

第2回 「歩くまち・京都」推進会議

資料 4



平成23年1月25日 1

「歩くまち・京都」総合交通戦略の主な進捗

「歩くまち・京都」総合交通戦略の主な進捗

「既存公共交通」の取組

- 電車・バスでまわる「歩くまち・京都」京都フリーパス
- 洛西地域におけるバス利便性向上
- 京都駅南口駅前広場整備

「まちづくり」の取組

- 東大路通の自動車抑制と歩道拡幅
- 四条通の歩道拡幅と公共交通優先化
- パークアンドライド
- 駐車場施策

「ライフスタイル」の取組(「スローライフ京都」^{プロジェクト}大作戦)

- 「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発
- 市民しんぶんを活用したモビリティ・マネジメント

電車・バスでまわる「歩くまち・京都」京都フリーパス

□ 創設の目的

- 京都の鉄道・バスのネットワークを活かした使い勝手の良い乗車券を創設することにより、公共交通の利便性を向上させ、京都市外からのマイカーによる来訪の抑制と市内の交通渋滞の緩和を目指す。

□ 京都フリーパスの構成

- 1日(又は2日)フリー版
- 主な観光地や施設等の案内冊子
- 公共交通でまわる京都観光マップ
- アンケート用紙

□ 販売実績

交通局、京阪、観光案内所：H23年1月16日時点
阪急：H23年1月12日時点
JRバス：H23年1月10日時点
JR：H23年1月4日時点

- 1日フリー版 約450枚
- 2日フリー版 約540枚



磁気券



案内冊子の表紙

洛西地域におけるバス利便性向上

□ 停留所施設の改善

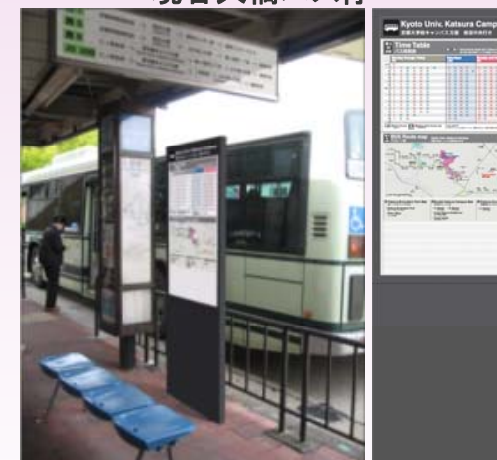
- 境谷大橋バス停の上屋改修, イス設置, 時刻表・路線図の統一, 標識柱の統合



境谷大橋バス停

□ 鉄道駅におけるバス乗り換え案内の充実

- 阪急桂駅西口における吊り下げ式の行き先表示板の改善と案内標識の新設 など



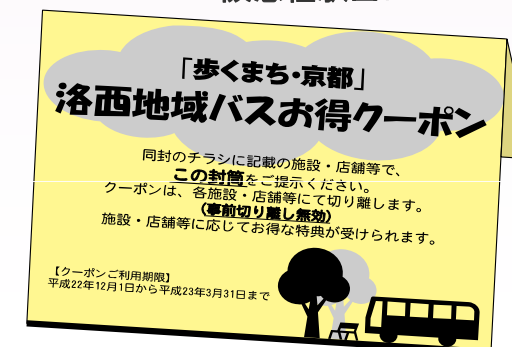
阪急桂駅西口

□ 洛西地域バスお得クーポンの発行

- 現行の市域共通回数券を活用し, 洛西地域発売分に限り, 特典付き専用袋に入れた上で発売することにより, 利用促進と外出需要を誘発

□ 事業効果(平成22年度上半期バス輸送人員対前年比)

- 3%増～15%増



京都駅南口駅前広場整備

「京都駅南口駅前広場リニューアル計画」の考え方やイメージについて意見募集

実施時期：平成22年4月～5月 意見数：1,356件

「京都駅南口駅前広場リニューアル計画の施設配置案」について意見募集

実施時期：平成22年7月～8月 意見数：1,834件

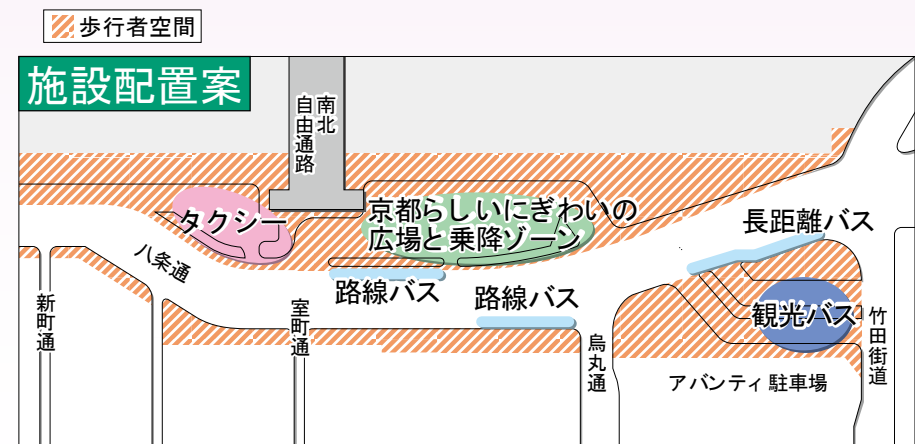
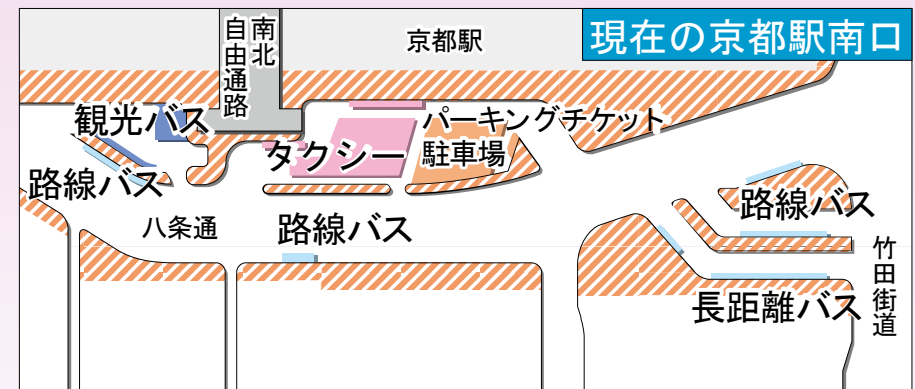
□ 現状

- ゆとりのない歩行者空間
- 6車線ある八条通で南北の移動がしにくい など



□ 今後の方向性

- 八条通の一部を有効活用した平面整備
- バス停の集約など，施設の効率的な配置
- パーキングチケット駐車場の廃止 など



東大路通の自動車抑制と歩道拡幅

平成22年7月に、地域の住民の皆様や関係機関が連携・協働して、東大路通が有する課題や東山区の将来像を共有し、「歩いて楽しい東大路」を創出するため、「歩いて楽しい東大路をつくる会」を設置

□ 現状

- 都心部の幹線道路であり、交通量が多い
- 歩行者、自転車、自動車の安全な通行環境が整っていない
- 歩道の幅員・段差などバリアが存在など



□ 今後の方向性

- 「環境」、「景観」、「地域コミュニティ」、「観光振興」等の視点から道路空間を再編
- 歩行空間の拡大による安全性・快適性の向上
- 全市的な自動車交通量の抑制及び周辺道路への適切な配分
- 公共交通の適切な運行の確保など

四条通の歩道拡幅と公共交通優先化

□ これまでの経過

歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会

京都の活力と魅力が凝縮された歴史的都心地区において、自動車渋滞や自転車問題(違法駐輪や走行マナーの悪化など)をはじめとする交通問題を解決し、「歩いて楽しいまち」を実現するために設置されていた。地元住民や商業関係者及び関係機関など68名(第6回協議会時)で構成

第1回(平成18年5月31日)

歩いて楽しいまちの考え方、今後の検討の進め方等について協議し、観光客、買い物客、住む人、働く人にとって魅力あるまちを目指すことを確認

第2回(平成18年9月12日)

地元の機運や過去の取組実績などを参考に、四条通におけるトランジットモール化及び三条通における歩行者自転車専用道路化について、先行的に検討を進めることを確認

第3回(平成19年5月30日)

歩いて楽しいまちなか戦略の目標と進め方、社会実験の内容等について協議。四条通については、コンセプトとその具体策について検討

第4回(平成19年9月4日)

「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の具体的な内容について協議

「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験実施(平成19年10月12日～10月14日)

第5回(平成19年12月11日)

「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の計画と実施結果について協議。社会実験を通じて把握・体感できた効果や課題を踏まえ、望ましい将来像やその実現方法についての議論を更に深めていくことが必要であることを確認

第6回(平成21年3月25日)

各WGの協議状況及び平成20年度の施策について報告。四条通については、今後、詳細な交通状況や歩道拡幅に向けた課題の解決策の検討を進めることを確認

「歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会」幹事会

「歩いて楽しいまちなか」の実現に向けた議論を行うため、個別の具体的なテーマを協議することを目的として設置されていた。

協議会の下に設置し、協議会委員のうち34名(第9回幹事会時)をコアメンバーとして構成

第1, 2回(平成18年6月26日, 8月10日)

幹事会の進め方等について協議し、四条通においてトランジットモール化を目指した社会実験を行うことについて確認

第3, 4回(平成18年12月11日, 平成19年3月1日)

社会実験では、四条通は歩道拡幅+トランジットモール化を想定し、あわせて地区への自動車総量抑制策や、四条通と交差する南北細街路の取扱について、更なる検討を行うことを確認

第5, 6回(平成19年6月19日, 7月30日)

社会実験の具体的な内容について協議

第7回(平成20年3月18日)

「歩いて楽しいまちなか戦略」の今後の施策展開について協議。また、個別課題解決のため、ワーキンググループ(WG)を組織することについて確認

第8回(平成20年11月25日)

各WGの協議状況、平成20年度方策展開(案)、四条通における交通実態調査の実施結果について協議

第9回(平成21年3月18日)

各WGの協議状況、平成20年度の施策、まちなかの交通に関する実態調査について報告・協議。四条通は、広幅員歩道+2車線道路を基本構成として、望ましい道路空間配分・共有方法を検討することを確認

第10回(平成22年3月9日)

平成22年度後半の四条通における社会実験実施、「歩いて楽しいまちなか戦略」の実現に向けた新たな推進組織の設立について確認

四条通の歩道拡幅と公共交通優先化

□ 平成22年度の内容

「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議 の設置

京都の活力と魅力が凝縮された歴史的都心地区を中心とした「まちなか」において、四条通の歩道拡幅及び公共交通優先化をはじめとする、安心・安全で快適な歩行空間の確保や賑わいの創出など、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまちづくり」を推進するために設置

第1回(平成22年10月29日)

四条通の歩道拡幅と公共交通優先化について、現状の課題、方向性、社会実験(案)について説明

平成22年度の総合的な社会実験

四条通の歩道拡幅の着実な実施を目指し、京都府警察や道路管理者等との協議、調整を踏まえ、バス、荷捌き、タクシー、自動車、細街路の交通処理への様々な対応策を個別に行い、交通量や駐車台数の変化、走行経路などの調査結果を検証する。これら個別の対応策の効果を融合させることにより、都市計画決定に向けた全体の交通計画をとりまとめる。

(参考) 歩いて楽しいまちなか戦略 推進組織体系図

「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議

会 長 塚口立命館大学教授
副会長 岡田京都大学大学院教授
山田京都大学大学院准教授
委 員 学識経験者, 商業関係者, 自治連合会,
関係団体, 交通事業者, 国土交通省,
京都府警察, 京都市



四条通WG 第1回(H20.4.30)～第7回(H22.10.25)

四条通の歩道拡幅をはじめ、四条通のあり方を検討

河原町通WG 第1回(H20.3.31)～第5回(H21.12.1)

河原町三条交差点の改良、京都の「お入り口」三条通など河原町三条を起点とした地域のあり方を検討

三条通・細街路WG 第1回(H20.5.22)～第7回(H21.4.30)

自転車対策、「人が主役のまちなか道路」など、三条通や細街路のあり方を検討

物流WG 第1回(H20.10.20)～第5回(H23.1.7)

歴史的都心地区における荷捌きのあり方を検討

四条通の歩道拡幅と公共交通優先化

事前調査 10月～

バス運行状況調査, 車両挙動調査, GPS調査, 路上駐停車調査, 自動車OD調査

業務交通に関する実験 11月～3月

バスを対象とした実験 2月

- バス停の集約化
- バス運行経路の一部変更及び新設
⇒ 交通の円滑化及び利便性向上,
バス運行経路の見直し

荷捌き車両を対象とした実験 1月

- 午前中集約化
- 路外荷捌場の設置
⇒ 交通ピーク時の荷捌きや
路上荷捌きの削減

タクシーを対象とした実験 11月, 3月

- タクシーMM
- タクシー乗り場の見直し
⇒ 違法な客待ちや不要な通過交通の排除

自動車の流入抑制 12月

- 経路変更を促す看板設置や広報活動
による通過車両抑制
⇒ 都心部への流入交通の抑制

細街路における交通処理

- 人が主役のまちなか道路
- シェアード・スペース実証実験
⇒ 歩行者の安心・安全の確保
通過交通の抑制

放置自転車対策 12月

- 臨時駐輪場の設置
⇒ 放置自転車の減少
歩行者の安心・安全の確保

効果調査 11月～3月

バス運行状況調査, 車両挙動調査, GPS調査, 路上駐停車調査, 路外荷捌場利用調査,
自動車OD調査, 車両走行速度調査, 交通量調査, 意向調査

パークアンドライド

□ 経過

- 市内中心部や観光地への自動車流入の抑制を図るため、自動車から公共交通に乗り換えるための臨時駐車場を設け、平成14年度から秋の観光ピーク期である11月に実施
- 以降、秋の観光ピーク期以外にも、通年の土曜・日曜・休日をはじめ、お盆や年末年始など市内への自動車流入が増える時期や国際会議の開催に併せて実施するなど、実施時期や実施個所を充実・拡大
- 近隣自治体や駐車場事業者等で構成する「京都都市圏パークアンドライド連絡協議会」を平成21年4月に設置し、協働の取組として広域的なパークアンドライドを展開するとともに効果的な情報提供などパークアンドライド駐車場への適切な誘導を実施

□ 平成22年度実施内容

- 高速道路の無料化社会実験や第2京阪道路の全面開通など、京都都市圏の道路環境の変化に対応して、通年の土曜・日曜・休日には19駐車場で、また、観光ピーク期である11月には、28駐車場において3,577台(H21年11月は3,333台)の駐車スペースを市内周辺部等に確保し、広域的なパークアンドライドを実施

□ 平成22年度利用台数 (H22年11月20日(土),21日(日),23日(祝),27日(土),28日(日)の5日間)

(パークアンドライド実施駐車場のうち、利用台数の把握が可能なもののみ)

- 市内臨時パークアンドライド 2,129台 (H21年度実績 1,338台)
- 通年パークアンドライド 3,565台 (H21年度実績 3,208台)

駐車場施策

脱「クルマ中心」社会の実現に向けて、「京都市駐車施設に関する基本計画」及び「京都市駐車場整備地区における駐車場整備計画」を平成22年6月に改定

□ 駐車場施策の方針

- これまでは、駐車需要を満たすよう駐車施設の整備を推進してきたが、
今後は、「歩くまち・京都」総合交通戦略に基づき、脱「クルマ中心」社会の実現を目指し、自動車利用の抑制に向けて、新たな駐車施設の整備を抑制し、既存駐車施設の有効活用を図る。

□ 「京都市駐車場条例」改正の素案

- 建築物に係る用途区分の細分化と附置義務基準の見直し
- 附置義務対象の見直しによる附置義務の緩和
- 自動車利用の抑制を図る施策
 - (1) 駐車場整備地区における隔地制度の緩和
 - (2) 公共交通利用促進策に対する新たな附置義務制度引き下げ規定の創設

「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発

□ 「歩くまち・京都」憲章のアナウンス

「歩くまち・京都」憲章の朗読を，商店街や百貨店など32施設でアナウンス

□ 「歩くまち・京都」憲章の放映

目と耳で，「歩くまち・京都」憲章を知っていただくため，「歩くまち・京都」憲章の朗読とポスター画像などを組み合わせた映像を，地下鉄駅，京都競馬場など29施設で放映

□ 「歩くまち・京都」の未来のイメージ映像の放映

「歩くまち・京都」総合交通戦略に記載している「歩くまち・京都」の未来のイメージについて映像化したものを，イトーヨーカドー六地蔵店，ゼスト御池など21施設で放映

□ その他

高島屋京都店に御協力いただき，店舗の屋外広告枠(横3m×縦2m)に「歩くまち・京都」憲章のポスターを掲出

市民しんぶんを活用したモビリティ・マネジメント

- 市民しんぶん(区版12月15日号)を用いて全世帯に、スローライフの実施を呼びかけるとともに「スローライフ宣言」を募集

歩きましょう!
—クルマは、ほどほどに—

スローライフ宣言募集中!
「スローライフ京都」実現に向けて、
あなたの「スローライフ宣言」を
お寄せください!詳しくは
市民しんぶん(12月15日号)を
ご覧ください。

歩くまち・京都
プロジェクト

「スローライフ京都」大作戦
プロジェクト
伝統的な京都のまちに似合うのは、クルマでしょうか? 歩く人々でしょうか?
「スローライフ京都」大作戦の主役は、市民の皆様ひとりひとりで。
健康、環境、そして、まちの活力のためにも、なるだけクルマに頼りすぎず、
歩くことを中心に、スローライフしてみませんか?

京都市都市計画局 歩くまち京都推進室
京都市印刷物第222187号

大 人 子 童 犬 車

- **応募数**(H23年1月19日時点)
約2,100件

「歩くまち・京都」推進会議の役割

「歩くまち・京都」総合交通戦略

数値目標: 自動車分担率 28%→20%以下

戦略の着実な推進により理念を具現化

3つの推進マネジメント会議

シンボルプロジェクトの推進, 88の実施プロジェクトの推進

進捗状況を確認し, 施策
実施の効果検証を行う

戦略の見直しを
幅広い観点から確認

「歩くまち・京都」総合交通戦略の更なる進化

3つの推進マネジメント会議の状況

3つの推進マネジメント会議の状況

「歩くまち・京都」推進会議

公共交通ネットワーク推進会議

【主な議題】

- 「歩くまち・京都」総合交通戦略の進捗について
- 各交通事業者における取組状況について
- 今後の交通事業者間の連携策について（効果的な情報提供など）

未来の公共交通推進会議

【主な議題】

- 「歩くまち・京都」総合交通戦略の進捗について
- 将来の京都のまちの構造を踏まえた交通政策について
（道路機能分担, 道路空間再配分, 地域特性を踏まえた新しい公共交通や自動車利用の抑制策）

「スローライフ京都」推進会議

【主な議題】

- 「歩くまち・京都」総合交通戦略の進捗について
- 「スローライフ京都」^{プロジェクト}大作戦の進捗について
- 「スローライフ京都」^{プロジェクト}大作戦の今後の展開について

公共交通ネットワーク推進会議の役割と目的

「歩くまち・京都」総合交通戦略

数値目標: 自動車分担率 28%→20%以下

シンボルプロジェクトの推進, 88の実施プロジェクトの推進

3つの推進マネジメント会議

「まちづくり」の取組

連携

「ライフスタイル」の取組

「既存公共交通」の取組

公共交通の利便性向上について、市内を運行する交通事業者によるネットワークが構築されているが、戦略の推進のためには、更なる連携強化が必要

各事業者が単独で実施する施策状況の把握

事業者の連携により実施する施策の推進

- ・ 交通事業者の連携強化
- ・ 利用者目線での公共交通利便性向上

公共交通ネットワーク推進会議での主な御意見

- **鉄道・バスを普段は利用していない方への情報提供・PRが重要。**WEBのダイヤ情報や経路検索のプロバイダー、カーナビなどと連携することによる実現の工夫が必要である。
- **外国人への案内も重要な課題。**移動に関する情報だけでなく、目的地周辺の店舗など総合的に提供する仕組みが有効である。
- **クルマ利用からの転換が見込まれるターゲットを限定して、集中的な施策の実施がより効果的である。**
- **地下鉄5万人増客に向けて、烏丸御池駅での乗継時間の短縮化、夜間増便、烏丸御池駅での最終電車での全方向の乗り継ぎ化等を実施しており、より便利になっていることをもっとPRしていく。**
- **洛西地区や河原町通など複数の事業者・系統のダイヤを調整して、等間隔ダイヤとした区間では、利用者が増加傾向にある。**

公共交通ネットワーク推進会議での主な御意見

- 休日や夏休みに小学生無料の取組を実施。**将来の顧客である子供たちに公共交通に親しんでもらうことは大きな効果が期待できる。**
- **鉄道⇔鉄道、バス⇔鉄道などの乗継改善が重要である。**
- 京都フリーパスの導入は大きな成果。入場割引などの**付加サービスの充実により、顧客満足度を高める工夫**が求められる。
- 1日乗車券があれば、観光客や海外からの来訪者など地理に不案内な方が安心して鉄道・バスを利用できる。
- **通勤交通の利用促進のためには、晩の遅い時間のサービス水準増加が必要であるが、事業者だけの努力では実現は難しい。**
- ダイヤ案内や運行状況を示す液晶ディスプレイの主要駅への設置を進めている。
- **バスの系統番号の事業者間の統合化**についても、検討が必要である。

未来の公共交通推進会議の役割と目的

「歩くまち・京都」総合交通戦略

数値目標: 自動車分担率 28%→20%以下

シンボルプロジェクトの推進, 88の実施プロジェクトの推進

3つの推進マネジメント会議

「既存公共交通」の取組

連携

「ライフスタイル」の取組

「まちづくり」の取組

将来の京都市における都市基盤整備を見据えて以下の項目を検討

- ・ 道路機能分担, 道路空間再配分
- ・ 地域特性を踏まえた新しい公共交通や自動車利用の抑制策

未来の公共交通推進会議での主な御意見

- まちの魅力を高めていくためには、公共交通の活用が必要というのが、世界的な潮流であり、「歩くまち・京都」も公共交通の充実がポイントになる。
- 現状で何が足りてないか、今後どういう状況になっていくのか都市構造を議論した上で、そこに相応しい交通手段を考えるべき。
- 公共交通の利便性向上、ライフスタイルの転換を踏まえ、20年、30年先を見据えた議論が必要である。
- 公共交通のネットワークがつながれば飛躍的に便利になる箇所を新たな公共交通でつないでいくことが求められる。
- 世界の成功事例では、できることを徹底的に実施しているという点が共通している。
- 道路整備が一定成熟している京都で、観光客年間5000万人が達成できたのは、公共交通が充実してきたからである。
- 将来の公共交通の利用者を増やすためには子供たちにもっと乗ってもらうことが有効である。

未来の公共交通推進会議での主な御意見

- 目標とする「歩くまち・京都」の未来イメージの検討分野を絞って議論の熟度を上げていくことが重要なミッションである。
- 「歩くまち・京都」を実現するためには様々な手法を組み合わせることが必要である。
- 法制度の制約は多いが、豊かに暮らすための法制度であるのだから、法制度すらも変えていくという意気込みも重要である。
- 関連する施策をパッケージとして推進することが必要である。
- 様々な取組が並行して進んでいるが、問題の部分的対応ばかりに集中すると全体が見えなくなってしまうので留意が必要である。
- 施策の優先順位の検討が必要である。
- 現状を大きく変えなくても、ちょっとした工夫で公共交通を便利にすることが可能であり、その役割を公共交通ネットワーク推進会議が担っている。未来の公共交通推進会議では、もっと根本治療的な役割が求められている。

「スローライフ京都」推進会議の役割と目的

「歩くまち・京都」総合交通戦略

数値目標：自動車分担率 28%→20%以下

シンボルプロジェクトの推進, 88の実施プロジェクトの推進

3つの推進マネジメント会議

「既存公共交通」の取組

連携

「まちづくり」の取組

「ライフスタイル」の取組

歩くことを中心としたまちと暮らしに転換するための行動規範となる
「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発

ライフスタイルの見直しを促すモビリティ・マネジメントを体系的に
実施する「スローライフ京都」^{プロジェクト}大作戦の推進, 更なる充実

市民・観光客の皆様の自発的な意識改革により,
歩くことを中心としたライフスタイルへ転換

「スローライフ京都」推進会議での主な御意見

- ドライバーに多く聴かれているラジオは、クルマから転換してもらうメッセージを発信する媒体として相応しい。
- 京都出身のタレントなど影響力の強い人に、「歩くまち・京都」の広告塔になってもらえると良い。
- かつての「かたつむり大作戦」のように、「スローライフ京都」も多くの人に浸透していくことが重要である。
- 「歩くまち・京都」について考えることは、市民性を育てるための有効なツールである。
- 歩くことは個人の意識の問題ではあるが、歩くためには楽しさが欠かせない。京都には、歩く楽しさが沢山ある。
- 三大祭りの際には通行止めを実施しているので、それらを活用すれば、京都らしいモビリティ・ウィークに繋げることが可能では。

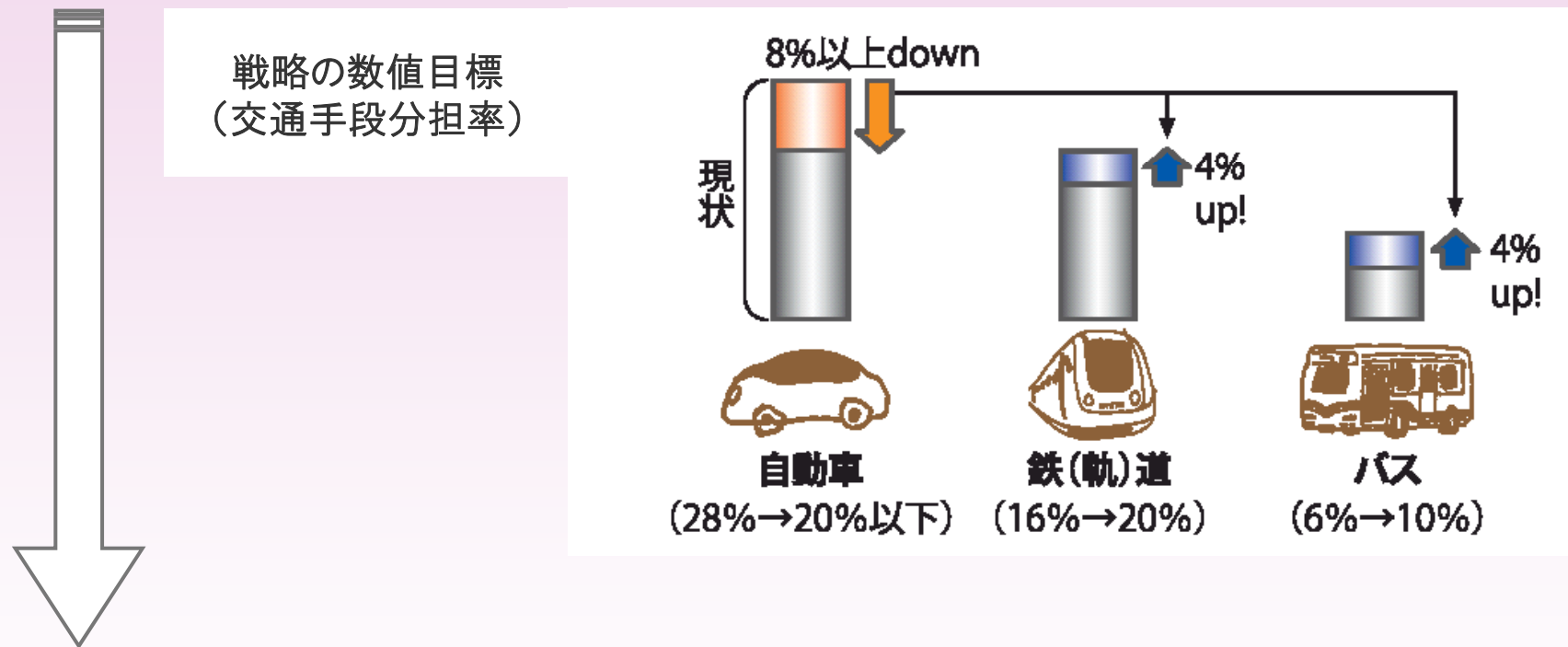
「スローライフ京都」推進会議での主な御意見

- “arukumachi-kyoto.com” といった分かりやすいURLで、**「歩くまち・京都」のホームページを立ち上げ、ブログや動機付け情報を提供できれば効果的**である。また、SNSなどのサービスを活用し、発信できれば効果的でないか。
- 失敗事例や失敗の中身を検討することで見直しにつながる。**効果検証をしっかりとする必要**がある。
- **京都フリーパスはとても素晴らしい**。もっとうまくPRして、多くの人に利用いただければ継続するはずである。
- 大阪市の1日乗車券を持っているとWTCの展望台が無料などの特典があり魅力的。**京都フリーパスも特典の充実を期待する**。
- 現状のバス路線が非常に分かりにくい**が、東西・南北の道路をピストン運行して乗継を無料とすれば、海外から来られた方でもマップが不要になるくらい分かりやすくなる**。

戦略の効果検証のあり方について

戦略を推進するうえでの効果検証のあり方

戦略の理念を共有し、戦略を着実に推進するうえで、進捗を確認するとともに、市民・観光客の皆様に進捗状況を知っていただくことが重要である。



市民・観光客の皆様にはわかりやすい効果検証を行う必要がある。

効果検証の必要性

目標達成の目安とし、交通手段分担率を10年に1度チェック

10年の間にも、達成度を確認するため、新たな評価指標を設定

関連データを収集し、戦略推進による効果を総括的に捉えて経年的に把握

各データについて、変動特性を分析するとともに、経年変化を見ることにより、単純な増減でなく、増加率又は減少率の鈍化とその要因などを分析

「歩くまち・京都」の実現が
着実に進んでいることを
市民・観光客の皆様に提示

社会情勢の変化も
踏まえた戦略の充実
や見直しを検討

未来の京都のまち
づくりや交通政策の
展開を議論

一人一人のライフスタイルの更なる転換

戦略の更なる進化

人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の実現

効果検証の指標及びポイント その1

①交通手段分担率, まちの賑わい等に関して

戦略に掲げる3つの柱に関連し, どれだけ公共交通が便利になっているのか, それによって多くの人が公共交通でまちに集まり, まちの賑わいを生み出していること, そして, ライフスタイルの転換等により自動車交通量が減少していることを経年的に確認

	指 標	ポ イ ント
交通手段分 担率, まちの賑わい 等に関して	公共交通利用者数	公共交通の利用者数の増減を検証
	バス旅行速度	速達性, 定時性などバスの利便性を検証
	自動車交通量	自動車交通量の増減を検証
	自動車旅行速度	道路交通の円滑化など, 交通管理の観点から検証
	事故件数	自動車交通量の変化に伴う事故件数の増減を検証
	歩行者数	まちに人が集まり, 賑わいを生み出していることを検証
	歩行者属性	
	歩行者の滞在時間 及び回遊性	
	商業的指標	

効果検証の指標及びポイント その2

②意識に関して

戦略の推進による市民・観光客の皆様の満足度などを定期的に確認し、実感としても、「歩くまち・京都」が実現されていることを把握

③その他

徒歩や公共交通、自転車で買物や通院などの日常生活ができるコンパクトな市街地が形成されているか確認 など

	指 標	ポ イ ント
意識に 関して	交通に関する 市民満足度	「歩くまち・京都」に対する市民の実感や満足度を検証
	交通に関する 観光客満足度	観光客の交通に関する感想など、満足度を検証
その他	コンパクトシティ化	コンパクトな市街地が形成されているか検証
	実施プロジェクトの 実施数	88の実施プロジェクトをどれだけ実施したか検証

本日の会議の進め方

意見交換のポイント

戦略を進めるうえでの効果検証のあり方に関して、
考え方、新たな指標やポイント、分析方法など、今後、
市民や観光客の皆様に分かりやすくお示しすることを
念頭に、ご議論いただきたい。