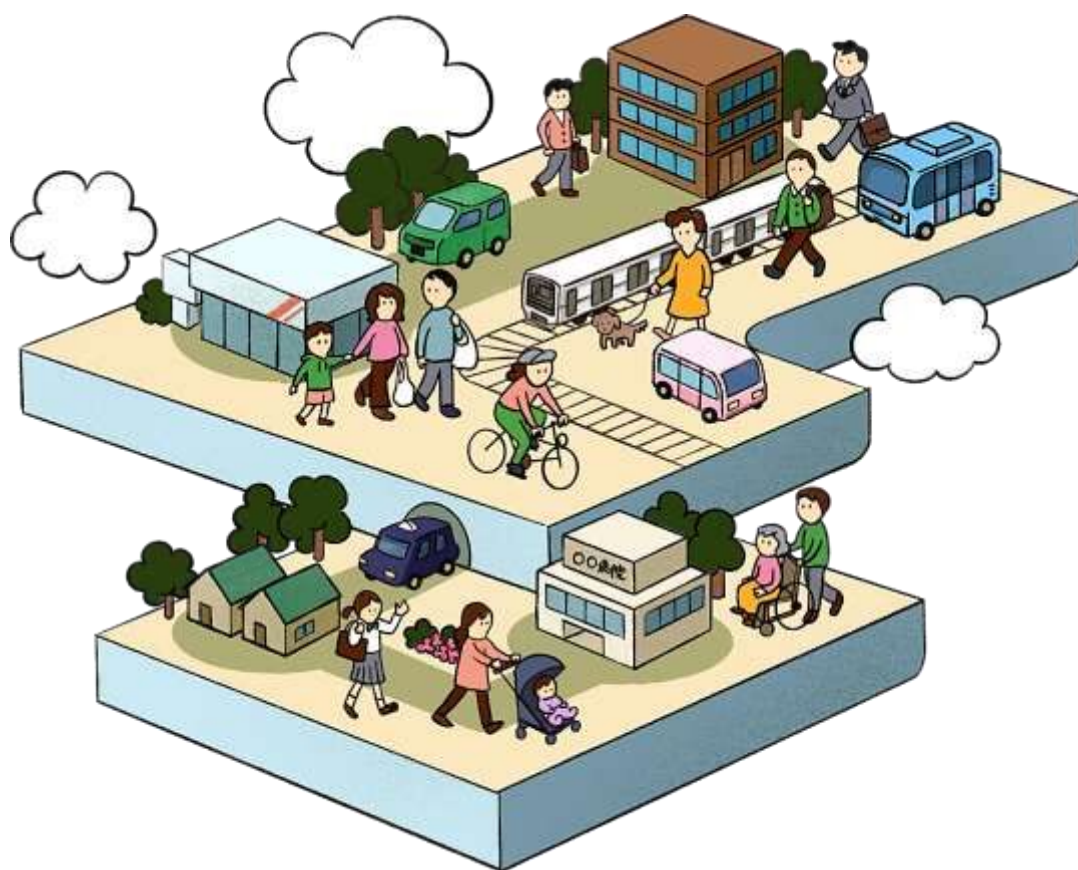


印西市地域公共交通計画 (資料編)



印西市

令和8年3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（普通乗車券）	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

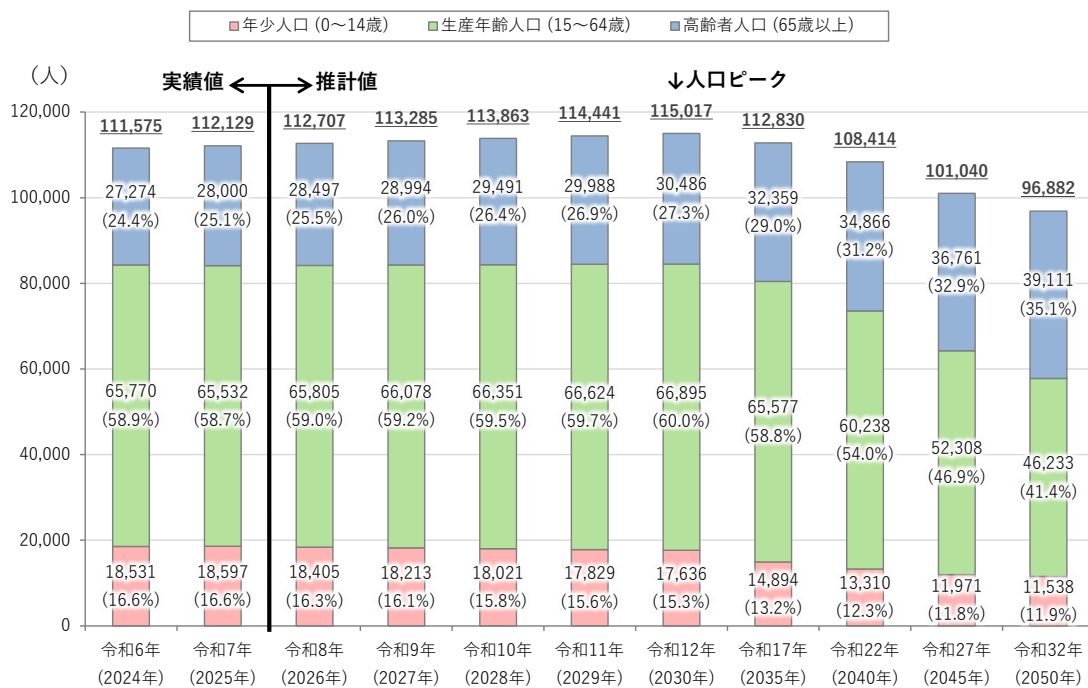
23	事業者ヒアリングの結果（バス事業者）	72
24	事業者ヒアリングの結果（タクシー事業者）	75
25	地域公共交通に関する町内会等アンケート調査の結果について	78
26	地域公共交通に関する民生委員児童委員アンケート調査の結果について	194

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 p. 14 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 p. 14 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

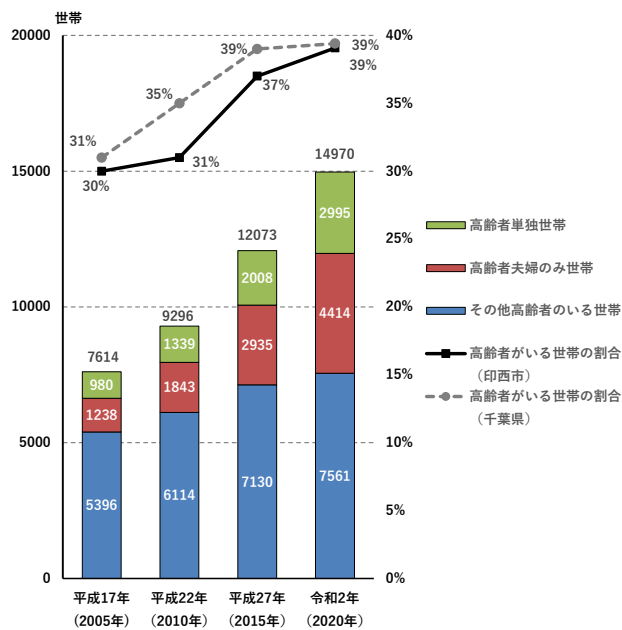
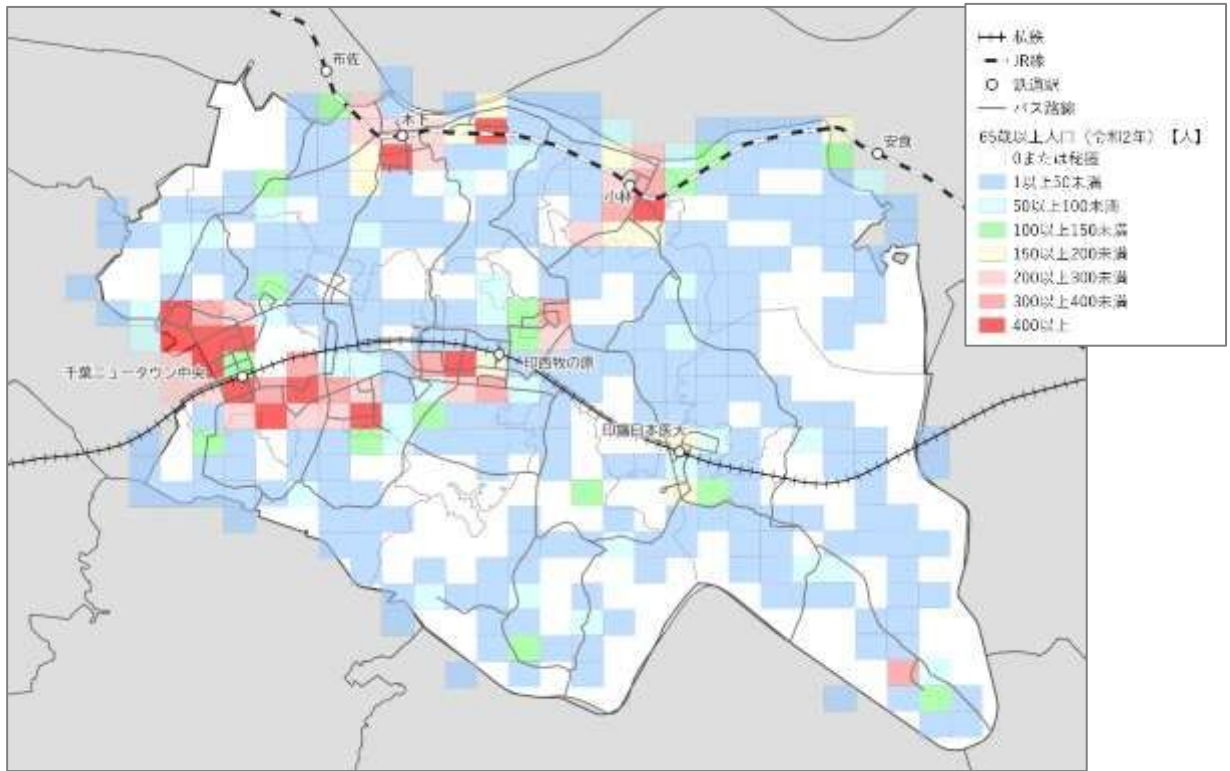
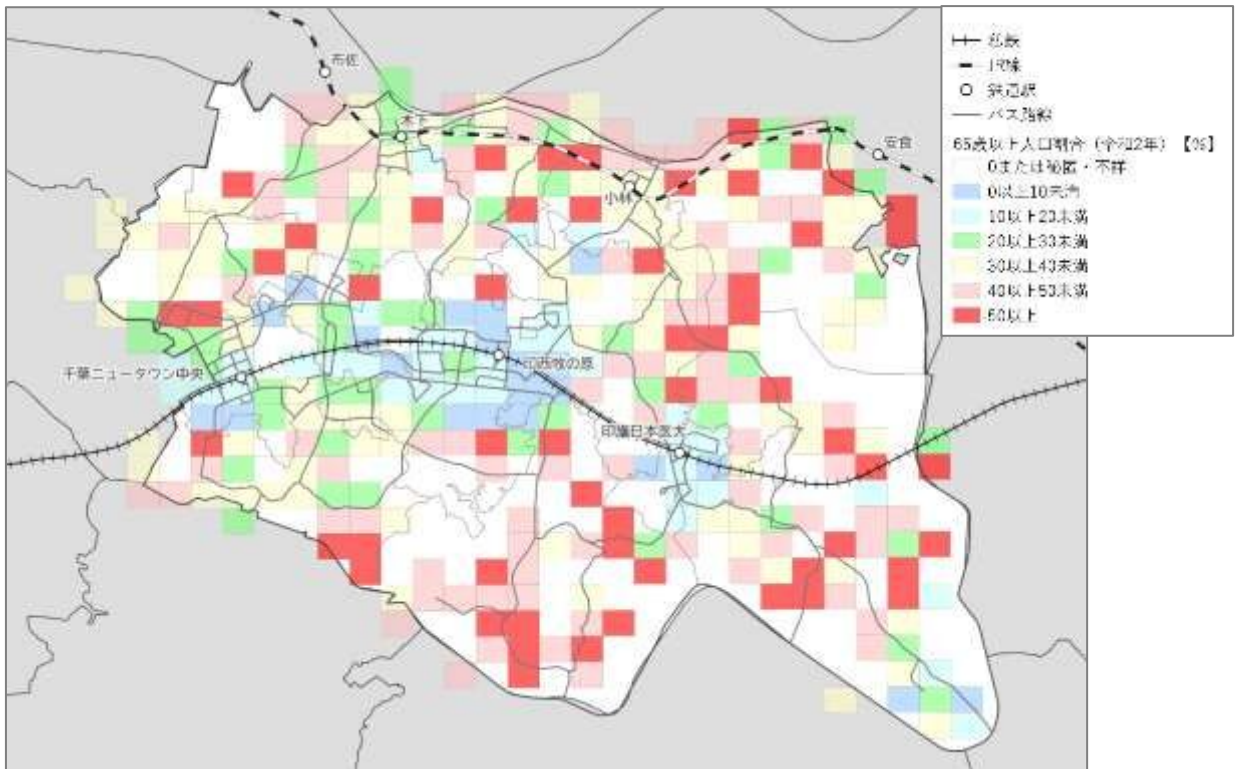


図 印西市の高齢者（65歳以上）世帯数の推移

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。

3 高齢化の状況（地区別）

⇒本編 p. 14 に関連

※本データは印西市住民基本台帳（令和7年3月末現在）に基づく。

※地区別合計及び地区合計における65歳以上のカッコ内の数値は、運転免許を持っていない人の推計値（p. 10 参照）

※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。

(1) 成田線沿線地区



	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
a. 木下地区	木下	1,604	557	34.7	木下東二丁目	511	207	40.5
	木下南一丁目	375	46	12.3	木下東三丁目	625	237	37.9
	木下南二丁目	881	80	9.1	木下東四丁目	630	318	50.5
	竹袋	376	167	44.4	平岡	438	164	37.4
	別所	288	99	34.4	地区別合計	6,722	2,028	30.2
	宗甫	509	28	5.5			(641)	
	木下東一丁目	485	125	25.8				
b. 小林地区	小林	2,794	1,015	36.3	小林浅間二丁目	303	11	3.6
	小林北一丁目	422	235	55.7	小林浅間三丁目	435	188	43.2
	小林北二丁目	256	79	30.9	小林大門下一丁目	369	144	39
	小林北三丁目	272	93	34.2	小林大門下二丁目	557	178	32
	小林北四丁目	242	14	5.8	小林大門下三丁目	872	90	10.3
	小林北五丁目	369	218	59.1	地区別合計	7,605	2,649	34.8
	小林北六丁目	277	158	57			(838)	
	小林浅間一丁目	437	226	51.7				
c. 大森地区	大森	4,360	1,644	37.7	相嶋	35	9	25.7
	鹿黒	217	73	33.6	浅間前	36	15	41.7
	鹿黒南三丁目	673	32	4.8	地区別合計	5,730	1,949	34
	亀成	120	53	44.2			(616)	
	発作	289	123	42.6				
地区合計		20,057	6,626	33			(2,095)	

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
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
	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。

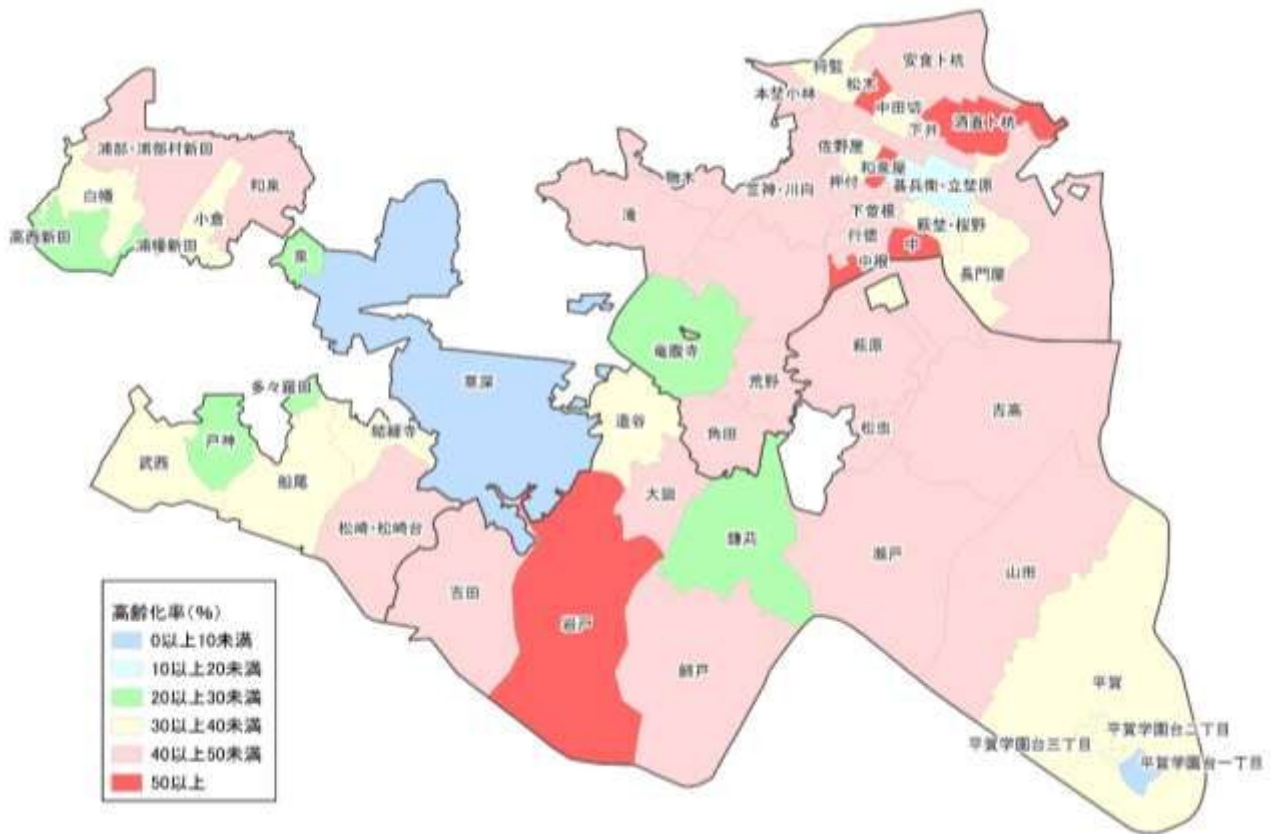
牧の原駅南地区では、他の地区に比べ全体として高齢化率は低くなっていますが、西の原一丁目では高齢化率が40%を超え、原四丁目でも30%を超えており、一部高齢化が進んでいるエリアがあります。

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. 永治地区	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. 船穂地区	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. 草地区		草深	7,672	759	9.9	地区別合計	7,816	793	10.1
	泉	144	34	23.6					
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。

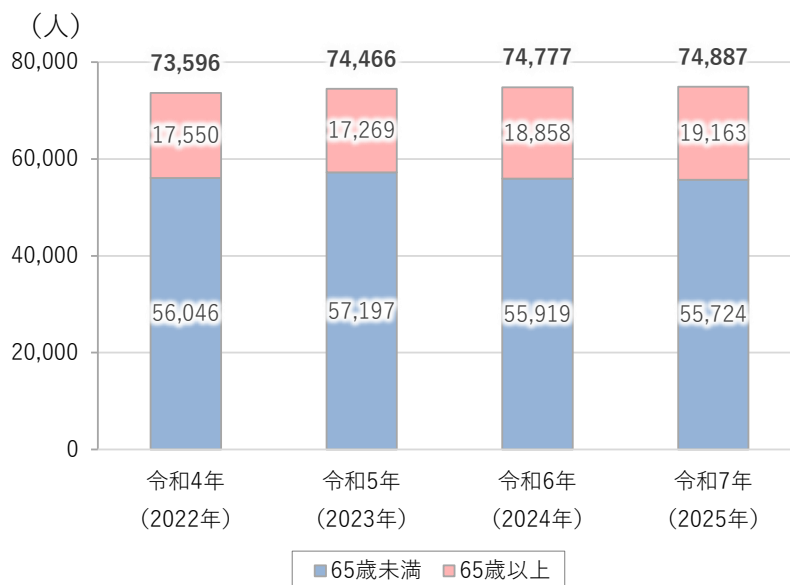
印旛地区では、全体的に高齢化が進んでおり、岩戸では高齢化率が50%を超え、全体でも40%を超えている状況です。

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

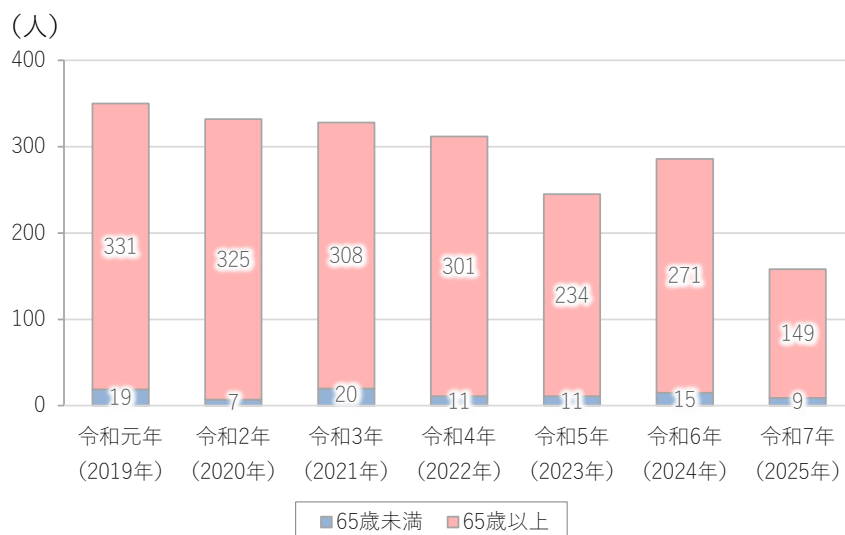
⇒本編 p. 14 に関連



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（p.4～8参照）、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。

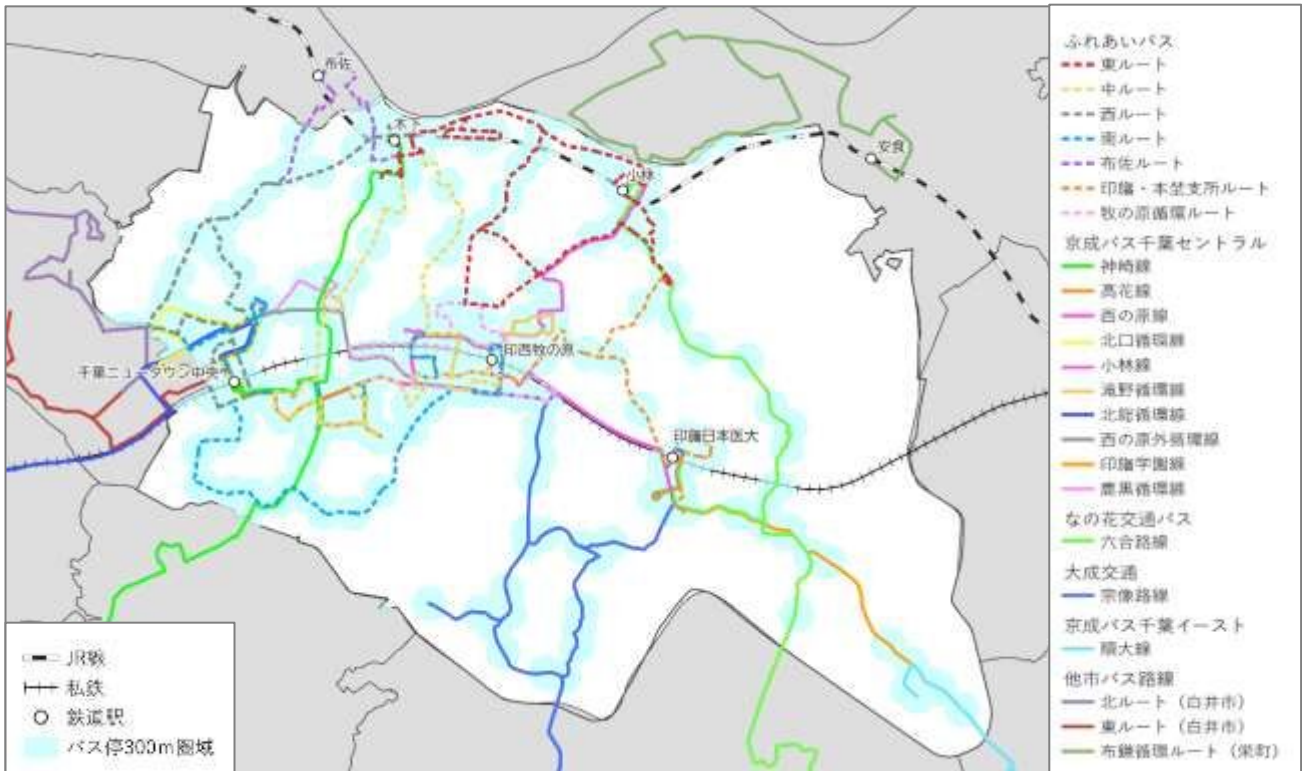
以上から、高齢化の進展と運転免許返納者の増加に対応する取組が求められます。

2 印西市における地域内交通の現状

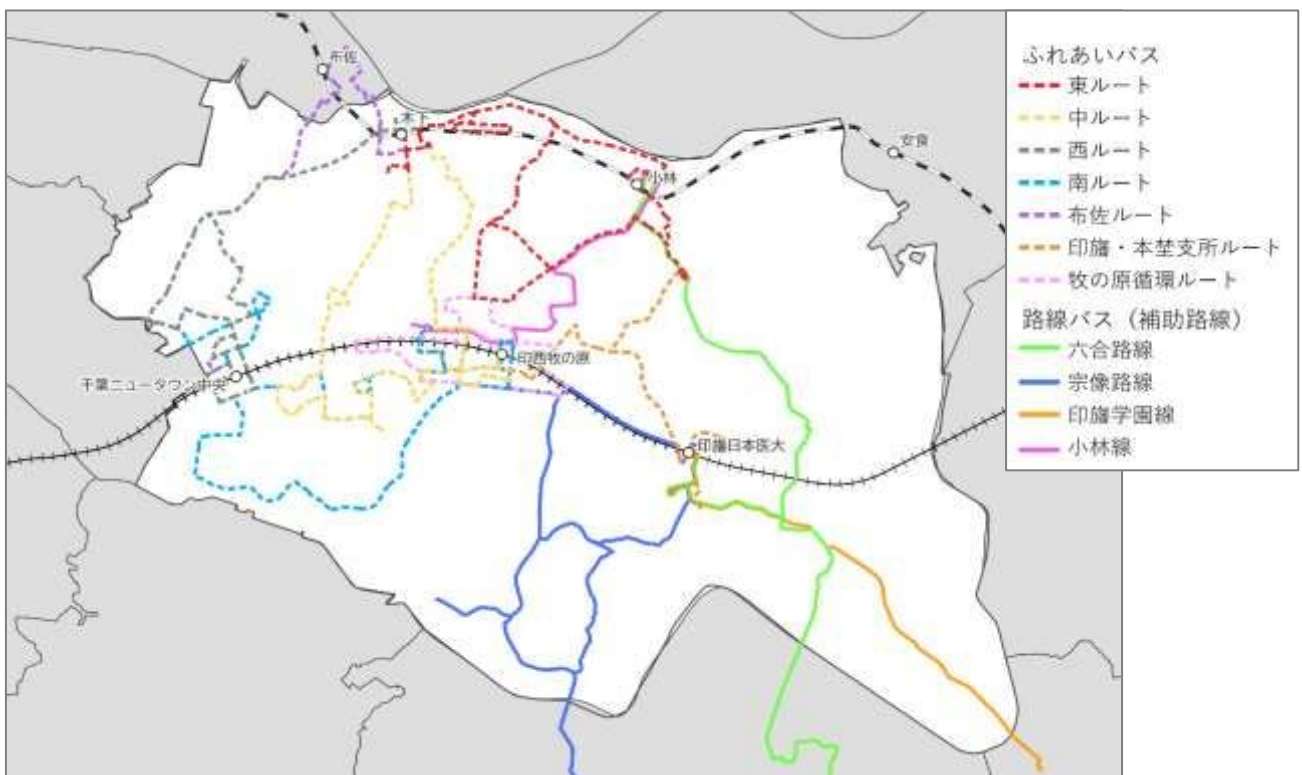
5 市内のバス運行状況

⇒本編 p.10・14・15 に関連

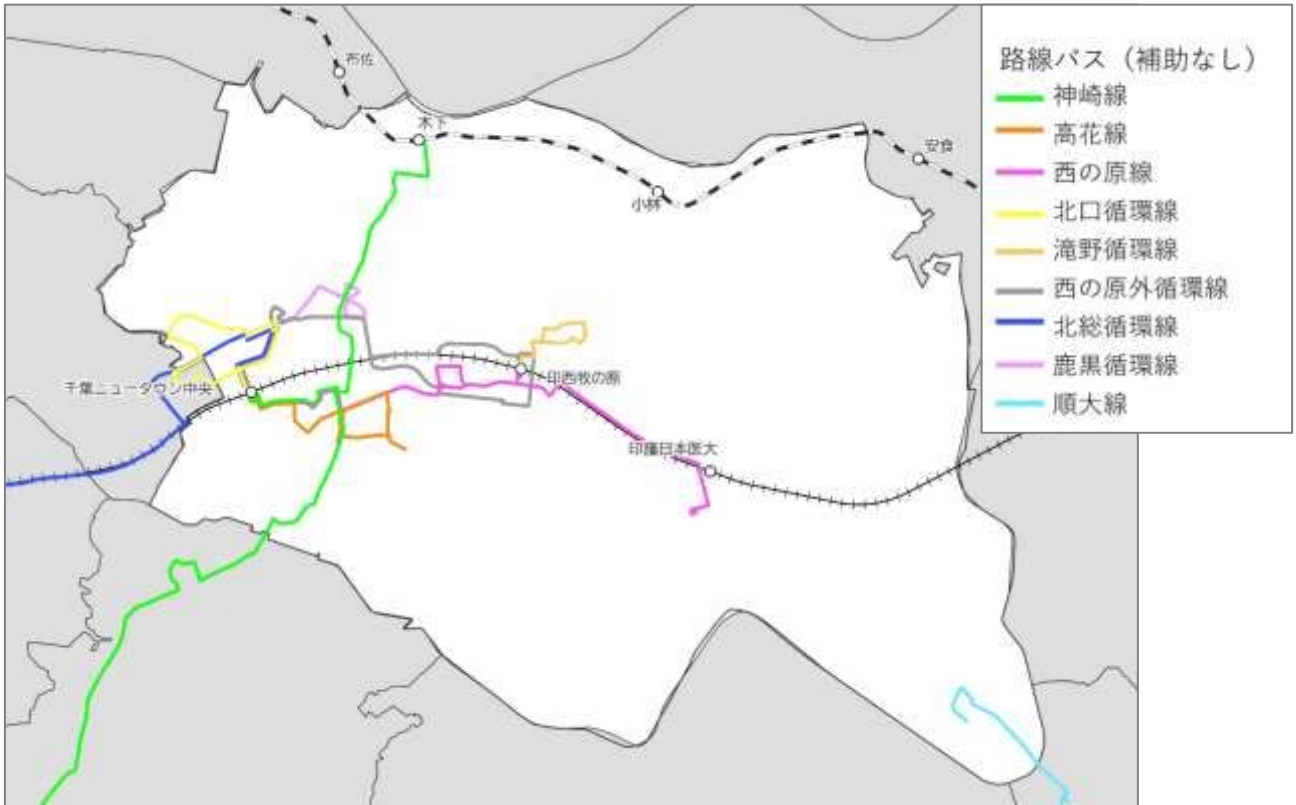
市内を運行しているバス路線を示します。



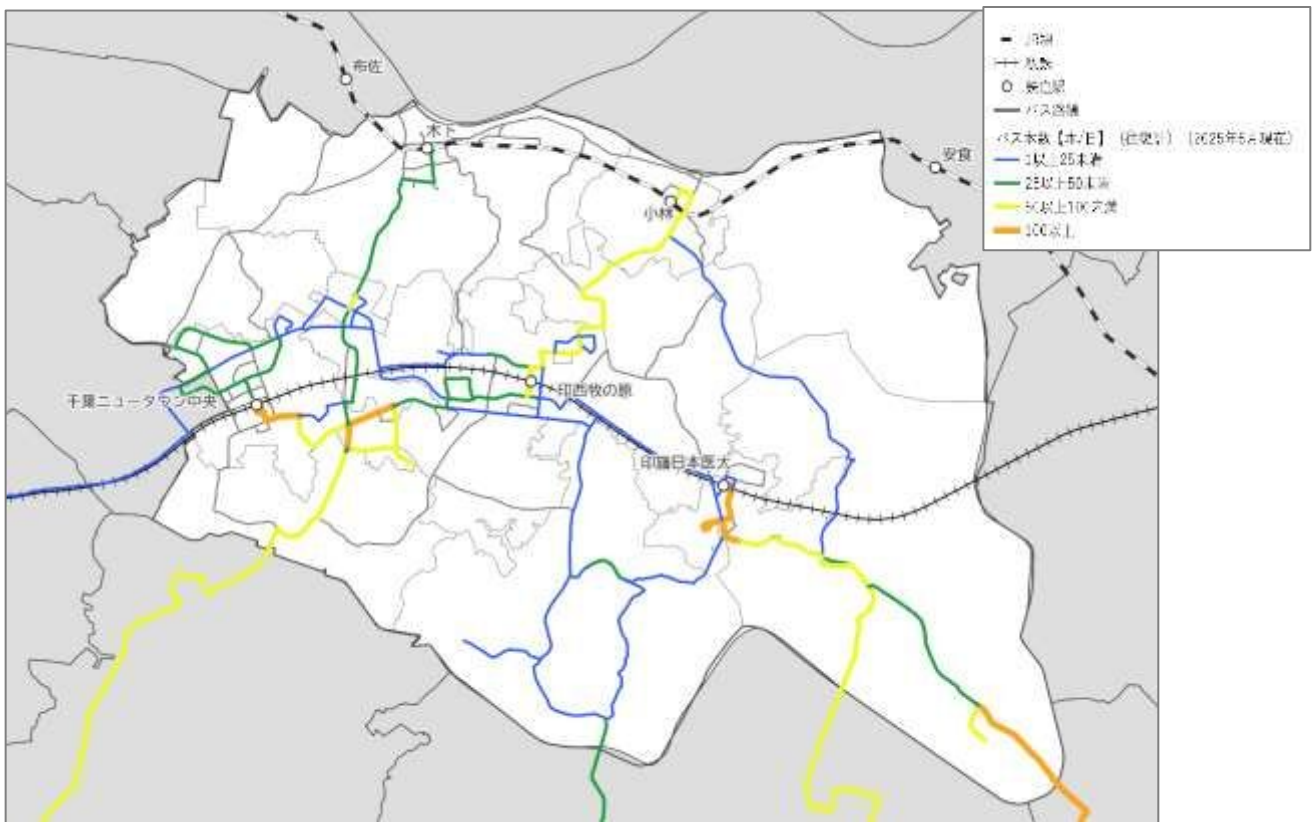
市内を運行するバス路線（全線）



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

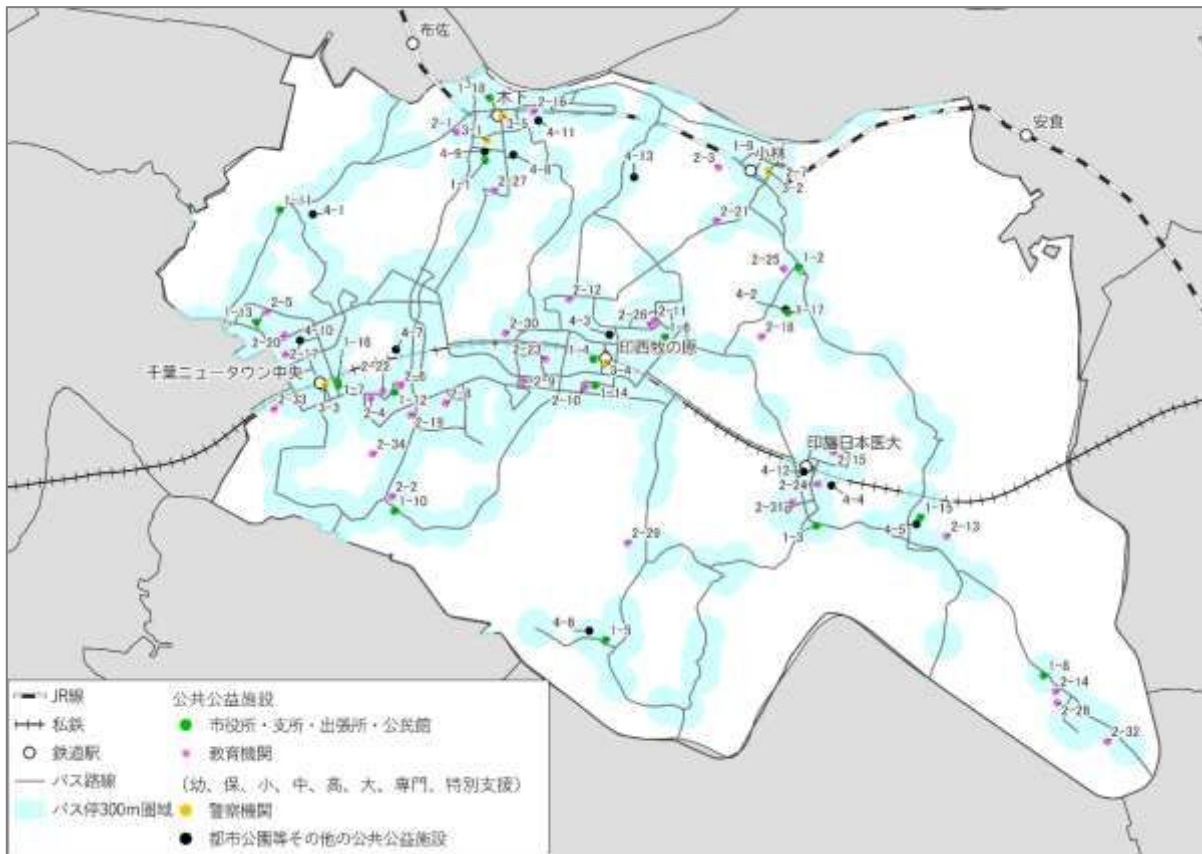
※白井市コミュニティバス、栄町循環バスは、土日祝日、年末年始は運休(布鎌循環ルートは土曜運行)

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。(その他に白井市、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。

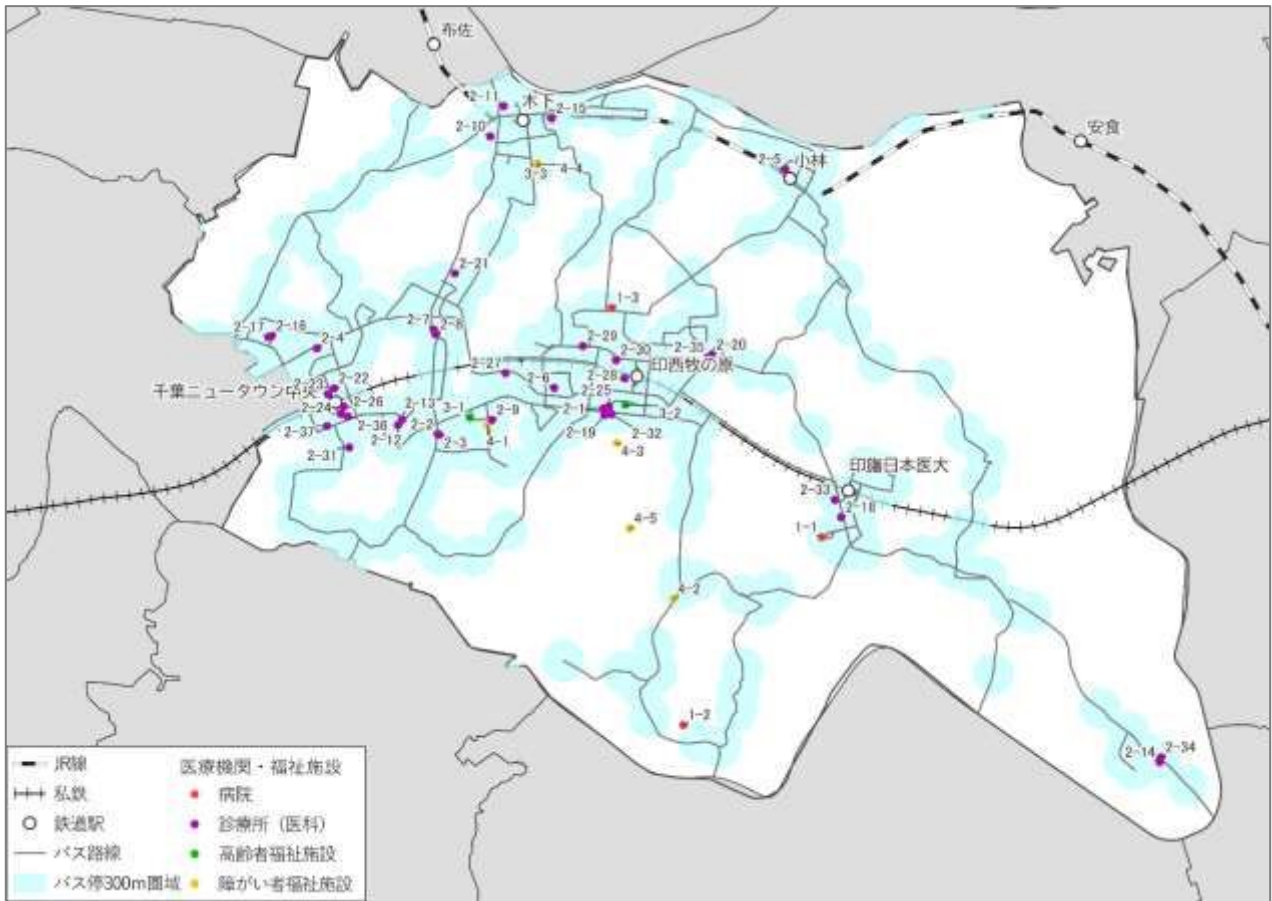
6 市内の主要施設

⇒本編 p.14・15 に関連



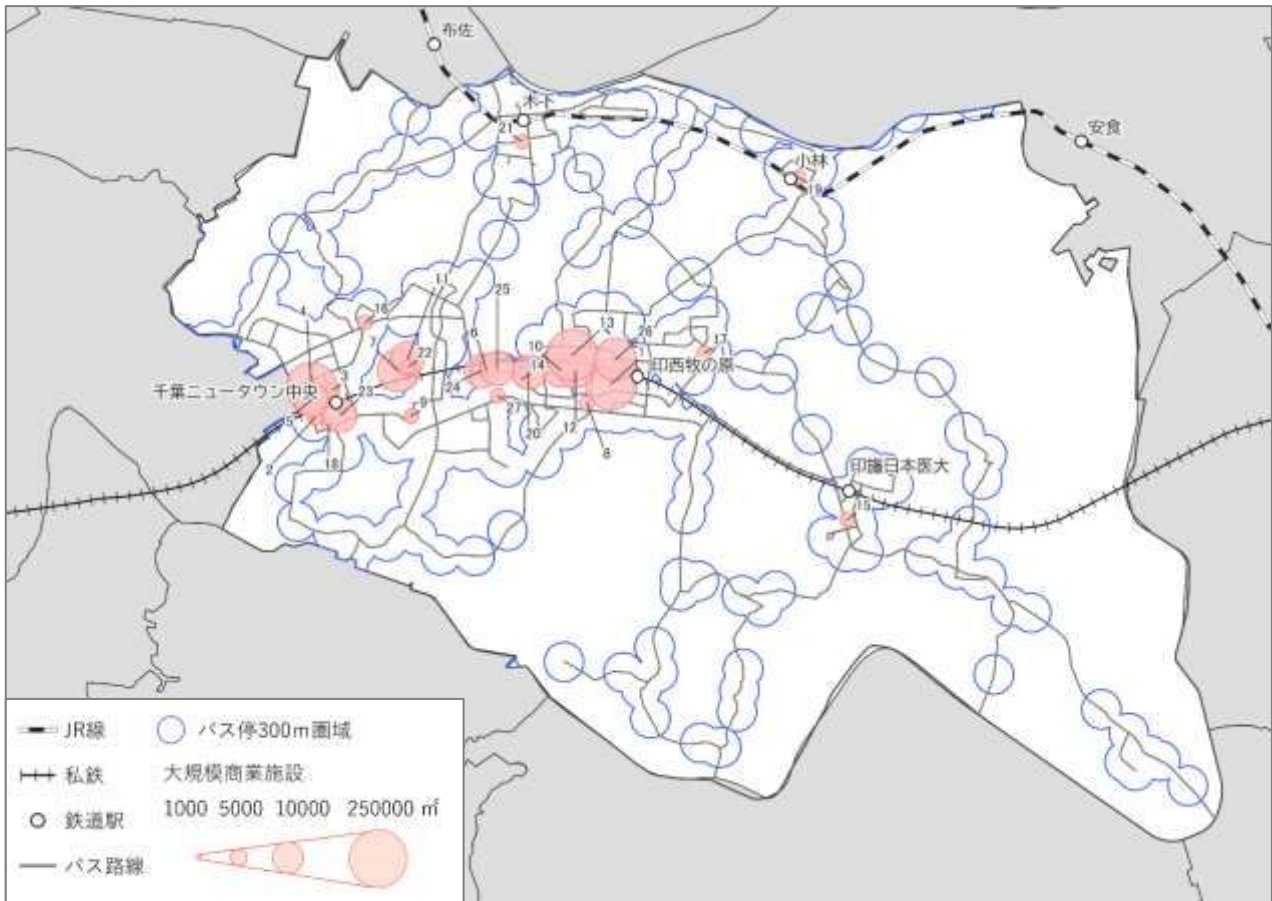
分類	番号	名称	分類	番号	名称	
市役所 支所 出張所 公民館等	1-1	印西市役所	教育施設	2-19	印西市立船穂中学校	
	1-2	本笠支所		2-20	印西市立木刈中学校	
	1-3	印旛支所・ふれあいセンターいんば		2-21	印西市立小林中学校	
	1-4	牧の原出張所		2-22	印西市立原山中学校	
	1-5	岩戸出張所		2-23	印西市立西の原中学校	
	1-6	滝野出張所		2-24	印西市立印旛中学校	
	1-7	中央駅前出張所		2-25	印西市立本笠中学校	
	1-8	平賀出張所		2-26	印西市立滝野中学校	
	1-9	小林出張所・小林公民館		2-27	印西市立印西中学校	
	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	本笠公民館		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	本笠スポーツプラザ	
	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	松虫畑公園	
	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	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	木下交流の社 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	印西市立本笠小学校				

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 ラーバン駅前クリニック
	1-2	西佐倉病院		2-24	キャブス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
	1-3	印西総合病院			みらいウィメンズクリニック
2-1	牧の原いとうクリニック	みらいウィメンズ駅前クリニック			
2-2	岩井内科クリニック	2-25			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
2-3	斉藤おとな&こども眼科クリニック				いんざい整形外科クリニック
2-4	すずき小倉台医院				はぐみBaby & Kid'sクリニック
2-5	牧の里クリニック				いんざい腎・泌尿器科クリニック
2-6	清宮クリニック	2-26			いんざいさくらクリニック
2-7	つちや耳鼻咽喉科医院				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
2-8	奈良整形外科	2-27			スマイル心療内科クリニック
2-9	千葉新都市ラーバンクリニック	2-28			牧の原眼科クリニック
2-10	安孫子内科胃腸科クリニック	2-29			すこやか内科クリニック印西
2-11	大久保医院	2-30			牧の原なのはな耳鼻咽喉科
2-12	内野診療所	2-31			亀谷アイクリニック
2-13	千葉ニュータウンクリニック	2-32		DKスポーツ&整形クリニック	
2-14	つがねさわ医院	2-33		ばんどうクリニック	
2-15	伊藤医院	2-34		千葉ニュータウンサザンクリニック	
2-16	木刈クリニック	2-35		千葉ニュータウン中央皮フ科クリニック	
2-17	斉藤おとな&こどもクリニック	高齢者 福祉施設		3-1	軽費老人ホームよしきり
2-18	いしばし内科クリニック			3-2	ゴールドヴィラ大森
2-19	千葉北総内科クリニック			3-3	印西市立高花老人福祉センター
2-20	くやま小児科医院			3-4	印西市立そうふけ老人福祉センター
	ふじた皮フ科医院			3-5	印西市立中央老人福祉センター
2-21	大久保メディカルクリニック	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
2-22	コスモス皮膚科			4-2	地域活動支援センターマーブル工房
	千葉ニュータウン駅前ビルこどもクリニック			4-3	地域活動支援センターワーキングサロンなごみ
	千葉ニュータウン駅前耳鼻咽喉科クリニック			4-4	印西市立福祉作業所コスモス
	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

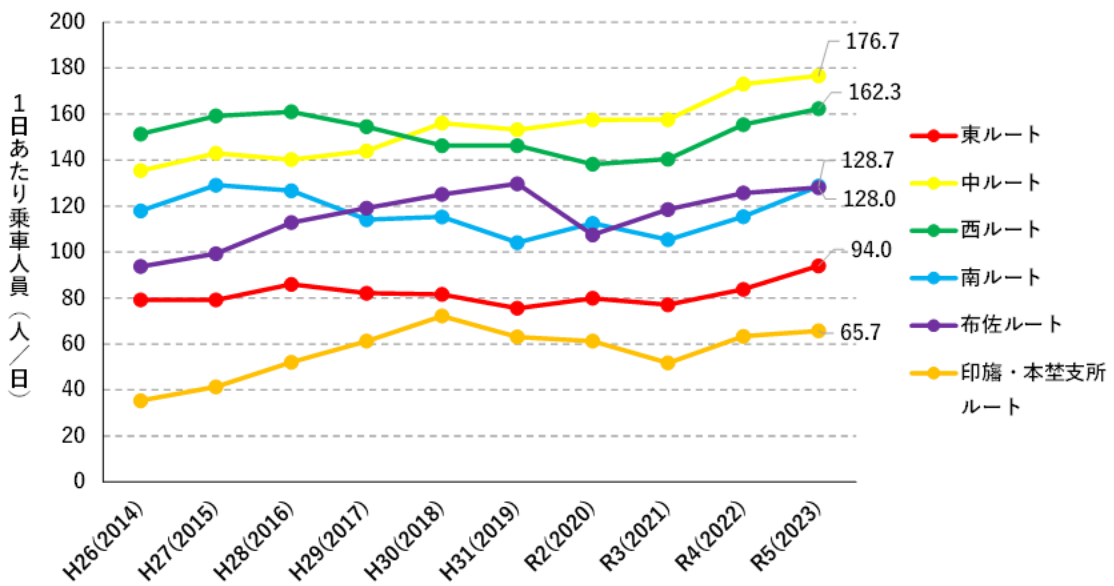
行政機能の中核は木下駅周辺に集まっていますが、その他の公共公益施設は鉄道駅を中心とする市内各所に立地しており、学校や公民館等の施設や都市公園は交通空白地域にも所在しています。

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 p.14・15 に関連

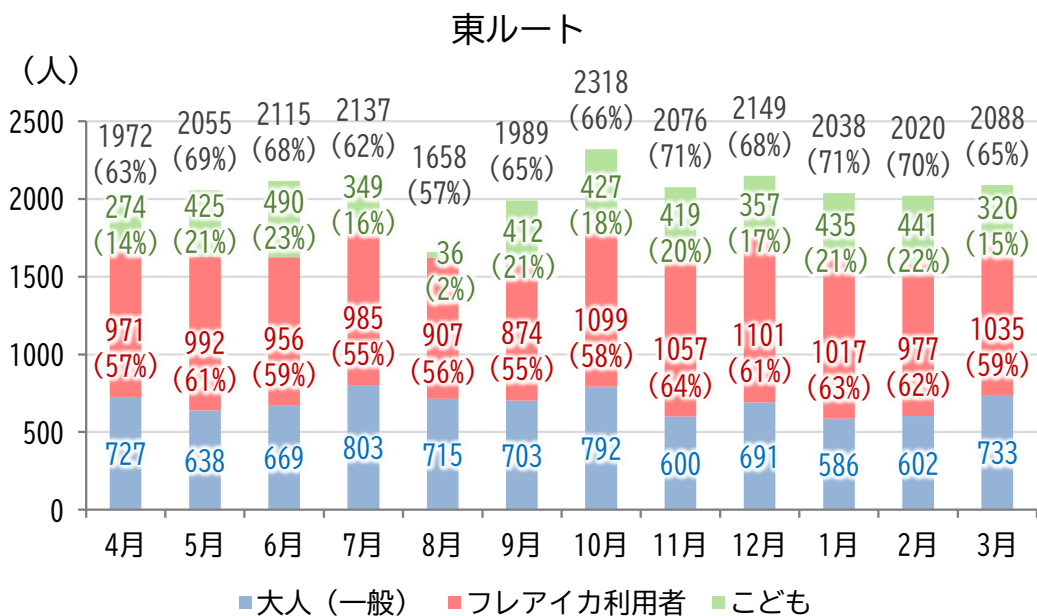


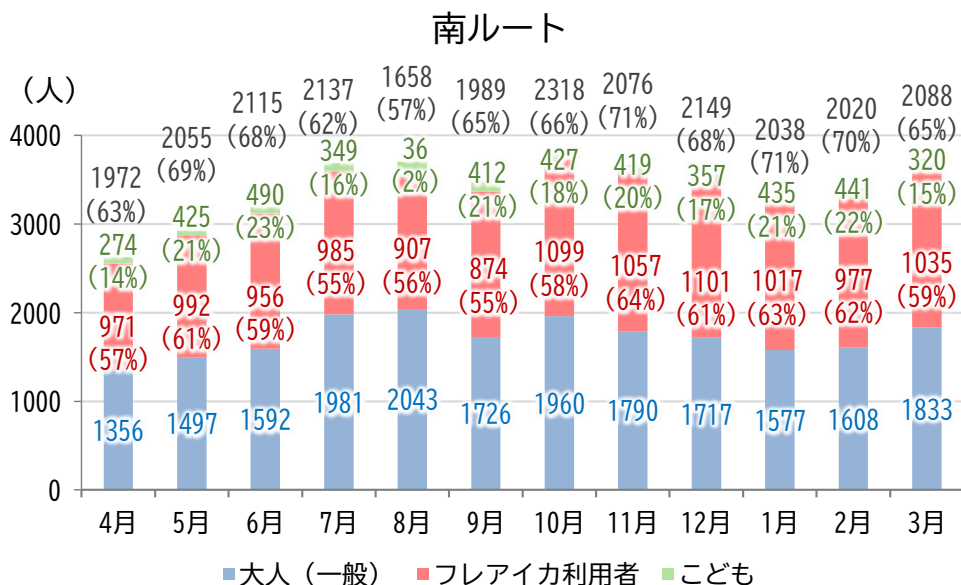
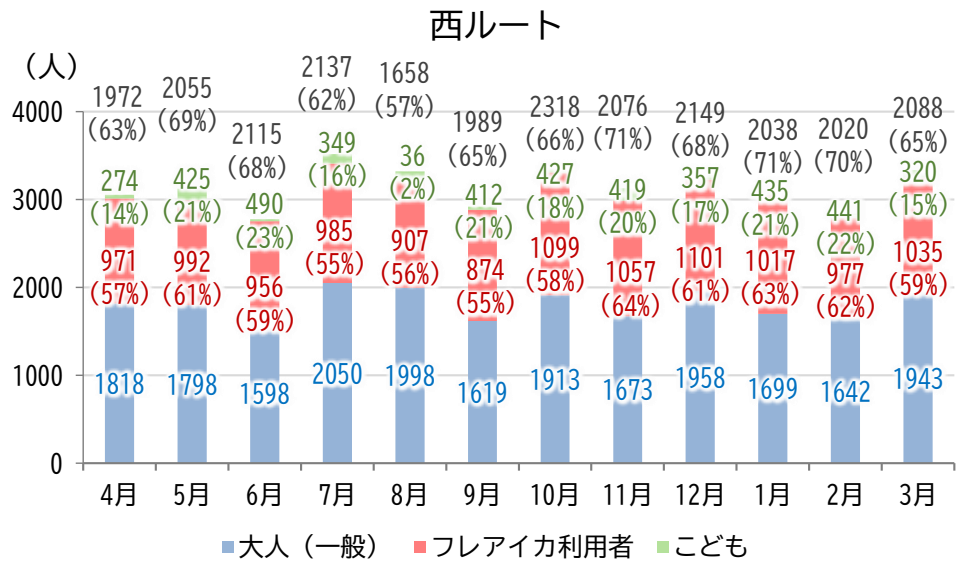
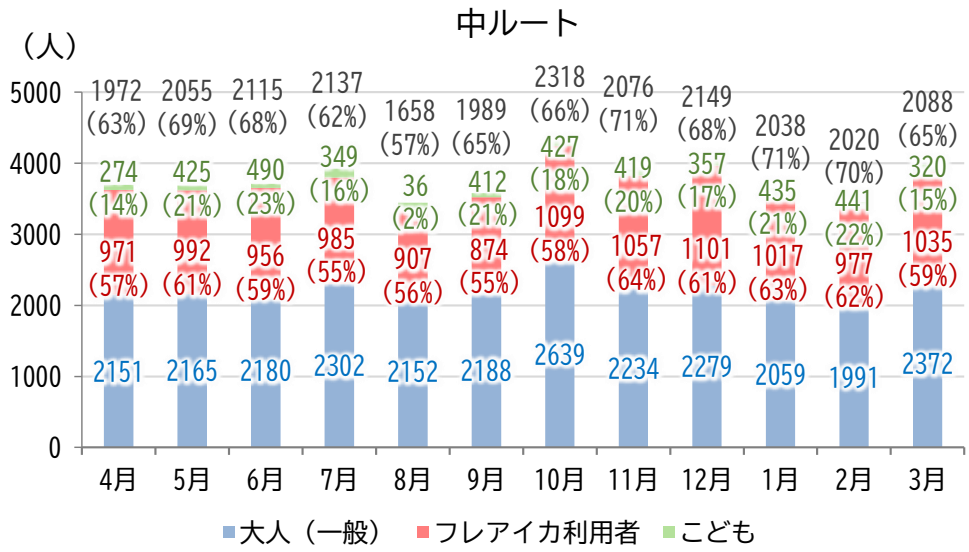
ふれあいバスの1日あたり乗車人員 (年度別)

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。

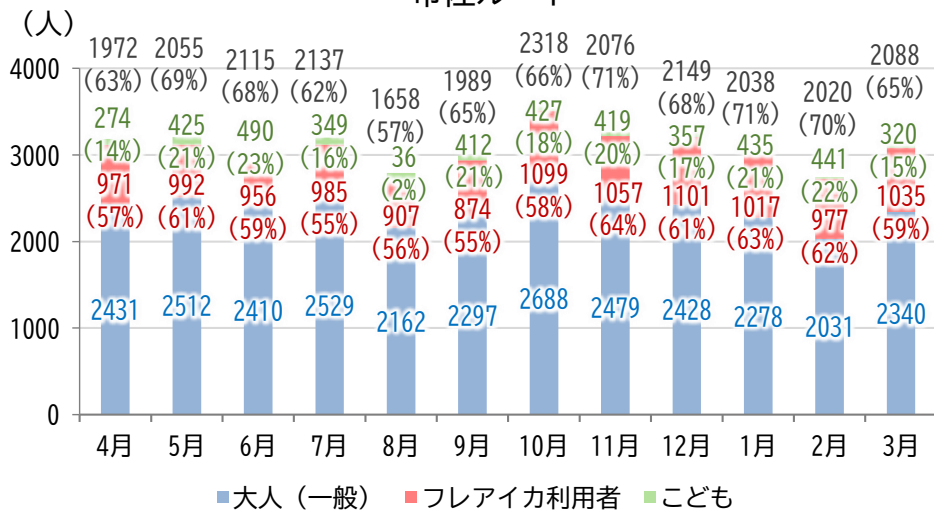
ふれあいバスのルート別月別・年齢別利用者数 (令和6年度)

■平日

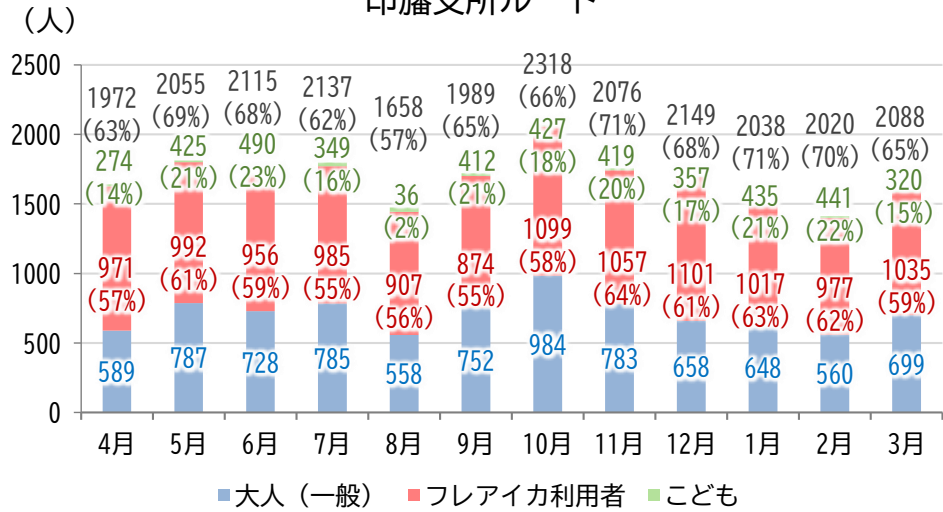




布佐ルート

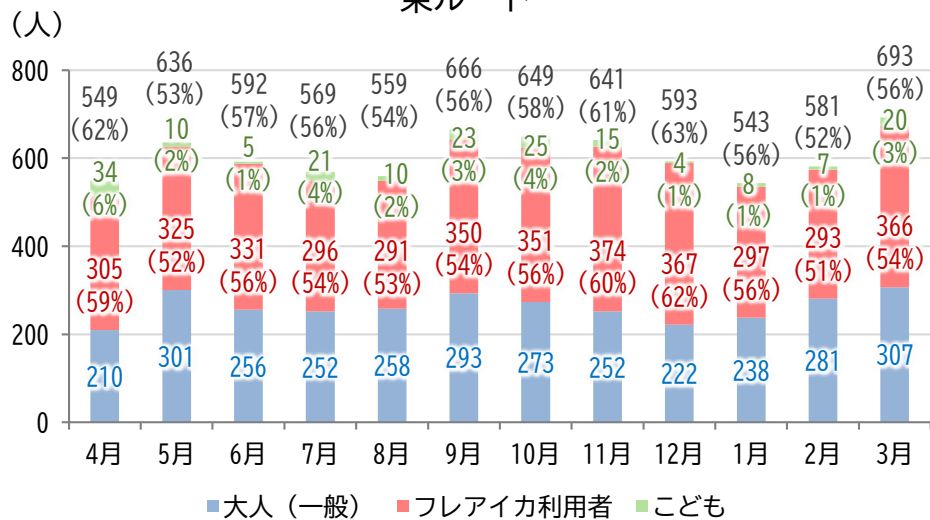


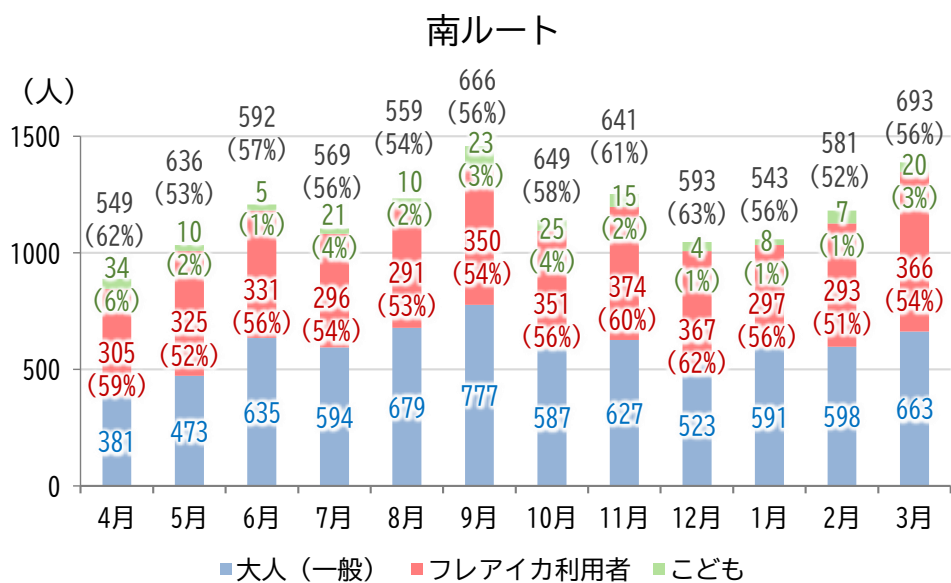
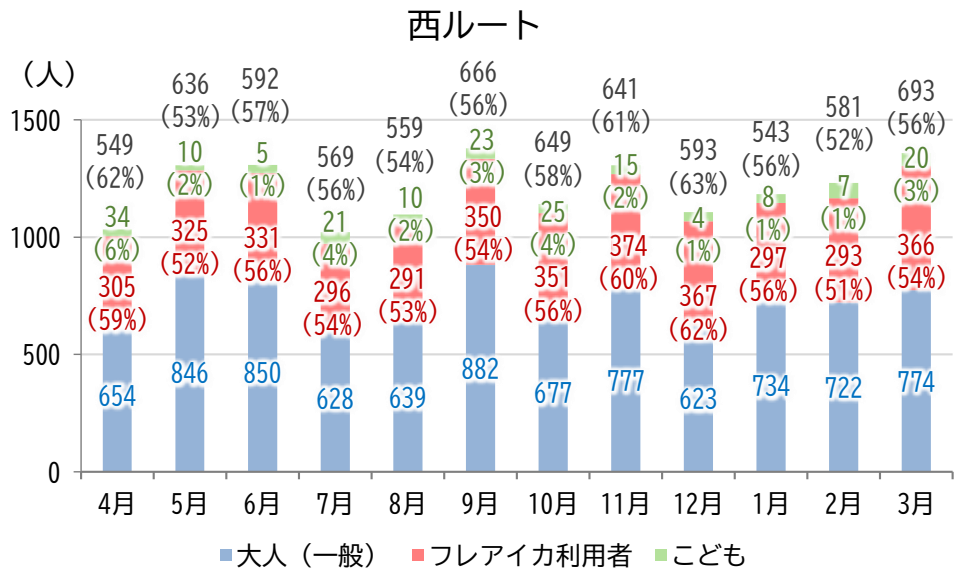
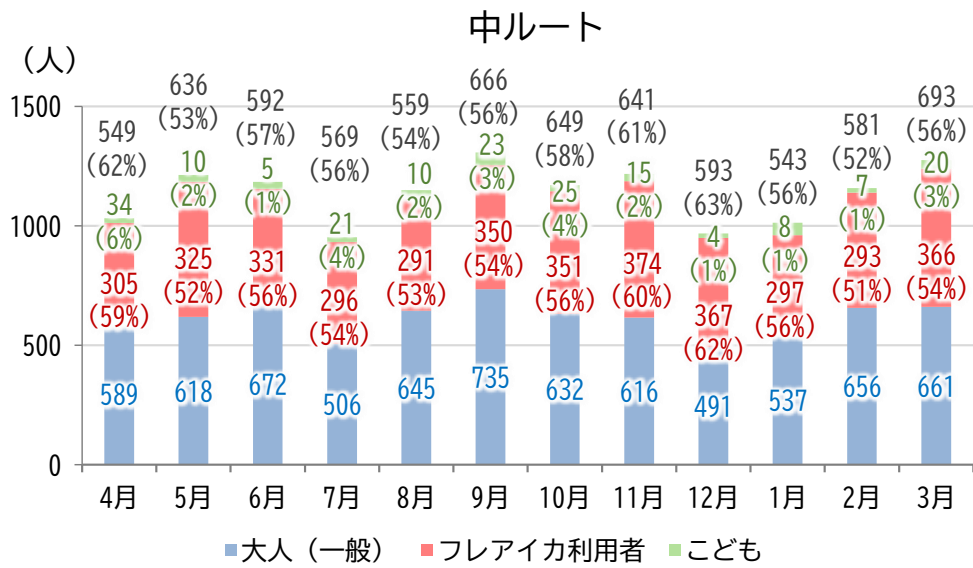
印旛支所ルート

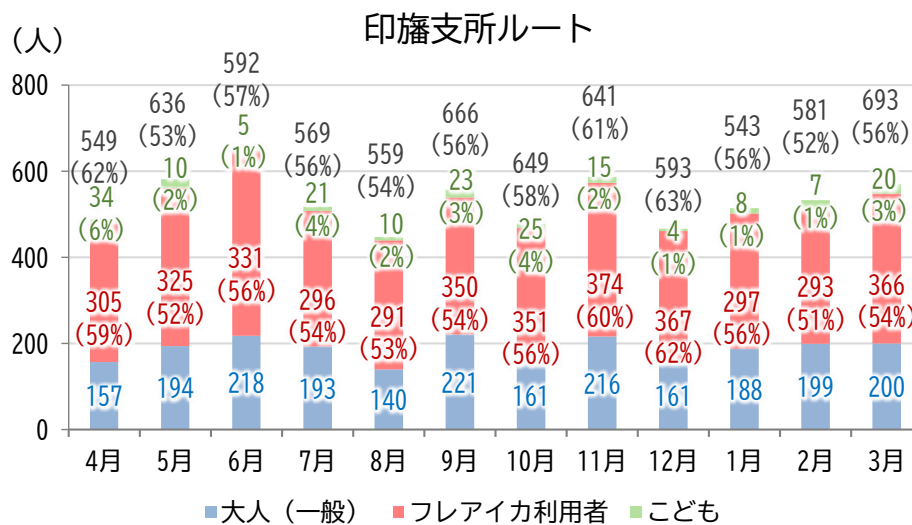
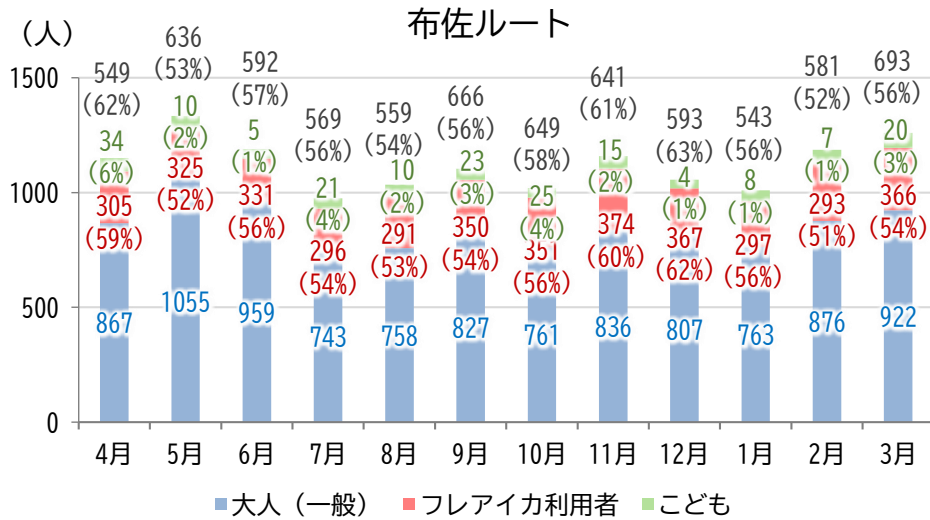


■休日

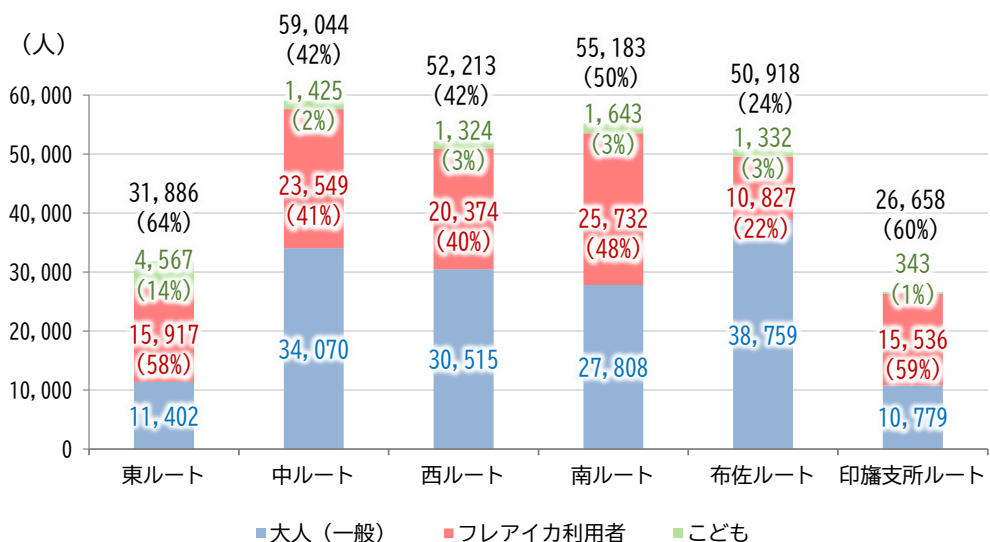
東ルート







■ 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

※子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子どもの利用者全体に占める割合

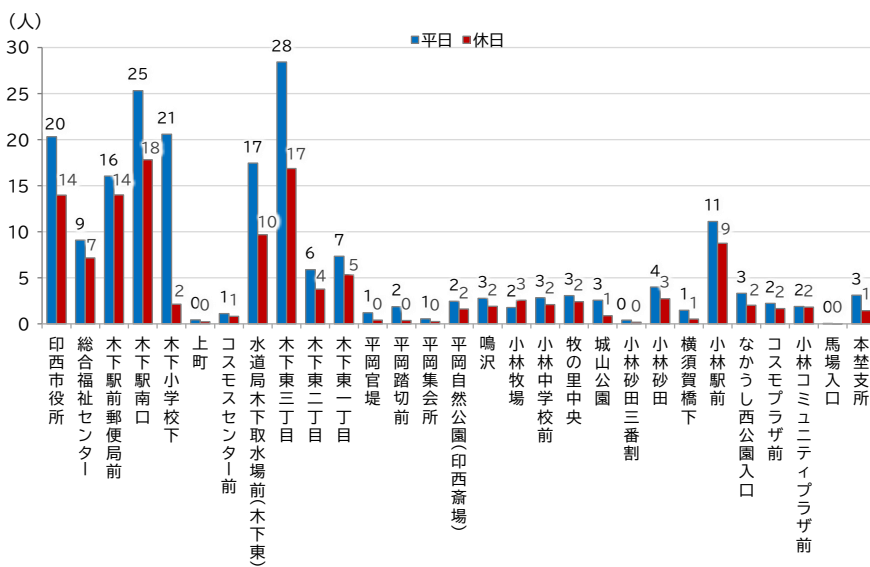
令和6年度は合計で延べ 275,902 人がふれあいバスを利用しており、そのうち 44.4% (122,569 人) は運賃の支払いが発生しないフレアイカ利用者及び小学生以下のこどもになっています。大人のうちフレアイカ利用者は 42.2% (111,935 人) を占めており、利用者の 40%以上は 70 歳以上の高齢者となっています。

フレアイカ利用者は、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アイカの負担金は 11,193,500 円となっています。

(東ルート)

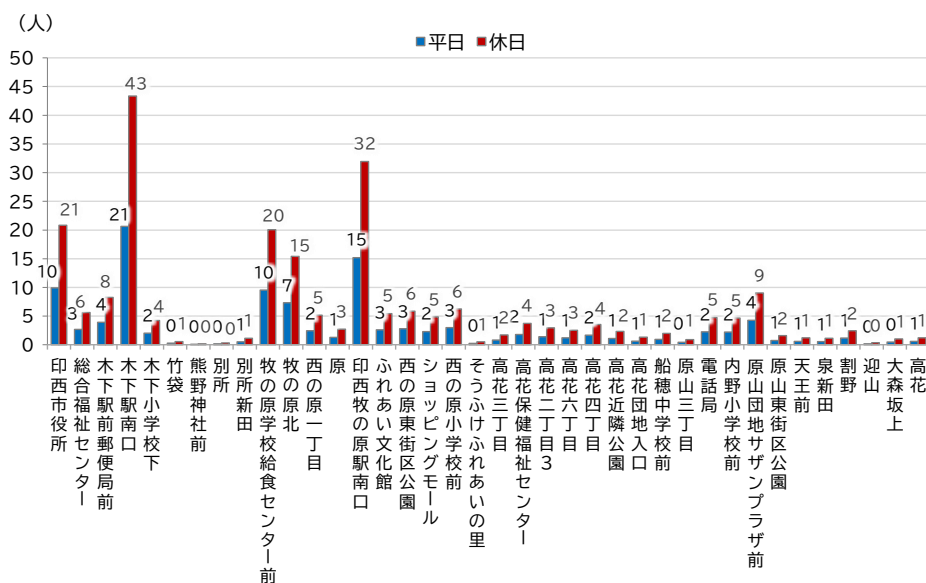


	平日	休日
印西市役所	20	14
総合福祉センター	9	7
木下駅前郵便局前	16	14
木下駅南口	25	18
木下小学校下	21	2
上町	0	0
コスモスセンター前	1	1
水道局木下取水場前(木下東)	17	10
木下東三丁目	28	17
木下東二丁目	6	4
木下東一丁目	7	5
平岡官堤	1	0
平岡踏切前	2	0
平岡集会所	1	0
平岡自然公園(印西斎場)	2	2
鳴沢	3	2
小林牧場	2	3
小林中学校前	3	2
牧の里中央	3	2
城山公園	3	1
小林砂田三番割	0	0
小林砂田	4	3
横須賀橋下	1	1
小林駅前	11	9
なかうし西公園入口	3	2
コスモプラザ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

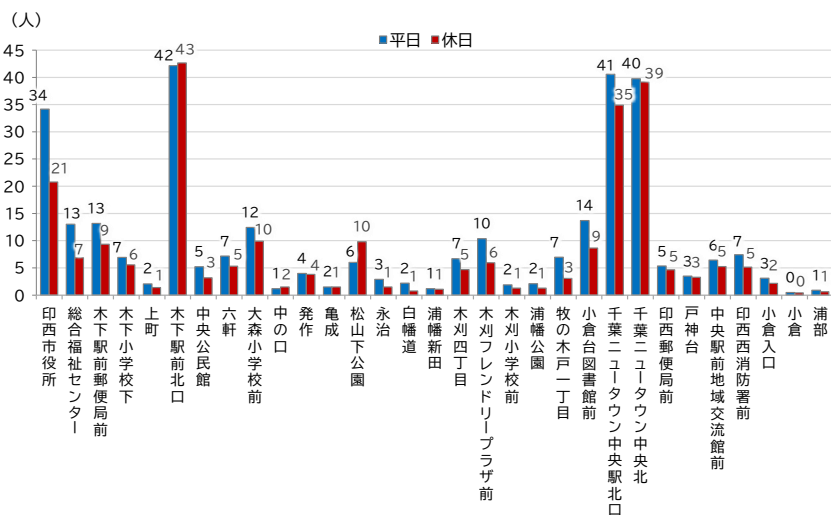
(中ルート)



	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	2
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)

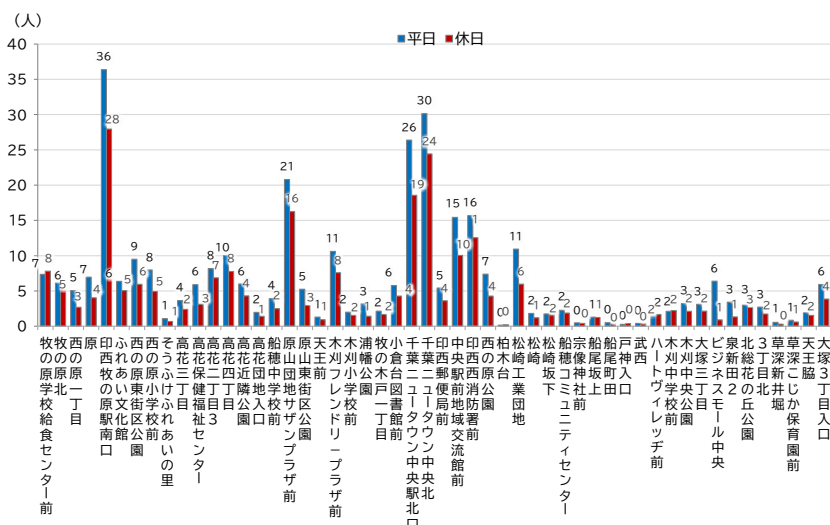


	平日	休日
印西市役所	34	21
総合福祉センター	13	7
木下駅前郵便局前	13	9
木下小学校下	7	6
上町	2	1
木下駅前北口	42	43
中央公民館	5	3
六軒	7	5
大森小学校前	12	10
中の口	1	2
発作	4	4
亀成	2	1
松山下公園	6	10
永治	3	1
白幡道	2	1
浦幡新田	1	1
木刈四丁目	7	5
木刈フレンドリープラザ前	10	6
木刈小学校前	2	1
浦幡公園	2	1
浦幡公園	7	3
牧の木戸一丁目	1	1
小倉台図書館前	14	9
千葉ニュータウン中央駅北口	41	35
千葉ニュータウン中央北	40	39
印西郵便局前	5	5
戸神台	3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

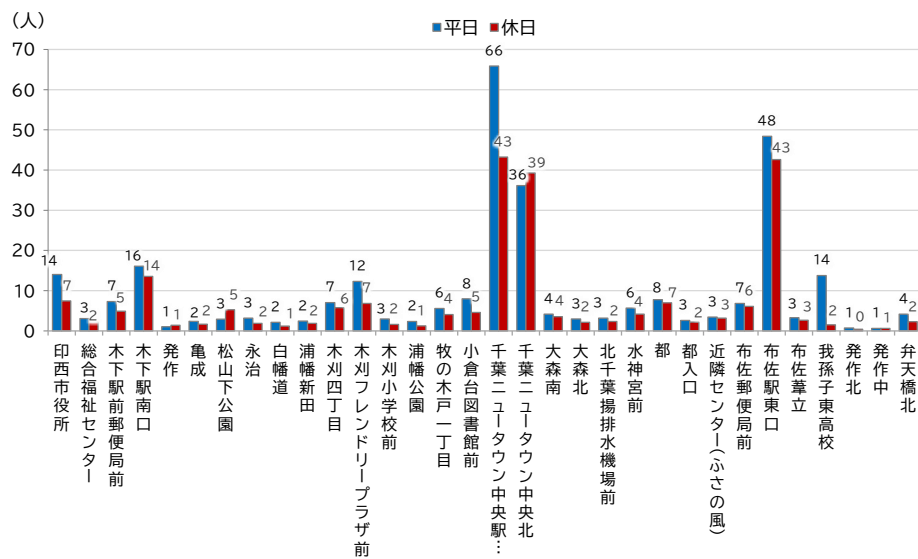
(南ルート)



	平日	休日		平日	休日
牧の原学校給食センター前	7	8	印西郵便局前	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	印西西消防署前	16	13
原	7	4	西の原公園	7	4
印西牧の原駅南口	36	28	柏木台	0	0
ふれあい文化館	6	5	松崎工業団地	11	6
西の原東街区公園	9	6	松崎	2	1
西の原小学校前	8	5	松崎坂下	2	2
そうふけふれあいの里	1	1	船橋コミュニティセンター	2	2
高花三丁目	4	2	宗像神社前	0	0
高花保田三丁目	3	3	船橋坂上	1	1
高花四丁目	8	10	船橋町田	0	0
高花近隣公園	6	4	高花四丁目	10	8
高花近隣公園	4	2	高花近隣公園	6	4
船山団地サザンプラザ前	21	16	高花近隣公園	2	2
原山団地サザンプラザ前	11	8	高花近隣公園	2	2
天王前	3	1	高花近隣公園	2	2
木刈小学校前	2	2	高花近隣公園	2	2
木刈小学校前	2	2	高花近隣公園	2	2
浦幡公園	6	4	高花近隣公園	2	2
小倉台図書館前	2	2	高花近隣公園	2	2
小倉台図書館前	2	2	高花近隣公園	2	2
千葉ニュータウン中央駅北口	26	19	高花近隣公園	2	2
千葉ニュータウン中央駅北口	30	24	高花近隣公園	2	2
千葉ニュータウン中央駅北口	26	19	高花近隣公園	2	2
千葉ニュータウン中央駅北口	30	24	高花近隣公園	2	2

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)

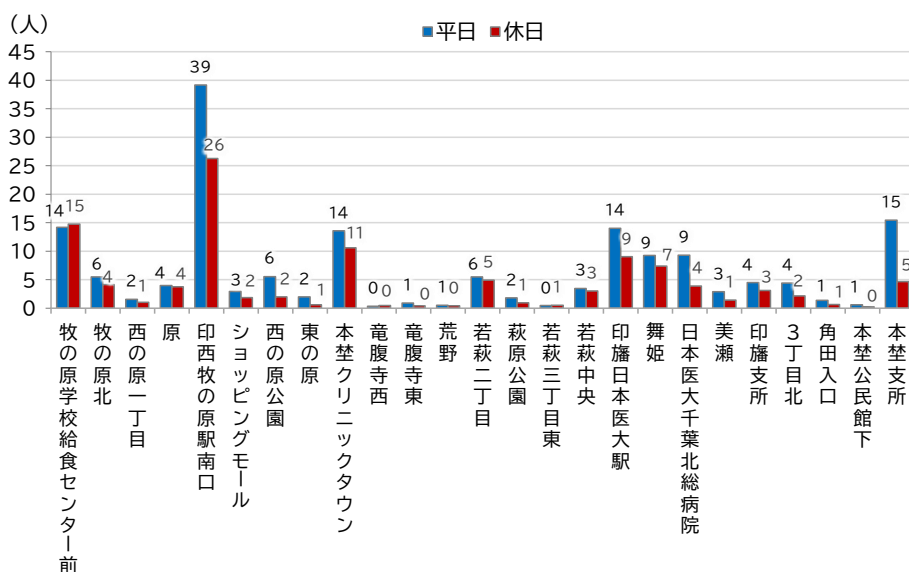


	平日	休日
印西市役所	14	7
総合福祉センター	3	2
木下駅前郵便局前	7	5
木下駅南口	16	14
発作	1	1
亀成	2	2
松山下公園	3	5
永治	3	2
白幡道	2	1
浦幡新田	2	2
木刈四丁目	7	6
木刈フレンドリープラザ前	12	7
木刈小学校前	3	2
浦幡公園	2	1
牧の木戸一丁目	6	4
小倉台図書館前	8	5
千葉ニュータウン中央駅北口	66	43
千葉ニュータウン中央北	36	39
大森南	4	4
大森北	3	2
北千葉揚排水機場前	3	2
水神宮前	6	4
都	8	7
都入口	3	2
近隣センター(ふさの風)	7	6
布佐郵便局前	48	43
布佐駅東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

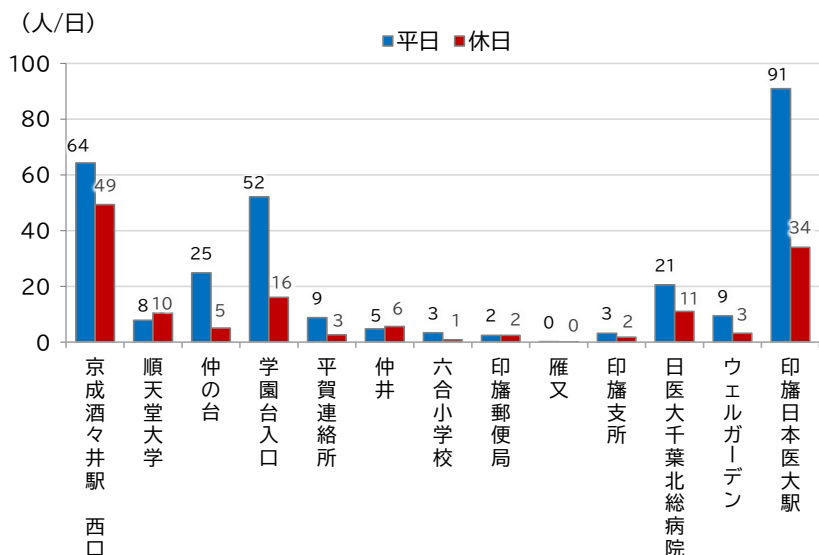


	平日	休日
牧の原学校給食センター前	14	15
牧の原北	6	4
西の原一丁目	2	1
原	4	4
印西牧の原駅南口	39	26
ショッピングモール	3	2
西の原公園	6	2
東の原	2	1
本埜クリニックタウン	14	11
竜腹寺西	0	0
竜腹寺東	1	0
荒野	10	0
若萩二丁目	6	5
萩原公園	2	1
若萩三丁目東	0	1
若萩中央	3	3
印旛日本医大駅	14	9
舞姫	9	7
日本医大千葉北総病院	4	3
美瀬	3	1
印旛支所	4	3
3丁目北	4	2
角田入口	1	1
本埜公民館下	1	0
本埜支所	15	5

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)

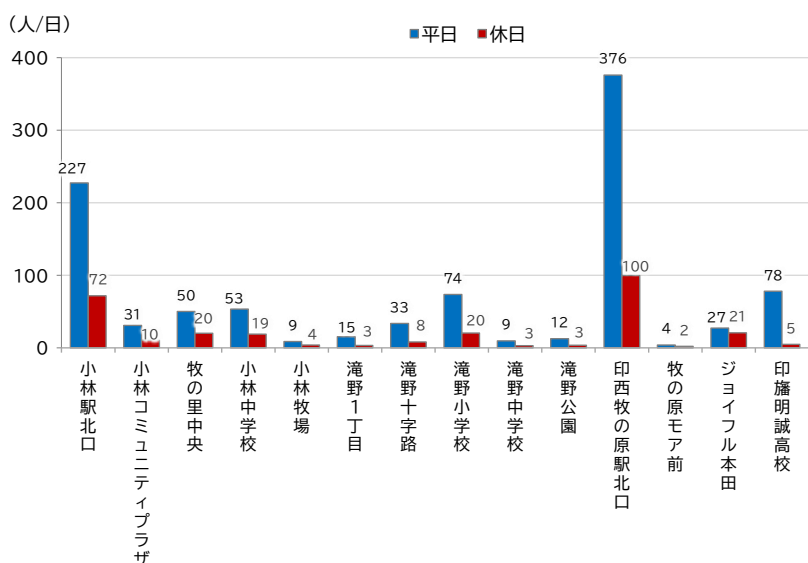


	平日	休日
京成酒々井駅 西口	64	49
順天堂大学	8	10
仲の台	25	5
学園台入口	52	16
平賀連絡所	9	3
仲井	5	6
六合小学校	3	1
印旛郵便局	2	2
雁又	0	0
印旛支所	3	2
日医大千葉北総病院	21	11
ウエルガーデン	9	3
印旛日本医大駅	91	34

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）

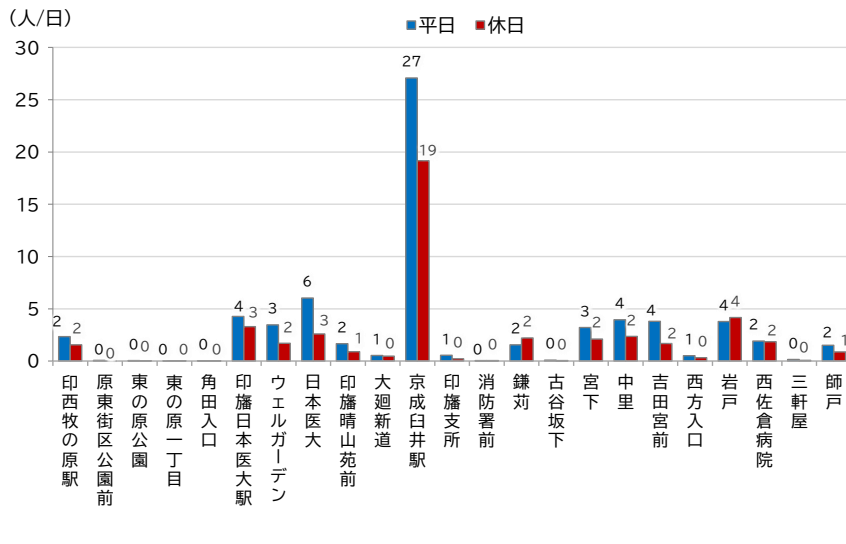
(小林線)



	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)

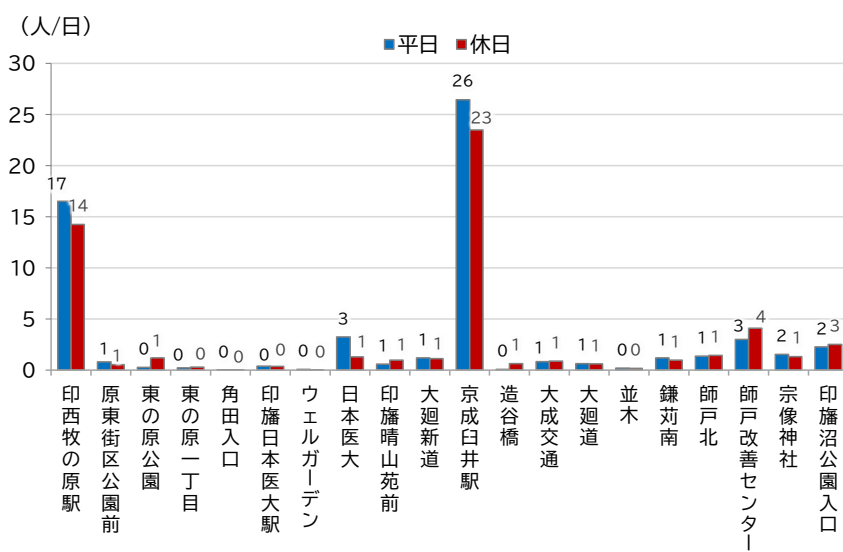


	平日	休日
印西牧の原駅	2	2
原東街区公園前	0	0
東の原公園	0	0
東の原一丁目	0	0
角田入口	0	0
印旛日本医大駅	4	3
ウエルガーデン	3	2
日本医大	6	3
印旛晴山苑前	2	1
大廻新道	1	0
京成臼井駅	27	19
印旛支所	1	0
消防署前	0	0
鎌苅	2	2
古谷坂下	0	0
宮下	3	2
中里	4	2
吉田宮前	4	2
西方入口	1	0
岩戸	4	4
西佐倉病院	2	2
三軒屋	0	0
師戸	2	1

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]）

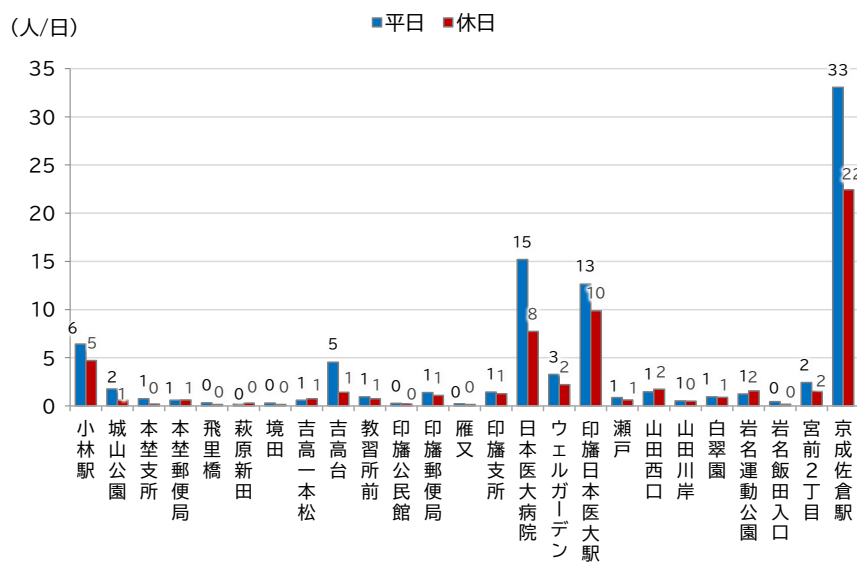
(宗像路線・青ルート)



	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	1
東の原一丁目	0	0
角田入口	0	0
印旛日本医大駅	0	0
ウエルガーデン	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
鎌苅南	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
本笠支所	1	0
本笠郵便局	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
ウエルガーデン	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 p.15 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 分台、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 p.15・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。

9-1. 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）⇔ 市役所】

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
B	8:18 発	8:30 着	8:38 発	8:42 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 10:15 発	10:25 着
	(西ルート)			
B	10:21 発	10:30 着 10:36 発	10:40 着 10:45 発	10:55 着
	(中ルート)			
C	10:47 発	10:53 着 11:06 発	11:10 着 11:15 発	11:25 着
	(中ルート)			
D	11:12 発	11:17 着 11:36 発	11:40 着 11:45 発	11:55 着
	(東ルート)			
E	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 ⇄ 市役所（木下駅）】

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
	11:13 発	11:14 発	11:38 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、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）⇔市役所】

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)			
	A 6:38 発	7:00 着	7:22 発	7:40 発	7:45 着
	B 8:03 発	8:25 着			
	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）⇔ 市役所（木下駅）】

印旛日本医大駅で印旛学園線と北総線を乗り継ぎ、①印西牧の原駅でふれあいバス中ルートを乗り継ぐルートと、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	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
A	(印旛学園線)	(北総線)		(神崎線)			
	8:36 発	8:52 着	8:56 発	9:03 着	9:10 発	9:24 着	9:29 着
B					(西ルート)	(木下駅)	(市役所前)
	9:25 発	9:41 発	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。

9-2. 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 ⇄ イオンモール】

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)		(神崎線)		
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
	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
	C	15:58 発	(神崎線) 16:10 発	16:31 着	16:36 発	16:40 着
	D	16:24 発	(西ルート) 千葉ニュータウン中央北 16:31 発	17:01 着	17:07 発	17:11 着
E	16:39 発	(布佐ルート) 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)⇔イオンモール】

印旛日本医大駅で宗像路線と北総線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）⇔イオンモール】

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。

9-3. 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 ⇄ 日本医科大学千葉北総病院】

- ① 印西牧の原駅で小林線と北総線または印旛・支所ルートを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・本埜支所ルートを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）⇔ 日本医科大学千葉北総病院】

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）⇔ 日本医科大学千葉北総病院】

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を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。

9-4. 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）⇔ 印西牧の原駅】

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			

9-5. 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	

② 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
ウエルガーデン	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 p.15 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（フレアイカ使用の場合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日からフレアイカの適用を開始。

11 市内バス事業者の経営状況

⇒本編 p.16・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	1,641,388.4km	1,067,272km	—
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なり下がっていますが、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くと考えられます。

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 p.16・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。

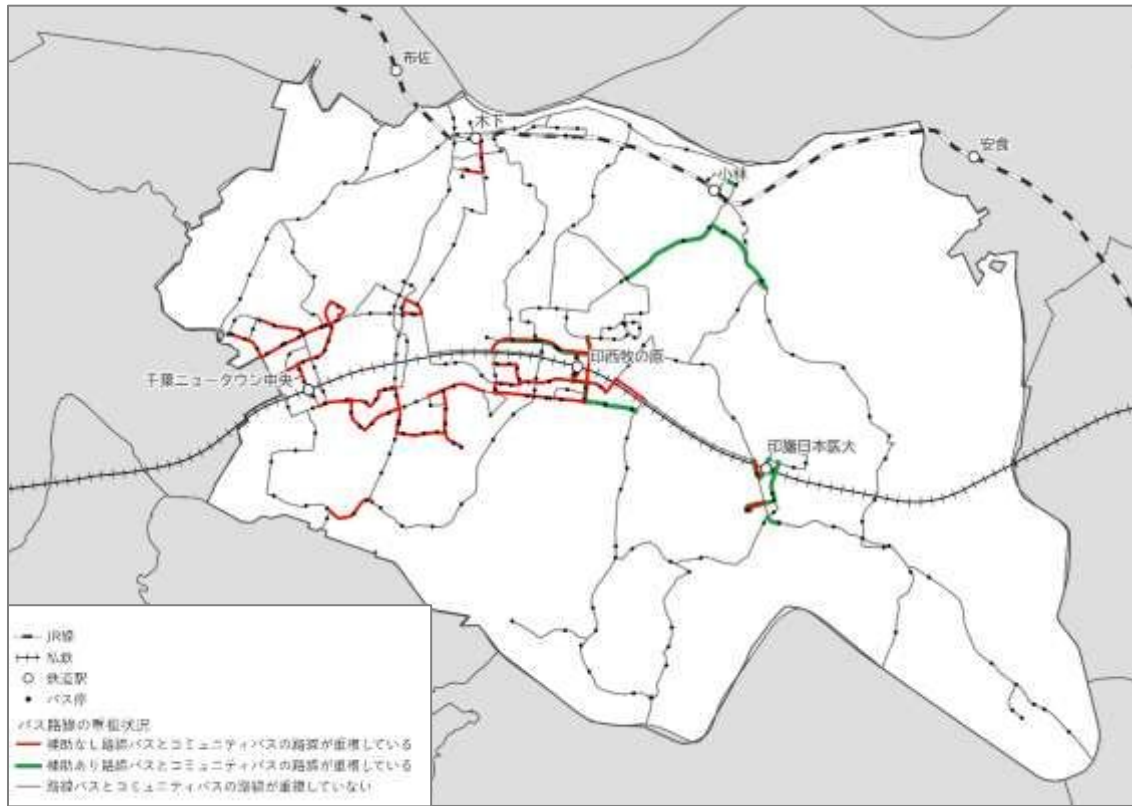
上記のデータに加え、事業者ヒアリングの結果から、乗務員数の減少や高齢化の進行により、車両数の増加にもかかわらず運送回数や輸送人員の減少につながっていることが把握できました。こうした厳しい経営環境においても営業収入は増加しており、その要因には、従業員数や実働率の低下による人件費の低減や、経営の合理化・効率化が考えられます。

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 p.17 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（フレアイカ利用者は無料）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、フレア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、布佐ルートに乗車し、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・本埜支所ルートを利用し、乗り継ぎ便が 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（フレアイカ利用者は無料、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利用し、乗り継ぎ便が 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（フレアイカ利用者は無料、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 p. 18 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、JR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4km程と長いことが挙げられます。JR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。

15 アクセス特急の利便性

⇒本編 p.18 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。

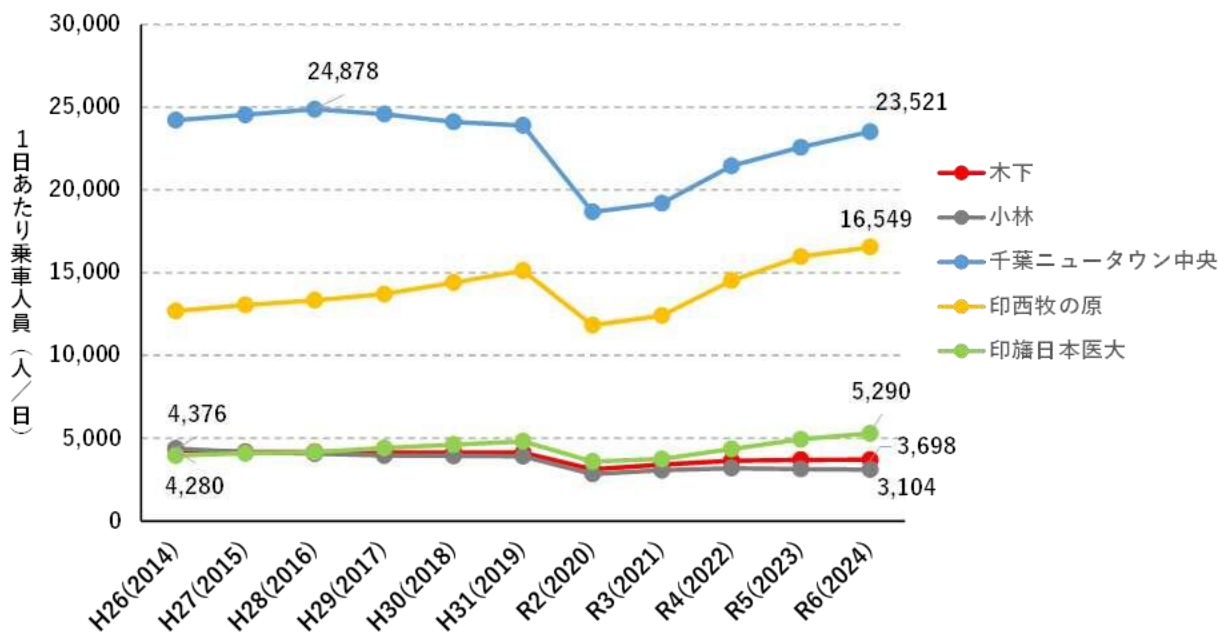
このように、印西牧の原駅の利用者は印旛日本医大駅の利用者に比べ、3~5分程度所要時間が長く、また途中で北総線に乗り換える必要があります。

16 市内鉄道駅の乗降客数

⇒本編 p. 18・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。

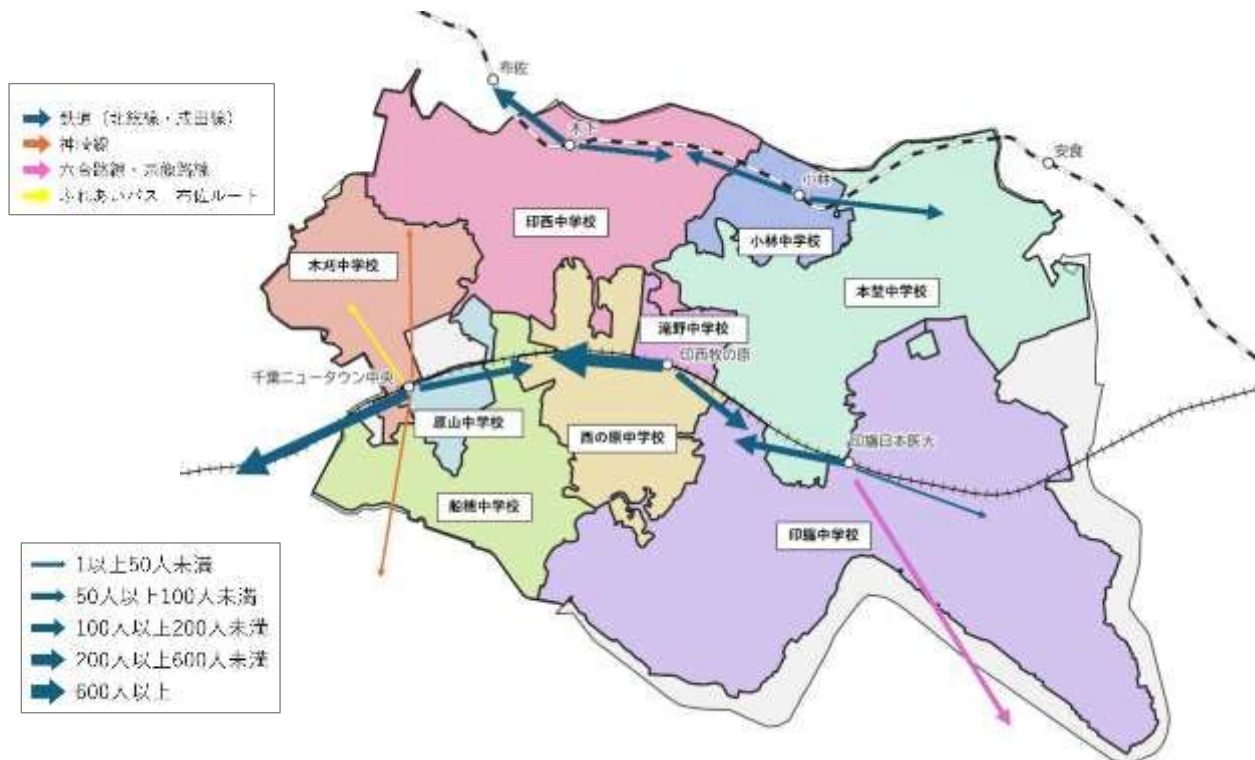
今後とも、鉄道の利用者増加に向けた活性化の取組が求められます。

17 京成高砂駅の運行状況

⇒本編 p. 19 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。



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。

神崎線の下木下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 p.11 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)	0箇所
	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	28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		検証結果に基づき見直し

[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 JR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]

JR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P.R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 p.17 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】	<p>【対象者】 印西市内に住民登録のある70歳以上の方。</p> <p>【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 F U R E i c a (フレアイカ)」を交付。</p> <p>【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。</p> <p>【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。</p>
2	印西市児童及び生徒通学費補助金 【担当課：学務課】	<p>【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。</p> <p>【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。</p> <p>【申込み方法】 学校または市役所（学務課）に申請書を提出。</p> <p>【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）。</p>

(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】	<p>【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。</p> <p>【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）。</p> <p>【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）。</p> <p>【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。</p> <p>【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区内である場合に限る、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る。</p>

2	<p>福祉タクシー （要介護認定者対象） 【担当課：高齢者福祉課】</p>	<p>【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。</p>
3	<p>福祉タクシー （障がいのある人対象） 【担当課：障がい福祉課】</p>	<p>【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A～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。</p>
4	<p>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】</p>	<p>【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。</p>
5	<p>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】</p>	<p>【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く。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</p>

公共交通に関する市決算額（3か年の比較）

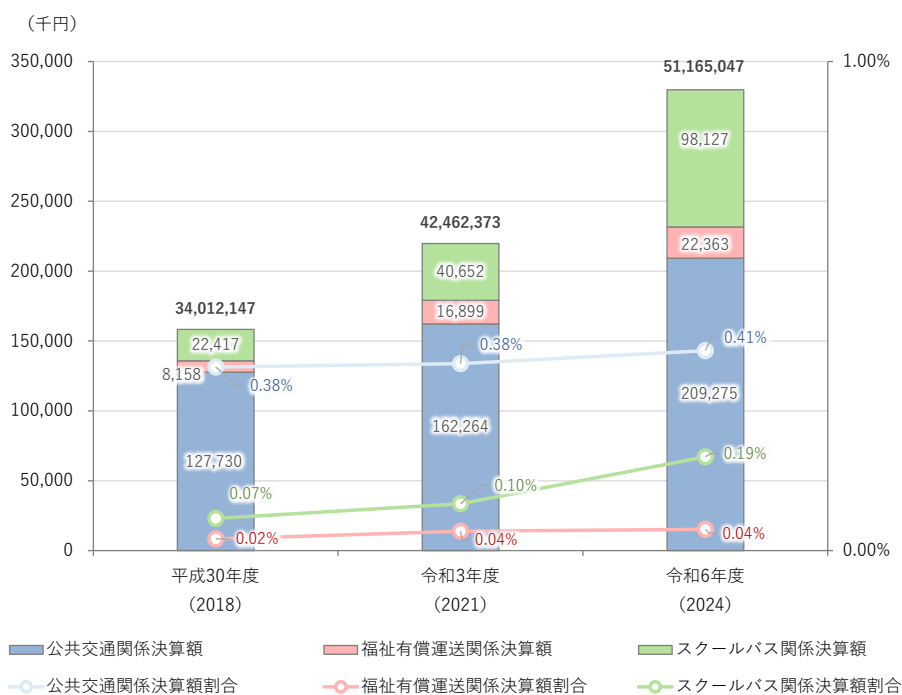
(千円)

	平成30年度 (2018)	令和3年度 (2021)	令和6年度 (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年度 (2018)	令和3年度 (2021)	令和6年度 (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1.5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 p. 32 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	<ul style="list-style-type: none"> ○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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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	<ul style="list-style-type: none"> ○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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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	<ul style="list-style-type: none"> ○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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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	<ul style="list-style-type: none"> ○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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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)	<ul style="list-style-type: none"> ○乗車距離に応じて、あらかじめ設定された料金を利用できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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 p.16・17 に関連

(1) 路線バスについて

(1) 路線バスの利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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なしていければよい。
(7) 運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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手を分けたいが、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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

<p>(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</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>(8) 市に期待する今後の連携や支援策について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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くのが大前提。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 p.16・17 に関連

(1) タクシーの運行について

<p>(1) タクシーの利用状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・平日は牧の原地区の企業、住宅、通勤通学、病院など利用は多い。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。
<p>(2) 主な利用目的地や利用層、時間帯</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>(3) 地域間移動の需要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>(4) 病院、商業施設、駅、他のタクシー事業者との連携</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>(5) 住宅開発、商業施設への対応</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>(6) 利用者からの要望・意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>(7) 予約アプリやICTの導入状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。p. a y p. a yを導入した会社もある。
<p>(8) タクシー助成、</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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

<p>デマンド型など 新たな交通施策や システム</p>	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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円にしてはどうか。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、人口の差が大きいため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

<p>(1) タクシー事業 の状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>(2) 今後の需要 見通しや課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>(3) 収益改善や 利用促進の取組</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>(4) 燃料費高騰等 の影響</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

<p>(5) 乗務員の状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>(6) 乗務員不足の影響と確保策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の倍くらいの数はほしい。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。
<p>(7) バスネットワーク再編によるタクシー事業への影響</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>(8) 市に期待する今後の連携や支援策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。市外の人でも利用できるようにした方がよい。

2.5 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

項目	内容
調査目的	移動の状況を地域別に把握することを目的に実施
調査対象	市内自治住民組織 199 団体
調査方法	(配布方法) アンケート用紙の郵送、(回答方法) アンケート用紙の返送またはちば電子申請サービスによる WEB 回答
調査期間	令和7年1月29日(水)～同3月12日(水)
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域住民が利用できる公共交通機関について ・ JR 成田線について ・ 北総線 (成田スカイアクセス線を含む) について ・ (民間) 路線バスについて ・ ふれあいバスについて ・ タクシーについて ・ 市内公共交通に対する意見・要望
回収状況	回収数：143 票 回収率 71.9%
回答結果の分析方法	地区ごとにまとめて整理・分析 (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

- ・ 図表中の「n」は設問の有効回答数を示します。
- ・ 図表中の「MA」は複数回答の設問での有効回答数合計を示します。
- ・ 調査結果のグラフは、各回答の比率(%)で表示しています。
- ・ 各回答の比率(%)は、すべて小数点以下第2位を四捨五入した数値であるため、各回答の比率(%)の合計が100%にならない場合があります。
- ・ 複数回答の場合、回答件数の合計は回答者数(100%)を超える場合があります。
- ・ ひとつの回答に対して複数回答しているなど、回答者の意思が読み取れない場合、集計上無回答もしくは回答内容から判断して分類を行いました。

(1) a. 木下地区 (回答結果まとめ)

【交通モード】

- 成田線木下駅があります。
- 路線バスは、神崎線が走っています。
- ふれあいバスは、東ルート、中ルート、西ルート、布佐ルートが走っています。

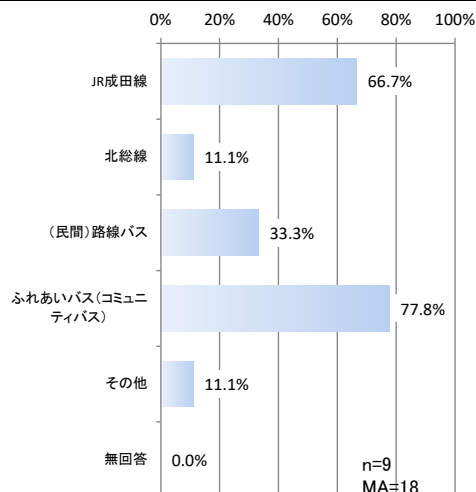
【回答の集約】

- 成田線やふれあいバスは、多くのエリアが比較的徒歩で利用できます。
- 成田線、北総線、ふれあいバスが日常的に多く利用されています。
- 成田線は大変重要と考えられており、主に通勤・通学や買い物で多く利用されています。
- 北総線は重要と考えられており、主に通勤・通学で多く利用されています。
- 路線バスは比較的重要と考えられており、主に通勤・通学や買い物で多く利用されています。
- ふれあいバスは重要と考えられており、通勤・通学、買い物、通院、公共施設への用事で多く利用されています。
- タクシーは比較的重要と考えられており、買い物、通院、公共施設への用事で多く利用されています。
- タクシー利用助成は、ある程度のニーズがあると考えられています。
- 住民主体の交通サービスは、未検討だが関心がある団体があります。
- 今後、特に必要性が高まる交通施策やサービスとしては、成田線の利便性向上、北総線運賃の値下げ、ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善が挙げられており、ある程度必要性が高まるものには、成田線の運賃値下げ、ふれあいバスのルート改善、市が行っているタクシー利用券助成の拡大、高齢者・障がい者等へのきめ細かい支援が挙げられています。その他にも多くの意見があります。

(問 2-1) 徒歩で利用できる公共交通機関

・「ふれあいバス（コミュニティバス）」が 77.8%（7 地区）と最も高く、次いで「JR 成田線」が 66.7%（6 地区）となっています。

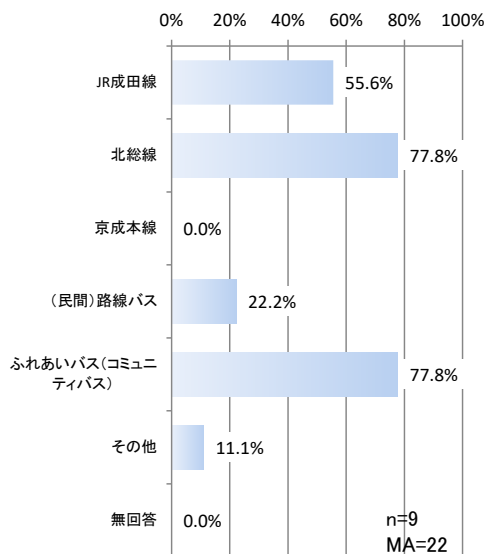
	回答数	割合
JR成田線	6	66.7%
北総線	1	11.1%
(民間) 路線バス	3	33.3%
ふれあいバス (コミュニティバス)	7	77.8%
その他	1	11.1%
無回答	0	0.0%
合計	18	200.0%



(問 2-2) 徒歩では行けないが、日常的に利用する公共交通機関

・「北総線」「ふれあいバス（コミュニティバス）」が 77.8%（7 地区）と最も高くなっています。

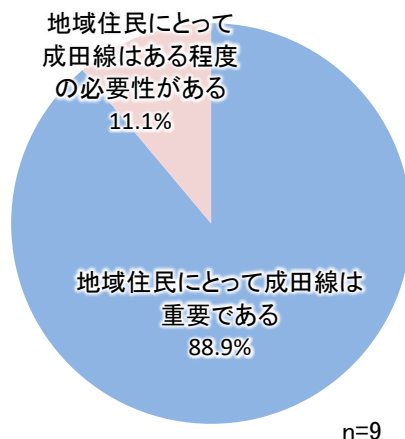
	回答数	割合
JR成田線	5	55.6%
北総線	7	77.8%
京成本線	0	0.0%
(民間) 路線バス	2	22.2%
ふれあいバス (コミュニティバス)	7	77.8%
その他	1	11.1%
無回答	0	0.0%
合計	22	244.4%



(問 3-1) 成田線重要度

・「地域住民にとって成田線は重要である」が 88.9%（8 地区）と最も高く、次いで「地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある」が 11.1%（1 地区）となっています。

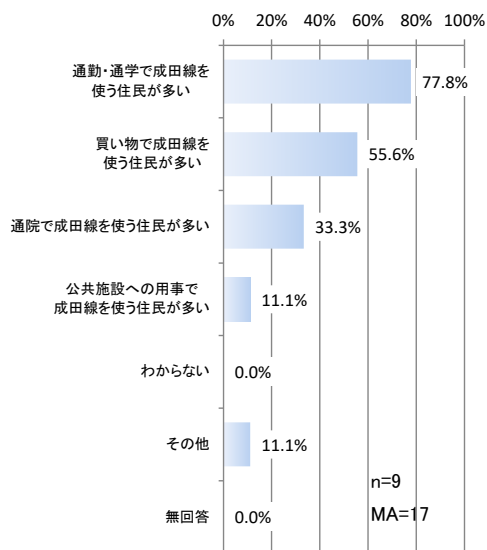
	回答数	割合
地域住民にとって成田線は重要である	8	88.9%
地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある	1	11.1%
地域住民にとって成田線はそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	9	100.0%



(問 3-2) 成田線の利用目的

・「通勤・通学で成田線を使う住民が多い」が 77.8%（7地区）と最も高く、次いで「買い物で成田線を使う住民が多い」が 55.6%（5地区）となっています。

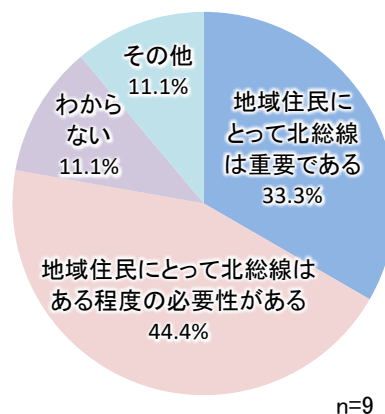
	回答数	割合
通勤・通学で成田線を使う住民が多い	7	77.8%
買い物で成田線を使う住民が多い	5	55.6%
通院で成田線を使う住民が多い	3	33.3%
公共施設への用事で成田線を使う住民が多い	1	11.1%
わからない	0	0.0%
その他	1	11.1%
無回答	0	0.0%
合計	17	188.9%



(問 4-1) 北総線の重要度

・「地域住民にとって北総線はある程度の必要性がある」が 44.4%（4地区）と最も高く、次いで「地域住民にとって北総線は重要である」が 33.3%（3地区）となっています。

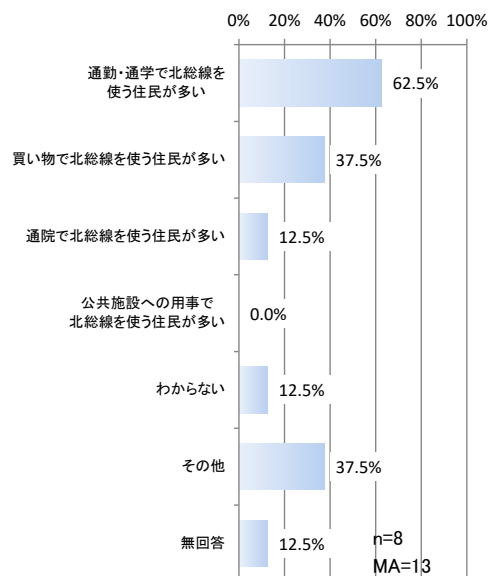
	回答数	割合
地域住民にとって北総線は重要である	3	33.3%
地域住民にとって北総線はある程度の必要性がある	4	44.4%
地域住民にとって北総線はそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	1	11.1%
その他	1	11.1%
無回答	0	0.0%
合計	9	100.0%



(問 4-2) 北総線の利用目的

・「通勤・通学で北総線を使う住民が多い」が 62.5%（5地区）と最も高く、次いで「買い物で北総線を使う住民が多い」が 37.5%（3地区）となっています。

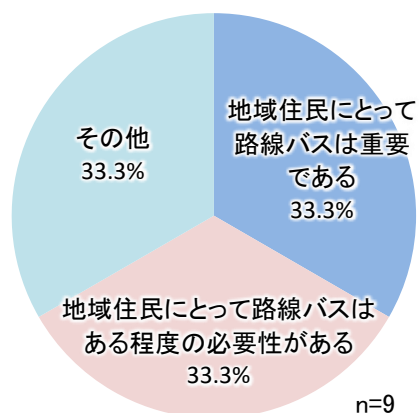
	回答数	割合
通勤・通学で北総線を使う住民が多い	5	62.5%
買い物で北総線を使う住民が多い	3	37.5%
通院で北総線を使う住民が多い	1	12.5%
公共施設への用事で北総線を使う住民が多い	0	0.0%
わからない	1	12.5%
その他	3	37.5%
無回答	1	12.5%
合計	14	175.0%



(問 5-1) 路線バスの重要度

・「地域住民にとって路線バスは重要である」「地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある」が 33.3%（3地区）と最も高くなっています。

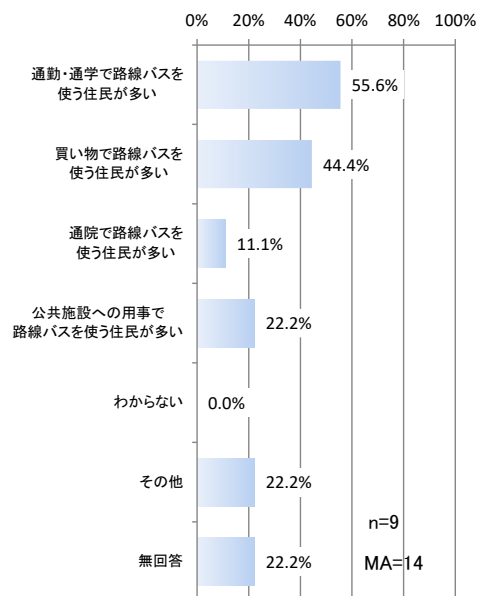
	回答数	割合
地域住民にとって路線バスは重要である	3	33.3%
地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある	3	33.3%
地域住民にとって路線バスはそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	3	33.3%
無回答	0	0.0%
合計	9	100.0%



(問 5-2) 路線バスの利用目的

・「通勤・通学で路線バスを使う住民が多い」が 55.6%（5地区）と最も高く、次いで「買い物で路線バスを使う住民が多い」が 44.4%（4地区）となっています。

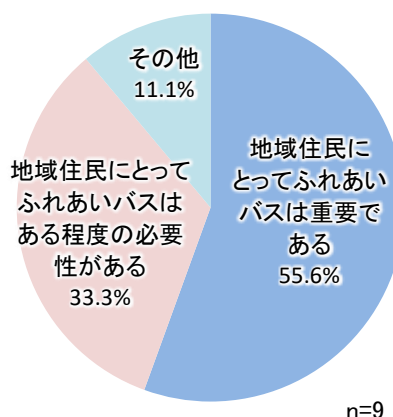
	回答数	割合
通勤・通学で路線バスを使う住民が多い	5	55.6%
買い物で路線バスを使う住民が多い	4	44.4%
通院で路線バスを使う住民が多い	1	11.1%
公共施設への用事で路線バスを使う住民が多い	2	22.2%
わからない	0	0.0%
その他	2	22.2%
無回答	2	22.2%
合計	16	177.8%



(問 6-1) ふれあいバスの重要度

・「地域住民にとってふれあいバスは重要である」が 55.6%（5地区）と最も高く、次いで「地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある」が 33.3%（3地区）となっています。

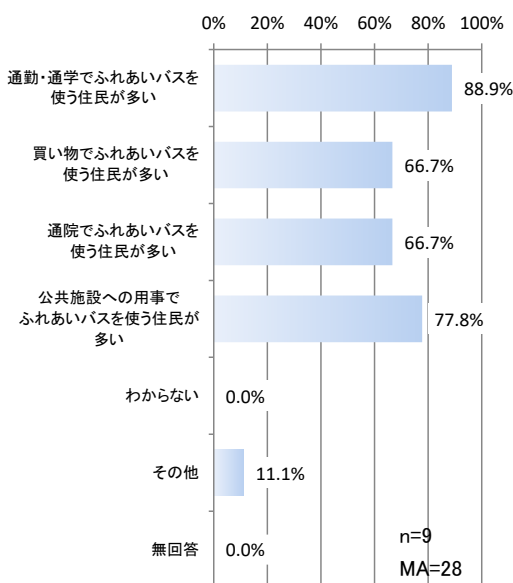
	回答数	割合
地域住民にとってふれあいバスは重要である	5	55.6%
地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある	3	33.3%
地域住民にとってふれあいバスはそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	1	11.1%
無回答	0	0.0%
合計	9	100.0%



(問 6-2) ふれあいバスの利用目的

・「通勤・通学でふれあいバスを使う住民が多い」が 88.9%（8地区）と最も高く、次いで「公共施設への用事でふれあいバスを使う住民が多い」が 77.8%（7地区）となっています。

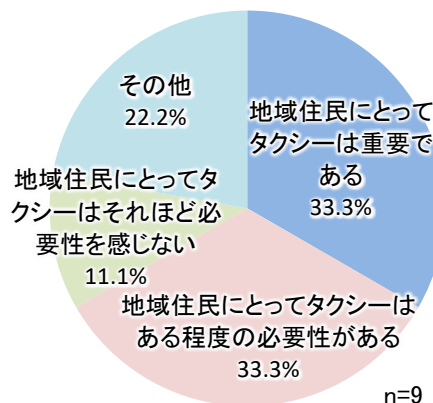
	回答数	割合
通勤・通学でふれあいバスを使う住民が多い	8	88.9%
買い物でふれあいバスを使う住民が多い	6	66.7%
通院でふれあいバスを使う住民が多い	6	66.7%
公共施設への用事でふれあいバスを使う住民が多い	7	77.8%
わからない	0	0.0%
その他	1	11.1%
無回答	0	0.0%
合計	28	311.1%



(問 7-1) タクシーの重要度

・「地域住民にとってタクシーは重要である」「地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある」が 33.3%（3地区）と最も高くなっています。

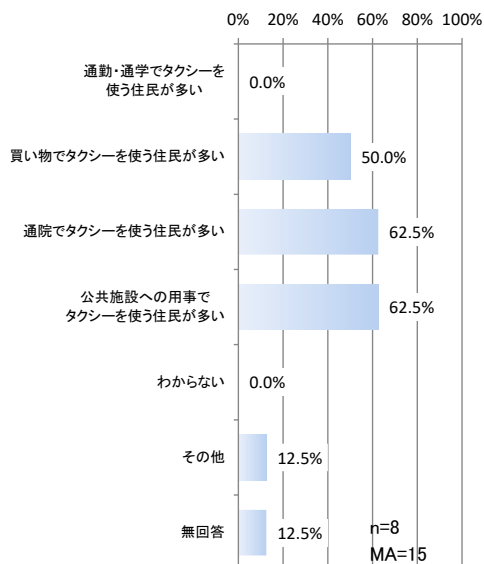
	回答数	割合
地域住民にとってタクシーは重要である	3	33.3%
地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある	3	33.3%
地域住民にとってタクシーはそれほど必要性を感じない	1	11.1%
わからない	0	0.0%
その他	2	22.2%
無回答	0	0.0%
合計	9	100.0%



(問 7-2) タクシーの利用目的

・「通院でタクシーを使う住民が多い」「公共施設への用事でタクシーを使う住民が多い」が 62.5%（5地区）と最も高くなっています。

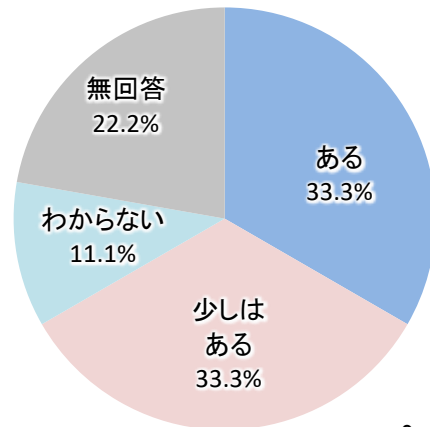
	回答数	割合
通勤・通学でタクシーを使う住民が多い	0	0.0%
買い物でタクシーを使う住民が多い	4	50.0%
通院でタクシーを使う住民が多い	5	62.5%
公共施設への用事でタクシーを使う住民が多い	5	62.5%
わからない	0	0.0%
その他	1	12.5%
無回答	1	12.5%
合計	16	200.0%



(問 8) タクシー利用助成事業のニーズ

・「ある」「少しはある」が 33.3% (3地区) と最も高くなっています。

	回答数	割合
ある	3	33.3%
少しはある	3	33.3%
あまりない	0	0.0%
ない	0	0.0%
わからない	1	11.1%
無回答	2	22.2%
合計	9	100.0%

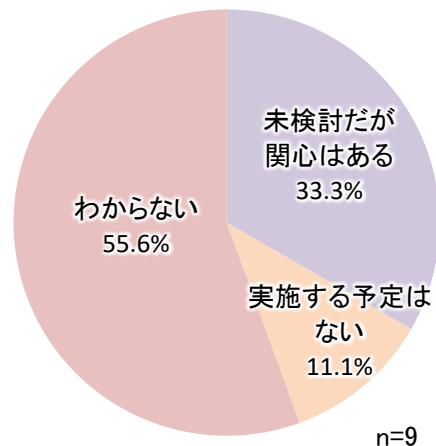


n=9

(問 10) 住民主体による交通サービス

・「わからない」が 55.6% (5地区) と最も高く、次いで「未検討だが関心はある」が 33.3% (3地区) となっています。

	回答数	割合
実施している	0	0.0%
検討している	0	0.0%
市の支援があれば検討したい	0	0.0%
未検討だが関心はある	3	33.3%
検討したいが実施は難しい	0	0.0%
実施する予定はない	1	11.1%
わからない	5	55.6%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	9	100.0%

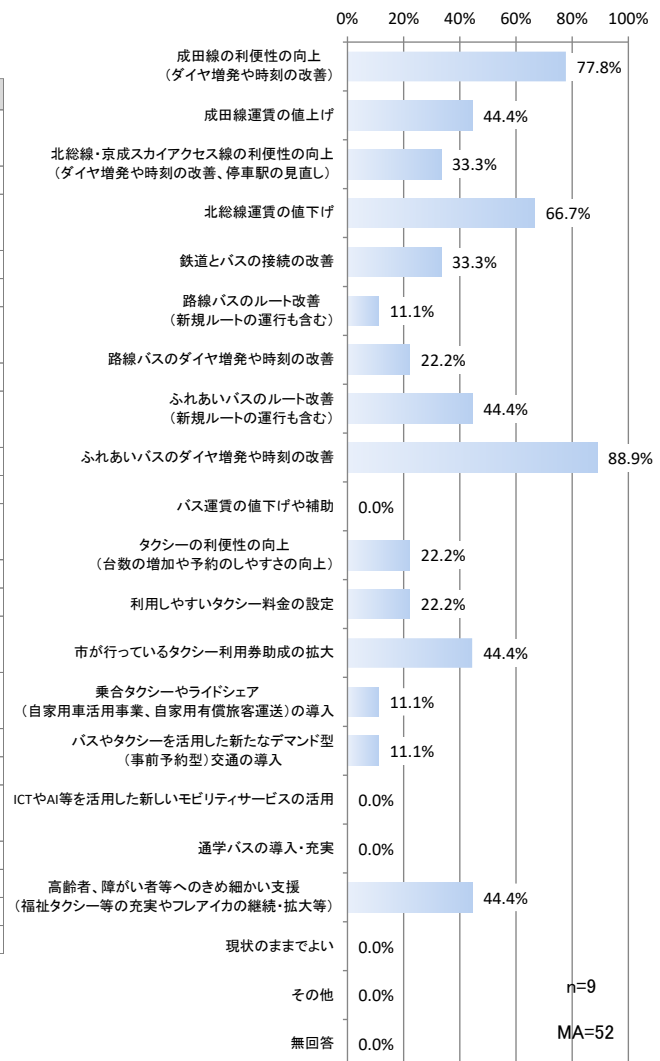


n=9

(問 11) 今後、必要性が高まるとされる交通施策やサービス

・「ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善」が 88.9% (8地区) と最も高く、次いで「成田線の利便性の向上」が 77.8% (7地区) となっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	7	77.8%
成田線運賃の値上げ	4	44.4%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	3	33.3%
北総線運賃の値下げ	6	66.7%
鉄道とバスの接続の改善	3	33.3%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	1	11.1%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	2	22.2%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	4	44.4%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	8	88.9%
バス運賃の値下げや補助	0	0.0%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	2	22.2%
利用しやすいタクシー料金設定	2	22.2%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	4	44.4%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送)の導入	1	11.1%
バスやタクシーを活用した新たなデマンド型 (事前予約型)交通の導入	1	11.1%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	0	0.0%
通学バスの導入・充実	0	0.0%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	4	44.4%
現状のままでよい	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	52	577.8%



【意見・要望】

成田線	<ul style="list-style-type: none"> ・車社会で利用者が減少しているが、なくてはならないもの（上町） ・運行本数を増やしてほしい（上町、幸町、木下東一丁目、木下東） ・終電の時間を延長してほしい（上町） ・複線にしてほしい（上町） ・駅構内が汚いので定期的に清掃してほしい（上町） ・夜の本数が少ないため、待ち時間が多くなることで無駄な時間を費やさなければならないことのほか、待つ場所も少なく厳寒期や酷暑期はつらい（上町） ・遅延時の情報伝達が遅い（上町） ・成田湯川駅近くに駅があると便利。ピークオフ定期券の導入（平岡）
北総線・アクセス特急	<ul style="list-style-type: none"> ・ニュータウン地域の要の鉄道と考える（上町） ・運賃を安くしてほしい（上町、木下東一丁目、宗甫、平岡） ・印西牧の原駅にアクセス特急を停車してほしい（平岡）
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・免許を返納したら利用頻度は上がると思う（上町） ・本数を増やしてほしい（木下東一丁目） ・バス停を増やしてほしい（宗甫） ・高齢者に運賃補助をしてほしい（平岡）
ふれあいバス	<ul style="list-style-type: none"> ・免許を返納したら利用頻度は上がると思う（上町） ・本数を増やしてほしい（木下東一丁目） ・運行条件（終バスの延長、運行時間間隔を短くする等）の見直しを再考してほしい（上町） ・以前より改善しているものの、依然として間の悪い運転手がいる。また、運転が乱暴な運転手がいるので改善してほしい（上町） ・木下駅と千葉ニュータウン中央駅を結ぶ循環バスがほしい（木下東一丁目） ・経路を見直してほしい。バス停を増やしてほしい（竹袋、宗甫） ・東ルートは日常使うには不便。駅には行けても時間が電車にあっていない。買い物も不便。北総線の駅につなげてほしい。増便してほしい。（平岡）
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・バスが終わったあとの移動手段として利用しているが、構内にタクシーがないときが多い。特に夜間や休日はほぼ皆無（上町） ・免許を返納した人が使いやすくなるとよい。流しのタクシーも来ないし、アプリも使いづらい年代にもタクシーが使いやすければ、利用者も増えると思う。（平岡）
バスで巡回してほしい場所	<ul style="list-style-type: none"> ・病院、駅、ショッピングモール、公共施設（上町、竹袋、平岡） ・千葉NT中央駅、牧の原周辺（幸町） ・千葉NT中央駅、印西牧の原駅（木下東一丁目） ・店舗、金融機関、学校（竹袋）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が利用できるルート及び停車場所の増。手を挙げるとバスが停車するとよい（平岡）

(1) b. 小林地区 (回答結果まとめ)

【交通モード】

- 成田線小林駅があります。
- 路線バスは、小林線、六合路線が走っています。
- ふれあいバスは、東ルートが走っています。
- その他、栄町循環ルート（布鎌ルート）が走っています。

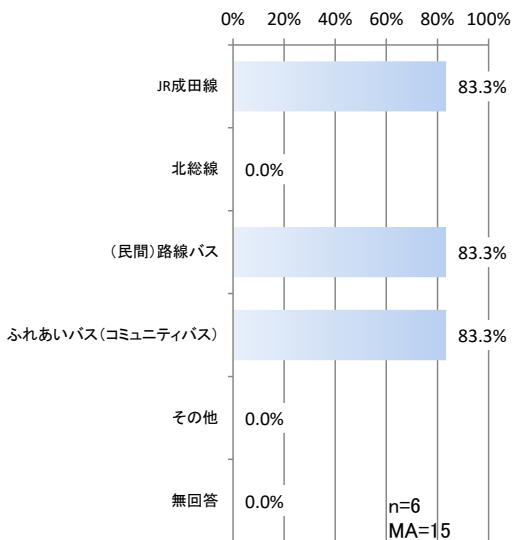
【回答の集約】

- 成田線、路線バス、ふれあいバスは、多くのエリアが徒歩で利用できます。
- 成田線、北総線、ふれあいバスが日常的に多く利用されています。
- 成田線はすべての町内会で重要と考えられており、主に通勤・通学で多く利用されています。
- 北総線は重要と考えられており、主に通勤・通学で多く利用されています。
- 路線バスは大変重要と考えられており、主に通勤・通学、買い物、通院で多く利用されています。
- ふれあいバスはすべての町内会で重要と考えられており、主に買い物、通院、公共施設への用事で多く利用されています。
- タクシーは比較的重要と考えられており、主に通院で多く利用されています。
- タクシー利用助成は、ある程度のニーズがあると考えられています。
- 住民主体の交通サービスは、市の支援があれば検討したい団体があります。
- 今後、特に必要性が高まる交通施策やサービスとしては、路線バスのルート改善、ふれあいバスのルート改善、ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善、市が行っているタクシー利用券助成の拡大、高齢者・障がい者等へのきめ細かい支援が挙げられており、ある程度必要性が高まるものには、北総線運賃の値下げ、鉄道とバスの接続の改善、タクシーの利便性向上が挙げられています。その他にも多くの意見があります。

(問 2-1) 徒歩で利用できる公共交通機関

・「JR 成田線」「(民間) 路線バス」「ふれあいバス (コミュニティバス)」が同率で 83.3% (5 地区) となっています。

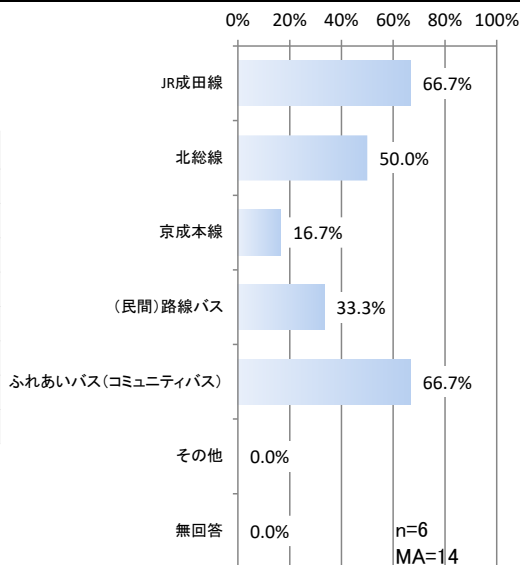
	回答数	割合
JR成田線	5	83.3%
北総線	0	0.0%
(民間) 路線バス	5	83.3%
ふれあいバス (コミュニティバス)	5	83.3%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	15	250.0%



(問 2-2) 徒歩では行けないが、日常的に利用する公共交通機関

・「JR 成田線」「ふれあいバス (コミュニティバス)」が 66.7% (4 地区) と最も高くなっています。

	回答数	割合
JR成田線	4	66.7%
北総線	3	50.0%
京成本線	1	16.7%
(民間) 路線バス	2	33.3%
ふれあいバス (コミュニティバス)	4	66.7%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	14	233.3%



(問 3-1) 成田線重要度

・「地域住民にとって成田線は重要である」が 100% (6 地区) と最も高くなっています。

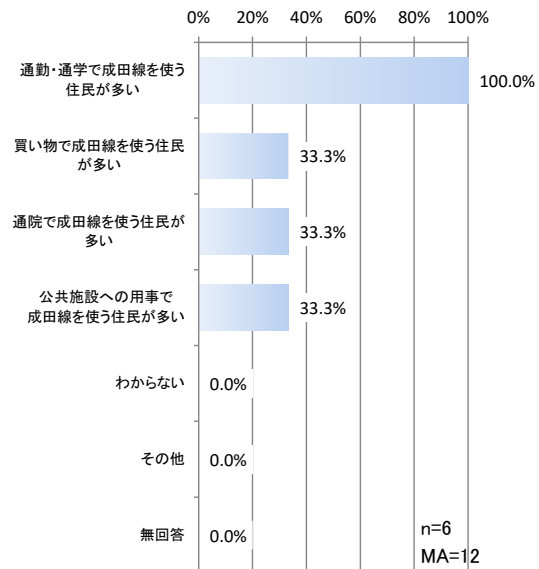
	回答数	割合
地域住民にとって成田線は重要である	6	100.0%
地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある	0	0.0%
地域住民にとって成田線はそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問 3-2) 成田線の利用目的

・「通勤・通学で成田線を使う住民が多い」が100%（6地区）と最も高くなっています。

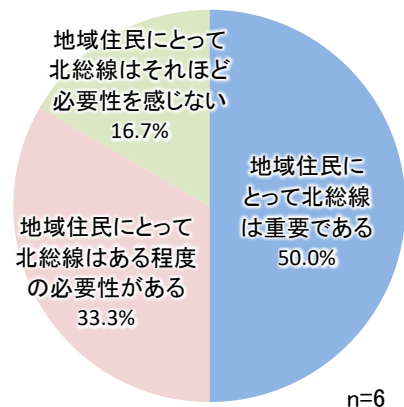
	回答数	割合
通勤・通学で成田線を使う住民が多い	6	100.0%
買い物で成田線を使う住民が多い	2	33.3%
通院で成田線を使う住民が多い	2	33.3%
公共施設への用事で成田線を使う住民が多い	2	33.3%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	12	200.0%



(問 4-1) 北総線の重要度

・「地域住民にとって北総線は重要である」が50.0%（3地区）と最も高く、次いで「地域住民にとって北総線はある程度の必要性がある」が33.3%（2地区）となっています。

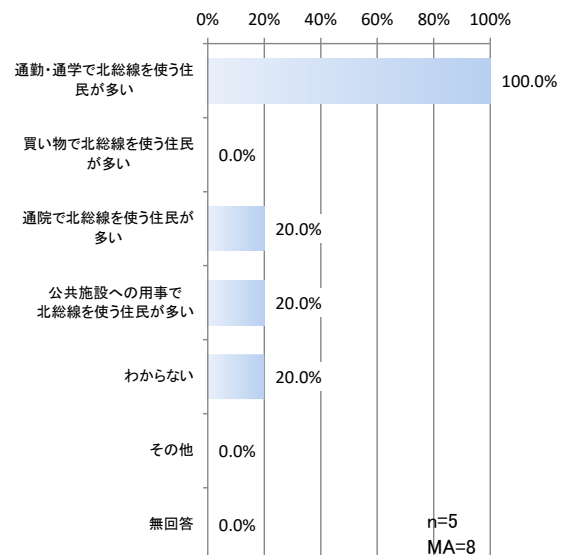
	回答数	割合
地域住民にとって北総線は重要である	3	50.0%
地域住民にとって北総線はある程度の必要性がある	2	33.3%
地域住民にとって北総線はそれほど必要性を感じない	1	16.7%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問 4-2) 北総線の利用目的

・「通勤・通学で北総線を使う住民が多い」が100%（5地区）と最も高くなっています。

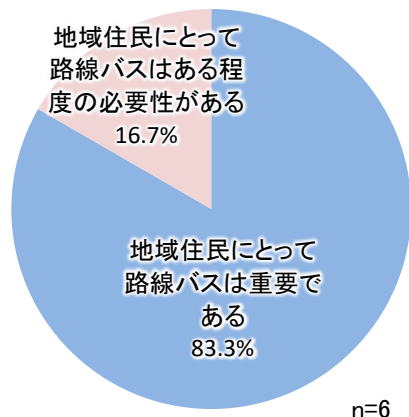
	回答数	割合
通勤・通学で北総線を使う住民が多い	5	100.0%
買い物で北総線を使う住民が多い	0	0.0%
通院で北総線を使う住民が多い	1	20.0%
公共施設への用事で北総線を使う住民が多い	1	20.0%
わからない	1	20.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	8	160.0%



(問 5-1) 路線バスの重要度

・「地域住民にとって路線バスは重要である」が 83.3% (5 地区) と最も高くなっています。

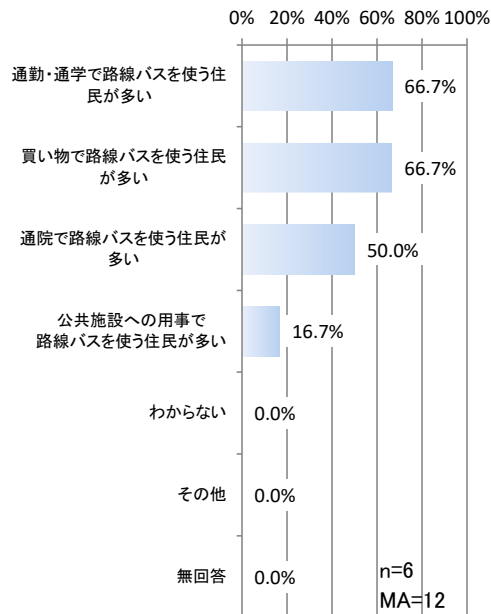
	回答数	割合
地域住民にとって路線バスは重要である	5	83.3%
地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある	1	16.7%
地域住民にとって路線バスはそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問 5-2) 路線バスの利用目的

・「通勤・通学で路線バスを使う住民が多い」「買い物で路線バスを使う住民が多い」が 66.7% (4 地区) と最も高くなっています。

	回答数	割合
通勤・通学で路線バスを使う住民が多い	4	66.7%
買い物で路線バスを使う住民が多い	4	66.7%
通院で路線バスを使う住民が多い	3	50.0%
公共施設への用事で 路線バスを使う住民が多い	1	16.7%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	12	200.0%



(問 6-1) ふれあいバスの重要度

・「地域住民にとってふれあいバスは重要である」が 100% (6 地区) と最も高くなっています。

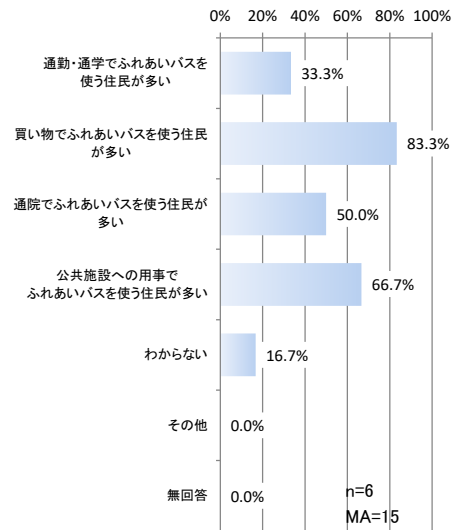
	回答数	割合
地域住民にとってふれあいバスは重要である	6	100.0%
地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある	0	0.0%
地域住民にとってふれあいバスはそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問 6-2) ふれあいバスの利用目的

・「買い物でふれあいバスを使う住民が多い」が83.3%（5地区）と最も高く、次いで「公共施設への幼児でふれあいバスを使う住民が多い」が66.7%（4地区）となっています。

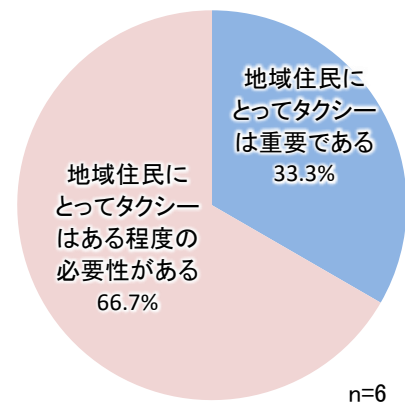
	回答数	割合
通勤・通学でふれあいバスを使う住民が多い	2	33.3%
買い物でふれあいバスを使う住民が多い	5	83.3%
通院でふれあいバスを使う住民が多い	3	50.0%
公共施設への用事でふれあいバスを使う住民が多い	4	66.7%
わからない	1	16.7%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	15	250.0%



(問 7-1) タクシーの重要度

・「地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある」が66.7%（4地区）と最も高く、次いで「地域住民にとってタクシーは重要である」が33.3%（2地区）となっています。

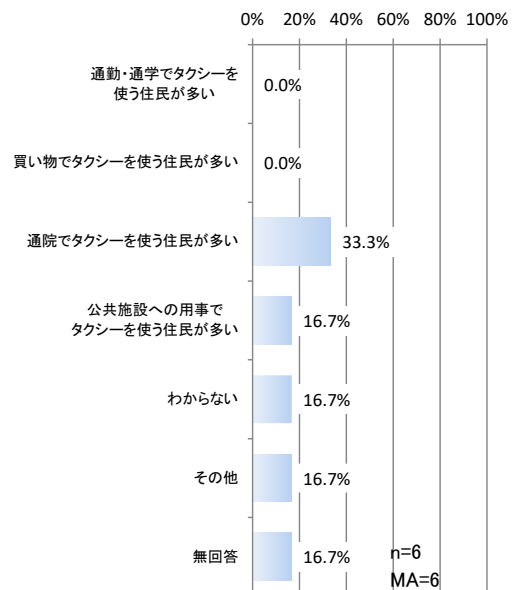
	回答数	割合
地域住民にとってタクシーは重要である	2	33.3%
地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある	4	66.7%
地域住民にとってタクシーはそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問 7-2) タクシーの利用目的

・「通院でタクシーを使う住民が多い」が33.3%（2地区）と最も高くなっています。

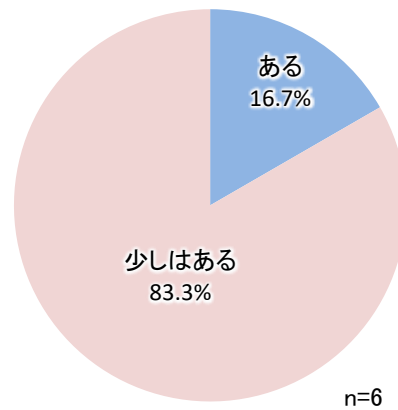
	回答数	割合
通勤・通学でタクシーを使う住民が多い	0	0.0%
買い物でタクシーを使う住民が多い	0	0.0%
通院でタクシーを使う住民が多い	2	33.3%
公共施設への用事でタクシーを使う住民が多い	1	16.7%
わからない	1	16.7%
その他	1	16.7%
無回答	1	16.7%
合計	6	100.0%



(問 8) タクシー利用助成事業のニーズ

・「少しはある」が 83.3% (5地区) と最も高く、次いで「ある」が 16.7% (1地区) となっています。

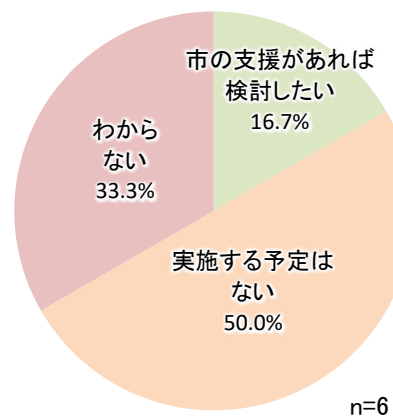
	回答数	割合
ある	1	16.7%
少しはある	5	83.3%
あまりない	0	0.0%
ない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問 10) 住民主体による交通サービス

・「実施する予定はない」が 50.0% (3地区) と最も高く、次いで「わからない」が 33.3% (2地区) となっています。

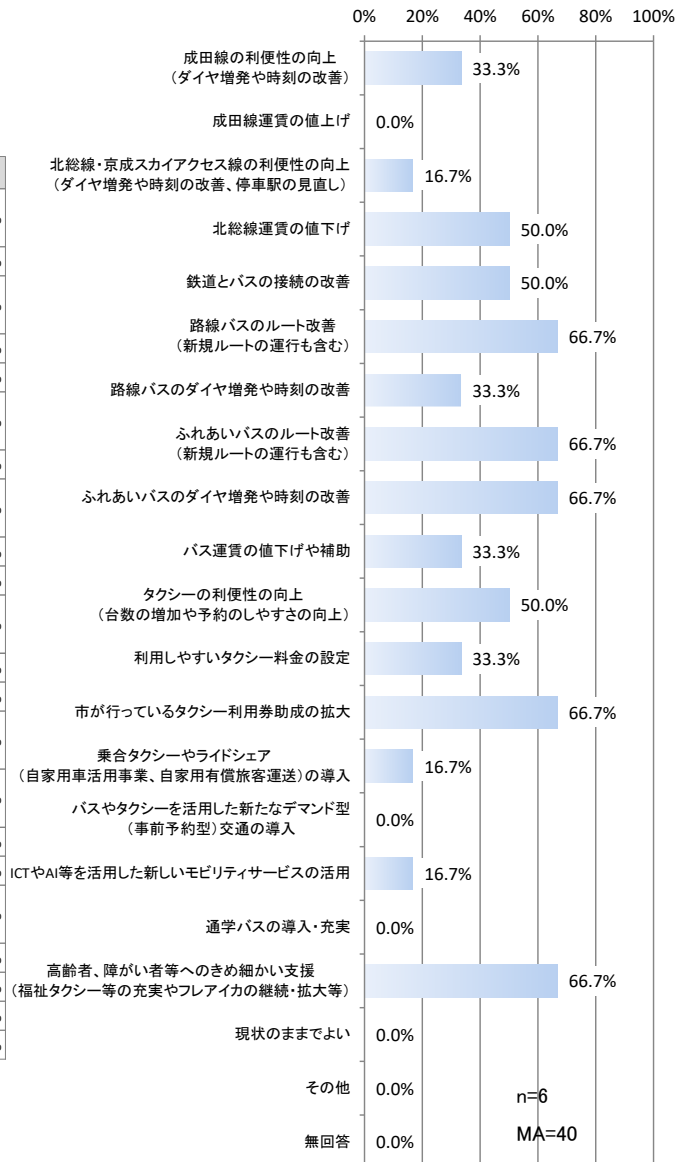
	回答数	割合
実施している	0	0.0%
検討している	0	0.0%
市の支援があれば検討したい	1	16.7%
未検討だが関心はある	0	0.0%
検討したいが実施は難しい	0	0.0%
実施する予定はない	3	50.0%
わからない	2	33.3%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問 11) 今後、必要性が高まるとされる交通施策やサービス

・「路線バスのルート改善」「ふれあいバスのルート改善」「ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善」「市が行っているタクシー利用券助成の拡大」「高齢者、障がい者へのきめ細かい支援」が 66.7% (4地区) と最も高くなっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	2	33.3%
成田線運賃の値上げ	0	0.0%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	1	16.7%
北総線運賃の値下げ	3	50.0%
鉄道とバスの接続の改善	3	50.0%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	4	66.7%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	2	33.3%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	4	66.7%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	4	66.7%
バス運賃の値下げや補助	2	33.3%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	3	50.0%
利用しやすいタクシー料金の設定	2	33.3%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	4	66.7%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送)の導入	1	16.7%
バスやタクシーを活用した新たなデマンド型 (事前予約型)交通の導入	0	0.0%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	1	16.7%
通学バスの導入・充実	0	0.0%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	4	66.7%
現状のままでよい	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	40	66.7%



【意見・要望】

成田線	<ul style="list-style-type: none"> ・昼間の運行は車両数が多い（小林砂田） ・本数を増やしてほしい（牧の里東）
北総線・アクセス特急	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃を安くしてほしい（馬場、小林砂田、牧の里東）
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・終バスが早すぎる、不便、運賃が高すぎる（馬場） ・土日祝日に本数を増やしてほしい（台方） ・日曜夕方は 18：30 で終わってしまう。20～21 時頃まで延長してほしい（牧の里東）
ふれあいバス	<ul style="list-style-type: none"> ・当町内会へのルートも検討してほしい（馬場） ・本数を増やしてほしい（牧の里東） ・印西総合病院や日医大北総病院へ通院しやすい経路をつくってほしい（牧の里東） ・免許返納した高齢者がよく利用している。健康維持のため、外に出ることは必要。今はあまり利用していないが、免許を返納したら、ひんぱんに利用したい（牧の原西）
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーを使うほど裕福ではない（馬場） ・小林駅付近にタクシーがない（台方、小林砂田） ・利用頻度からみて、必要性に応じて、電話等で来てもらうのがよいと思う（牧の里西）
バスで巡回してほしい場所	<ul style="list-style-type: none"> ・駅、病院、店舗、公共機関に行けるバス停がほしい（馬場） ・病院、店舗（小林新田） ・印西総合病院、日医大北総病院等の病院（牧の里東、牧の里西） ・ジョイフル本田、印西牧の原駅（牧の里西）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・国道 356 線から小林駅に行く道路の中央線が消えて危険。国道 356 線から小林駅に行く路側帯ぎわの枝や草等で道路の幅が狭くなり、対向車とのすれ違いが危険、枝先が車を傷つけるのではと心配になる（馬場） ・松崎工業団地方面のバス運行を拡充してほしい（台方） ・他市町村では、500 円かかるが、予約して病院に送迎してくれるサービスがあると聞くので、同じようなサービスがほしい。その中で買い物もできると、より生活が豊かになる（牧の里東） ・命にかかわる印西総合病院や日医大北総病院へもっと気軽に通えるよう、小林駅を経由したバスの運行を早急に希望する。現在、小林牧場近くのバス停から小林北まで歩いて通っている方がいる。（牧の里東） ・町内会も 40 数年になり、子どもたちは出ていき、高齢者が多くなった。最近ひんぱんに救急車が来る。町内会団体も高齢者団体である。近くにマルエツと牧の里クリニックがあり、今のところ食、医はなんとかなっているが、医療は内科だけ、それ以外は他の病院である。高齢者にはふれあいバスはありがたい。高齢者により便利になるよう行政として検討いただきたい（牧の里西）

(1) c. 大森地区 (回答結果まとめ)

【交通モード】

- 成田線木下駅と北総線千葉ニュータウン中央駅に近いエリアがあります。
- 路線バスは、神崎線と鹿黒循環線が走っています。
- ふれあいバスは、西ルート、布佐ルートが走っており、東ルート、中ルートも一部走っています。

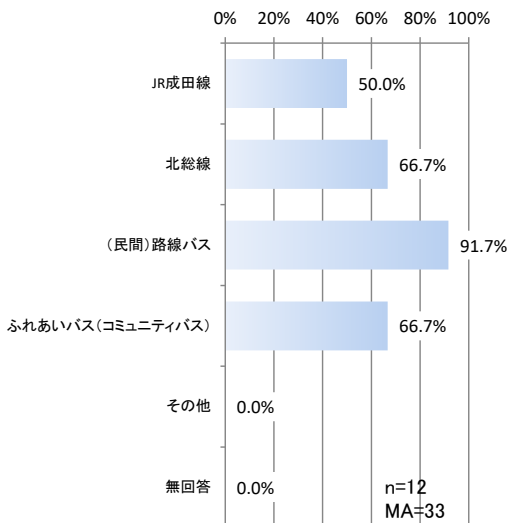
【回答の集約】

- 路線バスは徒歩で利用できるエリアが多く、成田線、北総線、ふれあいバスは徒歩で利用できるエリアがあります。
- 成田線、北総線、路線バス、ふれあいバスが日常的に多く利用されています。
- 成田線は重要と考えられており、主に通勤・通学で多く利用されています。
- 北総線は重要と考えられており、主に通勤・通学、買い物、通院で多く利用されています。
- 路線バスは比較的重要と考えられており、主に通勤・通学、買い物、通院で多く利用されています。
- ふれあいバスは重要と考えられており、通勤・通学、買い物、通院、公共施設への用事で多く利用されています。
- タクシーは比較的重要と考えられており、主に通院、公共施設への用事で多く利用されています。
- タクシー利用助成は、ある程度のニーズがあると考えられています。
- 住民主体の交通サービスは、未検討だが関心がある団体があります。
- 今後、特に必要性が高まる交通施策やサービスとしては、成田線の利便性向上、ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善、ある程度必要性が高まるものには、北総線運賃の値下げ、鉄道とバスの接続の改善、高齢者・障がい者等へのきめ細かい支援が挙げられています。その他にも多くの意見があります。

(問 2-1) 徒歩で利用できる公共交通機関

・「(民間)路線バス」が91.7%(11地区)と最も高く、次いで「北総線」「ふれあいバス(コミュニティバス)」が66.7%(8地区)となっています。

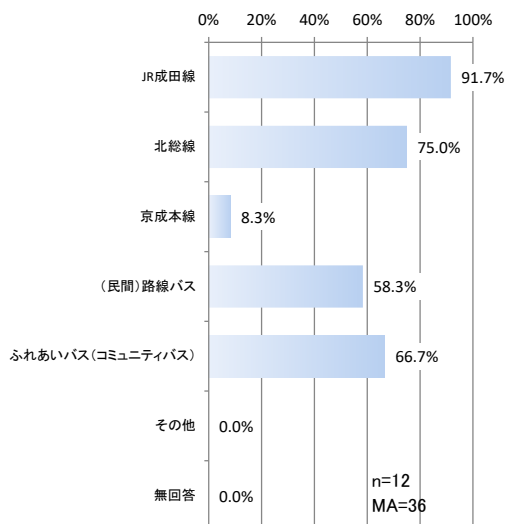
	回答数	割合
JR成田線	6	50.0%
北総線	8	66.7%
(民間)路線バス	11	91.7%
ふれあいバス(コミュニティバス)	8	66.7%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	33	275.0%



(問 2-2) 徒歩では行けないが、日常的に利用する公共交通機関

・「JR成田線」が91.7%(11地区)と最も高く、次いで「北総線」が75.0%(9地区)となっています。

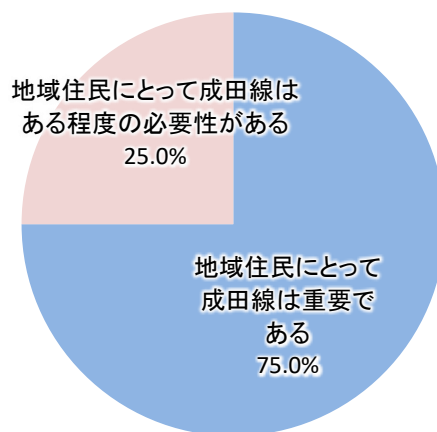
	回答数	割合
JR成田線	11	91.7%
北総線	9	75.0%
京成本線	1	8.3%
(民間)路線バス	7	58.3%
ふれあいバス(コミュニティバス)	8	66.7%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	36	300.0%



(問 3-1) 成田線重要度

・「地域住民にとって成田線は重要である」が75.0%(9地区)と最も高く、次いで「地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある」が25.0%(3地区)となっています。

	回答数	割合
地域住民にとって成田線は重要である	9	75.0%
地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある	3	25.0%
地域住民にとって成田線はそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%

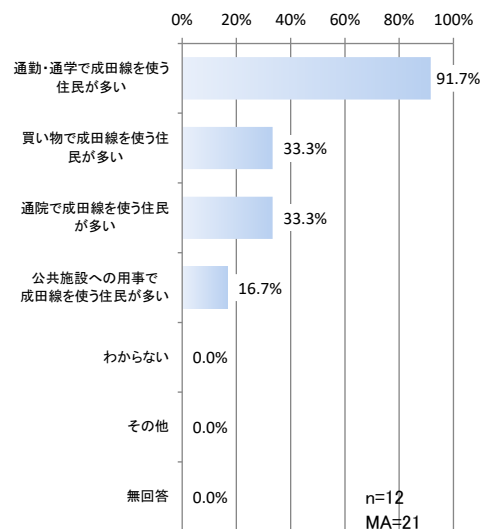


n=12

(問 3-2) 成田線の利用目的

・「通勤・通学で成田線を使う住民が多い」が 91.7% (11 地区) と最も高く、次いで「買い物で成田線を使う住民が多い」「通院で成田線を使う住民が多い」が 33.3% (4 地区) となっています。

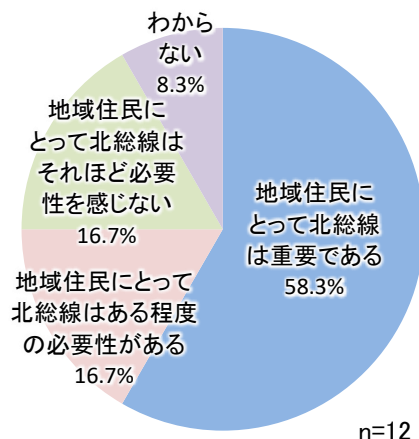
	回答数	割合
通勤・通学で成田線を使う住民が多い	11	91.7%
買い物で成田線を使う住民が多い	4	33.3%
通院で成田線を使う住民が多い	4	33.3%
公共施設への用事で成田線を使う住民が多い	2	16.7%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	21	175.0%



(問 4-1) 北総線の重要度

・「地域住民にとって北総線は重要である」が 58.3% (7 地区) と最も高く、次いで「地域住民にとって北総線はある程度の必要性がある」「地域住民にとって北総線はそれほど必要性を感じない」が 16.7% (2 地区) となっています。

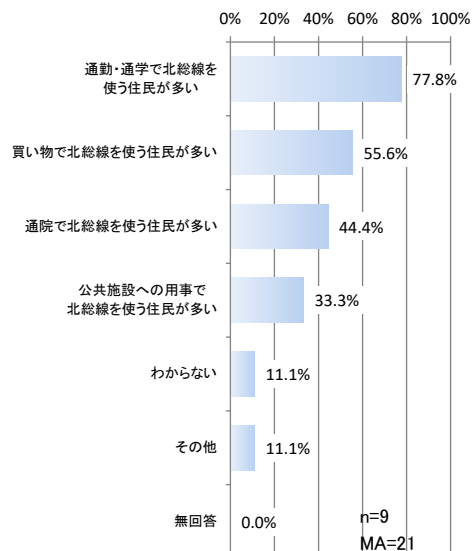
	回答数	割合
地域住民にとって北総線は重要である	7	58.3%
地域住民にとって北総線はある程度の必要性がある	2	16.7%
地域住民にとって北総線はそれほど必要性を感じない	2	16.7%
わからない	1	8.3%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%



(問 4-2) 北総線の利用目的

・「通勤・通学で北総線を使う住民が多い」が 77.8% (7 地区) と最も高く、次いで「買い物で北総線を使う住民が多い」が 55.6% (5 地区) となっています。

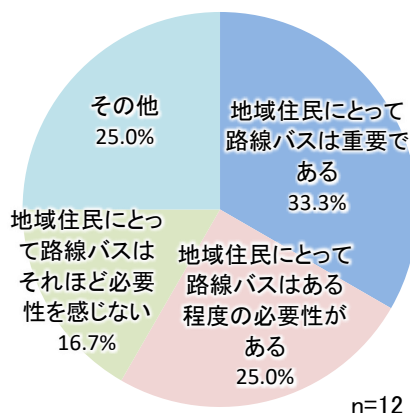
	回答数	割合
通勤・通学で北総線を使う住民が多い	7	77.8%
買い物で北総線を使う住民が多い	5	55.6%
通院で北総線を使う住民が多い	4	44.4%
公共施設への用事で北総線を使う住民が多い	3	33.3%
わからない	1	11.1%
その他	1	11.1%
無回答	0	0.0%
合計	21	233.3%



(問 5-1) 路線バスの重要度

・「地域住民にとって路線バスは重要である」が 33.3% (4 地区) と最も高く、次いで「地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある」が 25.0% (3 地区) となっています。

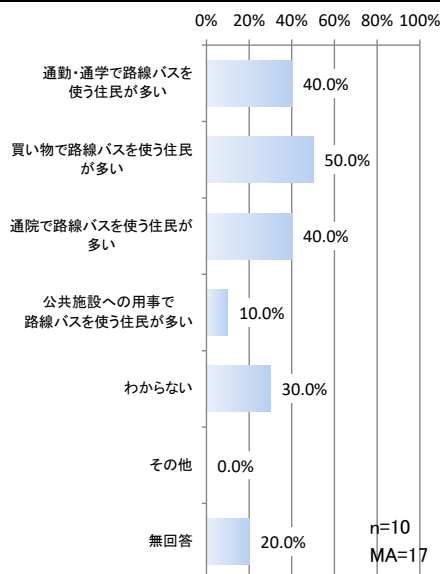
	回答数	割合
地域住民にとって路線バスは重要である	4	33.3%
地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある	3	25.0%
地域住民にとって路線バスはそれほど必要性を感じない	2	16.7%
わからない	0	0.0%
その他	3	25.0%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%



(問 5-2) 路線バスの利用目的

・「買い物で路線バスを使う住民が多い」が 50.0% (5 地区) と最も高く、次いで「通勤・通学で路線バスを使う住民が多い」「通院で路線バスを使う住民が多い」が 40.0% (4 地区) となっています。

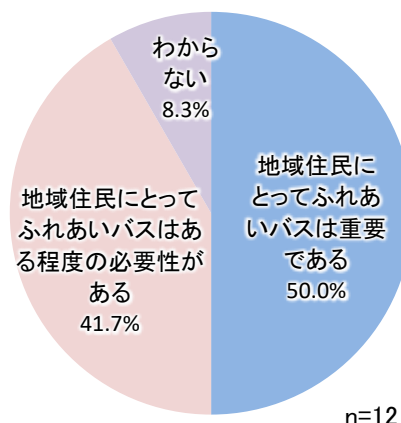
	回答数	割合
通勤・通学で路線バスを使う住民が多い	4	40.0%
買い物で路線バスを使う住民が多い	5	50.0%
通院で路線バスを使う住民が多い	4	40.0%
公共施設への用事で路線バスを使う住民が多い	1	10.0%
わからない	3	30.0%
その他	0	0.0%
無回答	2	20.0%
合計	19	190.0%



(問 6-1) ふれあいバスの重要度

・「地域住民にとってふれあいバスは重要である」が 50.0% (6 地区) と最も高く、次いで「地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある」が 41.7% (5 地区) となっています。

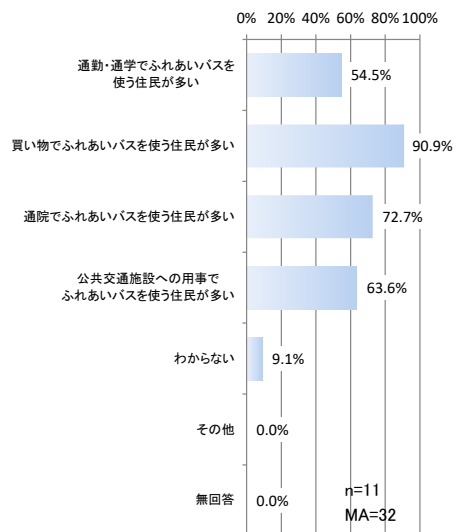
	回答数	割合
地域住民にとってふれあいバスは重要である	6	50.0%
地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある	5	41.7%
地域住民にとってふれあいバスはそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	1	8.3%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%



(問 6-2) ふれあいバスの利用目的

・「買い物でふれあいバスを使う住民が多い」が 90.9% (10 地区) と最も高く、次いで「通院でふれあいバスを使う住民が多い」が 72.7% (8 地区) となっています。

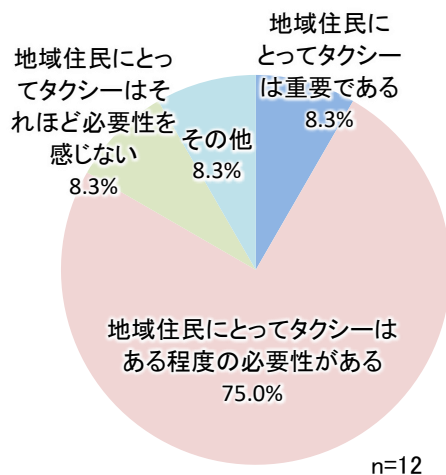
	回答数	割合
通勤・通学でふれあいバスを使う住民が多い	6	54.5%
買い物でふれあいバスを使う住民が多い	10	90.9%
通院でふれあいバスを使う住民が多い	8	72.7%
公共施設への用事でふれあいバスを使う住民が多い	7	63.6%
わからない	1	9.1%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	32	290.9%



(問 7-1) タクシーの重要度

・「地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある」が 75.0% (9 地区) と最も高くなっています。

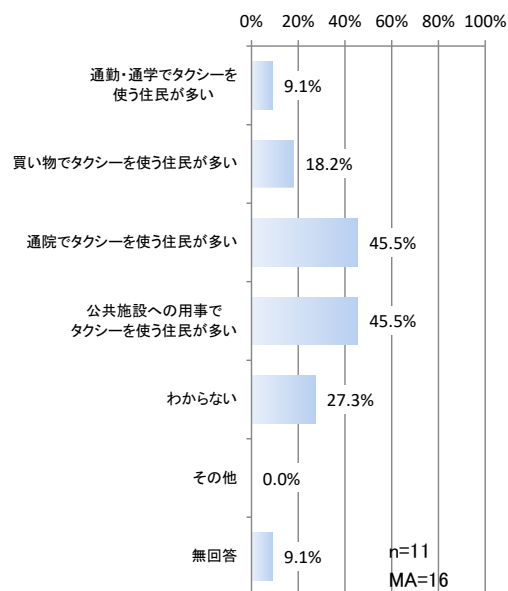
	回答数	割合
地域住民にとってタクシーは重要である	1	8.3%
地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある	9	75.0%
地域住民にとってタクシーはそれほど必要性を感じない	1	8.3%
わからない	0	0.0%
その他	1	8.3%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%



(問 7-2) タクシーの利用目的

・「通院でタクシーを使う住民が多い」「公共施設への用事でタクシーを使う住民が多い」が 45.5% (5 地区) と最も高くなっています。

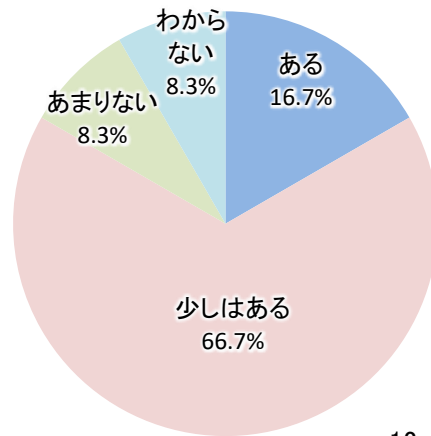
	回答数	割合
通勤・通学でタクシーを使う住民が多い	1	9.1%
買い物でタクシーを使う住民が多い	2	18.2%
通院でタクシーを使う住民が多い	5	45.5%
公共施設への用事でタクシーを使う住民が多い	5	45.5%
わからない	3	27.3%
その他	0	0.0%
無回答	1	9.1%
合計	17	154.5%



(問 8) タクシー利用助成事業のニーズ

・「少しはある」が 66.7% (8 地区) と最も高く、次いで「ある」が 16.7% (2 地区) となっています。

	回答数	割合
ある	2	16.7%
少しはある	8	66.7%
あまりない	1	8.3%
ない	0	0.0%
わからない	1	8.3%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%

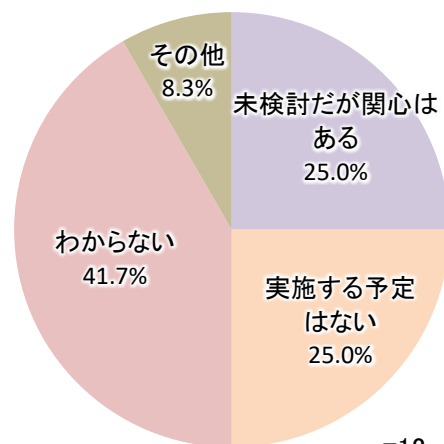


n=12

(問 10) 住民主体による交通サービス

・「わからない」が 41.7% (5 地区) と最も高く、次いで「未検討だが関心はある」「実施する予定はない」が 25.0% (3 地区) となっています。

	回答数	割合
実施している	0	0.0%
検討している	0	0.0%
市の支援があれば検討したい	0	0.0%
未検討だが関心はある	3	25.0%
検討したいが実施は難しい	0	0.0%
実施する予定はない	3	25.0%
わからない	5	41.7%
その他	1	8.3%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%

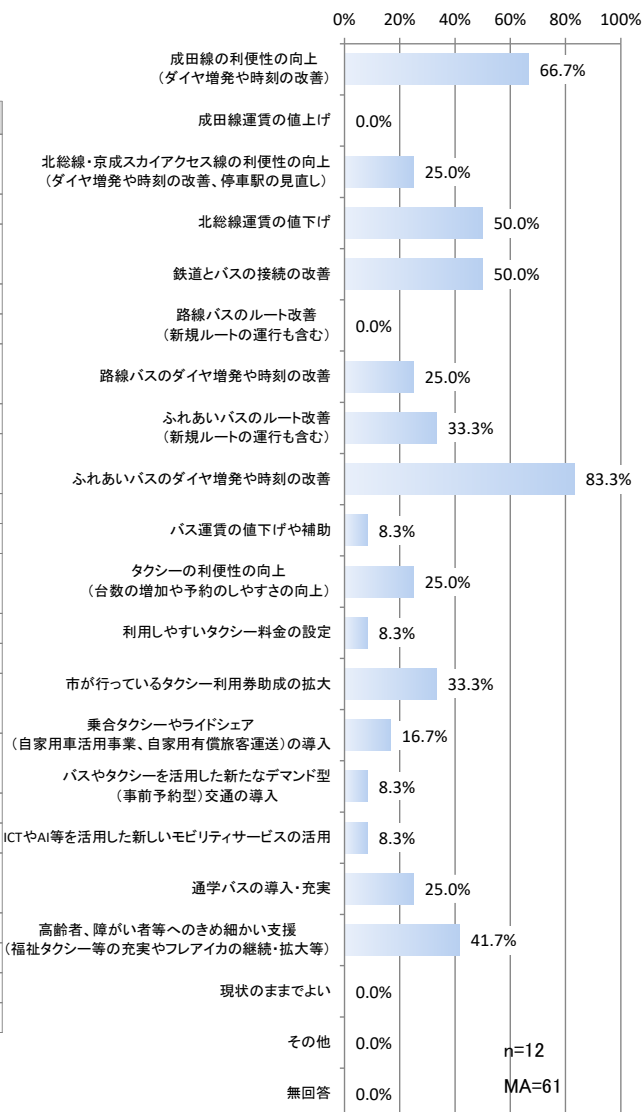


n=12

(問 11) 今後、必要性が高まるとされる交通施策やサービス

・「ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善」が 83.3% (10 地区) と最も高く、次いで「成田線の利便性の向上」が 66.7% (8 地区) となっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	8	66.7%
成田線運賃の値上げ	0	0.0%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	3	25.0%
北総線運賃の値下げ	6	50.0%
鉄道とバスの接続の改善	6	50.0%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	0	0.0%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	3	25.0%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	4	33.3%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	10	83.3%
バス運賃の値下げや補助	1	8.3%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	3	25.0%
利用しやすいタクシー料金の設定	1	8.3%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	4	33.3%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送) の導入	2	16.7%
バスやタクシーを活用した新たなデマンド型 (事前予約型) 交通の導入	1	8.3%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	1	8.3%
通学バスの導入・充実	3	25.0%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	5	41.7%
現状のままでよい	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	61	508.3%



【意見・要望】

成田線	<ul style="list-style-type: none"> ・台風や大雨のときにJRで最初に運行停止となるので、保線に力を入れて定時運行するようにしてほしい。また、運行停止した後の再開情報の発信が遅いので、もっと早くするようJRに申し入れてほしい (大森第一) ・上り線の最終時刻が24時頃に増便されると便利になる (亀成) ・終電をあと1時間ほど遅くしてほしい (特に下り) (発作下) ・朝晩の本数が少なく不便。増やしてほしい (発作上、六軒第三) ・朝夕の乗降客数は大幅に減っている。近未来の望みはほとんどない。沿線の土地価格も下がるばかりである (七畝割) ・上野、品川までの直通が増えているのは評価できる (七畝割)
北総線・アクセス特急	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃をもう少し安くしてほしい (亀成、発作上) ・当地区から千葉ニュータウンに出る交通手段が少ない (発作下) ・北総線と成田線をつなぐバスの利便性を考慮してほしい。当地区から北総線は遠すぎる (七畝割)

路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・木下から千葉NT中央のバスについては、印西竜ヶ崎線の拡幅かコスモス道路の早期開通が必須。また、降雪時の除雪対策を行ってほしい。定時運行が守られて、災害に強ければ利用者は増えます（大森第一） ・ふれあいバスしか通っていない（発作下） ・しかたないことだが、運賃がやや高い（七畝割） ・本数が少なすぎる。免許を返送したくてもできない（七畝割） ・曜日や時間帯によってダイヤを変えてほしい（六軒第三）
ふれあいバス	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停の時刻表から遅れて到着することがあるので、定時運航に努めてほしい（大森第一） ・バス停をなるべく公共施設の前や、コンビニ付近に設置して利用しやすくしてほしい。狭い道の路肩等は足場も悪く通行の支障にもなり運転手の負担にもなるので改善してほしい（大森第一） ・本数を増やしてほしい（亀成、発作上、七畝割） ・特に夜間の本数を増やしてほしい（発作下） ・便利に利用している人も多い（七畝割） ・経路と乗継が把握しにくい（亀成、六軒第四） ・木下駅または千葉ニュータウン中央駅までの直通に近い便があるとよい（亀成） ・バス停が近いので一定の利用者はいる。しかし、始発、終バスの時間が限られており、実質通勤には使えない（七畝割） ・曜日や時間帯によってダイヤを変えてほしい（六軒第三）
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・必要なときにどれだけ待てば乗ることができるかを知ることができるシステム（今のタクシーアプリで対応できるかわかりませんが）が、どのタクシー会社でもできていれば今より改善できると思います。利用者が平日は少なく、主に高齢者の買い物や通院の需要が多いのでは。アプリが高齢者でも使いこなせるものがあればと思う（大森第一） ・夜間における千葉ニュータウン中央駅での待機車両が少ない（亀成） ・木下駅にタクシーがないのが不便を感じる（発作上） ・少ない！特に木下駅、布佐駅では土曜日、日曜日はいない（発作下） ・タクシー券を利用しての買い物はときどき見かけるが、高齢者の利便性を考えた一元的なボランティア組織はどうか（七畝割） ・免許を持っていない、通院のために使う方に助成金があるとありがたい（六軒第三）
バスで巡回してほしい場所	<ul style="list-style-type: none"> ・病院、ショッピングモール（六軒第三） ・木下駅、千葉ニュータウン中央駅、印西牧の原駅（古新田） ・木下駅、千葉ニュータウン中央駅（に行ける便）（亀成）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・サービス向上のために頑張っていたが大変ありがたく感じている。しかし、そのサービスを知らない方が自分を含めて多くいると思うので、知らせるための広報やPRが必要ではないかと思う ・ニュータウン地区は交通の不便は感じていないが、旧地区の不便は悪化している（発作下）

(2) a. 中央駅北地区 (回答結果まとめ)

【交通モード】

- 北総線千葉ニュータウン中央駅があります。
- 路線バスは、神崎線、北口循環線、北総循環線、西の原外循環線、鹿黒循環線が走っています。
- ふれあいバスは、西ルート、南ルート、布佐ルートが走っています。
- その他、白井市コミュニティバス（北ルート、東ルート）が一部走っています。

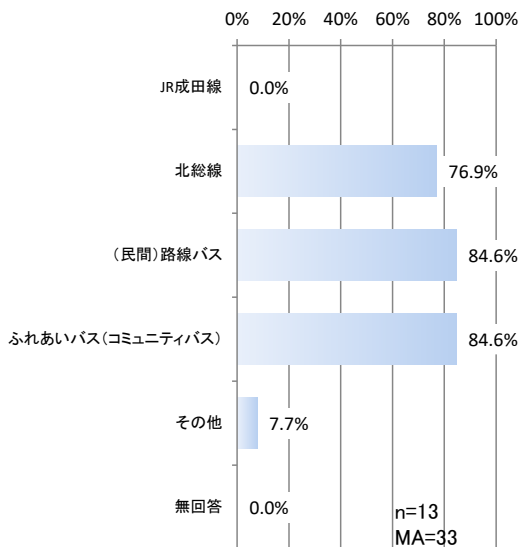
【回答の集約】

- 北総線、路線バス、ふれあいバスは、多くのエリアが徒歩で利用できます。
- 北総線が日常的に多く利用され、成田線、京成本線、路線バス、ふれあいバスも利用されています。
- 成田線は必要性を感じる地域と感じない地域があり、主に通勤・通学で多く利用されています。
- 北総線はすべての町内会で重要と考えられており、通勤・通学、買い物、通院、公共施設への用事で多く利用されています。
- 路線バスは重要と考えられており、主に通勤・通学、買い物、公共施設への用事で多く利用されています。
- ふれあいバスは重要と考えられており、通勤・通学、買い物、通院、公共施設への用事で多く利用されています。
- タクシーは比較的重要と考えられており、主に通院、公共施設への用事で多く利用されています。
- タクシー利用助成は、比較的ニーズが高いと考えられています。
- 住民主体の交通サービスは、市の支援があれば検討したい、未検討だが関心がある団体があります。
- 今後、特に必要性が高まる交通施策やサービスとしては、北総線・成田スカイアクセス線の利便性向上、北総線運賃の値下げが挙げられており、ある程度必要性が高まるものには、鉄道とバスの接続の改善、高齢者・障がい者等へのきめ細かい支援が挙げられています。その他にも多くの意見があります。

(問 2-1) 徒歩で利用できる公共交通機関

・「(民間)路線バス」「ふれあいバス(コミュニティバス)」が84.6%(11地区)と最も高くなっています。

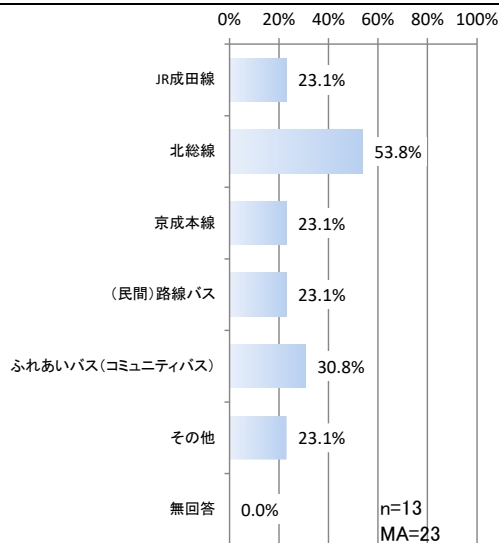
	回答数	割合
JR成田線	0	0.0%
北総線	10	76.9%
(民間)路線バス	11	84.6%
ふれあいバス(コミュニティバス)	11	84.6%
その他	1	7.7%
無回答	0	0.0%
合計	33	253.8%



(問 2-2) 徒歩では行けないが、日常的に利用する公共交通機関

・「北総線」が53.8%(7地区)と最も高く、次いで「ふれあいバス(コミュニティバス)」が30.8%(4地区)となっています。

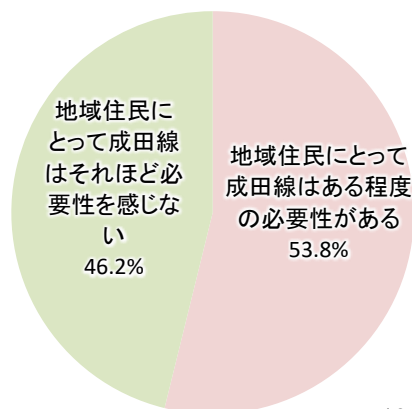
	回答数	割合
JR成田線	3	23.1%
北総線	7	53.8%
京成本線	3	23.1%
(民間)路線バス	3	23.1%
ふれあいバス(コミュニティバス)	4	30.8%
その他	3	23.1%
無回答	0	0.0%
合計	23	176.9%



(問 3-1) 成田線重要度

・「地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある」が53.8%(7地区)と最も高く、次いで「地域住民にとって成田線はそれほど必要性を感じない」が46.2%(6地区)となっています。

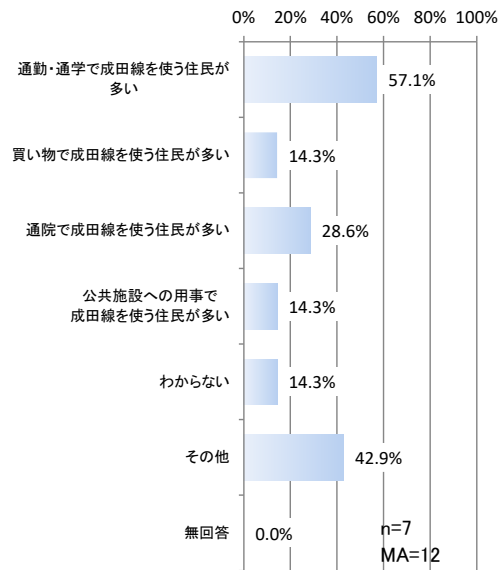
	回答数	割合
地域住民にとって成田線は重要である	0	0.0%
地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある	7	53.8%
地域住民にとって成田線はそれほど必要性を感じない	6	46.2%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	13	100.0%



(問 3-2) 成田線の利用目的

・「通勤・通学で成田線を使う住民が多い」が57.1%（4地区）と最も高く、次いで「通院で成田線を使う住民が多い」が28.6%（2地区）となっています。

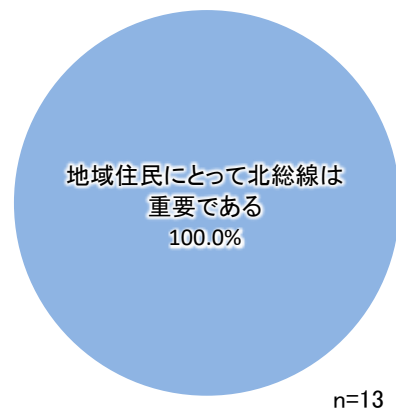
	回答数	割合
通勤・通学で成田線を使う住民が多い	4	57.1%
買い物で成田線を使う住民が多い	1	14.3%
通院で成田線を使う住民が多い	2	28.6%
公共施設への用事で成田線を使う住民が多い	1	14.3%
わからない	1	14.3%
その他	3	42.9%
無回答	0	0.0%
合計	12	171.4%



(問 4-1) 北総線の重要度

・「地域住民にとって北総線は重要である」が100%（13地区）と最も高くなっています。

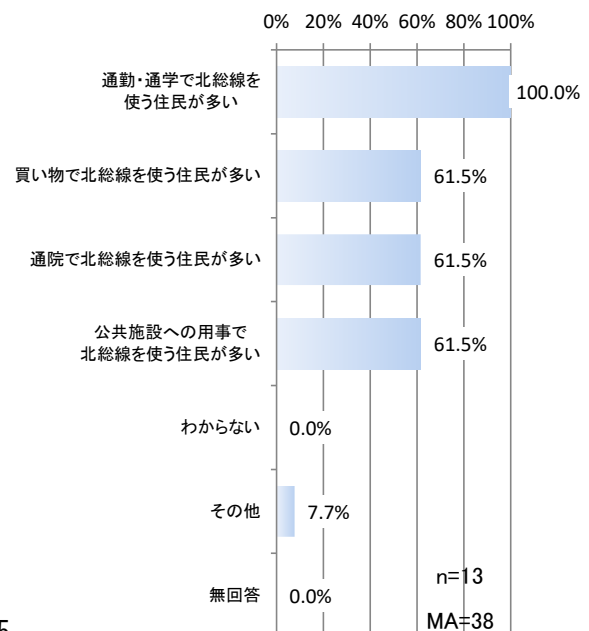
	回答数	割合
地域住民にとって北総線は重要である	13	100.0%
地域住民にとって北総線はある程度の必要性がある	0	0.0%
地域住民にとって北総線はそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	13	100.0%



(問 4-2) 北総線の利用目的

・「通勤・通学で北総線を使う住民が多い」が100%（13地区）と最も高くなっています。

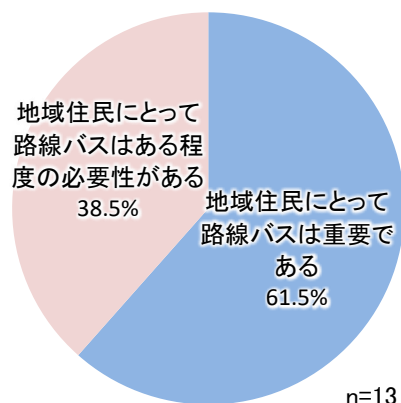
	回答数	割合
通勤・通学で北総線を使う住民が多い	13	100.0%
買い物で北総線を使う住民が多い	8	61.5%
通院で北総線を使う住民が多い	8	61.5%
公共施設への用事で北総線を使う住民が多い	8	61.5%
わからない	0	0.0%
その他	1	7.7%
無回答	0	0.0%
合計	38	292.3%



(問 5-1) 路線バスの重要度

・「地域住民にとって路線バスは重要である」が 61.5% (8地区) と最も高く、次いで「地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある」が 38.5% (5地区) となっています。

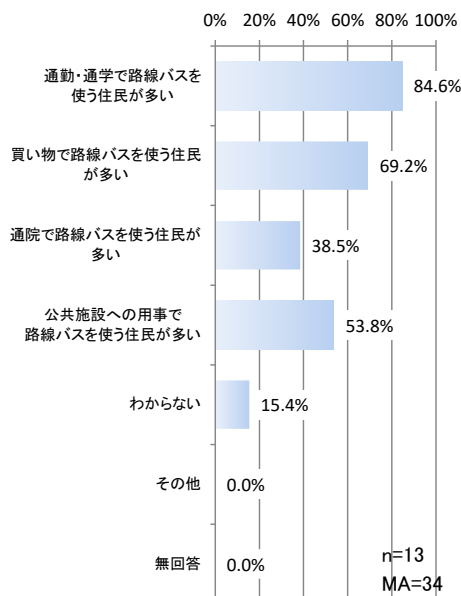
	回答数	割合
地域住民にとって路線バスは重要である	8	61.5%
地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある	5	38.5%
地域住民にとって路線バスはそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	13	100.0%



(問 5-2) 路線バスの利用目的

・「通勤・通学で路線バスを使う住民が多い」が 84.6% (11地区) と最も高く、次いで「買い物で路線バスを使う住民が多い」が 69.2% (9地区) となっています。

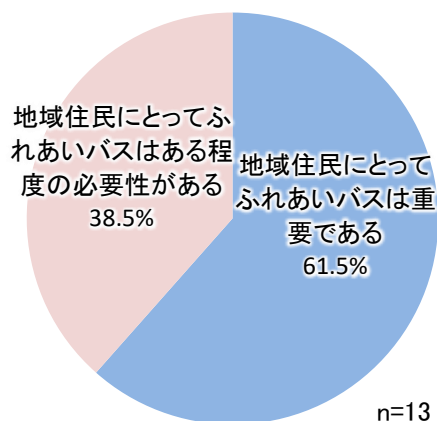
	回答数	割合
通勤・通学で路線バスを使う住民が多い	11	84.6%
買い物で路線バスを使う住民が多い	9	69.2%
通院で路線バスを使う住民が多い	5	38.5%
公共施設への用事で路線バスを使う住民が多い	7	53.8%
わからない	2	15.4%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	34	261.5%



(問 6-1) ふれあいバスの重要度

・「地域住民にとってふれあいバスは重要である」が 61.5% (8地区) と最も高く、次いで「地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある」が 38.5% (5地区) となっています。

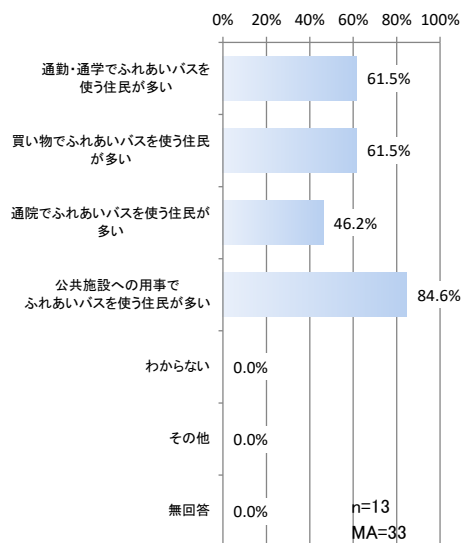
	回答数	割合
地域住民にとってふれあいバスは重要である	8	61.5%
地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある	5	38.5%
地域住民にとってふれあいバスはそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	13	100.0%



(問 6-2) ふれあいバスの利用目的

・「公共施設への用事でふれあいバスを使う住民が多い」が 84.6% (11 地区) と最も高くなっており、次いで「通勤・通学でふれあいバスを使う住民が多い」「買い物でふれあいバスを使う住民が多い」が 61.5% (8 地区) となっています。

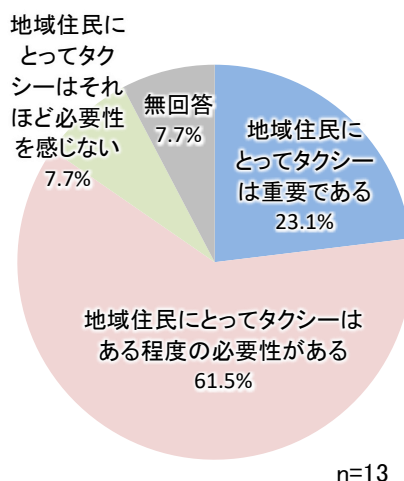
	回答数	割合
通勤・通学でふれあいバスを使う住民が多い	8	61.5%
買い物でふれあいバスを使う住民が多い	8	61.5%
通院でふれあいバスを使う住民が多い	6	46.2%
公共施設への用事でふれあいバスを使う住民が多い	11	84.6%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	33	253.8%



(問 7-1) タクシーの重要度

・「地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある」が 61.5% (8 地区) と最も高く、次いで「地域住民にとってタクシーは重要である」が 23.1% (3 地区) となっています。

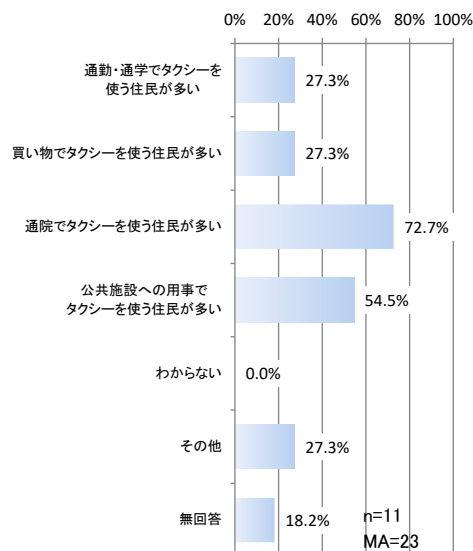
	回答数	割合
地域住民にとってタクシーは重要である	3	23.1%
地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある	8	61.5%
地域住民にとってタクシーはそれほど必要性を感じない	1	7.7%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	1	7.7%
合計	13	100.0%



(問 7-2) タクシーの利用目的

・「通院でタクシーを使う住民が多い」が 72.7% (8 地区) と最も高く、次いで「公共施設への用事でタクシーを使う住民が多い」が 54.5% (6 地区) となっています。

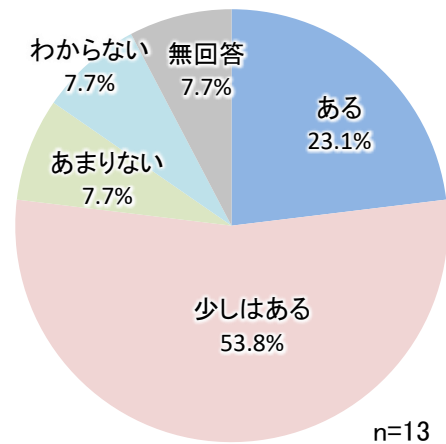
	回答数	割合
通勤・通学でタクシーを使う住民が多い	3	27.3%
買い物でタクシーを使う住民が多い	3	27.3%
通院でタクシーを使う住民が多い	8	72.7%
公共施設への用事でタクシーを使う住民が多い	6	54.5%
わからない	0	0.0%
その他	3	27.3%
無回答	2	18.2%
合計	25	227.3%



(問 8) タクシー利用助成事業のニーズ

・「少しはある」が 53.8% (7地区) と最も高く、次いで「ある」が 23.1% (3地区) となっています。

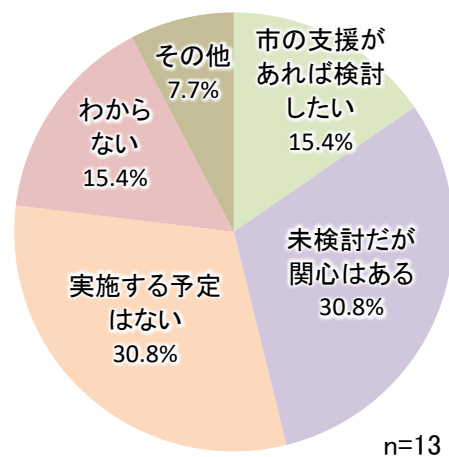
	回答数	割合
ある	3	23.1%
少しはある	7	53.8%
あまりない	1	7.7%
ない	0	0.0%
わからない	1	7.7%
無回答	1	7.7%
合計	13	100.0%



(問 10) 住民主体による交通サービス

・「未検討だが関心はある」「実施する予定はない」が 30.8% (4地区) と最も高くなっています。

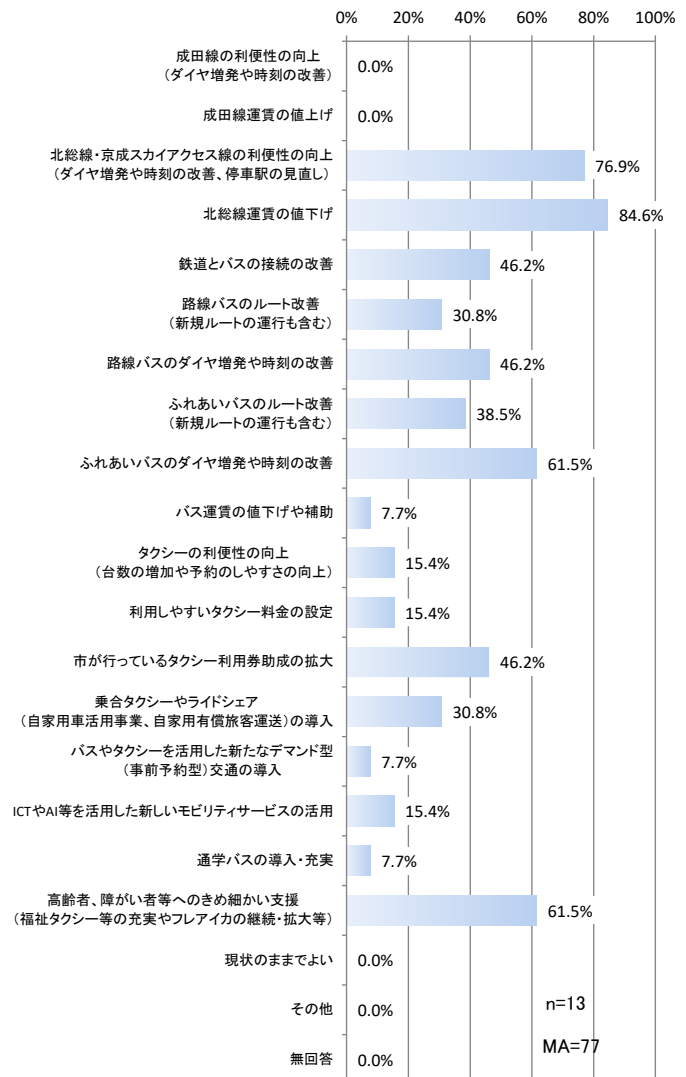
	回答数	割合
実施している	0	0.0%
検討している	0	0.0%
市の支援があれば検討したい	2	15.4%
未検討だが関心はある	4	30.8%
検討したいが実施は難しい	0	0.0%
実施する予定はない	4	30.8%
わからない	2	15.4%
その他	1	7.7%
無回答	0	0.0%
合計	13	100.0%



(問 11) 今後、必要性が高まるとされる交通施策やサービス

・「北総線運賃の値下げ」が 84.6% (11 地区) と最も高く、次いで「北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上」が 76.9% (10 地区) となっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	0	0.0%
成田線運賃の値上げ	0	0.0%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	10	76.9%
北総線運賃の値下げ	11	84.6%
鉄道とバスの接続の改善	6	46.2%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	4	30.8%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	6	46.2%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	5	38.5%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	8	61.5%
バス運賃の値下げや補助	1	7.7%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	2	15.4%
利用しやすいタクシー料金の設定	2	15.4%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	6	46.2%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送) の導入	4	30.8%
バスやタクシーを活用した新たなデマンド型 (事前予約型) 交通の導入	1	7.7%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	2	15.4%
通学バスの導入・充実	1	7.7%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	8	61.5%
現状のままでよい	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	77	592.3%



【意見・要望】

成田線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅までが不便。成田線を利用したのは数回程度 (セカンドアベニュー木刈団地) ・ 空港から成田駅着 23 時 09 分、23 時 53 分に接続できない。最終時間を遅くしてほしい。昼間についても空港発着の電車との接続がない時間帯がある。遅れが当たり前のような運行があるが、駅からのバスの時間もあるので、できる限り避けてほしい (ネオックス)
北総線・アクセス特急	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃を安くしてほしい (ファーストアベニュー木刈団地、セカンドアベニュー木刈団地、木刈 3 丁目、木刈 6 丁目、大塚 3 丁目、ファーストスクエア小倉台) ・ 北総線単独で黒字経営と聞いています。工夫次第でなんとかなるのでは (木刈 6 丁目) ・ 日本一運賃が高い鉄道という不名誉な称号はいりません (木刈 3 丁目) ・ 通学定期など安くなったが一般客の運賃が高い。気軽に東京などに行ける運賃にしてほしい (木刈一丁目) ・ 普通運賃について、家族で東京方面に行く場合、負担が大きいと考えている住民が多い。通学定期は下がったが、普通運賃については負担が大きいと感じている (ガーデンハウス木刈)

	<ul style="list-style-type: none"> ・学期間で定期を持たないときに、一般利用が多い（セカンドアベニュー木刈団地） ・アクセス特急の増発（ネオックス） ・高運賃対策として回数券の復活（ネオックス） ・現在季節限定販売の「土日祝日割引きっぷ」の通年販売（ネオックス） ・近年、アクセス特急が観光客であふれており、利用する方が少ないようです。千葉ニュータウン中央駅はアクセス特急が使えることが利点なのですが、様々な理由で乗車を控えるという状況です（通勤・通学者は除く）（木刈7丁目） ・成田空港へ直通する各駅停車を運行するか、アクセス特急を増発して成田空港へのアクセスを便利にしてほしい。通勤で空港へ行く住民が多く、現状の2時間で3本体制は少なく感じる（印西住宅） ・駅からイオンまで雨どい（アーケード）をつけてほしい（トリアス）
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・印西市のバス便数が少ない。少なくとも30分間隔くらいにしてほしい。千葉レインボーバス（現京成バス千葉セントラル）の千葉ニュータウン中央駅～印旛日本医大駅が少なく遅い便がない。小室白井経由の千葉ニュータウン中央駅～新鎌ヶ谷駅のちばにうバスの復活を願う（木刈一丁目） ・北側進行バス、バスダイヤ改定時、北総線ダイヤとの連絡が付くようにお願いしたい（ガーデンハウス木刈） ・不便で利用が少ない（セカンドアベニュー木刈団地） ・朝、夕のダイヤ便数を増やしてほしい（木刈6丁目） ・木下駅でのJRとの接続が悪い（JR到着後バス発まで時間があきすぎる）。JRの出発に間に合わないバスの到着時間の設定を変えてほしい（ネオックス） ・木下駅最終を21時台に戻してほしい。途中のグッドマン勤務者にとってもメリット大（ネオックス） ・千葉ニュータウン中央駅～464号沿いの大型店方面、千葉ニュータウン中央駅～木刈4～白井車庫のバス路線を（ネオックス） ・印西市はクルマがないと不便といわれている。高齢化を考えると公共交通は重要（トリアス）
ふれあいバス	<ul style="list-style-type: none"> ・本数を増やしてほしい（セカンドアベニュー木刈団地、木刈3丁目、木刈6丁目） ・便数が少ないので、少なくとも30分間隔くらいにはしてもらいたい。乗り換えなしで遠方に行ける経路があるとよい。免許返納した高齢者にニーズはあるが、バスは便数が少ないためタクシー等になってしまう。要望に応じた運行が必要（木刈一丁目） ・運賃を200円にしてもよいから本数を増やしてほしい（ネオックス） ・夏休みなど松山下公園で試合などがあると学生が大勢乗り込む。おかげで途中から地域住民が乗れない。専用バスや臨時便を仕立てるなどして混雑を回避すべき（ネオックス） ・成田線との接続を考えた運行時間を（ネオックス） ・無料バスは大変ありがたい。フレンドリープラザ前にベンチを設置していただいたのは、利用者にとってありがたかった。高齢者の利用が多いので、必要な箇所に設置していただくとありがたい（ガーデンハウス木刈） ・もっと充実してほしい（トリアス）

タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・町内会でも、免許返納者が増えていることからタクシーの必要性も高まると思われる。今後、補助金の交付も考えていただけるとありがたい（ガーデンハウス木刈） ・通勤で帰りが遅くなるとタクシーは必要になる。また、足を痛めたり等通院でも必要なケースがある（木刈5丁目） ・ドライバーで質の悪い人がいる。要注意！ ・台数不足、早朝・深夜に配車できない。木下駅にタクシーがない、来ない、乗車を拒否される（ネオックス）
バスで巡回してほしい場所	<ul style="list-style-type: none"> ・駅、病院（ファーストアベニュー木刈団地、木刈一丁目） ・公共施設、日医大病院（木刈一丁目） ・病院、印西霊園（ガーデンハウス木刈） ・ショッピングモール（コストコ、ジョイフル等）（木刈6丁目） ・千葉ニュータウン中央駅、新鎌ヶ谷駅（木刈7丁目） ・鉄道が通っていないところ、また、JR成田線と千葉ニュータウン間のアクセスが便利になるような路線（印西住宅） ・464号沿いの商店、飲食店。NT発 高花ランドローム～西の原小学校～原小へむかう直線道路方面。現状高花団地方面や、印西牧の原駅から西の原の戸建て地区を回るバスが数本走っているが、南環状線沿線をめぐる手段がない（ネオックス）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・印西市は比較的道路環境がよいため、自動運転バスやタクシーの実験を含む導入が容易と思われる。住民の暮らしよさの向上のみならず世界モデル自治体としてイメージ向上を図り地域の発展につなげるべきと思う（木刈一丁目） ・ニュータウン地区は、交通が便利といわれてきたが、免許返納者が増えており、バス停等の改善をお願いしたい（ガーデンハウス木刈） ・ちばにうバスの復活（セカンドアベニュー木刈団地） ・今回は自治会役員の意見を集約してアンケートを回答したが、個々人の生活スタイルで意向が異なるので、より多くの住民からアンケートを行った方がよい（セカンドアベニュー木刈団地） ・JR成田線とレインボーバス（現京成バス千葉セントラル）神崎線はセットで運行時間を考えるべき。それぞれ勝手な時刻設定をしているから利便性を感じない。成田線は空港からの成田駅の発着時間とセットで接続を考えるよう要望されたい（ネオックス） ・グッドマンや松崎工業団地などの従業員を路線バスで取り込むことで、レインボーバス（現京成バス千葉セントラル）の収支を改善させる。現に、神崎線も乗客が増えているはずだし、グッドマン中心のバスも新設している現状で、もっと知恵を絞って地域住民以外から運賃を取ることを考えてほしい。そして、それを地域住民の足に活用する。市の補助金があるから企業努力をしていないのではないのか？バス業者の新規参入を阻害するなにかがあるのか？ ・印西牧の原駅～小林駅のバスと神崎線の本数、乗客数を比較してほしい。印西の中心を走る、NTと市役所を結ぶ、市のランドマークであるグッドマンを経由する「神崎線」の待遇の悪さ（本数少ない、古いバスで運行）が浮き彫りになる。早急に改善を求めたい（ネオックス） ・高齢者対策を考えてほしい（トリアス）

(2) b. 中央駅南地区（回答結果まとめ）

【交通モード】

- 北総線千葉ニュータウン中央駅があります。
- 路線バスは、神崎線、高花線、西の原線があります。
- ふれあいバスは、西ルート、南ルートが走っています。

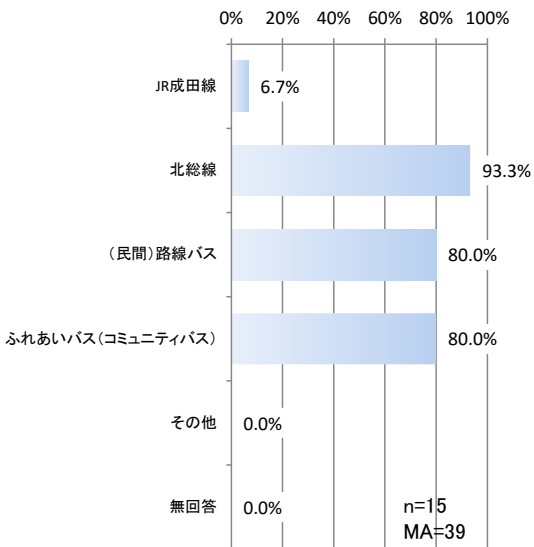
【回答の集約】

- 北総線、路線バス、ふれあいバスは、多くのエリアが徒歩で利用できます。
- すべての交通機関が広く利用されています。
- 成田線は必要性を感じる地域と感じない地域があります。
- 北総線はすべての町内会で重要と考えられており、主に通勤・通学、買い物、通院で多く利用されています。
- 路線バスは重要と考えられており、通勤・通学、買い物、通院、公共施設への用事で多く利用されています。
- ふれあいバスは重要と考えられており、主に買い物、通院、公共施設への用事で多く利用されています。
- タクシーは比較的重要と考えられており、主に通院、公共施設への用事で多く利用されています。
- タクシー利用助成は、ある程度のニーズがあると考えられています。
- 住民主体の交通サービスは、市の支援があれば検討したい、未検討だが関心がある団体があります。
- 今後、特に必要性が高まる交通施策やサービスとしては、北総線・成田スカイアクセス線の利便性向上、北総線運賃の値下げ、ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善、高齢者・障がい者等へのきめ細かい支援が挙げられており、ある程度必要性が高まるものには、鉄道とバスの接続の改善、路線バスのダイヤ増発や時刻の改善、市が行っているタクシー利用券助成の拡大が挙げられています。その他にも多くの意見があります。

(問 2-1) 徒歩で利用できる公共交通機関

・「北総線」が 93.3% (14 地区) と最も高く、次いで「(民間) 路線バス」「ふれあいバス (コミュニティバス)」が 80.0% (12 地区) となっています。

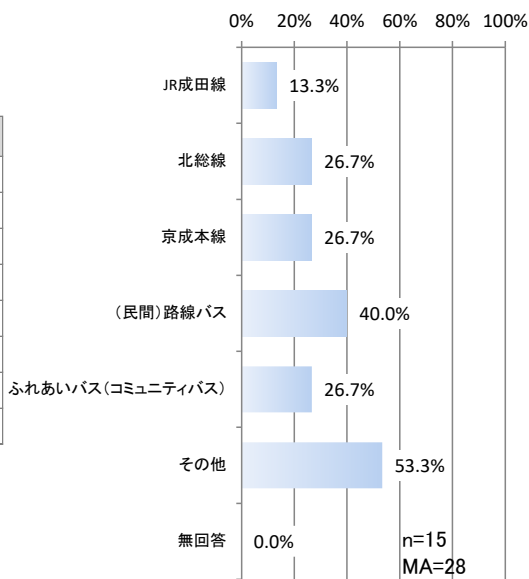
	回答数	割合
JR成田線	1	6.7%
北総線	14	93.3%
(民間) 路線バス	12	80.0%
ふれあいバス (コミュニティバス)	12	80.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	39	260.0%



(問 2-2) 徒歩では行けないが、日常的に利用する公共交通機関

・「(民間) 路線バス」が 40.0% (6 地区) と最も高くなっています。

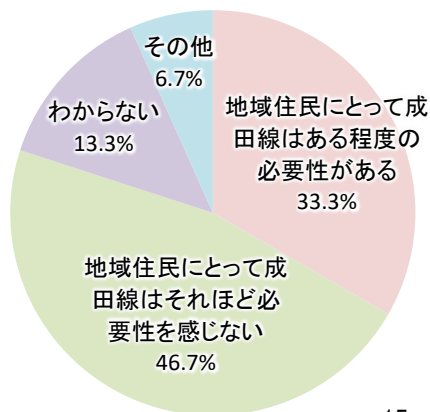
	回答数	割合
JR成田線	2	13.3%
北総線	4	26.7%
京成本線	4	26.7%
(民間) 路線バス	6	40.0%
ふれあいバス (コミュニティバス)	4	26.7%
その他	8	53.3%
無回答	0	0.0%
合計	28	186.7%



(問 3-1) 成田線重要度

・「地域住民にとって成田線はそれほど必要性を感じない」が 46.7% (7 地区) と最も高く、次いで「地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある」が 33.3% (5 地区) となっています。

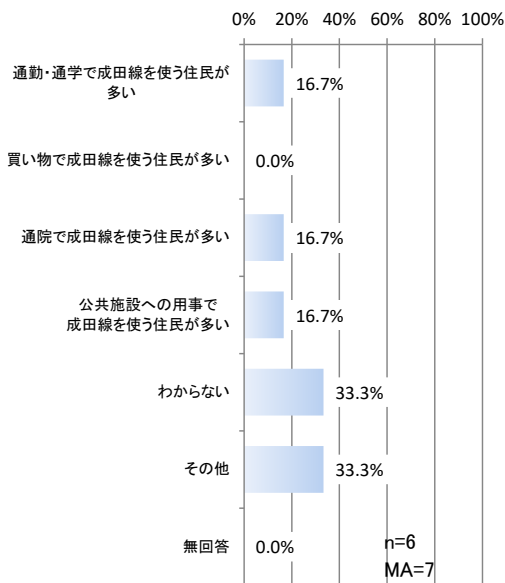
	回答数	割合
地域住民にとって成田線は重要である	0	0.0%
地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある	5	33.3%
地域住民にとって成田線はそれほど必要性を感じない	7	46.7%
わからない	2	13.3%
その他	1	6.7%
無回答	0	0.0%
合計	15	100.0%



(問 3-2) 成田線の利用目的

・「わからない」が 33.3% (2 地区) と最も高くなっています。

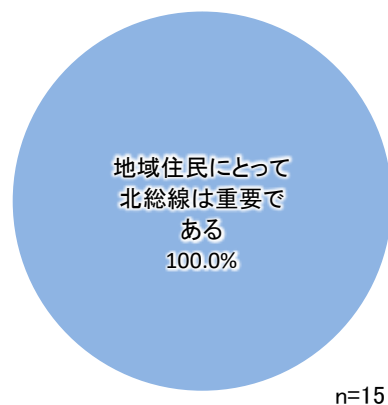
	回答数	割合
通勤・通学で成田線を使う住民が多い	1	16.7%
買い物で成田線を使う住民が多い	0	0.0%
通院で成田線を使う住民が多い	1	16.7%
公共施設への用事で成田線を使う住民が多い	1	16.7%
わからない	2	33.3%
その他	2	33.3%
無回答	0	0.0%
合計	7	116.7%



(問 4-1) 北総線の重要度

・「地域住民にとって北総線は重要である」が 100% (15 地区) と最も高くなっています。

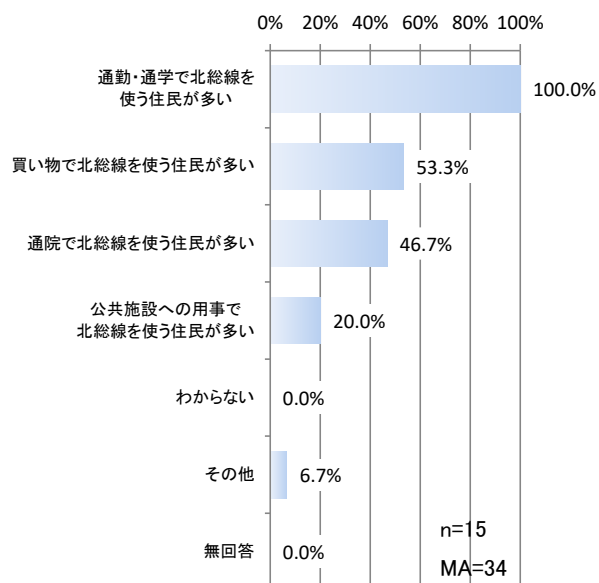
	回答数	割合
地域住民にとって北総線は重要である	15	100.0%
地域住民にとって北総線はある程度の必要性がある	0	0.0%
地域住民にとって北総線はそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	15	100.0%



(問 4-2) 北総線の利用目的

・「通勤・通学で北総線を使う住民が多い」が 100% (15 地区) と最も高く、次いで「買い物で北総線を使う住民が多い」が 53.3% (8 地区) となっています。

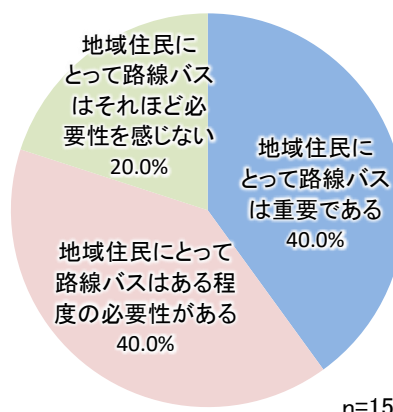
	回答数	割合
通勤・通学で北総線を使う住民が多い	15	100.0%
買い物で北総線を使う住民が多い	8	53.3%
通院で北総線を使う住民が多い	7	46.7%
公共施設への用事で北総線を使う住民が多い	3	20.0%
わからない	0	0.0%
その他	1	6.7%
無回答	0	0.0%
合計	34	226.7%



(問 5-1) 路線バスの重要度

・「地域住民にとって路線バスは重要である」「地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある」が40.0%（6地区）と最も高くなっています。

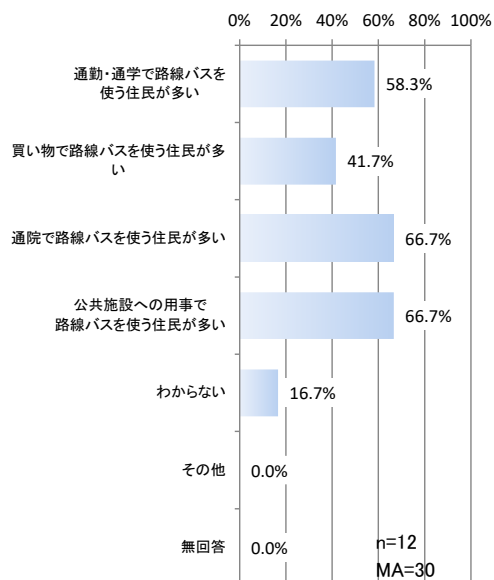
	回答数	割合
地域住民にとって路線バスは重要である	6	40.0%
地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある	6	40.0%
地域住民にとって路線バスはそれほど必要性を感じない	3	20.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	15	100.0%



(問 5-2) 路線バスの利用目的

・「通院で路線バスを使う住民が多い」「公共施設への用事で路線バスを使う住民が多い」が66.7%（8地区）と最も高くなっています。

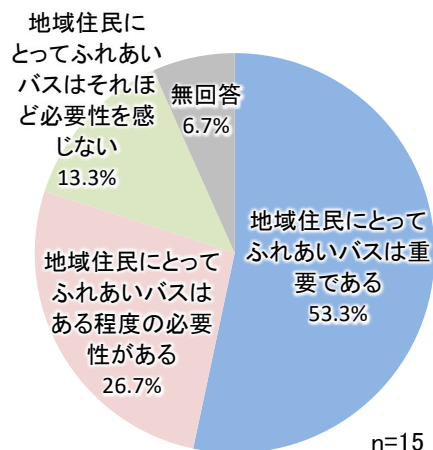
	回答数	割合
通勤・通学で路線バスを使う住民が多い	7	58.3%
買い物で路線バスを使う住民が多い	5	41.7%
通院で路線バスを使う住民が多い	8	66.7%
公共施設への用事で路線バスを使う住民が多い	8	66.7%
わからない	2	16.7%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	30	250.0%



(問 6-1) ふれあいバスの重要度

・「地域住民にとってふれあいバスは重要である」が53.3%（8地区）と最も高く、次いで「地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある」が26.7%（4地区）となっています。

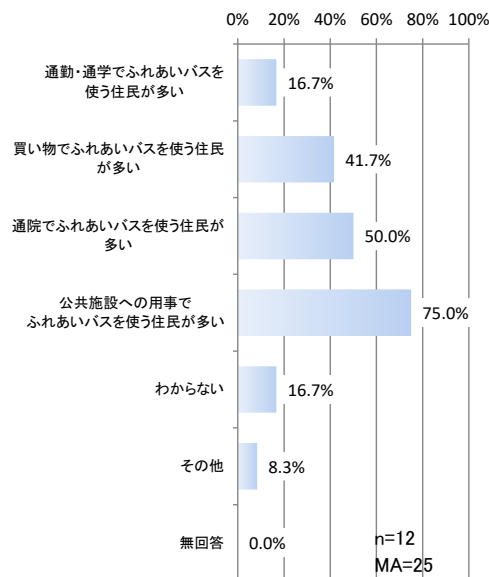
	回答数	割合
地域住民にとってふれあいバスは重要である	8	53.3%
地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある	4	26.7%
地域住民にとってふれあいバスはそれほど必要性を感じない	2	13.3%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	1	6.7%
合計	15	100.0%



(問 6-2) ふれあいバスの利用目的

・「公共施設への用事でふれあいバスを使う住民が多い」が75.0%（9地区）と最も高く、次いで「通院でふれあいバスを使う住民が多い」が50.0%（6地区）となっています。

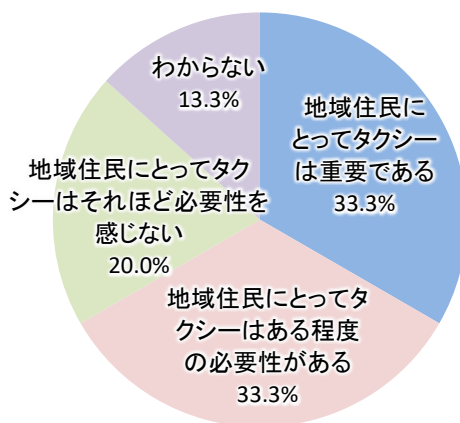
	回答数	割合
通勤・通学でふれあいバスを使う住民が多い	2	16.7%
買い物でふれあいバスを使う住民が多い	5	41.7%
通院でふれあいバスを使う住民が多い	6	50.0%
公共施設への用事でふれあいバスを使う住民が多い	9	75.0%
わからない	2	16.7%
その他	1	8.3%
無回答	0	0.0%
合計	25	208.3%



(問 7-1) タクシーの重要度

・「地域住民にとってタクシーは重要である」「地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある」が33.3%（5地区）と最も高くなっています。

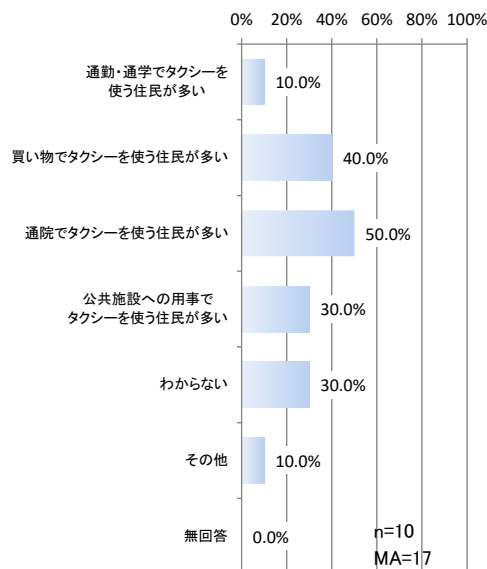
	回答数	割合
地域住民にとってタクシーは重要である	5	33.3%
地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある	5	33.3%
地域住民にとってタクシーはそれほど必要性を感じない	3	20.0%
わからない	2	13.3%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	15	100.0%



(問 7-2) タクシーの利用目的

・「通院でタクシーを使う住民が多い」が50.0%（5地区）と最も高く、次いで「買い物でタクシーを使う住民が多い」が40.0%（4地区）となっています。

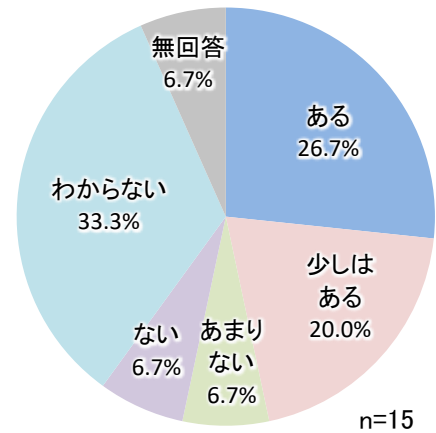
	回答数	割合
通勤・通学でタクシーを使う住民が多い	1	10.0%
買い物でタクシーを使う住民が多い	4	40.0%
通院でタクシーを使う住民が多い	5	50.0%
公共施設への用事でタクシーを使う住民が多い	3	30.0%
わからない	3	30.0%
その他	1	10.0%
無回答	0	0.0%
合計	17	170.0%



(問 8) タクシー利用助成事業のニーズ

・「わからない」が 33.3% (5地区) と最も高く、次いで「ある」が 26.7% (4地区) となっています。

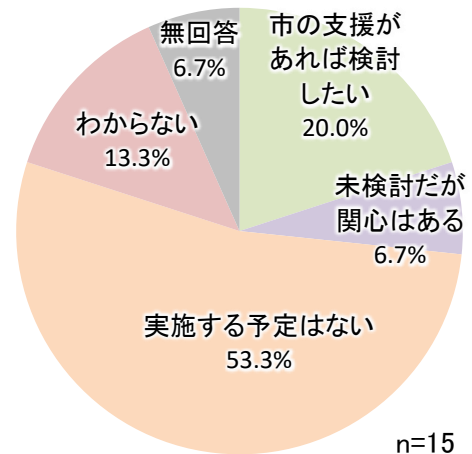
	回答数	割合
ある	4	26.7%
少しはある	3	20.0%
あまりない	1	6.7%
ない	1	6.7%
わからない	5	33.3%
無回答	1	6.7%
合計	15	100.0%



(問 10) 住民主体による交通サービス

・「実施する予定はない」が 53.3% (8地区) と最も高く、次いで「市の支援があれば検討したい」が 20.0% (3地区) となっています。

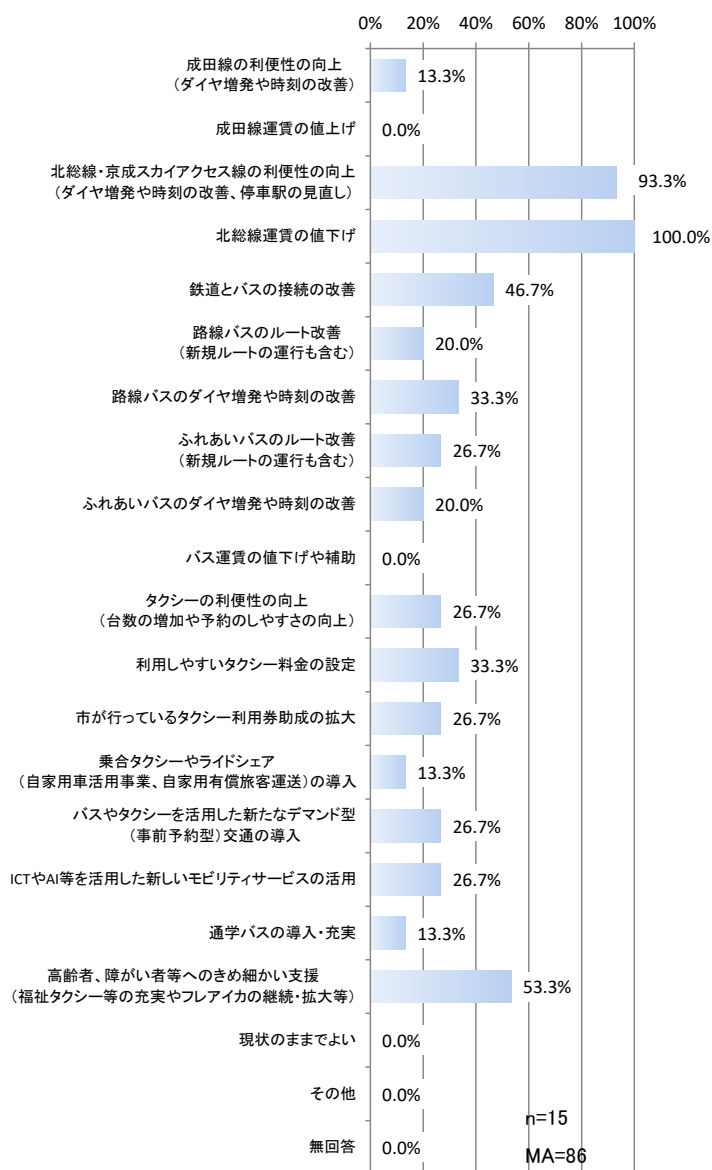
	回答数	割合
実施している	0	0.0%
検討している	0	0.0%
市の支援があれば検討したい	3	20.0%
未検討だが関心はある	1	6.7%
検討したいが実施は難しい	0	0.0%
実施する予定はない	8	53.3%
わからない	2	13.3%
その他	0	0.0%
無回答	1	6.7%
合計	15	100.0%



(問 11) 今後、必要性が高まるとされる交通施策やサービス

・「北総線運賃の値下げ」が100% (15 地区) と最も高く、次いで「北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上」が93.3% (14 地区) となっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	2	13.3%
成田線運賃の値上げ	0	0.0%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	14	93.3%
北総線運賃の値下げ	15	100.0%
鉄道とバスの接続の改善	7	46.7%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	3	20.0%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	5	33.3%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	4	26.7%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	3	20.0%
バス運賃の値下げや補助	0	0.0%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	4	26.7%
利用しやすいタクシー料金設定	5	33.3%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	4	26.7%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送) の導入	2	13.3%
バスやタクシーを活用した新たなデマンド型 (事前予約型) 交通の導入	4	26.7%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	4	26.7%
通学バスの導入・充実	2	13.3%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	8	53.3%
現状のままでよい	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	86	573.3%



【意見・要望】

成田線	<ul style="list-style-type: none"> ・市内にJRがあるかないかは大きいである。ニュータウン住民ではあるが、JR駅周辺の活性化は市全体に利益があると思う。ニュータウン市街地との連携がなにより重要と思う (戸神台東) ・ニュータウン地区から成田線へのアクセスがよくない。実質的に車での送迎になっている (ヴェレーナシティ千葉ニュータウン中央東) ・木下駅までの公共交通機関が改善すれば利用価値は向上 (原山花の丘) ・北総線のバックアップ路線としては、千葉ニュータウン中央駅～木下駅までのアクセスが悪い。運賃はJRの方が安い (原山) ・1時間に2本は少ないと思う (原山西)
-----	--

北総線・アクセス 特急	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃を安くしてほしい（武西学園台3丁目、戸神台、ローレルスクエア千葉ニュータウン中央、内野西団地、原山花の丘） ・運賃が高いため地域の発展に大きな影響を及ぼしている（ヴェレーナガーデン千葉ニュータウン中央、原山） ・京成グループならば京成運賃で設定すべき（ヴェレーナガーデン千葉ニュータウン中央） ・シルバーパスでどこに出かけても均一な安価な運賃をお願いしたい（原山レジデンス） ・千葉ニュータウン中央駅～印西牧の原駅間に駅があるべき（草深）（原山） ・もう一段の値下げをなにとぞ実現願いたい。人口減少社会の到来が不可避な中、地域を発展させるには定住人口を増やすことがなにより重要。目先の利益でなく、中長期の未来の展望を描くためにも北総線値下げは絶対が必要。地方交付税不交付団体である財政豊かな印西市は、今こそその財源を市民の多くが利用する北総線値下げで活用すべきとき。時間がたつほど印西市とて財源は苦しくなる。ぜひご検討いただきたい（戸神台東） ・東京方面へ向かうのも、成田空港へ向かうのも、運賃がまだ高いと感じる（ヴェレーナシティ千葉ニュータウン中央東） ・便数が少ない、昼間は 10 分間隔程度では運行してほしい。終電をもう少し遅い時間までほしい（原山花の丘） ・アクセス特急を増便してほしい（原山花の丘） ・外国人（空港からの）が多く、マナーが悪い（原山花の丘）
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢化に伴って、免許の返納などからバスの重要性が増してくると思われる（戸神台） ・朝、夕のダイヤを増発してほしい（内野中央団地） ・ダイヤを増やしてほしい（原山） ・便数、路線が少ないので利用しづらい（原山花の丘） ・バス停に屋根がほしい。千葉ニュータウンの乗り場を防犯上もっと明るく、寒い日はトイレも近くなるので近くにコンビニがほしい。今あるコンビニでは遠すぎる（原山レジデンス） ・北総線とバスの時間がずれていると思う（原山西）
ふれあいバス	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスとともに今後重要になってくると思う（戸神台） ・便を増発してほしい（内野中央団地） ・ルート、便数等問題あり。残念ながら、至近バス停まで 400～500mなので利用しづらい（原山花の丘） ・路線が長い。分割して短くすると使いやすい（原山）
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・料金が安い（戸神台2丁目） ・夜間など必要になるときがある。また、高齢者は、費用負担が重くなければ目的地まで行けるのでバスより利用したいと考える（戸神台） ・印西牧の原駅で乗り過ごし客への対応（タクシー台数の充実）があるとありがたい（ヴェレーナシティ千葉ニュータウン中央東） ・駅配車数が少ない。荒天時、深夜、走行時の増配車等機動的な運用を期待（原山花の丘） ・運転手のマナー等、いなか感が大きい（原山） ・朝夕は乗合タクシーも必要（原山）

<p>バスで巡回してほしい場所</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・病院、ショッピングモール、公共施設（戸神台） ・牧の原地区（内野中央団地） ・公共施設（役所等）、買い物用（イオン、ジョイフル）、病院（日医大ほか）（原山花の丘） ・バスの乗り換えシステムを検討しては？乗り換えで座って、待てる施設。ついでになにかできる施設を検討しては？イスと壁と屋根のある（原山） ・東京インテリア（そよかぜ内科の通院）、牧の原モア（ヤオコー等への買い物）、コスモスパレット（出張所）、カスミ西の原店、西の原産直（原山レジデンス）
<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・印西市内の移動は自家用車を使う方が多いが、高齢者が増加する中で、運転免許の返納を促すためには、公共交通の充実が必要。ドライバーなど人手不足の現状もあり、自動運転などの新たに技術にも期待している。商業施設や病院などが独自に行っている送迎バス等とうまく連携できるとよい（戸神台） ・北総線の運賃を安く、ダイヤ増発の見直しが一番かと。車利用者が絶対に減らない状態が維持される状況が続く。高齢者が増えていっても、免許返納など考えづらく、安く便利な動けるツールがないとありえない感が強い。仕事（交通費支給される）やバイト、都内など行けない状況は避けたい（原山花の丘）

(2) c. 高花地区 (回答結果まとめ)

【交通モード】

- 路線バスは、高花線、西の原線が走っています。
- ふれあいバスは、中ルート、南ルートが走っています。

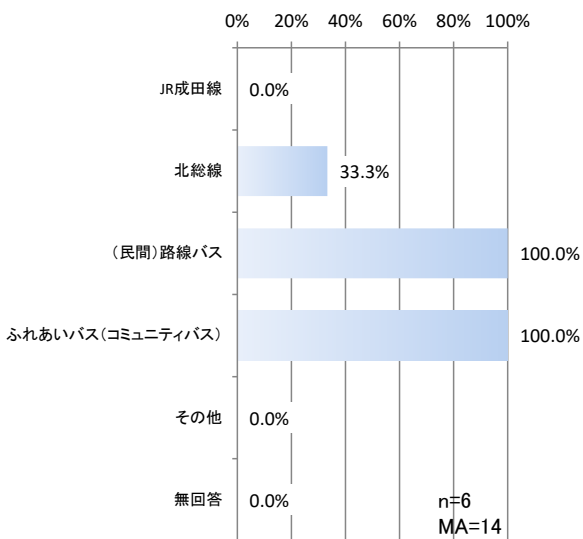
【回答の集約】

- 路線バス、ふれあいバスは、すべての町内会が徒歩で利用できます。
- すべての交通機関が広く利用されています。
- 成田線は必要性を感じる地域と感じない地域があり、主に通勤・通学で利用されています。
- 北総線はすべての町内会で重要と考えられており、主に通勤・通学、買い物、通院で多く利用されています。
- 路線バスは大変重要と考えられており、通勤・通学、買い物、通院、公共施設への用事で多く利用されています。
- ふれあいバスは重要と考えられており、通勤・通学、買い物、通院、公共施設への用事で多く利用されています。
- タクシーは必要性を感じる人と感じない人がおり、主に通院で多く利用されています。
- タクシー利用助成は、ある程度のニーズがあると考えられています。
- 住民主体の交通サービスは、未検討だが関心がある団体があります。
- 今後、特に必要性が高まる交通施策やサービスとしては、北総線・成田スカイアクセス線の利便性向上、北総線運賃の値下げが挙げられており、ある程度必要性が高まるものには、鉄道とバスの接続の改善、高齢者・障がい者等へのきめ細かい支援が挙げられています。その他にも多くの意見があります。

(問 2-1) 徒歩で利用できる公共交通機関

・「(民間)路線バス」「ふれあいバス(コミュニティバス)」が100%(6地区)と最も高くなっています。

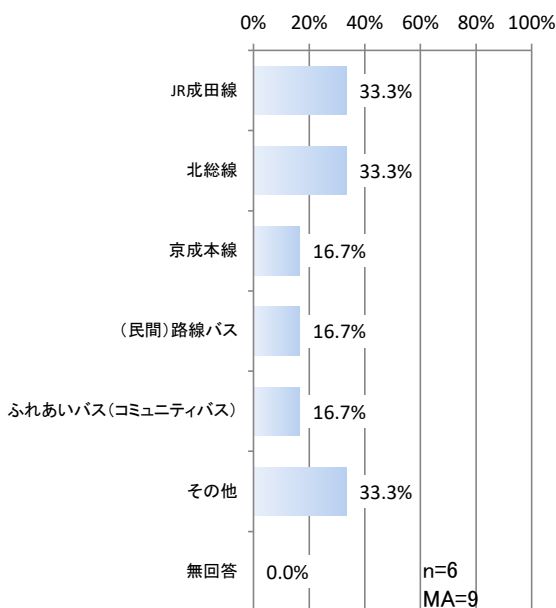
	回答数	割合
JR成田線	0	0.0%
北総線	2	33.3%
(民間)路線バス	6	100.0%
ふれあいバス(コミュニティバス)	6	100.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	14	233.3%



(問 2-2) 徒歩では行けないが、日常的に利用する公共交通機関

・「JR成田線」「北総線」が33.3%(2地区)と最も高くなっています。

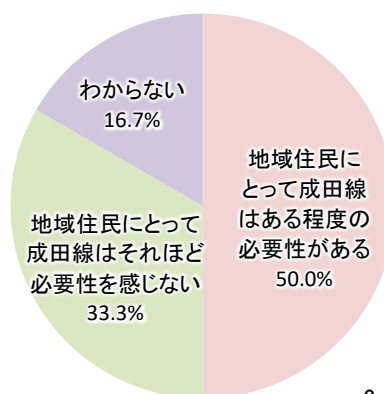
	回答数	割合
JR成田線	2	33.3%
北総線	2	33.3%
京成本線	1	16.7%
(民間)路線バス	1	16.7%
ふれあいバス(コミュニティバス)	1	16.7%
その他	2	33.3%
無回答	0	0.0%
合計	9	150.0%



(問 3-1) 成田線重要度

・「地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある」が50.0%(3地区)と最も高く、次いで「地域住民にとって成田線はそれほど必要性を感じない」が33.3%(2地区)となっています。

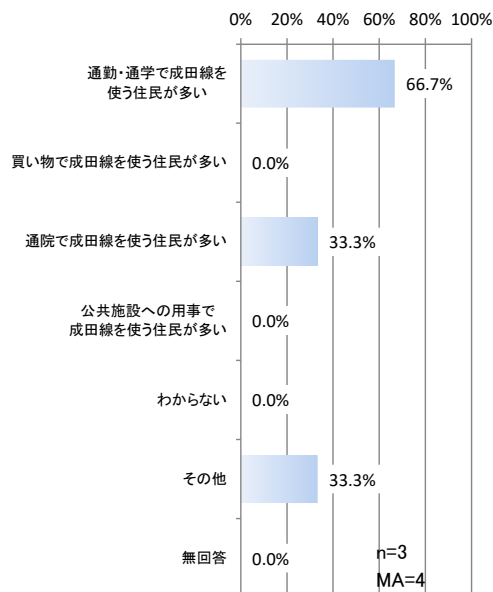
	回答数	割合
地域住民にとって成田線は重要である	0	0.0%
地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある	3	50.0%
地域住民にとって成田線はそれほど必要性を感じない	2	33.3%
わからない	1	16.7%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問 3-2) 成田線の利用目的

・「通勤通学で成田線を使う住民が多い」が 66.7% (2地区) と最も高く、次いで「通院で成田線を使う住民が多い」が 33.3% (1地区) となっています。

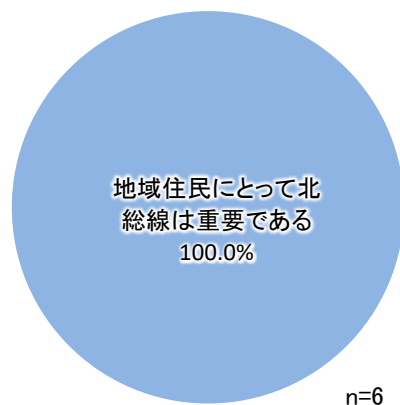
	回答数	割合
通勤・通学で成田線を使う住民が多い	2	66.7%
買い物で成田線を使う住民が多い	0	0.0%
通院で成田線を使う住民が多い	1	33.3%
公共施設への用事で成田線を使う住民が多い	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	1	33.3%
無回答	0	0.0%
合計	4	133.3%



(問 4-1) 北総線の重要度

・「地域住民にとって北総線は重要である」が 100% (6地区) と最も高くなっています。

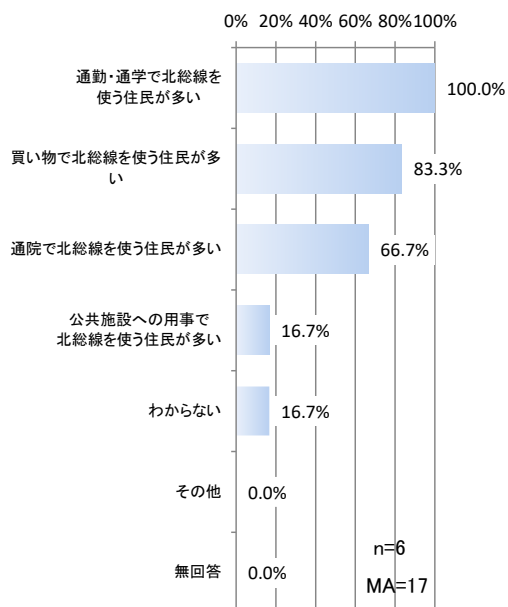
	回答数	割合
地域住民にとって北総線は重要である	6	100.0%
地域住民にとって北総線はある程度の必要性がある	0	0.0%
地域住民にとって北総線はそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問 4-2) 北総線の利用目的

・「通勤・通学で北総線を使う住民が多い」が 100% (6地区) と最も高く、次いで「買い物で北総線を使う住民が多い」が 83.3% (5地区) となっています。

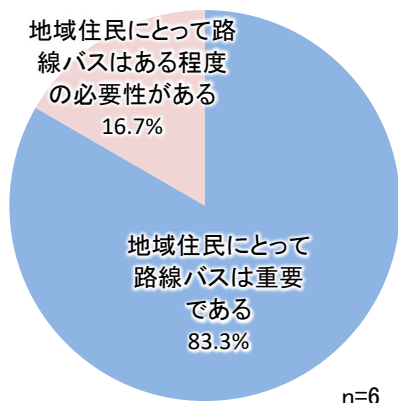
	回答数	割合
通勤・通学で北総線を使う住民が多い	6	100.0%
買い物で北総線を使う住民が多い	5	83.3%
通院で北総線を使う住民が多い	4	66.7%
公共施設への用事で北総線を使う住民が多い	1	16.7%
わからない	1	16.7%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	17	283.3%



(問 5-1) 路線バスの重要度

・「地域住民にとって路線バスは重要である」が 83.3% (5 地区) と最も高く、次いで「地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある」が 16.7% (1 地区) となっています。

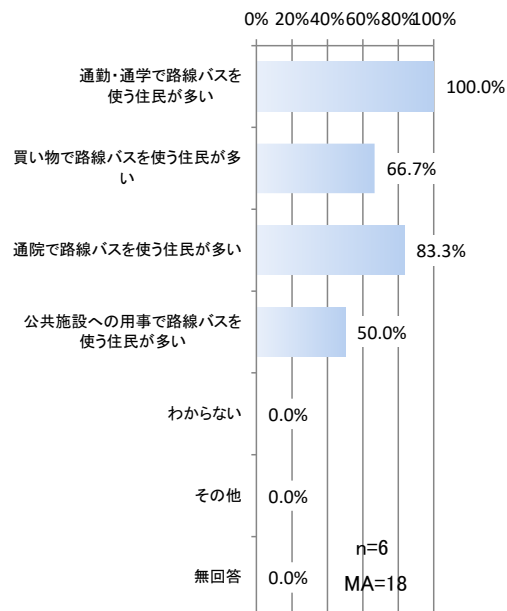
	回答数	割合
地域住民にとって路線バスは重要である	5	83.3%
地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある	1	16.7%
地域住民にとって路線バスはそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問 5-2) 路線バスの利用目的

・「通勤・通学で路線バスを使う住民が多い」が 100% (6 地区) と最も高く、次いで「通院で路線バスを使う住民が多い」が 83.3% (5 地区) となっています。

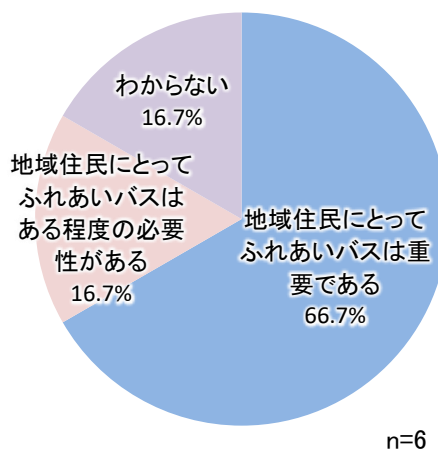
	回答数	割合
通勤・通学で路線バスを使う住民が多い	6	100.0%
買い物で路線バスを使う住民が多い	4	66.7%
通院で路線バスを使う住民が多い	5	83.3%
公共施設への用事で路線バスを使う住民が多い	3	50.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	18	300.0%



(問 6-1) ふれあいバスの重要度

・「地域住民にとってふれあいバスは重要である」が 66.7% (4 地区) と最も高く、次いで「地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある」「わからない」が 16.7% (1 地区) となっています。

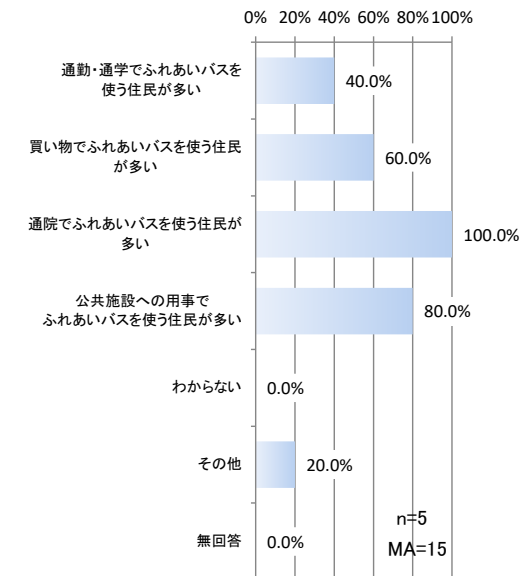
	回答数	割合
地域住民にとってふれあいバスは重要である	4	66.7%
地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある	1	16.7%
地域住民にとってふれあいバスはそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	1	16.7%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問 6-2) ふれあいバスの利用目的

・「通院でふれあいバスを使う住民が多い」が 100%（5地区）と最も高く、次いで「公共施設への用事でふれあいバスを使う住民が多い」が 80.0%（4地区）となっています。

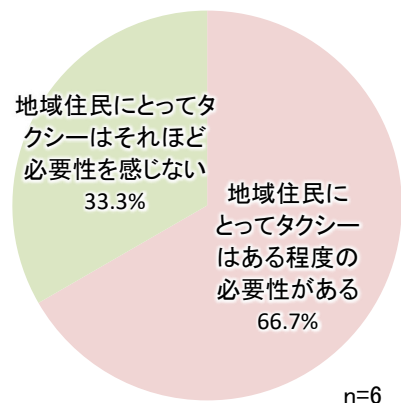
	回答数	割合
通勤・通学でふれあいバスを使う住民が多い	2	40.0%
買い物でふれあいバスを使う住民が多い	3	60.0%
通院でふれあいバスを使う住民が多い	5	100.0%
公共施設への用事でふれあいバスを使う住民が多い	4	80.0%
わからない	0	0.0%
その他	1	20.0%
無回答	0	0.0%
合計	15	300.0%



(問 7-1) タクシーの重要度

・「地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある」が 66.7%（4地区）と最も高く、次いで「地域住民にとってタクシーはそれほど必要性を感じない」が 33.3%（2地区）となっています。

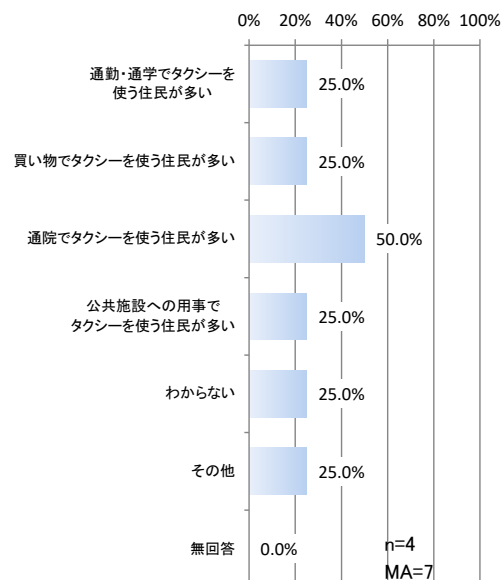
	回答数	割合
地域住民にとってタクシーは重要である	0	0.0%
地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある	4	66.7%
地域住民にとってタクシーはそれほど必要性を感じない	2	33.3%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問 7-2) タクシーの利用目的

・「通院でタクシーを使う住民が多い」が 50.0%（2地区）と最も高くなっています。

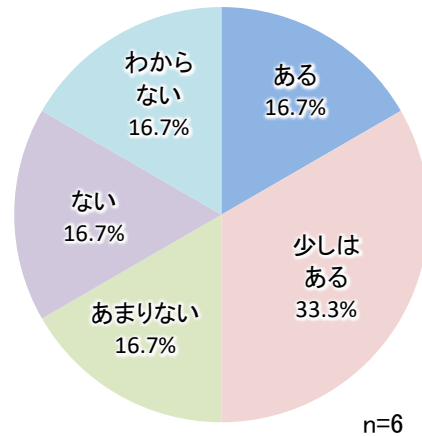
	回答数	割合
通勤・通学でタクシーを使う住民が多い	1	25.0%
買い物でタクシーを使う住民が多い	1	25.0%
通院でタクシーを使う住民が多い	2	50.0%
公共施設への用事でタクシーを使う住民が多い	1	25.0%
わからない	1	25.0%
その他	1	25.0%
無回答	0	0.0%
合計	7	175.0%



(問 8) タクシー利用助成事業のニーズ

・「少しはある」が 33.3% (2 地区) と最も高くなっています。

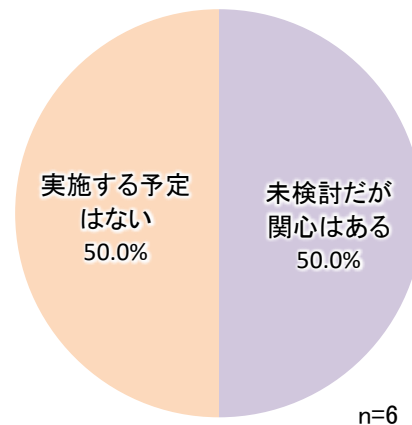
	回答数	割合
ある	1	16.7%
少しはある	2	33.3%
あまりない	1	16.7%
ない	1	16.7%
わからない	1	16.7%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問 10) 住民主体による交通サービス

・「未検討だが関心はある」「実施する予定はない」が 50.0% (3 地区) と最も高くなっています。

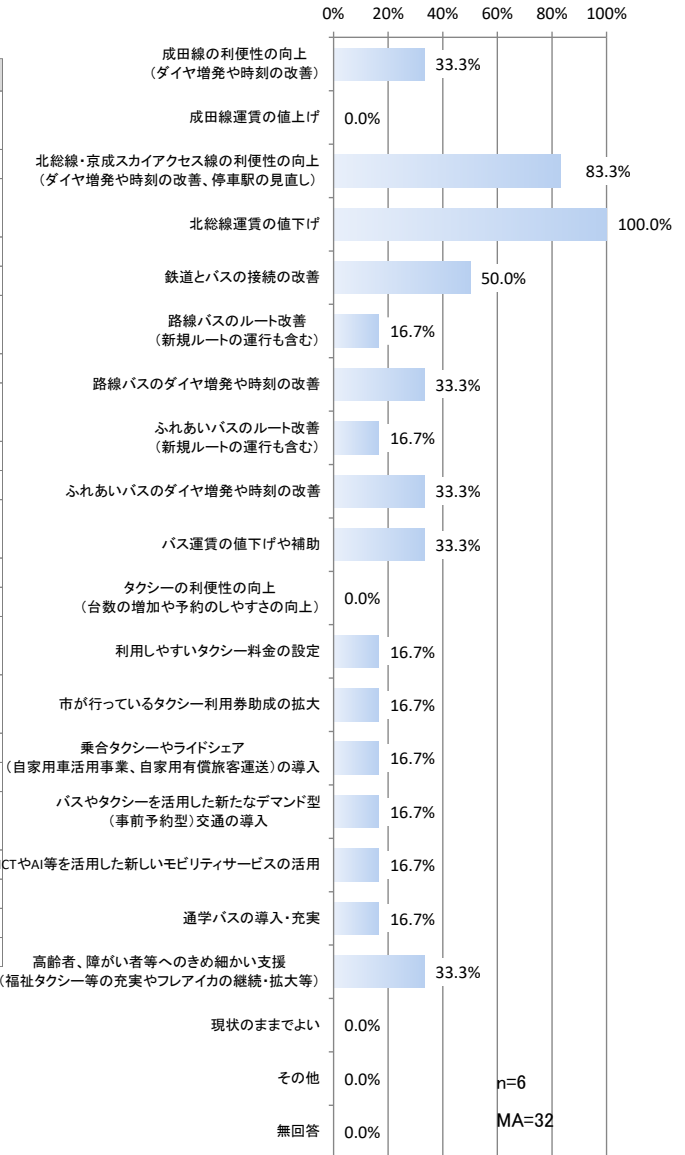
	回答数	割合
実施している	0	0.0%
検討している	0	0.0%
市の支援があれば検討したい	0	0.0%
未検討だが関心はある	3	50.0%
検討したいが実施は難しい	0	0.0%
実施する予定はない	3	50.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問 11) 今後、必要性が高まるとされる交通施策やサービス

・「北総線運賃の値下げ」が100%（6地区）と最も高く、次いで「北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上」が83.3%（5地区）となっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	2	33.3%
成田線運賃の値上げ	0	0.0%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	5	83.3%
北総線運賃の値下げ	6	100.0%
鉄道とバスの接続の改善	3	50.0%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	1	16.7%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	2	33.3%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	1	16.7%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	2	33.3%
バス運賃の値下げや補助	2	33.3%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	0	0.0%
利用しやすいタクシー料金設定	1	16.7%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	1	16.7%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送)の導入	1	16.7%
バスやタクシーを活用した新たなデマンド型 (事前予約型)交通の導入	1	16.7%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	1	16.7%
通学バスの導入・充実	1	16.7%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	2	33.3%
現状のままでよい	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	32	533.3%



【意見・要望】

成田線	・本数を増やしてほしい（ルミナス高花、高花6丁目西）
北総線・アクセス特急	・運賃を安くしてほしい（ルミナス高花、高花4丁目、高花6丁目西） ・一般運賃も安くしてほしい（高花5丁目）
路線バス	・なくならないようにしてほしい（ルミナス高花） ・バス運営の事情もあるが、ダイヤが少ない（高花4丁目） ・経路、ダイヤの見直し、減らさないでほしい（高花6丁目西） ・昼間、土日の便を増やしてほしい。 ・アクセス特急のダイヤに合わせた運行（高花6丁目西） ・アクセス特急で千葉ニュータウンに到着した後、走っていかないと間に合わない。電車が数分遅れた際はバスも融通を聞かせて時間をずらしてほしい（高花5丁目、高花6丁目西） ・京成スカイアクセス線に北総線乗り入れしてほしい（成田空港まで）（高花6丁目東）
ふれあいバス	・なくならないようにしてほしい（ルミナス高花） ・地域住民がどれだけ利用しているのかわからない（高花5丁目） ・ダイヤを増発してほしい（高花6丁目西）
タクシー	・早朝など断られることがある（高花5丁目） ・台数が減った（高花6丁目西）
バスで巡回してほしい場所	・千葉ニュータウン中央駅、印西牧の原駅、ジョイフル本田付近、印西総合病院（高花6丁目西）
その他	・タクシー利用助成について、公共交通の不便な方への助成と理解していますが、個人での移動は個人で、税金は不要と考える（高花4丁目） ・高齢者世帯の増加に伴い、買い物、病院等への足の確保が重要になると考える。高齢者が手軽に利用できる交通機関、仕組みや制度があれば喜ばれると考える（高花）

(2) e. 牧の原駅南地区（回答結果まとめ）

【交通モード】

- 北総線印西牧の原駅があります。
- 路線バスは、西の原線、小林線、西の原外循環線、宗像路線が走っており、滝野循環線も一部走っています。
- ふれあいバスは、中ルート、南ルート、印旛・本埜支所ルート、牧の原循環ルートが走っています。

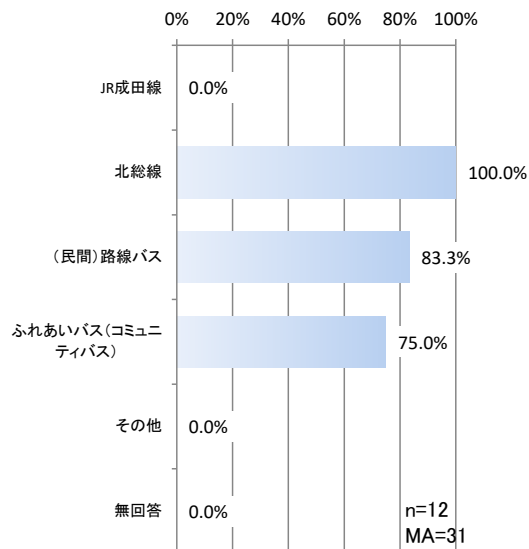
【回答の集約】

- 北総線、路線バス、ふれあいバスは、多くのエリアが徒歩で利用できます。
- すべての交通機関が広く利用されています。
- 成田線はある程度の必要性を感じており、主に通勤・通学で利用されています。
- 北総線はすべての町内会で重要と考えられており、通勤・通学、買い物、通院、公共施設への用事で多く利用されています。
- 路線バスはある程度重要と考えられており、主に通勤・通学、買い物、通院で多く利用されています。
- ふれあいバスはある程度重要と考えられており、主に買い物、通院、公共施設への用事で多く利用されています。
- タクシーは必要性を感じる人と感じない人がおり、主に通院で多く利用されています。
- タクシー利用助成は、ある程度のニーズがあると考えられています。
- 住民主体の交通サービスは、市の支援があれば検討したい、未検討だが関心がある団体があります。
- 今後、特に必要性が高まる交通施策やサービスとしては、北総線・成田スカイアクセス線の利便性向上、北総線運賃の値下げが挙げられており、ある程度必要性が高まるものには、鉄道とバスの接続の改善、路線バスのルート改善、ふれあいバスのルート改善、高齢者・障がい者等へのきめ細かい支援が挙げられています。その他にも多くの意見があります。

(問 2-1) 徒歩で利用できる公共交通機関

・「北総線」が100% (12地区) と最も高く、次いで「(民間) 路線バス」が83.3% (10地区) となっています。

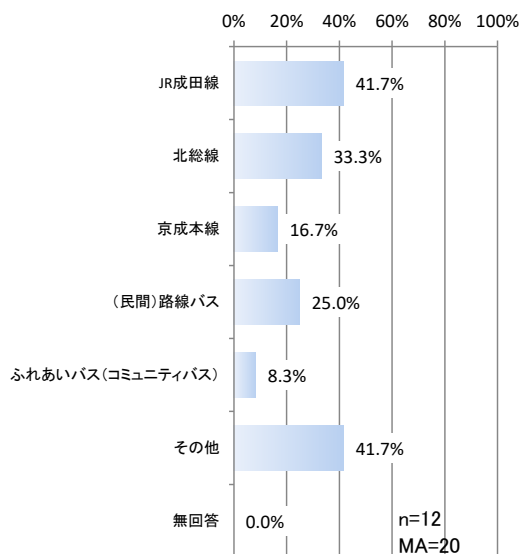
	回答数	割合
JR成田線	0	0.0%
北総線	12	100.0%
(民間) 路線バス	10	83.3%
ふれあいバス (コミュニティバス)	9	75.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	31	258.3%



(問 2-2) 徒歩では行けないが、日常的に利用する公共交通機関

・「JR 成田線」が41.7% (5地区) と最も高く、次いで「北総線」が33.3% (4地区) となっています。

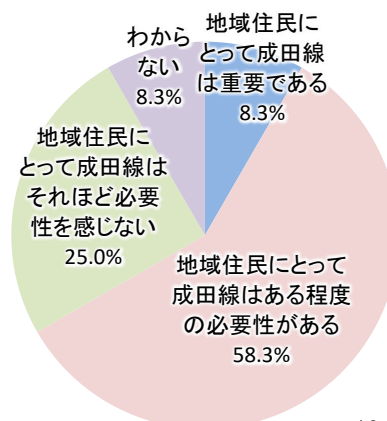
	回答数	割合
JR成田線	5	41.7%
北総線	4	33.3%
京成本線	2	16.7%
(民間) 路線バス	3	25.0%
ふれあいバス (コミュニティバス)	1	8.3%
その他	5	41.7%
無回答	0	0.0%
合計	20	166.7%



(問 3-1) 成田線重要度

・「地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある」が58.3% (7地区) と最も高く、次いで「地域住民にとって成田線はそれほど必要性を感じない」が25.0% (3地区) となっています。

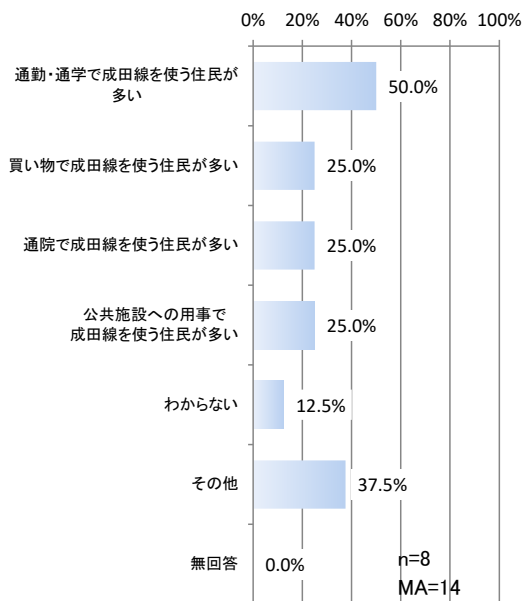
	回答数	割合
地域住民にとって成田線は重要である	1	8.3%
地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある	7	58.3%
地域住民にとって成田線はそれほど必要性を感じない	3	25.0%
わからない	1	8.3%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%



(問 3-2) 成田線の利用目的

・「通勤・通学で成田線を使う住民が多い」が50.0%（4地区）と最も高くなっています。

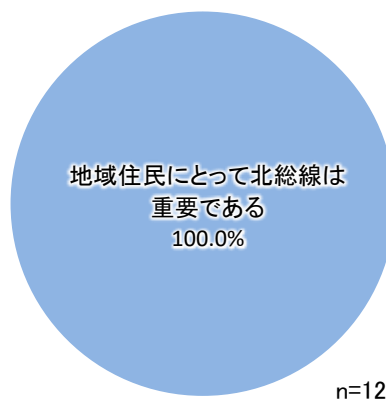
	回答数	割合
通勤・通学で成田線を使う住民が多い	4	50.0%
買い物で成田線を使う住民が多い	2	25.0%
通院で成田線を使う住民が多い	2	25.0%
公共施設への用事で成田線を使う住民が多い	2	25.0%
わからない	1	12.5%
その他	3	37.5%
無回答	0	0.0%
合計	14	175.0%



(問 4-1) 北総線の重要度

・「地域住民にとって北総線は重要である」が100%（12地区）と最も高くなっています。

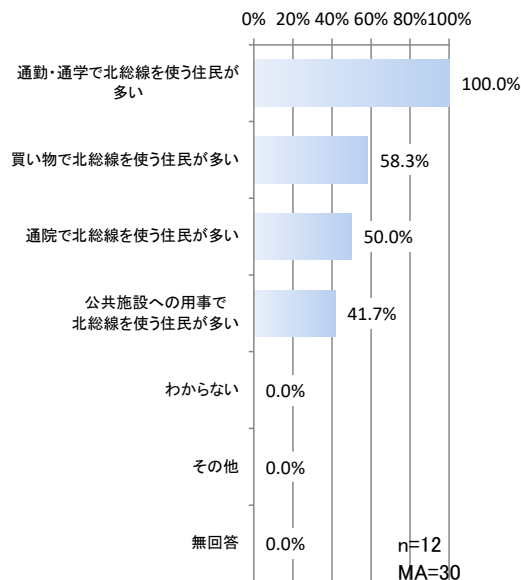
	回答数	割合
地域住民にとって北総線は重要である	12	100.0%
地域住民にとって北総線はある程度の必要性がある	0	0.0%
地域住民にとって北総線はそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%



(問 4-2) 北総線の利用目的

・「通勤・通学で北総線を使う住民が多い」が100%（12地区）と最も高く、次いで「買い物で北総線を使う住民が多い」が58.3%（7地区）となっています。

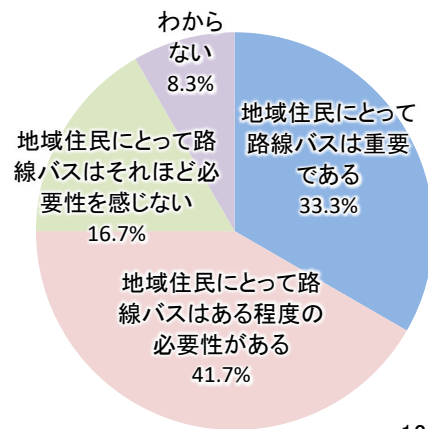
	回答数	割合
通勤・通学で北総線を使う住民が多い	12	100.0%
買い物で北総線を使う住民が多い	7	58.3%
通院で北総線を使う住民が多い	6	50.0%
公共施設への用事で北総線を使う住民が多い	5	41.7%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	30	250.0%



(問 5-1) 路線バスの重要度

・「地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある」が 41.7%（5地区）と最も高く、次いで「地域住民にとって路線バスは重要である」が 33.3%（4地区）となっています。

	回答数	割合
地域住民にとって路線バスは重要である	4	33.3%
地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある	5	41.7%
地域住民にとって路線バスはそれほど必要性を感じない	2	16.7%
わからない	1	8.3%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%

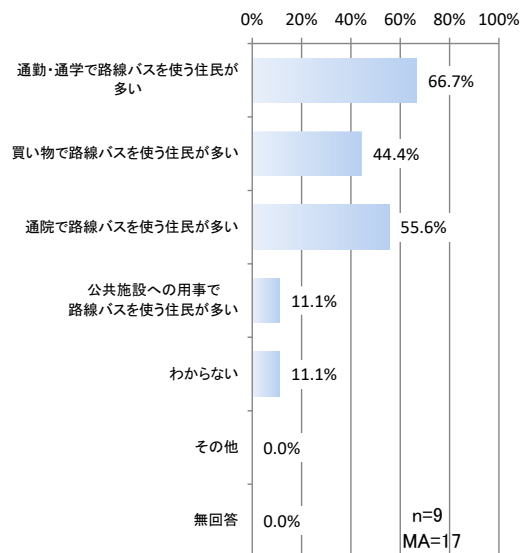


n=12

(問 5-2) 路線バスの利用目的

・「通勤・通学で路線バスを使う住民が多い」が 66.7%（6地区）と最も高く、次いで「通院で路線バスを使う住民が多い」が 55.6%（5地区）となっています。

	回答数	割合
通勤・通学で路線バスを使う住民が多い	6	66.7%
買い物で路線バスを使う住民が多い	4	44.4%
通院で路線バスを使う住民が多い	5	55.6%
公共施設への用事で路線バスを使う住民が多い	1	11.1%
わからない	1	11.1%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	17	188.9%

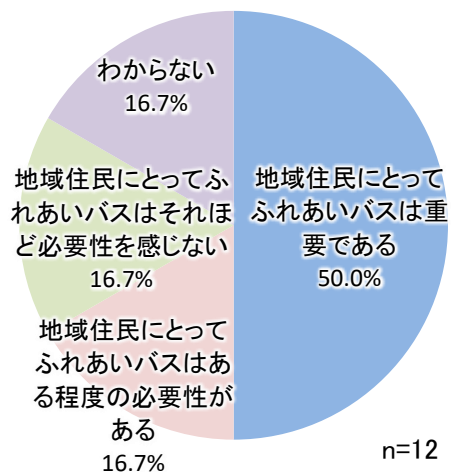


n=9
MA=17

(問 6-1) ふれあいバスの重要度

・「地域住民にとってふれあいバスは重要である」が 50.0%（6地区）と最も高くなっています。

	回答数	割合
地域住民にとってふれあいバスは重要である	6	50.0%
地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある	2	16.7%
地域住民にとってふれあいバスはそれほど必要性を感じない	2	16.7%
わからない	2	16.7%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%

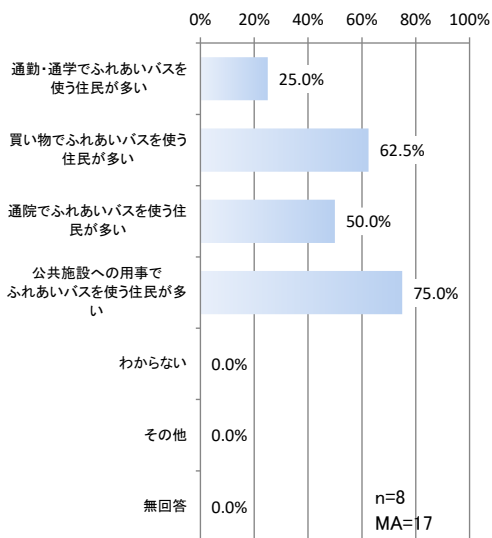


n=12

(問 6-2) ふれあいバスの利用目的

・「公共施設への用事でふれあいバスを使う住民が多い」が 75.0%（6地区）と最も高く、次いで「買い物でふれあいバスを使う住民が多い」が 62.5%（5地区）となっています。

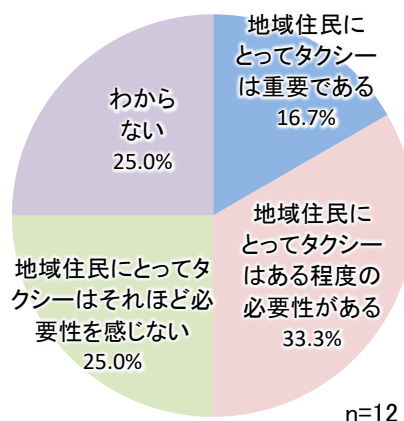
	回答数	割合
通勤・通学でふれあいバスを使う住民が多い	2	25.0%
買い物でふれあいバスを使う住民が多い	5	62.5%
通院でふれあいバスを使う住民が多い	4	50.0%
公共施設への用事で ふれあいバスを使う住民が多い	6	75.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	17	212.5%



(問 7-1) タクシーの重要度

・「地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある」が 33.3%（4地区）と最も高く、次いで「地域住民にとってタクシーはそれほど必要性を感じない」「わからない」が 25.0%（3地区）となっています。

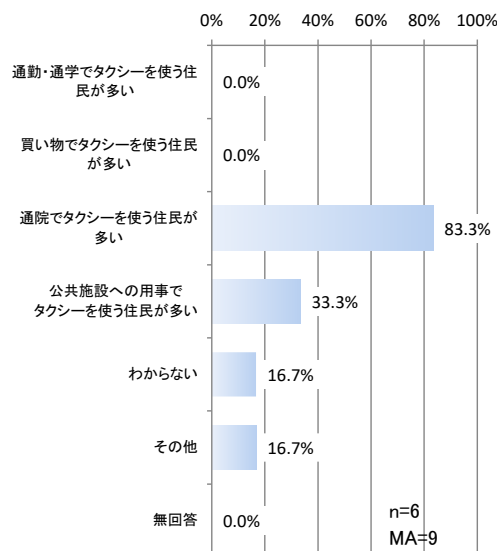
	回答数	割合
地域住民にとってタクシーは重要である	2	16.7%
地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある	4	33.3%
地域住民にとってタクシーはそれほど必要性を感じない	3	25.0%
わからない	3	25.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%



(問 7-2) タクシーの利用目的

・「通院でタクシーを使う住民が多い」が 83.3%（5地区）と最も高く、次いで「公共交通への用事でタクシーを使う住民が多い」が 33.3%（2地区）となっています。

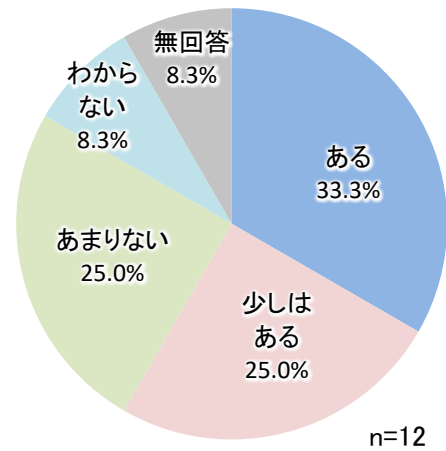
	回答数	割合
通勤・通学でタクシーを使う住民が多い	0	0.0%
買い物でタクシーを使う住民が多い	0	0.0%
通院でタクシーを使う住民が多い	5	83.3%
公共施設への用事で タクシーを使う住民が多い	2	33.3%
わからない	1	16.7%
その他	1	16.7%
無回答	0	0.0%
合計	9	150.0%



(問 8) タクシー利用助成事業のニーズ

・「ある」が 33.3% (4地区) と最も高く、次いで「少しはある」「あまりない」が 25.0% (3地区) となっています。

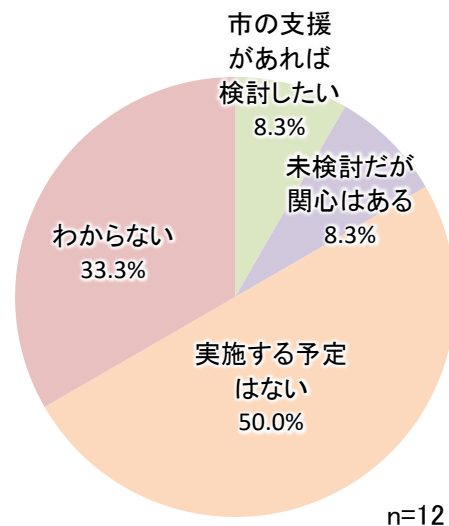
	回答数	割合
ある	4	33.3%
少しはある	3	25.0%
あまりない	3	25.0%
ない	0	0.0%
わからない	1	8.3%
無回答	1	8.3%
合計	12	100.0%



(問 10) 住民主体による交通サービス

・「実施する予定はない」が 50.0% (6地区) と最も高く、次いで「わからない」が 33.3% (4地区) となっています。

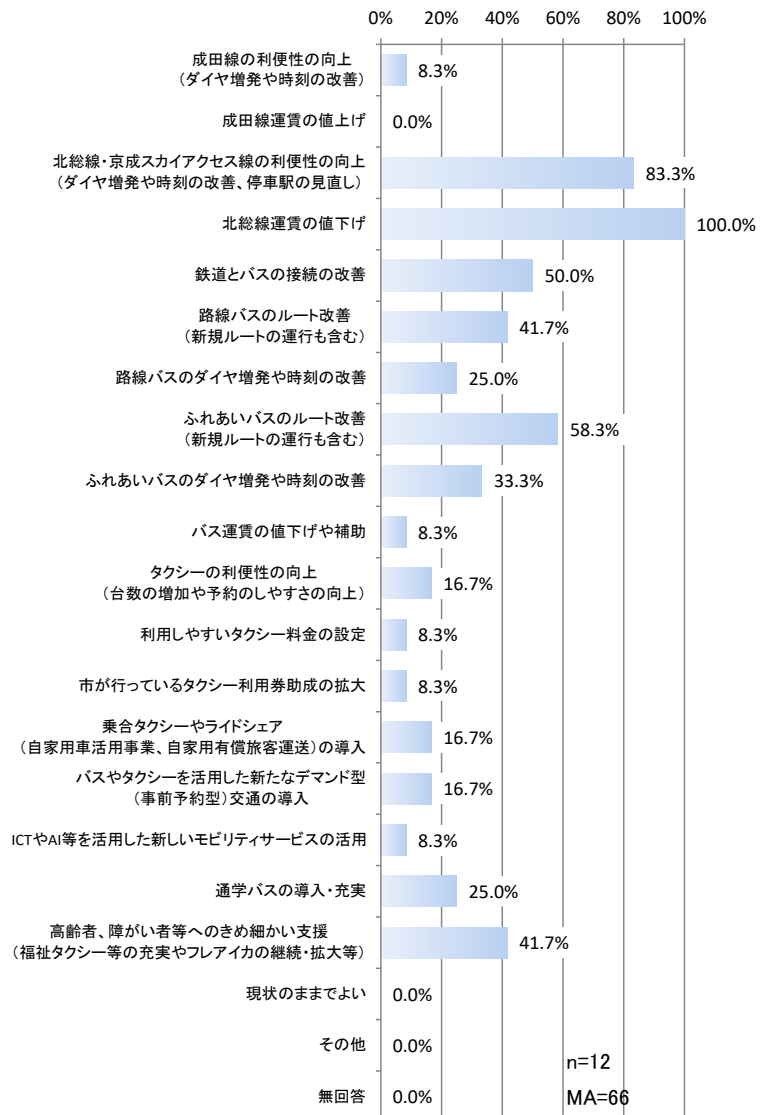
	回答数	割合
実施している	0	0.0%
検討している	0	0.0%
市の支援があれば検討したい	1	8.3%
未検討だが関心はある	1	8.3%
検討したいが実施は難しい	0	0.0%
実施する予定はない	6	50.0%
わからない	4	33.3%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%



(問 11) 今後、必要性が高まるとされる交通施策やサービス

・「北総線運賃の値下げ」が 100% (12 地区) と最も高く、次いで「北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上」が 83.3% (10 地区) となっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	1	8.3%
成田線運賃の値上げ	0	0.0%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	10	83.3%
北総線運賃の値下げ	12	100.0%
鉄道とバスの接続の改善	6	50.0%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	5	41.7%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	3	25.0%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	7	58.3%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	4	33.3%
バス運賃の値下げや補助	1	8.3%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	2	16.7%
利用しやすいタクシー料金設定	1	8.3%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	1	8.3%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送)の導入	2	16.7%
バスやタクシーを活用した新たなデマンド型 (事前予約型)交通の導入	2	16.7%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	1	8.3%
通学バスの導入・充実	3	25.0%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	5	41.7%
現状のままでよい	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	66	550.0%



【意見・要望】

成田線	<ul style="list-style-type: none"> ・運行ダイヤの増加 (アベックス) ・現状レベルの維持を希望されている方が多いと感じる (西の原二丁目 (戸建)) ・木下駅のみどりの窓口が廃止となった。せめて指定券の券売機だけでも設置してほしいとJRに要望してほしい (ディアランド) ・成田線へのバスルートを最低でも 30 分に 1 本確保するか、駐車場の整備がないと利用しづらい (スターリア・ワールド)
北総線・アクセス特急	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃を安くしてほしい (オーベル西の原、アベックス、グランコート) ・住民が増えているので本数をもっと増やしてほしい。運賃も下げてほしい (ルヴァンコート) ・前回の学生定期向け減額はありがたい。ただ、一般向け減額 or 割引もぜひ進めていただきたい (レイディアントシティ)

	<ul style="list-style-type: none"> ・一日切符を年間通して販売してほしい（オーベル西の原、ディアランド） ・印西牧の原駅にアクセス特急を停車してほしい（西の原一丁目、西の原ハイム、西の原二丁目（戸建）、グリーンコンフォート） ・特急列車（印旛日本医大駅～新鎌ヶ谷駅は各駅停車）の増発（西の原二丁目（戸建）） ・アクセス（乗り継ぎ）の改善（アベックス） ・印西牧の原駅周辺の飲食店（特に夜）が少なすぎる（スターリア・ワールド）
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・本数を増やしてほしい（オーベル西の原、ルヴァンコート） ・運行路線の整備、ダイヤ増加（アベックス） ・バス停を増やしてほしい（ルヴァンコート） ・現状レベルの維持を希望されている方が多いと思う（西の原二丁目（戸建）） ・北総線の値下げの方が優先順位は高いですが、京成本線駅（臼井、勝田台あたり）への路線バス路線があってもいいと思います。京成本線駅には高校も多く、実現すればこのエリアの学生の選択肢が広がると思う（西の原二丁目（戸建）） ・通学で八千代方面が不便だと聞く。八千代市とは結びつきが強く需要はあるはずなのに現状船尾地区しか路線がないので、需要が可視化されていないように感じる。東洋バスの路線を延長する形で勝田台駅～印西牧の原駅、千葉NT中央駅の路線を要望したい（ディアランド） ・ほぼ車で足りているが、高齢者のためにも必要か。バスよりも行き先と回数を限定したタクシーチケット等の方がよい気がする（スターリア・ワールド）
ふれあいバス	<ul style="list-style-type: none"> ・本数があまりにも少ないのでせめて1時間に一本は増便してほしい（西の原一丁目） ・便数をもう少し多くしてほしい（ルミアラガーデンズ、ルヴァンコート） ・バス停を増やしてほしい（ルヴァンコート） ・（西の原）3丁目南にもとまってほしい（オーベル西の原） ・スーパーや病院への直通に近い経路で本数を増やしてほしい（西の原ハイム） ・運行ルートの増加、改善（アベックス） ・現在の当町内会には必要性を感じないが、将来の高齢化＝マイカー利用不可な状況を踏まえると、維持は必要だと思う（西の原二丁目（戸建）） ・路線バス（民間）を含めて、人口規模のわりには路線・本数ともに少なく不便。利用しやすい区間に再編成するなど検討してほしい。現状はかなり使いづらく選択肢にもあがらない（ディアランド） ・ジョイフル本田やイオン等、商業施設を停留所に加えてほしい（レイディアントシティ） ・現在シニアは無料だが、本数が増え、停留所が便利になるなら有料になってもまったくかまわない（レイディアントシティ） ・電車とのアクセスが悪い。ダイヤを他交通機関とリンクするようアレンジしてほしい（レイディアントシティ） ・ほぼ車で足りているが、高齢者のためにも必要か。バスよりも行き先と回数を限定したタクシーチケット等の方がよい気がする（スターリア・ワールド）
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・もっと安くしてほしい（オーベル西の原） ・現状維持（アベックス）

	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の当町内会には必要性を感じないが、将来の高齢化＝マイカー利用不可な状況を踏まえると、維持は必要だと思う（西の原二丁目（戸建）） ・通院を証明可能なケースで市の助成が受けられる等あるとよいのではと思う（レイディアントシティ） ・横柄で運転が荒く利用したくないとの意見が何件かあげられた。同じ会社の宗像路線のバスでも信じられない態度、運転の人もいるとの情報、行政としてできる指導をしてほしい（ディアランド） ・夜間の印西牧の原駅周辺はほぼタクシーがないため、使いたくても使えない（スターリア・ワールド）
バスで巡回してほしい場所	<ul style="list-style-type: none"> ・北総線に沿った 464（県道 12？）号線の運航、吉高～松虫姫公園～印旛日本医大駅～印旛日医大病院、東の原～印西牧の原駅～ジョイフル本田～西の原 5 丁目～原山（またはカインズ／ベイシア）～クリーンセンター近く～千葉NT中央駅～桜台 ・印西牧の原駅、千葉NT中央駅（オーベル西の原） ・増便を含め駅から病院（印西総合病院、印旛日医大病院）、駅から公共施設（アベックス） ・京成本線駅（西の原 2 丁目（戸建）） ・不必要な迂回をするのではなく、重要な拠点間をある程度高速に移動できるようにした方が利用価値がある（ディアランド） ・ビッグホップ、イオン、ジョイフル本田、駅、学校（ルヴァンコート） ・印西牧の原駅→牧の原モア→ジョイフル本田→コストコ→イオン千葉ニュータウン→千葉ニュータウン中央駅（スターリア・ワールド）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の路線拡大・利便性向上は人的リソースの問題から実際は難しいと思う。自動運転が実現できるなら、自動運転で事故が起きにくいような道路、道路設備、歩道を作ることを進めておくことの方が優先順位は高いように思う（西の原二丁目（戸建）） ・同程度の首都圏都市と比較すると特にバス路線があまりにも貧弱で、市の魅力低下にもつながっていると思う。市民の需要をしっかりと調査してやむなく自動車を使っている方の潜在的ニーズを可視化してほしいと思う。手はじめに通学・通勤での需要の大きい八千代市勝田台駅方面の南北交通の公共交通を検討してもらいたい。市の商業施設の集客にも役立つと思う（ディアランド） ・北総線以外の路線がほしい（グランコート）

(2) e. 牧の原駅北地区 (回答結果まとめ)

【交通モード】

- 北総線印西牧の原駅があります。
- 路線バスは、小林線、滝野循環線が走っており、西の原外循環線も一部走っています。
- ふれあいバスは、印旛・本埜支所ルート、牧の原循環ルートが走っており、中ルートも一部走っています。

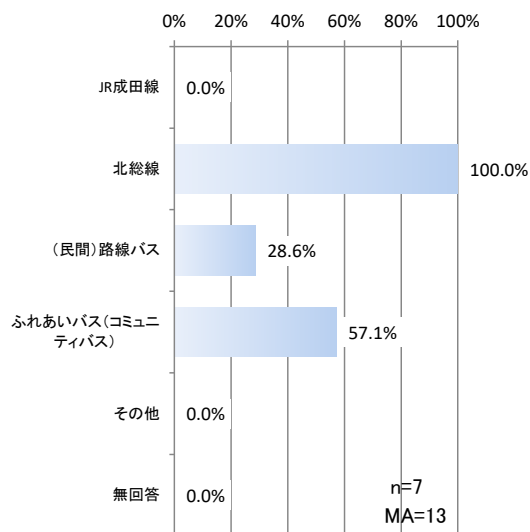
【回答の集約】

- 北総線、ふれあいバスは多くのエリアが徒歩で利用でき、路線バスも一部のエリアでは徒歩で利用できます。
- 成田線、北総線、路線バスが日常的に多く利用されています。
- 成田線は重要と考えられており、主に通勤・通学で利用されています。
- 北総線はすべての町内会で重要と考えられており、通勤・通学、買い物、通院、公共施設への用事で多く利用されています。
- 路線バスはある程度重要と考えられており、通勤・通学、買い物、通院、公共施設への用事で多く利用されています。
- ふれあいバスはある程度重要と考えられており、通勤・通学、買い物、通院、公共施設への用事で多く利用されています。
- タクシーは必要性を感じる人と感じない人がおり、主に通院、公共施設への用事で多く利用されています。
- タクシー利用助成は、ある程度のニーズがあると考えられています。
- 住民主体の交通サービスは、市の支援があれば検討したい、未検討だが関心がある団体があります。
- 今後、特に必要性が高まる交通施策やサービスとしては、北総線・成田スカイアクセス線の利便性向上、北総線運賃の値下げが挙げられており、ある程度必要性が高まるものには、鉄道とバスの接続の改善、路線バスのルート改善、ふれあいバスのルート改善、ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善が挙げられています。

(問 2-1) 徒歩で利用できる公共交通機関

・「北総線」が100%（7地区）と最も高く、次いで「ふれあいバス（コミュニティバス）」が57.1%（4地区）となっています。

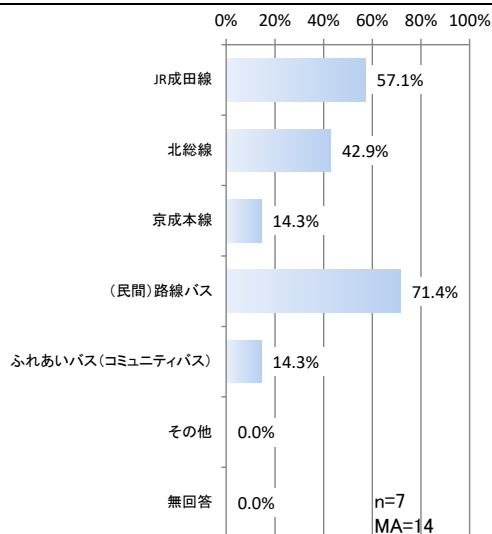
	回答数	割合
JR成田線	0	0.0%
北総線	7	100.0%
(民間) 路線バス	2	28.6%
ふれあいバス（コミュニティバス）	4	57.1%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	13	185.7%



(問 2-2) 徒歩では行けないが、日常的に利用する公共交通機関

・「(民間) 路線バス」が71.4%（5地区）と最も高く、次いで「JR 成田線」が57.1%（4地区）となっています。

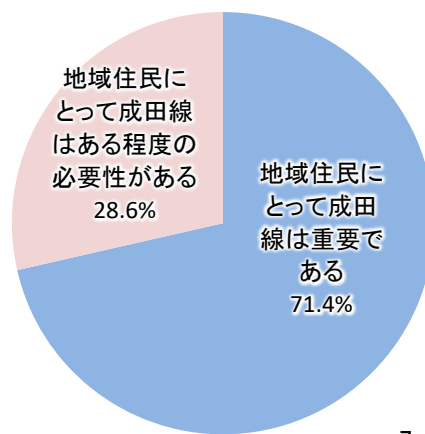
	回答数	割合
JR成田線	4	57.1%
北総線	3	42.9%
京成本線	1	14.3%
(民間) 路線バス	5	71.4%
ふれあいバス（コミュニティバス）	1	14.3%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	14	200.0%



(問 3-1) 成田線重要度

・「地域住民にとって成田線は重要である」が71.4%（5地区）と最も高く、次いで「地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある」が28.6%（2地区）となっています。

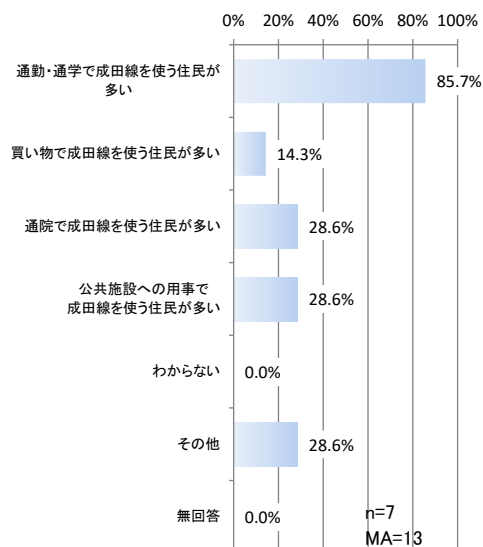
	回答数	割合
地域住民にとって成田線は重要である	5	71.4%
地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある	2	28.6%
地域住民にとって成田線はそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	7	100.0%



(問 3-2) 成田線の利用目的

・「通勤・通学で成田線を使う住民が多い」が 85.7% (6地区) と最も高く、次いで「通院で成田線を使う住民が多い」「公共施設への用事で成田線を使う住民が多い」が 28.6% (2地区) となっています。

	回答数	割合
通勤・通学で成田線を使う住民が多い	6	85.7%
買い物で成田線を使う住民が多い	1	14.3%
通院で成田線を使う住民が多い	2	28.6%
公共施設への用事で成田線を使う住民が多い	2	28.6%
わからない	0	0.0%
その他	2	28.6%
無回答	0	0.0%
合計	13	185.7%



(問 4-1) 北総線の重要度

・「地域住民にとって北総線は重要である」が 100% (7地区) と最も高くなっています。

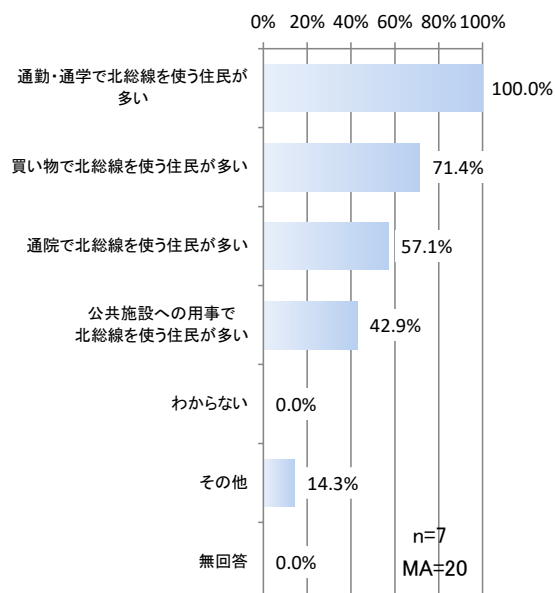
	回答数	割合
地域住民にとって北総線は重要である	7	100.0%
地域住民にとって北総線はある程度の必要性がある	0	0.0%
地域住民にとって北総線はそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	7	100.0%



(問 4-2) 北総線の利用目的

・「通勤・通学で北総線を使う住民が多い」が 100% (7地区) と最も高く、次いで「買い物で北総線を使う住民が多い」が 71.4% (5地区) となっています。

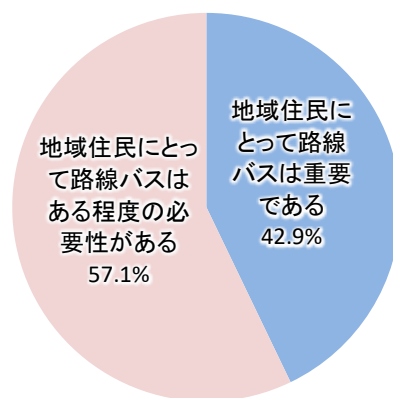
	回答数	割合
通勤・通学で北総線を使う住民が多い	7	100.0%
買い物で北総線を使う住民が多い	5	71.4%
通院で北総線を使う住民が多い	4	57.1%
公共施設への用事で北総線を使う住民が多い	3	42.9%
わからない	0	0.0%
その他	1	14.3%
無回答	0	0.0%
合計	20	285.7%



(問 5-1) 路線バスの重要度

・「地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある」が 57.1%（4地区）と最も高く、次いで「地域住民にとって路線バスは重要である」が 42.9%（3地区）となっています。

	回答数	割合
地域住民にとって路線バスは重要である	3	42.9%
地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある	4	57.1%
地域住民にとって路線バスはそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	7	100.0%

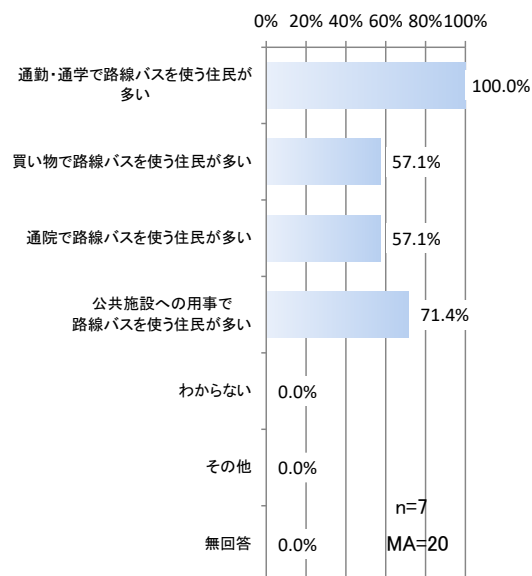


n=7

(問 5-2) 路線バスの利用目的

・「通勤・通学で路線バスを使う住民が多い」が 100%（7地区）と最も高く、次いで「公共施設への用事で路線バスを使う住民が多い」が 71.4%（5地区）となっています。

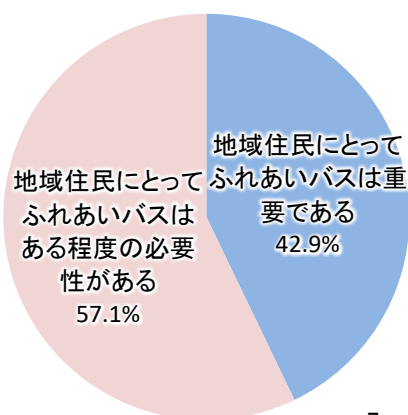
	回答数	割合
通勤・通学で路線バスを使う住民が多い	7	100.0%
買い物で路線バスを使う住民が多い	4	57.1%
通院で路線バスを使う住民が多い	4	57.1%
公共施設への用事で路線バスを使う住民が多い	5	71.4%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	20	285.7%



(問 6-1) ふれあいバスの重要度

・「地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある」が 57.1%（4地区）と最も高く、次いで「地域住民にとってふれあいバスは重要である」が 42.9%（3地区）となっています。

	回答数	割合
地域住民にとってふれあいバスは重要である	3	42.9%
地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある	4	57.1%
地域住民にとってふれあいバスはそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	7	100.0%

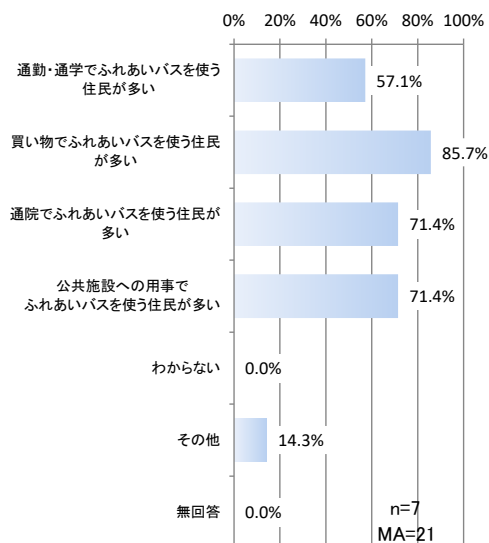


n=7

(問 6-2) ふれあいバスの利用目的

・「買い物でふれあいバスを使う住民が多い」が 85.7% (6 地区) と最も高く、次いで「通院でふれあいバスを使う住民が多い」「公共施設への用事でふれあいバスを使う住民が多い」が 71.4% (5 地区) となっています。

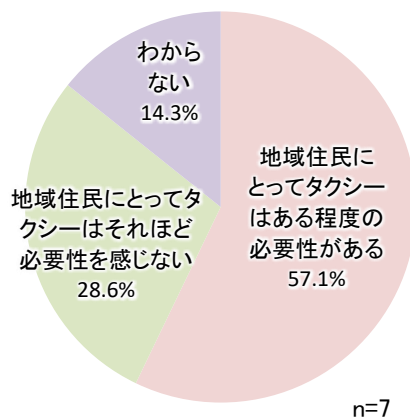
	回答数	割合
通勤・通学でふれあいバスを使う住民が多い	4	57.1%
買い物でふれあいバスを使う住民が多い	6	85.7%
通院でふれあいバスを使う住民が多い	5	71.4%
公共施設への用事で ふれあいバスを使う住民が多い	5	71.4%
わからない	0	0.0%
その他	1	14.3%
無回答	0	0.0%
合計	21	300.0%



(問 7-1) タクシーの重要度

・「地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある」が 57.1% (4 地区) と最も高く、次いで「地域住民にとってタクシーはそれほど必要性を感じない」が 28.6% (2 地区) となっています。

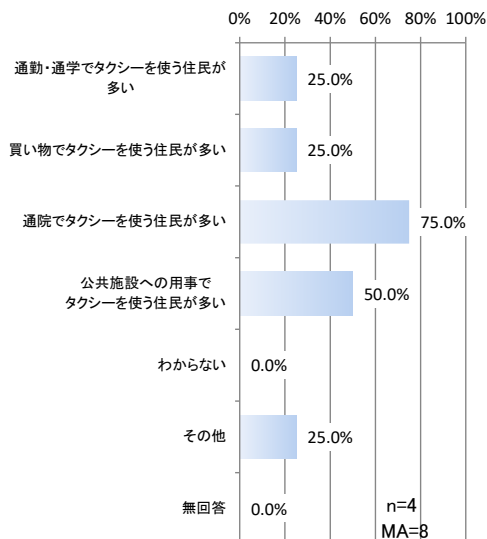
	回答数	割合
地域住民にとってタクシーは重要である	0	0.0%
地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある	4	57.1%
地域住民にとってタクシーはそれほど必要性を感じない	2	28.6%
わからない	1	14.3%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	7	100.0%



(問 7-2) タクシーの利用目的

・「通院でタクシーを使う住民が多い」が 75.0% (3 地区) と最も高く、次いで「公共施設への用事でタクシーを使う住民が多い」が 50.0% (2 地区) となっています。

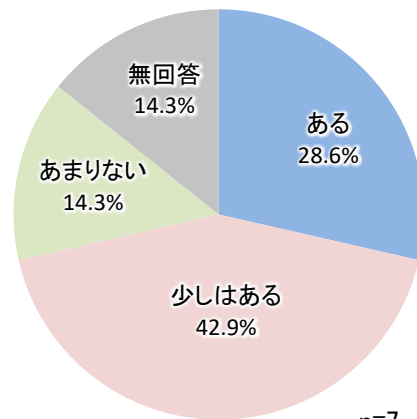
	回答数	割合
通勤・通学でタクシーを使う住民が多い	1	25.0%
買い物でタクシーを使う住民が多い	1	25.0%
通院でタクシーを使う住民が多い	3	75.0%
公共施設への用事で タクシーを使う住民が多い	2	50.0%
わからない	0	0.0%
その他	1	25.0%
無回答	0	0.0%
合計	8	200.0%



(問 8) タクシー利用助成事業のニーズ

・「少しはある」が42.9%（3地区）と最も高く、次いで「ある」が28.6%（2地区）となっています。

	回答数	割合
ある	2	28.6%
少しはある	3	42.9%
あまりない	1	14.3%
ない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
無回答	1	14.3%
合計	7	100.0%

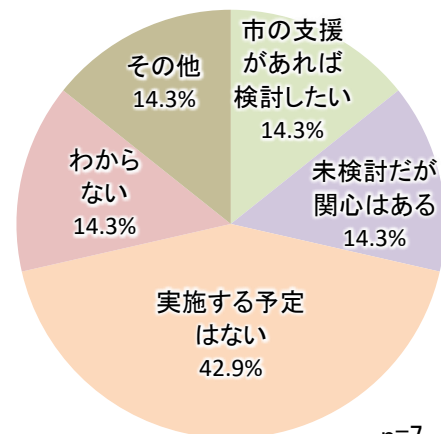


n=7

(問 10) 住民主体による交通サービス

・「実施する予定はない」が42.9%（3地区）と最も高くなっています。

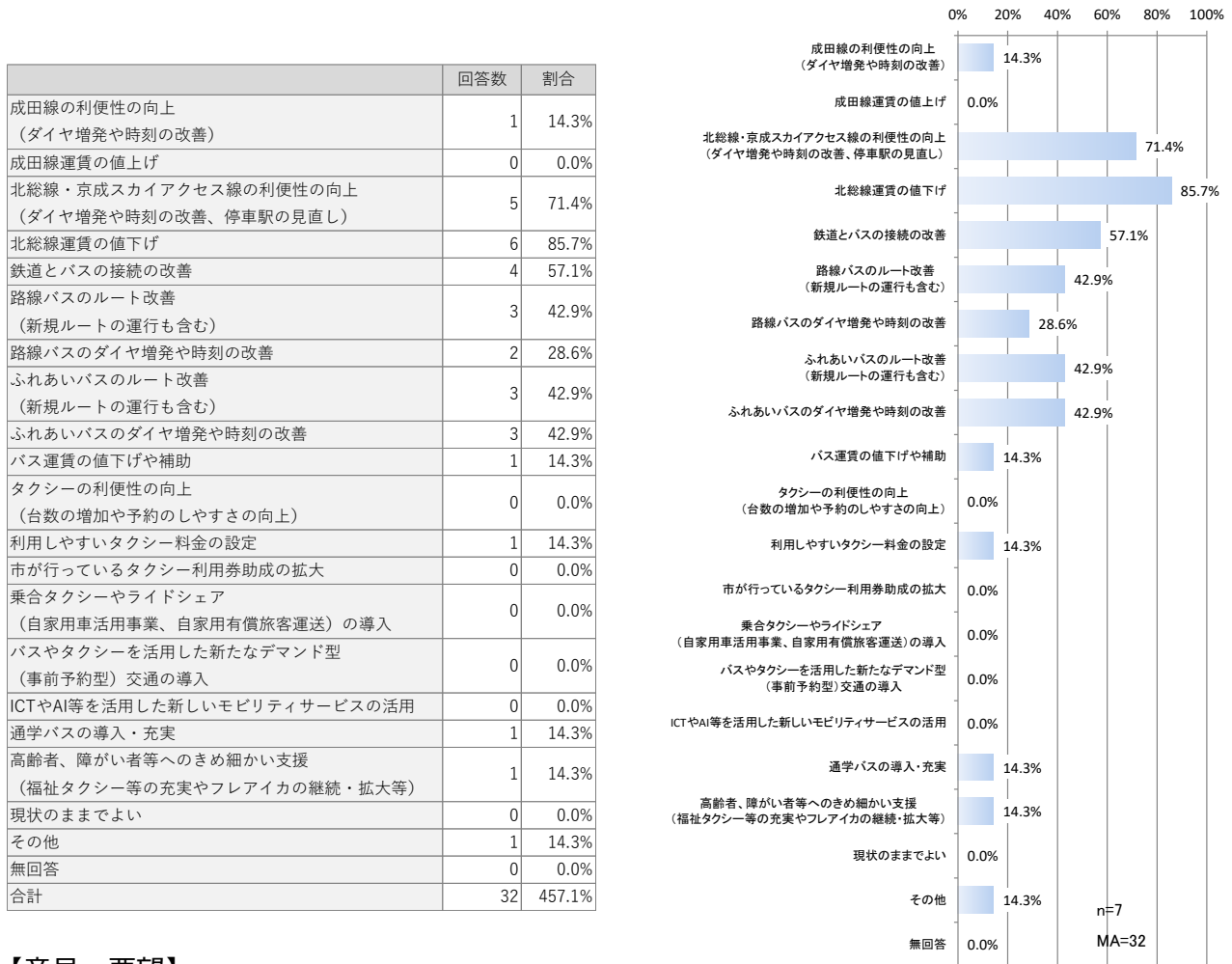
	回答数	割合
実施している	0	0.0%
検討している	0	0.0%
市の支援があれば検討したい	1	14.3%
未検討だが関心はある	1	14.3%
検討したいが実施は難しい	0	0.0%
実施する予定はない	3	42.9%
わからない	1	14.3%
その他	1	14.3%
無回答	0	0.0%
合計	7	100.0%



n=7

(問 11) 今後、必要性が高まるとされる交通施策やサービス

・「北総線の値下げ」が 85.7% (6 地区) と最も高く、次いで「北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上」が 71.4% (5 地区) となっています。



【意見・要望】

成田線	<ul style="list-style-type: none"> 例えば小林駅付近に駅（電車）利用者向けの駐車場があるとよい（滝野5丁目） 常磐線との接続電車を増やしてほしい（牧の原3丁目北）
北総線・アクセス特急	<ul style="list-style-type: none"> 運賃を安くしてほしい（牧の原六六） 運賃が高すぎる。東京方面のアクセスはよいが運賃の高さを考えるとあまりひんぱんにはいけない（滝野5丁目） ダイヤに余裕がある一部の時間帯でもかまわないので印西牧の原駅にアクセス特急を停車してほしい（牧の原3丁目北）
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ダイヤを遅い時間まで運行してほしい（牧の原六六）
ふれあいバス	<ul style="list-style-type: none"> 本数が少なく不便な気がする（滝野5丁目） 今のダイヤは維持してほしい。運賃が安く助かる（牧の原六六）
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 少数だが、足の悪い方や車をもたない子育て世代には必要（牧の原3丁目南）
バスで巡回してほしい場所	<ul style="list-style-type: none"> 印旛日医大駅、印西総合病院、小林駅、印西市役所（牧の原六六） 印西牧の原駅、印西市役所（これはすぐにやってほしい）（牧の原3丁目南）
その他	—

(2) f. いには野地区（回答結果まとめ）

【交通モード】

- 北総線印旛日本医大駅があります。
- 路線バスは、印旛学園線、六合路線、宗像路線が走っています。
- ふれあいバスは、印旛・本埜支所ルートが走っています。

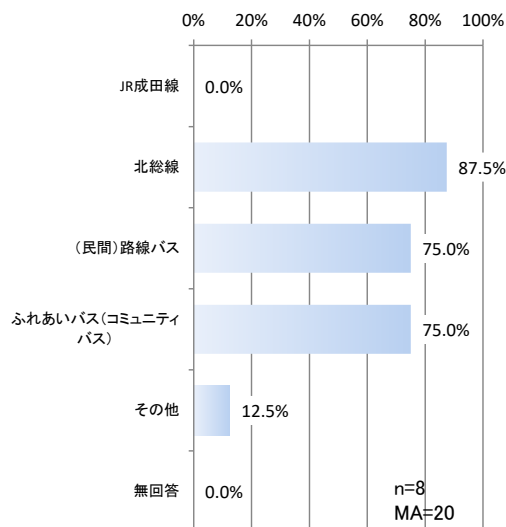
【回答の集約】

- 北総線、路線バス、ふれあいバスは多くのエリアが徒歩で利用できます。
- 京成本線が日常的に多く利用され、成田線、北総線、路線バス、ふれあいバスも利用されています。
- 成田線はそれほど必要性を感じない人が多く、主に通勤・通学で利用されています。
- 北総線はすべての町内会で重要と考えられており、主に通勤・通学、買い物で多く利用されています。
- 路線バスは重要と考えられており、主に通勤・通学、買い物、通院で多く利用されています。
- ふれあいバスは重要と考えられており、主に買い物、通院、公共施設への用事で多く利用されています。
- タクシーはある程度の必要性を感じる人が多く、主に買い物、通院、公共施設への用事で多く利用されています。
- タクシー利用助成は、ある程度のニーズがあると考えられています。
- 住民主体の交通サービスは、未検討だが関心がある団体があります。
- 今後、特に必要性が高まる交通施策やサービスとしては、北総線・成田スカイアクセス線の利便性向上、北総線運賃の値下げ、ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善、高齢者・障がい者等へのきめ細かい支援が挙げられています。その他にも多くの意見があります。

(問 2-1) 徒歩で利用できる公共交通機関

・「北総線」が 87.5% (7地区) と最も高く、次いで「(民間) 路線バス」「ふれあいバス (コミュニティバス)」が 75.0% (6地区) となっています。

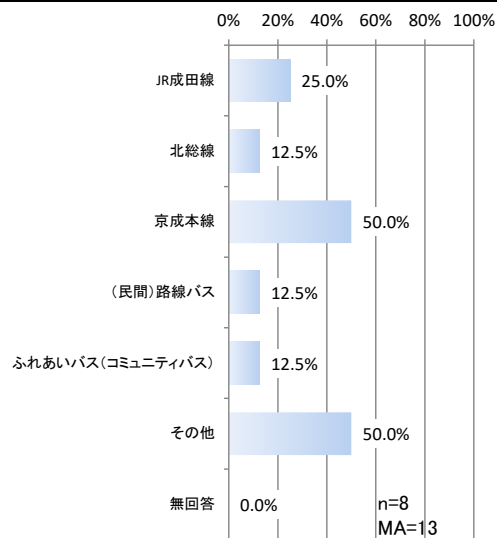
	回答数	割合
JR成田線	0	0.0%
北総線	7	87.5%
(民間) 路線バス	6	75.0%
ふれあいバス (コミュニティバス)	6	75.0%
その他	1	12.5%
無回答	0	0.0%
合計	20	250.0%



(問 2-2) 徒歩では行けないが、日常的に利用する公共交通機関

・「京成本線」が 50.0% (4地区) と最も高く、次いで「JR 成田線」が 25.0% (2地区) となっています。

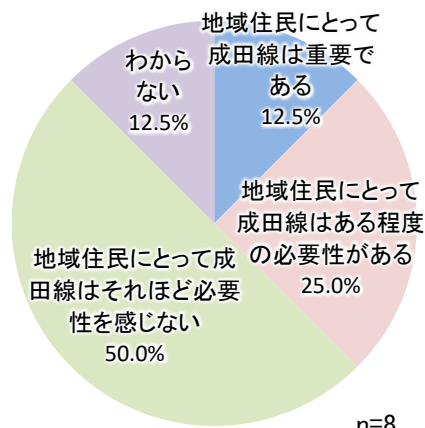
	回答数	割合
JR成田線	2	25.0%
北総線	1	12.5%
京成本線	4	50.0%
(民間) 路線バス	1	12.5%
ふれあいバス (コミュニティバス)	1	12.5%
その他	4	50.0%
無回答	0	0.0%
合計	13	162.5%



(問 3-1) 成田線重要度

・「地域住民にとって成田線はそれほど必要性を感じない」が 50.0% (4地区) と最も高く、次いで「地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある」が 25.0% (2地区) となっています。

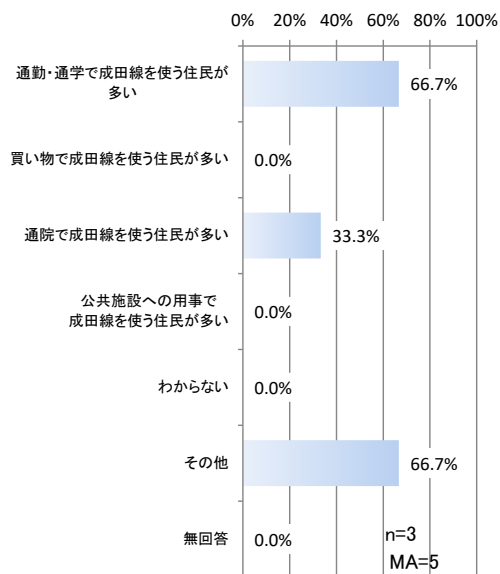
	回答数	割合
地域住民にとって成田線は重要である	1	12.5%
地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある	2	25.0%
地域住民にとって成田線はそれほど必要性を感じない	4	50.0%
わからない	1	12.5%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	8	100.0%



(問 3-2) 成田線の利用目的

・「通勤・通学で成田線を使う住民が多い」が 66.7% (2地区) と最も高く、次いで「通院で成田線を使う住民が多い」が 33.3% (1地区) となっています。

	回答数	割合
通勤・通学で成田線を使う住民が多い	2	66.7%
買い物で成田線を使う住民が多い	0	0.0%
通院で成田線を使う住民が多い	1	33.3%
公共施設への用事で成田線を使う住民が多い	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	2	66.7%
無回答	0	0.0%
合計	5	166.7%



(問 4-1) 北総線の重要度

・「地域住民にとって成田線は重要である」が 100% (8地区) となっています。

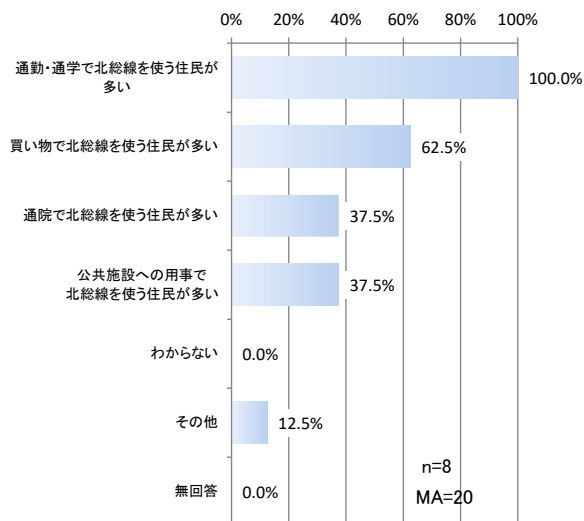
	回答数	割合
地域住民にとって北総線は重要である	8	100.0%
地域住民にとって北総線はある程度の必要性がある	0	0.0%
地域住民にとって北総線はそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	8	100.0%



(問 4-2) 北総線の利用目的

・「通勤・通学で北総線を使う住民が多い」が 100% (8地区) と最も高く、次いで「買い物で北総線を使う住民が多い」が 62.5% (5地区) となっています。

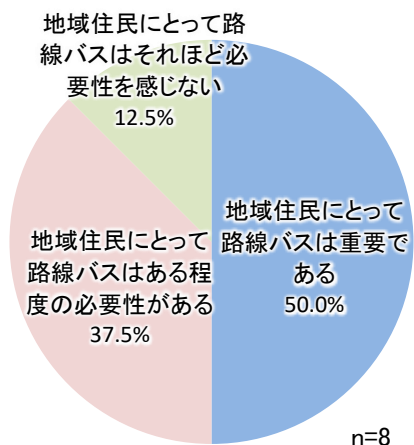
	回答数	割合
通勤・通学で北総線を使う住民が多い	8	100.0%
買い物で北総線を使う住民が多い	5	62.5%
通院で北総線を使う住民が多い	3	37.5%
公共施設への用事で北総線を使う住民が多い	3	37.5%
わからない	0	0.0%
その他	1	12.5%
無回答	0	0.0%
合計	20	250.0%



(問 5-1) 路線バスの重要度

・「地域住民にとって路線バスは重要である」が 50.0%（4 地区）と最も高く、次いで「地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある」が 37.5%（3 地区）となっています。

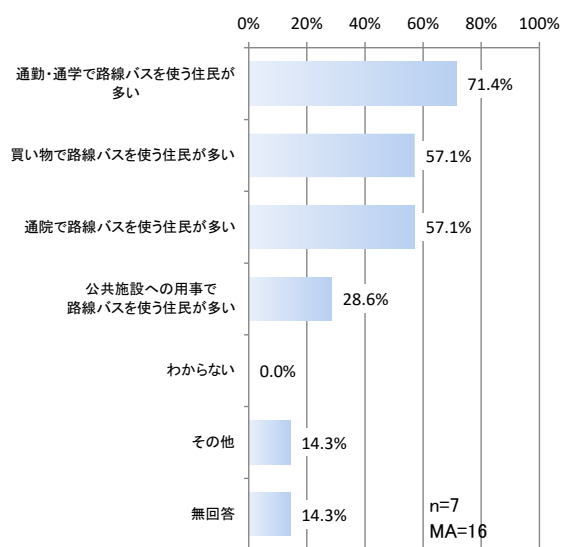
	回答数	割合
地域住民にとって路線バスは重要である	4	50.0%
地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある	3	37.5%
地域住民にとって路線バスはそれほど必要性を感じない	1	12.5%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	8	100.0%



(問 5-2) 路線バスの利用目的

・「通勤・通学で路線バスを使う住民が多い」が 71.4%（5 地区）と最も高く、次いで「買い物で路線バスを使う住民が多い」「通院で路線バスを使う住民が多い」が 57.1%（4 地区）となっています。

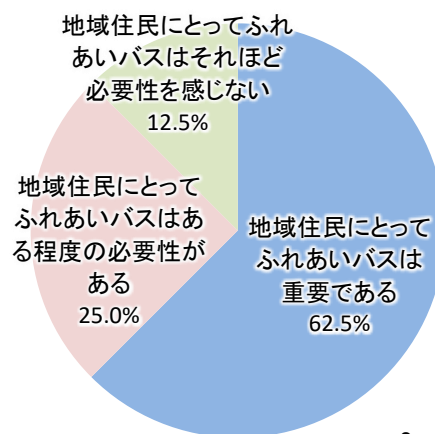
	回答数	割合
通勤・通学で路線バスを使う住民が多い	5	71.4%
買い物で路線バスを使う住民が多い	4	57.1%
通院で路線バスを使う住民が多い	4	57.1%
公共施設への用事で路線バスを使う住民が多い	2	28.6%
わからない	0	0.0%
その他	1	14.3%
無回答	1	14.3%
合計	17	242.9%



(問 6-1) ふれあいバスの重要度

・「地域住民にとってふれあいバスは重要である」が 62.5%（5 地区）と最も高く、次いで「地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある」が 25.0%（2 地区）となっています。

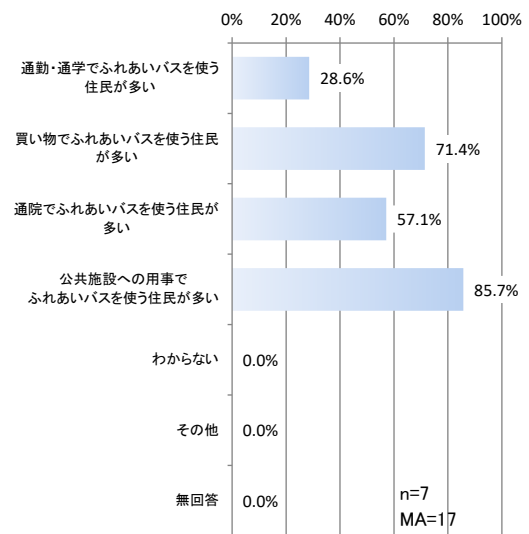
	回答数	割合
地域住民にとってふれあいバスは重要である	5	62.5%
地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある	2	25.0%
地域住民にとってふれあいバスはそれほど必要性を感じない	1	12.5%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	8	100.0%



（問 6-2）ふれあいバスの利用目的

・「公共施設への用事でふれあいバスを使う住民が多い」が 85.7%（6 地区）と最も高く、次いで「買い物でふれあいバスを使う住民が多い」が 71.4%（5 地区）となっています。

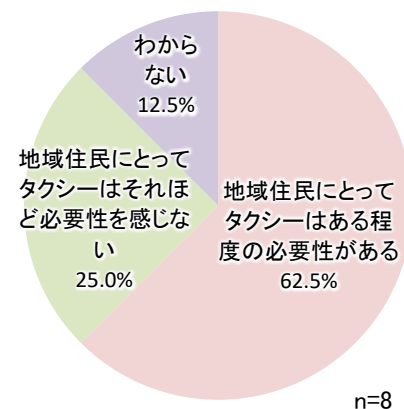
	回答数	割合
通勤・通学でふれあいバスを使う住民が多い	2	28.6%
買い物でふれあいバスを使う住民が多い	5	71.4%
通院でふれあいバスを使う住民が多い	4	57.1%
公共施設への用事で ふれあいバスを使う住民が多い	6	85.7%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	17	242.9%



（問 7-1）タクシーの重要度

・「地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある」が 62.5%（5 地区）と最も高く、次いで「地域住民にとってタクシーはそれほど必要性を感じない」が 25.0%（2 地区）となっています。

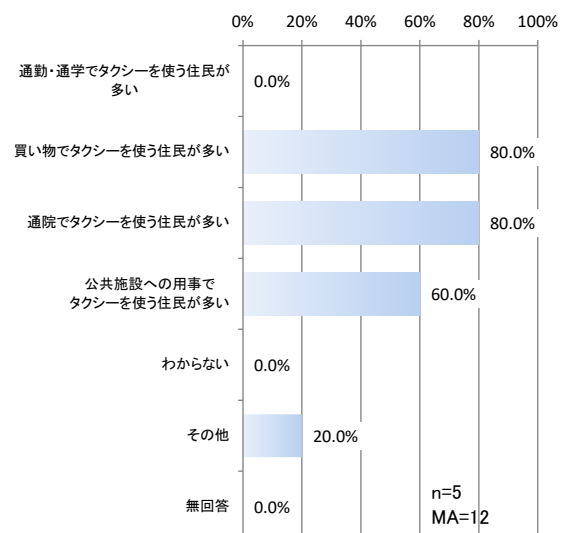
	回答数	割合
地域住民にとってタクシーは重要である	0	0.0%
地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある	5	62.5%
地域住民にとってタクシーはそれほど必要性を感じない	2	25.0%
わからない	1	12.5%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	8	100.0%



（問 7-2）タクシーの利用目的

・「買い物でタクシーを使う住民が多い」「通院でタクシーを使う住民が多い」が 80.0%（4 地区）と最も高くなっています。

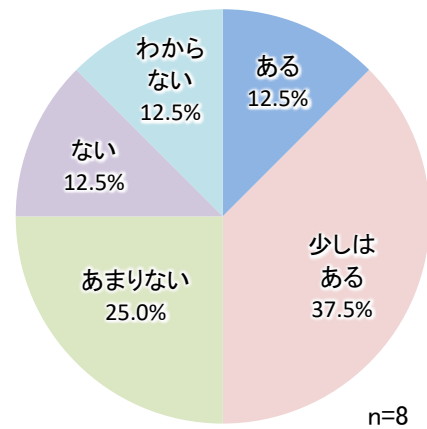
	回答数	割合
通勤・通学でタクシーを使う住民が多い	0	0.0%
買い物でタクシーを使う住民が多い	4	80.0%
通院でタクシーを使う住民が多い	4	80.0%
公共施設への用事で タクシーを使う住民が多い	3	60.0%
わからない	0	0.0%
その他	1	20.0%
無回答	0	0.0%
合計	12	240.0%



(問 8) タクシー利用助成事業のニーズ

・「少しはある」が 37.5% (3地区) と最も高く、次いで「あまりない」が 25.0% (2地区) となっています。

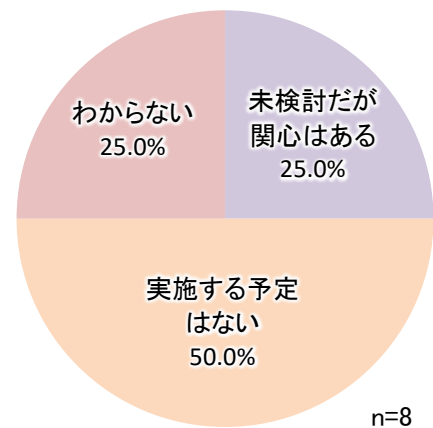
	回答数	割合
ある	1	12.5%
少しはある	3	37.5%
あまりない	2	25.0%
ない	1	12.5%
わからない	1	12.5%
無回答	0	0.0%
合計	8	100.0%



(問 10) 住民主体による交通サービス

・「実施する予定はない」が 50.0% (4地区) と最も高く、次いで「未検討だが関心はある」「わからない」が 25.0% (2地区) となっています。

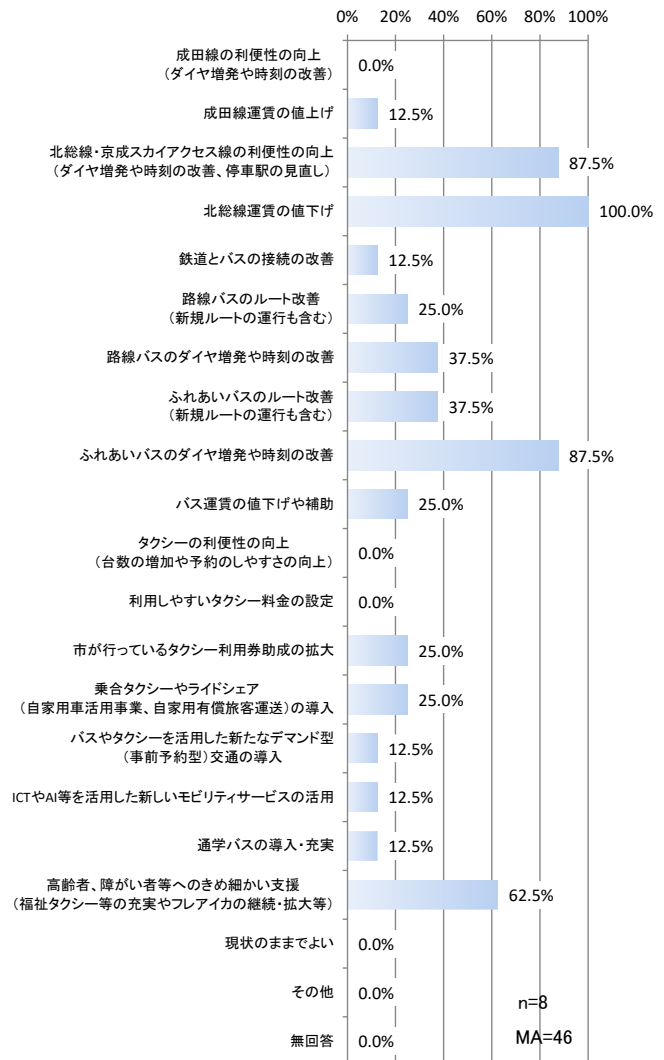
	回答数	割合
実施している	0	0.0%
検討している	0	0.0%
市の支援があれば検討したい	0	0.0%
未検討だが関心はある	2	25.0%
検討したいが実施は難しい	0	0.0%
実施する予定はない	4	50.0%
わからない	2	25.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	8	100.0%



(問 11) 今後、必要性が高まるとされる交通施策やサービス

・「北総線運賃の値下げ」が100%（8地区）と最も高く、次いで「北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上」「ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善」が87.5%（7地区）となっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	0	0.0%
成田線運賃の値上げ	1	12.5%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	7	87.5%
北総線運賃の値下げ	8	100.0%
鉄道とバスの接続の改善	1	12.5%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	2	25.0%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	3	37.5%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	3	37.5%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	7	87.5%
バス運賃の値下げや補助	2	25.0%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	0	0.0%
利用しやすいタクシー料金設定	0	0.0%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	2	25.0%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送)の導入	2	25.0%
バスやタクシーを活用した新たなデマンド型 (事前予約型)交通の導入	1	12.5%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	1	12.5%
通学バスの導入・充実	1	12.5%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	5	62.5%
現状のままでよい	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	46	575.0%



【意見・要望】

成田線	<ul style="list-style-type: none"> ・遠いため使っていない（いには野美瀬、若萩2丁目みなみ） ・本数が少なく不便と耳にする（若萩2丁目みなみ）
北総線・アクセス特急	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃を安くしてほしい（いには野美瀬、エストリオいには野、若萩2丁目みなみ） ・JR並みへの運賃の値下げ（若萩1丁目駅前） ・本数が少ない（エストリオいには野） ・アクセス特急が大型スーツケースの利用客でいっぱいなこと。外国人観光客に対するアナウンスや対応が不十分なこと（いには野美瀬）
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・本数を増やしてほしい（いには野美瀬） ・最終バスの時間が早い（いには野美瀬） ・日医大からNT中央への移動に利用したい（いには野美瀬） ・まちが老化し車の運転ができない住民が増えより重要となる。運転手の確保も困難か（若萩2丁目みなみ）
ふれあいバス	<ul style="list-style-type: none"> ・本数を増やしてほしい（いには野美瀬、エストリオいには野、若萩2丁目みなみ） ・運行範囲をさらに広くしてほしい（いには野美瀬） ・どこから乗り降りしても一律運賃にしてほしい（自宅から道路を渡らないでいいバス停から乗って印西牧の原駅まで行こうとしたら、印旛支所で終点になると説明された。）（いには野美瀬） ・NT中央まで行けない（いには野美瀬） ・まちが老化し車の運転ができない住民が増えより重要となる。運転手の確保も困難か（若萩2丁目みなみ） ・高齢者、免許返納者には必要。ダイヤ本数が増えれば、利便性が向上すると考える（若萩1丁目駅前）
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・アプリで呼べる仕組みがほしい（いには野美瀬） ・オンデマンドタクシーの導入をぜひ検討してほしい（いには野美瀬） ・身近な交通手段になっていない（いには野美瀬）
バスで巡回してほしい場所	<ul style="list-style-type: none"> ・店舗、ショッピングモール、印西総合病院、市役所、文化ホール、牧の原モア、ジョイフル本田（いには野美瀬） ・ビッグホップ、牧の原モア（若萩1丁目駅前）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・日医大行バスが駅の中央にいつも止まっていて邪魔、違うところに移動してほしい（いには野美瀬） ・当自治会は、比較的若い人たちが多く、買い物等は自家用車を使用している人が多いが、年を重ねてくると、バス等の必要性がおおくなるのではないかと感じる。現状では、北総線（京成スカイアクセス線）の利便性の向上、運賃の値下げ、京成線・成田線へのアクセスの向上ができるとういと思う（わかいち東）

(3) a. 永治地区 (回答結果まとめ)

【交通モード】

- ふれあいバスは、西ルート、布佐ルートが走っています。

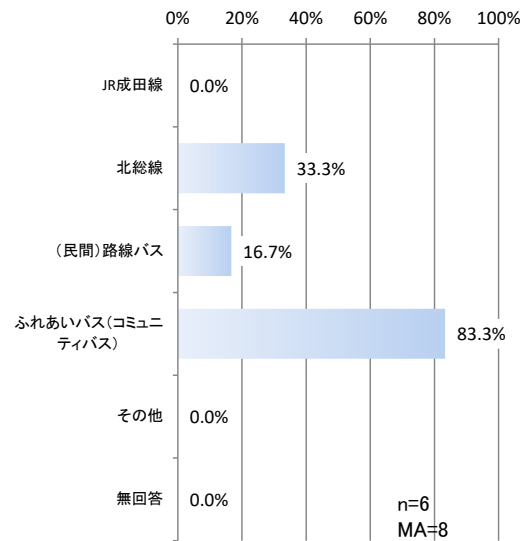
【回答の集約】

- ふれあいバスは多くのエリアが徒歩で利用でき、北総線、路線バスも一部のエリアでは徒歩で利用できます。
- 成田線と北総線が日常的に多く利用され、ふれあいバスも利用されています。
- 成田線はある程度の必要性を感じており、通勤・通学で利用されています。
- 北総線は重要と考えられており、主に通勤・通学で多く利用されています。
- 路線バスは必要性を感じる人と感じない人がおり、主に通勤・通学で多く利用されています。
- ふれあいバスは重要と考えられており、主に通院、公共施設への用事で多く利用されています。
- タクシーはある程度の必要性を感じる人が多く、主に通院で多く利用されています。
- タクシー利用助成は、若干のニーズがあります。
- 住民主体の交通サービスについて、実施の意向をもつ団体はありません。
- 今後、特に必要性が高まる交通施策やサービスとしては、北総線・成田スカイアクセス線の利便性向上が挙げられており、ある程度必要性が高まるものには、ふれあいバスのルート改善、高齢者・障がい者等へのきめ細かい支援が挙げられています。

(問 2-1) 徒歩で利用できる公共交通機関

・「ふれあいバス（コミュニティバス）」が 83.3%（5地区）と最も高く、次いで「北総線」が 33.3%（2地区）となっています。

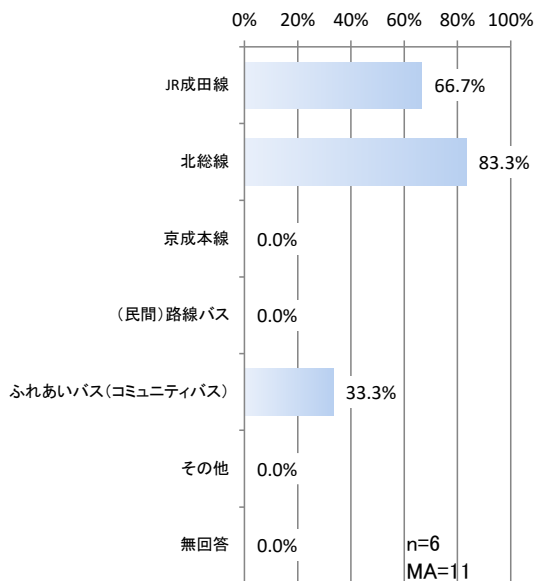
	回答数	割合
JR成田線	0	0.0%
北総線	2	33.3%
(民間)路線バス	1	16.7%
ふれあいバス（コミュニティバス）	5	83.3%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	8	133.3%



(問 2-2) 徒歩では行けないが、日常的に利用する公共交通機関

・「北総線」が 83.3%（5地区）と最も高く、次いで「JR 成田線」が 66.7%（4地区）となっています。

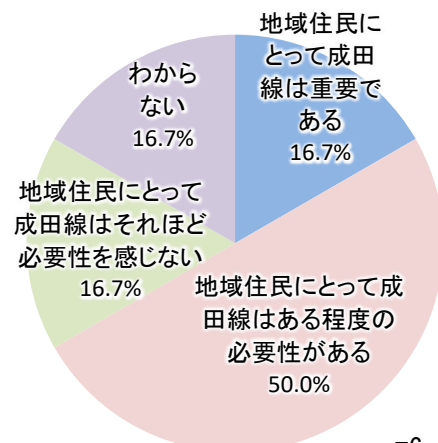
	回答数	割合
JR成田線	4	66.7%
北総線	5	83.3%
京成本線	0	0.0%
(民間)路線バス	0	0.0%
ふれあいバス（コミュニティバス）	2	33.3%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	11	183.3%



(問 3-1) 成田線重要度

・「地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある」が 50.0%（3地区）と最も高くなっています。

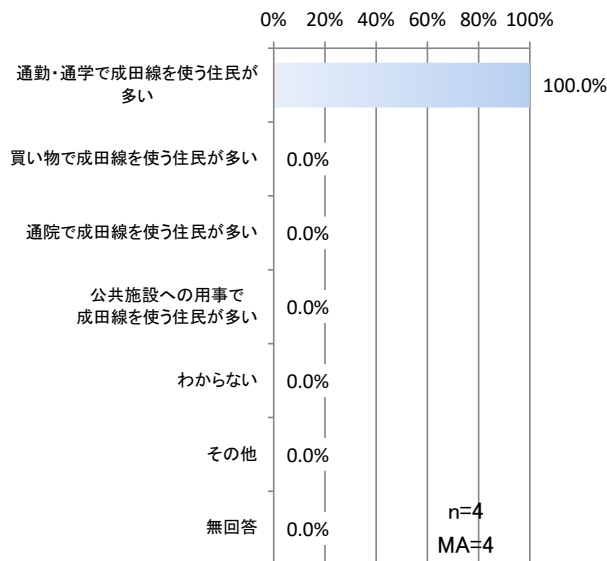
	回答数	割合
地域住民にとって成田線は重要である	1	16.7%
地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある	3	50.0%
地域住民にとって成田線はそれほど必要性を感じない	1	16.7%
わからない	1	16.7%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問 3-2) 成田線の利用目的

・「通勤・通学で成田線を使う住民が多い」が100%（4地区）と最も高くなっています。

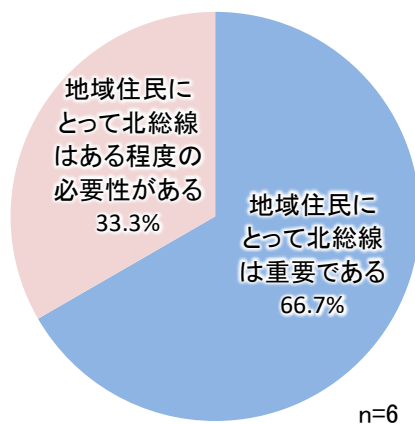
	回答数	割合
通勤・通学で成田線を使う住民が多い	4	100.0%
買い物で成田線を使う住民が多い	0	0.0%
通院で成田線を使う住民が多い	0	0.0%
公共施設への用事で成田線を使う住民が多い	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	4	100.0%



(問 4-1) 北総線の重要度

・「地域住民にとって北総線は重要である」が66.7%（4地区）と最も高く、次いで「地域住民にとって北総線はある程度の必要性がある」が33.3%（2地区）となっています。

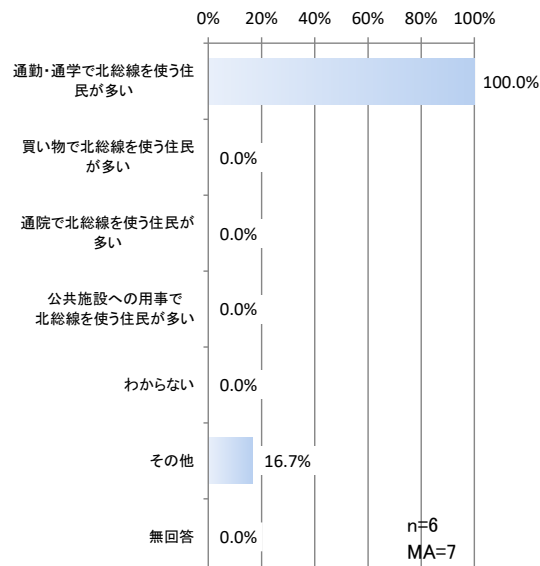
	回答数	割合
地域住民にとって北総線は重要である	4	66.7%
地域住民にとって北総線はある程度の必要性がある	2	33.3%
地域住民にとって北総線はそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問 4-2) 北総線の利用目的

・「通勤・通学で北総線を使う住民が多い」が100%（6地区）と最も高くなっています。

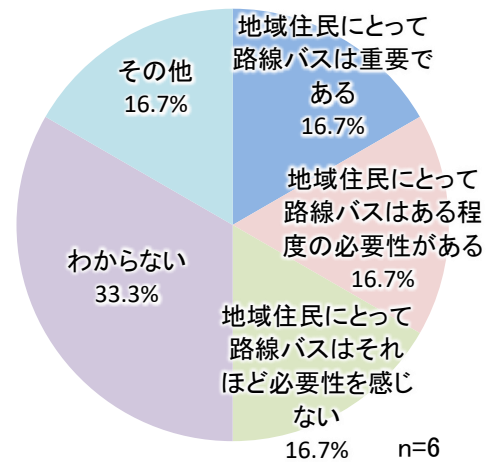
	回答数	割合
通勤・通学で北総線を使う住民が多い	6	100.0%
買い物で北総線を使う住民が多い	0	0.0%
通院で北総線を使う住民が多い	0	0.0%
公共施設への用事で北総線を使う住民が多い	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	1	16.7%
無回答	0	0.0%
合計	7	116.7%



(問 5-1) 路線バスの重要度

・「わからない」が33.3%（2地区）と最も高くなっています。

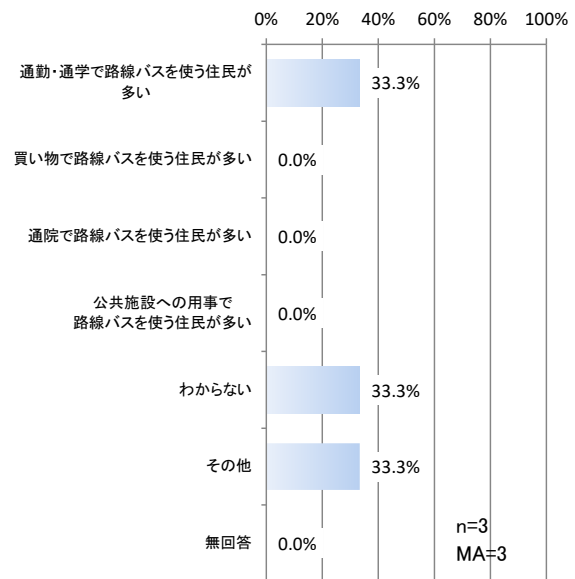
	回答数	割合
地域住民にとって路線バスは重要である	1	16.7%
地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある	1	16.7%
地域住民にとって路線バスはそれほど必要性を感じない	1	16.7%
わからない	2	33.3%
その他	1	16.7%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問 5-2) 路線バスの利用目的

・「通勤・通学で路線バスを使う住民が多い」「わからない」「その他」が同率で33.3%（1地区）となっています。

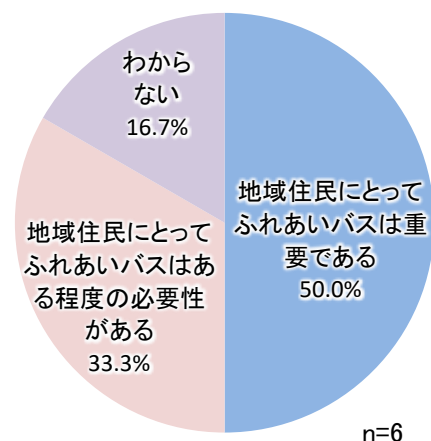
	回答数	割合
通勤・通学で路線バスを使う住民が多い	1	33.3%
買い物で路線バスを使う住民が多い	0	0.0%
通院で路線バスを使う住民が多い	0	0.0%
公共施設への用事で路線バスを使う住民が多い	0	0.0%
わからない	1	33.3%
その他	1	33.3%
無回答	0	0.0%
合計	3	100.0%



(問 6-1) ふれあいバスの重要度

・「地域住民にとってふれあいバスは重要である」が50.0%（3地区）と最も高く、次いで「地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある」が33.3%（2地区）となっています。

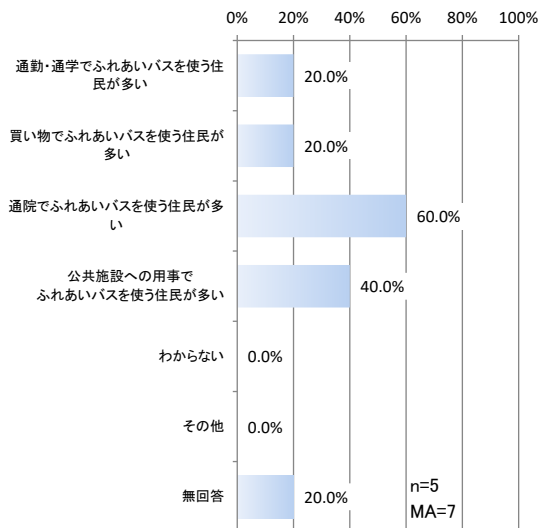
	回答数	割合
地域住民にとってふれあいバスは重要である	3	50.0%
地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある	2	33.3%
地域住民にとってふれあいバスはそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	1	16.7%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問 6-2) ふれあいバスの利用目的

・「通院でふれあいバスを使う住民が多い」が 60.0%（3地区）と最も高く、次いで「公共施設への用事でふれあいバスを使う住民が多い」が 40.0%（2地区）となっています。

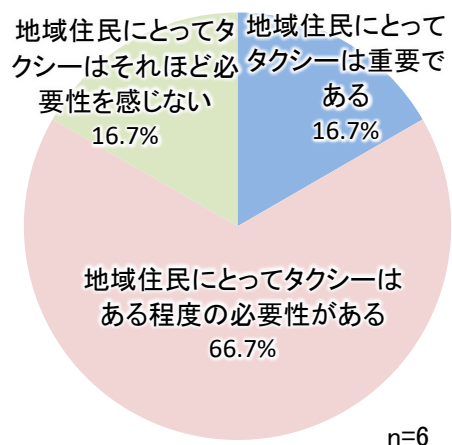
	回答数	割合
通勤・通学でふれあいバスを使う住民が多い	1	20.0%
買い物でふれあいバスを使う住民が多い	1	20.0%
通院でふれあいバスを使う住民が多い	3	60.0%
公共施設への用事でふれあいバスを使う住民が多い	2	40.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	1	20.0%
合計	8	160.0%



(問 7-1) タクシーの重要度

・「地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある」が 66.7%（4地区）と最も高くなっています。

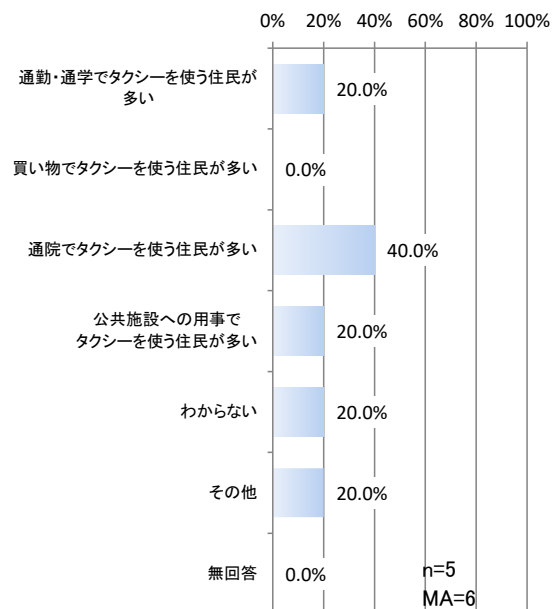
	回答数	割合
地域住民にとってタクシーは重要である	1	16.7%
地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある	4	66.7%
地域住民にとってタクシーはそれほど必要性を感じない	1	16.7%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問 7-2) タクシーの利用目的

・「通院でタクシーを使う住民が多い」が 40.0%（2地区）と最も高くなっています。

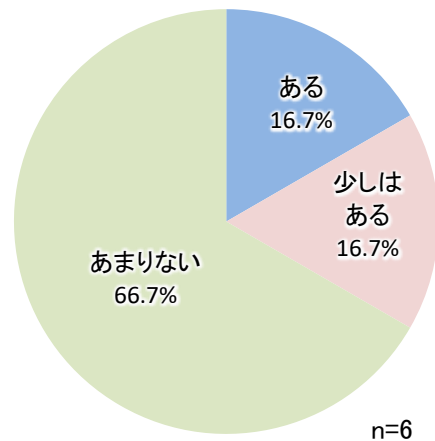
	回答数	割合
通勤・通学でタクシーを使う住民が多い	1	20.0%
買い物でタクシーを使う住民が多い	0	0.0%
通院でタクシーを使う住民が多い	2	40.0%
公共施設への用事でタクシーを使う住民が多い	1	20.0%
わからない	1	20.0%
その他	1	20.0%
無回答	0	0.0%
合計	6	120.0%



(問 8) タクシー利用助成事業のニーズ

・「あまりない」が 66.7% (4 地区) と最も高くなっています。

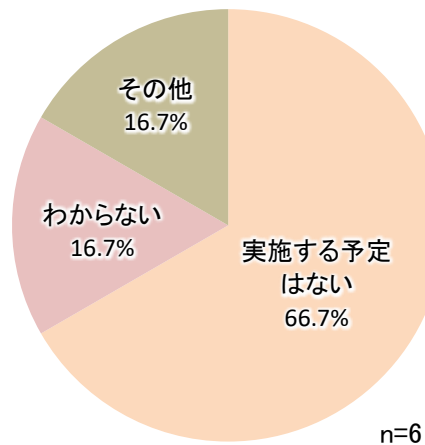
	回答数	割合
ある	1	16.7%
少しはある	1	16.7%
あまりない	4	66.7%
ない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問 10) 住民主体による交通サービス

・「実施する予定はない」が 66.7% (4 地区) と最も高くなっています。

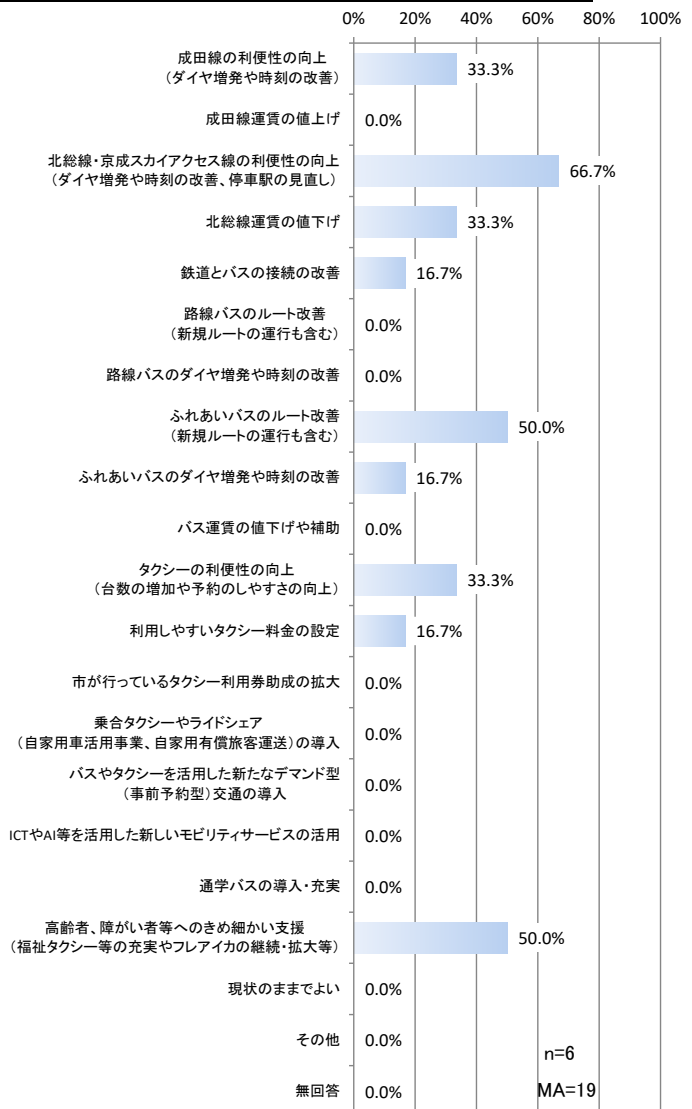
	回答数	割合
実施している	0	0.0%
検討している	0	0.0%
市の支援があれば検討したい	0	0.0%
未検討だが関心はある	0	0.0%
検討したいが実施は難しい	0	0.0%
実施する予定はない	4	66.7%
わからない	1	16.7%
その他	1	16.7%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問 11) 今後、必要性が高まると思われる交通施策やサービス

・「北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上」が 66.7% (4 地区) と最も高く、次いで「ふれあいバスのルート改善」「高齢者、障がい者へのきめ細かい支援」が 50.0% (3 地区) となっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	2	33.3%
成田線運賃の値上げ	0	0.0%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	4	66.7%
北総線運賃の値下げ	2	33.3%
鉄道とバスの接続の改善	1	16.7%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	0	0.0%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	0	0.0%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	3	50.0%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	1	16.7%
バス運賃の値下げや補助	0	0.0%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	2	33.3%
利用しやすいタクシー料金設定	1	16.7%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	0	0.0%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送)の導入	0	0.0%
バスやタクシーを活用した新たなデマンド型 (事前予約型)交通の導入	0	0.0%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	0	0.0%
通学バスの導入・充実	0	0.0%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	3	50.0%
現状のままでよい	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	19	316.7%



【意見・要望】

成田線	—
北総線・アクセス特急	・運賃をもう少し安くしてほしい (白幡)
路線バス	—
ふれあいバス	・当町内会にも運行してほしい (和泉)
タクシー	—
バスで巡回してほしい場所	—
その他	—

(3) b. 船穂地区（回答結果まとめ）

【交通モード】

- 路線バスは、神崎線が走っており、高花線、西の原線も一部が近くを走っています。
- ふれあいバスは、南ルートが走っており、中ルートも一部走っています。

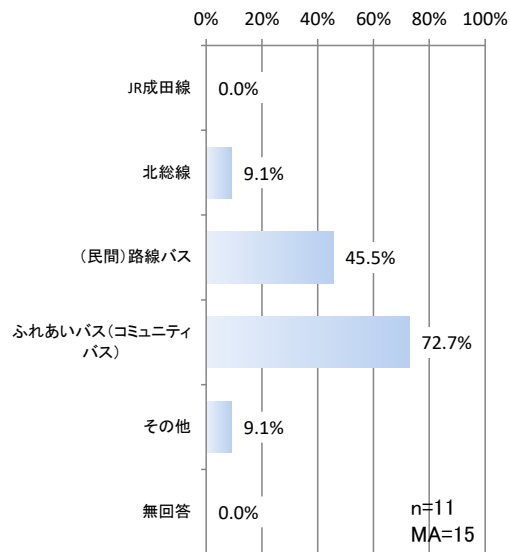
【回答の集約】

- 路線バスやふれあいバスは、多くのエリアが比較的徒歩で利用できます。
- 北総線が日常的に多く利用され、路線バスやふれあいバスも利用されています。
- 成田線はそれほど必要性を感じない人が多いです。
- 北総線は大変重要と考えられており、主に通勤・通学で多く利用されています。
- 路線バスはある程度重要と考えられており、主に通勤・通学、買い物で多く利用されています。
- ふれあいバスはある程度重要と考えられており、主に買い物、通院で多く利用されています。
- タクシーはある程度重要と考えられており、主に通院で多く利用されています。
- タクシー利用助成は、ある程度のニーズがあります。
- 住民主体の交通サービスは、未検討だが関心がある、検討したいが実施は難しい団体があります。
- 今後、特に必要性が高まる交通施策やサービスとしては、北総線の値下げ、高齢者・障がい者等へのきめ細かい支援が挙げられており、ある程度必要性が高まるものには、北総線・成田スカイアクセス線の利便性向上、ふれあいバスのルート改善、ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善が挙げられています。その他にも多くの意見があります。

(問 2-1) 徒歩で利用できる公共交通機関

・「ふれあいバス（コミュニティバス）」が72.7%（8地区）と最も高く、次いで「（民間）路線バス」が45.5%（5地区）となっています。

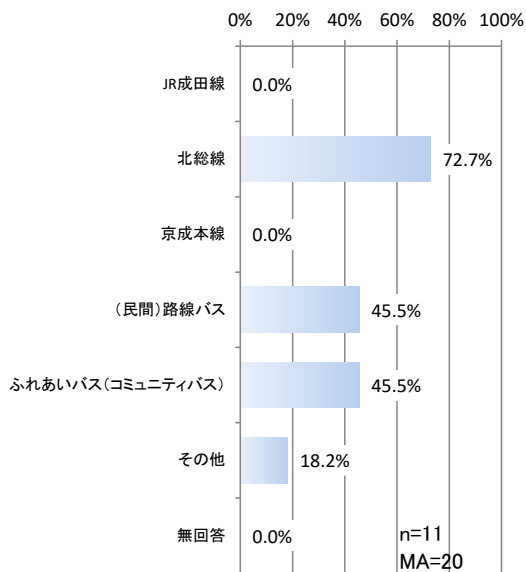
	回答数	割合
JR成田線	0	0.0%
北総線	1	9.1%
（民間）路線バス	5	45.5%
ふれあいバス（コミュニティバス）	8	72.7%
その他	1	9.1%
無回答	0	0.0%
合計	15	136.4%



(問 2-2) 徒歩では行けないが、日常的に利用する公共交通機関

・「北総線」が72.7%（8地区）と最も高く、次いで「（民間）路線バス」「ふれあいバス（コミュニティバス）」が45.5%（5地区）となっています。

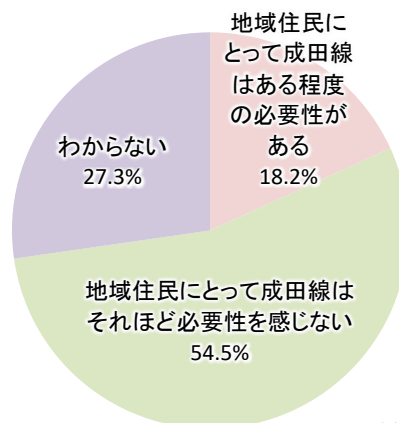
	回答数	割合
JR成田線	0	0.0%
北総線	8	72.7%
京成本線	0	0.0%
（民間）路線バス	5	45.5%
ふれあいバス（コミュニティバス）	5	45.5%
その他	2	18.2%
無回答	0	0.0%
合計	20	181.8%



(問 3-1) 成田線重要度

・「地域住民にとって成田線はそれほど必要性を感じない」が54.5%（6地区）と最も高く、次いで「わからない」が27.3%（3地区）となっています。

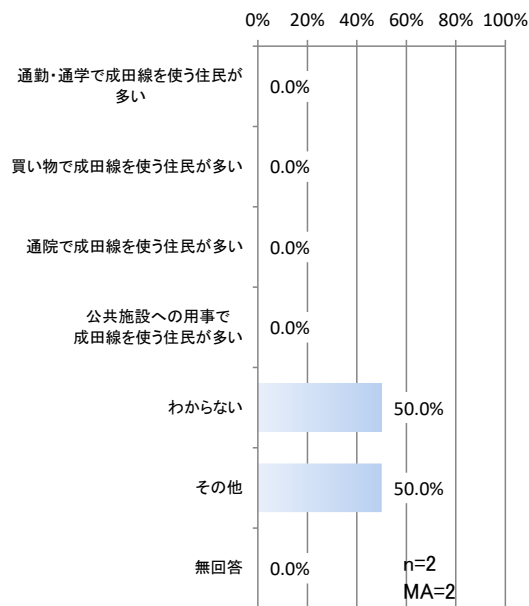
	回答数	割合
地域住民にとって成田線は重要である	0	0.0%
地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある	2	18.2%
地域住民にとって成田線はそれほど必要性を感じない	6	54.5%
わからない	3	27.3%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	11	100.0%



(問 3-2) 成田線の利用目的

・「わからない」が50.0%（地区）と最も高くなっています。

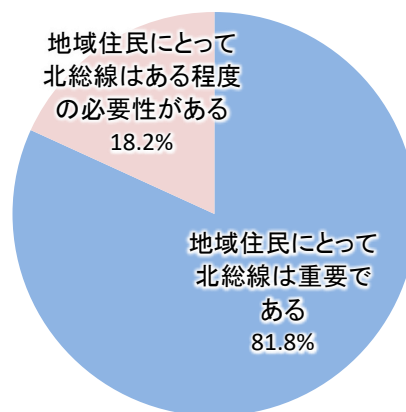
	回答数	割合
通勤・通学で成田線を使う住民が多い	0	0.0%
買い物で成田線を使う住民が多い	0	0.0%
通院で成田線を使う住民が多い	0	0.0%
公共施設への用事で成田線を使う住民が多い	0	0.0%
わからない	1	50.0%
その他	1	50.0%
無回答	0	0.0%
合計	2	100.0%



(問 4-1) 北総線の重要度

・「地域住民にとって北総線は重要である」が81.8%（9地区）と最も高く、次いで「地域住民にとって北総線はある程度の必要性がある」が18.2%（2地区）となっています。

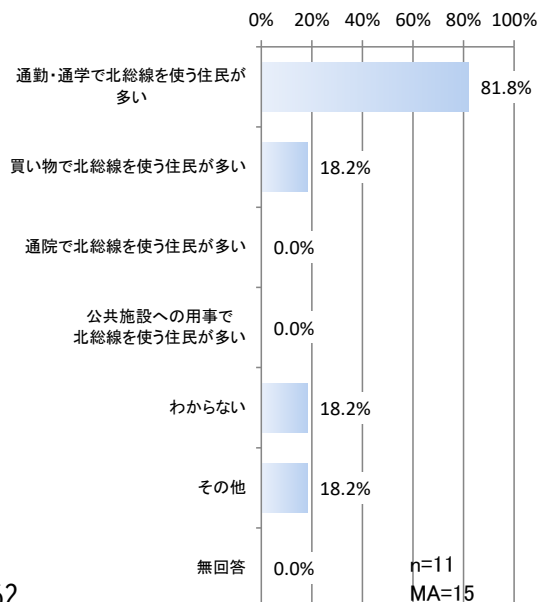
	回答数	割合
地域住民にとって北総線は重要である	9	81.8%
地域住民にとって北総線はある程度の必要性がある	2	18.2%
地域住民にとって北総線はそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	11	100.0%



(問 4-2) 北総線の利用目的

・「通勤・通学で北総線を使う住民が多い」が81.8%（9地区）と最も高くなっています。

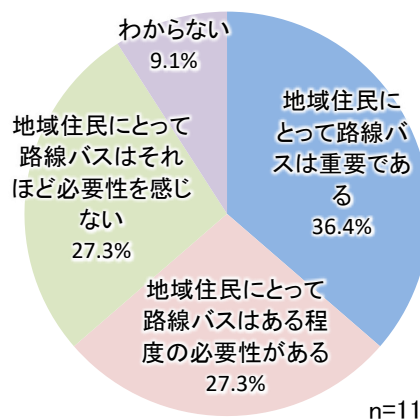
	回答数	割合
通勤・通学で北総線を使う住民が多い	9	81.8%
買い物で北総線を使う住民が多い	2	18.2%
通院で北総線を使う住民が多い	0	0.0%
公共施設への用事で北総線を使う住民が多い	0	0.0%
わからない	2	18.2%
その他	2	18.2%
無回答	0	0.0%
合計	15	136.4%



(問 5-1) 路線バスの重要度

・「地域住民にとって路線バスは重要である」が 36.4% (4 地区) と最も高く、次いで「地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある」「地域住民にとって路線バスはそれほど必要性を感じない」が 27.3% (3 地区) となっています。

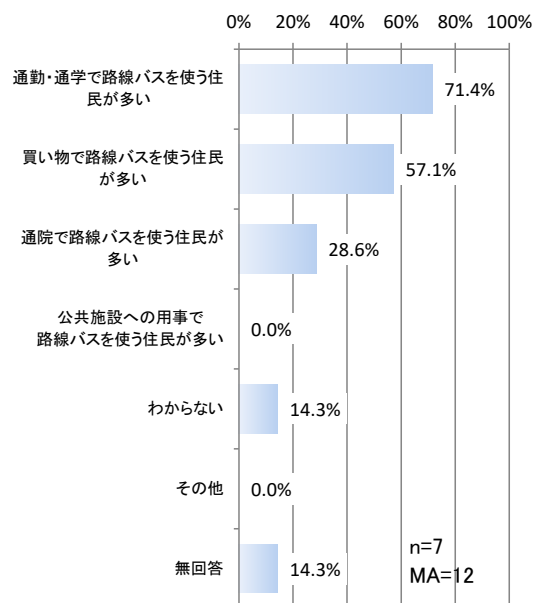
	回答数	割合
地域住民にとって路線バスは重要である	4	36.4%
地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある	3	27.3%
地域住民にとって路線バスはそれほど必要性を感じない	3	27.3%
わからない	1	9.1%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	11	100.0%



(問 5-2) 路線バスの利用目的

・「通勤・通学で路線バスを使う住民が多い」が 71.4% (5 地区) と最も高く、次いで「買い物で路線バスを使う住民が多い」が 57.1% (4 地区) となっています。

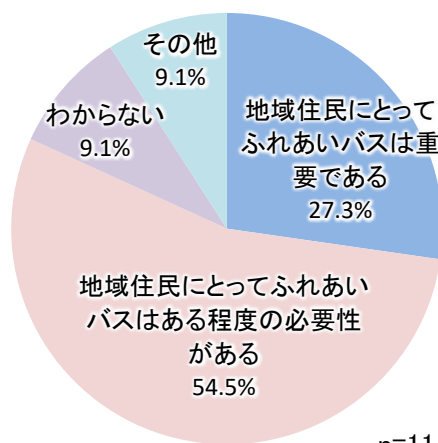
	回答数	割合
通勤・通学で路線バスを使う住民が多い	5	71.4%
買い物で路線バスを使う住民が多い	4	57.1%
通院で路線バスを使う住民が多い	2	28.6%
公共施設への用事で路線バスを使う住民が多い	0	0.0%
わからない	1	14.3%
その他	0	0.0%
無回答	1	14.3%
合計	13	185.7%



(問 6-1) ふれあいバスの重要度

・「地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある」が 54.5% (6 地区) と最も高く、次いで「地域住民にとってふれあいバスは重要である」が 27.3% (3 地区) となっています。

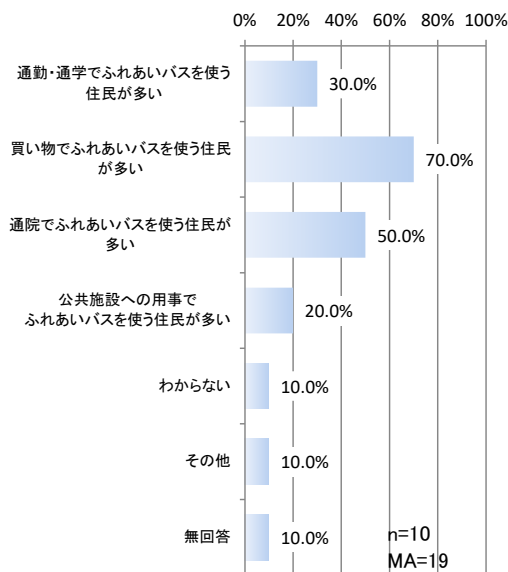
	回答数	割合
地域住民にとってふれあいバスは重要である	3	27.3%
地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある	6	54.5%
地域住民にとってふれあいバスはそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	1	9.1%
その他	1	9.1%
無回答	0	0.0%
合計	11	100.0%



(問 6-2) ふれあいバスの利用目的

・「買い物でふれあいバスを使う住民が多い」が 70.0% (7地区) と最も高く、次いで「通院でふれあいバスを使う住民が多い」が 50.0% (5地区) となっています。

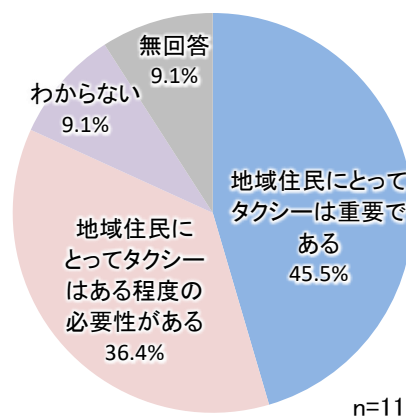
	回答数	割合
通勤・通学でふれあいバスを使う住民が多い	3	30.0%
買い物でふれあいバスを使う住民が多い	7	70.0%
通院でふれあいバスを使う住民が多い	5	50.0%
公共施設への用事でふれあいバスを使う住民が多い	2	20.0%
わからない	1	10.0%
その他	1	10.0%
無回答	1	10.0%
合計	20	200.0%



(問 7-1) タクシーの重要度

・「地域住民にとってタクシーは重要である」が 45.5% (5地区) と最も高く、次いで「地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある」が 36.4% (4地区) となっています。

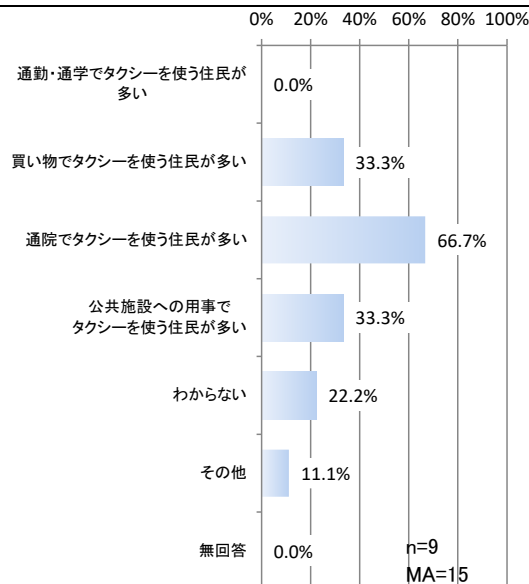
	回答数	割合
地域住民にとってタクシーは重要である	5	45.5%
地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある	4	36.4%
地域住民にとってタクシーはそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	1	9.1%
その他	0	0.0%
無回答	1	9.1%
合計	11	100.0%



(問 7-2) タクシーの利用目的

・「通院でタクシーを使う住民が多い」が 66.7% (6地区) と最も高く、次いで「買い物でタクシーを使う住民が多い」「公共施設への用事でタクシーを使う住民が多い」が 33.3% (3地区) となっています。

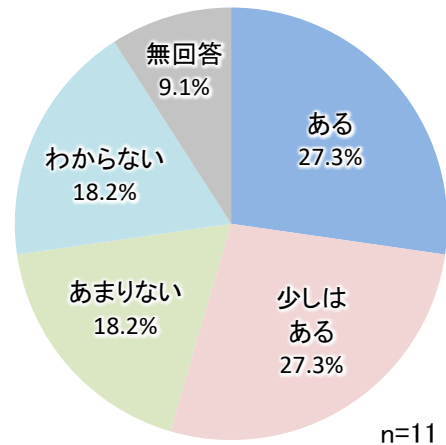
	回答数	割合
通勤・通学でタクシーを使う住民が多い	0	0.0%
買い物でタクシーを使う住民が多い	3	33.3%
通院でタクシーを使う住民が多い	6	66.7%
公共施設への用事でタクシーを使う住民が多い	3	33.3%
わからない	2	22.2%
その他	1	11.1%
無回答	0	0.0%
合計	15	166.7%



(問 8) タクシー利用助成事業のニーズ

・「ある」「少しはある」が27.3%（3地区）と最も高くなっています。

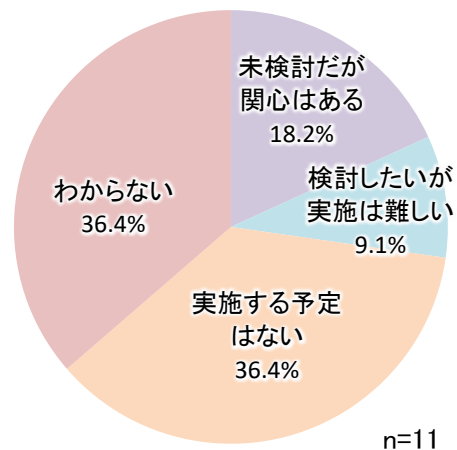
	回答数	割合
ある	3	27.3%
少しはある	3	27.3%
あまりない	2	18.2%
ない	0	0.0%
わからない	2	18.2%
無回答	1	9.1%
合計	11	100.0%



(問 10) 住民主体による交通サービス

・「実施する予定はない」「わからない」が36.4%（4地区）と最も高くなっています。

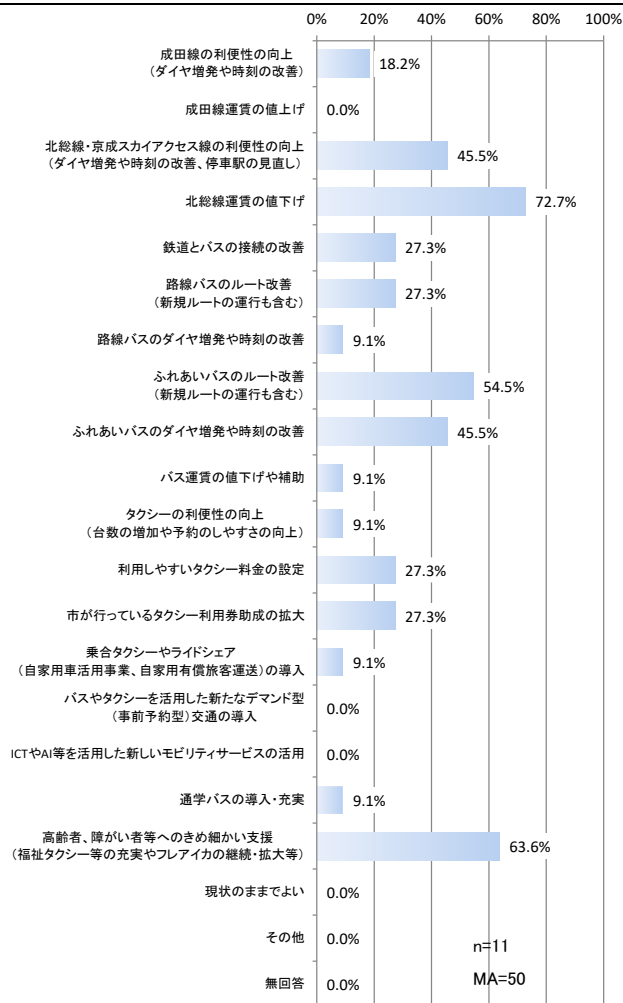
	回答数	割合
実施している	0	0.0%
検討している	0	0.0%
市の支援があれば検討したい	0	0.0%
未検討だが関心はある	2	18.2%
検討したいが実施は難しい	1	9.1%
実施する予定はない	4	36.4%
わからない	4	36.4%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	11	100.0%



(問 11) 今後、必要性が高まるとされる交通施策やサービス

・「北総線運賃の値下げ」が 72.7% (8地区) と最も高く、次いで「高齢者、障がい者へのきめ細かい支援」が 63.6% (7地区) となっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	2	18.2%
成田線運賃の値上げ	0	0.0%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	5	45.5%
北総線運賃の値下げ	8	72.7%
鉄道とバスの接続の改善	3	27.3%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	3	27.3%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	1	9.1%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	6	54.5%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	5	45.5%
バス運賃の値下げや補助	1	9.1%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	1	9.1%
利用しやすいタクシー料金の設定	3	27.3%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	3	27.3%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送) の導入	1	9.1%
バスやタクシーを活用した新たなデマンド型 (事前予約型) 交通の導入	0	0.0%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	0	0.0%
通学バスの導入・充実	1	9.1%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	7	63.6%
現状のままでよい	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	50	454.5%



【意見・要望】

成田線	<ul style="list-style-type: none"> ・北総線ができてから最寄り駅ではなくなったが、行き先によっては車で木下まで送られて利用することもある。本数が増える、最終電車がもう少し遅いと助かる (松崎3) ・沿線住民を対象にすべきかと思います。特に、北総線の南側の住民には、あまり調査の意味がないのではと思います (松崎4) ・維持してほしい。できれば本数を増やしてほしい (多々羅田)
北総線・アクセス特急	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃を (京成並みに) 安くしてほしい (船尾2、船尾3、多々羅田) ・北総線の駅までのアクセスが悪い。今後車が利用できなくなった場合や子供たちの通学のためにも交通手段がほしい (松崎3) ・駅から遠いので、駅周辺に駐車スペース (有料可) を確保できないと利用しにくい (松崎4) ・アクセス特急の増便及び土、日、祝日の増便 (結縁寺) ・千葉NT中央駅にアクセス特急がもっと停車してほしい (多々羅田) ・駅のホームにガードをつけてほしい (多々羅田)
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・松崎工業団地くらいまでバス停があるとありがたい (松崎3) ・バス利用者を増やすため、もっと宅地開発を推進する (多々羅田)

ふれあいバス	<ul style="list-style-type: none"> ・本数が少ない（船尾１） ・本数が少なく乗りづらい。利用者が限られている（船尾３） ・今後数年で車を運転できなくなる高齢者が多いため、ふれあいバスの重要性を認識している（松崎２） ・路線バスがない地区なので、ふれあいバスが頼りの方もいる。本数が増える、または駅直通のコースがあるとありがたい。船穂小の子が利用できる工夫も必要と感じている（松崎３） ・路線バスとの違いを明確にして、その目的に沿って対応すべきと思います。当地区はふれあいバスを利用するには遠すぎる（松崎４）
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・ふれあいバスまで遠くて行けない。バス停での立ち待ちは厳しい、といった高齢者の意見がある。最終的にはタクシー利用に移行する高齢者が多いと思われるので、費用負担が少しでも低くなると助かる（松崎２） ・独居の高齢者の利用が多い。高齢者をもっと手軽に利用できるとありがたい（松崎３） ・タクシーについて調査する意味（目的）がわかりません（松崎４） ・人口を増やして利用者を増やす（多々羅田）
バスで巡回してほしい場所	<ul style="list-style-type: none"> ・駅、病院（武西、松崎１） ・ショッピングモール、病院、市役所等の公共施設（戸神） ・北総線の駅、スーパー、郵便局、医療機関（松崎２） ・印西牧の原駅方面、千葉ニュータウンイオン方面（原山、内野、病院）、市役所、ジョイフル、カスミ等（松崎３）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・現状は車社会のためふれあいバスの利用率は低いが、今後免許の返納が増えればふれあいバスやそれに代わる交通手段の需要は増えるのではないか。そういうところを見据えて交通政策を検討してほしい（船尾３） ・人手不足等問題があると思うが、どんどん高齢化する未来のために、ニュータウン地区より早く高齢化している地元の交通対策を急ぐ必要があると考えている（松崎３）

(3) c. 草深地区 (回答結果まとめ)

【交通モード】

- 北総線印西牧の原駅に近いエリアがあります。
- 路線バスは、神崎線が走っており、西の原外循環線も一部走っています。
- ふれあいバスは、南ルートが走っており、中ルートも一部走っています。

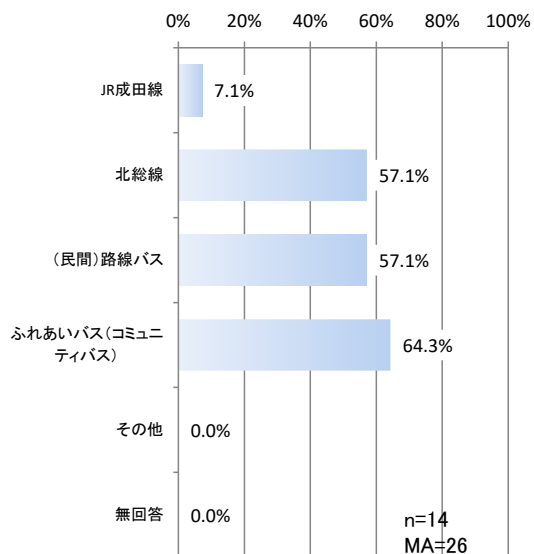
【回答の集約】

- 北総線、路線バス、ふれあいバスは、徒歩で利用できるエリアがあります。
- 成田線、北総線、京成本線、路線バス、ふれあいバスが日常的に多く利用されています。
- 成田線にはある程度の必要性を感じており、主に通勤・通学で利用されています。
- 北総線は重要と考えられており、主に通勤・通学、買い物で多く利用されています。
- 路線バスはある程度重要と考えられており、主に通勤・通学、通院で多く利用されています。
- ふれあいバスはある程度重要と考えられており、主に買い物、公共施設への用事で多く利用されています。
- タクシーはある程度重要と考えられており、主に通院、公共施設への用事で多く利用されています。
- タクシー利用助成は、ある程度のニーズがあります。
- 住民主体の交通サービスは、市の支援があれば検討したい、未検討だが関心がある団体があります。
- 今後、特に必要性が高まる交通施策やサービスとしては、北総線の値下げが挙げられており、ある程度必要性が高まるものには、北総線・成田スカイアクセス線の利便性向上、ふれあいバスのルート改善、ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善、高齢者・障がい者等へのきめ細かい支援が挙げられています。その他にも多くの意見があり、特に通学バスの導入・充実の割合が高いという特徴があります。

(問 2-1) 徒歩で利用できる公共交通機関

・「ふれあいバス (コミュニティバス)」が 64.3% (9 地区) と最も高く、次いで「北総線」「(民間) 路線バス」が 57.1% (8 地区) となっています。

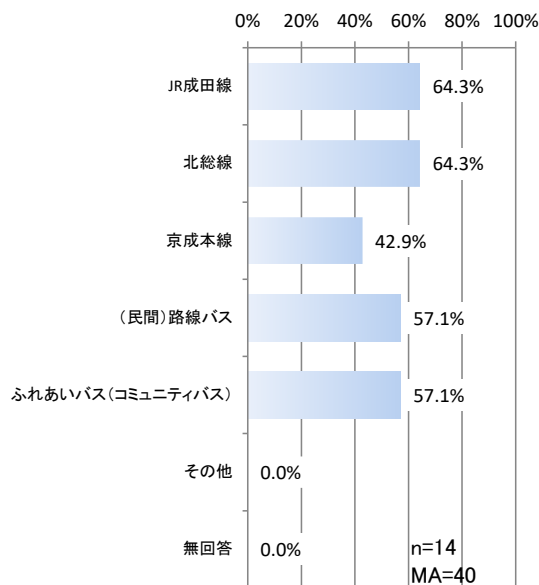
	回答数	割合
JR成田線	1	7.1%
北総線	8	57.1%
(民間) 路線バス	8	57.1%
ふれあいバス (コミュニティバス)	9	64.3%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	26	185.7%



(問 2-2) 徒歩では行けないが、日常的に利用する公共交通機関

・「JR 成田線」「北総線」が 64.3% (9 地区) と最も高くなっています。

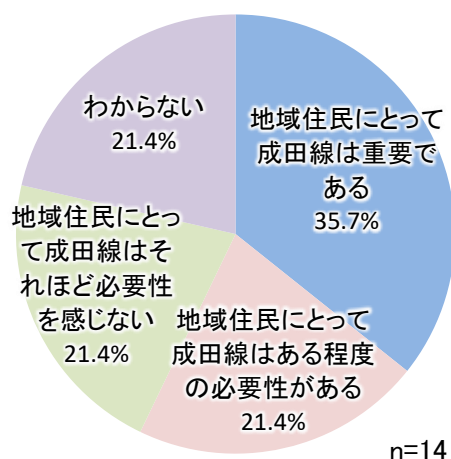
	回答数	割合
JR成田線	9	64.3%
北総線	9	64.3%
京成本線	6	42.9%
(民間) 路線バス	8	57.1%
ふれあいバス (コミュニティバス)	8	57.1%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	40	285.7%



(問 3-1) 成田線重要度

・「地域住民にとって成田線は重要である」が 35.7% (5 地区) と最も高くなっています。

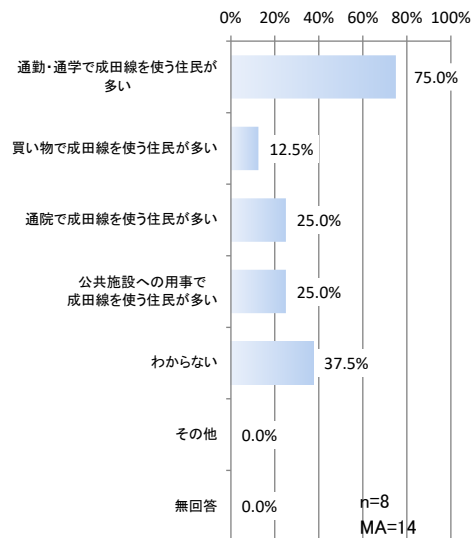
	回答数	割合
地域住民にとって成田線は重要である	5	35.7%
地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある	3	21.4%
地域住民にとって成田線はそれほど必要性を感じない	3	21.4%
わからない	3	21.4%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	14	100.0%



(問 3-2) 成田線の利用目的

・「通勤・通学で成田線を使う住民が多い」が 75.0% (6 地区) と最も高く、次いで「わからない」が 37.5% (3 地区) となっています。

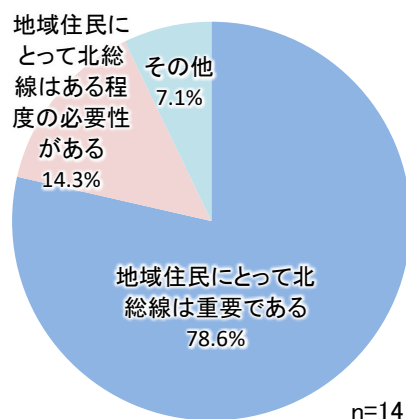
	回答数	割合
通勤・通学で成田線を使う住民が多い	6	75.0%
買い物で成田線を使う住民が多い	1	12.5%
通院で成田線を使う住民が多い	2	25.0%
公共施設への用事で成田線を使う住民が多い	2	25.0%
わからない	3	37.5%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	14	175.0%



(問 4-1) 北総線の重要度

・「地域住民にとって北総線は重要である」が 78.6% (11 地区) と最も高く、次いで「地域住民にとって北総線はある程度の必要性がある」が 14.3% (2 地区) となっています。

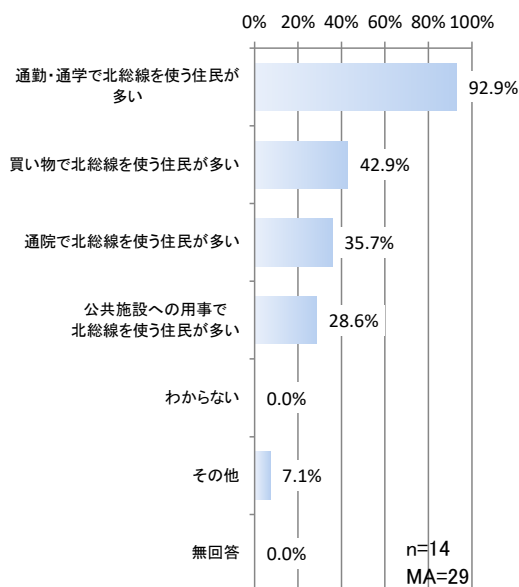
	回答数	割合
地域住民にとって北総線は重要である	11	78.6%
地域住民にとって北総線はある程度の必要性がある	2	14.3%
地域住民にとって北総線はそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
その他	1	7.1%
無回答	0	0.0%
合計	14	100.0%



(問 4-2) 北総線の利用目的

・「通勤・通学で北総線を使う住民が多い」が 92.9% (13 地区) と最も高く、次いで「買い物で北総線を使う住民が多い」が 42.9% (6 地区) となっています。

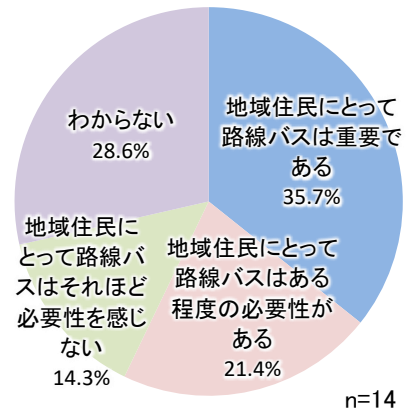
	回答数	割合
通勤・通学で北総線を使う住民が多い	13	92.9%
買い物で北総線を使う住民が多い	6	42.9%
通院で北総線を使う住民が多い	5	35.7%
公共施設への用事で北総線を使う住民が多い	4	28.6%
わからない	0	0.0%
その他	1	7.1%
無回答	0	0.0%
合計	29	207.1%



(問 5-1) 路線バスの重要度

・「地域住民にとって路線バスは重要である」が 35.7% (5地区) と最も高く、次いで「わからない」が 28.6% (4地区) となっています。

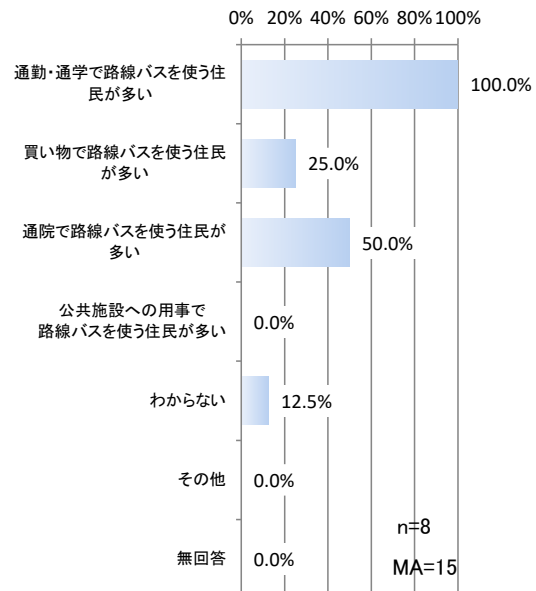
	回答数	割合
地域住民にとって路線バスは重要である	5	35.7%
地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある	3	21.4%
地域住民にとって路線バスはそれほど必要性を感じない	2	14.3%
わからない	4	28.6%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	14	100.0%



(問 5-2) 路線バスの利用目的

・「通勤・通学で路線バスを使う住民が多い」が 100% (8地区) と最も高く、次いで「通院で路線バスを使う住民が多い」が 50.0% (4地区) となっています。

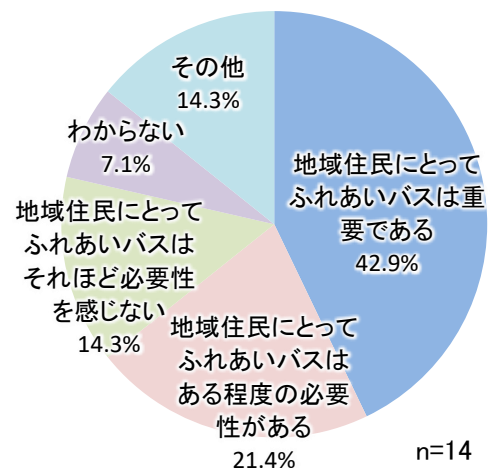
	回答数	割合
通勤・通学で路線バスを使う住民が多い	8	100.0%
買い物で路線バスを使う住民が多い	2	25.0%
通院で路線バスを使う住民が多い	4	50.0%
公共施設への用事で路線バスを使う住民が多い	0	0.0%
わからない	1	12.5%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	15	187.5%



(問 6-1) ふれあいバスの重要度

・「地域住民にとってふれあいバスは重要である」が 42.9% (6地区) と最も高く、次いで「地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある」が 21.4% (3地区) となっています。

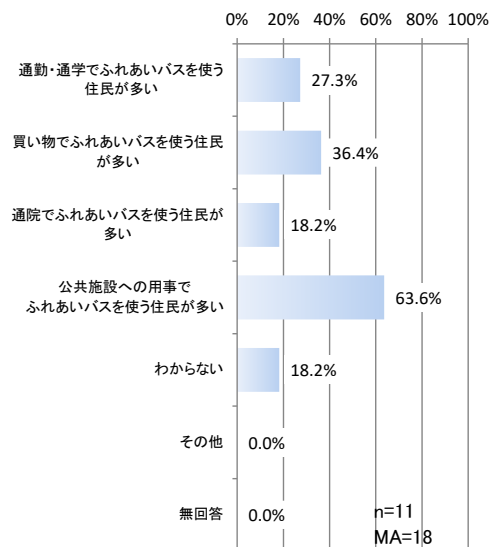
	回答数	割合
地域住民にとってふれあいバスは重要である	6	42.9%
地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある	3	21.4%
地域住民にとってふれあいバスはそれほど必要性を感じない	2	14.3%
わからない	1	7.1%
その他	2	14.3%
無回答	0	0.0%
合計	14	100.0%



(問 6-2) ふれあいバスの利用目的

・「公共施設への用事でふれあいバスを使う住民が多い」が 63.6%（7地区）と最も高く、次いで「買い物でふれあいバスを使う住民が多い」が 36.4%（4地区）となっています。

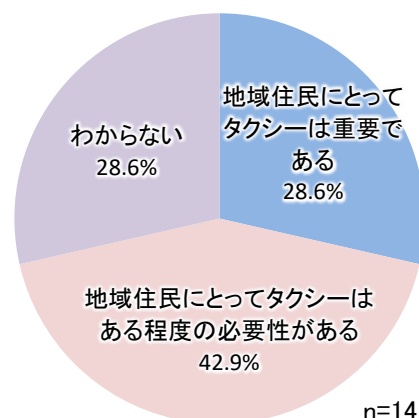
	回答数	割合
通勤・通学でふれあいバスを使う住民が多い	3	27.3%
買い物でふれあいバスを使う住民が多い	4	36.4%
通院でふれあいバスを使う住民が多い	2	18.2%
公共施設への用事で ふれあいバスを使う住民が多い	7	63.6%
わからない	2	18.2%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	18	163.6%



(問 7-1) タクシーの重要度

・「地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある」が 42.9%（6地区）と最も高く、次いで「地域住民にとってタクシーは重要である」「わからない」が 28.6%（4地区）となっています。

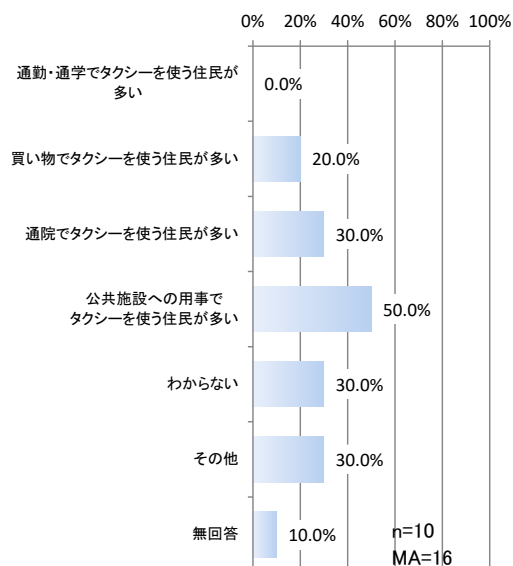
	回答数	割合
地域住民にとってタクシーは重要である	4	28.6%
地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある	6	42.9%
地域住民にとってタクシーはそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	4	28.6%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	14	100.0%



(問 7-2) タクシーの利用目的

・「公共施設への用事でタクシーを使う住民が多い」が 50.0%（5地区）と最も高くなっています。

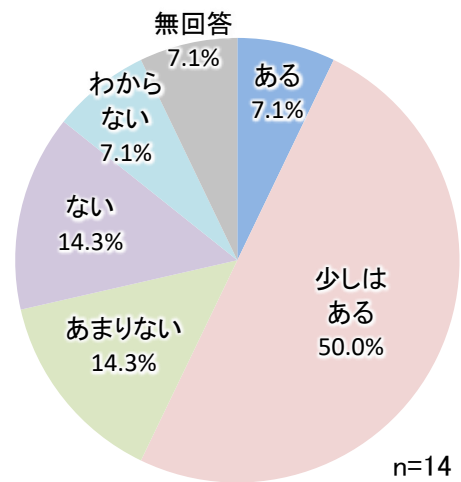
	回答数	割合
通勤・通学でタクシーを使う住民が多い	0	0.0%
買い物でタクシーを使う住民が多い	2	20.0%
通院でタクシーを使う住民が多い	3	30.0%
公共施設への用事で タクシーを使う住民が多い	5	50.0%
わからない	3	30.0%
その他	3	30.0%
無回答	1	10.0%
合計	17	170.0%



(問 8) タクシー利用助成事業のニーズ

・「少しはある」が 50.0% (7地区) と最も高く、次いで「あまりない」「ない」が 14.3% (2地区) となっています。

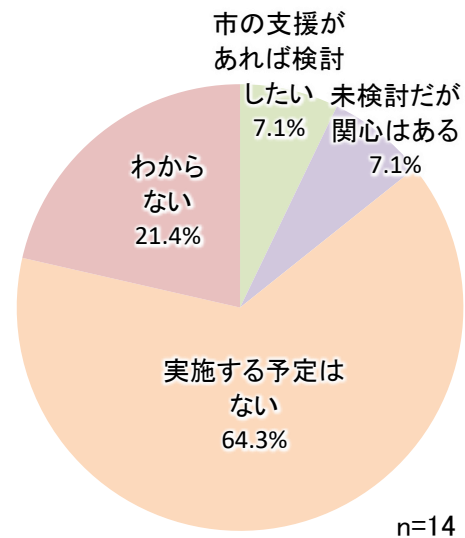
	回答数	割合
ある	1	7.1%
少しはある	7	50.0%
あまりない	2	14.3%
ない	2	14.3%
わからない	1	7.1%
無回答	1	7.1%
合計	14	100.0%



(問 10) 住民主体による交通サービス

・「実施する予定はない」が 64.3% (9) 地区) と最も高く、次いで「わからない」が 21.4% (3地区) となっています。

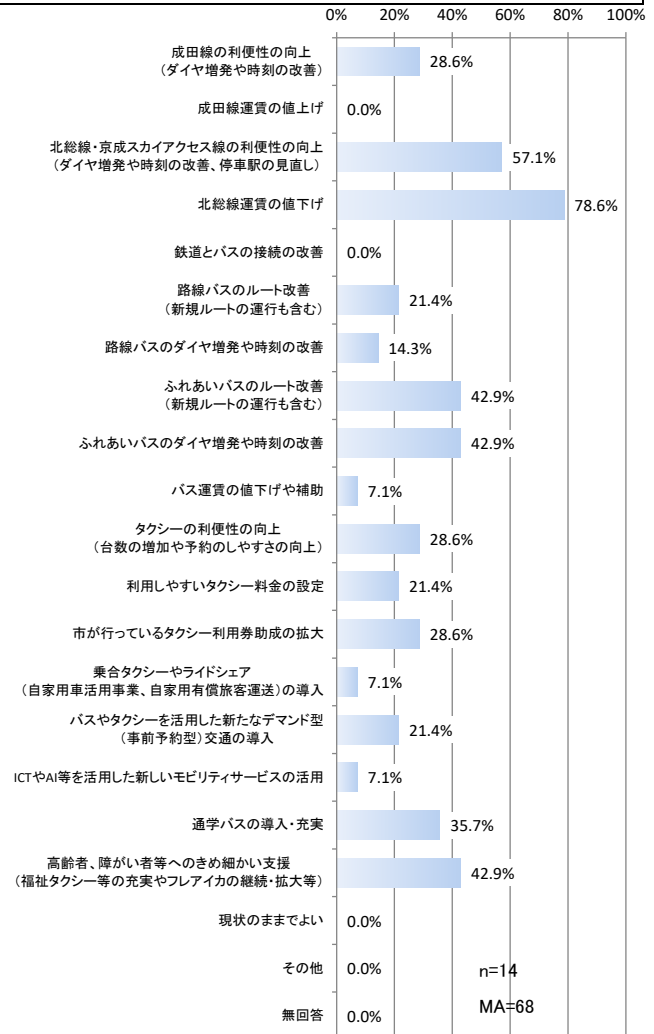
	回答数	割合
実施している	0	0.0%
検討している	0	0.0%
市の支援があれば検討したい	1	7.1%
未検討だが関心はある	1	7.1%
検討したいが実施は難しい	0	0.0%
実施する予定はない	9	64.3%
わからない	3	21.4%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	14	100.0%



(問 11) 今後、必要性が高まるとされる交通施策やサービス

・「北総線運賃の値下げ」が 78.6% (11 地区) と最も高く、次いで「北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上」が 57.1% (8 地区) となっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	4	28.6%
成田線運賃の値上げ	0	0.0%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	8	57.1%
北総線運賃の値下げ	11	78.6%
鉄道とバスの接続の改善	0	0.0%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	3	21.4%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	2	14.3%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	6	42.9%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	6	42.9%
バス運賃の値下げや補助	1	7.1%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	4	28.6%
利用しやすいタクシー料金設定	3	21.4%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	4	28.6%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送) の導入	1	7.1%
バスやタクシーを活用した新たなデマンド型 (事前予約型) 交通の導入	3	21.4%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	1	7.1%
通学バスの導入・充実	5	35.7%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	6	42.9%
現状のままでよい	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	68	485.7%



【意見・要望】

成田線	<ul style="list-style-type: none"> ・PRが少ないように思う。近くに駐車場がほしい (仲の側) ・非常に重要な公共交通だが、利用者減少でJRの収益が悪化し便数の削減や無人化が行われ利便性が低下し、さらに利用者が減少するという悪循環に陥っていると思われる。利用者が減少し収益性も悪化しているから廃線を検討するのではなく、地域の重要公共交通としていかに再建していくかを検討すべきと考える (柏木台) ・駅までのルートが不便。JRで安いという点はよいが (草深ふれあい) ・木下駅 (上野方面)、小林駅 (千葉方面)、路線バス等よりマイカーで送ってもらうことが多い (原)
北総線・アクセス特急	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃を安くしてほしい (七軒屋、泉、草深ふれあい、草深西の原南、エクスアーバン千葉NT) ・本数が少ない。終電が早い (エクスアーバン千葉NT) ・地域の重要な交通機関となっているので、さらに利便性の向上を図るとともに、運賃の大幅な値下げをお願いしたい (柏木台) ・印西牧の原駅へのアクセス特急の停車を要望する (原、泉) ・朝、夕方、夜にスカイライナーの千葉ニュータウン中央駅停車を希望 (草深砂久保)

路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停が遠い（仲の側） ・本数が少ない（泉） ・JR成田線、北総線、京成線へのアクセスとして非常に重要だと思われるので、より利便性を高めていただきたい（柏木台） ・ふれあいバス、路線バスは通っていない（寺台） ・マイカーを利用することが多いが、高齢者は免許を返納するとコミュニティバス、路線バスが必要となる（原） ・千葉ニュータウンと京成勝田台間に路線を新設してほしい（草深砂久保）
ふれあいバス	<ul style="list-style-type: none"> ・経路、バス停、ダイヤ等のPRをもっと進めてほしい（仲の側） ・本数が少ない（そうふけ2310） ・本数が驚くほど少なすぎて困る（エクスアーバン千葉NT）
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・料金等のPRがほしい（仲の側） ・料金の補助を拡充してほしい（柏木台） ・買い物、通院、公共施設への用事で高齢者が利用しているのをときどき見かける。ある程度の必要性を感じる（原） ・全然つかまらなくて困る（エクスアーバン千葉NT）
バスで巡回してほしい場所	<ul style="list-style-type: none"> ・日医大北総病院、農協（柏木台） ・日医大北総病院（草深ふれあい） ・千葉NT中央駅、イオンモール、印西総合病院、ショッピングモール、公共施設（泉）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・今回のようなアンケート調査を踏まえニーズを認識し、今後の運営等に展開していければと考える。その際には広くPR活動をした上で市民の声をすくいあげてほしい（仲の側） ・車中心のまちづくり（道路づくり）から、徒歩、自転車、公共交通機関（鉄道、バス等）を中心にしたまちづくりへの転換が必要と思う（柏木台） ・当町内会は子育て世代が多く小学校等の通学路がかなり交通量も多い場所になるため、看板の設置等を検討してほしい（エクスアーバン千葉NT） ・車を利用し生活をしている方がほとんど。公共交通に関しては高齢者に特化したサービスを考案、実施すべき（草深砂久保）

(3) d. 印旛地区（回答結果まとめ）

【交通モード】

- 路線バスは、印旛学園線、六合路線、宗像路線、順大線が走っています。
- ふれあいバスは、印旛・本埜支所ルートが走っています。

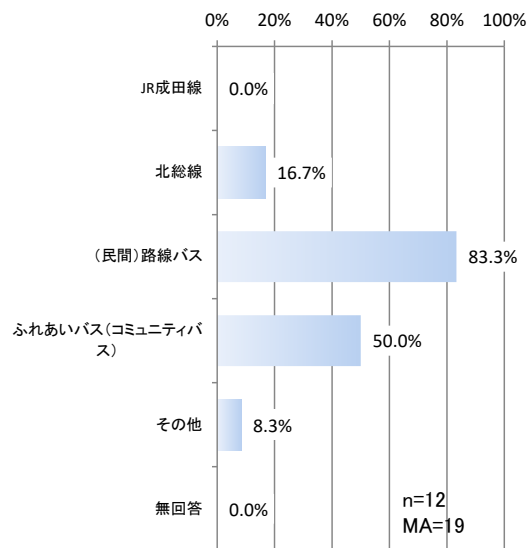
【回答の集約】

- 路線バスやふれあいバスは、多くのエリアが比較的徒歩で利用できます。
- 北総線が日常的に多く利用され、京成本線、路線バスなども利用されています。
- 成田線にはある程度の必要性を感じており、主に通勤・通学で多く利用されています。
- 北総線は重要と考えられており、主に通勤・通学、買い物、通院で多く利用されています。
- 路線バスは重要と考えられており、主に通勤・通学、買い物、通院で多く利用されています。
- ふれあいバスはある程度重要と考えられており、主に通勤・通学で多く利用されています。
- タクシーはある程度重要と考えられており、主に買い物、通院、公共施設への用事で多く利用されています。
- タクシー利用助成は、高いニーズがあります。
- 住民主体の交通サービスは、市の支援があれば検討したい、未検討だが関心がある団体があります。
- 今後、特に必要性が高まる交通施策やサービスとしては、北総線の値下げが挙げられており、ある程度必要性が高まるものには、路線バスのルート改善、路線バスのダイヤ増発や時刻の改善、市が行っているタクシー利用券助成の拡大、高齢者・障がい者等へのきめ細かい支援が挙げられています。その他にも多くの意見があります。

(問 2-1) 徒歩で利用できる公共交通機関

・「(民間)路線バス」が83.3%(10地区)と最も高く、次いで「ふれあいバス(コミュニティバス)」が50.0%(6地区)となっています。

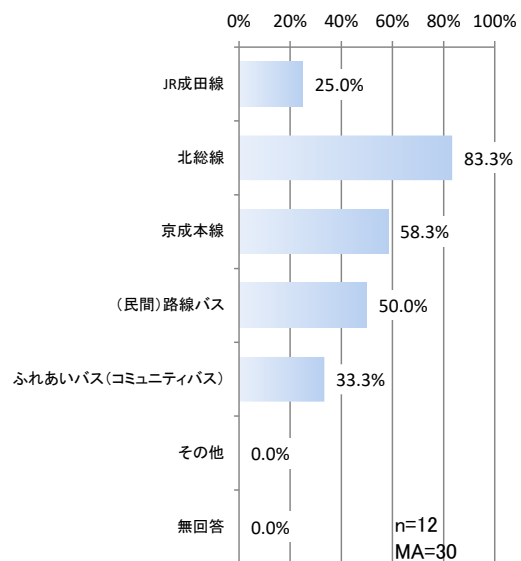
	回答数	割合
JR成田線	0	0.0%
北総線	2	16.7%
(民間)路線バス	10	83.3%
ふれあいバス(コミュニティバス)	6	50.0%
その他	1	8.3%
無回答	0	0.0%
合計	19	158.3%



(問 2-2) 徒歩では行けないが、日常的に利用する公共交通機関

・「北総線」が83.3%(10地区)と最も高く、次いで「京成本線」が58.3%(7地区)となっています。

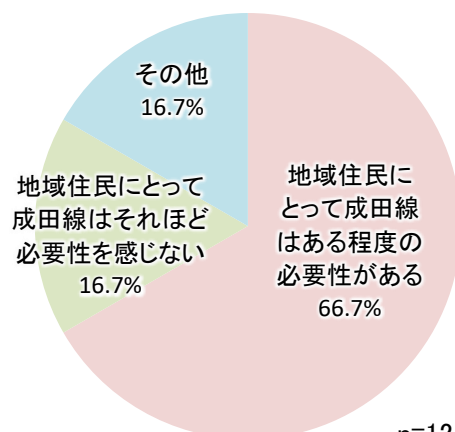
	回答数	割合
JR成田線	3	25.0%
北総線	10	83.3%
京成本線	7	58.3%
(民間)路線バス	6	50.0%
ふれあいバス(コミュニティバス)	4	33.3%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	30	250.0%



(問 3-1) 成田線重要度

・「地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある」が66.7%(8地区)と最も高くなっています。

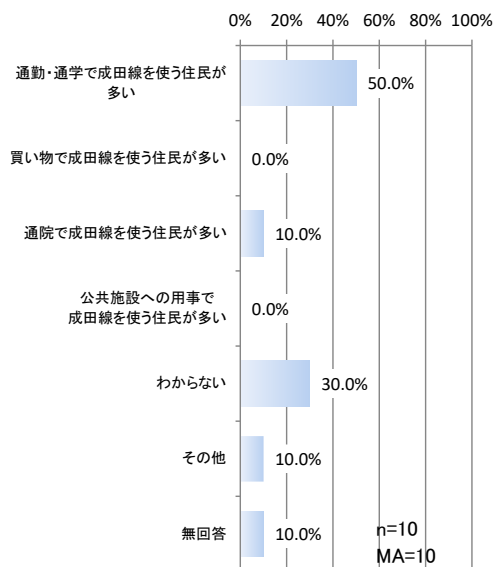
	回答数	割合
地域住民にとって成田線は重要である	0	0.0%
地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある	8	66.7%
地域住民にとって成田線はそれほど必要性を感じない	2	16.7%
わからない	0	0.0%
その他	2	16.7%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%



(問 3-2) 成田線の利用目的

・「通勤・通学で成田線を使う住民が多い」が 50.0% (5 地区) と最も高く、次いで「わからない」が 30.0% (3 地区) となっています。

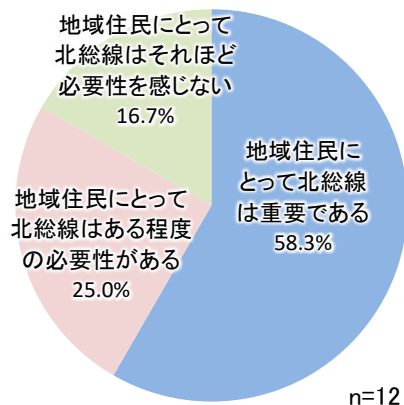
	回答数	割合
通勤・通学で成田線を使う住民が多い	5	50.0%
買い物で成田線を使う住民が多い	0	0.0%
通院で成田線を使う住民が多い	1	10.0%
公共施設への用事で成田線を使う住民が多い	0	0.0%
わからない	3	30.0%
その他	1	10.0%
無回答	1	10.0%
合計	11	110.0%



(問 4-1) 北総線の重要度

・「地域住民にとって北総線は重要である」が 58.3% (7 地区) と最も高く、次いで「地域住民にとって北総線はある程度の必要性がある」が 25.0% (3 地区) となっています。

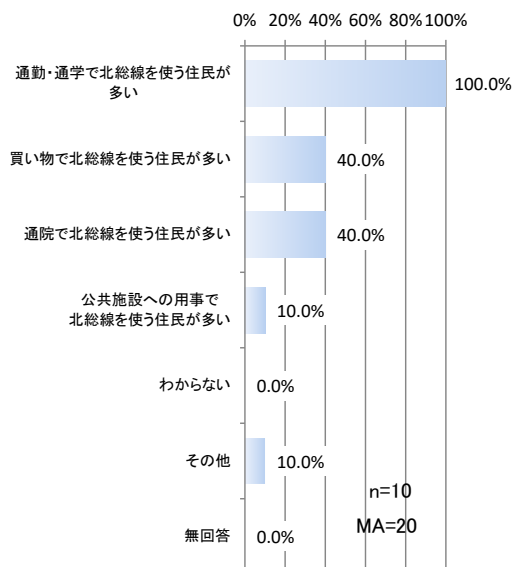
	回答数	割合
地域住民にとって北総線は重要である	7	58.3%
地域住民にとって北総線はある程度の必要性がある	3	25.0%
地域住民にとって北総線はそれほど必要性を感じない	2	16.7%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%



(問 4-2) 北総線の利用目的

・「通勤・通学で北総線を使う住民が多い」が 100% (10 地区) と最も高く、次いで「買い物で北総線を使う住民が多い」「通院で北総線を使う住民が多い」が 40.0% (4 地区) となっています。

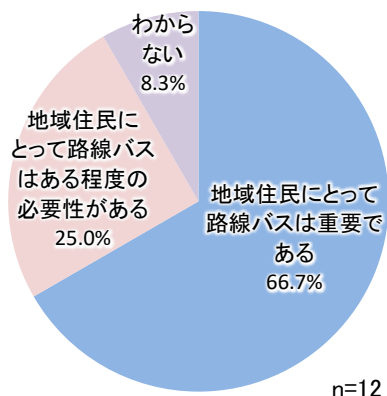
	回答数	割合
通勤・通学で北総線を使う住民が多い	10	100.0%
買い物で北総線を使う住民が多い	4	40.0%
通院で北総線を使う住民が多い	4	40.0%
公共施設への用事で北総線を使う住民が多い	1	10.0%
わからない	0	0.0%
その他	1	10.0%
無回答	0	0.0%
合計	20	200.0%



(問 5-1) 路線バスの重要度

・「地域住民にとって路線バスは重要である」が 66.7% (8 地区) と最も高く、次いで「地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある」が 25.0% (3 地区) となっています。

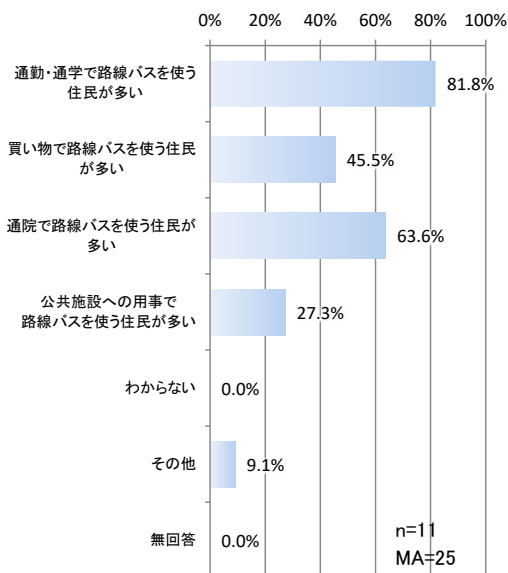
	回答数	割合
地域住民にとって路線バスは重要である	8	66.7%
地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある	3	25.0%
地域住民にとって路線バスはそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	1	8.3%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%



(問 5-2) 路線バスの利用目的

・「通勤・通学で路線バスを使う住民が多い」が 81.8% (9 地区) と最も高く、次いで「通院で路線バスを使う住民が多い」が 63.6% (7 地区) となっています。

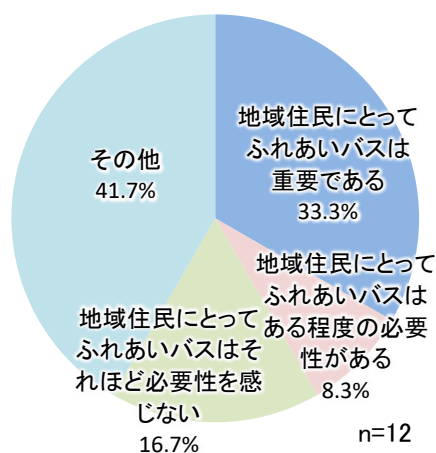
	回答数	割合
通勤・通学で路線バスを使う住民が多い	9	81.8%
買い物で路線バスを使う住民が多い	5	45.5%
通院で路線バスを使う住民が多い	7	63.6%
公共施設への用事で路線バスを使う住民が多い	3	27.3%
わからない	0	0.0%
その他	1	9.1%
無回答	0	0.0%
合計	25	227.3%



(問 6-1) ふれあいバスの重要度

・「地域住民にとってふれあいバスは重要である」が 33.3% (4 地区) と最も高く、次いで「地域住民にとってふれあいバスはそれほど必要性を感じない」が 16.7% (2 地区) となっています。

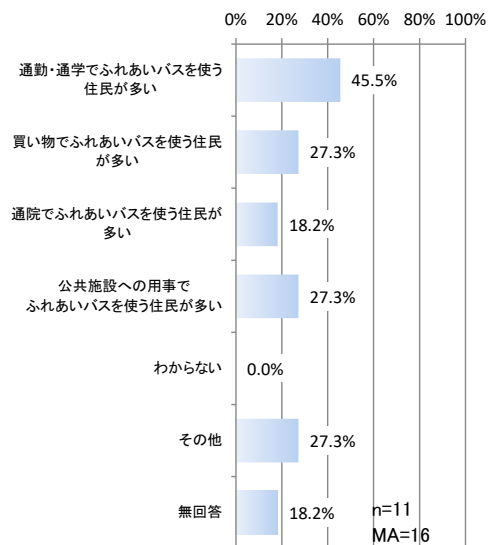
	回答数	割合
地域住民にとってふれあいバスは重要である	4	33.3%
地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある	1	8.3%
地域住民にとってふれあいバスはそれほど必要性を感じない	2	16.7%
わからない	0	0.0%
その他	5	41.7%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%



(問 6-2) ふれあいバスの利用目的

・「通勤・通学でふれあいバスを使う住民が多い」が45.5%（5地区）と最も高くなっています。

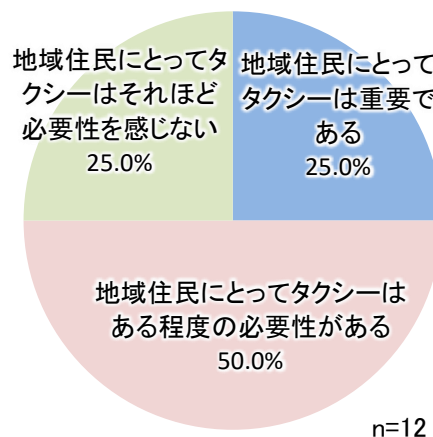
	回答数	割合
通勤・通学でふれあいバスを使う住民が多い	5	45.5%
買い物でふれあいバスを使う住民が多い	3	27.3%
通院でふれあいバスを使う住民が多い	2	18.2%
公共施設への用事で ふれあいバスを使う住民が多い	3	27.3%
わからない	0	0.0%
その他	3	27.3%
無回答	2	18.2%
合計	18	163.6%



(問 7-1) タクシーの重要度

・「地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある」が50.0%（6地区）と最も高く、次いで「地域住民にとってタクシーは重要である」「地域住民にとってタクシーはそれほど必要性を感じない」が25.0%（3地区）となっています。

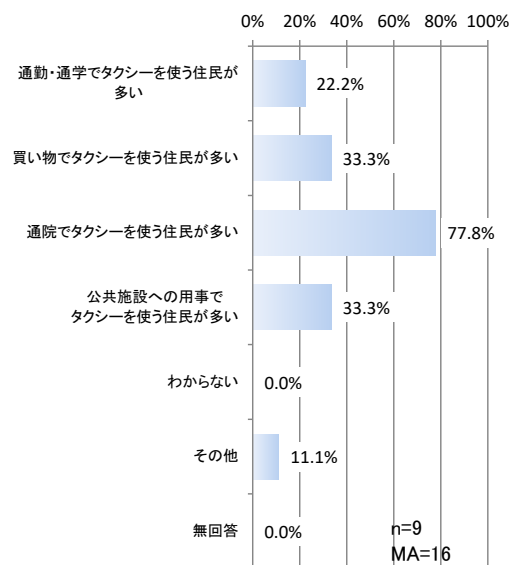
	回答数	割合
地域住民にとってタクシーは重要である	3	25.0%
地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある	6	50.0%
地域住民にとってタクシーはそれほど必要性を感じない	3	25.0%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%



(問 7-2) タクシーの利用目的

・「通院でタクシーを使う住民が多い」が77.8%（7地区）と最も高く、次いで「買い物でタクシーを使う住民が多い」「公共施設への用事でタクシーを使う住民が多い」が33.3%（3地区）となっています。

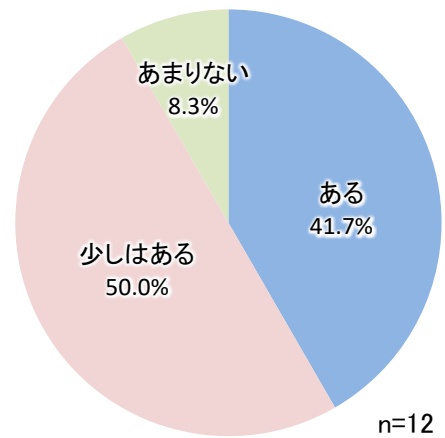
	回答数	割合
通勤・通学でタクシーを使う住民が多い	2	22.2%
買い物でタクシーを使う住民が多い	3	33.3%
通院でタクシーを使う住民が多い	7	77.8%
公共施設への用事で タクシーを使う住民が多い	3	33.3%
わからない	0	0.0%
その他	1	11.1%
無回答	0	0.0%
合計	16	177.8%



(問 8) タクシー利用助成事業のニーズ

・「少しはある」が 50.0% (6 地区) と最も高く、次いで「ある」が 41.7% (5 地区) となっています。

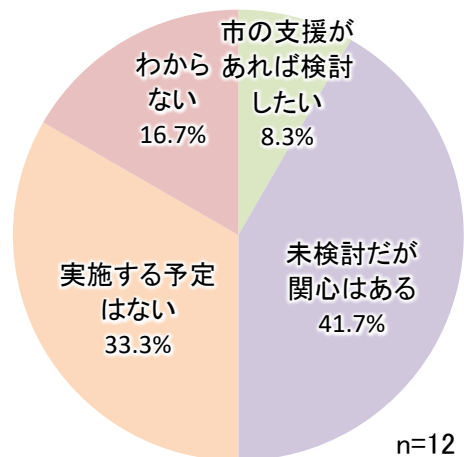
	回答数	割合
ある	5	41.7%
少しはある	6	50.0%
あまりない	1	8.3%
ない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%



(問 10) 住民主体による交通サービス

・「未検討だが関心はある」が 41.7% (5 地区) と最も高く、次いで「実施する予定はない」が 33.3% (4 地区) となっています。

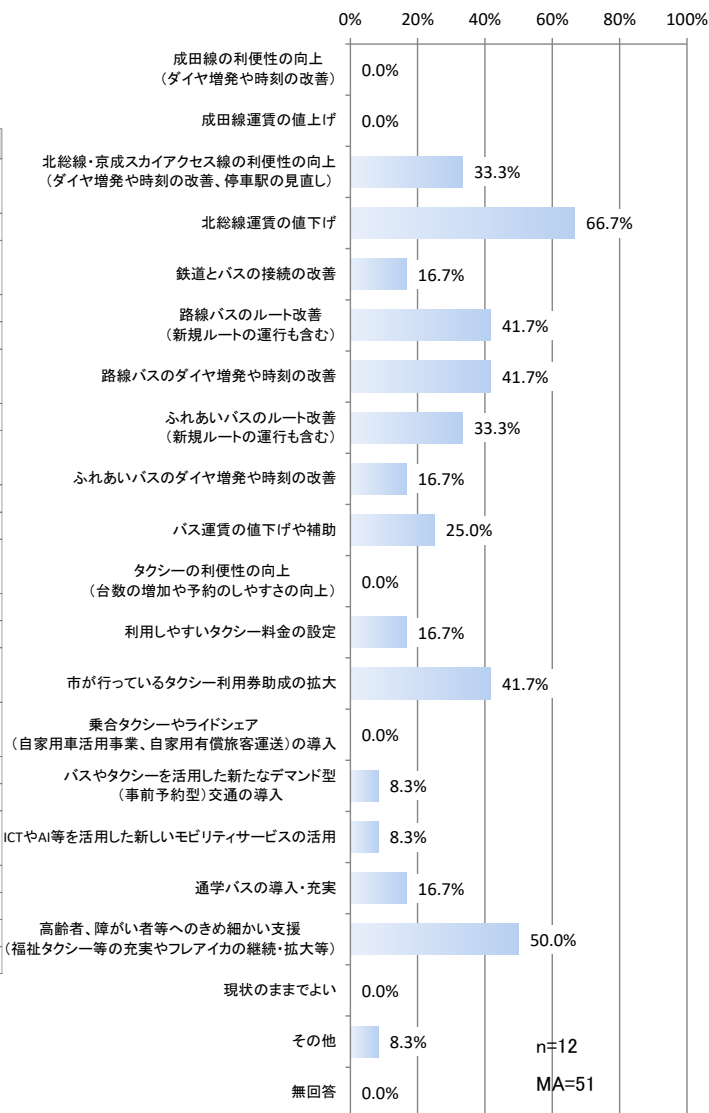
	回答数	割合
実施している	0	0.0%
検討している	0	0.0%
市の支援があれば検討したい	1	8.3%
未検討だが関心はある	5	41.7%
検討したいが実施は難しい	0	0.0%
実施する予定はない	4	33.3%
わからない	2	16.7%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%



(問 11) 今後、必要性が高まると思われる交通施策やサービス

・「北総線運賃の値下げ」が 66.7% (8地区) と最も高く、次いで「高齢者、障がい者へのきめ細かい支援」が 50.0% (6地区) となっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	0	0.0%
成田線運賃の値上げ	0	0.0%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	4	33.3%
北総線運賃の値下げ	8	66.7%
鉄道とバスの接続の改善	2	16.7%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	5	41.7%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	5	41.7%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	4	33.3%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	2	16.7%
バス運賃の値下げや補助	3	25.0%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	0	0.0%
利用しやすいタクシー料金の設定	2	16.7%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	5	41.7%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送) の導入	0	0.0%
バスやタクシーを活用した新たなデマンド型 (事前予約型) 交通の導入	1	8.3%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	1	8.3%
通学バスの導入・充実	2	16.7%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	6	50.0%
現状のままでよい	0	0.0%
その他	1	8.3%
無回答	0	0.0%
合計	51	425.0%



【意見・要望】

成田線	<ul style="list-style-type: none"> ・めったに乗らず、北総線に比べ本数も少ないが、運賃が安いので時間が合えば利用する (造谷) ・利用しようと思ったことがない (山田)
北総線・アクセス特急	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃を安くしてほしい (萩原、鎌苅、吉田区協議会) ・学割は安くなったが、その他も安くなれば、利用する機会が増えると思う (造谷) ・運賃が高いので京成本線を利用するが、同程度の料金なら羽田空港に行く際に利用したい (山田)
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・利用が多い通勤通学時間帯はバス会社運行、利用者が少ない時間帯公営交通と運行を分ける方法はいかがか (平賀学園台) ・本数を増やしてくれるとありがたい (造谷) ・路線バス (過去には東洋バスが走っていた) の再開を望む (吉田区協議会) ・誰も乗っていない便があるとすれば、時間帯によって事前予約制もひとつの手である。運転手不足、ガソリン代高騰もあるので (師戸)

	<ul style="list-style-type: none"> ・京成電車との発車時刻との接続を考慮できないか（師戸） ・運賃（300円）を少し安くしてほしい。往復600円では駐車料金と同額（師戸） ・通勤通学対応のために臼井駅方面の朝時間帯の本数を増便できないか。臼井駅着の朝7時台と8時台に増便を、臼井駅発夕方6時台と7時台に増便を。最終便をもう少し遅くできないか（師戸） ・バス停までが遠い。バス停にイスがあるといい（師戸） ・バス停まで800m歩く必要がある。主要道路以外の新しいルートも検討できないか（師戸） ・今の路線でのバス停の当地区内での増設（師戸） ・地区内の4か所のバス停区間の中だけでも乗り降り自由にできないか（師戸） ・当地区の生活圏は臼井に向いている。京成臼井駅との間にバス停があると買い物ができありがたい。1本でもよい。京成バスのはっちまんとの連携も（師戸） ・買い物ができるよう、スーパー（臼井方面、いには野方面）を経由するバスの運行を（師戸） ・たまにしか機会がないので、電車に乗る必要がある際も、路線バスのルートや時刻がわからず、家族に最寄り駅まで送迎してもらおう選択肢しかない（山田）
ふれあいバス	<ul style="list-style-type: none"> ・本数をもう少し増やしてほしい（造谷） ・各地区に一日一回は巡回してほしい（平賀学園台） ・バス停を設置してほしい（路線バスの本数が少ないため、ふれあいバスも乗ることができれば大変助かる）（造谷） ・フレアイカをぜひ進めてほしい
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・通院でタクシーを利用するときなど料金が安くないか検討してほしい（造谷） ・タクシー利用券で自宅から市外へ利用できると助かる（師戸） ・車社会なので、タクシーに乗るという選択肢がそもそもない。自分で運転できなくなったら家族に乗せてもらいたい（山田）
バスで巡回してほしい場所	<ul style="list-style-type: none"> ・イオン、印旛日医大（山田） ・駅（吉高台団地、吉田区） ・日医大北総病院、印旛日本医大駅、印旛支所、スーパー（師戸）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー利用助成事業やフレアイカは70歳以上に限らず、障がい者や乳幼児のいる方などに広げたらどうか（師戸） ・路線バスを廃止し、乗合タクシーを導入する。通勤通学でバスを利用している人は自転車利用を推進する（師戸） ・自動運転のバス、タクシーの導入（師戸） ・当地区の人たちは不安をもっている。バス停まで遠く無料バスの意味もなく、タクシーの負担の大きさなどを考えると悲観的になる人もいる。近い将来の自分の生活、自分の体がどうなっているか皆さん心配をもっている。そのときに少しでも住みやすくするには、今からどうしたらよいかを真剣に考えている。だから、この意見に対して「これは無理」という判断ではなく、その人のその言葉に込めた趣旨まで読み取っていただき、さまざまな視点で検討していただくことをお願いしたい。その結果によって、住みやすさが生まれてくる。現状では同じ市民の中でも便利さに差があると感じている。その差を感じさせないような印西市であってほしい。本当の住みやすさランキング第1位になるために（師戸）

(3) e. 本埜地区 (回答結果まとめ)

【交通モード】

- 成田線小林駅や北総線印旛日本医大駅に近いエリアがあります。
- 路線バスは、六合路線が走っています。
- ふれあいバスは、印旛・本埜支所ルートが走っており、東ルートも一部走っています。

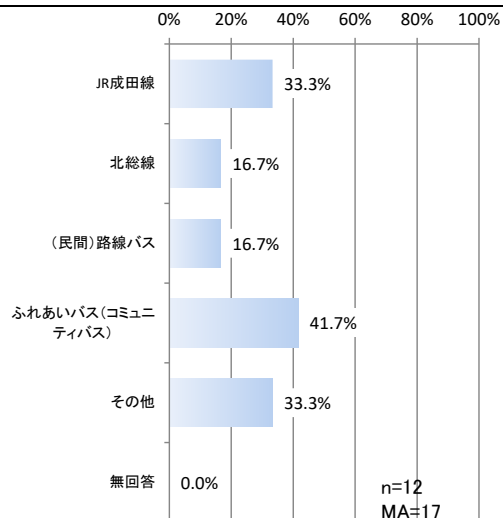
【回答の集約】

- 成田線やふれあいバスは徒歩で利用できるエリアがあり、北総線や路線バスも一部のエリアは徒歩で利用できます。
- 成田線が日常的に多く利用され、北総線も利用されています。
- 成田線は重要と考えられており、主に通勤・通学で多く利用されています。
- 北総線はある程度重要と考えられており、主に通勤・通学、買い物で多く利用されています。
- 路線バスは必要性を感じる人と感じない人がおり、主に通勤・通学、買い物、通院で多く利用されています。
- ふれあいバスは必要性を感じる人と感じない人がおり、主に買い物、通院で利用されています。
- タクシーはある程度重要と考えられており、主に通院で多く利用されています。
- 住民主体の交通サービスは、市の支援があれば検討したい、未検討だが関心がある団体があります。
- 今後、ある程度必要性が高まる交通施策やサービスとしては、成田線の利便性向上、北総線運賃の値下げ、タクシーの利便性向上、市が行っているタクシー利用券助成の拡大、高齢者・障がい者等へのきめ細かい支援が挙げられています。その他にも多くの意見があります。

(問 2-1) 徒歩で利用できる公共交通機関

・「ふれあいバス（コミュニティバス）」が41.7%（5地区）と最も高く、次いで「JR 成田線」が33.3%（4地区）となっています。

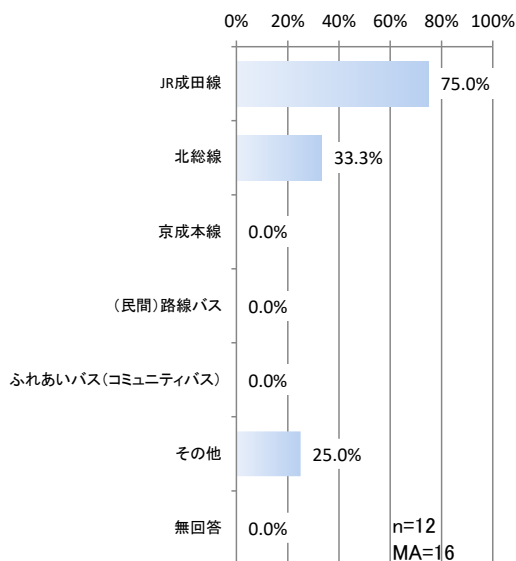
	回答数	割合
JR成田線	4	33.3%
北総線	2	16.7%
(民間) 路線バス	2	16.7%
ふれあいバス（コミュニティバス）	5	41.7%
その他	4	33.3%
無回答	0	0.0%
合計	17	141.7%



(問 2-2) 徒歩では行けないが、日常的に利用する公共交通機関

・「JR 成田線」が75.0%（9地区）と最も高く、次いで「北総線」が33.3%（4地区）となっています。

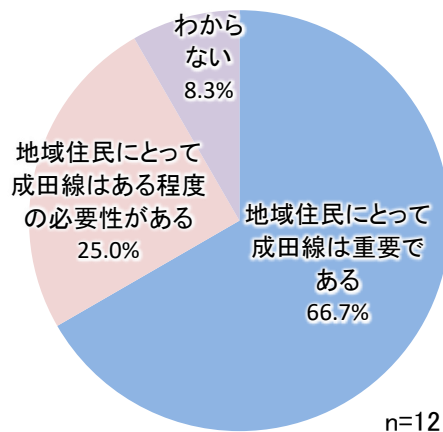
	回答数	割合
JR成田線	9	75.0%
北総線	4	33.3%
京成本線	0	0.0%
(民間) 路線バス	0	0.0%
ふれあいバス（コミュニティバス）	0	0.0%
その他	3	25.0%
無回答	0	0.0%
合計	16	133.3%



(問 3-1) 成田線重要度

・「地域住民にとって成田線は重要である」が66.7%（8地区）と最も高く、次いで「地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある」が25.0%（3地区）となっています。

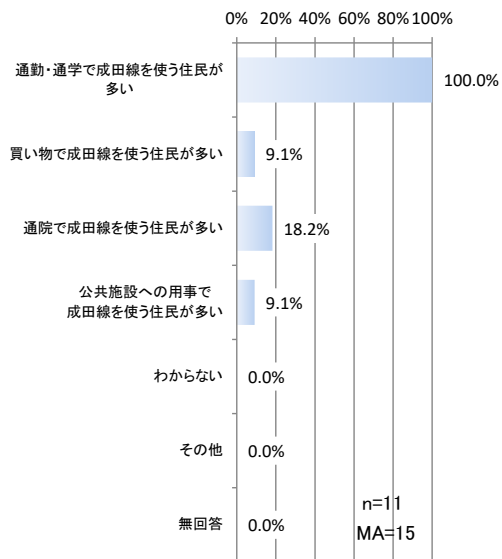
	回答数	割合
地域住民にとって成田線は重要である	8	66.7%
地域住民にとって成田線はある程度の必要性がある	3	25.0%
地域住民にとって成田線はそれほど必要性を感じない	0	0.0%
わからない	1	8.3%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%



(問 3-2) 成田線の利用目的

・「通勤・通学で成田線を使う住民が多い」が100%（11地区）と最も高く、次いで「通院で成田線を使う住民が多い」が18.2%（2地区）となっています。

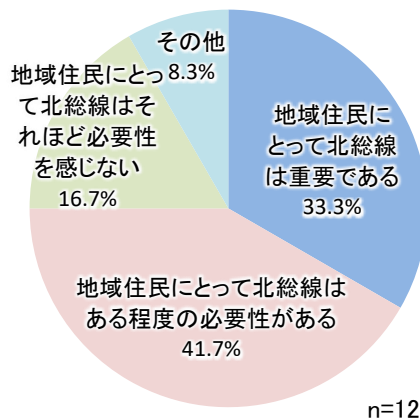
	回答数	割合
通勤・通学で成田線を使う住民が多い	11	100.0%
買い物で成田線を使う住民が多い	1	9.1%
通院で成田線を使う住民が多い	2	18.2%
公共施設への用事で成田線を使う住民が多い	1	9.1%
わからない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	15	136.4%



(問 4-1) 北総線の重要度

・「地域住民にとって北総線はある程度の必要性がある」が41.7%（5地区）と最も高く、次いで「地域住民にとって北総線は重要である」が33.3%（4地区）となっています。

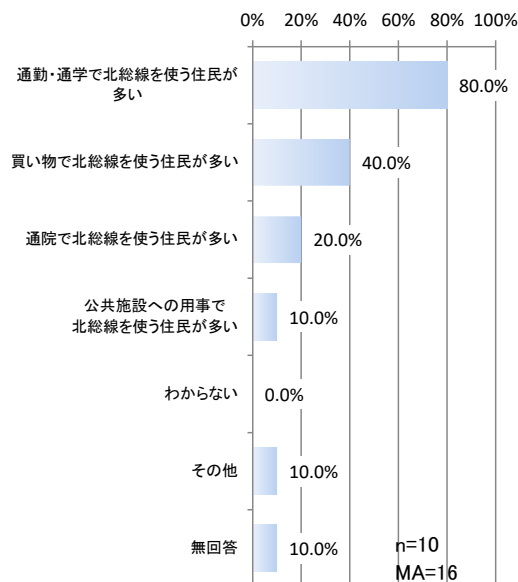
	回答数	割合
地域住民にとって北総線は重要である	4	33.3%
地域住民にとって北総線はある程度の必要性がある	5	41.7%
地域住民にとって北総線はそれほど必要性を感じない	2	16.7%
わからない	0	0.0%
その他	1	8.3%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%



(問 4-2) 北総線の利用目的

・「通勤・通学で北総線を使う住民が多い」が80.0%（8地区）と最も高く、次いで「買い物で北総線を使う住民が多い」が40.0%（4地区）となっています。

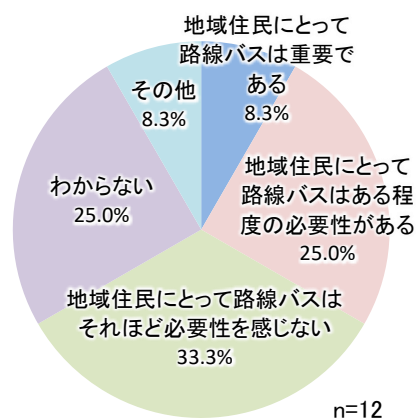
	回答数	割合
通勤・通学で北総線を使う住民が多い	8	80.0%
買い物で北総線を使う住民が多い	4	40.0%
通院で北総線を使う住民が多い	2	20.0%
公共施設への用事で北総線を使う住民が多い	1	10.0%
わからない	0	0.0%
その他	1	10.0%
無回答	1	10.0%
合計	17	170.0%



(問 5-1) 路線バスの重要度

・「地域住民にとって路線バスはそれほど必要性を感じない」が 33.3% (4 地区) と最も高く、次いで「地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある」「わからない」が 25.0% (3 地区) となっています。

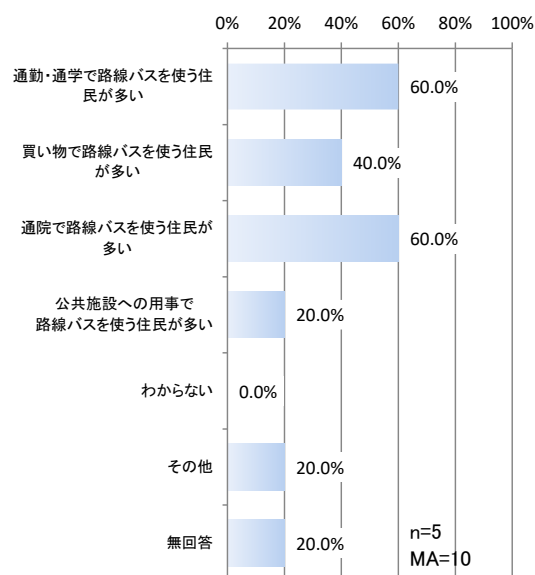
	回答数	割合
地域住民にとって路線バスは重要である	1	8.3%
地域住民にとって路線バスはある程度の必要性がある	3	25.0%
地域住民にとって路線バスはそれほど必要性を感じない	4	33.3%
わからない	3	25.0%
その他	1	8.3%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%



(問 5-2) 路線バスの利用目的

・「通勤・通学で路線バスを使う住民が多い」「通院で路線バスを使う住民が多い」が 60.0% (3 地区) と最も高くなっています。

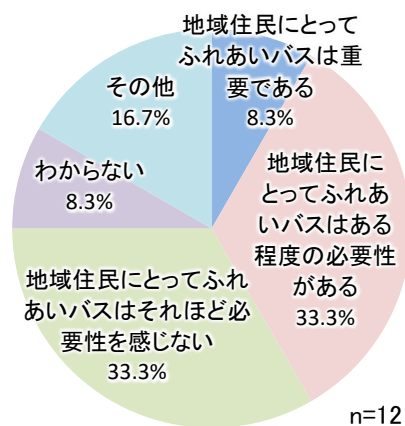
	回答数	割合
通勤・通学で路線バスを使う住民が多い	3	60.0%
買い物で路線バスを使う住民が多い	2	40.0%
通院で路線バスを使う住民が多い	3	60.0%
公共施設への用事で路線バスを使う住民が多い	1	20.0%
わからない	0	0.0%
その他	1	20.0%
無回答	1	20.0%
合計	11	220.0%



(問 6-1) ふれあいバスの重要度

・「地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある」「地域住民にとってふれあいバスはそれほど必要性を感じない」が 33.3% (4 地区) と最も高くなっています。

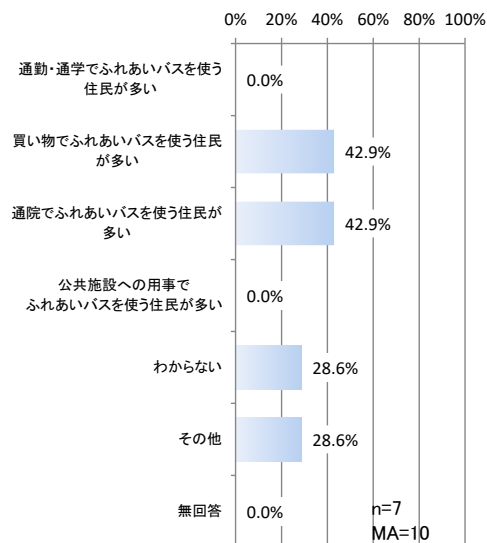
	回答数	割合
地域住民にとってふれあいバスは重要である	1	8.3%
地域住民にとってふれあいバスはある程度の必要性がある	4	33.3%
地域住民にとってふれあいバスはそれほど必要性を感じない	4	33.3%
わからない	1	8.3%
その他	2	16.7%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%



(問 6-2) ふれあいバスの利用目的

・「買い物でふれあいバスを使う住民が多い」「通院でふれあいバスを使う住民が多い」が 42.9% (3地区) と最も高くなっています。

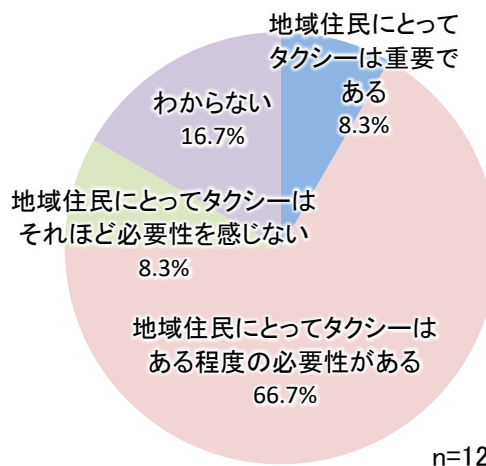
	回答数	割合
通勤・通学でふれあいバスを使う住民が多い	0	0.0%
買い物でふれあいバスを使う住民が多い	3	42.9%
通院でふれあいバスを使う住民が多い	3	42.9%
公共施設への用事で ふれあいバスを使う住民が多い	0	0.0%
わからない	2	28.6%
その他	2	28.6%
無回答	0	0.0%
合計	10	142.9%



(問 7-1) タクシーの重要度

・「地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある」が 66.7% (8地区) と最も高く、次いで「わからない」が 16.7% (2地区) となっています。

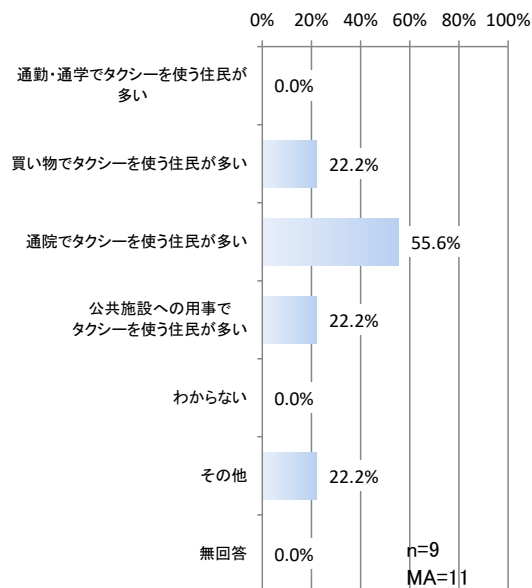
	回答数	割合
地域住民にとってタクシーは重要である	1	8.3%
地域住民にとってタクシーはある程度の必要性がある	8	66.7%
地域住民にとってタクシーはそれほど必要性を感じない	1	8.3%
わからない	2	16.7%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%



(問 7-2) タクシーの利用目的

・「通院でタクシーを使う住民が多い」が 55.6% (5地区) と最も高くなっています。

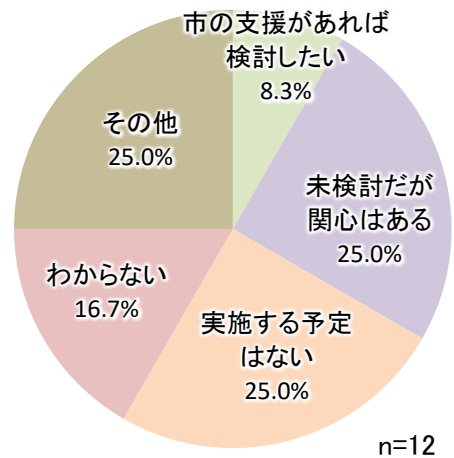
	回答数	割合
通勤・通学でタクシーを使う住民が多い	0	0.0%
買い物でタクシーを使う住民が多い	2	22.2%
通院でタクシーを使う住民が多い	5	55.6%
公共施設への用事で タクシーを使う住民が多い	2	22.2%
わからない	0	0.0%
その他	2	22.2%
無回答	0	0.0%
合計	11	122.2%



(問 10) 住民主体による交通サービス

・「未検討だが関心はある」「実施する予定はない」が 25.0%（3地区）と最も高くなっています。

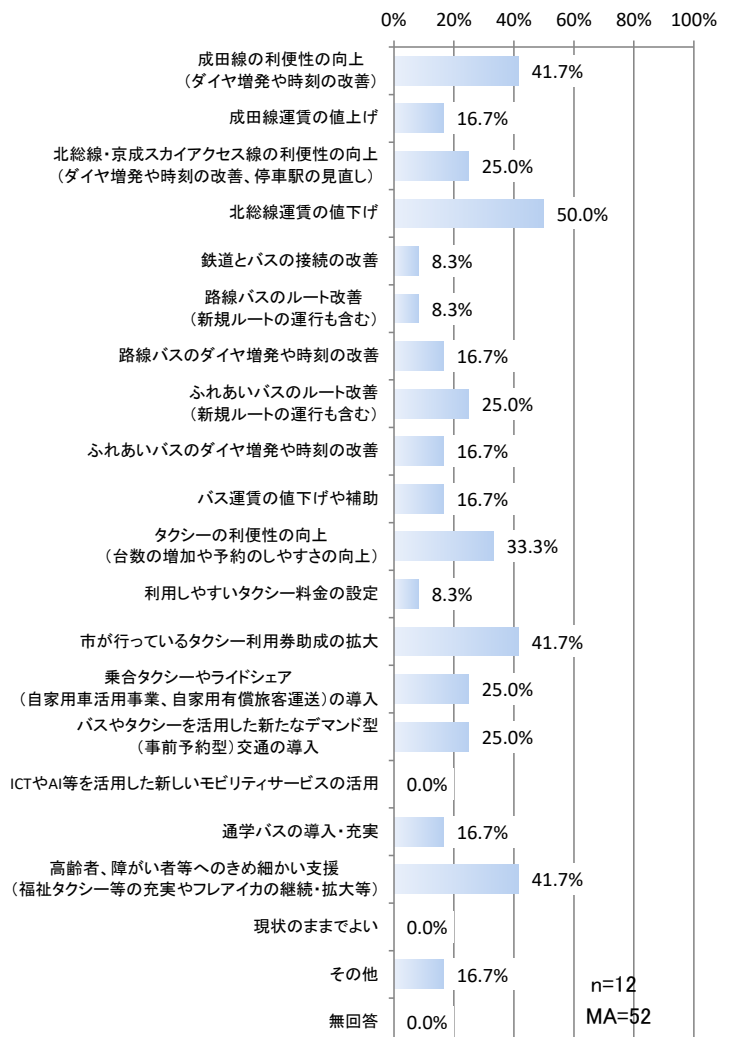
	回答数	割合
実施している	0	0.0%
検討している	0	0.0%
市の支援があれば検討したい	1	8.3%
未検討だが関心はある	3	25.0%
検討したいが実施は難しい	0	0.0%
実施する予定はない	3	25.0%
わからない	2	16.7%
その他	3	25.0%
無回答	0	0.0%
合計	12	100.0%



(問 11) 今後、必要性が高まるとされる交通施策やサービス

・「北総線運賃の値下げ」が 50.0%（6地区）と最も高くなっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	5	41.7%
成田線運賃の値上げ	2	16.7%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	3	25.0%
北総線運賃の値下げ	6	50.0%
鉄道とバスの接続の改善	1	8.3%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	1	8.3%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	2	16.7%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	3	25.0%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	2	16.7%
バス運賃の値下げや補助	2	16.7%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	4	33.3%
利用しやすいタクシー料金の設定	1	8.3%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	5	41.7%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送)の導入	3	25.0%
バスやタクシーを活用した新たなデマンド型 (事前予約型)交通の導入	3	25.0%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	0	0.0%
通学バスの導入・充実	2	16.7%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	5	41.7%
現状のままでよい	0	0.0%
その他	2	16.7%
無回答	0	0.0%
合計	52	433.3%



【意見・要望】

成田線	<ul style="list-style-type: none"> ・複線にしてほしい（滝） ・減便することなく、現状の運行をお願いする（笠神） ・朝、夜の通勤時間帯の本数を増やしてほしい（安食ト杭、和）
北総線・アクセス特急	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃を安くしてほしい（滝） ・JR、京成線と同程度の運賃にしてほしい（和） ・印西牧の原駅にアクセス特急を停車してほしい（戸崎） ・北総線利用のため、印旛日本医大駅や印西牧の原駅近くに駐車場があるとよい（安食ト杭）
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・経路区間ならどこでも停車するようにしてほしい（滝） ・バス停まで遠い（物木） ・小林線や六合路線（小林駅行、印旛日本医大病院行）は、現行の運行を維持してほしい（笠神） ・小林駅、印西牧の原駅間の本数が増えるとよい（安食ト杭） ・路線バスがないに等しい（和）
ふれあいバス	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート、ダイヤの検討（戸崎） ・ルートの改善（和） ・当地区の青年館に経路を設定（滝） ・バス停まで遠い（物木） ・印西牧の原駅、印旛支所行の運行本数を増やしてほしい（笠神）
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・独居、高齢者世帯で自家用車など移動手段のない人にとってタクシーは最終の移動手段であるため、必要性はあると思う（辺田前、物木） ・料金を安くしてほしい（滝） ・夜間の駅前のタクシー増車（笠神） ・小林駅では、必要なときにタクシーがつかまらない。高齢者に向けて、介護タクシーなどを受けてくれる業者があるとありがたい（安食ト杭） ・タクシー乗り場が少ないまたはない（和）
バスで巡回してほしい場所	<ul style="list-style-type: none"> ・日医大病院、小林駅、印西牧の原駅、牧の原モア、マルエツ、市役所（戸崎） ・市役所、支所、病院、駅（辺田前） ・病院、ショッピングモール、学校（滝） ・北総栄病院、スーパー、駅（安食ト杭） ・付近の駅、公共機関（和）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーの導入（戸崎） ・地区も高齢化が進んでいるが、今のところ、まだ自家用車を利用できる世帯も多く、なんとかスムーズに移動できているが、近い将来、公共交通手段の必要性は格段に増すと思う（辺田前） ・今後、少子高齢化により当地区は免許返納者が増加し、病院と買い物が主な目的になります。タクシー、ライドシェア、当地区青年館前のコミュニティバスの運行が必要（滝） ・タクシー料金を500円で市内を走行（滝） ・高齢化、過疎に対応した乗合の福祉タクシーなど、きめ細かい交通サービスの充実をお願いしたい（安食ト杭）

【全地区の傾向と分析】

（成田線）

- 成田線沿線地区では大変重要と考えられています。
- 千葉ニュータウン地区では、千葉ニュータウン中央駅圏において必要性を感じる地域と感じない地域がある一方、印西牧の原駅圏においてより重要度が高くなっています。
- 在来地区ではある程度の必要性を感じている地域が多く、駅圏に近い本埜地区では重要と考えられている一方、駅圏から離れた船穂地区では必要性をあまり感じていません。
- どの地区においても、主に通勤・通学で利用されています。

（北総線）

- ほぼすべての地区で重要と考えられており、とりわけ千葉ニュータウン地区と船穂地区では極めて重要と考えられています。本埜地区ではある程度重要と考えられています。
- どの地区においても主に通勤・通学で利用されており、千葉ニュータウン地区では買い物、通院などより多様な目的で、在来地区では買い物での利用が多い傾向にあります。

（路線バス）

- 成田線沿線地区では、小林地区で重要と考えられており、木下地区、大森地区で比較的重要と考えられています。
- 千葉ニュータウン地区では、高花地区で大変重要、中央駅北地区、中央駅南地区、いには野地区で重要、牧の原駅南地区、牧の原駅北地区ではある程度重要と考えられています。
- 在来地区では、印旛地区で重要、船尾地区、草深地区である程度重要と考えられており、永治地区、本埜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が、千葉ニュータウン地区では公共施設への用事にも利用される傾向があります。

（ふれあいバス）

- 成田線沿線地区では、小林地区で極めて重要、木下地区、大森地区で重要と考えられています。
- 千葉ニュータウン地区では、中央駅北地区、中央駅南地区、高花地区、いには野地区で重要、牧の原駅南地区、牧の原駅北地区である程度重要と考えられています。
- 在来地区では、永治地区で重要、船穂地区、草深地区、印旛地区である程度重要と考えられており、本埜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、通勤・通学、買い物、通院、公共施設への用事と多様な目的で利用されています。ただし、小林地区、中央駅南地区、牧の原駅南地区、いには野地区、永治地区、船穂地区、草深地区、本埜地区では、路線バスに比べ、通勤・通学の利用は少ない傾向にあります。一方、印旛地区では、通勤・通学の利用が多い傾向にあります。

(タクシー)

- 成田線沿線地区では、すべての地区で比較的重要と考えられています。
- 千葉ニュータウン地区では、中央駅北地区、中央駅南地区で比較的重要と考えられており、いには野地区ではある程度の必要性を感じる人が多く、高花地区、牧の原駅南地区、牧の原駅北地区で必要性を感じる人と感じない人がいます。
- 在来地区では、船穂地区、草深地区、印旛地区、本埜地区である程度重要と考えられており、永治地区ではある程度の必要性を感じる人が多くなっています。
- 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で利用されています。

(タクシー利用助成)

- ほとんどの地区である程度のニーズがあります。印旛地区では高いニーズがあり、中央駅北地区では比較的低い傾向にある一方、永治地区では若干のニーズにとどまっています。

(住民主体の交通サービス)

- 現在、実施、検討している団体はなく、多くの団体が実施は難しい、予定はないと回答しています。一方、永治地区を除くすべての地区において、市の支援があれば検討したい、未検討だが関心がある団体があります。

(今後必要性が高まる交通施策やサービス)

- 成田線については、木下地区、大森地区、本埜地区では利便性の向上、木下地区では成田線運賃の値下げが多く挙がっており、駅圏に近い地区の関心が高くなっています。
- 北総線・京成スカイアクセス線については、永治地区を除くすべての地区では北総線運賃の値下げが多く挙がっており、全市的にもっとも関心の高いテーマとなっています。また、千葉ニュータウン地区のすべての地区と永治地区、船穂地区、草深地区で北総線・成田スカイアクセス線の利便性向上が多く挙がっており、北総線の駅圏に近い地区でとりわけ関心が高くなっています。
- 鉄道とバスの接続の改善については、成田線沿線地区では小林地区と大森地区、千葉ニュータウン地区ではいには野地区を除くすべての地区で多く挙がっており、バスで鉄道駅に移動する必要のある地区で特に関心が高くなっています。
- 路線バスについては、小林地区、牧の原駅南地区、牧の原駅北地区、印旛地区でルートの改善、中央駅南地区と印旛地区でダイヤ増発と時刻の改善が多く挙がっています。路線バスが地域の足となっている印旛地区で特に関心が高くなっています。
- ふれあいバスについては、木下地区、小林地区、牧の原駅南地区、牧の原駅北地区、永治地区、船穂地区、草深地区でルートの改善、木下地区、小林地区、大森地区、中央駅南地区、牧の原駅北地区、いには野地区、船穂地区、草深地区でダイヤ増発と時刻の改善が多く挙がっています。ふれあいバスが地域の足となっている成田線沿線地区、印旛地区と本埜地区を除く在来地区で特に関心が高くなっております。千葉ニュータウン地区では、印旛地区の原駅圏でルートの改善に対する関心が高く、その他は、個別の事情からダイヤ増発と時刻の改善に対する関心が高くなって

いると考えられます。

- 市が行っているタクシー利用助成の拡大については、木下地区、小林地区、中央駅南地区、印旛地区、本埜地区で多く挙がっており、成田線沿線地区や旧印西地区を除く在来地区などで比較的関心が高くなっています。
- 高齢者・障がい者等へのきめ細かい支援については、牧の原駅北地区を除くすべての地区で多く挙がっており、全市的に関心の高いテーマとなっています。
- その他、小林地区ではタクシーの利便性向上、草深地区では通学バスの導入・充実への関心が高くなっています。

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

項 目	内 容
調査目的	地域別に高齢者や児童等の移動の実状を把握することを目的に実施
調査対象	民生委員児童委員 132 名
調査方法	民生委員児童委員協議会・地区定例会においてアンケート用紙を配布・回収（欠席者は郵送等により対応）
調査期間	令和7年1月14日（火）～同2月28日（金）
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 担当地区について ・ 車移動制約者について ・ 運転免許証の返納について ・ 市内の公共交通サービスについて ・ 市内公共交通に対する意見・要望
回収状況	回収数：108 票 回収率 81.8%
回答結果の分析方法	地区ごとにまとめて整理・分析 (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

- ・ 図表中の「n」は設問の有効回答数を示します。
- ・ 図表中の「MA」は複数回答の設問での有効回答数合計を示します。
- ・ 調査結果のグラフは、各回答の比率（％）で表示しています。
- ・ 各回答の比率（％）は、すべて小数点以下第2位を四捨五入した数値であるため、各回答の比率（％）の合計が100％にならない場合があります。
- ・ 複数回答の場合、回答件数の合計は回答者数（100％）を超える場合があります。
- ・ ひとつの回答に対して複数回答しているなど、回答者の意思が読み取れない場合、集計上無回答もしくは回答内容から判断して分類を行いました。

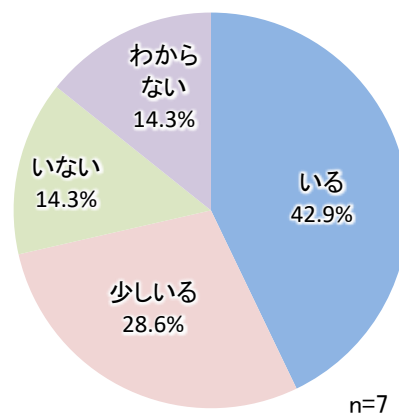
(1) a. 木下地区（回答結果まとめ）

- 移動制約者は、高齢者を中心に、障がい者、生活困窮世帯が一定数把握されています。
- 移動制約者が徒歩圏内で利用できる交通機関には、ふれあいバス、成田線などがあります。
- 移動手段がないため外出を控える移動制約者がいます。
- 移動制約者が日常生活でよく行く場所は、主に買い物、通院、娯楽・趣味と考えられます。
- 担当区域の移動制約者が市内のバスを使う上で問題だと思ふことには、主に行きたい目的地に行けない、本数が少ない、バスを待つのが苦痛、自宅からバス停が遠いことが挙げられます。
- 他の人に送迎を頼める移動制約者もいます。
- ほとんどの人が、交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると考えていますが、増えないと考える人もいます。
- タクシー利用助成事業にはある程度のニーズがあると考えられています。
- 乗合バスやライドシェアは将来的には必要となるが多く、必要であり地域で実現可能性がある、必要だが地域で実現は難しい、という意見もあります。
- 高齢者や障がい者から、移動サービスに関する意見や要望が挙がっています。
- 今後、特に必要性が高まると思われる交通施策やサービスとしては、成田線の利便性向上、ふれあいバスのルート改善、ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善が挙げられており、ある程度必要性が高まるものには、北総線運賃の値下げ、鉄道とバスの接続の改善、ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用が挙げられています。その他にも多くの意見があります。

(問2) 車移動制約者の有無

・「いる」が42.9%（3地区）と最も高く、次いで「少しいる」が28.6%（2地区）となっています。

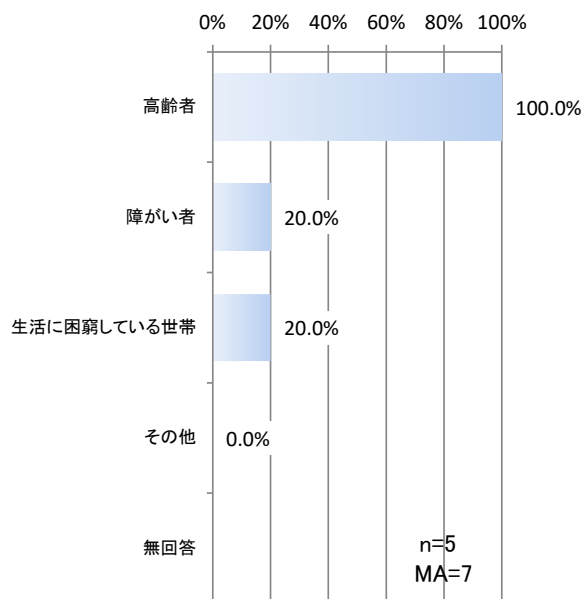
	回答数	割合
いる	3	42.9%
少しいる	2	28.6%
いない	1	14.3%
わからない	1	14.3%
無回答	0	0.0%
合計	7	100.0%



(問3) 車移動制約者の種別

・「高齢者」が100%（5地区）と最も高く、次いで「障がい者」「生活に困窮している世帯」が20.0%（1地区と）なっています。

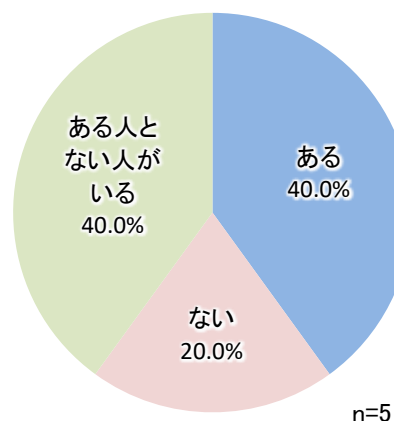
	回答数	割合
高齢者	5	100.0%
障がい者	1	20.0%
生活に困窮している世帯	1	20.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	7	140.0%



(問4) 移動制約者が自宅から徒歩圏内で利用できる交通機関

・「ある」「ある人となない人がいる」が40.0%（2地区）と最も高くなっています。

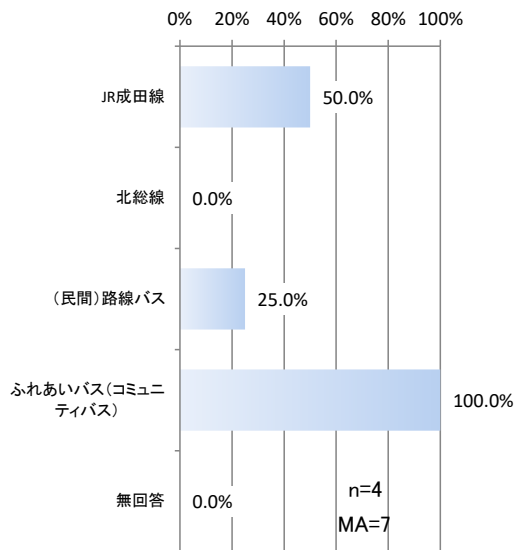
	回答数	割合
ある	2	40.0%
ない	1	20.0%
ある人となない人がいる	2	40.0%
無回答	0	0.0%
合計	5	100.0%



(問 5) その公共交通機関

・「ふれあいバス（コミュニティバス）」が100%（4地区）と最も高く、次いで「JR 成田線」が50.0%（2地区）となっています。

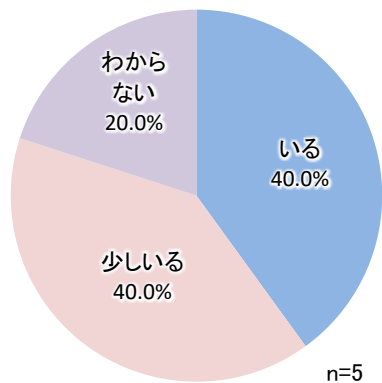
	回答数	割合
JR成田線	2	50.0%
北総線	0	0.0%
(民間) 路線バス	1	25.0%
ふれあいバス (コミュニティバス)	4	100.0%
無回答	0	0.0%
合計	7	175.0%



(問 6) 車移動制約者のうち、移動手段がないため外出を控える人の有無

・「いる」「少しいる」が40.0%（2地区）と最も高くなっています。

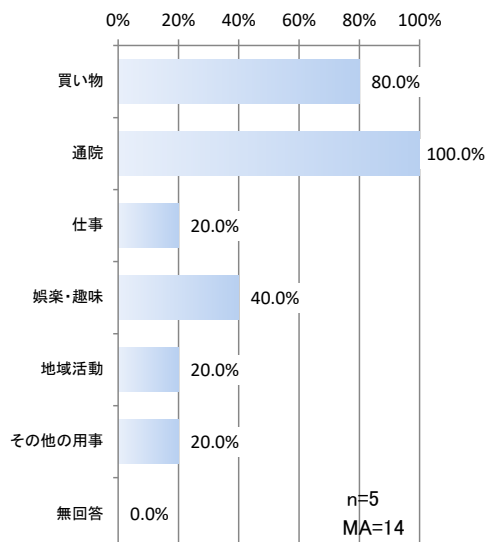
	回答数	割合
いる	2	40.0%
少しいる	2	40.0%
いない	0	0.0%
わからない	1	20.0%
無回答	0	0.0%
合計	5	100.0%



(問 7) 車移動制約者が日常生活でよく行く場所

・「通院」が100%（5地区）と最も高く、次いで「買い物」が80.0%（4地区）となっています。

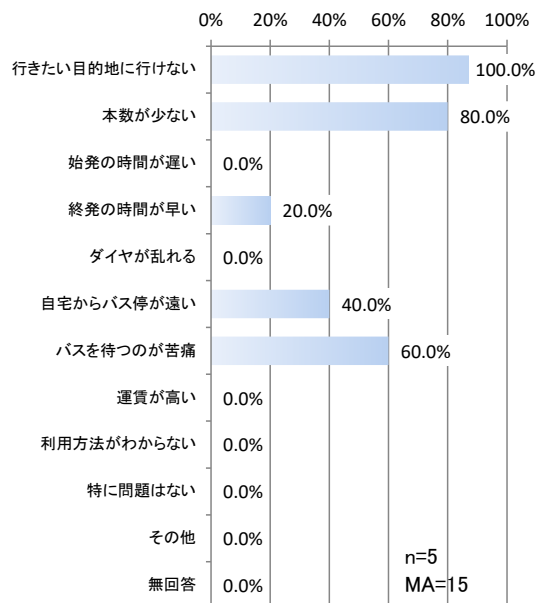
	回答数	割合
買い物	4	80.0%
通院	5	100.0%
仕事	1	20.0%
娯楽・趣味	2	40.0%
地域活動	1	20.0%
その他の用事	1	20.0%
無回答	0	0.0%
合計	14	280.0%



(問 8) 担当区域の「車移動制約者」が市内のバスを使う上で問題だと思うこと

・「行きたい目的地に行けない」が 100% (5 地区) と最も高く、次いで「本数が少ない」が 80.0% (4 地区) となっています。

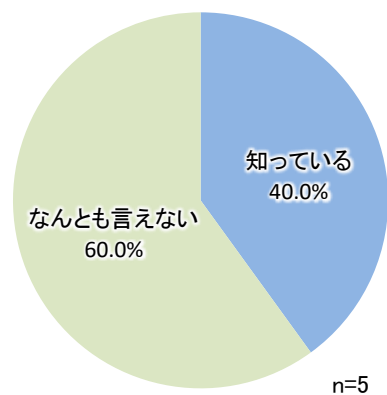
	回答数	割合
行きたい目的地に行けない	5	100.0%
本数が少ない	4	80.0%
始発の時間が遅い	0	0.0%
終発の時間が早い	1	20.0%
ダイヤが乱れる	0	0.0%
自宅からバス停が遠い	2	40.0%
バスを待つのが苦痛	3	60.0%
運賃が高い	0	0.0%
利用方法がわからない	0	0.0%
特に問題はない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	15	300.0%



(問 9) 移動制約者本人以外に送迎を頼める人の有無

・「なんとも言えない」が 60.0% (3 地区) と最も高く、次いで「知っている」が 40.0% (2 地区) となっています。

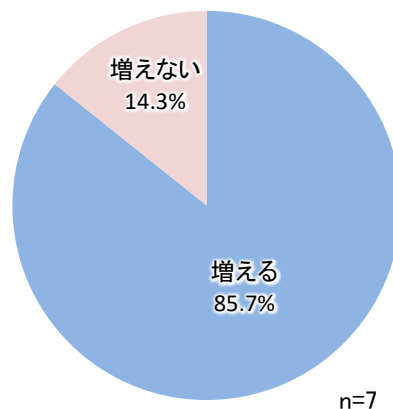
	回答数	割合
知っている	2	40.0%
知らない	0	0.0%
なんとも言えない	3	60.0%
無回答	0	0.0%
合計	5	100.0%



(問 10) 交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると思うか

・「増える」が 85.7% (6 地区) と最も高く、次いで「増えない」が 14.3% (1 地区) となっています。

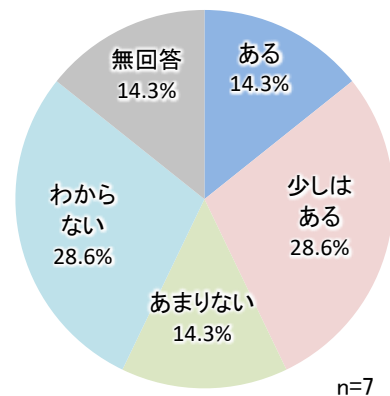
	回答数	割合
増える	6	85.7%
増えない	1	14.3%
わからない	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	7	100.0%



(問 12) タクシー利用助成事業が実施された場合ニーズがあると思うか

・「少しはある」「わからない」が28.6%（2地区）と最も高くなっています。

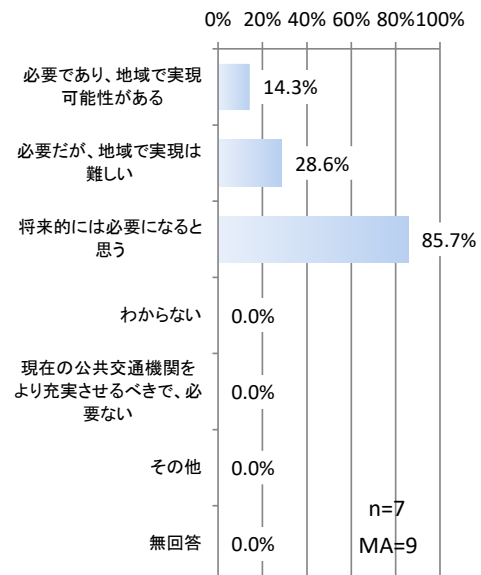
	回答数	割合
ある	1	14.3%
少しはある	2	28.6%
あまりない	1	14.3%
ない	0	0.0%
わからない	2	28.6%
無回答	1	14.3%
合計	7	100.0%



(問 13) 乗合バスやライドシェアの実施についての考え

・「将来的には必要になると思う」が85.7%（6地区）と最も高く、次いで「必要だが、地域で実現は難しい」が28.6%（2地区）となっています。

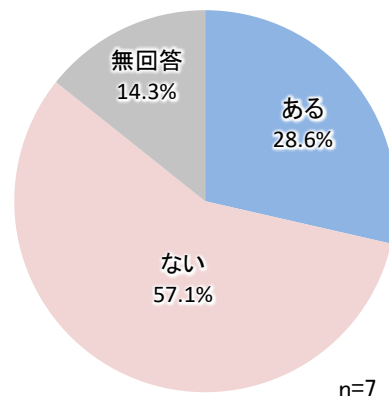
	回答数	割合
必要であり、地域で実現可能性がある	1	14.3%
必要だが、地域で実現は難しい	2	28.6%
将来的には必要になると思う	6	85.7%
わからない	0	0.0%
現在の公共交通機関をより充実させるべきで、必要ない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	9	128.6%



(問 14) 高齢者や障がい者から移動サービスに関する意見や要望を聞いたことがあるか

・「ない」が57.1%（4地区）と最も高く、次いで「ある」が28.6%（2地区）となっています。

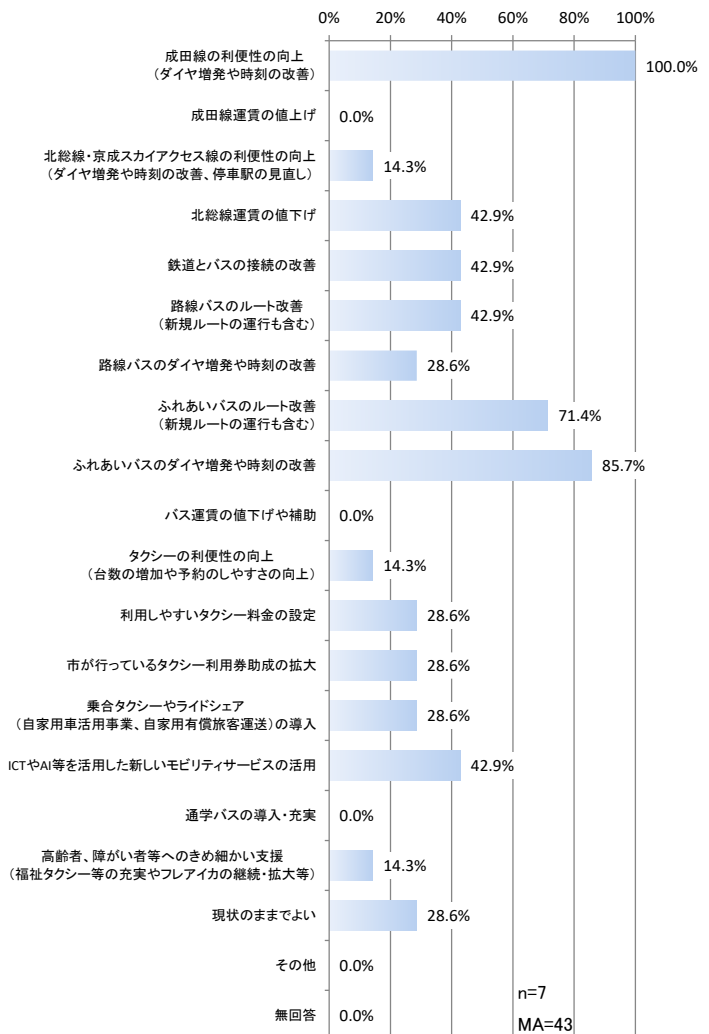
	回答数	割合
ある	2	28.6%
ない	4	57.1%
無回答	1	14.3%
合計	7	100.0%



(問 15) 今後必要性が高まるとされる交通施策やサービスについて

・「成田線の利便性の向上」が100%（7地区）と最も高く、次いで「ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善」が28.6%（6地区）となっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	7	100.0%
成田線運賃の値上げ	0	0.0%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	1	14.3%
北総線運賃の値下げ	3	42.9%
鉄道とバスの接続の改善	3	42.9%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	3	42.9%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	2	28.6%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	5	71.4%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	6	85.7%
バス運賃の値下げや補助	0	0.0%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	1	14.3%
利用しやすいタクシー料金の設定	2	28.6%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	2	28.6%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送)の導入	2	28.6%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	3	42.9%
通学バスの導入・充実	0	0.0%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	1	14.3%
現状のままでよい	2	28.6%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	43	614.3%



【意見・要望】

<p>(問7)「車移動制約者」が、日常生活でよく行きそうな場所</p>	<p>①買い物 ランドローム（幸町、上町第一の一部、上町第二、木下東四丁目）、ジャパンミート（木下東四丁目）、ジョイフル本田（上町第一の一部、平岡）、ヤオコー（木下東四丁目）、牧の原モア（幸町、上町第一の一部、上町第二）、イオン（幸町、上町第一の一部、上町第二、木下東四丁目）、ニトリ（上町第一の一部）</p> <p>②通院 印西診療所（幸町、上町第一の一部、上町第二）、印西総合病院（上町第一の一部、木下東四丁目、別所・宗甫・鳴沢、平岡）、日本医科大学千葉北総病院（上町第一の一部、平和台病院（幸町、上町第一の一部、上町第二、木下東四丁目）、コスモス三国歯科（木下東四丁目）、ラーバン駅前クリニック（別所・宗甫・鳴沢）</p> <p>③仕事</p>
-------------------------------------	---

	<p>イオン、ジョイフル本田（幸町、上町第一の一部、上町第二）</p> <p>④娯楽・趣味 中央公民館、ジョイフル本田（幸町、上町第一の一部、上町第二）、総合福祉センター（木下東四丁目）</p> <p>⑤地域活動 集会所（幸町、上町第一の一部、上町第二）</p> <p>⑥その他の用事 銀行、郵便局（幸町、上町第一の一部、上町第二）</p>
（問 11）担当区域のエリアから、バスで特に巡回してほしい場所や施設	<p>印西総合病院（上町第一の一部、木下東四丁目、別所・宗甫・鳴沢）、コストコ（上町第一の一部）、ジョイフル本田（上町第一の一部、木下南二丁目、木下東四丁目、別所・宗甫・鳴沢）、カインズ周辺（上町第一の一部）、千葉NT中央駅（木下南二丁目、木下東四丁目）、イオン（木下南二丁目、木下東四丁目）、ヤオコー⇒牧の里（木下南二丁目）、ビッグホップ（木下南二丁目）、千葉銀行、京葉銀行、コンビニ、パン屋、ケーキ屋（幸町・上町第一の一部・上町第二）、牧の原モア、公民館、木下駅、平和台病院、日本医科大学千葉北総病院、ヤオコー、ユニクロ、ココス、マクドナルド、市役所、幸楽苑、Big A、ビッグハウス、農協、千葉銀行、郵便局、文化ホール、図書館（木下東四丁目）</p>
（問 14）担当区域の高齢者や障がい者などから、公共交通機関や福祉有償運送を含む移動サービスに関する意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> ・目的地まで時間がかかり、予定時間に間にあわない（上町第一町内会の一部） ・使いたい時に、すぐ使えない（幸町・上町第一の一部・上町第二） ・個人で色々工夫して実施している。親が行っている。色々のサービスを利用している（木下東四丁目）
（問 16）市内公共交通に対する意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> ・予約できる、相乗りできる、バス停から呼び出しができるシステムを開発し、乗車率の効率化を図ってほしい（幸町・上町第一の一部・上町第二） ・乗りつぎをしなければ、行きたい処に行けないし、行けない処もある。シルバー人材などで個人の車を利用して、各地区のニーズに合わせた利用ができる様に又は行政が援助する。週何回か1日2回位利用できる様にする。車に乗れない人は別のサービス、買物、病院などワンコインサービスを充実する。予約型乗合いタクシー自宅から指定乗降場所まで送迎する。毎日走行。料金は1日乗り放題又1ヶ月乗り放題でバス定期券は無料にする。倉吉市が26年度から実施予定（木下東四丁目）

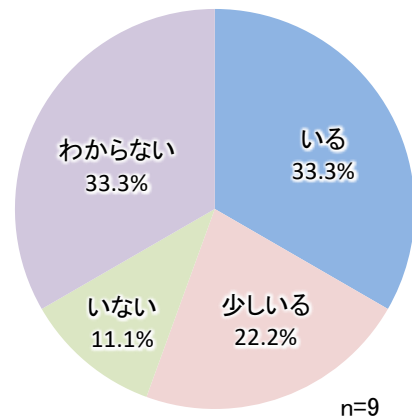
(1) b. 小林地区（回答結果まとめ）

- 移動制約者は、高齢者を中心に、障がい者、生活困窮世帯が一定数把握されています。
- 移動制約者が徒歩圏内で利用できる交通機関には、ふれあいバス、成田線、路線バスがあります。
- 移動手段がないため外出を控える移動制約者がいます。
- 移動制約者が日常生活でよく行く場所は、主に買い物、通院、地域活動、娯楽・趣味と考えられます。
- 担当区域の移動制約者が市内のバスを使う上で問題だと思うことには、主に行きたい目的地に行けない、本数が少ない、自宅からバス停が遠いことが挙げられます。
- 他の人に送迎を頼める移動制約者がいるかは不明。
- 交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると考えられていますが、増えない、わからないと考える人もいます。
- タクシー利用助成事業にはある程度のニーズがあると考えられています。
- 乗合バスやライドシェアは、必要だが地域で実現は難しい、将来的には必要となる、現在の公共交通機関をより充実させるべきで必要ないと、意見が分かれています。
- 高齢者や障がい者から、移動サービスに関する意見や要望が挙がっています。
- 今後、ある程度必要性が高まると思われる交通施策やサービスとしては、鉄道とバスの接続の改善、ふれあいバスのルート改善、ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善が挙げられています。その他にも多くの意見があります。

(問2) 車移動制約者の有無

・「いる」「わからない」が33.3%（3地区）と最も高くなっています。

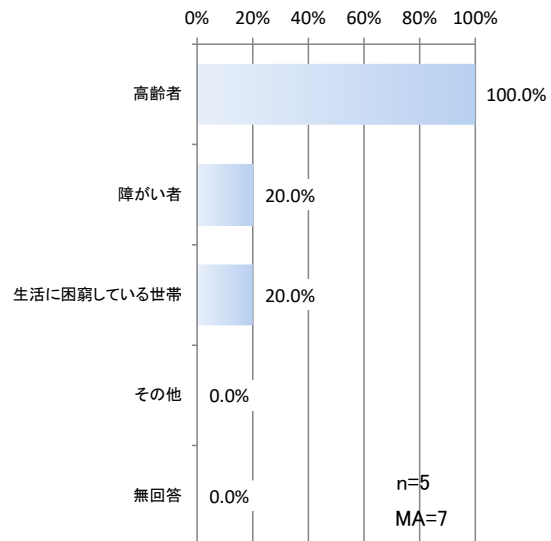
	回答数	割合
いる	3	33.3%
少しいる	2	22.2%
いない	1	11.1%
わからない	3	33.3%
無回答	0	0.0%
合計	9	100.0%



(問3) 車移動制約者の種別

・「高齢者」が100%（5地区）と最も高く、次いで「障がい者」「生活に困窮している世帯」が20.0%（1地区）となっています。

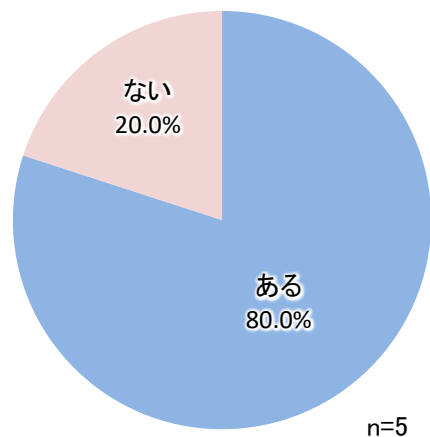
	回答数	割合
高齢者	5	100.0%
障がい者	1	20.0%
生活に困窮している世帯	1	20.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	7	140.0%



(問4) 移動制約者が自宅から徒歩圏内で利用できる交通機関

・「ある」が80.0%（4地区）と最も高く、次いで「ない」が20.0%（1地区）となっています。

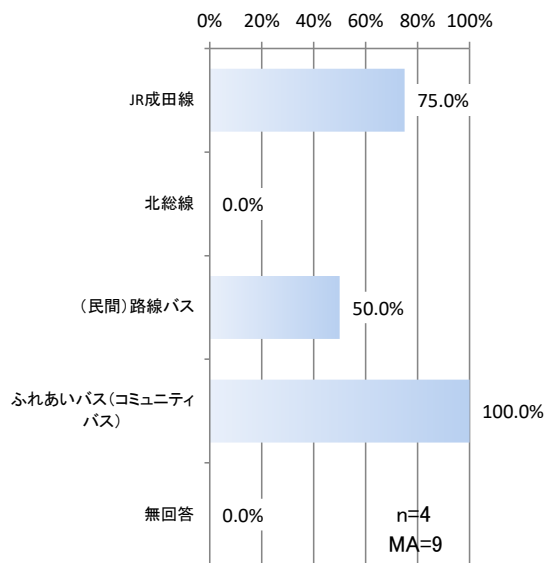
	回答数	割合
ある	4	80.0%
ない	1	20.0%
ある人とない人がいる	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	5	100.0%



(問5) その公共交通機関

・「ふれあいバス（コミュニティバス）」が100%（4地区）と最も高く、次いで「JR成田線」が75.0%（3地区）となっています。

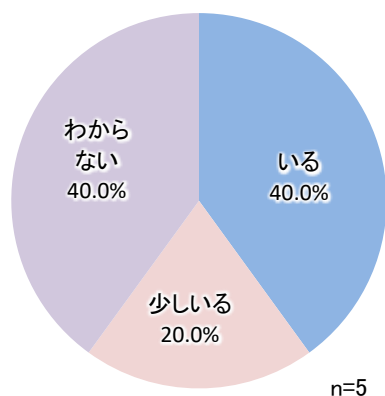
	回答数	割合
JR成田線	3	75.0%
北総線	0	0.0%
(民間)路線バス	2	50.0%
ふれあいバス (コミュニティバス)	4	100.0%
無回答	0	0.0%
合計	9	225.0%



(問6) 車移動制約者のうち、移動手段がないため外出を控える人の有無

・「いる」「わからない」が40.0%（2地区）と最も高くなっています。

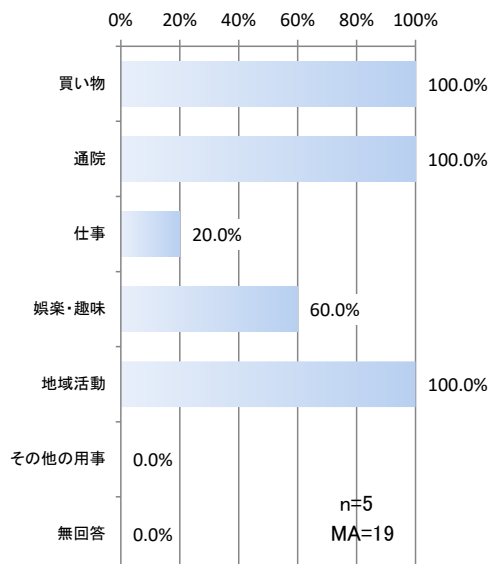
	回答数	割合
いる	2	40.0%
少しいる	1	20.0%
いない	0	0.0%
わからない	2	40.0%
無回答	0	0.0%
合計	5	100.0%



(問7) 車移動制約者が日常生活でよく行く場所

・「買い物」「通院」「地域活動」が100%（5地区）と最も高くなっています。

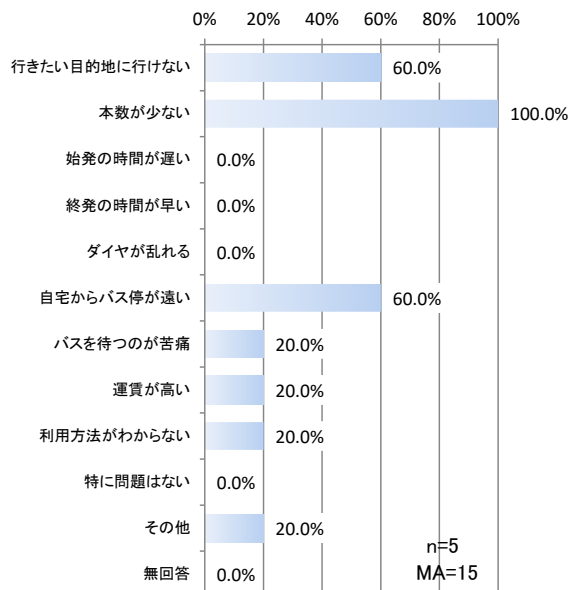
	回答数	割合
買い物	5	100.0%
通院	5	100.0%
仕事	1	20.0%
娯楽・趣味	3	60.0%
地域活動	5	100.0%
その他の用事	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	19	380.0%



(問 8) 担当区域の「車移動制約者」が市内のバスを使う上で問題だと思うこと

・「本数が少ない」が 100% (5 地区) と最も高く、次いで「行きたい目的地に行けない」「自宅からバス停が遠い」が 60.0% (3 地区) となっています。

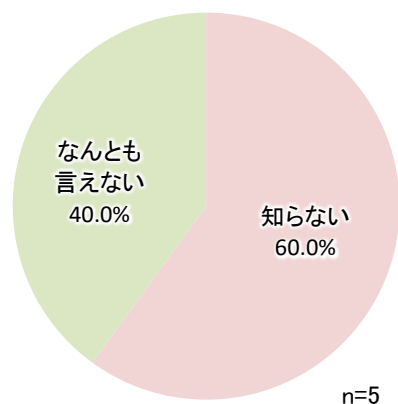
	回答数	割合
行きたい目的地に行けない	3	60.0%
本数が少ない	5	100.0%
始発の時間が遅い	0	0.0%
終発の時間が早い	0	0.0%
ダイヤが乱れる	0	0.0%
自宅からバス停が遠い	3	60.0%
バスを待つのが苦痛	1	20.0%
運賃が高い	1	20.0%
利用方法がわからない	1	20.0%
特に問題はない	0	0.0%
その他	1	20.0%
無回答	0	0.0%
合計	15	300.0%



(問 9) 移動制約者本人以外に送迎を頼める人の有無

・「知らない」が 60.0% (3 地区) と最も高く、次いで「なんとも言えない」が 40.0% (2 地区) となっています。

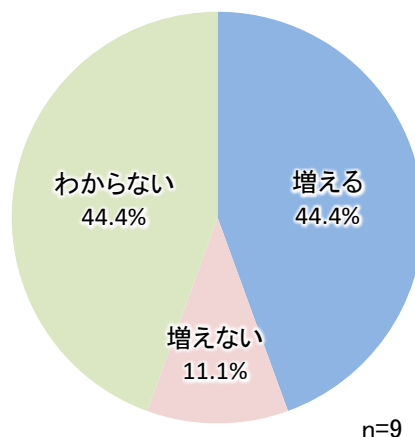
	回答数	割合
知っている	0	0.0%
知らない	3	60.0%
なんとも言えない	2	40.0%
無回答	0	0.0%
合計	5	100.0%



(問 10) 交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると思うか

・「増える」「わからない」が 44.4% (4 地区) と最も高くなっています。

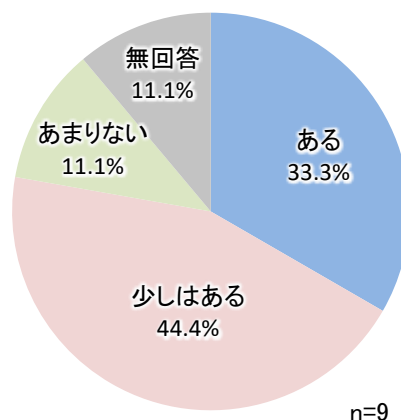
	回答数	割合
増える	4	44.4%
増えない	1	11.1%
わからない	4	44.4%
無回答	0	0.0%
合計	9	100.0%



(問 12) タクシー利用助成事業が実施された場合ニーズがあると思うか

・「少しはある」が 44.4% (4 地区) と最も高く、次いで「ある」が 33.3% (3 地区) となっています。

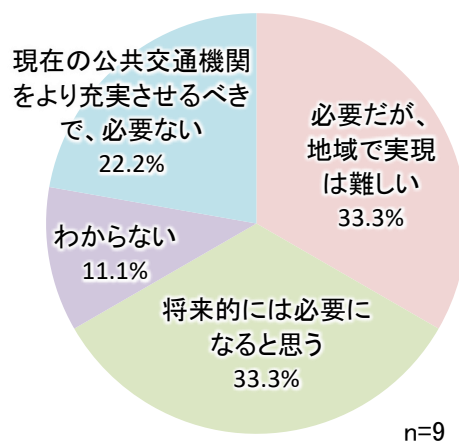
	回答数	割合
ある	3	33.3%
少しはある	4	44.4%
あまりない	1	11.1%
ない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
無回答	1	11.1%
合計	9	100.0%



(問 13) 乗合バスやライドシェアの実施についての考え

・「必要だが、地域で実現は難しい」「将来的には必要になると思う」が 33.3% (3 地区) と最も高くなっています。

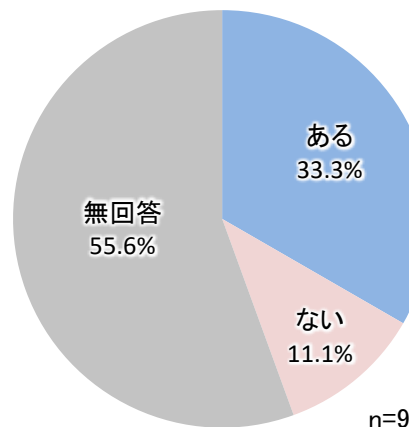
	回答数	割合
必要であり、地域で実現可能性がある	0	0.0%
必要だが、地域で実現は難しい	3	33.3%
将来的には必要になると思う	3	33.3%
わからない	1	11.1%
現在の公共交通機関をより充実させるべきで、必要ない	2	22.2%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	9	100.0%



(問 14) 高齢者や障がい者から移動サービスに関する意見や要望を聞いたことがあるか

・「ある」が 33.3% (3 地区) と最も高く、次いで「ない」が 11.1% (1 地区) となっています。

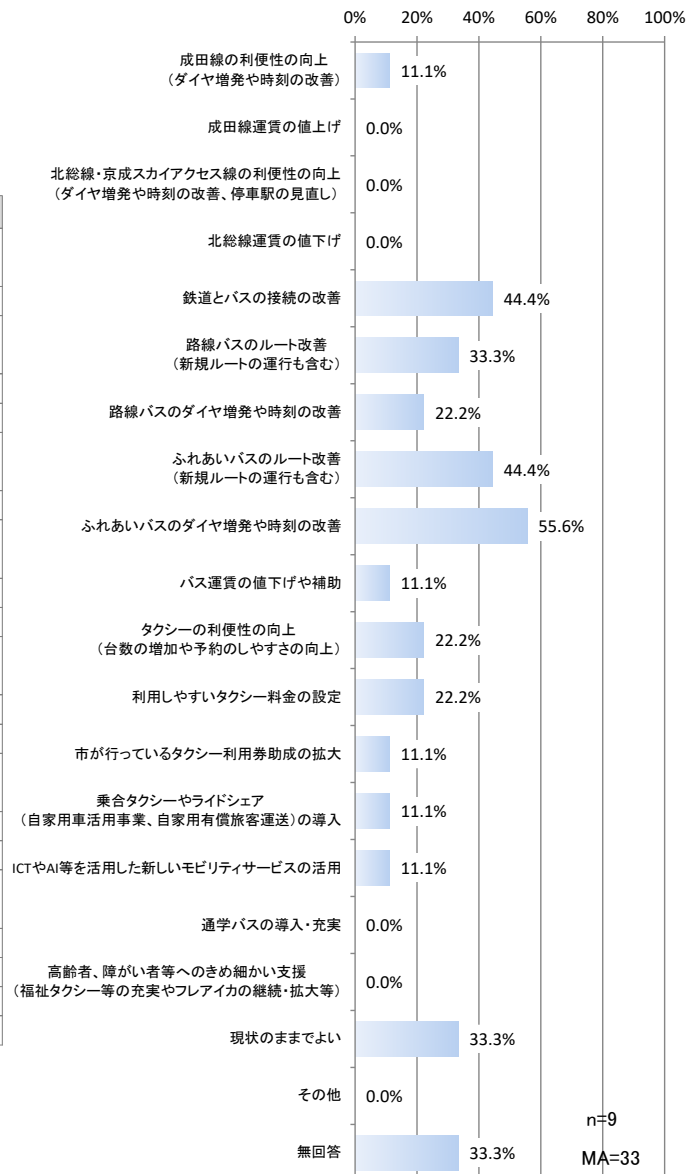
	回答数	割合
ある	3	33.3%
ない	1	11.1%
無回答	5	55.6%
合計	9	100.0%



(問 15) 今後必要性が高まると思われる交通施策やサービスについて

・「ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善」が 55.6% (5 地区) と最も高く、次いで「鉄道とバスの接続の改善」「ふれあいバスのルート改善」が 44.4% (4 地区) となっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	1	11.1%
成田線運賃の値上げ	0	0.0%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	0	0.0%
北総線運賃の値下げ	0	0.0%
鉄道とバスの接続の改善	4	44.4%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	3	33.3%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	2	22.2%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	4	44.4%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	5	55.6%
バス運賃の値下げや補助	1	11.1%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	2	22.2%
利用しやすいタクシー料金の設定	2	22.2%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	1	11.1%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送)の導入	1	11.1%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	1	11.1%
通学バスの導入・充実	0	0.0%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	0	0.0%
現状のままでよい	3	33.3%
その他	0	0.0%
無回答	3	33.3%
合計	33	366.7%



【意見・要望】

<p>(問 7) 「車移動制約者」が、日常生活でよく行きそうな場所</p>	<p>①買い物 マルエツ (馬場・牧場、小林台方の一部、砂田の一部、砂田の一部・小林新田)、ニュータウン方面の大型スーパー (小林北三丁目・四丁目・五丁目・六丁目)</p> <p>②通院 牧の里クリニック (馬場・牧場、小林台方の一部、砂田の一部、砂田の一部・小林新田)、印西診療所 (小林台方の一部)、印西総合病院、日本医科大学千葉北総病院、他整形、眼科など (小林北三丁目・四丁目・五丁目・六丁目)</p> <p>③仕事 小林駅 (砂田の一部、小林新田)</p> <p>④娯楽・趣味</p>
---------------------------------------	---

	<p>文化ホール（砂田の一部）、小林コミュニティプラザ（砂田の一部・小林新田、小林北三丁目・四丁目・五丁目・六丁目）、市内の公民館（小林北三丁目・四丁目・五丁目・六丁目）</p> <p>⑤地域活動</p> <p>町内集会所（馬場・牧場）、小林コミュニティプラザ（小林台方の一部、砂田の一部、砂田の一部・小林新田、小林北三丁目・四丁目・五丁目・六丁目）、市内公民館、小・中学校、市役所（小林北三丁目・四丁目・五丁目・六丁目）</p>
（問 11）担当区域のエリアから、バスで特に巡回してほしい場所や施設	<p>小林駅（馬場・牧場、砂田の一部）、マルエツ（馬場・牧場、砂田の一部）、印西総合病院（馬場・牧場、砂田の一部、砂田の一部・小林新田、小林北三丁目・四丁目・五丁目・六丁目、小林浅間、小林大門下）、日本医科大学千葉北総病院（馬場・牧場、小林台方の一部、小林大門下）、市役所（小林台方の一部、砂田の一部、砂田の一部・小林新田、小林北三丁目・四丁目・五丁目・六丁目）、福祉センター（砂田の一部）、小林コミュニティプラザ（小林台方の一部）、印西牧の原駅（小林台方の一部、砂田の一部・小林新田、小林浅間）、ジョイフル本田（馬場・牧場、小林台方の一部、小林浅間）、牧の原モア（砂田の一部・小林新田）、ニュータウン方面の大型スーパー、病院（専門科の診療所など）（小林北三丁目・四丁目・五丁目・六丁目）、駅、店舗（特にスーパー）、公共施設（市役所、公民館）（小林大門下）、小林北小、小林小、小林中、駅、本埜支所（主任児童委員）</p>
（問 14）担当区域の高齢者や障がい者などから、公共交通機関や福祉有償運送を含む移動サービスに関する意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> ・ふれあいバスが近くを運行してくれたらなど（馬場・牧場） ・近隣にスーパー等がないこともあり、苦情をお聞きしました。なお、この方は交通手段がある埼玉県へ引越しされました（小林大門下） ・本数が少ない。運行時刻の設定がどのように決められているのかわからない（ふれあいバス）（小林北三丁目・四丁目・五丁目・六丁目）
（問 16）市内公共交通に対する意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> ・電車に特急・快速・普通とあるように、同じ路線でも利用の多い停留所を回る快速(?)と、各駅停車の様なものがあると良い。便の増加や行きたい場所へ行く便があることが大切（市内の各々の駅、市役所、買い物の場所、ニュータウン各所、本田、電器店、家具店、スーパー）（小林台方の一部） ・多くの意見や要望があると思いますが、バスについては、利用する方が増えることを期待します。減額や増便ばかりを望んでも、結局乗る、利用する人がいなければ、声をあげただけになってしまい、よい方向に向くとは思えません。まずは、乗ってみませんか？という気持ちです。乗り継ぎや、バス電車の連絡の悪さを感じてみませんか？特にふれあいバスの運行を改善、設定を行う方々、充分乗車して実感してみたいと思います。ベンチもない停留所で待つのもつらいものです（小林北三丁目・四丁目・五丁目・六丁目） ・小林地区では、牧の原駅を使用する方々が多くいらっしゃいますが足がない状態です。（現在のふれあいバス利用する場合）レインボーバス（現京成バス千葉セントラル）を使用する場合は、高額になってしまう（小林浅間）

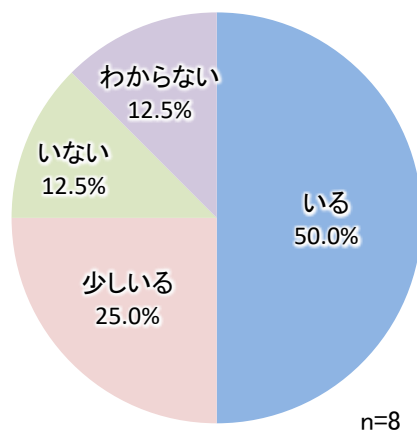
(1) c. 大森地区（回答結果まとめ）

- 移動制約者は、高齢者や障がい者が一定数把握されています。
- 移動制約者が徒歩圏内で利用できる交通機関には、ふれあいバス、路線バス、成田線があります。
- 移動手段がないため外出を控える移動制約者がいます。
- 移動制約者が日常生活でよく行く場所は、主に買い物、通院、娯楽・趣味と考えられます。
- 担当区域の移動制約者が市内のバスを使う上で問題だと思ふことには、主に行きたい目的地に行けない、本数が少ない、自宅からバス停が遠いことなどが挙げられます。
- 他の人に送迎を頼める移動制約者もいます。
- 交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると考えられていますが、増えない、わからないと考える人もいます。
- タクシー利用助成事業にはある程度のニーズがあると考えられています。
- 乗合バスやライドシェアは、必要であり地域で実現可能性はある、必要だが地域で実現は難しい、将来的には必要となるなど、意見が分かれています。
- 高齢者や障がい者から、移動サービスに関する意見や要望が挙がっています。
- 今後、特に必要性が高まると思われる交通施策やサービスとしては、ふれあいバスのルート改善、ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善、市が行っているタクシー利用券助成の拡大が挙げられています。その他にも、利用しやすいタクシー料金の設定、乗合タクシーやライドシェアの導入、ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用など、多くの意見があります。

(問2) 車移動制約者の有無

・「いる」が50.0%（4地区）と最も高く、次いで「少しいる」が25.0%（2地区）となっています。

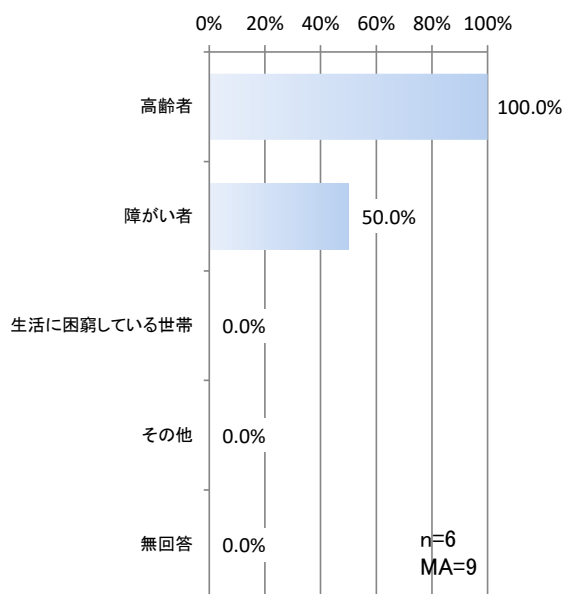
	回答数	割合
いる	4	50.0%
少しいる	2	25.0%
いない	1	12.5%
わからない	1	12.5%
無回答	0	0.0%
合計	8	100.0%



(問3) 車移動制約者の種別

・「高齢者」が100%（6地区）と最も高く、次いで「障がい者」が50.0%（3地区）となっています。

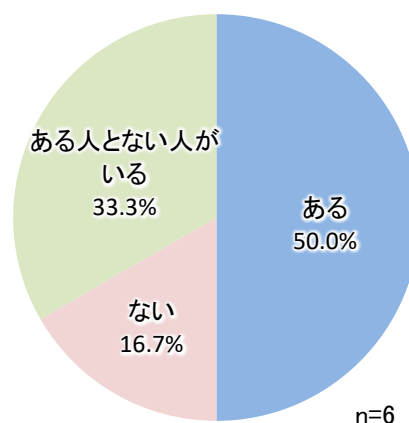
	回答数	割合
高齢者	6	100.0%
障がい者	3	50.0%
生活に困窮している世帯	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	9	150.0%



(問4) 移動制約者が自宅から徒歩圏内で利用できる交通機関

・「ある」が50.0%（3地区）と最も高く、次いで「ある人となない人がいる」が33.3%（2地区）となっています。

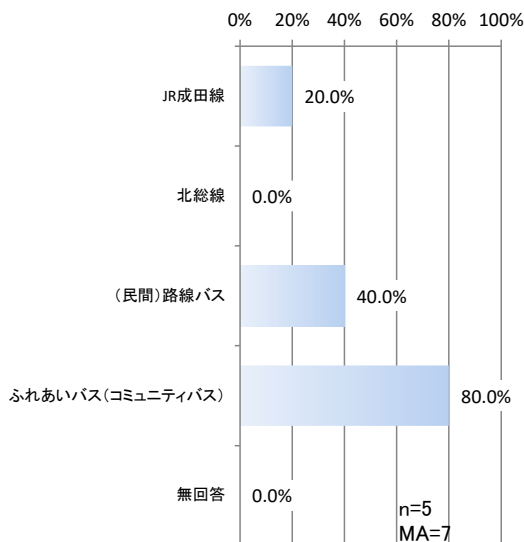
	回答数	割合
ある	3	50.0%
ない	1	16.7%
ある人となない人がいる	2	33.3%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問5) その公共交通機関

・「ふれあいバス（コミュニティバス）」が80.0%（4地区）と最も高く、次いで「（民間）路線バス」が40.0%（2地区）となっています。

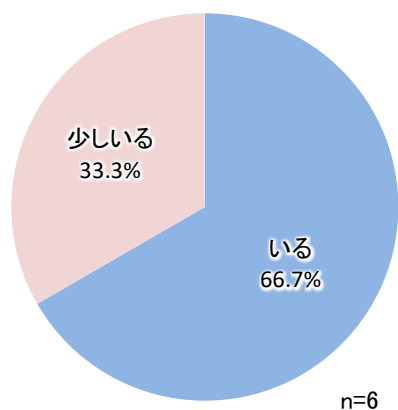
	回答数	割合
JR成田線	1	20.0%
北総線	0	0.0%
（民間）路線バス	2	40.0%
ふれあいバス （コミュニティバス）	4	80.0%
無回答	0	0.0%
合計	7	140.0%



(問6) 車移動制約者のうち、移動手段がないため外出を控える人の有無

・「いる」が66.7%（4地区）と最も高く、次いで「少しいる」が33.3%（2地区）となっています。

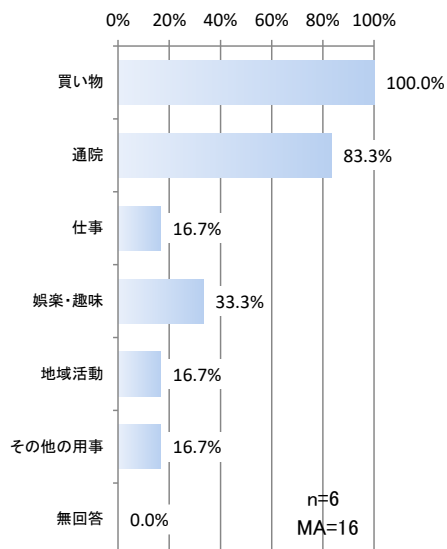
	回答数	割合
いる	4	66.7%
少しいる	2	33.3%
いない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問7) 車移動制約者が日常生活でよく行く場所

・「買い物」が100%（6地区）と最も高く、次いで「通院」が83.3%（5地区）となっています。

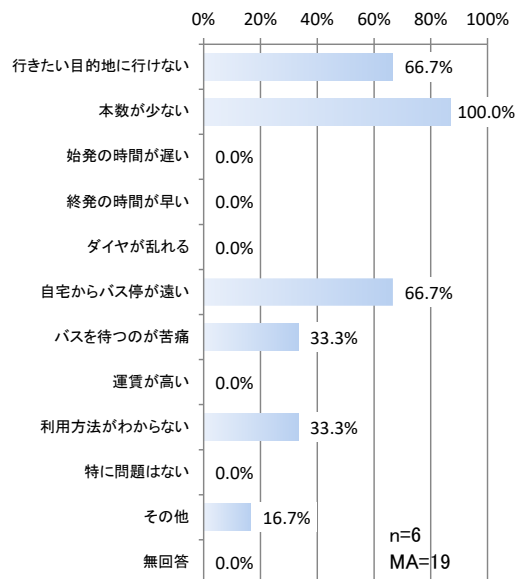
	回答数	割合
買い物	6	100.0%
通院	5	83.3%
仕事	1	16.7%
娯楽・趣味	2	33.3%
地域活動	1	16.7%
その他の用事	1	16.7%
無回答	0	0.0%
合計	16	266.7%



(問 8) 担当区域の「車移動制約者」が市内のバスを使う上で問題だと思うこと

・「本数が少ない」が100%（6地区）と最も高く、次いで「行きたい目的地に行けない」「自宅からバス停が遠い」が66.7%（4地区）となっています。

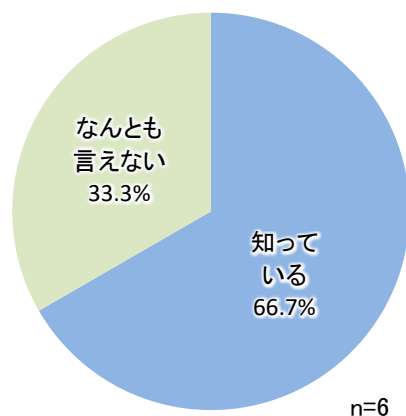
	回答数	割合
行きたい目的地に行けない	4	66.7%
本数が少ない	6	100.0%
始発の時間が遅い	0	0.0%
終発の時間が早い	0	0.0%
ダイヤが乱れる	0	0.0%
自宅からバス停が遠い	4	66.7%
バスを待つのが苦痛	2	33.3%
運賃が高い	0	0.0%
利用方法がわからない	2	33.3%
特に問題はない	0	0.0%
その他	1	16.7%
無回答	0	0.0%
合計	19	316.7%



(問 9) 移動制約者本人以外に送迎を頼める人の有無

・「知っている」が66.7%（4地区）と最も高く、次いで「なんとも言えない」が33.3%（2地区）となっています。

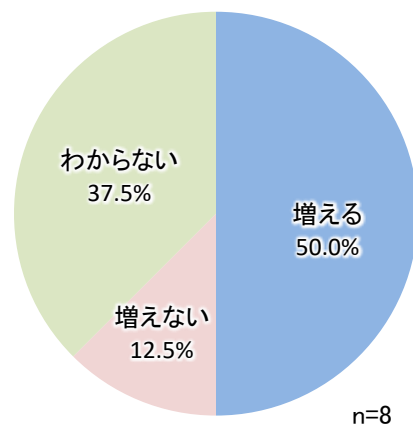
	回答数	割合
知っている	4	66.7%
知らない	0	0.0%
なんとも言えない	2	33.3%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問 10) 交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると思うか

・「増える」が50.0%（4地区）と最も高く、次いで「わからない」が37.5%（3地区）となっています。

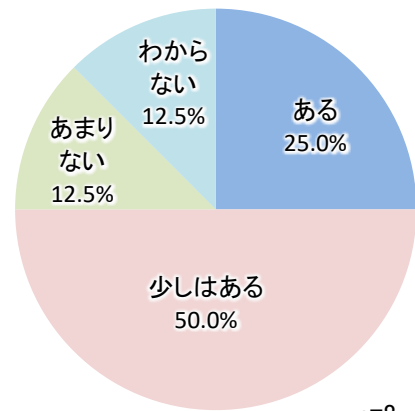
	回答数	割合
増える	4	50.0%
増えない	1	12.5%
わからない	3	37.5%
無回答	0	0.0%
合計	8	100.0%



(問 12) タクシー利用助成事業が実施された場合ニーズがあると思うか

・「少しはある」が 50.0% (4 地区) と最も高く、次いで「ある」が 25.0% (2 地区) となっています。

	回答数	割合
ある	2	25.0%
少しはある	4	50.0%
あまりない	1	12.5%
ない	0	0.0%
わからない	1	12.5%
無回答	0	0.0%
合計	8	100.0%

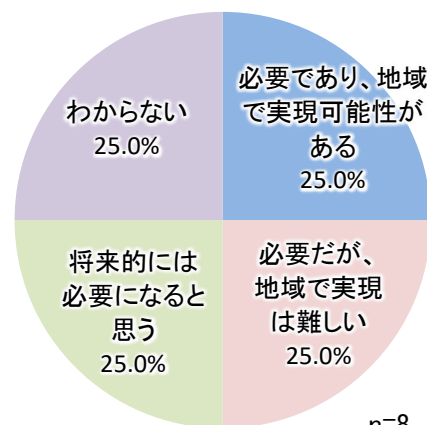


n=8

(問 13) 乗合バスやライドシェアの実施についての考え

・「必要であり、地域で実現可能性がある」「必要だが、地域で実現は難しい」「将来的には必要になると思う」「わからない」が同率で 25.0% (2 地区) となっています。

	回答数	割合
必要であり、地域で実現可能性がある	2	25.0%
必要だが、地域で実現は難しい	2	25.0%
将来的には必要になると思う	2	25.0%
わからない	2	25.0%
現在の公共交通機関をより充実させるべきで、必要ない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	8	100.0%

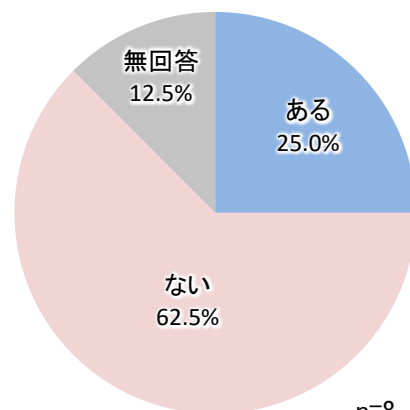


n=8

(問 14) 高齢者や障がい者から移動サービスに関する意見や要望を聞いたことがあるか

・「ない」が 62.5% (5 地区) と最も高く、次いで「ある」が 25.0% (2 地区) となっています。

	回答数	割合
ある	2	25.0%
ない	5	62.5%
無回答	1	12.5%
合計	8	100.0%

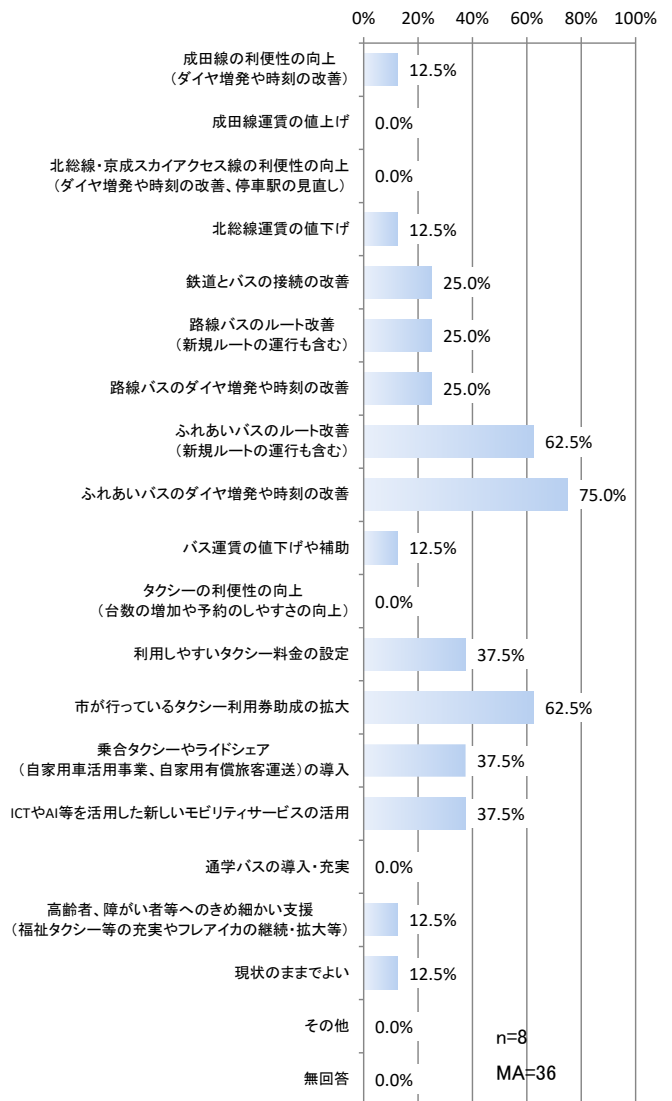


n=8

(問 15) 今後必要性が高まると思われる交通施策やサービスについて

・「ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善」が 75.0% (6 地区) と最も高く、次いで「ふれあいバスのルート改善」「市が行っているタクシー利用券助成の拡大」が 62.5% (5 地区) となっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	1	12.5%
成田線運賃の値上げ	0	0.0%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	0	0.0%
北総線運賃の値下げ	1	12.5%
鉄道とバスの接続の改善	2	25.0%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	2	25.0%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	2	25.0%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	5	62.5%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	6	75.0%
バス運賃の値下げや補助	1	12.5%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	0	0.0%
利用しやすいタクシー料金の設定	3	37.5%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	5	62.5%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送)の導入	3	37.5%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	3	37.5%
通学バスの導入・充実	0	0.0%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	1	12.5%
現状のままでよい	1	12.5%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	36	450.0%



【意見・要望】

<p>(問 7) 「車移動制約者」が、日常生活でよく行きそうな場所</p>	<p>①買い物 ランドローム (大森第一の一部、大森第三・第四、発作上・発作下)、Big A (大森第一の一部、発作上・発作下)、ビッグハウス (発作上・発作下)、ニュータウン内スーパービッグハウス (亀成)、イオン (大森第一の一部、発作上・発作下)、イオンなど (亀成)、ヤオコー (大森第一の一部)、ジョイフル本田 (大森第二)、ケーズデンキ (大森第二)、ナリタヤ (発作上・発作下、六軒第三・第四)、</p> <p>②通院 印西診療所 (大森第一の一部、発作上・発作下、六軒第三、第四)、安孫子クリニック (大</p>
---------------------------------------	--

	<p>森第一の一部、発作上・発作下)、印西総合病院 (大森第一の一部、大森第二)、日本医科大学千葉北総病院 (大森第一の一部、発作上・発作下)、ニュータウン地域 (大森第一の一部)、ニュータウン内病院、医院、歯科医院 (亀成)、平和台病院 (発作上・発作下)、もり整形 (発作上・発作下)</p> <p>③仕事 文化ホール、グッドマン (大森第一の一部)</p> <p>④娯楽・趣味 イオン、公民館 (大森第一の一部)、福祉センター (大森第一の一部、発作上・発作下)</p> <p>⑤地域活動 ふれあい会館、公民館 (大森第一の一部)</p> <p>⑥その他の用事 ココス (発作上・発作下)</p>
<p>(問 11)担当区域のエリアから、バスで特に巡回してほしい場所や施設</p>	<p>安孫子クリニック (発作上・発作下)、ビッグハウス (発作上・発作下)、イオン (発作上・発作下)、ランドローム (六軒第三・第四)、B i g A (六軒第三・第四)、布佐駅 (発作上・発作下)、ナリタヤ (発作上・発作下、六軒第三・第四)、印西総合病院 (大森第一の一部、大森第二、発作上・発作下)、日本医科大学千葉北総病院 (午後 (帰り) の本数をふやしてほしい (大森第一の一部)、ジョイフル本田 (大森第二、発作上・発作下)、カインズ (大森第二)、スーパー、銀行、病院、駅 (木下からは日医大バスが利用できるため) (大森第三・第四)</p>
<p>(問 14)担当区域の高齢者や障がい者などから、公共交通機関や福祉有償運送を含む移動サービスに関する意見・要望</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ニュータウン地域の病院に行くのにバスはよってしまうのでのれない。タクシーはたかい。バスの昼間の本数が少ない (大森第一の一部) ・ふれあいバス停留所まで出て行くのが大変。もう少し近くにあればよいが (亀成)
<p>(問 16)市内公共交通に対する意見・要望</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ふれあいバスについては、停留所を増やし、歩行にやや支障があっても利用できるようにしたら良いのでは。待っている人が居なければ通過すれば良いので。タクシー利用助成事業が実施された場合、ニーズがあるかわからない (お金に余裕の無い人では、帰りが自己負担にならないのか?月に何回使えるのか? (大森第三・第四) ・運転免許証を返納した後、外出するのに不便さが大きいです。少しでも良くなる方法を市の施策として、地域住民の声を聞いて取り組んで欲しいと思います (亀成) ・ふれあいバスの現状維持 (なくなると困るため) (発作上・発作下)

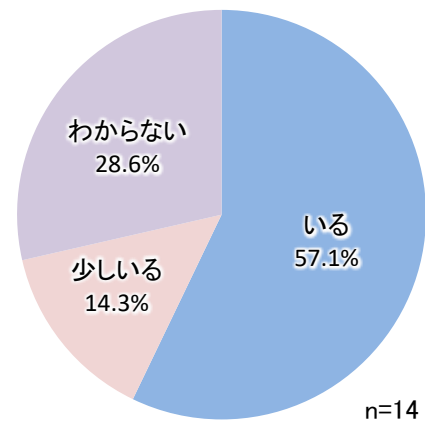
(2) a. 中央駅北地区（調査結果まとめ）

- 移動制約者は、高齢者や障がい者が一定数把握されています。
- 移動制約者が徒歩圏内で利用できる交通機関には、ふれあいバス、路線バス、北総線があります。
- 移動手段がないため外出を控える移動制約者がいます。
- 移動制約者が日常生活でよく行く場所は、主に買い物、通院、娯楽・趣味、地域活動と考えられます。
- 担当区域の移動制約者が市内のバスを使う上で問題だと思ふことには、主に行きたい目的地に行けない、本数が少ない、自宅からバス停が遠いことなどが挙げられます。
- 他の人に送迎を頼める移動制約者もいます。
- 交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると考えられていますが、増えない、わからないと考える人もいます。
- タクシー利用助成事業には相当のニーズがあると考えられています。
- 乗合バスやライドシェアは、必要であり地域で実現可能性はある、必要だが地域で実現は難しい、将来的には必要となる、現在の公共交通機関をより充実させるべきで必要ないなど、意見が分かれています。
- 高齢者や障がい者から、移動サービスに関する意見や要望が挙がっています。
- 今後、特に必要性が高まると思われる交通施策やサービスとしては、北総線の運賃値下げ、ふれあいバスのルート改善、ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善が挙げられており、ある程度必要性が高まると思われるものには、路線バスのルート改善、市が行っているタクシー利用券助成の拡大が挙げられています。その他にも多くの意見が挙げられていますが、現状のままでよいとする意見も多くあります。

(問2) 車移動制約者の有無

・「いる」が57.1%（8地区）と最も高く、次いで「わからない」が28.6%（4地区）となっています。

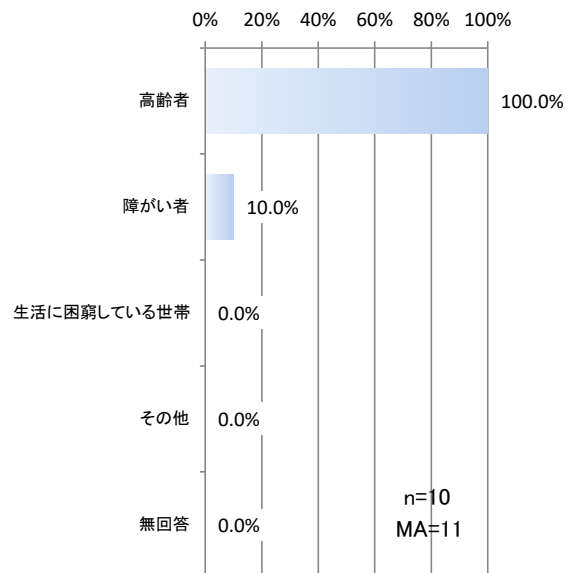
	回答数	割合
いる	8	57.1%
少しいる	2	14.3%
いない	0	0.0%
わからない	4	28.6%
無回答	0	0.0%
合計	14	100.0%



(問3) 車移動制約者の種別

・「高齢者」が100%（10地区）と最も高く、次いで「障がい者」が10.0%（1地区）となっています。

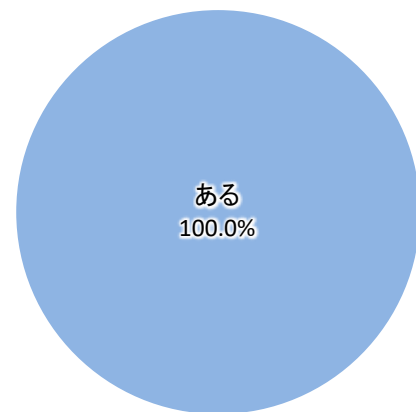
	回答数	割合
高齢者	10	100.0%
障がい者	1	10.0%
生活に困窮している世帯	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	11	110.0%



(問4) 移動制約者が自宅から徒歩圏内で利用できる交通機関

・「ある」が100%（10地区）と最も高くなっています。

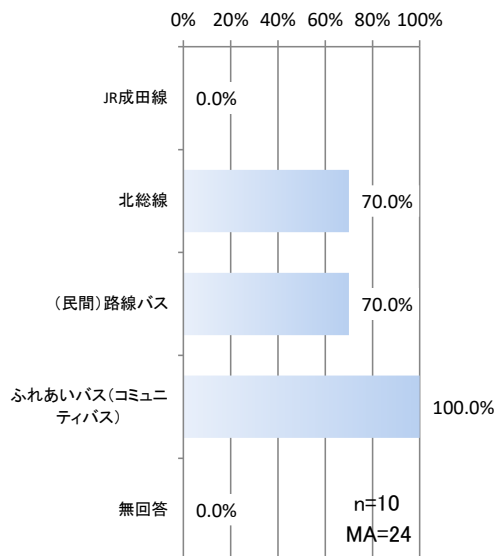
	回答数	割合
ある	10	100.0%
ない	0	0.0%
ある人とない人がいる	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	10	100.0%



(問5) その公共交通機関

・「ふれあいバス（コミュニティバス）」が100%（10地区）と最も高く、次いで「北総線」「（民間）路線バス」が70.0%（7地区）となっています。

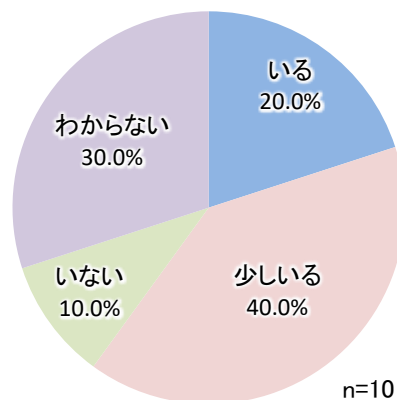
	回答数	割合
JR成田線	0	0.0%
北総線	7	70.0%
（民間）路線バス	7	70.0%
ふれあいバス （コミュニティバス）	10	100.0%
無回答	0	0.0%
合計	24	240.0%



(問6) 車移動制約者のうち、移動手段がないため外出を控える人の有無

・「少しいる」が40.0%（4地区）と最も高く、次いで「わからない」が30.0%（3地区）となっています。

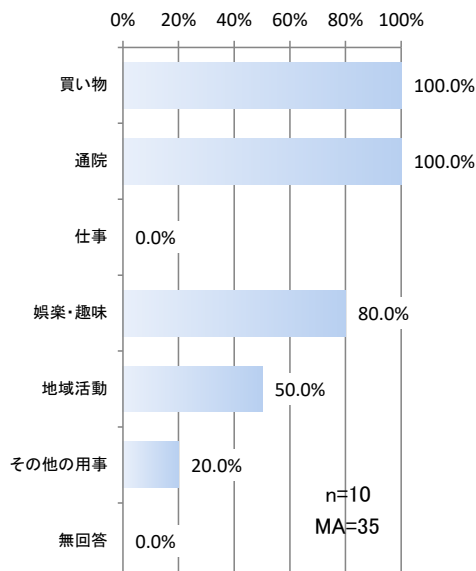
	回答数	割合
いる	2	20.0%
少しいる	4	40.0%
いない	1	10.0%
わからない	3	30.0%
無回答	0	0.0%
合計	10	100.0%



(問7) 車移動制約者が日常生活でよく行く場所

・「買い物」「通院」が100%（10地区）と最も高くなっています。

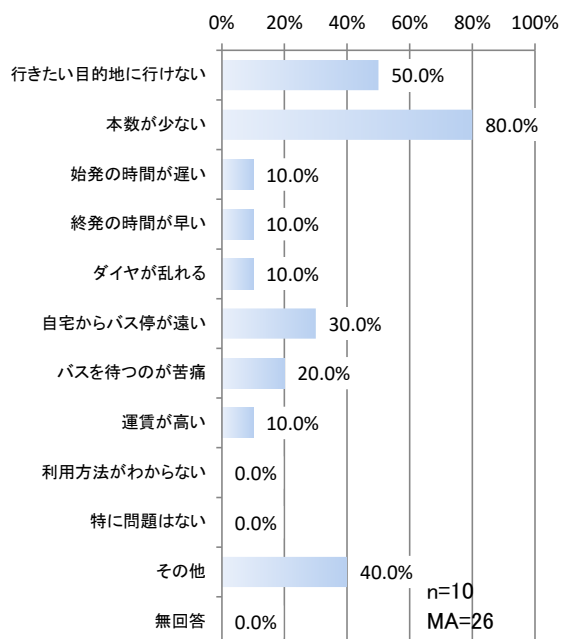
	回答数	割合
買い物	10	100.0%
通院	10	100.0%
仕事	0	0.0%
娯楽・趣味	8	80.0%
地域活動	5	50.0%
その他の用事	2	20.0%
無回答	0	0.0%
合計	35	350.0%



(問 8) 担当区域の「車移動制約者」が市内のバスを使う上で問題だと思うこと

・「本数が少ない」が 80.0% (8地区) と最も高く、次いで「行きたい目的地に行けない」が 50.0% (5地区) となっています。

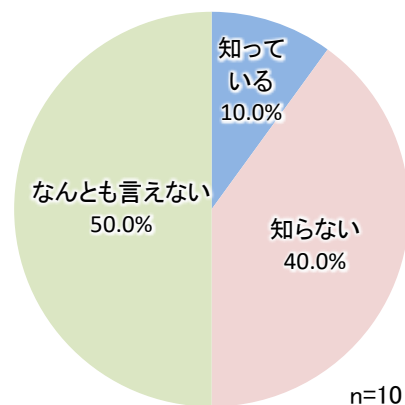
	回答数	割合
行きたい目的地に行けない	5	50.0%
本数が少ない	8	80.0%
始発の時間が遅い	1	10.0%
終発の時間が早い	1	10.0%
ダイヤが乱れる	1	10.0%
自宅からバス停が遠い	3	30.0%
バスを待つのが苦痛	2	20.0%
運賃が高い	1	10.0%
利用方法がわからない	0	0.0%
特に問題はない	0	0.0%
その他	4	40.0%
無回答	0	0.0%
合計	26	260.0%



(問 9) 移動制約者本人以外に送迎を頼める人の有無

・「なんとも言えない」が 50.0% (5地区) と最も高く、次いで「知らない」が 40.0% (4地区) となっています。

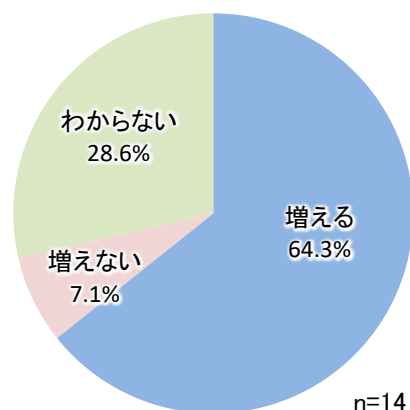
	回答数	割合
知っている	1	10.0%
知らない	4	40.0%
なんとも言えない	5	50.0%
無回答	0	0.0%
合計	10	100.0%



(問 10) 交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると思うか

・「増える」が 64.3% (9地区) と最も高く、次いで「わからない」が 28.6% (4地区) となっています。

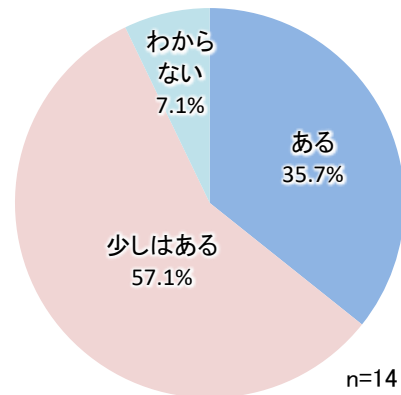
	回答数	割合
増える	9	64.3%
増えない	1	7.1%
わからない	4	28.6%
無回答	0	0.0%
合計	14	100.0%



(問 12) タクシー利用助成事業が実施された場合ニーズがあると思うか

・「少しはある」が 57.1% (8地区) と最も高く、次いで「ある」が 35.7% (5地区) となっています。

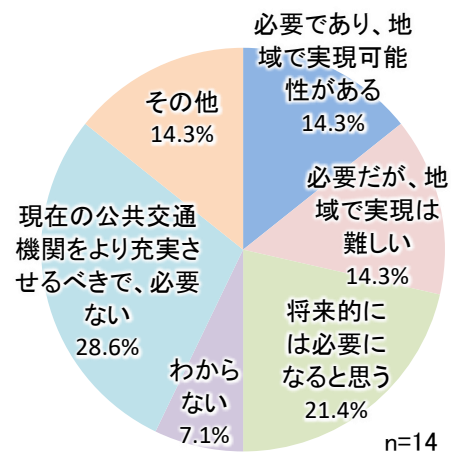
	回答数	割合
ある	5	35.7%
少しはある	8	57.1%
あまりない	0	0.0%
ない	0	0.0%
わからない	1	7.1%
無回答	0	0.0%
合計	14	100.0%



(問 13) 乗合バスやライドシェアの実施についての考え

・「現在の公共交通機関をより充実させるべきで、必要ない」が 28.6% (4地区) と最も高く、次いで「将来的には必要になると思う」が 21.4% (3地区) となっています。

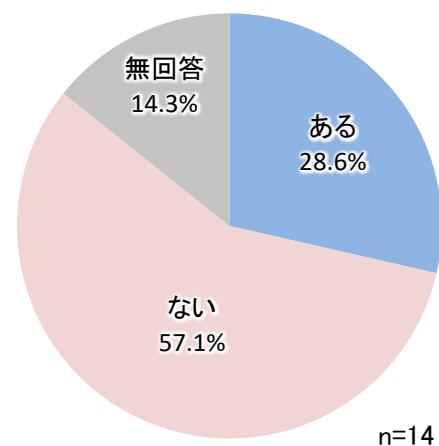
	回答数	割合
必要であり、地域で実現可能性がある	2	14.3%
必要だが、地域で実現は難しい	2	14.3%
将来的には必要になると思う	3	21.4%
わからない	1	7.1%
現在の公共交通機関をより充実させるべきで、必要ない	4	28.6%
その他	2	14.3%
無回答	0	0.0%
合計	14	100.0%



(問 14) 高齢者や障がい者から移動サービスに関する意見や要望を聞いたことがあるか

・「ない」が 57.1% (8地区) と最も高く、次いで「ある」が 28.6% (4地区) となっています。

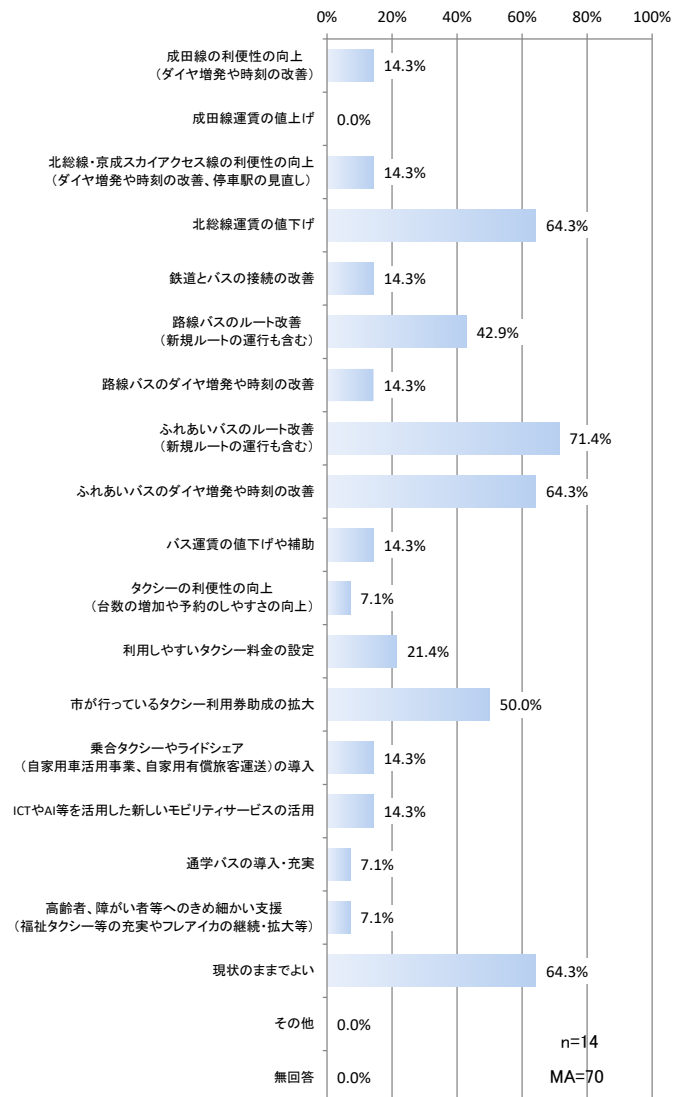
	回答数	割合
ある	4	28.6%
ない	8	57.1%
無回答	2	14.3%
合計	14	100.0%



(問 15) 今後必要性が高まると思われる交通施策やサービスについて

・「ふれあいバスのルート改善」が 71.4% (10 地区) と最も高く、次いで「ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善」が 64.3% (9 地区) となっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	2	14.3%
成田線運賃の値上げ	0	0.0%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	2	14.3%
北総線運賃の値下げ	9	64.3%
鉄道とバスの接続の改善	2	14.3%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	6	42.9%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	2	14.3%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	10	71.4%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	9	64.3%
バス運賃の値下げや補助	2	14.3%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	1	7.1%
利用しやすいタクシー料金の設定	3	21.4%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	7	50.0%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送) の導入	2	14.3%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	2	14.3%
通学バスの導入・充実	1	7.1%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	1	7.1%
現状のままでよい	9	64.3%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	70	500.0%



【意見・要望】

<p>(問7)「車移動制約者」が、日常生活でよく行きそうな場所</p>	<p>①買い物 イオン（木刈一丁目の一部、木刈二丁目の一部①、木刈二丁目の一部②、牧の木戸、木刈三丁目、小倉台四丁目、木刈六丁目、小倉台一丁目の一部①、小倉台三丁目）、ビッグハウス（木刈一丁目の一部、木刈二丁目の一部①、木刈二丁目の一部②、牧の木戸・木刈三丁目、小倉台一丁目の一部①、小倉台四丁目）、小倉台ファミリーマート（木刈二丁目の一部①、木刈二丁目の一部②）、ヤオコー（小倉台一丁目の一部①）、ジョイフル本田（小倉台三丁目）、コンビニ（木刈一丁目の一部）</p> <p>②通院 木刈クリニック（木刈二丁目の一部②、小倉台四丁目）、すずき小倉台医院（木刈二丁目の一部①、木刈二丁目の一部②、牧の木戸・木刈三丁目、小倉台四丁目）、千葉ニュータウン整形外科（小倉台四丁目）、駅前福太郎2Fの病院（木刈二丁目の一部①）、印西総合病院（木刈一丁目の一部、牧の木戸・木刈三丁目、小倉台一丁目の一部①、小倉台四丁目）、日本医科大学千葉北総病院（木刈二丁目の一部①、木刈二丁目の一部②、牧の木戸・木刈三丁目、小倉台一丁目の一部①、小倉台三丁目、小倉台四丁目）、日本医科大学千葉北総病院歯科（木刈六丁目）、セコメディック病院（木刈二丁目の一部②、小倉台一丁目の一部①、小倉台四丁目）、千葉白井病院（小倉台一丁目の一部①）</p> <p>④娯楽・趣味 フレンドリープラザ（木刈二丁目の一部①、木刈二丁目の一部②、牧の木戸・木刈三丁目、小倉台一丁目の一部①、小倉台一丁目の一部②、小倉台四丁目）、中央駅前地域交流館（木刈一丁目の一部、小倉台四丁目）、イオン（木刈二丁目の一部②、小倉台一丁目の一部①）、小倉台図書館（木刈一丁目の一部）、木刈2丁目集会所（木刈二丁目の一部①）、浦幡公園（小倉台一丁目の一部①）、印西温水センター、近隣各フィットネスクラブ（小倉台四丁目）</p> <p>⑤地域活動 フレンドリープラザ（木刈一丁目の一部、木刈二丁目の一部①、木刈二丁目の一部②、小倉台一丁目の一部①、小倉台四丁目）、中央駅前地域交流館（木刈二丁目の一部②、小倉台四丁目）、木刈2丁目集会所（木刈二丁目の一部②）、印西温水センター、近隣各フィットネスクラブ（小倉台四丁目）</p> <p>⑥その他の用事 市役所、支所（木刈二丁目の一部①）、小倉台図書館（木刈二丁目の一部②）</p>
<p>(問11) 担当区域のエリアから、バスで特に巡回してほしい場所や施設</p>	<p>印西総合病院（小倉台一丁目の一部①、小倉台三丁目、小倉台四丁目、中央北二丁目）、日本医科大学千葉北総病院（小倉台一丁目の一部①、小倉台四丁目、中央北二丁目）、千葉ニュータウン中央駅（小倉台一丁目の一部①、小倉台三丁目）、市役所（木刈二丁目の一部①、中央北二丁目）、ジョイフル本田（小倉台三丁目、中央北二丁目）、フレンドリープラザ（中央北二丁目、主任児童委員）、現在の温水プール（木刈六丁目）、印西牧の原駅周辺の大型店舗、文化ホール直行便（木刈二丁目の一部①）、木刈地区からジョイフル本田、牧の原モア等の店舗の巡回。日医大まで乗り換え無く行けるバス。千葉ニュー</p>

	<p>タウン中央駅から木下駅の鉄道の時刻に合ったバス（木刈二丁目の一部②）、バスを使ったことがないのでよくわからないが、バスの便が悪いことは知っている。検討する価値はあると思う（小倉台一丁目の一部、ネオックス）、イオン、東京インテリア南側のクリニック、4月オープンのコスモスパレットⅡ（小倉台三丁目）、ニュータウン地区と旧地区の交通（市役所、文化ホール、社協）、ジョイフル本田※駅前からの便があるが足の弱い人にとっては遠いので使いづらい（小倉台四丁目）、通学バス（中央北二丁目）、駅（千葉ニュータウン中央・木下）、図書館（主任児童委員）</p>
<p>（問 14）担当区域の高齢者や障がい者などから、公共交通機関や福祉有償運送を含む移動サービスに関する意見・要望</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・【ないと回答】今のところ、民生委員になって年数が浅いため、そこまでのコミュニケーションが取れていない（木刈二丁目の一部①） ・バス停まで遠い。本数が少ない。ルートが悪すぎる（木刈二丁目の一部②） ・福祉、介護タクシーがあるのは知っているが、手続きなど面倒なので、民間タクシーを利用している（牧の木戸・木刈三丁目）。 ・【ないと回答】バスの時間に間に合わせて移動。待たなければタクシーだそうです（木刈四丁目の一部・4-23～） ・福祉センターのお風呂を使用していたが帰りのバスに苦勞して行かなくなった。小倉台地区から駅までの直通がなくなって30分以上かかって駅まで移動し、電車・バスに乗車している（小倉台四丁目）
<p>（問 16）市内公共交通に対する意見・要望</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・民生委員高齢者部会にて、高齢者の移動手段について検討しております。高齢者だけでなく車の運転をしない者にとって印西市内を移動するのが非常に困難です。バスの経路、時間、バス停までの距離等々問題が多く有る事を実感しています。木刈地区からイオン、ビッグハウス等へ買い物に行くのにバスが不便で結局徒歩になります。その場合は天候及び自身の体調等を考え、又途中何処で一休みするかも考慮に入れ、外出がとても大変です。二世帯以上でお住まいとか、近所に家族がいる人達は何とか移動が出来ますが、家族の手助けが無い世帯（特にニュータウン区域に多い）は、本当に困難です。家族の手助けが有る世帯でも、子供世帯が勤めを休まなければならなかったり、手助けしないと、ご近所から何か言われるとも聞いております。移動手段については早急に何らかの手を打たなければならないと思っております。近隣自治体の松戸市等ではグリーンスローモビリティが運行されております。ライドシェアも近隣自治体では始まっております。印西市は遅れていると思います。ここで私の故郷、群馬県桐生市の話させて下さい。桐生市は人口10万人程度で、税収も印西市よりずっと少ないです。しかしグリーンスローモビリティは以前から運行されております。と言っても観光者用で、土日がメインですが。そして去年暮れよりライドシェアも始まりました。隣の自治体みどり市では以前よりデマンドバス「電話でバス」という電話予約のバスが運行されています。この様に田舎の小さな自治体でも出来ている事が印西市に出来ない訳が無いと思います（木刈二丁目の一部②） ・日医大、印西総合病院へ通院されている方が多くいます。以前は日医大からの送迎バスがあったのですが今はないため、ニュータウン中央駅まで歩くか、駅まで歩くのが大変な方は、タクシーを使わなくてはなりません。流しのタクシーがないので、タク

	<p>シー会社に電話して呼ぶ為、料金も加算され、日医大で片道 5,000 円位、印西総合で 3,000 円かかってしまいます。ふれあいバスは本数も少なく、時間が合わず、乗っても、乗り継がなければならず、相当な時間もかかり、本人と付き添いの方などの負担（費用と精神面）がかなりかかっています。ふれあいバスの路線、運行時間等を見直していただければと思います（小倉台一丁目の一部①）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスを使おうと思って時刻表を調べると、とても不便で使えない。車を運転できるのでなるべく長く運転したいと痛感した。時間に余裕がある時に乗ってみようとは思う。印西市の中でバスがない地区もあると聞いたことがある。再検討は必須！（小倉台二丁目の一部・ネオックス） ・乗合タクシーの導入 例：第一交通産業グループ（小倉台四丁目） ・高齢者、障がい者、子育て支援の視点での市内公共交通の整備・補強を、改めてよろしく願いいたします。ふれあいバスのルート改善、ダイヤ増発、時刻の延長をお願いします（中央北二丁目）
--	--

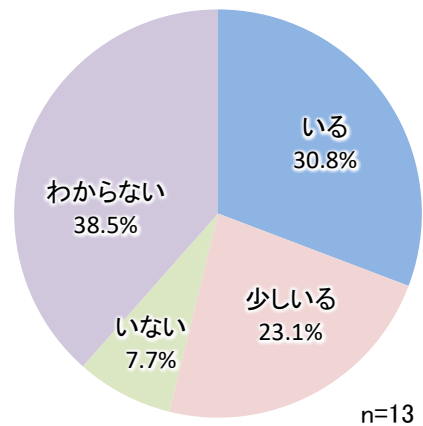
(2) b. 中央駅南地区（回答結果まとめ）

- 移動制約者は、高齢者、障がい者、生活困窮世帯が一定数把握されています。
- 移動制約者が徒歩圏内で利用できる交通機関には、路線バス、ふれあいバス、北総線があります。
- 移動手段がないため外出を控える移動制約者がいます。
- 移動制約者が日常生活でよく行く場所は、主に買い物、通院、娯楽・趣味、地域活動と考えられます。
- 担当区域の移動制約者が市内のバスを使う上で問題だと思うことには、主に行きたい目的地に行けない、本数が少ないなどが挙げられます。
- 他の人に送迎を頼める移動制約者もいます。
- 多くの方が交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると考えられていますが、増えない、わからないと考える人もいます。
- タクシー利用助成事業にはある程度のニーズがあると考えられています。
- 乗合バスやライドシェアは、将来的には必要となると考えられていますが、必要であり地域で実現可能性がある、現在の公共交通機関をより充実させるべきで必要ないとする意見もあります。
- 高齢者や障がい者から、移動サービスに関する意見や要望が挙がっています。
- 今後、特に必要性が高まると思われる交通施策やサービスとしては、北総線運賃の値下げ、ふれあいバスのルート改善、ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善、市が行っているタクシー利用券助成の拡大が挙げられています。その他にも多くの意見があります。

(問2) 車移動制約者の有無

・「わからない」が38.5%（5地区）と最も高く、次いで「いる」が30.8%（4地区）となっています。

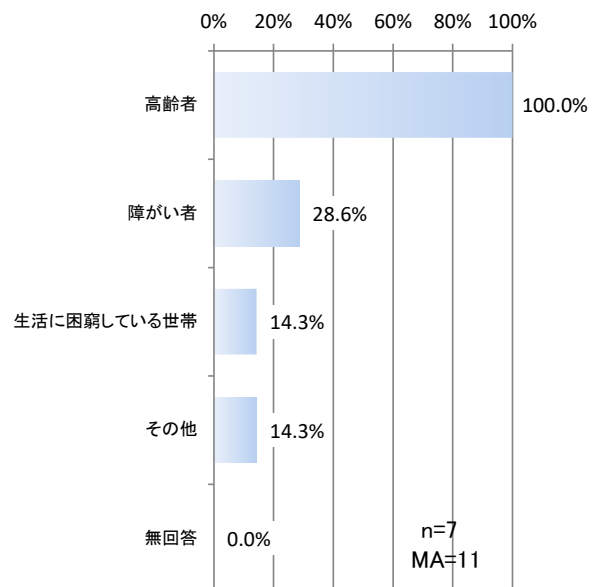
	回答数	割合
いる	4	30.8%
少しいる	3	23.1%
いない	1	7.7%
わからない	5	38.5%
無回答	0	0.0%
合計	13	100.0%



(問3) 車移動制約者の種別

・「高齢者」が100%（7地区）と最も高く、次いで「障がい者」が28.6%（2地区）となっています。

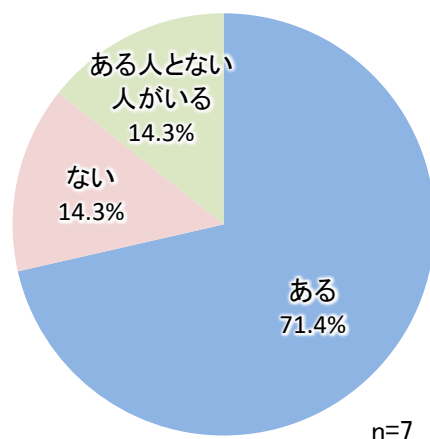
	回答数	割合
高齢者	7	100.0%
障がい者	2	28.6%
生活に困窮している世帯	1	14.3%
その他	1	14.3%
無回答	0	0.0%
合計	11	157.1%



(問4) 移動制約者が自宅から徒歩圏内で利用できる交通機関

・「ある」が71.4%（5地区）と最も高く、次いで「ない」「ある人とない人がいる」が14.3%（1地区）となっています。

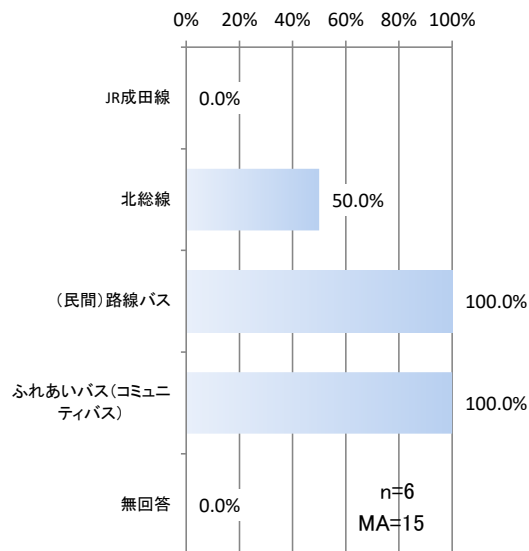
	回答数	割合
ある	5	71.4%
ない	1	14.3%
ある人とない人がいる	1	14.3%
無回答	0	0.0%
合計	7	100.0%



(問5) その公共交通機関

・「(民間)路線バス」「ふれあいバス(コミュニティバス)」が100%(6地区)と最も高くなっています。

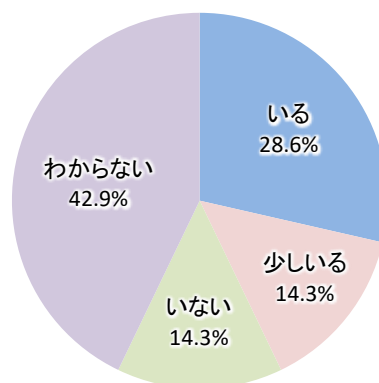
	回答数	割合
JR成田線	0	0.0%
北総線	3	50.0%
(民間)路線バス	6	100.0%
ふれあいバス (コミュニティバス)	6	100.0%
無回答	0	0.0%
合計	15	250.0%



(問6) 車移動制約者のうち、移動手段がないため外出を控える人の有無

・「わからない」が42.9%(3地区)と最も高く、次いで「いる」が28.6%(2地区)となっています。

	回答数	割合
いる	2	28.6%
少しいる	1	14.3%
いない	1	14.3%
わからない	3	42.9%
無回答	0	0.0%
合計	7	100.0%

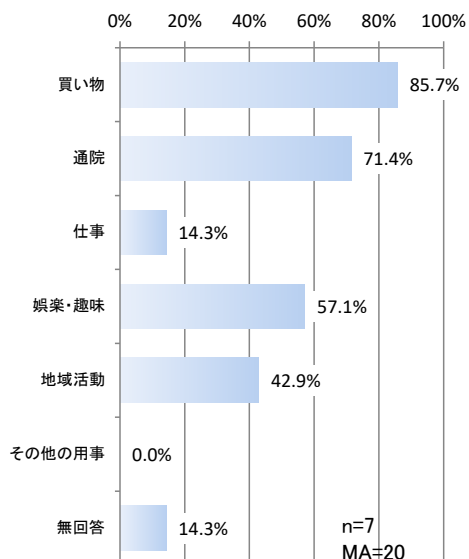


(問7) 車移動制約者が日常生活でよく行く場所

n=7

・「買い物」が85.7%(6地区)と最も高く、次いで「通院」が71.4%(5地区)となっています。

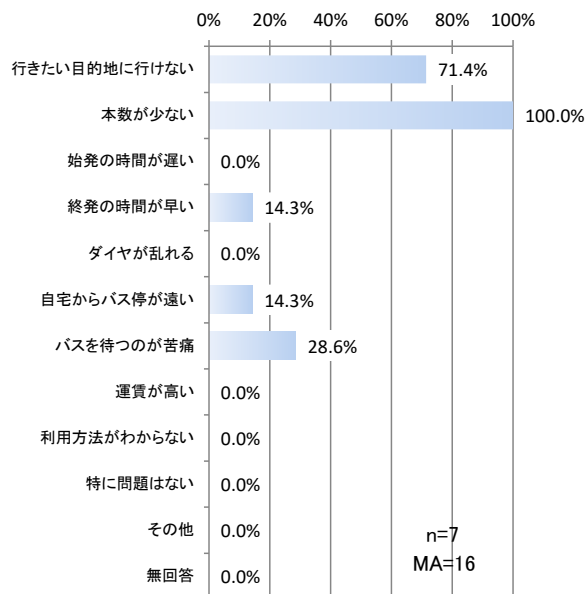
	回答数	割合
買い物	6	85.7%
通院	5	71.4%
仕事	1	14.3%
娯楽・趣味	4	57.1%
地域活動	3	42.9%
その他の用事	0	0.0%
無回答	1	14.3%
合計	20	285.7%



(問 8) 担当区域の「車移動制約者」が市内のバスを使う上で問題だと思うこと

・「本数が少ない」が100%（7地区）と最も高く、次いで「行きたい目的地に行けない」が71.4%（5地区）となっています。

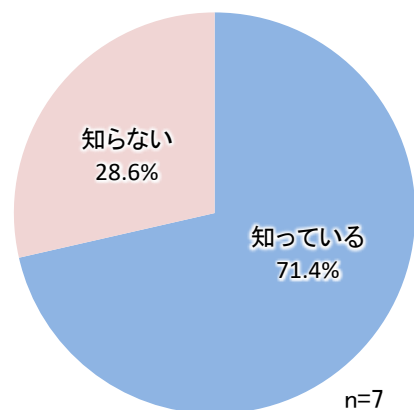
	回答数	割合
行きたい目的地に行けない	5	71.4%
本数が少ない	7	100.0%
始発の時間が遅い	0	0.0%
終発の時間が早い	1	14.3%
ダイヤが乱れる	0	0.0%
自宅からバス停が遠い	1	14.3%
バスを待つのが苦痛	2	28.6%
運賃が高い	0	0.0%
利用方法がわからない	0	0.0%
特に問題はない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	16	228.6%



(問 9) 移動制約者本人以外に送迎を頼める人の有無

・「知っている」が71.4%（5地区）と最も高く、次いで「知らない」が28.6%（2地区）となっています。

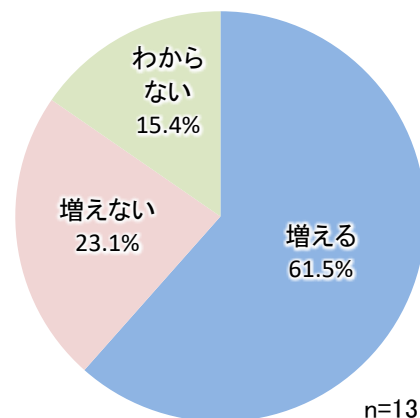
	回答数	割合
知っている	5	71.4%
知らない	2	28.6%
なんとも言えない	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	7	100.0%



(問 10) 交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると思うか

・「増える」が61.5%（8地区）と最も高く、次いで「増えない」が23.1%（3地区）となっています。

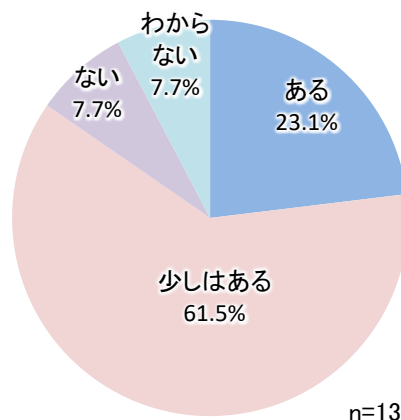
	回答数	割合
増える	8	61.5%
増えない	3	23.1%
わからない	2	15.4%
無回答	0	0.0%
合計	13	100.0%



(問 12) タクシー利用助成事業が実施された場合ニーズがあると思うか

・「少しはある」が 61.5% (8 地区) と最も高く、次いで「ある」が 23.1% (3 地区) となっています。

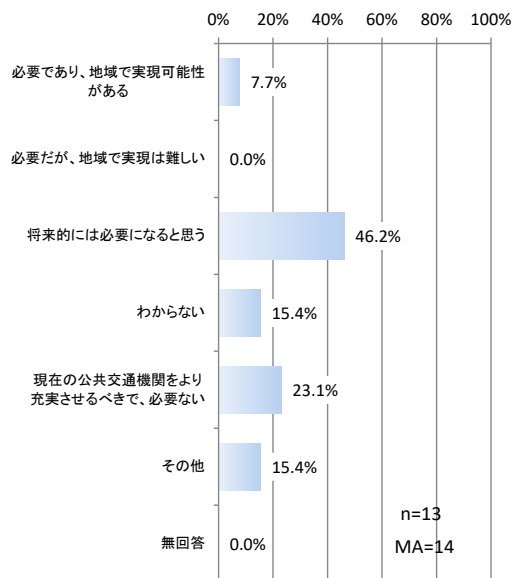
	回答数	割合
ある	3	23.1%
少しはある	8	61.5%
あまりない	0	0.0%
ない	1	7.7%
わからない	1	7.7%
無回答	0	0.0%
合計	13	100.0%



(問 13) 乗合バスやライドシェアの実施についての考え

・「将来的には必要になると思う」が 46.2% (6 地区) と最も高く、次いで「現在の公共交通機関をより充実させるべきで、必要ない」が 23.1% (3 地区) となっています。

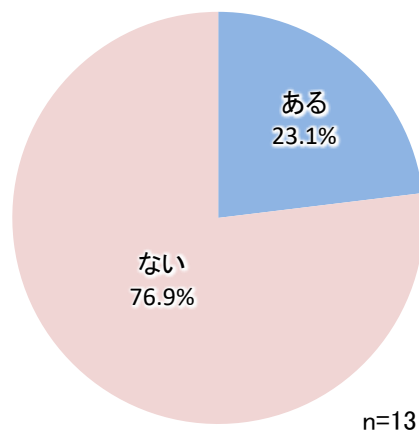
	回答数	割合
必要であり、地域で実現可能性がある	1	7.7%
必要だが、地域で実現は難しい	0	0.0%
将来的には必要になると思う	6	46.2%
わからない	2	15.4%
現在の公共交通機関をより充実させるべきで、必要ない	3	23.1%
その他	2	15.4%
無回答	0	0.0%
合計	14	107.7%



(問 14) 高齢者や障がい者から移動サービスに関する意見や要望を聞いたことがあるか

・「ない」が 76.9% (10 地区) と最も高く、次いで「ある」が 23.1% (3 地区) となっています。

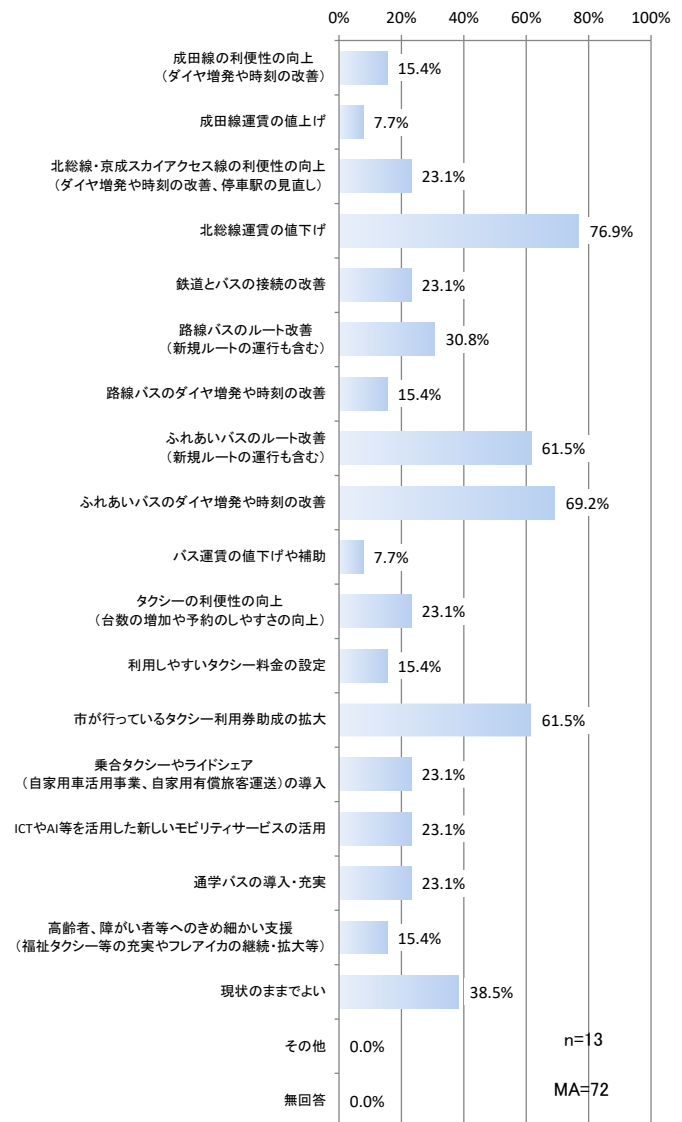
	回答数	割合
ある	3	23.1%
ない	10	76.9%
無回答	0	0.0%
合計	13	100.0%



(問 15) 今後必要性が高まると思われる交通施策やサービスについて

・「北総線運賃の値下げ」が 76.9% (10 地区) と最も高く、次いで「ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善」が 69.2% (9 地区) となっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	2	15.4%
成田線運賃の値上げ	1	7.7%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	3	23.1%
北総線運賃の値下げ	10	76.9%
鉄道とバスの接続の改善	3	23.1%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	4	30.8%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	2	15.4%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	8	61.5%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	9	69.2%
バス運賃の値下げや補助	1	7.7%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	3	23.1%
利用しやすいタクシー料金の設定	2	15.4%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	8	61.5%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送)の導入	3	23.1%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	3	23.1%
通学バスの導入・充実	3	23.1%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	2	15.4%
現状のままでよい	5	38.5%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	72	553.8%



【意見・要望】

<p>(問7)「車移動制約者」が、日常生活でよく行きそうな場所</p>	<p>①買い物 カスミ（内野二丁目の一部①、内野二丁目の一部②、内野二丁目の一部・内野三丁目、原山二丁目の一部・原山三丁目の一部）、ベイシア（内野二丁目の一部①）、イオン（内野二丁目の一部②、内野二丁目の一部・内野三丁目）</p> <p>②通院 内野診療所（内野二丁目の一部・内野三丁目、原山三丁目の一部）、日本医科大学千葉北総病院、印西総合病院、八千代有床診療所、（原山三丁目の一部）、送迎バスが有る病院（内野二丁目の一部②）、</p> <p>④娯楽・趣味 中央駅前交流館、高花老人福祉センター（内野二丁目の一部②）、イオンモール（内野二丁目の一部・内野三丁目）、集会所[マージャン会]（原山三丁目の一部）</p> <p>⑤地域活動 集会所（内野二丁目の一部②）、サザンプラザ（内野二丁目の一部・内野三丁目）</p>
<p>(問 11) 担当区域のエリアから、バスで特に巡回してほしい場所や施設</p>	<p>店舗、病院、公共施設（戸神台一丁目的一部分・マンション）、病院、公共施設（戸神台一丁目的一部分・戸建て）、市役所⇄千葉ニュータウン中央⇄コスモパレット（中央南二丁目）、ニュータウン中央駅を中心として南北循環路線。千葉ニュータウン中央駅⇄中央郵便局⇄サザンプラザ⇄カインズ⇄ビッグハウス⇄フレンドリープラザ途中（主任児童委員）</p>
<p>(問 14) 担当区域の高齢者や障がい者などから、公共交通機関や福祉有償運送を含む移動サービスに関する意見・要望</p>	<p>・外出支援ボランティア・社会福祉協議会（主任児童委員）</p>
<p>(問 16) 市内公共交通に対する意見・要望</p>	<p>・担当地域は年数が比較的浅く、又、駅・スーパー等も近い。しかし、年数がたち、高齢化や核家族化と共に、地域コミュニティの稀薄化が想定され、経費・人材確保等の課題があるが、公共交通への需要は高まる（戸神台一丁目的一部分・戸建て）</p> <p>・いつでもいんざい君バスが走ってるほどだったらいいのに。ソーラーバスなど未来型バスの投入（主任児童委員）</p>

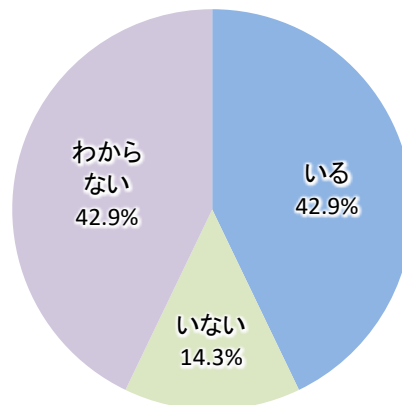
(2) c. 高花地区（回答結果まとめ）

- 移動制約者は、高齢者や障がい者が一定数把握されています。
- 移動制約者が徒歩圏内で利用できる交通機関には、路線バスとふれあいバスがあります。
- 移動手段がないため外出を控える移動制約者がいます。
- 移動制約者が日常生活でよく行く場所は、主に買い物、通院、娯楽・趣味、地域活動、その他の用事と考えられます。
- 担当区域の移動制約者が市内のバスを使う上で問題だと思ふことには、主に行きたい目的地に行けない、本数が少ない、終発の時間が早い、自宅からバス停が遠い、バスを待つのが苦痛、などが挙げられます。
- 他の人に送迎を頼める移動制約者もいます。
- 交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると考えられていますが、わからないと考える人もいます。
- タクシー利用助成事業には高いニーズがあると考えられています。
- 乗合バスやライドシェアは、必要だが地域で実現は難しい、将来的には必要となる、現在の公共交通機関をより充実させるべきで必要ないなど、意見が分かれています。
- 高齢者や障がい者から、移動サービスに関する意見や要望が挙がっています。
- 今後、特に必要性が高まると思われる交通施策やサービスとしては、北総線運賃の値下げが挙げられており、ある程度必要性が高まると思われるものには、路線バスのダイヤ増発や時刻の改善、ふれあいバスのルート改善、ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善、バス運賃の値下げや補助、利用しやすいタクシー料金の設定、市が行っているタクシー利用券助成の拡大が挙げられています。その他にも多くの意見があります。

(問2) 車移動制約者の有無

・「いる」「わからない」が42.9%（3地区）と最も高くなっています。

	回答数	割合
いる	3	42.9%
少しいる	0	0.0%
いない	1	14.3%
わからない	3	42.9%
無回答	0	0.0%
合計	7	100.0%

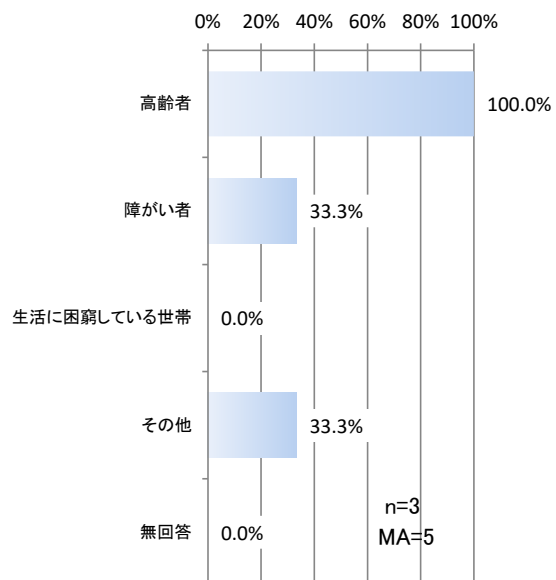


(問3) 車移動制約者の種別

n=7

・「高齢者」が100%（3地区）と最も高く、次いで「障がい者」が33.3%（1地区）となっています。

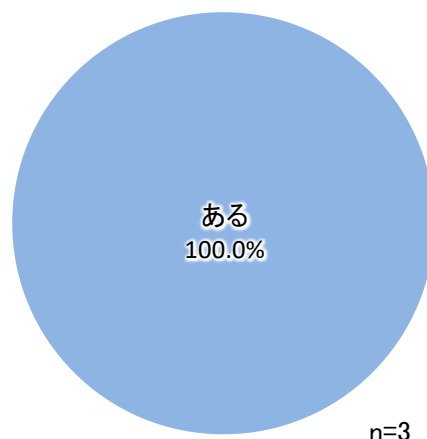
	回答数	割合
高齢者	3	100.0%
障がい者	1	33.3%
生活に困窮している世帯	0	0.0%
その他	1	33.3%
無回答	0	0.0%
合計	5	166.7%



(問4) 移動制約者が自宅から徒歩圏内で利用できる交通機関

・「ある」が100%（3地区）と最も高くなっています。

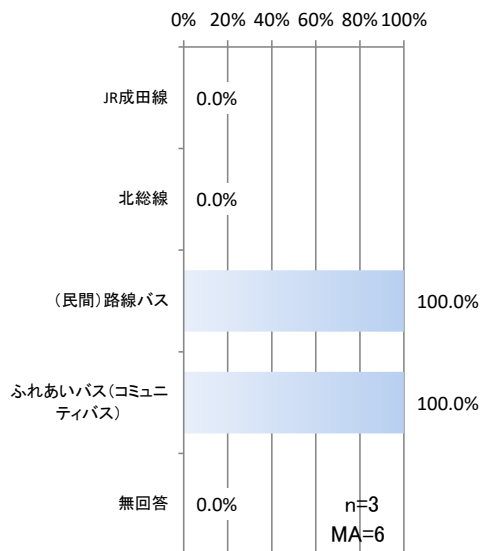
	回答数	割合
ある	3	100.0%
ない	0	0.0%
ある人となない人がいる	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	3	100.0%



(問5) その公共交通機関

・「(民間)路線バス」「ふれあいバス(コミュニティバス)」が100%(3地区)と最も高くなっています。

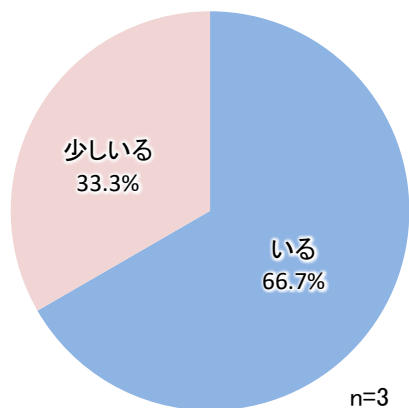
	回答数	割合
JR成田線	0	0.0%
北総線	0	0.0%
(民間)路線バス	3	100.0%
ふれあいバス (コミュニティバス)	3	100.0%
無回答	0	0.0%
合計	6	200.0%



(問6) 車移動制約者のうち、移動手段がないため外出を控える人の有無

・「いる」が66.7%(2地区)と最も高く、次いで「少しいる」が33.3%(1地区)となっています。

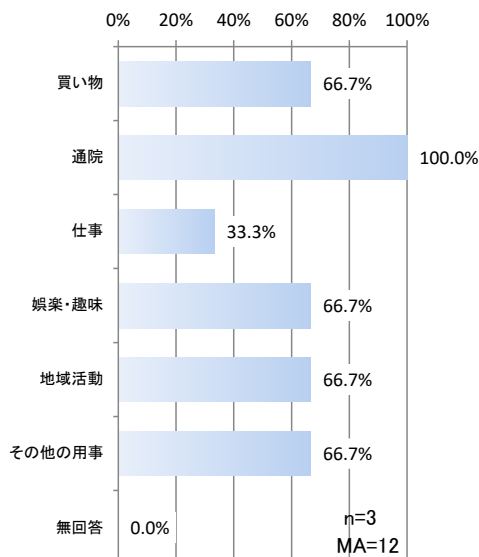
	回答数	割合
いる	2	66.7%
少しいる	1	33.3%
いない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	3	100.0%



(問7) 車移動制約者が日常生活でよく行く場所

・「通院」が100%(3地区)と最も高くなっています。

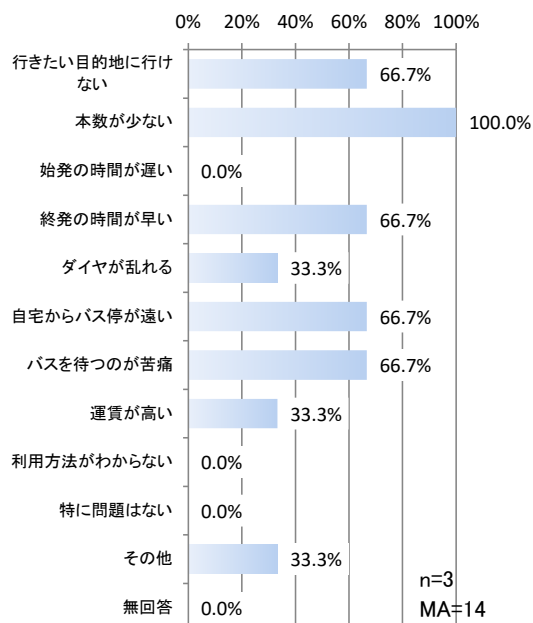
	回答数	割合
買い物	2	66.7%
通院	3	100.0%
仕事	1	33.3%
娯楽・趣味	2	66.7%
地域活動	2	66.7%
その他の用事	2	66.7%
無回答	0	0.0%
合計	12	400.0%



(問 8) 担当区域の「車移動制約者」が市内のバスを使う上で問題だと思うこと

・「本数が少ない」が100%（3地区）と最も高くなっています。

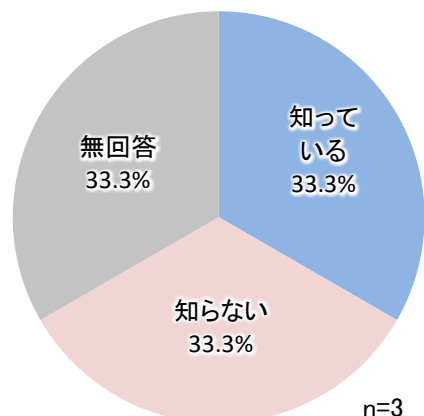
	回答数	割合
行きたい目的地に行けない	2	66.7%
本数が少ない	3	100.0%
始発の時間が遅い	0	0.0%
終発の時間が早い	2	66.7%
ダイヤが乱れる	1	33.3%
自宅からバス停が遠い	2	66.7%
バスを待つのが苦痛	2	66.7%
運賃が高い	1	33.3%
利用方法がわからない	0	0.0%
特に問題はない	0	0.0%
その他	1	33.3%
無回答	0	0.0%
合計	14	466.7%



(問 9) 移動制約者本人以外に送迎を頼める人の有無

・「知っている」「知らない」が同率で33.3%（1地区）と最も高くなっています。

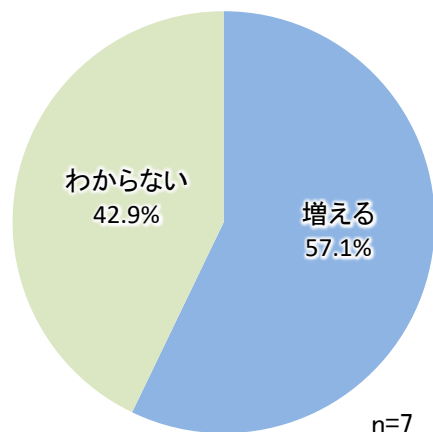
	回答数	割合
知っている	1	33.3%
知らない	1	33.3%
なんとも言えない	0	0.0%
無回答	1	33.3%
合計	3	100.0%



(問 10) 交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると思うか

・「増える」が57.1%（4地区）と最も高く、次いで「わからない」が42.9%（3地区）となっています。

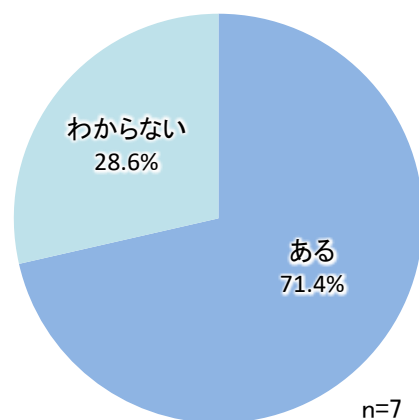
	回答数	割合
増える	4	57.1%
増えない	0	0.0%
わからない	3	42.9%
無回答	0	0.0%
合計	7	100.0%



(問 12) タクシー利用助成事業が実施された場合ニーズがあると思うか

・「ある」が71.4%（5地区）と最も高く、次いで「わからない」が28.6%（2地区）となっています。

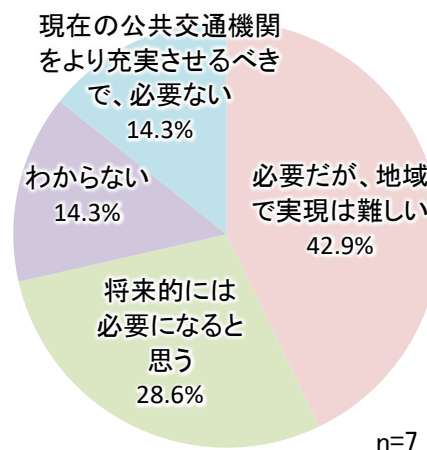
	回答数	割合
ある	5	71.4%
少しはある	0	0.0%
あまりない	0	0.0%
ない	0	0.0%
わからない	2	28.6%
無回答	0	0.0%
合計	7	100.0%



(問 13) 乗合バスやライドシェアの実施についての考え

・「必要だが、地域で実現は難しい」が42.9%（3地区）と最も高く、次いで「将来的には必要になると思う」が28.6%（2地区）となっています。

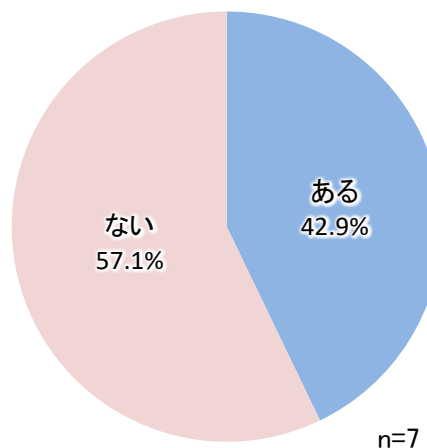
	回答数	割合
必要であり、地域で実現可能性がある	0	0.0%
必要だが、地域で実現は難しい	3	42.9%
将来的には必要になると思う	2	28.6%
わからない	1	14.3%
現在の公共交通機関をより充実させるべきで、必要ない	1	14.3%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	7	100.0%



(問 14) 高齢者や障がい者から移動サービスに関する意見や要望を聞いたことがあるか

・「ない」が57.1%（4地区）と最も高く、次いで「ある」が42.9%（3地区）となっています。

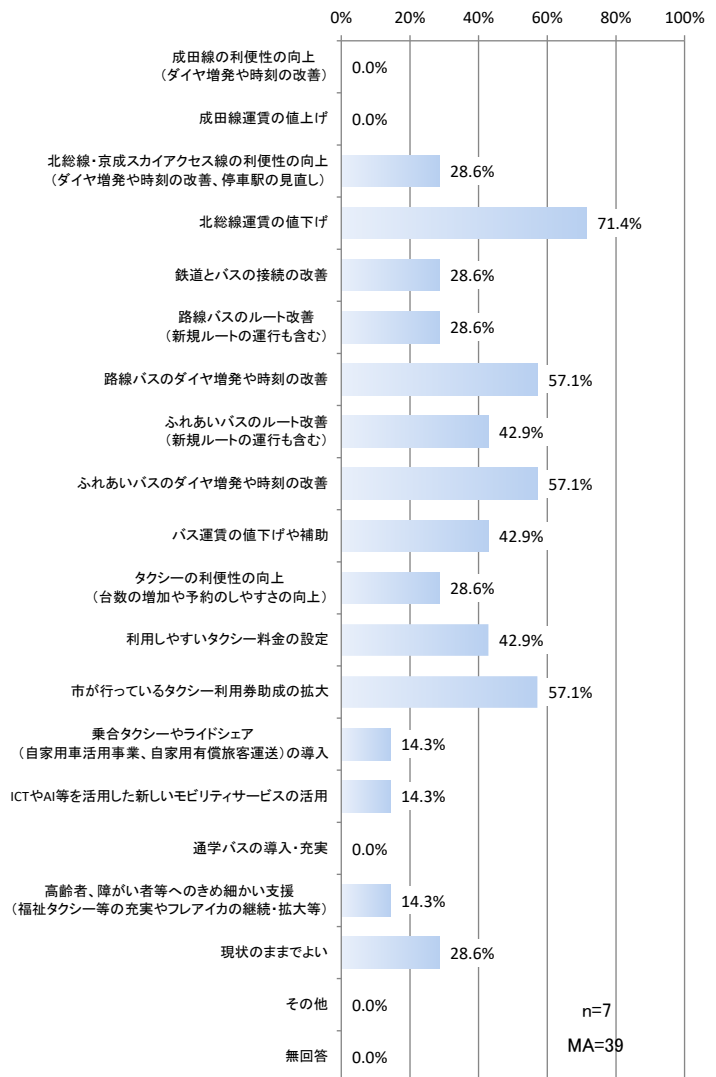
	回答数	割合
ある	3	42.9%
ない	4	57.1%
無回答	0	0.0%
合計	7	100.0%



(問15) 今後必要性が高まると思われる交通施策やサービスについて

・「北総線運賃の値下げ」が71.4%（5地区）と最も高くなっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	0	0.0%
成田線運賃の値上げ	0	0.0%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	2	28.6%
北総線運賃の値下げ	5	71.4%
鉄道とバスの接続の改善	2	28.6%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	2	28.6%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	4	57.1%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	3	42.9%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	4	57.1%
バス運賃の値下げや補助	3	42.9%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	2	28.6%
利用しやすいタクシー料金の設定	3	42.9%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	4	57.1%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送)の導入	1	14.3%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	1	14.3%
通学バスの導入・充実	0	0.0%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	1	14.3%
現状のままでよい	2	28.6%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	39	557.1%



【意見・要望】

<p>(問7)「車移動制約者」が、日常生活でよく行きそうな場所</p>	<p>①買い物 イオン(高花五丁目の一部・高花五丁目自治会、高花二丁目の一部・高花三丁目の一部)、ランドローム、カスミ、ジョイフル本田(高花五丁目の一部・高花五丁目自治会)</p> <p>②通院 印西総合病院、そよかぜ内科、ラーバン駅前クリニック、千葉ニュータウン整形、内野診療所(高花五丁目の一部・高花五丁目自治会)、日本医科大学千葉北総病院(高花二丁目の一部・高花三丁目の一部)、岩井内科、榎本眼科(高花五丁目の一部・高花町内会・高花六丁目の一部)</p> <p>③仕事 東京都内通勤(高花二丁目の一部・高花三丁目)</p> <p>④娯楽・趣味</p>
-------------------------------------	--

	<p>サザンプラザ(高花二丁目の一部・高花三丁目、高花五丁目の一部・高花五丁目自治会)、ふれあい文化館(高花二丁目の一部・高花三丁目)</p> <p>⑤地域活動</p> <p>サザンプラザ(高花二丁目の一部・高花三丁目、高花五丁目の一部・高花五丁目自治会)、ふれあい文化館(高花二丁目の一部・高花三丁目)、船穂コミセン(高花五丁目の一部・高花五丁目自治会)、</p> <p>⑥その他の用事</p> <p>市役所(高花五丁目の一部・高花五丁目自治会、高花二丁目の一部・高花三丁目)、総合福祉センター(高花二丁目の一部・高花三丁目)、中央駅前出張所(高花五丁目の一部・高花五丁目自治会)</p>
<p>(問 11) 担当区域のエリアから、バスで特に巡回してほしい場所や施設</p>	<p>イオンモール、日本医科大学千葉北総病院(高花二丁目の一部、高花二丁目の一部・高花三丁目)、印西総合病院、千葉ニュータウン中央駅(高花二丁目の一部)、牧の原モア(高花二丁目の一部・高花三丁目)、内野小・原山小・高花小・原山中・船穂中などの学校、サザンプラザ。学区とは外れますが、小倉台図書館も行けると嬉しいです(主任児童委員)</p>
<p>(問 14) 担当区域の高齢者や障がい者などから、公共交通機関や福祉有償運送を含む移動サービスに関する意見・要望</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・高花3丁目は、バスもあまり来ないので、車がなくては生活できない(高花二丁目の一部) ・ひとり暮らしの免許返納者(高花二丁目の一部・高花三丁目) ・福祉有償運送のチケットの増額を希望(高花五丁目の一部・高花五丁目自治会)
<p>(問 16) 市内公共交通に対する意見・要望</p>	<p>・問9に対して、なかなか頼めるものではない。問13に対して、遠くの病院に行く手段が高額で困っている人がいる。問15の⑤に対して、少し時間に余裕、アクセス線が到着した時は少なくともバスがまっすぐにほしい。問⑥⑧に対して、牧の原方面へ行き易くしてほしい！問⑧に対して、市役所とか、印西病院とか目的地をはっきりして。真直ぐ行くルートを作してほしい。問⑩に対して、レインボーバス(現京成バス千葉セントラル)(特に)。問⑬に対して、80%くらいの補助がほしい。牧の原とニュータウン中央駅の間に駅を作してほしい(高花五丁目の一部・高花五丁目自治会)</p> <p>・高齢者福祉課、障がい福祉、子どもの子育て支援課などの窓口が本庁にしかない為、利用者が相談に行く足に困るとの相談が多い(高花二丁目の一部・高花三丁目)</p> <p>・問9に対して、買い物は生協を利用してもってきてもらったり、親族が来たら、いっしょに買い物に行っている様子。近所のコンビニへは手押し車を利用している(高花五丁目の一部・高花町内会、高花六丁目の一部)</p> <p>・妊娠中の方や、産後半年？1年？くらいの方もタクシーを使いやすくして頂けると良いなと思います。(寝不足だったり、首のすわらない赤ちゃんを連れて歩くのも大変なので。)また、中学校の部活が地域移行していく中で、参加したいことに通いやすくなるよう、中学生がバス利用しやすくなると、保護者の送迎がなくても活動の場を広げられて良いのかなとも思います(主任児童委員)</p>

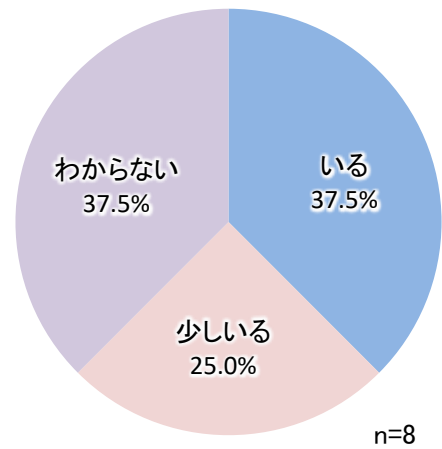
(2) d. 牧の原駅南地区（回答結果まとめ）

- 移動制約者は、高齢者や障がい者が一定数把握されています。
- 移動制約者が徒歩圏内で利用できる交通機関には、ふれあいバス、北総線、路線バスがあります。
- 移動手段がないため外出を控える移動制約者がいます。
- 移動制約者が日常生活でよく行く場所は、主に買い物、通院、娯楽・趣味、地域活動と考えられます。
- 担当区域の移動制約者が市内のバスを使う上で問題だと思ふことには、主に行きたい目的地に行けない、本数が少ないなどが挙げられます。
- 他の人に送迎を頼める移動制約者もいます。
- 交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると考えられていますが、増えない、わからないと考える人もいます。
- タクシー利用助成事業には相当のニーズがあると考えられています。
- 乗合バスやライドシェアは、必要であり地域で実現可能性はある、必要だが地域で実現は難しい、将来的には必要となる、現在の公共交通機関をより充実させるべきで必要ないなど、意見が分かれています。
- 高齢者や障がい者から、移動サービスに関する意見や要望が挙がっています。
- 今後、特に必要性が高まると思われる交通施策やサービスとしては、北総線運賃の値下げ、ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善、利用しやすいタクシー料金の設定が挙げられています。その他にも、ふれあいバスのルート改善、市が行っているタクシー利用券助成の拡大、ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用など、多くの意見がある一方、現状のままでよいとする意見も多くあります。

(問2) 車移動制約者の有無

・「いる」「わからない」が37.5%（3地区）と最も高くなっています。

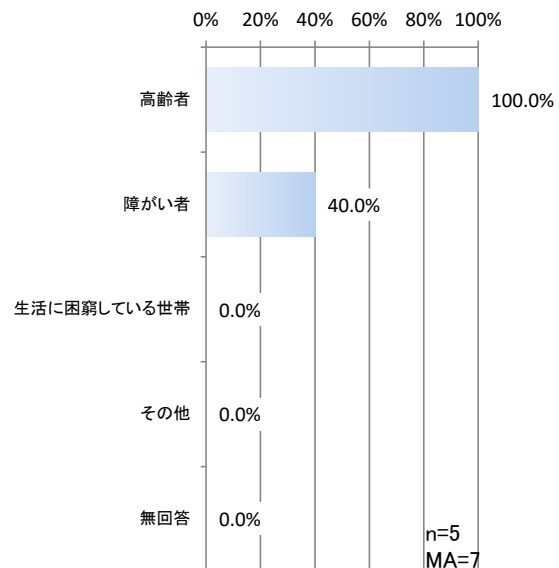
	回答数	割合
いる	3	37.5%
少しいる	2	25.0%
いない	0	0.0%
わからない	3	37.5%
無回答	0	0.0%
合計	8	100.0%



(問3) 車移動制約者の種別

・「高齢者」が100%（5地区）と最も高く、次いで「障がい者」が40.0%（2地区）となっています。

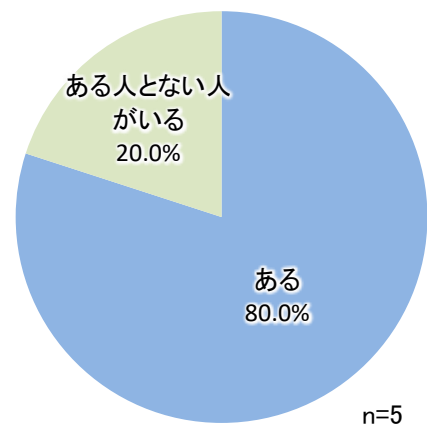
	回答数	割合
高齢者	5	100.0%
障がい者	2	40.0%
生活に困窮している世帯	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	7	140.0%



(問4) 移動制約者が自宅から徒歩圏内で利用できる交通機関

・「ある」が80.0%（4地区）と最も高く、次いで「ある人となない人がいる」が20.0%（1地区）となっています。

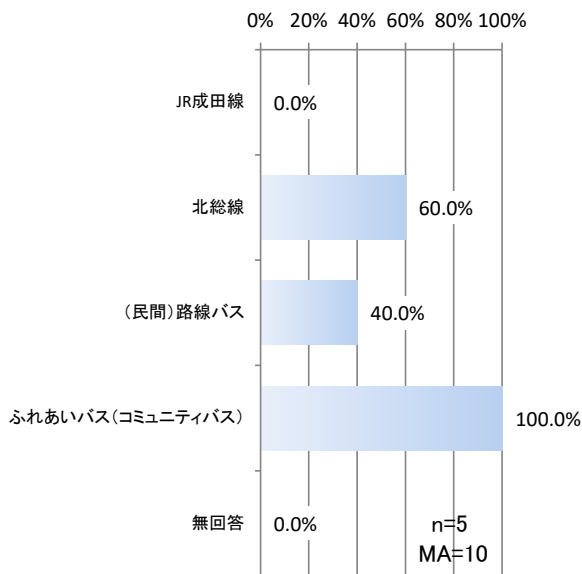
	回答数	割合
ある	4	80.0%
ない	0	0.0%
ある人となない人がいる	1	20.0%
無回答	0	0.0%
合計	5	100.0%



(問5) その公共交通機関

・「ふれあいバス（コミュニティバス）」が100%（5地区）と最も高く、次いで「北総線」が60.0%（3地区）となっています。

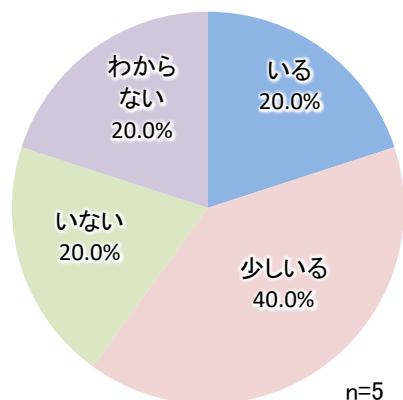
	回答数	割合
JR成田線	0	0.0%
北総線	3	60.0%
(民間)路線バス	2	40.0%
ふれあいバス (コミュニティバス)	5	100.0%
無回答	0	0.0%
合計	10	200.0%



(問6) 車移動制約者のうち、移動手段がないため外出を控える人の有無

・「少しいる」が40.0%（2地区）と最も高くなっています。

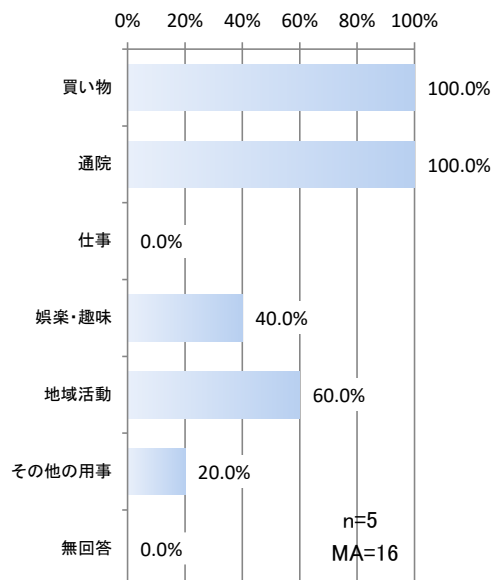
	回答数	割合
いる	1	20.0%
少しいる	2	40.0%
いない	1	20.0%
わからない	1	20.0%
無回答	0	0.0%
合計	5	100.0%



(問7) 車移動制約者が日常生活でよく行く場所

・「買い物」「通院」が100%（5地区）と最も高くなっています。

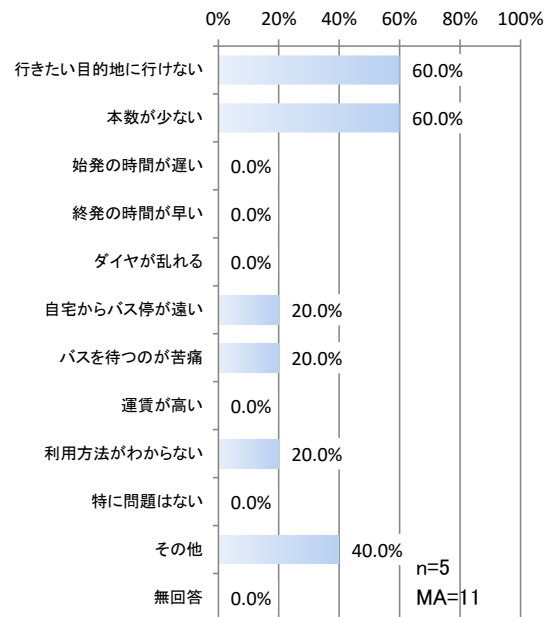
	回答数	割合
買い物	5	100.0%
通院	5	100.0%
仕事	0	0.0%
娯楽・趣味	2	40.0%
地域活動	3	60.0%
その他の用事	1	20.0%
無回答	0	0.0%
合計	16	320.0%



(問 8) 担当区域の「車移動制約者」が市内のバスを使う上で問題だと思うこと

・「行きたい目的地に行けない」「本数が少ない」が 60.0% (3 地区) と最も高くなっています。

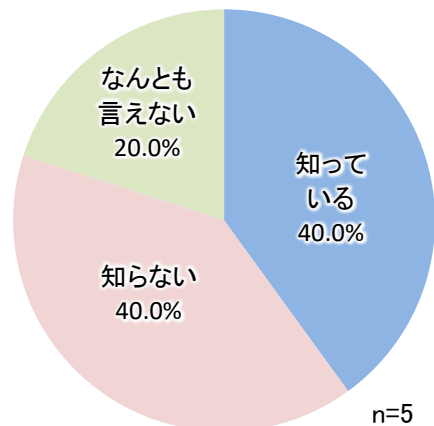
	回答数	割合
行きたい目的地に行けない	3	60.0%
本数が少ない	3	60.0%
始発の時間が遅い	0	0.0%
終発の時間が早い	0	0.0%
ダイヤが乱れる	0	0.0%
自宅からバス停が遠い	1	20.0%
バスを待つのが苦痛	1	20.0%
運賃が高い	0	0.0%
利用方法がわからない	1	20.0%
特に問題はない	0	0.0%
その他	2	40.0%
無回答	0	0.0%
合計	11	220.0%



(問 9) 移動制約者本人以外に送迎を頼める人の有無

・「知っている」「知らない」が 40.0% (2 地区) と最も高くなっています。

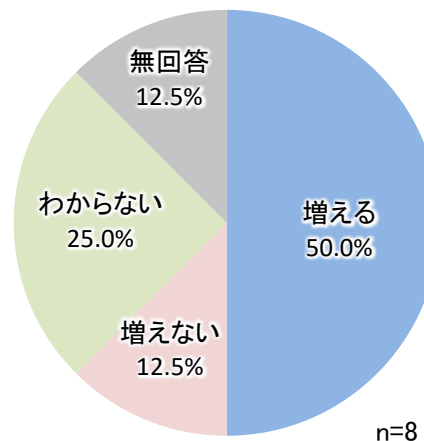
	回答数	割合
知っている	2	40.0%
知らない	2	40.0%
なんとも言えない	1	20.0%
無回答	0	0.0%
合計	5	100.0%



(問 10) 交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると思うか

・「増える」が 50.0% (4 地区) と最も高く、次いで「わからない」が 25.0% (2 地区) となっています。

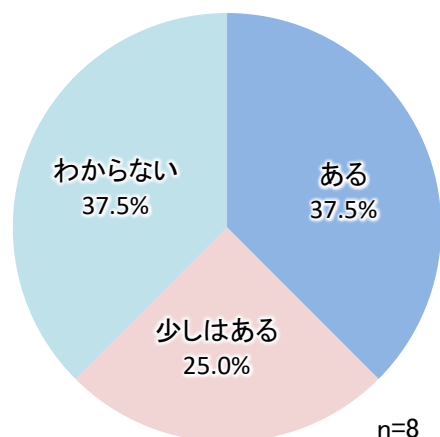
	回答数	割合
増える	4	50.0%
増えない	1	12.5%
わからない	2	25.0%
無回答	1	12.5%
合計	8	100.0%



(問 12) タクシー利用助成事業が実施された場合ニーズがあると思うか

・「ある」「わからない」が37.5%（3地区）と最も高くなっています。

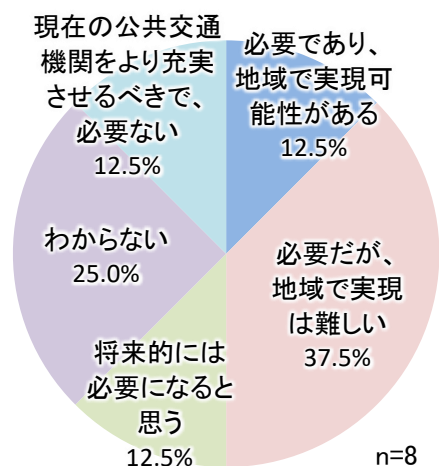
	回答数	割合
ある	3	37.5%
少しはある	2	25.0%
あまりない	0	0.0%
ない	0	0.0%
わからない	3	37.5%
無回答	0	0.0%
合計	8	100.0%



(問 13) 乗合バスやライドシェアの実施についての考え

・「必要だが、地域で実現は難しい」が37.5%（3地区）と最も高く、次いで「わからない」が25.0%（2地区）となっています。

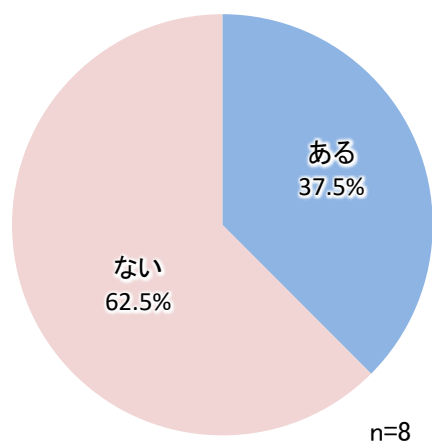
	回答数	割合
必要であり、地域で実現可能性がある	1	12.5%
必要だが、地域で実現は難しい	3	37.5%
将来的には必要になると思う	1	12.5%
わからない	2	25.0%
現在の公共交通機関をより充実させるべきで、必要ない	1	12.5%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	8	100.0%



(問 14) 高齢者や障がい者から移動サービスに関する意見や要望を聞いたことがあるか

・「ない」が62.5%（5地区）と最も高く、次いで「ある」が37.5%（3地区）となっています。

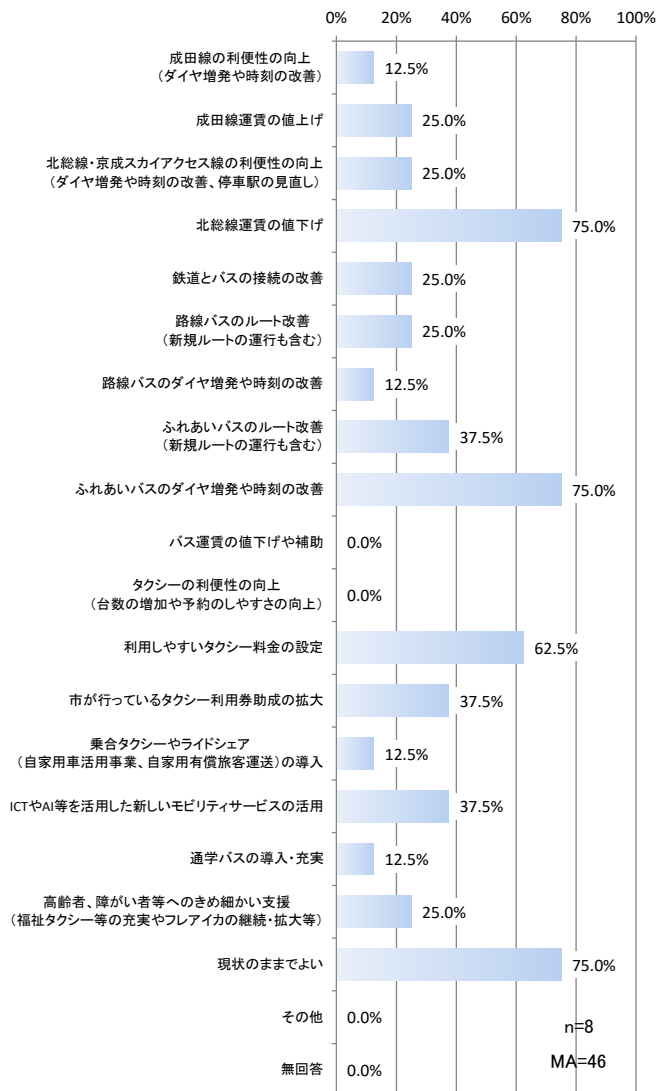
	回答数	割合
ある	3	37.5%
ない	5	62.5%
無回答	0	0.0%
合計	8	100.0%



(問 15) 今後必要性が高まるとされる交通施策やサービスについて

・「北総線運賃の値下げ」「ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善」「現状のままでよい」が75.0%（6地区）と最も高くなっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	1	12.5%
成田線運賃の値上げ	2	25.0%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	2	25.0%
北総線運賃の値下げ	6	75.0%
鉄道とバスの接続の改善	2	25.0%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	2	25.0%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	1	12.5%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	3	37.5%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	6	75.0%
バス運賃の値下げや補助	0	0.0%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	0	0.0%
利用しやすいタクシー料金の設定	5	62.5%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	3	37.5%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送)の導入	1	12.5%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	3	37.5%
通学バスの導入・充実	1	12.5%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	2	25.0%
現状のままでよい	6	75.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	46	575.0%



【意見・要望】

<p>(問 7) 「車移動制約者」が、日常生活でよく行きそうな場所</p>	<p>①買い物 カスミ（東の原三丁目、原四丁目の一部・4-1・4-4）、ヤオコー（東の原三丁目、西の原一丁目、原三丁目の一部）、ジャパンミート（東の原三丁目）、ジョイフル本田（西の原一丁目）、マルエツ（東の原三丁目）、イオン（原三丁目の一部）、スーパー（原二丁目の一部）</p> <p>②通院 印西総合病院（東の原三丁目、原三丁目の一部、西の原一丁目、原四丁目の一部・4-1・4-4）、日本医科大学千葉北総病院（東の原三丁目、原三丁目の一部、西の原一丁目、原四丁目の一部・4-1・4-4）、伊藤内科クリニック、清宮クリニック、印西整形外科、そよかぜ内科（原四丁目の一部・4-1・4-4）、セコメディック病院（西の原一丁目）、病院（原二丁目の一部）</p> <p>④娯楽・趣味 アンデルセン公園（西の原一丁目）、ふれあい文化館（原四丁目の一部・4-1・4-4）</p>
---------------------------------------	---

	<p>⑤地域活動</p> <p>ふれあい文化館（東の原三丁目）、市役所（マイナンバー作成など）（西の原一丁目）、団地内集会所（原四丁目の一部・4-1・4-4）</p> <p>⑥その他の用事</p> <p>地域の人たちとの食事会（まるみや、和華、かごのとりなど）（西の原一丁目）</p>
（問11）担当区域のエリアから、バスで特に巡回してほしい場所や施設	<p>印西総合病院（原三丁目の一部、原四丁目の一部・4-1・4-4、主任児童委員）、そよかぜ内科e t c・コスモス店舗（原四丁目の一部・4-1・4-4）、一番近いスーパー（カスミ、ランドローム）またはジョイフル本田（日用品&スーパー他）、高花郵便局、船穂小学校（主任児童委員）、子育て支援ルームのある施設、私立保育園、松山下公園、みどりのまきば、森のステーション、児童館、図書館、文化ホール（主任児童委員）、市内の事がよくわからない（東の原三丁目）、東京インテリア裏の病院（西の原三丁目の一部）、スーパー、病院、市役所（原二丁目の一部）</p>
（問14）担当区域の高齢者や障がい者などから、公共交通機関や福祉有償運送を含む移動サービスに関する意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> ・老人クラブでのハイキング（アンデルセン公園など）に利用する方法の有無（西の原一丁目） ・バスの便が都合よくあるわけでもなく、歩いて行くには少し遠い。車がなくなったとたん不便になる（原二丁目の一部） ・まだない（主任児童委員） ・病院に行くのにバスが通っていない。成田赤十字に救急車で運ばれた遠方の病院に入院の家族（夫）に週2～3回会いに行くのに8,000円以上（毎回）かかる助けてもらえないか（原四丁目の一部・4-1・4-4）
（問16）市内公共交通に対する意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許証、返納がスムーズになるような工夫をよろしくをお願いします（原三丁目の一部） ・北総線印西牧の原駅にアクセス特急を停車してほしい。当地区の住宅増加により利用者の利便性向上が急務（特に若い人達）（原三丁目の一部） ・主任児童委員なので子育て家庭、こどもたちの利用を考え回答いたしました。巡回してほしい場所、施設の間にはすでに巡回されている施設を書いています。部活の大会や練習会場になることが多く、保護者が送迎していることが多いですが、駐車場が足りないなどの問題もあるのでバスの本数を増やしていただけたら助かるし、利用者が増えるのではと思いました。自転車を使うこともありますが、危険な道路もありますので心配だというおはなしも聞きます（主任児童委員） ・地域包括さん、支部社協で行われるイベント等にバスがあれば（臨時）来られる方がいる。時間があわず断念されたり時間待ちで遅くなったりするので可能であれば上記⑤の実現を望む。雨の日、バスを待つのが苦痛（原四丁目の一部・4-1・4-4）

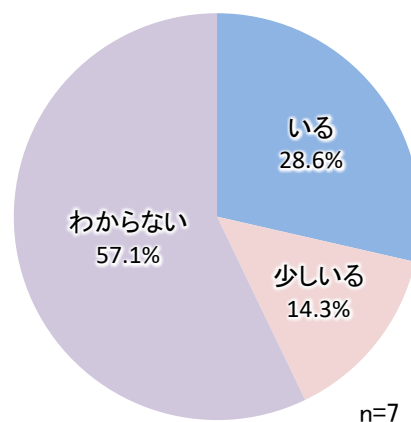
(2) e. 牧の原駅北地区（回答結果まとめ）

- 移動制約者は、高齢者が一定数把握されています。
- 移動制約者が徒歩圏内で利用できる交通機関には、路線バス、ふれあいバス、北総線があります。
- 移動手段がないため外出を控える移動制約者がいます。
- 移動制約者が日常生活でよく行く場所は、主に買い物、通院、その他の用事などと考えられます。
- 担当区域の移動制約者が市内のバスを使う上で問題だと思うことには、主に行きたい目的地に行けない、本数が少ない、自宅からバス停が遠い、バスを待つのが苦痛などが挙げられます。
- 他の人に送迎を頼める移動制約者もいます。
- 交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると考えられていますが、増えない、わからないと考える人もいます。
- タクシー利用助成事業にはある程度のニーズがあると考えられています。
- 乗合バスやライドシェアは、必要であり地域で実現可能性はある、将来的には必要となるとの意見があります。
- 高齢者や障がい者から、移動サービスに関する意見や要望が挙がっています。
- 今後、特に必要性が高まるとされる交通施策やサービスとしては、北総線運賃の値下げ、ふれあいバスのルート改善、乗合タクシーやライドシェアが挙げられており、ある程度必要性が高まるとされるものには、北総線・成田スカイアクセス線の利便性向上、路線バスのダイヤ増発や時刻の改善、ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善、利用しやすいタクシー料金の設定、市が行っているタクシー利用券助成の拡大が挙げられています。その他にも多くの意見があります。

(問2) 車移動制約者の有無

・「わからない」が57.1%（4地区）と最も高く、次いで「いる」が28.6%（2地区）となっています。

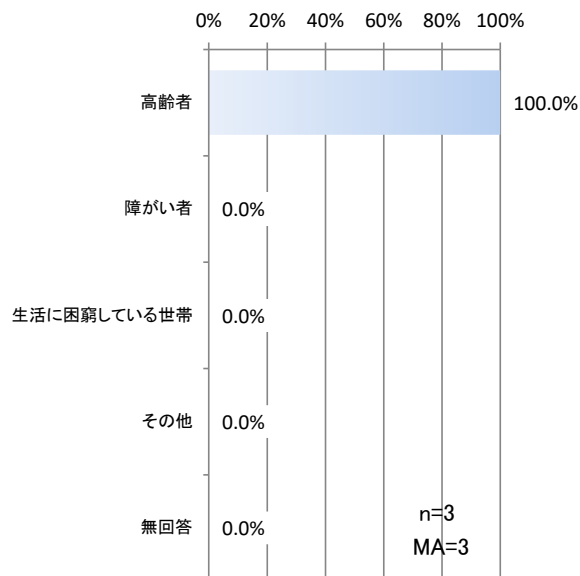
	回答数	割合
いる	2	28.6%
少しいる	1	14.3%
いない	0	0.0%
わからない	4	57.1%
無回答	0	0.0%
合計	7	100.0%



(問3) 車移動制約者の種別

・「高齢者」が100%（3地区）と最も高くなっています。

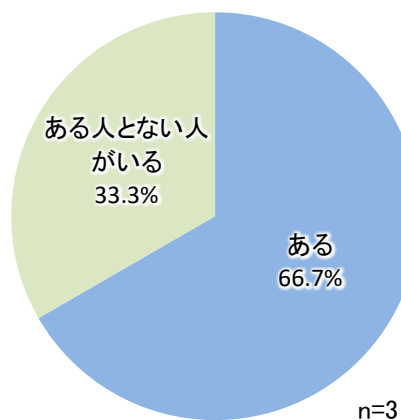
	回答数	割合
高齢者	3	100.0%
障がい者	0	0.0%
生活に困窮している世帯	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	3	100.0%



(問4) 移動制約者が自宅から徒歩圏内で利用できる交通機関

・「ある」が66.7%（2地区）と最も高く、次いで「ある人となない人がいる」が33.3%（1地区）となっています。

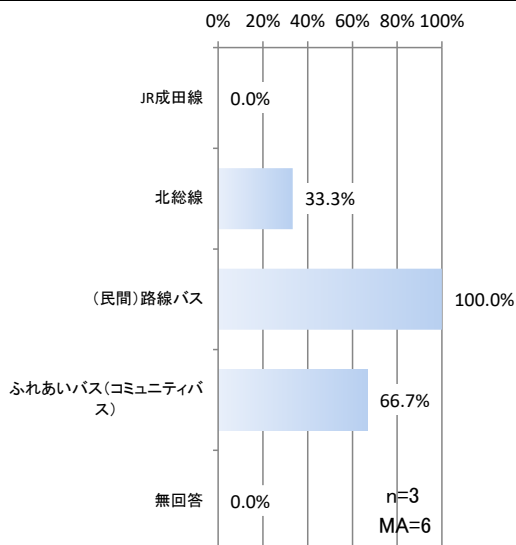
	回答数	割合
ある	2	66.7%
ない	0	0.0%
ある人となない人がいる	1	33.3%
無回答	0	0.0%
合計	3	100.0%



(問 5) その公共交通機関

・「(民間) 路線バス」が100% (3地区) と最も高く、次いで「ふれあいバス (コミュニティバス)」が66.7% (2地区) となっています。

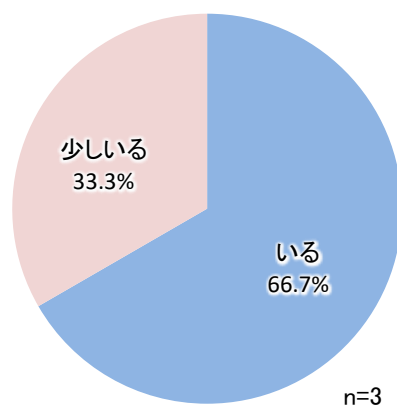
	回答数	割合
JR成田線	0	0.0%
北総線	1	33.3%
(民間) 路線バス	3	100.0%
ふれあいバス (コミュニティバス)	2	66.7%
無回答	0	0.0%
合計	6	200.0%



(問 6) 車移動制約者のうち、移動手段がないため外出を控える人の有無

・「いる」が66.7% (2地区) と最も高く、次いで「少しいる」が33.3% (1地区) となっています。

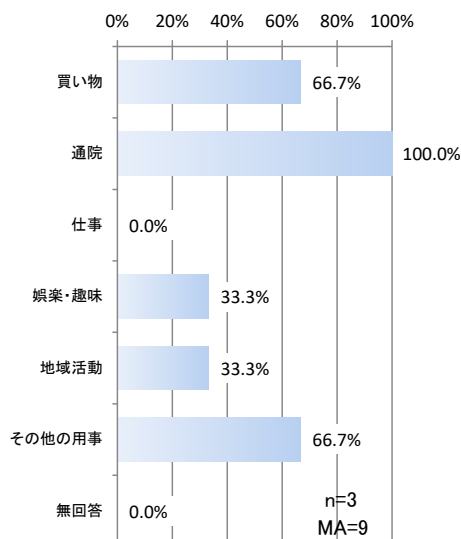
	回答数	割合
いる	2	66.7%
少しいる	1	33.3%
いない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	3	100.0%



(問 7) 車移動制約者が日常生活でよく行く場所

・「通院」が100% (3地区) と最も高く、次いで「買い物」「その他の用事」が66.7% (2地区) となっています。

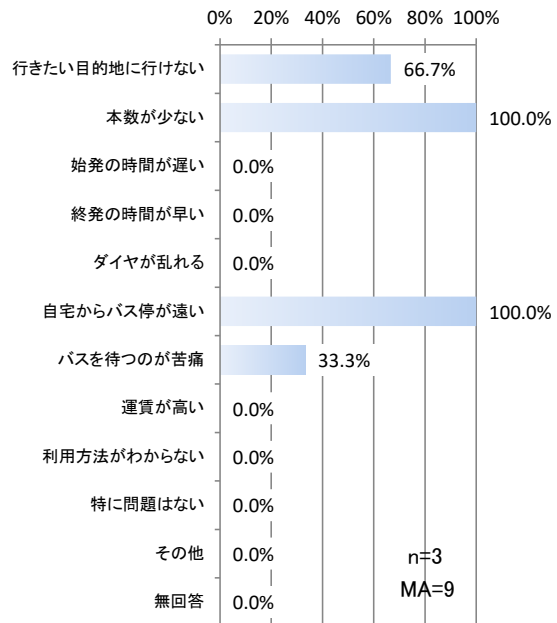
	回答数	割合
買い物	2	66.7%
通院	3	100.0%
仕事	0	0.0%
娯楽・趣味	1	33.3%
地域活動	1	33.3%
その他の用事	2	66.7%
無回答	0	0.0%
合計	9	300.0%



(問 8) 担当区域の「車移動制約者」が市内のバスを使う上で問題だと思うこと

・「本数が少ない」「自宅からバス停が遠い」が100%（3地区）と最も高くなっています。

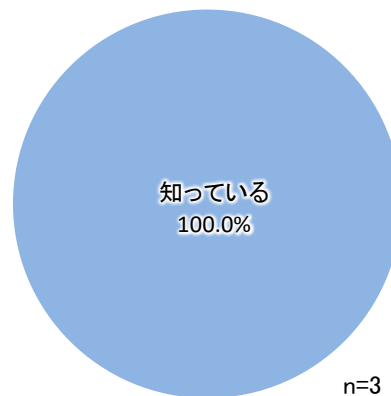
	回答数	割合
行きたい目的地に行けない	2	66.7%
本数が少ない	3	100.0%
始発の時間が遅い	0	0.0%
終発の時間が早い	0	0.0%
ダイヤが乱れる	0	0.0%
自宅からバス停が遠い	3	100.0%
バスを待つのが苦痛	1	33.3%
運賃が高い	0	0.0%
利用方法がわからない	0	0.0%
特に問題はない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	9	300.0%



(問 9) 移動制約者本人以外に送迎を頼める人の有無

・「知っている」が100%（3地区）と最も高くなっています。

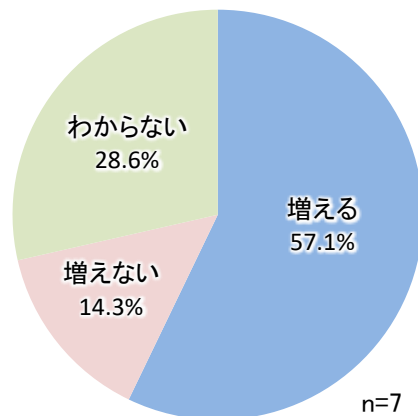
	回答数	割合
知っている	3	100.0%
知らない	0	0.0%
なんとも言えない	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	3	100.0%



(問 10) 交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると思うか

・「増える」が57.1%（4地区）と最も高く、次いで「わからない」が28.6%（2地区）となっています。

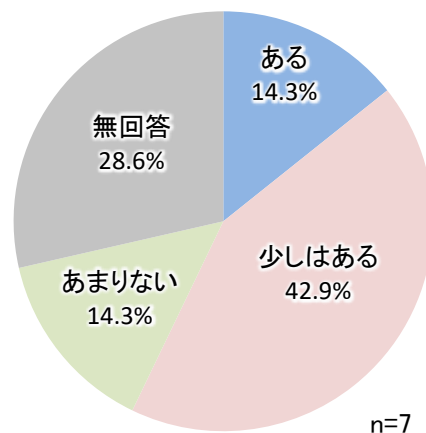
	回答数	割合
増える	4	57.1%
増えない	1	14.3%
わからない	2	28.6%
無回答	0	0.0%
合計	7	100.0%



(問 12) タクシー利用助成事業が実施された場合ニーズがあると思うか

・「少しはある」が 42.9% (3地区) と最も高くなっており、次いで「ある」「あまりない」が 14.3% (1地区) となっています。

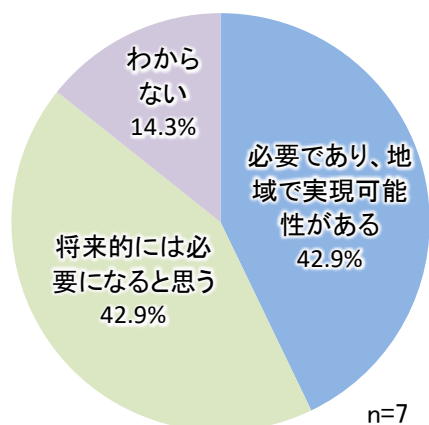
	回答数	割合
ある	1	14.3%
少しはある	3	42.9%
あまりない	1	14.3%
ない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
無回答	2	28.6%
合計	7	100.0%



(問 13) 乗合バスやライドシェアの実施についての考え

・「必要であり、地域で実現可能性がある」「将来的には必要になると思う」が 42.9% (3地区) と最も高くなっています。

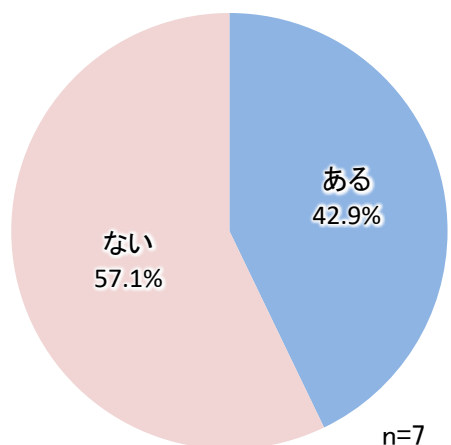
	回答数	割合
必要であり、地域で実現可能性がある	3	42.9%
必要だが、地域で実現は難しい	0	0.0%
将来的には必要になると思う	3	42.9%
わからない	1	14.3%
現在の公共交通機関をより充実させるべきで、必要ない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	7	100.0%



(問 14) 高齢者や障がい者から移動サービスに関する意見や要望を聞いたことがあるか

・「ない」が 57.1% (4地区) と最も高く、次いで「ある」が 42.9% (3地区) となっています。

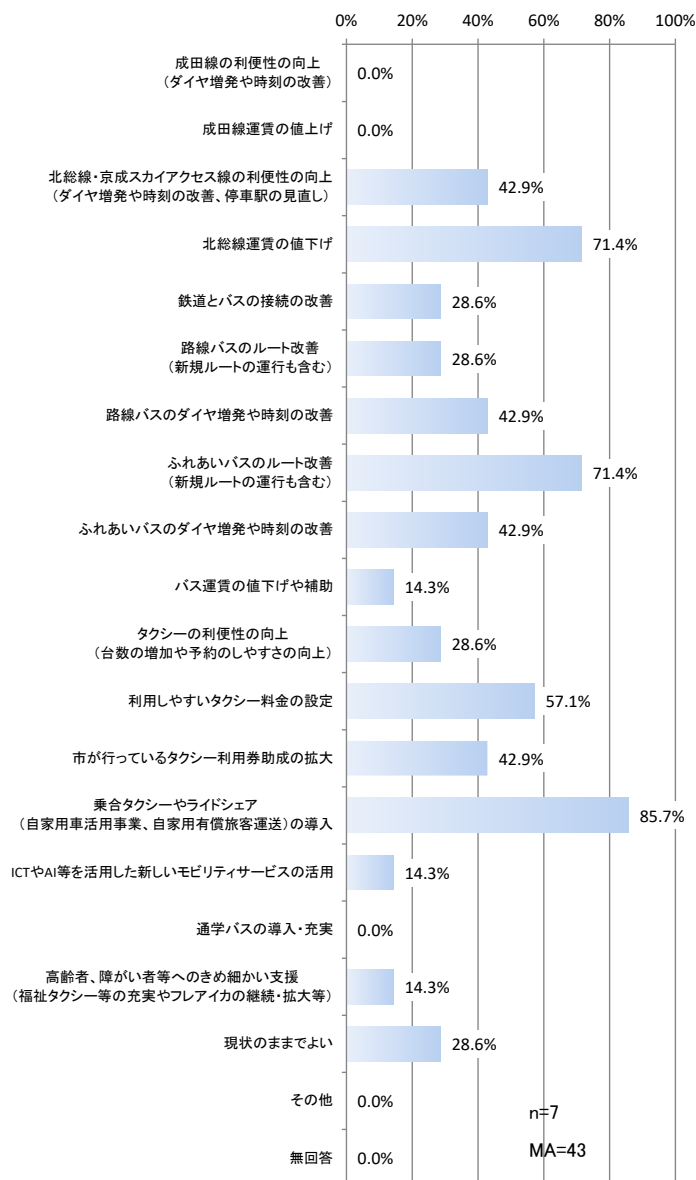
	回答数	割合
ある	3	42.9%
ない	4	57.1%
無回答	0	0.0%
合計	7	100.0%



(問 15) 今後必要性が高まると思われる交通施策やサービスについて

・「乗合タクシーやライドシェア」が 85.7% (6地区) と最も高く、次いで「北総線運賃の値下げ」「ふれあいバスのルート改善」が 71.4% (5地区) となっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	0	0.0%
成田線運賃の値上げ	0	0.0%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	3	42.9%
北総線運賃の値下げ	5	71.4%
鉄道とバスの接続の改善	2	28.6%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	2	28.6%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	3	42.9%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	5	71.4%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	3	42.9%
バス運賃の値下げや補助	1	14.3%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	2	28.6%
利用しやすいタクシー料金の設定	4	57.1%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	3	42.9%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送) の導入	6	85.7%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	1	14.3%
通学バスの導入・充実	0	0.0%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	1	14.3%
現状のままでよい	2	28.6%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	43	614.3%



【意見・要望】

<p>(問7)「車移動制約者」が、日常生活でよく行きそうな場所</p>	<p>①買い物 マルエツ、ヤオコー（滝野一・七丁目、滝野五・六丁目）、くすりの福太郎（滝野一・七丁目）、ジョイフル本田（滝野五・六丁目）</p> <p>②通院 印西総合病院（滝野一・七丁目、滝野五・六丁目、牧の原六丁目）、ばんどうクリニック（滝野一・七丁目、滝野五・六丁目）、印旛日本医科大学千葉北総病院、もとの金城クリニック（滝野五・六丁目）</p> <p>④娯楽・趣味 ファミリア館、そうふけ公民館、つどいの館（滝野五・六丁目）</p> <p>⑤地域活動 つどいの館、一・二丁目自治会館（滝野五・六丁目）</p> <p>⑥その他の用事 市役所、本埜支所、ファミリア館、デイサービス（滝野一・七丁目）、駅、市役所（滝野五・六丁目）</p>
<p>(問 11) 担当区域のエリアから、バスで特に巡回してほしい場所や施設</p>	<p>印西総合病院（滝野一・七丁目、滝野二丁目）、市役所（滝野一・七丁目、滝野四丁目、牧の原五丁目）、ジョイフル本田（滝野二丁目、牧の原五丁目）、ヤオコー、サンキ、印西市健康づくりセンター・千葉ニュータウンショッピングモール、本埜支所（滝野一・七丁目）、日本医科大学千葉北総病院、印西牧の原駅（滝野二丁目）、病院（滝野四丁目）、駅、病院、買い物、ファミリア館（滝野五・六丁目）、駅、病院、牧の原モア、イオン（牧の原五丁目）、スーパー、学校（主任児童委員）</p>
<p>(問 14) 担当区域の高齢者や障がい者などから、公共交通機関や福祉有償運送を含む移動サービスに関する意見・要望</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・夫婦共に歩行困難なので、通院するのに常にタクシーを使わざるをえない。月に4～5万かかっている（滝野一・七丁目） ・印西総合病院行きのバス停が、自宅から遠くて行けない（滝野二丁目） ・ふれあいバスの停留所が遠い、レインボーバス（現京成バス千葉セントラル）は日中の本数が少ない（滝野五・六丁目）
<p>(問 16) 市内公共交通に対する意見・要望</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・時間をもう少し改良してほしい、小中学校生徒が通学しやすい朝、夕の時間帯の充実（主任児童委員）

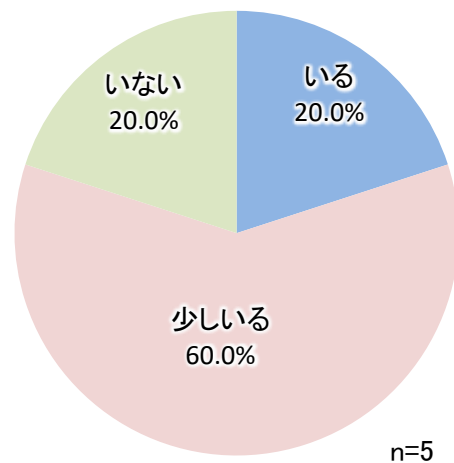
(2) f. いには野地区 (回答結果まとめ)

- 移動制約者は、高齢者や障がい者が一定数把握されています。
- 移動制約者が徒歩圏内で利用できる交通機関には、北総線、ふれあいバス、路線バスがあります。
- 移動手段がないため外出を控える移動制約者がいます。
- 移動制約者が日常生活でよく行く場所は、主に買い物、通院などと考えられます。
- 担当区域の移動制約者が市内のバスを使う上で問題だと思うことには、主に行きたい目的地に行けない、本数が少ない、バスを待つのが苦痛などが挙げられます。
- 他の人に送迎を頼める移動制約者もいます。
- ほとんどの人が、交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると考えていますが、わからないと考える人もいます。
- タクシー利用助成事業にはある程度のニーズがあると考えられています。
- 乗合バスやライドシェアは、必要であり地域で実現可能性はあるが多く、必要だが地域で実現は難しい、将来的には必要となるとの意見もあります。
- 高齢者や障がい者から、移動サービスに関する意見や要望が挙がっています。
- 今後、特に必要性が高まると思われる交通施策やサービスとしては、北総線運賃の値下げ、ふれあいバスのルート改善、タクシーの利便性向上、利用しやすいタクシー料金の設定が挙げられており、ある程度必要性が高まると思われるものには、路線バスのルート改善、ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善が挙げられています。その他にも多くの意見が挙げられていますが、現状のままでよいとする意見もあります。

(問2) 車移動制約者の有無

・「少しいる」が60.0%（3地区）と最も高く、次いで「いる」「いない」が20.0%（1地区）となっています。

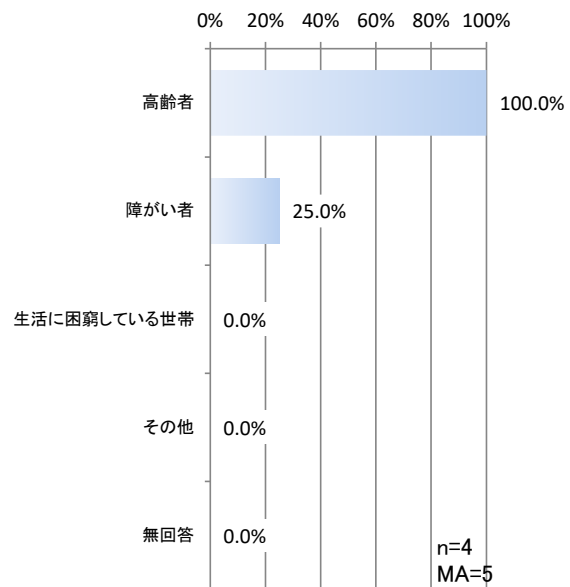
	回答数	割合
いる	1	20.0%
少しいる	3	60.0%
いない	1	20.0%
わからない	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	5	100.0%



(問3) 車移動制約者の種別

・「高齢者」が100%（4地区）と最も高く、次いで「障がい者」が25.0%（1地区）となっています。

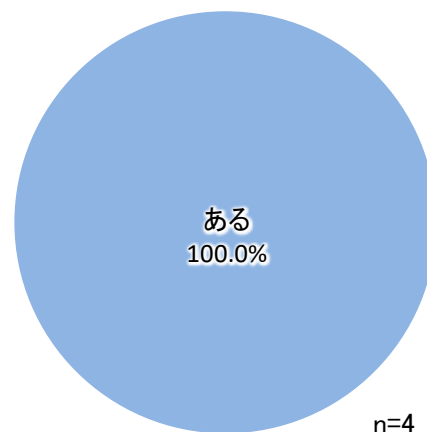
	回答数	割合
高齢者	4	100.0%
障がい者	1	25.0%
生活に困窮している世帯	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	5	125.0%



(問4) 移動制約者が自宅から徒歩圏内で利用できる交通機関

・「ある」が100%（4地区）と最も高くなっています。

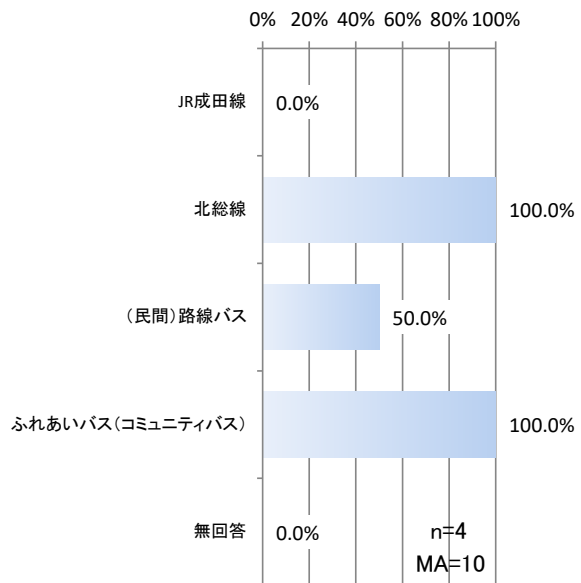
	回答数	割合
ある	4	100.0%
ない	0	0.0%
ある人とない人がいる	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	4	100.0%



(問5) その公共交通機関

・「北総線」「ふれあいバス(コミュニティバス)」が100%(4地区)と最も高くなっています。

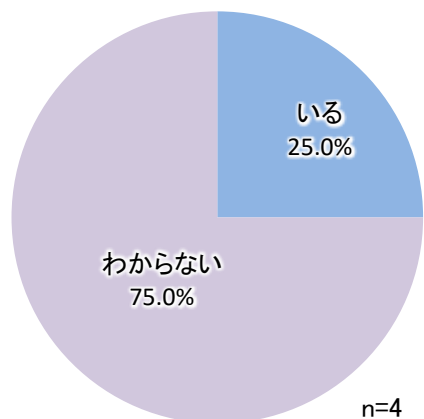
	回答数	割合
JR成田線	0	0.0%
北総線	4	100.0%
(民間)路線バス	2	50.0%
ふれあいバス (コミュニティバス)	4	100.0%
無回答	0	0.0%
合計	10	250.0%



(問6) 車移動制約者のうち、移動手段がないため外出を控える人の有無

・「わからない」が75.0%(3地区)と最も高く、次いで「いる」が25.0%(1地区)となっています。

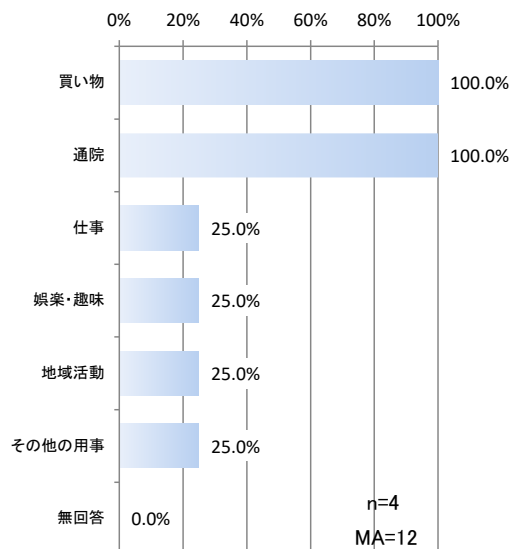
	回答数	割合
いる	1	25.0%
少しいる	0	0.0%
いない	0	0.0%
わからない	3	75.0%
無回答	0	0.0%
合計	4	100.0%



(問7) 車移動制約者が日常生活でよく行く場所

・「買い物」「通院」が100%(4地区)と最も高くなっています。

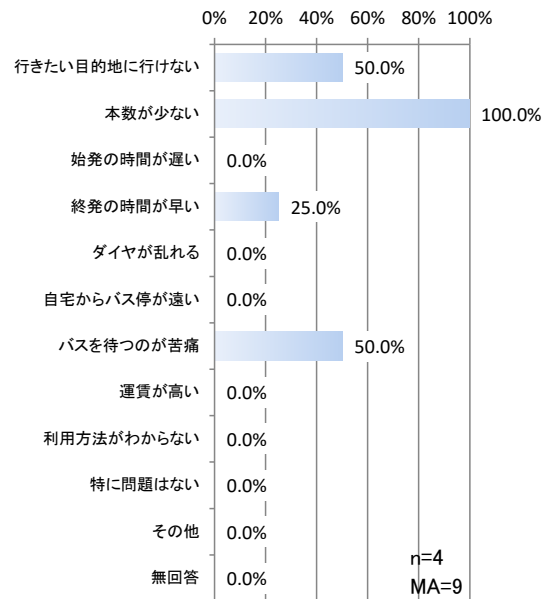
	回答数	割合
買い物	4	100.0%
通院	4	100.0%
仕事	1	25.0%
娯楽・趣味	1	25.0%
地域活動	1	25.0%
その他の用事	1	25.0%
無回答	0	0.0%
合計	12	300.0%



(問 8) 担当区域の「車移動制約者」が市内のバスを使う上で問題だと思うこと

・「本数が少ない」が100%（4地区）と最も高く、次いで「行きたい目的地に行けない」「バスを待つのが苦痛」が50.0%（2地区）となっています。

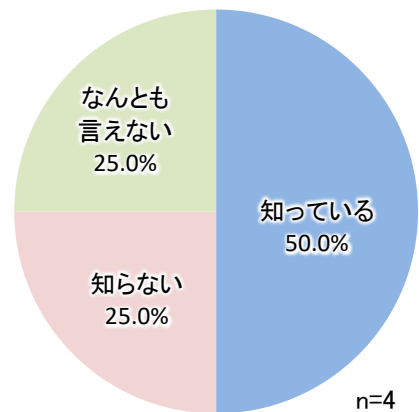
	回答数	割合
行きたい目的地に行けない	2	50.0%
本数が少ない	4	100.0%
始発の時間が遅い	0	0.0%
終発の時間が早い	1	25.0%
ダイヤが乱れる	0	0.0%
自宅からバス停が遠い	0	0.0%
バスを待つのが苦痛	2	50.0%
運賃が高い	0	0.0%
利用方法がわからない	0	0.0%
特に問題はない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	9	225.0%



(問 9) 移動制約者本人以外に送迎を頼める人の有無

・「知っている」が50.0%（2地区）と最も高く、次いで「知らない」「なんとも言えない」が25.0%（1地区）となっています。

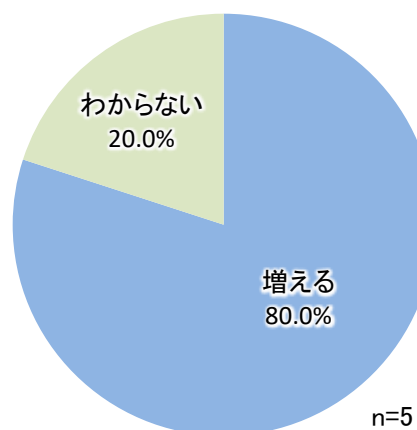
	回答数	割合
知っている	2	50.0%
知らない	1	25.0%
なんとも言えない	1	25.0%
無回答	0	0.0%
合計	4	100.0%



(問 10) 交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると思うか

・「増える」が80.0%（4地区）と最も高く、次いで「わからない」が20.0%（1地区）となっています。

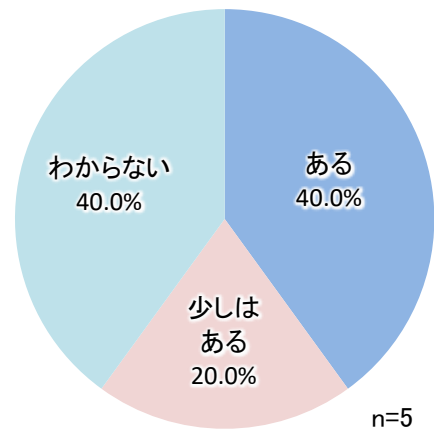
	回答数	割合
増える	4	80.0%
増えない	0	0.0%
わからない	1	20.0%
無回答	0	0.0%
合計	5	100.0%



(問 12) タクシー利用助成事業が実施された場合ニーズがあると思うか

・「ある」「わからない」が40.0%（2地区）と最も高くなっています。

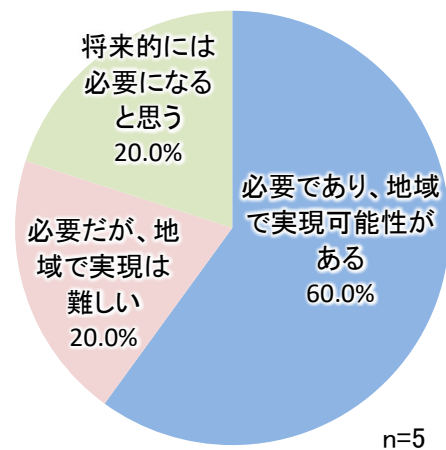
	回答数	割合
ある	2	40.0%
少しはある	1	20.0%
あまりない	0	0.0%
ない	0	0.0%
わからない	2	40.0%
無回答	0	0.0%
合計	5	100.0%



(問 13) 乗合バスやライドシェアの実施についての考え

・「必要であり、地域で実現可能性がある」が60.0%（3地区）と最も高く、次いで「必要だが、地域で実現は難しい」「将来的には必要になると思う」が20.0%（1地区）となっています。

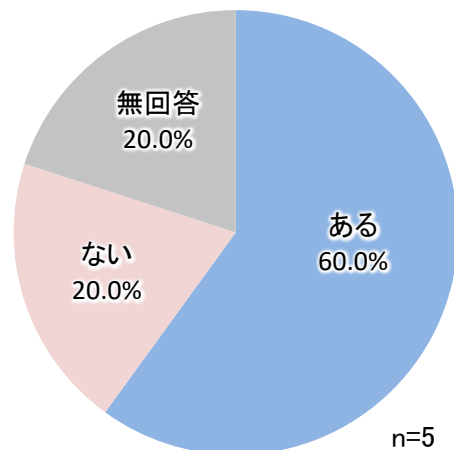
	回答数	割合
必要であり、地域で実現可能性がある	3	60.0%
必要だが、地域で実現は難しい	1	20.0%
将来的には必要になると思う	1	20.0%
わからない	0	0.0%
現在の公共交通機関をより充実させるべきで、必要ない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	5	100.0%



(問 14) 高齢者や障がい者から移動サービスに関する意見や要望を聞いたことがあるか

・「ある」が60.0%（3地区）と最も高く、次いで「ない」が20.0%（1地区）となっています。

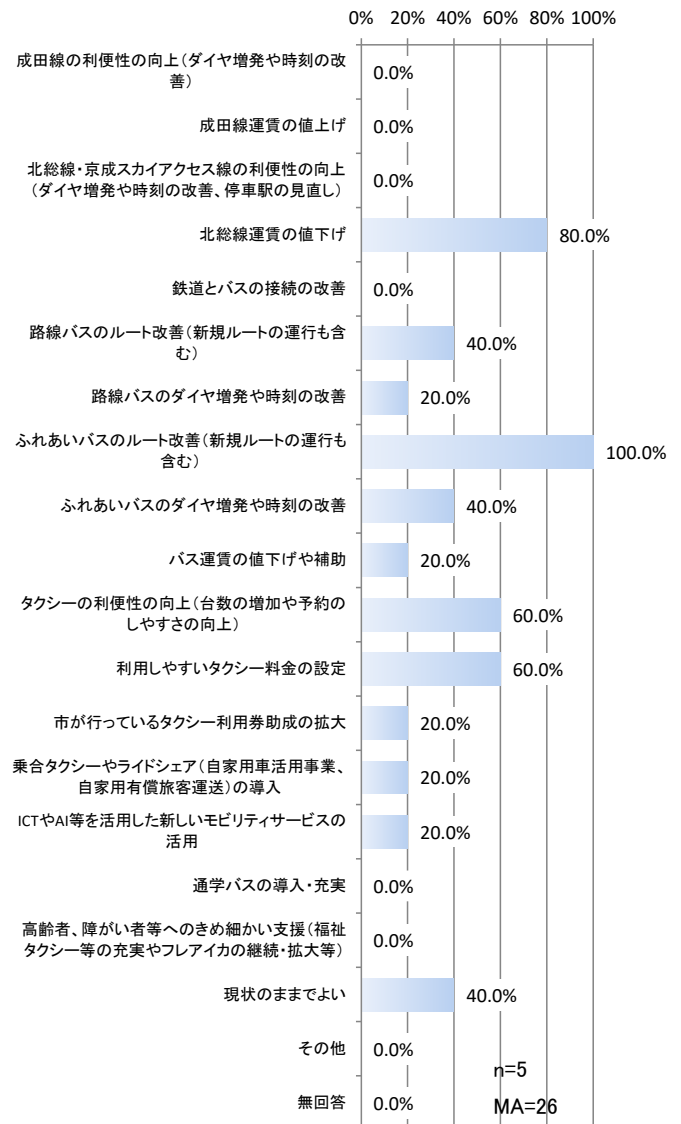
	回答数	割合
ある	3	60.0%
ない	1	20.0%
無回答	1	20.0%
合計	5	100.0%



(問 15) 今後必要性が高まるとされる交通施策やサービスについて

・「ふれあいバスのルート改善」が100%（5地区）と最も高く、次いで「北総線運賃の値下げ」が80.0%（4地区）となっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	0	0.0%
成田線運賃の値上げ	0	0.0%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	0	0.0%
北総線運賃の値下げ	4	80.0%
鉄道とバスの接続の改善	0	0.0%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	2	40.0%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	1	20.0%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	5	100.0%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	2	40.0%
バス運賃の値下げや補助	1	20.0%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	3	60.0%
利用しやすいタクシー料金の設定	3	60.0%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	1	20.0%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送)の導入	1	20.0%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	1	20.0%
通学バスの導入・充実	0	0.0%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	0	0.0%
現状のままでよい	2	40.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	26	520.0%



【意見・要望】

<p>(問7)「車移動制約者」が、日常生活でよく行きそうな場所</p>	<p>①買い物 ナリタヤ(美瀬、舞姫一丁目・二丁目の一部、舞姫二丁目の一部)、舞姫(美瀬)、マツモトキヨシ(舞姫二丁目の一部)、セブンイレブン(舞姫二丁目の一部)、ヤオコー(若萩一丁目)、イオン(若萩一丁目)</p> <p>②通院 日本医科大学千葉北総病院(舞姫一丁目・二丁目の一部、舞姫二丁目の一部)、印西総合病院(若萩一丁目)、いしばし内科クリニック(美瀬、舞姫二丁目の一部)、ふじた皮膚科(若萩一丁目)、鎌苅(美瀬)</p> <p>③仕事 日本医科大学千葉北総病院(舞姫二丁目の一部)</p> <p>④娯楽・趣味 ビッグホップ、イオンモール(舞姫二丁目の一部)</p> <p>⑤地域活動 印旛支所(ふれあいセンターいんば)(舞姫二丁目の一部)</p> <p>⑥その他の用事 印西警察署、文化会館(若萩一丁目)</p>
<p>(問11) 担当区域のエリアから、バスで特に巡回してほしい場所や施設</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・印旛日本医大駅、ナリタヤ、日本医科大学千葉北総病院(美瀬) ・ウェルガーデンから印西総合病院(舞姫二丁目の一部) ・市役所、イオン、ヤオコー、ビッグホップ、印西総合病院(若萩一丁目)
<p>(問14) 担当区域の高齢者や障がい者などから、公共交通機関や福祉有償運送を含む移動サービスに関する意見・要望</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・病気をして、すぐに運転できないので、病院までの送迎をお願いされた(舞姫二丁目の一部) ・買い物に不便な為、バス(ふれあいバス)の本数を増やしてほしい(若萩一丁目)
<p>(問16) 市内公共交通に対する意見・要望</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ニュータウンのふれあいバスは、高齢者無料バスが有るのに、印旛地区は、同等の政策がない(議員に数年前に申し入れたが)不公平感がある(美瀬) ・ふれあいバスの改善は必要(美瀬) ・ふれあいバスで行きたい所にダイレクトに乗降できるようにしてほしい(若萩一丁目)

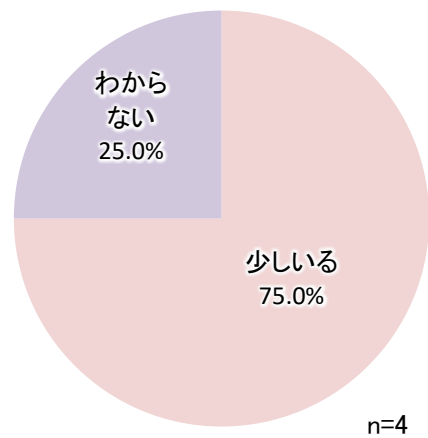
(3) a. 永治地区（回答結果まとめ）

- 移動制約者は、高齢者が一定数把握されています。
- 移動制約者が徒歩圏内で利用できる交通機関には、ふれあいバスがあります。
- 移動手段がないため外出を控える移動制約者がいます。
- 移動制約者が日常生活でよく行く場所は、主に買い物、通院、娯楽・趣味と考えられます。
- 担当区域の移動制約者が市内のバスを使う上で問題だと思ふことには、本数が少ないことが挙げられます。
- 他の人に送迎を頼める移動制約者もいます。
- 交通サービスが充実すれば免許返納者は増える、増えない、わからないと意見が分かれています。
- タクシー利用助成事業にはある程度のニーズがあると考えられています。
- 乗合バスやライドシェアは、必要だが地域で実現は難しい、将来的には必要となるなど、意見が分かれています。
- 高齢者や障がい者から、移動サービスに関する意見や要望が挙がっています。
- 今後、特に必要性が高まると思われる交通施策やサービスとしては、ふれあいバスのルート改善が挙げられており、ある程度必要性が高まると思われるものには、北総線運賃の値下げ、市が行っているタクシー利用券助成の拡大が挙げられています。その他にも多くの意見が挙げられていますが、現状のままでよいとする意見も多くあります。

(問2) 車移動制約者の有無

・「少しいる」が75.0%（3地区）と最も高く、次いで「わからない」が25.0%（1地区）となっています。

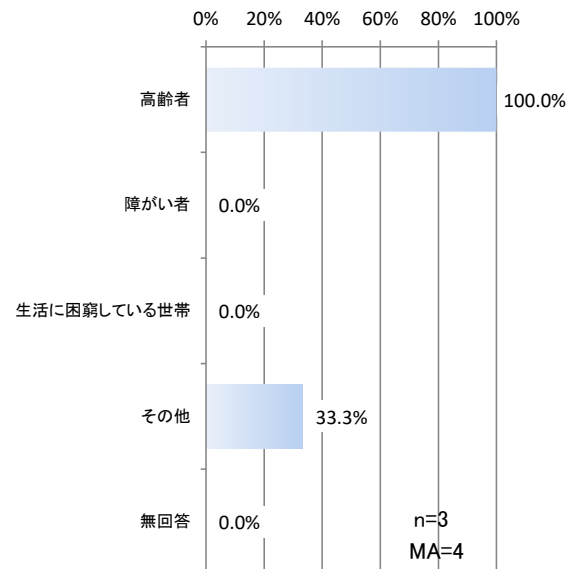
	回答数	割合
いる	0	0.0%
少しいる	3	75.0%
いない	0	0.0%
わからない	1	25.0%
無回答	0	0.0%
合計	4	100.0%



(問3) 車移動制約者の種別

・「高齢者」が100%（3地区）と最も高くなっています。

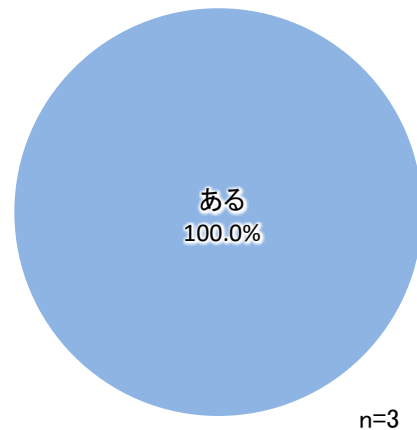
	回答数	割合
高齢者	3	100.0%
障がい者	0	0.0%
生活に困窮している世帯	0	0.0%
その他	1	33.3%
無回答	0	0.0%
合計	4	133.3%



(問4) 移動制約者が自宅から徒歩圏内で利用できる交通機関

・「ある」が100%（3地区）と最も高くなっています。

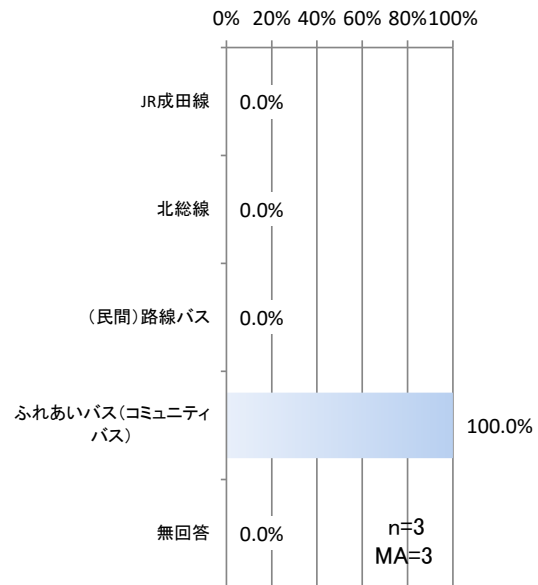
	回答数	割合
ある	3	100.0%
ない	0	0.0%
ある人とない人がいる	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	3	100.0%



(問5) その公共交通機関

・「ふれあいバス（コミュニティバス）」が100%（3地区）と最も高くなっています。

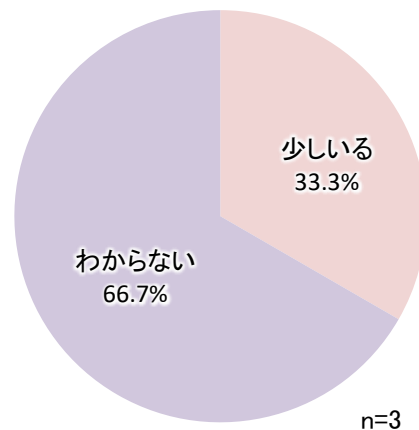
	回答数	割合
JR成田線	0	0.0%
北総線	0	0.0%
(民間)路線バス	0	0.0%
ふれあいバス (コミュニティバス)	3	100.0%
無回答	0	0.0%
合計	3	100.0%



(問6) 車移動制約者のうち、移動手段がないため外出を控える人の有無

・「わからない」が66.7%（2地区）と最も高く、次いで「少しいる」が33.3%（1地区）となっています。

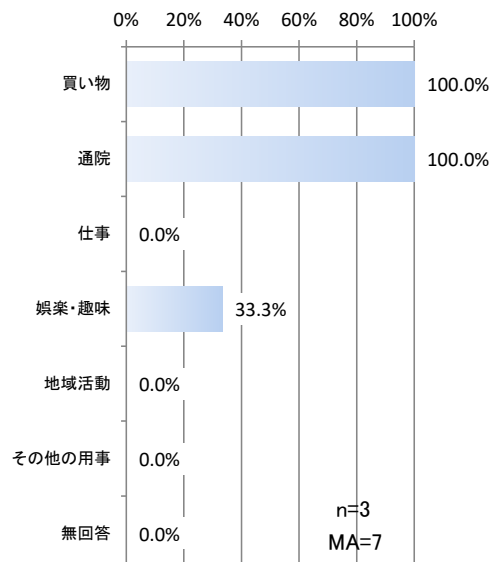
	回答数	割合
いる	0	0.0%
少しいる	1	33.3%
いない	0	0.0%
わからない	2	66.7%
無回答	0	0.0%
合計	3	100.0%



(問7) 車移動制約者が日常生活でよく行く場所

・「買い物」「通院」が100%（3地区）と最も高くなっています。

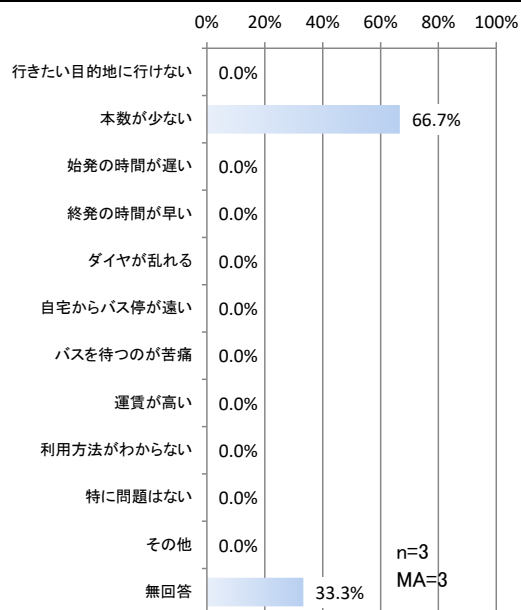
	回答数	割合
買い物	3	100.0%
通院	3	100.0%
仕事	0	0.0%
娯楽・趣味	1	33.3%
地域活動	0	0.0%
その他の用事	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	7	233.3%



(問 8) 担当区域の「車移動制約者」が市内のバスを使う上で問題だと思うこと

・「本数が少ない」が 66.7% (2地区) と最も高くなっています。

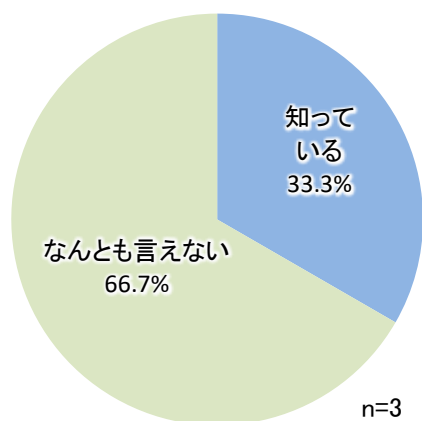
	回答数	割合
行きたい目的地に行けない	0	0.0%
本数が少ない	2	66.7%
始発の時間が遅い	0	0.0%
終発の時間が早い	0	0.0%
ダイヤが乱れる	0	0.0%
自宅からバス停が遠い	0	0.0%
バスを待つのが苦痛	0	0.0%
運賃が高い	0	0.0%
利用方法がわからない	0	0.0%
特に問題はない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	1	33.3%
合計	3	100.0%



(問 9) 移動制約者本人以外に送迎を頼める人の有無

・「なんとも言えない」が 66.7% (2地区) と最も高く、次いで「知っている」が 33.3% (1地区) となっています。

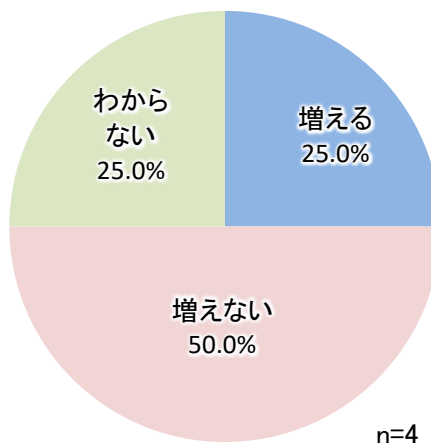
	回答数	割合
知っている	1	33.3%
知らない	0	0.0%
なんとも言えない	2	66.7%
無回答	0	0.0%
合計	3	100.0%



(問 10) 交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると思うか

・「増えない」が 50.0% (2地区) と最も高く、次いで「増える」「わからない」が 25.0% (1地区) となっています。

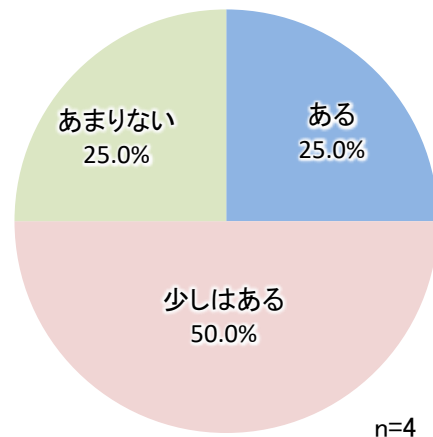
	回答数	割合
増える	1	25.0%
増えない	2	50.0%
わからない	1	25.0%
無回答	0	0.0%
合計	4	100.0%



(問 12) タクシー利用助成事業が実施された場合ニーズがあると思うか

・「少しはある」が 50.0% (2地区) と最も高く、次いで「ある」「あまりない」が 25.0% (1地区) となっています。

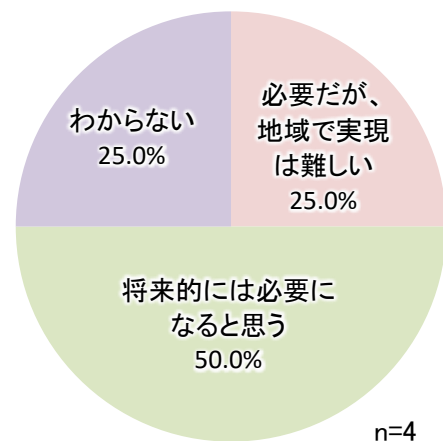
	回答数	割合
ある	1	25.0%
少しはある	2	50.0%
あまりない	1	25.0%
ない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	4	100.0%



(問 13) 乗合バスやライドシェアの実施についての考え

・「将来的には必要になると思う」が 50.0% (2地区) と最も高く、次いで「必要だが、地域で実現は難しい」「わからない」が 25.0% (1地区) となっています。

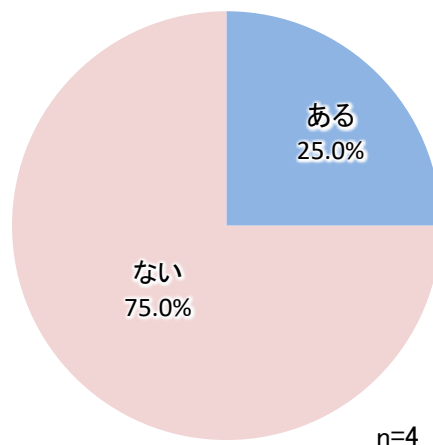
	回答数	割合
必要であり、地域で実現可能性がある	0	0.0%
必要だが、地域で実現は難しい	1	25.0%
将来的には必要になると思う	2	50.0%
わからない	1	25.0%
現在の公共交通機関をより充実させるべきで、必要ない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	4	100.0%



(問 14) 高齢者や障がい者から移動サービスに関する意見や要望を聞いたことがあるか

・「ない」が 75.0% (3地区) と最も高く、次いで「ある」が 25.0% (1地区) となっています。

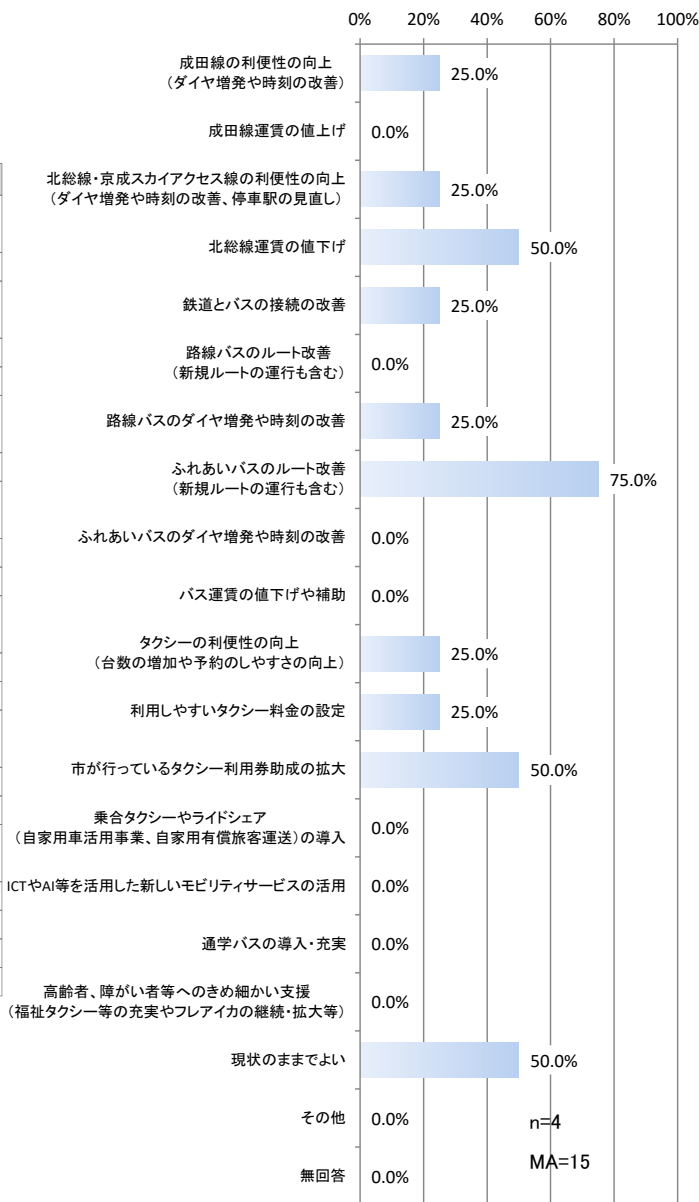
	回答数	割合
ある	1	25.0%
ない	3	75.0%
無回答	0	0.0%
合計	4	100.0%



(問 15) 今後必要性が高まるとされる交通施策やサービスについて

・「ふれあいバスのルート改善」が75.0%（3地区）と最も高くなっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	1	25.0%
成田線運賃の値上げ	0	0.0%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	1	25.0%
北総線運賃の値下げ	2	50.0%
鉄道とバスの接続の改善	1	25.0%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	0	0.0%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	1	25.0%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	3	75.0%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	0	0.0%
バス運賃の値下げや補助	0	0.0%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	1	25.0%
利用しやすいタクシー料金の設定	1	25.0%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	2	50.0%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送)の導入	0	0.0%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	0	0.0%
通学バスの導入・充実	0	0.0%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	0	0.0%
現状のままでよい	2	50.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	15	375.0%



【意見・要望】

<p>(問7)「車移動制約者」が、日常生活でよく行きそうな場所</p>	<p>①買い物 ニュータウン方面(本郷)、ビッグハウス(主任児童委員)</p> <p>②通院 ニュータウン方面(本郷)、白井聖仁会病院(主任児童委員)</p> <p>④娯楽・趣味 永治プラザ(主任児童委員)</p>
<p>(問11) 担当区域のエリアから、バスで特に巡回してほしい場所や施設</p>	<p>千葉ニュータウン中央駅、木下駅、日本医科大学千葉北総病院(宮内)、店舗、病院(白幡、浦幡新田)</p>
<p>(問14) 担当区域の高齢者や障がい者などから、公共交通機関や福祉有償運送を含む移動サービスに関する意見・要望</p>	<p>・バスの本数が少ないから自転車を使っているが、転びそうで怖い。(80代後半女性・男性より)(主任児童委員)</p>
<p>(問16) 市内公共交通に対する意見・要望</p>	<p>—</p>

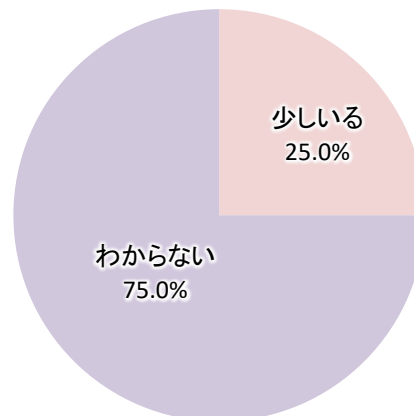
(3) b. 船穂地区（回答結果まとめ）

- 移動制約者は、高齢者が少し把握されています。
- 移動制約者が徒歩圏内で利用できる交通機関はありません。
- 移動手段がないため外出を控える移動制約者がいます。
- 移動制約者が日常生活でよく行く場所については、把握されていません。
- 担当区域の移動制約者が市内のバスを使う上で問題だと思うことには、本数が少ない、自宅からバス停が遠いことが挙げられます。
- 他の人に送迎を頼める移動制約者は不明。
- ほとんどの人が交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると考えていますが、増えないと考える人もいます。
- タクシー利用助成事業にはある程度のニーズがあると考えられています。
- 乗合バスやライドシェアは、必要であり地域で実現可能性がある、必要だが地域で実現は難しい、現状の公共交通機関をより充実させるべきで必要ないなど、意見が分かれています。
- 高齢者や障がい者から、移動サービスに関する意見や要望が挙がっています。
- 今後、特に必要性が高まると思われる交通施策やサービスとしては、北総線運賃の値下げ、ふれあいバスのルート改善、バス運賃の値下げや補助、市が行っているタクシー利用助成券の拡大、高齢者・障がい者等へのきめ細かい支援が挙げられており、ある程度必要性が高まると思われるものには、鉄道とバスの接続の改善、ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善が挙げられています。

(問2) 車移動制約者の有無

・「わからない」が75.0%（3地区）と最も高く、次いで「少しいる」が25.0%（1地区）となっています。

	回答数	割合
いる	0	0.0%
少しいる	1	25.0%
いない	0	0.0%
わからない	3	75.0%
無回答	0	0.0%
合計	4	100.0%

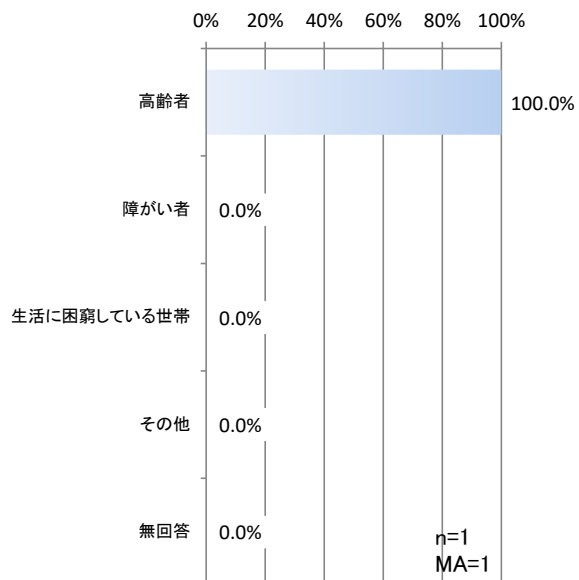


(問3) 車移動制約者の種別

n=4

・「高齢者」が100%（1地区）となっています。

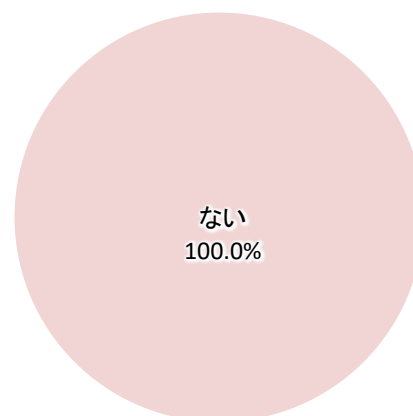
	回答数	割合
高齢者	1	100.0%
障がい者	0	0.0%
生活に困窮している世帯	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	1	100.0%



(問4) 移動制約者が自宅から徒歩圏内で利用できる交通機関

・「ない」が100%（1地区）となっています。

	回答数	割合
ある	0	0.0%
ない	1	100.0%
ある人となない人がいる	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	1	100.0%

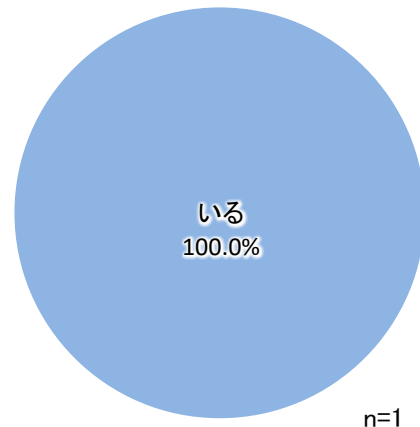


n=1

(問6) 車移動制約者のうち、移動手段がないため外出を控える人の有無

・「いる」が100% (1地区) となっています。

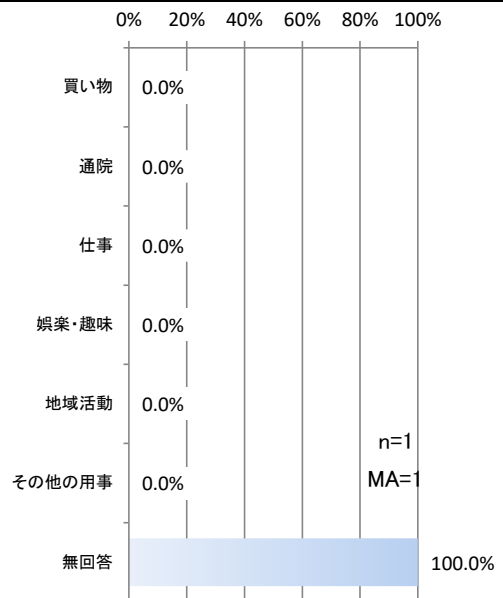
	回答数	割合
いる	1	100.0%
少しいる	0	0.0%
いない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	1	100.0%



(問7) 車移動制約者が日常生活でよく行く場所

・回答なし

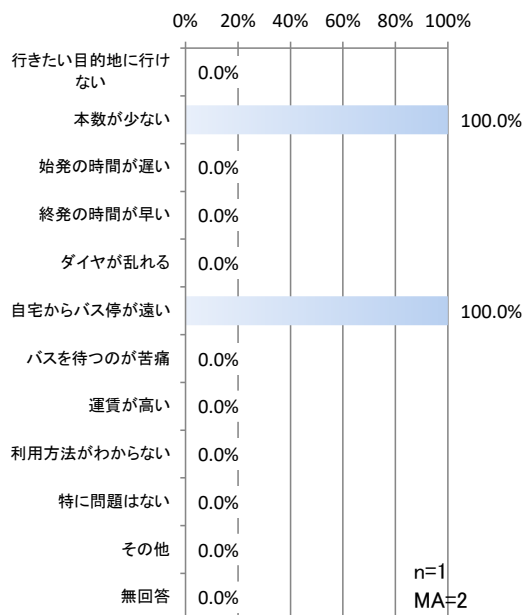
	回答数	割合
買い物	0	0.0%
通院	0	0.0%
仕事	0	0.0%
娯楽・趣味	0	0.0%
地域活動	0	0.0%
その他の用事	0	0.0%
無回答	1	100.0%
合計	1	100.0%



(問 8) 担当区域の「車移動制約者」が市内のバスを使う上で問題だと思うこと

・「本数が少ない」「自宅からバス停が遠い」が100%（1地区）となっています。

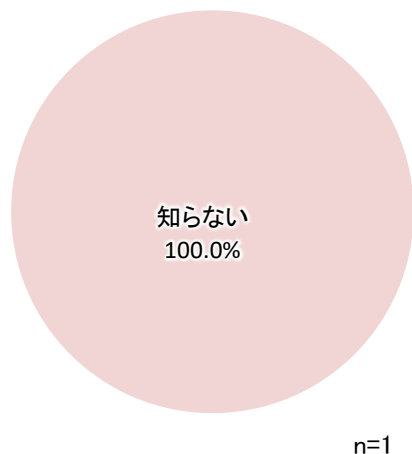
	回答数	割合
行きたい目的地に行けない	0	0.0%
本数が少ない	1	100.0%
始発の時間が遅い	0	0.0%
終発の時間が早い	0	0.0%
ダイヤが乱れる	0	0.0%
自宅からバス停が遠い	1	100.0%
バスを待つのが苦痛	0	0.0%
運賃が高い	0	0.0%
利用方法がわからない	0	0.0%
特に問題はない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	2	200.0%



(問 9) 移動制約者本人以外に送迎を頼める人の有無

・「知らない」が100%（1地区）となっています。

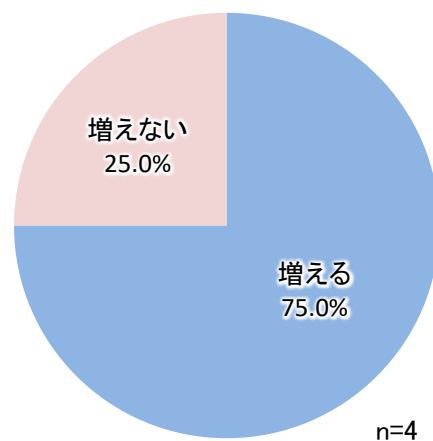
	回答数	割合
知っている	0	0.0%
知らない	1	100.0%
なんとも言えない	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	1	100.0%



(問 10) 交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると思うか

・「増える」が75.0%（3地区）と最も高く、次いで「増えない」が25.0%（1地区）となっています。

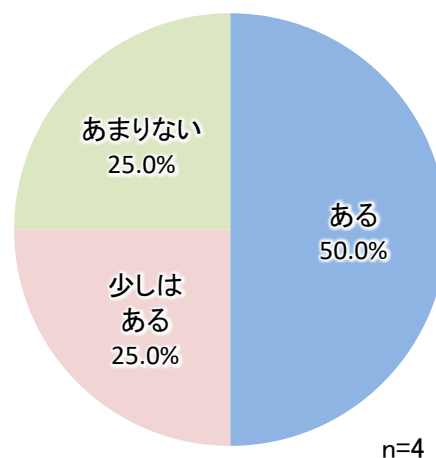
	回答数	割合
増える	3	75.0%
増えない	1	25.0%
わからない	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	4	100.0%



(問 12) タクシー利用助成事業が実施された場合ニーズがあると思うか

・「ある」が 50.0% (2地区) と最も高く、次いで「少しはある」「あまりない」が 25.0% (1地区) となっています。

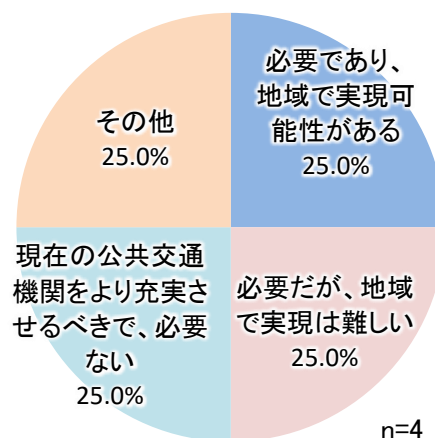
	回答数	割合
ある	2	50.0%
少しはある	1	25.0%
あまりない	1	25.0%
ない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	4	100.0%



(問 13) 乗合バスやライドシェアの実施についての考え

・「必要であり、地域で実現可能性がある」「必要だが、地域で実現は難しい」「現在の公共交通機関をより充実させるべきで、必要ない」が 25.0% (1地区) と最も高くなっています。

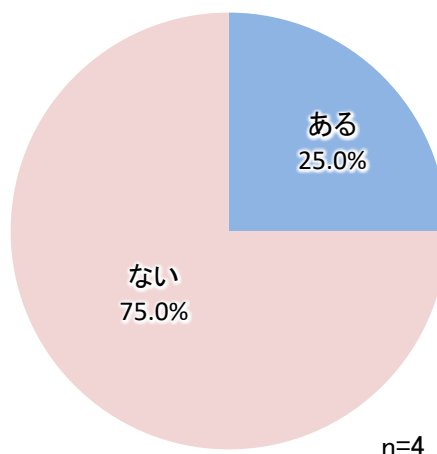
	回答数	割合
必要であり、地域で実現可能性がある	1	25.0%
必要だが、地域で実現は難しい	1	25.0%
将来的には必要になると思う	0	0.0%
わからない	0	0.0%
現在の公共交通機関をより充実させるべきで、必要ない	1	25.0%
その他	1	25.0%
無回答	0	0.0%
合計	4	100.0%



(問 14) 高齢者や障がい者から移動サービスに関する意見や要望を聞いたことがあるか

・「ない」が 75.0% (3地区) と最も高く、次いで「ある」が 25.0% (1地区) となっています。

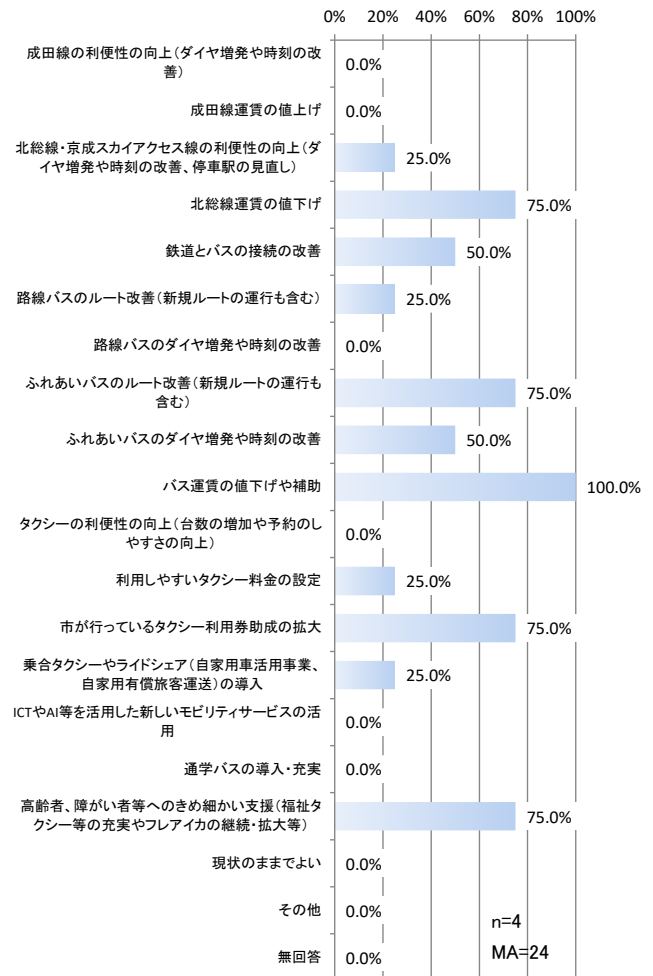
	回答数	割合
ある	1	25.0%
ない	3	75.0%
無回答	0	0.0%
合計	4	100.0%



(問 15) 今後必要性が高まるとされる交通施策やサービスについて

・「バス運賃の値下げや補助」が100%（4地区）と最も高くなっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	0	0.0%
成田線運賃の値上げ	0	0.0%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	1	25.0%
北総線運賃の値下げ	3	75.0%
鉄道とバスの接続の改善	2	50.0%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	1	25.0%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	0	0.0%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	3	75.0%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	2	50.0%
バス運賃の値下げや補助	4	100.0%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	0	0.0%
利用しやすいタクシー料金の設定	1	25.0%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	3	75.0%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送)の導入	1	25.0%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	0	0.0%
通学バスの導入・充実	0	0.0%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	3	75.0%
現状のままでよい	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	24	600.0%



【意見・要望】

(問 7) 「車移動制約者」が、日常生活でよく行きそうな場所	—
(問 11) 担当区域のエリアから、バスで特に巡回してほしい場所や施設	千葉ニュータウン中央駅(松崎第一・第二・第三・第四・第五、結縁寺・多々羅田)、ジョイフル本田(松崎第一・第二・第三・第四・第五、結縁寺・多々羅田)、印西牧の原駅、日本医科大学千葉北総病院、市役所、イオン(松崎第一・第二・第三・第四・第五)、医療機関の集まっている地区(結縁寺・多々羅田)、一番近いスーパー(カスミ、ランドローム)またはジョイフル本田(日用品&スーパー他)、印西総合病院、高花郵便局、船穂小学校(主任児童委員)
(問 14) 担当区域の高齢者や障がい者などから、公共交通機関や福祉有償運送を含む移動サービスに関する意見・要望	・タクシー利用助成券があると良い(武西・戸神)
(問 16) 市内公共交通に対する意見・要望	・小学生の通学にふれあいバスがうまくマッチできるといいと考えます。高齢者には買い物だけを考えると移動販売等の方がありがたく導入しやすかったりするかも(主任児童委員)

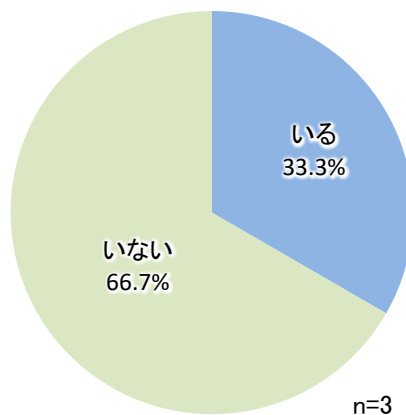
(3) c. 草深地区 (回答結果まとめ)

- 移動制約者は、高齢者や障がい者が把握されています。
- 移動制約者が徒歩圏内で利用できる交通機関はある人となない人がおり、ある人は路線バスが利用できます。
- 移動手段がないため外出を控える移動制約者がいます。
- 移動制約者が日常生活でよく行く場所は、主に買い物、通院、娯楽・趣味と考えられます。
- 担当区域の移動制約者が市内のバスを使う上で問題だと思ふことには、行きたい目的地に行けない、本数が少ない、自宅からバス停が遠い、バスを待つのが苦痛が挙げられます。
- 他の人に送迎を頼める移動制約者もいます。
- 交通サービスが充実すれば免許返納者は増える、わからないと考えられています。
- タクシー利用助成事業にはある程度のニーズがあると考えられています。
- 乗合バスやライドシェアは、必要であり地域で実現可能性がある、将来的には必要になると思うと、意見が分かれています。
- 高齢者や障がい者から、移動サービスに関する意見や要望は把握されていません。
- 今後、特に必要性が高まると思われる交通施策やサービスとしては、市が行っているタクシー利用助成券の拡大が挙げられています。その他にも、多くの意見があります。

(問2) 車移動制約者の有無

・「いない」が66.7% (2地区) と最も高く、次いで「いる」が33.3% (1地区) となっています。

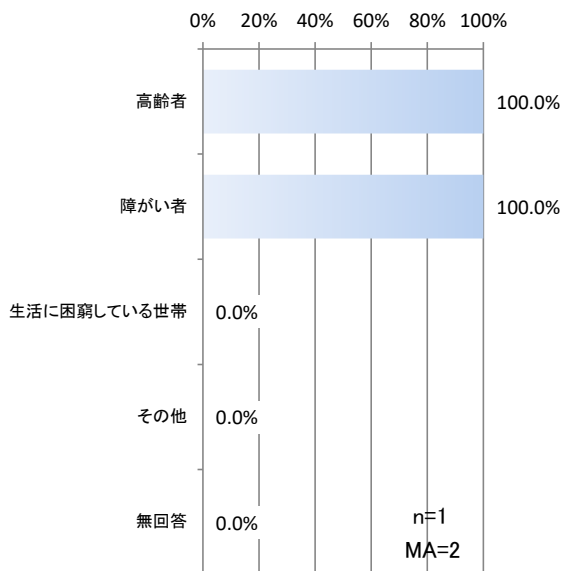
	回答数	割合
いる	1	33.3%
少しいる	0	0.0%
いない	2	66.7%
わからない	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	3	100.0%



(問3) 車移動制約者の種別

・「高齢者」「障がい者」が100% (1地区) となっています。

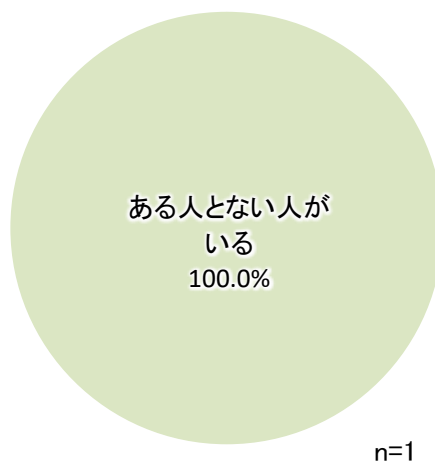
	回答数	割合
高齢者	1	100.0%
障がい者	1	100.0%
生活に困窮している世帯	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	2	200.0%



(問4) 移動制約者が自宅から徒歩圏内で利用できる交通機関

・「ある人となない人がいる」が100% (1地区) となっています。

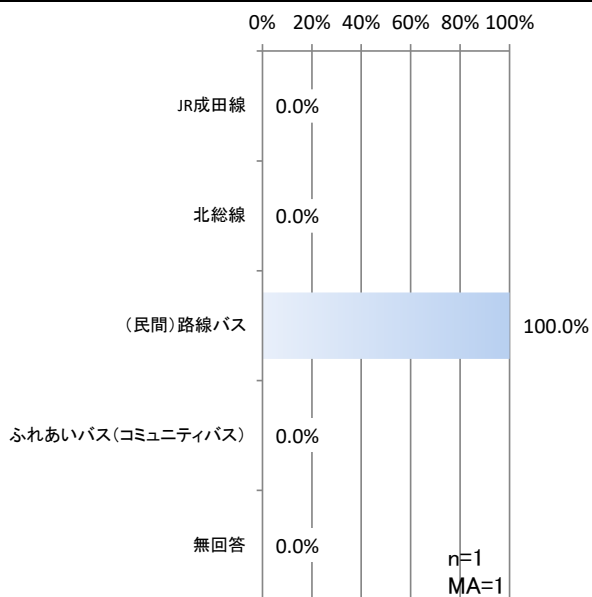
	回答数	割合
ある	0	0.0%
ない	0	0.0%
ある人となない人がいる	1	100.0%
無回答	0	0.0%
合計	1	100.0%



(問5) その公共交通機関

・「(民間)路線バス」が100%(1地区)と最も高くなっています。

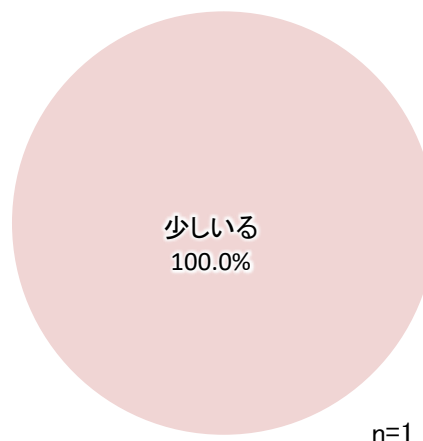
	回答数	割合
JR成田線	0	0.0%
北総線	0	0.0%
(民間)路線バス	1	100.0%
ふれあいバス (コミュニティバス)	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	1	100.0%



(問6) 車移動制約者のうち、移動手段がないため外出を控える人の有無

・「少しいる」が100%(1地区)となっています。

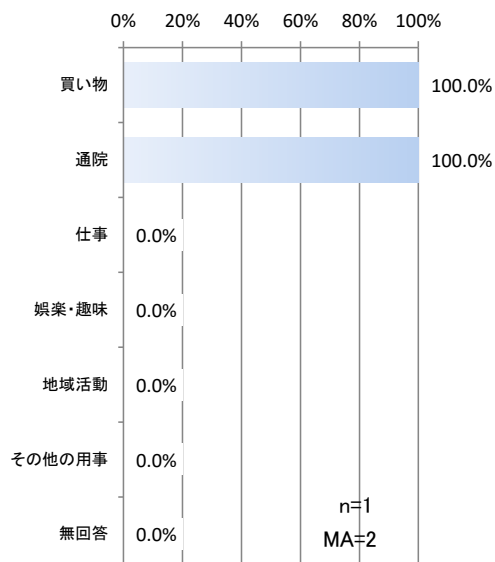
	回答数	割合
いる	0	0.0%
少しいる	1	100.0%
いない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	1	100.0%



(問7) 車移動制約者が日常生活でよく行く場所

・「買い物」「通院」が100%(1地区)となっています。

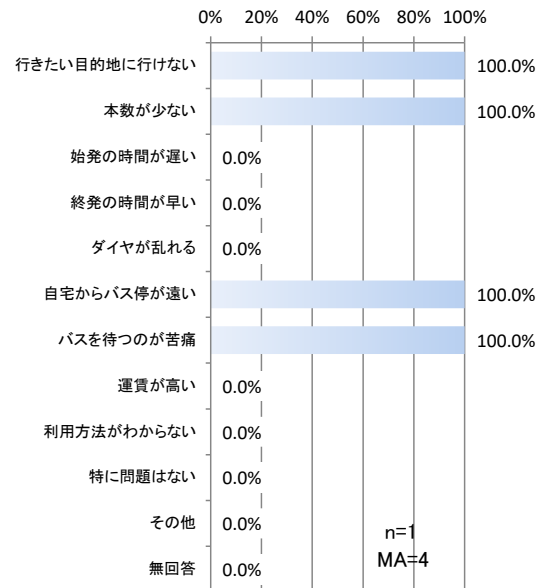
	回答数	割合
買い物	1	100.0%
通院	1	100.0%
仕事	0	0.0%
娯楽・趣味	0	0.0%
地域活動	0	0.0%
その他の用事	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	2	200.0%



(問 8) 担当区域の「車移動制約者」が市内のバスを使う上で問題だと思うこと

・「行きたい目的地に行けない」「本数が少ない」「自宅からバス停が遠い」「バスを待つのが苦痛」が100%（1地区）となっています。

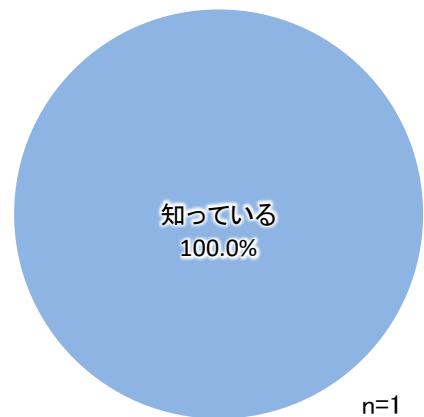
	回答数	割合
行きたい目的地に行けない	1	100.0%
本数が少ない	1	100.0%
始発の時間が遅い	0	0.0%
終発の時間が早い	0	0.0%
ダイヤが乱れる	0	0.0%
自宅からバス停が遠い	1	100.0%
バスを待つのが苦痛	1	100.0%
運賃が高い	0	0.0%
利用方法がわからない	0	0.0%
特に問題はない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	4	400.0%



(問 9) 移動制約者本人以外に送迎を頼める人の有無

・「知っている」が100%（1地区）となっています。

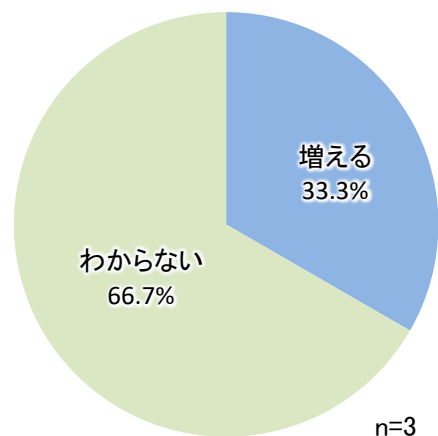
	回答数	割合
知っている	1	100.0%
知らない	0	0.0%
なんとも言えない	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	1	100.0%



(問 10) 交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると思うか

・「わからない」が66.7%（2地区）と最も高く、次いで「増える」が33.3%（1地区）となっています。

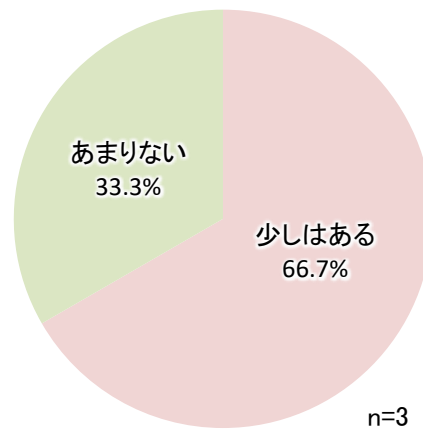
	回答数	割合
増える	1	33.3%
増えない	0	0.0%
わからない	2	66.7%
無回答	0	0.0%
合計	3	100.0%



(問 12) タクシー利用助成事業が実施された場合ニーズがあると思うか

・「少しはある」が 66.7% (2地区) と最も高く、次いで「あまりない」が 33.3% (1地区) となっています。

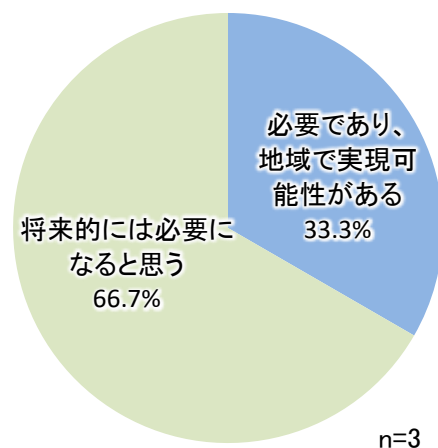
	回答数	割合
ある	0	0.0%
少しはある	2	66.7%
あまりない	1	33.3%
ない	0	0.0%
わからない	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	3	100.0%



(問 13) 乗合バスやライドシェアの実施についての考え

・「将来的には必要になると思う」が 66.7% (2地区) と最も高く、次いで「必要であり、地域で実現可能性がある」が 33.3% (1地区) となっています。

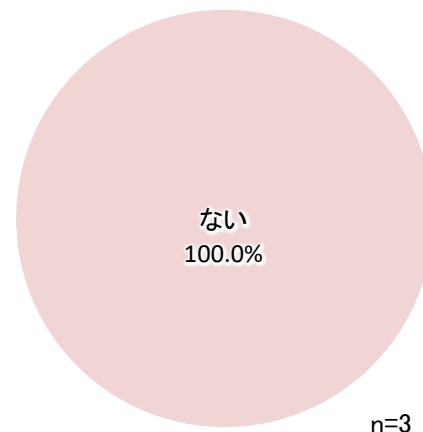
	回答数	割合
必要であり、地域で実現可能性がある	1	33.3%
必要だが、地域で実現は難しい	0	0.0%
将来的には必要になると思う	2	66.7%
わからない	0	0.0%
現在の公共交通機関をより充実させるべきで、必要ない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	3	100.0%



(問 14) 高齢者や障がい者から移動サービスに関する意見や要望を聞いたことがあるか

・「ない」が 100% (3地区) と最も高くなっています。

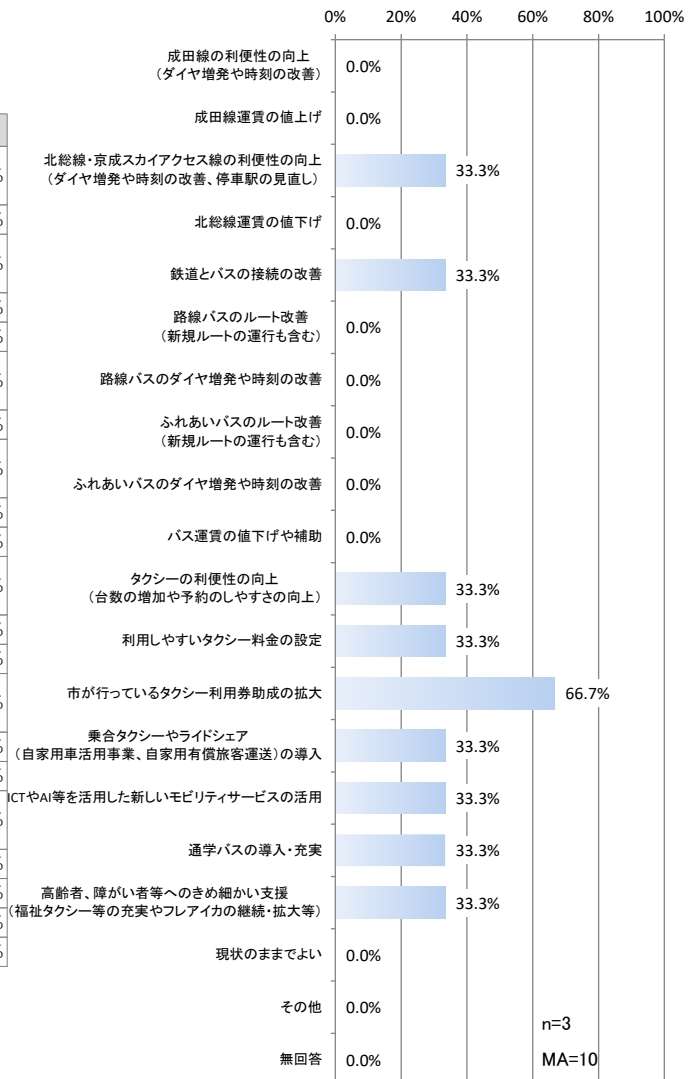
	回答数	割合
ある	0	0.0%
ない	3	100.0%
無回答	0	0.0%
合計	3	100.0%



(問 15) 今後必要性が高まると思われる交通施策やサービスについて

・「市が行っているタクシー利用助成の拡大」が 66.7% (2 地区) と最も高くなっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	0	0.0%
成田線運賃の値上げ	0	0.0%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	1	33.3%
北総線運賃の値下げ	0	0.0%
鉄道とバスの接続の改善	1	33.3%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	0	0.0%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	0	0.0%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	0	0.0%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	0	0.0%
バス運賃の値下げや補助	0	0.0%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	1	33.3%
利用しやすいタクシー料金の設定	1	33.3%
市が行っているタクシー利用助成の拡大	2	66.7%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送) の導入	1	33.3%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	1	33.3%
通学バスの導入・充実	1	33.3%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	1	33.3%
現状のままでよい	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	10	333.3%



【意見・要望】

(問 7) 「車移動制約者」が、日常生活でよく行きそうな場所	①買い物 カスミ (スーパー) (七軒屋・内川) ②通院 ラーバン駅前クリニック、印西総合病院 (七軒屋・内川)
(問 11) 担当区域のエリアから、バスで特に巡回してほしい場所や施設	—
(問 14) 担当区域の高齢者や障がい者などから、公共交通機関や福祉有償運送を含む移動サービスに関する意見・要望	—
(問 16) 市内公共交通に対する意見・要望	・マイカーの利便性 (①好きな時に②目的地に直接行ける)、・バスの欠点 (①停留所まで自力で行かなければならない②時刻が決まっている) タクシー、ライドシェアの充実が必要である (コスト比較の問題があるがバス会社への補助とタクシーへの補助の比較、ライドシェア導入へのハードルの高さ等) (七軒屋・内川)

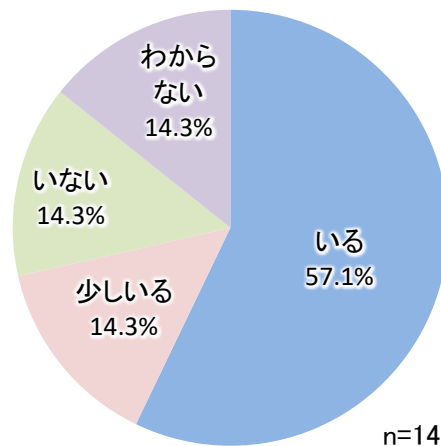
(3) d. 印旛地区（回答結果まとめ）

- 移動制約者は、高齢者、障がい者、生活困窮世帯が把握されています。
- 移動制約者が徒歩圏内で利用できる交通機関には、路線バスがあります。一部のエリアではふれあいバスも利用できます。
- 移動手段がないため外出を控える移動制約者がいます。
- 移動制約者が日常生活でよく行く場所については、主に買い物、通院と考えられます。
- 担当区域の移動制約者が市内のバスを使う上で問題だと思ふことには、行きたい場所に行けない、本数が少ない、終発の時間が早いことなどが挙げられます。
- 他の人に送迎を頼める移動制約者もいます。
- 交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると考えられていますが、増えない、わからないと考える人もいます。
- タクシー利用助成事業にはある程度のニーズがあると考えられています。
- 乗合バスやライドシェアは、将来的には必要となると考えられていますが、必要であり地域で実現可能性がある、必要だが地域で実現は難しい、現状の公共交通機関をより充実させるべきで必要ないとする意見もあります。
- 高齢者や障がい者から、移動サービスに関する意見や要望が挙がっています。
- 今後、特に必要性が高まると思われる交通施策やサービスとしては、北総線運賃の値下げ、ふれあいバスのルート改善、バス運賃の値下げや補助、市が行っているタクシー利用助成券の拡大、高齢者・障がい者等へのきめ細かい支援が挙げられており、ある程度必要性が高まると思われるものには、鉄道とバスの接続の改善、ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善が挙げられています。

(問2) 車移動制約者の有無

・「いる」が57.1% (8地区) と最も高くなっています。

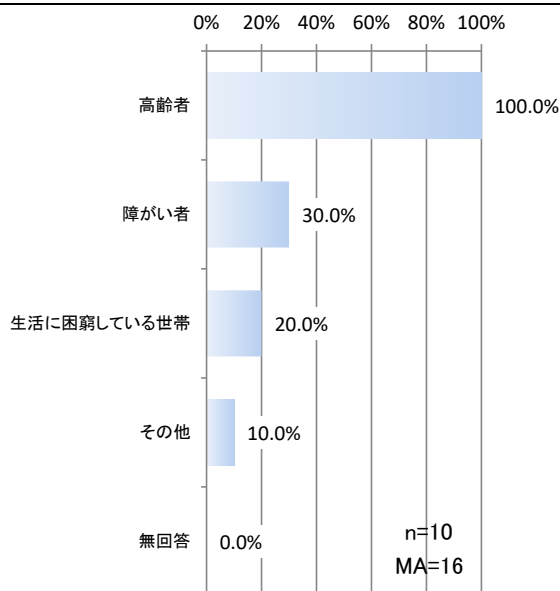
	回答数	割合
いる	8	57.1%
少しいる	2	14.3%
いない	2	14.3%
わからない	2	14.3%
無回答	0	0.0%
合計	14	100.0%



(問3) 車移動制約者の種別

・「高齢者」が100% (10地区) と最も高く、次いで「障がい者」が30.0% (3地区) となっています。

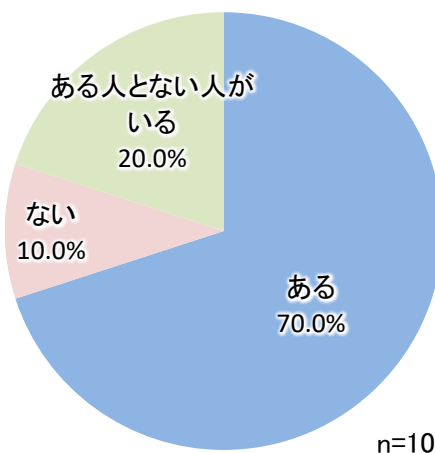
	回答数	割合
高齢者	10	100.0%
障がい者	3	30.0%
生活に困窮している世帯	2	20.0%
その他	1	10.0%
無回答	0	0.0%
合計	16	160.0%



(問4) 移動制約者が自宅から徒歩圏内で利用できる交通機関

・「ある」が70.0% (7地区) と最も高く、次いで「ある人となない人がいる」が20.0% (2地区) となっています。

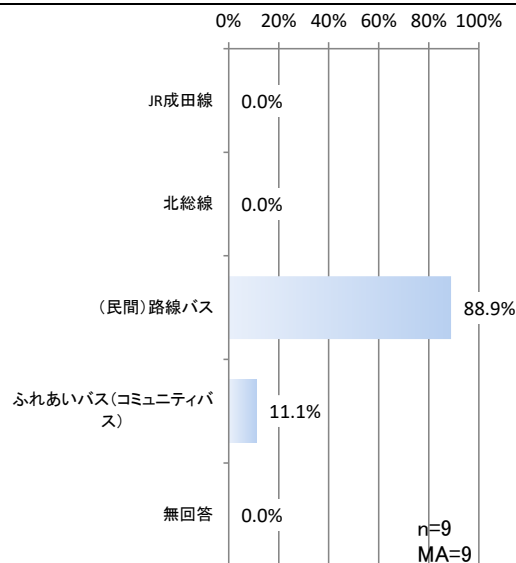
	回答数	割合
ある	7	70.0%
ない	1	10.0%
ある人となない人がいる	2	20.0%
無回答	0	0.0%
合計	10	100.0%



(問5) その公共交通機関

・「(民間)路線バス」が88.9%(8地区)と最も高く、次いで「ふれあいバス(コミュニティバス)」が11.1%(1地区)となっています。

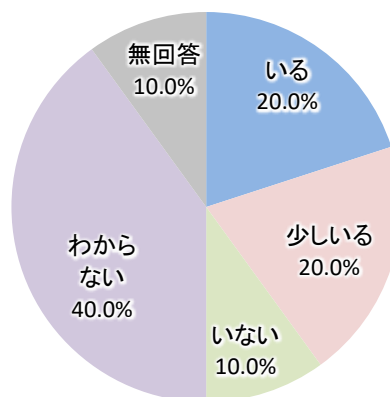
	回答数	割合
JR成田線	0	0.0%
北総線	0	0.0%
(民間)路線バス	8	88.9%
ふれあいバス (コミュニティバス)	1	11.1%
無回答	0	0.0%
合計	9	100.0%



(問6) 車移動制約者のうち、移動手段がないため外出を控える人の有無

・「わからない」が40.0%(4地区)と最も高く、次いで「いる」「少しいる」が20.0%(2地区)となっています。

	回答数	割合
いる	2	20.0%
少しいる	2	20.0%
いない	1	10.0%
わからない	4	40.0%
無回答	1	10.0%
合計	10	100.0%

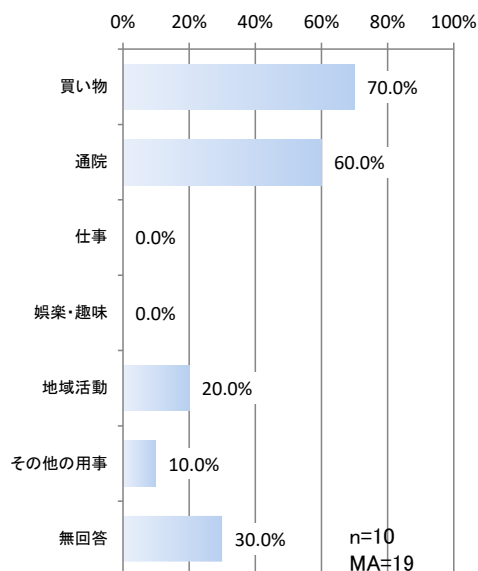


(問7) 車移動制約者が日常生活でよく行く場所

n=10

・「買い物」が70.0%(7地区)と最も高く、次いで「通院」が60.0%(6地区)となっています。

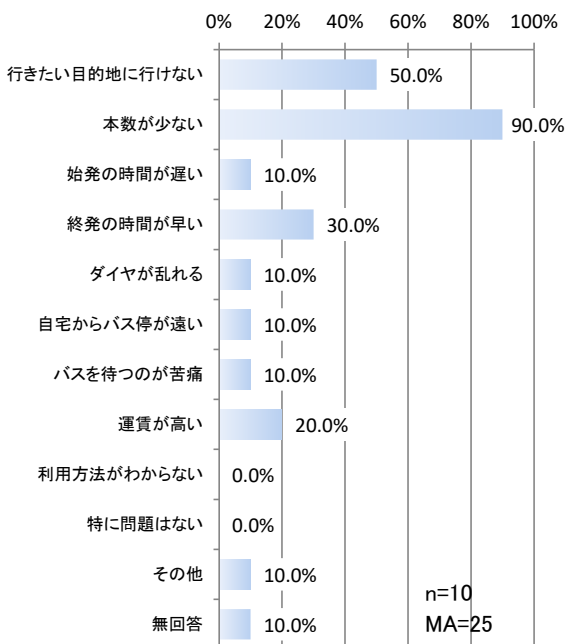
	回答数	割合
買い物	7	70.0%
通院	6	60.0%
仕事	0	0.0%
娯楽・趣味	0	0.0%
地域活動	2	20.0%
その他の用事	1	10.0%
無回答	3	30.0%
合計	19	190.0%



(問 8) 担当区域の「車移動制約者」が市内のバスを使う上で問題だと思うこと

・「本数が少ない」が 90.0% (9地区) と最も高く、次いで「行きたい目的地に行けない」が 50.0% (5地区) となっています。

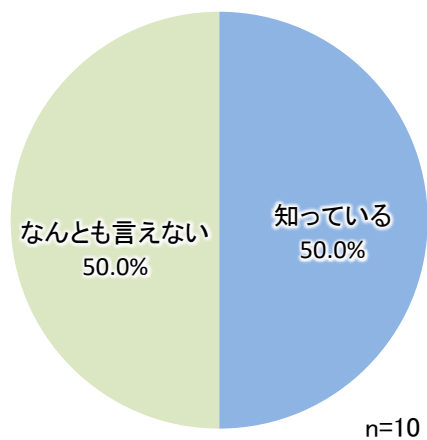
	回答数	割合
行きたい目的地に行けない	5	50.0%
本数が少ない	9	90.0%
始発の時間が遅い	1	10.0%
終発の時間が早い	3	30.0%
ダイヤが乱れる	1	10.0%
自宅からバス停が遠い	1	10.0%
バスを待つのが苦痛	1	10.0%
運賃が高い	2	20.0%
利用方法がわからない	0	0.0%
特に問題はない	0	0.0%
その他	1	10.0%
無回答	1	10.0%
合計	25	250.0%



(問 9) 移動制約者本人以外に送迎を頼める人の有無

・「知っている」「なんとも言えない」が 50.0% (5地区) と最も高くなっています。

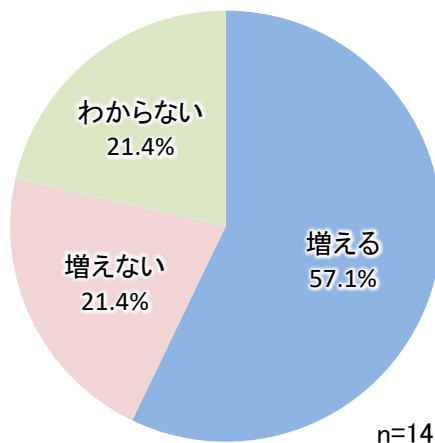
	回答数	割合
知っている	5	50.0%
知らない	0	0.0%
なんとも言えない	5	50.0%
無回答	0	0.0%
合計	10	100.0%



(問 10) 交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると思うか

・「増える」が 57.1% (8地区) と最も高く、次いで「増えない」「わからない」が 21.4% (3地区) となっています。

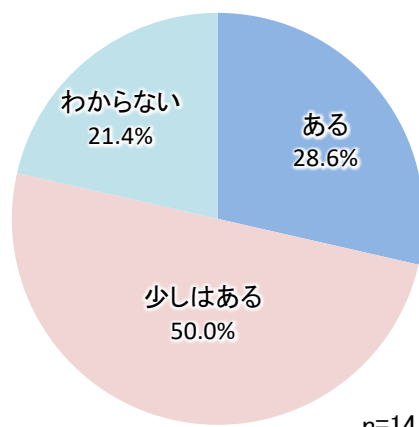
	回答数	割合
増える	8	57.1%
増えない	3	21.4%
わからない	3	21.4%
無回答	0	0.0%
合計	14	100.0%



(問 12) タクシー利用助成事業が実施された場合ニーズがあると思うか

・「少しはある」が 50.0% (7地区) と最も高く、次いで「ある」が 28.6% (4地区) となっています。

	回答数	割合
ある	4	28.6%
少しはある	7	50.0%
あまりない	0	0.0%
ない	0	0.0%
わからない	3	21.4%
無回答	0	0.0%
合計	14	100.0%

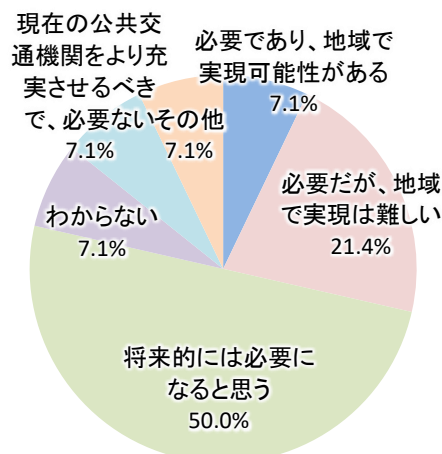


n=14

(問 13) 乗合バスやライドシェアの実施についての考え

・「将来的には必要になると思う」が 50.0% (7地区) と最も高く、次いで「必要だが、地域で実現は難しい」が 21.4% (3地区) となっています。

	回答数	割合
必要であり、地域で実現可能性がある	1	7.1%
必要だが、地域で実現は難しい	3	21.4%
将来的には必要になると思う	7	50.0%
わからない	1	7.1%
現在の公共交通機関をより充実させるべきで、必要ない	1	7.1%
その他	1	7.1%
無回答	0	0.0%
合計	14	100.0%

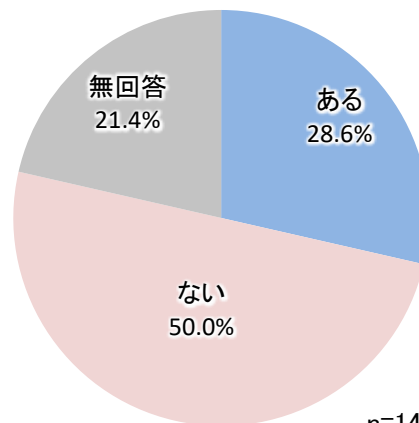


n=14

(問 14) 高齢者や障がい者から移動サービスに関する意見や要望を聞いたことがあるか

・「ない」が 50.0% (7地区) と最も高く、次いで「ある」が 28.6% (4地区) となっています。

	回答数	割合
ある	4	28.6%
ない	7	50.0%
無回答	3	21.4%
合計	14	100.0%

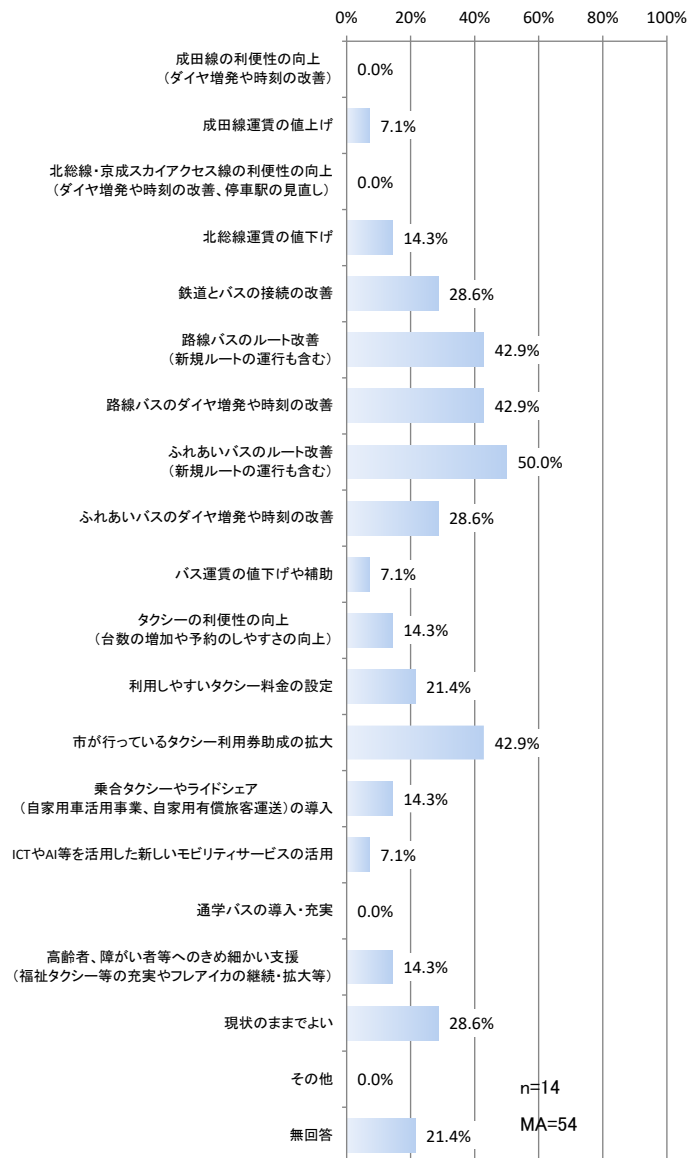


n=14

(問 15) 今後必要性が高まるとされる交通施策やサービスについて

・「ふれあいバスのルート改善」が50.0%（7地区）と最も高くなっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	0	0.0%
成田線運賃の値上げ	1	7.1%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	0	0.0%
北総線運賃の値下げ	2	14.3%
鉄道とバスの接続の改善	4	28.6%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	6	42.9%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	6	42.9%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	7	50.0%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	4	28.6%
バス運賃の値下げや補助	1	7.1%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	2	14.3%
利用しやすいタクシー料金設定	3	21.4%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	6	42.9%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送)の導入	2	14.3%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	1	7.1%
通学バスの導入・充実	0	0.0%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	2	14.3%
現状のままでよい	4	28.6%
その他	0	0.0%
無回答	3	21.4%
合計	54	385.7%



【意見・要望】

<p>(問7)「車移動制約者」が、日常生活でよく行きそうな場所</p>	<p>①買い物 ナリタヤ(平賀学園台、吉高台)、酒々井タイヨー(平賀、平賀学園台)、せんどう、ヤックス、ジョイフル本田(平賀学園台)、ジャスコ(岩戸)、ユーカリ方面(岩戸)、マーケット(瀬戸)、スーパー、ショッピングモール(主任児童委員)</p> <p>②通院 酒々井眼科、つがねさわ病院、ドクターK、日本医科大学千葉北総病院、日本赤十字成田病院(平賀学園台)、臼井、ユーカリ、勝田台(岩戸)、病院(瀬戸、主任児童委員)</p> <p>⑤地域活動 印旛支所、市役所(平賀学園台)</p> <p>⑥その他の用事 農協等(岩戸)</p>
<p>(問11)担当区域のエリアから、バスで特に巡回してほしい場所や施設</p>	<p>印旛日本医大駅(岩戸、山田)、ふれあいセンターいんば、日本医科大学千葉北総病院、ナリタヤ、京成佐倉駅、カスミ、タイヨー(山田)、ジョイフル本田(山田、平賀学園台、造谷)、市役所(山田、平賀学園台)、印旛支所、ビッグホップ、牧の原モア、市民ホール(平賀学園台)、臼井駅、ユーカリ駅、ジャスコ、ニュータウン方面、ユーカリ方面(岩戸)、駅、店舗、病院(瀬戸)、薬局、病院(造谷)、駅、スーパー、病院(主任児童委員)、バスの本数が少ないように思えますが、上記の(買い物、通院、仕事など?)利用箇所には行けていると思います(鎌苅)</p>
<p>(問14)担当区域の高齢者や障がい者などから、公共交通機関や福祉有償運送を含む移動サービスに関する意見・要望</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの本数が少ない(岩戸) ・現状がわからない上ですが、手続きや利用時の方法などが単純でスピーディーであればよいと思う(瀬戸) ・移動サービス会社に補助金をたくさん渡して、バスの本数を増やす。バスの本数が減ったこと、また印西市コミュニティバスの運賃が100円なのに対して酒々井、日医大駅間の運賃は300円と差があること。直接印西市役所に行けないこと(平賀学園台)
<p>(問16)市内公共交通に対する意見・要望</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・生活を支えるという視点でいうと、駅とのアクセスよりも、病院への通院、買い物などの生活上必要性の高いものについて、地域格差をちぢめていってほしいと思っています(瀬戸) ・高齢になっての買い物は、免許証も返納しており、路線バスを使つての、復路は荷物も重く、困難だとの声が多い(山田) ・フレアイカを使える地域住民と使えない住民の差がある。要介護者でなくとも福祉タクシーを使える高齢者に優しい住みやすい支援が望ましい(平賀学園台) ・旧印西市と旧印旛村での交通機関の差があることが問題と思っています。ルート・運賃など、もう少し良い状態になってほしいと思っています(平賀学園台) ・路線バスやふれあいバスの利用者が少ない事は懸念しています(造谷) ・バスの便をもっとよくしてほしい(本数の増加、終バスの時間をもっと遅くまで)(主任児童委員)

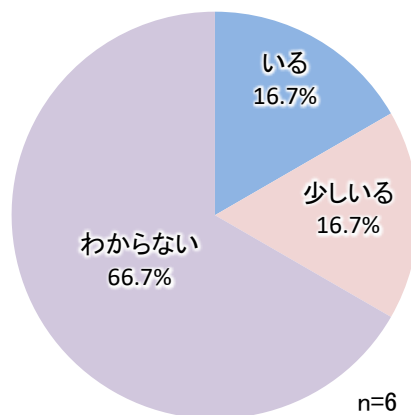
(3) e. 本埜地区（回答結果まとめ）

- 移動制約者は、高齢者、障がい者、生活困窮世帯が把握されています。
- 移動制約者が徒歩圏内で利用できる交通機関はある人となない人がおり、ある人は路線バスが利用できます。
- 移動手段がないため外出を控える移動制約者がいます。
- 移動制約者が日常生活でよく行く場所については、主に買い物、通院と考えられます。
- 担当区域の移動制約者が市内のバスを使う上で問題だと思ふことには、行きたい場所に行けない、本数が少ない、自宅からバス停が遠いことが挙げられます。
- 他の人に送迎を頼める移動制約者もいます。
- ほとんどの人が、交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると考えていますが、増えないと考える人もいます。
- 乗合バスやライドシェアは、必要であり地域で実現可能性がある、必要だが地域で実現は難しい、将来的には必要になると思うと、意見が分かれています。
- 高齢者や障がい者から、移動サービスに関する意見や要望は把握されていません。
- 今後、ある程度必要性が高まると思われる交通施策やサービスとしては、通学バスの導入・充実が挙げられています。その他にも、路線バスのダイヤ増発や時刻の改善、タクシーの利便性向上、市が行っているタクシー利用券助成の拡大、乗合タクシーやライドシェアの導入、ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用など、多くの意見があります。

(問2) 車移動制約者の有無

・「わからない」が66.7% (4地区) と最も高く、次いで「いる」「少しいる」が16.7% (1地区) となっています。

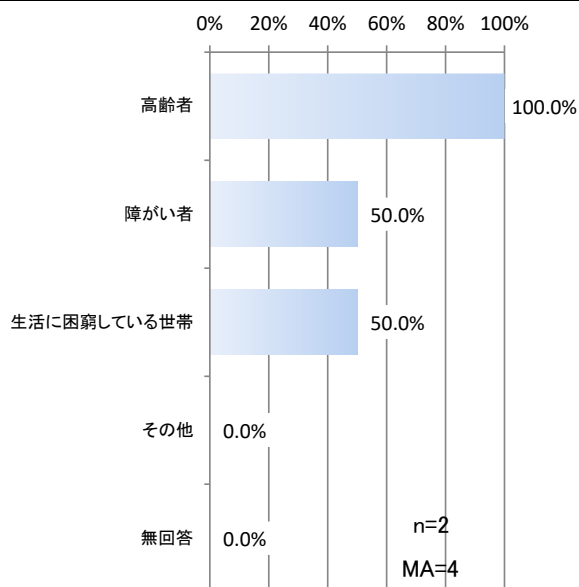
	回答数	割合
いる	1	16.7%
少しいる	1	16.7%
いない	0	0.0%
わからない	4	66.7%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問3) 車移動制約者の種別

・「高齢者」が100% (2地区) と最も高く、次いで「障がい者」「生活に困窮している世帯」が50.0% (1地区) となっています。

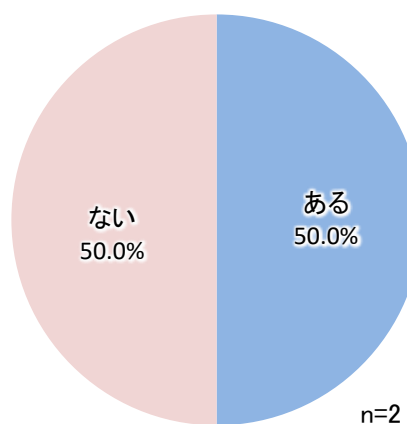
	回答数	割合
高齢者	2	100.0%
障がい者	1	50.0%
生活に困窮している世帯	1	50.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	4	200.0%



(問4) 移動制約者が自宅から徒歩圏内で利用できる交通機関

・「ある」「ない」が50.0% (1地区) と最も高くなっています。

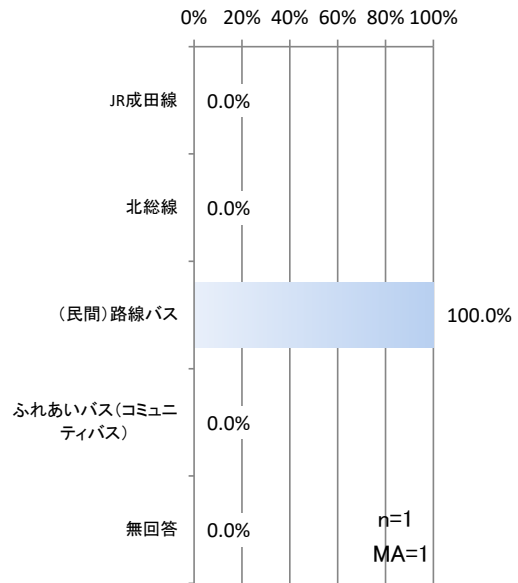
	回答数	割合
ある	1	50.0%
ない	1	50.0%
ある人とない人がいる	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	2	100.0%



(問5) その公共交通機関

・「(民間)路線バス」が100%(1地区)となっています。

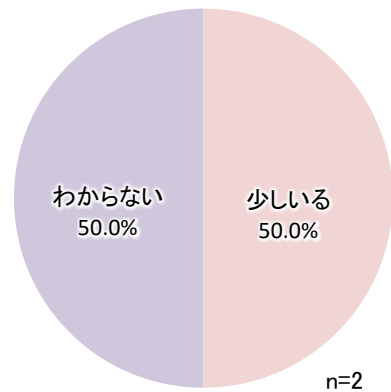
	回答数	割合
JR成田線	0	0.0%
北総線	0	0.0%
(民間)路線バス	1	100.0%
ふれあいバス (コミュニティバス)	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	1	100.0%



(問6) 車移動制約者のうち、移動手段がないため外出を控える人の有無

・「少しいる」「わからない」が同率で50.0%(1地区)となっています。

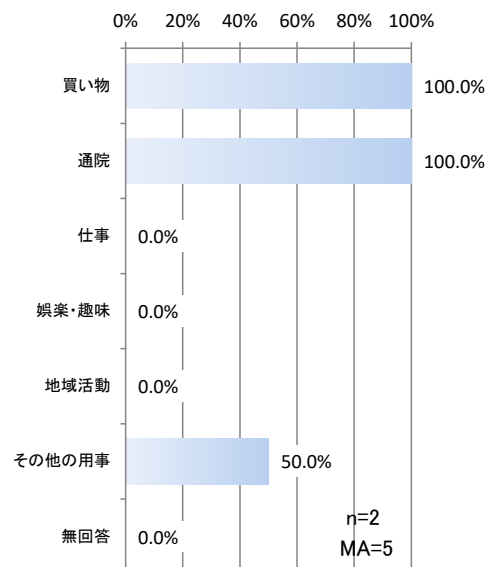
	回答数	割合
いる	0	0.0%
少しいる	1	50.0%
いない	0	0.0%
わからない	1	50.0%
無回答	0	0.0%
合計	2	100.0%



(問7) 車移動制約者が日常生活でよく行く場所

・「買い物」「通院」が100%(2地区)と最も高くなっています。

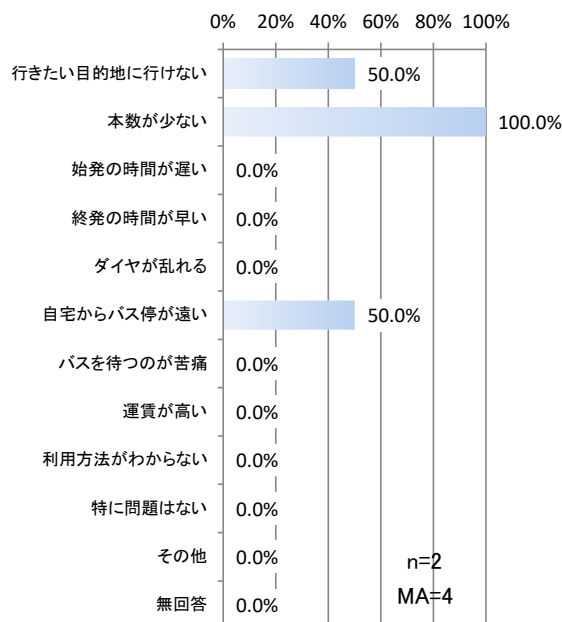
	回答数	割合
買い物	2	100.0%
通院	2	100.0%
仕事	0	0.0%
娯楽・趣味	0	0.0%
地域活動	0	0.0%
その他の用事	1	50.0%
無回答	0	0.0%
合計	5	250.0%



(問 8) 担当区域の「車移動制約者」が市内のバスを使う上で問題だと思うこと

・「本数が少ない」が100%（2地区）と最も高く、次いで「行きたい目的地に行けない」「自宅からバス停が遠い」が50.0%（1地区）となっています。

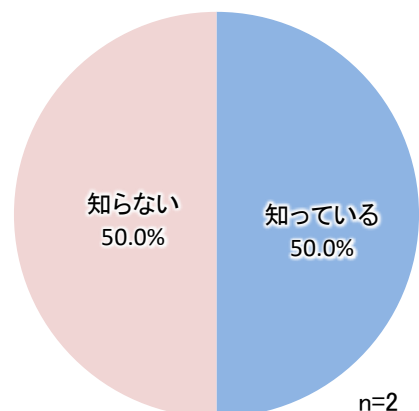
	回答数	割合
行きたい目的地に行けない	1	50.0%
本数が少ない	2	100.0%
始発の時間が遅い	0	0.0%
終発の時間が早い	0	0.0%
ダイヤが乱れる	0	0.0%
自宅からバス停が遠い	1	50.0%
バスを待つのが苦痛	0	0.0%
運賃が高い	0	0.0%
利用方法がわからない	0	0.0%
特に問題はない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	4	200.0%



(問 9) 移動制約者本人以外に送迎を頼める人の有無

・「知っている」「知らない」が同率で50.0%（1地区）となっています。

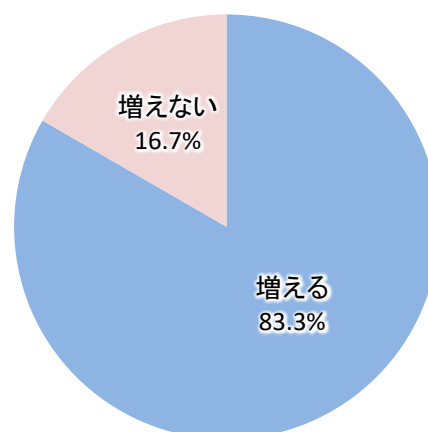
	回答数	割合
知っている	1	50.0%
知らない	1	50.0%
なんとも言えない	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	2	100.0%



(問 10) 交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると思うか

・「増える」が83.3%（5地区）と最も高く、次いで「増えない」が16.7%（1地区）となっています。

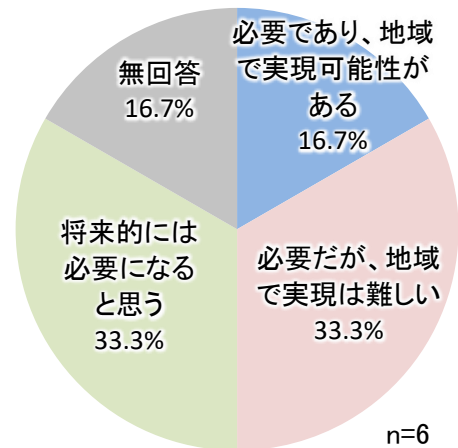
	回答数	割合
増える	5	83.3%
増えない	1	16.7%
わからない	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	6	100.0%



(問 13) 乗合バスやライドシェアの実施についての考え

・「必要だが、地域で実現は難しい」「将来的には必要になると思う」が 33.3% (2 地区) と最も高くなっています。

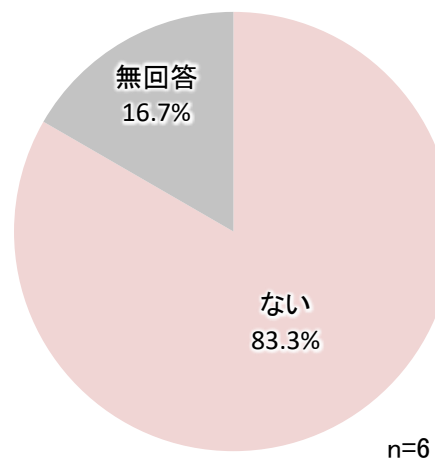
	回答数	割合
必要であり、地域で実現可能性がある	1	16.7%
必要だが、地域で実現は難しい	2	33.3%
将来的には必要になると思う	2	33.3%
わからない	0	0.0%
現在の公共交通機関をより充実させるべきで、必要ない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	1	16.7%
合計	6	100.0%



(問 14) 高齢者や障がい者から移動サービスに関する意見や要望を聞いたことがあるか

・「ない」が 83.3% (5 地区) と最も高くなっています。

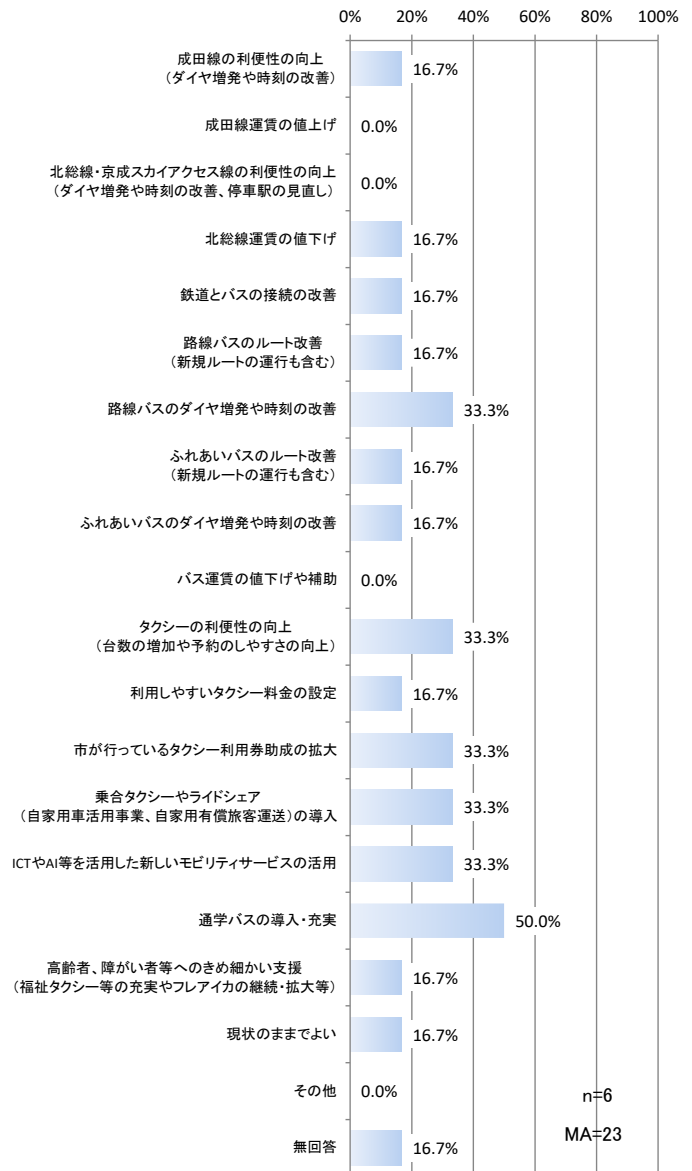
	回答数	割合
ある	0	0.0%
ない	5	83.3%
無回答	1	16.7%
合計	6	100.0%



(問 15) 今後必要性が高まると思われる交通施策やサービスについて

・「通学バスの導入・充実」が50.0%（3地区）と最も高くなっています。

	回答数	割合
成田線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善)	1	16.7%
成田線運賃の値上げ	0	0.0%
北総線・京成スカイアクセス線の利便性の向上 (ダイヤ増発や時刻の改善、停車駅の見直し)	0	0.0%
北総線運賃の値下げ	1	16.7%
鉄道とバスの接続の改善	1	16.7%
路線バスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	1	16.7%
路線バスのダイヤ増発や時刻の改善	2	33.3%
ふれあいバスのルート改善 (新規ルートの運行も含む)	1	16.7%
ふれあいバスのダイヤ増発や時刻の改善	1	16.7%
バス運賃の値下げや補助	0	0.0%
タクシーの利便性の向上 (台数の増加や予約のしやすさの向上)	2	33.3%
利用しやすいタクシー料金の設定	1	16.7%
市が行っているタクシー利用券助成の拡大	2	33.3%
乗合タクシーやライドシェア (自家用車活用事業、自家用有償旅客運送)の導入	2	33.3%
ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用	2	33.3%
通学バスの導入・充実	3	50.0%
高齢者、障がい者等へのきめ細かい支援 (福祉タクシー等の充実やフレアイカの継続・拡大等)	1	16.7%
現状のままでよい	1	16.7%
その他	0	0.0%
無回答	1	16.7%
合計	23	383.3%



【意見・要望】

<p>(問7)「車移動制約者」が、日常生活でよく行きそうな場所</p>	<p>①買い物 ナリタヤ(荒野・角田・竜腹寺)、ヤオコー、マルエツ(一区・二区)</p> <p>②通院 印西総合病院(一区・二区)、日本医科大学千葉北総病院(荒野・角田・竜腹寺、一区・二区)</p> <p>⑥その他の用事 市役所(一区・二区)</p>
<p>(問11)担当区域のエリアから、バスで特に巡回してほしい場所や施設</p>	<p>印西総合病院、日本医科大学千葉北総病院、小林駅、牧の原モア、本埜支所(一区・二区、五区・六区・七区)、ヤオコー、市役所、安食駅、公民館、民間医療機関(一区・二区)、本埜プレーグ、郵便局、マルミヤ、もとの金城クリニック、ジョイフル本田、牧の里クリニック(五区・六区・七区)、スーパー、病院(荒野・角田・竜腹寺)</p>
<p>(問14)担当区域の高齢者や障がい者などから、公共交通機関や福祉有償運送を含む移動サービスに関する意見・要望</p>	<p>—</p>
<p>(問16)市内公共交通に対する意見・要望</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスのダイヤを増やしてほしい(荒野・角田・竜腹寺) ・各地域で利用するバスの運行ルート、時間などわかりやすく手元で持参できる(携帯用)ような案内、パンフレットがあればいいと思う(五区・六区・七区)

【全地区の傾向と分析】

- どの地区においても、高齢者の移動制約者が一定数把握されており、多くの地区で障がい者、生活困窮世帯も把握されています。
- 移動制約者が徒歩圏内で利用できる交通機関については、ほとんどの地区で基本的に町内会アンケートと同様の内容となっています。ただし、船穂地区では町内会アンケートで路線バスやふれあいバスが比較的徒歩で利用できるとなっているのに対し、本アンケートでは利用できる交通機関はないという結果になっています。このことは、バス停が自宅から遠いため、移動制約者にとっては利用が難しいことを示している可能性があります。
- どの地区においても、移動手段がないため外出を控える移動制約者は存在しています。
- どの地区においても、移動制約者が日常生活でよく行く場所は、主に買い物、通院で、娯楽・趣味、地域活動も比較的多くなっています。
- ほとんどの地区において、移動制約者が市内のバスを使う上で問題だと思ふことは、行きたい場所に行けない、本数が少ないことが挙げられており、バスを待つのが苦痛、自宅からバス停が遠いことも比較的挙げられています。高花地区と印旛地区では、終発の時間が早いことも挙げられています。
- ほとんどの地区において、他の人に送迎を頼める移動制約者は存在しています。
- 一般的には、交通サービスが充実すれば免許返納者は増えると考えられていますが、増えない、わからないと考える人も一定数います。
- どの地区においても、タクシー利用助成事業はある程度のニーズがあると考えられています。中央駅北地区、牧の原駅南地区ではよりニーズが高く、もっともニーズが高いのは高花地区となっています。
- 乗合バスやライドシェアについては、将来的には必要となるという意見が比較的多くなっていますが、必要であり地域で実現可能性がある、必要だが地域で実施は難しい、現在の公共交通機関をより充実させるべきで必要ない、わからないと、各地区の中でも様々な意見があります。いには野地区では、必要であり地域で実現可能性があるという意見が多くなっています。
- ほとんどの地区において、高齢者や障がい者から移動サービスに関する意見や要望が挙がっています。

(地域住民にとって、今後必要性が高まる交通施策やサービス)

- 成田線については、木下地区で利便性の向上が多く挙がっています。
- 北総線・成田スカイアクセス線については、小林地区、大森地区、草深地区、本埜地区を除くすべての地区が北総線運賃の値下げを多く挙げており、全市的に関心の高いテーマとなっています。また、北総線・成田スカイアクセス線の利便性向上を多く挙げたのは滝野地区のみと、鉄道に対して多くの意見が寄せられた町内会アンケートとは異なる結果となっています。その理由としては、本アンケートが移動制約者と地域公共交通の状況把握を主目的としていることが可能性として考えられます。

- 鉄道とバスの接続の改善については、成田線沿線地区では木下地区と小林地区、在来地区では船穂地区、印旛地区から多く挙がっています。千葉ニュータウン地区からの意見が多く、在来地区からは意見がなかった町内会アンケートとは異なる結果となっています。その理由としては、本アンケートは通勤を移動の目的とする人が少ない点が考えられます。
- 路線バスについては、中央駅北地区、いには野地区ではルートの変更、高花地区、滝野地区、本埜地区ではダイヤ増発と時刻の改善が多く挙がっています。比較的意見が少ない理由としては、本アンケートは通勤を移動の目的とする人が少ない点が考えられます。
- ふれあいバスについては、草深地区、本埜地区を除くすべての地区ではルートの変更、永治地区、草深地区、本埜地区を除くすべての地区ではダイヤ増発と時刻の改善が多く挙がっています。地域公共交通の要として、全市的に高い関心が寄せられています。
- バス運賃の値下げや補助については、高花地区、船穂地区、印旛地区と、市域の南部から多く挙がっています。
- タクシーについては、いには野地区や本埜地区から利便性の向上、大森地区、高花地区、牧の原駅南地区、滝野地区、いには野地区から利用しやすい料金の設定が多く挙がっています。
- 市が行っているタクシー利用助成券の拡大については、大森地区、いには野地区を除くすべてのニュータウン地区、すべての在来地区で多く挙がっています。移動の足を確保する手段として、全市的に高い関心が寄せられています。
- 乗合タクシーやライドシェアの導入については、大森地区、滝野地区、本埜地区で多く挙がっています。
- ICTやAI等を活用した新しいモビリティサービスの活用などについては、木下地区、大森地区、牧の原駅南地区、本埜地区で多く挙がっています。
- 高齢者・障がい者等へのきめ細かい支援については、船穂地区や印旛地区で多く挙がっています。
- その他、本埜地区では通学バスの導入・充実への関心が高くなっています。
- 現状のままでよいとする意見も、中央駅北地区、牧の原駅南地区、いには野地区、永治地区で多く挙がっています。

印西市地域公共交通計画（資料編）

発行日 令和8年（2026）3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>