

令和5年度 港区政策評価シート

1 政策名・所管部門

政策No	3	政策名	快適な暮らしを支える交通まちづくりを進める
所管部	街づくり支援部		関係部

2 政策のめざす方向性

鉄道駅利用者が集中する自由通路や駅前広場など駅周辺の交通機能を充実し、円滑な歩行空間を確保します。駐車場地域ルールの方策を進め、公共交通網を活用した環境負荷の少ない交通環境を実現します。自転車等駐車を整備し、放置自転車等の解消をめざします。区民生活を支え、区民福祉の向上に寄与する港区コミュニティバス、台場シャトルバスに加え、地区内の回遊性と利便性を高める自転車シェアリングなどの地域公共交通サービスを充実します。交通安全意識の高揚を図り、区内の交通事故の防止に取り組みます。

SDGsとの関係			
----------	---	---	---

3 成果指標【政策について満足している区民の割合】

指標の推移		目標値		達成度 ※	※評価方法 A：中間目標値に到達しており、計画目標を達成できる可能性がある。 B：中間目標値に到達していないが、計画目標を達成できる可能性がある。 C：中間目標値に到達せず、かつ、現状値（令和元年度）も下回っているが、計画目標を達成できる可能性がある。 D：中間目標値に到達しているが、計画目標を達成できる可能性がない。 E：中間目標値を下回っており、計画目標を達成できる可能性がない。
現状値	実績	中間目標値	計画目標値		
令和元年度	令和4年度	令和4年度	令和8年度末		
35.0%	51.7%	37.8%	42.0%	A	

これまでの取組と成果
駅周辺の交通機能の充実や放置自転車対策、地域公共交通サービス、交通安全などの交通に関する対策を推進しており、政策について満足している区民の割合については、令和4年度の目標値に対し、実績は大きく上回っています。

課題と今後の方向性
※未達成の場合は原因分析を含む
港区内は、交通資源が充実していることから、区民満足度も向上していると考えられます。今後も交通機関の利用者の利便性向上、交通機能・サービスの充実に努めていくことで、政策目標を達成していきます。

4 施策の取組状況【施策評価結果】（詳細は別紙「施策評価シート」）

No	施策名	成果指標	施策評価
①	駅周辺の交通機能の充実	地下鉄駅出入口周辺に地域広場が整備された地区数	A
②	駐車施設の確保・整備	放置自転車台数	A
③	交通まちづくりの推進	港区コミュニティバスの乗車人員 自転車シェアリングの年間利用回数	B
④	交通安全の確保	交通事故件数	A
⑤			
⑥			

5 予算額・決算額・執行率（単位：千円）			
年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
予算額	1,176,277	1,864,648	2,187,504
流用・補正	98,846	-106,685	-
決算額	1,243,391	1,666,486	-
執行率	97.51%	94.80%	-

6 政策を取り巻く社会経済情勢等

<p>計画期間中の社会経済状況等の変化</p> <p>・社会経済状況、人口動向、財政状況、国や東京都等の動向など</p>	<p>コロナ禍により、交通機関の利用者数は減少から回復傾向にあるものの、コロナ以前の利用者数まで回復する見込みが立っていません。</p> <p>運行収入の減少や燃料費高騰の影響により、交通事業者の負担が増加しています。</p>
<p>区民ニーズ等</p> <p>・区民意識調査</p> <p>・区民から寄せられた意見など</p>	<p>・令和3年度の地域交通サービスに関するアンケートでは、コロナ禍において人々の生活・移動に大きな変化があったことが分かりました。</p> <p>・交通の利便性向上に対する意向やスマートフォンアプリなどの情報活用に対するニーズが高まっています。</p>

7 所管課による評価【一次評価】

<p>政策の達成状況</p>	<p>・政策のめざす方向性に掲げる地域交通サービスの充実については、整備に積極的に取り組み、目標値が達成されました。</p> <p>・政策全体として、駅前広場や駐輪場の整備が目標値に到達するなど、政策目的をおおむね達成できています。</p> <p>・地域公共交通サービスの利用者数は、目標値に達していませんが、政策目的の達成に対する取組はできています。</p>
<p>達成状況の要因</p> <p>・施策の有効性が高かった点</p> <p>・施策の有効性が低かった点</p> <p>・外部要因の影響を受けた点など</p>	<p>・施策1「駅周辺の交通機能の充実」の歩行者空間や滞留空間の確保の取組について、開発事業者等への指導・誘導を進め、地域広場の整備が進みました。</p> <p>・施策2「駐車施設の確保・整備」の自転車駐車場の整備の取組について、区整備や民間開発の機を捉えた開発事業者による整備を誘導することで整備台数が増加したことも放置自転車台数の減少につながり、成果指標を達成しました。</p>
<p>課題と今後の方向性</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響は、まだコロナ前の状況までには回復していない状況であり、今後も新しい生活様式の定着などの状況を踏まえ、ちいばすや台場シャトルバス、自転車シェアリングの更なる利用促進策を実施していくほか、新たな交通モードへの対応など、交通安全の取組を推進していきます。</p>



8 港区行政評価委員会による評価【二次評価】

<p>評価※</p>	<p>B：政策目的をおおむね達成できる。</p>
<p>政策の達成度</p>	<p>・自転車シェアリングの推進など、ラストワンマイルへの対応を評価できる一方、既存のシェアリングポートの廃止や休止が増えていることから、ポート数の増加につながっていません。</p> <p>・コミュニティバスの利用者数は、新型コロナウイルスの影響による減少から回復傾向にあるものの、コロナ禍以前までは増加していません。</p> <p>・電動キックボードについて、区民から危険性を指摘する声が寄せられており、対応が求められています。</p>
<p>今後の政策の方向性</p> <p>・重点的に取り組むべき施策など</p>	<p>・シェアリングポート数が予定より増加していない原因を分析し、設置を拡大していくことで、自転車シェアリングの更なる利用を推進する必要があります。</p> <p>・コミュニティバスについては、他の交通機関との役割を整理し、利用を想定する対象者を明確にした上で、地域交通としての機能を高めていく必要があります。</p> <p>・電動キックボードなど新たな交通問題に対応するとともに、タクシー関与の交通事故件数が多いことなど港区の特性を踏まえた交通安全対策に取り組んでいく必要があります。</p>

※評価の目安

政策評価	施策評価 (最も低い施策の評価で判断)	政策の成果指標の達成度
A：政策目的を十分に達成できる。		A
B：政策目的をおおむね達成できる。		C以上
C：政策目的を達成するために改善が必要である。		上記以外

施策評価シート

政策No	3	政策名	快適な暮らしを支える交通まちづくりを進める		
施策No	1	施策名	駅周辺の交通機能の充実		
目標・期待する成果	開発事業者や交通事業者等への誘導により、歩行者が快適に通行でき、駅施設や周辺地域とつながる緑豊かな安全・安心な歩行者空間や滞留空間の創出を図ります。				
SDGsのゴールとの関係	 				
施策担当課	品川駅周辺街づくり担当			関係課	
担当者名	内藤	内線	2482		

1 成果指標の達成度

成果指標①	指標の推移				目標値	
	現状値	実績		見込値	中間目標値	計画目標値
	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和5年度	令和8年度末
地下鉄駅出入口周辺に地域広場が整備された地区数	12地区	12地区	12地区	15地区	15地区	20地区
	達成度	当該年度の取組と成果		課題と今後の方向性 (未達成の場合は原因分析を含む)		
令和3年度	a	今後計画が進む事業に対し、歩行者が快適に通行でき、駅施設や周辺地域とつながる安全・安心な歩行者空間が整備されるよう事業者を指導・誘導するとともに、今後整備が完了する広場について、計画的な整備が行われるよう指導しています。		関係機関との協議を踏まえながら、引き続き、地域広場の確保に向けて事業者を指導・誘導していきます。		
令和4年度	a	事業者に対して地域広場の整備を指導・誘導するとともに、施工中の地区については計画的な整備を指導しています。令和4年度に整備完了予定の1地区について、関係機関との協議に時間を要し、令和5年度に整備が完了することとなりました。		事業者に対し地域広場の確保を指導・誘導しており、令和4年度に1地区の協議が整いました。関係機関との協議に時間を要するため、計画段階から十分な協議期間を確保するなど、円滑に事業が推進されるよう、事業者を指導・誘導していきます。		
令和5年度	a	事業者に対して地域広場の整備を指導・誘導するとともに、施工中の地区については計画的な整備を指導しています。事業者や関係機関等と調整を図りながら、円滑な事業の推進に取り組んでおり、令和5年度には3地区の整備が完了する予定です。		/		

a : 予定どおり中間目標値に到達する見込みである。 b : 予定どおりの成果が出ていないが、改善により中間目標値に到達する見込みである。
c : 中間目標値に到達する可能性がない。 - : 指標値を把握できない。

成果指標②	指標の推移				目標値	
	現状値	実績		見込値	中間目標値	計画目標値
	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和5年度	令和8年度末
	達成度	当該年度の取組と成果		課題と今後の方向性 (未達成の場合は原因分析を含む)		
令和3年度						
令和4年度						
令和5年度						



a：予定どおり中間目標値に到達する見込みである。 b：予定どおりの成果が出ていないが、改善により中間目標値に到達する見込みである。
c：中間目標値に到達する可能性がない。 -：指標値を把握できない。

2 施策評価

評価	A：中間目標値に到達し、計画目標値の達成可能性がある。
施策の達成状況	歩行者空間や滞留空間の確保に向けて事業者の指導・誘導を図ることができ、令和4年度には、地下鉄駅との接続や地上部の滞留空間が整備される計画（1地区）の協議が整いました。また、既に事業に着手している計画について、令和5年度には3地区の整備が完了する予定であることから、施策の評価は、成果指標①が計画目標値を達成する見込みのためAとしました。
達成状況の要因 ・取組の有効性が高かった点 ・取組の有効性が低かった点 ・外部要因の影響を受けた点 など	成果指標①「地下鉄駅出入口周辺に地域広場が整備された地区数」について、地下鉄駅周辺の開発計画については、計画の早い段階から事業者を指導・誘導するとともに、関係機関とも密に連携することで、事業者の協力を得ることができました。また、事業着手後も事業者や関係機関と調整しながら、適宜スケジュールの見直しを図るなど、区として計画的な整備に取り組んでいます。
課題と今後の方向性	地下鉄駅やその周辺地域の課題を的確に把握し、開発の機をとらえて事業者を指導・誘導する必要があります。引き続き、駅利用者や地域の方々が快適に通行でき、駅施設や周辺地域とつながる安全・安心な歩行者空間の確保を目指します。

A：中間目標値に到達し、計画目標値の達成可能性がある。
B：中間目標値に到達しないが、計画目標値の達成可能性がある。
C：中間目標値に到達せず、かつ、現状値（令和2年度）も下回るが、計画目標値の達成可能性がある。
D：中間目標値に到達するが、計画目標値の達成可能性がない。
E：中間目標値を下回り、計画目標値の達成可能性がない。

施策評価シート

政策No	3	政策名	快適な暮らしを支える交通まちづくりを進める		
施策No	2	施策名	駐車施設の確保・整備		
目標・期待する成果	放置自転車台数を減らすなど、各地域において利用実態を踏まえた放置自転車対策を進めます。				
SDGsのゴールとの関係	 				
施策担当課	地域交通課		関係課		
担当者名	松井	内線	2203		

1 成果指標の達成度

成果指標①	指標の推移				目標値	
	現状値	実績		見込値	中間目標値	計画目標値
	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和5年度	令和8年度末
放置自転車台数	775台/日	1,089台/日	1,073台/日	1,050台/日	1,400台/日	1,300台/日
達成度	当該年度の取組と成果			課題と今後の方向性 (未達成の場合は原因分析を含む)		
令和3年度	a	放置禁止区域内における自転車等の即日撤去や、駅前放置自転車クリーンキャンペーンなどの放置自転車対策に取り組み、成果指標を達成しました。		チャイルドシート付など大型自転車が增加しており、対応可能な自転車駐車場の整備が必要です。		
令和4年度	a	これまでの放置自転車対策に加え、駅周辺への自転車シェアリングポートの増設など、放置自転車そのものの発生の抑制にも取り組みました。		機械式自転車駐車場の稼働率が低下しています。大型自転車の受入れと合わせ、活用促進を図る必要があります。		
令和5年度	a	これまでの放置自転車対策に加え、赤坂駅周辺の放置禁止区域の指定、一の橋公園自転車駐車場の開設など、さらなる放置自転車台数の減少に取り組んでいます。		/		

a : 予定どおり中間目標値に到達する見込みである。 b : 予定どおりの成果が出ていないが、改善により中間目標値に到達する見込みである。
c : 中間目標値に到達する可能性がない。 - : 指標値を把握できない。

成果指標②	指標の推移				目標値	
	現状値	実績		見込値	中間目標値	計画目標値
	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和5年度	令和8年度末
	達成度	当該年度の取組と成果		課題と今後の方向性 (未達成の場合は原因分析を含む)		
令和3年度						
令和4年度						
令和5年度						



a：予定どおり中間目標値に到達する見込みである。 b：予定どおりの成果が出ていないが、改善により中間目標値に到達する見込みである。
c：中間目標値に到達する可能性がない。 -：指標値を把握できない。

2 施策評価

評価	A：中間目標値に到達し、計画目標値の達成可能性がある。
施策の達成状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 放置自転車対策に積極的に取り組み、目標に掲げる放置自転車台数の減少が達成されました。 ・ 施策の評価は、成果指標について計画目標値を達成する見込みのためAとしました。
達成状況の要因 <ul style="list-style-type: none"> ・ 取組の有効性が高かった点 ・ 取組の有効性が低かった点 ・ 外部要因の影響を受けた点など 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 成果指標①「自転車放置台数」について、新型コロナウイルス感染症の影響により抑制されていた経済活動が徐々に回復し、令和3、4年度は令和2年度と比較すると増加しましたが、放置自転車等の警告や撤去活動、啓発活動などの取組により、大きな成果を得られました。
課題と今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 放置禁止区域の設定がない駅周辺への放置自転車等対策について、各地区総合支所と連携し、暫定自転車等駐車場や民間駐輪場の整備による新たな放置禁止区域の設定の検討など、放置自転車対策を推進します。

A：中間目標値に到達し、計画目標値の達成可能性がある。
B：中間目標値に到達しないが、計画目標値の達成可能性がある。
C：中間目標値に到達せず、かつ、現状値（令和2年度）も下回るが、計画目標値の達成可能性がある。
D：中間目標値に到達するが、計画目標値の達成可能性がない。
E：中間目標値を下回り、計画目標値の達成可能性がない。

施策評価シート

政策No	3	政策名	快適な暮らしを支える交通まちづくりを進める		
施策No	3	施策名	交通まちづくりの推進		
目標・期待する成果	新しい生活様式や今後の交通需要、自動運転など、地域交通ネットワークのあり方を見直した上で、新たな地域交通ネットワークの連携・強化に取り組みます。				
SDGsのゴールとの関係	 				
施策担当課	地域交通課		関係課		
担当者名	中村	内線	2212		

1 成果指標の達成度

成果指標①	指標の推移				目標値	
	現状値	実績		見込値	中間目標値	計画目標値
	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和5年度	令和8年度末
港区コミュニティバスの乗車人員	2,616,961 人/年	2,942,248 人/年	3,216,539 人/年	3,400,000 人/年	3,600,000 人/年	4,000,000 人/年
	達成度	当該年度の取組と成果		課題と今後の方向性 (未達成の場合は原因分析を含む)		
令和3年度	b	利用者の利便性向上のため、混雑状況が見える化できるバスロケシステムを令和3年7月に導入しました。令和3年4月に運行改善を行い、芝浦港南ルートの利用者数が増加したほか、収支率も令和2年度より少し上昇しました。		新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、コロナ前の約7割程度の利用者数を推移しています。利用者の利便性の向上のため、さらなる運行改善や利便性向上策を実施し、利用者増につなげていきます。		
令和4年度	b	利用者の利便性向上のため、バス停に広告付き上屋やベンチを各々2基設置しました。令和4年11月には、芝ルートと田町ルートでの運行改善を行いました。また、新型のEVバスを導入し、低炭素のまちづくりに寄与しました。		新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、コロナ前の約8割程度の利用者数まで回復しました。利用者の利便性の向上のため、さらなる運行改善や利便性向上策を実施し、利用者増につなげていきます。		
令和5年度	c	引き続き、バス停の上屋やベンチの設置を積極的に進めるとともに、運行情報がデジタル表示できるバス停（スマートバス停）の試験設置を行い、検証を実施します。さらに軽油のバス2台をEVバスに更新します。		/		

a : 予定どおり中間目標値に到達する見込みである。 b : 予定どおりの成果が出ていないが、改善により中間目標値に到達する見込みである。
 c : 中間目標値に到達する可能性がない。 - : 指標値を把握できない。

成果指標②	指標の推移				目標値	
	現状値	実績		見込値	中間目標値	計画目標値
	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和5年度	令和8年度末
自転車シェアリングの年間利用回数	2,120,594回/年	2,395,297回/年	2,548,687回/年	2,800,000回/年	3,500,000回/年	5,000,000回/年
	達成度	当該年度の取組と成果		課題と今後の方向性 (未達成の場合は原因分析を含む)		
令和3年度	b	令和3年度にシェアリングポートが12か所増加し、令和4年3月末で147か所となりました。それに伴い利用者数も増加しています。		区内の駅で未設置の場所を中心に目標値である170か所の設置を目指し、さらなる利用者数増を目指していきます。		
令和4年度	b	令和4年度にシェアリングポートが9か所増加し、令和4年3月末で156か所となりました。それに伴い利用者数も増加しています。		シェアリングポートの休止や廃止が多く、新設をしても全体数が増加しなかったため、さらに新設を増やし、目標値である170か所を早期に達成します。		
令和5年度	c	令和5年度は、シェアリングポートの設置を積極的に進め、170か所以上の設置を目指します。また再配置の効率化やメンテナンスの強化などにより利便性を向上させていきます。				




a：予定どおり中間目標値に到達する見込みである。 b：予定どおりの成果が出ていないが、改善により中間目標値に到達する見込みである。
c：中間目標値に到達する可能性がない。 -：指標値を把握できない。

2 施策評価

評価	B：中間目標値に到達しないが、計画目標値の達成可能性がある。
施策の達成状況	新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響で減少したコミュニティバスの利用者数の減は、回復傾向にあります。自転車シェアリングは、シェアリングポートの増加と比例して利用回数も増加しており、施策の評価は計画目標値達成の可能性があるのでBとしました。
達成状況の要因	<ul style="list-style-type: none"> 成果指標①「コミュニティバス」については、新しい生活様式の浸透などによりコロナ前の利用者数に回復する見込みが立っていません。 成果指標②「自転車シェアリング」については、港区定住促進要綱を活用し、シェアリングポートを積極的に設置している一方、廃止箇所も多く、なかなかポート数の増加につながっていません。
課題と今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスについては、さらなる利用促進や収入確保策や運行情報がデジタル表示できるバス停(スマートバス停)の導入などのサービス向上策を実施し、利用者増につなげていきます。 自転車シェアリングについては、ポートの適正配置や自転車の再配置及びメンテナンス等を充実し、更なるサービス向上に努めていきます。

A：中間目標値に到達し、計画目標値の達成可能性がある。
B：中間目標値に到達しないが、計画目標値の達成可能性がある。
C：中間目標値に到達せず、かつ、現状値(令和2年度)も下回るが、計画目標値の達成可能性がある。
D：中間目標値に到達するが、計画目標値の達成可能性がない。
E：中間目標値を下回り、計画目標値の達成可能性がない。

施策評価シート

政策No	3	政策名	快適な暮らしを支える交通まちづくりを進める		
施策No	4	施策名	交通安全の確保		
目標・期待する成果	交通事故のない社会をめざし、交通安全意識の高揚を図り、区内の交通事故の防止に取り組めます。				
SDGsのゴールとの関係	  				
施策担当課	地域交通課			関係課	
担当者名	吉田	内線	2263		

1 成果指標の達成度

成果指標①	指標の推移				目標値	
	現状値	実績		見込値	中間目標値	計画目標値
	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和5年度	令和8年度末
交通事故件数	900件/年	924件/年	1,119件/年	1,100件/年	1,100件/年	1,000件/年
	達成度	当該年度の取組と成果		課題と今後の方向性 (未達成の場合は原因分析を含む)		
令和3年度	a	第11次港区交通安全計画の策定や警察及び関係機関との連携により交通安全運動を実施するなど、交通安全事業に取り組みました。		引き続き、交通事故件数の縮減のため、第11次港区交通安全計画に基づき、交通安全対策に取り組めます。		
令和4年度	b	警察や関係機関と連携した交通安全運動を実施したほか、年間を通じて区内の保育園等において交通安全教室を開催するなど、交通安全対策に取り組みました。		令和4年はウィズコロナとなり、外出機会が増えたこともあり、事故件数が増加に転じ、中間目標値は達成できませんでした。引き続き、交通事故件数の縮減のため、関係機関との連携により交通安全対策に取り組めます。		
令和5年度	a	引き続き区内の保育園等における交通安全教室を開催するほか、所轄警察署が実施する自転車利用者への街頭キャンペーンに積極的に参加するなど、関係機関と連携により交通安全対策に取り組めます。		-		

a : 予定どおり中間目標値に到達する見込みである。 b : 予定どおりの成果が出ていないが、改善により中間目標値に到達する見込みである。
c : 中間目標値に到達する可能性がない。 - : 指標値を把握できない。

成果指標②	指標の推移				目標値	
	現状値	実績		見込値	中間目標値	計画目標値
	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和5年度	令和8年度末
	達成度	当該年度の取組と成果		課題と今後の方向性 (未達成の場合は原因分析を含む)		
令和3年度						
令和4年度						
令和5年度						

a：予定どおり中間目標値に到達する見込みである。 b：予定どおりの成果が出ていないが、改善により中間目標値に到達する見込みである。
c：中間目標値に到達する可能性がない。 -：指標値を把握できない。

2 施策評価

評価	A：中間目標値に到達し、計画目標値の達成可能性がある。
施策の達成状況	令和3年は事故件数が中間目標値を大きく下回りましたが、令和4年には中間目標値をわずかに上回る件数となりました。令和5年は引き続き普及啓発など交通安全の取り組みを強化することから、政策の評価は、中間目標値を達成する見込みのためAとしました。
達成状況の要因 ・取組の有効性が高かった点 ・取組の有効性が低かった点 ・外部要因の影響を受けた点 など	令和3年についてはコロナ禍の影響によって事故件数が減少したと考えられます。令和4年については交通事故件数が微増したものの、コロナ禍前と比較すると減少傾向にあり、日々の取組が効果を挙げていると考えられます。
課題と今後の方向性	道路交通法の改正により、自転車ヘルメット着用の努力義務や電動キックボードの取扱いが規定されるなど、新しいルールに対応する必要があります。今後、法改正に合わせて、関係機関と連携しながら区民への普及啓発に取り組みます。

A：中間目標値に到達し、計画目標値の達成可能性がある。
B：中間目標値に到達しないが、計画目標値の達成可能性がある。
C：中間目標値に到達せず、かつ、現状値（令和2年度）も下回るが、計画目標値の達成可能性がある。
D：中間目標値に到達するが、計画目標値の達成可能性がない。
E：中間目標値を下回り、計画目標値の達成可能性がない。