

芝山町地域公共交通計画【概要版】

7. 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	・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）	・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）	・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
		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	
補完交通	・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	芝山千代田駅 小池地区の新設バスターミナル	
交通結節点	・各交通手段を有機的に接続 ・円滑な乗り継ぎ空間		

8. 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
	多古本線バス利用者数	37.2万人	37.2万人
	空港シャトルバス利用者数	6.4万人	10.5万人
	芝山ふれあいバス利用者数	1.4万人	2.0万人
	芝山あいあいタクシー利用者数	7,404人	10,000人
公共交通収支率	空港シャトルバスの収支率	30.1%	50.0%
	芝山ふれあいバスの収支率	8.6%	12.0%
	芝山あいあいタクシーの収支率	4.7%	7.0%
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
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

芝山町地域公共交通計画【概要版】

発行日：令和6年（2024年）3月 発行：芝山町地域公共交通会議（編集：芝山町企画空港政策課）

1. 計画期間

令和6年4月から令和11年3月までの5年間

2. 計画区域

芝山町全域

3. 計画策定の背景と目的

芝山町は、鉄道網として成田・都心方面へ連絡する芝山鉄道の芝山千代田駅を有し、バス網として芝山町・山武市・横芝光町の3市町構成の協議会で運営する「空港シャトルバス」や町が運営するコミュニティバスの「芝山ふれあいバス」、その他周辺都市へ繋がる路線バス及び成田・都心方面への高速バスがある。さらに、町内全域と多古町の拠点地域をカバーするデマンド交通の「芝山あいあいタクシー」があるなど、多様な交通形態が提供されている。

一方で、居住地が町内に点在していることから移動手段としては自家用車とその割合の多くを占めており、公共交通の利用率や満足度は低い傾向にある。令和7年には団塊の世代が後期高齢者に到達するため、免許返納等による自家用車以外の交通形態のニーズや共働きの子育て世帯の増加による通学に関するニーズ等、公共交通に求められるものは多様化してきている。

このような状況の中、今後予定されている首都圏中央連絡自動車道の全線開通や成田空港の更なる機能強化による地域経済への効果を適切に受け止められるよう、令和元年12月に芝山町都市計画マスタープランが策定された。これからは、それらの社会構造の変化やまちの変容に合わせる形で公共交通施策においても内容の適正化を図ることが求められている。

そのため今回、地域の実情を把握しながら地域公共交通が直面している課題等を見直し、公共交通サービスの公平性や利便性を高めながら持続可能な地域公共交通網を形成することを目的として、公共交通施策のマスタープランとなる「芝山町地域公共交通計画」を策定する。

4. 地域公共交通の現状と課題

芝山町の現状

- ・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

地域公共交通の現状

- ・多様な公共交通の存在（鉄道、各種バス、デマンド等）
- ・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
- ・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、約2億円/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

ニーズ調査の実施

- ・町民アンケート調査、高校生等の通学に関するアンケート調査、芝山あいあいタクシー利用者アンケート調査
- ・公共交通利用者調査（芝山ふれあいバス等各種バス）
- ・集客施設利用者調査（観光・商業・医療施設等）
- ・交通事業者及び関連事業者アンケート調査
- ・意見交換会（エリア別意見交換会、地区別意見交換会）

上位・関連計画における地域公共交通の位置づけ

- **地域公共交通のネットワーク**
 - ・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など
 - ・芝山町西側地域等新規交通網の創出検討
- **交通結節点の整備**
 - ・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
- **公共交通の利用促進**
 - ・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

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

課題② 高齢者等の日常生活における移動手段の確保

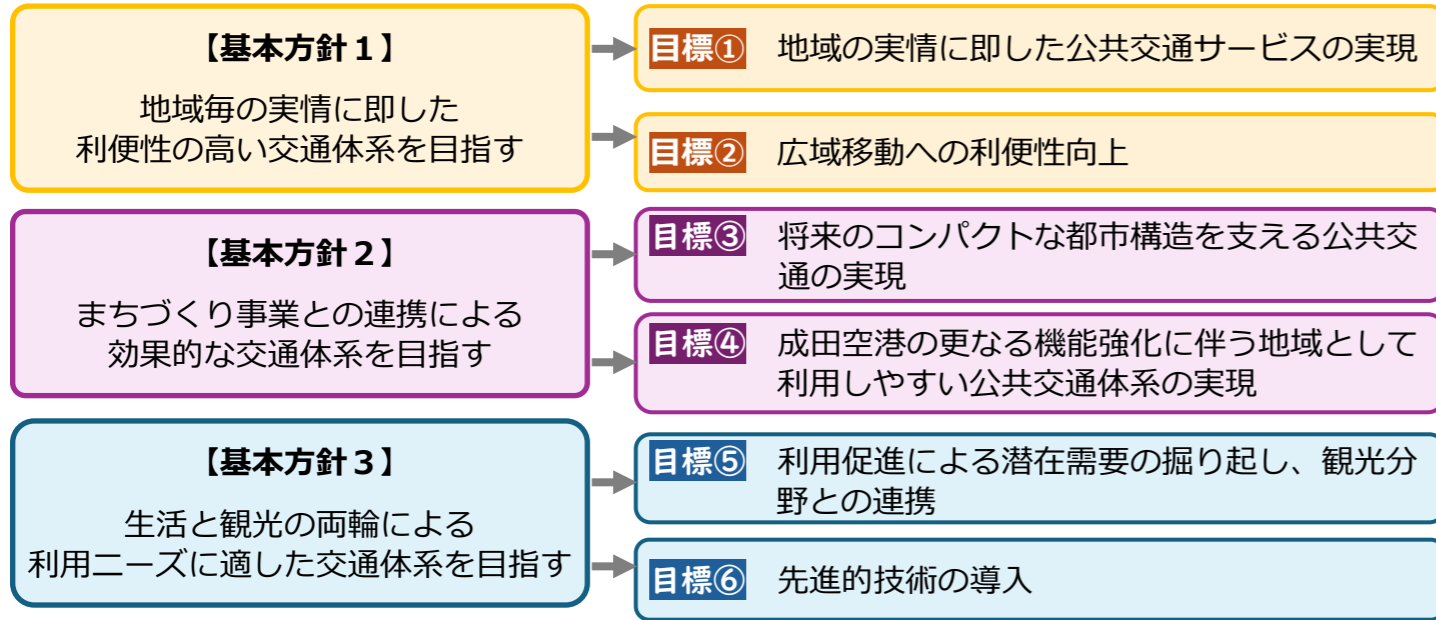
課題③ 多様な地域公共交通の連携による利便性の向上

課題④ 地域の特性に応じた交通サービスの提供

課題⑤ 観光施策と連携した公共交通の利用促進

5. 地域公共交通の目指すべき方向性

『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



■将来地域公共交通ネットワークイメージ図



6. 目標達成のための事業

実施事業		R6	R7	R8	R9	R10
目標① 地域の実情に即した公共交通サービスの実現						
事業1	空港シャトルバスの見直し (定時性確保、利便性向上に向けた取組み等)	協議		検討・協議		
事業2	芝山ふれあいバスの見直し (ルート及びダイヤ再編検討、運行内容見直し等)	実施		協議・実施		
事業3	芝山あいあいタクシーの見直し (利便性向上、町外アクセス拡充、運賃見直し等)	実施		協議・実施		
事業4	芝山鉄道の利用促進 (利用促進、利便性向上に向けた検討等)			検討・協議		
事業5	多古本線等の路線バスの利用促進 (多古本線、成田空港交通路線の利用促進等)			協議・実施		
事業6	西側地域等の新規移動手段の創出 (新規移動手段創出検討、地域住民参画検討等)			検討・協議		
目標② 広域移動への利便性向上						
事業7	広域連携による新たな公共交通網の創出 (近隣自治体公共交通との連携検討)			検討・協議		
事業8	高速バスによる利便性の再認識 (成田シャトル再開、多古-富里～東京線利用促進)			検討・実施		
事業9	道路交通混雑解消及びバス路線等定時性確保に向けた検討			検討		
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						
事業10	小池地区におけるバスターミナルの新設			検討・協議		
事業11	川津場地区における市街地開発との連携			検討・協議		
事業12	千代田地区における市街地開発との連携			検討・協議		
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						
事業13	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			情報集約・協議		
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						
事業14	モビリティ・マネジメントへの取組み	実施		適宜実施		
事業15	観光分野との連携			検討・協議		
目標⑥ 先進的技術の導入						
事業16	新モビリティサービス、先進的技術の活用			検討・協議		