

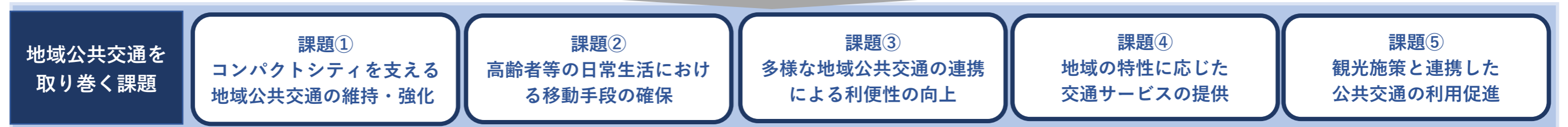
第5章 地域公共交通の課題

(1) 公共交通の現状と課題の抽出

芝山町の現状	地域公共交通の現状	上位・関連計画での位置づけ
<ul style="list-style-type: none"> ○成田空港の更なる機能強化等を活かしたまちづくりの進展 ○鉄道駅と小池地区(中心拠点)が離れた都市構造 ○人口減少や少子高齢化の進行、世帯構成の変化 ○エリアごとに特徴を持った拠点が形成 ○成田空港関連道路交通量の増加に伴うピーク時における慢性的な道路交通混雑 ○町民ニーズの多様化、買い物・通院・通学等の町外依存 ○成田空港に隣接し、歴史・文化が息づく地域特性を活かした多様な観光交流資源がまとまって立地 ○地域づくりへの意識の高まりと町民との協働によるまちづくり 	<ul style="list-style-type: none"> ○民間路線バス(3路線)、高速バス(2路線)、芝山ふれあいバス(1路線)、芝山あいあいタクシー(3台)、空港シャトルバス、スクールバス、一般タクシー等の多様な公共交通の存在 ○芝山ふれあいバス、デマンド交通の収支率は1割以下 ○コロナ禍による公共交通利用者の減少傾向 ○フルデマンド・ドアトゥドアによるデマンド交通利用者の増加傾向 ○公共交通関連の町負担額は、現在約 207,000 千円/年で増加傾向 ○自家用車利用の依存による公共交通利用の機会の減少 ○自家用車運転に不安を抱える高齢者の増加 ○鉄道、高速バス、圏央道整備等の充実した広域交通体系 	<ul style="list-style-type: none"> ■地域公共交通ネットワーク <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・芝山町西側地域等新規交通網の創出 ■交通結節点の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・道の駅「風和里しばやま」、芝山千代田駅の交通結節点としての機能強化 ■利用促進 <ul style="list-style-type: none"> ・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

地域公共交通に関する実態・利用者ニーズ調査

<ul style="list-style-type: none"> ■町民アンケート調査 <ul style="list-style-type: none"> ○日常生活の移動は多くが自家用車に依存している傾向であり、公共交通を利用する割合は少ない。 ○外出時に困りごとがある人は、1割程度にとどまるが、そのうち対応として、「外出をあきらめる」人が20.1%存在しており、買い物・通院・通学等で公共交通を必要としているニーズは一定数存在する。 ○鉄道以外の公共交通については「利用しない」が8割以上を占め、利用しない理由として「利用する用事が特にないから」や「自家用車のほうが便利だから」が多くなっている。 ○車から公共交通への転換需要も見込まれ、高齢者のための公共交通サービス向上が期待される。 ○高校生は公共交通の「運行時間帯」「運行本数」に不満が多く、増便などの改善を求める声が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ■集客施設利用者調査(観光・商業・医療施設等) <ul style="list-style-type: none"> ○町外利用者が9割以上。 ○鉄道利用が約1割程度で9割が車移動に依存している。 ○公共交通を利用しない理由は、車でしか来ることができないため、とくに利用するための条件もないという意見が多くなっている。 ○公共交通の要望は、「運行本数の増便」の要望が約2割と多くはいるが、初めて訪れる利用者も多いため、「わからない」という回答多く、事前のアクセス情報提供の重要性がうかがえる。 	<ul style="list-style-type: none"> ■エリア別意見交換会 <ul style="list-style-type: none"> ○意見交換会の継続による住民・利用者意識の改善と利用促進 ○子供や高齢者等の移動ニーズに合わせた、地域公共交通のサービス水準の見直し ○ICT技術を活用したわかりやすい情報提供、キャッシュレス化 ○近隣自治体・交通事業者との連携と乗り継ぎ環境の改善 ○行政・受益者負担の見直し ○まちづくりと連携しながら、地域内での継続的な意見交換 ○地域主体の自家用有償運送事業の取組可能性の検討 ○持続可能性、環境意識等を考慮したモビリティ・マネジメントの取組展開
<ul style="list-style-type: none"> ■公共交通利用者調査 <ul style="list-style-type: none"> 【路線バス】 <ul style="list-style-type: none"> ○路線バスの利用者の約9割が町外居住者で目的は通勤及び観光利用が主となっており、特に、土曜日は観光及び私事目的での利用が5割と多くなっている。 ○バス停までの交通手段は、徒歩が約4割を占めるが、家族の送迎やパーク&ライドも見受けられる。 ○要望については、「運行本数の増便」「運行時間帯の拡大」「行き先」への改善があがっている。 【芝山ふれあいバス】 <ul style="list-style-type: none"> ○利用者の約半数が町外居住者であり、約8割が往復利用である。利用者満足度は高い。 ○平日は若年層の通勤・通学目的利用が多く、休日は高齢者の買い物・趣味・娯楽目的利用が多い。 ○利用が多い乗降場所は、平日では芝山千代田駅、松尾駅、芝山町役場、土曜日では松尾駅、サテライト成田が多くなっている。 【芝山あいあいタクシー】 <ul style="list-style-type: none"> ○利用者の約4分の3を高齢者が占め、通院・買い物で利用している。 ○将来、車の運転が出来なくなることを考慮して、登録のみの方も多く、将来の潜在的需要はある。 ○満足度は高いが、運行エリア及び運行日の拡大要望がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ■交通事業者及び関連事業者アンケート調査 <ul style="list-style-type: none"> ○新型コロナウイルス感染症拡大の影響に伴う利用者の減少や燃油の高騰による財務状況の悪化、乗務員不足 ○交通事業者間の連携が重要 ○芝山千代田駅周辺の企業誘致 ○インバウンド需要に対応した周遊バス等の整備 ○ICカード等の導入、アプリによる情報提供・予約システム ○商業施設敷地内へのバス停設置、病院までの接続 ○道路交通混雑解消による定時性の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ■その他町民からの意見 <ul style="list-style-type: none"> ○西側地域(新たな交通網の新設) <ul style="list-style-type: none"> ・小型バスの定時定路線運行(1時間に1便)) ○東側地域(公共交通のあり方) <ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通のサービス水準の向上 ○町内工業団地 <ul style="list-style-type: none"> ・工業団地に結節する公共交通網の整備による自家用車通勤からの転換 ○その他 <ul style="list-style-type: none"> ・町外へのアクセス改善、デマンド交通の町民以外の利用拡大 ■地区別意見交換会 <ul style="list-style-type: none"> ○「家族の送迎」が前提となっている通勤・通学の利便性向上 ○デマンド交通の運行範囲の拡大 ○スクールバスの活用 ○芝山鉄道と芝山ふれあいバスにおけるICカード利用



(2) 課題の整理

課題① コンパクトシティを支える地域公共交通の維持・強化

- ・成田空港の更なる機能強化に伴い、都市の機能や利便性の向上に資する新たな都市基盤の整備が計画されており、新たなまちづくりに伴う環境変化を町の発展の大きなチャンスと捉え、そのメリットを最大限に活用していくための土地利用方策とともに、コンパクトシティを支える中心拠点・交流拠点間を有機的に結ぶ地域公共交通ネットワークの維持・強化が必要である。

課題② 高齢者等の日常生活における移動手段の確保

- ・町民アンケート調査において、運転免許をもっていない10代や高齢者層の「移動における困りごとがある」とする方は一定数存在し、高齢者や通学者の買い物や通院、通学等の日常生活における移動手段を確保していくことが必要である。
- ・本町の老年人口は増加傾向にあり、高齢になっても自家用車を手放せず将来の移動に不安を抱える高齢者が増える可能性があることから、車両のバリアフリー化や待合環境の整備等、利用しやすい交通環境の整備が必要である。

課題③ 多様な地域公共交通の連携による利便性の向上

- ・芝山町内では、高速バス、路線バス、芝山ふれあいバス、芝山あいあいタクシー等多様な交通システムが運行しているが、周辺の鉄道駅や医療施設へ直接アクセスしにくいいため、町内から既存路線バス等への乗継改善や周辺自治体のコミュニティバス・空港シャトルバスとの連携を望む声が上がっており、特に芝山千代田駅でのバスとの接続が不十分なため、利用したくても利用できない状況となっている。
- ・成田空港に隣接する広域交通条件を活かして、交通機関同士の連携を行うことで乗継利便性の強化や情報の一元化等を通じ、利用しやすい地域公共交通体系の構築が求められる。

課題④ 地域の特性に応じた交通サービスの提供

- ・町内の各エリアにおいて、人口規模や高齢化率等の特性が異なることから、地域ごとの利用特性や課題を考慮し、ニーズ把握を行ったうえで最適な公共交通サービスを見極めることが重要である。
- ・既存路線を基本としつつ、利用ニーズと合っていない地域に対してはデマンド交通のサービス拡大、既存に存在する地域輸送資源の活用、既存路線をもたない西側・東側地域での移動手段の確保等、交通事業者の運転手不足に配慮しつつ、あらゆる手段を検討していく必要がある。

課題⑤ 観光施策と連携した公共交通の利用促進

- ・公共交通に対する財政負担額は増加傾向となっており、人口減少が進む中、生活交通のみで地域の公共交通を維持していくことは困難であると考えられる。
- ・本町には、北部の「スカイパークしばやま」周辺、南部の「芝山仁王尊」「芝山公園」周辺に、観光資源等がまとまって立地しており、回遊性の向上による交流人口対応及び地域活性化等の観点からも、地域公共交通のさらなる活用が求められる。このためわかりやすい運行情報の提供、ICカードの導入等、利便性の向上を図ることで新たな需要を取り込み、公共交通の利用促進を図ることが求められる。

第6章 地域公共交通の目指すべき方向性

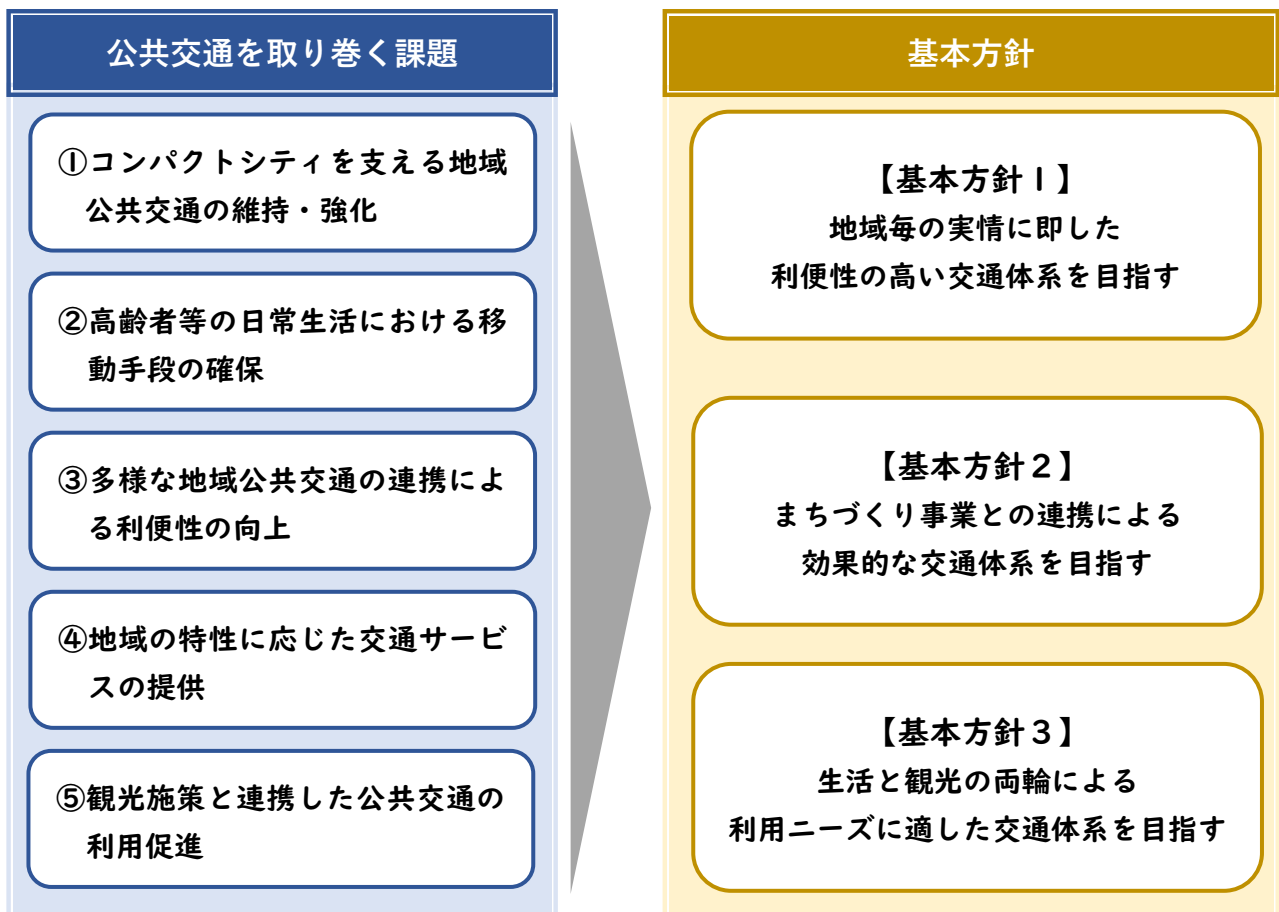
(1) 基本理念および方針

地域公共交通の課題に対応するため、本計画の基本理念と基本方針を設定する。

【基本理念】

ミスカイゲートシティ、を支える 魅力的な地域公共交通サービスの構築

【基本方針】



(2) 各交通システムの機能分担

区 分	役割・機能	対応する交通システム	
広域交通	<ul style="list-style-type: none"> ・都市間連絡の骨格となる広域交通軸 ・通勤及び通学、買い物、観光など多様な目的、来訪者等に対応 	鉄道	芝山鉄道
		高速バス	成田シャトル 多古・富里～東京線
地域間交通 (幹線)	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺都市への連絡、町内の骨格路線 ・通勤、通学、買い物、観光などの多様な目的に対応 ・成田空港へのアクセス強化 	路線バス	多古本線（地域公共交通確保維持改善事業【地域幹線系統補助】の活用）
			成田空港交通 久能・両国線
		空港連絡バス	空港シャトルバス 近隣自治体の空港シャトルバス
			近隣自治体が運行するバスとの連携（地域の広域連携）
地域内交通 (フィーダー)	<ul style="list-style-type: none"> ・町内の拠点間及び地区間を連絡し分散する市街地の一体化 ・広域交通及び地域間交通に接続しフィーダーとして機能 	芝山ふれあいバス	
		芝山あいあいタクシー	
補完交通	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内交通を補完し、高齢者などの移動制約者に対する少量個別輸送及び特定のニーズに対応する送迎バス等の移動手段 	一般タクシー	
		スクールバス	
		小型バス等の輸送資源	
		民間無料送迎バス	
		地域共助輸送等	
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> ・各交通手段を有機的に接続 ・円滑な乗り継ぎ空間 	芝山千代田駅 小池地区の新設バスターミナル	

(3) 将来地域公共交通ネットワークイメージ

- 将来的な町の拠点形成に伴い新たな交通結節拠点を創出することで、地域公共交通ネットワークの役割分担を明確にし、地域内フィーダー路線から幹線系路線等への乗り継ぎのしやすさや町外への移動範囲の拡大等を向上させる。
- 近隣自治体の公共交通網と連携し、広域移動の利便性向上とネットワークの効率化を図る。
- 町の効果的な交通資源である芝山あいあいタクシーについては、町外への病院アクセスについて、多古中央病院に次いで2番目に利用が多い「国際医療福祉大学成田病院」を目的地に追加することを検討する。その後、さらなるアクセス拡充のための協議を順次図っていく。
- 西側地域及び東側地域等について、各地域の状況や移動実態等を十分に把握しながら交通結節点への接続や効果的な交通システムの創出を検討していく。

■将来地域公共交通ネットワークイメージ図



(4) 地域公共交通施策の方向性

基本方針1 地域毎の実情に即した利便性の高い交通体系を目指す

目標① 地域の実情に即した公共交通サービスの実現

- 空港シャトルバスの見直し（定時性確保に向けた取組み等）
- 芝山ふれあいバスの見直し（ルートやダイヤの再編等）
- 芝山あいあいタクシーの見直し（町外アクセス拡充の検討等）
- 芝山鉄道の利用促進（パーク&ライド等も含めた利用促進等）
- 多古本線等の路線バスの利用促進
- 西側地域等の新規移動手段の創出
- 交通事業者の運転手不足等に対する人材の確保に向けた対策の検討

目標② 広域移動への利便性向上

- 広域連携による新たな公共交通網の創出（近隣自治体との広域連携）
- 高速バスによる利便性の再認識
- 道路交通混雑解消及びバス路線の定時性確保に向けた検討

基本方針2 まちづくり事業との連携による効果的な交通体系を目指す

目標③ 将来のコンパクトな都市構造を支える公共交通の実現

- 各拠点を中心とした戦略的な交流軸に合わせた地域公共交通網の創出と乗換機能の強化
 - ・ 小池地区におけるバスターミナルの新設
 - ・ 川津場地区における市街地開発との連携
 - ・ 千代田地区における市街地開発との連携
 - ・ パーク&ライド等の検討（利用者の集約化や利便性向上）

目標④ 成田空港の更なる機能強化に伴う地域として利用しやすい公共交通体系の実現

- 成田空港の更なる機能強化に伴う公共交通ネットワークの構築（空港への地域交通アクセス向上との一体化・連携）

基本方針3 生活と観光の両輪による利用ニーズに適した交通体系を目指す

目標⑤ 利用促進による潜在需要の掘り起し、観光分野との連携

- モビリティ・マネジメントへの取組み（地域との連携や町民の利用者意識の醸成）
- 観光分野事業との連携

目標⑥ 先進的技術の導入

- 持続可能な公共交通に向けた新モビリティサービス等の導入検討
- 環境に配慮したEVバス等の導入検討

(5) 計画目標に対する評価指標

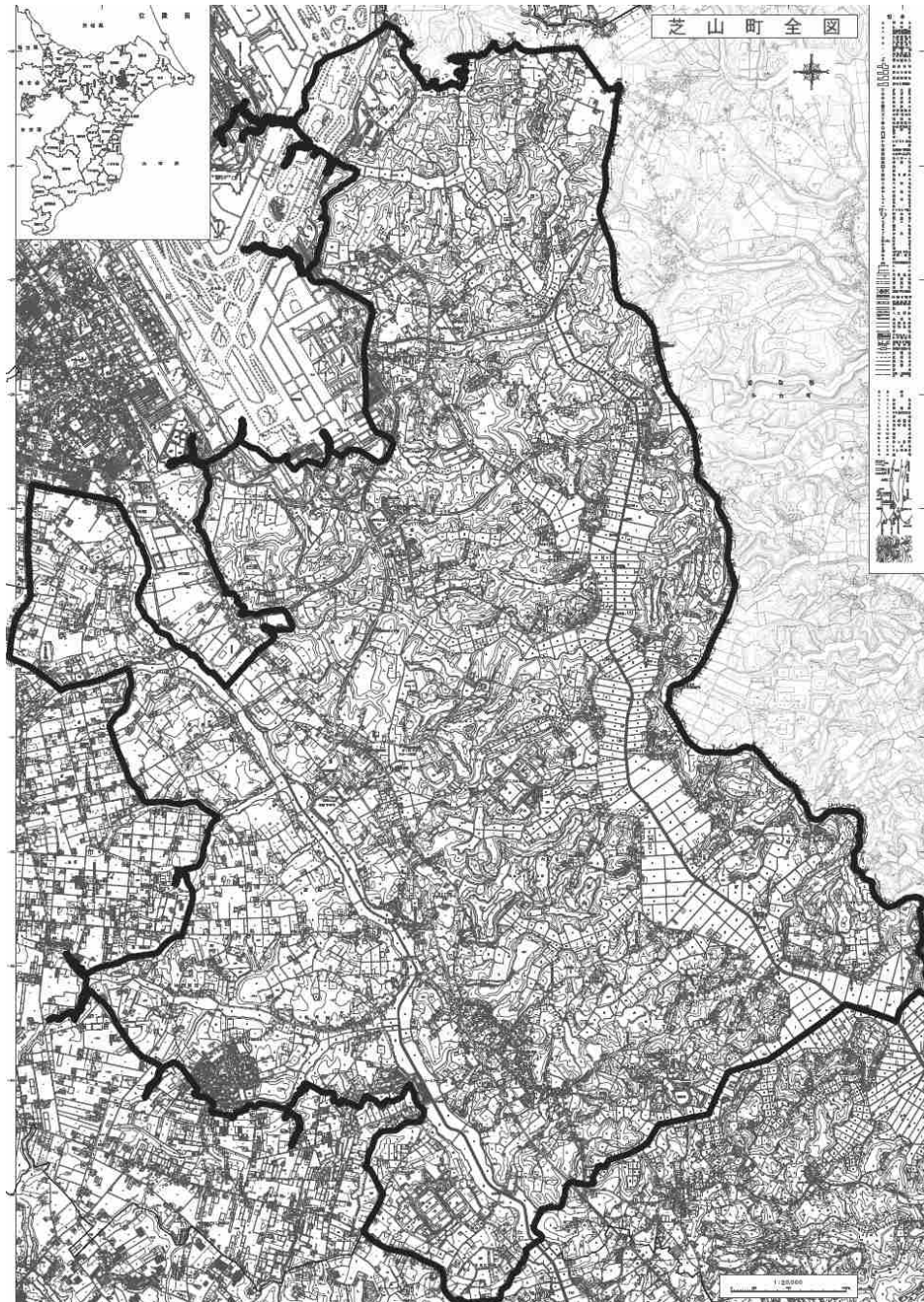
評価指標	指標の定義	現況値 (R4)	目標値 (R10)
基本方針1 地域毎の実情に即した利便性の高い交通体系を目指す			
公共交通利用者数	芝山鉄道利用者数	47.7 万人	60 万人 (総合戦略 KPI)
	多古本線バス利用者数	37.2 万人	37.2 万人 (現状維持)
	空港シャトルバス利用者数	6.4 万人	10.5 万人 (総合戦略 KPI)
	芝山ふれあいバス利用者数	1.4 万人	2.0 万人 (コロナ前値)
	芝山あいあいタクシー利用者数	7,404 人	10,000 人 (利用強化)
公共交通収支率	空港シャトルバスの収支率	30.1%	50.0% (利用者数と整合)
	芝山ふれあいバスの収支率	8.6%	12.0% (コロナ前値)
	芝山あいあいタクシーの収支率	4.7%	7.0% (利用者数と整合)
財政負担額	年間合計財政負担額 (鉄道除く)	97,294 千円	117,000 千円 (新たな交通システムの追加)
基本方針2 まちづくり事業との連携による効果的な交通体系を目指す			
町民意識啓発事業 件数	町民意識啓発事業の実施回数	なし	2 回/年
交通結節点の機能 強化	交通結節点整備箇所、バス待ち環 境整備等	1 ヶ所	2 ヶ所
他分野との連携事 業の実施件数	連携事業実施数	なし	3 事業
基本方針3 生活と観光の両輪による利用ニーズに適した交通体系を目指す			
商業施設や観光施 設との連携による 公共交通利用促進 のサービス数	連携事業実施数	なし	3 事業

※各データの取得方法については、それぞれ「各事業者からの乗降データ及び事業報告書等」「普通会計決算での毎年整理」等により取得するものとする。

第7章 計画区域および計画期間

(1) 計画区域

芝山町地域公共交通計画の計画区域は芝山町全域とする。



(2) 計画期間

本計画は、令和6年4月から令和11年3月までの5年間とする。