

議案第 3 号

多古町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

多古町地域公共交通計画別紙（地域内フィーダー系統）は、別添に定めるところによる。

令和 6 年 6 月 19 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、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 6 年 6 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 多古町地域公共交通会議
住 所 千葉県香取郡多古町多古 5 8 4 番地
代表者氏名 会長 平山 富子

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

令和6年6月19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
<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、千葉交通）、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（多古タクシー有限会社）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。</p>
<p>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。</p>
<p>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。</p>
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
<p>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。</p>
<p>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。</p>
<p>（多古町地域公共交通計画 P56 参照）</p>
(2) 事業の効果
<p>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。</p>
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
<p>【デマンドタクシーの利便性向上】（実施主体：町・交通事業者）</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。（多古町地域公共交通計画 P67参照）
<p>【共通定期券の導入検討】（実施主体：町・交通事業者）</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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）
<p>【パンフレット等の作成】（実施主体：町）</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。（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
<p>表1を添付。</p>

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27,962,440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ホただし書に基づき、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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※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 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u>
表5を添付。
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【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】</u>
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【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】</u>
(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 <u>【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】</u>
※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) <u>【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】</u>
※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庫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
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庫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6年度 第1回 令和6年6月19日(水) ・ 地域公共交通計画別紙(地域内フィーダー系統確保維持事業)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登録者アンケート調査(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

【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) 白鳥 智彦

(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、この様式によらなくて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・維持する運行システムの概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

令和7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 会社	(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 関東が運行する補助 対象地域間幹線系統 多古本線・栗源線と 接続	②

(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「○」を記載すること。
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。

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。

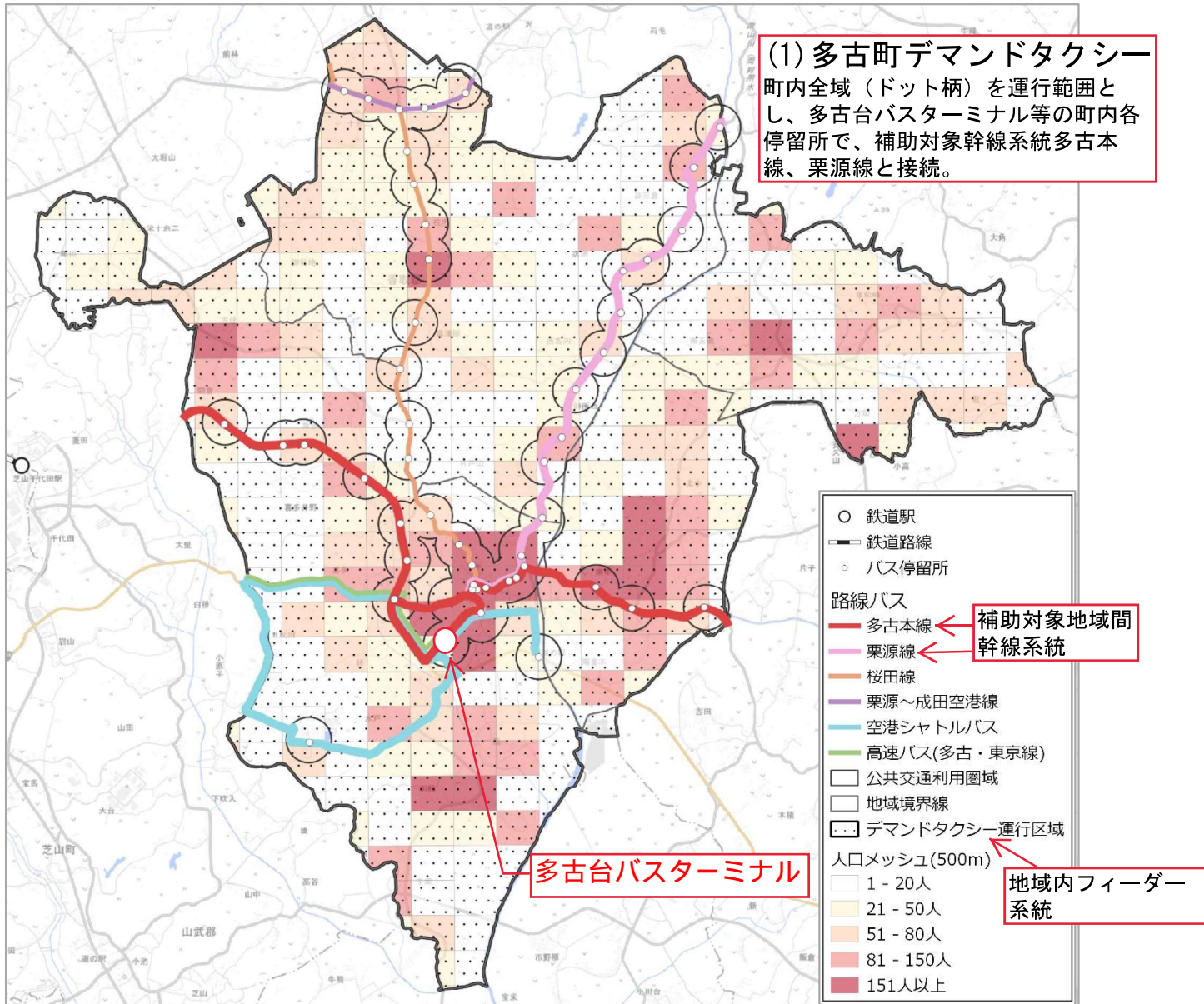


図 多古町の地域公共交通ネットワーク

多古町デマンドタクシー 登録者利用案内

デマンドタクシーとは



運転ができない方を対象とした多古町内の送迎サービスで、同じ時間帯に予約をした方々との乗り合いで移動します。

乗り合い運行のため通常のタクシーより移動時間が長くなる場合がありますが、1回の乗車につき現金400円、回数券300円で利用できます。

運行日・運行時刻

月・火・水・木・金・土

※祝日、年始（1月1日～3日）は運休

7:30～17:30

利用料金

1回乗車につき

400円（現金）

300円（回数券）

回数券（10枚綴り）

3,000円

※回数券はタクシー車内でのみ販売


運行範囲

多古町内全域

ご自宅 ↔ 公共的施設

公共的施設 ↔ 公共的施設

公共的施設とは… 病院、スーパーなどの商業施設、銀行、役場、コミュニティプラザ、バス停 など町内の施設は基本的に送迎できます。

ご利用には事前の電話または Web 予約が必要です。
詳細は次のページをご覧ください。 

お問い合わせ

多古町企画政策課（0479-76-5417）

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）の計画運行日数及び計画運行回数の積算根拠書類

【デマンドタクシー】

区域	運行日数	運行業者
町内全域	296	多古タクシー(有)

1日1台あたりの想定運行回数

運行時間	想定運行回数
7:30~8:30	1
8:30~9:30	1
9:30~10:30	1
10:30~11:30	1
11:30~12:30	1
12:30~13:30	1
13:30~14:30	1
14:30~15:30	1
15:30~16:30	1
16:30~17:30	1
計	10

計画運行日数の計算

(1) 多古町デマンドタクシー 運行曜日 月・火・水・木・金・土（祝日及び1月1日から3日を除く）

多古タクシー有限公司	R6.10	R6.11	R6.12	R7.1	R7.2	R7.3	
運行日数	26	24	26	23	22	25	
多古タクシー有限公司	R7.4	R7.5	R7.6	R7.7	R7.8	R7.9	合計
運行日数	25	24	25	26	26	24	296

計画運行回数の計算

(1) 多古町デマンドタクシー

	計画運行日数		1日1台あたりの想定運行回数		運行車両数
多古タクシー有限公司	296	×	10	×	3
	計画運行回数				
	= 8,880 回				

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	13,735 ※DID地区無し
交通不便地域等	該当なし

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)

多古町地域公共交通計画

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する記載箇所一覧表

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地域の公共交通における位置づけ・役割
多古町地域公共交通計画 61ページ
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
多古町地域公共交通計画 61ページ
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
多古町地域公共交通計画 63ページ
4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法
多古町地域公共交通計画 56ページ～57ページ、77ページ～78ページ

（添付資料）

- ・上記記載の地域公共交通計画の該当ページ（写し）

※ご参考

- ・要綱第17条第1項

陸上交通（地域内フィーダー系統）に係る地域公共交通確保維持事業（以下この条において単に「地域公共交通確保維持事業」という。）を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。

- 一 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地域の公共交通における位置づけ・役割
- 二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- 三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
- 四 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

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"> 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	<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、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	<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	<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、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	<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、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		●				
施策2 町内交通の充実化	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	●	●				
	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ら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	●	●	●	●	●	●
	ハ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。ハ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。	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

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・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指標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	現状値 以上	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	320 人/日	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	維持	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	維持	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	45 人/日	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	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、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	1,570 円/人		

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。

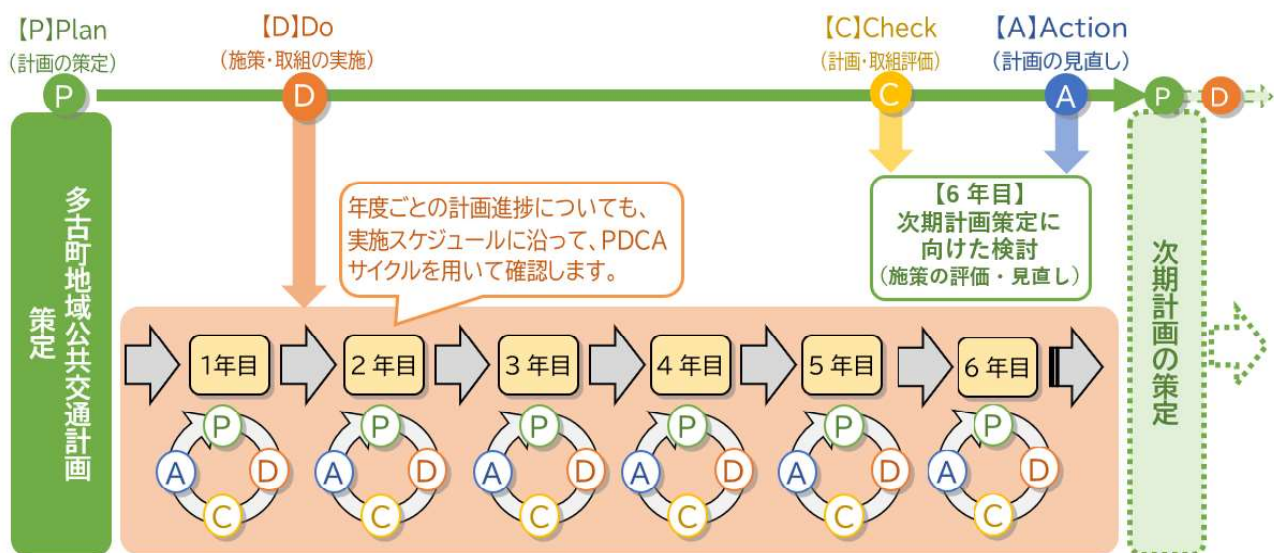


図 進捗管理イメージ

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。

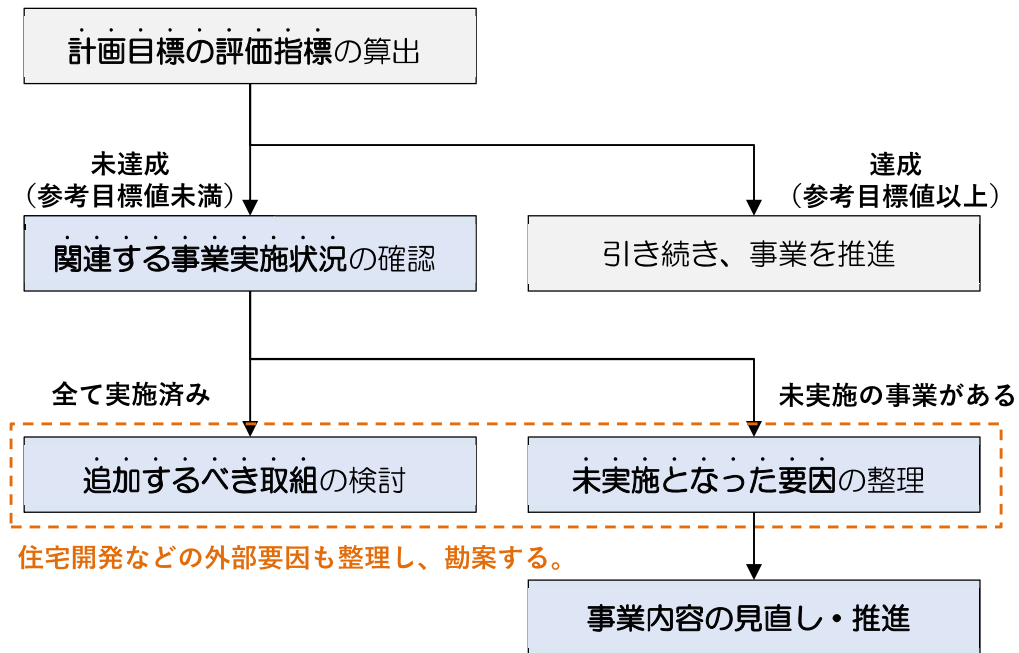


図 計画目標未達成時の検討フロー

