

印西市の地域公共交通

鉄道

市内の鉄道は、J R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公共交通不便地域³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、北環状線ルート、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：J R小林駅北口～印旛日本医大駅～京成佐倉駅北口間を往復。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～京成酒々井駅西口を往復。運賃は均一300円

（上記3路線は愛称「イーバス」）

小林線：J R小林駅北口～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ルートを実行しています。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公共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1日8便運行、また、昼間は、事前の電話予約により、希望する乗降ポイント間を送迎する「デマンド型」を1日4便運行しています。

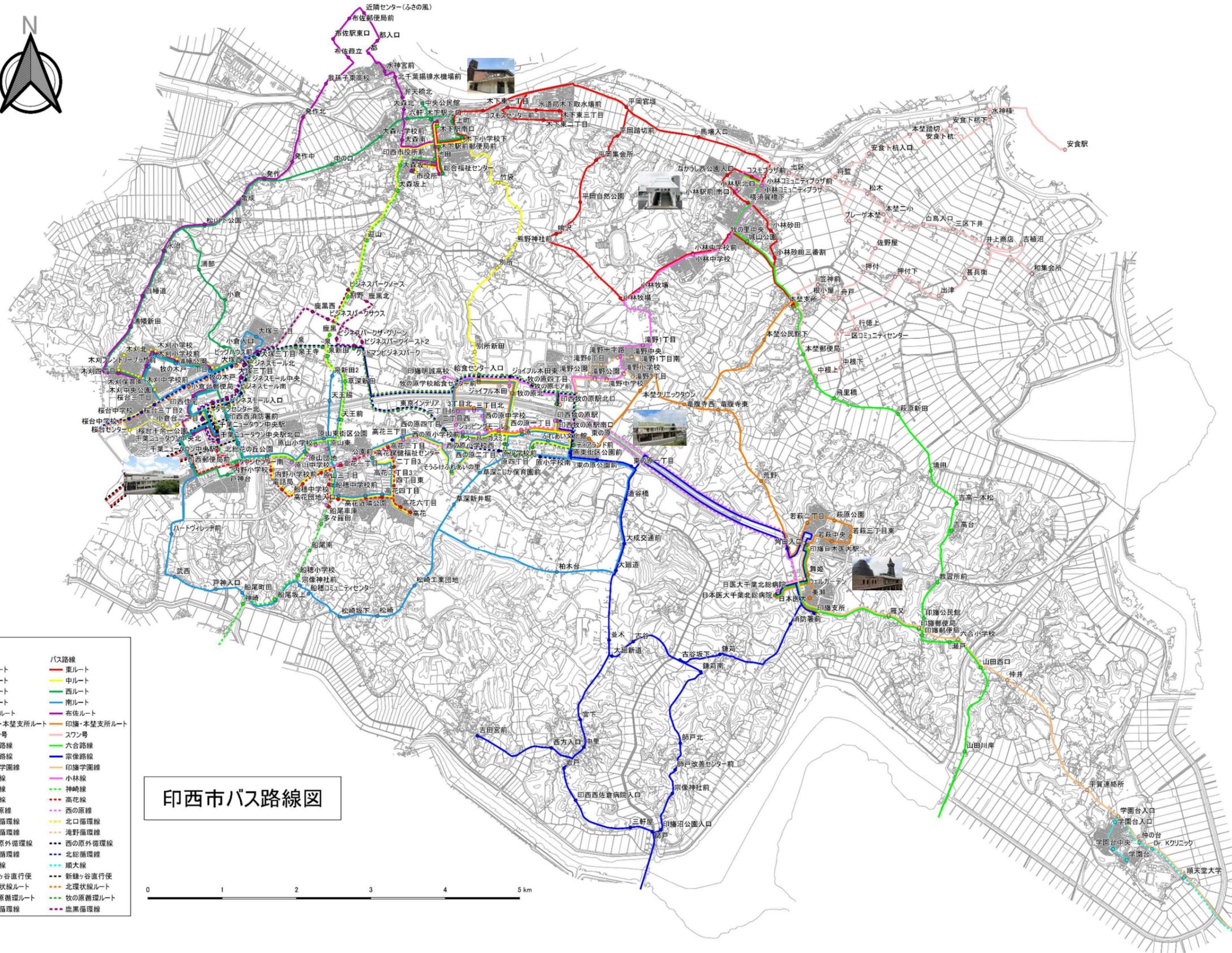
タクシー

印西市内を主な営業エリアとするタクシー事業者は3社あり、J R成田線の木下駅、北総線・成田スカイアクセスの千葉ニュータウン中央駅、印西牧の原駅、印旛日本医大駅を中心に営業しています。

令和3年3月現在

³ 公共交通不便地域は、鉄道やバスなどの公共交通を利用することが困難な交通空白地域のこと。

【印西市の地域公共交通】



- 凡例
- | バス種 | 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 |
| ● 北環状線ルート | ● 北環状線ルート |
| ● 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



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、目標値を設定します。

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を増やすこと、つまり、公共交通の不便地域をできるだけ少なくすることを目標とします。
- ・高齢者や未成年者、運転免許を持たない人などの移動に制約のある人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限定されます。そのため、多方向への移動を確保し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。
- ・公共交通ネットワークを形成することで、その利用者数を増やす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年度)
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)	15.1% (令和2年度)	26%
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)	251,000人
	路線バス(補助路線)利用者数	232,884人 (令和元年度)	256,200人
公共交通不便地域数	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。
- ・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を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年度)
重複区間の路線延長	24.7 km (令和2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2年度)	170円～200円

目標3 補助対象路線の見直し・改善

①補助対象路線の運営改善

- ・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。
- ・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。
- ・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

- ・限りある財政状況を考慮し、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、運行主体の理解を得ることが難しいことや、活用にあたっては、利用条件を付すことが必要となる可能性があります。

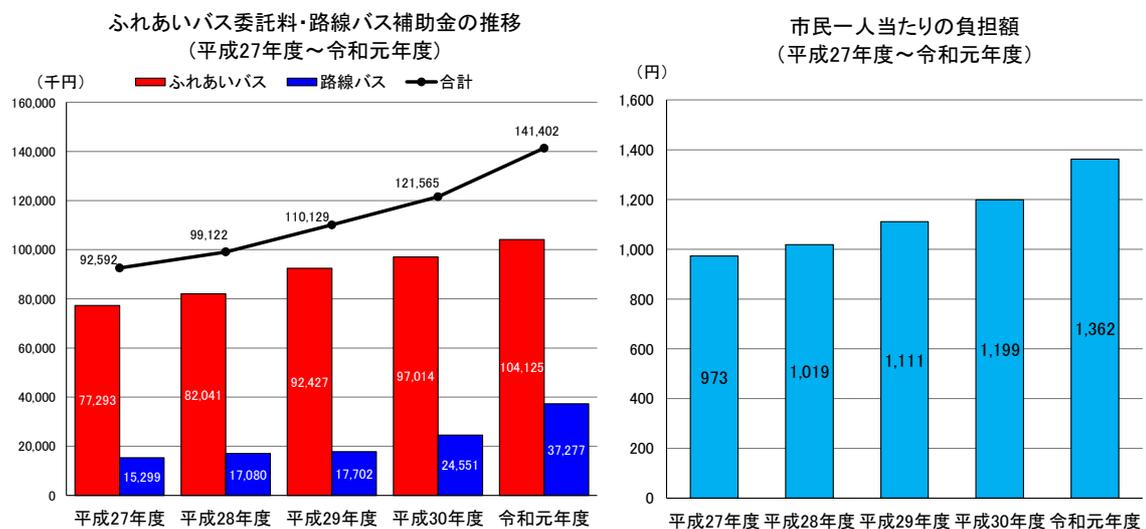
- ・そこで、計画期間内においては、公共交通がない公共交通不便地域において、このような輸送資源の運行主体との協議を実施することを目標とします。

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年度)
バス1便 当たりの 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	5.0人/便 (令和元年度)	5.5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
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)	19.8%
	六合路線	52.5% (令和元年度)	57.7%
	宗像路線	30.3% (令和元年度)	33.3%
	印旛学園線	47.7% (令和元年度)	52.4%
	小林線	60.7% (令和元年度)	66.7%

※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。

参考（ふれあいバス委託料・路線バス補助金の推移、市民一人当たりの負担額）



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。
- ・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及び基準等を策定すること、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として、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。
- ・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年度)
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	— (協議数)	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

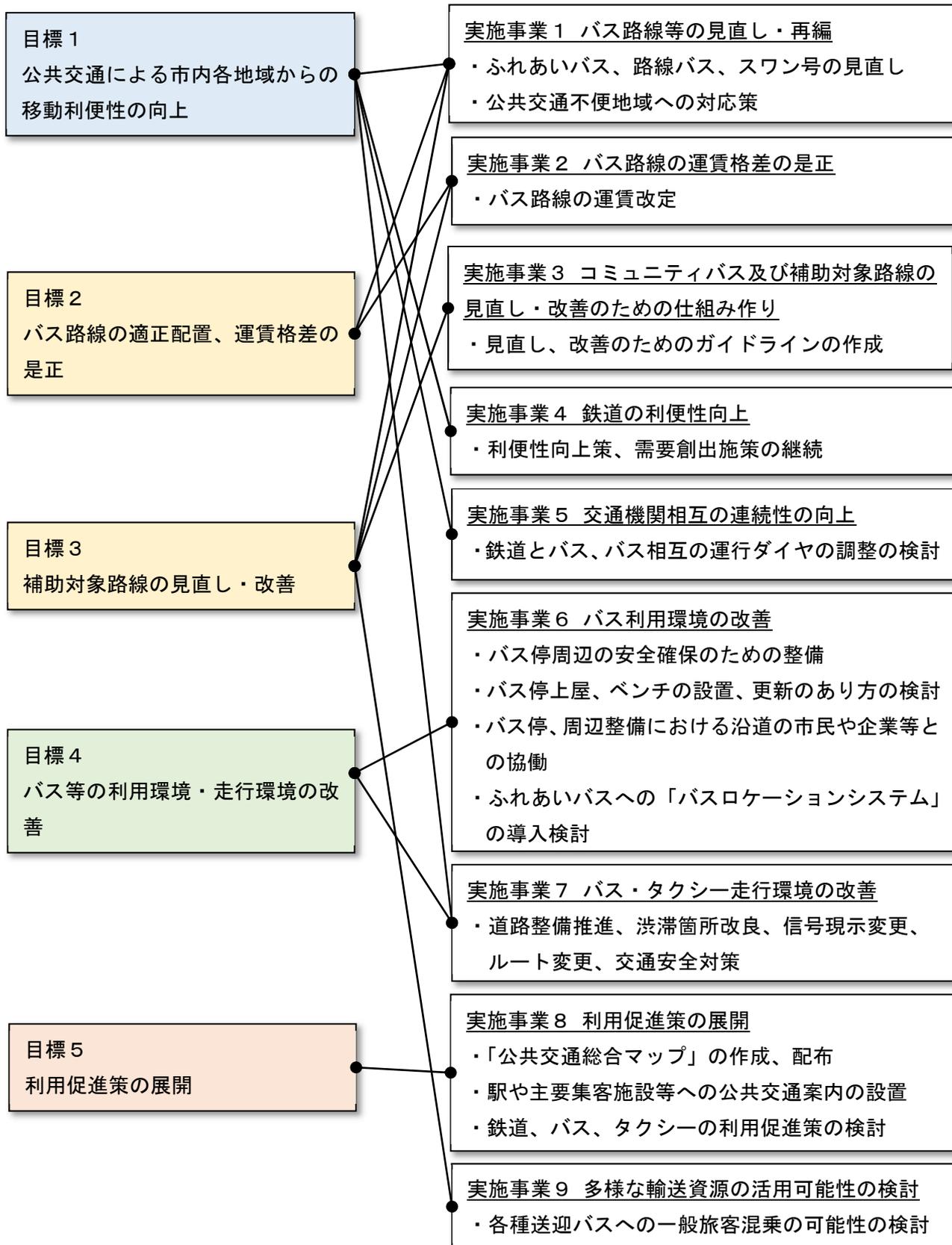
- ・公共交通の利用者数を増やしていくこと、また、今後も路線を維持していくためには、利用者となる市民自身の意識の変革も重要と考えられます。そのためには、交通事業者や行政からの積極的な働きかけも重要であり、市民、交通事業者、行政が相互に連携・協働で利用促進、利便性向上への取り組みの実績を重ねることを目標とします。
- ・特に、市外からの来訪者にとって、公共交通を利用したくても利用しづらい状況にあることも考えられることから、市民も含め、誰もが利用しやすいことを目指し、公共交通の利用に係る情報発信を行うことを目標とします。

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年度)
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
利用促進に関する取組の実績件数 (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)
イベント等と連携した利用促進に関する取り組み件数		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は、以下のとおりです。

実施事業1 バス路線等の見直し・再編

【目的】

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た上で、公共交通ネットワークを適切に配置し、効率的で利便性の高い形を目指し、公共交通経営の安定化及び路線の維持を図ります。

この内、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がわかりました。

また、ルート等の見直しに際し、運行目的を明確にすることが大切であると地域公共交通会議等で意見があったことから、この経緯を踏まえ、ふれあいバスの運行目的や位置付けを明確にした上で、見直しを行うこととします。

なお、ふれあいバスの運行目的については、「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・65 ページの※を参照)に示されている留意事項等に十分配慮し、コミュニティバス本来の役割(公共交通不便地域の解消、一般路線バスの補完、「公共施設循環バス」としての役割)に照らし、妥当なものとなることとします。

その他、運行上の課題として、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あり、これらの課題に対応し、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。

今後、見直しを進めていく上で、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、早期に見直すこと及び時間を掛けて見直すことをあらかじめ分類し、段階的に見直しを進めていきます。また、見直しの具体的な検討に際しては、多様な解消策を比較検討し、より望ましい方策を推進していきます。

【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(交通事業者ヒアリングより)より安心、安全な運行の確保及び信頼性の向上のため、時間的余裕のある運行ダイヤへ、早期に見直しを行います。

(参考)

- ・交通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。

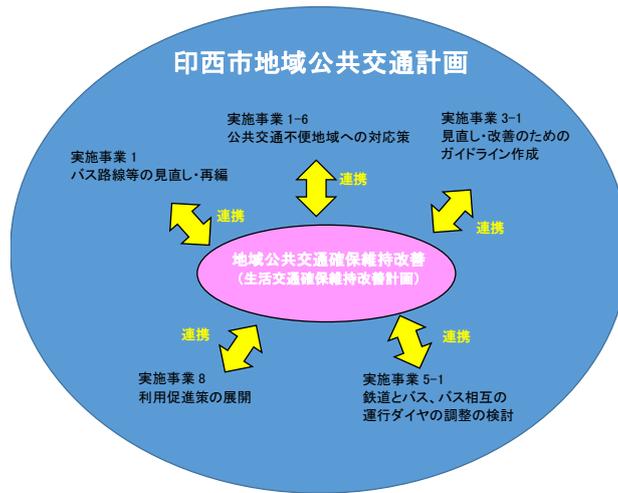
- ⇒ 中ルート 現在の運行ダイヤ：1運行63分 実態調査結果：1運行63～66分
- ⇒ 西ルート 現在の運行ダイヤ：1運行63分 実態調査結果：1運行68～70分
- ⇒ 南ルート 現在の運行ダイヤ：1運行：76～79分 実態調査結果：1運行81～82分
(乗降時間含まず)

1-4 ふれあいバス印旛・本笠支所ルート^①の継続運行

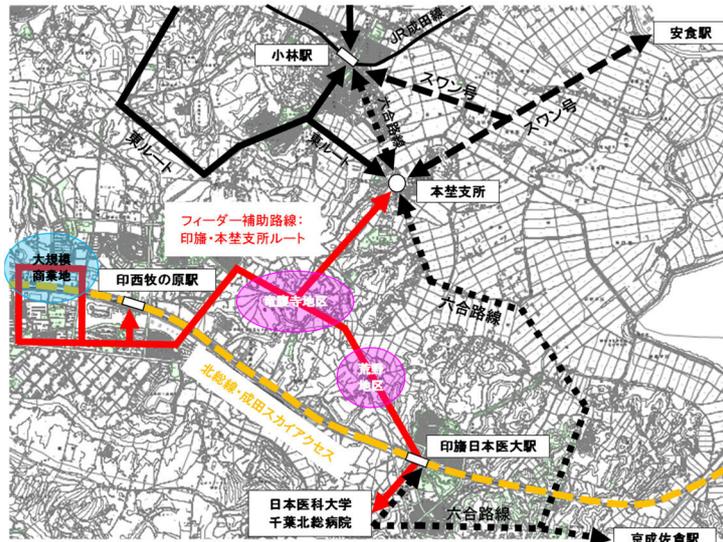
【地域公共交通確保維持改善事業補助金(フィーダー補助)を活用して公共交通不便地域への対応】

- ・現在、国から公共交通不便地域の指定を受けた竜腹寺、荒野地区への対応として運行している「ふれあいバス印旛・本笠支所ルート」については、運行を継続します。
- ・運行に際しては、国の地域公共交通確保維持改善事業補助金(フィーダー補助)制度を活用し、制度の趣旨である「地域公共交通の確保、維持、改善」を行いながら、また本計画の実施事業の展開と相互に連携しながら運行します。

印西市地域公共交通計画と地域公共交通確保維持改善事業の関係性イメージ



ふれあいバス印旛・本笠支所ルート ネットワーク図



1-5 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。

実施事業の内容	実施主体	短期					中長期
		令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (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 運行事業者	見直し 検討		随時運行			検証結果に 基づき見直し
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 運行事業者	具体案 検討	事前 準備	随時運行	検証		検証結果に 基づき見直し
1-3 路線バスの維持と見直し	印西市 運行事業者	検討・ 実施	需要に応じて見直し検討				
1-4 ふれあいバス印旛・本埜支所ルートの継続運行	印西市 運行事業者	運行継続					
1-5 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					
1-6 公共交通不便地域への対応策	印西市 バス・タクシー 等事業者	要望に応じて検討					

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、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。その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。計画の達成状況の評価方法は、以下のとおりです。

(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。

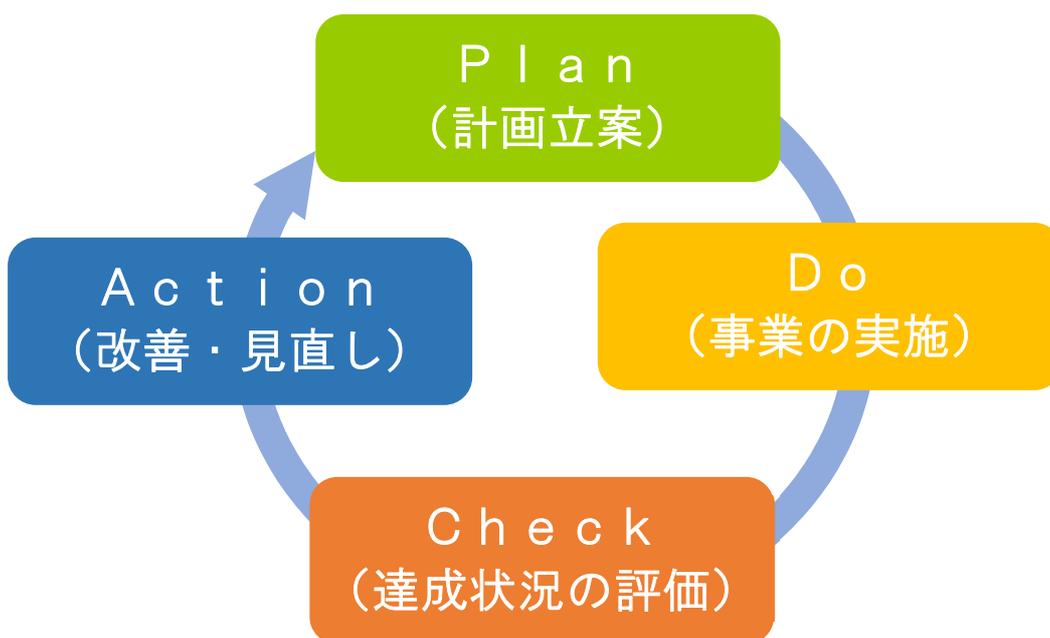
Check (評価)

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います。

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は、以下のとおりです。

表 4 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年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (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	✓	✓	✓	✓	✓
	公共交通不便地域数		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 補助対象路線 の見直し・改 善	バス1便当た りの利用者数	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	✓	✓	✓	✓	✓
	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	✓	✓	✓	✓	✓
目標 4 バス等の利 用環境・走 行環境の改 善	バス停における歩車分離の整備率		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	✓	✓	✓	✓	✓
	利用促進に関する取組みの実績件数		印西市 事業者	✓	✓	✓	✓	✓
	イベント等と連携した利用促進に関する取 り組み件数		印西市 事業者					✓