

第3次秋田市総合交通戦略における成果目標指標の検討

望ましい指標動向と異なる

第3次計画の目標設定根拠とした値

目標	施策パッケージ	該当指標名	2次戦略指標達成状況				対10年前 H22 もしくは H20	2次戦略進捗モニタリング結果					3次目標値の検討参考値				第3次戦略における目標設定案	
			年次	策定当初 現況値	目標とする 方向	計画 期間 達成値		H27 【策定年】	H28 【1年目】	H29 【2年目】	H30 【3年目】	R1 【4年目】	過去10年 年間 変化量	過去5年 年間 変化量	13次総計 目標値 【R2】	トレンド 予測値 【R7】	目標値 【R7】	考え方
目標Ⅰ 誰もが安全・安心かつ快適に利用できる歩行者・自転車交通環境の実現	誰もが安全・安心かつ快適に利用できる歩行者・自転車空間の整備	中心市街地の歩行者・自転車交通量(人)	H27	35,056	増加	33,703	35,034	35,056	34,331	30,753	30,473	33,703	-148	-338	42,000	27,785	34,000人	H29以降増加傾向にあるものの、2次計画期間トータルでは減少傾向にあり、R元年時点で上位計画目標値と乖離が生じている。新たな総合計画が策定中であり、現時点の目標値は 現状維持 で設定する。
		市内の交通事故死傷者数(人) (歩行者・自転車関連)	H26	247	減少	189人	368	251	264	250	209	189	-20	-16	-	148	150人	近年変動がみられるものの、長期的には順調(減少傾向)に推移していることから、過去10年間の トレンドに基づく予測 から目標値を設定する。
		市内の高齢者交通事故死傷者数(人)	H26	174	減少	212	277	201	238	232	227	212	-7	3	-	180	180人	近年変動がみられるものの、長期的には順調(減少傾向)に推移していることから、過去10年間の トレンドに基づく予測 から目標値を設定する。
	にぎわいの創出に寄与する交通環境の実現	中心市街地循環バスの利用者数(人)	H26	52,166	増加	68,149	-	56,460	56,728	59,825	64,494	68,149	H25 本格運用 開始	2,922	-	69,094	69,000人	長期的には順調(増加傾向)に推移していることから、過去10年間の トレンドに基づく予測 から目標値を設定する。
		中心市街地内の観光入込客数(人)	H26	764,131	増加	737,436	-	715,456	756,613	720,454	728,797	737,436	18,834	5,495	-	-	指標除外	新しい生活様式に伴う環境変化も大きいことから、第3次の評価指標から 除外 する。
		市民による「まちのにぎわい」満足度	H26	28.6%	増加	39.0%	24.9%	28.6%	-	-	-	39.0%	1.6%	2.6%	35.0%	-	現状より 増加 (39.0%)	年々順調(増加傾向)に推移しており、R元年値で上位計画目標値を上回っているため、目標値は 現状より増加 として設定する。
目標Ⅱ まちの変化に柔軟に対応し、誰もが自由に移動できる、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現	多核集約型の都市構造を形成する公共交通ネットワークの整備	路線バス利用者数(千人)	H26	7,672	増加	7,080	7,001	7,372	7,208	7,197	7,213	7,080	9	-73	7,868千人	7,177	7,500千人	人口減少の影響なども受けて2次計画期間では減少傾向にあり、特にR元年時点の落ち込みも大きく上位計画目標値と乖離が生じている。今後、新駅開業やICカード、バスロケシステムの導入による利便性向上策の実施による新規利用者の誘発を目指し、予測値を上回る値で目標値を設定する。
		マイタウン・バス利用者数(千人)	H26	195	増加	166	192	187	173	169	162	166	-3	-5		168		
	利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組みの推進	市民による「バス、電車などの利用しやすさ」満足度	H26	46.6%	増加	41.5%	41.3%	46.6%	-	-	-	41.5%	0.02%	-1.3%	50.0%	-	50.0%	2次計画期間では減少傾向にあり、R元年値で上位計画目標値と乖離が生じている。新たな総合計画が策定中であり、現時点の目標値は 現総合計画目標値 を据置で設定する。
		市内のバス運送収入(百万円)	H26	1,526	増加	1,364	1,617	1,461	1,424	1,414	1,416	1,364	-28	-24	-	1,359	1,420 百万円	利用者数の減少も受けて、年々減少傾向にある利用者数の変動と同様の考え方にに基づき、現時点の目標値は 予測値 を上回る値で目標値を設定する。
持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進	公共交通に関する協議会や検討会に参加した機関・団体数	H26	64団体	増加	67団体 /88団体 (76%)	-	73団体 /85団体 (86%)	69団体 /82団体 (84%)	56団体 /81団体 (69%)	70団体 /82団体 (85%)	67団体 /88団体 (76%)	-	-1.5	-	-	現状より 増加 (67団体)	取組開始から一定期間が経過し、一定の団体からの継続的な参加を維持している。今後も取組を継続することを前提に、目標値は 現状より増加 として設定する。	
目標Ⅲ 拠点間ネットワークを形成する道路網の実現	多核集約型都市の骨格となる3環状放射型道路網の整備	都市計画道路の整備率	H26	74.3%	増加	77.1%	69.5%	74.5%	74.5%	74.6%	74.7%	77.1%	0.8%	0.7%	-	78.6%	79.0%	年々順調(増加傾向)に推移していることから、過去10年間の トレンドに基づく予測 から目標値を設定する。
		市民による「道路の整備状況」満足度	H26	69.6%	増加	68.7%	69.8%	69.6%	-	-	-	68.7%	-0.1%	-0.2%	75.0%	-	75.0%	2次計画期間では減少傾向にあり、R元年値で上位計画目標値と乖離が生じている。新たな総合計画が策定中であり、現時点の目標値は 現総合計画目標値 を据置で設定する。
	拠点間ネットワークを強化し走行性を高める道路整備	拠点間のピーク時間帯所要時間	H27	40分	減少	R3.3 調査予定	-	40分	-	-	28分	R3.3 調査予定	-	-4分	-	-	3月調査の実測値を踏まえ、他の把握手法等を含めて確認中	※ETC2.0データなどを用いた計測方法への見直しについて妥当性を検証中。ETC2.0データの使用が妥当と判断された場合、所要時間短縮の他、冬期速度改善率などの評価を検討
		市内の交通事故死傷者数(人) (自動車関連)	H26	872人	減少	606人	1121人	829人	923人	835人	729人	606人	-57人	-56人	-	651人	650人	近年変動がみられるものの、長期的には順調(減少傾向)に推移していることから、過去10年間の トレンドに基づく予測 から目標値を設定する。
安全で円滑な交通の実現に向けた取組	市内の主要渋滞箇所数	H24	36箇所	減少	35箇所	-	36箇所	35箇所	35箇所	35箇所	35箇所	-	-1箇所/5年	-	-	現状より 減少 (34箇所)	過去5年間の削減状況から1箇所削減で目標値を設定する。 ※渋滞対策協議会の検討を踏まえる必要がある	