

公共交通をめぐる現状と課題

1 市内の公共交通ネットワーク

本市では、鉄道2路線が基幹交通軸として広域の移動を担っています。地域間幹線、地域内幹線については複数の路線バスが運行し、その空白を埋める支線として市のコミュニティバス(ふれあいバス)7路線が運行しています。市内に配車する複数のタクシー事業者を含め、多数の交通事業者によって市内の公共交通ネットワークが維持されています。

(令和8年3月現在)

前計画の将来イメージ図を踏まえ、現在の交通モードを整理します(表●)。基本的に、基幹交通軸となる鉄道、地域間幹線及び地域内幹線は民間の路線バス、支線はふれあいバスが担っており、役割分担が図られています。

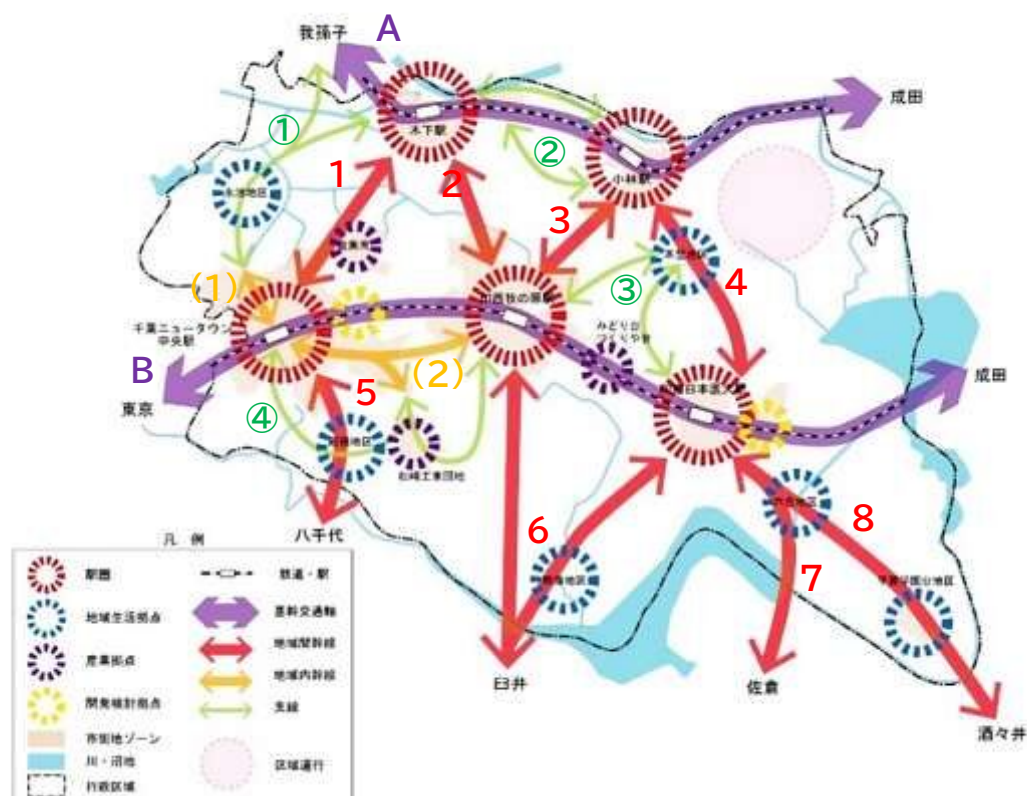


図 前計画の将来イメージと現在の交通モード

現状、地域間幹線2の木下駅—印西牧の原駅間は路線バスがなく、ふれあいバス中ルートが代替でその役割を担っています。また、地域間幹線4の小林駅—印旛日本医大駅間には、直接接続するバスは運行していません。

その他、路線バス(滝野循環線、順大線)、ふれあいバス(牧の原循環ルート)については、現在の機能分類に基づくルートには該当していない状況です。

表 現在の機能分類と交通モード

機能分類	番号	交通モード
基幹交通軸	A	JR成田線(木下駅、小林駅)
	B	北総線、成田スカイアクセス線 (千葉ニュータウン中央駅、印西牧の原駅、印旛日本医大駅)
地域間幹線	1	神崎線(京成バス千葉セントラル)
	2	ふれあいバス(中ルート)
	3	小林線(京成バス千葉セントラル)
	4	—
	5	神崎線(京成バス千葉セントラル)
	6	宗像路線(大成交通)
	7	六合路線(なの花交通バス)
	8	印旛学園線(京成バス千葉セントラル)
地域内幹線	(1)	北口循環線、鹿黒循環線(京成バス千葉セントラル)
	(2)	高花線、西の原線(京成バス千葉セントラル)
支線	①	ふれあいバス(西ルート、布佐ルート)
	②	ふれあいバス(東ルート)
	③	ふれあいバス(印旛・本埜支所ルート)
	④	ふれあいバス(南ルート)
(分類なし)	—	滝野循環線(京成バス千葉セントラル)、順大線(京成バス千葉イースト)、 ふれあいバス(牧の原循環ルート)
面的輸送、区域運行	全域	タクシー事業者(3社)
その他	全域	スクールバス、福祉有償輸送等

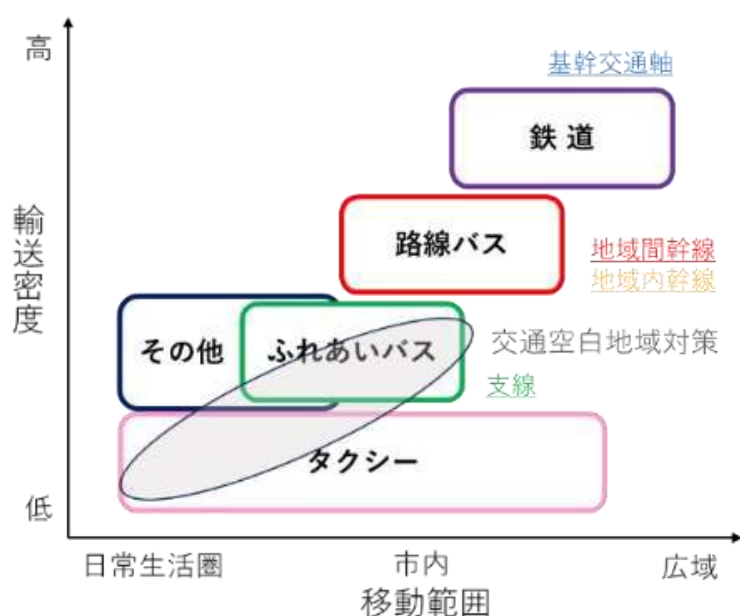


図 市内における交通モード別の関係性

2 前計画の評価等結果

前計画で設定した評価等の結果を整理し、本市における公共交通サービスの現状を示します。 ※詳細については、「資料編 p 」に掲載。

① 市民満足度重要度調査(令和7年度)

- ▶ 目標値:26%(公共交通に「満足している」と回答した人の割合)
達成値: % → 令和2年度の基準値と比べると %上昇しているが、依然として満足度は調査項目35項目中もっとも低く、重要度はもっとも高い結果。市民の公共交通への関心は極めて高い。

② 公共交通の利用状況

- ▶ 目標値:鉄道利用者64,200人(市内5駅年間乗降客数の1日平均)
達成値:59,112人 → 未達成の一因は、令和元年度にはじまったコロナ禍が大きく影響。
- ▶ 目標値:ふれあいバス利用者数・収支率:251,000人・19.8%
達成値:275,902人・15.3% → 利用者数は達成。収支率は未達成。
- ▶ 目標値:路線バス(補助路線)利用者数・収支率:256,200人
達成値:227,786人 → 各路線の1便当たりの利用者数、収支率は、印旛学園線の利用者数が目標を達成、その他はすべて未達成。

③ 公共交通不便地域対策

- ▶ 目標値:5地域、達成値:9地域 → 本埜地区:乗合タクシー「スワン号」は、タクシー利用助成制度へ移行。令和7年6月:市街化調整区域の全域に助成対象を拡大。

④ 路線バスとふれあいバスの重複区間

- ▶ 目標値:一部を除き概ね解消。
達成値: km → 基準値24.7kmから km縮小(、 kmの重複は残存)。令和8年2月に:ふれあいバスの4ルート(東、中、西、南)を見直し。

⑤ ふれあいバスの運賃改定

- ▶ 目標値:170~200円(路線バスとの格差是正を目的に設定。)
達成値:実施には至っていない。

⑥ 利用環境・走行環境の改善

- ▶ 目標値:87.0%(バス停の歩車分離整備)、8箇所(渋滞ポイントの改善)
達成値:実施には至っていない。 → 令和6年4月に遅延緩和を目的としたふれあいバスのダイヤ改正を実施し、遅延の発生は減少。
- ▶ 目標値:バス停設備(上屋、ベンチ)の更新に関する協議の実施。
達成値:バス停ベンチ7基を新設。

⑦ 情報提供・利用促進策

- ▶ 目標値:3箇所(駅前にバス案内板を設置した駅数)、40箇所(公共交通総合マップ配布箇所数)。
達成値:0箇所、28箇所 → 令和5年度に新たな総合公共交通マップを作成。ふれあいバス時刻表・ルート図と併用して配布。
- ▶ 目標値:15件(鉄道関連の周知活動等)、3件(鉄道関連イベント)、達成値:42件、5件。

3 公共交通サービスにおける課題

資料編に掲載した各種データや、アンケート等の市民意見及び事業者ヒアリングの結果を基に、市内の公共交通サービスに関する課題を、利用者(市民)・事業者・行政の3つの視点から整理し、交通モード別に概要を示します。

表 課題の整理

対 象	区 分	課 題
(1)利用者(市民) の立場から	A. 地域／年代別	① 交通空白地域の存在 ② 移動手段がない人(移動制約者)の増加
	B. 交通手段別(バス)	③ 路線バス・ふれあいバスの利便性 ④ 路線バスとふれあいバスの運賃格差 ⑤ 待合環境及び情報の見つけやすさ
	C. 交通手段別(タクシー)	⑥ タクシーの利便性
	D. 交通手段別(鉄道)	⑦ 北総線の高額運賃 ⑧ 北総線・京成アクセス特急の速達性 ⑨ 成田線の利便性
(2)事業者／行政 の立場から	A. 対象別(鉄道事業者)	⑩ 鉄道利用者の減少や経営の安定性 ⑪ 線路容量の限界
	B. 対象別(バス・タクシー事業者)	⑫ 乗務員の不足 ⑬ 経営の安定性(収益性の悪化)
	C. 対象別(行政)	⑭ 路線バスとふれあいバスの区間重複 ⑮ 福祉輸送サービスとの連携 ⑯ 市財政の負担増加 ⑰ 地域公共交通を支える仕組みの不足

(1)利用者(市民)の立場から

(1)A. 地域／年代別

課 題	内 容	関連データ
① 交通空白地域の存在	<p>▶ 広域をカバーするコミュニティバス等のネットワークによる交通空白地域への対策は行われていますが、市域には交通空白地域が広範に存在します。</p> <p>☑ 市東部の印旛地区、本埜地区をはじめ、在来地区の大部分が交通空白地域に該当します。</p> <p>☑ 大森地区、小林地区など成田線沿線地区の一部にも交通空白地域が点在しています。</p>	資料編 p 図●
② 移動手段がない人(移動制約者)の増加	<p>▶ 路線バスやふれあいバスは、高齢者の利用が中心となっています。今後、後期高齢者人口の増加や、運転免許の返納により、自動車での移動ができなくなる市民の増加が見込まれます。</p> <p>☑ 市内全体で高齢化が進行しており、とりわけ在来地区や成田線沿線地区では高齢化率が高くなっています。</p> <p>☑ 子育て世代の流入が続く一部の地域を除き、千葉ニュータウン地区でも高齢化が進行しています。特に、木刈地区など中央駅北地区、内野地区など中央駅南地区、高花地区では高齢化率が高くなっています。</p> <p>☑ 高齢化の進行とともに、運転免許の返納者は年々増加しています。一方、運転免許を保有する高齢者の数も増加しています。</p> <p>▶ 通学利用者に対する移動手段の確保を求める声が挙がっています。特に、市外への通学が中心となる高校生や大学生については、鉄道との接続も含め、利便性の向上に対する高いニーズがあります。</p> <p>☑ 子育て世代の流入が続く印西牧の原駅圏では、特にニーズが高まっています。</p>	資料編 p ●図●

(1)B. 交通手段別(バス)

課 題	内 容	関連データ
③路線バス・ふれあいバスの利便性	<p>▶ 運行本数の増加や運行時間帯の延長、また目的地やルート of 改善に対する高いニーズがあります。特に、通勤・通学、買い物、通院の利用が多く、鉄道駅、スーパーやショッピングモール、病院等へのアクセス向上が求められています。併せて、鉄道との接続改善を求める声もあります。</p> <p>☑ 路線バスは運行されているどの地区においても重要と考えられており、通勤・通学、買い物、通院などの多様な目的で利用されています。千葉ニュータウン地区では、公共施設への用事でも多く比較的に利用されています。</p> <p>☑ ふれあいバスの利用者は増加傾向にあり、運行されているどの地区においても重要と考えられています。路線バスと同様、通勤・通学、買い物、通院などの多様な目的で利用され、公共施設への用事でも多く利用されています。</p> <p>☑ 路線バス、ふれあいバスともに、現状のサービスは生活の足としては不十分であると感じる人が多くいます。</p>	資料編 p ●図●
④路線バスとふれあいバスの運賃格差	<p>▶ 路線バスは初乗り170円(大人)の距離別運賃制となっている一方、ふれあいバスの運賃は一律100円(大人)で統一されています。また、市が路線バスの運行を金銭的に支えるいわゆる補助路線の運賃は、一律300円(大人)となっています。</p> <p>☑ 一部区間が重複する路線がある中、利用するバスによって支払う金額に大きな違いが出ています。</p> <p>☑ 路線バスを主体とする地域で、不満の声が挙がっています。</p> <p>☑ 高齢者はフレアイカを利用し、ふれあいバスに無料で乗車できるため、路線バスに比べ、支払う金額はより一層違いがあります。</p>	資料編 p ●図●
⑤利用環境や情報のみつけやすさ、安心・安全への配慮	<p>▶ バスの待合環境がよくない、あるいは運行に関する情報がよくわからないため、バスの利用を敬遠する状況があります。</p> <p>▶ 誰もが安心、安全に利用できる環境整備への配慮が求められています。</p> <p>☑ 停留所や車両の環境に対する不満の声があります。</p>	資料編 p ●図●

(1)C. 交通手段別(タクシー)

課 題	内 容	関連データ
⑥ タクシーの 利便性	<p>▶ タクシーの台数が少なく、駅で待っていてもタクシーがつかまらないという声が多く挙がっています。また、配車システムの利便性に関する声が挙がっています。</p> <p>☑ 成田線沿線地区や千葉ニュータウン地区の中央駅北地区、中央駅南地区では比較的重要、在来地区の多くである程度重要と考えられています。</p> <p>☑ 千葉ニュータウン地区のいには野地区や在来地区の永治地区では、ある程度の必要性があると考えられています。</p> <p>☑ 千葉ニュータウン地区の高花地区、牧の原駅北地区、牧の原駅南地区では、必要性を感じる人と感じない人がいます。</p> <p>☑ どの地区においても通院での利用が多く、その他には公共施設への用事や買い物などで利用されています。</p> <p>☑ タクシーの需要と供給にミスマッチがみられます。</p> <p>▶ 誰もが安心、安全に利用できる環境整備への配慮が求められています。</p> <p>☑ 旧型の車両を使用しているケースがあります。</p>	<p>資 料 編 p ●図●</p>

(1)D. 交通手段別(鉄道)

課 題	内 容	関連データ
⑦ 北総線の高 額運賃	<p>▶ 2023年(令和4)年に通学定期の大幅な値下げをはじめ、普通運賃等の値下げが実施され、高額運賃は是正が図られていますが、今なお首都圏近郊における私鉄路線の平均的な運賃と比べると高額となっています。</p> <p>☑ 北総線は市内全域で重要と考えられており、通勤・通学で多く利用されています。千葉ニュータウン地区では買い物、通院などより多様な目的で利用されています。</p> <p>☑ 北総線の高額運賃は、長い間市民からもっとも多くの関心が寄せられてきた問題であり、市にとっても懸案となっています。</p>	<p>資 料 編 p ●図●</p>
⑧ 北総線・京 成アクセス特 急の速達性	<p>▶ 2010年(平成22年)に開業したアクセス特急は、市内から都内及び成田空港間のアクセス時間を短縮する重要な鉄道路線となっていますが、現在、印西牧の原駅には停車しておりません。特に都内へのアクセス向上の面から、印西牧の原駅への停車を望む声が多く挙がっています。</p> <p>☑ アクセス特急が停車する駅としない駅で、利便性に差が出ています。</p>	<p>資 料 編 p ●図●</p>

⑨成田線の利便性	<p>▶ 成田線の運行本数は1時間に2本程度で、本数の増加を望む声が挙がっています。一方、沿線全体の利用者は横ばいの状況です。</p> <p>☑ 成田線は成田線沿線地区で大変重要と考えられており、千葉ニュータウン地区では印西牧の原駅圏で重要度が高くなっている一方、中央駅圏においては必要性を感じる地域と感じない地域があります。</p> <p>☑ 在来地区では、本埜地区など駅圏に近い地区では重要と考えられている一方、船穂地区など駅圏から離れている地区ではあまり必要性を感じていない地域があります。</p> <p>☑ どの地区においても、主に通勤・通学で利用されています。</p>	資料編 p ●図●
----------	---	--------------

(2) 事業者／行政の立場から

(2)A. 対象別(鉄道事業者)

課 題	内 容	関連データ
⑩鉄道利用者の減少や経営の安定性	<p>▶ 鉄道事業者は、沿線地域の少子高齢化による通勤・通学者の減少傾向に加え、コロナ禍からの回復の遅れやテレワークの普及により、運賃収入が減少しています。さらに、近年の物価高騰によるインフラ維持費用の増加が、経営を圧迫しています。</p> <p>☑ 北総鉄道における経営の安定性の確保は、運賃の値下げに直結する問題です。</p> <p>☑ 成田線の利用者減少は、運行本数の維持に直結する問題です。</p>	資料編 p ●図●
⑪線路容量の限界	<p>▶ 京成高砂駅では、2面4線のホームに京成本線、北総線、成田スカイアクセス線が乗り入れしており、これ以上のダイヤの増発が難しい状況です。また、成田スカイアクセス線の成田湯川駅から成田空港駅間が単線であることも、ダイヤの増発を妨げる要因となっています。</p> <p>☑ 現状では解決できない問題であり、長期的な視点が必要です。</p>	資料編 p ●図●

(2)B. 対象別(バス・タクシー事業者)

課 題	内 容	関連データ
⑫乗務員の不足	<p>▶ バスやタクシーの乗務員不足が顕著になっており、とりわけ若年層の確保が難しいことから、高齢化も進んでいます。また、2024(令和5)年4月にはじまったいわゆる「働き方改革」により、時間外労働に新たな上限規制を設ける制度改正が行われ、長時間労働の是正が図られた一方、同一水準のサービスを維持するには新たな乗務員を確保する必要性が生じたため、必要な人員数の確保に苦慮する事業者も出てきています。</p> <p>☑ 乗務員の数は慢性的に不足しており、公共交通の維持にとって大きな問題になっています。</p>	資料編 p ●図●

⑬経営の安定性（収益性の悪化）	<p>▶ 路線バス及びコミュニティバスにおける全体の利用者数は、コロナ禍後は増加傾向にあるものの、コロナ禍前の水準までは回復しない路線があります。</p> <p>☑ 路線によって、長期的に利用者が減少している路線、利用者数が少ない路線があります。</p> <p>▶ 近年の物価高騰に伴う燃料費など諸経費の増加や、生産年齢人口の減少による通勤通学需要の鈍化により、収益の悪化が進んでいます。</p> <p>☑ 経営の安定性の確保は、事業の維持に直結する問題です。</p>	資料編 p ●図●
-----------------	--	--------------

(2)C. 対象別(行政)

課 題	内 容	関連データ
⑭路線バスとふれあいバスの区間重複	<p>▶ 路線バスとコミュニティバスのルート区間の一部で重複が生じているため、路線バスの経営へに影響を及ぼしている恐れがあります。</p> <p>☑ 交通空白地域などバス路線が必要な地域にコミュニティバスにルートが設定されていることから、完全な重複解消は難しい状況が続いています。</p>	資料編 p ●図●
⑮福祉輸送サービスとの連携	<p>▶ 市には様々な福祉輸送サービスがありますが、それぞれ目的や対象が異なっており、利用者目線での連携は不十分な状況です。</p> <p>☑ 公共交通サービスとの役割分担が未整理となっています。</p> <p>☑ 利用方法についても今後の課題となっています。</p>	資料編 p ●図●
⑯市財政の負担増加	<p>▶ ふれあいバスの運行委託及び路線バスの補助による市の財政支出は年々増加しています。</p> <p>☑ 人件費の増加や燃料費の高騰が運行経費増加の主な要因となっています。</p> <p>▶ スクールバスや福祉タクシーなど、目的限定型の交通サービスにおいても、事業量の増大に伴う支出の増加が続いています。</p> <p>☑ 特にスクールバスの便数増加は、支出増の大きな要因になっています。</p>	資料編 p ●図●
⑰地域公共交通を支える仕組みの不足	<p>▶ 市の地域公共交通について協議する場としては地域公共交通会議がありますが、会議では多数の構成員が幅広い議題を扱うため、個別のテーマを深く掘り下げて議論するには難しい面があります。</p> <p>▶ 前計画では、目標の達成状況を評価する指標と目標値を設定し、地域公共交通会議で定期的にモニタリングを行いましたが、未達成の評価に対し、活発な意見が出るまでには至りませんでした。</p> <p>☑ わが国の交通政策行政一般に広く指摘されている問題であり、印西市においても同様の状況が認められます。</p>	国土交通省 地域交通課 「地域公共交通計画の アップデート ガイダンス Ver1.0」