

令和8年度第1回多古町地域公共交通会議次第

日時：令和8年6月22日（月）

午後1時～

会場：多古町役場2階第4会議室

1. 開会
2. 会長あいさつ
3. 会議録署名人について
4. 議題
 - 議案第1号
令和7年度多古町地域公共交通会議決算の承認について
 - 議案第2号
令和9年度多古町地域公共交通計画別紙（地域間幹線系統）について
 - 議案第3号
令和9年度多古町地域公共交通計画別紙（地域内ファイダー系統）について
5. 報告事項
 - 報告事項1
今後の公共交通について
6. その他
7. 閉会

議案第1号

令和7年度多古町地域公共交通会議歳入歳出決算の承認について

令和7年度多古町地域公共交通会議歳入歳出決算は、別紙のとおり監査報告書を添えて承認を求める。

令和8年6月22日提出		多古町地域公共交通会議 会長 平山 富子		
歳入の部		単位：円		
科目	予算額	決算額	差額	説明

負担金		676,000	478,000	△ 198,000	町負担金概算払額
国庫支出金		3,649,000	3,236,000	△ 413,000	地域内ファイダーシステム確保維持国庫補助金
諸収入		1,000	446	△ 554	預金利子
合計		4,326,000	3,714,446	△ 611,554	

歳出の部					
科目	予算額	決算額	差額	説明	
総務費	会議費	458,000	188,101	△ 269,899	委員報償・会議飲料代
	事務費	20,000	27,310	7,310	振込手数料
事業費		3,847,000	3,265,778	△ 581,222	公共交通マップ作成費用 地域内ファイダーシステム確保維持国庫補助金
予備費		1,000	0	△ 1,000	
合計		4,326,000	3,481,189	△ 844,811	

議案第 2 号

多古町地域公共交通計画別紙（地域間幹線系統）について

多古町地域公共交通計画別紙（地域間幹線系統）は、別添に定めるところによる。

令和 8 年 6 月 22 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「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、交付を受けるために必要な地域公共交通計画別紙（地域間幹線系統）を策定するものです。

本件については、今後の関係機関との協議により、主要部以外の箇所について修正となる場合がありますので、あらかじめご了承ください。

令和8年6月22日

（名称）多古町地域公共交通協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
別表のとおり
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
（1）事業の目標
別表のとおり
（2）事業の効果
別表のとおり
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
別表のとおり
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び 運送予定者
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定める「表1」を添付
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定める「表2」を添付
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
事業者報告書・決算報告書等の資料から計測する。
7. 別表1の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの 運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村 に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及 びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
別表のとおり
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けよ うとする場合のみ】
該当なし

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国库補助金を受けようとする場合のみ】	
該当なし	
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国库補助金を受けようとする場合のみ】	
該当なし	
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国库補助金を受けようとする場合のみ】	
該当なし	
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国库補助金を受けようとする場合のみ】	
該当なし	
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国库補助金を受けようとする場合のみ】	
該当なし	
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国库補助金を受けようとする場合のみ】	
該当なし	
18. 協議会の開催状況と主な議論 多古町地域公共交通会議 令和8年6月22日 令和9年度多古町地域公共交通計画別紙について協議し、承認を得た。	
19. 利用者等の意見の反映状況 多古町地域公共交通計画策定時に高校生アンケート調査を実施し、実態が把握できただけ、その結果を踏まえて本計画を作成した。 令和7年度は「交通空白」解消緊急対策事業として公共交通に関する調査を実施。いただいた意見を精査し新たな公共交通の検討を含め意見を反映する。	

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住所) 千葉県香取郡多古町多古 584 番地

(所属) 多古町企画政策課

(氏名) 大木 智也

(電話) 0479-76-5417

(e-mail) kikaku-seisaku@town.tako.lg.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域間幹線系統)

9年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	特 例 措 置
多古町	ジェイアールバス関東(株)	(1) 多古本線	8,272.0	
	ジェイアールバス関東(株)	(2) 栗源線	6,359.0	
		(3)		
		(4)		
		(5)		
		(6)		
		(7)		
合 計			14,631	

(注)

1. 本表に記載する運行予定系統を示した地図(運行予定系統が熊本地震被災市町村における応急仮設住宅の1キロメートル以内を経由することを図示したものを含む)を添付すること。

2. 「特例措置」には、地域公共交通利便増進実施計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。

3. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。(記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額（地域間幹線系統用）

事業者名	ジェイアールバス関東株式会社
------	----------------

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度(基準期間 [※]) の損益状況	集合バス事業					
	営業収益 千円	営業外収益 千円	営業外収益(イ) 千円	営業収益(イ) 千円	経常収益(イ) 千円	千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	営業費用 千円	営業外費用 千円	営業外費用(ロ) 千円	営業外費用 千円	経常費用(ロ) 千円	千円
	営業損益 千円	営業外損益 千円	営業外損益 千円	営業外損益 千円	経常損益 千円	千円
%						
経常収支率						

基準期間の 前々年度の 損益状況	集合バス事業					
	営業収益 千円	営業外収益 千円	営業外収益(イ) 千円	営業収益(イ) 千円	経常収益(イ) 千円	千円
基準期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	営業費用 千円	営業外費用 千円	営業外費用(ロ) 千円	営業外費用 千円	経常費用(ロ) 千円	千円
	営業損益 千円	営業外損益 千円	営業外損益 千円	営業外損益 千円	経常損益 千円	千円
%						
経常収支率						

基準期間の 前々年度の 損益状況	集合バス事業					
	営業収益 千円	営業外収益 千円	営業外収益(イ) 千円	営業収益(イ) 千円	経常収益(イ) 千円	千円
基準期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	営業費用 千円	営業外費用 千円	営業外費用(ロ) 千円	営業外費用 千円	経常費用(ロ) 千円	千円
	営業損益 千円	営業外損益 千円	営業外損益 千円	営業外損益 千円	経常損益 千円	千円
%						
経常収支率						

(補助対象事業者の「基準期間」※を最終年度とする連続した過去3年間ににおける実車走行キロ当たり経常費用等)

補助プログラム名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ÷ハ=a	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間) ロ÷ハ=b	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常収益 (基準期間) ロ÷ハ=c
	円	円	円
	銭	銭	銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助プログラム名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (+a+b+c)÷3 = ニ 円	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ 円	キロ当たり経常費用 ニ÷ホのいずれもない値 円	キロ当たり経常費用 ニ÷ヘ=ケ 円	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト 円
千葉	547 円 46 銭	538 円 35 銭	538 円 0 銭	9 円 11 銭	円 銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

補助プログラム名	認可日	認可を受けた補助対象期間	補助金交付要綱別表2(注)4.の適用割合	改正率コ
千葉	令和7年3月7日	基準期間の当年度	3 / 3	100.0%
		基準期間の前年度	／3	
		基準期間の前々年度	／3	

4. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助プログラム名	特種設備番号	運行系統名	運行系統		計画運行回数 ()	計画平均乗車密度	系統キロ程	地域公共交通確保事業を実施するキロ程と系統キロ程との比率	補助プログラム外乗入部分のキロ程	同一補助プログラム乗入部分のキロ程	他路線との割合部分に係るキロ程	他路線との割合部分に係るキロ程の比率	補助プログラム乗入部分、同一補助プログラム乗入部分以外のキロ程の割合部分以外のキロ程の比率
			起点	主な経由地									
千葉 1	無	千葉線	千葉駅	高根駅	365 日 (3.0)	7.7 回 (23.1 人)	往35.4km 復35.7km (平均) 35.59km	オ	リ	又	ル	ル÷リ+又	(チャ+リ+又+ル)÷リ=100.000%
千葉 3	無	千葉線	千葉駅	高根駅	365 日 (4.9)	3.4 回 (16.6 人)	往23.7km 復24.1km (平均) 23.9km						100.000%
合計		系統					往58.1km 復58.8km (平均) 59.4km		往0.0km 復0.0km (平均) 0.0km	往0.0km 復0.0km (平均) 0.0km	往0.0km 復0.0km (平均) 0.0km	往0.0km 復0.0km (平均) 0.0km	100.000%

補助プロジェクト 名	特 殊 措 置	補助対象 経常費用 の見込額	計画乗車走 行キロ	補助対象 経常費用 の見込額	補助対象系統のキロ当たり経常収益										補助対象 経常費用 の見込額			
					補助プロジェクト 外乗入部分 及び同一種 別乗入部分 以外乗入 部分以外の 乗入部分の キロ当り 比率	補助金交付要綱第2(注)4.の 項にある場合	3ヵ年平均	基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間				
申請 番号					補助金交付要綱第2(注)4.の 項にある場合	3ヵ年平均	基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間					
					基本期間に おける乗車 走行キロ当 り経常収益 の算出に際 して、乗車 費用に算入 しない収入 と「のりいす り」の少ない 収入	$\frac{\text{乗車期間における乗車走行キロ当り経常収益の算出に際して、乗車費用に算入しない収入と「のりいすり」の少ない収入}}{\text{乗車期間における乗車走行キロ当り経常収益の算出に際して、乗車費用に算入しない収入と「のりいすり」の少ない収入}}$	乗車走行 キロ当り 経常収益 ヤ	乗車走行 キロ当り 経常収益 ヤ	乗車走行 キロ当り 経常収益 ヤ	乗車走行 キロ当り 経常収益 ヤ	乗車走行 キロ当り 経常収益 ヤ	乗車走行 キロ当り 経常収益 ヤ	乗車走行 キロ当り 経常収益 ヤ	乗車走行 キロ当り 経常収益 ヤ	乗車走行 キロ当り 経常収益 ヤ	乗車走行 キロ当り 経常収益 ヤ		
千葉1	無	42,109,467円	78,219.5 km	25,564,479 円	326円.33銭	39円.33銭	9円.1銭	326円.33銭	42,504,449円	154,875.1 km	274円.44銭	39,276,964円	133,046.1 km	265円.20銭	34,275,885円	78,219.5 km	438円.20銭	25,564,479 円
千葉3	無	46,165,235円	85,753.2 km	15,614,800 円	182円.09銭	20円.33銭	0円.00銭	182円.09銭	15,440,096円	91,967.2 km	167円.38銭	13,372,384円	86,422.4 km	154円.73銭	19,148,929円	85,609.8 km	223円.68銭	15,614,800 円
合計		88,274,702円	163,972.7 km	41,179,279 円					57,944,537円	246,842.3 km		52,649,348円	219,470.5 km		53,426,814円	163,829.3 km		41,179,279 円

[illegible]

補助プロジェクト 申請番号 名	特 例 措置 種 別	わの負担者とその負担割合									
		都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		その他の者の具体的な 負担割合	
		負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合		
千葉 1	無	8,272,000円	92.1%	0円	0.0%		0.0%	713,568円	7.9%		
千葉 3	無	6,359,000円	25.5%	9,776,080円	39.1%		0.0%	8,837,568円	32.4%		
合計		14,631,000円	43.1%	9,776,080円	23.8%	0円	0.0%	9,551,134円	28.1%		

(1)記載要領

- 1.乗合バス事業の収益、単車走行キロについては、高度バス及び定額観光バスを除き、費用については、高度バス及び定額観光バス等並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く。
 - 2.補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者においては、その損益状況(千円未満の端数は切り捨て、千円未満の端数は切り上げて)を損益状況別に記載すること。
 - 3.補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス事業その他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月7日付自総第338号、自然第151号、自費第55期によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、附文方式に準拠し、その承認を受けること。
 - 4.補助対象期間の前々年度(基準期間)の増益状況の欄、「基準期間の前々年度の増益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額に記載すること。
 - 5.「補助プロジェクト名」の欄は、補助金交付要綱第6条の名称に記載すること。
 - 6.地域キロ当たりの標準経常費用は、補助プロジェクトの経常費用等を通知した数値によること。
 - 7.認可を受けた補助対象期間の欄は、認可を受けた日から起算する「前年度」、「前年度」、「前年度」のいずれかに該当するかを記載すること。
 - 8.補助金交付要綱第2注14.の適用期間は、「認可を受けた補助対象期間」、「基準期間の「前々年度」の場合には「3./3./」、「前年度」の場合には「2./3./」、「前々年度」の場合には「1./3./」をそれぞれ記載すること。
 - 9.改定率の欄は、認可を受けた旅客運賃の上限変更の平均決定率と小数点第2位(第5位以下四捨五入)に記載すること。
 - 10.申請番号は、事業者ごとに一連番号とする。なお、系統が2つ以上の補助対象となる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
 - 11.「特許措置」の欄は、地域公共交通連携推進計画の認定を受け、特許措置の適用を受けることとなる場合には「1」、平成29年6月改正正則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2-5、ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
 - 12.「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総運行回数を記載する。また、カッパ内には1日当たり計画運行回数又は平日1日当たり計画運行回数のいずれかを記載する。
 - 13.「系外キロ程」の欄、「地域域公共交通連携推進事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助プロジェクト乗客人数部分の乗客の人数」、「都道府県外乗客人数部分の乗客の人数」との欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往復のキロ程が異なる系外については、平均値も記載すること。また、平均値の合計の欄については、往復の合計の平均値ではなく、各都市圏系の往復の平均値の合計を記載すること。
 - 14.同一「補助プロジェクト」都道府県外乗客人数部分の乗客の人数は、同一「補助プロジェクト」における都道府県外乗客人数部分の乗客の人数を記載することとし、補助プロジェクトが異なる都道府県外乗客人数部分については「1」に記載すること。
 - 15.「他路線との組合部分に係るキロ程」とは、他運行系統との組合区間の合計が40km以上の北谷支線路線であった。当該組合区間輸送量(人・日)当日190人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助プロジェクト区間(系統キロ程)(子)ー補助プロジェクト外乗客人数部分の乗客の人数(子)ー同一「補助プロジェクト」都道府県外乗客人数部分の乗客の人数(子)に差を二重丸で記載すること。
 - 16.「補助プロジェクト」都道府県外乗客人数部分の乗客の人数、「子」のうち補助プロジェクト乗客人数部分及び同一「補助プロジェクト」都道府県外乗客人数部分以外に係るもの、の欄は、「特許措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。
 - 17.「系外キロ程」と地域公共交通連携推進事業を実施する区域におけるキロ程の比率的な「他路線との組合部分」の欄、「補助プロジェクト乗客人数部分、都道府県外乗客人数部分及び他路線との組合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助プロジェクト乗客人数部分及び他路線との組合部分以外の乗客の比率」の欄については、%を単位として、小数点第4位切り捨てまで算出して記載すること。
 - 18.「計画乗車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たりの経常収益」の「乗車走行キロ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
 - 19.「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みな運行回数は当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)を用いる。
 - 20.「補助対象経路」の欄は、(ホ)「計画平均乗車密度が5人未満の路線」に記載がある場合は(ホ)の金額を記載する。また、「特許措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合は(ホ)の金額又は(ソ)の金額に、「(ヅ)」の金額から左記の場合の(ホ)の金額又は(ソ)の金額を控除して得た金額を記載すること。さらに、「特許措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ソ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てて)。
 - 21.「補助対象系統の実績走行キロ」とは、基準期間、基準期間の前年度の各系統におけるキロ当り経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の111/120に調整された経常収益等の支出と経常収益の見込額に基づいて、これを1割を加算して算出すること。また、基準期間の前年度の乗客を平均して算出することとし、基準期間の前年度の乗客の人数を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の両方の実績を記載すること。
 - 22.「計画額」の欄は、系統ごと(計画単位:0.5千円)円で記載することとし、合計千円未満の端数は切り捨てること。
 - 23.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
 - 24.補助対象期間の開始と終止、至年度及び翌々年度の計画が同一若しくは運行回数が異なる場合には運行回数外に書き加える必要がある。この場合については、その旨を記載することで足りるものとする。
(記載例)「令和元年度、令和二元年度については、令和元年度事業から、上日・祝日の日数における運行回数を減らし、変更しないため省略)

2) 添付書類

 1. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業概要書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類(関連書類一式)又は、この書類の作成に必要とした資料(関係書類一式)であるものの写しを提出すること。また、この書類の作成に必要とした資料(関係書類一式)は、都立北谷宮交通連携推進計画の認定申請又は補助金交付要綱第6条の「書類」類として既に提出している場合は、当該書類の写しを添付することができる。
 2. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)における運行系統別乗客数及び平均乗車密度等(乗客数、乗客平均乗車密度)に関するデータを記載したもの(1〜5)。ただし、過去に生活交通連携推進計画の認定申請又は補助金交付申請書の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の写しを添付することができる。
 3. 地域公共交通連携推進計画の認定を受け、特許措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通連携推進計画の写し並びに特許措置に於ける特許事項の記載
 4. 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2(注4).4.の適用を受けることとなる場合は、当該認可の写し

(2) 添付書類

- [illegible]

令和 9 年度多古町地域公共交通計画別紙（別表）

○事業に係る目的・必要性、目標、効果、取組

No.	事業者名	系統名	起点・終点 (主な経由地)	1. 目的・必要性	2. 定量的な目標・効果	3. 目標を達成するために行う事業（生産性向上の取組を含む）		
						取組内容	実施時期	実施主体
1	ジェイアール バス関東 株式会社	多古本線	八日市場・成田 (多古本町・ 三里塚・ 芝山千代田)	・匝瑳高校、多古高校への通学 ・成田駅周辺への通勤・通学・買い物 ・三里塚地域の旅客の通勤・通学・買い物 ・国保多古中央病院への通院の手段として必要である。 ・JR 成田駅や八日市場駅などの交通結節点へアクセスするための主要な交通手段であるために必要である。	令和 8 年度と比較して収支率 1 %以上改善	・関係自治体および学校等と連携を図り、イベントや広告媒体を活用することで利用促進に努める。	令和 8 年 10 月以降実施	ジェイアールバス関東株式会社
						・継続して Web 定期券の販売促進を行う。	令和 8 年 10 月以降実施	ジェイアールバス関東株式会社
						・高校進学等を控えた市内の中学 3 年生に対し、バスの時刻表等の情報を掲載したリーフレットを配布し、バス利用の促進を図る。	令和 8 年 10 月以降実施	成田市
						高校生に対しバスの時刻表や定期券等の情報を記載したチラシを配布する。	令和 9 年 3 月実施	匝瑳市
						市ホームページにバス利用の情報提供の掲載や匝瑳市総合公共交通マップを公共施設やイベント等で配布し、周知及びバスの利用促進を行う。	令和 8 年 10 月以降実施	匝瑳市
						ホームページで、路線図・時刻表など路線バスに関する情報提供を実施する。	令和 8 年 10 月以降実施	多古町

No.	事業名	系統名	起点・終点 (主な経由地)	1. 目的・必要性	2. 定量的な目標・効果	3. 目標を達成するために行う事業（生産性向上の取組を含む）		
						取組内容	実施時期	実施主体
						町内イベント等において路線バス乗り方教室を開催する。	令和8年10月以降 実施	多古町
						中学・高校生等に対し、バス路線の情報を掲載したリーフレットを配布する。	令和9年4月以降 実施	多古町
						芝山町地域公共交通計画に基づく路線の維持として、町ホームページ等の情報発信により利用促進に努める。また、その他の利用促進手法や取り組みについても検討を実施する。	令和8年10月以降 実施	芝山町

記入要領

1. 系統を維持する目的・必要性を具体的に記載する。（例：〇〇病院への通院、〇〇への買い物、〇〇学校への通学等に必要である）
 2. 目標の指標及び目標値は、「事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的実施に向けて ガイダンス」を参考に記載する。
 3. 目標を達成するための具体的な取組を記載すること。
- ※「2. 定量的な目標・効果」及び「3. 目標を達成するために行う事業」には、平成29年4月28日国土交通省総合政策局長・自動車局長通達「地域間幹線系統における生産性向上について」を踏まえ、数値目標の設定及び生産性向上の取組を含めること。

令和 9 年度多古町地域公共交通計画別紙（別表）

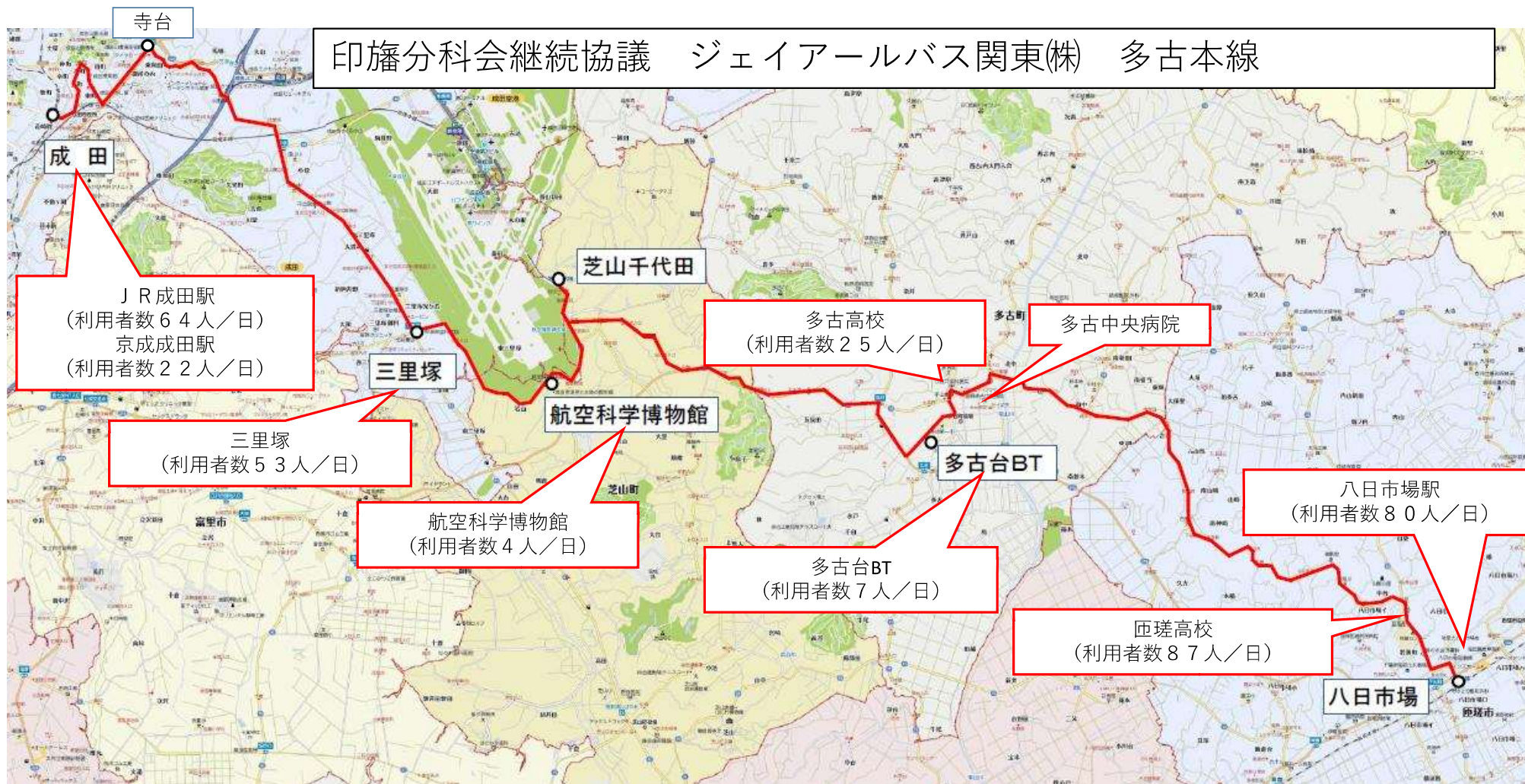
○事業に係る目的・必要性、目標、効果、取組

No.	事業者名	系統名	起点・終点 (主な経由地)	1. 目的・必要性	2. 定量的な目標・効果	3. 目標を達成するために行う事業（生産性向上の取組を含む）		
						取組内容	実施時期	実施主体
1	ジェイアールバス 関東株式会社	栗源線	多古台バスターミナル・佐原（高根）	・県立佐原高等学校、県立佐原白楊高等学校、千葉萌陽高等学校、県立多古高等学校への交通手段 ・県立佐原病院、栗源病院、国保多古中央病院への通院手段 ・JR 佐原駅等交通結節点へのアクセス・沿線住民への駅までの主要な交通手段	令和 8 年度と比較して収支率 1 % 以上改善	関係自治体および学校等と連携を図り、イベントや広告媒体を活用することで利用促進に努める。	令和 8 年 10 月以降	ジェイアールバス 関東株式会社
						継続して Web 定期券の販売促進を行う。	令和 8 年 10 月以降	ジェイアールバス 関東株式会社
						中学校卒業予定者へ公共交通の利用促進チラシ等を配布	令和 8 年 10 月以降	香取市
						市ホームページ上で、時刻表や割引制度等のバス利用促進に係る情報提供の実施。	令和 8 年 10 月以降	香取市
						香取市地域公共交通計画に基づく利用促進事業の実施。	令和 8 年 10 月以降	香取市
						公共交通マップを作成し、乗り継ぎ案内等を可視化し利用促進を図る。	令和 8 年 10 月以降	香取市
						ホームページで、路線図・時刻表など路線バスに関する情報提供を実施する。	令和 8 年 10 月以降	多古町
						町内イベント等において路線バス乗り方教室を開催する。	令和 8 年 10 月以降	多古町
						中学・高校生等に対し、バス路線の情報を掲載したリーフレットを配布する。	令和 8 年 4 月以降	多古町

記入要領

1. 系統を維持する目的・必要性を具体的に記載する。（例：〇〇病院への通院、〇〇への買い物、〇〇学校への通学等に必要である）
2. 目標の指標及び目標値は、「事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的实施に向けて ガイダンス」を参考に記載する。
3. 目標を達成するための具体的な取組を記載すること。

※「2. 定量的な効果・目標」及び「3. 目標を達成するために行う事業」には、平成29年4月28日国土交通省総合政策局長・自動車局長通達「地域間幹線系統における生産性向上について」を踏まえ、数値目標の設定及び生産性向上の取組を含めること。



【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)

議案第 3 号

多古町地域公共交通計画別紙（地域内ライダーシステム）の策定について
多古町地域公共交通計画別紙（地域内ライダーシステム）は、別添に定めるところによる。

令和 8 年 6 月 22 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、多古タクシー有限公司が運行している多古町デマンドタクシーについて、国の「地域内ライダーシステム確保維持費国庫補助金」の要件を満たすことから、交付を受けるために必要な地域公共交通計画別紙を策定するものです。

本件については、今後の関係機関との協議により、主要部以外の箇所について修正となる場合がありますので、あらかじめご了承ください。

令和8年6月22日

（名称）多古町地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
多古町内では、多古一成田空港間シャトルバス、高速バス（京成バス千葉イースト）、路線バス（ジェイアールバス関東、京成バス千葉イースト）、一般タクシーが運行している。このほか、町がタクシー事業者（多古タクシー）に町内全域の運行を委託し、区域運行型の多古町デマンドタクシー（以下、デマンドタクシー）を運行している。 このうちデマンドタクシーは、高齢等の理由で自家用車の運転を行わない町民の、通院や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。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不可欠な交通機関である。 以上の理由から、人件費等の高騰により運行経費が上昇する中でも、地域公共交通確保維持事業の活用によりデマンドタクシーの運行を維持し、町民の生活交通手段を確保していくことが必要である。
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
（1）事業の目標 デマンドタクシー利用者を令和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。 （多古町地域公共交通計画 P56 参照）
（2）事業の効果
デマンドタクシーの運行により、高齢者等が日常生活を送る上で必要な通院や買い物など町内における移動の手段を確保することができる。また、路線バスなどを含む町内の生活交通ネットワークが連携することにより、効率的な公共交通体系が実現できる。
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
【デマンドタクシーの利便性向上】（実施主体：町・交通事業者） ・ 利用者アンケート結果等を踏まえて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。また、地域内フィードバックシステム維持費国庫補助金を活用し、運行を維持します。（多古町地域公共交通計画 P67 参照） 【共通定期券の導入検討】（実施主体：町・交通事業者） ・ 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、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。（多古町地域公共交通計画 P69 参照） 【パンフレット等の作成】（実施主体：町） ・ 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掲載するなど、外出のきっかけ作りを図ります。（多古町地域公共交通計画 P70 参照）
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運送予定者

表 1 を添付。

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図るデマンドタクシーについて、その運行に係る費用総額 30,892,840 円（見込額）のうち、多古町から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
・ 利用者数や収支について、運行事業者からの運行実績報告により現状値を把握し、各目標値と照合することで評価・測定を実施する。
7. 別表 1 の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めたとした系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
表 5 を添付。
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【 <u>貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ</u> 】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【 <u>貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ</u> 】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【 <u>貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ</u> 】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
多古町地域公共交通会議 令和8年6月22日（月） ・ 地域公共交通計画別紙（地域内ファイダーシステム確保維持事業）の策定について承認
19. 利用者等の意見の反映状況
多古町地域公共交通計画策定時に下記の調査を実施し、デマンドタクシーが高齢者等の外出を支えている実態が把握できたので、その結果を踏まえて本計画を作成した。 ・ 町民アンケート調査（15歳以上の町民2000人対象） ・ デマンドタクシー利用者アンケート調査（デマンドタクシーの利用登録者588人対象） ・ 民生委員・児童委員アンケート調査 令和7年度は令和7年4月～令和8年2月にデマンドタクシーの利用者285人に利用者アンケートを実施。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）	千葉県香取郡多古町多古 584 番地
（所 属）	多古町企画政策課
（氏 名）	大木 智也
（電 話）	0479-76-5417
（e-mail）	kikaku-seisaku@town.tako.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によりなくとも差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。
各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るように入力して下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

令和9年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利 便 増 進 特 例 措 置	運 送 継 続 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件 (別表7・ 9)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
多古町	多古タクシー有限公司	(1) 多古町デマンドタクシー		多古 町内		往 km 復 km	296日	8,880回			区域運行	①	多古台バスターミナル等の町内停留所でジェイアールバス関東の運行する補助対象地域間幹線系統多古本線・栗源線と接続	③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	多古町
(単位:人)	
人口	
人口集中地区以外	12,469
交通不便地域等	該当なし

※令和7年国勢調査人口

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
多古町地域公共交通計画	令和6年3月21日	

(1) 記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)⑩))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7(リ)に基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2) 添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。
(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

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。

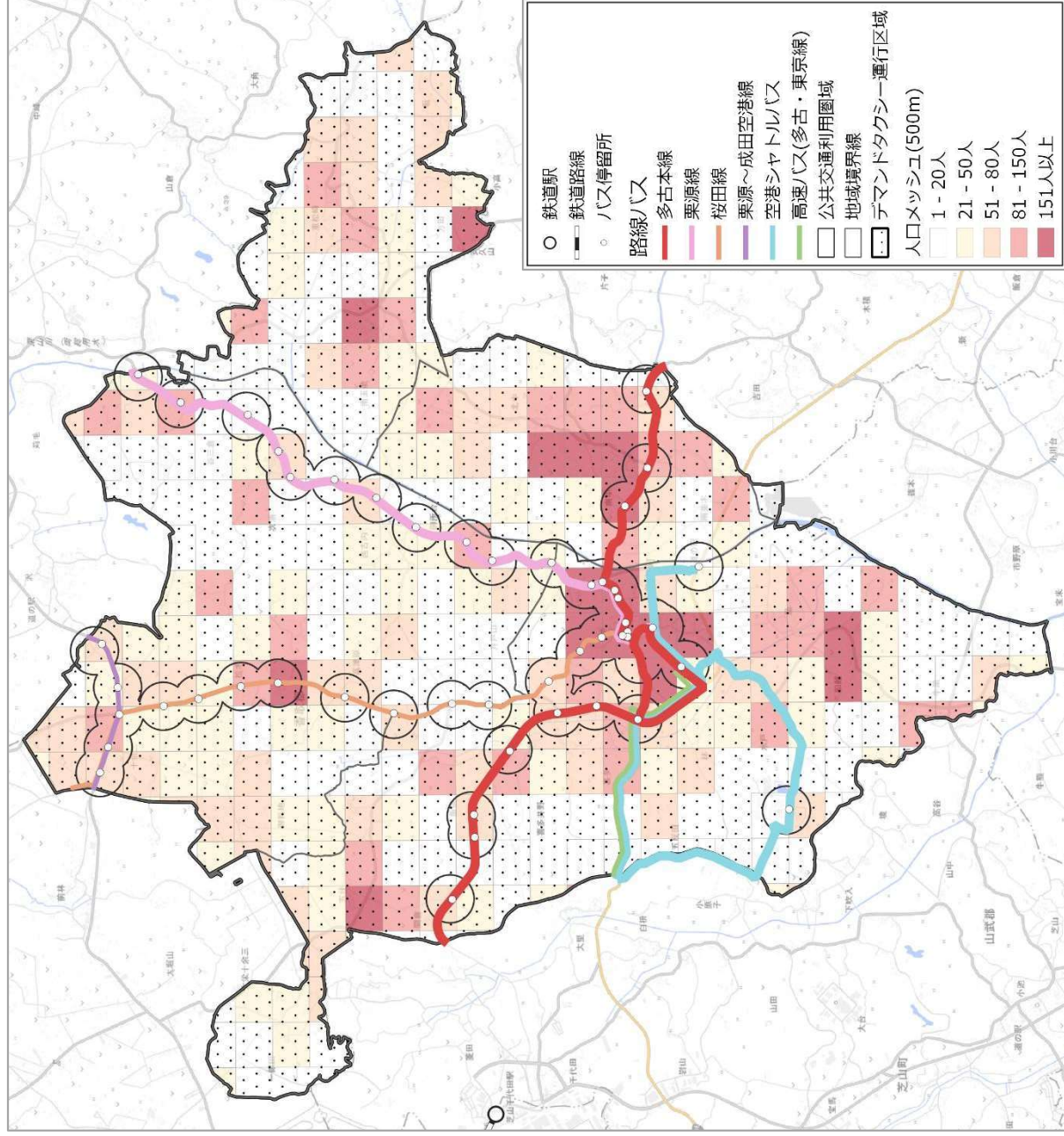


図 多古町の地域公共交通ネットワーク

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～成田空港間 シャトルバス	多古町 (千葉交通㈱) 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)
	多古本線 〈地域間幹線系統〉	ジェイアール バス関東(株)	A：JR 成田駅～八日市場駅 (全区间) 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(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
高速バス	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)
	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	多古町 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～公共施設)	運行時間 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



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の強化することで、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・香取市・匝瑳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、町民の買い物・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

収入を増やす取組、支出を減らす取組を推進し、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公共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、公共交通サービスの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
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、主に「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	<u>320人/日</u>	本町から成田空港への公共交通サービスは、主に「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「路線バスの利用促進・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「路線バスの利用促進・維持」や「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	<u>45人/日</u>	町内の移動を支える公共交通サービスは、主に「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、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	<u>108円/人</u>	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、それぞれ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	<u>1,570円/人</u>		

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	・交通事業者が運行 ・本町から成田市・匝瑺市を結ぶ定時定路型の路線	・JR 成田駅～多古台バスターミナル～八日市場駅間を運行し、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	・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	・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	・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	・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	・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	・成田空港第2ターミナル～赤池十字路～農園リゾートファーム間を運行し、主に通勤・通学時の交通手段となっている。	
空港シャトルバス	・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	・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、買い物時、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	・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	・多古台バスターミナル～東京駅間を運行し、通勤・通学時、買い物時、観光来訪時などの交通手段となっている。	
デマンドタクシー	・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	・町内全域を運行し、主に路線バス等が運行していない地域の住民の買い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バス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。一部の路線については、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金を活用します。 ○施策4に位置付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に位置付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て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。また、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用し、運行を維持します。 【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	○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、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。 【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

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。

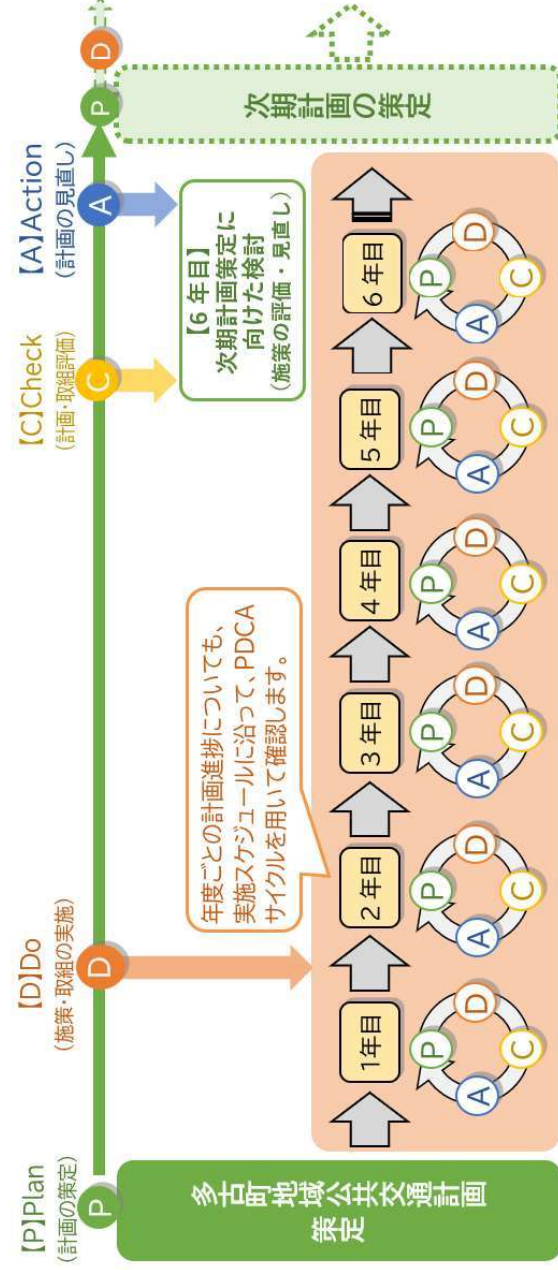


図 進捗管理イメージ

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（63 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。

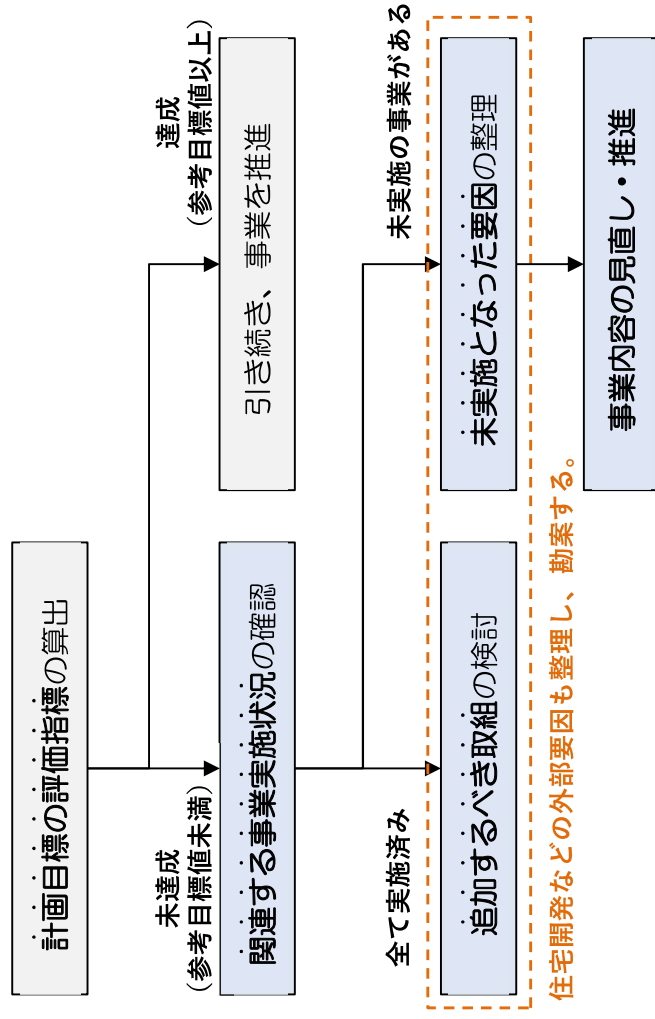


図 計画目標未達成時の検討フロー

