

ふれあいバス再編（案）

1. ふれあいバス再編（見直し）の背景

市では、令和３年３月に公共交通のあるべき将来像と、基本的な方針を定めた印西市地域公共交通計画を策定し、「誰もが公共交通ネットワークを利用して、便利で気軽に移動ができるまち」を目指し、令和３年度から令和７年度を計画期間とし、各種の事業に取り組んでいます。

ふれあいバスにつきましては、平成２年から運行を開始し、路線の新設、拡充を経て、現在、市内を６路線で運行しており、直近では、令和６年４月１日から、東、中、西、南の４路線において遅延緩和に向け、運行車両を増車し時刻改正を行っています。

このような中、現計画の最終年度として、ふれあいバスのさらなる利便性向上を図るため、交通不便地域への対応、医療機関へのアクセスや運行本数の確保など、民間路線バスとの競合（路線・運賃）を考慮しつつ、運行ルート及び運行ダイヤの再編を行うものです。

2. ふれあいバスの役割（位置づけ）

ふれあいバスは、交通不便地域の解消と民間路線バスを補完することを目的として、市が運行するコミュニティバスです。

3. ふれあいバスの主な課題

- ①ふれあいバスの運行がない地域への対応（交通不便地域・交通空白地域）
 - ※交通不便地域…印西市地域公共交通計画で位置づけている市内１０地域
 - 交通空白地域…交通不便地域以外で公共交通機関の運行がない地域
- ②医療機関へのアクセスが悪い ③便数が少ない
- ④目的地にまで時間がかかる ⑤運行ルート（行き先・経由地）が分かりづらい
- ⑥鉄道・バスへの乗り継ぎ ⑦民間路線バスとの重複区間及び運賃の格差

4. ふれあいバス再編の視点

- ①交通不便地域及び交通空白地域への対応
 - ※公共交通不便地域対応指針に基づき、ふれあいバスのルート新設及びルート見直しによる再編の検討を行い、ふれあいバスでの対応が困難な地域は、ふれあいバス以外の交通サービスの導入を検討する。
- ②医療機関へのアクセスに配慮
- ③運行ルートの効率化（運行本数及び速達性）
- ④定時運行及び乗り継ぎ（交通結節点）に配慮した運行ダイヤの設定
 - ※交通結節点…複数の交通手段（鉄道・バスなど）の接続が行われる場所（鉄道駅・バス停）
- ⑤民間路線バスへの影響に配慮（駅への乗り入れ・重複区間・運賃）
- ⑥公共交通の持続性

5. ふれあいバス再編（案）

（１）ルートの新設（実証運行）

①牧の原駅圏への循環ルートの設置（医療機関へのアクセス）

◎牧の原駅循環ルートの新設

※協議資料３の（１）①赤枠内及び協議資料４

- ・運行時間…約６０分／周（１２ｋｍ）。 ※次便までの発車は約７０分間隔を想定
- ・運行経路…牧の原駅北口を起終点として時計回りの一方向。
- ・運行ダイヤ…平日と土日（祝）を別に設定。

【検討概要】

- ・牧の原駅圏（北側）へのふれあいバス運行と併せ、牧の原駅周辺の医療機関へ効率的にアクセス可能な循環ルート。

（課題）

- ・牧の原駅への乗り入れ路線は、ふれあいバス（中・南・印旛ルート）と民間路線バス（西の原線、西の原外循環線、小林線、滝野線、宗像路線）が運行しているため、重複区間を考慮したルート設定が必要。

【国土交通省：コミュニティバスの導入に関するガイドライン（抜粋）】

コミュニティバスの導入に際し留意すべき事項

（１）基本的な考え方

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、これと一体となって当該地域の交通ネットワークの一部を形成するものであることから、その導入にあたっては、路線、区域、運行時刻等において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。

- ・土日（祝）の道路状況（渋滞）による、大幅な運行遅延が見込まれる地域のため、運行実態に合わせた、運行ダイヤの検討が必要。
- ・ふれあいバス（中・南・印旛ルート）を医療機関経由のルートに変更した場合、運行区間の延長によって、現行のサービス水準が低下とならないよう、運行ダイヤの設定に配慮が必要（増車、減便、運行経費の増など）。

（対応案の検討）

- ・牧の原駅北口を起終点とし、印西総合病院をはじめ、本埜クリニックタウン、原小学校付近、西の原５丁目などの医療機関を循環する運行ルートを新設する。
- ・牧の原駅圏の道路状況（４車線道路、通行量）から、乗降車線が医療機関側となるよう利用者の安全面を考慮し時計回りとする。
- ・道路状況（渋滞）による、運行遅延を緩和するため、土日（祝）の運行ダイヤを別に設定する。

※協議資料４図案の赤点線部が渋滞予想エリア

※起終点を駅北口にすることで、国道（４６４号）の横断回数を少なくすることで、信号待ちで生じる運行遅延の緩和

（期待する効果）

- ・牧の原駅北側地域の公共交通の確保及び牧の原駅圏の医療機関へのアクセス向上。

②印旛地区（印旛日本医大駅～平賀学園台間）へのルート新設

◎フレアイカの適用路線を拡充 ※協議資料３の（１）②

◎タクシー利用助成事業の区域の拡充

※フレアイカ

市内に住民登録を有する７０歳以上の方を対象に、ふれあいバス無料乗車カード（FUREAIKA フレアイカ）を交付しています。ふれあいバスの乗車時にフレアイカを提示することで、ふれあいバス運行区間を無料で乗車することができます。

※タクシー利用助成事業

現在、デマンド交通の実証実験として、本埜地区で行っている７０歳以上または６５歳以上で運転免許証を所持していない方を対象に、タクシー利用券を交付しています。

利用者は、乗車料金の支払い時に、タクシー利用券（１回８００円）と併せ、不足額を支払います。

【検討概要】

- ・印旛地区へのふれあいバス運行（要望の多い印旛日本医大駅～平賀学園台間）

（課題）

- ・民間路線バス（印旛学園線）との重複区間を考慮したルート設定が必要。
- ・市道山田・平賀線以外は道路幅員が狭いため運行車両の小型化が必要。
- ・小型車両であっても安全に運行できるルート設定が難しい。

（対応案の検討）

- ・印旛地区を運行している民間路線バス（印旛学園線、宗像路線、六合路線）の３路線へフレアイカを利用できるようにする。
- ※印旛地区は、道路状況（民間路線との重複、道路狭隘）や運行経費などの課題からふれあいバスの新たな路線を運行することが難しいため、印旛地区内を運行する民間路線バスを対象としたフレアイカの利用について検討を行った。
- ・バス停から遠い交通不便地域等の対応は、デマンド交通としてタクシー利用助成事業の対象区域について検討を行う。

（期待する効果）

- ・印旛地区の高齢者の移動手段の確保及びふれあいバス運行地域との公平性の確保。

（２）ルートの変更

※乗降者数はR 5 実績人数

①中ルート**◎古新田地区を経由するルートに変更**

※協議資料３の（２）①及び協議資料５－１～５－３）

【検討概要】

- ・大森、古新田地区から新規ルートの要望について検討

新規ルート：市役所⇄木下駅⇄大森地区（鳥見神社）⇄古新田地区⇄千葉NT中央駅⇄高花地区

（課題）

- ・大森地区（鳥見神社）への乗り入れは、道路幅員が狭いため運行車両の小型化が必要。
- ・大森地区は、ふれあいバス（中ルート）、民間路線バス（神崎線）が運行しているため、新規ルートを設定する場合には、これら路線との重複区間を考慮したルート設定が必要。
- ・大森地区から千葉NT中央駅までの運行ルートは、民間路線バス（神崎線）が運行しており、ふれあいバス（新規・中ルート）が千葉NT中央駅に乗り入れることによる、民間路線バスの経営への影響が懸念されるため、千葉NT中央駅への乗り入れは難しい。

（対応案の検討）

- ・ふれあいバス（中ルート）を、古新田地区を経由するルートに変更する。
- ・大森、古新田地区から千葉NT中央駅への移動には、民間路線バス（神崎線）の利用と併せ、ふれあいバス（中ルート）原山団地バス停（サザンプラザ）での乗り継ぎを考慮する。

※例）①民間路線バス（神崎線）を利用する場合

大森坂上バス停⇒千葉NT中央駅（１６分）

②ふれあいバス（中ルート）から乗り継ぐ場合

古新田地区に新設するバス停⇒原山団地バス停（約１２分）

⇒民乗り継ぎ（神崎線、西の原線⇒千葉NT中央駅（６分～８分）

⇒公乗り継ぎ（南ルート）⇒中央駅前地域交流館（３分）

↳千葉NT中央駅（２５分）

- ・バス停から遠い交通不便地域等の対応は、デマンド交通としてタクシー利用助成事業の区域拡大の検討を行う。

※バス停の利用状況

大森坂上：乗車数３５人/年、降車数２５人/年⇐２．９人/月、２．１人/月

迎山：乗車数１４人/年、降車数 ９人/年⇐１．２人/月、０．８人/月

割野：乗車数４４人/年、降車数４７人/年⇐３．６人/月、３．９人/月

泉新田：乗車数３０人/年、降車数３７人/年⇐２．５人/月、３．１人/月

天王前：乗車数２２人/年、降車数１６人/年⇐１．８人/月、１．３人/月

（期待する効果）

- ・ふれあいバス（中ルート）を大森・古新田地区へルート変更することにより、民間路線バス（神崎線）との重複区間の解消。

②西ルート

◎運行ルートの一部変更

※協議資料３の（２）②ア、イ、ウ及び協議資料６・７・８

【検討概要】

- ・乗降者数及び道路状況（道路幅）による運行の安全面を考慮し、ルートの一部変更について検討。

※対象のバス停…中央公民館、浦部、小倉、小倉入口、戸神台

（課題）

- ・ルート変更による、バス停が廃止となる地域への対応が必要。

（対応案の検討）

ア）中央公民館バス停の廃止

最寄りバス停木下駅北口（公民館まで３００m以内）を代替バス停とする。

※バス停の利用状況

乗車数５７人/年、降車者７４人/年 $\div$ ４．８人/月、６．１人/月

※車両事故…令和５年度１件、令和３年度２件に接触事故あり（橋、花壇など）

イ）浦部・小倉・小倉入口バス停の廃止

バス停から遠い交通不便地域等の対応は、デマンド交通としてタクシー利用助成事業の区域拡大の検討を行う。

※バス停の利用状況

浦部：乗車数 ８人/年、降車数１２人/年 $\div$ ０．６人/月、１．０人/月

小倉：乗車数 ７人/年、降車数 ４人/年 $\div$ ０．６人/月、０．３人/月

小倉入口：乗車数４１人/年、降車数４３人/年 $\div$ ３．４人/月、３．６人/月

ウ）戸神台バス停の廃止

１本北側道路側にバス停を移動する。

※バス停の利用状況

戸神台：乗車数６３人/年、降車数５３人/年 $\div$ ５．２人/月、４．４人/月

（期待される効果）

- ・運行ルートの安全性の向上、運行時間の短縮による速達性（運行効率）の向上。

③南ルート

◎運行ルートの一部変更

※協議資料３の（２）③エ、オ、カ及び協議資料５－３・８・９

【検討概要】

- ・乗降者数及び道路状況（道路幅）による運行の安全面を考慮し、ルートの一部変更について検討。

※対象のバス停…泉新田２・天王脇・天王前

（課題）

- ・ルート変更による、バス停が廃止となる地域への対応が必要。

（対応案の検討）

エ）泉新田２・天王脇・天王前バス停の廃止

中ルートにバス停を設置する。

※バス停の利用状況

泉新田２：乗車数１４人/年、降車数２０人/年≒１．２人/月、１．７人/月

天王脇：乗車数１７人/年、降車数３８人/年≒１．４人/月、３．２人/月

天王前：乗車数２２人/年、降車数１６人/年≒１．８人/月、１．３人/月

オ）柏木台バス停の廃止（柏木台経由便）

バス停から遠い交通不便地域等の対応は、デマンド交通としてタクシー利用助成事業の区域拡大の検討を行う。

※バス停の利用状況

柏木台：乗車数２人/年、降車数１０人/年≒０．２人/月、０．８人/月

カ）印西郵便局前～ハートヴィレッジ前の経路変更（バス停の新設）

医療機関付近を経由しバス停を新設する。

（期待される効果）

- ・運行ルートの安全性の向上、運行時間の短縮による速達性（運行効率）の向上、医療機関へのアクセスの向上。

（３）ふれあいバスの運賃

◎均一料金１００円（変更なし）

- ・運賃：大人（中学生以上）１００円均一
 - ※ 小学生・乳幼児・障害者手帳保持者及び介助者１人まで無料
 - ※ ふれあいバスの各ルート間の乗り継ぎ無料

【検討概要】

- ・民間路線バスとふれあいバスとの運賃格差について検討。

（課題）

- ・市内の民間路線バスは、距離に応じて運賃が変動（初乗り運賃は、１７０・１９０円）する路線と区間内の運賃が均一（３００円）の路線が運行しており、ふれあいバスの一部区間が民間路線バスと重複しており、運賃の競合が生じている。
- ・民間路線バスは、運行経費と需要予測をふまえて運賃を設定しており、一方で市民の必要な移動手段を確保するため、主に、民間路線バスが運行していない地域を運行するふれあいバスは、運行距離によって変動しない運賃（１００円均一）を設定している。

（対応案の検討）

- ・民間路線バスとふれあいバスとの適切な役割分担のもと「持続可能な公共交通ネットワーク」を構築していくことが重要であり、ふれあいバスの運賃については、運賃見直しによる利用者への影響や適正な受益者負担などを考慮するとともに、民間路線バスとの重複区間における運賃格差の緩和（解消）に向け継続的に検討を行う。

（４）既存ルートの利便性の向上

◎運行事業者と協議し運行ダイヤを設定します。

上記（１）～（２）について、ルート（素案）の調整後、運行に要する人員や車両、運行経費などの運行資源を踏まえ、運行事業者と協議し運行ダイヤを設定します。

（５）ふれあいバス以外の交通サービスの導入

◎タクシー利用助成事業（実証実験）の対象地区を拡大し継続します。

令和７年度については、交通不便地域の対策として、実証実験の対象地区を本埜地区に加え、市内の市街化調整区域の地区、すべてに拡大し実施することで、今後、予算の調整等を行います。※印西市地域公共交通会議（R6.11.6開催）で承認済み