

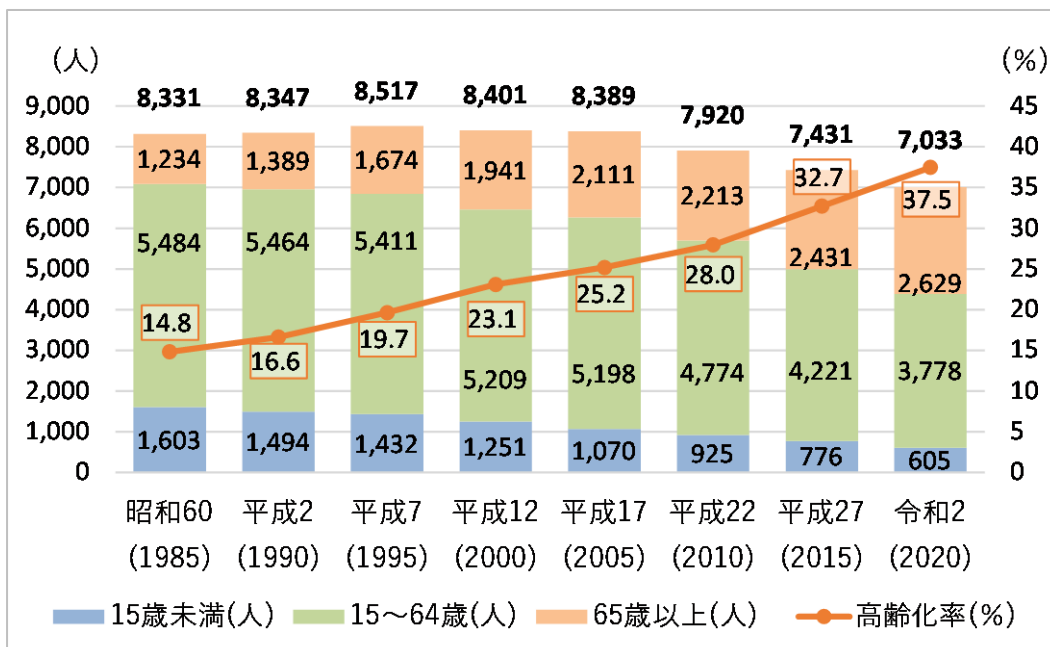
# 第1章 地域内の公共交通に関する現状調査

## (1) 基礎的データ

### ① 人口

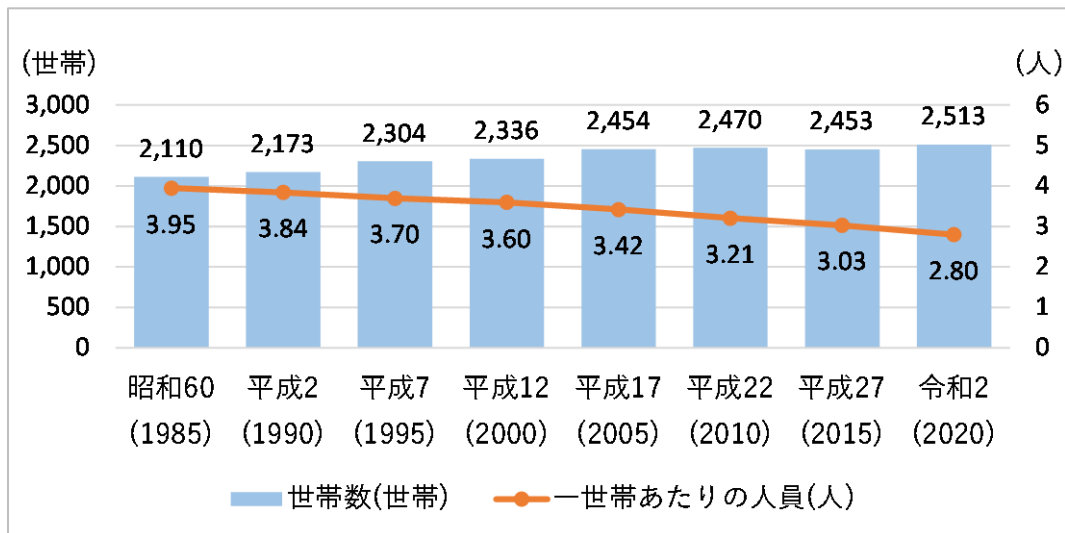
- 芝山町の人口は 1995 年（平成 7 年）頃を境に減少が続いている一方で、老年人口（65 歳以上）は現在も増加傾向にある。2020 年（令和 2 年）の高齢化率は 37.5%に達し、千葉県平均 27.1%や全国平均 28.0%を大きく上回る数値となっている。
- 一世帯あたりの人員は減少が続いており、核家族化や単独世帯の増加がうかがえる。
- エリア別でみると、人口の年齢構成や高齢化率などに大きな差はみられない。一方で国勢調査における小地域別では、芝山や境、朝倉といった町縁辺部において、人口の減少率や高齢化率の高い地域が目立つ。

### ■人口及び高齢化率の推移



出典：国勢調査

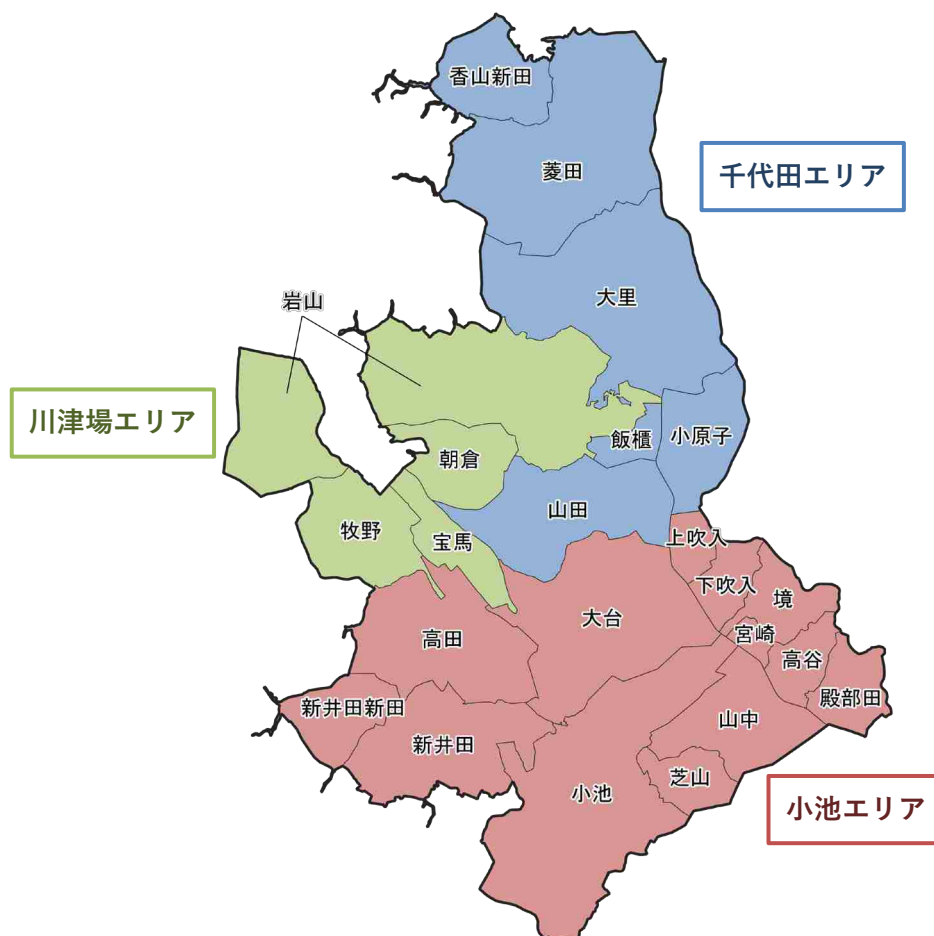
■世帯数推移



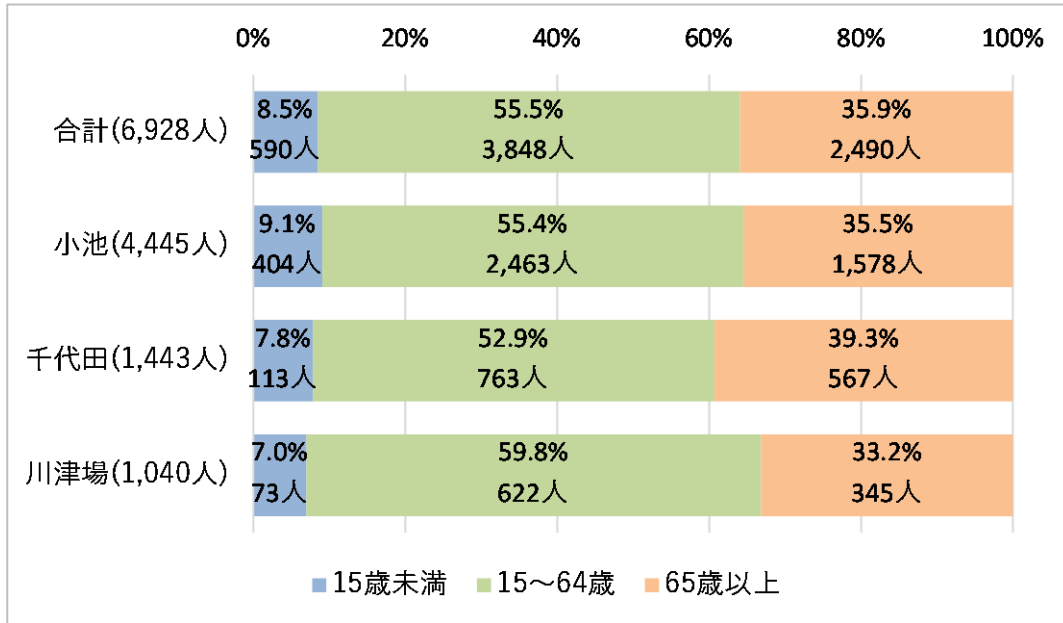
出典：国勢調査

■エリア区分（小池・千代田・川津場）

本計画においては、公共交通に関するアンケート調査やデータ集計、町民を対象とした意見交換会等を実施するために町内を3つのエリア（小池・千代田・川津場）に分けて整理しており、以降記されるエリアについては下記の区割りのとおりとなっている。なお、この区割りについては本計画の整理に関してのみ使用するものである。

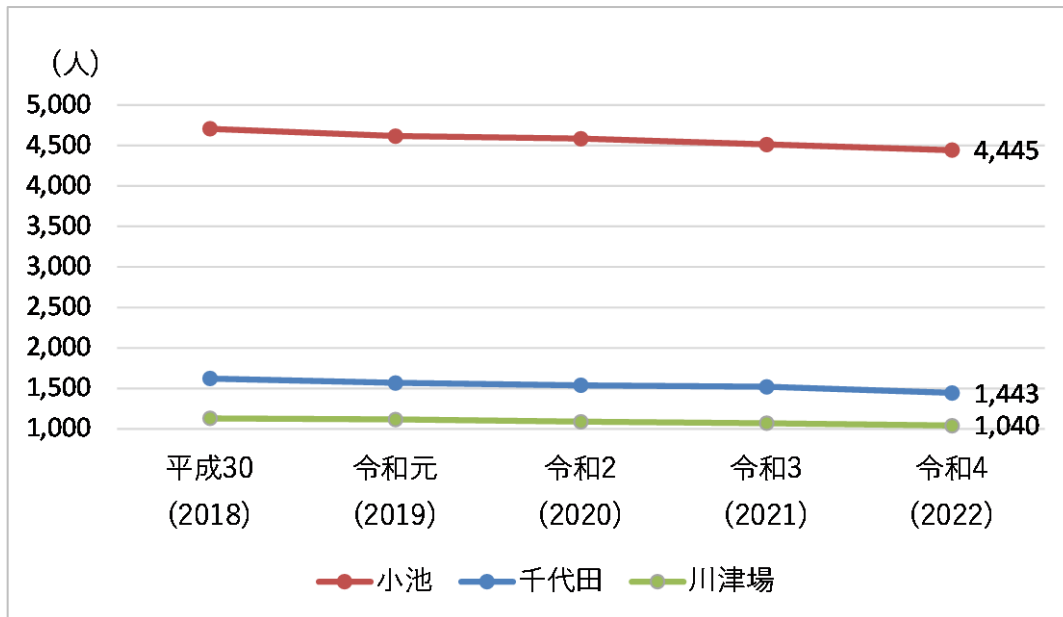


■エリア別人口



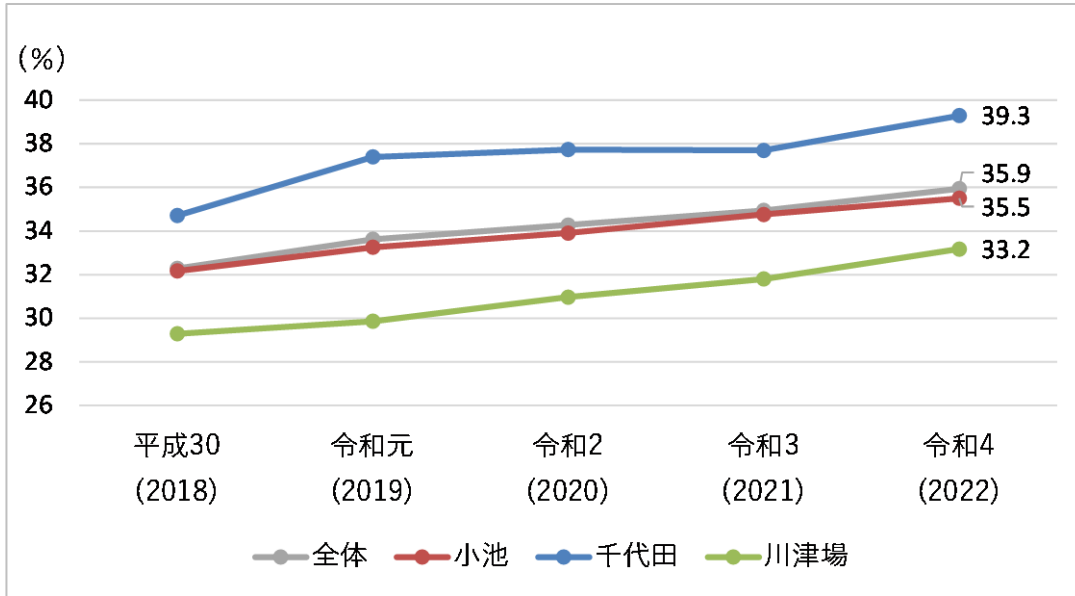
出典：住民基本台帳 令和4年（2022年）4月1日

■エリア別人口推移



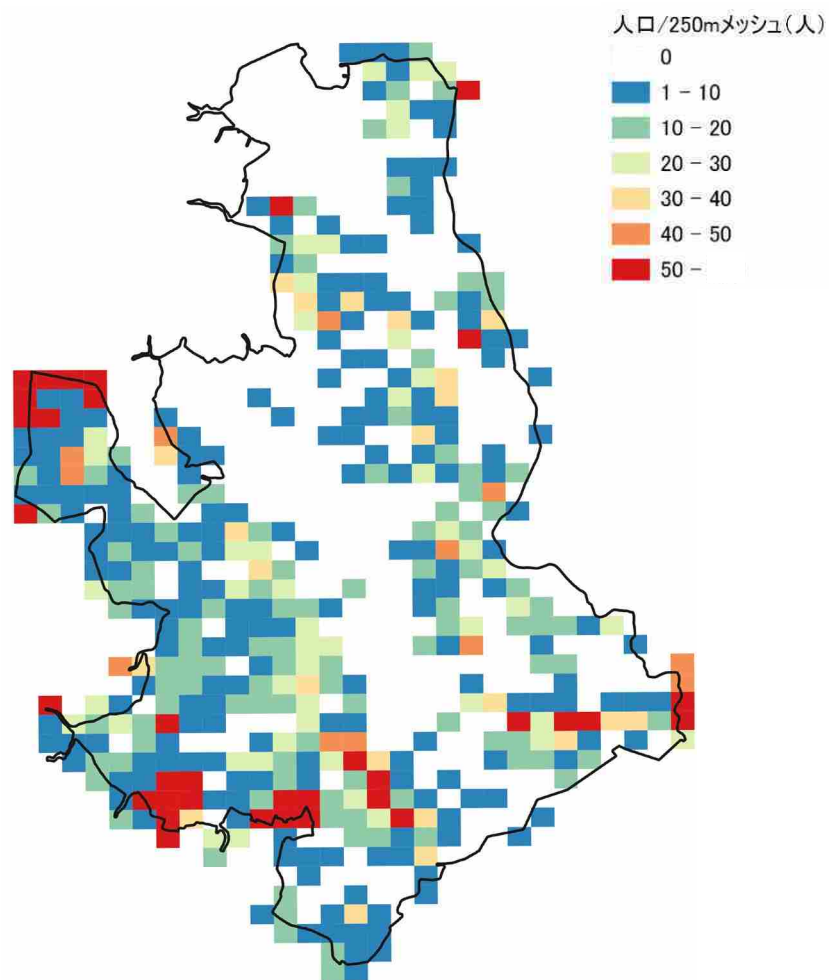
出典：住民基本台帳 各年4月1日

■エリア別高齢化率推移



出典：住民基本台帳 各年 4月1日

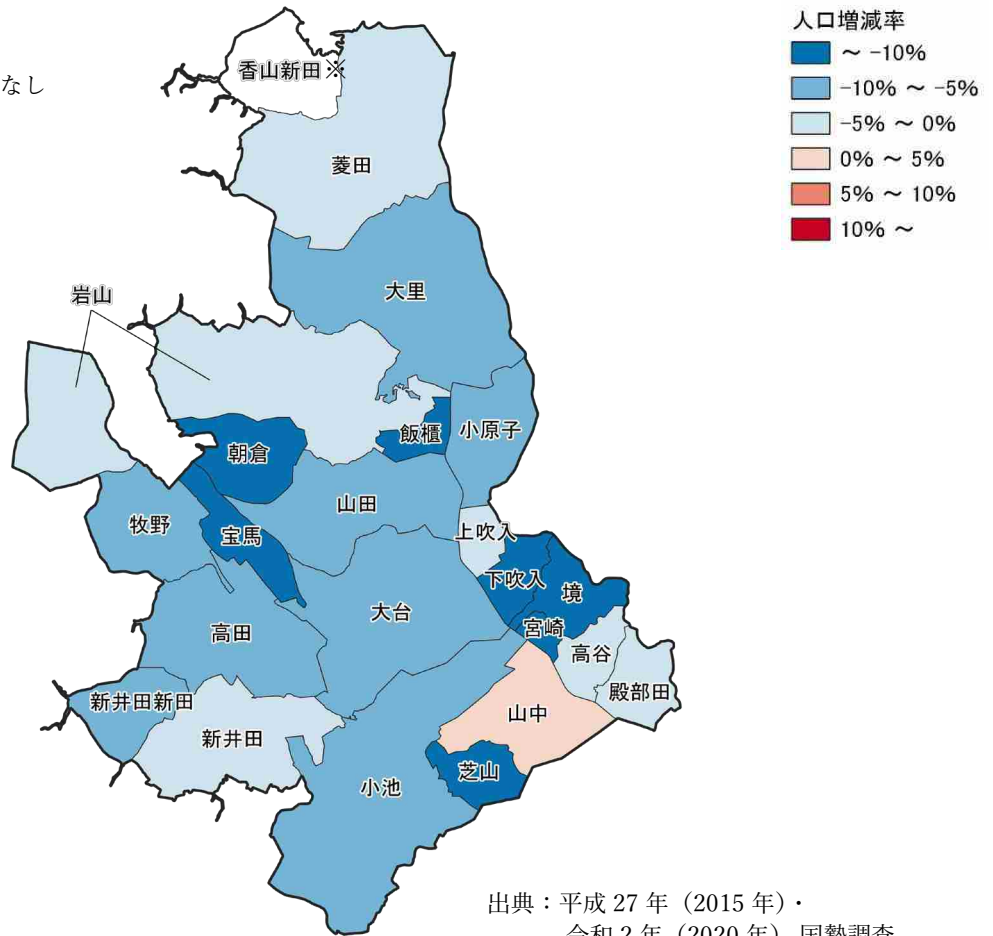
■人口分布



出典：令和2年（2020年）国勢調査

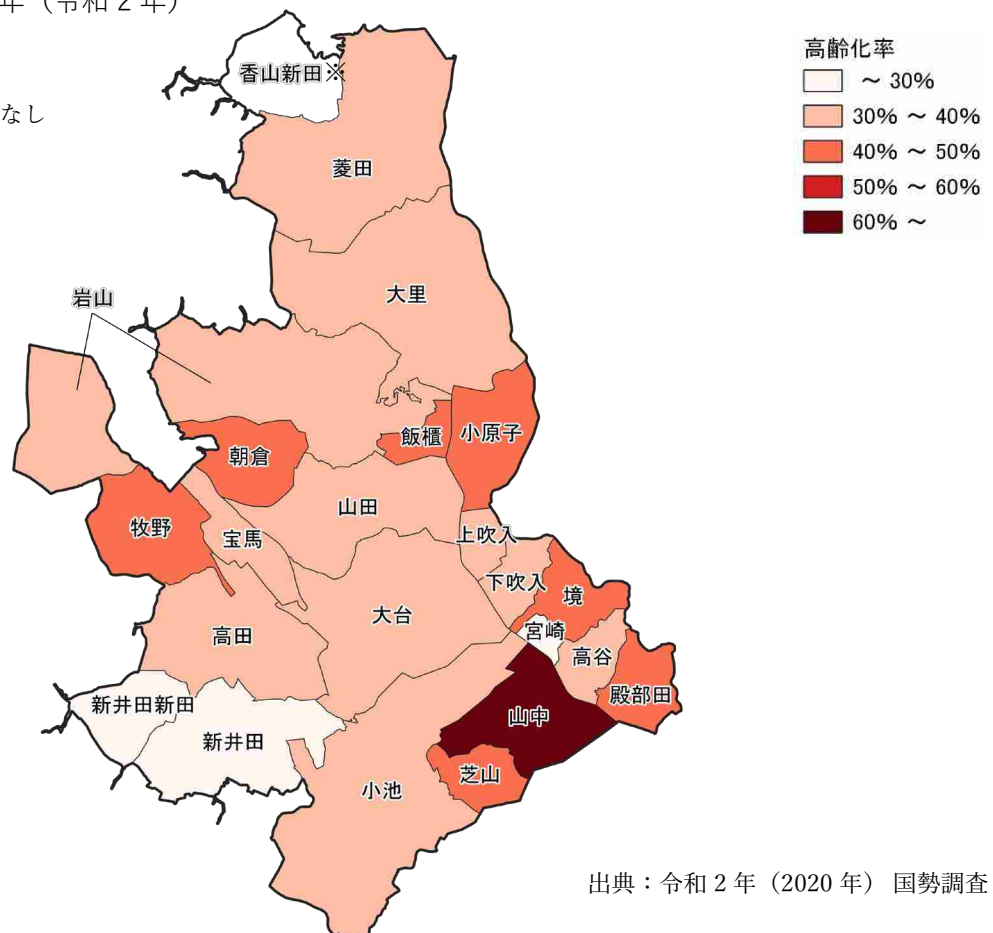
■字別人口増減率／2015年（平成27年）→2020年（令和2年）

※香山新田については、  
人口少数のためデータなし



■字別高齢化率／2020年（令和2年）

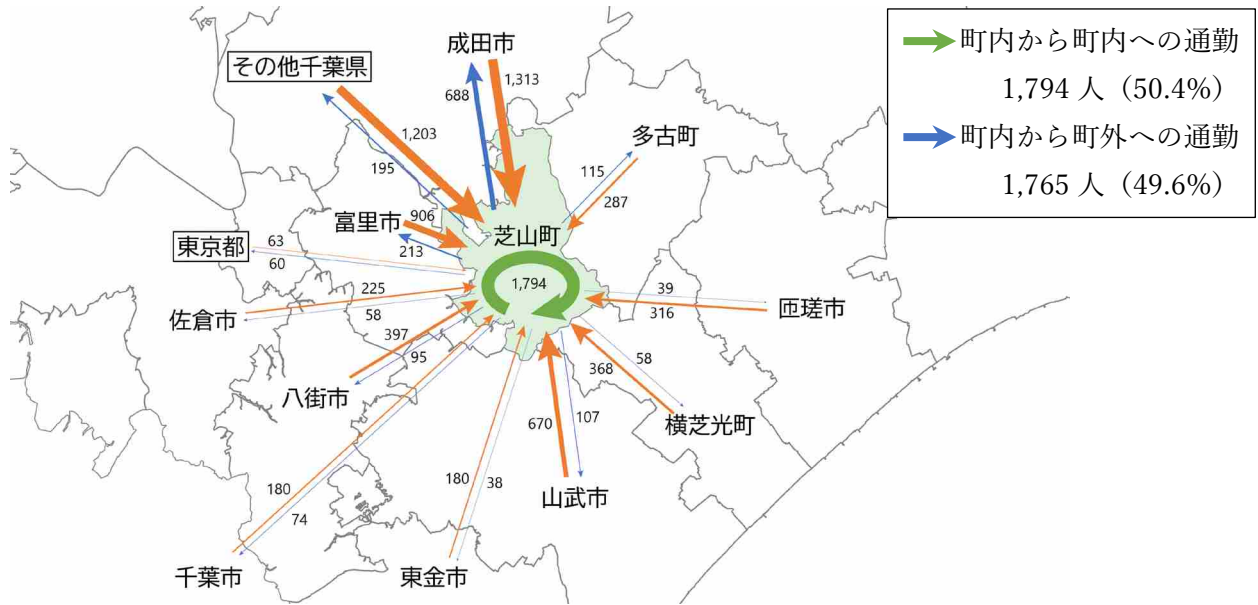
※香山新田については、  
人口少数のためデータなし



## ② 交通流動状況

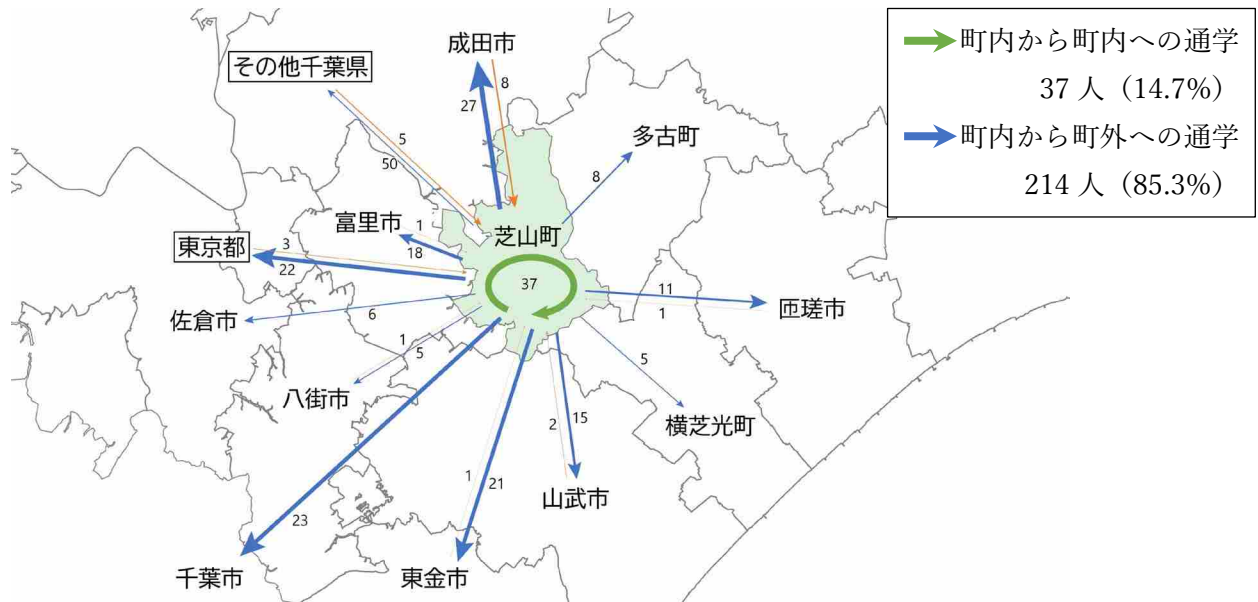
- 芝山町は複数の工業団地を有しており、通勤は流入超過にある。主に成田市や富里市、山武市からの流入が多く、芝山町内からの通勤先も半数は町内となっている。
- 町内に高校や大学がないことから、通学は流出超過にある。
- 交通手段は自動車利用が最も多い。芝山鉄道利用者の端末交通手段についても自動車利用が3割近くを占めており、自動車への依存度の高さがうかがえる。

### ■ 通勤流動（15歳以上）



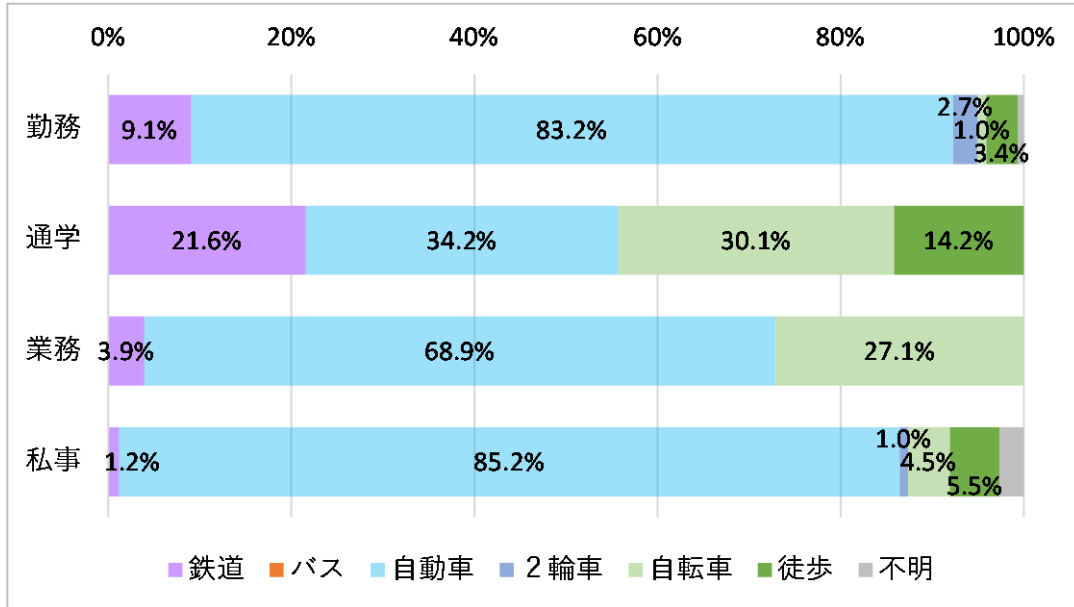
出典：令和2年（2020年）国勢調査

### ■ 通学流動（15歳以上）



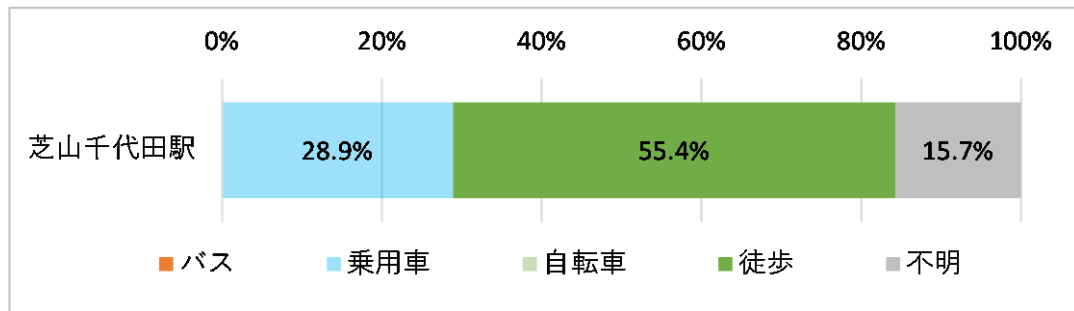
出典：令和2年（2020年）国勢調査

■目的別の交通手段構成比（代表交通手段）



出典：平成 30 年（2018 年）パーソントリップ調査

■芝山千代田駅の交通手段構成比（端末交通手段）



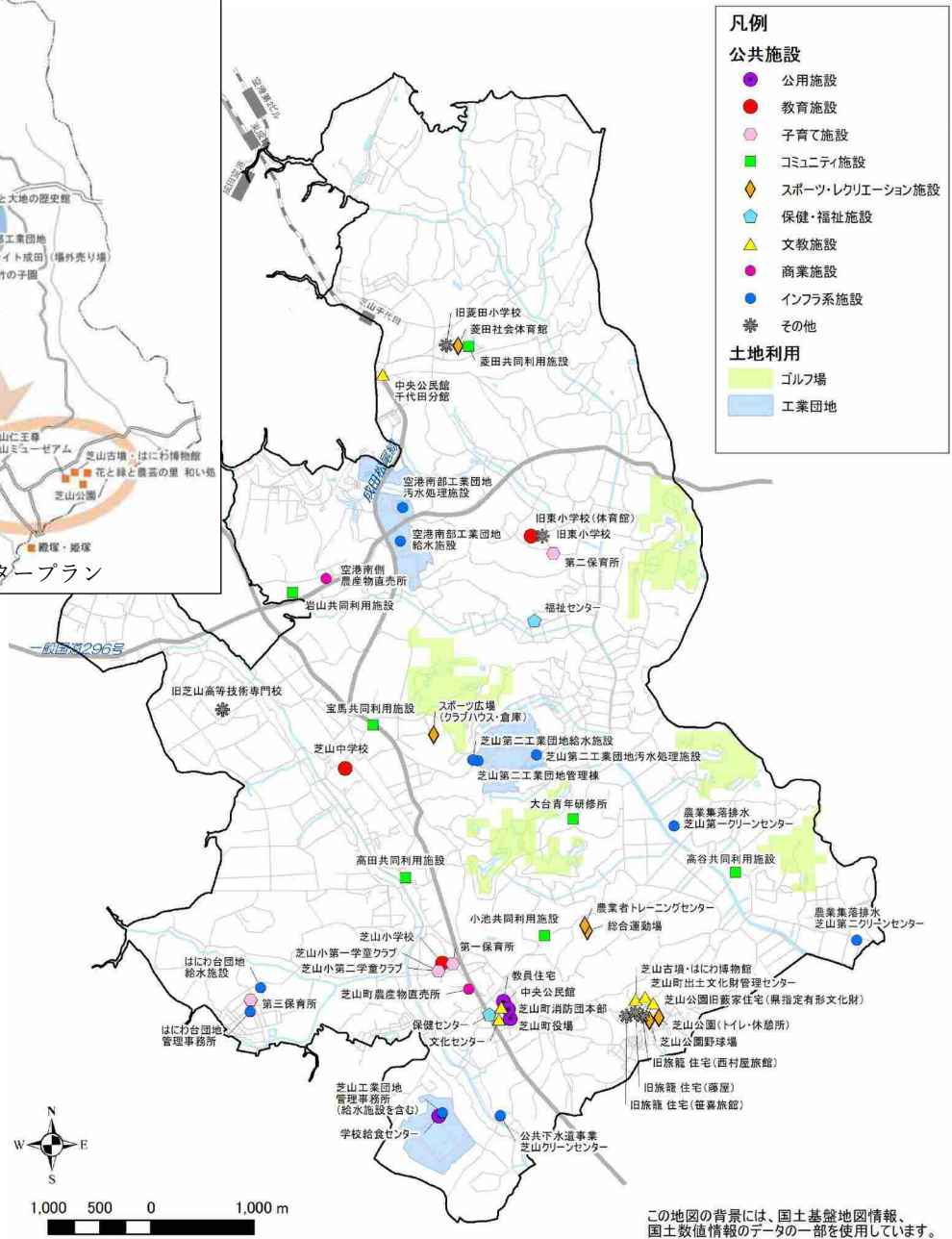
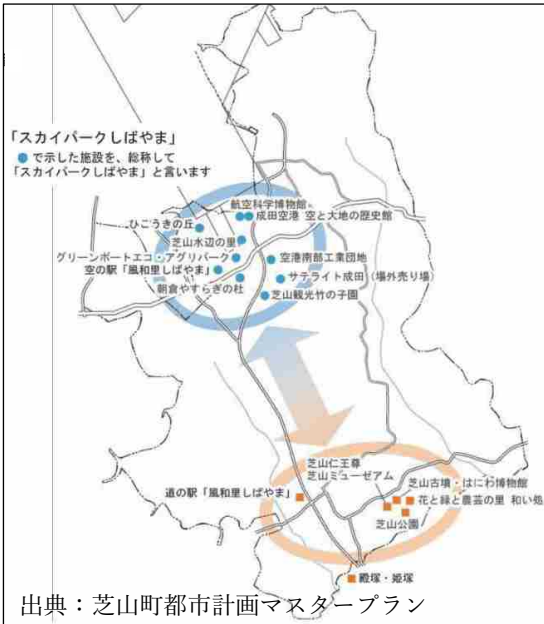
出典：平成 30 年（2018 年）パーソントリップ調査

### ③ 公共施設分布状況

- 主な公共施設は、小池エリア、千代田エリアに多く分布している。
- 歴史・文化が息づく本町においては、その特性を活かした施設が整備されており、北部（国道296号沿い）の「スカイパークしばやま」、南部の「芝山仁王尊」「芝山公園」など、多様な観光交流資源がまとまって立地している。

■ 観光交流資源の分布

■ 公共施設等配置図



出典：芝山町公共施設等個別施設計画



## (2) 既存公共交通の現状

### ① 公共交通ネットワーク

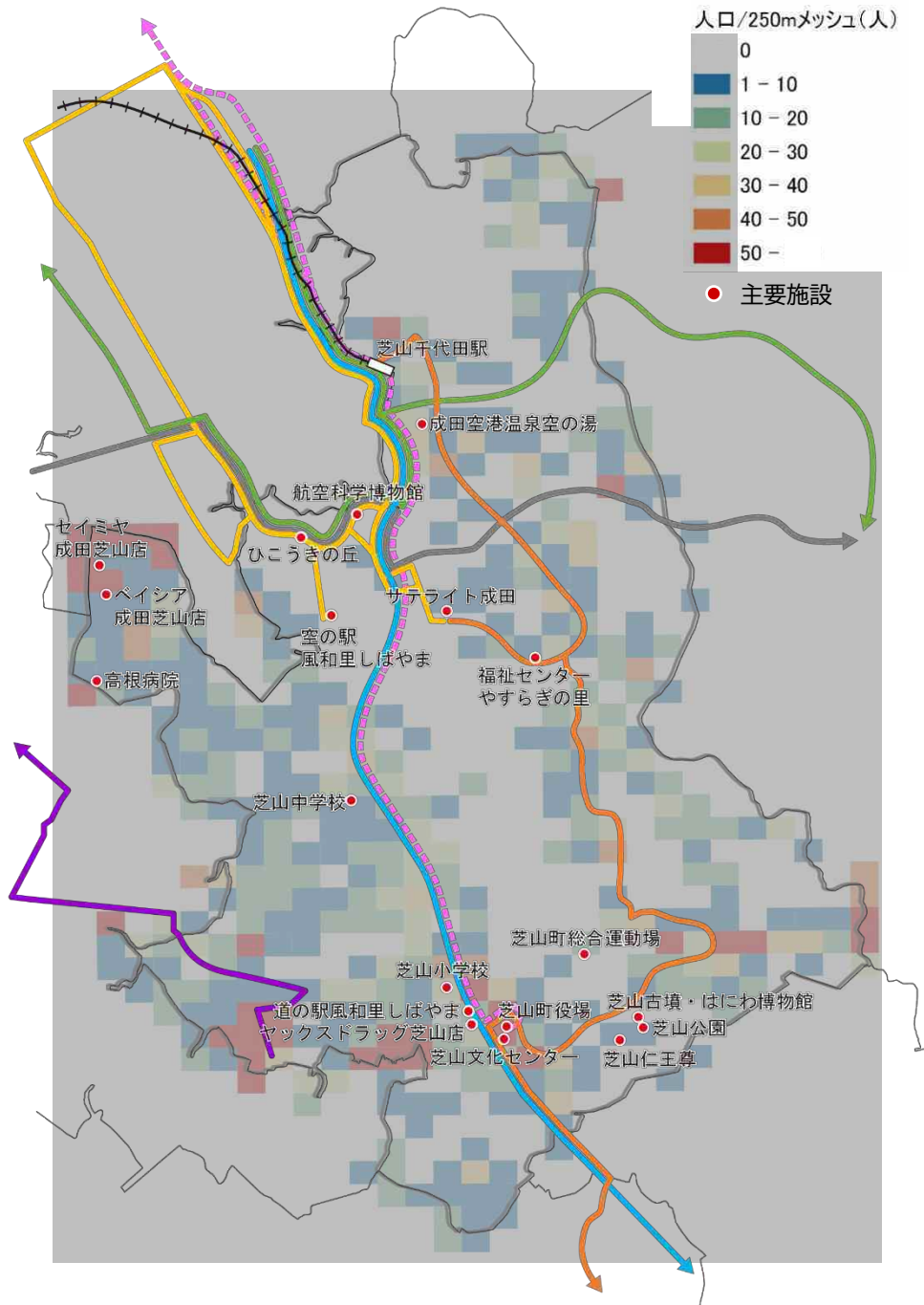
- 公共交通は人口が多いエリアを概ね通っていると言えるが、町の最東となる高谷・殿部田などのエリアや町西側の人口が集中している岩山・新井田などのエリア、人口が面的に分布している高田・牧野などのエリアは、デマンド交通（芝山あいあいタクシー）のみの運行となっている。

### ■ 公共交通ネットワーク図



出典：芝山町公共交通マップをもとに作成

■公共交通ネットワーク図（人口分布との重ね合わせ）

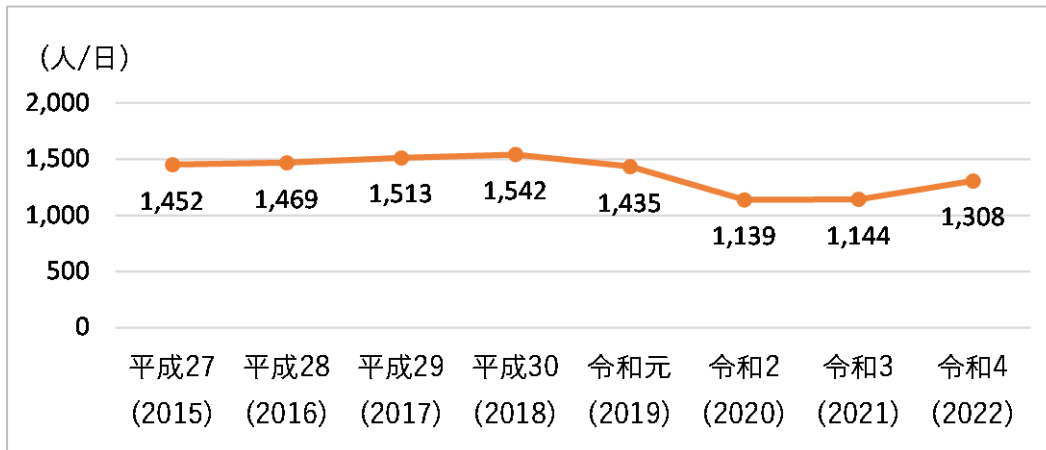


出典：令和2年（2020年）国勢調査  
芝山町公共交通マップをもとに作成

## ② 芝山鉄道

- 町内唯一の鉄道駅である芝山千代田駅と隣の東成田駅を結ぶ芝山鉄道が運行されており、東成田駅から京成電鉄への直通運転を行っている。
- 利用者数は横ばいが続いていたが、2020年度（令和2年度）はコロナ禍の影響を受けて2～3割減少した。

### ■年度別日平均利用者数



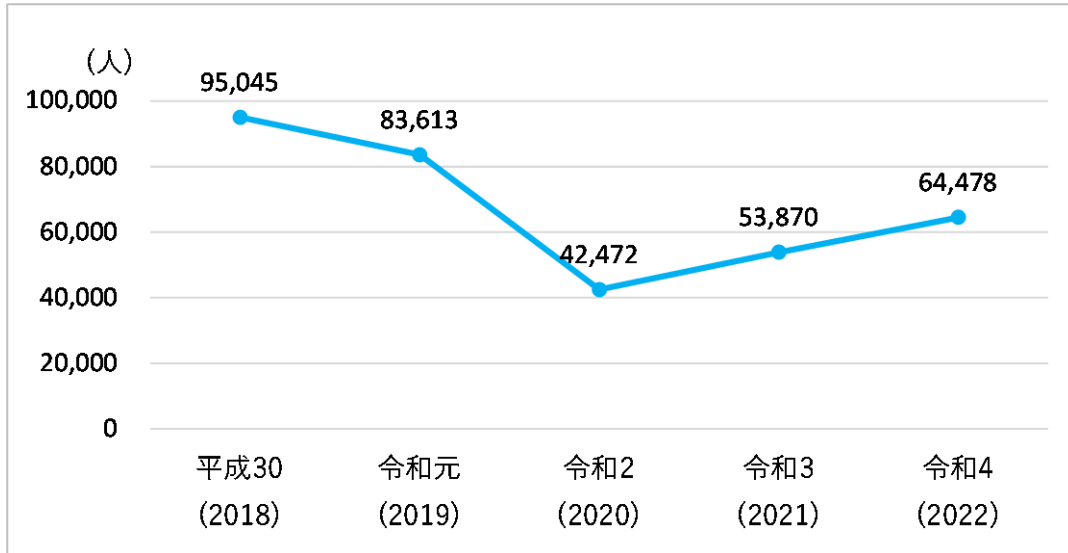
出典：町資料

年度	年間利用者(人)	日平均利用者(人)
平成 27(2015)	531,269	1,452
平成 28(2016)	536,107	1,469
平成 29(2017)	552,413	1,513
平成 30(2018)	563,008	1,542
令和元(2019)	525,028	1,435
令和 2(2020)	415,915	1,139
令和 3(2021)	417,644	1,144
令和 4(2022)	477,458	1,308

### ③ 空港シャトルバス

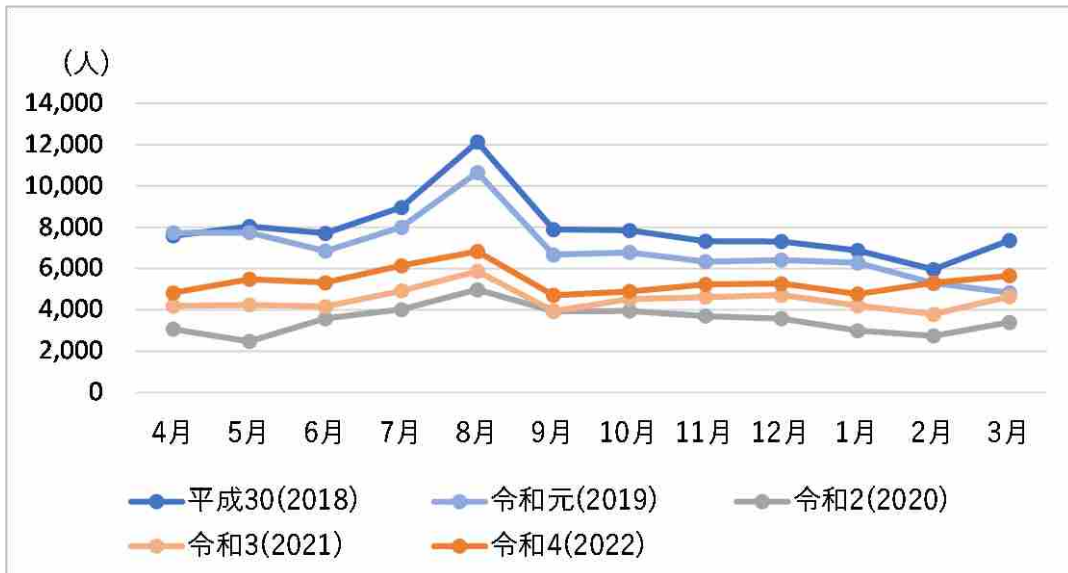
- 芝山鉄道延伸までの暫定措置として、成田空港と横芝屋形海岸とを結んで運行され、運賃は全区間統一で300円（ICカード利用は270円）、運行本数は24便/日となっている。
- 2020年度（令和2年度）の利用者数は、コロナ禍の影響を受けて大きく減少した。月別では夏休みのある8月に増加する傾向がある。

#### ■年度別利用者数推移



出典：町資料

#### ■月別利用者数推移



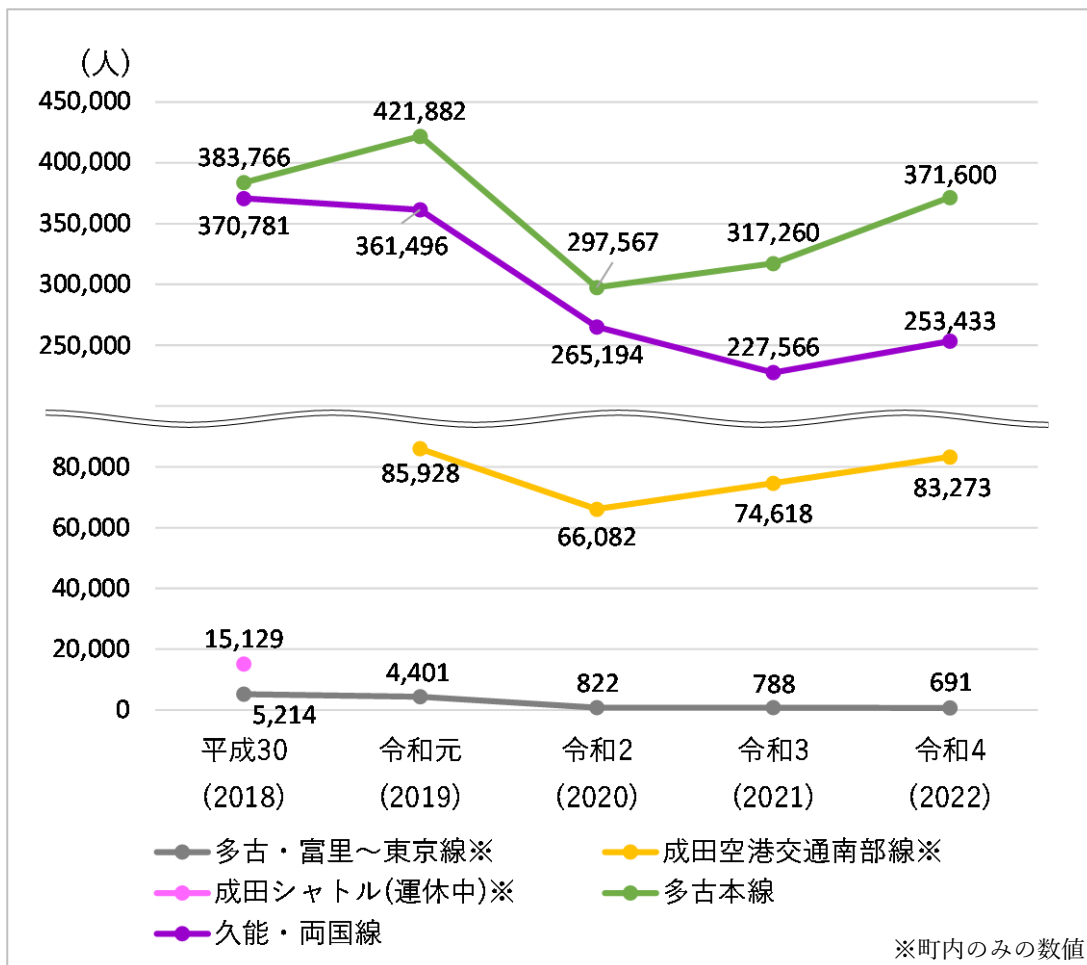
出典：町資料

④ 高速バス（多古・富里～東京線、成田シャトル）、路線バス（多古本線、久能・両国線、成田空港交通）

- 高速バスは、多古台バスターミナルと東京駅を結ぶ多古・富里～東京線が千葉交通により運行されている（2022年（令和4年）9月から匝瑳市役所～多古間が廃止となり、名称も匝瑳・東京線から変更された）。なお、WILLER EXPRESS と京成バス、千葉交通の3社が共同で運行している成田シャトルについては、2019年（平成31年）3月以降コロナ禍を受けて運休状態にある。
- 路線バスは、ジェイアールバス関東の多古本線（JR 成田駅～八日市場駅）、千葉交通の久能・両国線（京成成田駅東口～ハニワ台車庫）、成田空港交通の南部博物館線など（成田空港や航空科学博物館、南部工業団地、三里塚などを結ぶ）が運行されている。

バス路線	平日	土休日
多古・富里～東京線	8本/日	8本/日
多古本線	54本/日	50本/日
久能・両国線	2本/日	0本/日
成田空港交通	33本/日	24本/日

■ 年度別利用者数推移



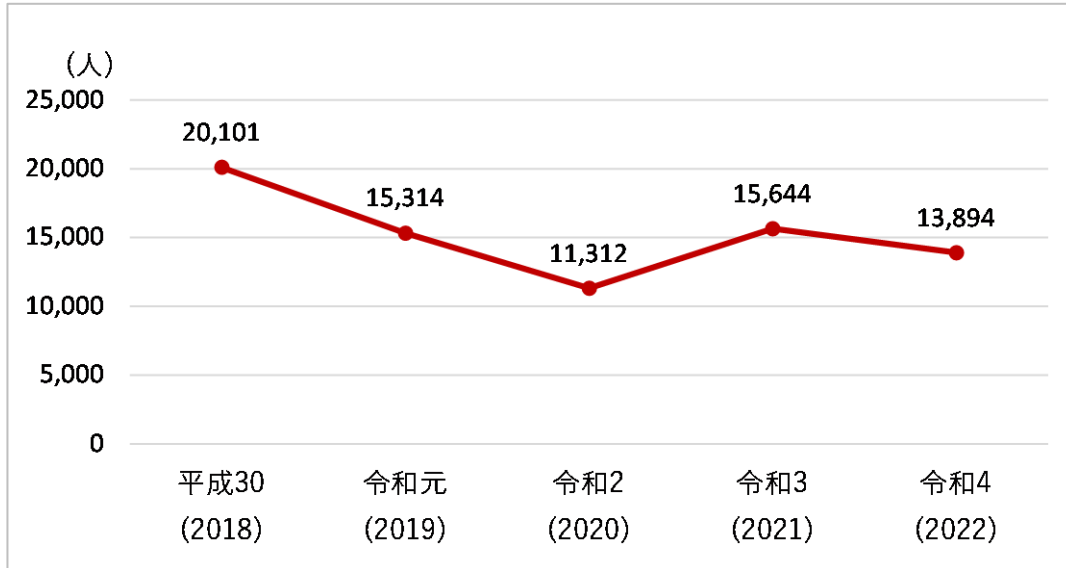
\* 成田空港交通は、町内のみの数値データが2019年以降に限られる。

出典：町資料

⑤ コミュニティバス（芝山ふれあいバス）

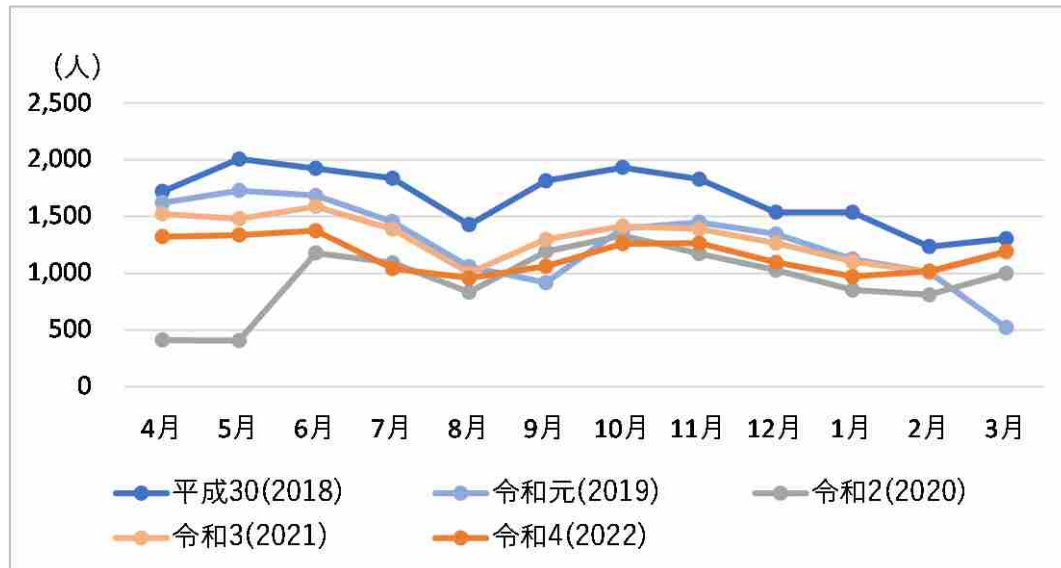
- 芝山千代田駅と JR 松尾駅とを結んで運行され、運賃は全区間統一で 200 円、運行本数は 13 便/日となっている。（学生についてはほとんどの利用者が定期券利用）
- 年度別利用者数は減少傾向にあったが、2021 年度（令和 3 年度）は増加し、回復傾向にある。月別利用者数は空港シャトルバルとは異なり、8 月に少なくなる傾向がある。

■年度別利用者数推移



出典：町資料

■月別利用者数推移

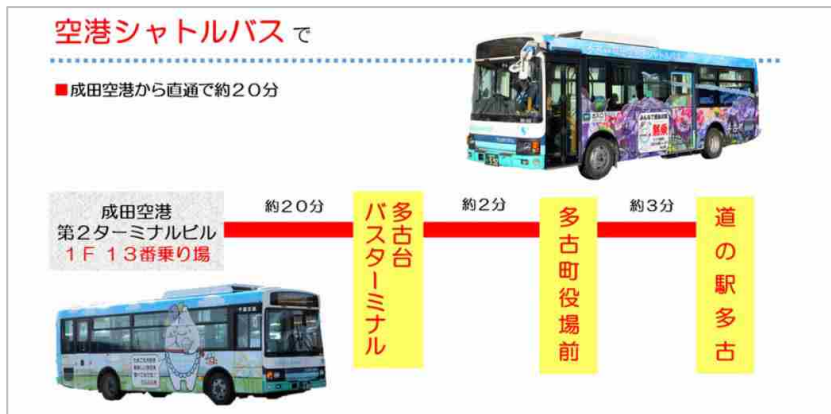


出典：町資料

⑥ その他のバス（多古-成田空港間シャトルバス、横芝光号成田便、スクールバス）

- 町内を經由する③～⑤以外の定期バス路線として、成田空港と多古町を結ぶ「多古-成田空港間シャトルバス」やイオンモール成田・成田空港と横芝光町を結ぶ「横芝光号成田便」がある。しかし、「多古-成田空港間シャトルバス」は町内にバス停がなく（芝山千代田駅近くの整備地区バス停には停車）、「横芝光号成田便」は航空科学博物館入口バス停に停車するも成田方面への利用ができない（成田市方面の便では降車専用、横芝光町方面の便では乗車専用となっており、整備地区バス停も同様）。そのため、運行本数はそれぞれ、多古-成田空港間シャトルバスが 40 本/日、横芝光号成田便が 23 本/日となっているが、多くは芝山町からの利用ができない。
- 町立小学校児童及び中学校生徒の通学の安全や学業の円滑化を図るため、スクールバスによらなければ通学が著しく困難である児童生徒に対して、スクールバスを5ルートで運行している。

■ 多古-成田空港間シャトルバスのルート案内



出典：多古町 HP

■ 横芝光号成田便のルート案内



バス停 Bus stop	区分 Classification	バス停 Bus stop	区分 Classification
横芝光町役場 Yokoshibahiko-machi Yakuba	乗車のみ Only for rides	イオンモール成田 AEON Mall Narita 1番のりば bus stop is No.1	乗車のみ Only for rides
横芝駅 Yokoshibahiko Sta.	乗降可 Getting on and off possible	成田空港第2旅客ターミナル Narita Airport Terminal 2 13番のりば bus stop is No.13	乗降可 Getting on and off possible
ふれあい坂田池公園 Fureai Sakataike Koen		整備地区 Seibi Chiku	乗車のみ Only for rides
横芝工業団地 Yokoshibahiko Kogyo Danchi	降車のみ Only getting off	航空科学博物館入口 Kokukagaku Hakubutsukan Iriguchi	乗車のみ Only for rides
航空科学博物館入口 Kokukagaku Hakubutsukan Iriguchi		横芝工業団地 Yokoshibahiko Kogyo Danchi	乗降可 Getting on and off possible
整備地区 Seibi Chiku	乗降可 Getting on and off possible	ふれあい坂田池公園 Fureai Sakataike Koen	乗降可 Getting on and off possible
成田空港第2旅客ターミナル Narita Airport Terminal 2 13番のりば bus stop is No.13		横芝駅 Yokoshibahiko Sta.	乗車のみ Only for rides
イオンモール成田 AEON Mall Narita 1番のりば bus stop is No.1	降車のみ Only getting off	横芝光町役場 Yokoshibahiko-machi Yakuba	降車のみ Only getting off

出典：横芝光町 HP

■ スクールバス

# 平成27年4月1日からのスクールバスルート



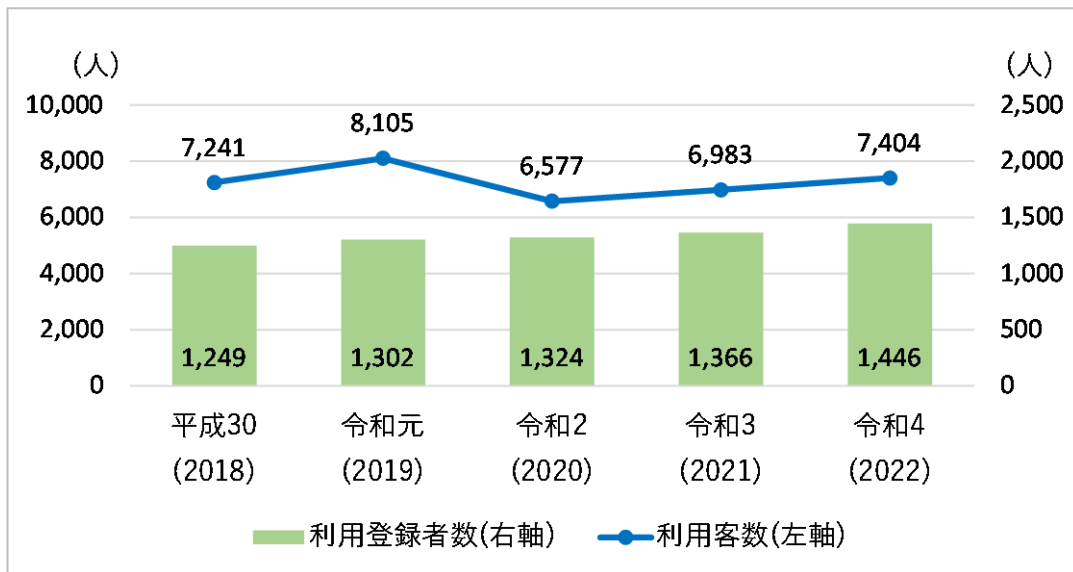
出典：芝山町 HP



⑦ デマンドタクシー（芝山あいあいタクシー）

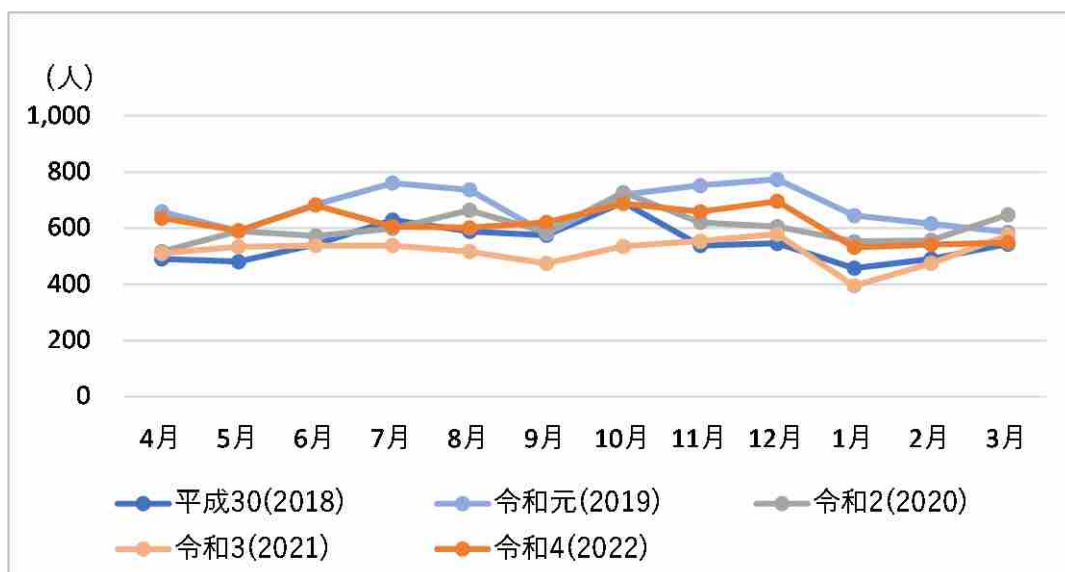
- 事前に利用者登録及び利用予約を行った芝山町在住者を対象に、芝山町全域の他、国保多古中央病院及び多古中央病院の近隣個人医院の範囲で運行されている。利用運賃は芝山町内を利用する場合は1人1乗車200円となっており、国保多古中央病院及び多古中央病院の近隣個人医院を利用する場合は1人1乗車300円となっている。
- 利用者数は他の交通機関と比べてコロナ禍の影響は小さく、大きな変動はみられない。月別にみても多少の変動はあるものの、大きな傾向はみられない。
- 利用登録者数は年々増加しており、直近の5年間で新たに200人近くの登録があった。
- 利用状況は地域によって差があり、特に西側地域への移動ニーズが多い。

■ 年度別利用者数推移



出典：町資料

■ 月別利用者数推移



出典：町資料

■ 芝山あいあいタクシーOD流動量（令和4年4~12月、居住地⇒目的地：5人以上）



出典：町資料

■ 芝山あいあいタクシーOD流動量（令和4年4～12月、目的地⇒居住地：5人以上）

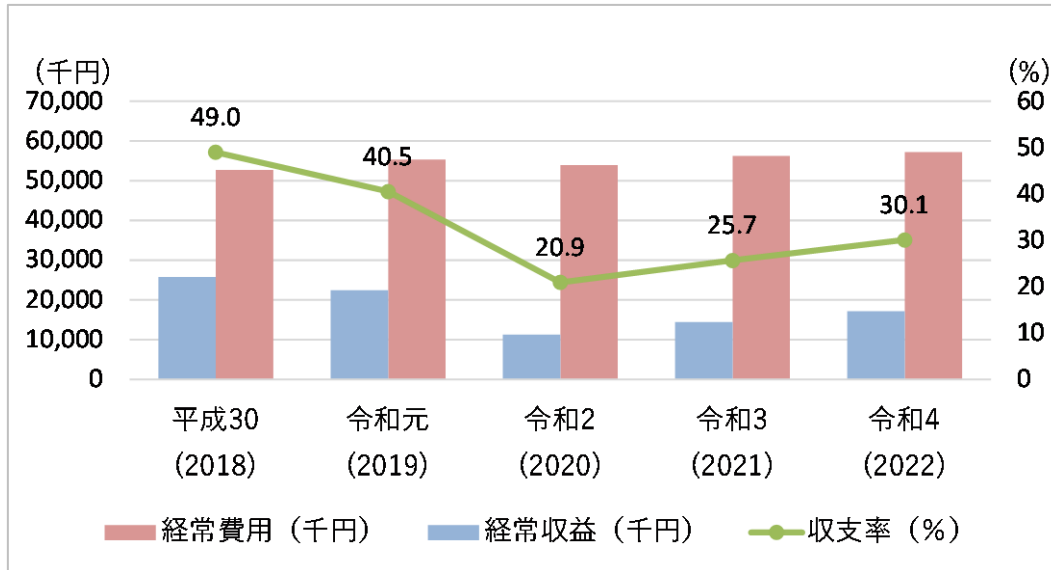


出典：町資料

## ⑧ 町の公共交通への負担

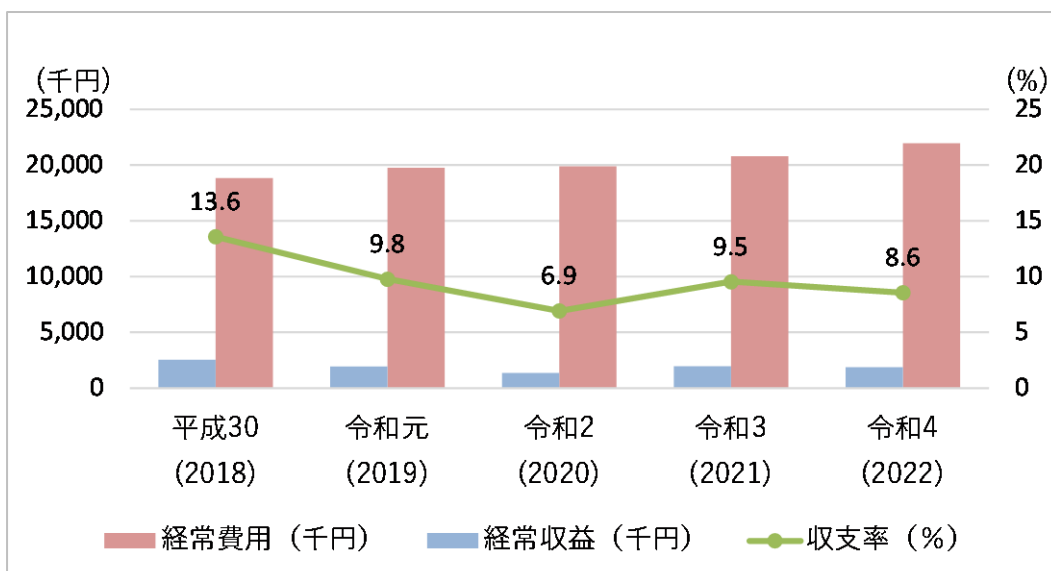
- 芝山町が運営に関わる空港シャトルバスや芝山ふれあいバス、芝山あいあいタクシーについては、経常損失を町が負担している。近隣 3 市町（芝山町、横芝光町、山武市）が運営する空港シャトルバスは経常損失の 3 割前後を、芝山ふれあいバス及び芝山あいあいタクシーは経常損失のほぼ全額を負担している。
- ここ数年の利用者減少に応じて、経常収益や収支率は減少している。
- 町全体での公共交通に係る行政負担額は約 2 億円となっている。

### ■ 空港シャトルバスの年度別経常費用・経常収益及び収支率の推移



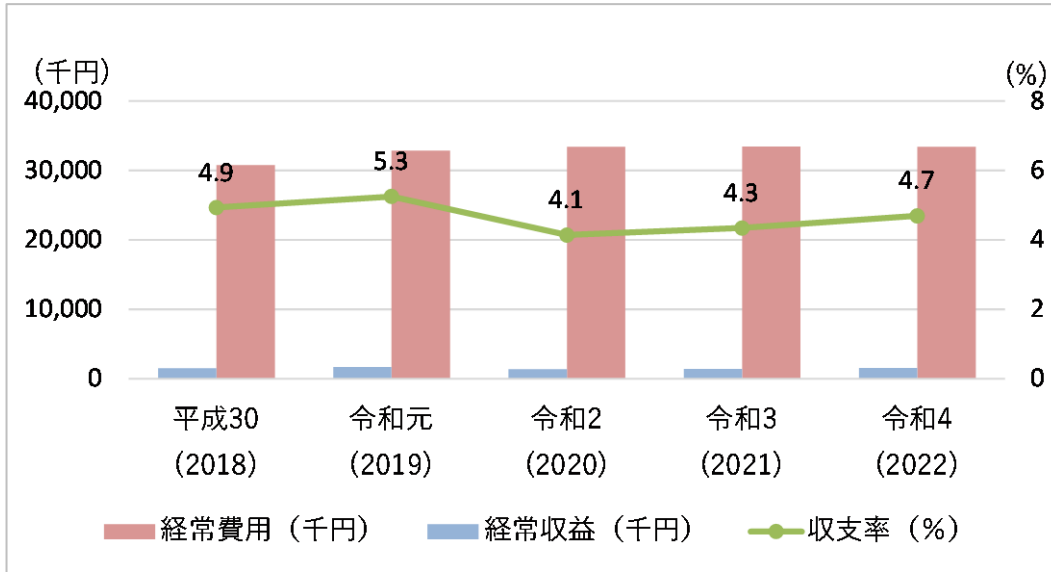
出典：町資料

### ■ 芝山ふれあいバスの年度別経常費用・経常収益及び収支率の推移



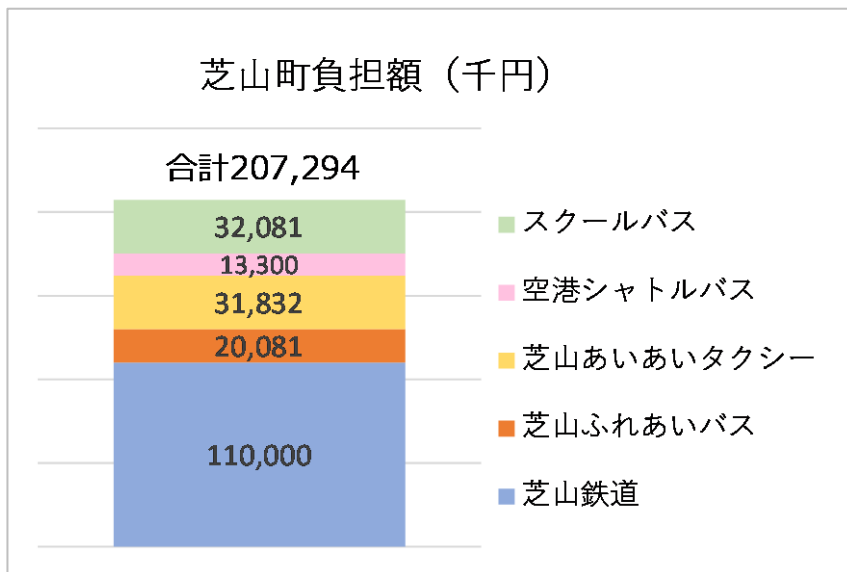
出典：町資料

■ 芝山あいあいタクシーの年度別経常費用・経常収益及び収支率の推移



出典：町資料

■ 芝山町における地域公共交通の行政負担額 ※令和4年度（2022年度）



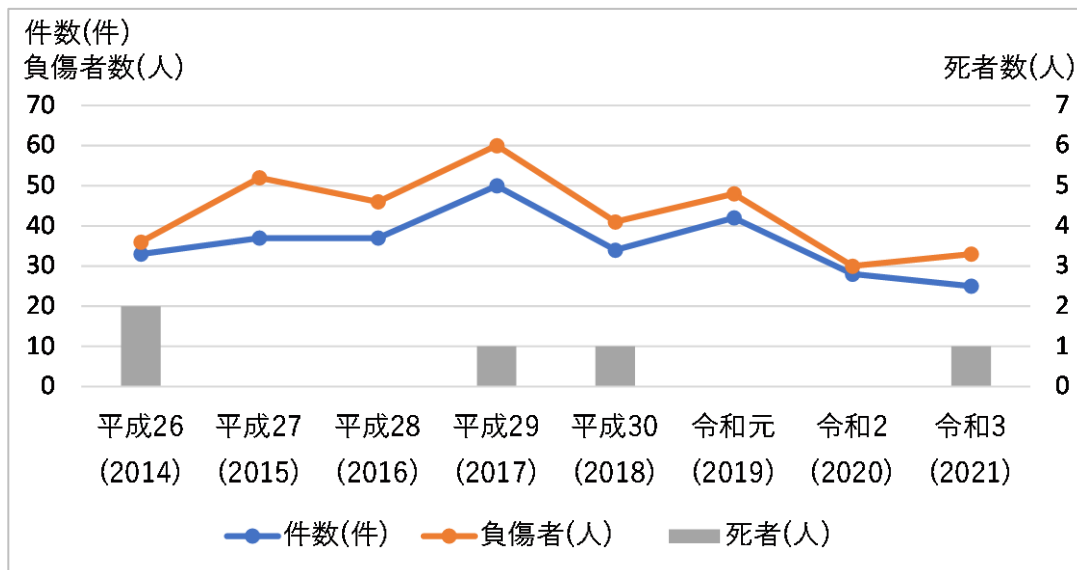
出典：町資料

### (3) 社会的背景

#### ① 交通事故の状況

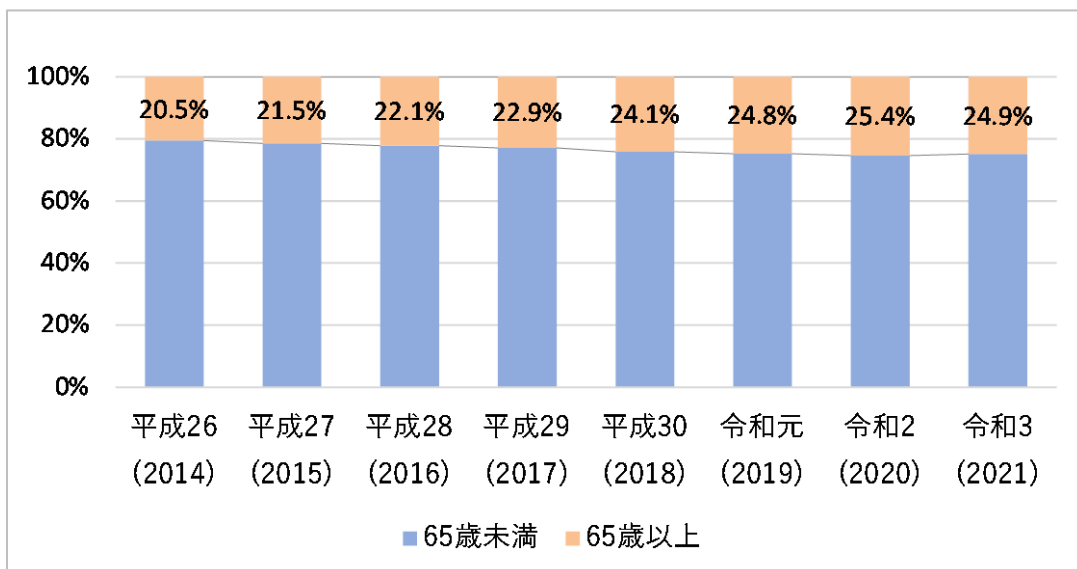
- 芝山町内における交通事故件数は年間 40 件程度で推移している。2021 年（令和 3 年）は直近 10 年間で最も少ない 25 件であった。
- 千葉県内における交通事故のうち高齢者（65 歳以上）の運転による事故の割合は年々増加しており、2020 年（令和 2 年）には 25%を超えた。芝山町内においても、高齢ドライバーが増加傾向にあることから、同様の傾向があると考えられる。

#### ■ 年別交通事故件数及び死傷者数（芝山町内）



出典：千葉県統計年鑑

#### ■ 運転者の年別年齢別事故件数（千葉県内）

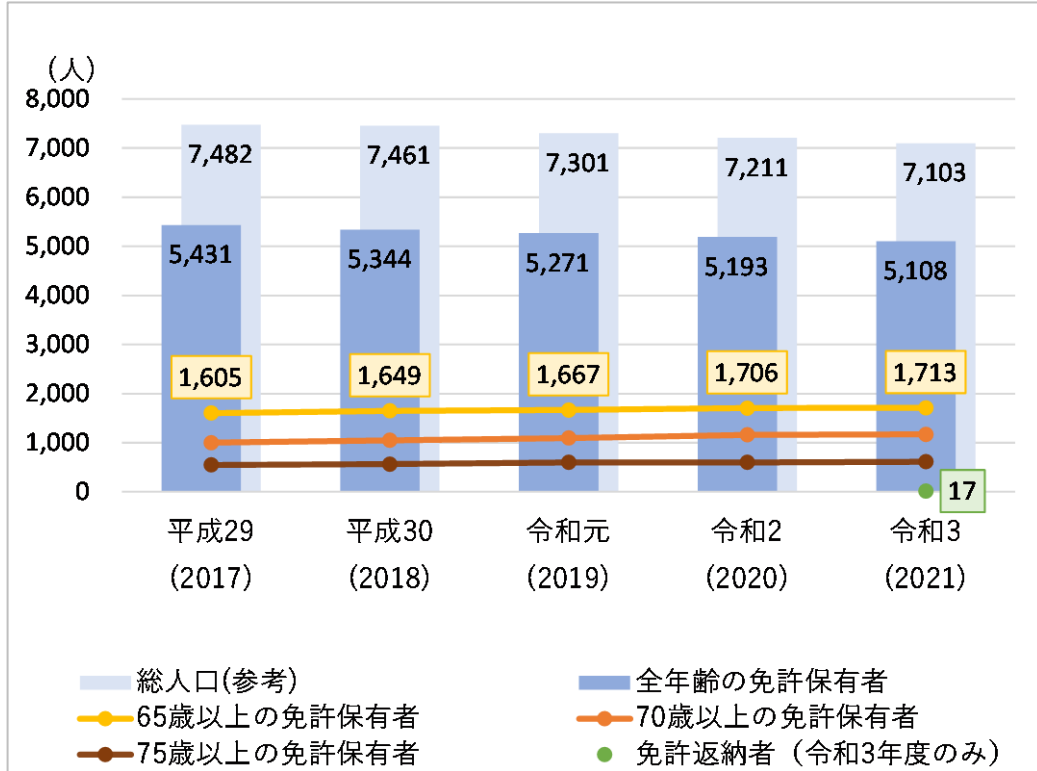


出典：千葉県統計年鑑

## ② 運転免許保有状況

- 運転免許の保有者数は総人口の減少に比例しており、保有者の割合は 72%前後を推移している。一方で、高齢の免許保有者については高齢化に伴い増加傾向にある。
- 65 歳以上の運転免許自主返納者に対しては、芝山ふれあいバスの運賃が無料になる支援が行われている。

### ■ 年度別運転免許保有状況の推移

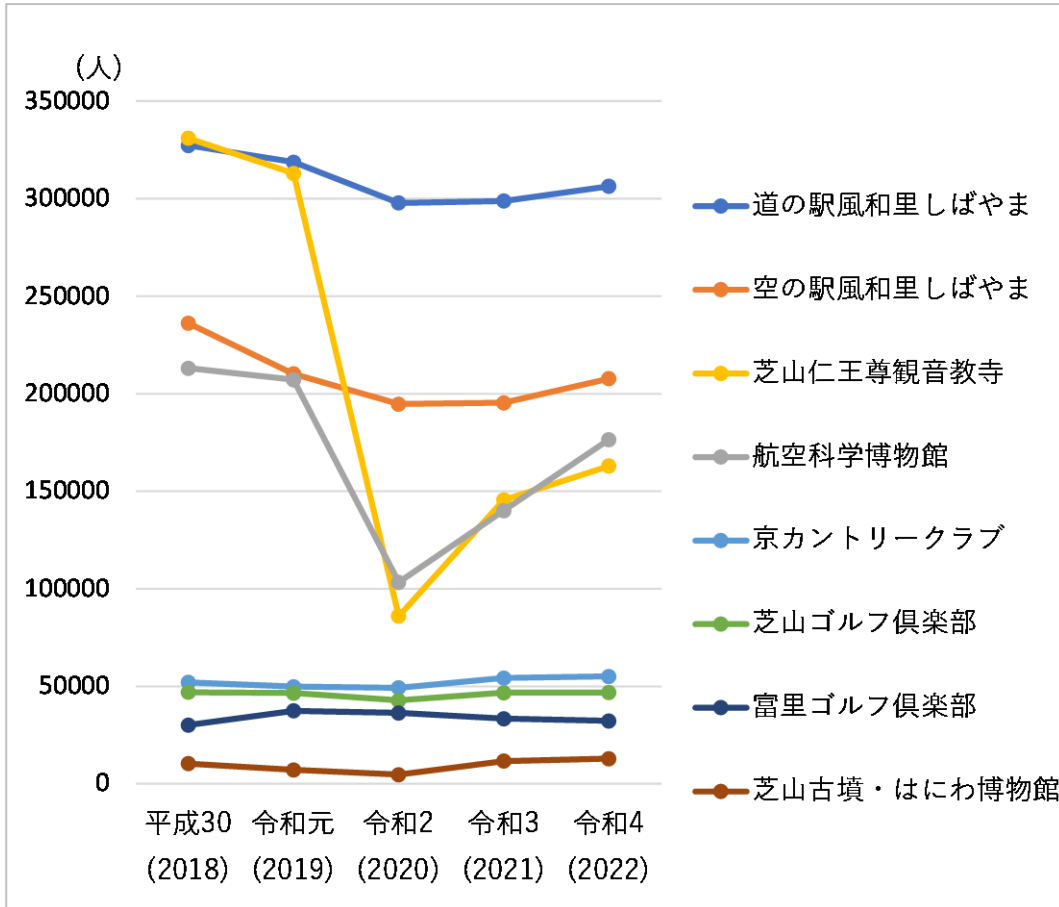


出典：町資料

### ③ 観光客の動向

● 2020年（令和2年）はコロナ禍を受けて、芝山仁王尊観音教寺や航空科学博物館の観光客数が大きく減少したが、2021年（令和3年）から回復傾向にある。

#### ■ 施設別観光入込客数の推移



出典：町資料



(4) 上位関連計画における地域公共交通の位置づけ

① 成田空港周辺の地域づくりに関する「実施プラン」(令和2年3月)

■ 空港の将来像 (空港の将来構想)

**成田空港が目指す空港像【発着回数50万回時イメージ】**

首都圏空港の発着回数は年間100万回となり、世界トップレベルへ  
(成田50万回・羽田50万回)

航空機発着回数	50万回	時間差	98回
航空旅客数	7,500万人	LCC就航割合	50%超
貨物量	300万トン	空港内従業員数	7万人

我が国及び首都圏の表玄関として、成田空港の競争力を可能な限り高め、増大する首都圏航空需要に適切に対応することにより、名実ともに日本のゲートウェイ、かつ、アジアのリーディングエアポートとしての地位を確立

	現在	50万回時
経済波及効果額 (全国)	約5.0兆円	約10.4兆円
経済波及効果額 (9市町)	約1.4兆円	約2.5兆円
旅客数	約4,000万人	約7,500万人
貨物量	約200万トン	約300万トン
空港内従業員	約4.3万人	約7万人

地域 ← 空港

・更なる機能強化の効果を受け止めるまちづくり計画等

・更なる機能強化

■ 空港の将来像を支え、効果を楽しむ地域の将来像

「地域と空港を支える人材の確保」を起点とする地域づくり

- 現在の空港内従業員における空港周辺9市町居住者率は50%強
- 空港内外の雇用増加のうち60% (約3.8万人) の地域人材輩出を目標とする

	うち9市町居住者	割合
現在の空港内 約4.3万人	約2.3万人	約52.6%
空港内外の増加 約6.4万人	約3.8万人	60%

- 空港内外で働く約3.8万人の従業員が、家族とともに地域に居住すると、**約9.2万人の人口押し上げ効果**に相当

9市町居住従業員 約3.8万人  
× 9市町平均世帯人員 2.4人  
= 約9.2万人 ※従業員1人当たり1世帯として算出



■ 地域活性化策

- 生活環境の向上 ※地域づくりの起点
  - (1) 地域から空港/航空関連ビジネスへの人材輩出の促進
  - (2) 機能強化を見据えた住環境等の整備
    - ① 「暮らし」の視点を踏まえたまちづくり
    - ② 機能強化を見据えた住宅等の整備
  - (3) 9市町から成田空港へのアクセス利便性の向上
  - (4) 成田空港と地域の連携による地域防災力の向上
- 産業振興
  - (1) 今後の空港とまちづくりを支える産業振興等
    - ① 空港を活用した地場産業・中小企業振興
    - ② 今後の空港とまちづくりを支える企業誘致
  - (2) 空港を起点とする観光振興策推進
  - (3) 空港と近接している地域特性を活用した農林水産業の振興
    - ① 力強い産地づくりと販売力の強化
    - ② 農業用水と農地の整備
- インフラ整備
  - (1) 空港と地域の発展を支える道路の整備
  - (2) 空港周辺の河川整備

地域公共交通の位置づけ

○ 9市町から成田空港へのアクセス利便性の向上

【主な取組】

- ・ 空港と周辺地域とを結ぶバス路線の運行によるアクセス手段の拡充
- ・ バスターミナルの整備による効率的なバス運行の推進
- ・ 地域公共交通網形成計画の策定など

【民間の取組】

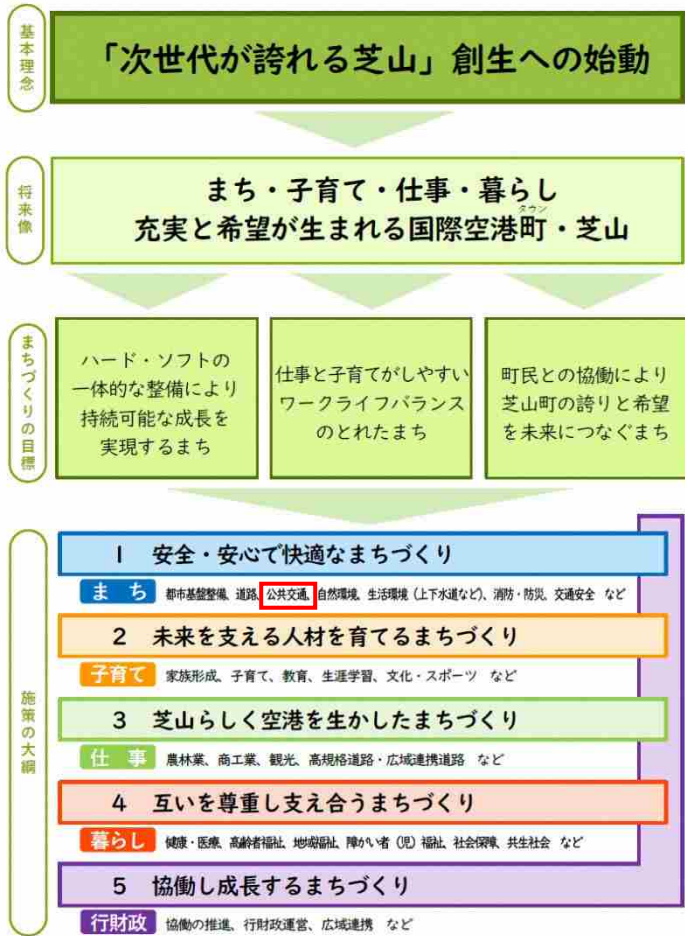
- ・ 夜間時間帯の空港アクセス拡充 (交通事業者) など

【今後、検討すべきこと】

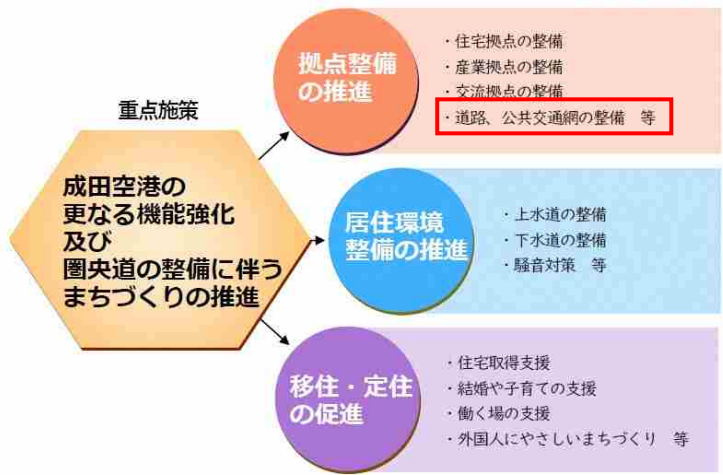
- ・ 広域連携による持続可能な公共交通の検討
- ・ 多様なモビリティの活用を含む交通アクセスの充実など

②第5次芝山町総合計画（令和3年3月）計画期間：令和3年度～令和12年度

■第5次芝山町総合計画の全体像



■前期基本計画における重点施策



地域公共交通の位置づけ

○公共交通の利便性向上

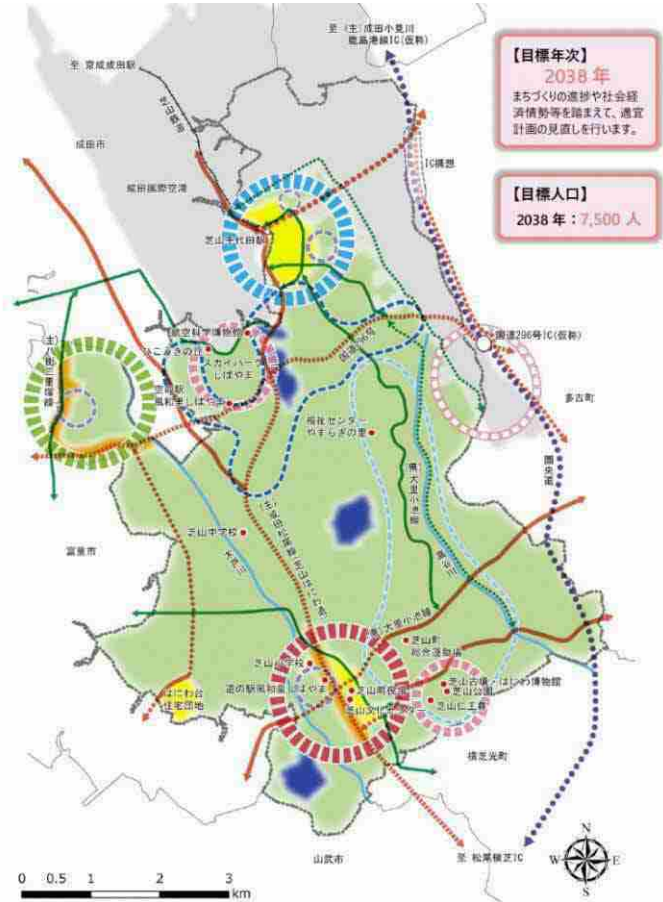
- ・交通結節点としての機能向上  
⇒芝山鉄道利用促進事業、スカイパークしばやまの回遊性向上事業、バスターミナル整備事業
- ・公共交通網の充実  
⇒空港シャトルバス運行事業、芝山ふれあいバス運行事業、芝山町西側地域新規交通網創出事業
- ・デマンド交通の推進  
⇒芝山あいあいタクシー運行事業、スマートフォンを利用した予約や配車システム

### ③芝山町都市計画マスタープラン（令和2年4月）目標年次：令和22（2040）年頃

#### ■芝山町の将来像

**時と人が交わるスカイゲートシティ**  
 ～誰もが暮らしやすい 持続的に成長する都市～

拠点	<b>中心拠点</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>芝山町の居住・文化・交流・行政・業務の中心となる市街地です。</li> <li>住民の生活利便性の向上に資する都市機能の誘導を図るとともに、移転対象者や新規定住者のための居住地整備等を推進し、密度の高い市街地形成を目指します。</li> </ul>
	<b>スカイゲート拠点</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>成田空港への近接性や鉄道駅を有する特性を活かし、成田空港南側の玄関口にふさわしい高次元の都市機能の誘導を図る市街地です。</li> <li>新たに生まれの創出や、雇用の場の確保に資する土地利用誘導を目指します。</li> </ul>
	<b>田園型居住地創出拠点</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>良好な農業環境を有するとともに、成田市の市街地に隣接し、比較的高い生活利便性を有するエリアです。</li> <li>優良農地を保全しながら、「農ある暮らし」を実現する田園型居住地の新しいモデルを創出します。</li> </ul>
都市軸	<b>観光交流拠点（既存）（橋本）</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>スカイパークはばやま、芝山仁王尊、芝山公園をはじめとする既存の地域資源の活用や、歴史道（C）周辺での新たな地域振興施設の創出など、町内外からの利用を見据えた広域的な拠点として、観光交流機能の充実を図ります。</li> </ul>
	<b>広域連携軸</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本町と周辺都市を結ぶ道路網で、人とモノの移動を支え、町の発展に繋がる広域的な道路網です。</li> </ul>
ゾーン	<b>地域連携軸</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域連携軸を補完するとともに、町内の各拠点を結ぶ道路網です。</li> </ul>
	<b>市街地ゾーン</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>居住と生活サービスが混在する、複合的な市街地です。</li> <li>既存機能の維持・充実を図るとともに、新規居住地の整備や空き家等の活用、にぎわい創出に資する新たな土地利用の誘導など、市街地の“質”と“密度”の向上に向け取組みを図ります。</li> </ul>
	<b>産業振興ゾーン</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>成田空港への近接性を活かした工業・物流企業等が立地する産業系市街地です。</li> <li>産業環境の維持と更なる充実を図ります。</li> </ul>
	<b>沿道利用促進ゾーン</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域連携軸となる国道296号、主要地方道成田松尾線（芝山はにわ道）の沿道を中心に、住民や道路利用者の利便性を支える、沿道型サービス施設等の立地誘導を促進します。</li> </ul>
	<b>みどりのゾーン</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本町の農業を支える農地や河川・丘陵地などの自然環境、郊外に点在する既存集落や住宅地によって構成されたゾーンです。</li> <li>既存集落等の維持・活性化と農業・自然環境の保全・活用を図りながら、人と環境の共生を図ります。</li> </ul>
	<b>新規居住地検討ゾーン（4箇所）</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺環境や既存ストックに配慮しながら、空港拡張に伴う移転対象者のための居住地や、増加が見込まれる空港従業員等の定住の受け皿となる居住地など、人口の確保に資する新規居住地の創出を検討・推進します。</li> </ul>
	<b>新規産業創出ゾーン</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域連携軸となる国道296号、主要地方道成田松尾線（芝山はにわ道）の沿道を中心に、成田空港と歴史道（C）への近接性を活かした、新たな産業系土地利用の計画的な誘導を図ります。</li> </ul>
	<b>健康福祉ゾーン</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福祉センターをはじめ、デイサービスや特別養護老人ホームなどの高齢者用福祉施設や、芝山公園や総合運動場などの健康促進施設が立地したゾーンです。</li> <li>既存施設の維持・充実や更なる健康増進に資する場の整備を推進し、高谷川周辺の美しい田園環境と一体となった健康福祉機能の強化を図ります。</li> </ul>



#### 地域公共交通の位置づけ

##### ○利便性の高い公共交通網の構築

- ・公共交通の充実と利用促進に向けた取組み
- ・交通結節拠点の創出
- ・芝山鉄道の延伸を含めた新たな公共交通システムの検討

##### ○自転車利用環境の改善

- ・自転車ネットワークの形成
- ・安全・安心な自転車利用環境の確保

## ④芝山町人口ビジョン及び第2次芝山町まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月）

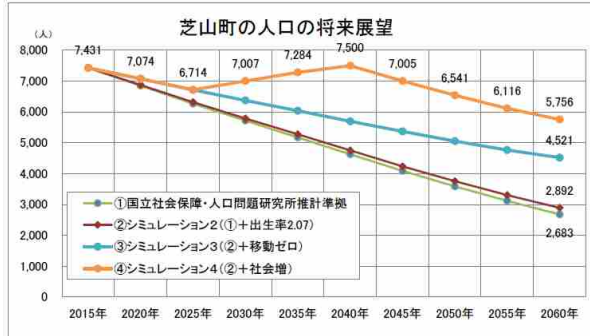
計画期間：2020年度～2024年度

### 【人口ビジョン】

#### ■目指すべき将来の方向



#### ■人口の将来展望



出典：国勢調査結果（総務省統計局）

注記：仮定値の推計は、まちひとしごと創生本部提供ワークシートによる推計

#### 芝山町の人口の将来展望

- 今後も芝山町の人口を維持していくために、合計特殊出生率を2060年までに2.07（人口置換水準）に向上させます。
- 出生率の向上と転出の抑制、転入の推進により、社会増減の均衡（増減ゼロ）を目指します。
- 成田空港の新滑走路運用開始による空港の更なる機能強化とともに、圏央道の整備も進むことから、空港関連事業者の定住促進により、2040年にかけて新たな社会増を見込みます。

### 【第2次芝山町まち・ひと・しごと創生総合戦略】

#### ■第2次総合戦略の基本方針

##### ■町の目指すべき将来像

「生涯活躍」を知感、体感できるまちづくり

##### ■基本目標・基本方針

基本目標1「安定した雇用を創出し、安心して働ける環境を整備する」

基本方針1「働ける場所の創生」

基本方針2「ひとの育成」

基本目標2「新しいひとの流れをつくる」

基本方針3「ひとの流れづくり」

基本目標3「若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる」

基本方針4「新たな世代への橋渡し」

基本目標4「時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守る」

基本方針5「幸せ感向上に向けたまちづくり」

### 地域公共交通の位置づけ

#### ○交通アクセス向上

- ・バスターミナル整備事業
  - ⇒町内で運行しているバス路線（芝山ふれあいバス、空港シャトルバス、成田シャトル等）の停留所を集約したバスターミナルを整備、公共交通の利便性向上
- ・公共交通事業
  - ⇒芝山ふれあいバスについては利用者のニーズを見極め新規のバス路線設置に向けた検討、芝山あいあいタクシーについても増車や利用日拡大等による交通弱者への利便性向上
- ・既存市街地と郊外住宅団地との連携強化
  - ⇒小池エリアの既存市街地とのアクセス性の向上に向けた新たな交通網の創出検討
- ・スカイパークしばやまの回遊性向上
  - ⇒空港南側圏におけるサイクルツーリズムやレンタサイクル事業、航空科学博物館へのパーク&ライド事業等

## ⑤芝山町国土強靱化地域計画（令和3年3月）

### ■事前に備えるべき目標

- 目標 1 大規模自然災害等が発生したときでも人命の保護が最大限図られる
- 目標 2 大規模自然災害等発生直後から救助・救急、医療活動等が迅速に行われる（それがなされない場合の必要な対応を含む）
- 目標 3 大規模自然災害等発生直後から必要不可欠な行政機能は確保する
- 目標 4 大規模自然災害等発生直後から必要不可欠な情報通信機能は確保する
- 目標 5 大規模自然災害等発生後であっても、経済活動（サプライチェーンを含む）を機能不全に陥らせない
- 目標 6 大規模自然災害等発生後であっても、生活・経済活動に必要な最低限の電気、ガス、上下水道、燃料、交通ネットワーク等を確保するとともに、これらの早期復旧を図る
- 目標 7 制御不能な二次災害を発生させない
- 目標 8 大規模自然災害等発生後であっても、地域社会・経済が迅速に再建・回復できる条件を整備する

### ■強靱化の推進方針

② 交通結節点の機能強化	リスクシナリオ：2-3、6-3
担当係：空港地域振興係	総合計画：131 公共交通の利便性向上
<ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅「風和里しばやま」に併設する形で、パーク&amp;ライドやサイクル&amp;ライド機能を備えた町南部の交通結節拠点の創出を検討する。</li> <li>・芝山千代田駅においては、駅周辺の活性化を図るとともに、駅前利用駐車場の整備やバス交通との相互乗り継ぎの円滑化など、町北部の交通結節拠点として機能の維持・充実を図る。</li> <li>・上記交通結節点の機能強化により、災害発生時における移動手段のリスクヘッジを図る。</li> </ul>	
⑨ 公共交通網の整備	リスクシナリオ：6-3
担当係：空港地域振興係	総合計画：131 公共交通の利便性向上
<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用促進に資する住民への積極的な周知、本数の充実や待合空間の整備など公共交通の利便性の向上、利用しやすい料金施策等の導入など、モビリティ・マネジメントによる公共交通の利用促進を図る。</li> </ul>	

### 地域公共交通の位置づけ

#### ○交通結節点の機能強化・公共交通網の整備

- ・道の駅「風和里しばやま」を核とした町南部の交通結節拠点の創出
- ・芝山千代田駅における町北部の交通結節拠点としての機能の維持・充実
- ・モビリティ・マネジメントによる公共交通の利用促進

#### ○地域交通ネットワークが分断する事態に対する重要事項

- ・都市のバリアフリー化
- ・交通結節点の機能強化
- ・公共交通網の整備

## ⑥小池エリア交通結節拠点基本計画検討報告書等（令和元年度・令和3年度）

### ■交通結節拠点整備の目標

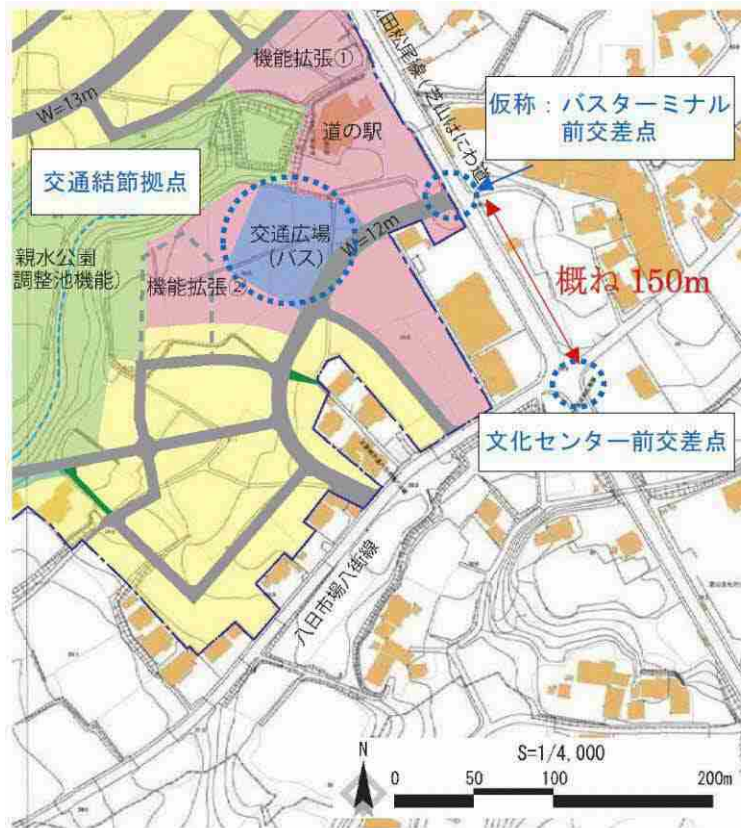
目標 1：路線バス網の再編、強化に向けた交通結節拠点づくり

目標 2：道の駅の拡張や住宅開発、芝山小学校跡地活用等と連動した生活拠点の形成に向け交通環境を充実

### ■将来のバスターミナル機能の規模

時 期		交通結節機能関連の施設	備 考
短 期	既存需要への対応	・ バスパース 2 台分 ・ バスパール 2 台分	【その他施設】 ・ 情報提供施設（バスロケーション） ・ P&R 駐車場 ・ 一般車送迎施設
	新規開発需要対応	・ タクシー乗り場 2 台分 ・ タクシープール 3 台分	
中長期	地域交通を活用した地域活性化への対応 等	・ バスパース 4 台分 ・ バスパール 4 台分 ・ タクシー乗り場 2 台分 ・ タクシープール 3 台分	【乗り入れ】 ・ 企業バス、福祉交通バス ・ ふれあいバス増便、デマンドタクシー等

### ■交通結節拠点と県道成田松尾線の流出・流入位置関係



### 地域公共交通の位置づけ

- 交通施策の有効性の把握、見直し
- 新規バス路線、新たな交通システムの導入等

## ■上位関連計画における地域公共交通の位置づけのまとめ

### ① 地域公共交通ネットワーク

- ・ 広域連携による空港と周辺地域を結ぶ持続可能なバス路線の運行
- ・ 多様なモビリティの活用を含む交通アクセスの充実
- ・ 芝山町西側地域新規交通網の創出

### ② 交通結節点の整備

- ・ 小池エリアの既存市街地と郊外住宅団とのアクセス性向上
- ・ 道の駅「風和里しばやま」を核としたバスターミナルの整備
- ・ 芝山千代田駅の交通結節点としての機能の維持・充実

### ③ 利用促進

- ・ 夜間時間帯の空港アクセスの拡充
- ・ 芝山鉄道利用促進
- ・ デマンド交通のスマートフォンを利用した予約・配車システムの導入
- ・ スカイパークしばやまの回遊性向上
- ・ 自転車ネットワーク、レンタサイクル事業との連携