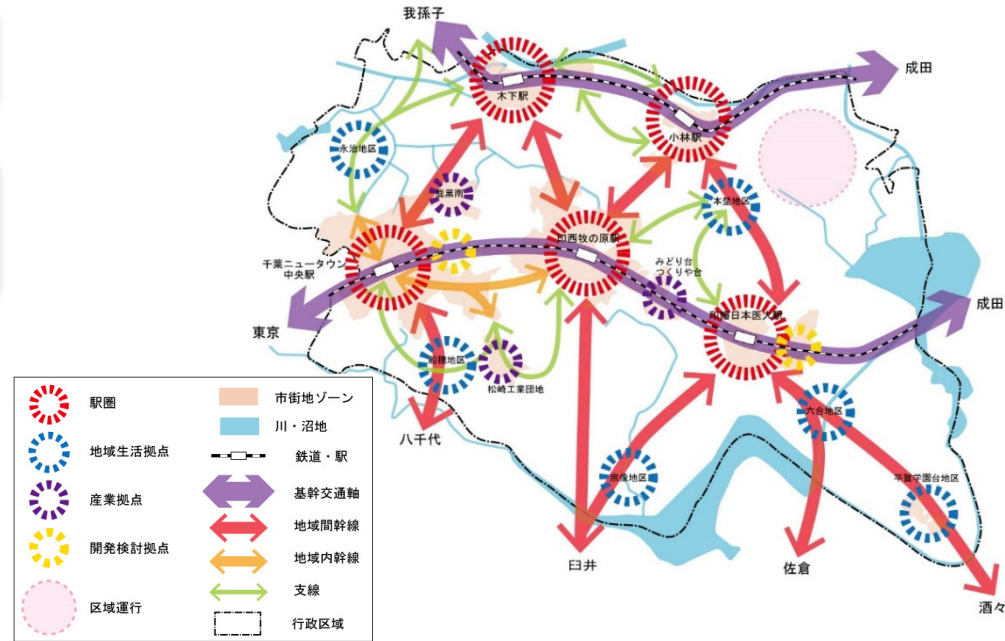


目指すべき将来像と基本方針・目標

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】

総合計画（基本構想）、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、印西市における公共交通ネットワークの将来イメージは、右図のとおりです。



【印西市における公共交通の役割分担】

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)	・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 ・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
地域間幹線	路線バス (市外連絡、市内拠点間)	・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
地域内幹線	路線バス (駅アクセス、市内移動)	・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
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)	・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、公共施設などへの連絡など、一般の路線バスを補完
面的輸送 区域運行	タクシー、 乗合タクシー(スワン号)	・個別の移動ニーズに対応し、面的なサービスを提供

基本方針

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

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

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

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

目標

目標	達成状況を評価する指標			
	現況値	目標値(令和7年度)		
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	15.1%※2	26%	
	公共交通(バス)に関して満足している人の割合	40%※1	50%	
	市内駅の1日あたりの乗降客数	58,317人※1	64,200人	
	ふれあいバス利用者数	245,944人※1	251,000人	
	路線バス(補助路線)利用者数	232,884人※1	256,200人	
	公共交通不便地域数	10地域※2	5地域	
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	24.7km※2	概ね解消	
	コミュニティバス(ふれあいバス)の運賃	100円※2	170~200円	
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)	12.0人/便※1	13.0人/便
		六合路線	5.0人/便※1	5.5人/便
		宗像路線	2.4人/便※1	2.6人/便
		印旛学園線	4.1人/便※1	4.5人/便
	バスの収支率	コミュニティバス(ふれあいバス)	18.0%※1	19.8%
		六合路線	52.5%※1	57.7%
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	77.4%※1	87.0%	
	バス停設備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※2	8箇所	
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	0箇所※1	3箇所(累計)	
	公共交通総合マップの配布箇所数	28箇所(市役所、支所等)※1	40箇所	
	利用促進に関する取組みの実績件数	7件(利用促進の取組)	15件	
	イベント等と連携した利用促進に関する取組み件数	0件※1	3件(累計)	

※1：令和元年度、※2：令和2年度

実施事業

- 実施事業1 バス路線等の見直し・再編
- 実施事業2 バス路線の運賃格差の是正
- 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
- 実施事業4 鉄道の利便性向上
- 実施事業5 交通機関相互の連続性の向上
- 実施事業6 バス利用環境の改善
- 実施事業7 バス・タクシー走行環境の改善
- 実施事業8 利用促進策の展開
- 実施事業9 多様な輸送資源の活用可能性の検討

目標を達成するための実施事業

実施事業1 バス路線等の見直し・再編

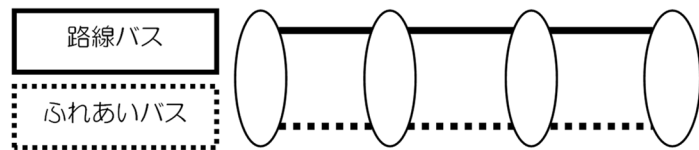
1-1 コミュニティバス（ふれあいバス）の運行ダイヤの見直し
 ・遅延解消と安全運行のため、運行ダイヤ見直しを行います。

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・競合区間を解消します。
 ・路線長が長く迂回の大いルートを見直しをします。
 ・見直しは利用者への影響が大きいと考えられるため、段階的に進めていきます。

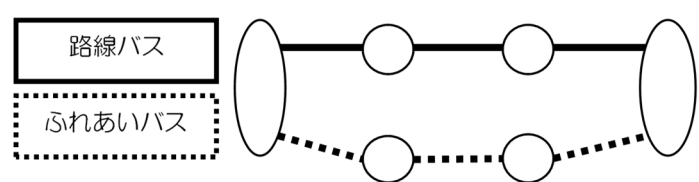
例1 重複・競合の解消

○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）

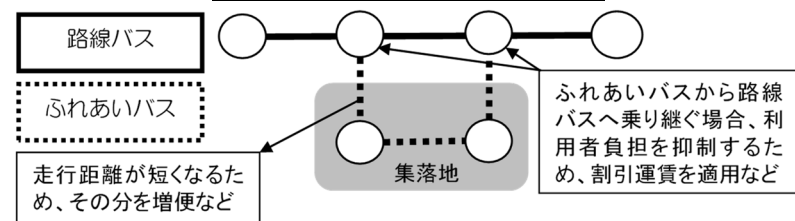
① 同じ経路を走行する場合



② 経路は異なるが起終点と同じ場合

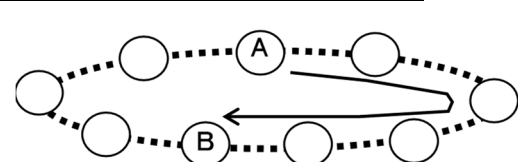


○ふれあいバスと路線バスの役割分担を図り、重複・競合を解消する場合の例（イメージ）

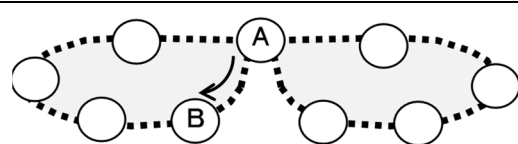


例2 迂回の縮小

○迂回が大きく路線長が長い現状（イメージ）

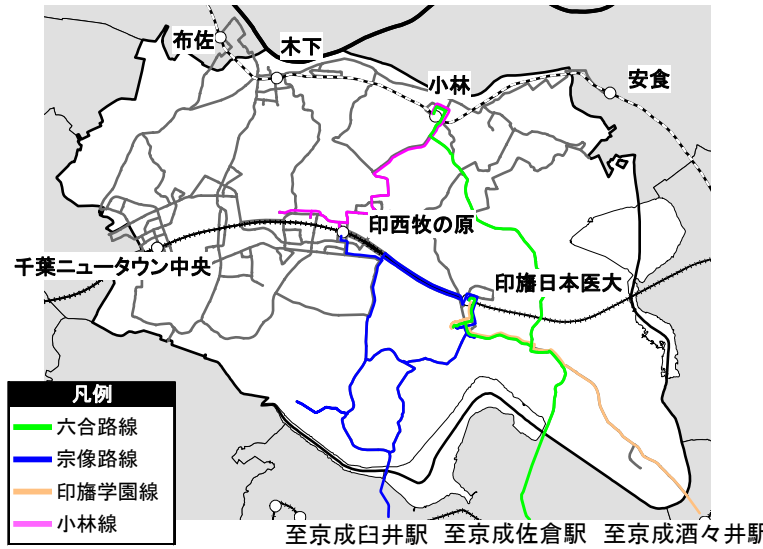


○ルート分割により、迂回を縮小する場合の例（イメージ）



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について、維持するための利用者需要に応じた見直しを実施します。



1-4 ふれあいバス印旛・本埜支所ルート継続運行

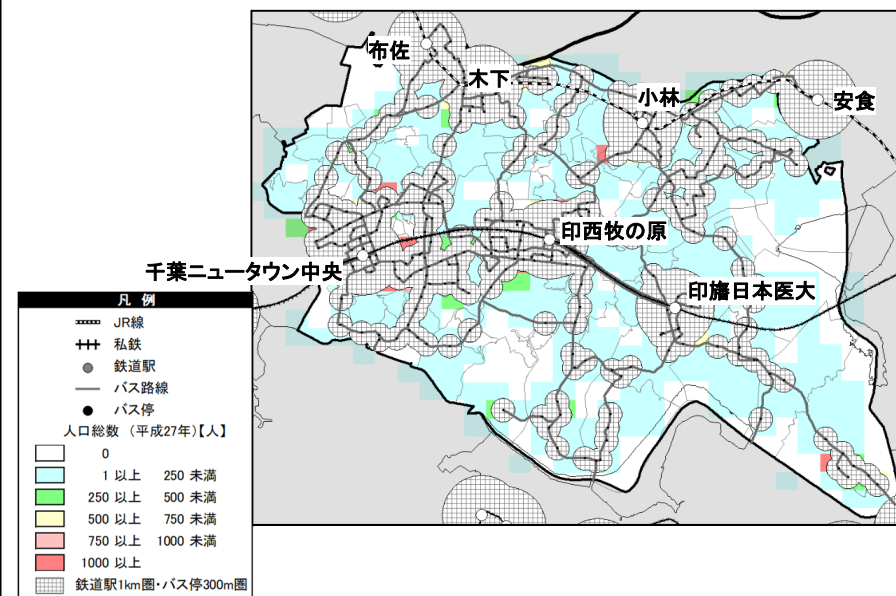
・現在、国から公共交通不便地域の指定を受けた竜腹寺、荒野地区への対応として運行している「ふれあいバス印旛・本埜支所ルート」については、運行を継続します。

1-5 乗合タクシー（スワン号）の見直し

・乗合タクシー（スワン号）は、利用者が少ないため、今後の運行継続の是非を含めた見直しを検討します。

1-6 公共交通不便地域への対応策

・「公共交通不便地域対応指針」を策定し、対応策を検討します。



実施事業2 バス路線の運賃格差の是正

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）の運賃を改定し、路線バスとの運賃格差の解消を検討します。
 案①：均一170円(IC168円)～200円
 案②：対距離制へ移行、初乗りは路線バスと同額、上限あり
 ・補助を支出している路線バスは、収支状況を踏まえつつ改定を検討します。

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

3-1 見直し・改善のためのガイドラインの作成

・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を対象に、ガイドラインを設けて、バス路線の見直し・改善を行います。
 (ガイドラインに盛り込む内容例)
 ⇒ 見直し・改善の検討手順
 ⇒ 見直し・改善の評価指標と基準値
 ⇒ 基準値未達成の場合の対応方法

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

・沿線価値を高め、人口の定着に向けた取り組み、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。

4-2 北総線・成田スカイアクセスの利便性の向上策、需要創出施策の継続

・沿線価値を高め、転入人口の増進、転入人口の抑制を図るための利便性向上の取り組みや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り組みを沿線他市と連携して進めていきます。

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

・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

- ・バス待ち時の安全性に課題があるバス停について、優先順位を検討した上で、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。
- ・植樹帯により乗降が不便などの課題があるバス停について、関係部署と連携しながら、対応策を検討します。



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

- ・バス停の上屋・ベンチの設置を検討する際、設置基準を設けて、設置の可否や優先度を検討していきます。
- ・既存のバス停の上屋・ベンチについて、更新が必要となった場合は、関係者間で協議を進めます。



市内のバス停上屋

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

- ・スマートフォン等でバスの走行位置を確認できる、ふれあいバスへの「バスロケーションシステム」の導入を検討します。



出典) 京成バス

※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。

6-3 バス停・周辺整備における沿道の市民や企業等との協働

- ・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。



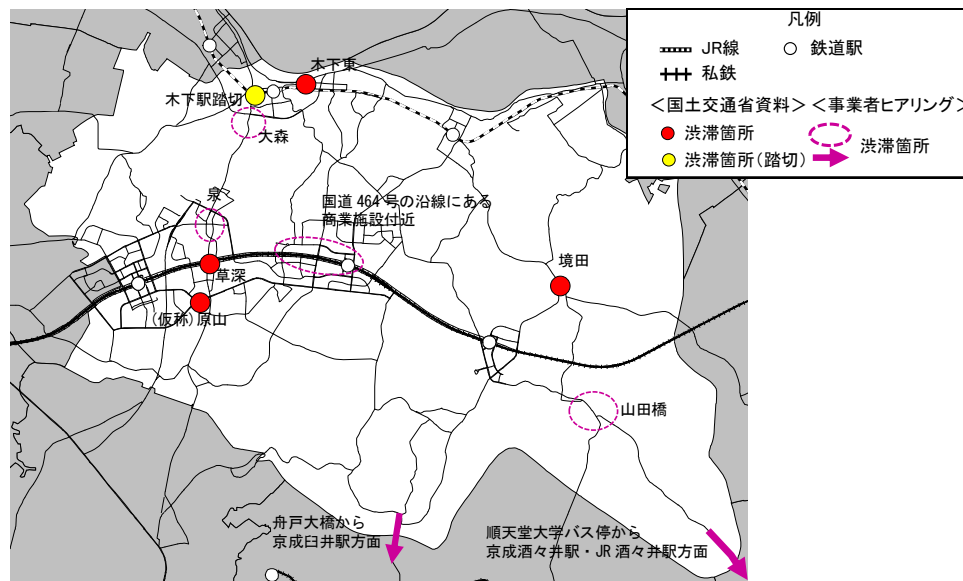
地権者から用地を借用し、バス待ちスペースを確保した事例

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

- ・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へ要望を行っていきます。
- ・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。

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

- ・渋滞箇所等について、代替道路の有無を確認し、可能な場合はルートの変更を行います。

7-3 鉄道駅周辺などにおける交通安全施策の実施

- ・歩行者や自転車の通行が多い交差点では、歩車分離信号の導入などの対策を検討し、交通管理者へ改善の要望を行っていきます。

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

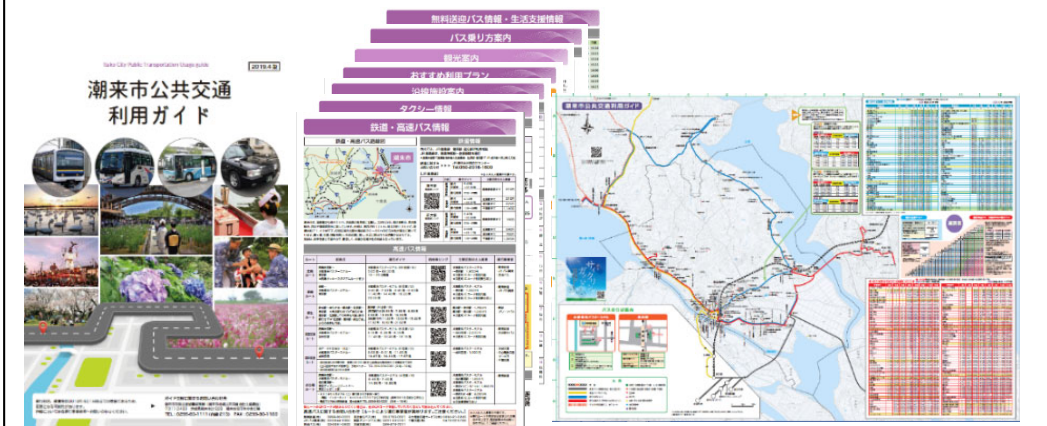
- ・高齢者等の移動手段を確保するため、病院や企業などの送迎バスに一般旅客を混乗することが考えられます。そのため、端緒として関係者の意見等を聞きながら混乗の可能性を検討していきます。

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

- ・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。

公共交通総合マップ(利用ガイド)【茨城県潮来市の例】



8-2 鉄道駅や主要集客施設などへ公共交通案内の設置

- ・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※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。

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

※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。

8-3 鉄道の利用促進策の検討

- ・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きます。

8-4 バスの利用促進策の検討

- ・過度の自動車利用の是正、高齢化への対応、環境負荷軽減の観点から、バス交通の利用促進を図ります。その際「モビリティ・マネジメント」の考え方にに基づき、様々な機会を捉えた利用促進策の展開を図ります。

8-5 タクシーの利用促進策の検討

- ・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るため、利用の喚起を図り、タクシー事業の安定化を図るための利用促進を図ります。

