

【協議事項（1）】

公共交通不便地域対応指針の策定について

1. 主旨

市内の公共交通不便地域における今後の対応について定めた「公共交通不便地域対応指針」について、前回会議（R6. 3. 22）における協議結果を基に修正案を策定しましたので、本会議においてご審査いただくものです。

※前回会議（R6. 3. 22）における継続審議事項

2. 配布資料

資料1 公共交通不便地域対応指針（案）

資料2 バス停から300m、鉄道駅から1kmの範囲及び公共交通不便地域図

資料3 スワン号（乗合タクシー）実証運行に関する報告書

公共交通不便地域対応指針（案）

1. 指針の目的及び位置づけ

市では、これまで公共交通不便地域の解消に向け、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に取り組んできました。

このような中、公共交通不便地域への対応策については、印西市公共交通計画において、指針を策定し取り組むこととしていることから、令和7年度のふれあいバスの再編に合わせた、公共交通不便地域への対応方針として、この指針を定めるものです。

【実施事業1】 1－6 公共交通不便地域への対応策

今後については、「公共交通不便地域対応指針」を策定し、対応することとし、地域協働による公共交通不便地域の解消に取り組みます。

（公共交通不便地域）

公共交通不便地域は、以下の4つの全てを満たす地域としています。

- ①市街化調整区域
- ②バス停300m圏の人口カバー率が4割以下
- ③駅やバス停まで1km程度離れている
- ④デマンド交通の区域外

※印西市地域公共交通計画抜粋

2. 公共交通不便地域への対応

(1) ふれあいバスのルート再編

① ルートの見直し

利用状況、運行ルートの安全性（運行車両、道路幅員、道路勾配など）、既存公共交通機関への影響などを踏まえ、運行ルート及びバス停留所の変更を行います。

② ルートの新設

運行ルートの安全性（運行車両、道路幅員、道路勾配など）、既存公共交通機関への影響などを踏まえ、運行ルートを新設する場合には、運行計画（ルート、ダイヤ、バス停）を定め、後述、「3. ふれあいバスの実証運行の取扱い」に基づき実証運行を行うものとします。

(2) ふれあいバス以外の交通サービスの導入

上記(1)における検討を行った結果、ふれあいバスでの対応が困難な地域には、以下について検討し、地域公共交通会議で協議をしていくものとします。

- ① タクシー利用助成事業の導入
- ② デマンド交通等の導入

3. ふれあいバスの実証運行の取扱い

(1) 1年間の1日あたりの利用者数（目標）

①原則、1日50人とします。

※目標利用者数について、地域特性等を考慮し設定する場合には、地域公共交通会議で協議をすること。

(2) 本格運行

目標を達成した場合は、地域公共交通会議の協議を経て、本格運行へ移行します。

(3) 運行計画の変更

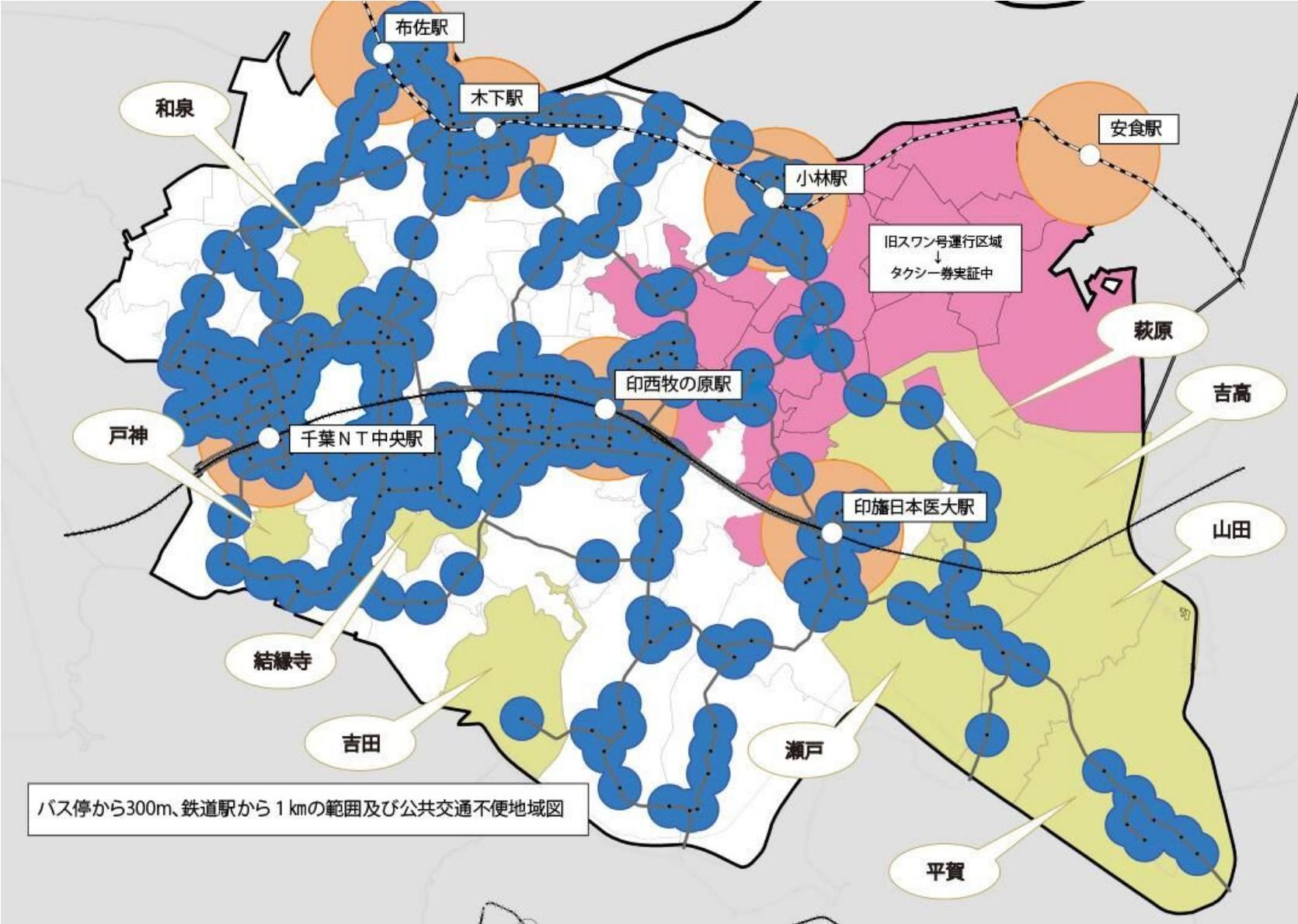
1年間の1日あたりの利用者数が目標値の半分に満たない場合、若しくは、3年間の利用者数が目標値に満たない場合は、地域公共交通会議の協議を経て、運行計画の変更を行います。

(4) 運行終了

上記(3)における運行計画を変更してから1年間の1日あたりの利用者数が目標値の半分に満たない場合は、地域公共交通会議の協議を経て、実証運行を終了します。

4. 運用開始時期

令和6年7月1日から運用を開始する。



スワン号（乗合タクシー）実証運行に関する報告書

令和5年12月

印西市企画財政部交通政策課

実験の背景・目的・経過

「スワン号」につきましては、旧本埜第二小学校周辺地域の交通移動手段の一つとなるよう、アンケート調査などにより地域の皆様のご意見を伺いながら、平成30年12月から、朝夕は「定時定路線型」、昼間は「デマンド型(予約制)」の2つの運行形態による実証運行を開始しました。

令和元年10月1日にルートの見直し及びダイヤ改正とともに、日中のデマンド型の便数を3便から4便へ増便を行い、旧本埜第二小学校周辺区域の中で乗車又は降車するという利用条件の緩和を実施しました。その後、長期にわたる新型コロナウイルス感染症拡大が続き、公共交通全体に大きな影響を与えました。

スワン号は、1日あたり約1人の利用状況であり、運行当初から利用目標人数を下回る状況が続く中、令和5年2月に、今後のスワン号の運行方法について、見直しの参考とするため、地区の皆様にアンケート調査を行いました。アンケート結果から、スワン号を利用しない理由として、他の移動手段をもっているとの回答が大半を占め、今後の運行についての設問では、「定時定路線型・デマンド型運行以外の方法に変更した方がいい」という回答が多くを占めました。

このアンケート結果を基に、地域公共交通会議での協議を経て、令和5年10月31日をもってスワン号の運行終了し、11月1日から、「タクシー利用助成事業(地域公共交通利用補助)」の実証実験を新たに開始しました。

※当報告書は、スワン号運行の実証運行開始から終了の令和5年10月31日までの運行データに基づき検証しています。

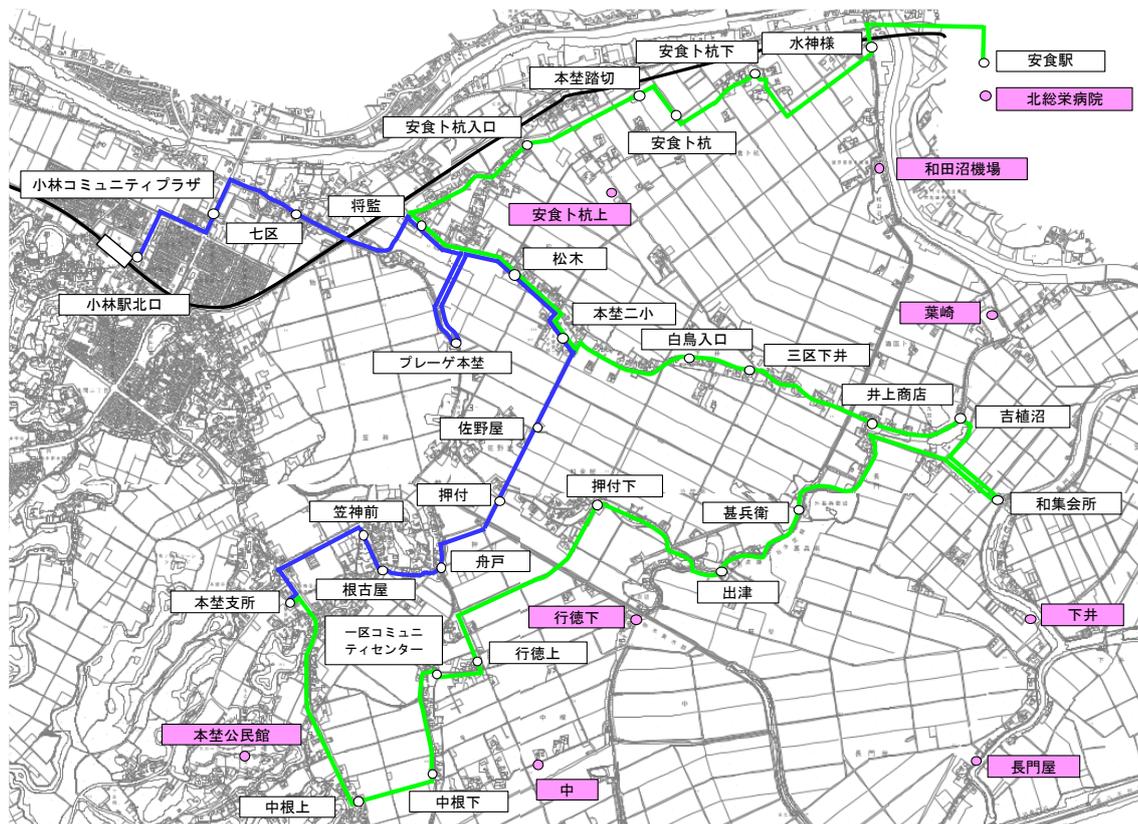


スワン号運行に用いた車両

スワン号実証運行概要

- 期 間:平成30年12月～令和5年10月31日(令和元年10月1日に運行見直し)
- 運 行 エリア:旧本笠第二小学校周辺地域
- 運 行 方 法:定時定路線型、デマンド型(予約制)
- 運行日及び時間:定時定路線型 365日、6:55～9:21、16:15～18:35
:デマンド型 10時、11時30分、13時30分、15時便
- 利 用 対 象 者:制限なし
- 利 用 料 金:大人 300 円、小人(小・中・高校生)150 円
障害者手帳保持者と介助者1人は半額(端数は 10 円に切り上げ)
- 利 用 者 登 録:不要
- 予 約 受 付:乗車の3日前の9時から、午前便は前日17時まで、午後便は当日正午まで

■スワン号運行ルート図(令和元年10月1日改正後) 図1



※ピンクで示した停留所については、デマンド型のみの停留所

※地図外でデマンド型乗合タクシーの利用可能な乗降場所

本笠クリニックタウン、印旛日本医大駅、日本医大病院、ナリタヤ印旛日本医大前店

実証運行結果

(1) 市負担額及び運賃収入額

市負担額		運賃収入額	
平成 30 年度	4,700,000 円	平成 30 年度	44,400 円
令和元年度	14,200,215 円	令和元年度	84,750 円
令和2年度	14,309,900 円	令和2年度	49,950 円
令和3年度	14,445,200 円	令和3年度	108,800 円
令和4年度	14,445,200 円	令和4年度	102,450 円
令和5年度	8,478,800 円	令和5年度	58,800 円
合 計	70,579,315 円	合 計	449,150 円

(平成 30 年度は運行期間が平成 30 年 12 月 1 日～平成 31 年 3 月末の実績
令和5年度は運行期間が令和5年4月1日～令和5年10月末の実績)

・収支率(運賃収入額÷市負担額)については、全年度において1%未満となっています。

(2) 利用者数

	定時定路線	デマンド型	1日あたり
平成 30 年度	92 人	72 人	1.4 人
令和元年度	140 人	153 人	0.8 人
令和2年度	61 人	155 人	0.6 人
令和3年度	167 人	232 人	1.1 人
令和4年度	216 人	206 人	1.2 人
令和5年度	147 人	101 人	1.2 人

・利用者数については、新型コロナウイルス感染症の影響が少ない、令和5年度において、1日あたり約1.2人、1便あたり約0.2人となっています。

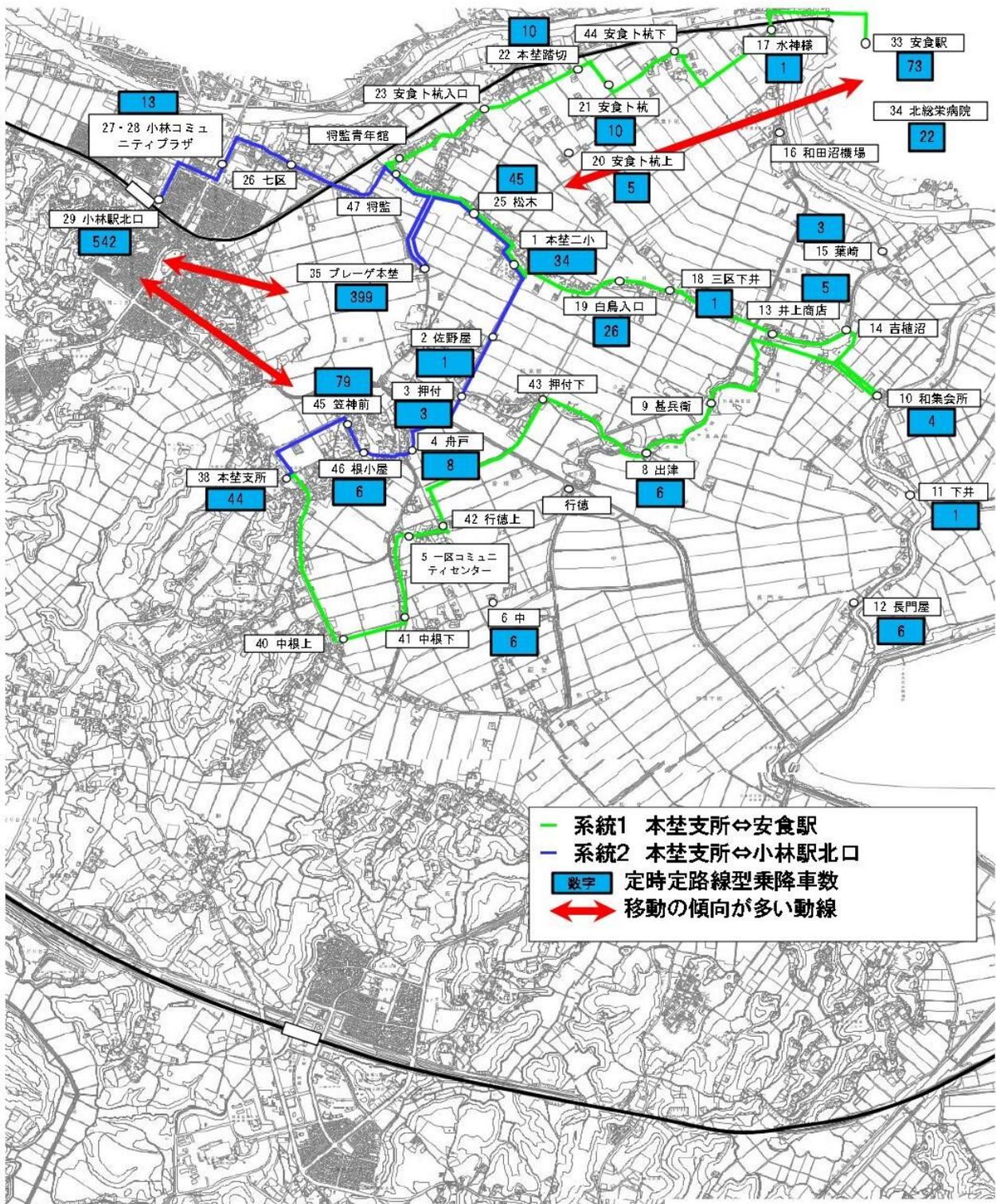
・令和元年度後半からの新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通全体として利用が激減した期間が生じています。

(参考:平成30年12月末時点の本埜地区人口 3,506人、令和5年9月末時点の本埜地区人口 3,318人 印西市作成大字人口表より)

(3) 停留所毎の乗降者数(全年度実績)

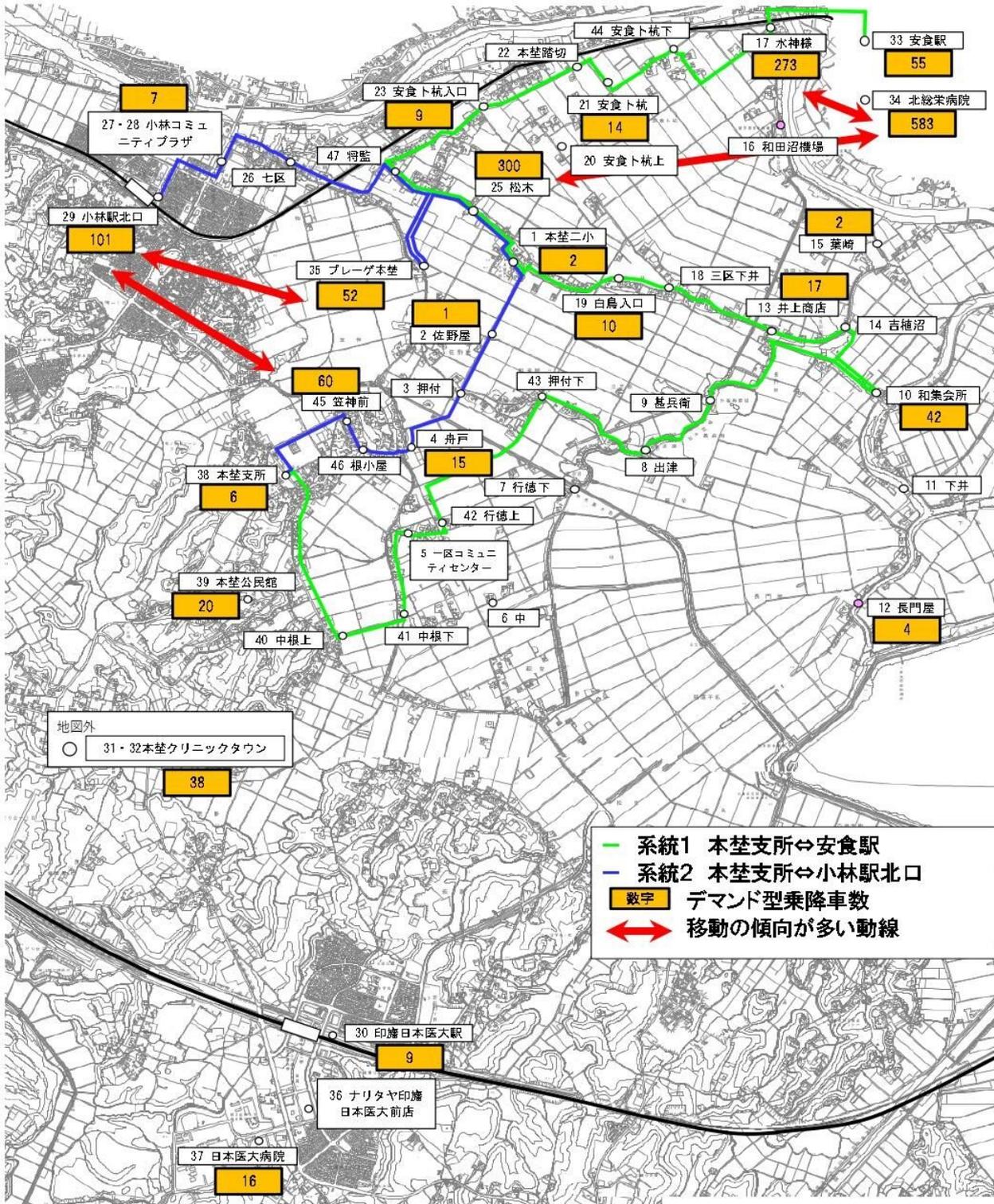
定時定路線型			デマンド型		
	停留所名	乗降者数		停留所名	乗降者数
1	小林駅北口	542人	1	北総栄病院	583人
2	プレーグ本埜	399人	2	松木	300人
3	笠神前	79人	3	水神様	273人
4	安食駅	73人	4	小林駅北口	101人
5	松木	45人	5	笠神前	60人

■スワン号(定時定路線) 停留所別 乗降者数(H30~R4 年度) 図2



※系統1、2上にはない停留所は、令和元年度運行見直し前に通っていた停留所

■スワン号(デマンド型) 停留所別 乗降者数(H30~R4 年度) 図3



(4)主な移動傾向

定時定路線型では、「小林駅北口」停留所の利用が最も多く、「プレーゲ本桙」⇔「小林駅北口」間の利用が多い状況でした。

また、デマンド型は、「北総栄病院」停留所の利用が最も多く、「水神様」⇔「北総栄病院」、「松木」⇔「北総栄病院」間の利用が多い状況となっています。

また、主な移動傾向として、図2、3の結果から、1、2人の人が1週間に1、2回の頻度での利用をしている状況が確認できました。

(5)スワン号に関するアンケート結果の概要(令和5年2月)

項目	調査の概要
対象者	本桙第二小学校周辺地域(一区・二区・三区・酒直ト杭・安食ト杭・将監・和区)の町内会加入者
回収率等	回収率 61.9% 配布数:924 回収数:572
調査方法	各地区区長様を通じて配布・回収
配布・回収時期	配布時期:令和5年2月初め 回収時期:令和5年2月末
調査項目	・回答者の属性 ・スワン号の認知状況、利用状況、満足度等 ・スワン号の今後の運行方法等について

項目	回答の概要
回答者の属性	65歳以上が全体の57.7%
利用状況	「利用したことが無い」が全体の9割以上
利用した人の目的	「通院」32%、「鉄道利用」25%、「買い物」17%
利用していない人の理由	「他の移動手段を持っている」74%、「乗降場所自宅から遠い」10%、「予約するのに手間がかかる」7%
今後の運行方法	「定時定路線・フルデマンド以外に変更(タクシー利用補助券の配布等)」47%、「このままの運行方法を継続して様子みる」23%、「フルデマンド型の運行方法に変更」18%
主な自由意見等(要約)	・利用者が少なく、費用対効果が悪い ・道が狭いため、すれ違う時危ない ・現在は他の移動手段があるが、将来は必要かもしれない

実証運行全体についての考察

(1) 利用動向からの視点

制度導入時は、主として通勤通学の利用を想定し、定時・定路線型での運行を開始した結果、限られた便数の中、通勤・通学の足として広く利用されていない移動傾向となっています。

また、JR 小林駅方面、JR 安食駅方面、北総鉄道印西駅牧の原駅方面、成田方面等、当該地域からの移動方向は複数想定され(図4)、需要が分散し、少ない便数の中、移動ニーズに効率的な対応が難しい状況であったと推測されます。

■ 旧本埜第二小学校周辺地域からの移動方向 図4

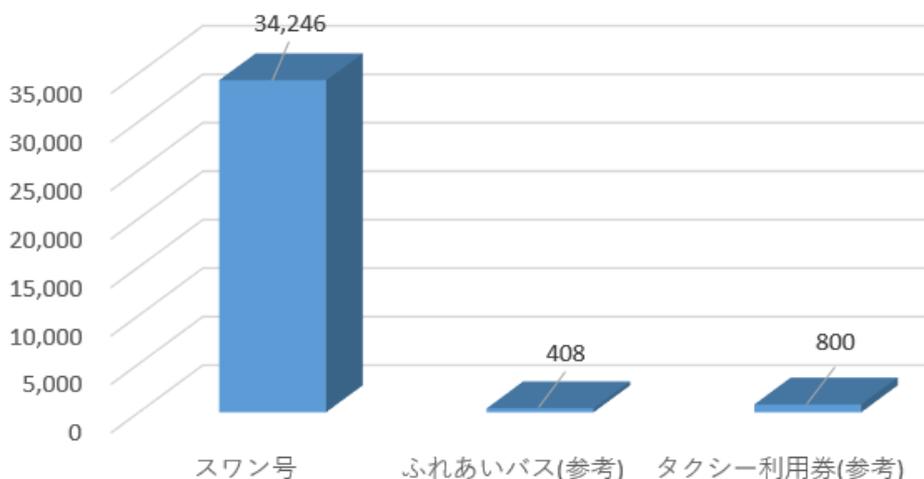


- ・乗合タクシーという性質上、目的地に向かうまでに車内で他の利用者と相乗りとなる場合があり、令和元年度以降の新型コロナウイルス感染症の影響を受けたことが、利用者の減少の要因の1つであると推測されます。

(2)経費負担からの視点

- ・ デマンド交通の運賃は、定額300円とタクシー運賃と比較して安価であったものの、利用状況は少ない結果となりました。公共交通機関を利用する理由として、「安価である」以外にも、アンケート結果から、「乗降場所が自宅から遠い」「予約するのに手間がかかる」といった理由から、自家用車で移動に近い形態が望まれていると推測されます。
- ・ デマンド型交通は経費面から効率の良いとみなされている事業方式である一方で、利用状況によっては多くの費用負担が生じる場合があります。今回の実証運行では、利用1回あたりの輸送について令和4年度において約34,000円の行政負担が生じています。

■利用1回あたりの行政負担額の比較 図5



・ 交通不便地域が存在するという課題に加え、将来的な高齢化の進行・財政状況を見据える中、より効率的で効果的な交通手段を提供できる交通形態への取り組みが求められています。大半の人が、自家用車等の他の交通手段を持っている割合が高い地域において、デマンド交通は、利用者にとって、本当に利用しやすい手段となるのか、持続可能な経費負担で実施できるのか、十分に留意する必要があります。

(4)タクシー利用助成事業(地域公共交通利用補助)の実証実験の開始

スワン号の運行を終了後、アンケート調査を基に、その影響が大きいと見込まれる旧本埜第二小学校周辺地域に在住する高齢者を対象として、日常生活で必要とされる移動手段の確保に関する検証を目的とした、「タクシー利用助成事業(地域公共交通利用補助)」の実証実験を令和5年11月1日から、新たに開始することとしました。

利用券による助成金額については上限があり、スワン号の運賃は一律であったため、利用者の負担が増えるケースが想定されます。助成金額の内容については、利用者数等、利用状況やタクシー運賃の状況などから、検討を行っていく必要があります。

今後は、公共交通不便地域への対応方法の一つとして、当該事業について検証を行うとともに、必要に応じた制度の見直しを進めていく必要があります。