

\\ | /

山武市地域公共交通計画

2024 ▶ 2028
令和 6 年度 令和 10 年度



令和 6 年 3 月
山 武 市

山武市地域公共交通計画

令和6年3月

山 武 市

山武市地域公共交通計画

目 次

1. 山武市地域公共交通計画の目的と役割	1
1.1 計画の目的	1
1.2 計画の役割	1
1.3 計画の位置付け	2
1.4 計画の区域	2
1.5 計画の対象	2
1.6 計画の期間	2
2. 山武市の地域公共交通の課題	3
2.1 地域の現状から見た課題	3
2.2 利用状況・各種アンケート結果から見た課題	4
3. 地域公共交通網の基本方針と目標	5
3.1 基本方針(目指すべき将来像)	5
3.2 計画目標	6
3.3 山武市における各公共交通手段の果たすべき役割	7
3.4 各事業実施主体の役割	8
4. 基本方針と目標を達成するための事業	9
4.1 事業体系	9
4.2 各事業の内容	10
4.2.1 目標① ニーズに適合した利便性の高い地域公共交通の提供	10
4.2.2 目標② 使いたくなるような地域公共交通の環境整備	16
4.2.3 目標③ 誰もが迷わず分かりやすい公共交通情報の提供	21
4.2.4 目標④ 周辺市町の公共交通との連携による広域移動性を備えた地域公共交通網の提供	23
4.2.5 目標⑤ 各交通機関が連携した利便性の高い地域公共交通サービスの提供	24
4.2.6 目標⑥ 地域との連携による親しみやすい地域公共交通サービスの提供	28
4.3 事業の実施スケジュール	30
5. 計画目標の達成状況の評価	31
5.1 計画の推進体制	31
5.2 PDCAサイクルによる評価・検証	31
5.3 評価指標・数値目標について	32
資 料 編	
6. 山武市の現状	35
6.1 地域の特性把握	35
6.1.1 沿革・地勢	35
6.1.2 人口動向	36

6.1.3 産業動向	40
6.1.4 土地利用及び施設立地の状況	42
6.1.5 山武市の交通特性	45
6.1.6 山武市の観光の状況	51
6.2 公共交通等の整備・利用状況	52
6.2.1 道路交通	52
6.2.2 鉄道	55
6.2.3 バス交通	57
7. 上位・関連計画での地域公共交通の位置付け	75
7.1 上位計画	75
7.1.1 第3次山武市総合計画（令和5年3月）	75
7.1.2 第2期山武市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月）	77
7.1.3 山武市都市計画マスタープラン（令和3年6月）	78
7.2 関連計画	80
7.2.1 成田国際空港・機能強化の計画（成田国際空港株式会社）	80
7.2.2 成田空港周辺の地域づくりに関する「実施プラン」	82
7.2.3 圏央道の整備計画（国土交通省）	84
8. 市民・利用者ニーズと利用実態の把握	85
8.1 市民・公共交通利用者アンケートの実施概要	85
8.2 市民・利用者のニーズ	86
8.2.1 普段の外出について	86
8.2.2 山武市基幹バス（さんバス）について	89
8.2.3 乗合タクシー（あいのりくん）について	95
8.2.4 路線バス・高速バスについて	101
8.2.5 成東駅発通勤快速列車への接続検討について	108
参考資料	112
1. 策定の経緯	112
1.1 策定体制	112
1.2 計画策定の経緯	113
1.3 山武市地域公共交通活性化協議会規定	116

1. 山武市地域公共交通計画の目的と役割

1.1 計画の目的

地域の持続可能な移動手段を確保するためには、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応したマスタープラン（ビジョン＋事業体系を記載）が必要となります。

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者（交通事業者、住民、関係機関等）を集めて「活性化再生法に基づく協議会」を複数回開催し策定された計画です。

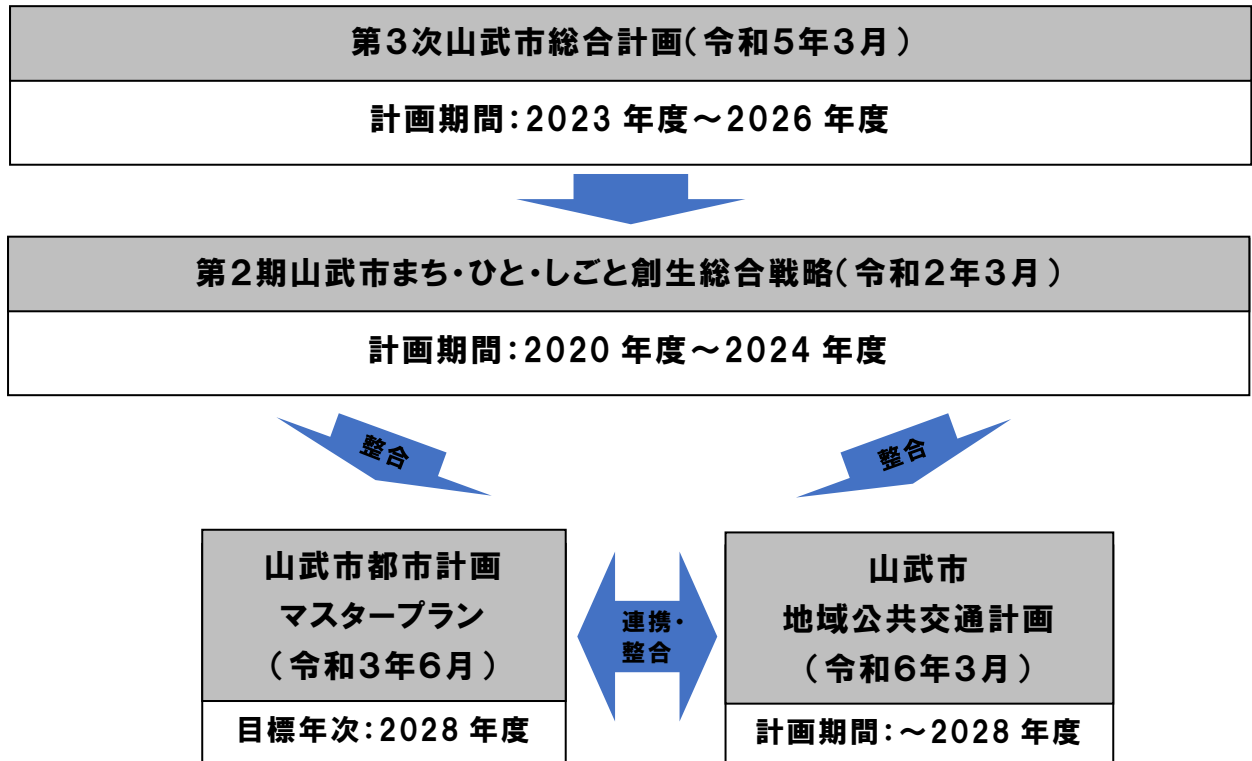
1.2 計画の役割

本計画は、以下の5つの役割を担います。

- ① 山武市の地域公共交通のマスタープランとして、地域にとって望ましい地域公共交通ネットワークを明らかにします。
- ② 山武市のまちづくり（都市計画、商業・観光振興など）の取り組みとの一体性を確保します。
- ③ 地域特性に対応した多様な交通サービスによるネットワークの構築を目指します。
- ④ 地域・企業など多様な関係者との連携を促進します。
- ⑤ 具体的な数値目標と PDCA サイクルにより、計画目標の達成に向けた継続的な改善を推進します。

1.3 計画の位置付け

本計画は、山武市の上位・関連計画等との整合を図り、「目指す将来像」や「まちづくりの方向性」の実現に向けて、地域公共交通のマスタープランとして策定します。



1.4 計画の区域

本計画の区域は、山武市及び近隣市町の一部とします。

1.5 計画の対象

本計画の対象は、鉄道、路線・高速バス、基幹バス、乗合タクシー、自転車（シェアサイクル）等に加え、市内公共交通と連携可能な周辺市町が運行する交通機関等とします。

1.6 計画の期間

本計画の期間は、令和6（2024）年度から令和 10（2028）年度までの5年間とします。なお、社会情勢の変化や、関連する法令・制度の変更、上位・関連計画の改正などによって、新たな対応が生じた場合は、必要に応じて計画の見直しを行います。

2. 山武市の地域公共交通の課題

2.1 地域の現状から見た課題

■ 移住・定住支援のための地域公共交通の確保・維持

- ・ 少子高齢化と転出超過により、特に旧松尾町地域の人口減少が顕著になっています。（旧松尾町地域は 2021 年 4 月に施行された「過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法」に基づき、過疎地域として公示されました。）
- ・ 今後も更なる人口減少等により公共交通利用者の長期的な減少が見込まれていますが、全ての住民が安心して住み続けられるよう、引き続き地域公共交通サービスの確保・維持を図っていくことが必要です。

■ 空港アクセスの強化

- ・ 成田国際空港の機能強化に伴い、従業者数も現在の約 4 万人から約 7 万人に大きく増加することが見込まれています。地域における雇用ニーズの拡大は転出抑制と移住促進に大きく寄与すると考えられますが、現在山武地域や成東地域からは成田国際空港方面へのバス路線が運行していないことから、アクセス利便性が低い状況です。
- ・ そのため、周辺市町との連携などにより空港へのアクセス性を強化することが必要です。

■ JR 駅の利便性向上

- ・ JR 松尾駅の南側には空港シャトルバスロータリーと利用者用の駐車場が整備されていますが、駅からは大きく迂回する必要があるため、鉄道からの乗継ぎ利便性が低い状況です。
- ・ そのため、乗継利便性の向上について、JR 東日本との協議を踏まえた取組みが必要で

■ 観光利便性の向上に資する取組の検討

- ・ 山武市は成田空港圏内であり、また高速バスや特急列車により東京駅までのアクセス性に優れたまちですが、観光利用の際には市内の移動手段が十分とは言えない状況です。
- ・ そのため、今後 2 次交通の充実など観光利便性の向上に資する取組が必要です。

■ 担い手不足と 2024 年問題に伴う公共交通サービス提供体制の維持

- ・ 運転者の確保は交通事業を営む上での根幹となるものですが、近年運転者の高齢化と現役世代の退職等により担い手不足が深刻となっています。また、働き方改革関連法によって 2024 年 4 月以降、労働者の拘束時間減少により更なる人手不足が懸念されます。
- ・ そのため、公共交通サービスの提供体制を維持するために、今後は課題解決に向けて行政がより一層積極的に取り組んでいくことが必要です。

■ 地域で支える公共交通実現のための取組

- ・ 生活必需品の買物などの日常生活では 92.5%以上の市民が自家用車等での移動となっており、また 86.2%の市民が特に不便を感じていないというアンケート結果より、公共交通への関心は決して高いとは言えない状況です。
- ・ そのため、市公共交通の更なる魅力の充実や、ポンと乗ってちょこっと出かけたいような様々な施策について、地域と共に共創していくことが必要です。また、外出機会についても物価高騰など様々な要因により減少していることから、介護予防の観点からも、公共交通の活用により外出を促進できるような取組みについて検討が必要です。

■ 時流に沿った施策の推進

- ・ 地域脱炭素化や自治体 DX など、市の重点施策となっているものについては、今後実施する様々な施策において常に意識し取り組んでいくことが必要です。

2.2 利用状況・各種アンケート結果から見た課題

■ アフターコロナにおける施策展開

- ・公共交通利用者数は、新型コロナウイルス感染拡大の影響による減少から徐々に回復傾向にあります。しかし、生活様式の変化から利用者数が以前と同水準にまで回復する可能性は低いことから、アフターコロナにおける多様な利用促進策の展開により新規利用者を獲得していくことが必要です。

■ 基幹バスの効率化とニーズへの対応

- ・基幹バス利用者の山武地区と蓮沼地区間での利用は少ない傾向にあります。そのため、市民の利用実態に合わせたルートの再編など、効率的な運行計画の検討が必要です。
- ・既存の利用者からは「運行本数の増加」と「鉄道との乗継利便性の向上」の要望が多く寄せられていますが、運行本数を増加するためには運行台数の追加が必要となるため、財源の確保が課題となります。また、乗継利便性の面では現在のように1つのルート上に3つの駅が存在する場合、すべての駅に対応したダイヤとすることは困難であることから、ルートの分割を視野に入れた検討が必要です。
- ・一方、非利用者からは近くにバス停がないことで利用ができないといった意見が多く寄せられています。そのことから、運行ルートの拡大により、より多くの住民が利用することができる環境を整備し、新規利用者の獲得を図ることが必要です。

■ 乗合タクシーの効率化とニーズへの対応

- ・公共交通全体がコロナ禍の影響より回復しつつある中、乗合タクシー利用者数は、運賃の値上げや当日キャンセルの影響などにより現在も低迷を続けています。また、利用の時間帯にも偏りがあり、中でも16時以降の利用が少ない状況です。そのため、需要に応じた配車台数の見直しや運行効率の向上を図るための取組が必要です。
- ・利用者からは「地域外運行対象施設の拡充」と「運行時間の拡大」の要望が多く寄せられており、令和4年度に実施したニーズ調査後、地域外運行対象施設に医療機関等の追加を実施したほか、早朝便の運行を開始しています。今後は予約時における利便性向上と運行効率の改善を図るため、運用ルールや配車システムの見直しなどが必要です。
- ・一方、非利用者からは登録方法や利用の仕方がわからないといった意見が多く寄せられています。制度のPR不足が考えられることから、わかりやすい事業案内等を作成のうえ人の集まる場所へ効果的に配置するなど、乗合タクシーの認知度を向上させ利用者を増やしていく取組が必要です。

■ 路線・高速バス及び鉄道の利用促進策の検討

- ・路線バスについては基幹バス同様に「近くにバス停がないことで利用できない」といった意見が多く寄せられていますが、運行ルートに近い住民からも基幹バスの運行を望む声が寄せられている状況です。原因の1つとして乗車時の利用者負担額がコミュニティバスに比べ高額であることが考えられることから、今後は路線バス利用者の負担軽減につながるような新たな試みについて、検討が必要です。
- ・また、路線・高速バス及び市内の各鉄道駅については、人口及び利用者の減少により便数など既存のサービスレベルを維持するだけでも困難な状況が続いています。今後も、サービス維持のための支援や他市町と連携した利用促進のための施策を積極的に展開していくことが必要です。

3. 地域公共交通網の基本方針と目標

3.1 基本方針(目指すべき将来像)

「上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性」及び「山武市の地域公共交通の課題」を踏まえて、「山武市地域公共交通計画」の基本理念と基本方針は、次のように考えます。

基本理念

**「暮らしを支える快適なまちづくり」に貢献する、
持続可能な公共交通網の整備推進**

基本方針

基本方針 1: 使いたくなる公共交通サービスの提供

各種調査で把握された地域公共交通の課題・要望を踏まえ、使いたくなるような公共交通サービスの提供を目指します。

＜ 関連課題 ＞

- 移住・定住支援のための地域公共交通の確保・維持
- 基幹バスの効率化とニーズへの対応 ● 乗合タクシーの効率化とニーズへの対応
- 路線・高速バス及び鉄道の利用促進策の検討 ● アフターコロナにおける施策展開
- 担い手不足と 2024 年問題に伴う公共交通サービス提供体制の維持
- 時流に沿った施策の推進

基本方針 2: 多様な連携による公共交通の持続可能性の向上

市内の公共交通機関の相互の連携によりネットワークとしての利便性を高めるとともに、多様な関係機関等との連携や周辺自治体との連携を通じて、持続可能性の高い公共交通サービスの構築を目指します。

＜ 関連課題 ＞

- 空港アクセスの強化 ● JR 駅の利便性向上
- 地域で支える公共交通実現のための取組 ● 観光利便性の向上に資する取組の検討
- 担い手不足と 2024 年問題に伴う公共交通サービス提供体制の維持
- 時流に沿った施策の推進

3.2 計画目標

それぞれの基本方針に対応した計画の目標は、次のように考えます。

基本方針 1：使いたくなる公共交通サービスの提供

各種調査で把握された地域公共交通の課題・要望を踏まえ、使いたくなるような公共交通サービスの提供を目指します。

**目標①：ニーズに適合した利便性の高い
地域公共交通が提供されている**

**目標②：使いたくなるような地域公共交通の
環境整備が進められている**

**目標③：誰もが迷わず分かりやすい
公共交通情報が提供されている**

基本方針 2：多様な連携による公共交通の持続可能性の向上

市内の公共交通機関の相互の連携によりネットワークとしての利便性を高めるとともに、多様な関係機関等との連携や周辺自治体との連携などを通じて持続可能性の高い公共交通を目指します。

**目標④：周辺市町の公共交通との連携による
広域移動性を備えた地域公共交通網が提供されている**

**目標⑤：各交通機関が連携した
利便性の高い地域公共交通サービスが提供されている**

**目標⑥：地域との連携による親しみやすい
地域公共交通サービスが提供されている**

3.3 山武市における各公共交通手段の果たすべき役割

位置付け	交通手段	機能・役割
広域幹線交通	J R 総武本線	- 都市間移動の骨格となる交通軸 - 生活交通、観光など多様な目的に対応
	J R 東金線	
	シーサイドライナー	
幹線交通	空港シャトルバス	- 成田国際空港への連絡を担う路線 - 生活交通、観光など多様な目的に対応
	フラワーライナー	- 千葉市方面への連絡を担う交通軸 - 生活交通、観光など多様な目的に対応
	千葉線	生活交通、観光など多様な目的に対応
	海岸線	- 九十九里町との連絡、市内の移動を担う路線 - 生活交通、観光など多様な目的に対応
	八街線	- 八街市との連絡、市内の移動を担う路線 - 生活交通、観光など多様な目的に対応
	芝山町ふれあいバス	芝山町内と松尾駅の連絡を担う路線
支線交通	基幹バス	- 市内の主要施設間の連絡を担う路線 - 生活交通、観光など多様な目的に対応 - 地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す
	乗合タクシー（区域運行） - 山武地域 - 成東地域 - 蓮沼・松尾地域	- フルデマンド型の運行により交通空白地の解消を担う路線 - 主に生活交通に対応 - 地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す
補完交通	タクシー	生活交通、観光など多様な目的に対応
	レンタサイクル	観光利用など 2 次交通に対応
	福祉有償運送	主に生活交通に対応（利用条件あり）
	次世代モビリティ	観光、地域共創施策、脱炭素施策、自動運転実証実験等の際に活用が見られており、本市についても今後導入を検討
交通結節点	成東駅・日向駅・松尾駅	広域幹線交通と地域内交通の乗継拠点
	山武市役所 さんむ医療センター	地域内公共交通の乗継拠点（基幹バス・乗合タクシー・路線バスなど）
	成東車庫	- 東京行高速バス（シーサイドライナー）の起点 - 支線交通との乗継拠点
	妙宣寺停留所	八街線と支線交通の乗継拠点

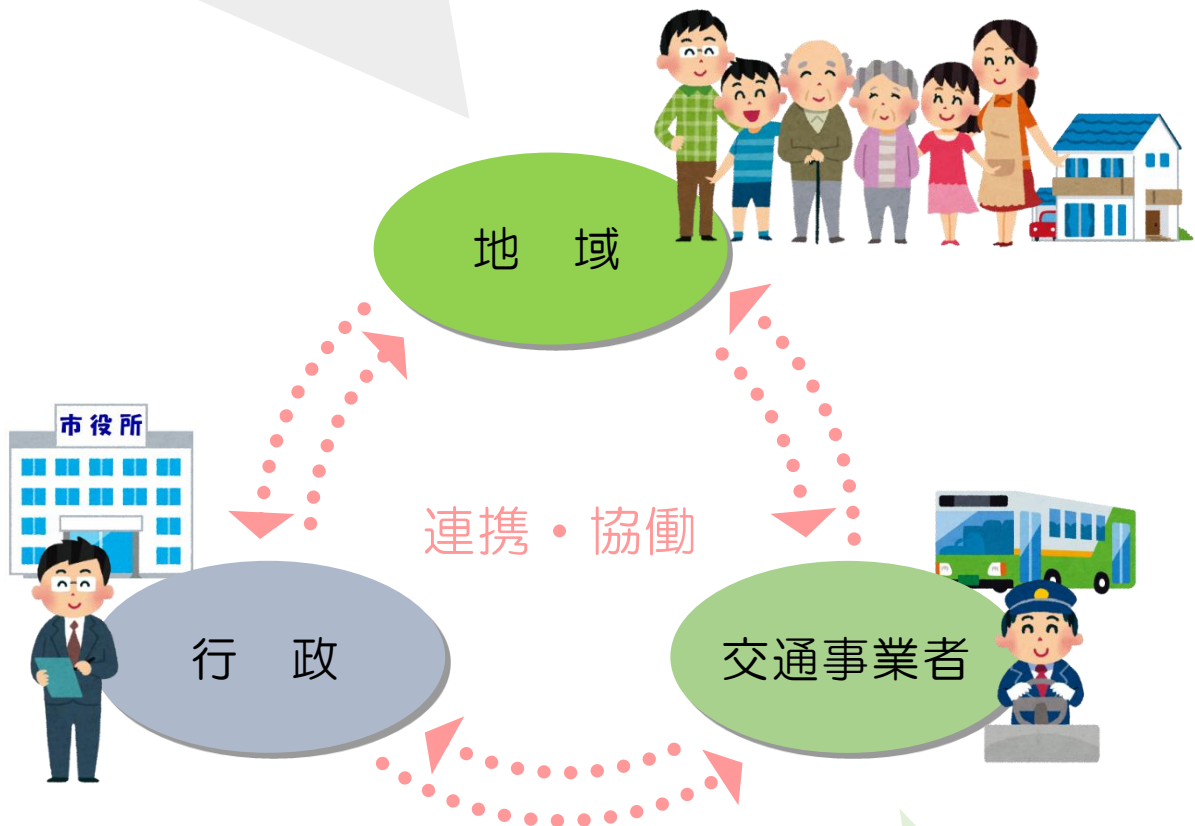
※生活交通・・・通勤、通学、通院、買物など

3.4 各事業実施主体の役割

本計画の基本方針を達成し、公共交通を充実させていくためには地域・行政・交通事業者の関係主体が、それぞれの役割を担いながら、連携・協働していく必要があります。

■地域（地域住民、企業等）

地域の公共交通は地域全員で支え・育み・続けていくため、地域組織の活動に協力するとともに、積極的に公共交通を活用します。



■行政

地域組織が、地域公共交通の改善検討を行うに当たって、円滑に活動できるように、技術的支援や財政的支援、関係機関との調整、市民への広報などを行います。

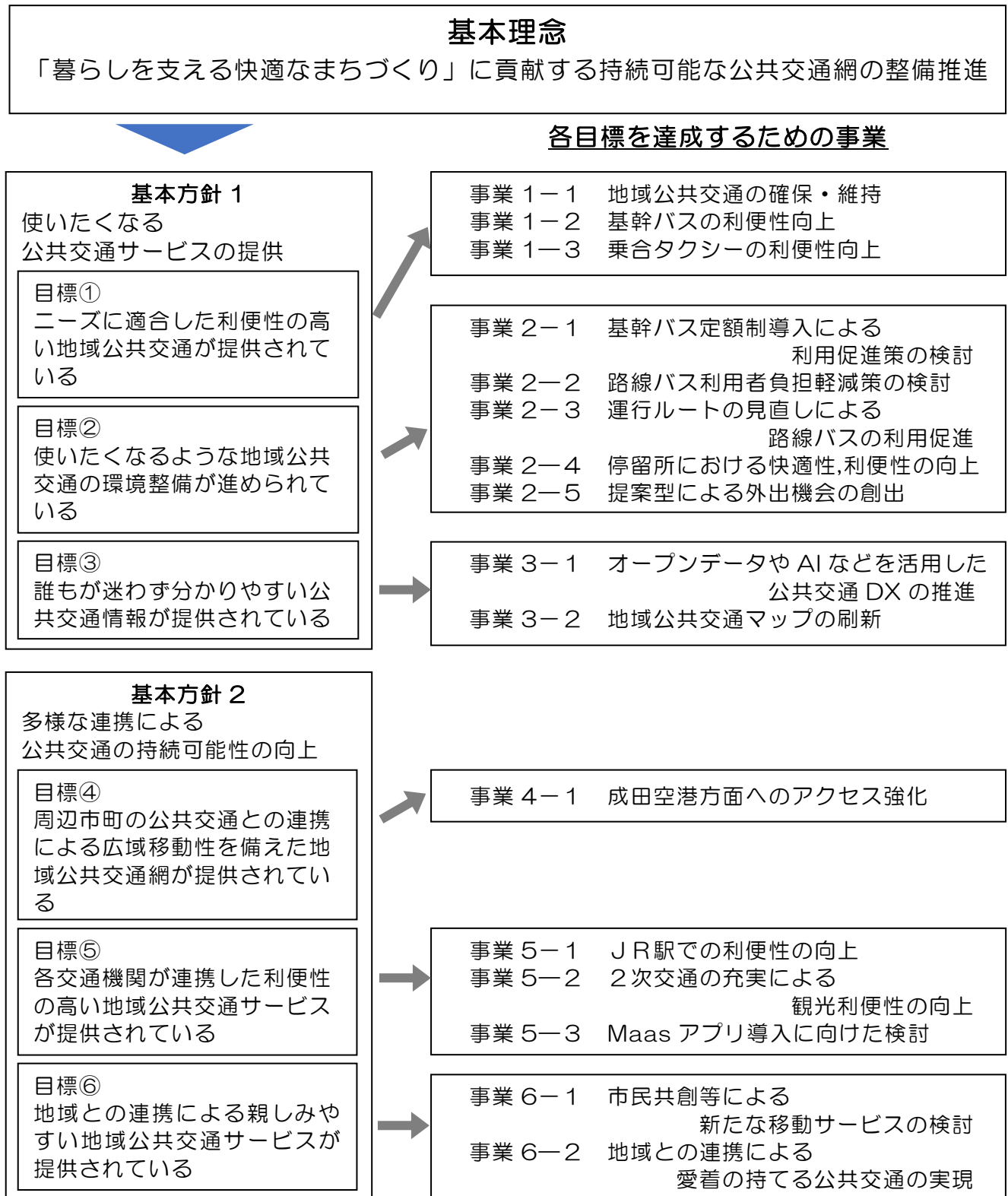
■交通事業者

公共交通を運行するプロフェッショナルとして、運行に関する様々なノウハウを活かしながら、地域住民のニーズに合わせた、安全・快適な運行サービスを提供します。

4. 基本方針と目標を達成するための事業

4.1 事業体系

本計画の目標達成のために行う事業の事業体系は、次のように考えます。



4.2 各事業の内容

4.2.1 目標① ニーズに適合した利便性の高い地域公共交通の提供

目標① ニーズに適合した利便性の高い地域公共交通の提供

事業1-1 地域公共交通の確保・維持

(実施主体:山武市、バス・タクシー・鉄道事業者)

- 地域公共交通の確保・維持のための国庫補助金等の活用について

市内を運行する公共交通の一部について、運行維持のため、現在国・県からの持続的な運行に対する支援制度である地域公共交通確保維持改善事業補助金を活用しています。

- 国庫補助を活用し運行を維持している地域公共交通の概要

山武市は、JR 総武本線と JR 東金線を結ぶ成東駅をはじめとする市内3カ所の鉄道駅を中心に、他市町間を連絡する地域間幹線系統路線バスに加え、市内を運行するコミュニティバスと乗合タクシーにより構成される地域内支線系統網が広がっており、これらの公共交通は急激に進む少子高齢化の中、交通弱者の移動手段として市内外に所在する総合病院への通院や、生活必需品の購入等、重要な役割を担っています。

- 各運行系統の位置付け、役割、地域公共交通確保維持事業の必要性

- **八街線** (ちばフラワーバス㈱)

八街線は、山武市・八街市間を連絡し、主に通勤通学、買物、通院等の日常生活における移動を担う。起終点の成東駅並びに八街駅では、鉄道や地域内交通等と連絡し、公共交通ネットワークを構築するうえで重要な役割を担っている。一方で、事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業の活用や、関係市において財政支援を検討するとともに、関係機関や事業者で検討状況を踏まえた運行計画の調整を行い、引き続き運行を確保・維持する必要がある。

- **地域間幹線系統**

- **基幹バス** (山武市地域公共交通活性化協議会)

基幹バスは、市内の主要な拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光など多様な目的での移動を担う。経由地である市内各 JR 駅では、鉄道や地域内交通等と連絡し、公共交通ネットワークを構築するうえで重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。

- **地域内支線系統**

- **乗合タクシー** (山武市地域公共交通活性化協議会)

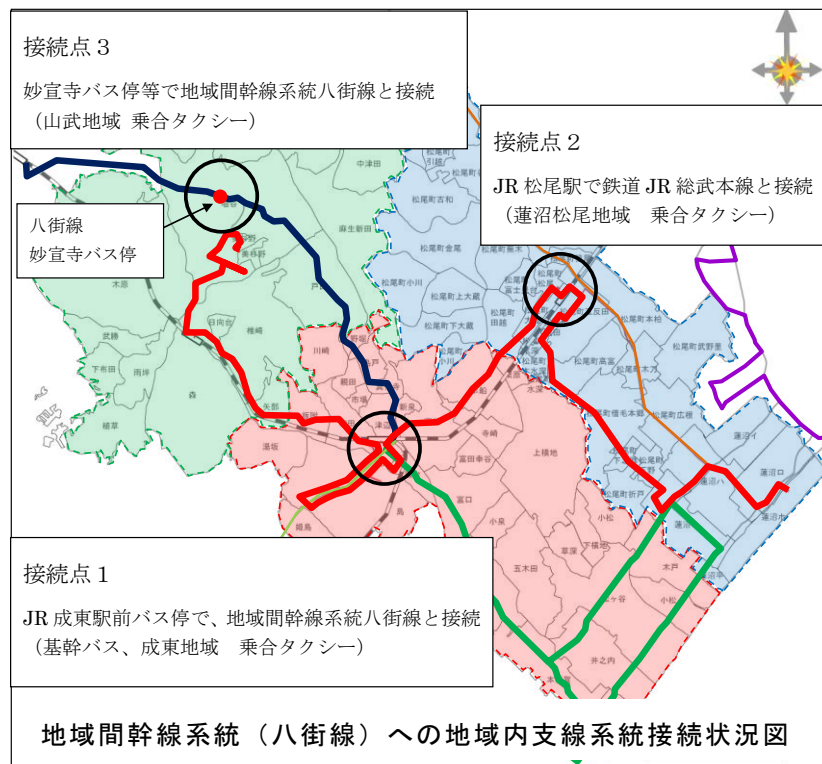
乗合タクシーは、山武地区、成東地区、蓮沼松尾地区の各地区内の運行を基本としながらも、病院など市内主要施設については各地域からの直接的な運行を可能とし、主に買物、通院等の日常生活における移動を担うほか、フルデマンド型の運行により交通空白地の解消を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。

- **地域内支線系統**

● 補助系統に係る事業実施主体の概要

系統	起点	経由地	終点	事業許可	運行態様	実施主体	補助事業
八街線 (青系統)	成東駅		八街駅	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
基幹バス (赤系統)	さんぶの森元気館	山武市役所	蓮沼 海浜公園	4 条乗合	路線定期運行	山武市地域公共交通活性化協議会	フィーダー補助 車両購入補助
乗合タクシー (赤地域)		成東地域 (一部市内全域)		4 条乗合	区域運行	山武市地域公共交通活性化協議会	フィーダー補助
乗合タクシー (緑地域)		山武地域 (一部市内全域)		4 条乗合	区域運行	山武市地域公共交通活性化協議会	フィーダー補助
乗合タクシー (青地域)		蓮沼松尾地域 (一部市内全域)		4 条乗合	区域運行	山武市地域公共交通活性化協議会	フィーダー補助

基幹バス及び乗合タクシーについて、運行は交通事業者へ委託



- 区域運行(蓮沼・松尾地域)
- 区域運行(成東地域)
- 区域運行(山武地域)
- 基幹バス(さんぶの森元気館～山武市役所～蓮沼海浜公園)
- 地域間ネットワーク(八街線)

国庫補助対象外路線

- 地域間ネットワーク(海岸線)
- その他路線(空港シャトルバス)

※利用者の減少により国庫補助対象外となっている海岸線に関しては、現在九十九里町と山武市において財政的支援を実施のうえ運行を維持しています。



- 地域公共交通の確保・維持に関する現状の課題と今後の対応策（将来像）について
地域公共交通の確保・維持に関しては、一定の要件を満たす路線のみ国・県からの補助を受けることが可能となっていますが、現在地域間幹線系統として運行補助を受けている八街線については、利用者数の減少により今後補助対象要件を満たさなくなる可能性が高い状況です。そのため、市内公共交通を引き続き維持していくために、地域内支線系統については必要に応じて交通不便地域における特例を活用し、鉄道駅を中心とした接続要件の見直しを実施するほか、八街線については八街市と協議のうえ、財政的支援を含めた施策を検討してまいります。

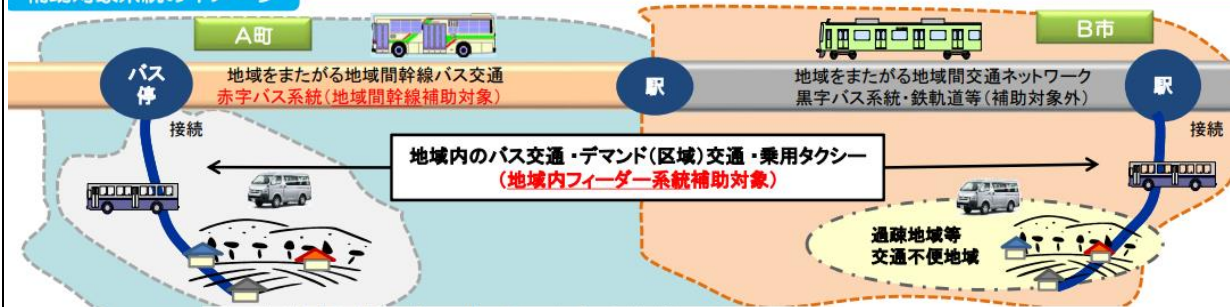
参考 地域間幹線系統の主な補助要件

都道府県等が定めた地域公共交通計画に位置付けられた系統であり

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
- ・複数市町村にまたがる系統であること（平成13年3月31日時点で判定）
- ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
- ・輸送量が15人～150人／日と見込まれること
- ・経常赤字が見込まれること

※輸送量とは平均乗車密度×計画運行回数により求められる値であるため、1日当りの利用者数とは異なります。（八街線が現在1日15人未満の利用しかないわけではありません）

補助対象系統のイメージ



出典 国土交通省 地域公共交通確保維持事業説明資料 抜粋

- 地域公共交通の持続可能性向上に向けた、担い手不足解消に資する取組の検討
国土交通省による統計から、路線バス運転手数は2017年度の約8万4千人から2021年度には約7万4千人と大幅な減少となっています。主要要因として高齢化や賃金面における労働環境の悪化などが挙げられていますが、2024年以降は働き方改革関連法により更なる人手不足が懸念されており、地域公共交通の確保のために、今後は問題の解消に向け行政がより一層積極的に関わっていくことが必要となっています。
そのため、人材育成をはじめとする雇用促進施策など、より雇用しやすい環境づくり構築のための取組みを運行事業者と共に検討・実施していきます。

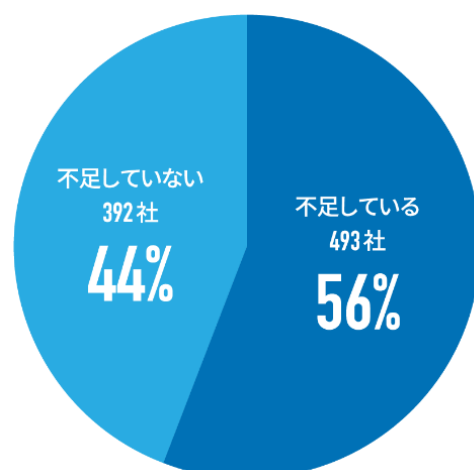


図 運転者の充足状況調査（令和3年7月末時点）
日本バス協会会員事業者（10両以上保有【乗合・貸切】）

出典 公益財団法人 日本バス協会 HP

※上記グラフの比率に関しては、今後更なる悪化が見込まれています

事業１－２ 基幹バスの利便性向上

(実施主体：山武市、バス事業者)

- 基幹バスの再編
利用者ニーズ及び各課題に対応するため、基幹バスの再編を実施します。
 - ・ 鉄道ダイヤとの接続性向上・・・
鉄道ダイヤへの接続性を高めるため、山武・蓮沼間でのルート分割などを踏まえ、より利用実態に即した効率的な運行を目指します。
 - ・ 延伸ルートの検討・・・
周辺地域における民間バス路線の有無を考慮するとともに、併せて複数の課題の解決につながるような新たなルートを優先的に検討します。
 - ・ 増便の検討・・・
通院・買い物など日常生活においてより便利に利用していただくため、帰宅時間などに対応した便の強化を実施します。※基幹バスの再編に際しては、別途実施計画を策定のうえ検討を進めていきます。
- 運行車両
車両の導入に際してはノンステップバスなどバリアフリーを考慮した車両を基本とするほか、EV など環境負荷軽減に資する車両について、費用対効果を考慮しながら導入時期を検討します。
- その他検討事項
公共交通 DX を推進するため、バスロケ、フリーWifi 等の設置を検討します。
また、利便性の向上のため自由乗降区間の検討についても併せて実施します。

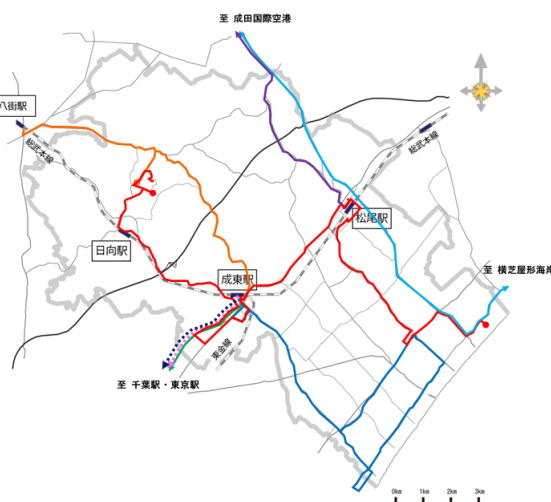


図 バス車両例（出典 公益財団法人 日本バス協会 HP）

事業1-3 乗合タクシーの利便性向上

(実施主体:山武市、タクシー事業者)

- 予約・配車システムの見直し
利用者からは予約の取りにくさに関する意見が多く寄せられています。現在の予約・配車システムは30分を1枠としていることから、配車時の大きな制約となっています。そのため、より細かい単位で配車可能なシステムへの変更を実施します。

＜運行車両1台における配車イメージ＞

予約希望1

9:00に成東の自宅からさんむ医療センターに行きたい

(所要時間 約10分)

予約希望2

9:00にさんむ医療センターからメガドンキホーテに行きたい

(所要時間 約10分)

予約希望3

9:30に山武市役所から松尾の自宅に帰りたい

(所要時間 約15分)

※予約2と予約3の間には回送時間(10分)が発生

例えば上記のような予約の希望があった場合、現在のシステムでは以下の左図の通り予約希望1の方だけが希望通りにご利用になれますが、予約希望2と3の方は希望通りの時間にご利用することはできません。

そのため、より細かい単位で予約受付が可能になるシステムに変更することにより、右図のような利用者の希望に合わせた運行が可能となります。

現在のシステムでの配車例

9:00	予約1 希望どおり
9:30	予約2 30分遅れ
10:00	予約3 30分遅れ

- ・予約1は希望どおり9:00に予約が可能です。
- ・予約2は9:00便が埋まっているため、9:30便での予約となります。
- ・予約3は9:30便が埋まっているため、10:00便での予約となります。

新しいシステムの導入による配車例

9:00	予約1 希望どおり
9:10	予約2 10分遅れ
9:30	予約3 希望どおり

- ・予約1は希望どおり9:00に予約が可能です。
- ・予約2は予約1の送迎完了予定の9:10以降に予約可能です。
- ・回送時間を含め、予約3は希望どおり9:30に予約可能です。

- 運用ルールの見直し
現在予約受付可能期間は乗車の1週間前から1時間前までとなっていますが、「1時間前まで」という制限から、利便性が大きく低下しています。そのため、今後は利便性の向上のため30分前まで予約が可能となるよう、運用ルールを見直します。
- 利用直前キャンセル数の低減への呼びかけ
乗合タクシーでは毎月400件弱の乗車予約のキャンセルがある状況ですが、令和5年8月運行実績ではそのうち67件が乗車直前（予定時刻の1時間前未満）でのキャンセルであり、キャンセル受付後には既に新たな予約を入れることができない状況となっていることから、運行効率悪化の原因のひとつとなっています。そのため、今後は利用者に対し乗車予約キャンセル時の早期連絡への協力を周知徹底し、予約の取りやすい環境づくりを目指します。
- 地域外運行対象施設の検討
令和3年10月より、交通結節点であるJR成東駅など各鉄道駅3駅のほか、山武警察署やさんぶの森元気館などの市内の主要施設の一部を地域外運行対象施設に加えしました。また、以前から多くの要望が寄せられておりました市内医療機関についても、令和5年4月より地域外運行を開始したほか、令和5年12月よりちばフラワーバス(株)の高速バス乗り場である成東車庫、及び市民向けの健康づくり事業を開催している成東老人福祉センターを新たに追加しています。今後も、日常生活を安心して送ることができるよう、利用状況を注視しながら利用者ニーズの反映に努めていきます。
- 運行時間の検討
以前より、市外の病院への通院時に利用できるよう、運行開始時間を早めてほしいといった要望が寄せられていたことから、令和5年8月1日より一部の車両について午前7時からの運行へと変更しています。今後も、利用状況に応じて運行車両の調整を実施していきます。
- 運行車両に関する検討
運行する車両に関しては乗合タクシー受託事業者が手配するものとしていることから、環境性能の向上など、市の施策にあわせた車両の導入が困難な状況です。そのため、これらの課題解決につながる新たな支援策などについて検討を進めていきます。



出典 トヨタ自動車(株)HP

4.2.2 目標② 使いたくなるような地域公共交通の環境整備

目標② 使いたくなるような地域公共交通の環境整備

事業2-1 基幹バス定額制導入による利用促進策の検討

(実施主体:山武市、バス事業者)

- 定額制の導入
基幹バスは市民の日常生活における大切な交通手段として様々な用途にご利用いただいております、主に第2便から第4便までの日中の利用が多い傾向となっています。
今後、より気軽に利用しやすい環境整備推進のため、定額制を導入のうえ利用促進を図ります。

定額バス導入イメージ(案)

- ・販売店にて購入



- ・購入したパスは家族の誰でも利用可能
(同時利用の場合は乗車人数分必要)



- ・基幹バスは何度でも定額乗放題



<その他、パス提示による特典検討事項>

- ・他の交通機関での割引(路線バス、乗合タクシーなど)
- ・市内店舗における特典
(チーパス提示時のようなイメージ)

事業2-2 路線バス利用者負担軽減策の検討

(実施主体:山武市、バス事業者)

- 検討経緯
基幹バスと一般路線バスは極力ルート重複がないように設定しておりますが、運賃が異なることから一般路線バスが走っている地域の市民からも基幹バスの運行を望む声が寄せられている状況です。
- 実施案
そのため、市民がより気軽に日常生活の足として一般路線バスを利用できるよう、市内を運行する一般バス路線の利用者負担額を軽減する取組を検討・実施します。

市内のバス移動に関する費用比較

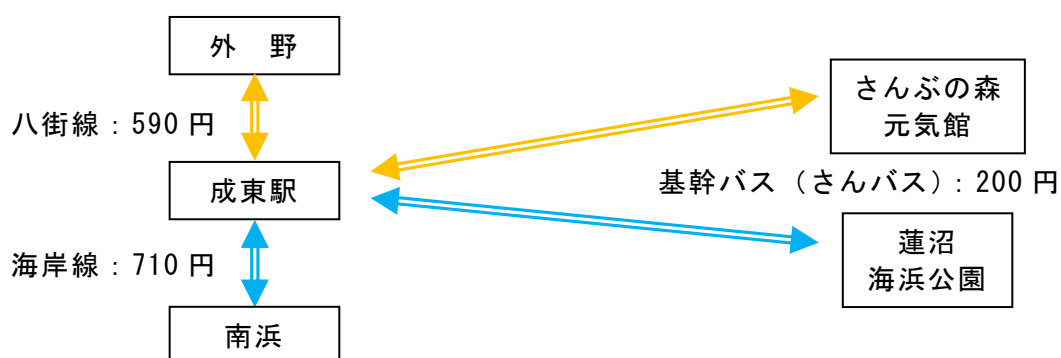


図 成東駅からの路線バスの運賃

- ・対象路線（主に市内を運行する生活路線）

八街線

海岸線

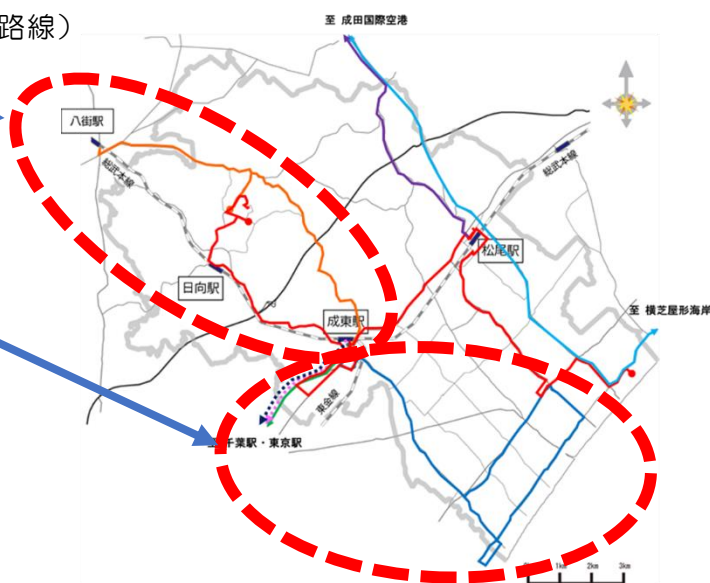


図 路線バスカバー区域

事業2-3 運行ルートの見直しによる路線バスの利用促進

(実施主体:山武市、バス事業者)

- 成東総合運動公園への接続

成東総合運動公園は、テニスコート、野球場、サッカー場、陸上競技場等を備えており休日には市外からの利用者も多く見られますが、現在市内を運行するバス路線は直接接続していません。

そのため、比較的近くを運行している「海岸線」について、団体での利用が見込める休日に運行ルートを変更するなどしてアクセス性向上のための取組みを検討します。



図 成東総合運動公園

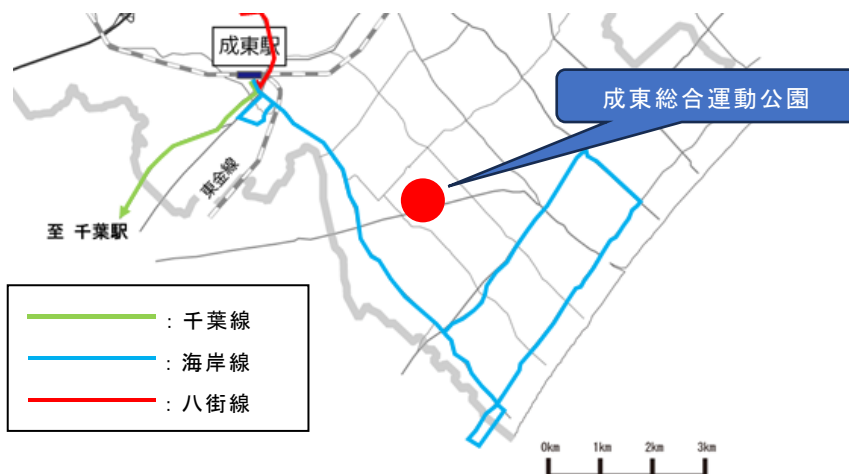


図 成東総合運動公園位置図

事業2－4 停留所における快適性、利便性の向上

(実施主体:山武市)

- 現在基幹バスの停留所は市内に62カ所設定していますが、バス待ち環境は決して良好とは言えない状況です。そのため、利用の多い停留所や今後交通結節点として位置付けられる場所について、ベンチや上屋、パーク&ライド用駐車場の整備などを推進していきます。



図 JR 日向駅前に設置されたサンプスギ製の上屋とベンチ
(令和2年度実施)

事業2-5 提案型による外出機会の創出

(実施主体: 山武市)

- 高齢者の移動の利便性を確保し、また、外出しやすい環境を整えることは、「生活の質の確保」の面においても、閉じこもりの防止、ひいては「介護予防」の観点からも重要です。しかし、物価高騰の影響などにより、以前に増して外出を控えるケースが多く見受けられます。そのため、公共交通を活用したモデルルートの作成・提案など、外出機会の創出につながる取組を実施することにより、健康でいきいきと暮らせる環境づくりを目指します。

自身の体と地球環境にコミット
思い出作りは
路線バスで

あなたの行き先を演出する モデルルート 公開中!

① 徒歩で自然と触れ合う昇仙峡! (御岳昇仙峡方面等)
② 歴史と文化の魅力を再発掘! (ワイナリー、県立美術館方面等)
③ 信玄公生誕500年の重厚な歴史にタイムスリップ(武田神社、善光寺方面等)
④ 足をのびて自然と歴史に触れよう! (遊亀公園、県立考古博物館方面等)

Start! 武田神社 甲斐善光寺 ワイン 遊亀公園 Goal!

詳細はこちら! →

〒420-8585 甲府市丸の内一丁目18番1号 甲府市まちづくりリニア交通室交通政策課(電話番号: 055-237-5109)
受付時間: 午前9時30分から午後5時15分まで(平日)

令和2年度 日本遺産認定 / 令和4年10月1日現在

① 徒歩で自然と触れ合う昇仙峡!!

観光地100選 演谷の部 第1位

甲府駅 甲府バスターミナル 9:45発
昇仙峡口 10:14着 (800円)

徒歩65分

仙娥滝 山梨県を代表する景勝地「昇仙峡」の最奥部に位置します。落差30mと大きな仙娥滝は、地殻変動による断層によってできました。
日本の滝100選に選ばれています。フォトスポットとしてもおすすめです!!

徒歩15分

昇仙峡 登山道は新緑、秋なら紅葉を眺めながら楽しく散策。徒歩道途中の「夢の松島」から見る「昇仙峡」は絶景です。
お手洗いは、登山道の天神森市営駐車場、天鼓林、南宮駐車場にあります。

徒歩10分

登山 山梨の名物ほうとうやそばなどが食べられます。ここで一休み。(予算は1人につき) ~2000円程度。

13:00発 徒歩5分

山梨ワイン王国 本店 フランス・ボルドー地方のワインセラーをイメージした店内では、日本でも有数のワインメーカーのワインやオリジナルワインがあります。試飲もでき、お子様やお酒を飲めない方も楽しめるノンアルコールもあります。

15:45発 徒歩5分

昇仙峡 影絵の森美術館 ~世界で最初の影絵美術館~ 暗い展示室の中で幻想的な作品をご覧になれます。展示作家のグッズや印伝などのお土産もあります。(入館料: 大人500円、小・中学生300円、幼児200円)

17:02発 徒歩5分

昇仙峡 登山 17:02発に乗りいただければ18:43に新着です。出発まで駅2階や駅周辺の甲府夢小路などで土産も購入できます。両口には武田信玄公像も。

甲府駅

図 甲府市の「観光周遊モデルルート～思い出づくりは路線バスで～」パンフレット
出典 甲府市 HP (リニア交通室交通政策課交通政策係)

4. 2. 3 目標③ 誰もが迷わず分かりやすい公共交通情報の提供

目標③ 誰もが迷わず分かりやすい公共交通情報の提供

事業3－1 オープンデータや AI などを活用した

公共交通 DX の推進(実施主体:山武市)

- 平成 28 年 12 月に実施された内閣府世論調査結果より、路線バスの経路等を調べる際の情報取得先としてはインターネット等の経路検索が主流となっています。そのため、当市においてもバス路線のオープンデータ化を推進すると共に、得られたデータの有効活用方法について検討していきます。

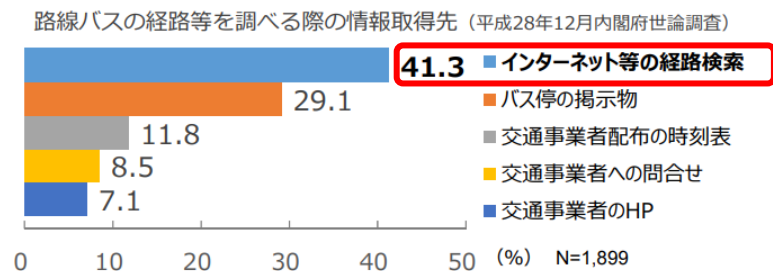


図 路線バスの経路等を調べる際の情報取得先 (平成 28 年 12 月)
出典：内閣府世論調査

<オープンデータの活用メリット>

- 1 大手各社の経路検索サービス等に掲載されることによる新規利用者の獲得
- 2 バスロケ情報の多様な活用 (デジタルサイネージを活用した運行情報の提供など)

- 現在自治体が運行する乗合タクシーの配車システムにおいても AI による自動配車システムの採用が広がっており、予約操作からリアルタイムに配車可能なサービスの提供が増えつつあります。同機能については利用者の利便性の向上に大きく寄与するものであることから、今後のシステム導入の際に重視するポイントとして積極的に検討を進めます。



図 AI を活用した配車システムの例
出典 順風路(株)「コンビニクル」

事業3-2 地域公共交通マップの刷新(実施主体:山武市)

- 現在の公共交通マップは2016年に発行されたものであり、記載内容に関しても多くの修正箇所が生じています。また、他自治体では周辺施設情報を多用した、わかりやすくするための工夫が見受けられる構成となっているものが増えているほか、アプリ版の導入も広がっています。そのため、本市においてもバス路線の再編に併せ、よりわかりやすい公共交通マップへの刷新を検討・実施します。

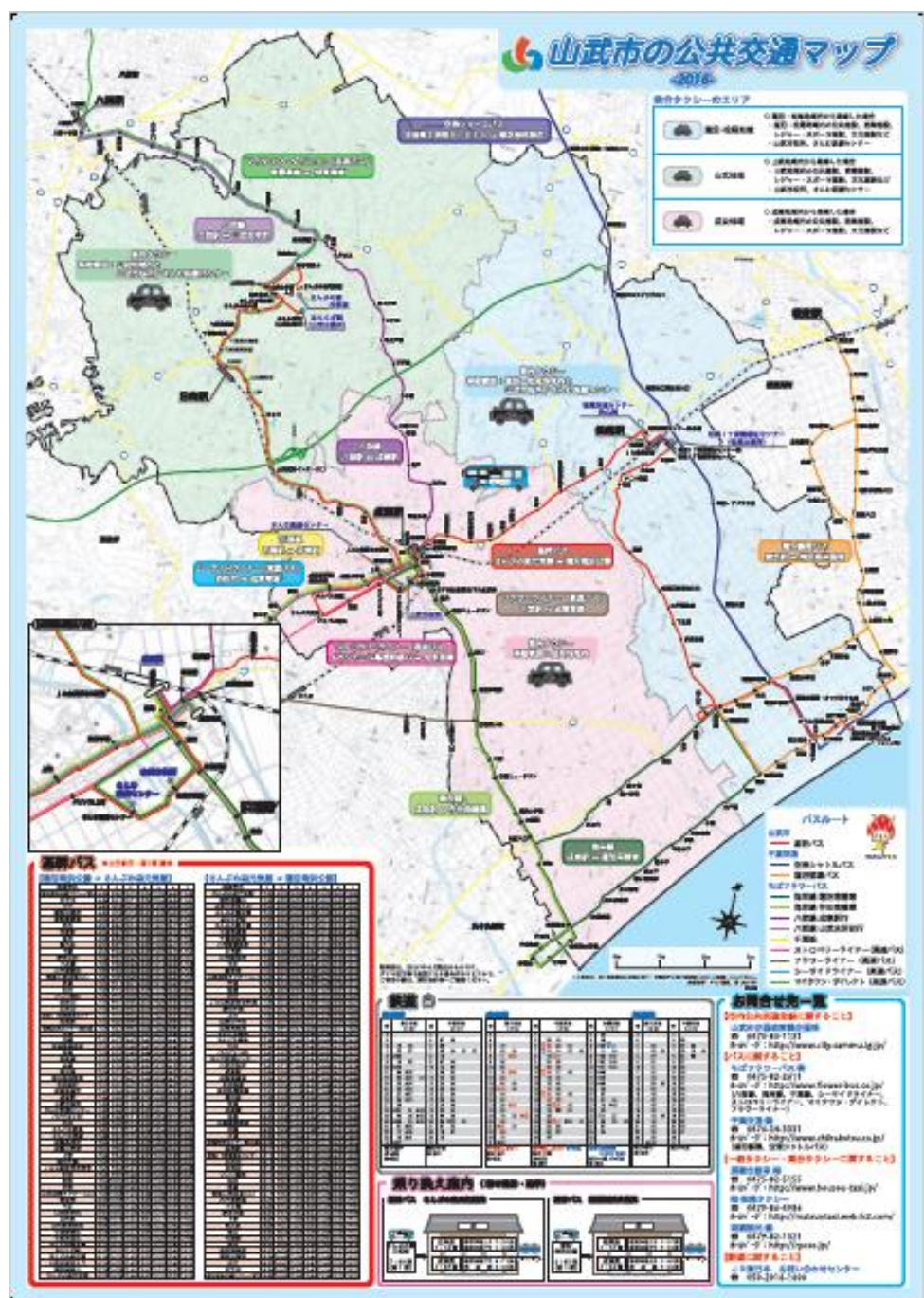


図 山武市の公共交通マップ（2016年作成）

4.2.4 目標④ 周辺市町の公共交通との連携による

広域移動性を備えた地域公共交通網の提供

目標④ 周辺市町の公共交通との連携による

広域移動性を備えた地域公共交通網の提供

事業4-1 成田空港方面へのアクセス強化

(実施主体:山武市・バス事業者・周辺市町)

- 市内からの成田国際空港方面へのバス路線は現在空港シャトルバスが主であり、山武地域や成東地域からのアクセス利便性は低い状況です。以前、実証実験として成田空港方面への直通バス「さんむウイングライナー」を運行していましたが、コロナ禍により多大なる影響を受けたほか、市単独での運行であったことから持続可能性に乏しく、本格運行には至らない結果となりました。しかし、空港アクセスの強化は今後予定されている成田空港の機能強化に向けた重要な施策であることから、今後他自治体との連携により費用負担の軽減を図るなど、新たな路線の実現に向け、引き続き検討を進めていきます。
- 芝山町では令和6年度より開始される公共交通計画の対象期間内において、道の駅「風和里しばやま」に併設する形で新たな公共交通結節点（バスターミナル）の整備が検討されています。そのため、利便性の向上のため当市からも乗り入れを検討するなど、今後も継続して芝山町と協議を進めていきます。
- また、今後圏央道大栄JCT～松尾横芝IC間の開通に伴い、高速道路を活用した空港へのアクセス利便性の向上が期待されます。そのため、より広域に渡る共同運行路線の可能性についても併せて検討していきます。

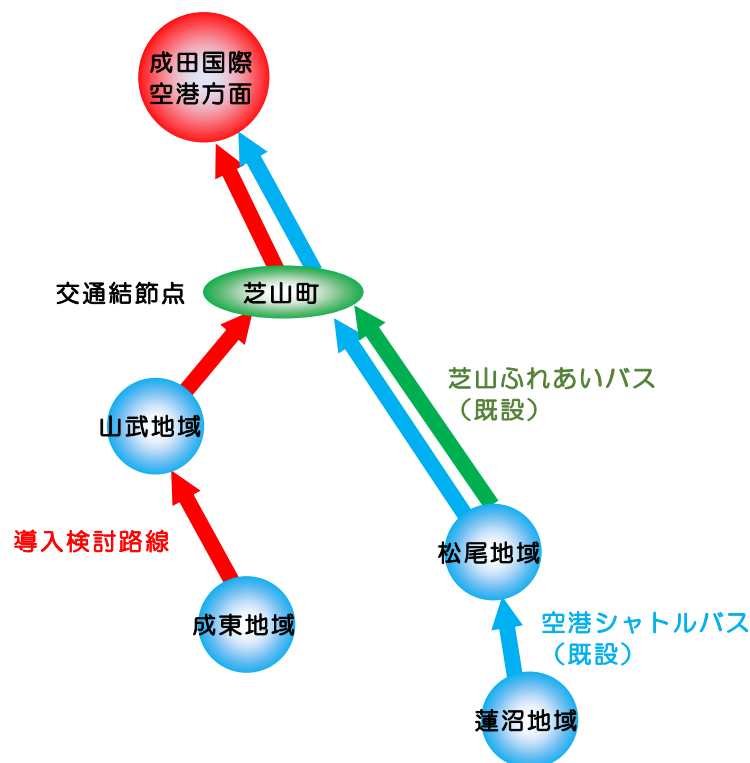


図 導入路線イメージ

4. 2. 5 目標⑤ 各交通機関が連携した利便性の高い

地域公共交通サービスの提供

目標⑤ 各交通機関が連携した利便性の高い

地域公共交通サービスの提供

事業5－1 JR 駅での利便性の向上(実施主体:山武市)

- 空港シャトルバスは市内から成田国際空港第2ターミナルまでをつなぐ軸となる路線であり、成田空港の機能強化に併せて今後ますます重要となることが見込まれます。現在、JR松尾駅では南側に空港シャトルバス専用のロータリーが整備されておりますが、鉄道からの乗り継ぎでは北側改札口を出て大きく迂回する必要があるため、交通結節点としての利便性が低い状態です。
- そのため、今後の改善に向け、現在 JR 東日本千葉支社と協議を開始するための準備を進めています。



図 松尾駅南側空港シャトルバス停留所アクセスルート

- また、山武市をはじめ JR 沿線の各自治体では利用者の利便性向上のため毎年ダイヤ改正や施設整備等の要望活動を実施しております。しかし、要望の実現のためには人口増加のための施策推進など、根本的な問題の解決が必要です。そのため、今後も引き続き移住定住施策を推進するとともに、駅からハイキングなどのイベントに関しても他部署と連携し積極的に取り組んでいきます。



「駅からハイキング」とは？



季節に応じた地域の魅力をお楽しみいただける無料のウォーキングイベントです。コースに参加して貰えるスタンプをためると、素敵なクーポンが抽選で当たります！

出典 JR 東日本 駅からハイキング HP

事業5－2 2次交通の充実による観光利便性の向上

(実施主体：山武市、関連機関)

- 観光目的に利用可能な2次交通としては路線バス等が挙げられますが、市内の路線については生活路線としての位置付けもあることから観光に特化したものではなく、市内を周遊するうえでは便数や運行ルートに関しても十分とは言えない状況です。そのため、シェアサイクルなど比較的導入にコストがかからず、かつ脱炭素・循環型社会の形成に資するモビリティを中心に、今後観光利用の際に活用できる2次交通の充実を関係機関と連携し検討していきます。

＜兵庫県加東市の自治体が観光強化と連携したシェアサイクルの導入事例＞

兵庫県加東市では、令和5年3月より、市内の二次交通の補完、周遊性向上を図るため、電動アシスト付自転車を活用したシェアサイクルサービスを開始している。観光、ビジネス、買い物など多様なシーンで利用できる。

以下に、その概要を示します。

- 事業の実施体制
 - ・事業実施主体：加東市
 - ・運営事業者：一般社団法人加東市観光協会
 - ・シェアサイクル名称：加東シェアサイクルサービス
- 導入する自転車
 - ・電動アシスト付自転車：市内合計 24 台
- サービス内容
 - ・貸出時間：7 時から 18 時まで（返却は 24 時間可能。）
 - ・利用料金：時間貸し：250 円/60 分（決済方法：キャッシュレス決済）
1 日パス：2,000 円
- サイクルポート設置箇所（4 カ所）
 - ・JR 滝野駅付近
 - ・滝野社インターチェンジ高速バス停付近
 - ・やしろショッピングパーク Bio 付近
 - ・高速東条バス停付近
- 会員登録及びご利用方法
 - ・会員登録：「バイクシェアサービス」アプリをダウンロードし、会員登録を行います。
 - ・ご利用方法：会員登録完了後、所定のレンタル手続きを行うことで自転車の利用及び返却ができます。



出典 兵庫県加東市 HP より

- また、千葉県より示されている蓮沼海浜公園再整備に向けた基本方針では「九十九里の魅力を感じることができる自然豊かなレジャー＆リゾート空間を創出」をテーマとして掲げており、完成後には夏季以外の季節における集客も期待されます。そのため、空港経由で訪れる観光客に向けた空港シャトルバスと、鉄道経由で訪れる観光客に向けた海岸線について、具体的な時期は示されていない段階ではありますが、需要に応じた路線の強化等を要望していきます。



出典 千葉県「蓮沼海浜公園 再整備に向けた基本方針(案) 【概要版】」

事業5-3 Maas アプリ導入に向けた検討(実施主体:山武市)

- 群馬県において運用されている GunMaas（スマートフォンで、現在地から目的地までの経路検索やチケットの予約・決済、また観光地、駅レンタカー、ホテルなどの表示・予約・決済が可能）同様、現在全国の自治体において Maas 導入に向けた検討が進んでいます。
- 今後、県または成田国際空港圏内などある程度広範囲に渡って同一システムの導入などが検討される可能性もあることから、他自治体の事例等を参考に当市においても導入のための準備・検討を進めていきます
- また、自動運転技術を利用した車両の導入についても、近隣市町の動向や技術面、費用面から総合的に判断し、住民ニーズを考慮しながら慎重に検討を進めていきます。

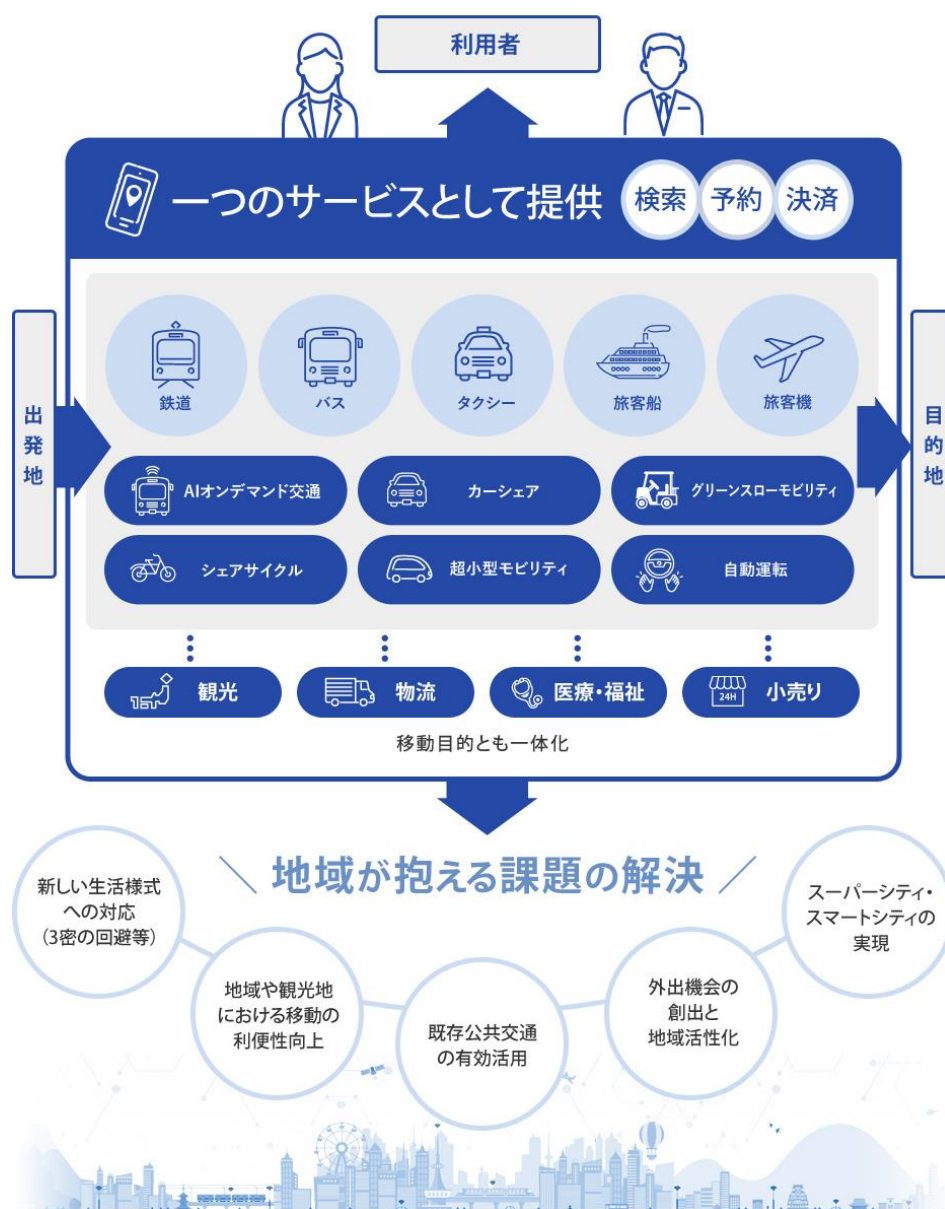


図 Maas 導入イメージ

出典 国土交通省「日本版 Maas の推進」

4. 2. 6 目標⑥ 地域との連携による親しみやすい

地域公共交通サービスの提供

目標⑥ 地域との連携による親しみやすい

地域公共交通サービスの提供

事業6－1 市民共創等による新たな移動サービスの検討

(実施主体：山武市・地域住民・その他関連機関)

- 当市では持続可能な地域公共交通サービスの提供の確保に向けて計画に基づいたあらゆる施策を検討、実施していますが、人口減少・少子高齢化やモータリゼーション等による長期的な利用者の落ち込みに加え、新型コロナウイルス感染症の拡大によるライフスタイルの変化の影響、乗務員等の担い手不足、人件費・燃料費等の高騰に伴う運行経費の増大など、地域の足の確保が一層厳しい状況になっています。
- このような状況の中、交通事業者による運行を補助や委託費等で支えるというだけでは限界があり、地域住民や民間企業・施設等との「共創」の取組を合わせて行っていくことの必要性がより高まっています。
- このことから、地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」(再構築)を進めるため、多様な連携により新たな交通システムの構築を目指します。

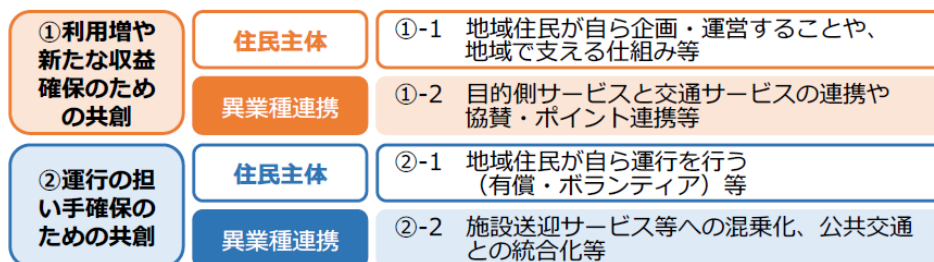


図 地域公共交通の「リ・デザイン」

出典：国土交通省資料

- 新たな交通システム導入の基本的な考え方について
 - ・ 交通不便地域に該当する地域において、新たな交通システムを主体的に取り組む意向がある地域（コミュニティ等）については、運行車両の提供など市が積極的に支援していくことができる体制を整備していきます。
 - ・ ライドシェアをはじめとする先進的な取り組みに関しては、安全面に十分配慮したうえで国や県の動向を注視しながら、時流に沿った検討を事業者と協力し進めていきます。

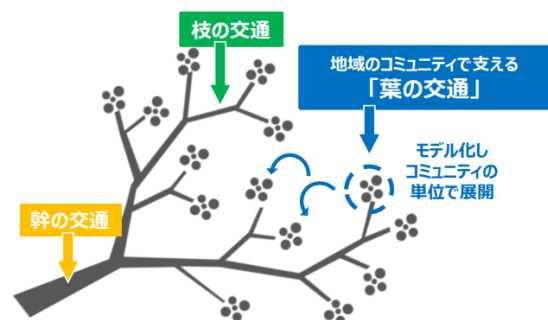


図 地域交通の共創に関するキーコンセプト

出典：アフターコロナ時代に向けた
地域交通の共創に関する研究会資料

事業6－2 地域との連携による愛着の持てる公共交通の実現

(実施主体：山武市・地域住民・その他関連機関)

- 地方の不採算路線について、運行事業者の経営努力のみならず、地域住民との連携により地域から愛され、運行が支えられている事例が全国で増加しています。そのため、今後市民が愛着をもって利用できる公共交通の実現を目指し、様々な試みについて検討・実施していきます。

<取組み検討例>

- ① バス運転体験席
運転席と同じ視点からドライバー気分を味わうことのできるような体験席を設け、バスへの興味・関心を醸成します。
- ② 車内川柳大会
決められたテーマに従い作品を募集し、優秀作品は一定期間車内にて展示します。
- ③ 車内個展
個展開催の要望のあるアーティストについて、作品を一定期間車内に展示します。
- ④ 車内似顔絵展
決められたテーマに従い子供達から作品を募集し、一定期間車内にて展示します。
- ⑤ 地域住民による車内アナウンス
地域の子供たちの協力により、次点の停留所を告げる車内アナウンスを作成します。
- ⑥ バスの乗り方教室
小学校や高齢者会など各種グループを対象に、実際にバス車両を持ち込んで、基本的なバスの乗り方について説明し、実際に乗車体験していただきます。



4.3 事業の実施スケジュール

	2024	2025	2026	2027	2028
下位計画策定スケジュール (実施計画)	検討・策定		実施		
目標① ニーズに適合した利便性の高い地域公共交通の提供					
1-1 地域公共交通の確保・維持	随時実施（国庫補助等の活用）				
1-2 基幹バスの利便性向上	路線等検討		実施		
1-3 乗合タクシーの利便性向上	随時実施（運用ルール見直し）				
	新システム検討・導入				
目標② 使いたくなるような地域公共交通の環境整備					
2-1 基幹バス定額制導入による 利用促進策の検討	実証実験	本格実施			
2-2 路線バス利用者負担軽減策の検討	実証実験	本格実施			
2-3 運行ルートの見直しによる 路線バスの利用促進	検討・調整	実施			
2-4 停留所における快適性、利便性の向上	随時検討・実施				
2-5 提案型による外出機会の創出	随時検討・実施				
目標③ 誰もが迷わず分かりやすい公共交通情報の提供					
3-1 オープンデータやAIなどを活用した 公共交通 DX の推進	随時検討・実施				
3-2 地域公共交通マップの刷新	検討・作成		配布		
目標④ 周辺市町の公共交通との連携による広域移動性を備えた地域公共交通網の提供					
4-1 成田空港方面へのアクセス強化	検討・調整		実施		
目標⑤ 各交通機関が連携した利便性の高い地域公共交通サービスの提供					
5-1 JR 駅での利便性向上	検討・調整		実施		
5-2 2次交通の充実による 観光利便性の向上	検討・調整		実施		
5-3 Maas アプリ導入に向けた検討	検討				
目標⑥ 地域との連携による親しみやすい地域公共交通サービスの提供					
6-1 市民共創等による 新たな移動サービスの検討	検討・調整			実施	
6-2 地域との連携による 愛着の持てる公共交通の実現	随時				

5. 計画目標の達成状況の評価

本計画は、「行政」「交通事業者」「地域（住民・民間・関係者）」の3つの主体が連携し、一体となって計画目標の達成に向けて取り組むとともに、それぞれの役割を確認しながら持続可能な山武市の地域公共交通体系の構築を目指します。

5.1 計画の推進体制

本計画の推進は、「山武市地域公共交通活性化協議会」が主体となって実施します。

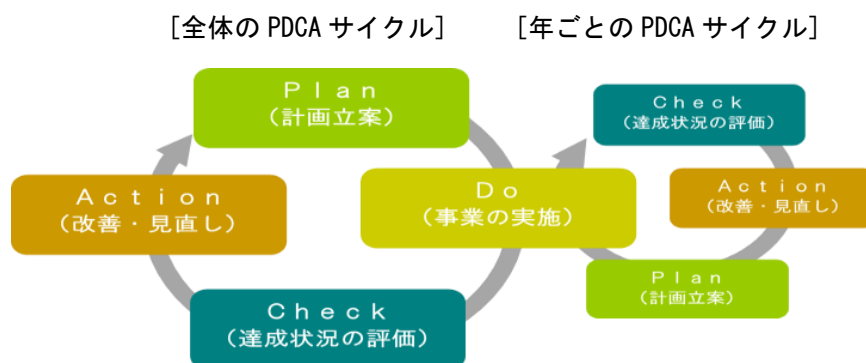
本計画に位置付けられた各施策の実施に向けて、必要に応じて当協議会構成員以外の関係者の参画を求める場合があります。

5.2 PDCAサイクルによる評価・検証

本計画の施策の推進や必要に応じた定期的な計画見直しのため、実施計画の策定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、進行管理・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返すPDCAサイクルにより計画を進行します。

なお、計画全体を通じた大きなPDCAサイクルと合わせ、毎年のモニタリングや見直しを行う小さなPDCAサイクルを運用することで、利用者ニーズや周辺環境の変化に対応した公共交通サービスの提供を目指します。

- ・ **Plan（計画）**：本計画に基づき、山武市地域公共交通会議が具体的な事業の進め方や実施期間等を検討し、実施計画を作成します。
- ・ **Do（実施）**：目標を達成するために設定した施策・事業を、計画に沿って実施します。なお、本計画の目標達成に効果的につながるよう、各関係者が連携しながら推進します。
- ・ **Check（評価）**：目標を達成するために設定した施策・事業が計画に沿って実施されているか、また、目標が達成されているかについて、適宜進行管理・評価を実施します。目標については、毎年、設定した目標値への達成状況を確認します。
- ・ **Action（改善）**：事業の実施状況や目標の達成状況、さらには社会環境の変化などを踏まえ、取組みの見直しや改善を図ります。



5.3 評価指標・数値目標について

(1) 山武市地域公共交通計画（平成 31 年 3 月策定）の目標達成状況

前期計画である地域公共交通網形成計画の令和 4 年度末時点での達成状況は以下のとおりです。本計画ではこれらの状況を踏まえ、達成した目標については維持・向上を目指すとともに、未達成の事業については更なる効果的な施策を検討、実施していきます。

また、現状を踏まえ必要に応じ成果指標の見直しを行ないます。

事業名	評価指標	現状値 (年次)	目標値 (目標年次)	達成状況 (年次)
事業 1 利用者ニーズに対応した基幹バスの見直し	1 日あたり利用者数	133 人/日 (H29 年度)	134 人/日 (R5 年度)	121 人/日 (R4 年度実績)
事業 2 乗合タクシーの利用促進策の展開	1 日あたり利用者数	130 人/日 (H29 年度)	131 人/日 (R5 年度)	96 人/日 (R4 年度実績)
事業 3 成田国際空港との連携を強化する新規路線バスの利用促進	1 日あたり利用者数	—	175 人/日 (R2 年度)	55 人/日 (R2 年度実績)
事業 4 既存路線バスの利用促進	1 日あたり利用者数	199 人/日 (H29 年度)	現状維持 (R5 年度)	136 人/日 (R4 年度実績)
	運行補助額	約 1,400 万円 (H29 年度)	現状維持 (R5 年度)	約 1,530 万円 (R4 年度実績)
事業 5 乗継地点での快適性向上	上屋やベンチ等の整備件数	—	2 カ所 (R5 年度)	3 カ所 (R4 年度時点)
事業 6 福祉施策と連携した公共交通の活用促進	運転免許自主返納者優待証発行件数	44 件 (H29 年度)	45 件以上 (R5 年度)	—
	新たな移動サービスの実施件数	—	1 件以上 (R5 年度)	0 件 (R4 年度時点)
事業 7 公共交通情報の効率的な提供	交通情報提供件数	—	1 件以上 (R5 年度)	2 件 (R4 年度時点)
その他	公共交通に対する満足度	41.3% (H29 年度)	45% (R5 年度)	44.3% (R4 年度実績)

(2) 本計画における成果指標及び目標値

「山武市地域公共交通計画」における各目標の成果指標及び目標値は、次のように考えます。

計画の目標	評価指標	現状値 (年次)	目標値 (目標年次)	効果測定の手法
目標① ニーズに適合した利便性の高い地域公共交通の提供	市民の公共交通に対する満足度	44.3% (令和4年度)	46.0% (令和10年度)	まちづくり報告書
	基幹バスにおける1日あたり利用者数	121人/日 (令和4年度)	181人/日 (令和10年度)	運行事業者による月次報告書
	乗合タクシーにおける1日あたり利用者数	96人/日 (令和4年度)	130人/日 (令和10年度)	運行事業者による月次報告書
目標② 使いたくなるような地域公共交通の環境整備	路線バス年間利用者数 海岸線	20.1千人 (令和4年度)	22.1千人 (令和10年度)	運行事業者による年次報告書
	路線バス年間利用者数 八街線	29.0千人 (令和4年度)	31.9千人 (令和10年度)	運行事業者による年次報告書
	路線バス運行補助額 (海岸線・八街線)	約1,530万円 (令和4年度)	約1,530万円 (令和10年度)	補助実績値
	停留所環境改善件数	—	2カ所以上 (令和10年度)	実施件数集計
目標③ 誰もが迷わず分かりやすい公共交通情報の提供	オープンデータ 活用件数	0件 (令和4年度)	2件以上 (令和10年度)	実施件数集計
	公共交通MAP等 作成回数	0回 (令和4年度)	2回 (令和10年度)	実施件数集計
目標④ 周辺市町の公共交通との連携による広域移動性を備えた地域公共交通網の提供	成田空港方面へのアクセス路線数	2路線 (令和4年度)	3路線 (令和10年度)	運行路線数
目標⑤ 各交通機関が連携した利便性の高い地域公共交通サービスの提供	JR駅での利便性向上のための施策実施件数	0件 (令和4年度)	1件 (令和10年度)	実施件数集計 (施設整備件数)
	2次交通充実のための施策実施件数	0件 (令和4年度)	1件 (令和10年度)	実施件数集計
目標⑥ 地域との連携による親しみやすい地域公共交通サービスの提供	新たな移動サービス提供体制の構築	0件 (令和4年度)	1件 (令和10年度)	実施件数集計
	車内等を活用した事業の実施件数	0件 (令和4年度)	20件 (令和10年度)	実施件数集計

資料編

6. 山武市の現状

6.1 地域特性把握

6.1.1 沿革・地勢

(1) 沿革・地勢

- 山武市は、平成 18 年 3 月 27 日に、成東町・山武町・蓮沼村・松尾町の 4 町村が合併し誕生しました。千葉県の東部に位置し、県都千葉市や成田国際空港まで約 10～30km、都心へも約 50～70km のところにあります。日本有数の砂浜海岸である九十九里浜のほぼ中央で、約 8km にわたって太平洋に面し、総面積は 146.77 km²です。
- 地勢は大別して九十九里海岸地帯と、その後背地としての広大な沖積平野及び標高 40～80m の低位台地からなる丘陵地帯で構成されており、これらは海岸線にほぼ並行に帯状に展開しています。
- 海岸地帯は、砂浜と松林が連なり、成東海岸と蓮沼海岸の遠浅の海が広がり多くの海水浴客が訪れ、平地地帯は、本地域の中央部に広がる肥沃な土壌を持つ九十九里平野で、田園地帯を形成しています。丘陵地帯の大部分が成田層と呼ばれる地質で、表層が関東ローム層、下層が砂及び粘土互層で構成されており、上総層群の堆積盆地に位置しています。
- 河川は、二級河川の木戸川、作田川などがあり、これらの河川は、丘陵部から平野部に移行する地点で勾配が緩く、流下速度が遅いため土砂が堆積しやすい特徴を有しています。
- 気候は、太平洋を流れる黒潮（暖流）の影響を受け、海洋性気候に属し、年間の平均気温は 15℃前後、年間降雨量は約 1,500mm 前後と、概して温暖であり、夏涼しく、冬温かい土地柄です。また、内陸の丘陵部では年間の気温差が海岸部に比べて大きく、海岸部は、丘陵部に比べて年間降雨量が多くなっています。

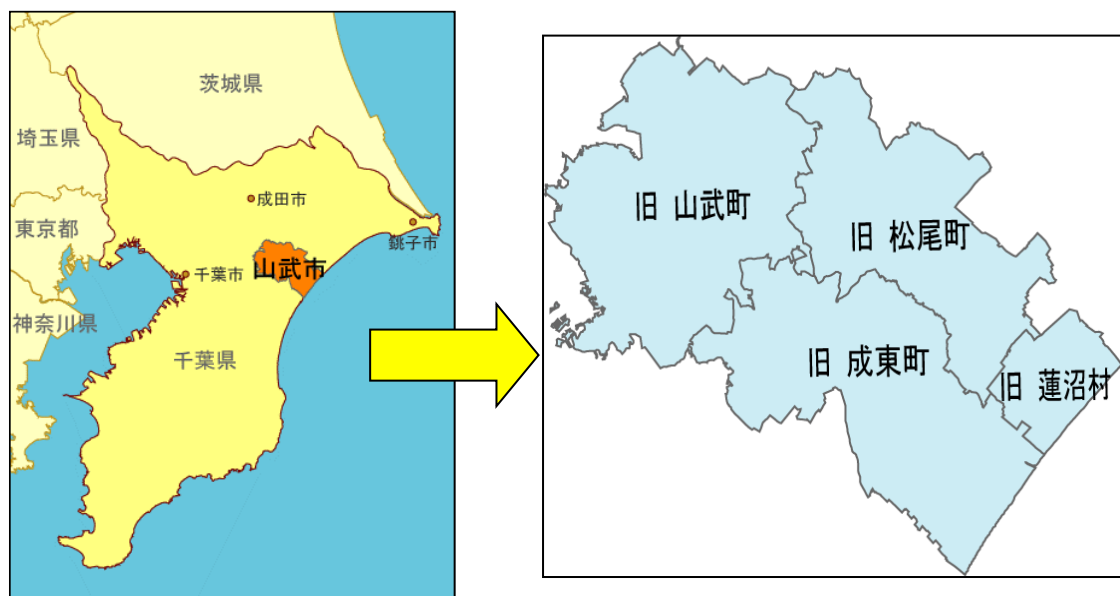


図 6-1 山武市の位置

6.1.2 人口動向

(1) 人口・世帯数

1) 山武市の人口・世帯数の推移

- 山武市の令和5年4月の人口は、48,814 人と、平成 14 年4月の 62,635 人から約 13,800 人の減少となっています。
- 一方、世帯数は、平成 14 年の 20,695 世帯から令和5年では 22,610 世帯と約 1,900 世帯増加しており、1 世帯当たりの構成人員数は、平成 14 年の 3.03 人から令和5年では 2.16 人と核家族化が進行しています。

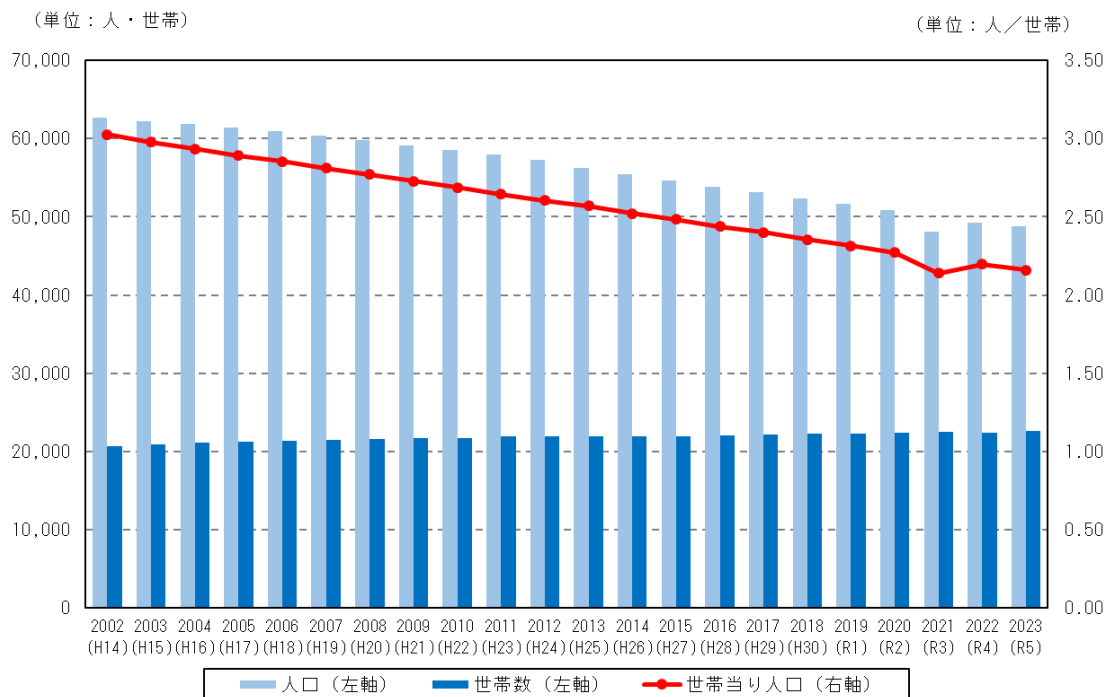


図 6-2 山武市の人口と世帯数の推移（各年4月1日）

資料：千葉県毎月常住人口調査

2) 町字別人口分布

- 令和5年4月1日時点のメッシュ別（250mメッシュ）別人口密度は、JRの3駅周辺や美杉野地区で人口密度が高くなっています。

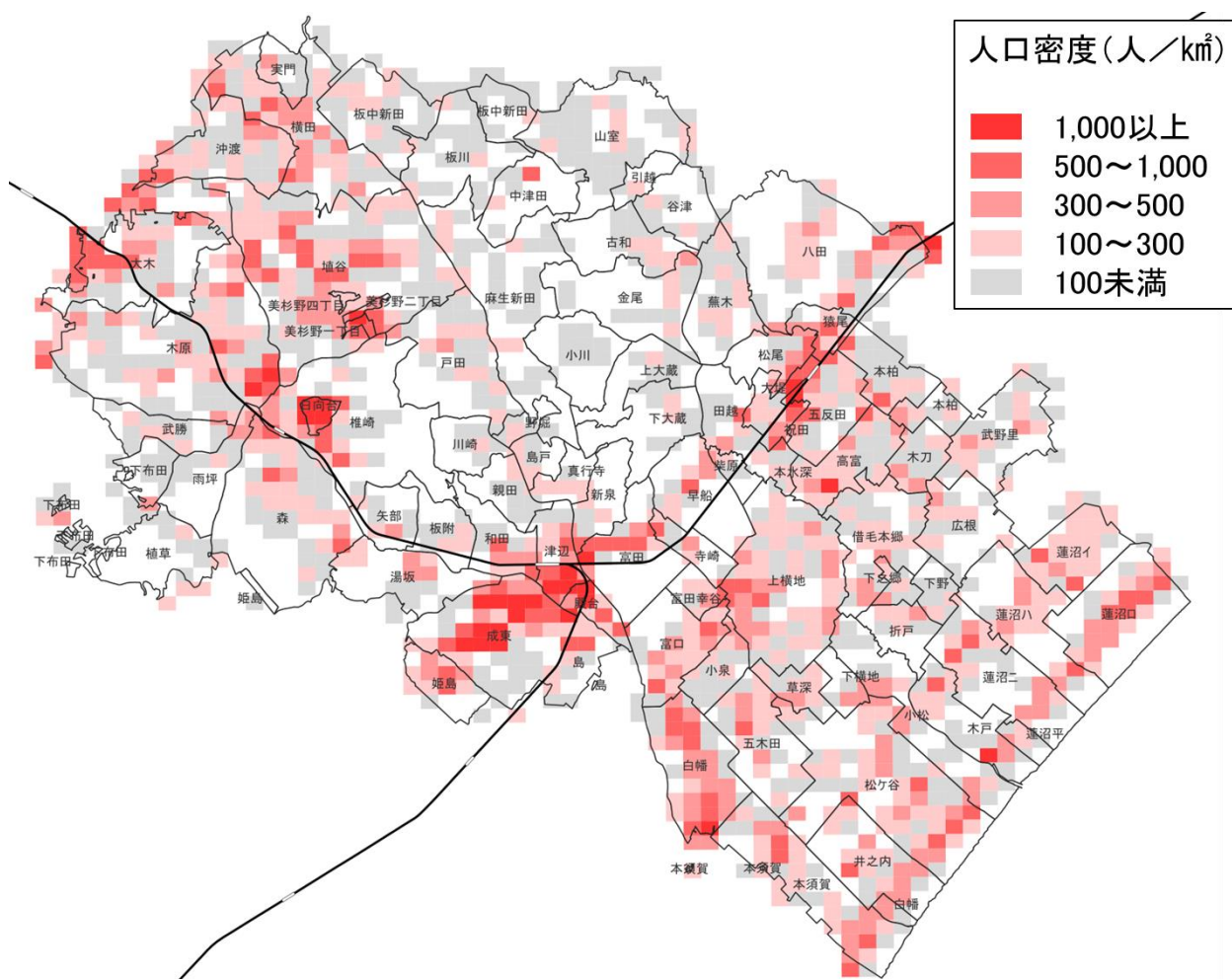


図 6-3 山武市のメッシュ別（250m）別人口密度（令和2年）

資料：国勢調査報告（令和2年）

(2) 年齢階層別人口構成比の推移

1) 山武市の状況

- 山武市の年齢階層別人口構成比の推移は、65 歳以上の高齢者層の占める割合は年々増加傾向にあり、平成 14 年の 18.8%から令和 5 年では 35.9%と倍増しています。
- また、15 歳未満の若年層は、平成 14 年の 15.6%から令和 5 年では 8.4%と半減しています。

(構成比：%)

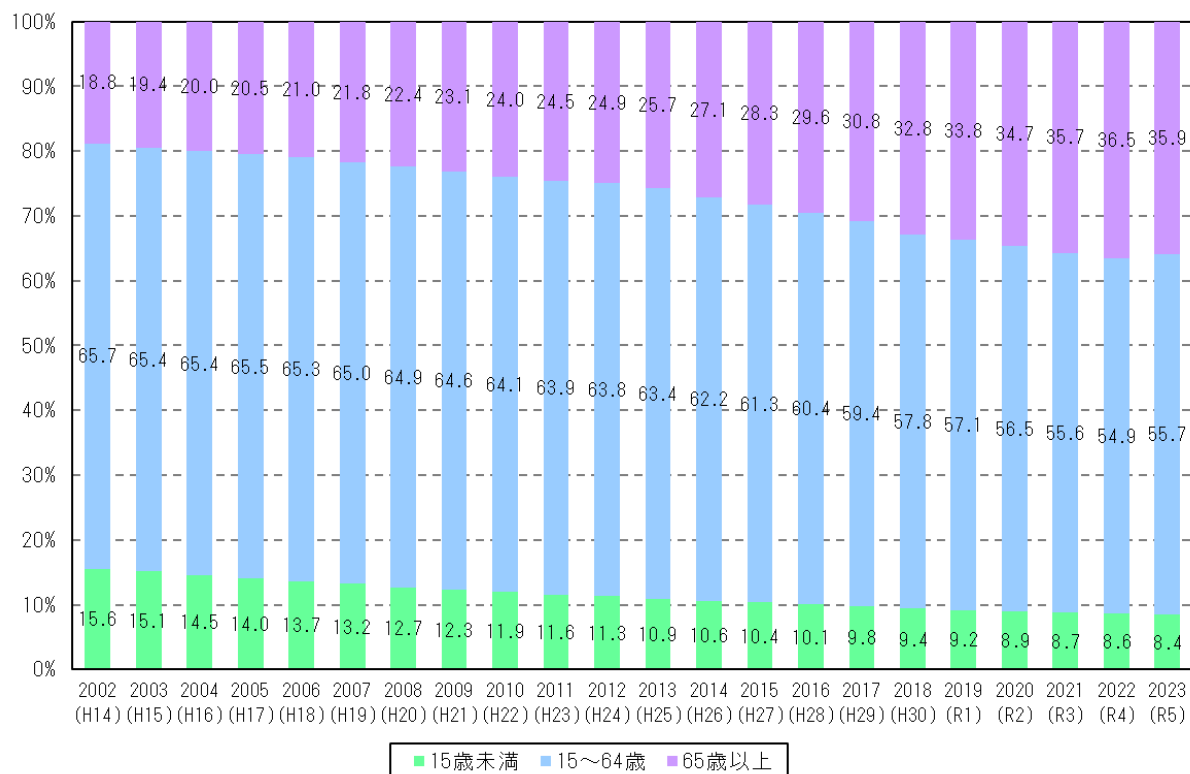


図 6-4 山武市の年齢階層（3 区分）別人口構成比の推移（各年 4 月 1 日）

資料：千葉県町丁字別世帯数及び男女別、年齢(3 区分)別人口

2) 町字別高齢化率

- 令和 3 年の町字別の高齢化率（65 歳以上）は、松尾町田越が 58.5%と最も高く、次いで野堀の 58.1%、松尾町上大蔵の 51.5%、松尾町小川の 50.0%と以上の地区で 50%を超えています。
- 逆に高齢化率が低いのは、美杉野 1 丁目が 19.6%と最も低く、次いで殿台の 24.4%、下布田の 26.5%、松尾町木刀の 26.6%となっています。

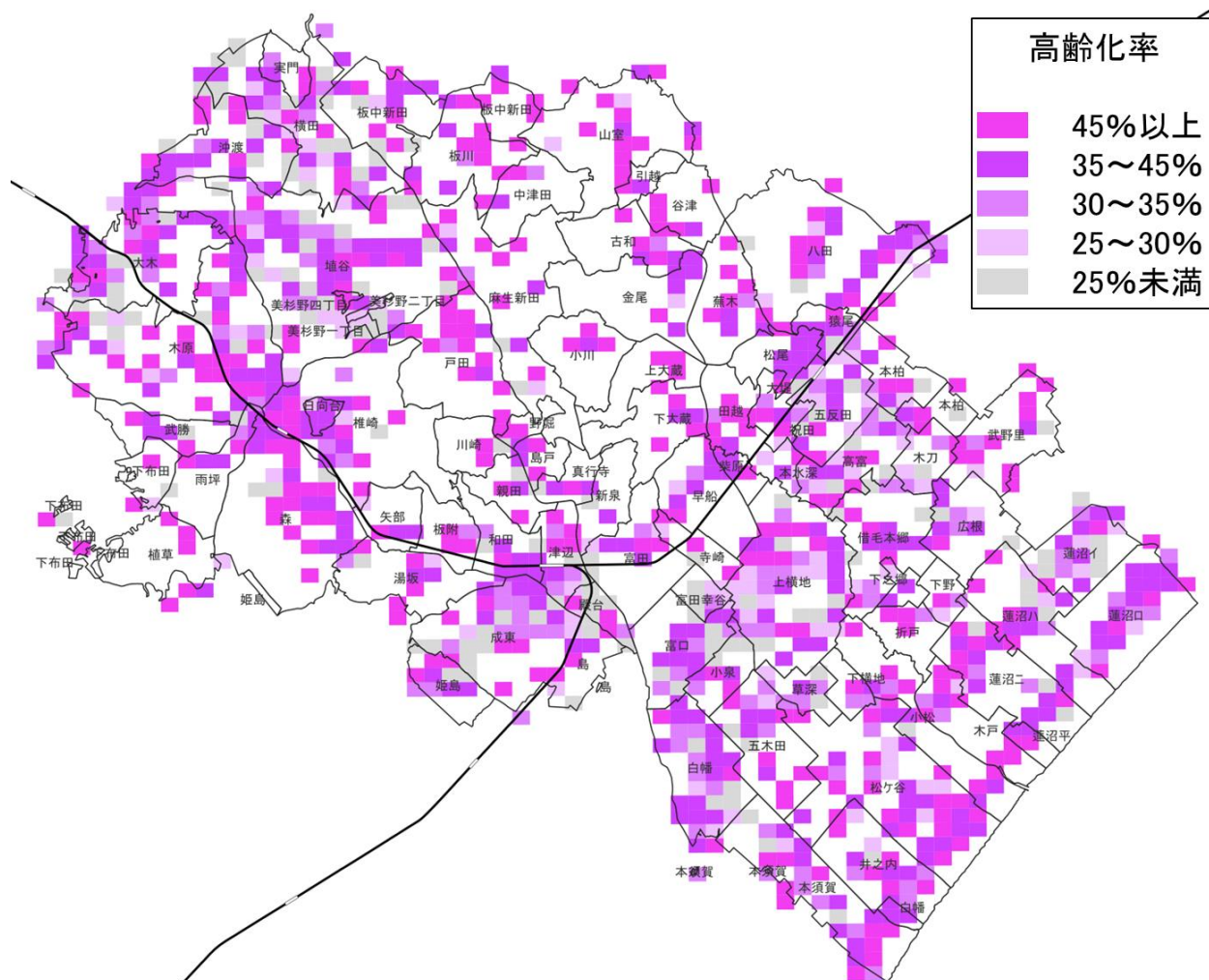


図 6-5 山武市メッシュ別（250m）別高齢化率（65 歳以上）（令和 2 年）

資料：国勢調査（令和 2 年）

6.1.3 産業動向

(1) 産業構造の推移

- 山武市の従業地就業者数は、平成 12 年の 23,180 人から令和 2 年では 18,837 人と 4,343 人減少しています。
- また、令和 2 年の産業別就業者の構成比は、第 1 次産業は減少傾向で 14.0%、第 2 次産業は増加傾向で 27.2%、第 3 次産業も増加傾向で 58.9%となっています。

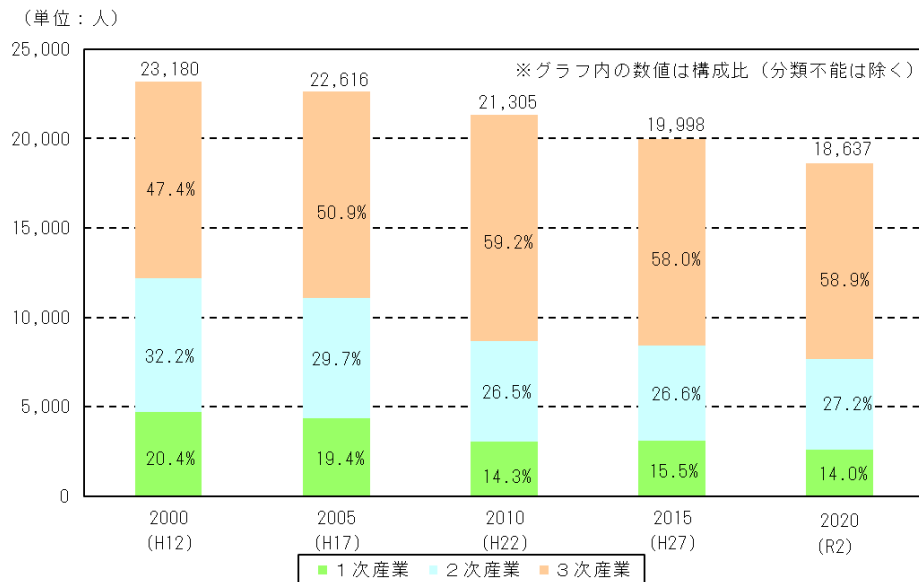


図 6-6 従業地就業人口の産業別構成比の推移

資料：国勢調査報告書

(2) 農業産出額の推移

- 山武市の農業産出額は、平成 26 年の約 173 億円から平成 28 年には約 202 億円に増加しましたが、その後若干減少し、令和 2 年では約 171 億円となっています。

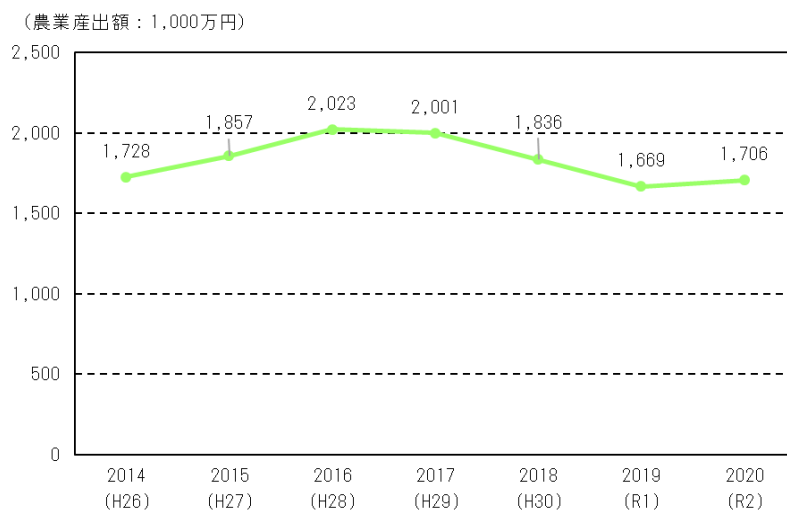


図 6-7 農業産出額の推移

資料：農林業センサス

(3) 製造品出荷額の推移

- 山武市の製造品出荷額は、平成 22 年の約 989 億円から増加傾向にあり、令和 2 年では約 1,275 億円となっています。

(製造品出荷額：1,000万円)

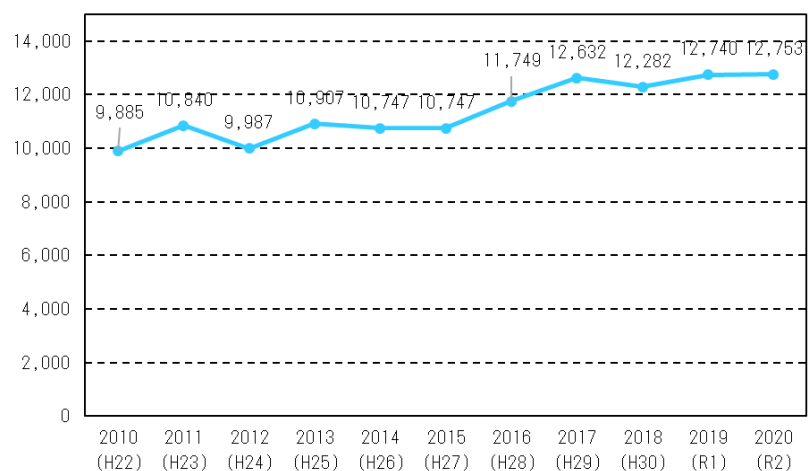


図 6-8 製造品出荷額の推移

資料：経済センサス - 活動調査

(4) 商品販売額の推移

- 山武市の商品販売額は、平成 24 年の約 658 億円から平成 26 年では約 575 億円に減少しましたが、令和 3 年では 1,117 億円まで増加しています。

(商品販売額：1,000万円)

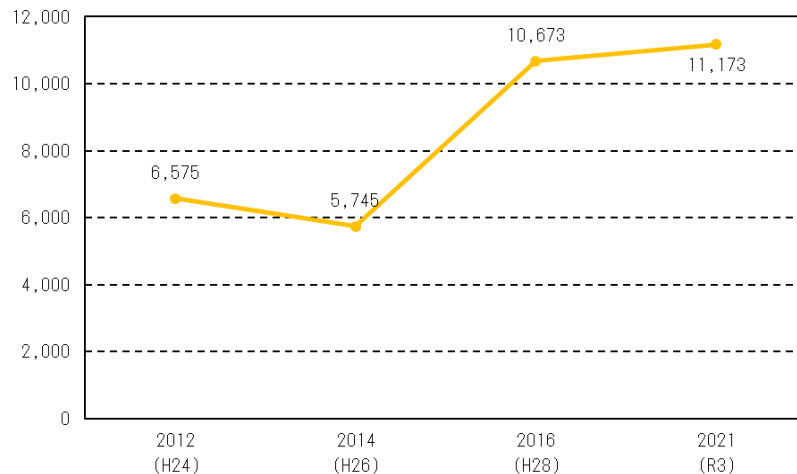


図 6-9 商品販売額の推移

資料：経済センサス - 活動調査

6.1.4 土地利用及び施設立地の状況

(1) 土地利用現況

- 山武市の土地利用は、丘陵地、市街地、田園及び海浜から構成されています。
- 丘陵地は、高低差のある変化に富んだ地形で、総武本線の北側の地区を中心に、農家住宅や造成された住宅団地が緑と調和しながら立地しています。
- 市街地は、鉄道駅周辺や国道 126 号沿道を中心に形成され、商業施設をはじめとしたサービス施設が集積しています。
- 田園は、総武本線の南側の地区を中心に、農家住宅や屋敷林等の集落と農地で形成されています。
- 海浜は、砂浜と防風林の松林がみられます。



図 6-10 土地利用現況図

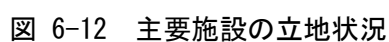
出典：第 10 回千葉県都市計画基礎調査（H28）

- 商業・業務用途は、3つの鉄道駅周辺に集積しています。
- 工業地は松尾地区（松尾工業団地、松尾台工業団地）と成東地区（成東工業団地）のほか、木原地区に集積しています。
- 住宅地は 3 つの鉄道駅周辺、国道 126 号沿道、主要地方道飯岡一宮線沿道、成東工業団地東側、大木地区、埴谷地区、美杉野地区などに集積しています。



43

● 市内の主要施設は、旧町村の役場周辺や鉄道駅周辺に多くが立地しています。



6.1.5 山武市の交通特性

(1) 発生集中交通量

- 平成 30 年に実施された東京都市圏パーソントリップ調査によると、山武市の発生集中交通量は、38.4 万トリップエンド／日となっています。
- 目的別には、通勤目的が約 20%、通学目的が約 6%、業務目的が約 3%、私事目的が約 24%となっています。
- 代表交通手段別の分担率は、自動車が約 78%と最も多く、次いで徒歩・二輪が約 14%、鉄道が約 6%となっており、バスは 0%となっています。（サンプル調査であるため、利用者がいないということではありません。）目的別では、通学で鉄道と徒歩・二輪が他の目的と比べ高い割合となっています。

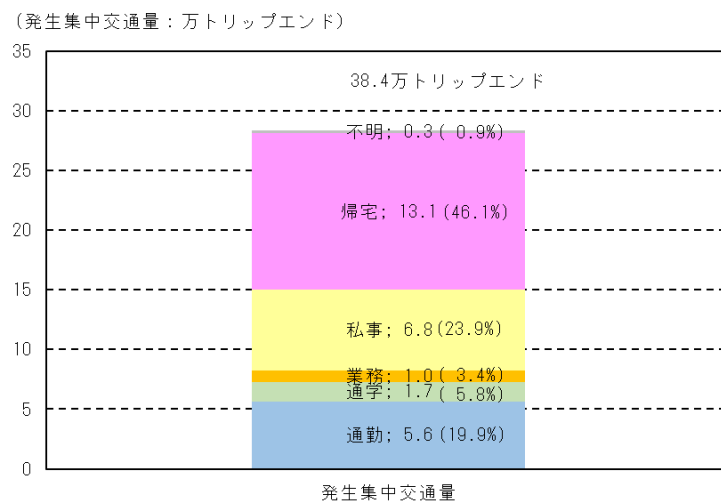


図 6-13 山武市の目的別発生集中交通量

出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査

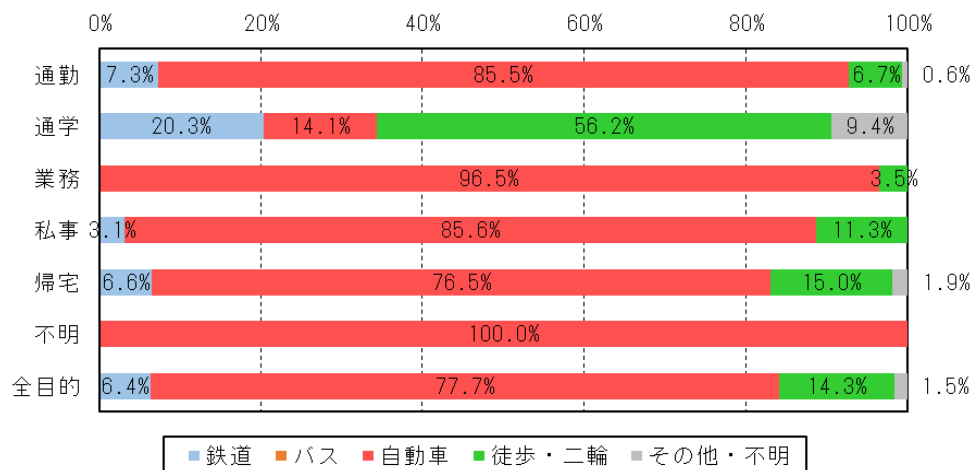


図 6-14 山武市の目的別代表交通手段別分担率

出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査

(2) 交通流動特性

1) 通勤流動（自宅から勤務先への移動）

- 令和 2 年国勢調査によると、山武市に定住する就業者約 24.0 千人のうち約 11.0 千人（45.6%）が市内へ通勤しています。また、市外へ通勤する人は約 13.0 千人で、そのうち東金市が約 2.1 千人、千葉市が約 1.7 千人、八街市が約 1.3 千人、成田市が約 1.3 千人となっています。
- 山武市に従業する就業者約 19.3 千人の市外からの流動は、東金市の約 1.9 千人が最も多く、次いで旭・銚子方面の約 1.1 千人、横芝光町の約 1.0 千人となっています。

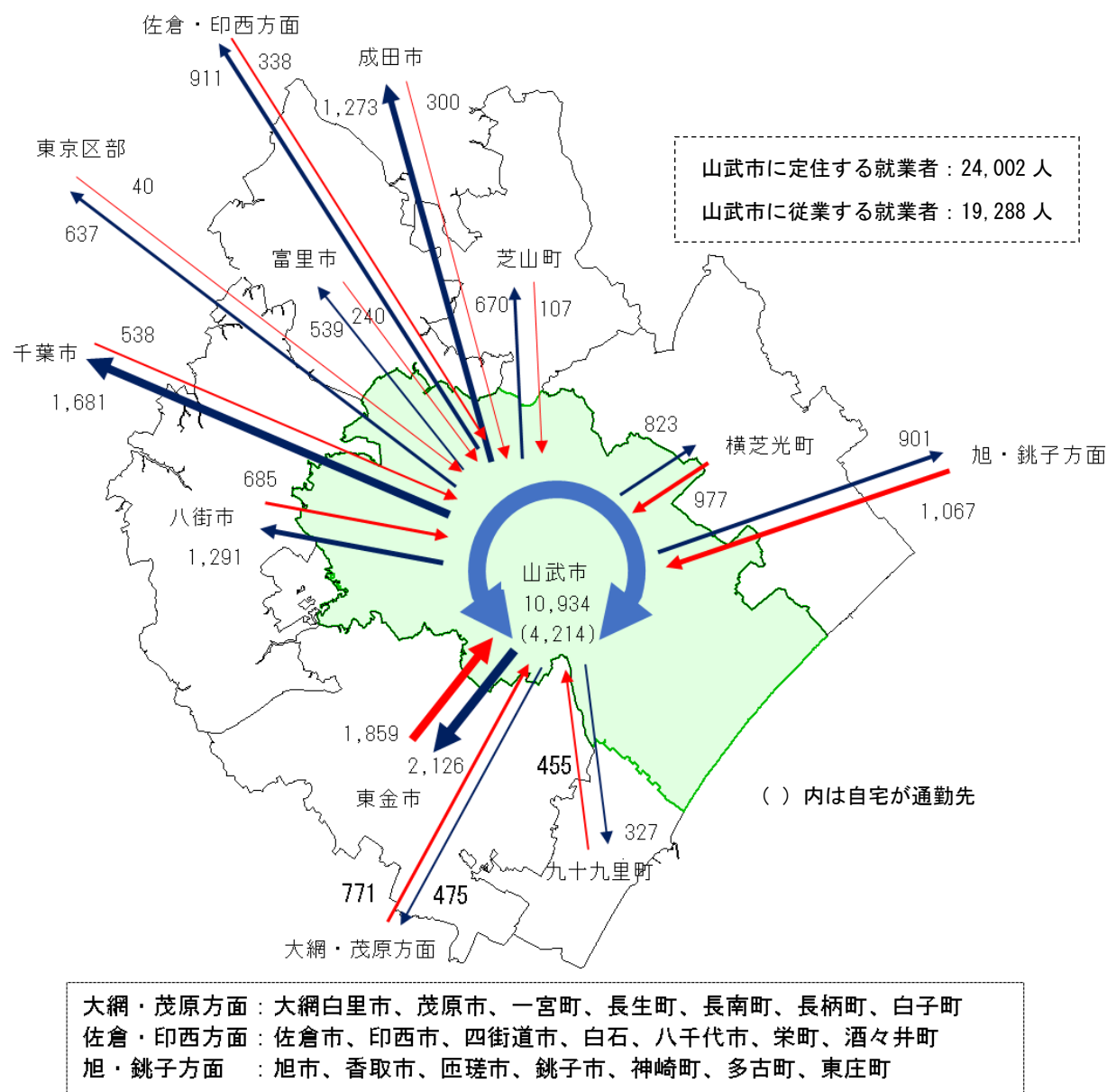
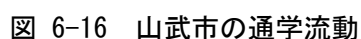


図 6-15 山武市の通勤流動

出典：令和 2 年国勢調査

- 山武市に定住する 15 歳以上の通学者約 1,700 人のうち約 450 人（26.3%）が市内へ通学しています。また、市外へは、千葉市が約 250 人と最も多く、次いで東金市の約 220 人、東京区部の約 130 人となっています。
- 山武市に通学する 15 歳以上の通学者約 1,400 人の市外からの流動は、旭・銚子方面からの約 260 人が最も多く、次いで東金市からの約 140 人、大網・茂原方面からの約 130 人となっています。



47

3) 業務流動（自宅や勤務先などと業務先間の移動）

- 平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査での業務流動は、山武市内の移動が約 1,500 トリップとなり、山武市からの流出先は船橋・市川方面の約 270 トリップ／日が最も多く、次いで大網・茂原方面が約 160 トリップ／日、旭・銚子方面が約 140 トリップ／日となっています。
- 山武市に流入する業務流動は、旭・銚子方面からが約 350 トリップ／日と最も多く、次いで大網・茂原方面からが約 160 トリップ／日、千葉市と横芝光町・芝山町及び船橋・市川方面からが約 130 トリップ／日となっています。



大網・茂原方面：大網白里市、茂原市、一宮町、長生町、長南町、長柄町、白子町
 船橋・市川方面：船橋市、市川市、浦安市、習志野市
 旭・銚子方面：旭市、香取市、匝瑳市、銚子市、神崎町、多古町、東庄町

図 6-17 山武市の業務流動

出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査

4) 私事流動（買物やレジャーなどでの移動）

- 私事流動は、山武市からの流出先は東金市・九十九里町の約 4,300 トリップ／日が最も多く山武市内相互の約 1,500 トリップ／日より多くなっています。次いで横芝光町・芝山町の約 1,000 トリップ／日、旭・銚子方面の約 690 トリップ／日、八街市の約 670 トリップ／日となっています。
- 山武市に流入する私事流動は、東金市・九十九里町からが約 1,710 トリップ／日と最も多く、次いで横芝光町・芝山町からが約 940 トリップ／日、八街市からが約 540 トリップ／日、大網・茂原方面からが約 280 トリップ／日、東京区部からが約 250 トリップ／日となっています。



大網・茂原方面：大網白里市、茂原市、一宮町、長生町、長南町、長柄町、白子町
旭・銚子方面：旭市、香取市、匝瑳市、銚子市、神崎町、多古町、東庄町

図 6-18 山武市の私事流動

出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査

※パーソントリップ調査とは、都市における人の移動に着目した調査です。調査は、世帯や個人属性に関する情報と1日の移動をセットで尋ねることで、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握することができます。その名の通り、「人（パーソン）」に着目しているため、一つの交通手段だけでなく、公共交通、自動車、自転車、徒歩といった交通手段の乗り継ぎ状況を捉えることができます。なお、東京都市圏パーソントリップ調査は、東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県及び茨城県南部を調査対象地域としています。

- 山武市からの買物流動は、市内が約 30%となっており、市外は東金市が約 24%と多く、次いで成田市の約 12%、八街市の約 6%、千葉市の約 5%となっています。
- また、山武市への買物流動は、横芝光町の約 6%（横芝光町の住民の6%が山武市で買い物をする）が最も多く、次いで芝山町の約 2%、九十九里町の約 2%、東金市の約 1%となっており、市外からの流入は少ない状況です。



50

6.1.6 山武市の観光の状況

(1) 山武市の観光入込客数

- 山武市の観光入込客数は、平成 20 年の約 228 万人から減少傾向にあり、令和元年では約 190 万人となっています。また、令和 2 年では、新型コロナウイルスの感染拡大により約 136 万人と大きく減少し、令和 3 年でも約 149 万人と回復していません。
- 宿泊客総数は、平成 27 年には約 9.1 万人をピークにその後 8 万人台で推移していましたが、令和 3 年では約 4.5 万人と大きく減少しています。
- 観光施設別では、「道の駅オライはすぬま」が最も多く、令和 3 年で約 86 万人となっており、次いで「いちご園（山武市内）」が約 20 万人、「蓮沼ウォーターガーデン」が約 11 万人となっています。

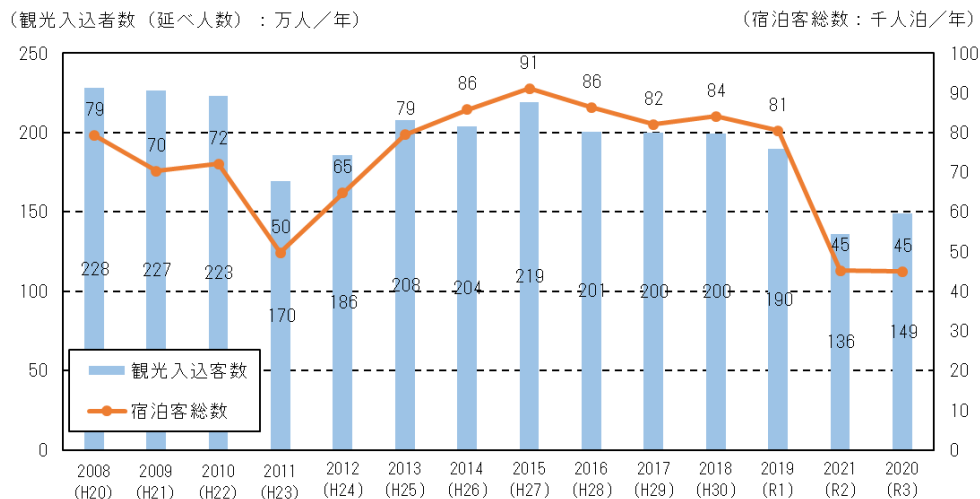


図 6-20 山武市の観光入込客数と宿泊者総数の推移

出典：千葉県観光入込調査報告書

表 6-1 観光施設別の入込客数

施設名称	観光入込客数（万人／年）		
	令和元年	令和 2 年	令和 3 年
道の駅オライはすぬま	96	87	86
いちご園（山武市内）	28	11	20
蓮沼ウォーターガーデン	18	9	11
蓮沼海浜公園	13	8	9
さんぶの森公園	13	6	10

出典：千葉県観光入込調査報告書

6.2 公共交通等の整備・利用状況

6.2.1 道路交通

(1) 道路網と交通量

- 山武市の道路網は、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）と千葉市と銚子市を連絡する国道 126 号が市域の中央を横断しており、これを軸として、主要地方道の成東酒々井線、千葉八街横芝線、成田松尾線、松尾蓮沼線、一般県道の成東山武線、成東鳴浜線が市域を縦断しています。また、海岸沿いには主要地方道飯岡一宮線と県道片貝線が横断しています。
- 平成 27 年に実施された道路交通センサスによると、国道 126 号では混雑度が 1.0 を大きく上回っており、渋滞の発生が危惧されますが、他の道路については混雑度が 1.0 を下回っており大きな混雑は発生していないと考えられます。

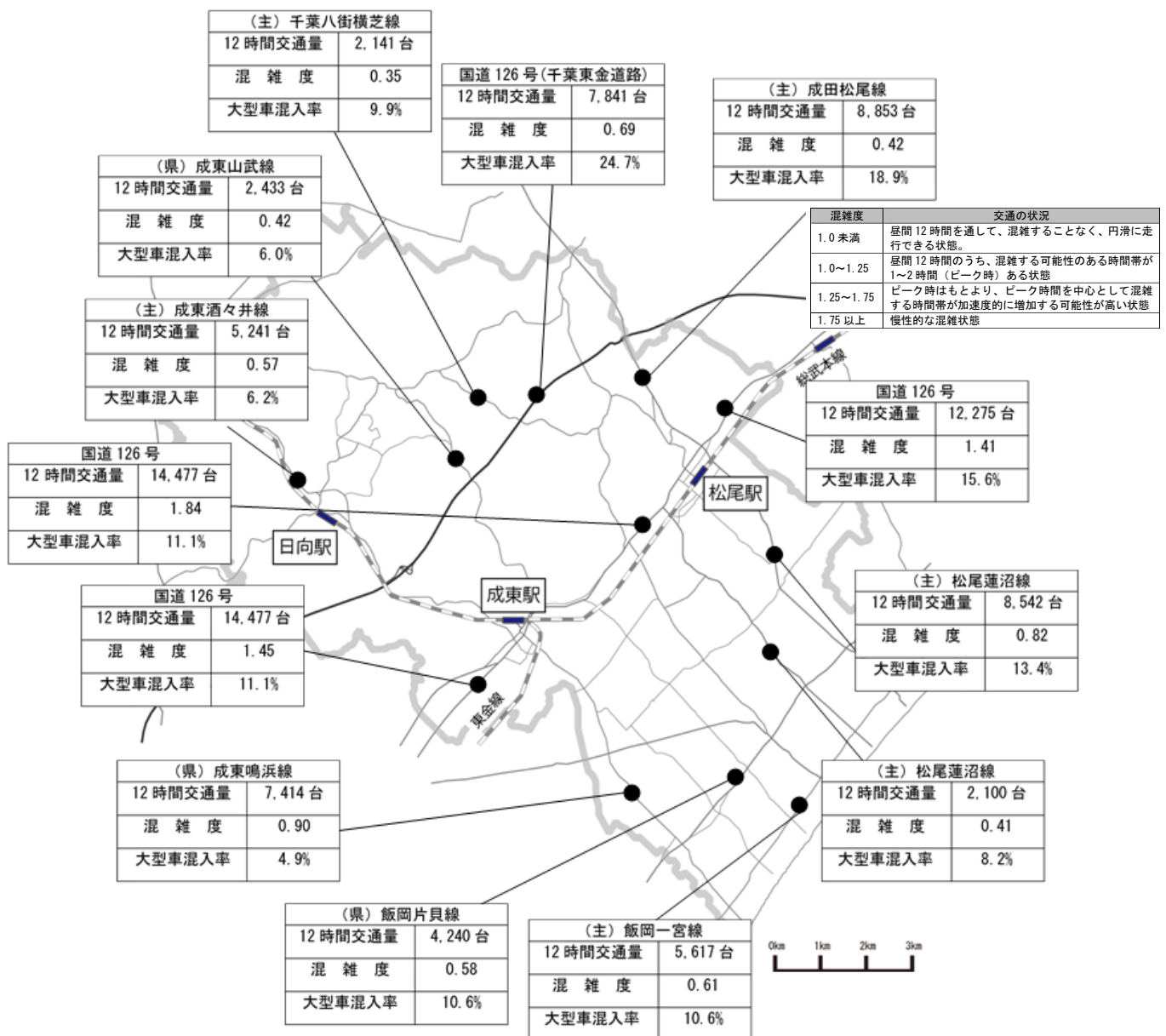


図 6-21 山武市の道路網と交通の状況

出典：平成 27 年道路交通センサス（箇所別基本表）

● 山武市の都市計画道路は、19 路線・51.47km があり、その内、13.77km が整備済みとなっています。（整備率：26.8％）



出典：山武市都市整備課

(3) 自動車の保有状況

- 山武市の自動車保有台数（軽自動車を含む）は、平成 19 年の約 5.2 万台から令和 3 年では約 5.3 万台と微増しています
- 一人当り自動車保有台数は、人口の減少により、平成 19 年の 0.86 台／人から、令和 3 年では 1.10 台／人と大きく増加しています。

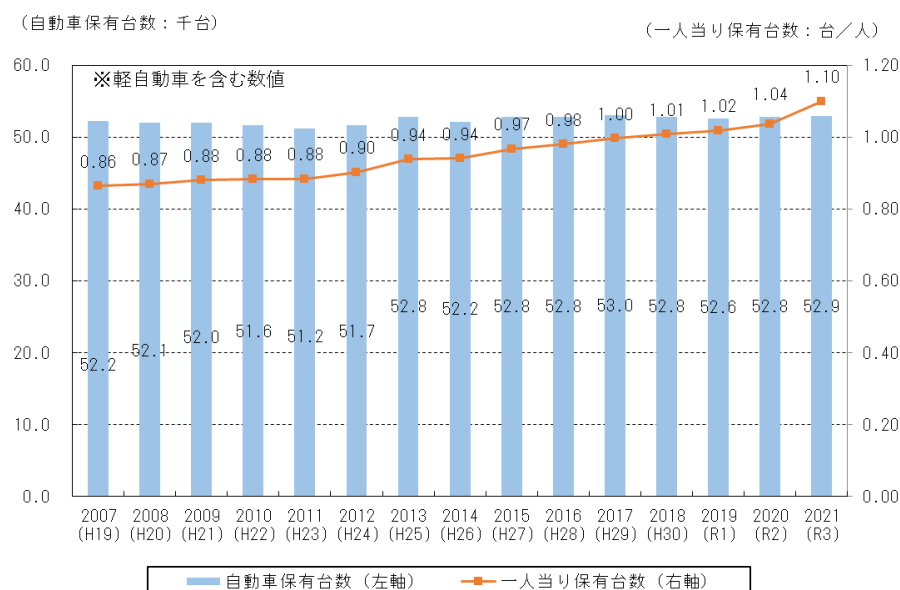


図 6-23 山武市の自動車保有台数と一人当り保有台数の推移

出典：千葉県統計年鑑

(4) 運転免許保有状況

- 山武市の運転免許保有者数は、令和 1 年の約 3.7 万人から、3 年間で約 1,800 人以上減少しています。運転免許保有率は、令和 4 年で男性が約 78%、女性が約 66%となっています。

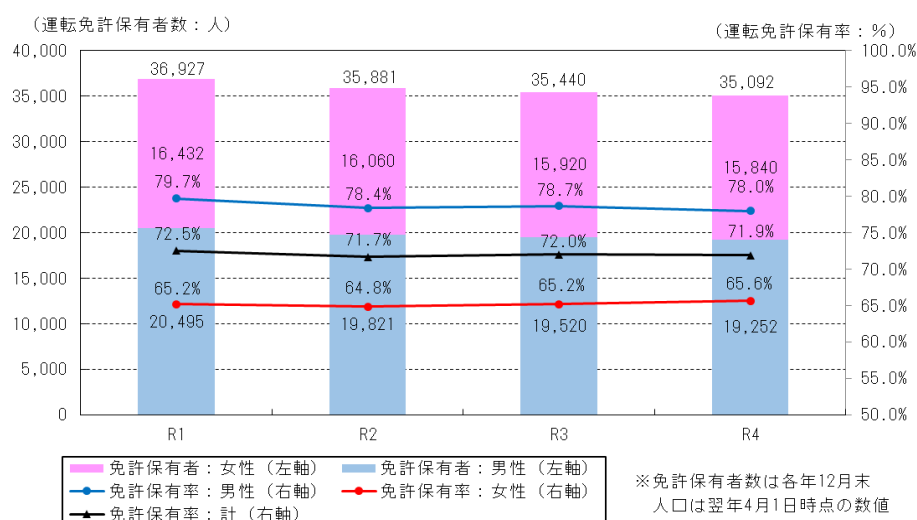


図 6-24 山武市の運転免許保有者数と保有率

出典：千葉県警察資料

6.2.2 鉄道

(1) 鉄道網とサービス水準

- 鉄道は、ＪＲ総武本線とＪＲ東金線の２路線が運行されており、日向駅、成東駅、松尾駅の３駅があります。
- 運行本数は、特急が停車する成東駅が最も多く、総武本線の上り方面が４４本／日（うち特急が６本）、下り方面が２７本となっています。また、東金線は上下方向とも２９本／日が運行されています。また、日向駅は、総武本線が上下方向とも３７本／日が運行されており、松尾駅では上下方向とも２２本／日が運行されています。

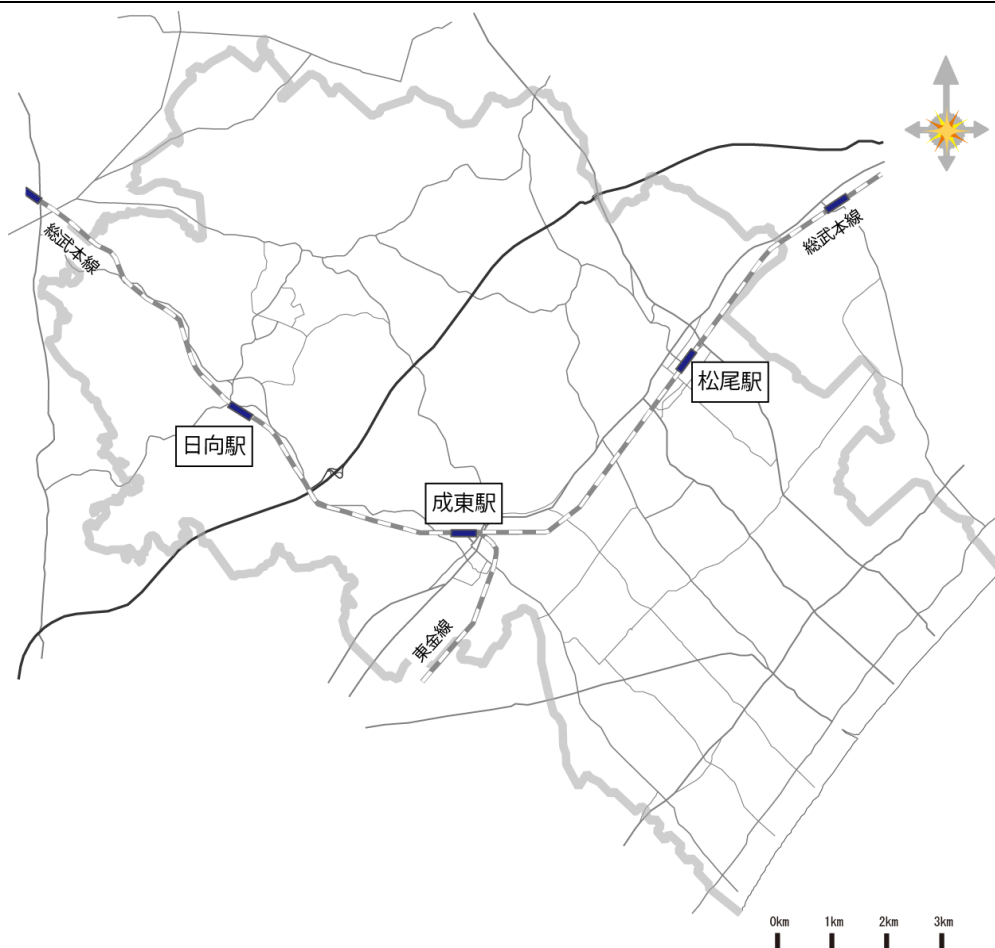


図 6-25 山武市の鉄道路線網

表 6-2 鉄道駅の運行本数と始発・終発時刻（令和５年 11 月）

	総武本線				東金線			
	運行本数（本／日）		運行時間		運行本数（本／日）		運行時間	
	千葉方面	銚子方面	始発	終発	大網方面	成東方面	始発	終発
日向駅	37	37	5:32	0:28	—	—	—	—
成東駅	44 (6)	27 (6)	5:26	23:23	29	29	4:56	22:24
松尾駅	22	22	5:38	23:29	—	—	—	—

※平日・土曜日・休日とも同じダイヤ

（ ）は特急

(2) 駅別乗車人数と端末交通手段

- 市内の鉄道駅の 1 日当り乗車人数は、各駅とも減少傾向にあり、最も乗車客の多い成東駅では、平成 19 年の約 3.1 千人／日から令和 4 年は約 2.4 千人／日、日向駅は、約 1.5 千人／日から約 0.7 千人、松尾駅は約 1.1 千人／日から約 0.8 千人／日となっています。
- 鉄道端末交通手段は、各駅とも乗車、降車とも徒歩と自転車で 60%を超えています。また、バスは成東駅だけで利用がみられますが 3%弱と少なくなっています。

(1日当り乗車人数：百人)

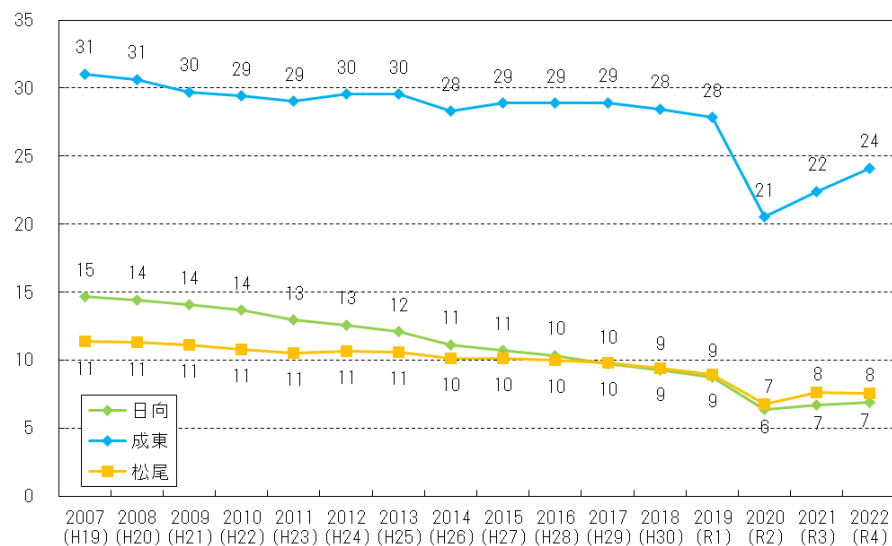


図 6-26 山武市の鉄道駅別一日当り乗車人数の推移

出典：JR東日本

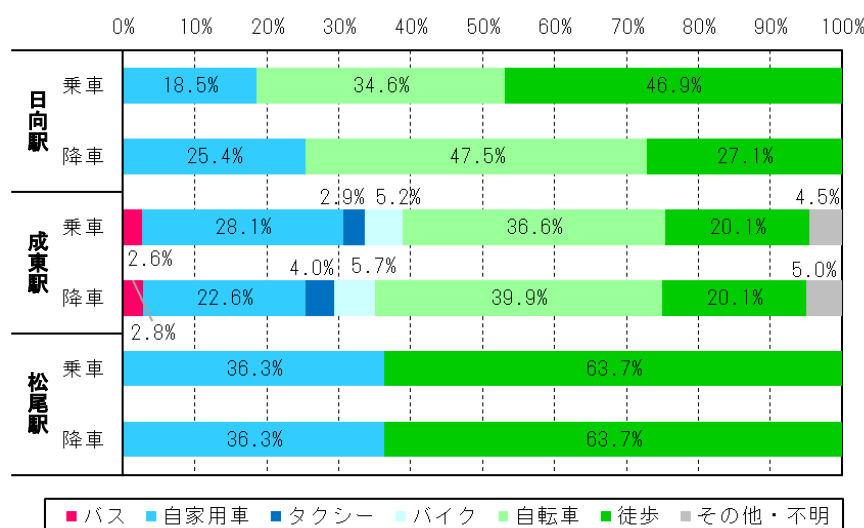


図 6-27 山武市の鉄道駅端末交通手段

出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査

6.2.3 バス交通

(1) バス路線網

- 市内のバス網は、路線バスとしては、山武市の基幹バス（さんバス）が市内各地区を運行するほか、ちばフラワーバス(株)の3系統（千葉線、海岸線、八街線）が成東駅を基点に、山武市、横芝光町、芝山町が運行する空港シャトルバスが松尾駅を経由して成田国際空港旅客第2ターミナル方面に、さらに芝山町のふれあいバスが芝山町から松尾駅まで運行しています。
- また、高速バスとしては、ちばフラワーバス(株)のシーサイドライナーが東京駅へ、フラワーライナーが千葉駅へ運行しています。

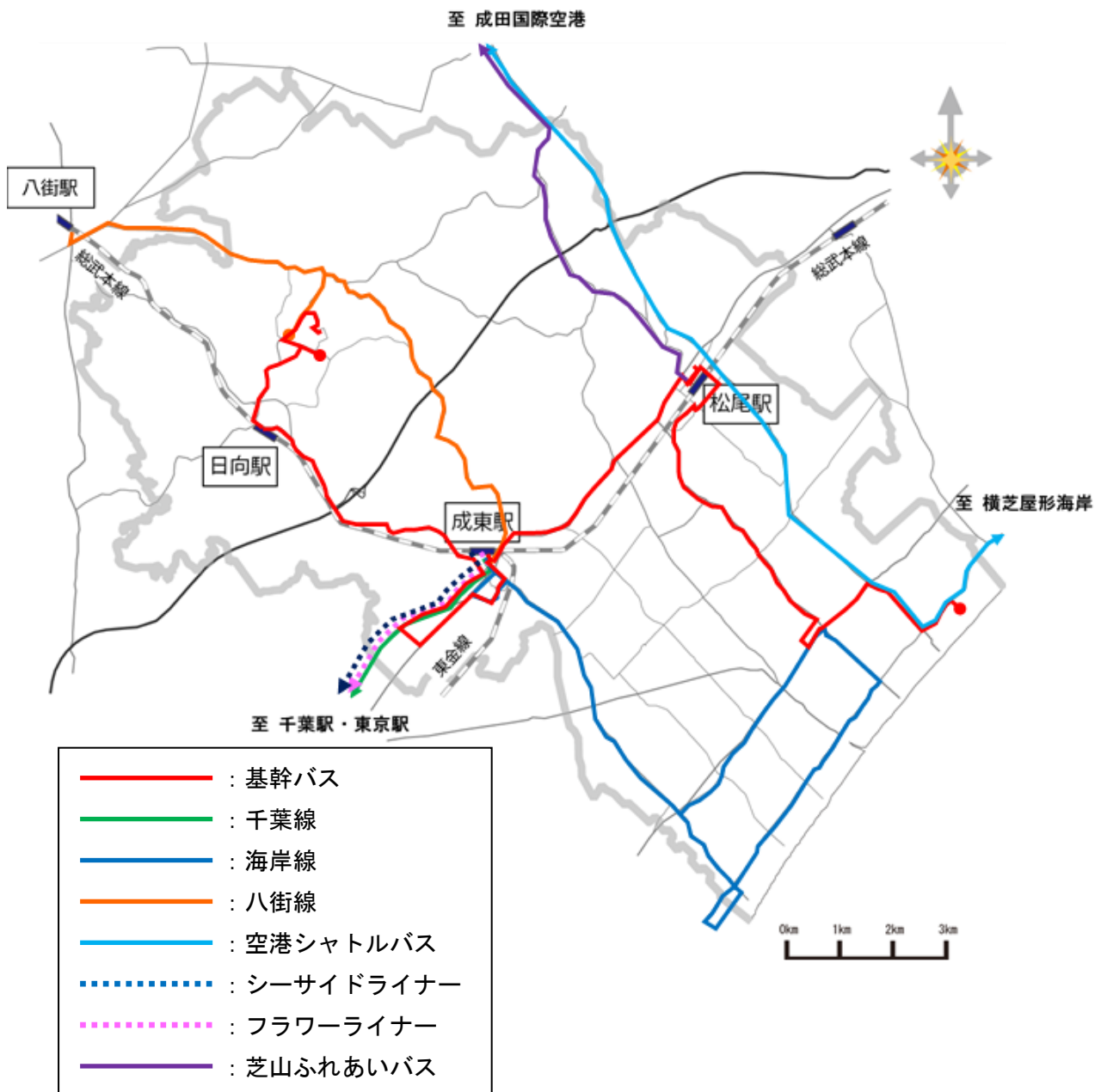


図 6-28 山武市のバス路線網図

(2) 路線バス

1) 路線バス網とサービス水準

- 市内の路線バスは、ちばフラワーバス㈱の3系統（千葉線、海岸線、八街線）が成東駅を基点として運行しています。
- 運行本数は、最も多いのが千葉線で、平日上り 13 本、下り 14 本、土日祝日は 13 本と 12 本となっており、次いで八街線の平日 11 往復（うち 1 往復は山武支所－八街駅）、土日祝 7 往復、海岸線が平日 9 本、土日祝 8 本となっています。
- 始発時刻は、八街線の成東駅発 6：00 が最も早く、終発時刻は、千葉線の成東駅発 20：40 が最も遅くなっています。

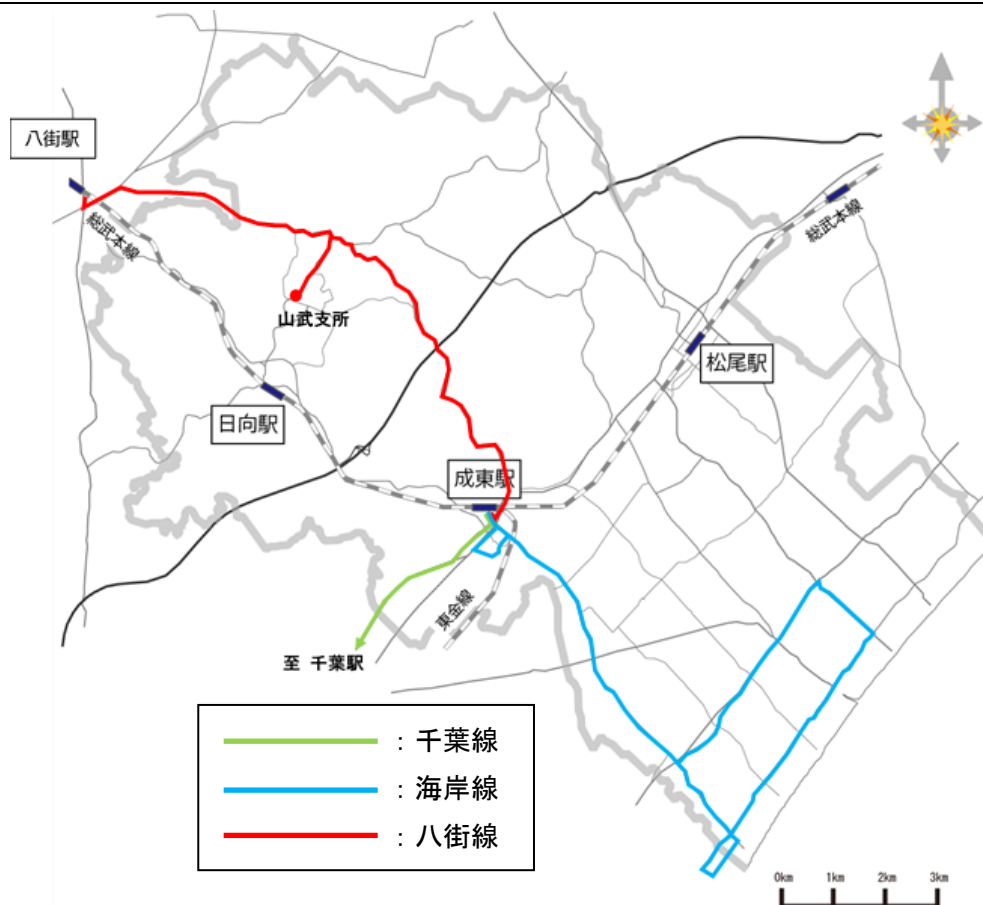


図 6-29 山武市の路線バス図

表 6-3 路線バスの運行本数と始発・終発時刻（令和 5 年 7 月時点）

運営主体	路線名	起終点	運行本数（本/日）				始発時刻				終発時刻				備考
			平日		土日祝		平日		土日祝		平日		土日祝		
			上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	
ちば フラワーバス(株)	千葉線	成東駅 - 千葉駅	13	14	13	12	6:35	6:40	6:35	6:45	20:40	19:40	20:30	19:40	下りの第1便は中野車庫発
	海岸線	成東駅 - 成東駅	9		8		5:45		6:25		19:00		17:40		
	八街線	成東駅 - 八街駅 山武支所前 - 八街駅	10 1	10 1	7 -	7 -	6:00 6:40	7:20 11:10	6:00 -	6:50 -	17:45 6:40	19:25 11:10	17:50 -	18:40 -	

出典：ちばフラワーバス HP

2) 路線バスの利用者数の推移

- 千葉線の利用者数は、平成 26 年度では約 91.7 万人でしたが、令和元年度では約 83.3 万人まで減少しています。また、新型コロナウイルス感染拡大によって令和 2 年度では約 63.4 万人まで減少しましたが、令和 4 年度では約 72.6 万人まで回復しています。
- 八街線は令和元年度までは、約 4.7 万人前後で推移していましたが、それ以降利用者数が減少し、令和 4 年度では約 2.9 万人まで減少しています。
- 海岸線は、平成 26 年度の 2.8 万人から平成 30 年には 1.7 万人まで減少しましたが、その後は 2.0 万人前後で推移しています。

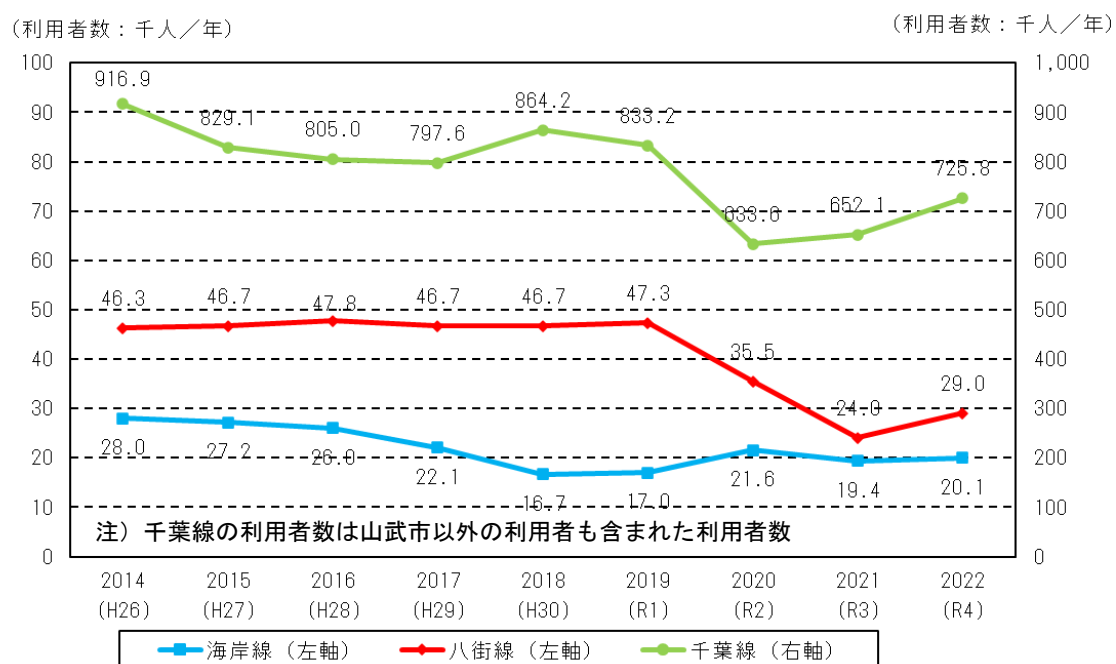


図 6-30 路線バスの利用者数の推移

出典：ちばフラワーバス資料

(3) 高速バス

1) 路線バス網とサービス水準

- 高速バスは、成東車庫から東京駅を結ぶシーサイドライナーと、千葉駅を結ぶフラワーライナーが運行されています。（イオンモール幕張新都心を結ぶストロベリーライナーは、令和 5 年 9 月 16 日に廃止されました。）
- 運行本数は、シーサイドライナーが全日 19 往復、フラワーライナーが平日上り 20 本、下り 19 本、土日祝日は 14 往復となっています。
- 始発時刻は、シーサイドライナーが 5 時台、フラワーライナーが 6 時台で、終発時刻はそれぞれ 23 時台となっています。

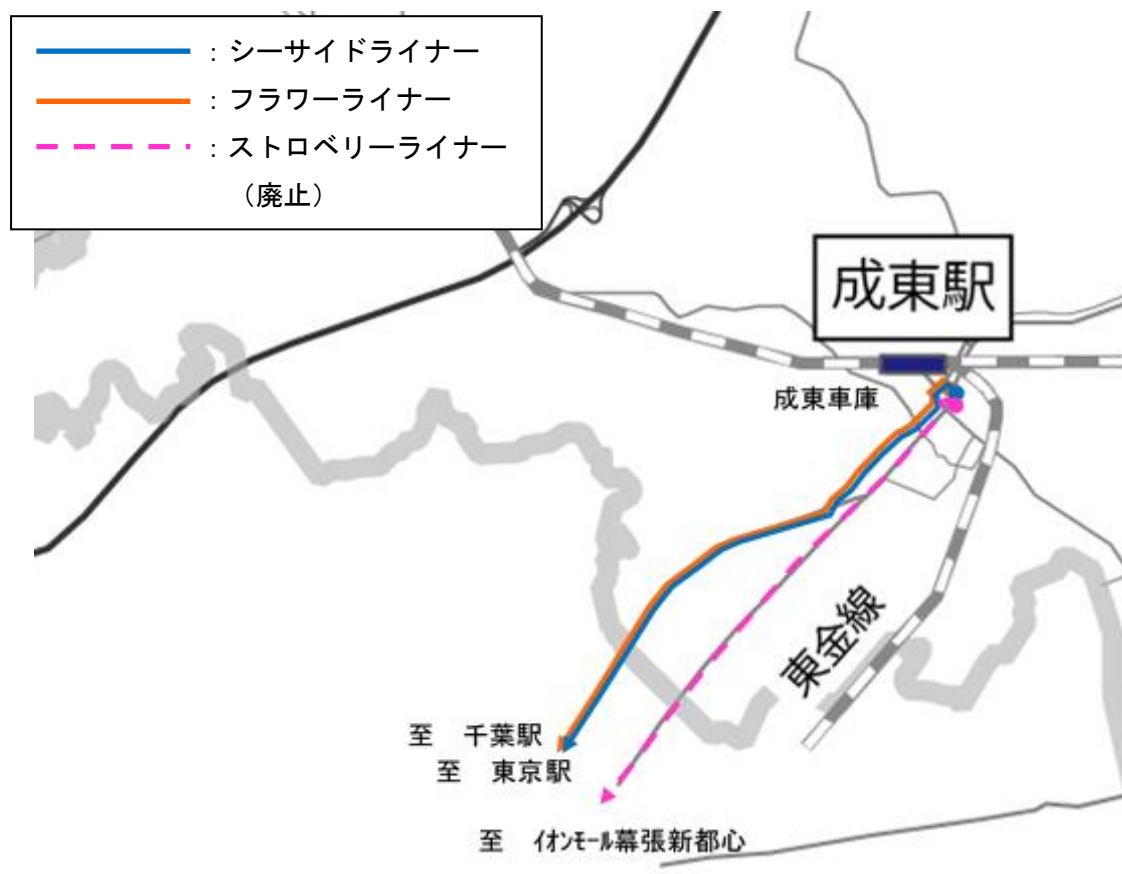


図 6-31 山武市の高速バス路線図

表 6-4 高速バスの運行本数と始発・終発時刻（令和 5 年 11 月時点）

路線名	起終点	運行本数（本/日）				始発時刻				終発時刻			
		平日		土日祝		平日		土日祝		平日		土日祝	
		上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り
シーサイドライナー	成東車庫 - 東京駅	19	19	19	19	5:00	7:55	5:25	7:55	19:45	23:30	19:45	23:30
フラワーライナー	成東車庫 - 千葉駅	20	19	14	14	6:00	7:05	6:00	7:20	22:05	23:10	21:00	22:10

出典：ちばフラワーバス HP

2) 高速バスの利用者数の推移

- 東京駅と山武市を連絡するシーサイドライナーの利用者数は、平成 26 年度の約 24.2 万人から年々増加し平成 28 年度から平成 30 年度は約 26.6 万人と増加傾向にありましたが、令和 2 年度以降は、新型コロナウイルス感染拡大による影響で約 13 万人前後まで大きく半減しました。その後、令和 4 年度では約 15.0 万人と回復基調にあります。
- 千葉駅に連絡するフラワーライナーは、平成 30 年度の 19.3 万人をピークに減少しており、令和 2 年では約 12.4 万人まで減少しましたが、令和 4 年度では約 14.6 万人と増加しています。
- イオンモール幕張新都心に連絡するストロベリーライナーは、平成 27 年度の運行開始以降、平成 29 年度の約 2.7 万人をピークに増加していましたが、令和元年度では約 0.5 万人と減少し、現在、廃止されています。

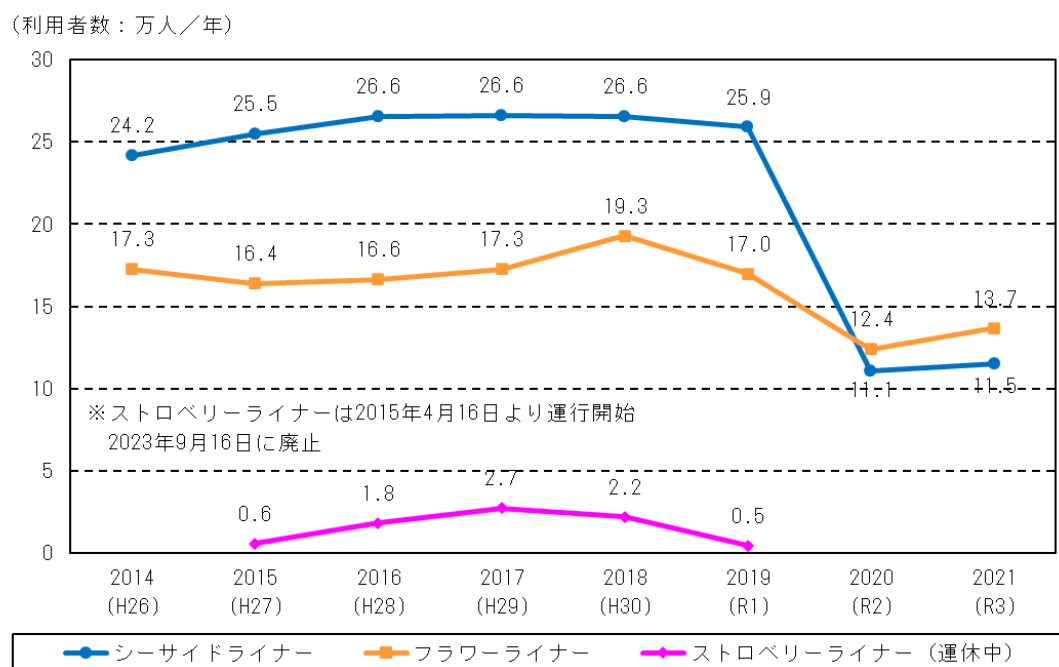


図 6-32 高速バスの利用者数の推移

出典：ちばフラワーバス資料

(4) 空港シャトルバス

1) 路線網とサービス水準

- 空港シャトルバスは、芝山鉄道延伸連絡協議会（芝山町、横芝光町、山武市で構成）が運営しており、横芝屋形海岸と成田空港の空港第2旅客ターミナルを連絡しています。
- 運行本数は、全日 12 往復が運行されており、始発時刻は、上りが 5：33、下りが 6：31、終発時刻は上りが 20：48、下りが 21：52 となっています。

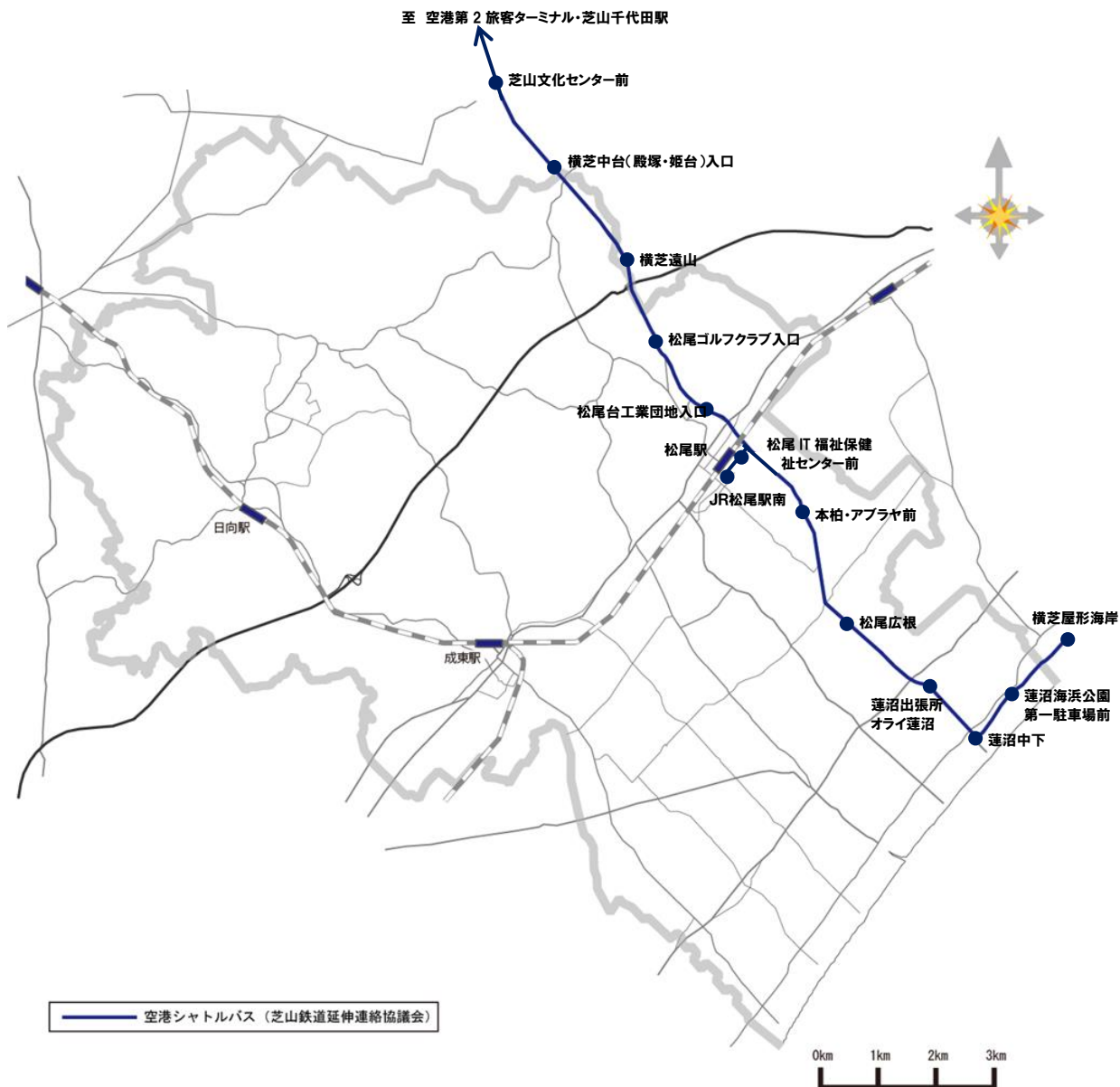


図 6-33 空港シャトルバスの路線図

表 6-5 空港シャトルバスの運行本数と始発・終発時刻（令和 5 年 7 月時点）

運営主体	路線名	起終点	運行本数（本/日）				始発時刻				終発時刻				備考
			平日		土日祝		平日		土日祝		平日		土日祝		
			上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	
芝山鉄道 延伸連絡協議会	空港シャトルバス	横芝屋形海岸－空港第2旅客ターミナル	12	12	12	12	5:33	6:31	5:33	6:31	20:48	21:52	20:48	21:52	
注）芝山鉄道延伸連絡協議会：山武市・芝山町・横芝光町で構成															

注) 芝山鉄道延伸連絡協議会：山武市・芝山町・横芝光町で構成

2) 空港シャトルバスの利用者数の推移

- 空港シャトルバスの利用者数は、平成 20 年度の約 11.6 万人をピークに、その後、減少傾向にあり、令和元年度では約 8.4 万人まで減少しています。また、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染拡大により、成田空港の飛行便数の減少などにより約 4.3 万人と利用者は半減しましたが、令和 4 年度では約 6.4 万人と徐々に利用は回復しています。

(利用者数：千人／年)

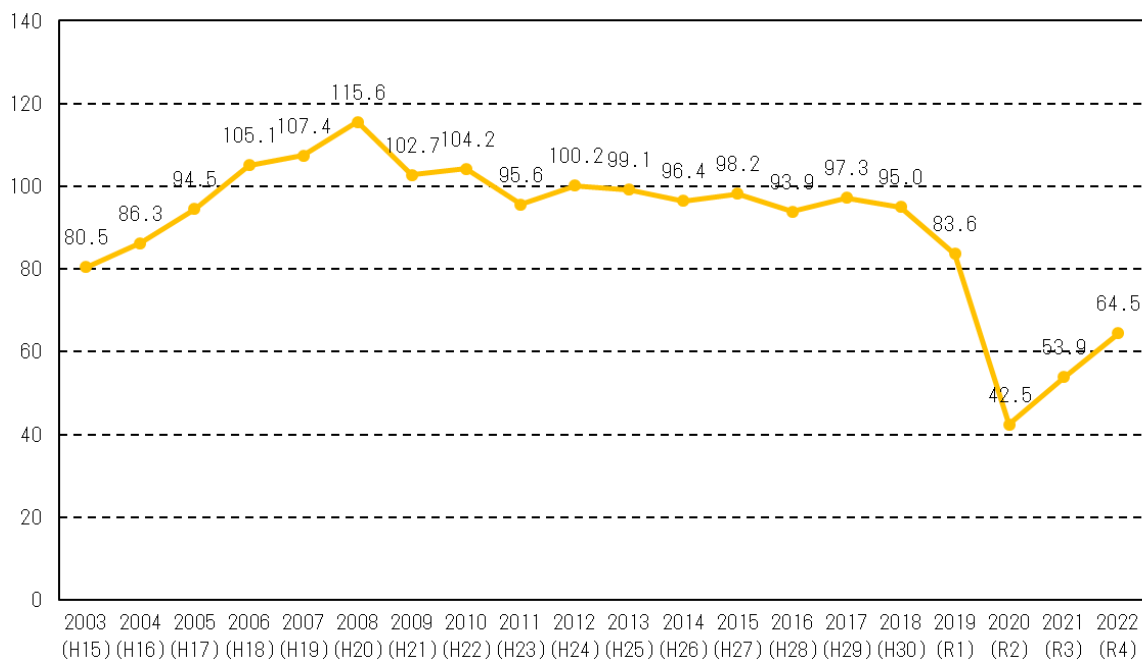


図 6-34 空港シャトルバスの利用者数の推移

出典：千葉交通資料

(5) 基幹バス（さんバス）

1) 路線網とサービス水準

- 山武市基幹バス（さんバス）は、さんぶ元気館と蓮沼海浜公園を結ぶ路線が本格運行路線として運行されており、平日 7 往復、土日祝日 6 往復が運行されています。
- また、令和 3 年 10 月 16 日から実証実験運行路線として、JR 松尾駅と蓮沼海浜公園を結ぶ蓮沼・空港道路線と JR 松尾駅から松尾地区を循環する山室・豊岡循環線が運行されており、両路線とも平日 7 往復、土日祝日 6 往復が運行されていましたが、利用者数が少ないことから令和 4 年 9 月末で実証実験運行を終了しました。
- 始発時刻は、基幹バスは平日が上り 6:45、下り 7:00、土日祝日は第 1 便が運休となっており第 2 便からの運行となっています。また終発時刻は上り下りとも 18:00 頃となっています。

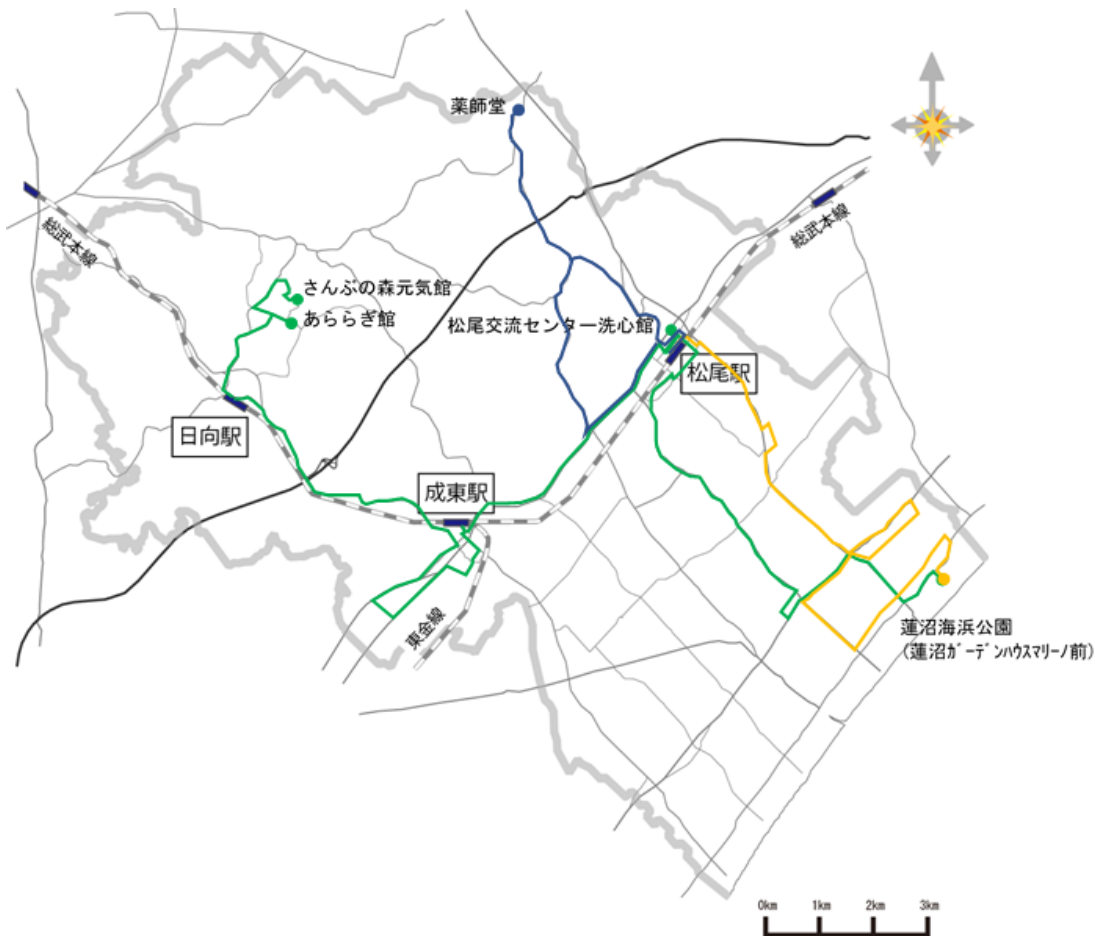


図 6-35 基幹バス（さんバス）の路線図

表 6-6 基幹バス（さんバス）の運行本数と始発・終発時刻（令和 5 年 7 月時点）

運営主体	路線名	起終点	運行本数（本/日）				始発時刻				終発時刻				備考
			平日		土日祝		平日		土日祝		平日		土日祝		
			上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	
山武市	さんバス	蓮沼海浜公園 - さんぶの森元気館	7	7	6	6	6:45	7:00	8:50	8:30	17:40	18:00	17:40	18:00	土日祝は1便が運休
	蓮沼・空港道路線 ※実証実験運行は終了	松尾駅 - 蓮沼海浜公園	7	7	6	6	7:00	8:30	9:00	10:05	17:50	19:20	17:50	19:20	土日祝は1便が運休
	山室・豊岡循環線 ※実証実験運行は終了	松尾駅 - 松尾駅 さんぶの森元気館	7		6		7:50		9:30		18:40		18:40		土日祝は1便が運休

2) 基幹バス（さんバス）の利用者数の推移

- 基幹バスの利用者数は、平成 22 年の運行以降利用者は増加し、令和元年度には約 4.8 万人まで増加しましたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響などにより、令和 2 度は約 3.5 万人と前年の約 72%まで減少しました。その後、令和 4 年度は約 4.4 万人と徐々に回復してきています。

（利用者数：千人／年）

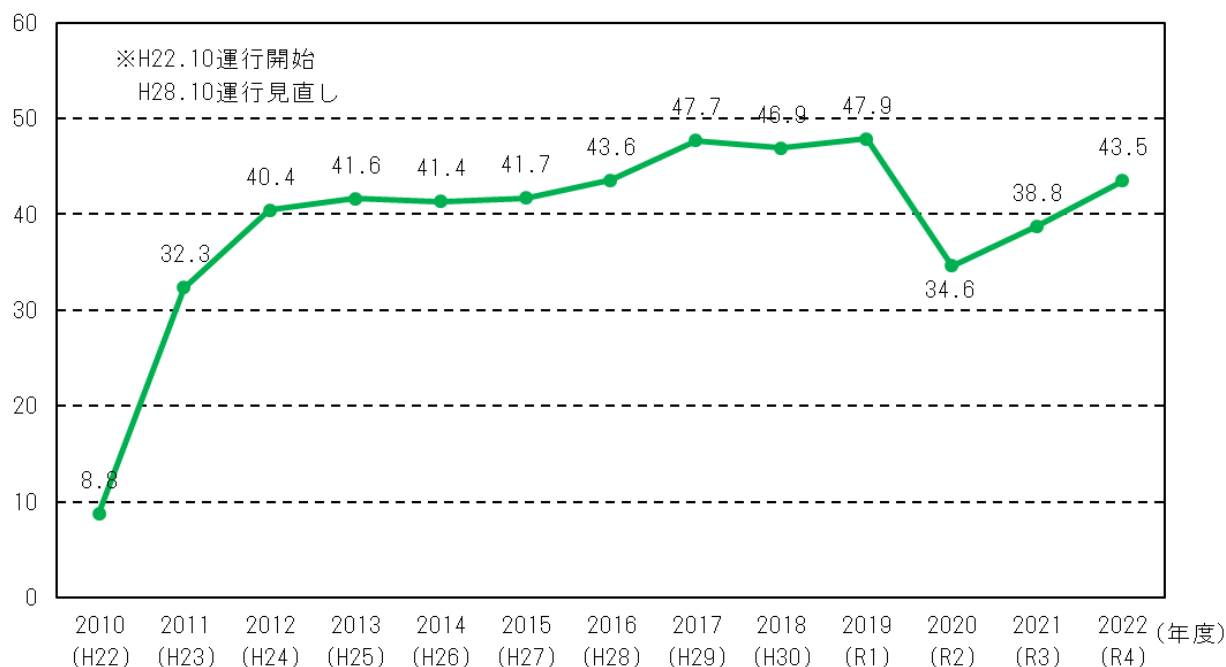


図 6-36 基幹バス（さんバス）の利用者数の推移

出典：ちばフラワーバス資料

表 6-7 月別利用者数（令和 4 年度）

運行月	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月	合計
運行日数	30	31	30	31	31	30	31	30	28	28	28	31	359
うち土日祝日	10	12	8	11	9	10	11	10	8	9	9	9	116
利用者数	3,166	3,339	3,527	3,849	4,458	3,484	3,882	3,623	3,706	3,376	3,381	3,716	43,507
1 日平均	105.5	107.7	117.6	124.2	143.8	116.1	125.2	120.8	132.4	120.6	120.8	119.9	121.2
1 便平均	7.9	8.1	8.7	9.3	10.7	8.7	9.4	9.1	9.9	9.0	9.0	8.9	9.1

※国庫補助金：地域公共交通確保維持改善事業補助金（フィーダー系統）

単位：人

表 6-8 費用負担額（令和 4 年度）

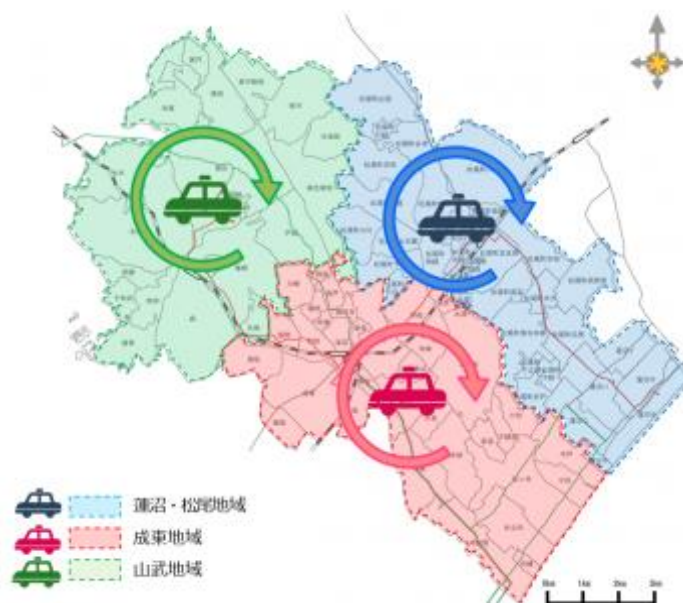
運行委託費	運賃収入	運賃収入内訳		国庫補助金	公的負担額計	収支率
		現金	回数券			
29,703,660	7,699,666	6,201,666	1,498,000	4,235,000	22,003,994	25.9%

単位：円

(6) 山武市乗合タクシー（あいのりくん）

1) 運行区域とサービス水準

- 乗合タクシー（あいのりくん）は、事前の利用予約により、自宅等から地域内の目的地まで運行する予約型の公共交通です。平成 22 年 10 月に蓮沼・松尾地域と成東地域、平成 23 年 10 月に山武地域で運行が開始されました。基本的には住民登録のある居住地域内での利用となりますが、山武市役所やさんむ医療センター、市内医療機関や交通結節点など、一部地域外運行対象施設に指定されている場所については、各地域から直接移動することができます。
- 運行日は、土日祝日を含む毎日（12 月 29 日から 1 月 3 日を除く）で、運行時間は午前 7 時から午後 6 時となっています。
- 運賃は、地域内は 500 円、地域外は 600 円（小人は半額）です。



地域外運行対象施設(令和5年 12 月 1 日現在)

蓮沼・松尾地域	成東地域	山武地域
JR 松尾駅	JR 成東駅	JR 日向駅
松尾交流センター洗心館	山武市役所	あららぎ館
蓮沼交流センター	さんむ医療センター	さんぶの森元気館
	山武警察署	
	成東車庫	
	成東老人福祉センター	
全地域共通		
市内医療機関（医科・歯科）		

図 6-37 山武市乗合タクシー（あいのりくん）の運行区域図

2) 山武市乗合タクシー（あいのりくん）の利用者数の推移

- 山武市乗合タクシー（あいのりくん）の利用者数は、山武地区の運行を開始した平成 23 年度の約 3.5 万人から平成 25 年度では約 5.3 万人まで増加しましたが、その後は減少傾向にあり、令和 2 年度では新型コロナウイルス感染拡大の影響などにより約 3.9 万人と大きく減少し、令和 4 年度でも約 3.5 万人と利用は回復していません。



図 6-38 山武市乗合タクシー（あいのりくん）の利用者数の推移

出典：山武市資料

表 6-9 月別利用者数（令和 4 年度）

運行月	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月	合計
運行日数	30	31	30	31	31	30	31	30	28	28	28	31	359
うち土日祝日	10	12	8	11	9	10	11	10	8	9	9	9	116
利用者数	2,978	2,916	3,020	3,162	3,062	2,903	2,963	2,862	2,869	2,381	2,556	2,781	34,453
1 日平均	99.3	94.1	100.7	102.0	98.8	96.8	95.6	95.4	102.5	85.0	91.3	89.7	96.0
1 台平均	11.0	10.5	11.2	11.3	11.0	10.8	10.6	10.6	11.4	9.4	10.1	10.0	10.7
あいのり率	1.12%	1.12%	1.12%	1.13%	1.14%	1.20%	1.23%	1.21%	1.20%	1.19%	1.20%	1.19%	1.17%

単位：人

表 6-10 費用負担額（令和 4 年度）

運行委託費	運賃収入	運賃収入内訳		国庫補助金	公的負担額計	収支率
		現金	回数券			
64,038,420	12,357,500	4,903,900	7,453,600	5,178,000	51,680,920	19.3%

※ 1 国庫補助金：地域公共交通確保維持改善事業補助金（フィーダー系統）

※ 2 予約センター運営委託費及びデマンド交通システム関連費用を除く

単位：円

(7) 芝山ふれあいバス

1) 運行区域とサービス水準

- 芝山町が運営する「芝山ふれあいバス」が下図のとおり芝山千代田駅から山室・金尾地区を経由して JR 松尾駅まで運行されています。
- 始発時刻は、芝山千代田駅発が 6:43、芝山町役場発が 6:20（松尾駅発の始発時刻は 7:30）となっており、また終発時刻は芝山町役場発が 17:33、松尾駅発が 18:40 となっています。



図 6-39 芝山ふれあいバスの運行路線図

表 6-11 芝山ふれあいバスの運行本数と始発・終発時刻（令和 5 年 7 月時点）

運営主体	路線名	起終点	運行本数（本/日）				始発時刻				終発時刻				備考
			平日・土曜日		日曜日		平日・土曜日		日曜日		平日・土曜日		日曜日		
			上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	
芝山町	芝山ふれあいバス	芝山千代田駅 － 松尾駅	6	7	－	－	6:43	6:20	－	－	17:33	18:40	－	－	

※下りの始発は、芝山町役場発

2) 芝山ふれあいバスの利用者数の推移

・芝山ふれあいバスの利用者数は、平成 30 年度には2万人以上の利用がありましたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響などにより、令和 2 年度は約 1.1 万人と前年の約 74%まで減少しました。その後、令和 4 年度は約 1.4 万人と徐々に回復してきています。

(利用者数：千人／年)

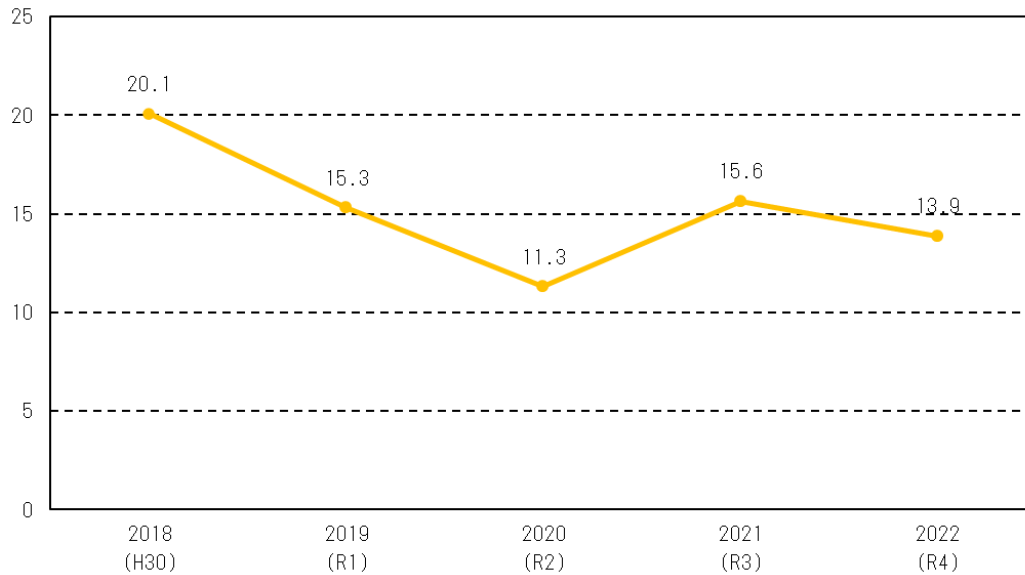


図 6-40 芝山ふれあいバスの利用者数の推移

表 6-12 芝山ふれあいバスのバス停別利用状況（令和 4 年度）

	芝山町内	中台十字路	山室	引越	古和	金尾	蕪木	松尾	松尾駅	計
乗車	8,001	280	128	167	132	365	196	76	4,549	13,894
降車	8,079	135	167	81	114	248	411	254	4,405	13,894

(単位：人／年)

出典：芝山町資料

(8) 地域公共交通への公的補助額の推移

- 市内の地域公共交通に対する公的補助額（山武市負担額、国庫補助金、県補助金と関係市町村負担金の合計、車両更新費等は含まず）は、年々増加しており、令和4年度では約118百万円となっています。
- 路線別では、乗合タクシー（あいのりくん）に対する約52百万円が半分近くを占めており、それ以外は約22百万円前後となっています。

（単位：百万円／年）

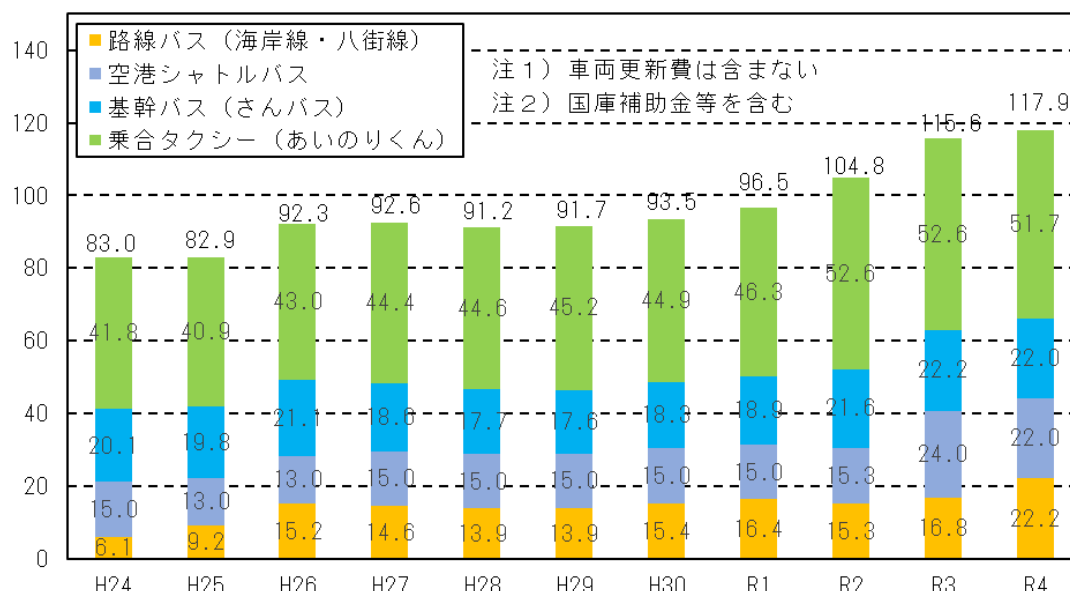


図 6-41 市内地域公共交通に対する公的補助額の推移

表 6-13 公共交通への公的負担額内訳（令和4年度）

路線	山武市	九十九里町	八街市	国庫補助等	公的負担額計
海岸線	6,968,314	2,322,771	—	—	9,291,085
八街線	8,338,388	—	2,247,544	2,290,000	12,875,932
空港シャトルバス	22,000,000	—	—	—	22,000,000
基幹バス	17,768,994	—	—	4,235,000	22,003,994
乗合タクシー	46,602,920	—	—	5,178,000	51,780,920
合計	101,678,616	2,322,771	2,247,544	11,703,000	117,951,931

※国庫補助金等の内容

- ・八街線：地域公共交通確保維持改善事業補助金（幹線系統）
- ・基幹バス：地域公共交通確保維持改善事業補助金（フィーダー系統）
- ・乗合タクシー：地域公共交通確保維持改善事業補助金（フィーダー系統）

単位：円

(9) 山武市地域公共交通網形成計画期間に実施した各実証実験の結果について

＜さんむウイングライナー実証実験結果＞

実証実験期間	2018年10月～2021年3月
総利用者数	56,557人
1日の平均利用者数	63.0人
1便あたりの平均利用者数	3.2人

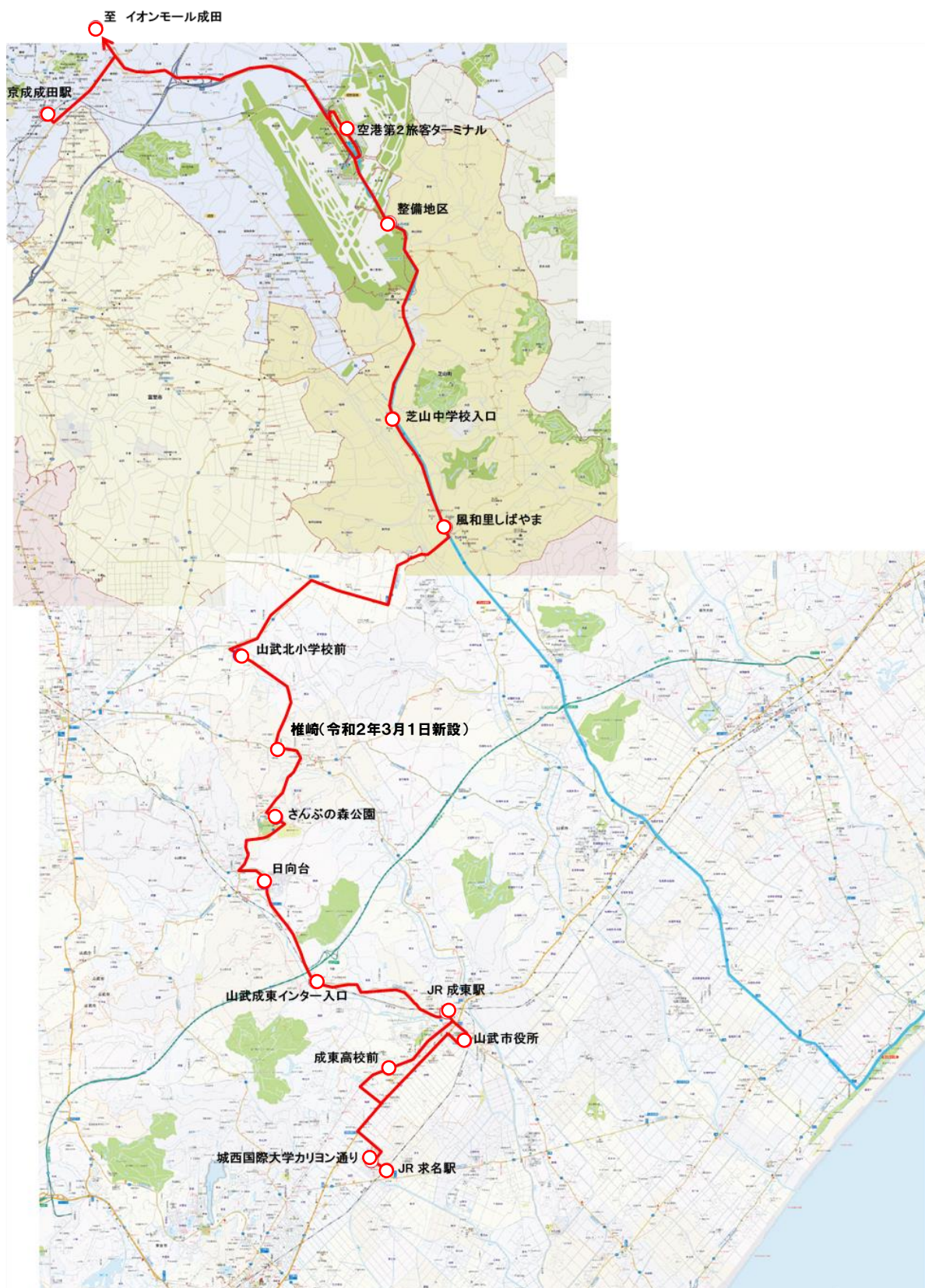


表 6-14 バス停ごとの利用状況

成田方面行き				乗降者数 32,507 人	
順位	乗車バス停	人数	順位	降車バス停	人数
1	芝山中学校入口	7,627	1	空港第2旅客ターミナル	16,731
2	風和里しばやま	6,419	2	イオンモール成田	6,623
3	J R成東駅	6,331	3	京成成田駅	2,561
4	山武市役所	2,795	4	さんぶの森公園	1,545
5	さんぶの森公園	2,615	5	J R成東駅	1,386

山武方面行き				乗降者数 24,050 人	
順位	乗車バス停	人数	順位	降車バス停	人数
1	空港第2旅客ターミナル	10,258	1	J R成東駅	5,202
2	イオンモール成田	5,856	2	風和里しばやま	4,616
3	京成成田駅	2,417	3	芝山中学校入口	3,999
4	さんぶの森公園	1,561	4	日向台	2,245
5	風和里しばやま	717	5	さんぶの森公園	2,241

実証実験の乗降データ等を分析・検討した結果、4割もの利用者が芝山町のバス停で乗降していることがわかりました。

そのため、今後は他市町と連携した持続可能性の高い路線の実現に向け、引き続き検討していきます。

＜基幹バス新路線（蓮沼・空港道路線、山室・豊岡循環線）の実証実験結果＞

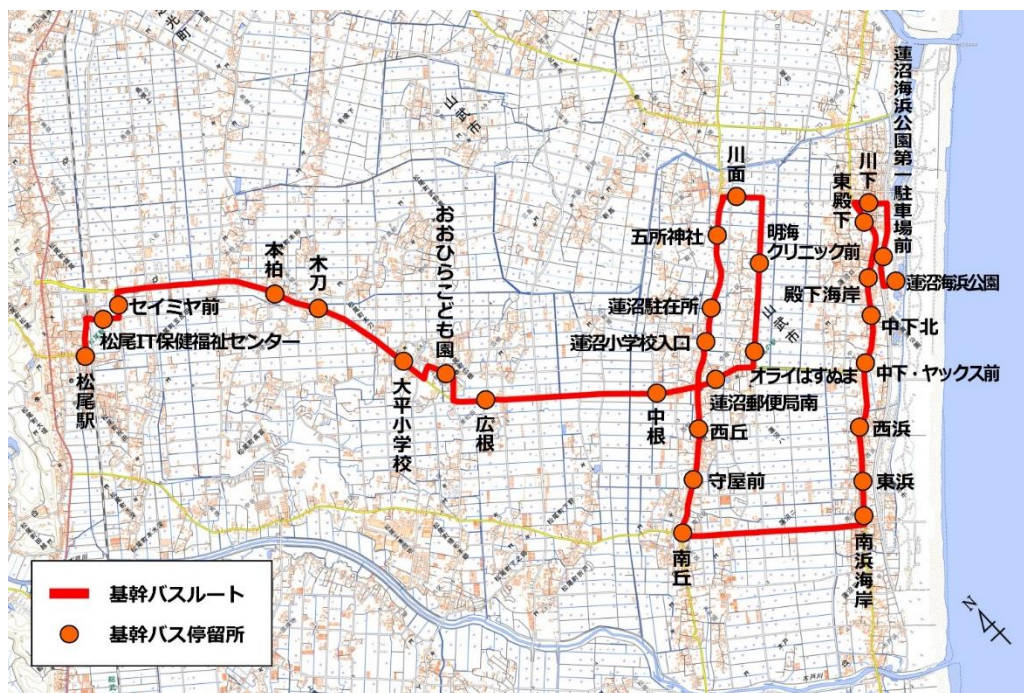
実証実験期間 2021 年 10 月～2022 年 9 月

総利用者数 4,447 人

1日の平均利用者数 12.9人

1 便あたりの平均利用者数 0.6 人

□ 蓮沼・空港道路線



□ 山室・豊岡循環線

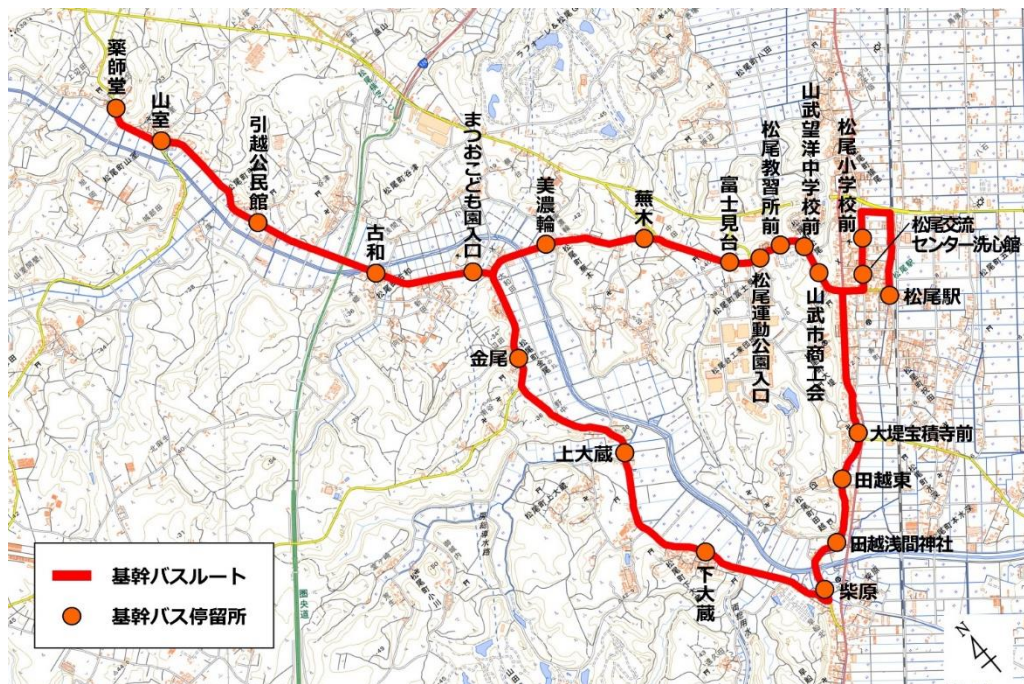


表 6-15 利用状況

年度			令和3年度						令和4年度						合計
運行月			10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	
運行日数			16	30	28	28	28	31	30	31	30	31	31	30	344
うち土日祝日			5	10	8	9	10	9	10	12	8	10	9	10	110
利用者数			119	268	237	245	229	297	384	402	370	493	1,002	401	4,447
1日平均			7.4	8.9	8.5	8.8	8.2	9.6	12.8	13.0	12.3	15.9	32.3	13.4	12.9
1便平均			0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.5	0.6	0.7	0.6	0.8	2.4	1.0	0.6
コース別	松尾駅→松尾駅 (山室・豊岡循環)	利用者数	32	83	63	48	66	67	81	86	94	87	109	115	931
		1日平均	2.0	2.8	2.3	1.7	2.4	2.2	2.7	2.8	3.1	2.8	3.5	3.8	2.7
		1便平均	0.3	0.4	0.3	0.3	0.4	0.3	0.4	0.4	0.5	0.4	0.5	0.6	0.4
	蓮沼海浜公園→松尾駅 (蓮沼・空港道路)	利用者数	44	110	84	111	104	136	148	175	143	209	456	178	1,898
		1日平均	2.8	3.7	3.0	4.0	3.7	4.4	4.9	5.6	4.8	6.7	14.7	5.9	5.5
		1便平均	0.4	0.6	0.4	0.6	0.6	0.7	0.7	0.9	0.7	1.0	2.2	0.9	0.8
	松尾駅→蓮沼海浜公園 (蓮沼・空港道路)	利用者数	43	75	90	86	59	94	155	141	133	197	437	108	1,618
		1日平均	2.7	2.5	3.2	3.1	2.1	3.0	5.2	4.5	4.4	6.4	14.1	3.6	4.7
		1便平均	0.4	0.4	0.5	0.5	0.3	0.5	0.8	0.7	0.7	1.0	2.1	0.5	0.7

利用状況から検討した結果、本格運行への移行は見送るという結論に至りました。利用が伸びなかった要因として、鉄道ダイヤとの接続の悪さについてご意見をいただいたほか、目的地に行くまで時間がかかり過ぎるとのご意見をいただきました。

実証実験により寄せられたご意見に関しては、今後の路線再編時における参考といたします。

7. 上位・関連計画での地域公共交通の位置付け

7.1 上位計画

7.1.1 第3次山武市総合計画(令和5年3月)

計画期間	2023（令和5）年度～2026（令和8）年度
基本構想	○海岸、田園、丘陵という豊かな自然環境を活かしたまちづくり ○成田国際空港と圏央道ネットワークを意識したまちづくり ○将来に渡って持続可能で魅力あるまちづくり
想定人口	令和12（2030）年時点で約41,700人 （計画期間終了時：48,444人）
土地利用構想	① 丘陵価値創造ゾーン ・首都圏の食料基地として、消費者ニーズに的確に対応した都市近郊型農業の発展 ・観光農園や体験農業の充実 ・都会の人々との交流による体験型農業観光の推進 ・自然環境との調和に留意し、成田国際空港への交通アクセスに恵まれた好立地を活用し、工業や流通業などの拠点機能の集積 ・首都圏としての定住環境機能の整備充実などを促進 ② 市街地ゾーン ・市街の景観にも充分配慮し、国道沿線及び成東駅や松尾駅周辺などの交通アクセス拠点の環境整備に努め、計画的な市街化の誘導 ③ 田園価値創造ゾーン ・地元農産物のブランド化を推進し、農地面積の集約化による農業経営の大型化や遊休農地の活用を促進 ・市内の農産物直売などを通じ、地産地消を推進するためのシステムの構築 ④ 海浜レクリエーションゾーン ・開かれた九十九里沿岸地域で、多彩なイベントを実施しながら太平洋の青く明るいイメージを通して、本市の魅力を全国にアピールする観光発信地区 ・自然環境に調和した景観の形成や、本市独自の物産の直売や食の魅力の創出などにより、一年を通じて楽しめる観光資源の整備発掘をし、通年型の観光地づくりによる来遊者の増加
公共交通に関する施策	政策1：暮らしを支える快適なまちづくり〔都市基盤の整備〕 施策2：持続可能な地域公共交通網の整備推進 基本事業1：市内における交通手段の確保 ・市内の交通手段の利便性を高め利用者が増加 基本事業2：バスでの成田空港方面へのアクセス向上 ・成田空港方面へのバス運行によりアクセスが向上、利用者の利便性の向上 基本事業3：鉄道の利便性向上 ・鉄道の運行本数の維持により、通勤・通学などに必要不可欠な移動手段の確保

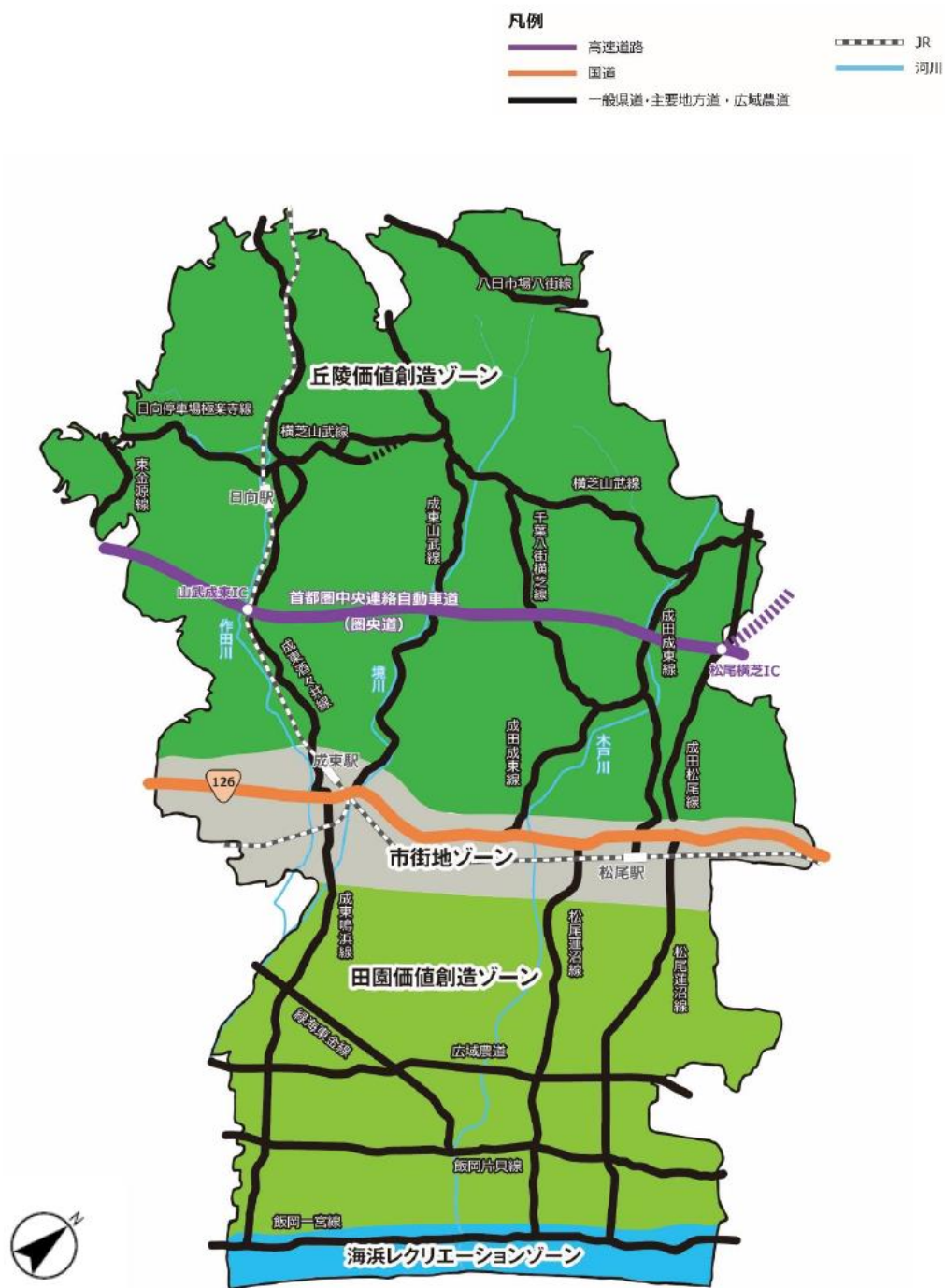
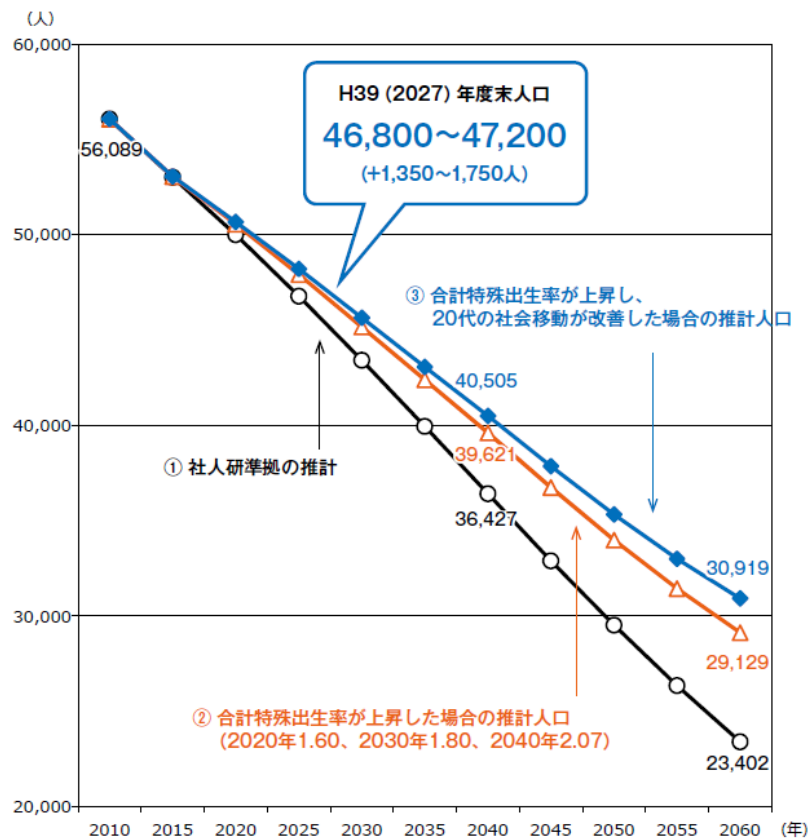


図 7-1 山武市土地利用構想図

出典：第3次山武市総合計画

7.1.2 第2期山武市まち・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
基本目標	基本目標1：地域の魅力と誇りの創生〔シティブライド〕 基本目標2：グローバル人材を育てる力の創生〔教育〕 基本目標3：出産・子育て、高齢者にやさしいまちを育てる力の創生〔医療・福祉〕 基本目標4：地域経済を育てる力の創生〔産業、成田空港経済圏〕
公共交通に関する施策	施策3-2：高齢者が健康を保ちながら生活できるまちづくり ② 市内における交通手段の確保：市内を運行するデマンド対応の乗合タクシーと、各地域の拠点及び主要施設間を連絡する基幹バスを運行し、持続可能な公共交通の確立 施策4-2：地域間連携を通じた成田空港経済圏の形成 ① 成田空港の近傍に位置する利点を活かし、大規模な雇用の場である成田空港への雇用の増加や企業誘致の促進し、成田空港を核とした経済圏域等の形成



- ① 国立社会保障・人口問題研究所の基準による推計
 ② 合計特殊出生率を平成32(2020)1.60、平成42(2030)年1.80、平成52(2040)年2.07に上昇と仮定
 ③ 上記②の合計特殊出生率の仮定に加え、20代の社会移動が半減した場合の仮定

図 7-2 将来人口の試算結果

出典：山武市まち・ひと・しごと創生総合戦略「人口ビジョン」

7.1.3 山武市都市計画マスタープラン（令和3年6月）

計画期間	目標年次：2028 年
都市の将来像と目標	『「ひと」「まち」「価値」をつないで育てる自立都市さんむ』 ○ 市内の各地域が連携・交流する一体的な都市づくり ○ 周辺都市との連携と交流により豊かさが高まる都市づくり ○ 既存社会資本を活用した歩いて暮らせる集約型の都市づくり ○ 地域固有の自然と文化を活かした市民協働による都市づくり ○ 人々が安心して住み、災害に強い都市づくり
将来都市構造	都市機能や公共サービスが集積した JR 日向駅・さんぶの森周辺、JR 成東駅周辺、JR 松尾駅周辺及び蓮沼交流センター周辺の 4 つの拠点を、公共交通を基本とする道路・交通ネットワークにより相互に連携させる「拠点ネットワーク型の集約都市構造」を目指す。
公共交通に関する施策	○ 都市構造の実現に向けた道路・交通ネットワークの形成 ・道路ネットワークと整合を図りながら、公共交通等による交通ネットワークの形成 ○ 市民の生活スタイルに対応した公共交通の活用 ・歩いて暮らせるまちづくりに向けて、地域交流拠点と周辺の市街地や集落地を結ぶ公共交通の活用を推進 ・路線バス等公共交通の空白地域については、基幹バスや乗合タクシー等の地域公共交通の活用を推進 ・併せて、路線バスの運行形態について、地域公共交通との連携を確保や低床バスの導入等 ・地域交流ネットワークを構成する道路について、公共交通との連携が円滑に図られるよう、拡幅・改良等を検討 ・市内 3 駅周辺においては、鉄道とバスの結節点※となることから、駅前広場等の整備を推進 ・駅周辺における歩道の段差解消、駅と主要な公共公益施設に至るルートにおける歩道の設置を推進、駅構内におけるバリアフリー化 ・空港シャトルバスの運行ルートについて、JR 松尾駅と連携し、JR 線の利便性向上や芝山鉄道の延伸に向けた取組を推進

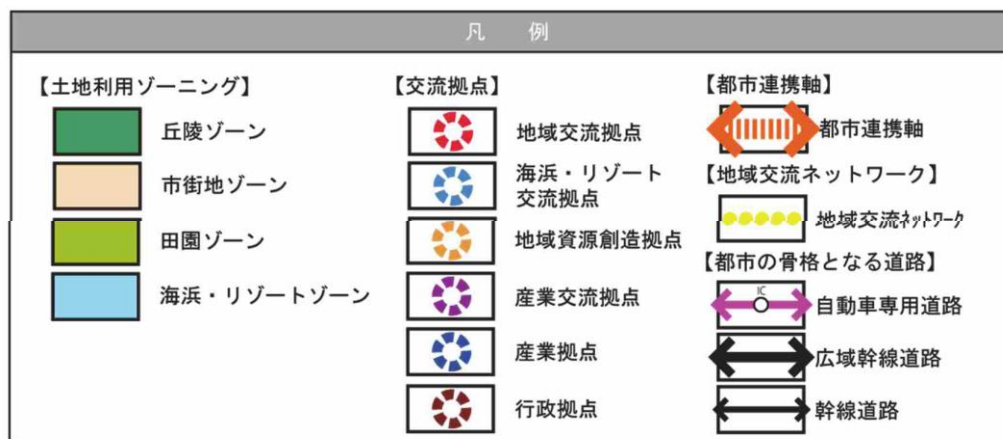


図 7-3 将来都市構造図

出典：山武市都市計画マスタープラン

7.2 関連計画

7.2.1 成田国際空港・機能強化の計画（成田国際空港株式会社）

目標年次	2030 年代
機能強化の目的	成田国際空港の機能強化は、経済発展が著しいアジア諸国の成長を取り込むことで、日本経済の成長を図る重要な国家プロジェクト。また、その推進にあたっては、空港周辺地域の生活環境保全や、地域振興策を進め地域との共生・共栄を果たすことが重要なミッションになっている。
滑走路整備事業	現在、成田国際空港の滑走路は、A滑走路(4,000m)とB滑走路(2,500m)の2本で運用している。B滑走路の南側に新たに3,500mの滑走路（C滑走路）を増設し、B滑走路を北側に1,000m延伸する計画で、これに伴って、1,000ha程度の敷地拡大に向けて調整を進め、年間発着枠50万回の実現を目指す。
夜間飛行制限 の変更	深夜早朝における航空需要に対応するため、地域の理解のもと、A滑走路の夜間飛行制限変更を2019年冬ダイヤ（2019年10月末）から実施している。C滑走路の供用開始後には、滑走路別に異なる運用時間を採用する「スライド運用」を導入。飛行経路下における静穏時間を7時間確保した上で、空港全体の運用時間を5時00分～0時30分に変更する予定。
環境対策・地域 共生策の充実	空港の機能強化プロジェクトにより航空機騒音を受けるエリアが拡大することから、国は法律に基づいて新たに騒音対策エリアを定めている。成田国際空港としても防音工事をはじめとした環境対策を充実させるなど、周辺地域の生活環境保全に向けた対策を強化。さらに、この機能強化によって地域と空港が一体となって発展していけるよう「産業振興」や「インフラ整備」に取り組んでいく。
成田国際空港の めざす2030s	機能強化を果たし、発着回数50万回を達成した2030年代の成田国際空港は、航空旅客数7500万人、国際航空貨物量300万トンに達する。空港内従業員数は7万人に増加する予定。同時に、周辺地域の「産業振興」などが図られ、地域と空港が一体となった発展を遂げることが期待されている。

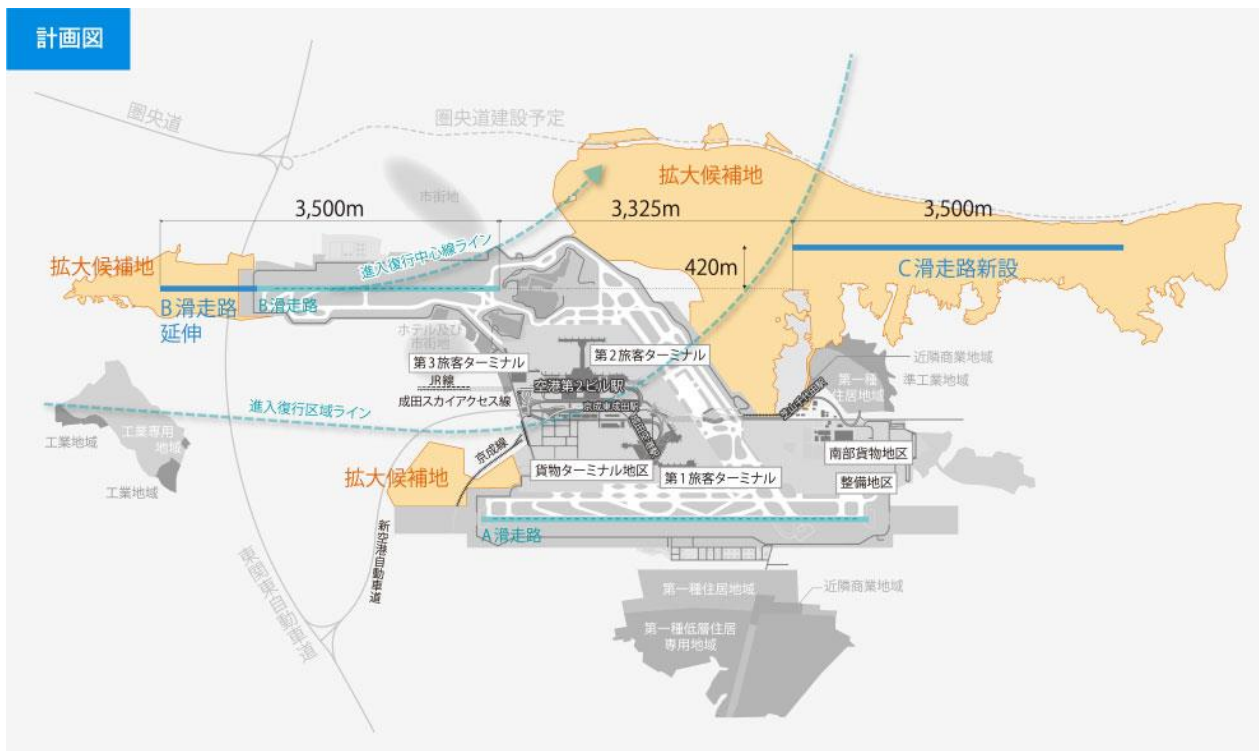


図 7-4 成田国際空港の機能強化の概要

出典：成田国際空港株式会社HP

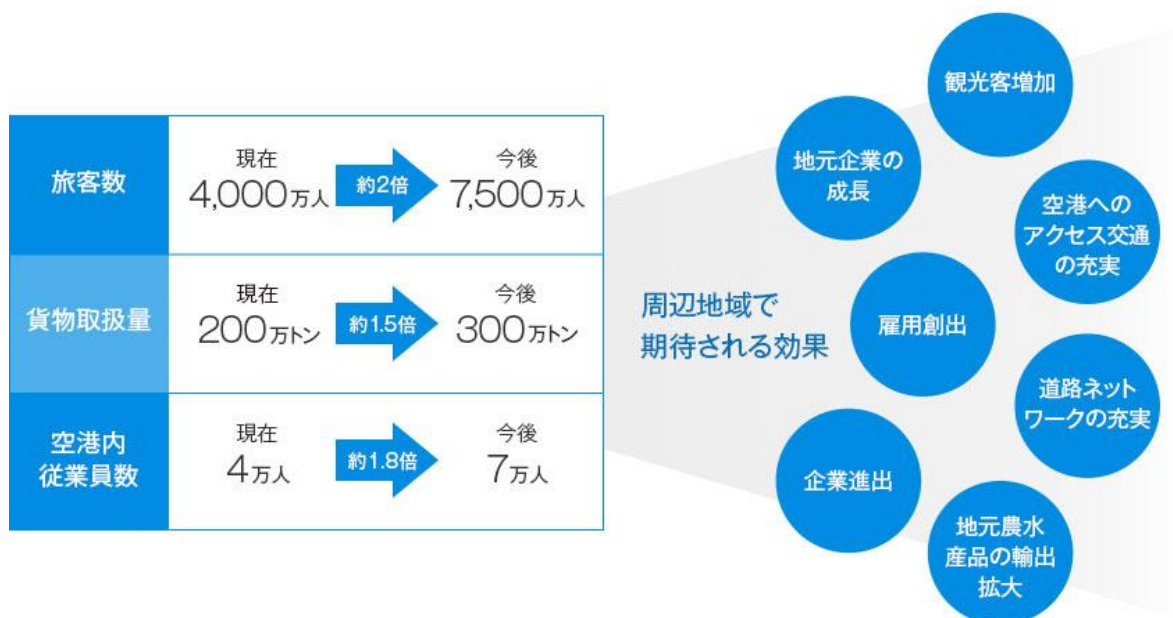


図 7-5 成田国際空港の機能強化による効果

出典：成田国際空港株式会社HP

7.2.2 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：成田空港に関する四者協議会)

計画期間	令和2年3月～令和14年度(2032年度)
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＞ 成田国際空港の更なる機能強化を踏まえ、地域に居住し、地域と空港の持続的な発展を支えるために必要な人材を確保する取組を起点として、人材の輩出や暮らしの拠点となるまちづくりなどの生活環境の向上や、産業振興、インフラ整備といった地域活性化策に取り組んでいくことで、「地域の発展」と「空港の発展」の好循環を生み出し、持続的に発展する地域づくりを推進し、9市町地域に居住している人材を現在の約2.3万人から約3.8万人とし、また令和14年(2032年)におけるエリア人口を、現在の約38万人から4万人増の約42万人とすることを目標
実現に向けた取組の方向性	■ 空港で躍動する地域人材の育成・確保に向けた生活環境の向上 ■ 地域特性に合わせた産業振興 ■ 地域と空港の発展を支えるインフラ整備 図 成田空港周辺9市町の将来像(イメージ)

具体的な取り組み	■ 9市町から成田空港へのアクセス利便性の向上 【具体的取組】 ・ 若年層の定住の促進や空港周辺企業への就業人口増加を目的に、空港と周辺市町を結ぶ新規バス路線の運行を開始しているほか、バスターミナルの検討や整備も進められています。 ・ また、地域振興連絡協議会における「成田空港周辺地域における公共交通のあり方に関する調査」(H28～H30)の中でも、公共交通網を整備する際の方向性として、成田駅や成田空港といった空港周辺地域と都心を結ぶ主要ハブと、道の駅やバスターミナル等の周辺施設(衛星ハブ)を適切に結ぶことで公共交通ネットワークの強化を目指す「ハブアンドスポーク」の活用や、衛星ハブにおける「パークアンドライド」の活用が挙げられており、より効率的な運行が期待されます。 ・ 今後、地域の実情に応じたモビリティとして、バス・タクシーのほかグリーンスローモビリティ、レンタサイクルなど様々なモビリティの活用可能性を検討していきます。 ・ 芝山鉄道については、引き続き延伸の検討を進めるとともに、これまでの利用促進策に加え、周辺施設等とも連携し、更なる利活用の促進を図っていきます。 【主な取組】 ・ 空港と周辺地域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 ・ 広域幹線バス路線維持に係る補助
-----------------	---

7.2.3 圏央道の整備計画（国土交通省）

大栄 JCT ～松尾横芝 IC 間	・圏央道（首都圏中央連絡自動車道）は、都心から約 40～60 キロメートルを環状に連絡する全長約 300 キロメートルの高規格幹線道路です。東名高速、中央道、関越道、東北道、常磐道、東関東道等の放射状に延びる高速道路や都心郊外の主要都市を連絡し、東京湾アクアライン、東京外かく環状道路などと一体となって首都圏の広域的な幹線道路網を形成しています。 ・千葉県内の大栄 JCT～松尾横芝 IC 間の途中には、国道 296 号と主要地方道成田小見川鹿島港との交差点に IC が整備されます。
------------------------------	---

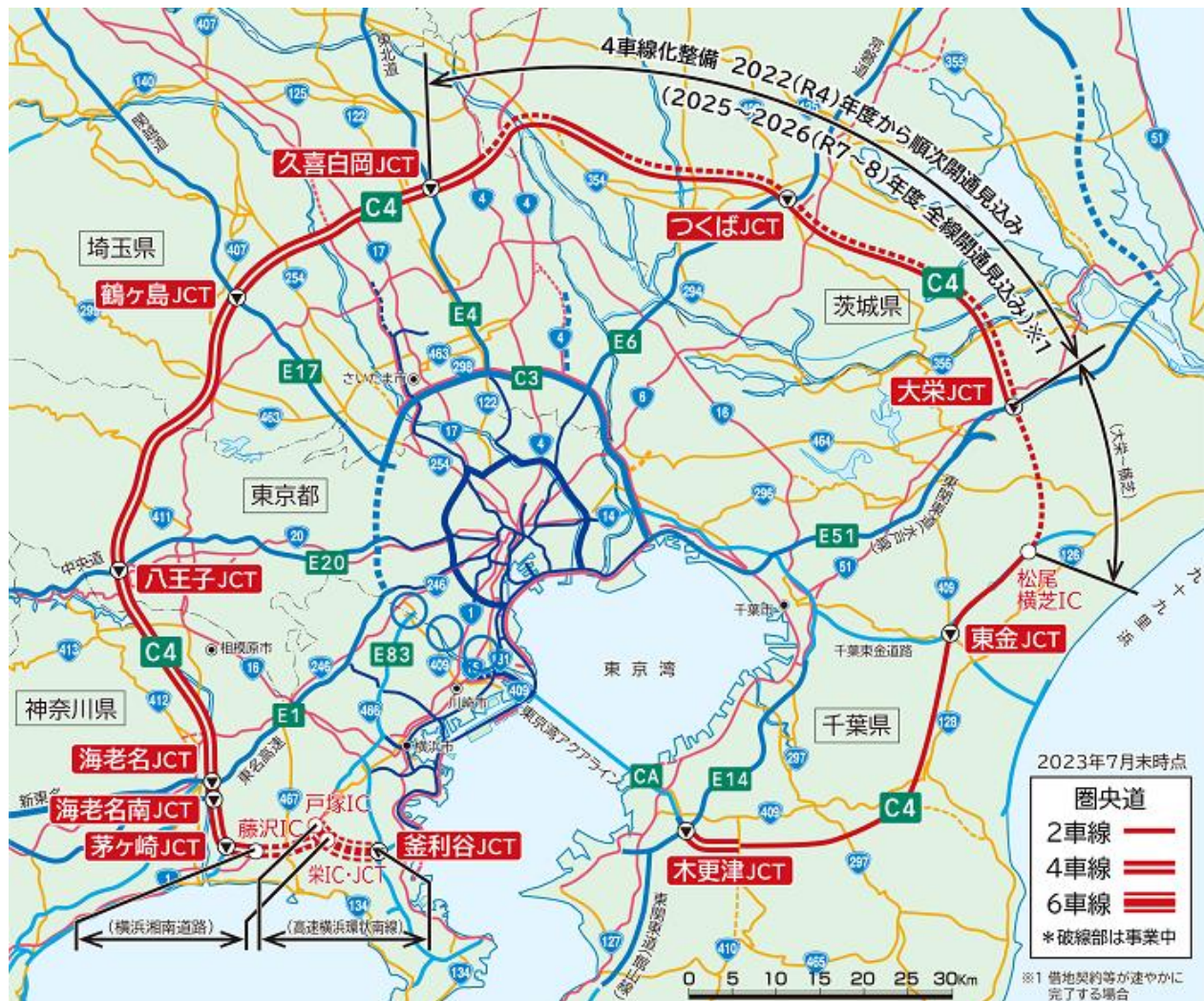


図 7-6 圏央道（首都圏中央連絡自動車道）の整備計画

出典：国土交通省 H P

8. 市民・利用者ニーズと利用実態の把握

8.1 市民・公共交通利用者アンケートの実施概要

(1) 市民及び公共交通利用者アンケート調査

市民及び公共交通利用者アンケート調査は、以下のように実施しました。

表 4-1 市民・公共交通利用者アンケート調査の実施概要

	調査方法	配布数	有効回収数	有効回収率	調査時期
市民アンケート調査	配布：郵送 回収：郵送	2,060	734	35.6%	令和4年10月上旬発送 10月31日締切
乗合タクシー利用者 アンケート調査		500	259	51.8%	
基幹バス利用者 アンケート調査	配布：手渡し 回収：郵送	128	61	47.7%	令和4年10月8日(土) 令和4年10月11日(火)
路線・高速バス利用者 アンケート調査		639	169	26.4%	
成東駅利用者 アンケート調査		285	77	27.0%	

(2) 公共交通利用状況調査

公共交通利用状況調査は、以下のように実施しました。

表 4-2 公共交通利用状況調査の実施概要

	調査目的	調査方法
基幹バス利用状況調査	基幹バス利用者の利用状況（乗降バス停）の把握	車内に乗車した調査員が便別に乗降バス停を記録（対象：2日間に全便）
乗合タクシー 利用状況調査	乗合タクシーの利用状況の把握	予約システムのログより、利用状況を集計・分析
路線・高速バス 利用状況調査	市内の路線・高速バス利用者の利用状況（乗降バス停）の把握	路線・高速バスについては、車内に乗車した調査員が便別に乗降バス停を記録、高速バスについては成東車庫での乗降数を記録（対象：2日間に全便）
成東駅利用状況調査	成東駅の乗降者数を把握	成東駅利用者の時間帯別利用者数を記録（平日の始発～10:00まで）

8.2 市民・利用者のニーズ

8.2.1 普段の外出について

1) 外出頻度

・外出頻度は、「通勤・通学」が最も高く、次いで「食料品・日用品の買物」となっていますが、「通勤・通学」をしていない人も半数以上います。

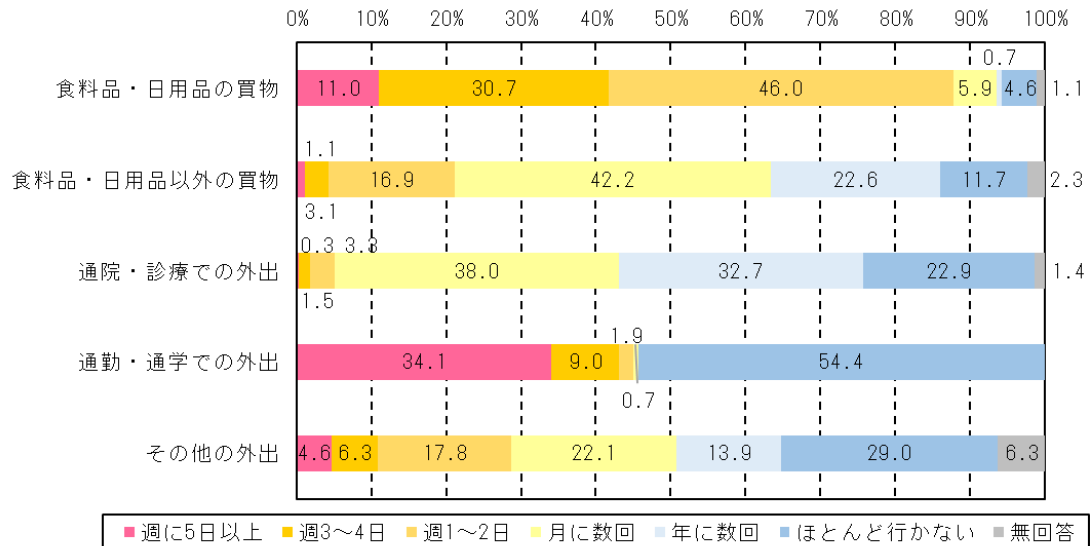


図 8-1 外出目的別外出頻度（市民アンケート）

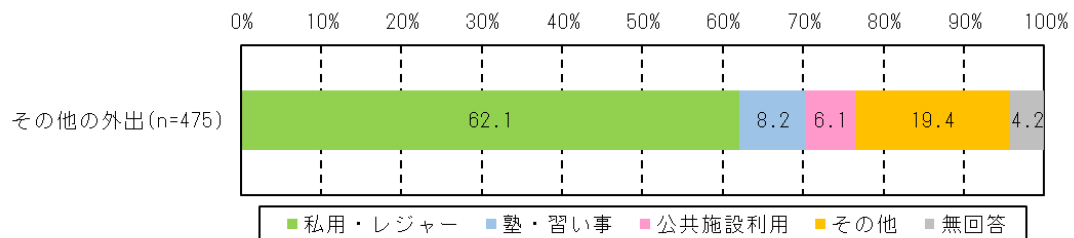


図 8-2 その他の外出の内訳（市民アンケート）

2) 利用交通手段

- 外出時の利用交通手段は、全ての目的で「自家用車・自動二輪（運転）」が80%を超えていますが、「その他の外出」では「公共交通」が約14%、「通勤・通学」では約9%と高くなっています。

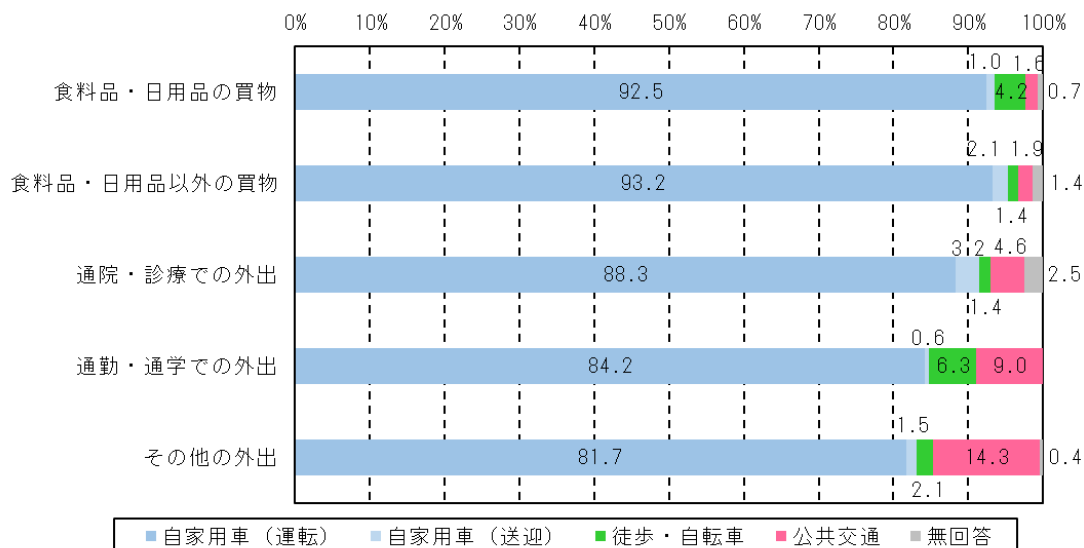


図 8-3 外出目的別利用交通手段（市民アンケート）

3) 不便を感じる点

- 外出時に不便を感じる割合が高いのは、「その他の外出」の約10%が最も高く、次いで「通院・診療での外出」の約9%、「通勤・通学」の約8%となっています。
- 不満内容としては、「その他の外出」では「公共交通機関がない・不便」「商店が少し遠い・少ない」が、「通院・診療」では「病院まで公共交通で行けない」「バスの運行本数が少ない」「今は車で行けるが今後が不安」が、「通勤・通学」では「電車の運行本数が少ない」「道路が渋滞する（右折レーンがない等）」が多くなっています。

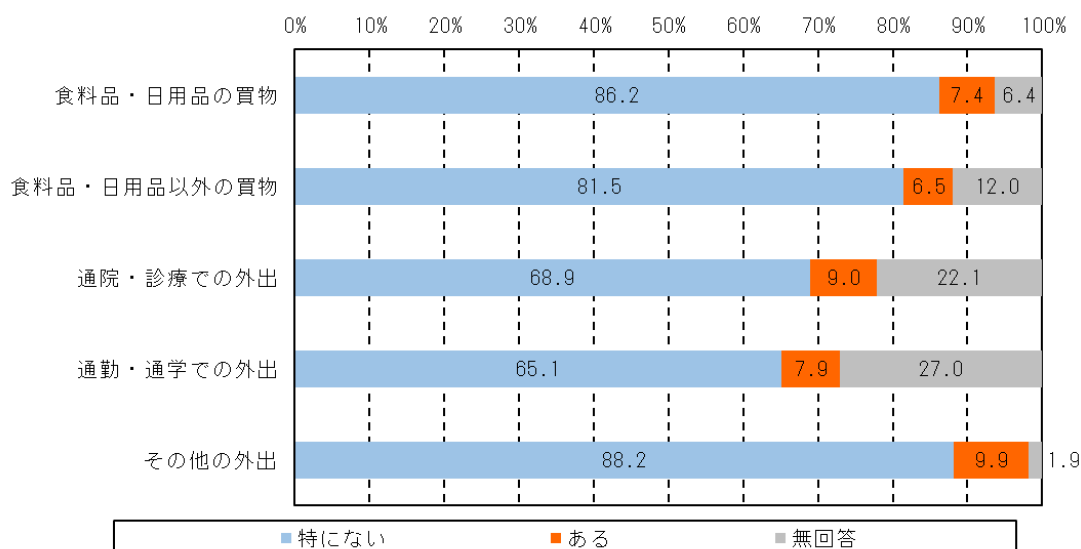


図 8-4 外出目的別不満の有無（市民アンケート）

4) 送迎の可能性

- 外出時の送迎の可能性は、高齢者ほど「頼めない」割合が高く、50歳代以上では25%前後の方が「頼めない」と回答しています。

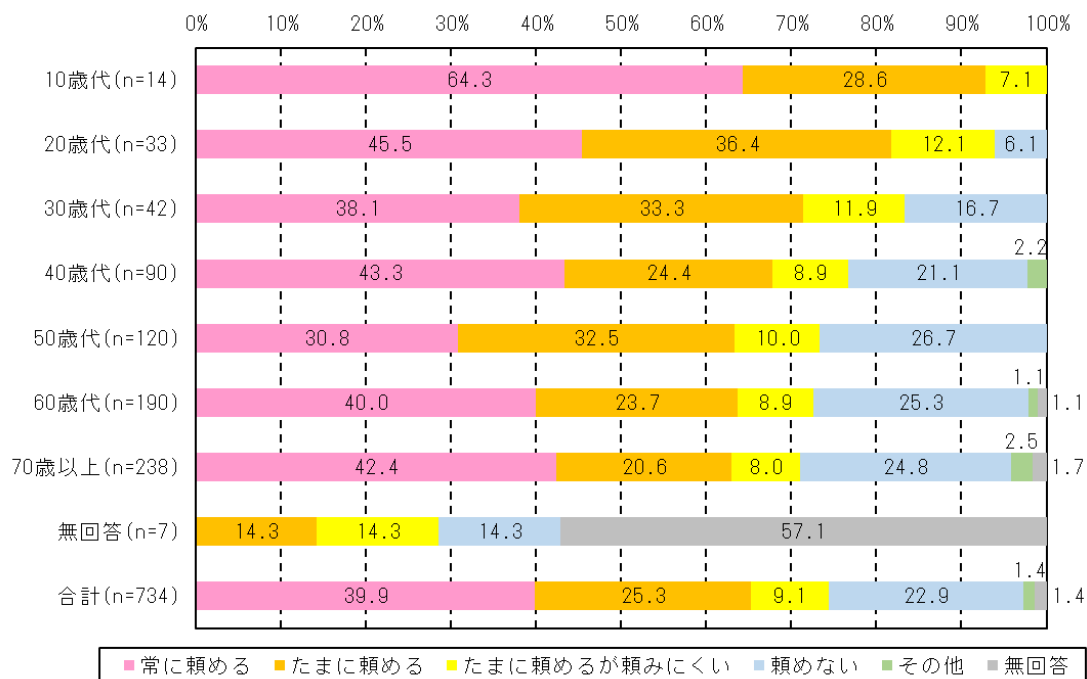


図 8-5 年齢階層別外出時の送迎の可能性（市民アンケート）

8.2.2 山武市基幹バス（さんバス）について

(1) 基幹バス（さんバス）の認知・利用状況

1) 基幹バス（さんバス）の認知・利用状況

- ・基幹バス（さんバス）の認知状況は、約 88%が「知っている」と回答しています。
- ・また、基幹バス（さんバス）を知っている人の利用の有無は、「利用したことがある」は約 15%と低い数値となっています。

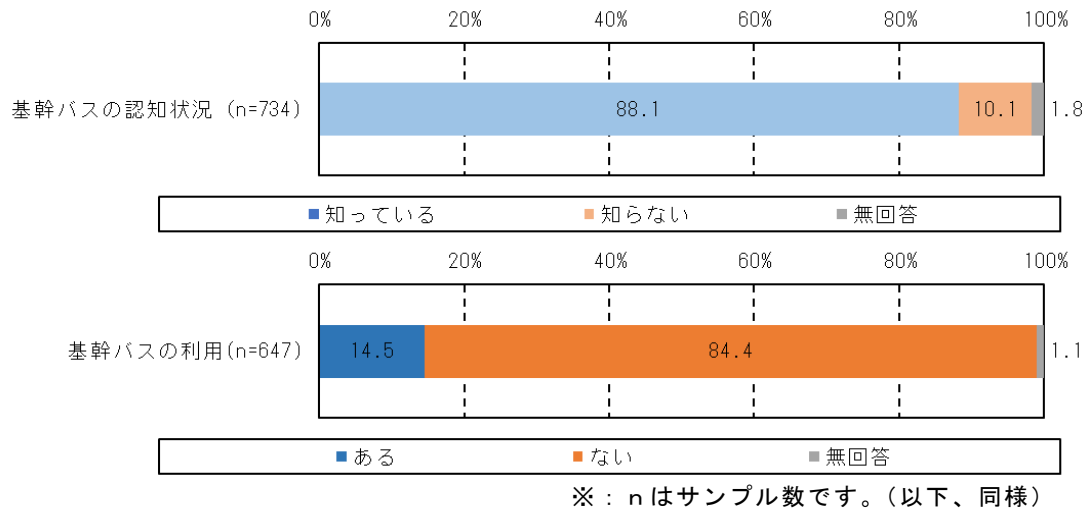


図 8-6 基幹バス（さんバス）の認知・利用状況（市民アンケート）

2) 基幹バス（さんバス）の便別利用者数

- ・基幹バス（さんバス）の利用者数は、平日（10/11）が 134 人、休日（10/8）が 118 人と平日の利用が多くなっています。
- ・便別の利用者数は、休日の下り 3 便が最も多く、次いで平日の上り 3 便が 17 人、平日の下り 6 便の 16 人となっています。

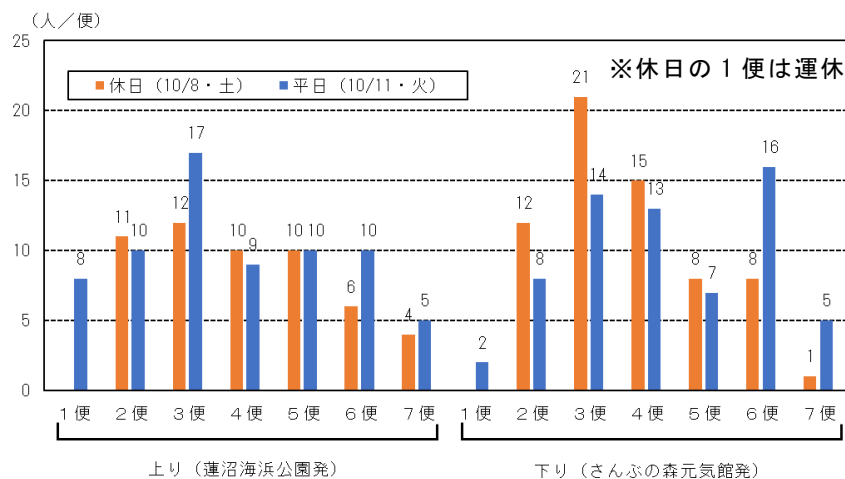


図 8-7 基幹バス（さんバス）の便別利用者数（公共交通利用状況調査）

3) 基幹バス（さんバス）のバス停（地域）間利用状況

- ・ 休日の地域間利用状況は、山武地域1から市役所やさんむ医療センターがある成東地域1への利用が13人と最も多く、次いで成東地域1から山武地域1と山武地域2と成東地域1の相互間、松尾地域1から成東地域2への利用が10人となっています。
- ・ 平日では、成東地域1から松尾地域1と山武地域2から山武地域1への利用が9人と最も多く、次いで松尾地域1から成東地域1と成東地域2へが8人となっています。
- ・ 蓮沼・松尾地域と山武地域間の利用は、平日・休日とも少なくなっています。

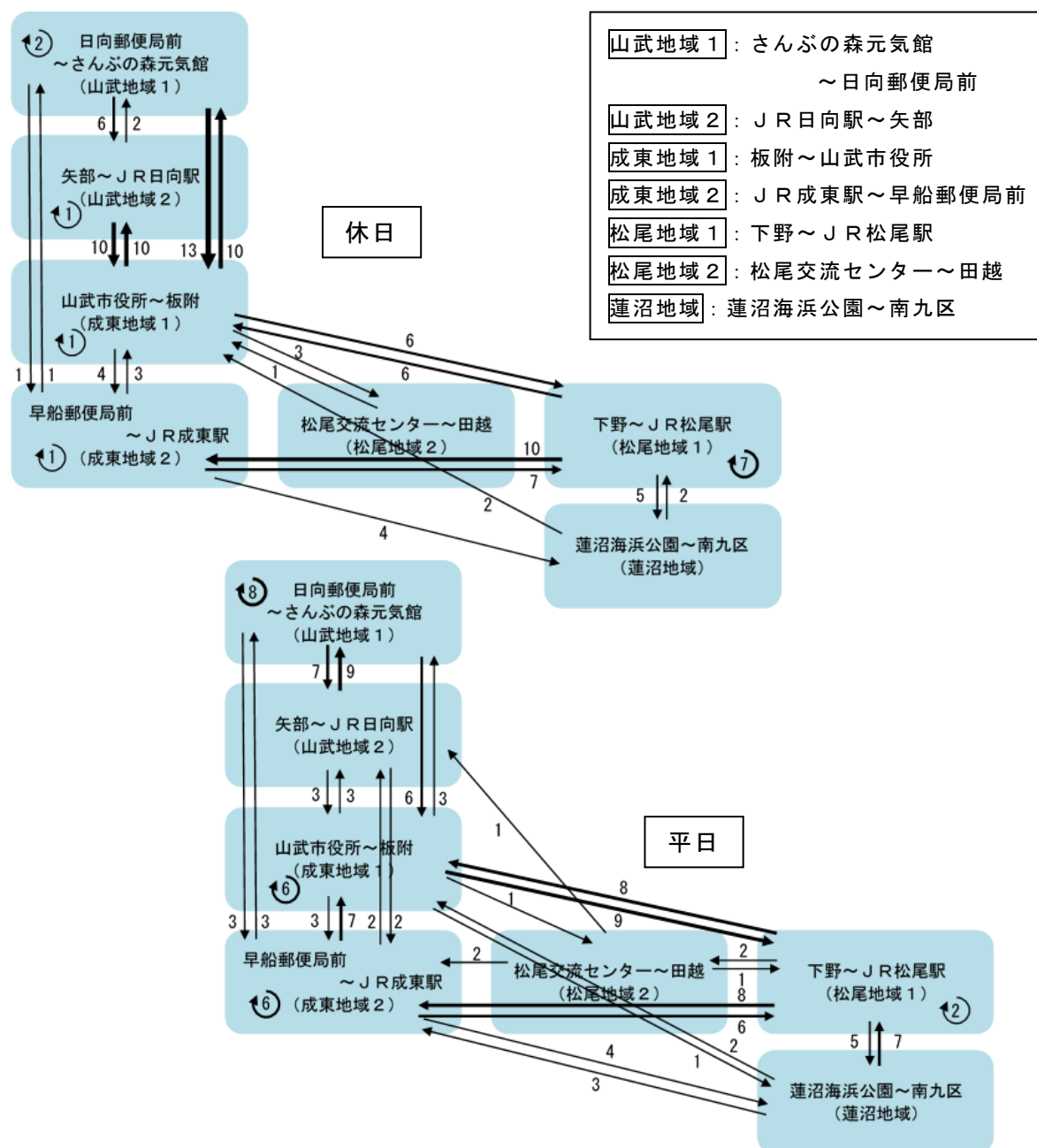


図 8-8 基幹バス（さんバス）の地域間利用状況（公共交通利用状況調査）

4) 基幹バス（さんバス）の利用頻度

- 基幹バス（さんバス）の利用頻度は、市民アンケートでは「年に数回」が約 86%と大半を占めていますが、利用者アンケートでは「週に 1～2 日」が約 30%、「週に 3～4 日」が約 23%となっており、また、「週に 5 日以上」も約 8%と多くなっています。

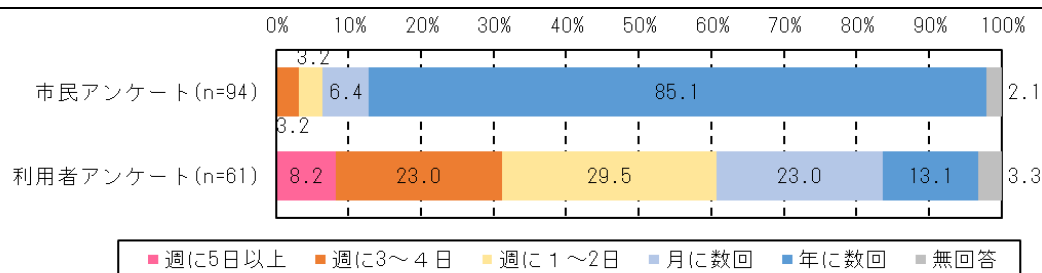


図 8-9 基幹バス（さんバス）の利用頻度（市民・利用者アンケート）

5) 基幹バス（さんバス）の乗り継ぎ状況

- 基幹バス（さんバス）の利用の他の交通手段との乗り継ぎ状況は、市民アンケート、利用者アンケートとも 30%以上が「乗り継ぐ」と回答しており、乗り継ぐ交通手段としては「鉄道」が大半を占めています。

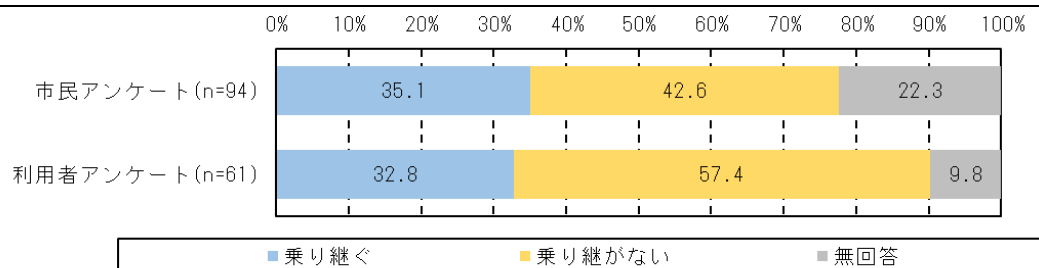


図 8-10 基幹バス（さんバス）の乗り継ぎ状況（市民・利用者アンケート）

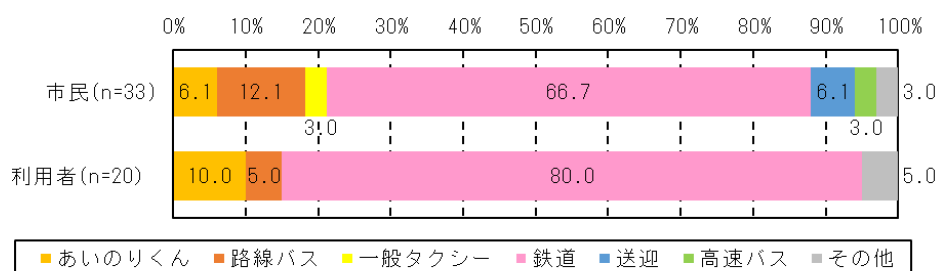


図 8-11 基幹バス（さんバス）の乗り継ぎ交通手段（市民・利用者アンケート）

6) さんバスの利用目的

- ・基幹バス（さんバス）の利用目的は、市民アンケートでは「私用・レジャー」が約48%と最も多く、次いで「通院」が約17%、「公共施設利用」が約13%となっています。
- ・また、利用者アンケートでは、「買物」が約43%と最も多く、次いで「通院」の約38%、「私用・レジャー」の約28%となっています。

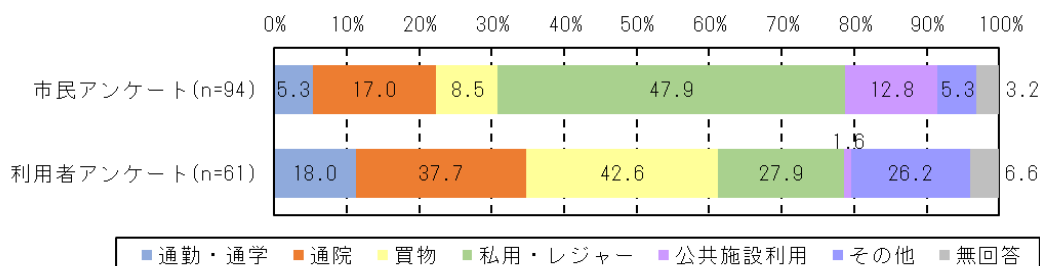


図 8-12 基幹バス（さんバス）の利用目的（市民・利用者アンケート）

(2) 基幹バス（さんバス）の満足状況

1) 基幹バス（さんバス）の満足状況

- ・基幹バス（さんバス）に対する満足状況は、市民・利用者アンケートとも「運賃」に対する満足度が高く、次いで「ドライバーの対応」、「運行ルート」となっています。
- ・不満の割合が高いのは、「運行時間」が最も高く、次いで市民アンケートの「運行ルート」となっています。

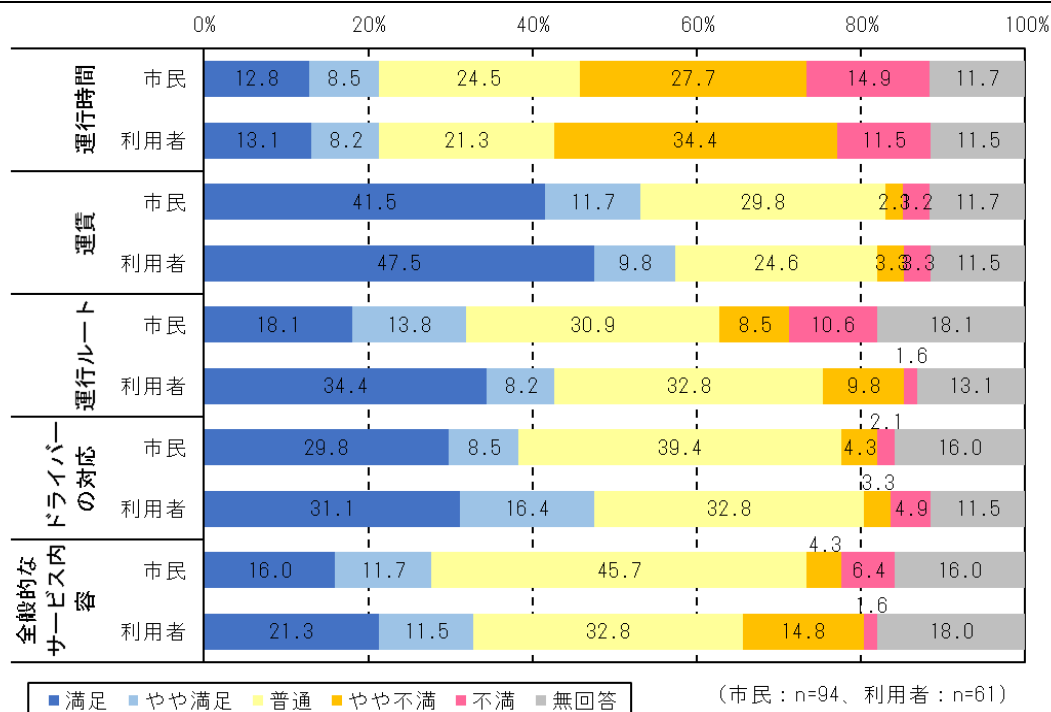


図 8-13 基幹バス（さんバス）に対する満足状況（市民・利用者アンケート）

2) 基幹バス（さんバス）を利用しない理由

- 基幹バス（さんバス）を利用しない理由としては、「自動車やバイクの方が便利だから」が1番目の理由とした方が約57%と半数以上となっており、また2番目の理由とした方も約27%います。次いで「近くにバス停がないから」が多くなっています。

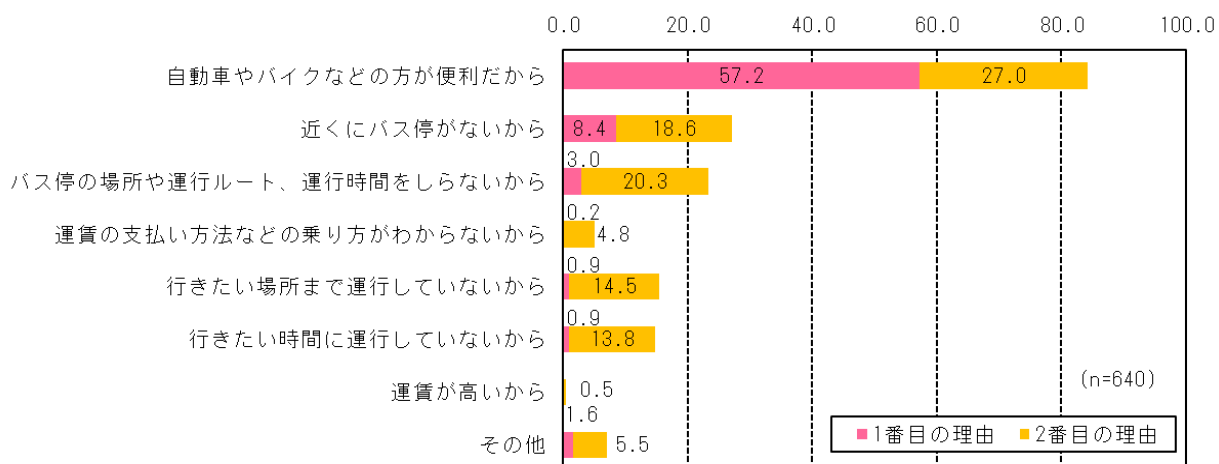


図 8-14 基幹バス（さんバス）を利用しない理由（市民アンケート）

3) 基幹バス（さんバス）の改善要望

- 基幹バス（さんバス）に対する改善要望は、利用者では「運行本数」に対する要望が最も多く、次いで「運行時間」「運行ルート」となっているのに対して、非利用者では「運行ルート」に対する要望が最も多くなっています。
- 「運行本数」に対する具体的な要望は「60 分間隔」が、「運行時間」に対しては「電車と接続する時刻で運行」が、「運行ルート」に対しては「市外の施設」が多くなっています。

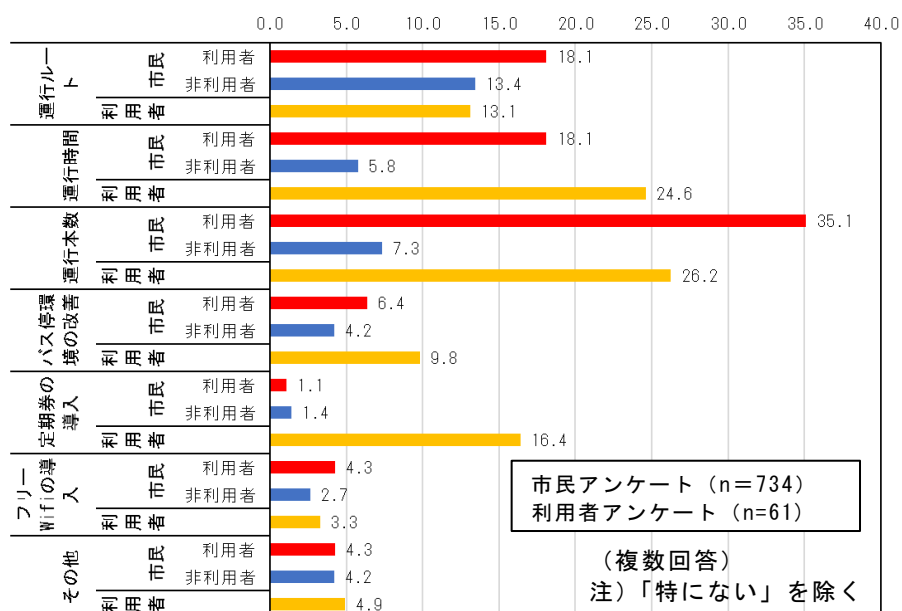


図 8-15 基幹バス（さんバス）に対する改善要望（市民・利用者アンケート）

4) 運行ルートに対する改善要望内容

加えて欲しい施設名			蓮沼 地域	松尾 地域	山武 地域	成東 地域	市内 不明	合計
市内	医療施設	医療機関		1	1	1		3
	公共施設	成東運動公園				2	1	3
		成東東中学校				2	1	3
		山武北小学校			3			3
		琴平協同館 (琴平神社)		2				2
		JA さんむ支所			2			2
	交通施設	成東駅※			2	2		4
	商業施設	スーパータイヨー			3			3
		ドンキホーテ※			1	1		2
市外	東金の施設（サンピア等）				1	3		4
	東金駅				2	1		3
	成田空港				3			3
	成田イオン				2			2
	八街駅				2			2

※すでに運行ルート（付近）に含まれるもの

8.2.3 乗合タクシー（あいのりくん）について

(1) 乗合タクシー（あいのりくん）の認知・登録・利用状況

1) あいのりくんの認知・登録・利用状況

- ・あいのりくんの認知状況は、約 75%が「知っている」と回答しています。
- ・登録状況は、「登録している」は約 18%、「登録していない」が約 77%となっています。
- ・登録者の中での利用の有無は、「利用したことがある」は約 62%と半数以上が利用しています。

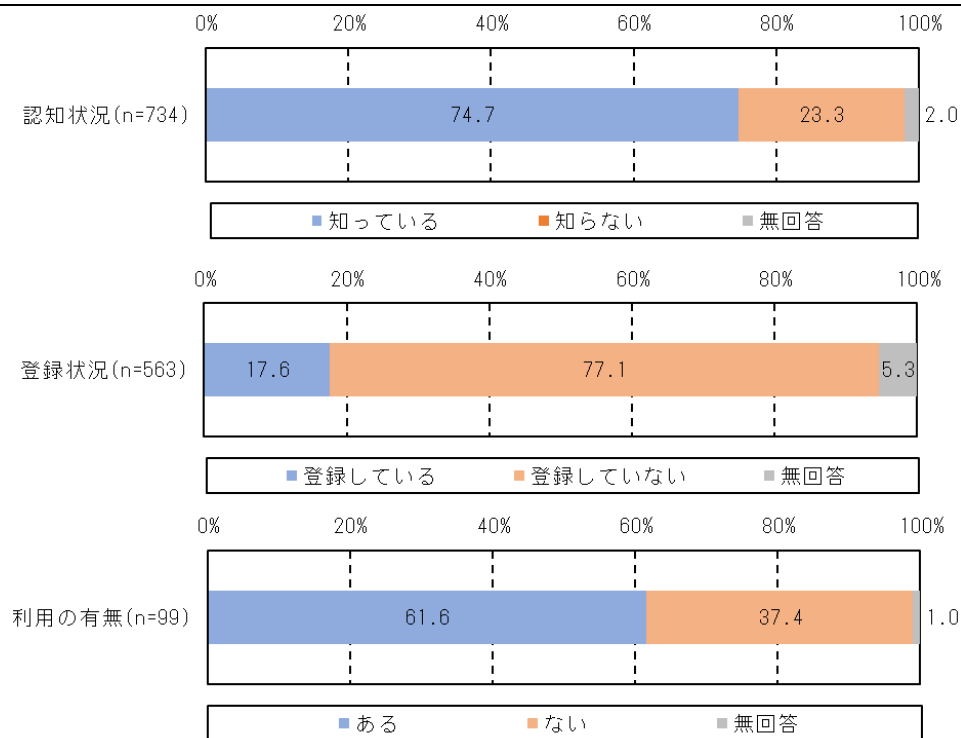


図 8-16 乗合タクシー（あいのりくん）の認知・登録・利用状況（市民アンケート）

2) あいのりくんの利用頻度

- ・あいのりくんを利用したことがある人の利用頻度は、市民アンケートでは「年に数回」が約 85%と最も多く、次いで「月に数回」が約 13%と利用頻度は低くなっています。
- ・利用者アンケートでは、「月に数回」が約 40%と最も多く、次いで「年に数回」が約 37%となっており、「週に 3～4 回」は約 3%、「週に 1～2 回」は約 12%と少なくなっています。

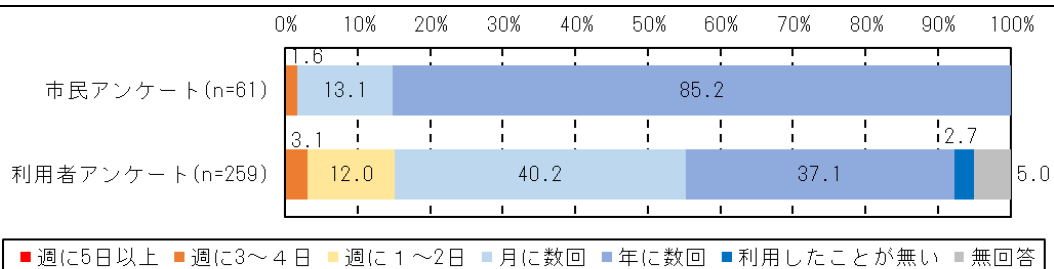


図 8-17 乗合タクシー（あいのりくん）の地域別利用頻度（市民・利用者アンケート）

3) あいのりくんの利用目的

- ・あいのりくんの利用目的は、市民・利用者アンケートとも、「通院」が約 43～44%と最も多く、次いで市民アンケートでは「私用・レジャー」が、利用者アンケートでは「買物」が約 26%となっています。

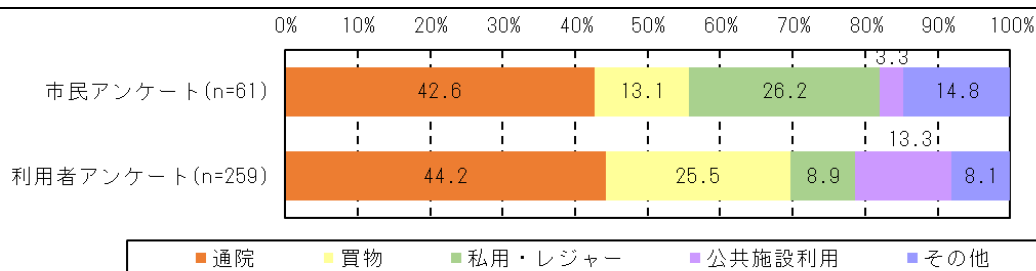


図 8-18 乗合タクシー（あいのりくん）の地域別利用目的（市民・利用者アンケート）

4) 発着施設別利用特性

- ・乗合タクシーの乗降場所をみると、乗車場所の 57%、降車場所の 41%が自宅となっています。次いで、乗車場所では商業施設、医療機関、交通施設（鉄道駅・バス停）となっており、降車場所では医療機関、商業施設、交通施設となっています。
- ・施設間の利用では、自宅から医療機関の約 8,100 回が最も多く、次いで商業施設から自宅の約 6,700 回、自宅から商業施設の約 6,500 回の順となっています。また、医療機関から自宅は約 4,300 回と行きに比べ少なくなっています。

表 8-3 乗合タクシー（あいのりくん）の発着施設別利用状況（R3.4～R4.5）

発着	自宅	公共公益施設	金融機関	医療機関	商業施設	交通施設	事務所	教育	観光	その他	合計
自宅	6	2,027	614	8,138	6,545	3,034	259	74	49	54	20,800
公共公益施設	1,458	21	1	16	28	7					1,531
金融機関	272	1		3	24						300
医療機関	4,316	28	4	52	117	6	5			9	4,537
商業施設	6,725	76	2	32	49	25				7	6,916
交通施設	2,086	4	0	10	52	36				8	2,196
事務所	12	1			1		4				18
教育	28	22			3						53
観光	48					4					52
その他	32	5	1	3	4	3					48
合計	14,983	2,185	622	8,254	6,823	3,115	268	74	49	78	36,451

5) 曜日別時間帯別利用特性

- 曜日別では、火曜日の利用が最も多く、次いで金曜日となっています。
- 時間帯別では、9・10時台の利用が多く、16時以降の利用は少なくなっています。

表 8-4 乗合タクシー（あいのりくん）の曜日別時間帯別平均利用回数（R3.4～R4.5）

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日・祝日
8時台	10.00	14.44	10.80	10.60	12.56	4.37	2.33
9時台	12.31	16.82	13.81	14.51	15.89	8.38	3.86
10時台	10.62	17.35	14.22	13.49	14.63	8.78	4.79
11時台	8.95	14.42	11.94	10.81	11.86	6.92	3.09
12時台	8.88	11.60	10.57	9.68	9.61	6.48	4.28
13時台	11.98	13.30	13.70	11.42	12.63	7.73	4.93
14時台	12.91	10.19	10.44	12.04	9.33	8.73	3.82
15時台	11.26	8.26	7.48	9.12	10.19	7.63	3.59
16時台	7.16	2.81	2.04	5.91	3.47	5.00	3.14
17時台	7.74	4.32	3.44	7.95	4.19	3.25	3.41

注1) 平日9台、土曜5台、日祝日3台が運行

注2) 予約混雑状況： ■ 80%以上、■ 60～80%、■ 40～60%、■ 40%以下

6) あいのりくんの乗り継ぎ状況

- あいのりくんの乗り継ぎ状況は、市民アンケートでは「乗り継ぐ」と「乗り継がない」が約39%とほぼ同割合となっていますが、利用者アンケートでは「乗り継ぐ」が約57%とおおくなっています。
- また、乗り継ぐ交通手段としては、市民・利用者アンケートとも「鉄道」が多くなっています。

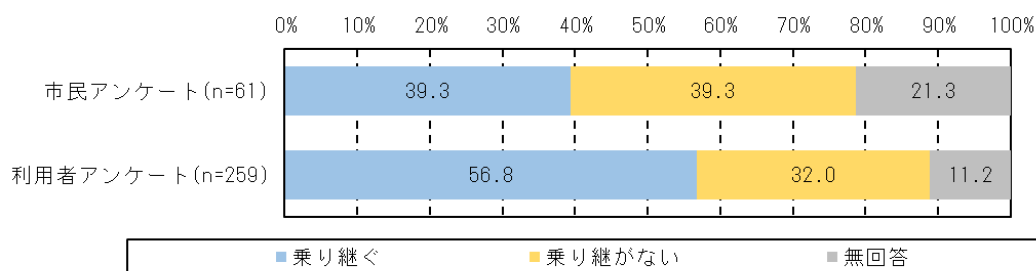


図 8-19 乗合タクシー（あいのりくん）の乗り継ぎ状況（市民・利用者アンケート）

- あいのりくんの小学校の学区間の利用状況は、区域内利用は各地域の中心地との間の利用が中心となっています。
- また、区域外利用は、成東駅、山武市役所、山武医療センターのある成東小の学区への移動が多くなっています。



(2) 乗合タクシー（あいのりくん）の満足状況

- 乗合タクシー（あいのりくん）に対する満足状況は、市民・利用者アンケートとも「予約センターの対応」が最も高く、次いで市民アンケートでは「予約の取り易さ」、利用者アンケートでは「ドライバーの対応」となっています。
- 不満の割合が高いのは、市民・利用者アンケートとも「運行区域」が最も多く、次いで「運行時間」となっています。

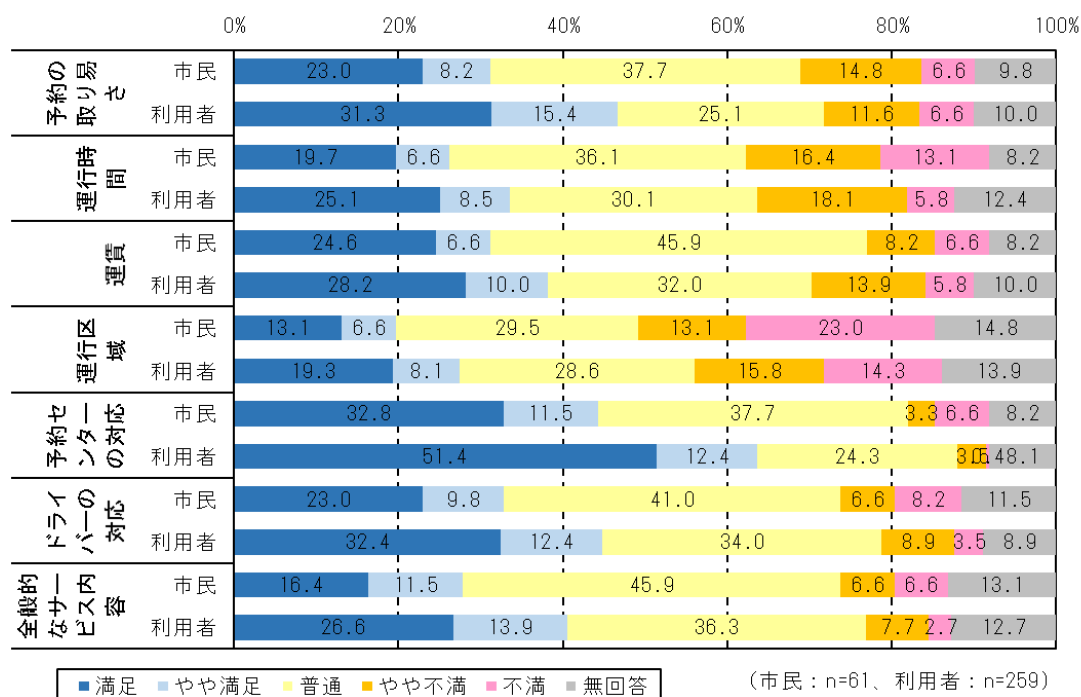


図 8-21 乗合タクシー（あいのりくん）の満足状況（市民・利用者アンケート）

(3) 乗合タクシー（あいのりくん）を利用しない理由

- 乗合タクシー（あいのりくん）を利用しない理由としては、「自動車やバイクの方が便利だから」が最も多く、次いで「登録方法や利用の仕方がわからないから」となっています。

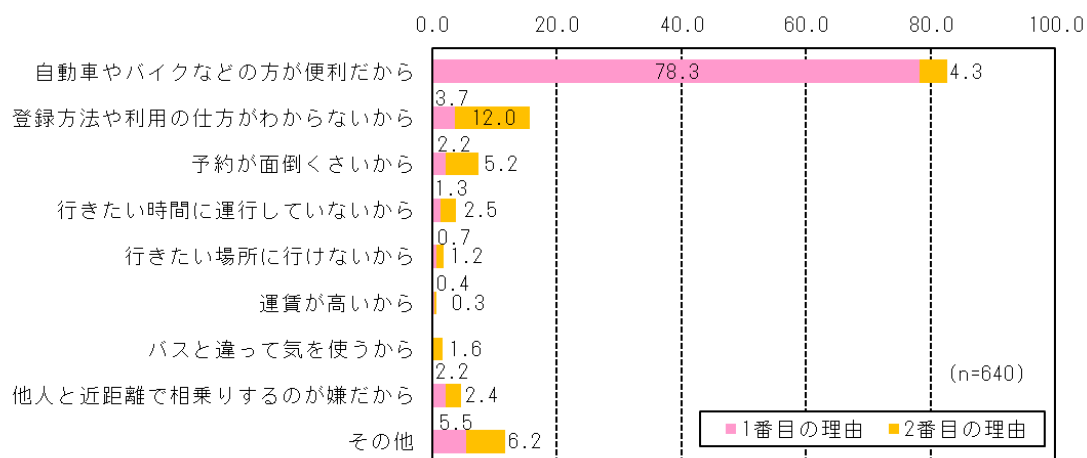


図 8-22 乗合タクシー（あいのりくん）を利用しない理由（市民アンケート）

(4) 乗合タクシー（あいのりくん）の改善要望

- 乗合タクシー（あいのりくん）に対する改善要望は、利用者では「区域外利用施設の拡充」に対する要望が最も多く、次いで「運行時間」「予約時の利便性向上」となっています。
- また、非利用者では「予約時の利便性向上」に対する要望が最も多くなっています。

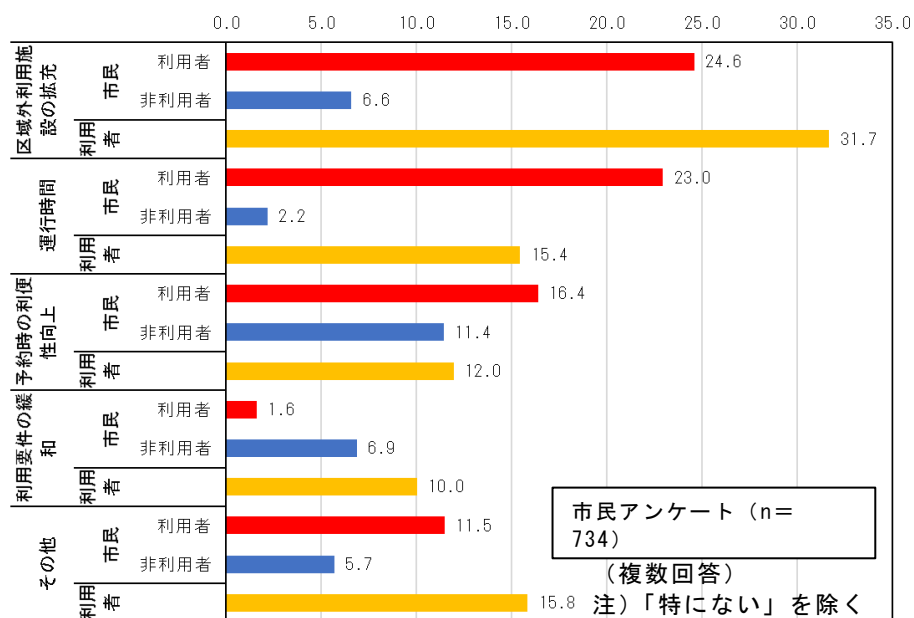


図 8-23 乗合タクシー（あいのりくん）に対する改善要望（市民・利用者アンケート）

8.2.4 路線バス・高速バスについて

(1) 路線バス・高速バスの利用状況

1) 路線バス・高速バスの利用の有無

- ・路線バス・高速バスの利用の有無は、約 39%が「利用したことがある」と回答しています。

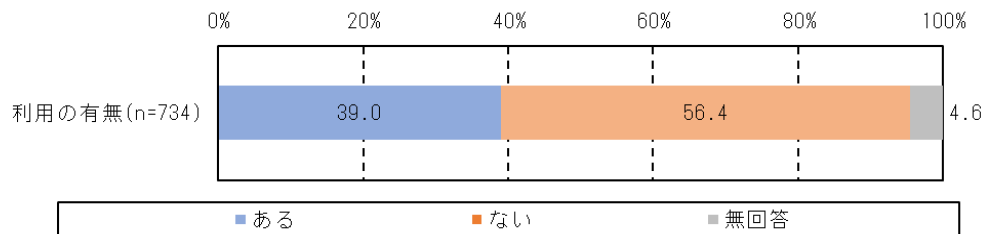


図 8-24 路線バス・高速バスの利用の有無（市民アンケート）

2) 路線バス・高速バスの利用頻度

- ・路線バス・高速バスの利用頻度は、市民アンケートでは「年に数回」が約 84%と多く、次いで「月に数回」が約 8%となっています。
- ・利用者アンケートでは、「週に 5 日以上」が約 30%と最も多く、次いで「週に 3～4 日」が約 18%となっています。

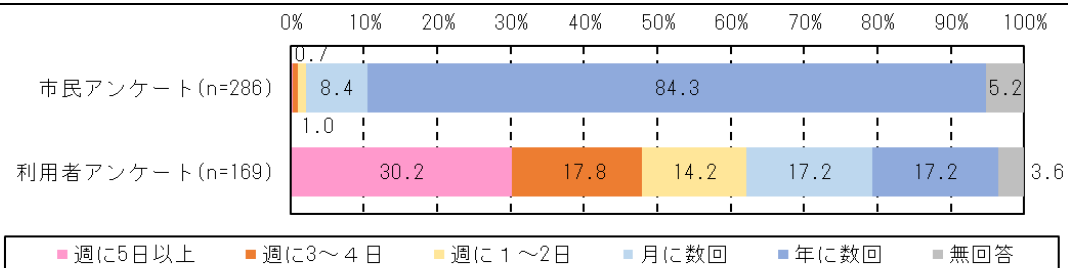


図 8-25 路線バス・高速バスの利用頻度（市民・利用者アンケート）

3) 路線バス・高速バスの利用目的

- ・市民アンケートでは、「私用・レジャー」が最も多く、次いで「買物」となっていますが、利用者アンケートでは「通勤・通学」が約 44%と半数近くを占めています。

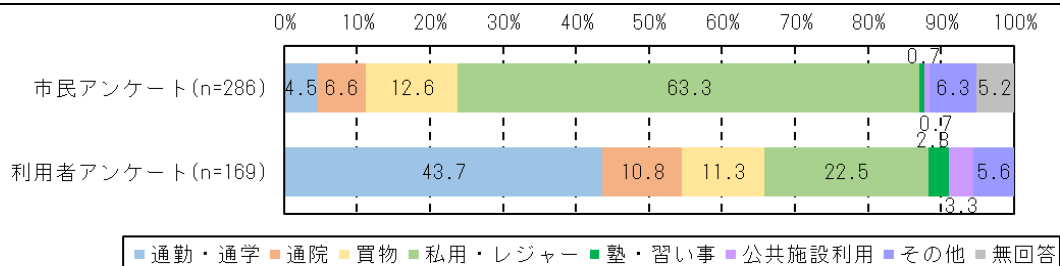


図 8-26 路線バス・高速バスの利用目的（市民・利用者アンケート）

4) 路線バス・高速バスの利用路線

- ・市民アンケートでは「シーサイドライナー」が最も多く、次いで「フラワーライナー」、「空港シャトルバス」と長距離路線の利用が多くなっています。
- ・利用者アンケートでは「空港シャトルバス」が最も多く、次いで「フラワーライナー」、「シーサイドライナー」と市民アンケートと同様の傾向になっています。

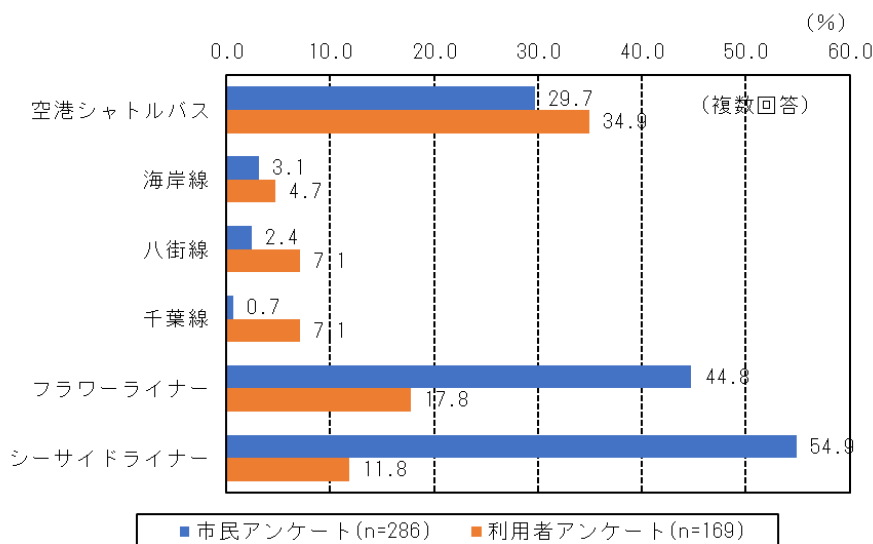


図 8-27 路線バス・高速バスの利用路線（市民・利用者アンケート）

5) 路線バス・高速バスの乗り継ぎ状況

- ・路線バスと他の交通機関との乗り継ぎ状況は、市民・利用者アンケートとも 50%前後の方が他の交通機関に「乗り継ぐ」と回答しており、乗り継ぐ交通機関としては、「鉄道」が多くなっています。

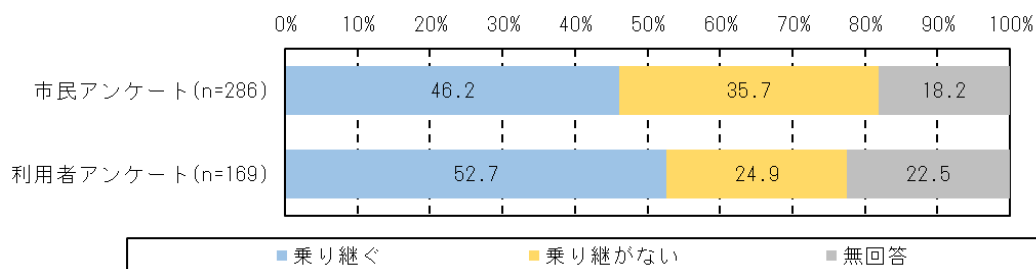


図 8-28 路線バス利用者の乗り継ぎの有無（市民・利用者アンケート）

6) バス停（地域間）間利用状況

① 空港シャトルバス

- 休日では、芝山町（芝山文化センター前～芝山千代田駅）から空港旅客第 2 ターミナルへの利用が最も多く、次いで空港旅客第 2 ターミナルから芝山町、空港旅客第 2 ターミナルから松尾地域と、成田空港と沿線市町間での移動が多くなっています。
- 平日では、空港旅客第 2 ターミナルから芝山町への利用が最も多く、次いで芝山町から空港旅客第 2 ターミナルと松尾地域から空港旅客第 2 ターミナルとなっており、休日と同様に成田空港と沿線市町間での移動が大半を占めています。

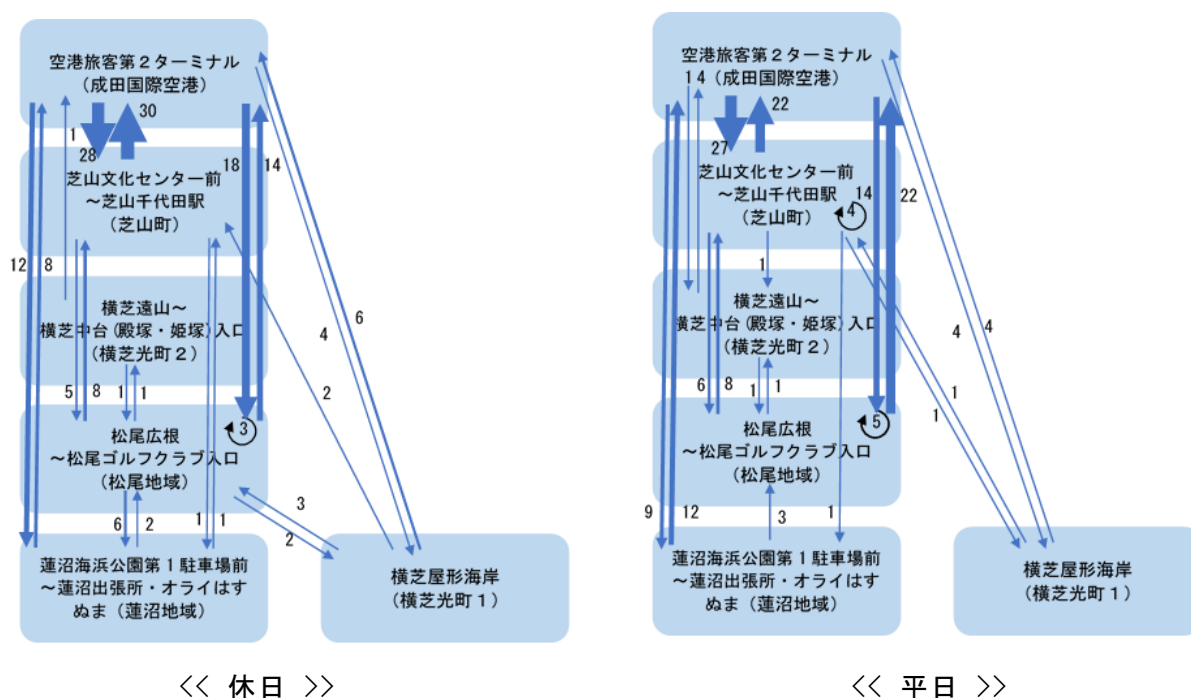


図 8-29 空港シャトルバスの地域間利用状況（公共交通利用状況調査）

② 千葉線

- 地域間利用状況は、休日は東金市内々の利用が最も多く、次いで山武市と東金市間の利用となっています。
- 平日では山武市から東金市への利用が最も多く、次いで東金市内々、東金市から山武市への利用となっています。

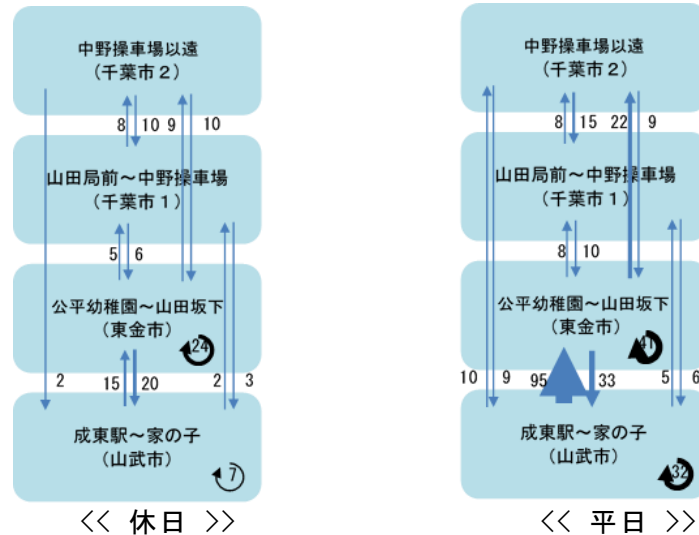


図 8-30 千葉線の地域間利用状況（公共交通利用状況調査）

③ 海岸線

- 休日は、向渡入口～成東駅の区間内での利用が最も多く、次いで成東駅～向渡入口から井の内～白幡納屋、成東駅～向渡入口の区間内と成東駅周辺での利用が中心となっています。
- 平日では、向渡入口～成東駅の区間内での利用が最も多く、成東駅～向渡入口と合わせて全体の半分以上を占めています

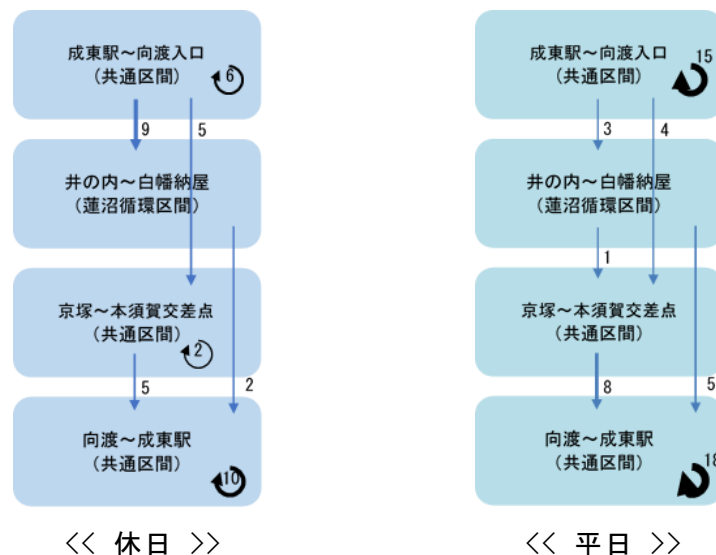


図 8-31 海岸線の地域間利用状況（公共交通利用状況調査）

④ 八街線

- 休日の地域間利用状況は、山武地域から八街市へが最も多く、次いで八街市から山武地域となっています。成東地域と八街市間の利用はみられませんでした。
- 平日では、山武地域と八街市の相互間が最も多くを占めており、次いで山武地域内、八街市内となっています。

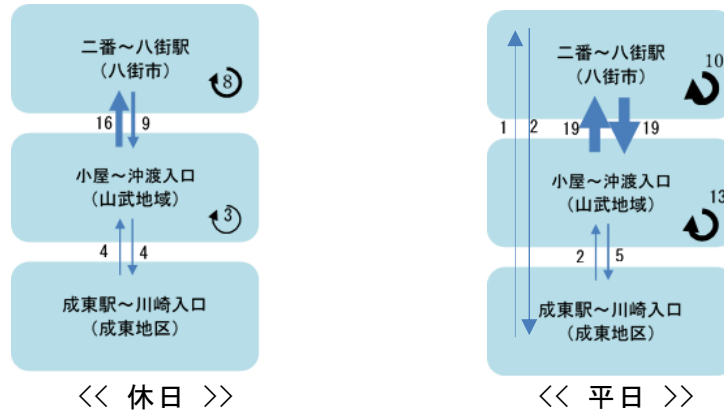


図 8-32 八街線の地域間利用状況（公共交通利用状況調査）

路線バス・高速バスの満足状況

- ・路線バス・高速バスに対する満足状況は、市民アンケートでは「運行時間」が、利用者アンケートでは「ドライバーの対応」が最も満足度が高くなっています。
- ・不満の割合が高いのは、市民・利用者アンケートとも「運行時間」が最も多くなっています。

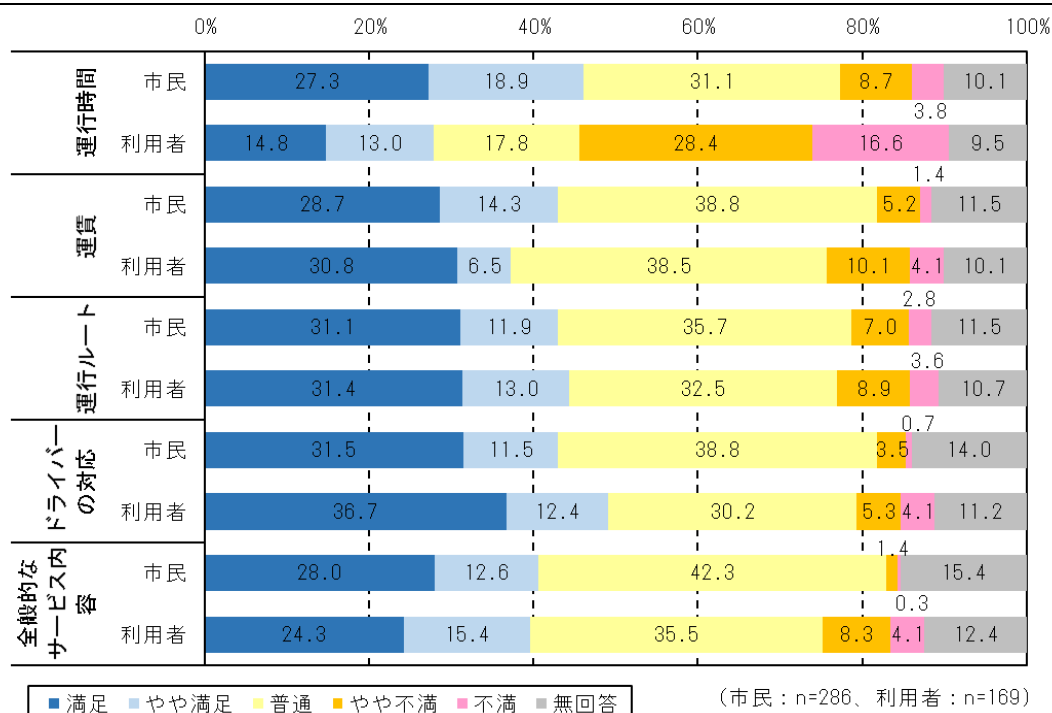


図 8-33 路線バス・高速バスの満足状況（市民・利用者アンケート）

(2) 路線バス・高速バスを利用しない理由

- ・路線バス・高速バスを利用しない理由としては、「自動車やバイクの方が便利だから」が大半を占めており、次いで「近くにバス停がないから」「バス停の場所や運行ルート、運行時間を知らないから」となっています。

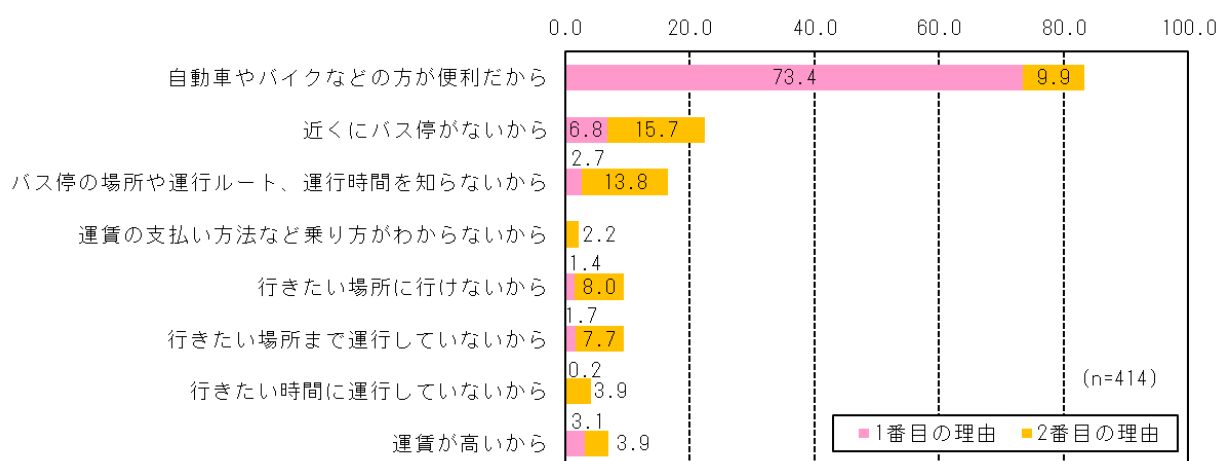


図 8-34 路線バス・高速バスを利用しない理由（市民アンケート）

(3) 路線バス・高速バスの改善要望

- 路線バス・高速バスに対する改善要望は、利用者では「運行本数」や「運行時間」「運行ルート」に対する要望が高くなっています。
- 非利用者では「運行ルート」と「運行本数」が高くなっています。

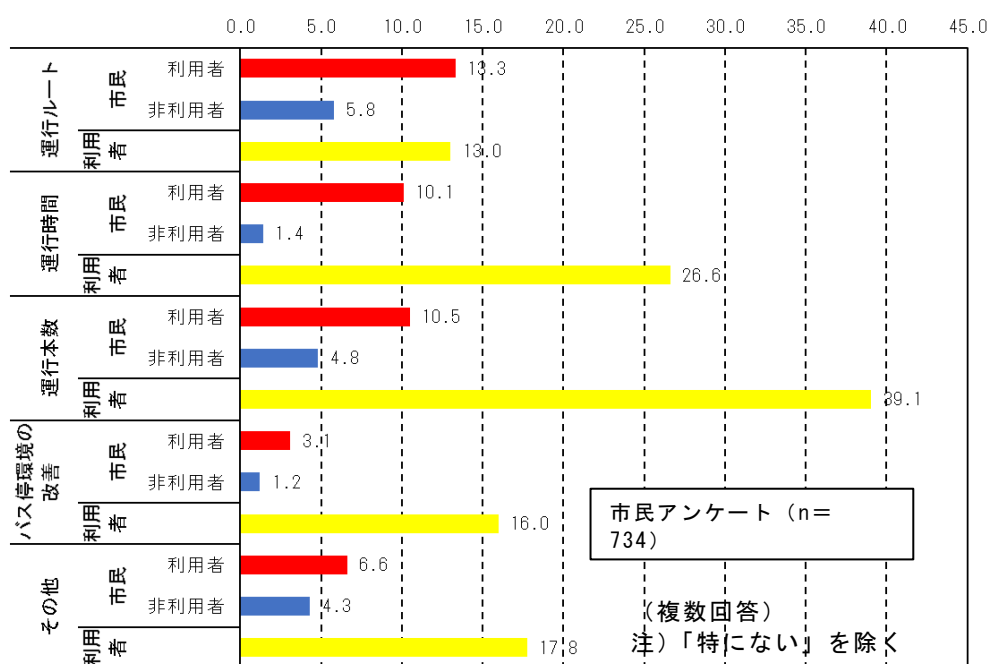


図 8-35 路線バス・高速バスに対する改善要望 (市民・利用者アンケート)

8.2.5 成東駅発通勤快速列車への接続検討について

(1) 成東駅の利用状況

1) 成東駅の時間別乗降者数

- ・成東駅の乗車数は、上り方面の列車が多くなる 7:00～7:30 に多く、7:20～7:25 が通勤・通学などで最も多くなっています。
- ・降車数は、7:30～8:00 が多く、7:50～7:55 が高校生などの通学利用でピークとなっています。

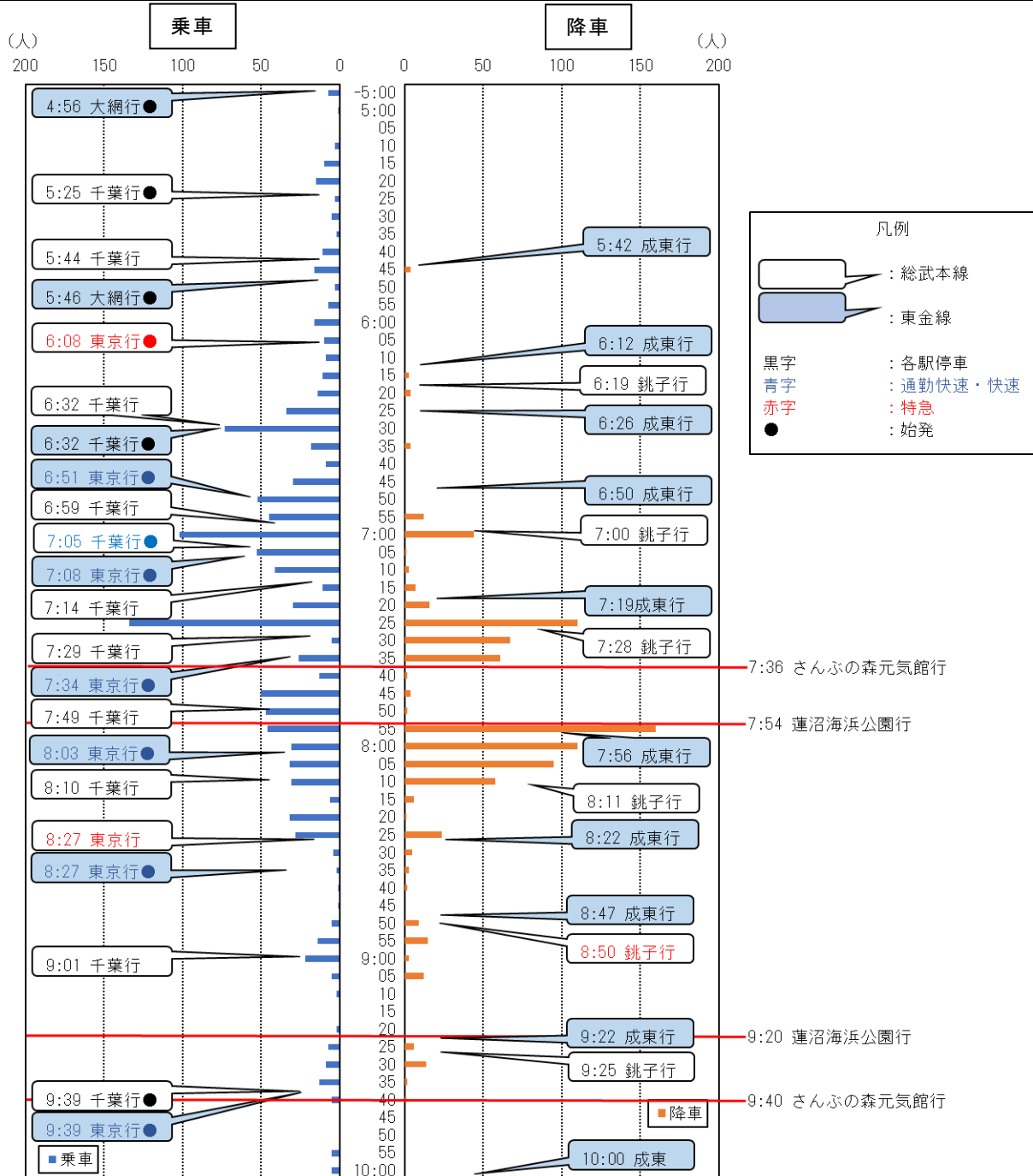


図 8-36 成東駅の時間別乗降者数（公共交通利用状況調査）

2) 成東駅の利用頻度

- 成東駅の利用頻度は、約 60%が「週に 5 日以上」となっており、次いで「週に 3～4 日」が約 20%と利用頻度が高くなっています。
- 利用目的別では、通勤目的では利用頻度が高く、通院目的、買物目的などの利用頻度は低いものとなっています。

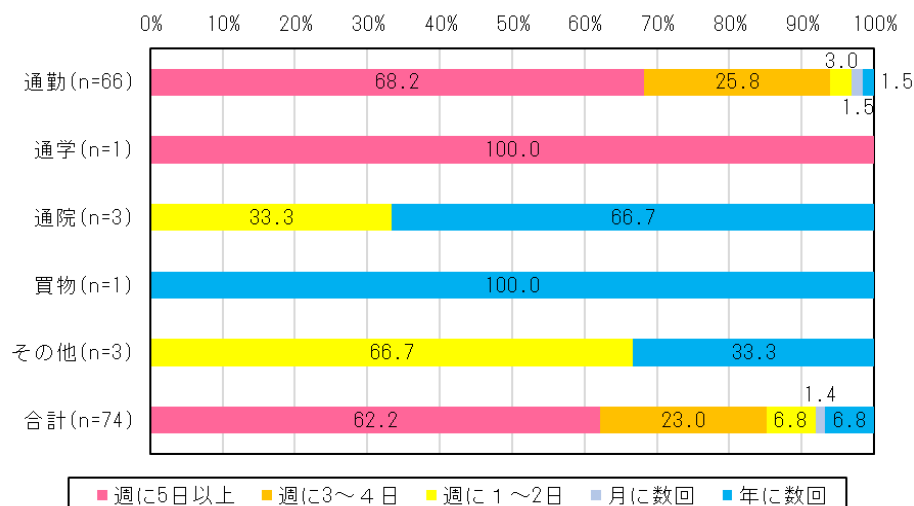


図 8-37 利用目的別利用頻度（利用者アンケート）

3) 成東駅の利用目的

- 成東駅の利用目的は、通勤・通学時間帯であるため、通勤目的が多く、各路線で約 90%となっています。次いで通院目的とその他目的となっていますが割合はともに約 4%と少なくなっています。しかし、高校生等の回答が少ないため、実際の利用では通学目的も多いものと考えられます。

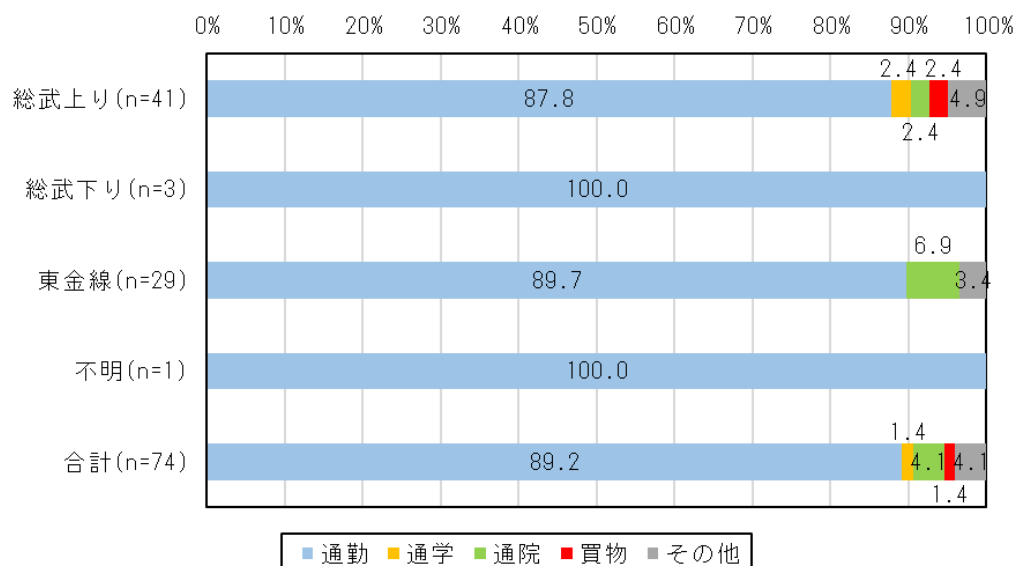


図 8-38 成東駅の利用目的（利用者アンケート）

4) 成東駅までの交通手段

- 成東駅までの交通手段は、「自動車・自動二輪」が約 50%と半分以上を占めており、次いで「徒歩」が約 20%、「自転車」が約 10%となっており、「路線バス」の利用はみられませんでした。
- 居住地域別にみると山武市内では成東地域を除き「自動車・自動二輪」だけとなっており、成東地域でも約 55%となっています。

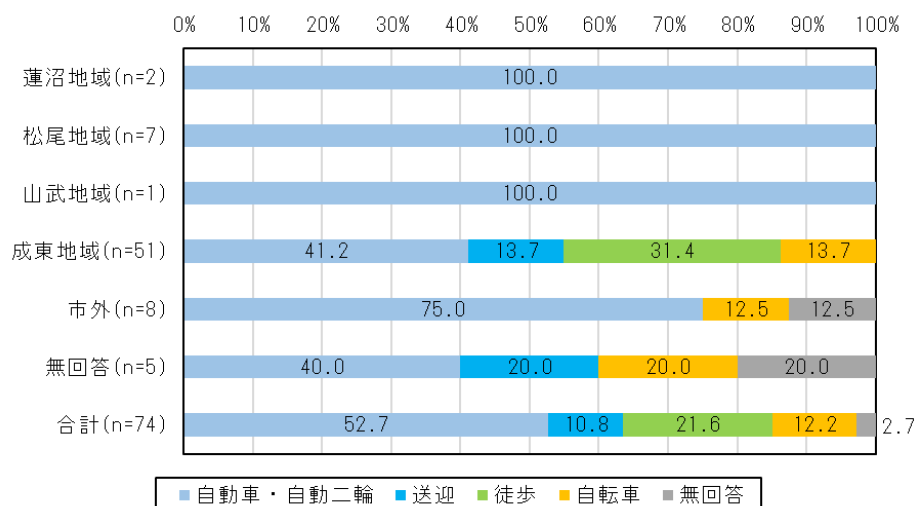


図 8-39 居住地域別成東駅までの交通手段（利用者アンケート）

(2) 基幹バスの快速・通勤快速等への接続ニーズ

1) 基幹バスの接続成東駅までの交通手段

- 基幹バス（さんバス）の総武本線の快速や東金線の通勤快速への接続ニーズは、「利用はしない」が約 65%と半数を超え最も高く、次いで「運行されたら利用するかもしれないが、どちらでもいい」が約 20%となっています。また「運行されたら利用したい、運行を強く希望する」は約 10%となっています。

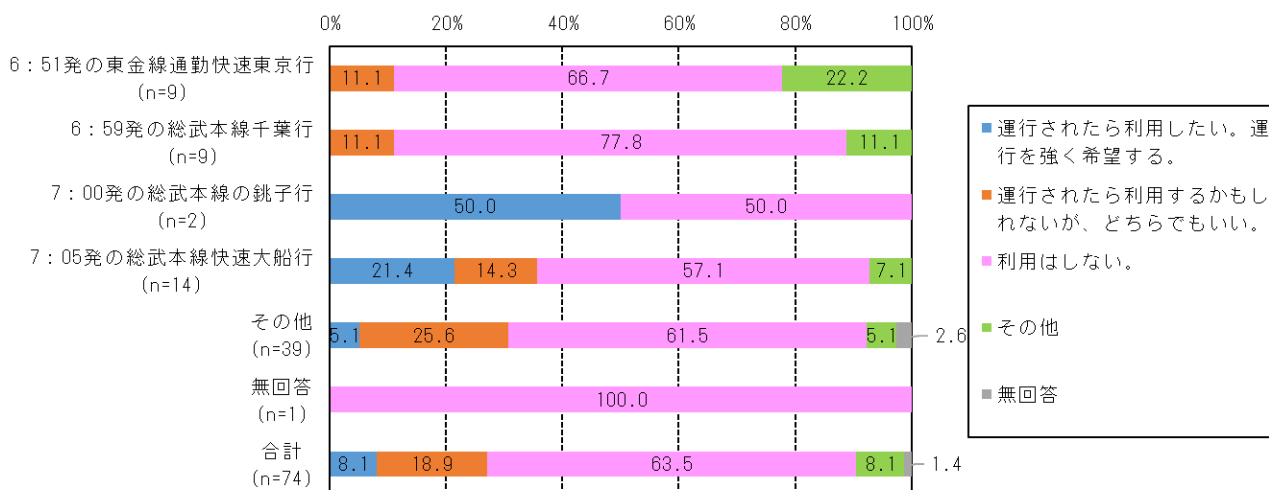


図 8-40 利用列車別の快速・通勤快速への接続ニーズ（利用者アンケート）

2) 快速・通勤快速等へ接続する基幹バスを利用しない理由

- ・総武本線の快速や東金線の通勤快速への接続する基幹バス（さんバス）を利用しない理由としては、「自宅がさんバスの運行ルートから離れており利用しづらいから」が最も多く、次いで「その他」、「毎日の送迎に関して特に不便を感じていないから」、「帰宅時間が遅く、帰りは利用できるバスが運行していないから」となっています。

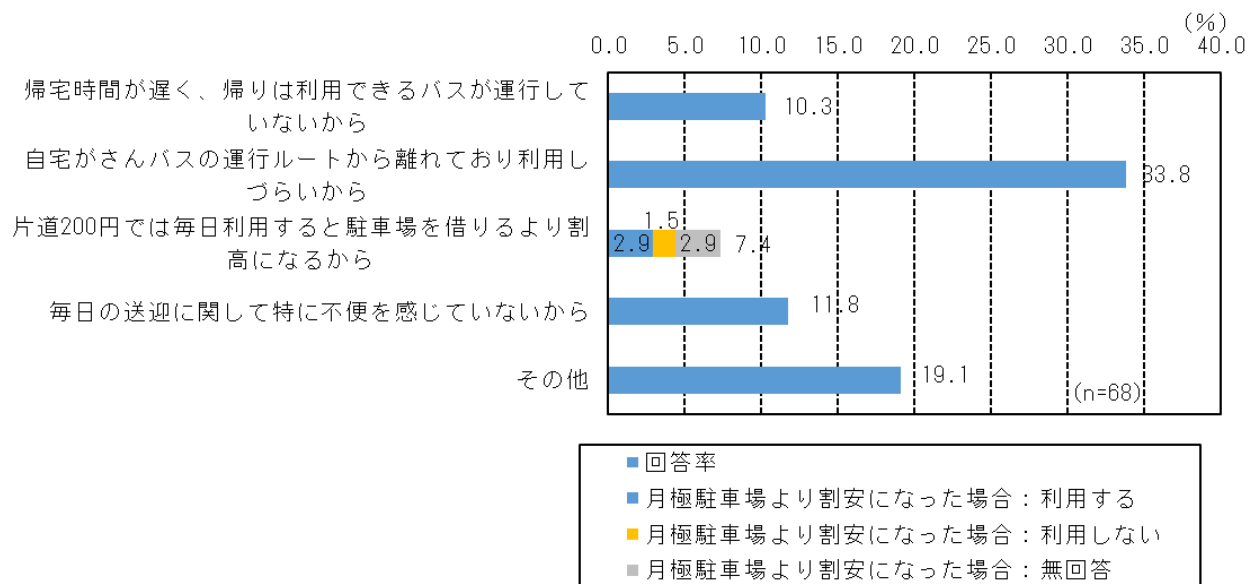


図 8-41 利用しない理由（利用者アンケート）

参考資料

1. 策定の経緯

1.1 策定体制

山武市地域公共交通活性化協議会 委員構成（令和6年3月時点）

No.	委員区分	所属等
1	一般乗合旅客自動車運送事業者	千葉交通株式会社 ちばフラワーバス株式会社
2		
3	一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者	有限会社松尾タクシー 房総自動車有限会社 両総観光株式会社
4		
5		
6	一般社団法人千葉県バス協会が指名する者	一般社団法人千葉県バス協会
7	一般社団法人千葉県タクシー協会が指名する者	一般社団法人千葉県タクシー協会
8	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者又はその指名する者	ちばフラワーバス経営協議会
9	山武土木事務所長又はその指名する者	千葉県県土整備部山武土木事務所
10	市民又は利用者の代表	蓮沼地域民生委員児童委員協議会 松尾地域民生委員児童委員協議会 山武地域民生委員児童委員協議会 成東地域民生委員児童委員協議会
11		
12		
13		
14	国土交通省関東運輸局千葉運輸支局長又はその指名する者	国土交通省関東運輸局千葉運輸支局
15	千葉県総合企画部交通計画課企画調整班長又はその指名する者	千葉県総合企画部交通計画課
16	山武警察署長又はその指名する者	千葉県山武警察署
17	東日本旅客鉄道株式会社成東駅長又はその指名する者	東日本旅客鉄道株式会社
18	学識経験者その他協議会が必要と認める者	日本大学理工学部 山武市商工会女性部 成田国際空港株式会社
19		
20		
21	市の職員の中から市長が指名する者	山武市 副市長 山武市 総合政策部長 山武市 保健福祉部長 山武市 建設環境部長
22		
23		
24		

1.2 計画策定の経緯

計画策定の経緯及び施策実施・検討状況（令和4年度）

年月日	内容
令和4年4月1日～	乗合タクシー 運賃値上げ（利用者負担200円増） 運賃激変緩和施策開始（利用者負担100円減）
令和4年6月22日	【第1回 地域公共交通活性化協議会】 - 地域公共交通計画策定調査 調査業務の進め方に関する協議 - 基幹バス新路線実証実験 新路線実証実験運行に関する協議 ほか
令和4年8月8日	【第2回 地域公共交通活性化協議会】 - 地域公共交通計画策定調査 計画策定のための各種アンケート調査実施に関する協議 - 基幹バス新路線実証実験 新路線実証実験運行終了に関する協議 - 基幹バス 通勤快速列車接続のためのダイヤ改正に関する協議 ほか
令和4年8月30日	地域公共交通活性化協議会 タクシー分科会（第1回） 乗合タクシー Web 予約機能の導入に関する協議 区域外運行対象施設の拡充（医療機関）に関する協議 ほか
令和4年9月30日	基幹バス新路線実証実験 実証実験運行終了
令和4年10月中旬～ 令和4年10月31日	地域公共交通計画策定調査 ニーズ調査アンケート（有効回答数／配布数） 市民アンケート調査（734件 / 2,060件） 基幹バス利用者アンケート調査（61件 / 128件） 乗合タクシー利用者アンケート調査（259件 / 500件） 路線バス利用者アンケート調査（169件 / 639件） 成東駅利用者アンケート（77件 / 285件）
令和4年10月中旬～ 令和4年12月28日	公共交通利用促進 お試し無料乗車券配布（配布数2,060枚） 利用枚数：基幹バス・・・22枚 乗合タクシー・・・29枚
令和4年11月30日	地域公共交通活性化協議会 タクシー分科会（第2回） 乗合タクシー 区域外運行対象施設の拡充（医療機関）に関する協議 ほか
令和4年12月16日	【第3回 地域公共交通活性化協議会】 - 地域公共交通計画策定調査 ニーズ調査アンケート実施結果報告 ※アンケート結果をもとに協議した結果、基幹バスにおける通勤快速列車接続のためのダイヤ改正検討は見送ることとなった - 乗合タクシー 区域外運行対象施設拡充（医療機関）に関する協議 ほか
令和5年2月3日	【第4回 地域公共交通活性化協議会（書面開催）】
令和5年2月17日	地域公共交通活性化協議会 タクシー分科会（第3回） 乗合タクシー Web 予約機能の導入に関する協議 ほか
令和5年2月20日	地域公共交通活性化協議会 バス分科会（第1回） 路線バス（海岸線） 成東総合運動公園延伸に関する協議 ほか

令和5年3月上旬～ 3月下旬	公共交通利用促進 基幹バス沿線中学校に向けたモビリティマネジメント 及びアンケート調査 対象 成東中学校 2年生 64名 山武中学校 2年生 110名
令和5年3月27日	【第5回 地域公共交通活性化協議会】 地域公共交通計画策定調査 地域公共交通の課題点整理に関する報告 ほか

計画策定の経緯及び施策実施・検討状況（令和5年度）

年月日	内容
令和5年4月1日～	乗合タクシー 区域外運行対象施設拡充（医療機関） 運賃激変緩和施策終了（利用者負担100円増）
令和5年4月27日	地域公共交通活性化協議会 タクシー分科会（第1回） 乗合タクシー 運行時間拡大に関する協議 ほか
令和5年6月7日～	乗合タクシー Web予約受付開始
令和5年6月26日	地域公共交通活性化協議会 バス分科会（第1回） - 路線バス（海岸線） 成東総合運動公園延伸に関する協議 - 路線バス 市内運賃負担軽減策検討に関する協議 ほか
令和5年6月28日	【第1回 地域公共交通活性化協議会】 - 地域公共交通計画策定 地域公共交通計画基本方針に関する協議 - 乗合タクシー 運行時間拡大（早朝便追加）に関する協議 ほか
令和5年8月1日～	乗合タクシー 早朝便運行開始 オンライン利用者登録受付開始（市HP専用フォームより）
令和5年9月14日	地域公共交通活性化協議会 タクシー分科会（第2回） - 乗合タクシー 地域外運行対象施設の拡充に関する協議（成東老人福祉センター 等） - 地域公共交通計画策定 地域公共交通計画（素案）事前説明 ほか
令和5年9月21日	地域公共交通計画策定 地域公共交通計画（素案）記載事項相談 （日本大学 理工学部 轟教授）
令和5年9月25日	地域公共交通活性化協議会 バス分科会（第2回） 地域公共交通計画策定 地域公共交通計画（素案）事前説明 ほか
令和5年9月27日	【第2回 地域公共交通活性化協議会】 - 地域公共交通計画策定 地域公共交通計画（素案）協議 - 乗合タクシー 地域外運行対象施設の拡充に関する協議（成東老人保健センター 等） ほか
令和5年10月10日	地域公共交通計画策定 地域公共交通計画（素案）記載事項相談（関東運輸局） ※地域公共交通確保維持改善事業の継続的な活用に関する相談

令和5年11月20日	【第3回 地域公共交通活性化協議会】 ・地域公共交通計画策定 地域公共交通計画（素案）修正案協議 ほか ※素案承認（パブリックコメントの実施に向け最終調整）
令和5年12月1日～	・乗合タクシー 地域外運行対象施設の拡充（成東老人福祉センター 等）
令和5年12月11日	・地域公共交通計画策定 地域公共交通計画（案）の市議会議員に対する説明
令和5年12月18日	【第4回 地域公共交通活性化協議会（書面開催）】
令和5年12月22日～ 令和6年1月21日	・地域公共交通計画策定 地域公共交通計画（案）パブリックコメントの実施 ※周知方法 窓口、市公式ホームページ、市公式LINE、防災行政無線
令和6年1月18日	地域公共交通活性化協議会 タクシー分科会（第3回） ・乗合タクシー デマンドシステム入替に関する協議 ・ライドシェアに関する意見交換 ほか
令和6年1月29日	地域公共交通活性化協議会 バス分科会（第3回） ・路線バス（八街線） 地域公共交通確保維持改善事業（幹線系統）令和7年度申請に関する補助要件該当状況確認 ・路線バス（海岸線） 成東総合運動公園延伸協議 「バス運転体験席（仮）」の設置に関する協議 ・その他 次期計画内実施事業内容再確認 ほか
令和6年1月30日	【第5回 地域公共交通活性化協議会（書面開催）】 ・地域公共交通計画策定 地域公共交通計画（案）パブリックコメント実施結果報告 ※応募件数 0件
令和6年2月9日	千葉県バス対策地域協議会印旛分科会ワーキンググループ ・八街線 確保・維持に関する協議 ※構成：関東運輸局千葉運輸支局、千葉県交通計画課、千葉県山武地域振興事務所、ちばフラワーバス(株)、八街市、山武市
令和6年3月5日	地域公共交通活性化協議会 タクシー分科会（第4回） ・乗合タクシー デマンドシステム入替に関する協議 合理的配慮の義務化に伴う運行ルール再考協議 ほか
令和6年3月27日	【第6回 地域公共交通活性化協議会】 ・地域公共交通計画策定業務 地域公共交通計画策定最終協議 ほか

1. 3 山武市地域公共交通活性化協議会規定

制定 平成 21 年 2 月 18 日

改正 平成 23 年 4 月 1 日

改正 平成 24 年 4 月 1 日

改正 平成 30 年 3 月 20 日

改正 平成 31 年 3 月 20 日

改正 令和 3 年 4 月 1 日

(設置)

第 1 条 山武市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「法」という。）に基づく地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成 23 年国総計第 97 号、国鉄財第 368 号、国鉄業第 102 号、国自旅第 240 号、国海内第 149 号、国空環第 103 号）に基づく生活交通確保維持改善計画（以下「確保維持改善計画」という。）の策定に関する協議及び実施に係る連絡調整を行うとともに、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するために設置する。

(事務所)

第 2 条 協議会は、事務所を千葉県山武市殿台 296 番地 山武市役所庁舎内に置く。

(事業)

第 3 条 協議会は、第 1 条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 形成計画及び確保維持改善計画の策定及び変更の協議に関すること
- (2) 形成計画及び確保維持改善計画の実施に係る連絡調整に関すること
- (3) 形成計画及び確保維持改善計画に位置付けられた事業の実施に関すること
- (4) 市の総合的な交通施策に関する事項についての協議
- (5) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃、料金等に関する事項についての協議
- (6) 市運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項についての協議
- (7) 前各号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと

(組織)

第 4 条 協議会は、会長、副会長及び委員をもって組織する。

2 会長は、副市長をもって充てる。

3 副会長は、会長が指名する者をもって充てる。

(会長及び副会長)

第 5 条 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

2 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

（協議会の委員）

第6条 協議会の委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (2) 一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者
- (3) 一般社団法人千葉県バス協会が指名する者
- (4) 一般社団法人千葉県タクシー協会が指名する者
- (5) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (6) 山武土木事務所長又はその指名する者
- (7) 市民又は利用者の代表
- (8) 国土交通省関東運輸局千葉運輸支局長又はその指名する者
- (9) 千葉県総合企画部交通計画課企画調整班長又はその指名する者
- (10) 山武警察署長又はその指名する者
- (11) 東日本旅客鉄道株式会社成東駅長又はその指名する者
- (12) 副市長
- (13) 市の職員の中から市長が指名する者
- (14) 学識経験者その他協議会が必要と認める者

（委員の任期）

第7条 委員の任期は、2年とする。ただし、再任は妨げない。

- 2 前条の委員のうち、行政機関の職員及び団体の役員が協議会の委員となっている場合の当該委員の任期については、その職にある期間とする。
- 3 前項以外の委員については、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。

（会議）

第8条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、必要に応じ会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。
- 3 委員は、会長が認める場合に限り、会議への出席及び議決権の行使を、当該委員と同等の資格を有する者に委任することができる。
- 4 前3項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮り別に定める。

（協議結果の尊重義務）

第9条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

（幹事会）

第10条 協議会に提案する事項について、協議又は調整を行うため、必要に応じ協議会に幹

事会を置くことができる。

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第11条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査及び検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第12条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、山武市総合政策部企画政策課に置く。

3 事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第13条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(監査)

第14条 協議会に監査委員を2人置く。

2 協議会の監査委員は、委員の中から会長が任命する。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第15条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報償)

第16条 協議会等に出席した委員等に対しては、予算の範囲内で報償を支給することができる。

(費用弁償)

第17条 委員等が協議会等に出席し、又は協議会の職務のため旅行したときは、予算の範囲内でその旅行について費用弁償として旅費を支給することができる。

2 前項の規定により支給する旅費の額は、会長が必要と認めるものの実費額とする。

(協議会が解散した場合の措置)

第18条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(補則)

第19条 この規約に定めるもののほか、協議会に関し必要な事項は、会長が会議に諮り別に定める。

附 則

この規約は、平成21年2月18日から施行する。

附 則

この規約は、平成23年4月1日から施行する。

附 則

この規約は、平成24年4月1日から施行する。

附 則

この規約は、平成 30 年 4 月 1 日から施行する。

附 則

この規約は、平成 31 年 3 月 20 日から施行し、平成 31 年 2 月 18 日から適用する。

附 則

この規約は、令和 3 年 4 月 1 日から施行する。

山武市地域公共交通計画

発行日 令和 6 年 3 月

発 行 山武市

編 集 企画政策課

千葉県山武市殿台 296 番地

電話 0475-80-1131