資料 1

# AIデマンド型乗合交通の導入について

印西市 企画財政部 交通政策課

みどりとべんりのすぐ隣り。

# 本日の内容

骨格をご説明させていただき、具体の内容は今後の会議でご議論いただきます

| | | |
|---|---|---|
| 1 | 現状と課題 | 高齢化・担い手・これまでの対応の現状、課題と目指す姿、必要な仕組み |
| 2 | 事業の骨格 | 課題との対応、運行の仕組み、担い手、幹線・タクシーとの役割分担 |
| 3 | 今後の進め方 | 協議の予定と今後ご議論いただく主な事項 |

# 現状①　高齢化と移動の需要

移動の需要は、一部地区に限らず市の全域にあります

**地区別の高齢化率**（令和7年3月末）




**在来地区・成田線沿線では、市全体を大きく上回っています**

**永治・印旛・本埜地区は 約 41%**

**65歳以上の運転免許非保有者**（推計）

**約9,000人**

うち5割強（約5,000人）は、高齢化率が比較的低い千葉ニュータウン地区にお住まいです

**「公共交通の充実」の満足度**

**35項目中 最下位**

**重要度は2番目に高い**

出典：印西市地域公共交通計画 資料編（住民基本台帳、令和7年3月末）、令和7年度市民満足度・重要度調査

免許非保有者は65歳以上の免許保有率（令和6年末68.4%）を地区別人口に当てはめた推計

# 現状②　担い手の不足

移動を担う乗務員は限られ、時間とともに細っています

市内タクシーの1日の実働

**約5割程度**

一部の事業者の従業員数

**約3割減**

平成30年度から令和6年度にかけての推移です

タクシー乗務員の平均年齢

**65歳**

70代が2/3となっている事業者もあります

事業者ヒアリングでは、乗務員の不足と高齢化を挙げています

令和6年4月の改善基準告示の改正により、運転者の拘束時間の規制も強まっています。

**制約は「需要」ではなく「供給」にあります**

出典：印西市地域公共交通計画 資料編、タクシー事業者ヒアリング（令和7年7月）

# 現状③　これまでの対応

路線・区域を限った乗合・個別の助成のいずれも、分散した移動に十分には応えられていません

線（定時定路線）

### ふれあいバス

**11.9%**

収支率（令和7年度）

需要の薄い区域では、便数と所要時間の
で選ばれにくい

区域を限った乗合

### スワン号（本埜の一部地区）

**約1.2人**

1日の利用（令和5年度）

区域が狭く需要を集めきれず、乗降場所
の遠さも課題に

点（個別輸送の助成）

### タクシー利用助成

**267人**

交付者（令和7年度）

利用の状況と拡充の可否は、次ページで
整理します

**バスは地域の路線として維持します。本事業はバスでは担いにくい範囲を補うものです。**

出典：令和8年度第2回印西市地域公共交通会議 資料2（計画の評価等結果）、「スワン号（乗合タクシー）実証運行に関する報告書」、令和7年度決算

# タクシー利用料金助成の拡充では難しい理由

助成は「需要」を支える仕組みであり、「供給」を確保する仕組みではありません

**現行制度の状況（令和7年度決算）**

| | |
|---|---|
| 対象区域 | **市街化調整区域** |
| 交付者 | **267人** |
| 利用回数 | **延べ1,351回** |
| 交付者1人あたり | **年約5回** |
| 制度の終期 | **令和10年3月31日** |

**1 供給を増やせない**

1組に1台の個別輸送のため、利用が増えるほど乗務員の時間を要し、乗務員の不足となります

**2 運行の確保につながらない**

運賃の補助であり、車両と乗務員の配置を確保するものではありません。乗務員が不足する時間帯には、配車されない場合があります

**3 移動の頻度に結びつきにくい**

交付者1人あたりの利用は年約5回で、日常的な移動の手段としての利用は限られています

**タクシーは引き続き、即時・個別の移動を担います。タクシーと役割を分けます。**

出典：令和7年度決算（対象地域を拡大した令和7年6月以降の実績）。交付者1人あたりの回数は、延べ利用回数を交付者数で除した値

# 課題と目指す姿

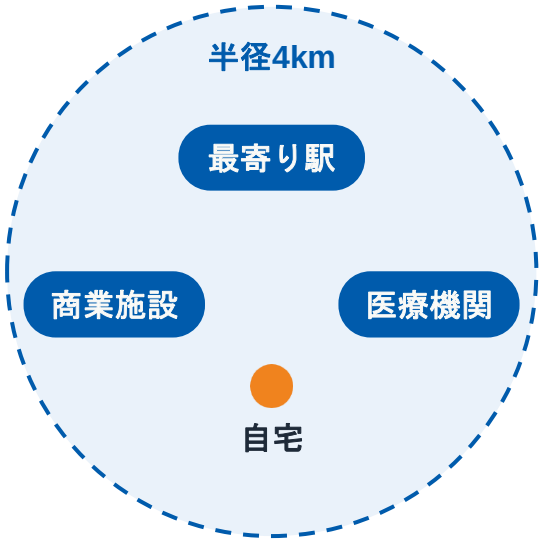
**課題**
**全域に分散した移動を、限られた担い手で支える仕組みがない**

**現状①から**　移動の需要は、在来地区に限らず市の全域に薄く広く分散している

**現状②から**　運ぶ担い手は限られ、時間とともに細っている

**現状③から**　これまでの方式だけでは、分散した移動に応えきれない

**目指す姿**




最寄りの駅・医療機関・商業施設へ、どの地区からでも乗り換えずに行ける状態を基準にします

# 必要な仕組みと時期

限られた担い手で分散した移動に応えるには、「乗合」の仕組みが必要です

線　路線を増やす

### 定時定路線（バス）

需要の薄い区域では選ばれにくく、便数に応じて車両と運転者を固定的に要する

面　予約で1台にまとめる

### デマンド型交通

**同じ方向・近い時刻の移動をまとめ**
**少ない台数で広い範囲に応える**

点　個別に運ぶ

### タクシー

即時・個別の移動を担う。
本事業とは役割を分ける

## なぜ今なのか

### 供給の縮小

乗務員は時間とともに減少します。事業者が車両と乗務員を保有しているうちに、運行の担い手として制度に組み込む必要があります

### 現行制度の終期

タクシー利用料金助成は令和10年3月31日に終期を迎えます

### 計画上の位置づけ

地域公共交通計画（令和8年3月策定）で、新たなデマンド型交通など、地域に適した補完交通の導入の検討を掲げています

出典：印西市地域公共交通計画（令和8年3月策定、計画期間 令和8～12年度）

# 課題と骨格の対応

課題と留意点に、それぞれ骨格で応えます

| | |
|---|---|
| 課題<br>移動の需要が、市の全域に分散している | 骨格①　運行の仕組み（p.9）<br>全域を一つの区域とし、予約で移動をまとめる乗合とする |
| 課題<br>運ぶ担い手が限られ、細っている | 骨格②　担い手と契約（p.10）<br>市内を運行する交通事業者に委託し、車両借上型で供給を継続的に確保しやすくする |
| 留意点<br>既存の幹線・タクシーと利用者を奪い合わない | 骨格③　役割分担（p.11）<br>行先・運賃・距離の三つの層で、受け持つ範囲を定める |

## 目指す姿：市内どこからでも、最寄りの生活拠点へ

# 事業の骨格①　運行の仕組み

市内全域を一つの区域とし、事前予約により指定の乗降ポイントの間を相乗りで結びます

| 項目 | 骨格（案） | 理由 |
|---|---|---|
| 法的な位置づけ | 道路運送法第4条の乗合事業（区域運行）。<br>路線を定めない乗合交通 | 地域公共交通計画の「補完交通」として、鉄道・バスでカバーできない移動を面的に担うため |
| 対象区域 | 市内全域を一つの区域とし、近隣自治体の駅・医療機関等を含む | 免許を持たない高齢者は全地区にいるため。区域を限った乗合は需要を集めきれなかった |
| 予約 | 事前予約（アプリ・Web・LINE・電話）。即時の配車は行わない | 呼べばすぐ来る移動はタクシーの領域として残し、役割を分けるため |
| 乗降 | 既設のバス停留所・公共施設等の指定の乗降ポイント（約500か所を想定） | 相乗りを成立させるため。乗降場所までの距離に配慮し、密度を確保する |
| 利用者 | 市民限定（事前登録制） | 市民の日常の移動の確保を目的とするため |

# 事業の骨格②　担い手と契約

市内の交通事業者を運行の担い手とし、供給を継続的に確保しやすい条件を整えます

| 項目 | 骨格（案） | 理由 |
| --- | --- | --- |
| 運行の担い手 | 市内を運行する交通事業者に委託する | 市が直接雇用しても同じ労働市場から乗務員を移すだけで、市内の交通供給の総量は増えないため |
| 契約の方式 | 車両借上型 | 利用の多寡によらず収入が安定し、事業者が乗務員を継続して配置しやすくなるため |
| 運賃収入 | 運賃は委託料から精算する | 利用が増えるほど、市の実質的な負担が減る構造とするため |
| 規模 | 車両5台<br>輸送は1日約120人が上限 | 乗務員を確保できる現実的な範囲であり、幹線・タクシーの需要を大きく奪う規模ではないため |
| 期間 | 令和10～12年度 | 運行開始後の実績を地区別に把握し、次期計画で第2期の運行条件を定めるため |

# 事業の骨格③　幹線・タクシーとの役割分担

幹線（鉄道・民間の路線バス）を代替しないことを骨格とします

**第1層**

### 行先の除外

駅と駅の相互間、幹線に並行する起終点の組合せは、予約の段階で選べない設定とします

**第2層**

### 運賃の差

直線4km以下500円、4km超7km以下800円
路線バスの短距離運賃を下回らない水準とします

**第3層**

### 距離の上限

直線距離7kmを上限とし、これを超える移動は幹線が担う領域とします

**運賃の序列**

ふれあいバス
**100円**

＜

**本事業**
**500円／800円**

＜

タクシー（4km・7km時点）
**約2,000円／約3,000円**

**駅間距離は概ね4kmであり、距離の制限だけでは駅間の移動を分けられないため、三つの層を重ねて管理します。**

# 今後の進め方

令和10年4月の運行開始を目標に、本会議（分科会等）でご議論いただきます

**令和8年11月**
骨格のご説明

**令和8年度末**
交通会議での協議
・区域運行の実施
・運行区域等

**令和9年度**
運賃分科会での協議

**令和9年度後半**
運送許可の取得
市民への周知

**令和9年度末**
予約受付の開始
タクシー利用料金助成の終了

**令和10年4月**
運行開始

## 今後ご議論いただく主な事項

- 運行時間（午前７時から午後８時）
- 乗降ポイントの配置
- 行先の除外の範囲
- 利用の条件（乗車人数・未就学児の扱い等）
- 運賃の水準（分科会）
- 評価の方法（地区別の実績の把握）