

「歩くまち・京都」総合交通戦略（改定版） 数値目標案

現戦略 数値目標

- 公共交通を十全に活用しつつ、歩く魅力を最大限に満喫できるように、非自動車（徒歩・公共交通・自転車）分担率において、世界の同規模の大都市の中で最高水準を目指す
 - ◇ 市民生活を支える物流やタクシー、高齢者や障害のある方の移動手段等を考慮すると、単に自動車を抑制するのではなく、適正なバランスを設定する必要あり
 - ◇ この目標達成のためには、都市構造の見直しも含めてクルマの位置付けを総合的に見直すことが必要



【具体的な目標値】

非自動車分担率:80%超 ⇒ 策定当時の最新値は約72% (H12近畿圏PT調査)

【前回の審議会における御意見】

- 現状の非自動車分担率に関する目標設定について
 - ・ 非自動車分担率80%という設定は、甘いのではないか（目標設定値を変えるべきではないか）。
 - ・ 非自動車分担率80%の中身（内訳）も検討した方が良くはないか。
 - ・ データの取り方の明確化が必要である。
- 新たな目標値の設定の必要性について
 - ・ 健康長寿全般に関わる項目を、目標像や指標に入れられるとより良いのではないか。
“歩く”というアウトカムを評価することも検討してほしい。
 - ・ 「何のために歩くのか」「だれがどのように歩くのか」ということを踏まえ、公共交通利用に対する満足度やライフスタイルへの影響等、心理的な指標の計測が必要ではないか。
 - ・ 歩いて“楽しい”かどうかということの数値化し、目標にする必要があるのではないか。



戦略(改定版) 数値目標案

□ 非自動車分担率

⇒ 「人と公共交通を優先」「クルマは“かしこく”使う」方針は今後も継続して取り組むべきことであり、現戦略に掲げる目標が未達成の状況であることを鑑み、現戦略と同じく、高水準の非自動車分担率達成を目指す

⇒ 目標値:80%超

(内 訳:自動車20%未満,鉄軌道20%,バス10%,徒歩・二輪50%超)

□ 新たな数値目標(例)

⇒ 総合交通戦略(改定版)に基づく取組が、まちと暮らしに与える効果を幅広い観点から検証

⇒ 指標(例)を参考にアイデア出しを行い、第3回審議会で詳細を検討

【指標(例)】

指標(例)	目指す値	他都市における各指標の視点	数値算出方法(例)
市民の外出率 (休日)		<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の外出しやすさの向上 (川崎市) 市民生活を支える持続可能な交通システムの構築(東大阪市) 安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境(さいたま市) 	<ul style="list-style-type: none"> ・パーソントリップ調査(川崎市,東大阪市,さいたま市) ・市政世論調査(東大阪市)
公共交通利用に関する満足度/移動に関する満足度		<ul style="list-style-type: none"> ・自動車から公共交通機関への転換を促進(札幌市) ・安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境(さいたま市) 	<ul style="list-style-type: none"> ・市民意識調査(札幌市) ・WEBアンケート調査(さいたま市)
市民1日当たりの歩行量 (歩数)		<ul style="list-style-type: none"> ・歩いて暮らせるまちづくりの視点 (国土交通省) ・「健康づくり」の視点からの「歩くまち」の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート調査