

大多喜町地域公共交通計画

令和6年3月

大多喜町地域公共交通活性化協議会

目 次

序. 大多喜町地域公共交通計画策定の背景と目的.....	1
序－１. 計画策定の背景と目的	1
序－２. 計画の対象区域	1
序－３. 計画の期間	1
1. 地域及び公共交通の現状把握.....	2
1－１. 地域の現況	2
1－２. 交通流動等の現況	7
1－３. 既存公共交通の現状	10
2. 上位計画等における公共交通の位置づけ.....	28
3. 大多喜町地域公共交通網形成計画の検証.....	33
3－１. 大多喜町地域公共交通網形成計画の概要	33
3－２. 計画目標の達成状況及び各事業の進捗状況	34
4. 公共交通に関するニーズ把握.....	36
4－１. 町民アンケート調査	36
4－２. 高校生アンケート調査	41
4－３. 大学生アンケート調査	43
4－４. 予約制乗合バス利用登録者アンケート調査	45
4－５. 公共交通利用者等ヒアリング調査	48
4－６. 住民意見交換会	53
4－７. 交通事業者・関係機関ヒアリング	55
5. 公共交通を取り巻く課題.....	58
6. 地域公共交通計画の基本方針等.....	59
6－１. 望ましい公共交通ネットワークのあり方	59
6－２. 地域公共交通の構築に係る基本方針	62
6－３. 評価指標の設定	64
7. 目標達成のために実施する事業.....	65
7－１. 実施事業	65
7－２. 実施事業の概要	66
8. 計画の達成状況の評価.....	79

序 大多喜町地域公共交通計画策定の背景と目的

序－１．計画策定の背景と目的

大多喜町では、いすみ鉄道の駅や路線バスのバス停から遠い公共交通不便地区が散在すると共に、公共交通が運行している地区についても運行本数が少ないなどの課題を抱えています。

また、近年の急速な少子高齢化や人口減少、自家用車の普及、さらには新型コロナウイルス感染症の流行による交通需要の変化などにより、公共交通利用者の減少が続き、公共交通機関の維持確保が大変厳しい状況となっています。

このような状況を少しでも解消していくため、地域交通のマスタープランとして平成 28 年 3 月に策定した「大多喜町地域公共交通網形成計画」を引き継ぎながらも、昨今の社会情勢の変化を踏まえ、現在運行されているいすみ鉄道、路線バス、デマンド型乗合交通などと連携しながら、地域の実情に即した持続可能な交通の確保を図るため、「大多喜町地域公共交通計画」を策定することとしました。

序－２．計画の対象区域

計画区域は、大多喜町全域とします。

序－３．計画の期間

本計画の計画期間は、令和 6 年度から令和 10 年度までの 5 年間とします。

なお、計画期間内においても、今後の社会情勢等の変化や関連計画の見直し等に適応するよう、必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

■本計画及び上位・関連計画の計画期間

(年度)

	～R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11～
大多喜町第 3 次総合計画	H28～R 7				R 8～ 次期総合計画			
	後期基本計画 R 3～R 7				次期計画 前期基本計画 R 8～			
第 2 期大多喜町総合戦略	R 3～R 7							
高齢者保健福祉計画及び第 8 期・第 9 期介護保険事業計画	R 3～R 5		R 6～R 8					
障がい者施策推進計画（基本計画）	R 3～R 8							
大多喜町過疎地域持続的発展計画	R 3～R 7							
大多喜町地域公共交通計画		計画 策定	令和 6 年度～令和 10 年度					

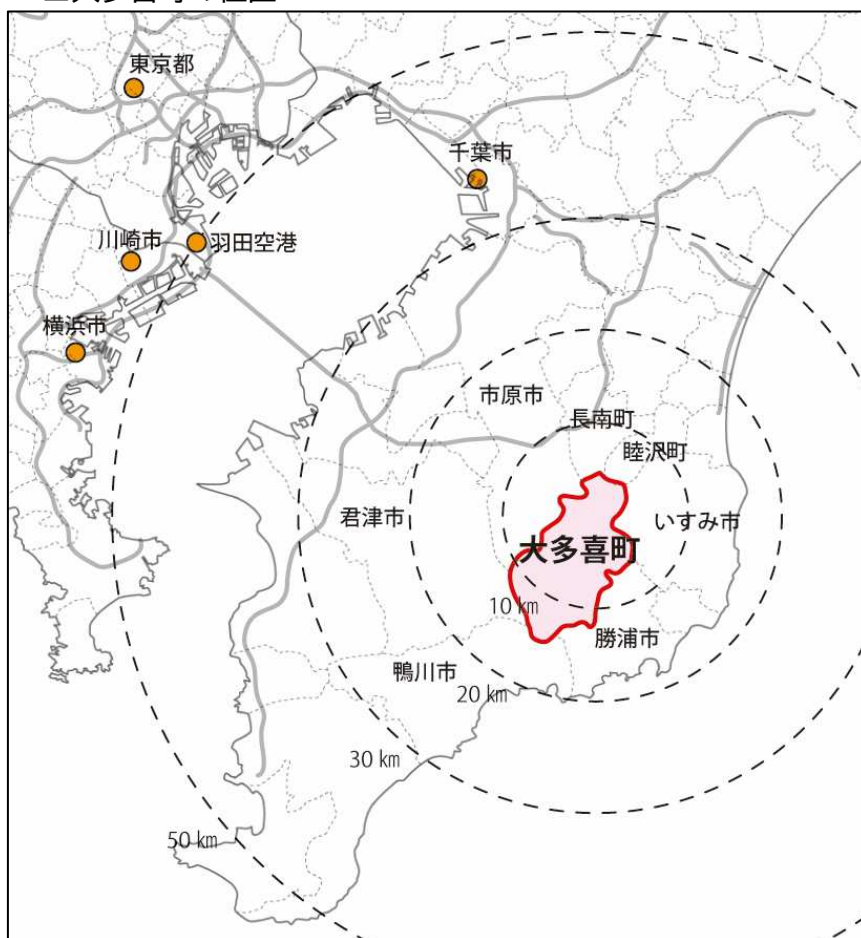
1 地域及び公共交通の現状把握

1-1. 地域の現況

(1) 位置・地勢

- ・ 大多喜町は、千葉県房総半島のほぼ中央に位置し、東はいすみ市、西は市原市、君津市、南は鴨川市、勝浦市、北は睦沢町、長南町に接し、東西約 12 km、南北約 19 km、総面積 129.87 km² と、県内町村では最も広い面積を有しています。
- ・ 森林が総面積の約 70% を占め、夷隅川や養老川などが流れているとともに、平坦地が少ない地形条件となっています。
- ・ 平成 9 年には東京湾アクアラインが、平成 25 年には圏央道が開通し、広域アクセス性の向上による半島性・内陸性の解消が期待されます。

■大多喜町の位置

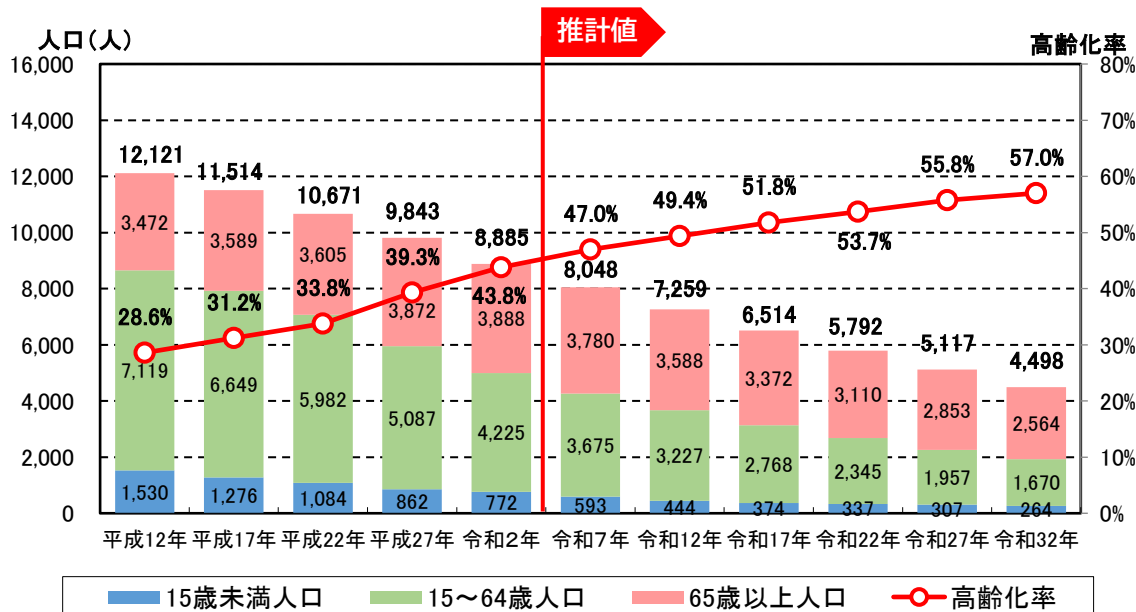


(2) 人口

① 大多喜町の人口等の推移

- ・ 大多喜町の人口は、令和 6 年 1 月 1 日現在 8,163 人です。
- ・ 国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、令和 32 年の人口は約 4,500 人まで減少すると予測されています。
- ・ 年齢 3 区分別人口及び高齢化率の推移をみると、老年（高齢者）人口（65 歳以上人口）は増加していますが、それ以上に生産人口（15～64 歳人口）が減少しています。そのため、総人口が減少し、結果的に高齢化率が上昇傾向となっています。
- ・ 高齢化率は、令和 32 年には 57.0%になると予測されており、今後も高齢化の進行が見込まれます。

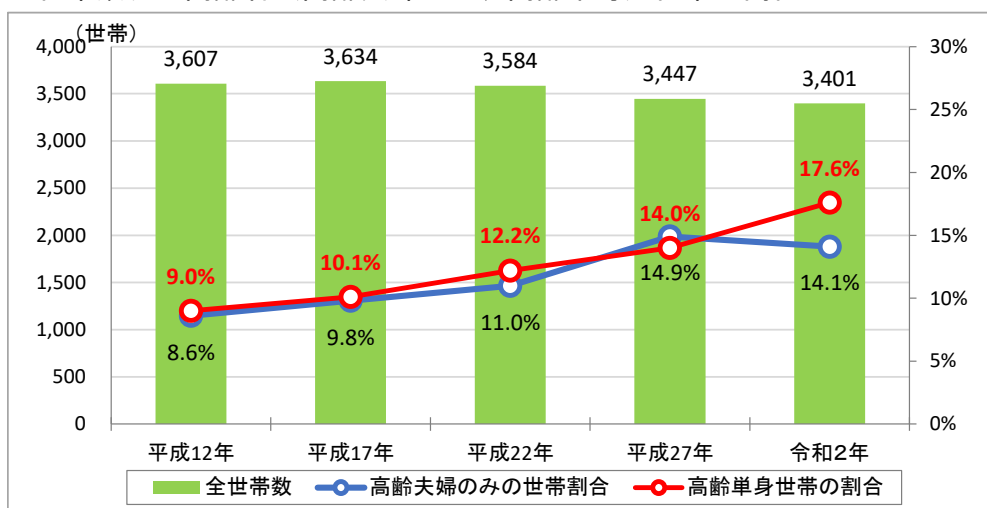
■ 年齢 3 区分別人口及び高齢化率の推移



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和 5 年推計）」

- ・ 高齢化の進展に伴い、全世帯に占める 65 歳以上の高齢夫婦のみの世帯や高齢単身世帯の割合が増加しています。とくに、高齢単身世帯数は、令和 2 年では高齢者夫婦のみの世帯数よりも多くなっています。

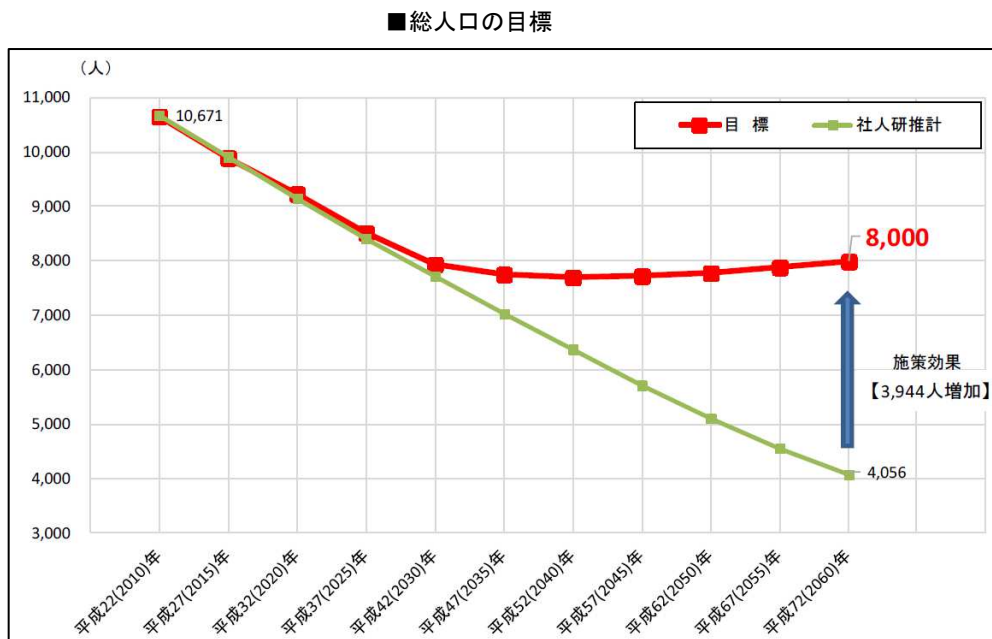
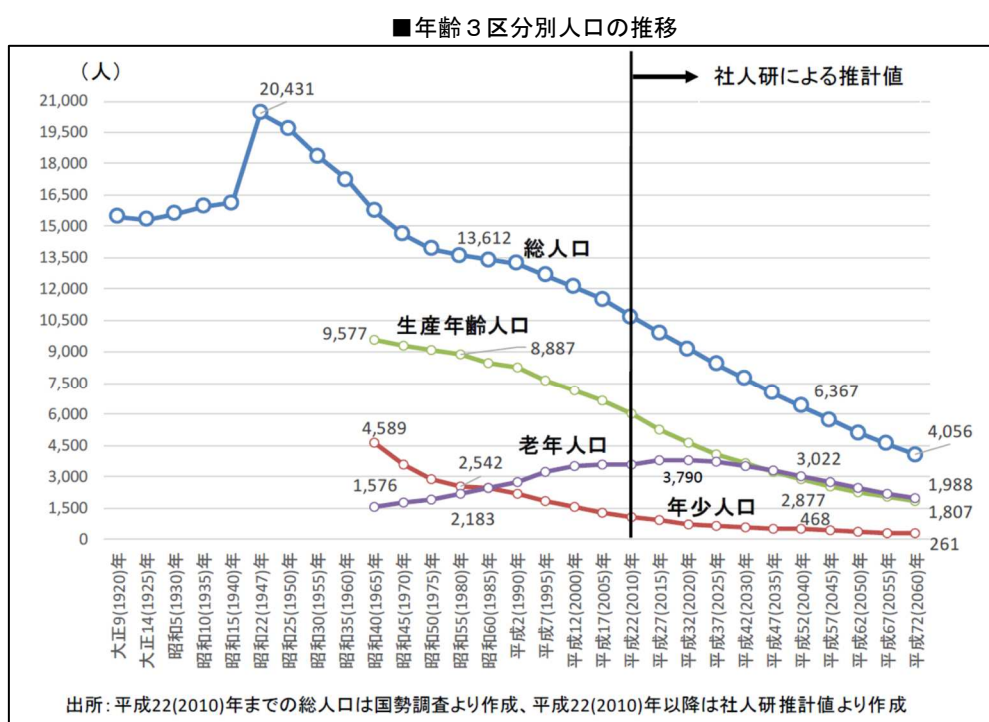
■ 全世帯数及び高齢者（高齢夫婦のみ、高齢単身）世帯の割合



資料：国勢調査

【参考】大多喜町人口ビジョンによる将来人口の見通し

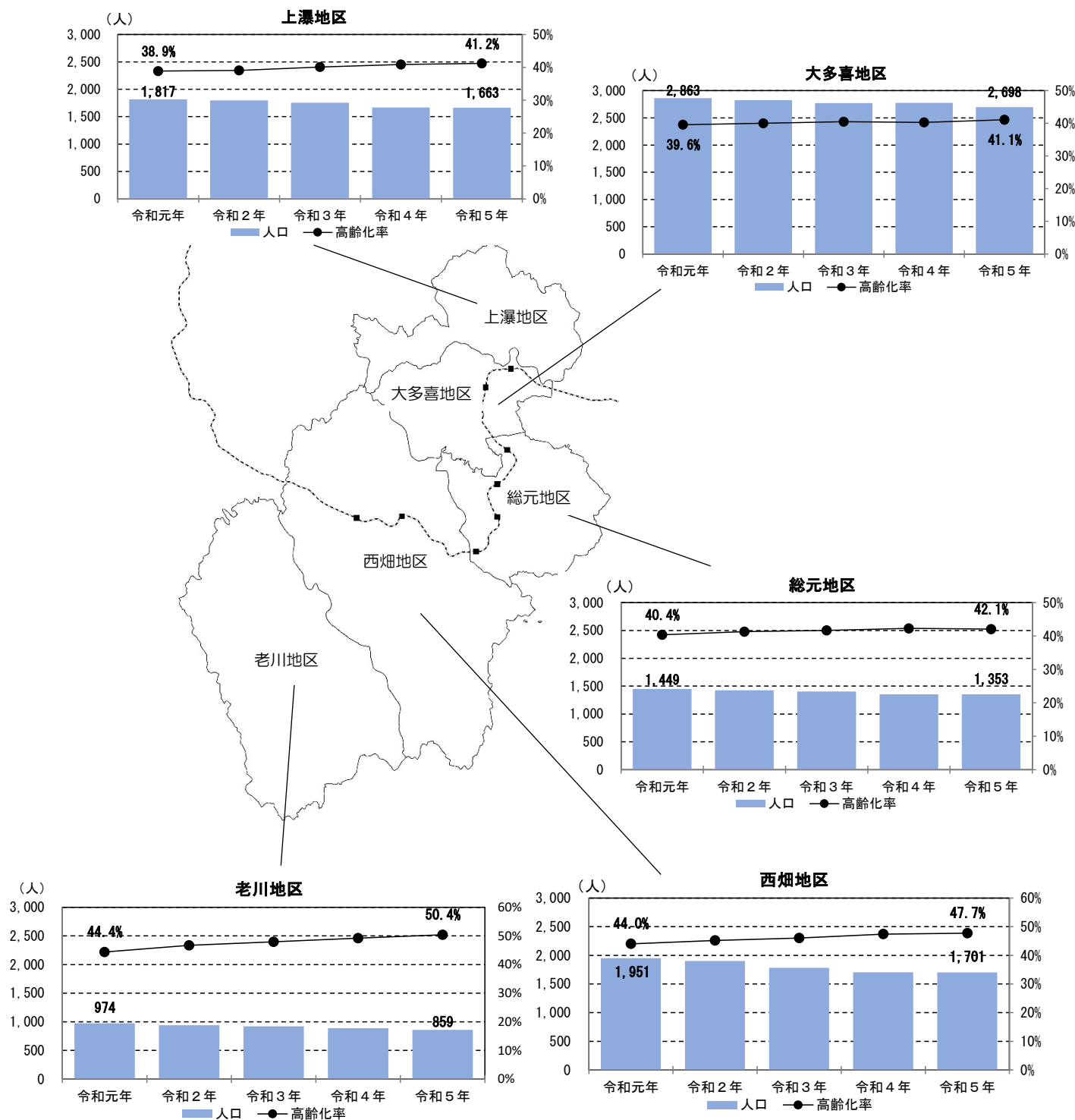
- ・国立社会保障・人口問題研究所（社人研）による推計では、平成 22 年の人口 10,671 人を基準とし、平成 52 年には 6,367 人 40.3%減少、平成 72 年には 4,056 人 62.0%の減少となる見通しを示しています。
- ・年齢別人口の老年人口は、昭和 55 年で 16.0%であり、平成 22 年には 33.8%に達しており、平成 52 年には 47.5%、平成 72 年 49.9%となる見通しを示しています。
- ・年齢 3 区分別人口構成を見ると、年少人口及び生産年齢人口は平成 72（2060）年まで一貫して減少するとしています。一方、老年人口は平成 32（2020）年まで増加が続くが、この年の 3,790 人をピークに減少に転じる見通しを示しています。
- ・大多喜町人口ビジョンの人口の将来展望では、過去 4 年間の人口推移からみた、将来の平均合計特殊出生率は、段階的に上昇させ、平成 72 年において 8,000 人の総人口を目標としています。



②地区別人口及び高齢化率の推移

- ・地区別人口は、大多喜地区が最も多く、令和5年で2,698人となっており、最も少ないのは、老川地区で、859人となっています。
- ・全体的に減少傾向であり、中でも西畑地区の減少が最も顕著で、令和元年から令和5年で、250人の減少となっています。
- ・地区別の高齢化率の推移をみると、全体的に増加傾向であり、中でも老川地区は50%を超えています。

■地区別人口及び高齢化率の推移

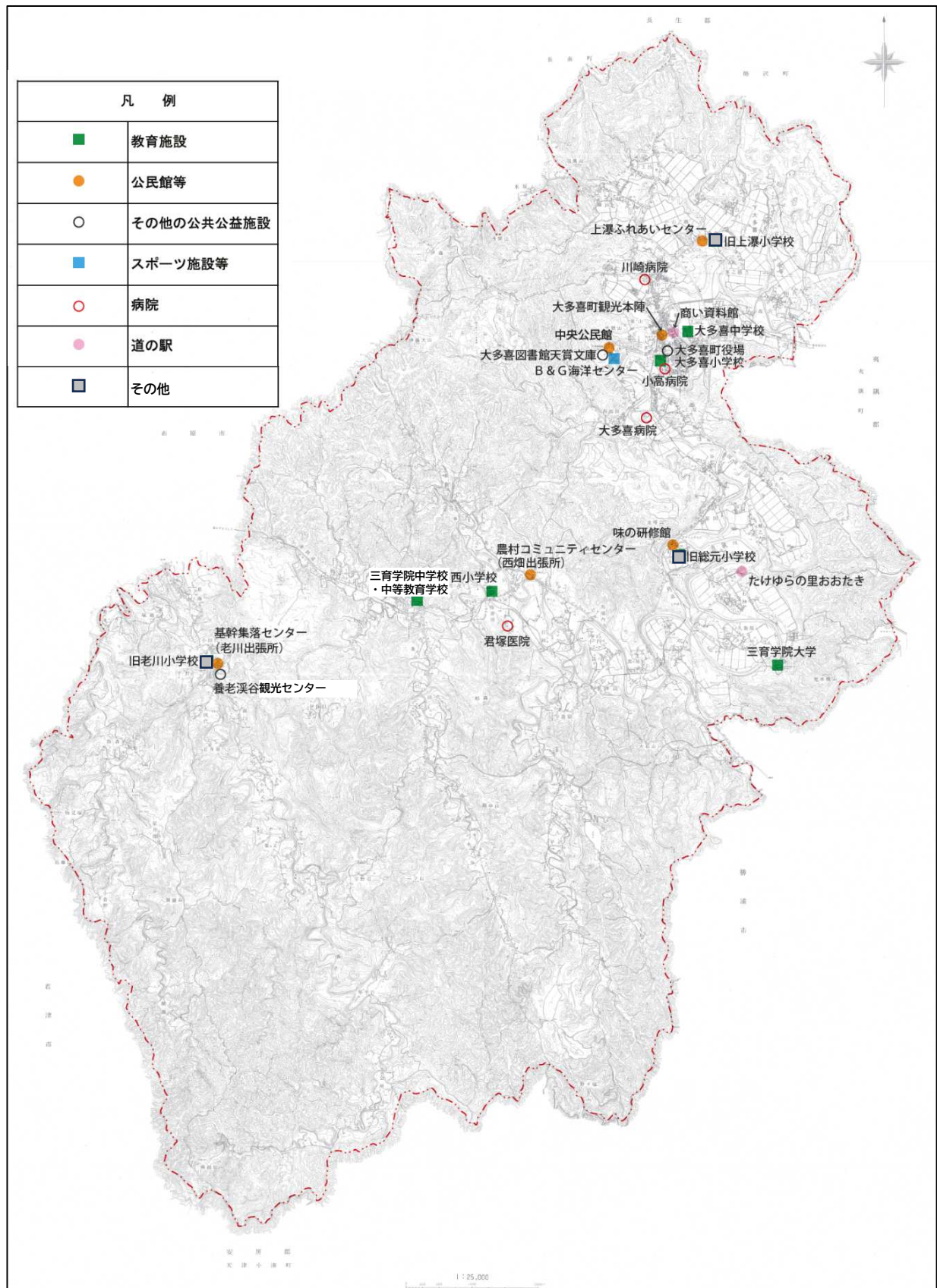


資料：千葉県統計年鑑より作成（各年4月1日現在）

（４）主要施設の立地状況

- ・公共公益施設の分布状況は、ほとんどの施設が大多喜駅周辺に集まっています。
- ・中央部～南部においては、小学校やコミュニティセンターなどが分布するのみとなっています。

■主要施設の立地状況

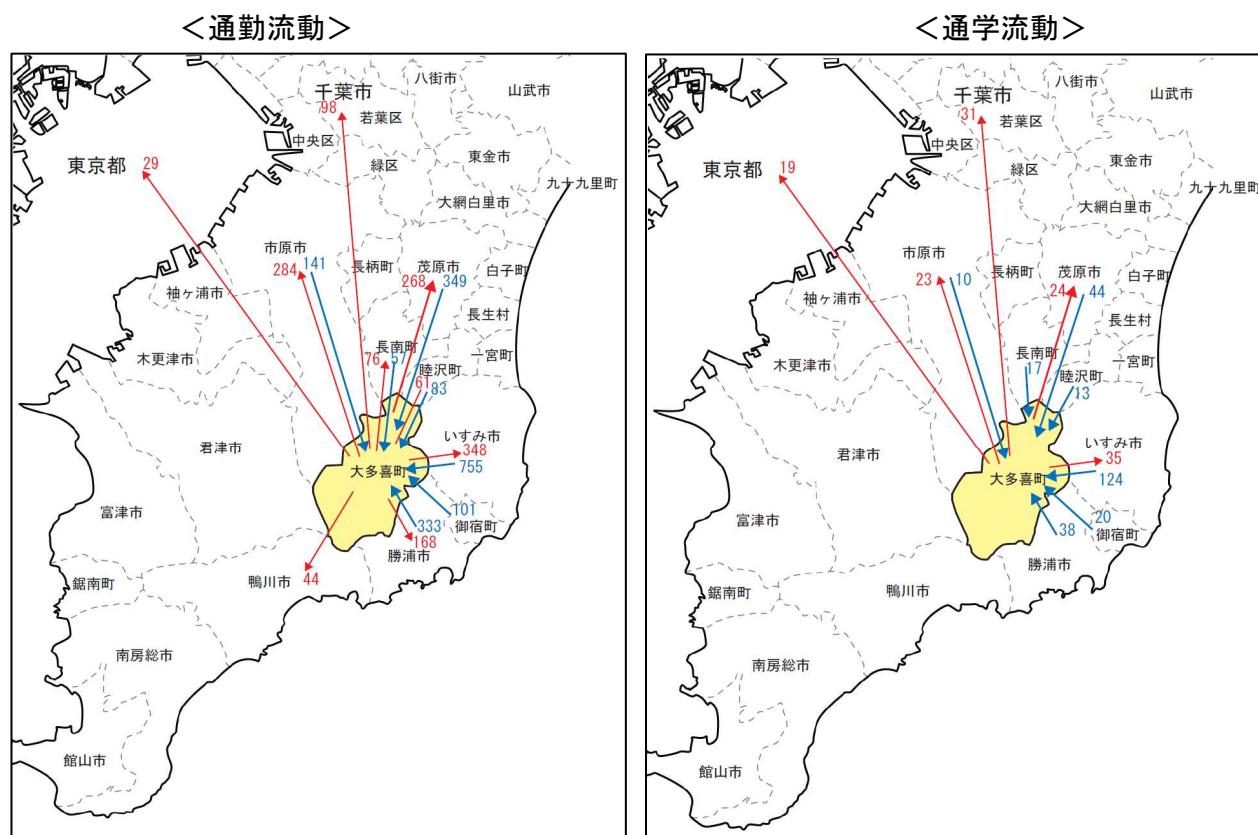


1-2. 交通流動等の現況

(1) 通勤通学流動

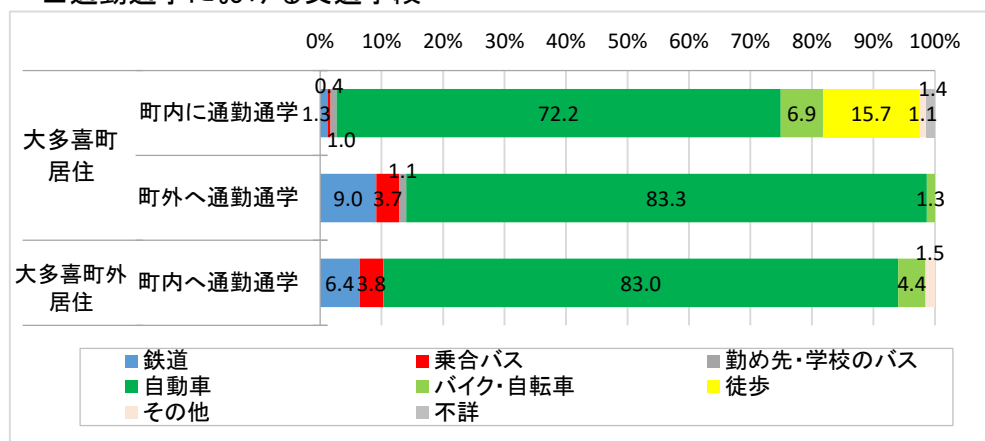
- ・流出流入状況をみると、大多喜町内に居住し、大多喜町内に通勤・通学する人は2,866人となっています。
- ・流出先で多いのは、通勤・通学ともに茂原市、いすみ市となっています。
- ・流入先では、通勤・通学ともにいすみ市が最も多く、次いで茂原市、勝浦市となっています。
- ・通勤通学時の交通手段として、ほとんどが自動車となっています。自動車以外の手段で多い手段は、町内に通勤通学する人は徒歩、流出・流入では鉄道となっています。

■通勤通学流動



資料：令和2年国勢調査

■通勤通学における交通手段

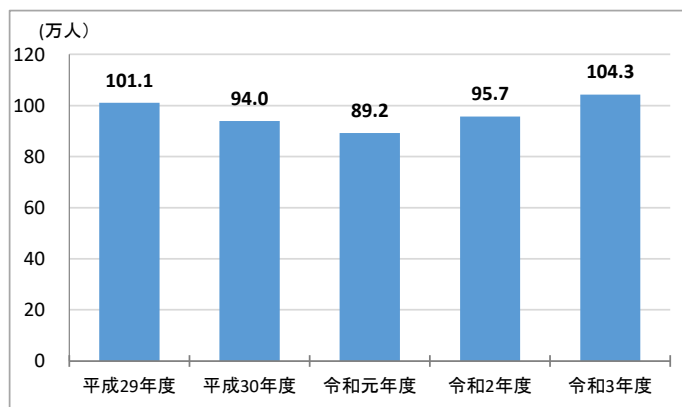


資料：令和2年国勢調査

(2) 観光動向

- ・ 大多喜町は、豊かな自然環境や貴重な歴史・文化環境に包まれ、多様な観光・交流資源を有しています。大多喜城及び周辺の城下町をはじめ、養老溪谷・養老溪谷温泉郷、道の駅たけゆらの里おおたき(都市交流センター)、大多喜ハーブガーデン等々の観光スポットが町全域に点在しています。
- ・ 観光入込客数の推移は、令和元年度までは減少傾向でしたが、令和2年度以降は増加しており、年間100万人前後で推移しています。

■観光入込客数の推移

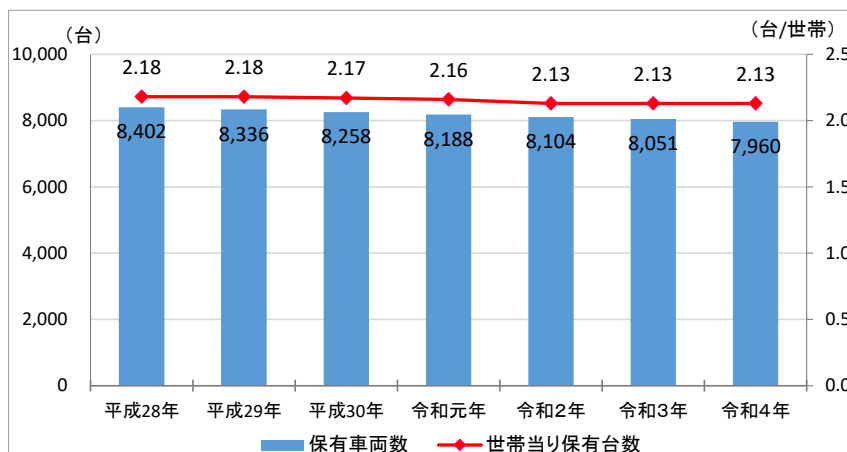


資料：千葉県観光客動態調査報告

(3) 自動車保有台数

- ・ 自動車の保有台数は減少傾向となっており、世帯当たり保有台数も微減傾向となっています。

■自動車保有台数の推移

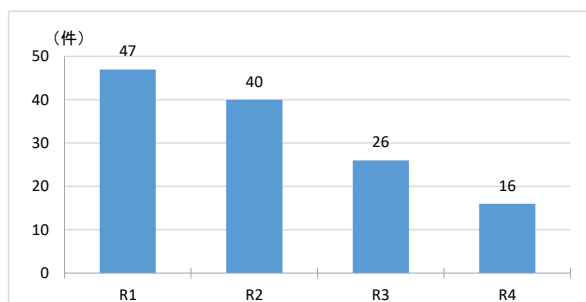


資料：千葉県統計年鑑

(4) 運転免許証の返納者数

- ・令和元年度に 47 人の免許返納がありましたが、その後は免許を返納する人が減少しています。

■運転免許証返納者数の推移



※令和元年度～令和 3 年度は参考値

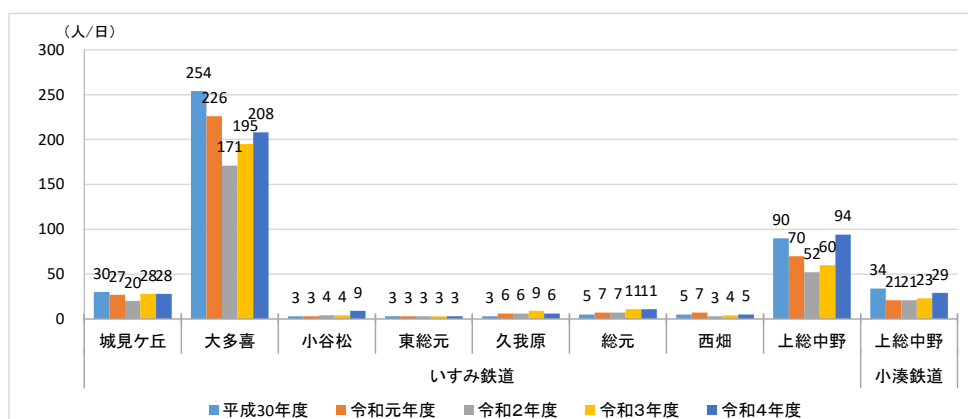
資料：勝浦警察署資料

1－3. 既存公共交通の現状

(1) 鉄道

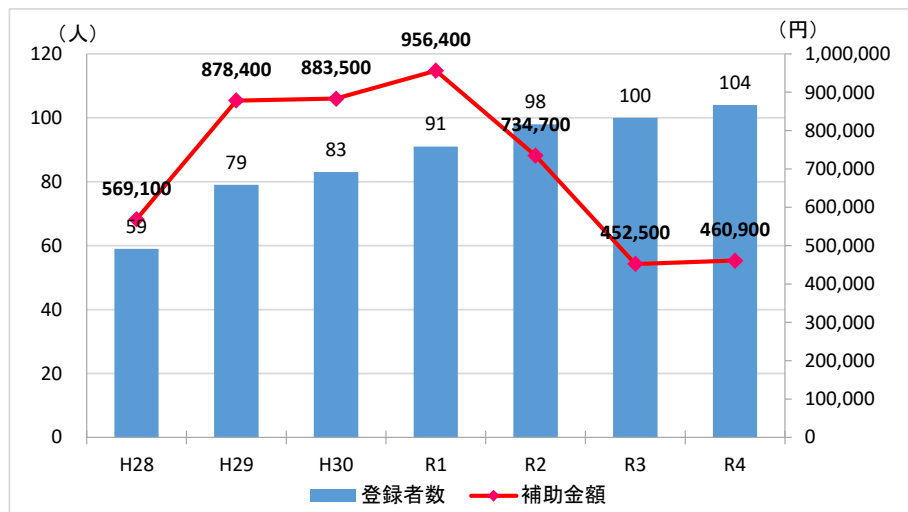
- ・鉄道は、いすみ鉄道が上総中野～大原を、小湊鐵道が上総中野～五井を運行しています。
- ・いすみ鉄道の1日平均運輸状況では、大多喜駅が最も多く、次いで、上総中野駅となっています。
- ・平成30年度から令和4年度までの運輸実績については、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、令和2年度は平成30年度に比べ約4割減少していますが、令和3年度以降は増加傾向にあります。
- ・いすみ鉄道シニア会員の登録者数は増加しています。補助金額（利用実績額）は令和2年度から大きく減少していますが、令和4年度は前年度から微増しています。
- ・いすみ鉄道については、千葉県、夷隅郡市2市2町及びいすみ鉄道で構成されるいすみ鉄道活性化委員会において、平成30年3月に5年間の収支改善計画である「いすみ鉄道長期収支計画」を策定しました。本計画については、毎年度見直しを行い、本計画に基づき事業を実施するとともに、補助金等予算を確保しています。
- ・小湊鐵道については、令和5年度から、本町も加わり、国、千葉県及び市原市と協調し、設備更新費用に対する補助を行っています。

■ 大多喜町内鉄道駅別1日平均運輸状況の推移



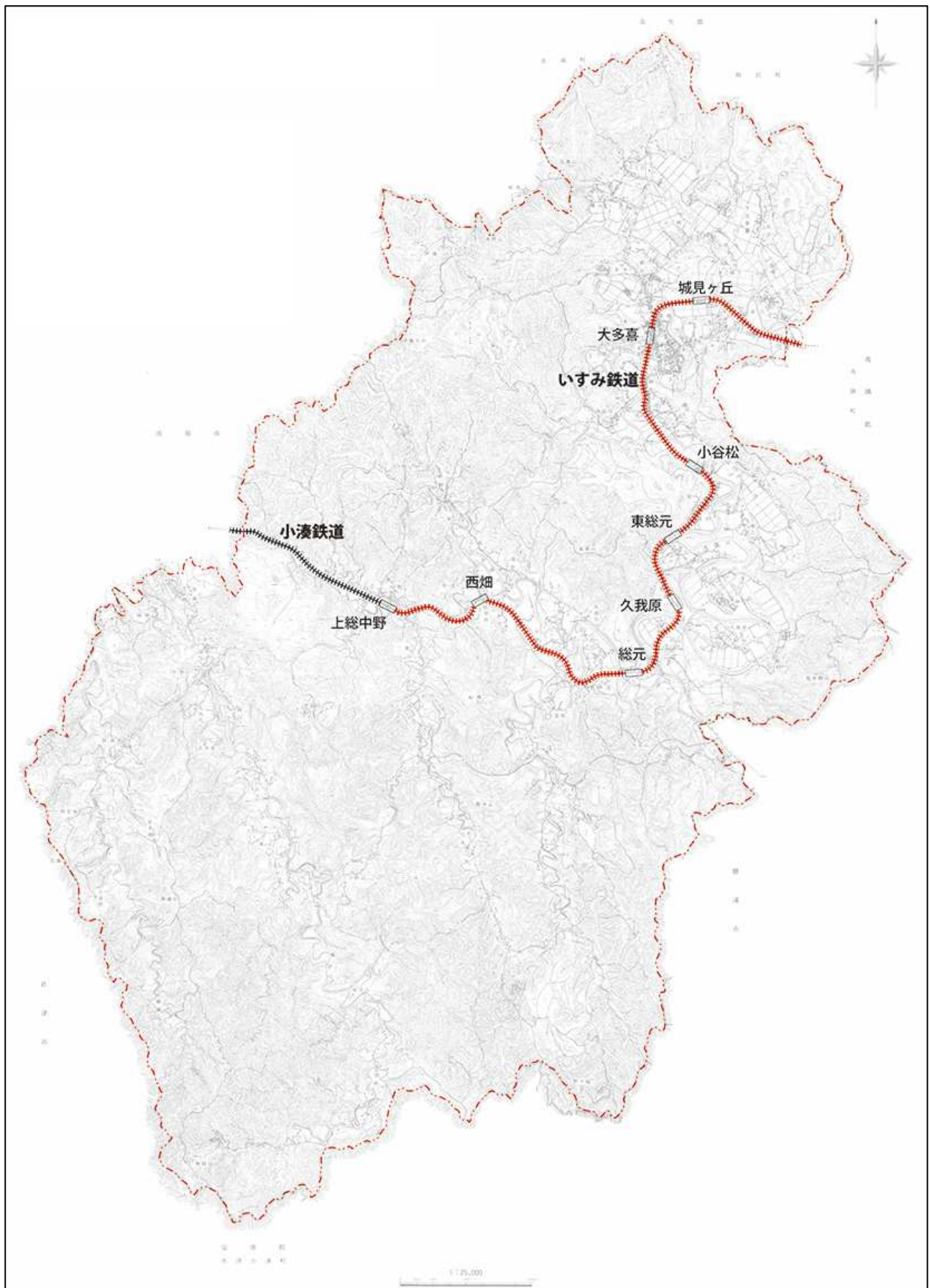
資料：各年千葉県統計年鑑、小湊鐵道資料

■ シニア会員登録者数及び補助金額の推移



資料：大多喜町資料

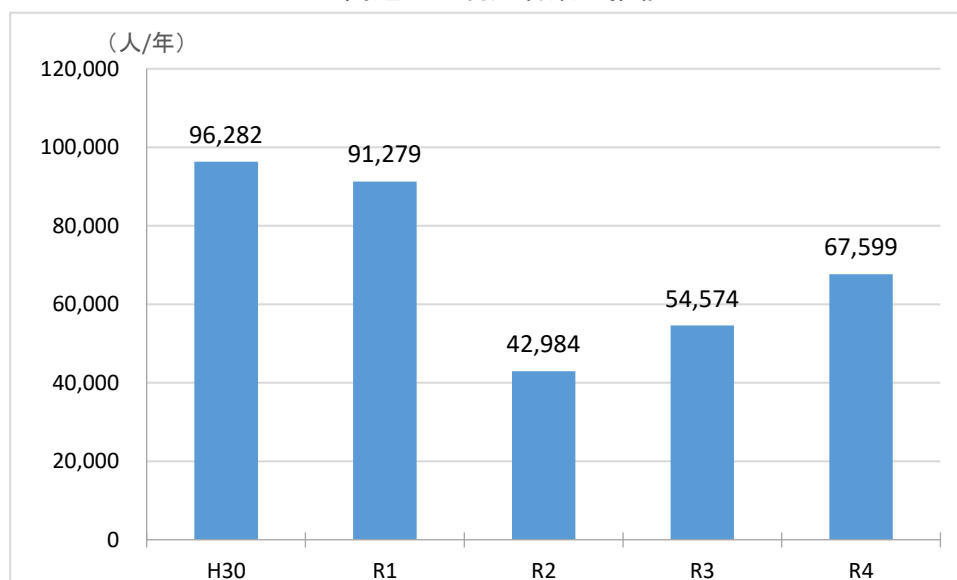
■ 鉄道網図



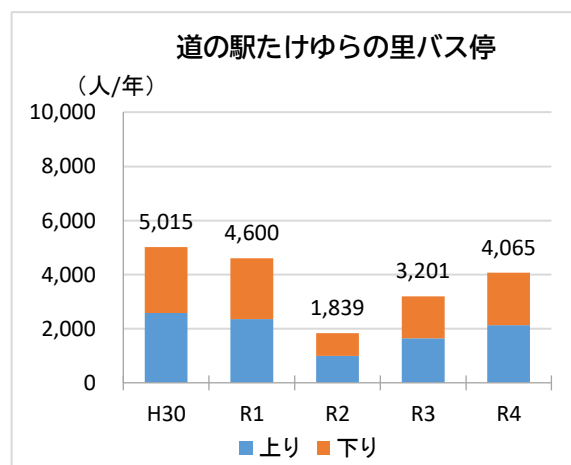
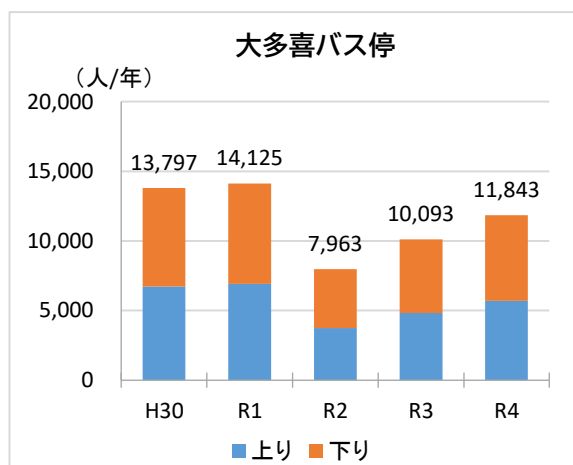
(2) 高速バス

- ・本町を経由する高速バスは、東京湾アクアライン経由で、安房小湊駅・御宿～バスターミナル東京八重洲の1路線（6往復／日）が運行しています。
- ・路線の利用者数は、令和2年度に新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、大幅に減少しましたが、その後利用者数は徐々に増加しています。
- ・町内にあるバス停の令和4年度の利用者数は、大多喜バス停では11,843人、道の駅たけゆらの里バス停では4,065人となっており、コロナ禍前の約8割まで回復しています。
- ・なお、平成27年12月から、新たに大多喜始発となる品川・羽田空港線が運行されましたが、令和2年9月30日に運行終了しています。
- ・令和元年度から、勝浦東京間の高速バスを利用する通学者の利便性の向上及び通学者世帯の負担軽減を図ることにより、定住化を促進するため、回数券購入費の補助を行っています。

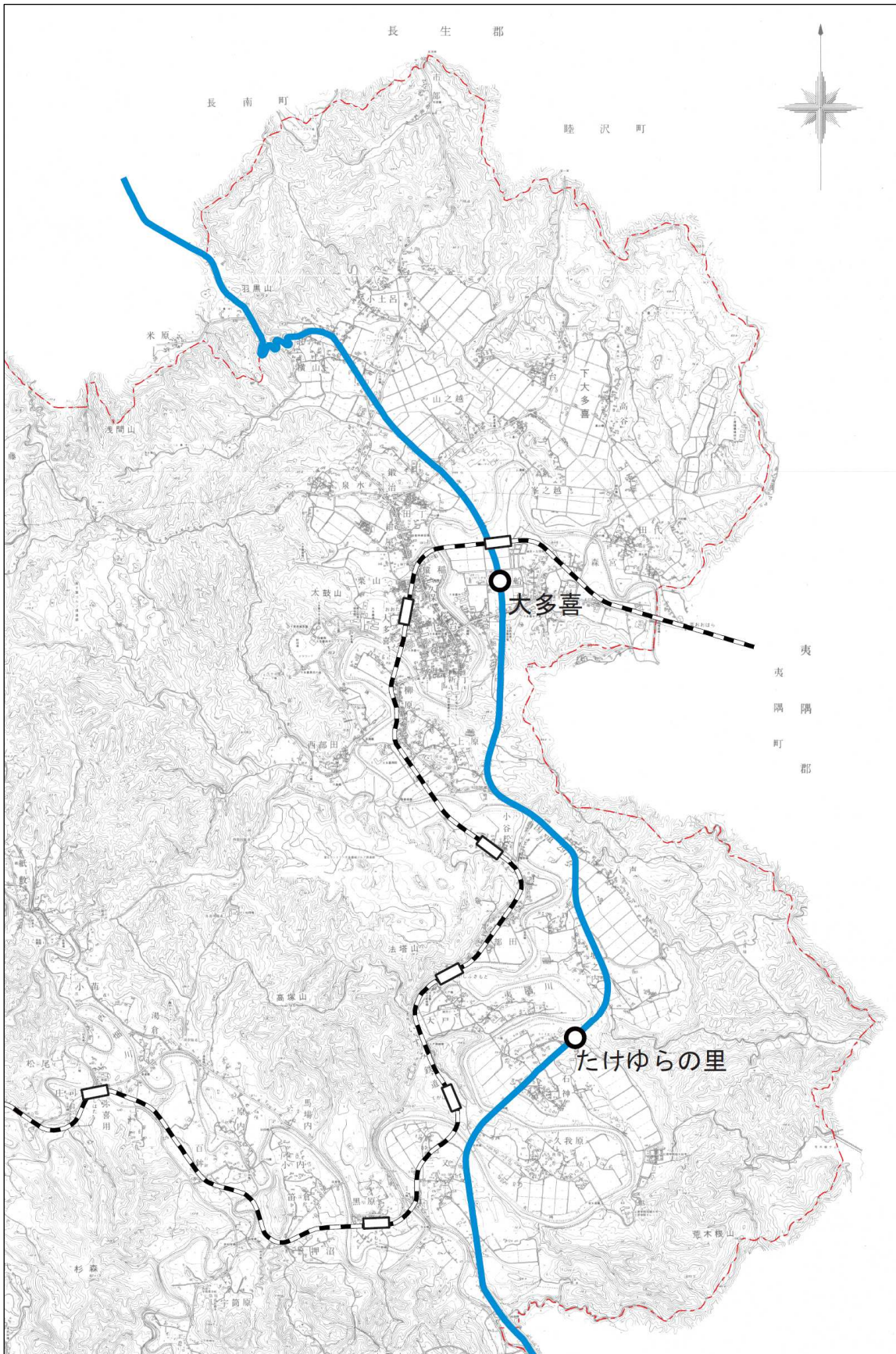
■高速バス利用者数の推移



■大多喜・たけゆらの里における利用者数の推移



■高速バス路線図



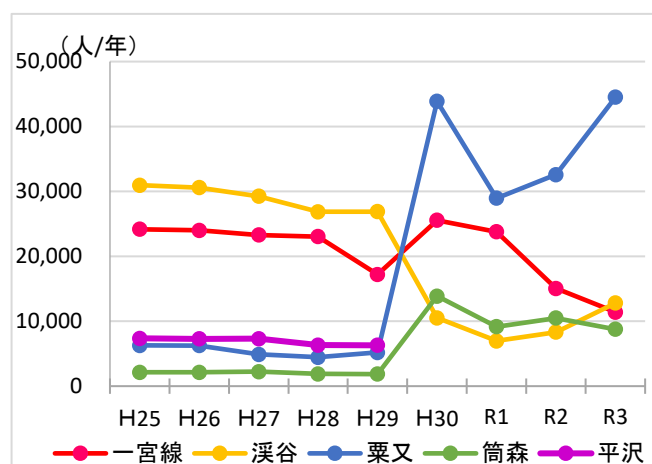
(3) 路線バス

- ・バス交通は、現在、大きく分けて7方面の民間路線バス（小湊バス）が運行されています。1日の運行本数は少なく、土日祝日の運行がされていない路線があるなど、利便性は高いとは言えない状況にあります。
- ・町の補助対象路線の利用状況をみると、平成25年から平成29年まではどの路線も利用者数は横ばい傾向となっていました。平成30年4月からの町内中学校の統合に伴い、路線バスの通学利用が開始されたため、同年度以降一部路線では利用者が増加しています。
- ・大多喜車庫～牛久線（牛05、06）は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）を活用するとともに関係自治体（千葉県、市原市、大多喜町）による協調補助を受け、運行している路線であり、千葉県バス対策地域協議会（千葉県、関係自治体、バス事業者で構成）において、路線維持のための利用増対策を行っています。

■路線バスの運行概要

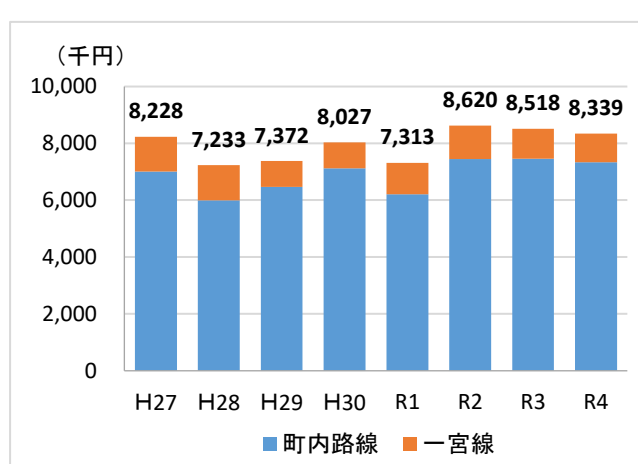
方面	系統	運行区間	運行本数		
			平日	土曜	日祝日
市原方面	牛05	大多喜車庫～牛久駅	1.5	1	0
	牛06	大多喜車庫～循環器病センター～牛久駅	5.5	2	0
茂原方面	茂41	大多喜車庫～茂原駅南口	8	8	8
勝浦方面	勝11	大多喜車庫～勝浦駅	2	1	1
	勝12	大多喜車庫～市ノ川～勝浦駅	0	0.5	0.5
	大03	大多喜車庫～塩田病院	6	3.5	3.5
一宮方面	大04	大多喜車庫～一宮駅	3	0	0
栗又方面	大01	大多喜車庫～栗又・ごりやくの湯	0.5	0.5	0
	養08	大多喜車庫～栗又・ごりやくの湯	2.5	2	2
	中01	中野駅～栗又・ごりやくの湯	1	1.5	0
筒森方面	大02	大多喜車庫～筒森	1	0	0
	中02	中野駅～筒森	1	0.5	0
養老溪谷駅方面	養01	養老溪谷駅～栗又・ごりやくの湯	4.5	5	5
	養03	養老溪谷駅～筒森	0.5	0	0
	中03	中野駅～養老溪谷駅	1	1	1

■輸送人員の推移

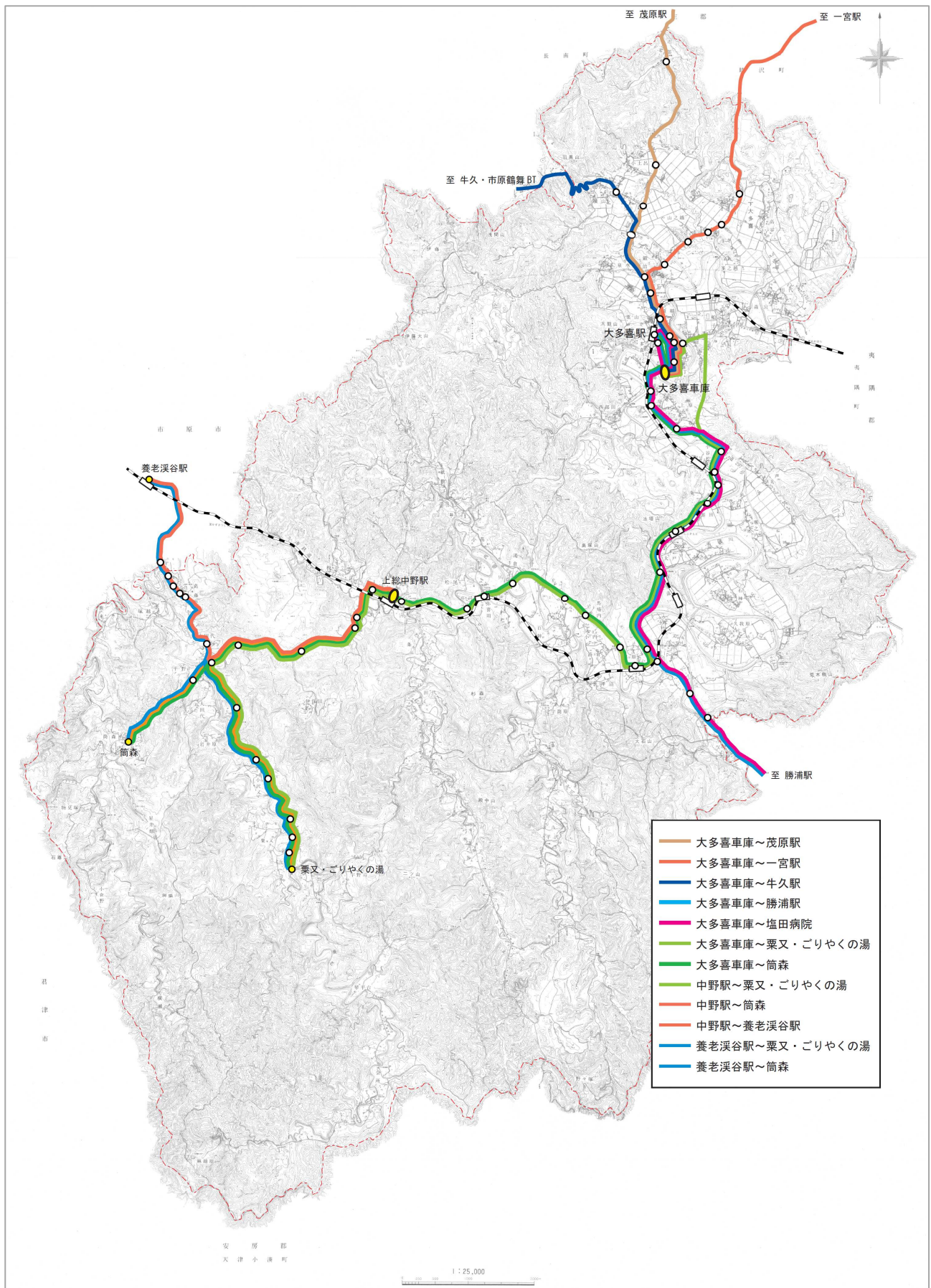


※平沢線は、H30.4.1廃止

■町の補助対象路線の年間補助額



■バス路線図



(4) 予約制乗合バス『おたっくろ』

①運行概要

- ・交通不便地域の解消や交通弱者の移動手段の確保を目的に、平成30年度からの実証運行を経て、令和5年4月より各地区と市街地を結ぶ予約制乗合バスを本格運行しています。

■予約制乗合バス『おたっくろ』の運行概要

利用対象者	以下の地区に在住の方、事前に利用登録をされた方 老川地区・西畑地区・総元地区（久我原区）
運行区域	各地区⇄市街地（共通乗降所 23ヶ所）間の運行
運行日	月～金曜日 （土曜日・日曜日・祝日、年末年始（12/29～1/3）は運休）
運行時刻	行き 自宅から市街地方面……8:00～、9:30～、10:30～ 帰り 市街地から自宅方面……13:00～、14:30～、16:00～
利用料金	大人 400 円 中高生 200 円 小学生 100 円 未就学児 無料 障害者手帳所持者及び介助者 200 円
予約受付	予約受付期間 第1・2・3便は利用日の前日まで、第4・5・6便は運行開始時刻の30分前までに予約 予約受付時間 8:30 ～17:00（土日祝日は15:00まで）
運行車両	ワゴン 2台（ただし、第5便、第6便は1台で運行）
予約・運行事業者	小湊鐵道株式会社

予約制乗合バス

「おたっくろ」

お電話で予約し、
ご自宅近くの道路や
バス停から、
買い物先や病院等へ
送迎します。

運行日 月曜日～金曜日
※土日祝日、年末年始（12/29～1/3）は運休

利用料金 [1乗車につき定額] 一般 **400円** 中高生 **200円** 小学生 **100円**
未就学児 無料（保護者の同伴が必要です。保護者には、料金400円がかかります）
障害者手帳所持者および介助者 **200円**（介助者にも200円がかかります）
※車内で回数券も販売しています。販売額2,000円（100円券×24枚＝2,400円分利用可能）

利用対象地区 下記の地区にお住まいの方は、どなたでもご利用できます。
老川（全地区）・西畑（全地区）・総元（久我原区）

ご利用方法

- 利用登録**
利用には事前に利用登録が必要です。予約受付センターまたは
大多喜町役場企画課（TEL 0470-82-2112）へ電話し、
①住所、②氏名、③電話番号をお伝え下さい。
- 予約の電話をする**
予約受付センターへ電話し、①登録番号、②利用する便、③行き先をお伝え下さい。
行き帰りとも予約が必要です。※利用は、予約順になります。
- 乗車場所へ行く**
指定された時間の5分前に乗車場所にお越し下さい。
帰りは共通乗降場所等（裏面参照）から、
行きに乗った場所へお送りします。

小湊鐵道株式会社 予約受付センター
TEL **0470-82-2822**

受付時間 8:30～17:00（土日祝日は15:00まで）

共通乗降場所

※利用対象地区の区域外では、以下の共通乗降場所での、ご乗降となります。

共通乗降場所	主な周辺施設	共通乗降場所	主な周辺施設
●交通機関		●医院・病院	
①上総中野駅 駅南前	西畑郵便局	①養護病院 入口前	
②西畑駅 駅前広場	総元簡易郵便局	②川崎病院 中央玄関口	
③総元駅 駅南前	大多喜タクシー	③大多喜病院 玄関前ロータリー	
④小湊バス大多喜駅前バス停	小高外科内科	④さとう歯科医院 玄関口	跡子信用金庫、小坂整骨院
⑤外廻橋バス停	千葉銀行	⑤おおたき歯科医院 玄関口	セブイレブン
●公共施設		⑥大多喜整形外科 玄関口	大多喜町観光客路、大多喜駅
⑥大多喜町役場前バス停	若菜歯科医院	●店舗ほか	
	ちくま接骨院	⑦オリブ 正面玄関	タクシー乗場
	大多喜郵便局		コメリ、城見ヶ丘駅
⑦中央公民館 玄関口	図書館、海洋センター	⑧ヤックス 店舗出入口	高速バス乗場
⑧大多喜駅前交番前バス停	大多喜眼科、セブイレブン		ファッションセンターしまむら
⑨蕨井無著センター 玄関口	老川簡易郵便局、太田商店		おおたき鍼灸整骨院
⑩蕨井コミュニティセンター 玄関口			しまむら金物店
⑪味の研修館 玄関口		⑪ウエルシア 店舗出入口	デイリーヤマザキ
●教育施設		⑫ナフコ 店舗南側出入口	高速バス乗場
⑫三育学院大学 バス乗場		⑬道の駅たけのらの里前バス停	ファミリーマート

運行時刻（令和3年10月1日改正）

	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便
行き（自宅）	8:00～	9:30～	10:30～	—	—	—
→市街地方面	—	—	—	13:00～	14:30～	16:00～
帰り（市街地）	—	—	—	—	—	—
→自宅方面	—	—	—	—	—	—
バスの運行台数	2台	2台	2台	2台	※1台	※1台

第1・2・3便は利用日の前日まで、第4・5・6便は運行開始時刻の30分前までにご予約下さい。
※第5便、第6便は、バス1台での運行となります。

1. 「おたっくろ」の運行について

- 行き帰りともに、事前の予約が必要です。予約のない場合は、運行しません。
- バスのように決まった時間での運行はしません。
- 乗客の方が乗り合って運行するため、お迎えの時間や到着時間が遅れる場合があります。
- 運行範囲は大多喜町内に限ります。

2. ご予約について

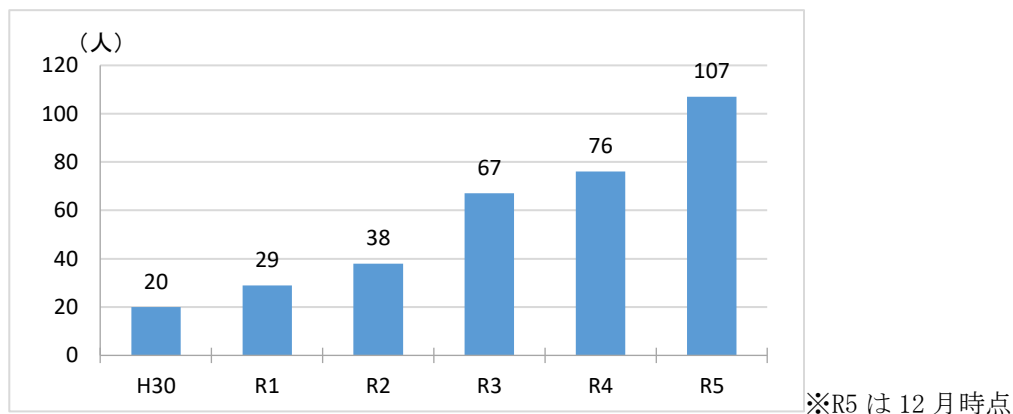
- 予約の決定やキャンセルは、利用する便の30分前までに予約受付センターへお電話ください。
- 連絡予約に予約を頼むことはできません。電話等にて予約受付センターへご予約ください。

ご不明な点がございましたら
小湊鐵道株式会社予約センター
0470-82-2822
受付時間 8:30～17:00
（土日祝日は15:00まで）
までお気軽にお電話ください

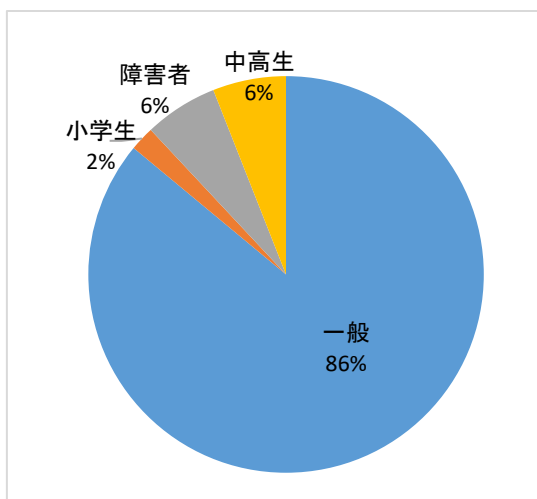
②利用登録状況

- ・令和6年1月現在の利用登録者数は、107人です。
- ・利用者区分として「一般」が86%と最も多くなっていますが、交通弱者である中高生等の利用登録もあります。
- ・地区別の登録状況をみると、老川地区と西畑地区がそれぞれ半数となっています。

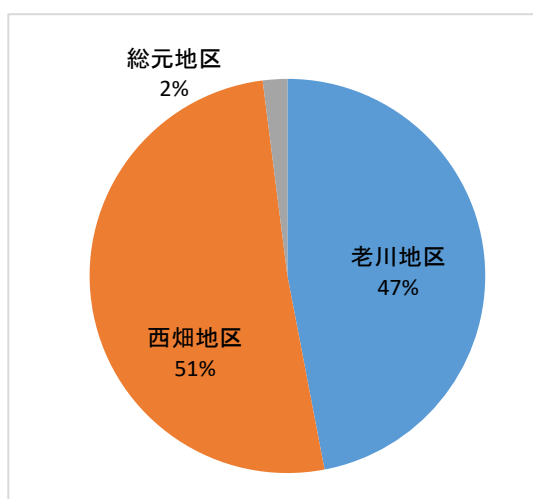
■利用登録者数の推移



■利用者区分別登録割合



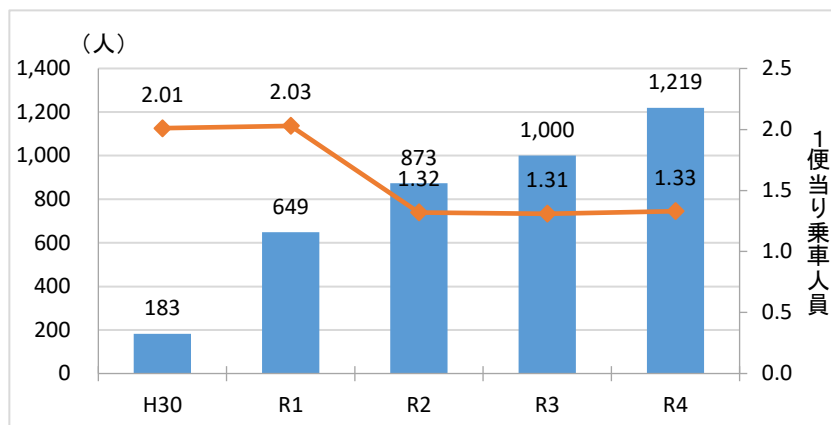
■地区別登録割合



③利用状況

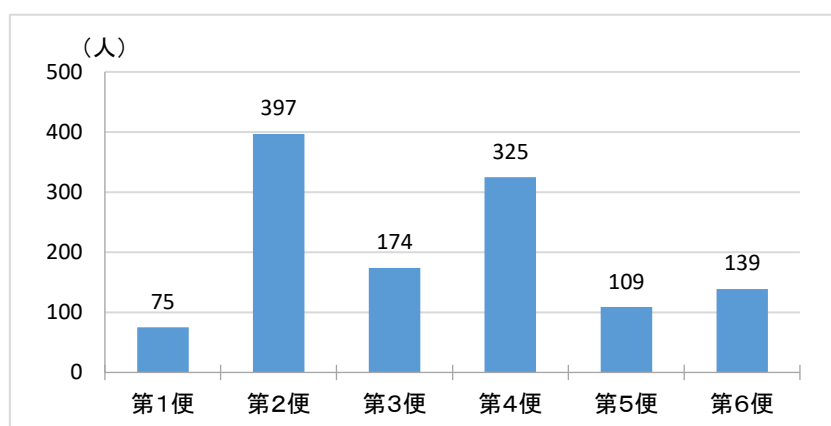
- ・平成30年10月に実証運行してから、新型コロナウイルス感染症拡大の影響も少なく、利用者数は増加傾向となっています。
- ・便別に利用状況をみると、第2便(9:30～)、第4便(13:00～)の利用者数が他の便よりも多くなっています。
- ・地区別・共通乗降場所別利用者数をみると、地区別には老川地区での乗降が多くなっています。共通乗降場所別では、オリブが最も多くなっており、大多喜病院等の病院関係の場所も多くなっています。

■利用者数の推移

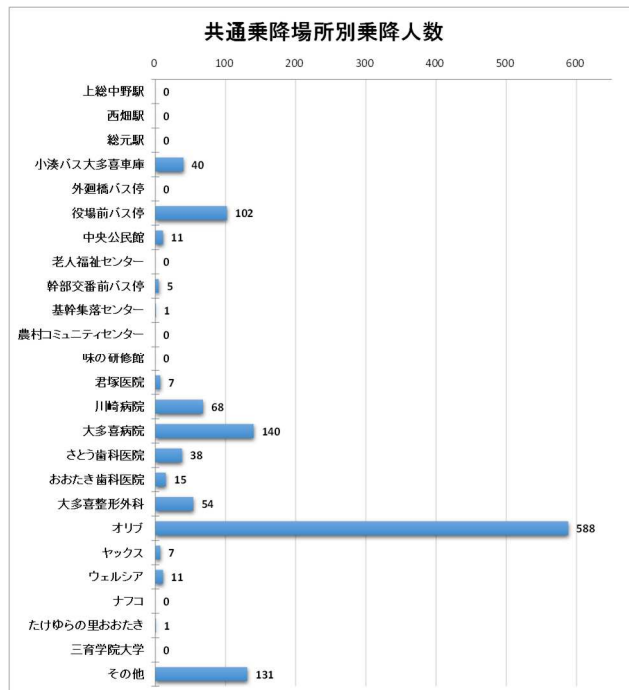
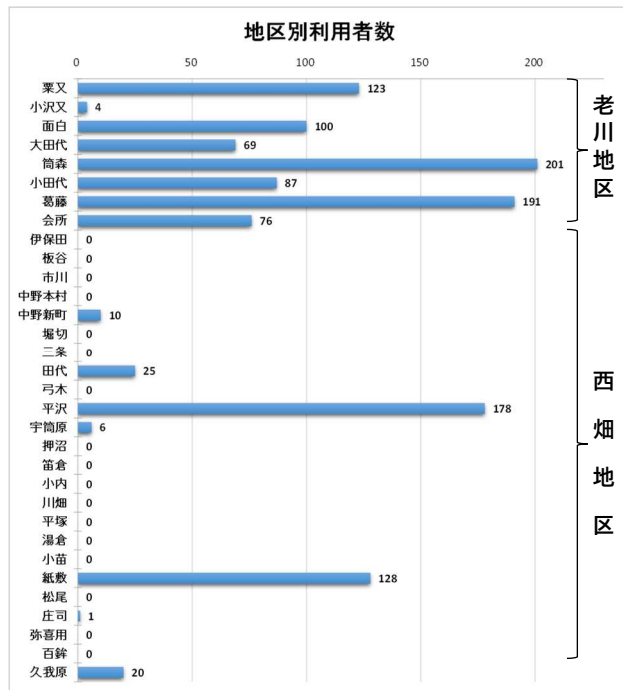


※H30 は 10 月～H31.3 までの利用実績

■便別利用者数（令和 4 年度）

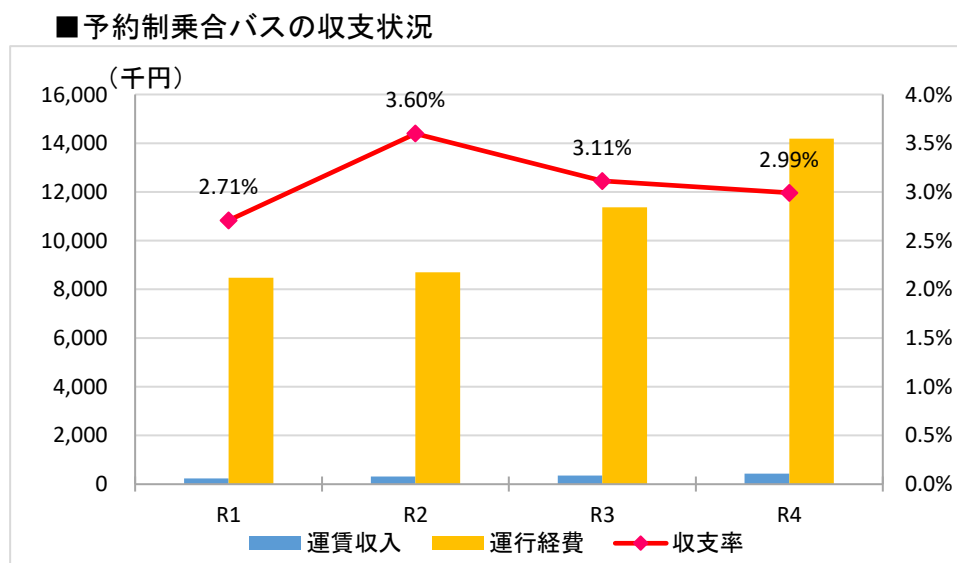


■地区別・共通乗降場所別利用者数（令和 4 年度）



④収支状況

- ・運行区域や運行便数の見直し等もあり増加傾向となっていますが、収支率は概ね３％前後で推移しています。



(5) 一般タクシー

- ・大多喜町内にある営業所は、大多喜タクシー(株)のみです。そのため、タクシーの配車に時間がかかるなど、タクシー利用が不便な面があります。

■町内にあるタクシー営業所

事業者	住所	備考
大多喜タクシー(株)	大多喜町新丁 16-1	介護タクシー、観光タクシーも対応

(6) スクールワゴンの予約制一般混乗「乗合ワゴン」

- ・平成30年4月からの町内中学校統合に伴い、旧西中学校区の児童・生徒を対象に、スクールワゴンを運行しています。また、令和5年4月からは、空席がある場合は、児童生徒以外にも対象地区の一般の方も乗車することができる「乗合ワゴン」として運行しています。
- ・現在の利用登録者数は、小中学生が27人となっています。

■乗合ワゴン（スクールバスの一般混乗）の運用概要

利用対象者	以下の地区に在住の方、事前に利用登録をされた方 会所、平沢、宇筒原、弓木、田代、三条、紙敷地区
運行ルート	西小学校のスクールバスの運行ルート 3路線 (平沢・弓木線、会所・弓木線、平沢線)
運行日	西小学校がスクールバスの運行の予約をした日
運行時刻	登校時及び下校時
利用料金	大人 400 円 中高生 200 円 小学生 100 円 未就学児 無料 障害者手帳所持者及び介助者 200 円
予約受付	予約受付期間 利用日の前日まで（※利用は予約順となり、児童生徒が優先） 予約受付時間 8:30 ～17:00（土日祝日は15:00まで）
運行車両	ワゴン 2台
予約・運行事業者	小湊鐵道株式会社

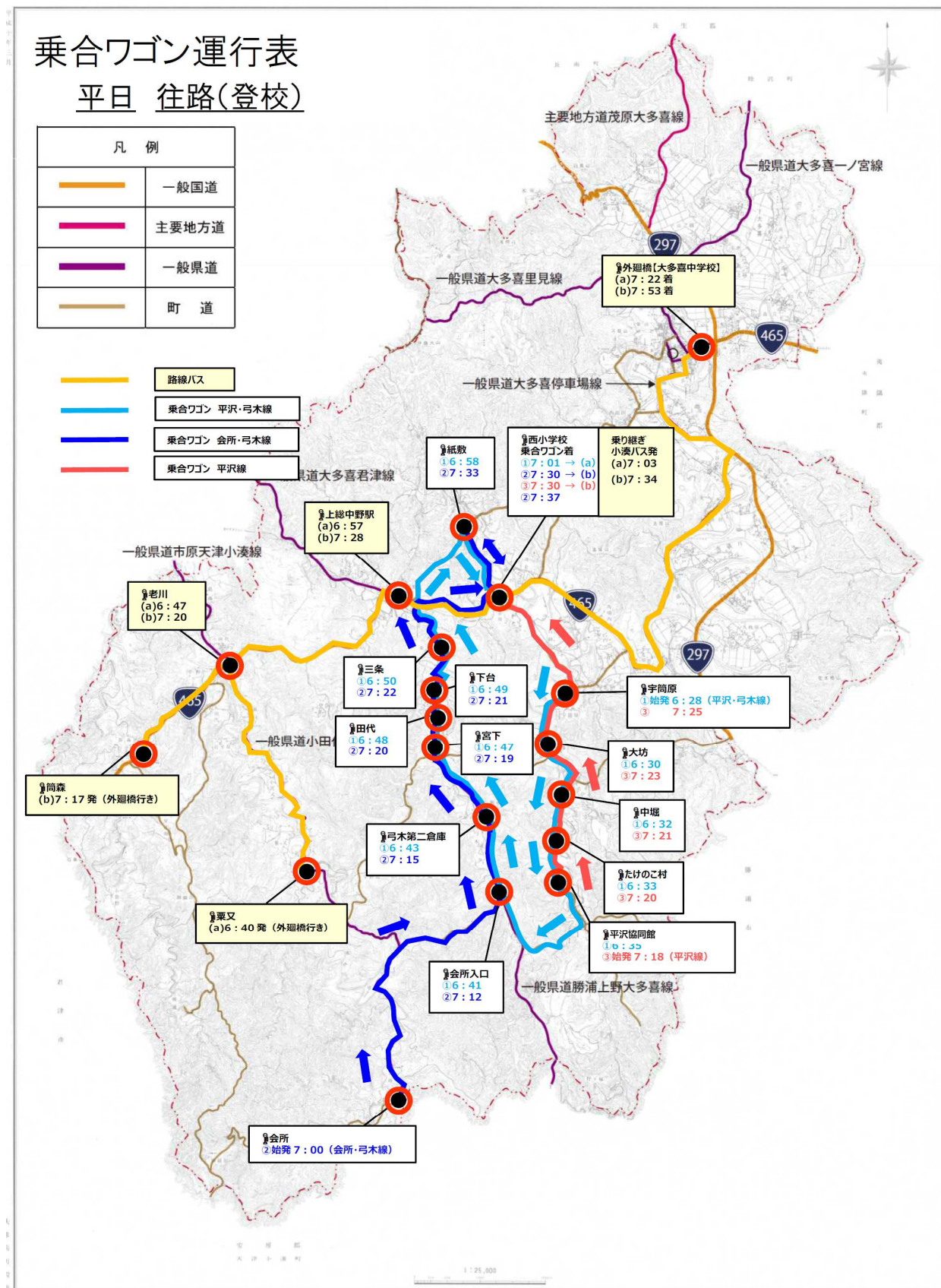
■地区別利用登録者数

紙敷	三条	田代	会所	宇筒原	平沢	合計
7人	1人	4人	6人	1人	8人	27人

■利用実績（R5.4～）

小学校便	中学校便
14人	13人

■西小学校スクールバス（乗合ワゴン）ルート



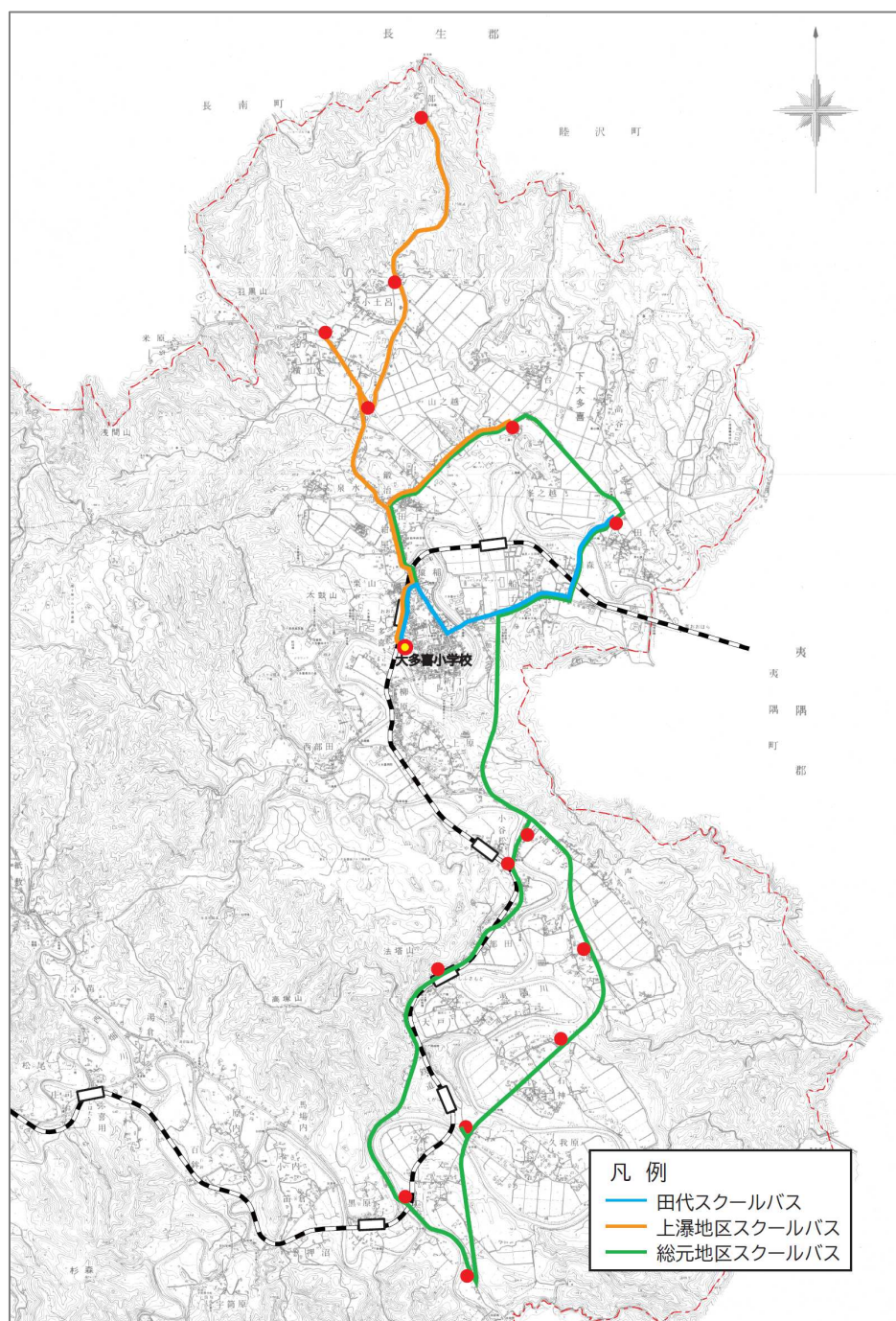
(7) スクールバス

- ・ 大多喜小学校に通学する総元地区・上瀑地区の児童を対象に、下記に示す3路線を運行しており、令和4年度の利用者数は、102人となっています。

■スクールバスの利用者数の推移

令和2年度	令和3年度	令和4年度
106人	105人	102人

■スクールバス路線図



(8) 上総中野駅～栗又探勝バス

- ・上総中野駅～栗又間の探勝バスについては、日曜祝日に同区間を走る路線バスの運行本数が平日及び土曜日と比較して少なくなることから、いすみ鉄道を利用し養老溪谷方面を訪れる観光客や、生活路線として利用している地域住民の利便性の向上を図るため、平成15年度から運行しています。

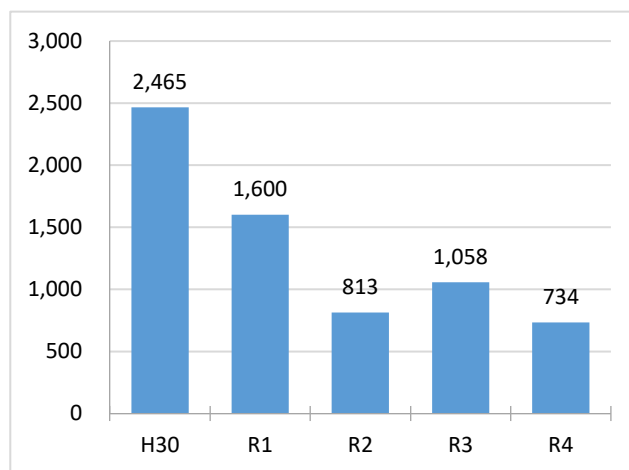
■上総中野駅～栗又探勝バスの運行概要

運行区間	上総中野駅～栗又・ごりやくの湯バス停間の運行													
運行日	日曜、祝日の運行 ただし、紅葉シーズン（11月下旬～12月上旬）は、平日も運行													
運行本数	1日3往復													
利用料金	通常の路線バスの運賃と同じ金額 <table><tr><th>区間</th><th>運賃</th></tr><tr><td>中野駅～栗又ノ滝、栗又・ごりやくの湯</td><td>大人 400 円／小児 200 円</td></tr><tr><td>中野駅～原ノ台</td><td>大人 340 円／小児 170 円</td></tr><tr><td>中野駅～老川</td><td>大人 270 円／小児 140 円</td></tr><tr><td>老川～栗又ノ滝、栗又・ごりやくの湯</td><td>大人 220 円／小児 110 円</td></tr><tr><td>老川～原ノ台</td><td>大人 170 円／小児 90 円</td></tr></table>		区間	運賃	中野駅～栗又ノ滝、栗又・ごりやくの湯	大人 400 円／小児 200 円	中野駅～原ノ台	大人 340 円／小児 170 円	中野駅～老川	大人 270 円／小児 140 円	老川～栗又ノ滝、栗又・ごりやくの湯	大人 220 円／小児 110 円	老川～原ノ台	大人 170 円／小児 90 円
区間	運賃													
中野駅～栗又ノ滝、栗又・ごりやくの湯	大人 400 円／小児 200 円													
中野駅～原ノ台	大人 340 円／小児 170 円													
中野駅～老川	大人 270 円／小児 140 円													
老川～栗又ノ滝、栗又・ごりやくの湯	大人 220 円／小児 110 円													
老川～原ノ台	大人 170 円／小児 90 円													
乗降場所	中野駅～栗又・ごりやくの湯間の各バス停 ※「神社前」バス停～「栗又・ごりやくの湯」バス停間は、フリー乗車区間													
運行事業者	小湊鐵道株式会社													

■上総中野駅～栗又探勝バスの運行ルート



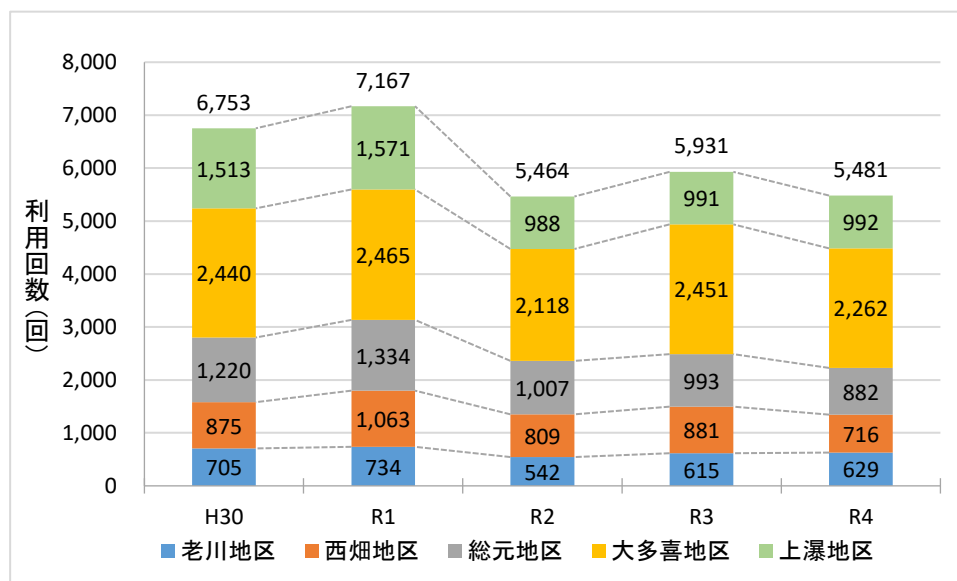
■探勝バスの利用者数の推移



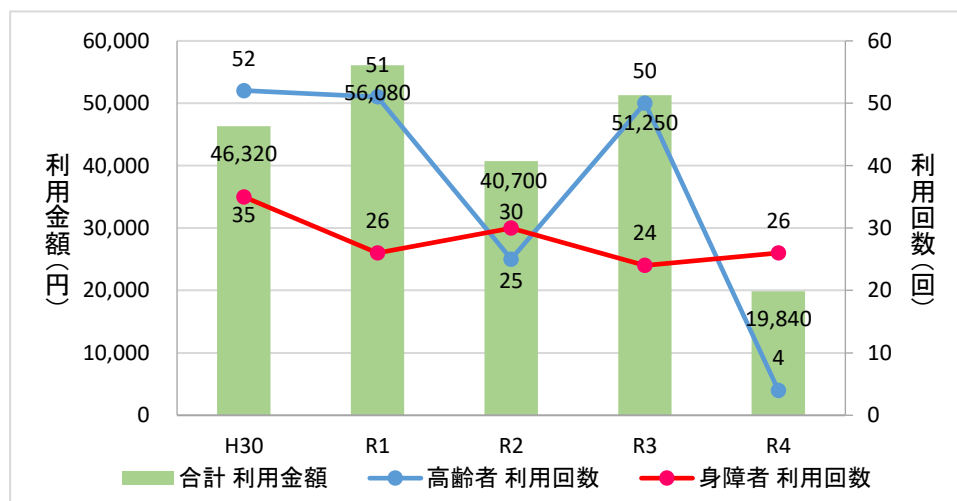
(9) 高齢者福祉対策

- ・高齢者の移動手段の確保として、外出支援サービス及び福祉タクシー事業を行っています。
- ・外出支援事業の利用状況をみると、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により令和2年度に減少しましたが、その後増加傾向となっています。地区別にみると大多喜地区の利用が多くなっています。
- ・福祉タクシーの利用状況をみると、高齢者の利用が新型コロナウイルス感染症拡大の影響により令和2年度に大幅に減少しましたが、翌年には増加しています。一方、身障者の利用はほぼ横ばいとなっています。

■外出支援事業の利用状況



■福祉タクシーの利用状況



※R4 高齢者の福祉タクシー利用回数は、定常的に利用していた利用登録者が登録解除したため

■ 大多喜町の高齢者福祉サービス対象者の目的と対象者要件

【大多喜町外出支援サービス事業】

在宅の高齢者及び障害者に対し、外出支援サービスを提供することにより、当該利用者の利便性の向上及び家族介護者の負担の軽減を図ることを目的としている。

【対象者】

- ① 70 歳以上で公共交通機関を利用することが困難な者又は歩行が困難な者
- ② 介護保険法(平成 9 年法律第 123 号)による要介護認定で要支援以上の認定を受けた 65 歳以上の者
- ③ 65 歳以上の世帯員のみで構成されている世帯の者で、当該世帯で車を所有していないもの
- ④ 60 歳以上の下肢が不自由な者で、当該世帯で車を所有していないもの
- ⑤ 知的・身体・精神障害者に該当する者で、当該世帯で車を所有していないもの

【支援内容】

- ・ タクシーにより町内の病院や金融機関、買い物等の送迎について年 96 回支援
- ・ 利用者負担は、タクシー料金の 2 割又は 3 割の額

【大多喜町福祉タクシー事業】

高齢者及び重度心身障害者が福祉タクシーを利用する場合に、その料金の一部を助成することにより、高齢者及び重度心身障害者の社会参加を促進し、もってその福祉の増進を図ることを目的としている。

【対象者】

- ① 高齢者(次のそれぞれに該当する者)
 - ア 世帯で車を所有していないこと。
 - イ 町内に居住する子又は子の配偶者が車を所有していないこと。
 - ウ 公共交通機関を利用することが困難な者又は歩行が困難な者
- ② 重度心身障害者
- ③ 知的・身体・精神障害者に該当する者で、当該世帯で車を所有していないもの

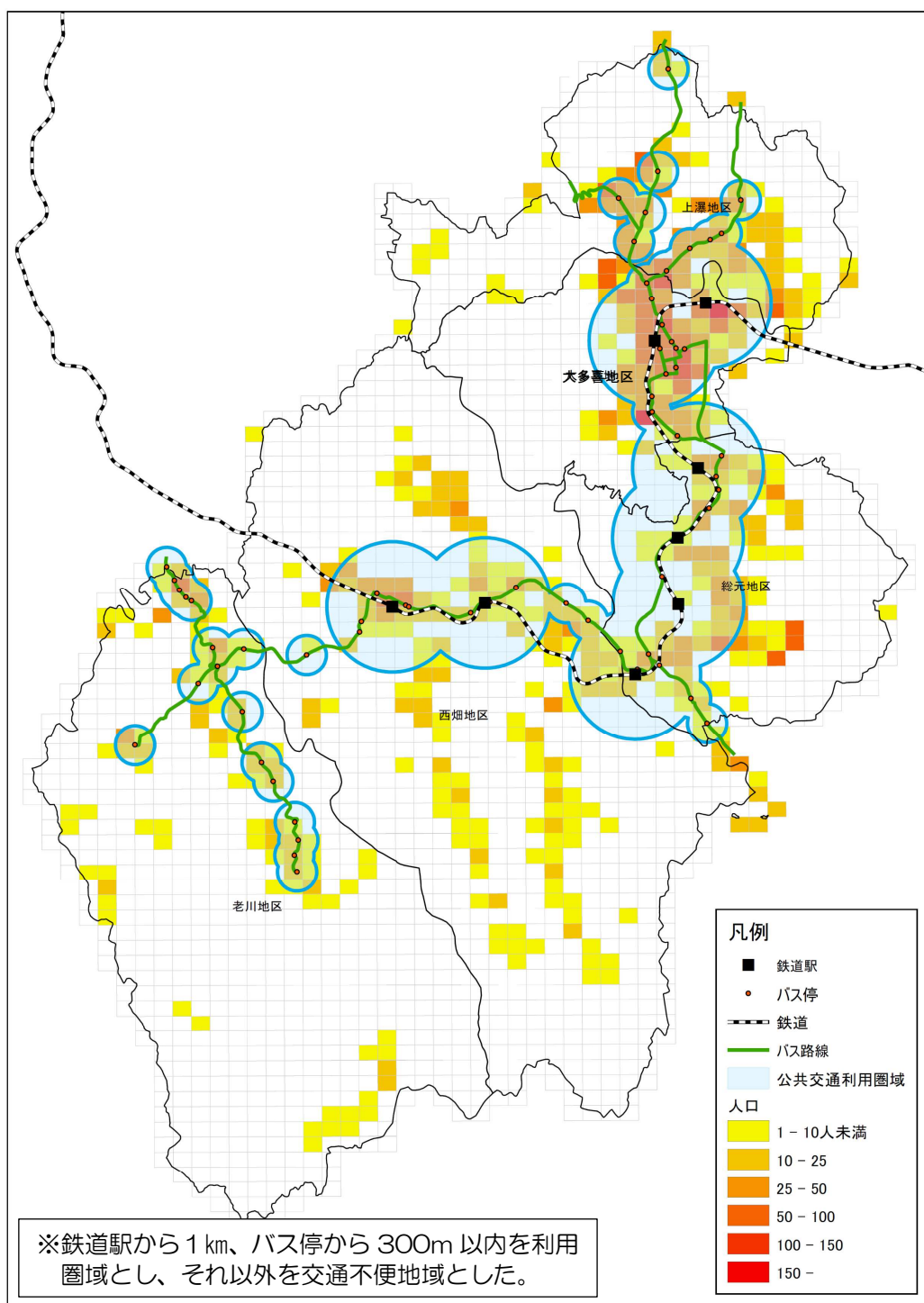
【支援内容】

- ・ 1 回の利用につき 800 円を助成
- ・ 1 年間で 24 回分を助成

(10) 交通利用圏域

- ・平成 30 年 4 月の町内中学校統合に伴い、路線バス中野駅～平沢循環線が廃止となったことから、西畑地区において広範囲に公共交通空白地域が存在しています。
- ・総元地区では、幹線道路の国道 465 号沿いにバス路線といすみ鉄道が並行して運行していますが、国道 297 号沿いには公共交通機関がないため、公共交通空白地域が発生しています。
- ・上記公共交通空白地域のうち、西畑地区及び総元地区のうち久我原区については、老川地区と合わせ、平成 30 年 10 月から予約制乗合バスを運行しています。
- ・この他、上瀑地区の一部でも、駅やバス停から遠い公共交通空白地域が発生しています。

■公共交通利用圏域



(11) 補助金等

- ・町内の公共交通の維持及び通学支援について、町費による充当が行われており、町負担額は令和4年度で111,009千円となっており、令和2年度の町負担額に比べ、増加しています。

■利用者数及び町負担額の推移（大多喜町提供資料）

		令和2年度		令和3年度		令和4年度	
		利用者数	町負担額	利用者数	町負担額	利用者数	町負担額
いすみ鉄道		222,171人	44,757千円	251,859人	44,620千円	287,851人	45,294千円
バス	町内3路線	51,364人	7,448千円	66,105人	7,454千円	41,816人	7,333千円
	一宮線	15,031人	1,172千円	11,406人	1,064千円	5,868人	1,006千円
	探勝バス	813人	2,295千円	1,058人	1,988千円	734人	2,108千円
	予約制乗合バス	873人	8,383千円	1,000人	11,018千円	1,219人	13,762千円
タクシー	外出支援	5,464人	9,482千円	5,931人	10,303千円	5,481人	9,577千円
	福祉タクシー	55人	41千円	74人	52千円	30人	20千円
通学	小学校遠距離通学費	43人	1,963千円	33人	1,523千円	30人	1,318千円
	中学校遠距離通学費	31人	5,536千円	34人	6,360千円	35人	6,939千円
	スクールバス	106人	11,858千円	105人	12,100千円	102人	12,584千円
	スクールワゴン	30人	11,558千円	27人	10,548千円	32人	11,068千円
小計 (いすみ鉄道除く)		73,810人	59,736千円	85,773人	62,410千円	55,347人	65,715千円
合計 (いすみ鉄道含む)		295,981人	104,493千円	337,632人	107,030千円	343,198人	111,009千円

大多喜町第3次総合計画（H28.3 策定）										
計画期間	平成 28 年度から令和 7 年度（平成 37 年度）までの 10 年間									
基本理念	「みんなが主役。よろこびのまちの創生」									
将来像	「ひと まち みどり 未来に光り続けるふるさと 大多喜」									
基本目標	I みんなの知恵と力で 持続可能なまちをつくる II 活力にあふれた 人が集まるまちをつくる III 誰もが住みやすい 安全・安心・便利なまちをつくる IV 豊かな水と緑に囲まれた 快適なまちをつくる V 明日の大多喜を担う人を育むまちをつくる VI 支え合いながら 健やかに暮らせるまちをつくる									
公共交通に関する事項	（後期基本計画：令和 3 年度～令和 7 年度） 基本目標Ⅲ 誰もが住みやすい安全・安心・便利なまちをつくる 【生活基盤分野の主な取り組み】 ◆公共交通 増加する交通弱者への対応や定住促進等の本町の課題や住民ニーズを踏まえ、町内の公共交通網や本町と町外主要都市とを結ぶ高速バス路線等の利便性向上に努めます。 【基本方針】 各種公共交通機関について、交通の維持・確保並びに移住・定住の促進及び交流人口の増加を目的に支援します。 【施策の内容】									
	公共交通機関の維持・確保	関係機関と連携しながら、公共交通機関を支援し、その維持に努めるとともに、少子高齢化や地域人口の減少を考慮し、地域の現状に応じた公共交通対策を実施します。								
	高速バスの利便性の向上	首都圏中央連絡自動車道や東京湾アクアラインを経由する高速バスについて、利便性の向上を図り、通勤・通学のための利用や観光目的による利用を促進します。								
	町内総合交通体系の整備	既存の公共交通機関や行政による各種移動サービスの有用性を評価・検証するとともに、交通事業者との連携のもと、地域の状況や住民ニーズに対応した町内の総合交通体系の整備を推進します。								
	成果指標 <table><thead><tr><th>指標名</th><th>現状値</th><th>目標値</th></tr></thead><tbody><tr><td>町内路線バス運行路線数</td><td>7 路線 ▶</td><td>7 路線（現状維持）</td></tr><tr><td>デマンド型乗合交通延べ利用者数</td><td>650 人／年 ▶</td><td>1,080 人／年</td></tr></tbody></table>		指標名	現状値	目標値	町内路線バス運行路線数	7 路線 ▶	7 路線（現状維持）	デマンド型乗合交通延べ利用者数	650 人／年 ▶
指標名	現状値	目標値								
町内路線バス運行路線数	7 路線 ▶	7 路線（現状維持）								
デマンド型乗合交通延べ利用者数	650 人／年 ▶	1,080 人／年								

第2期大多喜町総合戦略（令和3年3月策定）

計画期間	令和3年度から令和7年度までの5年間																														
基本目標	1. 地域産業を活性化し、安心して働く場を創る 2. 「住みたい」「訪れたい」という魅力を創る 3. 結婚・出産・子育ての希望をかなえる 4. 安心して暮らすことが出来る地域を創る																														
公共交通に関する事項	基本目標2：「住みたい」「訪れたい」という魅力を創る 本町に住む人・移住を検討する人が本町に住み続けたい・住んでみたいと思う魅力を創り、本町の豊かな地域資源を磨き上げ、本町を訪れたいと思う魅力を創ることにより、人口流出の抑制、移住の促進、交流人口の増加を図ります。 【施策の基本的方向3】地域資源の磨き上げ <table><tr><td>具体的な施策</td><td>2-3-5 いすみ鉄道沿線観光推進事業</td></tr><tr><td>事業概要</td><td>いすみ鉄道沿線の植栽、県民（体験）農園、ハイキングコースの設定等を、いすみ鉄道、観光協会、地域住民とともに推進する。</td></tr><tr><td>事業期間</td><td>令和3年4月～令和8年3月</td></tr><tr><td>重要業績評価指標</td><td>1箇所以上の実施</td></tr><tr><td>担当課</td><td>企画課、商工観光課、農林課</td></tr></table> 基本目標4：安心して暮らすことが出来る地域を創る 【施策の基本的方向2】地域公共交通網の充実・再編 町内の各地域において過疎化が進む中でも、交通空白地帯が発生することのないよう、費用対効果を考慮しながら、地域公共交通網の充実・再編を図ります。 <table><tr><td>具体的な施策</td><td>4-2-1 地域公共交通事業（路線バス）</td></tr><tr><td>事業概要</td><td>地域バス会社が運行する路線バスの不採算路線へ補助金を交付し、地域路線バスの維持継続を図り、日常生活における必要な外出手段を確保していく。</td></tr><tr><td>事業期間</td><td>令和3年4月～令和8年3月</td></tr><tr><td>重要業績評価指標</td><td>輸送人員 68,000人／年</td></tr><tr><td>担当課</td><td>企画課</td></tr></table> <table><tr><td>具体的な施策</td><td>4-2-2 地域公共交通事業（いすみ鉄道）</td></tr><tr><td>事業概要</td><td>町内在住の60歳以上の方のいすみ鉄道利用者負担を低くして免許を持つ人、持たない人に関係なくいすみ鉄道を利用して町内間を移動するきっかけをつくり、少しでも歩くことで健康増進に繋げることといすみ鉄道利用者の増大を図る。</td></tr><tr><td>事業期間</td><td>令和3年4月～令和8年3月</td></tr><tr><td>重要業績評価指標</td><td>利用者延べ人数（純増） 2,200／人</td></tr><tr><td>担当課</td><td>企画課</td></tr></table>	具体的な施策	2-3-5 いすみ鉄道沿線観光推進事業	事業概要	いすみ鉄道沿線の植栽、県民（体験）農園、ハイキングコースの設定等を、いすみ鉄道、観光協会、地域住民とともに推進する。	事業期間	令和3年4月～令和8年3月	重要業績評価指標	1箇所以上の実施	担当課	企画課、商工観光課、農林課	具体的な施策	4-2-1 地域公共交通事業（路線バス）	事業概要	地域バス会社が運行する路線バスの不採算路線へ補助金を交付し、地域路線バスの維持継続を図り、日常生活における必要な外出手段を確保していく。	事業期間	令和3年4月～令和8年3月	重要業績評価指標	輸送人員 68,000人／年	担当課	企画課	具体的な施策	4-2-2 地域公共交通事業（いすみ鉄道）	事業概要	町内在住の60歳以上の方のいすみ鉄道利用者負担を低くして免許を持つ人、持たない人に関係なくいすみ鉄道を利用して町内間を移動するきっかけをつくり、少しでも歩くことで健康増進に繋げることといすみ鉄道利用者の増大を図る。	事業期間	令和3年4月～令和8年3月	重要業績評価指標	利用者延べ人数（純増） 2,200／人	担当課	企画課
	具体的な施策	2-3-5 いすみ鉄道沿線観光推進事業																													
	事業概要	いすみ鉄道沿線の植栽、県民（体験）農園、ハイキングコースの設定等を、いすみ鉄道、観光協会、地域住民とともに推進する。																													
	事業期間	令和3年4月～令和8年3月																													
	重要業績評価指標	1箇所以上の実施																													
	担当課	企画課、商工観光課、農林課																													
	具体的な施策	4-2-1 地域公共交通事業（路線バス）																													
	事業概要	地域バス会社が運行する路線バスの不採算路線へ補助金を交付し、地域路線バスの維持継続を図り、日常生活における必要な外出手段を確保していく。																													
	事業期間	令和3年4月～令和8年3月																													
	重要業績評価指標	輸送人員 68,000人／年																													
担当課	企画課																														
具体的な施策	4-2-2 地域公共交通事業（いすみ鉄道）																														
事業概要	町内在住の60歳以上の方のいすみ鉄道利用者負担を低くして免許を持つ人、持たない人に関係なくいすみ鉄道を利用して町内間を移動するきっかけをつくり、少しでも歩くことで健康増進に繋げることといすみ鉄道利用者の増大を図る。																														
事業期間	令和3年4月～令和8年3月																														
重要業績評価指標	利用者延べ人数（純増） 2,200／人																														
担当課	企画課																														

高齢者保健福祉計画及び第9期介護保険事業計画（令和6年3月策定予定）							
計画期間	令和6年度から令和8年度						
公共交通に関する事項	事業体系3. 生活支援サービスの充実 ●移動支援の充実 <table><tr><th>事業</th><th>内 容</th></tr><tr><td>外出支援サービス事業</td><td>高齢者を対象に、通院や買い物に必要な移動手段として、タクシーを使って町内の病院や金融機関、買い物などを行った場合のタクシー料金の一部を助成します。 今後は、自動車運転免許証の自主返納により、利用者が増加することが見込まれることから、利用者の負担を軽減できる抜本的な制度改革や実施体制の充実に努めます。</td></tr><tr><td>福祉タクシー事業</td><td>65歳以上の高齢者世帯の人で、車を所有していないなどの要件に該当する人がタクシーを利用する場合、対象者1人につき、年間24回を限度に料金の一部を助成します。 他の事業と重複している部分もあり、回数制限もあることから利用者は減少しており、事業の見直しも含め、事業のあり方について検討を進めます。</td></tr></table>	事業	内 容	外出支援サービス事業	高齢者を対象に、通院や買い物に必要な移動手段として、タクシーを使って町内の病院や金融機関、買い物などを行った場合のタクシー料金の一部を助成します。 今後は、自動車運転免許証の自主返納により、利用者が増加することが見込まれることから、利用者の負担を軽減できる抜本的な制度改革や実施体制の充実に努めます。	福祉タクシー事業	65歳以上の高齢者世帯の人で、車を所有していないなどの要件に該当する人がタクシーを利用する場合、対象者1人につき、年間24回を限度に料金の一部を助成します。 他の事業と重複している部分もあり、回数制限もあることから利用者は減少しており、事業の見直しも含め、事業のあり方について検討を進めます。
	事業	内 容					
	外出支援サービス事業	高齢者を対象に、通院や買い物に必要な移動手段として、タクシーを使って町内の病院や金融機関、買い物などを行った場合のタクシー料金の一部を助成します。 今後は、自動車運転免許証の自主返納により、利用者が増加することが見込まれることから、利用者の負担を軽減できる抜本的な制度改革や実施体制の充実に努めます。					
	福祉タクシー事業	65歳以上の高齢者世帯の人で、車を所有していないなどの要件に該当する人がタクシーを利用する場合、対象者1人につき、年間24回を限度に料金の一部を助成します。 他の事業と重複している部分もあり、回数制限もあることから利用者は減少しており、事業の見直しも含め、事業のあり方について検討を進めます。					
	事業体系4. 高齢者に住みよいまちづくり ●医療・交通環境の向上 <table><tr><th>事業</th><th>内 容</th></tr><tr><td>地域公共交通の充実・再編</td><td>町内の各地域において過疎化が進む中でも、特に高齢者の日常生活を支え、生きがいづくりや社会参加をしやすい生活環境に向けて、公共交通システムの構築とともに、60歳以上のいすみ鉄道の利用促進を図る地域公共交通優待会員制度の普及に取り組みます。 いすみ鉄道シニア会員制度やデマンド型乗合交通をまだ知らない、あるいは、利用の仕方が分からないことから利用を控えている方も一定数いるとみられることから、利用方法の案内・制度の周知を積極的に行い、事業の継続実施に努めます。</td></tr><tr><td>公共施設のバリアフリー化などの推進</td><td>既存及び新設する公共施設のバリアフリー化（和式便器の洋式化含む）を推進するとともに、高齢者などの交通弱者に配慮した道路整備を推進します。</td></tr></table>	事業	内 容	地域公共交通の充実・再編	町内の各地域において過疎化が進む中でも、特に高齢者の日常生活を支え、生きがいづくりや社会参加をしやすい生活環境に向けて、公共交通システムの構築とともに、60歳以上のいすみ鉄道の利用促進を図る地域公共交通優待会員制度の普及に取り組みます。 いすみ鉄道シニア会員制度やデマンド型乗合交通をまだ知らない、あるいは、利用の仕方が分からないことから利用を控えている方も一定数いるとみられることから、利用方法の案内・制度の周知を積極的に行い、事業の継続実施に努めます。	公共施設のバリアフリー化などの推進	既存及び新設する公共施設のバリアフリー化（和式便器の洋式化含む）を推進するとともに、高齢者などの交通弱者に配慮した道路整備を推進します。
	事業	内 容					
	地域公共交通の充実・再編	町内の各地域において過疎化が進む中でも、特に高齢者の日常生活を支え、生きがいづくりや社会参加をしやすい生活環境に向けて、公共交通システムの構築とともに、60歳以上のいすみ鉄道の利用促進を図る地域公共交通優待会員制度の普及に取り組みます。 いすみ鉄道シニア会員制度やデマンド型乗合交通をまだ知らない、あるいは、利用の仕方が分からないことから利用を控えている方も一定数いるとみられることから、利用方法の案内・制度の周知を積極的に行い、事業の継続実施に努めます。					
	公共施設のバリアフリー化などの推進	既存及び新設する公共施設のバリアフリー化（和式便器の洋式化含む）を推進するとともに、高齢者などの交通弱者に配慮した道路整備を推進します。					

障がい者施策推進計画（令和3年3月策定）							
計画期間	第4次障がい者基本計画：令和3年度から令和8年度 第7期障がい福祉計画・第3期障がい児福祉計画：令和6年度から令和8年度						
基本理念	一人ひとりを大切に、ともに生きるまちづくり						
基本方針	1 「合理的配慮」の拡充とその基礎となる環境整備 2 療育・リハビリテーションの重視						
基本目標	1 地域生活への支援の充実 2 理解を広げ、権利を擁護する取り組みの推進 3 子どもへの支援体制の充実 4 就労支援の強化 5 安全・安心な暮らしの確保 6 健康的で文化的な生活への支援						
公共交通に関する事項	基本目標 5 安全・安心な暮らしの確保 施策：外出手段の確保 公共交通機関については、関係機関とともに、路線の維持・確保や利便性の向上、バリアフリー化、安全対策の充実等に努めます。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業名</th><th>事業内容</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>路線の維持・確保や利便性の向上</td><td> ●不採算バス路線の損失額の一部について補助金の交付 ●いすみ鉄道に対し、千葉県及び夷隅地域2市2町で路線維持のために各種補助金の交付 ●デマンド型乗合交通の検証運行の実施 </td></tr> <tr> <td>公共交通のバリアフリー化</td><td>●路線バスの低床バスの普及促進</td></tr> </tbody> </table>	事業名	事業内容	路線の維持・確保や利便性の向上	●不採算バス路線の損失額の一部について補助金の交付 ●いすみ鉄道に対し、千葉県及び夷隅地域2市2町で路線維持のために各種補助金の交付 ●デマンド型乗合交通の検証運行の実施	公共交通のバリアフリー化	●路線バスの低床バスの普及促進
事業名	事業内容						
路線の維持・確保や利便性の向上	●不採算バス路線の損失額の一部について補助金の交付 ●いすみ鉄道に対し、千葉県及び夷隅地域2市2町で路線維持のために各種補助金の交付 ●デマンド型乗合交通の検証運行の実施						
公共交通のバリアフリー化	●路線バスの低床バスの普及促進						

大多喜町過疎地域自立促進計画（令和3年9月策定、令和5年3月変更、随時軽微変更）											
計画期間	令和3年度から令和7年度										
基本方針	「大多喜町第3次総合計画の基本理念、町の将来像、6つの基本目標に即した施策を展開する。										
基本目標	「大多喜町第3次総合計画」及び「第2期大多喜町総合戦略」に掲げる目標を地域の持続的発展のための基本目標とする。 ○令和7年度末の目標人口8,500人 ○令和7年度の人口の社会減年間50人 ○合計特殊出生率令和3年度～令和7年度の平均で1.31										
公共交通に関する事項	■交通施設の整備、交通手段の確保 ●交通手段の確保のための対策 ア. 関係機関と連携しながら、公共交通機関を支援し、その維持に努めるとともに、少子高齢化や地域人口の減少を考慮し、地域の現状に応じた公共交通対策を実施します。 イ. 首都圏中央連絡自動車道や東京湾アクアラインを経由する高速バスについて、利便性の向上を図り、通勤・通学のための利用や観光目的による利用を促進します。 ウ. 既存の公共交通機関や行政による各種移動サービスの有用性を評価・検証するとともに、交通事業者との連携のもと、地域の状況や住民ニーズに対応した町内の総合交通体系の整備を推進します。 事業計画（令和3年度～7年度） <table border="1"> <tr> <td>町内バス路線維持助成事業</td><td>町内を運行する不採算路線バスに助成金を交付し、運行維持を図る。</td></tr> <tr> <td>デマンド型地域交通運行事業</td><td>交通不便地域で、デマンド型地域交通の運行を行い、交通利便性の向上を図る。</td></tr> <tr> <td>臨時バス運行事業</td><td>日曜祝日の上総中野・栗又間に、臨時バスを運行し、観光及び生活路線としての利便性確保を図る。</td></tr> <tr> <td>路線バス運行維持事業</td><td>本町と近隣市町村の間を運行する不採算路線バスに助成金を交付し、運行維持を図る。</td></tr> <tr> <td>高速バス通学費補助金</td><td>勝浦・東京間の高速バスの利便性向上及び通学者世帯の負担軽減のため、回数券購入費用を補助し、定住化の促進を図る。</td></tr> </table>	町内バス路線維持助成事業	町内を運行する不採算路線バスに助成金を交付し、運行維持を図る。	デマンド型地域交通運行事業	交通不便地域で、デマンド型地域交通の運行を行い、交通利便性の向上を図る。	臨時バス運行事業	日曜祝日の上総中野・栗又間に、臨時バスを運行し、観光及び生活路線としての利便性確保を図る。	路線バス運行維持事業	本町と近隣市町村の間を運行する不採算路線バスに助成金を交付し、運行維持を図る。	高速バス通学費補助金	勝浦・東京間の高速バスの利便性向上及び通学者世帯の負担軽減のため、回数券購入費用を補助し、定住化の促進を図る。
町内バス路線維持助成事業	町内を運行する不採算路線バスに助成金を交付し、運行維持を図る。										
デマンド型地域交通運行事業	交通不便地域で、デマンド型地域交通の運行を行い、交通利便性の向上を図る。										
臨時バス運行事業	日曜祝日の上総中野・栗又間に、臨時バスを運行し、観光及び生活路線としての利便性確保を図る。										
路線バス運行維持事業	本町と近隣市町村の間を運行する不採算路線バスに助成金を交付し、運行維持を図る。										
高速バス通学費補助金	勝浦・東京間の高速バスの利便性向上及び通学者世帯の負担軽減のため、回数券購入費用を補助し、定住化の促進を図る。										

3 大多喜町地域公共交通網形成計画の検証

3-1. 大多喜町地域公共交通網形成計画の概要

「大多喜町地域公共交通網形成計画」は、地域公共交通ネットワーク全体をまちづくりと連携して一体的に形づくり、持続させるために、様々な事業を定めるものです。

■大多喜町地域公共交通網形成計画の概要

計画期間	平成 28 年度～平成 32 年度の 5 年間
基本方針	1. 公共交通機関の機能分担と相互の連携によるわかりやすく利便性の高い公共交通ネットワークの再編 2. 地域の実情に即した多様な公共交通の実現 3. まちづくりと連携した地域公共交通サービスの展開 4. 協働による持続可能な仕組みづくりの確立
基本理念	既存公共交通網の機能分担と連携により、地域力を活かした有機的な地域公共交通ネットワークの構築
目標を達成するために実施する施策	【事業 1】いすみ鉄道、小湊鐵道の活性化及び維持 ○いすみ鉄道と小湊鐵道の接続時間の改善 ○沿線地域における利用促進活動 ○観光振興施策との連携 【事業 2】路線バスの活性化及び再編 ○高速バス停や国道 297 号沿道商業施設等へのアクセスを考慮した路線バスの再編成 ○中野駅や養老溪谷駅を中心とした路線バスの見直し・再編成 【事業 3】公共交通の総合的情報等の提供（総合公共交通マップ等） ○総合公共交通マップの作成 ○公共交通専用ホームページの開設 【事業 4】山間部等交通不便地域における多様な交通システムへの取り組み ○公共交通専門の担当課の創設と地域のキーマンの育成 ○協働の仕組みづくり・支援制度の構築 ○地域による交通システムの取り組みの検討 【事業 5】交通結節点の整備 ○上総中野駅における待合空間の改善 ○大多喜オリブのバスターミナルの再整備、待合空間整備 ○東京便・品川便のバス停の統合 ○城見ヶ丘駅の乗継ぎ情報提供 【事業 6】養老溪谷を中心とした観光レクリエーション拠点への 観光シャトルバス＋パーク＆ライド 【事業 7】町内観光循環バスの運行の見直し、PR の充実 【事業 8】高齢者おでかけ支援のための移動プログラムの提供等 【事業 9】利用促進策の実施 ○観光客や外国人来訪者に対応した多言語表記等の導入検討 ○いすみ鉄道シニア会員制度の実施 ○公共交通の乗り方教室の実施 ○町内路線バス車両のバリアフリー化促進

3-2. 計画目標の達成状況及び各事業の進捗状況

- ・新型コロナウイルスの影響による利用者数の減少や、品川～オリブ間の新規高速バス「大多喜～羽田空港・品川線」（運行期間：平成27年12月～令和2年9月）の運行終了などもあり、各評価指標の目標値を達成できていない項目もあります。
- ・各事業については、二次交通や商業施設等へのアクセスを考慮した路線バスの再編や交通結節点整備の事業については実施できていませんが、新たな交通システムの導入による移動手段の確保や公共交通利用促進に関わる事業については、半数以上の事業を実施しています。

基本方針	評価指標	指標の考え方	現況値 (H27)	目標値 (H32)	達成状況の検証
①	公共交通利用者数	・重要な都市基盤となる鉄道の存続に向けて鉄道利用者数（町内全駅1日平均乗車人員）を維持する ・定住促進・交流人口拡大に向けて新規高速バス1日利用者数を高める	415人	415人	令和4年町内全駅1日平均乗車人員：393人/日 ・いすみ鉄道全駅：364人/日 ・小湊鐵道上総中野駅：29人/日
			17人	144人	品川～オリブ間の新規高速バスが運行されたが、令和2年運行終了
	バス路線数	・町内バス運行路線数を維持する	21路線	21路線	・小湊バス平沢循環線（宇筒原・平沢・弓木・田代）及び茂原線（HMC 東京社分）の路線休止により、15路線 ※なお、平沢循環線の運行地域には通学用バス及び予約制乗合バスを導入。 - また、茂原線については小湊バスが運行を継続している。
	公共交通の満足度	・公共交通の利便性向上により、「まちづくりアンケート調査」による「交通の便」に対する満足している人の回答割合を高める	31.3%	40.0%	令和元年度に総合計画策定に伴い実施したアンケート調査結果では、「満足」「やや満足」と回答した方が、28.6%であった。
	低床バスの導入率	・町内を運行する路線バスの低床バス（ノンステップ、ワンステップ）の普及割合	0.0%	25.0%	67.7%（ワンステップ車15台中10台）
③	まちづくりとの連携強化の支援度	・商業施設や観光施設との連携による公共交通利用促進の取組みを増やす	—	2件	いすみ鉄道において、令和3年度に、町内観光施設等をめぐるデジタルスタンプラリーを実施した。
②、④	地域の実情に合った地域交通の取組み	・地域住民主体による協働の取組みを増やす	—	1団体	久我原区、紙敷区と協議を行ったが、実現には至っていない。

■大多喜町地域公共交通網形成計画の進捗状況（ :達成または達成に近い施策）

実施事業名		進捗状況
【事業 1】 いすみ鉄道、小湊鐵道の 活性化及び維持	いすみ鉄道と小湊鐵道の接続時間の改善	・房総半島中央部における鉄道利用の活性化検討調査（千葉県）に基づく実施 ・上総中野駅での、いすみ鉄道との接続本数の改善（R5：平日及び土休日 6 往復接続） ・房総横断鉄道活性化協議会において、例年、沿線観光ガイドブックの発行、鉄道博物館（大宮市）での観光キャンペーンの実施などを行っている。 ・いすみ鉄道が町内で行うイベント、PR、保育園小中学校等町内団体が乗車する際の運賃負担分を補助することにより、利用増を図っている。
	沿線地域における利用促進活動	
	観光振興施策との連携	
【事業 2】 路線バスの活性化及び再編	高速バス停や国道 297 号沿道商業施設等へのアクセスを考慮した路線バスの再編成	実施なし
	中野駅や養老溪谷駅を中心とした路線バスの見直し・再編成	小湊バス循環線（宇筒原・平沢・弓木・田代）の路線休止 西小学校への乗入れに伴うバス停の新設及び経路変更 中学生輸送に伴うバス停の新設及び経路変更
【事業 3】 公共交通の総合的情報等の提供	総合公共交通マップの作成	実施なし
	公共交通専用ホームページの開設	公共交通に関する情報専用サイトを開設済み 路線、バス停、時刻表、運休情報等
【事業 4】 山間部等交通不便地域における多様な交通システムへの取り組み	公共交通専門の担当課の創設と地域のキーマンの育成	交通政策係の創設（H28～R2）
	協働の仕組みづくり・支援制度の構築	実施なし
	地域による交通システムの取り組みの検討	予約制乗合バスの運行 スクールワゴンの運行（混乗）
【事業 5】 交通結節点の整備	上総中野駅における待合空間の改善	小さな拠点づくりとの連携が困難
	大多喜オリブのバスターミナルの再整備、待合空間整備	大多喜～羽田空港・品川線は令和 2 年 9 月 30 日に運行終了したことから、実施なし
	東京便・品川便のバス停の統合	上記の理由から統合は困難
	城見ヶ丘駅の乗継情報提供	実施なし
【事業 6】 養老溪谷を中心とした観光レクリエーション拠点への観光シャトルバス+パーク&ライド		探勝バスの継続実施（日曜・祝日運行 年末年始を除く）
【事業 7】 町内観光循環バスの運行の見直し、PR の充実		みどころめぐり無料シャトルバスの運行（民間協賛金による）を開始したが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、現在休止中
【事業 8】 高齢者おでかけ支援のための移動プログラムの提供		実施なし
【事業 9】 利用促進策の実施	観光客や外国人来訪者に対応した多言語表記等の導入検討	多言語音声翻訳システムの利活用実証実施を踏まえ再検討
	いすみ鉄道シニア会員制度の実施	いすみ鉄道シニア会員制度 実施 大多喜町内在住で 60 歳以上の方を対象に会員登録いただき、いすみ鉄道の町内乗車区間において一律 100 円で乗降できる町補助制度を創設
	公共交通の乗り方教室の実施	平成 29 年度に、西小学校生徒を対象に、バスの乗り方教室を実施
	町内路線バス車両のバリアフリー化促進	ワンステップ車両導入（15 台中 10 台）

4 公共交通に関するニーズ把握

4-1. 町民アンケート調査

(1) アンケート実施概要

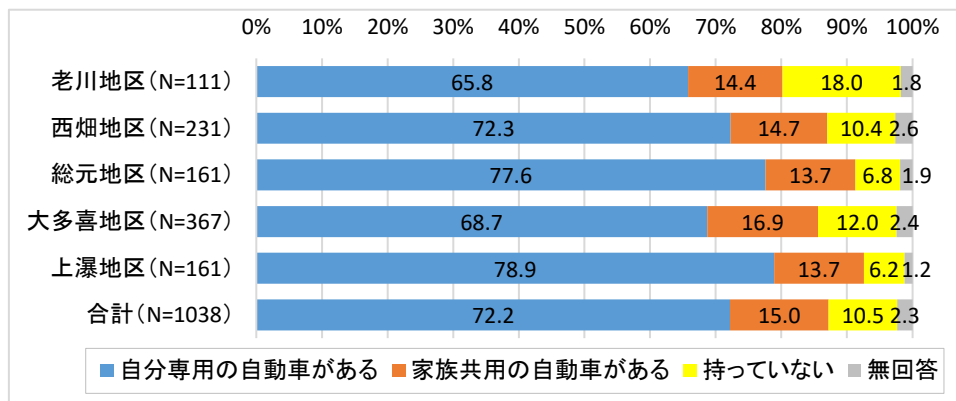
対象者	大多喜町民 2,000 人 住民基本台帳より無作為抽出（15 才以上）
調査方法	郵送による配布・回収、WEB 回答
実施期間	令和 5 年 9 月 21 日（木）～10 月 2 日（月）
回収数	1,038 票（回収率：51.9%）

(2) アンケート結果概要

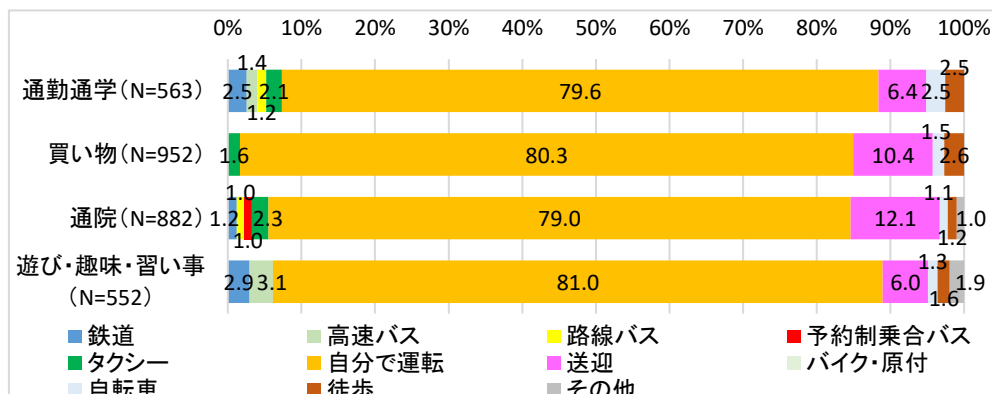
① 日常の移動実態について

- 全体の 70%以上が自分専用の自動車を所有している現状から、日常の外出行動のほとんどが「自分で車を運転」か「家族等の車で送迎」となっており、公共交通機関であるバスや鉄道などの利用はほとんど見られません。とくに買い物行動においては、鉄道・バス利用は全く見られません。
- 「外出時に交通手段がなく困ることがあるか」の問に対しても、「困ることはない」と回答した人は、全体の約 80%となっています。
- 自動車運転については、「運転に苦痛・不安を感じており、できれば控えたいが他に代わる交通手段が無いため続けている」と回答した人が 10%弱います。

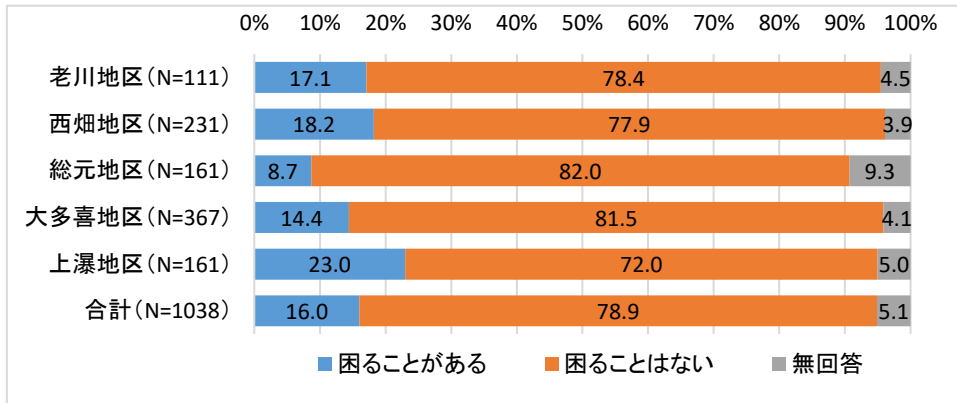
■ 自動車の所有状況



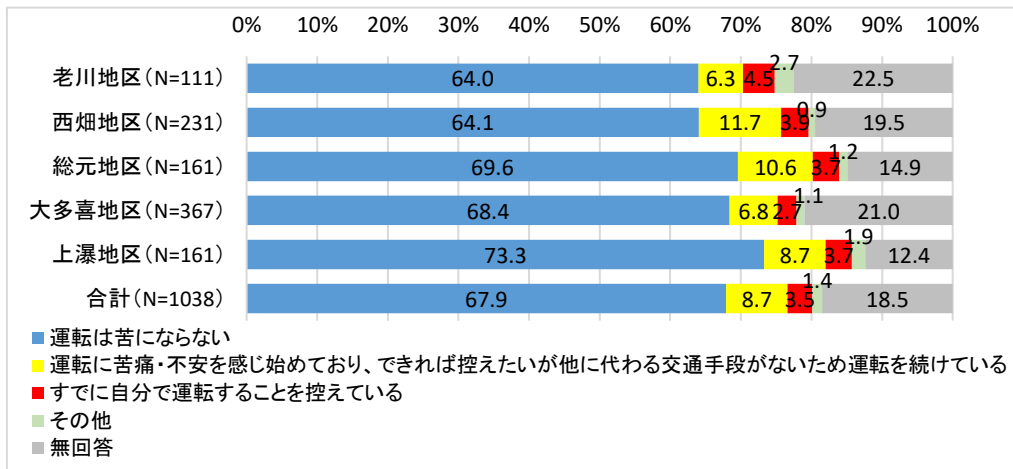
■ 目的別交通手段



■外出時に交通手段がないことによる困り具合



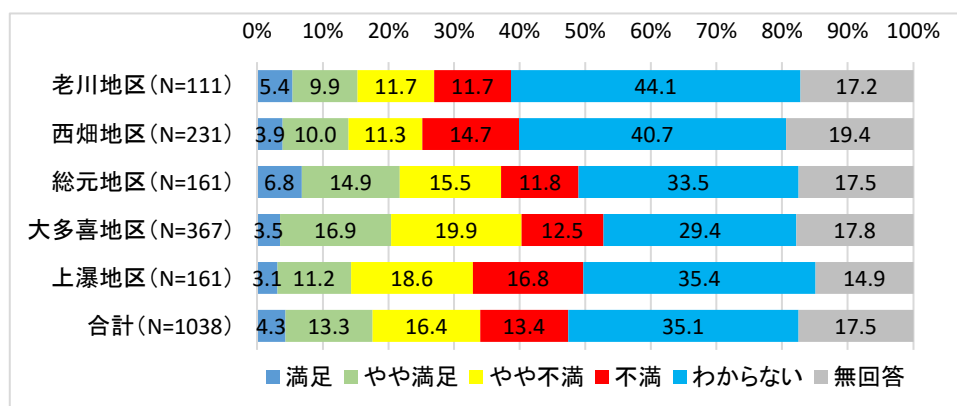
■自動車の運転に対する不安度



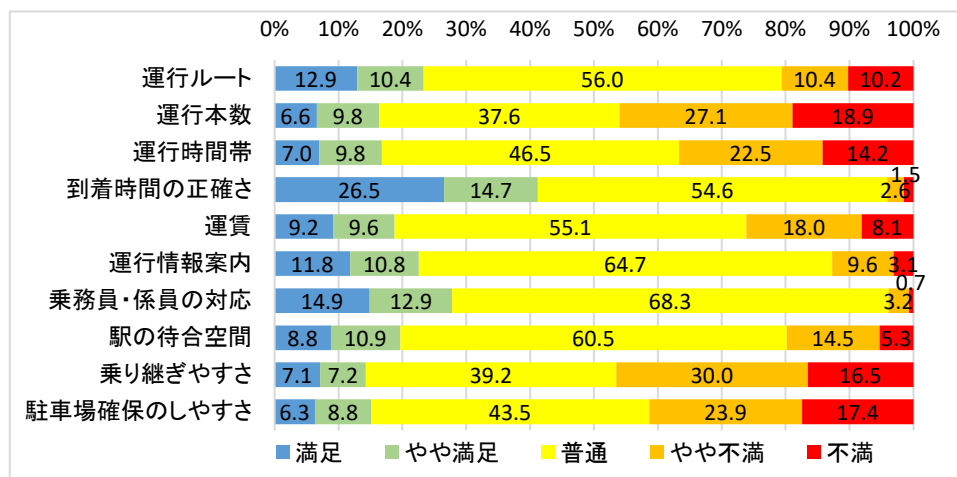
②公共交通に関する満足度

- 現在の公共交通サービスに満足している人（「満足」「やや満足」）の割合は、17.6%となっています。一方、不満を感じている人（「やや不満」「不満」）の割合は29.8%となっています。
- 鉄道では、「到着時間の正確さ」は満足度が高くなっていますが、「運行本数」「乗り継ぎのしやすさ」「駐車場の確保のしやすさ」「運行時間帯」は不満度が高くなっています。
- 高速バスでは、「運行ルート」「到着時間の正確さ」は満足度高くなっていますが、「運行本数」「運行時間帯」「バス停留所の待合環境」は不満度が高くなっています。
- 路線バスでは、特に不満度が高いのは「運行本数」「運行時間帯」「バス停留所の待合環境」で、40%前後となっています。「満足」や「やや満足」はほとんど見られません。
- 予約制乗合バスでは、不満度が高いのは「運行本数・運行時間帯」「運行日」で30%前後となっています。「満足」や「やや満足」は、どの項目も20%未満にとどまっています。
- タクシーでは、とくに「運賃」に対する不満度が高く、次いで「配車依頼時の迅速さ」が高くなっています。

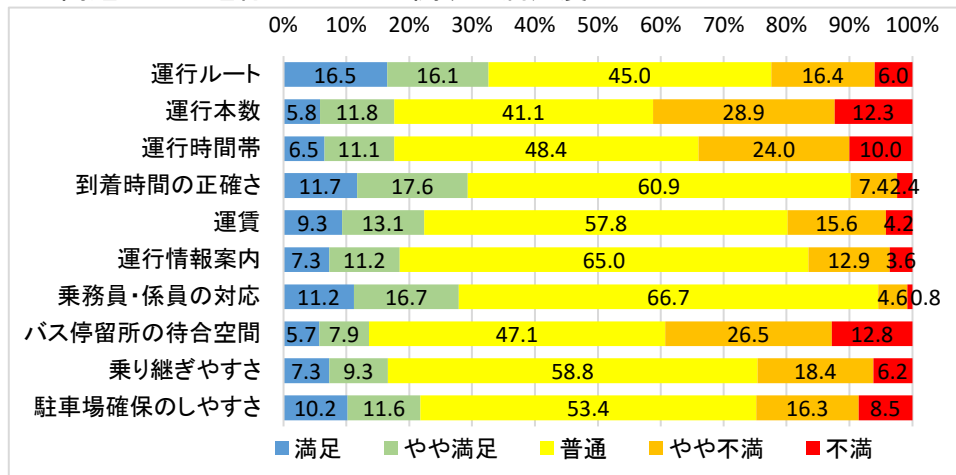
■現在の公共交通サービスの満足度



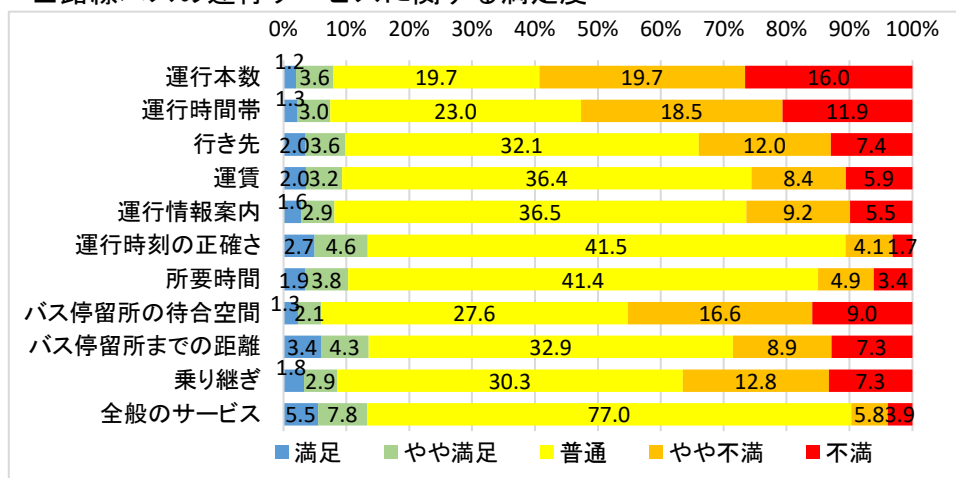
■鉄道の運行サービスに関する満足度



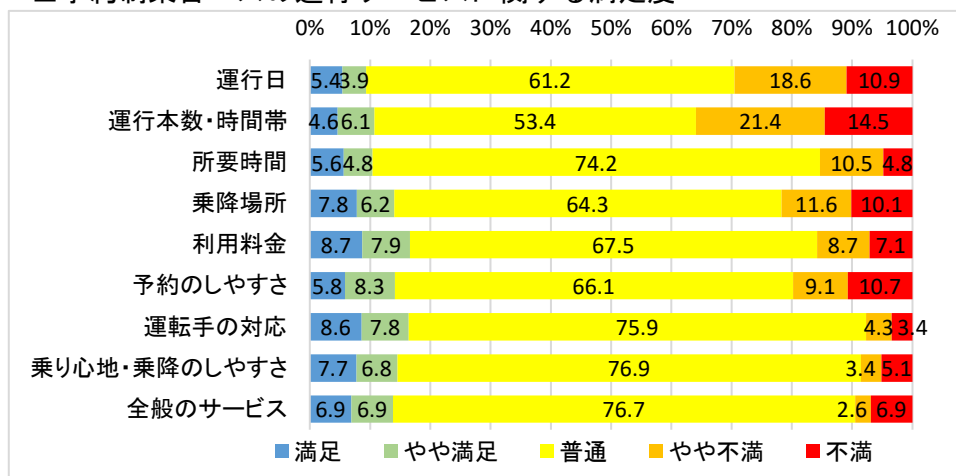
■高速バスの運行サービスに関する満足度



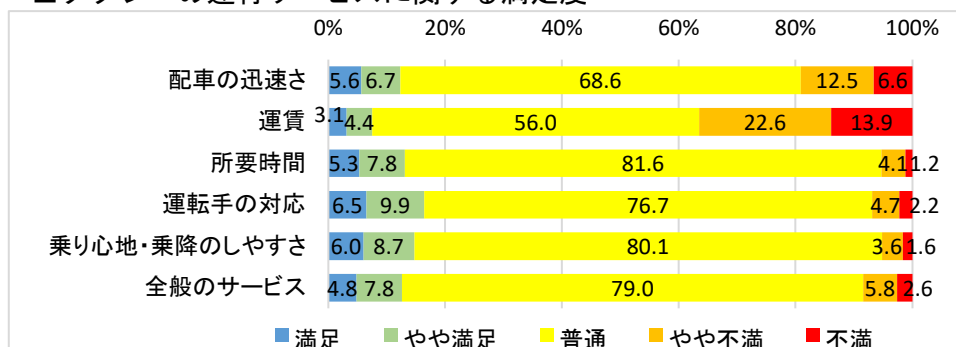
■路線バスの運行サービスに関する満足度



■予約制乗合バスの運行サービスに関する満足度



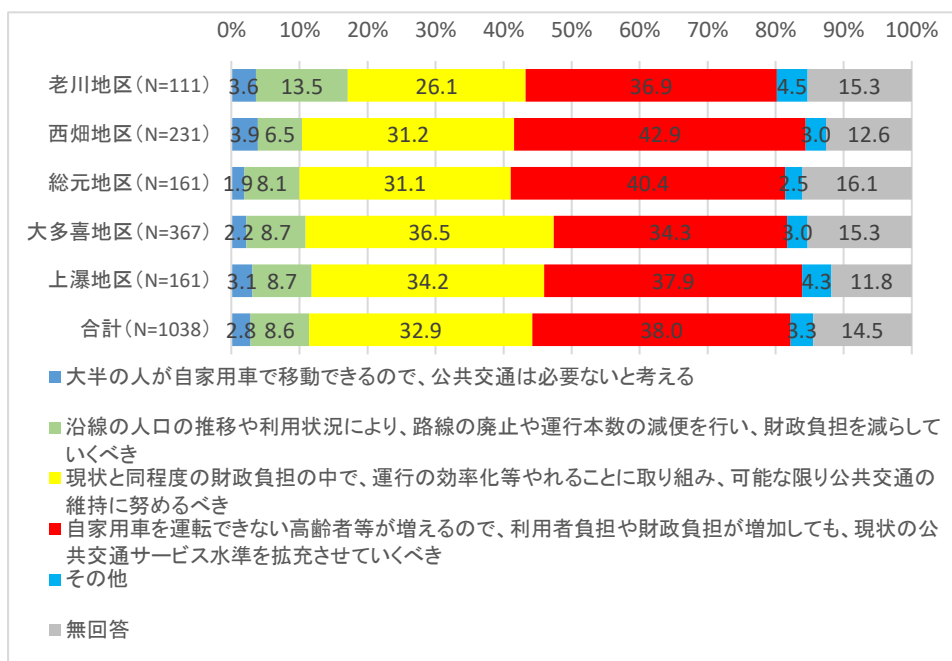
■タクシーの運行サービスに関する満足度



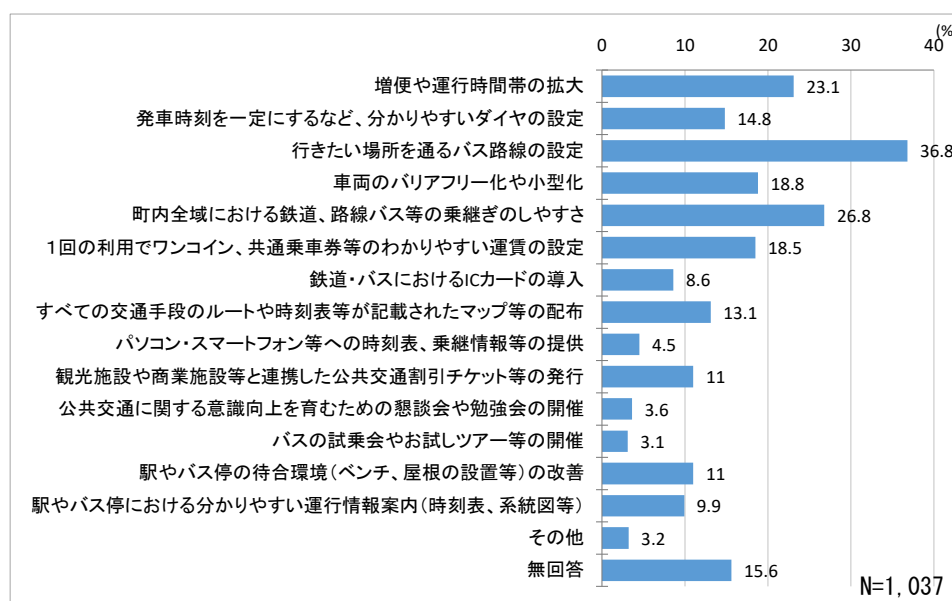
③公共交通の維持・確保について

- ・今後の公共交通の取組の方向として、財政負担及び利用者負担により公共交通を維持・充実していくことが望まれています。
- ・公共交通が使いやすく、利用者を増やすための効果的な取組としては、「行きたい場所を通るバス路線の設定」、「町内全域における鉄道、路線バス等の乗継ぎのしやすさ」、「増便や運行時間帯の拡大」が多くなっています。

■今後の公共交通の取組の方向



■公共交通が使いやすく、利用者を増やすための効果的な取組



4-2. 高校生アンケート調査

(1) アンケート実施概要

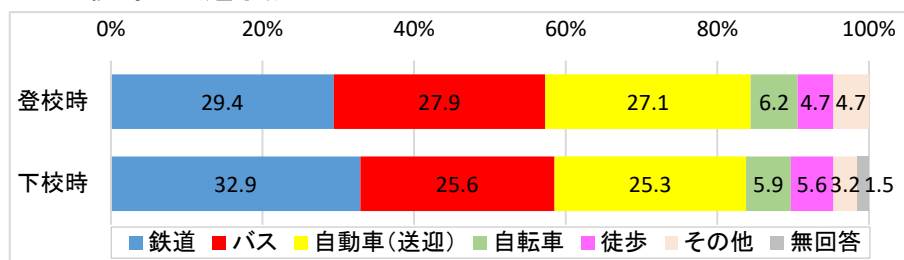
対象者	大多喜高校在校生 487 人 大多喜町在住の高校生 88 人
調査日時	令和5年9月21日（木）～10月2日（月）
調査方法	大多喜高校在校生 ・学校に依頼、WEB 回答 大多喜町在住の高校生 ・郵送配布、郵送回収及び WEB 回答
回答数	471 人（うち、大多喜町在住の高校生の回答数 56 人（回収率 63.6%）

(2) アンケート結果

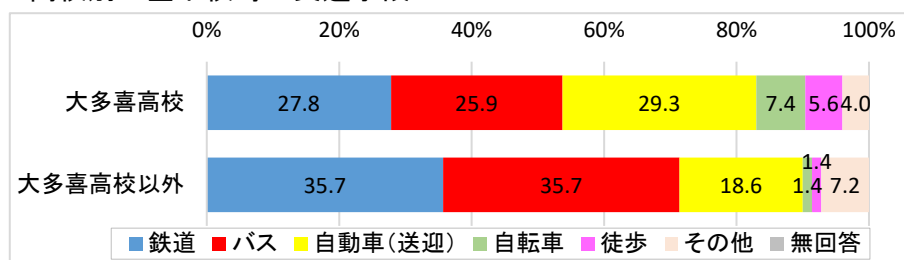
①通学時の交通手段について

- 登下校時の主な利用交通手段は、「鉄道」「バス」が多くなっています。大多喜高校においては、大多喜町に住む生徒もいることから「自動車（送迎）」が最も多くなっています。
- 雨天によって交通手段を変えると回答した生徒は、全体の 16.5%となっており、その場合の交通手段は「自動車による送迎」が 91%となっています。

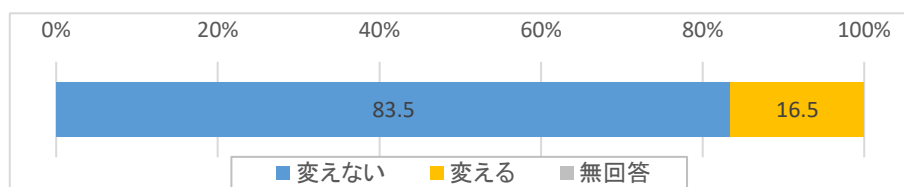
■登下校時の交通手段



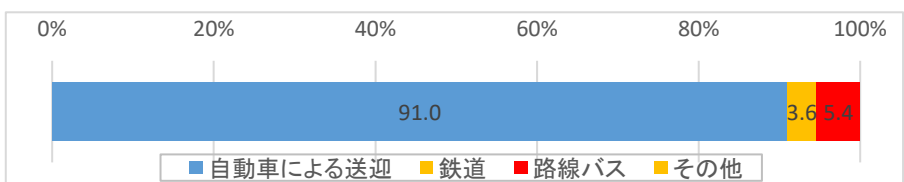
■高校別の登下校時の交通手段



■雨天による交通手段の変更



■雨天による交通手段を変更する場合の代替手段

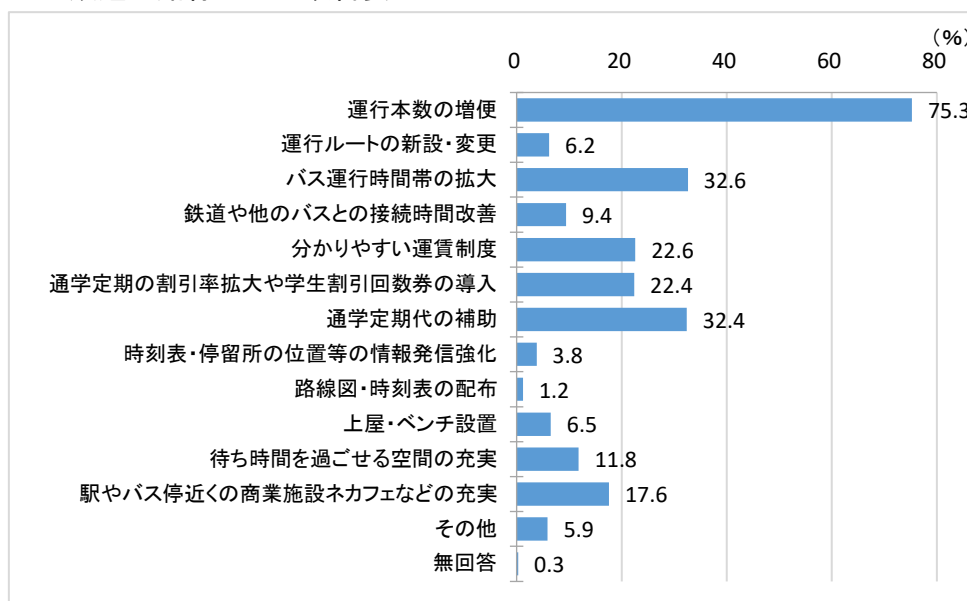


②通学時の交通手段について

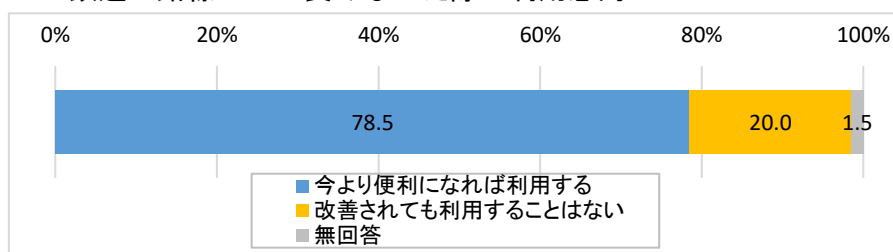
○鉄道・路線バスの改善要望として、「運行本数の増便」「バス運行時間帯の拡大」が多くなっており、とくに「運行本数の増便」は生徒の75.3%と最も多くなっています。また、「通学定期代の補助」が多くなっています。

○鉄道・路線バスが良くなった際の利用意向として、約80%が「今よりも良くなれば利用する」と回答しており、最も改善を求めるものとして、「運行本数の増便」が最も多く、次いで「通学定期代の補助」「バス運行時間帯の拡大」が多くなっています。

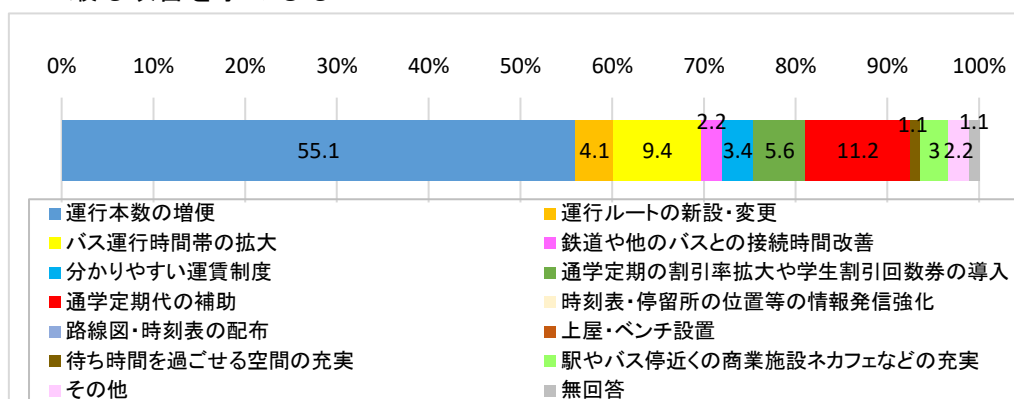
■鉄道・路線バスの改善要望



■鉄道・路線バスが良くなった際の利用意向



■最も改善を求めるもの



4-3. 大学生アンケート調査

(1) アンケート実施概要

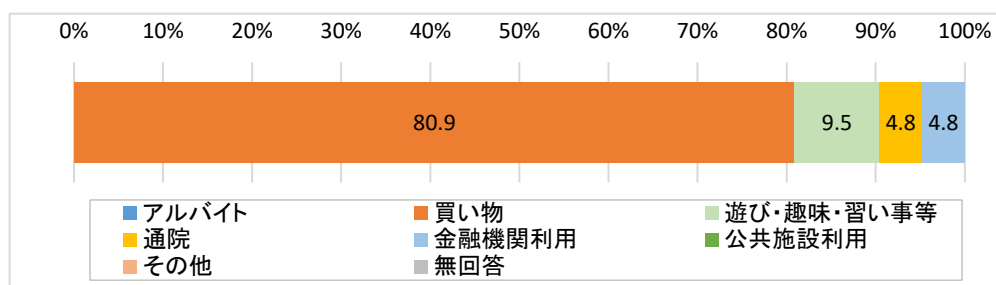
対象者	三育学院大学在校生 80 人
調査日時	令和 5 年 10 月上旬
調査方法	学校に依頼、WEB 回答
調査項目	☐ 通学実態 ☐ 学生寮からの外出状況（外出目的、頻度、交通手段等） ☐ 路線バスの利用状況、利用するための条件 ☐ 高速バスの利用状況
回答数	21 人（26.3%）

(2) アンケート結果概要

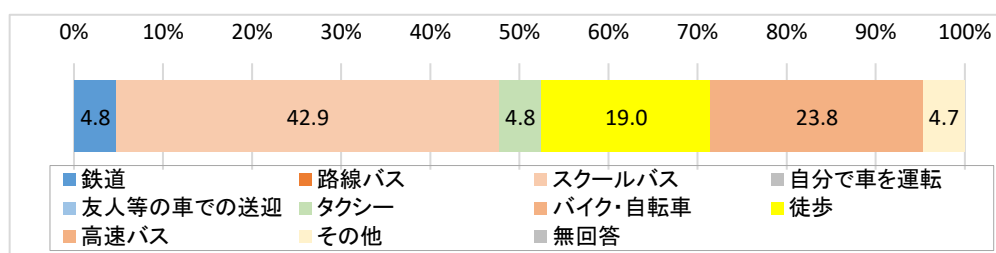
①学生寮からの外出状況

- キャンパス内の学生寮に居住する生徒が 9 割以上と多く、寮からの外出目的は「買い物」が最も多く、スクールバスを利用して外出する学生が多くなっています。
- 一方、東京に行く割合も高く、たけゆらの里から高速バスの利用が多く見られます。

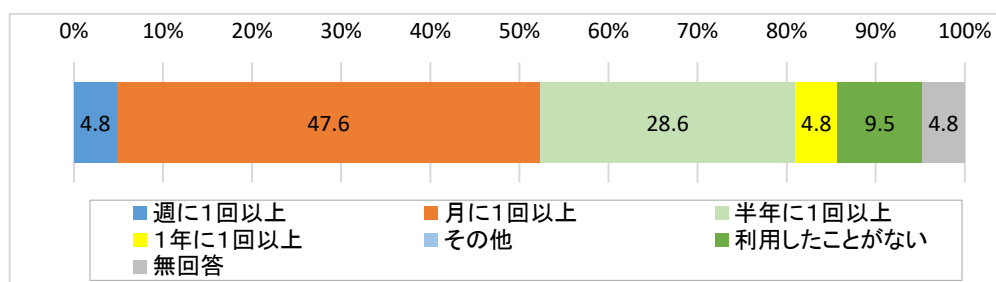
■学生寮からの外出目的



■学生寮から外出する場合の交通手段



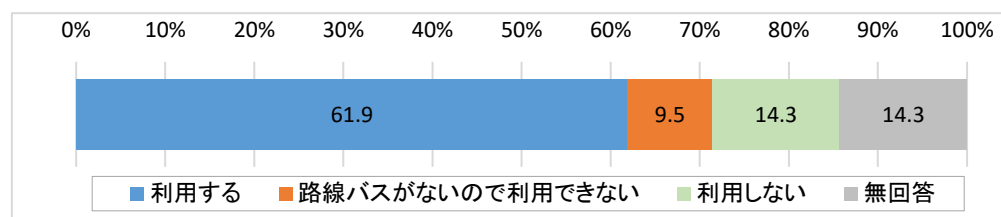
■東京方面の高速バスを利用する頻度



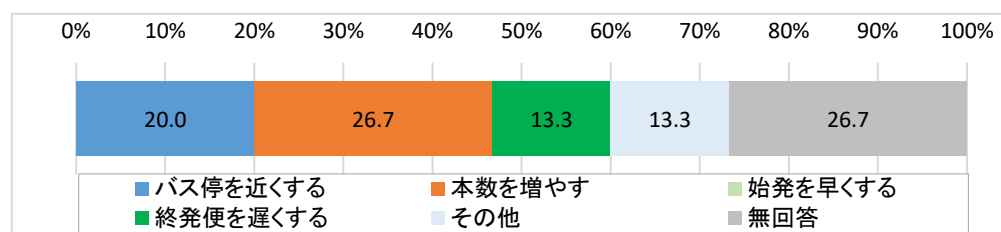
②路線バスのサービス改善による利用意向について

- ・ 普段、路線バスを利用している学生は少ないが、サービスが良くなれば利用すると考えている割合は60%以上と高くなっています。また、キャンパス内の寮に住む学生が多いことから、最寄りのバス停が遠く、路線バスがないので利用できないと感じている生徒は約10%います。
- ・ 路線バスの利用条件として、「運行本数を増やす」が最も多く、次いで、「バス停を近くする」が多くなっています。

■ 普段、路線バスを利用しない学生についてバスサービスが良かった場合の利用意向



■ 路線バスを利用するための条件



4-4. 予約制乗合バス利用登録者アンケート調査

(1) アンケート実施概要

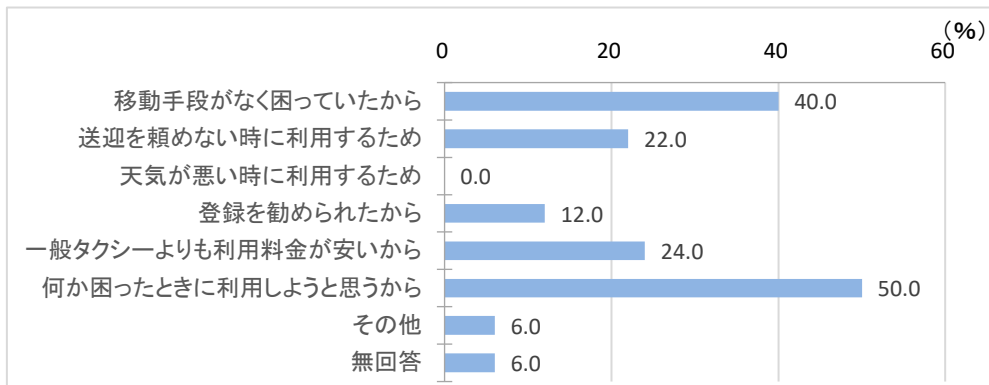
対象者	予約制乗合バス利用登録者 81 人
調査日時	令和 5 年 9 月 21 日（木）～10 月 2 日（月）
調査方法	郵送配布、郵送回収
調査項目	○利用登録した理由 ○利用実態（利用頻度、目的、目的地、往復利用の有無） ○利用しない理由 ○運行内容に対する改善要望 ○今後の利用意向（利用意向、期待すること）
回答数	50 人（回収率：61.7%）

(2) アンケート集計結果概要

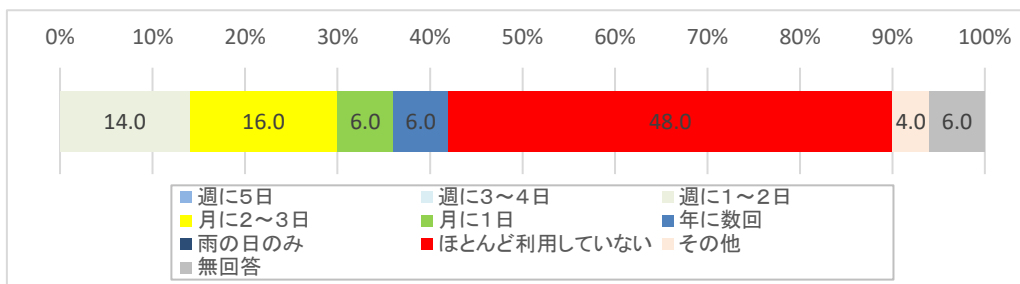
①予約制乗合バスの利用状況

- 利用登録した理由として、「何か困った時に利用しようと思うから」が最も多く、次いで「移動手段がなく困っていたから」が多くなっています。
- 利用状況をみると、「ほとんど利用していない」が最も多くなっています。
- 登録しても利用しない理由として「将来、車の運転ができなくなったら利用することを考えているから」が最も多くなっています。

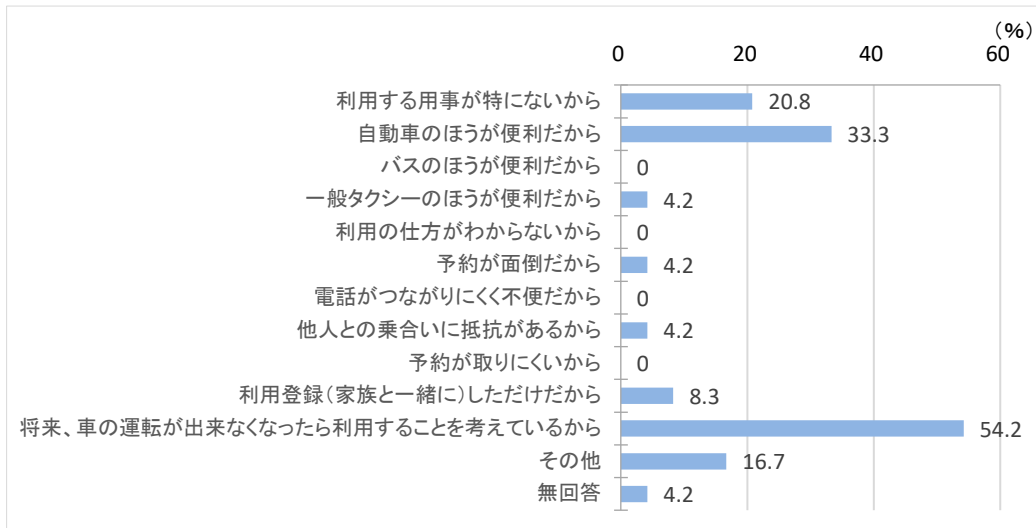
■利用登録した理由



■利用頻度



■登録しても利用しない理由



②予約制乗合バスの満足度及び今後改善を期待すること

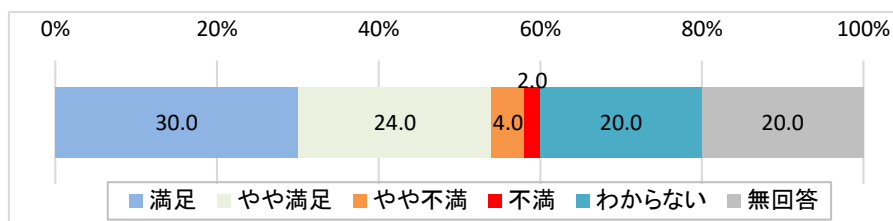
○予約制乗合バスの運行サービスに関する満足度については、満足している人が50%を超えています。

○なお、現行の運行内容については、以下の点について改善を望む意見が多くなっています。

運行日	毎日運行してほしい
運行時間	午前中に帰りの便（市街地からの運行）が欲しい
予約受付時間	午前便の予約を利用当日も受け付けてほしい

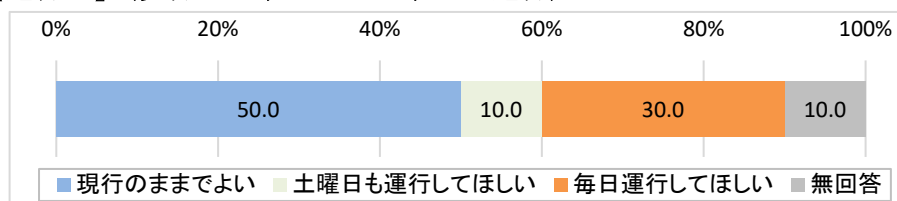
○今後、改善を期待することについては、「運行時間が拡大すること」が最も多く、次いで「予約がなく利用できること」「共通乗降場所が増えること」の順に多くなっています。

■予約制乗合バスの運行サービスに関する満足度

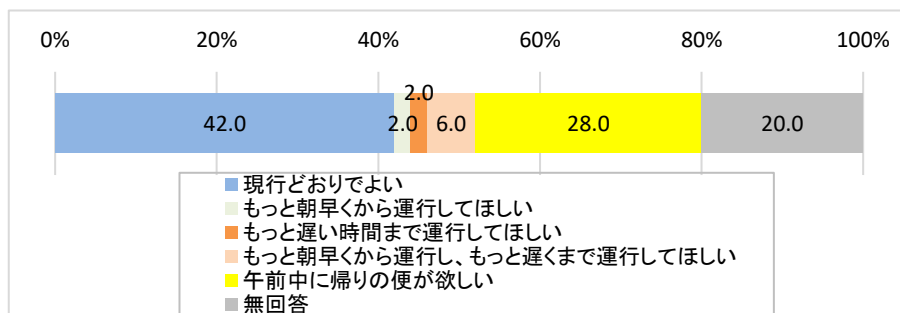


■予約制乗合バスの運行内容について

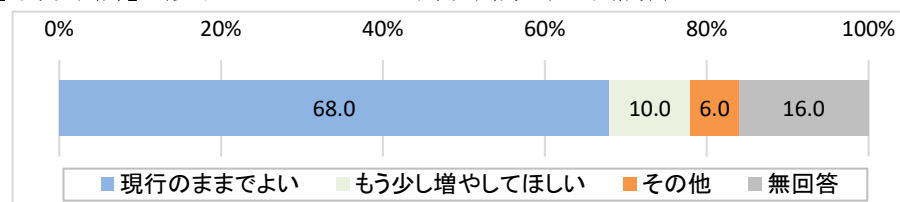
【運行日】（現行：月曜日から金曜日の運行）



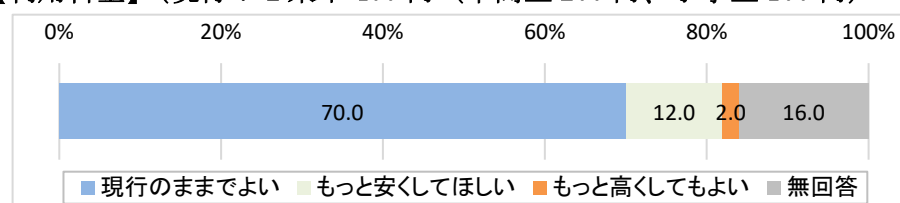
【運行時間】（現行：午前中は市街地方面へ、午後は市街地から運行）



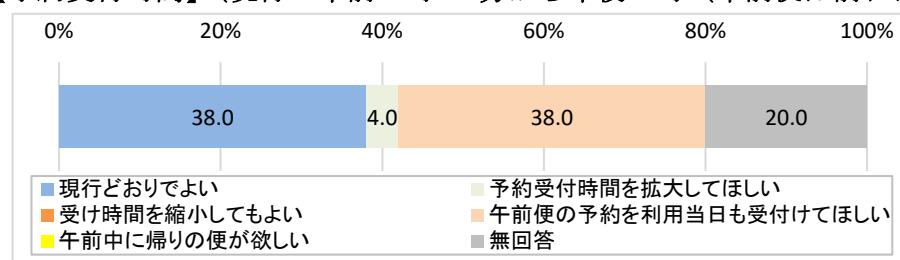
【乗降場所】（現行：自宅と共通乗降場所（23箇所））



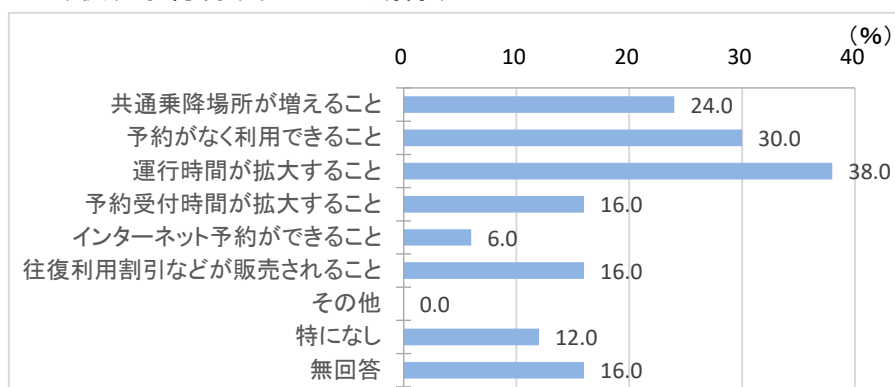
【利用料金】（現行：1乗車400円（中高生200円、小学生100円））



【予約受付時間】（現行：午前8時30分から午後5時（午前便は前日に予約））



■今後、予約制乗合バスに期待すること



4－5. 公共交通利用者等ヒアリング調査

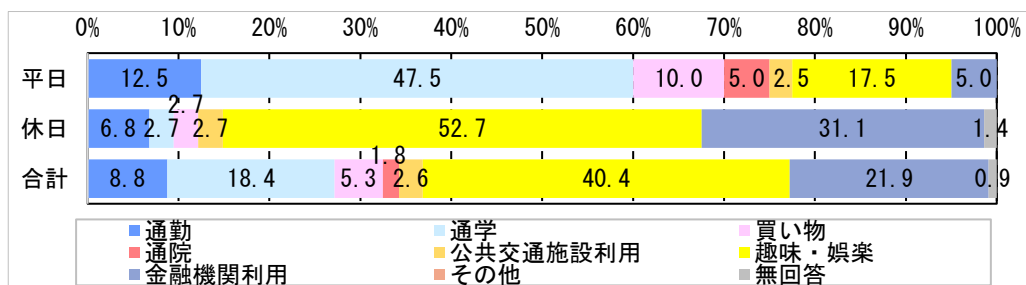
(1) アンケート実施概要

対象者		公共交通利用者、来訪者
主な調査項目		○利用実態（目的、頻度、行先等） ○運行サービスに対する満足度 等
調査実施日		平日：令和5年10月3日（火） 休日：令和5年10月8日（日）
調査方法	鉄道	・調査員が鉄道または代行バス利用者に対し、直接ヒアリング ・調査箇所：大多喜駅、上総中野駅、養老溪谷駅
	高速バス	・調査員が利用者に対し、直接ヒアリング ・調査箇所：大多喜バス停、たけゆらの里バス停
	路線バス	・調査員がバスに乗車し利用者に調査票を直接配布・回収
	来訪者	・調査員が街中を回遊している来訪者に対し、直接ヒアリング ・調査箇所：大多喜城、道の駅たけゆらの里、山の駅喜楽里、養老溪谷 等
回答数	鉄道	平日：40人、休日：74人
	高速バス	平日：12人、休日：23人
	路線バス	平日：290人、休日：167人
	来訪者	平日：231人、休日：408人

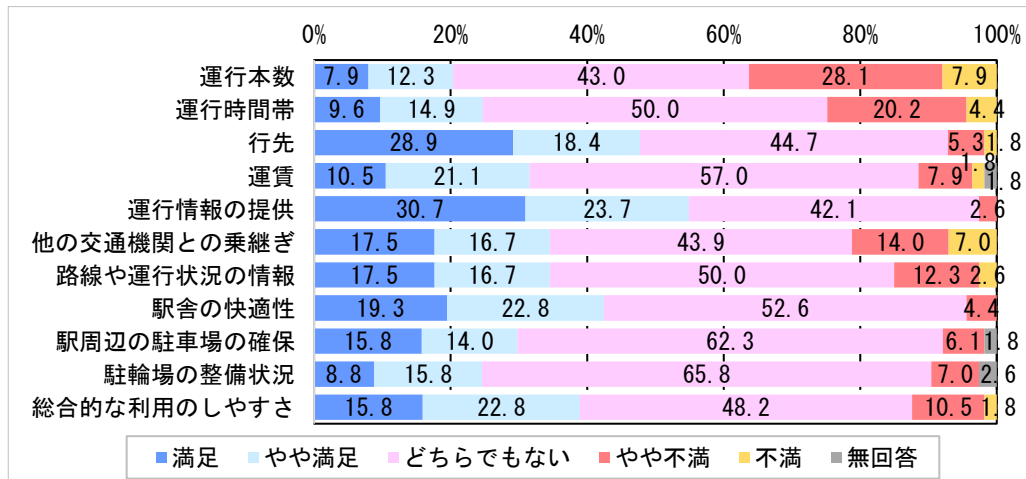
(2) 鉄道利用者アンケート調査結果

- 鉄道利用者の利用目的は、平日は「通学」、休日は「趣味・娯楽」が最も多くなっています。
- 鉄道の運行サービスに関する満足度では、「行き先」や「運行情報の提供」、「駅舎の快適性」についての満足度は比較的高くなっていますが、「運行本数」や「運行時間帯」については不満足度の方が高くなっています。
- 赤字ローカル鉄道の廃止等が全国的に話題となっていますが、日常的に鉄道を利用する人の意見としては、「必要だと思う」という意見が約90%と多くなっています。

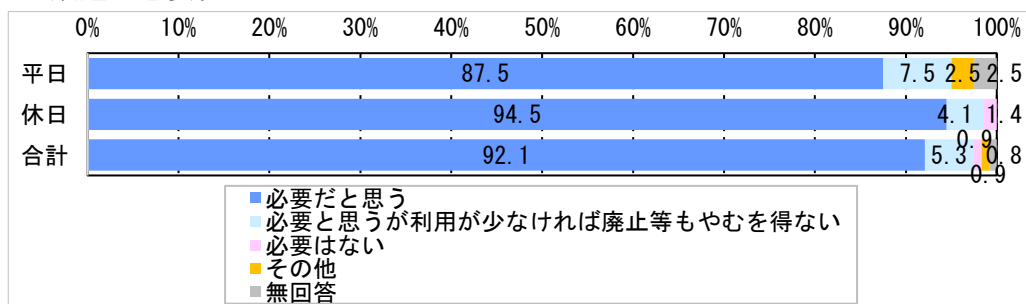
■鉄道の利用目的



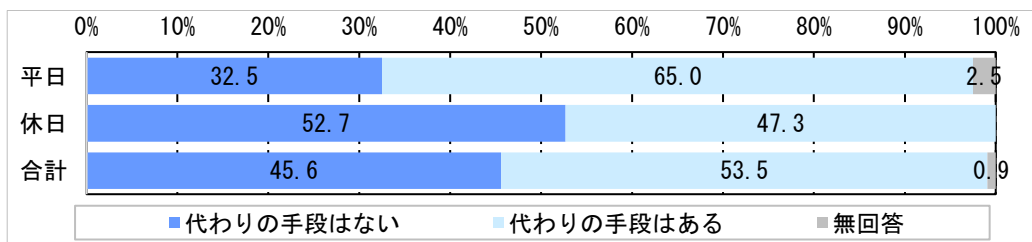
■鉄道の運行サービスに関する満足度



■鉄道の必要性



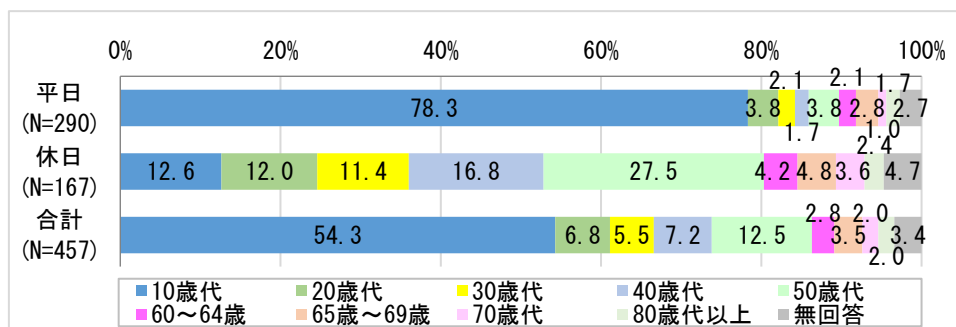
■鉄道がなくなった場合の代替手段の有無



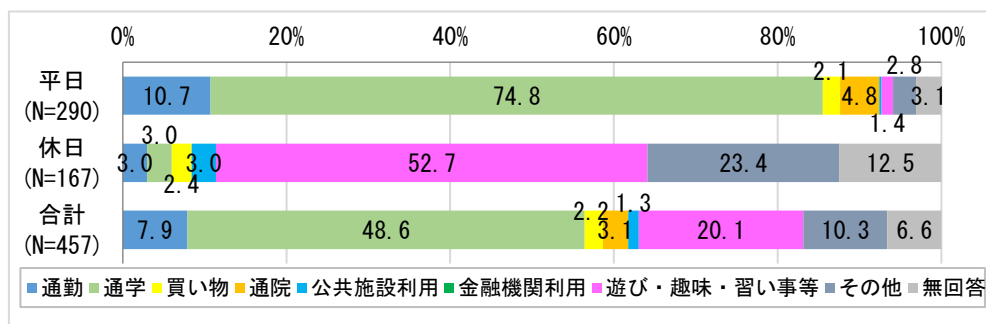
(3) 路線バス利用者アンケート調査結果

- 路線バスの利用目的は、平日は「通学」が74.8%、休日は「遊び・趣味・習い事等」が52.7%と最も多くなっています。
- 利用者からみた運行サービスの満足度において、不満に感じている人（「不満」「やや不満」）の割合は、約20%となっています。
- 改善してほしいサービスとして、「運行本数」「運行時間帯」等の要望が多くなっています。

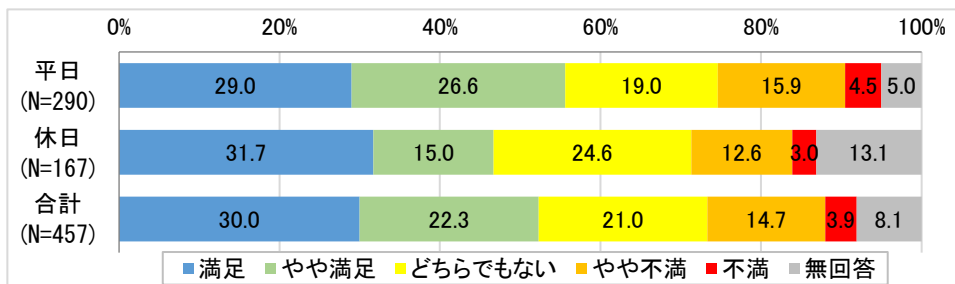
■利用者の年齢



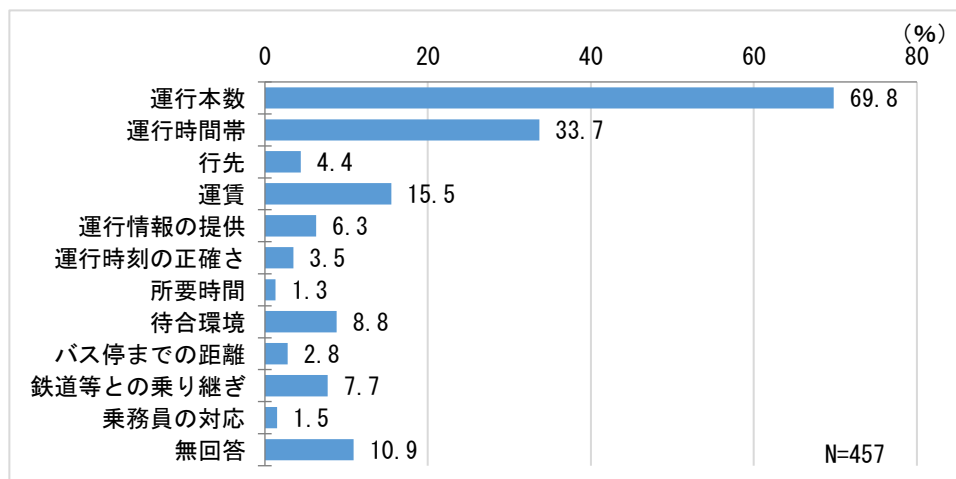
■利用目的



■運行サービスの満足



■改善してほしいサービス

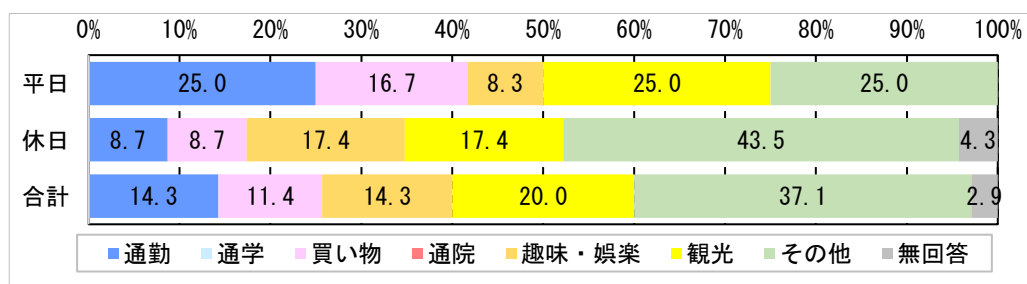


(4) 高速バス利用者アンケート調査結果

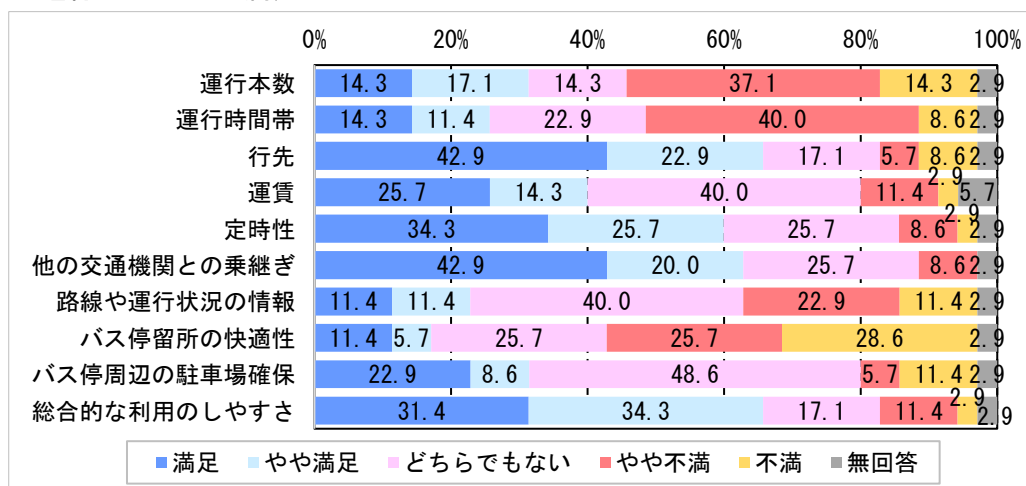
○高速バス利用者の利用目的は、平日は「通勤」「観光」、休日は「その他」（主に帰省）が多くなっています。

○高速バスの運行サービスに関する満足度では、「総合的な利用のしやすさ」では50%を超えており、「行き先」「他の交通機関との乗り継ぎ」「定時性」についての満足度が比較的高くなっています。一方、「運行本数」や「運行時間帯」「バス停留所の快適性」については不満足度の方が高くなっています。

■利用目的



■運行サービスの満足



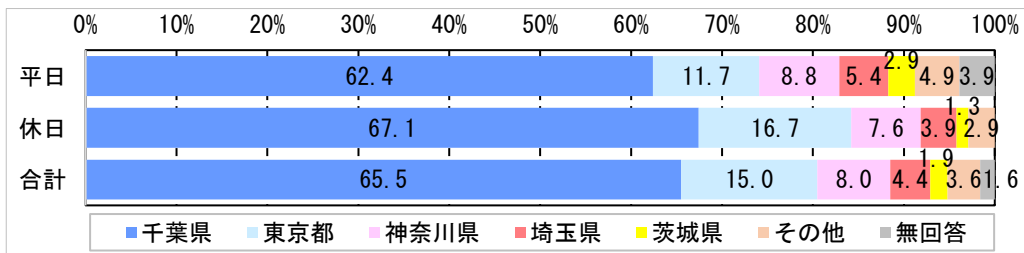
(5) 来訪者アンケート調査結果

○千葉県内からの自動車による来訪者が多くなっています。

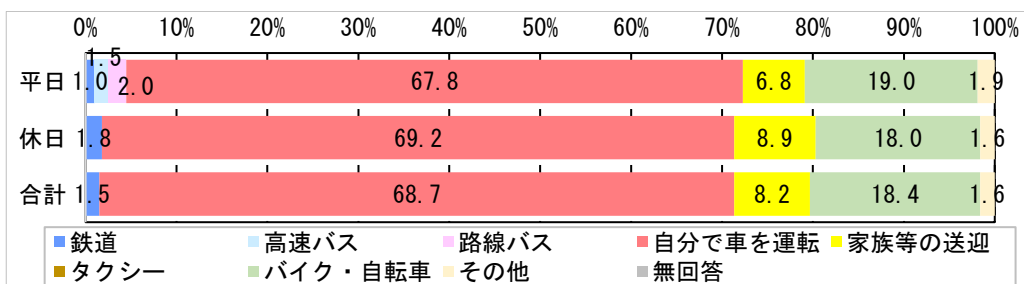
○来訪頻度としては、「年に数回」「初めて来訪」が多く、「大多喜町のみ」で来訪する人も多くなっています。

○大多喜町内を回遊するためにあると便利と思う移動手段として、街なかを周回するバスを挙げる人が多くなっています。また、既に導入されているレンタサイクルや小型モビリティについて挙げる人もいることから、これらの手段に関するPR方法に工夫する必要があります。

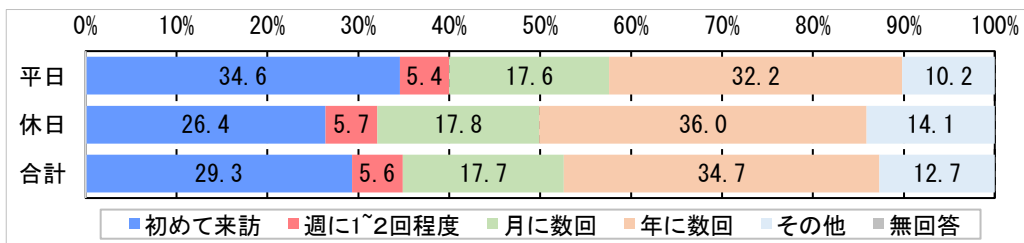
■来訪者の居住地



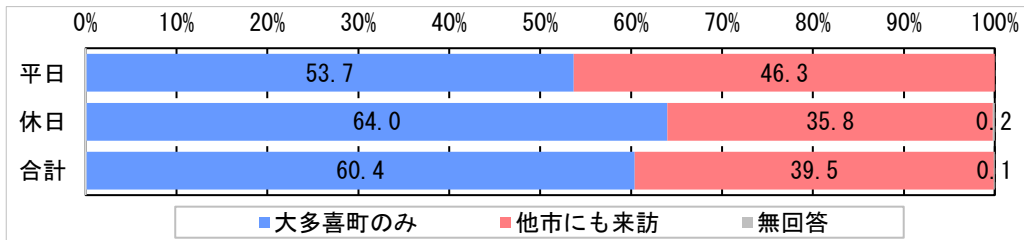
■来訪時の交通手段



■大多喜町への来訪頻度



■周辺市等への来訪の有無



■大多喜町内を回遊するためにあると便利と思う交通手段（意見のみ列举）

- コミュニティバス、周回バス、
- 街の案内人が乗りあわせているバス
- レンタサイクル、電動自転車
- 小型モビリティ

※今のままが良い

4-6. 住民意見交換会

(1) 住民意見交換会の実施概要

町内5地区において、それぞれの地域における「移動の困り具合」、「困りごとを解決するための方法・地域でできること」について、ワークショップ形式で実施しました。

地区	開催場所	開催日時	参加人数
老川地区	農村コミュニティセンター 和室	令和5年12月20日(水)19:00~20:30	8名
西畑地区			17名
総元地区	中央公民館 研修室	令和5年12月19日(火)19:00~20:30	11名
大多喜地区			19名
上瀑地区			7名

(2) 住民意見交換会の結果総括

■移動に関する困りごと

老川地区	・地域の交流等（老人クラブ）に出席したいが、免許もなく困っている。 ・バス停も免許もなく、買い物、医者に行くのに困る。 ・バス停遠い。 ・ひとり暮らしの高齢者にゴミ出し、買い物を頼まれたことがある。 ・タクシーの数少なく、利用したい時できない。 ・おたックルのTEL予約は、ひとり暮らしの高齢者にはむずかしい。
西畑地区	・乗降場所が遠い。 ・利用したい人が、道路が狭いために近くから乗れない。 ・おたックルや福祉タクシー等の情報を知らない人が多い。 ・JR外房線といすみ鉄道との接続が悪い。 ・スマートフォンが使えない、耳が遠い高齢者には、おたックルは難しい。 ・買い物の帰りは荷物があるので、タクシーの方が良い。 ・代行バスの運行時間を考えてほしい。本数が少ないから不便。
総元地区	・自分で運転できるので、今は困っていない。 ・ドライバーの高齢により、安全面に不安。 ・足の悪い老人が増えている。 ・高齢者及び高齢世帯の移動手段がない。 ・道路が狭く、大型が走れない。
大多喜地区	・茂原方面の本数が少ないため不便。 ・タクシーの台数が少ない。電話をしてもない時が多々ある。 ・今は困っていないが、自動車を運転できなくなったら不安。 ・自家用車による移動となっている。
上瀑地区	・高齢になり、運転できるのか不安

■公共交通を維持するために、改善、地域・自分たちでできること

老川地区	・おたっクルの充実……本数他 ・ライドシェアに期待したい。
西畑地区	・おたっクルに1回乗ってみるのもよいと思う。 ・おたっクルの利用について、事前登録しなくても住所があれば利用できるように。 ・おたっクルの帰りの便をお願いする時に、行き乗車時に口頭でお願いできたらいいのでは。 ・免許返納した人に、制度の紹介等の情報提供をする仕組みを作ったらどうか。 ・町民に十分な周知を図る。 ・町民の理解を得るため、啓蒙活動が必要。 ・利用に遠慮があるので、気軽に利用できる環境をつくる。 ・公共交通の維持のために、寄付等を募る。 ・買物サービスの利用組合のようなものを各区に設立したらどうか。 ・移動販売の促進 …行政のバックアップが必要。
総元地区	・町内周遊バスの運行 ・ライドシェア、運転手を募集して実施。 ・オリブ行きなどの買い物バスを運行して、オリブ等からお金をもらう。 ・総元地区にもおたっクルを活用したらどうか。運用はもう少し緩くして。 ・スクールバスや保育園等の送迎バスに一般町民も乗れるような方法はないのか。 ・ワゴン車で、地区の奥まで運行。その際フリー乗降できるように。 ・通学で利用しているので、鉄道は残してほしい。
大多喜地区	・大多喜～茂原間のバスを増やす。 ・タクシーの台数を増やす。 ・地域循環バス（町内主要箇所を巡るバス）の運行 ・他市町の病院を回る交通手段があるとよい。 ・自治会で、白タクがあれば老人だけになってもやれる。 ・白タクの運転手確保が難しい。 ・健康づくりのため、週1回は公共交通を利用する。 ・町内業者による高齢者のための宅配。
上瀑地区	・おたっクルの充実（予約、本数等） ・福祉タクシーの制限をなくしてほしい。 ・病院、銀行、郵便局等、利用者の行く場所を回るような交通手段

4-7. 交通事業者・関係機関ヒアリング

(1) 交通事業者ヒアリング結果

事業者	調査概要
鉄道事業者 (いすみ鉄道(株))	○利用特性 ・ 平日の朝夕は、大多喜高校及び大原高校の生徒の利用が多い ・ 昼時間帯は、地元高齢者の買い物等の利用が主 ・ 土休日は、観光客の利用が主 ○利用者や住民から寄せられている意見・要望 ・ J R との接続（特急）及び小湊鐵道との接続増便希望 ・ 朝の通学時間帯は混雑するので、2両編成にしてほしい ○利用促進や経営改善のために実施している事業等 ・ 各種割引乗車券の発行……房総横断記念乗車券、1日フリー乗車券 ・ サンキューちばフリーパスへの参加 ・ 列車車両のラッピング ・ イベント開催及び物販を通じてのPR ・ 駅からの観光用2次交通の確保 ……大多喜駅から「チョイモビ」（小型電気自動車） ○今後の利用促進・設備更新等の実施予定事業等 ・ 企画列車（お弁当列車）の実施……令和6年1月から予定 ○行政と事業者で実施したいこと ・ 駅周辺の活性化 ○行政に対する意見・要望 ・ 小湊鐵道の上総中野駅から養老溪谷駅間の線路保全、利用者増加
バス事業者 (小湊鐵道(株))	○利用特性 ・ 平日の朝夕時間帯は、高校生・通勤者（茂原大多喜線）、昼時間帯は高齢者、観光客 ・ 土日祝日は、観光客が主 ○運行上の問題点や経営上の問題 ・ 慢性的な乗務員不足により、運行本数維持が極めて厳しい状況 ○今後の事業展開について ・ 2024年改善基準に照らし合わせ、幹線及び観光需要のある路線を除いた路線バスの減便 ・ 路線バスの減便や系統廃止があった地域へのデマンド運行の拡大 ・ 人材確保のため、採用のチャンネルを増やしている。
タクシー事業者 (大多喜タクシー(株))	○利用特性 ・ 平日の午前中に、高齢者がオリブまでの利用が多い。 ・ 新型コロナウイルス感染拡大前後で、利用状況は変わらない。 ○利用者や町民から寄せられている意見・要望 ・ 町が実施している外出支援事業について、美容室等への外出にも利用できるようにしてほしい。 ○現在抱えている運行上の課題 ・ 乗務員不足は否めないが、新規採用の見込みもある。 ○今後の利用促進・設備更新等の実施予定事業等 ・ 配車アプリ「タクシーGO」の運用の開始

(2) 関係部署へのヒアリング結果

関係部署	調査概要				
教育課	○スクールバスの運行状況や利用状況 ・西小学校区では、統合前徒歩通学であった地区からもスクールバスを走らせてほしいという要望がある。 ・スクールバスから、葛藤地区へ向かう路線バスとの乗継が悪い (乗継場所：基幹集落センター) ・今年度より乗合ワゴンとなり、中学生だけではなく一般の方も空席があれば乗車可能となっていますが、休日の利用状況は、極めて低い。 ○スクールワゴンについての地域からの意見要望 ・とくになし ○教育と公共交通との連携について ・現在、小学校や保育園では、校外学習時に、いすみ鉄道を利用している。 ・社会、理科、総合学習等の地域・環境に関わる学習として、公共交通に関するテーマを取り上げることが可能。 ○児童・生徒等から公共交通に関して寄せられている意見・要望 ・乗継が悪い路線があるので、良くしてほしい ・バスの運行本数、バス停留所を増やしてほしい ○大多喜町内の公共交通に対する意見・要望 ・今後、路線バスの運行ダイヤ編成にあたり、学校の希望・要望を伝えられる機会を設けていただければ助かる。				
健康福祉課	<table border="1"> <tr> <td>外出支援サービス</td><td> ・登録人数 349 人に対して、実利用者数は 212 人。 ・主な目的施設は、オリブ、いすみ医療センター、ヤックス、バスの営業所 </td></tr> <tr> <td>福祉タクシー事業</td><td>大多喜駅から大多喜病院への通所が最も多い</td></tr> </table> ○外出支援サービス、福祉タクシー事業に寄せられている意見・要望 ・外出支援サービス……口座振替やコンビニ納付の利用 目的先の制限の撤廃 塩田病院や亀田総合病院を行き先として追加 ○外出支援サービス、福祉タクシー事業の見直し等について ・外出支援サービス……車内精算、キャッシュレス等精算手続きを検討したが厳しい。 ・福祉タクシー事業……助成額を見直すべきか模索中 (現在は初乗り料金助成) ○高齢者等から公共交通に寄せられている意見・要望について ・タクシーの運行業法などの制限があり、通常のタクシー業者では高齢者の乗降の手助けができない。 ・運転免許返納後の優遇特典等の問い合わせが多い。 ○公共交通利用促進に向けて、担当部署として協力・連携できることについて ・民生委員児童委員の協力を得て P R ……詳細な説明はできない ・老人クラブ連合会での P R ○大多喜町内の公共交通に対する意見・要望 ・わかりやすい料金設定で、誰もが利用できる公共交通が望ましい ・自動運転システムや無人バスや太陽光発電で動くワゴン車など低コストな町内巡回システム	外出支援サービス	・登録人数 349 人に対して、実利用者数は 212 人。 ・主な目的施設は、オリブ、いすみ医療センター、ヤックス、バスの営業所	福祉タクシー事業	大多喜駅から大多喜病院への通所が最も多い
外出支援サービス	・登録人数 349 人に対して、実利用者数は 212 人。 ・主な目的施設は、オリブ、いすみ医療センター、ヤックス、バスの営業所				
福祉タクシー事業	大多喜駅から大多喜病院への通所が最も多い				

関係部署	調査概要
商工観光課 （観光係）	○大多喜町への観光客の来訪特性 ・子供連れの家族、年配層が多かったが、最近では養老溪谷を中心に若い観光客が増えてきている。 ・来訪が多い時期は、3月の菜の花、桜のシーズン、11月下旬から12月上旬の紅葉シーズン ・来訪手段としては、自家用車、いすみ鉄道 ・来訪が多いエリアとして、大多喜城と大多喜駅を含む城下エリア、養老溪谷 ○観光を取り巻く現状、新型コロナ等の影響 ・もともと自家用車利用が中心で、屋外観光がメインとなっていたことから、令和5年については落ち着いてきている。 ・ロケサービスの推進やSNSの影響と思われるが、若年層を中心に養老溪谷の観光が増加していたが、台風13号の影響により栗又の滝及び遊歩道が観光できなくなってしまった。 ・インバウンドについては、来客数がコロナ前に戻っていない。 ○観光振興のために実施中の取組、公共交通との連携・協力について ・いすみ鉄道の沿線マップ作成時の情報提供、観光マップ作成時にいすみ鉄道の掲載 ・イベント時の公共交通の利用の呼びかけ、また、それに伴う増便対応など ・ロケ誘致時の協力 ○観光客や観光施設から、公共交通に関して寄せられている意見・要望 ・二次交通が不足しているため、行きたい観光スポットに行けない。 ・鉄道・バスの運行本数の少なさにより、公共交通での来町が難しい

5 公共交通を取り巻く課題

■ 大多喜町の現況概要

- 鉄道網やバス網による交通ネットワークは充実しているが、運行本数などのサービス水準は低い
- 自家用車の利用を前提としたライフスタイルの定着
- 交通空白・交通不便地域が存在
- 様々な移動サービスの存在
(鉄道、高速バス、路線バス、予約制乗合バス、スクールバス、外出支援サービス等)
- 高速バス利用者数の増加
- 公共交通利用者の減少
- 高齢化の進展等に伴う交通弱者の増加
- 路線バスの昼間時のサービス水準の低下
- 公費負担による公共交通の維持・確保

■ まちづくりの方向性

- 定住・交流人口の維持・拡大
- 高齢者の運転免許返納対策
- 自家用車から公共交通機関への利用転換による環境負荷の軽減
- 適正な土地利用計画
- 国道沿道の郊外型商業施設等の集積立地

■ 社会経済動向

- ①人口減少、少子高齢化の進展
- ②乗務員不足、運転手の高齢化
- ③金田・袖ヶ浦バスターミナルのハブ化を見据えた高速交通体系の充実による各方面へのアクセス向上
- ④不安定な財政運営
- ⑤D X、自動運転、A I 等の先進技術の進展

■ 地域住民ニーズ

【町民アンケート調査】

- 日常生活の移動は多くが自家用車に依存している傾向であり、公共交通を利用する割合は少ない。
- 外出時に交通手段が無く困っていない人が多いが、運転に苦痛・不安を感じながら運転している。
- 公共交通に対する満足度は 17.6%、不満度 29.8%となっている。
- 公共交通の維持・充実の要望は高い。
- 公共交通が使いやすく、利用者を増やすための効果的な取組として、「行きたい場所を通るバス路線の設定」「乗継のしやすさ」「増便や運行時間帯の拡大」などの回答が多い。

【交通事業者・関係部署ヒアリング】

<交通事業者>

- 利用促進を図るための各種乗車券発行、イベント企画を実施している。タクシーでは配車アプリ運用を開始
- 路線バスにおいては、慢性的な乗務員不足や 2024 年改善基準により路線の縮小が懸念される。
- 公共交通の担い手不足

<関係部署>

- 観光客からは、鉄道・バスの運行本数が少なく、公共交通での来訪は難しいという意見もある。
- 関係部署においても、公共交通との連携・協力は可能。既に連携して取り組んでいる。

【公共交通利用者アンケート調査】

- 鉄道、高速バス、路線バス全ての手段で、運行本数・運行時間帯への満足度が低い。
- 日常的に鉄道を利用している人にとっては、今後も存続を求める人がほとんどとなっている。
- 多方面から本町に来訪しているが、大部分が自動車での来訪となっている。

【予約制乗合バス利用登録アンケート調査】

- 利用者は年々増加しているが、登録しただけで利用していない人も多い。
- 運行内容の改善として、「運行日」「運行時間」「予約受付時間」を望む意見が多い。

【高校生・大学生アンケート調査】

- 高校生の登下校時の交通手段として、鉄道、路線バス、家族による送迎が多くなっており、鉄道・路線バスの改善要望として、運行本数の増便を求める意見が多い。
- 大学生は、スクールバスを利用して買い物に外出しており、路線バスへの潜在需要は期待できる。また、帰省等で高速バスの利用も多い。

【意見交換会】

- 現在は、困ってないが、運転出来なくなった時、移動に不安がある。
- バスの本数が少ない、タクシーの台数が少ないなど、不便である。
- 予約制乗合バス・福祉サービスを利用しやすくしてほしい。
- 公共交通の情報の周知、利用啓発が重要。
- 町内の主要箇所を巡回する交通手段が欲しい。

■ 公共交通を取り巻く課題

- ①地域間路線を維持確保するための地域内路線の充実
- ②地域住民・来訪者等の二次交通の利便性確保
- ③運転手不足や「改善基準告示改正」を考慮した効率的なネットワークの見直し
- ④将来の自家用車の運転に不安を抱えている高齢者の足の確保
- ⑤地方創生街づくりを支える交通結節点（大多喜駅等）の強化
- ⑥持続可能な地域公共交通 の維持・育成にむけた地域住民の協力と人材の育成

6 地域公共交通計画の基本方針等

6-1. 望ましい公共交通ネットワークのあり方

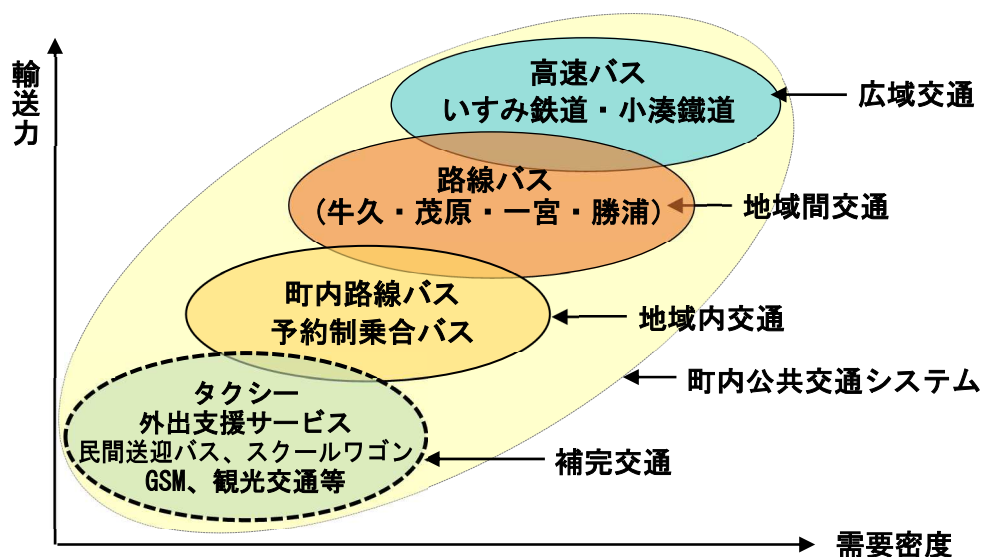
- ・ 大多喜町の公共交通網の方向性は、既存の公共交通網を有効に活用し、広域幹線（鉄道・高速バス）、幹線路線（路線バス）、支線交通システム及び補完交通システムの4段階に機能分類し、主要な交通結節点を中心に、公共交通機関相互の連携により、利便性向上と効率的な運行を目指したネットワークを構築します。

- 既存公共交通網の機能分担を明確にし、交通結節点として、大多喜駅、上総中野駅を位置づけ、広域幹線と地域内路線との連携を強化するとともに、支線路線に位置づけられる路線バスの再編成や補完交通システムの充実により、運行の効率性や利便性向上を目指す。

■ 公共交通システムの役割分担の考え方

区 分	役割分担	対応公共交通システム
広域交通	○ 周辺都市、東京各方面へ連絡し、地域の骨格形成軸となる路線 ○ 通勤・通学、買物、観光など多様な目的に対応	いすみ鉄道、小湊鐵道 高速バス 金田 BT 連絡シャトルバス
地域間交通	○ 周辺都市への連絡及び町内の骨格路線 ○ 通勤・通学、買物、観光など多様な目的に対応	路線バス
地域内交通	○ 広域交通に接続、地域間路線を補完 ○ 町内の拠点間へと連絡 ○ 地域の実情に合わせて主に高齢者の買い物、通院等の目的に対応	町内路線バス 予約制乗合バス
補完交通	○ 鉄道、バス交通等を補完し、主に高齢者などのために少量個別輸送を担う移動手段 ○ 地域の実情に合わせて主に買い物、通院等の目的に対応 ○ 観光二次交通としての機能整備	タクシー、外出支援サービス 民間送迎バス、スクールワゴン、グリーンスローモビリティ、地縁交通(地域の共助)、観光交通 等
交通結節点	○ 上記交通システムの乗継拠点となる地域の各拠点における乗継環境機能を強化	大多喜駅、上総中野駅

■輸送力と需要密度との関係による町内各公共交通の位置付け



■高齢者福祉サービス（外出支援サービス・福祉タクシー事業）の位置づけについて

- ・高齢者福祉サービスは、求められる機能が一般公共交通サービスとは異なり、限定的な町民を対象者として運行する特別なサービスです。このため、今回の地域公共交通計画においては、1人で外出可能な不特定の町民が利用することを前提とした一般公共交通サービスを中心に位置づけ、その一部を限定的に補完するサービスとして高齢者福祉サービスで対応することとします。

■公共交通と高齢者福祉サービスの役割分担

機能	公共交通	高齢者福祉サービス
対 象 者	不特定の利用者（1人で外出可能）	特定の利用者（限定的）
ネットワーク性	需要規模に応じて定時定路線からデマンド型まで多様な形態があり、基本的に乗合	ドアトゥドアの2地点間の移動性が求められる
速 達 性	一定の速達性が求められる	速達性は求められない
定 時 性	定時性が求められる	定時性は求められない
輸 送 力	需要に応じた運行形態が可能である	個別輸送
車 両	バリアフリー化、ユニバーサルデザインが求められる	リフト付車両、ヘルパーを兼ねた運転手が求められる場合がある

6-2. 地域公共交通の構築に係る基本方針

(1) 基本理念

利用しやすく持続可能な地域公共交通サービスの構築

(2) 基本方針

① 地域の実情に即した多様な公共交通の実現

- ・既存公共交通網の機能分担を明確にし、交通結節点として、大多喜駅、上総中野駅を位置づけ、広域幹線と地域内路線との連携を強化するとともに、支線路線に位置づけられる路線バスの再編成や補完交通システムの充実により、運行の効率性や利便性向上を目指します。
- ・鉄道駅やバス停まで距離があるとともに、山間部など高低差のある地域においては、公共交通等が利用できない高齢者等の交通弱者の生活の足を確保するため、タクシーや既存交通システムを活用するなど地域の実情に即した多様な公共交通の実現を図ります。

② 広域移動の利便性向上

- ・現行の東京～勝浦線の利便性を高める施策を検討し、東京方面へのアクセスを強化します。
- ・定住促進・交流人口拡大に向けて、東京を始め横浜・川崎方面、さらには羽田・成田空港へのアクセス向上を図るために、金田・袖ヶ浦バスターミナルへのアクセス向上を図っていきます。また、将来的な羽田への直接のアクセスも視野に入れた検討を進めていきます。

③ 利用促進による潜在需要の掘り起こし

- ・現在の地域公共交通を維持・確保するためには、町民はじめ町外から通勤・通学、観光等による来訪者が、公共交通で移動しやすい環境を整備していきます。
- ・そのために、交通結節点の整備、公共交通マップ等による情報提供の充実、さらには意識啓発・PRなどソフト施策の実施等により、既存のストック（公共交通システム）を最大限に活用するよう利便性・快適性の向上を高めるための施策等を展開していくことを目指します。
- ・これらを実現することにより、現状の利用者を維持するとともに、新たな需要を掘り起こして公共交通の利用者確保に努めます。

④ まちづくりと連携した地域公共交通サービスの展開

- ・ 大多喜町の地域公共交通は、今後人口減少や少子高齢化の進展等により、ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下などが懸念される中で、既存の交通基盤を有効に活用しながらまちづくり事業と連携した公共交通サービスの展開が必要となっています。
- ・ 地域公共交通の維持・充実に継続的に図るためには、行政支援等により公共交通のサービス水準を維持すると同時に、観光振興、定住促進、総合戦略事業等との連携・一体化を図った取組等を展開していくことを目指します。

⑤ 協働による持続可能な仕組みづくりの確立

- ・ 町の財政負担に制約があるなかで、持続可能で利便性の高い公共交通の維持・確保を図るためには、交通事業者の自助努力や行政の支援だけでなく、地域住民自らが公共交通を「みんなで創り、守り、育てる」という意識を持って関っていくことが重要です。
- ・ 町民・来訪者の移動の足を確保する公共交通システムを、利用しやすく、持続可能なものとしていくためには、観光協会、地域活動団体、住民など多様な主体との協働・連携を図りながら、持続可能な仕組みづくりの確立を目指します。

6-3. 評価指標の設定

地域公共交通の目標は、基本方針それぞれについて、目標の達成状況を明確化するための目安となる指標と目標値を、以下のように設定します。

■評価指標の目標値

基本方針	評価指標	指標の考え方	現況値 (R4)	目標値 (R10)
① ② ③	公共交通利用者数	・重要な都市基盤となる鉄道の存続に向けて鉄道利用者数（町内全駅1日平均乗車人員）を維持する	393人	393人
		・定住促進・交流人口拡大に向けて高速バスの町内バス停の1日利用者数を高める		
		・町内の移動向上に向けて予約制乗合バス1日利用者数を高める		
	バス路線数	・町内バス運行路線数を維持する	7路線	7路線
	予約制乗合バス収支率	・利用者増加及び運行経費の抑制を図り、収支率を高める	3%	6%
	町負担額	・バス路線、予約制乗合バスの運行補填額を現状より1割増以下に抑える	22百万円	現状負担額の1割増以下
	公共交通の満足度	・公共交通の利便性向上により、「公共交通に関するアンケート調査」による公共交通に満足している人の回答割合を高める	17.6%	20.0%
④	まちづくりとの連携強化の支援度	・商業施設や観光施設との連携による公共交通利用促進の取組みを増やす	—	2件
⑤	地域の実情に合った地域交通の取組み	・地域住民主体による協働の取組みを増やす	—	1団体

7	目標達成のために実施する事業
---	----------------

本計画で掲げた基本方針を達成するため、以下の事業を実施いたします。

基本方針	実施事業
基本方針１ 地域の実情に即した多様な公共交通の実現	事業 1-1 路線バスの維持・確保 事業 1-2 地域の実情にあった予約制乗合バス等の継続運行 事業 1-3 まちなか循環バスの導入 事業 1-4 ファースト・ラストワンマイルにおける地域住民が主体的に係わる新しい交通システムの検討 事業 1-5 交通結節点の充実
基本方針２ 広域移動の利便性向上	事業 2-1 高速バスの利便性向上 事業 2-2 高速バス停におけるパーク＆ライド駐車場、待合空間の整備
基本方針３ 利用促進による潜在需要の掘り起こし	事業 3-1 いすみ鉄道・小湊鐵道の利用促進 事業 3-2 既存公共交通機関の利便性向上施策の検討・実施 事業 3-3 公共交通の総合的情報等の提供 事業 3-4 公共交通を利用したモデルルートの提供 （買物支援お試しツアー等） 事業 3-5 意識啓発や醸成を促す利用促進活動 （モビリティ・マネジメント）の展開
基本方針４ まちづくりと連携した地域公共交通サービスの展開	事業 4-1 商業・観光との連携 事業 4-2 新モビリティサービス、先進的技術の活用
基本方針５ 協働による持続可能な仕組みづくりの確立	事業 5-1 町民との適正な役割分担のもと、持続可能な公共交通とするための効果的な施策の検討

7-2. 実施事業の概要

基本方針1

地域の実情に即した多様な公共交通の実現

事業1-1	路線バスの維持・確保					
事業内容	- 通学や通院等による町外への移動及び町内の移動を確保する上で、現状のバス路線を維持・確保していくために、通学定期代補助など利用促進対策等を行い、路線の生産性向上に努めます。 - 大多喜車庫～牛久駅線については、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）の交付を受け運行しており、引き続き補助金を活用しながら、安定的な確保維持を目指します。 - 大多喜車庫～一宮駅線及び町内路線においては、本町において運行補助を行っており、引き続き運行補助を実施して路線の確保維持に努めます。 - 勝浦方面及び茂原方面の路線については、現在は補助を行っていませんが、状況に応じて関連自治体と連携し、路線維持のために必要な支援を検討します。 - 運転士不足や高齢化の影響が深刻化し、路線や運行の維持が難しくなっていることから、運転士確保について、バス事業者と連携し、行政として支援策を検討し、実施します。					
実施主体	大多喜町、路線バス事業者					
実施期間	実施項目	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
	利用促進策の実施	検討、順次実施				
	地域間幹線系統補助の活用、町による補助	実施				
	運転士確保支援の検討・実施	検討、順次実施				

■路線バスの運行補助の実施について

路線	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助の区分
大多喜車庫～牛久駅	4条乗合	路線定期運行	小湊鐵道	地域間幹線（国） （県・市原市・大多喜町補助）
大多喜車庫～茂原駅	4条乗合	路線定期運行	小湊鐵道	なし
大多喜車庫～一宮駅	4条乗合	路線定期運行	小湊鐵道	3町（一宮・睦沢・大多喜）協調
大多喜車庫～勝浦駅・塩田病院	4条乗合	路線定期運行	小湊鐵道	なし
大多喜町内路線 湊谷線	4条乗合	路線定期運行	小湊鐵道	大多喜町単独補助
大多喜町内路線 栗又線	4条乗合	路線定期運行	小湊鐵道	大多喜町単独補助
大多喜町内路線 筒森線	4条乗合	路線定期運行	小湊鐵道	大多喜町単独補助

事業 1-2		地域の実情にあった予約制乗合バス等の継続運行				
事業内容	・現在、老川地区、西畑地区、総元地区（久我原地区）において、予約制乗合バス「おたっくろ」を運行していますが、利用登録者は少なく、さらに登録しただけに留まっている人も多くいますが、利用者数自体は増加傾向となっています。 ・予約制乗合バスの更なる利用促進を図るため、地域住民の買い物や通院等日常生活において、移動を支える有効な手段となるよう、必要に応じて運行内容の改善に対応しながら、周知活動を積極的に実施していきます。 ○予約制乗合バスの周知活動の継続 ・高齢者が集まるイベントや中・高・大学等における周知活動の実施 ・広報及びホームページにおいて、運行サービスを継続的に掲載 ・チラシの全戸回覧や公共施設への設置 ・高齢者宅等への訪問PR活動の実施（町関係課、民生委員等との連携・協力） ・予約制乗合バスの利用教室の開催 ○運行内容の充実 ・利用者や地域住民のニーズに対応した運行計画を検討します。 ・運行日の検討 ・運行ダイヤの検討 ・予約時間の検討 等  ・平成 30 年 4 月から町内中学校統合に伴い、西小学校へのスクールワゴンを運行しています。さらに令和 5 年 4 月からは、空席がある場合に一般の方も乗車することができる「乗合ワゴン」として運行しています。引き続き、運行区域の住民の移動手段を確保するために、「乗合ワゴン」を継続して運行していきます。					
	実施主体	大多喜町、予約制乗合バス運行事業者				
実施期間	実施項目	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
	周知活動の継続	実施				
	運行内容の充実	検討、必要に応じ運行内容変更				
	乗合ワゴンの運行	継続運行				

事業1-3 まちなか循環バスの導入						
事業内容	・商業施設が多く立地する総元、大多喜及び上瀑地区を通る国道297号線では、当該沿線で利用できる路線バス等の地域内交通が無く、また、病院や公共施設等の生活関連施設が多く立地する大多喜駅周辺を含む中心市街地では、公共交通で複数目的の地を移動する環境が十分に整備されていません。 ・さらに、点在する観光施設も踏まえると、地域住民だけでなく、観光で訪れる方にとっても、移動しやすい環境が整っていません。 ・このため、国道297号線沿線地域の地域内交通の確保、市街地及び周辺地域の回遊性向上及び予約制乗合バスや高速バスの二次交通として循環バス等の補完交通を検討し、移動の利便性の向上を目指します。					
事業主体	大多喜町、バス事業者、観光協会、観光施設、商業施設 等					
実施期間	実施項目	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
	まちなか循環バスの運行	運行計画検討・調整		検証運行、効果測定		

事業1-4		ファースト・ラストワンマイルにおける地域住民が主体的に係わる新しい交通システムの検討					
事業内容		・路線バスの停留所から少し離れた集落（公共交通空白不便地域）の住民の利便性向上を図るため、主に最寄りのバス停やスーパー、コンビニへの交通手段を確保し、外出しやすい移動環境を提供します。 ・新たな移動システムは、グリーンスローモビリティ等の活用を含め地域主体の取り組みにより検討を進めます。 ・そのため、地域交通に関心を持ってもらい、協働・連携の取組ができる環境づくりを行い、地域でキーマンとなる人材の育成を行います。 ■想定される運行形態イメージ ・ボランティア輸送 ・自家用有償運送等による運行 ・交通事業者（貸切事業含む）による運転委託 					
事業主体		大多喜町、地域住民、交通事業者等					
実施期間		実施項目	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
		新しい交通システムの検討	検討、状況に応じ運行				

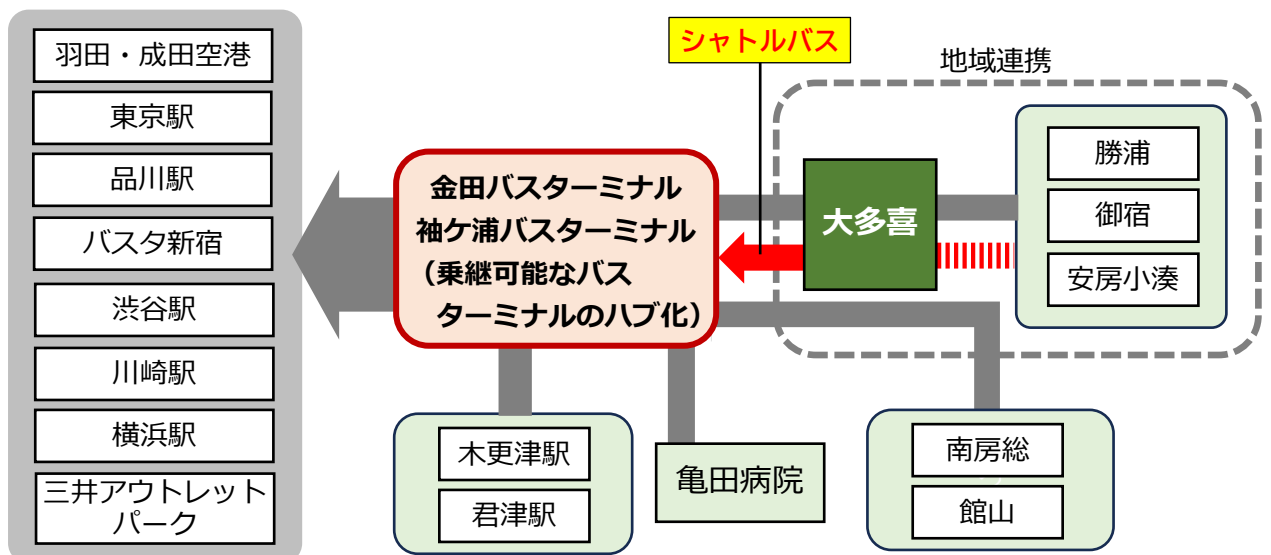
事業 1-5		交通結節点の充実				
事業内容	・ 広域幹線である鉄道と地域内路線との接続利便性を強化するため、鉄道事業者・バス事業者との協議・調整を図りながら、待合空間の整備や乗継情報の提供など、待ち時間における利用者の利便性、快適性の向上を支援します。 ・ さらに、公共交通機関相互が連携し、その機能を最大限に発揮するため、運行ダイヤの接続に配慮します。					
事業主体	大多喜町、鉄道事業者、バス事業者等					
実施期間	実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	バスと鉄道の接続改善	検討・順次実施				
	乗継情報の提供 (駅・バス停)	検討・順次実施				

基本方針 2

広域移動の利便性向上

事業 2-1	高速バスの利便性向上					
事業内容	・房総エリアからみた場合、現状の高速バス路線は、東京行きは東京、新宿行きは新宿と、ほとんどの路線が一つの目的地にしか向かえないシステムになっています。館山道だけでなく、2024 年に大栄～横芝が開通予定の首都圏中央連絡自動車道（圏央道）との地域間交流を増やすためにも、乗継可能なバスターミナルのハブ化が期待されています。 ・このため、大多喜町から直接都心方面に向けた高速バスを運行するのではなく、金田・袖ヶ浦バスターミナルへ連絡するシャトルバスを運行することで多方面へのアクセスの向上を目指します。また、実施の検討に当たっては、周辺自治体やバス事業者と協議及び調整を図ります。 ・上記と併せ、町内を走る勝浦～東京線高速バスについて、現在は金田バスターミナルでの乗降ができない（上り便で金田で降車できない、下り便で金田から乗車できない）状況のため、これが可能となるよう、関係自治体やバス事業者と協議及び調整を図り、実現を目指します。					
事業主体	大多喜町等、交通事業者					
実施期間	実施項目	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
	高速バス連絡シャトルバスの運行、金田バスターミナルでの乗降実現	協議・調整		運行		

■ 高速バスネットワーク



事業2-2 高速バス停におけるパーク＆ライド駐車場、待合空間の整備						
事業内容	・高速バス利用者の利用促進を図るため、周辺施設との連携により、周辺施設の駐車場の一部を、パーク＆ライド駐車場として活用できるように図ります。 ・道の駅たけゆらの里バス停には、バス停上屋がありますが、大多喜バス停には、バス停上屋・ベンチが設置されていません。そのため、大多喜バス停における待合環境の向上を図るために、バス停上屋・ベンチの整備等を検討します。					
事業主体	大多喜町、高速バス運行事業者					
実施期間	実施項目	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
	パーク＆ライド駐車場の整備検討	検討・順次実施				
	バス停における待合空間の整備	検討・順次実施				

■現在の高速バス停の状況

【大多喜バス停】



【たけゆらの里バス停】



基本方針3 利用促進による潜在需要の掘り起こし

事業3-1		いすみ鉄道・小湊鐵道の利用促進				
事業内容	- いすみ鉄道及び小湊鐵道の利用促進により、活性化・維持を図ります。 ○沿線地域における利用促進活動 ○観光振興施策との連携 ・各種イベントの開催……里山ハイキング 等 ○いすみ鉄道利用増大対策事業補助制度の継続 ○いすみ鉄道シニア会員制度の継続 ○多様な運賃制度の検討 - 安定的な利用を確保するうえで、輸送の安全を確保し、安全・安心な運行を継続するために、関係機関と連携し、両鉄道に対する軌道安全輸送設備等の整備・更新費の補助を実施します。					
事業主体	千葉県、いすみ市、市原市、大多喜町、鉄道事業者					
実施期間	実施項目	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
	利用促進活動	実施				
	軌道安全輸送設備等の整備・更新	実施				

■房総横断鉄道沿線ガイドブック（左）、里山ハイキングチラシ（右）

いすみ鉄道
大原から上総中野まで
心ふるさとをたどる旅。

いすみ鉄道は、大原から上総中野まで、心ふるさとをたどる旅。というテーマで、沿線の風景や列車の写真を掲載しています。

いすみ鉄道復旧イベント
星山ハイキングin大多喜 第2弾！
体験型・プチハイキング 開催！

いすみ鉄道 列車のプチ旅
開催日 2024年 2月4日(日) 3月3日(日)
時間 9:50~15:00
受付 大多喜駅 9:00~9:30
定員 各回20名 申込 各回 1000円(当日受付にて1100円)受け付けます。
参加費 1000円(当日受付にて1100円)受け付けます。
※食料は各自持ち込み。飲み物は各自持ち込み。雨天決行。雨天時は、竹灯籠制作体験、自分だけのオリジナル竹灯籠を作ろう。
※申込みの締切：2/4開催(1/27まで)、3/3開催(2/24まで)
※申込み方法：各駅などにご確認ください。
【お問合せ・お申込み先】(一社)大多喜町観光協会
TEL: 0470-80-1146 / FAX: 0470-82-6860
※申込み先：いすみ鉄道沿線ガイドブック・大多喜町観光協会・大多喜町観光協会
※申込み先：いすみ鉄道沿線ガイドブック・大多喜町観光協会・大多喜町観光協会

事業3-2		既存公共交通機関の利便性向上策の検討・実施				
事業内容		・町内を運行する既存公共交通機関の利便性を高めることにより、公共交通利用者の増加を図ります。 ○沿道施設と連携したバス停における待合環境の整備 ・バス停周辺の公共施設に加え、商業施設と民間施設の活用・協力を図りながら、待合環境（上屋やベンチ等）の整備を検討します。 ○バス・タクシーの車両のバリアフリー化・小型化 ・利用者がバスやタクシーに乗降しやすいように、また、バスの利用者の実態に合わせ、段階的に車両のバリアフリー化・小型化を推進します。				
		事業主体 大多喜町、交通事業者、沿線施設				
実施期間	実施項目	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
	利便性向上策の検討・実施	検討、順次実施 				

【他都市におけるバス停環境整備の取組事例】

●茨城県龍ヶ崎市 バス待ち処「まてまて」

- ・バス停周辺施設の協力のもと、バスを待つ間、快適に過ごすことができる空間で、市民等の交流促進を目的とする事業を実施しています。

店舗に掲示された「まてまて」ポスター



■老川バス停（バス停直近にある老川基幹集落センターを待合所として活用）



事業3-3 公共交通の総合的情報等の提供						
事業内容	・現在町内の公共交通の情報を一元的に情報提供しているものではなく、公共交通が自家用車に替わる日常的な交通手段の選択肢として認識してもらうために、鉄道、路線バス、高速バス、タクシー等の運行内容を網羅的に掲載した「総合公共交通マップ」を作成します。 ・大多喜町役場・観光協会のウェブサイト及びパソコン・スマートフォンによる時刻検索や運行情報の提供など、多様な手段を用いて公共交通の情報提供を引き続き行います。 ○総合公共交通マップの作成（ルート、バス停、乗り方、運賃など）					
事業主体	大多喜町、交通事業者					
実施期間	実施項目	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
	総合的情報等の提供	実施				

■茨城県稲敷市 市内バスマップ

一般的なバスの乗り方

1. バスや乗客の安全のために乗降ください
乗客は乗降の安全のために、乗降の安全のために乗降ください。

2. 乗降の安全のために乗降ください
乗客は乗降の安全のために、乗降の安全のために乗降ください。

3. 乗降の安全のために乗降ください
乗客は乗降の安全のために、乗降の安全のために乗降ください。

4. 乗降の安全のために乗降ください
乗客は乗降の安全のために、乗降の安全のために乗降ください。

5. 乗降の安全のために乗降ください
乗客は乗降の安全のために、乗降の安全のために乗降ください。

ご乗車ください

乗客は乗降の安全のために、乗降の安全のために乗降ください。



事業3-4		公共交通を利用したモデルルートの提供（買い物支援お試しツアー等）				
事業内容	・高齢者や公共交通に乗り慣れていない町民に対して、公共交通を利用して安心かつ抵抗なく目的地に移動できるよう、公共交通を利用した外出行動のモデルルートを作成・配布し、需要の掘り起こしを図ります。 ・また、イベントや集会開催時に公共交通の利用促進を図るなど、積極的な働きかけを実施します。					
事業主体	大多喜町、交通事業者					
実施期間	実施項目	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
	モデルルートの提供	実施				

■おでかけ支援プログラムイメージ

オススメおでかけプラン

公共交通に乗って効率よく通院と買物をしませんか！

8:00 自宅発
↓ 乗合タクシー
8:30 病院着
↓ 診察
9:30 病院発
↓ 循環バス
10:00 商業施設着
↓ 買物
11:00 商業施設発
↓ 乗合タクシー
11:30 自宅着

■イベント開催案内チラシ等において公共交通利用の呼びかけ案内を記載した例



事業3-5		意識啓発や醸成を促す利用促進活動（モビリティ・マネジメント）の展開				
事業内容	・町民が公共交通の意義と必要性を理解し、より身近な移動手段となるよう、様々な手法により、公共交通利用の抵抗感を解消し、新たなニーズを掘り起こします。 ○観光客や外国人来訪者に対応した多言語表記等の導入検討 ・外国人観光客が増加していることから、公共交通に関しても多言語表記による案内サインやバス停の表記を検討します。 ○利用促進やマイバス意識の醸成を促すため、園児・小中学生・高齢者を対象としたバスの乗り方教室（環境学習）の実施 ・将来の利用者となる子どもたちに公共交通であるバスに親しんでもらい、バスへの理解と関心を高めるとともに、ボランティア意識の高揚や、交通安全への理解を図るため、バスの乗り方教室（環境学習）を実施します。 ○その他利用促進策（案） ・職員による出前講座（必要に応じて、交通事業者の協力含む） ・各種会合を利用した意見交換会					
事業主体	大多喜町、交通事業者、町民					
実施期間	実施項目	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
	利用促進活動	検討、順次実施				

■バスフェスタの開催事例（日東交通）

- ・日東交通においては、平成27年度からバスフェスタを開催し、車両展示、バス乗り方教室、スタンプラリー、洗車機体験・工場見学ツアーなど各種イベントを企画し、バスへの関心を高める取組を実施している。



■公共交通の勉強会



■マイカーから公共交通利用への呼びかけのチラシ

●北海道釧路市

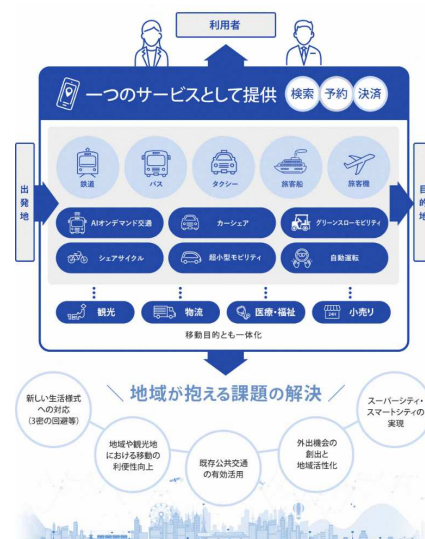


基本方針4 まちづくりと連携した地域公共交通サービスの展開

事業4-1	商業・観光との連携					
事業内容	- 公共交通利用の付加価値をつけるとともに、まちの賑わいの創出を促すため、商業施設や観光施設などと連携し、公共交通利用者に対する割引サービスや企画切符などを検討します。 - 現在、休日や紅葉シーズンに運行している上総中野駅～栗又探勝バスについて、いすみ鉄道を利用し養老溪谷方面を訪れる観光客や生活路線として利用している地域住民の移動の利便性向上を図るため、引き続き運行します。					
事業主体	大多喜町、交通事業者、商業施設、観光協会、観光施設 等					
実施期間	実施項目	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
	割引サービスや企画切符の検討・実施	検討、順次実施				
	上総中野駅～栗又探勝バスの運行	継続運行				

事業4-2	新モビリティサービス、先進的技術の活用					
事業内容	・持続可能な公共交通を目指していくためには、新モビリティサービスの幅広い可能性についても協議していく必要があり、MaaS 等の先進的な技術も含めて検討していきます。 【実施内容】 ○運賃のキャッシュレス化の検討 ○持続可能な公共交通に向けた新モビリティサービスの検討					
事業主体	大多喜町、交通事業者					
実施期間	実施項目	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
	新モビリティサービス、先進的技術の活用	研究・検討				

■MaaS の概要



基本方針5 協働による持続可能な仕組みづくりの確立

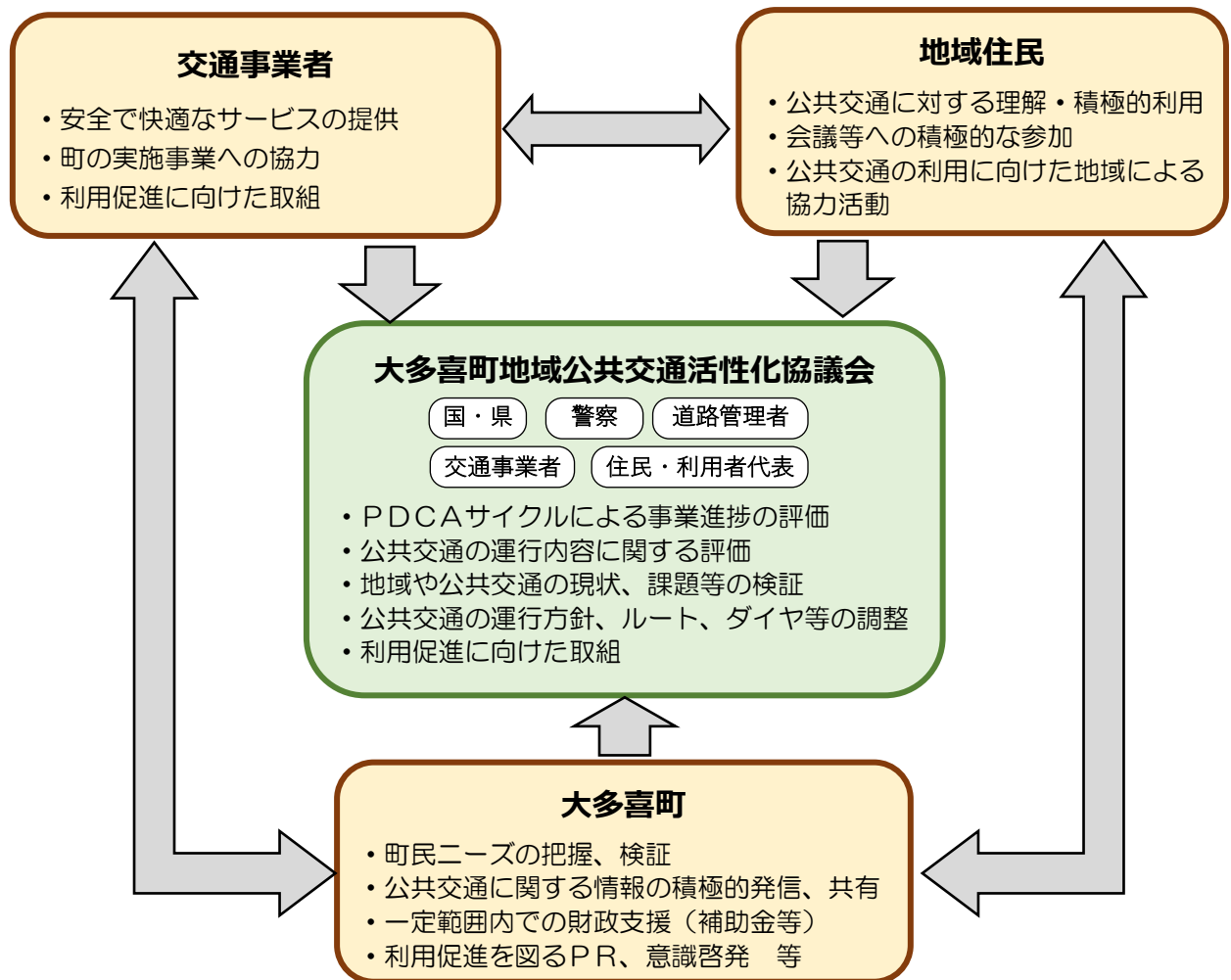
事業5-1	町民との適正な役割分担のもと、持続可能な公共交通とするための効果的な施策の検討					
事業内容	- 地域の公共交通は、採算ベースにのせることが困難な状況の中、不足する部分を利用者だけでなく、それぞれの立場から、どのような方法でカバーして持続させるかを様々な視点で検討し、みんなで支える仕組みを構築します。 - 資金調達だけでなく、日常の清掃等の維持管理において、町民でできることを検討し、関係機関と連携し、実施していきます。 【各立場から公共交通を支える仕組み（案）】 ○ふるさと納税、クラウドファンディングを活用した寄付の募集 ○いすみ鉄道の駅及び沿線の清掃、美化活動 ○路線バス停の清掃、待合空間の敷地提供 ○沿線地元高校との取組連携 等					
事業主体	大多喜町、町民、町内の企業 等					
実施期間	実施項目	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
	仕組みの検討・実施	仕組みの検討、順次実施 				

8 計画の達成状況の評価

(1) 計画の実施体制

- 本計画の実施にあたっては、行政だけでなく、交通事業者、地域住民が連携・協働し、一体となって総合的に取り組んでいくことが必要不可欠です。
- そのため、以下のような役割分担を行いながら、各事業に協力して取り組むための体制づくりを進めます。

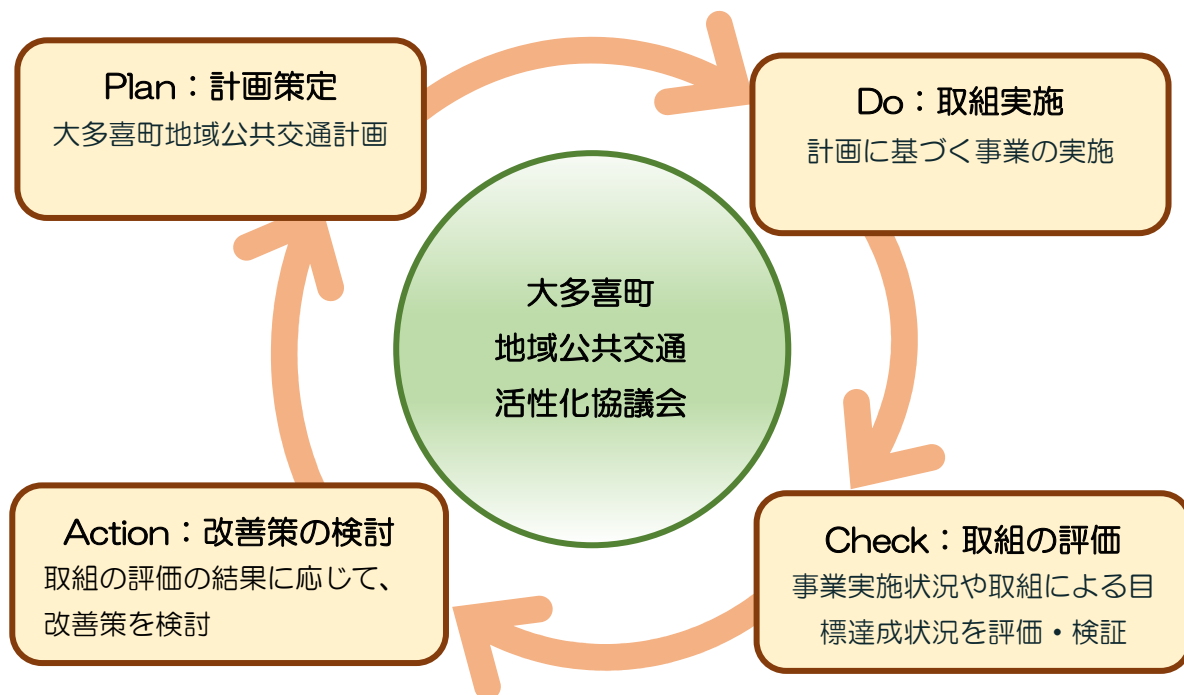
■本計画推進のための住民・交通事業者・行政による協働体制



(2) PDCAサイクルの実行

- 本地域公共交通計画を着実に推進するためには、目標の達成状況や利用状況などを評価し、必要に応じて見直し、改善するという「PDCAサイクル」に基づく評価・検証が重要なため、計画上で定めた数値目標との比較だけでなく、地域公共交通の利用状況など各実施事業の成果も把握し、適宜評価を行います。
- 本計画のPDCAサイクルの実行は、大多喜町地域公共交通活性化協議会が主体に行い、定期的な進行管理を実施します。

■PDCAサイクルの概念



(3) 評価の方法及びスケジュール

- ・計画の評価は、計画期間の最終年度（令和10年度）における各種アンケート調査結果を踏まえ、計画全体及び公共交通体系の評価・検証を行い、必要に応じて計画の見直しを行うなど次期計画の策定を検討します。
- ・いすみ鉄道、小湊鐵道、バス路線、予約制乗合バスなどの利用状況や計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施します。

■評価スケジュール

項 目		R6	R7	R8	R9	R10
評価方法	利用者数調査 ※	◎	◎	◎	◎	◎
	利用者アンケート			○		◎
	町民アンケート調査					◎
事業実施の評価		◎	◎	◎	◎	◎
計画の評価						◎
計画・目標値の見直し				○	○	★
地域公共交通活性化協議会の開催		◎	◎	◎	◎	◎

凡例 ◎：実施 ○：必要に応じて実施 ★：次期計画の検討

※事業者よりデータ提供

