

議題（１）印西市地域公共交通計画（案）の市民意見公募手続き（パブリックコメント）結果及び印西市地域公共交通計画（最終案）について

１．配布資料

- 資料１ 印西市地域公共交通計画（案） 市民意見公募（パブリックコメント）の結果
- 資料２ 印西市地域公共交通計画（本編）（最終案）
- 資料３ 印西市地域公共交通計画（資料編）（最終案）抜粋

印西市地域公共交通計画（案）
市民意見公募（パブリックコメント）の結果

案 件	印西市地域公共交通計画（案）		
募 集 期 間	令和8年1月21日(水)～令和8年2月8日（日）		
意 見 の 提 出	4件（4名）		
意見の取扱い	修 正	案を修正するもの	2件
	既記載	既に案に盛り込んでいるもの	0件
	参 考	案には反映できないが今後の参考とするもの	2件
	その他	案には反映できないが意見として伺ったもの	0件

市民意見公募（パブリックコメント）における意見及び意見に対する対応

No.	該当 ページ	ご意見	意見に対する対応
1	【本編】 p18、19、 31、32 【資料編】 p55～58	印西牧の原駅における公共交通利便性の改善について 印西牧の原駅周辺は、大規模分譲地や商業施設の集積、子育て世帯の流入等により、乗車人員が継続的に増加している重要な交通拠点であると認識しております。こうした成長を踏まえ、地域の交通政策は将来を見据えて検討されるべきと考えます。 現在の運行体系では、都心部へのアクセスや乗換等による体感的な不便さが残っているほか、印旛日本医大駅に停車する列車がある一方で、より利用者が多い印西牧の原駅に停車しない列車がある点に合理性の乏しさを感じます。これらは利用実態と運行体系に乖離がある可能性を示しており、各駅の実際の乗降人員や周辺人口・開発状況に基づいた検証が必要ではないかと考えます。 また、今後成田空港の機能強化や北千葉道路整備など国家プロジェクト級の施策が進行している中で、印西牧の原から成田空港への鉄道アクセスが現状では自動車依存となっていることは、地域の公共交通選択肢の弱さを表していると思います。空港利用者や空港関連就業者の動線を含めた鉄道利便性の向上は、観光・産業・雇用等の面でも機会損失を避けることにつながると考えます。 加えて、近年実施されました運賃見直し（値下げ）に向けた動きは、鉄道利用促進に資する前向きな取り組みであると考えておりますが、運賃施策のみでは速達性や利便性が十分に担保されない懸念があります。運賃施策と併せて、アクセス特急の一部停車や快速系統の新設、接続ダイヤの最適化等の利便性向上策を併せて検討することが望ましいと考えます。 これらの取り組みが進めば、地域の定住促進や沿線居住の魅力向上等、市民生活の利便性向上につながるだけでなく、鉄道事業者側にとっても乗車人員の増加や収益基盤の安定といったメリットが生じると考えます。さらに、道路と鉄道を両輪で整備する視点は、高齢化や免許返納後の移動弱者対策としても重要です。 つきましては、印西市が主体となり、鉄道事業者との継続的な協議や利用実態の共有、将来の需要予測に基づく共同検討を進めていただき、印西牧の原駅を含めた公共交通の中長期的な利便性向上施策の検討を継続していただくことを強く希望いたします。	意見の取扱い【参考】 この度お寄せいただいたご意見の内容は、市としても大変重要なものであると考えております。 アクセス特急の印西牧の原駅停車については、ご指摘のとおり、鉄道の運用上の課題があると鉄道事業者から伺っており、市としては中長期的な取組が必要と考えております。 また、市内での移動手段が自動車偏重であり、自動車依存からの脱却には公共交通の利便性向上が必要とのご意見は、市としても大変重要であると認識しているところです。 お寄せいただいたご意見は、鉄道事業者や庁内の関係部署とも共有し、今後の取組における参考にさせていただきます。

No.	該当 ページ	ご意見	意見に対する対応
2	【本編】 p15、17、 21、22、 25、27、 28、30 【資料編】 p50～54、 58	ときどきふれあいバスの中ルートを利用しますが、高齢者の利用が多く、皆が座れないくらい混み合うこともあります。混み合う時間帯の便数の増加をお願いしたいと思います。 路線バスとふれあいバスの料金格差の問題という問題提起そのものがナンセンスだと思います。路線バスは営利企業活動である一方、ふれあいバスは公共事業であり福祉事業でもあります。格差（不公平）という価値判断自体が誤っています。路線バスの運賃が高いこと自体が企業努力の欠如（あるいは国家の経済政策の失態）の帰結であり、それは自治体が気遣うべきことではありません。もし市民の利便性のために路線バス企業を補助しなければならないということであれば、腰を入れて補助金支出などを行えば良いのであり、市民に「不公平」などという意見を言わせること自体が、市の行政としては恥ずかしいことだと思ってもらいたいものです。 また、わたしは佐倉市内（臼井近辺）の医療施設に通院していますが（印西市内に質の良い医師がいないからです）、最初から自分で運転するマイカー通院でないと行けないものだと言っています。具合が本当に悪いときには公共交通機関で行き来できると大変助かります。印西牧の原から臼井やユーカリが丘へ繋がる縦の公共交通機関（バス）があれば、とても便利だろうと思います。 千葉県内の縦の公共交通機関の不足はあらゆる面で深刻だと思います。我が家の子どもは結局、松戸市の高校へ進学し既に卒業しましたが、例えば印西市内の子が名門の佐倉高校へ進学するのは交通の不便によってほとんどあり得ないことだと感じたことがあります。何でもかんでも都内の方へ都内の方へと目が向くのはおかしいことです。改善を強く願います。 以上です。	意見の取扱い【修正】 この度お寄せいただいたご意見の内容は、市としても大変重要なものであると考えております。 地方自治体がコミュニティバスを運行する場合、民間事業者が自立して運行する路線バスのネットワークを補完し、競合しないよう取り計らうことが導入の条件となっております。しかし、本市においては、市コミュニティバス（ふれあいバス）と路線バスの運行区間が一部で重複しているため、実質的な競合が発生し、結果として運賃の安いふれあいバスに利用者が流れている可能性が指摘されています。 この課題を解決する方法としては、ふれあいバスのルートを変更し重複区間を解消する取組、またはふれあいバスの運賃を改定する取組が必要と考えられます。 つきましては、お寄せいただいたご意見を参考に、以下の2箇所を修正します。

			○本編p17（25・26行目）に下線の文章を追加 「▶ 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、<u>実質的な競合が発生し、路線バスの経営に影響を及ぼしている恐れがあります。</u>」 ○本編p27（24～26行目）に下線の文章を追加 「<u>路線バスとふれあいバスの区間重複等を原因とする運賃格差の是正適正化に向けては、重複区間の解消に向けた取組に加え、</u>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。」 その他、お寄せいただいたご意見は、交通事業者とも共有し、今後の取組における参考にさせていただきます。
--	--	--	--

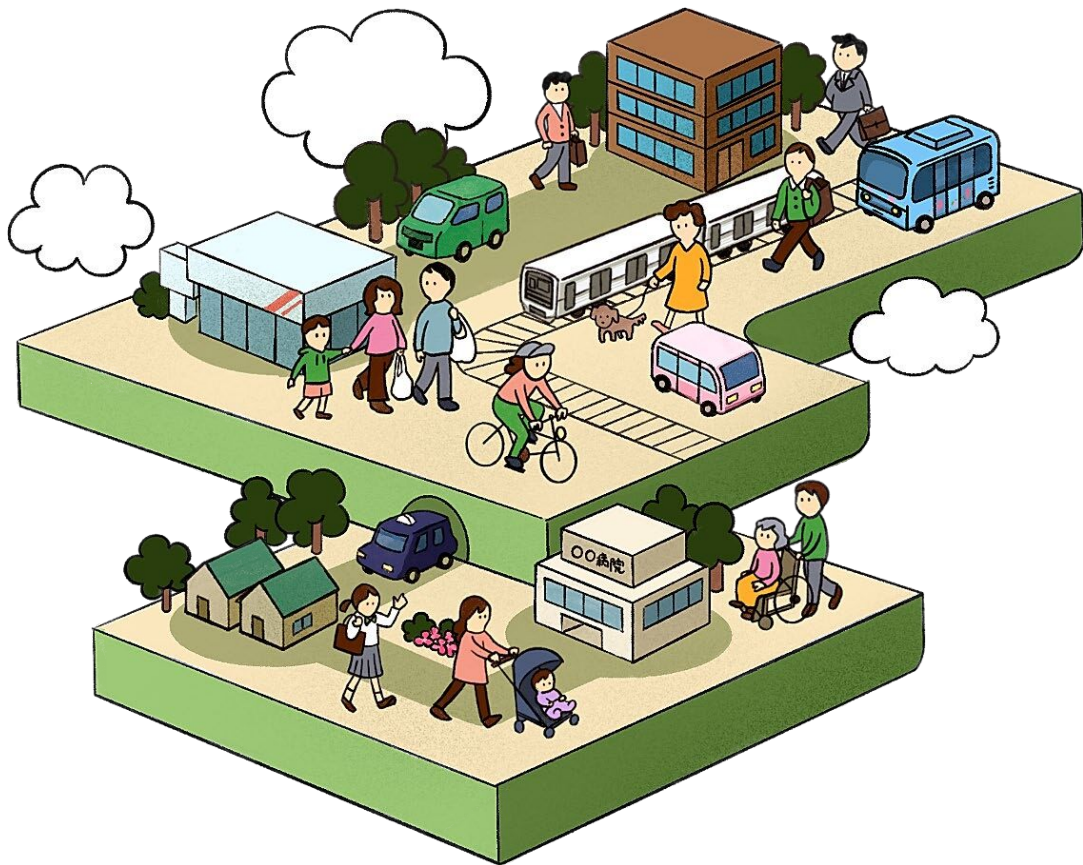
No.	該当 ページ	ご意見	意見に対する対応
3	【本編】 p15、16、 21、22、 25～27、 29 【資料編】 p11～17	印西市に転居して 1 年弱の市民の感想と意見を述べさせていただきます。 ・バスに関して バス路線がエリアごとに分かれてしまっていて全周する環状線がないことに疑問に感じました。市のパンフレットも地域で分かれており分かりづらいです。特段事情がないのであれば、市内の主要な商業・公共施設などを巡回するような環状線を内外周りなどで設定されるのはいかがでしょうか。 また、将来的な人口減少を考えると、バスは茨城県境町などの事例を参考に自動運転を早期に導入していただきたいと思います。印西市は外から見るとデータセンター銀座など I C T との親和性が高い地域・自治体のイメージが強いので、注目度も上がると思われます。スクールバスの導入も賛成ですが、やはり運転手不足を考えると自動運転で台数や本数を増やしていくほうが望ましいと考えます。 また、バス停にデジタルサイネージを導入するとの案ですが、私も業務で百貨店で導入を対応したことがあります。細かに変わる広告などでない限り、コストパフォーマンスは良くないと思われます。バスの行先・番号・接近情報などだけであれば安価な電光掲示板でも乗客の必要は満たせますので、必要以上の経費はかけないほうが良いと進言します。 それよりは路線整備や自動運転に予算をふったほうが将来性があると思います。 ・タクシー助成に関しては、現在でも台数が少ないように感じるので、運転手不足が進むと助成はあっても好きな時に使えない、すぐ来ないということになるのではと感じます。 そのため、あまり手を広げるのは効果的でないように感じます。 ・シェアサイクルに関して、都心部に勤めていた者としては、数の少なさに驚きました。今後導入されるなら、絶対電動自転車をおすすめします。電動であれば拠点数が少なくても中長距離移動できますし、印西はアップダウンも多いので必要です。 ただ市街地の自転車走行スペースやサイクリングロードが少ないです。道路や土地も広いのに都内より少ないのはもったいないと感じます。また、464 号側道の 12 号は走りづらく特に縦の横断	意見の取扱い【参考】 この度お寄せいただいたご意見の内容は、市としても大変重要なものであると考えております。 地方自治体がコミュニティバスを運行する場合、民間事業者が自立して運行する路線バスのネットワークを補完し、競合しないよう取り計らうことが導入の条件となっております。今後は、本編 p21 図で示した公共交通ネットワークの目指す姿の実現に向けて、バス路線の検討を進めてまいります。 その他、お寄せいただいたご意見は、交通事業者及び市内の道路、交通安全関係部署とも共有し、今後の取組における参考にさせていただきます。

		にて信号が極端に短い場所があることに驚きました。特に近所のコストコ付近は道路信号に関しても明らかに現状に即していない挙動をしており渋滞のメッカとなっています。 早急の対策をお願いいたします。 ・長期的な目線で考えると、成田空港も導入を検討している次世代交通システム「Zippar」などの設置を考慮されてみるのはいかがでしょうか。成田空港と共通の規格にすることでエリアの一貫性が出ますし、464号をはじめとし今後は物流トラックなどの交通が激増する可能性があります。道路の渋滞も増加し、高齢者の方の乗用車やスクールバス、タクシーなどの事故も増える可能性があります。土地の広さや商業エリアが集中している地域性を考えると車両と差別化できるかと感じます。464号周辺だけでも導入されると全国初の自治体としても注目も集めますので、十数年後を見越して検討してみて頂ければと思います。	
4	【本編】 p13～17、 23～30	施策1～6の構成順について、より市民に分かりやすく伝わる並びとするため、まず「市民に最も身近で直接的な効果をもたらす施策」を先頭に配置する構成への見直しを検討してはどうか。 現行案では、施策の順序が必ずしも市民が受け取る優先順位や体感する効果の順序と一致していない可能性がある。地域公共交通計画は、市民にとって身近な交通サービスに関する将来像を示す重要な計画であり、施策の提示順序は、市民の理解促進や納得形成に直結する。 以上を踏まえ、基本目標1の施策1～6の構成順を、まず市民向け施策（2. 3）→ 事業者連携施策（4. 5）→ 行政内部施策（6. 1）という流れに再整理することを提案する。	意見の取扱い【修正】 お寄せいただいたご意見に加え、p13課題の構成順と対応させるため、基本目標1の施策2～5を施策1～4とし、施策1を施策5に修正いたします。 （施策6は変更なし）

印西市地域公共交通計画

(本編)

(最終案)



印西市

令和8年●月

はじめに

本市の公共交通は、鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバスで成り立っており、通勤や通学、買い物、通院など、市民の皆様の日常生活を支える交通インフラとして重要な役割を果たしています。

一方、近年では、公共交通を担う乗務員の不足、物価や人件費の高騰、利用需要の低下など、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しており、それに伴う民間交通事業のサービス縮小が現実的な問題として懸念されています。



また、本市においては、人口流入による増加が見込まれる地域がある一方、人口減少・高齢化も着実に進展していることから、運転免許返納者の増加など、地域の個別の実情を踏まえつつ、全体の最適化を図る地域公共交通の再構築が急務となっています。

こうした背景を踏まえ、本市ではこのたび、市にとって望ましい公共交通のあり方や方向性を示す「印西市地域公共交通計画」を見直し、市民の皆さまの多様なニーズに寄り添った、公共交通の抜本的な再構築に取り組むことといたしました。

本計画では、「本市の公共交通ネットワークの目指す姿」として、《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」》を掲げ、その実現に向けて、「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」、「まちの価値を高める鉄道の利便性向上」という2つの基本目標を示しました。

本計画で掲げた《印西公共交通ビジョン》を私たちが実現するためには、市民・交通事業者・行政が互いに手を携え、一体となって取り組むことが欠かせません。今後もより一層のご理解・ご協力をお願い申し上げます。

結びに、本計画の策定にあたり、印西市地域公共交通会議委員の皆さまをはじめ、アンケート調査やヒアリング調査、パブリックコメントなどを通じて貴重なご意見・ご協力をいただきました多くの皆さまに、心より感謝申し上げます。

令和8年●月

印西市長 藤代 健吾

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。

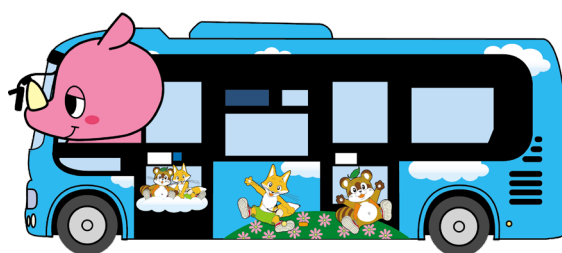
このような状況を踏まえ、本市の交通に関わる様々な主体が相互に協力し、持続可能で効率的な公共交通サービスの確保を図るとともに、市にとって最適な公共交通ネットワークの実現に向け、地域公共交通のあり方や方向性を示す、新たな「印西市地域公共交通計画」（以下、本計画と記載）を策定します。なお、本計画は、計画の主旨を示す「本編」と、各種データや調査結果をまとめた「資料編」で構成します。

2 計画区域

印西市の全域とします。

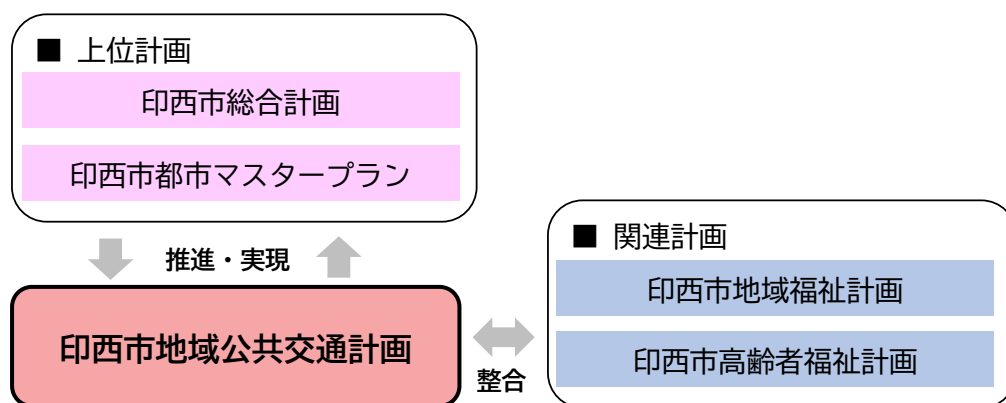
3 計画期間

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

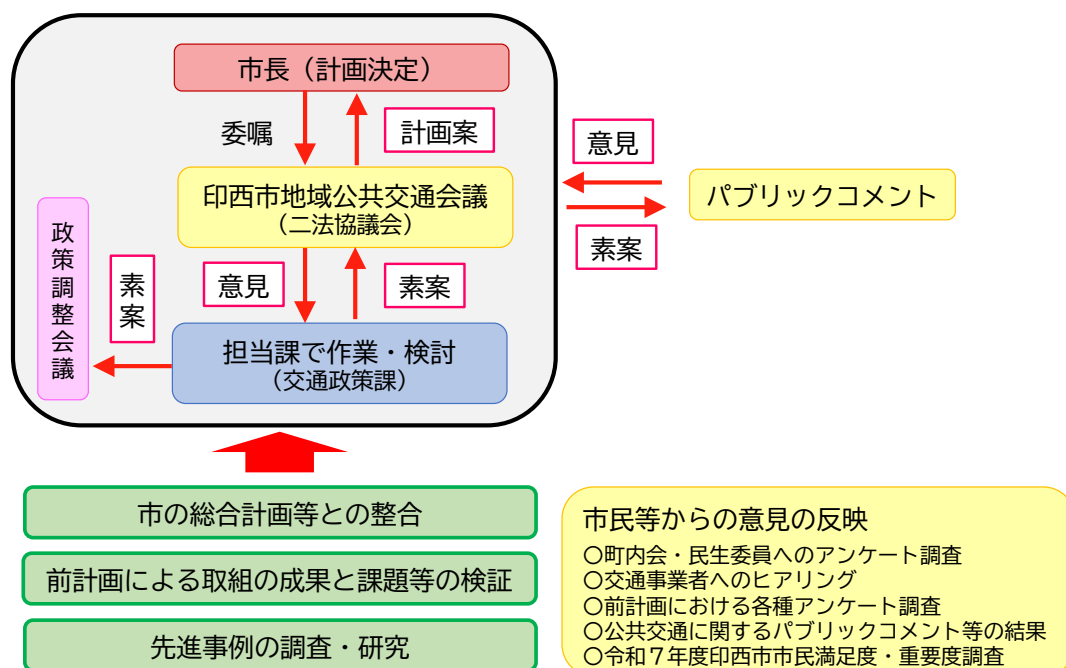
本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条の規定に基づく法定計画であるとともに、上位計画の「印西市総合計画」（令和3年度～令和12年度）や「印西市都市マスタープラン」、関連計画の「印西市地域福祉計画」や「印西市高齢者福祉計画」などと、内容の推進及び整合を図るものとしてします。



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。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。

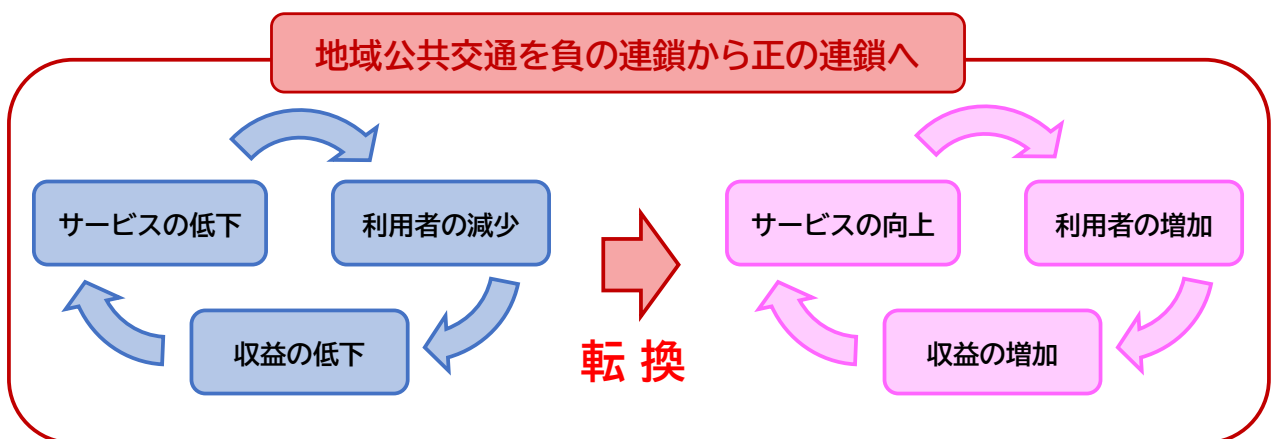


図 課題解決の発展的図式

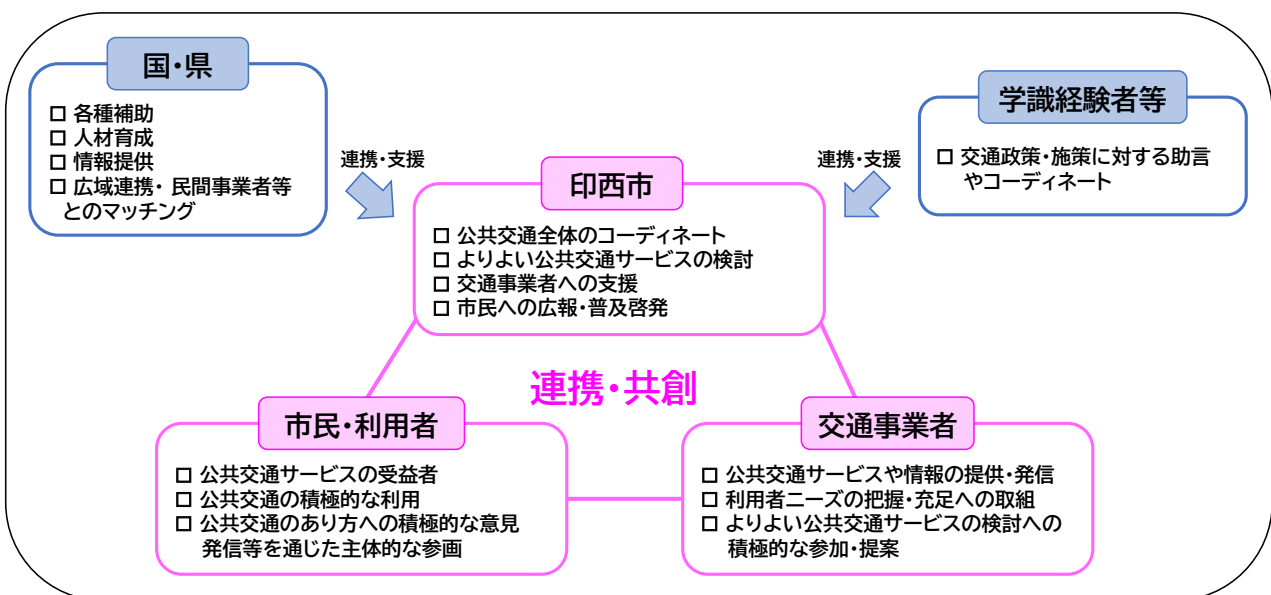


図 課題解決に向けた公共交通関係者の関係性と役割

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」

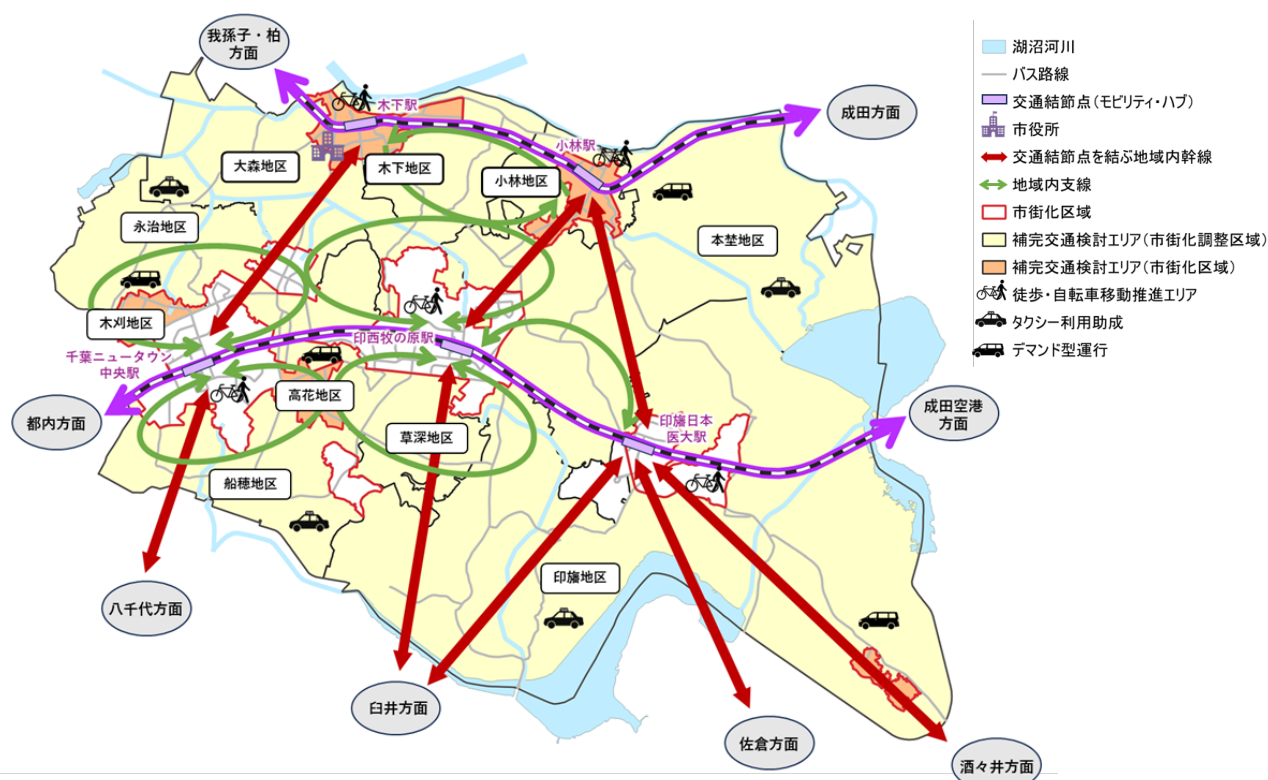
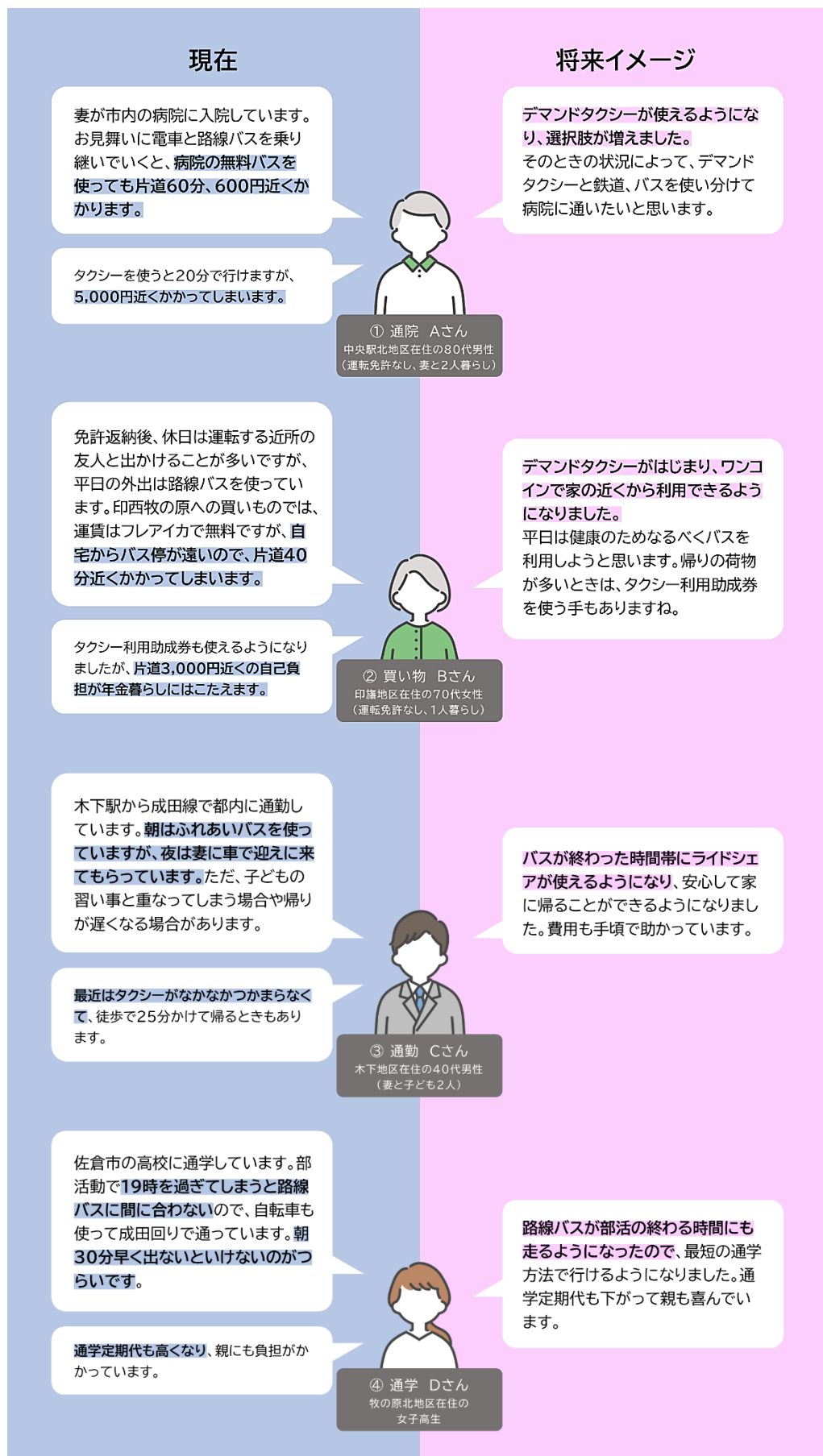


図 本計画における公共交通ネットワークの目指す姿(p21 に再掲)

「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）



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。

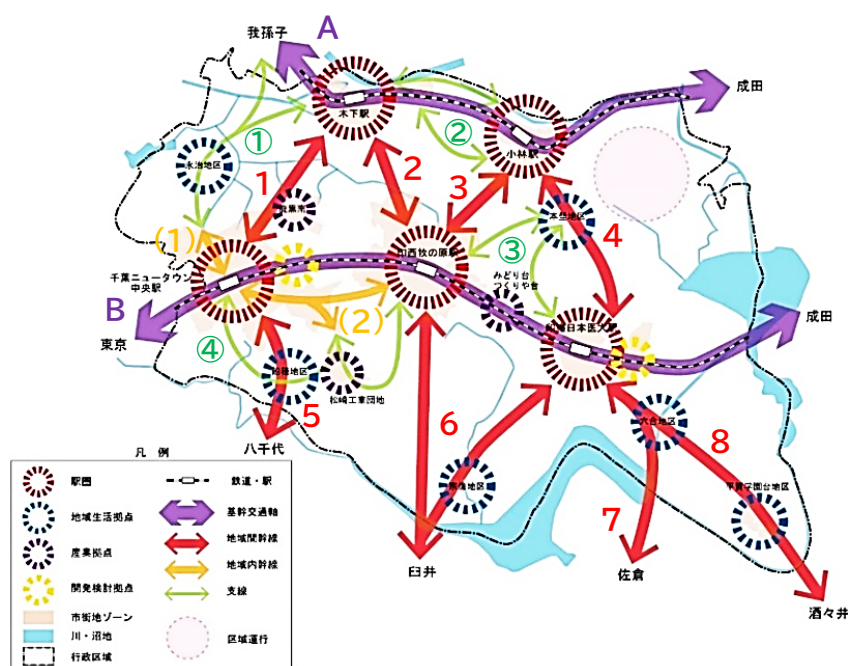


図 市内の公共交通ネットワークの現状（前計画の将来イメージに基づく）

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 123.79km²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 p 78～294 に掲載

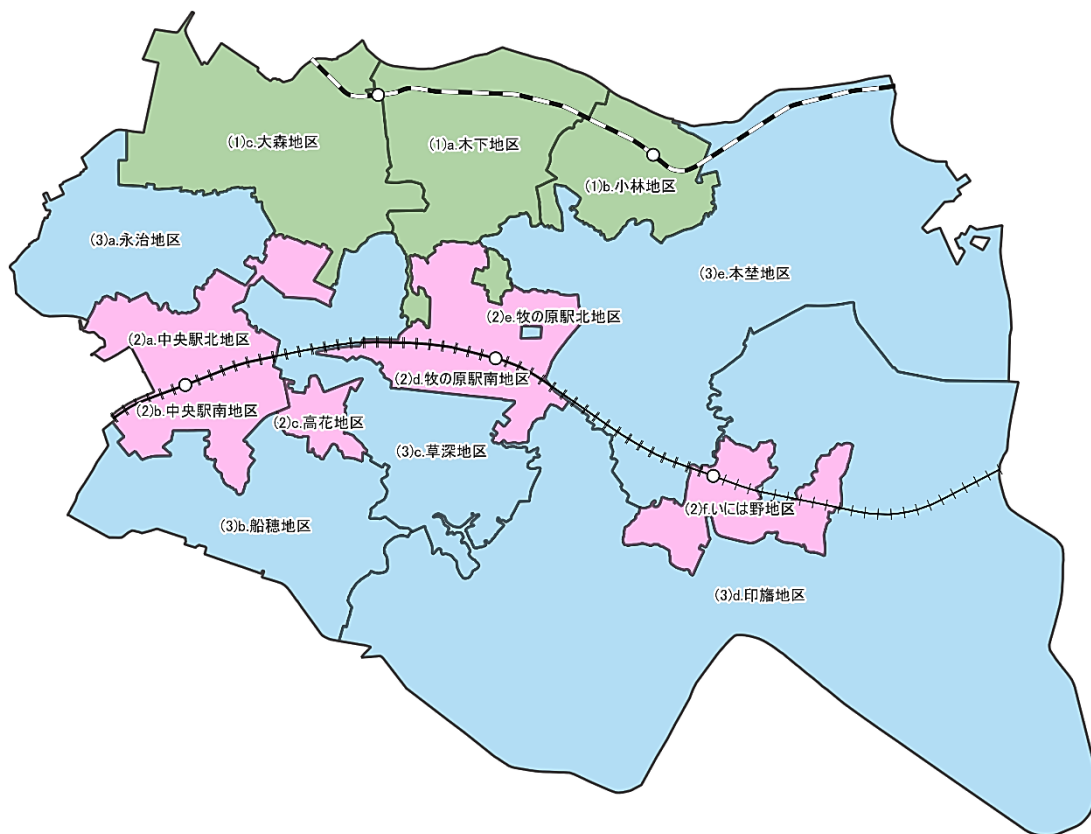


図 本計画で設定した地域

【大分類（１～３）－小分類（a～f）】

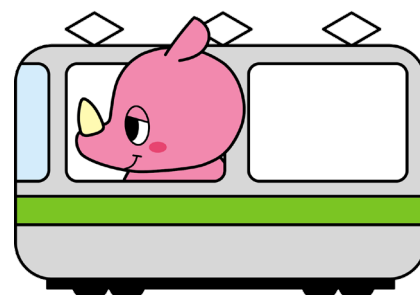
大分類	小分類
(1)成田線沿線地区	a. 木下地区 b. 小林地区 c. 大森地区
(2)千葉ニュータウン地区	a. 中央駅北地区 b. 中央駅南地区 c. 高花地区 d. 牧の原駅南地区 e. 牧の原駅北地区 f. いには野地区
(3)在来地区	a. 永治地区 b. 船穂地区 c. 草深地区 d. 印旛地区 e. 本埜地区

(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	<u>A. 地域／年代別</u> 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
		<u>B. 交通手段別（バス）</u> 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
		<u>C. 交通手段別（タクシー）</u> 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	⑬ 北総線の高額運賃 ⑭ 北総線・アクセス特急の速達性 ⑮ 成田線の利便性
	(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
①移動手段がない人（移動制約者）の増加 ⇒施策1ハ	▶ 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。 ☑ 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。 ☑ 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。 ☑ 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。 ▶ 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。 ☑ 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。	資料編1～4 （p1～10） 資料編18 （p58） 資料編25・26 （p78～294）
②交通空白地域の存在 ⇒施策1ハ	▶ 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。 ☑ 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。 ☑ 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。	資料編5・6 （p11～17）

【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
③路線バス・ふれあいバスの利便性 ⇒施策２へ	▶ 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の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。 ☑ 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。 ☑ 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。 ☑ 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いです。	資料編 5～9 （p11～47） 資料編 25・26 （p78～294）
④路線バスとふれあいバスの運賃格差 ⇒施策４へ	▶ 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。 ☑ 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。 ☑ 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。 ☑ 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。	資料編 10 （p48） 資料編 25・26 （p78～294）
⑤待合環境及び情報の見つけやすさ、安心・安全への配慮 ⇒施策４へ	▶ 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。 ▶ 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。 ☑ 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。 ☑ 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。	資料編 25・26 （p78～294） 【参考】 前計画 p26

【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２ハ	▶ 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が挙がっています。 ☑ 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。 ☑ 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。 ☑ 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。 ☑ 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。 ☑ 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。 ▶ 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。 ☑ 乗務員のマナー向上を求める声が挙がっています。	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３ハ	▶ 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。 ☑ 乗務員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。	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
⑧経営の安定性（収益性の悪化） ⇒施策3へ	▶ 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。 ☑ 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。 ▶ 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。 ☑ 経営の安定性の確保は、事業の維持に直結する問題です。	資料編 7 （p18～28） 資料編 11・12 （p48～49）

【課題1（3）行政】

課 題	内 容	関連データ
⑨地域公共交通を支える仕組みの不足 ⇒施策5へ	▶ 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。 ▶ 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、実効的な意見が出るまでには至りませんでした。 ☑ 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。	資料編 19 （p59～65） 【参考】 『地域公共交通計画の「アップデートガイダンス」Ver.1.0』（国土交通省）
⑩福祉輸送サービスとの連携 ⇒施策1へ	▶ 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。 ☑ 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。 ☑ 利用方法についても今後の課題となっています。	資料編 20 （p66～67）
⑪路線バスとふれあいバスの区間重複 ⇒施策3へ	▶ 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、実質的な競合が発生し、路線バスの経営に影響を及ぼしている恐れがあります。 ☑ 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。	資料編 5 （p11～14） 資料編 13 （p50～54）
⑫市財政の負担増加 ⇒施策6へ	▶ 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。 ☑ 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。 ▶ 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。 ☑ 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。	資料編 21 （p68）

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
⑬北総線の高額運賃 ⇒施策7ハ	▶ 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。 ☑ 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。 ☑ 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。 ☑ 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。	資料編 14 （p55） 資料編 25・26 （p78～294）
⑭北総線・アクセス特急の速達性 ⇒施策7ハ	▶ 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。 ☑ 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。	資料編 9 （p31～47） 資料編 15・16 （p56～57） 資料編 25・26 （p78～294）
⑮成田線の利便性 ⇒施策8ハ	▶ 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。 ☑ 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。 ☑ 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。 ☑ どの地区においても、主に通勤・通学で利用されています。	資料編 9 （p31～47） 資料編 16 （p57） 資料編 25・26 （p78～294）

【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へ	▶ 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。 ☑ 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。 ☑ 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。	資料編 14・16 （p55・57）
⑪線路容量の限界 ⇒施策7へ	▶ 京成高砂駅では、2面4線のホームに京成本線、北総線、京成成田空港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、京成成田空港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。 ☑ 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。	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へ	▶ 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。 ☑ 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。 ☑ 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。	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。



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	○ 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。 ○ 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。 ○ 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	鉄道
地域内幹線	○ 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。 ○ 通勤・通学、通院、買い物などの多様な目的での利用を想定	鉄道 路線バス
地域内支線	○ 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。 ○ 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	路線バス コミュニティバス （ふれあいバス）
補完交通	○ 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。 ○ 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。 ○ 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	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	○ 福祉事業や通学の移動支援 ○ 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	福祉タクシー スクールバス シェアサイクル など

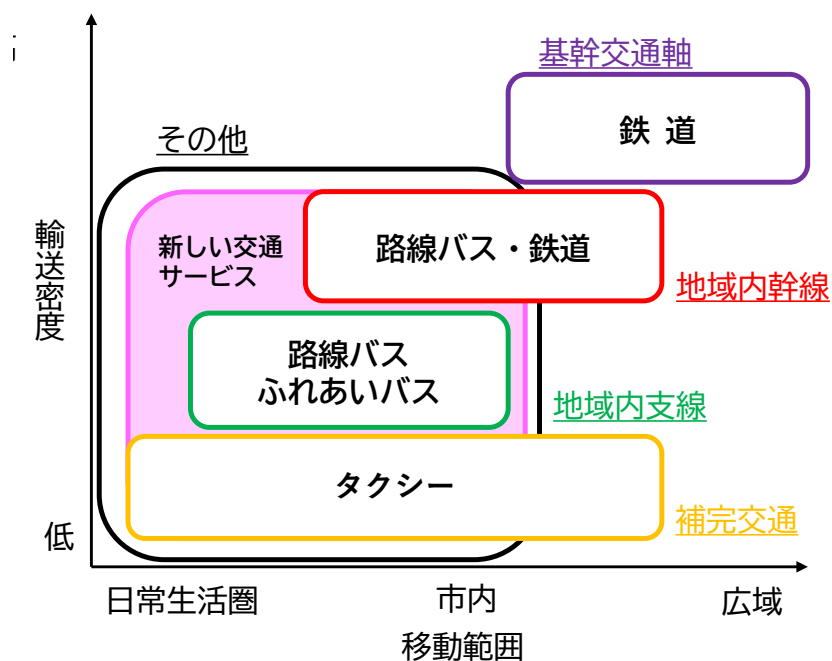


図 本計画における機能別分類の関係性

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
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 移動制約者や交通空白地域への対策 1-1 高齢者等の暮らしに寄り添う移動手段の確保 1-2 高校生等の通学利便性の向上 1-3 フィーダー補助によるバス運行の実施 1-4 自転車の利用促進策の推進 1-5 住民主体の交通サービスへの支援検討
	施策 2 バス・タクシーの利便性向上とサービス水準の維持 2-1 ふれあいバスの利便性向上に向けた取組 2-2 路線バスの利便性向上に向けた取組 2-3 タクシーの利便性向上に向けた取組
	施策 3 バス・タクシー事業者の経営の安定性確保 3-1 担い手確保や経営への支援 3-2 バス重複区間解消に向けた取組 3-3 ふれあいバス運賃改定の検討
	施策 4 公共交通DXとユニバーサルデザインの推進 4-1 バス待ち環境の改善、4-2 公共交通に関する情報提供の推進 4-3 新たなテクノロジーの導入に向けた調査研究
	施策 5 地域公共交通を支える新たな仕組みづくり 5-1 交通政策推進体制の充実、5-2 地域公共交通会議の柔軟な運用
	施策 6 効率的な公共交通事業の推進 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
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 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
	施策 8 成田線の利便性向上 8-1 成田線の利便性向上に向けた取組
	施策 9 鉄道の利用促進と支援 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 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】

１－１ 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。

１－２ 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。

1-3 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。

1-4 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。

1-5 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2 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】

2-1 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が利用する鉄道駅などの交通結節点（モビリティ・ハブ）や、日常生活で多くの人が利用する店舗、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・ふれあいバス間の乗り継ぎ、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。

2-2 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。

2-3 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3 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）、⑪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】

3-1 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。

3-2 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。

3-3 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区間重複等を原因とする運賃格差の適正化に向けては、重複区間解消に向けた取組に加え、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4 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】

4-1 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。

4-2 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。

4-3 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MaaS、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5 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】

5-1 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。

5-2 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）、

⑮鉄道利用者の減少や経営の安定性、⑯線路容量の限界、⑰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】⑱成田線の利便性（p18）、⑲鉄道利用者の減少や経営の安定性、

⑳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

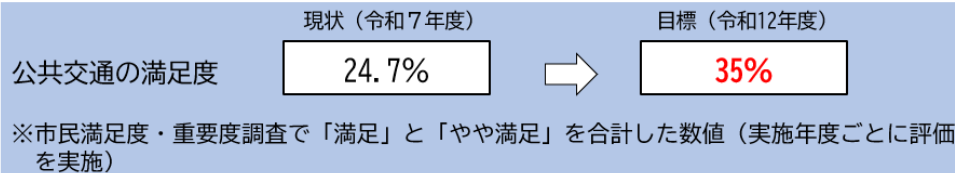
施 策	取組 番号	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)
施策1：移動制約者や交通 空白地域への対策	1-1	新しい交通サービスの検討・実施		実施・改善 →		
	1-1	フレアイカ、タクシー利用助成事業の実施・改善及び福祉輸送サービスとの役割分担の検討				
	1-2	通学利便性向上の検討・実施		実施・改善 →		
	1-3	フィーダー補助の実施・改善 →				
	1-4	シェアサイクル誘致の検討・実施		実施・改善 →		
	1-5	住民主体の交通サービスへの支援検討・実施 →				
施策2：バス・タクシーの 利便性向上とサービス水準 の維持	2-1	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 →				
	2-1	ふれあいバスのルート見直し				実施
	2-2	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 →				
	2-3	タクシーの利便性向上に向けた調査研究			検討・実施 →	
施策3：バス・タクシー事 業者の経営の安定性確保	3-1	担い手確保支援の検討・実施		実施・改善 →		
	3-2	バス重複区間解消の検討・調整 →				ルート見直し
	3-3	ふれあいバスの運賃改定等の検討・調整 →				実施
施策4：公共交通DXとユ ニバーサルデザインの推進	4-1	ベンチ等の整備 →				
	4-2	オープンデータ化の検討・実施		実施 →		
	4-2	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 →				
	4-2	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5：地域公共交通を支 える新たな仕組みづくり	5-1	地域公共交通会 議及び分科会の あり方検討	実施・改善 →			
	5-2					
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					
	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

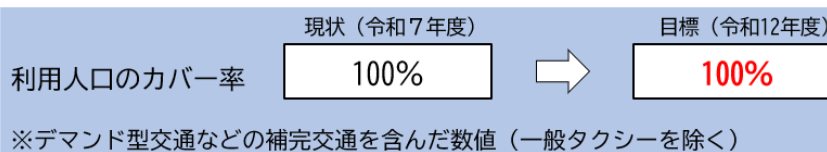
4 計画の達成状況の評価

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。

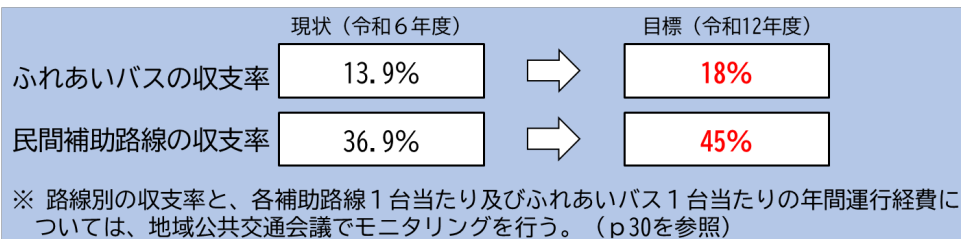
指標1 公共交通に対する満足度



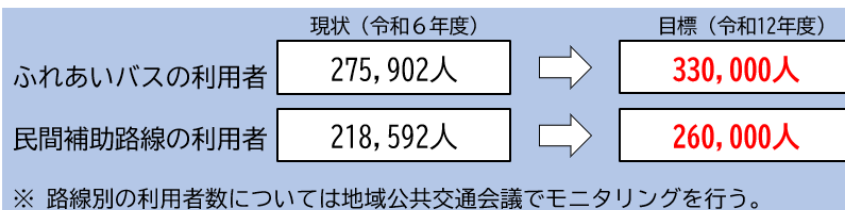
指標2 公共交通サービスによる人口カバー率



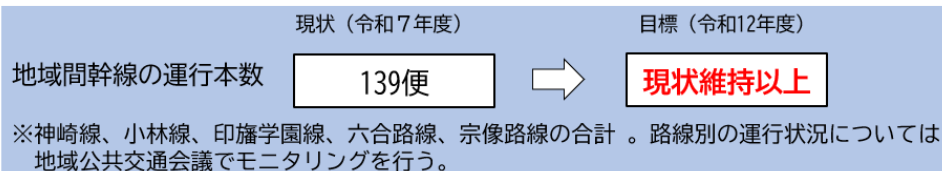
指標3 ふれあいバス及び民間補助路線の年間収支率



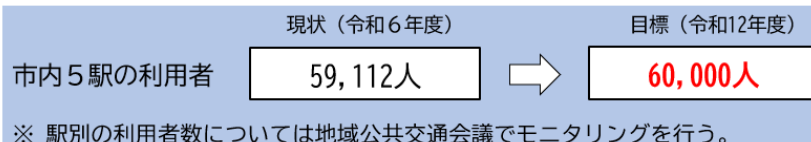
指標4 ふれあいバス及び民間補助路線の年間利用者数



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。

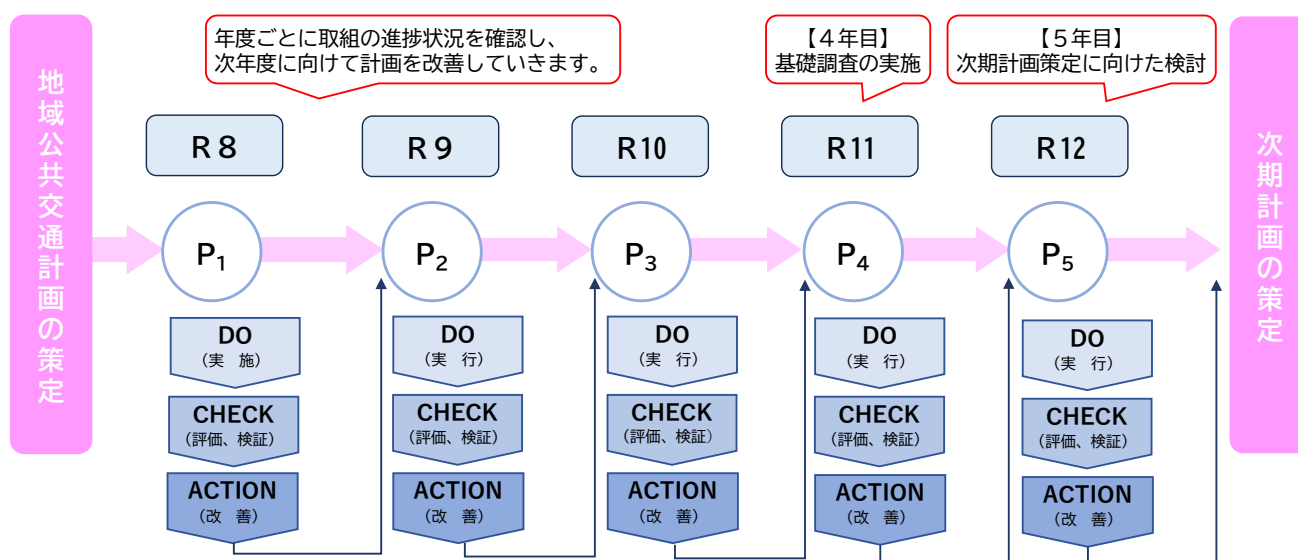


図 本計画におけるPDCAサイクルの展開

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)	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）	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）	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）	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）	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運送の態様、運賃、料金等に関する事項
- （4） 市運営有償運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、必要があると認めたときは、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

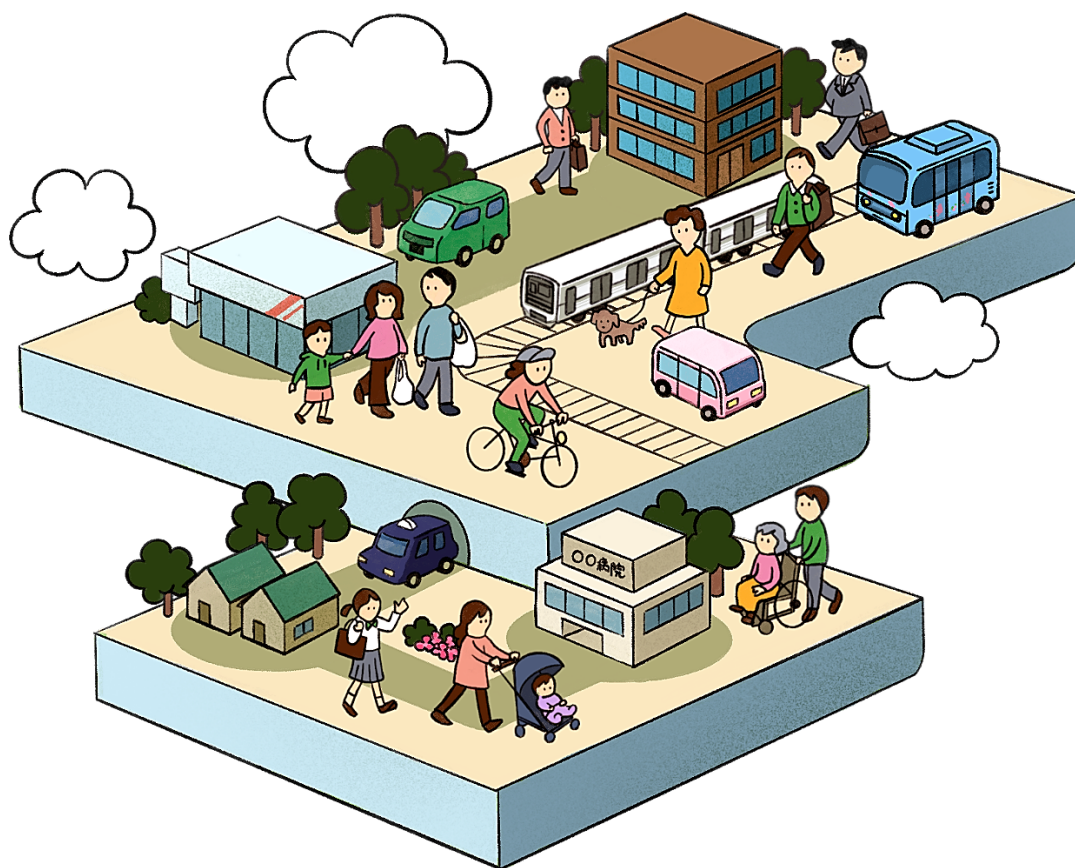
電 話 0476-33-4415

ホームページ <https://www.city.inzai.lg.jp>

印西市地域公共交通計画

(資料編)

(最終案)



印西市

令和8年●月

目次（資料編）

1 印西市の人口と高齢化の現状

1	印西市の将来人口予測	1
2	印西市における高齢化の状況	2
3	高齢化の状況（地区別）	4
4	自動車運転免許証の保有状況	9

2 印西市における地域内交通の現状

5	市内のバス運行状況	11
6	市内の主要施設	15
7	ふれあいバスの利用データ	18
8	最終バスの時間	29
9	公共交通による移動時間の検討	31
10	路線バスとふれあいバスの運賃比較	48
11	市内バス事業者の経営状況	48
12	市内タクシー事業者の経営状況	49
13	路線バスとふれあいバスの区間重複の状況	50

3 印西市における地域間交通の現状

14	鉄道の運賃比較	55
15	アクセス特急の利便性	56
16	市内鉄道駅の乗降客数	57
17	京成高砂駅の運行状況	57
18	高校生の通学先	58

4 印西市の交通事業に関する資料

19	前計画の評価等結果	59
20	移動支援に関する市の制度	66
21	交通関係の公費支出	68
22	交通モード別のメリットとデメリット	70

5 事業者ヒアリング及び市民意向調査の結果

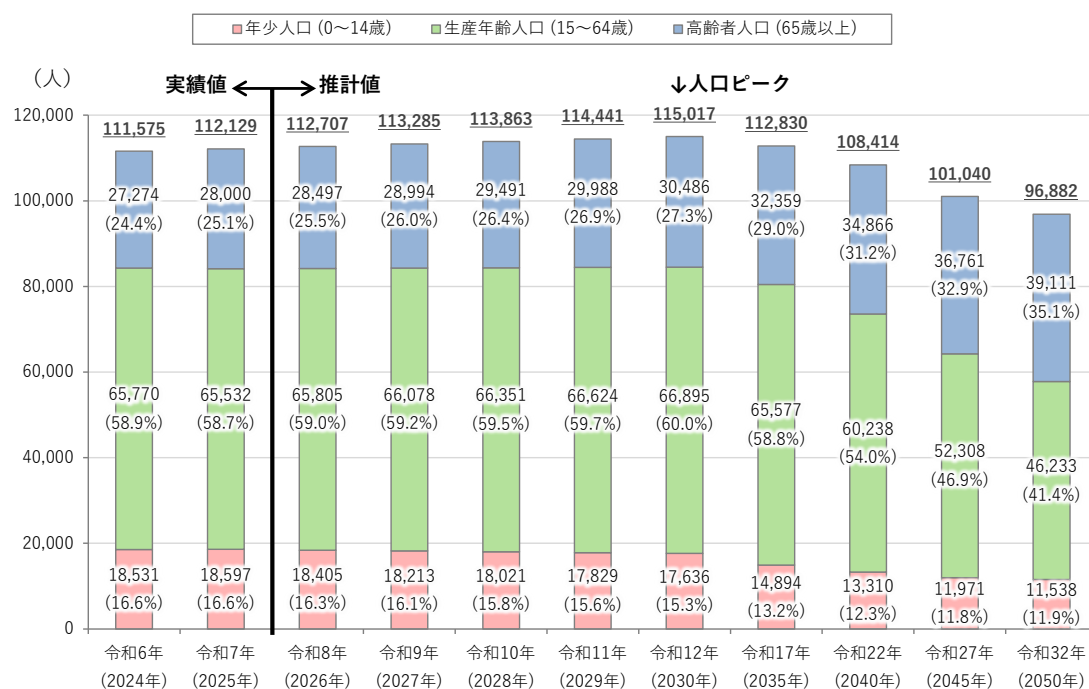
23	事業者ヒアリングの結果（バス事業者）	72
24	事業者ヒアリングの結果（タクシー事業者）	75
25	地域公共交通に関する町内会等アンケート調査の結果について	78
26	地域公共交通に関する民生委員児童委員アンケート調査の結果について	194

1 印西市の人口と高齢化の現状

1 印西市の将来人口予測

⇒本編p14 に関連

	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)	令和9年 (2027年)	令和10年 (2028年)	令和11年 (2029年)	令和12年 (2030年)	令和17年 (2035年)	令和22年 (2040年)	令和27年 (2045年)	令和32年 (2050年)
年少人口 (0～14歳)	18,531	18,597	18,405	18,213	18,021	17,829	17,636	14,894	13,310	11,971	11,538
生産年齢人口 (15～64歳)	65,770	65,532	65,805	66,078	66,351	66,624	66,895	65,577	60,238	52,308	46,233
高齢者人口 (65歳以上)	27,274	28,000	28,497	28,994	29,491	29,988	30,486	32,359	34,866	36,761	39,111
総数	111,575	112,129	112,707	113,285	113,863	114,441	115,017	112,830	108,414	101,040	96,882
年少人口割合	(16.6%)	(16.6%)	(16.3%)	(16.1%)	(15.8%)	(15.6%)	(15.3%)	(13.2%)	(12.3%)	(11.8%)	(11.9%)
生産年齢人口割合	(58.9%)	(58.7%)	(59.0%)	(59.2%)	(59.5%)	(59.7%)	(60.0%)	(58.8%)	(54.0%)	(46.9%)	(41.4%)
高齢者人口割合	(24.4%)	(25.1%)	(25.5%)	(26.0%)	(26.4%)	(26.9%)	(27.3%)	(29.0%)	(31.2%)	(32.9%)	(35.1%)



印西市の将来人口の予測

本市では現在も人口は増加していますが、令和12年(2030)をピークに減少局面に入ると予測されています。同じ時期には年少人口と生産年齢人口も減少トレンドに入る一方、高齢者人口は増加が続くと考えられます。

2 印西市における高齢化の状況

⇒本編p14 に関連

本市における高齢化の状況を、世帯数、メッシュ別により示します。

※本データは令和2年度実施の国勢調査を基に作成

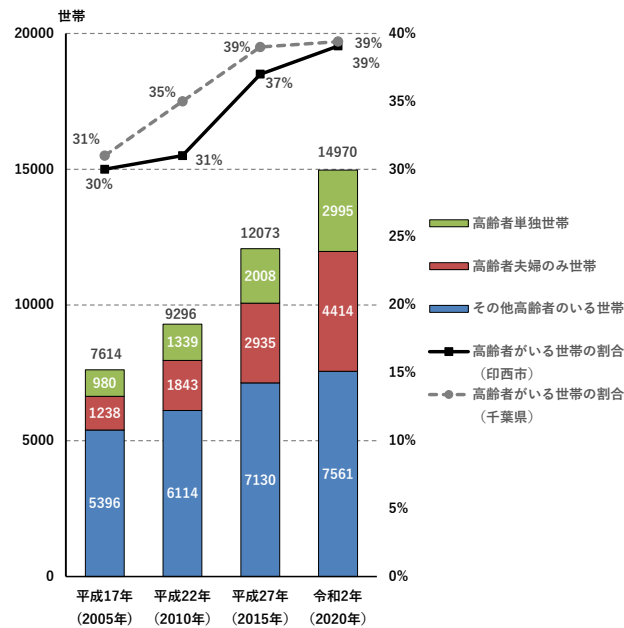
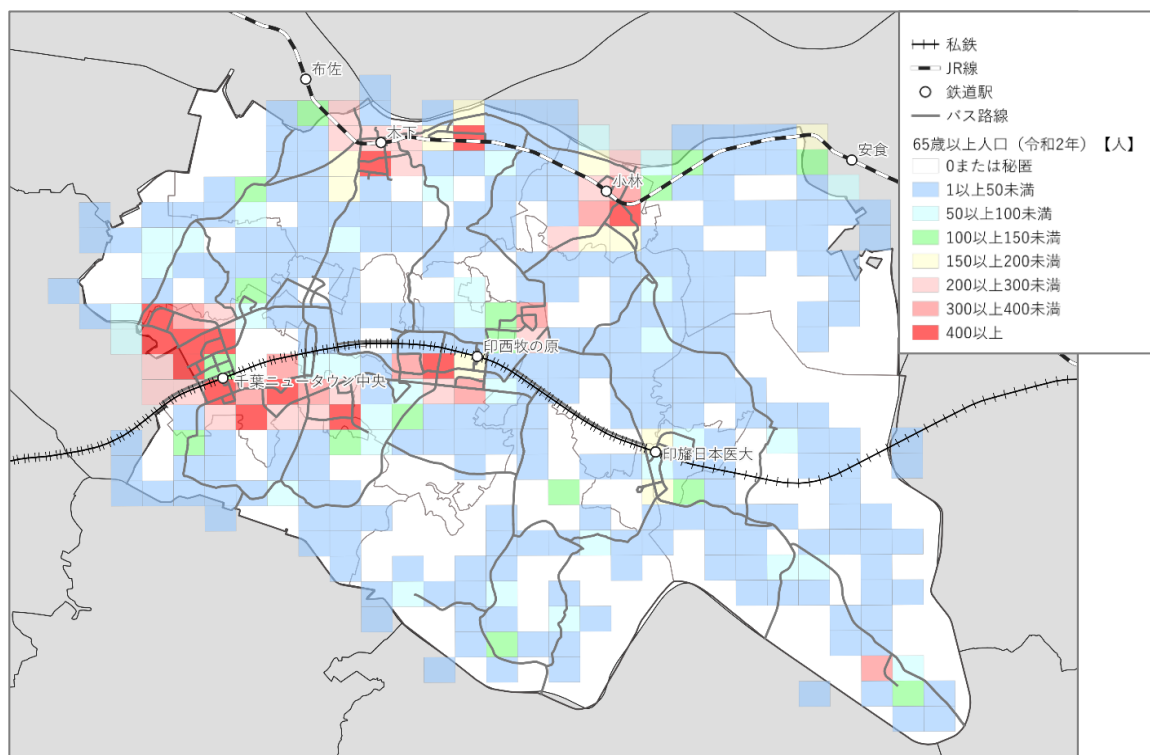
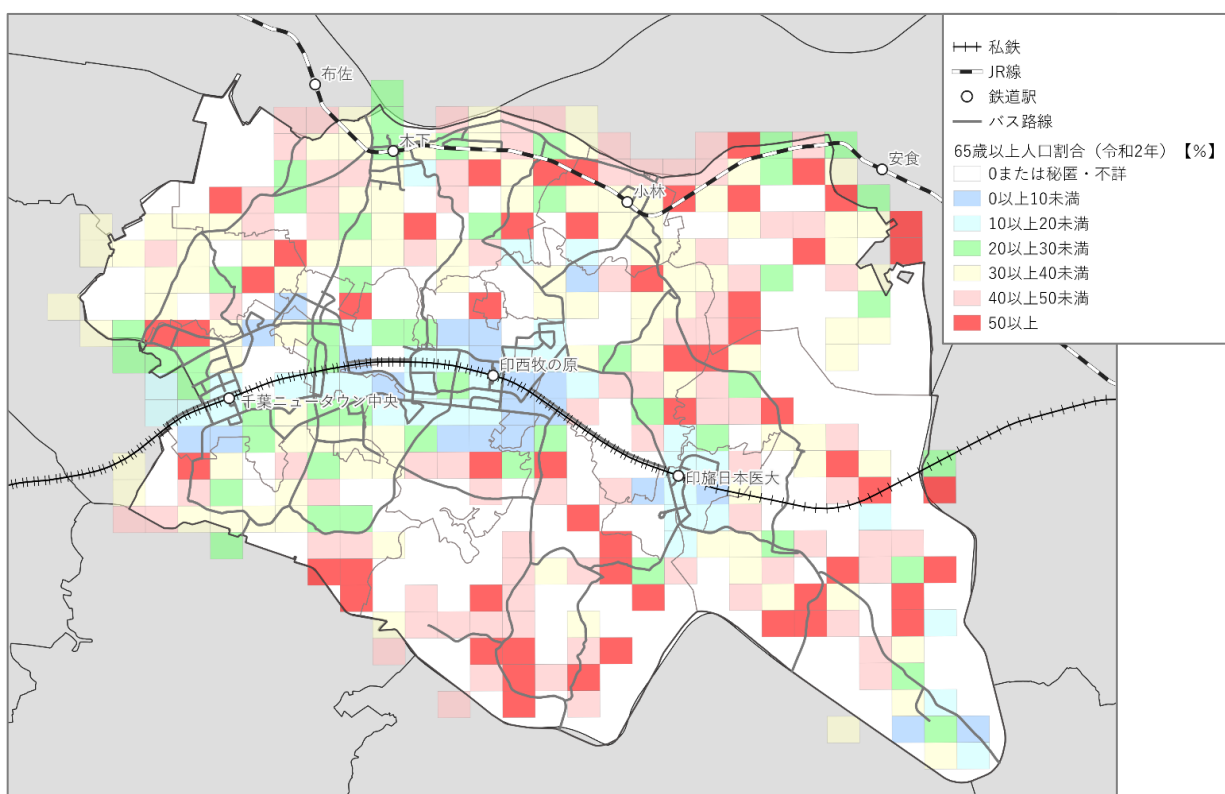


図 印西市の高齢者（６５歳以上）世帯数の推移

高齢者単独世帯、高齢者夫婦のみ世帯、その他高齢者のいる世帯は、いずれも増加傾向にあります。



メッシュ別人口（65 歳以上）



メッシュ別人口割合（65 歳以上）

65 歳以上の高齢者の人数は、千葉ニュータウン中央駅、印西牧の原駅、木下駅、小林駅周辺に多く集中する一方、割合としては北総線沿線を除く地域に広く分布している状況がみられます。

⇒本編p14に関連

※地区別合計と地区合計、地区合計と全地区合計の運転免許を持っていない人の推計値の合計は、合算した際の誤差によりそれぞれ異なっている。表では地区別合計の合算値に合わせて表記した。

高齢化率(%)

- 0以上10未満
- 10以上20未満
- 20以上30未満
- 30以上40未満
- 40以上50未満
- 50以上

4

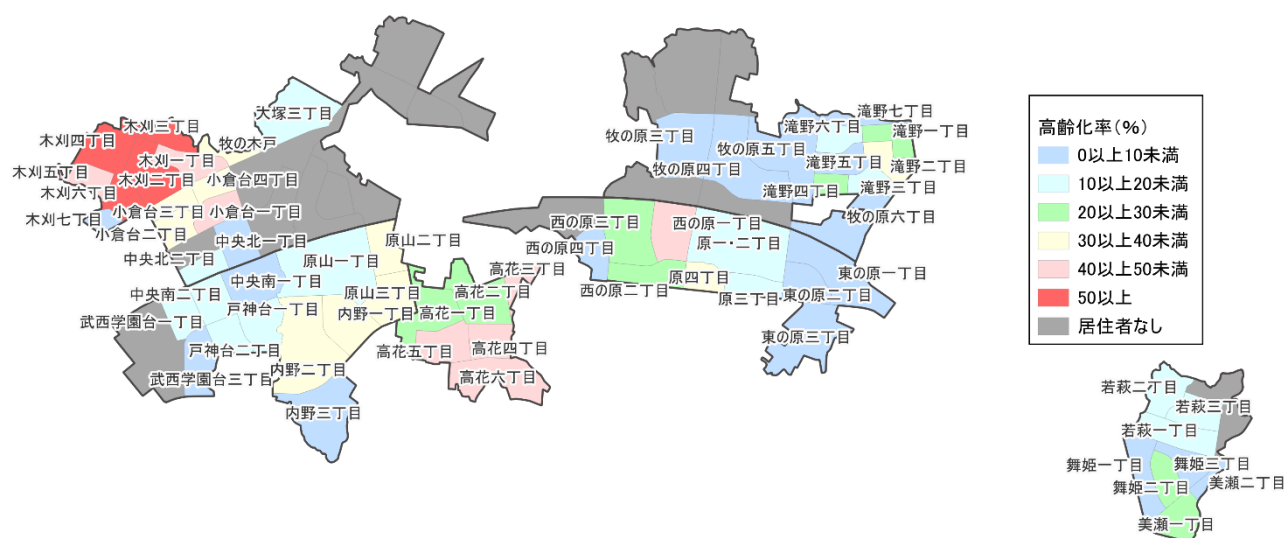
木下地区では、木下東エリアの高齢化が全体的に進んでおり、特に木下東四丁目では高齢化率が50%を超えています。その他にも、竹袋では40%を超え、木下、別所、平岡でも30%を大きく超えています。

小林地区では、小林北四丁目を除く小林北エリアの高齢化が全体的に進んでおり、特に小林北一丁目、小林北五丁目、小林北六丁目、小林浅間一丁目では高齢化率が50%を超えています。その他にも、小林浅間三丁目では40%を超え、小林、小林北三丁目、小林大門下一丁目でも30%を大きく超えています。

大森地区では、鹿黒南三丁目を除き全体として高齢化が進んでおり、亀成、発作、浅間前では高齢化率が40%を超え、大森、鹿黒でも30%を大きく超えています。

成田線沿線地区の高齢化率は、全体で33%と他の二地区よりも高くなっています。近年新たな宅地開発が行われた宗甫、小林北四丁目、小林浅間二丁目、鹿黒南三丁目を除き、高齢化が全体的に進んでいる地域となっています。

(2) 千葉ニュータウン地区



	大字名	字別人口	65 歳以上	高齡化率	大字名	字別人口	65 歳以上	高齡化率
a. 中央駅北地区	小倉台一丁目	1,512	649	42.9	木刈一丁目	657	322	49
	小倉台二丁目	952	357	37.5	木刈二丁目	955	484	50.7
	小倉台三丁目	1,451	459	31.6	木刈三丁目	453	251	55.4
	小倉台四丁目	1,102	339	30.8	木刈四丁目	902	523	58
	大塚三丁目	1,979	206	10.4	木刈五丁目	534	232	43.4
	牧の木戸一丁目	319	119	37.3	木刈六丁目	696	353	50.7
	木刈七丁目	643	28	4.4	地区別合計	13,792	4,537	32.9
	中央北一丁目	527	39	7.4			(1,434)	
	中央北二丁目	1,110	176	15.9				
b. 中央駅南地区	武西学園台一丁目	1,513	172	11.4	内野二丁目	1,883	722	38.3
	武西学園台三丁目	1,505	47	3.1	内野三丁目	87	1	1.1
	戸神台一丁目	2,964	550	18.6	原山一丁目	1,101	179	16.3
	戸神台二丁目	2,461	313	12.7	原山二丁目	1,469	477	32.5
	中央南一丁目	1,141	113	9.9	原山三丁目	1,294	431	33.3
	中央南二丁目	1,765	222	12.6	地区別合計	18,474	3,712	20.1
	内野一丁目	1,291	485	37.6			(1,173)	

	大字名	字別人口	65 歳以上	高齢化率	大字名	字別人口	65 歳以上	高齢化率
c. 高花地区	高花一丁目	873	202	23.1	高花五丁目	707	330	46.7
	高花二丁目	922	190	20.6	高花六丁目	1,515	681	45
	高花三丁目	291	126	43.3	地区別合計	5,381	1,958 (619)	36.4
	高花四丁目	1,073	429	40				
d. 牧の原 駅南地区	東の原一丁目	1,419	27	1.9	西の原四丁目	1,326	77	5.8
	東の原二丁目	1,269	64	5	原一・二丁目	1,828	292	16
	東の原三丁目	1,728	93	5.4	原三丁目	1,650	317	19.2
	西の原一丁目	669	277	41.4	原四丁目	1,390	468	33.7
	西の原二丁目	1,157	274	23.7	地区別合計	14,795	2,415 (764)	16.3
	西の原三丁目	2,359	526	22.3				
e. 牧の原 駅北地区	滝野一丁目	818	233	28.5	牧の原三丁目	2,252	66	2.9
	滝野二丁目	808	273	33.8	牧の原四丁目	3,056	139	4.5
	滝野三丁目	1,144	214	18.7	牧の原五丁目	1,464	73	5
	滝野四丁目	597	143	24	牧の原六丁目	1,468	54	3.7
	滝野五丁目	517	32	6.2	地区別合計	13,134	1,379 (436)	10.5
	滝野六丁目	744	136	18.3				
	滝野七丁目	266	16	6				
f. いに は野地区	美瀬一丁目	875	176	20.1	若萩一丁目	1,275	167	13.1
	美瀬二丁目	88	0	0	若萩二丁目	744	122	16.4
	舞姫一丁目	529	32	6	若萩三丁目	578	107	18.5
	舞姫二丁目	875	211	24.1	地区別合計	5,003	817 (259)	16.3
	舞姫三丁目	39	2	5.1				
地区合計		70,579	14,818 (4,685)	21				

中央駅北地区では、特に木刈エリアの高齢化が進んでおり、木刈二丁目、木刈三丁目、木刈四丁目、木刈六丁目では高齢化率が 50%を超えています。その他にも、小倉台一丁目、木刈一丁目、木刈五丁目では 40%を超え、小倉台二丁目、牧の木戸一丁目でも 30%を大きく超えています。

中央駅南地区では、他の地区に比べ全体として高齢化率は低くなっていますが、内野一丁目、二丁目、原山二丁目、原山三丁目では 30%を超えており、一部高齢化が進んでいるエリアがあります。

高花地区では、全体的に高齢化が進んでおり、特に高花三丁目、高花四丁目、高花五丁目、高花六丁目では高齢化率が 40%を超えています。

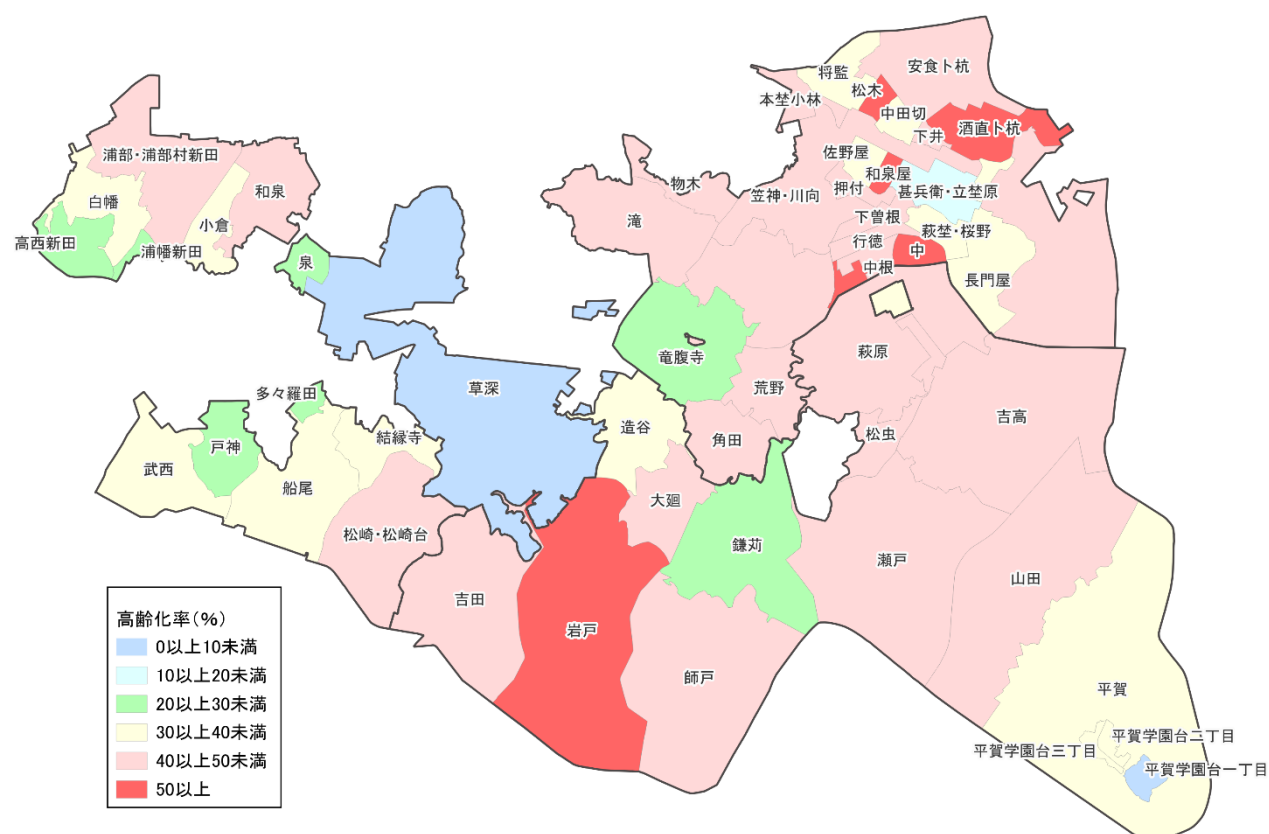
牧の原駅南地区では、他の地区に比べ全体として高齢化率は低くなっていますが、西の原一丁目では高齢化率が 40%を超え、原四丁目でも 30%を超えており、一部高齢化が進んでいるエリアがあります。

牧の原駅北地区では、他の地区に比べ全体的に高齢化率は低くなっていますが、滝野二丁目では 30%を超えています。

いには野地区では、他の地区に比べ全体的に高齢化率は低くなっています。

千葉ニュータウン地区の高齢化率は、全体で 21%と他の二地区よりも低くなっており、その要因としては東の原、牧の原をはじめとする近年入居が進んだエリアの存在が挙げられます。一方、木刈、高花、小倉台、内野、原山といったエリアでは、高齢化率が特に高くなっており、地区ごとに年齢構成の大きな偏りがみられます。

(3) 在来地区



	大字名	字別人口	65 歳以上	高齢化率	大字名	字別人口	65 歳以上	高齢化率
地区 a. 永治	浦部・浦部村新田	611	287	47	小倉	122	40	32.8
	白幡	152	52	34.2	和泉	221	99	44.8
	浦幡新田	114	26	22.8	地区別合計	1,264	514	40.7
	高西新田	44	10	22.7			(163)	
地区 b. 船穂	武西	271	99	36.5	結縁寺	217	65	30
	戸神	281	73	26	多々羅田	77	18	23.4
	船尾	592	187	31.6	地区別合計	1,802	600	33.3
	松崎・松崎台	364	158	43.4			(190)	
深地区 c. 草	草深	7,672	759	9.9	地区別合計	7,816	793	10.1
	泉	144	34	23.6			(251)	
地区 d. 印旛地区	瀬戸	753	301	40	岩戸	706	357	50.6
	山田	529	245	46.3	師戸	388	182	46.9
	平賀	824	301	36.5	鎌苅	386	95	24.6
	平賀学園台一丁目	40	0	0	大廻	105	50	47.6
	平賀学園台二丁目	893	327	36.6	造谷	135	53	39.3
	平賀学園台三丁目	813	305	37.5	吉田	338	156	46.2
	吉高	673	285	42.3	地区別合計	7,024	2,863	40.8
	萩原	345	164	47.5			(905)	
	松虫	96	42	43.8				

	大字名	字別人口	65 歳以上	高齢化率	大字名	字別人口	65 歳以上	高齢化率
e. 本埜地区	中根	368	176	47.8	和泉屋	25	15	60
	荒野	156	69	44.2	甚兵衛・立埜原	12	2	16.7
	角田	67	31	46.3	松木	41	21	51.2
	竜腹寺	584	134	22.9	中田切	30	10	33.3
	滝	240	102	42.5	下井	170	75	44.1
	物木	66	29	43.9	長門屋	45	15	33.3
	笠神・川向	523	251	48	酒直ト杭	105	55	52.4
	行徳	77	37	48.1	安食ト杭	285	124	43.5
	下曾根	40	16	40	将監	144	55	38.2
	中	54	27	50	本埜小林	96	47	49
	萩埜・桜野	54	17	31.5	地区別合計	3,253	1,336 (423)	41.1
	押付	42	17	40.5				
	佐野屋	29	11	37.9				
地区合計		21,159	6,106 (1,932)	28.9				
全地区合計		111,795	27,550 (8,712)	24.6				

永治地区では、全体的に高齢化が進んでおり、浦部・浦部村新田、和泉では高齢化率が40%を超え、白幡、小倉でも30%を超えています。

船穂地区では、全体的に高齢化が進んでおり、松崎・松崎台では高齢化率が40%を超え、武西、船尾、結縁寺でも30%を超えています。

草深地区では、他の地区に比べ全体的に高齢化率は低くなっています。ただし、千葉ニュータウン地区に接する市街化の進んだ地域と旧地区では年齢構成が大きく異なっており、特に旧地区では高齢化が進んでいる地域もあります。

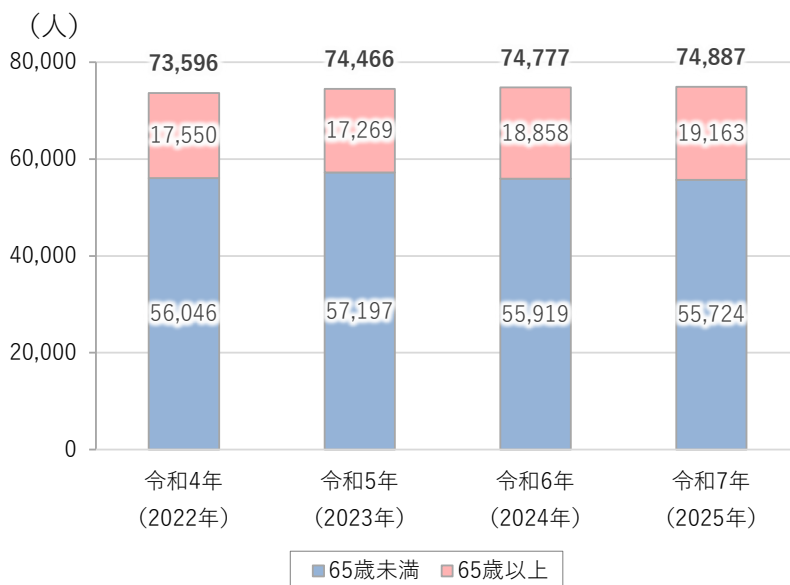
印旛地区では、全体的に高齢化が進んでおり、岩戸では高齢化率が50%を超え、全体でも40%を超えている状況です。

本埜地区では、全体的に高齢化が進んでおり、和泉屋では高齢化率が60%に達し、中、松木、酒直ト杭では50%を超え、全体でも40%を超えている状況です。

在来地区の高齢化率は、全体で28.9%と、成田線沿線地区に比べ低くなっていますが、草深地区を除いた高齢化率は39.9%となり、実際には高齢化がもっとも進んだ地域となっています。

4 自動車運転免許証の保有状況

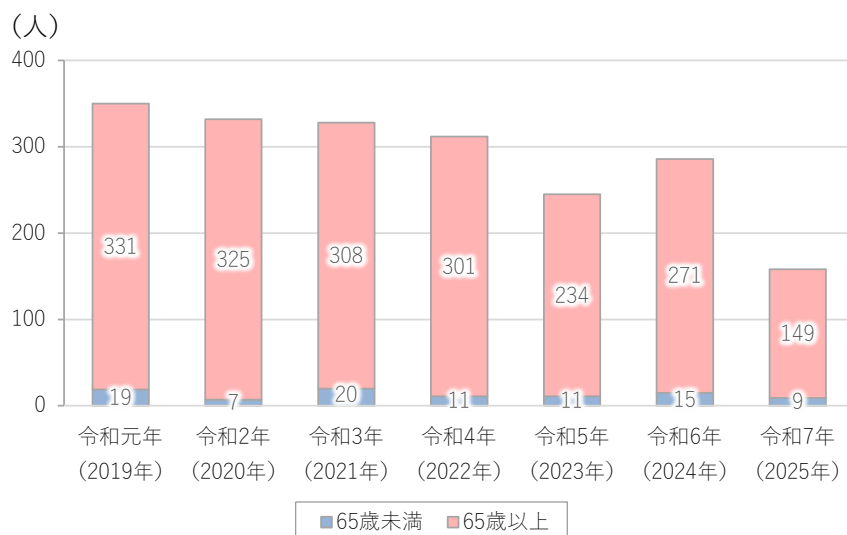
⇒本編p14に関連



市内運転免許保有者数（資料提供：千葉県警察 印西警察署）

※基準日は各年 12 月 31 日現在。ただし、令和 7 年度（2025）については 6 月 30 日現在の数値

令和 7 年 6 月現在、市内には 74,887 人の運転免許保有者がおり、そのうちの 25.6%に当たる 19,163 人が 65 歳以上になっています。65 歳以上の運転免許保有者数は、全体の運転免許保有者数を上回るペースで年々増加しています。



印西警察署管内の運転免許返納者数（資料提供：千葉県警察 印西警察署）

※令和 7 年（2025）については 6 月 30 日現在の数値

※印西警察署管内には印西市、白井市、栄町の一部が含まれるため、印西市民の運転免許返納者数については、管内人口（令和 4 年 4 月 1 日現在 173,313 人）に占める印西市人口（令和 4 年 3 月 31 日現在 108,141 人）の割合を基準値(62.4%)とし、推計値（参考値）を算出した。

印西警察署管内の運転免許返却数は、令和元年がもっとも多く、その後は減少傾向に転じましたが、令和6年には再び上昇しています。市内では、令和元年～令和7年6月現在で2,000人程の人が免許を返納しており、そのうちの95%程は65歳以上の人と推定されます。

また、推計値となりますが、市内65歳以上の運転免許保有者のうち、令和元年～令和7年6月の期間に運転免許を返納した人の割合は、概算で10%程度（10人に1人）となります。そのうち、1年間に免許を返納した人の割合は、令和4年が2.7%、令和5年が2.1%、令和6年が2.3%と、毎年50人に1人程度と推定されます。

次に、令和6年12月31日現在の市内における人口推計と照合すると、65歳以上の市民（27,590人）のうち、運転免許を所持している人は18,858人であることから、運転免許を所持している人の割合は68.4%となります。

この数値を基準値として、各地区で免許を持っていない65歳以上の人を推計すると（p4～8参照）、木下地区は641人、小林地区は838人、大森地区は616人、中央駅北地区は1,434人、中央駅南地区は1,173人、高花地区は619人、牧の原駅南地区は764人、牧の原駅北地区は436人、いには野地区は259人、永治地区は163人、船穂地区は190人、草深地区は251人、印旛地区は905人、本埜地区は423人となります。

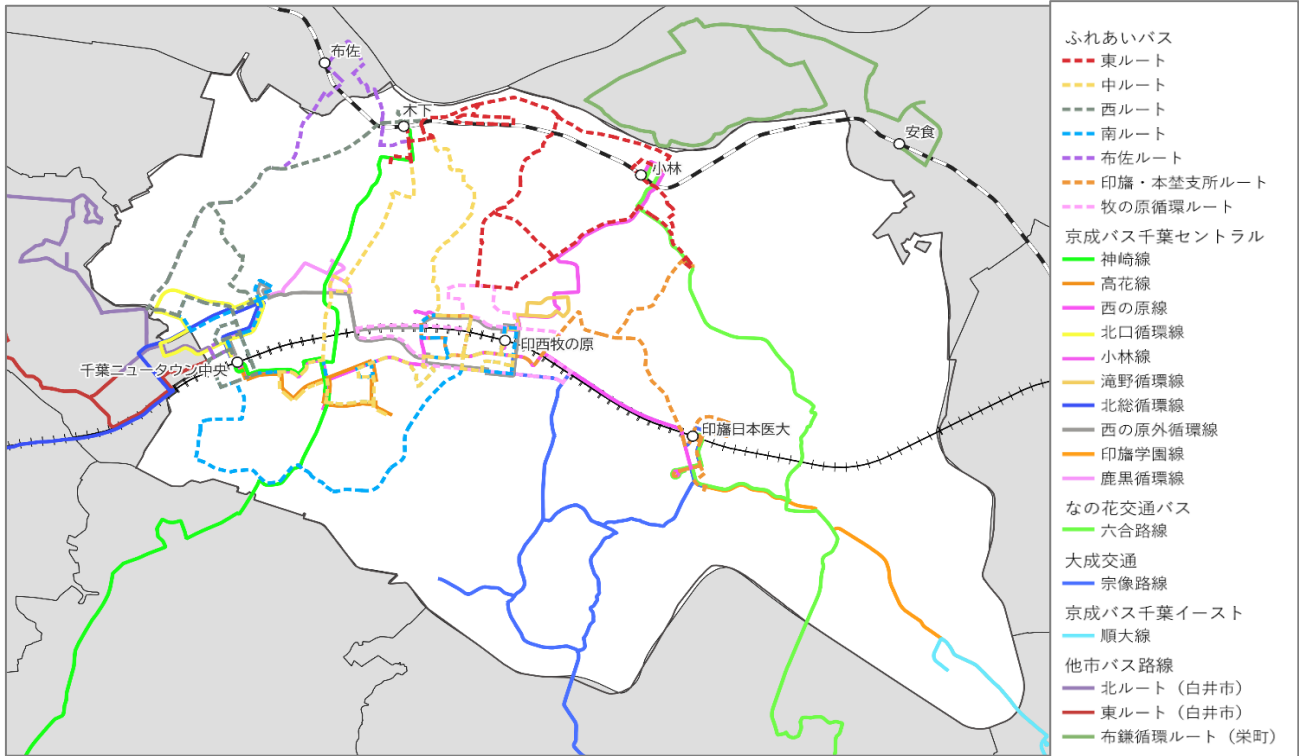
以上から、高齢化の進展と運転免許返納者の増加に対応する取組が求められます。

2 印西市における地域内交通の現状

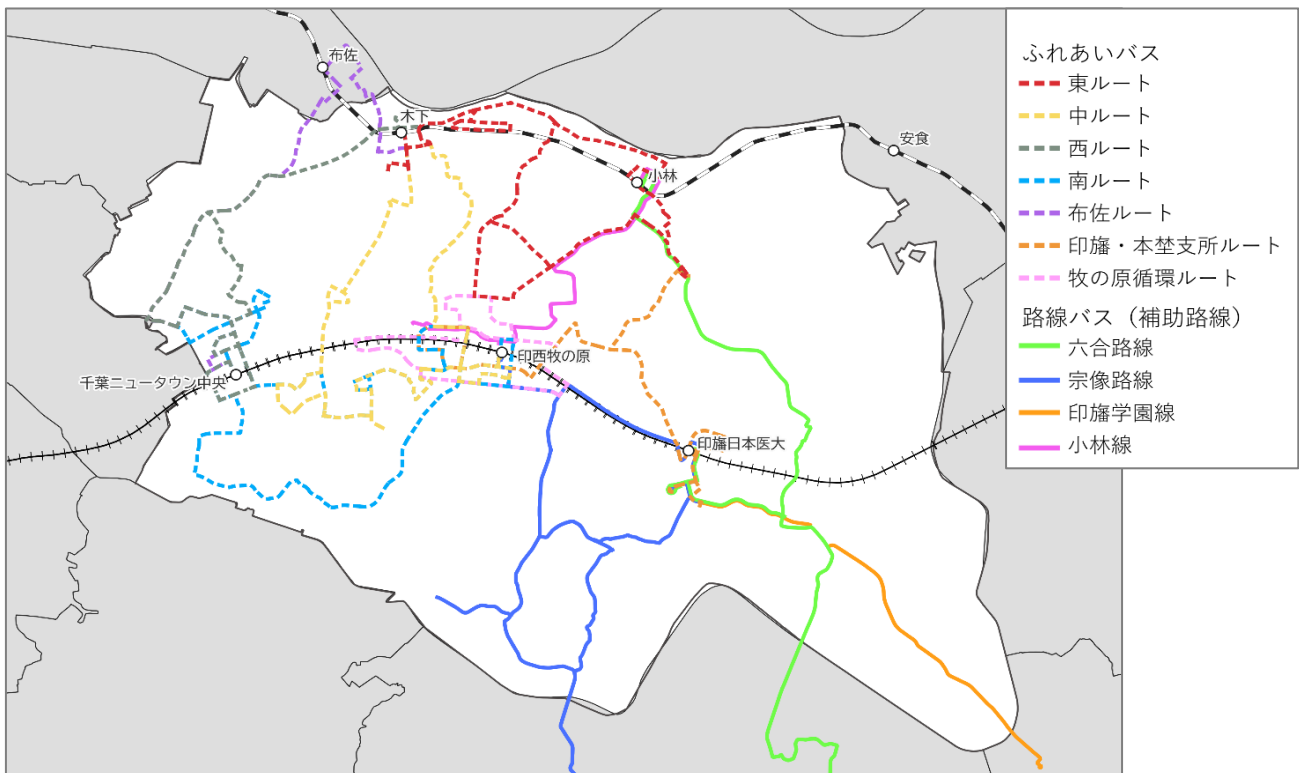
5 市内のバス運行状況

⇒本編p10・14・15に関連

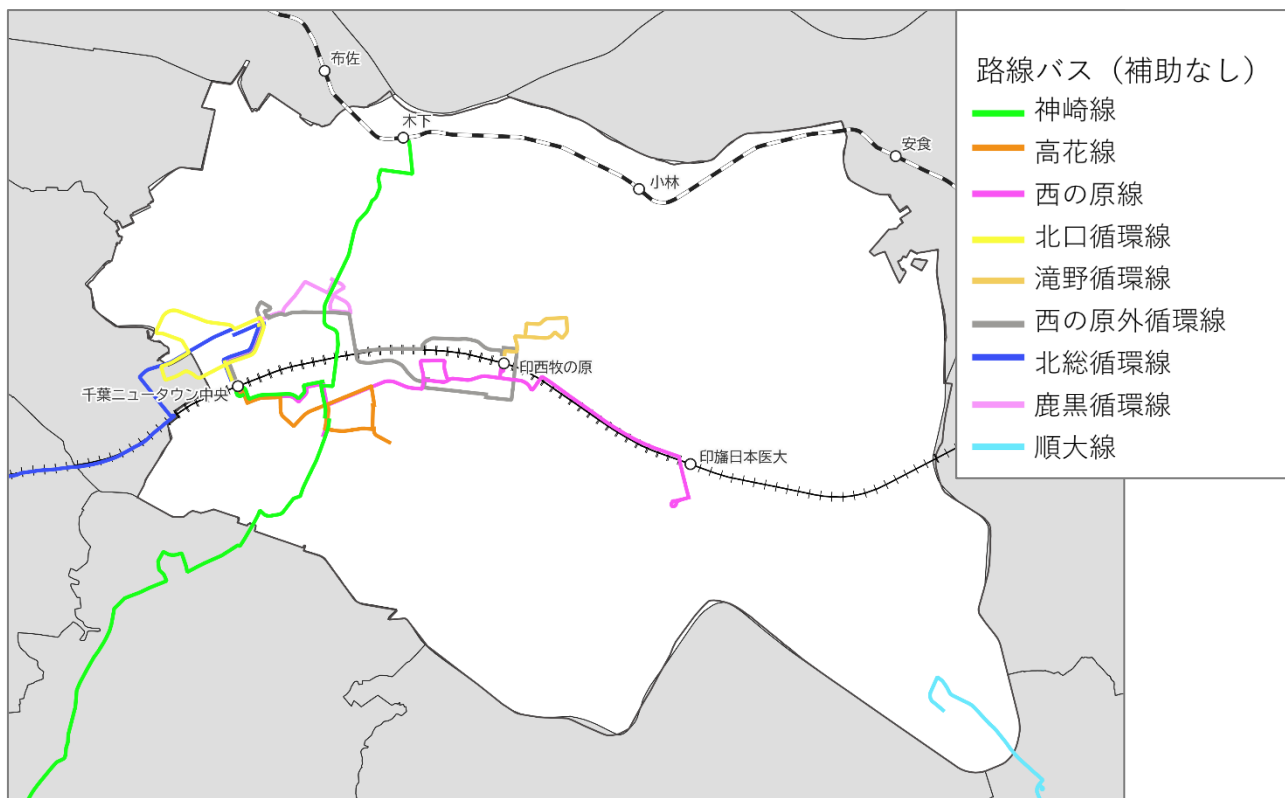
市内を運行しているバス路線を示します。



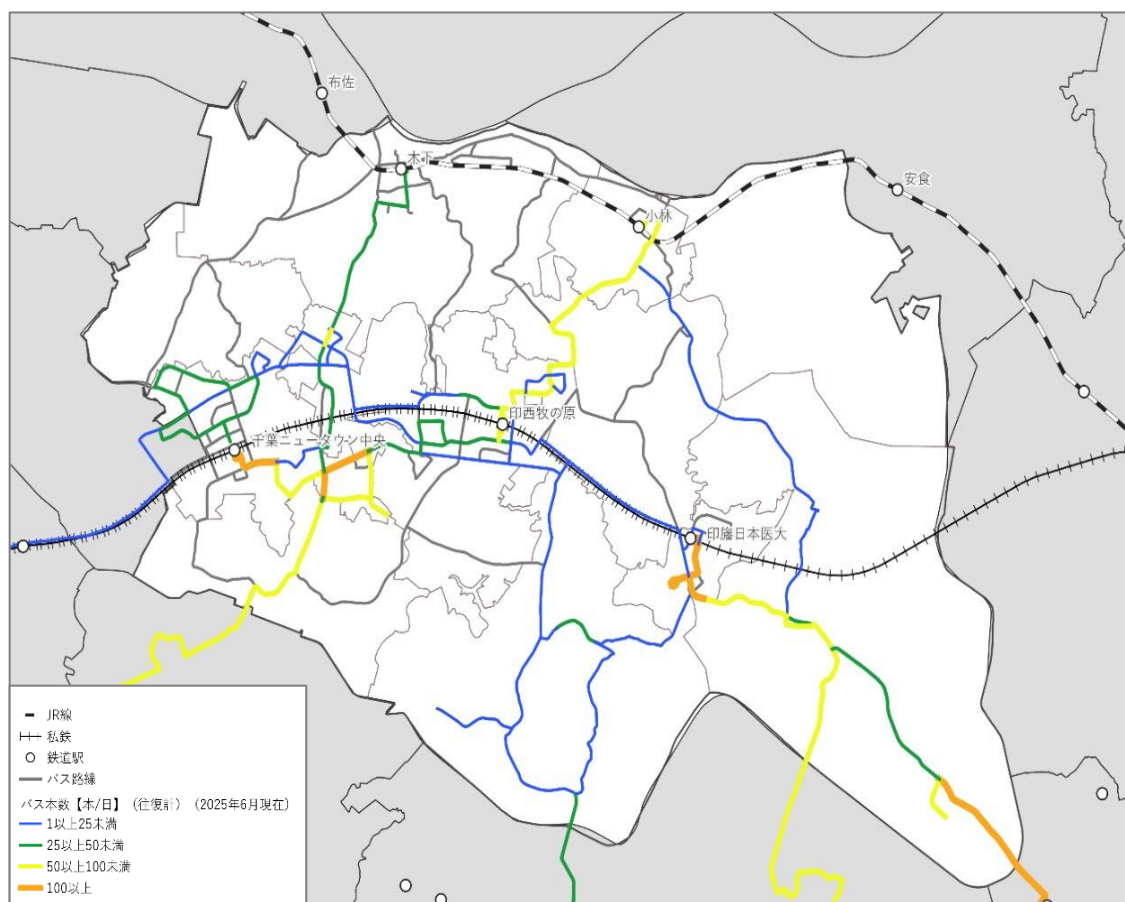
市内を運行するバス路線（全線）



市内を運行するバス路線（路線バス【補助路線】及びふれあいバス）



市内を運行するバス路線（路線バス【補助なし】）



市内を運行するバス路線（本数別）

市内バスの運行状況（令和8年2月時点）

路線バス	No.	運行事業者	路線	系 統	便数 (平日)	便数 (土休日)
	1	京成バス 千葉セントラル	神崎線	木下駅～船尾車庫	23	19
	2			船尾車庫～津田沼駅	33 (32)	24
	3		高花線	高花～千葉 NT 中央駅	41 (43)	29
	4		西の原線	印西牧の原駅循環	24	19
	5			千葉 NT 中央駅～日医大千葉北総病院	7	6
	6		北口循環線	千葉 NT 中央駅北口 循環線内回り	13	14
	7			千葉 NT 中央駅北口 循環線外回り	15	13
	8		小林線	印旛明誠高校～小林駅北口	33 (35)	11
	9		滝野循環線	印西牧の原駅北口 循環	9	—
	10		北総循環線	千葉 NT 中央駅北口～新鎌ヶ谷駅	1	—
	11		西の原外 循環線	千葉 NT 中央駅北口循環 (年1回のみ運行)	—	—
	12		印旛学園線	印旛日本医大駅～京成酒々井駅西口	13 (12)	11 (10)
	13		鹿黒循環線	千葉 NT 中央駅北口 鹿黒循環線	18	8
	14	なの花交通 バス	六合路線	小林駅～京成佐倉駅	5	5
	15			印旛日本医大駅～京成佐倉駅	17 (18)	8 (9)
	16	大成交通	宗像路線	青ルート (日本医大～京成臼井駅北口)	8	8
	17			赤ルート (印西牧の原駅南口～京成臼井駅北口)	7	7
	18	京成バス 千葉イースト	順大線	学園台～JR酒々井駅	20	18

※始点・終点が途中の停留所になっている便についても、すべて1便として換算した。

※便数のカッコ内は下り便の便数

※西の原線（千葉 NT 中央駅～日医大千葉北総病院）の土休日は、千葉 NT 中央駅～印西牧の原駅

コ ミ ュ ニ テ ィ バ ス	No.	運行事業者	路 線	系 統	便数
	1	印西市 コミュニティバス 「ふれあいバス」 (受託者： 京成バス千葉 セントラル)	東ルート	平岡・小林回り循環ルート	11
	2		中ルート	別所・牧の原・高花回り循環ルート	13
	3		西ルート	永治・木刈・小倉・周り循環ルート	11
	4		南ルート	高花・木刈・松崎周り循環ルート	11
	5		布佐ルート	千葉ニュータウン中央駅北口 →布佐→市役所	11
	6		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	9
	7		牧の原循環 ルート	印西牧の原駅北口循環ルート	8 (7)
	8	白井市 コミュニティバス 「ナッシー号」	北ルート	白井市役所～千葉ニュータウン中央駅 北口（今井・平塚経由、工業団地経由）	20
	9		東ルート	白井市役所～千葉ニュータウン中央駅 北口（南山・神々廻地区経由）	13
	10	栄町循環バス	布鎌循環 ルート	安食駅～小林駅	7
	11		印旛日本医 大ルート	安食駅～日本医科大学千葉北総病院	6

※始点・終点が途中の停留所になっている便についても、すべて1便として換算した。

※便数のカッコ内は土休日の便数

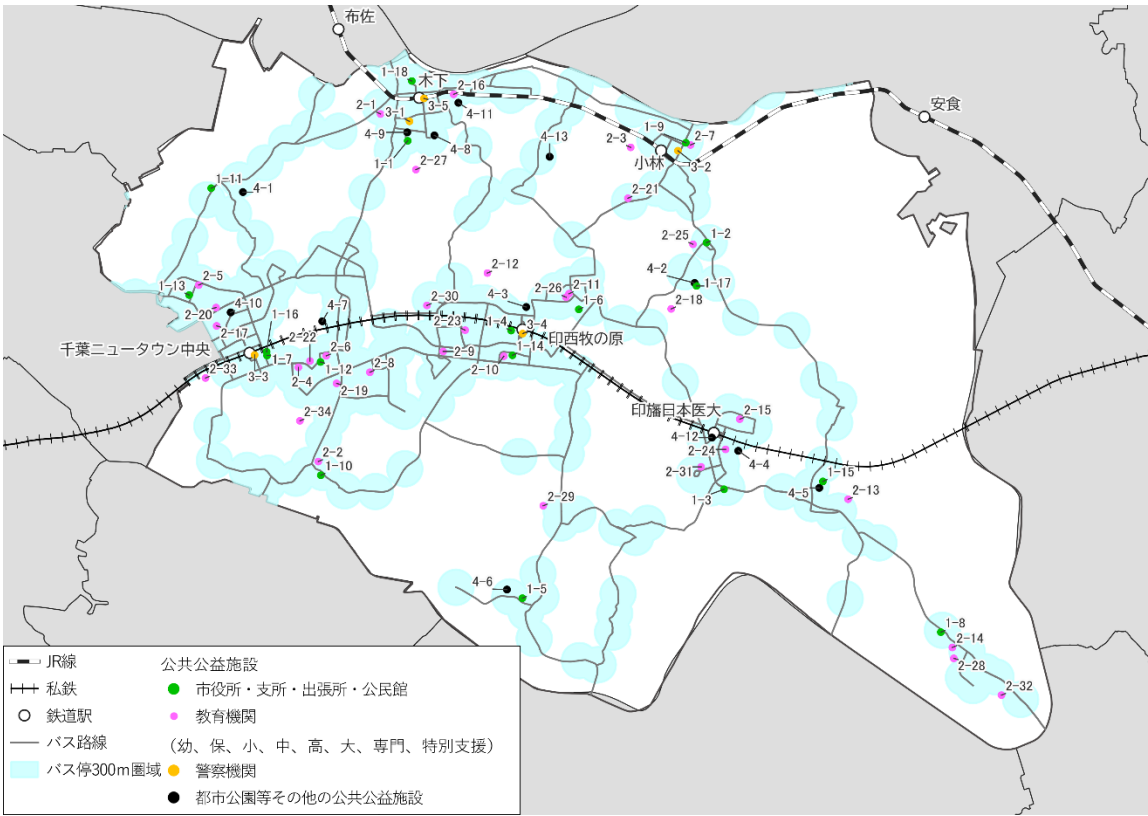
※白井市コミュニティバス、栄町循環バスは、土日祝日、年末年始は運休（布鎌循環ルートは土曜運行）

市内には、路線バスが13路線18系統、印西市コミュニティバス「ふれあいバス」が7ルート運行しています。（その他の白井市、栄町のバスが市内を走行。）

運行ルートは、交通結節点（モビリティ・ハブ）の鉄道駅と市役所を中心に形成されており、基本的に路線バスが市街地、ふれあいバスと路線バス（補助路線）が在来地区や隣接市をカバーするネットワークとなっています。

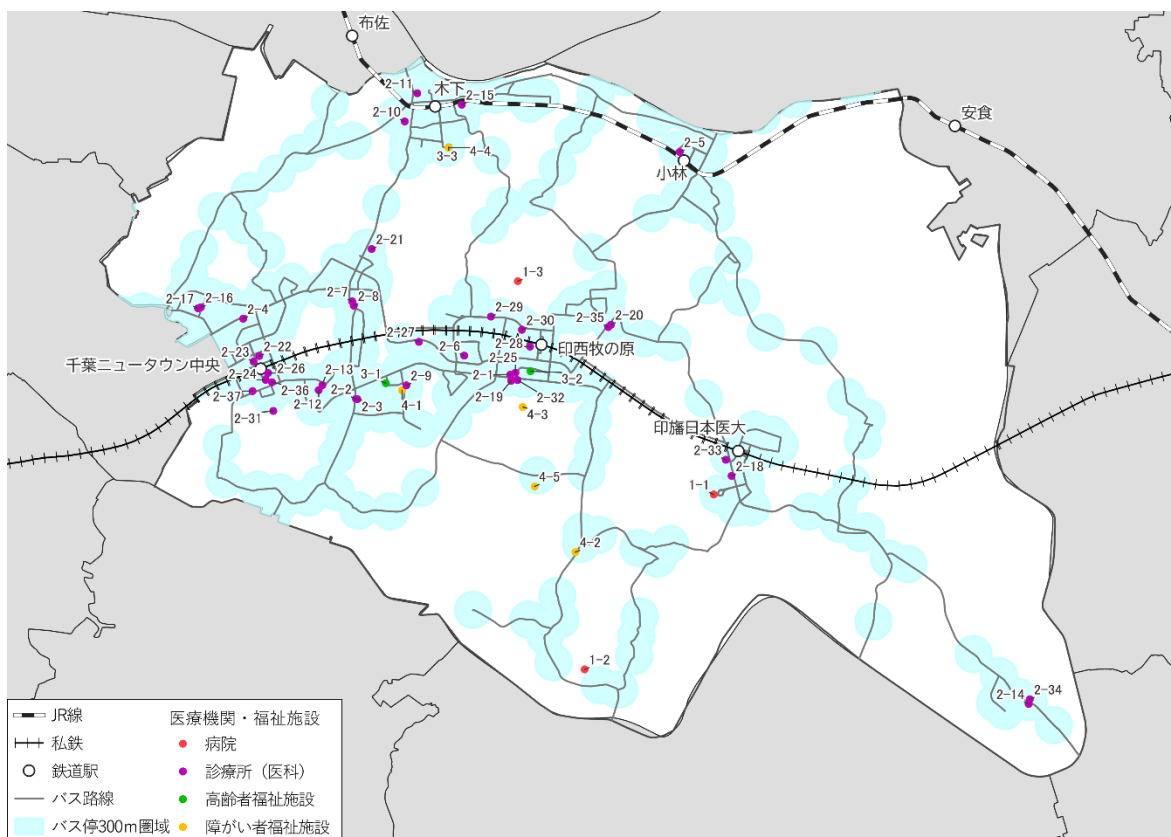
6 市内の主要施設

⇒本編p14・15に関連



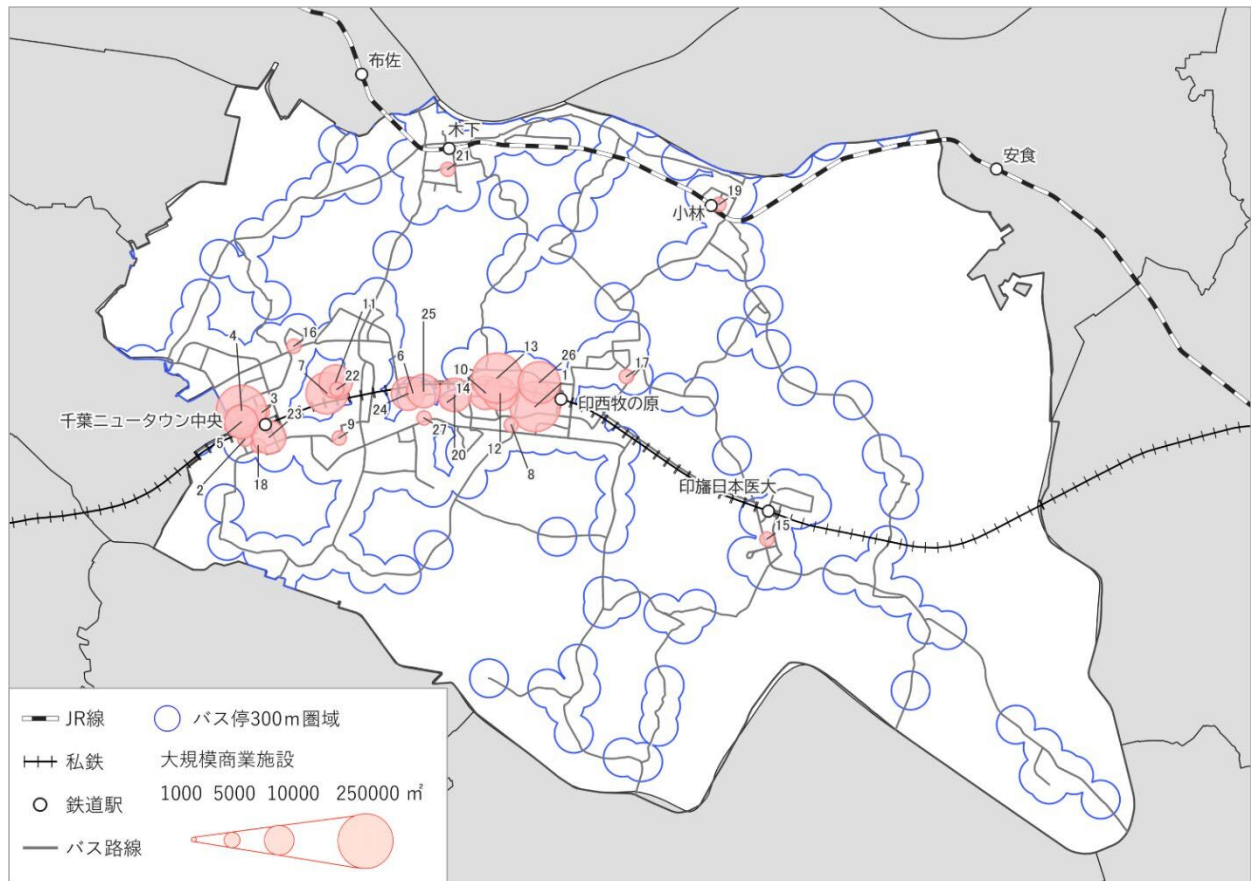
分類	番号	名称	分類	番号	名称
市役所 支所 出張所 公民館等	1-1	印西市役所	教育施設	2-19	印西市立船穂中学校
	1-2	本埜支所		2-20	印西市立木刈中学校
	1-3	印旛支所・ふれあいセンターいんば		2-21	印西市立小林中学校
	1-4	牧の原出張所		2-22	印西市立原山中学校
	1-5	岩戸出張所		2-23	印西市立西の原中学校
	1-6	滝野出張所		2-24	印西市立印旛中学校
	1-7	中央駅前出張所		2-25	印西市立本埜中学校
	1-8	平賀出張所		2-26	印西市立滝野中学校
	1-9	小林出張所・小林公民館		2-27	印西市立印西中学校
	1-10	船穂出張所・船穂コミュニティセンター		2-28	千葉県立印旛特別支援学校
	1-11	永治コミュニティセンター・永治プラザ		2-29	時任学園中等教育学校
	1-12	中央駅南コミュニティセンター・サザンプラザ		2-30	千葉県立印旛明誠高等学校
	1-13	中央駅北コミュニティセンター・フレンドリープラザ		2-31	日本医科大学看護専門学校
	1-14	そうふけ公民館		2-32	順天堂大学
	1-15	印旛公民館		2-33	東京電機大学
	1-16	中央駅前公民館		2-34	東京基督教大学
	1-17	本埜公民館	警察機関	3-1	印西警察署
	1-18	中央公民館		3-2	印西警察署小林交番
教育施設	2-1	印西市立大森小学校		3-3	印西警察署中央駅前交番
	2-2	印西市立船穂小学校		3-4	印西警察署牧の原交番
	2-3	印西市立小林小学校		3-5	印西警察署木下駅前交番
	2-4	印西市立内野小学校	都市公園等 その他の 公共公益施設	4-1	松山下公園
	2-5	印西市立木刈小学校		4-2	本埜スポーツプラザ
	2-6	印西市立原山小学校		4-3	牧の原公園
	2-7	印西市立小林北小学校		4-4	松虫姫公園
	2-8	印西市立高花小学校		4-5	印旛中央公園
	2-9	印西市立西の原小学校		4-6	印旛西部公園
	2-10	印西市立原小学校		4-7	泉公園
	2-11	印西市立滝野小学校		4-8	総合福祉センター
	2-12	印西市立牧の原小学校		4-9	文化ホール
	2-13	印西市立六合小学校		4-10	小倉台図書館
	2-14	印西市立平賀小学校		4-11	木下交流の杜 歴史資料センター
	2-15	印西市立いには野小学校		4-12	医科機器資料館
	2-16	印西市立木下小学校		4-13	印西霊園
	2-17	印西市立小倉台小学校			
	2-18	印西市立本埜小学校			

公共公益施設



分類	番号	名称	分類	番号	名称	
病院	1-1	日本医科大学千葉北総病院	診療所 (医科)	2-23	千葉ニュータウンレディースクリニック	
	1-2	西佐倉病院		ラーバン駅前クリニック		
	1-3	印西総合病院		2-24	キャップクリニック千葉ニュータウン中央 千葉ニュータウン駅前腎クリニック	
診療所 (医科)	2-1	牧の原いとうクリニック		2-25	みらいウィメンズクリニック	
	2-2	岩井内科クリニック		2-26	みらいウィメンズ駅前クリニック	
	2-3	斉藤おとな＆こども眼科クリニック		2-27	印西そよかぜ内科・呼吸器内科 いんざい糖尿病・甲状腺クリニック いんざい整形外科クリニック はぐくみBaby & Kid'sクリニック	
	2-4	すずき小倉台医院			いんざい腎・泌尿器科クリニック	
	2-5	牧の里クリニック			2-28	いんざいさくらクリニック マハナレディースクリニック めぐみこころのクリニック
	2-6	清宮クリニック				2-29
	2-7	つちや耳鼻咽喉科医院		2-30		牧の原眼科クリニック
	2-8	奈良整形外科		2-31	すこやか内科クリニック印西	
	2-9	千葉新都市ラーバンクリニック		2-32	牧の原なのはな耳鼻咽喉科	
	2-10	安孫子内科胃腸科クリニック		2-33	亀谷アイクリニック	
	2-11	大久保医院		2-34	DKスポーツ＆整形クリニック	
	2-12	内野診療所		2-35	ばんだうクリニック	
	2-13	千葉ニュータウンクリニック		2-36	千葉ニュータウンサザンクリニック	
	2-14	つがねさわ医院		2-37	千葉ニュータウン中央皮膚科クリニック	
	2-15	伊藤医院		高齢者 福祉施設	3-1	印西市立高花老人福祉センター
	2-16	木刈クリニック			3-2	印西市立そうふけ老人福祉センター
	2-17	斉藤おとな＆こどもクリニック			3-3	印西市立中央老人福祉センター
	2-18	いしばし内科クリニック		障がい者 福祉施設	4-1	地域活動支援センターフォレスト
	2-19	千葉北総内科クリニック			4-2	地域活動支援センターマーブル工房
	2-20	もとの金城クリニック			4-3	地域活動支援センターワーキングサロンなごみ
くやま小児科医院		4-4			印西市立福祉作業所コスモス	
ふじた皮膚科医院		4-5			いんば学舎オソロク倶楽部	
2-21		大久保メディカルクリニック				
2-22	コスモス皮膚科					
	千葉ニュータウン駅前ビルこどもクリニック					
	千葉ニュータウン駅前耳鼻咽喉科クリニック					
	千葉ニュータウン駅前つかだクリニック					
	千葉ニュータウン整形外科リハビリテーションクリニック					
	豊田眼科					
	北総メンタルクリニック					

医療機関・福祉施設



番号	名称	番号	名称
1	BIG HOP ガーデンモール印西	15	ナリタヤ 印旛日本医大前店
2	アクロスプラザ千葉ニュータウン南	16	ビッグハウス印西店
3	アポロプラントモール	17	フォレストモール 印西牧の原
4	イオンモール千葉ニュータウン	18	ベルク フォルテ千葉ニュータウン店
5	イオンモール千葉ニュータウン エンジョイライフ棟	19	マルエツ 小林店
6	オートバックス千葉ニュータウン	20	メガマックス 千葉ニュータウン店
7	カインズモール 千葉ニュータウン	21	ランドローム 木下店
8	カスミ フードスクエア 西の原店	22	ワンダーレックス 千葉ニュータウン店
9	カスミ 原山店	23	千葉ニュータウン駅前センタービル
10	ケーズデンキ 千葉ニュータウン店	24	島忠 ホームズ千葉ニュータウン店
11	コストコホールセール 千葉ニュータウン倉庫店	25	東京インテリア家具 千葉ニュータウン店
12	ゴルフ5 千葉ニュータウン店	26	牧の原モア
13	ジョイフル本田 千葉ニュータウン店	27	ランドロームニュータウン南店
14	ドラッグストアコスモス 西の原店		

大規模商業施設

行政機能の中核は木下駅周辺に集まっていますが、その他の公共公益施設は鉄道駅を中心とする市内各所に立地しており、学校や公民館等の施設や都市公園は交通空白地域にも所在しています。

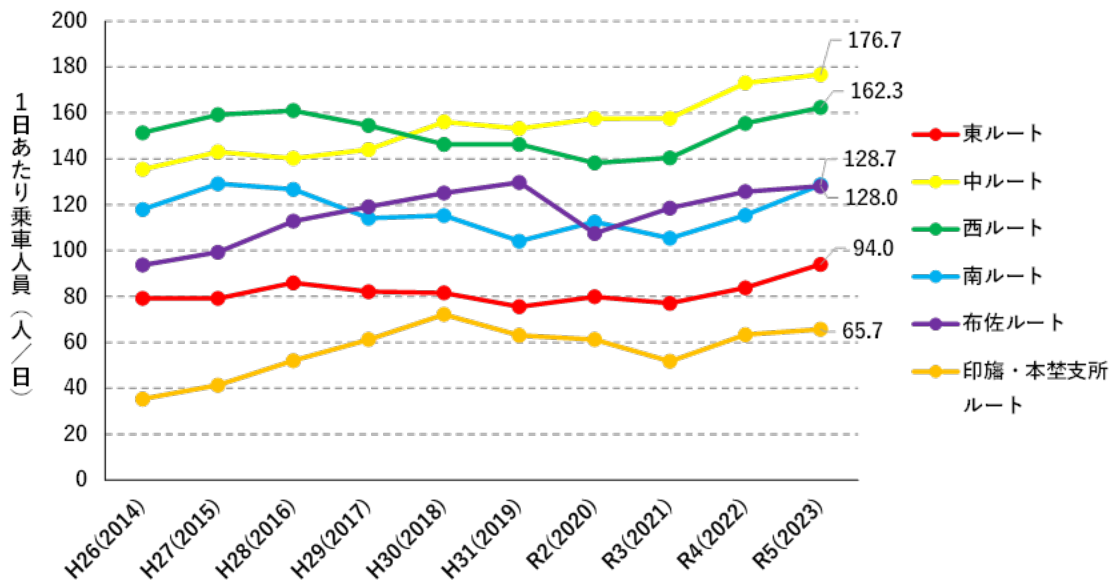
医療機関のうち、日本医科大学千葉北総病院や印西総合病院といった総合病院は、もっとも重要な通院先となっています。また、千葉ニュータウン地区では近年多くの診療所が新たに開院しています。

高齢者福祉施設、障がい者福祉施設は、交通空白地域も含む市内各所に所在しています。

大規模商業施設は千葉ニュータウン地区の鉄道駅、国道 464 号線沿いに集中しています。なお、印旛地区を中心に、隣接する佐倉市や酒々井町の商業施設を利用する人も多くいます。

7 ふれあいバスの利用データ

⇒本編p14・15に関連

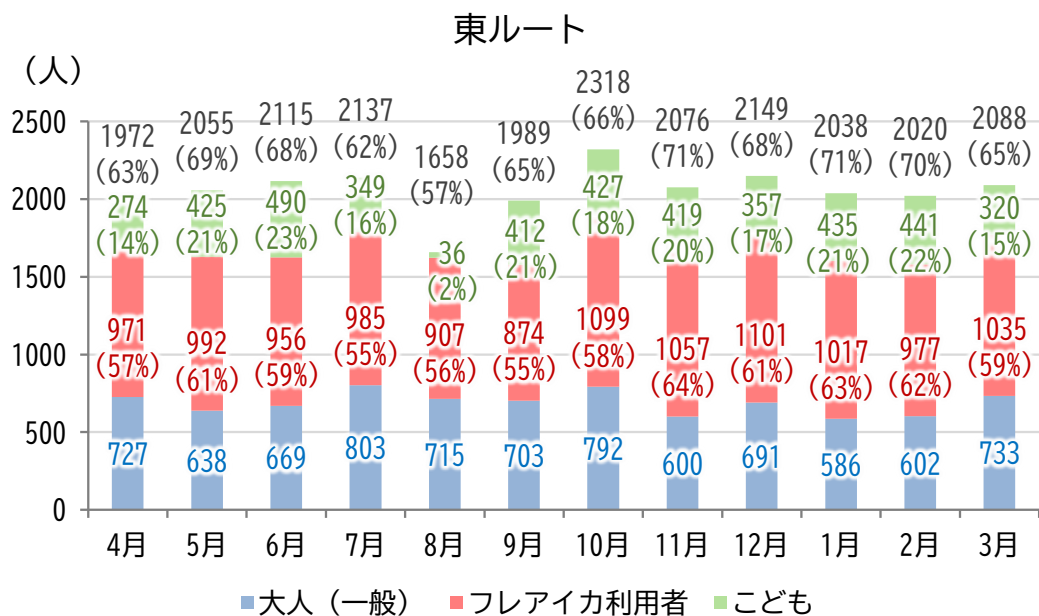


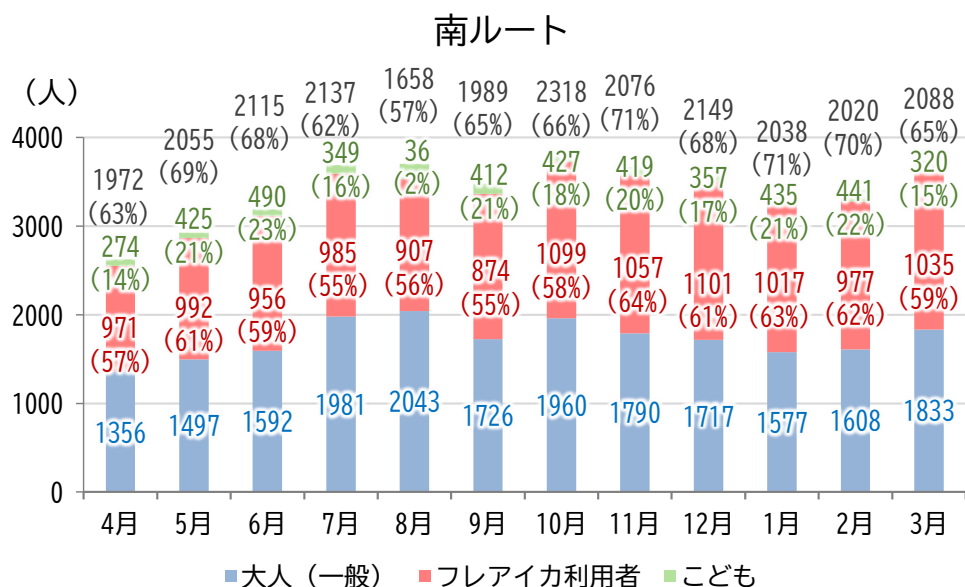
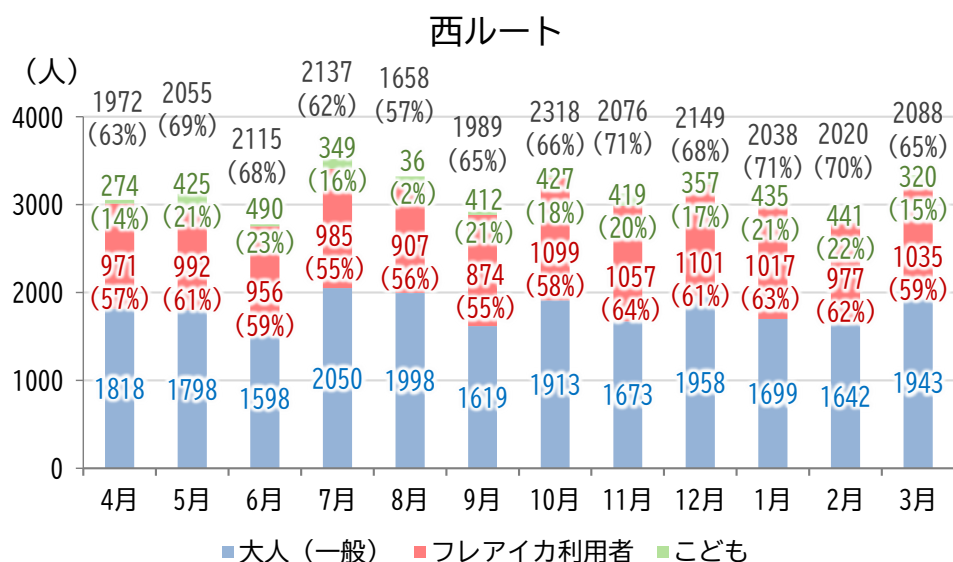
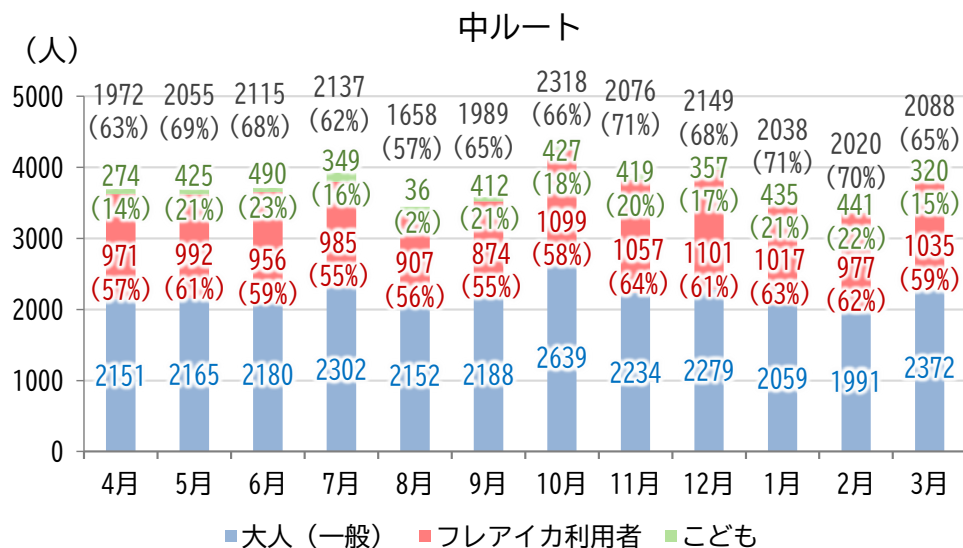
ふれあいバスの1日あたり乗車人員（年度別）

ふれあいバスの乗車人員は、令和3年度（2021）以降、コロナ禍からの回復基調もあり、すべてのルートで上昇傾向です。

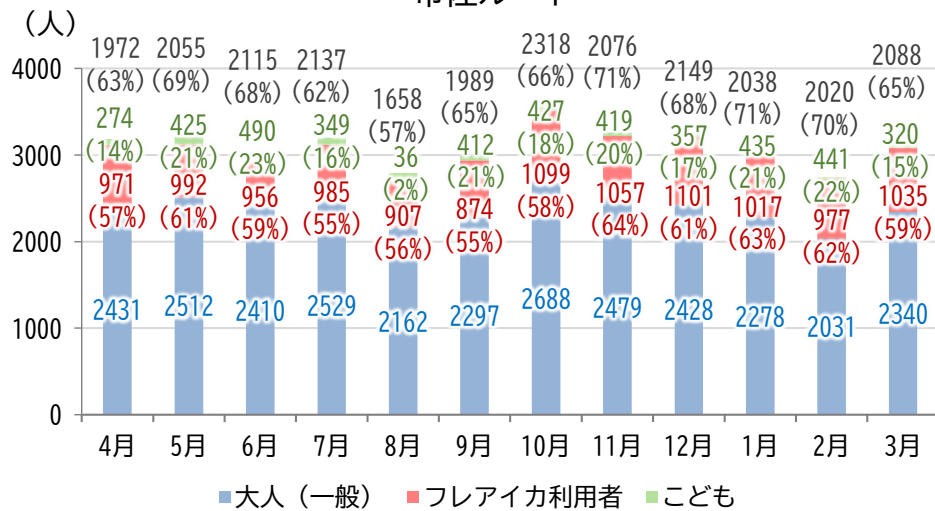
ふれあいバスのルート別月別・年齢別利用者数（令和6年度）

■平日

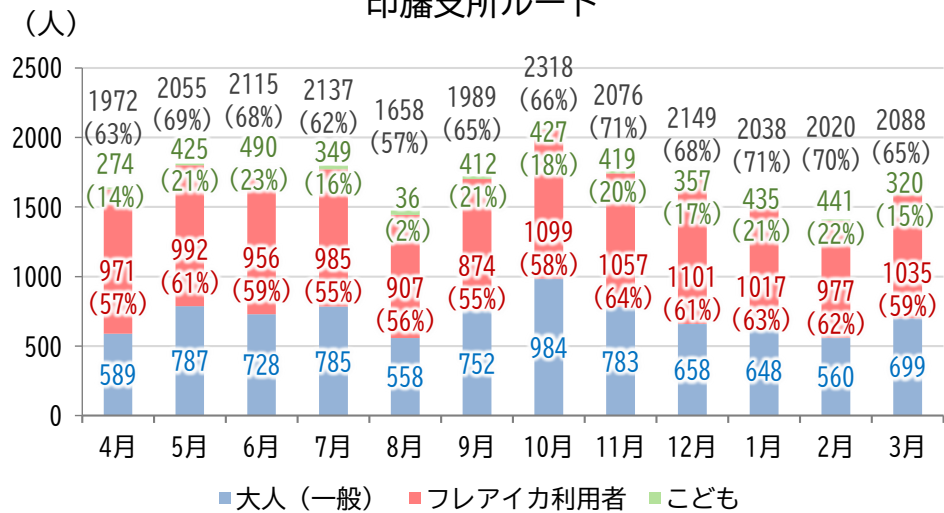




布佐ルート

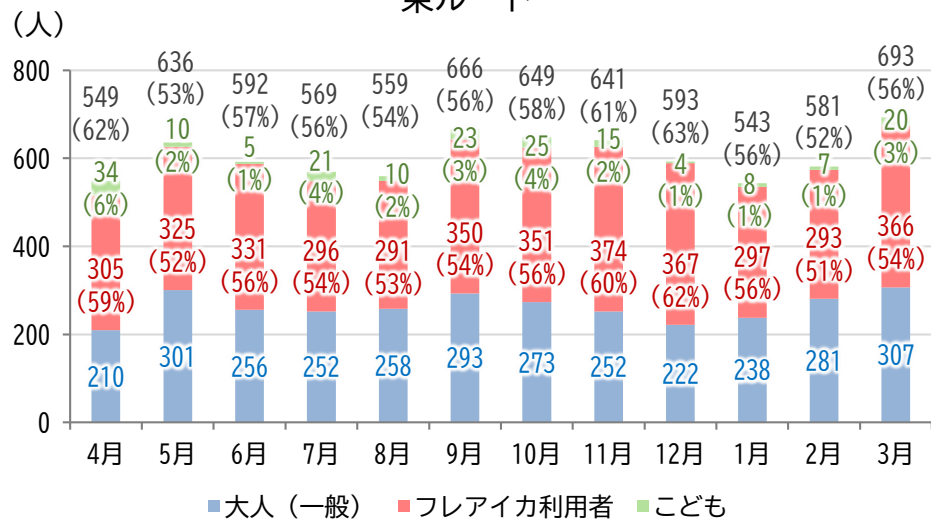


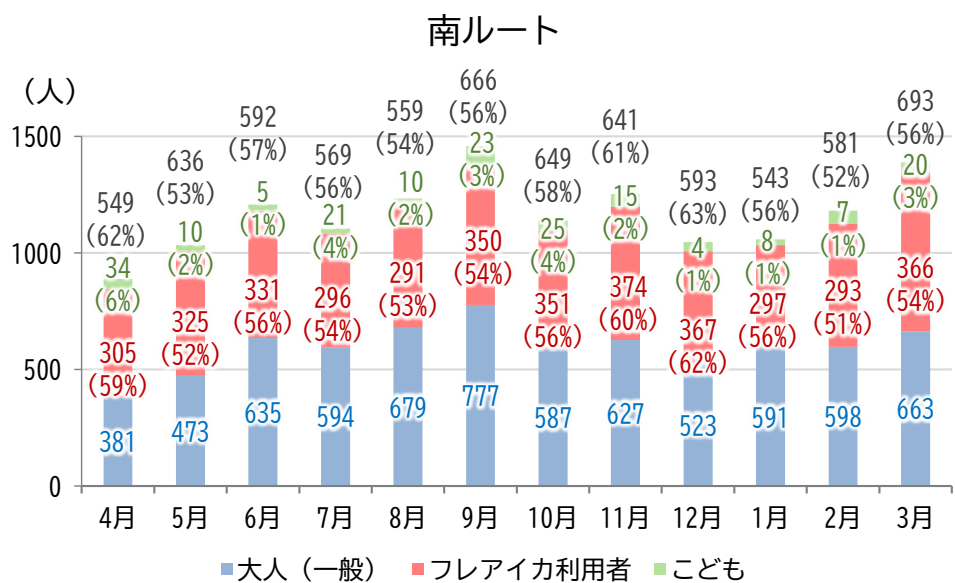
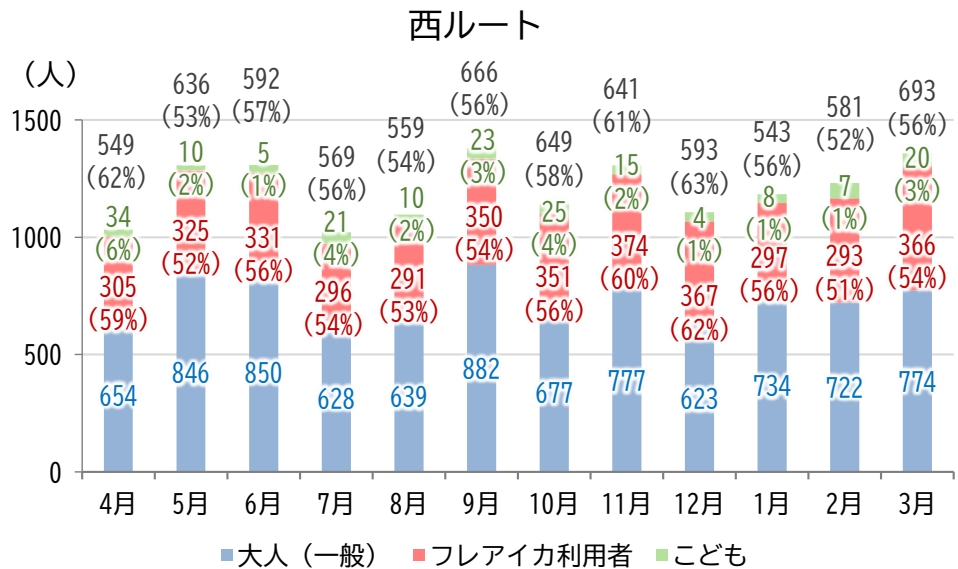
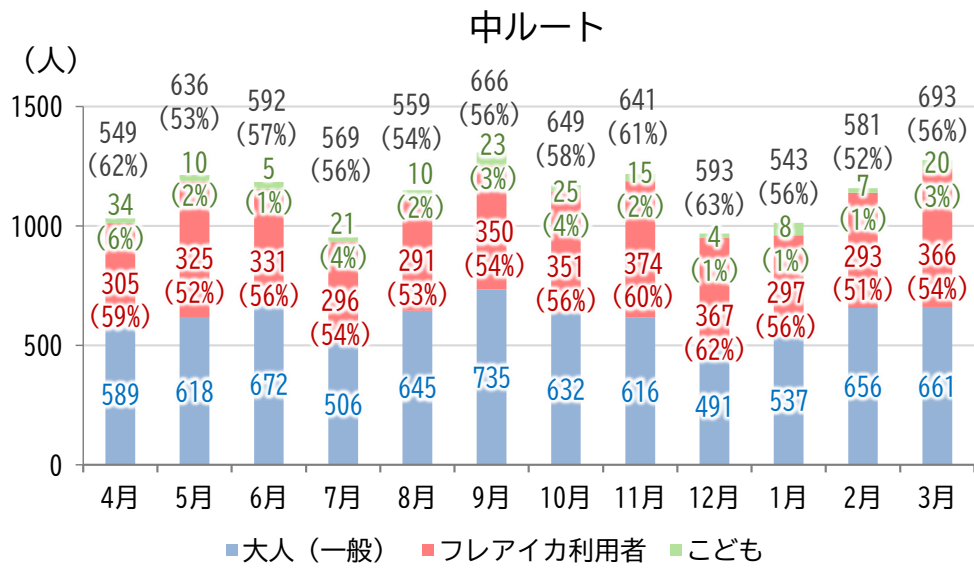
印旛支所ルート

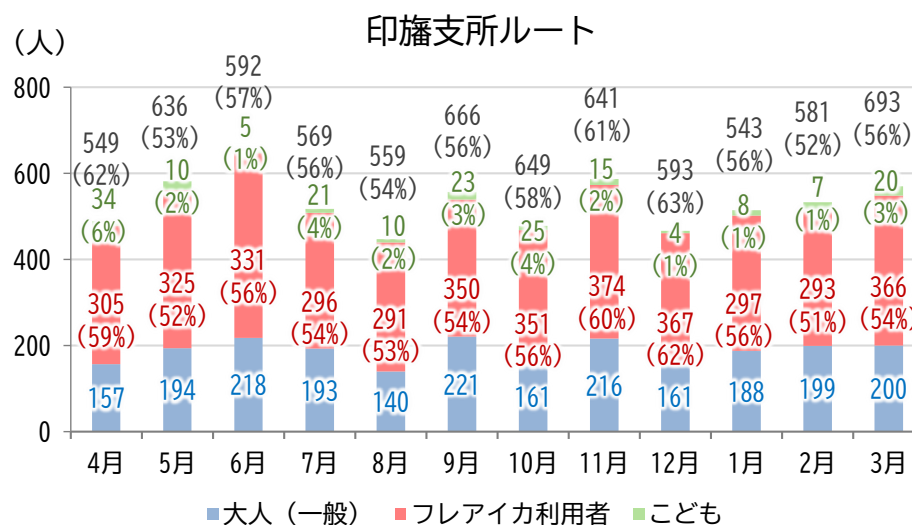
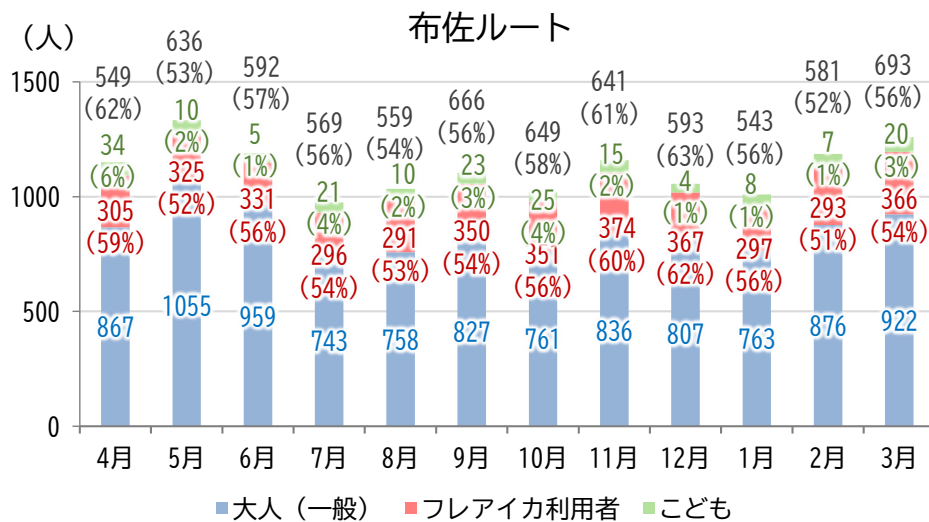


■休日

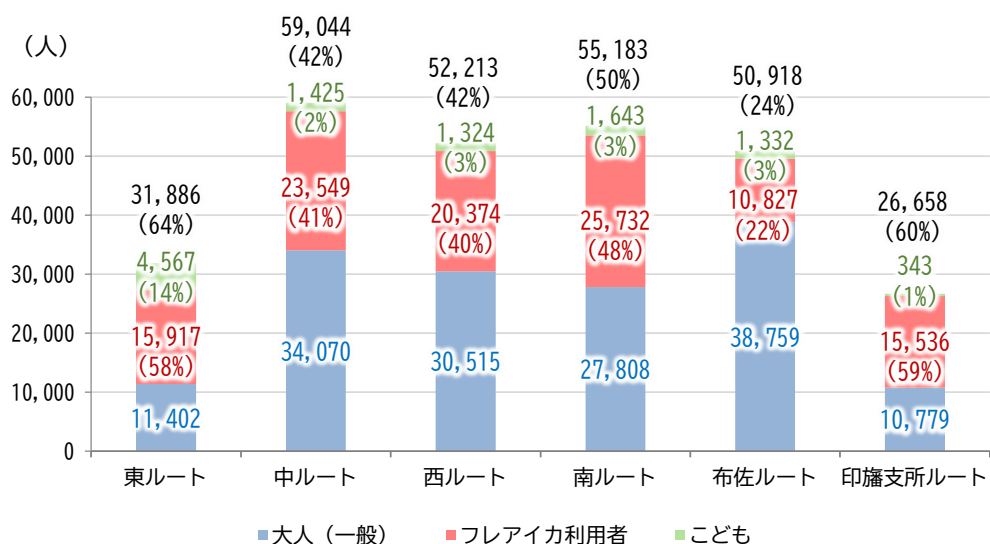
東ルート







■コース別合計



※フレアイカ利用者のカッコ内数値は、大人のうちフレアイカを利用している人の割合

※こどものカッコ内数値は、利用者全体のうちの子ども（小学生以下）の割合

※合計のカッコ内数値は、運賃の支払いが免除されるフレアイカ利用者及び支払いの発生しないこどもの利用者全体に占める割合

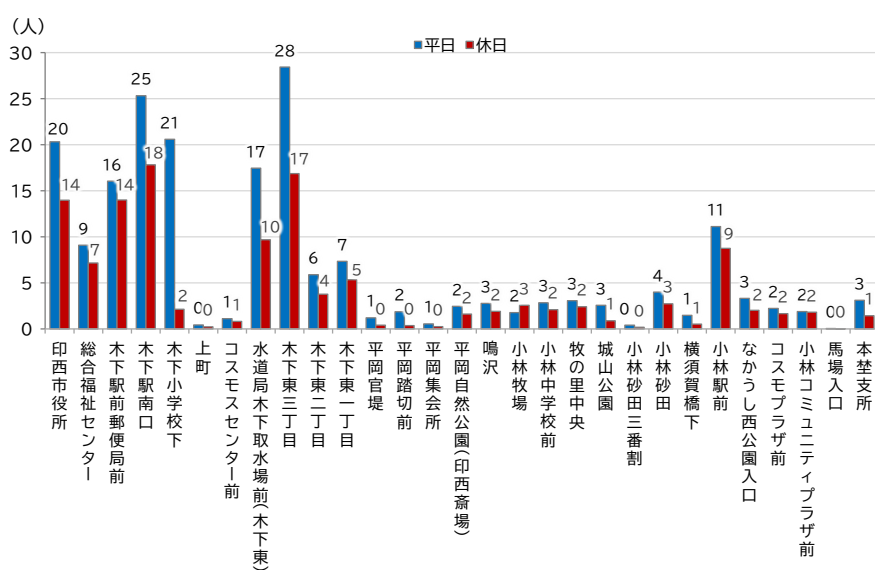
令和6年度は合計で延べ 275,902 人がふれあいバスを利用しており、そのうち 44.4% (122,569 人) は運賃の支払いが発生しないフレイカ利用者及び小学生以下のこどもになっています。大人のうちフレイカ利用者は 42.2% (111,935 人) を占めており、利用者の 40%以上は 70 歳以上の高齢者となっています。

フレイカ利用者は、大人のうち 60%近くを占める東ルートと印旛・本埜支所ルートで特に多くなっているのに対し、布佐ルートは約 22%と低くなっています。また、こどもの利用者については、小学校への通学で利用する児童が多いことから、東ルート利用者の約 14%と特に多くなっています。

結果として、運賃が免除される利用者は、東ルート (64.2%) と印旛・本埜支所ルート (59.6%) で特に多くなっています。

なお、運賃収入についてみると、一般利用者からの年間収入額は 26,266,700 円、市が負担しているフレイカの負担金は 11,193,500 円となっています。

(東ルート)

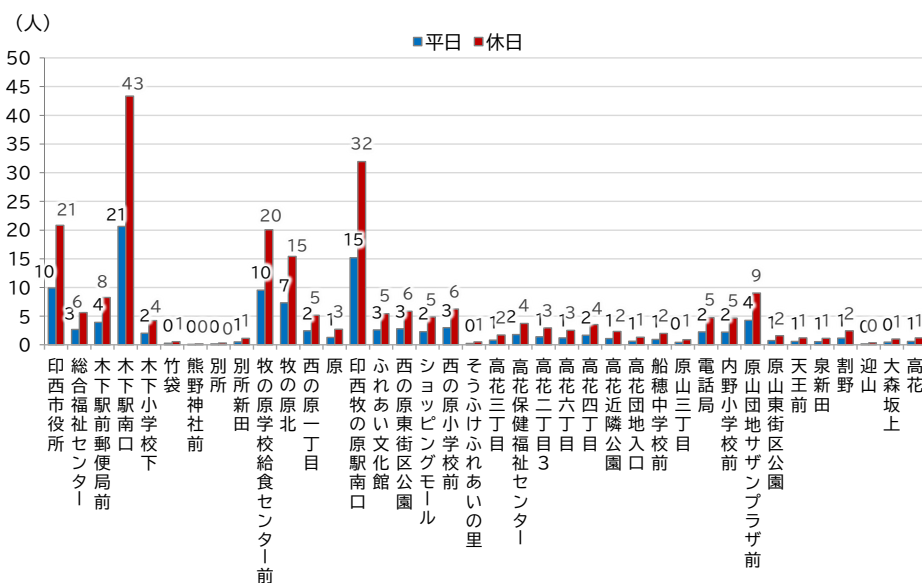


	平日	休日
印西市役所	20	14
総合福祉センター	9	7
木下駅前郵便局前	16	14
木下駅南口	25	18
木下小学校下	21	2
上町	0	0
コスモスセンター前	1	1
水道局木下取水場前(木下東)	17	10
木下東三丁目	28	17
木下東二丁目	6	4
木下東一丁目	7	5
平岡官堤	1	0
平岡踏切前	2	0
平岡集会所	1	0
平岡自然公園(印西斎場)	2	2
鳴沢	3	2
小林牧場	2	3
小林中学校前	3	2
牧の里中央	3	2
城山公園	3	1
小林砂田三番割	0	0
小林砂田	4	3
横須賀橋下	1	1
小林駅前	11	9
なかうし西公園入口	3	2
コスモプラザ前	2	2
小林コミュニティプラザ前	2	2
馬場入口	0	0
本埜支所	3	1

東ルートでは、平日・休日ともに、印西市役所から木下東の停留所までと、小林駅前の利用が多くなっています。

ふれあいバスの停留所別(日平均)乗降者数(東ルート)

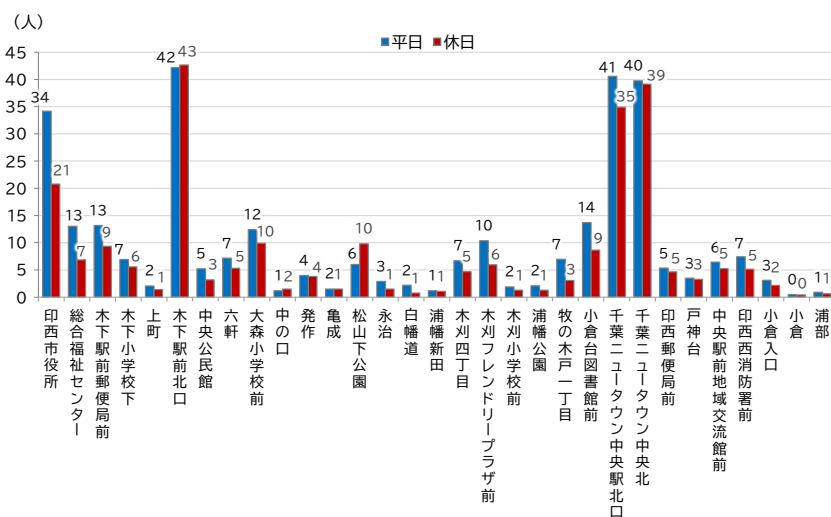
(中ルート)



	平日	休日
印西市役所	10	21
総合福祉センター	3	6
木下駅前郵便局前	4	8
木下駅南口	21	43
木下小学校下	2	4
竹袋	0	1
熊野神社前	0	0
別所	0	0
別所新田	1	1
牧の原学校給食センター前	10	20
牧の原北	7	15
西の原一丁目	2	5
原	1	3
印西牧の原駅南口	15	32
ふれあい文化館	3	5
西の原東街区公園	3	6
ショッピングモール	2	5
西の原小学校前	3	6
そうふけふれあいの里	0	1
高花三丁目	1	2
高花保健福祉センター	2	4
高花二丁目3	1	3
高花六丁目	1	3
高花四丁目	2	4
高花近隣公園	1	2
高花団地入口	1	1
船穂中学校前	1	2
原山三丁目	0	1
電話局	2	5
内野小学校前	2	5
原山団地サザンプラザ前	4	9
原山東街区公園	1	2
天王前	1	1
泉新田	1	1
割野	1	2
迎山	0	0
大森坂上	0	1
高花	1	1

中ルートでは、印西市役所から印西牧の原駅南口までの利用が多くなっています。全体的に、休日の利用が多くなっています。

(西ルート)

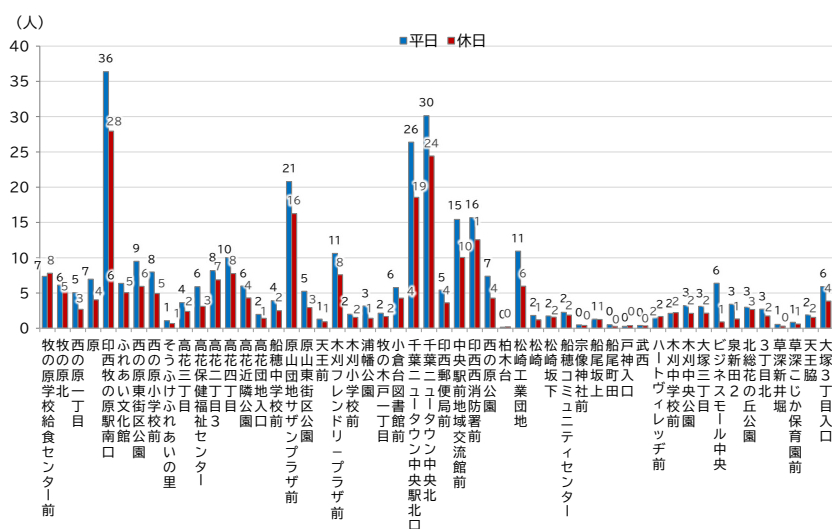


	平日	休日
印西市役所	34	21
総合福祉センター	13	7
木下駅前郵便局前	13	9
木下小学校下	7	6
上町	2	1
木下駅前北口	42	43
中央公民館	5	3
六軒	7	5
大森小学校前	12	10
中の口	1	2
発作	4	2
亀成	2	1
松山下公園	6	3
永治	3	1
白幡道	2	1
浦幡新田	1	1
木刈四丁目	10	7
木刈フレンドリープラザ前	2	1
浦幡公園	7	3
牧の木戸一丁目	1	1
小倉台図書館前	14	9
千葉ニュータウン中央駅北口	41	40
千葉ニュータウン中央北	35	39
印西郵便局前	5	5
戸神台	3	3
中央駅前地域交流館前	6	5
印西消防署前	7	5
小倉入口	3	2
小倉	0	0
浦部	1	1

西ルートでは、平日・休日ともに、印西市役所から木下駅前北口と、千葉ニュータウン中央駅周辺の利用が特に多くなっています。

ふれあいバスの停留所別（日平均）乗降者数（中・西ルート）

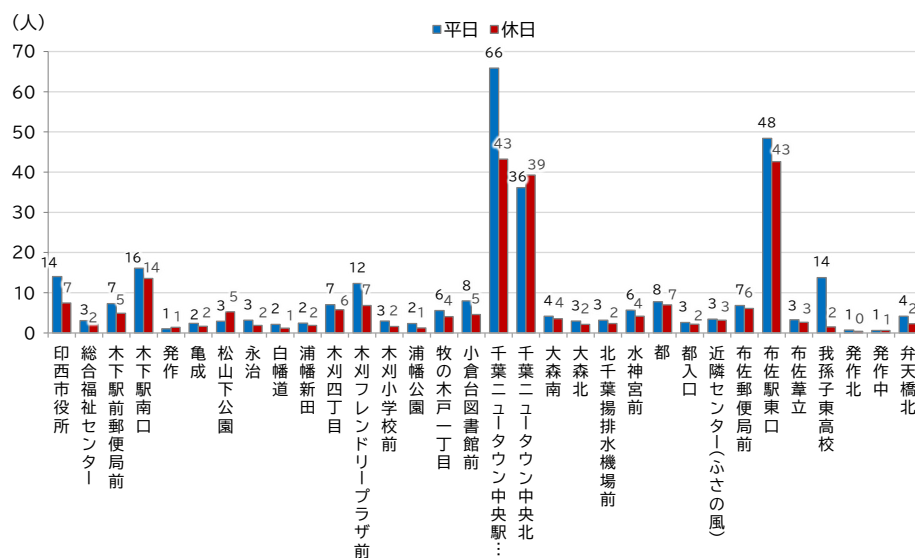
(南ルート)



	平日	休日		平日	休日
牧の原学校給食センター前	7	8	西船渡駅前	5	4
牧の原北	6	5	中央駅前地域交流館前	15	10
西の原一丁目	5	3	西宮西消防署前	16	13
原	7	4	西の原公園	7	4
西宮牧の原駅南口	36	28	松本台	6	4
むねあき文化館	1	1	松本工業団地	11	6
西の原東地区公園	9	6	松崎	2	1
西の原小学駅前	8	5	松崎下	2	2
そらびげふれあい広場	1	1	船橋コミュニティセンター	2	2
高花三丁目	4	2	栄津南地区センター	0	0
高花二丁目	1	3	船橋西	1	1
高花二丁目3	8	7	船橋東中	0	0
高花四丁目	10	8	戸神入口	0	0
高花五丁目公園	6	4	浪西	0	0
高花池田公園	2	1	ハート・ブレイクテッジ前	0	0
高花中央駅前	4	2	中央駅前	2	2
原山朝日サザンプラザ前	21	16	中央中央駅前	3	2
原山東地区公園	5	3	大塚三丁目	3	2
大土前	1	1	ピジョスエス・中央	6	1
大土ランドリ・プラザ前	11	7	船橋南	2	2
大木小学校前	2	2	北板橋の丘公園	3	3
津輪公園	3	1	3丁目北	3	2
牧の木戸一丁目	2	2	草深新井駅	1	0
小宮台図書館前	6	4	草深一丁目	1	1
千葉一ツツク中央駅北口	20	2	大塚南	2	2
千葉一ツツク中央駅	30	24	大塚三丁目A口	6	4

南ルートでは、平日・休日ともに、牧の原学校給食センター前から松崎工業団地の利用が比較的多く、とりわけ印西市の牧の原駅南口、原山団地サザンプラザ前、千葉ニュータウン中央駅周辺の利用が多くなっています。

(布佐ルート)

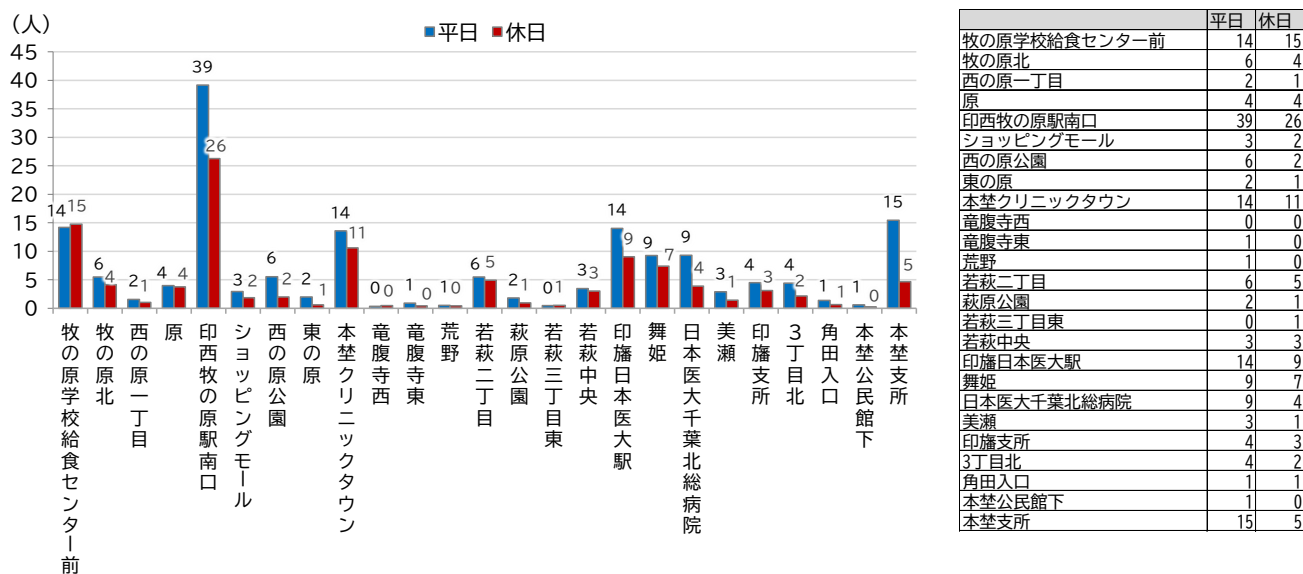


	平日	休日
印西市役所	14	7
総合福祉センター	3	2
木下駅前郵便局前	7	5
木下駅南口	16	14
発作	1	
亀成	2	2
松山下公園	3	5
永治	3	2
白幡道	2	1
浦幡新田	2	2
木刈四丁目	7	6
木刈フレンドリープラザ前	12	7
木刈小学校前	3	2
浦幡公園	2	1
牧の木戸一丁目	6	4
小倉図書館前	8	5
千葉ニュータウン中央駅北口	66	43
千葉ニュータウン中央北	36	39
大森南	4	4
大森北	3	2
北千葉排水機場前	3	2
水神宮前	6	4
都	8	7
都入口	3	2
近隣センター（ふさの風）	3	3
布佐郵便局前	7	6
布佐駅東口	48	43
布佐草立	3	3
我孫子東高校	14	2
発作北	1	0
発作中	1	1
登天橋北	4	2

布佐ルートでは、平日・休日ともに、千葉ニュータウン中央駅周辺と布佐駅東口の利用が特に多くなっています。

ふれあいバスの停留所別（日平均）乗降者数（南・布佐ルート）

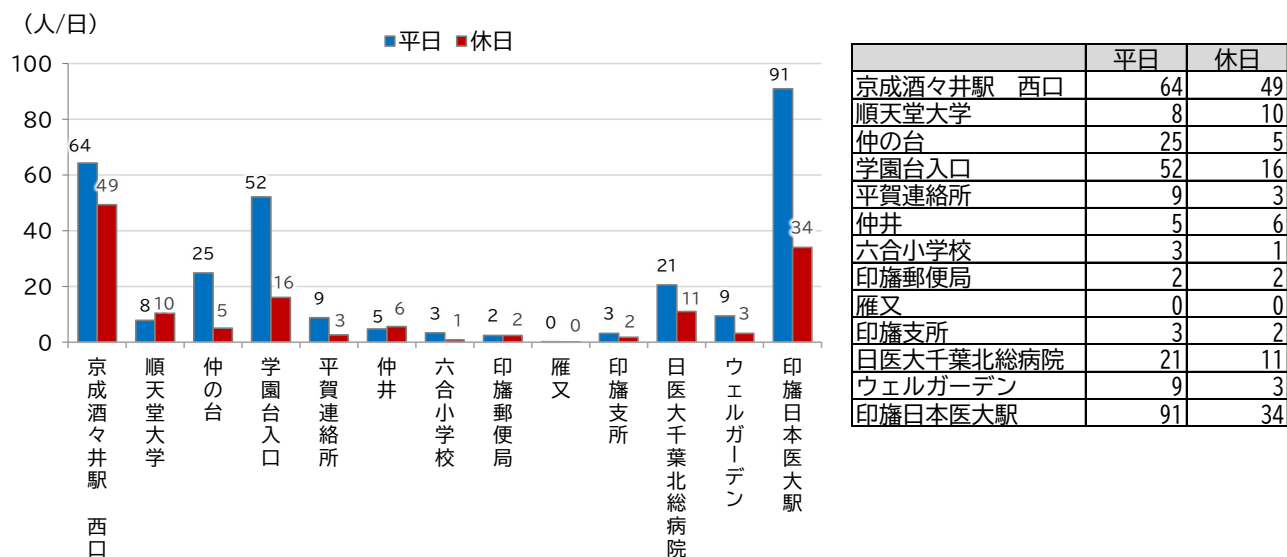
(印旛・本埜支所ルート)



印旛・本埜支所ルートでは、平日・休日ともに、印西牧の原駅南口の利用が特に多く、牧の原学校給食センター前、本埜クリニックタウン、印旛日本医大駅周辺、本埜支所の利用が比較的多くなっています。日本医大千葉北総病院と本埜支所は平日の利用が多くなっています。

ふれあいバスの停留所別（日平均）乗降者数（印旛本埜支所ルート）

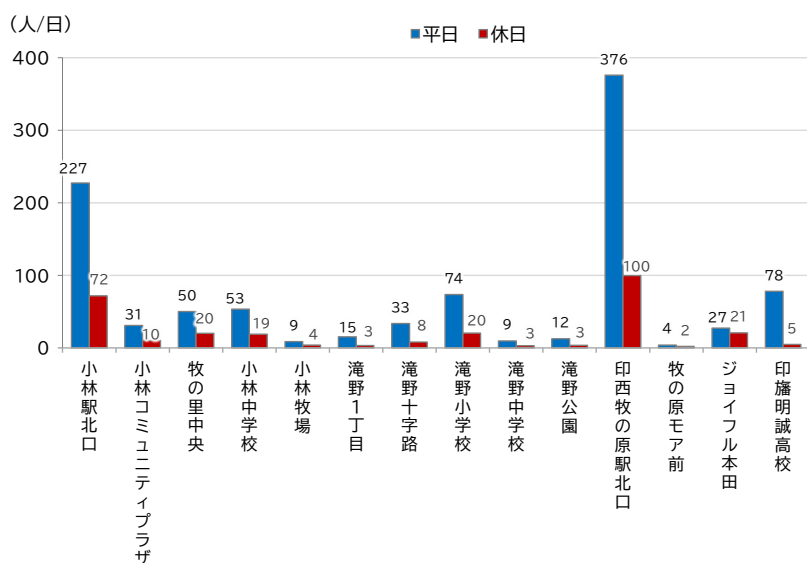
(印旛学園線)



印旛学園線では、平日・休日ともに、京成酒々井駅西口と印旛日本医大駅の利用が特に多くなっています。仲の台、学園台入口、日医大千葉北総病院は平日の利用が多くなっています。

補助路線の停留所別（日平均）乗降者数（印旛学園線）

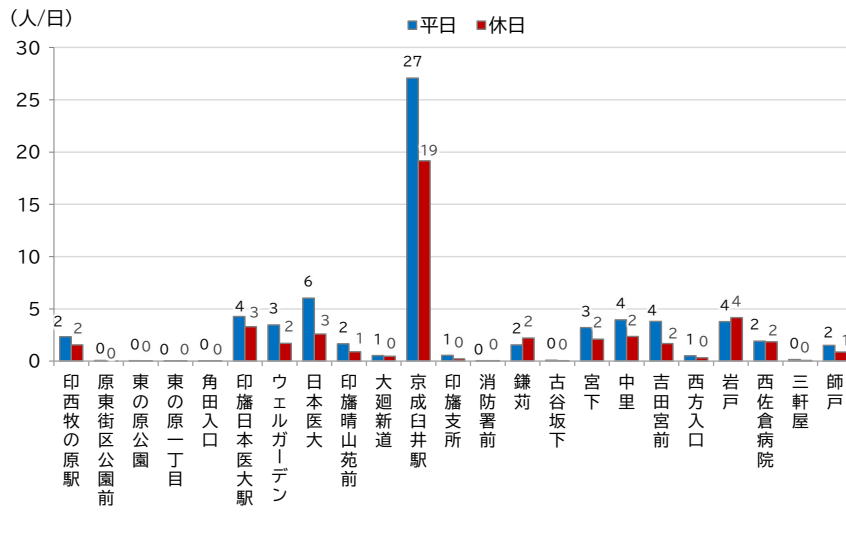
(小林線)



	平日	休日
小林駅北口	227	72
小林コミュニティプラザ	31	10
牧の里中央	50	20
小林中学校	53	19
小林牧場	9	4
滝野1丁目	15	3
滝野十字路	33	8
滝野小学校	74	20
滝野中学校	9	3
滝野公園	12	3
印西牧の原駅北口	376	100
牧の原モア前	4	2
ジョイフル本田	27	21
印旛明誠高校	78	5

小林線では、小林駅北口と印西牧の原駅北口の平日の利用が特に多くなっています。全体的に、平日に多く利用されています。

(宗像路線・赤ルート)

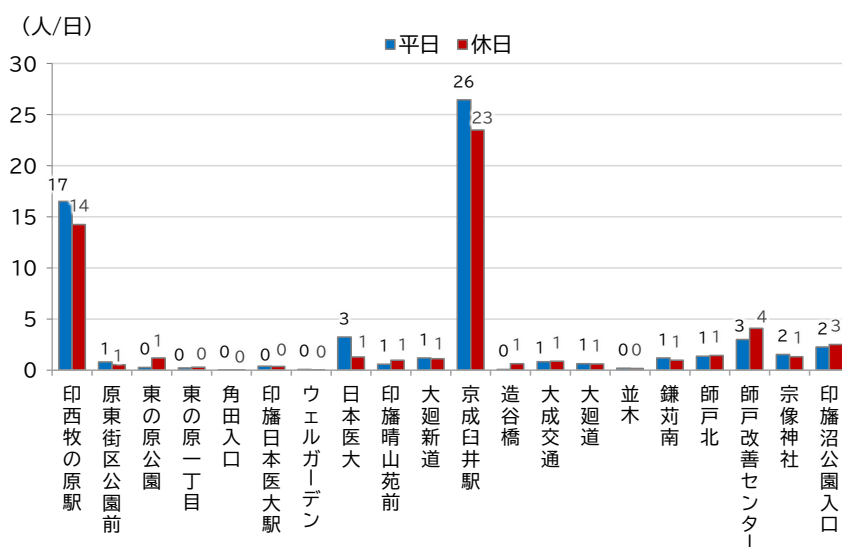


	平日	休日
印西牧の原駅	2	2
原東街区公園前	0	0
東の原公園	0	0
東の原一丁目	0	0
角田入口	0	0
印旛日本医大駅	4	3
ウエルガーデン	3	2
日本医大	6	3
印旛晴山苑前	2	1
大廻新道	1	0
京成臼井駅	27	19
印旛支所	1	0
消防署前	0	0
鎌苅	2	2
古谷坂下	0	0
宮下	3	2
中里	4	2
吉田宮前	4	2
西方入口	1	0
岩戸	4	4
西佐倉病院	2	2
三軒屋	0	0
師戸	2	1

宗像路線赤ルートでは、平日・休日ともに京成臼井駅の利用が特に多くなっています。利用が極めて少ない停留所があります。

補助路線の停留所別（日平均）乗降者数（小林線・宗像路線[赤ルート]）

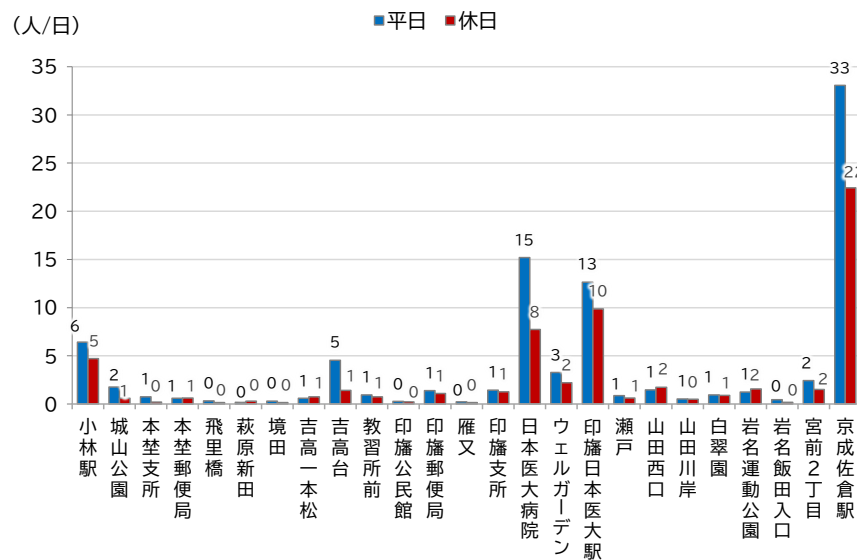
(宗像路線・青ルート)



	平日	休日
印西牧の原駅	17	14
原東街区公園前	1	1
東の原公園	0	0
東の原一丁目	0	0
角田入口	0	0
印旛日本医大駅	0	0
ウェルガーデン	0	0
日本医大	3	1
印旛晴山苑前	1	1
大廻新道	1	1
京成臼井駅	26	23
造谷橋	0	1
大成交通	1	1
大廻道	1	1
並木	0	0
鎌刈南	1	1
師戸北	1	1
師戸改善センター	3	4
宗像神社	2	1
印旛沼公園入口	2	3

宗像路線青ルートでは、平日・休日ともに、印西牧の原駅と京成臼井駅の利用が特に多くなっています。利用が極めて少ない停留所があります。

(六合路線)



	平日	休日
小林駅	6	5
城山公園	2	1
本埜支所	1	0
本埜郵便局	1	1
飛里橋	0	0
萩原新田	0	0
境田	0	0
吉高一本松	1	1
吉高台	5	1
教習所前	1	1
印旛公民館	0	0
印旛郵便局	1	1
雁又	0	0
印旛支所	1	1
日本医大病院	15	8
ウェルガーデン	3	2
印旛日本医大駅	13	10
瀬戸	1	1
山田西口	1	2
山田川岸	1	0
白翠園	1	1
岩名運動公園	1	2
岩名飯田入口	0	0
宮前2丁目	2	2
京成佐倉駅	33	22

六合路線では、平日・休日ともに、印旛日本医大駅と京成佐倉駅の利用が特に多くなっています。日本医大病院は、特に平日の利用が多くなっています。利用が極めて少ない停留所があります。

補助路線の停留所別（日平均）乗降者数（宗像路線[青ルート]・六合路線）

8 最終バスの時間

⇒本編p15に関連

鉄道駅ごとに路線バス、ふれあいバスの最終時間を示します。

バス運行の終了後、タクシーが停車していない時間帯の鉄道駅は、実質的に交通空白が発生している状況となるため、交通の足を確保する取組が求められます。

(1) 千葉ニュータウン中央駅発

No.	行 先	平 日	土・休日
1	鹿黒循環線（大塚方面）	19：55	19：15
2	神崎線（鹿黒・大森・木下方面）	19：56	19：10
3	北口循環線（小倉台・木刈方面）	20：32	20：21
4	高花線（内野・原山・高花方面）	22：59	20：47

千葉ニュータウン中央駅発のバスは、高花線が平日 22 時 59 分、休日 20 時 40 分台まで運行しています。その他の路線では、北口循環線は平日 20 時 30 分台、土・休日 20 時 20 分台、神崎線は平日 19 時 50 分台、土・休日 19 時 10 分台、鹿黒循環線は平日 19 時 50 分台、土・休日 19 時 10 分が最終となっています。

(2) 印西牧の原駅発

No.	行 先	平 日	土・休日
1	宗像路線（鎌苅・岩戸方面）	18：38	18：38
2	宗像路線（造谷・師戸方面）	18：57	18：57
3	西の原線（西の原・高花方面）	20：22	19：49
4	小林線（滝野・小林方面）	22：28	18：43

印西牧の原駅発のバスは、小林線が平日 22 時 28 分まで運行していますが、土・休日は 18 時 40 分台で終了しています。その他の路線では、宗像路線は全日 18 時台、西の原線は平日 20 時 20 分台、土・休日 19 時 40 分台が最終となっています。

(3) 印旛日本医大駅発

No.	行 先	平日・土	日・祝日
1	六合路線（吉高・本埜・小林方面）	18：10	18：10
2	印旛学園線（平賀・酒々井方面）	19：03	19：05
3	六合路線（山田・佐倉方面）	19：35	18：02

印旛日本医大駅発のバスは、六合路線（山田・佐倉方面）は平日 19 時 30 分台まで運行していますが、土・休日は 18 時 02 分で終了しています。その他の路線では、印旛学園線は全日 19 時 00 台、六合路線（吉高・本埜・小林方面）は全日 18 時 10 分が最終となっています。

(4) 木下駅発

No.	行 先	平 日	土・休日
1	中ルート（竹袋・別所方面）	17：47	17：47
2	布佐ルート（発作・永治方面）	17：48	17：48
3	東ルート（木下東・平岡方面）	18：16	18：16
4	神崎線（大森・鹿黒・原山方面）	20：17	19：35

木下駅発のバスは、神崎線が平日 20 時 17 分、土・休日 19 時 35 分まで運行しています。その他の路線では、東ルートは全日 18 時 16 分、布佐ルートと中ルートは全日 17 時 40 分台が最終となっています。

(5) 小林駅発

No.	行 先	平 日	土・休日
1	小林線（滝野・印西牧の原方面）	21：53	18：15

小林駅発のバスは、小林線が平日 21 時 53 分まで運行していますが、土・休日は 18 時 15 分で終了しています。

9 公共交通による移動時間の検討

⇒本編p15・18に関連

公共交通機関を利用し、市内の拠点的な施設が集約する鉄道駅及び目的地に移動するルートとアクセス時間について、対象地区と時刻を設定し、往路と復路をそれぞれシミュレートします。

(1) 木下駅（市役所まで）

成田線木下駅を中心に、市役所や総合福祉センターなどの主要公共施設が立地しています。木下駅周辺は、鉄道駅に加え、路線バスが1路線、ふれあいバスが4路線走っています。

地理的には市の北西部に位置しており、特に市東部や南部の地域からは距離があります。ここでは、牧の原北地区（滝野）、高花地区、印旛地区（師戸・平賀学園台）からのアクセスについて検討します。

【牧の原駅北地区（滝野）】

①小林駅で小林線と成田線またはふれあいバス東ルート（復路は中ルート、西ルート、東ルート）を乗り継ぐルートがあります。

②往路は印西牧の原駅で滝野循環線と中ルートを乗り継ぐルートがあります。

(1) 往路（市役所に平日・午前8時30分～9時30分到着）

①	滝野公園	小林駅		木下駅	市役所
	(小林線)	(成田線)			(徒歩)
A	7:55 発	8:07 着	8:17 発	8:21 着	8:40 着
B	8:18 発	8:30 着	8:38 発	8:42 着	9:00 着
C				↓ (東ルート) 9:16 発	9:23 着
②	滝野公園	印西牧の原駅		木下駅南口	市役所
	(滝野循環線)	(中ルート)			
	7:50 発	7:54 着	8:24 発	9:20 発	9:25 着

①では、40分程度の所要時間が必要です。木下駅までは25分程度で到着しますが、①Aでは、木下駅からの適当なバスがないため、徒歩を含めた所要時間となります。①Bは、木下駅で30分程度の待ち時間が生じますが、①Cの東ルートへの乗り継ぎが可能です。②では、印西牧の原駅で30分程度の待ち時間が生じるため、95分程度の所要時間が必要です。

バス及び鉄道運賃は、①A・Bは大人490円、①Cは大人590円（フレアイカ利用者は490円）、②は大人270円（フレアイカ利用者は170円）です。

(2) 復路（滝野方面に平日・午前 10 時 30 分頃～12 時 30 分到着）

①	市役所	木下駅	小林駅	滝野公園
	(中ルート)	(成田線)	(小林線)	
A	9 : 40 発	9 : 45 着	10 : 06 発	10 : 10 着
	(西ルート)		10 : 15 発	10 : 25 着
B	10 : 21 発	10 : 30 着	10 : 36 発	10 : 40 着
			10 : 45 発	10 : 55 着
C	(中ルート)			
	10 : 47 発	10 : 53 着	11 : 06 発	11 : 10 着
D	(中ルート)			11 : 15 発
	11 : 12 発	11 : 17 着	11 : 36 発	11 : 40 着
E	(東ルート)			11 : 45 発
	11 : 19 発	11 : 25 発	→	12 : 06 着
			12 : 15 発	12 : 25 着

①A～Dでは、35 分～40 分程度の所要時間が必要です。①Eでは、70 分程度の所要時間が必要です。

バス及び鉄道運賃は、①A～Dは大人 590 円（フレアイカ利用者は 490 円）、①Eは大人 390 円（フレアイカ利用者は 290 円）です。

【高花地区】

①神崎線または②ふれあいバス中ルートのルートがあります。

(1) 往路（市役所に平日・午前 8 時～10 時到着）

①	船穂中学校	市役所前	木下駅
	(神崎線)		
	7 : 37 発	8 : 01 発	8 : 06 着
	8 : 07 発	8 : 31 発	8 : 36 着
	9 : 29 発	9 : 53 発	10 : 00 着
②	高花三丁目	木下駅南口	市役所
	(中ルート)		
	7 : 14 発	7 : 40 発	7 : 45 着
	8 : 38 発	9 : 20 発	9 : 25 着

(2) 復路（高花方面に平日・午前10時～12時到着）

①	木下駅	市役所前	船穂中学校
	(神崎線)		
	9:43 発	9:44 発	10:08 着
	10:13 発	10:14 発	10:38 着
②	市役所	木下駅南口	高花三丁目
	(中ルート)		
	9:40 発	9:45 発	10:24 着
	10:47 発	10:53 発	11:25 着
	11:12 発	11:17 発	11:56 着

往路、復路ともに、①では25分～30分程度の所要時間が必要です。ただし、船穂中学校バス停まで移動する必要があります。特に高花地区の東側からは距離があります。②では、30分～50分程度の所要時間が必要です。ただし、高花地区には多くのバス停が設置されており、バス停までの移動は比較的便利になっています。

バス運賃は、片道①大人400円、②大人100円（フレアイカ利用者は無料）です。

【印旛地区（師戸）】

印西牧の原駅で宗像路線とふれあいバス中ルートを乗り継ぐルートがあります。

(1) 往路（市役所に平日・午前8時頃～11時頃到着）

①	印旛沼公園入口	印西牧の原駅南口		木下駅南口	市役所
	(宗像路線)	(中ルート)			
	6:38 発	7:00 着	7:22 発	7:40 発	7:45 着
	8:03 発	8:25 着			
A					
B					
C	10:08 発	10:30 着	10:39 発	10:57 発	11:04 着

①A・Cでは、60分～70分程度の所要時間が必要です。①Bについては、印西牧の原駅南口を午前8時24分発の中ルート便があるので、接続を調整できれば、80分程度の所要時間で利用できるようになります。

バス運賃は、大人400円（フレアイカ利用者は無料）です。

(2) 復路（師戸方面に平日・午前11時～14時頃到着）

①	市役所	木下駅南口		印西牧の原駅南口	印西牧の原駅南口	印旛沼公園入口
	(中ルート)				(宗像路線)	
	9:40 発	9:45 着		10:39 着	11:11 発	11:32 着
	12:51 発	12:57 着		13:15 着	13:45 発	14:04 着

印西牧の原駅で 20 分～50 分程度の待ち時間があるため、70 分～110 分程度の所要時間が必要となります。
バス運賃は大人 400 円（フレアイカ利用者は無料）です。

【印旛地区（平賀学園台）】

印旛日本医大駅で印旛学園線と北総線乗り継ぎ、①印西牧の原駅でふれあいバス中ルート乗り継ぐルートと、②千葉ニュータウン中央駅で神崎線または西ルート乗り継ぐルートがあります。

（１）往路（市役所に平日・午前 8 時頃～11 時頃到着）

①	学園台入口	印旛日本医大駅		印西牧の原駅		木下駅	市役所
	(印旛学園線)	(北総線)		(中ルート)			
	6:24 発	6:40 着	6:46 発	6:49 着	7:22 発	7:40 発	7:45 着
	7:24 発	7:40 着	7:46 発	7:49 着	8:24 発	9:20 発	9:25 着
A	9:25 発	9:41 着	10:00 発	10:03 着	10:39 発	10:57 発	11:04 着
②	学園台入口	印旛日本医大駅		千葉ニュータウン中央駅		市役所前	木下駅
	(印旛学園線)	(北総線)		(神崎線)			
A	8:36 発	8:52 着	8:56 発	9:03 着	9:10 発	9:24 着	9:29 着
				(西ルート)		(木下駅)	(市役所前)
B	9:25 発	9:41 着	10:00 発	10:07 着	10:14 発	10:47 発	10:57 着

①では、印西牧の原駅で 35 分程度の待ち時間が生じるため、80 分～120 分程度の所要時間が必要です。②Aでは、55 分程度の所要時間が必要です。②Bでは、千葉ニュータウン中央駅で下車し、10:14 発の西ルートを利用することで、①Aに比べ、10 分程度早く市役所に到着することができます。

市役所までのバス及び鉄道運賃は、①大人 680 円（フレアイカ利用者は 280 円）、②Aは大人 1,080 円（フレアイカ利用者は 780 円）、②Bは大人 780 円（フレアイカ利用者は 380 円）です。

（２）復路（平賀学園台方面に平日・午前 12 時頃～14 時頃到着）

①	市役所	木下駅	印西牧の原駅		印旛日本医大駅		学園台入口
	(中ルート)		(北総線)		(印旛学園線)		
	10:47 発	10:53 着	11:11 着	11:18 発	11:22 着	11:38 発	11:54 着
	11:12 発	11:17 着	12:11 着	12:25 発	12:29 着	12:34 発	12:50 着
	12:51 発	12:57 着	13:15 着	13:23 発	13:26 着	13:49 発	14:05 着

70 分～100 分程度の所要時間が必要です。なお、午前中は適当なルートが存在しない状況ですが、北総線で印旛日本医大駅 9 時 51 分着（布佐ルート 8 時 45 分市役所発～北総線 9 時 43 分千葉ニュータウン中央駅発）と、印旛学園線で印旛日本医大駅 9 時 50 分発の接続を調整できれば、学園台入口に 10 時 6 分（所要時間 80 分程度）に到着するルートを設定することができます。

バス及び鉄道運賃は、大人 680 円（フレアイカ利用者は 280 円）です。

(2) 千葉ニュータウン中央駅（イオンモールまで）

千葉ニュータウン中央駅を中心に、ビジネスモール地区やイオンモールといったビジネス街、コスモスパレットなどの公共施設や医療機関が多く立地しています。千葉ニュータウン中央駅周辺は、鉄道駅に加え、路線バスが7路線、ふれあいバスが3路線走っています。

地理的には市の西部に位置しており、特に市東部の地域からは距離があります。ここでは、小林地区、印旛地区（吉田）、本埜地区（笠神）からのアクセスについて検討します。

【小林地区】

①印西牧の原駅で小林線と北総線を乗り継ぐルートがあります。

②木下駅で成田線またはふれあいバス東ルートと、神崎線またはふれあいバス（西ルート、布佐ルート）を乗り継ぐルートがあります。

(1) 往路（イオンモールに休日・午前10時頃～12時到着）

①	小林駅北口	印西牧の原駅		千葉ニュータウン中央駅	イオンモール
	(小林線)	(北総線)			(徒歩)
	9:15 発	9:31 着	9:36 発	9:40 着	9:50 着
	9:45 発	10:01 着	10:17 発	10:20 着	10:30 着
	10:15 発	10:31 着	10:40 発	10:44 着	10:54 着
	11:15 発	11:31 着	11:37 発	11:41 着	11:51 着

②	小林駅	木下駅		千葉ニュータウン中央駅	イオンモール
	(成田線)	(西ルート)			(徒歩)
A	9:10 発	9:14 着	9:20 発	千葉ニュータウン中央北 9:52 着	9:55 着
B	9:31 発	9:35 着	9:43 発	10:04 着	10:14 着
	(東ルート)				
C	9:34 発	9:59 着	10:13 発	10:34 着	10:44 着
	(成田線)				
D	10:01 発	10:05 着	10:13 発	10:34 着	10:44 着
E	11:01 発	11:05 着	11:13 発	11:32 着	11:42 着

①では、千葉ニュータウン中央駅からイオンモールまで10分程度の徒歩移動を含め、35分～45分程度の所要時間が必要です。②では、千葉ニュータウン中央駅からイオンモールまで10分程度（千葉ニュータウン中央北からは3分程度）の徒歩移動を含め、40～45分程度の所要時間が必要です。ただし、東ルートを利用する②Cでは、70分程度の所要時間となります。

バス及び鉄道運賃は①大人610円、②Aは大人300円（フレアイカ利用者は200円）、②B・D・Eは大人600円、②Cは大人500円（フレアイカ利用者は400円）です。

(2) 復路 (小林方面に休日・15 時頃～18 時到着)

①	イオンモール	千葉ニュータウン中央駅	印西牧の原駅	小林駅北口
	(徒歩)	(北総線)	(小林線)	
	14:08 発	14:22 発	14:25 着 14:41 発	14:55 着
	15:28 発	15:41 発	15:45 着 15:51 発	16:05 着
	16:08 発	16:21 発	16:25 着 16:50 発	17:04 着
	17:27 発	17:40 発	17:43 着 18:08 発	18:22 着
②	イオンモール	千葉ニュータウン中央駅	木下駅	小林駅
	(徒歩)	(神崎線)	(成田線)	
A	14:27 発	14:40 発	15:01 着 15:06 発	15:10 着
		(西ルート)		
B	14:45 発	千葉ニュータウン中央北 14:52 発	15:23 着 15:36 発	15:40 着
		(神崎線)		
C	15:58 発	16:10 発	16:31 着 16:36 発	16:40 着
		(西ルート)		
D	16:24 発	千葉ニュータウン中央北 16:31 発	17:01 着 17:07 発	17:11 着
		(布佐ルート)		
E	16:39 発	千葉ニュータウン中央北 16:46 発	17:22 着 17:28 発	17:33 着

①では、イオンモールから千葉ニュータウン中央駅まで 10 分程度の徒歩移動を含め、40 分～55 分程度の所要時間が必要です。②では、イオンモールから千葉ニュータウン中央駅まで 10 分程度 (千葉ニュータウン中央北からは 7 分程度) の徒歩移動を含め、45～55 分程度の所要時間が必要です。

バス及び鉄道運賃は①大人 610 円、②A・C は大人 600 円、②B・D・E は大人 300 円 (フレアイカ利用者は 190 円) です。

【印旛地区 (吉田)】

印旛日本医大駅で宗像路線と北総線乗り継ぐルートがあります。

(1) 往路 (イオンモールに休日・午前 11 時 30 分～13 時頃到着)

①	吉田宮前	印旛日本医大駅	千葉ニュータウン中央駅	イオンモール
	(宗像路線)	(北総線)		(徒歩)
	10:35 発	11:01 着 11:17 発	11:24 着	11:34 着
	12:15 発	12:41 着 12:54 発	13:01 着	13:11 着

(2) 復路（吉田方面に休日・15 時頃～19 時頃到着）

①	イオンモール	千葉ニュータウン中央駅	印旛日本医大駅		吉田宮前
	(徒歩)	(北総線)	(宗像路線)		
	14:03 発	14:16 発	14:22 着	14:35 発	14:56 着
	15:45 発	15:58 発	16:06 着	16:15 発	16:36 着
	18:17 発	18:36 発	18:44 着	18:49 発	19:10 着

往路、復路ともに、千葉ニュータウン中央駅とイオンモール間の 10 分程度の徒歩移動を含め、45～60 分程度の所要時間が必要です。印西牧の原駅で宗像路線と北総線を乗り継ぐルートもありますが、現状では乗り継ぎに適したダイヤはありません。

バス及び鉄道運賃は、大人 680 円（フレアイカ利用者は 380 円）です。

【本埜地区（笠神）】

印西牧の原駅で印旛・本埜支所ルートと北総線を乗り換えるルートがあります。

(1) 往路（イオンモールに休日・午前 10 時頃～14 時頃到着）

①	本埜支所	印西牧の原駅		千葉ニュータウン中央駅	イオンモール
	(印旛・本埜支所ルート)	(北総線)			(徒歩)
	9:43 発	9:55 着	10:01 発	10:05 着	10:15 着
	11:25 発	11:37 着	12:00 発	12:04 着	12:14 着
	13:07 発	13:19 着	13:37 発	13:40 着	13:50 着

(2) 復路（笠神方面に休日・午前 13 時～18 時 30 分到着）

①	イオンモール	千葉ニュータウン中央駅	印西牧の原駅		本埜支所
	(徒歩)	(北総線)	(印旛・本埜支所ルート)		
	12:25 発	12:38 発	12:42 着	12:59 発	13:10 着
	14:07 発	14:22 発	14:25 着	14:44 発	14:55 着
	16:07 発	16:22 発	16:25 着	16:31 発	16:42 着
	17:45 発	17:58 発	18:02 発	18:13 発	18:24 着

往路、復路ともに、千葉ニュータウン中央駅とイオンモール間の 10 分程度の徒歩移動を含め、35 分～50 分程度の所要時間が必要です。

バス及び鉄道運賃は、大人 380 円（フレアイカ利用者は 280 円）です。

(3) 印旛日本医大駅（日本医科大学千葉北総病院まで）

印旛日本医大駅を中心に、地域の拠点医療機関である日本医科大学千葉北総病院や、印旛支所などの公共施設が立地しています。印旛日本医大駅周辺には、鉄道駅に加え、路線バスが3路線、ふれあいバスが1路線走っています。また、日本医科大学千葉北総病院では、印旛日本医大駅、木下・滝野方面への無料送迎バス、鎌苅・岩戸・吉田経由の連絡便を運行しています。

地理的には市の東部に位置しており、特に市西部の地域からは距離があります。ここでは、小林地区、中央駅北地区（木刈）、船穂地区（武西）からのアクセスについて検討します。

【小林地区】

① 印西牧の原駅で小林線と北総線または印旛・支所ルート乗り継ぐルートがあります。

① 本埜支所でふれあいバス東ルートと印旛・本埜支所ルート乗り継ぐルートがあります。

(1) 往路（印旛日本医科大学千葉北総病院に平日・午前8時～9時30頃到着）

①	小林駅北口	印西牧の原駅		印旛日本医大駅		日医大北総病院
	(小林線)	(北総線)		(無料送迎バス)		
	7:23 発	7:39 着	7:51 発	7:55 着	7:59 発	8:04 着
					8:09 発	8:14 着
	7:48 発	8:04 着	8:12 発	8:16 着	8:20 発	8:25 着
					8:27 発	8:32 着
	8:20 発	8:36 着	8:48 発	8:52 着	9:00 発	9:05 着
	8:52 発	9:08 着	9:20 発	9:24 着	9:28 発	9:33 着
					9:42 発	9:47 着

(2) 復路（小林方面に平日・午前11時頃～13時到着）

①	日医大北総病院	印旛日本医大駅		印西牧の原駅		小林駅北口
	(無料送迎バス)	(北総線)		(小林線)		
	10:02 発	10:07 着	10:13 発	10:16 着	10:41 発	10:55 着
	10:44 発	10:49 着	10:54 発	10:57 着	11:11 発	11:25 着
	11:31 発	11:36 着	11:57 発	12:00 着	12:11 発	12:25 着
	11:48 発	11:53 着	12:14 発	12:17 着	12:41 発	12:55 着

往路、復路ともに35分～70分程度の所要時間が必要です。（往路で1本遅い無料送迎バスに乗る場合は、さらに10分～15分程度の所要時間が必要）

バス及び鉄道運賃は、大人610円です。

【中央駅北地区（木刈）】

千葉ニュータウン中央駅で北口循環線、ふれあいバス（南ルート、西ルート）と北総線を乗り継ぐルートがあります。（印旛日本医大駅では病院の無料送迎バスが利用可）

（１）往路（印旛日本医科大学千葉北総病院に平日・午前８時～９時３０頃到着）

①	牧の木戸１丁目	千葉ニュータウン中央駅		印旛日本医大駅		日医大北総病院
	(北口循環線)	(北総線)		(無料送迎バス)		
A	７：１５ 発	７：２８ 着	７：３４ 発	７：４０ 着	７：５９ 発	８：０４ 着
	(南ルート)					
B	８：１１ 発	８：２３ 着	８：３３ 発	８：３９ 着	８：４３ 発	８：４８ 着
	(北口循環線)					
C	８：２５ 発	８：３９ 着	８：４５ 発	８：５２ 着	９：００ 発	９：０５ 着
	(西ルート)					
D	木刈四丁目 ８：２９ 発	８：３９ 着	８：４５ 発	８：５２ 着	９：００ 発	９：０５ 発
	(北口循環線)					
E	８：５７ 発	９：１０ 着	９：１５ 発	９：２１ 着	９：２８ 発	９：３３ 着

35 分～40 分程度の所要時間が必要です。（①Bで１本遅い無料送迎バスに乗る場合は、さらに 10 分～15 分程度の所要時間が必要）

①C・Dでは、北口循環線と西ルートのどちらでも同じ列車を利用することができます。

バス及び鉄道運賃は、①A・C・Eは大人 570 円、①B・Dは大人 480 円、フレアイカ利用者は 380 円です。

（２）復路（木刈方面に平日・午前 11 時～13 時 30 分到着）

①	日医大北総病院	印旛日本医大駅		千葉ニュータウン中央駅		木刈中央公園
	(無料送迎バス)	(北総線)		(北口循環線)		
A	10：27 発	10：32 着	10：37 発	10：44 着	11：00 発	11：09 着
B	11：07 発	11：12 着	11：17 発	11：24 着	11：40 発	11：49 着
C	11：48 発	11：53 着	11：57 発	12：04 着	12：21 発	12：30 着
				(布佐ルート)		
D	12：27 発	12：32 着	12：37 発	12：44 着	12：50 発	木刈四丁目 12：59 着
				(北口循環線)		
E	12：27 発	12：32 着	12：37 発	12：44 着	13：00 発	13：09 着
				(南ルート)		
F	12：44 発	12：49 着	13：01 発	13：07 着	13：18 発	牧の木戸一丁目 13：29 着
				(西ルート)		
G	12：44 発	12：49 発	13：01 発	13：07 着	13：22 発	木刈四丁目 13：30 着

30 分～45 分程度の所要時間が必要です。①D・E では、同じ列車から北口循環線と布佐ルートのどちらも利用することができます。

バス及び鉄道運賃は、①A～C・E は大人 570 円、①D・F・G は大人 480 円（フレアイカ利用者は 380 円）です。

【船穂地区（武西）】

印西牧の原駅または千葉ニュータウン中央駅で南ルートと北総線乗り継ぐルートがあります。

（１）往路（印旛日本医科大学千葉北総病院に平日・午前 8 時～9 時 30 分頃到着）

①	武西	印西牧の原駅 または千葉ニュータウン中央駅		印旛日本医大駅		日医大北総病院
	（南ルート）	（北総線）		（無料送迎バス）		
A	7：40 発	印牧 8：04 着	8：12 発	8：16 着	8：27 発	8：32 着
B	7：50 発	千中 8：02 着	8：16 発	8：23 着	8：43 発	8：48 着
C	8：33 発	印牧 8：57 着	9：12 発	9：16 着	9：20 発	9：25 着
					9：28 発	9：33 着

（２）復路（武西方面に平日・午前 12 時～15 時 30 分頃到着）

①	日医大北総病院	印旛日本医大駅		千葉ニュータウン中央駅 または印西牧の原駅		武西
	（無料送迎バス）	（北総線）		（南ルート）		
A	11：31 発	11：36 着	11：41 発	千中 11：47 着	12：07 発	12：17 着
B	11：48 発	11：53 着	12：14 発	印牧 12：17 着	12：44 発	13：06 着
C	14：04 発	14：09 着	14：14 発	印牧 14：17 着	14：37 発	14：59 着
D	14：44 発	14：49 着	15：01 発	千中 15：06 着	15：29 発	15：39 着

往路、復路とも 40 分～80 分程度の所要時間が必要です。（往路で 1 本遅い無料送迎バスに乗る場合は、さらに 10 分程度の所要時間が必要）

バス及び鉄道運賃は、往路の①A・C は、大人 380 円（フレアイカ利用者は 280 円）、①B は大人 480 円（フレアイカ利用者は 380 円）、復路の①A・D は、大人 480 円（フレアイカ利用者は 380 円）、①B・C は大人 380 円、（フレアイカ利用者は 280 円）です。

(4) 印西牧の原駅

印西牧の原駅を中心に、ジョイフル本田、牧の原モア、ビッグホップガーデンモール印西などの大型商業施設や、印西総合病院などの医療機関が立地しています。印西牧の原駅周辺は、鉄道駅に加え、路線バスが5路線、ふれあいバスが3路線走っています。また、ジョイフル本田では、印西牧の原駅、千葉ニュータウン中央駅の無料巡回バスを、印西総合病院では、千葉ニュータウン中央方面、木下方面、高花団地方面、小林・滝野方面への無料送迎バスを運行しています。(令和7年度現在)

地理的には市の中央部に位置しており、比較的どの地区からもアクセスしやすい場所にあります。ここでは、地域間幹線となっている木下駅とのアクセスについて検討します。

【木下地区（木下駅）】

現在、印西牧の原駅と木下駅を結ぶ路線バスの運行はなく、ふれあいバス中ルートのルートの一部で結ばれています。木下駅南口から印西牧の原駅南口まで、20分程度の所要時間が必要です。(市役所から印西牧の原駅南口までは、25分程度)

運行ダイヤは、午前7時台から17時台(一部18時台)の間に往路7便(別所・牧の原・高花回り、外回り)、復路5便(高花・牧の原・別所回り、内回り)が設定されており、運行時間帯に往路20分～130分程度の間隔(平均100分程度)、復路90分～190分程度の間隔(平均120分程度)でバスが走っています。

バス運賃は、大人100円、フレアイカ利用者は無料です。

(1) ふれあいバス中ルート(市役所～印西牧の原駅南口)の時刻表(令和8年2月1日現在)

(別所・牧の原・高花回り) 外回り								
停留所名	2便	4便	6便	7便	9便	10便	12便	13便
市役所	8:00	10:47	12:30	12:51		14:58	16:38	17:44
総合福祉センター	8:02	10:49	12:32	12:53		15:00	16:40	
木下駅前郵便局前	8:05	10:52	12:35	12:56		15:03	16:43	17:46
木下駅南口	8:06	10:53	12:36	12:57		15:04	16:44	17:47
木下小学校下	8:08	10:55	12:38	12:59		15:06	16:46	17:49
竹袋	8:11	10:58	12:41	13:02		15:09	16:49	17:52
熊野神社前	8:13	11:00	12:43	13:04		15:11	16:51	17:54
別所	8:14	11:01	12:44	13:05		15:12	16:52	17:55
別所新田	8:16	11:03	12:46	13:07		15:14	16:54	17:57
牧の原学校給食センター前	8:17	11:04	12:47	13:08		15:15	16:55	17:58
牧の原北	8:19	11:06	12:49	13:10		15:17	16:57	18:00
西の原一丁目	8:21	11:08	12:51	13:12		15:19	16:59	18:02
原	8:22	11:09	12:52	13:13		15:20	17:00	18:03
印西牧の原駅南口	8:24	11:11	12:54	13:15	14:34	15:22	17:02	18:05
(中 略)								

木下駅南口	9:20	12:07		14:11	15:30	16:18	17:58	
木下駅前郵便局前	9:21	12:08		14:12	15:31	16:19	17:59	
市役所	9:25	12:12		14:16	15:35	16:23	18:03	
(高花・牧の原・別所回り) 内回り								
停留所名	1 便	3 便	5 便	8 便	11 便			
市役所		9:40	11:12	13:50	15:47			
木下駅前郵便局前		9:43	11:15	13:53	15:50			
木下駅南口		9:45	11:17	13:55	15:52			
(中 略)								
印西牧の原駅南口	7:22	10:39	12:11	14:49	16:46			
原	7:24	10:41	12:13	14:51	16:48			
西の原一丁目	7:25	10:42	12:14	14:52	16:49			
牧の原北	7:27	10:44	12:16	14:54	16:51			
牧の原学校給食センター前	7:29	10:46	12:18	14:56	16:53			
別所新田	7:30	10:47	12:19	14:57	16:54			
別所	7:32	10:49	12:21	14:59	16:56			
熊野神社前	7:33	10:50	12:22	15:00	16:57			
竹袋	7:35	10:52	12:24	15:02	16:59			
木下小学校下	7:38	10:55	12:27	15:05	17:02			
木下駅南口	7:40	10:57	12:29	15:07	17:04			
木下駅前郵便局前	7:41	10:58	12:30	15:08	17:05			
総合福祉センター		11:00	12:32	15:10	17:07			
市役所	7:45	11:04	12:36	15:14	17:11			

(5) その他、市外の交通結節点

① いには野地区・印旛地区（東部）～酒々井方面

いには野地区から酒々井方面には、京成酒々井駅行の印旛学園線が走っています。印旛日本医大駅を始点とし、印旛地区の瀬戸・山田・平賀・平賀学園台を経由するルートで、京成酒々井駅西口を終点とします。始点から終点まで、20 分程度の所要時間が必要です。

運行ダイヤは、午前 6 時台から 19 時台の間に往路 13 便、復路 12 便が設定されており、運行時間帯に 50 分～110 分程度の間隔（平均 60 分程度）でバスが走っています。

バス運賃は、大人 300 円、フレアイカ利用者は無料です。

(1) 印旛学園線の時刻表(令和6年3月1日現在)

印旛学園線(イーバス)													
(京成酒々井駅西口⇒印旛日本大駅)													
京成酒々井 駅西口	6:19	7:19	8:31	9:20	10:15	12:03	13:09	14:17	15:10	16:10	17:19	18:29	19:27
順天堂大学	6:22	7:22	8:34	9:23	10:18	12:06	13:12	14:20	15:13	16:13	17:22	18:32	19:30
仲の台	6:23	7:23	8:35	9:24	10:19	12:07	13:13	14:21	15:14	16:14	17:23	18:33	19:31
学園台入口	6:24	7:24	8:36	9:25	10:20	12:08	13:14	14:22	15:15	16:15	17:24	18:34	19:32
平賀連絡所	6:25	7:25	8:37	9:26	10:21	12:09	13:15	14:23	15:16	16:16	17:25	18:35	19:33
仲井	6:28	7:28	8:40	9:29	10:24	12:12	13:18	14:26	15:19	16:19	17:28	18:38	19:36
六合小学校	6:30	7:30	8:42	9:31	10:26	12:14	13:20	14:28	15:21	16:21	17:30	18:40	19:38
印旛郵便局	6:31	7:31	8:43	9:32	10:27	12:15	13:21	14:29	15:22	16:22	17:31	18:41	19:39
雁又	6:32	7:32	8:44	9:33	10:28	12:16	13:22	14:30	15:23	16:23	17:32	18:42	19:40
印旛支所	6:34	7:34	8:46	9:35	10:30	12:18	13:24	14:32	15:25	16:25	17:34	18:44	19:42
日医大千葉 北総病院	6:37	7:37	8:49	9:38	10:33	12:21	13:27	14:35	15:28	16:28	17:37	18:47	19:45
ウェルガー デン	6:38	7:38	8:50	9:39	10:34	12:22	13:28	14:36	15:29	16:29	17:38	18:48	19:46
印旛日本医 大駅	6:40	7:40	8:52	9:41	10:36	12:24	13:30	14:38	15:31	16:31	17:40	18:50	19:48

印旛学園線(イーバス)													
(印旛日本医大駅⇒京成酒々井駅西口)													
印旛日本医大駅	6:50	8:05	8:55	9:50	11:38	12:34	13:49	14:45	15:43	16:50	17:59	19:03	
ウェルガーデン	6:52	8:07	8:57	9:52	11:40	12:36	13:51	14:47	15:45	16:52	18:01	19:05	
日医大千葉北総病院	6:53	8:08	8:58	9:53	11:41	12:37	13:52	14:48	15:46	16:53	18:02	19:06	
印旛支所	6:56	8:11	9:01	9:56	11:44	12:40	13:55	14:51	15:49	16:56	18:05	19:09	
雁又	6:58	8:13	9:03	9:58	11:46	12:42	13:57	14:53	15:51	16:58	18:07	19:11	
印旛郵便局	6:59	8:14	9:04	9:59	11:47	12:43	13:58	14:54	15:52	16:59	18:08	19:12	
六合小学校	7:00	8:15	9:05	10:00	11:48	12:44	13:59	14:55	15:53	17:00	18:09	19:13	
仲井	7:02	8:17	9:07	10:02	11:50	12:46	14:01	14:57	15:55	17:02	18:11	19:15	
平賀連絡所	7:05	8:20	9:10	10:05	11:53	12:49	14:04	15:00	15:58	17:05	18:14	19:18	
学園台入口	7:06	8:21	9:11	10:06	11:54	12:50	14:05	15:01	15:59	17:06	18:15	19:19	
仲の台	7:07	8:22	9:12	10:07	11:55	12:51	14:06	15:02	16:00	17:07	18:16	19:20	
順天堂大学	7:09	8:24	9:14	10:09	11:57	12:53	14:08	15:04	16:02	17:09	18:18	19:22	
京成酒々井駅西口	7:12	8:27	9:17	10:12	12:00	12:56	14:11	15:07	16:05	17:12	18:21	19:25	

① 印旛地区（西部）～臼井方面

印旛地区から臼井方面には、京成臼井駅行きの宗像路線が2系統（赤ルート、青ルート）走っています。赤ルートは印西牧の原駅南口または印旛日本医大駅を始点とし、鎌苅・大廻・吉田・岩戸・師戸を経由するルートで、青ルートは日本医大または印西牧の原駅南口を始点とし、造谷・大廻・鎌苅・師戸を経由し、ともに京成臼井駅北口を終点とします。印旛地区でもっとも遠い造谷橋から京成臼井駅北口まで、20分～25分程度の所要時間が必要です。

運行ダイヤは、午前6時台から19時台の間に8便が設定されており、運行時間帯に60分～150分程度の間隔（平均100分程度）でバスが走っています。

バス運賃は、大人300円、フレアイカ利用者は無料です。

（1）宗像路線（青ルート）の時刻表（令和6年3月1日現在）

宗像路線 青ルート								
（日本医大⇒印旛日本医大駅⇒印西牧の原駅南口⇒造谷・師戸⇒京成臼井駅北口）								
日本医大			9:08	10:53		15:18	17:14	
ウェルガーデン			9:09	10:54		15:19	17:15	
印旛日本医大駅			9:12	10:57		15:22	17:18	
角田入口			9:14	10:59		15:24	17:20	
東の原一丁目			9:19	11:04		15:29	17:25	
東の原公園前			9:20	11:05		15:30	17:26	
原東街区公園前			9:21	11:06		15:31	17:27	
印西牧の原駅南口	6:01	7:06	9:26	11:11	13:45	15:36	17:32	18:57
原東街区公園前	6:03	7:08	9:28	11:13	13:47	15:38	17:34	18:59
東の原公園前	6:04	7:09	9:29	11:14	13:48	15:39	17:35	19:00
東の原一丁目	6:05	7:10	9:30	11:15	13:49	15:40	17:36	19:01
造谷橋	6:07	7:12	9:32	11:17	13:51	15:42	17:38	19:03
大成交通前	6:08	7:13	9:33	11:18	13:52	15:43	17:39	19:04
大廻道	6:09	7:14	9:34	11:19	13:52	15:43	17:39	19:04
並木	6:10	7:15	9:35	11:20	11:53	15:44	17:40	19:05
大廻新道	6:11	7:16	9:36	11:21	13:53	15:44	17:40	19:05
印旛晴山苑前	6:13	7:18	9:38	11:23	13:55	15:46	17:42	19:07
鎌苅南	6:17	7:22	9:42	11:27	13:59	15:50	17:46	19:11
師戸北	6:19	7:24	9:44	11:28	14:01	15:52	17:48	19:13
師戸改善センター前	6:20	7:25	9:45	11:30	14:02	15:53	17:49	19:14
宗像神社前	6:21	7:26	9:46	11:31	14:03	15:54	17:50	19:15
印旛沼公園入口	6:22	7:27	9:47	11:32	14:04	15:55	17:51	19:16
京成臼井駅北口	6:28	7:38	9:53	11:38	14:10	16:01	18:02	19:27

宗像路線 青ルート								
(京成臼井駅北口⇒師戸・造谷⇒印西牧の原駅南口⇒印旛日本医大⇒日本医大)								
京成臼井駅北口	6:33	7:58	10:03	11:48	14:25	16:21	18:22	19:36
印旛沼公園入口	6:38	8:03	10:08	11:53	14:30	16:26	18:27	19:41
宗像神社前	6:39	8:04	10:09	11:54	14:31	16:27	18:28	19:42
師戸改善センター前	6:40	8:05	10:10	11:55	14:32	16:28	18:29	19:43
師戸北	6:41	8:06	10:11	11:56	14:33	16:29	18:30	19:44
鎌苅南	6:43	8:08	10:13	11:58	14:35	16:31	18:32	19:46
印旛晴山苑前	6:45	8:10	10:15	12:00	14:37	16:33	18:34	19:48
大廻新道	6:48	8:13	10:18	12:03	14:40	16:36	18:37	19:51
並木	6:49	8:14	10:19	12:04	14:40	16:37	18:37	19:51
大廻道	6:50	8:15	10:20	12:05	14:41	16:37	18:38	19:52
大成交通前	6:51	8:16	10:21	12:06	14:41	16:38	18:38	19:52
造谷橋	6:52	8:17	10:22	12:07	14:42	16:39	18:39	19:53
東の原一丁目	6:53	8:18	10:23	12:08	14:43	16:40	18:40	19:54
東の原公園前	6:54	8:19	10:24	12:09	14:44	16:40	18:41	19:55
原東街区公園前	6:55	8:20	10:25	12:10	14:45	16:41	18:42	19:56
印西牧の原駅南口	7:00	8:25	10:30	12:15	14:50	16:46	18:47	20:01
原東街区公園前		8:27	10:32		14:52	16:48		
東の原公園前		8:28	10:33		14:53	16:49		
東の原一丁目		8:29	10:34		14:54	16:50		
角田入口		8:34	10:39		15:59	16:55		
印旛日本医大駅		8:36	10:41		15:01	16:57		
ウェルガーデン		8:37	10:42		15:02	16:58		
日本医大		8:38	10:43		15:03	16:59		

(2) 宗像路線（赤ルート）の時刻表（令和6年3月1日現在）

宗像路線 赤ルート							
(印西牧の原駅南口⇒印旛日本医大駅⇒鎌苅・吉田・岩戸⇒京成臼井駅北口)							
印西牧の原駅南口	6:00		9:30		14:24		18:38
原東街区公園前	6:02		9:32		14:26		18:40
東の原公園前	6:03		9:33		14:27		18:41
東の原一丁目	6:04		9:34		14:28		18:42
角田入口	6:09		9:39		14:33		18:47
印旛日本医大駅	6:11	7:27	9:41	11:21	14:35	16:15	18:49
ウェルガーデン	6:12	7:28	9:42	11:22	14:36	16:16	18:50
日本医大	6:13	7:29	9:43	11:23	14:37	16:17	18:51
印旛支所	6:16	7:32	9:46	11:26	14:40	16:20	18:54
消防署前	6:18	7:34	9:48	11:28	14:42	16:22	18:56
鎌苅南	6:20	7:36	9:50	11:30	14:44	16:24	18:58
古谷坂下	6:21	7:37	9:51	11:31	14:45	16:25	18:59
印旛晴山苑前	6:23	7:39	9:55	11:35	14:49	16:29	19:03
大廻新道	6:24	7:40	9:57	11:37	14:51	16:31	19:05
宮下	6:25	7:41	9:59	11:39	15:53	16:33	19:07
中里	6:26	7:42	10:00	11:40	14:54	16:34	19:08
吉田宮前	6:28	7:44	10:02	11:42	14:56	16:36	19:10
西方入口	6:30	7:46	10:04	11:44	14:58	16:38	19:12
岩戸	6:31	7:47	10:05	11:45	14:59	16:39	19:13
印西西佐倉病院入口	6:32	7:48	10:06	11:46	15:00	16:40	19:14
三軒屋	6:33	7:49	10:07	11:47	15:01	16:41	19:15
師戸	6:34	7:50	10:08	11:48	15:02	16:42	19:16
京成臼井駅北口	6:40	8:05	10:14	11:54	15:08	16:48	19:22

宗像路線 赤ルート							
(京成臼井駅北口⇒岩戸・吉田・鎌苅⇒印旛日本医大駅⇒印西牧の原駅南口)							
京成臼井駅北口	6:45	8:20	10:24	12:04	15:18	17:18	19:47
師戸	6:50	8:25	10:29	12:09	15:23	17:23	19:52
三軒屋	6:51	8:26	10:30	12:10	15:24	17:24	19:53
印西西佐倉病院入口	6:52	8:27	10:31	12:11	15:25	17:25	19:54
岩戸	6:53	8:28	10:32	12:12	15:26	17:26	19:55
吉田宮前	6:56	8:31	10:35	12:15	15:29	17:29	19:58
西方入口	6:58	8:33	10:37	12:17	15:31	17:31	20:00
中里	7:00	8:35	10:39	12:19	15:33	17:33	20:02
宮下	7:01	8:36	10:40	12:20	15:34	17:34	20:03
大廻新道	7:02	8:37	10:42	12:22	15:36	17:36	20:05
印旛晴山苑前	7:03	8:38	10:44	12:24	15:38	17:38	20:07
古谷坂下	7:05	8:40	10:48	12:28	15:42	17:42	20:11
鎌苅	7:06	8:41	10:49	12:29	15:43	17:43	20:12
消防署前	7:09	8:44	10:52	12:32	15:46	17:46	20:15
印旛支所	7:11	8:46	10:54	12:34	15:48	17:48	20:17
日本医大	7:14	8:49	10:57	12:37	15:51	17:51	20:20
ウェルガーデン	7:15	8:50	10:58	12:38	15:52	17:52	20:21
印旛日本医大駅	7:21	8:53	11:01	12:41	15:55	17:55	20:24
角田入口		8:55		12:43		17:57	
東の原一丁目		9:00		12:48		18:02	
東の原公園前		9:01		12:49		18:03	
原東街区公園前		9:02		12:50		18:04	
印西牧の原駅南口		9:06		12:54		18:08	

10 路線バスとふれあいバスの運賃比較

⇒本編p15に関連

路線バスとふれあいバスの運賃を単純に比較することはできませんが、参考として運賃差の影響がみられる事例を示します。

木下駅 ～ 千葉ニュータウン中央駅	路線バスとふれあいバスが重複する時間帯では、往復で料金が600円（フレアICA使用の場合800円）の差がありながら、利便性には大きな違いがないケースがあります。
市が運行を補助している路線バス	高齢者や免許返納者に配慮し、宗像路線、六合路線、印旛学園線で令和7年6月1日からフレアICAの適用を開始。

11 市内バス事業者の経営状況

⇒本編p16・17に関連

	平成30年度（2018）	令和6年度（2024）	比 較
事業用自動車数	22 両	18 両	△4 台
実働車両数	9,886（日車）	6,922（日車）	—
実車キロ	1,641,388.4 km	1,067,272 km	—
輸送人員	1,855,277 人	1,057,215 人	—
営業収入	420,082（千円）	281,565（千円）	—

※ふれあいバスを除く民間路線バスの実績値を合計したもの。

※本データは、平成30年度、令和6年度ともに市外運行の数値を含むこと、（試験運行中だった）平成30年度の宗像路線の数値が含まれないことなどから、実績が把握できた事業用自動車数を除き、2か年の比較は行わない。

この表は、市内における複数の一般乗合旅客自動車運送事業（路線バス事業）の平成30年度及び令和6年度実績を合計した数値を示したものです。

事業用自動車数（バス）の台数は、平成30年度に比べ、令和6年度は4台減少しています。

実働車両数とは、1日当たりで稼働した車両数の合計です。また、実車キロとは、バスが走行した距離に対し乗客を乗せて走行した距離の合計です。

平成30年度に比べ、令和6年度は全体的に数値が大きく下がっていますが、平成30年度は神崎線の市外運行が含まれている一方、宗像路線が含まれていないため、実際の数値とは大きく異なったものです。

上記のデータに加え、事業者ヒアリングの結果から、運転士数の減少や高齢化の進行、人件費や燃料費などの物価高騰が、経営環境を一層厳しいものにしていてと考えられます。

以上から、今後はバス事業者の経営の安定性確保に向けた取組が求められます。

12 市内タクシー事業者の経営状況

⇒本編p16・17に関連

	平成30年度(2018)	令和6年度(2024)	比較
事業用自動車数	37両	48両	11両
従業員数	81人	55人	△26人
実働率(平均)	74.9%	50.97%	△23.93%
実車率(平均)	46.7%	41%	△5.7%
運送回数	198,907回	186,727回	△12,180回
輸送人員	282,242人	260,946人	△21,296人
営業収入	334,504(千円)	381,242(千円)	46,738(千円)

※本データは市内の全タクシー事業者の実績値を網羅したものではない。

この表は、市内における複数の一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー事業）の平成30年度及び令和6年度実績を合計した数値を示したものです。

事業用自動車（タクシー）の台数は、平成30年度に比べ、令和6年度は11台増加している一方、従業員数は26人減少しています。

保有する車両数に対し実際に稼働している車両数の割合を示す実働率は、平成30年度に比べ、令和6年度は23.93%減少しています。また、タクシーが走行した距離に対し乗客を乗せて走行した距離の割合を示す実車率は、平成30年度に比べ、令和6年度は5.7%減少しています。

1年間の運送回数は、平成30年度に比べ、令和6年度は12,180回減少し、輸送人員も21,296人減少しています。一方、営業収入は平成30年度に比べ、令和6年度は46,738千円増加しています。

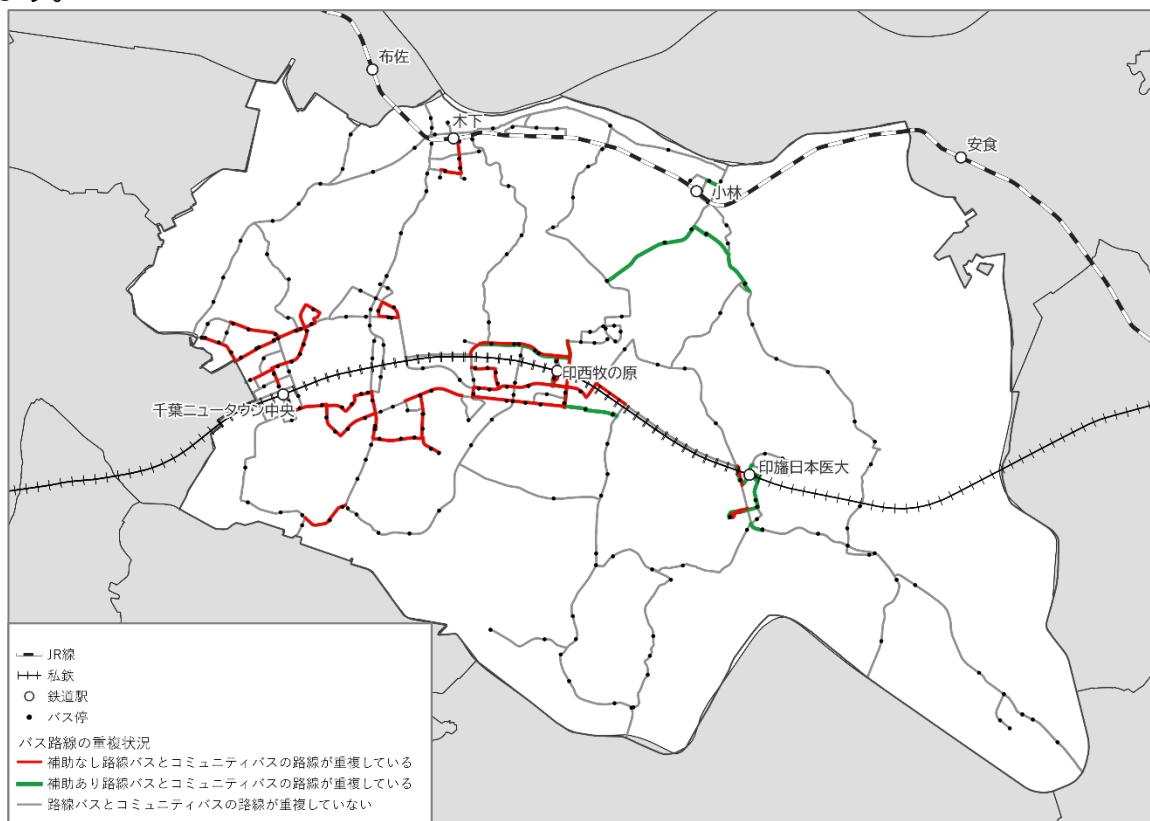
上記のデータに加え、事業者ヒアリングの結果から、乗務員数の減少や高齢化の進行により、車両数の増加にもかかわらず運送回数や輸送人員の減少につながっていることが把握できました。こうした厳しい経営環境においても営業収入は増加しており、その要因には、従業員数や実働率の低下による人件費の低減や、経営の合理化・効率化が考えられます。

以上から、今後はタクシー事業者の経営の安定性確保に向けた取組が求められます。

1 3 路線バスとふれあいバスの区間重複の状況

⇒本編p17に関連

市内には、バス路線が重複している区間が存在します。実際の運行ダイヤを基に、運行状況の事例を示します。



路線バスとふれあいバスの重複状況

重複区間は、千葉ニュータウン中央駅周辺と印西牧の原駅周辺に多く存在しています（全長 30.8 km）。小林駅、印西牧の原駅、印旛日本医大駅周辺では、補助路線とふれあいバスの路線重複もみられます。

以上から、区間重複の解消に向けた取組が求められます。

【事例1】

木下駅から千葉ニュータウン中央駅への移動における路線バス（京成バス千葉セントラル神崎線）とふれあいバス（西ルート、布佐ルート）の運行状況

（1）木下駅から千葉ニュータウン中央駅行きの平日午前8時以降のバス

No.	運行便 （ ）内は 所要時間	木下駅（神崎線）、木下 駅北口(西ルート)、木下 駅南口(布佐ルート)	千葉ニュータウン中央 駅（神崎線）、千葉ニュー タウン中央駅北口(西 ルート・布佐ルート)	北総線・アクセス特急のダイヤ(発車 時刻がバス到着5分後以降)
1	西ルート (28)	8:11	8:39	上り 8:53 下り 8:45
2	神崎線 (21)	8:26	8:47	上り 8:53 下り 8:58
3	神崎線 (20)	8:47	9:07	上り 9:13 下り 9:15
4	布佐ルート (40)	8:50	9:30	上り 9:40 下り 9:43
5	西ルート (32)	9:20	9:56	上り 10:07 下り 10:01
6	神崎線 (19)	9:43	10:02	上り 10:07 下り 10:18
7	西ルート (28)	9:46	10:14	上り 10:21 下り 10:21
8	神崎線 (19)	10:13	10:32	上り 10:45 下り 10:41
9	西ルート (36)	10:30	11:06	上り 11:24 下り 11:14
10	布佐ルート (40)	10:45	11:25	上り 11:41 下り 11:36
11	神崎線 (19)	11:13	11:32	上り 11:41 下り 11:41
12	西ルート (28)	12:14	12:42	上り 13:01 下り 12:56
13	神崎線 (19)	12:43	13:02	上り 13:07 下り 13:19
14	西ルート (36)	12:46	13:22	上り 13:41 下り 13:36
15	神崎線 (19)	13:43	14:02	上り 14:21 下り 14:16
16	布佐ルート (40)	13:55	14:35	上り 14:45 下り 14:56
17	神崎線 (20)	14:13	14:33	上り 14:45 下り 14:38
18	西ルート (28)	14:22	14:50	上り 15:01 下り 14:56
19	神崎線 (21)	15:13	15:34	上り 15:41 下り 15:41
20	布佐ルート (40)	15:50	16:30	上り 16:41 下り 16:38
21	西ルート (36)	15:59	16:35	上り 16:41 下り 16:58
22	神崎線 (20)	16:43	17:03	上り 17:10 下り 17:11
23	西ルート (26)	17:33	17:59	上り 18:09 下り 18:06
24	神崎線 (20)	17:43	18:03	上り 18:09 下り 18:16
25	西ルート (34)	17:47	18:21	上り 18:32 下り 18:30
26	布佐ルート (40)	17:48	18:28	上り 18:40 下り 18:38

この時間帯は、路線バスの神崎線は 11 便、ふれあいバスは西ルート 10 便、布佐ルート 5 便の計 26 便が運行しており、運賃は神崎線が大人 400 円、ふれあいバスが大人 100 円（フレイカ利用者は無料）です。所要時間は、神崎線が約 20 分、西ルートが約 28 分（木刈回り）または約 36 分（小倉回り）、布佐ルートが 40 分となっています。

鉄道の利用に関して重複が生じている時間帯は、No. 1・2、No. 5・6、No. 10・11、No. 16・17、No. 23・24 のバス 5 便で同じ上り列車に乗ることが可能となっています。

次に、千葉ニュータウン中央駅で北総線・京成アクセス特急を利用する場合の平均待ち時間をみると、神崎線の場合、上り列車が 8.6 分、下り列車は 10.6 分となり、ふれあいバスの場合、上り列車は 12.6 分、下り列車は 11.1 分となっています。上り列車では神崎線の乗り継ぎがよく、下り列車ではほぼ同じ乗り継ぎ状況となっています。

以上から、所要時間や電車の待ち時間については神崎線の利便性が高く、鉄道利用の重複がみられる状況でも、時間を優先する利用者にとっては路線バスの優先度が高くなる条件が整っています。また、運行ダイヤについては、神崎線の空白時間帯をふれあいバスがある程度バランスよく埋めている状況にあります。ただし、重複がみられる上記の 5 便については、特に時間に余裕のある利用者、フレイカ利用者にとってはふれあいバスの優先度が高くなる可能性があります。

【事例 2】

平日午前 7 時台の千葉ニュータウン中央駅から木下駅（または布佐駅）への移動における路線バス（京成バス千葉セントラル神崎線）とふれあいバスの運行状況

（1）千葉ニュータウン中央駅から木下駅（布佐駅）への平日午前 7 時台のバス

No.	バス路線	バスダイヤ	成田線ダイヤ
①	神崎線	千葉ニュータウン中央駅 ～ 木下駅 7：00 発 7：19 着	木下駅 上り 7：25 発（品川行） 下り 7：25 発（成田行）
②	西ルート 1 便	千葉ニュータウン中央駅北口 ～ 木下駅北口 7：15 発 7：39 着	木下駅 上り 7：49 発（上野行） 下り 7：48 発（成田行）
③	神崎線	千葉ニュータウン中央駅 ～ 木下駅 7：47 発 8：06 着	木下駅 上り 8：22 発（我孫子行） 下り 8：12 発（成田行）
④	布佐ルート 1 便	千葉ニュータウン中央駅北口 ～ 布佐駅東口 7：45 発 8：08 着	布佐駅 上り 8：25 発（我孫子行） 下り 8：09 発（成田行） 8：40 発（成田行）

千葉ニュータウン中央駅から木下駅まで、午前7時台発のダイヤは3本あり、神崎線の2便(①③)の間にふれあいバス西ルート(②)が1本運行しています。①は到着6分後に発車する上り列車と下り列車に、②は到着10分後に発車する上り列車と9分後に発車する下り列車に、③は到着6分後に発車する下り列車と16分後に発車する上り列車に乗ることができます。以上から、この時間帯のバスと成田線の接続は比較的良好と考えられます。また、神崎線はバスの乗車時間が5分程度短く、上り列車は東京上野ライン直通に接続していることから、より利便性が高いと考えられます。

一方、別のルートとしては、布佐ルートに乗りし、布佐駅から成田線を利用する方法があります。この場合、下り列車については到着1分後に発車するため、次の列車を待つ必要がありますが、上り列車は到着17分後に列車が発車するため、③で利用できる列車と同じ列車に乗ることが可能です。

以上から、①～③の便は区間の重複を避けたダイヤ設定となっており、一定の利便性が保たれていると考えられます。ただし、③については、布佐ルート(④)を使うことにより、成田線上り列車の利用に関して区間重複が発生していると考えられます。

【事例3】

平日の小林駅と印西牧の原駅間の移動における路線バス(京成バス千葉セントラル小林線)とふれあいバス(東ルート、印旛・本埜支所ルート)の運行状況比較

(1) 小林駅から印西牧の原駅

No.	運行便 () 内は所要時間	小林駅北口(小林線)、 小林駅前(東ルート)	本埜支所(東ルート、印旛・ 本埜支所ルート)	印西牧の原駅北口(小林 線)、印西牧の原駅南口(印 旛・本埜支所ルート)
1	東ルート、印旛・本埜支 所ルート (85)	8:30	8:38 着 9:43 発	9:55
2	小林線 (16)	8:52	—	9:08
3	小林線 (16)	9:15	—	9:31
4	東ルート、印旛・本埜支 所ルート (86)	10:11	10:19 着 11:25 発	11:37
5	小林線 (16)	10:15	—	10:31
6	小林線 (16)	10:45	—	11:01
7	東ルート、印旛・本埜支 所ルート (63)	13:26	13:34 着 14:17 発	14:29
8	小林線 (16)	13:45	—	14:01
9	小林線 (16)	14:15	—	14:31
10	東ルート、印旛・本埜支 所ルート (80)	16:41	16:49 着 17:49 発	18:01
11	小林線 (16)	16:45	—	17:01
12	小林線 (16)	17:14	—	17:30
13	小林線 (16)	17:38	—	17:54

小林駅から印西牧の原駅まで、平日は路線バスが小林線 33 便、ふれあいバスは東ルートと印旛・本埜支所ルート进行乗り継ぐ便が 4 便運行しており、運賃は小林線が大人 330 円、ふれあいバスが大人 100 円（フレイカ利用者は無料、乗り継ぎ分は追加料金なし）です。所要時間は、小林線が 16 分、東ルート、印旛・本埜支所ルートの乗り継ぎがほぼ 80 分台となっています。

運賃はふれあいバスが格安ですが、アクセスポイントとなる本埜支所での待ち時間は 1 時間程度となることから、利便性は格段に小林線が上回っています。ただし、No. 7 の東ルートは、本埜支所での待ち時間が 43 分と平均より短いため、所要時間は 63 分と便利になっています。それでも、ふれあいバス運行に後発する小林線の 2～3 便がふれあいバスより早く到着することからも、小林線の優位は明らかです。

（２）印西牧の原駅から小林駅

No.	運行便 () 内は所要時間	印西牧の原駅北口（小林線）、 印西牧の原駅南口（印旛・本 埜支所ルート）	本埜支所（印旛・本埜支所 ルート、東ルート）	小林駅北口（小林線）、 小林駅前（東ルート）
1	印旛・本埜支所ルート、 東ルート (79)	8 : 15	8 : 26 着 9 : 27 発	9 : 34
2	小林線 (14)	9 : 15	—	9 : 29
3	印旛・本埜支所ルート、 東ルート (119)	10 : 07	10 : 18 着 11 : 59 発	12 : 06
4	小林線 (14)	11 : 41	—	11 : 55
5	印旛・本埜支所ルート、 東ルート (212)	11 : 49	12 : 00 着 15 : 14 発	15 : 21
6	印旛・本埜支所ルート、 東ルート (142)	12 : 59	13 : 10 着 15 : 14 発	15 : 21
7	小林線 (14)	14 : 41	—	14 : 55
8	印旛・本埜支所ルート、 東ルート (120)	14 : 44	14 : 55 着 16 : 37 発	16 : 44
9	小林線 (14)	16 : 11	—	16 : 25

印西牧の原駅から小林駅まで、平日は路線バスが小林線 33 便、ふれあいバスは印旛・本埜支所ルートと東ルートを乗り継ぐ便が 5 便運行しており、運賃は小林線が大人 330 円、ふれあいバスが大人 100 円（フレイカ利用者は無料、乗り継ぎ分は追加料金なし）です。所要時間は、小林線が 14 分、東ルート、印旛・本埜支所ルートの乗り継ぎが約 80 分台～210 分台まで大きな差があり、4 便はほぼ 120 分以上の所要時間となることから、実際の利用は難しい運行路線となっています。

ふれあいバス運行に後発する小林線の 3～6 便がふれあいバスより早く到着することからも、小林線の優位は明らかです。ただし、No. 5 は東ルートの本埜支所到着 1 分前の 11 時 59 分に印旛・本埜支所ルートが発車しており、接続を少し調整すれば、乗り継ぎが容易になる便もあります。

3 印西市における地域間交通の現状

1 4 鉄道の運賃比較（普通乗車券）

⇒本編 p18 に関連

路線名	基準駅	(参考1)	北総線終点駅 (等距離駅比較)	都内乗入基準駅 (等距離駅比較)	(参考2)
北総線 (～都営浅草線)	千葉 NT 中央駅	東松戸駅 (～6.3km)	京成高砂駅 (～23.8km)	日本橋駅 (～36.0 km)	戸越駅 (～47.0km)
	初乗り 280 円	550 円	720 円	1,100 円	1,210 円
J R 成田線 (～常磐線)	木下駅		北小金駅 (～23.3km)	亀有駅 (～35.4km)	上野駅 (～47.5km)
	初乗り 160 円 (△42.9%)		440 円 (△38.9%)	720 円 (△34.5%)	910 円 (△24.8%)
県内私鉄 1 (都内地下鉄に接続)	県内 A 駅	県内 B 駅 (～6.2km)	県内 C 駅 (～24.2km)	首都圏 D 駅 (～36.3km)	
	初乗り 210 円 (△25%)	640 円 (+14.1%)	850 円 (+15.3%)	940 円 (△14.5%)	
県内私鉄 2 (都内地下鉄に接続)	県内 E 駅		県内 F 駅 (～23.9km)	都内 G 駅 (～36.1 km)	
	初乗り 150 円 (△46.4%)		390 円 (△45.8%)	730 円 (△33.6%)	

※(参考1)は、県内私鉄1の県内A駅～県内B間と、千葉 NT 中央駅からの等距離駅を比較。

※(参考2)は、J R 成田線(～常磐線)の木下駅～上野駅間と、千葉 NT 中央駅からの等距離駅を比較。

※駅名カッコ内の数値はすべて路線基準駅からの距離。

※運賃は大人料金。運賃カッコ内の数値はすべて北総線(～都営浅草線)との金額比。

※印西牧の原駅、印旛日本医大駅の初乗り運賃も 280 円。上り方面の運賃は千葉 NT 中央駅発に比べ印西牧の原駅発は 50 円、印旛日本医大駅発は 100 円程高くなる。

北総線の高額運賃は、バブル期に建設されたⅡ期線(京成高砂駅～新鎌ヶ谷駅間)の建設費用がかさみ、そのコストが運賃に転嫁されたことなどに起因します。令和4年度10月には、通学定期の大幅な値下げが行われ、通勤定期や普通運賃も一定の値下げが行われました。

北総線の初乗り運賃が 280 円と高くなっている理由は、市内駅及び隣接駅間の距離が 4 km 程と長いことが挙げられます。J R 成田線の運賃は路線距離で比較すると北総線に比べ安価ですが、我孫子駅～成田駅間は各駅のみでダイヤも少ないため、利便性の面では北総線にメリットがあると考えられます。

北総線と同じく高額運賃が問題となっている県内私鉄1は、県内B駅まで北総線よりも 14%程高額になっています。ただし、路線総距離が短く、また接続する都内地下鉄の運賃が安価であるため、都内への乗り入れは県内私鉄1の方が安価となっています。県内私鉄2は、千葉ニュータウン中央駅～京成高砂駅間とほぼ等距離となる県内E駅～県内F駅間が 45.8%安価となっており、運賃の差が顕著です。

以上から、北総線運賃の更なる値下げに向けた取組が求められます。

1 5 アクセス特急の利便性

⇒本編 p18 に関連

成田スカイアクセス線のアクセス特急が停車する印旛日本医大駅と、停車しない印西牧の原駅から新橋駅までの鉄道ダイヤを比較し、利便性の違いを検討します。

(1) 平日上り (朝)

印旛日本医大駅	印西牧の原駅	新橋駅
(羽) 7:15 発	7:18 発	8:19 着
(ア馬) 7:23 発	→	8:19 着
	(羽) 7:59 発	8:59 着
(ア羽) 8:04 発	→	8:59 着

印旛日本医大駅から 7:23 発のアクセス特急西馬込行に乗車すると、新橋駅には 8:19 (所要時間 56 分) に到着します。印西牧の原駅から新橋駅に同じ時刻で到着するには、5 分前の 7:18 発北総線羽田行に乗車し、千葉ニュータウン中央駅または新鎌ヶ谷駅でアクセス特急に乗り換える必要があります (乗り換え時間は 1 ~ 2 分程度)、所要時間は 61 分です。記載した 8 時台やそれ以降の時間帯についても、同様のダイヤとなっています。

このように、印西牧の原駅の利用者は印旛日本医大駅の利用者に比べ、5 分程度早く電車に乗り、また途中でアクセス特急に乗り換える必要があります。なお、乗車運賃については、印旛日本医大駅~新橋駅が 1,200 円、印西牧の原駅~新橋駅が 1,150 円となっています。

以上から、市民からの要望が多いアクセス特急の印西牧の原駅停車に向けた取組が求められます。

(1) 平日下り (夕方・夜)

新橋駅	印西牧の原駅	印旛日本医大駅
(ア日) 17:38 発	18:34 着	
	→	18:31 着
(ア日) 21:38 発	22:36 発	
	→	22:31 着

新橋駅から 17:38 発のアクセス特急印旛日本医大行に乗車すると、印旛日本医大駅には 18:31 (所要時間 53 分) に到着します。同じアクセス特急で印西牧の原駅に向かった場合、新鎌ヶ谷駅で北総線に乗り換える必要があります、所要時間は 56 分です。記載した 21 時台やその他の時間帯についても、同様のダイヤとなっています。

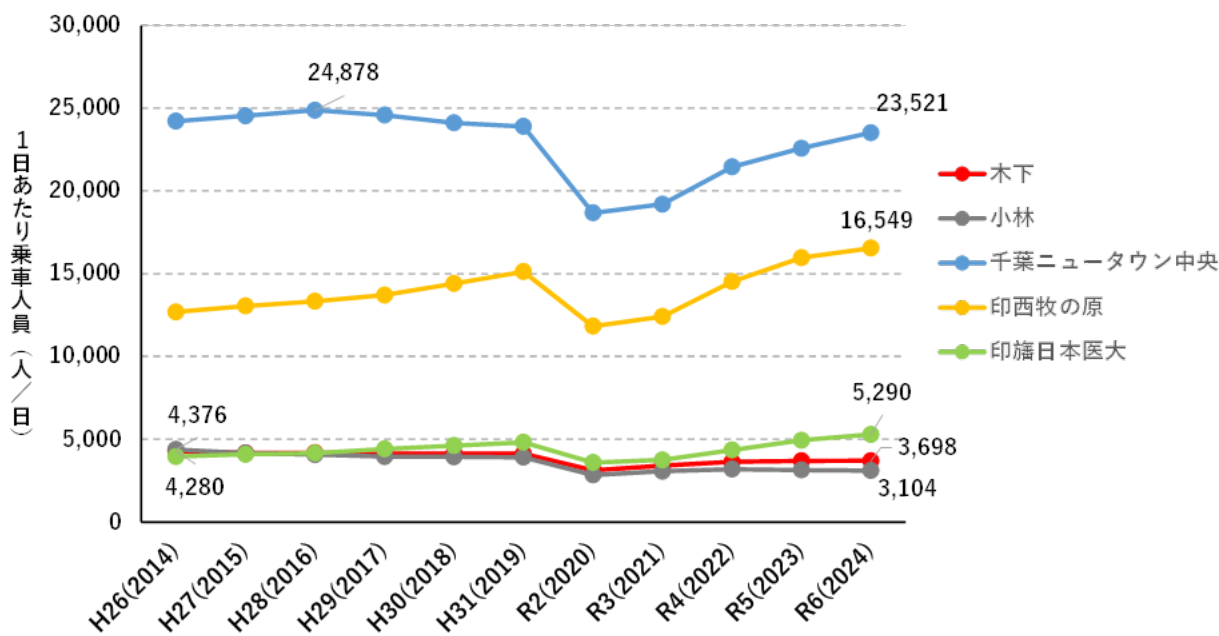
このように、印西牧の原駅の利用者は印旛日本医大駅の利用者に比べ、3 ~ 5 分程度所要時間が長く、また途中で北総線に乗り換える必要があります。

16 市内鉄道駅の乗降客数

⇒本編p18・19に関連

1日あたりの乗降客数（年度別）

	H26(2014)	H27(2015)	H28(2016)	H29(2017)	H30(2018)	H31(2019)	R2(2020)	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)
木下	4,280	4,168	4,178	4,122	4,148	4,118	3,124	3,406	3,636	3,688	3,698
小林	4,376	4,162	4,070	3,950	3,932	3,906	2,840	3,066	3,190	3,142	3,104
千葉ニュータウン中央	24,221	24,543	24,878	24,586	24,117	23,899	18,674	19,199	21,451	22,586	23,521
印西牧の原	12,691	13,052	13,339	13,714	14,410	15,125	11,825	12,412	14,526	15,974	16,549
印旛日本医大	3,953	4,083	4,160	4,412	4,612	4,813	3,595	3,751	4,346	4,937	5,290



※木下駅、小林駅はＪＲ東日本の基礎データが乗客数のため、乗車数を２倍にして算出。

市内鉄道駅の乗車人員は、令和２年度（２０２０）にはコロナ禍のため大幅に減少しましたが、その後は全体的に回復基調にあります。成田線の木下駅、小林駅の乗降客数は、横ばい傾向にあります。

今後とも、鉄道の利用者増加に向けた活性化の取組が求められます。

17 京成高砂駅の運行状況

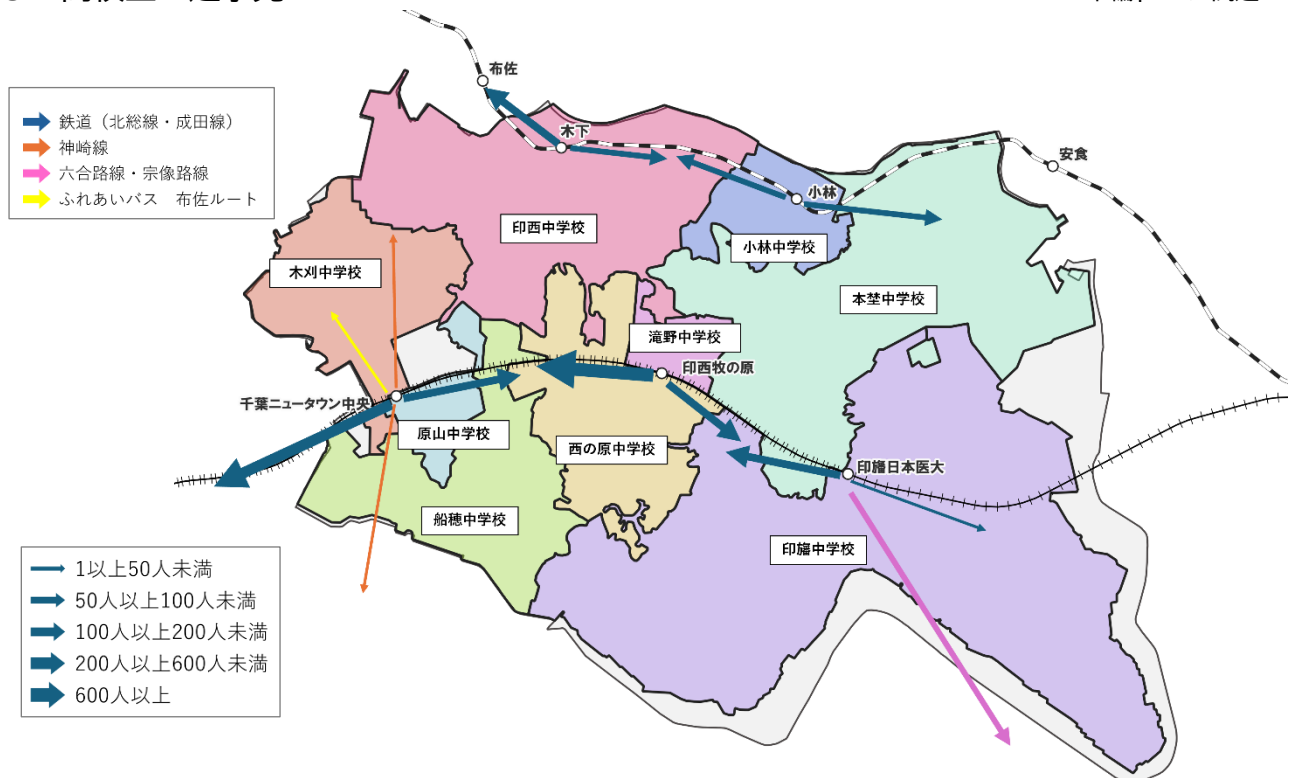
⇒本編p19に関連

京成高砂駅には、２面４線（上り２面、下り２面）のホームに京成本線、成田スカイアクセス線、北総線の３路線が乗り入れており、都営浅草線、京浜急行線との相互乗り入れも行われ、複雑なダイヤ構成となっています。また、京成本線（京成船橋方面）と成田スカイアクセス線・北総線（印旛日本医大方面）の分岐駅にもなっているほか、同駅には京成電鉄所属車両の検査、留置を行う高砂車庫が併設されており、終日、同駅ホームでは、多数の列車の入出庫が行われています。

参考として、運行ダイヤが本格化する午前６時～２１時台における上り１・２番線の運行状況を見ると、１日で計３３４本の列車が停発車しており、平均５．８分に１本の間隔でひとつのホームに乗り入れが行われています。もっとも本数が多い午前７時台は２９本（平均４．２分間隔）、続いて午前８時台と１７時台が２６本（平均４．６分間隔）となっています。京成高砂駅～青砥駅間は、京成線の中でもっとも通過人員数の多い区間であり、とりわけ朝夕の通勤・通学時間帯は過密状況にあります。

18 高校生の通学先

⇒本編p14に関連



高校生の通学先(推定)

市内に所在する高校は印旛明誠高校1校（通信制高校は除く）で、多くの高校生は市外に通学しています。公共交通の利便性向上は、高校生の通学先の選択肢を増やすことにもつながると考えられます。

今回、市立中学校9校の協力を得て、過去3か年（令和4年度～6年度）の卒業生の進路先に関するデータを収集し、通学ルートの検討を行いました。実態調査ではないため、データは推定値となりますが、一定の傾向は把握できたと考えられます。

鉄道については、北総線やアクセス特急が通学の重要な足となっています。特に上り列車は、鎌ヶ谷、松戸、船橋、柏といった東葛方面や、八千代、千葉方面への路線として多く利用されています。一方、下り列車は、主に成田、佐倉方面への通学に利用されています。成田線は、特に成田線沿線地区の高校生にとって重要な通学の足となっており、上り列車は我孫子、柏、松戸方面、下り列車は成田、佐倉方面への通学に利用されています。

バスの利用については、鉄道からの乗り継ぎで利用する人が相当数いると考えられます。ここでは、神崎線、六合路線、ふれあいバス布佐ルートについて検討します。

神崎線の下木駅行やふれあいバス布佐ルートは、千葉ニュータウン地区から成田線で通学する場合の利用が想定されます。特に、木刈中学校区や原山中学校区から我孫子方面に通学する人は、この路線を利用している可能性があります。一方、神崎線の津田沼駅行は、原山中学校区や船穂中学校区などから八千代方面に通学する場合の利用が想定されますが、船尾車庫発の便が多いため、実際の利用には課題があります。

六合路線の京成佐倉駅行は、成田・佐倉方面への通学の重要な足となっています。特に、印旛中学校区や、千葉ニュータウン地区から北総線下り列車を乗り継いで利用する人が大勢いると考えられます。（ただし、成田方面については、成田スカイアクセス線の成田湯川駅を利用する通学路も存在します。）

以上から、高校生の市外への通学利便性を高める取組みが求められます。

なお、市外の私立高校では、スクールバスを運行している学校があり、北総線の駅で乗降が可能です。

4 印西市の交通事業に関する資料

1 9 前計画の評価等結果

⇒本編 p11 に関連

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 公共交通に夜市内各地域からの移動利便性の向上

指 標		基準値	目標値 (令和7年度)	達成値 (令和6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%	24.7% (令和7年度)
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	59,112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	275,902人
	路線バス(補助路線)利用者数	232,884人 (令和元年度)	256,200人	227,786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	9地域

[評 価]

公共交通に関して満足している人の割合については、目標は1.3%下回ったものの、基準値から9.6%上昇しました。

公共交通(バス)に関して満足している人の割合については未実施となっています。

市内駅の1日あたりの乗降客数については、目標を6,088人下回っている状況です。

ふれあいバス利用者数については、目標を24,902人上回り、路線バス(補助路線)利用者数は、目標を28,414人下回っている状況です。

公共交通不便地域数については、基準値から1地域減少しましたが、目標を4地域下回っている状況です。公共交通不便地域対策としては、令和5年11月から本埜地区でタクシー利用助成事業の実証実験を開始し、令和7年6月からは市街化調整区域の全域に対象を拡大して実施しています。

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

指 標	基準値	目標値 (令和 7 年度)	達成値
重複区間の路線延長（数値は再計測）	32.8km (令和 2 年度)	一部を除き 概ね解消	30.8km (令和 7 年度)
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	100 円 (令和 7 年度)

〔評 価〕

重複区間の路線延長については、令和 7 年度に実施したふれあいバスの再編等により、2.0km 縮小しました。
ふれあいバスの運賃改定については、実施に至っていない状況です。

目標 3 補助対象路線の見直し・改善

指標		基準値	目標値 (令和 7 年度)	達成値 (令和 6 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	13.0 人／便
	六合路線	5.0 人／便 (令和元年度)	5.5 人／便	4.1 人／便
	宗像路線	2.4 人／便 (令和元年度)	2.6 人／便	2.0 人／便
	印旛学園線	4.1 人／便 (令和元年度)	4.5 人／便	5.1 人／便
	小林線	7.4 人／便 (令和元年度)	8.0 人／便	7.1 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%	15.3%
	六合路線	52.5% (令和元年度)	57.7%	38.4%
	宗像路線	30.3% (令和元年度)	33.3%	14.2%
	印旛学園線	47.7% (令和元年度)	52.4%	42.9%
	小林線	60.7% (令和元年度)	66.7%	52.1%

〔評 価〕

バス 1 便当たりの利用者数については、ふれあいバスが目標値を達成し、印旛学園線は目標を 0.6 人／便上回っている一方、六合路線は 1.4 人／便、宗像路線は 0.6 人／便、小林線は 0.9 人／便目標を下回り、基準値も下回っている状況です。バスの収支率については、ふれあいバスが 4.5%、六合路線が 19.3%、宗像路線が 19.1%、印旛学園線が 9.5%、小林線が 14.6%目標を下回り、基準値も下回っている状況です。

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 バス路線の利用環境・走行環境の改善

指標	基準値	目標値 (令和7年度)	達成値 (令和6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	77.4% (令和元年度)	87.0%	77.4%
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	随時実施
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	11箇所

【評価】

バス路線の利用環境・走行環境の改善に関する指標については、いずれも実施に至っていない状況です。バス停ベンチについては、令和6年度までに7基を新設しました。

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

指標	基準値	目標値 (令和7年度)	達成値 (令和6年度)
情報提供の実績件数	駅前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	28箇所 (令和元年度)	40箇所
利用促進に関する取組みの実績件数 (広報、HP、説明会など) (鉄道、路線バス、ふれあいバス、スワン号利用促進取組)	7件	15件	42件
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件

【評価】

情報提供の実績件数に関する指標については、実施に至っていない状況です。ただし、公共交通総合マップについては、令和5年度に新たな総合公共交通マップを作成・配布し、令和6年度にも改訂版を作成・配布しました。

利用促進に関する取組みの実績件数については、鉄道関連の周知を積極的に実施し、目標を27件上回っている状況です。

イベント等と連携した利用促進に関する取り組み件数については、鉄道関係のイベントを実施し、目標を2件上回っている状況です。

実施事業1 バス路線等の見直し・再編

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						

【実施内容】

ふれあいバスの運行ダイヤの見直しについては、遅延緩和対策として、令和6年4月から4ルート（東、中、西、南）で実施しました。さらに、令和8年2月のふれあいバスの再編において、従来の6ルート 58 便から7ルート 74 便に増便を実施しました。

ふれあいバスのルート見直しについては、令和8年2月のふれあいバスの再編において、上記の運行ダイヤの見直しと併せ、4ルート（東、中、西、南）で実施したほか、新たに1ルート（牧の原循環ルート）を増設しました。

路線バスの維持と見直しは、運行事業者との協議を適宜実施し、維持及び運行ダイヤの見直しを図っています。

ふれあいバス印旛・本埜支所ルートの継続運行については、フィーダー補助金を活用し、実施している状況です。

乗合タクシー（スワン号）の見直しについては、令和4年度にアンケート調査の実施など事業効果の検証を行い、令和5年10月をもって事業を終了しました。

公共交通不便地域への対応策については、令和5年11月から本埜地区でタクシー利用助成事業の実証実験を開始し、令和7年6月からすべての市街化調整区域に対象を拡大して実施しています。

実施事業2 バス路線の運賃格差の是正

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)	
2-1 バス路線の運賃改定	印西市運行事業者	検討・ 準備	準備が整い次第実施				

〔実施内容〕

バス路線の運賃改定については、実施に至っていない状況です。

実施事業3 コミュニティバス及び補助対象路線の見直し・改善のための仕組み作り

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)	
3-1 見直し・改善のためのガイドラインの作成	印西市	作成	運用開始				検証結果に基づき見直し
					検証		

〔実施内容〕

コミュニティバス及び補助対象路線の見直し・改善のためのガイドラインの作成については、令和6年4月に「公共交通不便地域対応指針」を作成しました。

実施事業4 鉄道の利便性向上

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)	
4-1 J R成田線の利便性向上策、需要創出施策の継続	印西市 運行事業者			検討・継続			
4-2 北総線・成田スカイアクセスの利便性向上策、需要創出施策の継続	印西市 運行事業者			検討・継続			

〔実施内容〕

J R成田線の利便性向上策、需要創出施策の継続については、成田線活性化推進協議会において、駅からハイキング、B. B. B A S E手賀沼などの活性化事業を実施しました。

北総線・成田スカイアクセスの利便性向上策、需要創出施策の継続については、令和4年10月に北総線運賃の値下げが実現したほか、北総線沿線地域活性化協議会における沿線活性化トレインの実施や、北総鉄道株式会社などと連携協力し、ほくそう春まつりを実施しました。

実施事業5 交通機関相互の連続性の向上

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)	
5-1 鉄道とバス、バス相互の運行ダイヤの調整の検討	印西市運行事業者	検討・実施	ダイヤ改正に合わせて随時実施				

〔実施内容〕

鉄道とバス、バス相互の運行ダイヤの調整の検討は、路線バスやふれあいバスのダイヤ改正に合わせて随時実施しています。

実施事業6 バス利用環境の改善

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)	
6-1 バス停周辺の安全確保のための整備	印西市 道路管理者	検討 協議	実施				
6-2 バス停の上屋・ベンチの設置及び更新のあり方検討	印西市 運行事業者	詳細 協議	関係者協議に基づいて方針を提示し、運用開始				
6-3 バス停・周辺整備における沿道の市民や企業等の協働	印西市 市民・企業 運行事業者		実施				
6-4 ふれあいバスへの「バスロケーションシステム」の導入検討	印西市 運行事業者	検討	準備が整い次第実施				

〔実施内容〕

バス停周辺の安全確保のための整備及びバス停・周辺整備における沿道の市民や企業等の協働については、実施に至っていない状況です。

バス停の上屋・ベンチの設置及び更新のあり方検討については、地域や市民からの要望に応え、令和6年度までにバス停のベンチを新たに7基設置しました。

ふれあいバスへの「バスロケーションシステム」の導入検討については、検討中です。

実施事業7 バス・タクシー走行環境の改善

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)	
7-1 道路整備の推進 渋滞箇所の改良 信号現示の変更	印西市 道路管理者 交通管理者	実施 検討	検討・実施				
7-2 渋滞箇所を回避するためのルート変更	印西市 運行事業者		検討・実施				
7-3 鉄道駅周辺などにおける交通安全対策の実施	印西市 運行事業者 交通管理者	検討	要望				

〔実施内容〕

バス・タクシー走行環境の改善については、実施に至っていない状況です。

実施事業8 利用促進策の展開

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)	
8-1 公共交通総合マップの作成・配布	印西市 運行事業者	検討	作成・配布・適宜更新				
8-2 鉄道駅や主要集客施設などへ公共交通案内の設置	印西市 運行事業者	検討	調整	設置			
8-3 鉄道の利用促進策の検討	印西市 運行事業者			実施			
					検証		
8-4 バスの利用促進策の検討	印西市 運行事業者	実施(随時)	検証				
8-5 タクシーの利用促進策の検討	印西市 運行事業者			実施			
					検証		

[実施内容]

公共交通総合マップの作成・配布については、令和5年度に新たな総合公共交通マップの作成を実施し、令和6年度にも改訂版を作成しました。

鉄道駅や主要集客施設などへ公共交通案内の設置については、実施に至っていない状況です。

鉄道、バス、タクシーの利用促進策の検討については、検討を行い、総合公共交通マップ、広報いんざい、市ホームページなどで利用促進のPRを実施しました。

実施事業9 多様な輸送資源の活用可能性の検討

実施事業・事業内容	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)	
9-1 各種送迎バスへの一般旅客混乗の可能性の検討	印西市 運行主体 運行事業者			検討			

[実施内容]

各種送迎バスへの一般旅客混乗の可能性の検討については、ルートの調整や児童生徒の安全性の確保等の問題から、現状実施は難しいとの結果となっています。

20 移動支援に関する市の制度

⇒本編p17に関連

(1) バス利用に関する制度

No.	事業名	内 容
1	ふれあいバス等無料乗車カード 【担当課：高齢者福祉課】	【対象者】印西市内に住民登録のある70歳以上の方。 【サービス内容】高齢者の移動手段の確保と社会参加の促進を図り、高齢者福祉の向上に資することを目的に、「高齢者ふれあいバス等無料乗車カードFUREICA（フレアイカ）」を交付。 【申込み方法】市役所（高齢者福祉課）、印旛支所、本埜支所に申請書を提出。 【利用方法】カードの提示により、ふれあいバス、宗像路線、六合路線、印旛学園線の料金が無料になる。
2	印西市児童及び生徒通学費補助金 【担当課：学務課】	【対象者】次の①～⑤のいずれにも該当する人。①通学に際し、路線バスを常態として利用することを校長が認めた児童生徒の保護者。②家から学校までの通学距離（通常利用する経路のうち最短の経路の長さ）が片道で、小学生4km以上、中学生6km以上ある児童生徒の保護者、または通学路が危険であること、歩行が困難で徒歩や自転車での通学が困難であること等により、路線バスを利用して通学する児童生徒の保護者。③市内に住所を有し、住所で指定された印西市立の小中学校に在籍し、通学している児童生徒の保護者。④生活保護法その他の法令等により、通学に要する費用について、助成を受けていない児童生徒の保護者。⑤市が運行するスクールバスを利用していない児童生徒の保護者。 【助成の内容】路線バスを利用して指定校に通学する児童生徒の保護者に、予算の範囲内で定期乗車券の購入費を全額支給。 【申込み方法】学校または市役所（学務課）に申請書を提出。 【補助金の交付】実績報告書（定期乗車券の写し、定期乗車券購入に係る領収書等の写しを添付）、交付請求書を学校又は市役所（学務課）へ提出（郵送可）。

(2) タクシー利用に関する制度

No.	事業名	内 容
1	タクシー利用助成事業 【担当課：交通政策課】	【対象者】次の①②のいずれにも該当する人。①市内在住で、市街化調整区域（対象地域）に住所を有する人、②利用券申請時に70歳以上、または運転免許を持っていない65歳以上の人。 【助成の内容】①【助成金額】1枚800円（超えた差額は自己負担）、②【配布枚数】月8枚交付し、年度の3月までの月数分を一括交付（月の利用回数の上限は8回）。 【申請方法】市役所（交通政策課）、印旛支所、本埜支所に申請書を提出（郵送可）。 【利用方法】タクシーを降りる際、運転手にタクシー利用券を渡し、タクシーの利用料金とタクシー利用券との差額を支払う。 【その他】①乗車1回につき1枚利用、②使用はタクシーの乗車及び降車場所のいずれかが自宅居住地区内である場合に限り、③印西市福祉タクシー利用券との併用不可、④タクシー利用券を有する2人が同乗したときは、それぞれ1枚を限度にタクシー利用券を使用可、⑤本市と提携しているタクシー会社に限り。

2	福祉タクシー (要介護認定者対象) 【担当課：高齢者福祉課】	【対象者】市内に居住し住所を有する方で、要介護認定で要介護1～5のいずれかに認定された方。 【助成の内容】福祉タクシー利用券を交付し(1年度当たり30枚)、乗車料金の2分の1の額(10円未満切り上げ)。ただし、1回当たり1,000円を限度とする。 【申請方法】市役所(高齢者福祉課)、印旛支所、本埜支所に申請書を提出。 【利用方法】タクシーを降りる際、運転手に利用券を渡し、タクシーの利用料金と利用券との差額を支払う。 【その他】①乗車1回につき1枚利用、②家族等の介護者の同乗は可、③特別養護老人ホーム等に入所中の方は利用不可、④本市と提携しているタクシー会社に限る。
3	福祉タクシー (障がいのある人対象) 【担当課：障がい福祉課】	【対象者】①身体障害者手帳の1～2級の人、ただし、視覚、下肢及び体幹機能障がいのある人は総合等級3級以上の人、②療育手帳の㉔～Aの2の人、③精神障害者保健福祉手帳の1～2級の人。 【助成の内容】利用1回につき迎車料金を含む乗車料金の2分の1の額(10円未満切り上げ)とし、1,000円までを上限額とする。(年間50枚) 【申請方法】市役所(障がい福祉課)、印旛支所、本埜支所に申請書(身体障害者手帳、療育手帳または精神障害者保健福祉手帳、印鑑を持参)を提出。 【利用方法】タクシーを降りる際、運転手に利用券を渡し、タクシーの利用料金と利用券との差額を支払う。 【その他】①乗車1回につき1枚利用、②家族等の介護者の同乗は可、③特別養護老人ホーム等に入所中の方は利用不可、④本市と提携しているタクシー会社に限る。
4	外出支援サービス (要支援・要介護認定者対象) 【担当課：高齢者福祉課】	【対象者】市内に居住し住所を有する65歳以上の要支援・要介護認定者の方で、介助なしでは公共交通機関(電車・バス・タクシー)を利用することが困難な方。 【サービス内容】①医療機関、②市役所などの市の施設、③在宅福祉サービスを提供する施設・場所、④その他市が必要と認めた場所に、移送サービスを実施、[運行日及び時間]月曜日から金曜日の午前9時から午後5時まで(土・日・祝日・年末年始は休み)、[実施回数]1人あたり週1回、[費用負担]基本料金1回当たり1,000円(2時間まで)、迎車料金1回当たり500円、超過料金30分当たり400円、運行料金1km当たり30円 【申請方法】市役所(高齢者福祉課)、印旛支所、本埜支所に申請書、確約書を提出。 【利用方法】利用料は降車時に直接運転手に支払う。 【その他】①送迎の範囲は印西市内と近隣市町村で、片道がおおむね20km以内、②買い物には使用不可、③利用日の1か月前から5日前までの間に予約が必要。
5	外出支援サービス (障がいのある人対象) 【担当課：障がい福祉課】	【対象者】身体障害者手帳をお持ちで市内に居住する、介助なしでは公共交通機関(電車・バス・タクシー)を利用することが困難な方。 【サービス内容】上記No. 4と同じ 【申込み方法】市役所(障がい福祉課)、印旛支所、本埜支所に申請書(要印鑑)、確約書、状況調査用紙を提出。 【利用方法】予約は印西市社会福祉協議会に行う。利用料は降車時に直接運転手に支払う。 【その他】上記No. 4と同じ

2 1 交通関連の公費支出

⇒本編p17に関連

公共交通に関する市決算額（3か年の比較）

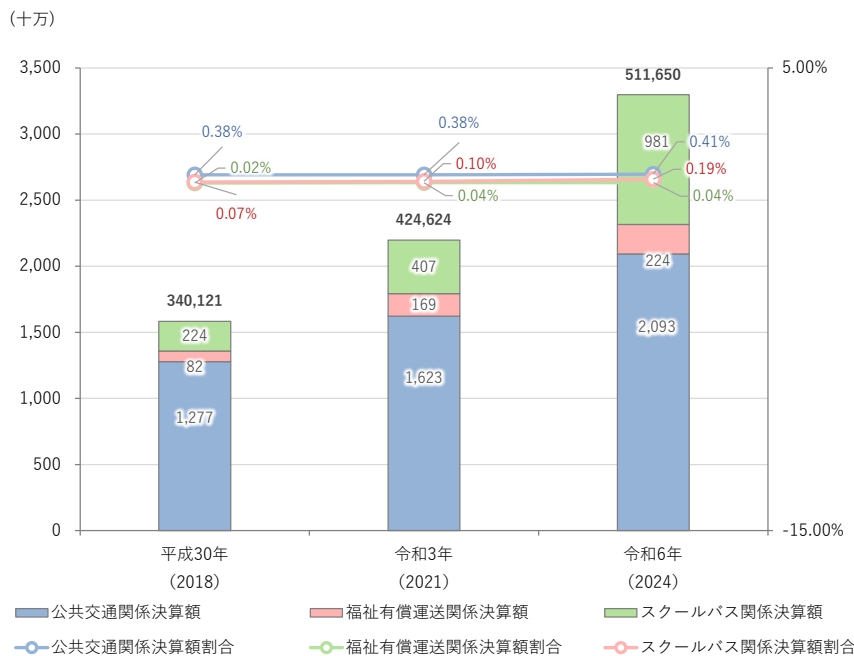
（千円）

	平成30年 (2018)	令和3年 (2021)	令和6年 (2024)
ふれあいバス運行事業	102,509	112,854	147,894
路線バス運行対策事業	24,551	49,088	56,018
鉄道施設整備基金積立金	94	42	94
鉄道整備等促進事業	575	279	5,268
計	127,730	162,263	209,275

移動関連事業の市決算額（3か年の比較）

（千円）

	平成30年 (2018)	令和3年 (2021)	令和6年 (2024)
福祉タクシー（高齢者）に係る経費	2,875	3,485	4,104
福祉タクシー（障がい者）に係る経費	3,265	2,901	3,869
外出支援サービス（高齢者）に係る経費	1,792	2,394	2,571
外出支援サービス（障がい者）に係る経費	224	462	623
フレアイカに係る経費		7,656	11,193
計	8,157	16,898	22,362



交通関連公費支出額の推移

公共交通関係経費については、バス事業（ふれあいバス運行事業、路線バス運行対策事業）の経費が継続的に増加しており、市一般会計歳出決算額に占める割合は、0.376%（平成30年度）、0.382%（令和3年度）、0.409%（令和6年度）となっています。

通学支援関係経費については、スクールバスに係る経費が年々大幅に増加しており、令和6年度からは新たに路線バス利用補助事業もはじまっています。市一般会計支出決算額に占める公共交通関係経費と通学支援関係経費の合計の割合は、0.441%（平成30年度）、0.478%（令和3年度）、0.601%（令和6年度）となっています。

福祉輸送サービス関係経費については、福祉有償運送事業（福祉タクシー事業、外出支援サービス事業）の経費が増加傾向にあるとともに、令和2年度にはじまった高齢者ふれあいバス無料乗車券（フレアイカ）事業の経費も大幅に増加しています。市一般会計歳出決算額に占める公共交通関係経費、通学支援関係経費、福祉輸送サービス関係経費の合計の割合は、0.465%（平成30年度）、0.518%（令和3年度）、0.645%（令和6年度）となっています。

以上から、交通関連の決算総額は7か年の間に約2.1倍増加し、市一般会計歳出決算額に占める割合は0.18%増と、市財政における負担は増加の一途を辿っています。とりわけ、スクールバスに係る経費は約4.4倍の増と、負担増の大きな要因となっています。

今後、持続可能な公共交通を実現するためには、事業の効率化と財政支出の抑制に努める必要があります。

2.2 交通モード別のメリットとデメリット

⇒本編 p32 に関連

近年、デマンド型やシェアサイクルといった新たなサービス形態や、自動運転のような新たなモビリティテクノロジーの進化により、既存の公共交通にとどまらない多様な移動手段が登場しています。

今後の交通施策においては、地域や利用者の特性に適した移動手段を選択することが重要になってくると考えられることから、交通モード別のメリットとデメリットについて提示します。

表 交通モード別のメリットとデメリット

交通モード	メリット	デメリット
鉄道	○地域間の長距離、大量輸送が可能。 ○高速で安全性に優れ、比較的安価。 ○道路渋滞など交通環境の影響がなく、定時性に優れる。	◆車両、施設の維持、設備投資がコスト高。 ◆需要にかかわらず駅や路線が固定的。
路線バス	○広域、地域内にいずれにも対応可能。 ○安全性に優れ、比較的安価。 ○需要が高い場合は効率的な運行が可能。 ○需要に応じて路線や停留所の変更が可能。	◆道路渋滞の影響により遅延が発生しやすい。 ◆需要が下がると採算性が低下し減便、廃線が起りやすい。 ◆幅員など道路条件によって路線設定が制限。
コミュニティバス	○路線バスが運行しない採算性が見込めないエリアにもルート設定が可能。 ○バス事業者との協議・調整の上で、運営主体の自治体が柔軟に運賃やルートを設定できる。 ○需要に応じて路線や停留所の変更が比較的容易。	◆道路渋滞の影響により遅延が発生しやすい。 ◆民間路線との間に運賃の公平性で問題が生じやすい。 ◆車両が小さく、乗車人数に制限がある。 ◆自治体の財政状況に影響を受けやすい。 ◆需要が下がると財政負担が増加する。 ◆路線が長距離、長時間になりやすい。
タクシー	○ドア・トゥ・ドアで運行。 ○速達性に優れる。 ○介護タクシーとしての利用も可能。	◆料金に割高感がある。 ◆定員や積載量が限定的。 ◆需要が多い地域以外は、サービス提供と効率的な運行の両立が困難。
(相乗りタクシー)	○乗車距離に応じて、あらかじめ設定された料金が利用できる。	◆見ず知らずの人との乗り合わせは拒否感が生じやすい。 ◆料金が割り勘になるため、事業者にとっては減益になる。
(定額制・月額制タクシー)	○定期的な利用者には利便性が高い。 ○収入が安定的で事業計画が立てやすい。	◆導入前の収益が把握しづらい。 ◆利用時間が限定される。 ◆利用が集中すると、配車が間に合わない可能性がある。

デマンド交通 (定時線不定期運行)	○利用がない場合、運行の休止が可能で、運行経費が削減できる。 ○バスに近いサービスが提供できる。	◆区域運行と比べると自由度が低く、多様なニーズに対応できない。
(区域運行)	○乗降場所の自由度が高い。 ○交通空白地域の面的なカバーが可能。	◆予約が増えると配車事務に支障が生じやすい。 ◆需要が下がると運行効率が低下する。 ◆タクシーとの競合が起こりやすい。
(共通乗降)	○希望する時間帯に利用しやすい。 ○タクシーの利用が少ない時間帯に効率的な活用ができる。	◆予約が多くなると、利用できない場合がある。
グリーンスローモビリティ	○環境性能がよい。 ○低速走行のため重大事故は起こりにくい。 ○定員 10 人以下の車両は普通免許で運転できるため、ボランティアの活用が可能。 ○車両自体に新規性、話題性がある。	◆定員や積載量が限定的。 ◆長距離移動や交通量の多い道路での運行には不適。 ◆充電設備が必要。 ◆悪天候への対策が必要。 ◆他の車両に比べ乗車時間が長くなる。
超小型モビリティ	○エネルギー消費効率に優れる。 ○ラストワンマイル対策に適している。 ○購入費用が廉価。 ○幅員の狭い道路や小さな駐車場にも対応できる。 ○観光地や地域活動において活用しやすい。	◆定員や積載量が限定的。 ◆充電設備が必要。 ◆悪天候への対策が必要。
シェアサイクル	○移動ルートが自由に選べる。 ○ラストワンマイル対策に適している。 ○多様な目的での利用が可能。 ○様々な場所へのポート設置が可能。	◆ポートの設置が不可欠。 ◆充電設備や電池の入れ替え作業が必要。 ◆採算が取れない等の理由で急な撤退の可能性はある。 ◆予約方法が煩わしくなりやすい。 ◆自転車をポート間で移動させる必要がある。 ◆タクシーとの競合が起こりやすい。
自動運転	○運転士不足を解決できる。 ○車両自体に新規性、話題性がある。	◆自動運転レベルに応じて運行環境を選ぶ必要がある。 ◆自動運転レベルを高めるためには、道路設備を改良する必要がある。 ◆運行監視システムが必要。 ◆地域にあった技術開発、法整備が行われるまで推進が難しい。 ◆実験を行うなど、利用者の不安解消が必要。

5 事業者ヒアリング及び市民意向調査の結果

2.3 事業者ヒアリングの結果（バス事業者）

⇒本編p16・17に関連

（1）路線バスについて

（1）路線バスの利用状況	・利用者数はコロナ前と比べほぼ戻ってきているという意見と、8～9割という意見があった。 ・路線によって、通勤通学の利用が多いところと、高齢者の通院利用が多いところがある。 ・日中はふれあいバスと競合している路線がある。
（2）運行上の課題	・商業施設などが増えたことにより道路の渋滞、信号が増えており、現状は30分区間で3～5分の遅れが生じることがある。土日は牧の原付近（ジョイフル、コストコ周辺）が遅れる。 ・祭りなどのイベント時や特定のポイントで渋滞・混雑が発生する。
（3）利用者の意見・要望	・ふれあいバスと比べて運賃が高いという声や、バスの増便や遅延、鉄道との接続についての意見が多い。部活で帰りが遅い学生から、夜の遅い時間に走らせてほしいという要望もある。 ・基本的に朝は上り、帰りは下りの鉄道ダイヤに合わせて運行しているが、バスが鉄道の時間に合っていないという意見がある。
（4）今後の運行本数やダイヤの見直し	・採算状況によっては路線廃止等の検討も行う。スクールバスが運行を始めたため通学利用も見込めない。グッドマンなど企業に対する通勤利用は呼びかければ見込めるかもしれない。 ・今後の路線新設や再編について、現状では考えていないが、今後の状況によっては検討することもある。
（5）利用者の少ない路線や時間帯におけるデマンド型交通への移行	・路線バス運行区間では避けてほしい。内容によってはデマンド型の運行を担うことも可能ではないかと考えている。
（6）タクシー助成など新たな交通施策やシステムの導入	・行きはよいが帰りの足まで考えられているか疑問。競合は避けたいが、様々な交通モードを組み合わせて利用できるようにしていければよい。
（7）運賃	・運賃が安いふれあいバスに利用が流れている。時間に余裕がある高齢者はふれあいバス、速達性を求めている人は路線バスを使う傾向にある。 ・定期券の金額設定が安すぎるため、もう少し金額を上げたい。ルート上に営業所がないため、現状はバス内で購入してもらっている。運転手の負担が大きく、遅延などにも影響してくる。
（8）ICTや位置情報システムなどの導入状況	・ICTを導入しており、ほとんどの利用者はICカードを使用している、または現金・定期・回数券のみで、バスの台数的に設備投資が難しいという意見があった。 ・バスロケーションシステムの導入は進めていきたい。GTF Sは作成してアップロードしている。一般向けの情報発信は基本的に会社のHPのみ。 ・運行状況が確認できるようになっているが、時差がある。 ・Xで運行状況を発信しているが、あまり浸透していない。 ・特定の路線に入れることは可能かもしれないが、すべて入れるとなると量が膨大でなかなか着手できない。

(9) 待合環境	・ベンチや上屋の設置に関する要望は多い。設置によるトラブルや場所の問題、維持管理に課題がある。 ・駅や病院の停留所にはベンチや上屋が設置されている。他の場所については特に要望がない。
----------	--

(2) ふれあいバスについて

(1) 利用状況	・高齢者は運賃が無料のため、1 区間のみでの利用も多い。
(2) ふれあいバスの路線網への影響	・運賃が安いふれあいバスに路線バスの乗客を取られてしまう。 ・当社の路線では区間重複はない。 ・大前提として路線バスとコミュニティバスは重複するべきではなく、効率的に役割分担して運行することが重要。収益を生み出せる地区であれば再編についても積極的に検討したい。

(3) 経営状況について

(1) バス事業の状況	・印西市内は基本的に厳しい。安定しているのは1 路線だけで、もう1 路線がぎりぎり黒字の状況。市の補助金が入っている路線は補助がなければ維持は厳しい。 ・印西市内の路線は市の補助金で維持できている。利益は観光であげている状況。 ・一般路線はプラスが出ているが、マイナスになっているところもある。
(2) 収益改善に向けた取組	・貸切利用で利益を出す必要がある。収益だけを考えると本当は貸切を増やしたいが、路線バスがあるため難しいところがある。
(3) 燃料費高騰等の影響	・燃料費は少し落ち着いてきたが人件費の影響が大きい。運賃は2 年前に値上げした。 ・1 円違うだけで月 1,000 万円は損が出る。
(4) 運転士の状況	・現在の運行内容を維持するためには、さらに 15 名ほど必要な状況。ふれあいバスも路線バスの運転手が担当しているが休日出勤扱いで対応している。都市部は募集すると人が集まるが、印西市周辺は集まらない。運転手の平均年齢は 50 代後半。定年は 60 才だが継続雇用で 65 才まで雇用できる。その後はパートとして 70 才を超えて働いている人もいる。整備士の人手不足も深刻になっている。整備士専門の企業に一元的に依頼することで効率化を図っている。 ・観光も合わせて平均年齢は 40 代後半。人員は不足している。求人サイトへの掲載などや、イベントに出向いて人員確保を図っている。 ・観光も合わせ平均年齢は 50 代前半。本来であれば観光と路線バスの運転士を分けたいが、人員不足のため厳しい。看板広告を見て応募に来る人が2～3 割いる。
(5) 今後の運転士確保策	・会社の再編により採用を一括化することになったため、各社で人材を取り合わずに済むようになった。来年から関連会社が4 営業所に分割して加わることになる。基準が統一化するため営業所ごとの格差がなくなり、運転士は働きやすくなるのではないかと考えている。 ・新卒で入社してくる人はまずいない。免許の取得を考えると若い人の入社はなかなか厳しいと感じる。
(6) バスの運行台数やノンステップバスの導入状況について	・路線バスは2 台走らせている路線がある。車庫には 30 台ある。ふれあいバスは現在 8 台あり、来年 10 台に増車する予定。ワンステップバスも導入している。 ・路線バスは 6 台。ポンチョ型が 3 台（1 台は他市）、中型 3 台。 ・60 台ある。市内路線は 1 台。

（７）需要に応じた小型車両への転換や自動運転、ＥＶバス導入について	・現状は自動運転等の事業に携わる余力がない。今後は状況を見ながら検討していく。ＥＶバスは印西市外で導入予定。2030 年までに現在の台数の５％ほど入れていく目標。印西営業所では中型や小型車両の導入もしている。 ・航続距離の問題からＥＶバスは考えていない。 ・他市では導入している。
（８）市に期待する今後の連携や支援策について	・停留所ごとのＯＤなど利用状況を把握する手段をつくりたい。地域格差が大きい市の中でどう公平なサービスを提供できるかが課題。現状ありきではなくスタートラインから見直してほしい。全線コミバス化などは印西市だけの問題ではなく、他市などとも話し合いながら広域で進める必要がある。 ・今は道路にバスが停車しているため、バスプールを作れないか。定時性も高まるのではないか。印西市は乗り継ぎの文化がない。収益を一番大事にしていきたいのが大前提。路線を増やすより維持していくのが大変な時代になってきている。事業者から見てふれあいバスは充実していると感じる。

2.4 事業者ヒアリングの結果（タクシー事業者）

⇒本編p16・17に関連

（1）タクシーの運行について

（1）タクシーの利用状況	・平日は牧の原地区の企業、住宅、通勤通学、病院など利用が多い。休日の利用は少ない。営業開始時刻は昨年から1時間早めて5時にした。深夜は終電時間の午前1時過ぎまで営業している。午前1時30分～午前5時は利用が少ないので営業していない。駅から呼べば迎車する。 ・平日の方が利用は多く、特に午後4時～7時頃が多い。電話での注文に加えタクシーGoも入れているが数は把握していない。夕方の需要はあるが夜はあまりなく、深夜帯は営業していない。 ・運行時間は始発から終電の時間帯。土日は地域によるが少ない。
（2）主な利用目的地や利用層、時間帯	・千葉ニュータウン、牧の原地区の企業、住宅、通勤通学、病院の利用が多い。駅から病院に行くこともあるが、自宅からが大半。企業の利用は建設中のゼネコン、千葉ニュータウン北口ビルの企業、研修センターに来る企業の団体が多い。週末は飲み帰りでの駅利用が多いため、比較的忙しい。若者の利用は少ない。木下～千葉ニュータウン間は、鹿黒で若干の利用がある。 ・印旛日本医科大学千葉北総病院、印西総合病院からの需要はある。夜は特に午後8時～11時30分ごろは注文が多く、電話注文がきても対応できない場合がある。 ・駅や自宅から病院、千葉ニュータウン中央地区では倉庫街、データセンターの利用が多く、深夜帯の利用はほとんどない。自宅への配車は平賀地区の高齢者が多い。夜は駅からの飲み帰りや仕事帰りなどの利用が多い。
（3）地域間移動の需要	・基本的に地域内。他市への利用はあまりないが、成田空港までの利用はある。 ・市内から日赤病院など成田市、富里市、酒々井町方面へ移動の需要はあるが、逆はない。 ・JR利用客からの注文で佐倉方面へ向かうことはある。千葉ニュータウン地区から佐倉市や八千代市へはほとんどない。
（4）病院、商業施設、駅、他のタクシー事業者との連携	・日本医科大学千葉北総病院で待機をしている。木下駅や小林駅は事業者の撤退があった。 ・日本医科大学千葉北総病院は2社が乗り入れているが、売上はあまりない。千葉ニュータウン中央駅北口も乗り入れているが、ほとんどが短距離利用で売上はあまり伸びない。
（5）住宅開発、商業施設への対応	・グッドマン敷地内での待機をしてみたいが、台数に限りがあり現在は駅待機がメイン。 ・鹿黒方面は増えている。牧の原地区の施設での利用もある。 ・他市では需要が増えているが、印西市内の需要は落ちていく一方。
（6）利用者からの要望・意見	・深夜にも営業してほしい、料金を安くしてほしいという声がある。台数と人手の問題で応えるのは難しい状況。無線配車できないことがある。
（7）予約アプリやICTの導入状況	・アプリは近々導入予定。現在は電話での注文が多いため、電話の注文分がアプリに流れるのであればよいが、アプリ導入によって新規顧客が増えるようであれば需要に応えられるか心配。しかし、他社がアプリを導入しているため、導入せざるをえない。 ・2社のアプリを導入している。手数料が高いため導入予定はないアプリもある。他市ではアプリ利用が好調だが、印西市では利用者の大半が高齢者であるため需要がない。アプリ配車もあまり効率的ではないように感じる。 ・クレジットカード、交通系ICは各社導入済。paypayを導入した会社もある。
（8）タクシー助成、	・デマンド型は他市で実施しているところがあるが、基本的に料金が安いので、あまり手を出し

デマンド型など 新たな交通施策や システム	たくない。福祉輸送は以前他市で行ったことがあるが、料金が安いNPO法人に利用客が流れてしまい太刀打ちできなかった。ライドシェアはこの地域には向いていないと感じる。他市で深夜早朝時間帯に実施しているものを見学に行ったがあまり需要がないように見受けられた。 ・旧印旛・本埜地区では難しい。収支率が低い民間バス路線をデマンドやライドシェアに切り替えてはどうか。通勤の利用はあるが、通学利用はスクールバスの運行に伴ってなくなった。交通の便をよくしてほしいという意見は、交通不便地域より比較的利便性がよい千葉ニュータウン地区の方が多いと感じる。タクシー利用券については利用者が伸びていないので、1枚1,000円にしてみよう。福祉対応車両はあるが、乗降場所がなく車イスでの利用は難しい。依頼もあまりなく、乗務員不足を考えると今後も厳しい。 ・印西市は農村部、都市部など地域性が多様で、人口の差が大きいのでやりづらさを感じる。タクシーでしかカバーできない時間はタクシー、終電後などデマンドでもよさそうな時間はデマンドにするのもひとつの手。時間別にタクシー事業者と行政で切り替えるなど、特定の時間帯は市が借り上げるという方法もある。タクシー協議会で実施している他市のデマンドは全域を対象としているが、成功しているように見える。今後なにかしらのシステムができる場合、千葉ニュータウン営業委員会に声掛けはできる。
-----------------------------	--

(2) 経営状況について

(1) タクシー事業 の状況	・現在は採算が取れている。開発のピークが過ぎた後は利用が落ち着いてしまうのではないかとこの恐れがある。コロナ前と比較すると100%以上に増えている。 ・バスと合わせて採算は取れている。 ・近隣の某市では家庭、観光、ビジネスなど様々な需要がある。
(2) 今後の需要 見通しや課題	・郊外で行われているスポーツイベントなどがあると需要が高まる。 ・駅付けして電話で注文を受け、タクシーGo等も利用していく方針は変わらない。アプリ注文で市外へ行くのは避けたい。
(3) 収益改善や 利用促進の取組	・免許返納割引についての問い合わせがときどきある。 ・他市の事業者が印西市内に入ってきている。免許返納者への支援等はない。 ・運賃割引、QR決済、車は比較的新しいものにするといった努力はしている。アプリにお金がかかっている。決済手数料だけで4～6%取られている。
(4) 燃料費高騰等 の影響	・影響はある。近年はプロパンガスが高騰している。 ・近くに安く販売しているガソリンスタンドがあり助かっている。

(5) 乗務員の状況	・タクシーの車両 40 台弱に対し乗務員は 50 人弱。1 日稼働は平日が 25 台、土日が 20 台弱。年齢構成は 70 代が一番多く全体の 3 分の 2 を占める。定年などは特に設けていない。電話は専任の電話番号があるが間に合わない場合は皆で取っている。 ・乗務員は 15 人程でタクシーの車両台数より少し多い程度。年齢構成は平均 65 才で、40 代がもっとも若手。平日は 7～8 台、休日は 4～5 台稼働している。ハイヤーが 1 台ある。バス運転士の年齢構成も同じ状況。現在 9 台で稼働しており、スクールバスなどの貸切にも利用している。 ・タクシーの車両 10 台弱に対し乗務員は 15 名弱。年齢構成は 70 代後半が 5 人弱、その他もほとんどが 60 代。
(6) 乗務員不足の影響と確保策	・現在の倍くらい数はほしい。募集はサイトと新聞で行っている。応募は年間で 30 名ほど来て、半数程度を採用している。他社のドライバー同士で需要が高まっている地域を情報共有して入社してくる場合もある。なるべく現在の 3 社での運行を継続したい。 ・理想としては現在の倍はほしい。人手不足のため夕方は注文に応じられないケースもある。募集はハローワークが主。人材紹介会社からの営業は断っている。 ・2 つの営業所で募集をかけている。市外の営業所には応募がきているが印西市では人手不足が深刻化している。印西市内よりも給与が高い都内に流れてしまう。
(7) バスネットワーク再編によるタクシー事業への影響	・大きな影響はないと思う。 ・自治体への影響が大きいと思う。他市が路線バスを止めて自家用有償に切り替えたが、上手くいっているという話は聞いていない。
(8) 市に期待する今後の連携や支援策	・タクシー利用助成に一層力を入れてもらいたい。ただ、市街化区域まで広げたらパンクしてしまう。 ・今はない。国の問題だが、乗務員対策として免許取得のハードルを下げた方がよいと思う。ライドシェアは 1 種免許でできるのだから 2 種免許は不要ではないか。 ・移動の足を確保しなければいけない。デマンドについて積極的に考えていく必要があるのではないか。市外の人も利用できるようにした方がよい。

印西市地域公共交通計画（資料編）

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>