

印西市地域公共交通計画
の内容について(検討資料)

＝ 目 次 ＝

はじめに

～「印西市地域公共交通計画」の目的・背景～	1
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律<<抜粋>>	

1. 計画の区域・期間及び上位計画

1－1. 計画区域	2
1－2. 計画期間	2
1－3. 上位計画	3

2. 印西市の現状と公共交通の課題

2－1. 市の現状等からみた課題	4
2－2. 市の公共交通の現状からみた課題	8
2－3. 市民・利用者等のニーズからみた課題	13
基礎調査実施結果の概要	13

3. 課題解決の方向性

4. 目指すべき将来像

4－1. 目指すべき将来像	23
4－2. 公共交通体系の将来像	24
4－3. 基本方針	29

5. 目標達成のための実施事業

5－1. 目標達成のための実施事業	36
5－2. 実施事業の内容、事業主体	37
5－3. 実施事業のスケジュール	41

6. 計画の達成状況の評価

参考資料 「2. 印西市の現状と公共交通の課題」に関する参考資料

はじめに

～「印西市地域公共交通計画」の目的・背景～

印西市の公共交通は、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、印西市内のバス交通は、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、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。

また、少子高齢化の更なる進行による人口減少、移動に対するニーズの多様化に伴う自家用車の利用増加などで、公共交通の利用者がさらに減少することで、維持そのものが困難となるいわゆる「負のスパイラル」に陥ることは避けなければなりません。

そのため、市民の移動のニーズや地域の特性を踏まえ、地域公共交通全体の効率化と充実を図り、市民の利便性確保に向けた市域全体の公共交通網の見直しを検討していくことが必要となります。

以上の背景から、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、今後も持続可能な地域公共交通網の形成を目指し、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」の再編を進め、バス交通の効率化と充実を図るとともに、印西市内の地域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 条の規定する法定計画として「印西市地域公共交通計画」を定めます。

このことにより、市民はもとより、印西市へ来訪する人々の移動の利便性の確保・向上を目指すものです。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律《抜粋》

(地域公共交通計画)

第 5 条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地方旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という。）を作成するよう努めなければならない。

1. 計画の区域・期間及び上位計画

1-1. 計画区域

本計画の対象区域は、印西市全域とする。

※地域公共交通計画の対象区域は印西市全域を基本とするが、公共交通網は市内のみで完結するものではなく、鉄道路線および一部のバス路線は近隣市にもまたがっている。そのため、計画策定にあたっては、近隣市における諸状況を踏まえたものとする。

1-2. 計画期間

令和3年度（2021年度）から令和7年度（2025年度）の5か年とする。

※国土交通省の計画作成手引きでは、地域公共交通計画の計画期間は、原則5年程度とされており、また、市の最上位計画となる次期総合計画・基本構想の計画期間が令和3年度から令和12年度までの10年間、第1次基本計画の計画期間が令和3年度から令和7年度までの5年間を予定している。また、次期総合計画においては、国が推進する地方創生SDGsの指標管理もすることとなり、この計画期間も10年となっている。

加えて、市の交通網・社会基盤などの都市基盤分野を定める次期都市マスタープランの計画開始時期も令和3年度から10年間を予定している。そのため、これらの計画との整合を図り、今後進捗を管理する際も5年とした方がわかりやすいため、地域公共交通計画は令和3年度から5年間とする。

※また、公共交通に関する施策のうち、特に施設整備を伴うものについては、その実現に長い期間を要するものもある。従って、施策の実施スケジュールを検討する際は、5か年以上の長期を見据えることも必要である。

両計画とも、現在見直し中。
今後、内容変更あり。

1-3. 上位計画

本計画は、印西市の最上位計画となる「印西市総合計画」及び都市計画に関する基本的な方針を示す「印西市都市マスタープラン」の下位に位置付けられる地域公共交通に関する計画です。

計画	分野		方針、施策
印西市総合計画	都市基盤	土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ・適正で機能的な土地利用の推進を方針 ・①計画的な土地利用の推進(千葉ニュータウン区域、印旛中央地区土地区画整理事業) ・②市街化区域の都市機能の向上(木下駅圏・小林駅圏)
		公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・生活を支える交通環境を整備することを方針 ・①道路網の整備・充実 ・②公共交通の充実(市内バス公共交通の充実、鉄道利便性の向上、成田線の活性化)
印西市都市マスタープラン	将来都市構造	拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・駅圏・都市交流拠点 ・鉄道駅を中心に、様々な都市機能を有し、市の核として多くの人々が集まり、交流する拠点(千葉ニュータウン中央駅周辺、木下駅周辺)
		副次拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・駅圏・都市交流副次拠点 ・鉄道駅を中心に、商業・業務、医療・福祉機能などの都市機能を有し、地域の中心となる拠点(印西牧の原駅周辺、印旛日本医大駅周辺、小林駅周辺)
		地区拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・日常的な暮らしに必要な都市機能を有し、地区の中心となる拠点(平賀学園台周辺、笠神／中根周辺)
	軸	都市軸	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺都市と本市を結ぶ道路・鉄道(国道、鉄道)
		地域交流交通軸	<ul style="list-style-type: none"> ・都市軸と連携し、周辺都市と市内の各地域を結ぶ道路
	ゾーン	市街地ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・市民が安全・安心で快適に暮らし続けることができる。 ・人々の交流や産業活動を支える機能的な市街地形成
		田園居住ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・低地部の湖沼や水田が広がり、集落地が形成された地域 ・優良な農地や緑地、水辺などの良好な自然と集落地が調和
		緑の共生ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・台地部の樹林地や緑地、畑が広がり、集落地が形成された地域 ・良好な自然と集落地が調和する土地利用を進める。
	都市づくりの方針	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の基本方針:総合的な交通体系の整備や利用促進・利便性向上 ・鉄道:北総線及び成田スカイアクセスの利便性向上、JR成田線の利便性の向上策を関係自治体とともに要請 ・バス:公共交通不便地域の解消、市域全体で均衡のとれたバス公共交通ネットワークの再編 ・駅整備:小林駅の駅改良と南口駅前広場の整備

2. 印西市の現状と公共交通の課題

2-1. 市の現状等からみた課題

(1) 市の現状等

1) 市の現状

分野		市の現状
地理・地勢	地形条件	・利根川・印旛沼周辺の低地部と、市中央部の下総台地との間に高低差がある。
	土地利用 都市計画	・駅周辺に商業・業務用地や住宅用地が展開し、駅から離れた地域には集落が散在している。 ・印西市は、鉄道駅を中心とした市街地が形成されているため、分散型の都市構造となっている。
社会情勢	市の人口	・千葉ニュータウンの入居以降、人口が大きく増加したが、近年、年少人口割合、生産年齢人口割合が縮小の一方、高齢者人口割合は一貫して拡大している。 ・将来推計人口によると、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。
	地区別人口	・印西地域のうち北総線沿線、印旛地域、本埜地域の千葉ニュータウン区域では、人口が大きく増加しているが、印西地域のうちJR成田線沿線では減少している。 ・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や千葉ニュータウンの初期入居地区で多く、割合では、駅から離れた集落地域が高い。
	世帯数	・世帯数は一貫して増加の一方、一世帯当たり人員は年々減少している。 ・高齢者がいる世帯数は増加しており、特に、高齢者単独世帯、高齢者夫婦のみの世帯数の増加が顕著である。
生活圏	通勤圏 通学圏	・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。
	日常生活圏 (私事移動)	・私事での行先は、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。
	商圈	・市内への移動が、市外への移動よりも多かつ広範囲であり、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。
産業	事業所 従業人口	・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。
主要施設		・行政機能は木下地区、大規模商業施設は北総線沿線、大規模医療機関は印旛日本医大駅周辺など、主要な施設が市内各地に立地している。なお、一部の病院はバス停から遠い位置にある。
財政状況		・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。

地図やグラフ、表などを入れる予定。

(2) 市の現状等からみた課題

市の現状等を踏まえた公共交通に関する課題を以下の通り整理した。

○今後の人口減少、少子高齢化の進行に対して

高齢者や運転免許・自家用車を持たない人など、移動制約者の移動手段としての公共交通の維持が必要

- ・印西市の総人口は、令和10年(2028年)をピークに人口の減少に転じ、高齢者人口の増加が予想されている。(参考資料P1図1)
- ・また、高齢者のみの世帯数が増加しているほか、高齢者人口の割合が高い地域は、駅から離れた集落地域に多くみられる。(参考資料P1図3、P3図5)



- ◆高齢者を中心に、運転免許や自家用車を持たない世帯の増加に対応し、移動制約者の移動手段として公共交通を維持していくことが必要である。

持続可能な公共交通の確立が必要

- ・今後の人口減少、高齢者人口の増加が予想される中においては、将来的な税収減と扶助費の増加が懸念される。(参考資料P1図1、P3図6)



- ◆今後とも公共交通を維持していくためには、補助を支出している公共交通に対し費用対効果に留意するなど、持続可能性を考慮していくことが必要である。

運行サービス水準の維持を図るための対策が必要

- ・JR成田線沿線地域では人口が減少を続けており、長期的には現行の運行サービス水準の維持が困難となる可能性もある。(参考資料P2図4)
- ・千葉ニュータウン地区のうち初期入居地区では高齢化が進行していることから、今後は、通勤・通学者数が減少し、バスの運行サービス水準の維持が困難となる可能性がある。(参考資料P1図2)



- ◆今後とも現行の鉄道・バスの運行サービス水準の維持を図るため、人口定着や公共交通の利用喚起など、対策を講じていくことが必要である。

○印西市の都市構造に対応して

市内各地域に分散している拠点・施設への結節が必要

・印西市は、鉄道駅を中心に市街地が広がり、駅を中心とした拠点が分散立地しているという都市構造を呈している。また、印西市は、行政機能、大規模商業施設、医療機関などの主要施設が分散立地している。(参考資料P 5 図7)



- ◆行政・商業・業務など様々な機能が互いに補完し、市全体として一体化した都市構造となるよう、これを支えるための拠点への結節を強化していくことが必要である。
- ◆また、市内各地域から主要な施設への移動において、公共交通による結節を図ることが必要である。

目指すべき将来都市構造との整合が図られた交通体系の構築が必要

・印西市都市マスタープランでは、都市機能を有する拠点として、鉄道駅を中心とした「駅圏・都市交流拠点」「駅圏・都市交流副次拠点」及び「地区拠点」を配置し、これらを結ぶ地域交流交通軸からなる都市構造の実現を目指している。また、公共交通では、総合的な交通体系の整備や利用促進・利便性向上を方針に、鉄道利便性向上、公共交通不便地域解消、市域全体で均衡のとれたバス交通ネットワークの再編を掲げている。(本資料P20)



- ◆将来都市構造の実現を支えるため、印西市都市マスタープラン等のまちづくり計画と整合のとれた公共交通体系を構築していくことが必要である。

○印西市の生活圏に対応して

東京方面や隣接地域との移動利便性の向上が必要

・印西市居住者の通勤・通学や私事の移動先は、市内のほか、隣接市や東京方面への移動が多い。また、千葉ニュータウン地区内に業務施設や大規模商業施設が多く立地していることから、近隣地域から印西市内への通勤・通学や買い物などの移動も多い。(参考資料P 6 図8、P 7 図9)



- ◆公共交通による東京方面への移動利便性の向上とそのため最寄り鉄道駅へのアクセス性の向上、また、近隣地域との移動利便性の向上が必要である。

2-2. 市の公共交通の現状からみた課題

(1) 市の公共交通の現状

分野		現状
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、人口密度が比較的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。
	バス路線	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス(補助金なし)は人口密度が高い地区、路線バス(補助金あり)・コミュニティバス「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(補助金なし)とコミュニティバス「ふれあいバス」が重複する箇所が一部みられる。
	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。
	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。
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。
	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。 ・コミュニティバス「ふれあいバス」の運賃は100円、路線バス(補助金あり)は210円～300円、路線バス(補助金なし)は対距離制。
	ふれあいバス、スワン号	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス「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。
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。
	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。
	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・本埜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。
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。
	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。
	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運行速度の低い道路がある。

(2) コミュニティバス（ふれあいバス）のルート別の利用実態等

分野		利用状況、運行状況
利用者属性		・女性の利用者が60%～70%程度、高齢者の利用が30%～40%程度である。
ルート別利用状況	東	・平日は小学校の通学に利用されている。 ・平日朝以外は概ね座席定員を下回る利用で、特に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。
	中	・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。 ・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。
	西	・中ルートに次いで利用が多い。 ・平日は概ね10人/便以上、休日は昼と夕方の利用が多い。 ・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。
	南	・1日を通して10人前後の利用である。 ・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。
	布佐	・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。 ・平日朝は、高校生の通学に利用されている。 ・布佐駅周辺や千葉ニュータウン中央駅周辺の利用が多く、途中バス停の利用は少ない。
	印旛・本 埜支所	・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バス停の利用が少ない。
遅延状況		・平日は、西、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。

(3) 市の公共交通の現状からみた課題

市の公共交通の現状を踏まえた課題を以下の通り整理した。

○各公共交通機関の利用状況・運行サービス状況に対して

公共交通の利用実態を踏まえた見直し・改善、利用促進が必要

- ・鉄道の運行本数は、駅によっては少なく、利用しづらい状況となっている。(参考資料P 8 図 10)
- ・路線バスは、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。(参考資料P 8 図 11)
- ・コミュニティバス「ふれあいバス」は、利用者が非常に少ない区間、バス停、便があるなど、利用状況にばらつきが生じている。(参考資料P 9 図 12、P 10 図 13、P 11 図 14、P 12 図 16)
- ・スワン号は、利用者が極めて少なく、1日当たり1人未満である。(参考資料P 12 図 15)



- ◆鉄道、バスとも、最低限必要な運行本数を確保するとともに、運行本数に見合った利用が見込まれるよう、利用促進を講じることが必要である。
- ◆コミュニティバス「ふれあいバス」については、利用実態を踏まえて、より効率的な運行内容となる改善策の検討が必要である。

○複数バス路線の重複の解消

路線バスとコミュニティバス「ふれあいバス」の重複区間の解消を目指すことが必要

- ・バス路線の発着地点となる鉄道駅周辺では、多方面からバス路線が集まり、同じ道路を複数のバス路線が重複することが、一般的な状態である。
- ・しかしながら、運賃体系が異なり、一方は補助を受けている路線が重複して運行されていることは望ましい状況ではない。
- ・このような状態が、路線バスとコミュニティバス「ふれあいバス」の重複により生じている。
(千葉ニュータウン地区の駅周辺、主要地方道千葉竜ヶ崎線、木下駅～千葉ニュータウン中央駅の駅間) (参考資料P 12 図 16、P 13 図 17)

※『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)としている。



- ◆路線バスの自立運営に影響を及ぼさないよう、路線バスとふれあいバスの役割分担を改めて検証し、公共交通ネットワークを再構築し、重複の解消を目指す必要がある。

○バスが走行する道路に関して

バス走行環境の改善が必要

- ・千葉ニュータウン地区や木下駅周辺では、旅行速度が低い道路や渋滞ポイントがあり、バスの定時運行に影響している。(参考資料P13 図18)



- ◆バスの遅延防止のため、渋滞ポイントを回避したルートへの変更、道路整備に合わせたルートの変更、渋滞箇所の改良などについて検討が必要である。

交通広場整備に合わせたルート変更が必要か検討

- ・小林駅南口駅前広場は現在未整備である。



- ◆駅前広場整備に合わせたバス路線の経路見直しが必要かどうか、検討が必要である。

バス待ち環境の改善が必要

- ・集落地域などではバス停が歩道上になく、バス待ちの安全性に問題のある箇所がみられる。(参考資料P14 図19、P15 図20)



- ◆バス待ち時の安全性確保のための改善施策を講じることが必要である。

○バス停付帯施設に関して

バス停付帯施設の更新のあり方について検討が必要

- ・バス停付帯施設(屋根・ベンチ)は、ニュータウン整備時に設置されたもので、いずれは更新の時を迎えることとなる。(参考資料P14 図19、P15 図20)



- ◆今後、バス停付帯施設が更新を迎えた際、その対応方針を検討しておくことが必要である。

○公共交通空白地域に対して

公共交通空白地域に居住する高齢者等への移動支援の必要性の検討

- ・鉄道駅1km圏外及びバス停300m圏外の集落地域は、駅・バス停まで徒歩で到達することが不便な空白地域であるが、人口密度は低く、特段の公共交通サービスが講じられていない地域となっている。(参考資料P16 図21、図22)
- ・しかしながら、このような地域は高齢者人口の割合が高いなど、移動支援の必要性が相対的に高いと考えられる地域でもある。



- ◆公共交通空白地域における公共交通サービスの必要性の有無について、検討することが望ましい。

〇ふれあいバスの意義について

移動制約者等の移動手段として、今後とも維持していくことが必要

- ・ふれあいバスの利用者には、児童、生徒、高齢者が多くみられ、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いる。(参考資料P17 図 23、図 24)



- ◆移動制約者をはじめ、市民及び市来訪者の重要な移動手段として維持していくための取組みが必要である。

〇ふれあいバスの見直し・改善について

利用の少ない区間における見直し・改善の検討が必要

- ・東ルート的小林駅周辺や平岡地区、南ルートの松崎地区や船尾地区、印旛・本埜支所ルートの本埜支所方面などは利用が非常に少なく、費用対効果の観点で問題があると言える。(参考資料P12 図 16)



- ◆ふれあいバスを今後とも維持していくためには、市民の合意が求められ、利用が非常に少ない区間については、見直し・改善の検討が必要である。

遅延防止のための改善策を講じる必要がある

- ・平日の西・中・南ルート、また、休日の午後で遅延が目立っている。(参考資料P18、図 25)
- ・また、運行事業者からは、現在の運行ルート・運行ダイヤでは、定時運行が困難との指摘もある。



- ◆遅延が生じる箇所とその原因を把握するとともに、運行経路や運行ダイヤの妥当性を検証し、見直し・改善が必要である。

2-3. 市民・利用者等のニーズからみた課題

基礎調査実施結果の概要

地域公共交通網形成計画（現地域公共交通計画）の策定にあたり、令和元年度に基礎調査を実施した。基礎調査の実施内容及び結果の概要は以下に示す通りである。

■印西市地域公共交通網形成計画（基礎調査）の実施結果の概要

（1）市の現状把握

- ・地理的条件、土地利用状況、また、人口や世帯の動向、日常の生活圏、産業・経済の動向、主要施設立地状況など、今後の公共交通網を検討する上での諸条件を整理した。また、バス交通への補助支出の財源である市の財政状況について把握した。
- ・市内の公共交通の整備状況・運行状況を把握するとともに、交通実態調査データを基に印西市に関わる公共交通の利用状況を把握した。

（2）市民アンケート調査

- ・令和元年9月～10月に、市民3,200人を対象に移動状況や公共交通に関するアンケート調査を実施し、1,574人（49.2%）から回答を得た。
- ・調査内容は、日常生活における外出状況、公共交通（鉄道、路線バス、ふれあいバス、スワン号）の利用状況、バス利用者の満足度、バス非利用者がバスを利用するための条件、バスへの補助に対する意識などで、年齢別・地域別等により把握・考察した。

（3）コミュニティバス（ふれあいバス）利用者アンケート調査

- ・令和元年10月及び12月に、平日休日各1日、ふれあいバス利用者へアンケート票を配布し、266人（配布数は644票）から回答を得た。
- ・調査内容は、ふれあいバスの利用状況、評価、バス停位置に対する意向、ふれあいバスへの補助に対する意識などで、ルート別等により把握・考察した。

（4）路線バス利用者アンケート調査

- ・令和元年10月及び12月に、平日休日各1日、駅前など乗車の多いバス停でアンケート票を配布し、351人（配布数は1,402票）から回答を得た。
- ・調査内容は、路線バスの利用状況、満足度、バス停位置に対する意向、バスへの補助等に対する意識などで、補助支出有無別や平日・休日別等により把握・考察した。

（5）乗合タクシー（スワン号）利用者アンケート調査

- ・令和元年10月から12月にかけて、スワン号利用者へアンケート票を配布したが、回答は得られなかった。

(6) 市外からの来訪者アンケート調査

- ・令和元年10月に、インターネットアンケート調査会社に登録しているモニターのうち、印西市に訪問したことのある人を対象にアンケート調査を実施し、300人から回答を得た。
- ・調査内容は、印西市へ来訪した際の移動状況、利用交通手段、バスの満足状況などである。

(7) ふれあいバス利用者数調査（OD調査）

- ・令和元年10月及び12月に、平日休日各1日、ふれあいバスの全ルート全便全利用者を対象に、利用者数調査（OD調査）を実施した。利用者数は、平日747人、休日420人であった。
- ・調査内容は、乗車バス停・降車バス停、個人属性（性別、年代）である。

(8) 所要時間（遅れ時間）調査結果

- ・ふれあいバスの利用者数調査実施時に、各ルート各便の遅延状況を把握した。

(1) 市民アンケート結果に基づく市民の移動実態・ニーズ

分野		アンケート回答結果（要約）
自動車保有 免許・	運転免許	・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%程度で、免許返納後は、ふれあいバス、路線バスの利用を希望している。
	車の保有	・ほとんどの回答者の世帯では、何らかの形で自動車等を保有している。
	車の運転	・毎日運転が74.2%（本埜地域では83%）と高い。75歳以上でも65%が毎日運転。
日常の外出状況	外出頻度	・通勤・通学や買物の外出頻度が高い。65歳以上は買物と通院が相対的に高い。
	外出先	・通勤・通学は市外の割合が高く、東京方面が多い。 ・買物は市内が大半で、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（京成線沿線方面）割合も高い。
	交通手段	・どの移動目的も自動車利用が多い。通勤・通学や趣味等では鉄道も多い。
	鉄道	・週2～3日以上の利用が30%近い。（東京50km圏全体と比べると低い。） ・通勤・通学や趣味等での利用が多い。 ・最寄駅への移動手段は、ニュータウン地区内は徒歩・自転車、地区外は自動車が多い。 ・利用しない理由：他交通手段が便利、高い運賃、駅まで遠いことがあげられている。
交通手段別利用状況	路線バス	・月に数回以上の利用は10%強と低い。 ・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%。 ・利用しない理由：他交通手段が便利は60%以上、運行本数が少ないは30%以上。 ・非利用者の利用条件：運行本数が多いことが40%程度、運行間隔30分以内が大半
	ふれあいバス	・認知度は高いが、運行内容まで知っている人は30%程度である。 ・月数回以上の利用は5%程度だが、75歳以上や19歳以下はやや利用頻度が高い。 ・路線バスとは異なり、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。 ・利用しない理由：他交通手段が便利は60%程度、運行本数が少ないは30%程度。 ・非利用者の利用条件：運行本数が多いことが30%程度、運行間隔30分間隔が大半
	スワン号	・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%と高い。 ・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。
	夜間の移動	・鉄道・バスの最終便の早さ、駅前にタクシーがないことが不満にあげられている。
助 路線バスへの補	認知度	・一部の路線バスへの補助金を交付している事を知らない人が約7割。
	市の負担のあり方	・市の負担は「現状のままでよい」が利用者は30%～40%程度、非利用者は19%～26%程度。
	運賃のあり方	・「運行内容が充実するなら、運賃を値上げしてもよい」が、40%～50%程度と高い。一方、現状維持は、利用者のほうが高い。

(2) 路線バス利用者アンケート結果に基づく利用実態・ニーズ

分野		アンケート回答結果（要約）
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%弱である。
	車の保有	・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%程度と、市民アンケート結果よりも低い。
	車の運転	・毎日運転している割合は14%～20%程度と、市民アンケート結果よりも低い。
路線バス利用状況	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、趣味等の割合が高い。
	利用状況	・バス停までの所要時間は、10分以内が50%～60%。 ・路線バスと鉄道との乗り継ぎの割合は比較的高い
	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。
路線バスへの意向等	満足度	・「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(補助なし路線)：15分間隔以内が40%程度、30分間隔以内では90%以上。
	バス停位置の意向	・補助なし路線：時間短縮につながる道路上へのバス停設置を希望の割合が高い。 ・補助あり路線：利便性が良い玄関先までの乗り入れ希望の割合が高い。
	バス待ち施設の意向	・バス停への屋根の設置の希望が高く、次いで、ベンチ設置の希望の割合が高い。
路線バスへの補助	認知度	・バスへの補助金の交付の認知度はほぼ半数。
	市の負担	・「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%。
	運賃のあり方	・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、27.3%～40.9%。

(2) 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利用実態・ニーズ

分野		アンケート回答結果（要約）
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%)。
	車の保有	・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。(平日 65%、休日 50%程度)
	車の運転	・毎日運転している割合は、20%～15%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	・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。
	利用状況	・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。 ・ルートにより、鉄道との乗り継ぎ、他のふれあいバスとの乗り継ぎがある。
	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	・費用の安さが 70%弱、他に交通手段がないが 50%以上、移動が便利は 40%以上。
コミュニティバスへの意向等	満足度	・総合的にみて満足との回答は、平日が 63.0%、休日が 50.6%であった。 ・行き先・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)。
	バス停位置の意向	・全体では、時間短縮につながる道路上へのバス停設置の希望割合が高い。 ・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。
	バス待ち施設の意向	・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。
バスへの公費負担	認知度	・ふれあいバスへの公費負担の認知度は 60%程度。
	市の負担のあり方	・「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。
	運賃のあり方	・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。

(3) 市外からの来訪者アンケート結果に基づく移動実態・ニーズ

分野		アンケート回答結果（要約）
来訪状況	来訪目的	・趣味等での来訪が最も高く、次いで、買い物、業務などとなっている。
	来訪頻度	・来訪頻度の低い回答者(年数回、はじめて)が多かった。
	来訪先	・商業施設が最も多く、次いで、観光地、住宅、事業所などとなっている。
	利用交通手段	・自動車が66.3%と最も高い。鉄道は25.7%、路線バスは5.7%であった。
バス利用の満足度	・「不満・やや不満」の割合が、運行本数・ダイヤが31.9%と最も高く、乗り継ぎ、運賃、バス待ちの快適性がそれぞれ15%以上であった。	
バス非利用の理由	・バスを利用しなかった理由では、他の交通手段の利用が可能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。	

(4) その他（アンケートの自由回答に基づくニーズ）

アンケート	区分	主な自由回答の内容（要約）
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(千葉ニュータウン地区内と地区外) ・路線図や時刻表など情報提供の充実
	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
	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・北総線の運賃が高い ・JR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
	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
路線バス利用者	運行本数	・運行本数の増便
	乗り継ぎ	・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	・運行本数の増便
	乗り継ぎ	・鉄道と接続するバスの増便

(5) 市民・利用者等のニーズからみた課題

市民・利用者アンケート結果に基づく移動・利用実態、ニーズを踏まえた課題を以下の通り整理した。

○市民の移動状況に対して

移動制約者にとっての移動手段として、公共交通の維持・確保が必要

・印西市では自動車がよく利用されているが、バス利用者に限ってみると、運転免許証、自動車を保有している割合が市民全体よりも低く、バスは自動車を利用できない（他に交通手段がない）移動制約者の重要な移動の手段となっている。（参考資料P19 図26、P20 図27）



◆自動車を利用できない人のため、公共交通サービスの維持・確保が必要である。

公共交通への利用転換・利用促進が必要

・印西市では日常的に自動車が利用されており、毎日運転している割合が高い（参考資料P21 図28）。そのため、バス事業者からは、印西市は千葉県内の中でもバス事業が特に厳しい地域の一つであるとの指摘がある。

・一方、今後の高齢化が一層進行し運転免許返納者が増加した場合の移動手段の確保、また、地球環境への配慮などの観点から、自動車利用中心の生活を見直す潮流もある。

・移動目的別では、通勤・通学は市外、買い物や通院・趣味等は市内の移動が多く、その際の交通手段は自動車利用が多い。なお、通勤・通学、趣味では鉄道利用も多い。（参考資料P21 図29）



◆自動車への過度の依存から、公共交通への利用転換・利用促進を図ることが必要である。

◆各移動目的における移動の特性に応じ、適切な交通手段の分担、組合せを講じることで、自動車依存構造の改善を図ることが必要である。

○鉄道利用状況に対して

鉄道の利便性向上

・印西市は鉄道の利用頻度が低いものの、通勤・通学や趣味等での重要な移動手段となっている。（参考資料P21 図30、P22 図31）

・鉄道駅へのアクセスでは、徒歩・自転車が多く、千葉ニュータウン地区外から自動車でのアクセスもみられる。（参考資料P22 図32）



◆今後調整して記入する。

○路線バス・ふれあいバスの利用状況・利用意向に対して

路線バス・ふれあいバスの運行サービス水準の維持・向上

- ・路線バス・ふれあいバスの利用者は、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おり、通勤・通学や買い物など様々な目的で利用されている。また、利用者の多くはバス停周辺の居住者とみられる。（参考資料P23 図33、図34、P24 図35）
- ・バスを利用しない人が利用するための条件の一つとして、運行本数を多くすることを希望している。また、バス利用者が不満に思うことは運行本数に関することである。（参考資料P24 図36、P25 図37）



- ◆今後も現状のサービス水準を維持していただくことが望まれる。
- ◆さらに、非利用者の利用転換、利用者のサービス改善のため、希望の運行頻度での運行が可能か、検討が必要である。

市全体の公共交通サービス水準の向上

- ・公共交通サービスについて、千葉ニュータウン地区内と地区外において格差が生じているとの声がある。これについては、需要規模に大きな差があることからやむを得ない面もあるが、市全体で公共交通サービス水準を底上げしていくことが望ましいところである。



- ◆市全体の公共交通サービス水準の向上を図り、市内どこにおいても一定水準の公共交通サービスを楽しむことが望ましい。

○スワン号について

今後のスワン号のあり方の検討が必要

- ・スワン号の運行地域である本埜地域でも認知度が低い。（参考資料P25 図38）
- ・認知度向上に向けた取り組みが必要ではあるが、これまで、運行地域において説明、利用の呼びかけを行ってきたところである。



- ◆今後のスワン号のあり方について、廃止の是非も含めた検討が必要である。

○バス停付帯施設に対して

バス待ち環境の改善

- ・バス待ち環境の改善内容として、バス停への屋根の設置、ベンチの設置の希望が多い。（参考資料P25 図39）



- ◆バス利用者の快適性向上のため、バス停付帯施設の設置の可否について検討することが望ましい。また、既に設置している場合は、バス停付帯施設が更新を迎えた際、その対応方針を検討しておくことが必要である。

○夜間の移動について

夜間における公共交通サービスの向上の可能性について検討が必要

- ・夜間における移動の不満として、鉄道、路線バスの最終時刻が早いこと、駅前にタクシーが停まっていないなどがあげられている。(参考資料P26 図40)



- ◆夜間における公共交通サービスの向上が可能かどうか、検討していくことが望ましい。

○バス運行補助のあり方に対して

バスへの運行補助について市民全体への周知と合意形成が必要

- ・市民全体ではバスへの運行補助に関する認知度が低く、バス利用者でも半数程度である。(参考資料P26 図41、P27 図42)
- ・バスを利用しない市民は、利用者よりも市の負担に対する評価が相対的に低い。(参考資料P27 図43、P28 図44)



- ◆今後とも、補助路線やふれあいバスを維持していく上では、バスを利用しない人も含め、市民全体の合意のもとで補助を支出していくことが望ましく、そのためには運行補助に関する理解を深めるため、周知していくことが必要である。

○市外からの来訪者の公共交通利用に対して

市外からの来訪者にとって使いやすい公共交通であることが必要

- ・市外からの来訪者のうち、バス利用者が一定程度存在しているが、バスの運行本数やダイヤに対する不満が高かった。(参考資料P29 図45、P29 図46)
- ・また、バスを利用しない来訪者は目的地への行き方がわからないといった回答もあった。(参考資料P29 図47)



- ◆市外からの来訪者にとって利用しやすい公共交通であることが必要で、そのための施策を講じる必要がある。

※留意事項

バス停位置について

- ・バス停の設置位置を、①時間短縮につながる道路上へのバス停の設置、②玄関先までの乗り入れバス停を設置のいずれとするか、それぞれに希望がある。
- ・そのため、今後、バスルートやバス停位置の見直しを検討する際は、路線の特性を考慮しつつ、意向を参考にすることが必要である。

バス運行内容改善における運賃改定について

- ◆バスの運行内容の改善のために運賃値上げを是とする割合が約半数であることから、補助路線の運行内容を充実させる際、運賃値上げも視野に入れて検討することが考えられる。

3. 課題解決の方向性

2-1. 市の現状等からみた課題

- 高齢者や運転免許・自家用車を持たない人など移動制約者の移動手段としての公共交通の維持 ⇒①⑥
- 運行サービス水準の維持を図るための対策が必要 ⇒④⑥
- 市内各地域に分散立地している拠点・施設への結節 ⇒③
- 目指すべき将来都市構造との整合が図られた交通体系の構築 ⇒③
- 東京方面や隣接地域との移動利便性の向上 ⇒①③

2-2. 市の公共交通の現状からみた課題

- 利用実態を踏まえた見直し・改善、利用促進 ⇒②④⑥
- 路線バスとふれあいバスの重複区間の解消 ⇒④
- バス走行環境の改善 ⇒⑤
- 交通広場整備に合わせたルート変更の検討 ⇒⑤
- バス待ち環境の改善 ⇒⑤
- バス停付帯施設の更新のあり方の検討 ⇒⑤
- 公共交通空白地域に居住する高齢者等への移動支援の検討 ⇒①⑥
- 移動制約者の移動手段としてふれあいバスの維持 ⇒①⑥
- ふれあいバスの見直し・改善
・利用の少ない区間の見直し・改善
・遅延解消のための改善策の実施 ⇒④⑥

2-3. 市民・利用者等のニーズからみた課題

- 移動制約者の移動手段として公共交通の維持・確保 ⇒①⑥
- 公共交通への利用転換・利用促進 ⇒②⑥
- 鉄道の利便性向上 ⇒②
- 路線バス・ふれあいバスのサービス水準の維持向上 ⇒②
- 市全体の公共交通サービス水準の向上 ⇒①
- 今後のスワン号のあり方の検討 ⇒④⑥
- バス待ち環境の改善 ⇒⑤
- 夜間の公共交通サービス向上の可能性検討 ⇒①
- 市外からの来訪者にとって使いやすい公共交通 ⇒①

課題解決の方向性

①市民をはじめ誰もが利便性を享受できる公共交通の構築

- ・移動制約者の移動手段としての公共交通の維持
- ・公共交通による多方面への移動利便性の確保
- ・市全体の公共交通サービス水準の向上

②交通手段の適切な役割分担が図られた市内交通体系の構築

- ・自動車利用中心から公共交通への利用転換・利用促進と、それを実現するための公共交通手段の利便性向上
- ・鉄道、路線バス、コミュニティバスの役割分担が図られた公共交通体系の構築

③拠点・主要施設への移動利便性が確保された公共交通ネットワークの構築

- ・公共交通による拠点・施設への結節、利便性の向上
- ・将来都市構造の実現に資する公共交通体系の構築

④効率的で持続可能な公共交通体系の構築

- ・持続可能な公共交通のための仕組み作り
- ・利用状況に応じた見直しや重複区間の解消など運行内容の効率化

⑤安全・快適で信頼性の高いバス交通の実現

- ・バス待ち環境の改善、付帯施設の更新
- ・バス走行環境の改善

⑥市民・企業等・交通事業者・行政の連携による取組み

- ・市民・企業等(利用者)・交通事業者(供給者)・市民(支援)の連携による公共交通の維持・改善・利用促進の取組み

4. 目指すべき将来像

4-1. 目指すべき将来像



- ・誰でも : 高齢者、障害者、妊産婦などの移動制約者、また、市民のほか市外からの来訪者など、すべての人を対象とする。
- ・どこでも : 方向による行きづらさを解消し、多方向性を有すること。
- ・便利に : 最低水準の運行頻度が確保されていること。
- ・地域間交流の促進 : 市内に分散している施設（商業、業務、行政、医療等）へ市内各地から便利に行くことができるようになり、市民生活が充実すること。
- ・自動車中心社会からの転換 : 印西市は自動車利用の多い地域であり、高齢社会への対応、環境負荷の軽減などの観点から、公共交通の利用を進めていくことが必要。

4-2. 公共交通体系の将来像
(P24~P28) は、両計画見直し中のため、差替ります。

4-2. 公共交通体系の将来像

(1) 将来都市構造

印西市における公共交通体系の将来像は、上位計画である総合計画（基本構想）及び都市マスタープランに掲げられている将来都市構造を前提に検討する。

1) 「印西市総合計画」における将来都市構造

「印西市総合計画」では、基本構想において、以下の土地利用基本構想を掲げている。

■将来の都市構造の方向

- ・ 駅圏の特性を活かしたまちづくりの推進
- ・ 都市軸と地域交流交通軸による市内外の有機的なネットワークの形成

① 2つの都市軸と5つの駅圏を核としたまちづくりの推進

- ・ 「北部都市軸」（JR成田線、国道356号）
- ・ 「中央部都市軸」（北総線・成田スカイアクセス、国道464号（北千葉道路））
- ・ 市内5つの駅圏のそれぞれの特性を活かしたまちづくりの推進

② 地域をつなぐ地域交流交通軸の強化

- ・ 北部都市軸、中央部都市軸に加え、南北方向の地域間の交流軸の強化により、市の均衡ある発展を実現。
- ・ まちづくりの核となる5つの駅圏や拠点、集落地区、さらには周辺諸都市を結ぶ地域交流交通軸の強化により、市内外の交流と交通のさらなる活発化。

■将来の土地利用の方針

① 土地的土地利用の方針

- ・ 市街地を中心とした地域を「市街地ゾーン」に位置付け、人々が安全・安心で快適に暮らし、盛んに交流し、活力ある産業が生まれ続ける土地利用を推進。

② 自然的土地利用の方針

- ・ 市街地郊外の豊かな自然環境（田園地帯、里山）を、「田園居住ゾーン」、「緑の共生ゾーン」として位置付け、保全・活用を図る。

2) 「印西市都市マスタープラン」における将来都市構造および公共交通整備に関する方針

「印西市都市マスタープラン」では将来都市構造、公共交通の方針を以下の通り掲げている。

■将来都市構造の基本的考え方

- ・ 整開保の方針、基本構想などの上位計画における都市づくりの方針、「印西市基本構想」で示されている土地利用基本構想を基に、「拠点」、「軸」、「土地利用ゾーン」を設定。

①「拠点」(都市機能が集積するエリア)の設定

駅圏・都市交流拠点：商業・業務、行政サービス、文化・生涯学習、アミューズメントなど、様々な都市機能を有し、市の核として多くの人々が集まり、交流する拠点

駅圏・都市交流副次拠点：商業・業務、医療・福祉機能などの都市機能を有し、地域の中心となる拠点

地区拠点：身近な商業機能やコミュニティ機能など、日常的な暮らしに必要な都市機能を有し、地区の中心となる拠点

産業・業務拠点：大規模な工場や研究・業務施設が集積し、市の産業を牽引する拠点

水や緑のレクリエーション拠点：豊かな自然環境の中で多くの人が憩うことのできる拠点

②「軸」(拠点を結ぶ都市の骨格)の設定

都市軸：印西市都周辺都市を結ぶ道路・鉄道

地域交流交通軸：都市軸と連携し、周辺都市と市内の各地域を結ぶ道路

水や緑の自然軸：貴重な水や緑の空間である河川など

③「土地利用ゾーン」の設定

市街地ゾーン：市街地として、計画的に都市機能の整備を進める区域

田園居住ゾーン：周辺の豊かな自然環境と調和した土地利用を維持する集落地の区域と、貴重な水辺や農地の保全を進める区域

緑の共生ゾーン：貴重な自然や農地の保全を図る区域

■公共交通整備の方針

①鉄道

- ・ 北総線及び成田スカイアクセス：東京都心部方面と成田方面を結び、人や物の活発な流動を支える広域的な軸として、更なる利便性の向上に努める。
- ・ JR成田線：東京都心部方面と成田方面を結ぶ都市軸を担う路線として、運行本数の増加など、利便性の向上策を関係自治体とともに要請。

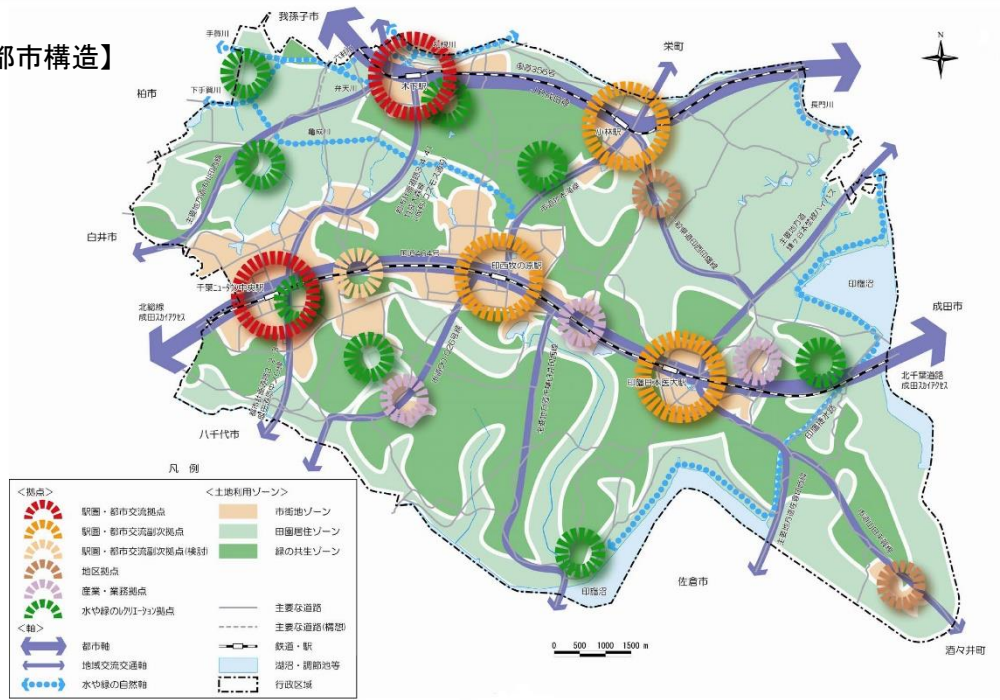
②バス

- ・ 市内の各拠点間の移動や公共交通不便地域の解消を考慮し、市域全体で均衡のとれたバス公共交通ネットワークの再編を検討。

③駅整備

- ・ 小林駅：駅舎橋上化を促進するとともに、自由通路及び南口駅前広場を整備することにより、交通結節点としての機能の向上を図る。
- ・ 6 駅：駅設置の可能性を検討

【印西市の将来都市構造】



出典)「印西市都市マスタープラン」

(2) 公共交通の機能分類 【役割分担の明確化】

印西市における公共交通機関を、以下に示すように特性に応じて機能分類し、それぞれの役割を明確化した。

表 印西市における公共交通機関の機能分類

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)	東京方面や市外との連絡など長距離の移動に供する。
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、市内の拠点間を結ぶ。
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をはじめ、比較的需要規模大きい地域を連絡する。
支線	コミュニティバス その他の輸送手段 (送迎バス等)	路線バスでは対応できない地域内の移動に供し、路線バスの補完機能を果たす。
面的輸送	タクシー	個別の需要の移動に供し面的なサービスを提供する。

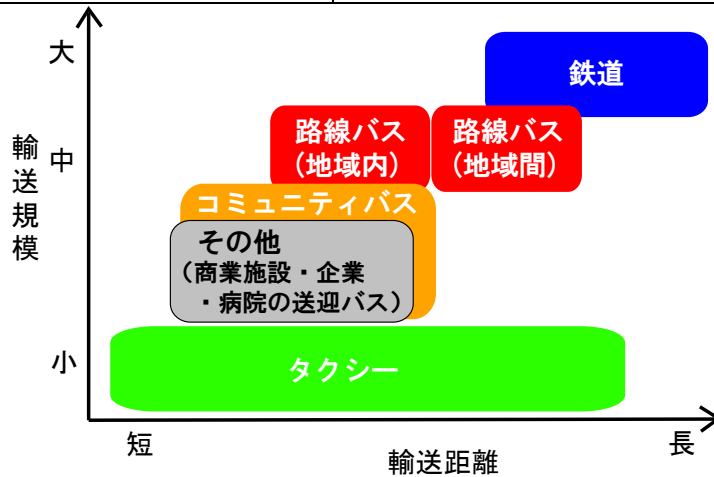
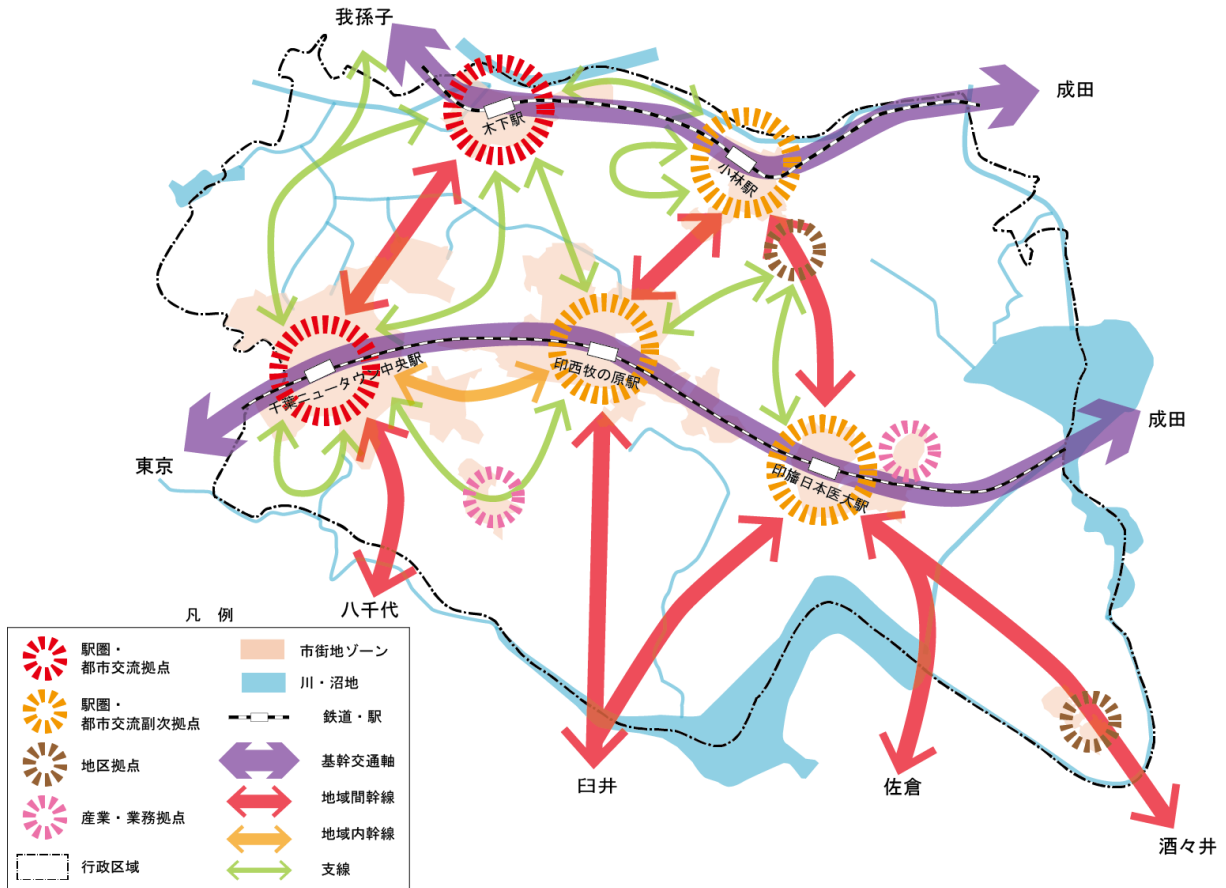


図 公共交通機関の機能分類

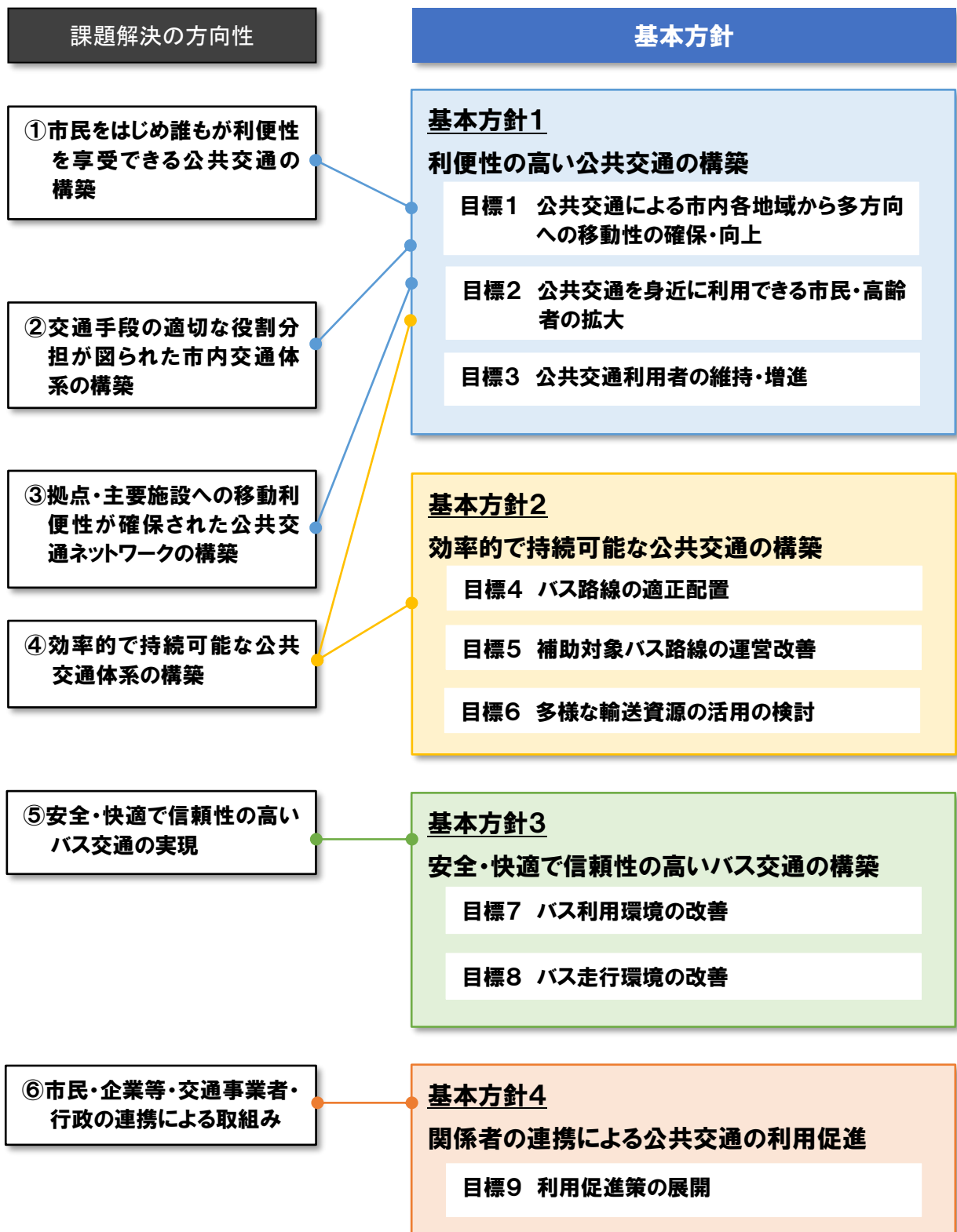
(3) 印西市における公共交通ネットワークの将来イメージ

公共交通の機能分類の各交通機関の役割を踏まえ、総合計画（基本構想）及び都市マスタープランにおける将来都市構造に当てはめると、印西市における将来の公共交通ネットワークは以下ようになる。

【印西市における公共交通ネットワークの将来イメージ】



4-3. 基本方針



基本方針 1 利便性の高い公共交通の構築

高齢者や障がい者などの移動制約者、また、市外からの来訪者も含め、誰もが便利に利用できるとともに、通勤・通学、買い物、通院、趣味など様々な移動目的で多方向への移動に便利な公共交通の構築を目指す。

そのためには、鉄道、路線バス、コミュニティバス「ふれあいバス」、タクシーといった各交通手段がそれぞれの特性に応じた役割分担を位置づけて適切に配置するとともに、交通手段相互の連携を円滑にし、利便性の高い公共交通ネットワークの形成を図ることが必要である。

これを実現するため、印西市と東京方面や他都市を結ぶ都市間の連絡機能を果たす幹線交通として鉄道を位置づけ、鉄道路線の補完、鉄道駅間の連絡、鉄道駅へのアクセス機能を果たす地域間幹線交通を民間路線バスが担い、さらに、民間路線バスを補完し、主として人口の集積が低い地域の移動手段としての役割をコミュニティバス「ふれあいバス」が担う公共交通体系を構築するとともに、相互の乗り継ぎが便利であるなど、連続性の向上を図る。

基本方針 1 に基づく計画目標の設定

目標 1 公共交通による市内各地域から多方向への移動性の確保・向上

- ・公共交通は自動車とは異なり、路線によって行き先が規定される。そのため、多方向への移動性が確保された公共交通のネットワークを形成することを目標とする。その際、特に、以下の視点によりネットワークを形成することを目指す。
 - ・印西市から東京方面へ : 特に、通勤・通学における移動の利便性
 - ・近隣地域から印西市へ : 買い物等における市内の大規模商業施設への移動利便性
 - ・市内拠点間の移動利便性 : 市内各地域から市内に分散立地している拠点・施設への移動利便性

目標の達成状況を評価する指標

- ・公共交通による最寄り鉄道駅へのアクセス時間
- ・公共交通による市内拠点から近隣市への移動時間
- ・公共交通による拠点間の移動時間

目標 2 公共交通を身近に利用できる市民・高齢者の拡大

- ・公共交通の利便性を向上させるためには、身近な場所から公共交通を利用できることが重要である。そのため、鉄道駅やバス停が居住地の近くにあること、あるいは、公共交通の空白地域を解消することを目標とする。
- ・さらに、移動に制約のある人、特に高齢者などが便利に公共交通を利用できることが重要であり、鉄道駅やバス停が高齢者の居住地の近くにあることを目標とする。

目標の達成状況を評価する指標

- ・ 鉄道 1km 圏内及びバス停 300m圏内人口、カバー率
- ・ 鉄道 1km 圏内及びバス停 300m圏内高齢者人口、カバー率

目標3 公共交通利用者の維持・増進

- ・ 公共交通のサービス水準を今後とも維持していくためには、各施策を講じた結果として、これに見合った利用者数が増えていくことが必要である。そのため、公共交通利用者が増進することを目標とする。なお、地域によっては人口が減少しているところもあるため、少なくとも、現状の利用者数を維持していくことを目指す。
- ・ さらに、これに付随して、利用者の満足度が向上することを目標とする。

目標の達成状況を評価する指標

- ・ 鉄道利用者数（駅別）
- ・ バス利用者数（系統・ルート別）
- ・ 市民満足度・重要度調査における「公共交通の充実」に対する満足度
※市民満足度・重要度調査において、可能であれば、地域別や年齢別などでの把握を行うこととする。

基本方針 2 効率的で持続可能な公共交通の構築

利便性の高い公共交通を構築する一方で、今後の人口減少・少子高齢化に伴う需要減少、財政への影響に対応していくためには、特に、補助対象となっているバス路線が今後とも運行継続が可能となるよう、効率的な運行内容への改善を進めていく。

そのためには、補助の対象となっているバス路線の収支状況や利用状況などの観点から、見直し・改善を図るための方法や指標・基準を設定し、これに基づいて定期的な検証、見直し・改善を進めていくこととする。

その他、交通手段の重複解消の観点から、路線バスとふれあいバスとの重複の解消を図るとともに、また、例えば、商業施設・病院・企業等の送迎バスの活用など、公共交通以外の様々な交通手段の活用の可能性についても検討していくものとする。

基本方針 2 に基づく計画目標の設定

目標 4 バス路線の適正配置

- ・公共交通（バス）が今後とも持続し続けるためには、運行のサービス水準を今後とも維持していくことが必要である。特に、料金が安価なふれあいバスにより路線バスの維持が困難となることは回避する必要がある。そのため、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の解消を図るなど、バス路線の配置の適正化を図ることを目標とする。
- ・その際、同じ道路を路線バスとふれあいバスが走行することを解消することのほか、駅間など利用の多い地点間の重複もできるだけ解消することを目指す。

目標の達成状況を評価する指標

- ・重複区間の路線延長

目標 5 補助対象バス路線の見直し・改善

- ・特に、補助を支出して運行しているバス路線を今後とも維持していくためには、財政への影響に配慮するとともに、市民全体の理解を得る必要があると考えられることから、補助支出に見合った利用が存在することが重要である。そのため、補助対象のバス路線については、その収支状況や利用状況を評価するためのガイドラインを作成するとともに、ガイドラインに基準値を盛り込み、基準の達成を目標とする。

目標の達成状況を評価する指標

- ・見直し・改善のためのガイドラインの作成
- ・収支率
- ・バス 1 便当り利用者数

※補助対象路線は、移動制約者の移動手手段の確保の観点から、収支だけで評価されるものではないとの考え方もあることから、収支状況のほか、利用状況についても評価を行うこととする。

目標6 多様な輸送資源の活用の検討

- ・ 限りある財政のもとにあっては、既に運行されていて、当事者の了解が得られれば利用が可能な輸送資源を活用していくことも考えられる。そのような輸送資源とは、商業施設・病院・企業等の送迎バスがあげられる。一方、これらの輸送資源は、特定の利用者の輸送を目的としたものであることから、運行主体の了解を得ることが難しいことや、活用に当たって条件を付すことが必要となる可能性がある。

目標の達成状況を評価する指標

- ・ 送迎バスを運行している商業施設・病院・企業との協議実績

基本方針3 安全・快適で信頼性の高いバス交通の構築

バス利用者が安全・安心して利用できるため、バス停設置位置を検討する。

また、バス待ち時の快適性に資する屋根やベンチは設置の希望も多く、現在は千葉ニュータウン地区内の一部バス停などに設置されている。今後、これらの施設が老朽化した場合を念頭に、更新のあり方について検討を進めていくこととする。その際、市やバス事業者だけでなく、自治会や近隣の企業等の協力を仰ぐことも含めて検討する。

道路渋滞などにより、バスの走行性が低下している箇所に対し、渋滞緩和、渋滞ポイントの解消に資する道路整備について、関係機関への要望、市関係部署との連携により進め、バスの定時性確保を図る。

なお、運行距離の長いバス路線は遅延発生の可能性が高いことから、利用状況を踏まえて路線の分割などについても検討する。

基本方針3に基づく計画目標の設定

目標7 バス利用環境の改善

- ・バスを安全で快適に利用できることは、特に既存利用者へのサービス向上に資することとなり、利用の継続を図るためにも重要なことである。そのため、バス待ち時の安全確保、快適性の向上を図るための施設整備を進めること、また、施設が老朽化し更新が必要となった場合の施設整備のあり方について関係者間で協議を行うことを目標とする。

目標の達成状況を評価する指標

- ・バス停における歩車分離（歩道・縁石・ガードレールの設置）の整備率
- ・バス停付帯施設（屋根、ベンチ）の更新に関する協議の実績

目標8 バス走行環境の改善

- ・全国的にバス離れが進行した理由は、自動車保有が進んだことのほか、道路渋滞によるバスの遅延など、運行の信頼性が低下したことも大きい。印西市においても、一部の路線では、曜日、時間帯によって遅延が発生しており、バスの定時性を確保し、信頼性を向上させることは重要である。そのため、バス路線が設定されているバスルートの変更などにより、バスの走行環境を改善していくことを目標とする。

目標の達成状況を評価する指標

- ・バス路線が設定されている道路の平均旅行速度
- ・バス路線が通過する渋滞ポイントの解消状況

基本方針4 関係者の連携による公共交通の利用促進

印西市は自家用車利用中心の社会であるが、今後の高齢化の進行や環境保全の観点からも、自家用車への依存構造を抑制し、公共交通の利用促進を図っていくことが求められる。

そのため、自家用車利用から公共交通利用への転換・利用促進のため、市民は自身のこととして意識を持ち、交通事業者はより利便性を高める取り組みを行い、行政は市民への呼び掛けや支援を行うなど、各主体が連携して公共交通利用を促進する取り組みを実施する。

基本方針4に基づく計画目標の設定

目標9 利用促進策の展開

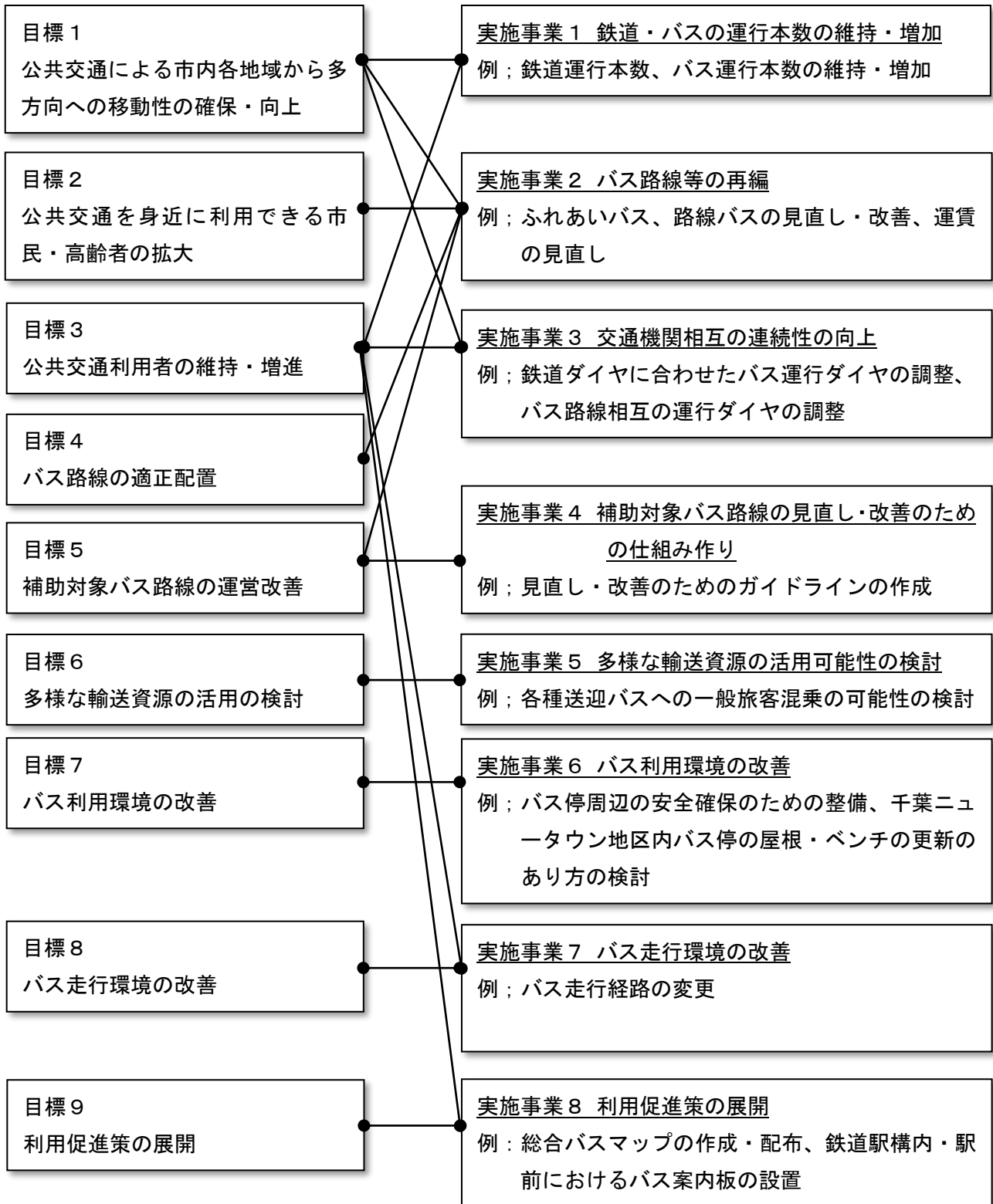
- ・公共交通の利用者数を増やしていくこと、また、今後とも路線を維持していくためには、これまでに掲げたような主として供給側の取り組みのほか、利用者となる市民自身の意識の変革も重要である。そのためには、交通事業者や行政からの積極的な働きかけも重要であり、市民、交通事業者、行政が相互に連携・協働で利用促進、利便性向上に取り組む実績を重ねることを目標とする。
- ・また、特に市外からの来訪者にとっては、公共交通を利用したくても利用しづらい状況にあることも考えられることから、市民も含め、誰もが利用しやすいことを目指し、公共交通利用に係る情報発信を行うことを目標とする。

目標の達成状況を評価する指標

- ・情報提供の実績件数（案内板の設置、時刻表の配布等）
- ・その他、利用促進に関する取組みの実績件数

5. 目標達成のための実施事業・事業主体

5-1. 目標達成のための実施事業体系



5-2. 実施事業の内容・実施主体

実施事業1 鉄道・バス運行本数の維持・増加	
事業の目的	<p>鉄道やバスの時刻を気にせずに利用できるなど、サービスの供給を一定水準以上に引き上げ、利便性の向上を図るとともに、利用者数を増やし経営の安定化を図ることを目的とする。</p> <p>なお、人口が減少していく地域の路線では、運行本数・運行便数を増加させることが困難と考えられることから、少なくとも現状のサービス水準を維持し、利用者の利便性を低下させないことを目的とする。</p>
事業の内容	
実施主体	

実施事業2 バス路線等の再編	
事業の目的	<p>今後、人口減少が予想される中では、効率的で公共交通の利便性が確保された路線再編を図り、公共交通経営の安定化、路線の維持を図ることを目的とする。</p> <p>また、特に距離の長いバス路線を再編することで遅延を解消し、バスの信頼性の向上を図ることを目的とする。</p>
事業の内容	
実施主体	

実施事業3 交通機関相互の連続性の向上	
事業の目的	公共交通は自動車と異なり、居住地から駅・バス停で他の交通手段から乗り継いで乗車する必要があるため（その逆方向も同様）、駅における鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎに要する時間が適切となる運行ダイヤを設定することにより、乗り継ぎに伴う移動の負担の軽減、時間短縮を図ることを目的とする。
事業の内容	
事業主体	

実施事業4 補助対象バス路線の見直し・改善	
事業の目的	補助を支出して運行しているバス路線について、財政への影響の配慮と市民全体の理解を得られた状態で今後とも維持していくことを目的に、ガイドラインを設けて補助対象バス路線の見直し・改善を行うこととする。
事業の内容	
実施主体	

実施事業5 多様な輸送資源の活用可能性の検討	
事業の目的	既に運行されていて当事者の了解が得られた輸送資源（送迎バス等）を活用し公共交通とすることで、バス路線を再編し、バス運行の効率化と補助支出の負担軽減を図ることを目的とする。
事業の内容	
実施主体	

実施事業6 バス利用環境の改善	
事業の目的	特に既存利用者へのサービスを向上させ、利用の継続を図るため、施設整備により、バス待ち時の安全性確保、快適性向上を図ることを目的とする。
事業の内容	
実施主体	

実施事業7 バス走行環境の改善	
事業の目的	バス路線が設定されている道路の改良等により、バスの定時性確保、信頼性向上を図り、利用者の快適性向上、利用の増進を実現することを目的とする。
事業の内容	
実施主体	

実施事業8 利用促進策の展開	
事業の目的	<p>交通事業者や行政から市民への様々な働きかけを通じて、市民自身の公共交通に対する意識の変化を促し利用に結びつけることを目的とする。</p> <p>また、市外からの来訪者に対して公共交通に関する適切な情報発信を行うことで、利用しやすい公共交通となることを目的とする。</p>
事業の内容	
実施主体	

5-3. 実施事業のスケジュール

個別の実施事業について、各事業の実施の緊急性、容易性、見込まれる効果の大きさ、関連計画の実施スケジュールとの整合性などを勘案し、実施スケジュールの検討を行う。

実施スケジュールは、大きくは短期・中長期に分け、さらに、具体的に記述できるものに関しては年度ごとに実施内容（検討、関係者調整、実証運用、本格運用など）を記述する。

【実施事業のスケジュール】

実施事業	短期					中長期
	令和3 (2021)	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	
1 鉄道・バス運行本数の維持・増加						
2 バス路線等の再編	<p style="text-align: center;">※各実施施策の実施スケジュールを明示</p> <p style="text-align: center;">※具体化できる施策については、年度ごとに実施内容を記載</p>					
3 交通機関相互の連続性の向上						
4 補助対象バス路線の見直し・改善						
5 多様な輸送資源の活用可能性の検討						
6 バス利用環境の改善						
7 バス走行環境の改善						
8 利用促進策の展開						

6. 計画の達成状況の評価

実施スケジュールに沿って実施事業を講じたのちは、その進捗状況や成果を定期的に把握（モニタリング）し、計画の達成状況进行评估する。そして、その評価結果を踏まえて、改善策を検討したうえで改めて施策を講じることで、目標に近づけていくことが必要である。

以下には、計画の達成状況の評価方法について示す。

(1) 評価方法

実施施策の推進や必要に応じた計画の見直しを行うため、計画の策定（Plan）、実施施策の実施（Do）、進行管理・評価の実施（Check）、評価結果を受けた見直し・改善（Action）を繰り返すPDCAサイクルより計画の進行管理を行う。

Plan（計画）

地域公共交通計画に基づき、印西市地域公共交通会議が具体的な実施事業を検討し、計画策定を行う。

Do（実施）

目標を達成するために講じる実施事業を、実施スケジュールに沿って実施していきます。なお、目標達成に効果的につながるよう、各関係者が連携しながら推進する。

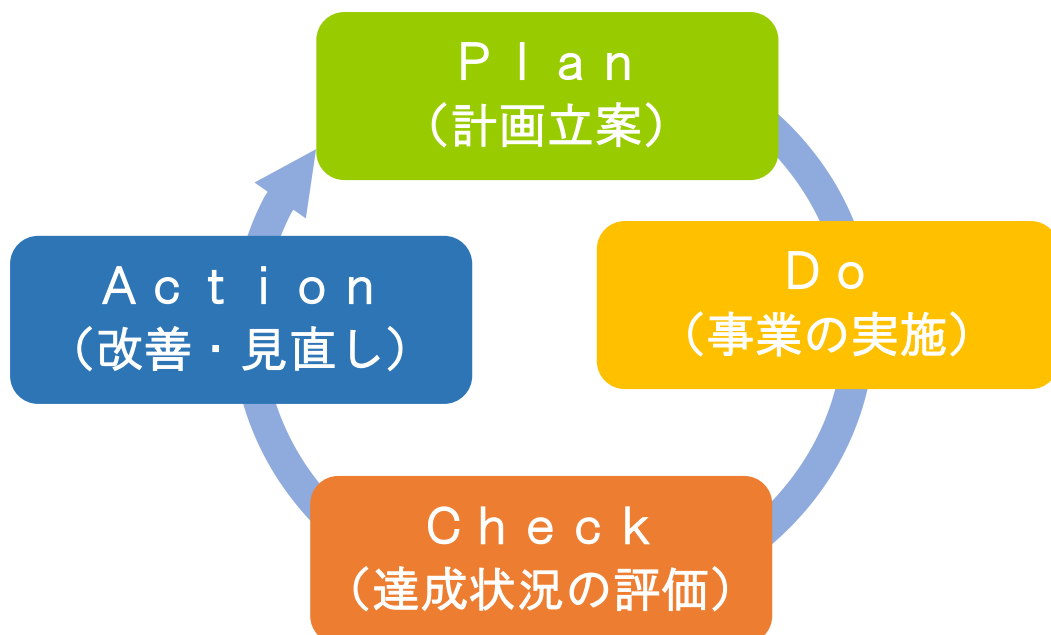
Check（評価）

目標を達成するために講じる実施事業が実施スケジュールに沿って進行されているか、また、目標が達成されているかについて、定期的に進行管理・評価を実施します。

目標については、設定した目標値への達成状況を確認する。

Action（改善）

実施事業の実施状況や目標の達成状況、さらには社会環境の変化などを踏まえ、取組みの見直しや改善を図る。



(2) 評価の実施主体と評価スケジュール

基本方針に基づいて設定した計画の目標を評価するための評価指標について、指標のデータ取得の可否に応じて、毎年、あるいは、データ公表年次に合わせて評価を行う。

以下には、各評価指標に基づいて評価する実施主体とスケジュールのイメージを示す。

表 評価の実施主体と評価スケジュールの設定イメージ

目標	評価指標	実施主体	評価スケジュール				
			令和3 (2021)	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)
1 公共交通による市内各地域から多方向への移動性の確保・向上							
2 公共交通を身近に利用できる市民・高齢者の拡大							
3 公共交通利用者の維持・増進			●	●	●	●	●
4 バス路線の適正配置							
5 補助対象バス路線の見直し・改善			●	●	●	●	●
6 多様な輸送資源の活用の検討							
7 バス利用環境の改善							
8 バス走行環境の改善							
9 利用促進策の展開							

※評価指標に基づく評価を行う実施主体（行政、事業者等）を明示
※評価の実施時期（年次）を明示

