

印西市地域公共交通計画

(素案)

令和3年 月

印西市

＝ 目 次 ＝

～「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・期間及び位置付け	4
1－1. 計画区域	4
1－2. 計画期間	4
1－3. 計画の位置付け	5
2. 印西市の現状等	6
2－1. 印西市の現状	6
2－2. 上位計画	15
2－3. 印西市の公共交通の現状	23
2－4. 移動・公共交通に対する市民・利用者等のニーズ (アンケート調査結果)	43
3. 公共交通の課題と課題解決の方向性	62
3－1. 公共交通の課題	62
3－2. 課題解決の方向性	67
4. 目指すべき将来像	68
4－1. 目指すべき将来像	68
4－2. 公共交通体系の将来像	69
4－3. 基本方針の設定	70
4－4. 目標の設定	73
5. 目標達成のための実施事業・事業主体	78
5－1. 目標達成のための実施事業体系	78
5－2. 実施事業の内容	79
5－3. 実施事業のスケジュール	101
6. 計画の達成状況の評価	103

～ 印西市地域公共交通計画」の目的・背景～

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づき、印西市の地域公共交通に関し、基本的な方針を定める法定計画です。

計画を策定することにより、市が抱える地域公共交通の課題を解決し、今後も持続可能な公共交通を維持していくことを目的とします。

～はじめに～

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。

この課題を解決し、地域公共交通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です。

このような背景から、地域公共交通に関する限りある資源と財源を有効活用し、今後も持続可能な地域公共交通網の形成を目指し、バス路線の再編を進めバス交通の効率化と充実を図るとともに、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 条で規定する法定計画として「印西市地域公共交通計画」を定めるものです。

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。

※令和 2 年 6 月の法律改正により、従来の「地域公共交通網形成計画」の名称が「地域公共交通計画」に改正されました。

印西市の公共交通について

鉄道

市内の鉄道は、JR成田線（木下駅、小林駅）と北総線・成田スカイアクセス（千葉ニュータウン中央駅、印西牧の原駅、印旛日本医大駅）の2路線5駅からなります。

路線バス

路線バスは、主に鉄道駅を起点に、駅間や駅と周辺住宅地を連絡するように、計22路線が設定されています。この内、主に市街化区域外の交通不便地域における移動手段を確保するため、市が補助金を支出して運行している路線が4路線あります。

【路線バス】（市による補助金の支出を受けずにバス事業者が自主的に運行）

神崎線、高花線、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、北環状線、牧の原循環ルート、鹿黒循環線

【路線バス】（市が補助金を支出して運行）

六合路線：JR小林駅北口～印旛日本医大駅～京成佐倉駅間を往復。運賃は均一300円。

宗像路線：赤ルート（岩戸経由）、青ルート（師戸経由）の2系統からなり、印西牧の原駅南口～京成臼井駅北口間を往復。運賃は均一300円。

印旛学園線：印旛日本医大駅～京成酒々井駅を往復。運賃は均一300円。

（上記3路線は愛称「イーバス」）

小林線：JR小林駅～印旛明誠高校間を往復。運賃は対距離制で最大210円。

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」は、市内の公共施設等への移動手段を確保し、利便及び福祉の向上を図るため、以下の6ルートを運行しています。運賃は一律100円です。

東ルート：市役所を起終点に、平岡地区、本埜支所、小林地区などを循環

中ルート：市役所を起終点に、別所地区、印西牧の原駅南口、高花地区などを循環

西ルート：市役所を起終点に、木刈地区、千葉ニュータウン中央駅北口などを循環

南ルート：印西牧の原駅南口を起終点に、千葉ニュータウン中央駅北口、船穂地区などを循環

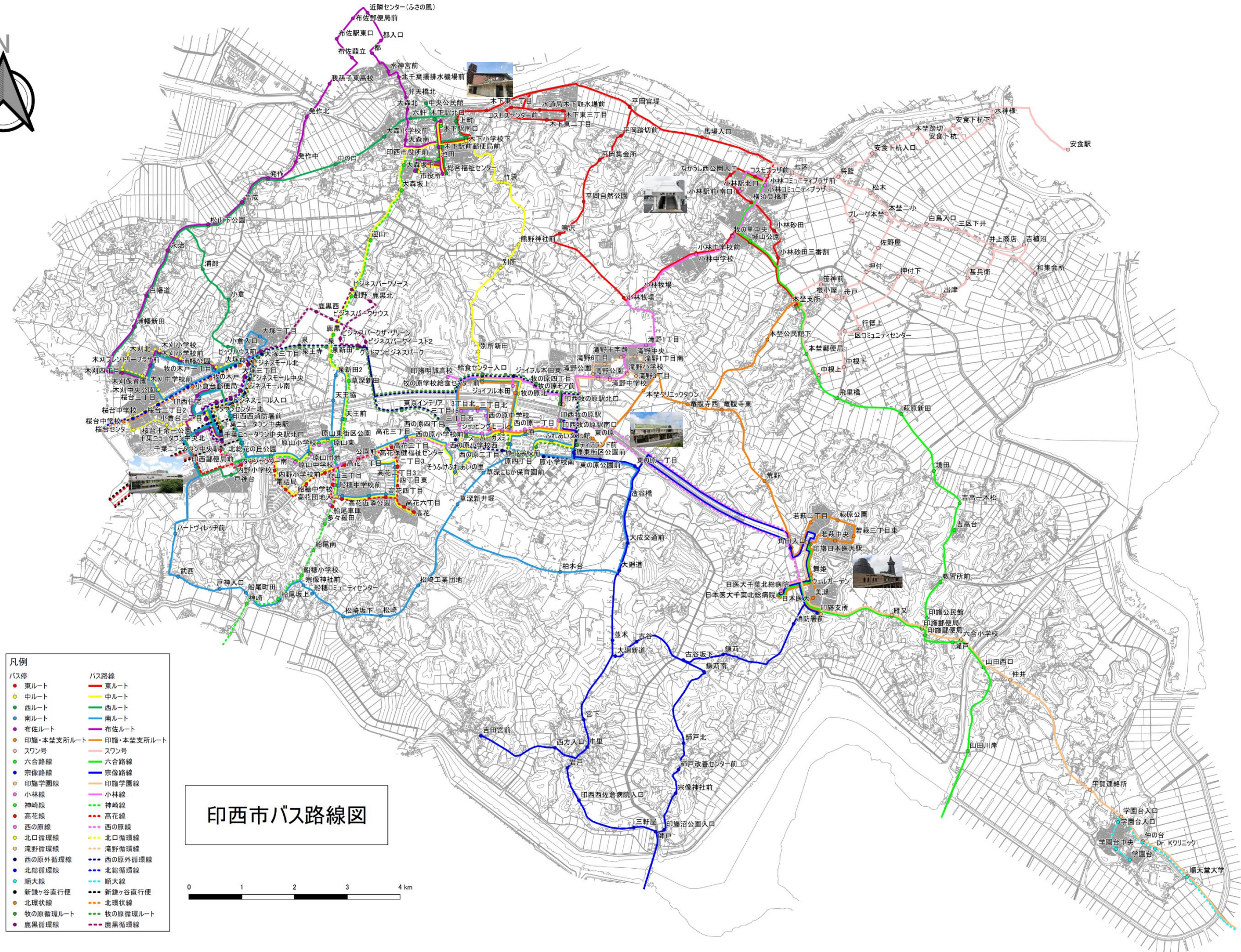
布佐ルート：市役所を起点に、布佐駅東口などを経て、千葉ニュータウン中央駅北口間を往復

印旛・本埜支所ルート：印旛支所を起終点に、本埜支所、印西牧の原駅南口などを循環

乗合タクシー「スワン号」

乗合タクシー「スワン号」は、旧本埜第二小学校周辺地域の交通不便地域解消策として、平成30年12月に実証運行を開始しました。現在、スワン号は2つの運行形態により運行しています。朝夕は、路線バスのように決まった経路を決められた時間で運行する「定時定路線型」を計8便運行、また、昼間は、事前の電話予約により、希望するバス停からバス停までを送迎する「デマンド型」を計4便運行しています。（令和2年9月現在）

【印西市の公共交通】



凡例

バス停	バス路線
● 東ルート	● 東ルート
● 中ルート	● 中ルート
● 西ルート	● 西ルート
● 南ルート	● 南ルート
● 布佐ルート	● 布佐ルート
● 印旛・本笠支所ルート	● 印旛・本笠支所ルート
● スワン号	● スワン号
● 六合路線	● 六合路線
● 宗像路線	● 宗像路線
● 印旛学園線	● 印旛学園線
● 小林線	● 小林線
● 神崎線	● 神崎線
● 高花線	● 高花線
● 西の原線	● 西の原線
● 北口循環線	● 北口循環線
● 滝野循環線	● 滝野循環線
● 西の外循環線	● 西の外循環線
● 北総循環線	● 北総循環線
● 順大線	● 順大線
● 新鎌ヶ谷直行便	● 新鎌ヶ谷直行便
● 北環状線	● 北環状線
● 牧の原循環ルート	● 牧の原循環ルート
● 鹿黒循環線	● 鹿黒循環線

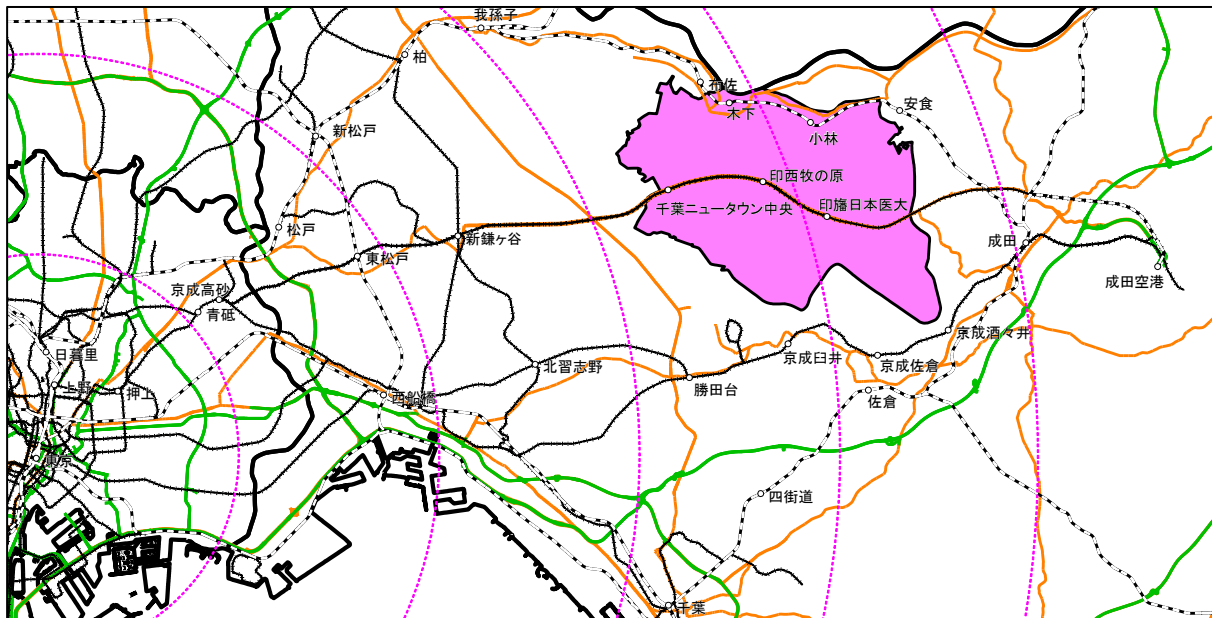
印西市バス路線図



1. 計画の区域・期間及び位置付け

1-1. 計画区域

本計画の対象区域は、印西市全域とします。



凡例		
	JR線	
	鉄道駅	

出典:国土数値情報

図1 印西市の位置

1-2. 計画期間

本計画の計画期間は、上位計画である印西市総合計画及び印西市都市マスタープランの計画期間との整合を図り、令和3年度(2021年度)から令和7年度(2025年度)の5か年とします。

計画名	令和3年度 (2021年度)	令和7年度 (2025年度)	令和12年度 (2030年度)
印西市 総合計画(基本構想)	計画期間: 令和3年度~令和12年度 		
印西市 都市マスタープラン	計画期間: 令和3年度~令和12年度 		
印西市 地域公共交通計画	計画期間: 令和3年度~令和7年度 		

図2 計画期間

1-3. 計画の位置付け

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」に掲げられた将来像を受け、地域公共交通に関する基本方針及び計画目標とこれを実現するための実施事業内容とその取組みの体制を示すものです。

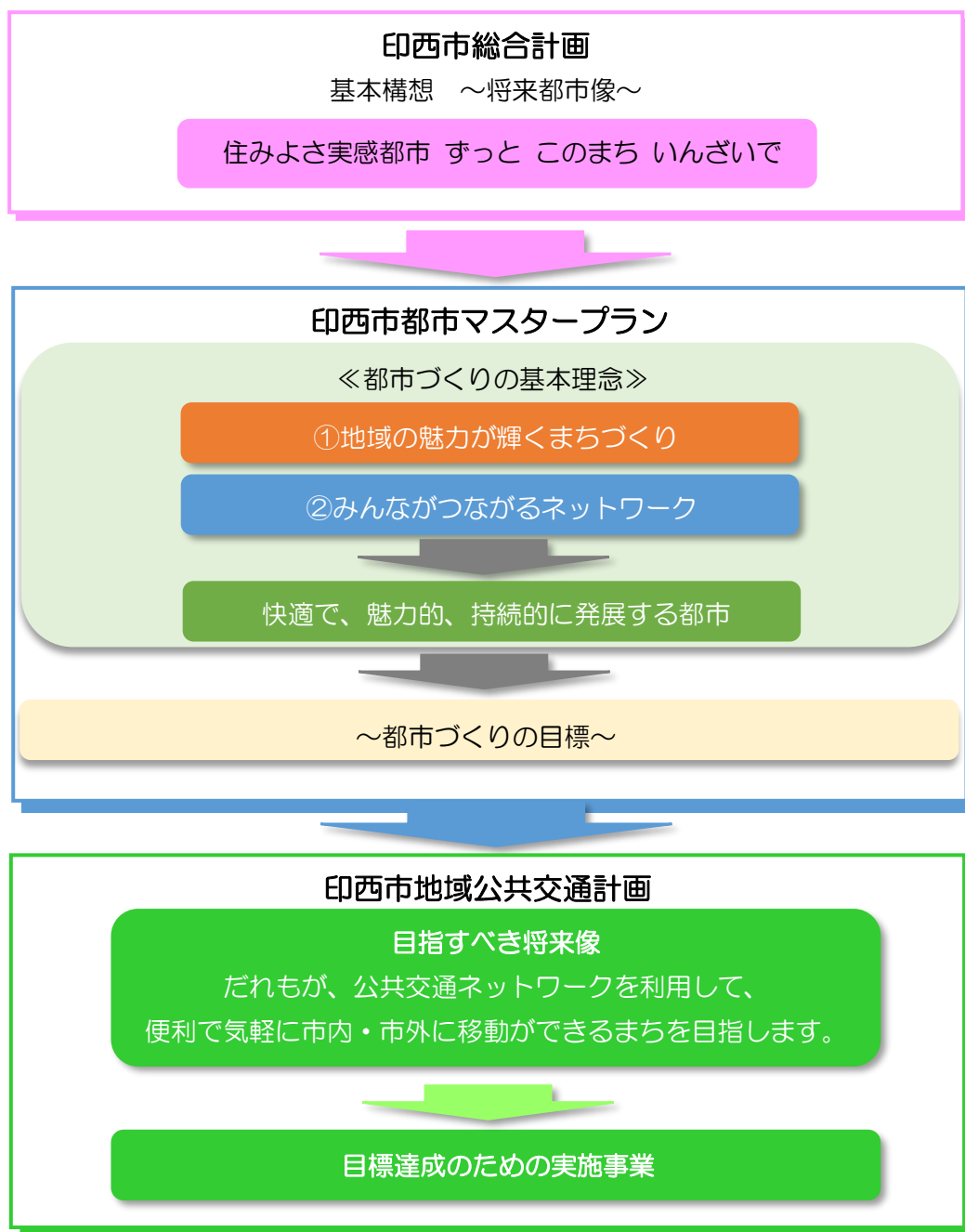


図3 印西市地域公共交通計画の位置付け

2. 印西市の現状等

2-1. 印西市の現状

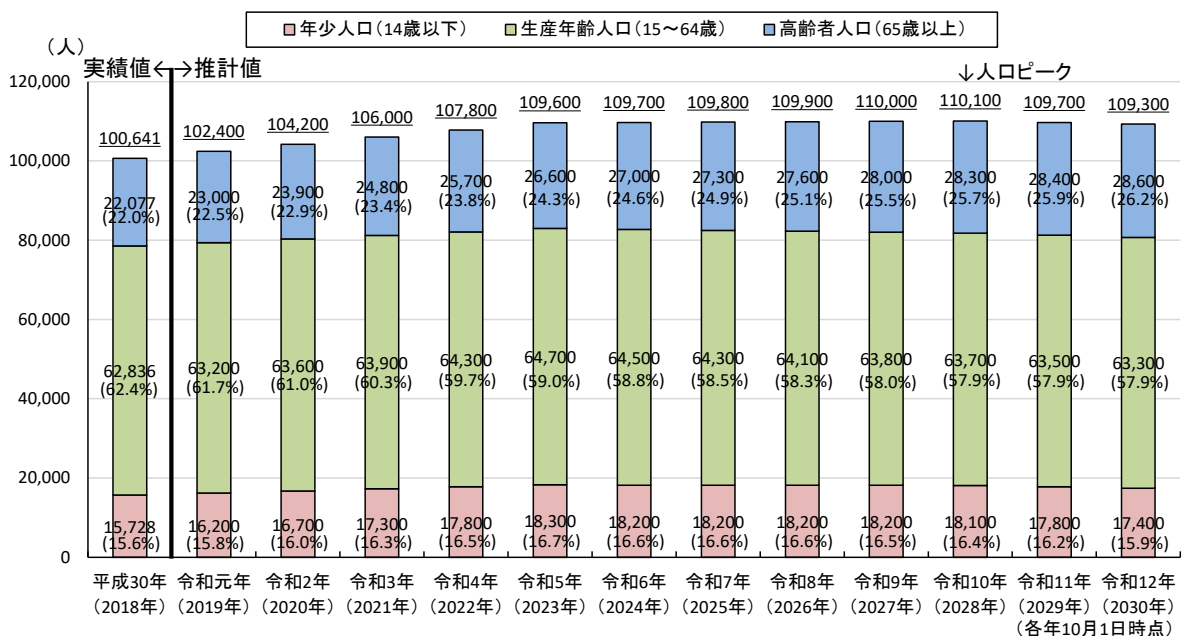
2-1-1. 印西市の現状の把握

(1) 印西市の人口

①市全体の人口と見通し

- ・印西市では、千葉ニュータウンの入居以降、人口が大きく増加しましたが、近年は、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ます。
- ・また、将来人口の見通しは、令和10年(2028年)をピークに減少に転じると予想されていますが、高齢者人口は増加すると予想されています。

【将来人口の見通し】



(出典) 平成30年の人口と年齢構成は住民基本台帳(平成30年10月1日時点)

[推計方法]

将来人口は、住民基本台帳(平成30年10月1日時点)の年齢5歳階級別・男女別人口をもとに、5年ごとの人口を推計しています。

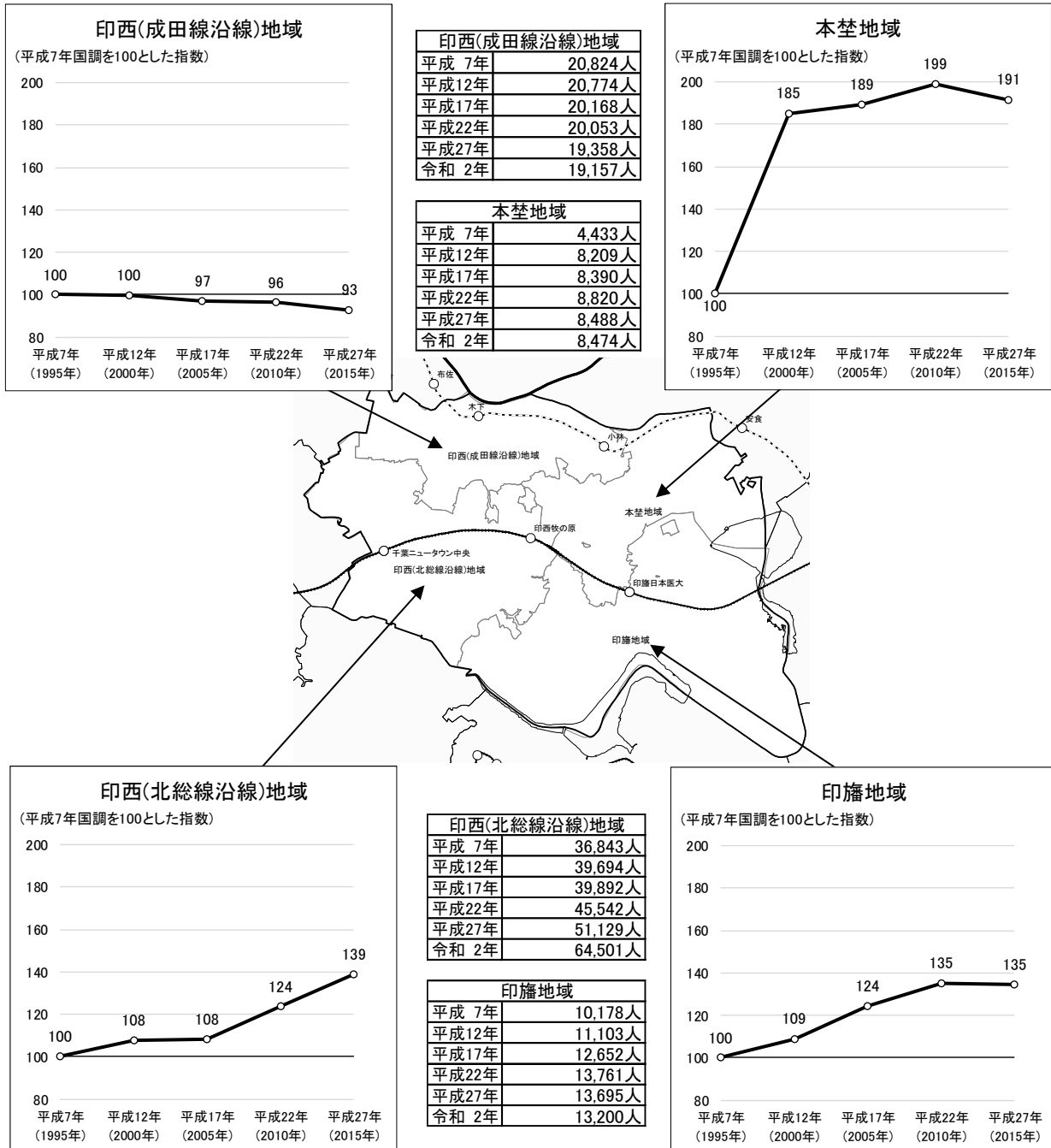
推計方法としては、過去の社会動態による人口の移動率や子ども女性比率・生残率の傾向から将来の人口を推計する「コーホート要因法」を用いています。

出典：印西市総合計画

図4 印西市の将来人口の見通し

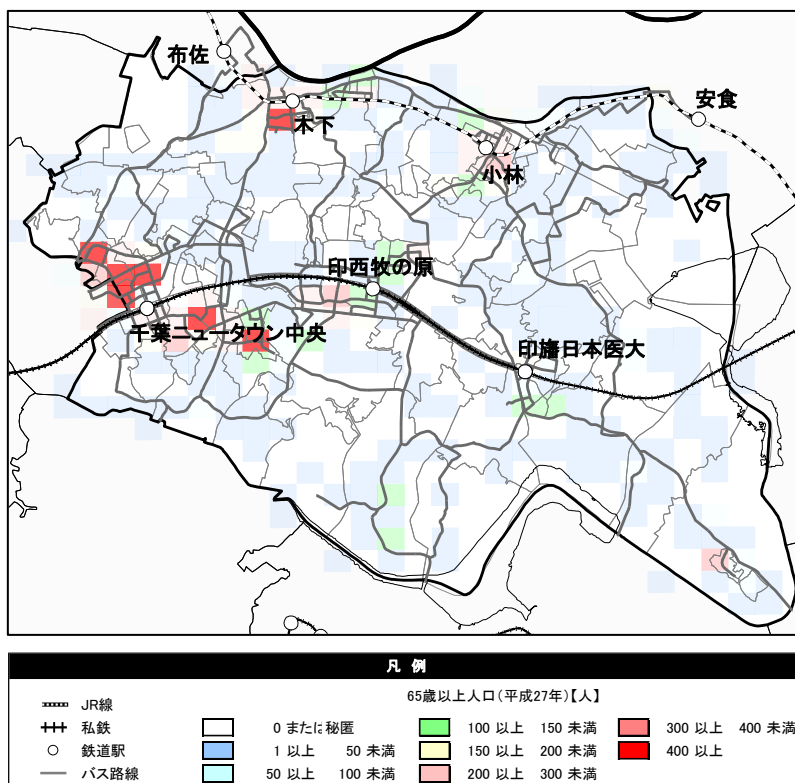
②地区別人口

- ・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ますが、印西地域の内、J R成田線沿線では減少しています。
- ・近年は、千葉ニュータウン地区の内、特に駅近地区で増加が大きくなっていますが、入居開始時期が比較的早かった地区では減少が大きくなっています。
- ・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くなっています。



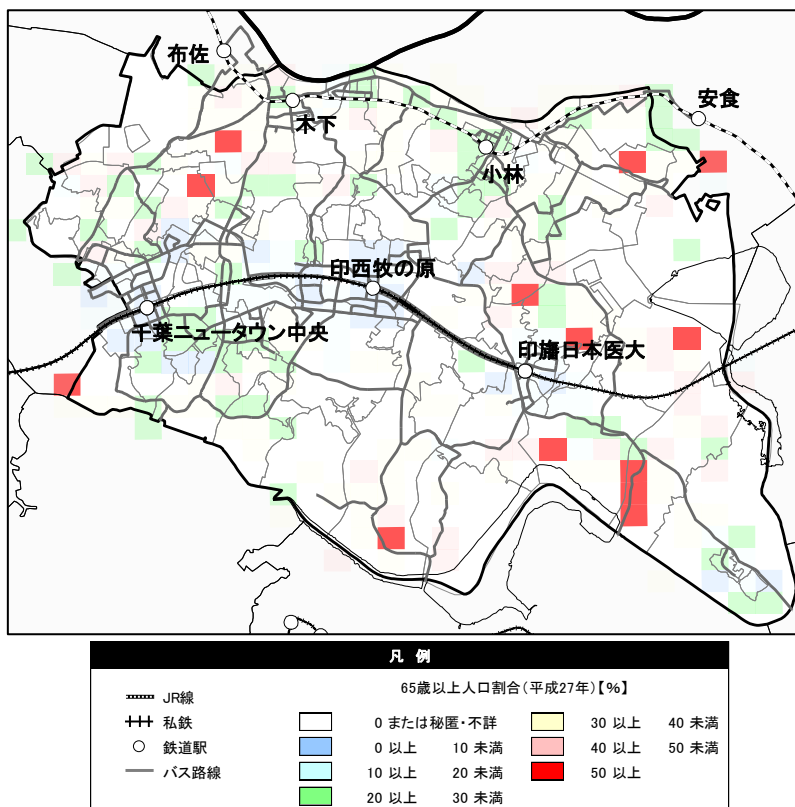
出典:国勢調査(平成27年まで)、印西市住民基本台帳人口(令和2年10月)

図5 4地域別人口の推移(平成7年を100とした場合)



出典:国勢調査

図6 メッシュ別人口(65歳以上)(平成27年)

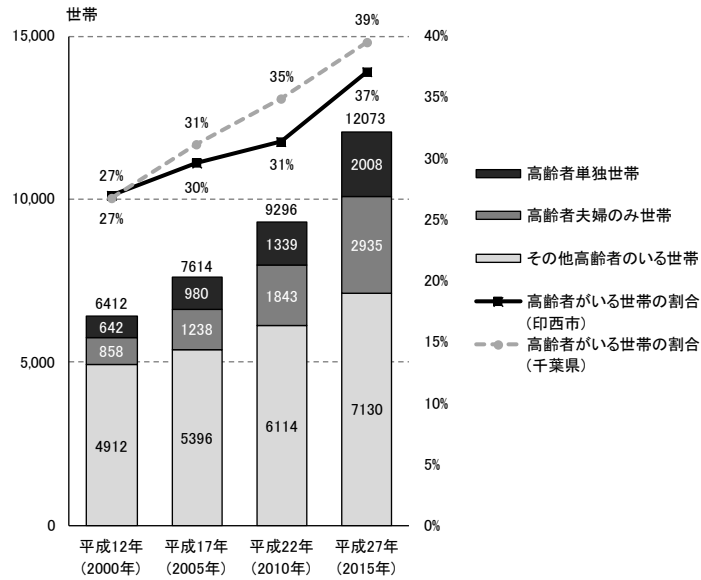


出典:国勢調査

図7 メッシュ別65歳以上人口割合(平成27年)

③世帯数

・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となっています。



出典: 国勢調査

図 8 印西市における高齢者（65歳以上）のいる世帯数の推移