

政策番号	20	政策分野	歩くまち
------	----	------	------

基本方針	市民、事業者、行政が一体となって「歩いて楽しいまちづくり」を推進することにより、クルマを重視したまちとくらしを、京都にふさわしい「歩く」ことを中心としたまちとくらしに力強く転換していく。
------	---

担当局	都市計画局	共管局	建設局，交通局
-----	-------	-----	---------

政策に関する主な分野別計画等	「歩くまち・京都」総合交通戦略 京都市高速鉄道事業経営健全化計画 京都・新自転車計画
----------------	--

政策の評価

1 客観指標評価

政策の客観指標評価		23年度 評価値	32年度 目標値	27 年度	28 年度	29年度評価				
						前回数	最新値	目標値	達成度	評価
1	公共交通機関について残念と評価した割合(%)	12.6	6.3	d	a	8.5	12.3	9.1	64.8%	c
2	放置自転車台数(台)	4,200	0	a	a	370	337	582	142.1%	a
				b	a					b

施策の客観指標評価		評価		
施策番号	施策名	27年度	28年度	29年度
2001	世界トップレベルの使いやすさをめざした公共交通の再編強化(1指標)	a	a	a
2002	歩く魅力を最大限に味わえるような歩行者優先のまちづくり(1指標)	b	b	b
2003	歩いて楽しいくらしを大切にするライフスタイルへの転換(「スローライフ京都」大作戦)(1指標)	a	a	b
2004	地下鉄の魅力向上とまちづくりへのさらなる活用(1指標)	a	a	a
2005	歩行者と共存可能な自転車利用の促進(1指標)	a	b	b
(5施策平均)		a	a	a

政策の客観指標総合評価 (政策の客観指標評価: 施策の客観指標評価=1:0.5)	27年度	28年度	29年度
	a	a	a

2-1 市民生活実感評価

番号	設問	評価		
		27年度	28年度	29年度
1	京都では、過度な自動車利用を控え、歩くことを中心としたライフスタイル(くらし方、生き方)が大切にされている。	c	c	c
2	京都での移動には、公共交通が便利である。	b	b	b
3	歩いてこそ魅力を満喫できるまちとなっている。	b	b	a
4	まちなかや観光地において、自動車による渋滞が減っている。	d	d	d
5	地下鉄、市バスは、市民生活に役立っている。	a	a	a
6	駐輪場の整備や自転車の利用マナーの向上により、自転車と歩行者が共存できている。	d	c	c
政策の市民生活実感調査総合評価		c	b	b

2-2 政策の重要度(27政策における市民の重要度)

27年度		28年度		29年度	
順位	%	順位	%	順位	%
22	74.0%	22	71.9%	20	76.1%

3 総合評価

B	政策の目的がかなり達成されている		
【客観指標総合評価】 ☑ b評価以上であり、施策の効果が客観指標に表れている。 □ c評価以下であり、次の原因が考えられる。		28年度	B
【市民生活実感調査総合評価】 ☑ b評価以上であり、施策の効果が市民の実感に表れている。 □ c評価以下であり、次の原因が考えられる。			
【総括】 ・政策の客観指標総合評価がa評価、市民生活実感調査総合評価がb評価であるが、この政策を構成する施策の総合評価にC評価が、客観指標や市民の実感にc、d評価が含まれるため、総合評価はB評価となった。 ・地下鉄・市バス等の公共交通の利便性向上により利用者数が増加していること、及び、総合評価が4年連続B評価であることから、「歩くまち・京都」の取組は一定浸透していると考えられる。		27年度	B

今後の方向性の検討

<この政策を構成する施策とその総合評価(客観指標評価+市民生活実感評価)>

施策番号	施策名	総合評価		
		27	28	29
2001	世界トップレベルの使いやすさをめざした公共交通の再編強化	B	B	B
2002	歩く魅力を最大限に味わえるような歩行者優先のまちづくり	B	B	B
2003	歩いて楽しい暮らしを大切にするライフスタイルへの転換(「スローライフ京都」大作戦)	B	B	B
2004	地下鉄の魅力向上とまちづくりへのさらなる活用	A	A	A
2005	歩行者と共存可能な自転車利用の促進	C	C	C

<今後の方向性>

- ①世界トップレベルの使いやすさをめざした公共交通の再編強化
 - ・バリアフリー化を推進し、公共交通の利用を促進するため、平成29年度は新たに西大路駅(JR西日本)のバリアフリー化整備に着手する。
 - ・また、交通事業者等と連携し、公共交通の利便性を向上させる施策や、ネットワークの構築等を実施し、京都に住まい、また京都を訪れる全ての人が安心・安全、快適・便利に利用できる公共交通を構築する。
- ②歩く魅力を最大限に味わえるような歩行者優先のまちづくり
 - ・まちなかや観光地における自動車渋滞の解消を目指し、パークアンドライドの更なる拡充、定着化をはじめ、自動車利用の抑制策を推進するなど、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の実現に向けて、都市計画をはじめ、環境、福祉、教育、景観、産業などの幅広い分野の政策と融合した取組を進める。
- ③歩いて楽しい暮らしを大切にするライフスタイルへの転換
 - ・ライフスタイルの転換をひとりひとりに促すため、「スローライフ京都」大作戦(プロジェクト)を継続して推進し、自らの行動を振り返り、行動をどのように変えるかを考えるきっかけとなる機会や情報を、様々な媒体を活用しながら、家庭、学校、職場や観光客などに提供することにより、市民、観光客と一体となって過度な自動車利用を抑制する。
- ④地下鉄の魅力向上とまちづくりへのさらなる活用
 - ・新たな目標として「地下鉄・市バスお客様1日80万人」を掲げ、民間団体にも参画いただく新組織「チーム『電車・バスに乗るっ!』」により、地下鉄・市バスに加え、民間の鉄道やバスも含めた公共交通を活用した取組を実践することで、市民の皆様とともに「歩くまち・京都」や「健康長寿のまち・京都」の更なる推進に寄与していく。
- ⑤歩行者と共存可能な自転車利用の促進
 - ・京都市内の鉄道駅周辺において、「民間自転車等駐車場整備助成制度」の活用等により、更なる駐輪施設の整備を目指す。
 - ・自転車と歩行者の共存が課題となっていることから、上記施設整備と合わせ、自転車走行環境の整備や自転車利用者のルール・マナーの啓発の推進により、危険な自転車利用や放置自転車を減少させ、安心・安全で快適な歩行空間の確保を目指す。

政策名	20	歩くまち
指標名	公共交通機関について残念と評価した割合（％）	
担当部室	歩くまち京都推進室	連絡先 222-3483
1 指標の説明 観光客へのアンケートで公共交通機関について「残念」と回答した割合		
2 指標の意味 本市の公共交通状況に対する観光客の不満の割合を示す指標		3 算出方法・出典等 出典：京都観光総合調査
4 数値		
10年後（平成32年度）の目標値（％）	平成24年度評価値 12.6	平成32年度目標値 6.3 根拠 現況値（平成23年度）から半減
	前回数値 27年度 8.5	最新数値 28年度 12.3 推移 3.8ポイント増 単年度目標値 数値 9.1 根拠 平成23年度数値（12.6％）より毎年0.7％減少 達成度 64.8%
	全国順位	中長期目標 数値 6.3% 目標年次 32年度 達成度 4.8% 根拠 現況値（平成23年度）から半減 備考
5 評価基準 単年度目標値の達成度が a：100％以上 b：80％以上100％未満 c：60％以上80％未満 d：40％以上60％未満 e：40％未満		6 基準説明 公共交通機関について「残念」と回答した割合について、100％以上の場合を最高のaとし、以下20％刻みで設定した。
		7 評価結果 27 28 29 d a c

指標名	放置自転車台数（台）	
担当部室	自転車政策推進室	連絡先 222-3565
1 指標の説明 京都市内の鉄道駅周辺における放置自転車の台数		
2 指標の意味 「歩くまち・京都」の実現に向けた進捗状況を示す指標		3 算出方法・出典等 出典：事業担当課調べ
4 数値		
10年後（平成32年度）の目標値（％）	平成23年度評価値 4,200	平成32年度目標値 0 根拠 平成32年度までに放置自転車台数を0台とする（当初の最終目標を達成したため新たに設定）。
	前回数値 27年度 370	最新数値 28年度 337 推移 33台減 単年度目標値 数値 582 根拠 平成25年度の実績値（1,019台）から平成32年度目標値（0台）まで均等に減少するものとして単年度目標値を設定 達成度 142.1%
	全国順位	中長期目標 数値 備考
5 評価基準 単年度目標値に対する達成率 a：100％以上 b：90％～100％未満 c：80％～90％未満 d：70％～80％未満 e：70％未満		6 基準説明 単年度目標値の達成度が100％以上の場合を最高のaとし、以下10％刻みで設定した。
		7 評価結果 27 28 29 a a a