

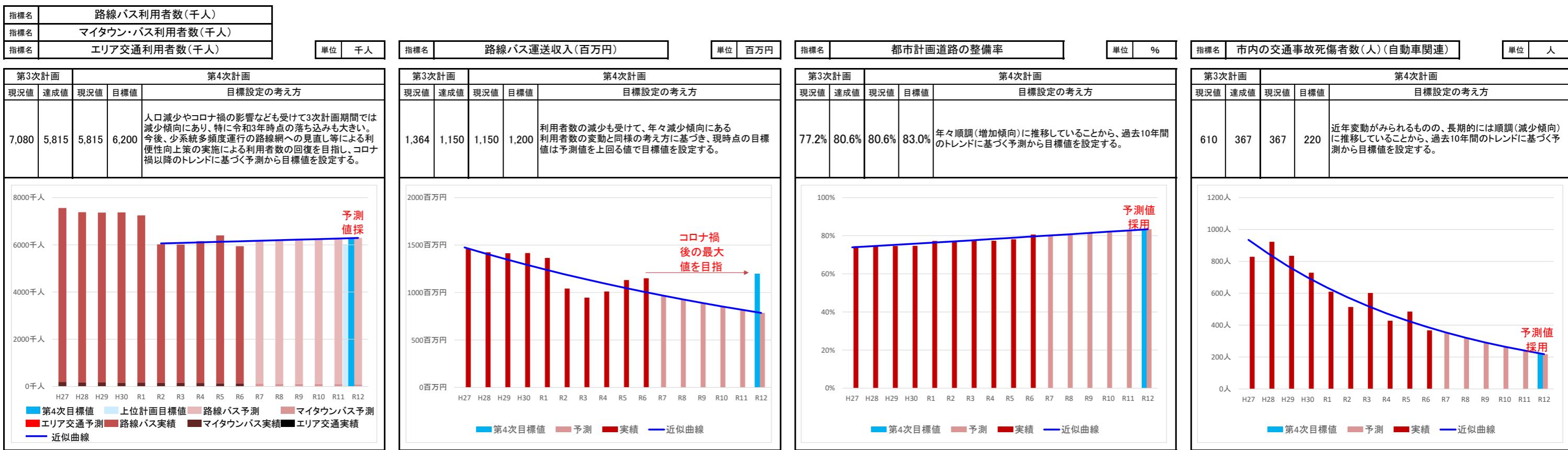
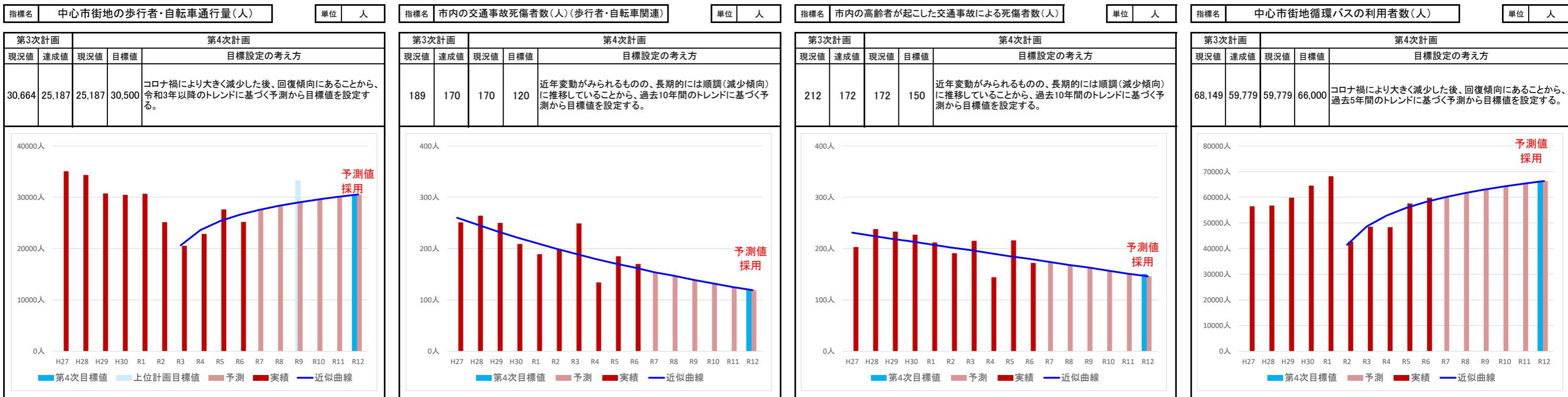
第4次秋田市総合交通戦略成果目標指標の検討

望ましい指標動向と異なる

第4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	3次戦略指標達成状況				対10年前 H27 もしくは H25	3次戦略ビジョン進捗モニタリング結果					4次目標値の検討参考値			第4次戦略ビジョン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		R2 【策定年】	R3 【1年目】	R4 【2年目】	R5 【3年目】	R6 【4年目】	過去10年 年間 変化量	過去5年 年間 変化量	トレンド 予測値 【R12】	目標値 【R12】	考え方
目標I 誰もが安全・安心かつ快適に利用でき、回遊性の向上に寄与する歩行者・自転車交通環境の実現	誰もが安全・安心かつ快適に通行できる歩行者・自転車空間の整備	中心市街地の歩行者・自転車通行量(人)	R1	30,664	増加	25,187	35,056	25,140	20,539	22,846	27,618	25,187	-1,097	12	30,543	30,500人	コロナ禍により大きく減少した後、回復傾向にあることから、令和3年以降のトレンドに基づく予測から目標値を設定する。
		市内の交通事故死傷者数(人)(歩行者・自転車関連)	R1	189	減少	170人	251	198	249	134	185	170	-9	-7	119	120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。
		市内の高齢者が起こした交通事故による死傷者数(人)	R1	212	減少	172人	203	191	215	144	216	172	-3	-5	146	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。
	回遊性の向上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)	R1	68,149	増加	59,779	56,460	42,708	48,529	48,348	57,545	59,779	369	4,268	66,314	66,000人	コロナ禍により大きく減少した後、回復傾向にあることから、過去5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「まちのにぎわい」満足度	R1	39.0%	増加	39.6%	28.6%	39.0%	0.0%	0.0%	0.0%	39.6%	1.2%	0.2%	40.8%	41.0%	過去10年で増加傾向であるため、3次計画期間のトレンドに基づく予測から目標値を設定する。
目標II 多様な交通モードの連携・協働による、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現	多核集約型コンパクトシティ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)	R1	7,080	増加	5,815	7,372	5,870	5,863	6,014	6,273	5,815	-173	-14	6,204	6,200千人	人口減少やコロナ禍の影響なども受けた3次計画期間では減少傾向にあり、特に令和3年時点の落ち込みも大きい。今後、少系統多頻度運行の路線網への見直し等による利便性向上策の実施による利用者数の回復を目指し、コロナ禍以降のトレンドに基づく予測から目標値を設定する。
		マイタウン・バス利用者数(千人)	R1	166	増加	127	187	149	146	142	127	127	-7	-6	87		
		エリア交通利用者数(千人)			増加			0.0	0.0	0.2	0.3	1.4	1.0	1.0	4.8		
	利用しやすい公共交通サービスの提供に向けた取組の推進	市民による「バス、電車などの利用しやすさ」満足度	R1	41.5%	増加	37.1%	46.6%	41.5%	0.0%	0.0%	0.0%	37.1%	-1.06%	-1.1%	37.1%	42.0%	3次計画期間では減少傾向にあることから、コロナ禍前の水準への回復を目指し、目標値を設定する。
		路線バス運送収入(百万円)	R1	1,364	増加	1,150	1,461	1,042	946	1,011	1,131	1,150	-35	27	785	1,200百万円	利用者数の減少も受け、年々減少傾向にある利用者数の変動と同様の考え方に基づき、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	路線バス運転士数(人)	R1	217	増加	162	252	202	183	172	170	162	-10	-10	90	現状より増加(162人)	運転士の高齢化等により減少傾向にある運転士確保に係る施策の実施により、現状より増加を目標とする
		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	R1	67団体	増加	79団体	0.0%	0	0	0	0	79団体	-	3	79団体	現状より増加(79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前提に、目標値は現状より増加で設定する。
目標III 拠点間ネットワークを形成し、生活や経済活動の基盤となる道路網の実現	多核集約型コンパクトシティの骨格となる3環状放射型道路網の整備	都市計画道路の整備率	R1	77.2%	増加	80.6%	74.5%	77.3%	77.3%	77.4%	78.1%	80.6%	0.7%	0.8%	83.4%	83.0%	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	R1	68.7%	増加	62.7%	69.6%	68.7%	0.0%	0.0%	0.0%	62.7%	-0.8%	-1.5%	0.0%	75.0%	3次計画期間では減少傾向にあり、令和6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	R1	28.5分	減少	32.1分	40分	28.5分	0分	33.3分	0分	32.1分	-0.9分	1.2分	0分	現状より減少(32分)	道路整備は進展しているものの、所要時間は長くなっている。道路整備の継続や公共交通利用への転換等により、所要時間を現状より短縮すること前提に、目標値は現状より減少で設定する。
	安全で円滑な交通の実現に向けた取組	市内の交通事故死傷者数(人)(自動車関連)	R1	610人	減少	367人	829人	514人	602人	428人	485人	367人	-51人	-37人	218人	220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。
		市内の主要渋滞箇所数	R1	35	減少	32	36箇所	35箇所	33箇所	33箇所	32箇所	32箇所	-	-4箇所/5年	-	現状より減少(32箇所)	過去5年間の削減状況から、目標値は現状より減少で設定する。※渋滞対策協議会の検討を踏まえる必要がある。

第4次秋田市総合交通戦略成果目標指標の検討（1／2）



第4次秋田市総合交通戦略成果目標指標の検討（2／2）

