

池田市地域公共交通計画 概要版

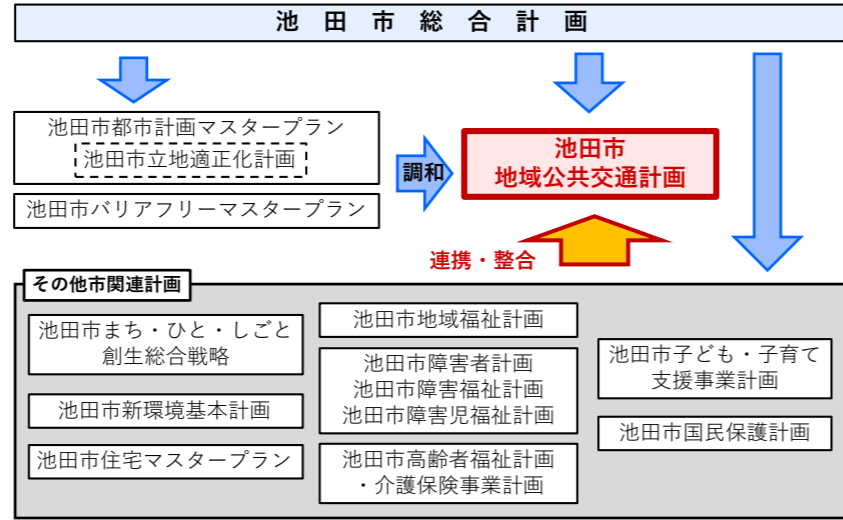
1. 池田市地域公共交通計画について

1-1 計画策定の背景と目的

近年の人口減少や少子高齢化の進行に加え、新型コロナウイルス感染症拡大など、様々な社会的な課題に直面する中、交通事業者の路線運営は非常に厳しい状況が続いている。一方、次世代モビリティやMaaSなど新たな技術・概念のほか、スマートシティやDXの全国的取組など、交通を取り巻く社会環境にも変化が生じている。そうした情勢を踏まえ、池田市における円滑な移動環境の実現や、持続可能な公共交通の確保を目指し、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）に基づき、今後の地域公共交通のあり方や具体的な取組を示した池田市地域公共交通計画の作成を行う。

1-2 計画の位置づけ

池田市地域公共交通計画は、**地域住民の日常・社会生活の確保や活力ある都市活動の実現、観光等地域間の交流促進**などを図るため、持続的な交通の確保・維持を図るものである。地域の公共交通体系は、**都市計画や立地適正化等との調和**が保たれたものであるとともに、**高齢者や障害者等の移動円滑化**に係る施策とも調和が図られている必要がある。加えて、**本市の最上位計画である総合計画や、福祉、子育て、環境、防災等の計画**においても公共交通に関連した施策や取組などが定められており、**多様な分野と連携・整合した計画**として位置づける。



1-3 計画期間

本計画は、池田市における公共交通体系の目指すがたを示し、中長期的な再構築も含めた取組を進めていくものであることから、**計画期間を15年**とする。ただし、定期的に計画の推進状況についての評価を行い、必要に応じて**概ね5年ごとに計画の見直しについても検討**することとする。

2. 公共交通を取り巻く現状と課題

2-1 上位・関連計画

第6次池田市総合計画（計画期間：H23~R4年度）

＜まちの将来イメージ＞
『「私」が創る「地域」と育てる誇りに思えるまち』
…安全・安心で円滑な移動ができるよう、交通体系を再構築し、市全体の交通体系のあり方を示す将来計画を示す。
（基本計画3「人、環境にやさしい安全・安心なまち」より）

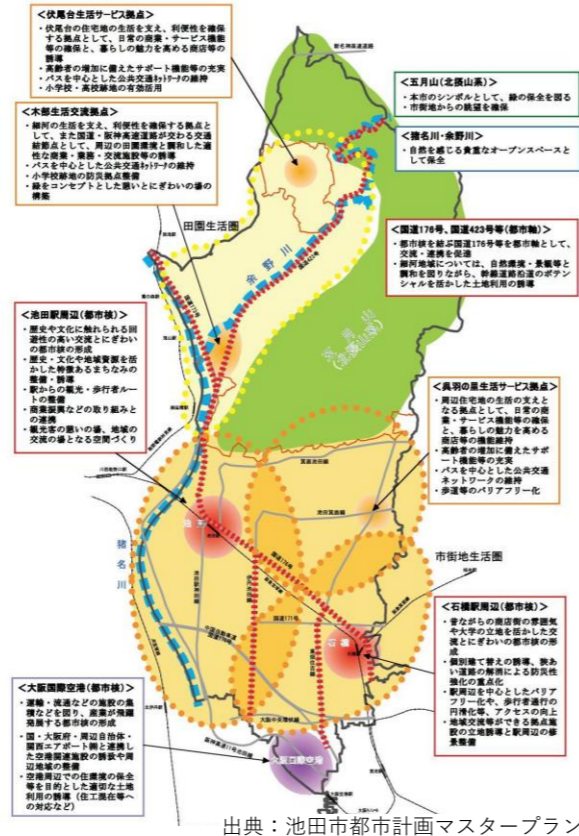
池田市都市計画マスタープラン（計画期間：H11~R4年度）

- ＜都市づくりの力点＞
- ① “生活圏”を中心としたコンパクトな都市構造の形成
…公共交通による市全体の交通ネットワークの維持
 - ② 住宅地の人口減少・高齢化に対応したまちづくり
…公共交通による拠点間の交通ネットワークの維持
 - ③ 池田市の良好な資源を活かした景観・環境まちづくり
…モビリティ・マネジメント等を促進
 - ④ 災害に強い安全・安心のまちづくり

池田市立地適正化計画（計画期間：H31年度から概ね20年）

＜まちづくりの方針＞
『コンパクトな都市構造、都市機能の集積を維持しつつ、まちの暮らしや質を高め、これからも「選ばれる都市」へ』
…駅やバス停など公共交通網を維持しながら、都市機能の集積を誘導しつつ、公共交通の利用を促し、利便性の高い暮らしを楽しむことができるまちづくりに取り組む。

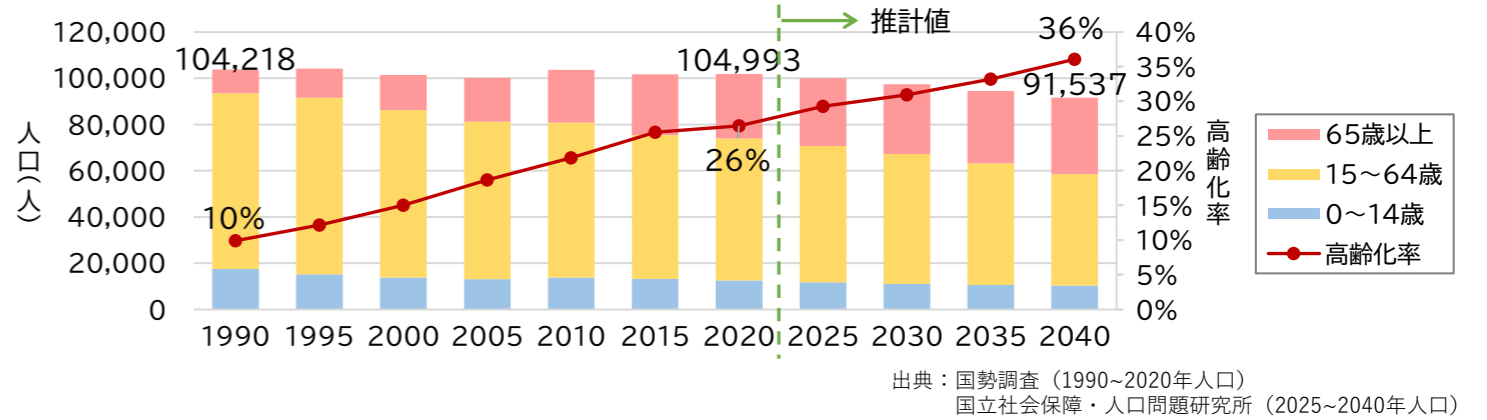
▼生活圏と都市核・都市軸・生活拠点



2-2 公共交通を取り巻く現状

人口・高齢者化状況

- 池田市の人口は、**2025年以降減少していく見通し**である。
- 高齢化率は、2020年時点で26%となっている。今後も上昇していくことが見込まれており、**2040年には高齢化率は36%まで高まる**ことが予想される。



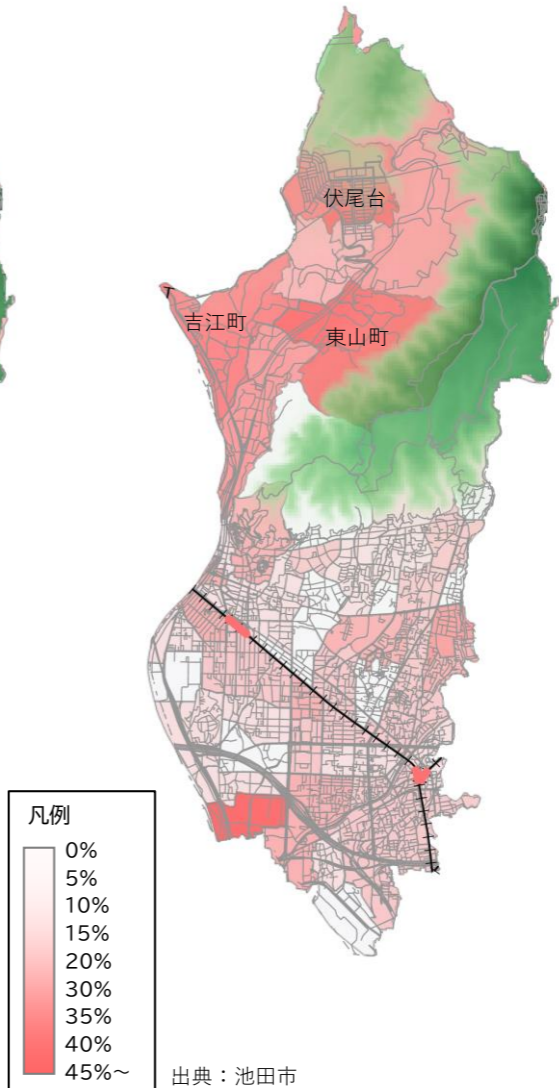
人口分布、高齢者分布、主要施設分布

- 人口が特に集中しているのは**市域南側**ですが、伏尾町など市域北側にも分布している。
- 地域ごとの高齢化率は、**市域北部の東山町や伏尾台地域で特に高くなっている**。
- 公共施設やスーパー等の**主要施設は、主に人口の多い市域南側の阪急宝塚沿線に立地**している。

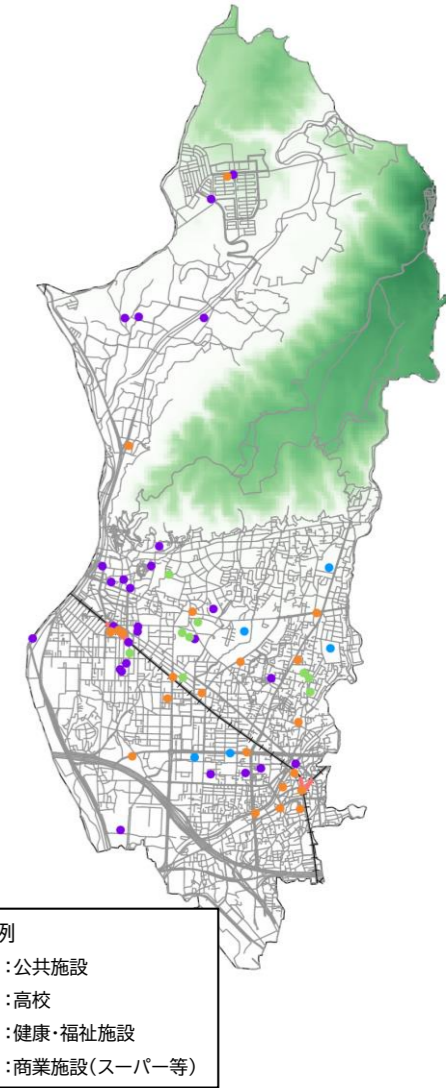
▼町丁目ごとの人口



▼町丁目ごとの高齢化率



▼主要施設の分布



2-3 公共交通の現状

公共交通の運行状況

- ・市域南部には阪急電鉄が運行しており、駅から離れた地域においても阪急バスの路線が整備されている。加えて、市域南部には複数のタクシー事業所が立地している。
- ・鉄道やバス、タクシーに加え、市内には敬老会館等の施設を巡回する福祉バスが運行している。

▼公共交通等の運行状況



凡例

<鉄道>
● : 駅

<路線バス>
— : 1系統
— : 2系統
— : 3,5系統
— : 4,14,138系統
— : 6,11系統
— : 7系統
— : 8系統
— : 9系統

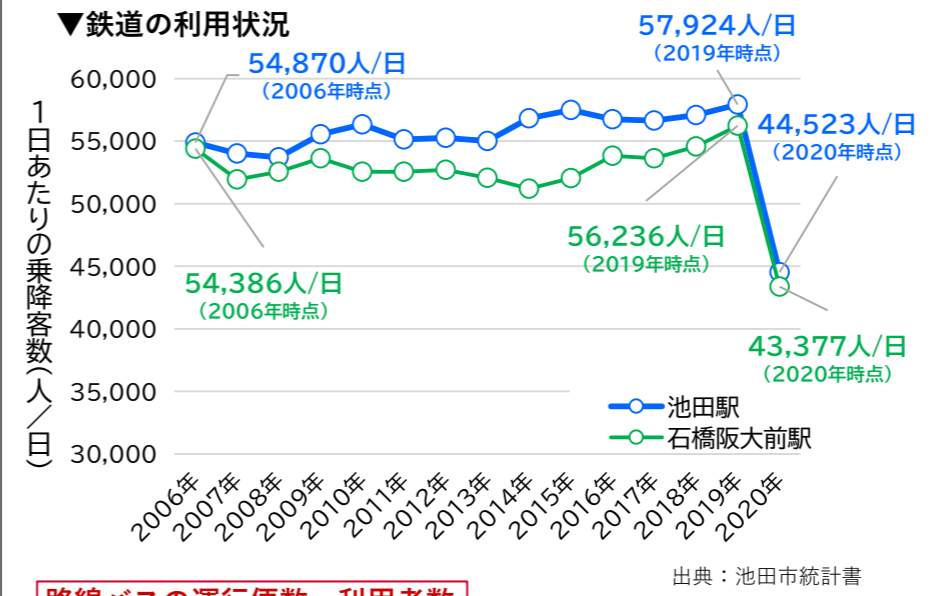
<タクシー>
● : 営業所

<福祉バス>
— : 運行経路

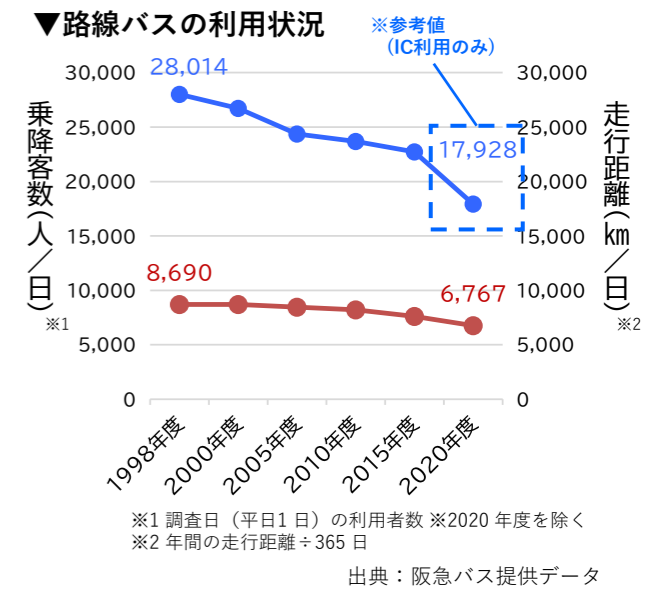
公共交通の利用状況

- ・鉄道および路線バスの利用者数は近年横ばい又は漸減傾向であったが、2020年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、鉄道、バスとも大きく減少している。

▼鉄道の利用状況



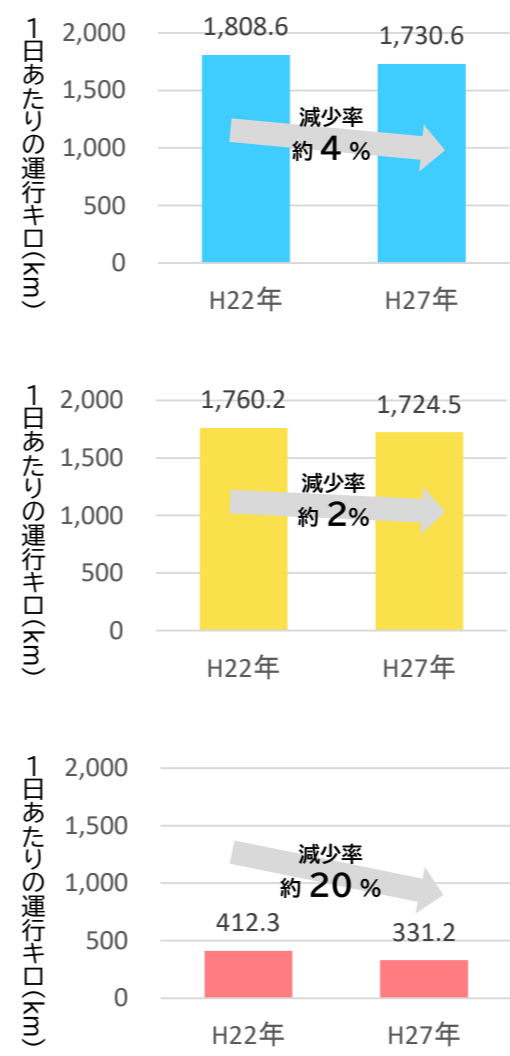
▼路線バスの利用状況



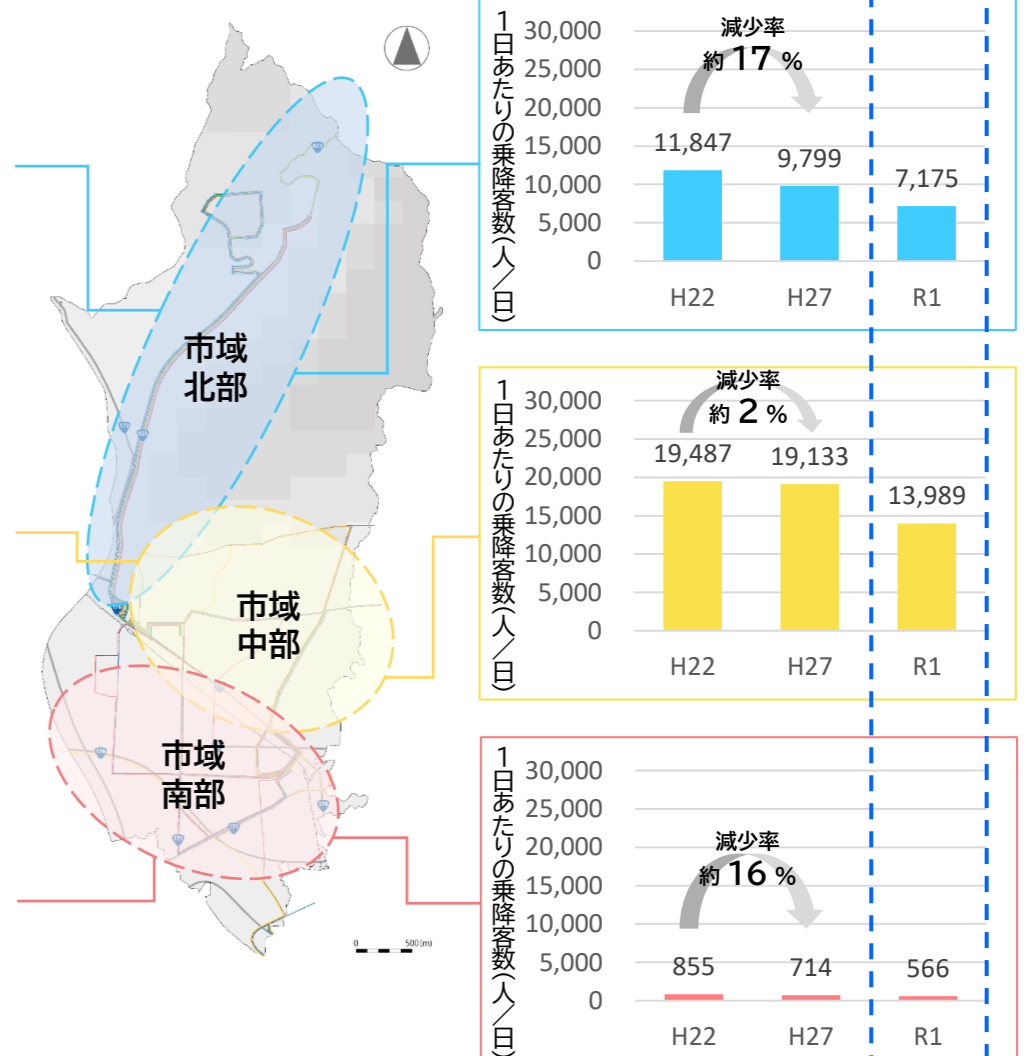
路線バスの運行便数、利用者数

- ・路線バスの運行キロは、全体的に減少傾向にあり、特に市域南部で大きく減少している。
- ・利用者数も全体的に減少しており、中でも市域北部及び南部の減少が著しい。

▼1日あたりの運行キロ



▼1日あたりの乗降客数



出典：阪急バス提供データ

出典：阪急バス提供データ

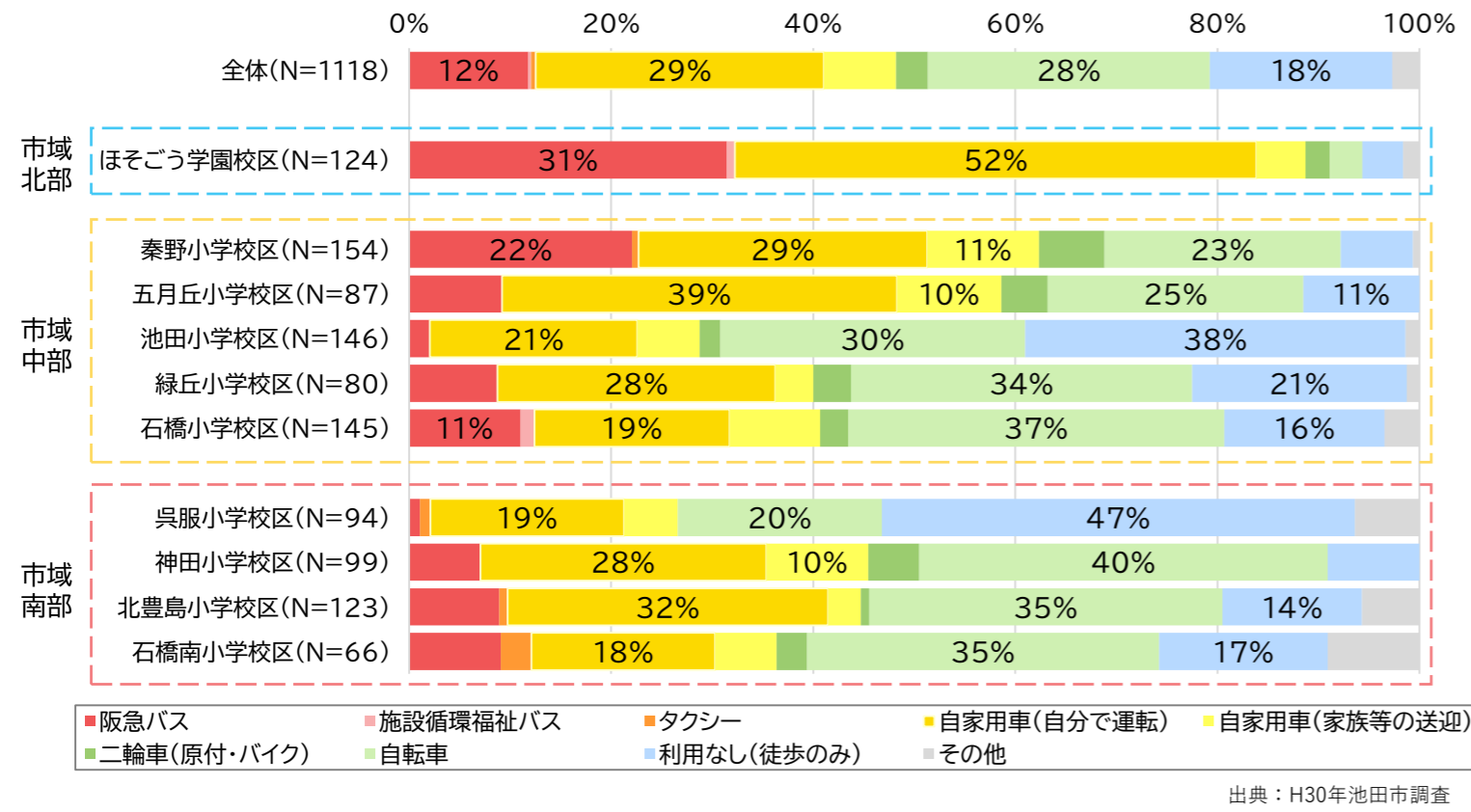
※参考値 (IC利用のみ)

2-4 市民の移動ニーズ

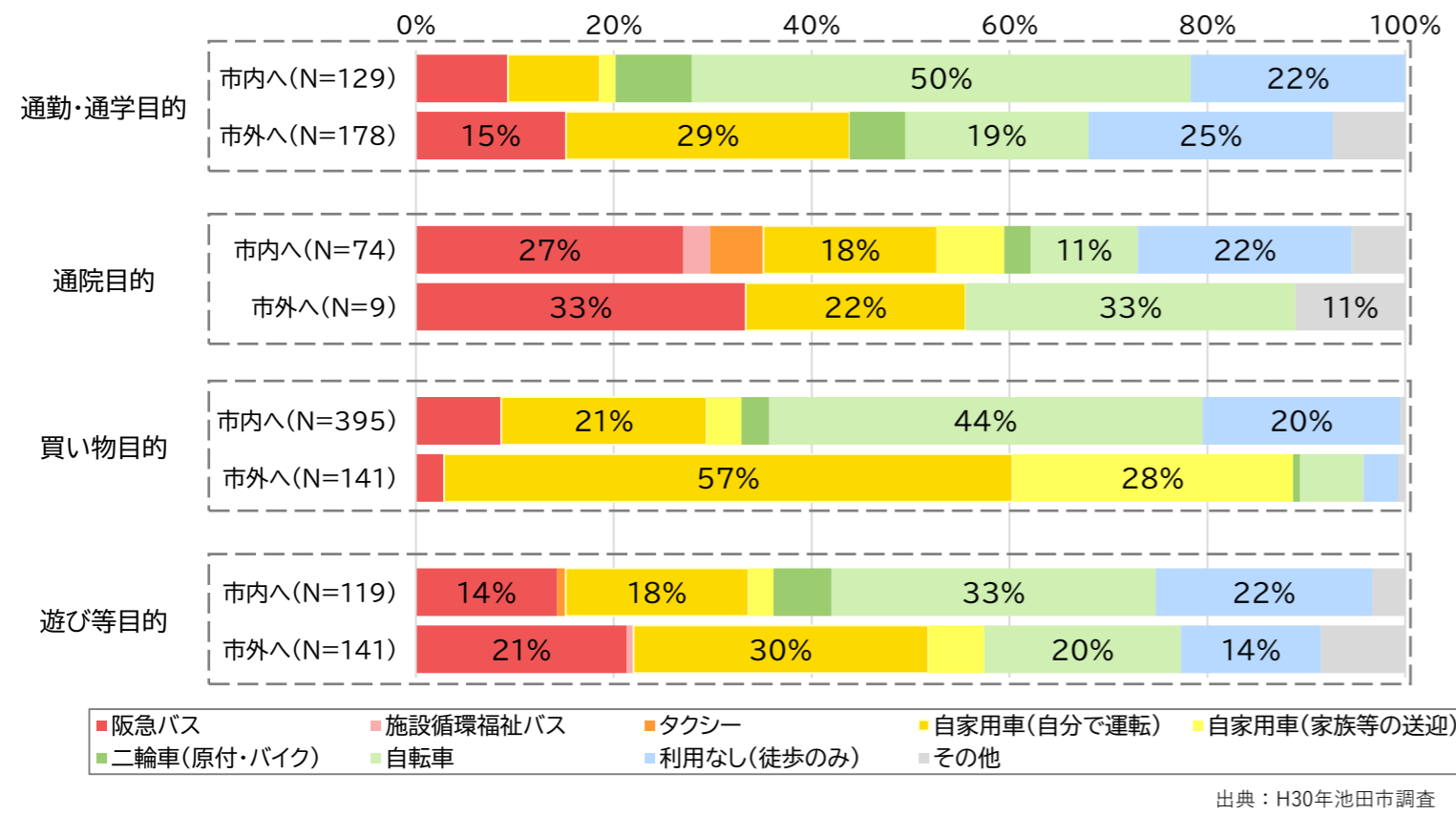
主な移動手段

・主な移動手段は、**市域南部は徒歩や自転車での移動が多く、市域北部はバスや車での移動が多くなっている。**
 ・移動目的別に見ると、市内へは自転車や徒歩が主な移動手段となっており、
 その他は**通院や通勤・通学目的ではバスでの移動が多く、買い物目的では車での移動が多くなっている。**

▼主な移動手段（出発地別）



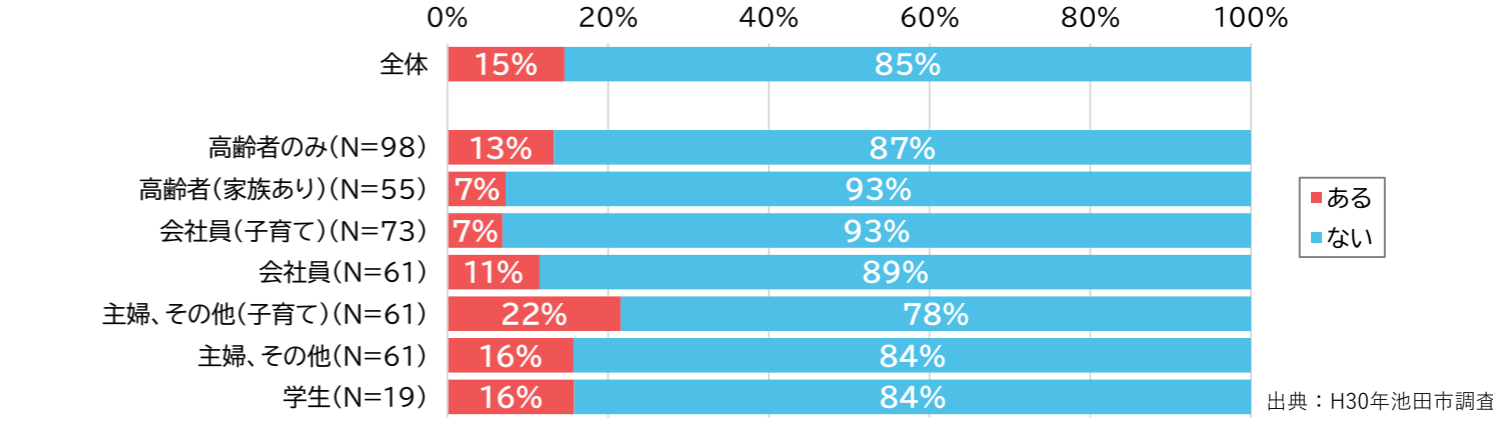
▼主な移動手段（移動目的別）



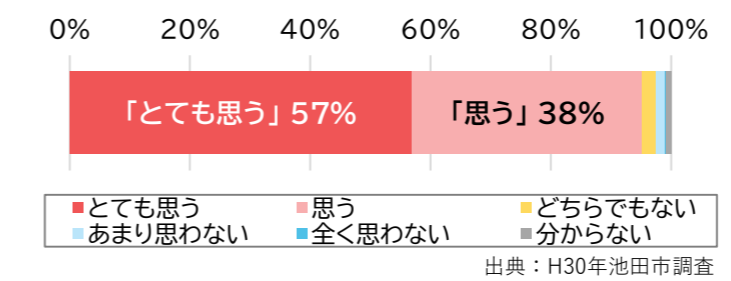
移動に関する困りごと、公共交通に対する意識

・移動を諦めている人が**全体の約15%存在**し、特に主婦や学生、高齢者が移動に困っている現状である。
 ・公共交通に対する意識としては、**約90%の方に公共交通は重要であると認識**されている。
 ・公共交通の運行については、利用者は減少しているものの、**約半数の方が今のまま維持できると回答**している。

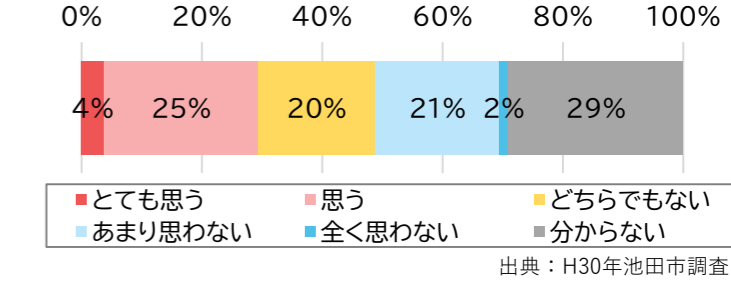
▼諦めている移動の有無



▼地域の使いやすい公共交通は大切だと思う



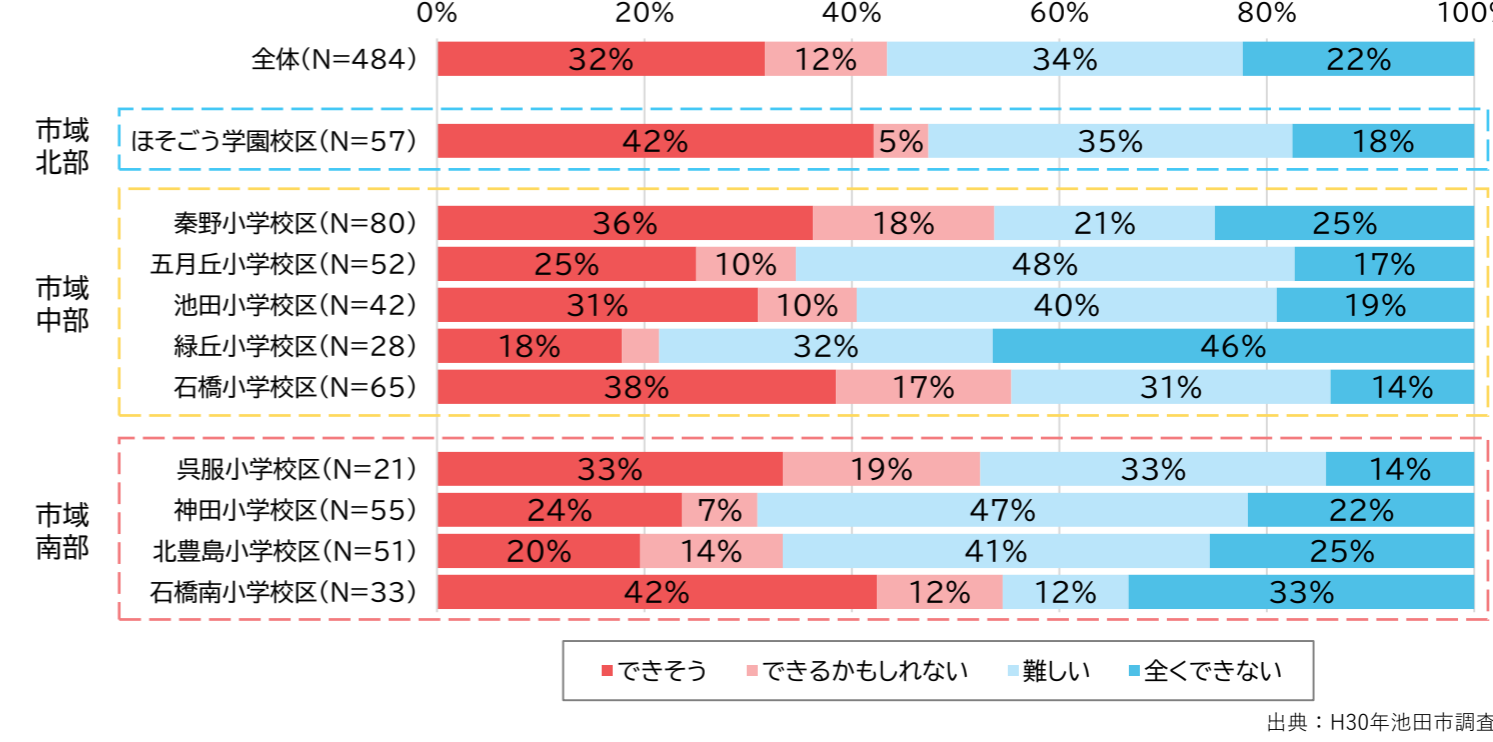
▼今のまま事業者が公共交通を維持できると思う



潜在ニーズ

・現在車やバイク、自転車を利用している方のうち、**約32%は公共交通への転換が可能**と回答している。
 特に、**市域北部において転換可能性があるという回答が多くなっている。**

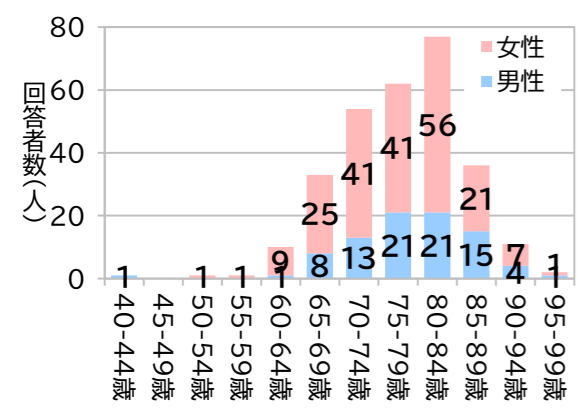
▼公共交通への利用転換可能性について



2-5 施設循環福祉バスの利用状況

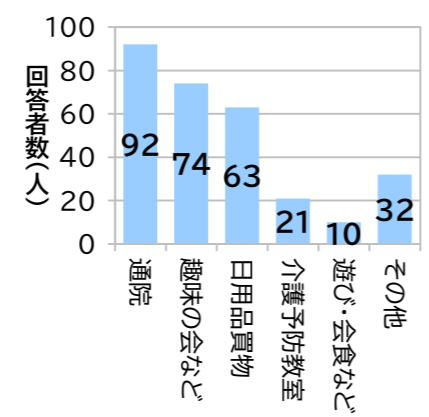
- 福祉バスの利用者は、**75歳以上の後期高齢者が多く**、利用目的としては**通院や趣味の会（敬老会館等で開催）、買い物のための利用が多く**見られる。
- 利用者の頻度としては、**毎週または週に複数回利用する方が約70%**いる。
- また、**利用者の約70%は福祉バス以外に利用可能な交通手段がある**と回答している。
- 福祉バスを利用する理由としては、「**自宅や目的地近くまで来て便利**」や「**無料でお得**」と回答している。

▼利用者の年齢層 (N=288)



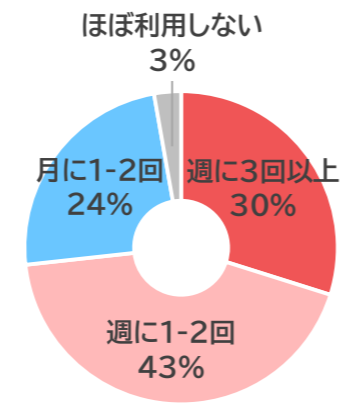
出典：H30年池田市調査

▼利用目的 (N=288)



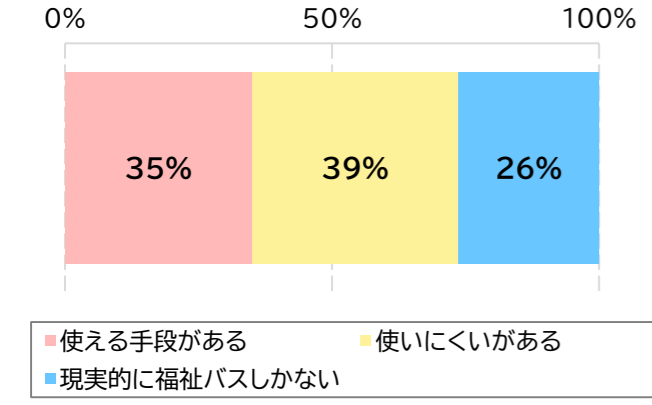
出典：H30年池田市調査

▼利用頻度 (N=288)



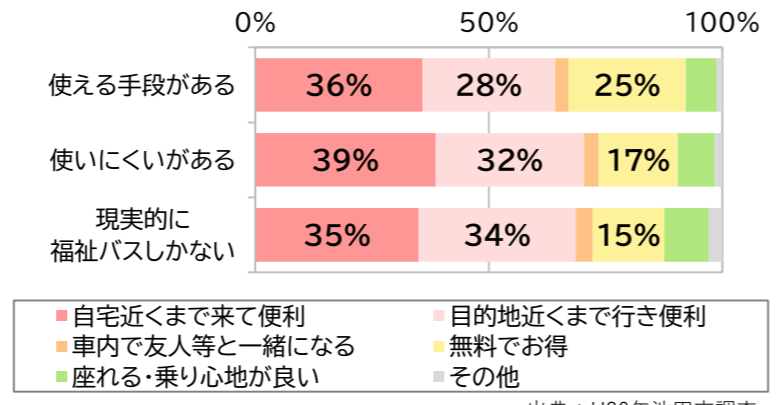
出典：H30年池田市調査

▼利用可能な交通手段の有無 (N=288)



出典：H30年池田市調査

▼福祉バスを利用する理由 (N=288)



出典：H30年池田市調査

2-6 関連する取組

住民主体での移動手段確保（伏尾台）

市北部の伏尾台地区は、市内でも特に高齢化が進んでいる地域で、団地内は傾斜が多く、高齢者や子育て世代等にとっては、スーパーやバス停までの移動も負担となっている。そこで、地域住民が自らの自動車を使い、無償ボランティアでの送迎サービス「らくらく送迎」を行っている。

令和2年度には国交省のスマートモビリティチャレンジに採択され、運営側の負荷軽減に向けた予約システムの導入や歩行者飛び出し検知システムによる安全性向上の取組を行った。

▼送迎の実施状況



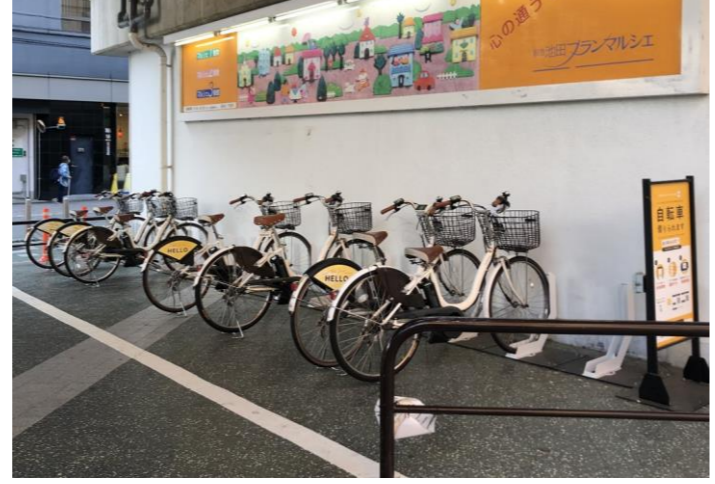
▼令和2年度実証チラシ



シェアサイクルを始めとした自転車の活用

公共交通の機能補完・代替や地域の活性化・観光振興等に資する新たな都市の交通システムとして、シェアサイクルの導入に向けた取組を進めている。平成31年3月より実証に取り組んでおり、市役所などを中心にステーションを設置し、電動アシスト自転車によるサービス提供を行っている。

▼シェアサイクル



2-7 公共交通の課題

項目別の現状	公共交通の課題
<p>上位計画・関連計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 「人、環境にやさしい安全・安心なまち」をめざす コンパクトな都市構造や、高齢化に対応した災害に強いまちづくりの推進 立地適正化計画等に基づく施設集約 	<p>課題1</p> <p>リソースの適切な活用や、多様なモードの適材適所の配置により、様々な層の市民が移動しやすい環境の確保</p> <p>現状より</p> <p>視点 1-1: 市全域に交通網が整備されているが、高齢者や障がい者等の移動が困難な層が存在</p> <p>視点 1-2: 自動車利用や移動の諦めにつながり、市外への流出や出控えが発生</p> <p>上位・関連計画より</p> <p>市民の快適な移動を実現し、地域における安全な暮らしを支える役割</p>
<p>公共交通の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> 阪急電鉄が基幹交通を担い、阪急バスが市全域で路線バスを運行。また、タクシーがきめ細やかなサービス展開 路線バスの利用は減少しており、特に北部や南部エリアで採算が取れず、バス事業者による路線維持は厳しい 	<p>課題2</p> <p>行政、事業者、市民が適切かつ多様な連携・協働を行うことで、持続性の確保に加え、利便性の向上を推進</p> <p>現状より</p> <p>視点 2-1: 事業者主体での交通ネットワーク構築となっている状況</p> <p>視点 2-2: 福祉バスの適切な利用がされておらず、阪急バスと福祉バスの需要重複が発生</p> <p>視点 2-3: 地域全体で公共交通を守るため、市民の公共交通に対する意識を改善</p> <p>上位・関連計画より</p> <p>身近な公共の資源として、地域連携を創出・深度化する役割</p>
<p>移動実態・特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街地や鉄道駅周辺では徒歩や自転車利用が多い 傾斜地などのバス路線沿線を中心にバス利用が多い バス路線から離れた地域では車利用が多い 高齢者や妊産婦等は、車いす・ベビーカー等での公共交通の利用への抵抗感から、車や自転車の利用が多い 買い物活動等では、主に家族連れでは車で行きやすい市外の大規模店舗等が選択される傾向 施設循環福祉バスは障がい者や妊婦等も利用可能であることの認知が不足 	<p>課題3</p> <p>相乗的なまちの活性化を目指し、拠点など誘導すべきエリアへ移動しやすい環境を形成</p> <p>現状より</p> <p>視点 3-1: コンパクトな都市構造の形成を目指す</p> <p>上位・関連計画より</p> <p>地域拠点の形成や活性化を支援し、拠点同士をつなぐ役割</p>
<p>移動に関する困りごと</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢者や障がい者の行動範囲が狭く、移動を諦めている人が全体の1~2割程度存在 池田病院・福祉センターや体育館など五月山周辺の施設へは、バスの乗継など、行きにくさへの指摘 市民の多くは公共交通の重要性を認識しているが、一方でバス運営には楽観的に捉えられている傾向 	<p>潜在ニーズ</p> <ul style="list-style-type: none"> 北部エリアや五月山周辺などバス利用が多く便数の多いエリアでは、自動車等からバスへの転換可能性が見られる 妊娠時などにはバス利用のニーズが一定程度存在
<p>福祉バスの利用実態</p> <ul style="list-style-type: none"> 敬老会館など特定箇所への移動に対し、無料でちょうどよい手段として一定数の利用がある 利用実態やサービスの偏りが発生 路線バスと重複した区間での利用も見られる 	

3. 公共交通の目標及び基本方針

公共交通の課題を踏まえた目指すがた

前項で整理した公共交通の課題を踏まえ、15年先における公共交通の目指すがたと、実現に向けた基本的な考え方を以下に示す。

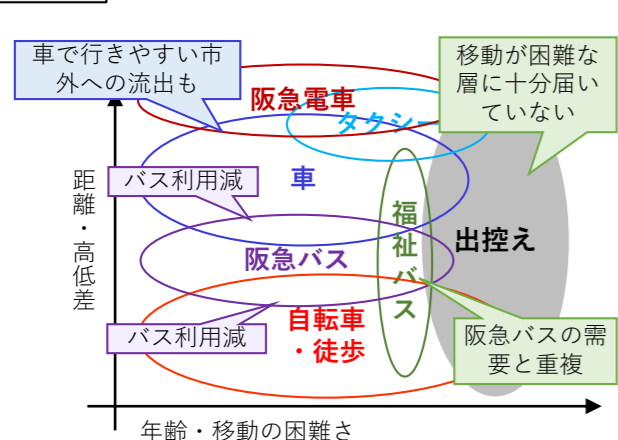
公共交通の課題（再掲）

- ①リソースの適切な活用や、多様なモードの適材適所の配置により、**様々な層の市民が移動しやすい環境の確保**
- ②行政、事業者、市民が適切かつ多様な連携・協働を行うことで、**持続性の確保に加え、利便性の向上を推進**
- ③相乗的なまちの活性化を目指し、**拠点など誘導すべきエリアへ移動しやすい環境を形成**

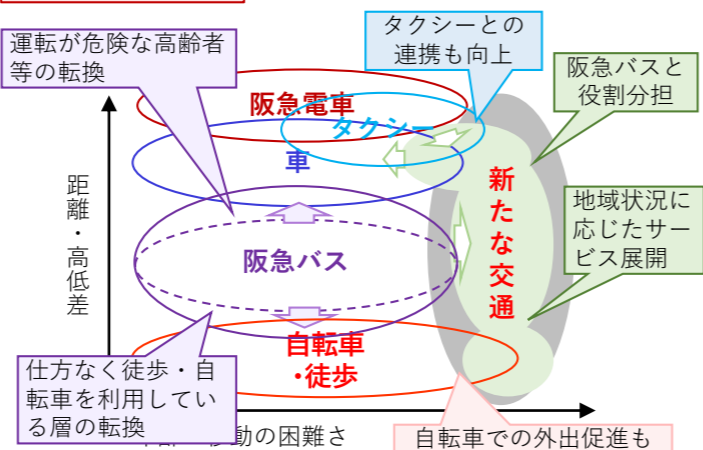
15年先の公共交通の目指すがたと、実現に向けた基本方針

- ◆施設循環福祉バスの機能も含めた新たな交通手段を検討し、**持続的な公共交通体系の構築と役割分担の調整**
- ◆各モードやリソースの**連携強化や利用促進**などにより、一つの交通機関・一つの交通事業者・一つの手法だけに頼るのではなく、**全体的・総合的な対応**を図る

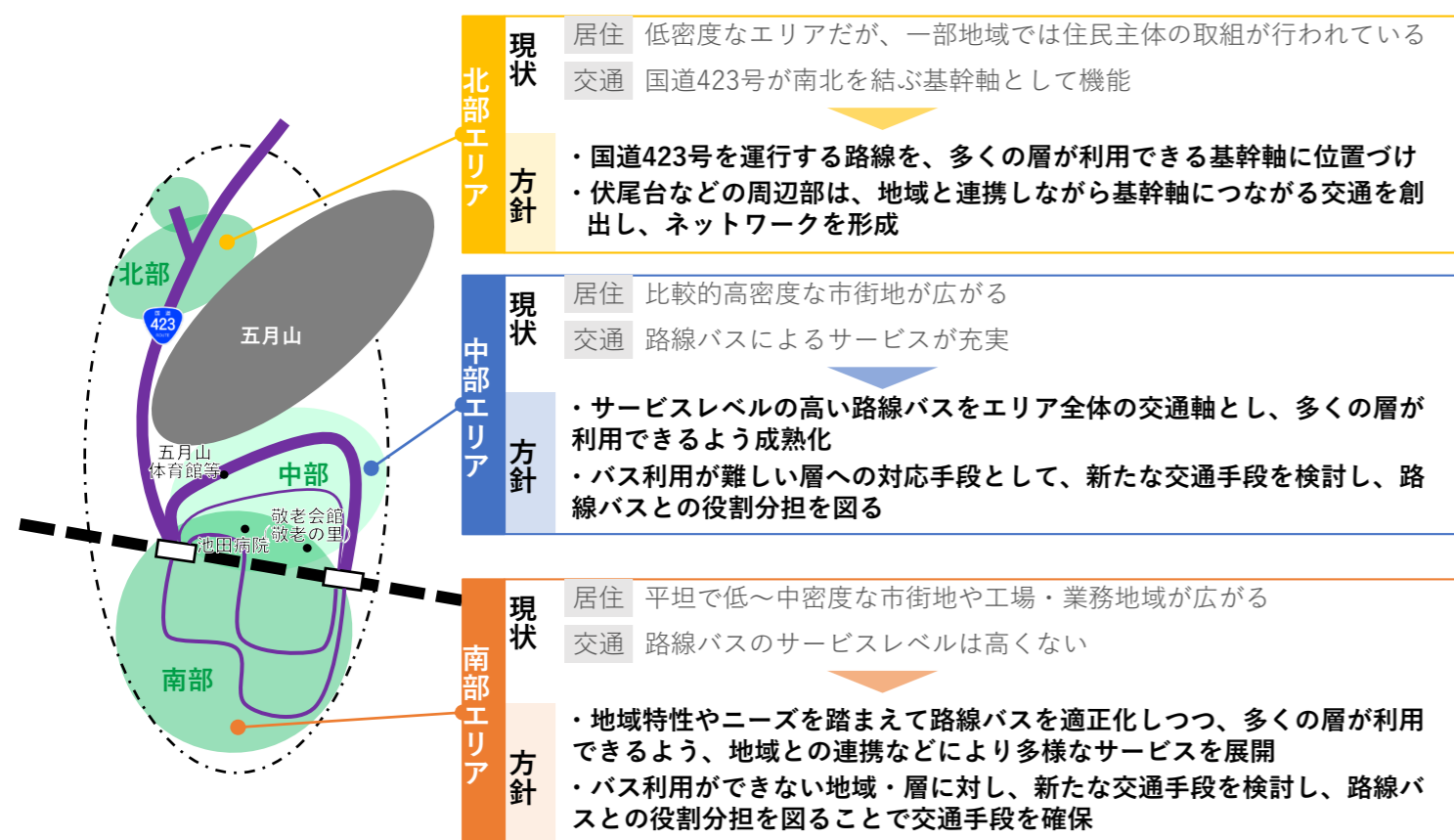
現状



目指すがた



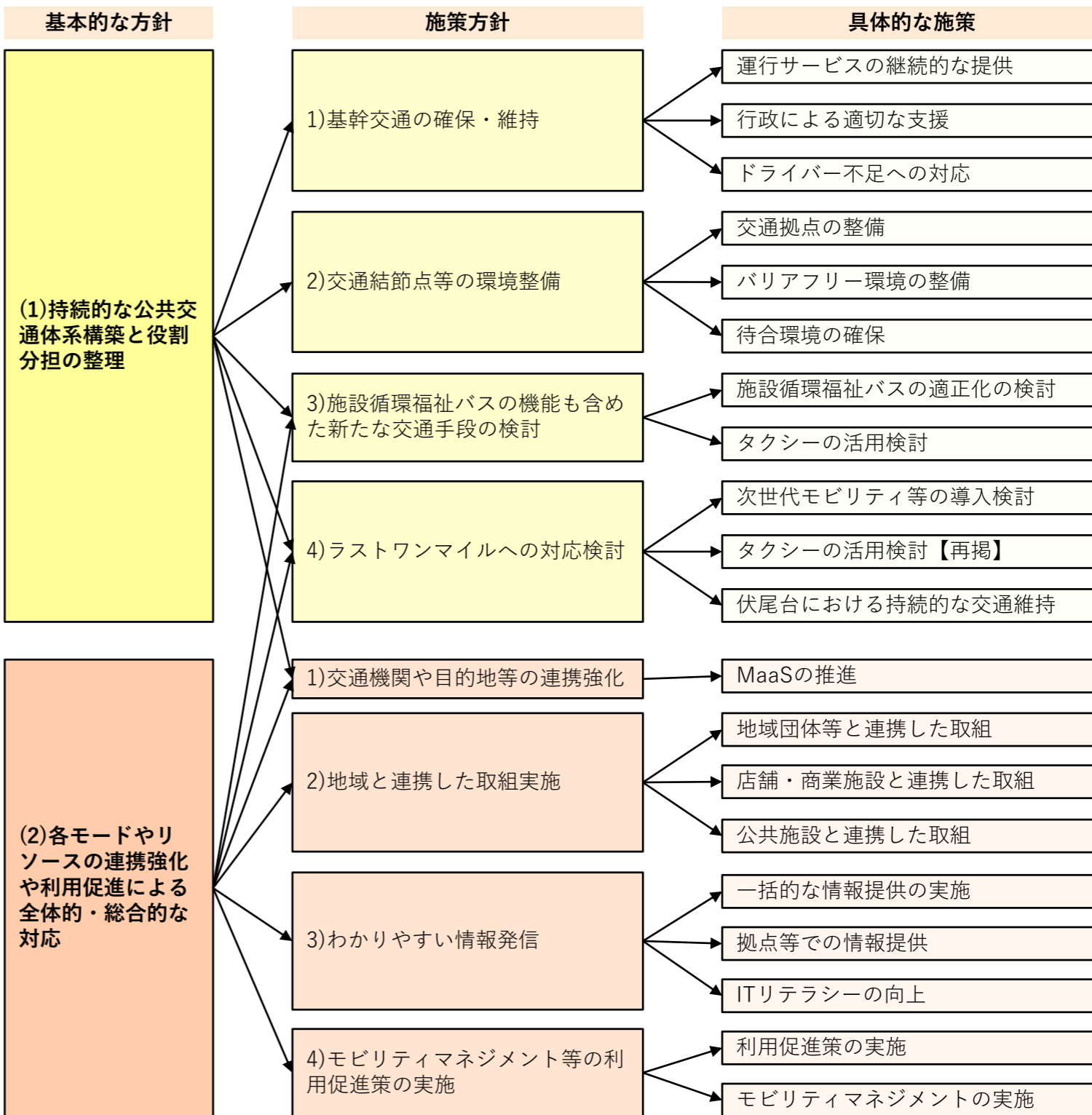
公共交通ネットワークの将来イメージ



4. 目標達成のための施策

4-1 施策体系

前章で整理した公共交通の目指すがたの実現に向けた施策体系を整理



－施策の実施時期について－

各施策について、具体的な取組時期のイメージは以下のとおりとする。

- 継続的な取組として実施・・・現在取り組んでいるものを中心に、今後も継続的に実施
- 必要に応じて適宜実施・・・社会情勢等を踏まえ、必要性を考慮した上で実施
- 短～中期的な取組として実施・・・なるべく早期の実現を目指し、第Ⅰ期計画での実施を目指す
- 中長期的な取組として実施・・・将来的な実現を目指し、第Ⅱ期から第Ⅲ期での実施を目指す

(1)持続的な公共交通体系構築と役割分担の整理

1)基幹交通の確保・維持

- ◆ 運行サービスの継続的な提供
 - ・ 阪急電鉄や阪急バス、各タクシー事業者などによる現行の運行サービスを継続的に提供し、持続的な交通体系となるよう適宜改善
- ◆ 行政による適切な支援
 - ・ 社会情勢や運行実態等を踏まえた適切な支援の実施
- ◆ ドライバー不足への対応
 - ・ 若年層対象のリクルート活動やイメージアップを図るPR活動
 - ・ 将来的な自動運転技術の導入検討

▼自動運転バスの取組例



出典：茨城県境町

2)交通結節点等の環境整備

- ◆ 交通拠点の整備
 - ・ 池田駅や石橋阪大前駅周辺のバリアフリー化やバス停設備等の高質化
- ◆ バリアフリー環境の整備
 - ・ 池田市バリアフリーマスタープランに基づき、バリアフリー環境の整備
 - ・ バリアフリーマップの作成やユニバーサルマナー研修等のソフト施策の実施
- ◆ 待合環境の確保
 - ・ バス停付近のベンチ・上屋等の待合環境整備

▼バス停周辺の施設と連携した待合環境提供の取組



出典：和歌山市地域公共交通網形成計画及び和歌山市都市・地域総合交通戦略

3)施設循環福祉バスの機能も含めた新たな交通手段の検討

- ◆ 施設循環福祉バスの適正化の検討
 - ・ 高齢者や障がい者、妊産婦等への対応など必要な機能を維持しながら、路線バスやタクシー等も含めて交通体系全体を再構築し、効果的・効率的なサービス提供方法を検討
- ◆ タクシーの活用検討
 - ・ 施設循環福祉バスの適正化に併せ、対応が難しい利用者のタクシー活用や支援策について検討

施設循環福祉バスの見直しイメージ

- ルートや停留所の見直し
- 既存のバス、タクシー等への転換支援
- 既存の運行のまま適正化(予約制、座席指定、有料化など)
- コミュニティバス・乗合タクシー等への転換
- 区域型デマンド交通への転換 など

▼AIオンデマンド交通

AIの活用

○AIによる最適な運行ルート決定

- ・ 配車予約と車両位置からAIがリアルタイムに最適な運行ルートを決するため、乗合をしつつ、概ね希望時間通り移動が可能
- ・ リアルタイムな人数分布の統計データとAIにより、移動需要の予測を進め、運行の効率性を高めることが可能

○タクシーと路線バスの中道的性質

- ・ 任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能
- ・ 個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能

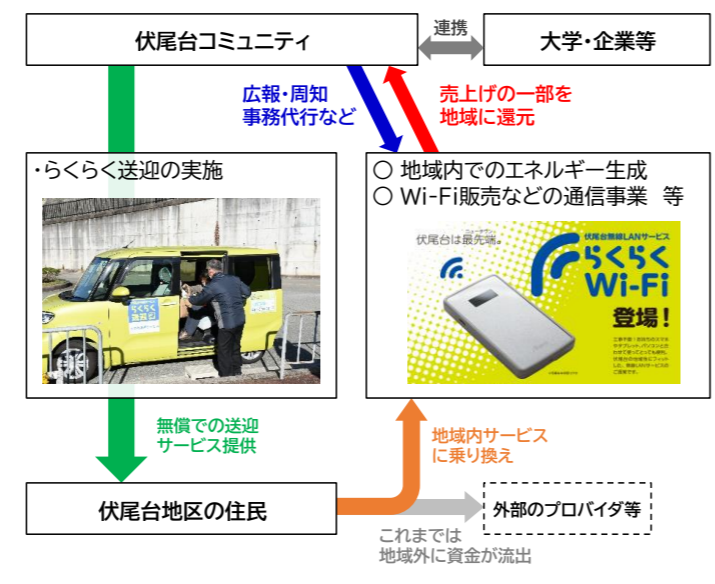
【オンデマンド交通の利用イメージ】

出典：国土交通省

4)ラストワンマイルへの対応検討

- ◆ 次世代モビリティ等の導入検討
 - ・ AIオンデマンド交通や自動運転、グリーンスローモビリティ、電動キックボードなど、先進的な移動手段の導入可能性について検討
- ◆ タクシーの活用検討【再掲】
- ◆ 伏尾台における持続的な交通維持
 - ・ 予約・配車システムの高度化や利用者利便の向上のほか、大学・企業と連携した収益事業による自律的・持続的な地域運営を図る
 - ・ 将来的な自動運転技術の導入可能性も検討

▼収益事業実施による持続運営のスキームイメージ



(2)各モードやリソースの連携強化や利用促進による全体的・総合的な対応

1)交通機関や目的地等の連携強化

- ◆ MaaSの推進
 - ・ 交通機関同士の乗継利便性向上や総合的な情報提供、利用者利便につながる連携手法等の検討 (2025年の大阪・関西万博に向けた関西MaaS推進連絡会議の動向を踏まえ活用や連携を検討)
 - ・ ICカードやGTFS等のデータ類を活用し、効果的・効率的なネットワーク構築を検討

▼GTFSを活用したバスの活性化への取組

標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP)

2017年3月に国土交通省が定めた形式
バス停の位置情報、時刻表、ルート、運賃などの複数のCSVファイルを格納したZIPファイル

GTFS-JPのオープンデータ化→バスの活性化に

スマートフォンで経路検索
インターネットでバス経路の検索が可能に

サイネージで運行案内
バス車両の現在位置情報などを組み合わせ、リアルタイムで運行情報を案内

調査・分析の基礎データ
GTFS-JPと国勢調査5次メッシュ人口を利用した、高齢者の人口分布とバスサービスの可視化の例

クリスマスバスでバスロケ単なる移動手段ではない「輸しみの公共交通」の創出と、公共交通の魅力を引き出す

出典：中津川市

3)わかりやすい情報発信

- ◆ 一括的な情報提供の実施
 - ・ 市内の公共交通マップやバリアフリーマップ等の作成、市webサイト等での情報提供
- ◆ 拠点等での情報提供
 - ・ 既存のスマートフォンアプリの周知・広報や、バスロケーションシステムの活用手法の検討、デジタルサイネージ等による情報提供の検討
- ◆ ITリテラシーの向上
 - ・ 高齢者向けスマホ教室等と連携した公共交通情報の検索方法やアプリ利用等の機会提供、公共交通に関する意識醸成のための情報発信

▼公共交通マップの例

出典：東大阪市

2)地域と連携した取組実施

- ◆ 地域団体等と連携した取組
 - ・ 地域団体と連携し、公共交通に係るイベント・サービス提供等について検討
- ◆ 店舗・商業施設と連携した取組
 - ・ 公共交通利用での来訪者に対するインセンティブ付与の取組などについて検討
- ◆ 公共施設と連携した取組
 - ・ 公共施設へのバス乗り入れや待合環境の確保、公共交通利用による来訪者へのサービス等の検討

▼協賛店でのバス利用による特典付与の取組事例

出典：河内長野市

4)モビリティマネジメント等の利用促進策の実施

- ◆ 利用促進策の実施
 - ・ 地域のお出かけ情報とセットになった企画乗車券の検討や、バスの使い方パンフレットの配布
- ◆ モビリティマネジメントの実施
 - ・ 地域団体による小学校への出前授業と連携した公共交通に関する学習や、通勤・通学者、転入者等に対する情報提供などのコミュニケーションを図るなどモビリティマネジメントの実施

▼阪急沿線アプリ

出典：阪急電鉄

▼阪急バスのノリセツ

出典：阪急バス

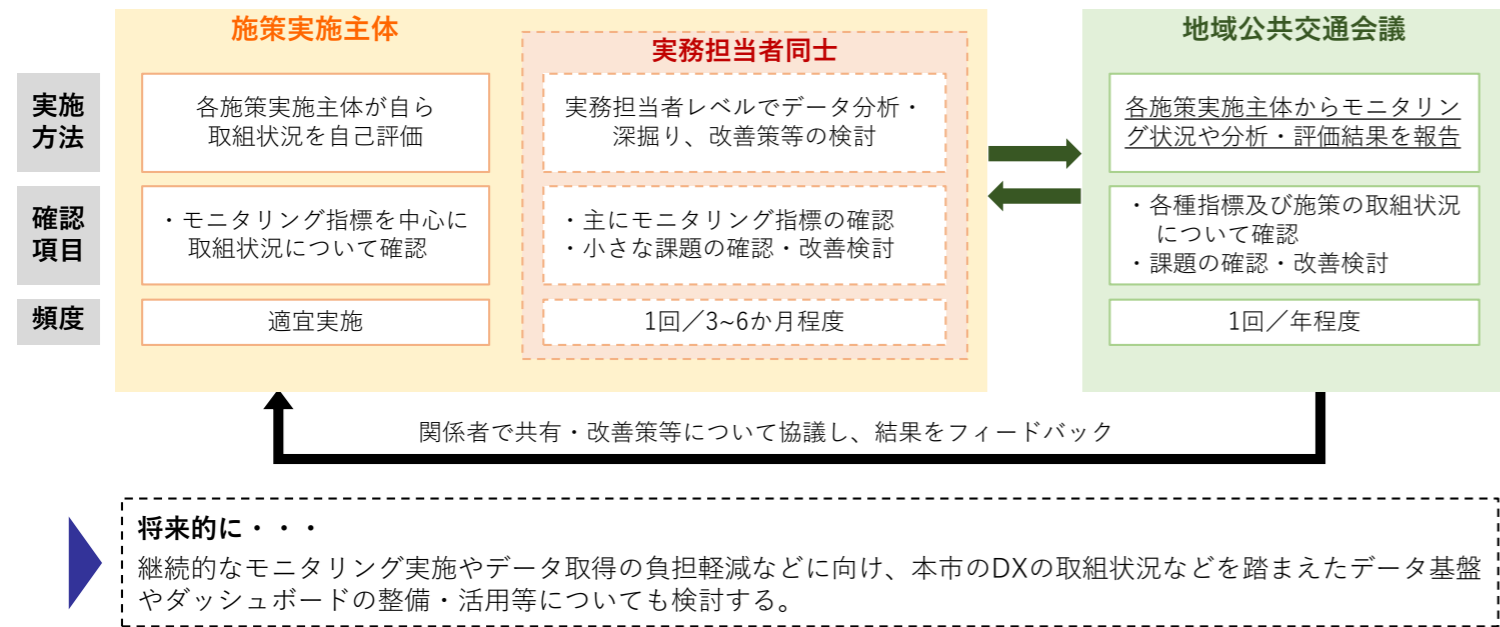
5. 計画の推進に向けて

5-1 施策推進に向けた体制

基本的な考え方

計画に位置付けた施策を着実に推進していくため、評価指標を設定した上で定期的な評価を行うとともに、継続的なモニタリングを行うこととする。なお、評価・モニタリングの実施にあたっては、計画策定主体である市だけでなく、関係者がそれぞれの役割をもってデータの提供や分析・評価を行い、地域公共交通会議の場で共有・議論し、施策推進に向けて一丸となって取り組むものとする。

評価実施方法・体制



5-2 評価指標と目標値

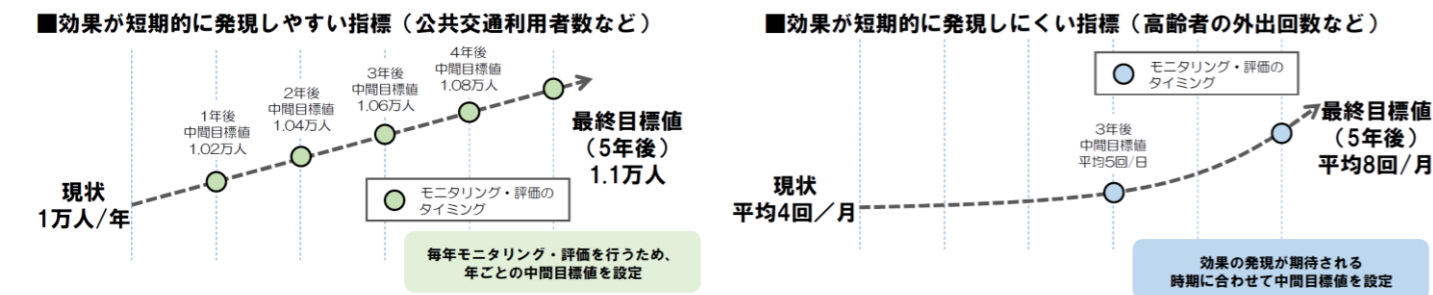
基本的な考え方

目標設定にあたっては、下記のような観点を踏まえ、持続的な交通体系の形成に資する指標を設定する。

- ・前項で示す公共交通の課題の解決につながるものであること
- ・比較的效果が発現しやすい指標と、発現までに時間を要する指標についてバランスを考慮
- ・加えて、地域の状況変化等を素早く察知すべく、より短期かつ継続的にモニタリングする指標を設定
- ・評価に係るデータ取得等の負担を考慮

効果発現時期に着目した評価指標の分類について

- ・施策によって、実施効果が短期に現れるもの(短期評価指標)と、効果発現に時間を要するものがある。
- ・各指標における目標値の設定及び評価実施時期については、このような指標の特性を踏まえて設定する



社会情勢等の影響に伴う評価指標ないし目標値の見直しについて

感染症の拡大や原油価格の高騰、その他個別の状況変化などの外的要因等により、設定した指標による評価が適切でなくなった場合には、地域公共交通会議内での協議のもと、適宜指標及び目標値を見直すなど柔軟に対応する。

評価指標及び目標値

上記の考え方を踏まえ、課題区分ごとに評価指標を示す。

なお、モニタリング指標については経過を適宜確認するものとし、目標値は設定しない。

区分	評価事項・ねらい	評価指標（案）	現況値	目標値	
短期評価指標	①様々な層が移動しやすい環境確保	公共交通を利用することのできる市民の数	市域の公共交通カバー率（鉄道駅500m、バス停300m）	83.8%	91.5%
	②持続性確保、利便性向上の推進	事業者だけではカバーできない公的な移動支援の実施状況	池田市主体により確保・提供している交通手段の利用者数	75,056人/年	95,263人/年
	③誘導すべきエリアへの移動環境形成	公共交通による拠点への往来	拠点での公共交通利用者数	池田 鉄道:44,523人/日 バス:5,581人/日 石橋 鉄道:43,377人/日 バス:2,102人/日	鉄道:58,000人/日 バス:7,200人/日 鉄道:56,000人/日 バス:2,800人/日
中長期評価指標	①様々な層が移動しやすい環境確保	市民が公共交通を不便なく利用できているか	交通の利便性に対する市民満足度	71.4%	79.1%
	②持続性確保、利便性向上の推進	高齢者が車を使わずとも生活できる状況	高齢者の免許保有率（市在住65歳以上）	42.2%	37.3%
	③誘導すべきエリアへの移動環境形成	誘導エリアの価値向上状況	路線価	池田 245千円/㎡ 石橋 245千円/㎡ 伏尾台 60千円/㎡	312.5千円/㎡ 305千円/㎡ 60千円/㎡

区分	評価事項・ねらい	評価指標（案）
モニタリング指標	地域の状況変化等を素早く察知	池田市内のバス利用者数

5-3 計画の進捗管理

下記のスケジュールに基づき評価を実施していく。

項目	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度～
事業実施	D	D	D	D	D	次期計画
モニタリング・評価	C	C	C	C	C	必要に応じて評価指標の見直し
事業実施への反映・改善	A・P	A・P	A・P	A・P	計画の見直し検討	次期計画の策定
モニタリング指標	担当者チェック	担当者チェック	担当者チェック	担当者チェック	担当者チェック	次期計画の指標
短期評価指標	評価データ	1年目中間評価	2年目中間評価	3年目中間評価	4年目中間評価	5年目評価期末評価
中長期評価指標			3年目中間評価			5年目評価期末評価

指標・目標値の再設定

着実にPDCAサイクルを回していくために・・・

- ◆国への評価結果の提出
活性化再生法第7条の2第2項に基づき、評価結果についてとりまとめ、国土交通大臣に提出。
- ◆評価結果の公表
評価結果について本市HPにおいて公表する。