

令和7年度第2回多古町地域公共交通会議

日時：令和8年1月13日（火）
午後2時～
会場：多古町役場3階 大会議室

次 第

1. 開会
2. 会長あいさつ
3. 議事録署名人について
4. 議題

議案第1号

令和7年度地域間幹線系統の事業評価について

議案第2号

令和7年度地域内フィーダー系統の事業評価について

議案第3号

令和8年度多古町地域公共交通会議事業計画（案）について

議案第4号

令和8年度多古町地域公共交通会議予算（案）について

5. 報告事項
 - 1 新たな交通施策調査支援業務の報告
 - 2 地域おこし協力隊の活動報告
6. その他
7. 閉会

議案第1号

令和7年度地域間幹線系統の事業評価について

令和7年度地域間幹線系統の事業評価は、別添に定めるところによる。

令和8年1月13日

多古町地域公共交通会議
会長 平山 富子

説明

主に沿線地域への通学や通勤手段となっているジェイアールバス関東「多古本線（八日市場駅～成田駅）」、「栗源線（多古台バスターミナル～佐原駅）」について、国の「令和7年度地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」の要件を満たすことから、認定を受けている。

本件については、対象事業期間（令和6年10月～令和7年9月）の事業評価を行う。

協議会名・補助対象事業者名

系統名

多古町地域公共交通会議
ジェイアールバス関東株式会社

多古本線

事業の目的・必要性

- 匝瑳高校、多古高校への通学
- 成田市三里塚地域の旅客の通勤・通学・買い物等

事業の概要・目標・効果

- 路線名 多古本線
- 起点、経由地、終点 八日市場駅～多古台バスターミナル～成田駅
- 系統キロ 35.5km
- 運行回数 3.0回/日
- 目標・効果 令和6年度と比較して収支率1%以上改善
- 利用促進・生産性向上の取り組み
バスの乗り方教室の実施や、学生に対し時刻表等の情報を記載したチラシ等の配布。

● 直近3ヶ年の推移

	令和5年度	令和6年度	令和7年度
輸送人員(人)	113,362	88,626	76,806
経常収支(円)	▲38,629,976	▲39,358,455	▲34,275,895
収支率(%)	52.3	49.9	83.1
平均乗車密度(人)	5.8	5.8	7.7
補助金額(千円)	9,564	12,316	7,799

目標・効果の達成状況

【達成状況】

前年度に比べて、33.2%増の83.1%に増加した。

【増加した要因(分析)】

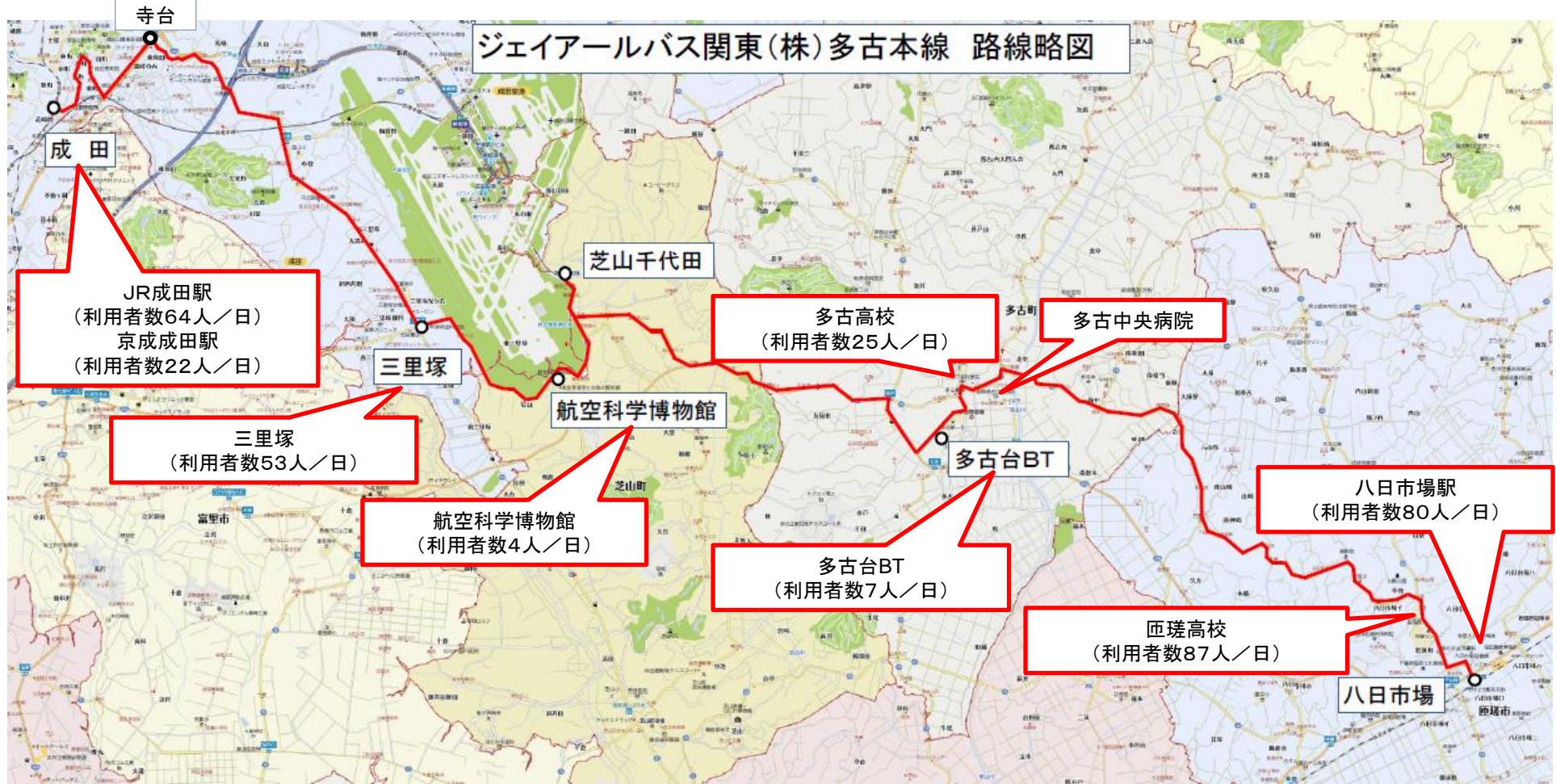
利用頻度の多い便に絞った減便により、平均乗車密度が改善した。

今後の改善点

- ・公共交通マップの作成・配布等の利用促進を図る。
- ・学生の登下校に合わせたダイヤ改正を検討。

事業実施区域

ジェイアールバス関東(株)多古本線 路線略図



【競合区間】

京成バス千葉イースト(寺台～成田、空港南口～三里塚)
ジェイアールバス関東(八日市場～成田)

系統概要 (R6. 10. 1～R7. 9. 30)

キロ程	平均運行回数	輸送量	経常収支	収支率
35.5km	3.0回/日	23.1	▲34,275千円	83.07%

令和7年度 千葉県における地域公共交通確保維持改善事業

陸上交通
地域間幹線系統

協議会名・補助対象事業者名

千葉県バス対策地域協議会
ジェイアールバス関東株式会社

系統名

栗源線

事業の目的・必要性

- 佐原高校・多古高校等の通学
- 県立佐原病院、国保多古中央病院への通院
- JR佐原駅へのアクセス

事業の概要・目標・効果

- 路線名 栗源線
- 起点、経由地、終点 多古台バスターミナル～高根～佐原駅
- 系統キロ 23.9km
- 運行回数 4.9回/日
- 目標・効果 令和6年度と比較して収支率1%以上改善
- 利用促進・生産性向上の取り組み
バスの乗り方教室の実施や学生向けのチラシの配布や
地域公共交通マップの作成

●直近3ヶ年の推移

	令和5年度	令和6年度	令和7年度
輸送人員(人)	36,980	24,488	35,041
経常収支(円)	▲32,738,762	▲37,705,847	▲19,149,929
収支率(%)	32.0	26.1	42.4
平均乗車密度(人)	3.1	2.7	3.4
補助金額(千円)	5,402	5,635	4,368

目標・効果の達成状況

【達成状況】

前年度に比べて、16.3%増の42.4%に改善した。

【増加した要因(分析)】

学生の通学に合わせたダイヤ改正を実施したことにより、平均乗車密度が改善した。

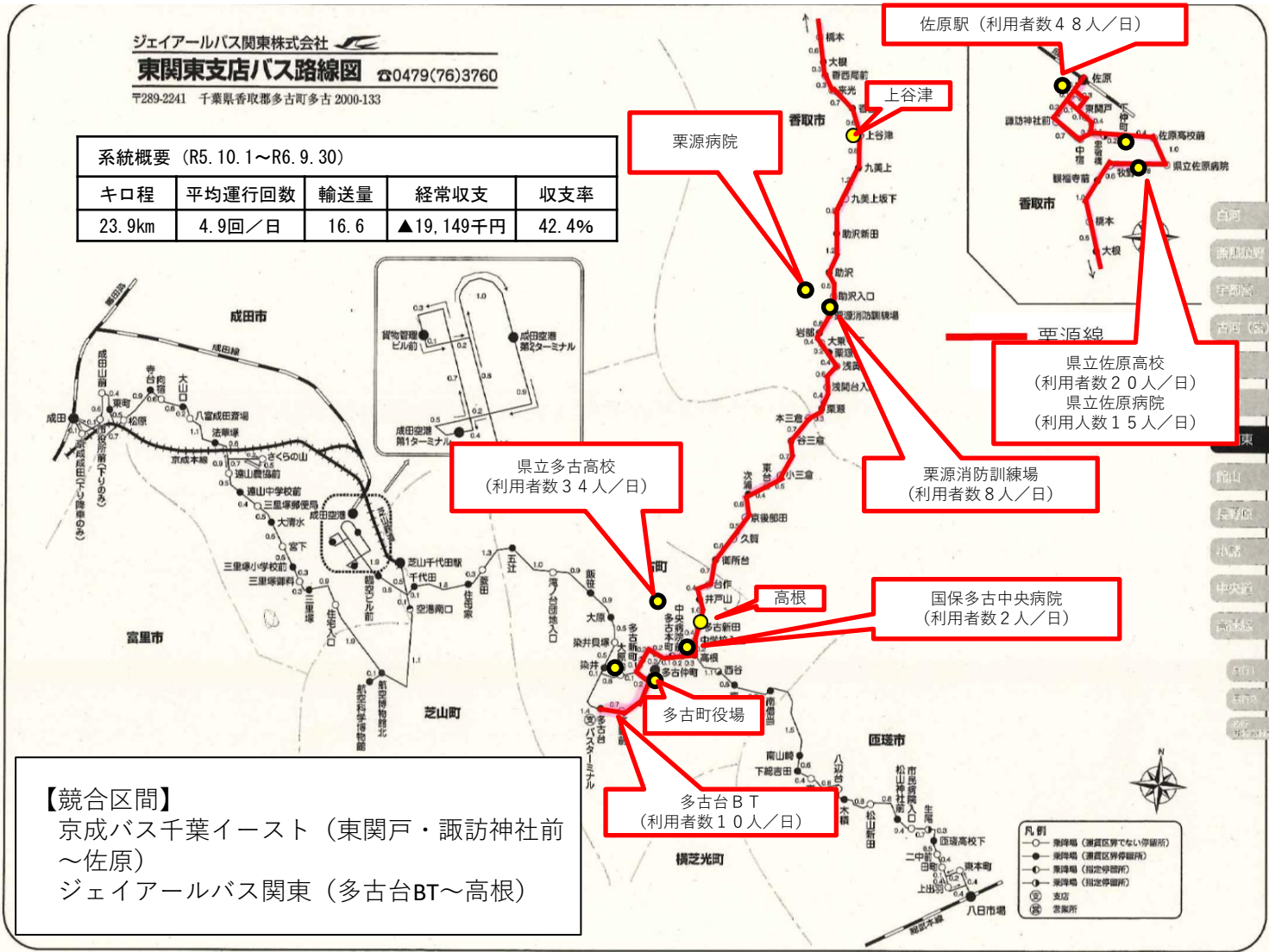
今後の改善点

- ・沿線高校に対する公共交通マップやチラシによる利用促進等を図る。

事業実施区域

ジェイアールバス関東株式会社
東関東支店バス路線図 ☎0479(76)3760
 〒289-2241 千葉県香取郡多古町多古 2000-133

系統概要 (R5. 10. 1~R6. 9. 30)				
キロ程	平均運行回数	輸送量	経常収支	収支率
23. 9km	4. 9回/日	16. 6	▲19, 149千円	42. 4%



【競合区間】
 京成バス千葉イースト (東関戸・諏訪神社前～佐原)
 ジェイアールバス関東 (多古台BT～高根)

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和8年1月13日

協議会名: 多古町地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
ジェイアールバス関東(株) 多古本線	八日市場～多古～成田	公共交通マップを作成・配布し、バスの周知利用促進を図った。	A 計画通り事業は適切に実施されている。	【目標】収支率を1%改善させる(R6年度収支率49.9%) 【効果達成状況】前年度と比べて、収支率は33.2%増加し、83.1%となった。 【分析】利用頻度の多い便に絞った減便により、平均乗車密度が改善した。	・公共交通マップの作成・配布等の利用促進を図る。 ・学生の登下校に合わせたダイヤ改正を検討。
ジェイアールバス関東(株) 栗源線	多古台バスターミナル～高根～佐原	学生の通学に合わせたダイヤ改正を実施した。	A 計画通り事業は適切に実施されている。	【目標】収支率を1%改善させる(R6年度収支率26.1%) 【効果達成状況】前年度と比べて、収支率は16.3%増加し、42.4%となった。 【分析】学生の通学に合わせたダイヤ改正により、平均乗車密度が改善した。	・沿線高校に対する公共交通マップやチラシによる利用促進を図る。

別添1-2

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和8年1月13日

協議会名:	多古町地域公共交通会議
評価対象事業名:	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	輸送需要の減少により地域住民の日常に必要なバス路線の維持が困難となっている現状に鑑み、多古町地域公共交通会議において広域的・幹線的路線であり、地域住民の通勤、通学、通院などに利用される移動手段として必要なものとして認められた生活交道路線のうち一定の要件を満たす路線について、補助金を交付することによりバス路線の運行の維持を図っている。

議案第2号

令和7年度地域内フィーダー系統の事業評価について

令和7年度地域内フィーダー系統の事業評価は、別添に定めるところによる。

令和8年1月13日

多古町地域公共交通会議
会 長 平 山 富 子

説明

高齢者等の移動手段を確保するため、多古町が運行を委託し、多古タクシー有限会社が運行している多古町デマンドタクシーについて、国の「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」の要件を満たすことから、認定を受けている。

本件については、対象事業期間（令和6年10月～令和7年9月）の事業評価を行う。

令和7年度 多古町地域公共交通活性化協議会（千葉県多古町） （地域内フィーダー系統確保維持事業）



地域の公共交通等の現況・課題／補助対象系統の位置付け

本町には、鉄道がなく、路線バスや成田空港へのシャトルバスがメインとなっている。循環バスを運行していた際は、路線バス等の幹線系統への乗り継ぎができたが令和5年に町内の循環バスを全て廃止したことにより、郊外の移動手段は、デマンドタクシーのみとなっている。

補助対象系統の需要・現況・課題／活用したデータ

当該系統は、高齢者等の交通弱者の移動手段として利用されている他、中学生・高校生の通学手段としても使われている。午前中の利用が多く、予約希望時間に予約が取れないこともある。
活用しているデータ：多古町デマンドタクシー日報

定量的な目標

デマンドタクシー利用者数を令和11年度までに1日あたり45.0人以上(令和4年度実績値35.2人)とする。
デマンドタクシーの利用者1人あたりの財政負担額を令和11年度までに1,570円以下(令和4年度実績値2,051円)とする。

目標を達成するために行う事業の今年度実施状況／来年度に向けた取組の検討

利用者数は1日あたり、28.2人と減少している。
財政負担額は1人あたり、3,029円となっている。
利用者数の減少も目立つため、利用対象の拡大をし、高校生も通学のみ利用できることとした。
来年度は、運用効率を上げるため、国の「交通空白」解消事業補助金を活用し、公共交通に関する町民アンケートや分析を実施し、改善点や新たな事業を検討し、効率化を図る。

アピールポイント

本町のデマンドタクシーは、地域間幹線系統の認定を受けているJRバス関東の多古本線・栗源線をはじめ、各路線バスや空港シャトルバス等を乗り継ぐことで交通弱者の方も自宅から他市町村へ移動することができる。

面積	72.80km ²
人口 (R7.4.1時点)	13,272人
15歳未満	1,119人
65歳以上	5,285人
高齢化率	39.8%

交通計画の計画期間

令和6年度～令和11年度

協議会開催状況

(令和7事業年度に係るもの)
・第1回(令和6年6月19日)
……令和7年度地域公共交通計画別紙(地域内フィーダー系統)の策定について
・第2回(令和7年2月12日)
……高校生の通学における多古町デマンドタクシーを活用した実証運行についてについて
・第3回(令和8年1月13日)
……地域内フィーダー系統の事業評価について

○参考資料として以下の資料を添付

- ・補助対象事業の運行系統図・区域図
- ・補助対象事業の実績データ(利用者数、収支 等)

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、空港シャトルバス、デマンドタクシー、路線バス、高速バス、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、町内スーパーマーケット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。

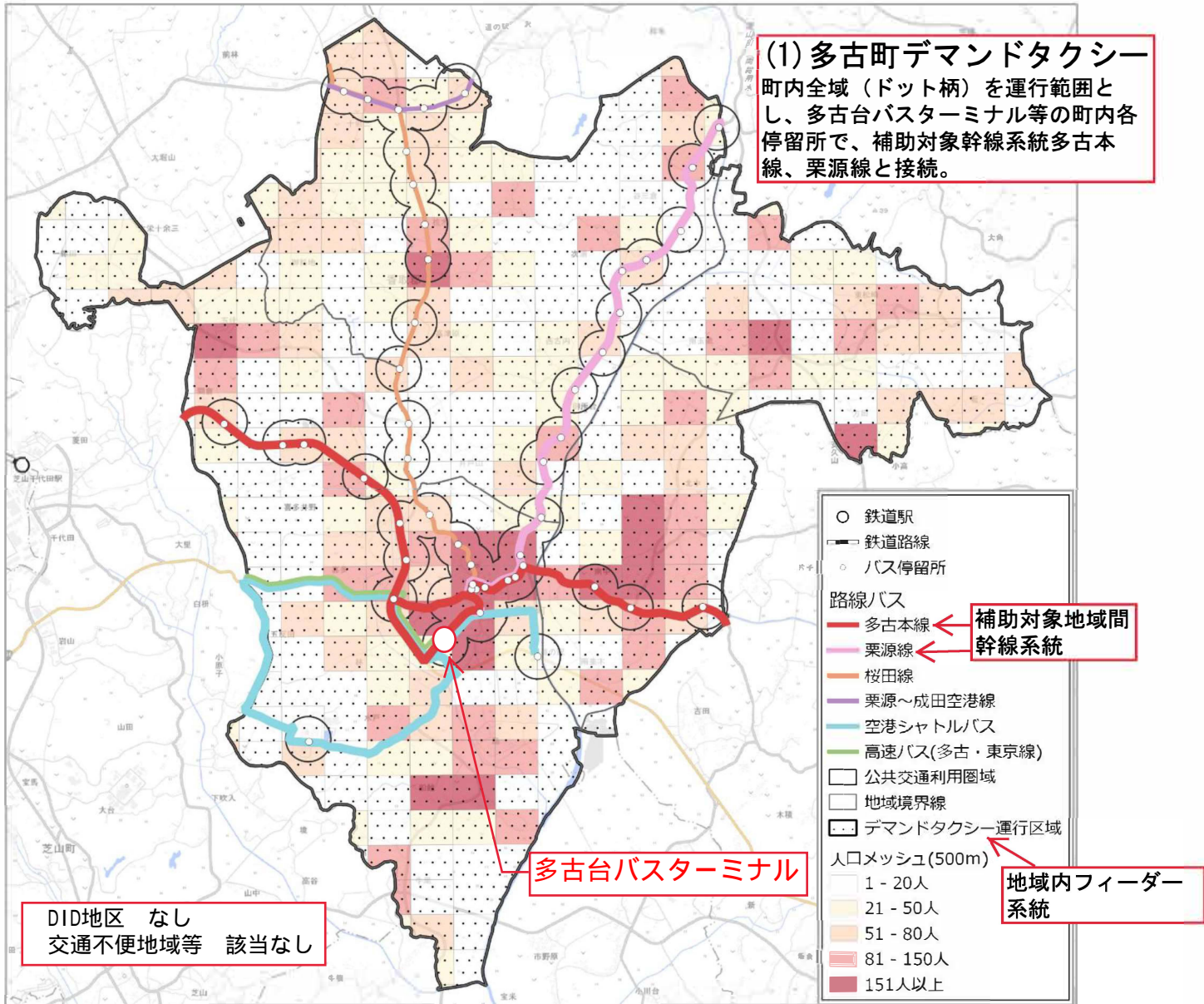


図 多古町の地域公共交通ネットワーク

多古町デマンドタクシー集計(令和6年10月～令和7年9月)

月	運行日数	利用者数		走行キロ	回数券回収		回数券販売数	新規登録数				運賃等収入				①+②	支出(円)	※回収率	
		各月	(平均/日)		通常	親と真心の訪問事業		通常	中学生	付添人	親と真心の訪問事業	運賃	回数券	合計①	登録料②				
10月	26	843	(32.4)	4,891	812	/	83	8					12,400	249,000	261,400	8,000	269,400	2,449,590	11.00%
11月	24	735	(30.6)	4,416	718	/	73	5					6,800	219,000	225,800	5,000	230,800	2,270,510	10.17%
12月	26	769	(29.6)	4,357	755	/	74	7	1				5,600	222,000	227,600	8,000	235,600	2,449,590	9.62%
1月	23	697	(30.3)	4,185	665	/	66	7	11				12,800	198,000	210,800	18,000	228,800	2,180,970	10.49%
2月	22	661	(30.0)	3,843	641	/	65	7		1			8,000	195,000	203,000	8,000	211,000	2,091,430	10.09%
3月	25	697	(27.9)	4,039	687	/	72	7	1				3,600	216,000	219,600	8,000	227,600	2,360,050	9.64%
4月	25	686	(27.4)	4,002	655	/	65	6	4	1			6,400	195,000	201,400	11,000	212,400	2,360,050	9.00%
5月	24	623	(26.0)	3,349	603	/	54	7	1				8,000	162,000	170,000	8,000	178,000	2,270,510	7.84%
6月	25	699	(28.0)	3,867	683	/	68	2					6,400	204,000	210,400	2,000	212,400	2,360,050	9.00%
7月	26	633	(24.3)	3,182	612	/	54	3	5	1			8,400	162,000	170,400	9,000	179,400	2,449,590	7.32%
8月	25	644	(25.8)	3,377	616	/	58	4					10,800	174,000	184,800	4,000	188,800	2,449,590	7.71%
9月	25	660	(26.4)	1,781	644	/	66	3					6,800	198,000	204,800	3,000	207,800	2,180,970	9.53%
合計	296	8,347	(28.2)	45,289	8,091		798	66	23	3			96,000	2,394,000	2,490,000	92,000	2,582,000	27,872,900	9.26%

※平成24年7月運行開始

合計

66

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年1月13日

協議会名: 多古町地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①運行事業者	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
多古タクシー(有)	多古町デマンドタクシー 営業区域:多古町内 運行日:月曜～土曜 運行時間帯:7時30分～17時30分 運賃:400円(回数券 300円)	利用対象者を拡大し、高校生も 通学のみ利用できることとし た。	A 事業が計画に位置づけられ たとおり、適切に実施され た。	C 事業が計画に位置付けられた 目標を達成できなかった。 目標:利用者数を令和11年ま でに1日あたり45人以上とする 財政負担額を令和11年までに 1,570円とする。 実績:利用者数 28.2人/日 財政負担額 3,029円 分析:運行範囲が広く乗合率が 低いこと。また、人件費や燃料 費等の経費が高騰していること が原因と考えられる。	運用効率を上げるため、国の 「交通空白」解消事業補助金を 活用し、公共交通に関する町 民アンケートや分析を実施し、 改善点や新たな事業を検討し、 効率化を図る。
地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	(協議会による一次評価の際は記入不要)				

事業実施と地域公共交通計画との関連について

令和8年1月13日

協議会名:	多古町地域公共交通会議
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>多古町内では、多古ー成田空港間シャトルバス、高速バス(千葉交通)、路線バス(ジェイアールバス関東、京成バス千葉イースト株式会社)、一般タクシーが運行しており、主に近隣市町への移動を支えている。また、町がタクシー事業者(多古タクシー有限会社)に町内全域の運行を委託している多古町デマンドタクシー(以下、デマンドタクシー)が、町内における移動を支えている。</p> <p>デマンドタクシーは、高齢者等の通院、買い物等の日常生活における主要な交通手段として機能しているほか、町内の停留所で路線バス等に接続し、町外への移動における支線の役割を担っている。多古町は県内町村で2番目に町域が広く、集落が点在していることから、徒歩で行ける範囲にバスの停留所がない住民も多く、住民生活の維持に必要な不可欠な交通機関である。</p> <p>しかし、運行経費等の高騰により、町単独での運行維持が困難となってきたため、地域公共交通確保維持事業の活用により、町民の生活交通手段を確保していくことが必要である。</p>

議案第 3 号

令和 8 年度多古町地域公共交通会議事業計画（案）について

令和 8 年度多古町地域公共交通会議の事業計画は、次に定めるところによる。

令和 8 年 1 月 13 日

多古町地域公共交通会議
会 長 平 山 富 子

令和 8 年度多古町地域公共交通会議事業計画（案）

1. 地域公共交通計画に基づく事業計画

時期	事業名	内容
令和 8 年 6 月	乗り方教室等の開催	ふるさと多古町あじさい祭り会場において路線バス乗り方教室を開催する。
令和 8 年 9 月	イベント開催	地域おこし協力隊・JR バス関東と協力しイベントを開催予定。
随時	パンフレット等の作成	ダイヤ改正等があった場合、多古町公共交通マップを改訂し、町内全戸に配付する。
	路線バスの利用促進・維持	・地域おこし協力隊などと協力し、公共交通を利用するツアーイベントなどの開催を企画する。 ・高校生及び中学生にチラシや公共交通マップ等を用いて利用促進を図る
	先進事例の研究	先進地の視察など情報収集を行う。
	モビリティマネジメントの実施	移住相談者などに多古町公共交通マップを配付する。
	新たな交通施策の検討	「交通空白」解消事業補助金を活用した、町民アンケート等の調査結果により新たな交通施策の必要性を検討する。

2. 地域公共交通会議の開催予定

時期	内容
令和8年6月	<ul style="list-style-type: none">・令和7年度多古町地域公共交通会議事業報告・決算について・令和7年度多古町地域公共交通計画事業評価について・令和9年度（R8.10月～R9.9月）多古町地域公共交通計画別紙（地域間幹線系統・地域内フィーダー系統）策定及び認定申請について
令和9年1月	<ul style="list-style-type: none">・令和8年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について・令和9年度多古町地域公共交通会議事業計画・予算(案)について

議案第4号

令和8年度多古町地域公共交通会議予算（案）について

令和8年度多古町地域公共交通会議の予算は、次に定めるところによる。

令和8年1月13日

多古町地域公共交通会議
会長 平山 富子

令和8年度 多古町地域公共交通会議予算（案）

1 歳入

単位：円

款	項	目	令和8年度 予算額	令和7年度 予算額	差額	説明
1. 負担金	1. 負担金	1. 負担金	508,000	676,000	-168,000	町負担金
2. 国庫支出金	1. 国庫支出金	1. 国庫支出金	3,036,000	3,649,000	-613,000	地域内フィーダー系 統確保維持国庫補助 金
3. 諸収入	1. 雑入	1. 雑入	1,000	1,000	0	預金利子等
合 計			3,545,000	4,326,000	-781,000	

2 歳出

款	項	目	令和8年度 予算額	令和7年度 予算額	差額	説明
1. 総務費	1. 総務費	1. 会議費	458,000	458,000	0	委員報償等
		2. 事務費	20,000	20,000	0	郵送料等
2. 事業費	1. 事業費	1. 事業費	3,066,000	3,847,000	-781,000	デマンドタクシー運 行補助金・啓発物印 刷費
3. 予備費	1. 予備費	1. 予備費	1,000	1,000	0	
合 計			3,545,000	4,326,000	-781,000	

I 「交通空白」解消緊急対策事業の概要

○事業の概要

「交通空白」の課題があると自治体が判断した地域において、公共ライドシェア・日本版ライドシェアやAI デマンド、乗合タクシー等の「交通空白」の解消に向けたサービスを実施するための仕組みの構築を支援する事業である。

(事業等のイメージ例)

以下のような検討段階から地域の合意形成までの取組みについてのワンストップの支援を想定

- ・公共ライドシェア等の導入にあたり、実証運行する地域・時間帯の特定に向けた調査、利用予測シミュレーション等
- ・実証運行の実施体制構築・合意形成に向けた地域内調整
- ・実証運行に係る車両・配車アプリ等の導入、車両改装、運転者募集、等
- ・実証運行後の利用データの分析・検証等
- ・本格運行に向けた住民説明会

○補助対象事業に係る要件

実施する事業については、以下の要件に適合している必要がある。

- ・従前から開始されているサービスの継続ではないこと
- ・地域公共交通計画に位置づけられていること、又は、位置づける予定であること
- ・各自治体において「交通空白」と判断する地域・時間帯において実施するものであること。その際、国土交通省の依頼により作成する「交通空白」のリスト又は観光庁の依頼により DMO 等が作成する観光の足に係る「交通空白」リストに記載されている又は記載する地域等に対応して実施されるものとする。

採択事業名称：多古町の交通空白地域を解消する自家用有償等の新たな交通サービス（仮）

II 今年度実施した調査の目的と概要

今年度「交通空白」解消緊急対策事業においては、町内において交通空白の懸念がある地域における課題やニーズを把握することを目的として、以下の調査内容を実施している。

①基礎データの整理

人口動態、公共交通機関（バス、タクシー等）利用状況の整理・分析

②関係機関へのヒアリング

町内関係機関、公共施設、交通事業者等へのヒアリングにより、町民の移動の現状や課題を把握

③町民アンケート

町民の日常生活における移動実態や交通機関の利用状況を把握することを目的としてアンケートを実施

<実施概要>

- ・ 回答期間：令和7年11月7日（発送日）～11月24日
- ・ 回答方法：調査票（紙）の郵送による返送、またはWEB回答
- ・ 配布数：町内2000世帯（住民基本台帳からの無作為抽出）
- ・ 回収数：864票 1,407サンプル（有効回答1,238サンプル）
回収率 43.2%

④移動実態分析

デマンドタクシーの日報データを集計・分析し、利用特性や利用状況の推移を把握

以上の調査を踏まえ、対象となる交通空白地域における望ましい交通施策について検討し、次年度以降へ向けた事業計画（案）を作成する。

また、交通施策に関連して、対象となる地域の住民との意見交換を実施する。

Ⅲ 事業計画（案）

1. 多古町の概況

1-1 人口・世帯数動態（住民基本台帳）

多古町の人口は、令和5年4月現在で約13,700人となっており、対令和元年比で約950人減少（約6.5%減）している。

一方世帯数は、令和5年4月現在で約5,982世帯となっており、対令和元年比で57世帯増加し、令和5年の1世帯当たり人口は2.3人となっている。

また、高齢化率は令和6年4月現在で39.5%となっている。

【参考：千葉県毎月常住人口調査報告書】

- ・千葉県全体の令和7年1月の世帯当たり人口は2.15人/戸
- ・最多は芝山町の2.59人/戸で、多古町は2.48人/戸

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

資料：住民基本台帳（各年4月1日現在）

1-2 移動手段の状況と利用状況及び町の財政負担額

・自動車保有台数（人口当たり、世帯当たり）

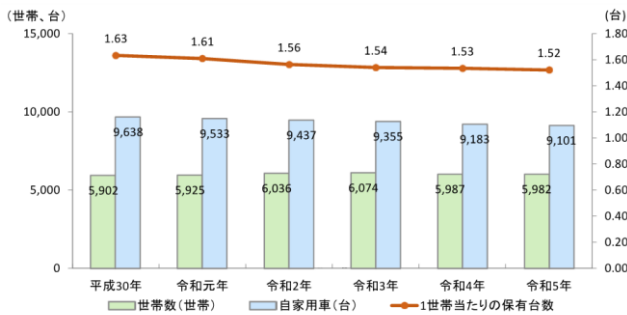


図 1世帯当たりの自家用車保有台数の推移

資料：関東運輸局統計情報
各年3月末現在

・免許保有率、免許返納者数

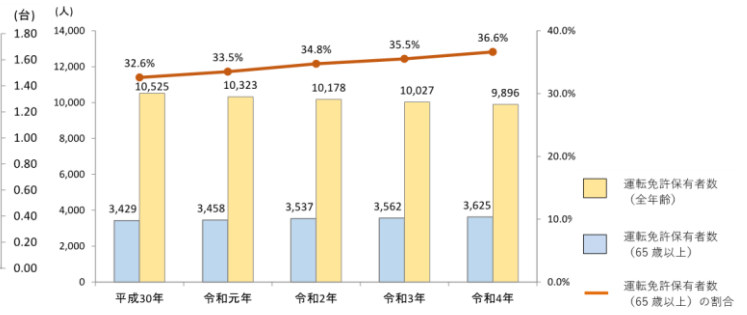


図 高齢者（65歳以上）運転免許保有者数

資料：多古町および千葉県警察

・バスネットワークとサービス水準（運行本数）

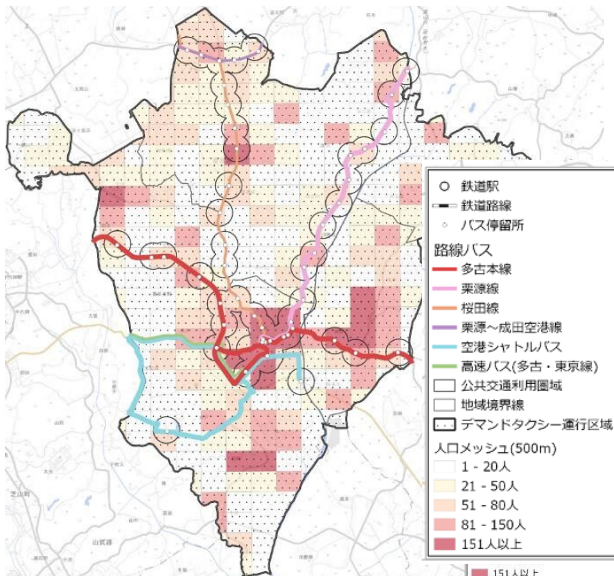


表 多古町の地域公共交通（令和6年3月時点）

交通モード	実施主体	運行エリア	運行本数 (平日上下便数)
空港シャトルバス	多古町 (千葉交通協 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)
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 A: JR 成田駅～八日市場駅(全区間) B: 多古台BT～八日市場駅 C: JR 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>	千葉交通協	多古車庫～大栄支所 上下各5本
	業源線 <地域間幹線系統>	ジェイアールバス関東	多古台BT～佐原 上下各6本
	業源～成田空港線 <廃止代替路線>	千葉交通協	農園リゾートザファーム～成田空港第2ターミナル
高速バス	多古・東京線	千葉交通協	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	多古町 デマンドタクシー	多古町 (多古タクシー が運行)	町内全域 (自宅～公共施設) 運行時間 7:30～17:30

※多古台BT：多古台バスターミナル

表 空港シャトルバス利用者数の推移

	利用者数（人）	運賃等収入（円）
平成30年度	94,954	23,031,628
令和元年度	98,640	23,954,021
令和2年度	59,573	14,420,285
令和3年度	70,795	17,576,374
令和4年度	93,529	23,005,432
令和5年度	115,458	28,574,921
令和6年度	140,688	32,961,234

※空港シャトルバス利用状況は以下から引用

<https://www.town.tako.chiba.jp/docs/2018011600247/>

表 町内路線バスの利用者数の推移

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	令和5年度	令和6年度
ジェイアールバス関東	多古本線	413,900	422,000	318,700	324,800	371,600	362,200	340,860
	栗源線	56,300	38,800	25,800	43,600	52,400	42,537	37,426
京成バス千葉イースト (旧：千葉交通)	桜田線	9,711	10,633	7,124	6,796	7,929	6,888	5,663
	栗源～成田空港線	10,842	14,257	8,465	10,006	11,524	11,060	11,187
合計		490,753	485,690	360,089	385,202	443,453	422,685	395,136

表 廃止代替路線の町負担額推移

		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	令和5年度	令和6年度
桜田線	町負担額（千円）	4,578	4,625	4,706	5,547	6,925	6,994	4,161
	利用者数（人）	9,711	10,633	7,124	6,796	7,929	6,888	5,663
	利用者1人当たりの町負担額（円）	471	435	661	816	873	1,015	735
栗源～成田空港線	町負担額（千円）	993	1089	809	991	1304	1291	1070
	利用者数（人）	10,842	14,257	8,465	10,006	11,524	11,060	11,187
	利用者1人当たりの町負担額（円）	92	76	96	99	113	117	96
合計	町負担額（千円）	5,571	5,714	5,515	6,538	8,229	8,285	5,231
	利用者数（人）	20,553	24,890	15,589	16,802	19,453	17,948	16,850
	利用者1人当たりの町負担額（円）	271	230	354	389	423	462	310

2. 事業（「交通空白」解消緊急対策事業）の必要性

2-1 町が主体となって展開した移動手段の変遷（社会的背景）

多古町では、循環バス（コミュニティバス：平成 18 年 7 月から本格運行）が運行していない土・日・祝日に、自動車の運転が難しい高齢者や体の不自由な人を対象とした相乗り型の交通システム（デマンドタクシー）の運行を平成 23 年度から開始した。

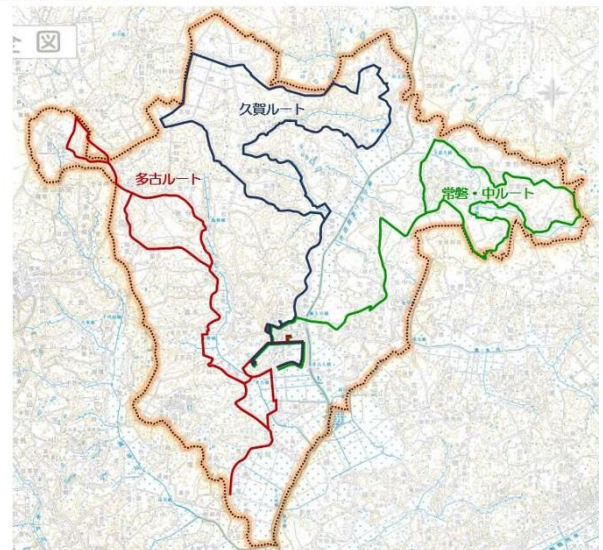
デマンドタクシーは、町内の病院や商業施設、郵便局や銀行、公共施設、バス停留所等まで送迎する、事前予約型の移動サービスである。

その後の循環バスとデマンドの変遷は以下のとおりである。

【循環バス】

循環バス（多古、久賀、常磐・中の 3 ルート_右下図参照）の年間利用者は、平成 20 年度の 43,052 人をピークに減少し、平成 29 年には約半減の 21,523 人、令和 3 年 10 月の多古ルート廃止も影響して、利用者数は 11,929 人となった。

◇循環バスルート図



また、運行費用に対する運賃収入は 1 割を大きく下回り（収支率 10% 以下）、加えて車両の老朽化による更新時期も大幅に過ぎている状況となった。

このような状況から、循環バスの全ルート廃止を進めていく中で、代替手段となるデマンドタクシーの爆発的な需要の増加を防ぐ必要があることから、段階的な廃止を検討。

なお、久賀地区には路線バスが 2 路線運行されていること、収支の回収率が常磐・中ルートよりも低いなどの理由から、久賀ルートは令和 4 年 10 月に廃止、常磐・中ルートは令和 5 年 10 月廃止となった。

【デマンドタクシー】

デマンドタクシーは、平成 30 年 2 月の地域公共交通会議で「循環バス廃止、デマンドタクシーの拡充の方向性」を確認し、令和元年 7 月から運行日を平日に一部拡大（日曜・祝日、年始を除く週 4 日：月・水・金・土）し、令和 3 年 7 月にはさらに運行日を拡大（月～土の週 6 日）した。更に**利用時間の 1 時間延長や料金の値下げを図った。**

循環バス久賀ルート廃止後の交通手段の確保については、令和 4 年 7 月からデマンドタクシーの運行車両を 2 台体制から 3 台体制へと変更し、利用者増に向けた準備を進めるとともに更なる利便性の向上として、これまでの中学生通学利用を対象としていたが、令和 7 年度より高校生通学利用も対象とした（授業や部活動の為の登下校目的限定）。

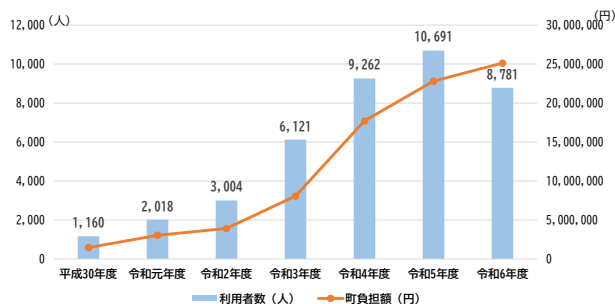
町役場窓口
利用者登録



外出先
予約専用電話

デマンドタクシー利用者数の推移は、平成30年度から増加傾向にあり、循環バスの全線廃止となった令和5年度時点では10,691人となったが、令和6年度には8,781人と減少傾向を示している。

利用
乗車・降車



	町負担額 (円)	利用者数 (人)	利用者1人あたりの町負担額 (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
令和5年度	22,807,300	10,691	2,133
令和6年度	25,130,100	8,781	2,862

図 デマンドタクシーの利用者数・町負担額推移

なお、地域公共交通計画の事業評価調書【令和6年度執行状況】では、令和4年度実績値で31.3人/日、令和6年度実績値29.8人/日としており、減少の要因として「午前中に予約が集中した結果、希望の時間に利用できない利用者が出ていることが考えられる」としている。

また、町内関係機関や交通事業者へのヒアリングでは現状における町民の移動状況や課題について、以下のような意見があった。

【町民の移動状況に関する課題】

- ・運転免許を返納する人が年々増えていると感じる。(保健福祉課)
- ・高齢者は町外医療機関に行く場合も多く、費用負担の重さに関する相談がある。(保健福祉課)
- ・小学生は、中村小学校を除きスクールバスでの登下校が大半で、その他は徒歩か自家用車の送迎がみられる。中学生(多古中学校生徒)は自転車か車による送迎の割合が多いが、デマンドタクシーを利用する必要のある生徒もいると思う。(学校教育課)
- ・移動の目的地が路線バスで行ける中心市街地ではなく、郊外店舗に行くために自家用車が不可欠な状態になっていると思う。(バス事業者)
- ・中央病院ではピーク時には駐車場が足りない状況である。一方でデマンドタクシーを使って通院する人は少ない印象。(多古中央病院)

【デマンドタクシーに関する課題】

- ・デマンドタクシーに歩行器を載せられないため、移動を断念しまっている例はある。(保健福祉課)
- ・通院等で午前中のピーク時に利用が集中する事での不満が起こる例はあるようだ。(保健福祉課)
- ・病院通院者については、デマンドタクシーが車椅子で利用できないため、80歳以上の高齢者や歩行困難者は使いづらいのではないか。(多古中央病院)
- ・利用が集中する時間帯があり、車両が3台で対応することに限度がある。配車が難しい際にはお断りするケースもあるが、その際は別の空き時間を案内している。(タクシー事業者)

・特定の人が早い段階でデマンドタクシーの予約を押さえるため、当日に利用したい人などに対応できないというケースがみられる。(タクシー事業者)

・電話による個々の自宅への配車を行っていることで、細かな要求が多くなっている。自宅近くに乗降場(ミーティングポイント)を設置することができれば、より時間通りに運行でき、幅広い利用が可能で利用者増に繋がる。相乗りを推進するには乗降場が不可欠と考えている。(タクシー事業者)

【交通機関の維持に関する課題】

・路線バスに事業については、人員に余裕がなく、新たな取り組みが難しい状況である。もともと拘束時間が長いことに加え、2024年問題でルールが厳しくなり、乗務員1人で賄うことが難しいエリアは2人用意する必要が生じている。(バス事業者)

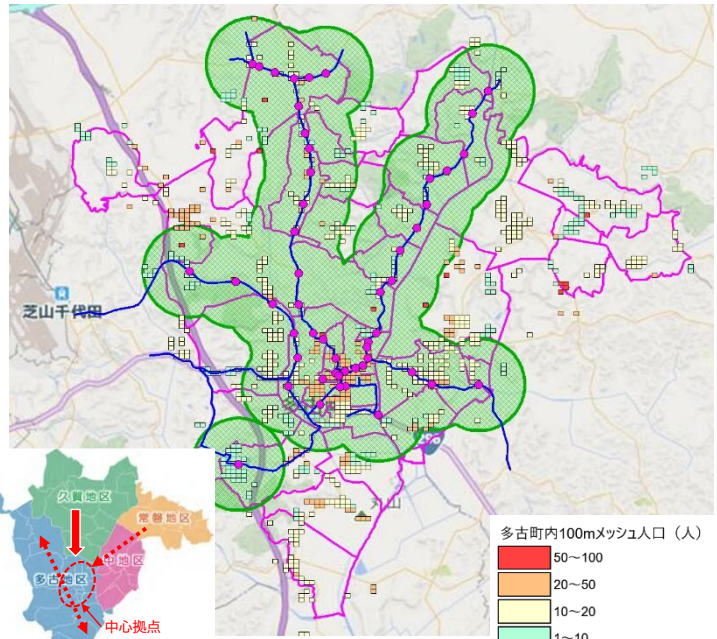
・路線バス事業について、車両と運転士を確保する必要があるため、減便をしても経費はあまり減らない。(バス事業者)

以上のような状況を踏まえ、「交通空白」となる地域における特性をさらに詳細に分析する。

2-2 「交通空白」解消緊急対策事業の意義・必要性

多古町では、路線バス・高速バスの他、空港シャトルバスが運行しており、バス停から半径1km以遠に存する地域は右図に示すとおり、常磐地区の集落のほとんどが対象となっている。

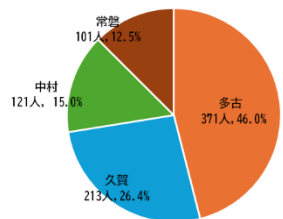
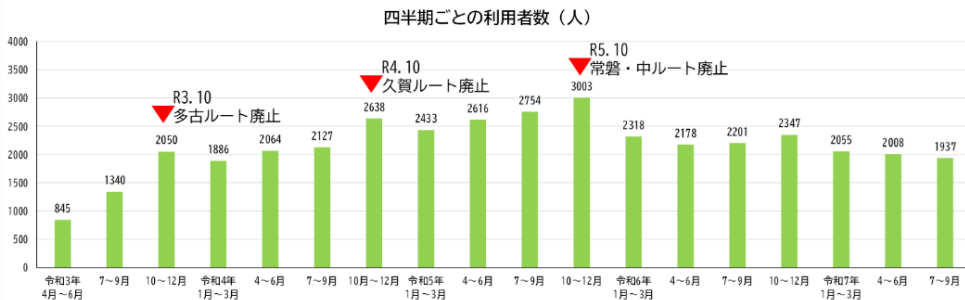
また、町民の移動手段確保のため町内全域を対象にデマンドタクシーが運行されており、利用状況は以下に示すとおりである。



【デマンドタクシーの地区別利用状況等】

(1) 利用者推移と登録状況

- ・利用者数（のべ利用回数）は、令和5年度までは右肩上がりでも推移し、令和6年度以降は減少傾向
- ・四半期ごとの変動は、毎年10～12月が最も利用が多い

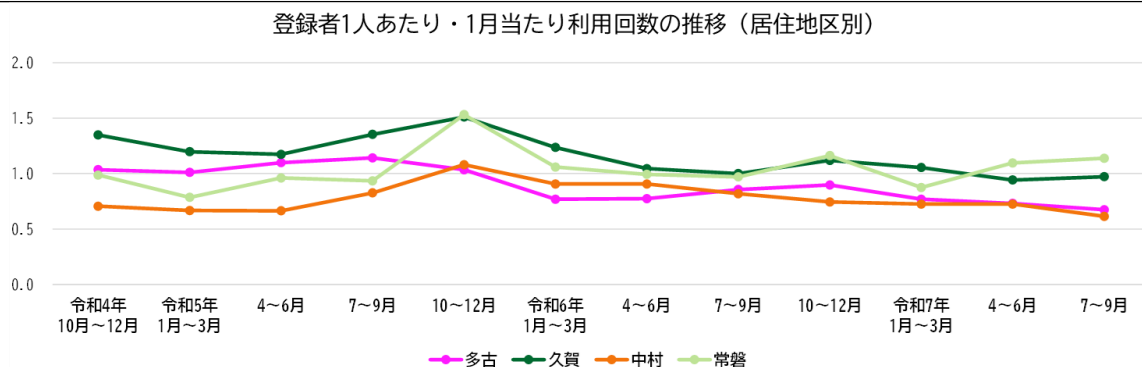


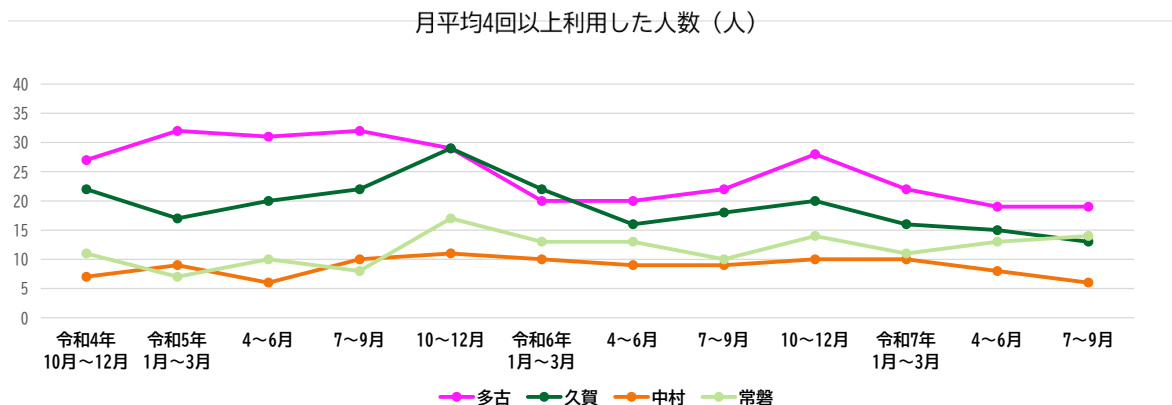
- ・登録者数は多古地区が最も多く、常磐地区が最も少ない。
- ・人口当たり登録者数は、どの地区も5%～6%程度で、久賀と常磐地区が1%程度高い

地区名	多古	久賀	中村	常磐	計
登録者数 (人)	371	213	121	101	806
総人口 (人)	6349	3164	2136	1531	13180
登録者の割合	5.8%	6.7%	5.7%	6.6%	6.1%

(2) 地区別利用状況の推移

- ・登録者1人・1ヵ月あたり利用回数は、0.5回～1.5回の範囲で推移しており、久賀地区と常磐地区で利用頻度が高い。
- ・一月当たり平均4回以上利用している利用者は、令和7年で減少傾向にあるが、**常磐地区は令和6～7年にかけて増加傾向**となっている。





・令和7年度と令和6年度の半年間（4～9月）利用者数を見ると、町内全域で約10%減少しているが、「常磐地区」のみ増加傾向を示している。

地区別年度別利用者数（利用者数・R6/R7 変化率）

	令和6年度（半年換算）	令和7年度（4～9月）	変化率
多古地区発	3179人	2835人	89%
久賀地区発	609人	560人	92%
中村地区発	274人	222人	81%
常磐地区	299人	325人	109%
全体	4361人	3942人	90%

このように、デマンドタクシー利用者は令和5年の10～12月期（3カ月）をピークに減少傾向を示しているが、令和7年1月以降、常磐地区のみ増加傾向となっている。

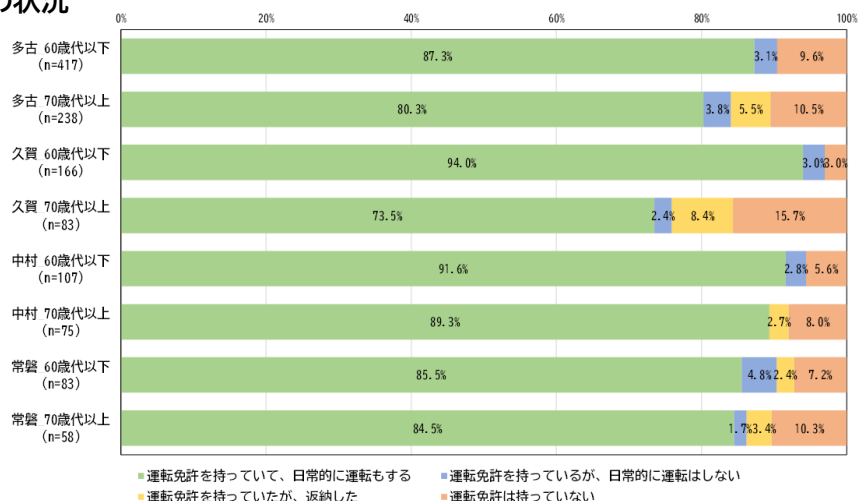
【令和7年度町民アンケート調査結果による地区別の特徴・ニーズ等】

- ・人口（全人口/高齢者/非高齢）あたり登録者数と利用者数
- ・利用率（利用者数/登録者数）
- ・利用頻度（登録者属性別利用回数分布・平均/分散/集中）

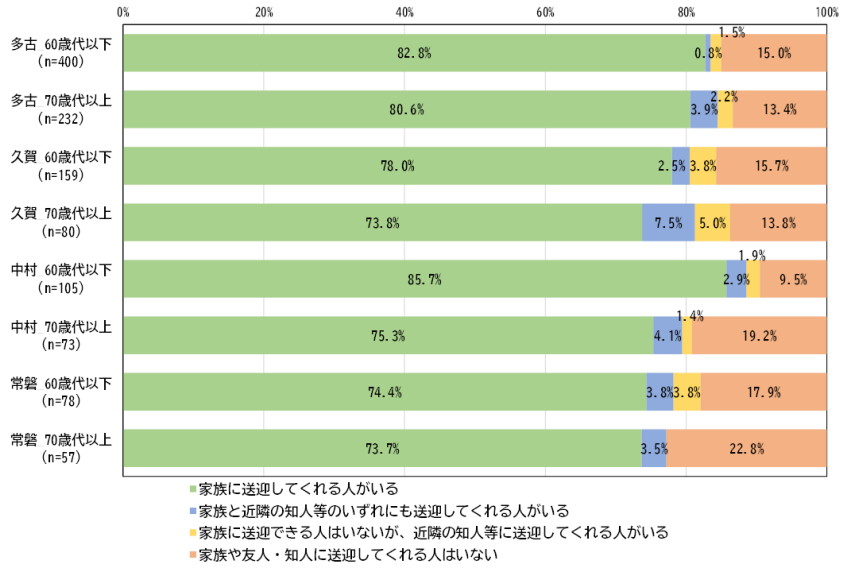
(1) 運転免許保有と運転及び送迎の状況

・70歳以上で「運転免許を保持し日常的に運転する人」の割合は、中村地区が89.3%と最も多く、次いで常磐地区の84.5%となっている。

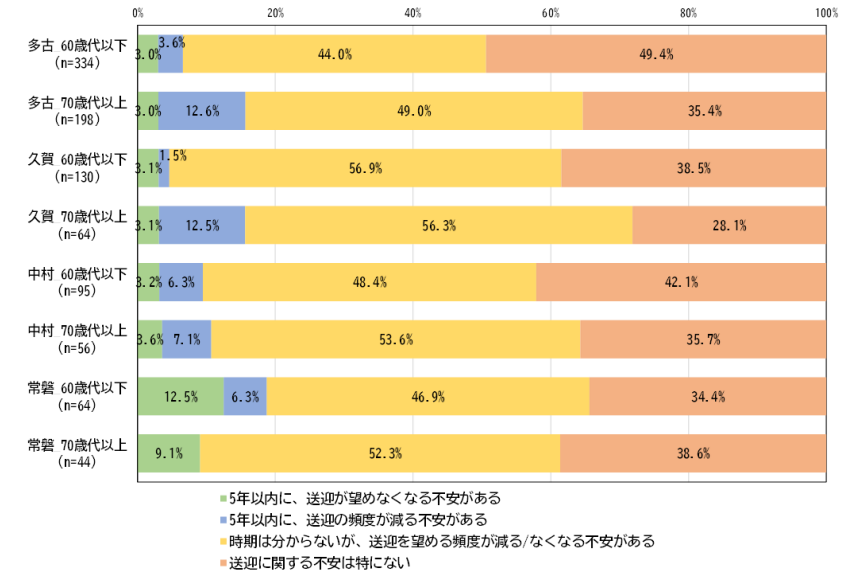
・一方、「運転免許を所有しているが日常的に運転しない人」の割合は、中村地区が0%、常磐地区が1.7%と、自ら自動車を運転して移動している傾向が高い地域であることが伺える。



- ・70歳以上で「家族に送迎してくれる人がある」人の割合は、常磐地区が最も少なく、70歳未満で74.4%、70歳以上73.7%となっている
- ・また、「家族や友人・知人に送迎してくれる人はいない」の回答も、常磐地区が最も多く、70歳未満で17.9%となっており、70歳以上で22.8%と2割を越えており、送迎してくれる人がある割合が少ないことが伺える

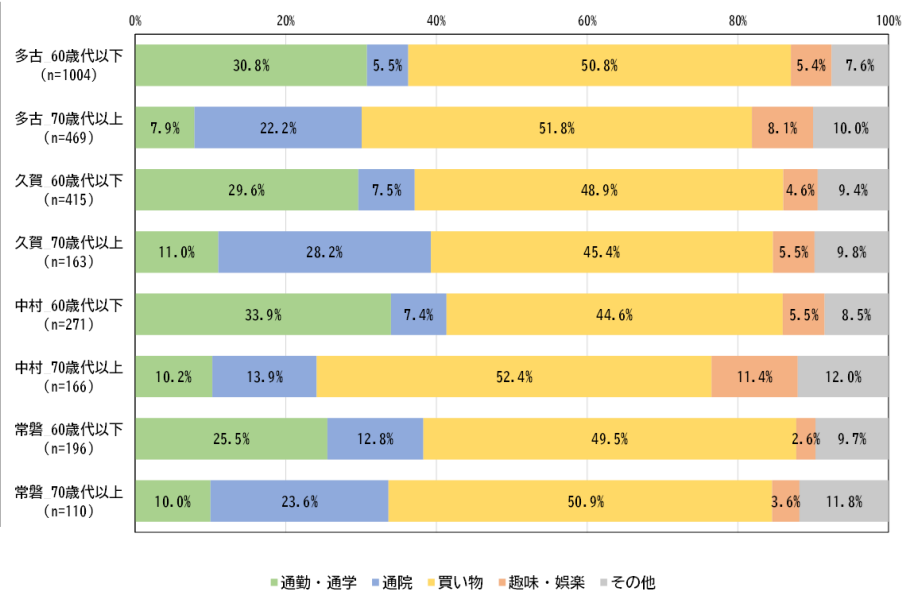


- ・送迎への将来的な不安については、常磐地区での不安感が比較的高く、70歳未満では「5年以内に不安になる」との回答割合が他地区の約4倍の12.5%、70歳以上では他地区の約3倍の9.1%となっている。



(2) 日常生活における主な移動目的

- ・日常生活における主要な移動目的（頻度が3番目まで高い目的）は、70歳未満では「買い物」と「通勤・通学」が、70歳以上では「買い物」と「通院」が多く、地区毎の大きな差はない。
- ・一方、「趣味・娯楽」目的では、常磐地区の外出割合が70歳未満で2.6%と他地区の方が約2倍多く、70歳以上では3.6%で、他地区の方が約1.5~3.2倍多い。

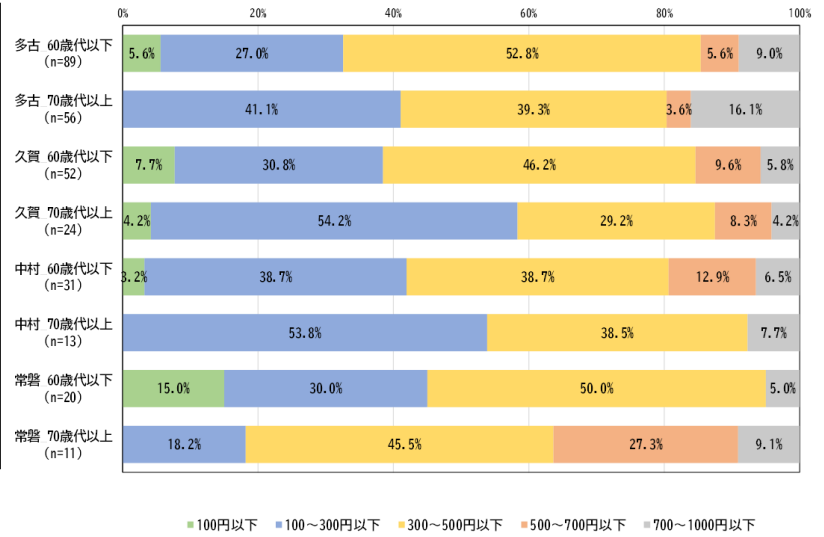


(3) 運賃感度（望ましい運賃）

・「**「デマンド型の交通手段」**を望ましいとした人の1乗車あたりに対する望ましい運賃としては、定路線の場合よりは全体的に高く、「300～500円以下」以上の額を支払っても良いとする回答が半数を超える。

・特に常磐地区の70歳代以上では、「500円～700円以下」との回答もみられる。

→**中心地までの距離が遠いため、高めの額を支払うとしても移動に対する需要がある**と考えられる。



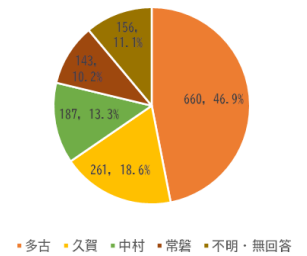
(4) 移動制約者の状況

■移動制約者の定義

グループ	定義
1	・ 運転免許保有なし（返納済も含む）かつ送迎を頼める家族や友人がいない ・ 運転免許保有なし（返納済も含む）かつ送迎可能条件が月1～2回以下
2	・ 運転免許保有あり、かつ日常的に運転していない、かつ送迎を頼める家族や友人がいない ・ 運転免許保有あり、かつ日常的に運転していない、かつ送迎可能条件が月1～2回以下 ・ 運転免許保有状況に関わらず日常的に運転していない、かつ送迎を頼めるのは知人のみ（送迎頻度は問わない）
3	・ 運転免許保有状況に関わらず日常的に運転をしていない、かつ送迎を頼める家族がいる

■地区別の移動制約者

	移動制約者①	移動制約者②	移動制約者③	移動制約者合計
多古_60歳代以下 (n=421)	10	3	39	52
多古_70歳代以上 (n=238)	16	4	25	45
久賀_60歳代以下 (n=170)	0	3	7	10
久賀_70歳代以上 (n=85)	6	0	15	21
中村_60歳代以下 (n=107)	1	1	7	9
中村_70歳代以上 (n=75)	2	0	6	8
常磐_60歳代以下 (n=84)	3	1	8	12
常磐_70歳代以上 (n=58)	1	1	7	9



・住民アンケートでは、上表に示す定義により移動制約者数を集計しており、4地区全てで一定数の該当者が見られた。

・右表に示す地区別回答者数を基に移動制約者の比率を算定すると、**常磐地区が14.9%と最も多く、70歳以上では、久賀地区が多くなっている。**

地区名		移動制約者		回答サンプル数		移動制約者率	
		年代別	計	年代別	計	年代別	計
多古	70歳未満	52	97	417	655	12.5%	14.8%
	70歳以上	45		238		18.9%	
久賀	70歳未満	10	31	166	249	6.0%	12.4%
	70歳以上	21		83		25.3%	
中村	70歳未満	9	17	107	182	8.4%	9.3%
	70歳以上	8		75		10.7%	
常磐	70歳未満	12	21	83	141	14.5%	14.9%
	70歳以上	9		58		15.5%	

3. 事業計画（交通空白地域を解消する自家用有償等の新たな交通サービス）

3-1 具体的運行計画

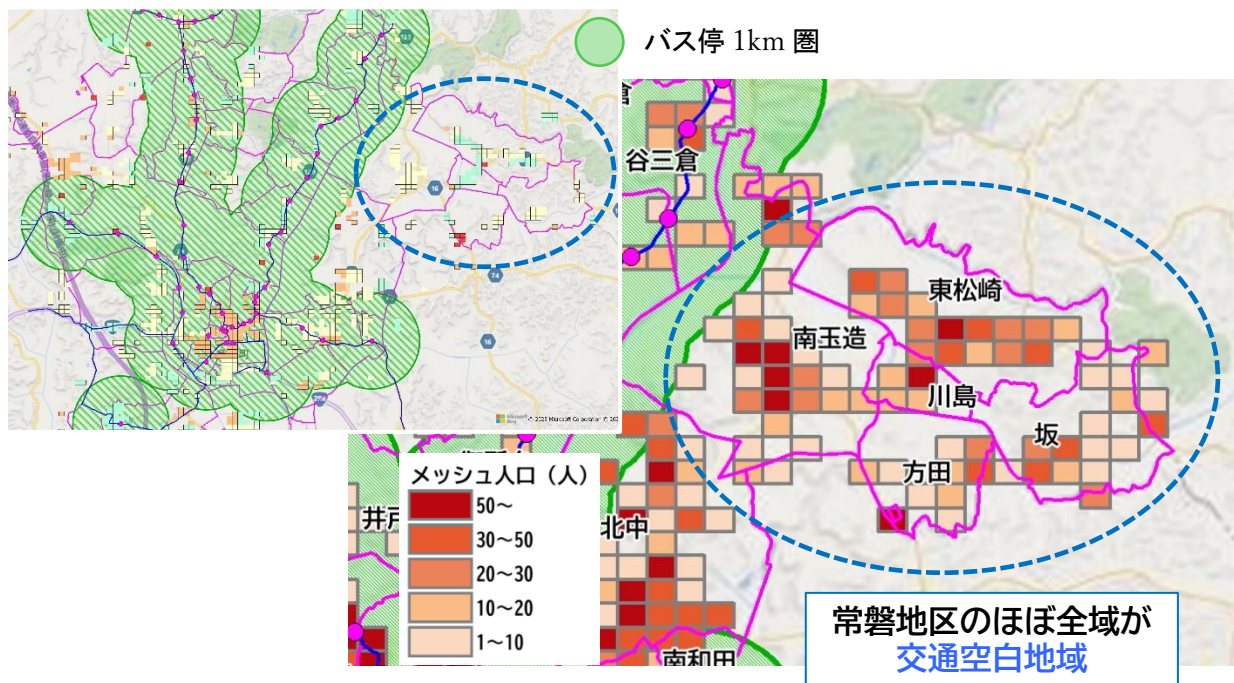
(1) 運行エリア

以下の①～④に示す地域別の特性や抱える課題を踏まえ、新たなサービスの検討対象区域を常磐地区とする。

■多古町の4地区（多古、久賀、中村、常磐）の分析から見える常磐地区の特性を以下に示す。

【①日常生活の外出行動において不便な環境：交通空白地域の状況】

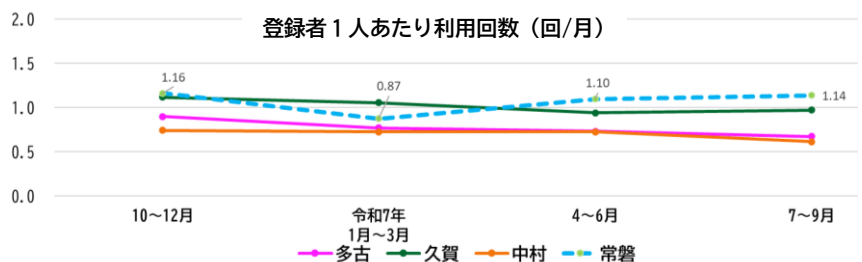
- ▶ 町内では、空港シャトル、地域間幹線系統、廃止代替路線等の路線バスが運行されているものの、常磐地区のほぼ全域が交通空白地域（既往バス停から1km圏域外）となっており、各コミュニティ（集落）単位で一定の人口が集積している。



【②町内の公共交通における主要な移動手段→デマンドタクシーの登録及び利用状況】

交通空白地域をカバーするように町内全域を対象にデマンドタクシーが運行されている。

- ▶ 登録者数は最も人口が多い多古地区が多いが、人口当たり登録者数は久賀地区（6.7%）と常磐地区（6.6%）が多い状況
- ▶ 登録者1人あたり利用回数は、令和5年10月以降、久賀と常磐地区は月1回以上で推移（常磐地区は、令和7年1月以降、登録者1人あたり利用回数が増加傾向）



- 月平均4回以上利用している人（ペーユーザー）は、令和7年度減少傾向を示している中、**常磐地区は増加傾向**
- デマンドタクシー利用者は、令和6年10月以降減少（町内全域で10%減）している中、**常磐地区のみ増加傾向**

【③日常生活で町内移動が困難と想定される人の状況（町民アンケートにおける移動特性より）】

常磐地区の住民の移動特性としては、以下のような特性がみられると考えられる。

- ・自動車利用に頼らざるを得ない人
- ・車移動出来ない人（車不所持、運転免許なし、送迎してくれる家族が居ない等）▶外出機会

<アンケート調査分析結果>

- 70歳以上の「日常的に運転する人」の割合、中村地区（89.3%）と常磐地区（84.5%）が多い
- 「運転免許を保有していても日常的に運転しない人」の割合、中村地区（0%）、常磐地区（1.7%）
中村地区と常磐地区は、自ら自動車を運転し移動する傾向（車に依存しなければならない地域）
- 70歳以上で「家族に送迎してくれる人がいる」人の割合は、**常磐地区が最も少ない**
- 「家族や友人・知人に送迎してくれる人はいない」人の割合は、**常磐地区が最も多い**
- 送迎への将来的不安で常磐地区は、70歳未満で「5年以内に送迎が望めなくなる不安がある」割合が他地区の約4倍（12.5%）、70歳以上では他地区の約3倍（9.1%）
- 日常生活の主な移動目的（頻度が高い目的）は、70歳未満で「買い物」と「通勤・通学」、70歳以上では「買い物」と「通院」が多く、地区毎で大差はない。
- 「趣味・娯楽」目的の外出は、常磐地区の外出割合は70歳未満で2.6%と他地区の1/2程度、70歳以上では3.6%で他地区の方が1.5~3.2倍多い。
- 「デマンド型の交通手段」1乗車あたりに対する望ましい運賃は、「300~500円以下」以上の額を支払っても良いとする回答が半数を超える。
- 特に常磐地区の70歳以上では、「500円~700円以下」との回答もみられる。

また、**移動制約者（免許保有、送迎環境）の割合も4地区の中で常磐地区が14.9%と最も高い。**

(2)運行形態

常磐地区の地域特性を踏まえ、新たに交通手段の導入を検討する。

基本的に相乗りサービスで、予約の必要性の有無、予約方法、フルデマンド（ドア・トゥ・ドア）/デマンド形態（居住地側⇔目的地）の組み合わせを検討する。

■現時点で検討中の運行形態（案）

- **フルデマンド方式**：利用者要望（予約）に応じ、自宅から目的地まで運行する、自由度の高い方式（**自由経路ドア・トゥ・ドア型**）
- **フレックスルート方式**：乗降場所（ミーティングポイント：以下 MP）が定められ、予約（乗降場所と乗車時刻を指定）に応じて可変（最適）なルートを実行する方式（**自由経路 MP 乗降方式**）
※運行中にデマンド予約を受け付ける実時間スケジューリング方式もある
- **定時定路線方式**：居住地側も目的地側も路線バス形態として限定的な時刻とミーティングポイント（経路）で乗降し、予約なしで利用（**定期路線バス型**）
- **路線固定型予約方式**：上記同様定路線型（MP）とするが、予約があった時のみ運行
※目的地側の降車場所は乗車時に申告（**定路線タクシー型**・・目的施設は限定的に設定）
- **定時自由経路予約方式**：居住地側と目的地側の乗降地点（MP）を設定し、起点側出発と終点到着時間帯を設定（固定）。予約を受けた地点のみを経由して運行する形態

■導入効果と実現性

【効果】

- ・高齢者需要喚起・通勤・通学、通院、買い物等主要目的以外の利用喚起
- ・ピーク時以外の昼間時間帯の利用喚起

【実現性】

以下の点を考慮し、実現性を検討する必要がある。

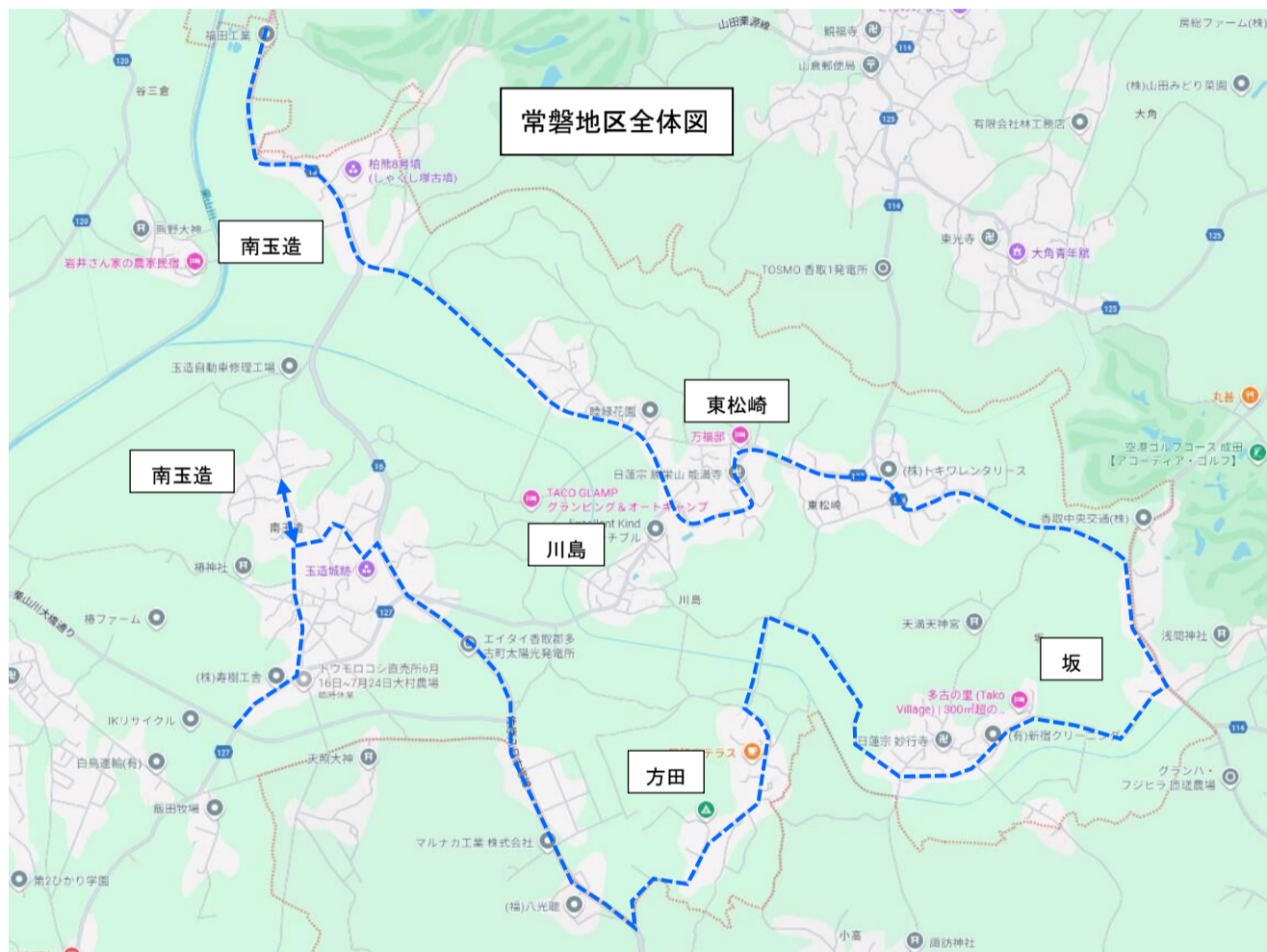
- ・1台の車両で運用できるサービス水準
- ・運行時間帯／運行便（回）数
- ・導入車両（定員・障害者対応）

※目的地側から乗車する時間帯（時刻）を設定し、目的地側も限定的なミーティングポイントを設定→帰宅利用の場合は居住地側ミーティングポイントを指定することを想定

※今後常磐地区住民へのヒアリングやワークショップ等を通じてより具体的に検討する。

(3)定時定路線型を想定した集落単位の運行ルートとミーティングポイント（案）

1周約20~25分（数か所停車想定）▶中央病院経由町役場まで10分



3-2 事業計画案（需要推計/収支算定）

(1) 需要推計

需要推計の方法（案）については、以下のような方法を検討している。

【手法1 デマンドタクシー利用率を踏まえた需要推計及び収支算定】

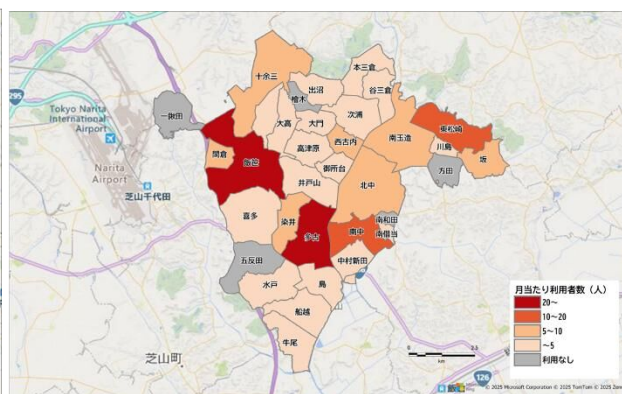
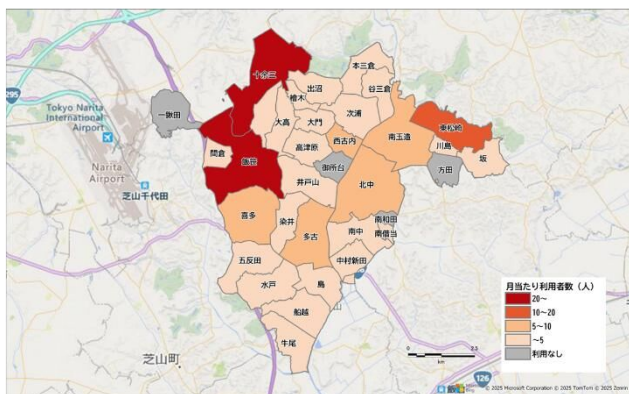
- ・ 利用状況を町丁目単位で把握し、地区単位で集計する
- ・ 最新の登録データと利用状況（令和6年10月～令和7年9月）データにより、町丁目別、年齢階層別の利用者数を基に、それぞれの居住人口（R7年12月住民基本台帳：年齢3階級別）当たり利用率（利用原単位）を算出する

※上記原単位とR2国勢調査の年齢階層別将来（5か年別）人口を用い、利用者数を推計することも検討

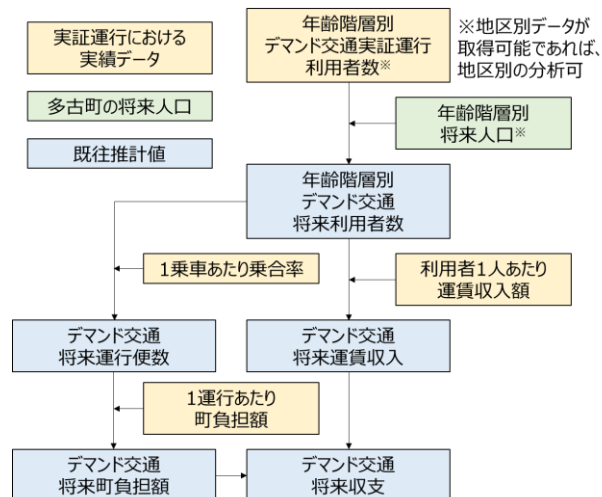
- ・ **自宅→目的地**の居住地別利用者数（令和7年4月～9月_1か月あたり） **目的地→自宅**の居住地別利用者数（令和7年4月～9月_1か月あたり）

<～9時台>

<10～12時台>



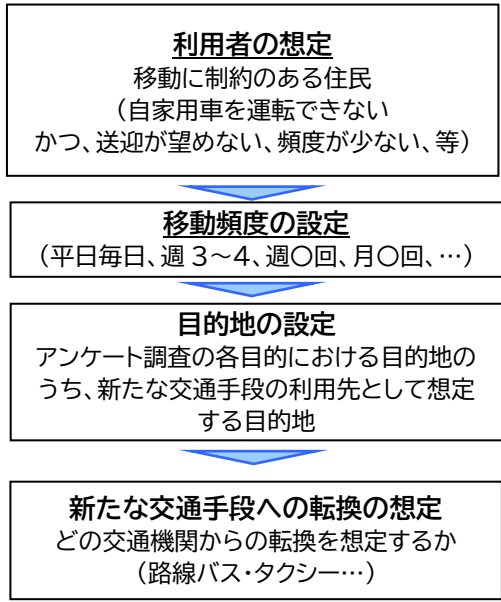
- ・ 詳細な収支算定は、右図の算定フローに基づき、「年齢階層別将来人口」、「利用者一人当たりの運賃収入」を活用し、自家用有償等の新たな交通サービスの運賃収入を算定
- ・ また、「乗合率」や「将来運行回数」から総運行経費を算出し、「1運行当たりの町の負担額」に基づき新たな交通サービス維持のための町の将来負担額を算出する



【手法2 町民アンケート調査結果を用いた需要推計及び収支算定】

町民アンケート調査における、以下のような設問の地区別
回答傾向を活用して需要を推計する。

- 問1_自動車等運転有無、送迎可能頻度、
運転免許返納状況・予定
- 問2_現在の移動目的別外出頻度（1番目～3番目）
- 問2_移動交通手段、移動の目的地
- 問3_移動に不便を感じている状況
- 問4_デマンドの登録・利用状況
- 問6_運賃限度額の比率
- 問7_自家用有償運送利用頻度意向



<アンケートを用いた手法2による、新たな交通手段の試算結果>

常磐地区住民のうち、移動に制約のある人数推計値	484人	
<移動に制約のある住民>のうち、町中心部（町丁目「多古」の地域）への推計移動頻度	142回/週	
上記のうち徒歩、自動車運転、施設送迎によるものを除いた推計移動頻度	93回/週	アンケートより「新たな交通手段の利用頻度意向」設問への回答を活用し、転換率を設定
新たな交通手段の利用者推計値	30人/週（片道）	

※アンケートのサンプルから推計した試算値であるため、今後対象地区へのヒアリング等を通じてより実態に近い設定値の検討等を行う必要がある。

(2)運行経費算定

運行経費については、以下のような視点を念頭に置いて、今後具体的に検討する。

- ・上記の条件踏まえた複数ケースの試算
- ・借り上げ契約
- ・人件費（運転手、オペレーター等）・車両費・燃料費等の原単位を用いて試算 等

3-3 事業評価

(1)新たな移動手段導入による実現したい姿（目指すべき成果）案

少子高齢化の進展により人口が減少する将来においても、ヒト・モノ・情報が集まる「多古町のハブ」を中心に、人々が集い、憩い、イキイキと住み続けられる町の形成

- ・地域公共交通計画では、町内から近隣自治体への公共交通サービスは、主に「路線バス」が担っている一方、デマンドタクシーが「町内の移動を支える」公共交通サービスとしている。

【参考】

- ▶（多古町総合戦略_基本政策 4）暮らしの利便性に配慮した公共交通体系の確保
- ▶（多古町地域公共交通計画_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
- ▶（地域公共交通計画_計画目標）
アウトプット：運行本数（1日当たり）空港シャトル 40 便/日（目標は現状維持）
・公共交通の利用促進に関する取組数 R4：1 件▶R11 目標値：6 件（累計）
アウトカム：
・デマンド利用者数（一日当たり）現状 31.3 人/日▶R11 目標 45 人/日
・利用者一人当たり財政負担額 現状 1913 円/人▶R11 目標 1570 円/人
・町内在住高齢者（70 歳以上）における公共交通サービスの利用率

(2)新たな移動手段導入における具体的事業評価案

(1)を踏まえ、「交通空白解消緊急対策事業」における事業評価の仕組みを検討する。評価指標は地域公共交通計画同様、以下のような「アウトプット」と「アウトカム」の指標により構成する。

■アウトプット指標（案）

- ▶運行本数（or 運行回数）/日・月 ミーティングポイント設置数の「維持」「拡大」
- ▶日平均総走行距離・時間

■アウトカム指標（案）

【予約・利用状況・運行経費から集計】

- ▶利用実績 ・登録者数 ・平均利用者数（便・一日当たり） ・相乗り率
- ▶実車率（実車回数/最大想定運行回数） ・リピーター率（月複数回利用率）
- ▶往復利用者数 ・予約成立状況（キャンセル率） ・Web 予約率（高齢者対象）
- ▶利用者一人当たり財政負担額

【アンケート調査から集計（1～3 年毎実施） 本資料 P7～参照】

- ▶運転免許返納（実績 or 意向）率 ・送迎機会減少率 ・高齢者（70 歳以上）利用率
- ▶買物/娯楽機会（頻度）増加率 ・移動に不便を感じる人の割合（不便内容の変化）
- ▶送迎への将来的不安感の軽減

※常磐地区とその他地区での比較（外出機会、デマンド等利用頻度、送迎機会等）

※常磐地区対象の運行により、他 3 地区の利用状況がどの様に変化したかの波及効果も重要

年度	実施月	イベント等	参加人数	料金	備考
令和六年度	1月	路線バス乗り方教室（あじさい公園駐車場）2階建てバス体験ツアー（多古台バスターミナル）			
	8月	成田空港ミニツアー	43名	無料	全7回開催
	9月	「資格がない人のための体験ツアー企画・運営ガイド」セミナー	35名	無料	
	10月	バスで行こう！「第14回全国発酵食品サミットinかとり」	14名	無料	香取市と協業
	11月	のりものベース@いきいきフェスタTAKO2024（成田空港発鉄道&飛行機のお得で楽しい旅講座他）			
	12月	多古高校「シャトルバス・クリスマスデコレーション」			直接の参加者なし
		空港シャトルバス通算利用者数100万人記念イベント			
	1月	東京駅新幹線ホームの秘密「オンラインツアー」	3名	無料	
	1月～3月	【空港シャトルバス100万人記念】進化する成田空港とC滑走路予定地を横断して多古米の産地へ	12名	有料	
	2月	鉄道とバスの歴史に触れるツアー	9名	無料	
3月	「ミニ箕づくり」& 匠瑳の植木ガイドと国登録文化財巡り	11名	無料	匠瑳市と協業	
令和七年度	4月～10月	「多古町から公共交通での旅相談」	12名	無料	全4回開催、12月で休止
	4月～10月	【空港シャトルバス100万人記念】進化する成田空港とC滑走路予定地を横断して多古米の産地へ	5名	有料	
	5月～10月	【4地域空港シャトルバス利用促進地域応援割】ainiサイトで募集	27名	有料	京成バス千葉イーストとJRバス関東の運転士募集支援開始。地域応援割のチラシを見て神栖市から運転士応募1名が京成バス千葉イーストにあったとのこと
	8月	【4地域空港シャトルバス利用促進】成田空港見学ツアー	56名	無料	多古町・芝山町・横芝光町・山武市各自治体のホームページ等で一斉募集、全9回開催
	11月	クリスマス装飾体験！バスの車内をデコろう	51名	有料/無料	有料100円17名、わせがく高校・多古高校の生徒とサポートスタッフ無料34名
	11月	のりものベース@いきいきフェスタTAKO2025			