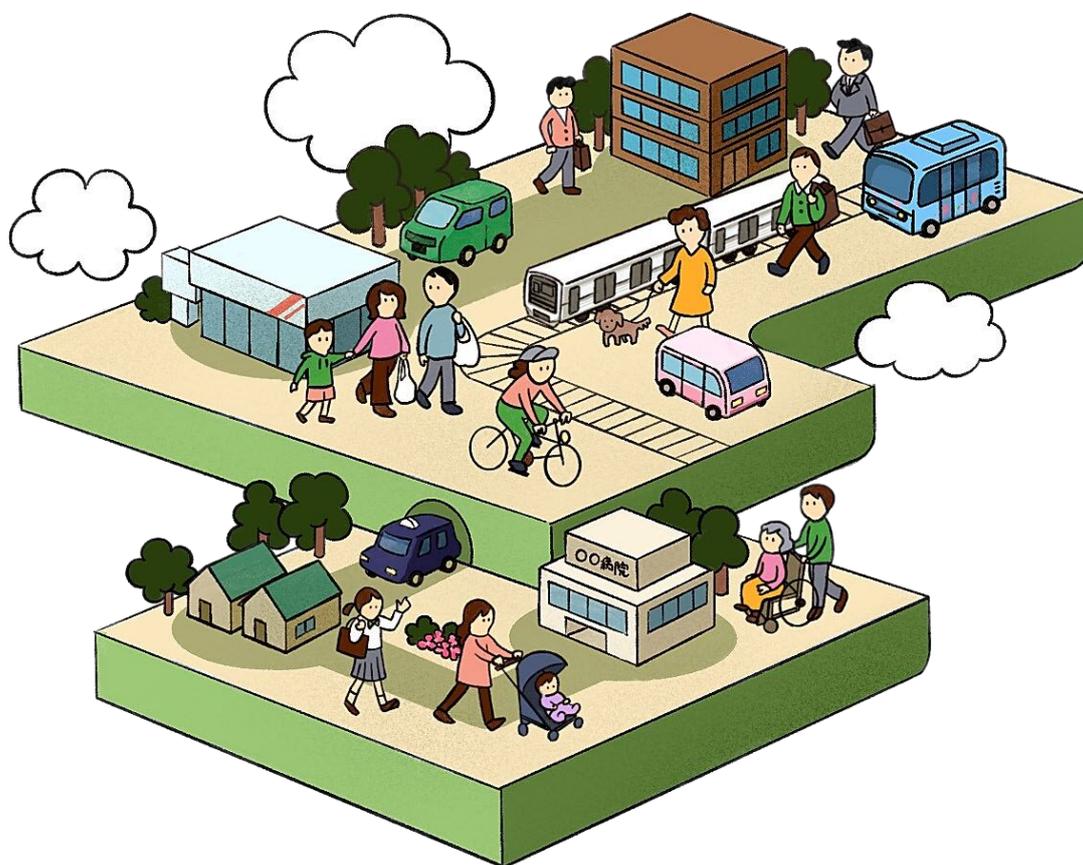


# 印西市地域公共交通計画

(本編)

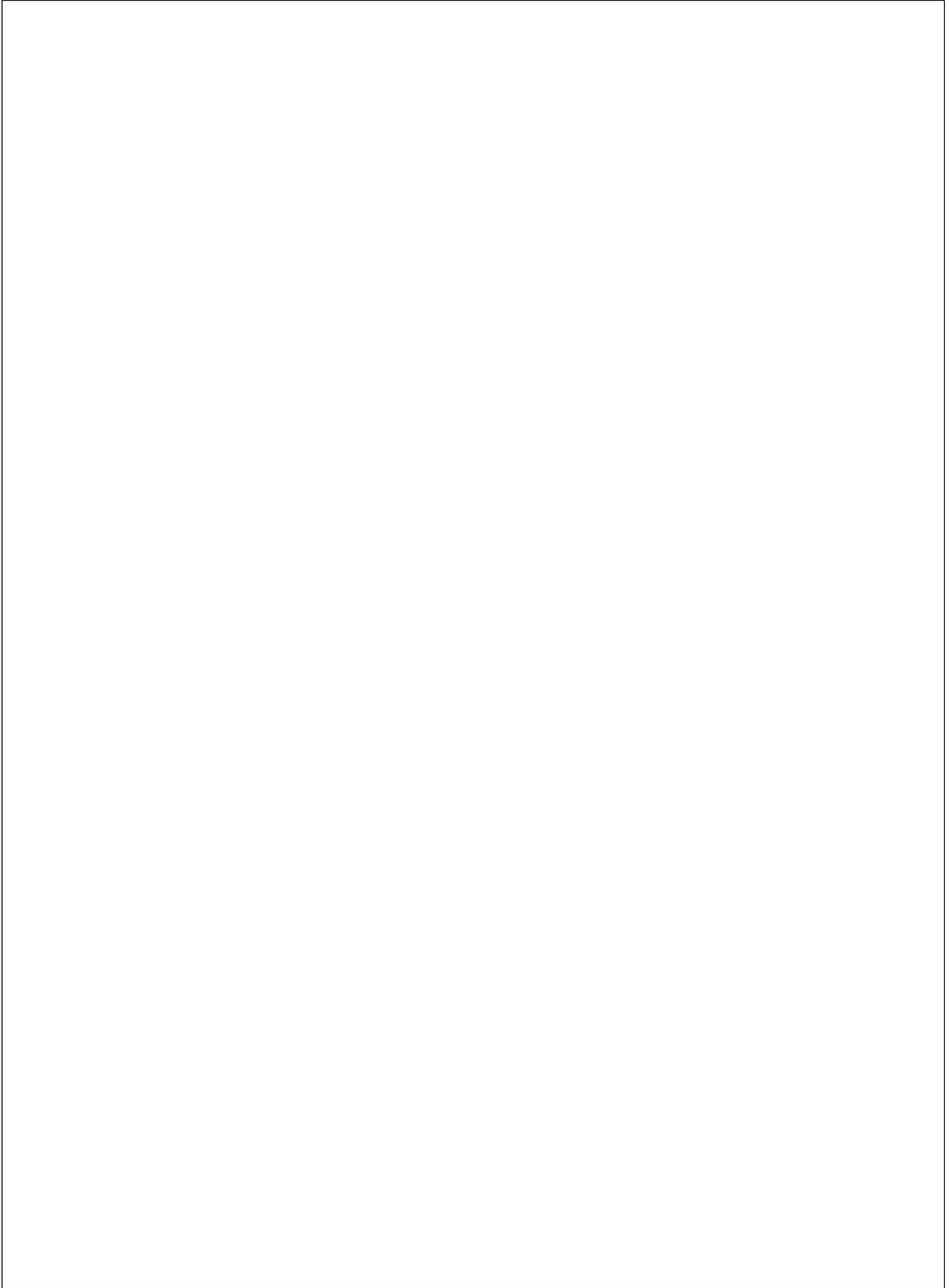
(案)



印西市

令和8年●月





# 目次（本編）

## 第1章 計画策定の目的と位置づけ

1	計画策定の目的	2
2	計画区域	2
3	計画期間	2
4	上位計画・関連計画との関係	3
5	計画の策定体制	3

## 第2章 総論

1	公共交通をめぐる現状と課題	5
	（1）本市の地域公共交通が直面する課題	
	（2）地域公共交通の再構築の必要性	
	（3）公共交通推進体制と本計画の位置づけ	
2	地域公共交通の将来像（印西公共交通ビジョン）	7

## 第3章 各論

1	現状と課題の分析	10
	（1）市内における公共交通ネットワークの現状	10
	（2）前計画の評価結果	11
	（3）地域の設定	12
	（4）公共交通サービスにおける課題	13
2	基本目標と公共交通ネットワークの目指す姿	20
	（1）基本目標の設定	20
	（2）公共交通ネットワークの目指す姿	21
3	施策の展開	23
	（1）施策の方向性	23
	（2）施策の実施スケジュール	33
4	計画の達成状況の評価	34
5	計画の推進体制と進行管理	35
	（1）推進体制	35
	（2）進行管理	35

参考資料	36
------	----

# 第1章 計画策定の目的と位置づけ

# 第1章 計画策定の目的と位置づけ

## 1 計画策定の目的

本市では、2020（令和2）年に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、鉄道、バス、タクシーなど市民にとって欠かすことのできない公共交通のあるべき将来像と基本的な方針を示すことを目的に、2021（令和3）年度から2025（令和7）年度の5年間を計画期間とする「印西市地域公共交通計画」（以下、前計画と記載）を策定し、交通空白地域の解消をはじめとする諸課題に取り組んできました。

計画期間中には、新型コロナウイルス感染症の世界的パンデミックにはじまり、燃料費等の物価高騰や公共交通を担う乗務員不足の深刻化など、計画策定時には想定されていなかった、地域公共交通の存続に関わる新たな社会問題が顕在化しました。

また、市内には、子育て世代の人口流入が続く地域がある一方、在来地区や市街地の一部では人口減少や少子高齢化が顕著な地域があり、公共交通に対するニーズは世代ごと、地域ごとにますます多様化、複雑化しています。

このような状況を踏まえ、本市の交通に関わる様々な主体が相互に協力し、持続可能で効率的な公共交通サービスの確保を図るとともに、市にとって最適な公共交通ネットワークの実現に向け、地域公共交通のあり方や方向性を示す、新たな「印西市地域公共交通計画」（以下、本計画と記載）を策定します。なお、本計画は、計画の主旨を示す「本編」と、各種データや調査結果をまとめた「資料編」で構成します。

## 2 計画区域

印西市の全域とします。

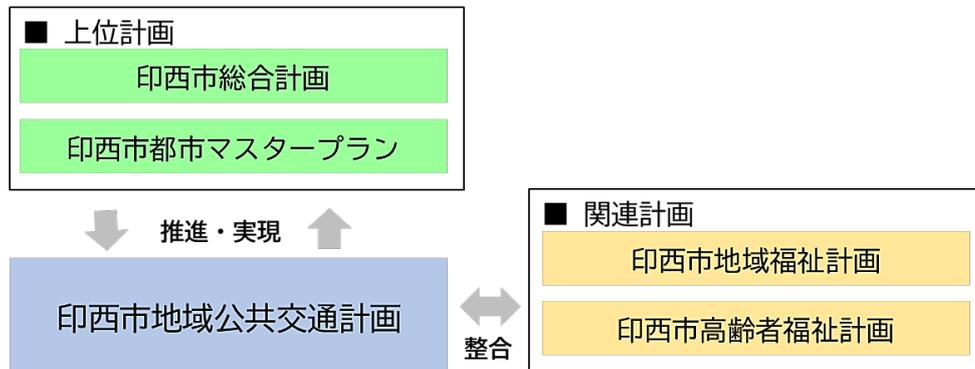
## 3 計画期間

2026（令和8）年度～2030（令和12）年度までの5年間とします。ただし、計画期間内においても、社会情勢の変化などを踏まえ、上位計画・関連計画との整合を図りつつ、必要に応じて見直しを行います。



#### 4 上位計画・関連計画との関係

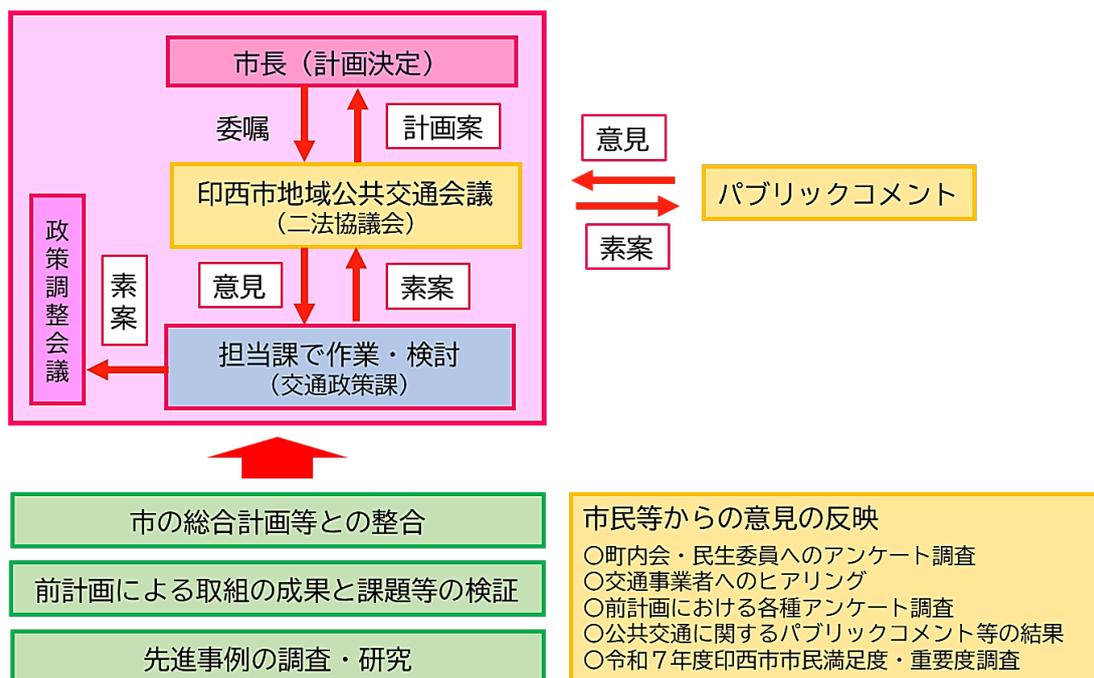
本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条の規定に基づく法定計画であるとともに、上位計画の「印西市総合計画」（令和3年度～令和12年度）や「印西市都市マスタープラン」、関連計画の「印西市地域福祉計画」や「印西市高齢者福祉計画」などと、内容の推進及び整合を図るものとしてします。



#### 5 計画の策定体制

関連する各種計画の推進及び整合を図りつつ、前計画における事業の成果・課題等を検証するとともに、市民や事業者から様々な意見を伺い、担当課において計画の素案を作成しました。また、「道路運送法」と「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき設置された印西市地域公共交通会議（二法協議会）において、計画の素案を検討し、計画案を決定しました。

市では、印西市地域公共交通会議とパブリックコメントによる提言・意見を反映し、本計画を決定しました。



## 第2章 総論

## 第2章 総論

### 1 公共交通をめぐる現状と課題

#### (1) 本市の地域公共交通が直面する課題

##### (人口動向と移動制約者の増加)

- 本市では、千葉ニュータウン地区の一部の地域などで人口流入が続き、総人口は依然として増加トレンドにありますが、数年後には減少トレンドに転じると予測されており、中長期的には公共交通利用者の減少が見込まれます。
- 団塊の世代が後期高齢者となり、少子高齢化がさらに進行する中、これまでの自家用車に依存する生活が成り立たなくなる世帯は今後ますます増加するものと考えられます。
- 高齢化率の高い交通空白地域や一部の市街地を中心に、免許返納者など移動手段をもたない移動制約者が着実に増加しており、既存の公共交通サービスだけでは市民の生活の足を支えられない状況が予測されます。

##### (交通事業者の課題)

- 採算性の低下や乗務員不足から、全国的にバス路線の廃線・縮小やタクシー事業者の撤退などが発生し、交通サービスが大幅に低下する事態が起こっています。

##### (地域内交通が抱える課題)

- 本市の地域公共交通を支える路線バス・ふれあいバスに対しては、地域を問わず通勤・通学、買い物、通院などの多様な移動ニーズがあり、利便性の向上に対する市民の期待は高まっています。
- しかしながら、運転士の不足に加えて、一部の路線では利用者の安定的な確保が難しく、路線維持に多額の市の公費が投入されていることや、路線バスとふれあいバスの区間重複、運賃格差も長年の課題となっており、既存のバスネットワークの維持だけではもはや解決が難しい状況となっています。
- 地域の面的輸送を担うタクシーについても、乗務員不足による供給不足が顕在化しています。

##### (地域間交通が抱える課題)

- 都内や成田空港といった広域地域間の移動に目を向けると、JR成田線では運行ダイヤの利便性向上、北総線・成田スカイアクセス線では北総線のさらなる運賃値下げやアクセス特急の印西牧の原駅停車に期待する市民の声が市に寄せられています。
- これらの実現は、今後の本市のまちづくりにとっても重要なピースであり、市としての取組が求められます。

#### (2) 地域公共交通の再構築の必要性

- 上記の人口動向など公共交通の維持に関わる潜在的なリスクに加え、乗務員不足など現在の公共交通サービスが抱える様々な課題や制約を解消し、移動に関する市民ニーズの充足と交通事業の環境改善を図るためには、現状の延長線上の施策にとどまらない、新たな地域公共交通の再構築に向けた取組が必要な時期を迎えています。

- 具体的には、既存の公共交通サービスとデマンド型交通など新たな移動手段を地域の実情に応じて適切に組み合わせ、多極循環型のまちづくりにおける全体最適と個別最適を両立した公共交通ネットワークの再編を積極的に推進する必要があります。

(3) 公共交通推進体制と本計画の位置づけ

- こうした抜本的な見直しを実効的に進めるためには、市民の協力はもとより、本市の公共交通に関わるすべての事業者・関係者が緊密に連携し、地域公共交通を負の連鎖から正の連鎖へと転換する、持続可能なモデルの構築に共創で取り組む必要があります。
- 本計画では、そうした本市の公共交通に関する新たなビジョンを示すとともに、計画期間の5年間でその基盤を固める時期と位置づけ、推進を図るものとします。

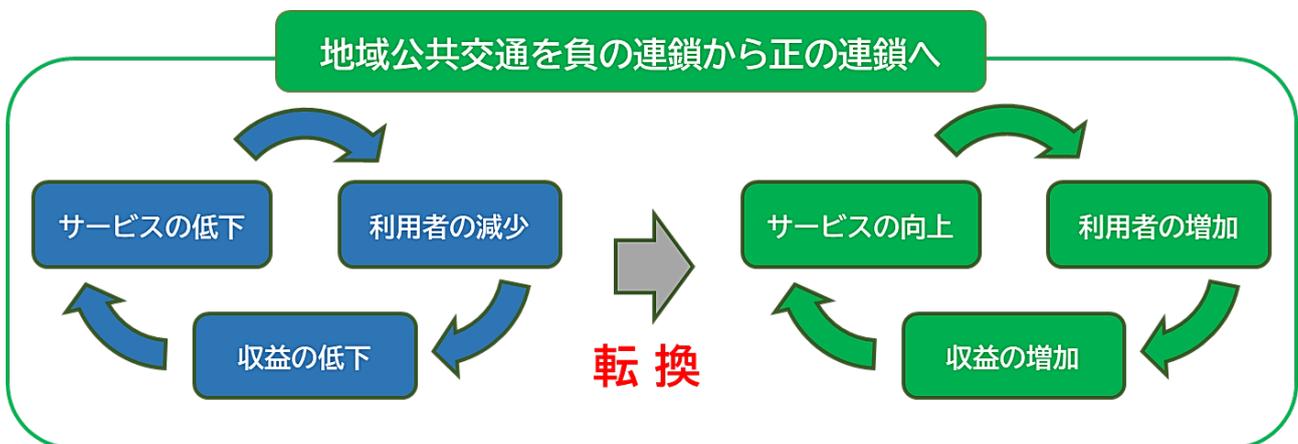


図 課題解決の発展的図式

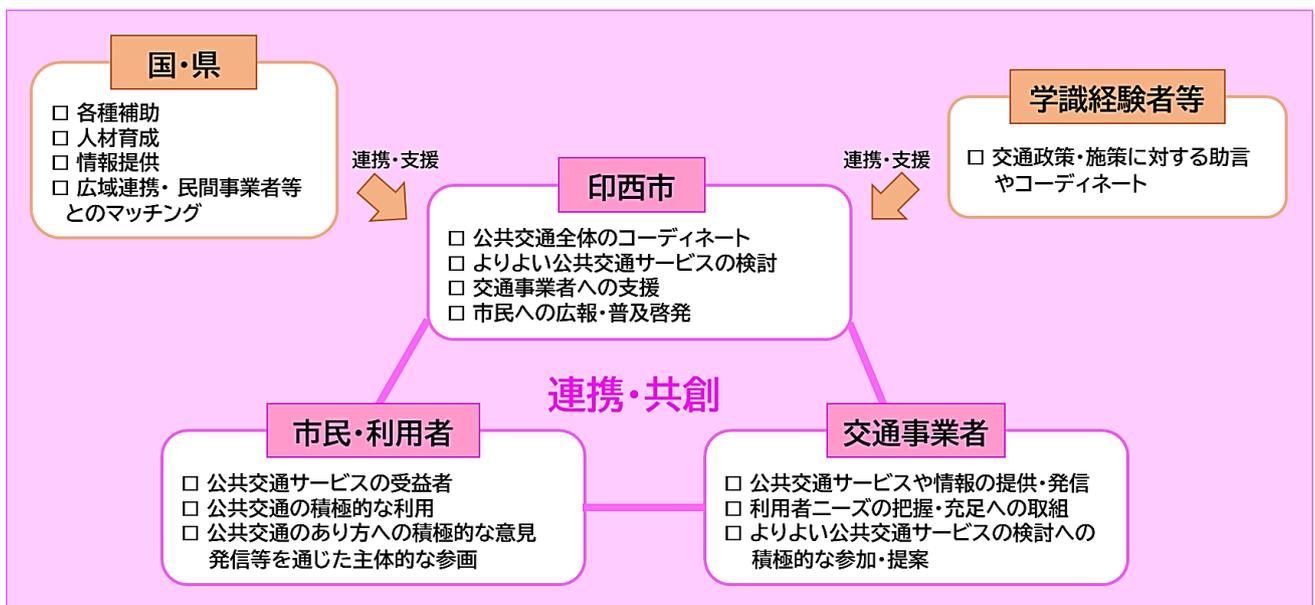


図 課題解決に向けた公共交通関係者の関係性と役割

## 2 地域公共交通の将来像（印西公共交通ビジョン）

前計画では、目指すべき将来像として「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ます」を掲げ、本市における公共交通ネットワークのあるべき姿を示しました。

本計画では新たに、前節で示した課題認識を踏まえ、以下のとおり市民／利用者にとって本当に必要な地域公共交通の実現に向けて、本市の交通政策の根幹となる地域公共交通の将来像（印西公共交通ビジョン）を掲げます。

- 通勤・通学、買い物、通院など、日々の暮らしに自家用車以外の移動手段を必要とする市民にとって、公共交通は必要不可欠のインフラです。
- 本市では、移動の目的地まで、目的や時間の都合に応じて多様な組み合わせを選択できることが生活の質を高めると考えます。その実現に向けて、市民、事業者、市など様々な主体が相互に協力し、市民の多様な交通ニーズを汲み取り、市が目指す多極循環型のまちづくりにおいて、全体最適と個別最適を両立し、使いやすさを実感できる、持続可能な公共交通ネットワークの再構築に取り組みます。

## 印西公共交通ビジョン

「新しい公共交通ネットワークで 移動が楽に 暮らしが豊かに」

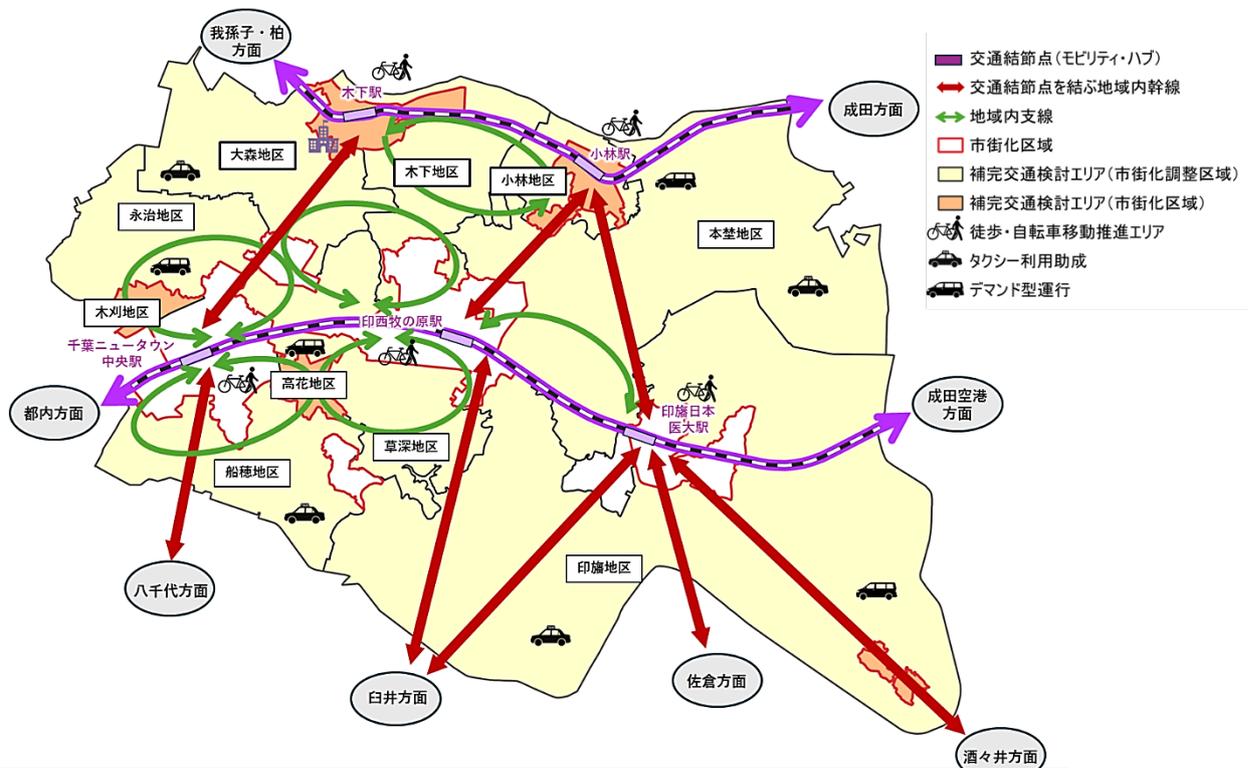


図 本計画における公共交通ネットワークの目指す姿(p21 に再掲)

## 「印西公共交通ビジョン」の実現による将来イメージ（人物像の設定）

現在	将来イメージ
<p>妻が市内の病院に入院しています。お見舞いに電車と路線バスを乗り継いでいくと、<b>病院の無料バスを使っても片道60分、600円近くかかります。</b></p> <p>タクシーを使うと20分で行けますが、<b>5,000円近くかかってしまいます。</b></p>	<p><b>デマンドタクシーが使えるようになり、選択肢が増えました。</b>そのときの状況によって、デマンドタクシーと鉄道、バスを使い分けて病院に通いたいと思います。</p>
<p>免許返納後、休日は運転する近所の友人と出かけることが多いですが、平日の外出は路線バスを使っています。印西牧の原への買い物では、運賃はフレアイカで無料ですが、<b>自宅からバス停が遠いので、片道40分近くかかってしまいます。</b></p> <p>タクシー利用助成券も使えるようになりましたが、<b>片道3,000円近くの自己負担が年金暮らしにはこたえます。</b></p>	<p><b>デマンドタクシーがはじまり、ワンコインで家の近くから利用できるようになりました。</b>平日は健康のためなるべくバスを利用しようと思います。帰りの荷物が多いときは、タクシー利用助成券を使う手もありますね。</p>
<p>木下駅から成田線で都内に通勤しています。<b>朝はふれあいバスを使っていますが、夜は妻に車で迎えに来てもらっています。</b>ただ、子どもの習い事と重なってしまう場合や帰りが遅くなる場合があります。</p> <p>最近<b>はタクシーがなかなかつかまらなくて、徒歩で25分かけて帰るときもあります。</b></p>	<p><b>バスが終わった時間帯にライドシェアが使えるようになり、安心して家に帰ることができるようになりました。</b>費用も手頃で助かっています。</p>
<p>佐倉市の高校に通学しています。部活動で<b>19時を過ぎてしまうと路線バスに間に合わない</b>ので、自転車も使って成田回りで通っています。<b>朝30分早く出ないといけないのがつらいです。</b></p> <p>通学定期代も高くなり、親にも負担がかかっています。</p>	<p><b>路線バスが部活の終わる時間にも走るようになったので、最短の通学方法で行けるようになりました。</b>通学定期代も下がって親も喜んでいきます。</p>

## 第3章 各論

# 第3章 各論

## 1 現状と課題の分析

### (1) 市内における公共交通ネットワークの現状

現在の交通モードを整理します。基幹交通軸として、鉄道2路線が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ふれあいバスが運行しています。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。

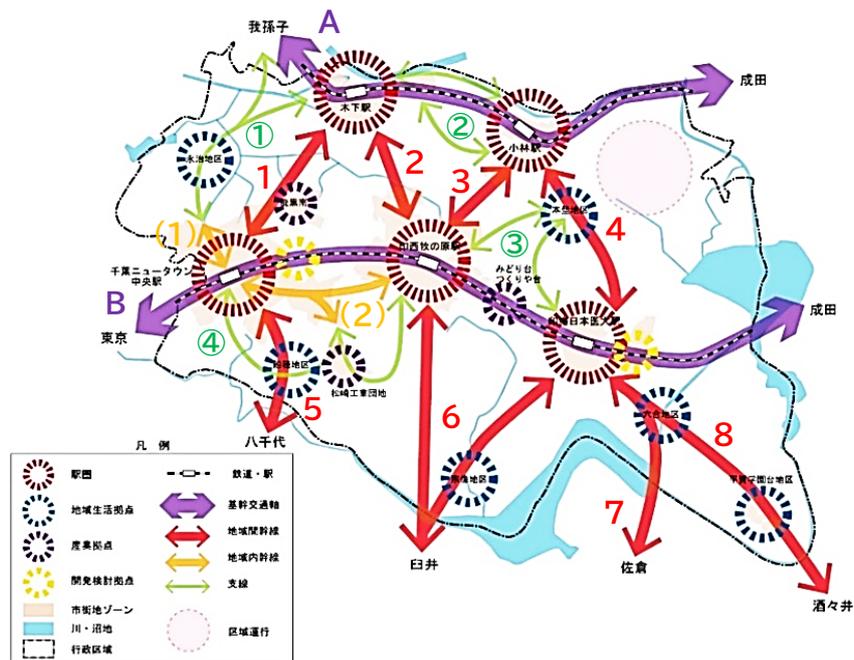


図 市内の公共交通ネットワークの現状（前計画の将来イメージに基づく）

表 交通モードの現状（前計画の機能分類に基づく）

機能分類	現在の交通モード
基幹交通軸	A JR成田線 B 北総線、成田スカイアクセス線
地域間幹線	1 神崎線 2 ふれあいバス（中ルート） 3 小林線 4 六合路線 5 神崎線 6 宗像路線 7 六合路線 8 印旛学園線
地域内幹線	(1) 北口循環線、鹿黒循環線、北総循環線 (2) 高花線、西の原線
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、順大線、ふれあいバス（牧の原循環ルート）
面的輸送、区域運行	タクシー（3社）
その他	スクールバス、福祉有償運送等

## (2) 前計画の評価結果

前計画で設定した目標値に対する達成値を確認し、本市における公共交通サービスの現状を示します。

### ① 市民満足度重要度調査（令和7年度）

※詳細は資料編p59～65

公共交通に「満足している」と回答した人の割合	目標値 ➡ 達成値	26% ➡ 24.7%
	15.1%（令和2年度）から9.6%上昇。満足度は調査項目35項目中もっとも低く、重要度は2番目に高い結果となっており、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

市内5駅における年間乗降客数の1日平均	目標値 ➡ 達成値	64,200人 ➡ 59,112人
	令和元年度にはじまったコロナ禍による大幅な下落から回復している状況。	
ふれあいバス年間利用者数／収支率	目標値 ➡ 達成値	251,000人／19.8% ➡ 275,902人／15.3%
	利用者数は達成。収支率は未達成（フィーダー補助を含む額）。	
路線バス（補助路線）年間利用者数	目標値 ➡ 達成値	256,000人 ➡ 227,786人
	路線別では、印旛学園線の利用者数が目標を達成、その他は未達成。	

### ③ 公共交通不便地域対策

公共交通不便地域の数	目標値 ➡ 達成値	10地域から5地域に減少 ➡ 9地域
	本埜地区で実施していた乗合タクシー「スワン号」をタクシー利用助成制度へ移行。令和7年6月からすべての公共交通不便地域を含む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

重複区間の距離	目標値 ➡ 達成値	一部を除き概ね解消 ➡ 30.8km
	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。重複区間は令和2年度の32.8kmから2.0km減少。	

### ⑤ ふれあいバスの運賃改定

ふれあいバスの運賃（一般）	目標値 ➡ 達成値	100円から170～200円 ➡ 100円
	路線バスとの格差是正が目的。	

### ⑥ 利用環境・走行環境の改善

バス停の歩車分離整備／渋滞ポイントの改善	目標値 ➡ 達成値	77.4%／11箇所から87.0%／8箇所 ➡ 77.4%／11箇所
	令和6年4月にふれあいバスのダイヤ改正を実施し、遅延の発生は減少。	
バス停設備（上屋、ベンチ）の更新	目標値 ➡ 達成値	協議の実施 ➡ 随時実施
	バス停ベンチ7基を新設。	

### ⑦ 情報提供・利用促進策

駅前にバス案内板を設置した駅数／公共交通総合マップ配布箇所数	目標値 ➡ 達成値	3箇所／40箇所 ➡ 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。	
鉄道関連の周知活動等／鉄道関連イベント	目標値 ➡ 達成値	15件／3件 ➡ 42件／5件
	北総線沿線地域活性化協議会や成田線推進活性化協議会等で事業を実施。	

### (3) 地域の設定

本市は 123.79km<sup>2</sup>の面積を有し、成田線沿線地区、北総線沿線の千葉ニュータウン地区、市街地が形成されていない在来地区など、それぞれの地域性により求められる交通ニーズが大きく異なることから、本計画では以下のとおり「地域」を設定し、地域別に市民意向調査を行う等、対策を検討しました。  
 ※市民意向調査の結果については、資料編 p78～294 に掲載

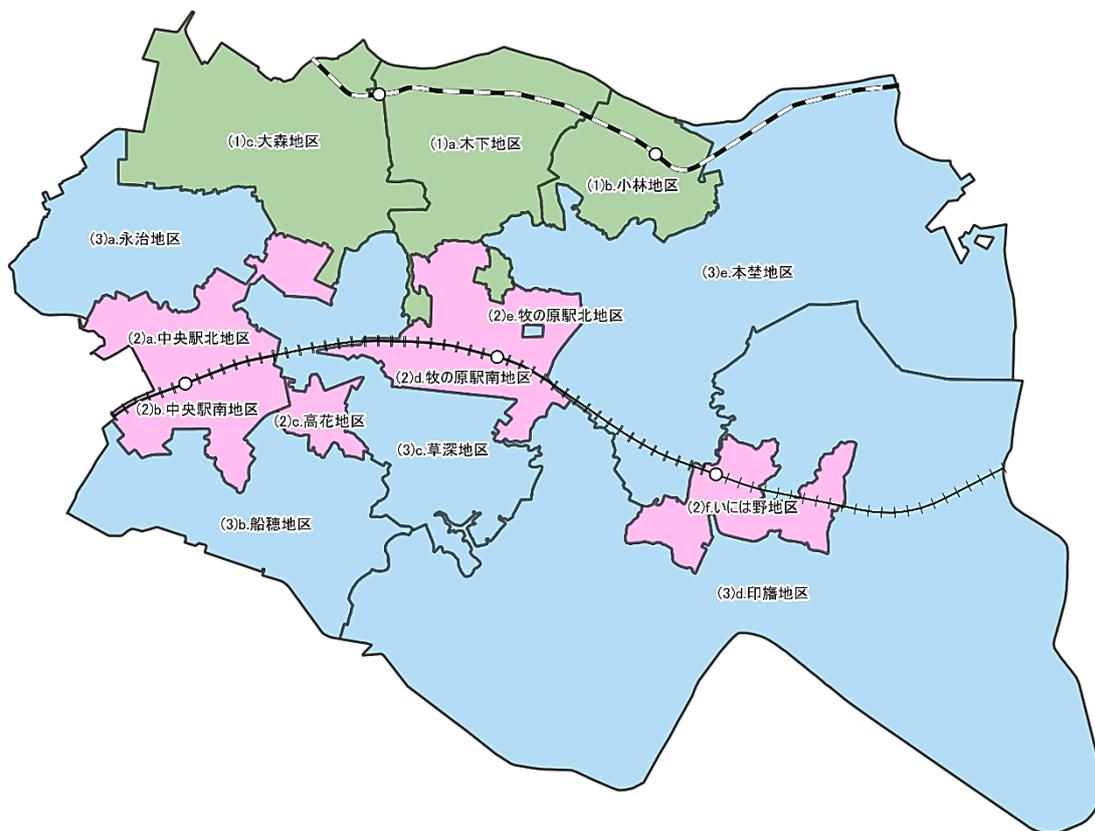


図 本計画で設定した地域

#### 【大分類（1～3）－小分類（a～f）】

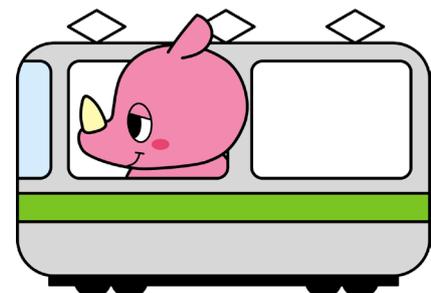
大分類	小分類			
(1)成田線沿線地区	a. 木下地区	b. 小林地区	c. 大森地区	
(2)千葉ニュータウン地区	a. 中央駅北地区	b. 中央駅南地区	c. 高花地区	
	d. 牧の原駅南地区	e. 牧の原駅北地区	f. いには野地区	
(3)在来地区	a. 永治地区	b. 船穂地区	c. 草深地区	d. 印旛地区
	e. 本埜地区			

#### (4) 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について、バス・タクシーを主体とする地域内交通と鉄道を主体とする地域間交通に大別し、利用者／市民、事業者、行政の立場からそれぞれ整理します。

表 課題の整理

交通の機能	対 象	課 題
1 地域内交通 (バス・タクシー)	(1) 利用者／市民	A. 地域／年代別 ① 移動手段がない人（移動制約者）の増加 ② 交通空白地域の存在
		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、安心・安全への配慮
		C. 交通手段別（タクシー） ⑥ タクシーの利便性
	(2) 事業者	⑦ 乗務員の不足 ⑧ 経営の安定性（収益性の悪化）
	(3) 行政	⑨ 地域公共交通を支える仕組みの不足 ⑩ 福祉輸送サービスとの連携 ⑪ 路線バスとふれあいバスの区間重複 ⑫ 市財政の負担増加
	2 地域間交通 (鉄道)	(1) 利用者／市民
(2) 事業者		⑯ 鉄道利用者の減少や経営の安定性 ⑰ 線路容量の限界
(3) 行政		⑱ 自動車依存率の高さ



課題1 地域内交通（バス・タクシー）

【課題1（1）利用者／市民】

A. 地域／年代別		
課 題	内 容	関連データ
<p>① 移動手段がない人（移動制約者）の増加</p> <p>⇒施策2ハ</p>	<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>	<p>資料編1～4 (p1～10)</p> <p>資料編18 (p58)</p> <p>資料編25・26 (p78～294)</p>
<p>② 交通空白地域の存在</p> <p>⇒施策2ハ</p>	<p>▶ ふれあいバス（コミュニティバス）等の運行により対策は行われていますが、市域には依然として交通空白地域が存在します。</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>	<p>資料編5・6 (p11～17)</p>

【課題1 (1) 利用者／市民】 続き

B. 交通手段別 (バス)		
課 題	内 容	関連データ
<p>③路線バス・ふれあいバスの利便性</p> <p>⇒施策3ハ</p>	<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比較的多く利用されています。</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>	<p>資料編 5～9 (p11～47)、 資料編 25・26 (p78～294)</p>
<p>④路線バスとふれあいバスの運賃格差</p> <p>⇒施策5ハ</p>	<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>☑ 70 歳以上の市民は、フレアイカを利用してふれあいバスや一部の補助路線に無料で乗車できるため、一般の路線バスとは一層の運賃差があります。</p>	<p>資料編 10 (p48) 資料編 25・26 (p78～294)</p>
<p>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> <p>⇒施策5ハ</p>	<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>☑ 停留所のベンチや屋根等を充実させてほしいという声があります。</p> <p>☑ 病院や企業が運行する無料バスの情報が十分に発信されていない可能性があります。</p>	<p>資料編 25・26 (p78～294) 【参考】 前計画 p26</p>

【課題1 (1) 利用者/市民】 続き

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  ⇒施策3ハ	<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、配車アプリの利便性に関する声も挙がっています。</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>☑ 地域や時間帯によって、タクシーの需要と供給にミスマッチが起きている。</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>☑ 乗務員のマナー向上を求める声も挙がっています。</p>	資料編 24 (p75~77)  資料編 25・26 (p78~294)

【課題1 (2) 事業者】

課 題	内 容	関連データ
⑦乗務員の不足  ⇒施策4ハ	<p>▶ バスやタクシーの乗務員不足が顕著になっており、とりわけバス事業においては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革が行われ、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 11・12 (p48~49)  資料編 23・24 (p72~77)

【課題1 (2) 事業者】 続き

課 題	内 容	関連データ
<p>⑧経営の安定性（収益性の悪化）</p> <p>⇒施策4ハ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 路線バス及びふれあい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ていない路線があります。</li> <li>☑ 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。</li> <li>▶ 近年の物価高騰に伴う諸経費の増加や、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。</li> <li>☑ 経営の安定性の確保は、事業の維持に直結する問題です。</li> </ul>	<p>資料編7 (p18~28)</p> <p>資料編11・12 (p48~49)</p>

【課題1 (3) 行政】

課 題	内 容	関連データ
<p>⑨地域公共交通を支える仕組みの不足</p> <p>⇒施策1ハ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 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。</li> <li>▶ 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。未達成の評価に対し、実効的な意見が出るまでには至りませんでした。</li> <li>☑ わが国の交通政策行政一般に広く認識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。</li> </ul>	<p>資料編19 (p59~65)</p> <p>【参考】 『地域公共交通計画の「アップデートガイド」 Ver.1.0』（国土交通省総合政策局地域交通課）</p>
<p>⑩福祉輸送サービスとの連携</p> <p>⇒施策2ハ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 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り、利用者目線での連携は不十分な状況です。</li> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 利用方法についても今後の課題となっています。</li> </ul>	<p>資料編20 (p66~67)</p>
<p>⑪路線バスとふれあいバスの区間重複</p> <p>⇒施策4ハ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 路線バスとふれあいバスのルート区間の一部で重複が生じているため、路線バスの経営に影響を及ぼしている恐れがあります。</li> <li>☑ 市街地などバス路線が必要な地域にふれあいバスのルートが設定されており、完全な重複解消は難しい状況です。</li> </ul>	<p>資料編5 (p11~14)</p> <p>資料編13 (p50~54)</p>
<p>⑫市財政の負担増加</p> <p>⇒施策6ハ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 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。</li> <li>☑ 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。</li> <li>▶ 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。</li> <li>☑ 特に公共交通での代替が困難なスクールバスの増加は、支出増の大きな要因となっています。</li> </ul>	<p>資料編21 (p68)</p>

課題2 地域間交通（鉄道）

【課題2（1）利用者／市民】

課題	内容	関連データ
<p>⑬北総線の高額運賃</p> <p>⇒施策7ハ</p>	<p>▶ 2023（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>☑ 北総鉄道株式会社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きました。</p> <p>☑ 北総線の高額運賃は、長い間市民からもっとも多くに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>☑ 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、通院など多様な目的で利用されています。</p>	<p>資料編14 （p55） 資料編25・26 （p78～294）</p>
<p>⑭北総線・アクセス特急の速達性</p> <p>⇒施策7ハ</p>	<p>▶ 2010（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いません。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9 （p31～47） 資料編15・16 （p56～57） 資料編25・26 （p78～294）</p>
<p>⑮成田線の利便性</p> <p>⇒施策8ハ</p>	<p>▶ 成田線の運行本数は1時間に2本程度と少なく、本数の増加を望む声が挙がっています。一方、利用者は沿線全体で減少傾向にあります。</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>	<p>資料編9 （p31～47） 資料編16 （p57） 資料編25・26 （p78～294）</p>

【課題2（2）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 ⇒施策7・8・9ハ	<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 14・16 (p55・57)
⑪線路容量の限界 ⇒施策7ハ	<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 17 (p57)

【課題2（3）行政】

課 題	内 容	関連データ
⑫自動車依存率の高さ ⇒施策7・8・9ハ	<p>▶ 市外への移動は自家用車等の方が便利という意見が多く、市民の自動車への依存が高いことが、公共交通の持続性に対する懸念となっています。</p> <p>☑ 本市では、その地理的特性や千葉ニュータウン計画などの進展が、モータリゼーションの発達を促してきた側面があります。</p> <p>☑ 鉄道は地域間交通だけでなく地域内幹線としての役割も担っていますが、市内の移動においても自動車への依存が高く、鉄道の役割は限定的です。</p>	資料編 25 (p78～193) 【参考】 前計画p31・58

## 2 基本目標と公共交通ネットワークの目指す姿

### (1) 基本目標の設定

前節で検討した現状と課題を整理し、「印西公共交通ビジョン」の実現に向けた基本目標を設定します。

## 印西公共交通ビジョン

「新しい公共交通ネットワークで 移動が楽に 暮らしが豊かに」



### 基本目標 1: 市民の暮らしに寄り添う持続可能な地域公共交通の再構築

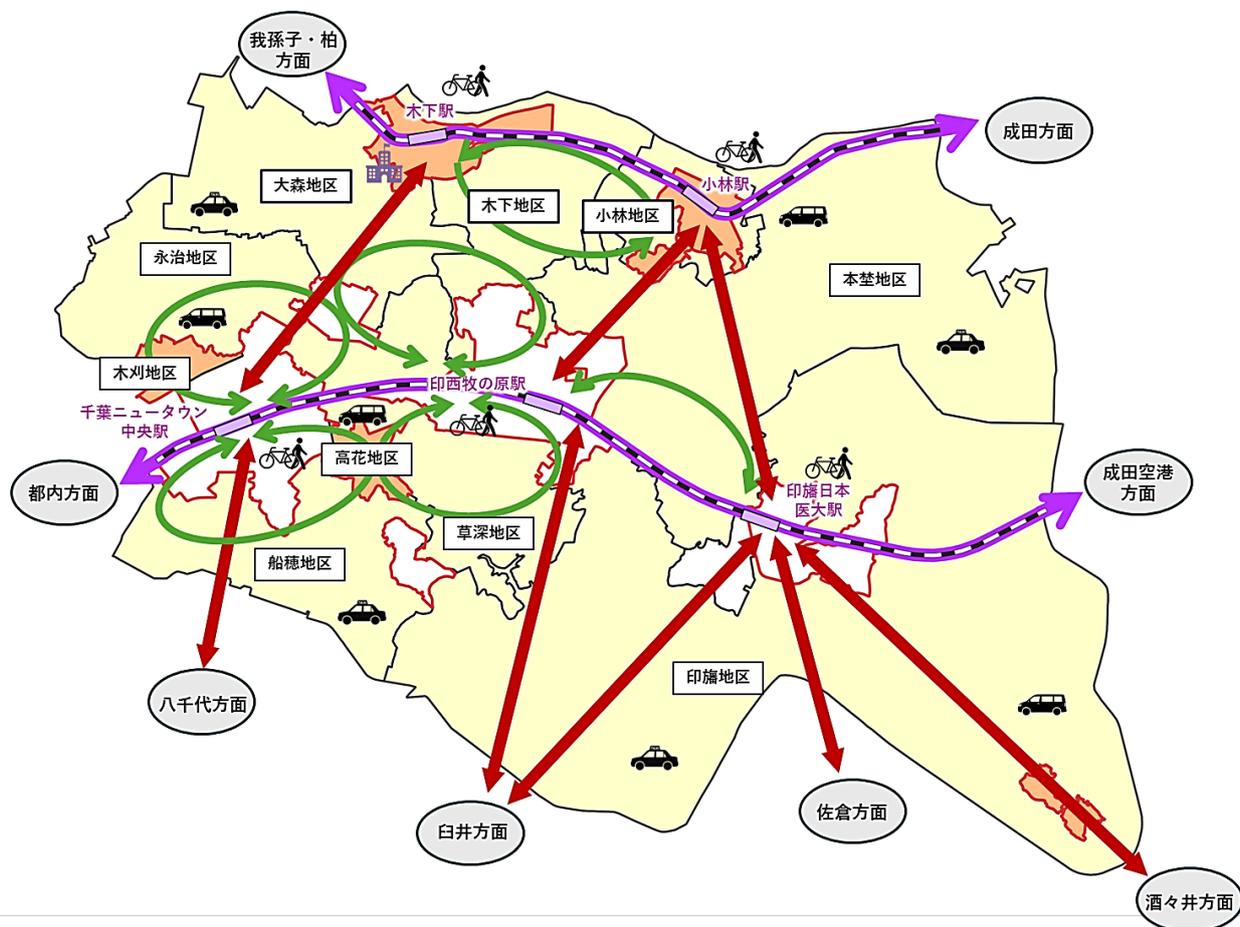
それぞれの地域の特性や市民ニーズに寄り添う交通サービスの組み合わせを再構築し、全体最適と個別最適を両立した持続可能な公共交通ネットワークの実現に向けて、市民、事業者と共創で取り組みます。

### 基本目標 2: まちの価値を高める鉄道の利便性向上

鉄道事業者に対し、市として積極的な要望活動を行うとともに、市と鉄道事業者が連携協力して利便性の向上や沿線の活性化に取り組みます。

## (2) 公共交通ネットワークの目指す姿

「印西公共交通ビジョン」の実現に向けて、前節で検討した現状と課題を整理し、本計画における公共交通ネットワークの目指すべき姿を示します。その上で、実施する施策の前提となる交通モード別の機能・役割を示します。



- 交通結節点(モビリティ・ハブ)
- 交通結節点を結ぶ地域内幹線
- 地域内支線
- 市街化区域
- 補完交通検討エリア(市街化調整区域)
- 補完交通検討エリア(市街化区域)
- 徒歩・自転車移動推進エリア
- タクシー利用助成
- デマンド型運行

図 本計画における公共交通ネットワークの目指す姿

表 本市における地域公共交通の機能別分類

区分	機能・役割	主な交通モード
基幹交通軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 広域の移動を大量輸送、速達性により連絡し、市の公共交通の骨格を担います。</li> <li>○ 基幹交通軸となる鉄道駅を交通結節点（モビリティ・ハブ）とします。</li> <li>○ 通勤・通学、通院、買い物、観光などの多様な目的での利用を想定</li> </ul>	鉄道
地域内幹線	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 鉄道駅や市役所など交通結節点（モビリティ・ハブ）及び市と隣接する地域をつなぎ、公共交通軸の中心を担います。</li> <li>○ 通勤・通学、通院、買い物などの多様な目的での利用を想定</li> </ul>	鉄道 路線バス
地域内支線	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 鉄道駅、主要施設へのアクセスなど、交通空白地域の解消を担う路線も含め、地域内幹線だけでは需要が満たせない地域内の生活交通を担います。</li> <li>○ 地域の実情に応じて、通勤・通学、通院、買い物などの多様な目的での利用を想定</li> </ul>	路線バス コミュニティバス (ふれあいバス)
補完交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 鉄道やバスが運行していない交通空白地域や、既存の公共交通サービスではカバーできない多様な需要を、面的・補完的にカバーします。</li> <li>○ 必要に応じて、地域内幹線や地域内支線を代替する場合があります。</li> <li>○ ドア・トゥ・ドア、相乗り型、定額制、区域運行、早朝深夜の移動など、年齢層や地域ごとに異なる多様な目的での利用を想定</li> </ul>	タクシー 新たな交通手段 (デマンド型、ライドシェアなど)
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 福祉事業や通学の移動支援</li> <li>○ 徒歩・自転車を含め、ラストワンマイルや個別のニーズに合わせた交通手段</li> </ul>	福祉タクシー スクールバス シェアサイクル など

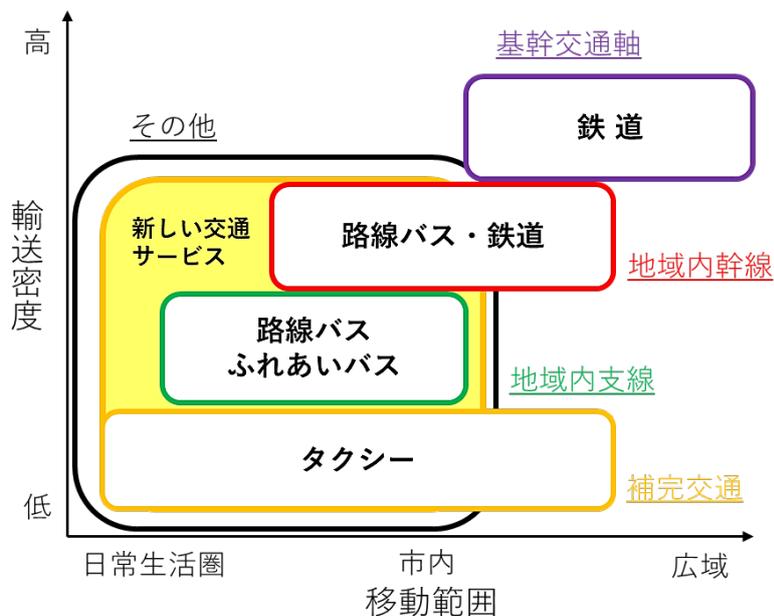


図 本計画における機能別分類の関係性

### 3 施策の展開

#### (1) 施策の方向性

前節で掲げた基本目標の達成に向けて、必要となる施策の方向性を示します。

表 基本目標と施策の一覧

基本目標	施策と取組
<b>基本目標 1</b> 市民の暮らしに寄り添う 持続可能な地域公共交通 の再構築	<b>施策 1 地域公共交通を支える新たな仕組みづくり</b> 1-1 交通政策推進体制の充実、1-2 地域公共交通会議の柔軟な運用 <b>施策 2 移動制約者や交通空白地域への対策</b> 2-1 高齢者等の暮らしに寄り添う移動手段の確保 2-2 高校生等の通学利便性の向上 2-3 フィーダー補助によるバス運行の実施 2-4 自転車の利用促進策の推進 2-5 住民主体の交通サービスへの支援検討 <b>施策 3 バス・タクシーの利便性向上とサービス水準の維持</b> 3-1 ふれあいバスの利便性向上に向けた取組 3-2 路線バスの利便性向上に向けた取組 3-3 タクシーの利便性向上に向けた取組 <b>施策 4 バス・タクシー事業者の経営の安定性確保</b> 4-1 担い手確保や経営への支援 4-2 バス重複区間解消に向けた取組 4-3 ふれあいバス運賃改定の検討 <b>施策 5 公共交通DXとユニバーサルデザインの推進</b> 5-1 バス待ち環境の改善、5-2 公共交通に関する情報提供の推進 5-3 新たなテクノロジーの導入に向けた調査研究 <b>施策 6 効率的な公共交通事業の推進</b> 6-1 公共交通公費負担額の評価と検証 6-2 路線バスの補助や見直し 6-3 ふれあいバス運行基準の見直し
<b>基本目標 2</b> まちの価値を高める鉄道 の利便性向上	<b>施策 7 北総線・アクセス特急の利便性向上</b> 7-1 北総線運賃値下げに向けた取組 7-2 北総線・アクセス特急の速達性向上に向けた取組 7-3 北総線沿線地域活性化協議会の活性化事業 <b>施策 8 成田線の利便性向上</b> 8-1 成田線の利便性向上に向けた取組 <b>施策 9 鉄道の利用促進と支援</b> 9-1 鉄道事業者との共創による利用促進策の取組 9-2 鉄道事業者への補助及び支援の検討、基金の積立

## 基本目標 1 市民の暮らしに寄り添う持続可能な地域公共交通の再構築

### 施策 1 地域公共交通を支える新たな仕組みづくり

【現状と課題】 ⑨地域公共交通を支える仕組みの不足（p17）

【実施主体（連携協力）】 印西市、印西市地域公共交通会議、（交通事業者）

【対象地域】 市内全域

成田線沿線地区

千葉ニュータウン地区

在来地区

【取組】

#### 1-1 交通政策推進体制の充実

- 交通政策を広くまちづくりや都市政策の一環として位置づけ、地域公共交通のさらなる充実を図るため、交通政策課を中核として公共交通施策の推進及び専門人材の育成に努めるとともに、現状の交通体系にとらわれず、中長期的な視点から印西公共交通ビジョンの実現に向けた取組を進めます。

#### 1-2 地域公共交通会議の柔軟な運用

- 事業者や地域住民など様々な主体が関わる公共交通の多様な課題に機動的に対応するためには、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、課題解決力の向上を図る必要があります。
- 本計画で掲げた施策を着実に実行するためには、評価指標の達成状況や進捗状況を適切に把握するとともに、モビリティデータに基づく課題の共有やアイデア出し、改善策を利用者の視点に立って検討する必要があります。このことから、交通事業者の保有するデータも含め、必要となる情報の共有化を図るとともに、地域公共交通会議を柔軟に運用し、公共交通全般やモニタリングなど個別のテーマに関する分科会を必要に応じて立ち上げます。

## 施策2 移動制約者や交通空白地域への対策

【現状と課題】①移動手段がない人（移動制約者）の増加、②交通空白地域の存在（p14）、  
⑩福祉輸送サービスとの連携（p17）

【実施主体（連携協力）】印西市、印西市地域公共交通会議、住民自治組織等、（交通事業者）

【対象地域】市内全域

成田線沿線地区

千葉ニュータウン地区

在来地区

【取組】

### 2-1 高齢者等の暮らしに寄り添う移動手段の確保

（新しい交通サービスの導入推進）

- 在来地区に加え、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では、既存の交通ネットワークや支援サービスだけでは移動が困難になっている人が増えていることから、各地域の高齢化の程度や交通サービスの状況に応じて、交通事業者と調整を図りながら、新たなデマンド型交通など、それぞれの地域に適した補完交通の導入を検討します。

（フレアイカの実施及び利用促進）

- 高齢者の移動手段の確保と外出促進を目的に実施している「ふれあいバス等無料乗車カード（フレアイカ）」を引き続き実施するとともに、事業の周知を図り、利用促進を行います。

（タクシー利用助成事業の実施及び利用促進）

- 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、交通空白地域対策の実証実験として、令和7年6月から在来地区（市街化調整区域）を対象にタクシー利用助成事業を実施しています。今後もタクシー利用助成事業を引き続き実施するとともに、事業の周知を図り、利用促進を行います。

（公共交通と福祉輸送サービスとの役割分担）

- 移動制約者の移動手段確保においては、身体が壮健で公共交通での移動が可能な高齢者（アクティブシニア）等への交通サービスと、身体活動に困難を抱える高齢者や障がい者の移動手段を担う有償福祉運送などの福祉輸送サービスとの役割分担を明確にして取り組む必要があります。
- この観点から、移動制約者が移動支援のセーフティーネットから取り残されないよう努めるとともに、類似した事業であるタクシー利用助成と福祉タクシーについては、対象者や対象エリア、助成額や利用方法などを整理し、それぞれの利便性の向上に努めます。

### 2-2 高校生等の通学利便性の向上

- 市内の高校生の多くが公共交通を利用して市外の高校に通学しており、通学の利便性向上が求められていることから、交通事業者と連携し、鉄道との乗り継ぎや運行ダイヤなどの改善を図り、通学しやすい交通環境の充実に努めます。
- 特に、成田・佐倉など下り方面への通学では鉄道とバスの乗り継ぎが多くなる傾向があるため、アクセスの向上に優先的に取り組みます。

### 2-3 フィーダー補助によるバス運行の実施

- 国から交通空白地域の指定を受けた竜腹寺、荒野地区については、高齢者等の生活の足を確保し、交通空白地域の解消を図るため、ふれあいバス「印旛・本埜支所ルート」を運行します。
- ふれあいバスへの財政支出が年々増加していることから、今後もふれあいバスの運行を継続するためには、地域公共交通確保維持改善事業補助金（フィーダー補助）制度を活用する必要があります。
- 「印旛・本埜支所ルート」については、本計画の実施事業と整合を図るとともに、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、今後も運行を継続します。

### 2-4 自転車の利用促進策の推進

- 移動制約者を含め身体が壮健な人は、健康維持と近距離移動の代替手段をかねた生活の質向上のため、アクティブ・モビリティ（徒歩・自転車）の利用が推奨されます。
- このことから、事業者が実施する鉄道駅付近などへのシェアサイクルの誘致を支援します。

### 2-5 住民主体の交通サービスへの支援検討

- 市内の公共交通ネットワークやその他の移動サービスとは別に、住民が主体となって交通サービスを実施することは、行政による補完交通と同様の役割が期待されます。
- このことから、意欲のある地域や団体に対しては、個別の相談により対応するほか、地域公共交通会議において必要な支援のあり方を検討します。令和6年度に実施した「地域公共交通に関する町内会等アンケート」において、「関心がある、検討したい」と回答した団体に対しては、具体的な意向を確認し、支援の可能性について検討します。

## [参考1]

### □ 地域内フィーダー補助（補助対象路線）に係る概要

系統名	事業許可区分	運行態様	実施主体	起点	終点	経由地	活用した補助事業
印旛・本埜支所ルート	4条乗合	路線定期運行	印西市 (運行は交通事業者に委託)	印旛支所	本埜支所	印旛医大千葉北総病院 印西牧の原駅南口	フィーダー補助

### 施策3 バス・タクシーの利便性向上とサービス水準の維持

【現状と課題】③路線バス・ふれあいバスの利便性（p15）、⑥タクシーの利便性（p16）

【実施主体（連携協力）】印西市、印西市地域公共交通会議、（交通事業者）

【対象地域】市内全域

成田線沿線地区

千葉ニュータウン地区

在来地区

【取組】

#### 3-1 ふれあいバスの利便性向上に向けた取組

- 通勤・通学などで多くの人々が利用する鉄道駅などの交通結節点や、日常生活で多くの人々が利用する店舗、病院、公共施設などへのアクセス向上を図り、駅圏の回遊性や生活の足としての利便性を高めるため、各路線を対象に、鉄道・路線バスへの乗り継ぎ、運行ダイヤ、ルートや停留所などの見直しを適宜実施します。

#### 3-2 路線バスの利便性向上に向けた取組

（運行本数などサービス水準の維持に向けた連携・支援）

- （機能別分類の）地域内幹線や地域内支線を担う路線バスは、市民及び周辺自治体からの移動を支える重要な交通手段です。このことから、バス事業者と連携して利用促進に努め、地域内幹線については現行のサービス水準以上を目標とするとともに、サービス水準の維持に向けて、バス事業者に対し必要な支援策を検討・実施します。
- バス事業者に対しては、地域内支線も含め、サービス水準の大幅な低下や路線の維持が困難になった場合は、地域公共交通会議において対応策を検討するため、速やかに市への報告を求めます。なお、今後の利用状況や社会情勢の変化等に応じて、サービスの維持水準については随時見直しを行うこととします。

（運行ダイヤ等の改善に向けた協議・調整）

- 通勤・通学などで多くの人々が利用する鉄道駅などの交通結節点や、日常生活で多くの人々が利用する店舗、病院、公共施設などへのアクセスを向上させるため、各路線を対象に、モビリティデータを活用し、鉄道・ふれあいバスへの乗り継ぎや運行ダイヤ等の改善に向けて、各交通事業者と協議・調整を進めます。
- また、地域公共交通をともに担う路線バス及びふれあいバスについては、バス事業者と連携し、それぞれが調整を図りながら、人流データ等の移動需要に基づく現状診断を実施し、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取り組めます。

#### 3-3 タクシーの利便性向上に向けた取組

- タクシーの利用状況や利便性の向上について、タクシー事業者と情報共有を図ります。
- タクシー利用者が安全・安心に利用できるよう、タクシー事業者と連携して乗務員の接遇向上に努めます。
- タクシーの台数不足による影響が今後も進行するようであれば、関連する交通事業者と調査研究及び調整を図りながら、新たな交通システムの導入について検討します。

## 施策4 バス・タクシー事業者の経営の安定性確保

【現状と課題】④路線バスとふれあいバスの運賃格差（p15）、⑦乗務員の不足（p16）、  
⑧経営の安定性（収益性の悪化）、⑩路線バスとふれあいバスの区間重複（p17）

【実施主体（連携協力）】印西市、印西市地域公共交通会議、（交通事業者）

【対象地域】市内全域

成田線沿線地区

千葉ニュータウン地区

在来地区

【取組】

### 4-1 担い手確保や経営への支援

- 近年、人件費の高騰や働き方改革の影響により、公共交通の維持に不可欠な乗務員不足が顕在化しており、その解消に向けた支援が求められています。具体的には、市内のバス・タクシー事業者を対象に、市が発行する広報媒体等で求人広告の無料掲載や、交通事業者やハローワークと連携し、合同の就職説明会などの実施を検討します。
- 新規雇用した乗務員の運転免許取得を要件とする乗務員確保補助金の創設を検討します。
- 交通事業者の経営を圧迫する燃料費や人件費等の高騰に対し、国県等の補助金を活用し、必要に応じて公費による支援を検討します。

### 4-2 バス重複区間解消に向けた取組

- 公共交通の機能別役割分担に基づき、地域内幹線としての路線バスと、地域内支線としての路線バス、ふれあいバスを適切に配置します。路線バスの経営に影響が出ている可能性のある重複区間については、バス事業者と連携して重複状況の調査を実施し、運行ルートの見直しやダイヤ調整などにより、適切な再配置を図ります。
- ただし、交通空白地域周辺を運行しているふれあいバスが部分的に路線バスと重複している場合など、そうした調整が難しい場合は、バス事業者と協議・調整を行い、地域住民の意向を尊重した路線の再配置を検討します。

### 4-3 ふれあいバス運賃改定の検討

- 路線バスとふれあいバスの運賃格差の是正に向けて、以前から課題となっているふれあいバス運賃の改定と、運賃改定に応じて支援が必要となる路線バス利用者への運賃補助等について検討します。

## 施策5 公共交通DXとユニバーサルデザインの推進

【現状と課題】⑤待合環境及び情報の見つけやすさ、安心・安全への配慮（p15）

【実施主体（連携協力）】印西市、印西市地域公共交通会議、（交通事業者）

【対象地域】市内全域

成田線沿線地区

千葉ニュータウン地区

在来地区

【取組】

### 5-1 バス待ち環境の改善

- 鉄道駅や公共施設などの交通結節点などでは乗り継ぎに際し待ち時間が生じるため、バス停留所に優先的にベンチ等を整備し、待合環境の改善を図ります。

### 5-2 公共交通に関する情報提供の推進

（オープンデータ化の推進）

- 経路、運賃、運行ダイヤなどのモビリティデータを利用者に対し一体的に提供できる環境を整備するため、ふれあいバス運行情報のオープンデータ化を進めます。
- これにより、利用者が地図アプリや乗換検索アプリなど、汎用性の高いツールを通じて、必要な情報にアクセスできるよう、G T F Sなどを活用し、情報の公開と利活用を促進します。
- そうした基盤データの活用により、バス運行の効率化や改善の現状診断を推進します。

（情報発信と利用促進）

- 現在発行している総合公共交通マップやふれあいバスの時刻表・ルート図を定期的に改訂し、市ホームページ等に掲載するなど、わかりやすい情報発信と利用促進に努めます。
- 移動手段の重要な選択肢として、病院や企業が運行している無料のバスについても広く発信に努めます。

（バスロケーションシステムなど情報案内の導入・検討）

- バス利用環境をより快適にするため、ふれあいバスの運行状況をリアルタイムで確認できるバスロケーションシステムの導入を検討するとともに、交通結節点にデジタルサイネージなどICTを活用した情報案内の導入を検討します。

### 5-3 新たなテクノロジーの導入に向けた調査研究

- 移動制約者対策や乗務員不足など、公共交通が抱える多様な問題を解決する有効なツールとして、AIを活用した自動運転技術やMa a S、低炭素グリーンスローモビリティといった、日進月歩で進化している新たなモビリティサービスが注目されています。
- そうした先進技術の開発状況や先進事例、また国県等の補助金の情報収集に努めるとともに、交通事業者と情報の共有を図り、その実現可能性について検討します。

## 施策6 効率的な公共交通事業の推進

【現状と課題】⑫市財政の負担増加（p17）

【実施主体（連携協力）】印西市、印西市地域公共交通会議、（交通事業者）

【対象地域】市内全域

成田線沿線地区

千葉ニュータウン地区

在来地区

【取組】

### 6-1 公共交通公費負担額の評価と検証

- 市の公共交通に係る経費は、事業の拡大や近年の人件費及び物価高の高騰により増加の一途を辿っており、市一般会計歳出決算額に占める割合は年々増加しています。さらに、スクールバスなどの通学支援や福祉輸送サービスといった広義の交通関連経費の増加も著しく、将来的に市財政を圧迫する恐れがあります。
- このことから、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、適正な収入の確保に努めつつ事業を効率的に実施し、負担の増加に歯止めをかける取組を進めます。
- 通学支援と福祉輸送サービスを含めた広義の交通関連事業についても一体的に捉え、関連部署と連携して事業のあり方を検討します。

### 6-2 路線バスの補助や見直し

- 路線バス維持のため市が補助する対象については、地域内幹線を担う路線とし、その必要性は地域公共交通会議において協議・検討します。
- 収支率の著しく低い補助路線については、効率性を向上させる取組を進めますが、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図ります。
- 補助額の基準については、当該補助路線のバス1台当たりの年間運行経費が同年度のふれあいバス1台当たりの年間運行経費を超えない程度とし、補助路線の運行経費が上回った場合は、他の交通モードへの転換を検討します。

### 6-3 ふれあいバス運行基準の見直し

- 地域内支線を担うふれあいバスについては、収支率の向上を目標とします。
- 現行のサービス水準の維持に向けて、必要な利用促進策を実施するとともに、サービス水準の確保が難しい場合には、地域公共交通会議において縮小・廃止、代替策等の対応策を検討します。

## 基本目標2 まちの価値を高める鉄道の利便性向上

### 施策7 北総線・アクセス特急の利便性向上

【現状と課題】⑬北総線の高額運賃、⑭北総線・アクセス特急の速達性（p18）、

⑯鉄道利用者の減少や経営の安定性、⑰線路容量の限界、⑱自動車依存率の高さ（p19）

【実施主体（連携協力）】印西市、北総線沿線地域活性化協議会、（鉄道事業者）

【対象地域】北総線・成田スカイアクセス線沿線

北総線沿線

【取組】

#### 7-1 北総線運賃値下げに向けた取組

- 通学定期の大幅な値下げをはじめとする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。
- 沿線住民にとって長年の懸案となっている北総線のさらなる運賃値下げを実現するため、鉄道事業者に対し、市として要望活動を行います。

#### 7-2 北総線・アクセス特急の速達性向上に向けた取組

- 都内や成田空港へのアクセス性や速達性を高め、成田空港の機能強化を見据えた沿線の価値向上を図るため、北総線特急列車の増発や印西牧の原駅へのアクセス特急の停車について、鉄道事業者に対し、市として要望活動を行います。

#### 7-3 北総線沿線地域活性化協議会の活性化事業

- 北総線沿線自治体（市川市、船橋市、松戸市、鎌ヶ谷市、白井市、印西市）、千葉県、北総鉄道株式会社で構成された北総線沿線地域活性化協議会において、沿線のまちづくりや地域のにぎわい創出などの事業を行い、北総線及び沿線地域の活性化を図ることで、市民の愛着の醸成と北総線利用者の掘り起こしを促進します。

### 施策8：成田線の利便性向上

【現状と課題】⑮成田線の利便性（p18）、⑯鉄道利用者の減少や経営の安定性、

⑱自動車依存率の高さ（p19）

【実施主体（連携協力）】印西市、成田線（我孫子～成田間）活性化推進協議会、（鉄道事業者）

【対象地域】JR成田線（我孫子支線）沿線

成田線沿線

【取組】

#### 8-1 成田線の利便性向上に向けた取組

- 成田線沿線自治体（成田市、柏市、我孫子市、印西市、栄町、利根町）で構成された成田線（我孫子～成田間）活性化推進協議会において、鉄道事業者に対し、成田線の輸送力増強及び利便性向上、利用促進、沿線地域の魅力の創出と周知等に関する要望活動を行うとともに、鉄道事業者と連携協力して沿線の活性化に取り組みます。

## 施策9 鉄道の利用促進と支援

【現状と課題】⑯鉄道利用者の減少や経営の安定性、⑰自動車依存率の高さ（p19）

【実施主体（連携協力）】印西市、（鉄道事業者）

【対象地域】市内鉄道沿線

成田線沿線

北総線沿線

【取組】

### 9-1 鉄道事業者との共創による利用促進策の取組

- 鉄道事業者と市が連携し、市民ニーズの掘り起こしに資する沿線の活性化やPRなど鉄道利用施策に取り組むとともに、バスと鉄道の接続改善、駅周辺での自転車利用促進策を推進します。

### 9-2 鉄道事業者への補助及び支援の検討、基金の積立

- 鉄道事業者と連携して、鉄道のバリアフリー化設備整備等の安全確保対策に対する補助や、利用促進に関する高齢者等への支援のニーズを検討するとともに、支援に備えて「鉄道施設整備基金」の積立を行います。

## [参考2]

□ 本市における既存の交通モード及び今後導入の可能性のある新しい交通手段の比較

交通モード	特性	移動時間（比較参考）	運賃（比較参考）
鉄道	正確な時間で高速運行。駅までの移動やダイヤに合わせた移動が必要	4分程度 （+駅までの移動時間）	150～300円程度
路線バス	停留所までの移動やダイヤに合わせた移動が必要。道路状況で遅延の可能性あり	15～20分程度 （+駅までの移動時間）	200～400円程度 （一部の路線でフレアイカ利用可）
コミュニティバス （ふれあいバス）	停留所までの移動やダイヤに合わせた移動が必要。道路状況で遅延の可能性あり	25～30分程度 （+駅までの移動時間）	100円 （フレアイカ利用者は無料）
タクシー	目的地間をドア・トゥ・ドアで運行	15分程度	2,000～2,500円程度（タクシー利用助成券使用の場合は△800円）
デマンド型	区域運行により目的地または目的地付近まで運行	25～30分程度	500～1,000円程度
ライドシェア	区域運行により目的地または目的地付近まで運行	25～30分程度	500～1,000円程度

※移動時間及び運賃は、成田線・北総線の市内1駅区間となる5km程度の距離を目安に算出。場所や設定条件によって時間、金額は大きく異なるが、比較の参考として掲載。

※交通モード別の特性の詳細については、資料編22p70～71を参照。

(2) 施策の実施スケジュール

施策	取組番号	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)
施策1：地域公共交通を支える新たな仕組みづくり	1-1	地域公共交通会議及び分科会のあり方検討	実施・改善 →			
	1-2					
施策2：移動制約者や交通空白地域への対策	2-1	新しい交通サービスの検討・実施		実施・改善 →		
	2-1	フレアイカ、タクシー利用助成事業の実施・改善及び福祉輸送サービスとの役割分担の検討				
	2-2	通学利便性向上の検討・実施		実施・改善 →		
	2-3	フィーダー補助の実施・改善 →				
	2-4	シェアサイクル誘致の検討・実施		実施・改善 →		
	2-5	住民主体の交通サービスへの支援検討・実施 →				
施策3：バス・タクシーの利便性向上とサービス水準の維持	3-1	ふれあいバスの乗り継ぎ、運行ダイヤ、ルートの一部等の見直し →				
	3-1	ふれあいバスのルート見直し				実施
	3-2	路線バスの利用促進とサービス水準の維持、改善に向けた協議・調整 →				
	3-3	タクシーの利便性向上に向けた調査研究			検討・実施 →	
施策4：バス・タクシー事業者の経営の安定性確保	4-1	担い手確保支援の検討・実施		実施・改善 →		
	4-2	バス重複区間解消の検討・調整 →				ルート見直し
	4-3	ふれあいバスの運賃改定等の検討・調整 →				実施
施策5：公共交通DXとユニバーサルデザインの推進	5-1	ベンチ等の整備 →				
	5-2	オープンデータ化の検討・実施		実施 →		
	5-2	総合公共交通マップ、ふれあいバス時刻表・ルート図の配布・作成 →				
	5-2	バスロケーションシステムの導入		デジタルサイネージ等の検討 →		
	4-3	バス・タクシー車両のユニバーサルデザイン化の推進 →				
	4-4	新たなテクノロジーの調査研究 →				
施策6：効率的な公共交通事業の推進	6-1	交通事業の評価と見直し →				
	6-2					
	6-3					
施策7：北総線・アクセス特急の利便性向上	7-1	実施 →				
	7-2					
	7-3					
施策8：成田線の利便性向上	8-1	実施 →				
施策9：鉄道の利用促進と支援	9-1	実施 →				
	9-2					

: 調査・研究・協議
  : 条件が整い次第実施
  : 施策を実施

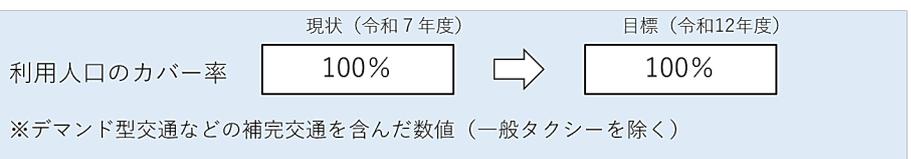
## 4 計画の達成状況の評価

本計画の実現に向けて、以下の評価指標を設定し、達成状況の評価を行います。また、年度ごとの中間目標については、各指標の目標値に対する現状値の20%の増加とし、毎年度、地域公共交通会議でモニタリングを行います。

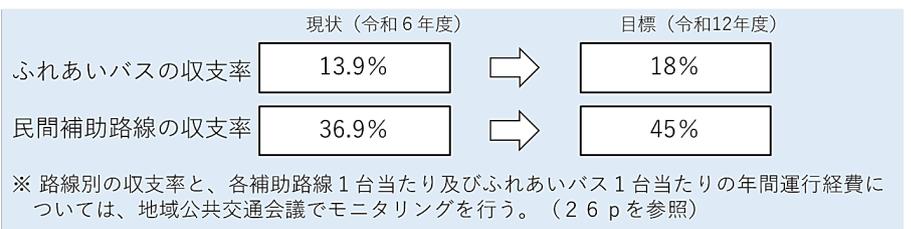
### 指標1 公共交通に対する満足度



### 指標2 公共交通サービスによる人口カバー率



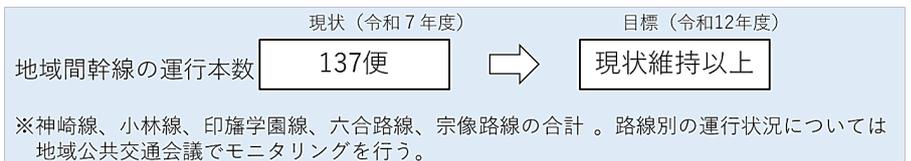
### 指標3 ふれあいバス及び民間補助路線の年間収支率



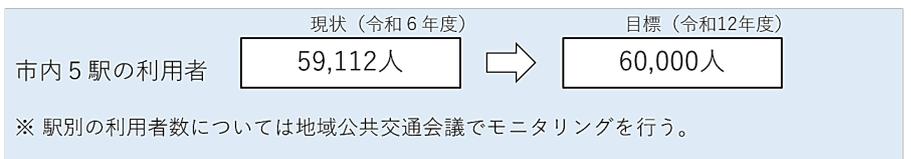
### 指標4 ふれあいバス及び民間補助路線の年間利用者数



### 指標5 地域間幹線バスの平日運行本数



### 指標6 市内鉄道駅の1日平均利用者数



## 5 計画の推進体制と進行管理

### (1) 推進体制

基本目標1の施策1・施策6で示したように、地域公共交通会議を柔軟に運用し、本計画で掲げた施策の着実な実行に努めます。

### (2) 進行管理

地域公共交通会議において、目標に応じた評価指標の達成状況や取組の進捗状況を確認・評価し、計画（PLAN）→実施（DO）→評価（CHECK）→改善（ACTION）のPDCAサイクルにより計画の進行を管理します。

また、前節で記載した中間目標の評価についても、前年度の達成状況の評価（CHECK）として実施し、次年度の計画（PLAN）に活用します。

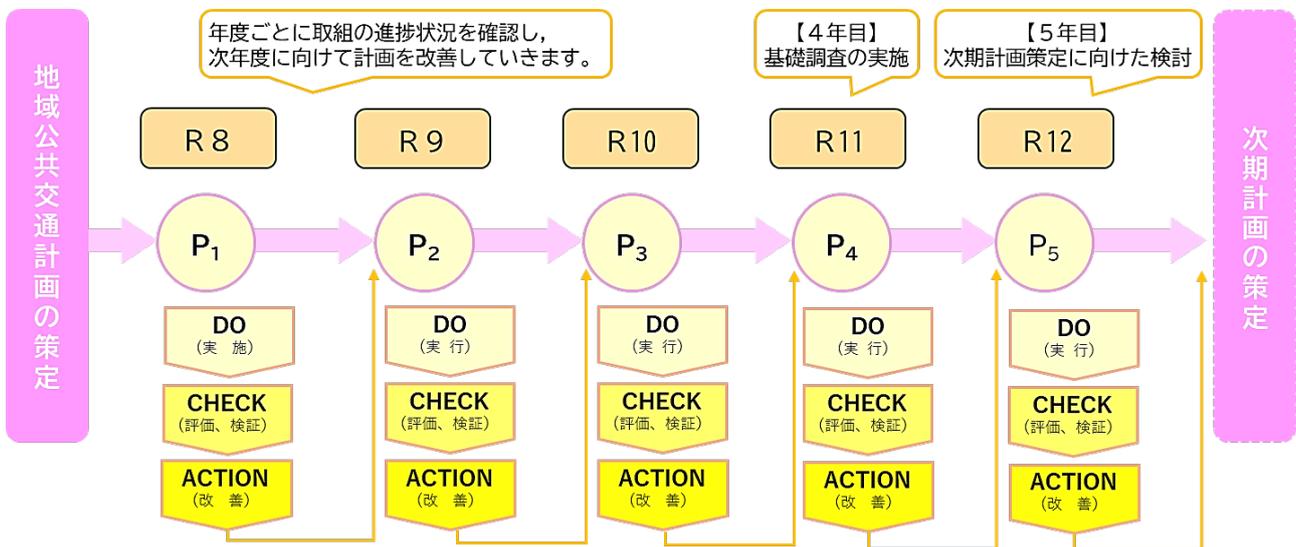


図 本計画におけるPDCAサイクルの展開

## 参考資料

- 計画の策定経過
- 印西市地域公共交通会議委員名簿
- 印西市地域公共交通会議設置要綱
- 用語解説

□ 計画の策定経過

日 時	内 容
令和7年1月24日(金)	令和6年度第3回印西市地域公共交通会議 ○ 次期印西市地域公共交通計画の策定について
令和7年1月29日(水)～ 令和7年3月12日(水)	地域公共交通に関する町内会等アンケート
令和7年1月14日(火)～ 令和7年2月28日	地域公共交通に関する民生委員児童委員アンケート
令和7年6月25日(水)	令和7年度第1回印西市地域公共交通会議 ○ 印西市地域公共交通計画基本方針(案)について
令和7年7月10日(木)～ 令和7年7月11日(金)	バス事業者ヒアリング
令和7年7月14日(月)	タクシー事業者ヒアリング
令和7年8月4日(月)	令和7年度第2回印西市地域公共交通会議 ○ 印西市地域公共交通計画の骨子案について
令和7年8月4日(月)	地域公共交通研修会 講師：為国 孝敏 氏(NPO法人まちづくり支援センター代表理事)
令和7年11月12日(水)	令和7年度第3回印西市地域公共交通会議 ○ 次期地域公共交通計画に関する考え方について 今後の策定スケジュールについて 公共交通をめぐる現状と課題について 施策の方向性について
令和7年12月25日(木)	令和7年度第4回印西市地域公共交通会議 ○ 印西市地域公共交通計画(素案)について
令和8年1月21日(水)～ 令和8年2月8日(日)	パブリックコメントの実施
令和8年3月9日(月) 【予定】	令和7年度第5回印西市地域公共交通会議 ○ パブリックコメントの結果について ○ 印西市地域公共交通計画(最終案)について

□ 印西市地域公共交通会議委員名簿（令和8年3月31日現在）

任期：令和7年8月1日～令和9年7月31日

No.	委員名		所 属	備考
1	刈谷 高博		市民代表（公募市民）	1号委員
2	豊田 裕子		市民代表（公募市民）	1号委員
3	桑原 智		市民代表（高齢者クラブ連合会推薦）	1号委員
4	玉井 和幸		市民代表（町内会自治会連合会印西地区推薦）	1号委員
5	野村 孝		市民代表（町内会自治会連合会印旛地区推薦）	1号委員
6	加藤 庄一		市民代表（町内会自治会連合会本埜地区）	1号委員
7	宮脇 幹雄		市民代表（民生委員児童委員協議会推薦）	1号委員
8	太田 英寿		京成バス千葉セントラル株式会社	2号委員
9	尾井川 博		京成バス千葉セントラル株式会社	4号委員
10	浦川 真一		なの花交通バス株式会社	2号委員
11	三上 達也		京成バス千葉イースト株式会社	2号委員
12	石井 隆		有限会社 大成交通	2号・3号委員
13	和田 賢太郎		船尾タクシー有限会社	3号委員
14	岩崎 員幸		株式会社都市交通	3号委員
15	伊藤 昌央		千葉県総合企画部交通計画課	6号委員
16	菅井 規		国土交通省関東運輸局千葉運輸支局	7号委員
17	川戸 正芳		千葉県印西警察署	8号委員
18	金田 直樹		北総鉄道株式会社	9号委員
19	菊池 崇之		東日本旅客鉄道株式会社千葉支社	9号委員
20	伊藤 壮祐		千葉県印旛土木事務所調整課	10号委員
21	成田 斉		一般社団法人千葉県バス協会	11号委員
22	高山 和征		一般社団法人千葉県タクシー協会	11号委員
23	板谷 和也	副会長	流通経済大学	12号委員
24	飯塚 寛明		我孫子市建設部交通政策課	13号委員
25	藤崎 博一		市職員（都市建設部長）	5号委員
26	青木 恵巳子		市職員（福祉部長）	5号委員
27	伊藤 章		市職員（教育部長）	5号委員
28	米井 雅俊	会長	市職員（企画財政部長）	5号委員

## □ 印西市地域公共交通会議設置要綱

(設置)

第1条 道路運送法(昭和26年法律第183号)および地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)の規定に基づき、本市における地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するとともに、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、印西市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を設置する。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域公共交通計画の作成及び変更に関する事項
- (2) 地域公共交通計画の実施に関する事項
- (3) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様、運賃、料金等に関する事項
- (4) 市運営有償輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (5) その他交通会議が必要と認める事項

(組織)

第3条 交通会議は、委員30人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 市民又は利用者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (3) 一般乗用旅客自動車運送事業者
- (4) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者の代表
- (5) 市長又はその指名する者
- (6) 千葉県職員
- (7) 国土交通省関東運輸局千葉運輸支局長又はその指名する者
- (8) 千葉県印西警察署長又はその指名する者
- (9) 鉄道事業者
- (10) 道路管理者又はその指名する者
- (11) 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者の組織する団体
- (12) 地域公共交通に係る学識経験を有する者
- (13) その他市長が交通会議の運営上必要と認めたる者

(会長)

第4条 会長は、前条第2項に規定する委員の中から互選により定める。

2 会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。

(副会長)

第5条 副会長は、第3条第2項に規定する委員の中から会長が指名する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は欠けたとき、その職務を代理する。

(委員の任期)

第6条 委員の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。

2 欠員などの事由により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。

(会議の運営)

第7条 交通会議の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集する。

2 会議の議長は、会長をもって充てる。

3 会議は、委員の半数以上の出席がなければ開くことができない。ただし、欠席する委員からあらかじめ会長あてに、その権限を会長に委任する旨の届出があったときは、当該欠席委員の数を出席委員の数に加えることができる。

4 委員は、やむを得ない理由があるときは、あらかじめ会長あてに代理人の出席に関する届出を行うことにより、当該代理人を交通会議に出席させることができる。この場合、当該代理人には、当該委員と同一の権限を付与するものとする。

5 会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

6 会議は、原則として公開する。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

7 会議は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言を求めることができる。

(分科会)

第8条 第2条各号に掲げる事項について専門的な調査及び検討を行うため、必要に応じ、交通会議に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(庶務)

第9条 交通会議の庶務は、企画財政部交通政策課において処理する。

(協議結果の取扱い)

第10条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(その他)

第11条 この要綱に定めるもののほか、交通会議に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この告示は、平成25年8月1日から施行する。

(印西市地域公共交通会議設置要綱の廃止)

2 印西市地域公共交通会議設置要綱(平成19年告示第46号)は、廃止する。

(略)

附 則(令和6年3月25日告示第21号)

この告示は、公示の日から施行する。

□ 用語解説

※五十音順

用語	説明
アクティブモビリティ	徒歩や自転車など、人間の身体活動を動力源とする移動手段のこと。健康増進、環境負荷の低減、交通渋滞の緩和などへの効果が期待されている。
オープンデータ	国、地方公共団体および事業者が保有する官民データのうち、国民だれもがインターネット等を通じて簡単に利用、加工、編集、再配布などができるよう公開されたデータのこと。
グリーンスローモビリティ	時速 20 km未満で公道を走ることのできる 4 人乗り以上の電動車を活用した移動サービスや車両のこと。
交通空白地域	本計画では、①市街化調整区域、②バス停留所 300m圏外、③鉄道駅 1 km圏外、④デマンド交通対象区域外の 4 条件を交通空白地域と定義する。
交通結節点	複数あるいは異なる交通手段が接続し、交通機関相互の乗り換えや乗り継ぎが行われる拠点となる場所。
交通モード	鉄道、バス、タクシーなどの交通手段。
自家用有償旅客運送	バス、タクシー事業による輸送サービスの提供が困難で、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、市町村や NPO 法人等が自家用車を用いて提供する輸送サービス。自家用有償旅客運送には、交通空白地において、地域住民その他運送を行う「交通空白地有償運送」と、単独で公共交通機関を利用できない障がい者等の個別輸送を行う「福祉有償運送」がある。
シェアサイクル	自転車を共同で利用するシステムのこと。利用者はどこのポート（拠点）からでも自転車を借り出し、どのポートでも返却できる交通手段。
G T F S（標準的なバスフォーマット）	公共交通機関の時刻表と地理的情報に関するオープンフォーマット。G T F S で情報が公開されることで、複数の公共交通機関の情報を利用する経路の検索が可能となる。
収支率	運賃収入と運行経費の割合。
地域間幹線系統補助	地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援を行う国の補助制度。
デジタルサイネージ	液晶ディスプレイやタブレット等の電子媒体を活用し、屋外、公共空間、交通機関などの様々な場所で情報を発信するメディアの総称。
デマンド交通 （オンデマンド交通）	乗客のニーズに応じて、予約等により運行されるタクシーや小型バスなどの移動サービス。
バスロケーションシステム	バスの位置情報や遅延情報、到着予想時刻等を、バス停の掲示板やスマートフォン等に表示し、利用者にリアルタイムで提供するシステム。
M a a S（マース）	Mobility as a Service の略称。公共交通など移動サービスの全体をひとつのサービスとして捉え、移動手段の検索から、予約・乗車・決済までを一括で提供するサービスのこと。
モビリティマネジメント	過度に自動車に依存する状態から、公共交通や徒歩、自転車などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態に変えていく一連の取り組み。
ユニバーサルデザイン	年齢、性別、出身国、障がいの有無などにかかわらず、多様な人が利用しやすいよう都市や生活環境をあらかじめデザインする考えのこと。
ラストワンマイル	最寄りの駅やバス停から最終目的地までの移動手段。

**印西市地域公共交通計画（本編）**

発行日 令和8年（2026）●月

発行 印西市企画財政部交通政策課

〒270-1396 千葉県印西市大森 2364 番 2

電話 0476-33-4415

ホームページ <https://www.city.inzai.lg.jp>