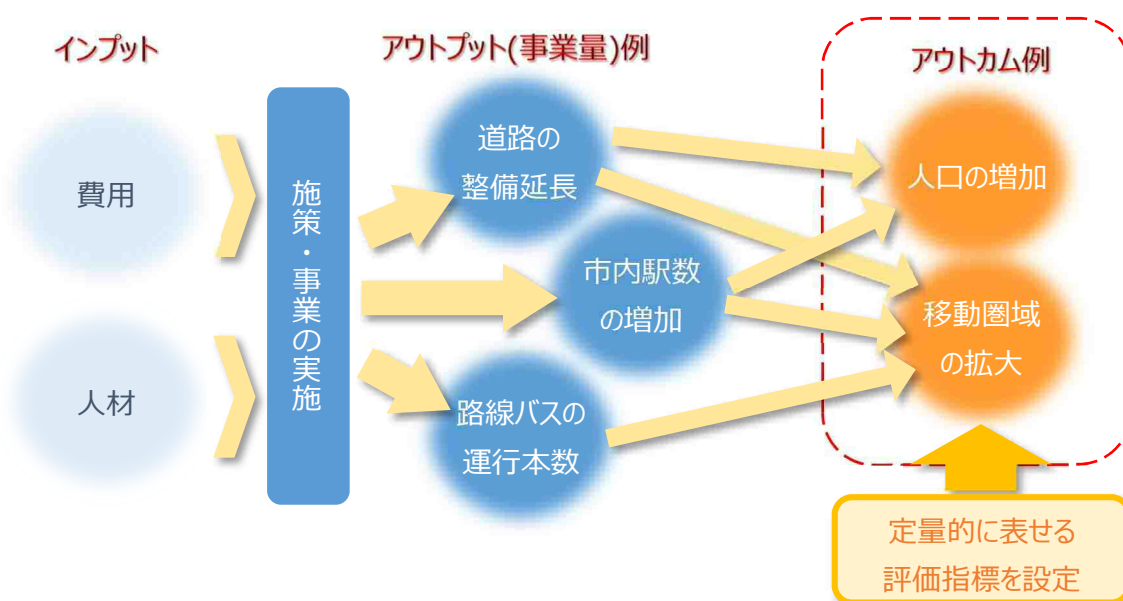


5 東大阪市総合交通戦略の評価指標

5.1 評価指標の考え方

施策・事業の実施にあたり、今後これら进行评估する必要があります。手法としてはアウトカムを評価する事が一般的であり、施策・事業実施の際に投資する費用や人材がインプット、実施の結果、事業量としての成果がアウトプットとなります。これらのアウトプットによりもたらされる効果をアウトカムと呼び、このアウトカムを客観的かつ定量的に評価する指標を設定します。また、設定にあたっては、施策方針ごとに評価指標を定め、市民に対するわかりやすさ、目標に対する説明力、データ入手の容易性と継続性、交通のほかの広い視点の4項目について留意します。



5.2 施策方針ごとの評価指標

5.2.1 施策方針1の評価指標

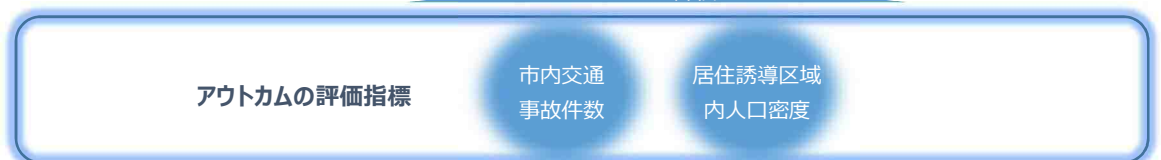
施策方針1「安全・安心で便利な交通環境の確保」については、市民生活を守り居住を誘導する施策を中心に構成されていることから、前章において整理した優先度の検証において評価項目として挙げた「安全性の確保」「快適性の維持」「利便性の向上」を施策・事業実施のアウトカムとし、これら进行评估する指標を設定します。

| 施策方針1 | 安全・安心で便利な交通環境の確保 | | |
|---------|---------------------------|-----------------------|------------------------|
| 施策パッケージ | 1-1 誰もが利用しやすい 駅周辺環境の整備 | 1-2 安全・安心な交通環境 の実現 | 1-3 主要道路の自動車 混雑度の低下 |

市民生活を守る施策の展開



アウトカムを評価



5.2.2 施策方針2の評価指標

施策方針2「公共交通機関の更なる利便性の向上」については、都市の発展に寄与する施策を中心に構成されており、「賑わいの創出」「民間開発の誘発」「交流人口の増加」のアウトカムに対し評価指標を設定します。



5.2.3 施策方針3の評価指標

施策方針3「市民生活を支える持続可能な交通システムの構築」については、社会全体の利益となる施策を中心に構成されており、「効率的な移動」「交通需要の創出」「健康の増進」のアウトカムに対し評価指標を設定します。



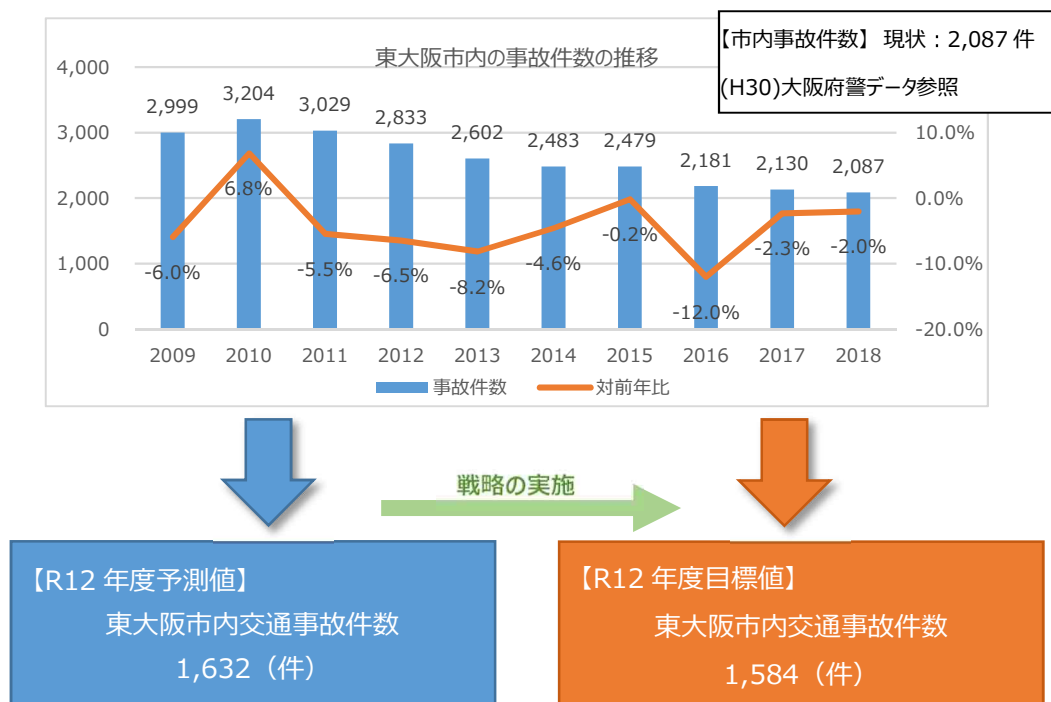
5.3 評価指標の目標値

施策・事業の実施による本戦略の目標年次である令和12年（2030年）度の予測値を算出し、それに対する目標値を設定します。目標値の設定の考え方は、基本的には何もしなかった場合もしくは単独で施策等を実施した場合の数値に対し、本戦略に基づき施策をパッケージ化して実施した場合の数値を設定いたします。

5.3.1 各指標の目標値の設定

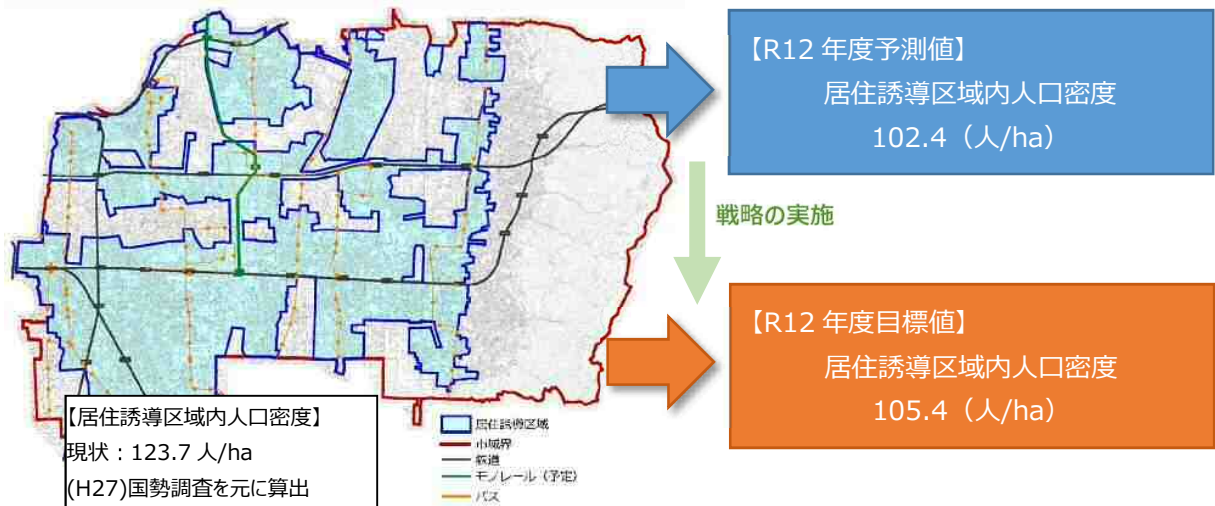
①市内交通事故件数

近年の交通事故件数は減少傾向にあり、平成30年（2018年）度の事故件数は2,087件となっています。今後、年間2%の減少率が続いたと仮定した場合、令和12年（2030年）度の予測値は1,632件となります。この予測に対し本戦略を実施した場合、自動車から公共交通機関へ利用者の転換を図り、自動車交通量を減らすことが期待できるため、交通事故件数をさらに減少させることが可能であることから、令和12年（2030年）度の目標値を1,584件とします。



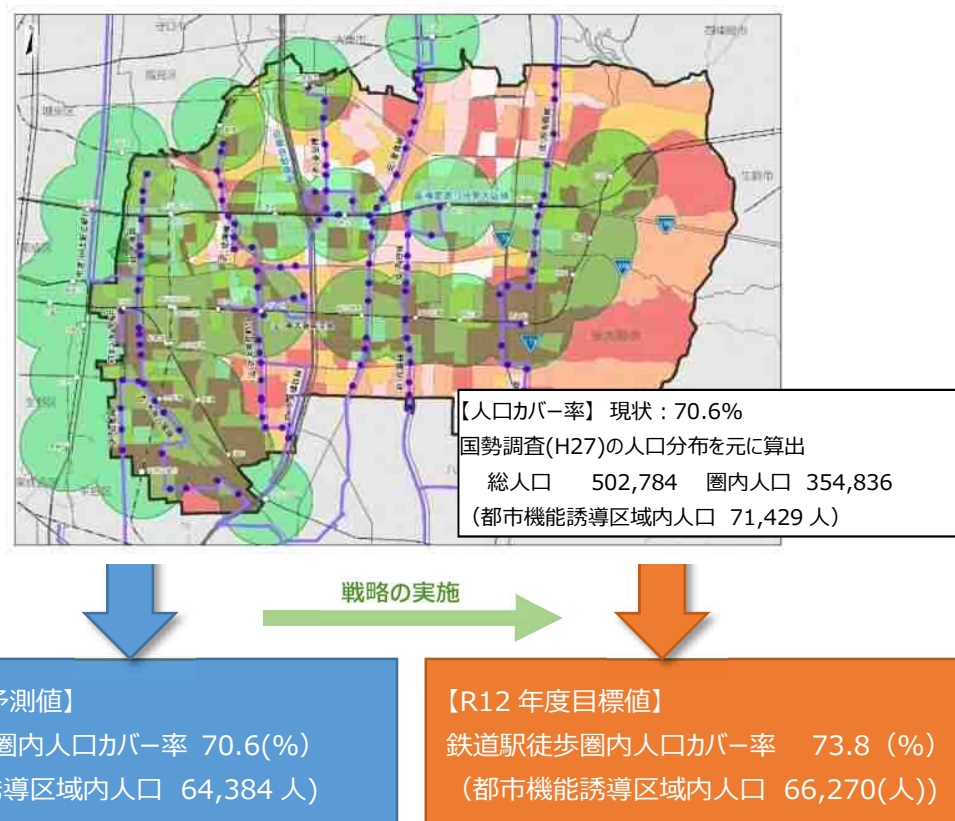
②居住誘導区域内人口密度

本市では持続可能な都市経営を目的に東大阪市立地適正化計画を策定し、居住誘導区域や都市機能誘導区域を定めています。平成27年（2015年）度現在で居住誘導区域内人口密度は123.7人/haですが、国立社会保障・人口問題研究所の予測では今後人口減少が加速的に進み、令和12年（2030年）度には102.4人/haまで減少すると予測されています。この予測に対し、東大阪市立地適正化計画では、本戦略に基づいた交通施策の実施などにより、居住誘導区域内人口密度を105.4人/haまで引き上げることを目標としています。よって、本戦略においても、この目標値を評価指標の目標値として設定します。



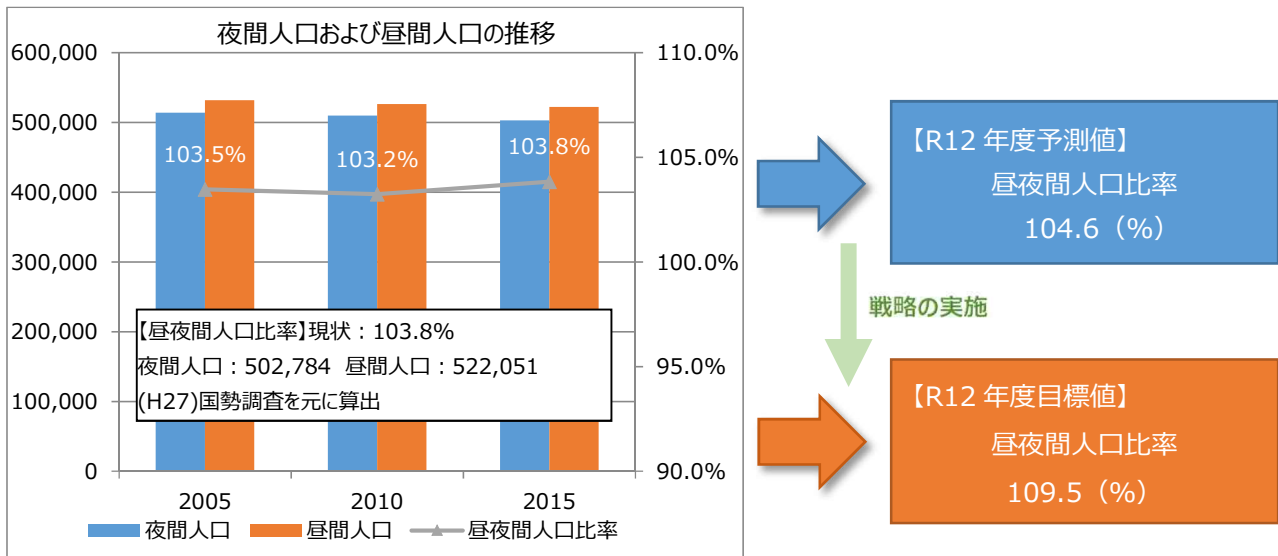
③鉄道駅徒歩圏内人口カバー率（都市機能誘導区域内人口）

平成 27 年（2015 年）の国勢調査を元に算出した本市の鉄道駅徒歩圏（半径 800m）内の人口カバー率は 70.6%となっています。国立社会保障・人口問題研究所の人口予測を元に予測値を算出していますが、人口減少は市内一律に減少すると予測しているため、令和 12 年（2030 年）のカバー率は 70.6%のままとなります。これに対し、本戦略を実施することで、鉄道駅徒歩圏内人口カバー率を 73.8%に高めることを目標とします。また、補完する指標として、都市機能誘導区域内人口を設定しており、現状の 71,429 人に対し、目標値を 66,270 人に設定し、減少幅を縮減していきます。



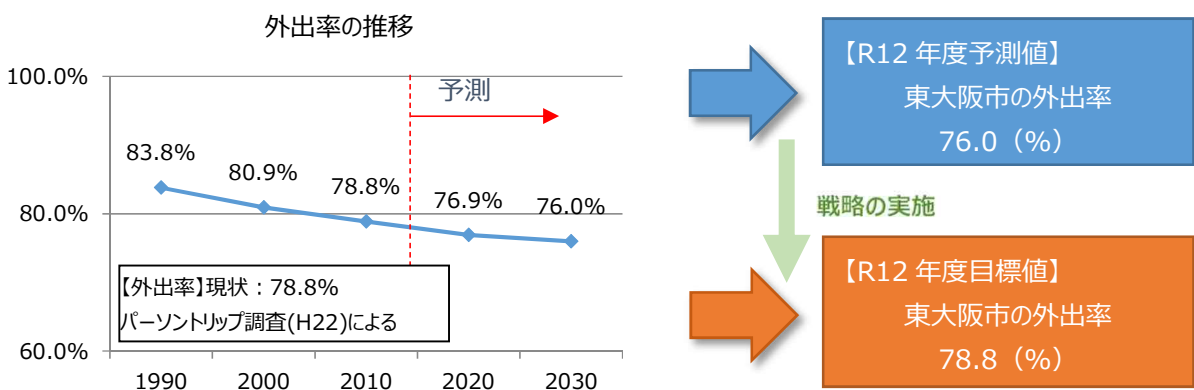
④昼夜間人口比率

本市の昼間人口は夜間人口よりやや多く、平成 27 年(2015 年)の昼夜間人口比率は 103.8% となっています。国立社会保障・人口問題研究所の人口予測を元に令和 12 年(2030 年)の昼間人口および夜間人口を予測すると、昼夜間人口比率は 104.6%となります。この予測値に対し、本戦略を実施することで、市内の就業人口、就学人口について現在の水準を維持し、昼間人口の減少を抑えることで、昼夜間人口 109.5%まで高めます。



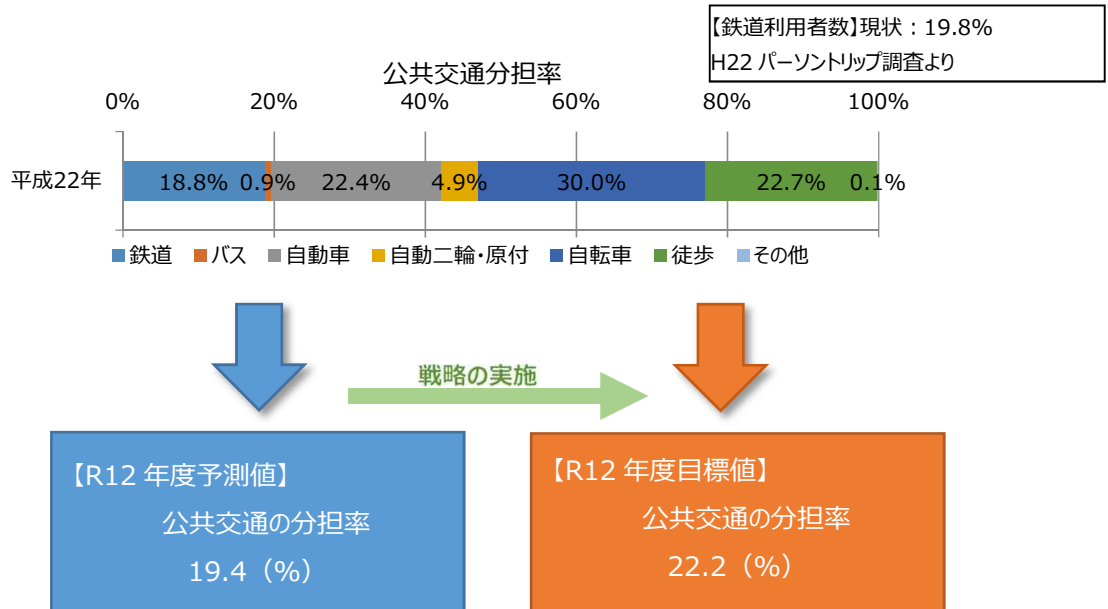
⑤外出率

本市の外出率は年々減少しており、平成 22 年(2010 年)の外出率は 78.8%となっています。このまま人口減少、高齢化が進行すれば、外出率はさらに減少し、令和 12 年(2030 年)の予測では 76.0%となります。この予測に対し、本戦略の実施により鉄道のみならず、バスやタクシーの利便性向上を図ることで外出機会の創出につなげ、現状の外出率を維持することを目標とし 78.8%を目標値とします。



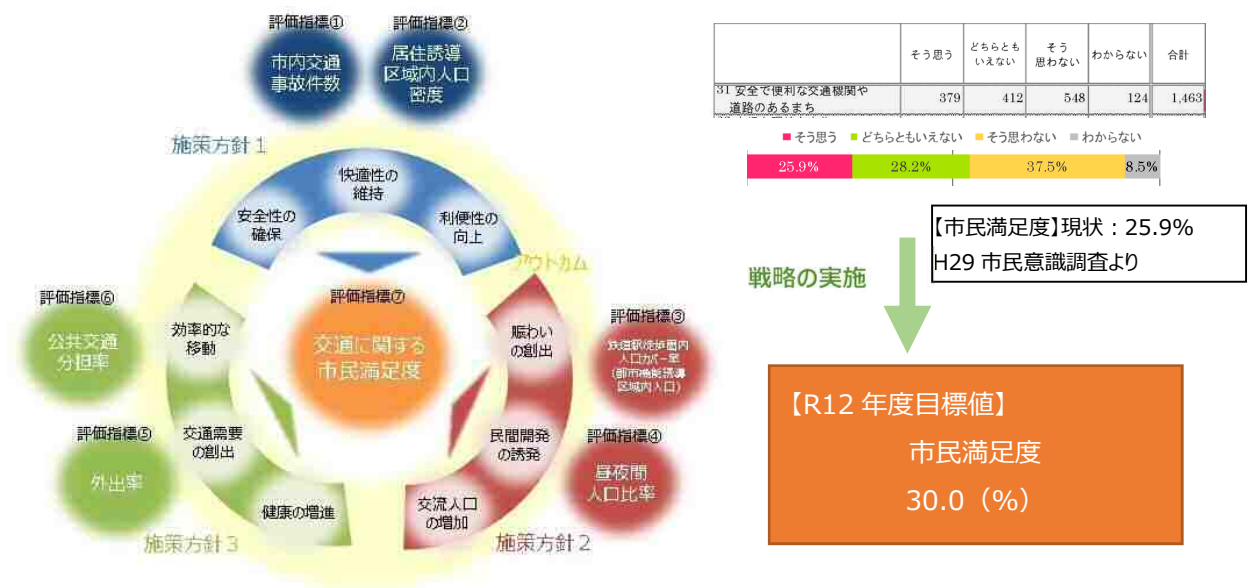
⑥公共交通分担率

パーソントリップ調査によると本市の交通分担率は、鉄道、バス、タクシーを合わせて19.8%となっています。近年、高齢者の自動車利用が増えているため、高齢者が増加する社会情勢により、令和12年の公共交通の分担率は19.4%に減少することが予測されます。この予測に対し、鉄道を中心としたまちづくりにより、鉄道利用者を維持すること、またバスやタクシーの利便性向上による需要を創出し、自動車からの転換を図ることで、交通分担率を22.2%まで増加させることを目標とします。



⑦市民満足度

特定の施策方針ではなく、すべての施策方針におけるアウトカムを評価する指標として市民満足度を設定します。平成29年の市民意識調査では、安全で便利な交通機関や道路のあるまちに対する満足度は25.9%となっており、30.0%まで高めることを目標とします。



5.3.2 目標値一覧

本戦略の評価指標および目標値を下表のとおり設定します。

| 施策方針 | 評価指標 | 現況値 | 目標（目標値） （2030年） | 確認手法 |
|------|--------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|-----------------------|
| ① | 市内交通事故件数 | 2,087件 (2018年) | 減少（1,584件） | 大阪府警資料 道路管理室資料 |
| ① | 居住誘導区域内人口密度 | 123.7人/ha (2015年) | 減少緩和 (105.4人/ha) | 国勢調査 都市計画室資料 |
| ② | 鉄道駅徒歩圏内人口カバー率 (都市機能誘導区域内人口) | 70.6%(71,429(人)) (2015年) | 増加（73.8%） (減少緩和 66,270(人)) | 国勢調査 公共交通課資料 |
| ② | 昼夜間人口比率 | 103.8% (2015年) | 増加（109.5%） | 国勢調査 |
| ③ | 外出率 | 78.8% (2010年) | 維持（78.8%） | パーソナリティップ調査 市政世論調査 |
| ③ | 公共交通分担率 | 19.8% (2010年) | 増加（22.2%） | パーソナリティップ調査 |
| ①②③ | 市民満足度 | 25.9% (2017年) | 増加（30.0%） | 市民意識調査 市政世論調査 |