

### 3. 公共交通の課題と課題解決の方向性

#### 3-1. 公共交通の課題

##### (1) 公共交通全般に関わる課題

#### ①今後の人口減少、少子高齢化の進行に対し、公共交通の確保・維持、利便性向上を図るとともに、自動車中心社会からの転換を目指すことが必要

- ・印西市では自動車がよく利用され、鉄道やバスの利用頻度は低くなっていますが、鉄道は通勤・通学輸送において、バスは自動車や運転免許証を持たない移動制約者によく利用されるなど、このような方々の移動手段として重要な役割を担っています。特に、鉄道利用者は東京方面など市外への移動、バスは市内や近隣地域への移動に利用されています。
- ・一方、人口減少・高齢化がすでに進行し、交通需要が減少しているとみられる地域・地区があります。また、高齢者世帯は増加を続けていることから、今後、日常の移動が困難となる高齢者が増加することも考えられます。
- ・そのため、今後、交通需要の減少により、鉄道、バスとも、現行の運行サービス水準の維持が困難となる可能性がある一方で、高齢化の進行により公共交通の役割はより重要になるものと考えられます。



- ◆今後、高齢化が進行する中で、自動車を利用できない移動制約者の増加に対応し、必要な公共交通の確保・維持、利便性の向上が必要です。
- ◆そのためには、自動車への過度の依存を是正し、公共交通への利用転換・利用維持・促進を図ることも必要です。

#### ②公共交通空白地域を含め、市全体の公共交通サービス水準の向上が必要

- ・鉄道やバスの利用に不便な空白地域となっている集落地域は、人口密度が低いものの高齢者割合が高い傾向にあります。こうした地域にも、公共交通を提供する必要があります。
- ・このような地域に対し、現在、路線バス（補助あり）、コミュニティバス（ふれあいバス）、乗合タクシー（スワン号）が運行されており、公共交通空白地域の解消の役割を担っています。
- ・一方で、市民からの声として、運行本数など公共交通サービス水準の向上、千葉ニュータウン地区内外での地域格差の是正などがあげられています。



- ◆人口密度の低い集落地でも一定水準の公共交通サービスを楽しむなど、市内公共交通の確保・維持が引き続き必要です。また、市民・利用者の声を反映し、運行サービス水準の向上を図ることが必要です。

### ③持続可能な公共交通の確立が必要

- ・人口減少・高齢化に伴う将来的な税収減や扶助費の増加により、市が運行経費の一部を負担している公共交通への影響も予想されます。
- ・路線バスのうち、市が運行経費の一部を負担している集落地を結ぶ路線では、利用者数は少ないものの、沿線地域における移動制約者等の移動手段となっています。
- ・コミュニティバス（ふれあいバス）は、高齢者のほか、児童・生徒の利用も多く、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ます。
- ・その一方、これらのバス路線においては、区間、バス停、便によっては、利用者数が非常に少ないところもあります。



- ◆今後とも公共交通を維持していくためには、市が運行経費の一部を負担している公共交通に対して、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す。
- ◆そのため、鉄道、バスともに、必要な運行サービス水準を維持するための利用喚起等の方策を講じることや、利用状況に応じた運行内容の見直し・改善を図る必要があります。

## (2) 将来都市構造の実現、地域間連携に関する課題

### ①目指すべき将来都市構造の実現に資する公共交通体系の構築が必要

- ・印西市総合計画、印西市都市マスタープランにおける公共交通の方向性として、以下に示す事項が重要な検討項目となると考えられます。
  - ・市内各地域や市外各方面から都市環境ゾーン内の各拠点へのアクセス利便性の確保
  - ・拠点の形成に資するための公共交通体系の構築
  - ・広域への移動利便性に資する鉄道の強化、市内や近隣地域との移動利便性の向上に資するバスを中心とした公共交通体系の構築
  - ・集落地の人口維持に資するための施策の一つとして、市街地へのアクセス利便性を確保する公共交通の確保・維持



- ◆上位計画が目指す将来都市構造の実現のため、広域、近隣地域、市内地域間、拠点それぞれのアクセスが図られるとともに、拠点等の市街地形成、集落地の人口維持に資する公共交通体系を構築していくことが必要です。

## ②広域、地域間、主要施設への移動利便性の確保・向上が必要

- ・通勤・通学、私事（買い物等）の日常の生活行動において、印西市では、近隣地域や東京方面など広範囲にわたる移動が多くみられるほか、印西市への流入も多くみられます。
- ・また、印西市は、駅を中心とした分散型の都市構造となっているため、主要な施設も分散して立地しており、一部には公共交通でのアクセスが不便な施設もみられます。



- ◆鉄道による東京方面など広域への移動利便性の向上と、そのための鉄道駅における交通結節機能の強化、最寄り鉄道駅へのアクセス性の向上、印西市と近隣地域との相互の移動利便性の向上を図ることが必要です。
- ◆市内各地域から主要な施設への移動において、公共交通によるアクセスを図ることが必要です。

### （3）鉄道に関する課題

#### ○鉄道の利便性向上と利用促進が必要

- ・駅によっては運行本数が少ない時間帯があり、事前に時刻表を確認した上で利用する必要があります。
- ・一方、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ます。
- ・鉄道駅へのアクセスでは、徒歩・自転車が多いですが、千葉ニュータウン地区外からは自動車による駅へのアクセスもみられます。



- ◆運行本数の維持・向上を図るとともに、運行本数に見合った利用が見込まれるよう、鉄道駅における交通結節機能を強化し、鉄道駅までの移動手段と鉄道との連続性の向上、その他利用促進策を講じる必要があります。

#### (4) バスに関する課題

##### 1) バス路線に関する課題

### ○バス路線の役割分担の明確化と重複問題の解決が必要

- ・路線バス（補助なし）は、採算に見合った需要が見込まれる地域において、バス事業者が自主的に運行しています。一方、路線バス（補助あり）やコミュニティバス（ふれあいバス）は、公共施設へのアクセスや公共交通空白地域の解消を目的に、主に採算性の厳しい地域を対象に運行し、市が運行経費の一部を負担しています。
- ・しかしながら、路線バスとコミュニティバス（ふれあいバス）の一部区間では重複が生じており、路線バス（補助なし）の運営が圧迫されています。
- ・また、コミュニティバス（ふれあいバス）は100円で利用できますが、路線バスの運賃は初乗り170円の対距離制で、両者の運賃格差が大きく路線バスの運営が圧迫されています。

※『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。



- ◆路線バスの自立運営に影響を及ぼさないよう、路線バスとコミュニティバス（ふれあいバス）の役割分担を明確化した公共交通ネットワークを再構築し、重複状態を解決することが必要です。

##### 2) バス待ち時の安全性・快適性に関する課題

### ①バス待ち環境の改善の必要性

- ・歩道上にバス停がないなど、バス待ち時の安全性に問題のあるバス停があります。
- ・また、バス待ち時の快適性を向上させる上屋・ベンチは、今後、更新の必要が生じてきます。



- ◆バス待ち時の安全性確保のための改善策を講じる必要があります。
- ◆今後、バス停設備が更新を迎えた際、その対応方針を検討しておく必要があります。

### ②バス走行環境の改善の必要性

- ・道路の旅行速度が低いなど、バスの定時運行に影響が生じている箇所があります。
- ・コミュニティバス（ふれあいバス）では遅延が慢性化していますが、現在のルート・ダイヤでの定時運行は困難との指摘もあります。



- ◆バスの遅延防止のため、道路状況、運行ルート、運行ダイヤを検証し、見直し・改善を図ることが必要です。

### 3) バスへの公費負担、運賃改定に関する課題

#### ○バスへの公費負担に市民の理解を得られるような運行内容であることが必要

- ・バスを利用しない人でも、市による運行経費の一部負担に対して一定の理解を得られていると言えます。
- ・また、運行内容を充実する代わりに、運賃を値上げする考えに賛同する割合が高くなっていますが、バス利用者は現状維持を望む割合が高く、慎重な検討が求められます。



- ◆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、市民の理解を得ながら公費負担を図ることが必要です。
- ◆運行内容の充実の代わりに運賃を値上げすることに対しては、バスの利用者と非利用者で意識に違いがあるため、十分な検討を行うことが必要です。

### (5) スワン号に関する課題

#### ○今後のスワン号のあり方の検討が必要

- ・スワン号は利用者数が1日当たり1人未満と極めて少なく費用対効果に問題があります。
- ・運行地域である本埜地域でもスワン号の認知度は低く、これまでに様々な取り組みを行ってきたことを勘案すると、抜本的な見直しが必要と考えられます。



- ◆今後のスワン号のあり方について、多角的な視点による検討が必要です。

### (6) 市外からの来訪者の声に基づく課題

#### ○市外からの来訪者の利便性に資する公共交通であることが必要

- ・市外からの来訪者のバスに対する評価として、運行本数・ダイヤ、また、乗り継ぎ、運賃、バス待ちの快適性に対する不満が高く、また、目的地への行き方が不明との指摘もありました。



- ◆市外からの来訪者にとってもわかりやすく、利用しやすい公共交通であることが必要です。

### 3-2. 課題解決の方向性

#### 公共交通の課題

##### (1) 公共交通全般に関わる課題

今後の人口減少、少子高齢化の進行に対し、公共交通の確保・維持、利便性向上を図るとともに、自動車中心社会からの転換を目指すことが必要

⇒①⑥

公共交通空白地域を含め、市全体の公共交通サービス水準の向上が必要

⇒①

持続可能な公共交通の確立が必要

⇒④

##### (2) 将来都市構造の実現、地域間連携に関する課題

目指すべき将来都市構造の実現に資する公共交通体系の構築が必要

⇒③

広域、地域間、主要施設への移動利便性の確保・向上が必要

⇒③

##### (3) 鉄道に関する課題

鉄道の利便性向上と利用促進が必要

⇒①②⑥

##### (4) バスに関する課題

###### 1) バス路線に関する課題

バス路線の役割分担の明確化と重複問題の解決が必要

⇒①②④

###### 2) バス待ち時の安全性・快適性に関する課題

バス待ち環境の改善の必要性

⇒⑤

バス走行環境の改善の必要性

⇒⑤

###### 3) バスへの公費負担、運賃改定に関する課題

バスへの公費負担に市民の理解を得られるような運行内容であることが必要

⇒④

##### (5) スワン号に関する課題

今後のスワン号のあり方の検討が必要

⇒④

##### (6) 市外からの来訪者の声に基づく課題

市外からの来訪者の利便性に資する公共交通であることが必要

⇒①⑥

#### 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

- ・移動制約者をはじめ誰もが便利に移動できる公共交通の確保・維持
- ・公共交通空白地域を含め、市全体の公共交通サービス水準の向上

##### ②公共交通の役割分担が図られた市内公共交通体系の構築

- ・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将来都市構造の実現、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

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

##### 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を実現するための仕組み作り
- ・利用状況に応じた見直し・改善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多様な主体の連携による様々な利用促進に関する取組み

- ・市民・企業等・交通事業者・行政等、多様な主体が連携した公共交通の維持・改善・利用促進の取組み

## 4. 目指すべき将来像

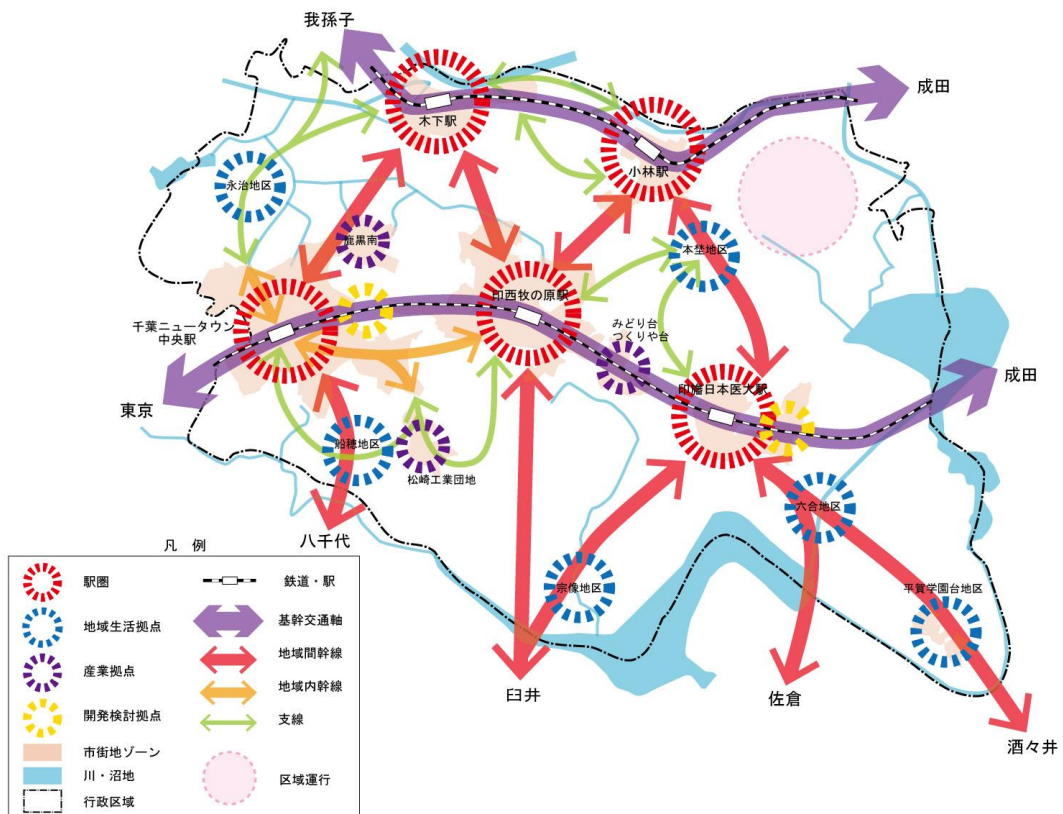
### 4-1. 目指すべき将来像

**だれもが、公共交通ネットワークを利用して、  
便利で気軽に市内・市外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次のとおりです。

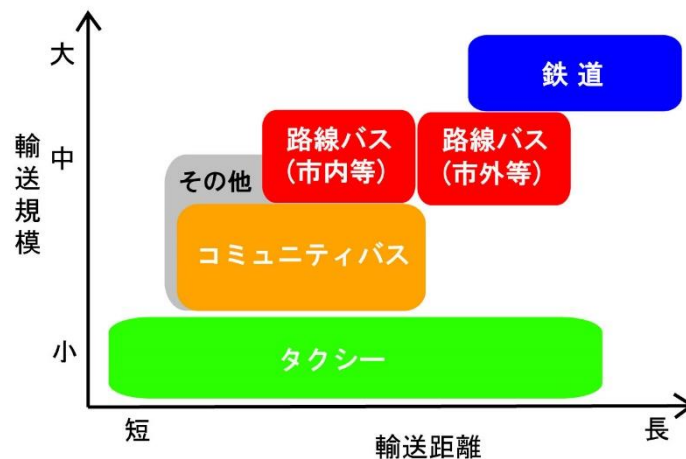
#### 【印西市における公共交通ネットワークの将来イメージ】



## 4-2. 公共交通体系の将来像

### (1) 公共交通の役割分担の明確化

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ました。この考え方に従って、各交通機関を適切に配置することで、競合・重複を回避し、より効率的な公共交通体系の構築を図ります。



※その他:商業施設・企業・病院等の送迎バス

図 1 公共交通機関の役割分担（輸送距離と輸送規模の関係）

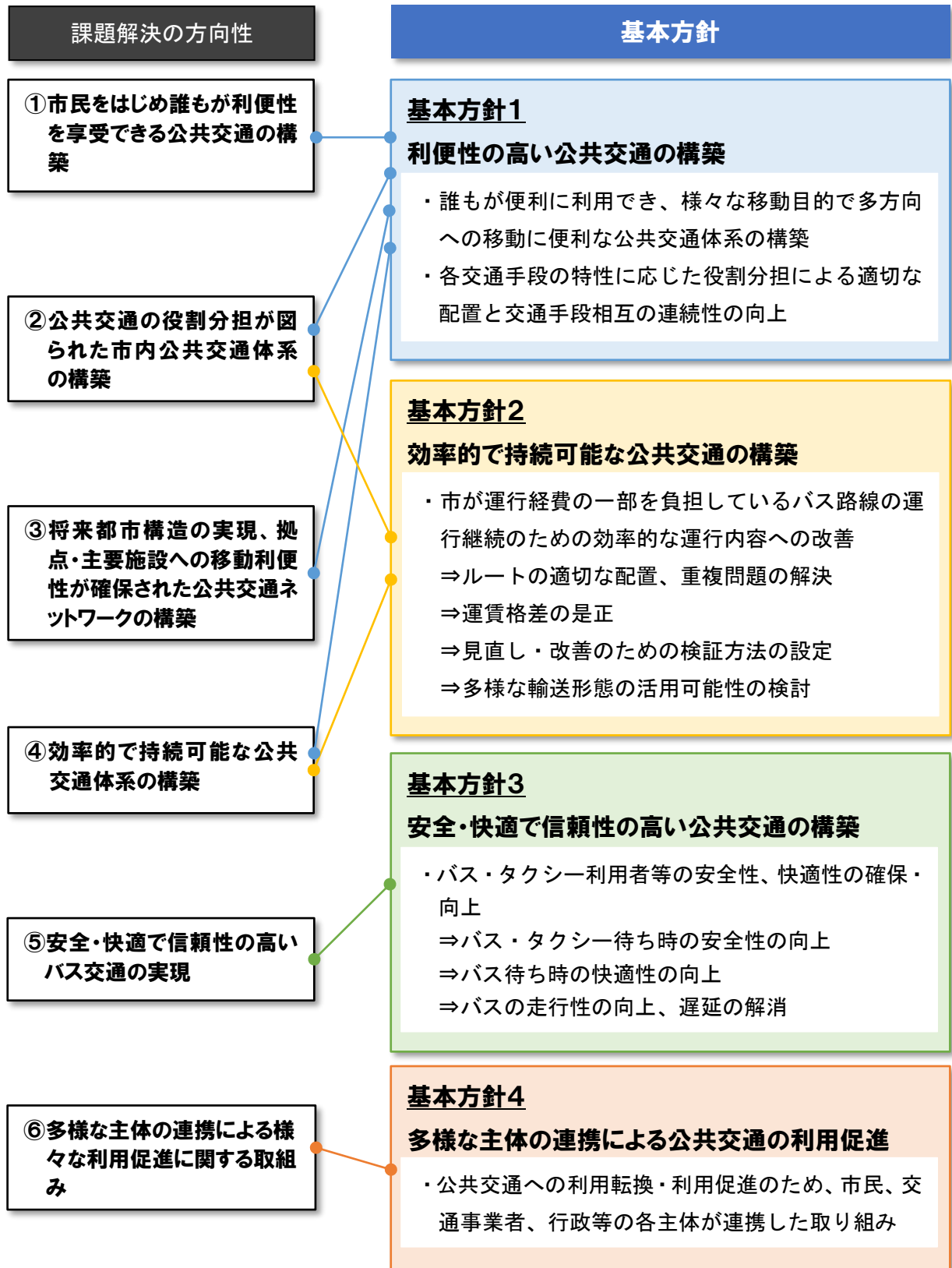
表 1 印西市における公共交通機関の役割分担（機能による分類）

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・成田スカイアクセス)	<ul style="list-style-type: none"> <li>東京方面や市外など比較的長距離の移動を、速達性をもって連絡する役割を担います。</li> <li>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の役割を担います。</li> </ul>
地域間幹線	路線バス (市外連絡、市内拠点間)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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としての役割を担います。</li> </ul>
地域内幹線	路線バス (駅アクセス、市内移動)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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・施設を連絡する役割を担います。</li> </ul>
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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、公共公益施設などへの連絡など、一般の路線バスを補完する役割を担います。</li> </ul>
面的輸送 区域運行	タクシー、 乗合タクシー (スワン号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>個別の移動ニーズに対応し、面的なサービスを提供する役割を担います。</li> </ul>



### 4-3. 基本方針の設定

印西市における公共交通の課題に対して、課題解決の方向性の検討結果に基づき、以下に掲げる公共交通の基本方針を設定します。



## 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、様々な移動目的で多方向への移動に便利な公共交通体系の構築

○各交通手段の特性に応じた役割分担による適切な配置と交通手段相互の連続性の向上

子どもや高齢者、障がい者などの日常の移動が難しい方、また、市外からの来訪者も含め、市内で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体系の構築を目指します。

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をそれぞれの特性に応じた役割分担に従い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す。

具体的には、「4-2. 公共交通体系の将来像」で示した公共交通の役割分担に従い、各交通手段の役割に応じた公共交通体系の構築を図ります。

鉄道：市の骨格を形成する交通軸

路線バス：近隣市との連絡、市内の拠点間連絡など、地域の幹線的な交通軸

また、市街地内住宅地から鉄道駅、主要施設へのアクセスなど

コミュニティバス：集落地、公共公益施設への連絡など、路線バスを補完

乗合タクシー：交通不便地域、路線バスを補完

タクシー：個別の移動ニーズに対応した面的なサービスの提供

さらに、各交通手段相互の乗り継ぎを円滑にし、移動の連続性の向上を図り、一体となった公共交通ネットワークとするため、交通結節機能の強化を図ります。

## 基本方針 2 効率的で持続可能な公共交通の構築

○市が運行経費の一部を負担しているバス路線の運行継続のための効率的な運行内容への改善

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・少子高齢化に伴う交通需要の減少と、これによる公費負担の増加による財政への影響へ対応していくためには、特に、市が運行経費の一部を負担しているバス路線が、今後とも自立運行していくことが可能となるよう、効率的な運行内容への改善を進めていくことが必要です。

### 【ルート of 適切な配置、重複問題の解決】

基本方針 1 で示した通り、各交通手段の役割分担に基づいて路線バス、コミュニティバス（ふれあいバス）のルートを適切に配置し、ルートの重複問題の解決を図ることとします。

### 【運賃格差の是正】

ルートの重複問題の解決のほか、競合上の問題となっている運賃格差について、これを是正し、共存共栄の実現を目指します。

### 【見直し・改善のための検証方法の設定】

市が運行経費の一部を負担しているバス路線について、収支状況や利用状況などの観点から公費支出の妥当性を検証するための方法・指標・基準を設定し、定期的な検証と見直し改善を進めていきます。

#### 【多様な輸送形態の活用可能性の検討】

その他、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可能性についても調査していきます。

### 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

バス・タクシーを待つ方の安全性、快適性の確保・向上を目指すため、バス停の移動、バス停付近やタクシー乗り場における道路改良、今後のバス停設備の更新のあり方の検討を進めていきます。

#### 【バス・タクシー待ち時の安全性の向上】

バス・タクシー利用者等が安全・安心してバス停を利用するため、バス停付近やタクシー乗り場付近の歩道の整備などの道路改良の際に、関係部署と協力して進めていくこととします。

#### 【バス待ち時の快適性の向上】

バス待ち時の快適性に資する上屋やベンチは、現在、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ますが、今後は、これらの施設が老朽化していくため、更新のあり方について検討を進めていくこととします。その際、バス事業者だけでなく、自治会や近隣の企業等の協力に関しての方向性も含めて検討します。

#### 【バスの走行性向上、遅延の解消】

道路渋滞などにより、バスの定時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、関係機関への要望や、市関係部署との協力連携により進め、バスの安定運行性確保を図ります。

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します。

### 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

#### ○公共交通利用への利用転換・利用促進のため、市民、交通事業者、行政等の各主体が連携した取り組み

今後の高齢化の進行や環境保全の観点から、自動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ます。

そのため、自動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、各主体が連携して取り組みます。

#### 4-4. 目標の設定

公共交通の基本方針に基づいて、計画の目標を設定するとともに、目標の達成状況を評価するための指標、目標値の設定を行いました。

### 基本方針1 「利便性の高い公共交通の構築」に対する目標

#### 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

##### ①公共交通を身近に利用できる市民の拡大

- ・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す。そのため、鉄道駅やバス停が居住地の近くにある市民のカバー率が増えること、つまり、公共交通の空白地域をできるだけ少なくすることを目標とします。
- ・さらに、高齢者などの移動に制約のある人や未成年者、運転免許を持たない人などが便利に公共交通を利用できることが重要であり、鉄道駅やバス停が居住地の近くにある移動制約者のカバー率を増やすことを目指します。

##### ②公共交通ネットワークの形成による公共交通利用者の維持・増進

- ・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ます。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指します。
- ・そして、その結果として、公共交通の利用者数が増えていくことを目標とします。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標とします。

#### 達成状況を評価する指標と目標値

指標	現況値 (最新年度)	目標値 (令和7年)
公共交通に関して満足している人の割合	「満足」と「やや満足」の合計 (市民満足度重要度調査結果) 10.8% (平成29年度)	21%
公共交通(バス)に関して満足している人の割合	総合的な満足度(ふれあいバス、 路線バス)の合算平均 (地域公共交通計画(基礎調査)) 40% (令和元年度)	50%
市内駅の1日あたりの乗降客数	市内5駅年間乗降客数÷365日 58,317人 (令和元年度)	64,200人
バス利用者数	ふれあいバス利用者数 245,944人 (令和元年度)	250,000人
	路線バス(補助路線)利用者数 232,884人 (令和元年度)	256,200人
交通不便地域数	次の全てに該当する地域 ・市街化調整区域 ・バス停300m圏カバー率4割以下 ・駅・バス停から1km程度離れている。 ・デマンド交通の区域外 10地域 (令和2年度)	5地域

## 基本方針2 「効率的で持続可能な公共交通の構築」に対する目標

### 目標2 バス路線の適正配置、運賃格差の是正

#### ① 路線バスとコミュニティバス（ふれあいバス）の適正な配置

- ・バス交通が今後とも運行を継続し続けるためには、路線バスの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と考えられます。特に、料金が安価なふれあいバスにより路線バスの運営が圧迫され、路線の維持が困難となることは回避する必要があります。
- ・そのため、公共交通の役割分担（機能による分類）の考え方に従い、路線バス（地域間幹線、地域内幹線）とコミュニティバス「ふれあいバス」（支線）を適切に配置し、双方が重複している区間の解決を図ることを目標とします。その際、同じ道路を路線バスとふれあいバスが走行する重複問題の解決することのほか、駅間など利用の多い地点間の重複を解決することを目指します。

#### 達成状況を評価する指標と目標値

指標	現況値 (最新年度)	目標値 (令和7年)
重複区間の路線延長	24.7 km (令和元年度)	一部を除き 概ね解消
コミュニティバス（ふれあいバス）の運賃	100円 (令和元年度)	170円～200円

### 目標3 補助対象バス路線の運営改善

#### ① 補助対象路線バスの運営改善

- ・特に、市が運行経費の一部を公費負担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ます。そのため、公費負担に見合った利用が重要と考えられます。
- ・したがって、補助対象のバス路線については、その収支状況、利用状況、その他の効果・役割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、基準値を達成することを目標とします。
- ・さらに、利用が非常に少ない路線、区間については、ルートやダイヤなど運行内容の見直し・改善を図り、利用状況の改善を目指します。

#### ② 多様な輸送資源の活用の調査

- ・限りある財政のもとにあっては、路線バスやコミュニティバス（ふれあいバス）以外の輸送資源を活用していくことも考えられます。それらには、商業施設・病院・企業等の送迎バスがあげられます。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、活用にあたっては、条件を付すことが必要となる可能性があります。

- ・そこで、計画期間内においては、公共交通がない地域の交通空白地域において、このような輸送資源の運行主体との協議を実施することを目標とします。

#### 達成状況を評価する指標と目標値

指標		現況値 (最新年度)	目標値 (令和7年)
バスの 収支率	コミュニティバス（ふれあいバス）	18.0% (令和元年度)	25%
	六合路線	52.5% (令和元年度)	60%
	宗像路線	30.3% (令和元年度)	35%
	印旛学園線	47.7% (令和元年度)	55%
	小林線	60.7% (令和元年度)	70%
バス1便 当り 利用者数	コミュニティバス（ふれあいバス）	12.0人/便 (令和元年度)	13.0人/便
	六合路線	0.9人/便 (令和元年度)	1.0人/便
	宗像路線	2.4人/便 (令和元年度)	2.6人/便
	印旛学園線	4.1人/便 (令和元年度)	4.5人/便
	小林線	7.4人/便 (令和元年度)	8.0人/便

※補助対象路線は、移動制約者の移動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ため、利用状況についても評価を行うこととします。

### 基本方針3 「安全・快適で信頼性の高い公共交通の構築」に対する目標

#### 目標4 バス等の利用環境・走行環境の改善

##### ①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であると考えられます。
- ・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設備の整備を進めることと、そのための基準等を作成すること、また、設備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等について関係者間で協議を行うことを目標とします。

##### ②バス等の走行環境の改善

- ・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により、運行の信頼性が低下したことも大きいと考えられます。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が必要です。
- ・そのため、バス路線が設定されている道路の改良を道路管理者へ要望するなど、バスの走行環境の改善を図ることを目標とします。

##### 目標の達成状況を評価する指標と目標値

指標	現況値 (最新年度)	目標値 (令和7年)
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 (P26 バス待ち施設の整備状況より算出)	77.4% (令和元年度)	87.0%
バス停設備（上屋、ベンチ）の更新に関する協議の実績	— (会議数)	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 (令和2年度)	8箇所



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」に対する目標

目標5 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、利用者となる市民自身の意識の変革も重要と考えられます。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、利便性向上への取り組みの実績を重ねることを目標とします。
- ・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します。

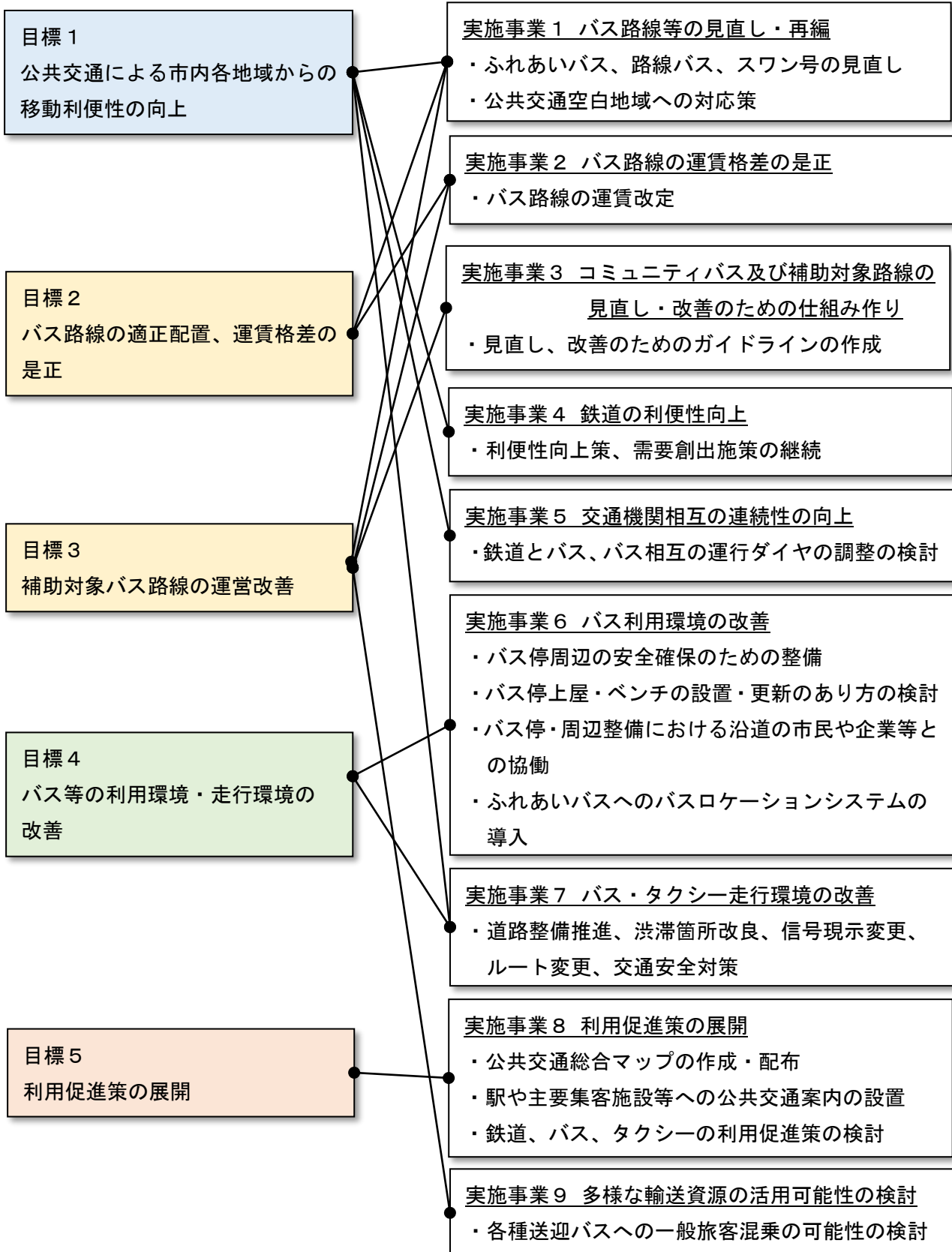
達成状況を評価する指標と目標値

指標		現況値 (最新年度)	目標値 (令和7年)
情報提供の実績件数	駅前にバス案内板を設置している駅数	0箇所 (令和元年度)	3箇所 (令和7年度までの累計)
	公共交通総合マップの配布箇所数(注:現況はふれあいバスマップ、時刻表)	28箇所 (市役所、支所等) (令和元年度)	40箇所
その他、利用促進に関する取組みの実績件数 (広報、HP、説明会など)		7件 (スワン号等利用促進の取組)	15件 (鉄道、路線バス、ふれあいバス、スワン号利用促進取組)
イベント等との連携した利用促進に関する取組み件数		0件 (令和元年度)	3件 (令和7年度までの累計)



## 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

目標を達成するための実施事業の具体的な内容を以下に示します。

### 実施事業1 バス路線等の見直し・再編

#### 【目的】

今後、人口減少が予想される中、公共交通機関それぞれの役割分担を明確にし、適切に配置された効率的で利便性の高い公共交通ネットワークへ再編し、公共交通経営の安定化、路線の維持を図ることを目的とします。

また、実際の運行課題として、頻発する遅延の解消や増便要望などへの対応も重要な課題です。これらの解消を目指し、バスの信頼性向上、利便性向上を図ることを目的とします。

ふれあいバスについては、総合的に5~6割の満足度を得ているものの、路線バスとの競合の課題、増便等の要望があることもわかりました。今後、これらを解消するための見直しを進めていきますが、関係機関との協議、既存利用者への周知など、事前の準備に相応の期間を要するものがあります。そのため、早期に見直すこと、時間を掛けて見直すことを分類し、段階を踏んで見直しを進めていくものとします。また、その際には、多様な解消策を検討します。

#### 【事業内容】

##### 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

#### 【ふれあいバスの遅延解消のための運行ダイヤ見直し】

- ・ふれあいバスで、遅延が生じることが多い路線の見直しを行います。
- ・遅延の発生には、運行ダイヤにも原因があるとの指摘を受け(事業者ヒアリングより)、より安心、安全な運行の確保と、信頼性の向上のため、余裕のある運行ダイヤへ、早期に見直しを行います。

(参考)

- ・事業者ヒアリングでの指摘を受け、ふれあいバスの運行状況の実態調査を実施したところ、次に示す3つのルートは、実際の運行時間が運行ダイヤを上回っていることがわかりました。

⇒ 中ルート 現在の運行ダイヤ：1運行63分 実態調査結果：1運行63~66分

⇒ 西ルート 現在の運行ダイヤ：1運行63分 実態調査結果：1運行68~70分

⇒ 南ルート 現在の運行ダイヤ：1運行：76~79分 実態調査結果：1運行81~82分  
(乗降時間含まず)

**【路線バスとふれあいバスの重複・競合区間の解消】**

- ・公共交通の役割分担に基づき、路線バスは地域間幹線、地域内幹線として、また、ふれあいバスは支線として、それぞれの役割を担い、共存共栄を図ることが必要です。
- ・この考え方に従い、路線バスとふれあいバスが重複・競合している区間の解消を図ります。

**【路線長が長く迂回の大いルート】の解消】**

- ・ルートが迂回するように設定され路線長が長いと、目的地への所要時間が長くなるほか、遅延が生じやすくなります。
- ・そのため、路線長の長いルートを分割するなどの見直しを図ります。



○以上の見直しを一度に実施すると利用者への影響が大きいと考えられるため、以下の通り、段階を経て見直しを進めていくこととします。

**第1段階：路線バスとふれあいバスの運行時間帯のすみ分け**

- ・ふれあいバスのルート見直しの第1段階として、まずは、路線バスとのすみ分けを図るため、ふれあいバスの運行時間帯の見直しを行います。  
⇒ ふれあいバスの運行時間帯は、できるだけ朝・夕のピーク時を避けるように設定

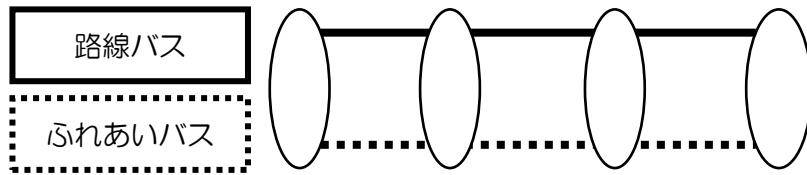
**第2段階：ふれあいバスのルートの見直し**

- ・ふれあいバスが路線バスと同一ルートを走行し重複している区間や利用者の多い駅間での競合している区間、また、迂回が大きく路線長の長いルートは、ふれあいバスのルートの見直しを行います。
  - ⇒ 東ルート：小林駅～小林地区（小林線と走行ルートの重複）
  - ⇒ 中ルート：木下駅～原山団地間（神崎線と走行ルートの重複）  
印西牧の原駅～高花～原山地区（西の原線と走行ルートの重複）
  - ⇒ 西・布佐ルート：木下駅～千葉ニュータウン中央駅間（神崎線と駅間の競合）  
千葉ニュータウン中央駅～木刈地区  
（北口循環線と走行ルートの重複、駅間の競合）
  - ⇒ 南ルート：千葉ニュータウン中央駅～印西牧の原駅間  
（北口循環線、西の原線、高花線と、走行ルートの重複、駅間の競合）  
（路線長が長いルート）
- ・次に、ふれあいバスのルートの見直しを行う場合の例（イメージ）を示します。  
ここに示した例以外のルートも考えられ、多様なパターンの中でより最適なルートを検討していきます。

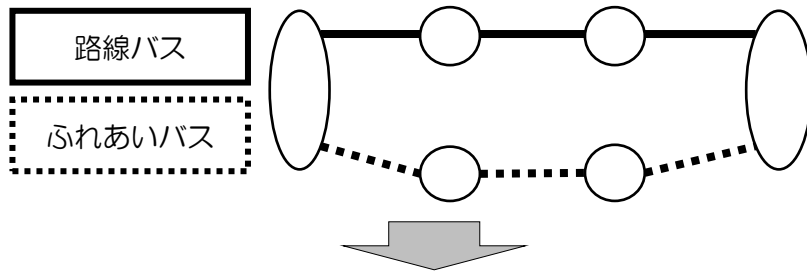
例1 重複・競合の解消

・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）

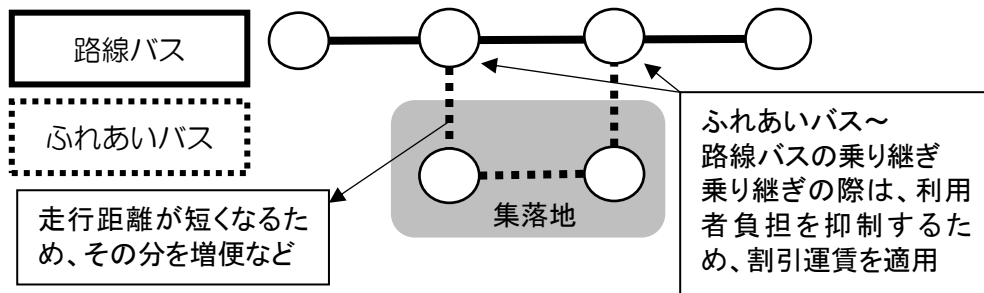
① 同じ経路を走行する場合



② 経路は異なるが起終点と同じ場合

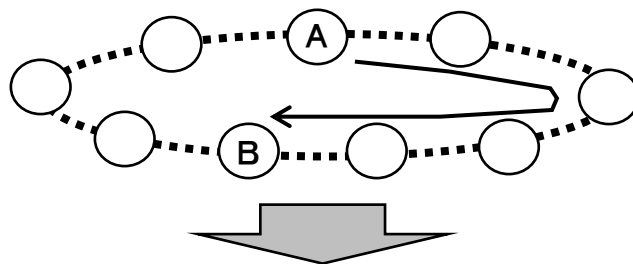


・ふれあいバスと路線バスの役割分担を図り、重複・競合を解消する場合の例（イメージ）

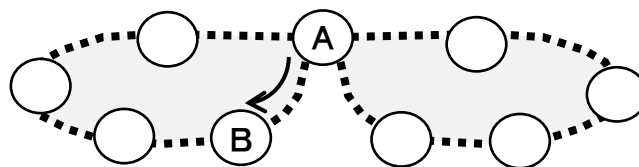


例2 迂回の縮小

・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）



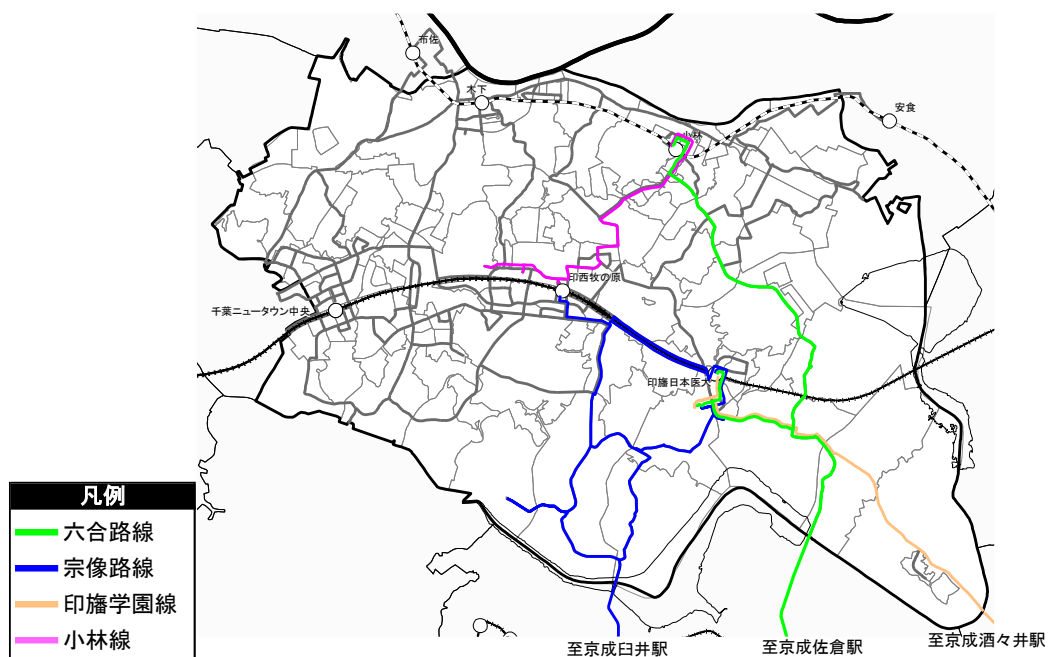
多様な解消策を検討します。

### 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）

#### 【路線バスを維持するための利用者需要に応じた見直しの実施】

- ・運行経費の一部負担をしている六合路線、宗像路線、印旛学園線、小林線については、市が補助金を支出することで、運行経費を一部負担することにより、運行が維持されています。今後も通勤・通学、買い物、通院など日常生活に欠かすことのできないバス路線として維持していきます。
- ・これらの路線維持のため、補助金による支援だけでなく、運行本数や運行形態の見直しによる運行経費の削減、運賃体系の見直し、利用者需要に応じた運行内容の見直し、改善等を行うことにより、持続可能な公共交通を目指します。

#### 市が運行経費を一部負担している路線バス



### 1-4 乗合タクシー（スワン号）の見直し

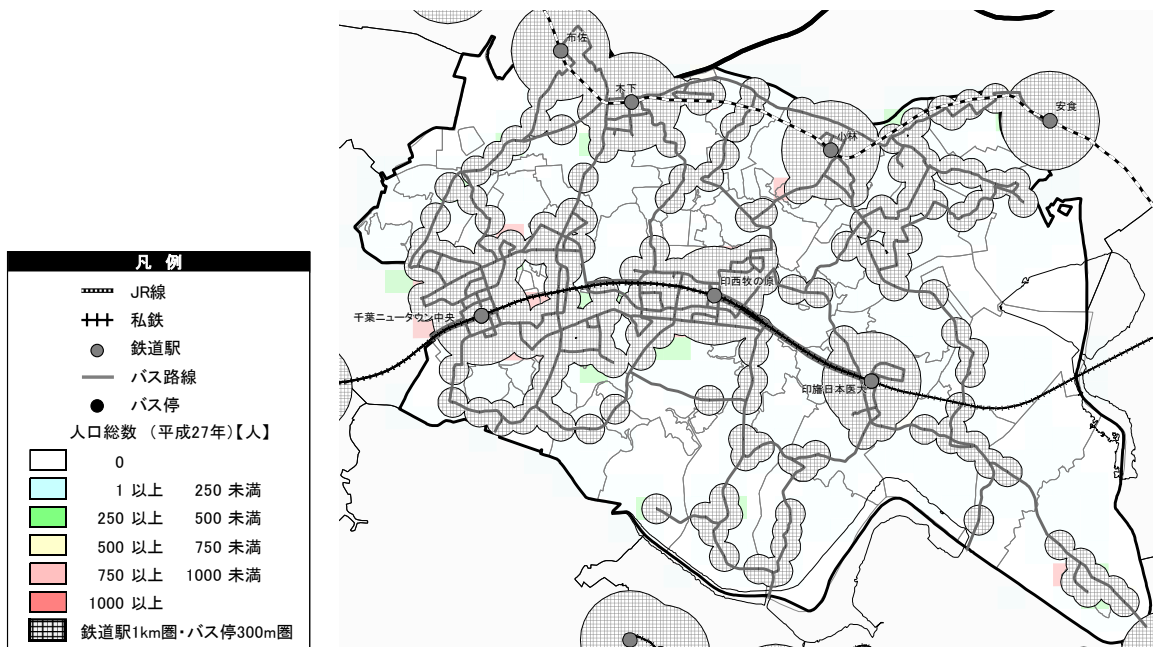
- ・現在、実証運行中の乗合タクシー（スワン号）は、利用者が少なく、利用者の拡大・確保が急務です。
- ・運行方法の見直しや今後の運行継続の是非を含めた検討をしていきます。

## 1-5 公共交通空白地域への対応策

### 【地域協働による公共交通空白地域対応指針の策定】

- ・市内には、交通空白地域が存在しており、その対応として、コミュニティバス（ふれあいバス）の運行や乗合タクシー（スワン号）、宗像路線の実証運行など、その解消策として取り組んできました。
- ・しかしながら、網羅できていない交通空白地域が点在しており、その対応として、一定水準の公共交通サービスを楽しむことができるよう、市内公共交通の確保が必要です。
- ・一方で、印西市民の運転免許証や自動車の保有率、毎日自動車を運転する割合は、非常に高い状況であり、車社会であることがわかります。その割合は公共交通空白地域が多く存在する、印旛地域、本埜地域でより高くなっています。
- ・こうした状況を背景に、要望を受けて運行を開始した乗合タクシー（スワン号）の実証運行では、利用者が1日1人にも満たない状況であり、これは地域の公共交通に対する認知度や必要性が低いものとも考えられ、今後の公共交通空白地域へ対応する場合にも、同様の状況となる可能性が考えられます。
- ・今後の公共交通空白地域への対応については、指針となる「公共交通空白地域対応指針」を策定します。その策定の際には、公共交通を実際に利用するその地域の役割について明記し、地域協働による公共交通空白地域の解消に取り組めます。

印西市内の公共交通空白地域



実施事業の内容	実施主体	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)	
1-1 コミュニティバス(ふれあいバス)の 運行ダイヤの見直し	印西市 バス事業者	見直し 検討 随時 運行					検証結果に 基づき見直し
			検証				
1-2 コミュニティバス(ふれあいバス)の ルートの見直し	印西市 バス事業者	具体案 検討	事前 準備	随時 運行			検証結果に 基づき見直し
					検証		
1-3 路線バスの維持と見直し	印西市 バス事業者	検討・ 実施	需要に応じて見直し検討				
1-4 乗合タクシー(スワン号)の見直し	印西市 運行事業者 沿線住民	見直し 検討					
1-5 公共交通空白地域への対応策	印西市 バス事業者	要望に 応じて 検討					

## 実施事業 2 バス路線の運賃格差の是正

### 【目的】

路線バスとコミュニティバス(ふれあいバス)の運賃格差の是正、また、補助を支出している路線バスの運賃を見直し、路線の維持、運行事業者の経営安定化を図ることを目的とします。

### 【事業内容】

#### 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)の運賃は、現在、大人均一100円です。一方、一般の路線バスは初乗り170円で距離に応じて高くなります。また、市が補助金を交付し、運行を支えている路線バスは、大人均一300円(小林線は170円~210円)となっています。また、周辺市町では、コミュニティバス運賃を200円/回とする事例が多くなっています。
- ・これに対し、コミュニティバス(ふれあいバス)と路線バスとの運賃格差の解消を検討します。
- ・また、補助を支出している路線バス(補助あり)については、特に、定期乗車券の割引率に着目した見直しを検討します。

○ <u>現 状</u>	路線バス(補助なし)	:	初乗り170円(IC168円)
	路線バス(補助あり)	:	均一300円(六合路線、宗像路線、印旛学園線) 170円~210円(小林線)
	ふれあいバス	:	均一100円

(ふれあいバスは、70歳以上の申請者、小学生以下、障がい者・介助者は無料)

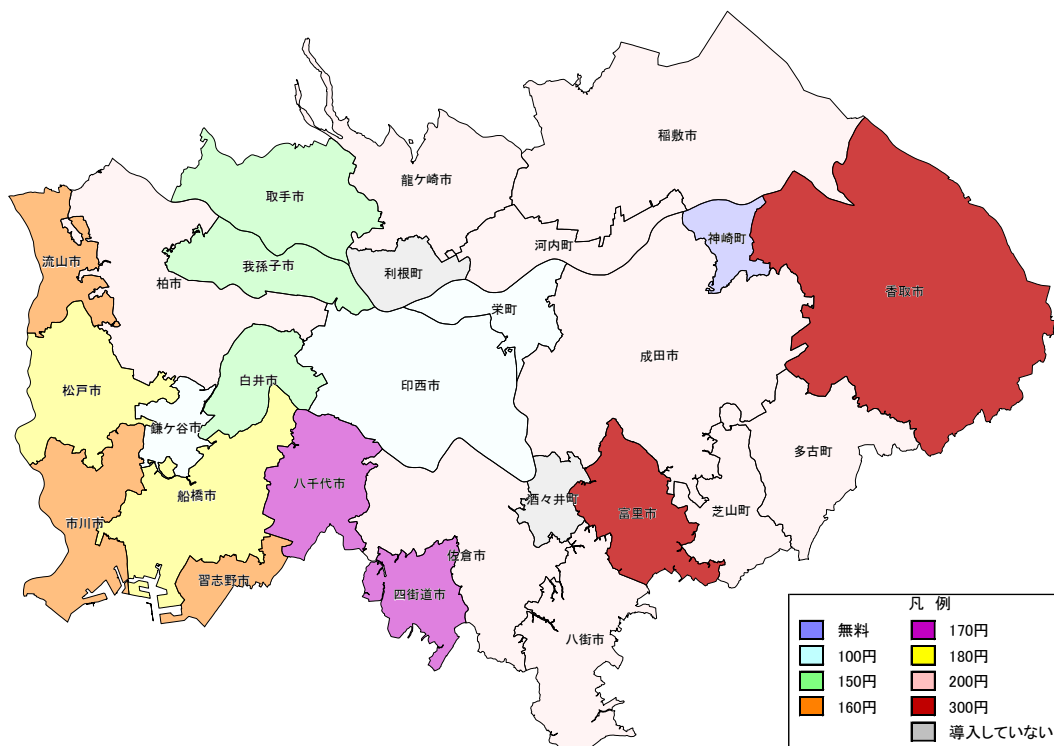


○ <u>改定案</u>	ふれあいバス	
	案①	: 均一170円(IC168円)~200円(路線バスの初乗り運賃と同額以上、対距離制との兼合いを考慮して、可能であれば均一200円(IC運賃同額))
	案②	: 対距離制へ移行、初乗りは路線バスと同額、上限あり
	路線バス(補助あり)	: 収支状況を踏まえつつ改定を検討(特に定期乗車券)



(参考) 周辺地域におけるコミュニティバスの運賃

100円	鎌ヶ谷市	180円	船橋市
150円	我孫子市、白井市	200円	千葉市、柏市、佐倉市、成田市
170円	八千代市		



資料) 各市ホームページ (令和2年9月)

実施事業の内容	実施主体	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)	
2-1 バス路線の運賃改定	印西市 運行事業者	検討・ 準備	準備が整い次第実施				

## 実施事業 3 コミュニティバス及び補助対象バス路線の見直し・改善のための仕組み作り

### 【目的】

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については、市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バス路線の見直し・改善を行うこととします。

### 【事業内容】

#### 3-1 見直し・改善のためのガイドラインの作成

##### 【見直し・改善の検討手順の設定】

・新規路線導入や既存路線の見直し・改善を行う際、運行成績を評価する指標や基準をあらかじめ設定し、一定期間運行したのち評価し、基準に達しなければ再度の見直し・改善、あるいは休止するという手順を踏むものとします。これにより、一定基準を満たさないまま運行を続けることを回避することができます。

- ⇒ 1) 新規路線を導入する場合の検討手順
- ⇒ 2) 既存路線の見直し・改善を行う場合の検討手順

##### 【見直し・改善の評価指標と基準値の設定】

###### ① 収支率（＝収入÷運行経費）

・収支率は、費用対効果を評価する基礎的な指標です。収支率により、運行の妥当性や市による公費負担の妥当性を評価し、見直し・改善の実施の有無を判断することとします。

（参考）印西市及び周辺地域のコミュニティバスの収支率（平成30年度）

印西市	16.0%	千葉市	53.7%	佐倉市	21.3%	我孫子市	42.6%
		船橋市	65.4%	柏市	19.2%	鎌ヶ谷市	15.1%
		成田市	21.5%	八千代市	55.4%	白井市	20.3%

注) 千葉県総合企画部交通計画課資料を基に算出

###### ② 1便あたり利用者数

・コミュニティバス（ふれあいバス）及び補助路線バスは、公共交通不便地域の解消や、移動制約者のための移動手段の確保といった役割を担っており、採算性だけでは是非を判断できない面もあります。

・ただ、利用されないことにはその役割を果たしているとは言えませんので、利用状況（1便あたり利用者数）により評価し、見直し・改善の実施の有無を判断することとします。

###### ③ その他（外部経済効果による評価、公共交通空白地域の解消効果）

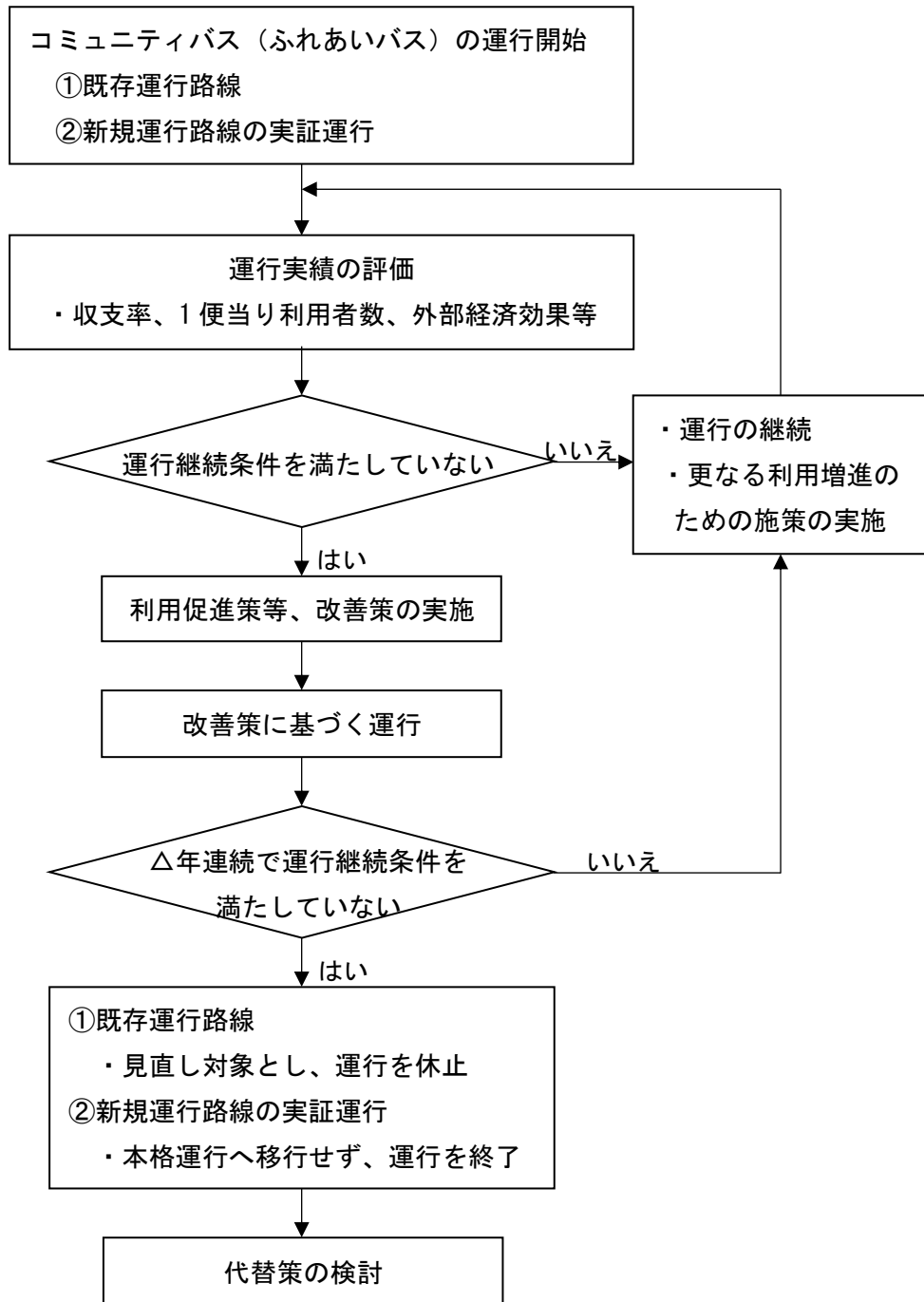
・収支状況、利用状況による評価のほか、例えば、バスの運行による環境改善などの外部経済効果、利用が少ないものの公共交通空白地域の解消効果があるなど、その他の評価についても検討します。

##### 【基準値未達成の場合の対応方法】

・評価結果が未達成となった場合、再度の見直しや休止することとします。休止となった場合は、合わせて代替策の検討を行います。

実施事業の内容	実施主体	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)	
3-1 見直し・改善のためのガイドラインの作成	印西市	作成	運用開始	検証			検証結果に基づき見直し

【コミュニティバス（ふれあいバス）の見直し・改善の評価の流れ】（イメージ）



## 実施事業 4 鉄道の利便性向上

### 【目的】

既に沿線人口が減少している J R 成田線においては、現状の利用者数の維持、新たな利用喚起を図り、運行サービス水準を確保することを目的とします。

また、北総線・成田スカイアクセスにおいては、今後、人口減少が予想される中では、利便性の向上を図り、利用者数の維持・増進を図ることを目的とします。

### 【事業内容】

#### 4-1 J R 成田線の利便性向上策、需要創出施策の継続

- ・ J R 成田線沿線地域は既に人口減少が進行していますが、この傾向を抑制し、現行の運行サービス水準を維持することが必要です。
- ・ そのため、沿線価値を高め、人口の定着に向けた取り組み、また、沿線地域以外からの来訪を促進する取り組みを、沿線他市と連携して進めていきます。
  - ⇒ 鉄道利便性の向上に関する施策
  - ⇒ 沿線住宅地の P R 等の実施（「駅からハイキング」などのイベントを開催）
  - ⇒ 沿線のレジャー地の案内

#### 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

- ・ 北総線・成田スカイアクセス沿線地域は、人口増加が続いていますが、将来的には人口減少に転じることが予想されます。
- ・ そのため、居住地としての沿線価値を高め、転入人口の増進、転出人口の抑制を図るための利便性向上の取組み、また、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組みを沿線他市と連携して進めていきます。
- ・ 長年、市民からの要望が多く、また、市の要望でもある高運賃是正や印西牧の原駅でのアクセス特急の停車など更なる利便性向上に向けて、引続き、鉄道事業者に要望していきます。
  - ⇒ 鉄道利便性の向上に関する施策
  - ⇒ 沿線住宅地の P R 等の実施  
（イルミネーションイベント「イルミライ★INZAI」などのイベントを開催）
  - ⇒ 沿線への企業誘致に向けた P R 等の実施

実施事業の内容	実施主体	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)	
4-1 J R 成田線の利便性向上策、 需要創出施策の継続	印西市 鉄道事業者	検討・ 継続					
4-2 北総線・成田スカイアクセスの利 便性向上策、需要創出施策の継続	印西市 鉄道事業者	検討・ 継続					

## 実施事業 5 交通機関相互の連続性の向上

### 【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ります（その逆方向も同様）。そのため、鉄道駅において交通結節点、バス待ち時の環境等を整備するとともに、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します。

### 【事業内容】

#### 5-1 鉄道とバス、バス相互の運行ダイヤの調整の検討

##### 【鉄道駅に乗り入れるバス路線の運行ダイヤ・結節点の検討】

- ・特に、JR成田線や夜間において、鉄道の運行ダイヤを考慮したバス運行ダイヤの設定を検討します。
- ・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。

実施事業の内容	実施主体	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)		
5-1 鉄道とバス、バス相互の運行ダイヤの調整の検討	印西市 バス事業者	検討・ 実施	ダイヤ改正に合わせて随時実施					

## 実施事業 6 バス利用環境の改善

### 【目的】

利用者のサービス向上と利用継続を図るための施設整備を講じ、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します。

### 【事業内容】

#### 6-1 バス停周辺の安全確保のための整備

- ・バス停が歩道上にないなど、バス待ち時における安全性に問題があるバス停について、道路整備計画等を勘案しながら優先順位を検討した上で、安全確保のためのバス停位置の変更、ルート変更、道路改良等を進めていきます。

##### ⇒ 安全確保が必要なバス停の選定

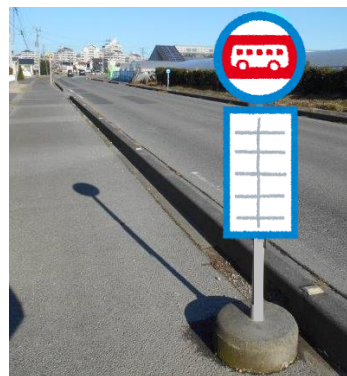
(利用者が多い、自動車交通量の多い、周辺にバスを待つ場所がない等)

##### ⇒ 道路整備計画の確認、バス停別の乗降者数を基にした優先順位の検討

バス停が歩道上になく安全性に問題のあるバス停



歩道が整備されているバス停



- ・バス停が歩道上に設置されているものの、植樹帯により乗降が不便・乗降時の安全性に問題があるなどの箇所について、関係部署と連携しながら、対応策を検討していきます。

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

- ・今後、高齢化が更に進行する中においては、バス停において、利用者が快適にバスを待つための上屋やベンチが設置されていることが望まれます。現在、これらの設備のないバス停で、今後、設置を検討していく際は、利用者数、交通結節点であるか、病院等の最寄りであるか等を考慮した、設置基準を設け、この基準に基づいて設置の可否や優先度を検討していきます。
- ・なお、千葉ニュータウン地区内の上屋等は開発者が設置し、バス事業者へ移管、維持・管理を行っていますが、今後、これらの設備が老朽化した場合、そのまま撤去となる可能性もあります。そのため、今後、更新が必要となった場合、その後の設備のあり方について、関係者間（バス事業者、利用者、自治会、市等）で協議を進めます。加えて、現在、管理体制が明確でない上屋等についても、今後の設備のあり方を検討していきます。



市内のバス停下屋

注) 上屋の支柱に老朽化(サビ)が見られます。

## 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

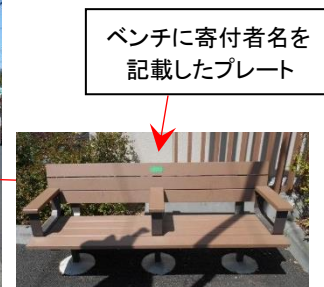
- ・バス停設備及び周辺整備における沿道の市民や企業等との協働の可能性を検討します。  
⇒ 寄附によるバス停下屋・ベンチの整備、バス待ちスペースのための用地提供等



歩道のない道路に設置したバス停において、地権者から用地を借用し、バス待ちスペースを確保した他地域の事例



市の制度を活用し、個人がバス停のベンチ建設費を寄付した他地域の事例



ベンチに寄付者名を記載したプレート



## 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

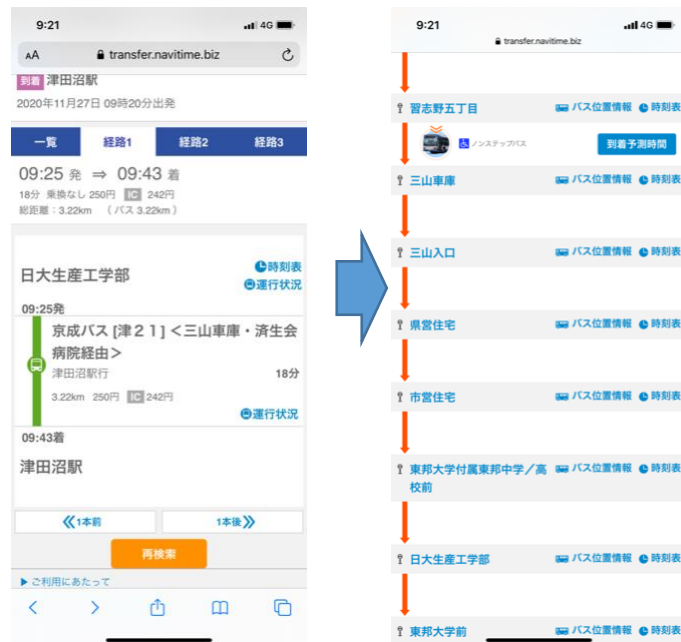
- ・バス待ち時における到着時刻の確認などのため、スマートフォンでバスの走行位置を確認できる、ふれあいバスへのバスロケーションシステムの導入を検討します。

例)

### バスロケーションシステムによる閲覧例（スマートフォンの画面）

（閲覧の手順）

- ①スマートフォンから交通事業者サイトにアクセスします。
- ②利用したい停留所と行き先停留所を入力します。
- ③利用したいバス到着予定時刻が表示されます。



出典) 京成バス

注) バスロケーションシステムとは、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です。

実施事業の内容	実施主体	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)	
6-1 バス停周辺の安全確保のための整備	印西市 道路管理者	検討 協議	実施				
6-2 バス停上屋・ベンチの更新のあり方検討	印西市 バス事業者	協議	関係者協議に基づいて方針を提示し、運用開始				
6-3 バス停・周辺整備で沿道企業等へ協力依頼	印西市 市民・企業 バス事業者	実施					
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	印西市 バス事業者	検討	実施	準備が整い次第実施			



## 実施事業7 バス・タクシー走行環境の改善

### 【目的】

バス路線が設定されている道路の改良やルートの変更等により、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します。

更に、バスやタクシーの走行道路における歩行者・自転車の交通安全に資する対策を検討します。

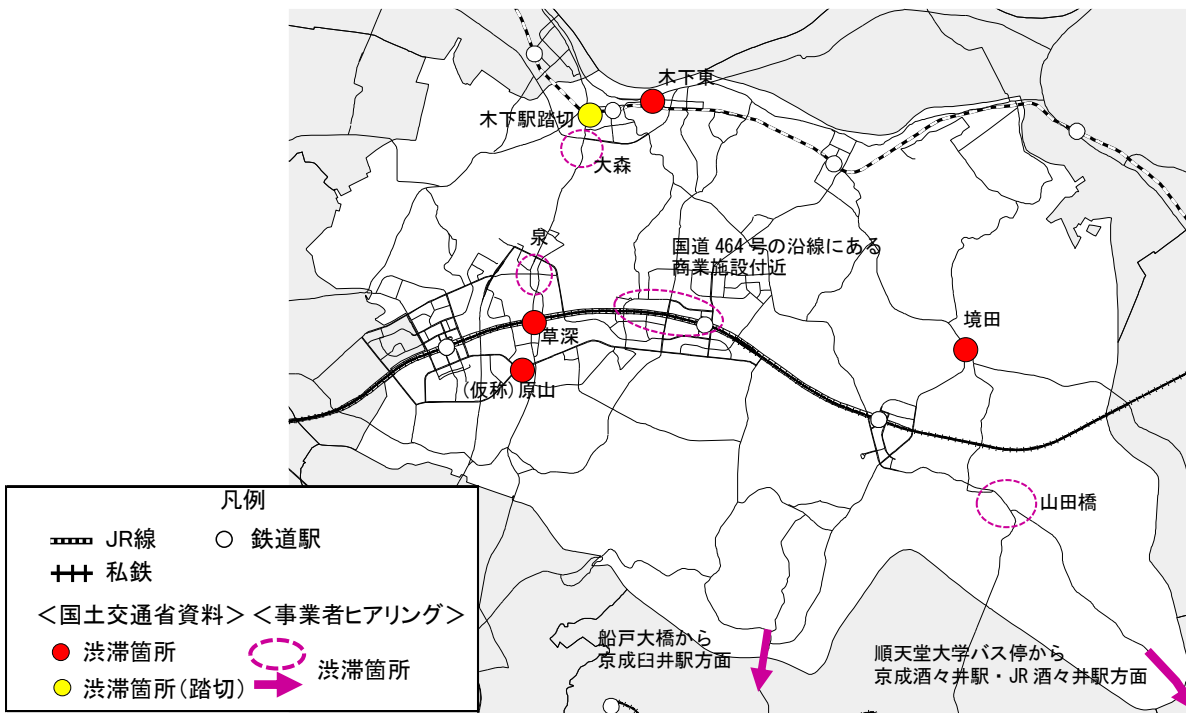
### 【事業内容】

#### 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、対象箇所を今後の道路整備計画へ反映させるとともに、国・県の道路管理者に対して早期改良の要望を行っていきます。
- ・なお、道路整備には長い期間を要するため、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。

- ⇒ 問題となっている道路区間・渋滞箇所の確認
  - ⇒ 道路管理者への早期改良の要望（国道・県道）
  - ⇒ 次期道路整備計画への反映（市道）
- ⇒ 信号現示の変更による対応が考えられる箇所の確認
  - ⇒ 交通管理者への働きかけ

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 HP 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

・バスの遅延の原因となっている道路、渋滞箇所について、代替道路の有無を確認し、迂回可能な走行道路が存在する場合は、ルートの変更を行います。その際、ルート変更によって、利用が不便となる地域が発生しないか検証を行います。

⇒ 問題となっている道路区間・渋滞箇所の確認

⇒ ルート変更の可能性の検討

### 7-3 鉄道駅周辺などにおける交通安全施策の実施

・鉄道駅周辺で商業施設が立地し歩行者や自転車の通行が多い交差点では、バスと歩行者・自転車との接触の可能性があります。交通事故も発生しています。(事業者ヒアリングより)  
 ・そのため、このような交差点では、例えば、歩車分離信号の導入など、交通安全に資する対策の検討を行い、交通管理者へ改善の要望を行っていきます。

⇒ 問題となっている交差点の洗い出し

⇒ 歩車分離信号等の対策の検討と交通管理者への改善要望

実施事業の内容	実施主体	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)			
7-1 道路整備の推進 渋滞箇所の改良 信号現示の変更	印西市 道路管理者	実施 検討	道路整備計画に基づく道路改良等						
7-2 渋滞箇所を回避するためのルート変更	印西市 バス事業者	検討 実施							
7-3 鉄道駅周辺などにおける交通安全対策の実施	印西市 運行事業者 交通管理者	検討	要望						

## 実施事業 8 利用促進策の展開

### 【目的】

印西市は車社会であり、公共交通利用者が少ない状況にあります。この状況を打開し、利用者を増やしていくためには、「市民の過度に自動車に頼る状態から公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態へと少しずつ変えていく取り組み」、つまりモビリティ・マネジメントの考え方が大切です。

このモビリティ・マネジメントの考え方にに基づき、鉄道、バス、タクシーの利用促進策を検討し、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します。

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します。

### 【事業内容】

#### 8-1 公共交通総合マップの作成・配布

- ・ 現在、ふれあいバスのマップ・時刻表を作成し、市役所等で配布していますが、これに鉄道、路線バスも含めた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。
- ・ なお、配布場所は、各公共施設、商業施設といった多くの人が来訪する施設とするなど、効果的な配布方法を検討します。

⇒ 鉄道、路線バス、ふれあいバス路線、タクシー情報が掲載されたマップの作成

#### 公共交通総合マップ（利用ガイド）の例（茨城県潮来市）

Utsunomiya City Public Transportation Usage Guide (2019.4版)

潮来市公共交通利用ガイド

無料送迎バス情報・生活支援情報

バス乗り方案内

観光案内

おすすめ利用プラン

沿線施設案内

タクシー情報

鉄道・高速バス情報

鉄道・高速バス情報

タクシー情報

## 8-2 鉄道駅や主要集客施設などへ公共交通案内の設置

- ・鉄道を利用した市外からの来訪者、公共施設や大規模商業施設などの来訪者などを対象に駅・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、バス利用の促進を図ります。

⇒ 鉄道駅改札口を出た正面や駅前広場を臨む位置、公共施設や大規模商業施設等の入口など目につきやすい場所に、案内板やデジタルサイネージによる市内公共交通の路線図、時刻表、バス・タクシー乗り場案内図を掲出

### 駅前バスロータリーを臨む位置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) 関東運輸局HP

## 8-3 鉄道の利用促進策の検討

- ・鉄道は主に通勤・通学で利用されていますが、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、利用の促進を図っていくことが考えられます。

(例)

⇒ 沿線の商業施設やレジャー地とタイアップした企画乗車券の販売など

## 8-4 バスの利用促進策の検討

- ・印西市は自動車利用が非常に多い地域となっていますが、過度の自動車利用の是正、今後の高齢化の進行への対応、環境負荷の軽減の観点から、バス交通の利用促進を図ることが必要です。
- ・そのためには、単に利用喚起の広報施策を実施するだけでなく、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が必要です。
- ・その利用促進策として、以下のような取り組みの実施を検討します。

(例)






- ⇒ ふれあいバス 1日乗車券の発売（これに伴って乗継券は廃止）、回数券の発売
- ⇒ イベントの開催時に合わせた、ふれあいバス 1日無料の実施
- ⇒ 小学生等を対象とした、バスの乗り方教室・バリアフリー教室の実施

## 8-5 タクシーの利用促進策の検討

- ・タクシーはドアツードアで移動できる利便性の高い移動手段です。そのため、今後、高齢化がさらに進行すると予想される中においては、重要な交通機関として位置付けることができます。一方、乗務員の高齢化などによる担い手不足により、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がっています（タクシー事業者ヒアリングに基づく）。
- ・そのため、利用の喚起を図り、タクシー事業の安定化を図るため、タクシーの利用促進を図ります。以下のような取り組みの実施を検討します。

(例)

- ⇒ 公共交通総合マップへのタクシーの乗り方など具体的な情報の掲載
- ⇒ 鉄道駅の駅前広場などにおけるタクシー待合環境整備

実施事業の内容	実施主体	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)	
8-1 公共交通総合マップの作成・配布	印西市 バス事業者	検討	作成・ 配布		適宜更新		
8-2 鉄道駅や主要集客施設などへ公共交通案内の設置	印西市 鉄道事業者 バス事業者	検討	調整	設置			
8-3 鉄道の利用促進策の検討	印西市 鉄道事業者	実施	検証				 
8-4 バスの利用促進策の検討	印西市 バス事業者	実施 随時	検証				
8-5 タクシーの利用促進策の検討	印西市 タクシー事業者	実施	検証				 



## 実施事業 9 多様な輸送資源の活用可能性の検討

### 【目的】

既に運行されており、当事者の了解が得られた輸送資源（送迎バス等）を公共交通として活用することで、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します。

### 【事業内容】

#### 9-1 各種送迎バスへの一般旅客混乗の可能性の検討

- 公共交通空白地域解消、高齢者の移動手段確保、また、バス・タクシーの乗務員不足の解決策として、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。一方、送迎バスは本来の輸送目的のために運行しており、混乗の実現には解決すべき事項があります。そのため、まずは、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。

#### （参考）病院送迎バスへの一般旅客の混乗の事例（埼玉県狭山市）

- 埼玉県狭山市では「市内の病院の送迎バスを活用した高齢者外出支援事業」を実施しています。これは、病院の送迎バスの空席を活用し、交通空白地域から最寄り公共交通機関等への移動の支援、高齢者の買い物・通院等の交通手段の確保を図るもので、市内の二つの病院の協力を得て実施しています。

尚寿会 シャトルバス時刻表（入管方面）

	1	2	3	4	5	6
出発						
大寺クリニック-あさひ一乗			11:25			
福寿の里(正面玄関付近)			11:35			
3乗通り			11:36			
1乗通り			11:37			
包括支援センター前	8:15	9:50	11:40	14:25		
1乗通り	8:18	9:53	11:43	14:28		
3乗通り	8:19	9:54	11:44	14:29		
福寿の里(正面玄関付近)	8:20	9:55	11:45	14:30		
到着						
大寺クリニック-あさひ一乗	8:30	10:05	11:55	14:40		
出発						
大寺クリニック-あさひ一乗	10:30	12:15		14:20	16:25	
福寿の里(正面玄関付近)	10:40	12:25		14:30	16:35	
3乗通り	10:41	12:26		14:31	16:36	
1乗通り	10:42	12:27		14:32	16:37	
包括支援センター前	8:45	10:45	12:30	14:35		
福寿の里(正面玄関付近)	8:45	10:45	12:30	14:35		
1乗通り	8:45	10:45	12:30	14:35		
3乗通り	8:45	10:45	12:30	14:35		
福寿の里(正面玄関付近)	8:55	10:55	12:40	14:45	16:47	
到着						
大寺クリニック-あさひ一乗	8:56	10:56	12:41	14:46		
包括支援センター前	8:58	10:58	12:43	14:48		
1乗通り	8:58	10:58	12:43	14:48		
3乗通り	8:58	10:58	12:43	14:48		
包括支援センター前	9:00	12:45	14:50			
福寿の里(正面玄関付近)	9:05	12:50	14:55			
1乗通り	9:05	12:50	14:55			
3乗通り	9:05	12:50	14:55			
福寿の里(正面玄関付近)	9:06	12:51	14:56			
到着						
大寺クリニック-あさひ一乗	9:13	11:03	12:58	15:03		
1乗通り	9:14	11:04	12:59	15:04		
3乗通り	9:15	11:05	13:00	15:05	16:57	
到着						
大寺クリニック-あさひ一乗	9:25	11:15	13:10	15:15	17:00	

※運行は、月～土曜日です。（祝祭日・12月31日～1月3日はお休みとなります）  
 1. 大生病院、クリニック、あさひ病院、老健業の各正産院を經由して病院を停車します。  
 2. 運行ルート上で、駐車可能な場所であり、かつ運転手が安全と判断した場所に限り途中降車可能です。  
 3. 時刻表の記載の際は、尚寿会ホームページ及び随時お知らせ致します。  
 4. 運転手のみの運行ですので、申し訳ございませんが介助が必要な方にはご利用できません。  
 5. 狭山市高齢者外出支援事業をご利用の方は、ご乗車の際必ず送迎バス利用バスの提示をお願ひ致します。



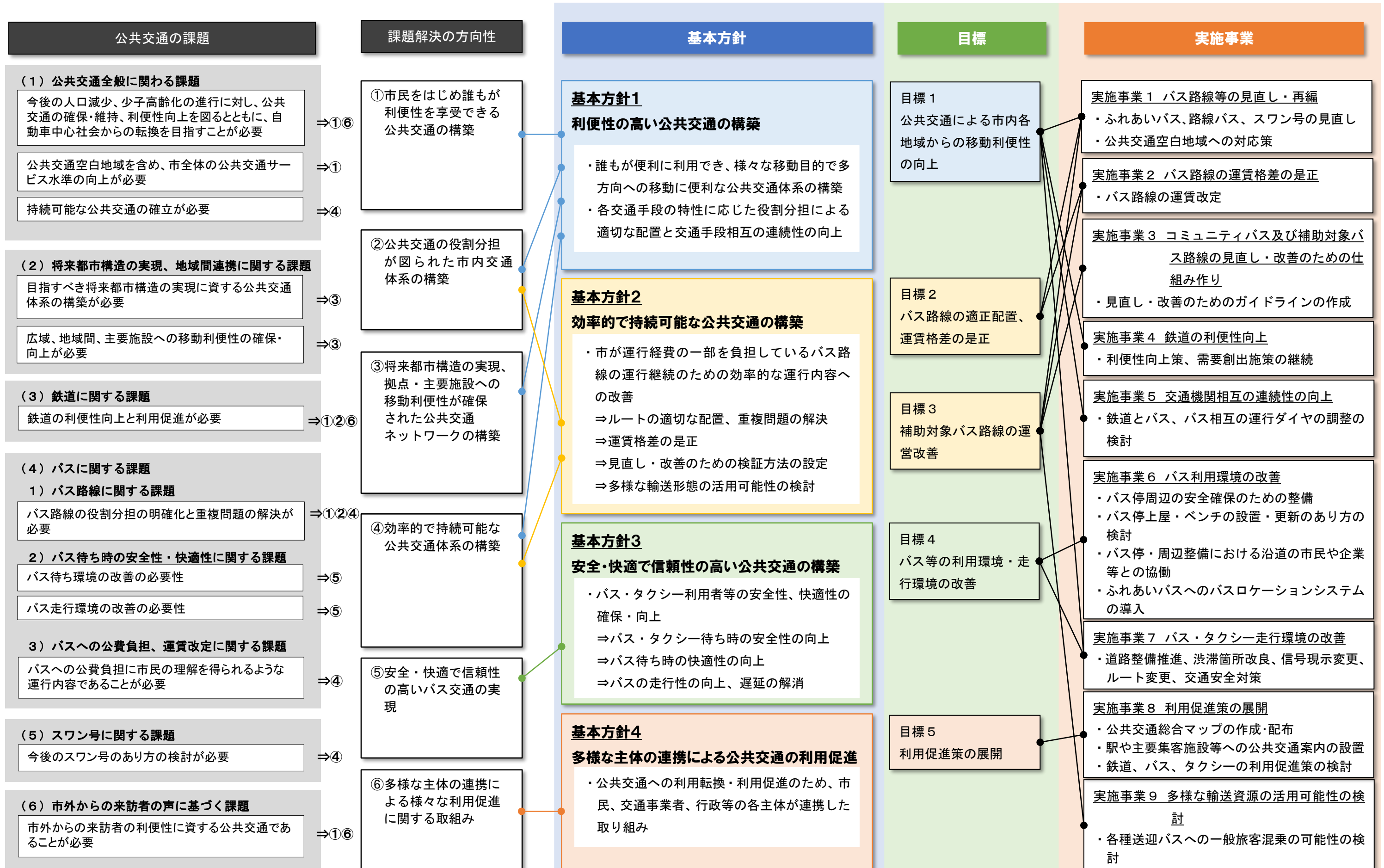
本事業は、市内循環バスの運行ルート等の見直しにおいて、交通空白地域の解消を図る観点で、公共交通を補完する当面の暫定的な措置として、民間病院の送迎バスを活用することを病院側と協議調整し実現したものです。  
 （資料；令和元年度第1回狭山市地域公共交通会議会議録）



令和元年7月1日改定 医療法人尚寿会 法人事業本部  
 時刻表内の赤字は今回改定内容となっております。 出典) 狭山市ホームページ

実施事業・事業内容	実施主体	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)	
9-1 各種送迎バスへの一般旅客混乗の可能性の検討	印西市 運行主体 バス事業者	検討	→				

■基本方針・目標・実施事業のまとめ



### 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、実施スケジュールを設定しました。

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の実施内容（検討、関係者調整、実証運用、本格運用など）とします。

【実施事業のスケジュール】（案）

実施事業・事業内容	実施主体	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)			
実施事業1 バス路線等の見直し・再編	1-1 ふれあいバスの運行ダイヤの見直し	印西市 バス事業者	見直し 検討、 随時 運行					検証結果に 基づき見直し	
				検証					
	1-2 ふれあいバスのルートの見直し	印西市 バス事業者	具体案 検討	事前 準備	随時 運行				検証結果に 基づき見直し
					検証				
	1-3 路線バスの維持と見直し	印西市 バス事業者	検討・ 実施	需要に応じて見直し検討					
1-4 スワン号の見直し	印西市 運行事業者 沿線住民	見直し 検討							
1-5 公共交通空白地域への対応策	印西市 バス事業者	見直し 検討							
実施事業2 バス路線の運賃格差の是正	印西市 運行事業者	検討・ 準備	準備が整い次第実施						
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	印西市	作成	運用 開始					検証結果に 基づき見直し	
				検証					
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	印西市 鉄道事業者	検討・ 継続						
	4-2 北総線・成田スカイアクセスの利便性向上策、需要創出施策の継続	印西市 鉄道事業者	検討・ 継続						
実施事業5 交通機関相互の連続性の向上	印西市 バス事業者	検討・ 実施	ダイヤ改正に合わせて随時実施						



(続き)

実施事業・事業内容		実施主体	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)	
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	印西市 道路管理者	検討 協議	実施	→			
	6-2 バス停上屋・ベンチの設置・更新のあり方検討	印西市 バス事業者	協議	関係者協議に基づいて方針を提示し、運用開始				→
	6-3 バス停・周辺整備における沿道の市民・企業等との協働	印西市 市民・企業 バス事業者	実施	→				
	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	印西市 バス事業者	検討	実施	準備が整い次第実施			→
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	印西市 道路管理者	実施 検討	道路整備計画に基づく道路改良等				→
	7-2 渋滞箇所を回避するためのルート変更	印西市 バス事業者	検討 実施	→				
	7-3 鉄道駅周辺などの交通安全対策	印西市 運行事業者 交通管理者	検討	要望	→			
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	印西市 バス事業者	検討	作成・配布	適宜更新			→
	8-2 鉄道駅や主要集客施設などへ公共交通案内の設置	印西市 鉄道事業者 バス事業者	検討	調整	設置 適宜			
	8-3 鉄道の利用促進策の検討	印西市 鉄道事業者	実施	検証	→			
	8-4 バスの利用促進策の検討	印西市 バス事業者	実施 随時	検証				
	8-5 タクシーの利用促進策の検討	印西市 タクシー事業者	実施	検証	→			
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	印西市 運行主体 バス事業者	検討	→				

## 6. 計画の達成状況の評価

実施スケジュールに沿って事業を実施した後は、その進捗状況や成果を定期的に把握（モニタリング）し、計画の達成状況の評価します。そして、評価結果を踏まえて改善策を検討した上で改めて事業を実施し、目標達成へと近づけていきます。

以下には、計画の達成状況の評価方法について示すものです。

### (1) 評価方法

事業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）、事業の実施（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サイクルによる計画の進行管理を地域公共交通会議において行います。

#### 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、計画策定を行います。

#### 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します。

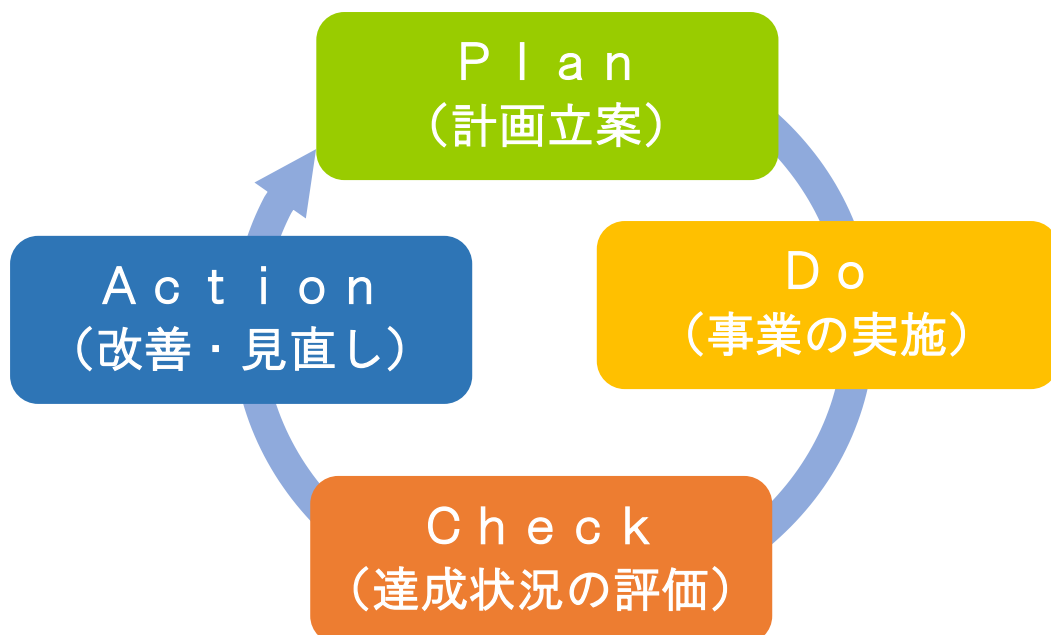
#### Check（評価）

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します。

#### 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ります。



(2) 評価の実施主体と評価スケジュール

先に、基本方針に基づく計画目標の達成状況を評価するため、評価指標を設定しました。

一方、評価指標のデータは、公表が毎年、数年おきなどとそれぞれであるため、データの公表年次に合わせて評価を行っていきます。

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を示します。

表 2 評価の実施主体と評価スケジュールの設定

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)	
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	印西市		✓		✓		
	公共交通(バス)に関して満足している人の割合	印西市					✓	
	市内駅の1日あたりの乗降客数	事業者	✓	✓	✓	✓	✓	
	バス利用者数	事業者	✓	✓	✓	✓	✓	
	交通不便地域数	印西市	✓	✓	✓	✓	✓	
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	印西市			✓	✓	✓	
	コミュニティバス(ふれあいバス)の運賃	印西市			✓	✓	✓	
目標3 補助対象バス路線の見直し・改善	見直し・改善のガイドラインの作成	印西市					✓	
	バスの収支率	コミュニティバス(ふれあいバス)	印西市 事業者	✓	✓	✓	✓	✓
		路線バス(補助あり)	事業者	✓	✓	✓	✓	✓
	バス1便当り利用者数	コミュニティバス(ふれあいバス)	印西市 事業者	✓	✓	✓	✓	✓
		路線バス(補助あり)	事業者	✓	✓	✓	✓	✓
	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	印西市 事業者					✓	
目標4 バス利用環境・走行環境の改善	バス停の歩車分離の整備率	印西市					✓	
	バス停設備の更新に関する協議の実績	印西市					✓	
	バス路線が通過する渋滞ポイントの箇所数	印西市					✓	
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	印西市					✓	
	公共交通総合マップの配布箇所数	印西市	✓	✓	✓	✓	✓	
	その他、利用促進の取組実績件数	印西市 事業者	✓	✓	✓	✓	✓	
	イベント等との連携件数	印西市 事業者					✓	

