

評価指標の設定について（案）

■評価指標設定の考え方

- ・第2章及び第3章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
- ・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

■設定する指標の種類

- ①モニタリング指標：ICカード等によるバス利用状況や、毎月更新される推計人口のように、比較的短期間・定期的にデータが取得でき、日常的に状況を確認できるようなものをイメージ
- ②短期評価指標：人口カバー率やバリフリ率など、少し調査/作業して評価するもの（アウトプット）
- ③中長期評価指標：免許返納率や地価の上昇など、効果が徐々に出てくるもの（アウトカム）

■設定する評価指標の個数について

- パターン1：3つの課題区分ごとに①モニタリング指標、②短期評価指標、③中長期評価指標を1つずつ設定する（計9個の指標を設定）
- パターン2：①モニタリング指標は全体で1つとし、②短期評価指標、③中長期評価指標は課題区分ごとに設定する（3課題×2指標+1モニタリング指標=計7個の指標を設定）

■評価指標（案）

| 課題区分 | 評価事項・ねらい | 評価指標（案） | 指標区分 | 設定にあたっての課題等 |
|----------------------------|------------------------|---|-----------|--|
| 1.様々な層の市民が移動しやすい環境の確保 | 持続的な交通サービスを提供状況 | ○市域内のバス運行便数 | ①モニタリング指標 | 単に増価させればよいというものではないため、目標値の設定には留意が必要 |
| | | ○特定系統のバス運行便数 | ①モニタリング指標 | |
| | | ○公共交通の沿線人口 | ②短期評価指標 | 距離圏の取り方を要検討 |
| | 公共交通を利用することのできる市民の数 | ○人口カバー率 | ②短期評価指標 | |
| | 障がい者等多様な層の公共交通利用への対応状況 | ○バリアフリー設備等整備率 （車両/駅/ホームドア/多言語化/UD タクシーなど） | ②短期評価指標 | バリアフリー基本構想等との整合が必要 |
| 高齢者が安心して使える公共交通の確保状況 | ○高齢者の免許返納率 | ③中長期評価指標 | — | |
| 2.持続性確保、利便性向上の推進 | 生活路線の持続性/確保状況 | ○特定系統の利用者数 （池田～伏尾台、池田～神田～豊島～石橋など） | ①モニタリング指標 | — |
| | | ○特定系統の収支状況 （池田～伏尾台、池田～神田～豊島～石橋など） | ②短期評価指標 | 交通事業者にとって不利益とならない出し方を調整することが必要 ⇒単なる収入/経費でなく、燃料費等の外的要因を考慮する方法を検討 |
| | 地域と連携した取組の推進状況 | ○地域との連携数（地域主体の取組/店舗連携/公共施設連携など） | ②短期評価指標 | — |
| | 地域における経済活動の活性化状況 | ○地域の商店街の売上げ/従業者数 | ③中長期評価指標 | — |
| 3.拠点など誘導すべきエリアへ移動しやすい環境の形成 | 誘導すべきエリアへの公共交通利用状況 | ○主要施設の最寄りバス停の利用者数 （池田市役所前、文化会館前、伏尾台センターなど） | ①モニタリング指標 | ICカードデータの蓄積・集計等の作業負担軽減を検討 |
| | 拠点間の利便性確保 | ○阪急電鉄の運行便数 | ②短期評価指標 | 単に増価させればよいというものではないため、目標値の設定には留意が必要 |
| | | ○拠点間を結ぶバス路線の運行便数 （石橋～池田、伏尾台～池田、呉羽の里～石橋など） | | |
| | | ○拠点間の移動人数（幹線区間のバス停間 OD など） | | |
| | 誘導エリアの価値向上状況 | ○居住誘導区域の人口 | ③中長期評価指標 | ※住民基本台帳データの活用は可能？ |
| | | ○都市機能誘導区域内の誘導施設の立地状況 | | |
| ○地価公示価格、路線価 | | — | | |