

## 施策の方向性

### 1 施策の展開に向けた方向性の整理

本章では、公共交通をめぐる現状と課題を踏まえ、「印西公共交通ビジョン」の実現に向けた施策展開の方向性を示します。

施策展開の方向性	現状と課題 (第3章)	内 容
方向性1: 交通空白地域の解消	①交通空白地域の存在	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 交通空白地域を抱える在来地区への対応策を進めていく必要があります。ふれあいバスなど既存の交通ネットワークでカバーできない地域については、タクシー利用助成などの拡充や、ライドシェア、デマンド型交通など新たなシステムの導入を検討し、交通空白地域の解消に向けた取組を進めていく必要があります。</li> </ul>
方向性2: 移動制約者の移動手段確保	②移動手段がない人(移動制約者)の増加 ⑯福祉輸送サービスとの連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 高齢者の移動手段を確保する必要があります。交通空白地域の解消と同様の取組を進めていくことに加え、福祉輸送サービスとの役割分担を明確化し、移動制約者が支援サービスのセーフティーネットから取り残されないよう努めていく必要があります。</li> <li>▶ 成田線沿線地区や千葉ニュータウン地区の市街地においても、高齢化が特に進行している地域については、既存の交通ネットワークだけでは移動が困難になっている人が増えていると考えられることから、それぞれの地域に適した交通システムの導入を検討する必要があります。</li> <li>▶ 移動制約者でも身体が壮健の方には、近距離移動の代替手段と健康維持をかねて、徒歩や自転車の利用推進が求められます。</li> <li>▶ 市外に通学する高校生等については、通学の状況を把握し、路線やルートの検討、時刻や乗り継ぎ等の調整を図り、通学しやすい交通環境の充実に努める必要があります。</li> </ul>

施策展開の方向性	現状と課題 (第3章)	内 容
方向性3: (既存の交通モードにおける)目的別の利便性向上	③路線バス・ふれあいバスの利便性 ⑥タクシーの利便性	<p>▶ 地域ごとの利用者ニーズを把握し、通勤・通学、買い物、通院、公共施設へのアクセスといった目的別の利便性を向上させていく必要があります。</p> <p>▶ 地域公共交通の基盤となっている路線バス及びふれあいバスについては、それぞれが調整を図りながら、運行時間、ルート、鉄道との接続など利用者の満足度を高めるバス運行に市民や事業者と共に創で取組む必要があります。</p> <p>▶ タクシーについては、民間のタクシー事業者と連携し、利用者のニーズに沿ったタクシー運行を推進する必要があります。タクシーの台数不足が今後も進むようであれば、新たな交通システムの導入についても検討する必要があります。</p>
方向性4: 公共交通利用環境の向上とユニバーサルデザインの推進	⑤待合環境及び情報の見つけやすさ、安心・安全への配慮	<p>▶ モビリティマネジメントの一環として、停留所の屋根やベンチ等といった待合環境の改善や、バスの行先や運行状況などの適切な情報発信により、公共交通の利用環境を改善していく必要があります。</p> <p>▶ 誰もがより安全、安心に利用できる公共交通に向けて、バスやタクシーのノンステップ車両やバス停留所の段差解消といったユニバーサルデザイン化、バリアフリー化を推進する必要があります。</p>
方向性5: 北総線の運賃値下げ	⑦北総線の高額運賃 ⑩鉄道利用者の減少や経営の安定性	<p>▶ 北総鉄道は長期にわたり厳しい経営状況にあったことから、北総線の運賃は高額に設定され、利用者の大きな負担となっていました。北総線沿線自治体が連携して、鉄道事業者と協力し、利便性の向上や沿線の活性化に取り組むとともに、運賃値下げに向けた要望活動を行っていく必要があります。</p>
方向性6: 北総線・京成アクセス特急の速達性向上	⑧北総線・京成アクセス特急の速達性 ⑪線路容量の限界	<p>▶ 印西牧の原駅から都内方面へのアクセス性や速達性を高めるため、市として沿線の価値を高めるための活性化施策に取り組むとともに、鉄道事業者に要望活動を行っていく必要があります。</p>
方向性7: 成田線の利便性向上	⑨成田線の利便性	<p>▶ 成田線沿線自治体が連携して、鉄道事業者と協力し、利便性の向上や沿線の活性化に取り組むとともに、ダイヤの改善等の要望活動を行っていく必要があります。</p>
方向性8: 鉄道の利用者数増加	⑩鉄道利用者の減少や経営の安定性	<p>▶ 鉄道事業者と連携し、沿線の活性化や PR に努めるとともに、バスと鉄道の接続改善、駅周辺での自転車利用の推進などによる鉄道の利用促進や、市民ニーズの掘り起こしに資する鉄道利用施策を推進していく必要があります。</p>

施策展開の方向性	現状と課題 (第3章)	内 容
方向性9: バス・タクシー事業者の経営の安定性確保	④路線バスとふれあいバスの運賃格差 ⑫乗務員の不足 ⑬経営の安定性(収益性の悪化) ⑭路線バスとふれあいバスの区間重複	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 乗務員の不足や燃料費等の高騰に対し、必要に応じた支援策を検討していく必要があります。国県等の各種補助金の活用に加え、ふれあいバス等への広告掲載による協賛金の確保、様々な情報発信による利用促進の取組みも重要です。</li> <li>▶ 公共交通の機能別役割分担に基づき、地域間幹線、地域内幹線としての路線バスと、支線としてのふれあいバスを適切に配置し、重複している区間の解消や運賃格差の是正を図る必要があります。そうした調整が難しい場合は、市と事業者で協議を行い、路線バスとふれあいバスの路線を再配置することも検討する必要があります。</li> </ul>
方向性10: 効率的な公共交通事業の推進	⑯市財政の負担増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 市の交通事業への投資と効果のバランスを適切に評価し、必要な経費は確保しつつ、負担の増加に歯止めをかける取組が求められます。収支率の著しく低い民間補助路線やふれあいバスについては、効率性を向上させる取組を進めることとしますが、改善が見込めない場合は、路線の見直し、もしくは他の交通モードへの転換を検討する必要があります。</li> </ul>
方向性11: 地域公共交通を支える新たな仕組みづくり	⑰地域公共交通を支える仕組みの不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 事業者や地域住民など様々な主体をまたぐ多様な課題に柔軟に対応するためには、問題となっているテーマごとに関係者が意見交換や情報共有する場を設け、機動的に取り組む必要があります。</li> <li>▶ 計画で掲げた施策を着実に実行するためには、設定された目標値に基づき進捗状況を把握し、関係者間で課題の共有やアイデア出しを行い、目標達成に取り組む必要があります。</li> </ul>