

【協議事項（２）】

ふれあいバス印旛・本埜支所ルートにおける令和８年度生活交通確保維持事業に係る地域公共交通計画の認定について

１．主旨

ふれあいバス印旛・本埜支所ルートについては、国から交通不便地域の指定を受けた「竜腹寺・荒野」地区の移動手段の確保を目的に、国の補助制度を活用しながら運行しています。

令和８年度の補助事業の採択に向け、地域公共交通会議の協議を経て、令和７年６月末日までに、地域公共交通計画認定申請書を策定し、関東運輸局へ提出するものです。

２．配布資料

資料１ 地域公共交通計画認定申請書

様式第 1 - 1 (日本産業規格 A 列 4 番)

印西交第 85 号
令和 7 年 6 月 25 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 印西市地域公共交通会議
住 所 千葉県印西市大森 2364 番地
代表者氏名 会長 米井 雅俊

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

印西市地域公共交通計画

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する記載箇所一覧表

1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
印西市地域公共交通計画 79、83ページ
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
印西市地域公共交通計画 79、83ページ
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
印西市地域公共交通計画 2～3、83、85ページ
4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法
印西市地域公共交通計画 73ページ～78ページ、104～105ページ

（添付資料）

- ・上記記載の地域公共交通計画の該当ページ（写し）

※ご参考

- ・要綱第17条第1項

陸上交通（地域内フィーダー系統）に係る地域公共交通確保維持事業（以下この条において単に「地域公共交通確保維持事業」という。）を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。

- 一 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
- 二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- 三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
- 四 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

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。

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。

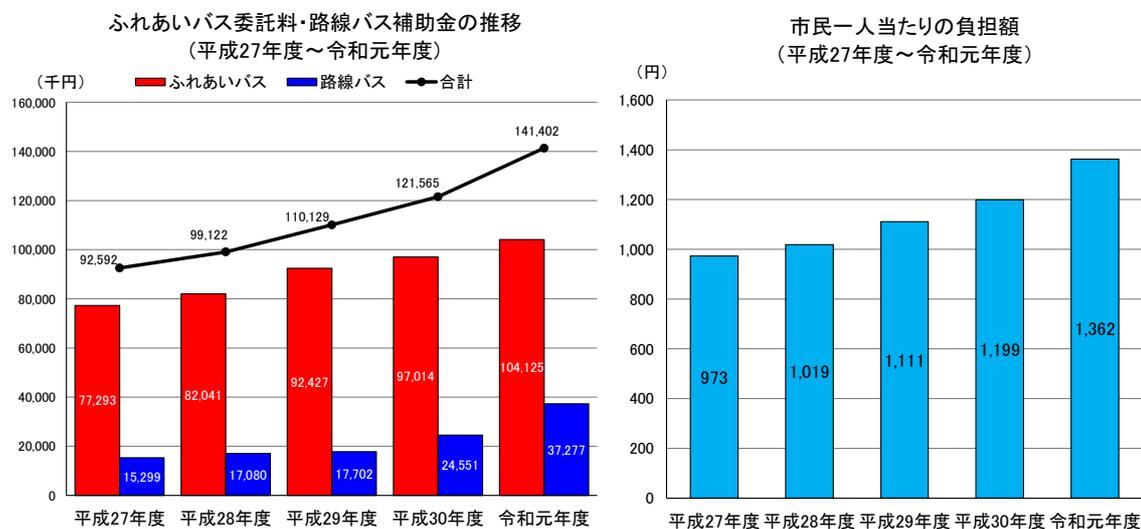
- ・そこで、計画期間内においては、公共交通がない公共交通不便地域において、このような輸送資源の運行主体との協議を実施することを目標とします。

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

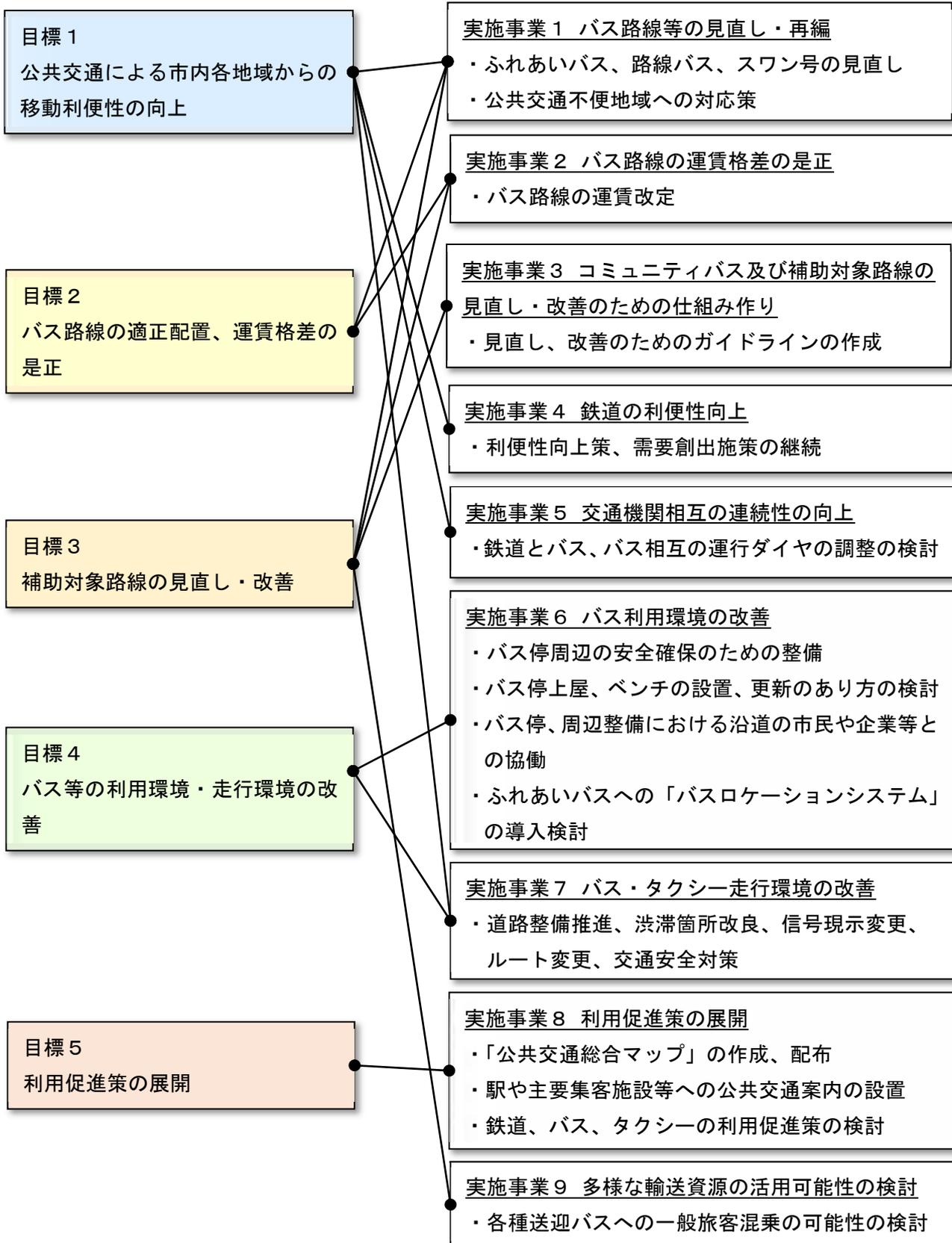
- ・公共交通の利用者数を増やしていくこと、また、今後も路線を維持していくためには、利用者となる市民自身の意識の変革も重要と考えられます。そのためには、交通事業者や行政からの積極的な働きかけも重要であり、市民、交通事業者、行政が相互に連携・協働で利用促進、利便性向上への取り組みの実績を重ねることを目標とします。
- ・特に、市外からの来訪者にとって、公共交通を利用したくても利用しづらい状況にあることも考えられることから、市民も含め、誰もが利用しやすいことを目指し、公共交通の利用に係る情報発信を行うことを目標とします。

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。

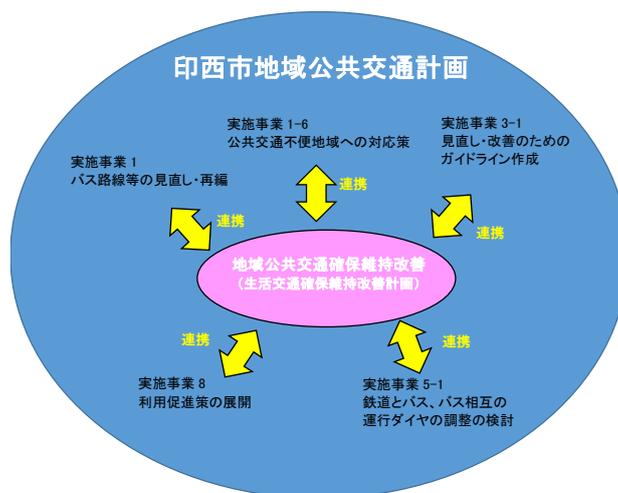
- ⇒ 中ルート 現在の運行ダイヤ：1運行 63分 実態調査結果：1運行 63～66分
- ⇒ 西ルート 現在の運行ダイヤ：1運行 63分 実態調査結果：1運行 68～70分
- ⇒ 南ルート 現在の運行ダイヤ：1運行：76～79分 実態調査結果：1運行 81～82分
(乗降時間含まず)

1-4 ふれあいバス印旛・本笠支所ルート^①の継続運行

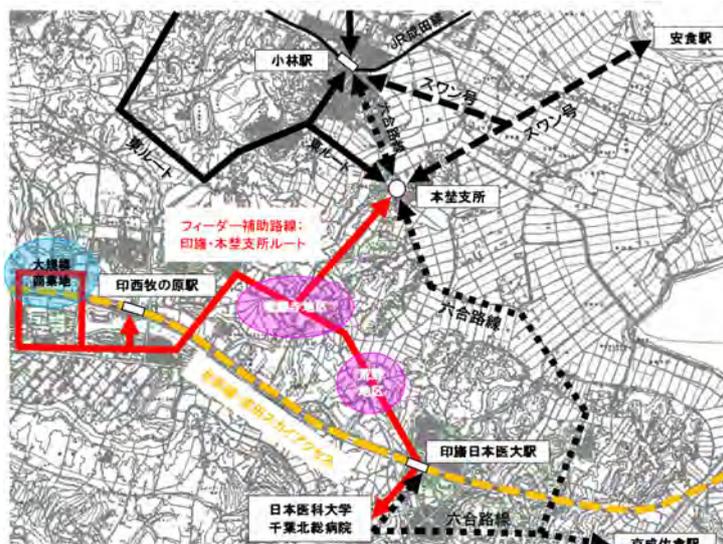
【地域公共交通確保維持改善事業補助金(フィーダー補助)を活用して公共交通不便地域への対応】

- ・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		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。

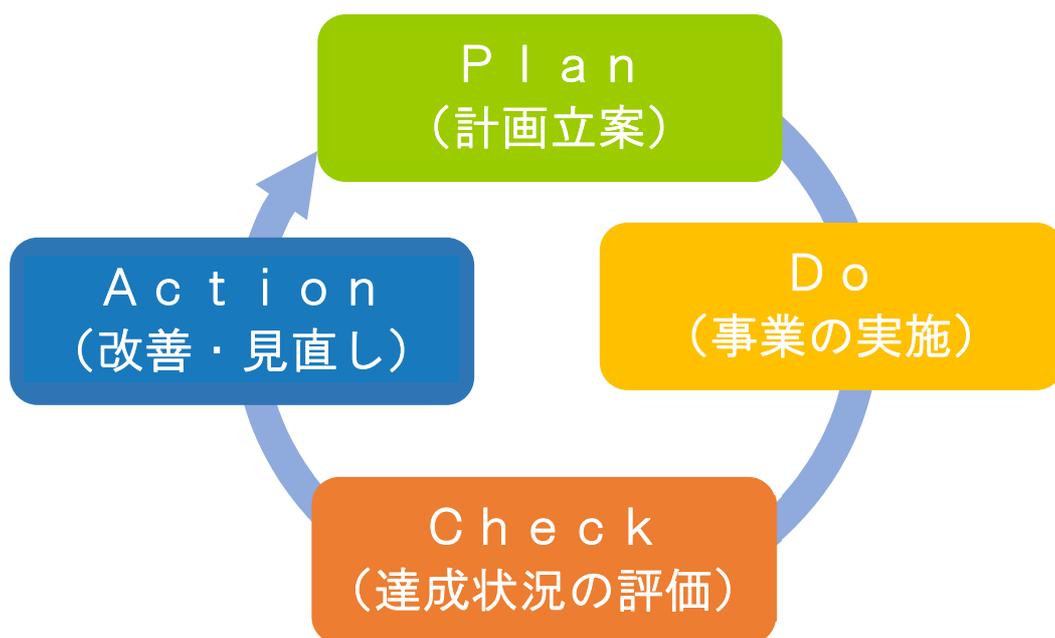
Check (評価)

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					✓

令和7年6月25日

(名称) 印西市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

印西市においては、市域中央を東西に走る北総線と市域北部を東西に走るJR成田線の鉄道路線を地域間交通ネットワークとして、当該路線と接続する路線バス、コミュニティバスなどによって、公共交通網が形成されている。

「竜腹寺地区・荒野地区」では、高齢化も進展し、また商業施設や医療施設がなく、日常生活における買い物・通院等、高齢者の生活を支える生活交通等の運行を行う必要がある。

また、本埜地区及び印旛地区は印旛・本埜支所ルートを除きコミュニティバスが運行されておらず、さらに本埜地区では路線バスが1路線運行されているものの、バス停については数が少なく、地区内全域をカバーする交通機関が存在しない状況である。

このような中、市内には半径1キロメートル以内にバス停留所、鉄軌道駅、港湾及び空港が存在しない、いわゆる「交通不便地域」が点在しており、この計画では、地方運輸局長から交通不便地域の指定を受けた「竜腹寺地区・荒野地区」の住民を主な対象者とした移動手段の確保することが必要である。

このため、地域公共交通確保維持事業により、ふれあいバス印旛・本埜支所ルートを確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

1便あたりの平均利用者数の目標を、13人とする。

運行開始以降、減少傾向にあった利用者数を回復させるため、ダイヤの見直しや市の広報紙、ホームページ等で周知を行い、利用者増加に向けた取り組みを行ってきた。

その結果、当初の目標値であった1日あたりの平均乗客数50人を、平成28年度に達成することができた。

その後も利用者が伸びていたことから、目標値を上方修正し、利用者数の増加を目指した取り組みを引き続き実施してきた結果、平成30年度は1日あたりの平均乗客数は10.2人となった。

令和元年には、ルートを延伸し、東ルート、六合路線、乗合タクシースワン号と乗り継ぎを可能にすることで、交通不便地域への更なる対応と地域住民の生活の足の確保に向けた取り組みを実施したが、平均利用者数は令和元年度から令和3年度にかけて、新型コロナウイルスの影響もあり減少した。令和4年度以降、微増ではあるものの増加傾向となっている。

年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度
平均利用者数	5.8人	7.4人	8.7人	10.2人

年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
平均利用者数	9人	8.7人	7.4人	9.1人	9.4人	10.4

(印西市地域公共交通計画 P75 参照)

<p>(2) 事業の効果</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通不便地域の解消を図る。 ・買い物、通院等、地域住民の日常の活動機会を確保する。 ・交通弱者とされる方々の移動手段を提供し、社会参加の機会を確保する。
<p>3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・市広報、ホームページ等による利用促進に向けた周知（印西市） ※印西市地域公共交通計画 P 97～99 参照 ・系統や便数、運行ダイヤの見直し（印西市、事業者） ※印西市地域公共交通計画 P 79 参照 ・バス待ち環境の改善（印西市、事業者） ※印西市地域公共交通計画 P 92～94 参照
<p>4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び 運送予定者</p>
<p>表1を添付。</p>
<p>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額</p>
<p>地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図るふれあいバス印旛・本埜支所ルートについて、その運行に係る費用総額 22,008,770 円のうち、印西市から運行事業者への委託金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。</p>
<p>6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法</p>
<p>利用者数について、数値指標によるモニタリング・評価を実施</p>
<p>7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの 運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村 に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期 及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】</p>
<p>※該当なし</p>

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
表5を添付。
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

- ・令和3年3月 印西市地域公共交通計画を策定
- ・令和7年6月25日 交通不便地域認定申請及び地域公共交通計画別紙について協議し、合意を得る。

19. 利用者等の意見の反映状況

委員29名のうち7人を市民から選考しており、本計画は市民代表を含む会議に諮っている。

本計画の新規ルート運行を位置づけた印西市地域公共交通計画の策定時に、市民アンケート及び意見公募を実施した。取得したデータ及び意見等については、本計画の策定及び計画事業の実施にあたり参考としている。

市内公共交通に関する意見については事務局で随時受付けており、必要に応じ会議に諮っている。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 千葉県印西市大森2364番地2

(所 属) 印西市企画財政部交通政策課

(氏 名) 金井 浩之

(電 話) 0476-33-4457

(e-mail) koutsuuka@city.inzai.chiba.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

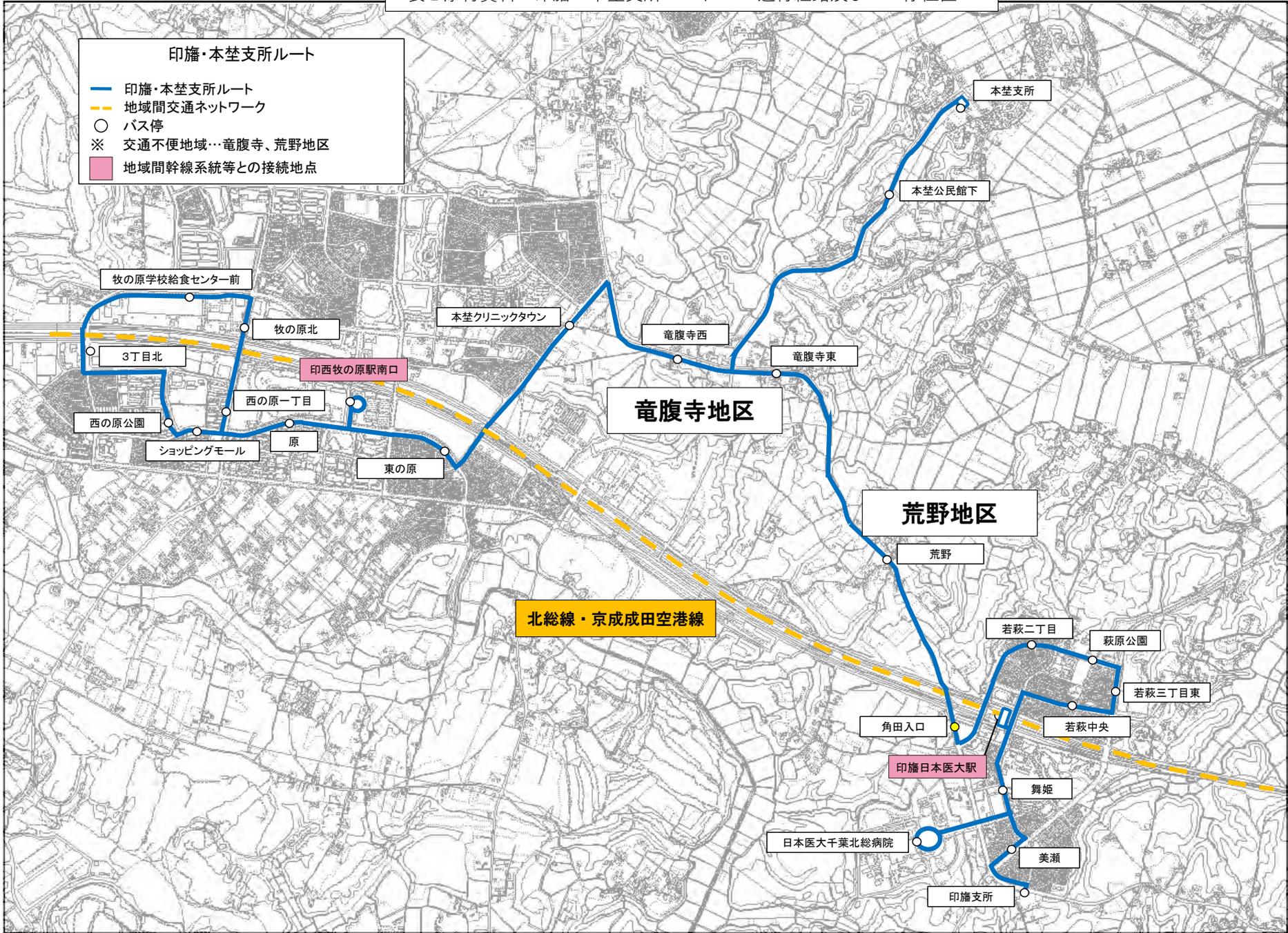
令和8年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利 便 増 進 特 例 措 置	運 送 継 続 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態 様の別	基準ハで該当する要件 (別表7・9)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
印西市	京成バス千葉セントラル株式会社	(1) ふれあいバス 印旛・本埜支所 ルート	印旛支所	本埜支所、印西牧の 原駅南口、牧の原学 校給食センター、印西 牧の原駅南口、本埜 支所	印旛支所	往31.8km 復 循環	365日	1825回			路線 定期 運行	②(2)	印西牧の原駅及 び印旛日本医大 駅で、鉄道「北総 線・京成成田空港 線」に接続	③
	京成バス千葉セントラル株式会社	(2) ふれあいバス 印旛・本埜支所 ルート	印旛支所	本埜支所	印西 牧の 原駅 南口	往13.5km 復 km	365日	182.5回			路線 定期 運行	②(2)	印西牧の原駅及 び印旛日本医大 駅で、鉄道「北総 線・京成成田空港 線」に接続	③
	京成バス千葉セントラル株式会社	(3) ふれあいバス 印旛・本埜支所 ルート	印西牧の 原駅南口	牧の原学校給食セン ター、印西牧の原駅南 口、本埜支所	印旛支所	往18.3km 復 km	365日	182.5回			路線 定期 運行	②(2)	印西牧の原駅及 び印旛日本医大 駅で、鉄道「北総 線・京成成田空港 線」に接続	③
		(4)				往 km 復 km	日	回						
		(5)				往 km 復 km	日	回						

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表1 添付資料：印旛・本埜支所ルート 運行経路及びバス停位置



印旛・本埜支所ルート(印旛支所・本埜支所・牧の原循環ルート)時刻表 (令和元年10月1日改正)

	停留所名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便
132	印旛支所	7:25	9:13	10:48	12:22	—	15:13	17:02
131	美瀬	7:27	9:15	10:50	12:24	—	15:15	17:04
130	日本医大千葉北総病院	7:29	9:17	10:52	12:26	—	15:17	17:06
129	舞姫	7:31	9:19	10:54	12:28	—	15:19	17:08
128	印旛日本医大駅	7:34	9:22	10:57	12:31	—	15:22	17:11
127	若萩中央	7:36	9:24	10:59	12:33	—	15:24	17:13
126	若萩三丁目東	7:37	9:25	11:00	12:34	—	15:25	17:14
125	萩原公園	7:38	9:26	11:01	12:35	—	15:26	17:15
124	若萩二丁目	7:40	9:28	11:03	12:37	—	15:28	17:17
139	角田入口	7:41	9:29	11:04	12:38	—	15:29	17:18
123	荒野	7:43	9:31	11:06	12:40	—	15:31	17:20
122	竜腹寺東	7:45	9:33	11:08	12:42	—	15:33	17:22
140	本埜公民館下	7:48	9:36	11:11	12:45	—	15:36	17:25
141	本埜支所 着	7:49	9:37	11:12	12:46	—	15:37	17:26
	本埜支所 発	7:50	9:39	11:13	12:47	—	15:38	17:28
140	本埜公民館下	7:51	9:40	11:14	12:48	—	15:39	17:29
121	竜腹寺西	7:54	9:43	11:17	12:51	—	15:42	17:32
120	本埜クリニックタウン	7:56	9:45	11:19	12:53	—	15:44	17:34
119	東の原	7:59	9:48	11:22	12:56	(始発)	15:47	17:37
37	印西牧の原駅南口	8:01	9:50	11:24	12:58	14:15	15:49	17:39
36	原	8:02	9:51	11:25	(終点)	14:16	15:50	17:40
40	ショッピングモール	8:03	9:52	11:26	—	14:17	15:51	17:41
86	西の原公園	8:04	9:53	11:27	—	14:18	15:52	17:42
135	3丁目北	8:05	9:54	11:28	—	14:19	15:53	17:43
33	牧の原学校給食センター前	8:08	9:57	11:31	—	14:22	15:56	17:46
34	牧の原北	8:09	9:58	11:32	—	14:23	15:57	17:47
35	西の原一丁目	8:10	9:59	11:33	—	14:24	15:58	17:48
36	原	8:11	10:00	11:34	—	14:25	15:59	17:49
37	印西牧の原駅南口	8:11	10:02	11:36	—	14:27	16:01	17:51
119	東の原	8:13	10:04	11:38	—	14:29	16:03	17:53
120	本埜クリニックタウン	8:16	10:07	11:41	—	14:32	16:06	17:56
121	竜腹寺西	8:18	10:09	11:43	—	14:34	16:08	17:58
140	本埜公民館下	8:21	10:12	11:46	—	14:37	16:11	18:01
141	本埜支所 着	8:22	10:13	11:47	—	14:38	16:12	18:02
	本埜支所 発	8:24	10:14	11:48	—	14:39	16:13	18:03
140	本埜公民館下	8:25	10:15	11:49	—	14:40	16:14	18:04
122	竜腹寺東	8:28	10:18	11:52	—	14:43	16:17	18:07
123	荒野	8:30	10:20	11:54	—	14:45	16:19	18:09
139	角田入口	8:32	10:22	11:56	—	14:47	16:21	18:11
124	若萩二丁目	8:33	10:23	11:57	—	14:48	16:22	18:12
125	萩原公園	8:35	10:25	11:59	—	14:50	16:24	18:14
126	若萩三丁目東	8:36	10:26	12:00	—	14:51	16:25	18:15
127	若萩中央	8:37	10:27	12:01	—	14:52	16:26	18:16
128	印旛日本医大駅	8:39	10:29	12:03	—	14:54	16:28	18:18
129	舞姫	8:41	10:31	12:05	—	14:56	16:30	18:20
130	日本医大千葉北総病院	8:43	10:33	12:07	—	14:58	16:32	18:22
131	美瀬	8:45	10:35	12:09	—	15:00	16:34	18:24
132	印旛支所	8:48	10:38	12:12	—	15:03	16:37	18:27

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	印西市
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	35,363
交通不便地域等	234

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法
234	竜腹寺及び荒野地区	局長指定

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
印西市地域公共交通計画	令和3年3月	

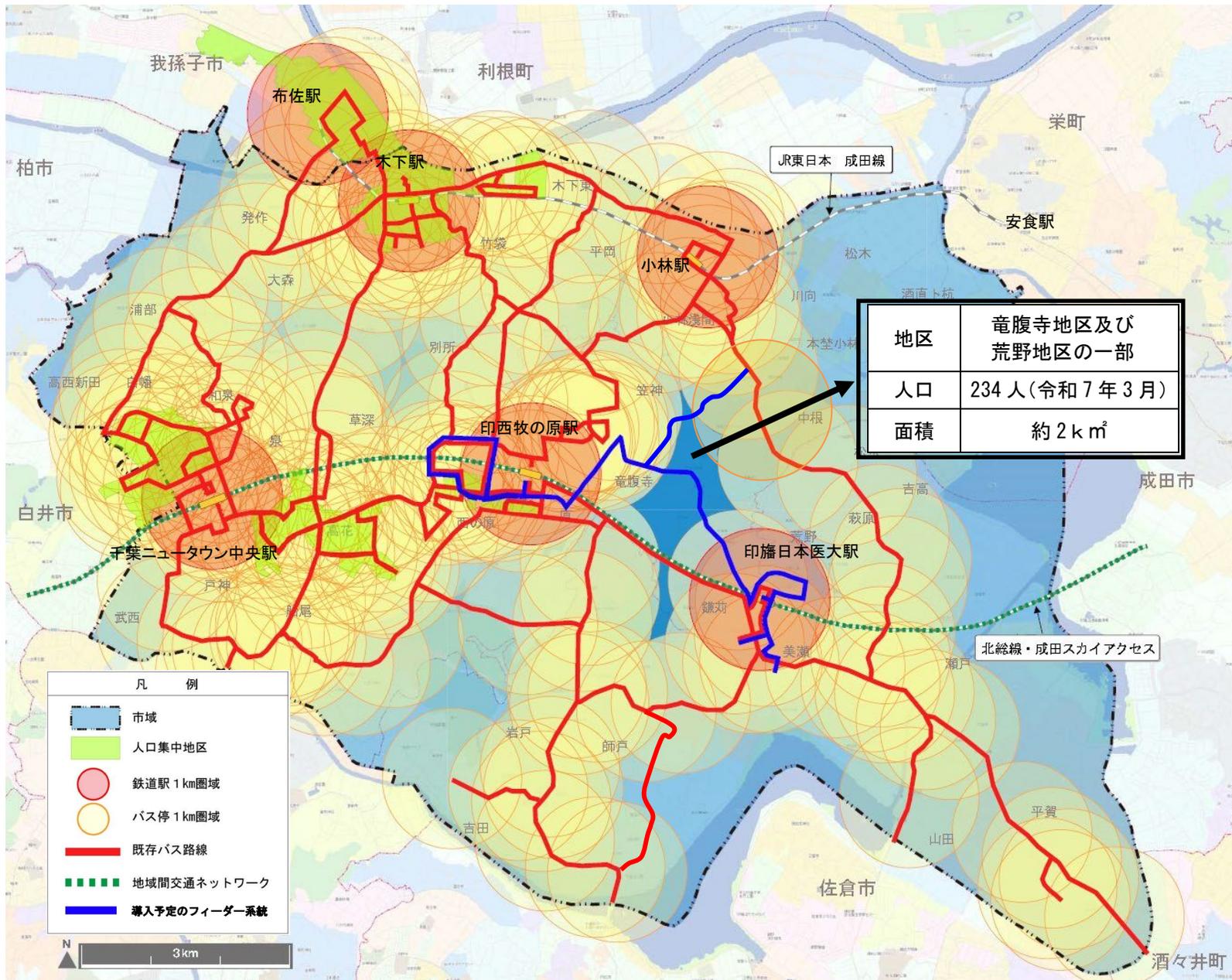
(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)①))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

表5 添付資料： 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要



理由書

令和8年度陸上交通(地域内フィーダー系統)に係る地域公共交通確保維持事業(以下「地域公共交通確保維持事業」という。)における、地域公共交通計画の認定の申請について、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第17条第1項に定められた地域公共交通確保維持事業の補助対象期間における必要事項を記載して認定の申請を行うべきところですが、「印西市地域公共交通計画」の計画期間は「令和8年3月31日」を満了日としており、補助対象期間に満たない期間が6月ございます。

当市における公共交通計画については、令和8年4月1日を開始日とする次期計画策定を策定することとしており、当該公共交通計画の補助対象期間に満たない期間における必要事項を記載いたします。

については、当市の地域公共交通計画が、要綱第17条第1項に定める合理的理由があると認めて頂けますようお願い申し上げます。

令和7年6月25日

協議会名 印西市地域公共交通会議
役職名 会長 米井 雅俊