

印西市の公共交通の課題

1. 市の現状からみた課題
2. 市の公共交通の現状からみた課題
3. 市民アンケート結果に基づく課題
4. 路線バス利用者アンケート結果に基づく課題
5. コミュニティバス(ふれあいバス)利用者アンケート結果に基づく課題
6. 市外からの来訪者アンケート結果に基づく課題
7. アンケートの自由回答に基づく課題
8. コミュニティバス(ふれあいバス)の利用者数調査(OD調査)に基づく課題

令和2年7月2日(木)

1. 市の現状からみた課題

分野		現況	課題	
地理・地勢	地形条件	<ul style="list-style-type: none"> ● 利根川・印旛沼周辺は低地部、市中央部は平坦な下総台地で、低地部と台地部との間は高低差がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ルート変更やバス停設置を検討する際は、バス停と居住地との間の高低差に留意することが必要。 	
	土地利用都市計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅周辺は主に商業・業務用地や住宅用地、駅から離れた地域には集落が散在。 ● 人口集中地区（D I D）は木下駅、千葉ニュータウン中央駅、印西牧の原駅の各周辺に展開。 ● 印西市は、鉄道駅を中心とした市街地が形成され、分散型の都市構造。 		<ul style="list-style-type: none"> ● 駅周辺の地域内移動、駅周辺と集落との間の移動利便性の向上が必要。 ● 市内各地域に分散立地している拠点への結節を強化し、市全体として生活の利便性が向上されることが必要。 商業：千葉ニュータウン中央駅周辺、印西牧の原駅周辺 行政：木下駅周辺 医療：印旛日本医大駅周辺 等
社会情勢・経済状況	市の人口	<ul style="list-style-type: none"> ● 千葉ニュータウンの入居以降、人口が大きく増加し、令和元年(2019年)に10万人を超えた。 ● 年少人口割合、生産年齢人口割合は年々縮小の一方、高齢者人口割合は一貫して拡大。 ● 市の将来推計人口は、令和10年(2028年)をピークに減少に転じるが、高齢者人口は増加が予想されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 今後の総人口の減少と高齢者人口の増加が進行すると、税収の伸び悩みや縮小の一方で、社会保障費の増大や移動上のケアが必要な人が増加の可能性。 ● そのため、移動支援を含めた行政施策全般において効率性や費用対効果を重視することが必要。 	
	地区別の人口	<ul style="list-style-type: none"> ● 印西地域(北総線沿線)、印旛地域、本埜地域では人口が大きく増加の一方、印西地域(成田線沿線)では減少。 ● 近年、千葉ニュータウン地区のうち、特に駅近地区で増加が大きい一方、入居開始時期が比較的早かった地区では減少が大きい。 ● また、高齢者人口は駅周辺で多いが、割合では駅から離れた集落地域が高い。近年は、千葉ニュータウン地区で大きく増加。 		<ul style="list-style-type: none"> ● 千葉ニュータウン地区で高齢者割合が上昇している地区では、通勤・通学を中心とした路線バスの利用が減少し、サービス水準の維持が課題。 ● 人口は少ないが高齢者割合の高い集落地域の移動制約者に対し、最低限必要な移動手段の確保が必要。
	世帯数	<ul style="list-style-type: none"> ● 世帯数は一貫して増加。一方、一世帯当たり人員は年々減少。 ● 高齢者がいる世帯数は増加しており、高齢者単身世帯、高齢者夫婦のみの世帯数も増加。 		<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者のみの世帯の増加により、外出時に同居家族による支援が期待できない高齢者が増える可能性があり、高齢者の移動手段の確保が必要。

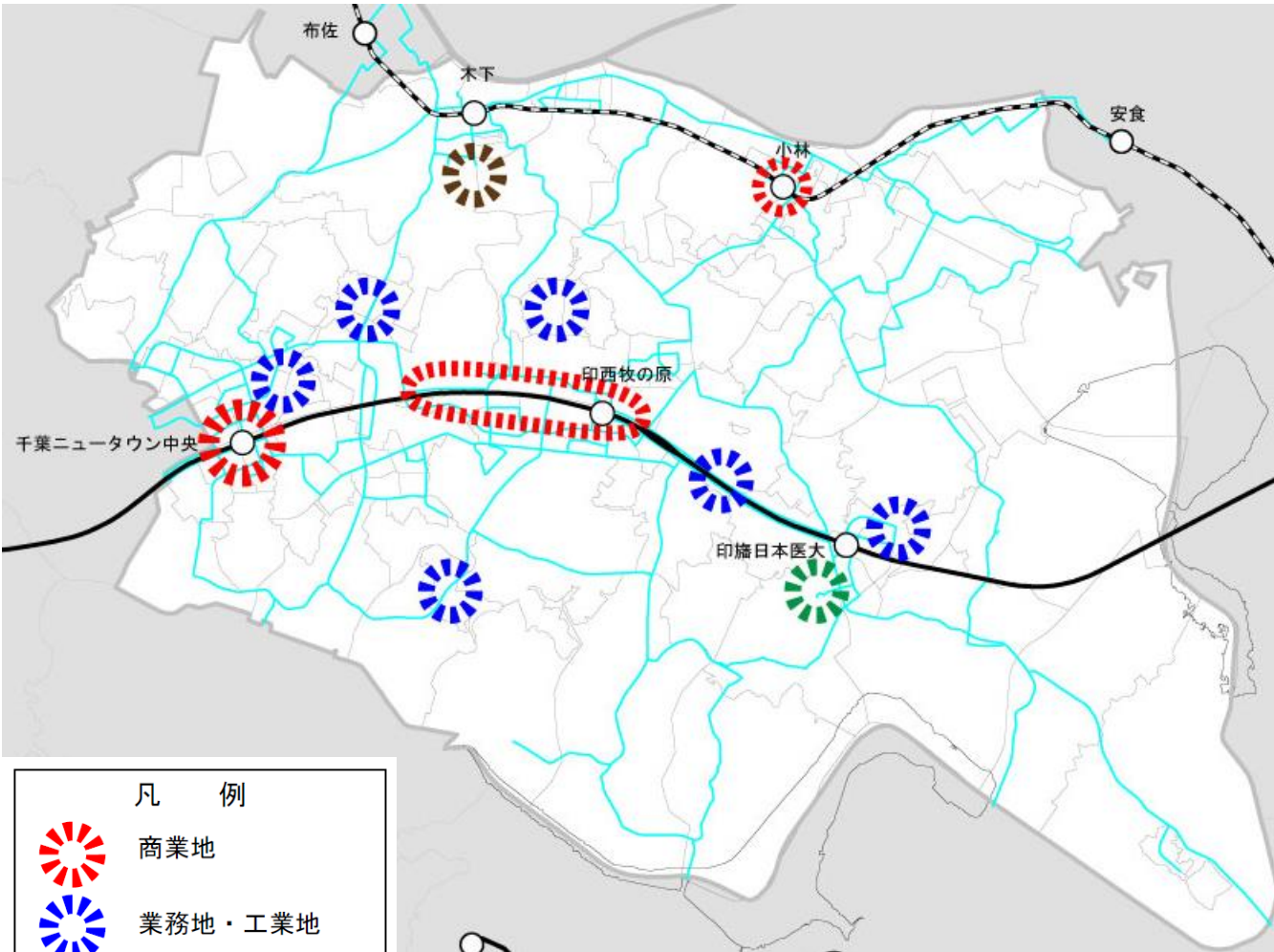
1. 市の現状からみた課題

分野		現況	課題
生活	通勤圏 通学圏	<ul style="list-style-type: none"> ● 通勤・通学は市内のほか、隣接市、北総線沿線、東京都心部等への移動が多い。 ● 印西市への通勤・通学者は、市内のほか、近隣市町からが多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 東京方面等へアクセスする鉄道の利便性向上、最寄り鉄道駅へのアクセス利便性向上、近隣市町との移動利便性の向上が必要。
	日常生活圏 (私事目的の移動)	<ul style="list-style-type: none"> ● 移動先は、隣接地域や鉄道利用が便利な地域が多い。印西市への移動は、隣接市町からが多い。 ● 市内へ来る移動が市外へ出る移動よりも多くかつ広範囲であり、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る。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 買い物で印西市へ来訪する際の移動において、隣接市町との移動利便性の向上が必要。 ● また、鉄道利用や最寄り鉄道駅へのアクセス利便性向上が必要。
	商圈		
産業経済	事業所 従業人口	<ul style="list-style-type: none"> ● 千葉ニュータウン中央駅周辺、印西牧の原駅、木下駅周辺に民営事業所が多く立地し、従業人口が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 千葉ニュータウン地区をはじめとする駅周辺の事業所で働く従業者の通勤の利便性向上が必要。
主要施設		<ul style="list-style-type: none"> ● 公共公益施設、医療機関・福祉施設、金融機関、大規模商業施設は、人口が集積する駅周辺やバス停近傍の位置に立地。但し、一部の病院がバス停から遠い。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 来訪者の多い施設への公共交通によるアクセス利便性の向上が必要。 ● 「そこにしかない」特定の施設に対しては、市内各地からの利便性確保が必要。
財政状況		<ul style="list-style-type: none"> ● 投資的経費が減少の一方、義務的経費等が増大。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る。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 今後の人口減少、高齢化が進行する中においては、効率性、費用対効果を念頭において行政施策を講じていくことが必要。

1. 市の現状からみた課題

(参考)

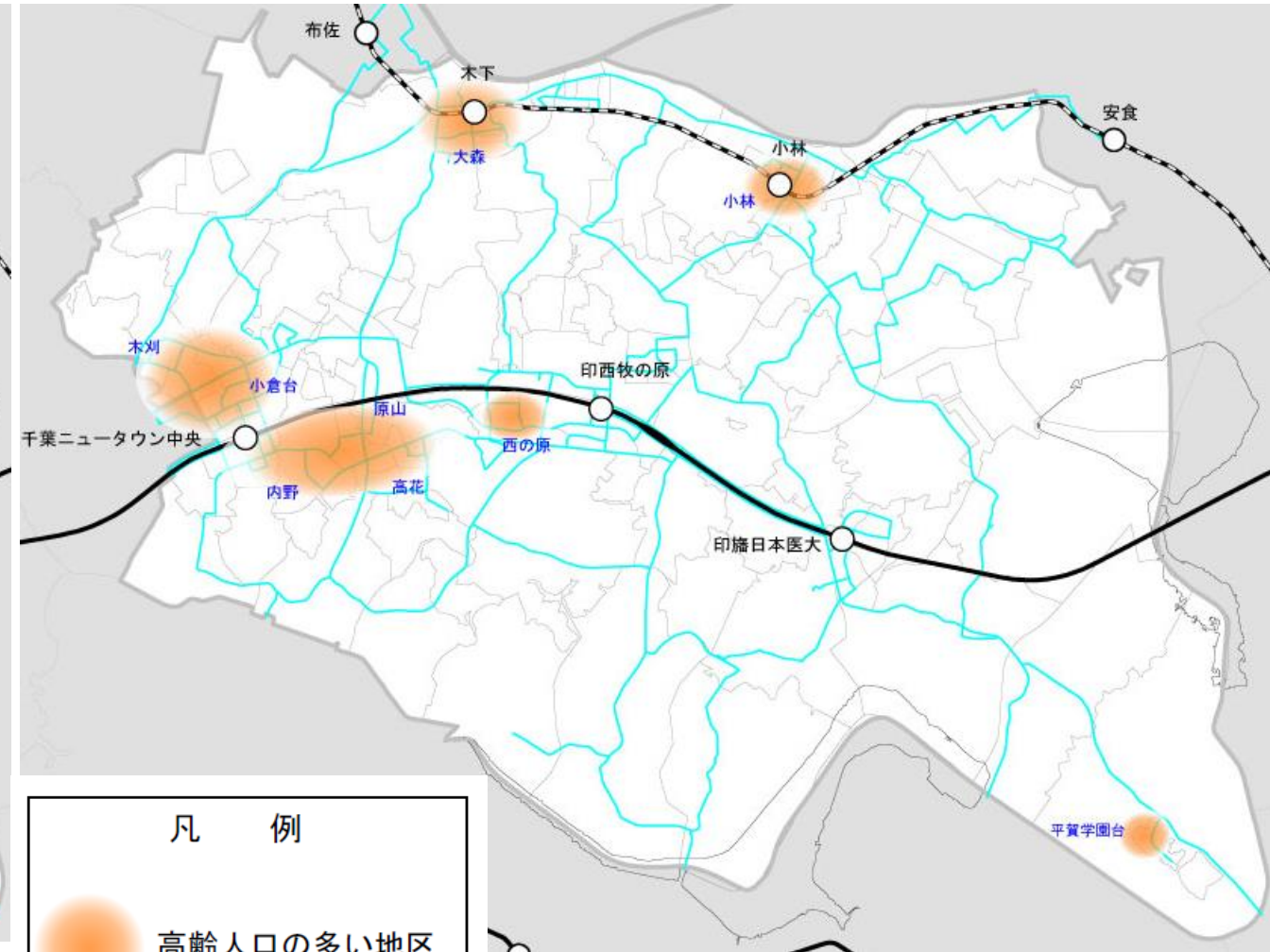
印西市の都市構造



- 凡 例
- 商業地
 - 業務地・工業地
 - 医療機関
 - 行政

印西市は拠点が分散している都市構造

高齢者人口



- 凡 例
- 高齢人口の多い地区

千葉ニュータウン地区の初期入居地区などで高齢人口が多い。

2. 市の公共交通の現状からみた課題

分野		現況	課題
整備状況	公共交通不便地域	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道駅1km圏と運行本数の多いバス停300m圏で、人口密度の高い地域は概ねカバーできている。 ● 人口密度の低い集落地域では、バス停300m圏外となっている地域が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 人口密度が低く公共交通の利用が不便な集落地域の一部において、移動制約者に対する移動支援の必要性があるか検討が必要。
	バス路線	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バス(補助なし)は人口密度が高い地区、路線バス(補助あり)・ふれあいバス・スワン号は人口密度が低い地区に配置され、役割分担を図っている。 ● ただ、路線バス(補助なし)とふれあいバスが重複する箇所が一部みられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 今後の人口減少下でも、路線が維持・確保されるよう、効率的な運行、利用継続、利用促進を図ることが必要。 ● 路線バス(補助なし)の自立運営に影響を及ぼさないよう、公的資金によって支えられているふれあいバスの役割、運行内容を改めて検証することが必要。
	交通広場	<ul style="list-style-type: none"> ● 小林駅南口駅前広場は現在未整備である。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 小林駅南口駅前広場の完成を念頭に、バス路線の経路見直しの検討が必要。
	バス待ち環境	<ul style="list-style-type: none"> ● 集落地域などではバス停が歩道上になく安全性に問題。 ● 千葉ニュータウン地区では一部バス停に屋根が設置。 	<ul style="list-style-type: none"> ● バス待ち時の安全性確保のための施策を講じることが必要。 ● 今後、バス停屋根等の更新時を迎えた際の対応を検討しておくことが必要。
サービス状況・運行状況	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ● 朝上り方面は、どの駅も4本/時以上の運行本数が確保されているが、昼間時は駅によっては2本/時などと少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 利便性向上のため、朝通勤時の運行本数増、昼間時では「時刻表を見なくても利用できる」水準の運行本数の確保が求められる。
	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 北総線の駅を起点とする千葉ニュータウン地区内は運行本数が多いが、集落地域や駅間を結ぶ路線の運行本数は少ない。 ● ふれあいバスの運賃は100円、路線バス(補助あり)は210円～300円、路線バス(補助なし)は対距離制。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 最低限確保すべき水準の運行本数が必要(水準はアンケート結果などを踏まえて検討)。 ● 運賃差により、路線バス利用者が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があり、競合回避が必要。
	ふれあいバス、スワン号	<ul style="list-style-type: none"> ● ふれあいバスは、各ルートとも7時台～18,19時台に概ね1時間の間隔で運行。一部区間で路線バスと重複。 ● 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ふれあいバスは、公的資金により運行されているため、競合する路線バスへの影響の回避が必要。 ● 最低限必要な運行サービス水準の確保、利用者ニーズに合った運行内容となっているか、検証が必要(水準やニーズはアンケート結果などを踏まえて検討)。

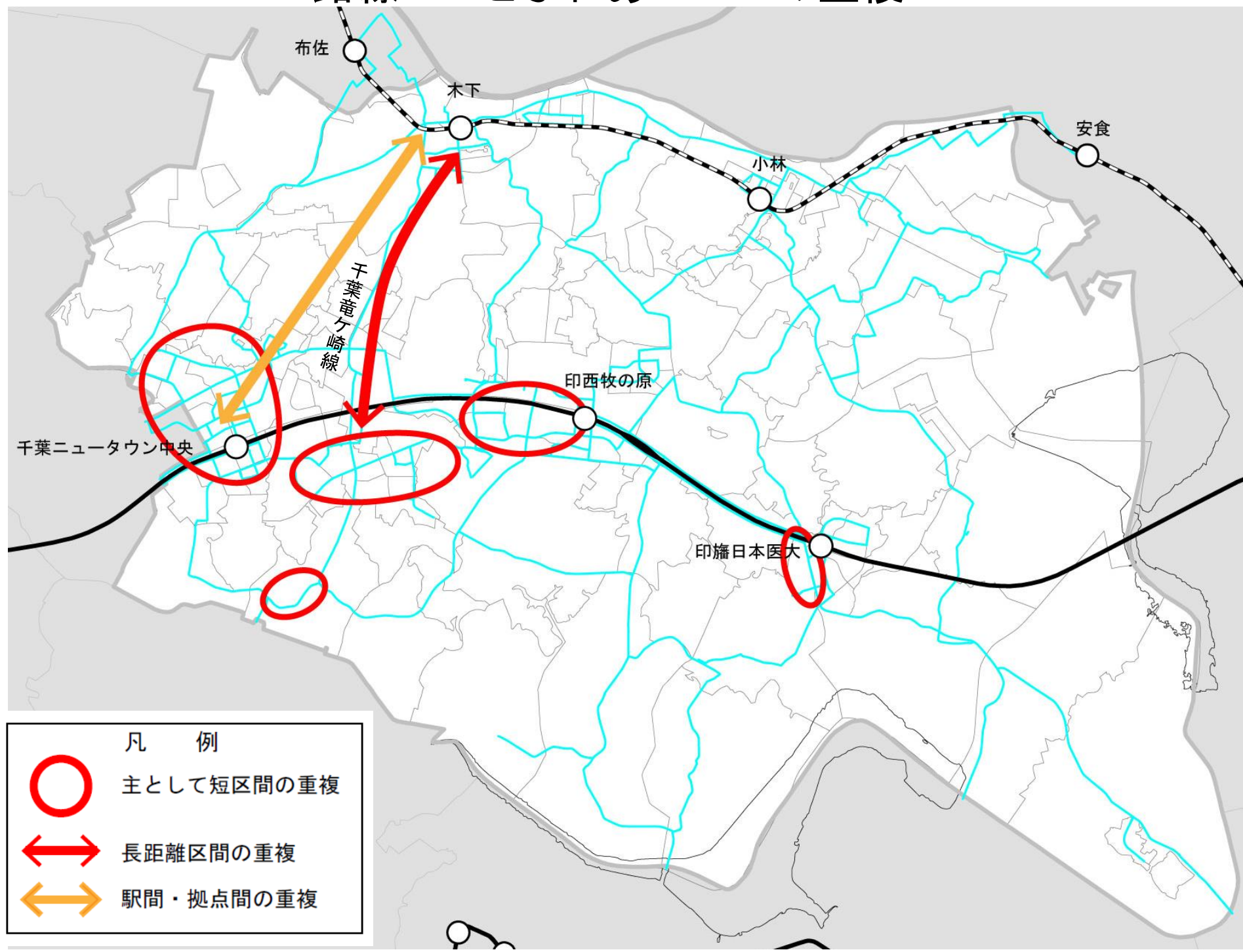
2. 市の公共交通の現状からみた課題

分野		現況	課題
利用状況	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 乗車人員は、北総線の駅では微増（又は横ばい）、JR成田線の駅は減少。 	<ul style="list-style-type: none"> 北総線は利用者増に応じた利便性向上施策、JR成田線は利用者減少を食い止める利用促進策を講じることが必要。
	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 千葉ニュータウン中央駅を起点・経由とする路線の利用者数が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 継続利用のための利便性向上施策、また、新規の利用を喚起する施策を講じることが必要。
	ふれあいバス、スワン号	<ul style="list-style-type: none"> 中ルート、次いで西ルートの利用者数が多い。布佐ルートと印旛支所ルートの利用者の増加が顕著で、その他はほぼ横ばい。 スワン号の利用者数は非常に少なく1日平均1人未満。 	<ul style="list-style-type: none"> 区間別、バス停別、便別などの利用実態から、より効率的な運行内容となる改善策の検討が必要。 スワン号の利用されない理由を精査し、早急に見直しの方向性を打ち出すことが必要。
交通流動状況	交通手段	<ul style="list-style-type: none"> 印西市は自動車利用が多い。 通勤では鉄道利用が比較的多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化の進行への対応、環境への配慮、自動車への過度の依存構造の是正の観点から、公共交通への利用の転換・利用促進を図り、自動車と公共交通の適切なバランスを図ることが必要。
	地域間OD	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道は東京都区部など市外への移動、バス、自動車は市内や隣接地域の移動に利用。 	
	鉄道駅端末交通	<ul style="list-style-type: none"> 駅までの移動手段は徒歩の割合が最も高く、鉄道利用者の多くは駅近傍の居住者とみられる。なお、千葉ニュータウン中央駅などではバス利用も比較的多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 現状では駅周辺居住者の利用が中心のため、自動車から鉄道への乗り継ぎのしやすさなどを講じ、駅から遠い地域の居住者の利用促進を図ることが必要。
	道路交通・渋滞箇所	<ul style="list-style-type: none"> 千葉ニュータウン地区や木下駅周辺では旅行速度の低い道路がある。 	<ul style="list-style-type: none"> バスの遅延防止のため、都市計画道路の整備や渋滞箇所の改良、また、走行ルートの見直しの検討が必要。

2. 市の公共交通の現状からみた課題

(参考)

路線バスとふれあいバスの重複



- 千葉ニュータウン地区のバス路線が集中する駅周辺などで、路線バスとふれあいバスのルートが重複
- 主要地方道千葉竜ヶ崎線で、路線バス神崎線とふれあいバス中ルートが長い区間で重複
- 木下駅と千葉ニュータウン中央駅間の駅間移動では、路線バス神崎線とふれあいバス西ルート・布佐ルートが重複

3. 市民アンケート結果に基づく課題

分野		回答結果
免許・自動車保有	運転免許	<ul style="list-style-type: none"> ●ほとんどの回答者が運転免許証を所有。65歳以上は、返納予定の割合が25%程度と比較的高く、返納予定年齢は70歳以上が90%以上。 ●返納後に希望する移動手段は、ふれあいバス、路線バスの割合が高い。
	自動車保有	<ul style="list-style-type: none"> ●回答者の97%以上の世帯が何らかの形で自動車等を保有。
	自動車運転状況	<ul style="list-style-type: none"> ●毎日運転が74.2%で、本埜地域では83%と高い。また、75歳以上でも65%が毎日運転と回答。
日常の外出状況	外出頻度	<ul style="list-style-type: none"> ●通勤・通学や買い物の外出頻度が高い。65歳以上では買い物と通院の外出頻度が相対的に高い。
	外出先	<ul style="list-style-type: none"> ●通勤・通学は市外の割合が高く、東京方面が多い。 ●買い物は市内が大半で、千葉ニュータウン地区への移動が多い。 ●通院は市内の割合が高く、日本医大などへの移動が多い。 ●趣味等は市内の割合が高く、千葉ニュータウン地区への移動が多い。 ●印旛地域は市内のほか市外の千葉県内割合も高い。
	外出時の交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ●どの移動目的も自動車利用が多い。通勤通学・趣味等では鉄道も多い。
交通手段別利用状況	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ●週2~3日以上の利用が30%近い。ただ、東京50km圏全体（週1~3日以上が50%以上）と比べると低い。 ●通勤・通学や趣味等での利用が多い。 ●最寄り駅までの移動手段は、ニュータウン地区内は徒歩・自転車、ニュータウン地区外は自動車が多い。 ●鉄道を利用しない人の理由は、他の交通手段が便利であること、運賃の高さ、駅まで遠いことである。



課題
<ul style="list-style-type: none"> ●印西市は自動車をよく利用する自動車中心社会。 ●高齢ドライバーによる交通事故が社会問題となっている中、免許返納予定者がいる。返納後は、バス利用を考えている人が多く、バスへの期待が大きい。 ●以上から、公共交通への利用転換、利用促進を図るため、利便性の高い公共交通網の形成が必要。
<ul style="list-style-type: none"> ●通勤通学では、鉄道及び駅までの移動利便性の向上を図ることが重要。 ●買物では、市内各地域から千葉ニュータウン地区に立地する大規模商業施設等への移動利便性の向上が必要。 ●通院では、市内各地から病院への移動利便性の向上が必要。 ●趣味等では、東京方面への鉄道及び駅までの移動利便性の向上、また、市内各地から千葉ニュータウン地区への移動利便性の向上が必要。 ●印旛地域では、佐倉市など京成本線沿線地域・駅への移動利便性の向上も必要。 ●どの移動目的も、自動車を利用できない人のため公共交通による移動の確保が必要。
<ul style="list-style-type: none"> ●印西市は鉄道の利用頻度が低いものの、東京方面への通勤・通学では鉄道が重要な移動手段となっており、利便性の向上を図っていくことが必要。 ●地域によって駅までの移動手段が異なることから、利用状況に応じた利便性向上策を講じる必要がある。

3. 市民アンケート結果に基づく課題

分野		回答結果	課題
交通手段別利用状況	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスを利用しない割合が80%以上。 ● 通勤・通学や趣味等での利用が多い。 ● 最寄りバス停まで徒歩利用が大半で、所要時間は10分以内が約80%。 ● 利用する理由は、他に交通手段がないが40%以上、移動が便利は30%以上。 ● 利用しない人の理由は、他の交通手段が便利は60%以上、運行本数が少ないは30%以上。 ● 利用しない人が利用するための条件は、運行本数が多いことが40%程度で、その際の希望の水準は30分間隔以内が大半。 ● 利用しない人のふだんの移動は、千葉ニュータウン地区が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者はバス停周辺に居住する人が大半とみられ、バス停周辺居住者をターゲットとしたバス利用増進策を講じることが必要。 ● 駅や千葉ニュータウン地区を目的地とした利用が多いため、これらの路線の充実が望まれる。 ● 運行本数が利用の有無を分けるポイントであると考えられ、最低限必要な運行頻度を確保できるか検討が必要。
	ふれあいバス	<ul style="list-style-type: none"> ● 認知度は高いが、運行内容も知っている人は30%程度。 ● 月数回以上の利用は5%程度だが、75歳以上や19歳以下はやや高い。 ● 様々な目的で利用されている。 ● 最寄りバス停までの移動手段は徒歩が大半で、10分以内が80%以上。 ● 利用しない人の理由は、他の交通手段が便利は60%程度、運行本数が少ないは30%程度。 ● 利用しない人が利用するための条件は、運行本数が多いことが30%程度で、希望の水準は30分間隔以内が大半。 ● 利用しない人のふだんの移動は、千葉ニュータウン地区が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者はバス停周辺居住が大半とみられ、バス停周辺居住者をターゲットとしたバス利用増進策を講じることが必要。 ● 駅や千葉ニュータウン地区を目的地とした利用が多いため、これらの路線の充実が望まれる。 ● 運行本数が利用の有無を分けるポイントであると考えられ、最低限必要な運行頻度を確保できるか検討が必要。
	スワン号	<ul style="list-style-type: none"> ● 認知度が低く、運行地域である本埜地域でも知らない人が60%近くいる。 ● 利用しない理由として、利用方法がわからないが約40%と最も高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行サービス水準の改善も望まれるが、まずは、知ってもらうことが重要であり、認知度向上に向けた取り組みが必要。

3. 市民アンケート結果に基づく課題

分野		回答結果	課題
夜間の移動		<ul style="list-style-type: none"> ● 夜間の移動の主な不満として、路線バス、鉄道の最終時間が早いこと、駅前にタクシーが停まっていないこと。 ● 印西地域では鉄道の最終時間の早さ、印旛地域は路線バスの最終時間の早さ、本埜地域は駅前にタクシーが停まっていないことが最も高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 夜間移動の利便性向上を図るため、関係者で協議・検討の上、改善を図っていくことが必要。
バスへの補助	認知度	<ul style="list-style-type: none"> ● バスへの補助を知らない人が約7割。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ふれあいバスや一部の路線バスが補助で成り立っていることの周知が必要。
	望ましい負担のあり方	<ul style="list-style-type: none"> ● 市の負担について、利用者は「現状のままでよい」が30%～40%程度。 ● 非利用者は「現状のままでよい」が19%～26%程度。 ● 非利用者は、市の費用負担に否定的な面と、利便性向上のために市の負担増を肯定する両面の意見がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 市の負担のあり方に関する意向について、利用者と非利用者で差があるため、非利用者に対して市の負担の意義を周知していくことが必要。
	運行内容変更と運賃のあり方	<ul style="list-style-type: none"> ● 「運行内容が充実するなら、運賃を値上げしてもよい」が、利用者、非利用者とも40%～50%程度と高い。 ● 現状維持は、利用者のほうが高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行内容の充実には運賃収入の確保が必要であることの周知が必要。

4. 路線バス利用者アンケート結果に基づく課題

分野		回答結果	課題
免許・自動車保有	運転免許	● 市民アンケート結果とは対照的に、運転免許証の所有割合が低く、補助なし路線で70%弱、補助あり路線は50%弱。	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民アンケート結果では、印西市は自動車中心社会であることがわかったが、一方で、路線バス利用者は、運転免許所有割合、自動車保有割合、自動車運転状況のいずれも市民アンケート結果よりも低い。 ● そのため、路線バスは自動車を利用できない（利用しづらい）人の移動手段として重要な役割を担っていると言え、今後も路線・サービス水準の維持が必要。
	自動車保有	● 何らかの形で世帯の自動車等を保有している割合は60%～80%程度で、市民アンケート結果よりも低い。	
	自動車運転状況	● 毎日運転は14%～20%程度と市民アンケート結果よりも低い。	
路線バスの利用状況	乗車目的	● 平日の64歳以下は通勤・通学、休日の65歳以上は買い物、趣味等の利用割合が高い。	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスを利用する人は、他に代替する交通手段がなく、通勤・通学や買い物など様々な目的で利用し、利用頻度は高く、バス停周辺に居住する人が大半とみられる。また、鉄道との乗り継ぎが比較的多い。 ● そのため、今後もサービス水準を維持していくことが必要。また、バス停周辺居住者の利用が多いため、バス停周辺居住者の利用増進策を講じる必要がある。 ● 運行本数への不満が高く、改善が必要。但し、運行本数増は経費の増加を伴うため、特に問題とされる路線を把握し、改善の可能性を検討することが必要。 ● 現在のバス停位置の妥当性を確認し、改善の必要性があるか確認。 ● 運行本数の多い系統、利用者数の多いバス停などを踏まえたうえで、設置の可否についての検討が必要。
	利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ● バス停までの所要時間は、5分以内が40%～50%、10分以内では50%～60%。 ● 路線バスと鉄道との乗り継ぎの割合が比較的高い。 	
	利用頻度	● 週2～3日以上の利用は60%程度と高く（市民アンケートでは5%程度）、年齢層が低いほど利用頻度が高い。	
	満足度	<ul style="list-style-type: none"> ● 「満足・やや満足」が50%以上の項目 ⇒ 行先・運行経路、バス停位置、定時性、混雑 ● 「不満・やや不満」が50%以上の項目 ⇒ 運行本数 ● 希望する運行本数は、補助なし路線で15分間隔以内が40%程度、30分間隔以内では90%以上。 ● 重要度・満足度分析から、満足度が低く重要度の高い項目は、補助なし路線では<u>運行本数</u>があげられた。 	
	バス停位置への意向	● 補助なし路線は時間短縮につながる道路上へのバス停設置を希望し、補助あり路線は利便性が良い玄関先までの乗り入れ希望が高い。	
	バス待ち施設への意向	● バス停への屋根の設置の希望が高く、次いで、ベンチ設置の希望が高い。	

4. 路線バス利用者アンケート結果に基づく課題

分野		回答結果	課題
バスへの補助（補助あり路線）	認知度	<ul style="list-style-type: none"> ● バスへの補助の認知度はほぼ半数。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 補助あり路線バスは、補助で成り立っていることの周知が必要。
	望ましい負担のあり方	<ul style="list-style-type: none"> ● 「現状のままでよい」がほぼ半数。 ● 「市の負担を増やし運行内容を充実」は25%～27%。 ● 「市の負担を抑え、利用者の負担を増やす」は13.6%。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 現状維持が半数のため現状レベルの継続が望ましいと考えられるが、満足度の低いサービス内容の改善について検討を進めていくことも必要。
	運行内容変更と運賃のあり方	<ul style="list-style-type: none"> ● 現状維持が半数近く。 ● 「運行内容が充実するなら、運賃を値上げしてもよい」が、平日で27.3%、休日は40.9%。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 現状維持が半数のため現状レベルの継続が望ましいと考えられるが、特に充実が必要な運行内容を精査し、改善と運賃値上げの可能性の検討を進めることも必要。

5. コミュニティバス（ふれあいバス）利用者アンケート結果に基づく課題

分野		回答結果
免許・自動車保有	運転免許	● 市民・路線バス利用者アンケート結果よりも運転免許証の所有割合が低い（平日40.7%、休日32.9%）。
	自動車保有	● 何らかの形で世帯の自動車等を保有している割合は、市民・路線バス利用者アンケート結果よりも低い。（50%～65%程度）
	自動車運転状況	● 毎日運転は15%～20%程度と市民アンケート結果よりも低い。（路線バス利用者アンケート結果では14%～20%と同程度）
コミュニティバス利用状況	乗車目的	<ul style="list-style-type: none"> ● 平日は通勤・通学、買い物、趣味等のいずれの目的でも利用、休日は特に買い物の利用割合が高い。 ● 東・西ルートは通勤・通学が最も高く40%以上、中、布佐、印旛・本埜支所の各ルートは趣味等が最も高く30%前後、南ルートは買い物が最も高い（いずれも平日）。 ● 20歳代以下は通勤・通学、65歳以上は買い物、趣味等、通院などの特徴がある。
	利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ● バス停までの所要時間は、全ルート合計では5分以内が概ね50%以上。 ● 鉄道との乗り継ぎのほか、他のふれあいバスとの乗り継ぎがルートによっては10%以上。
	利用頻度	● 週2～3日以上の利用は50%以上と高い（市民アンケート結果では5%程度）。平日は年齢層が低いほど利用頻度が高い。
	利用理由	● ふれあいバスを利用する理由は、費用が安い70%弱、他に交通手段がない50%以上、移動が便利は40%以上。

課題
<ul style="list-style-type: none"> ● 市民アンケート結果では、印西市は自動車中心社会であることがわかったが、一方で、ふれあいバス利用者は、運転免許所有割合、自動車保有割合、自動車運転状況のいずれも市民・路線バス利用者アンケート結果よりも低い。 ● 以上から、ふれあいバスは自動車を利用できない（利用しづらい）人の移動手段として重要な役割を担っていると見え、今後も維持していくことが必要。
<ul style="list-style-type: none"> ● コミュニティバス利用者は、他に代替する交通手段がなく、通勤・通学や買い物など様々な目的で利用し、利用頻度は高く、バス停周辺に居住する人が大半とみられる。 ● また、鉄道のほか、他のふれあいバスとの乗り継ぎしている人もいる。 ● そのため、今後もサービス水準を維持していくことが必要。また、バス停周辺居住者の利用が多いため、バス停周辺居住者の利用増進策を講じる必要がある。

5. コミュニティバス（ふれあいバス）利用者アンケート結果に基づく課題

分野		回答結果	課題
コミュニティバス利用状況	満足度	<ul style="list-style-type: none"> ● 行先・運行経路、バス停位置、運行ダイヤ、所要時間、定時性、運賃、車内混雑のいずれも、肯定的な回答が概ね50%以上。 ● 乗り継ぎ、バス待ち設備、バス停バリアフリー状況の肯定的な回答は50%未満とやや低いが、それでも「不満」を大きく上回っている（いずれも平日）。 ● 総合的にみて満足との回答は、平日が63.0%、休日が50.6%となった。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスに比べ、不満の割合の高い項目はないが、満足度が相対的に低い項目や、利便性をより高めるための改善策を検討することが必要。
	バス停位置への意向	<ul style="list-style-type: none"> ● 全ルート合計では、時間短縮につながる道路上へのバス停設置を希望する割合が高いが、東・南ルートは利便性を高める玄関先までの乗り入れの希望が40%以上と高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 現在のバス停位置の妥当性を確認し、改善の必要性があるか確認。
	バス待ち施設への意向	<ul style="list-style-type: none"> ● バス停への屋根の設置の希望が高く、次いで、ベンチ設置の希望が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスと共用し運行本数の多い系統や利用者数の多いバス停について、設置の可否について検討が必要。
バスへの補助	認知度	<ul style="list-style-type: none"> ● ふれあいバスへの補助の認知度は60%程度。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 補助によりふれあいバスが運行されていることの周知が必要。
	望ましい負担のあり方	<ul style="list-style-type: none"> ● 「現状のままでよい」が40%強。 ● 「市の負担を増やし運行内容を充実」「市の負担を抑え、利用者の負担を増やす」は共に20%前後。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 現状維持が多いため、現状レベルの負担の継続が望ましいと考えられるが、満足度の低い運行内容の充実について検討することも必要。
	運行内容の変更と運賃のあり方	<ul style="list-style-type: none"> ● 現状維持と「運行内容が充実するなら運賃を値上げしてもよい」が共に40%前後。 ● 望ましい水準は現在と同じが60%以上。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 特に充実が必要な運行内容を精査し、その改善と運賃値上げの可能性を検討することも必要。

6. 市外からの来訪者アンケート結果に基づく課題

分野		回答結果	課題
コミュニティバス利用状況	来訪目的	<ul style="list-style-type: none"> ● 趣味等での来訪が33.0%と最も高く、次いで、買い物、業務などである。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 市外からの来訪者は、市内の大規模商業施設などへ自動車由来訪する人が多いが、鉄道、バス利用も一定程度存在している。 ● そのため、公共交通の利用のしやすさ、わかりやすさを念頭に、改善を図ることが必要。
	来訪頻度	<ul style="list-style-type: none"> ● 年数回が半数近く、はじめてが36.7%と、来訪頻度の低い回答者が多かった。 	
	来訪先	<ul style="list-style-type: none"> ● 商業施設が最も多く、次いで、観光地、住宅、事業所などである。 	
	利用交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ● 自動車が66.3%と最も高い。鉄道は25.7%、路線バスは5.7%。 	
バス利用の満足度	<ul style="list-style-type: none"> ● 「不満・やや不満」の割合が高い項目は、運行本数・ダイヤが31.9%と最も高く、そのほか、乗り継ぎ、運賃、バス待ちの快適性がそれぞれ15%以上。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行本数・ダイヤに対する不満が顕著であり、これらの改善が必要。 	
バス非利用の理由	<ul style="list-style-type: none"> ● バスを利用しなかった理由は、他の交通手段の利用が可能であったとの回答が最も多かった。その他、少ないながらも、目的地への行き方が不明、所要時間がかかるがあげられている。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の改善で対応できることとして、目的地への行き方に関する案内など情報提供が必要。 	

7. アンケートの自由回答に基づく課題

分野	区分	主な自由回答の内容	課題
市民	公共交通全般	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通網や運行本数の充実 ● 地域格差の解消 ● 路線図や時刻表など情報提供の充実 	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道、バスのサービス内容の改善・充実が必要 ● マップ、時刻表などの情報提供の充実が必要
	バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線新設や延伸 ● 運行本数の増便 ● 運行時間帯の拡大 ● 利用方法や時刻表等の情報提供の充実 ● 運賃が高い 	<ul style="list-style-type: none"> ● バスのサービス内容の改善・充実が必要 ● 利用方法、マップ、時刻表などの情報提供の充実が必要
	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ● 北総線の運賃が高い ● 成田線の運行本数が少ない ● アクセス特急の印西牧の原駅停車 	<ul style="list-style-type: none"> ● 具体的なサービス水準とその実現可能性の検討が必要
	スワン号、タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● スワン号の利用方法等の情報提供 ● タクシーをつかまりやすく ● 駅前にタクシーの待機を 	<ul style="list-style-type: none"> ● スワン号の利用方法の周知が必要 ● タクシー利用の改善について協議・検討が必要
遅延状況	運行本数	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行本数の増便 	<ul style="list-style-type: none"> ● バスの増便の可能性、ダイヤの改善の検討が必要
	乗り継ぎ	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道と接続するバスの増便 	
ふれあいバス利用者	運行本数	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行本数の増便 	<ul style="list-style-type: none"> ● 増便の可能性について検討が必要
	乗り継ぎ	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道と接続するバスの増便 	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道と連携した運行ダイヤの改善について検討が必要

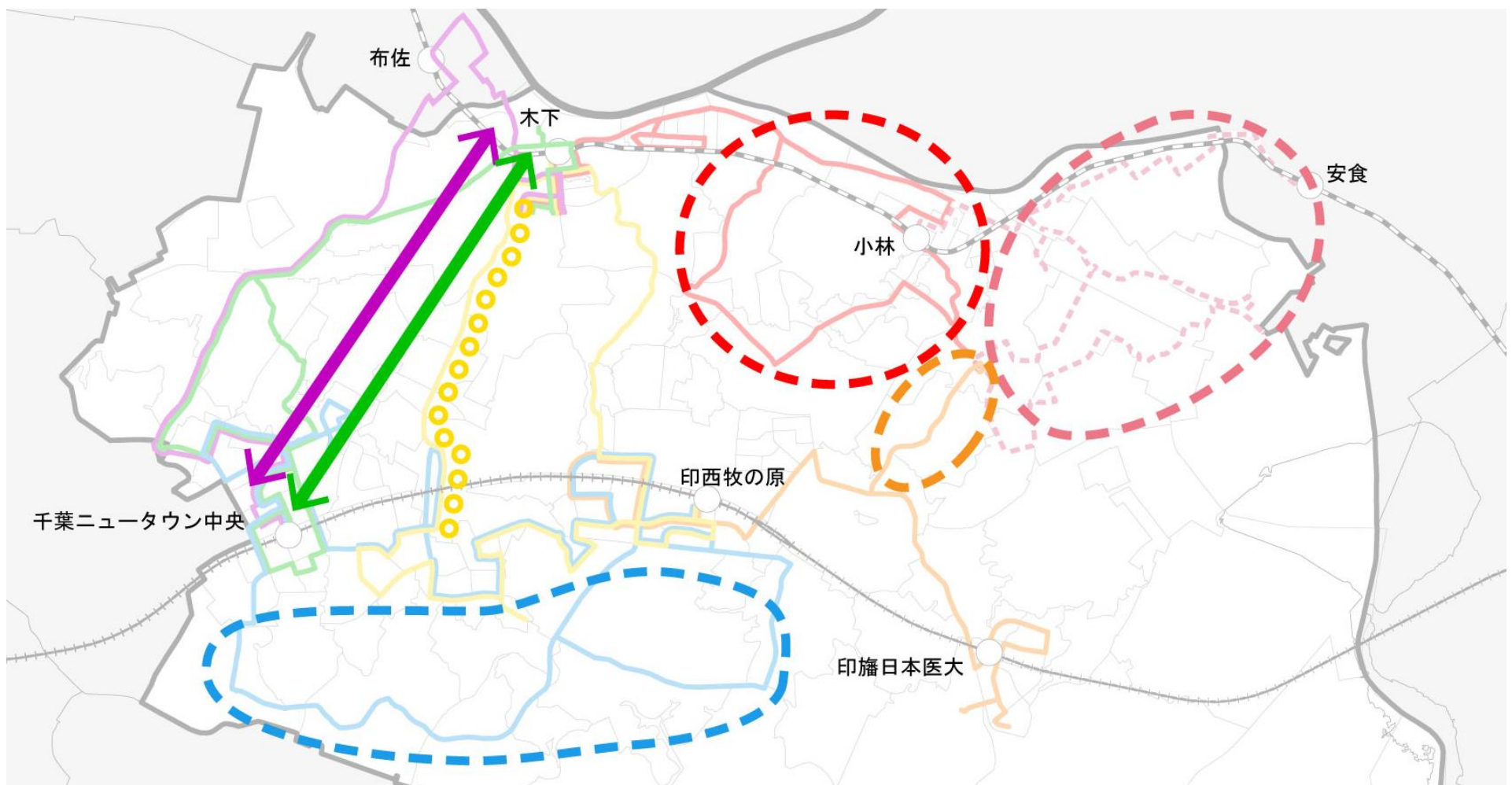
8. コミュニティバス(ふれあいバス)の利用者数調査(OD調査)に基づく課題

分野		回答結果	課題
利用者属性		<ul style="list-style-type: none"> ● 女性の利用者が60%~70%程度。 ● 高齢者の利用が全ルート合計で30%~40%程度で、平日では東ルートで児童の利用、布佐ルートで生徒の利用割合が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転免許や自動車を持たない人の重要な移動手段となっており、移動制約者の移動手段として維持していくことが必要。
ルート別利用状況	東	<ul style="list-style-type: none"> ● 平日朝に小学校の登校に利用されている。これ以外には概ね座席定員を下回る利用となっている。休日の利用が少ない。 ● 木下駅周辺~木下東地区の利用が中心で小林駅周辺や平岡地区の利用は少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用の少ない小林駅周辺や平岡地区における利用促進、あるいは、運行内容の見直しが必要。
	中	<ul style="list-style-type: none"> ● 最も利用の多いルートで、平日は朝、休日は昼の便の利用が多い。 ● 一方、木下駅周辺や印西牧の原駅周辺の利用が多く、途中バス停の利用は少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 木下駅周辺と印西牧の原駅周辺地域を結ぶ公共交通手段として機能しているが、路線バス(神崎線)との重複区間があるため、運行内容の見直しが必要。
	西	<ul style="list-style-type: none"> ● 中ルートに次いで利用が多く、平日は概ね10人/便以上、休日は昼と夕方の便の利用が多い。 ● 一方、木下駅周辺や千葉ニュータウン中央駅周辺以外の途中バス停の利用は少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 木下駅周辺と千葉ニュータウン中央駅周辺地域を結ぶ公共交通手段として機能しているが、両地域間の移動には路線バス(神崎線)があるため、運行内容の見直しが必要。
	南	<ul style="list-style-type: none"> ● 1日を通して10人前後の利用。 ● 千葉ニュータウン中央駅周辺と印西牧の原駅周辺の利用が多く、途中バス停(戸神地区や船尾地区)の利用は少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 千葉ニュータウン中央駅周辺と印西牧の原駅周辺地域を結ぶ公共交通手段として機能しており、利用の少ない区間の利用促進の検討、あるいは、運行内容の見直しが必要。
	布佐	<ul style="list-style-type: none"> ● 平日は概ね1便あたり10人~20人の利用、休日は昼の便の利用が多い。 ● 布佐駅周辺や千葉ニュータウン中央駅周辺の利用が多い一方、途中バス停の利用は少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 木下駅・布佐駅周辺と千葉ニュータウン中央駅周辺地域を結ぶ公共交通手段として機能しているが、木下駅~千葉ニュータウン中央駅間の移動では路線バス(神崎線)があるため、運行内容の見直しが必要。
	印旛・本埜支所	<ul style="list-style-type: none"> ● 平日は10人以上の便もあるが、利用の少ないルートである。 ● 印西牧の原駅周辺や印旛日本医大駅周辺以外の途中のバス停の利用が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 印西牧の原駅周辺地域と印旛日本医大駅周辺地域を結ぶ公共交通手段として機能しているが、本埜支所方面の利用が少なく、利用促進の検討、あるいは、運行内容の見直しが必要。
遅延状況		<ul style="list-style-type: none"> ● 平日は、東、中、南ルートで遅延が生じる便が多い。 ● 休日の午後の遅れが目立つ。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 遅延が生じる箇所を把握し、遅延防止のため、運行経路の見直しを含めた改善が必要。

8. コミュニティバス(ふれあいバス)の利用者数調査(OD調査)に基づく課題

(参考)

ルート別の課題



- 木下駅と千葉ニュータウン中央駅間の駅間移動で、路線バス神崎線と西ルート・布佐ルートが重複
- 路線バス神崎線と中ルートが重複
- 東ルートの小林・平岡地区の利用が少ない。
- 南ルートの戸神・船尾地区等で利用が少ない。
- 印旛・本埜支所ルートの本埜支所付近の区間の利用が少ない。
- スワン号の利用が少ない。

凡 例		乗合タクシー	
コミュニティバス(ふれあいバス)		乗合タクシー	
—●— JR線	—●— 東ルート	—●— スワン号	
—●— 私鉄	—●— 中ルート		
○ 鉄道駅	—●— 西ルート		
	—●— 南ルート		
	—●— 布佐ルート		
	—●— 印旛本埜支所ルート		
↔ 西ルート課題区間	○ 東ルート課題箇所	○ スワン号課題箇所	
↔ 布佐ルート課題区間	○ 南ルート課題箇所		
○○○ 中ルート課題区間	○ 印旛本埜支所ルート課題箇所		