

【現戦略の指標及び目標数値】

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

【現在の状況】

非自動車分担率 約78%（令和元年）←改定後の総合交通戦略における基準値とする。

【これまでの審議会での御意見】（赤字は第2回審議会においていただいた内容）

■ 非自動車分担率に関する目標数値の設定について

- 非自動車分担率80%という設定は甘いのではないか。
- 直近の調査結果をベースとしたうえで、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を加味した目標設定とすべきである。
- 非自動車分担率80%の中身（内訳）も検討した方がよいのではないか。
- データのとり方を明確にする必要がある。
- 目標数値については、どのような交通・移動の状況が前提となっているかを踏まえて検討する必要がある。
- 自動車を使わざるを得ない状況にある人も一定数おられることを考慮し、客観的な数値を基に、現実性のある値にすべき

■ 新たな指標の設定について

- 健康長寿に関わる項目を、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つつ、公共交通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」を心理的指標として設定する必要があるのではないか。また、歩行量、歩行パターンや消費者行動など、数値によって捉えることも可能ではないか。
- 市民のフレイル対策の観点から、歩行量だけでなく、運動行動を促進する指標、高齢者の外出回数や、楽しく出かけられているのかといった、外出に対する満足度も指標として考えられる。

■ 指標の設定項目について

- 3つの柱の施策に対応する指標が必要ではないか。

【指標・目標数値の考え方】

■ 指標

- 取組全般の状況を、端的・象徴的に示しているデータ
- 定期的にモニタリングができるよう、継続的かつ容易に取得可能なデータ

■ 目標数値

- 「取組を推進し、努力すること」ではじめて達成できることが必要
- 「自然に達成できるもの」や「現実的に達成が不可能なもの」は不適当。

※ 交通政策全般を象徴的にとらえている客観数値については、パーソントリップ調査において把握できるトリップ数や外出率、交通分担率など限られたものになる。

今後、「歩くまち・京都」の実現に向けた取組を幅広く推進するためには、客観数値と併せて、市民の実感や満足度を多面的に把握し、取組の推進に活用していく。

【指標・目標数値(案)】(基準数値は令和元年の値を採用)

■ 非自動車分担率85%以上<継続・目標数値引き上げ>

- 「歩くまち・京都」の実現は、交通政策だけでなく、幅広い政策分野の取組促進や市民生活の向上につながるものであり、たゆむことなく取組を推進していくことが重要であるため、引き続き「非自動車分担率」を指標として採用する。
- 現総合戦略策定以降、各々の交通手段で達成した分担率の水準を踏まえ、非自動車分担率85%以上、自動車分担率15%以下を新たな目標数値とする。
- なお、自動車を使わざるを得ない状況にある人も一定数おられることも考慮する必要があるため、単に「自動車分担率を完全にゼロとする」ためのプロセスとして非自動車分担率85%以上を設定しているのではなく、「市民・行政・事業者等が最大限努力した結果として実現すべき最適値」として設定するという視点も必要である。
- また、その値は今後の社会経済状況や、その時々交通条件により変動するものと認識している。今後の10年毎の近畿PT調査の結果や、モニタリング指標の状況、京都市基本計画や関連する分野別計画の動向を踏まえつつ、必要に応じて目標数値の点検・見直しを行う。

【モニタリング指標(案)】

■ 京都市民の休日外出率<新規>

- 外出行動は、持続可能な公共交通ネットワーク構築に必要な「移動機会の創出」や、「出かけたくなる」魅力と活力のあふれるまちづくりのバロメーターとなる。とりわけ、休日の外出率については、通勤・通学といった義務的な外出が多く含まれる平日とは異なり、買物や散策など、自由意思による外出が多く含まれることから、「歩くまち・京都」の推進状況を把握するための指標としての適性を備えている。
- 一方、外出率については、義務的な目的のほか、まちなかの集客施設や催物、娯楽、自宅外での友人や近所付き合いなど、様々な変動要素がある。
- 外出率は複合的な要因により数値が変動するものであり、「歩くまち・京都」実現に向けた各々の取組が外出率の値に対して直接的又は決定的に影響を与えることではない。
- こういった理由により、具体的な目標数値を設定するのではなく、モニタリング指標として数値を把握することで、施策の推進に活用していく。

■ アンケート調査による市民の実感・満足度の把握<新規>

- 「歩くまち・京都」の実現に向け、市民や観光客など、一人ひとりの交通行動に働きかけていく必要があることから、アンケート調査により、市民の実感や満足度を把握していく。
- 主観的な実感や満足度については、具体的な目標値を設定することは困難であり、また、常に向上するよう取り組むべきものであることから、モニタリング指標として数値を把握することで、施策の推進に活用していく。

指標（質問項目）	関係性		
	柱1	柱2	柱3
指標1 京都市内の移動は公共交通が便利である。	◎		
指標2 京都市内の公共交通による移動は快適である。	◎		
指標3 京都のまちを出歩くことは楽しく健康にもよい。		◎	
指標4 京都のまちは歩きやすい。		◎	
指標5 「歩くまち・京都」の取組を知っている。	○	○	◎
指標6 車の利用を控えている。又は心掛けている。	○	○	◎

- 指標1～4及び指標6については「そう思う」～「そう思わない」までを5段階で、指標5については「賛同している」、「知っている」、「知らない」の3段階でアンケートを行う。

## 「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）指標・目標数値案について（補足資料）

## 1 自動車分担率・交通分担率について

## (1) データの把握について

総合交通戦略の進捗管理のための自動車分担率・交通分担率については、次の方法により把握している。

- ・ 近畿圏パーソントリップ調査（以下「近畿PT調査」という。）  
S45, S55, H2, H12, H22年に実施
- ・ 本市独自のアンケート調査（以下「本市独自調査」という。）  
近畿PT調査の手法に準拠した手法により、H24年以降毎年実施  
サンプル数は概ね1,000以上としている。

## (2) 目標数値設定の考え方について

主に次の取組等の更なる推進により、「非自動車分担率85%以上」の達成をめざす。とりわけ、「ひとと公共交通を優先する」という観点から、公共交通（バス・鉄軌道）及び徒歩の分担率の向上を中心に考える。

**柱1：持続可能なまちづくりを実現する公共交通ネットワークの形成** … **公共交通↑↑**

- 地域の公共交通の維持・確保に向けた取組に対する支援策
- 地域特性や移動ニーズに見合った公共交通
- 事業者や路線間の連携強化や交通結節機能の強化・分散化による乗継の円滑化
- 混雑対策やバス・鉄道の利用環境向上などによる定時性・速達性・快適性の向上

**柱2：誰もが「出かけたくなる」歩行者優先の魅力的なまちづくり** … **徒歩↑↑**

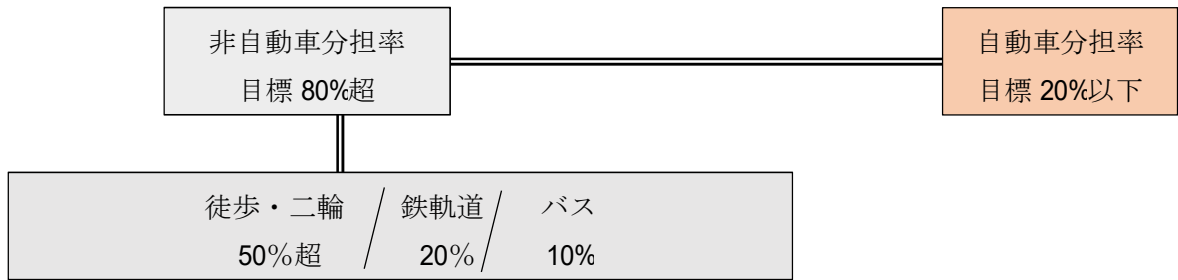
- 安心・安全で魅力的な歩行空間の創出
- 駐車場施策やパークアンドライドなどの自動車流入抑制策
- 徒歩や公共交通とかしこく組み合わせた自転車の活用

**柱3：歩いて楽しい暮らしを大切にするスマートなライフスタイルのさらなる促進** … **非自動車全体↑↑**

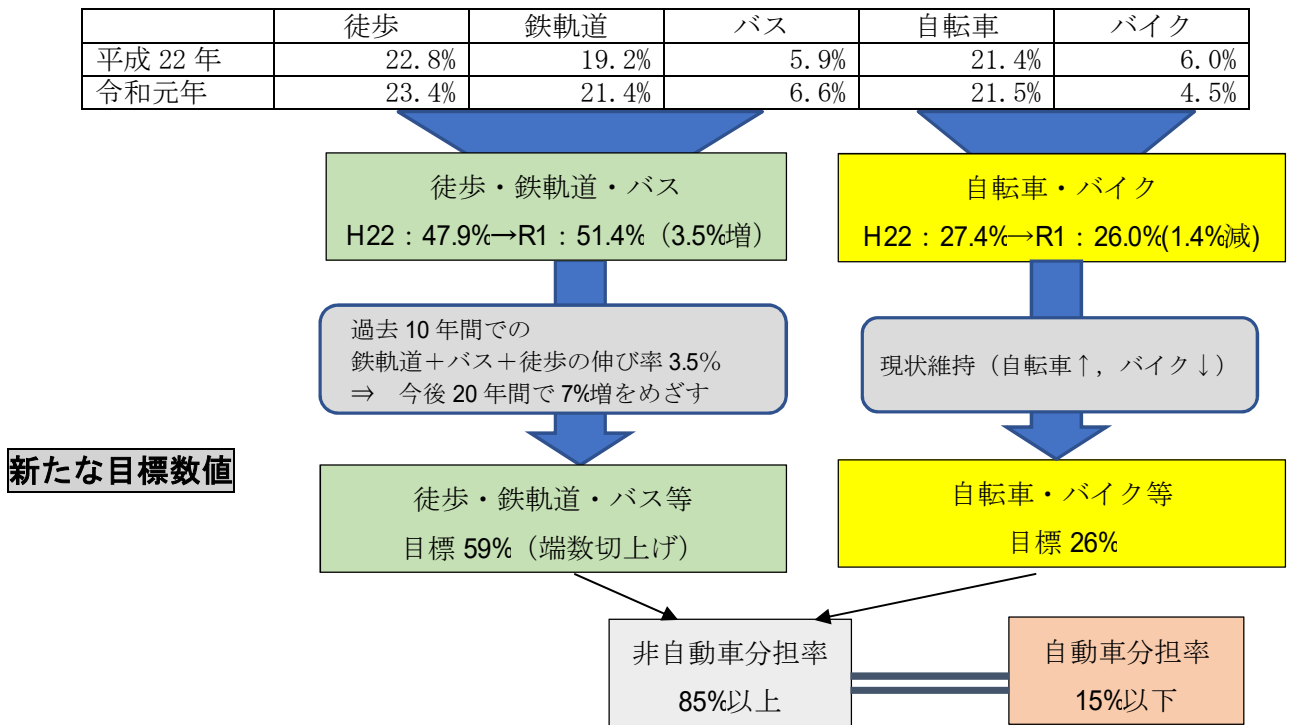
- 地域の公共交通利用の下支えとなる地域や交通事業者の取組に対する支援
- 「歩くこと」に関する価値の再認識・付加価値の発信

(3) 令和元年度の実績値と過去10年の伸び率による目標数値の設定について

① 現行総合交通戦略における目標数値



② 新たに設定する目標数値



(参考) 過去10年間の分担率

年	徒歩	鉄軌道	バス	自転車	バイク	自動車
H22	22.8%	19.2%	5.9%	21.4%	6.0%	24.3%
H24	22.9%	20.1%	6.6%	21.8%	5.3%	23.0%
H25	23.4%	20.5%	7.2%	20.5%	4.7%	23.3%
H26	23.1%	20.9%	7.5%	22.1%	4.8%	21.3%
H27	24.1%	20.0%	6.5%	22.0%	5.0%	22.1%
H28	21.3%	21.7%	6.1%	23.1%	5.9%	21.8%
H29	23.5%	21.9%	7.2%	19.8%	4.6%	22.6%
H30	23.4%	21.9%	6.9%	20.1%	5.1%	22.3%
R01	23.4%	21.4%	6.6%	21.5%	4.5%	22.3%

近畿PT調査 (H22, H24, H25, H29, R01)

本市独自調査 (H26, H27, H28, H30)

※ 本市独自調査は平成24年から、近畿PT調査(10年毎)を補完するものとして実施

2 モニタリング指標(案)について

(1) 京都市民の休日外出率について

① 外出率の定義・概要

対象地域における「居住者の外出行動の活発さ」を表す値であり、具体的には「居住人口に対する外出人口の割合」により算出される。外出率0%とは対象地域にお

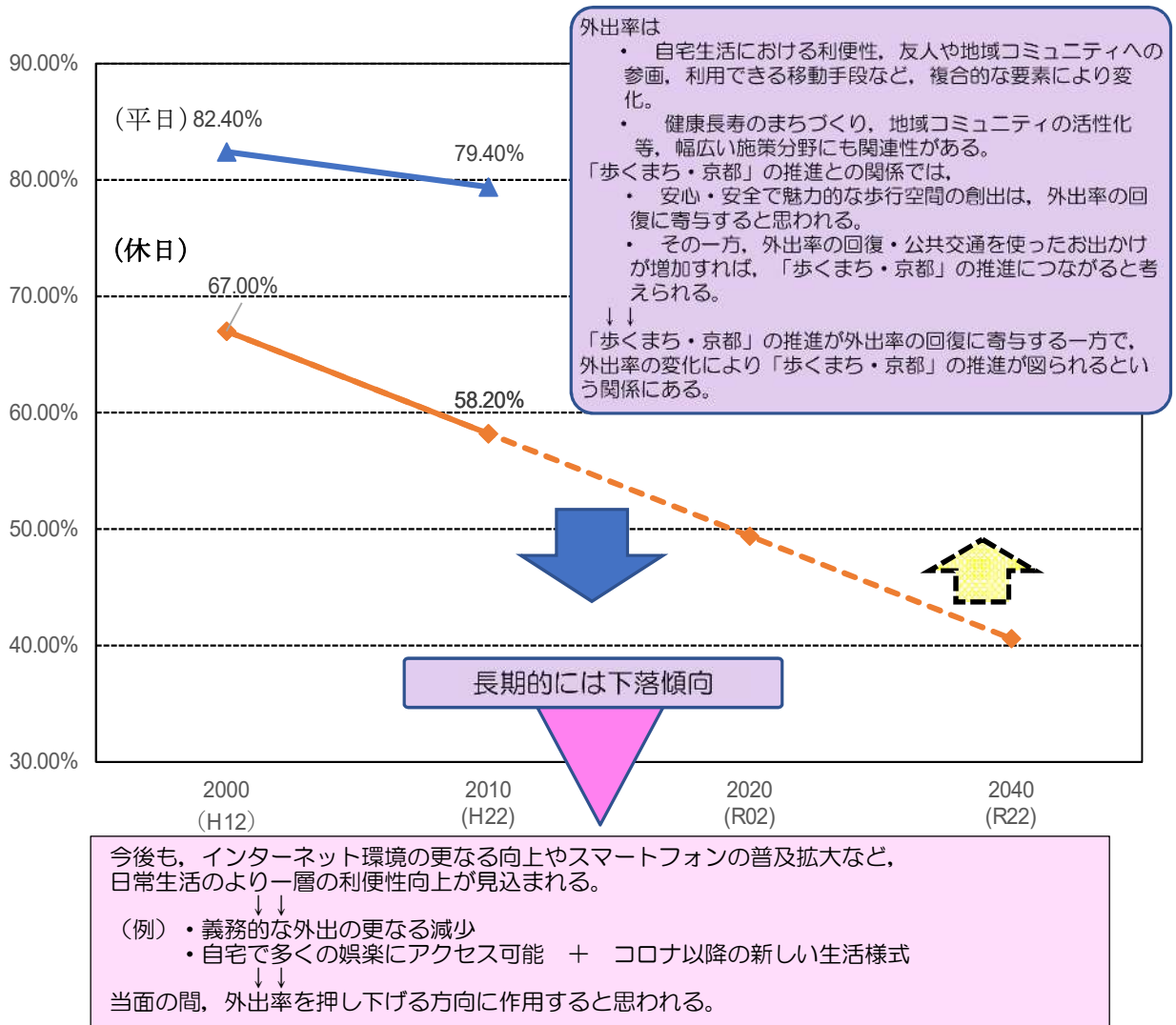
いて外出している人がいない状態，外出率100%とはすべての人が外出をしている状態を表す。

## ② 外出率の把握方法

外出率を把握している統計調査の代表的なものとしては，近畿圏パーソントリップ調査などがあげられる。また，パーソントリップ調査が実施されない年においては，市民アンケートを行うことで把握することも可能である。

〔<外出率を指標として用いている事例>  
川崎市・さいたま市はパーソントリップ調査の結果を使用  
東大阪市はパーソントリップ調査及び市政世論調査の結果を使用〕

## ③ 本市における近年の外出率の状況（近畿PT調査の結果を基に作成）



## ④ 目標数値の設定について

外出率はインターネット環境の普及などによる生活全般の利便性向上や，外出の契機となる地域コミュニティ・人とのつながりの状況などによって変動し，「歩くまち・

京都」の取組と直接的又は決定的な因果関係までは見いだせないことから、具体的な目標数値を設定するのではなく、モニタリング指標として数値を把握することで、施策の推進に活用していく。

## (2) アンケート調査による市民の実感・満足度の把握について

### ① 指標設定の考え方

例年、「歩くまち・京都」に関する市民の実感・満足度については、主に次の2つの手法で把握している。

- ・ 京都市基本計画の政策評価を行うために実施している市民生活実感調査
- ・ 交通分担率を把握するための独自調査

#### <市民生活実感調査における質問項目（「歩くまち」）>

- ・ 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。
- ・ 京都での移動には、公共交通が便利である。
- ・ 歩いてこそ魅力を満喫できるまちとなっている。
- ・ 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。
- ・ 地下鉄、市バスは、市民生活に役立っている。

#### <回答方法>

各質問項目に対して、「a そう思う」、「b どちらかというと思う」、「c どちらともいえない」、「d どちらかというと思わない」、「e そう思わない」のいずれかで回答し、その結果を点数化することで評価

### ② 質問項目

既存の市民生活実感調査や、交通分担率を把握するための独自調査における項目を念頭に、取組の柱の内容も加味して指標（質問項目）を設定する。

指標（質問項目）	関係性		
	柱1	柱2	柱3
指標1 京都市内の移動は公共交通が便利である。	◎		
指標2 京都市内の公共交通による移動は快適である。	◎		
指標3 京都のまちを出歩くことは楽しく健康にもよい。		◎	
指標4 京都のまちは歩きやすい		◎	
指標5 「歩くまち・京都」の取組を知っている	○	○	◎
指標6 車の利用を控えている。又は心掛けています。	○	○	◎

※ 指標1～4及び指標6については「そう思う」～「そう思わない」までを5段階で、指標5については「賛同している」、「知っている」、「知らない」の3段階で、それぞれの回答割合により評価する。

### ③ 結果の把握方法について

例年、実施している独自調査においては、パーソントリップ調査に準じた質問項目により交通分担率を把握するとともに、「歩くまち・京都」憲章や取組の認知度や公共交通利用に関する実感等についてのアンケートを行っている。②に掲げた質問項目についてはその際の質問項目として設定することで、把握することができる。

### ④ 目標数値の設定について

満足度という主観的なものに対して、具体的な目標値を設定することは困難であり、また、常に向上するよう取り組むべきものであることから、モニタリング指標として数値を把握することで、施策の推進に活用していく。