

東庄町地域公共交通計画

東庄町地域公共交通会議

令和7年3月

[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 東庄町の地域特性	2
2-2 地域公共交通の現状	11
2-3 上位・関連計画において公共交通に求められる役割	17
3. 地域公共交通が抱える課題	21
4. 地域公共交通が目指す方向性	24
4-1 基本理念・計画目標	24
4-2 評価指標設定の考え方	25
4-3 地域公共交通ネットワークの基本的な考え方	26
5. 計画目標達成に向けた施策及び事業	27
5-1 事業一覧	27
5-2 実施スケジュール	28
6. 計画の推進体制	29
6-1 推進体制	29
6-2 進捗管理手法	29
6-3 本計画の進捗状況の確認方法	30

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、鉄道、外出支援巡回バス「おでかけ号」（以下、「おでかけ号」という。）、タクシーが運行されており、町民の生活を支えています。さらに令和 4 年 11 月からデマンドタクシーの実証運行を行っており、地域住民の新たな移動手段としての役割を担いつつあります。

一方で、新型コロナウイルス感染症拡大後におけるおでかけ号利用者の低迷、交通事業者の深刻な人手不足などが問題となっており、対応が必要となっています。

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、「東庄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。

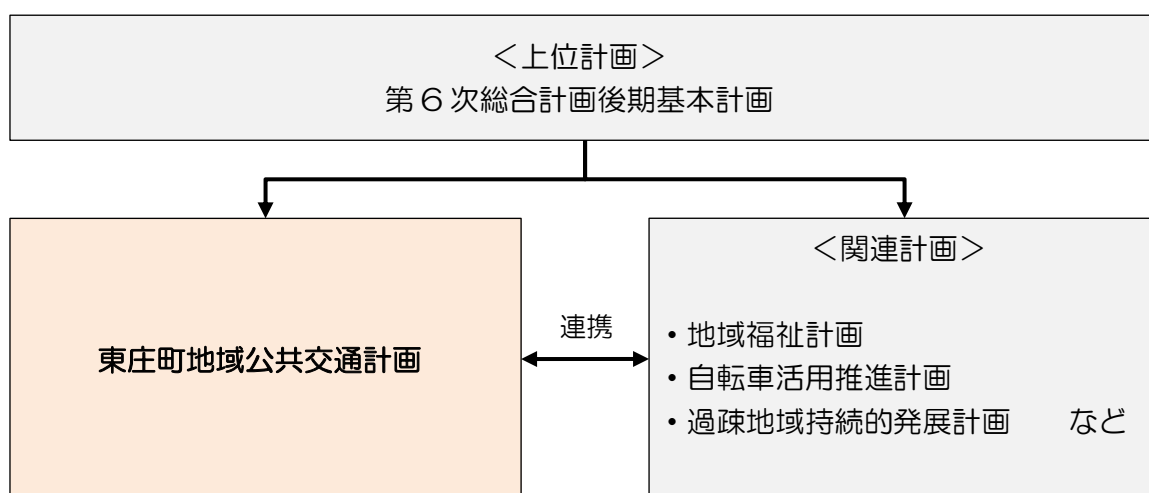


図 計画の位置付け

1-3 計画対象

本計画の区域は、東庄町全域とします。なお、近隣自治体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 7 年度～令和 11 年度の5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

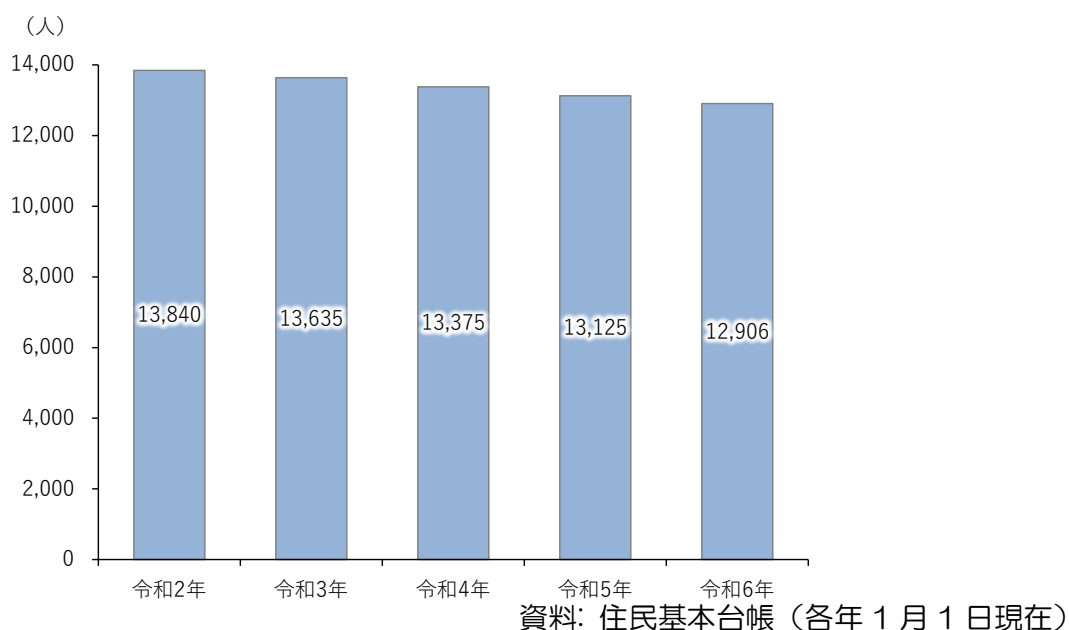
2-1 東庄町の地域特性

2-1-1 人口動態

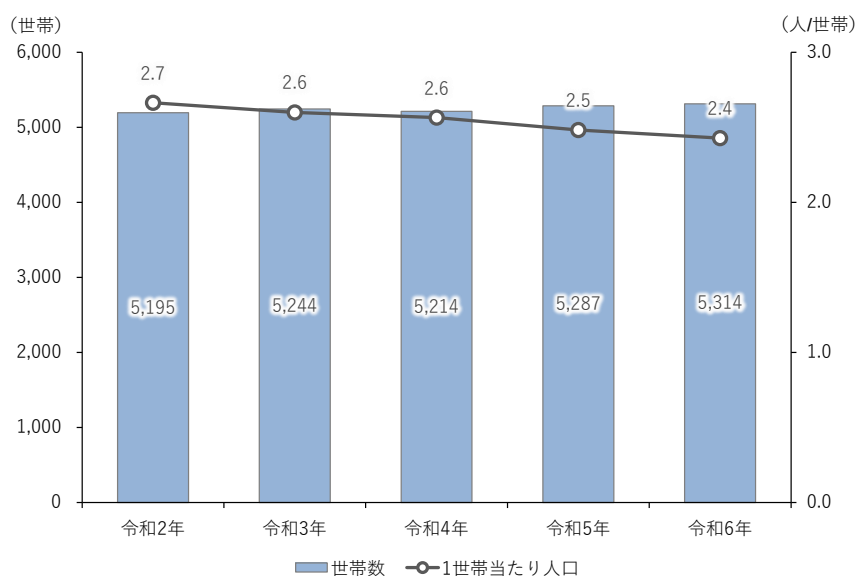
1) 人口推移

本町の人口は、令和6年で約12,900人、世帯数は約5,300世帯となっています。令和6年の人口は、4年前の令和2年に比べて約930人減少していますが、世帯数は令和2年に比べて約120世帯増加しており、令和6年の1世帯当たり人口は2.4人となっています。

■人口の推移



■世帯数及び1世帯当たり人口の推移



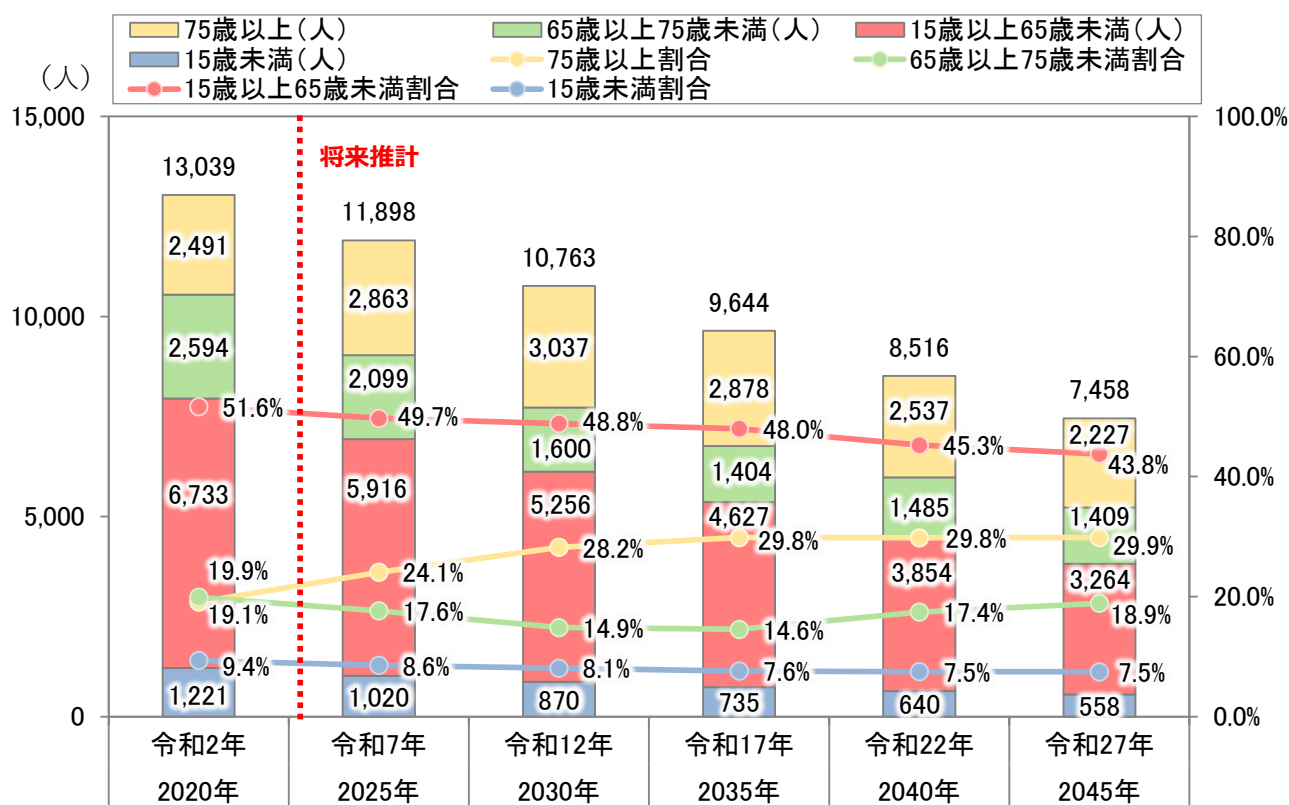
2) 人口推計

国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、本町の人口は経年的に減少すると想定されており、令和2年の13,039人から、令和27年には7,458人にまで減少することが見込まれています。

15歳未満の年少人口割合は、令和2年の9.4%から令和27年には7.5%に減少、15歳以上65歳未満の生産年齢人口割合は、51.6%から43.8%にまで減少、65歳以上の老年人口割合は、39.0%から48.8%に増加する見込みとなっています。

■人口の推計

	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）	1,221	1,020	870	735	640	558
15歳以上65歳未満（人）	6,733	5,916	5,256	4,627	3,854	3,264
65歳以上（人）	5,085	4,962	4,637	4,282	4,022	3,636
65歳以上75歳未満（人）	2,594	2,099	1,600	1,404	1,485	1,409
75歳以上（人）	2,491	2,863	3,037	2,878	2,537	2,227
総人口（人）	13,039	11,898	10,763	9,644	8,516	7,458
15歳未満割合	9.4%	8.6%	8.1%	7.6%	7.5%	7.5%
15歳以上65歳未満割合	51.6%	49.7%	48.8%	48.0%	45.3%	43.8%
65歳以上割合	39.0%	41.7%	43.1%	44.4%	47.2%	48.8%
65歳以上75歳未満割合	19.9%	17.6%	14.9%	14.6%	17.4%	18.9%
75歳以上割合	19.1%	24.1%	28.2%	29.8%	29.8%	29.9%

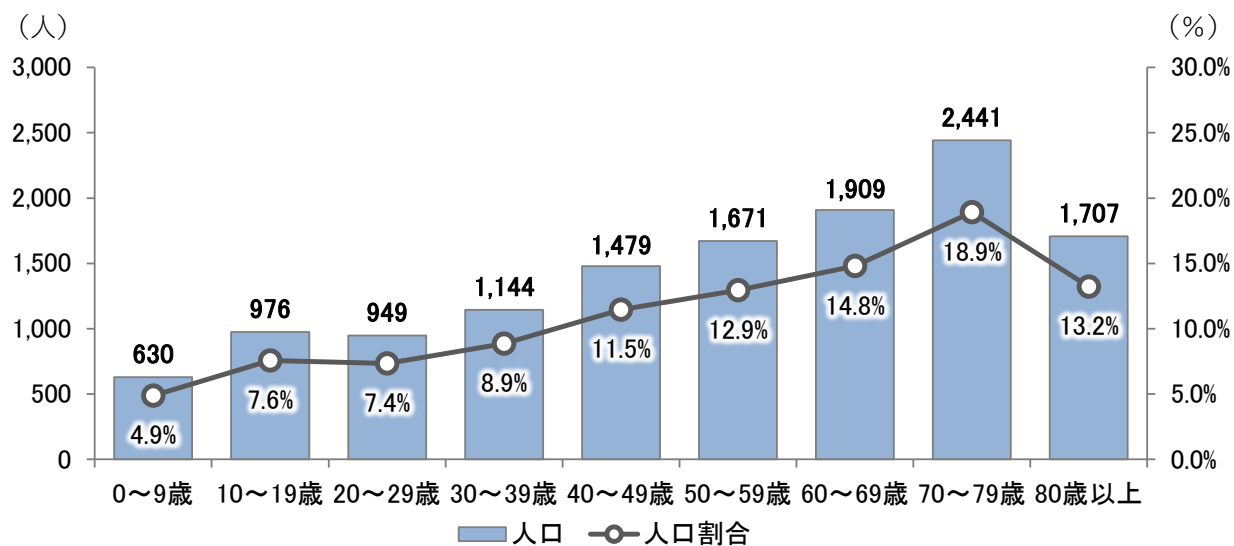


資料：令和2年国税調査及び国立社会保障・人口問題研究所（各年10月1日現在）

3) 年齢別人口

令和6年1月1日現在の年齢別人口を見ると70歳代が2,441人と最も多く、次いで60歳代が1,909人となっています。60歳以上の人口は、全人口の46.9%となっています。

■年齢別人口



資料: 住民基本台帳（令和6年1月1日現在）

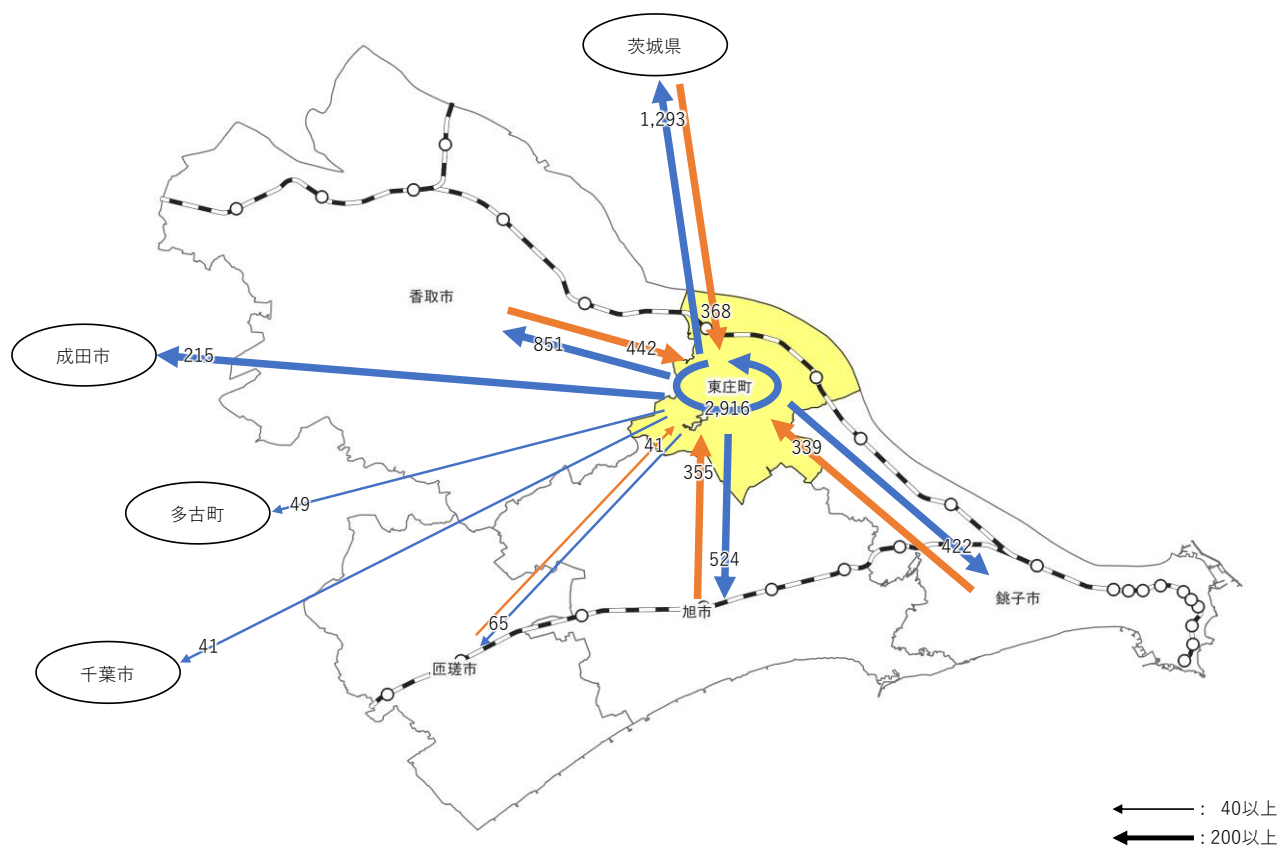
2-1-2 人の動き

1) 通勤流動

東庄町内に通勤している人が最も多く 2,916 人となっています。

町外への通勤をみると、茨城県（1,293 人）、香取市（851 人）、旭市（524 人）となっており、周辺市町と東庄町との間の移動も見られます。

■通勤目的における人の動き

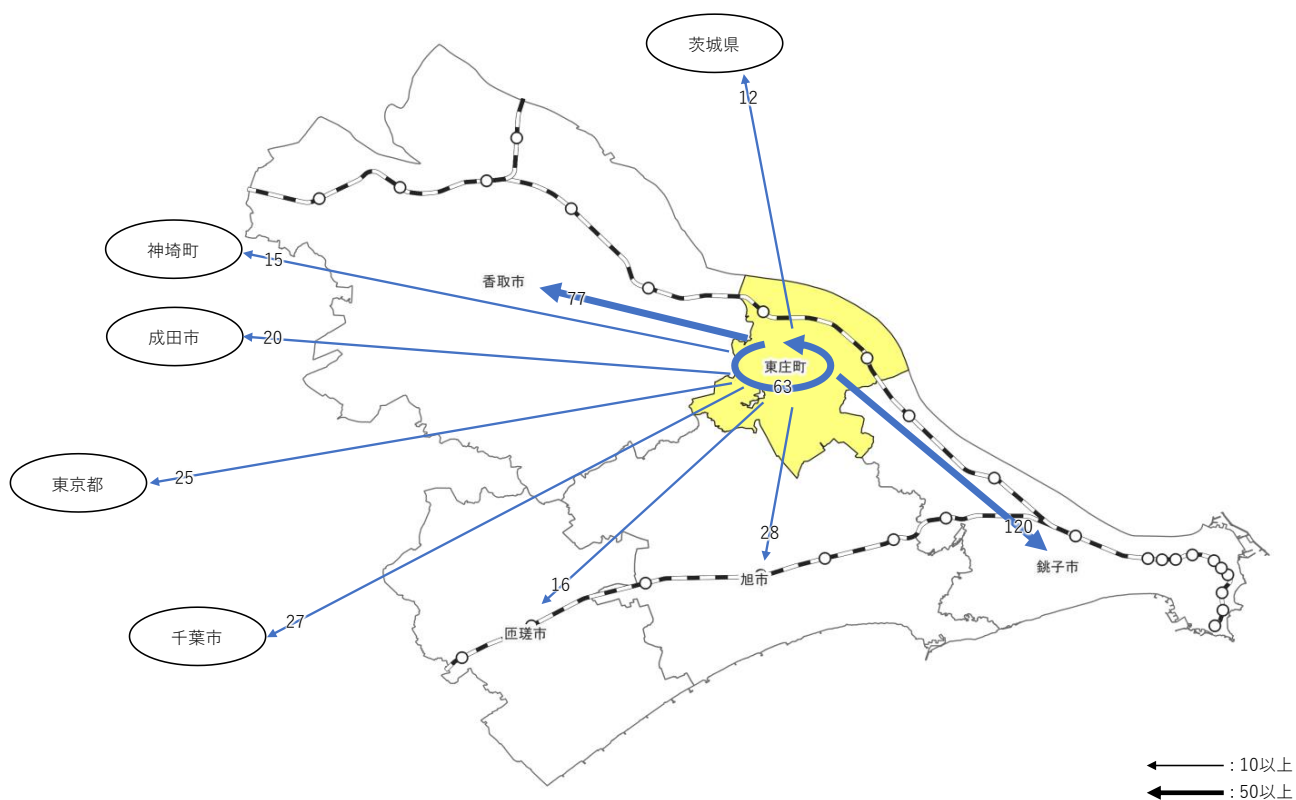


資料：国勢調査（令和2年）

2) 通学流動

町外への通学をみると、銚子市（120人）、香取市（77人）、旭市（28人）となっており、周辺市町と東庄町との間の移動が見られます。

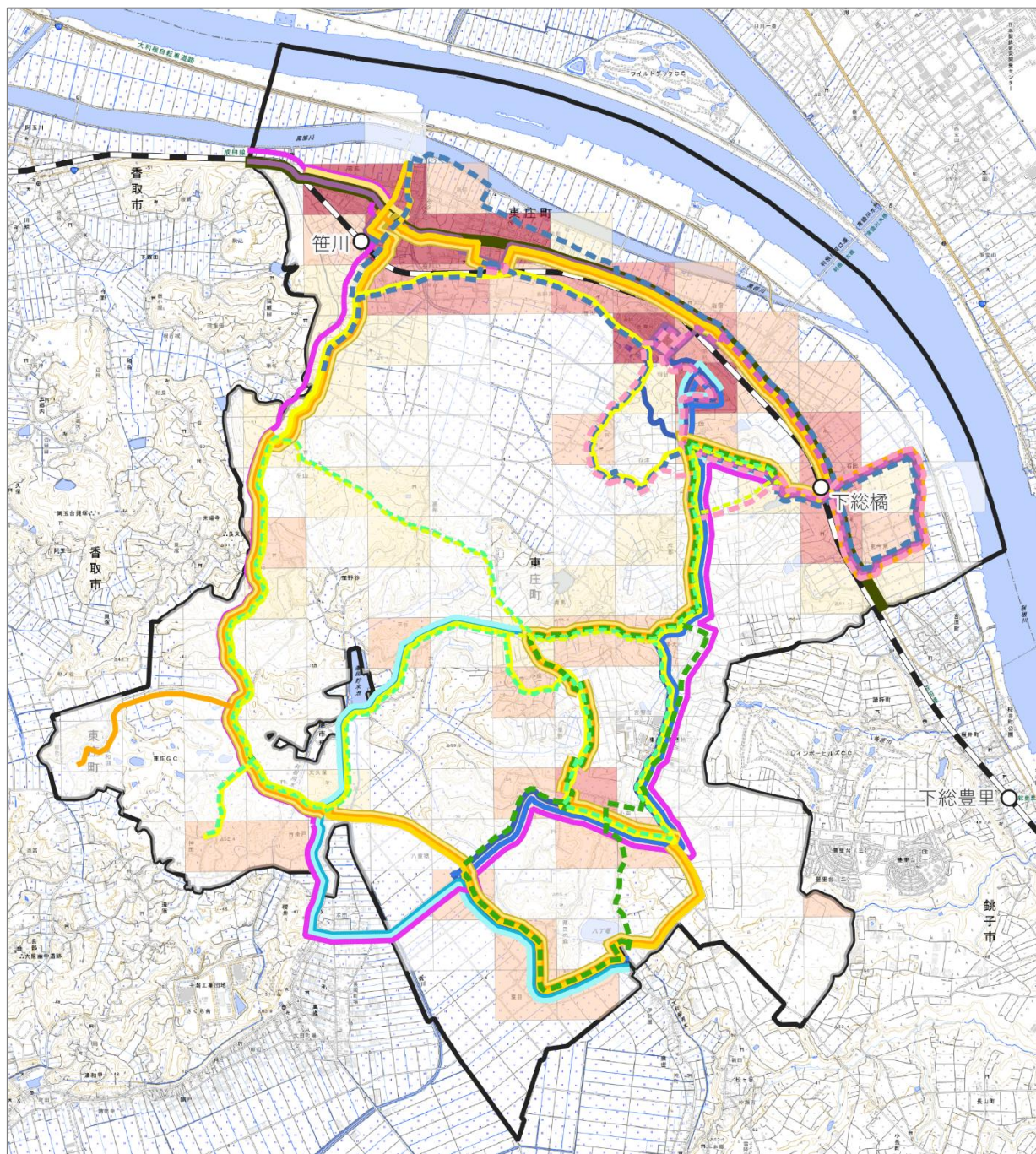
■通学目的における人の動き



資料：国勢調査（令和2年）

2-1-3 人口分布

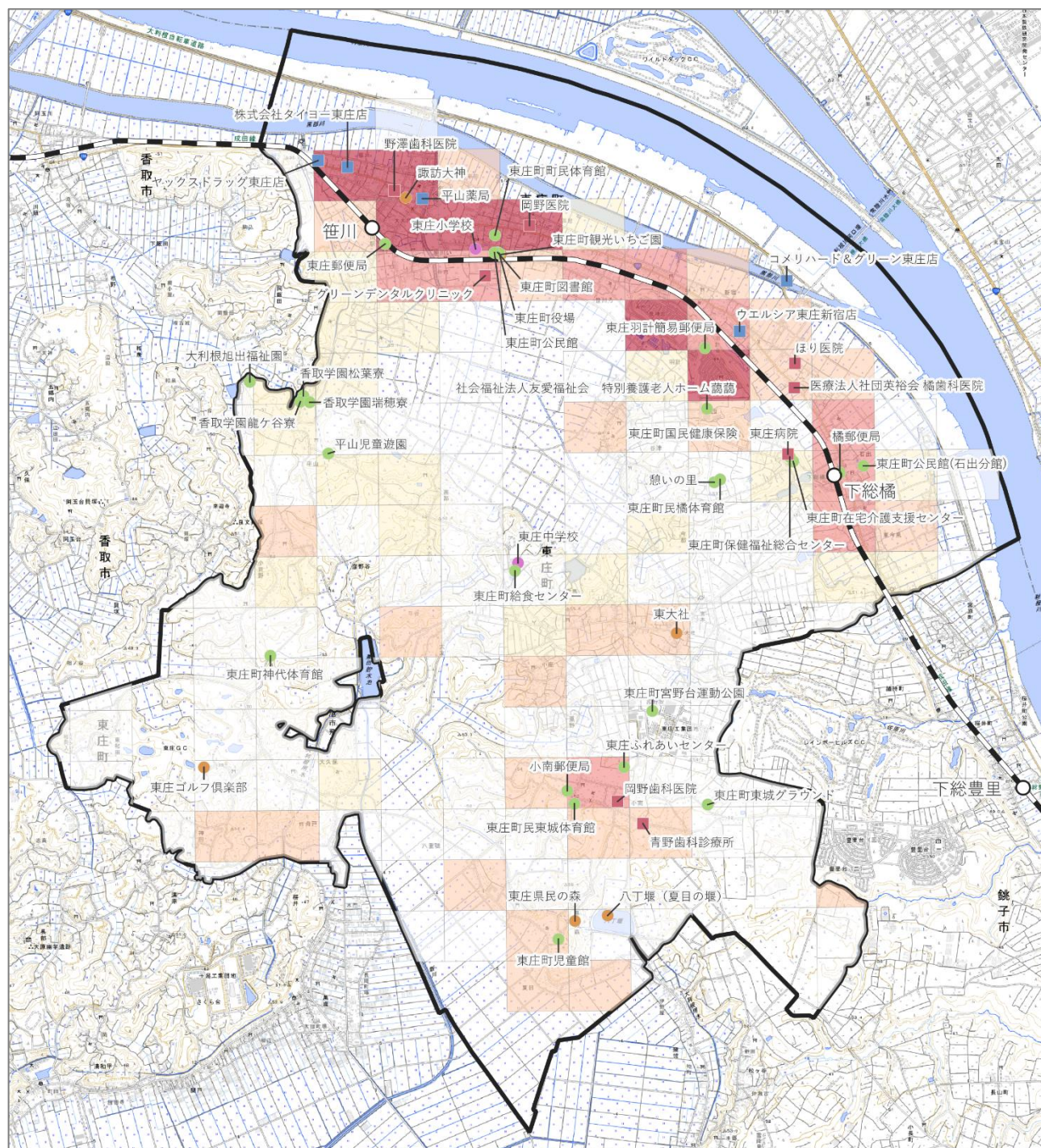
人口分布をみると、鉄道沿線に人口集積が多くみられます。その他、小南・夏目など町の南部に点在しています。



○ 鉄道駅	町内一周ルート(2号車・左回-1便)	高速バス
— 鉄道路線	町内一周ルート(1号車・右回-1便)	鉾子東京線(高速バス)
おでかけ号	町内一周ルート(3号車・右回-2便)	町境
--- 神代方面	町内一周ルート(3号車・左回-5便)	人口メッシュ(500m)
--- 神代・東城方面	町内一周ルート(2号車・左回-10便)	1 - 50人
--- 東城方面	小見川総合病院ルート(1-5以外)	51 - 100人
--- 橋方面(1号車)	小見川総合病院ルート(1号-5便)	101 - 200人
--- 橋方面(3号車)	旭中央病院ルート(1号-8便, 2号-2.3.5便)	201 - 400人
--- 笹川・橋方面	旭中央病院ルート(1号-9便)	401人以上
	旭中央病院ルート(2号-6便)	
	旭中央病院ルート(3号-3.4便)	

2-1-4 施設立地状況

主要施設の立地状況をみると、鉄道沿線に立地が多くなっています。商業施設や医療施設においては鉄道沿線にのみ立地しています。



施設

町境

- 商業施設
 - 医療施設
 - 公共施設
 - 教育施設
 - 観光施設
 - 鉄道駅
 - 鉄道路線
- 人口メッシュ(500m)
- 1 - 50人
 - 51 - 100人
 - 101 - 200人
 - 201 - 400人
 - 401人以上

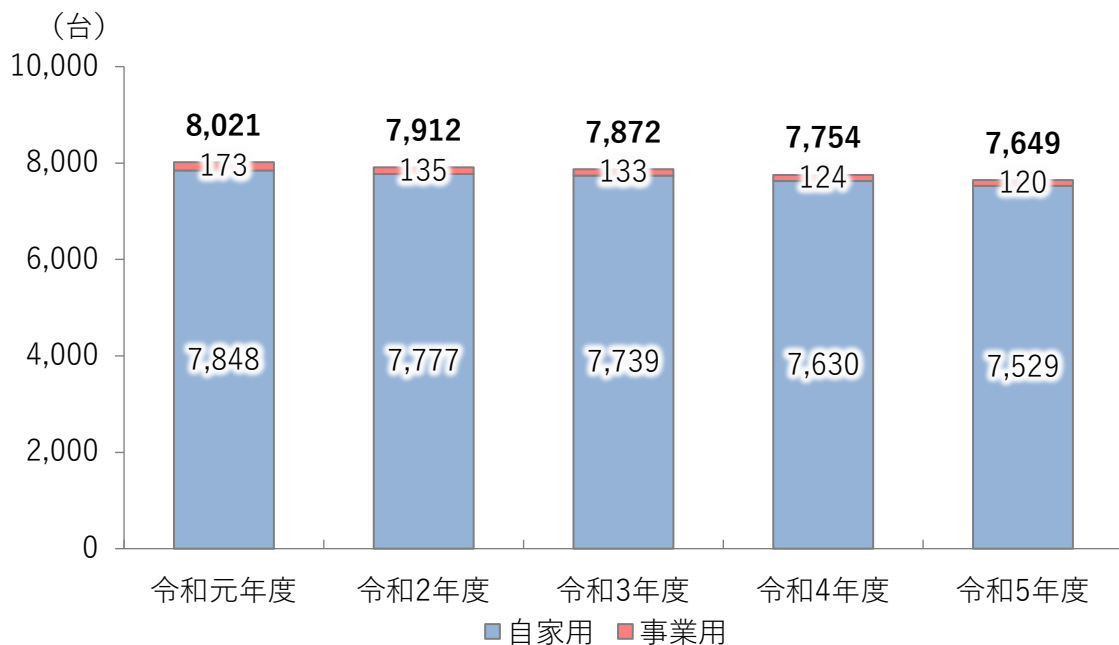
■施設等の立地状況

2-1-5 自動車保有状況

自家用車の保有台数は、令和5年度3月末時点で7,649台となっています。

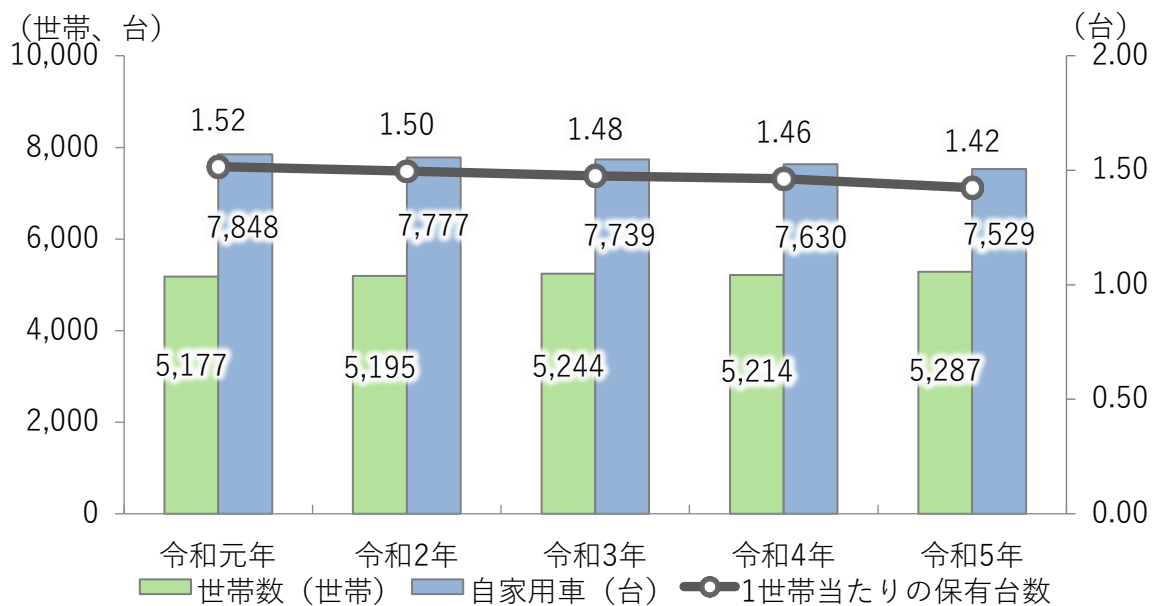
1世帯当たりの自家用車保有台数は、令和5年度末時点で1.42台となっており、自動車依存が高い状況となっています。

■自動車保有状況の推移



資料：関東運輸局統計情報（各年3月末時点）

■1世帯当たりの自家用車保有台数の推移

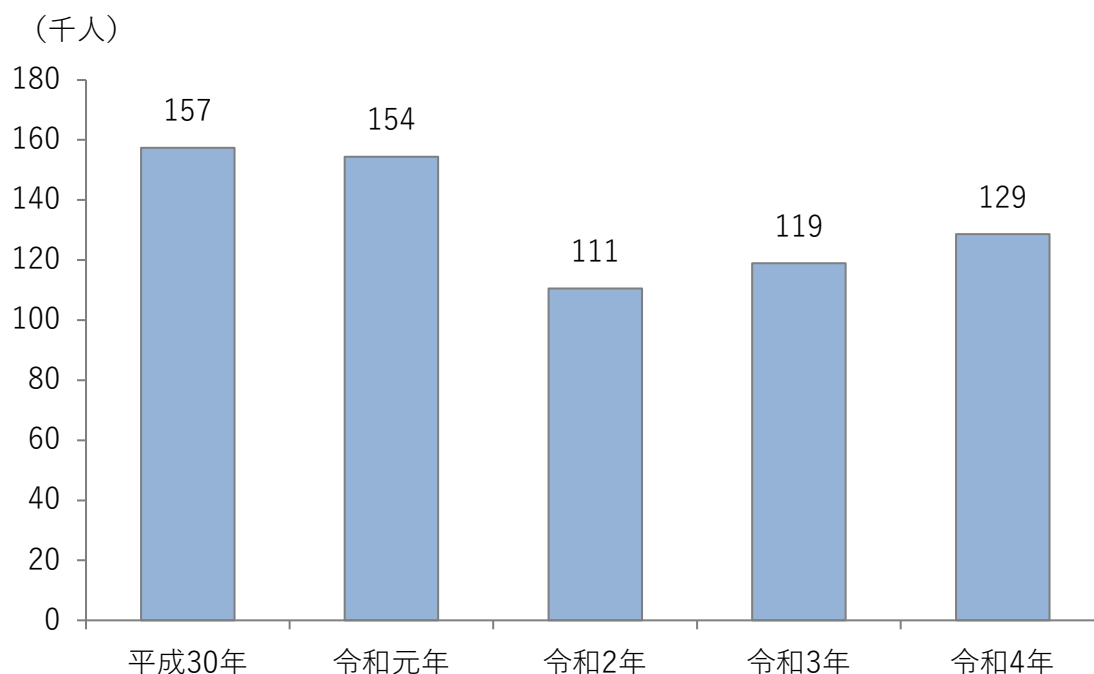


資料：関東運輸局統計情報（各年度末時点）

2-1-6 観光来訪者

観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症の影響で、令和元年から2年にかけて大きく減少しています。令和4年時点では約13万人と回復傾向となっています。

■東庄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）

■主な観光施設の入込客数

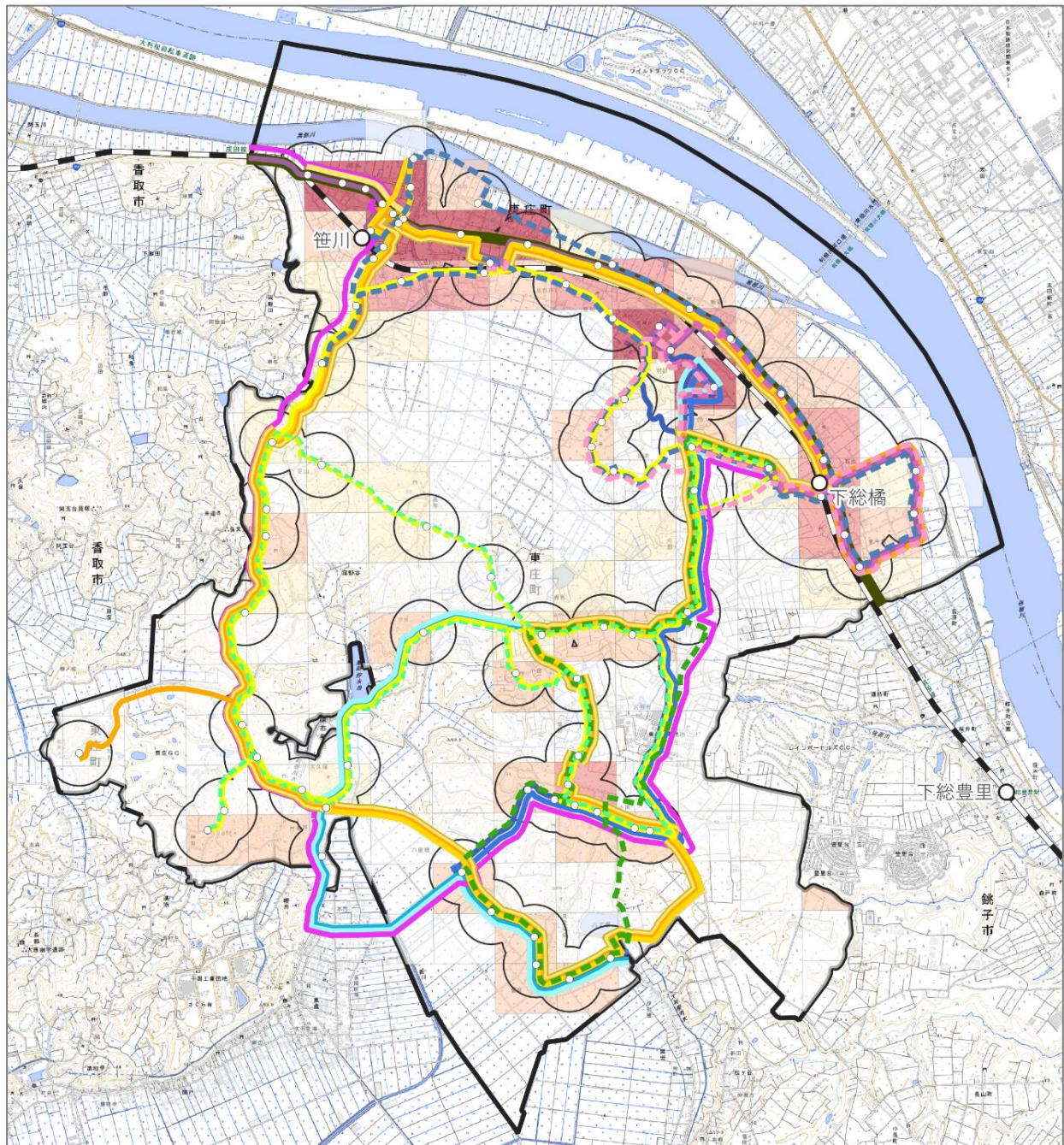
	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	(人)
東庄ゴルフ倶楽部	40,000	40,000	40,000	50,000	60,000	
東庄県民の森	60,000	60,000	50,000	50,000	50,000	
東庄町観光いちご園	40,000	30,000	20,000	20,000	20,000	
東庄パーク & ビア夏祭り	10,000	-	-	-	-	
合計	150,000	130,000	110,000	120,000	130,000	

資料：千葉県観光入込調査報告書（各年12月末現在）

2-2 地域公共交通の現状

2-2-1 東庄町の地域公共交通ネットワーク

人口集積が見られる地域においては、おでかけ号により公共交通サービスが提供されています。



○ 鉄道路駅	町内一周ルート(2号車・左回-1便)	高速バス
— 鉄道路線	町内一周ルート(1号車・右回-1便)	■ 銚子東京線(高速バス)
おでかけ号	町内一周ルート(3号車・右回-2便)	□ 公共交通利用圏域
--- 神代方面	町内一周ルート(3号車・左回-5便)	□ 町境
--- 神代・東城方面	町内一周ルート(2号車・左回-10便)	人口メッシュ(500m)
--- 東城方面	小見川総合病院ルート(1号-5以外)	1 - 50人
--- 橋方面(1号車)	小見川総合病院ルート(1号-5便)	51 - 100人
--- 橋方面(3号車)	旭中央病院ルート(1号-8便, 2号-2.3.5便)	101 - 200人
--- 笹川・橋方面	旭中央病院ルート(1号-9便)	201 - 400人
	旭中央病院ルート(2号-6便)	401人以上
	旭中央病院ルート(3号-3.4便)	

表 東庄町の地域公共交通（令和6年3月時点）

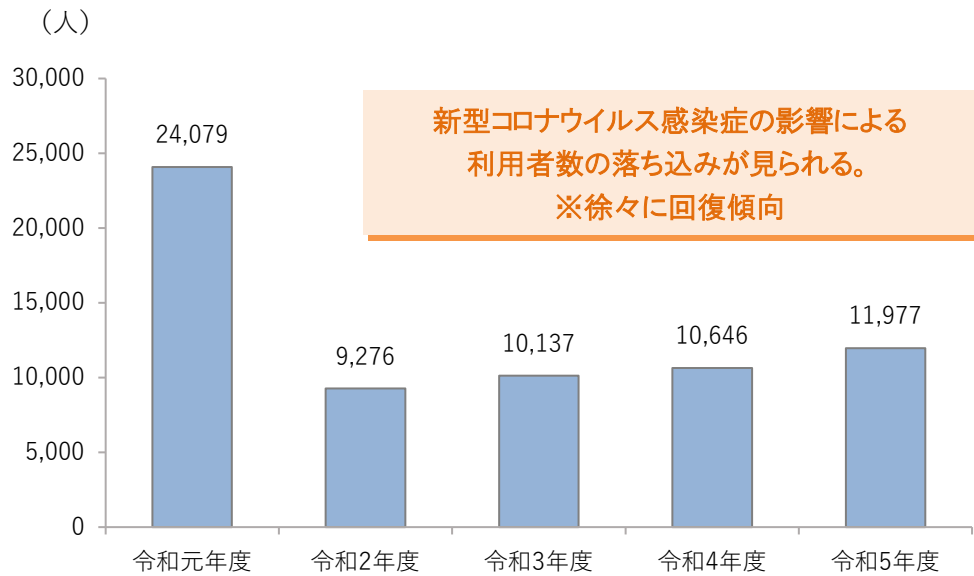
交通モード	実施主体	運行区間 エリア	運行本数 （平日・片道）
鉄道	東日本旅客鉄道 株式会社	銚子駅～笹川駅 ～成田駅	約 18 便（成田方面）
高速バス （銚子東京線）	千葉交通株式会社	銚子～東庄～東京	約 14 便（東京方面）
おでかけ号	東庄町	町内全域	町内一周ルート：5 便 神代方面：1 便 東城方面：1 便 神代・東城方面：1 便 笹川・橘方面：1 便 橘方面：2 便 香取おみがわ医療センタールート：6 便 旭中央病院ルート：4 便
デマンド交通 （実証中）			7 時 00 分から 18 時 00 分 ※予約に応じて運行

2-2-2 公共交通の利用状況

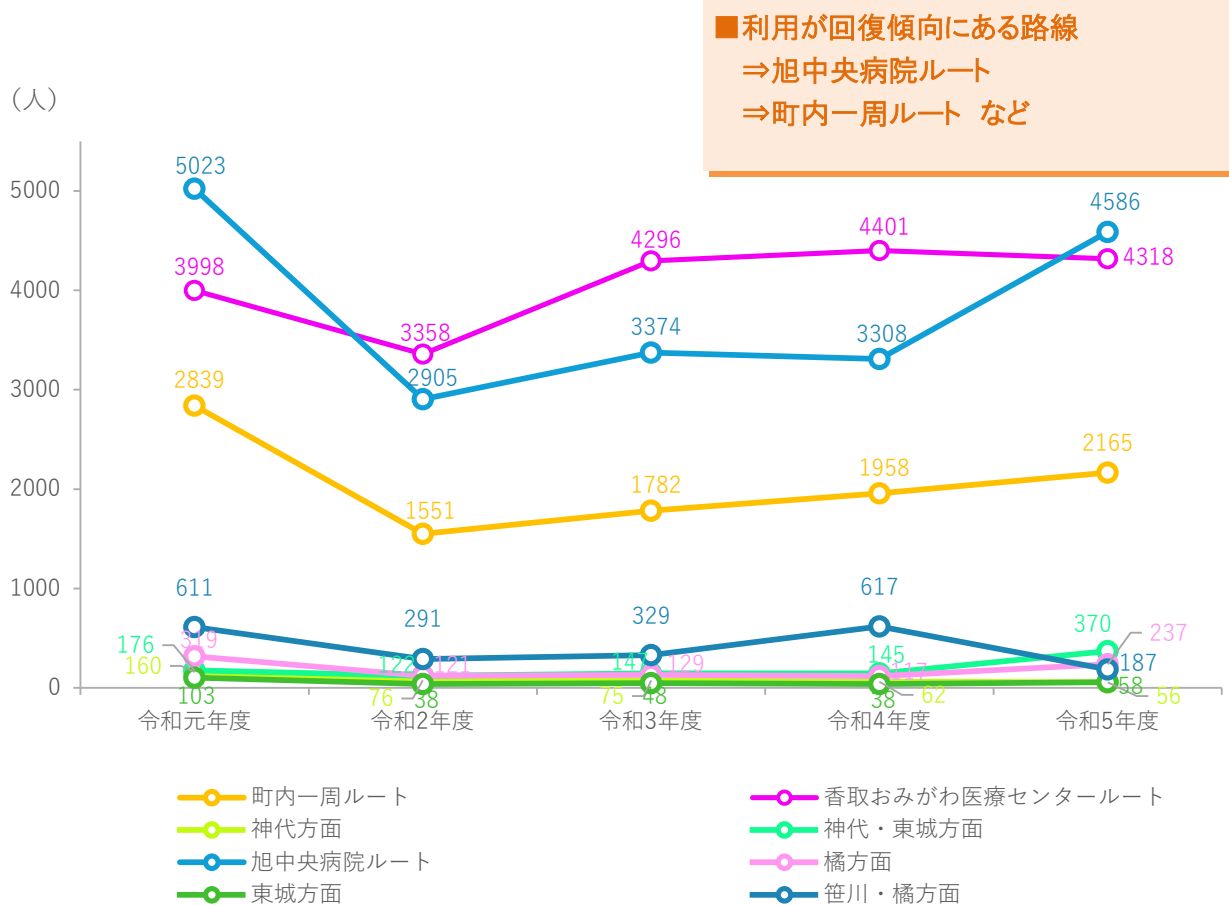
町内を運行する公共交通の利用状況を次のとおり整理しました。

1) おでかけ号

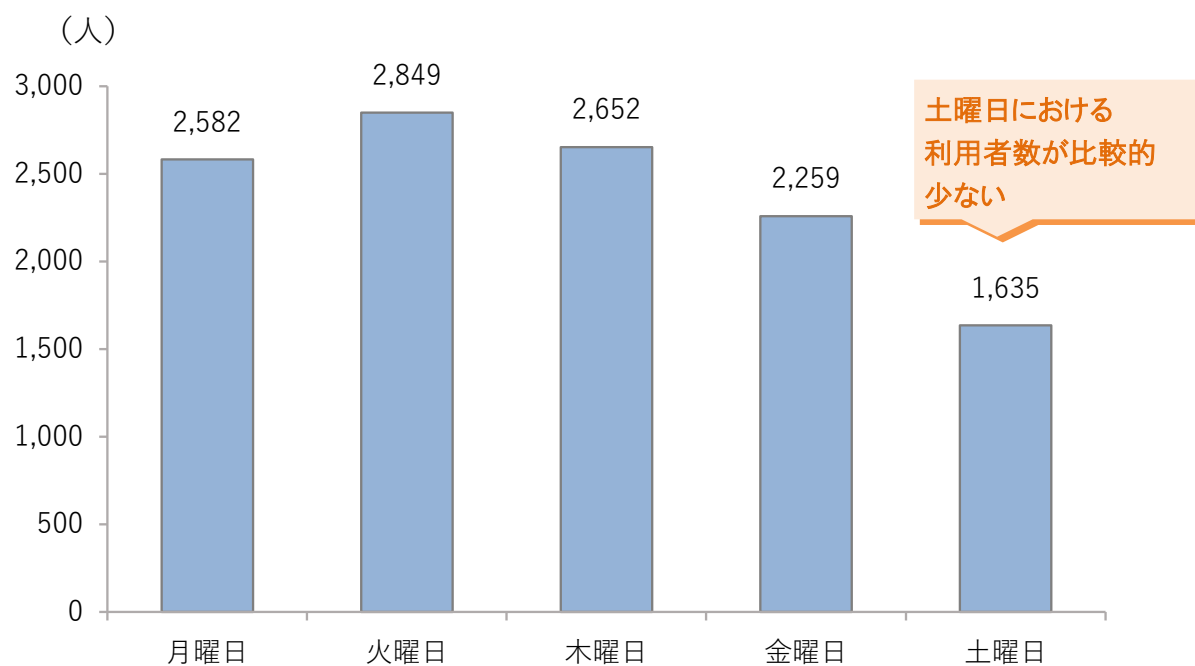
① 年間利用者数（令和元年度～令和5年度）



② 路線別利用者数（令和元年度～令和5年度）

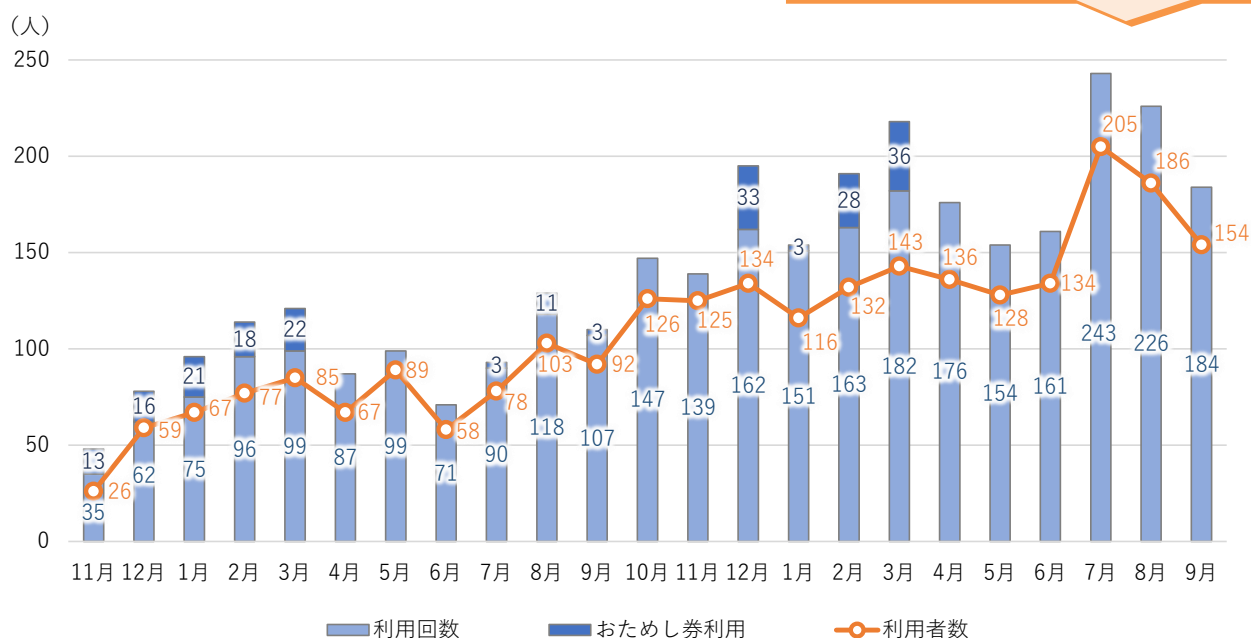


③ 曜日別利用者数（令和 5 年度）

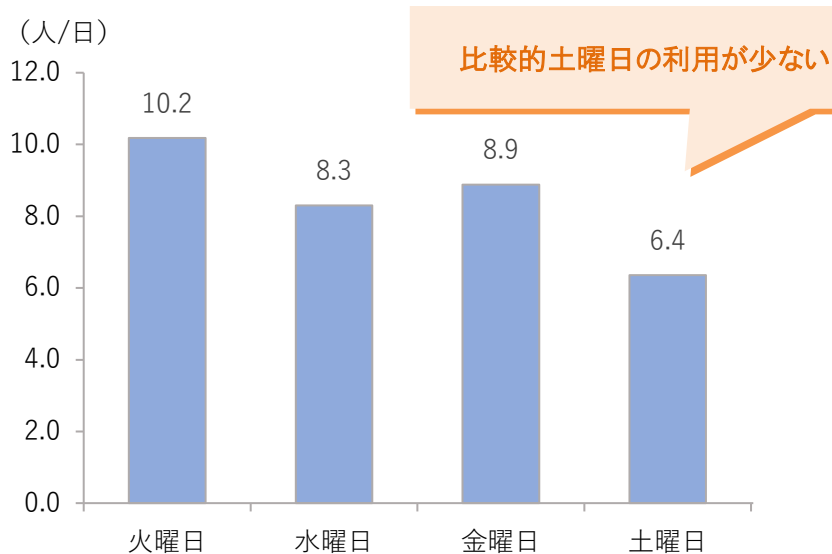


2) デマンドタクシー

① 月別利用者数（令和4年11月～令和6年9月）



② 曜日別 1 日当たり利用者数（令和4年11月～令和6年9月）



③ 発着回数（上位 10 か所）（令和 4 年 11 月～令和 6 年 9 月）

通院や買物等、
幅広く利用されている。

発着地	発着回数	割合
自宅	2949	48.7%
東庄病院	614	10.1%
下総橋駅	434	7.2%
タイヨー	417	6.9%
橘歯科	148	2.4%
ウエルシア	125	2.1%
笹川駅	107	1.8%
グリーンデンタル	98	1.6%
ヤックス	97	1.6%
役場	71	1.2%
ヤワタホーム	71	1.2%

2-3 上位・関連計画において公共交通に求められる役割

1-2 計画の位置付け（P1）で示した上位・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。

2-3-1 第6次東庄町総合計画後期基本計画

項目	内容
計画期間	2022 年度（令和 4 年度）～2025 年度（令和 7 年度）
計画概要	東庄町総合計画は、本町のまちづくりの基本理念や具体的な施策などについて、中長期的な視点から策定していくものであり、町が策定する各種計画の上位計画と位置付けられます。 その役割としては、以下の点があげられます。 ○町の総合的・長期的な行政運営の指針 ○住民の地域社会における活動の指針 ○国や県、他市町村等に対して示すまちづくりの指針 また、第6次総合計画においては、前期基本計画の施策として設定した 28 の分野項目について引き続き、後期基本計画においても施策推進、進捗管理を図るとともに、「第2期東庄町総合戦略」との整合を図りながら、人口減少対策・地域活性化対策に係る課題を重点政策として優先的に取り組みます。 こうしたことを踏まえ、第6次総合計画後期基本計画では、進捗管理のさらなる効率化を図りながら、重点的に検討すべき課題を後期基本計画の重点政策として具体的に設定します。
目指す将来像 計画目標	躍動・連携・地域力 とうのしょう ～地域の宝を地域の力で次代へ～
基本目標	・元気と絆の社会づくり（保健・福祉） ・個性を活かしたにぎわいづくり（産業・移住定住） ・次代へつなぐ人づくり、地域づくり（教育・文化） ・自然と安らぎの暮らしづくり（都市基盤・環境） ・みんなが参加する地域のつながりづくり（地域運営）
公共交通に 関連する施策・取組	後期基本計画の重点政策 公共交通ネットワークの構築 第4節 自然と安らぎの暮らしづくり（都市基盤・環境） 分野項目 3 地域交通 施策 1 地域に密着した公共交通手段の確保 ①町内循環バス「おでかけ号」の適切な運行体制の検討 高齢者や障害者など自動車での移動が困難な方の増加に備え、地域に密着した公共交通のあり方を検討し、外出や買い物の利便性の確保を図ります。 ②地域公共交通計画の策定 公共交通に関する取組みを総合的かつ計画的に推進するため、地域公共交通計画を策定します。

2-3-2 地域福祉計画

項目	内容
計画期間	2023 年度（令和 5 年度）～2027 年度（令和 9 年度）
計画概要	「地域福祉計画」は、「地域の助け合いによる福祉（地域福祉）」を推進するため、一人ひとりの尊厳を重んじ、人と人とのつながりを基本として、困ったときに助け合う「顔の見える関係づくり」、お互いを認め合い支え合う「ともに生きる社会づくり」をめざすための「理念」と「仕組み」をつくる計画です。 即ち、住民・福祉団体・福祉施設関係者・行政などが、それぞれの役割の中で、お互いに力を合わせる関係をつくり、住民のボランティアパワー、関係諸団体の活動、公的サービスの連携の下で、「自助」「共助」「公助」を重層的に組み合わせた「地域ぐるみの福祉」を推進するための計画です。 地域福祉の推進は、福祉の面からまちづくりを進めることになるとともに、第6次東庄町総合計画における町の将来像の実現に寄与するものと考えられます。
目指す将来像 計画目標	地域の力で築く 安心・共生のまち とうのしょう
基本目標	基本目標 1 地域で支え合う安心ネットワークづくり 基本目標 2 サービスを利用しやすい環境づくり 基本目標 3 地域福祉を支える多様な担い手づくり
公共交通に 関連する施策・取組	基本目標 1 地域で支え合う安心ネットワークづくり (3) 外出・移動支援の充実 ②公共交通や移動手段の充実 ○交通機関の有機的連携などにより通勤・通学者の利便性向上を図り、高齢者や学生などの自家用車利用が困難な住民の交通手段となる公共交通の一層の充実に努めます。 ○医療機関への通院や買い物などに一層便利に利用できるよう外出支援巡回バス「おでかけ号」の運行ダイヤの見直しなどを行うとともに、巡回路線や停留所の設置場所などについても改善に努め、高齢者や障がいのある人の外出の支援と生活の質の維持に努めます。 ○「福祉タクシー利用料金助成制度」の継続や障がいのある人を対象とした「移動支援事業」の充実を図ります。

2-3-3 自転車活用推進計画

項目	内容
計画期間	2022 年度（令和 4 年度）～2026 年度（令和 8 年度）
計画概要	国では、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」を平成 29 年 5 月に施行し、さらに平成 30 年 6 月に「自転車活用推進計画」が閣議決定されました。 東庄町におきましても、多くの住民が近隣への移動や通勤等、自動車を主な移動手段として使用していますが、自転車利用の環境整備が遅れているため、通学や高齢者の移動における安全確保が課題となっています。 少子高齢化が進む東庄町では、水と緑に恵まれた自然環境が住民の大きな財産となっており、環境負荷の軽減、健康増進、交通安全環境の向上、観光振興等の好影響を創出する自転車を活用したまちづくりを推進することを目的として「東庄町自転車活用推進計画」を策定しました。
目指す将来像 計画目標	次世代へつなぐ自転車にやさしいまちづくり
基本目標	基本方針 1 道路整備による連続的な自転車走行空間の確保 基本方針 2 事故等の危険要因の把握とその対応策の明確化及び情報提供 基本方針 3 自転車利用促進による持続可能なやさしいまちづくり 基本方針 4 交流人口拡大に向けた自転車利用環境づくり
公共交通に 関連する施策・取組	基本方針 4 交流人口拡大に向けた自転車利用環境づくり サイクリスト向けの環境整備を進め、町の観光振興を推進します。 目標 1 町内サイクリングコースの充実 施策 1 大規模サイクリング道路と町内サイクリングコースの接続 施策 2 サイクリングコースの案内、誘導サイン等の整備 目標 2 サイクリングによる地域振興の推進 施策 1 手軽にサイクリングを楽しむ環境の整備 施策 2 地域資源を活用したサイクリングツアー、イベント等の開催

2-3-4 過疎地域持続的発展計画

項目	内容
計画期間	2021 年度（令和 3 年度）～2026 年度（令和 8 年度）
計画概要	平成 29 年 4 月 1 日過疎地域自立促進特別措置法により過疎地域市町村として指定され、令和 3 年 3 月 31 日までの期間において過疎地域自立促進計画を実行しました。引き続き令和 3 年 4 月 1 日過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法の施行に伴い、過疎地域の指定を受けたことにより、過疎地域持続的発展計画を策定します。 今回の計画に掲げる事業の実施に当たっては、「第 6 次東庄町総合計画」及び「第 2 期東庄町総合戦略」に沿った将来像及び政策目標とするものです。
目指す将来像 計画目標	躍動・連携・地域力 とうのしょう ～地域の宝を地域の力で次代へ～
基本目標	・元気と絆の社会づくり（保健・福祉） ・個性を活かしたにぎわいづくり（産業・移住定住） ・次世代へつなぐ人づくり、地域づくり（教育・文化） ・自然と安らぎの暮らしづくり（都市基盤・環境） ・みんなが参加する地域のつながりづくり（地域運営）
公共交通に 関連する施策・取組	4 交通施設の整備、交通手段の確保 ・地域公共交通 町民生活の利便を確保する地域公共交通の整備を進めます。特に、高齢者の免許証返納や自転車での移動が困難な方の利便性向上に向けて、「おでかけ号」の運行ルートの検討や、予約制乗合タクシー（デマンドタクシー）の運行、公共交通を補完する施策としてタクシー利用助成実施などによる高齢者等の移動手段を確保する取り組みを推進します。 12 その他地域の持続的な発展に関し必要な事項 ・過疎対策事業に対する基金の創設 地域医療の確保、日常的な移動のための交通手段の確保、集落の維持及び活性化のためなど、今後も幅広い分野において町民生活に密着したサービスを展開するため、その対策に要する費用については、過疎対策事業に対する基金を造成して有効な活用が図れるようにします。

3. 地域公共交通が抱える課題

町の現状や上位関連計画、各種調査結果を踏まえ、本町の地域公共交通が抱える現状と課題を整理しました。

課題① 交通弱者の移動手段の確保

- 本町においては、人口減少・高齢化が進行しており、単身高齢世帯数も増加傾向にあるため、今後も公共交通サービスの必要性が高まることが考えられます。
- 本町には、鉄道・おでかけ号・タクシー等の公共交通が運行されており、町立東庄病院では、送迎車を運行しています。その他医院によっては、送迎車を抱えるところもあります。しかし、交通サービスそれぞれの運行頻度は多くなく、特に交通弱者（自家用車を運転できない高齢者など）にとっては、移動がしにくい状況となっています。
- 町民アンケート調査によると、高齢者における買い物先としては、町内移動に加えて、町外への移動も見られています（右図）。通院においては、東庄病院や町外の病院（香取おみがわ医療センター、旭中央病院など）への通院が見られています。

<まとめ>

以上のことから、町内移動に加えて、町外への移動を支えるサービスを検討し、自家用車がない高齢者等の買物や通院を支える必要があると考えます。

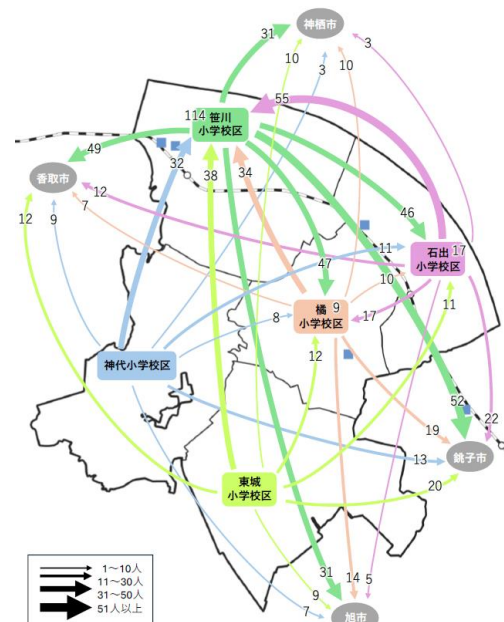


図 高齢者の買物先
(令和5年度町民アンケート結果)

課題② 持続的なサービス提供に向けた公共交通の担い手確保

- 町内には東庄病院送迎、デイサービス送迎、スクールバス等の輸送サービスが運行されています。また、町周辺には、近隣自治体のコミュニティバス等が運行されています。
- 交通事業者においては、深刻な人手不足・職員の高齢化を抱えています。加えて、令和6年4月の改善基準改正によって、ドライバー1人当たりの労働時間の適正化が求められています。

<まとめ>

以上のことから、公共交通事業者や東庄町に加えて、町内輸送サービスや近隣自治体コミュニティバスの活用などを検討する中で、持続可能な公共交通サービスを提供するための担い手確保の必要があると考えます。

課題③ 町営交通(おでかけ号・デマンドタクシー)の利便性及び持続可能性の向上

- 「第6次東庄町総合計画後期基本計画」の中で「公共交通ネットワークの構築」を重点政策として掲げています。
- 東庄町が主体となり、おでかけ号・デマンドタクシー（実証運行中）が運行されています。
- 利用者アンケート調査によると、おでかけ号は、運行曜日や運行時間帯、運行ルートについて満足度が低い状況です。デマンドタクシーは運行曜日、運行エリア、運行時間帯について満足度が低い状況で、サービスの認知度が低い状況もあります。

＜まとめ＞

以上のような各交通サービスの問題や町民の移動状況等を踏まえ、町営交通について利便性及び持続可能性の向上を図るための一体的な見直しが必要であると考えます。

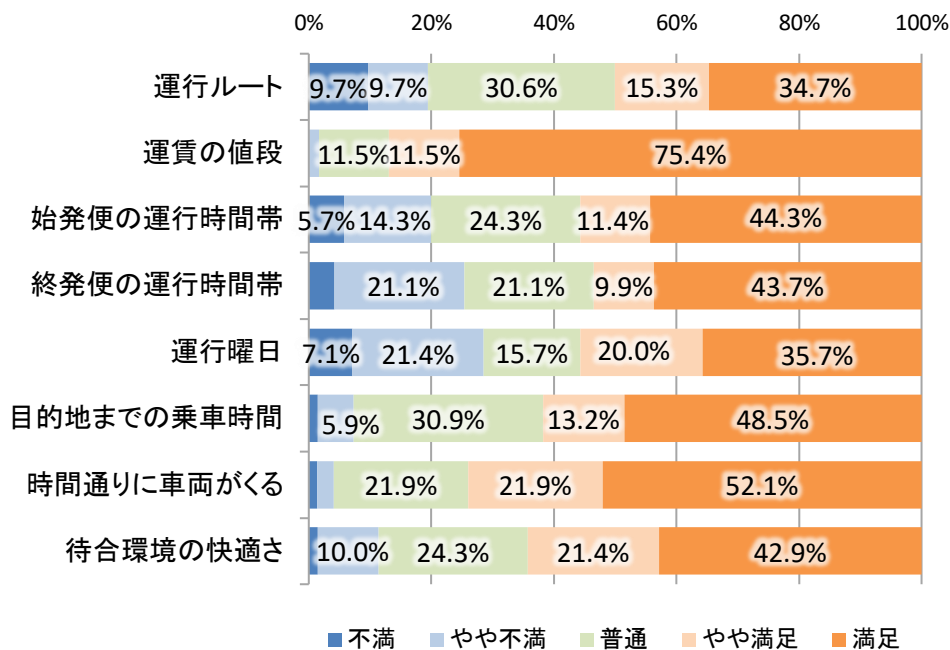


図 おでかけ号の満足度（令和5年度利用者アンケート結果）

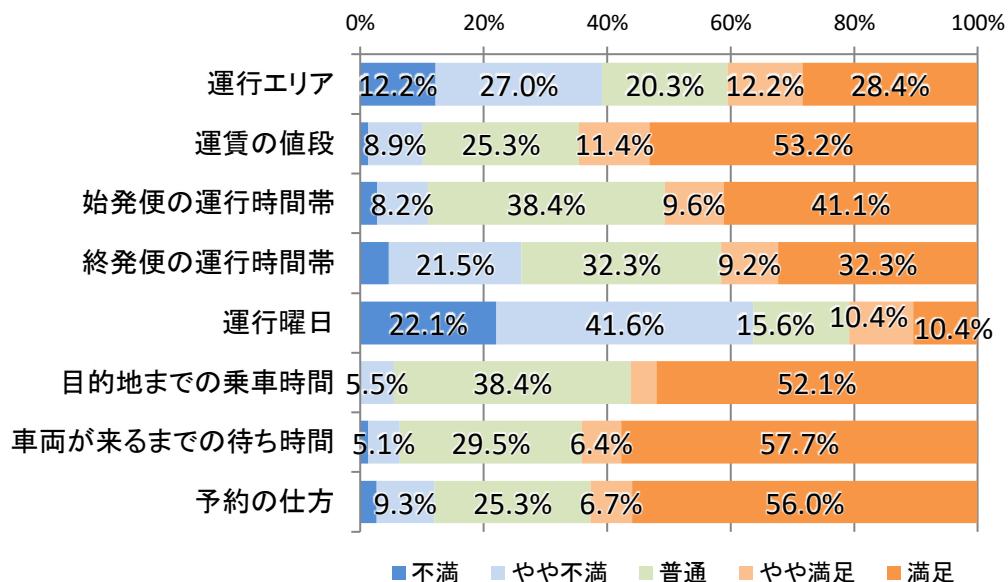


図 デマンドタクシーの満足度（令和5年度利用者アンケート結果）

課題④ 公共交通の情報提供の強化

- 世帯当たりの自家用車保有台数は1.42台/世帯となっており、自家用車利用が根付いている状況です。
- 町民アンケート調査によると、デマンドタクシーの認知度が低い状況もあります。

<まとめ>

公共交通に関する取組を推進していても、認知されていない状態では、その効果が十分に発現されないため、公共交通を知ってもらうための情報発信を行う必要があると考えます。

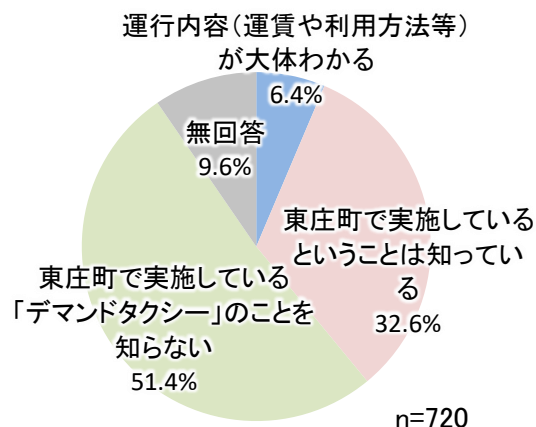


図 デマンドタクシーの認知状況
(令和5年度町民アンケート結果)

課題⑤ 公共交通を利用する意識の醸成

- 新型コロナウイルス感染症の影響もあり、おでかけ号の利用者数は大きく落ち込んでいます。費用対効果が低い状況では、公共交通サービスを維持することが難しくなっています。
- 前述のとおり、自家用車利用が浸透している状況であり、公共交通を利用したことがない方も多いことが想定されます。

<まとめ>

公共交通を利用したことがない方でも、公共交通を使える時は使ってみるなど、公共交通サービスの維持に向けて、公共交通サービスをみんなで支える意識を醸成していく必要があると考えます。

4. 地域公共交通が目指す方向性

4-1 基本理念・計画目標

前項までの整理を踏まえ、本町の地域公共交通計画の基本理念を定めました。

<東庄町地域公共交通計画の基本理念>

みんなの暮らしを みんなで支える

持続可能な 地域公共交通

みんなの暮らし : お年寄りの買物・通院、働く世代の通勤、子どもたちの通学など

みんなで支える : 東庄町・交通事業者に加えて、地域団体、地域住民、近隣自治体等で公共交通サービスを確保する。さらに地域住民が公共交通を利用することで公共交通を支える。

持続可能な地域公共交通 : 将来にわたって便利な公共交通サービスを提供しつづけられる体制・仕組み

■計画目標① 交通弱者の日常生活を支える公共交通サービスを維持・提供する

【目標達成状況を評価するための指標】

町営交通利用者数 現状値（R5年）：1.83人/便 ⇒目標値：現状値以上

■計画目標② 使いたくなる便利な公共交通サービスを提供する

【目標達成状況を評価するための指標】

公共交通に対する財政負担額 現状値（R5年）：1305.4円/人 ⇒目標値：現状値以下

■計画目標③ 町内の輸送サービスを活用する

【目標達成状況を評価するための指標】

計画期間中における担い手確保に関する取組件数（累計）
現状値：— ⇒目標値：1件以上

■計画目標④ 公共交通を知ってもらい使ってもらう

【目標達成状況を評価するための指標】

計画期間中における周知・利用促進に関する取組件数（累計）
現状値：— ⇒目標値：5件以上

4-2 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 (R5)	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 交通弱者の日常生活を支える公共交通サービスを維持・提供する	町営交通利用者数 (便当たり)	1.83 人/便	現状値 以上	「事業 1-2 おでかけ号の見直し」や「事業 1-3 デマンド交通の導入」等によって、特に交通弱者の生活を支えることを目指していることから、それらの利用者数をもって、計画目標①の達成状況を確認する。 サービスを向上するとともに、運行効率の向上を目指すことから“便当たり”の利用者数を指標とし、その数値の改善を図ることとする。	おでかけ号の年間利用者数を運行便数で除した数値。 ※デマンド交通が本格導入された場合は、その利用者数もカウントする。
計画目標② 使いたくなる便利な公共交通サービスを提供する					
	公共交通に対する財政負担額 (利用者当たり)	1305.4 円/人	現状値 以下	「事業 1-2 おでかけ号の見直し」や「事業 1-3 デマンド交通の導入」に加えて、「事業 2-1 デジタル技術の活用検討」を行い、公共交通の利便性を向上させることを目指している。一方で、その利便性を持続的に提供することも重要であることから、利用者当たりの財政負担額をもって、計画目標②の達成状況を確認する。	町の公共交通に対する財政負担額をおでかけ号の年間利用者数で除した数値。 ※デマンド交通が本格導入された場合は、その財政負担額・利用者数もカウントする。
計画目標③ 町内の輸送サービスを活用する	計画期間中における担い手確保に関する取組件数（累計）	—	1 件以上	「事業 3-1 地域協働型公共交通の導入検討」や「事業 3-2 施設送迎サービスの活用」「事業 3-3 隣接自治体との連携」によって、公共交通の担い手確保を目指していることから、これら事業に基づく公共交通サービスの導入件数をもって、計画目標③の達成状況を確認する。	事業 3-1、事業 3-2、事業 3-3 に基づく公共交通サービスの導入件数（実証も含む）をカウントする。
計画目標④ 公共交通を知ってもらい使ってもら	計画期間中における周知・利用促進に関する取組件数（累計）	—	5 件以上	「事業 4-1 周知チラシ及びポスターの作成・配布」や「事業 4-2 総合交通マップ・時刻表の作成」「事業 4-3 利用機会の創出」によって、公共交通を利用する意識醸成を目指していることから、これら事業に基づく取組件数をもって、計画目標④の達成状況を確認する。 上記取組を年に 1 回以上実施することを目標とするため「5 件以上」を目標値とした。	事業 4-1、事業 4-2、事業 4-3 に基づく取組をカウントする。

4-3 地域公共交通ネットワークの基本的な考え方

公共交通ネットワークの基本的な考え方を以下のとおり整理し、持続可能な公共交通体系の構築に取り組みます。

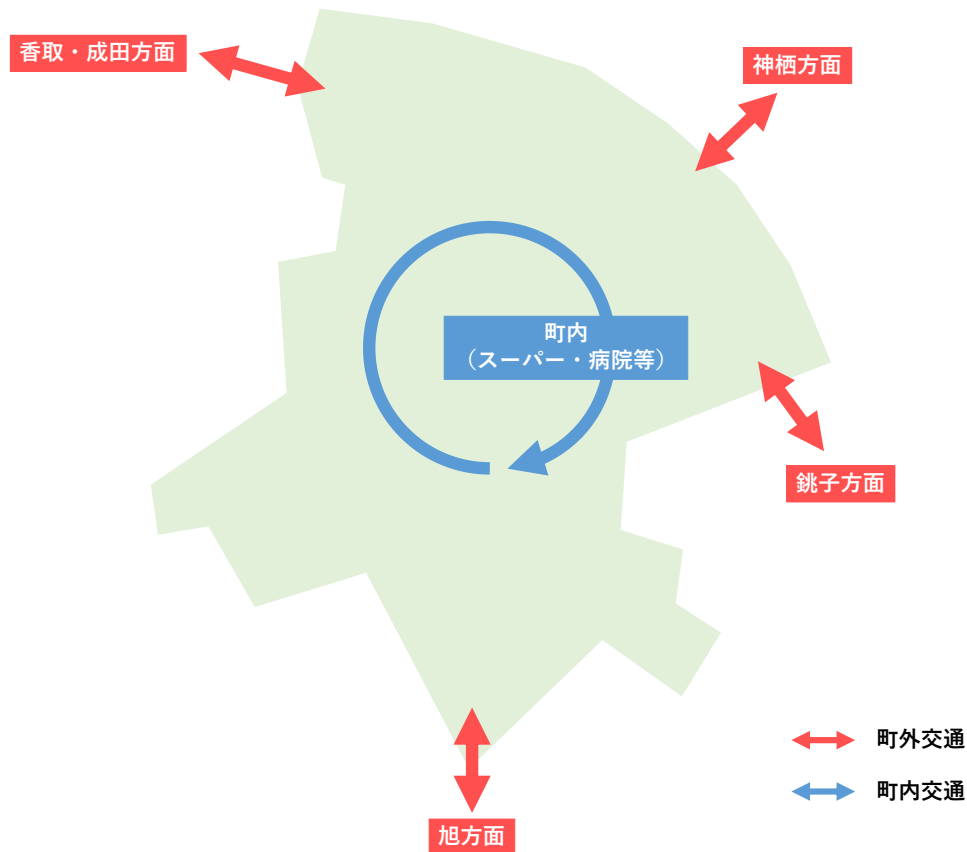


図 公共交通ネットワークのイメージ

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
町外交通	本町と近隣自治体、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	・鉄道 ・高速バス ・一般タクシー ・おでかけ号 ・近隣自治体コミュニティバス※
町内交通	自宅から町内施設（スーパーマーケット、病院など）、バス停などへの移動を支える公共交通サービス	・おでかけ号 ・デマンド交通※ ・一般タクシー ・新たな交通サービス※
交通結節点	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り継ぎを支える町の拠点	・鉄道駅（笹川駅、下総橋駅） ・東庄町役場 など

※関係者との調整が整い次第、導入を検討する交通サービス

5. 計画目標達成に向けた施策及び事業

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
施策1 公共交通 ネットワーク の維持・向上	事業 1-1 JR 成田線の維持	○交通事業者と協議・調整を行い、成田方面・銚子方面への交通アクセスを維持します。	町・ 交通事業者	●			
	事業 1-2 おでかけ号の見直し（★）	○おでかけ号の利用状況・求められる役割に応じた運行見直しを行うことで、利便性の向上及び持続可能性の向上を図ります。 ○本事業は、事業 1-3 と一体的に検討を行います。	町・ 交通事業者	●	●		
	事業 1-3 デマンド交通の導入（★）	○デマンド交通実証運行の結果等を踏まえ、本町に最適な運行計画を検討した上で、デマンド交通の本格運行を行います。 ○本事業は、事業 1-2 と一体的に検討を行います。	町・ 交通事業者	●	●		
	事業 1-4 タクシー利活用の推進	○65 歳以上で運転免許証を自主返納された方、障害者手帳をお持ちの方などに対するタクシー券配布を継続的に実施します。これにより交通弱者の移動手段の充実、町内タクシー事業の持続性の向上を図ります。	町	●		●	
施策2 公共交通の 利便性向上	事業 2-1 デジタル技術の活用検討	○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。 【イメージ】AI デマンド交通、オープンデータ化 など	町		●		
	事業 2-2 交通結節点における乗継環境整備（★）	○東庄町役場や鉄道駅などにおける待合環境整備（上屋やベンチ整備など）、ダイヤ調整等を行うことで、公共交通同士の乗継利便性を高めます。	町・ 交通事業者	●	●		
施策3 公共交通の 担い手確保	事業 3-1 地域協働型公共交通の導入検討	○公共交通サービスが十分でない地域がある場合に自家用有償旅客運送等の導入を検討する。検討や導入に当たっては、東庄町と地域住民が一体となり、検討を進める。	町・地域・ 交通事業者	●	●	●	
	事業 3-2 施設送迎サービス人材・車両の活用検討	○町内の医療施設や福祉施設等の輸送サービスにおけるドライバーや車両の活用を検討する。 【イメージ】東庄病院送迎・デイサービス送迎における空き時間の車両活用、スクールバスの混乗化 など	町・地域	●	●	●	
	事業 3-3 隣接自治体との連携（★）	○隣接する自治体と調整し、各自治体が運行しているコミュニティバスとの連携（相互乗り入れやダイヤ調整等）を行うことで、町外への移動利便性の向上を図ります。 【イメージ】旭市コミュニティバス（干潟ルート・海上ルート）バス停への乗り入れ 神栖市コミュニティバス（系統4 神栖済生会病院～下総橋駅） など	町	●	●	●	
施策4 公共交通の 周知及び 意識醸成	事業 4-1 周知チラシ及びポスターの作成・配布（★）	○公共交通を知ってもらうための取組として、運行情報や利用方法等を簡潔にまとめたチラシやポスターを作成する。 ○作成したチラシやポスターは、町内の人が集まる場所（役場、駅、スーパー等）に掲示する。	町				●
	事業 4-2 総合交通マップ・時刻表の作成（★）	○町内公共交通の運行ルート、ダイヤ、利用方法、乗継案内等を一つの冊子にまとめる。 ○その他、公共交通に関する求人情報公共交通が抱えている現状などの掲載も検討する。	町				●
	事業 4-3 利用機会の創出（★）	○町が主体となる公共交通のおためし乗車券、乗車体験イベント等を実施し、公共交通を利用するきっかけづくりを行う。	町・ 交通事業者				●

計画目標①交通弱者の日常生活を支える公共交通サービスを維持・提供する / 計画目標②使いたくなる便利な公共交通サービスを提供する / 計画目標③町内の輸送サービスを活用する
計画目標④公共交通を知ってもらい使ってもらう

5-2 実施スケジュール

施策	事業（★：重点事業）	実施スケジュール				
		R7	R8	R9	R10	R11
施策1 公共交通 ネットワーク の維持・向上	事業 1-1 JR 成田線の維持					
	事業 1-2 おでかけ号の見直し（★）	実施	評価 検証	運行改善 ※適宜		
	事業 1-3 デマンド交通の導入（★）	実施	評価 検証	運行改善 ※適宜		
	事業 1-4 タクシー利活用の推進					
施策2 公共交通の 利便性向上	事業 2-1 デジタル技術の活用検討					
	事業 2-2 交通結節点における乗継環境整備（★）					
施策3 公共交通の 担い手確保	事業 3-1 地域協働型公共交通の導入検討			導入 ※適宜		
	事業 3-2 施設送迎サービス人材・車両の活用検討			活用 ※適宜		
	事業 3-3 隣接自治体との連携（★）			連携 ※適宜		
施策4 公共交通の 周知及び 意識醸成	事業 4-1 周知チラシ及びポスターの作成・配布（★）					
	事業 4-2 総合交通マップ・時刻表の作成（★）	作成	改定 ※適宜			
	事業 4-3 利用機会の創出（★）	毎年 1 回実施				

検討・準備期間

実施期間

※毎年、事業の進捗状況及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
東庄町地域公共交通会議	交通事業者、町民・利用者の代表、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います。 また、必要に応じて、計画の改定に係る協議を行います。

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。

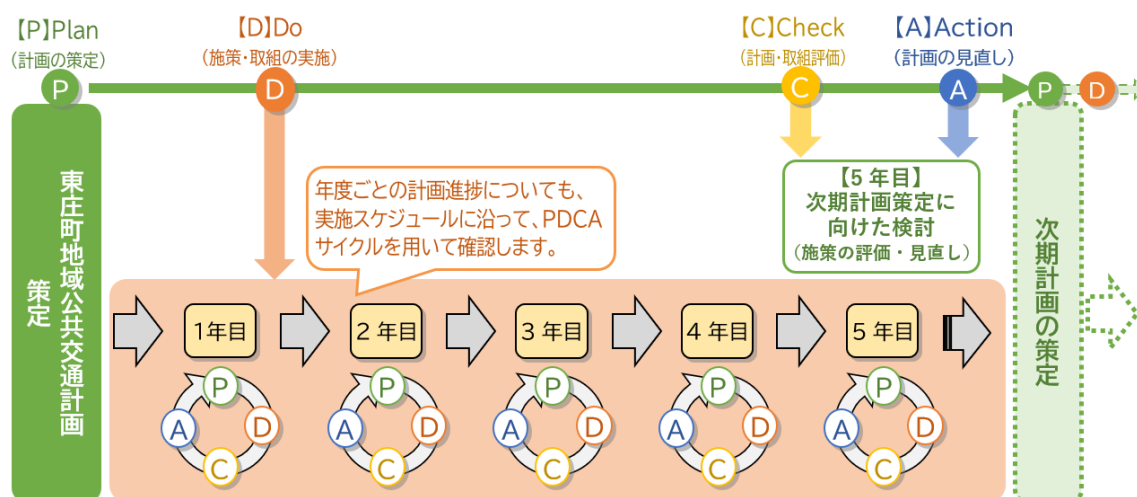


図 進捗管理イメージ

6-3 本計画の進捗状況の確認方法

本計画で掲げた目標（24 ページ）や位置付けた事業（27 ページ）の進捗状況を確認しながら、予定と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。

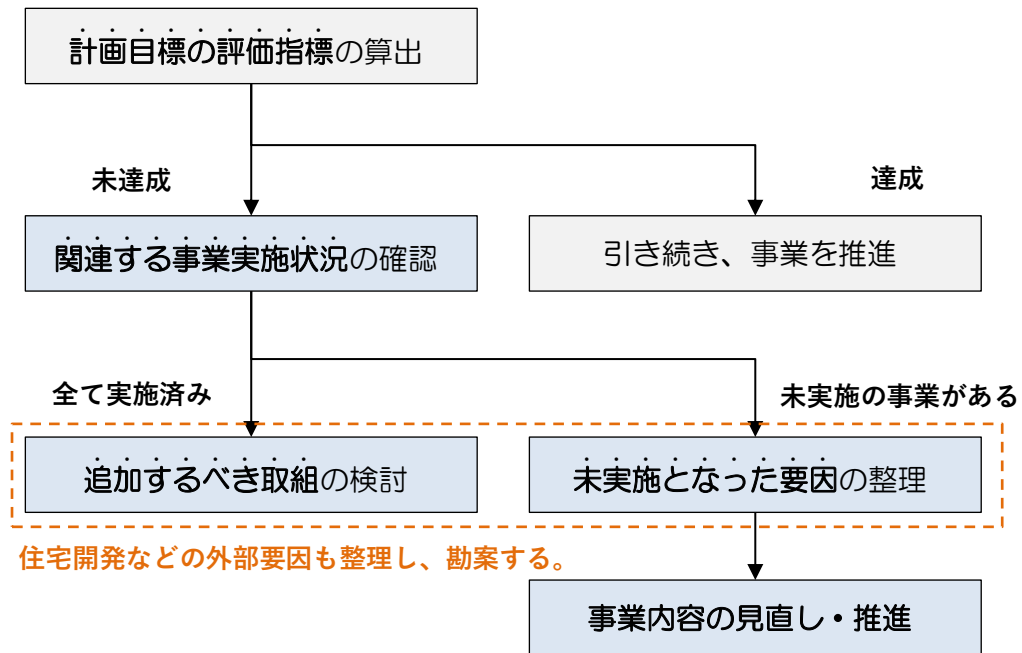


図 計画目標未達成時の検討フロー

