

横芝光町地域公共交通計画

令和4年3月

横 芝 光 町

はじめに

このたび、2022年度（令和4年度）から2026年度（令和8年度）を計画年次とする「横芝光町地域公共交通計画」を策定しました。

この計画は、横芝光町の魅力・活力の向上に資する利便性の高く持続可能な公共交通の実現を目指し、地域の暮らしを支え、安全・安心で誰もが利用しやすい移動環境を構築するため、公共交通ネットワークの将来像とそれを実現するための施策や取り組み方針を示したものです。

近年、人口減少・超高齢化の進展などによる生産年齢人口の減少により、鉄道やバス・タクシーの利用者が減少するなど、公共交通を取り巻く環境は、より厳しいものになっています。

一方、買い物や行楽さらには様々な地域での社会活動など、移動ニーズは多様化しており、地域の足なる利便性の高い移動手段の確保が求められるとともに、将来に渡って持続可能な公共交通の重要性がますます高まっています。

今後、町民の皆様がいつまでも安心して便利な暮らしを享受できる町となるよう、この計画を通じて、町民、交通事業者、行政が公共交通の将来像を共有しながら、相互に協力し、一体となって着実に施策を推進してまいります。

結びに、本計画の策定にあたり、ご尽力を頂きました横芝光町地域公共交通会議の委員の皆様をはじめ、アンケート調査やヒアリング調査、住民説明会などで貴重なご意見をお寄せいただきました町民の皆様、並びに日頃から本町の行政に多大なるご支援、ご理解を頂いている皆様に、心から感謝申し上げます。

令和4年（2022年）3月

横芝光町長 佐藤 晴彦



横芝光町地域公共交通計画

目 次

1. 横芝光町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. 地域の現状	3
2.1 横芝光町の地勢	3
2.2 地域の現状	4
2.2.1 人口動向	4
2.2.2 土地利用及び施設立地の状況	8
2.3 町民の交通特性	10
2.3.1 通勤・通学流動特性	10
2.3.2 交通手段利用状況	13
2.4 観光の現況	15
2.5 自動車運転免許保有状況	17
3. 上位・関連計画等でのまちづくりの方向性	19
3.1 第2次横芝光町総合計画	19
3.2 第2期横芝光町まち・ひと・しごと創生総合戦略	20
3.3 横芝光町都市計画マスタープラン	21
3.4 横芝光町土地利用ビジョン	23
4. 横芝光町の公共交通の現状	25
4.1 公共交通サービスの現況	25
4.1.1 鉄道サービスの現況	25
4.1.2 バス交通サービスの現況	26
4.1.3 デマンド交通（のりあいよこび一号）の現況	28
4.2 公共交通の利用状況	31
4.2.1 鉄道の利用状況	31
4.2.2 バスの利用状況	36
4.2.3 デマンド交通（のりあいよこび一号）の利用状況	44
4.3 公共交通の公的負担状況	50
4.4 公共交通に対する町民の意向	53
4.4.1 公共交通利用者の意向	53

4.4.2	デマンドタクシー登録者の意向	63
4.4.3	町民の意向	72
5.	横芝光町の地域公共交通の課題	78
5.1	地域の現状からみた課題	78
5.2	運行面からみた課題	78
5.3	利用状況からみた課題	79
5.4	利用者からみた課題	80
5.5	非利用者からみた課題	81
5.6	その他の課題	81
6.	地域公共交通の基本方針と目標	83
6.1	基本理念と基本方針	83
6.2	計画の目標	84
7.	目標達成のための事業及び施策体系	86
7.1	施策体系	86
7.2	施策の内容	87
7.3	事業の実施スケジュール	98
7.4	具体的な再編計画	99
7.4.1	町内循環バスの再編計画	99
7.4.2	横芝光号成田便の再編計画	106
7.4.3	のりあいよこぴー号の再編計画	110
8.	計画目標の達成状況の評価	112
8.1	計画の推進体制	112
8.2	P D C A サイクルによる評価・検証	112
8.3	評価指標・数値目標について	113

1. 横芝光町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。

横芝光町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計画として、「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）を集めた「活性化再生法に基づく協議会」で協議の上、策定された計画です。

1.2 計画の役割

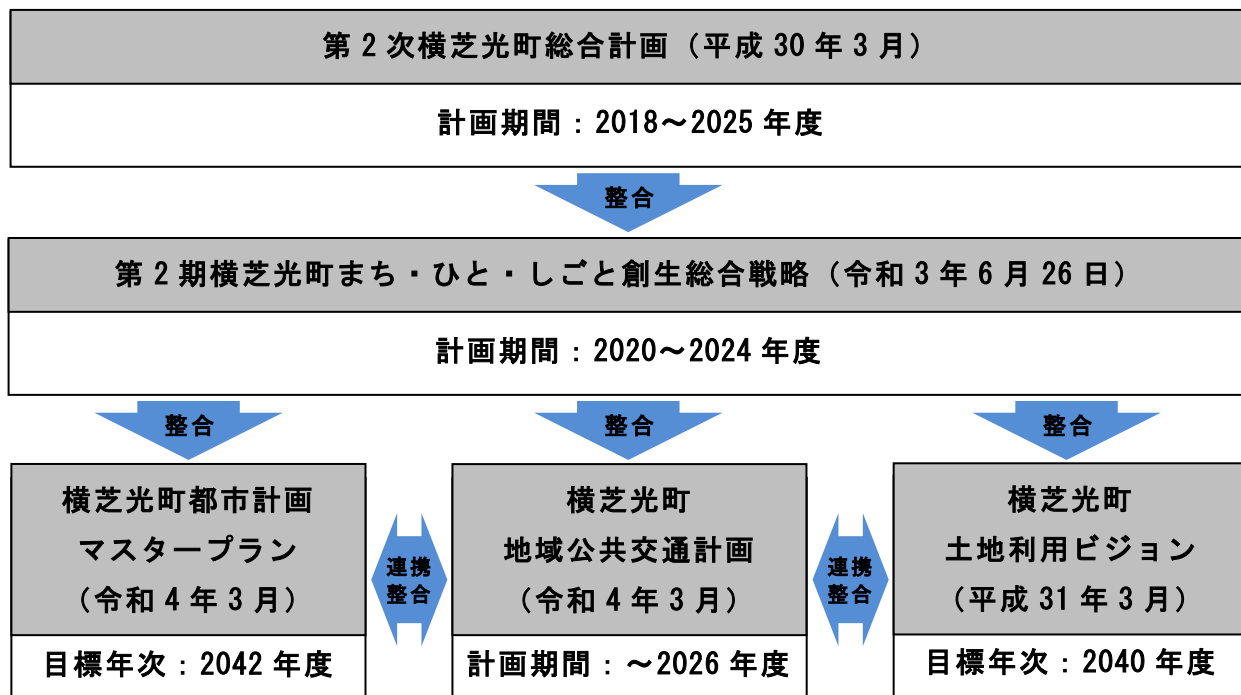
本計画は、以下の5つの役割を担います。

- ① 横芝光町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 横芝光町のまちづくり（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. 横芝光町地域公共交通計画の目的と役割

1.3 計画の位置付け

本計画は、横芝光町の上位・関連計画等との整合を図るものとします。



1.4 計画の区域

本計画の区域は、横芝光町全域とします。

1.5 計画の対象

本計画の対象は、鉄道、路線バス、町内コミュニティバス、タクシー等の公共交通を対象とします。

1.6 計画の期間

本計画の期間は、令和4（2022）年度から令和8（2026）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検討します。

2. 地域の現状

2.1 横芝光町の地勢

- 横芝光町は 2006 年 3 月 27 日に山武郡横芝町と匝瑳郡光町が合併し誕生しました。千葉県北東部に位置し東京都心から約 70km、千葉市から約 40km、成田国際空港から約 20km の距離にあります。
- 形状は東西約 5km、南北約 14km と南北に細長く、面積は 67.01 平方キロメートルで、北は香取郡多古町と山武郡芝山町、東は匝瑳市、西は山武市に接し、南は白砂青松の続く九十九里浜が広がり、太平洋に面しています。
- 地勢は、中央部から南部にかけては平坦地が続き、北部は緩やかな丘陵地帯を形成しています。また、かつて上総、下総の国境でもあった、九十九里平野における最大の河川栗山川が中央部を北から南に向けて流れています。
- 黒潮の影響を受ける気候は、年平均気温は 15 度、年間降水量は 1,300mm 程度で、夏は涼しく冬は暖かい海洋性気候となっています。

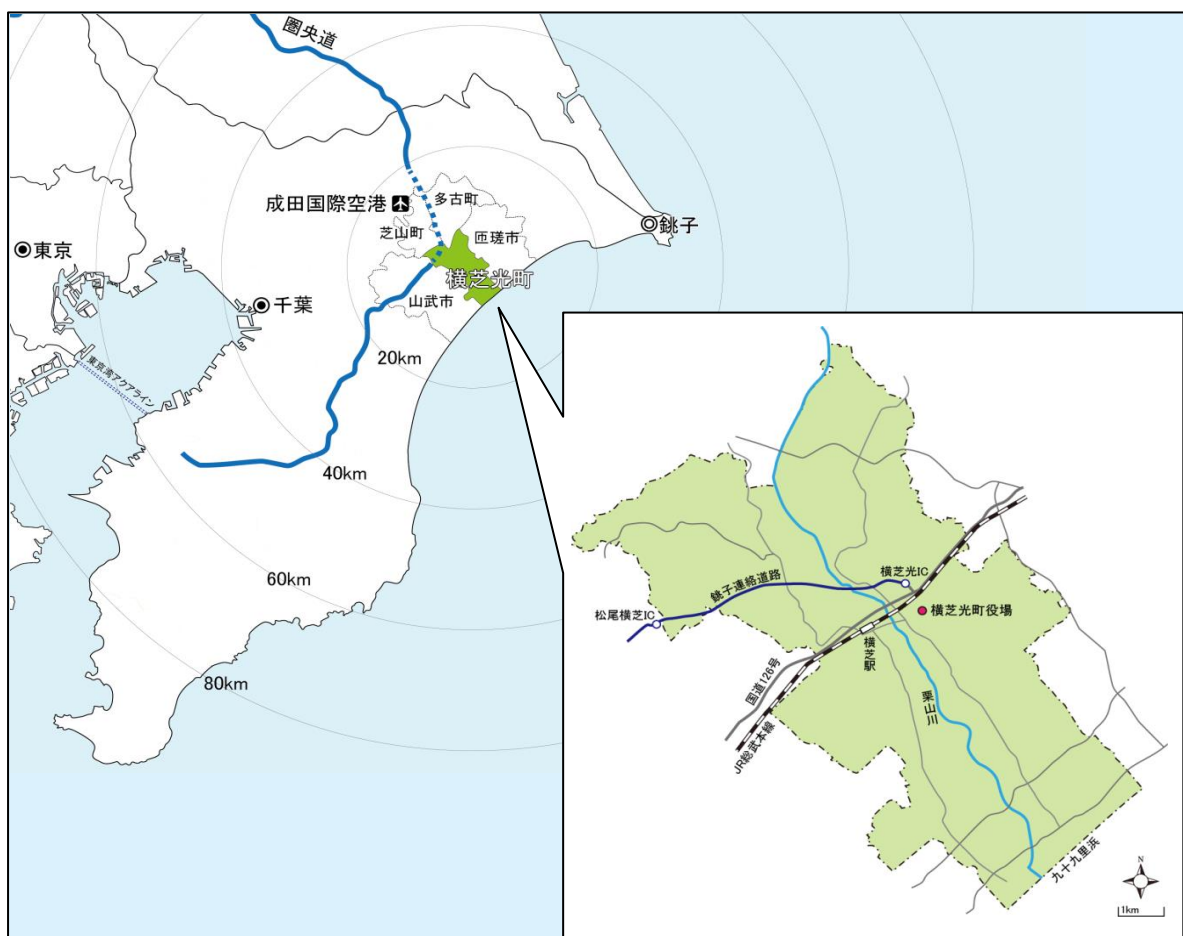


図 2-1 横芝光町の位置

2. 地域の現状

2.2 地域の現状

2.2.1 人口動向

(1) 人口・世帯数の推移

- 横芝光町の人口は、平成7年の約2.73万人をピークにその後、緩やかに減少傾向となっており、令和3年では約2.23万人となっています。
- 人口が減少している一方で世帯数は増加傾向にあり、令和3年で約0.88万世帯となっています。
- そのため、1世帯当りの世帯人員は減少傾向にあり、令和3年では2.54人/世帯と核家族化が進展しています。

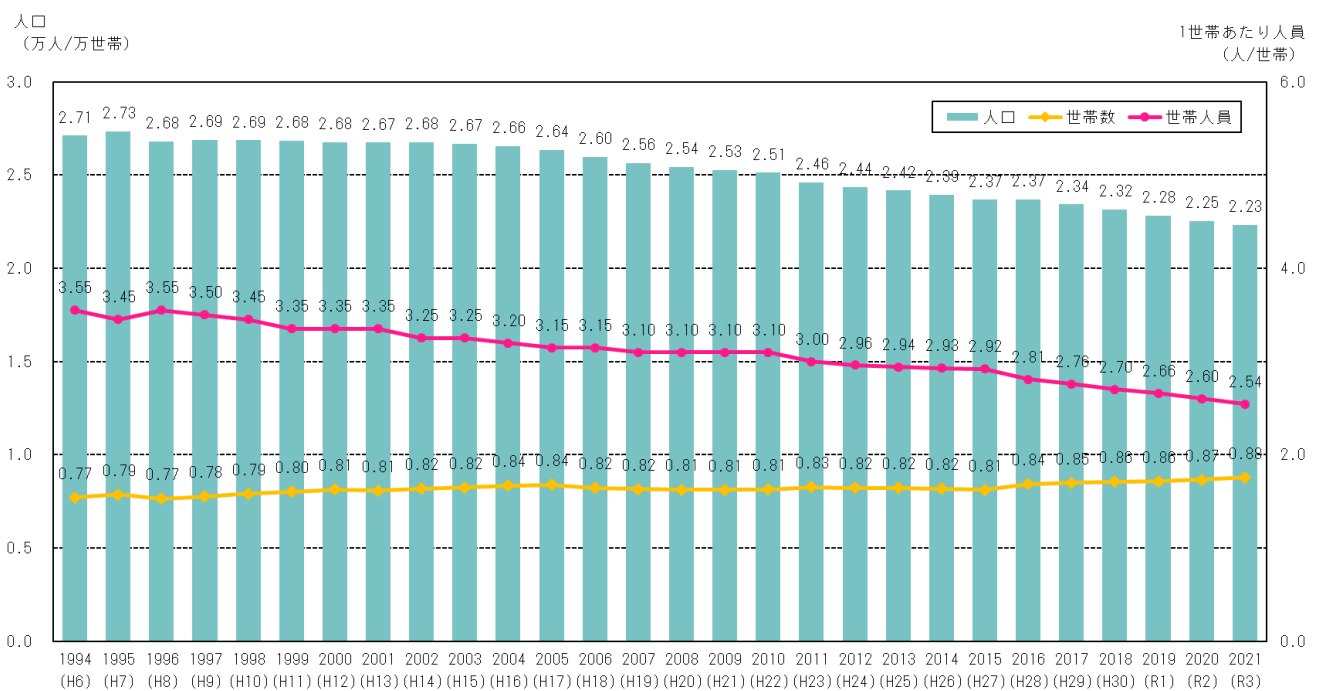


図 2-2 横芝光町の人口と世帯数の推移（各年1月1日）

資料：千葉県毎月常住人口調査

(2) 年齢階層別人口の推移

- 年齢階層別の人口推移をみると、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、令和2年では37.5%で、周辺自治体と比べても高齢化率は高くなっています。

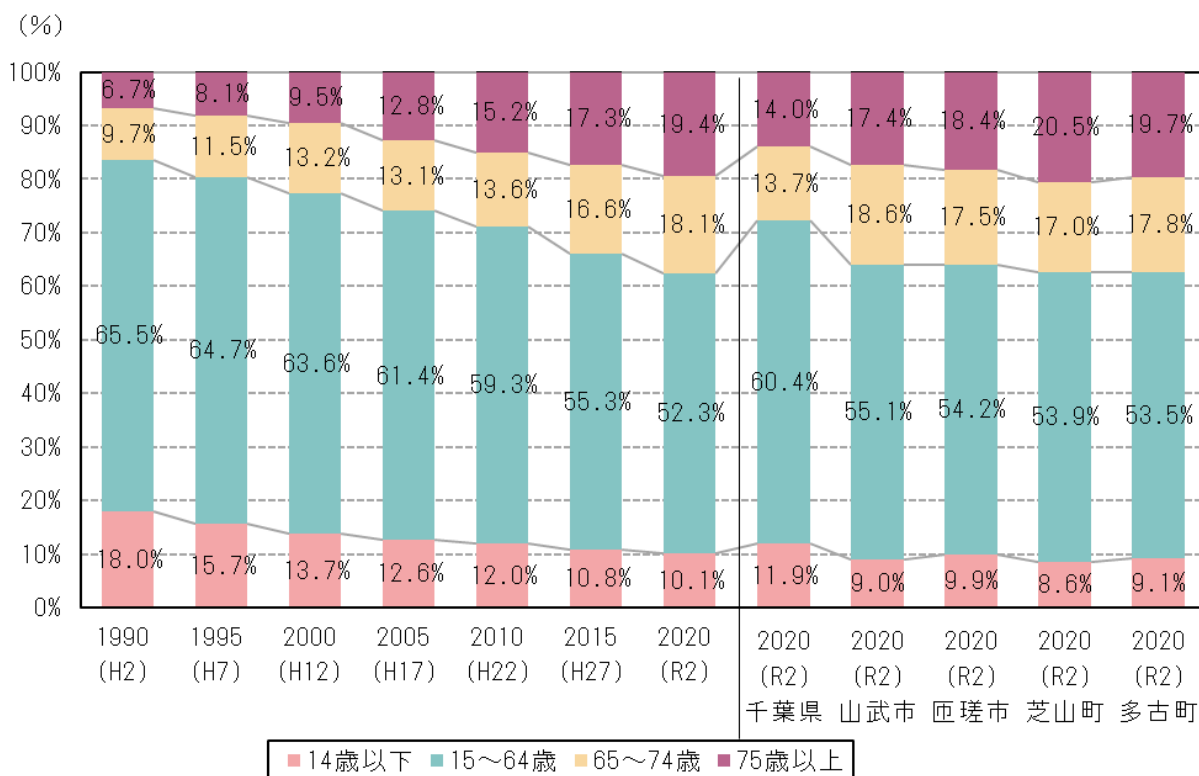


図 2-3 横芝光町の年齢階層別構成比の推移

資料：国勢調査（平成2年～令和2年）

2. 地域の現状

(3) 地区別人口密度

- 地区別の人口密度をみると、JR 総武本線の横芝駅周辺で人口密度が高く、また、総武本線より南側の地域は北側の地域より人口密度は高くなっています。
- 最も人口密度が高い地域は横芝地区（約 1,500 人/k m²）となっており、次いで鳥喰新田地区（約 1,180 人/k m²）、栗山地区（約 1,110 人/k m²）と続いています。
※坂田池地区を除く。

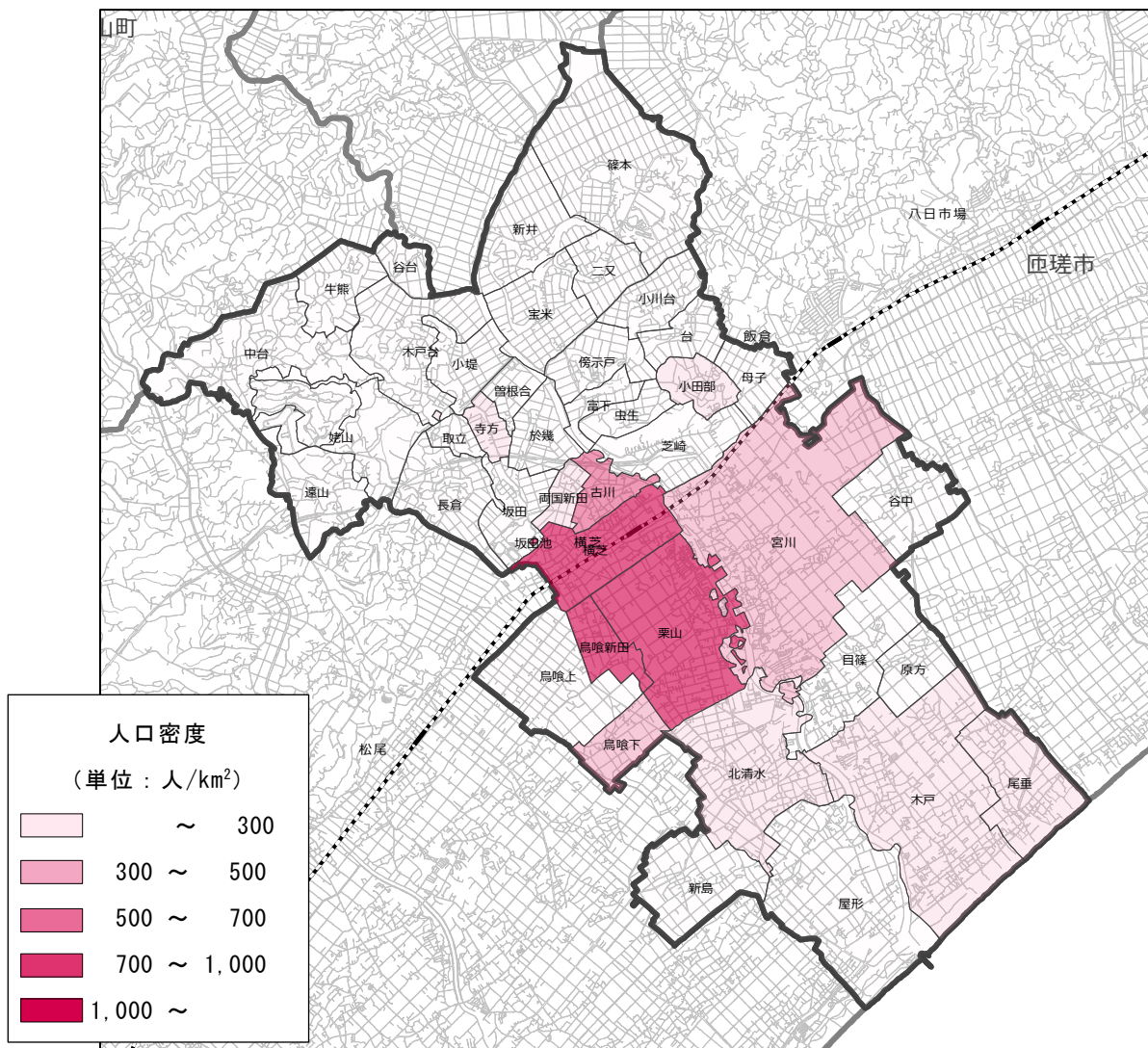


図 2-4 地区別人口密度

資料：国勢調査（平成 27 年）

2. 地域の現状

2.2.2 土地利用及び施設立地の状況

(1) 土地利用現況

- 土地利用状況は、総武本線以南は田やその他農用地が住宅地に転用され、線状の住宅地が形成されています。
- 一方、総武本線以北では、宅地化はそれほど進まず、町北西の森林部においてゴルフ場や工場が立地しています。

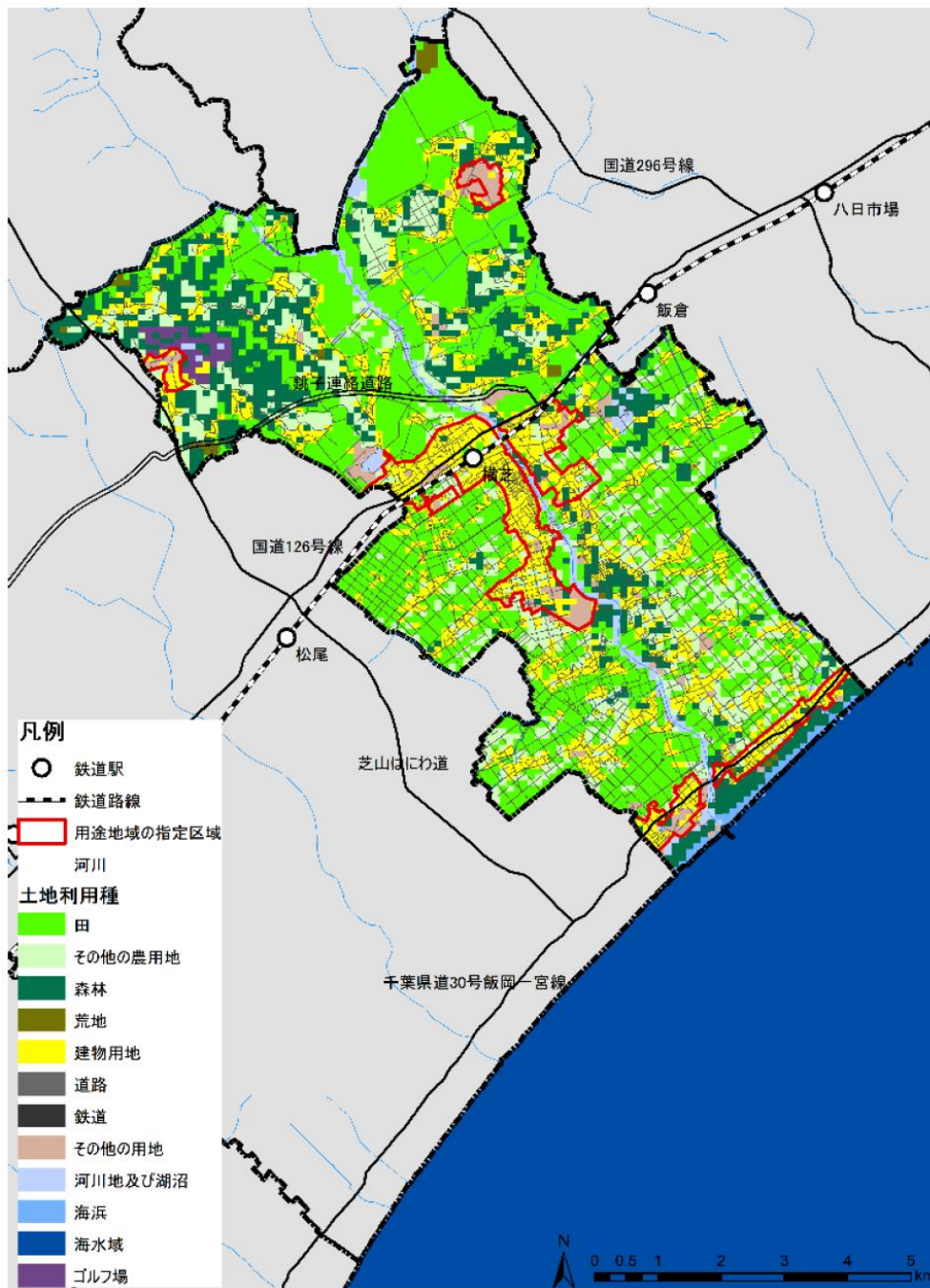
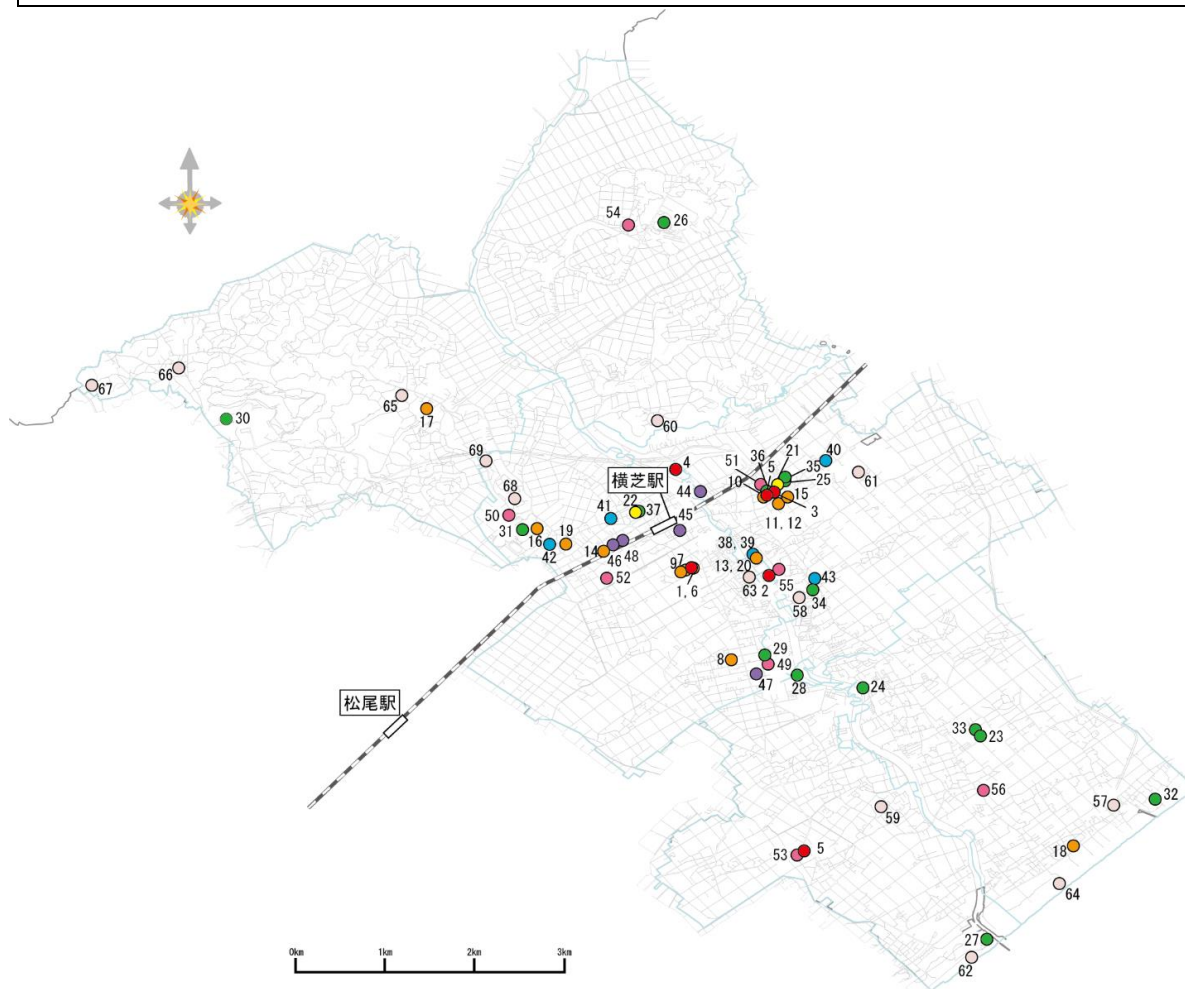


図 2-6 土地利用状況（平成 26 年）

資料：国土数値情報

(2) 施設立地状況

- 主要な施設は横芝駅周辺地区と役場及び東陽病院周辺地区に比較的集中しています。
- 大規模小売店は国道126号沿道に4店舗立地、駅前に1店舗、白浜地区にも立地していますが、横芝駅周辺を除き、大規模小売店やスーパーマーケットの立地は少なくなっています。
- 医療施設は救急告示病院である東陽病院と5つの診療所があり、全て横芝駅から半径3km圏内に立地しています。
- 公共公益施設は横芝駅周辺、役場周辺に比較的集中して立地しています。



カテゴリ	SO	施設名
福祉	1	健康づくりセンター「プラム」
	2	学校給食センター
	3	横芝光町教育委員会
	4	東陽食肉センター
	5	横芝光町役場
健康・福祉・子育て	6	健康づくりセンター「プラム」
	7	子育て世代包括支援センター「プラムっこ」
	8	フタバ保育園
	9	地域活動支援センター「たんぼぼ」
	10	横芝光町社会福祉協議会
	11	老人憩の家「光風館」
	12	公益社団法人横芝光町シルバー人材センター
	13	横芝光町地域包括支援センター
	14	子育て支援センター横芝
	15	子育て支援センター光
図書館	21	横芝光町立図書館
	22	横芝光町立図書館横芝分館
	23	光しおさい公園
	24	光クリンパークせせらぎ広場

カテゴリ	SO	施設名
公園・運動施設	25	光文化の森公園
	26	光スポーツセンター
	27	マリニアクリやまがわ
	28	栗山川やすらぎ広場
	29	栗山平和公園
	30	長山台桜ヶ丘公園
	31	ふれあい坂田池公園
	32	尾巻野球場
	33	光B&G海洋センター
	34	東陽野球場
医療施設 (歯科は除く)	35	光文化の森公園芝生広場
	36	横芝光町体育館
	37	横芝B&G海洋センター
	38	横芝光町訪問看護ステーション
	39	町立東陽病院
商業施設	40	さくらクリニック
	41	鈴木医院
	42	まさごクリニック
	43	越川医院
	44	イービシ光店
45	小川屋	
46	ケーズデンキ横芝光パワフル館	
47	ビッグハウス横芝店	
48	ピアンティ横芝光	

カテゴリ	SO	施設名
学校	49	横芝敬愛高校
	50	横芝中学校
	51	光中学校
	52	横芝小学校
	53	上野小学校
	54	白浜小学校
観光	55	光小学校
	56	白浜小学校
	57	成田山御本尊不動明王上陸之地
	58	宮内熊野神社（神楽）
	59	鷹形四社神社（里神楽）
	60	虫生沼寺（鬼来迎）
	61	乾草沼
	62	鷹形海岸（鷹形海水浴場）
	63	栗山川（ふれあい橋）
	64	赤戸浜海岸
	65	町屋大銀杏（稲荷神社）
	66	中台大宮神社（梯子獅子）
	67	中台古墳群（殿塚・姫塚）
	68	坂田城跡
	69	坂田城跡梅林

図 2-7 施設立地状況

資料：横芝光町 HP（施設案内）

2. 地域の現状

2.3 町民の交通特性

2.3.1 通勤・通学流動特性

(1) 通勤流動

- 横芝光町に在住する15歳以上の就業者（11,451人）の就業地は、町内が5,380人と半数近くを占めており、次いで山武市の1,069人、匝瑳市の983人、成田市の801人と県北東部が中心となっています。また、千葉市へは429人、東京都へは150人となっています。
- 横芝光町に就業する15歳以上の就業者（8,861人）の居住地は、町内が5,380人と約60%を占めており、次いで山武市の796人、匝瑳市の793人、旭市の362人と総武本線沿線が多くなっています。

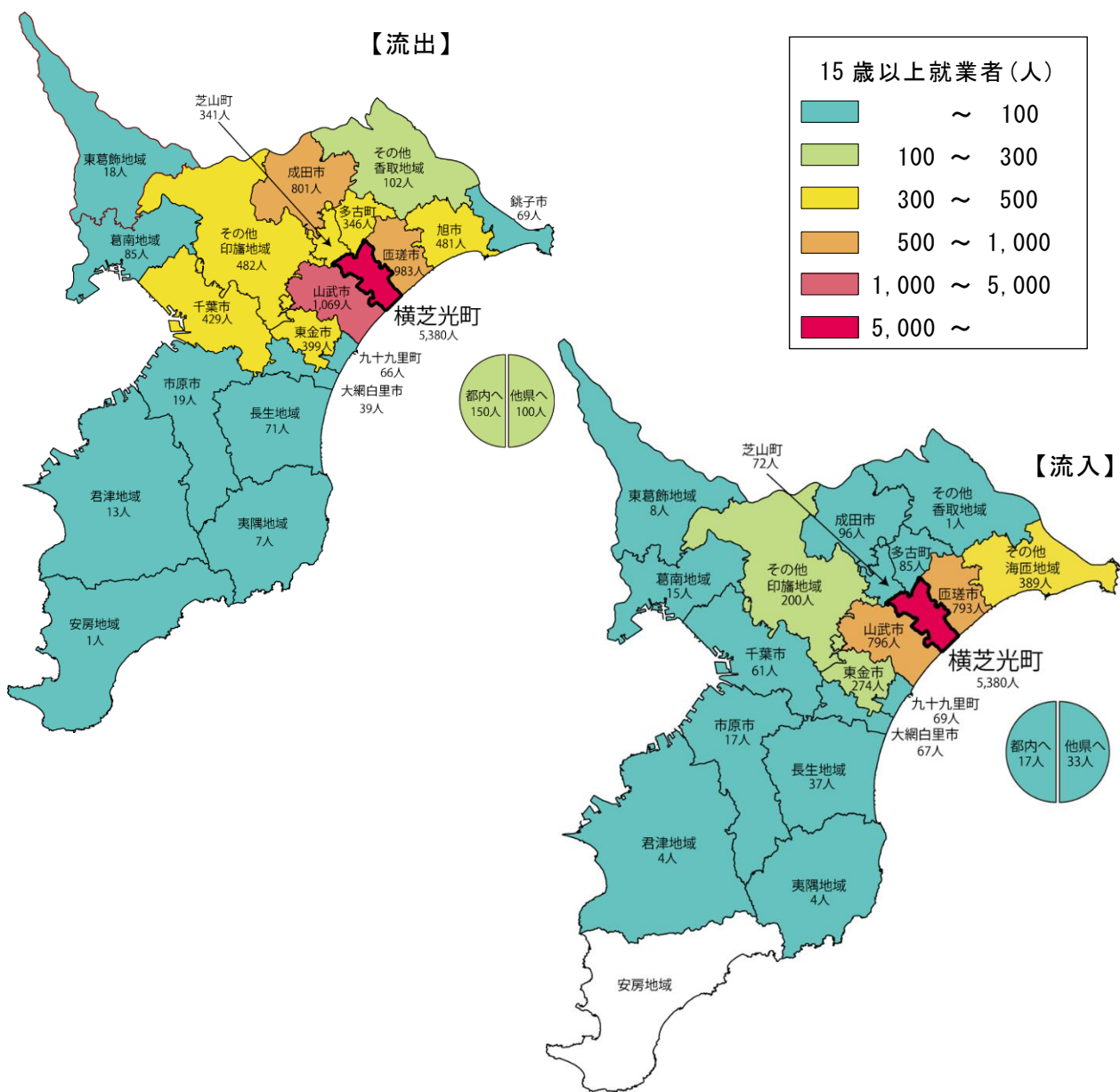


図 2-8 横芝光町の通勤流動

資料：国勢調査（平成 27 年）

(2) 通学流動

- 横芝光町に在住する 15 歳以上の通学者（999 人）の通学地は、町内が 202 人と約 20% を占めており、次いで匝瑳市の 118 人、山武市の 115 人、千葉市の 110 人と総武本線沿線が多くなっています。
- 横芝光町に通学する 15 歳以上の通学者（375 人）の居住地は、町内が 202 人と約 54% を占めており、次いで山武市の 54 人、旭市の 50 人、匝瑳市の 32 人となっており、流出同様に総武本線沿線が多くなっています。

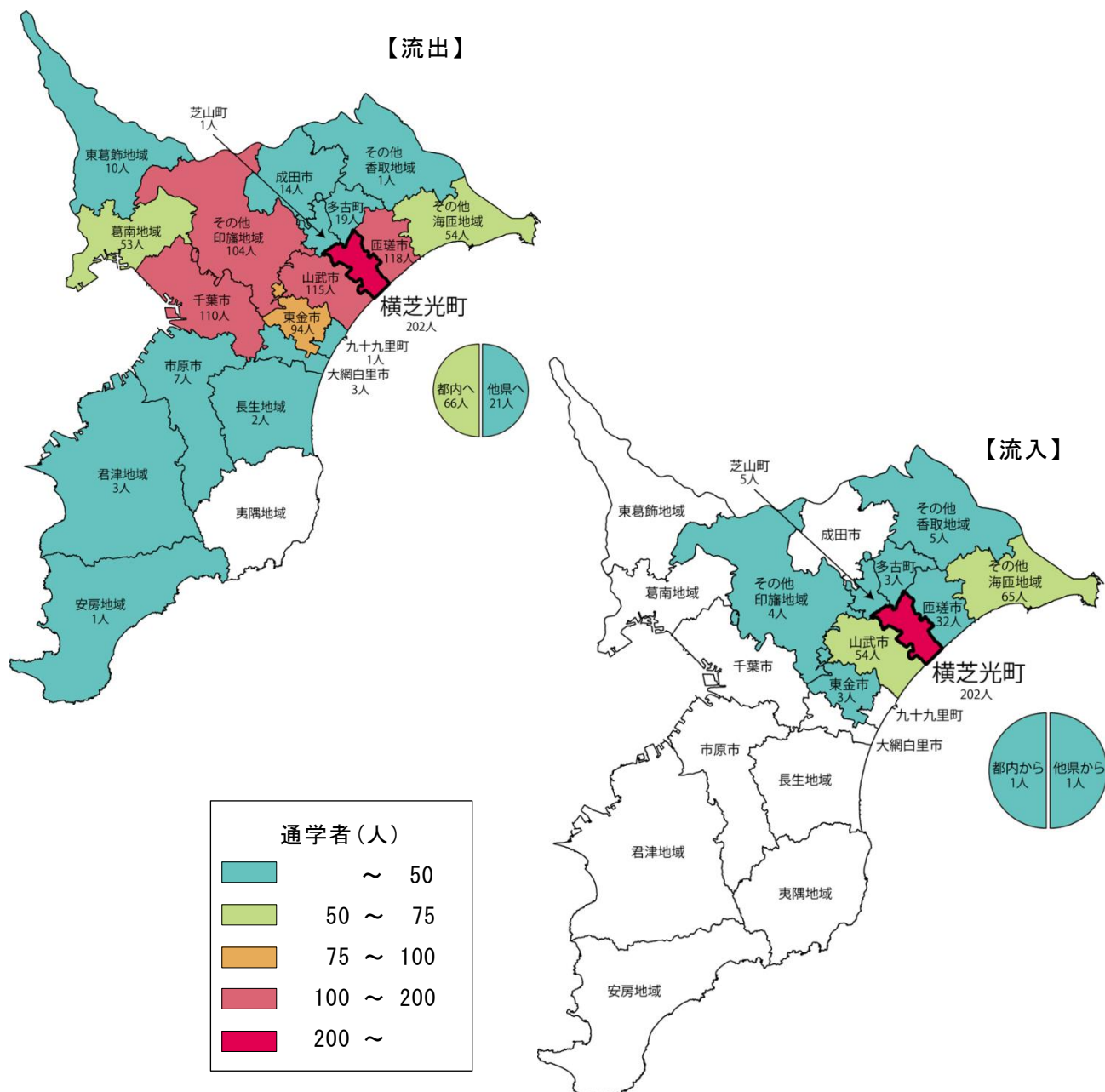


図 2-9 横芝光町の 15 歳以上の通学流動

資料：国勢調査（平成 27 年）

2. 地域の現状

(3) 私事流動

- 横芝光町および芝山町（同じ計画基本ゾーン）を発地とする私事目的流動は、12,552 トリップ／日（以下、TP/日）あり、その内のゾーン内が7,941 TP/日・約63%となっています。
- ゾーン外へは、匝瑳市が1,256 TP/日、成田市が968 TP/日、山武市が940 TP/日の順となっています。
- 横芝光町および芝山町を着地とする私事目的流動は、13,165 TP/日となっており、そのうちゾーン内が約60%を占めています。
- ゾーン外からは、成田市の1,075 TP/日、匝瑳市の1,070 TP/日、山武市の996 TP/日となっています。

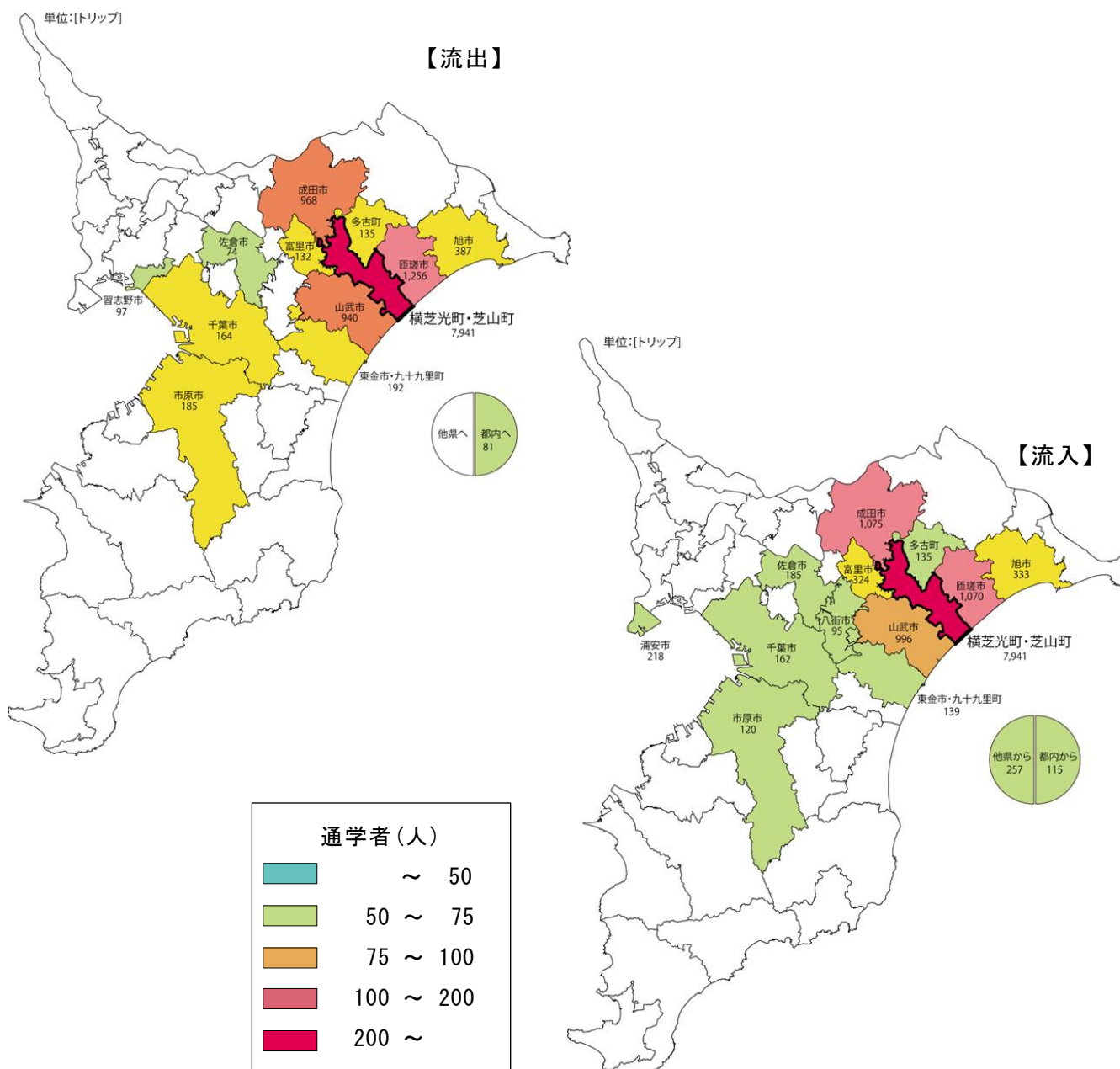


図2-10 横芝光町および芝山町の私事目的トリップの発着地

資料：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

2.3.2 交通手段利用状況

(1) 目的種類別代表交通手段分担率

- 横芝光町および芝山町の目的種類別代表交通手段分担率は、通学目的を除き自動車利用が約 84%と高い割合を示しています。
- 鉄道利用は、通学目的で約 34%と最も高く、次いで帰宅、通勤目的の約 6%となっています。
- バス利用は、各目的とも見られず代表交通手段としてバスを利用する方は非常に少ないものと考えられます。(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。)

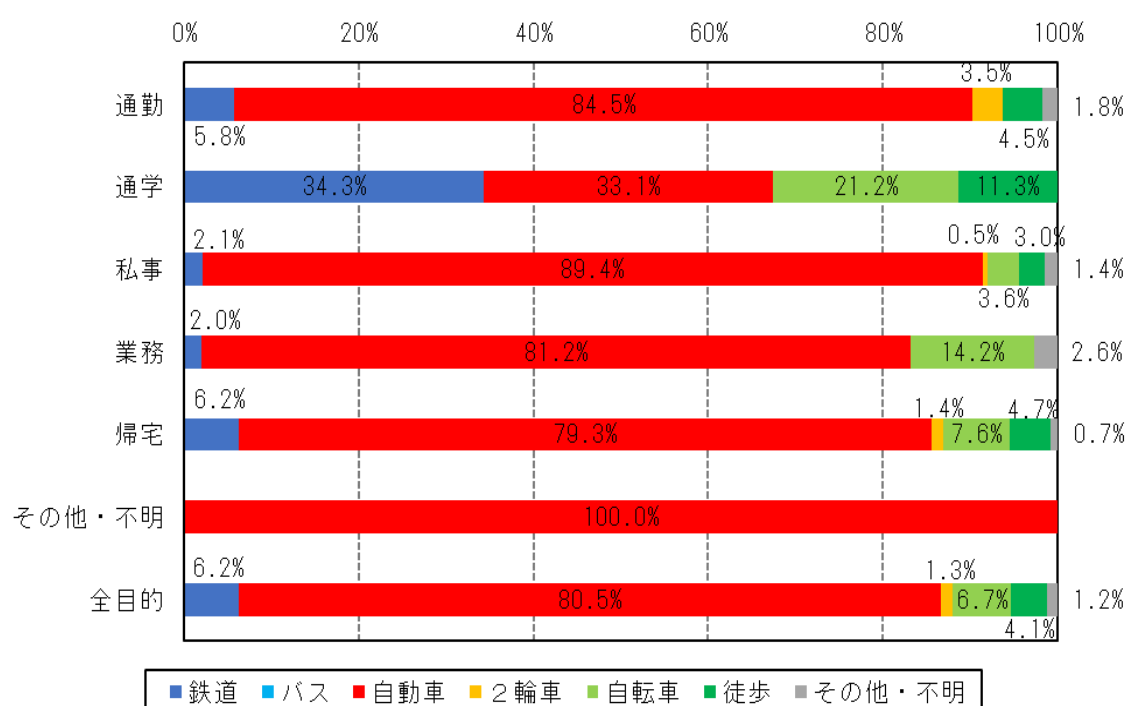


図 2-11 横芝光町および芝山町の目的種類別代表交通手段分担率

資料 : 平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査

2. 地域の現状

(2) 鉄道端末交通手段分担率

- JR 総武本線横芝駅の鉄道端末交通手段分担率（横芝駅までの交通手段）は、乗車時は自転車が 43.9%と最も多く、次いで、自動車が 24.0%、徒歩が 16.9%となっています。
- 降車時も、自転車が 36.9%と最も多く、次いで徒歩が 38.3%と乗車時より増加しており、自動車は 20.2%となっています。
- 乗車時、降車時ともバスの利用は見られず、利用は非常に少ないものと考えられます。（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。）

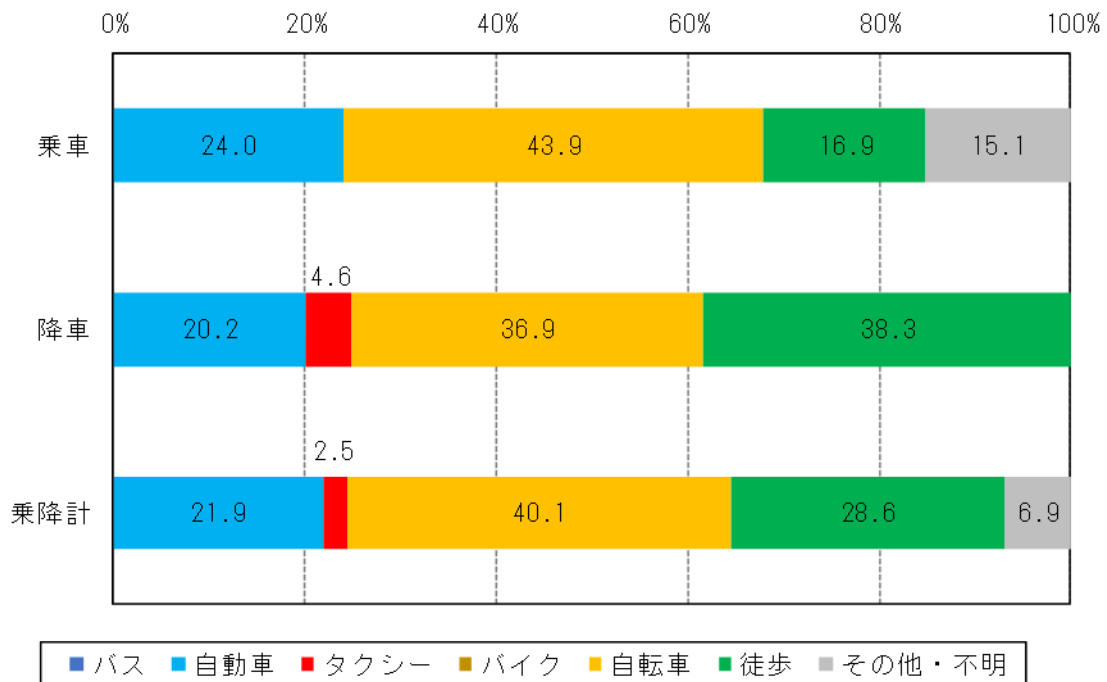


図 2-12 横芝駅の端末交通手段分担率

資料：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査

2.4 観光の現況

(1) 観光入込客数・宿泊客総数の推移

- 横芝光町の観光入込客数は、平成 20 年の約 24.4 万人・地点から平成 27 年までは減少傾向にありましたが平成 27 年以降増加に転じ、平成 30 年では約 8.6 万人・地点となっています。
- 宿泊客総数は、平成 23 年を除き 3 万人泊前後で推移しています。

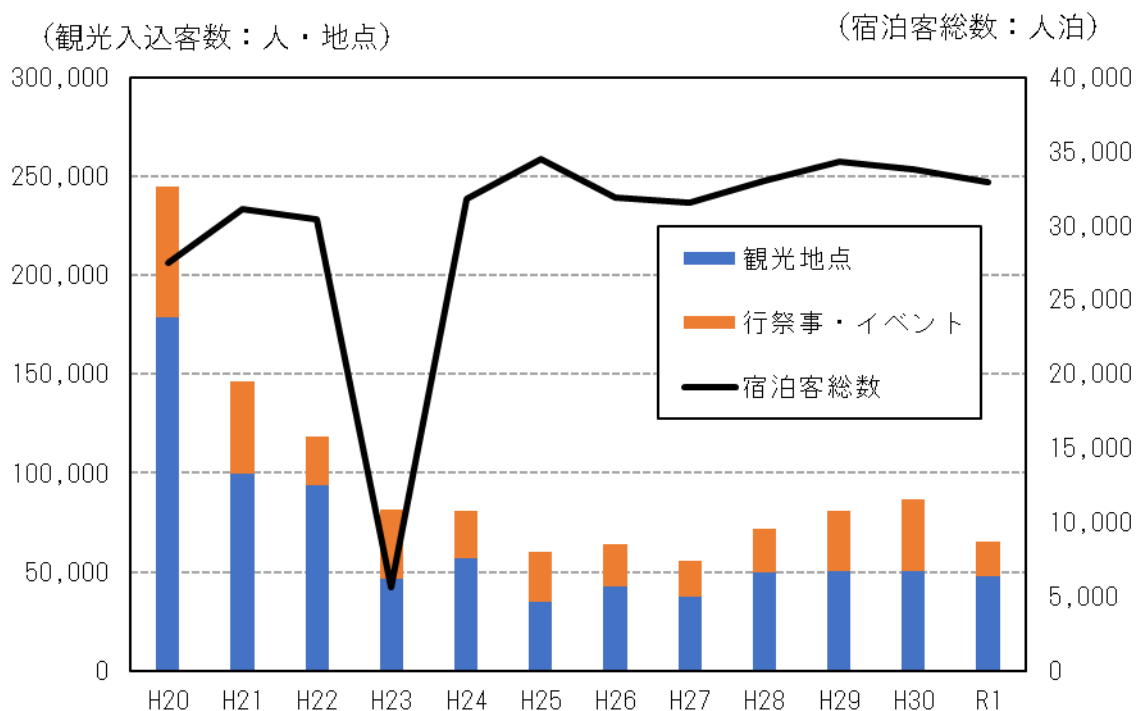


図 2-13 観光入込客数の推移

出典：千葉県観光入込調査報告書

2. 地域の現状

(2) 外国人滞在者数の推移

- 横芝光町の月別外国人滞在者数は、2018年3月以降の増加傾向にあり、2019年1月に約1.4千人/月と初めて1.0千人/月を超え、2019年8月には約1.6千人/月となっています。

(外国人滞在延べ人数：人/月)

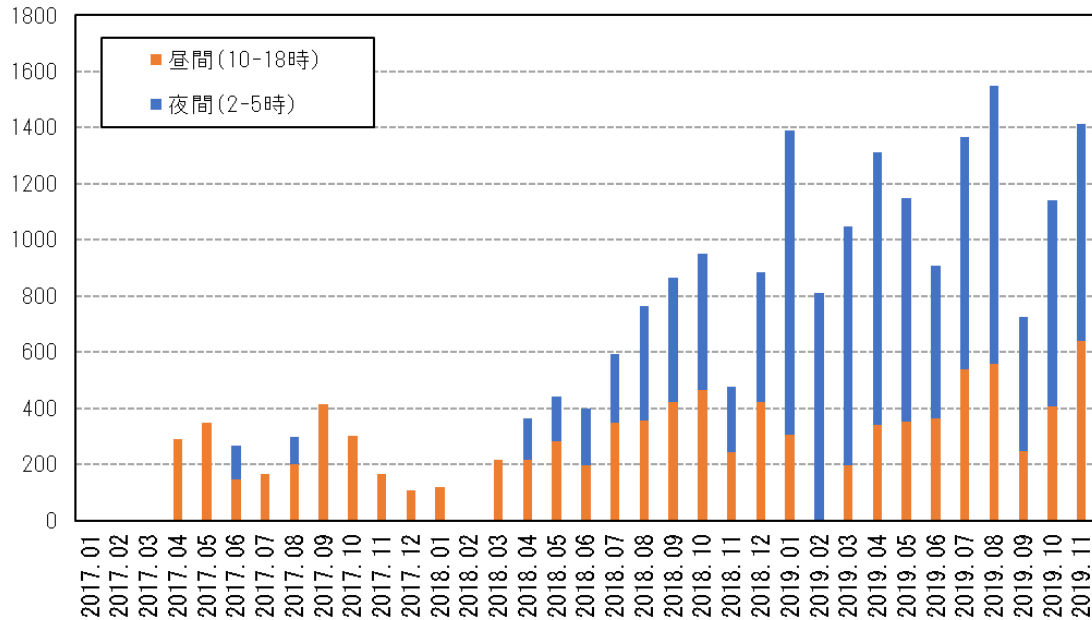


図 2-14 外国人滞在者数の推移

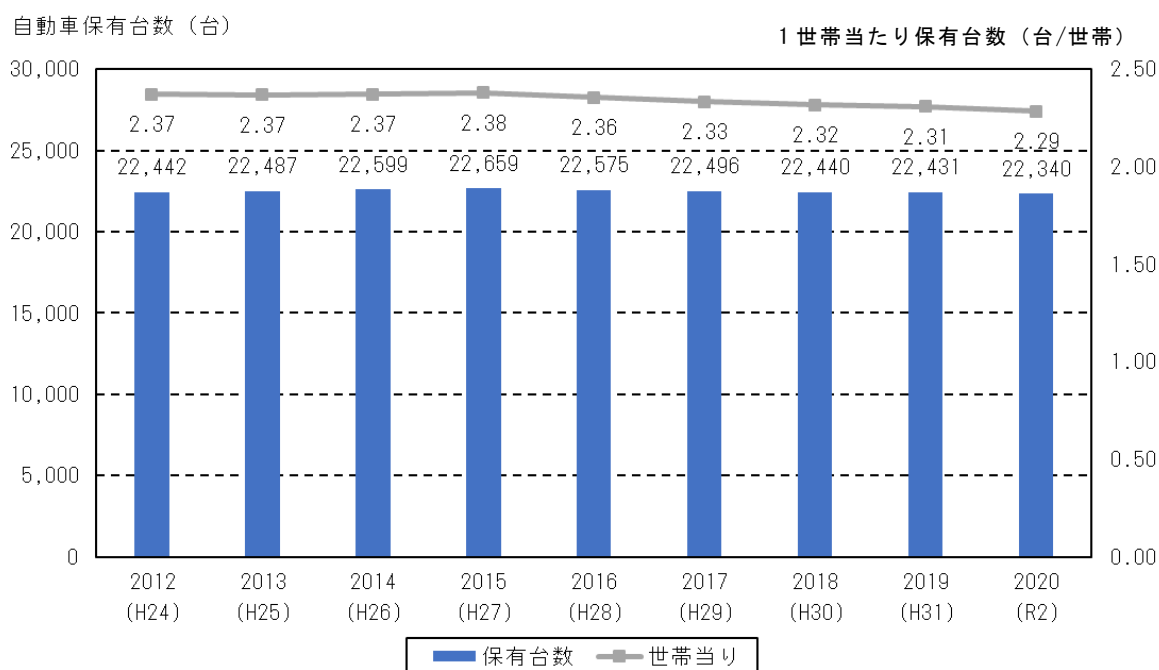
出典：地域経済分析システム (RESAS)

※：滞在者数とは、横芝光町の昼間または夜間に2時間以上滞在した外国人数を日別に算出し、対象期間の日数分を積算した延べ人数。
同一人物が複数地域に滞在した場合、複数カウントしている。

2.5 自動車運転免許保有状況

(1) 自動車保有状況

- 横芝光町の自動車の保有台数は平成 27 年では約 2.27 万台まで増加しましたが、それ以降、人口の減少や高齢化の進展などにより、令和 2 年では約 2.23 万台まで減少しています。
- 世帯当り保有台数も同様の傾向を示しており、令和 2 年では 1 世帯当たり 2.29 台となっています。



注 1) 自動車保有台数には、軽自動車を含む。

注 2) 保有台数は各年 3 月 3 日、世帯数は各年 4 月 1 日

図 2-15 横芝光町の自動車保有台数の推移

資料：千葉県統計年鑑

2. 地域の現状

(2) 運転免許の保有・返納状況

- 運転免許保有者数は、令和2年12月末日時点で約1.62万人となっており、18歳以上の約79%が免許を保有しています。
- 令和2年の運転免許の返納者数は82人となっており、令和元年の67人を大きく上回っています。

表2-1 運転免許の保有状況

運転免許保有者数（人）	16,168	令和2年12月31日
18歳以上人口（人）	20,439	令和2年12月31日
免許保有率	79.1%	

資料：千葉県警資料

表2-2 運転免許の返納状況

運転免許返納者数（人）	令和元年（1～12月）	67
	令和2年（1～12月）	82

資料：千葉県警資料

【参考：運転免許返納者への対応】

横芝光町では、65歳以上の運転免許返納者で運転経歴証明書をお持ちの方を対象に、町内循環バスやのりあいよこび一号の運賃が半額になる事業を実施している。

（ドライバーに運転経歴証明書を提示）

3. 上位・関連計画等でのまちづくりの方向性

3.1 第2次横芝光町総合計画（平成30年3月策定）

項目	内容												
計画期間	2018～2025年度												
まちづくりの 基本理念	協働と創造による地域力発揮のまちづくり												
町の将来像	人・自然・文化が奏でる暮らし、夢広がる幸せ実感のまち 横芝光												
まちづくりの 基本目標	<ol style="list-style-type: none"> 1. 自分らしく生き生きと暮らせるまち 2. 豊かな心と郷土愛を育むまち 3. 自然と共生する住みやすいまち 4. 安全で安心して暮らせるまち 5. 地域の特性を活かした活力あるまち 6. 相互理解と協働による住民主体のまち 												
公共交通に 関する提言	<p>公共交通機能の充実促進として、以下の施策を掲げています。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 鉄道（横芝駅）の充実の要望 (2) 町内バスおよび乗り合いタクシーの効率性・利便性の向上 (3) 成田国際空港へのアクセスの充実 (4) 新たな公共交通の検討 <p>※公共交通の成果指標</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標名</th> <th>現状値</th> <th>目標値 (2025年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>町内バスおよび乗り合い タクシー利用者数</td> <td>27,378人</td> <td>57,050人</td> </tr> <tr> <td>横芝光号成田便運行便数</td> <td>20便/日</td> <td>30便/日</td> </tr> <tr> <td>空港シャトルバス利用者</td> <td>83,613人</td> <td>100,000人</td> </tr> </tbody> </table>	指標名	現状値	目標値 (2025年度)	町内バスおよび乗り合い タクシー利用者数	27,378人	57,050人	横芝光号成田便運行便数	20便/日	30便/日	空港シャトルバス利用者	83,613人	100,000人
指標名	現状値	目標値 (2025年度)											
町内バスおよび乗り合い タクシー利用者数	27,378人	57,050人											
横芝光号成田便運行便数	20便/日	30便/日											
空港シャトルバス利用者	83,613人	100,000人											

3. 上位・関連計画等でのまちづくりの方向性

3.2 第2期横芝光町まち・ひと・しごと創生総合戦略(令和3年6月改正)

項目	内容
計画期間	2020～2024 年度
目指すべき 将来の方向	1. 人口減少の克服 2. 選ばれる まちづくり 3. 危機感の共有 4. 多様な人材との協働 5. 時代の流れを力にする
戦略の基本目標	(1) 産業を振興し安定した雇用を創出する (2) 横芝光町へ新しい人の流れをつくる (3) 結婚、出産、子育ての希望をかなえる (4) 安心して暮らせる魅力的なまちをつくる (5) 地域の魅力を最大限に活用しまちを活性化する
公共交通に 関する施策	・ 町外への交通アクセスの充実： 住民ニーズの特に高い公共交通の充実に向け、成田市方面へのシャトルバスの全日運行など利便性の向上に資する施策を推進します。 ・ 横芝駅周辺環境向上： 「第1期総合戦略」期間に設置された駅前情報交流館「ヨリドコロ」について、更なる機能充実や利用環境の向上を図り、利用者数の増加を目指します。

3.3 横芝光町都市計画マスタープラン（令和4年3月策定）

項目	内容
計画の目標年次	概ね 20 年後の 2042 年度
都市の将来像	人・自然・文化が奏でる暮らし 夢広がる幸せ実感のまち 横芝光
都市づくりの目標	<ol style="list-style-type: none"> 1. 空港との連携による共生・共栄の都市づくり 2. 栗山川を中心として一体性があり、人・自然・文化が共生する都市づくり 3. 新たな産業地の形成と農業振興と連携した地域振興等による活力ある都市づくり 4. 誰もが安全に安心して快適に暮らし続けられるコンパクトで利便性の高い都市づくり
将来都市構造	<p>人や物が集う場所としての「拠点（都市の核として都市機能や人口密度の向上を図るエリア）」、同じ特性を持った土地利用が連続して広がる範囲を示す「ゾーン（同じ特性・役割を有する連続した土地）」、人や物が動く主要な動線としての「軸（人や物の円滑な移動を確保する主要な動線）」の3つの要素に分類して設定します。</p> <p>※次頁（図3-1 将来都市構造）参照</p>
公共交通体系の整備方針	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通体系の基本方針：成田国際空港方面へのネットワークを強化するとともに誰もが円滑に移動することができる交通ネットワークの構築 ○ 公共交通施策の方向性 <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢社会に対応した公共交通の維持 ・ 町と成田国際空港を結ぶ新たな公共交通網構築 ・ 横芝駅周辺の整備と利便性の向上 ○ 公共交通体系の整備方針 <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前広場：町の玄関口である横芝駅前について、都市計画道路3・4・5（横芝駅前線）の整備促進と合わせて、駅前広場の適正な維持管理を図ります。 ・ 公共交通：住民のニーズに対応したより効率的で利便性の高い運行を図ります。また、町と成田国際空港を結ぶシャトルバスを充実させるとともに、鉄道駅やインターチェンジが立地していることによる恵まれた広域交通条件を活かすため、バスターミナルの整備を検討します。

3. 上位・関連計画等でのまちづくりの方向性

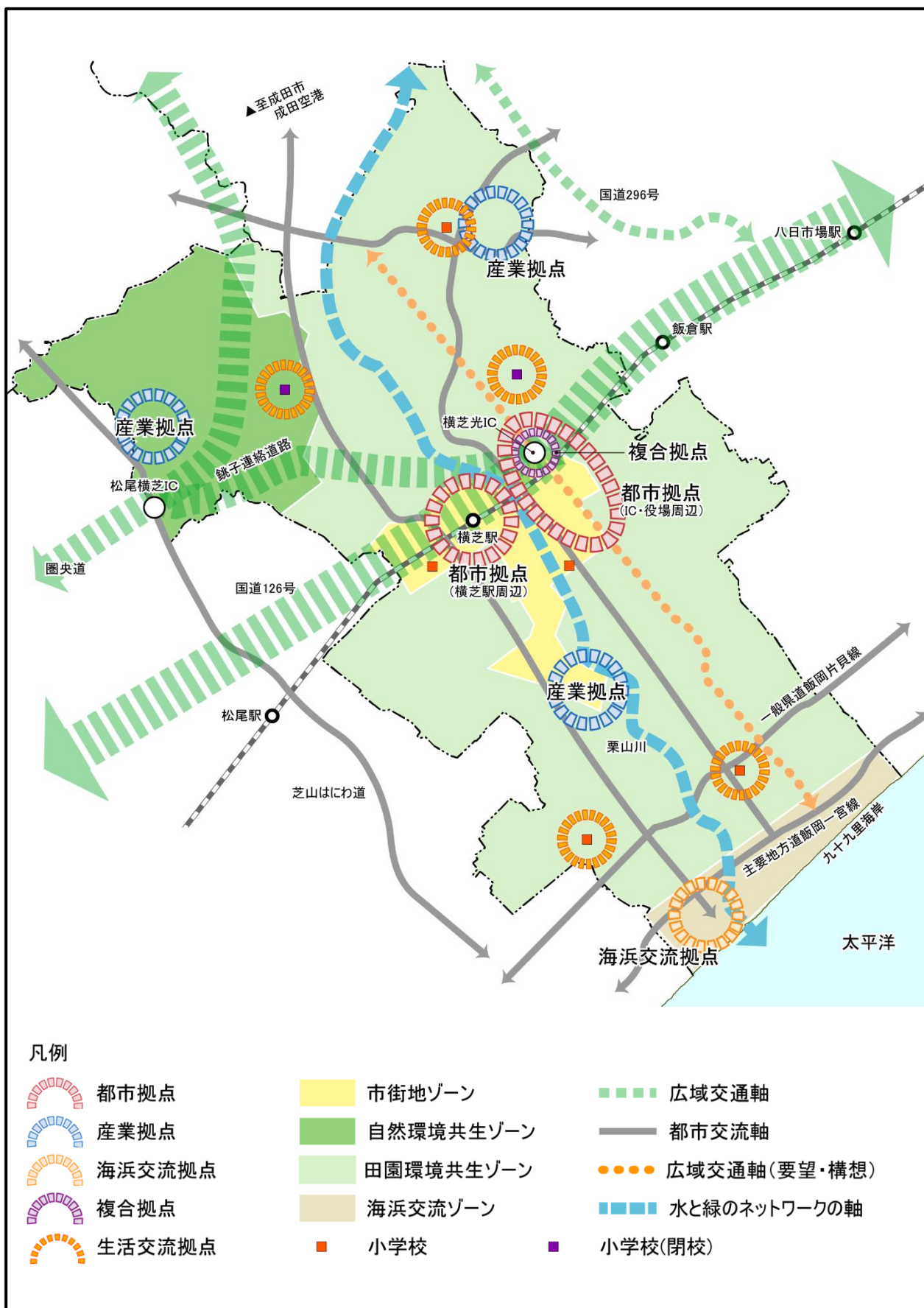


図 3-1 将来都市構造

3.4 横芝光町土地利用ビジョン（平成31年3月策定）

項目	内容
計画の目標年次	2040年を見据えた概ね20年
都市づくりの 将来像	人・モノの新たな流れを生み出す都市構造への転換
戦略プラン	<ul style="list-style-type: none"> ・住地形成に向けた戦略プラン ・交通網形成に向けた戦略プラン ・産業振興に向けた戦略プラン
公共交通に 関する施策	<ul style="list-style-type: none"> ・町と成田国際空港を結ぶ新たな公共交通網の構築 成田空港の更なる機能強化により空港関連就業者の増加が予想される中、本町への定住を促進するためには、町と成田国際空港を結ぶ移動手段の充実を図ります。 ・横芝駅の利便性の向上 横芝駅及びその周辺を町の拠点として、駅前広場や情報交流館「ヨリドコロ」の機能強化・充実を図っています。今後も町の拠点としての機能強化・充実を目指し、駅及びその周辺の環境整備（バリアフリー化）を進めていきます。また、都内までのアクセス性の向上を目指し、横芝駅発着便増加を促進します。（特に通勤時間帯を促進する。） ・既存バスとデマンドタクシーを組み合わせた町内における交通利便性の維持・向上 今後、高齢化の進展に伴い、車が運転できない方などの生活の足の確保が重要になります。また、若年世代に居住地として選ばれるために改善が必要なこととして、「バス等の交通利便性」が高い割合を占めています。こうした状況から、既存のバス路線については維持・更なる充実を行い、デマンドタクシーについては地域のニーズを踏まえながら、運行形態の転換（福祉タクシー等）も含めた検討を行います。

3. 上位・関連計画等でのまちづくりの方向性



図 3-2 将来都市構想

4. 横芝光町の公共交通の現況

4.1 公共交通サービスの現況

4.1.1 鉄道サービスの現況

- 鉄道は、横芝駅が町のほぼ中央部に位置し、JR 総武本線が町を横断しています。横芝駅から千葉駅までは、普通列車で約 1 時間（約 40km）、東京駅まで特急列車で約 1 時間 10 分（約 70km）となっています。
- 横芝駅の運行本数は、千葉・東京方面、銚子方面とも 27 本が運行されており、その内、千葉・東京方面は 5 本、銚子方面は 6 本が「特急しおさい」となっています。
- 千葉・東京方面へは早朝 5 時台から 22 時台まで運行されており、6・7 時台では 1 時間に 3 本が運行されています。また、銚子方面へは 6 時台から 23 時台まで運行されており、1 時間に最大 2 本が運行されています。

表 4-1 横芝駅の運行状況

時刻	千葉・東京方面			銚子方面	
5時	33				
6時	17	46	59	30	
7時	14	38	59	11	39
8時	17東	47		27	59
9時	52			36	
10時	34			16	
11時	28	56東		26	30
12時	35			18	
13時	38	53東		10	
14時	31			15	55
15時	40			1	40
16時	28			40	53
17時	17東	30		52	
18時	19			40	
19時	08東	15		25	49
20時	30			2	52
21時	33			32	48
22時	37			36	
23時				33	
0時				43芝	
本数	27本（特急5本）			27本（6本）	

赤字：特急しおさい

東：東京行き

芝：横芝止まり

無印：千葉行または銚子行

土日同じダイヤ

資料：JR 東日本HP（2022.3.12 改正）

4. 横芝光町の公共交通の現況

4.1.2 バス交通サービスの現況

(1) バス路線網

- 横芝光町内には、一般路線バスは無く（千葉交通が運行する水戸線、蓮沼循環の2路線は、令和3年9月末に廃止）、コミュニティバスである町内循環バスの3路線（大総・栗山循環、日吉・南条循環、南側ルート（右回り／左回り）と、成田市方面を結ぶ空港シャトルバスと横芝光号成田便が運行されています。

表 4-2 町内路線バスの路線一覧

		起点	終点	運行者	運営者
町内循環バス	大総・栗山循環	横芝駅	横芝駅	千葉交通	横芝光町
	日吉・南条循環	横芝駅	横芝駅	千葉交通	
	南側ルート	横芝駅	横芝駅	千葉交通	
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	千葉交通	横芝光町・山武市・芝山町
横芝光号成田便		横芝光町役場	イオンモール 成田ほか	千葉交通	横芝光町

横芝光町公共交通ルート図



図 4-1 横芝光町内のバス路線網

注) 図面には令和3年9月末に廃止された水戸線、蓮沼循環が記載されています。

資料：横芝光町HP

(2) 運行状況

- 町内循環バスの大総・栗山循環は1日2便、日吉・南条循環は1日3便と少なく、運行時間帯も短くなっています。また、南側ルートは左回り・右回り合わせて7便運行しており、運行時間帯は7～17時台となっています。
- 空港シャトルバスは、24便(12往復)が運行しており、成田国際空港の従業員の通勤に合わせて5～21時台となっています。
- 横芝光号成田便は、20便(10往復)が運行しており、運行時間帯は5～22時台となっています。

表4-3 町内路線バスの運行状況一覧

路線		運行本数	始発	終発	所要時間	運賃	備考
町内循環バス	大総・栗山循環	2便	9:15	13:00	80分	100円	運行日： 月曜日～ 土曜日
	日吉・南条循環	3便	7:40	15:50	52分		
	南側ルート(左回り)	3便	7:01	15:15	72分		
	(右回り)	4便	7:20	16:43	72分		
空港シャトルバス		24便(12往復)	5:33	21:52	64分	300円	毎日
横芝光号成田便		20便(10往復)	5:20	22:10	80分	300円	

資料：横芝光町HP等

4. 横芝光町の公共交通の現況

4.1.3 デマンド交通（のりあいよこぴ一号）の現況

(1) のりあいよこぴ一号の概要

- デマンドタクシー（のりあいよこぴ一号）は、平成 26 年 12 月より運行が開始されました。

表 4-4 のりあいよこぴ一号の概要

運行日	月曜日～土曜日
運行時間	午前 7 時～午後 6 時
運行区域	町内のご自宅と主要な施設間・主要な施設間を運行
運賃	・ 大人(中学生以上) : 300 円 ・ 小人(小学生) : 150 円 ・ 小学生未満 : 無料 ※その他減免有り
利用できる方	町内在住で事前に利用者登録をされた方
利用方法	完全予約制（事前に利用者登録が必要）
予約受付	1 週間前からご利用の 1 時間前まで ※予約受付は、月曜日から土曜日の午前 8 時から午後 6 時まで
運行台数	3 台
運行事業者	(有)横芝タクシー・房総自動車(有)・両総観光(株)
予約センター	駅前情報交流館「ヨリドコロ」内
予約システム	コンビニクル（順風路株）

(2) 登録状況

- のりあいよこぴ一号の登録者は、令和2年8月末時点で2,567人おり、登録率は10.9%（令和2年4月1日時点の人口：23,467人（住民基本台帳））となっています。
- 登録年別の登録者数は、運行が開始された平成26年が約1.0千人と多く、年々登録者数は減少しており、ここ数年は新規登録者が200人を下回っています。
- 登録者の年齢階層は、年齢が高くなるほど増加傾向となり、80歳代が約850人と最も多く、次いで70歳代の約560人となっています。また、登録率についても年齢が高くなるほど増加傾向となり、最も高い80歳代でも50%には届いていません。

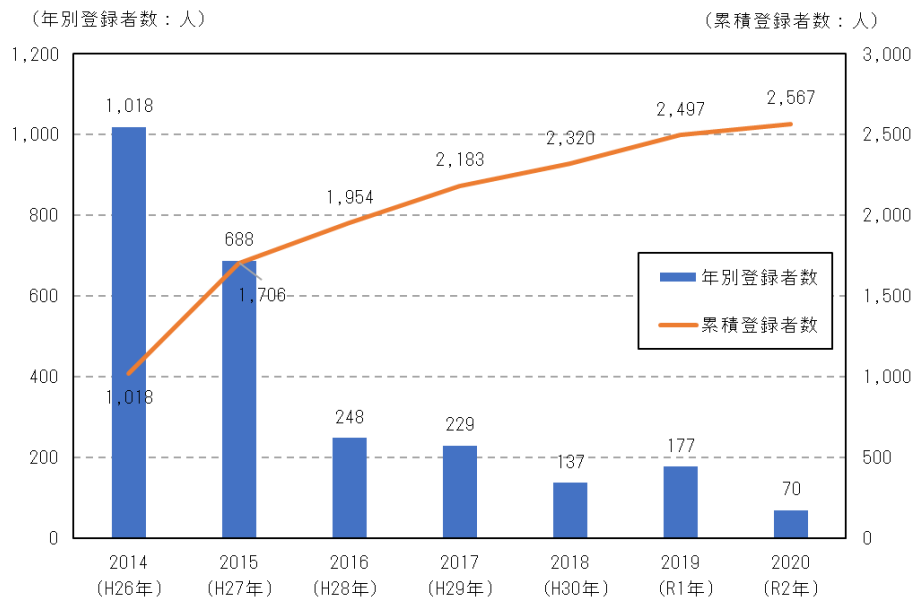


図4-2 登録年別登録者数の推移 (令和2年8月末時点)

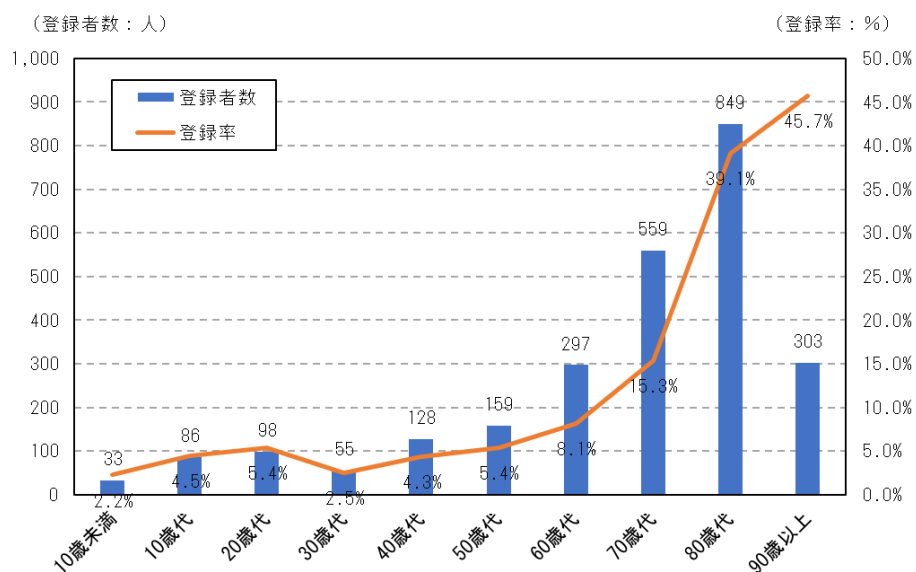


図4-3 年齢階層別登録者数 (令和2年8月末時点)

4. 横芝光町の公共交通の現況

- 居住地別登録者は、栗山(349人)、木戸(335人)、宮川(333人)と続き、総武本線より南側を中心とした地域で多くなっています。
- 居住地別登録率では、市野原(33.3%)、傍示戸(27.8%)、富下(24.2%)と続き、総武本線より北側を中心とした地域で高くなっています。

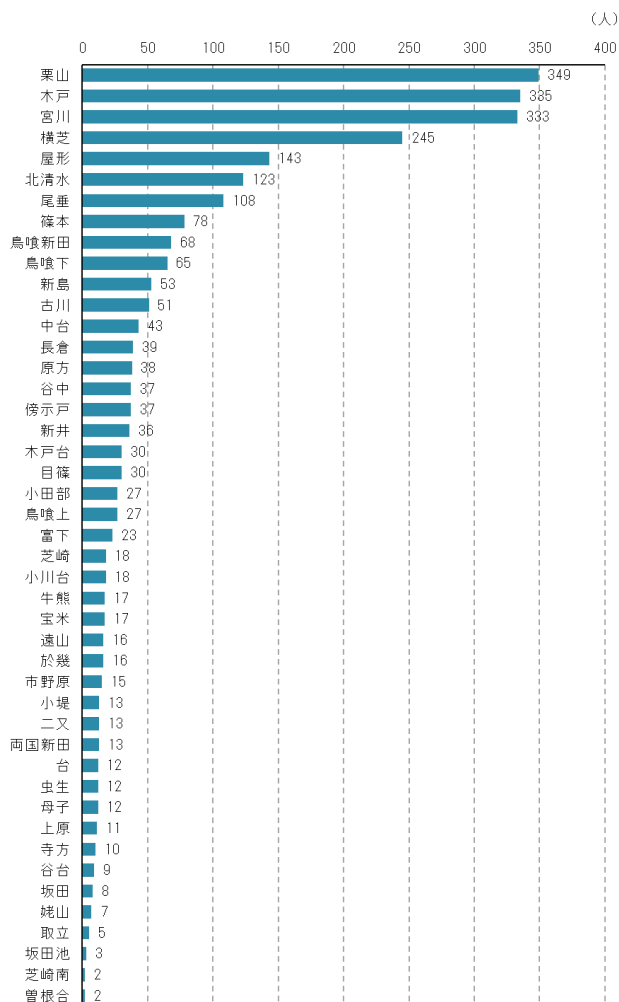


図 4-4 居住地別登録者数

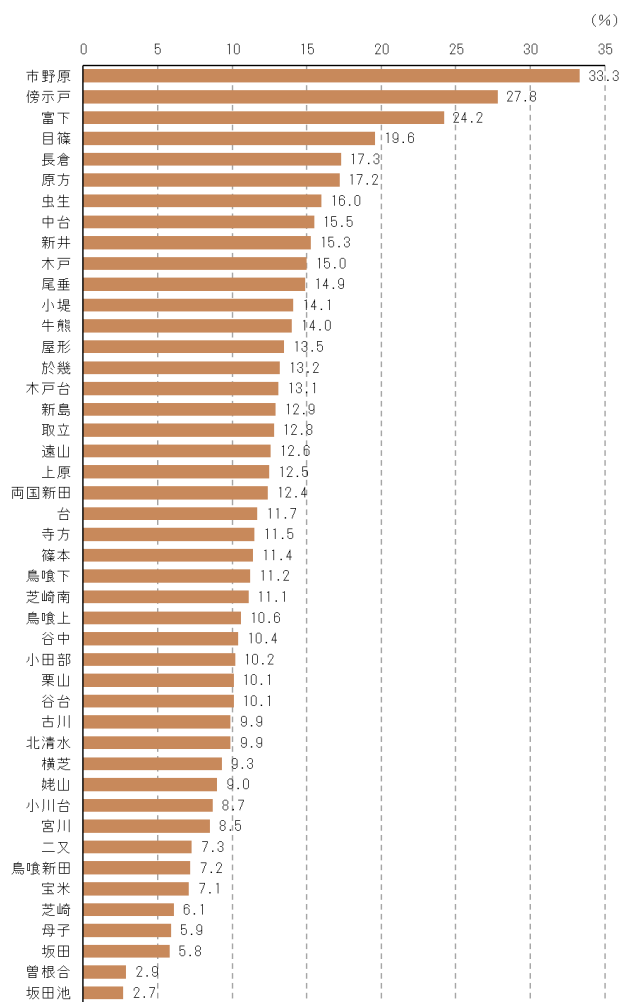


図 4-5 居住地別登録率

(令和2年8月末時点)

4.2 公共交通の利用状況

4.2.1 鉄道の利用状況

(1) 鉄道の利用状況

- JR 総武本線横芝駅の 1 日平均乗車人数は、平成 23 年までは減少傾向であったが、以降、1,400 人／日前後で推移しており、平成 30 年では 1,391 人／日となっています。
- 利用券種別の内訳をみると、定期券が全体の 70～75%を占めており、普通券の割合が低下している傾向が見られます。

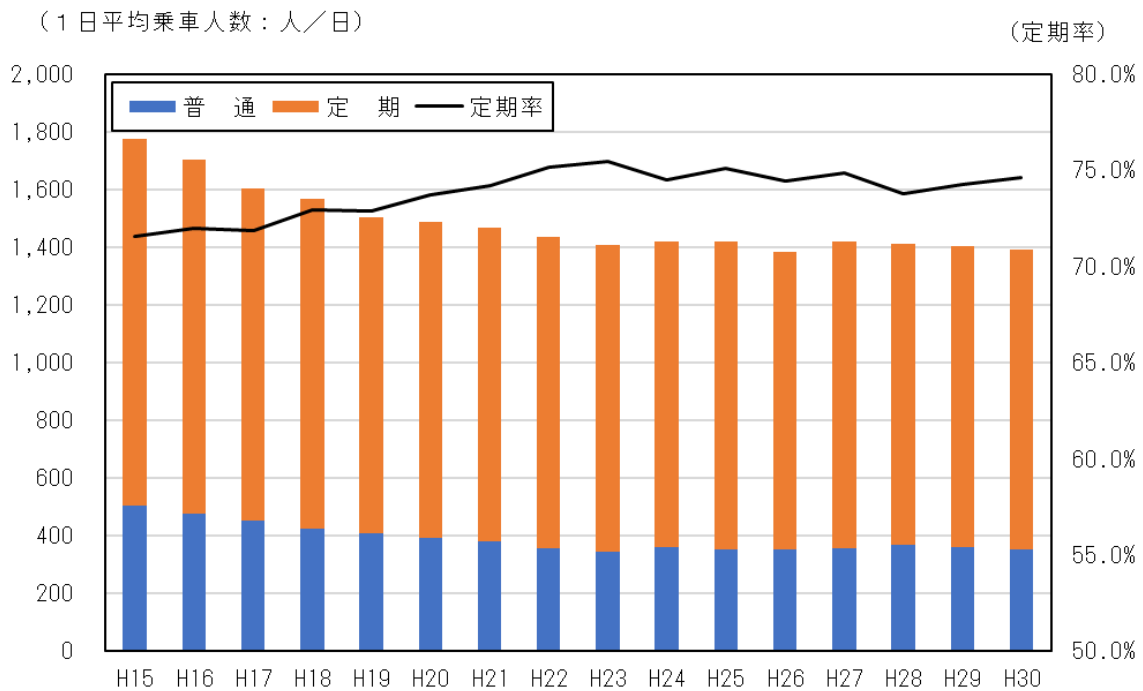


図 4-6 横芝駅の 1 日平均乗車人数の推移

資料：千葉県統計年鑑

4. 横芝光町の公共交通の現況

(2) 鉄道の利用特性

令和2年10月25日（日）と26日（月）に実施した「横芝駅乗降人員調査」より、横芝光町の鉄道利用特性を把握しました。

- 調査対象者：横芝駅で乗降する鉄道利用者
- 調査方法：横芝駅で乗降人員数をカウント
- 調査時間：6：00～20：00（12：00～13：00を除く）
- 調査項目：列車別の乗降人員数

1) 乗降人員

- 横芝駅の乗降人員は、25日（日）は乗車340人、降車241人、26日（月）は乗車850人、降車777人であり、乗車客の方が多くなっています。
- また、休日に比べ平日の乗降者数は2倍以上となっています。

（乗降人員数：人）

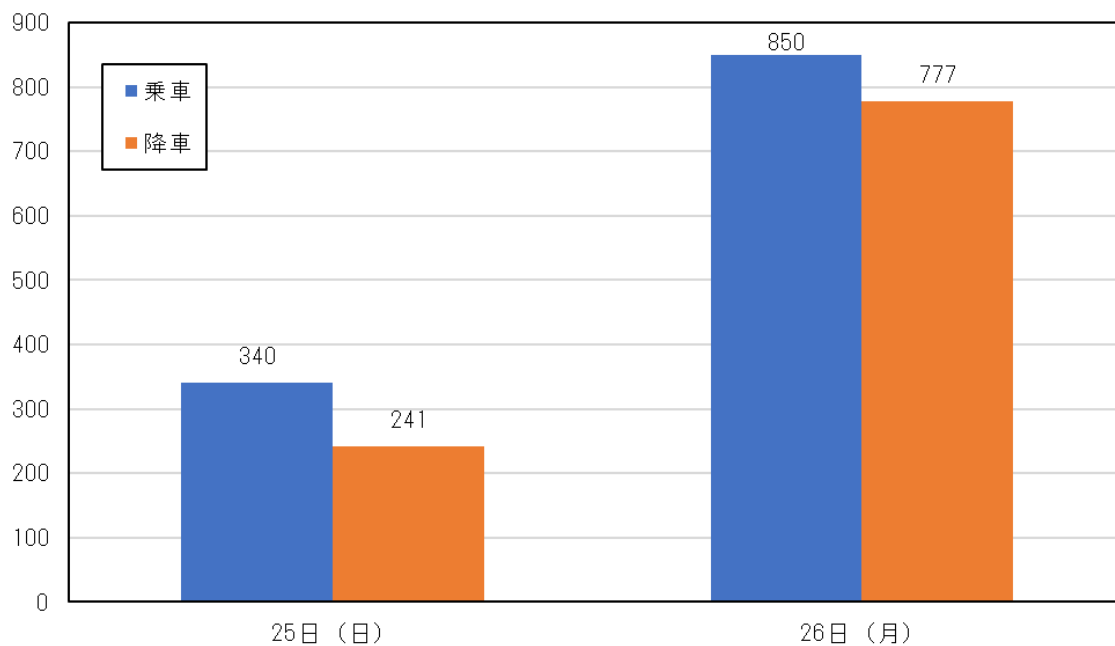


図 4-7 横芝駅の乗降人員数

2) 方面別乗降人員

- 方面別に乗降人員をみると、乗車は両日とも千葉方面が多く、降車は銚子方面が多くなっています。

(乗降人員数：人)

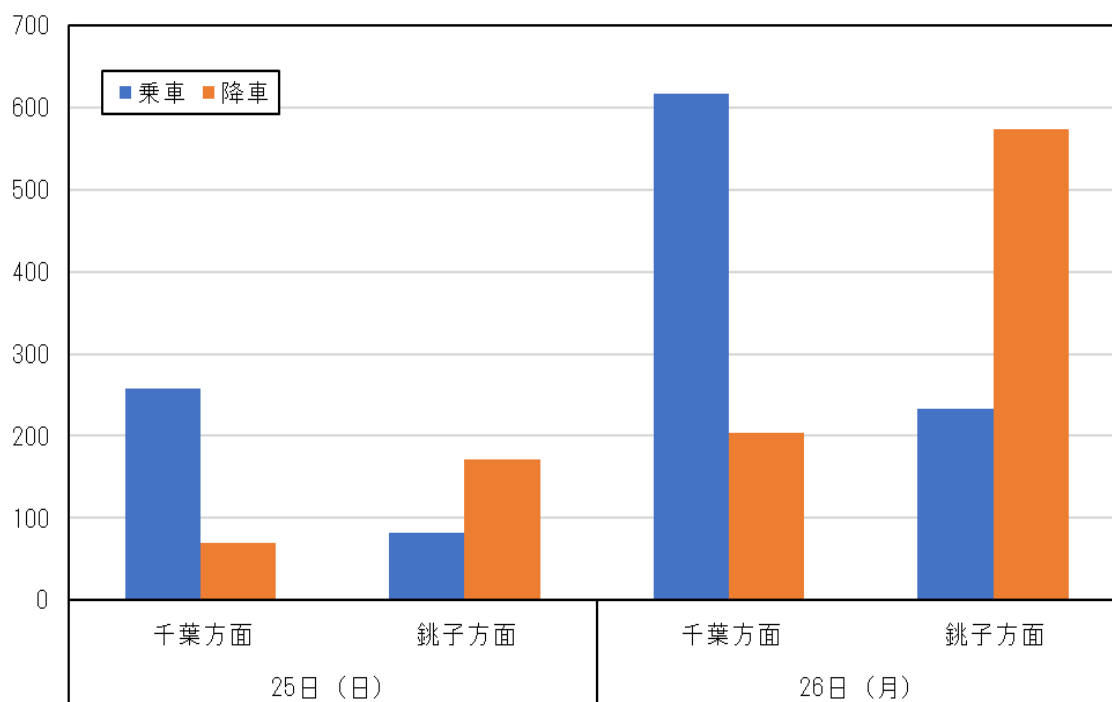


図 4-8 横芝駅の方向別乗降人員数

4. 横芝光町の公共交通の現況

3) 列車別乗降人員

① 10月25日(日)

- 列車別乗降人員をみると、乗車は7時から8時台の利用が多くなっており、8:47 千葉行が39人と最も多く、次いで7:38 千葉行の36人、7:59 千葉行の20人と銚子行に比べ、千葉行の乗降人員が多くなっています。
- 降車は15時から18時台の利用が多くなっており、17:52の銚子行が25人と最も多く、次いで18:40の銚子行の20人、15:40 銚子行の19人と千葉行に比べ、銚子行が多くなっています。

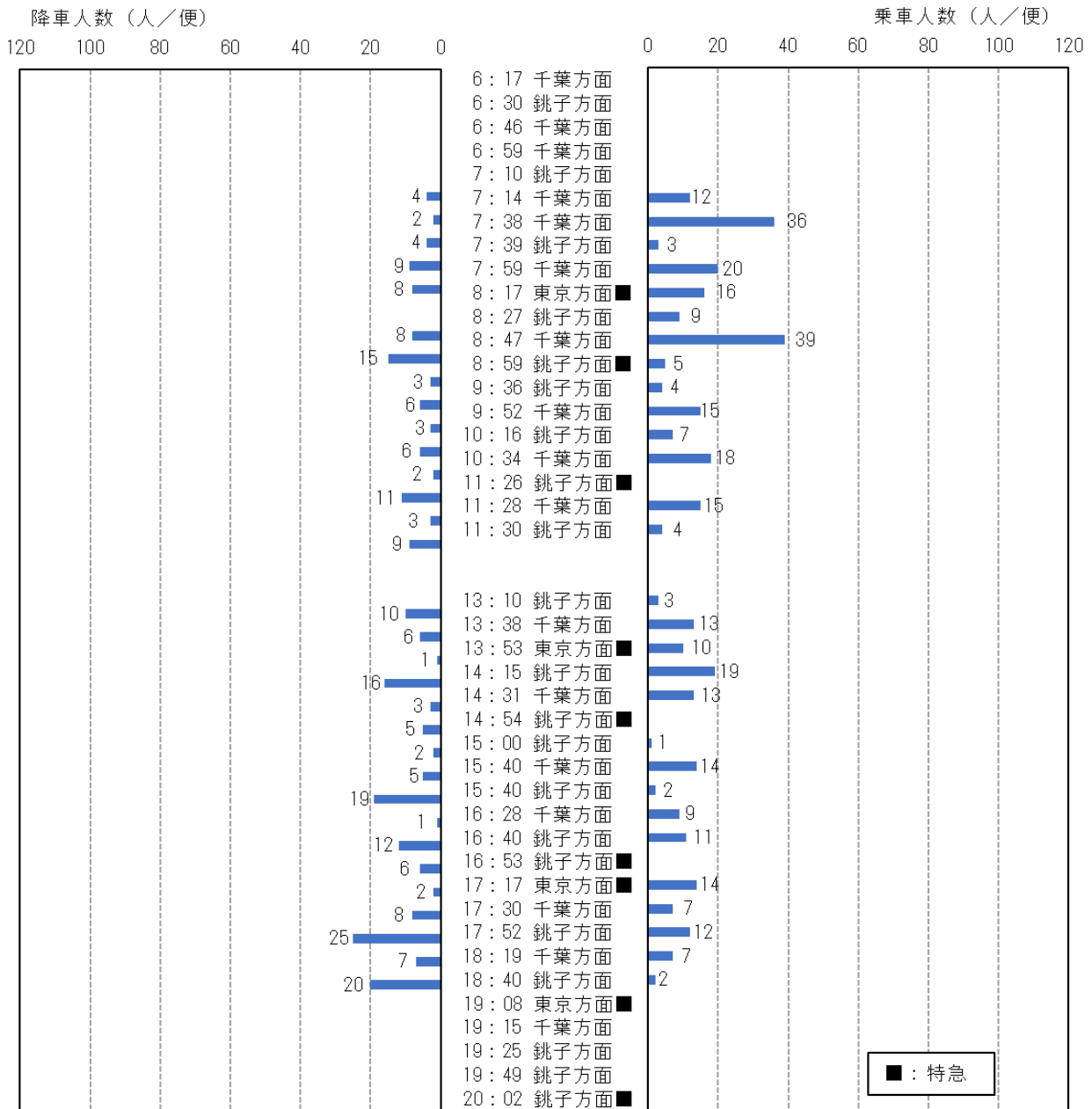


図4-9 横芝駅の列車別乗降人員数(25日(日))

② 10月26日(月)

- 列車別乗降人員をみると、乗車は6時から7時台の利用が多くなっており、7:14千葉行が105人と最も多く、次いで7:39銚子の84人、7:38千葉行の74人と続きます。
- 降車は16時から19時台の利用が多くなっており、16:40の銚子行が100人と最も多く、次いで17:52の銚子行の79人、18:40銚子行の70人と続きます。また、7時から9時台にかけては、横芝敬愛高校生の利用も見られます。

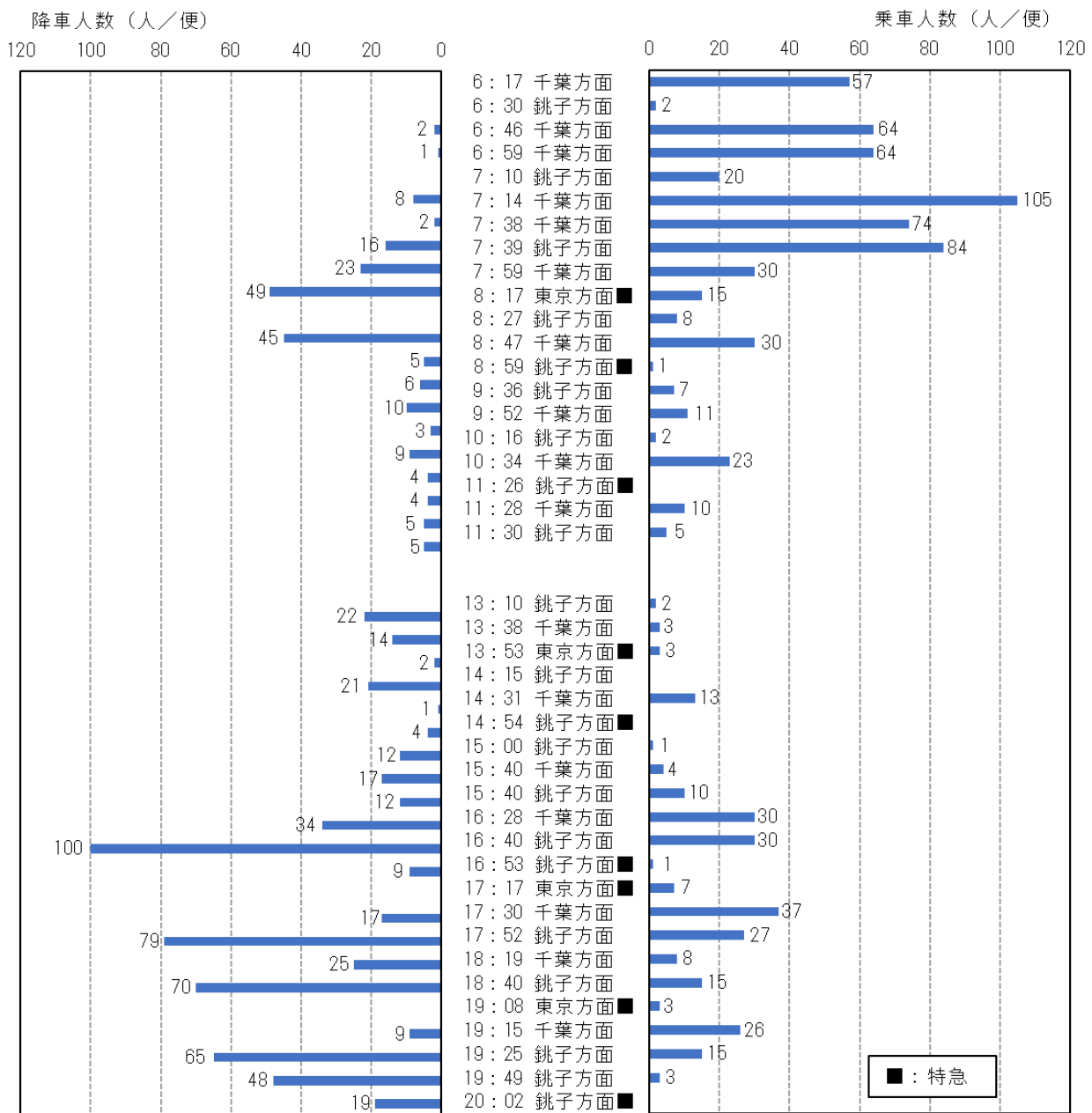


図4-10 横芝駅の列車別乗降人員数(26日(月))

4. 横芝光町の公共交通の現況

4.2.2 バスの利用状況

(1) バスの利用状況

1) 利用者数の推移

- 町内循環バスは、南側循環が約 12.8 千人／年となっていますが、北側の大総・栗山循環は約 1.6 千人／年、日吉・南条循環は約 1.7 千人／年と南側循環に比べ利用は少なくなっています。
- 平成 28 年 10 月から運行された横芝光号成田便は、令和元年 12 月より増便を行ったことにより、令和 2 年度では約 17.9 千人／年と利用者は大きく増加しています。
- 横芝光町と山武市、芝山町で運行する空港シャトルバスは、新型コロナウイルスの影響で令和 2 年度の利用者数は約 42.5 千人／年と令和元年度から大きく減少しています。

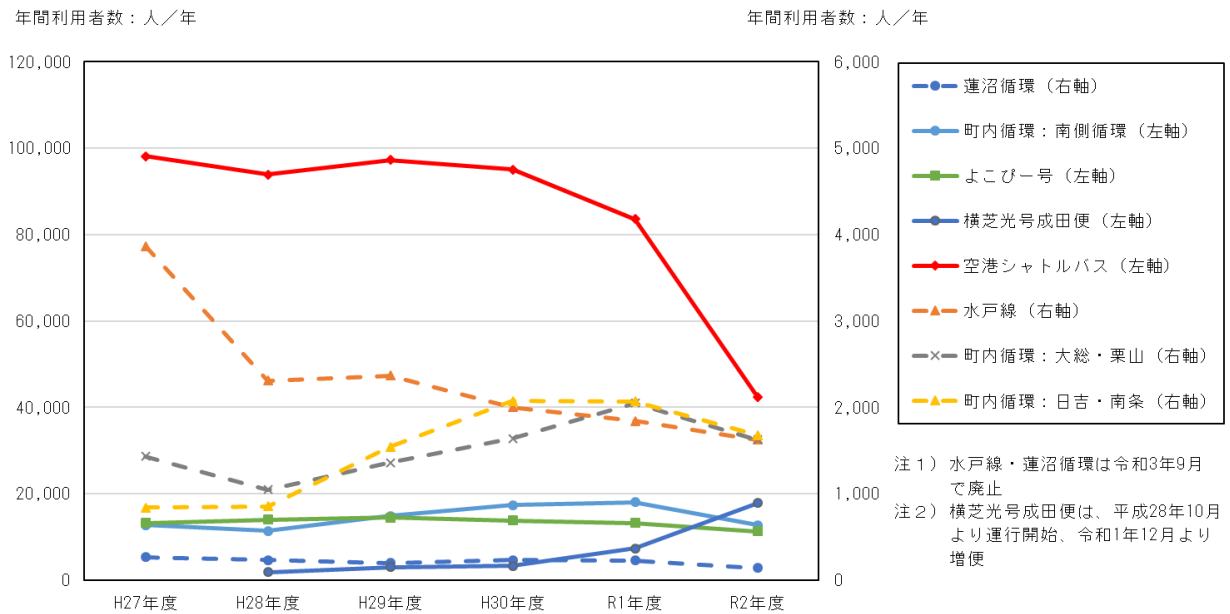


図 4-11 町内を運行する路線バスの利用者数の推移

資料：横芝光町資料

2) 町内循環バスの停留所別利用状況

① 停留所別利用者数

- 令和元年7月及び10月（年間で最も利用が多い2月）の町内循環バスの停留所別乗降者数は、横芝駅、カスミ横芝光店が多く、次いで木戸郵便局前となっており、JR 総武本線南側での利用が多くなっています。
- また、北側では利用が多い停留所は見られませんでした。

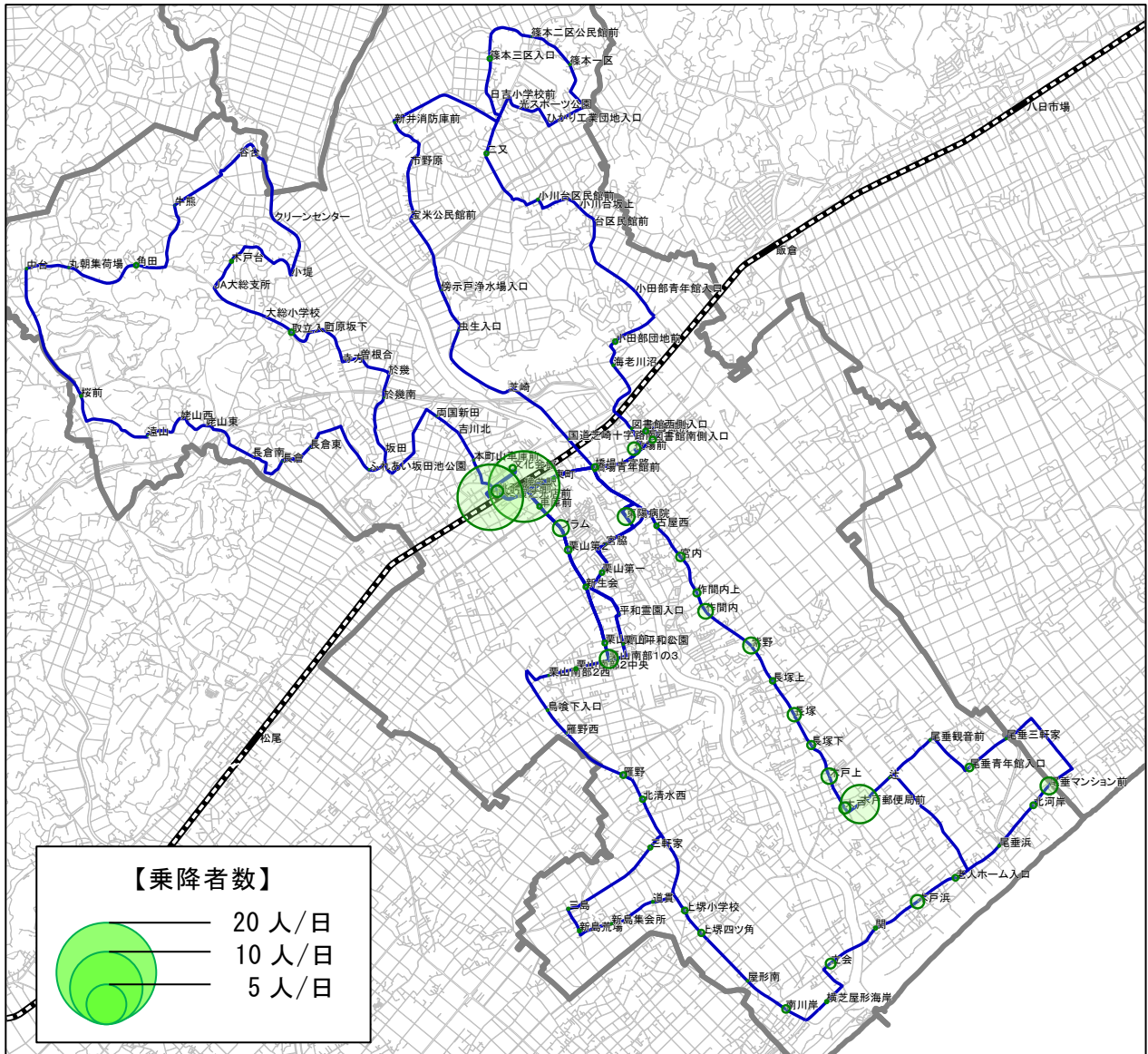


図 4-12 町内循環バスの停留所別利用者数（令和元年7月・10月）

資料：横芝光町資料

4. 横芝光町の公共交通の現況

② 利用者の少ない停留所

- 令和元年7月、10月（年間で最も利用が多い2月）で平均的な1週間の利用者が1人未満の停留所を見ると、南側ルートでは栗山、鳥喰、木戸、尾垂地区などの一部停留所で1週間の利用者数が1人未満の停留所が見られます。
- 北側ルートでは、大半の停留所が1週間の利用者が1人未満となっています。

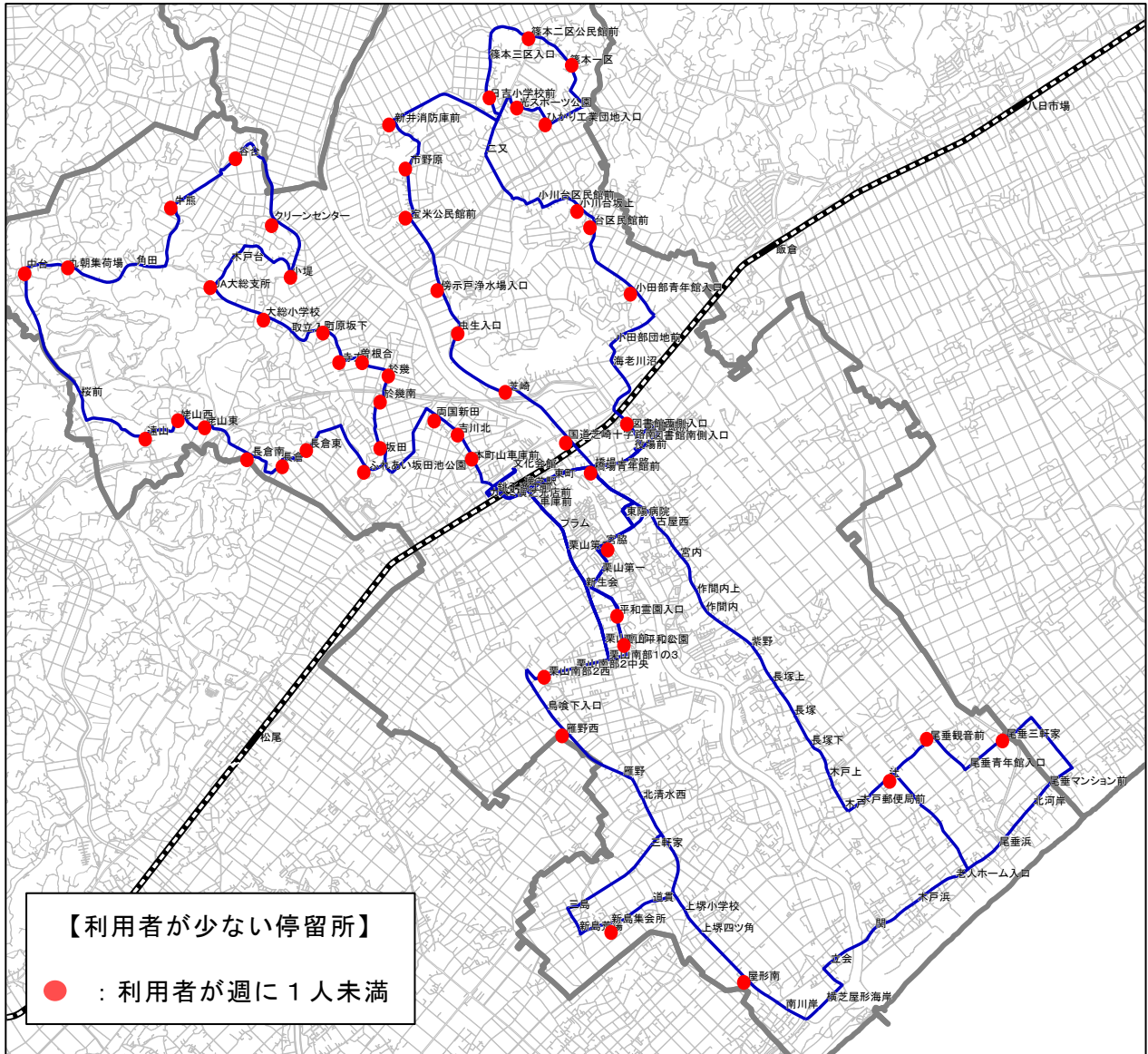


図 4-13 利用者が少ない停留所（1週間に乗降者が1人以下：令和元年7月・10月）

資料：横芝光町資料

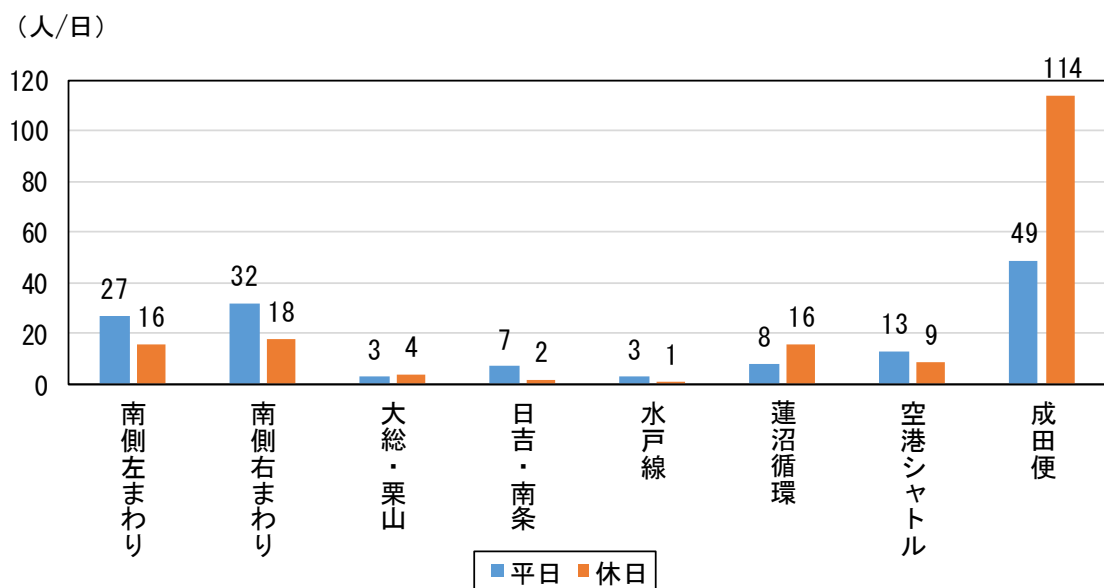
(2) バスの利用特性

実態調査結果からみたバス利用特性は、次のようになっています。

- 調査対象：町内を運行するバス全便の利用者のうち町内で乗降する方
- 調査日時：令和2年10月24日(土)～27日(火)
 - ・24・27日：水戸線、蓮沼循環、横芝光号成田便、空港シャトルバス
 - ・25・26日：横芝光町循環バス
- 調査方法：調査員が各バス路線に乗車し、利用者に聞き取り調査
- 調査項目：利用者属性、利用特性、運行サービスの満足度、改善点など

1) 平日休日別利用者数

- 平日休日別利用者数を路線別で見ると、中高生のイオンモール成田の利用により横芝光号成田便の休日114人/日が最も多く、次いで同路線の平日49人/日（前述の中高生の帰宅利用）、町内循環バス南側ルート右まわりの平日32人/日、左まわり27人/日となっています。
- 1便当たりでは、町内循環バス南側ルート左まわりの平日9.0人/便が最も多く、次いで右まわりの平日8.0人/便となっています。



※空港シャトルバスは、横芝光町関連の利用者数

図4-14 路線別1日当たりの利用者数

4. 横芝光町の公共交通の現況

2) バスの移動特性

① 町内循環バス南側ルート

- 地区内相互の利用は少なく、地区間での移動が多くなっています。
- 地区間利用の約 90%が横芝駅周辺地区との行き来であり、横芝地区と光地区間での利用は5人と少なくなっています。

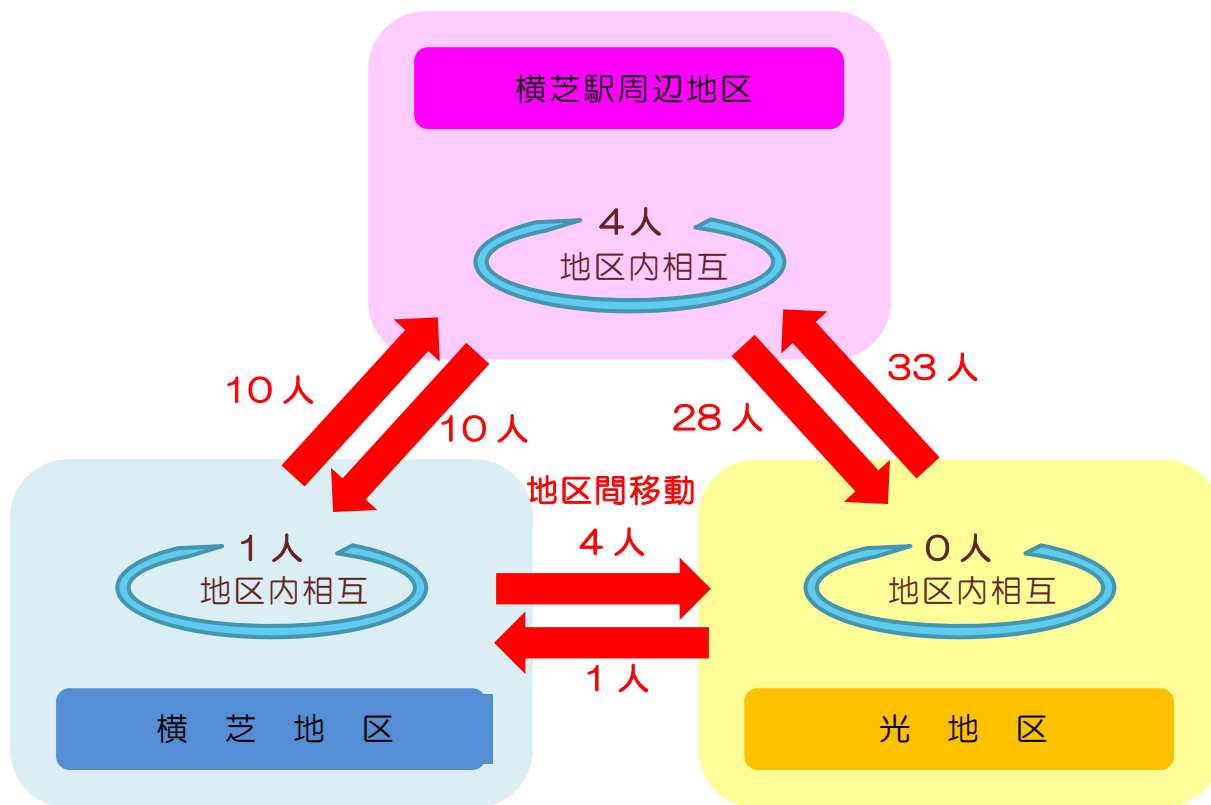


図 4-15 町内循環バス南側ルートの地区間利用状況

② 町内循環バス大総・栗山循環

- 大総地区から横芝駅周辺地区間と大総地区から横芝地区北側間の利用が見られました。その他は、南側ルートでも利用可能な区間での利用となっています。

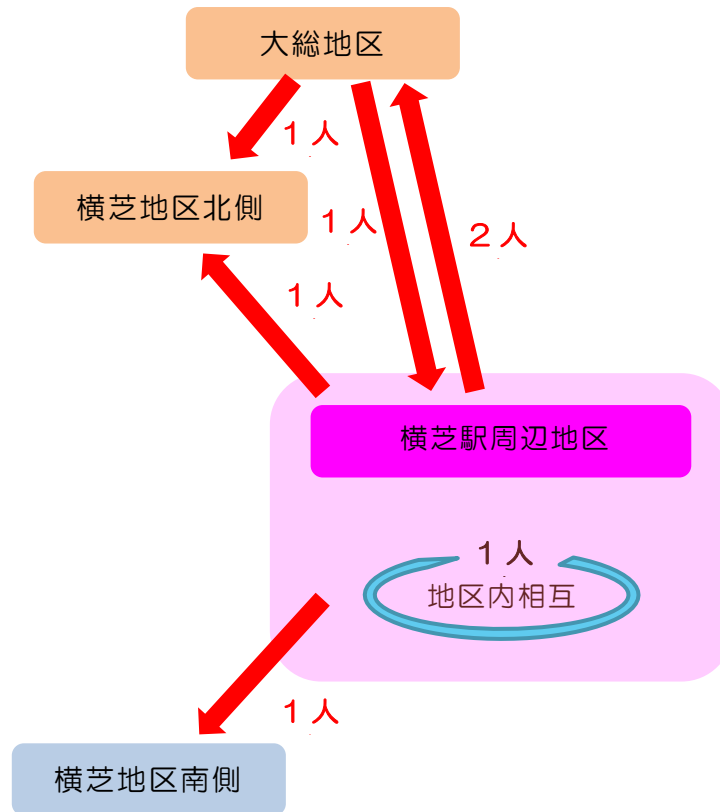


図 4-16 町内循環バス大総・栗山循環の地区間利用状況

4. 横芝光町の公共交通の現況

③ 町内循環バス日吉・南条循環

- 日吉地区と南条地区から横芝駅周辺地区へそれぞれ 3 人が利用しているが、帰宅時の利用は見られず、他の交通手段を利用していると考えられます。その他は、南側ルートでも利用可能な区間での利用となっています。

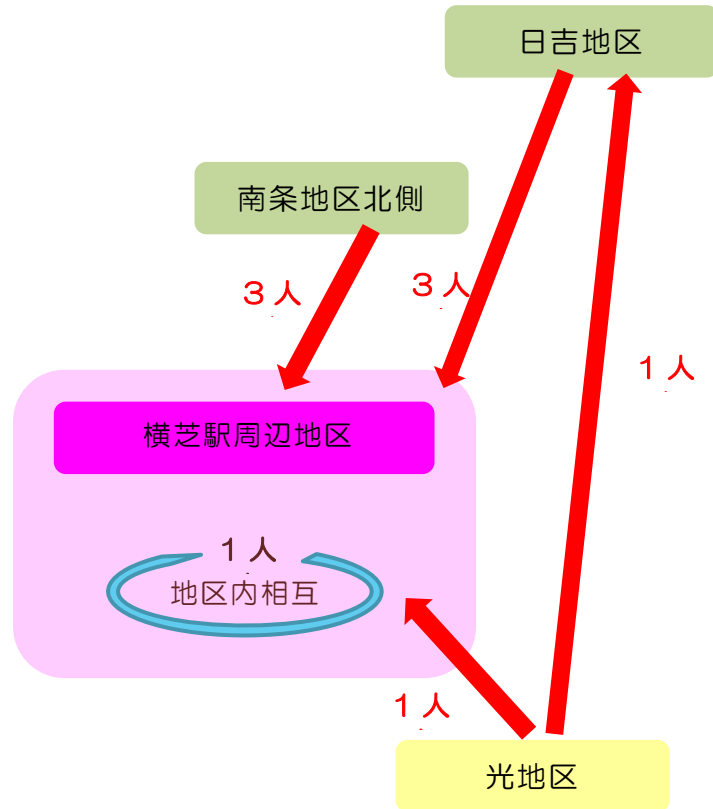


図 4-17 町内循環バス日吉・南条循環の地区間利用状況

④ 横芝光号成田便

- 横芝駅からイオンモール成田間の 32 人が最も多く（逆方向も 29 人）と多くなっています。また、横芝光町役場からイオンモール成田間も 28 人（逆方向 18 人）と多く、横芝光町役場、横芝駅からイオンモール成田間の利用が大部分を占めています。
- その他に利用が多い停留所は、横芝工業団地から横芝光町役場間で 11 人（逆方向 10 人）の利用が見られます。
- 成田空港第 2 旅客ターミナルについては、新型コロナウイルス感染拡大の影響のためか、利用は少なくなっています。

表 4-5 停留所間 OD 表（横芝光号成田便）

乗車\降車バス停	横芝光町役場	横芝駅	ふれあい坂田池公園	横芝工業団地	航空科学博物館入口	整備地区	成田空港第2旅客ターミナル	京成成田駅東口	イオンモール成田	合計
横芝光町役場				10			4	2	28	44
横芝駅						1	6	3	32	42
ふれあい坂田池公園									2	2
横芝工業団地	11	1				1	3	2		18
航空科学博物館入口										0
整備地区										0
成田空港第2旅客ターミナル	2	4		2						8
京成成田駅東口										0
イオンモール成田	18	29	2							49
合計	31	34	2	12	0	2	13	7	62	163

4. 横芝光町の公共交通の現況

4.2.3 デマンド交通（のりあいよこぴー号）の利用状況

(1) デマンド交通の利用状況

1) 利用者数の推移

- デマンド交通（のりあいよこぴー号）の利用者数は、運行開始後の平成 27 年は約 1.3 万人／年であったが、2 年後の平成 29 年には約 1.4 万人／年まで増加したが、その後減少に転じ、令和元年には約 1.3 万人／年、令和 2 年度では新型コロナウイルス感染拡大の影響により約 1.1 万人／年まで減少しています。

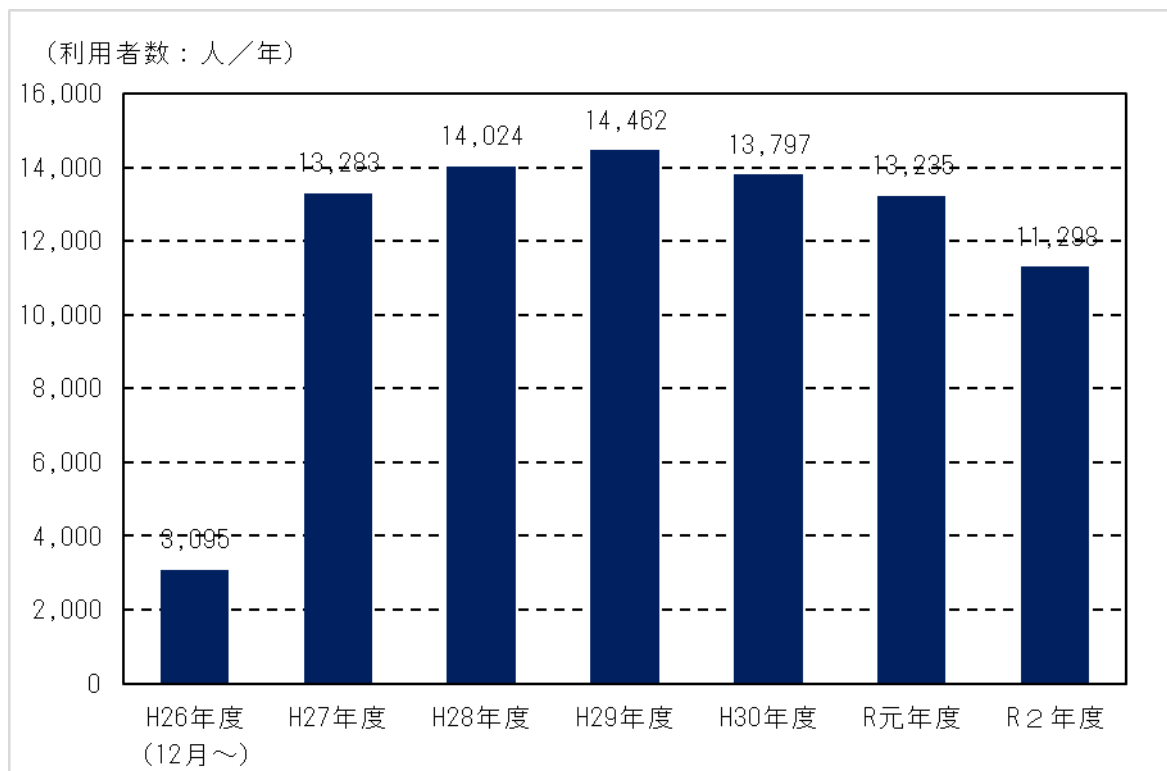


図 4-18 デマンド交通（のりあいよこぴー号）の利用者数の推移

2) 利用者の特性

① 性別・年齢階層

- 令和元年度の利用者の性別は女性が多くを占めています。
- 年齢階層では、女性は80歳代が最も多く、次いで70歳代、60歳代となっており、男性は60歳代が最も多く、次いで80歳代、70歳代となっており、男女とも高齢層が中心となっています。

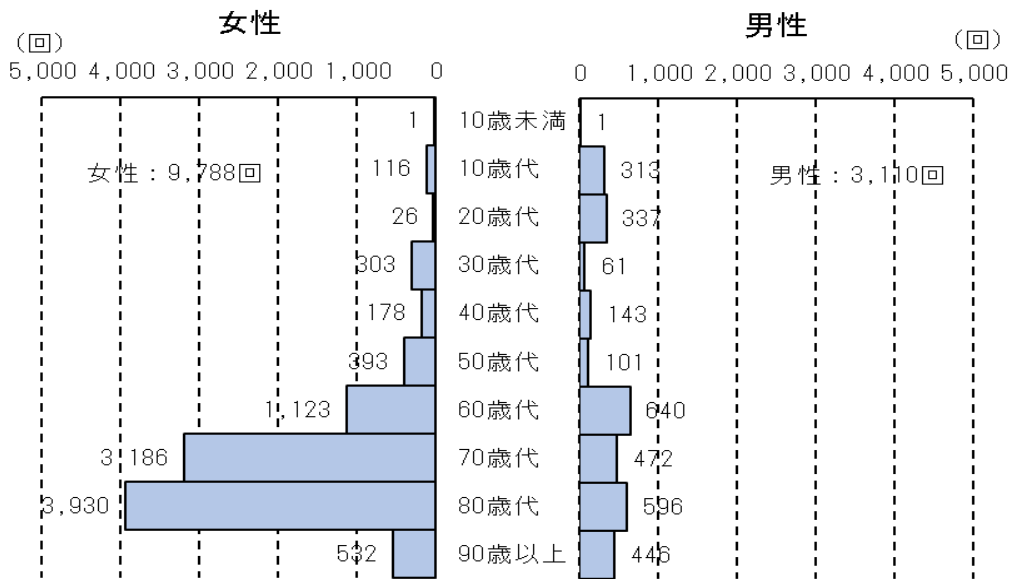


図 4-19 令和元年度の利用者数の性・年齢階層

② 利用回数

- 利用状況は、登録者のうち 2%しか利用しておらず、利用している人の利用回数をみると、56%が10回/年未満と半数以上を占めており、次いで10~19回/年が12%と月に1回程度利用する人が多くなっています。しかし、100回/年以上利用する人も6%おり、最大は309回/年となっています。

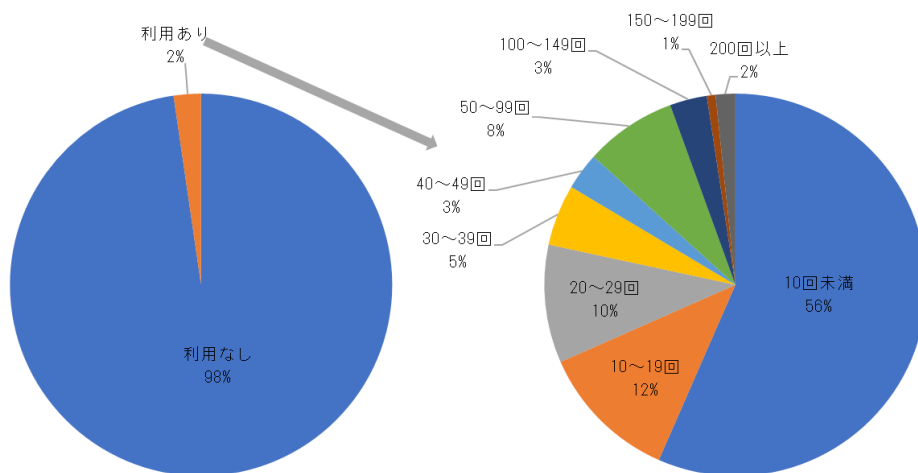


図 4-20 令和元年度の利用回数別登録者数

4. 横芝光町の公共交通の現況

③ 利用者の居住地

- 居住地別の利用回数は、宮川地区の1,659回／年が最も多く、次いで栗山地区の1,507回／年、木戸地区の1,506回／年で、総武本線より南側地域での利用が多くなっています。また、新井、尾垂、宝米地区では、人口が比較的多いのに関わらず利用されていません。
- 登録者当りの利用回数が多い地区は、芝崎地区(19.1回)、宝米地区(14.6回)、曾根合地区(12.5回)、富下地区(12.2回)となっており、総武本線より北側地域が高くなっています。

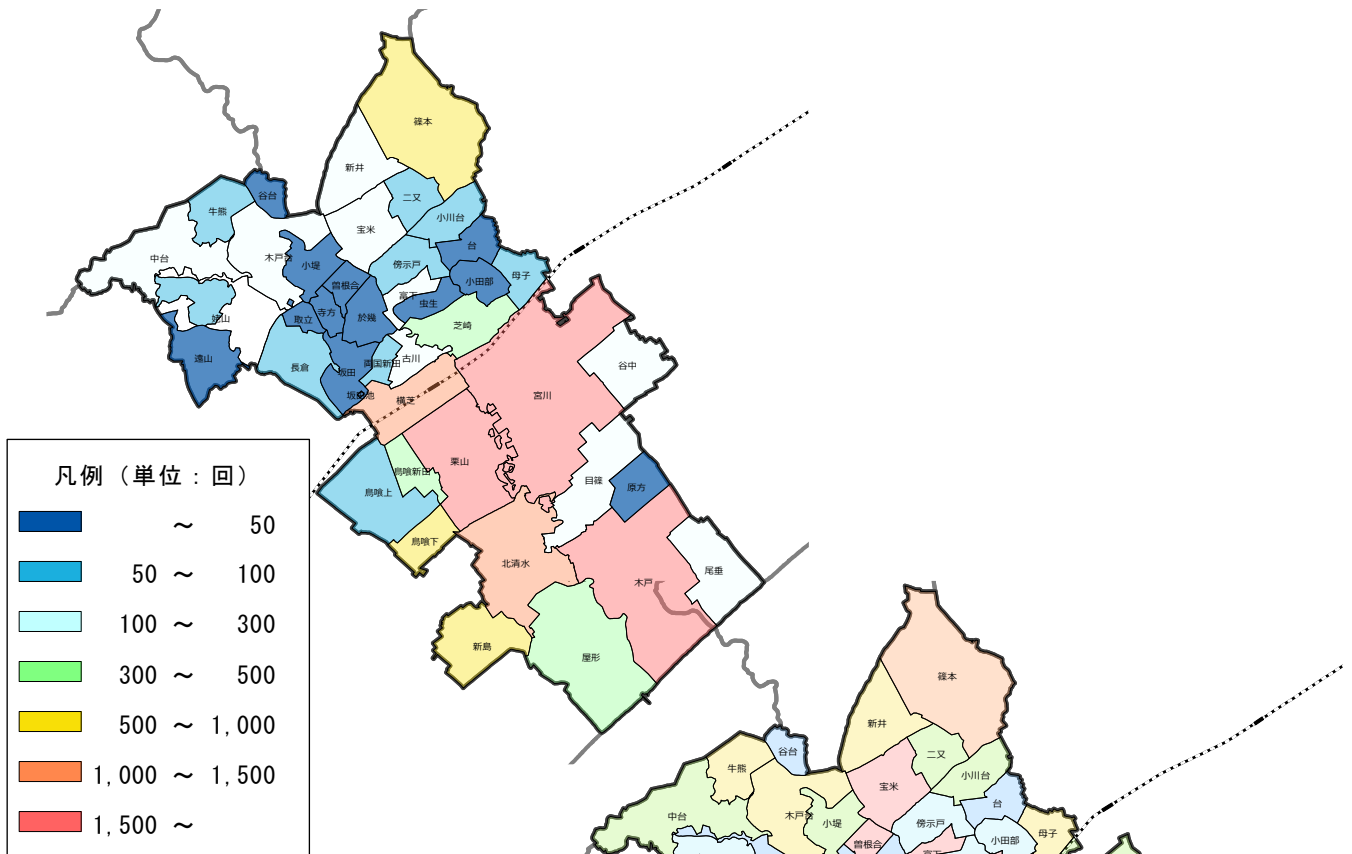


図 4-21 令和元年度の居住地別利用回数

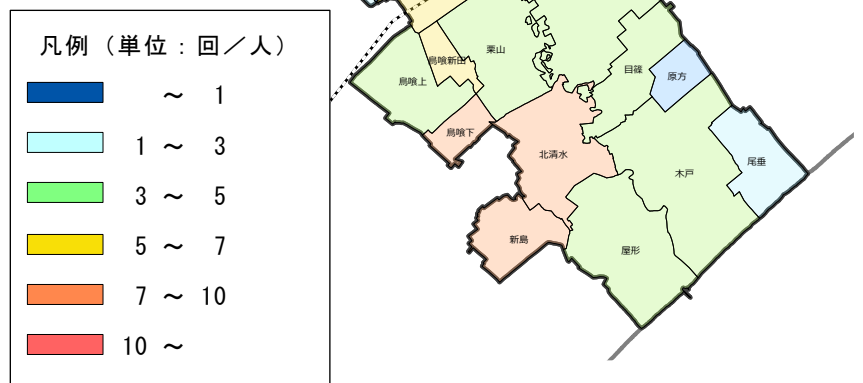


図 4-22 令和元年度の居住地別登録者当り利用回数

④ 曜日別・時間帯別利用状況

- 令和元年度の曜日別平均利用者数は、水曜日が46.8人/日と最も多く、次いで金曜日の46.6人/日となっており、土曜日が32.6人/日、月曜日が34.7人/日と少なくなっています。
- 時間帯別の平均利用回数をみると、午前中の利用が多く9時台の5.7回/時が最も多く、次いで10時台の5.2回/時、14時台の4.2回/時となっており、7時台と17時台の利用は低くなっています。

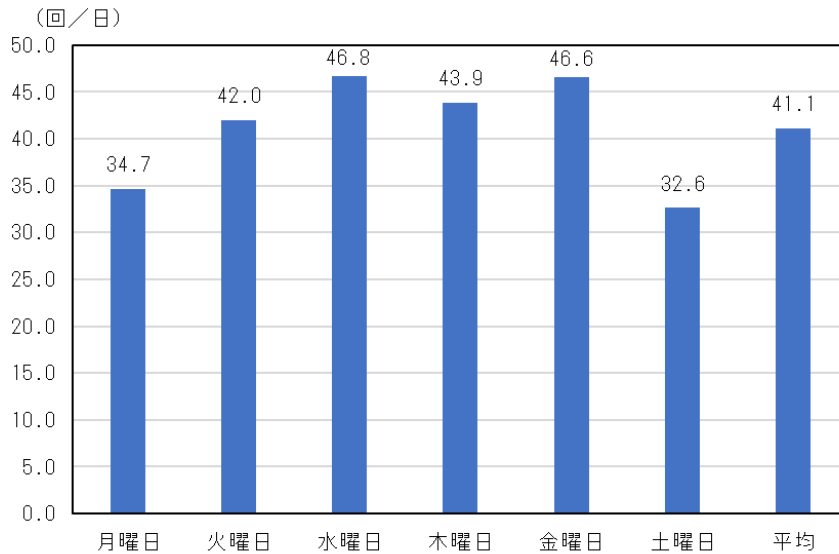


図 4-23 令和元年度の曜日別平均利用回数

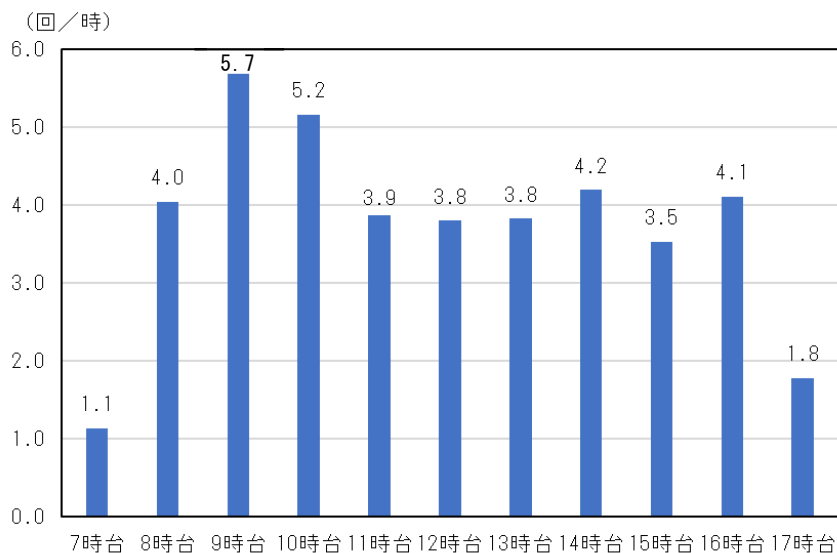


図 4-24 令和元年度の時間帯別平均利用回数

4. 横芝光町の公共交通の現況

⑤ 発着地

- 令和元年度におけるのりあいよこぴ一号の町丁字間の利用は、横芝地区内々が約 800 回／年と最も多く、次いで、宮川地区内々の約 710 回／年と地区内での利用が多くなっています。
- 地区間では、栗山・横芝地区間の約 600 回／年が最も多く、次いで、宮川・横芝地区間の約 510 回／年、横芝・栗山地区間の約 450 回／年、横芝・宮川地区間の約 440 回／年、木戸・宮川地区間の約 410 回／年となっており、横芝、宮川、栗山地区間の利用で全体の約 1/4 を占めています。

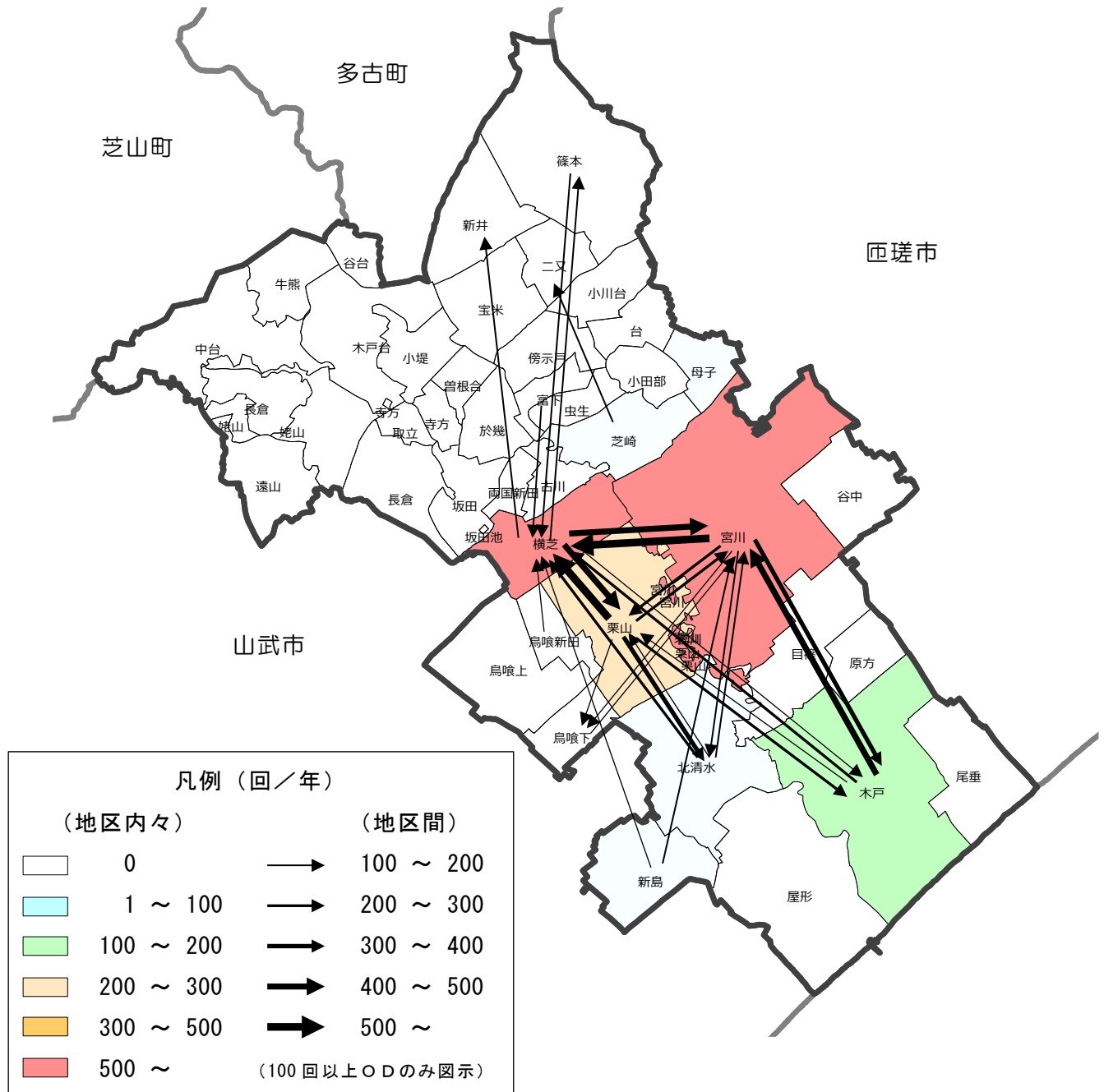


図 4-25 令和元年度の町丁字間の利用状況

⑥ 乗合い状況

- 令和元年6～8月の期間の乗合い率では、全運行回数の1/3が乗合い利用となっています。
- 曜日別では、利用の多い金曜日が最も高く、利用の少ない土曜日が低くなっています。
- 時間帯別では、施設等からの帰宅時の利用と考えられる16時台が最も高く、次いで10時台が高くなっています。18時台での乗合い利用は見られません。

表 4-6 曜日別時間帯別のデマンド交通の相乗り率（令和元年6～8月）

	月	火	水	木	金	土	合計
7時台	6.7%	5.6%	0.0%	17.4%	18.8%	7.7%	10.2%
8時台	13.8%	28.6%	21.3%	24.1%	29.6%	6.3%	21.6%
9時台	31.6%	26.5%	33.9%	27.2%	38.0%	30.0%	31.5%
10時台	48.6%	37.9%	47.1%	40.5%	55.6%	33.3%	44.2%
11時台	36.5%	29.1%	35.3%	33.3%	29.2%	19.0%	30.3%
12時台	39.3%	40.8%	46.1%	31.7%	33.3%	32.6%	37.5%
13時台	35.3%	45.8%	38.8%	32.3%	51.3%	34.8%	40.4%
14時台	45.5%	29.8%	37.6%	32.3%	29.4%	22.6%	33.3%
15時台	16.1%	18.2%	27.3%	40.0%	29.0%	24.1%	26.1%
16時台	47.2%	49.3%	50.6%	45.3%	48.8%	31.8%	46.6%
17時台	0.0%	17.4%	13.0%	18.5%	39.6%	15.4%	22.5%
18時台	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
合計	33.6%	32.2%	35.9%	31.9%	38.4%	26.0%	33.3%

注) ■ : 20～30%、■ : 30～40%、■ : 40%以上

資料) 予約システムのログデータ（令和元年7～8月）より集計

⑦ 予約できなかった件数

- 令和2年度で、デマンド交通が予約できなかった件数は、1,981回となっており、全利用者に占める割合は約17%と高い数値となっています。

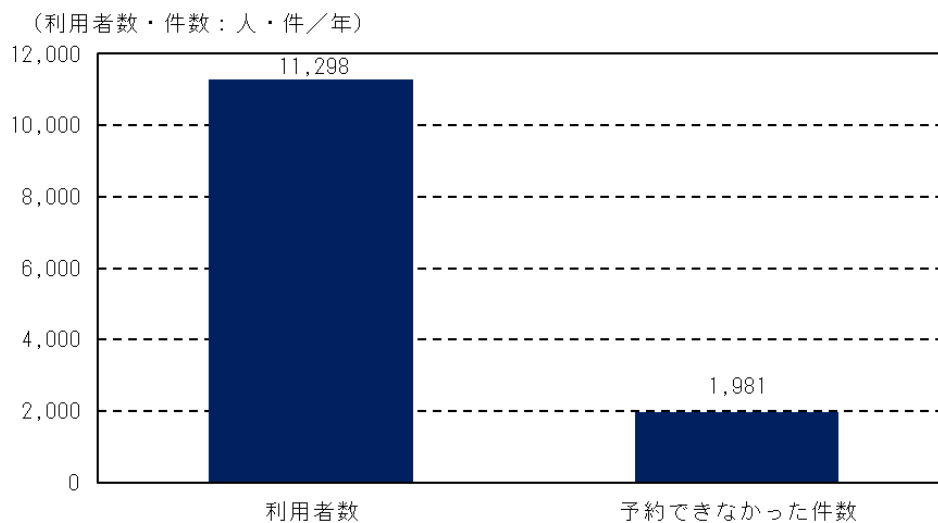


図 4-26 令和2年度の年間利用者数と予約できなかった件数

4. 横芝光町の公共交通の現況

4.3 公共交通の公的負担状況

(1) 公共交通への公的補助額の推移

- 公共交通への公的補助額は、平成27年度から平成30年度までは約6.0～6.2千万円で推移していたが、令和元年12月より横芝光号成田便が増便し、令和2年度からは年間を通して全日運行したことから、約11.1千万円まで増額しています。

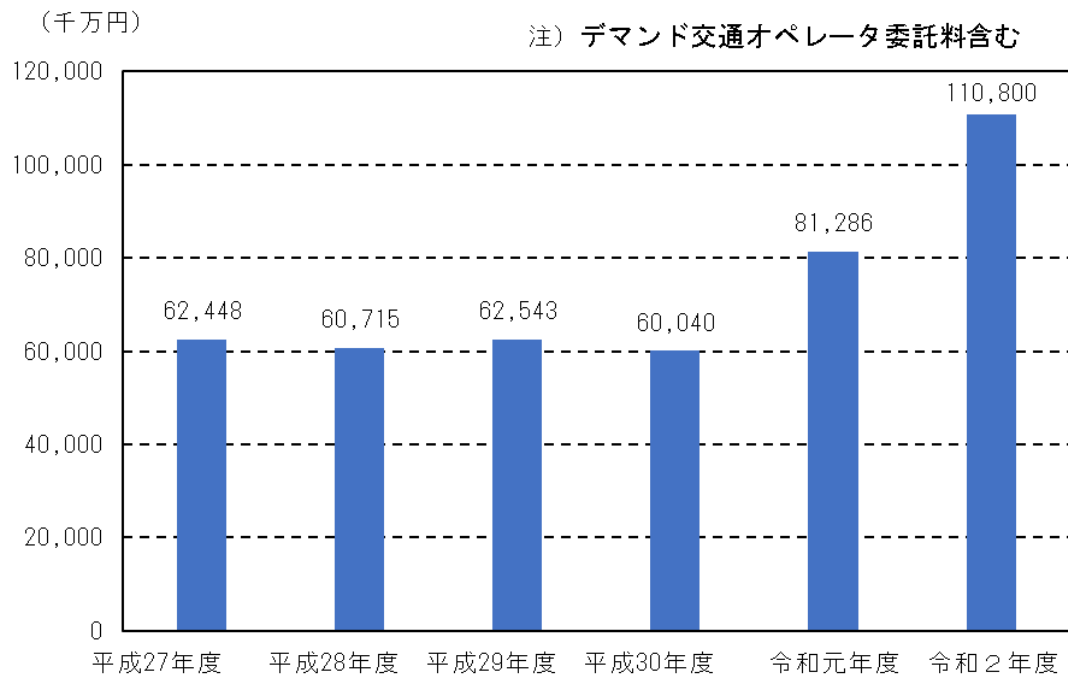


図 4-27 公共交通への公的負担額の推移

(2) 路線別の公的負担状況

1) 令和2年度の路線別公的負担額

- 令和2年度の各路線の横芝光町の公的負担額は、横芝光号成田便が約4,700万円と最も多く、次いでデマンドタクシーが約2,500万円となっています。
- 利用者一人当たり補助額は、水戸線、蓮沼循環、横芝光号成田便とよこび一号が約2,000円以上となっており、次いで町内循環バスが約1,300円となっています。
- なお、横芝光号成田便については運行開始からの期間が少ないこと、新型コロナウイルス感染症の拡大による成田国際空港の利用低下等の影響が大きいと考えられます。

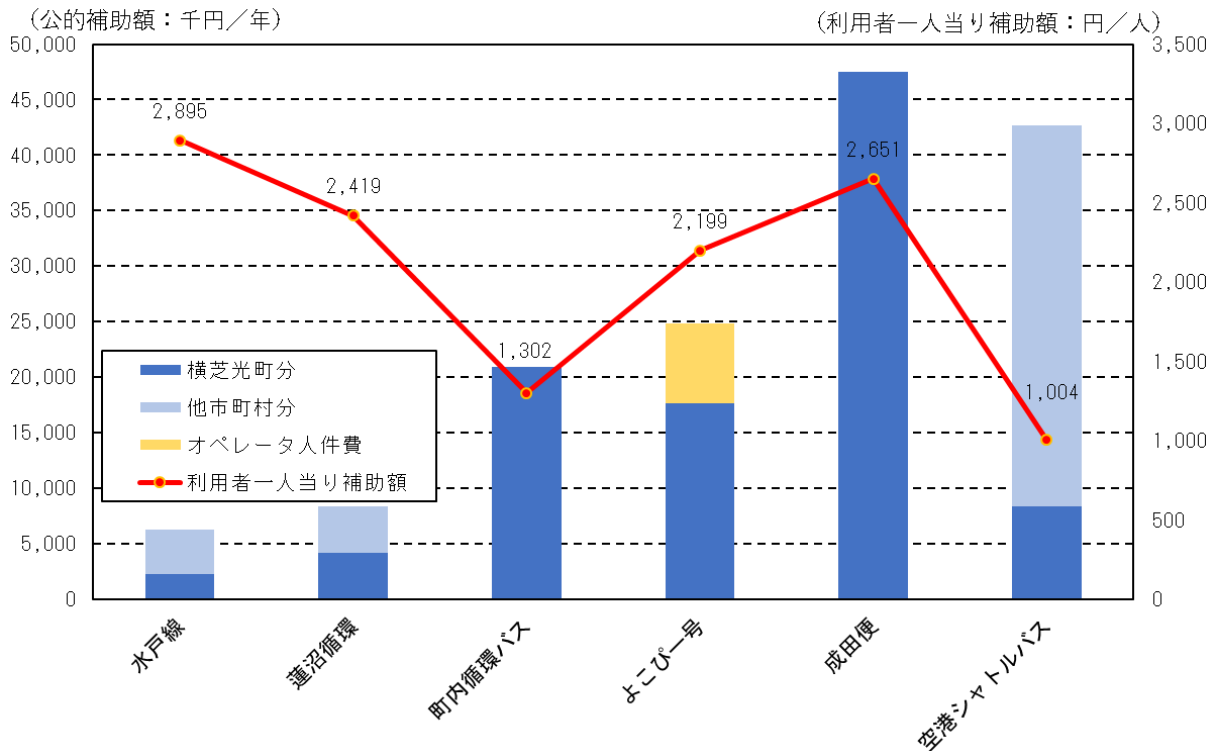


図 4-28 令和2年度の路線別公的負担額と利用者一人当たり公的負担額

4. 横芝光町の公共交通の現況

2) 令和2年度の路線別収支率

- 令和2年度の各路線の収支率(=運賃収入/運行経費)は、空港シャトルバスが約21%と最も高くなっています。
- また、町内循環バスは、約5.9%と最も低い収支率となっています。

(収支率：%)

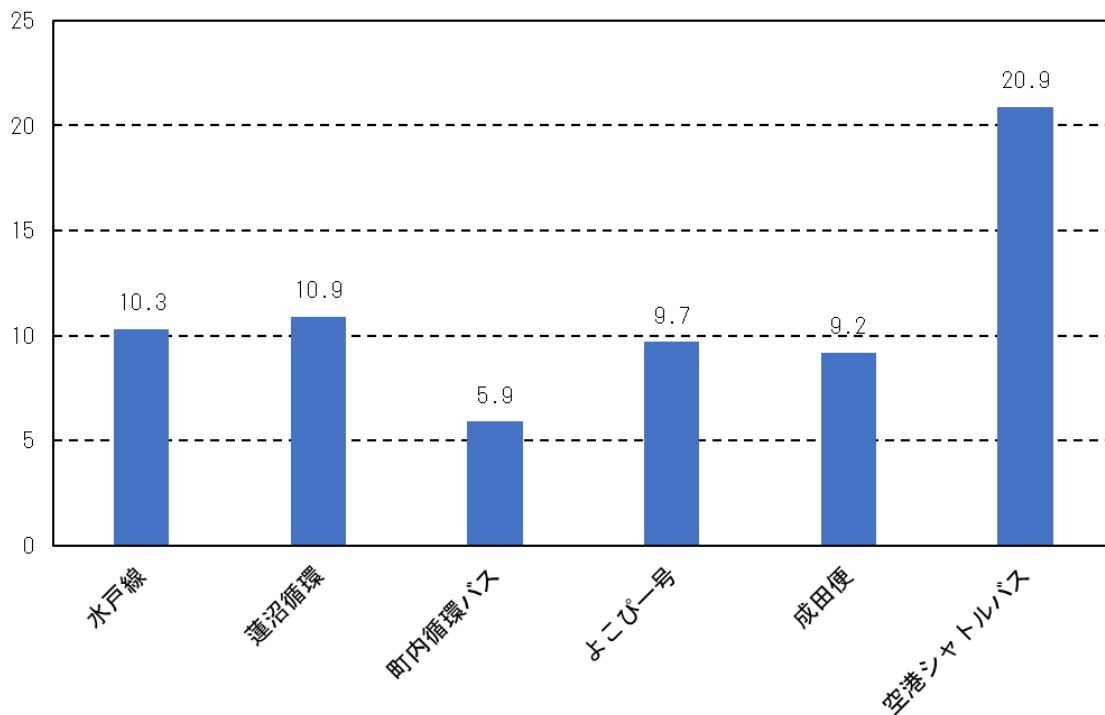


図 4-29 令和2年度の路線別収支率

4.4 公共交通に対する町民の意向

4.4.1 公共交通利用者の意向

(1) 調査概要

① 調査対象

調査対象は、調査日に以下の路線の利用者全員です。

- 蓮沼循環
- 水戸線
- 横芝光町循環バス南側ルート（左まわり、右まわり）
- 横芝光町循環バス北側ルート（大総・栗山循環、日吉・南条循環）
- 空港シャトルバス
- 横芝光号成田便

② 調査日

調査日は各路線とも平日及び土曜日または日曜日の2日間で実施しました。

- 蓮沼循環、水戸線、横芝光町循環バス：令和2年10月24日（土）・27日（火）
- 空港シャトルバス、横芝光号成田便：令和2年10月25日（日）・26日（月）

③ 調査方法と調査項目

調査方法は、調査員が各バス路線に乗車し、利用者に聞き取り方式で実施しました。

また、調査項目は、利用者属性（居住地、性別、年齢、職業等）、利用特性（利用目的、頻度等）、運行サービスの満足度、改善点などを調査しました。

④ 回答状況

回答状況は、下表に示すように全体で322人から回答を得ました。

表 4-7 利用者アンケートへの回答状況

路線名		回答者数
町内循環	南側ルート	93
	大総・栗山循環	7
	日吉・南条循環	9
水戸線		4
蓮沼循環		24
横芝光号成田便		163
空港シャトルバス		22
合計		322

4. 横芝光町の公共交通の現況

(2) 回答者の属性

1) 居住地

- 回答者の居住地は、町内循環バス南側ルートでは白浜地区が半数を超え、次いで上堺地区、東陽地区となっています。
- 町内循環バス北側ルートの大総・栗山循環では横芝地区が、日吉・南条循環では日吉地区が半数を超えています。
- 水戸線の利用者は、全て町外居住者であり、蓮沼循環は、横芝地区、上堺地区、町外となっています。
- 空港シャトルバスは、半数以上が町外居住者で、町内では大総地区、横芝地区が多くなっています。
- 横芝光号成田便では、東陽地区が最も多く、次いで町外となっています。

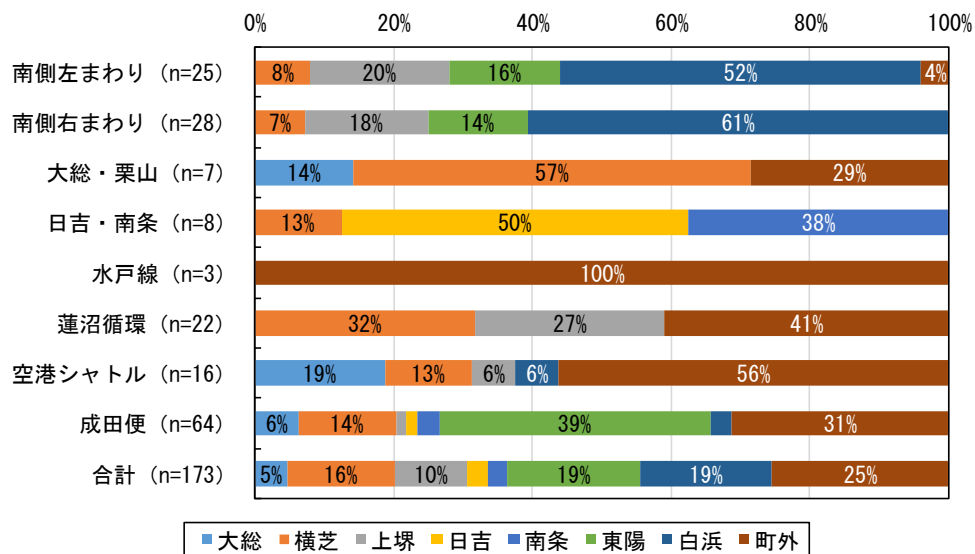
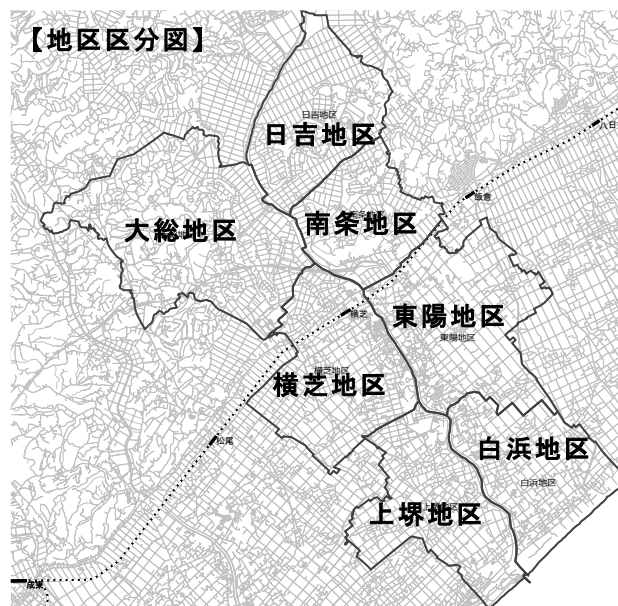


図 4-30 回答者の居住地



2) 性別

- 回答者の性別は、全体で男性が48%、女性52%と若干女性が多くなっています。
- 路線別では、町内循環バス北側ルートの日吉・南条循環、蓮沼循環は女性が7割を超え多く、空港シャトルバスは男性が7割近くとなっています。

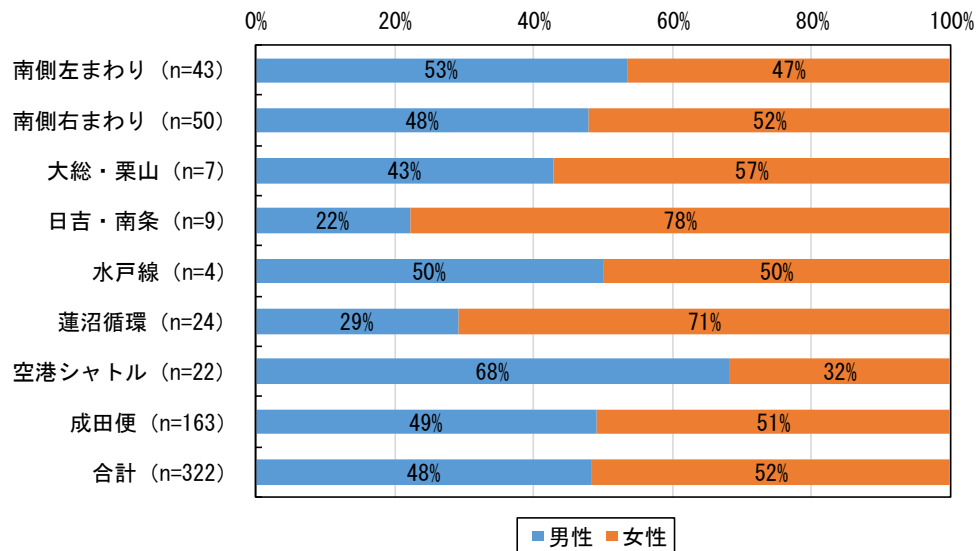


図 4-31 回答者の性別

3) 年齢階層

- 回答者の年齢階層は、全体で10歳代が39%で最も多く、次いで20~30歳代、70歳代となっています。
- 町内循環バスの利用者は60歳以上が約7割を占めており、大総・栗山循環以外は、70歳以上が6割を占めています。

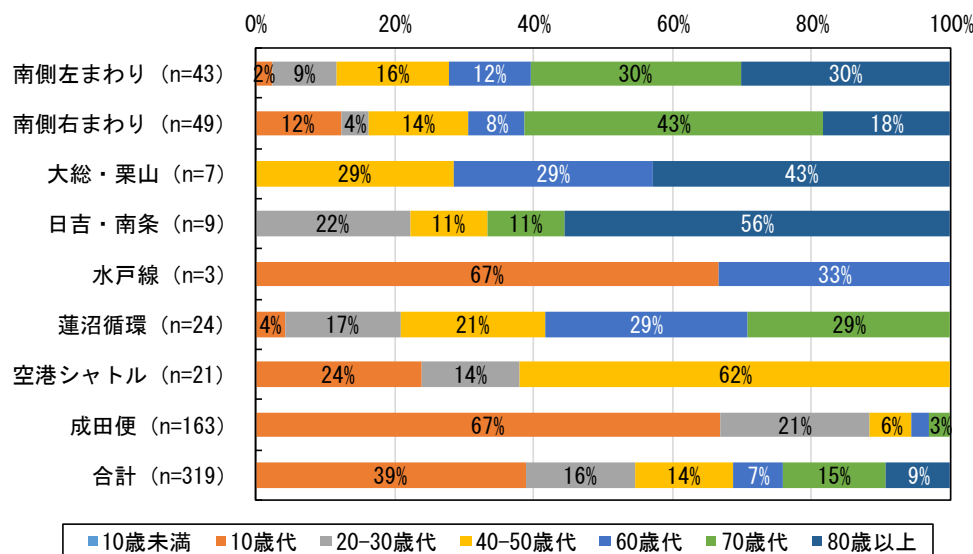


図 4-32 回答者の年齢階層

4. 横芝光町の公共交通の現況

(3) 利用状況

1) 利用目的

- 利用目的は、全体では「買物」の47%が最も多く、次いで「帰宅」の29%となっています。
- 路線別では、町内循環バスの南側ルートは、「買物」が69%と最も多く、右まわり、大総・栗山循環、日吉・南条循環は「買物」「帰宅」が多くなっています。

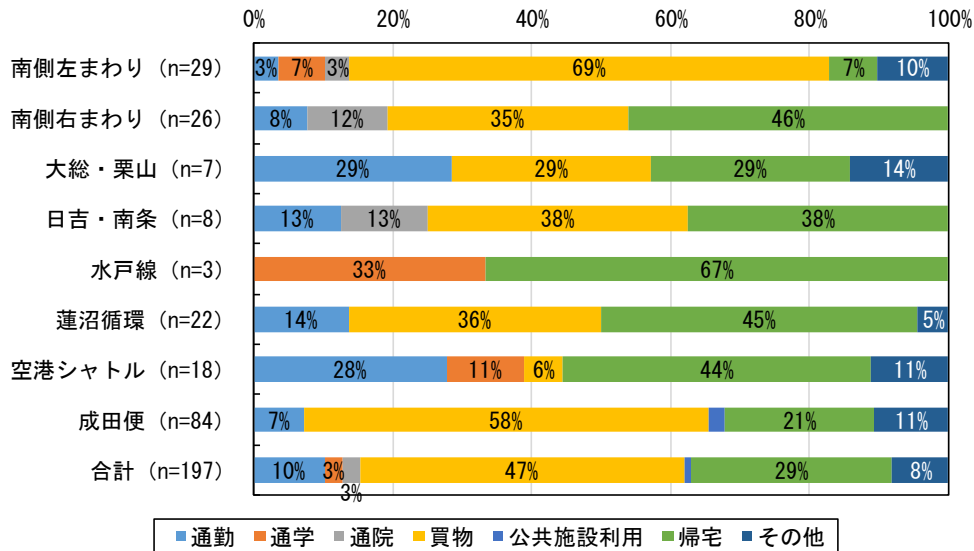


図 4-33 利用目的

2) 行き・帰りの交通手段

- 行き・帰りの交通手段は、全体では81%が「同じバス」と回答しています。
- 路線別では、町内循環バスの大総・栗山循環、水戸線は「他の路線」、「他の交通手段」が、それぞれ30~40%と行き・帰りで交通手段の変更が見られます。

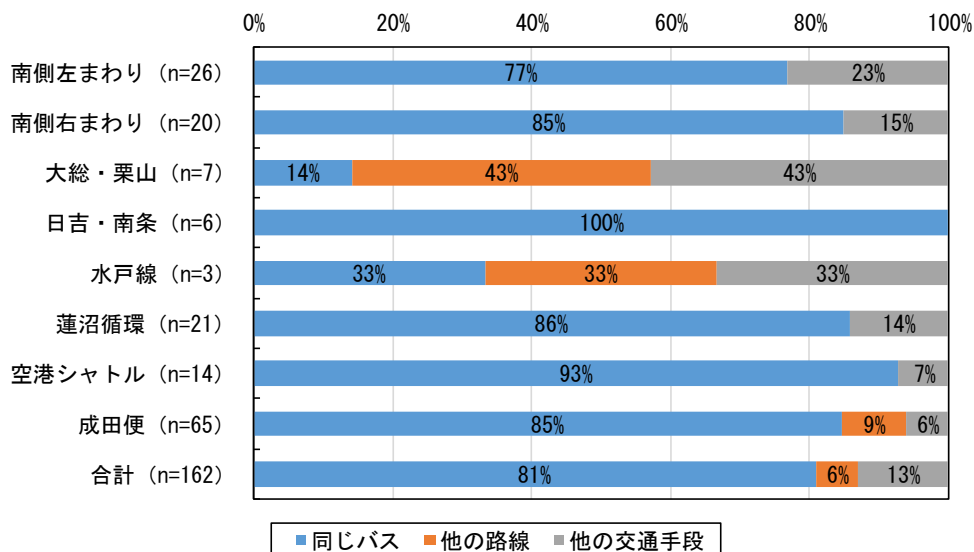


図 4-34 行き・帰りの交通手段

3) 利用頻度

- 利用頻度は、全体では「月数回以下」が42%と最も多く、次いで「週4回以上」が20%となっています。
- 路線別では、町内循環バス、蓮沼循環は「週1回以上」が半数を超えており、特に南側ルートの左まわりは82%となっています。また、水戸線、空港シャトルバスは「週4回以上」が約60%と高頻度利用者が多くなっています。一方、横芝光号成田便は78%が「月数回以下」の利用者となっている。
- 新型コロナウイルス感染拡大前後での利用頻度の変化は見られません。

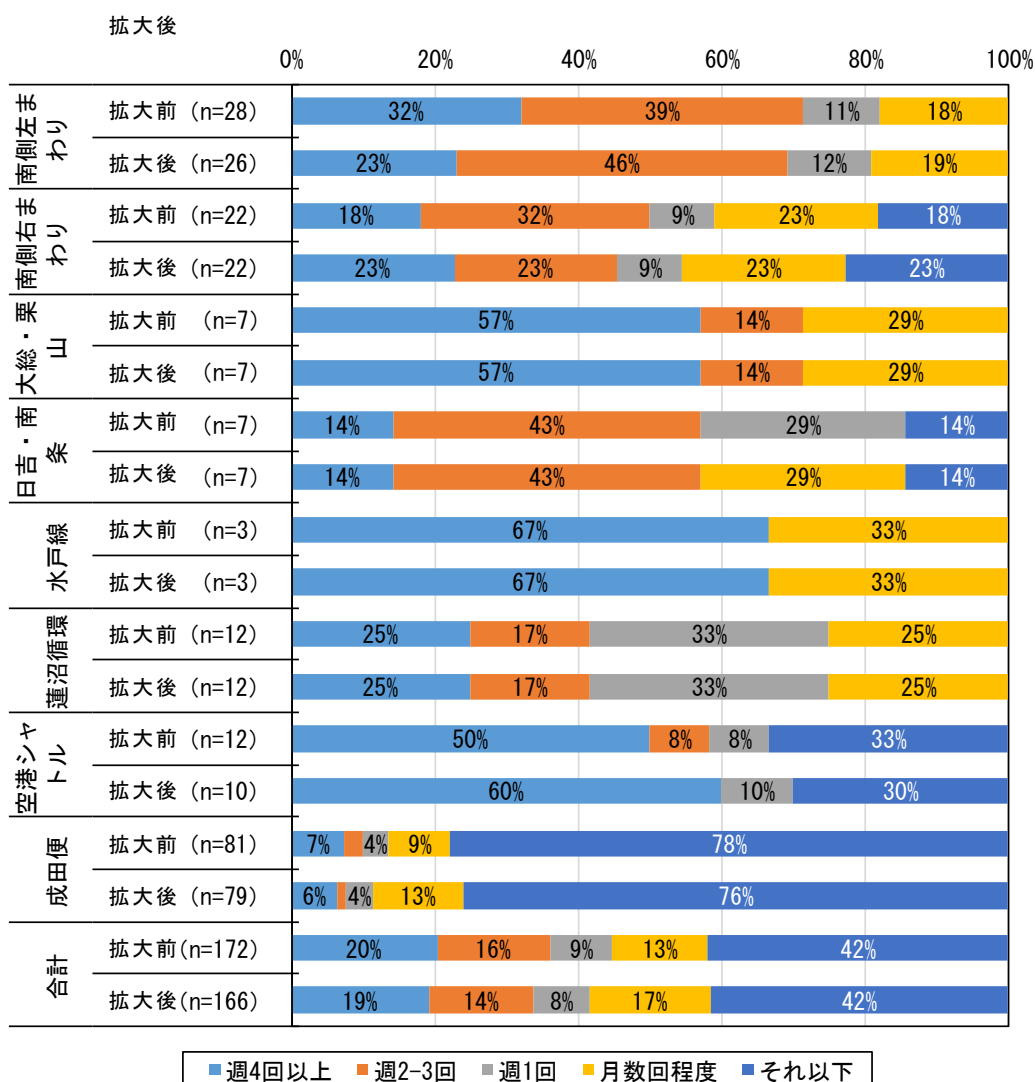


図 4-35 利用頻度（感染拡大前後）

4. 横芝光町の公共交通の現況

4) 停留所までの交通手段

- 停留所までの交通手段は、全体では「徒歩」が55%で最も多く、次いで「自動車（家族等が送迎）」が25%となっています。
- 町内循環バス、蓮沼循環は「徒歩」が大部分を占めているが、空港シャトルバスは「自転車」が、横芝光号成田便は「自動車（家族等が送迎）」が多くなっています。

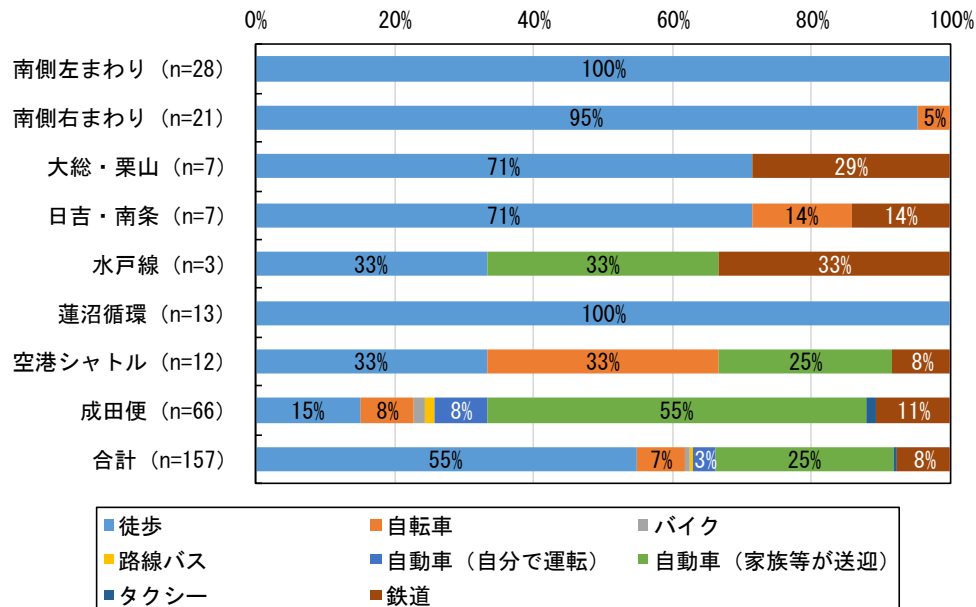


図 4-36 停留所までの交通手段

5) 乗り継ぎ

- 乗り継ぎの有無は、全体では76%が「乗り継ぎしない」となっており、次いで「鉄道に乗り継ぎ」が22%となっています。また、路線別でも全ての路線で「乗り継ぎしない」が半数を超えています。

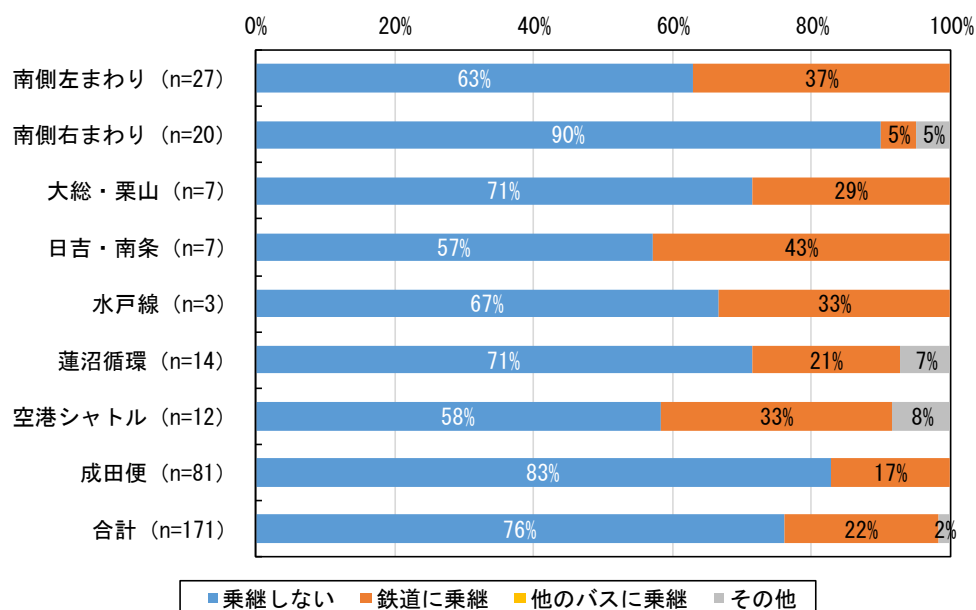


図 4-37 乗り継ぎの有無

6) デマンドタクシーの登録・利用有無

- デマンドタクシーの登録・利用の有無は、全体では81%が「登録していない」、また、5%が「登録しているが利用しない」となっています。
- 路線別では、町内循環バスの南側ルートや蓮沼循環で「よく利用する」の割合が高くなっています。

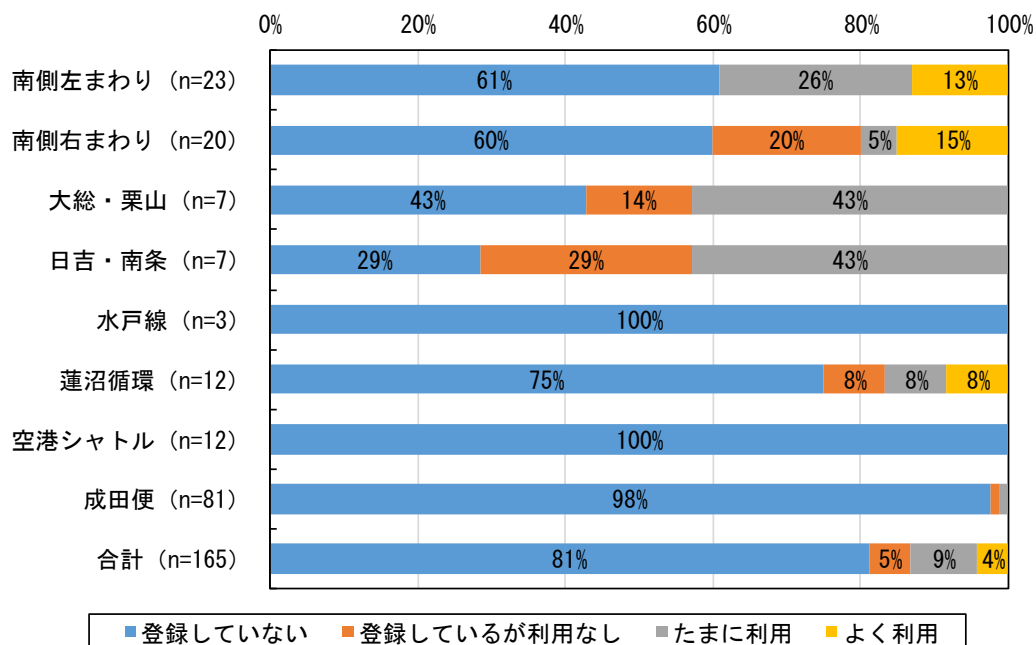


図 4-38 デマンドタクシーの登録・利用有無

4. 横芝光町の公共交通の現況

(4) 満足状況

1) 出発・到着時刻

- 出発・到着時刻に対する満足状況は、全体では91%が「ちょうど良い」と回答しています。
- 町内循環バスの北側ルートと水戸線を除く路線で、「もう少し早く」が10%前後となっており要望時間は、5分から10分となっています。

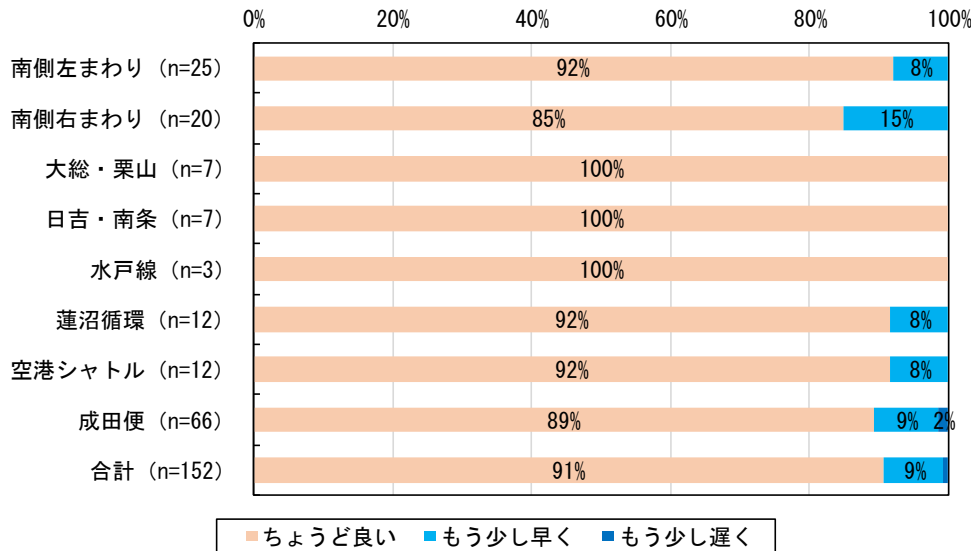


図 4-39 出発・到着時刻に対する満足度

2) 運行間隔

- 運行間隔に対する満足状況は、全体では65%が「不便は感じない」としています。
- 町内循環バスの各ルートと蓮沼循環では、「改善を望む」が30~55%と高くなっています。
- 改善要望では、60分間隔が多くなっています。

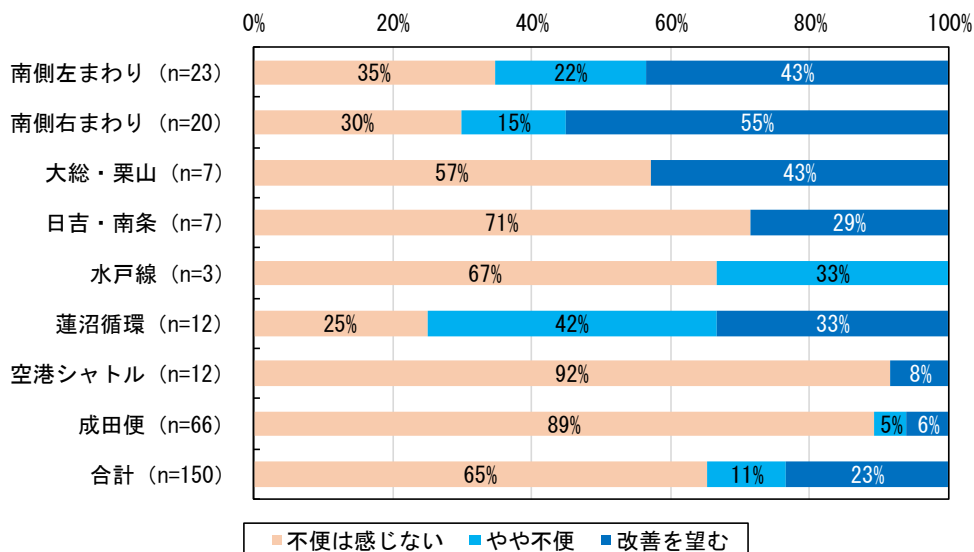


図 4-40 運行間隔に対する満足度

3) 運賃

- 運賃に対する満足状況は、全体では「ちょうど良い」が51%で最も多く、次いで「安い」が32%となっており、「高い」、「やや高い」と感じる人は9%となっています。
- 路線別では、水戸線と蓮沼循環で「やや高い」と感じる割合が高くなっています。

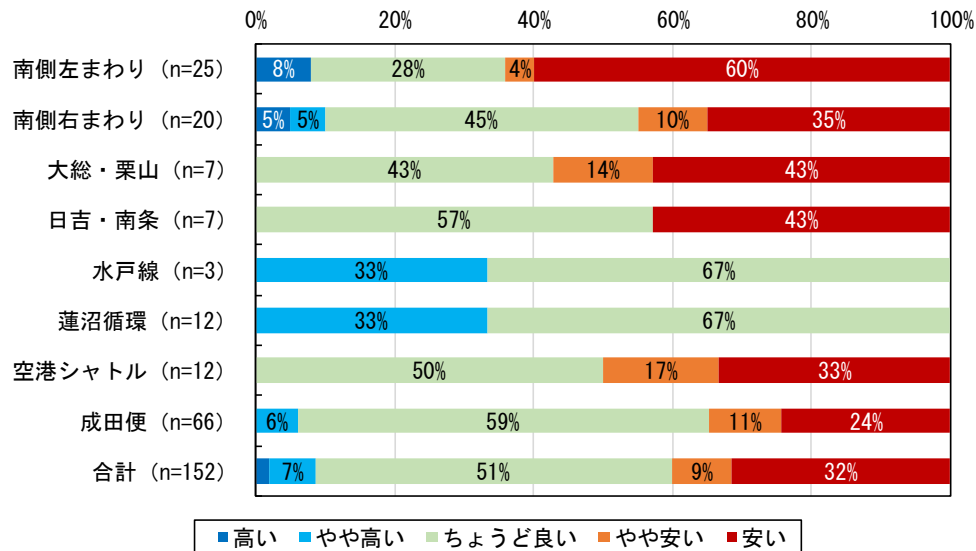


図 4-41 運賃に対する満足度

4) 停留所位置

- 停留所位置に対する満足状況は、全体で95%が「不便は感じない」となっています。
- 路線別では、町内循環バスの南側ルート右まわりと大総・栗山循環、空港シャトルバスで「改善を望む」割合が比較的高くなっています。
- 具体的な要望は、町内循環バスの南側ルート右まわりでは、「木戸郵便局前の停留所が危険で、いつも反対車線側に居る」、「スーパービックハウスの前」、「匝瑳市の希望の里辺り」という意見があり、大総・栗山循環では「三愛周辺」という意見がありました。

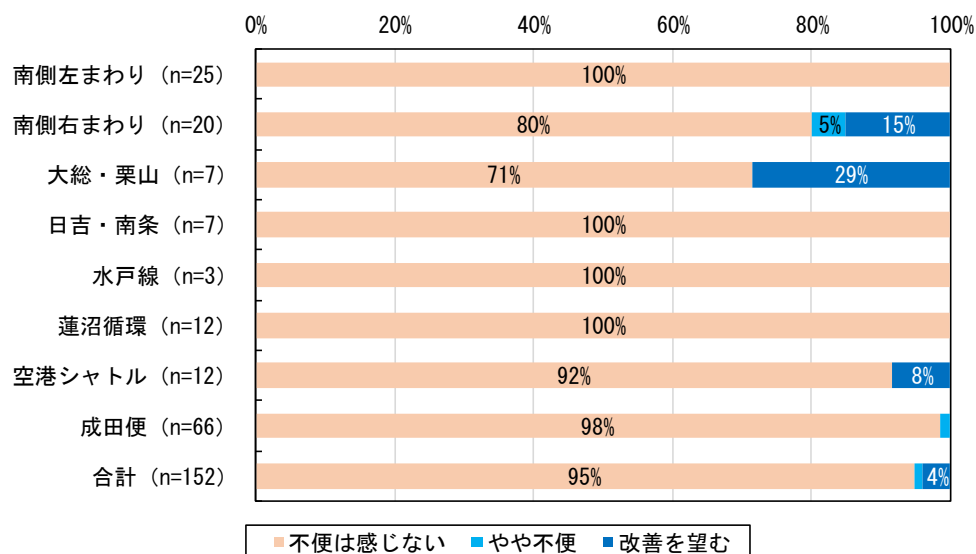


図 4-42 停留所位置に対する満足状況

4. 横芝光町の公共交通の現況

5) 運行ルート

- 運行ルートに対する満足状況は、全体で 86%が「不便は感じない」となっています。
- 路線別では、町内循環バスの南側ルート、大総・栗山循環、蓮沼循環で「改善を望む」が 10~30%となっています。
- 改善要望は、町内循環バスの南側ルートでは、「早く駅に行きたい（遠回り）」という意見が多数見られました。

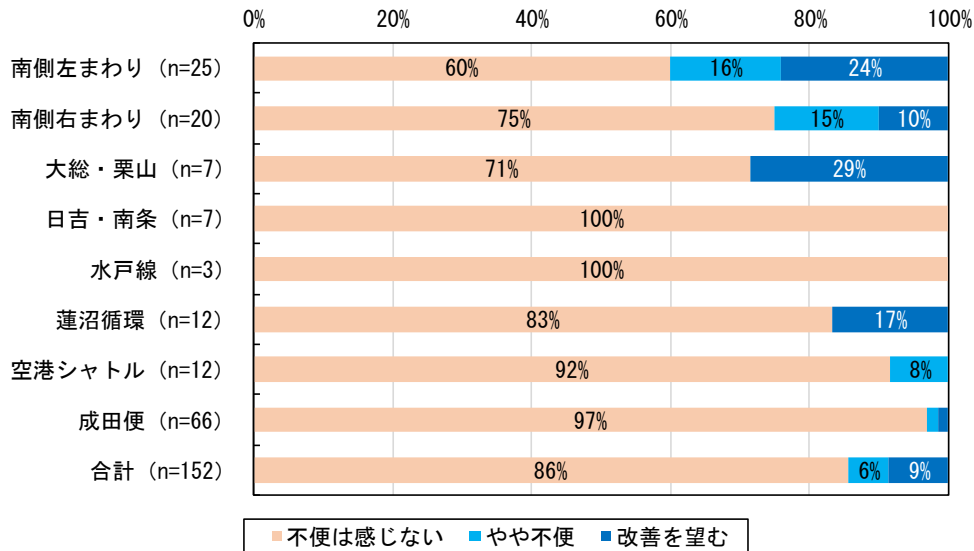


図 4-43 運行ルートに対する満足状況

6) 一般的なサービス

- 一般的なサービスに対する満足状況は、全体で 52%が「満足」、30%が「まあ満足」と回答しています。
- 路線別では、町内循環バスの南側ルート左まわり、大総・栗山循環、蓮沼循環で「やや不満」が 10~30%程度見られます。

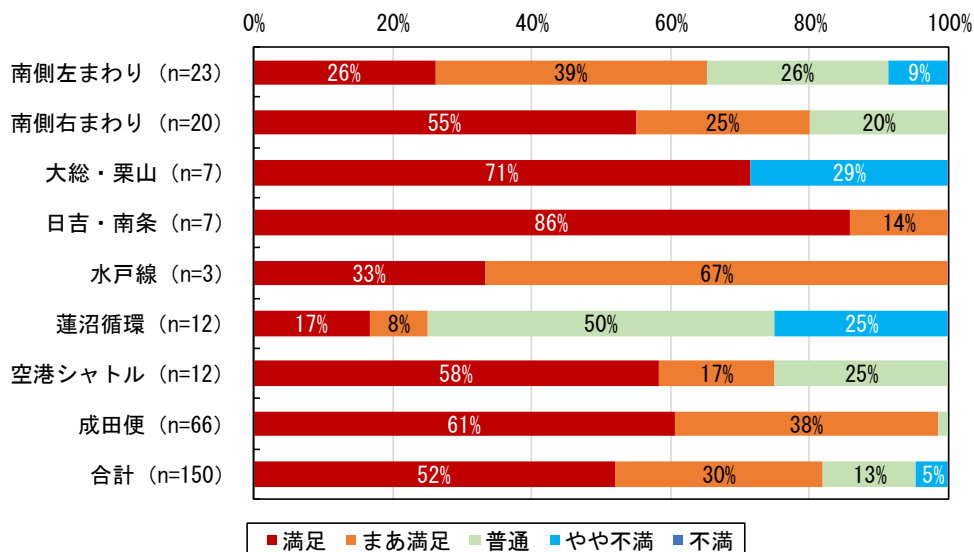


図 4-44 一般的なサービスに対する満足状況

4.4.2 デマンドタクシー登録者の意向

(1) 調査概要

① 調査対象

調査対象は、横芝光町デマンドタクシー（のりあいよこび一号）の登録者より、地域、年齢、利用頻度を考慮して170人を抽出し対象としました。

② 調査方法・調査期間

調査方法は、郵送配布、郵送回収とし、お願い状、調査票、回収用封筒を同封した。調査期間を以下に示します。

- アンケート発送日：令和2年10月22日（木）
- アンケート締切日：令和2年11月8日（日）

③ 調査項目

調査項目は、利用者属性（居住地、性別、年齢、職業等）、利用特性（利用目的、頻度等）、運行サービスの満足度、改善点などを調査しました。

④ 回答状況

回答状況は、下表に示すように全体で90人から回答を得ました。

表 4-8 利用者アンケートへの回答状況

配布枚数	170 票
有効回答	90 票
回収率	53%

(2) 回答者の属性

1) 居住地

- 回答者の居住地は、横芝地区が35%で最も多く、次いで白浜地区、日吉地区で多くなっています。

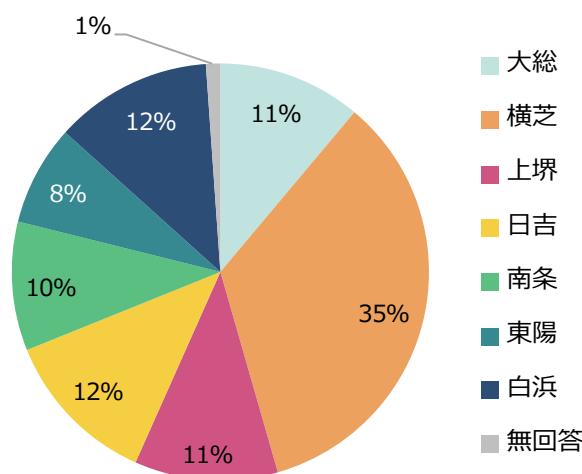


図 4-45 回答者の居住地

4. 横芝光町の公共交通の現況

2) 性・年齢階層

- 回答者の性別は、女性が7割を超えて多くなっています。
- また年齢階層は、70歳代が4割近くで最も多く、次いで40～50歳代、60歳代となっています。

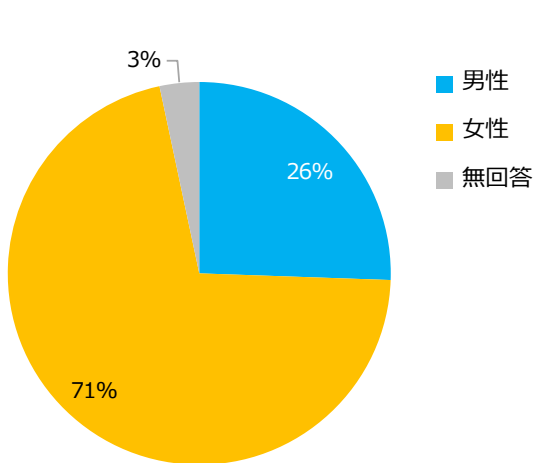


図 4-46 回答者の性別

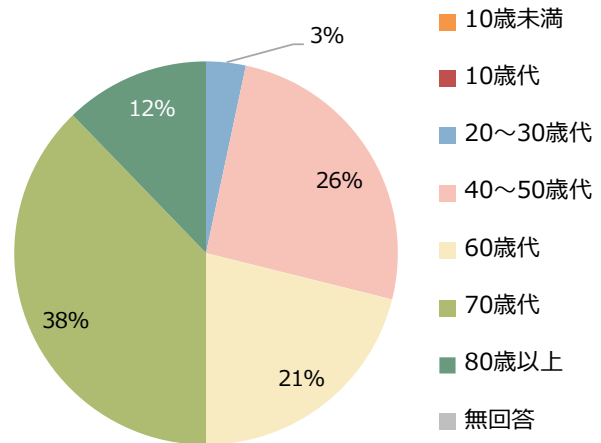


図 4-47 回答者の年齢階層

3) 運転免許の有無と普段の移動手段

- 運転免許の有無は、持っていないと答えた方が44%、持っていると答えた方が42%となっています。また返納したと答えた方も12%となっています。
- 普段の移動方法は、自分で運転して移動が約40%、次いで家族などに送迎してもらえないが約28%となっています。

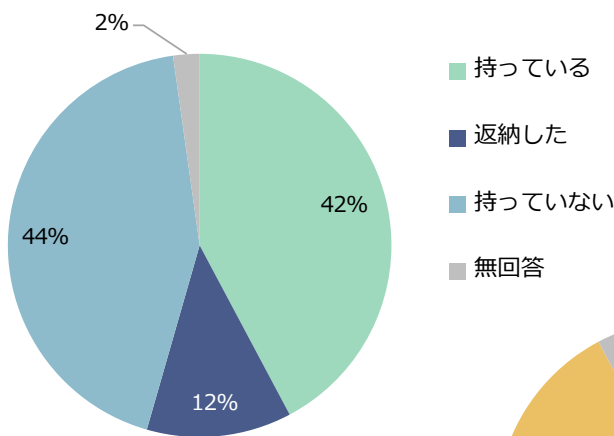


図 4-48 運転免許の有無

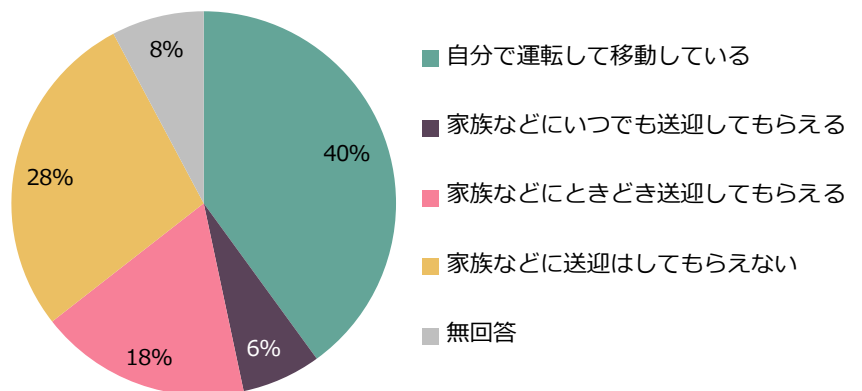


図 4-49 普段の移動方法

(3) 利用状況

1) 利用目的

- のりあいよこぴ一号の利用目的は、全体では「通院」が48%、「買物」も45%と高くなっています。
- 地区で、利用目的に差が見られ、南条地区では「帰宅」が、日吉地区では「公共施設利用」の割合が高くなっています。

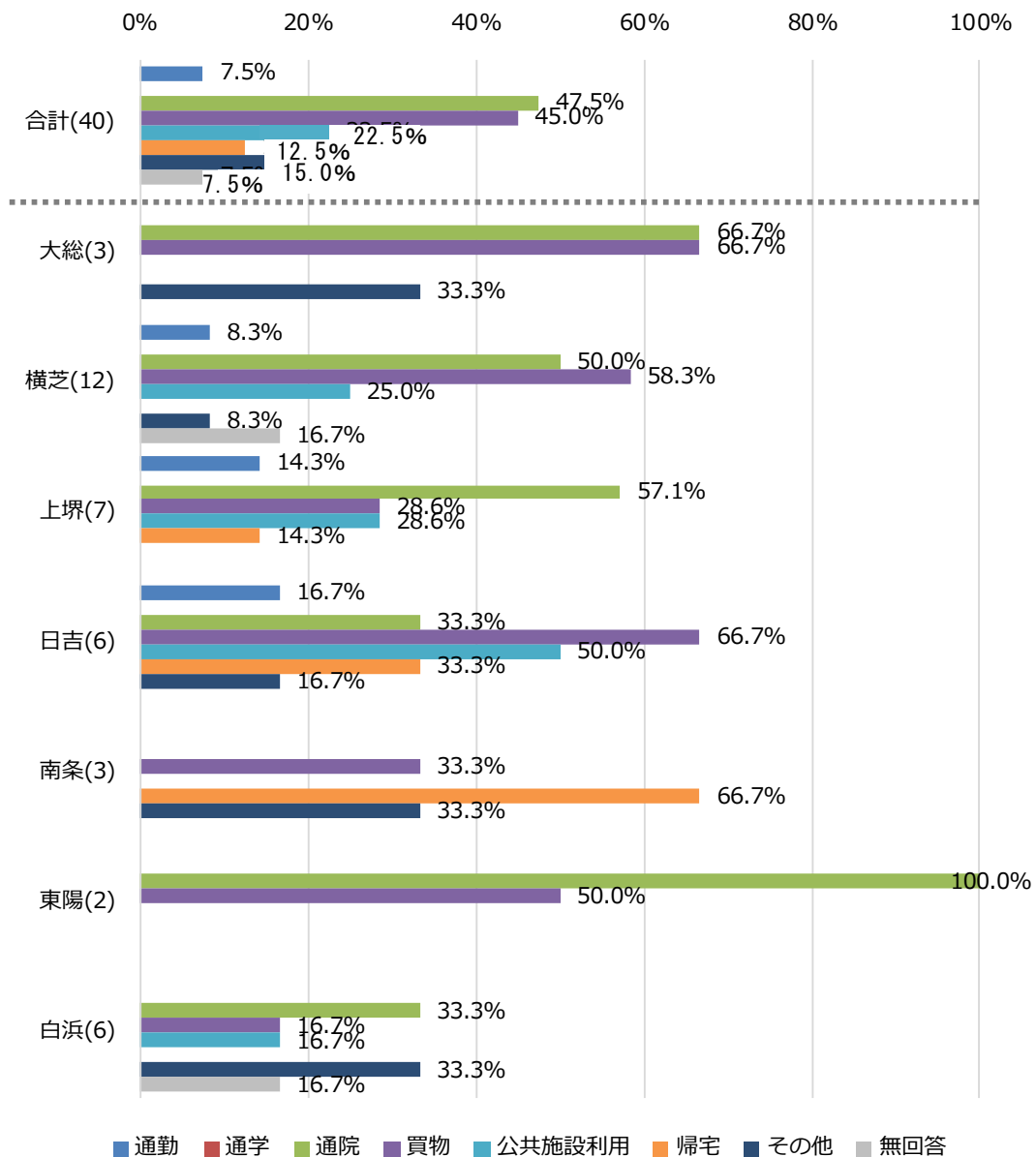


図 4-50 よく利用する目的（複数回答）

4. 横芝光町の公共交通の現況

2) 利用頻度

- 新型コロナウイルス感染拡大後の利用頻度は、全体で約40%が「利用したことがない」と答えており、次いで「年数回」が18%、「月数回」が16%となっています。
- 地区別では、上堺地区での利用頻度が最も多くなっています。
- 新型コロナウイルス感染拡大以前と比べると、利用頻度は若干減少している傾向となっています。

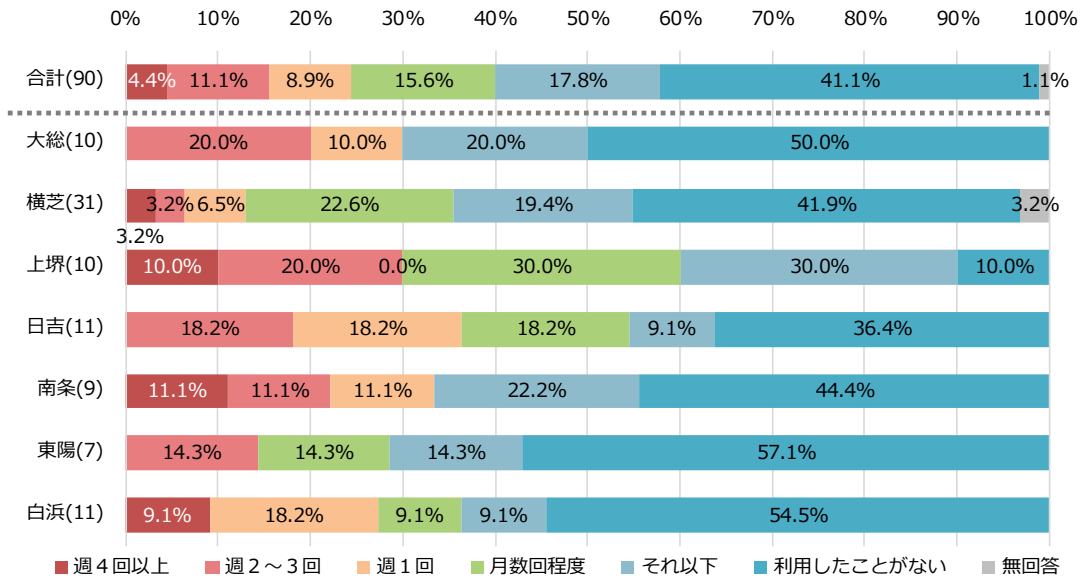


図 4-51 感染拡大後の利用回数

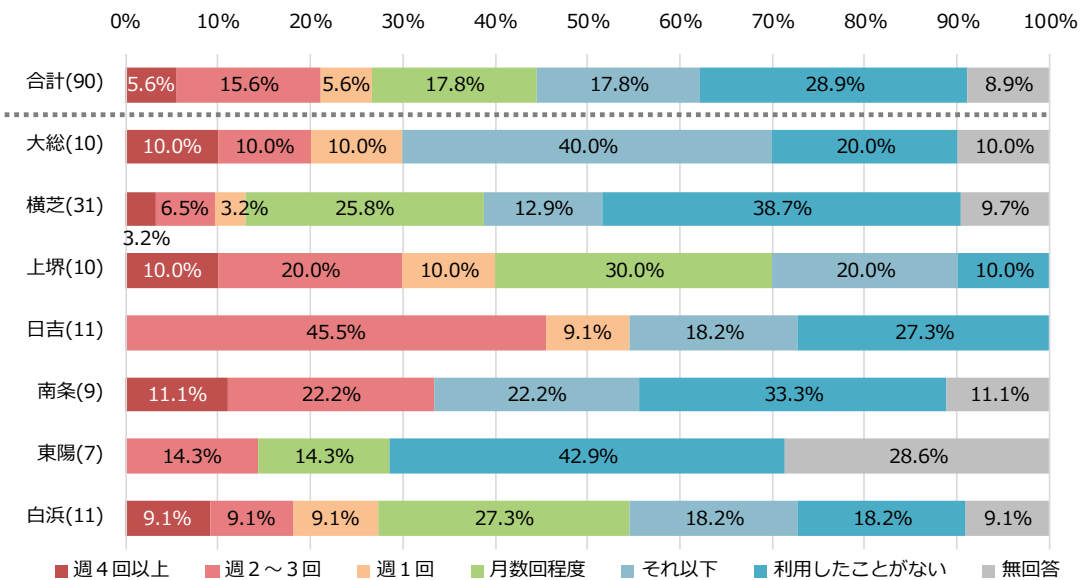


図 4-52 感染拡大前の利用回数

3) 乗り継ぎの有無

- のりあいよこぴー号から乗り継ぎ状況は、全体で40%が「乗り継がない」と答え、32%が「鉄道に乗り継ぐ」と答えています。
- 地区別では、日吉地区で67%が「鉄道に乗り継ぐ」と答えています。

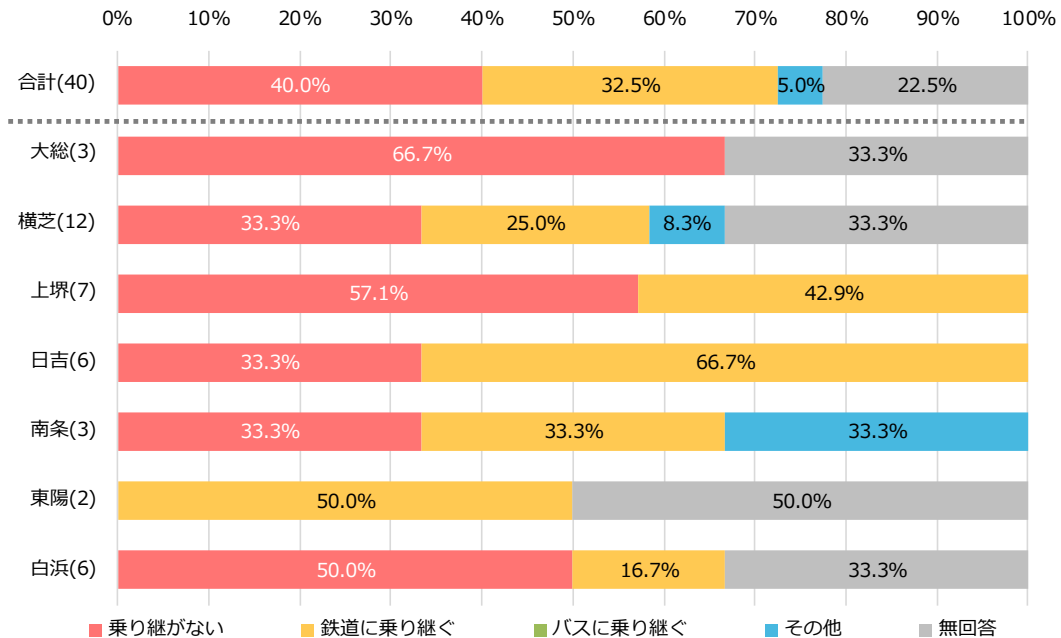


図 4-53 乗り継ぎの有無

(4) 満足状況

1) 予約の取り易さ

- 予約の取りやすさについては、「満足」「まあ満足」は60%を超えており、「やや不満」「大変不満」は30%となっています。
- 地区別では、横芝、上堺、日吉地区で「大変不満」の割合が高くなっています。

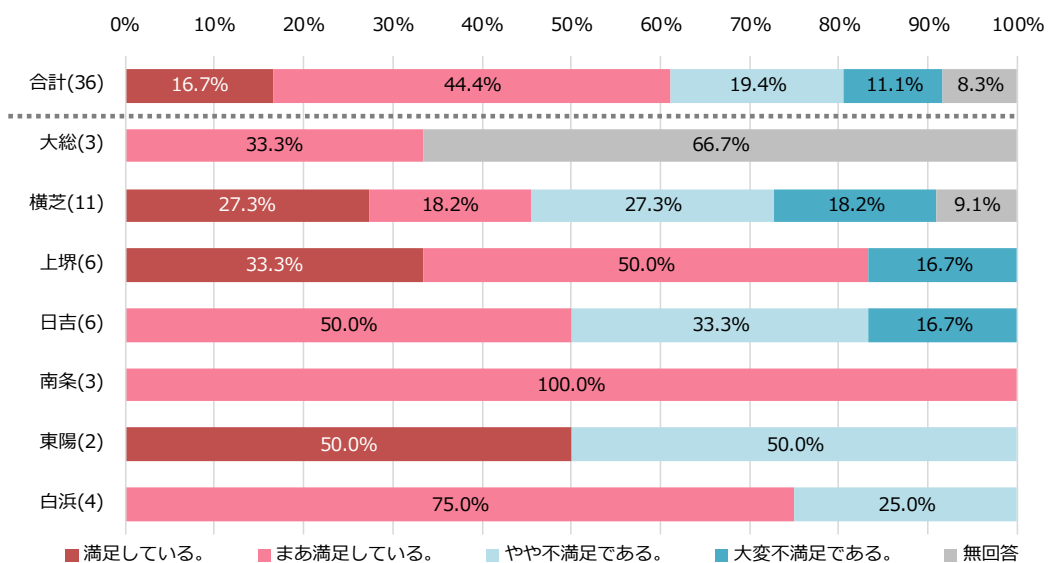


図 4-54 予約の取りやすさに対する満足状況

4. 横芝光町の公共交通の現況

2) 運行開始時刻

- 運行開始時刻については、全体では 78%が「ちょうど良い」と回答しており、「もう少し早い方が良い」は 8%、「もう少し遅い方が良い」が 3%となっています。
- 地区別では、南条地区や上塚地区で「もう少し早い方がいい」の割合が比較的多くなっています。

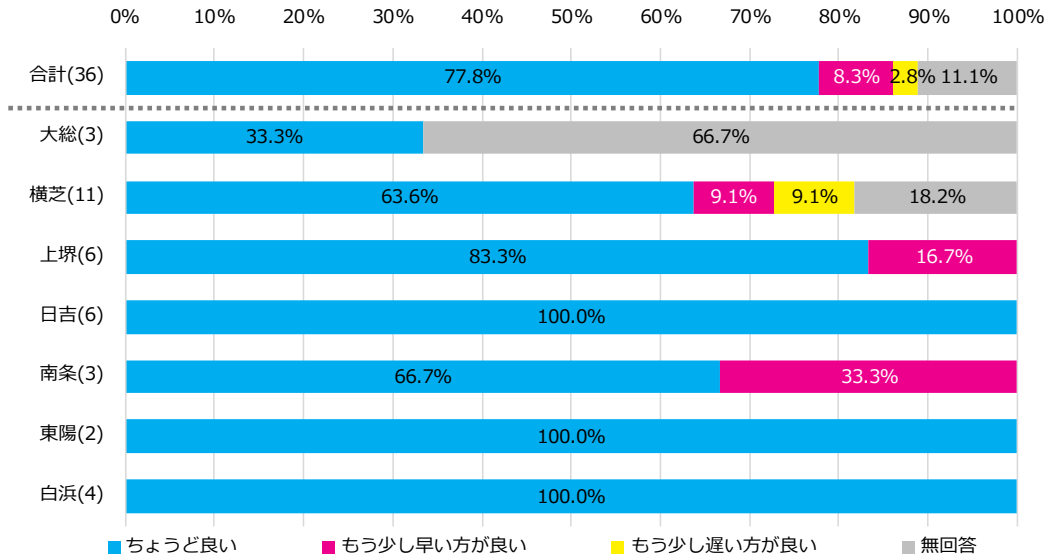


図 4-55 運行開始時刻に対する満足状況

3) 運行終了時刻

- 運行終了時刻については、全体では 61%が「ちょうど良い」と回答しています。
- 地区別では、日吉、東陽、白浜地区で、「もう少し遅い方が良い」の割合が 50%となっています。

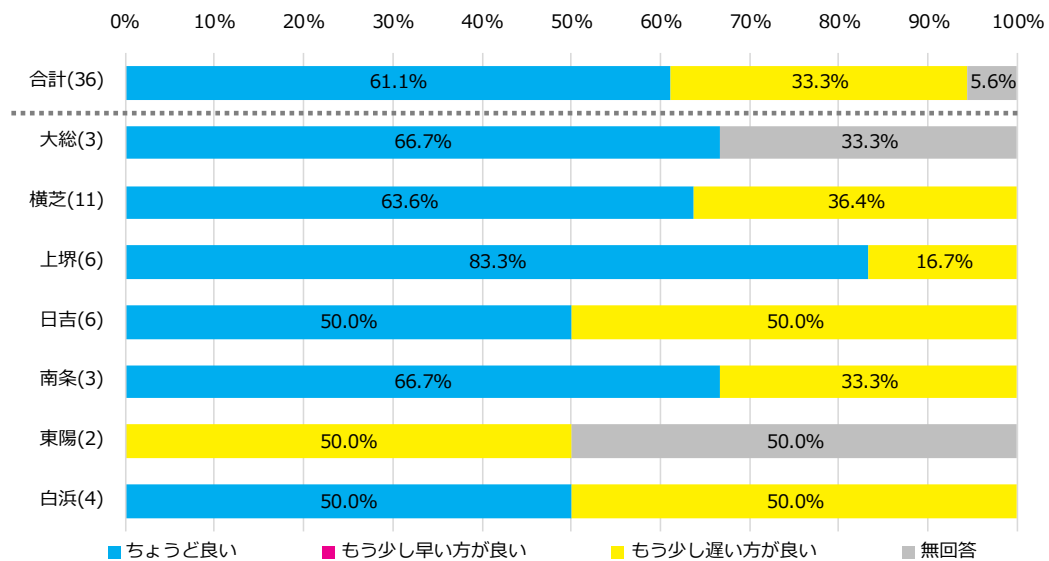


図 4-56 運行終了時刻に対する満足状況

4) 運賃

- 運賃については、全体では86%が「ちょうど良い」と回答しています。
- 地区別では、横芝地区や上堺地区で「もう少し安い方が良い」が20%弱となっています。

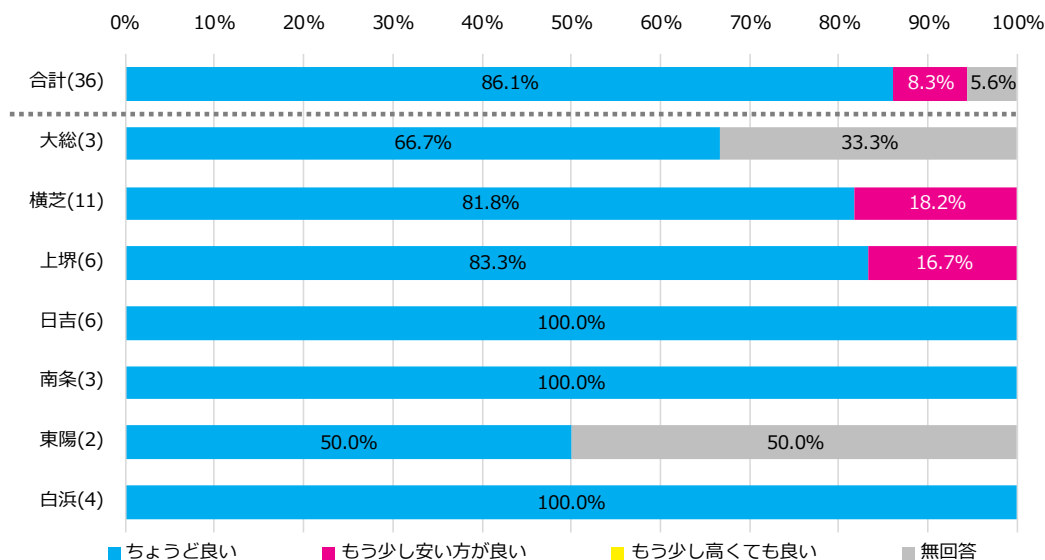


図 4-57 運賃に対する満足状況

5) 運行区域

- 運行区域については、全体では半数の方が「運賃を高くして町外に行けるようにした方が良い」と回答しています。
- 地区別では、横芝地区では72%が、南条地区では67%が町外への移動を希望しています。

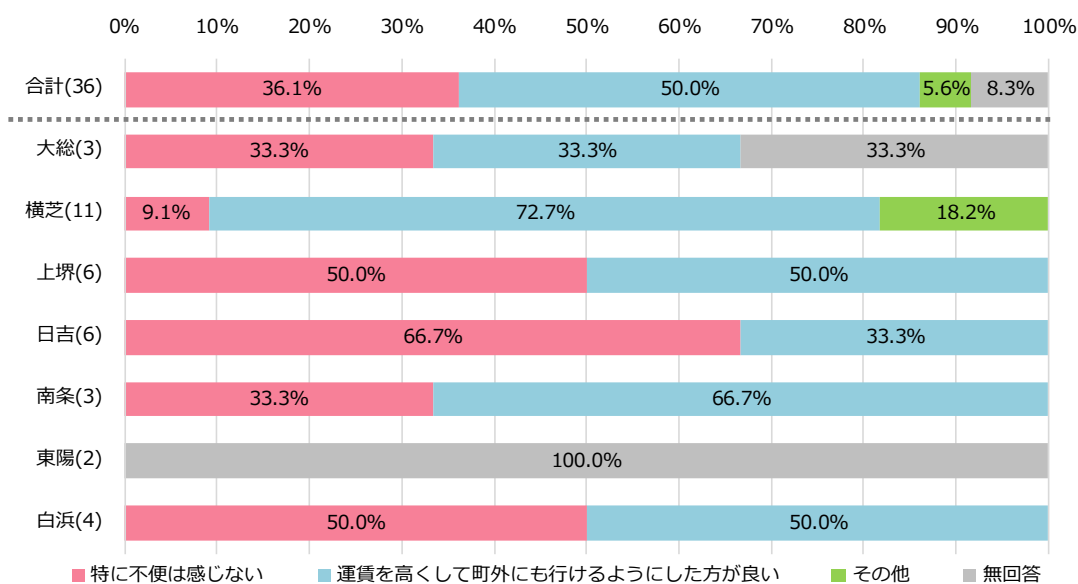


図 4-58 運行区域に対する満足状況

4. 横芝光町の公共交通の現況

6) 目的地までの所要時間

- 目的地までの所要時間については、全体では半数近くが「満足」「まあ満足」と回答しています。
- 地区別では、日吉地区で17%が「やや不満」となっています。

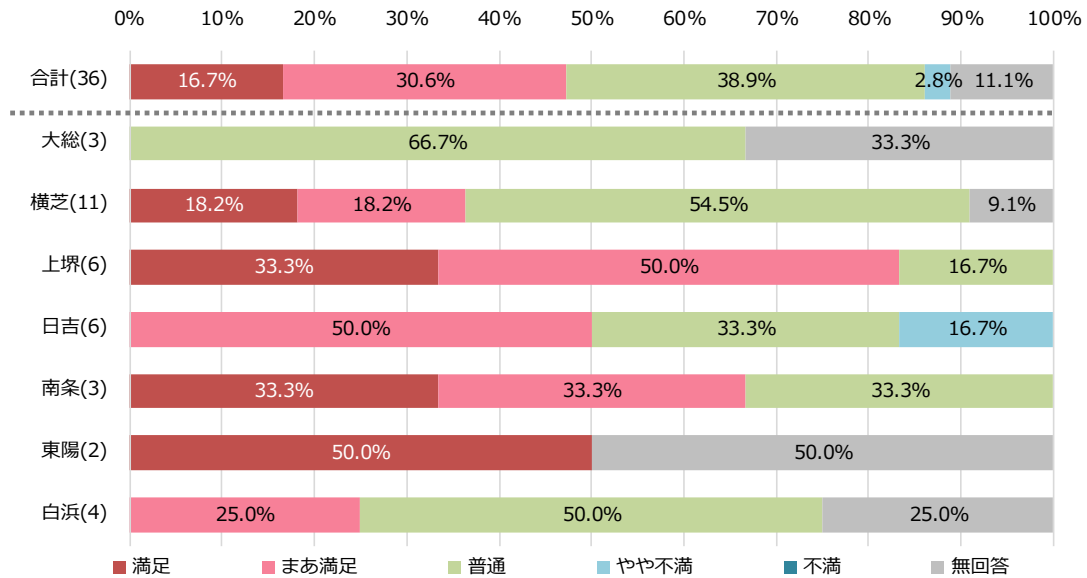


図 4-59 目的地までの所要時間に対する満足状況

7) 全般的なサービス

- 全般的なサービスについては、全体では40%以上が「満足」「まあ満足」と回答しており、「やや不満」「不満」は13%となっています。
- 地区別では、横芝地区では「やや不満」「不満」が46%と高くなっています。

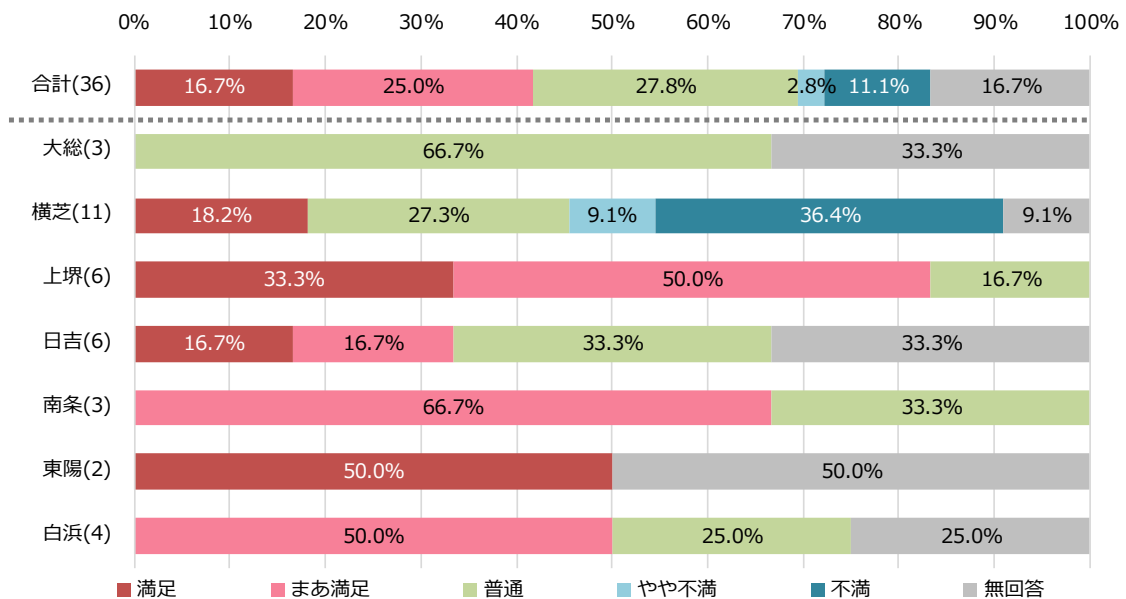


図 4-60 全般的なサービスに対する満足状況

(5) のりあいよこぴー号を利用しない理由

- のりあいよこぴー号を利用しない理由は、全体では「自動車やバイクの方が便利だから」が34%と最も高く、次いで「行きたい場所が町外で利用できないから」が21%、「予約が取れないことが多いから」が19%となっています。

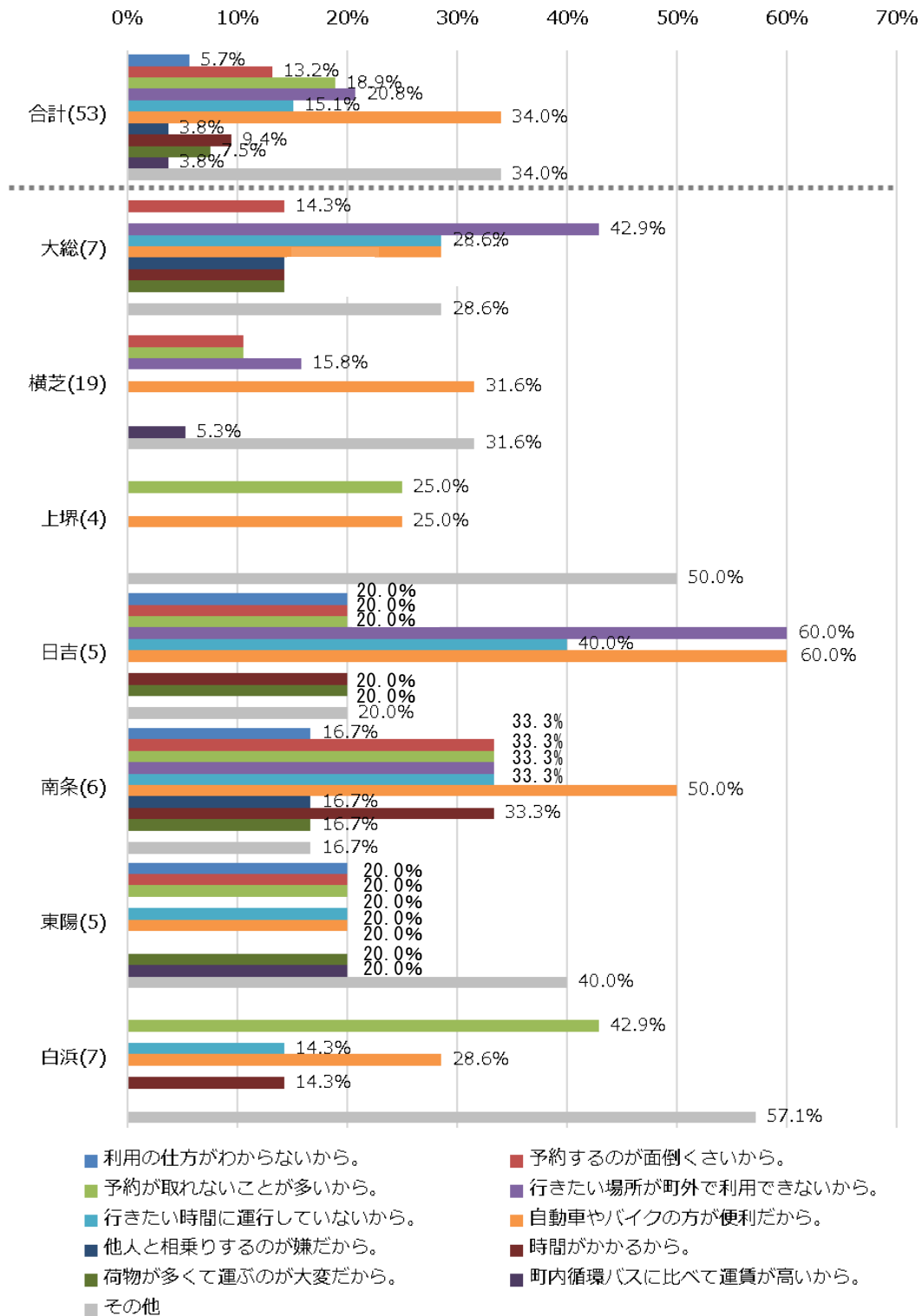


図 4-61 のりあいよこぴー号を利用しない理由

4. 横芝光町の公共交通の現況

4.4.3 町民の意向

「横芝光町第2次総合計画後期基本計画」の策定に際して実施された「第2次総合計画後期基本計画策定に向けた住民アンケート」で公共交通に係る調査項目について、町民の公共交通に対する意向として分析を行いました。

(1) 調査概要

① 調査対象

無作為に抽出された町内に住民登録のある16歳以上の町民4,000人を対象としました。

② 調査方法・調査期間

調査方法は、郵送配布、郵送回収とし、お願い状、調査票、回収用封筒を同封した。調査期間を以下に示します。

- ・ アンケート発送日：令和3年2月8日（月）
- ・ アンケート締切日：令和3年2月26日（金）

③ 調査項目

調査項目は、利用者属性（居住地、性別、年齢、職業等）、公共交通の認知状況、利用特性（利用目的、頻度等）、運行サービスの満足度、改善点などを調査しました。

④ 回答状況

回答状況は、下表に示すように1,426票を回収しました。

表4-9 町民アンケートへの回答状況

配布票数	4,000票
回収票数	1,426票
回収率	35.7%

(2) 回答者の属性

1) 居住地

- 回答者の居住地は、横芝地区が40%と最も多く、次いで東陽地区が17%、白浜地区が10%となっています。

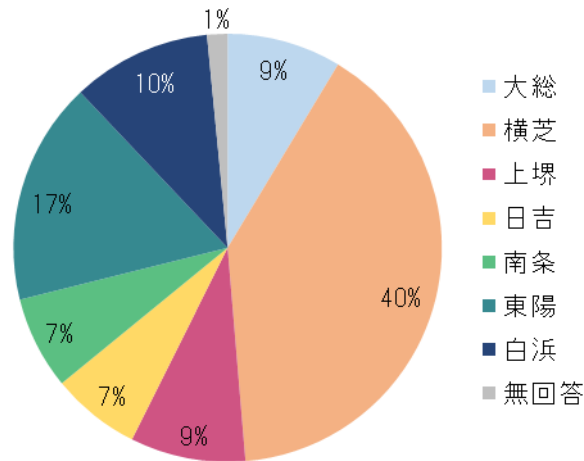


図 4-62 回答者の居住地

2) 性別・年齢階層

- 回答者の性別は、男性が44%、女性が51%となっています。
- 年齢階層は、70歳以上が32%と最も多く、次いで60~69歳が23%となっています。

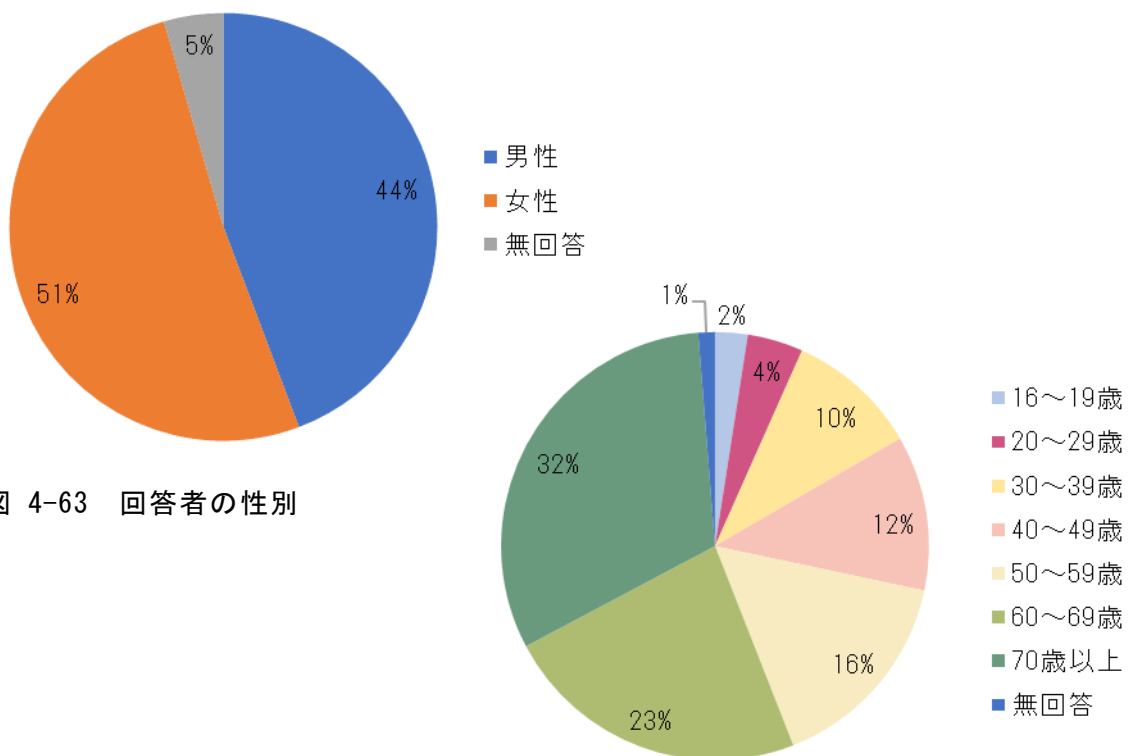


図 4-63 回答者の性別

図 4-64 回答者の年齢階層

4. 横芝光町の公共交通の現況

3) 自動車・運転免許の保有状況

- 回答者の自動車の保有状況は、自分で保有しているが60%と最も多く、次いで世帯で保有しているが29%となっています。
- 回答者の運転免許の保有状況は、持っているが86%と大部分を占めています。

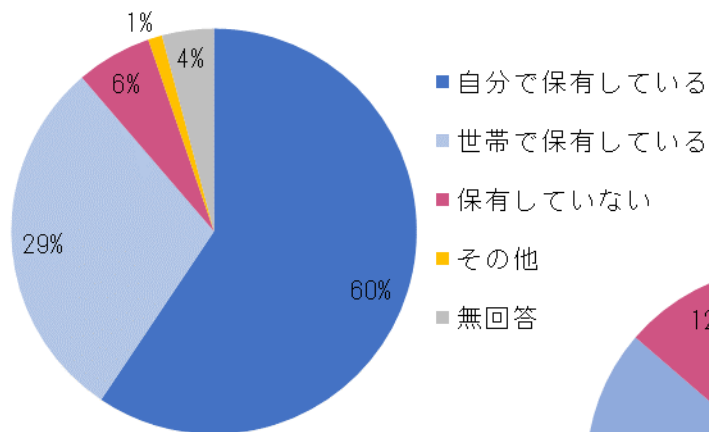


図 4-65 回答者の自動車の保有状況

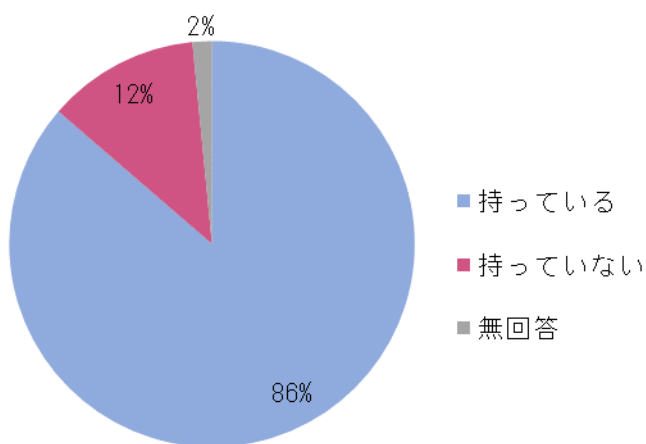


図 4-66 回答者の運転免許の保有状況

(3) 公共交通の認知状況

- 公共交通の認知状況は、町内循環バスが69%で最も高く、次いで、のりあいよこぴー号が58%、廃止路線代替バス（水戸線・蓮沼循環）が20%となっています。
- 年齢階層別では、町内循環バス、廃止路線代替バスは年齢階層によって大きな差は見られませんが、のりあいよこぴー号は年齢階層が低くなるにつれて認知度は低下しています。

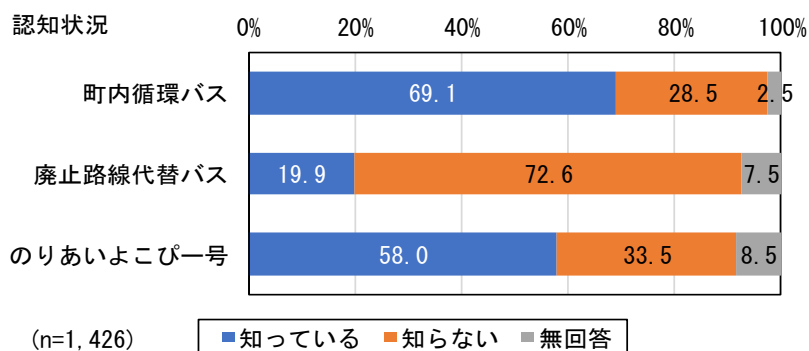


図 4-67 各公共交通の認知状況

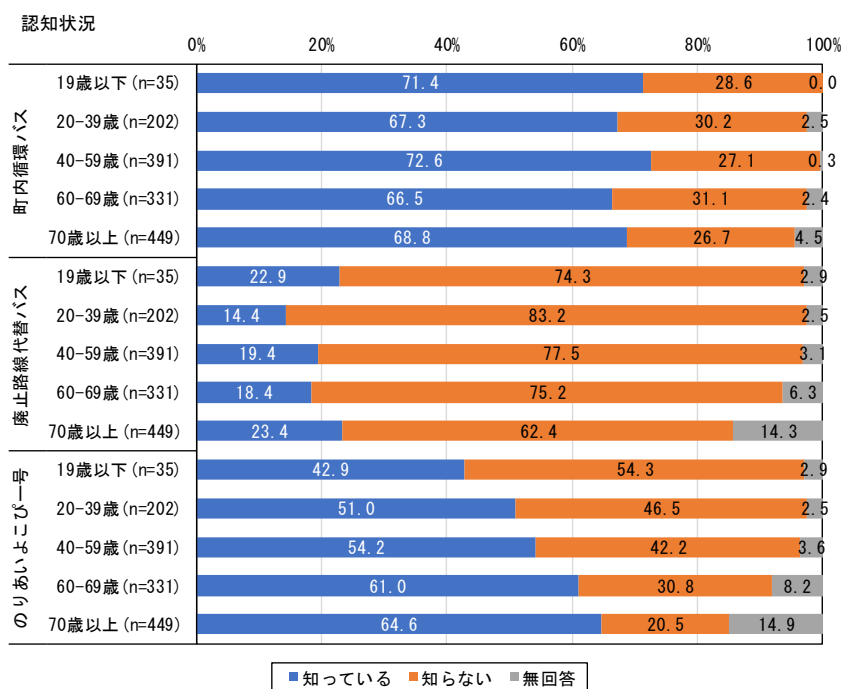


図 4-68 各公共交通の年齢階層別認知状況

4. 横芝光町の公共交通の現況

(4) 利用状況

- 公共交通の利用の有無は、のりあいよこび一号が57%と最も高く、次いで、町内循環バスが6%、廃止路線代替バスが4%と、町内循環バス、廃止路線代替バスの利用率は非常に低くなっています。
- 年齢階層別では、町内循環バスは、19歳以下と70歳以上の利用者が他の年齢階層に比べて高くなっています。廃止路線代替バスは59歳以下の利用者は見られません。のりあいよこび一号は60歳代の利用者が80%と高く、40~59歳の29%が最も低くなっています。

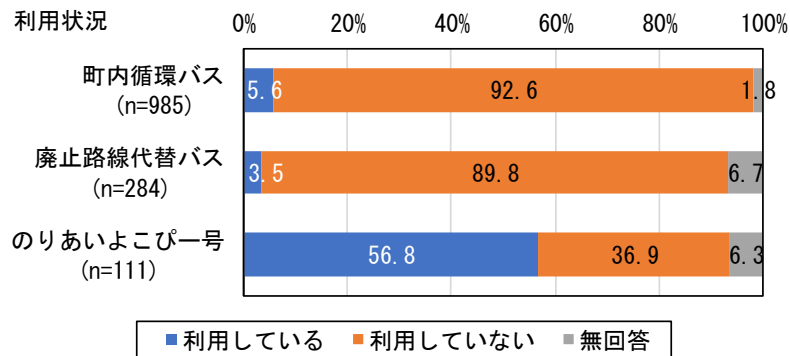


図 4-69 各公共交通の利用有無

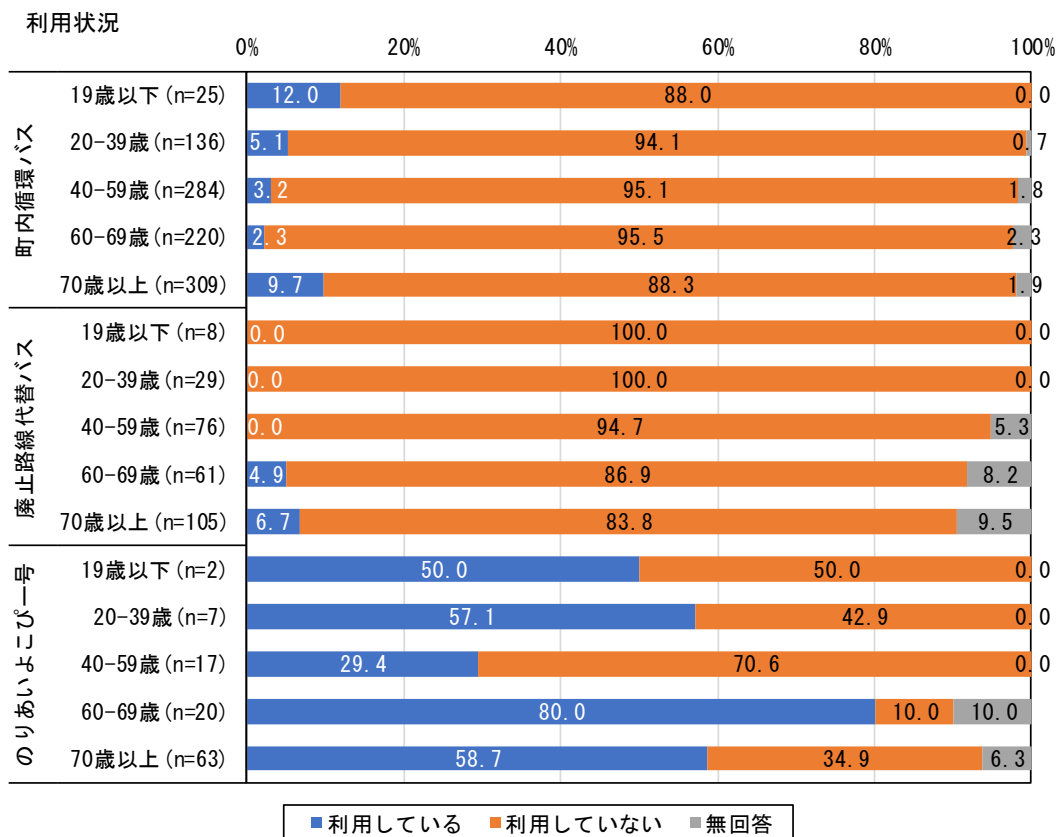


図 4-70 各公共交通の年齢階層別利用有無

(5) 非利用者の利用しない理由

- 公共交通を利用しない理由は、全ての交通機関で「自動車やバイクの方が便利だから」が最も多くなっています。町内循環バス、廃止路線代替バスは、「利用したい時間帯に運行していないから」が多く、のりあいよこび一号は「その他」を除くと「町内でしか利用できないから」となっています。
- のりあいよこび一号の「その他」の意見としては、「自家用車を運転できるため、現時点では必要性がない」が大多数を占めており、それ以外では、「予約が取れない」、「登録、予約方法がわからない」が複数票見られました。

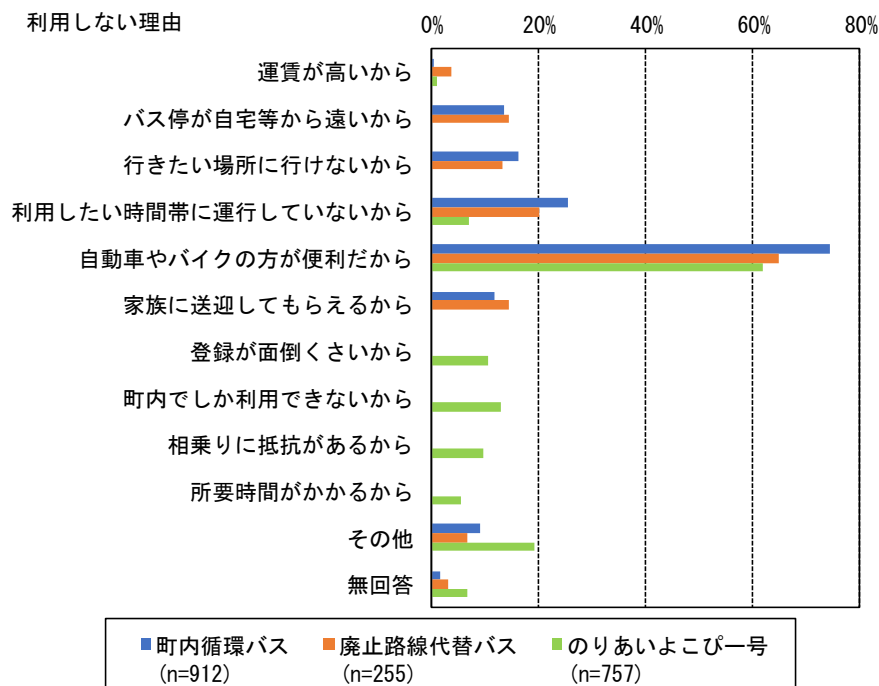


図 4-71 各公共交通を利用しない理由 (複数回答)

(6) 廃止された場合の移動困難について

- 町内循環バス、廃止路線代替バス、のりあいよこび一号が廃止された場合に、町内循環バスは 51%、廃止路線代替バスは 67%、のりあいよこび一号で 55%が困らない (あまり困らない+全く困らない) と回答しています。

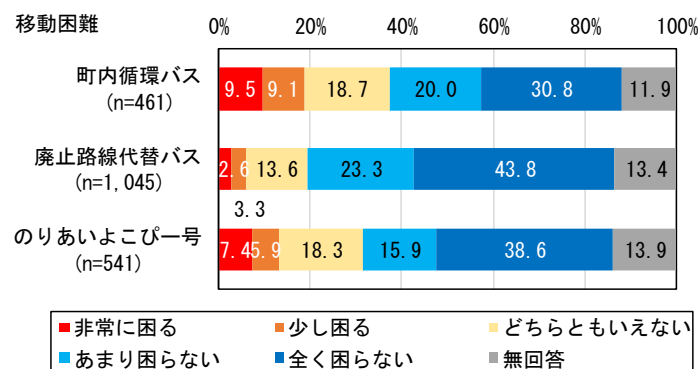


図 4-72 廃止された場合の移動困難の状況

5. 横芝光町の地域公共交通の課題

5.1 地域の現状からみた課題

■ 定住促進を支援する地域公共交通サービスの拡充

- ・横芝光町の人口は1995年以降減少しているが、「第2期横芝光町人口ビジョン」では2040年に約25,000人を目標に掲げています。
- ・そのため、全ての住民や来町者が安心して利用し住み続けられる地域公共交通サービスを拡充し、横芝光町への定住促進を図ることが重要と考えられます。

■ 高齢化に対応したきめ細やかな地域公共交通サービスの拡充

- ・横芝光町の老年人口の比率は、2015年で65歳以上が30%以上となっており、また、横芝光町の自動車分担率は、通学目的を除いては80%以上と非常に高く、自動車に大きく依存しています。今後も高齢化の進展が見込まれ、運転免許証の自主返納者や自転車、徒歩での移動が困難な方が増加することが危惧されます。
- ・そのため、高齢社会の到来に対応したきめ細やかな地域公共交通サービスを実現していくことが必要と考えます。

■ 自動車依存構造からの転換に対応した地域公共交通網の確立

- ・横芝光町の自動車分担率は、通学目的を除いては80%以上と非常に高く、自動車に大きく依存しています。しかし、今後の高齢化の進展などにより、移動弱者に対応した地域公共交通網の構築が重要と考えます。

5.2 運行面からみた課題

■ 持続可能性を確保した地域公共交通網の見直し

- ・令和元年度の町内各バス路線の収支率（＝運賃収入／運行経費）は、空港シャトルバスが21%と最も高く、次いで、デマンド交通であるのりあいよこび一号の13%となっており、それ以外のバス路線は収支率が低く持続可能性は低いものと考えられます。
- ・そのため、地域公共交通網の見直しを行い、需要に対応した交通システムの導入や運行計画の見直しに加え、多様な利用促進策を展開していくことが必要と考えられます。

■ 鉄道との乗継利便性の改善

- ・町内各バス路線の横芝駅での乗継利便性は低いものとなっています。
- ・そのため、運行ダイヤを見直すとともに、横芝駅での停車時間を見込むなど、鉄道との乗継利便性を考慮することが重要と考えられます。

■ 成田国際空港従業員の通勤・帰宅時刻に合わせた横芝光号成田便の運行の見直し

- ・収支率が最も低い横芝光号成田便は、大きな需要が見込まれると考えられる成田国際空港内外就業者の通勤・帰宅時刻にうまく対応できていません。
- ・そのため、成田国際空港内外就業者の就業時刻に合わせた運行に見直ししていくことが必要と考えられます。

5.3 利用状況からみた課題

(1) 町内循環バスの課題

■ 北側ルート¹の需要に対応した運行システムの見直し

- ・北側ルート（大総・栗山循環、日吉・南条循環）の1便当りの利用者数は、1.9～2.8人と利用が少なく、コミュニティバスとして適正な利用者数が確保できていません。
- ・そのため、デマンド交通などによる交通需要に対応した運行形式に見直していくことが必要と考えられます。

■ 利用実態に対応しない南側ルート²の運行ルート見直し

- ・町内循環バスの南側ルート（右回り、左回り）の1便当りの利用者数は、6.2人とある程度利用が見られますが、横芝駅周辺地区（カスミ横芝光店等）関連の利用が多くを占めています。また、横芝地区－光地区間の利用は少なく、一部区間では利用者がほとんど見られません。
- ・このことから、循環型の運行ではなく、横芝駅と横芝地区・光地区をそれぞれ連絡するシャトル型運行などへ転換していくことが必要と考えられます。

(2) 蓮沼循環の課題

■ 少ない利用者は町内循環バス南側ルートとの重複区間での利用が中心

- ・蓮沼循環の利用者は、令和2年で約3,400人／年で公的負担額は山武市と合わせて年間約830万円となっています。
- ・利用状況を見ると、町内循環バスの南側ルートとの重複区間と横芝駅間での利用が中心であり山武市の蓮沼方面への利用は少なく、運行を維持していくことは非常に困難であり、令和3年9月末日をもって廃止となりました。

(3) 水戸線の課題

■ 最も利用者数が少ない路線

- ・水戸線の利用者は、令和2年で約2,200人／年と町内の公共交通機関で最も少なく、公的負担額は多古町と合わせて年間630万円となっています。
- ・利用状況を見ると1便当りの利用者数は、1.0人を下回っており、運行を維持していくことは非常に困難であり、令和3年9月末日をもって廃止となりました。

(4) 横芝光号成田便の課題

■ 平日での新たな利用者の確保

- ・横芝光号成田便は、令和元年12月より運行便数等を変更したことから、利用者数は大きく増加しましたが、新型コロナウイルス感染拡大などの影響により採算性は大きく低下しています。しかし、今後の成田国際空港の動向を考慮すると、町にとって重要な路線と考えられます。
- ・また、利用低迷の要因としては、新型コロナウイルス感染拡大の影響以外に、成田国際空港内外就業者の就業時刻と運行ダイヤのミスマッチや、空港シャトルバスと比べて運行便数が少ないことなどが考えられます。
- ・成田国際空港内外就業者の通勤需要に対応できるよう改善が必要と考えられます。

5. 横芝光町の地域公共交通の課題

(5) 空港シャトルバスの課題

■ 利用者の減少傾向に歯止めをかける施策の積極的な展開

- ・ 空港シャトルバスの令和2年度の利用者数は、約 4.2 万人／年と、新型コロナウイルス感染拡大の影響で前年より大きく減少しています。しかし、収支率は 20%と他の路線と比べて高くなっています。
- ・ そのため、利用の促進を図る施策を積極的に展開することが必要と考えます。

(6) のりあいよこび一号の課題

■ 乗合い利用による利用促進

- ・ のりあいよこび一号の令和2年度利用者数は約 1.1 万人／年となっていますが、乗合率は低迷しています。
- ・ そのため、予約システムの条件設定等を見直し、乗合率や予約の取り易さを改善していくことが必要と考えられます。

5.4 利用者からみた課題

(1) バス利用者ニーズからみた課題

■ 運行本数の増便と速達性の確保

- ・ バス利用者の不満は、「運行間隔」に対して最も多くなっています。また、次に不満が多いのは「運行ルート」で、「駅に早く行きたい（遠回り）」といった意見が多く寄せられています。
- ・ そのため、運行ルートの見直しや運行本数の増便等について、検討を進めることが必要と考えられます。

(2) デマンド交通（のりあいよこび一号）登録者のニーズからみた課題

■ 町外への利用と予約の取れにくさ、運行終了時間の改善

- ・ デマンド交通利用者の不満は、運行区域に対する不満が高く、半数が「運賃を高くしてでも町外へ行けるようにした方が良い」となっています。また、「予約の取りやすさ」と「運行終了時間」について約 30%が不満を感じています。
- ・ また、登録しているがデマンド交通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」が約 30%で最も多くなっていますが、「行きたい場所が町外で利用できないから」、「予約が取れないことが多いから」が約 20%となっています。
- ・ そのため、町外への運行や予約の取り易さの向上、運行終了時間の拡大等の検討を進めていくことが必要と考えられます。

5.5 非利用者からみた課題

■ 認知度の向上

- ・公共交通機関の認知度は、町内循環バスが約 70%、デマンド交通が 60%と知らない方も多くいることから認知度の向上を目指し、HP、広報紙などで周知徹底を図ることが重要と考えられます。

■ 運行本数の増加

- ・町内循環バスを利用しない理由は「自動車やバイクの方が便利だから」が約 75%と多く、次いで「利用したい時間に運行していないから」が約 25%となっています。
- ・そのため、利用者の少ない区間の廃止や、ルート短縮などにより運行本数を増やし、乗車機会を高めていくことが重要と考えられます。

■ デマンド交通の新たな使い方の提示

- ・デマンド交通を利用しない理由として「町内でしか利用できないから」が約 13%となっています。
- ・そのため、町外への利用や横芝光号成田便、空港シャトルバス及びJR総武本線との乗り継ぎによる広域的な利用方法についても紹介していくことが重要と考えられます。

■ デマンド交通の利用者登録の促進

- ・デマンド交通を利用しない理由として「利用者登録が面倒くさいから」が約 11%となっています。
- ・そのため、社会福祉協議会等が開催する高齢者会や様々な公的イベント等で、デマンド交通の利用方法の紹介や登録を行っていくことが必要と考えられます。

5.6 その他の課題

■ 町内循環バスの乗り降りのしにくさの改善

- ・現在の 3 ステップのマイクロバスは乗降口の段差が高く、高齢者等には乗り降りしにくい構造となっています。
- ・そのため、高齢者等でも乗り降りのしやすい車両を導入していくことが必要と考えられます。

■ すれ違いが困難な町内循環バスルート

- ・町内循環バスは町内をくまなく回るため、場所によっては車両相互のすれ違いが困難な運行区間も見られます。
- ・そのため、運行ルート上や停留所での安全性を向上していくことが必要と考えられます。

■ 分かりにくいバス停留所の案内表示

- ・停留所に設置されている案内表示は、行先と時刻表のみが記載されており、来訪者・観光客だけでなく町民にとっても行先がわかりにくいものとなっていることから、案内表示に運行ルート図など付与し、わかりやすさを向上させることが必要と考えます。

5. 横芝光町の地域公共交通の課題

■ 横芝屋形海岸停留所の快適性向上

- ・横芝光町内の空港シャトルバス利用者の多くが、「横芝屋形海岸」停留所ではなく、照明やトイレ等が設置されている山武市の「蓮沼出張所・オライ蓮沼」でパーク・アンド・バスライドしています。町民の方が、「横芝屋形海岸」停留所を利用いただけるよう快適性や安全性を向上させることが重要と考えられます。

■ 踏切横断者の安全性確保

- ・JR総武本線と県道78号が交差する踏切の幅員は6m弱と狭いにも関わらず、町内循環バスや横芝光号成田便の運行経路となっており、高齢者などが踏切手前で自動車の通過待ちをしている場面が多く見られます。
- ・このことから、関係者との連携のもと、歩行者が安全に横断できるよう安全性の確保が必要と考えられます。

■ 危険な交差点の改良

- ・町内ではいくつかの危険な交差点が見られ、信号機の設置や交差点の改良などの対応を進めていくことが必要と考えられます。

■ 新たな公共交通の整備促進

- ・現在、町から広域へアクセスする公共交通は、JR総武本線や横芝光号成田便、空港シャトルバスがありますが、鉄道については特別急行の運行本数が少なく、路線バスは一般道を通るため目的地まで一定の時間を要しています。
- ・このことから、以下のような新たな公共交通の検討・整備促進が望まれています。
 - 高速バス路線の停留所設置
 - 芝山鉄道の延伸
 - JRの利便性向上

6. 地域公共交通の基本方針と目標

6.1 基本理念と基本方針

「横芝光町の現状整理」や「上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性」及び「横芝光町の地域公共交通の課題」を踏まえ、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

より便利で、より公平で、より効率的な公共交通

基本方針①

誰もが住みやすく、移動しやすい地域公共交通の構築

基本方針②

住む人だけでなく、訪れる人にとっても利用しやすい地域公共交通サービスの提供

基本方針③

多様な関係者との連携や、利用実態に即した地域公共交通サービスの提供

6. 地域公共交通の基本方針と目標

6.2 計画の目標

それぞれの基本方針に対応した計画の目標を次のように設定します。

基本方針①

誰もが住みやすく、移動しやすい地域公共交通の構築

目標① 利便性の高い地域公共交通ネットワークの維持

目標② 安心・安全に移動できる交通環境の提供

基本方針②

住む人だけでなく、訪れる人にとっても利用しやすい地域公共交通サービスの提供

目標③ 将来に渡って持続可能な公共交通サービスの提供

目標④ 誰もが迷わず分かりやすい情報の提供

基本方針③

多様な関係者との連携や、利用実態に即した地域公共交通サービスの提供

目標⑤ 交通・福祉等の分野の横断的な取り組みによる連携の強化

目標⑥ 住民の生活パターンに対応した運行サービスの提供

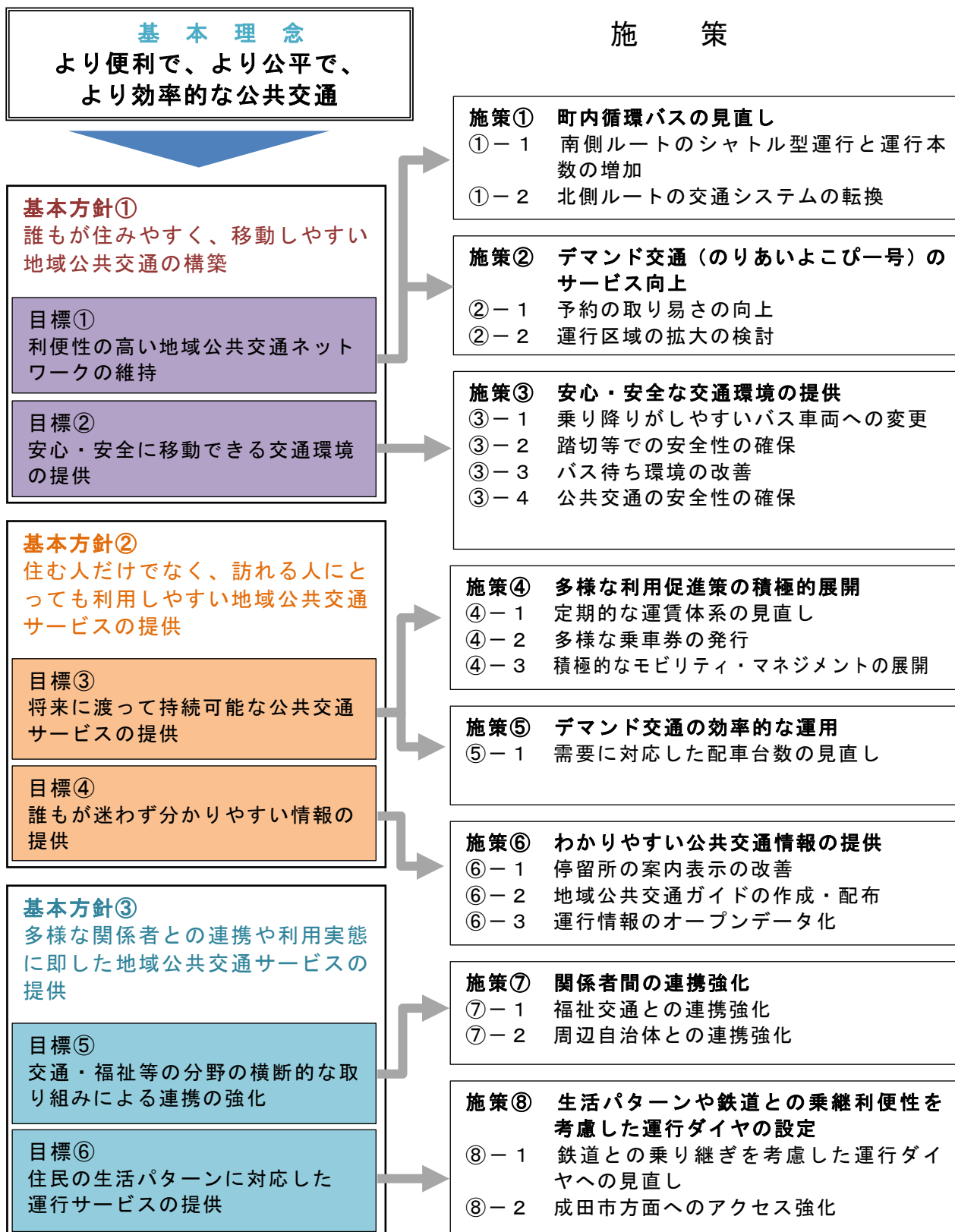
6.3 各交通手段の役割

計画の目標に関する各交通手段の役割は、次のように考えます。

位置付け		交通手段	機能・役割
広域幹線交通		JR総武本線	<ul style="list-style-type: none"> ・都市間移動の骨格となる交通軸 ・通勤・通学・買物・観光など多様な目的に対応
地域内生活交通	幹線交通	横芝光号成田便	<ul style="list-style-type: none"> ・成田市方面への連絡を担う交通軸 ・通勤・通学・買物・観光など多様な目的に対応
		空港シャトルバス	<ul style="list-style-type: none"> ・成田国際空港への連絡を担う交通軸 ・通勤・通学・買物・観光など多様な目的に対応
	支線交通	町内バス	<ul style="list-style-type: none"> ・町内の需要の多い地域を効率的に連絡し、町内の移動サービスを担う路線 ・通勤・通学・通院・買物などの生活交通に対応
		のりあいよこび一号	<ul style="list-style-type: none"> ・町内の移動サービスと公共交通空白地域解消を担う路線 ・通勤・通学・通院・買物などの生活交通に対応
	補完交通	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・買物・通院等の目的に対応
		送迎バス等	<ul style="list-style-type: none"> ・通学・通院等の送迎に対応
交通結節点		横芝駅	<ul style="list-style-type: none"> ・広域幹線交通と地域内生活交通の乗継拠点 ・乗継利便性の改善（運行ダイヤの調整）
		町役場	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内生活交通の幹線交通と支線交通の乗継拠点 ・乗継利便性の改善（運行ダイヤの調整）
		横芝屋形海岸	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内生活交通の幹線交通と支線交通の乗継拠点 ・乗継利便性の改善（運行ダイヤの調整）

7. 目標達成のための事業及び施策体系

7.1 施策体系



7.2 施策の内容

基本方針①：誰もが住みやすく、移動しやすい地域公共交通の構築

目標① 利便性の高い地域公共交通ネットワークの維持

施策① 町内循環バスの見直し

①-1 南側ルートของシャトル型運行と運行本数の増加（実施主体：横芝光町・バス事業者）

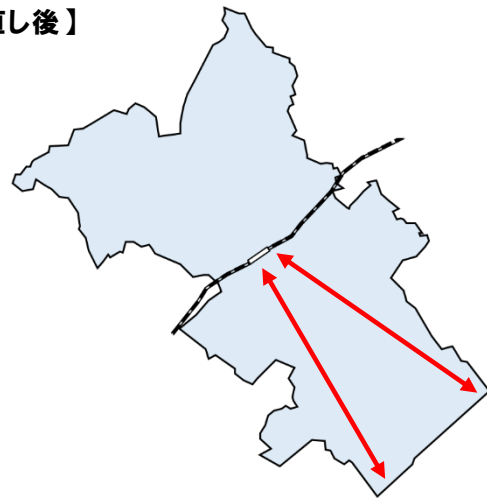
・循環型からシャトル型への変更

横芝地区と光地区間の利用がほとんどないことから、循環型運行から横芝駅周辺と横芝地区、光地区を結ぶ2ルートのシャトル型の運行に見直します。

【現状】



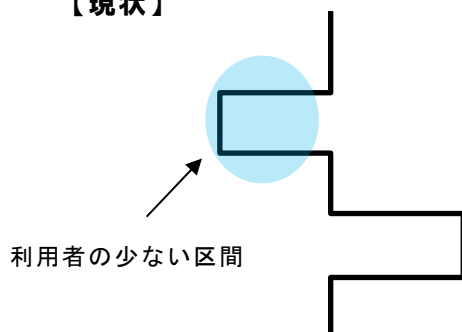
【見直し後】



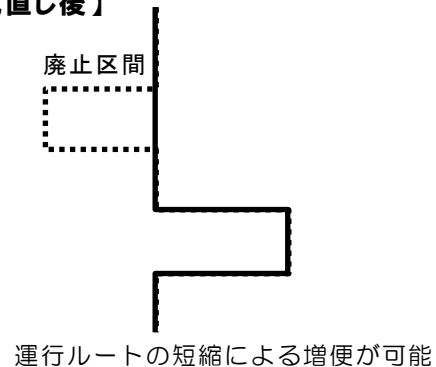
・運行ルートの短縮による運行本数の増便

現在の町内循環バスルートはきめ細かく町内を運行しているため、利用者がほとんど見られない区間も多く見られます。これらの区間を廃止し、運行ルートの効率化を図ることにより運行本数を増便します。なお、廃止した区間については、デマンド交通のサービス改善により対応します。

【現状】



【見直し後】

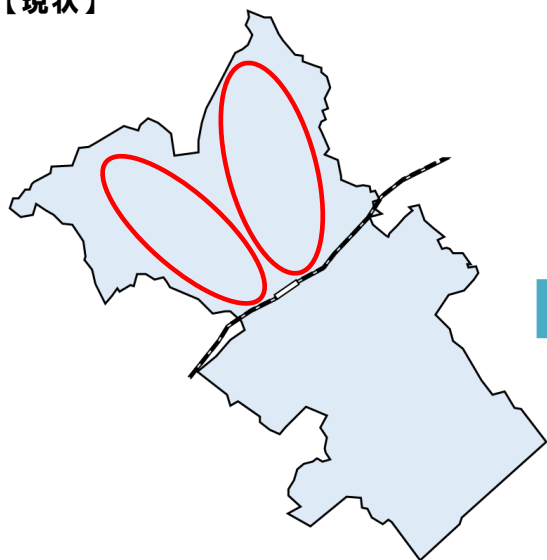


7. 目標達成のための事業及び施策体系

施策① 町内循環バスの見直し

- ①-2 北側ルートの交通システムの転換（実施主体：横芝光町、タクシー事業者）
- ・利用者が少ない町内循環バスの北側ルート（大総・栗山循環、日吉・南条循環）については、需要に対応したデマンド交通へ転換します。
- また、デマンド交通での対応については、北側地域への専用車両の配置に加え、後述するデマンド交通に関する多様な利用促進・サービス向上策を展開していきます。

【現状】



【見直し後】



施策② デマンド交通（のりあいよこび一号）のサービス向上

②-1 予約の取り易さの向上（実施主体：横芝光町・タクシー事業者・その他）

・デマンド交通に対する利用者の不満は、予約の取りにくさが最も大きな不満であることから、以下の施策を積極的に展開していきます。

- オペレータによる柔軟な予約受付対応（空き時間への誘導等）
- システムの余裕時間設定等の見直し対応
- 予約受付開始時期等の見直し
- 曜日・時間帯による予約の混雑状況の周知（下図参照）
- 予約キャンセルが多い利用者への対応

上記の施策展開により、乗り合い利用が促進され採算性向上が考えられます。

また、今後利用者数の増加に対応するため、運行台数の増車についても検討していきます。

【参考：混雑状況の周知方法のイメージ】

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日
7 時台						
8 時台						
9 時台						
10 時台						
11 時台						
12 時台						
13 時台						
14 時台						
15 時台						
16 時台						
17 時台						

注) のりあいよこび一号の過去の利用ログより、曜日・時間帯別の利用状況を図化して周知。(上図は、令和元年度の利用実績を図化したもの) (青：～3.0人、黄：3.0～4.0人、赤：4.0人～(運行台数3台))

7. 目標達成のための事業及び施策体系

施策② デマンド交通（のりあいよこび一号）のサービス向上

②-2 運行区域の拡大の検討（実施主体：横芝光町・タクシー事業者）

- ・ 町外利用についての検討は重要であると考えますが、1台当たりの運行時間が長くなること、既存のタクシー事業への影響等を考慮して面的な運行区域の拡大ではなく、個別施設等への利用に限定して検討します。

その他、利用運賃についても合わせて検討します。

【町外利用のイメージ】



目標② 安心・安全に移動できる交通環境の提供

施策③ 安心・安全な交通環境の提供

③-1 乗り降りがしやすいバス車両への変更（実施主体：横芝光町・バス事業者）

- ・町内循環バスの利用者は高齢者や体の不自由な方が多く、また、買物での利用が多いことからノンステップバスなどの低床バスを導入します。これにより、車イスでの利用についてもリフトでなくスロープ板で対応が可能となり、乗降にかかる時間の短縮や着席乗車定員の向上が期待できます。（車両の更新時や運行の見直し時期に合わせて導入。）



（一般的なマイクロバスの乗降口）



（ノンステップバスの乗降口）

③-2 踏切等での安全性の確保（実施主体：横芝光町・鉄道事業者）

- ・JR総武本線と県道78号が交差する踏切の幅員は6m弱と狭いにも関わらず、町内循環バスや横芝光号成田便の運行経路となっており、高齢者などが踏切手前で車の通過待ちをしている場面が多く見られます。

このことから、歩行者の安全性を確保するため、幅員の拡幅等について関係機関と協議していきます。

※大型車混入率は約10%（平成27年道路交通センサス）



（県道78号線とJR総武線の踏切での横断状況）

7. 目標達成のための事業及び施策体系

施策③ 安心・安全な交通環境の提供

③-3 バス待ち環境の改善（実施主体：横芝光町・バス事業者）

- ・各停留所のバス待ち環境の改善について、以下に示すよう多様な工夫により、快適なバス待ち空間の導入について検討していきます。
- ・特に、空港シャトルバスの横芝屋形海岸停留所については、パーク・アンド・バスライドの利用形態が見込まれることより、停留所周辺の安全性の確保に加え、トイレの設置などが望まれます。

【バス待ち環境の改善事例】



（大網白里市／アメリィ）
商業施設内のフードコートを活用



（世田谷区／深沢坂上）
住民等からの土地の提供により
スペースを確保

出典）バス待ち環境の改善に向けて（国土交通省関東運輸局交通政策部）

③-4 公共交通の安全性の確保（実施主体：千葉県・横芝光町）

- ・町内ではいくつかの危険な交差点が見られ、信号機の設置や交差点の改良などの対応を進めていくことが必要です。下図に示す交差点は事故の多い箇所であり、関係機関と協議しながら必要な措置を執っていきます。



基本方針②：住む人だけでなく、訪れる人にとっても利用しやすい 地域公共交通サービスの提供

目標③ 将来に渡って持続可能な公共交通サービスの提供

施策④ 多様な利用促進策の積極的展開

④－１ 定期的な運賃体系の見直し（実施主体：横芝光町・バス事業者・タクシー事業者）

- ・町内循環バス、デマンドタクシー（のりあいよこび一号）や横芝光号成田便の運賃は、当面は現在の運賃体系を維持していきませんが、公共交通を維持していくためには、定期的に運賃体系の見直しについて検討していきます。

④－２ 多様な乗車券の発行（実施主体：横芝光町・バス事業者・タクシー事業者）

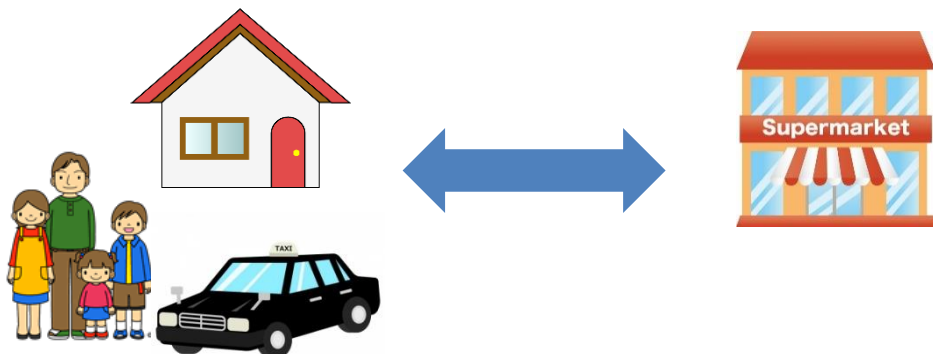
- ・町内循環バス、デマンドタクシー（のりあいよこび一号）や横芝光号成田便は、普通運賃のみで他の乗車券は発行されていないことから、定期券、回数券（デマンド交通は発行済み）、往復乗車券、企画乗車券、乗継乗車割引券などの多様な乗車券を発行について検討します。
- ・また、デマンド交通の採算性向上には、乗り合い率を増やすことが重要であることから、以下に示すような多人数乗車を前提とした乗車券や利用の少ない曜日・時間帯での割引などについても検討を進めます。
- ・なお、横芝光号成田便における町内停留所間での利用については、町内循環バスと同じ機能と考えられることから、割引運賃の適用について検討します。

【相乗り乗車券のイメージ】

家族やご近所の方と同一の発着地利用に限定して割引を行う。

（例）自宅からスーパーマーケットに買物に行く場合

- ・一人で利用する場合：正規運賃（大人 300 円・小人 150 円）
- ・二人以上で利用する場合：50 円割引（大人 250 円・小人 100 円）



7. 目標達成のための事業及び施策体系

施策④ 多様な利用促進策の積極的展開

④-3 積極的なモビリティ・マネジメントの展開（実施主体：横芝光町）

- ・町地域公共交通網の見直し・再編等に伴い、新しくなった地域公共交通網の紹介や利用方法に加え、外出の際の主要なシチュエーションを想定した移動方法の紹介や公共交通の利用情報（バスの運行時刻や鉄道との乗り継ぎ情報等）を提供するなど、モビリティ・マネジメントを積極的に展開します。

施策⑤ デマンド交通の効率的な運用

⑤-1 需要に対応した配車台数の見直し（実施主体：横芝光町・タクシー事業者）

- ・需要（利用者数）に対応して供給（配車台数）を変動させ、効率的な運行を行えるのがデマンド交通の最大の特徴ですが、現在は需要の変動に対して充分に対応できていないことから、定期的に利用ログの分析を行い、曜日・時間帯の最適な配車台数を設定し、効率的な運行を目指します。これにより圧縮された運行経費については、混雑時の増車費用や、運行終了時刻の延長に充てるなどの対応も可能となりサービス向上も期待できます。

【令和2年度の予約状況からみた必要配車台数の試算結果】

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日
7時台	1台	1台	1台	1台	1台	1台
8時台	2台	2台	2台	2台	1台	1台
9時台	3台	3台	3台	3台	3台	2台
10時台	3台	3台	3台	3台	3台	2台
11時台	2台	2台	3台	2台	2台	2台
12時台	2台	2台	2台	2台	2台	2台
13時台	2台	3台	2台	2台	2台	1台
14時台	1台	2台	3台	2台	2台	1台
15時台	2台	2台	2台	2台	2台	1台
16時台	2台	2台	3台	2台	2台	1台
17時台	1台	1台	1台	1台	1台	1台
18時台	1台	1台	1台	1台	1台	1台

注) 予約システムの予約受付実績をもとに、1台・1時間で3デマンドへの対応が可能とした場合の試算結果である。

資料) 予約システムのログデータ（令和2年6～8月）より集計

- ・デマンド交通は公共交通空白地域解消の役割を担っているため、地域公共交通確保維持改善事業費補助金等（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定した運行の確保維持を図ります。

目標④ 誰もが迷わず分かりやすい情報の提供

施策⑥ わかりやすい公共交通情報の提供

⑥-1 停留所の案内表示の改善（実施主体：横芝光町・バス事業者）

- ・現在の案内表示は、下図に示すように行先と時刻表のみで、来訪者・観光客だけでなく町民にとっても、どこに向かうのが非常にわかりにくいものとなっています。行先・時刻表に加え路線図も表示し、誰にでもわかりやすい案内表示とします。
- ・また、利用者の多い横芝駅や町役場などの公共施設には、別に案内板を設置するなどの配慮も必要です。

【わかりやすい案内表示のイメージ】



(現在の案内表示：横芝駅)

行先と出発時刻の案内のみで運行ルートがわかりにくい。

(表面)

行先
時刻表

(裏面)

運行ルート図
(主要経由地)

(誰にもわかりやすい案内表示例)

⑥-2 地域公共交通ガイドの作成・配布（実施主体：横芝光町）

- ・現在、町内の公共交通や福祉交通の概要や利用方法については町公式ホームページ等で公開されていますが、これらの利用の中心は高齢者であることから、紙の公共交通ガイドを作成し各世帯への配布し、認知度向上による利用促進を図ります。
- ・また、横芝光町に転居してきた方に地域公共交通ガイドを配布するなどし、利用促進を図ります。
- ・さらに、横芝光号成田便については、匝瑳市、旭市方面から成田市方面への利用が見込めることから、これらの地域への配布について検討します。

⑥-3 運行情報のオープンデータ化（実施主体：横芝光町）

- ・町内を運行する地域公共交通の路線、時刻表、運行状況などの公共交通情報をオープンデータ化（標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP））し、汎用的なアプリケーションなどによる公共交通情報の提供や経路検索を可能とします。

7. 目標達成のための事業及び施策体系

基本方針③：多様な関係者との連携や、利用実態に即した 地域公共交通サービスの提供

目標⑤ 交通・福祉等の分野の横断的な取り組みによる連携の強化

施策⑦ 関係者間の連携強化

⑦-1 福祉交通との連携強化（実施主体：横芝光町）

- ・町デマンド交通「デマンドタクシー（のりあいよこぴー号）」と福祉交通の「外出支援サービス事業」で、サービス内容の一部が重複していることから、効率的な運行を図るため互いの役割分担について検討します。

⑦-2 周辺自治体との連携強化（実施主体：横芝光町）

- ・移動は、町内だけに留まらず周辺自治体への移動も必要なことから、町内の地域公共交通の町外への乗り入れや、周辺自治体の地域公共交通との乗り継ぎの利便性改善など、周辺自治体との連携の強化について検討します。

施策⑧ 生活パターンや鉄道との乗継利便性を考慮した運行ダイヤの設定

⑧-1 鉄道との乗り継ぎを考慮した運行ダイヤへの見直し（実施主体：横芝光町・バス事業者）

- ・横芝駅は、町と広域を結ぶ重要な交通拠点ですが、町内循環バスや横芝光号成田便との乗継利便性は低いものとなっています。また、横芝駅での各種バスの停車時間は短く、遅延等が発生した場合には乗り継ぐことができなくなります。そのため、鉄道の運行ダイヤや乗降客数を考慮した運行ダイヤへ見直すことが必要です。
- ・また、横芝光号成田便や空港シャトルバスについては、空港第2ビルからの鉄道への乗り継ぎも想定されることから、空港第2ビルでの鉄道ダイヤとの接続を考慮することが重要です。

【鉄道との乗継利便性の高い運行ダイヤのイメージ】



目標⑥ 住民の生活パターンに対応した運行サービスの提供

施策⑧ 生活パターンや鉄道との乗継利便性を考慮した運行ダイヤの設定

⑧-2 成田市方面へのアクセス強化（実施主体：横芝光町・バス事業者）

- ・横芝光号成田便は、成田国際空港周辺への通勤手段としての機能があり、成田空港の更なる機能強化等に伴いその重要性は高まることが期待されます。しかし、その運行ダイヤは、成田国際空港内外就業者の就業時刻に十分に対応していないことから、就業時刻に対応した運行ダイヤへの見直しが必要です。
- ・さらに、横芝光町から成田国際空港方面へのアクセスを強化するため、関連市町村と調整の上、空港シャトルバスの横芝駅との接続など、運行ルートを見直していくことも重要と考えられます。
- ・また、時間帯によって運行ルートを変更し、より多くの利用者に対応することも重要と考えられることから、今後道路状況などを考慮して検討を進めていきます。

7. 目標達成のための事業及び施策体系

7.3 事業の実施スケジュール

		2022	2023	2024	2025	2026
施策① 町内循環バスの見直し						
①-1	南側ルートシャトル型運行と運行本数の増加	→				
①-2	北側ルートの交通システムの転換	→				
施策② デマンド交通（のりあいよこび一号）のサービス向上						
②-1	予約の取り易さの向上	→				
②-2	運行区域の拡大の検討	→				
施策③ 安心・安全な交通環境の提供						
③-1	乗り降りしやすいバス車両への変更	→				
③-2	踏切等での安全性の確保	→				
③-3	バス待ち環境の改善	→				
③-4	公共交通の安全性確保	→				
施策④ 多様な利用促進策の積極的展開						
④-1	定期的な運賃体系の見直し	→				
④-2	多様な乗車券の発行	→				
④-3	積極的なモビリティ・マネジメントの展開	→				
施策⑤ デマンド交通の効率的な運用						
⑤-1	需要に対応した配車台数の見直し	→				
施策⑥ わかりやすい公共交通情報の提供						
⑥-1	停留所の案内表示の改善	→				
⑥-2	地域公共交通ガイドの作成・配布	→				
⑥-3	運行情報のオープンデータ化	→				
施策⑦ 関係者間の連携強化						
⑦-1	福祉交通との連携強化	→				
⑦-2	周辺自治体との連携強化	→				
施策⑧ 生活パターンや鉄道との乗継利便性を考慮した運行ダイヤの設定						
⑧-1	鉄道との乗り継ぎを考慮した運行ダイヤへの見直し	→				
⑧-2	成田市方面へのアクセス強化 ※	→				

※成田国際空港の稼働状況により延期の可能性があります。

7.4 具体的な再編計画

7.4.1 町内循環バスの再編計画

(1) 町内循環バスの再編方針

1) 再編方針

- ① 南側ルートของシャトル型運行への転換と運行便数の増便（実施主体：横芝光町・バス事業者）

循環型からシャトル型への転換

横芝地区と光地区間の利用がごく少数であるため、循環型運行から横芝駅周辺と横芝地区、光地区を結ぶ2ルートのシャトル型の運行に転換します。

運行本数の増便

現行の町内循環バス南側ルートはきめ細かく町内を回るルートとなっており、利用が極端に少ない区間もあります。これらの区間を廃止するなど、効率化を図ることで運行本数を増便します。廃止した区間については、デマンド交通のサービス改善により対応いたします。

なお、運行日については、当面は現行と同じ月曜から土曜日（祝日、年末年始を除く）の運行とします。その後、要望等を考慮して日曜日運行について検討していきます。

- ② 北側ルートの交通システムの転換（実施主体：横芝光町・タクシー事業者）

北側ルートの廃止

利用者が少ない町内循環バスの北側ルート（大総・栗山循環、日吉・南条循環）については、需要に対応したデマンド交通へ転換します。デマンド交通による対応については、北側地域へ専用のタクシー車両の配置に加え、利用促進・サービス向上策を展開し、需要に対応します。

2) 町内バスの再編のポイント

町内バスの再編のポイントは、次のように考えます。（名称については、シャトル運行が基本となり循環しないため、以下、「町内バス」とします。）

項目	項目	再編のポイント
北側	運行全般	北側ルート（大総・栗山循環、日吉・南条循環）は廃止とし、需要に対応したデマンド交通へ転換します。その際、北側地域専用タクシー車両を配置するなど、北側地区での利便性向上を図ります。
	運行車両	車両数に変更はありませんが、増便により現在の2台2名体制から、2台4名体制での運行とします。
南側	運行ルート	横芝地区と光地区を循環するルートから、横芝駅を中心としたシャトル型運行へ転換します。停留所は現行を基本としますが、停留所の廃止や新設、移設など運行ルートの効率化により、運行便数の増便を図ります。
	運行ダイヤ	可能な限り増便を行い、採算性の向上や通勤・通学需要を取り込めるダイヤへ見直します。（出勤・登校時から帰宅時までの運行） 鉄道との乗継利便性を向上させるため、乗降客の多い列車との接続を考慮したダイヤへ見直します。

7. 目標達成のための事業及び施策体系

(2) 再編内容

1) 運行ルート

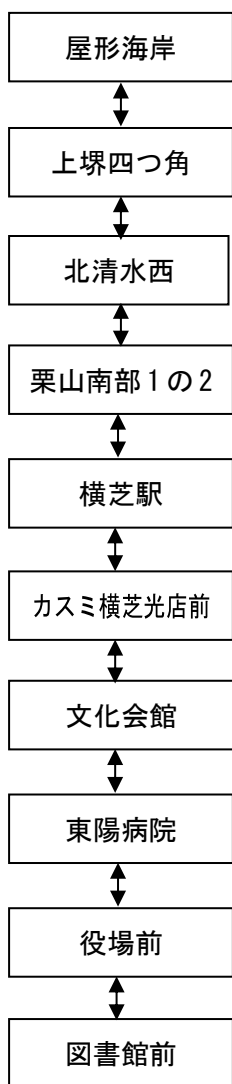
横芝ルート、光ルートとも屋形海岸と図書館前を起終点とします。

横芝ルートについては、利用者の少ない栗山南部1の3～雁野間を廃止します。光ルートについては、現行ルートから廃止する区間はありません。

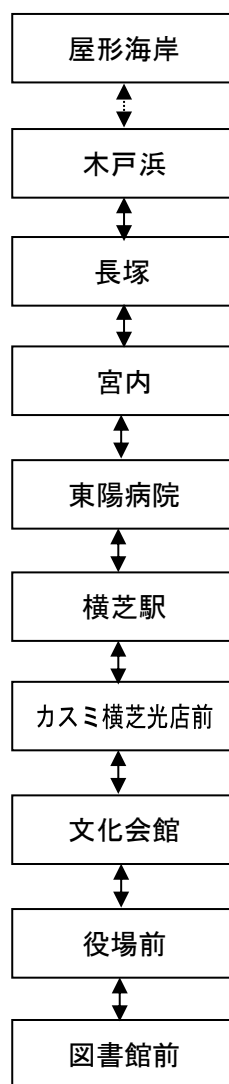
なお、横芝ルートの路線距離は約15kmで片道約43分、光ルートの路線距離は約18kmで片道約46分となります。

以下に、運行ルートの概要を示します。

<< 横芝ルート >>



<< 光ルート >>



7. 目標達成のための事業及び施策体系

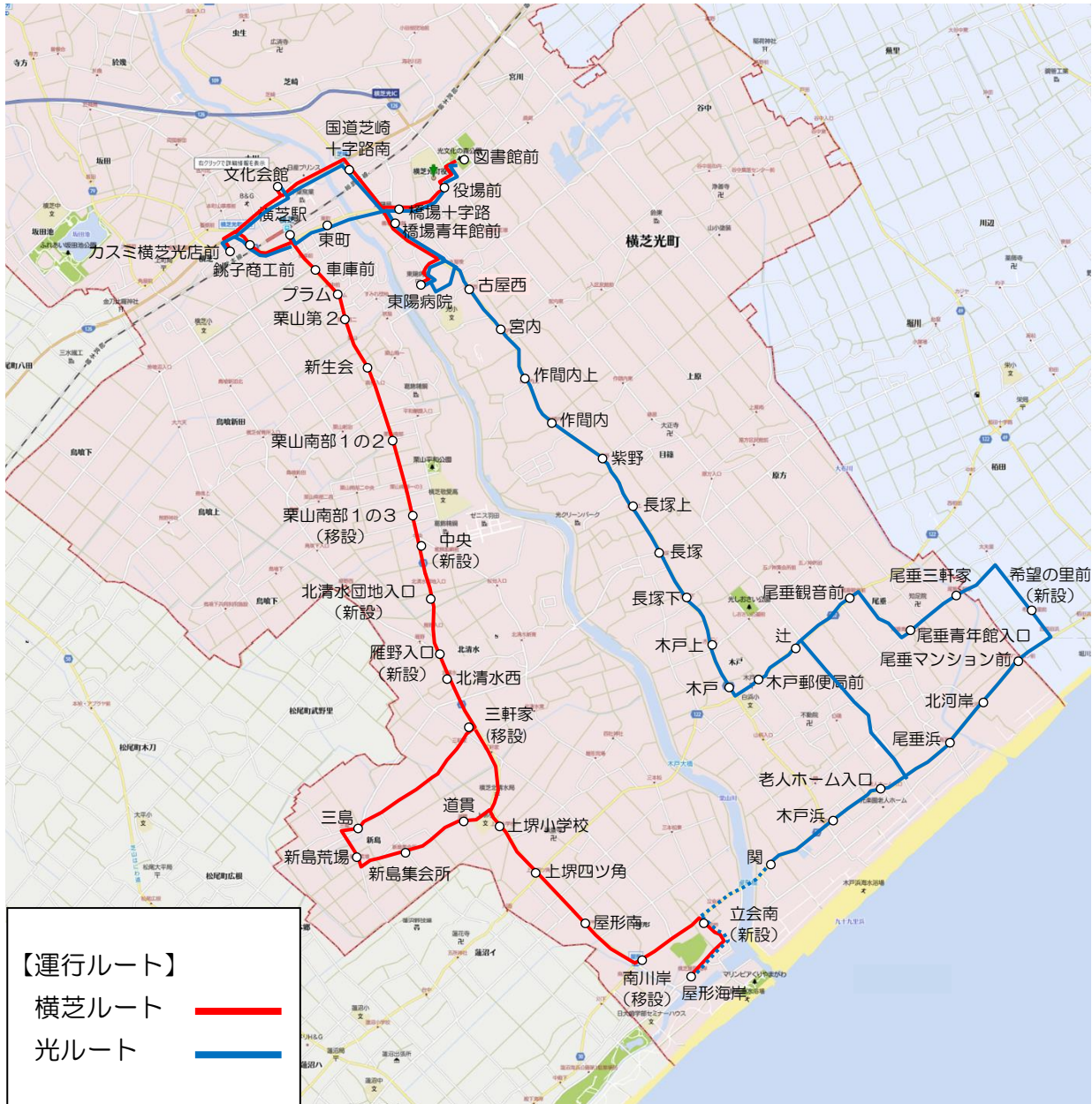


図 7-1 町内バスの運行ルート

表 7-10 バス停留所新設・移設

ルート	停留所	概要
横芝ルート	栗山南部 1 の 3	ビックハウス前に移設
	中央	旧蓮沼循環線の中央停留所に新設
	北清水団地入口	旧蓮沼循環線の北清水団地入口停留所に新設
	三軒家	県道上に移設
	雁野入口	旧蓮沼循環線の雁野入口停留所に新設
	南川岸	ルートの変更に伴い移設
	立会南	ルートの変更に伴い新設
光ルート	希望の里前 (匠瑳市)	停留所間が長いいため新設 (要望あり)
	立会南	ルートの変更に伴い新設

7. 目標達成のための事業及び施策体系

2) 運行ダイヤ

運行ダイヤは、運行体制を2台2名体制から2台4名体制に拡充し可能な限り増便を行います。さらに、通勤・通学時間帯は、鉄道への乗り継ぎを重視した運行ダイヤとします。

なお、乗継対応が望まれる鉄道の横芝駅発着時刻と、沿線の主要施設の営業時間は、次の通りです。

表 7-2 乗降者数が30人以上の列車の横芝駅発着時刻

	乗車 (バス⇒鉄道)	降車 (鉄道⇒バス)
1	7:14 千葉方面行 (105人)	16:40 銚子方面行 (100人)
2	7:39 銚子方面行 (84人)	17:52 銚子方面行 (79人)
3	7:38 千葉方面行 (74人)	18:40 銚子方面行 (70人)
4	6:46 千葉方面行 (64人)	19:25 銚子方面行 (65人)
5	6:59 千葉方面行 (64人)	19:49 銚子方面行 (48人)
6	6:17 千葉方面行 (57人)	16:28 千葉方面行 (34人)
7	7:59 千葉方面行 (30人)	
8	8:47 千葉方面行 (30人)	

() 内は乗降人数

資料：列車別乗降人員調査 (令和2年10月26日)

表 7-3 沿線の主要施設の営業時間

	開店時間	閉店時間
カスミ横芝光店	9:00	0:00
ビックハウス横芝店	9:00	21:00
東陽病院	8:30(受付開始)	16:00(受付終了)
横芝光町役場	8:30	17:15
プラム	8:30	17:15
図書館	9:30	18:00
文化会館	8:30	22:00

7. 目標達成のための事業及び施策体系

・横芝ルート運行ダイヤ

停留所	1便	3便	5便	7便	9便	11便	13便
屋形海岸	6:50	8:00	9:45	12:50	14:40	16:40	18:40
立会南	6:51	8:01	9:46	12:51	14:41	16:41	18:41
南川岸	6:53	8:03	9:48	12:53	14:43	16:43	18:43
屋形南	6:54	8:04	9:49	12:54	14:44	16:44	18:44
上塚四ツ角	6:55	8:05	9:50	12:55	14:45	16:45	18:45
上塚小学校	6:56	8:06	9:51	12:56	14:46	16:46	18:46
道貫	—	8:07	9:52	12:57	14:47	16:47	—
新島集会所	—	8:08	9:53	12:58	14:48	16:48	—
新島荒場	—	8:09	9:54	12:59	14:49	16:49	—
三島	—	8:10	9:55	13:00	14:50	16:50	—
三軒家	6:57	8:11	9:56	13:01	14:51	16:51	18:47
北清水西	6:58	8:12	9:57	13:02	14:52	16:52	18:48
雁野入口	6:59	8:13	9:58	13:03	14:53	16:53	18:49
北清水団地入口	7:00	8:14	9:59	13:04	14:54	16:54	18:50
中央	7:01	8:15	10:00	13:05	14:55	16:55	18:51
栗山南部1の3	7:02	8:16	10:01	13:06	14:56	16:56	18:52
栗山南部1の2	7:03	8:17	10:02	13:07	14:57	16:57	18:53
新生会	7:05	8:19	10:04	13:09	14:59	16:59	18:55
栗山第2	7:06	8:20	10:05	13:10	15:00	17:00	18:56
プラム	7:06	8:20	10:05	13:10	15:00	17:00	18:56
車庫前	7:07	8:21	10:06	13:11	15:01	17:01	18:57
横芝駅	7:08	8:22	10:07	13:12	15:02	17:02	18:58
銚子商工前	—	8:24	10:09	13:14	15:04	17:04	19:00
カスミ横芝光店前	—	—	10:12	13:17	15:07	17:07	19:03
文化会館	—	8:28	10:16	13:21	15:11	17:11	19:07
国道芝崎十字路南	—	8:31	10:19	13:24	15:14	17:14	—
橋場青年館前	—	8:32	10:20	13:25	15:15	—	—
東陽病院	—	8:34	10:22	13:27	15:17	—	—
橋場青年館前	—	8:36	10:24	13:29	15:19	—	—
橋場十字路	—	8:37	10:25	13:30	15:20	17:16	—
役場前	—	8:38	10:26	13:31	15:21	17:17	—
図書館前	—	8:40	10:28	13:33	15:23	17:19	—

停留所	2便	4便	6便	8便	10便	12便	14便
図書館前	—	8:55	10:45	13:45	15:40	17:43	—
役場前	—	8:57	10:47	13:47	15:42	17:45	—
橋場十字路	—	8:58	10:48	13:48	15:43	17:46	—
橋場青年館前	—	8:59	10:49	13:49	15:44	—	—
東陽病院	—	9:01	10:51	13:51	15:46	—	—
橋場青年館前	—	9:03	10:53	13:53	15:48	—	—
国道芝崎十字路南	—	9:04	10:54	13:54	15:49	17:48	—
文化会館	—	9:07	10:57	13:57	15:52	17:51	19:20
カスミ横芝光店前	—	—	11:01	14:01	15:56	17:55	19:24
銚子商工前	—	9:10	11:04	14:04	15:59	17:58	19:27
横芝駅	7:25	9:12	11:06	14:06	16:01	18:00	19:29
車庫前	7:26	9:13	11:07	14:07	16:02	18:01	19:30
プラム	7:27	9:14	11:08	14:08	16:03	18:02	19:31
栗山第2	7:27	9:14	11:08	14:08	16:03	18:02	19:31
新生会	7:28	9:15	11:09	14:09	16:04	18:03	19:32
栗山南部1の2	7:30	9:17	11:11	14:11	16:06	18:05	19:34
栗山南部1の3	7:31	9:18	11:12	14:12	16:07	18:06	19:35
中央	7:32	9:19	11:13	14:13	16:08	18:07	19:36
北清水団地入口	7:33	9:20	11:14	14:14	16:09	18:08	19:37
雁野入口	7:34	9:21	11:15	14:15	16:10	18:09	19:38
北清水西	7:35	9:22	11:16	14:16	16:11	18:10	19:39
三軒家	7:36	9:23	11:17	14:17	16:12	18:11	19:40
三島	—	9:24	11:18	14:18	16:13	18:12	19:41
新島荒場	—	9:25	11:19	14:19	16:14	18:13	19:42
新島集会所	—	9:26	11:20	14:20	16:15	18:14	19:43
道貫	—	9:27	11:21	14:21	16:16	18:15	19:44
上塚小学校	7:37	9:28	11:22	14:22	16:17	18:16	19:45
上塚四ツ角	7:38	9:29	11:23	14:23	16:18	18:17	19:46
屋形南	7:39	9:30	11:24	14:24	16:19	18:18	19:47
南川岸	7:40	9:31	11:25	14:25	16:20	18:19	19:48
立会南	7:42	9:33	11:27	14:27	16:22	18:21	19:50
屋形海岸	7:43	9:34	11:28	14:28	16:23	18:22	19:51

7. 目標達成のための事業及び施策体系

・光ルート運行ダイヤ

停留所	1便	3便	5便	7便	9便	11便	13便
屋形海岸	6:45	8:00	10:05	13:00	15:00	16:50	18:45
関	6:47	8:02	10:07	13:02	15:02	16:52	18:47
木戸浜	6:48	8:03	10:08	13:03	15:03	16:53	18:48
老人ホーム入口	6:49	8:04	10:09	13:04	15:04	16:54	18:49
尾垂浜	—	8:05	10:10	13:05	15:05	16:55	18:50
北河岸	—	8:06	10:11	13:06	15:06	16:56	18:51
尾垂マンション前	—	8:07	10:12	13:07	15:07	16:57	18:52
希望の里前	—	8:08	10:13	13:08	15:08	16:58	18:53
尾垂三軒家	—	8:10	10:15	13:10	15:10	17:00	18:55
尾垂青年館入口	—	8:11	10:16	13:11	15:11	17:01	18:56
尾垂観音前	—	8:12	10:17	13:12	15:12	17:02	18:57
辻	6:52	8:13	10:18	13:13	15:13	17:03	18:58
木戸郵便局前	6:53	8:14	10:19	13:14	15:14	17:04	18:59
木戸	6:54	8:15	10:20	13:15	15:15	17:05	19:00
木戸上	6:55	8:16	10:21	13:16	15:16	17:06	19:01
長塚下	6:56	8:17	10:22	13:17	15:17	17:07	19:02
長塚	6:57	8:18	10:23	13:18	15:18	17:08	19:03
長塚上	6:58	8:19	10:24	13:19	15:19	17:09	19:04
紫野	6:59	8:20	10:25	13:20	15:20	17:10	19:05
作間内	7:00	8:21	10:26	13:21	15:21	17:11	19:06
作間内上	7:01	8:22	10:27	13:22	15:22	17:12	19:07
宮内	7:02	8:23	10:28	13:23	15:23	17:13	19:08
古屋西	7:03	8:24	10:29	13:24	15:24	17:14	19:09
東陽病院	—	8:25	10:30	13:25	15:25	—	—
橋場青年館前	7:05	8:27	10:32	13:27	15:27	17:16	19:11
東町	7:06	8:28	10:33	13:28	15:28	17:17	19:12
横芝駅	7:08	8:30	10:35	13:30	15:30	17:19	19:14
銚子商工前	—	8:32	10:37	13:32	15:32	17:21	19:16
カスミ横芝光店前	—	8:35	10:40	13:35	15:35	17:24	19:19
文化会館	—	8:39	10:44	13:39	15:39	17:28	19:23
国道芝崎十字路南	—	8:42	10:47	13:42	15:42	17:31	—
橋場十字路	—	8:43	10:48	13:43	15:43	17:32	—
役場前	—	8:44	10:49	13:44	15:44	17:33	—
図書館前	—	8:46	10:51	13:46	15:46	17:35	—

停留所	2便	4便	6便	8便	10便	12便	14便
図書館前	—	9:10	11:05	14:00	15:55	17:45	—
役場前	—	9:12	11:07	14:02	15:57	17:47	—
橋場十字路	—	9:13	11:08	14:03	15:58	17:48	—
国道芝崎十字路南	—	9:14	11:09	14:04	15:59	17:49	—
文化会館	—	9:17	11:12	14:07	16:02	17:52	19:45
カスミ横芝光店前	—	—	11:16	14:11	16:06	17:56	19:49
銚子商工前	—	9:20	11:19	14:14	16:09	17:59	19:52
横芝駅	7:25	9:22	11:21	14:16	16:11	18:01	19:54
東町	7:27	9:24	11:23	14:18	16:13	18:03	19:56
橋場青年館前	7:28	9:25	11:24	14:19	16:14	18:04	19:57
東陽病院	—	9:27	11:26	14:21	16:16	—	—
古屋西	7:29	9:28	11:27	14:22	16:17	18:05	19:58
宮内	7:30	9:29	11:28	14:23	16:18	18:06	19:59
作間内上	7:31	9:30	11:29	14:24	16:19	18:07	20:00
作間内	7:32	9:31	11:30	14:25	16:20	18:08	20:01
紫野	7:33	9:32	11:31	14:26	16:21	18:09	20:02
長塚上	7:34	9:33	11:32	14:27	16:22	18:10	20:03
長塚	7:35	9:34	11:33	14:28	16:23	18:11	20:04
長塚下	7:36	9:35	11:34	14:29	16:24	18:12	20:05
木戸上	7:37	9:36	11:35	14:30	16:25	18:13	20:06
木戸	7:38	9:37	11:36	14:31	16:26	18:14	20:07
木戸郵便局前	7:39	9:38	11:37	14:32	16:27	18:15	20:08
辻	7:40	9:39	11:38	14:33	16:28	18:16	20:09
尾垂観音前	—	9:40	11:39	14:34	16:29	18:17	20:10
尾垂青年館入口	—	9:41	11:40	14:35	16:30	18:18	20:11
尾垂三軒家	—	9:42	11:41	14:36	16:31	18:19	20:12
希望の里前	—	9:44	11:43	14:38	16:33	18:21	20:14
尾垂マンション前	—	9:45	11:44	14:39	16:34	18:22	20:15
北河岸	—	9:46	11:45	14:40	16:35	18:23	20:16
尾垂浜	—	9:47	11:46	14:41	16:36	18:24	20:17
老人ホーム入口	7:43	9:48	11:47	14:42	16:37	18:25	20:18
木戸浜	7:44	9:49	11:48	14:43	16:38	18:26	20:19
関	7:45	9:50	11:49	14:44	16:39	18:27	20:20
屋形海岸	7:47	9:52	11:51	14:46	16:41	18:29	20:22

3) その他

① 運行日

運行日については、当面は現行と同じ月曜から土曜日（祝日、年末年始を除く）の運行とし、その後、要望等を考慮して日曜日運行について検討して行きます。

② 運賃

大人：100円、小・中学生：50円

※65歳以上の運転免許返納者で運転経歴証明書をお持ちの方：50円

※小学生未満、身体障害者手帳、療育手帳、又は精神障害者保険福祉手帳をお持ちの方：無料

なお、運賃については、持続可能性の観点から定期的に検討して行きます。

③ 多様な乗車券の導入

以下に示すような多様な乗車券の導入を進めます。

・ ICカード

通勤・通学需要を取り込むため、車両更新と同時に交通系 IC カード設備を導入します。

なお、IC カード利用による運賃割引は設定しません。

・回数券

リピート利用を促進するため、回数券の導入を検討します。（10回分の料金で11回利用等）

④ 停留所周辺での駐輪場の整備促進

横芝駅から離れた停留所周辺で、関係機関と連携して自転車駐輪場の整備に向けて検討を進めます。

⑤ 車両

運行車両は車両の更新時期に合わせてノンステップ車両などに変更していきます。

⑥ 実施時期

令和4年12月頃

7. 目標達成のための事業及び施策体系

7.4.2 横芝光号成田便の再編計画

(1) 横芝光号成田便の再編方針

1) 再編方針

① 成田市方面へのアクセス強化（実施主体：横芝光町・バス事業者）

就業時刻に対応したダイヤの見直し

横芝光号成田便は、成田国際空港周辺への通勤手段としての機能があり、今後の成田空港の更なる機能強化等に伴い、その重要性は高まることが予想されています。しかし、現行ダイヤは、成田国際空港内外就業者の就業時刻に十分に対応できていないことから就業時刻に対応したダイヤへ見直します。

時間帯による運行ルートの変更

横芝光号成田便の現行ルートは、成田市方面への通勤・通学に利用するため、速達性と中型バス車両が安定して全日運行できるよう考慮したルートであり、横芝駅以降の町内停留所は少なく、その沿線住民にとっての利便性は高くありません。今後、道路拡幅等の運行環境の改善が図られた場合は、時間帯により沿線人口が多いルートを通すなど、町民の利便性向上につながるルート変更について検討していきます。

② 鉄道との乗り継ぎを考慮した運行ダイヤへの見直し（実施主体：横芝光町・バス事業者）

横芝駅での乗継利便性向上による利用者の確保

横芝駅は、町と広域を結ぶ重要な交通拠点であることから、横芝光号成田便と鉄道との乗り継ぎを考慮した運行ダイヤに見直します。

空港第2ビル駅での乗継利便性向上による利用者の確保

横芝光号成田便については、空港第2ビル駅での乗継利便性向上により新たな通勤・通学利用者が見込まれることから、鉄道との乗り継ぎを考慮した運行ダイヤに見直します。

2) 横芝光号成田便の再編のポイント

横芝光号成田便の再編のポイントは、次のように考えます。

項目	再編のポイント
運行車両	成田市方面へのアクセスを強化するため、現行の2台4名体制から1台増車し3台5名体制とします。
運行ルート	現行の運行ルートを基本としますが、運行本数を増便するため、利用者が少なく、迂回を必要とする停留所は廃止とします。
運行ダイヤ	採算性および通勤・通学需要を取り込むため現在の20便から30便へと増便すると共に、横芝駅と空港第2ビル駅での鉄道との乗継利便性を考慮したダイヤへと見直します。

(2) 再編内容

1) 運行ルート

ルートは現行ルートを基本としますが京成成田駅東口停留所については、以下の理由より廃止とします。

- ・利用者が少なく、鉄道への乗り継ぎは空港第2ビル駅で代替可能
- ・運行区間内で最も渋滞する箇所を通過し、遅延の発生が危惧される
- ・廃止により所要時間が大きく短縮される（成田空港第2旅客ターミナル～京成成田駅東口間：約21分、京成成田駅東口～イオンモール成田間：15分）

2) 運行ダイヤ

ダイヤについては、運行体制を現行の2台4名体制から3台5名体制に拡充し可能な限り増便を行います。さらに、成田国際空港内外就業者の就業時刻や横芝駅や空港第2ビル駅での接続利便性を重視した運行ダイヤとします。

7. 目標達成のための事業及び施策体系

【横芝光町役場→成田市方面】

バス停	区分	1便	3便	5便	7便	9便	11便	13便	15便
横芝光町役場	乗車のみ	5:50	6:40	7:40	8:45	9:40	10:35	12:00	13:40
横芝駅	乗降可	5:55	6:45	7:45	8:50	9:45	10:40	12:05	13:45
ふれあい坂田池公園		6:02	6:52	7:52	8:57	9:52	10:47	12:12	13:52
横芝工業団地		6:09	6:59	7:59	9:04	9:59	10:54	12:19	13:59
航空科学博物館入口	降車のみ	6:24	7:14	8:14	9:19	10:14	11:09	12:34	14:14
整備地区		6:29	7:19	8:19	9:24	10:19	11:14	12:39	14:19
成田空港第2旅客ターミナル	乗降可	6:41	7:31	8:31	9:36	10:31	11:26	12:51	14:31
イオンモール成田	降車のみ	—	—	—	10:01	10:56	11:51	—	14:56

バス停	区分	17便	19便	21便	23便	25便	27便	29便	
横芝光町役場	乗車のみ	15:00	16:00	17:00	18:00	19:15	20:10	21:20	
横芝駅	乗降可	15:05	16:05	17:05	18:05	19:20	20:15	21:25	
ふれあい坂田池公園		15:12	16:12	17:12	18:12	19:27	20:22	21:32	
横芝工業団地		15:19	16:19	17:19	18:19	19:34	20:29	21:39	
航空科学博物館入口	降車のみ	15:34	16:34	17:34	18:34	19:49	20:44	21:54	
整備地区		15:39	16:39	17:39	18:39	19:54	20:49	21:59	
成田空港第2旅客ターミナル	乗降可	15:51	16:51	17:51	18:51	20:06	21:01	22:11	
イオンモール成田	降車のみ	16:16	—	—	—	—	—	—	

【成田市方面→横芝光町役場】

バス停	区分	2便	4便	6便	8便	10便	12便	14便	16便
イオンモール成田	乗車のみ	—	—	—	—	12:00	—	—	15:10
成田空港第2旅客ターミナル	乗降可	6:45	7:45	9:30	11:10	12:20	13:30	14:40	15:30
整備地区	乗車のみ	6:50	7:50	9:35	11:15	12:25	13:35	14:45	15:35
航空科学博物館入口		6:55	7:55	9:40	11:20	12:30	13:40	14:50	15:40
横芝工業団地	乗降可	7:13	8:13	9:58	11:38	12:48	13:58	15:08	15:58
ふれあい坂田池公園		7:18	8:18	10:03	11:43	12:53	14:03	15:13	16:03
横芝駅		7:23	8:23	10:08	11:48	12:58	14:08	15:18	16:08
横芝光町役場	降車のみ	7:30	8:30	10:15	11:55	13:05	14:15	15:25	16:15

バス停	区分	18便	20便	22便	24便	26便	28便	30便	
イオンモール成田	乗車のみ	16:30	17:30	18:30	—	—	—	—	
成田空港第2旅客ターミナル	乗降可	16:50	17:50	18:50	19:30	20:15	21:15	22:20	
整備地区	乗車のみ	16:55	17:55	18:55	19:35	20:20	21:20	22:25	
航空科学博物館入口		17:00	18:00	19:00	19:40	20:25	21:25	22:30	
横芝工業団地	乗降可	17:18	18:18	19:18	19:58	20:43	21:43	22:48	
ふれあい坂田池公園		17:23	18:23	19:23	20:03	20:48	21:48	22:53	
横芝駅		17:28	18:28	19:28	20:08	20:53	21:53	22:58	
横芝光町役場	降車のみ	17:35	18:35	19:35	20:15	21:00	22:00	23:05	

3) その他

① 運行日

運行日は現行と同じ土・日曜日、祝休日含む毎日とします。

② 運賃

運賃は現行のまま据え置きますが、町内で乗降した場合に限り、町内利用料金を適用します。

【町外利用】中学生以上：300円（270円）、小学生：150円（135円）

【町内利用】中学生以上：100円（100円）、小学生：50円（50円）

※（ ）内はICカード利用

※身体障害者手帳、療育手帳又は精神障害者保険福祉手帳をお持ちの方は小学生と同額

※65歳以上の運転免許返納者で運転経歴証明書をお持ちの方は小学生と同額

※保護者同伴の未就学児は無料

③ 定期券の導入

通勤・通学需要を取り込むため、定期券を導入します。

※定期券は電子定期券（スマホ定期券等）のみとし、紙による券は導入しません。

④ 車両

運行車両は現行と同様の中型ノンステップ車両とします。

⑤ 実施時期

令和4年12月頃

※成田国際空港の稼働状況等を考慮して判断します。

7. 目標達成のための事業及び施策体系

7.4.3 のりあいよこび一号の再編計画

(1) のりあいよこび一号の再編方針

1) 再編方針

- ① 北側地区の交通システムの転換（実施主体：横芝光町、タクシー事業者）

デマンド交通への転換と北側専用車両の導入

利用者が少ない町内循環バスの北側ルート（大総・栗山循環、日吉・南条循環）については廃止とし、需要に対応したデマンド交通へ転換します。

また、北側地域へは専用車両を配置し、後述するデマンド交通に関する多様なサービス向上策を展開します。

- ② 予約の取り易さ向上（実施主体：横芝光町・タクシー事業者・オペレータ委託業者）

予約の取り易さを向上させる多様な施策展開

デマンド交通に対する利用者の不満は、予約の取りにくさが最も大きな不満であることから、以下の施策を積極的に展開していきます。

- ・オペレータによる柔軟な予約の対応による空き時間への誘導
- ・システムの余裕時間の設定見直し等による予約受付可能数の増大
- ・予約受付開始時期等の見直し
- ・曜日・時間帯による予約の混雑状況の周知
- ・予約キャンセルが多い利用者への対応
- ・廃止される町内循環バス北側ルートの代替として、北側地区をカバーする専用車両の配置
- ・病院等と連携した帰宅時の予約代行等

- ③ 運行区域の拡大の検討（実施主体：横芝光町・タクシー事業者）

町外利用については住民説明会での意見を踏まえ、他の予約に大きな負荷を及ぼさない範囲の個別施設について検討していきます。

- ④ 需要に対応した配車台数の見直し（実施主体：横芝光町・タクシー事業者）

需要（利用者数）に対応して供給（配車台数）を変動させ、効率的な運行を行えるのがデマンド交通の最大の特徴ですが、現在は需要の変動に対して供給を充分に変動できていません。定期的に利用ログの分析を図り、曜日・時間帯の最適な配車台数を設定し、効率的にデマンド交通を運行させ持続可能な公共交通を目指します。

2) のりあいよこび一号の再編のポイント

のりあいよこび一号の再編のポイントは、次のように考えます。

項目	再編のポイント
運行車両	町内循環バス北側ルート廃止に伴う代替交通として、北側地域へ専用デマンドタクシー車両を配置すると共に、多様な施策展開により利便性と予約の取り易さの向上を図ります。
運行地区	町民の意向が高い町外への利用については、他の予約に大きな負荷を及ぼさない距離の一部施設について利用可能とします。

(2) 再編内容

1) 運行車両

運行車両は、現行の3台体制から1台増車し4台体制とすることで、予約の取りにくさを解消します。

また、その内1台は北側地区の登録者優先とし、町内循環バス北側地区ルート（大総・栗山循環、日吉・南条循環）の廃止に対応いたします。

なお、残りの3台は町内全地区対応用として運用します。

- ・全地区対応車両：3台
- ・北側地区専用車両：1台

2) 運行区域

町内全域と以下の町外施設への利用を可能とします。

- ・匝瑳市の施設：飯倉駅、九十九里ホーム病院
- ・山武市の施設：松尾駅

※利用可能となる町外施設は、各市のコミュニティバスの経路となっており、乗り継いで匝瑳市民病院やさんむ医療センターへの移動が可能となります。

3) その他

① 運行日・運行時間

運行日・運行時間は、現行と同じ月～土曜日（祝日、年末年始を除く）の午前7時から午後6時としますが、今後の利用状況により運行日・時間の見直しを検討していきます。

② 運賃

大人（中学生以上）：300円、 小人（小学生）：150円、 小学生未満：無料

※身体障害者手帳、療育手帳、又は精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方：150円

※65歳以上の運転免許返納者で運転経歴証明書をお持ちの方：150円

※町外利用については、町内利用と同額

③ 乗車券

リピート利用を促進するため、現行の回数券制を今後も継続します。

④ 帰宅時の予約の取り易さの改善

病院等との連携・協力により、病院等での帰宅予約の取り易さを改善していきます。

⑤ 実施時期

令和4年12月頃

8. 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地域公共交通体系の構築を目指します。

8.1 計画の推進体制

本計画の推進は、「横芝光町地域公共交通会議」が主体となって実施します。

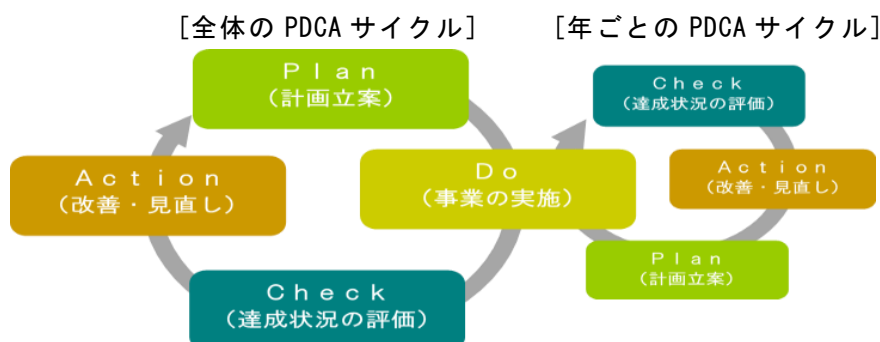
本計画に位置付けられた各施策の実施に向けて、必要に応じて公共交通会議構成員以外の関係者の参画を求める場合もあります。

8.2 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、横芝光町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。



8.3 評価指標・数値目標について

計画の目標	評価指標	現状値	目標値 (令和8年度)	測定方法 (期間)
目標① 利便性の高い地域公共交通ネットワークが維持されている	町内バス・よこぴ一号の利用率	町内バス： 5.6% よこぴ一号： 3.5%	8.0% 6.0%	総合計画策定時のアンケート等調査より
	町内の公共交通の年間利用者数	町内バス： 12,755人 よこぴ一号： 11,298人 成田便 17,915人	39,550人 17,500人 38,900人	運行事業者の実績報告書より(各年)
	利用者の公共交通に対する不満の割合	町内バス： 7.0% よこぴ一号： 13.9% 成田便 —	3.5% 7% 5%	総合計画策定時のアンケート等調査より
	よこぴ一号の予約不成立数	1,981件	1,000件	予約受付ログより(各年)
目標② 安心・安全に移動できる交通環境が提供されている	バリアフリー車両の導入数	町内バス： 0台 よこぴ一号： 0台	2台 4台	運行事業者からの報告より(各年)
	公共交通の交通事故件数	0件	0件	運行事業者からの報告より(各年)
目標③ 将来に渡って持続可能な公共交通サービスが提供されている	各公共交通の収支率	町内バス： 5.9% よこぴ一号： 9.7% 成田便 9.2%	9.0% 12.0% 14.0%	運行実績報告書と補助金額より(各年)
目標④ 誰もが迷わず分かりやすい情報が提供されている	地域公共交通ガイドの作成・配布回数	—	ダイヤ改定時	
	停留所の案内表示の改善箇所数	—	63箇所	改善箇所数
	運行情報のオープンデータ化	—	令和4年中	

8. 計画目標の達成状況の評価

計画の目標	評価指標	現状値	目標値 (令和8年度)	測定方法(期間)
目標⑤ 交通・福祉等の分野 の垣根を超えた取り 組みにより、町民の移 動が確保されている	福祉交通との連 携会議の実施状 況	—	各年1回	実施回数(各年)
	周辺自治体との 会議回数	—	各年1回	実施回数(各年)
目標⑥ 住民の生活パター ンに対応した運行サ ービスが提供されて いる	町内バスの横芝 駅の乗降者数	28.2人/日	60.0人/日	運行事業者の実績 報告書より(各年)
	横芝光号成田便 の「成田空港第2 旅客ターミナル」 の乗降者数	10.5人/日	45.0人/日	運行事業者の実績 報告書より(各年)

横芝光町地域公共交通計画

[発行] 横芝光町

[編集] 企画空港課

〒289-1793 山武郡横芝光町宮川 11902 番地

TEL : 0479-84-1279

FAX : 0479-84-2713

Mail : kikakuko@town.yokoshibahikari.chiba.jp

HP : <https://www.town.yokoshibahikari.chiba.jp>