

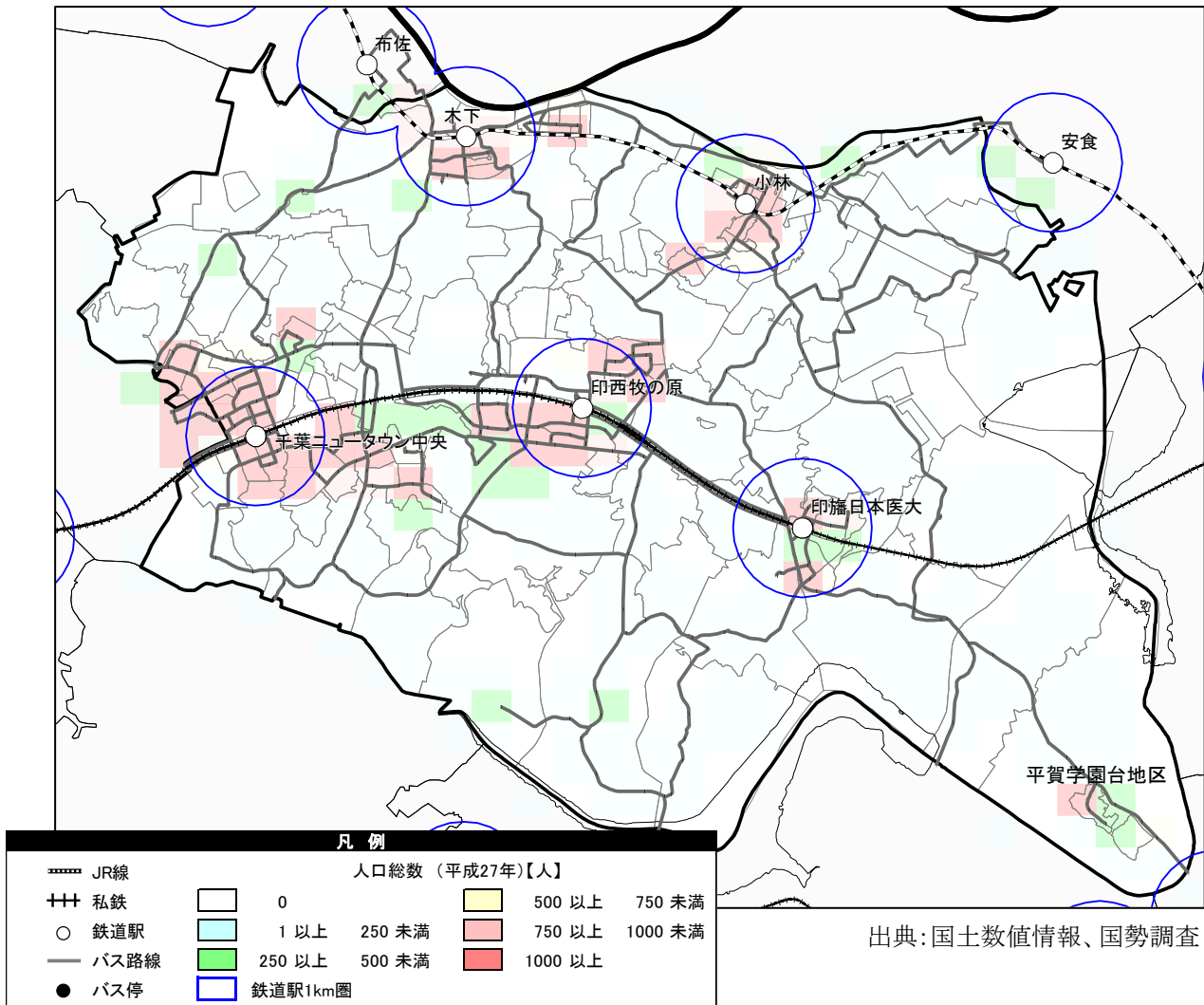
2.市の公共交通の現状把握

2.1 公共交通の整備状況・運行情報

2.1.1 公共交通施設整備状況

(1) 鉄道網・駅1km 圏域

- ・印西市には、JR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。そして、JR成田線には木下駅と小林駅が、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）には多くの人に住んでいます。
- ・なお、市南東部の平賀学園台地区は、人口が多いながらも鉄道駅から離れています。

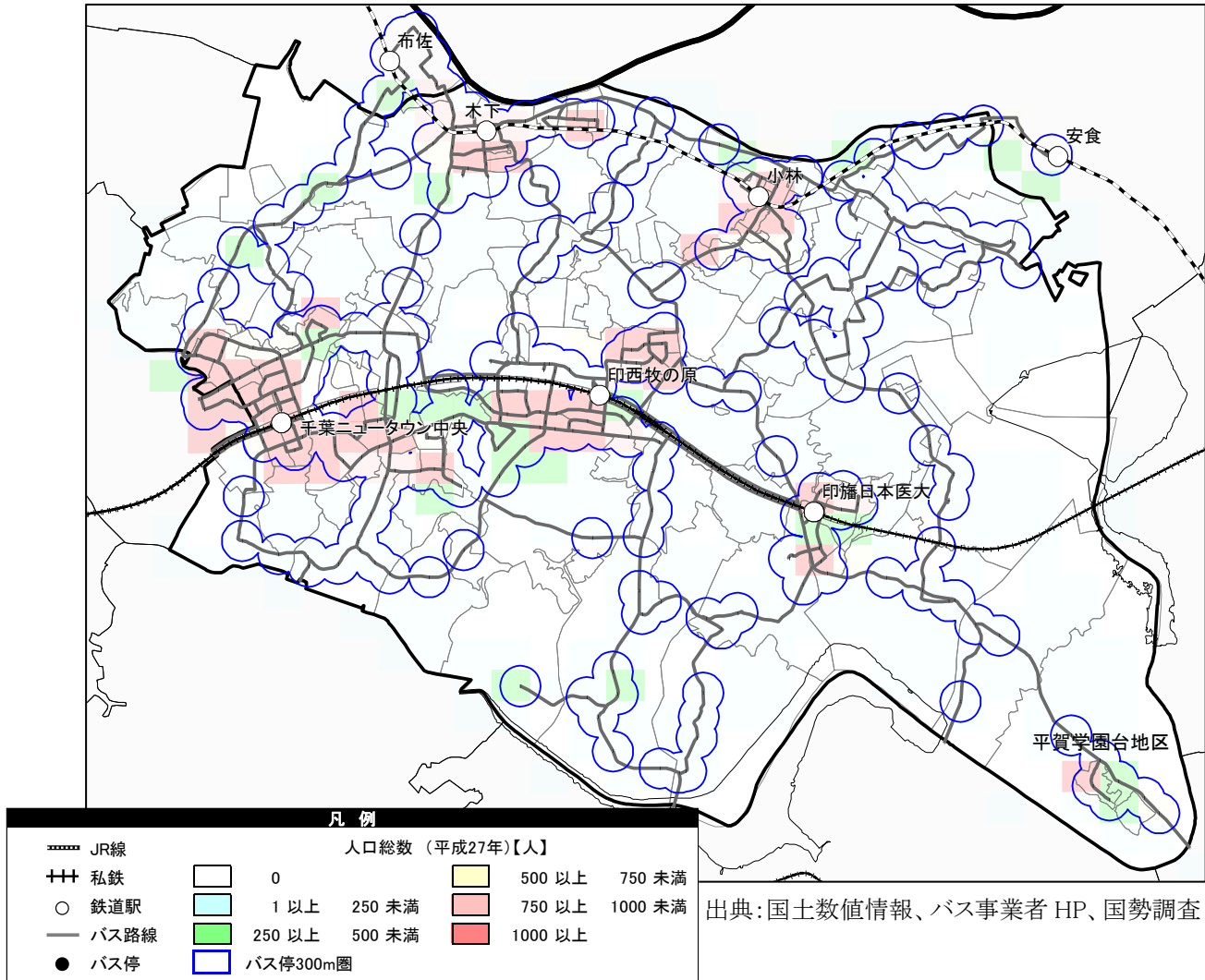


出典:国土数値情報、国勢調査

図1 鉄道路線・鉄道路駅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を網羅するように配置されており、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。



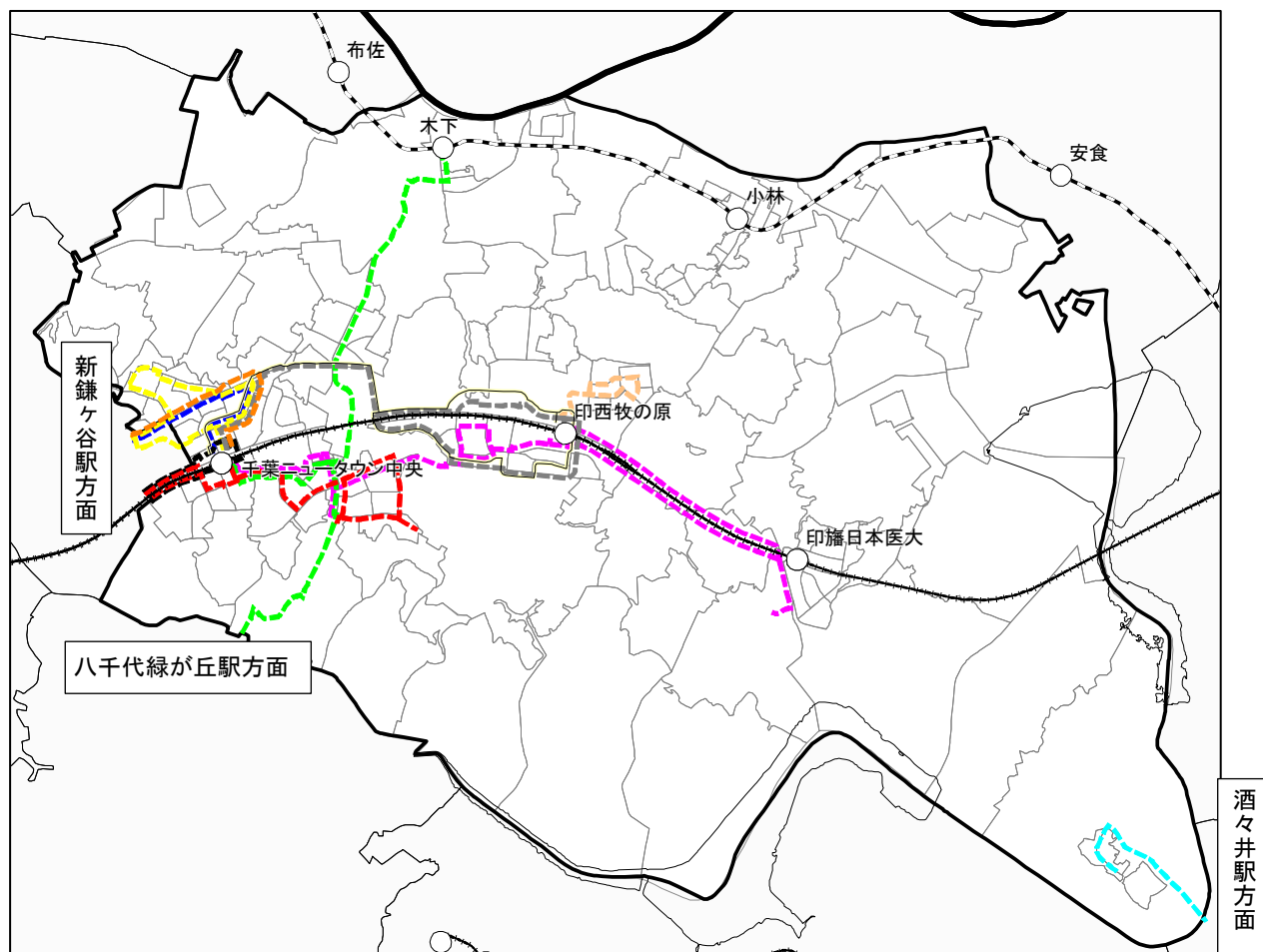
出典：国土数値情報、バス事業者 HP、国勢調査

図2 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、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、中でも千葉ニュータウン中央駅を基点とする路線が多く運行されています。これらの多くは、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。
- ・そのほかの沿線では、木下駅を起点とする神崎線、酒々井駅と平賀学園台地区を結ぶ順大線が運行されています。



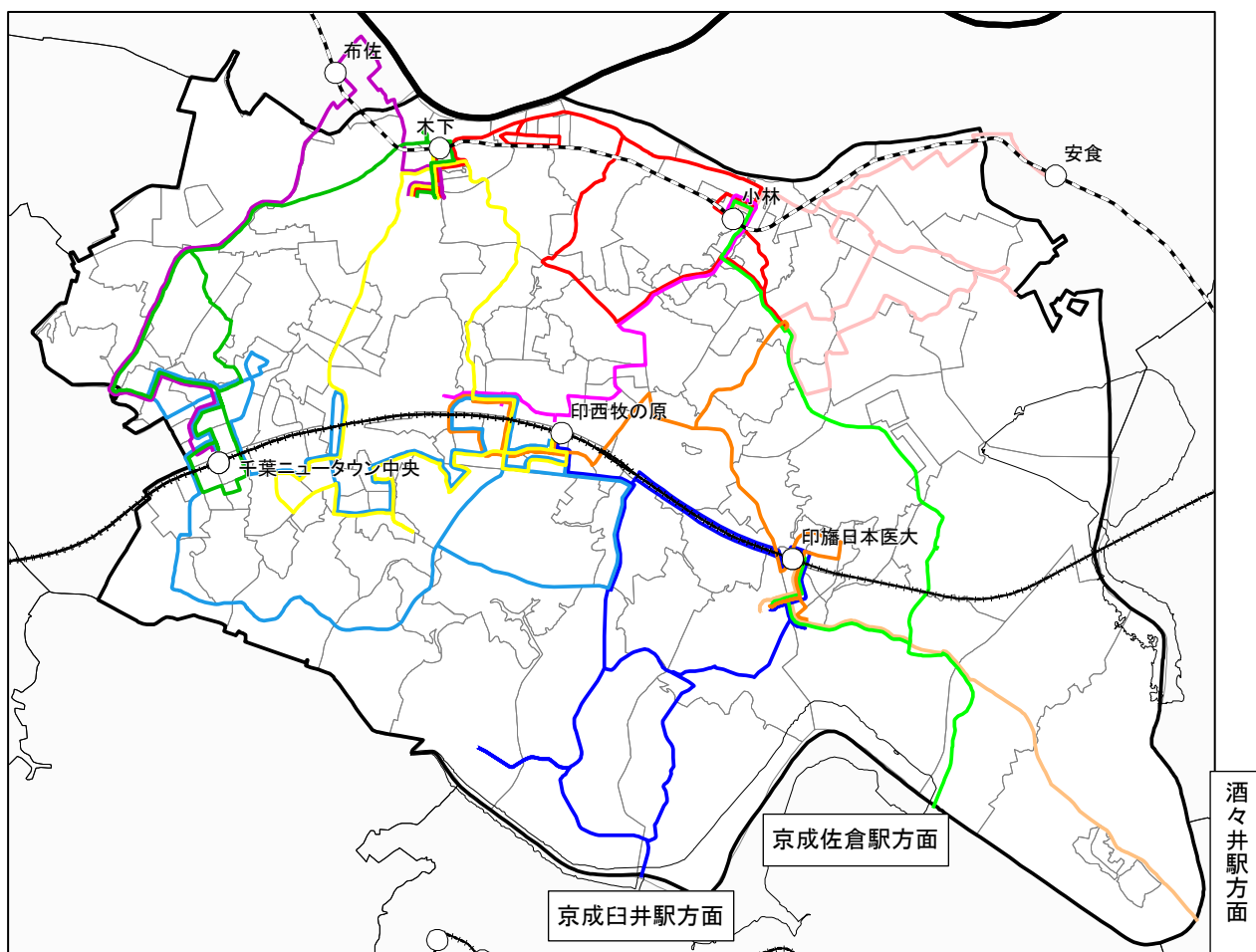
凡例	
路線バス(補助なし)	
—+—+— JR線	●●● 神崎線
++ 私鉄	●●● 高花線
○ 鉄道駅	●●● 西の原線
	●●● 北口循環線
	●●● 滝野循環線
	●●● 西の原外循環線
	●●● 北総循環線
	●●● 順大線
	●●● 新鎌ヶ谷直行便
	●●● 北環状ルート
	—— 牧の原循環ルート

出典：国土数値情報、各事業者HP(令和元年10月現在)

図3 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)、スワン号

- ・路線バスのうち、補助を受けている路線は、北総線、京成本線、JR成田線の駅を起点、経由としつつも、主に集落地域を結ぶ路線となっています。
- ・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、南北方向の連絡機能を担っています。
- ・スワン号は、小林駅と安食駅を起終点に、人口密度の低い本埜地域の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	スワン号
	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4 コミュニティバス・スワン号・路線バス(補助路線)系統

(4) 路線バスとコミュニティバスの重複状況

- ・『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。
- ・そのため、路線バスのうち補助を受けていない路線バスとコミュニティバス（ふれあいバス）が重複している区間を次の通り把握しました。
 - ・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
- ・そのほか、路線バスのうち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が、小林駅周辺、印西牧の原駅周辺、印旛日本医大駅周辺にあります。

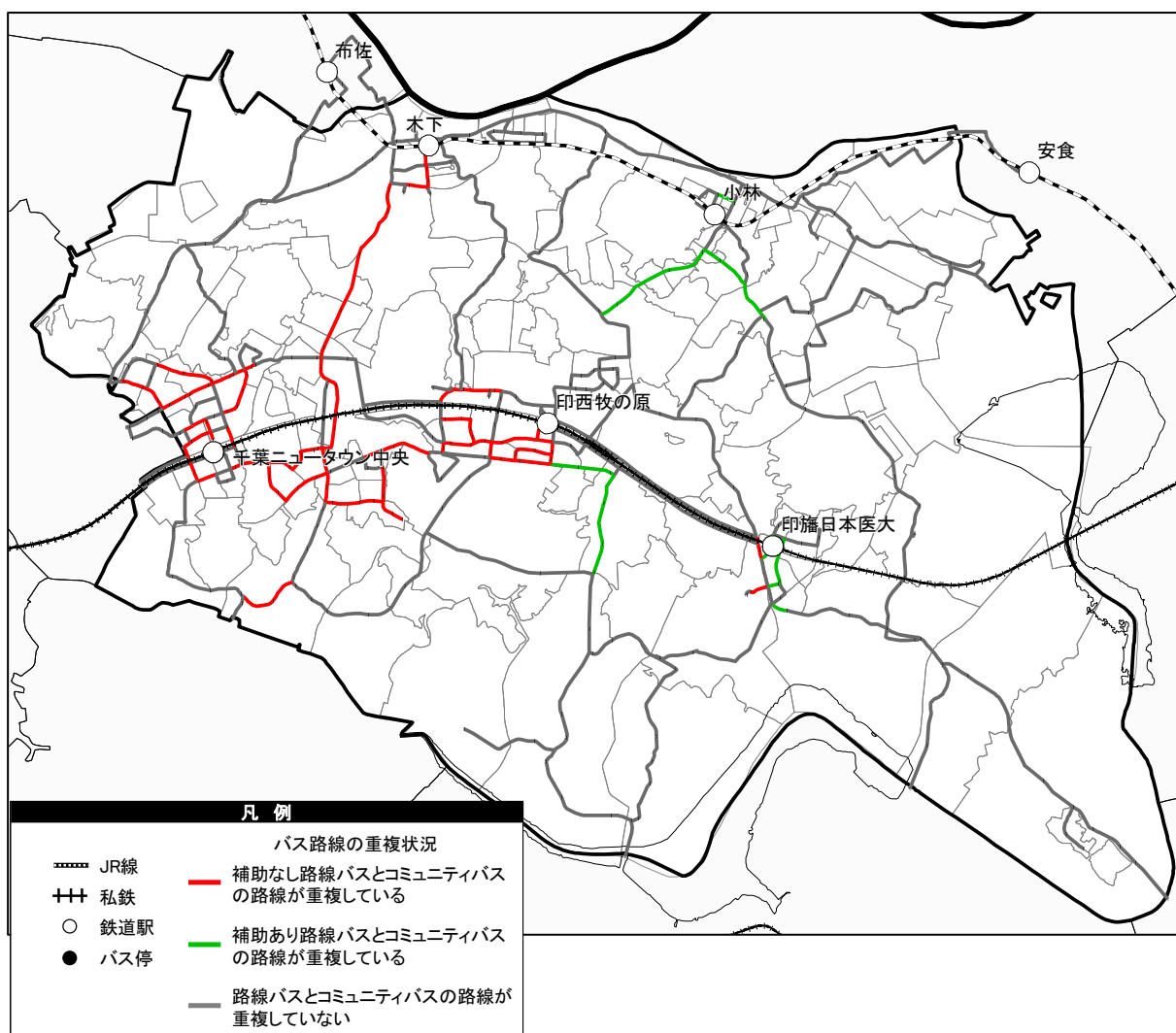


図5 路線バスとコミュニティバスの重複路線

(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。

		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

注) 駐車場及び駐輪場の有無は駅周辺を含み、商業施設専用を除く。

注) 乗入れバス路線数は、高速バス、深夜急行バスを除き、コミュニティバスを含む。

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 1 市内各駅の駅前広場及び乗り継ぎ施設の整備状況

		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	牧の原循環ルート
	南口	3				高花線	神崎線	西の原線			
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			

表 2 駅別乗入れバス路線一覧

(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～各ホーム間は全駅で移動が可能で、バスや自動車と鉄道駅との乗り継ぎの際、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。

○：「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」、「JR 東日本株式会社ホームページ」、現地にて確認

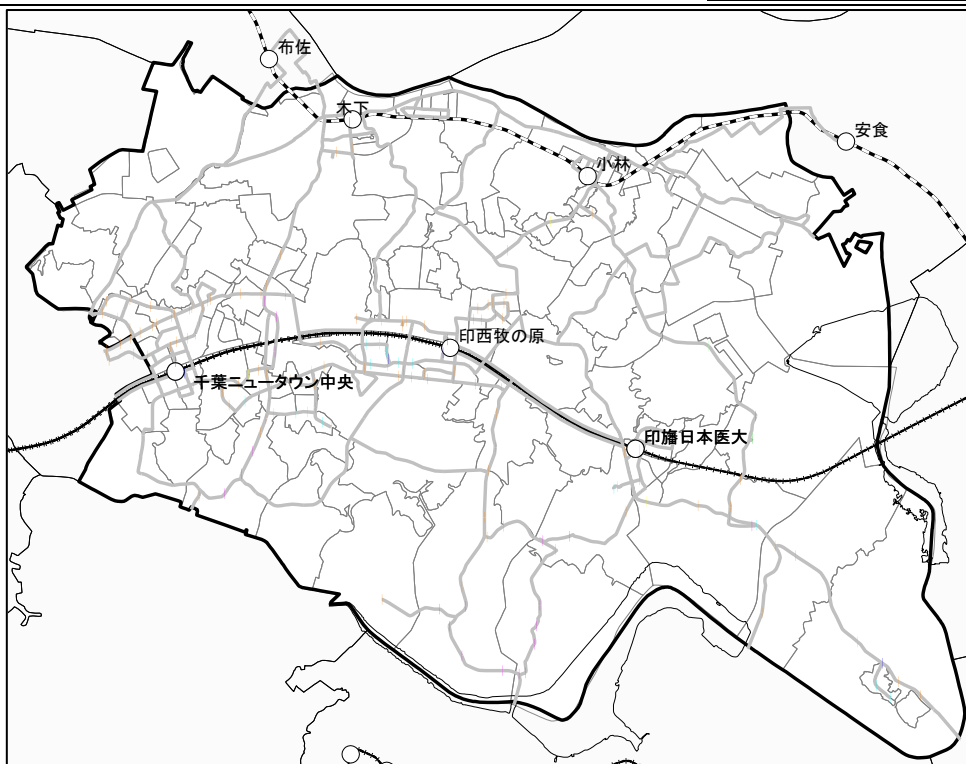
表 3 各駅における乗り継ぎのバリアフリールート確保状況

(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おり、また、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個所が見られます。

- :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



注)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。

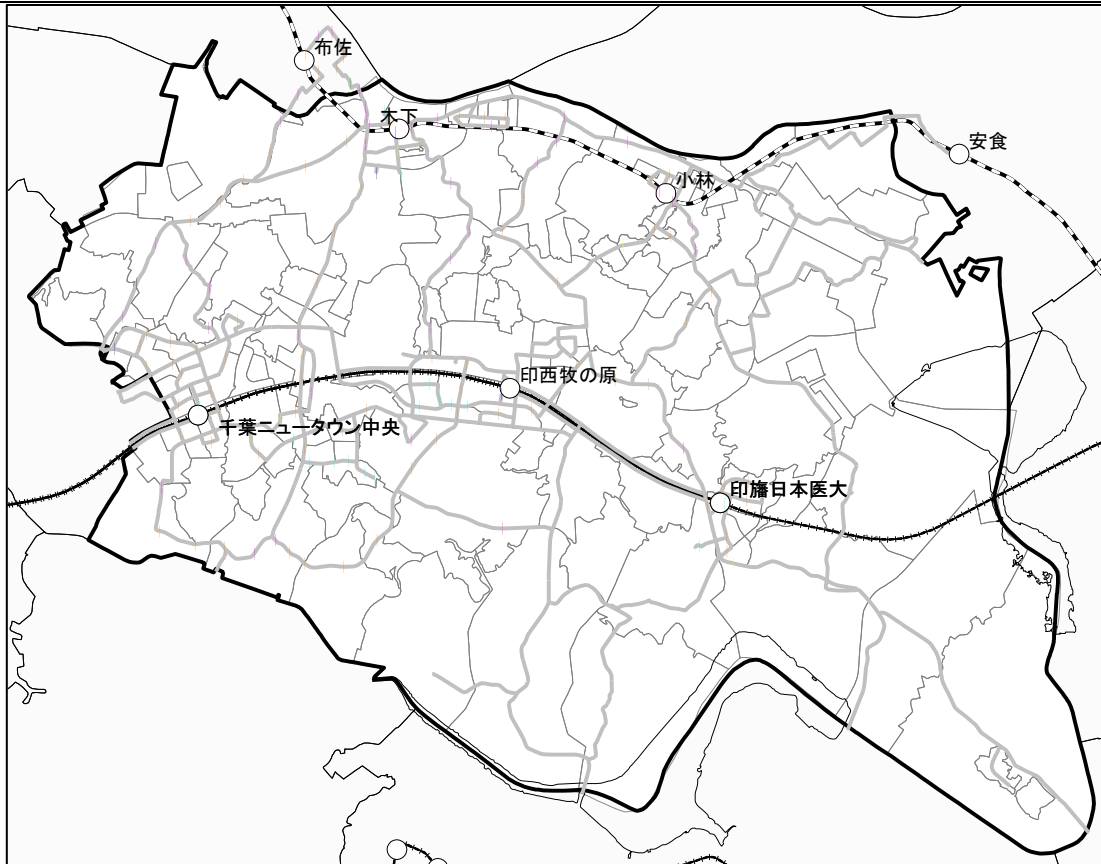
凡 例				
	バス停付帯施設設置項目数			
	歩道にバス停	ベンチ・椅子	屋根付き・バスシェルター	バス停数
●●●●	×	×	×	30
●●●●	○	×	×	127
●●●●	○	○	×	6
●●●●	○	○	○	10
●●●●	○	×	○	31
●●●●	×	○	×	1
●●●●	×	○	○	2
●●●●	×	×	○	1

図 6 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個所が見られます。
- ・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



注) 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。

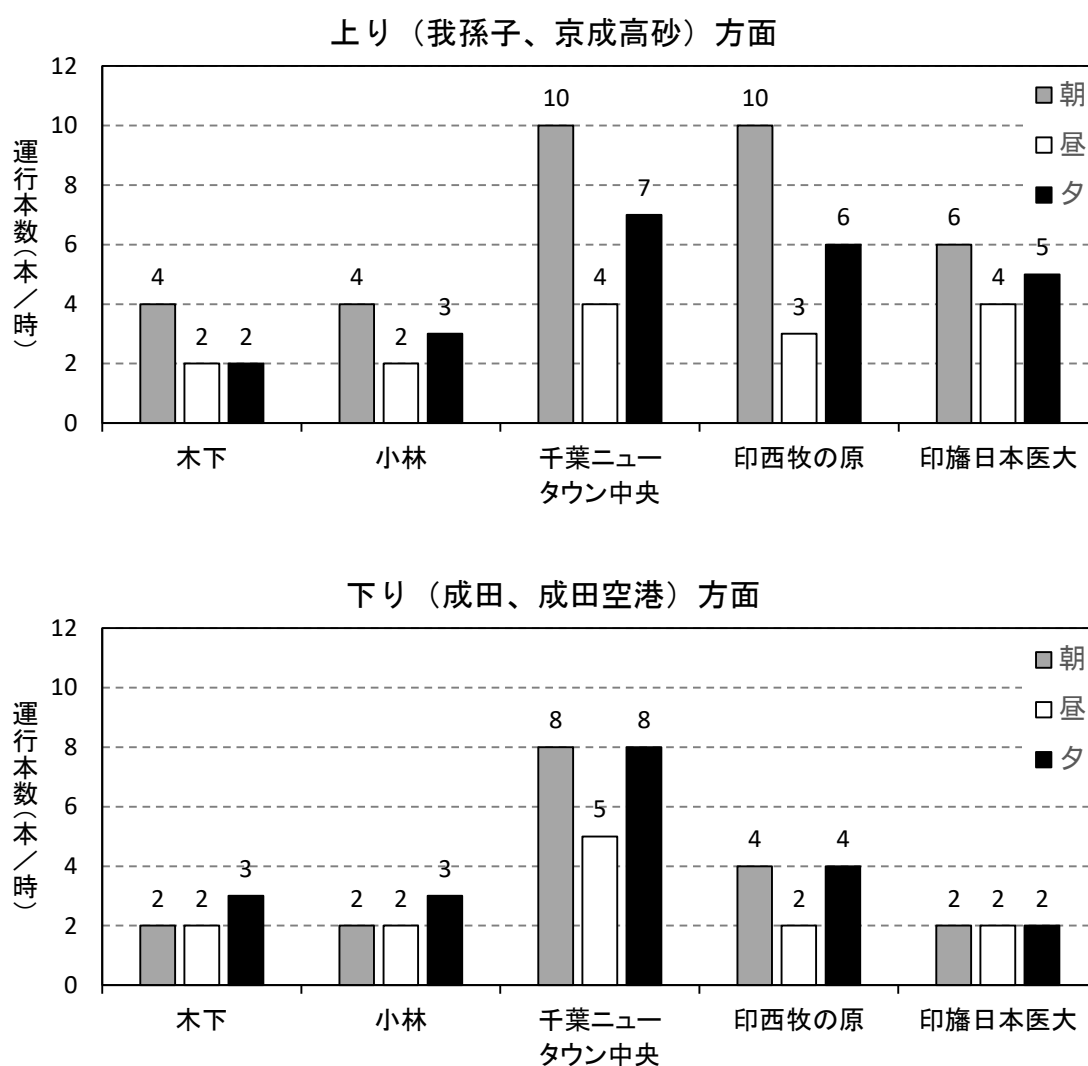
凡 例				
-----	JR 線			
+++	私 鉄			
○	鉄 道 駅			
	バス停付帯施設設置項目数			
	歩道にバス停	ベンチ・椅子	屋根付き・バスシェルター	バス停数
●●	×	×	×	37
●●●●	○	×	×	74
●●●●●	○	○	×	6
●●●●●	○	○	○	4
●●	○	×	○	17
●●	×	○	×	1
●●	×	×	○	1

図 7 バス待ち環境の整備状況 (コミュニティバス)

2.1.2 公共交通施のサービス状況

(1) 鉄道運行状況

- ・朝の上り方面は、J R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。
- ・夕方の下り方面は、J R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、J R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、J R成田線は単線路線のため、現在の朝上り方面4本/時程度が限界と考えられます。



注) 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: JR 東日本株式会社 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8 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水準が確保されています。一方、青色の区間は、概ね朝夕 1 時間間隔、昼 2 時間間隔であり、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。

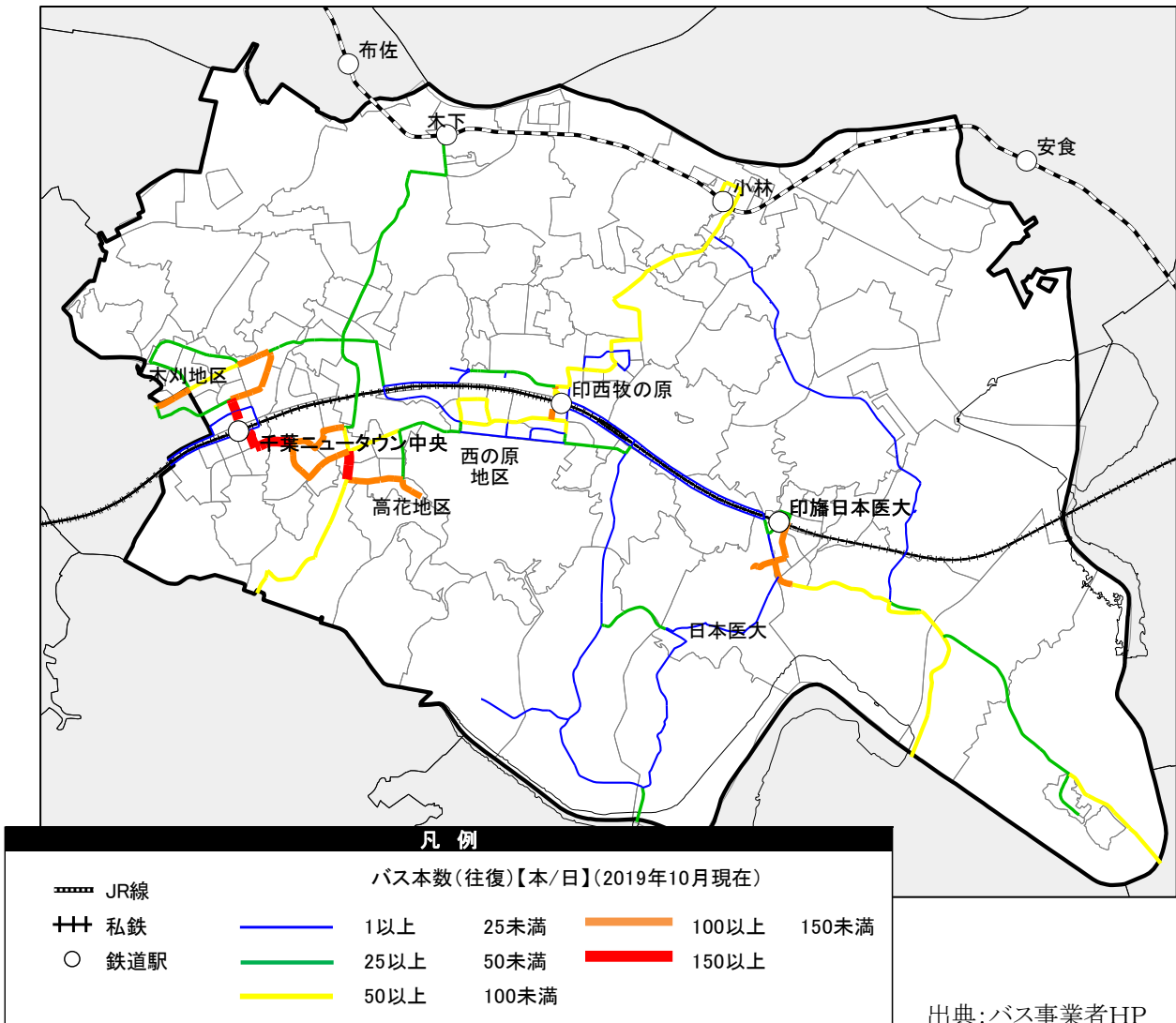


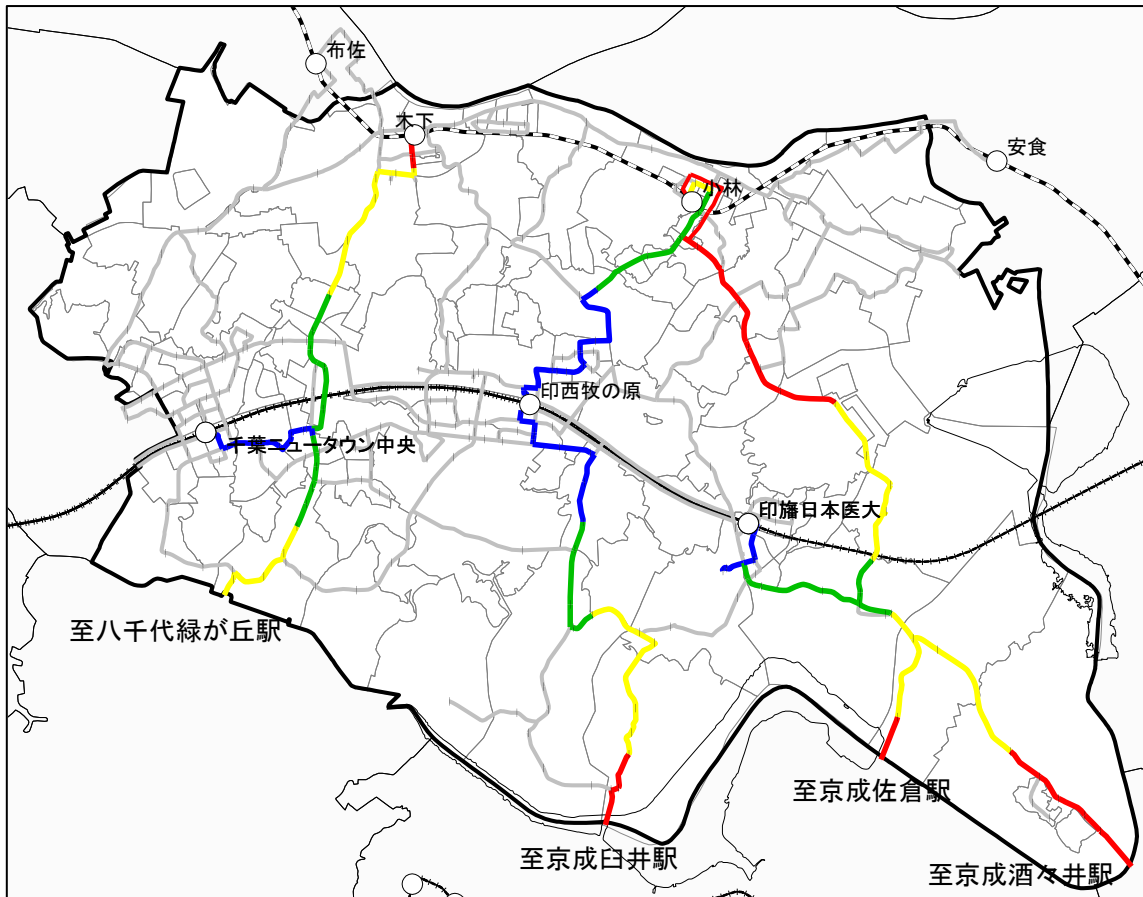
図9 路線バス運行本数(平日)

【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(往復)	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、東西方向には鉄道があり移動の利便性が高くなっていますが、南北方向はバスによる移動となります。そこで、バスによる南北方向の移動性の状況を把握しました。
- ・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19分)、南方面の市境までは15分以内(神崎線で11分、八千代緑が丘駅までは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、市境(順天堂大学)までは15分以上(印旛学園線で19分、京成酒々井駅までは22分)です。
- ・以上の通り、市内南北方向の移動は、北総線の駅から南北とも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。



注)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

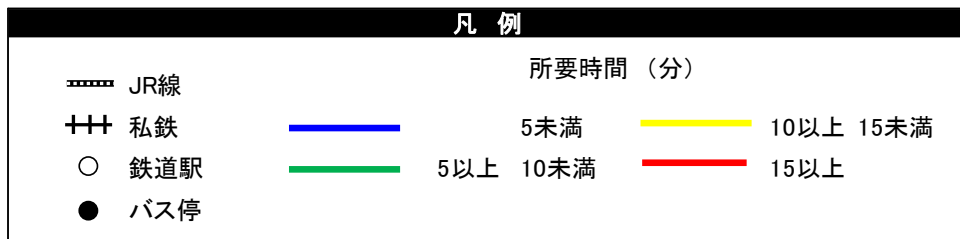


図10 印西市内の北総線の駅から他路線の駅までの所要時間

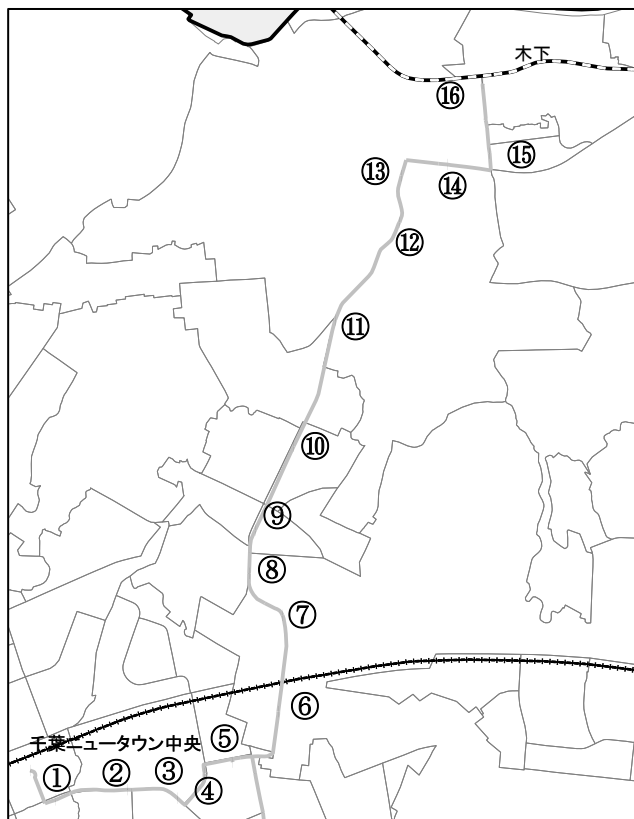
(3)バスサービス内容

1)路線バス運賃

- ・コミュニティバス（ふれあいバス）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、宗像路線は一律 300 円となっています。
- ・一方、他の路線バスは対距離制となっています。
- ・コミュニティバス（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コミュニティバス（ふれあいバス）に流出し、路線バスの維持が困難になる可能性もあります。そのため、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コミュニティバス（ふれあいバス）との差を把握しました。
 - ・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、並行するコミュニティバス（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も限られています。
- ・一方、神崎線に並行するコミュニティバス（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	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

※印旛学園線は一律 300 円

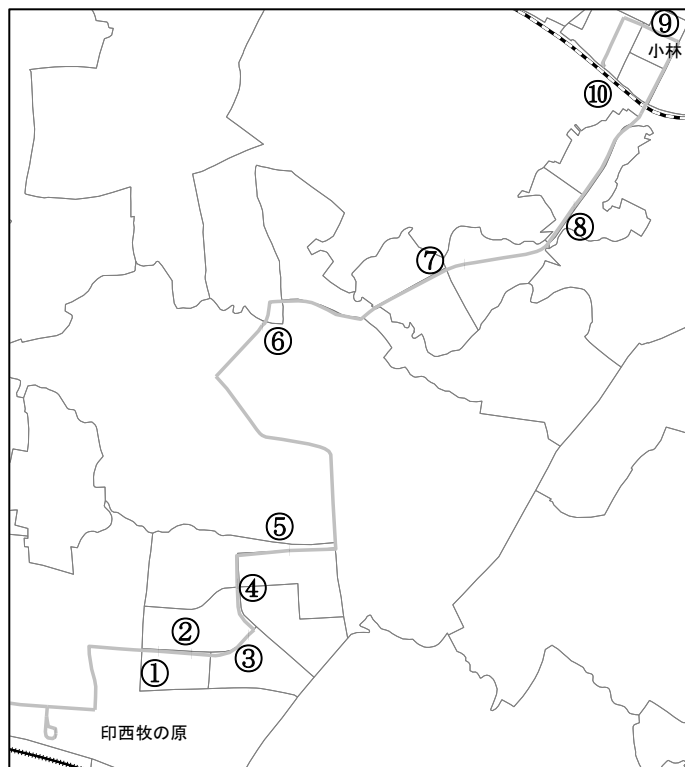
■ちばグリーンバス：印西市内は一律 170 円(市外は対距離制で京成酒々井駅～学園台間は 220 円)

■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

【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

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	
身体障害者割引・知的障害者割引（印旛学園線）	
○対象者	・障害者及び介助人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	
障害者割引	
○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	
障害者割引	
○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	
障害者割引	
○障害者手帳所有者と介助者1名 ・半額(10円未満四捨五入)	
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
定期券割引
<ul style="list-style-type: none"> ○エコサービス（通勤定期乗車券） <ul style="list-style-type: none"> ・定期区間外の乗車時100円を区間外も利用可 ・定期保有者の家族は100円で全区間利用可 ・土日祝日、お盆、年末年始のみ利用可 ○学期定期券（通学定期乗車券） <ul style="list-style-type: none"> ・学期の日程に合わせた定期券の販売
運転免許証自主返納者割引（ノーカー・アシスト優待証）
<ul style="list-style-type: none"> ○対象者、対象路線 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・本人のみ、現金利用のみ ・他の割引との併用不可 ・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） ○運賃 <ul style="list-style-type: none"> ・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）
高齢者割引
<ul style="list-style-type: none"> ○ゴールドパス・ダイヤモンドパス <ul style="list-style-type: none"> ・70歳以上の方を対象 ・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） ・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） ・高速バス、深夜バス、一部の路線バスは対象外 ○ゴールド65・ダイヤモンド65 <ul style="list-style-type: none"> ・65以上70歳未満が対象 ・ゴールド65：年間62,900円で京成グループ7社乗り放題 ・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 ・高速バス、深夜バス、一部の路線バスは対象外

出典:各事業者 HP(令和元年10月現在)

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

(1) 運行状況

1) 運行本数

- ・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。ふれあいバスは 7 時台から 18 時台までの運行のため、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。
- ・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。

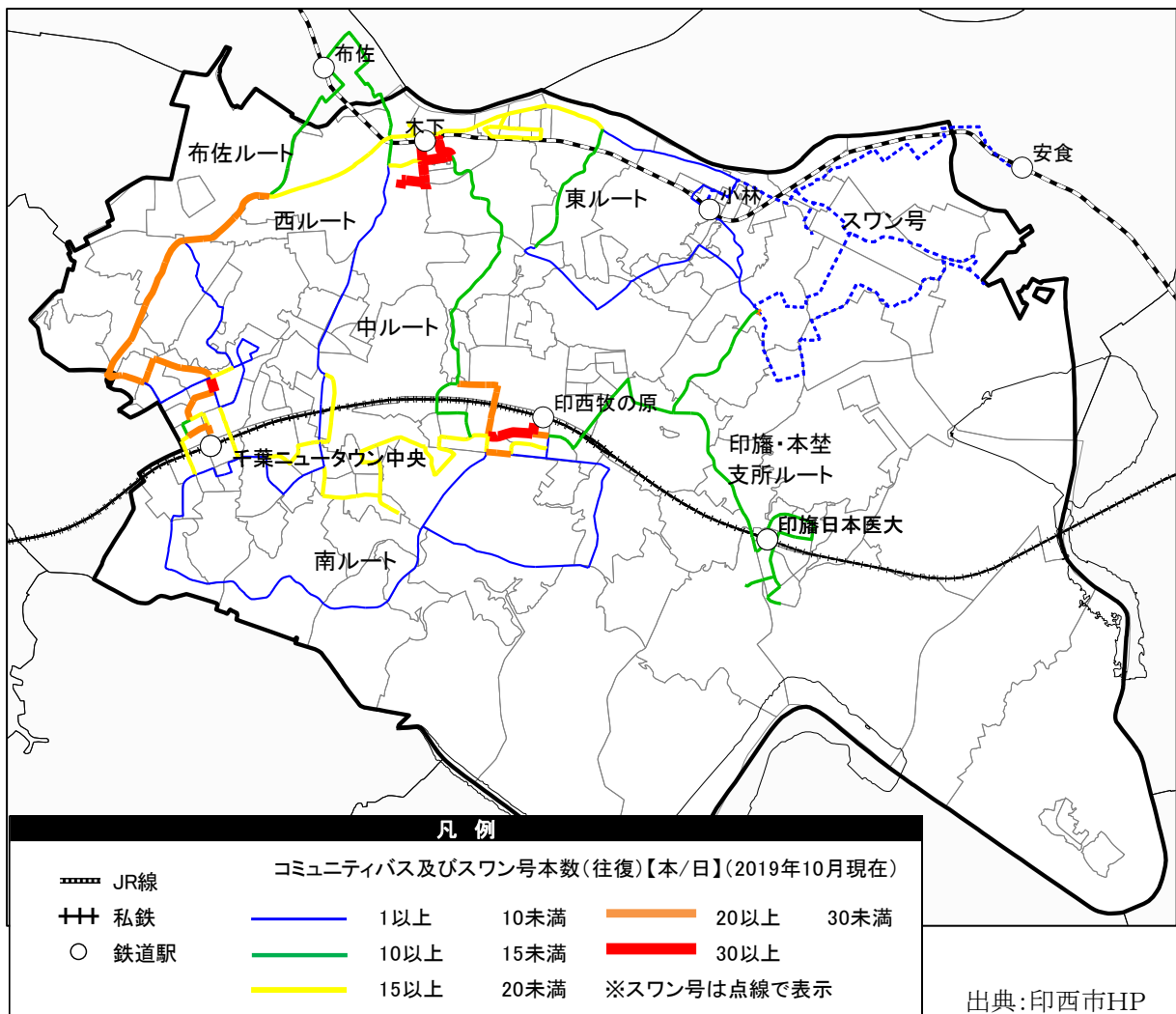


図 11 コミュニティバス運行本数(全日)

2) 運賃

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、障害者手帳保持者及び障害者介助者 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
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。

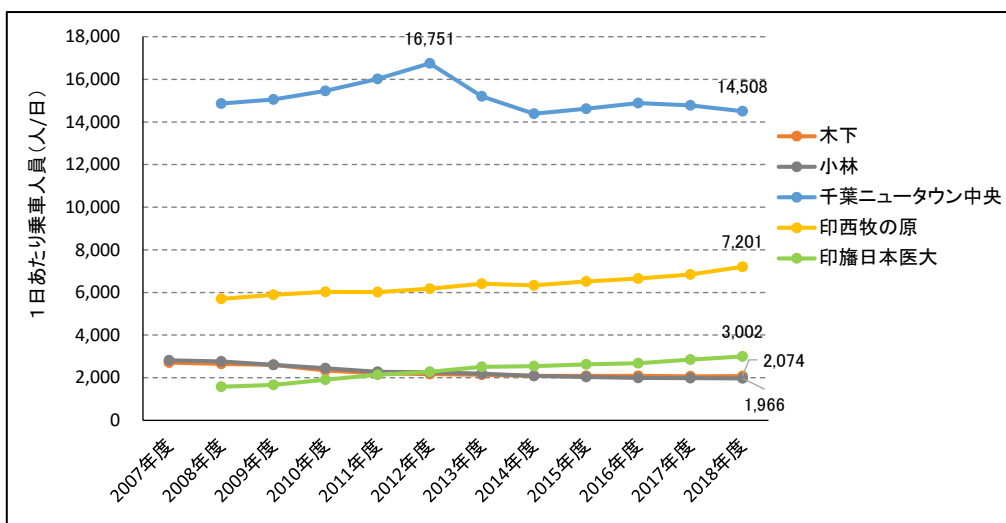
※小・中・高校生は 150 円、障害者手帳保持者及び障害者介助者 1 人は半額（端数切上げ）

2.2 公共交通の利用状況

2.2.1 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、横ばい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、北総線の駅での増加（又は横ばい）とJR成田線の駅での減少が特徴です。



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 12 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路線バスの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、千葉NT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むため、印西市内を乗車・降車する利用者はこれよりも少なくなります。)

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
千葉NT線(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	897	2
小林線・滝野線	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

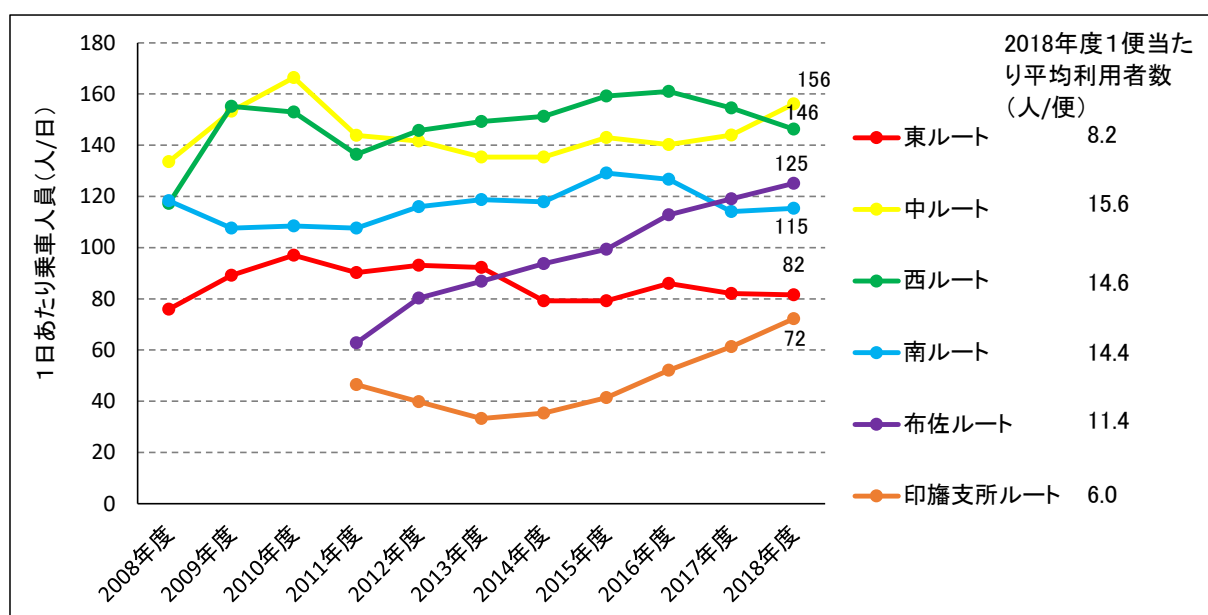
表 4 路線バス・平成30年度年間利用者数

2.2.2 コミュニティバス(ふれあいバス)・スワン号(乗合タクシー)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年度の利用者数を1日あたりで見ると、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、最も少ない印旛支所ルートは72.2人/日ですが、近年、大きく増加しています。
- ・また、1便あたりの利用者数を見ると、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/便です。
- ・利用者数の変化を見ると、布佐ルートと印旛支所ルートの増加が顕著で、その他のルートは増減を繰り返しつつ、横ばいの状況となっています。

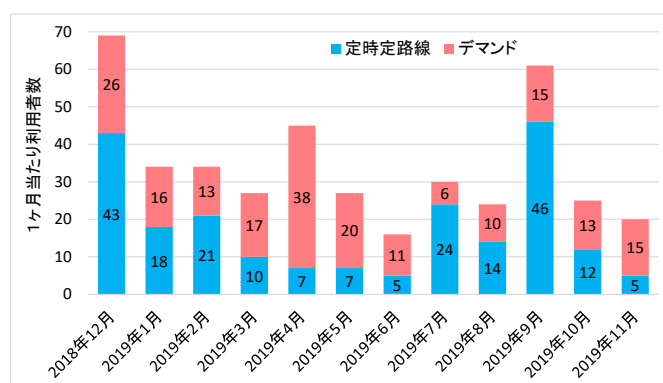


出典:データいんざい2018、印西市資料

図13 コミュニティバス・1日当たり利用者数

(2)乗合タクシー

- ・乗合タクシーの利用者数は少なく、変動が大きい月もありますが、減少傾向となっています。



出典:印西市資料

図14 スワン号・定時定路線デマンド別月別利用者数

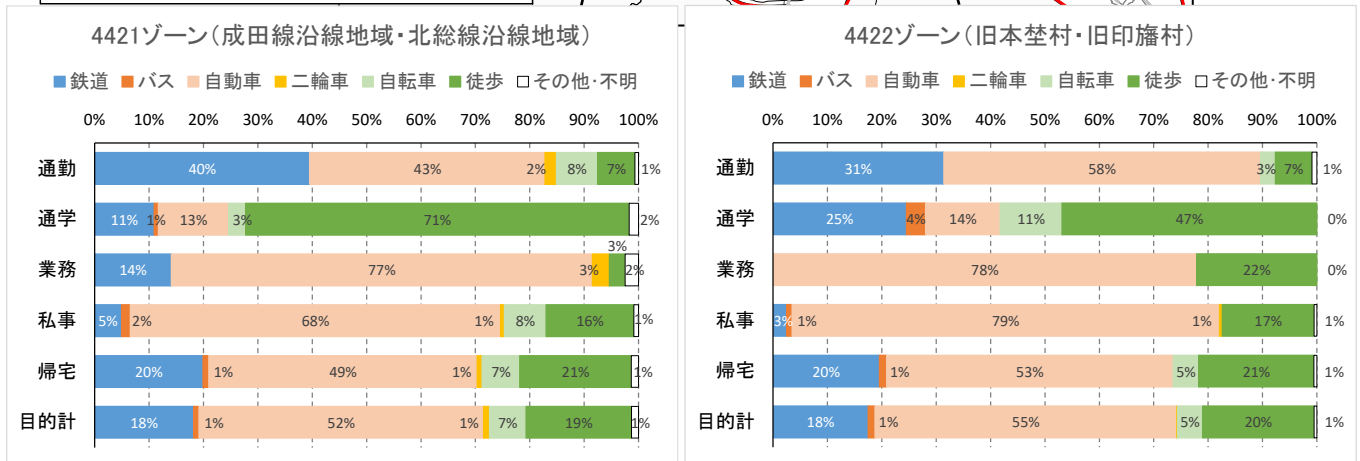
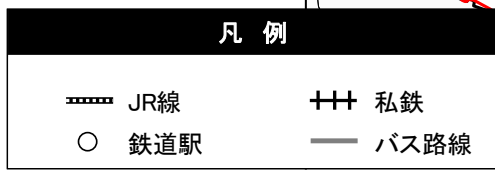
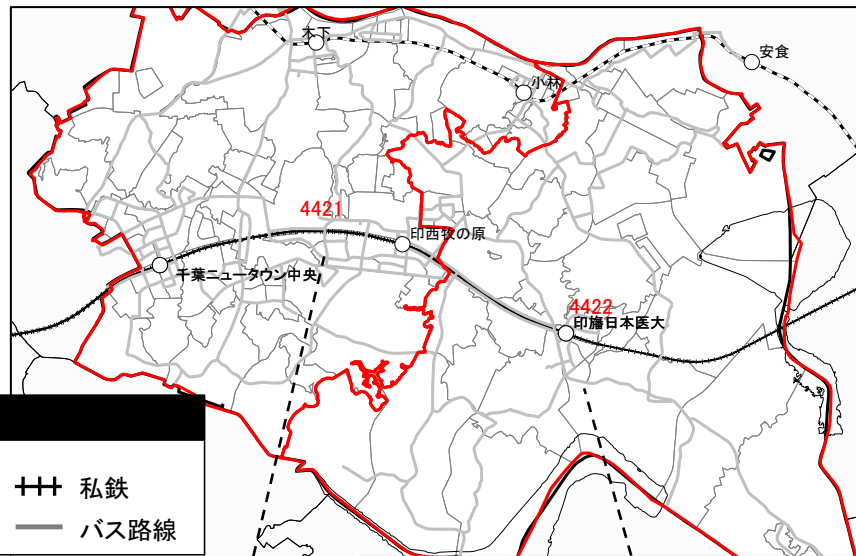
2.2.3 大規模交通実態調査データによる交通特性の把握

(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鉄道に乗りつぎ、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、バスの分担率は非常に低いですが、通学や私事では、わずかながらも、他の目的よりも利用されています。



出典:平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図 15 代表交通手段構成

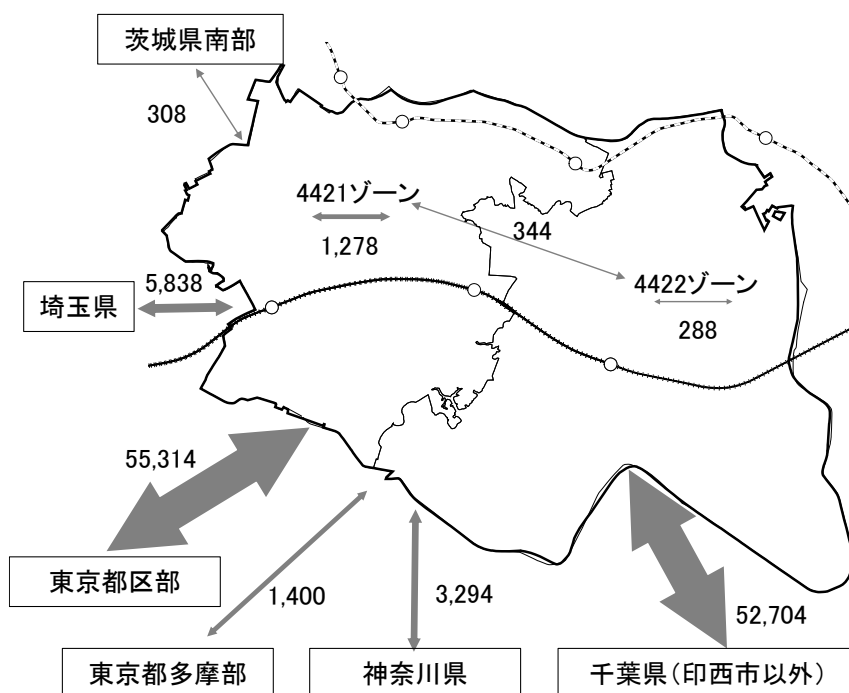
(2)代表交通手段別・地域間OD（東京都市圏パーソントリップ(PT)調査)

※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)

注)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

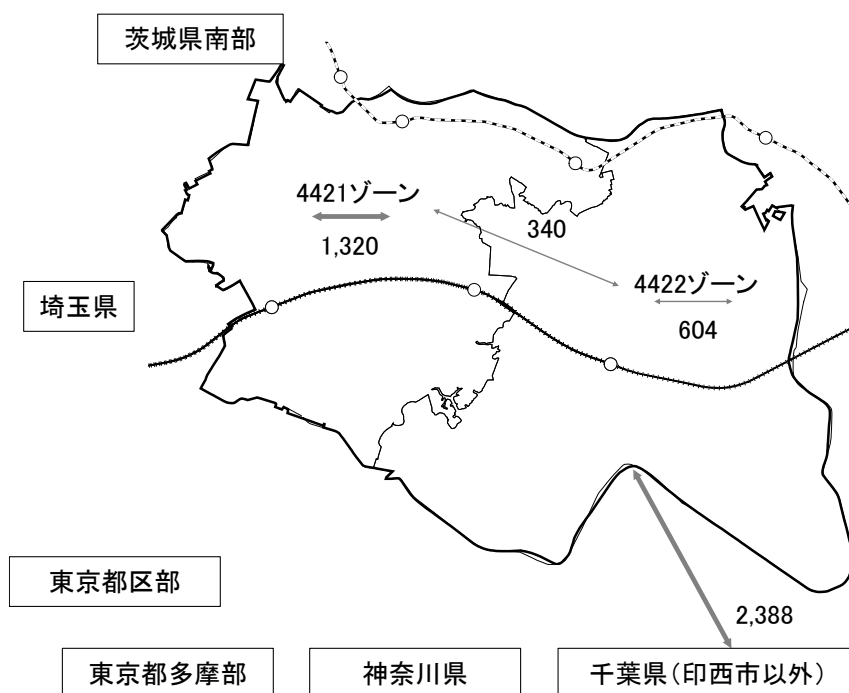
図 16 地域間OD(鉄道)

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

表 5 鉄道利用の地域間 OD 内訳(上位5市区村)

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、印西市と県内他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)

注)ここでの「バス」は、自家用バスを除きます。

注)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

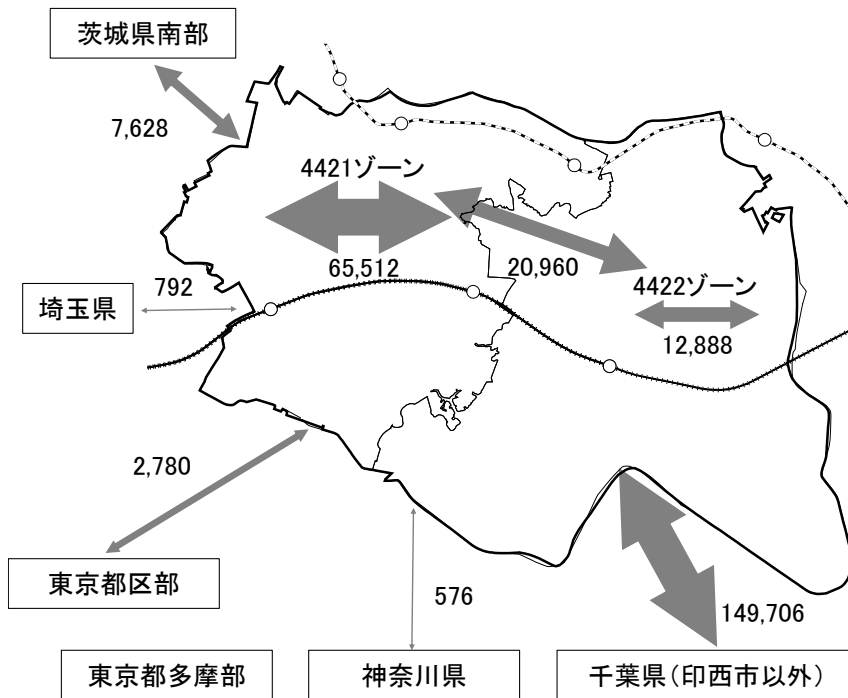
図 17 地域間OD(バス)

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

表 6 バス利用の地域間 OD 内訳(上位5市区村)

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、印西市と県内他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)

図 18 地域間OD(自動車)

出典:平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

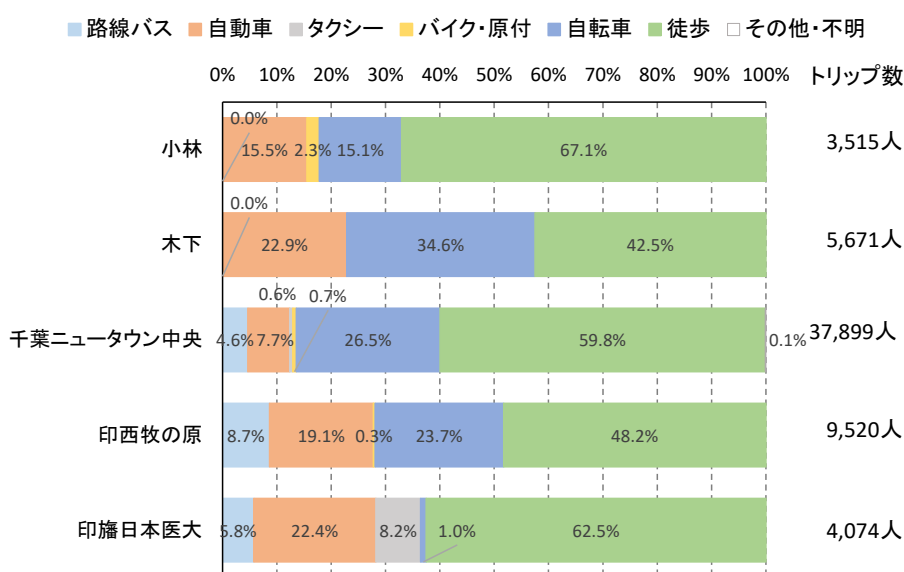
地域	計画基本 ゾーンNo	市区町村名	トリップ/日	地域	計画基本 ゾーンNo	市区町村名	トリップ/日
茨城県南部	5420	茨城県牛久市	1,776	神奈川県	1025	神奈川県横浜市中区	240
	5422	茨城県利根町	1,312		1313	神奈川県横浜市港北区	156
	5515	茨城県河内町	808		2412	神奈川県藤沢市	180
	5421	茨城県龍ヶ崎市	584	千葉県 (印西市以外)	4420	千葉県白井市	24,424
	5630	茨城県鹿嶋市	578		4413	千葉県佐倉市	10,984
埼玉県	3113	埼玉県新座市	364	4434	千葉県栄町	9,104	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

表 7 自動車利用の地域間 OD 内訳(上位5市区村)

(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）

※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。

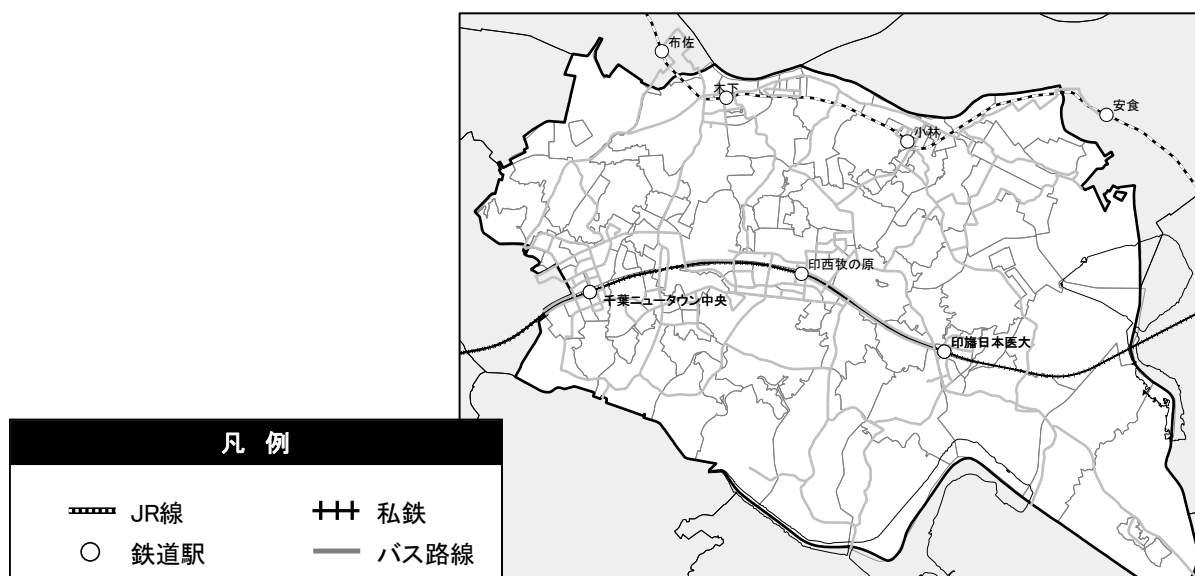
- ・ 鉄道駅端末交通手段は、印西市内のどの駅も徒歩の割合が最も高くなっています。また、駅にもよりますが、自転車の割合も高くなっています。このように、鉄道は駅から徒歩や自転車で行くことのできる範囲に出発地や目的地がある人が多く利用しています。
- ・ 路線バスの割合は、木下駅と印旛日本医大駅で 20%以上、印西牧の原駅と小林駅で 15%～20%となっています。千葉ニュータウン中央駅は 7.7%と低いですが、駅利用者数そのものが多いため、路線バスの利用者数は最も多くなっています。
- ・ 代表交通手段でのバス利用は数%程度でしたが、以上の通り、鉄道を利用する場合は路線バスも一定程度利用されています。



出典:平成20年東京都市圏パーソントリップ調査

※本図に用いたデータの平成30年版は現時点で未公表のため、平成20年版を用いた。

図19 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）

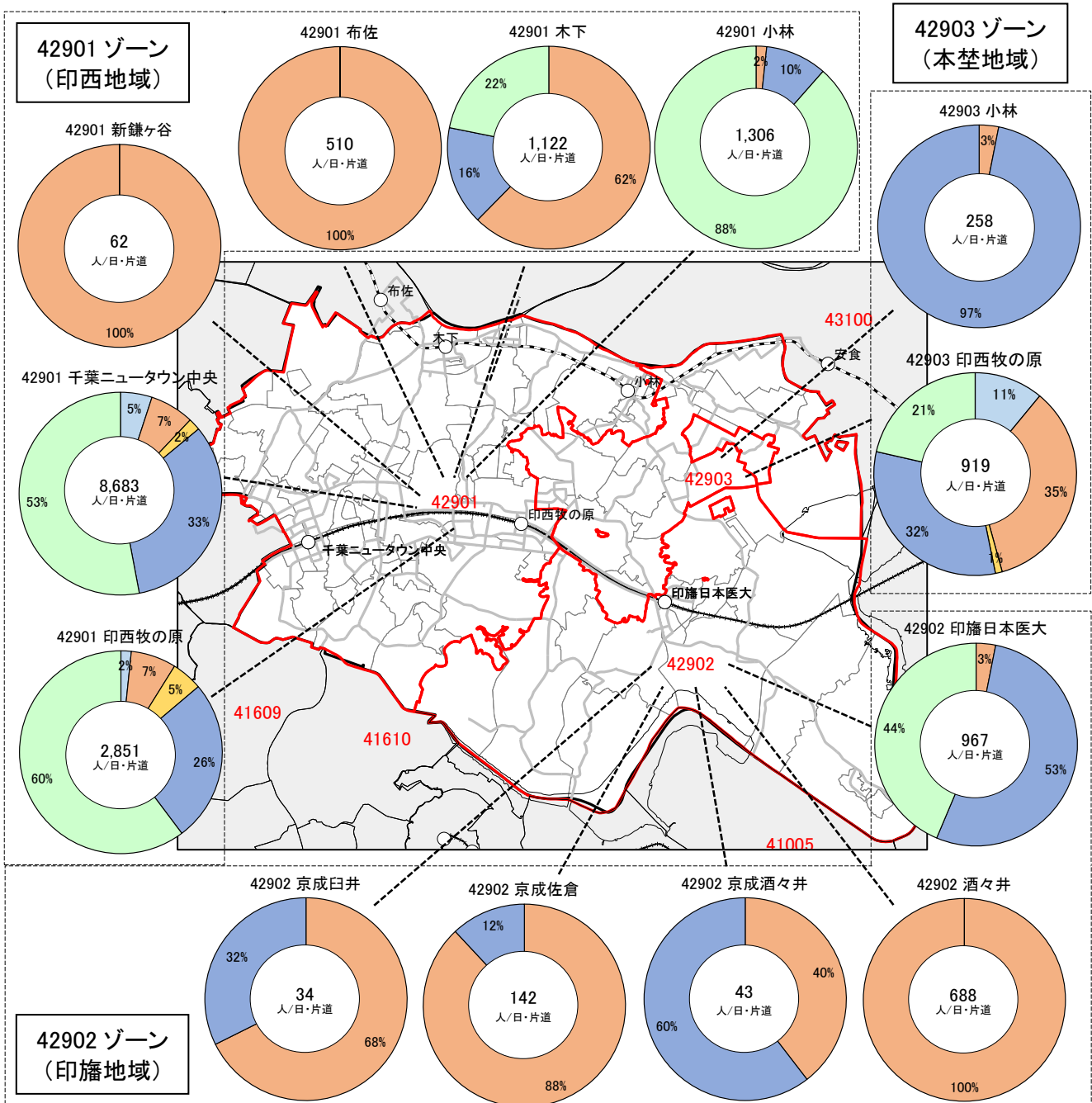
※大都市交通センサス（国勢調査と同じ年に実施され最新のもののは平成 27 年発行）を基に、市内の各ゾーンからどの駅（初乗り駅）で乗車し、また、駅までどの交通手段を用いて移動しているかについて把握しました。（この逆にどの駅（最終降車駅）で降車し、駅からどの交通手段で各ゾーンへ移動しているのかについても把握しました。）

※当調査では、通勤・通学定期券を持つ方を印西市内を 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。

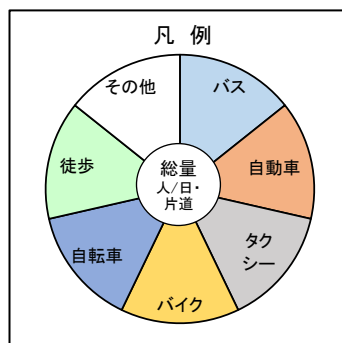
1) 出発地ゾーン別の乗車駅（初乗り駅）と駅までの利用交通手段（端末交通手段）

- ・ 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、本埜地域の方の片道利用が対象です。



出典:平成27年大都市交通センサス

図 20 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。

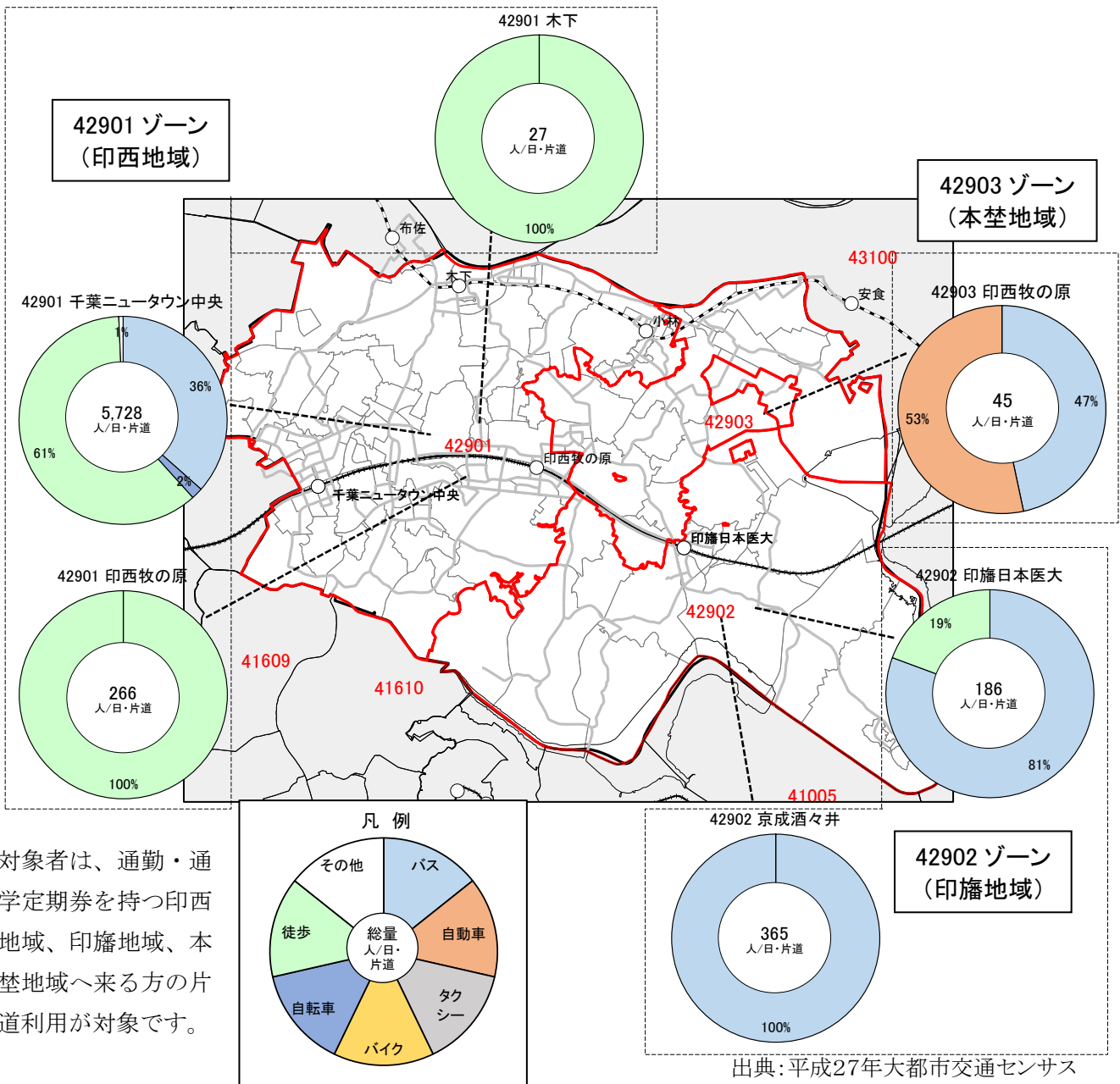


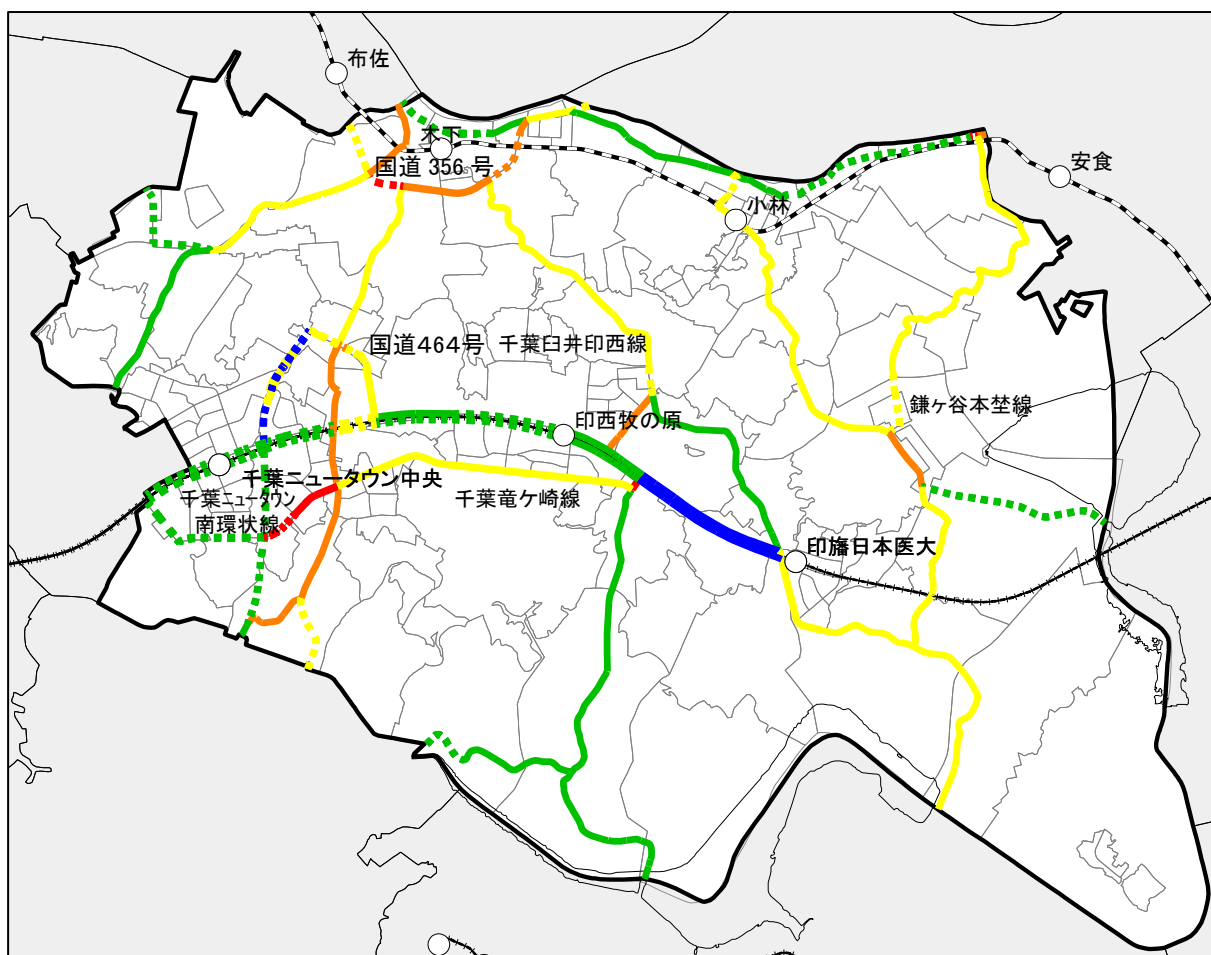
図 21 ゾーン別・駅別・端末交通手段構成(降車(最終降車))

※対象者は、通勤・通学定期券を持つ印西地域、印旛地域、本埜地域へ来る方の片道利用が対象です。

(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未満の道路を見ると、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において見られます。
- ・これらの路線では、いずれもバス路線の設定があり、混雑時におけるバスの走行への影響が危惧されるところです。



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	50km/h以上
○	鉄道駅	30km/h以上 40km/h未満	※実線:バス路線 点線:その他の路線

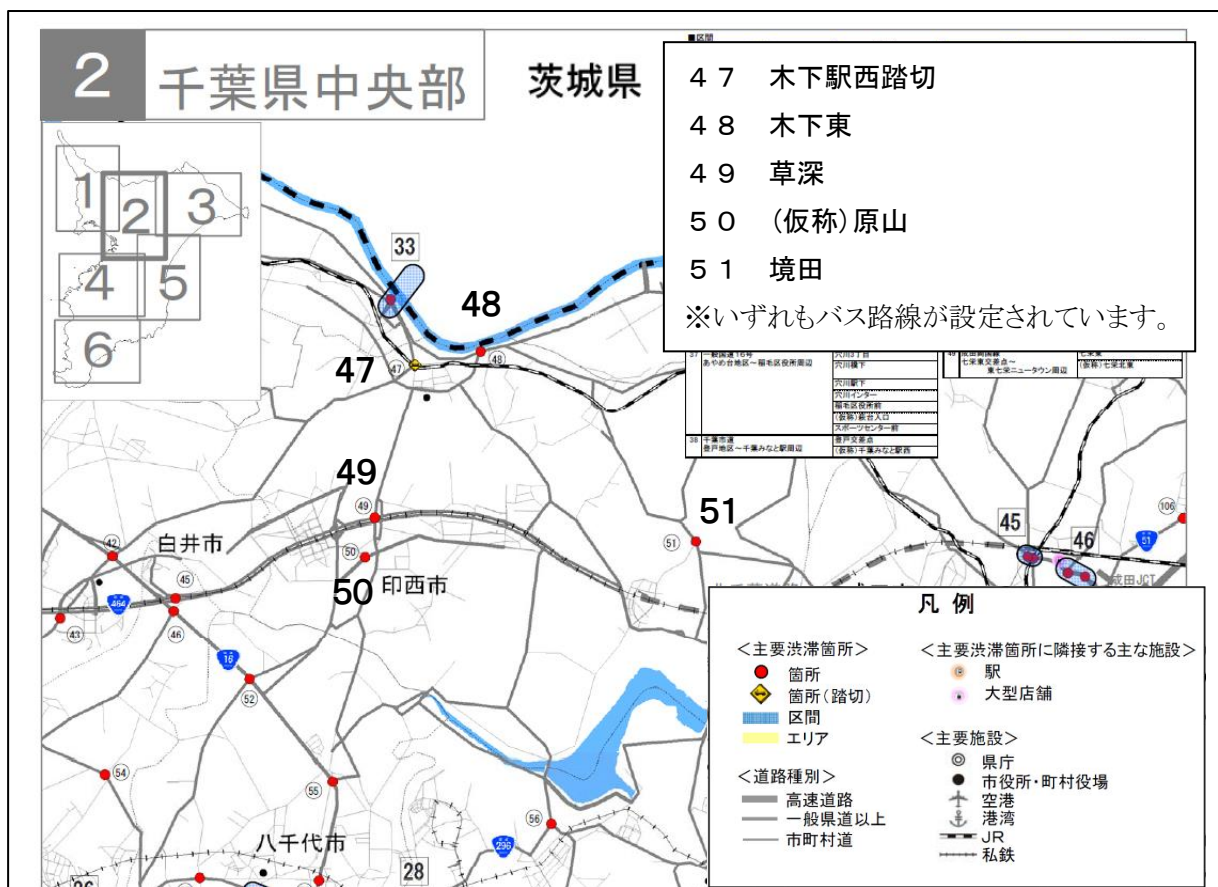
出典:平成27年度道路交通センサス

図 22 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）。
- ・そのため、概ねこれに満たない30km/h未満の道路を見ると、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において見られます。
- ・これらの路線では、いずれもバス路線の設定があり、混雑時におけるバスの走行への影響が危惧されるようです。



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 23 千葉県中央部の主要渋滞箇所(一般道)