

多古町地域公共交通計画 (素案)

多古町地域公共交通会議
令和 5 年 12 月 26 日時点

[目次]

1. 計画の概要	1
1-1 計画策定の目的・背景.....	1
1-2 計画の位置付け.....	1
1-3 計画対象.....	1
1-4 計画期間.....	1
2. 地域公共交通を取り巻く現状	2
2-1 多古町の地域特性.....	2
2-2 地域公共交通の現状.....	13
2-3 地域公共交通におけるニーズ等の整理.....	22
2-4 上位・関連計画において公共交通に求められる役割.....	42
2-5 地域公共交通を取り巻く環境の変化.....	47
2-6 多古町の概況（まとめ）.....	48
3. 地域公共交通が抱える課題	49
4. 地域公共交通が目指す方向性	55
4-1 基本理念・基本方針.....	55
4-2 計画目標および評価指標.....	56
4-3 目指す将来像.....	59
4-4 地域公共交通ネットワークの基本的な考え方.....	60
4-5 地域公共交通の役割・必要性.....	61
5. 計画目標達成に向けた施策および事業	62
5-1 事業一覧.....	62
5-2 事業の詳細.....	63
5-3 実施スケジュール.....	74
6. 計画の推進体制	75
6-1 推進体制.....	75
6-2 進捗管理手法.....	75
6-3 本計画の進捗状況の確認方法.....	76

1. 計画の概要

1-1 計画策定の目的・背景

本町の公共交通は、高速バス、多古-成田空港間シャトルバス（以下、「空港シャトルバス」）、路線バス、デマンドタクシー、一般タクシー等が運行しており、町民の生活を支えています。

しかし、人口減少、自家用車利用の浸透等により公共交通の利用は低迷しています。また、公共交通事業者はドライバー不足、ドライバー高齢化等の問題を抱えており、従来の公共交通サービス水準を維持することが難しい状況となっています。

一方で、周辺環境も変化しており、成田空港の更なる機能強化や圏央道の整備などによって、居住人口や観光来訪者の増加などが見込まれていることに加えて、本町では高齢化が進行していくことが推計されていることから、今後、公共交通サービスの必要性は一層高くなると考えられます。

そこで、地域ニーズ、まちづくりの変化に対応した「便利で持続可能な公共交通サービスの実現」に向けたマスタープランを定め、地域公共交通が抱える課題、目指すべき方向性等を町民・公共交通関係者と共有するため、「多古町地域公共交通計画」を策定しました。

1-2 計画の位置付け

本計画は、総合計画を上位計画として、その他都市計画マスタープラン等の関連計画と連携しながら策定を行いました。

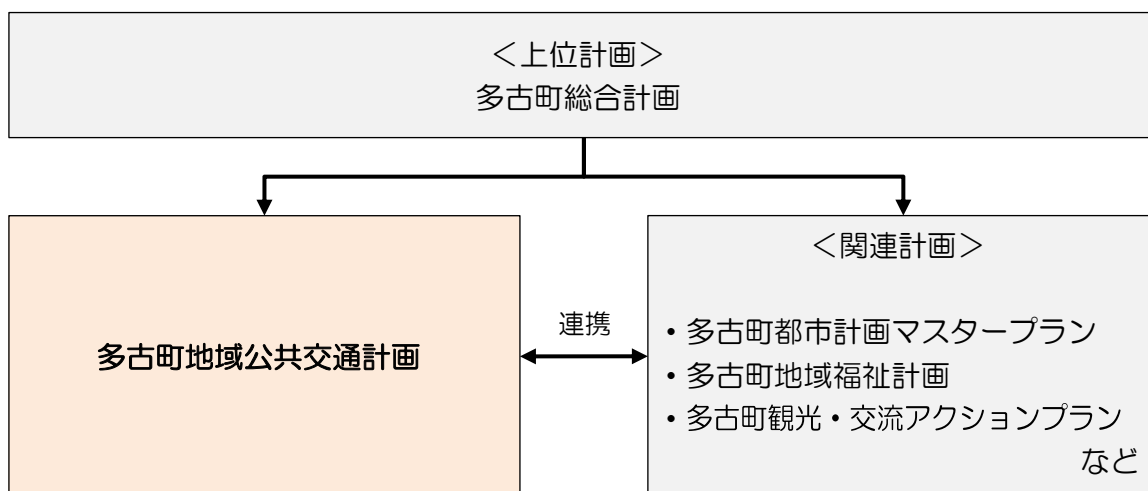


図 計画の位置付け

1-3 計画対象

本計画の区域は、多古町全域とします。なお、近隣市町を結ぶ広域交通については、関係自治体や交通事業者と連携を図ります。

1-4 計画期間

計画期間は令和6年度～令和11年度の6年間とします。社会情勢やまちづくりに大きな変化が生じた場合は、適宜、改定を行います。

2. 地域公共交通を取り巻く現状

2-1 多古町の地域特性

2-1-1 人口動態

1) 人口推移

本町の人口は、令和5年4月1日現在で約13,700人となっています。5年前の平成30年に比べて、約1,200人減少しています。

本町の世帯数は、令和5年4月1日現在で約6,000世帯となっています。5年前の平成30年に比べて、80世帯増加しており、令和5年の1世帯当たり人口は2.3人となっています。

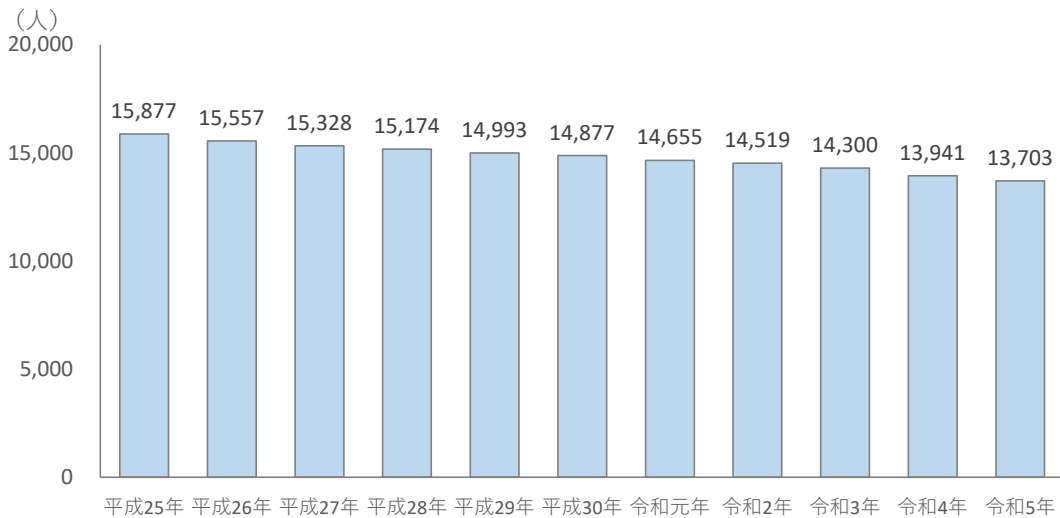


図 人口の推移

資料：住民基本台帳（各年4月1日現在）

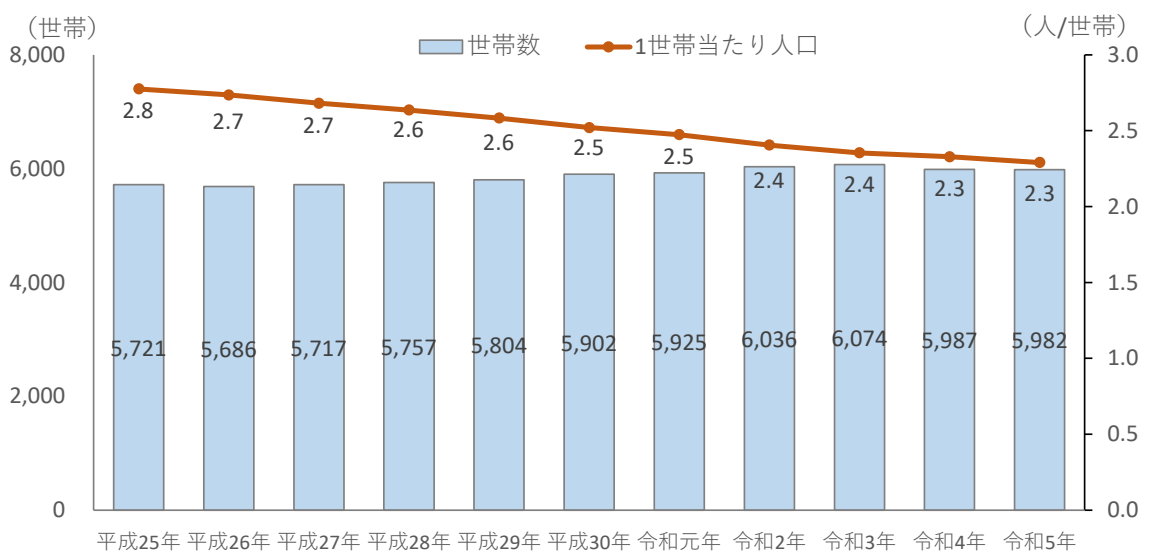


図 世帯数及び1世帯当たり人口の推移

資料：住民基本台帳（各年4月1日現在）

2) 人口推計

令和2年国勢調査および国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、本町の人口は、令和2年の約13,600人(※)から令和27年には約7,500人にまで減少することが見込まれています。※データ出典が異なるため、前頁の人口推移と数値が異なります。

15歳未満の年少人口割合は、令和2年の9.1%から令和27年の6.9%に減少、15歳以上65歳未満の生産年齢人口割合は、53.5%から42.9%にまで減少、65歳以上の老年人口割合は、37.4%から50.2%に増加する見込となっています。

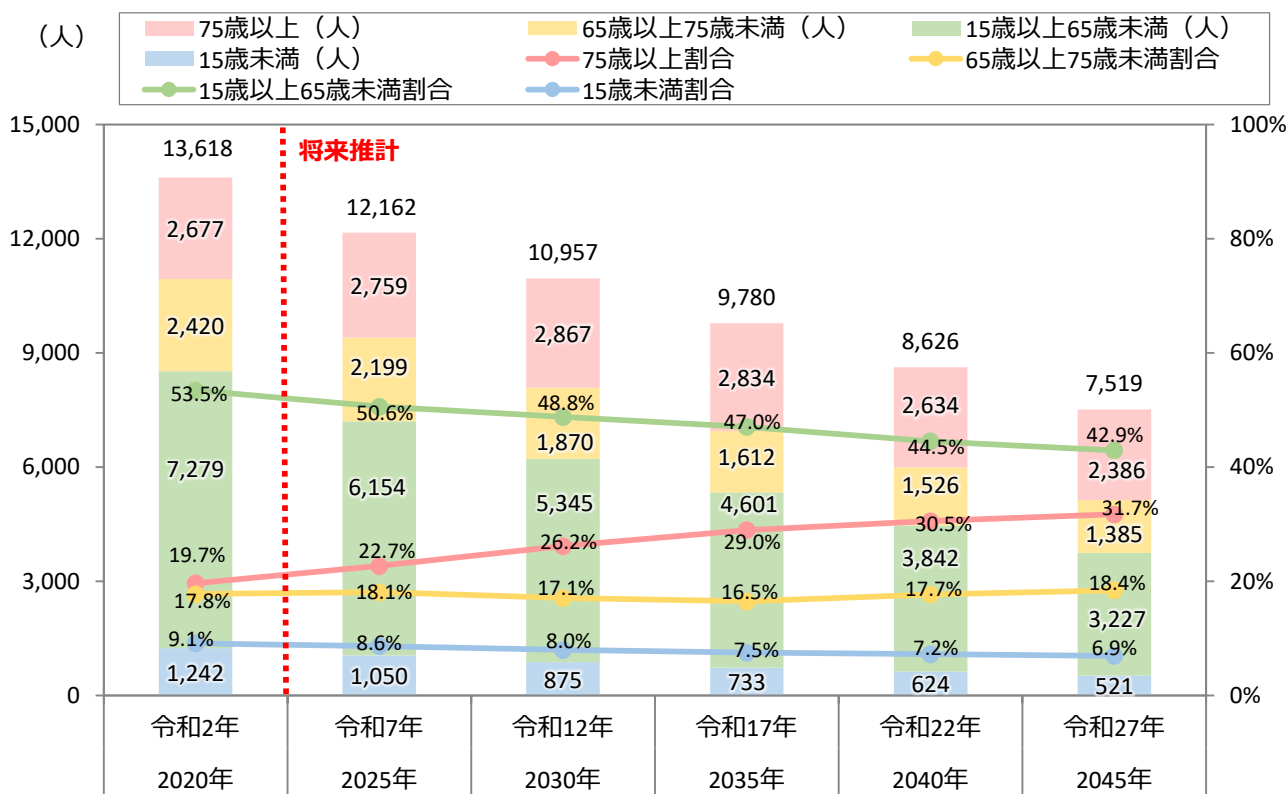


図 人口の推計 (目標人口)

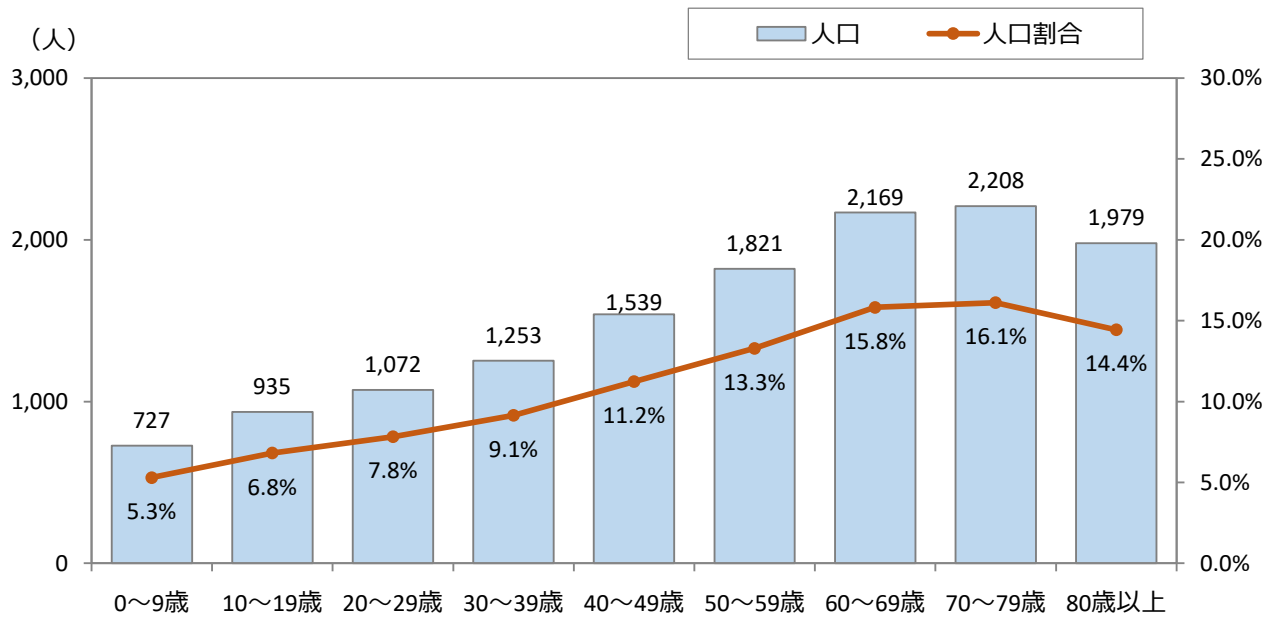
表 人口の推計 (目標人口)

	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
	令和2年	令和7年	令和12年	令和17年	令和22年	令和27年
15歳未満 (人)	1,242	1,050	875	733	624	521
15歳以上65歳未満 (人)	7,279	6,154	5,345	4,601	3,842	3,227
65歳以上 (人)	5,097	4,958	4,737	4,446	4,160	3,771
65歳以上75歳未満 (人)	2,420	2,199	1,870	1,612	1,526	1,385
75歳以上 (人)	2,677	2,759	2,867	2,834	2,634	2,386
総人口 (人)	13,618	12,162	10,957	9,780	8,626	7,519
15歳未満割合	9.1%	8.6%	8.0%	7.5%	7.2%	6.9%
15歳以上65歳未満割合	53.5%	50.6%	48.8%	47.0%	44.5%	42.9%
65歳以上割合	37.4%	40.8%	43.2%	45.5%	48.2%	50.2%
65歳以上75歳未満割合	17.8%	18.1%	17.1%	16.5%	17.7%	18.4%
75歳以上割合	19.7%	22.7%	26.2%	29.0%	30.5%	31.7%

資料：令和2年国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所
(各年10月1日現在)

3) 年齢別人口

令和5年4月1日現在の年齢別人口を見ると60歳代と70歳代がそれぞれ約2,200人と多くなっています。60歳以上の人口は、全人口の46.4%となっています。



資料：千葉県（令和5年4月1日現在）

4) 地区別人口及び世帯数

令和5年4月1日現在の地区別人口を見ると、多古地区が約6,600人と最も多く、次いで、久賀地区が約3,300人となっています。

人口の増減率をみると、常磐地区における減少が大きく、令和元年から令和5年にかけて約1割減少しています。その他の地区でも同様に減少していますが、減少率は5%程度となっています。

表 地区別人口及び世帯数

		令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	増減率 (令和元年- 令和5年)
		多古地区	人口	7,082	7,066	6,943	6,748
	世帯数	2,847	2,906	2,908	2,852	2,854	0.2%
	1世帯当たり人口	2.5	2.4	2.4	2.4	2.3	-6.6%
久賀地区	人口	3,464	3,415	3,397	3,317	3,271	-5.6%
	世帯数	1,404	1,412	1,445	1,431	1,430	1.9%
	1世帯当たり人口	2.5	2.4	2.4	2.3	2.3	-7.3%
中地区	人口	2,332	2,309	2,280	2,236	2,204	-5.5%
	世帯数	952	997	1,006	987	997	4.7%
	1世帯当たり人口	2.4	2.3	2.3	2.3	2.2	-9.8%
常磐地区	人口	1,777	1,729	1,680	1,640	1,600	-10.0%
	世帯数	722	721	715	717	701	-2.9%
	1世帯当たり人口	2.5	2.4	2.3	2.3	2.3	-7.3%
合計	人口	14,655	14,519	14,300	13,941	13,703	-6.5%
	世帯数	5,925	6,036	6,074	5,987	5,982	1.0%
	1世帯当たり人口	2.5	2.4	2.4	2.3	2.3	-7.4%

資料：住民基本台帳（各年4月1日現在）

5) 人口分布

人口分布をみると、多古町中心部に最も集中しており、その他には南中、船越、南玉造、飯笹、大高、大門に人口集積が多くみられます。

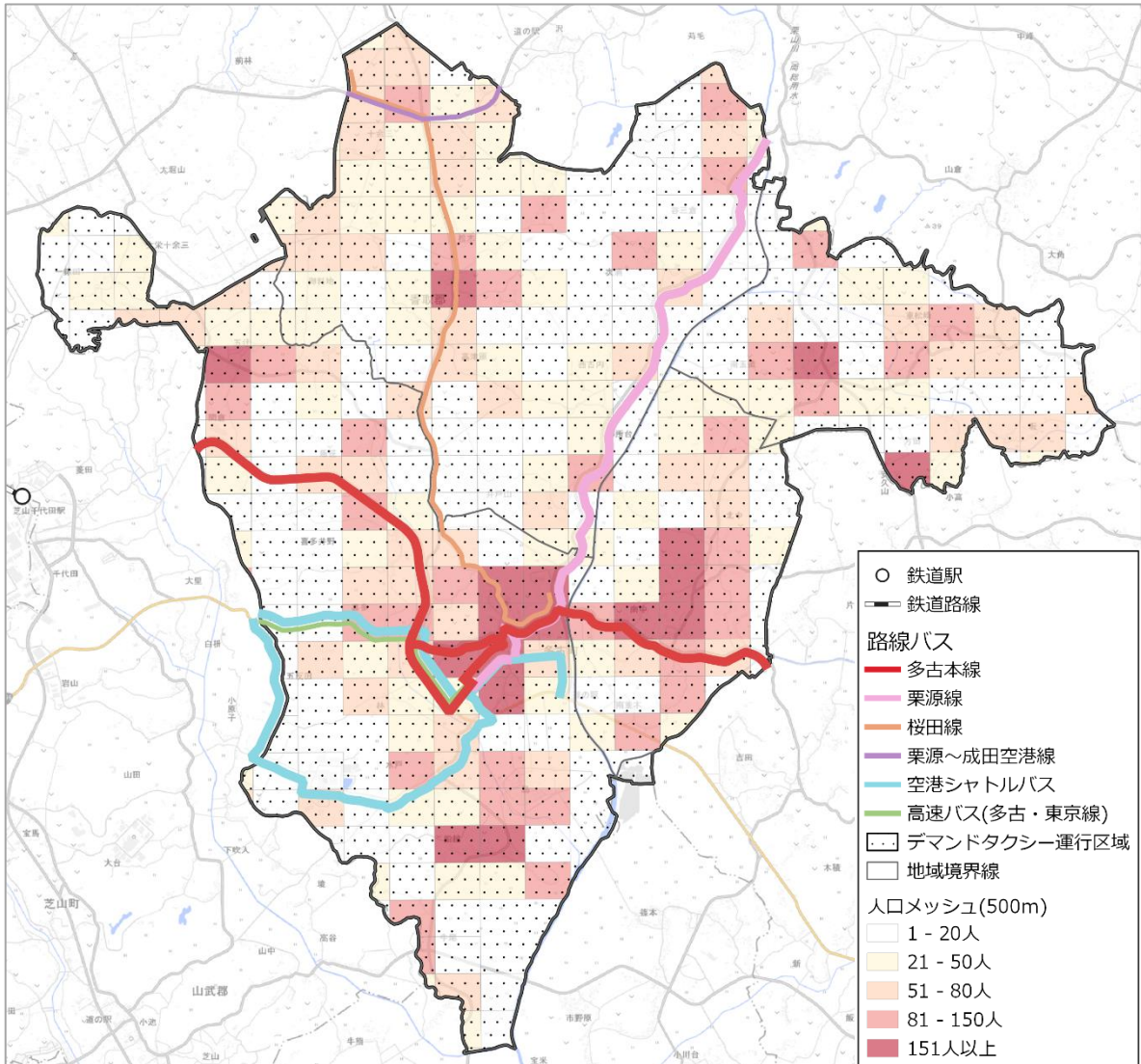


図 人口分布（令和2年度）

資料：国勢調査（令和2年）

2-1-2 人の動き

1) 通勤目的の人の動き

町内に通勤している人が最も多く 3,960 人となっています。

町外への通勤をみると、成田市 (1,356 人)、香取市 (349 人)、芝山町 (287 人) が多くなっています。

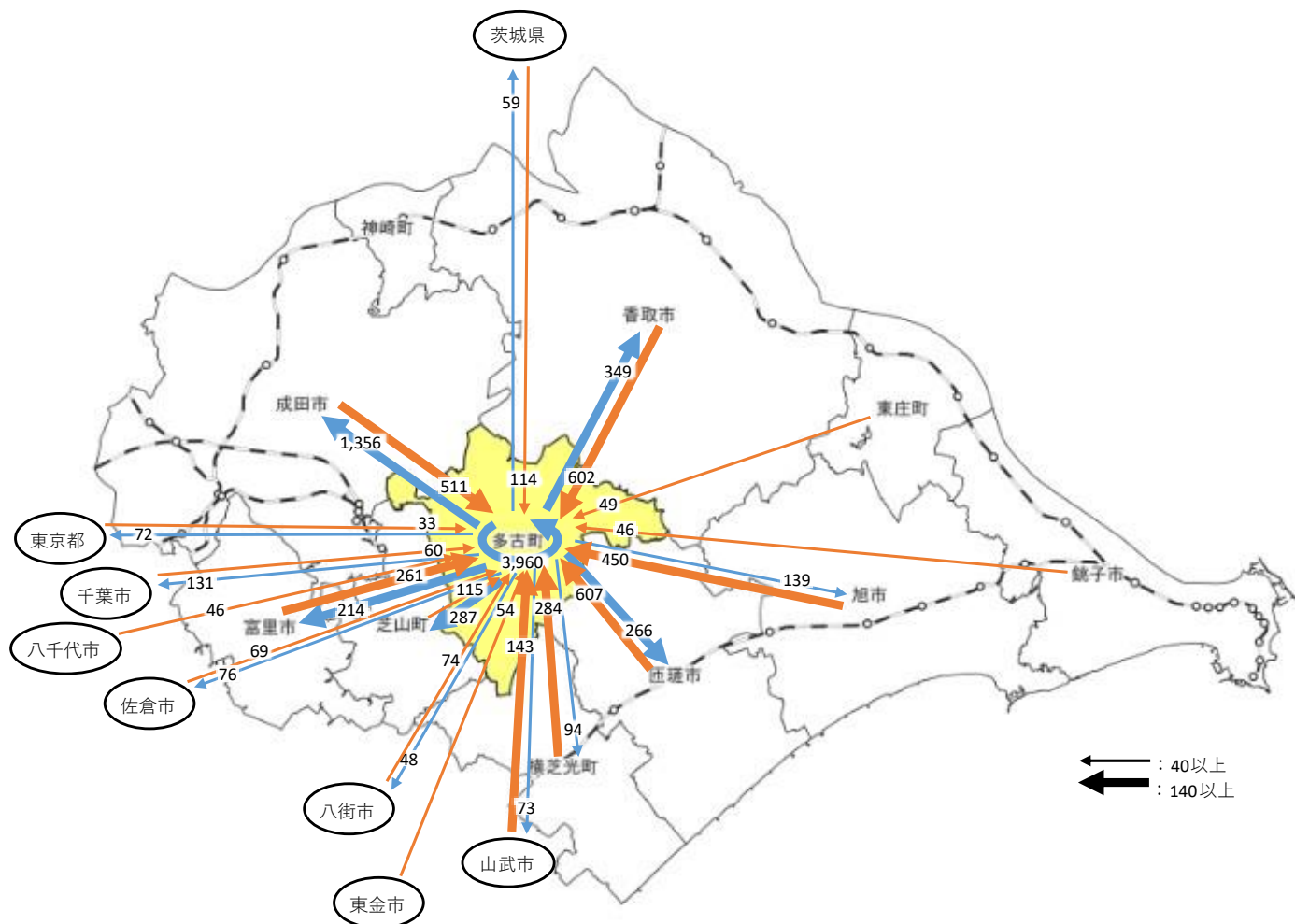


図 通勤目的における人の動き

資料：国勢調査（令和 2 年）

2) 通学目的の人の動き

町内に通学している人が最も多く 133 人となっています。
町外への通学をみると、匝瑳市 (58 人)、千葉市 (34 人) が多くなっています。
その他、東京方面へ通学している人も一部みられます。

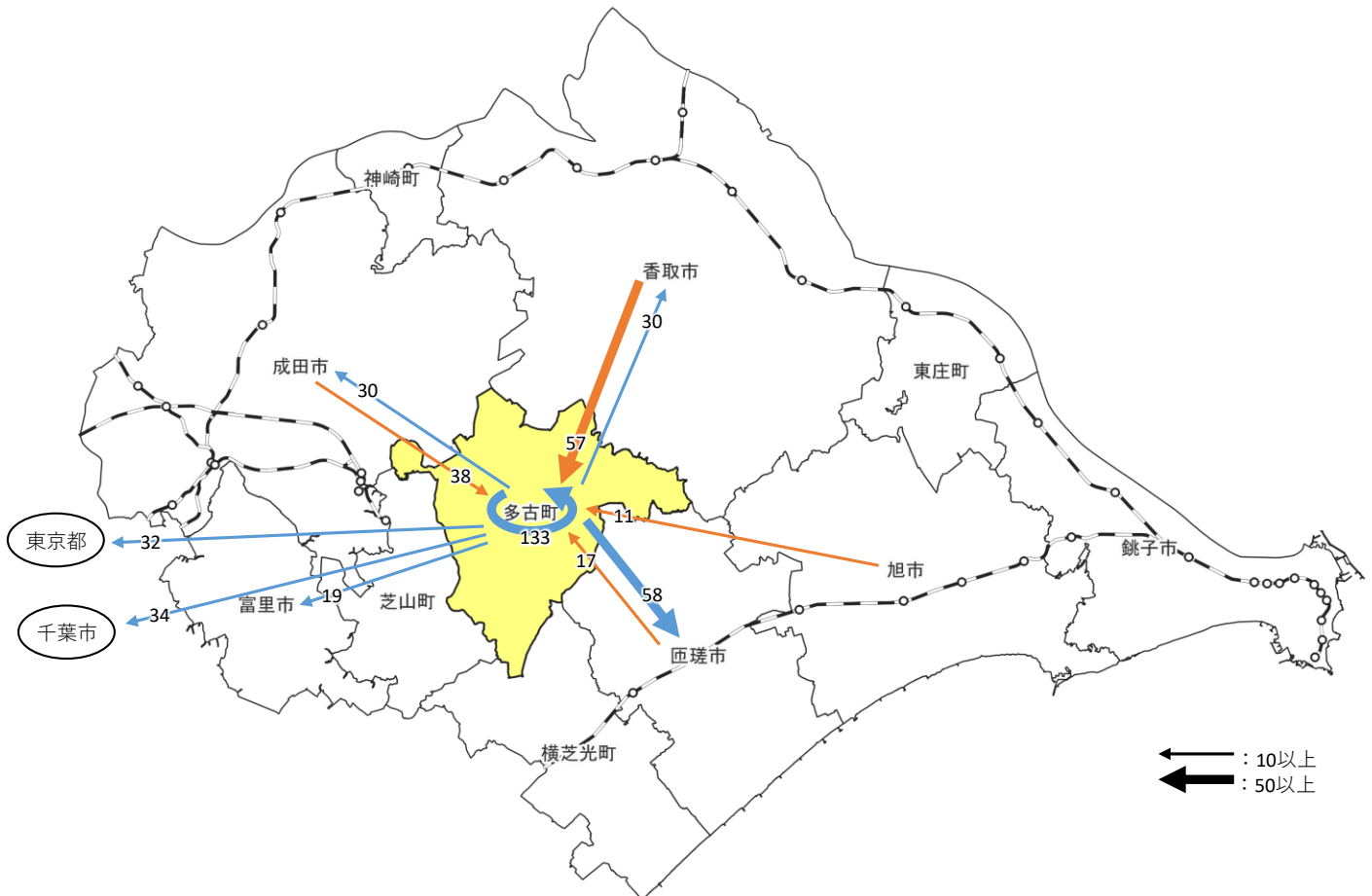


図 通学目的における人の動き

資料：国勢調査（令和2年）

2-1-3 主要施設の立地状況

生活関連施設の多くは、多古地区に立地しており、生活の中心になっていることが分かります。

地区別に見ると、常磐地区には商業施設・医療施設・教育施設が立地していないことが分かります。

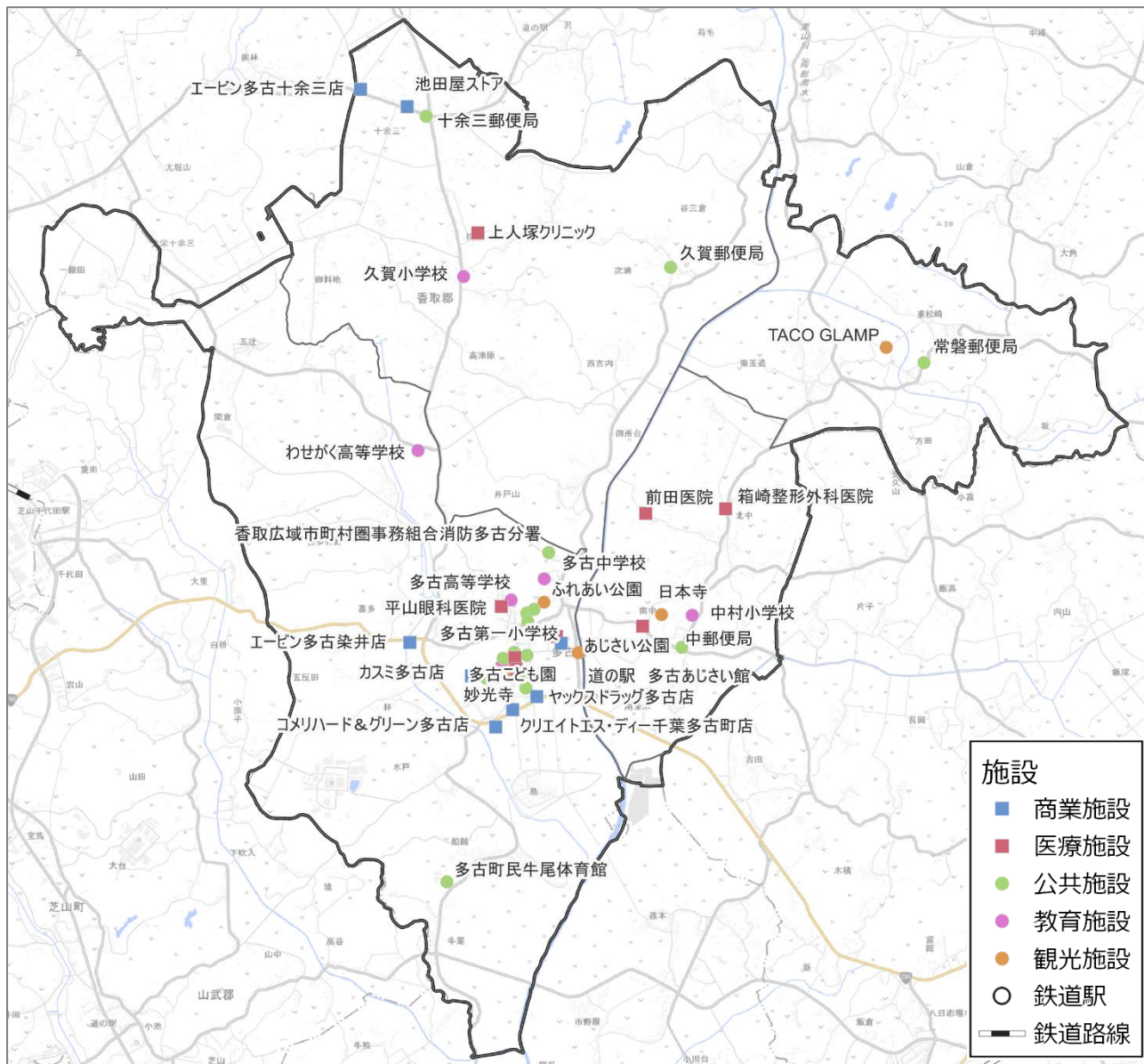


図 施設等の立地状況



図 施設等の立地状況（中心部拡大図）

2-1-4 自動車利用状況

自家用車の保有台数は、令和5年3月末現在で約9,100台となっています。5年前の平成30年に比べて、約500台減少しています。

1世帯当たりの自家用車保有台数は、令和5年3月末現在で約1.5台となっています。

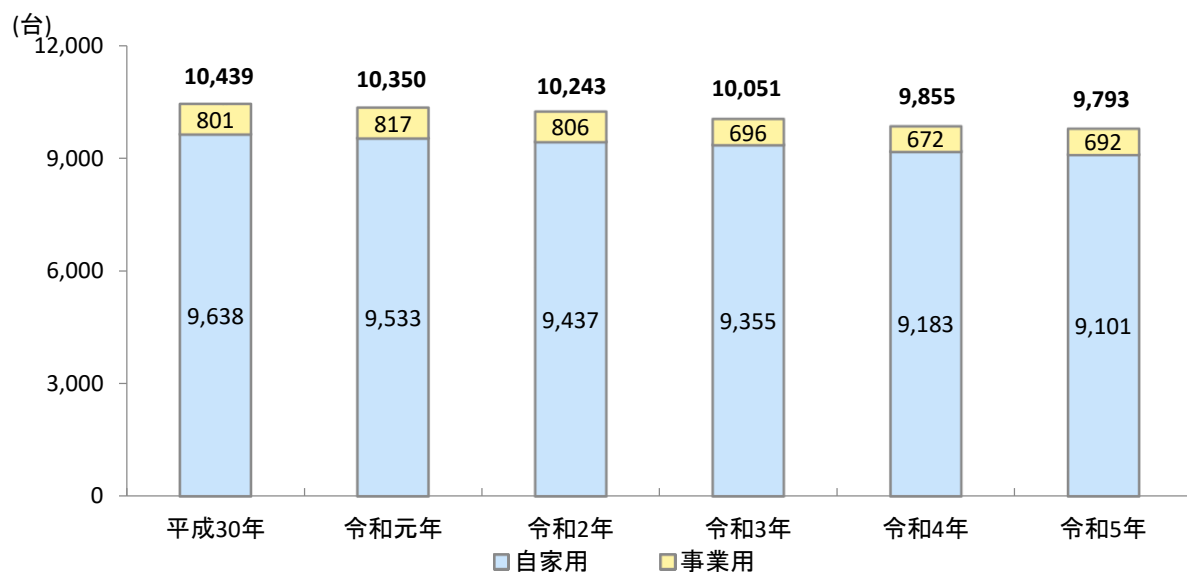


図 自動車保有状況の推移

資料：関東運輸局統計情報
各年3月末現在

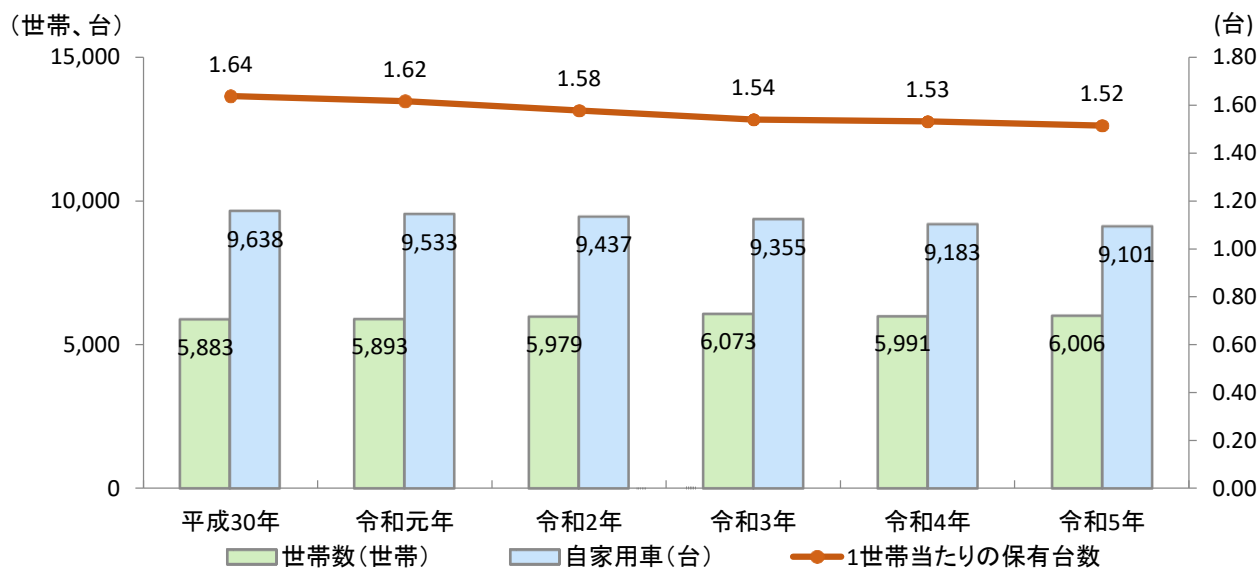


図 1世帯当たりの自家用車保有台数の推移

資料：関東運輸局統計情報
各年3月末現在

高齢者ドライバーは増加傾向にあり、町内の運転免許保有者数のうち高齢者ドライバーが占める割合も増加傾向にあります。

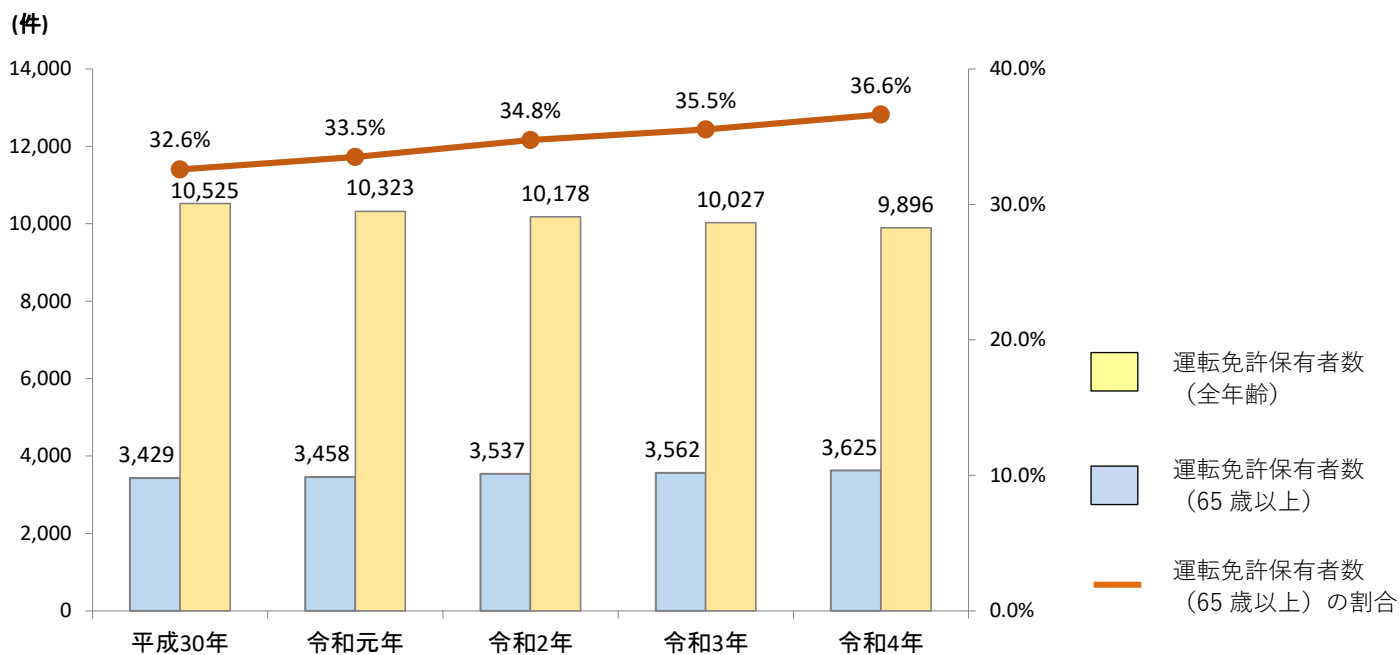


図 高齢者（65歳以上）運転免許保有者数

資料：多古町および千葉県警察

香取警察署管内の免許返納件数は、令和元年をピークに減少傾向にあるものの年間300～400人が運転免許を返納している状況です。

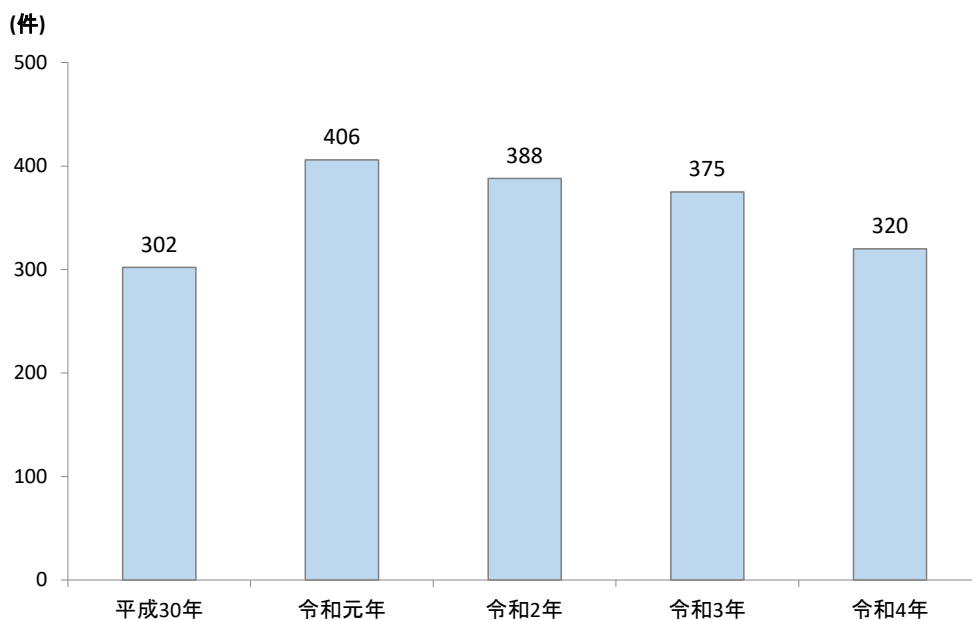


図 免許返納件数（香取警察署管内）

資料：多古町および千葉県警察

2-1-5 観光来訪者

観光入込客数は、令和3年時点では、約96万人となっています。

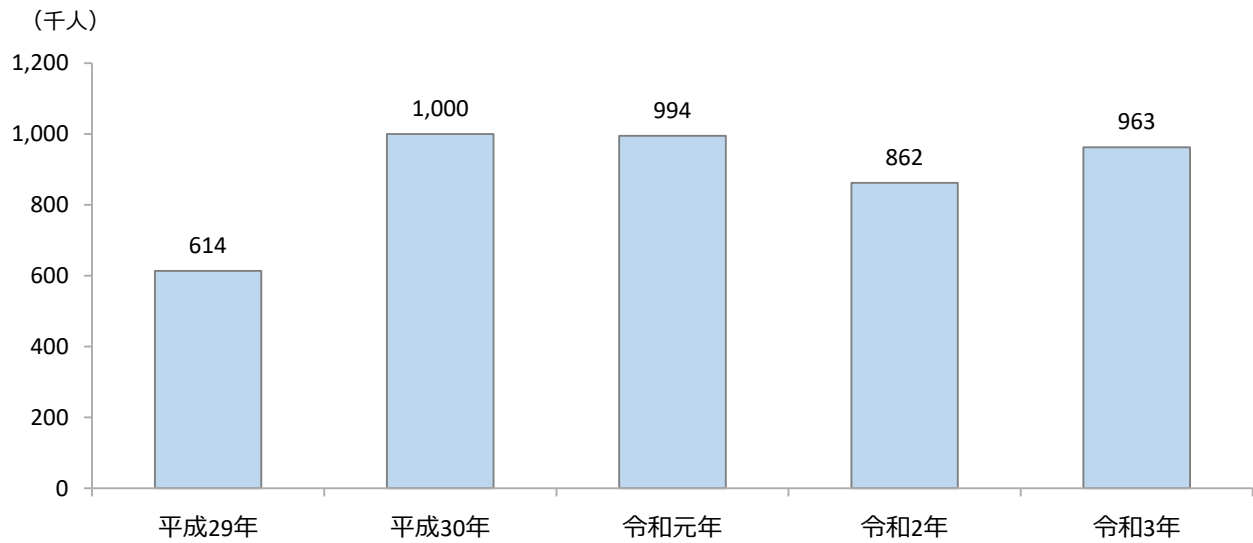


図 多古町の観光入込客数の推移

資料：千葉県観光入込調査報告書
各年12月末現在

令和3年の施設別観光入込客数をみると、「道の駅多古（70万人）」が特に多くなっています。その他、「多古カントリークラブ」「ふるさと多古町あじさい祭り」「東京国際空港ゴルフ倶楽部」にも一定程度の来場がみられます。

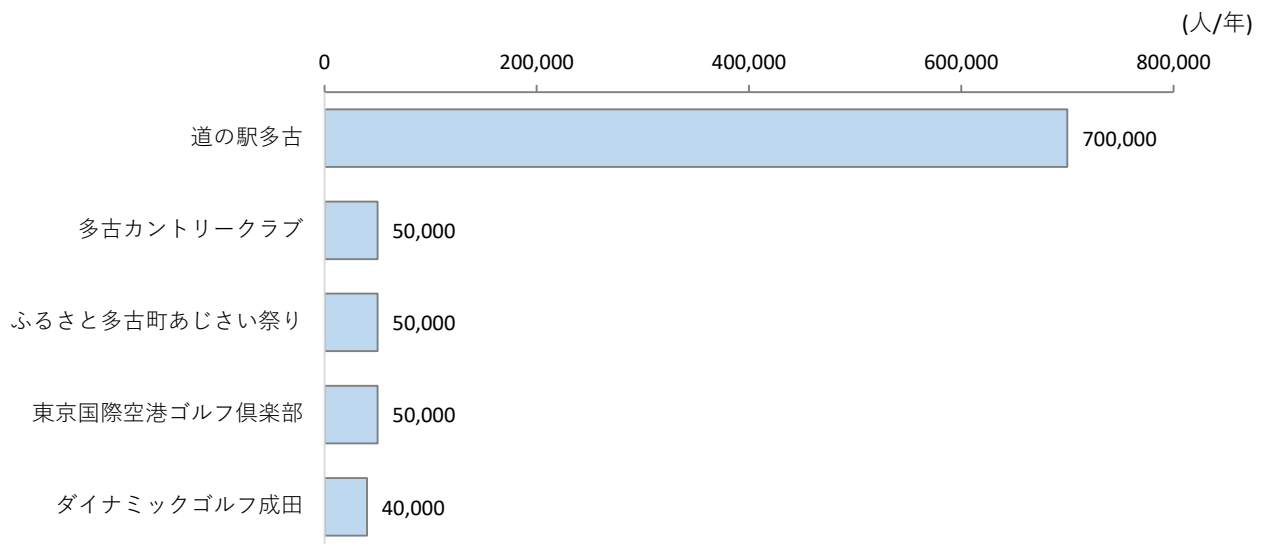


図 施設別観光入込客数

資料：千葉県観光入込調査報告書

2-2 地域公共交通の現状

2-2-1 多古町の地域公共交通ネットワーク

町内は、高速バス、空港シャトルバス、路線バス、デマンドタクシー、一般タクシーが運行しており、地域の皆さんの移動を支えています。

これらの公共交通サービスの他、町内スーパー2店舗による「移動スーパー」や福祉タクシー、スクールバスなど、地域の暮らしを支えるサービスが展開されています。

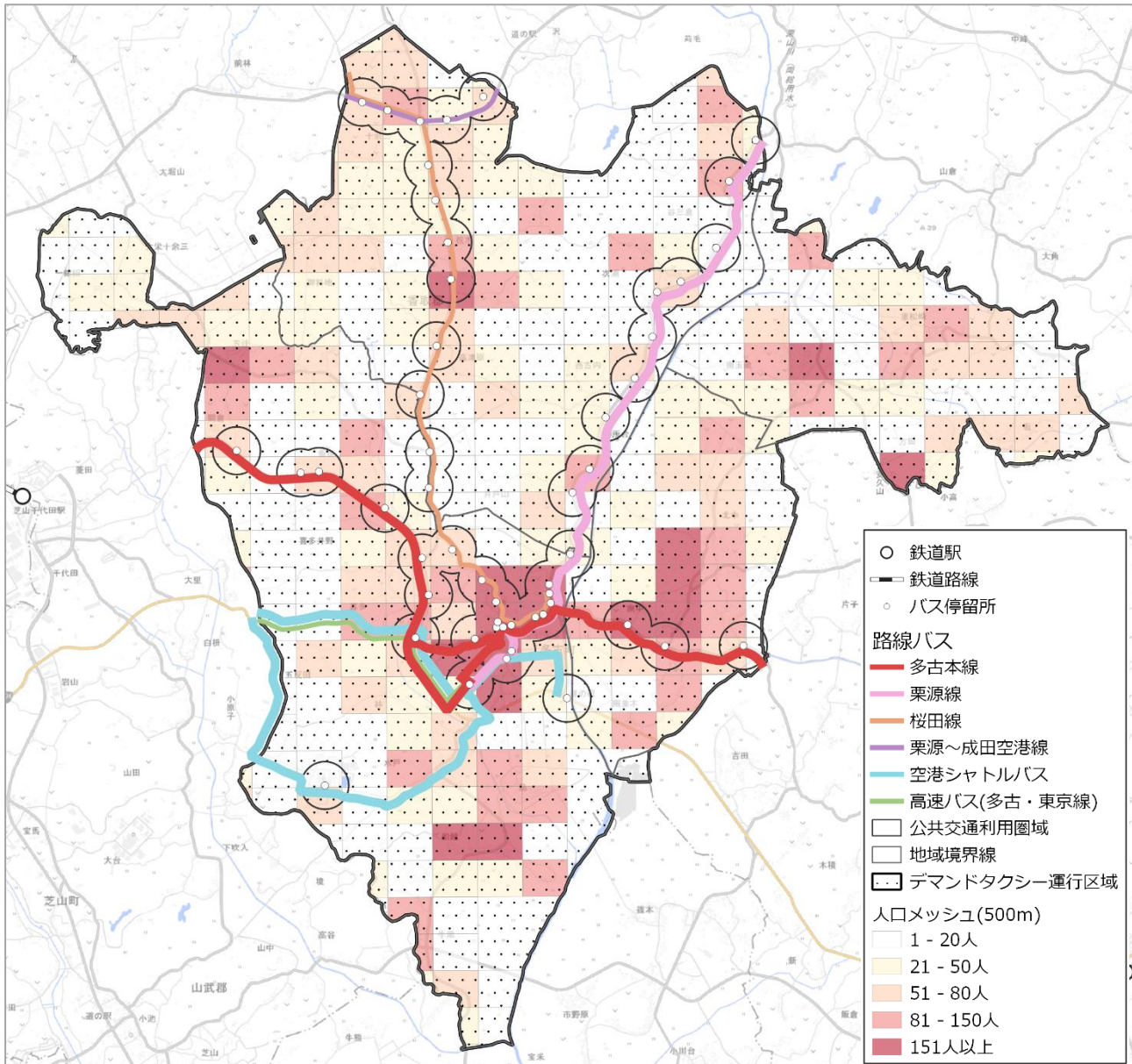


図 多古町の地域公共交通ネットワーク

表 多古町の地域公共交通（令和5年12月時点）

交通モード		実施主体	運行エリア	運行本数 (平日上下便数)
路線バス	多古本線 〈地域間幹線系統〉	ジェイアールバス関東(株)	A：成田駅～八日市場駅 (全区間) B：多古台BT～八日市場駅 C：成田駅～多古台BT	成田→多古7本 多古→成田7本 八日市場→多古8本 多古→八日市場7本
	桜田線 〈廃止代替路線〉	千葉交通(株)	多古車庫～大栄支所	上下各5本
	栗源線 〈地域間幹線系統〉	ジェイアールバス関東(株)	多古台BT～佐原	上下各6本
	栗源～成田空港線 〈廃止代替路線〉	千葉交通(株)	農園リゾートザファーム～成田空港第2ターミナル	上下各5本 (早朝夜間はジェイフィルム発着)
	空港シャトルバス	多古町 (千葉交通(株)が運行)	道の駅多古～成田空港第2ターミナルビル	上下各20本 (早朝夜間の一部は多古町役場前発着)
高速バス	高速バス (多古・東京線)	千葉交通(株)	東京駅～多古台BT	多古方面3本 東京方面5本
デマンド交通	デマンドタクシー	多古町 (多古タクシー(有)が運行)	町内全域 (自宅～公共的施設)	7:30～17:30

※多古台BT：多古台バスターミナル

○地域間幹線系統とは・・・

複数市町村をまたいで運行される広域バス路線で、運行回数や輸送量など一定の条件を満たし、国の補助を受けて運行される路線

○廃止代替路線とは・・・

一般乗合バス路線廃止に伴い、廃止後もそのバス路線を確保し、日常生活に必要な移動手段を維持するため、市町村がバス事業者に運行を依頼して運行される路線

2-2-2 空港シャトルバス

1) 年間利用者数

利用者数の推移をみると、新型コロナウイルスの影響により令和2年度に利用が落ち込んでいるものの、令和3年度から回復傾向にあり、令和4年度は約9万人（1日あたり約256人）が利用しています。

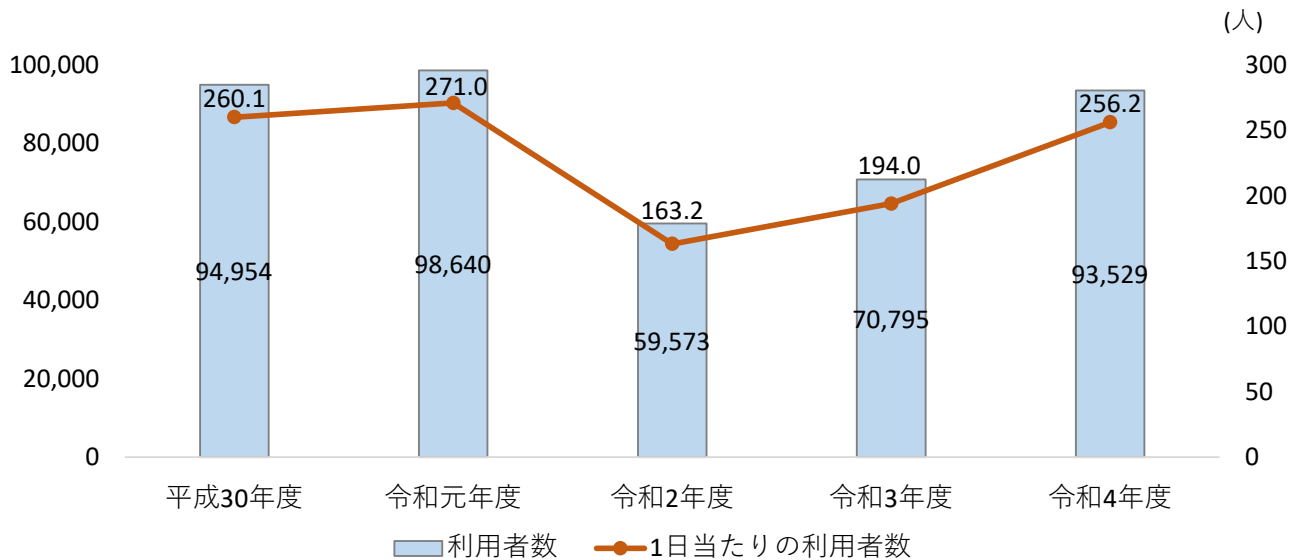


図 空港シャトルバス利用者数の推移

資料：多古町

2) 時間帯別利用者数（令和4年度）

時間帯別の利用状況を見ると、午前中は多古町から成田空港への利用が多く、15時以降は成田空港から多古町への利用が増加する傾向にあります。

12時～15時は他の時間帯に比べて、利用が少ない傾向にあります。

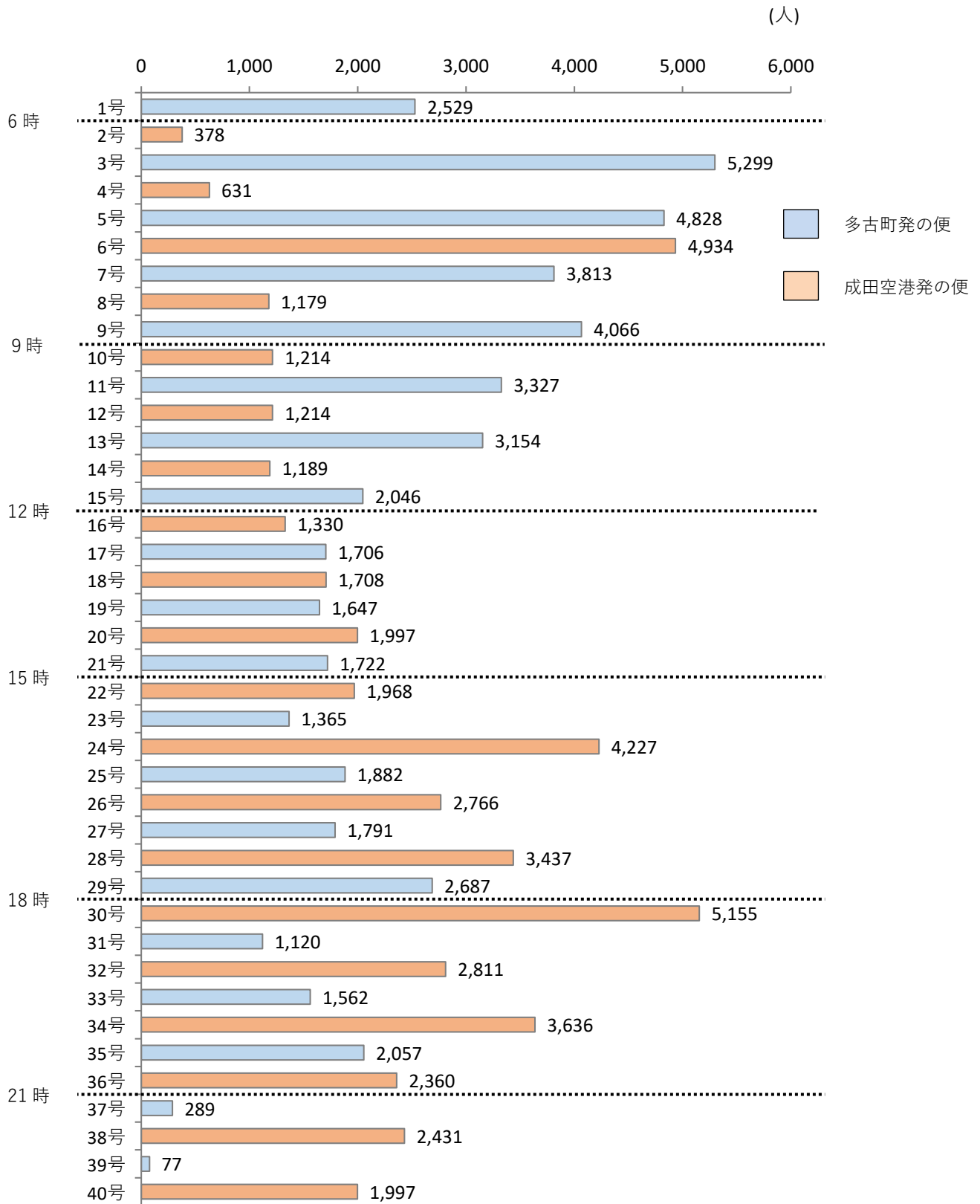


図 便別空港シャトルバス利用状況

資料：多古町

3) 収支状況

表 空港シャトルバス収支状況

	町負担額（円）	利用者数（人）	利用者1人当たりの 町負担額（円）
平成30年度	15,956,653	94,954	168
令和元年度	17,486,273	98,640	177
令和2年度	27,295,173	59,573	458
令和3年度	23,438,837	70,795	331
令和4年度	18,248,532	93,529	195

※町負担額：運行にかかる経費から運賃収入等を差し引いた金額

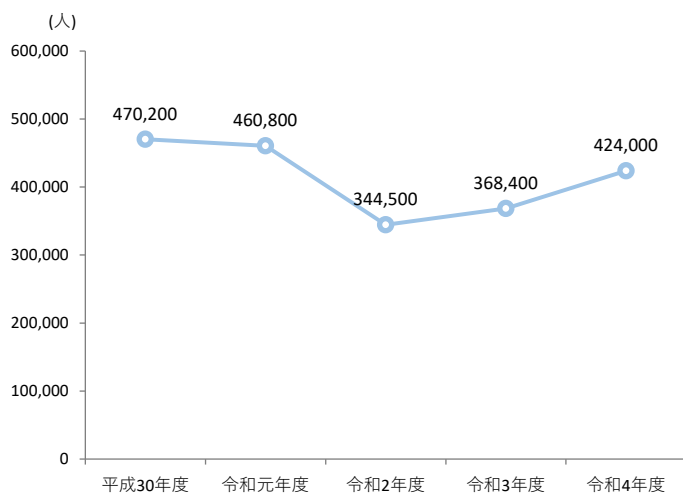
資料：多古町

2-2-3 路線バス

1) 利用者の推移

町内を經由するバス路線全体の利用者数の推移をみると、ほぼ横ばいに推移をしており、年間利用者数は約 44 万人となっています。

事業者別の利用者数をみると、いずれも新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 2 年度から数値が落ち込んでいますが、令和 4 年度は回復傾向が見られています。



ジェイアールバス関東



千葉交通

図 路線バス利用者数の推移

資料：路線バス事業者

表 路線バス利用者数の推移

(単位：人)

路線名		平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	増減率 (R4/H30)
ジェイアール バス関東	多古本線	413,900	422,000	318,700	324,800	371,600	-10.2%
	栗源線	56,300	38,800	25,800	43,600	52,400	-6.9%
千葉交通	桜田線	9,711	10,633	7,124	6,796	7,929	-18.4%
	栗源～成田空港線	10,842	14,257	8,465	10,006	11,524	6.3%
合計		490,753	485,690	360,089	385,202	443,453	-9.6%

資料：路線バス事業者

2) 収支状況

表 廃止代替路線町負担額の推移

		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
桜田線	町負担額（円）	4,578,000	4,625,000	4,706,000	5,547,000	6,925,000
	利用者数（人）	9,711	10,633	7,124	6,796	7,929
	利用者1人当たりの町負担額（円）	471	435	661	816	873
栗源～成田空港線	町負担額（円）	993,000	1,089,000	809,000	991,000	1,304,000
	利用者数（人）	10,842	14,257	8,465	10,006	11,524
	利用者1人当たりの町負担額（円）	92	76	96	99	113
合計	町負担額（円）	5,571,000	5,714,000	5,515,000	6,538,000	8,229,000
	利用者数（人）	20,553	24,890	15,589	16,802	19,453
	利用者1人当たりの町負担額（円）	271	230	354	389	423

※町負担額：町が運行事業者へ補助した金額（千円未満四捨五入）
関係市町と運行距離に応じて按分して負担しています。

資料：多古町

※ジェイアールバス関東の路線は国・県補助で運行

2-2-4 デマンドタクシー

1) 利用者の推移

利用者の推移をみると、平成30年度から増加傾向にあります。令和4年度時点では、9,262人/年となっています。

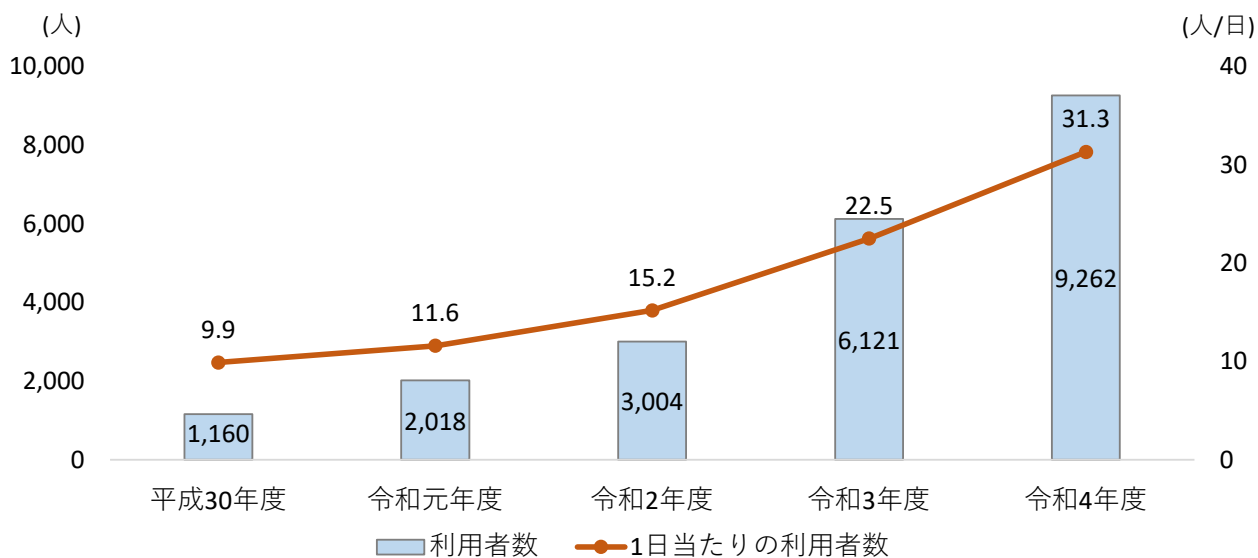


図 デマンドタクシー利用者数の推移

資料：多古町

2) 収支状況

表 デマンドタクシー収支状況

	町負担額 (円)	利用者数 (人)	利用者1人当たりの町負担額 (円)
平成30年度	1,469,104	1,160	1,266
令和元年度	3,036,455	2,018	1,505
令和2年度	3,912,345	3,004	1,302
令和3年度	8,061,632	6,121	1,317
令和4年度	17,713,700	9,262	1,913

※町負担額：運行にかかる経費から運賃収入等を差し引いた金額

資料：多古町

2-2-5 一般タクシー

1) 利用状況

多古町内一般タクシー年度別輸送人員の推移をみると、新型コロナウイルス感染症の影響で令和2年度に落ち込みが見られていますが、その後回復傾向にあり、令和4年度時点では15,229人の利用があります。

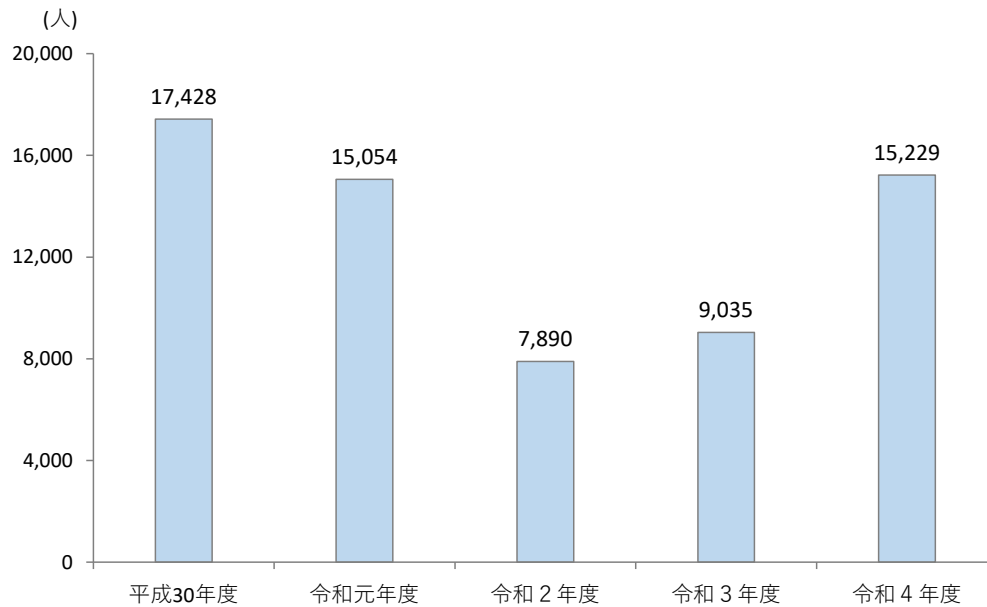


図 多古町内の一般タクシー利用者数

資料：千葉県タクシー協会

2-3 地域公共交通におけるニーズ等の整理

2-3-1 町民アンケート調査

1) 調査内容

項目	内容
調査目的	○外出目的別（買物、通院、その他）に住民の移動実態やニーズを把握する。 ○現行の公共交通と照らし合わせてニーズとのズレや問題点を整理し、公共交通の再編に向けた改善策の検討に活用する。
調査方法	郵送配布・郵送回収（QRコードを活用したWEB回収含む）
調査対象	15歳以上の町民2,000人
調査時期	令和5年7月下旬
配布数・回収数	2000枚・766票

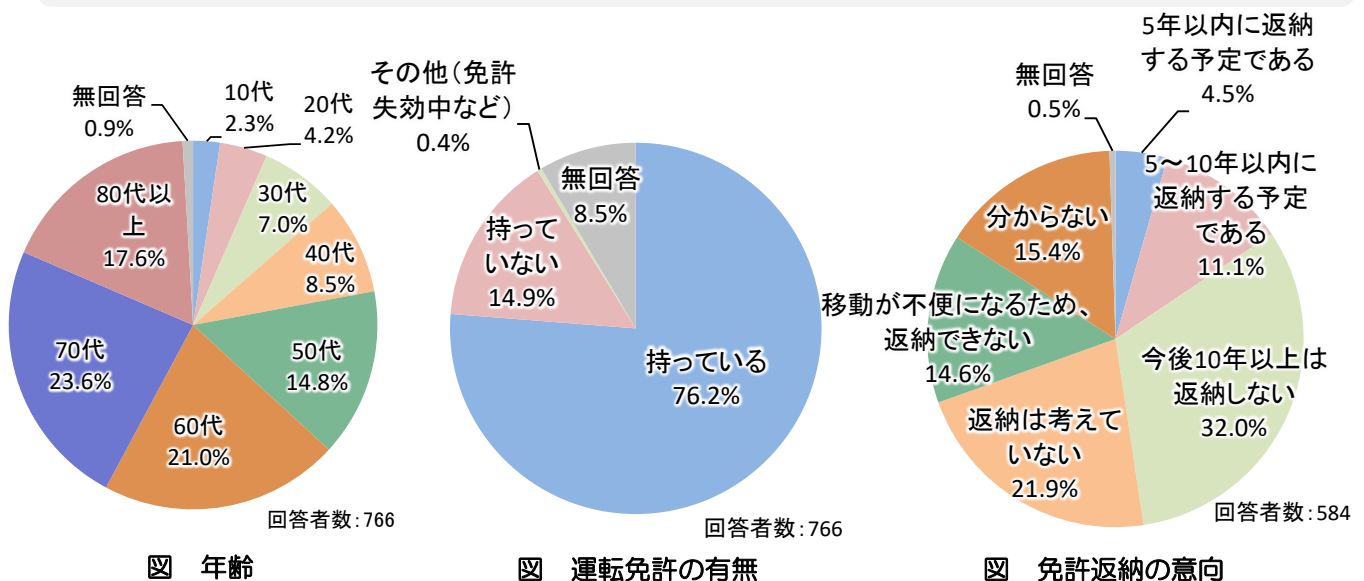
2) 調査結果（概要）

<回答者の属性>

- ・性別では、「女性」が約6割、「男性」が約4割
- ・年齢では、「70代」と「60代」が約2割
- ・世帯人数では、「3人以上」が約6割、「2人」が約3割
- ・運転免許の有無では、「持っている」が約8割、「持っていない」が約1割
- ・免許返納の意向では、「今後10年以上は返納しない」が約3割、「返納は考えていない」が約2割
- ・自由に使える車両の有無では、「自動車」が約8割、「自転車」が約2割
- ・交通系ICカードの所持では、「持っている」が約5割、「持っていない」が約4割

→分析にあたって若年層からの回答が比較的少ない点には留意が必要である。

→回答者の約3割が免許返納意向を持っており、そのうちの半数は「移動が不便になるため返納できない」としている。



<日常的な買い物について>

- ・買い物に出かける回数では、「週に1~2回」が約4割、「週に3~4回」が約3割
- ・普段の買い物でよく利用する店舗では、「セイミヤ多古店」が約5割、「カスミ多古店」が約3割
- ・買い物に出かけるときの交通手段では、「自家用車（自分で運転）」が約8割、「自家用車（家族・知人等による送迎）」が約2割

→自家用車（自分で運転・知人の送迎）を利用して、町内で買物を済ませている傾向が高い。

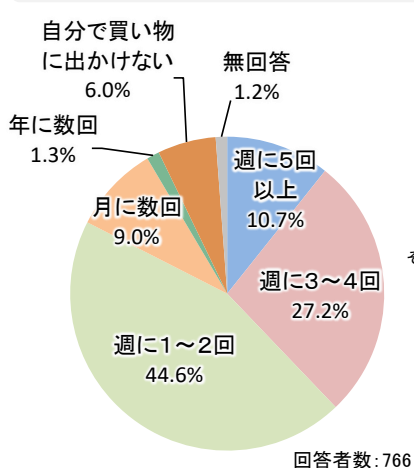


図 買い物に出かける回数

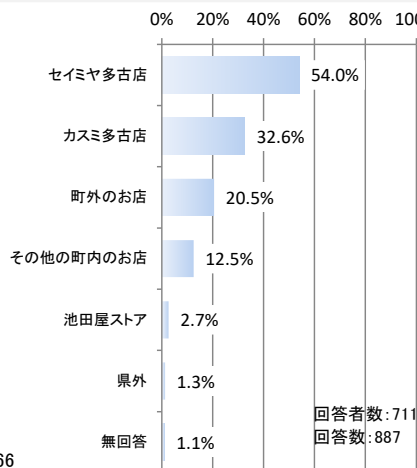


図 普段の買い物でよく利用する店舗（複数回答）

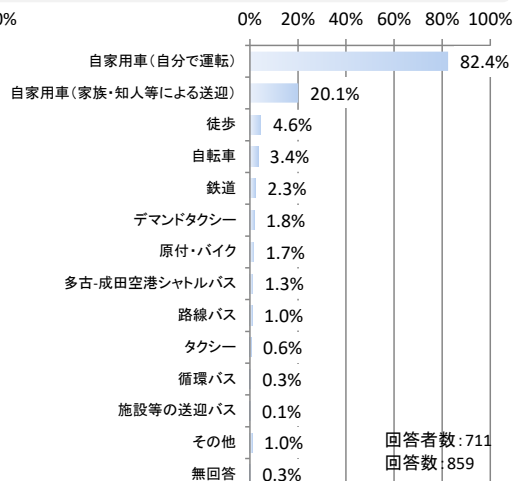


図 買い物に出かけるときの交通手段（複数回答）

<通院について>

- ・通院の回数では、「年に数回」が約4割、「月に数回」が約3割
- ・普段の通院でよく利用する病院では、「多古中央病院」が約4割、「前田医院」が約1割
- ・通院に出かけるときの交通手段では、「自家用車（自分で運転）」が約8割、「自家用車（家族・知人等による送迎）」が約2割

→自家用車（自分で運転・知人の送迎）を利用して、町内で通院を済ませている傾向が高いが、町外への通院も一定程度みられる。

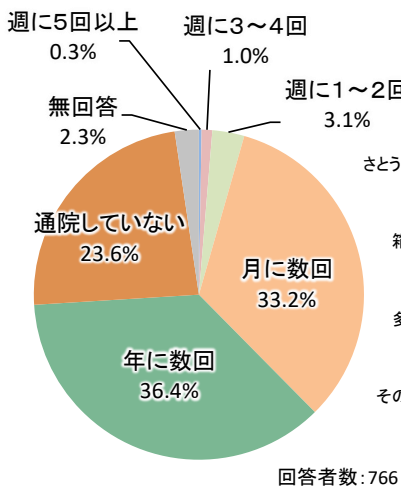


図 通院の回数

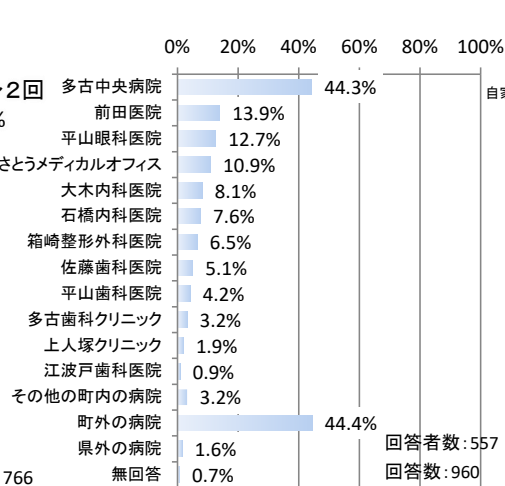


図 普段の通院でよく利用する病院（複数回答）

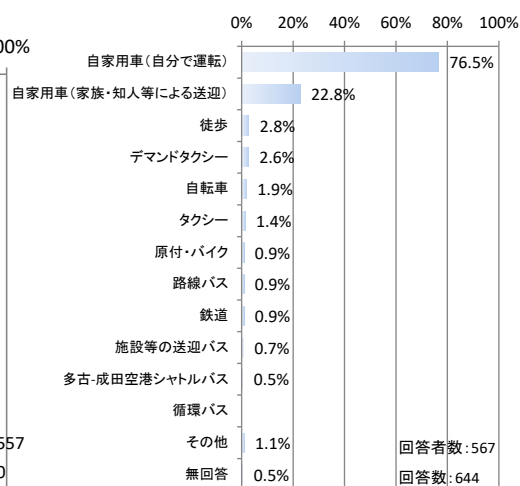


図 通院に出かけるときの交通手段（複数回答）

<通勤通学について>

- ・通勤・通学の回数では、「週に5回以上」と「通勤・通学していない」が約3割
- ・通勤先では、「県内」が約6割、「町内」が約4割
- ・通学先では、「町内」が約6割、「県内」が約4割
- ・通勤・通学の交通手段では、「自家用車（自分で運転）」が約8割、「自家用車（家族・知人等による送迎）」が約1割

→自家用車（自分で運転）を利用して、町内外へ通勤通学する傾向が高い。

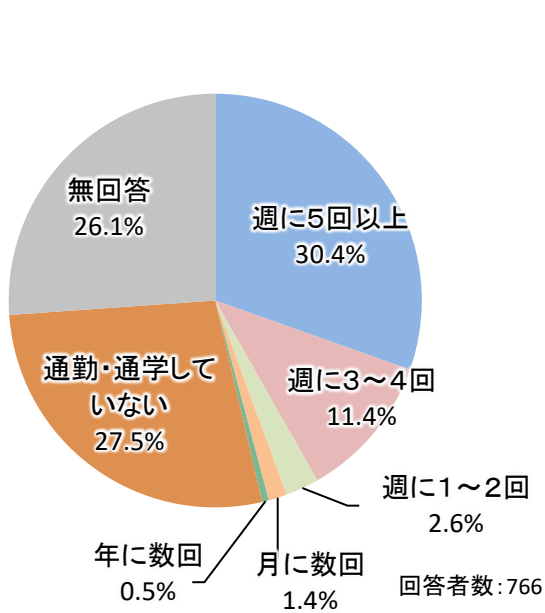


図 通勤・通学の回数

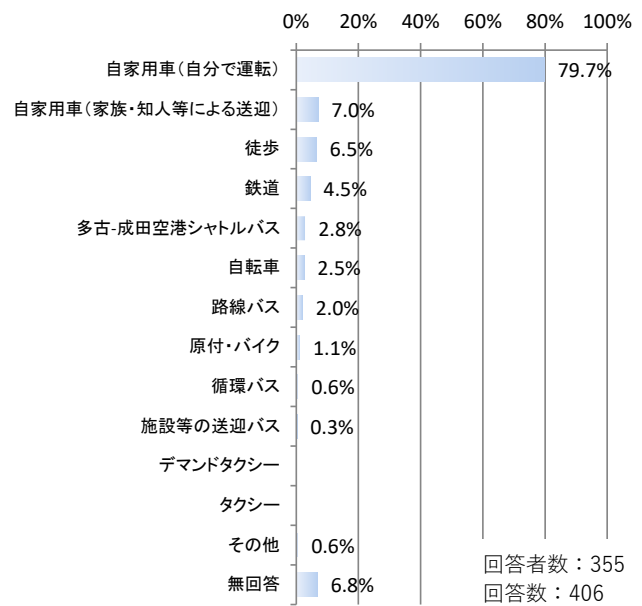
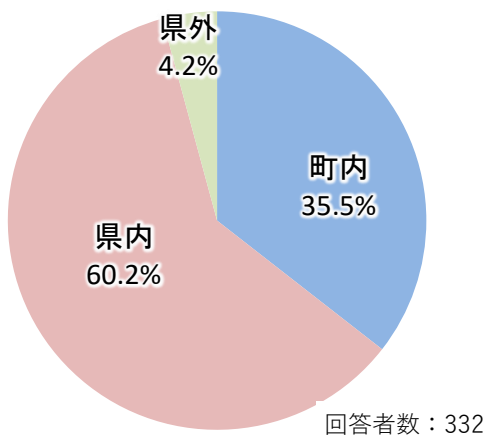
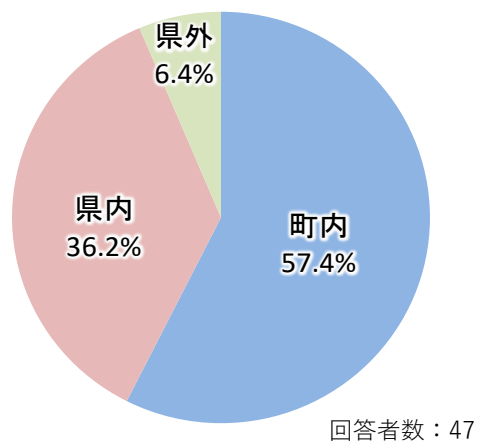


図 通勤・通学の交通手段（複数回答）



※無回答を除く

図 通勤先



※無回答を除く

図 通学先

＜町内の公共交通の利用について＞

- ・過去 30 日以内での町内を運行する路線バスの利用有無では、「利用したことがない（ほとんど利用したことがない）」が約 9 割、「以前は利用していたが、最近是利用していない」が約 1 割
- ・町内を運行する路線バスの利用頻度では、「年に数回」が約 6 割、「月に数回」が約 1 割
- ・過去 30 日以内での空港シャトルバスの利用有無では、「利用したことがない（ほとんど利用したことがない）」が約 7 割、「以前は利用していたが、最近是利用していない」が約 2 割
- ・空港シャトルバス利用時のバス停までの交通手段では、「自動車（自分で運転）」が約 4 割、「自動車（家族等による送迎）」が約 3 割

→町民の約 7～9 割が路線バス・空港シャトルバスを利用したことがなく、公共交通利用が浸透していない。

→空港シャトルバスにおいては、自家用車との乗継利用があり、自家用車と公共交通が共存している状況である。

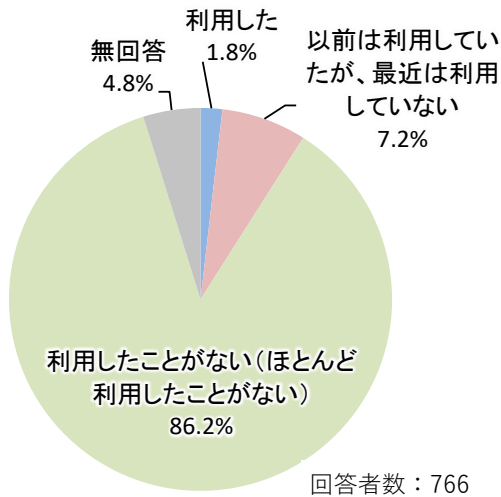


図 過去 30 日以内での町内を運行する路線バスの利用有無

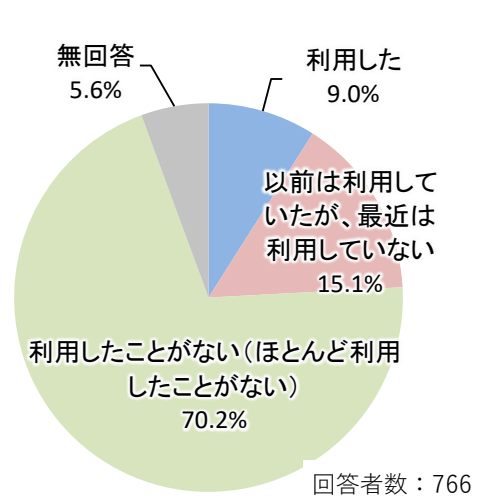


図 過去 30 日以内での空港シャトルバスの利用有無

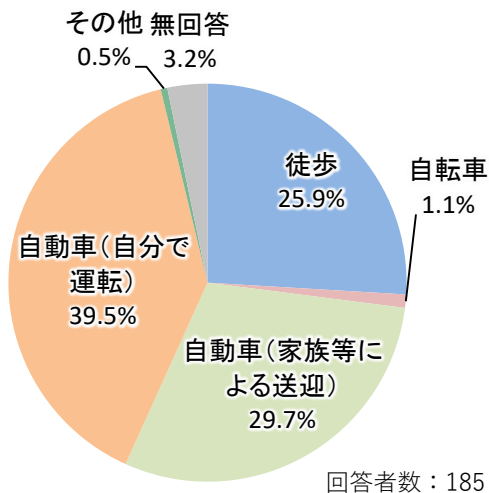


図 空港シャトルバス利用時のバス停までの交通手段

＜公共交通等に対する意見＞

- 町内の公共交通に対する満足度では、「どちらとも言えない」が約 5 割、「やや満足」と「不満」が約 1 割
- 空港シャトルバスについて満足している点では、「運賃が安い」と「バス停まで行きやすい」が約 2 割
- デマンドタクシーについて満足している点では、「自宅前から乗車できる」が約 1 割
- 空港シャトルバスについての不満点では、「バス停までの移動が大変」が 2 割、「日中の便が少ない」が約 1 割
- デマンドタクシーについての不満点では、「利用対象者を広げてほしい」が約 1 割
- 公共交通利用の変化（見込み）については、「現在、公共交通を利用しておらず、改善後も利用しないと思う」と「現在、公共交通を利用していないが、改善後は使うようになると思う」が約 3 割
- 公共交通に必要な改善点では、「運転免許返納者を対象にした運賃割引」と「利用したいときにいつでも利用できる公共交通サービス」が約 3 割

→公共交通に満足している割合、不満を感じている割合が同程度となっており、本計画に位置づける取り組みの推進によって、満足度を高めていく必要がある。

→回答者の約 3 割が公共交通に関する改善がなされた場合に、「公共交通の利用が増える」と回答しており、公共交通利用環境の改善を行い、利用促進を図る必要がある。

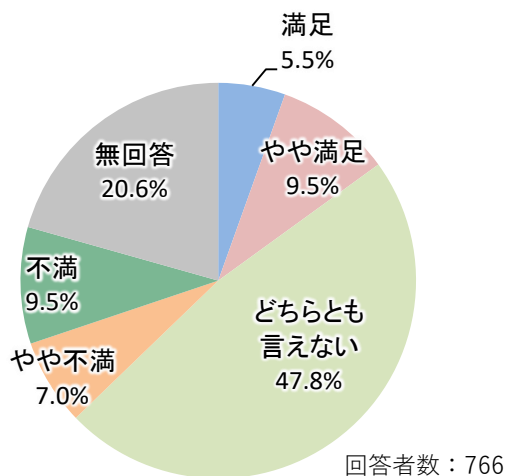


図 町内の公共交通に対する満足度

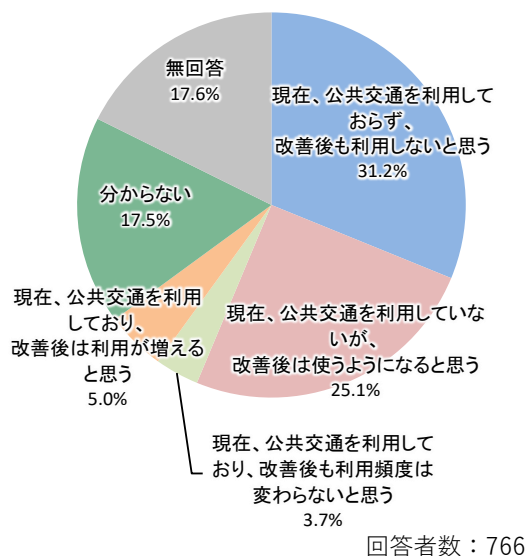


図 公共交通利用の変化（見込み）について

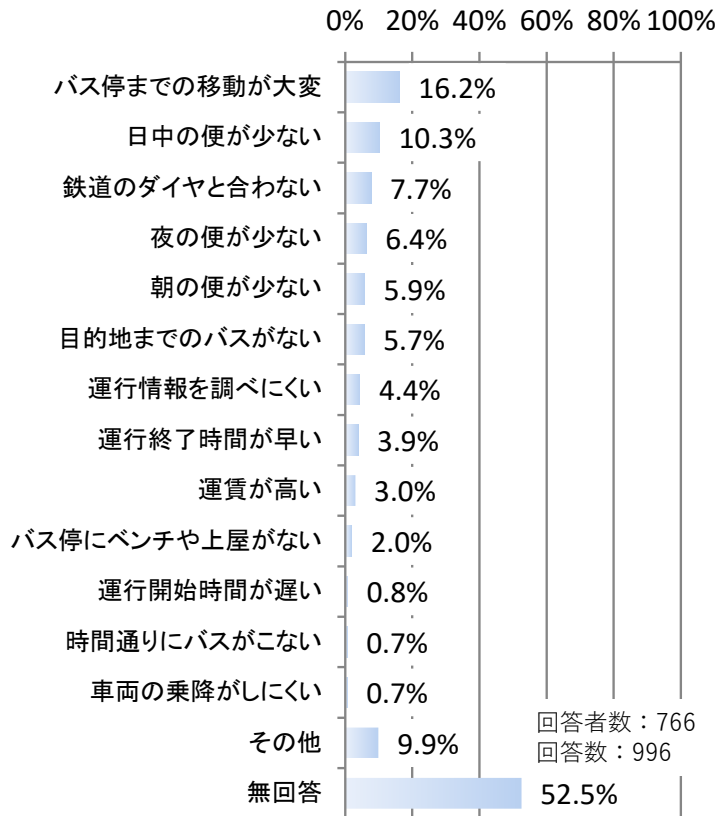


図 空港シャトルバスについての不満点（複数回答）

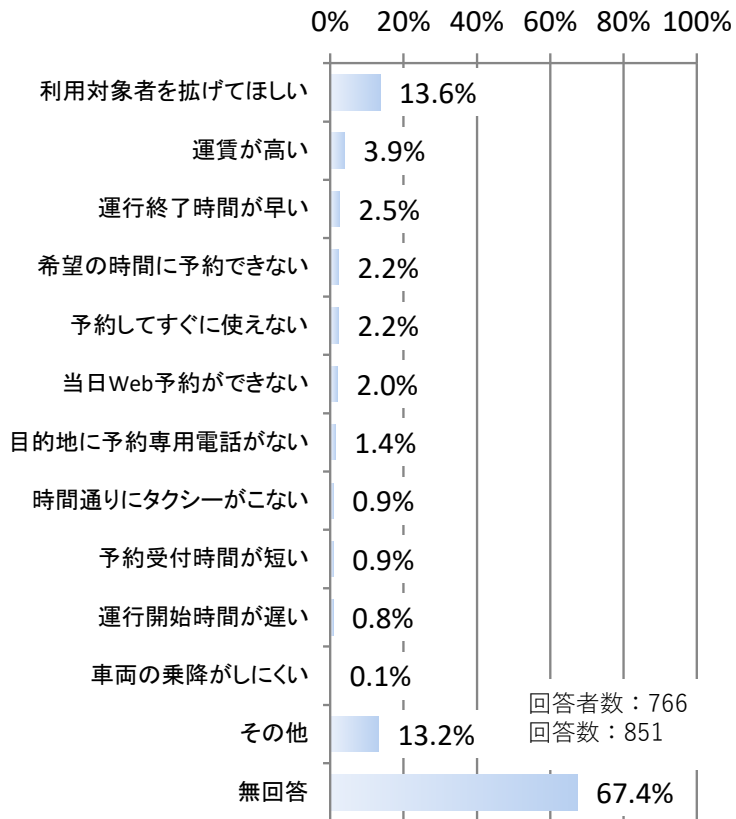


図 デマンドタクシーについての不満点（複数回答）

- 乗り継ぎ利用で重視することでは、「乗り継ぎ地点での待ち時間が短いこと」が約5割、「運賃が高くないこと」が約4割
- 公共交通に対する町の財政負担については、「公共交通サービスが充実するのであれば、多少の財政負担の増加は仕方がない」と「分からない」が約3割
- 町中心部内の移動状況については、「自家用車（自分で運転）」が約7割、「自家用車（家族等の送迎）」が約2割
- 1回の外出で立ち寄る施設数では、「2～4施設」が約5割、「1施設」が約2割
- 町中心部を便利に移動できるサービスの利用意向では、「利用しないと思う」が約3割、「たまに利用したい」が約2割

→公共交通に対する財政負担を増やしてでもサービス充実をしたほうが良いと考える傾向が比較的高く、公共交通サービスの充実が望まれていると考えられる。

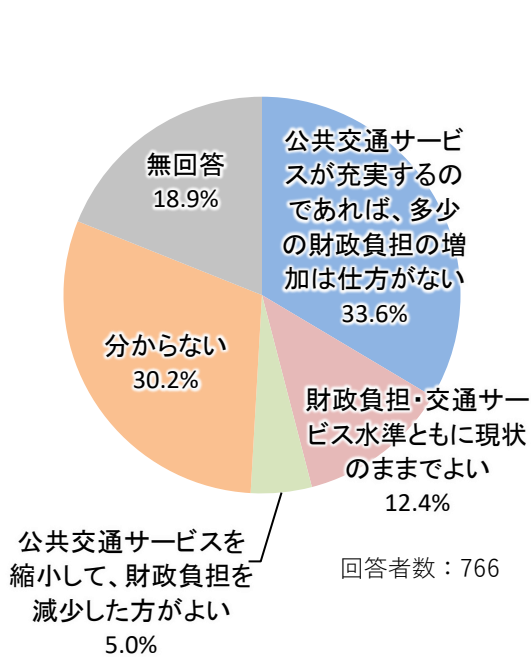


図 公共交通に対する町の財政負担について

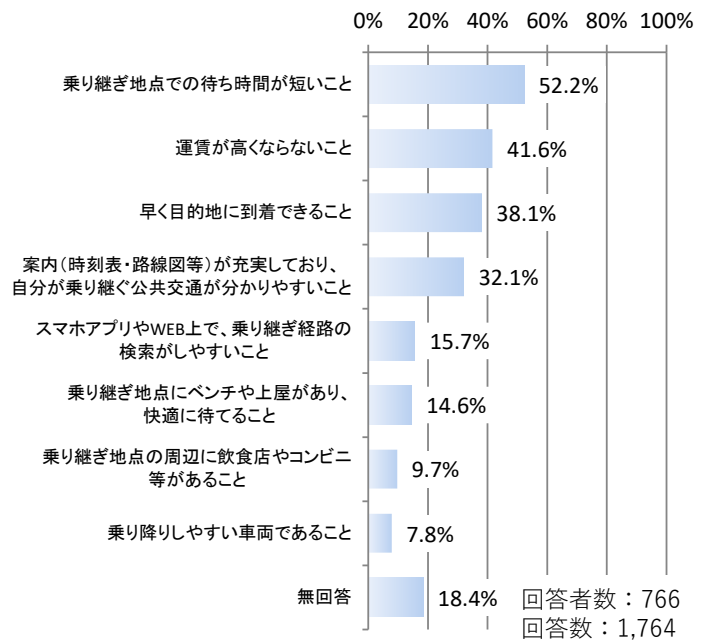


図 乗り継ぎ利用で重視すること（複数回答）

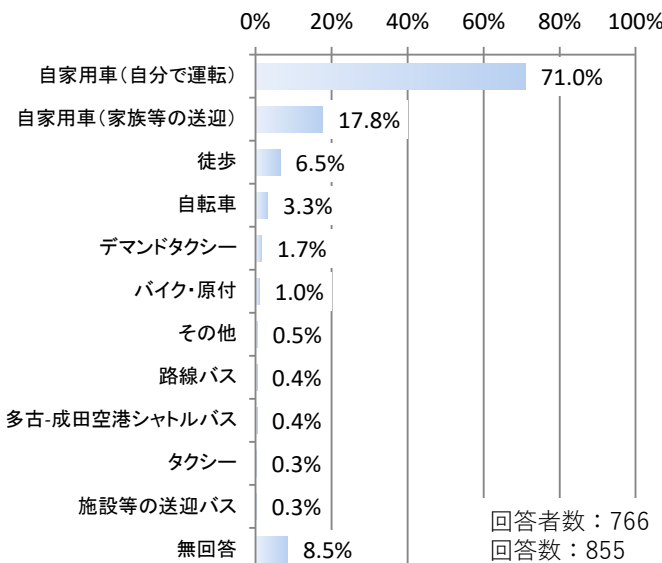


図 町中心部内の移動状況について（複数回答）

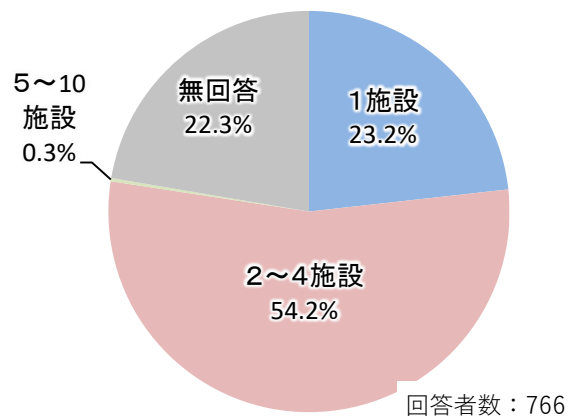


図 町中心部内を訪れた際1回の外出で立ち寄る施設数

2-3-2 空港シャトルバス利用者アンケート調査

1) 調査内容

項目	内容
調査目的	○町民の移動実態、現行公共交通に対する町民の意向を把握するためアンケート調査を実施する。
調査方法	調査票配布（QRコード記載）、郵送回収（QRコードを活用したWEB回収を含む）
調査対象	空港シャトルバス利用者
調査時期	令和5年7月18日～7月25日
配布数・回収数	229枚・88票

2) 調査結果（概要）

<回答者の属性>

- ・性別では、「女性」が約6割、「男性」約が4割
- ・年齢では、「10歳代」が約2割、「30歳代」と「40歳代」が約1割
- ・職業では、「会社員・公務員（空港勤務以外）」が約3割、「高校生」が約1割
- ・日常生活での自動車の運転については、「免許を持っており、運転している」が約4割、「もともと免許を持っていない」が約3割

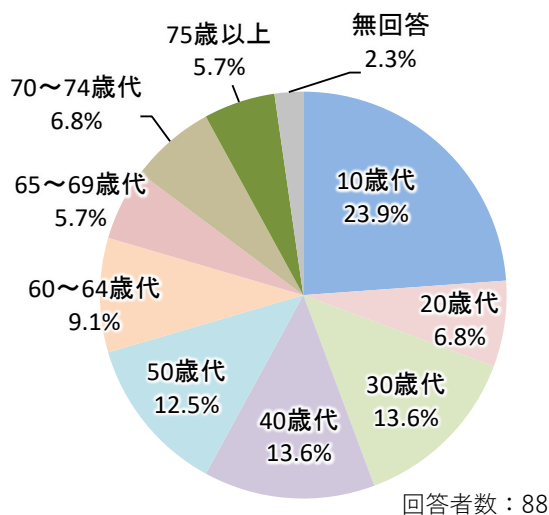


図 年齢

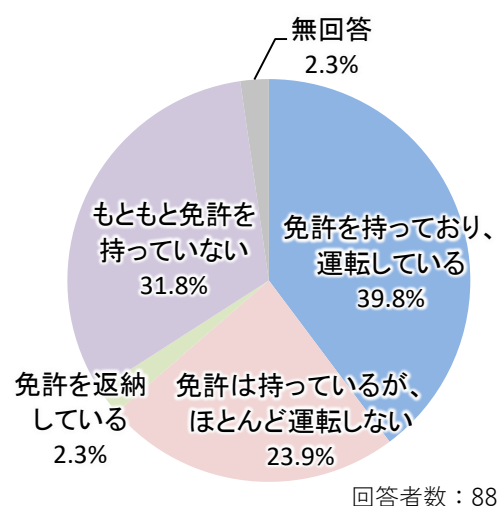


図 日常生活での自動車の運転について

<空港シャトルバスの利用状況>

- バスを利用した目的では、「通勤」が約 4 割、「通学」が約 3 割
- お出かけの最終的な目的地では、「町外」が約 8 割、「多古町内」が約 2 割
- 乗車前の交通手段では、「徒歩」が約 4 割、「自動車（自分の運転）」が約 3 割
- 降車後の交通手段では、「徒歩」が約 4 割、「鉄道」が約 4 割
- 利用状況では、「往復」が約 8 割、「帰りのみ」が約 1 割
- 空港シャトルバスがなかった場合の移動可否では、「移動できなかった」が約 5 割、「移動できた」が約 4 割
- バスロケーションシステム BusGo! の利用の有無では、「知らなかった」が約 4 割、「知っているが使ったことはない」が約 3 割

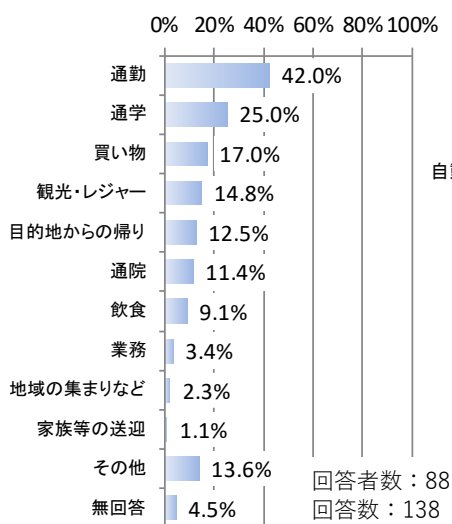


図 利用した目的 (複数回答)

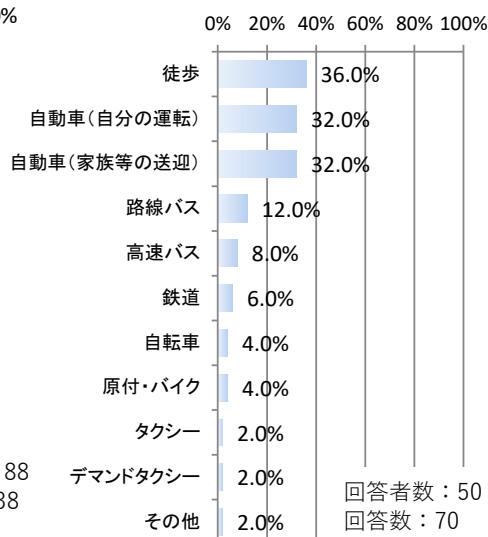


図 乗車前の交通手段 (複数回答) (多古町側での交通手段)

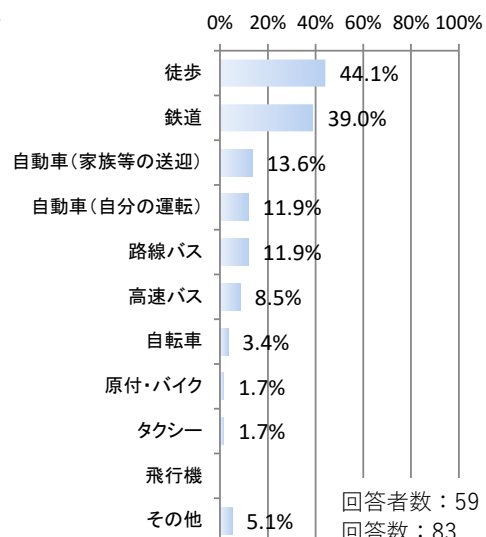


図 降車後の交通手段 (複数回答) (成田空港側での交通手段)

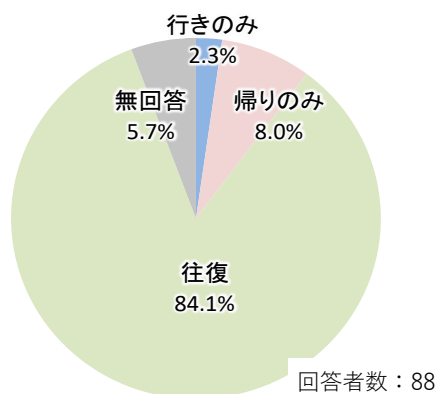


図 利用状況

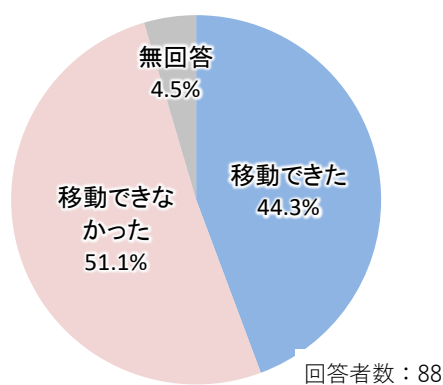


図 空港シャトルバスがなかった場合の移動可否

<空港シャトルバスの評価>

- 運行内容について満足されている項目としては、「バス停の位置」が最も高く、次に「運賃」が続いている。
- 運行内容についての改善点では、「全体的な増便」「特に 18 時台～22 時台の増便」がそれぞれ約 4 割を占めている。

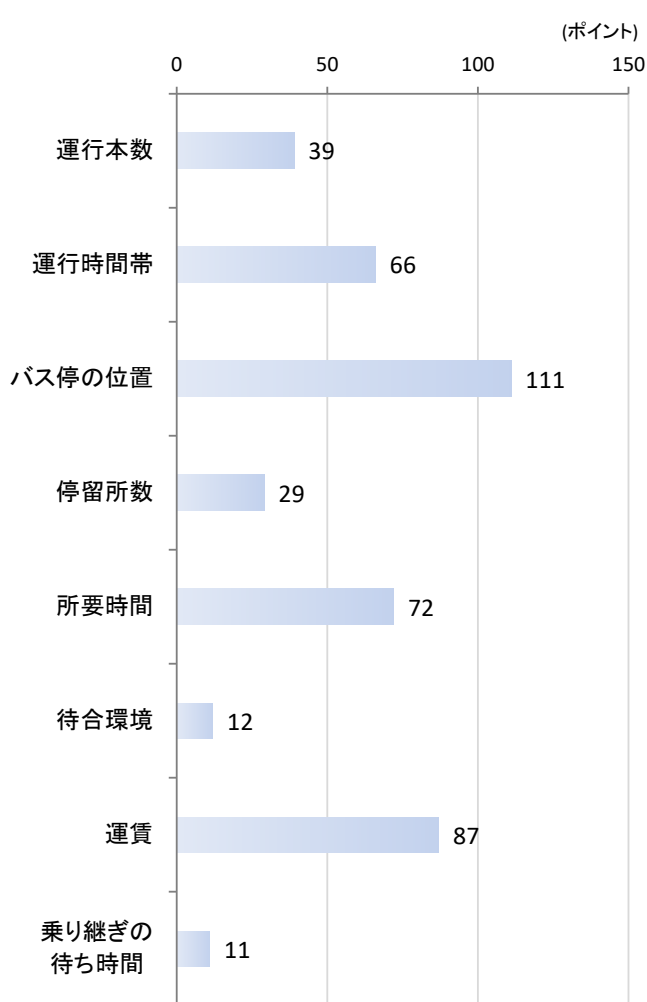
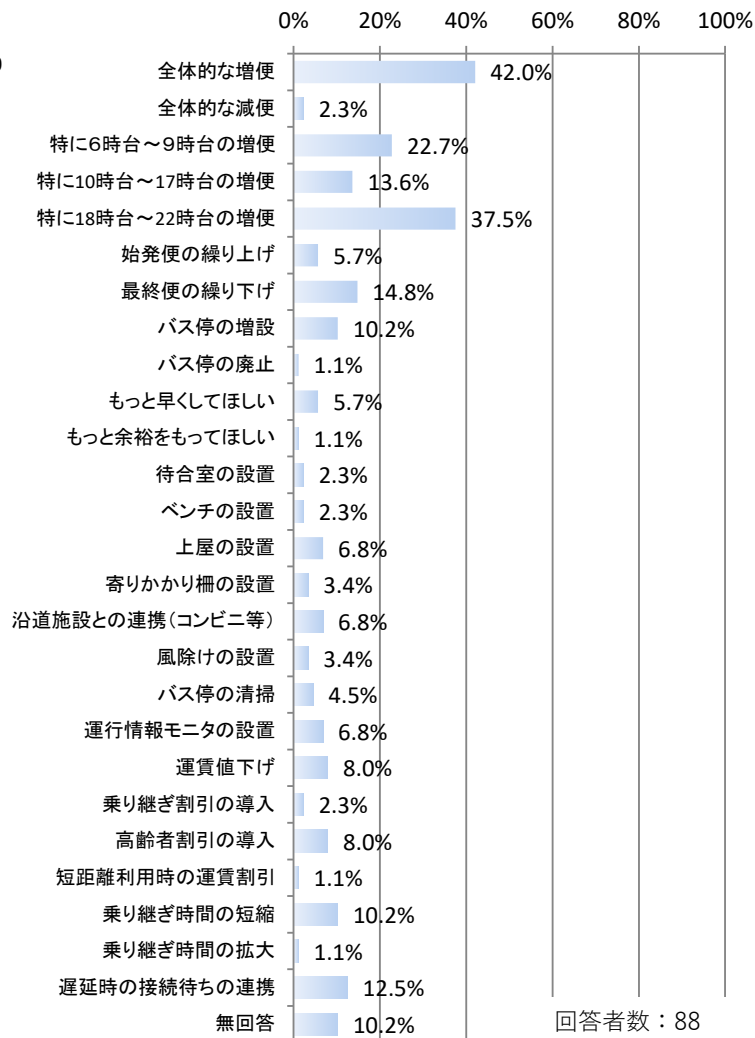


図 運行内容に対して満足している点



回答者数：88
回答数：217

図 運行内容についての改善点（複数回答）

2-3-3 デマンドタクシー利用登録者アンケート調査

1) 調査内容

項目	内容
調査目的	○デマンドタクシー利用登録者を対象に実施し、郵送配布・郵送回収（QRコードを活用したWEB回収含む）とする。利用実態や改善要望を把握する。 ○登録者を対象とすることで、現在“利用していない登録者”の要望や利用しない理由を把握し、見直し検討に活用する。
調査方法	郵送配布・郵送回収（QRコードを活用したWEB回収含む）
調査対象	多古町デマンドタクシーの利用登録者
調査時期	令和5年8月10日～8月22日
配布数・回収数	588枚・218票

2) 調査結果（概要）

<回答者の属性>

- ・性別では、「女性」が約7割、「男性」が約3割
- ・年齢では、「75歳以上」が約8割、「70～74歳」が約1割
- ・家族や友人等による自動車での送迎有無では、「外出時は毎回、送迎してもらっている」が約3割、「時々、送迎してもらっている」が約3割

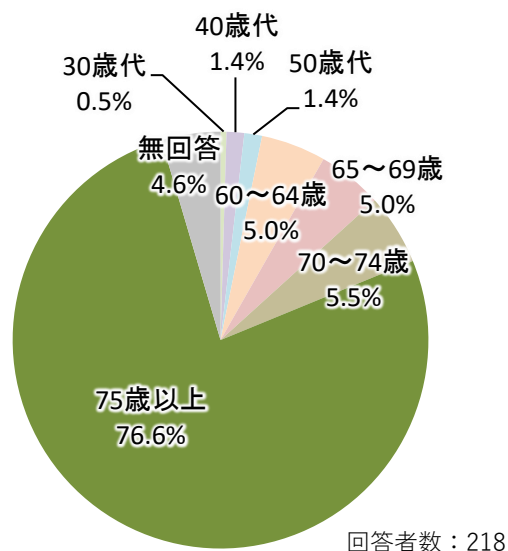


図 年齢

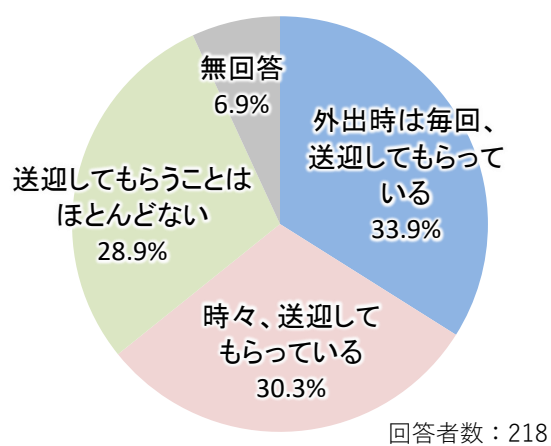


図 家族や友人等による自動車での送迎有無

<デマンドタクシーの利用状況>

- ・利用頻度では、「月に数回程度」が約3割、「利用しない」が約3割
- ・利用目的では、「通院」が約8割、「買い物」が約5割
- ・複数の施設を利用する際のデマンドタクシーの利用意向では、「現在も利用している」が約4割、「現在は利用していないが、利用したいと思っている」が約3割

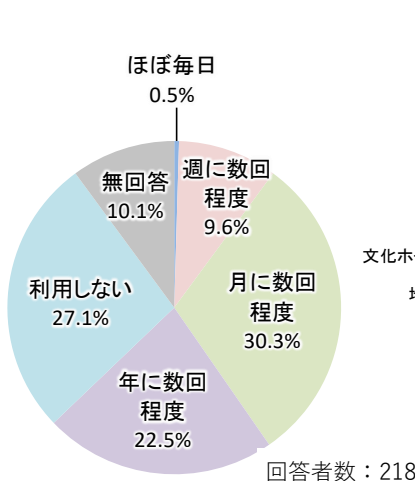


図 利用頻度

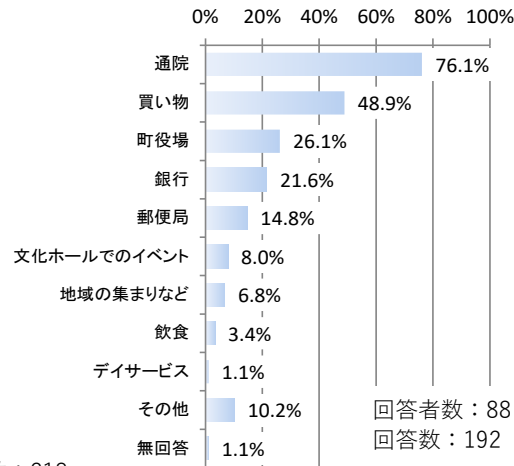


図 利用目的
(複数回答)

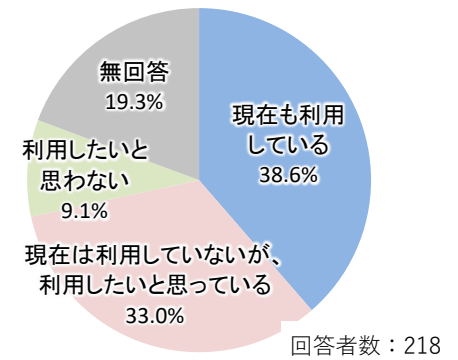


図 複数の施設を利用する際の
デマンドタクシーの利用意向

<デマンドタクシーの必要性>

- ・導入前と比較したときの外出頻度の変化では、「少し増えた」が約5割、「とても増えた」が約2割
- ・デマンドタクシーがない場合の外出頻度の変化では、「現在の半分程度になる」が約4割、「変わらない」が約3割
- ・デマンドタクシーがない場合の他の移動手段の有無では、「移動手段がある」が約8割、「移動手段はない」が約2割

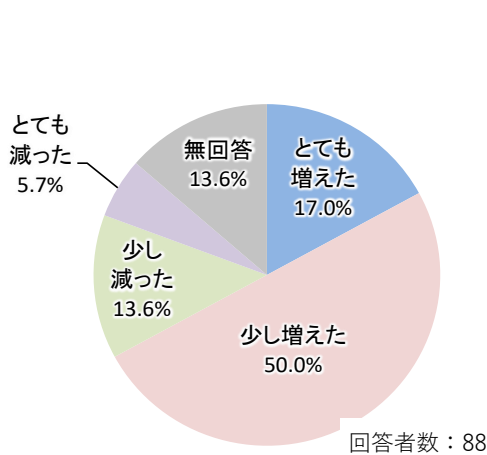


図 導入前と比較したときの
外出頻度の変化

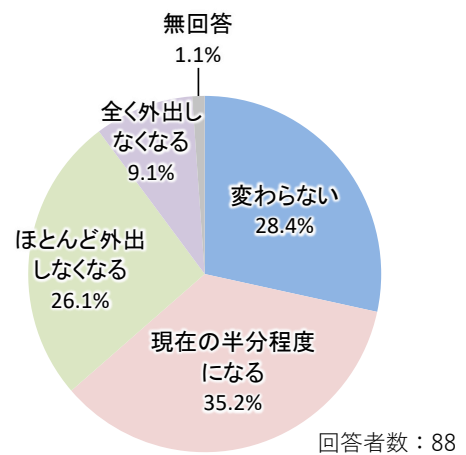


図 デマンドタクシーがない
場合の外出頻度の変化

<デマンドタクシーの評価>

- 運行内容について満足している項目としては、「運賃」が最も高く、次に「待ち時間」が続いている。
- 運行内容について不満に思う項目としては、「待ち時間」が最も高く、次に「運行時間帯」が続いている。
- 改善点では、「町外の一部の指定施設まで利用できるようにする」が約5割、「日曜日の運行」が約4割
- 利用しない理由では、「町外まで移動したいから」が約3割、「日曜日の運行が無いから」と「予約方法がわかりにくいから」が約1割

(ポイント)

デマンドタクシーについて不満に思う項目

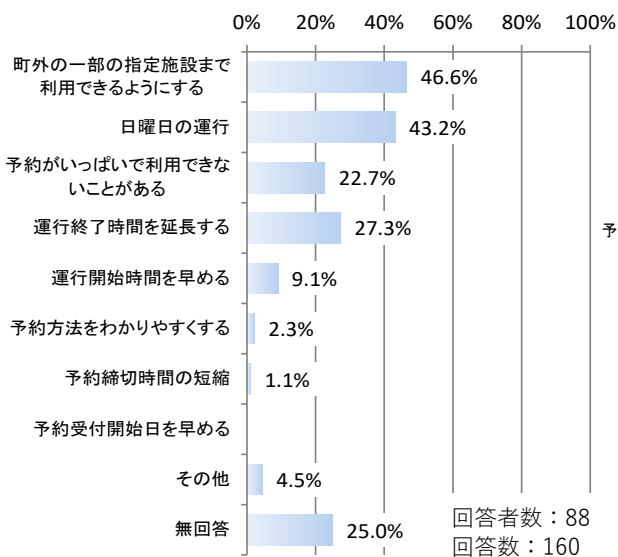
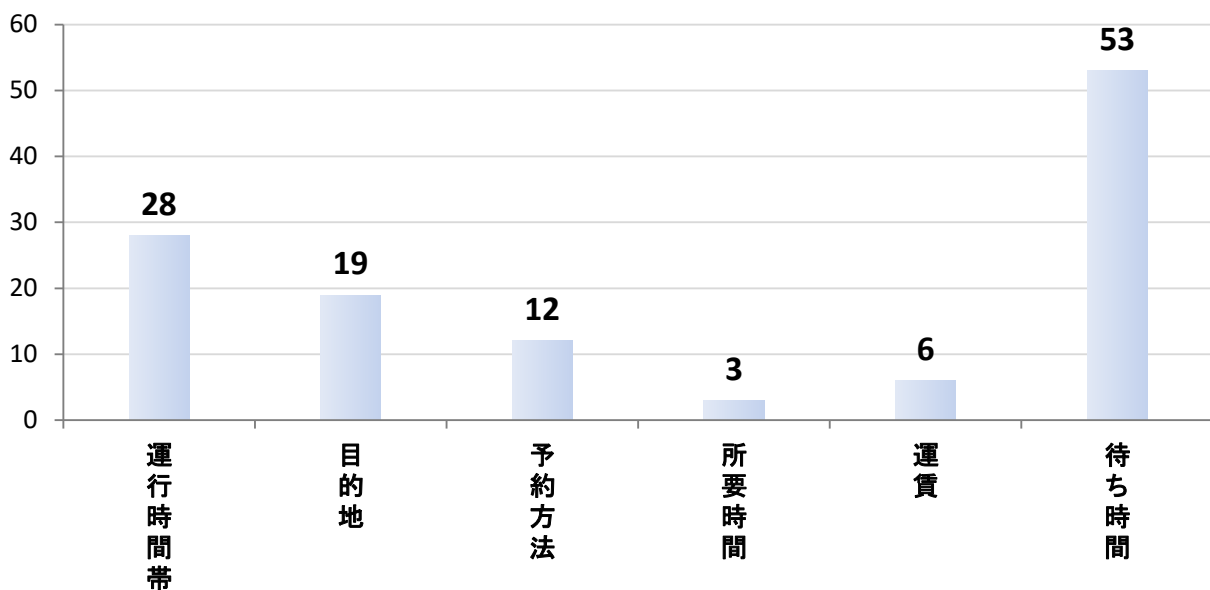


図 デマンドタクシーの改善点（複数回答）

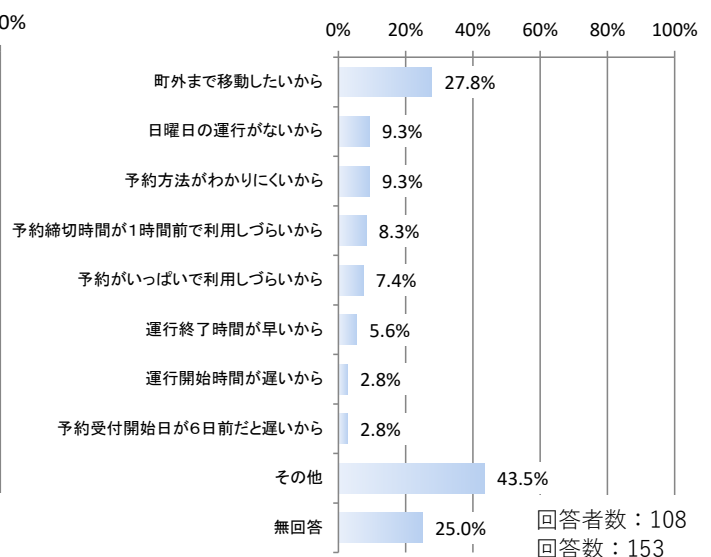


図 デマンドタクシーを利用しない理由（複数回答）

2-3-4 高校生アンケート調査（千葉県立多古高等学校）

1) 調査内容

項目	内容
調査目的	○市内の高校に通学する高校生を対象にしたアンケート調査を実施する。 ○千葉県立多古高等学校に協力を依頼し、ホームルーム等の時間に「アンケート協力依頼書（QRコードを掲載）」を配布し、WEB回収とする。 ○利用頻度が高い通学利用者の獲得により、路線バスの収支改善等も期待できることから、調査の設問には通学利用者の獲得につながる設問を設ける。
調査方法	調査依頼書を配布し、QRコードからWEB回答で回収
調査対象	多古高校の全生徒
調査時期	令和5年7月中旬
配布数・回収数	226枚・187票

2) 調査結果（概要）

<回答者の属性>

- ・学年では、「3年生」、「2年生」が約4割、「1年生」が約3割
- ・性別では、「男性」が約7割、「女性」が約3割

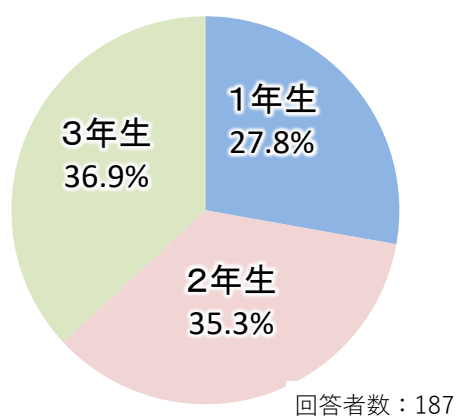


図 学年

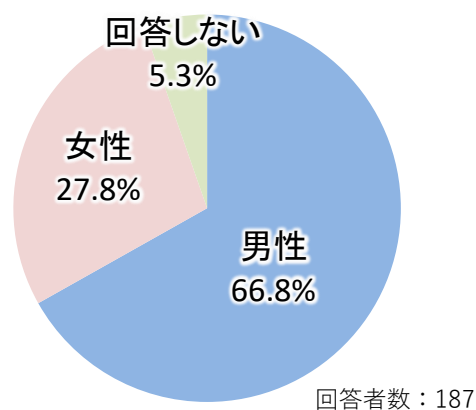


図 性別

<通学状況>

- ・ 晴れまたは曇りの日の通学手段では、「家族等の送迎」が約 5 割、「自転車」が約 3 割
- ・ 雨の日の通学手段では、「家族等の送迎」が約 8 割、「徒歩」が約 7 割
- ・ 通学での路線バス利用者の状況では、「往復で利用している」が約 7 割、「登校時のみ利用している」、「下校時のみ利用している」が約 1 割
- ・ 登下校時のバスの運行についての要望では、「本数を増やしてほしい」が約 2 割、「時間通りに来てほしい」「運賃を安くしてほしい」が約 1 割
- ・ 通学でバスを利用しない理由、片道しかバスを利用しない理由では、「家の近くに停留所がない」「運賃が高い」が約 3 割、「下校時間帯にバスがない」が約 2 割

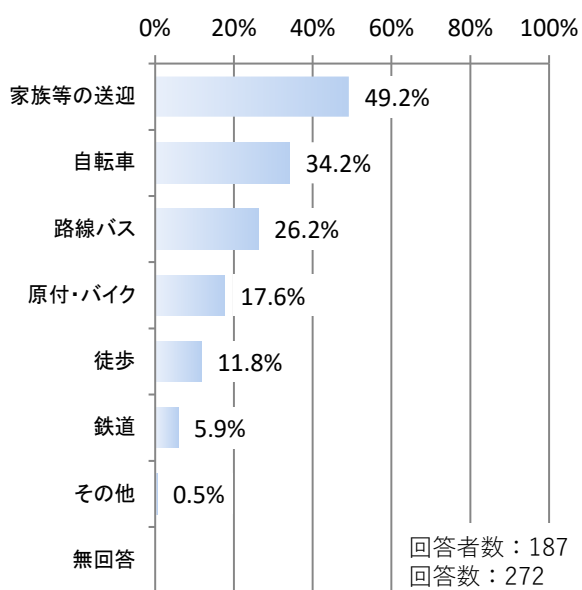


図 晴れまたは曇りの日の通学手段（複数回答）

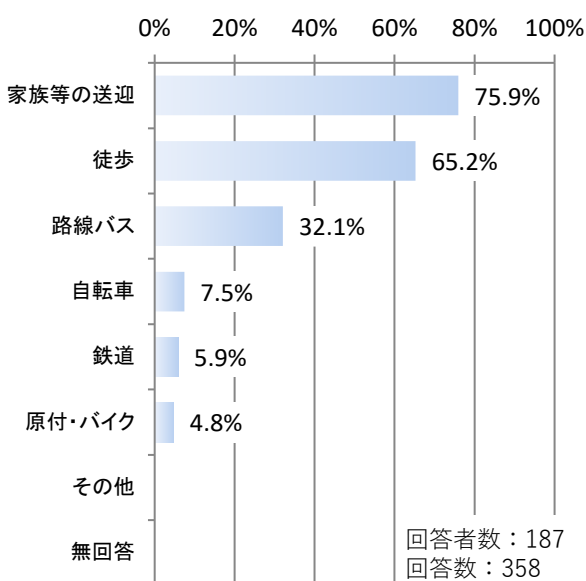


図 雨の日の通学手段（複数回答）

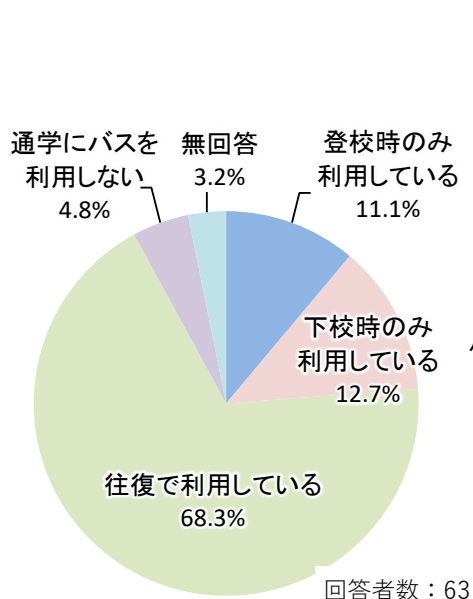


図 バスの往復利用状況
（路線バス利用者のみ）

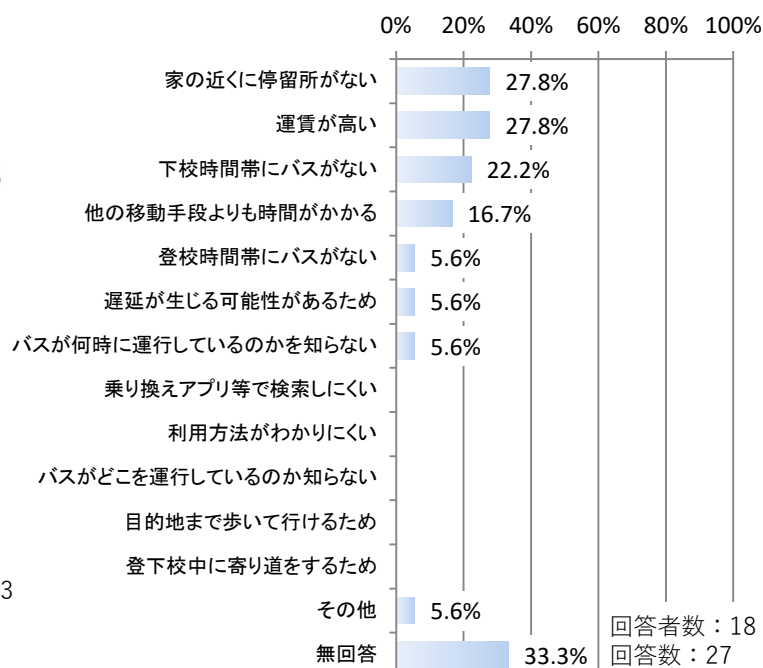


図 通学でバスを利用しない理由、
片道しかバスを利用しない理由（複数回答）

<学校生活以外（放課後、休日など）における移動状況>

- 学校生活以外でよく行く場所（駅）では、「成田市内」が約3割
- 学校生活以外でよく行く場所（駅）に行く主な目的では、「買い物」が約5割、「レジャー・娯楽」が約1割
- 学校生活以外でよく行く場所（駅）への交通手段では、「家族等の送迎」が約6割、「路線バス」が約3割
- 学校生活以外の移動でバスを利用しない理由では、「家の近くに停留所がない」が約3割、「運賃が高い」が約2割

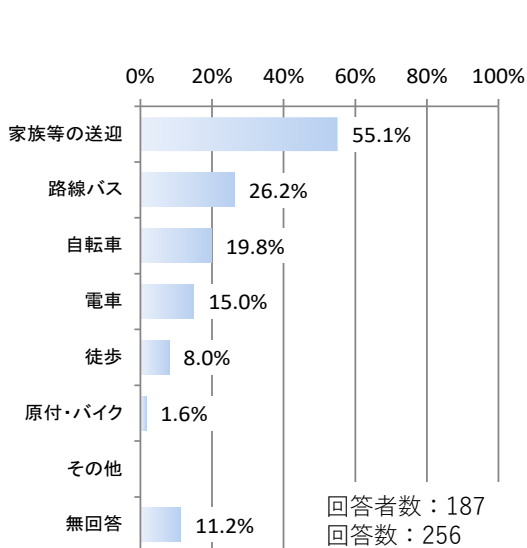


図 学校生活以外でよく行く場所（駅）への交通手段（複数回答）

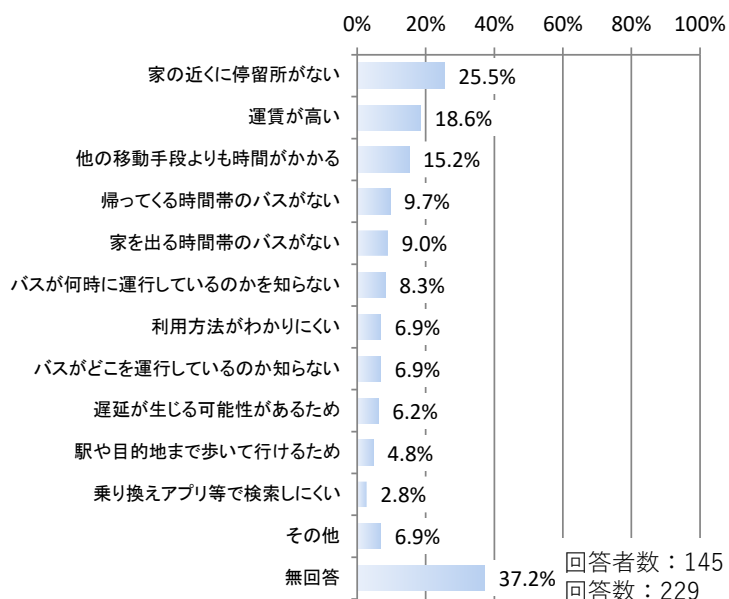


図 学校生活以外の移動でバスを利用しない理由（複数回答）

<公共交通に対する意見等>

- バス利用のメリットで共感できるものでは、「重い荷物があっても移動がラク」が約5割、「悪天候時も快適に移動ができる」が約5割
- 通学に利用できる移動サービスが導入された場合の利用意向では、「特に利用したくない」が約4割、「平日はほぼ毎日利用したい」が約2割
- 利用予約ができるアプリの利用意向では、「わからない」が約5割、「利用してみたい」が約4割

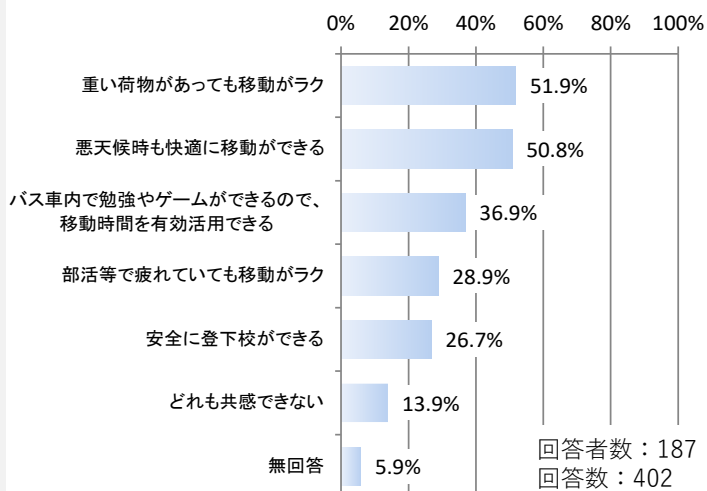


図 バス利用のメリットで共感できるもの（複数回答）

2-3-5 高校生アンケート調査（わせがく高等学校多古本校）

1) 調査内容

項目	内容
調査目的	<p>○町内の高校に通学する高校生を対象にしたアンケート調査を実施する。</p> <p>○わせがく高等学校多古本校に協力を依頼し、ホームルーム等の時間に「アンケート協力依頼書（QRコードを掲載）」を配布し、WEB回収とする。</p> <p>○利用頻度が高い通学利用者の獲得により、路線バスの収支改善等も期待できることから、調査の設問には通学利用者の獲得につながる設問を設ける。</p>
調査方法	調査依頼書を配布し、QRコードからWEB回答で回収。
調査対象	わせがく高等学校多古本校の全生徒（通信制課程を除く）
調査時期	令和5年7月中旬
配布数・回収数	110枚・26票

2) 調査結果（概要）

<回答者の属性>

- ・学年では、「1年生」が約5割、「2年生」が約3割、「3年生」が約2割
- ・性別では、「男性」が約5割、「女性」が約4割

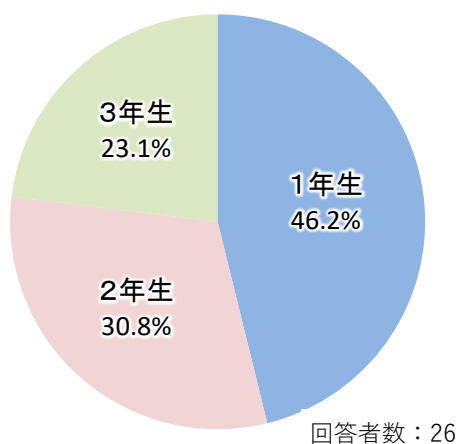


図 学年

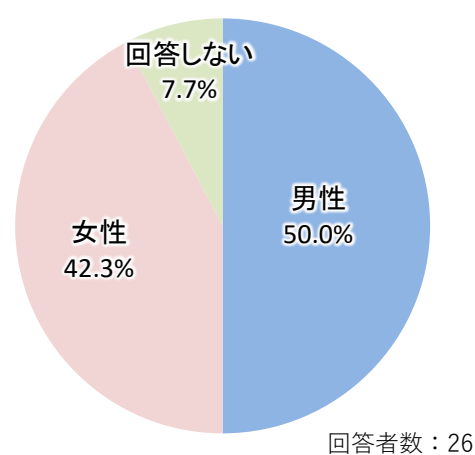


図 性別

<通学状況>

- 晴れまたは曇りの日の通学手段では、「学校の送迎バス」が約 6 割、「家族等の送迎」が約 6 割
- 雨の日の通学手段では、「家族等の送迎」が約 6 割、「学校の送迎バス」が約 6 割

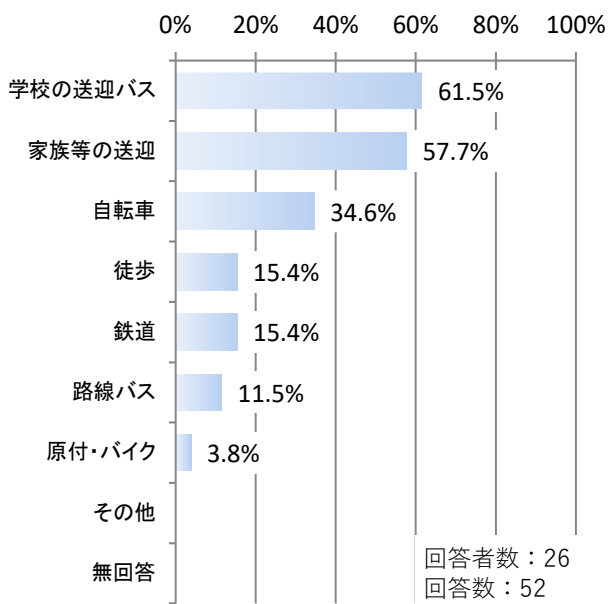


図 晴れまたは曇りの日の通学手段（複数回答）

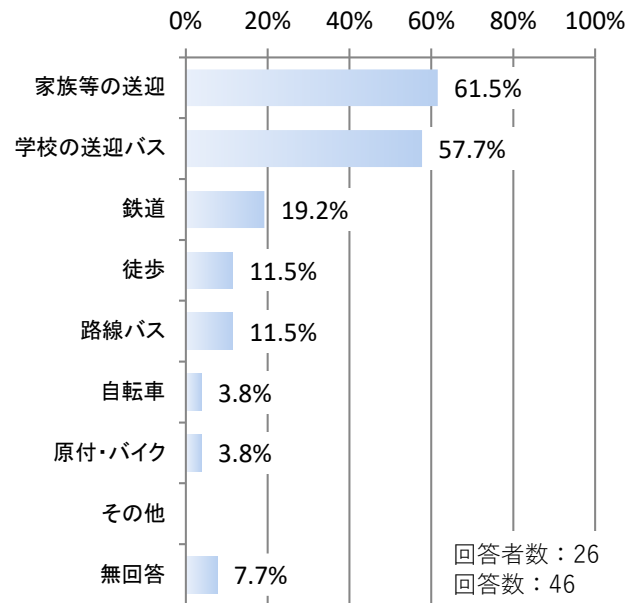


図 雨の日の通学手段（複数回答）

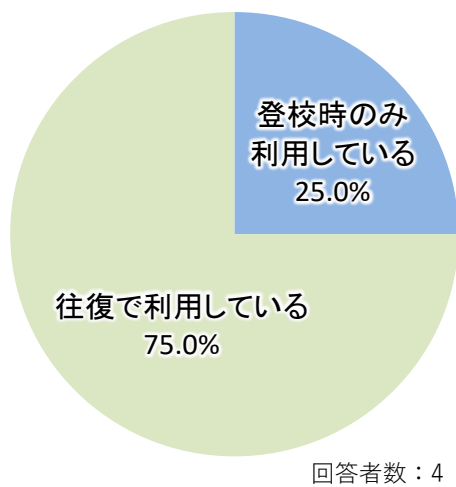


図 バスの往復利用状況（路線バス利用者のみ）

<学校生活以外（放課後、休日など）における移動状況>

- 学校生活以外でよく行く場所（駅）では、「成田市内」が約 4 割、「銚子市内」が約 1 割
- 学校生活以外でよく行く場所（駅）に行く主な目的では、「買い物」が約 5 割、「レジャー・娯楽」が約 1 割
- 学校生活以外でよく行く場所（駅）への交通手段では、「徒歩」が約 7 割、「家族等の送迎」が約 5 割
- 学校生活以外の移動でバスを利用しない理由では、「帰ってくる時間帯のバスがない」が約 3 割、「家を出る時間帯のバスがない」、「運賃が高い」、「他の移動手段よりも時間がかかる」、「駅や目的地まで歩いて行けるため」が約 2 割

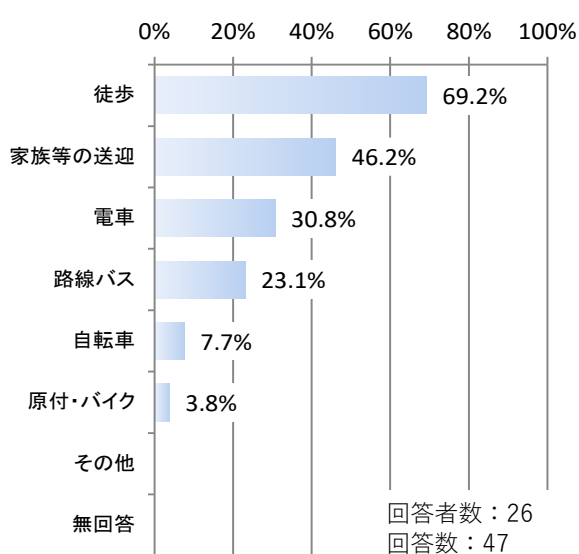


図 学校生活以外でよく行く場所（駅）への交通手段（複数回答）

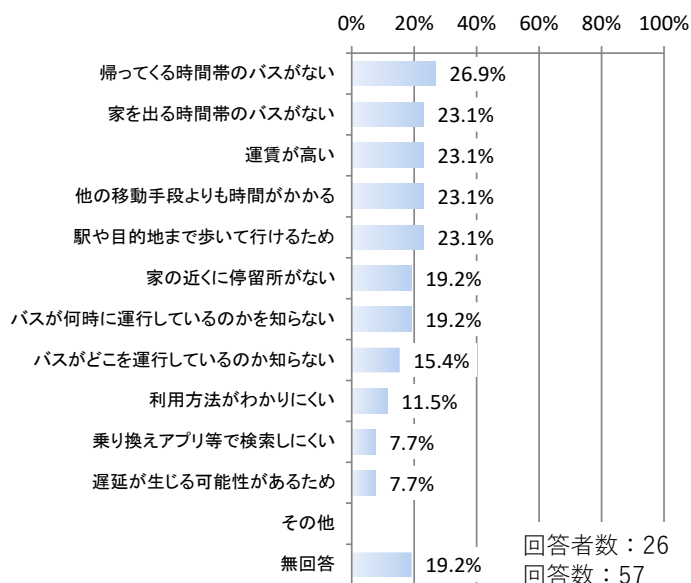


図 学校生活以外の移動でバスを利用しない理由（複数回答）

<公共交通に対する意見等>

- バス利用のメリットで共感できるものでは、「悪天候時も快適に移動ができる」が約 7 割、「重い荷物があっても移動がラク」が約 6 割
- 利用予約をできるアプリの利用意向では、「わからない」が約 6 割、「利用してみたい」が約 3 割

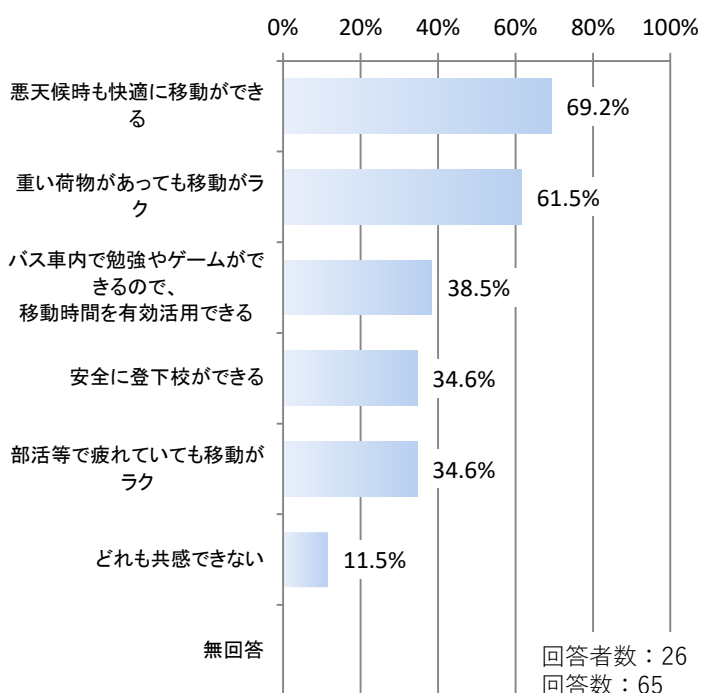


図 バス利用のメリットで共感できるもの（複数回答）

2-3-6 民生委員・児童委員アンケート調査

1) 調査内容

項目	内容
調査目的	○高齢者や子育て世帯の移動状況や困りごとについて、「生の声」を把握している民生委員・児童委員を対象としたアンケート調査を実施する。また、施設送迎サービスや、訪問販売・訪問診療などの利用実態を詳細に把握する。 ○全委員（35名）を対象に調査し、民生委員・児童委員会議で配布し郵送で回収する。
調査方法	対面配布・郵送回収
調査対象	町民生委員・児童委員
調査時期	令和5年7月20日（配布）～7月31日郵送締切
配布数・回収数	35枚・22票

2) 調査結果（概要）

<担当区域の実態について>

- ・担当区域住民の買い物・通院などの移動で公共交通を利用する際の交通手段では、「デマンドタクシー」が約6割
- ・担当区域における外出時の制約がある方の有無では、「いる」が約8割、「今はいない」が約1割
- ・担当区域の交通弱者の特徴では、「高齢のため運転を控えている、または運転免許証を返納した方」が約7割
- ・担当区域の交通弱者による買い物・通院などの移動時の交通手段では、「車（家族や知人の送迎）」が約9割、「デマンドタクシー」が約5割
- ・担当区域の交通弱者が利用している移動を支援するサービスでは、「介護タクシー」と「介護施設の送迎サービス」が約2割
- ・担当区域の交通弱者が利用している移動を必要としない訪問形式サービスでは、「移動スパー」、「ヘルパー」、「訪問診療」が約3割

<担当区域の高齢者の移動実態について>

- ・担当区域の高齢者が買い物をする際の移動手段では、「車（家族や知人の送迎）」が約7割、「車（自分で運転）」が約4割
- ・担当区域の高齢者が通院をする際の移動手段では、「車（家族や知人の送迎）」が約9割、「デマンドタクシー」と「車（自分で運転）」が約4割

<担当区域の子育て世帯の移動実態について>

- ・担当区域の子育て世帯が買い物をする際の移動手段では、「車（自分で運転）」が約5割、「徒歩」が約1割
- ・担当区域の子育て世帯が通院をする際の移動手段では、「車（自分で運転）」が約4割、「車（家族や知人の送迎）」が約1割

2-4 上位・関連計画において公共交通に求められる役割

上位・関連計画内に位置付けられている“公共交通に関する施策”等を抽出し、地域公共交通が果たすべき役割等を整理しました。

2-4-1 多古町総合計画

項目	内容
計画期間	令和3年度～令和11年度
計画概要	<p>本町では、これから町が目指す方向性について町民と共有し、新しい多古町を作り上げるため、「第5次多古町総合計画」を策定しました。</p> <p>本計画では、多古町における新しい取組を進めていくことと合わせて、町が持っている魅力である「人と人とのつながり」を大切にしまちづくりを重要視して、より一層の町の発展につながる取組を進めていきます。</p>
目指す将来像 計画目標	世代を超えてみんなで暮らしつづけたい多古町
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> ・新しい多古町 ～選ばれるまちへ～ ・ずっと続く多古町 ～持続可能なまちへ～ ・みんなの多古町 ～協働・共創のまちへ～
公共交通に関連する 施策・取組（交通、 鉄道、バス、タクシ ー、自転車、交通結節 点関連）	<p>基本政策4 自然と調和した安全・安心なまちづくり</p> <p>○暮らしの利便性に配慮した公共交通体系の確保</p> <p>施策1 公共交通の利便性の向上</p> <p>○町外へのバス路線網を維持するため、運行経費の補助等を継続します。更に、各種媒体を活用して、空港シャトルバスなどの公共交通の運行情報を提供するとともに、利用者アンケートなどにより利便性の向上を図ります。</p> <p>○町内の移動については、交通手段を持たない高齢者等のため、デマンドタクシーの平日拡大など、より利用しやすい公共交通ネットワークを目指します。</p> <p>施策2 交通結節機能の強化</p> <p>○自家用車等と公共交通の乗り換えや町内交通と町外交通との連携を円滑にするため、多古台バスターミナルなどを活用したパークアンドバスライドによる乗換えを推進します。</p>

2-4-2 多古町都市計画マスタープラン

項目	内容
計画期間	令和3年～令和22年
計画概要	<p>「多古町都市計画マスタープラン」は、「多古町都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（千葉県）」や「第5次多古町総合計画」に即して決めました。</p> <p>加えて、「第2期多古町まち・ひと・しごと創生総合戦略」等とも、十分に連携を図り、人口減少や高齢社会が進む将来においても、持続可能なまちづくりを目指していきます。</p> <p>更に、本町は成田空港の東側に隣接していることから、成田空港の更なる機能強化に合わせたさまざまな地域振興策の位置付けがなされている「成田空港周辺の地域づくりに関する実施プラン」や各種関連計画とも十分な連携を図っていきます。</p>
目指す将来像 計画目標	世代を超えて みんなで暮らしつづけたい 多古町
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> ・目標1 ポテンシャルを生かした多様な産業振興による活気のあるまちづくり ～多様な働き方と交流で活気をつくろう～ ・目標2 安全・安心で快適に暮らせるまちづくり ～安全・安心な多古町で快適に暮らそう～ ・目標3 豊かな自然を守り、町固有の歴史・伝統を生かした、美しく魅力あるまちづくり ～歴史・伝統をつなぎ、美しいまちをつくろう～ ・目標4 地域の特性を生かした多様な主体によるまちづくり ～地域に愛着を持ち、一人二役一貢献できる主体的な地域をつくろう～
公共交通に関連する 施策・取組（交通、 鉄道、バス、タクシ ー、自転車、交通結節 点関連）	<p>第3章 全体構想</p> <p>3-4. 分野別基本方針</p> <p>(2) 道路・交通体系の方針</p> <p>②公共交通（バス交通）の整備方針</p> <p>○公共交通の利便性向上に向けて、バス交通等の公共交通路線網の再編や改善により、町内及び広域圏とのバス利用の利便性向上など、きめ細かなサービスを推進します。</p> <p>○近隣の鉄道駅や自動車専用道路を利用した広域圏を連絡するバスと自家用車との乗継ぎが可能なパークアンドバスライドを配置し、魅力的な機能を有する乗換拠点の整備を推進します。</p> <p>④新たな交通手段の整備方針</p> <p>○成田空港のターミナルから新たな空港用地を經由し、国際交流ゾーンから町内を通過する「新たな交通軸」については、空港会社等との調整を図りながら検討を進め、公共交通ネットワーク（BRTや自動運転等）の整備を促進することで、成田空港とのアクセス強化を図るとともに、町内での交流や町内への移住等につなげていきます。</p>

2-4-3 多古町地域福祉計画

項目	内容
計画期間	令和3年度～令和7年度
計画概要	<p>「多古町地域福祉計画」は、地域を取り巻く現状と課題を十分に踏まえつつ、これまでの各種保健福祉施策の充実を図るとともに、地域ぐるみでまると支える仕組みづくりを進めるための指針として社会福祉法第107条に基づき策定しました。</p> <p>あわせて、多古町社会福祉協議会が策定する「多古町地域福祉活動計画」を一体的に策定することで、2つの計画が両輪となって地域福祉の推進を牽引していきます。</p>
目指す将来像 計画目標	共に支え合う、みんなにやさしいまちづくり
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> ・基本目標1 地域包括支援体制の整備 ・基本目標2 横断的課題解決への取組の推進 ・基本目標3 地域福祉の意識づくりと人づくりの推進
公共交通に関連する 施策・取組（交通、 鉄道、バス、タクシ ー、自転車、交通結節 点関連）	<p>基本目標2 横断的課題解決への取組の推進</p> <p>2.7 地域の安心・安全対策の推進</p> <p>(3) ユニバーサルデザインのまちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ○道路や歩道の整備・改善 ○交通安全対策の推進 ○交通施設等の改善 ○公共交通対策の推進 ○買い物支援、移動対策

2-4-4 多古町子ども・子育て支援事業計画

項目	内容
計画期間	令和2年度～令和6年度
計画概要	「多古町子ども・子育て支援事業計画」は、家庭と地域の人々、行政、関係機関及び関係団体が共に力を合わせて地域社会が一体となり、親も子も楽しく育っていける、ゆとりある子育て・子育て環境のまちの実現を目指し策定しました。
目指す将来像 計画目標	ゆとりある環境で 子どもと親の育ち合い ◇◇◇多古の子 町の子 みんなの子◇◇◇
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> ・基本目標 1 教育・保育及び子育て支援の計画的な提供 ・基本目標 2 多古の子を健やかに育む環境づくり ・基本目標 3 ゆとりの子育てを実現する地域づくり
公共交通に関連する 施策・取組（交通、 鉄道、バス、タクシ ー、自転車、交通結節 点関連）	<p>多古町の次世代育成支援に向けた取り組み</p> <p>施策方針 3 子どもと子育て家庭にやさしいまちづくり</p> <p>施策 3-① 良好な居住・生活環境の整備</p> <p>○施設等のバリアフリー化の推進</p> <p>安心して子育てができ、すべての人々にとってゆとりある生活ができるよう、町内の施設や交通機関においてバリアフリー化を推進し、快適な施設環境の実現を目指します。</p>

2-4-5 多古町観光・交流アクションプラン

項目	内容
計画期間	令和3年度～令和11年度
計画概要	<p>「多古町観光・交流アクションプラン」は、「第5次多古町総合計画」を上位計画とし、国や千葉県の関係計画との整合を図るとともに、「第2期多古町まち・ひと・しごと創生総合戦略」と整合を図りながら、本町の観光や交流を振興するための総合的な方向性を示す計画です。</p> <p>さらに、本町の観光や交流の推進を通して、関係人口や定住人口も含めたまちの活性化を目指すものであり、志民や事業者、行政が一体となって取り組んでいくための戦略とともに、具体的な行動(アクション)を示す計画とします。</p>
目指す将来像 計画目標	<p>Living Tako “共創”による多彩な多古時間の過ごし方とライブ感のあるライフスタイルが実現する観光・交流</p>
基本目標	<p>①人の気を惹く観光・交流 ～地域の総合的な情報発信・プロモーションの展開～</p> <p>②メリハリのある観光・交流 ～ポテンシャルを活かした観光・交流の推進～</p> <p>③誘客力のある観光・交流 ～多彩な交流・体験プログラムづくりを通じた観光・交流～</p> <p>④ネットワーク型の観光・交流 ～志民力による地域活力の創出と受入れ環境の充実～</p> <p>⑤実行力のある観光・交流 ～安心・安全なまちづくりと着実・確実な事業推進～</p>
公共交通に関連する 施策・取組（交通、 鉄道、バス、タクシ ー、自転車、交通結節 点関連）	<p>基本戦略⑤実行力のある観光・交流 ～安心・安全なまちづくりと着実・確実な事業推進～</p> <p>施策2. ユニバーサルな観光推進</p> <p>○多古町を訪れた人が言葉や文化の違い、土地勘の有無などにかかわらず、誰でもいつでも快適に観光・交流を楽しむことができるよう、交通インフラやWi-Fi環境、観光案内サインなどのユニバーサルな観光環境を整備します。</p> <p>施策3. 観光・交流受入れ環境整備</p> <p>○多古町への来訪者が快適に観光・交流できる受入れ環境として、わかりやすい観光案内サインの充実とおもてなしを感じる環境づくりを推進します。観光拠点や拠点同士を結ぶ経路やアクセス、周遊ルートの発信など、明瞭かつ正確な表記による情報提供によって、快適でスムーズな周遊・滞在を促します。</p> <p>【施策に基づく検討例・取組展開例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周遊ルートの設定と発信 ・交通系ICカードの利用化 ・車内フリーWi-Fiの整備

2-5 地域公共交通を取り巻く環境の変化

地域公共交通を取り巻く環境も変化しており、これらの変化や先進的な取組を踏まえながら、本町の公共交通サービスを検討していく必要があります。

2-5-1 周辺環境の変化

「成田空港の更なる機能強化」が進められており、旅客数および空港内従業員がこれまでの約2倍まで増加することが想定されています。それに関連して、本町においては、空港従事者の移住、観光来訪者の増加などが期待されます（機能強化は、令和10（2028）年度末を目途に完了予定）。

圏央道（大栄～横芝）の整備が進んでおり、本町においては、道路ネットワークの拡充に加えて、インターチェンジ周辺の開発や民間企業の進出による町内の雇用の創出などが期待されています。



図 成田空港の更なる機能強化により期待される効果
(成田国際空港株式会社 HP より)

2-5-2 人手不足と人件費・燃料費の高騰

バス業界では深刻な運転手不足や、令和6（2024）年4月から施行される「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の施行に向けた準備により、路線の廃止や減便を含む再編が進められています。また、全国的な人件費・燃料費の高騰に見舞われており、公共交通サービスの運行に係る費用は増加傾向にあります。

2-5-3 公共交通サービスのデジタル化

■ 自動運転技術の導入

人間の介入なしにバスやタクシー等を運行する技術で、交通事故減少や運行効率の向上、ドライバー不足の解消などが期待されています。

■ オープンデータ化

公共交通のデータ（時刻表、ルート情報など）を公開し、アプリ開発者などがアクセスできるようにする取り組みです。これにより、地域のバスや電車の時刻表、遅延情報などが、アプリやウェブサイトで簡単に確認できるようになります。

2-5-4 カーボンニュートラル

我が国は、令和2（2020）年10月に、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラル」を目指すことを宣言しました。本町でも「多古町地球温暖化対策実行計画」を策定し、町施設及び個々の職員がCO2削減に向けた意識の向上を図っています。

2-6 多古町の概況（まとめ）

<地域特性>

- 人口は、約 13,700 人（令和5年4月現在）であり、5年間で約 1,200 人減少しています。
- 60歳以上の人口が占める割合が全人口の約5割であり、将来的にも高齢化が進行すると推計されています。
- 商業施設や医療施設は町中心部に多く集積しています。
- 1世帯当たりの自家用車保有台数は、約 1.5 台であり、自家用車利用が浸透しています。

<地域公共交通>

- 空港シャトルバスおよび路線バスは、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、令和2年度に利用者が落ち込んだものの、令和4年度時点では回復傾向がみられます。
- デマンドタクシー利用者数は、増加傾向にあり、令和4年度時点で 31.3 人/日です。
- 路線バスおよびデマンドタクシーについては「利用者一人当たりの財政負担額」が増加傾向にあります。

<町民の移動特性>

- 町外への移動は、通勤通学・通院において多く見られ、成田市・匝瑳市・旭市が主な行き先となっています。
- 町内での移動は、買い物・通院において多く見られ、町内のスーパーや病院が主な行き先となっています。
- 自家用車（自分で運転・家族知人の送迎）が日常生活の主要な交通手段となっており、自家用車利用が浸透しています。

<地域公共交通を取り巻く環境>

- 公共交通分野においても DX（自動運転、オープンデータ化等）が進み、運行効率化、利便性向上が図られています。
- 多古町では、子育て支援や移住定住促進等のまちづくりが重点的に推進されています。
- 成田空港の更なる機能強化・圏央道の整備によって、居住人口や観光来訪者の増加が見込まれます。
- 全国的に燃料費高騰や人手不足、人件費高騰が進んでいます。

3. 地域公共交通が抱える課題

町の現状や上位関連計画を踏まえ、本町の地域公共交通が抱える課題を整理しました。

課題① まちづくりと連動した公共交通サービスの提供

- 令和 10（2028）年度末に成田空港の更なる機能強化によるC滑走路の完成などが予定されており、それによる空港従事者の増加（人口増加）や観光来訪者の増加などが期待されます。また、圏央道（大栄～横芝間）が令和 8（2026）年度に開通予定であることに加えて、大栄～（仮称）国道 296 号 IC 間は、それより 1 年程度前倒しでの開通を目指すとしてされており、関東一円へのアクセス性の向上が見込まれています。
- 本町では、観光分野や移住定住、子育て支援等に積極的に取り組み、町の魅力づくりを進めています。
- 以上のことから、まちの変化やまちづくりの方向性を踏まえた公共交通サービスの提供が必要であると考えます。

発着回数50万回時に期待される効果



図 成田空港の更なる機能強化により期待される効果

資料：成田国際空港株式会社ホームページ



図 子育て支援メニュー



図 多古町移住定住情報発信サイト

課題② 町外への移動を支える移動手段の維持・向上

- 町民アンケートによると、通院している町民の44.4%が町外（旭中央病院、国際医療福祉大学成田病院、成田赤十字病院など）に通院しています。また、通勤している町民の64.4%が町外（成田市など）に通勤しており、通学においても40.6%が町外（匝瑳市など）に通学しています。国勢調査の結果をみても同様に香取市や成田市、旭市等に通勤通学をしている移動が多くなっています。
- 広域の移動を支えている路線バスは、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、利用が落ち込んでいる状況です。
- 以上のことから、成田市や香取市、匝瑳市等への移動手段を引き続き確保し、通院や通勤通学を支えていく必要があると考えます。同時に路線バス維持に向けた利用促進を図る必要があります。

表 町外を行先とする割合（町民アンケート）

町外への外出をする割合		
通院時	通勤時	通学時
44.4 %	64.4 %	40.6 %

■主な通院先

旭中央病院、国際医療福祉大学成田病院、成田赤十字病院 など

■主な通勤先

成田市、香取市 など

■主な通学先

匝瑳市、千葉市 など

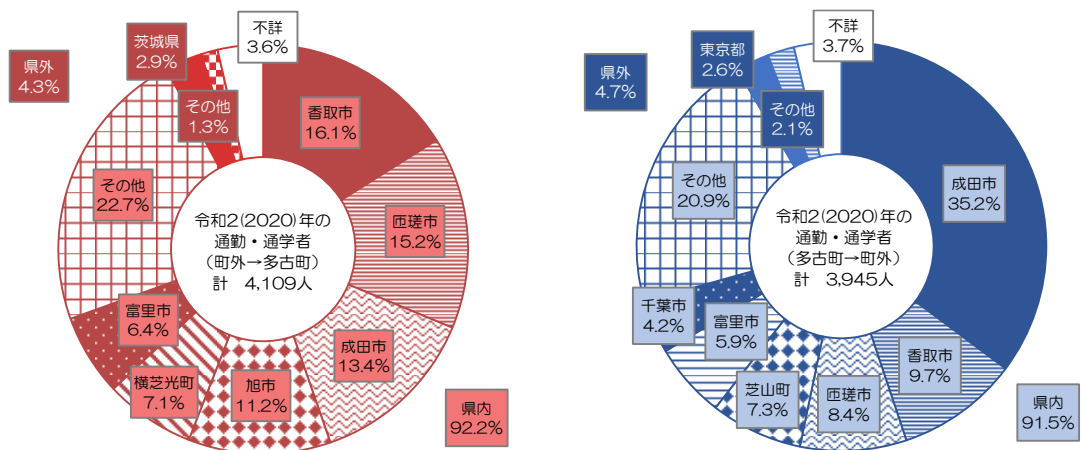


図 通勤先・通学先 (左：流入、右：流出)

資料：令和2年度国勢調査

課題③ 町内の移動を支える移動手段の維持・向上

- 町民アンケートによると、町内のスーパー（セイミヤ、カスミ）を利用している町民が多くみられています。通院においても、約半数以上が町内の病院・医院（多古中央病院、前田医院など）へ通院しています。
- 町中心部に施設が集積しており、町民アンケートによると、町民の多くは町中心部への一度の外出で複数の用事を済ませている状況です。
- 以上のことから、各地区から町中心部への移動、町中心部内の移動を支える移動手段の検討が必要であると考えます。

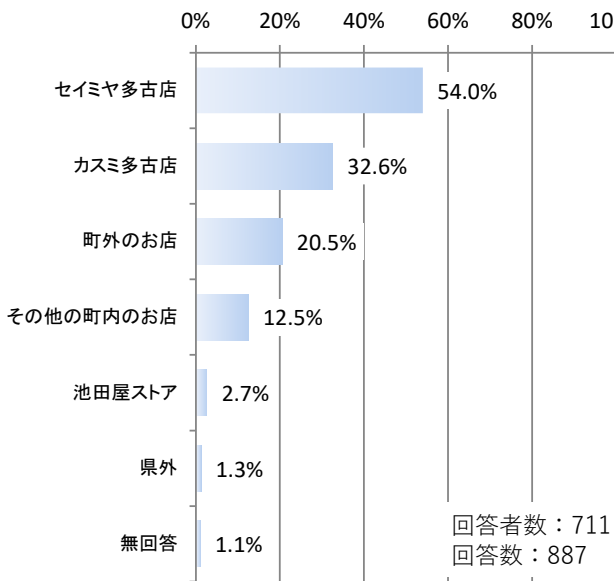


図 普段の買物でよく利用する店舗（複数回答）
（町民アンケート）

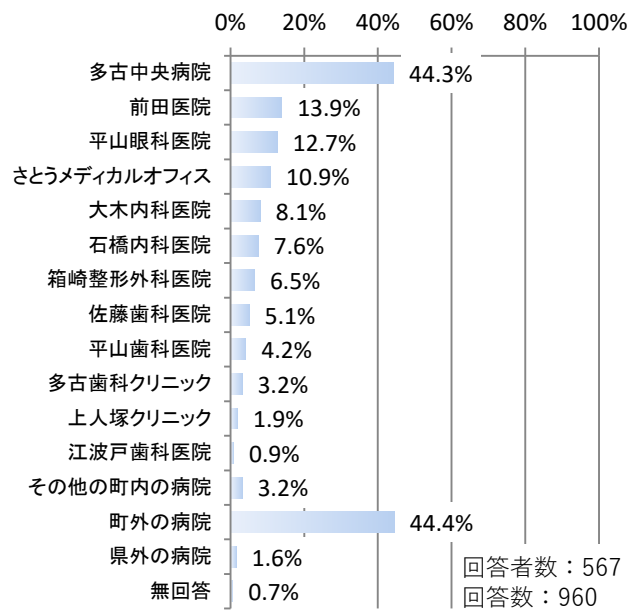


図 普段の通院でよく利用する病院（複数回答）
（町民アンケート）



図 中心部における施設立地状況

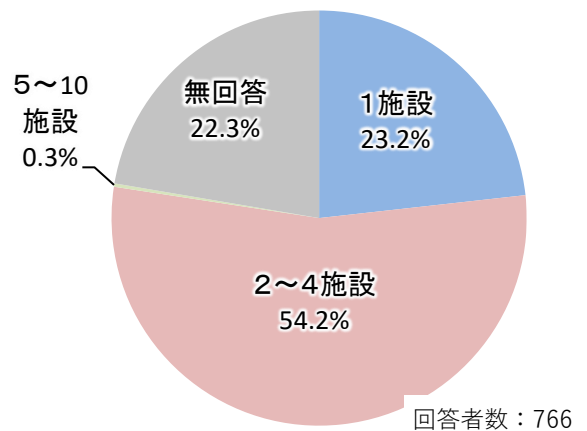


図 中心部のお出かけ時に立ち寄る施設の数
（町民アンケート）

課題④ 持続可能な公共交通サービスの確保

- 燃料費高騰や人件費高騰によって、公共交通の運行に係る費用が高まっている。
- 路線バス（桜田線、栗源～成田空港線）およびデマンドタクシーにおける利用者一人当たりの町負担額は増加傾向にあり、平成30年度と令和4年度を比較すると、路線バスでは56.1%増加、デマンドタクシーでは51.1%増加しています。
- 交通事業者においては、運転手不足・運転手の高齢化の問題を抱えており、このままでは、現状のサービス水準を維持することが難しくなります。
- 全国的には、自動運転技術の研究が進み、運転手不足の解決策の一つとして期待されています。その他には、公共交通事業者以外による交通サービスの提供なども進んでいます。
- 以上のことから、公共交通の収支改善に向けた取組み（利用促進、運行見直しなど）、運転手不足に対応する交通サービス（輸送資源の活用、自動運転技術の研究など）の検討が必要であると考えます。

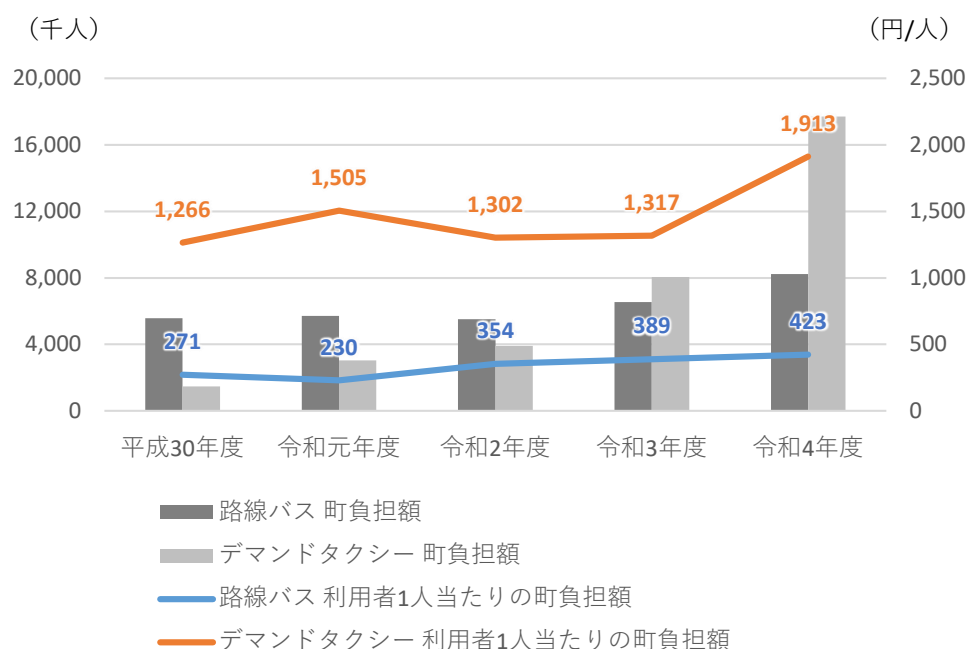


図 1人当たりの町負担額の推移



■自動運転技術の導入例（茨城県境町）

- ・自動運転バスを3台導入し、生活路線バスとして定時・定路線での運行を令和2年11月26日（木）から開始した。自治体による自動運転バスの公道上での定常運行は、国内初。
- ・役場周辺の道の駅や高校、コミュニティセンター等を結ぶ運行ルートとなっており、一日18便運行。

図 自動運転技術の導入例（茨城県境町）

課題⑤ 交通弱者の移動を支える公共交通サービスの充実化

- 本町の高齢者割合は約4割であり、将来的にも高齢化が進行すると推計されています。
- 自家用車を持たない高齢者の通院や買い物のための移動の多くが多古町デマンドタクシーによって支えられています。
- デマンドタクシー利用登録者アンケートによると、デマンドタクシーが高齢者の外出頻度向上に寄与していることが分かっていることから、継続的なサービス提供に向けた検討が必要であると考えられます。
- 利用者が感じている不満点・改善点としては「待ち時間」や「町外までの移動できないこと」などが挙げられており、改善に向けた検討が必要です。
- 以上のことから、デマンドタクシーの維持、改善等を行い、自家用車を持たない人でも必要な移動ができる交通サービスを提供していく必要があると考えます。

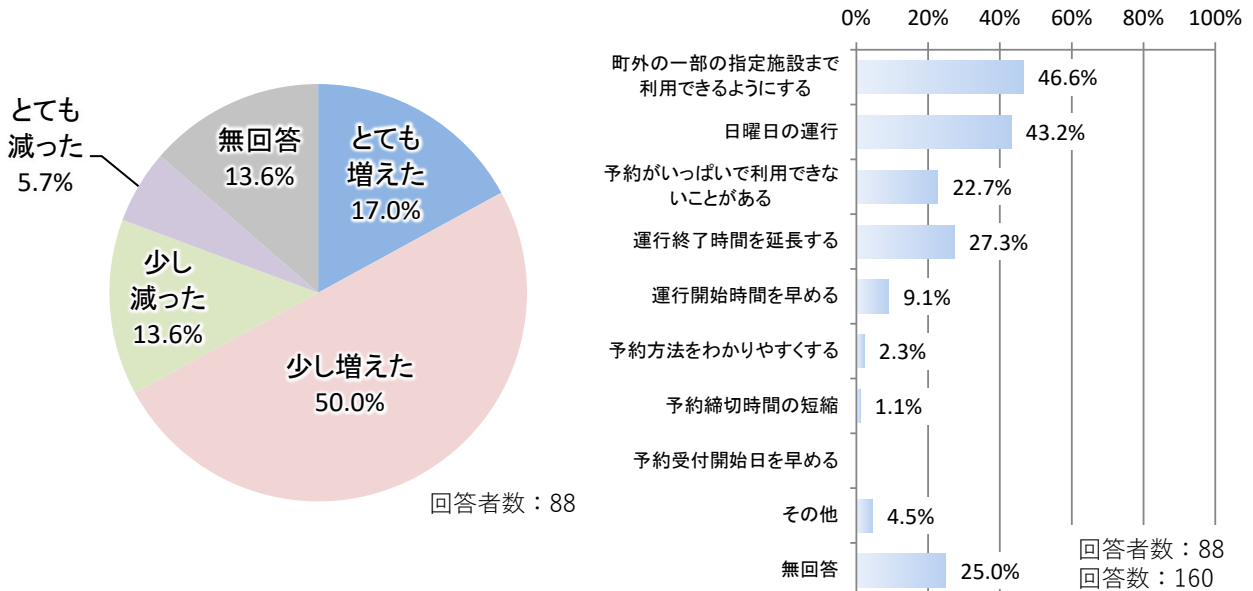


図 デマンドタクシー導入後の外出頻度の変化 (デマンドタクシー登録者アンケート)

図 デマンドタクシーの改善点 (複数回答) (デマンドタクシー登録者アンケート)

(ポイント)

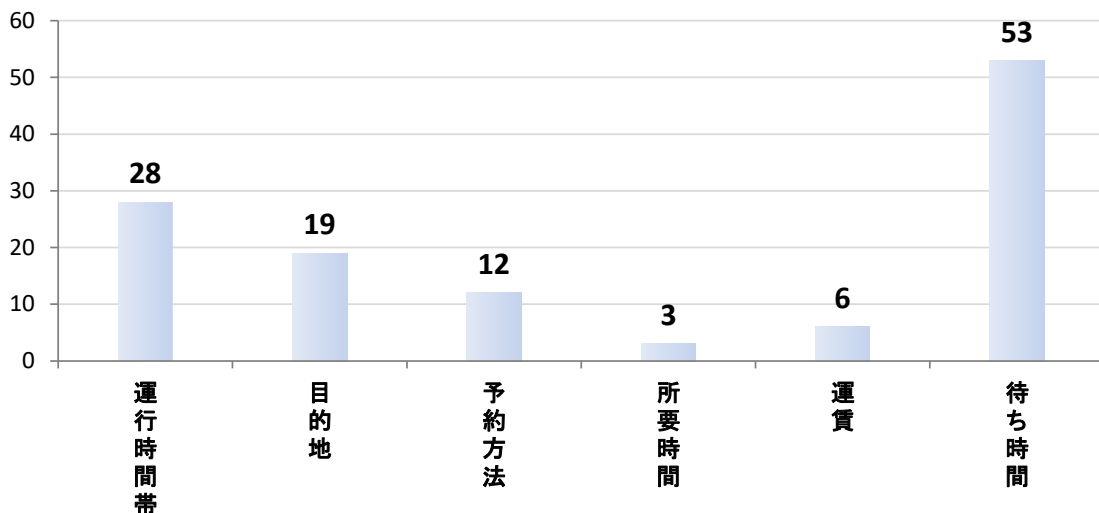


図 デマンドタクシーの運行内容に対して不満な点 (デマンドタクシー登録者アンケート)

課題⑥ 公共交通を使う意識の醸成

- 本町における世帯当たりの自家用車保有台数をみると、1.5台となっています。
- さらに、町民アンケートによると、多くの町民が日常生活の移動で「自家用車」を利用しており、自家用車を利用したライフスタイルが定着していることが分かります。
- 一方で、全国的には持続可能な社会の実現に向けて、低炭素型社会の実現を目指す動きがあります。自家用車の利用に替えて、公共交通サービスを利用することでCO2削減につながることを期待されています。
- 以上のことから、公共交通を利用してもらうための情報発信や啓発活動を行い、公共交通を使う意識の醸成を図ることで、公共交通の持続可能性確保につなげていく必要があると考えます。

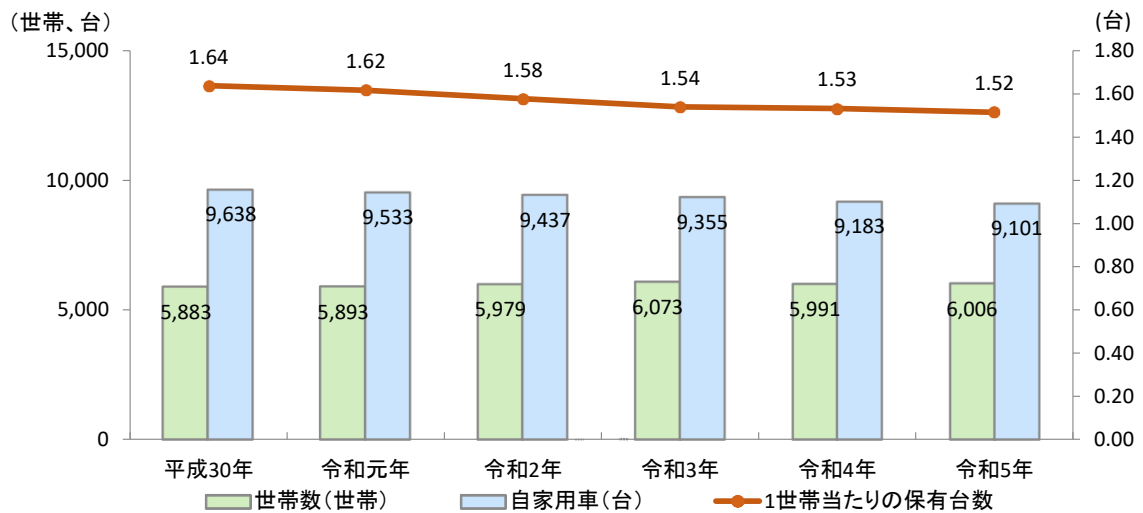


図 1 世帯当たりの自家用車保有台数の推移

表 外出時の交通手段（町民アンケート）

	買物時	通勤時	通勤・通学時
自家用車（自分で運転）	82.4 %	76.5 %	79.7 %
自家用車（家族等の送迎）	20.1 %	22.8 %	7.0 %

4. 地域公共交通が目指す方向性

4-1 基本理念・基本方針

前項までの整理を踏まえ、本町の地域公共交通の基本理念を定めました。

<多古町地域公共交通の基本理念>

まちづくりの変化に対応した 暮らしを支える 魅力的で 持続可能な 地域公共交通

成田空港の更なる機能強化（令和10（2028）年度末）や圏央道大栄～横芝区間の開通（令和8（2026）年度）などによって、居住人口および観光来訪者の増加、関東一円へのアクセス性向上などが期待されており、本町のまちづくりに大きな影響をもたらすことが予想されます。これらの変化に対応した地域公共交通サービスを提供する必要があります。

町民の皆さんの暮らしに着目すると、日用品の買物では町内施設への移動が多い一方で、通勤通学・通院においては、近隣自治体（香取市、成田市、旭市等）への移動もみられており、日常生活圏が町外にまで及んでいます。公共交通では、主に高速バス・空港シャトルバス・路線バスによって町外への移動が、デマンドタクシーや一般タクシーによって町内移動がそれぞれ支えられています。中でも自家用車を持たない高齢者の方々の移動の多くをデマンドタクシーが支えているため、今後の高齢化の進行を見据え、デマンドタクシーをはじめとした地域公共交通サービスを継続して提供していく必要があります。

一方、自家用車を利用したライフスタイルの浸透、近年の新型コロナウイルス感染症などの影響により、公共交通利用者数は減少傾向にあります。今後も地域公共交通を維持していくために、地域公共交通の魅力発信および魅力づくりを図り、さらなる利用者増加を目指す必要があります。

4-2 計画目標および評価指標

4-2-1 計画目標

基本理念を踏まえ、計画目標および評価指標を定めました。

■計画目標① 成田空港とのつながりを強化する公共交通サービスの提供

本町～成田空港間の公共交通サービスを強化することで、町民の生活利便性向上、本町におけるまちづくりの推進を図ります。

【目標達成状況を評価するための指標】

空港シャトルバスの運行本数 現状値：40 便/日 ⇒目標値：現状値以上

空港シャトルバスの利用者数 現状値：256.2 人/日 ⇒目標値：320.0 人/日

■計画目標② 近隣自治体への移動を支える公共交通サービスの提供

成田市・匝瑳市・旭市等への移動を支える公共交通サービスを維持させることで、町民の通勤通学を支えます。

【目標達成状況を評価するための指標】

路線バスの運行本数 現状値：61 便/日 ⇒目標値：現状値を維持

路線バスの利用者数 現状値：44.3 万人/年 ⇒目標値：現状値を維持

■計画目標③ 町内の移動を便利にする地域内交通の提供

町内の移動を支える公共交通サービスをより便利にすることで、町民の買物・通院を支えます。また、観光来訪者の観光周遊を支えることも視野に取組を推進します。

【目標達成状況を評価するための指標】

デマンドタクシーの利用者数 現状値 31.3 人/日 ⇒ 目標値：45.0 人/日

■計画目標④ 公共交通に対する財政負担の適正化

収入を増やす取り組み、支出を減らす取り組みを推進し、公共交通サービスの費用対効果を高めま

す。

【目標達成状況を評価するための指標】

利用者1人当たりの財政負担額（空港シャトルバス）

現状値 195 円/人⇒目標値：108 円/人

利用者1人当たりの財政負担額（デマンドタクシー）

現状値 1,913 円/人⇒目標値：1,570 円/人

■計画目標⑤ 交通弱者の移動手段の確保

ハード面・ソフト面から公共交通サービスを見直し、高齢者や小中高生などが不自由なく、移動できる環境を目指します。

【目標達成状況を評価するための指標】

町内在住の高齢者における公共交通サービスの利用率

現状値：5.7% ⇒ 目標値：現状値以上

■計画目標⑥ 使いたくなる魅力的な交通サービスの提供

公共交通サービスの魅力発信、魅力創出を行い、公共交通サービス利用のきっかけづくりをすることで、公共交通を使う意識を醸成します。

【目標達成状況を評価するための指標】

公共交通の利用促進に関する取組数 現状値 1 件 ⇒ 目標値：6 件（累計値）

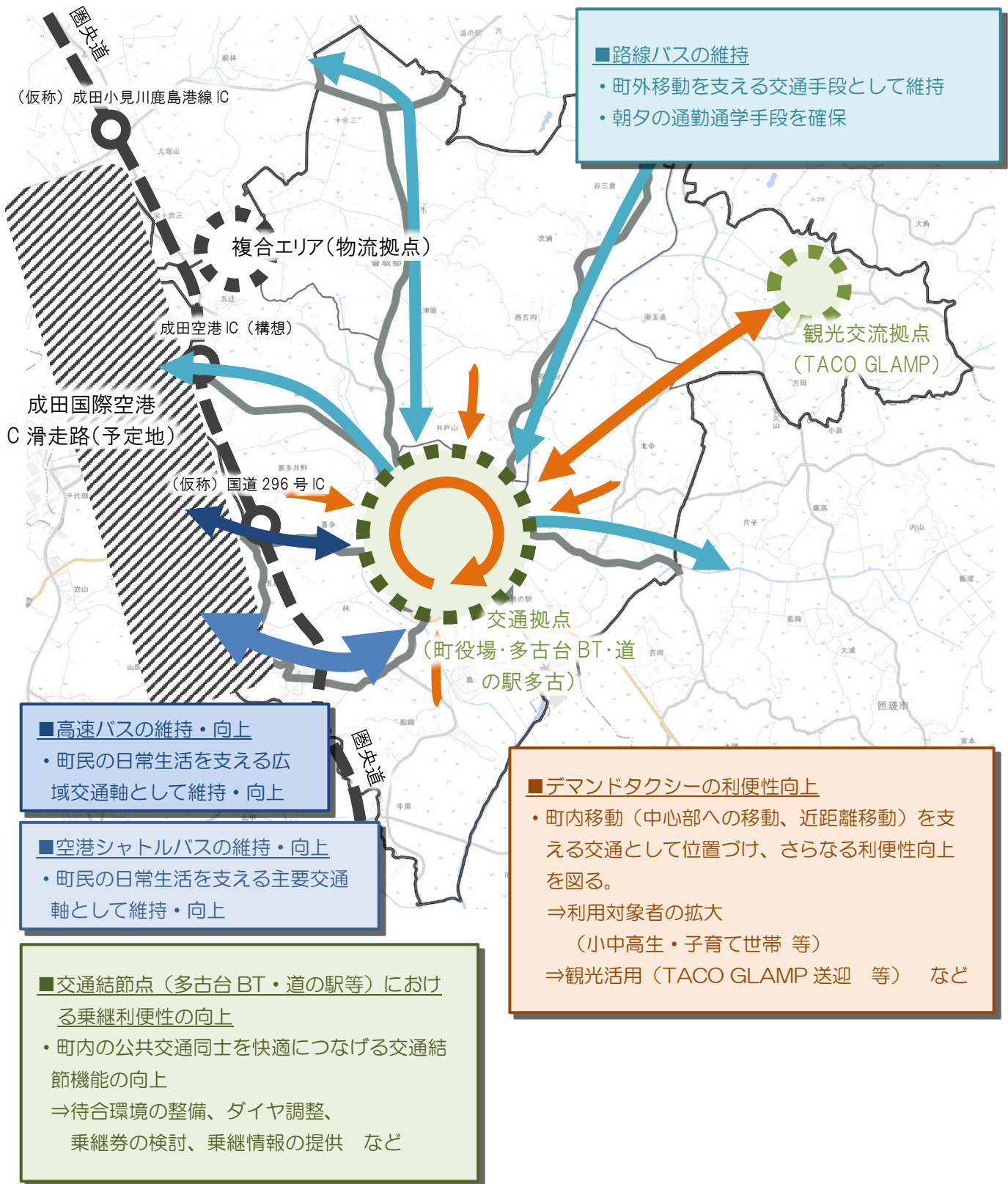
4-2-2 評価指標設定の考え方

本計画に掲げる計画目標の達成状況を評価するための指標を下記のとおり設定します。

計画目標	評価指標	現状値	目標値 (R11)	評価指標・目標値設定の考え方・算出方法	算出方法
計画目標① 成田空港とのつながりを強化する公共交通サービスの提供	空港シャトルバスの運行本数	40 便/日	<u>現状値以上</u>	本町から成田空港への公共交通サービスは、「空港シャトルバス」が担っており、本計画の中でも「空港シャトルバスの利便性向上」を事業として位置付けている。計画期間満了時に「空港シャトルバスの運行本数」が維持向上されているかを確認することで「計画目標①：成田空港とのつながりを強化する公共交通サービスの提供」が達成されているかを評価する。	空港シャトルバスの上り・下りの便数（1日あたり）を集計した数値を指標値とする。
	空港シャトルバスの利用者数	256.2 人/日	320 人/日	本町から成田空港への公共交通サービスは、「空港シャトルバス」が担っており、本計画の中でも「空港シャトルバスの利便性向上」や「公共交通の魅力発信および魅力づくり」を事業として位置付けている。計画期間満了時に「空港シャトルバスの利用者数」が増加しているかを確認することで「計画目標①：成田空港とのつながりを強化する公共交通サービスの提供」が達成され、住民の利用につながっているかを評価する。	空港シャトルバスの「年間利用者数」を「運行日数」で除した数値を指標値とする。
計画目標② 近隣自治体への移動を支える公共交通サービスの提供	路線バスの運行本数	61 便/日	<u>維持</u>	本町から近隣自治体への公共交通サービスは、主に「路線バス」が担っており、本計画の中でも「路線バスの維持」を事業として位置付けている。交通事業者におけるドライバー不足も加味し、計画期間満了時に「路線バスの運行本数」が維持されているかを確認することで「計画目標②：近隣自治体への移動を支える公共交通サービスの提供」が達成されているかを評価する。	町内を運行する全ての路線バスの上り・下りの便数（1日あたり）を集計した数値を指標値とする。
	路線バスの利用者数	44.3万 人/年	<u>維持</u>	本町から近隣自治体への公共交通サービスは、主に「路線バス」が担っており、本計画の中でも「路線バスの維持」「近隣自治体との協議・連携」「公共交通の魅力発信および魅力づくり」を事業として位置付けている。計画期間満了時に「路線バスの利用者数」が維持されているかを確認することで「計画目標②：近隣自治体への移動を支える公共交通サービスの提供」が達成され、利用につながっているかを評価する。	町内を運行する全ての路線バスの年間利用者数（路線全体）を集計した数値を指標値とする。
計画目標③ 町内の移動を便利にする地域内交通の提供	デマンドタクシーの利用者数	31.3 人/日	45 人/日	町内の移動を支える公共交通サービスは、「デマンドタクシー」が担っており、本計画の中でも「デマンドタクシーの利便性向上」や「公共交通の魅力発信および魅力づくり」を事業として位置付けている。計画期間満了時に「デマンドタクシーの利用者数」が増加しているかを確認することで「計画目標③：町内の移動を便利にする地域内交通の提供」が達成されており、住民の利用につながっているかを評価する。	デマンドタクシーの「年間利用者数」を「運行日数」で除した数値を指標値とする。
計画目標④ 公共交通に対する財政負担の適正化	利用者1人当たりの財政負担額（空港シャトルバス）	195 円/人	108 円/人	町が主体となり運行する公共交通サービスは、「空港シャトルバス」「デマンドタクシー」であり、本計画の中でも「空港シャトルバスの利便性向上」や「デマンドタクシーの利便性向上」、「公共交通の魅力発信および魅力づくり」を事業として位置付けている。これらの取組によって、利用者増加・運賃収入の確保が期待される。計画期間満了時に「利用者1人当たりの財政負担額」が減少しているかを確認することで「計画目標④：公共交通に対する財政負担の適正化」が達成されているかを評価する。	「空港シャトルバスおよびデマンドタクシーに対する町の財政負担額（年間）」を「空港シャトルバスおよびデマンドタクシーの年間利用者数」で除した数値を指標値とする。
	利用者1人当たりの財政負担額（デマンドタクシー）	1,913 円/人	1,570 円/人		

計画目標	評価指標	現状値	目標値 (R11)	評価指標・目標値設定の考え方・算出方法	算出方法
計画目標⑤ 交通弱者の移動手段の確保	町内在住の高齢者(70歳以上)における公共交通サービスの利用率	5.7%	<u>現状値以上</u>	町内における交通弱者として高齢者が挙げられる。本計画の中でも「デマンドタクシーの利便性向上」や「公共交通の魅力発信および魅力づくり」を事業として位置付けており、これらの取組によって、高齢者の公共交通利用環境が改善される見込みである。計画期間満了時に「高齢者の公共交通利用率」が増加しているかを確認することで「計画目標⑤：交通弱者の移動手段の確保」が達成されているかを評価する。	町民アンケート調査を行い、高齢者(70歳以上)の買物における公共交通(空港シャトルバス・路線バス・デマンドタクシー・一般タクシー)の利用者割合を算出する。
計画目標⑥ 使いたくなる魅力的な公共交通サービスの提供	公共交通の利用促進に関する取り組み数	1件 (R4年)	<u>6件(累計)</u>	本計画の中でも「公共交通の魅力発信および魅力づくり」を事業として位置付けている。計画期間満了時にこれらの取組が実施されているかを確認することで「計画目標⑤：交通弱者の移動手段の確保」が達成されているかを評価する。	計画期間内に町が主体となり、実施した利用促進に関する取組の数を指標値とする。

4-3 目指す将来像



4-4 地域公共交通ネットワークの基本的な考え方

公共交通の基本的な考え方と公共交通の機能及び役割を以下のとおり整理し、実現可能で、持続可能な公共交通体系の構築に取り組みます。

表 公共交通ネットワークの基本的な考え方

類型	機能・役割	該当する路線・施設
広域交通	本町と近隣市町、東京方面などの町外間の移動を支える公共交通サービス	・高速バス ・空港シャトルバス ・路線バス
生活交通	自宅から町内施設（スーパー、医院など）、バス停などへの移動を支える公共交通サービス	・路線バス ・デマンドタクシー ・タクシー
交通拠点	公共交通サービス同士、自家用車と公共交通サービスの乗継ぎを支える町の拠点	・多古町中心エリア ⇒多古町役場 ⇒多古台バスターミナル ⇒道の駅多古

4-5 地域公共交通の役割・必要性

地域公共交通の役割・必要性を下記のとおり整理しました。

なお、地域間幹線系統の路線バス、地域内フィーダー系統のデマンドタクシーについては、交通事業者等の運営努力だけでは路線の維持が難しく、国の地域公共交通確保維持事業や関係自治体の補助により、運行を維持・確保することが必要です。

路線名	事業概要	役割・必要性	補助事業の活用
多古本線	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者が運行 本町から成田市・匝瑳市を結ぶ定時定路型の路線 	<ul style="list-style-type: none"> 八日市場駅～多古台バスターミナル～JR成田駅間を運行し、主に通勤通学時の交通手段となっており、特に学生などの交通弱者の移動を支えていることから、運行の確保・維持が必要である。 	※1
桜田線	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者が運行 本町から成田市を結ぶ定時定路型の路線 	<ul style="list-style-type: none"> 多古車庫～大栄支所間を運行し、主に県立多古高等学校への通学を支えている。 	
栗源線	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者が運行 本町から香取市を結ぶ定時定路型の路線 	<ul style="list-style-type: none"> 多古台バスターミナル～佐原駅間を運行し、主に通勤通学時の交通手段となっており、特に学生などの交通弱者の移動を支えていることから、運行の確保・維持が必要である。 	※1
栗源～成田空港線	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者が運行 本町から成田市・香取市を結ぶ定時定路型の路線 	<ul style="list-style-type: none"> 成田空港第2ターミナル～赤池十字路～農園リゾートザファーム間を運行し、通勤通学時、観光来訪時の交通手段となっている。 	
空港シャトルバス	<ul style="list-style-type: none"> 多古町が実施主体となり、交通事業者が運行 本町から成田市を結ぶ定時定路型の路線 	<ul style="list-style-type: none"> 道の駅多古～成田空港第2ターミナル間を運行し、通勤通学時、買物時、観光来訪時などの交通手段となっている。 	
高速バス 多古・東京線	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者が運行 本町から東京方面を結ぶ定時定路型の路線 	<ul style="list-style-type: none"> 多古台バスターミナル～東京駅間を運行し、主に通勤通学時の交通手段となっている。 	
多古町デマンドタクシー	<ul style="list-style-type: none"> 多古町が実施主体となり、交通事業者が運行 町内全域を運行エリアとする区域運行型の路線 	<ul style="list-style-type: none"> 町内全域を運行し、路線バス等が運行していない地域の住民の買物や通院を支えている。 多古台バスターミナル等で空港シャトルや路線バス等と接続することで、広域交通を利用することができ、地域住民の生活の要となる生活交通であることから運行の確保・維持が必要である。 	※2

※1 国の地域公共交通確保維持事業における「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」を活用

※2 国の地域公共交通確保維持事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用

5. 計画目標達成に向けた施策および事業

5-1 事業一覧

施策	事業（★：重点事業）	取組概要	実施主体	関係する計画目標						
				①	②	③	④	⑤	⑥	
施策1 広域交通の維持・向上	空港シャトルバスの利便性向上（★）	○交通事業者と協議・調整を行い、現行のサービス水準と成田空港への交通アクセスを維持します。 ○利用者アンケート結果などを踏まえて改善案を検討し、更なる利便性向上を図ります。 ○運転手確保・育成など、担い手確保に努めます。	町・交通事業者	●	●					●
	路線バスの利用促進・維持（★）	○交通事業者と協議・調整を行い、路線バスのサービス水準を維持し、近隣自治体への交通アクセスを確保します。施策4に位置づけられる各事業と連動して利用促進を図り、利用者数増加・路線維持に努めます。	町・交通事業者		●					
	高速バスの維持	○交通事業者と協議・調整を行い、東京方面への交通アクセスを確保します。施策4に位置づけられる各事業と連動して路線維持に努めます。	町・交通事業者		●					
	近隣自治体との協議・連携	○空港シャトルバスや路線バスの利便性確保・向上のため、近隣自治体との協議・連携を行います。	町	●	●					
施策2 町内交通の充実化	デマンドタクシーの利便性向上（★）	○利用者アンケート結果等を踏まえデマンドタクシーの運行内容について見直しを検討し、町内移動の利便性向上を図ります。 【利便性向上の例】利用対象の拡大、運行車両の増車、中心部利用料金の導入、運行曜日・時間帯の拡大、運行範囲の拡大等	町・交通事業者			●		●	●	
施策3 交通モード間の連携強化	乗継環境の整備	○複数の交通モードが乗り入れるバス停等を対象に、駐車場および駐輪場の整備、待合環境整備、乗継ダイヤの調整等を行います。	町・交通事業者	●	●	●				
	共通定期券の導入検討	○複数の交通モード間で利用可能な共通定期券の導入を検討します。これにより、利用者が複数の交通機関をスムーズに乗り継げるようにします。 【取組イメージ】デマンドタクシーと空港シャトルバスの共通定期券 など	町・交通事業者	●	●	●				●
	パンフレット等の作成	○複数の交通モードを乗り継ぐために必要な情報の提供などを行います。パンフレットには町内施設の情報を掲載するなど、外出のきっかけ作りを図ります。	町	●	●	●				
施策4 公共交通の魅力発信および魅力づくり	周知チラシおよびポスターの配布	○公共交通の運行内容や利用方法、魅力等が伝わるチラシやポスターを作成・配布することで、町内の公共交通サービスに対する認知度を高め、利用する意識の醸成を図ります。	町				●			●
	町内施設（商業・医療・観光等）との連携	○公共交通利用者に対するインセンティブ等を導入し、公共交通利用者および施設来訪者の増加を図ります。	町・地域			●		●	●	
	乗り方教室等の開催（★）	○公共交通機関の利用方法やマナーを学ぶイベントを開催し、利用方法が分からない人や利用に不安を感じている人が安心して利用できる環境づくりを行います。	町・交通事業者				●			
	モビリティマネジメントの実施（★）	○町内の小中学校や高等学校、企業、転入者などを対象にモビリティマネジメントを実施し、公共交通を生活の中に取り入れる意識醸成を図ります。	町・交通事業者				●	●		
	先進事例の研究（★） （MaaS、自動運転技術等）	○公共交通の効率化とサービス向上を目指して、全国の先進的な取組事例を収集し、本町における導入可能性や導入効果等を整理します。	町				●			

計画目標①成田空港とのつながりを強化する公共交通サービスの提供 / 計画目標②近隣自治体への移動を支える公共交通サービスの提供 / 計画目標③町内の移動を便利にする地域内交通の提供 / 計画目標④公共交通に対する財政負担の適正化 / 計画目標⑤交通弱者の移手段の確保 / 計画目標⑥使いたくなる魅力的な公共交通サービスの提供

5-2 事業の詳細

事業名	空港シャトルバスの利便性向上					
実施内容	■取組内容 <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者と協議・調整を行い、現行のサービス水準と成田空港への交通アクセスを維持します。 利用者アンケート結果などを踏まえて改善案を検討し、更なる利便性向上を図ります。 運転手確保・育成など、担い手確保に努めます。 					
実施主体	町・交通事業者					
関連する計画目標	計画目標① 成田空港とのつながりを強化する公共交通サービスの提供 計画目標② 近隣自治体への移動を支える公共交通サービスの提供 計画目標⑥ 使いたくなる魅力的な公共交通サービスの提供					
実施スケジュール						
	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度

準備・ 検討	実施	評価・ 検証
-----------	----	-----------

事業名	路線バスの利用促進・維持					
実施内容	■取組内容 <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者と協議・調整を行い、路線バスのサービス水準を維持し、近隣自治体への交通アクセスを確保します。施策4に位置づけられる各事業と連動して利用促進を図り、利用者数増加・路線維持に努めます。 					
実施主体	町・交通事業者					
関連する計画目標	計画目標② 近隣自治体への移動を支える公共交通サービスの提供					
実施スケジュール						
	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度

準備・ 検討	実施	評価・ 検証
-----------	----	-----------

事業名	高速バスの維持						
実施内容	■取組内容 ・交通事業者と協議・調整を行い、東京方面への交通アクセスを確保します。施策4に位置づけられる各事業と連動して路線維持に努めます。						
実施主体	町・交通事業者						
関連する計画目標	計画目標② 近隣自治体への移動を支える公共交通サービスの提供						
実施スケジュール							
	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度	

準備・ 検討	実施	評価・ 検証
-----------	----	-----------

事業名	近隣自治体との協議・連携						
実施内容	■取組内容 ・空港シャトルバスや路線バスの利便性確保・向上のため、近隣自治体との協議・連携を行います。						
実施主体	町						
関連する計画目標	計画目標① 成田空港とのつながりを強化する公共交通サービスの提供 計画目標② 近隣自治体への移動を支える公共交通サービスの提供						
実施スケジュール							
	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度	

準備・ 検討	実施	評価・ 検証
-----------	----	-----------

事業名	デマンドタクシーの利便性向上						
実施内容	<p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者アンケート結果等を踏まえデマンドタクシーの運行内容について見直しを検討し、町内移動の利便性向上を図ります。 <p>【利便性向上の例】 利用対象の拡大、運行車両の増車、中心部利用料金の導入、運行曜日・時間帯の拡大、運行範囲の拡大 等</p> <p>■参考事例（東京都東久留米市）</p> <ul style="list-style-type: none"> 東久留米市デマンド型交通「くるぶー」の利用対象者は、高齢者（70歳以上）だけでなく、妊婦や0～3歳児も含めることで、利用拡大を図りました。 						
実施主体	町・交通事業者						
関連する計画目標	計画目標③ 町内の移動を便利にする地域内交通の提供 計画目標⑤ 交通弱者の移動手段の確保 計画目標⑥ 使いたくなる魅力的な公共交通サービスの提供						
実施スケジュール							
	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度	
	■	■	■	■	■	■	





準備・ 検討	実施	評価・ 検証
-----------	----	-----------

事業名	乗継環境の整備						
実施内容	<p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 複数の交通モードが乗り入れるバス停等を対象に、駐車場および駐輪場の整備、待合環境整備、乗継ダイヤの調整等を行います。 <p>【対象となるバス停のイメージ】 多古台バスターミナル、多古町役場、道の駅多古 など</p>						
実施主体	町・交通事業者						
関連する計画目標	<p>計画目標① 成田空港とのつながりを強化する公共交通サービスの提供</p> <p>計画目標② 近隣自治体への移動を支える公共交通サービスの提供</p> <p>計画目標③ 町内の移動を便利にする地域内交通の提供</p>						
実施スケジュール							
	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度	
	■	■	■	■	■	■	■

準備・ 検討	実施	評価・ 検証
-----------	----	-----------

事業名	共通定期券の導入検討						
実施内容	<p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 複数の交通モード間で利用可能な共通定期券の導入を検討します。これにより、利用者が複数の交通機関をスムーズに乗り継げるようにします。 共通定期券の利用ルールや販売価格などを関係団体と協議・調整しながら検討を行います。 <p>【取組イメージ】 デマンドタクシーと空港シャトルバスの共通定期券 デマンドタクシーと路線バスの共通定期券 など</p> <p>■参考事例（東京都交通局）</p> <ul style="list-style-type: none"> 都営地下鉄定期券と都営バス定期券をセットにした定期券として「都営地下鉄・都営バス連絡定期券」を販売しています。 						
実施主体	町・交通事業者						
関連する計画目標	計画目標① 成田空港とのつながりを強化する公共交通サービスの提供 計画目標② 近隣自治体への移動を支える公共交通サービスの提供 計画目標③ 町内の移動を便利にする地域内交通の提供 計画目標⑥ 使いたくなる魅力的な公共交通サービスの提供						
実施スケジュール							
	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度	
	■	■	■	■	■	■	■

準備・ 検討	実施	評価・ 検証
-----------	----	-----------

事業名	パンフレット等の作成						
実施内容	<p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 複数の交通モードを乗り継ぐために必要な情報の提供などを行います。パンフレットには町内施設の情報を掲載するなど、外出のきっかけ作りを図ります。 <p>【掲載する情報のイメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> 町内公共交通の運行情報（ルート、時刻表、運賃） 主要交通結節点における乗継ダイヤ 公共交通の上手な使い方 町内店舗（商業や観光）に関する情報 など <p>■参考事例（栃木県宇都宮市）</p> <ul style="list-style-type: none"> 宇都宮市では、市民に愛着を持って公共交通を利用してもらえるよう、公共交通の基本情報が詰まった公共交通利用促進パンフレット「乗ろうよ！」を制作しました。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>						
実施主体	町						
関連する計画目標	計画目標① 成田空港とのつながりを強化する公共交通サービスの提供 計画目標② 近隣自治体への移動を支える公共交通サービスの提供 計画目標③ 町内の移動を便利にする地域内交通の提供						
実施スケジュール							
	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度	
	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	




準備・ 検討	実施	評価・ 検証
-----------	----	-----------

事業名	周知チラシおよびポスターの配布					
実施内容	<p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の運行内容や利用方法、魅力等が伝わるチラシやポスターを作成・配布することで、町内の公共交通サービスに対する認知度を高め、利用する意識の醸成を図ります。 公共交通サービスの認知度を高めると共に「このままでは路線バスがなくなってしまう」という危機感を共有するための情報発信も検討します。 <p>■参考事例（山梨県甲府市）</p> <ul style="list-style-type: none"> 甲府市は、「過度に自家用車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適切に利用する状態」へと、少しずつ変えていくため、PR チラシ・ポスターを作成しました。 作成したチラシやポスターは、市内の公共・商業施設などに掲示しています。 					
実施主体	町					
関連する計画目標	計画目標④ 公共交通に対する財政負担の適正化 計画目標⑥ 使いたくなる魅力的な公共交通サービスの提供					
実施スケジュール						
	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度
	■	■	■	■	■	■

準備・
検討

実施




評価・
検証

事業名	町内施設（商業・医療・観光等）との連携						
実施内容	<p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用者に対するインセンティブ等を導入し、公共交通利用者および施設来訪者の増加を図ります。 <p>【取組イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通を利用すると町内施設の割引券が付与される制度 町内施設を利用すると公共交通の乗車券が付与される制度 など <p>■参考事例（まちづくり福井株式会社）</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象店舗でのお買い上げ金額に応じて公共交通の初乗り運賃がお得になる割引券がもらえる取組を実施しています。 <div data-bbox="405 882 1082 1093" style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="405 882 737 1093" style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; background-color: #f9f9f9;"> <p>1 対象店舗でのお買い上げ金額に応じて、「ふくい公共交通共通乗車割引券」がもらえる！</p>  <p>ふくい公共交通共通乗車割引券 ※京福バス 210円分 ※福井バス 210円分 ※えちぜん鉄道 160円分 ※福井鉄道 160円分</p> </div> <div data-bbox="756 882 1082 1093" style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; background-color: #f9f9f9;"> <p>2 割引券を使って対象の公共交通の初乗り運賃がお得に！</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>・京福バス ・福井バス</p> <p>210円分</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>・えちぜん鉄道 ・福井鉄道</p> <p>160円分</p> </div> </div> </div> </div> <div data-bbox="1107 674 1410 1099" style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; background-color: #fff9c4;"> <p>まちなかでの お買い物で 公共交通の初乗り運賃が お得に!!</p> <p>対象店舗でのお買い上げ金額に応じて、公共交通共通乗車割引券がもらえる！</p>  <p>対象店舗(専次郎様ほか)で お買い上げ金額に応じて 割引券がもらえます！</p> <p>まちづくり福井株式会社 TEL: 0776-35-0330</p> </div> <p>■参考事例（長野県松本市）</p> <ul style="list-style-type: none"> 松本市内を走る周遊バス「タウンズニーカー」（松本市が事業主体となり、運行はアルピコ交通に委託）の1日乗車券は、以前より販売されてきましたが、一般路線バスにも利用範囲を拡大し、浅間温泉・美ヶ原温泉まで利用可能としました。 <div data-bbox="1193 1173 1394 1406" style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; background-color: #e1f5fe;"> <p>アルピコ交通</p>  <p>タウンズニーカー PLUS 24時間券</p> </div>						
実施主体	町・地域						
関連する計画目標	計画目標③ 町内の移動を便利にする地域内交通の提供 計画目標⑤ 交通弱者の移動手段の確保 計画目標⑥ 使いたくなる魅力的な公共交通サービスの提供						
実施スケジュール							
	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度	

準備・
検討

実施

評価・
検証

事業名	乗り方教室等の開催						
実施内容	<p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関の利用方法やマナーを学ぶイベントを開催し、利用方法が分からない人や利用に不安を感じている人が安心して利用できる環境づくりを行います。 本町では令和5年9月にバスの乗り方教室を実施し、多くの方にご参加いただき、バスの利用方法を知っていただくことができました。この取り組みを継続的に実施していきます。 乗り方教室と合わせて「バス車両へのペイント会」「運転席乗車体験」等を行い、公共交通に対する愛着を持ってもらう取組を行います。また、ドライバーの仕事内容を伝える等、担い手確保にも努めます。  <p>■参考事例（茨城交通株式会社）</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バスに対する愛着を持ってもらうために、バス車体にイラスト、ペイントを行うイベントを開催しました。  <p>■参考事例（熊本県八代市）</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内で開催されたイベントにブース出展を行い、市内公共交通サービスの運行内容や利用するメリットを訴求するパネル展示や説明を行いました。来場者には八代市街地循環バスのペーパークラフトを配布しました。 						
実施主体	町・交通事業者						
関連する計画目標	計画目標④ 公共交通に対する財政負担の適正化						
実施スケジュール							
	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度	
	■	■	■	■	■	■	

準備・
検討

実施

評価・
検証

事業名	モビリティマネジメントの実施					
実施内容	<p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内の小中学校や高等学校、企業、転入者などを対象にモビリティマネジメントを実施し、公共交通を生活の中に取り入れる意識醸成を図ります。 ・モビリティマネジメント実施にあたっては、計画期間中に作成予定の「パンフレット」などの情報発信ツールを活用します。 <p>■参考事例（千葉県千葉市）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を使う意識を啓発するためのリーフレットを作成し、転入者への配布を行っています。 ・リーフレットには、市内の交通ネットワーク、公共交通が抱える問題、公共交通利用のメリットなどが掲載されています。 					
実施主体	町・交通事業者					
関連する計画目標	計画目標④ 公共交通に対する財政負担の適正化 計画目標⑤ 交通弱者の移動手手段の確保					
実施スケジュール						
	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度
	■	■	■	■	■	■

準備・ 検討	実施	評価・ 検証
-----------	----	-----------

事業名	先進事例の研究 (MaaS、自動運転技術等)						
実施内容	<p>■取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の効率化とサービス向上を目指して、全国の先進的な取組事例を収集し、本町における導入可能性や導入効果等を整理します。 事例収集にあたっては、デジタル技術を活用したものに限らず、幅広く収集を行います。 <p><先進事例の例（茨城県境町）></p> <ul style="list-style-type: none"> 自動運転バスを3台導入し、生活路線バスとして定時・定路線での運行を令和2年11月26日（木）から開始した。自治体による自動運転バスの公道上での定常運行は、国内初です。 役場周辺の道の駅や高校、コミュニティセンター等を結ぶ運行ルートとなっており、一日18便運行しています。 <div data-bbox="384 965 1366 1296" style="text-align: center;"> </div>						
実施主体	町						
関連する計画目標	計画目標④ 公共交通に対する財政負担の適正化						
実施スケジュール							
	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度	

準備・ 検討	実施	評価・ 検証
-----------	----	-----------

5-3 実施スケジュール

施策	事業（★：重点事業）	実施スケジュール					
		R6	R7	R8	R9	R10	R11
施策1 広域交通の 維持・向上	空港シャトルバスの利便性向上（★）						
	路線バスの利用促進・維持（★）						
	高速バスの維持						
	近隣自治体との協議・連携						
施策2 町内交通の 充実化	デマンドタクシーの利便性向上（★）						
施策3 交通モード間 の連携強化	乗継環境の整備						
	共通定期券の導入検討						
	パンフレット等の作成						
施策4 公共交通の 魅力発信 および 魅力づくり	周知チラシおよびポスターの配布						
	町内施設（商業・医療・観光等）との 連携						
	乗り方教室等の開催（★）						
	モビリティマネジメントの実施（★）						
	先進事例の研究（★） （MaaS、自動運転技術等）						

検討・準備期間

実施期間

※毎年、事業の進捗状況および効果を確認しながら、計画を推進します。

※施策事業スケジュールの詳細は、資料編に掲載しています。

6. 計画の推進体制

6-1 推進体制

地域公共交通会議において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議を行います。

また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改定を行っていきます。

推進組織	構成員	役割
多古町地域公共交通会議	交通事業者、町民・利用者の代表、学識経験者、警察、国・県の交通施策担当者等	本計画に位置付けた取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進行管理を行う。 また、必要に応じて、計画の改定に係る協議を行う。

6-2 進捗管理手法

目標に応じた評価指標の達成状況や取組の進捗状況を確認し、PDCAサイクル【計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→見直し（Action）】による計画の進行管理を行います。

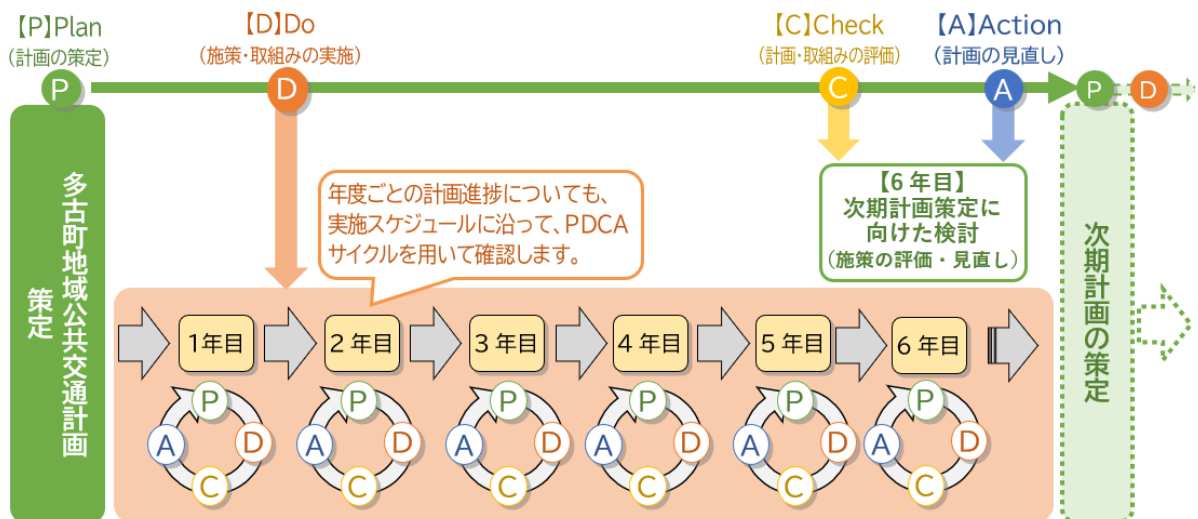


図 進捗管理イメージ

6-3 本計画の進捗状況の確認方法

本計画で掲げた目標（56 ページ）や位置付けた事業（62 ページ）の進捗状況を確認しながら、予定どおり計画が推進されているのかを確認します。

目標が未達成となっている場合は、その要因を分析し、取組の方向性を再検討することで、計画推進を図ります。

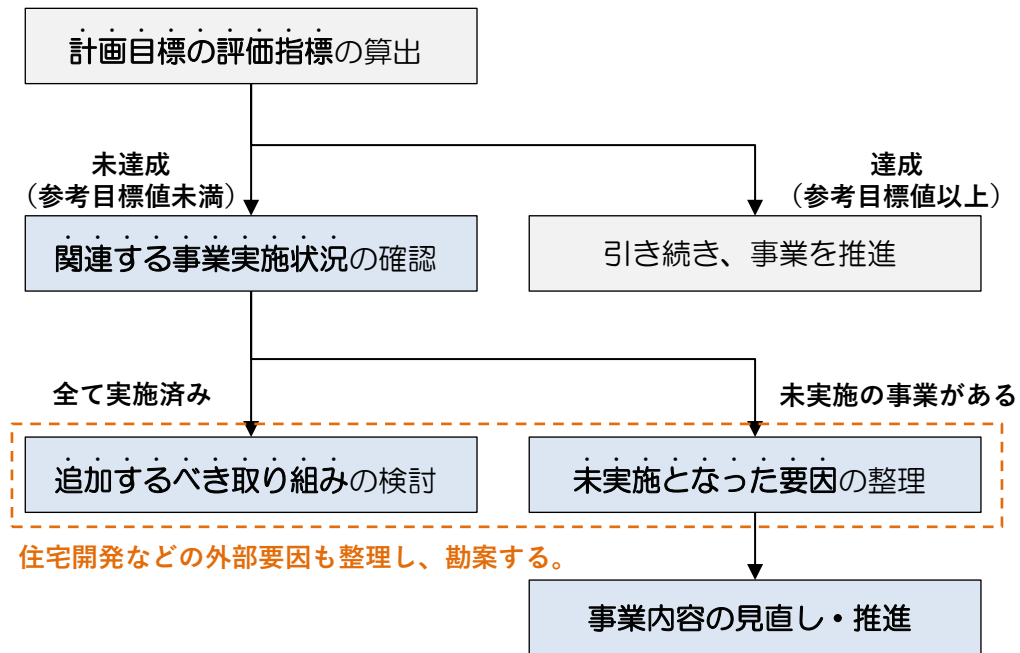


図 計画目標未達成時の検討フロー