

資料 1

吉野ヶ里町地域公共交通計画 新旧対照表

| 改正案 | 現行 |
|---------------------------------------------|---------------------------------------------|
| 目次 | 目次 |
| 第1章 計画策定の背景と目的..... 2 | 第1章 計画策定の背景と目的..... 2 |
| 1.1. 当初計画の背景・目的..... 2 | 1.1. 当初計画の背景・目的..... 2 |
| 第2章 本計画の位置づけ・対象区域・計画期間..... 3 | 第2章 本計画の位置づけ・対象区域・計画期間..... 3 |
| 2.1. 本計画の位置づけ..... 3 | 2.1. 本計画の位置づけ..... 3 |
| 2.2. 計画の対象区域..... 3 | 2.2. 計画の対象区域..... 3 |
| 2.3. 計画期間..... 3 | 2.3. 計画期間..... 3 |
| 第3章上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針..... 4 | 第3章上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針..... 4 |
| 第4章吉野ヶ里町の公共交通における現状..... 9 | 第4章吉野ヶ里町の公共交通における現状..... 9 |
| 4.1. 地域の現状..... 9 | 4.1. 地域の現状..... 9 |
| 4.1.1. 人口の推移..... 9 | 4.1.1. 人口の推移..... 9 |
| 4.1.2. 人口分布・高齢化率..... 11 | 4.1.2. 人口分布・高齢化率..... 11 |
| 4.1.3. 通勤・通学による流動..... 13 | 4.1.3. 通勤・通学による流動..... 13 |
| 4.2. 地域の公共交通の現状..... 14 | 4.2. 地域の公共交通の現状..... 14 |
| 4.2.1. 公共交通の概要..... 14 | 4.2.1. 公共交通の概要..... 14 |
| 第5章吉野ヶ里町の現状と地域公共交通の抱える問題点..... 21 | 第5章吉野ヶ里町の現状と地域公共交通の抱える問題点..... 21 |
| 5.1. 地域の現状・問題点..... 21 | 5.1. 地域の現状・問題点..... 21 |
| 5.1.1. まちづくり..... 21 | 5.1.1. まちづくり..... 21 |
| 5.1.2. 地域的な問題点..... 23 | 5.1.2. 地域的な問題点..... 23 |
| 5.1.3. 公共交通の問題点..... 26 | 5.1.3. 公共交通の問題点..... 26 |
| 5.2. 公共交通をとりまく環境の変化..... 31 | 5.2. 公共交通をとりまく環境の変化..... 31 |
| 5.2.1. 社会的な問題点..... 31 | 5.2.1. 社会的な問題点..... 31 |
| 5.2.2. 社会的な要請..... 34 | 5.2.2. 社会的な要請..... 34 |
| 第6章公共交通の現状・課題と公共交通ネットワーク形成に向けた方針・目標..... 36 | 第6章公共交通の現状・課題と公共交通ネットワーク形成に向けた方針・目標..... 36 |
| 6.1. 吉野ヶ里町地域公共交通の将来像..... 37 | 6.1. 吉野ヶ里町地域公共交通の将来像..... 37 |
| 6.2. 公共交通の役割分担の考え方..... 37 | 6.2. 公共交通の役割分担の考え方..... 37 |
| 第7章実施事業..... 38 | 第7章実施事業..... 38 |
| 7.1. 地域公共交通サービスの最適化..... 39 | 7.1. 地域公共交通サービスの最適化..... 39 |
| 7.2. 自家用車に頼らない歩けるまちづくり..... 41 | 7.2. 自家用車に頼らない歩けるまちづくり..... 41 |
| 7.3. 観光来訪の促進..... 42 | 7.3. 観光来訪の促進..... 42 |
| 7.4. 関係者相互の連携向上..... 43 | 7.4. 関係者相互の連携向上..... 43 |
| 第8章計画の達成状況の評価..... 44 | 第8章計画の達成状況の評価..... 44 |
| 8.1. 数値目標..... 44 | 8.1. 数値目標..... 44 |
| 8.2. PDCAサイクルによる計画の継続的な改善..... 45 | 8.2. PDCAサイクルによる計画の継続的な改善..... 45 |

資料 1

8.3. 計画の推進体制..... 46
 補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表..... 47

45ページ

8.2. PDCAサイクルによる計画の継続的な改善

目標を達成するためには、計画的に事業を進めることが重要である。そのために、継続的に取り組みを実施していく（Do）と同時に、その取り組み結果を詳細に把握・評価し（Check）、課題が見つければさらに見直しを検討・調整し（Action）、新たな取り組みの計画を立案する（Plan）という「PDCA」のサイクルに基づいて進める。このサイクルの継続的实施により、取り組み状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、次のステップへとつなげることで持続可能な公共交通ネットワークの構築に寄与させることができる。

なお、評価については、事業者から提供されたデータ等により数値指標を計測し、目標値と照らし合わせて評価を実施する。

47 ページ

補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表

| 事業主体 | 運行系統名 | 起点 | 経由地 | 終点 | 運行の態様 | 補助事業の活用 | 役割 |
|-----------------------|-----------------------|----|--------------------------------|----|-------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 吉野ヶ里 観光タク シー(有) | 循環線（デ マンドタク シー） | | 吉野ヶ 里町及 び上峰 町、神 埼市 | | 区域運行 | フィーダー補助 | 町内全域、神 埼市及び上峰 町内の一部地 域を運行し、 軸となる幹線 に接続する。 なお、神埼市 及び上峰町に は費用負担が ないため、両 市町における 計画の位置づ けはない。 |

(備考)

・上記系統については、役割欄に記載のとおり地域にとって重要な役割を担っており、町や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保する必要がある。

8.3. 計画の推進体制..... 46

45ページ

8.2. PDCAサイクルによる計画の継続的な改善

目標を達成するためには、計画的に事業を進めることが重要である。そのために、継続的に取り組みを実施していく（Do）と同時に、その取り組み結果を詳細に把握・評価し（Check）、課題が見つければさらに見直しを検討・調整し（Action）、新たな取り組みの計画を立案する（Plan）という「PDCA」のサイクルに基づいて進める。このサイクルの継続的实施により、取り組み状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、次のステップへとつなげることで持続可能な公共交通ネットワークの構築に寄与させることができる。

47 ページ

(新設)