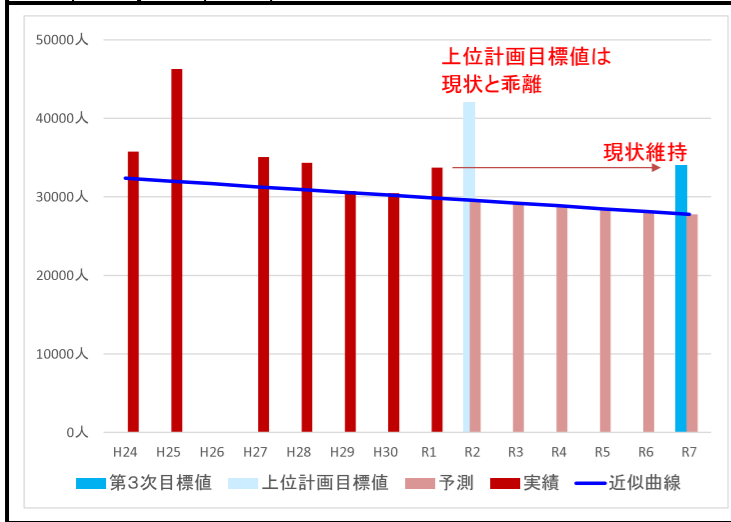


第3次秋田市総合交通戦略における成果目標指標の検討

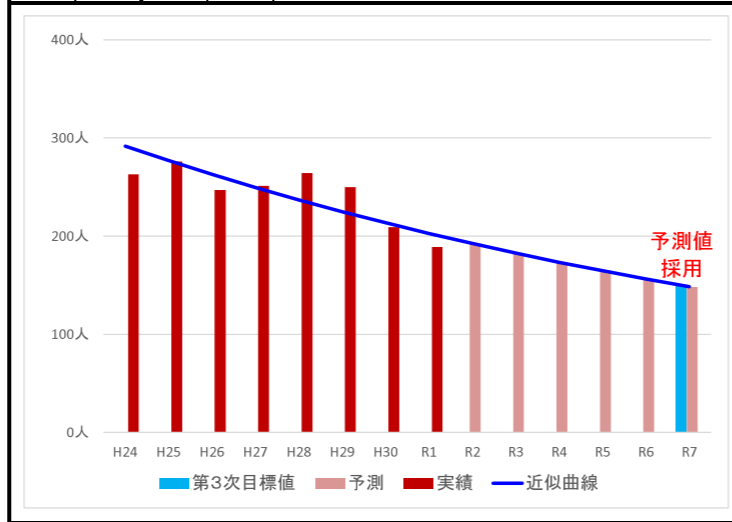
指標名 中心市街地の歩行者・自転車交通量(人) 単位 人

第2次計画		第3次計画			
現況値	達成値	現況値	目標値	目標設定の考え方	
35,056	33,703	33,703	34,000	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。	



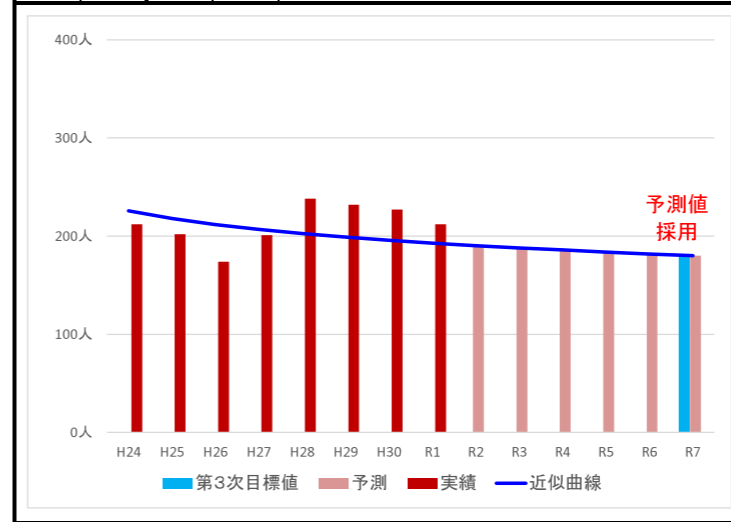
指標名 市内の交通事故死傷者数(人)(歩行者・自転車関連) 単位 人

第2次計画		第3次計画			
現況値	達成値	現況値	目標値	目標設定の考え方	
247	189	189	150	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。	



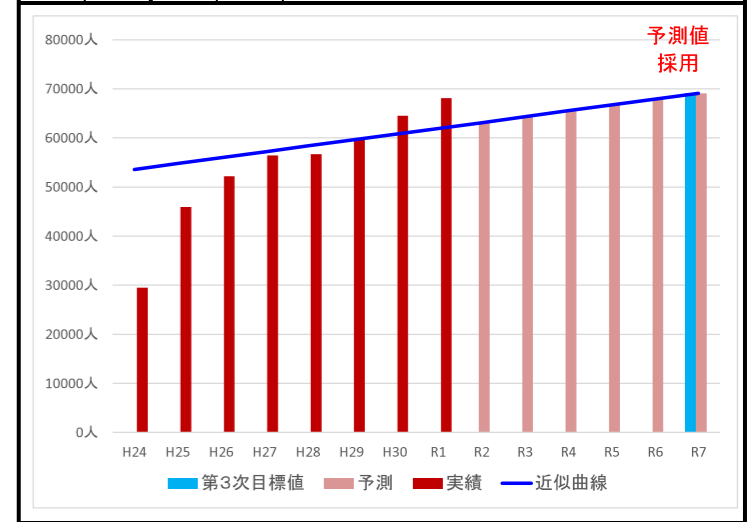
指標名 市内の高齢者交通事故死傷者数(人) 単位 人

第2次計画		第3次計画			
現況値	達成値	現況値	目標値	目標設定の考え方	
174	212	212	180	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。	



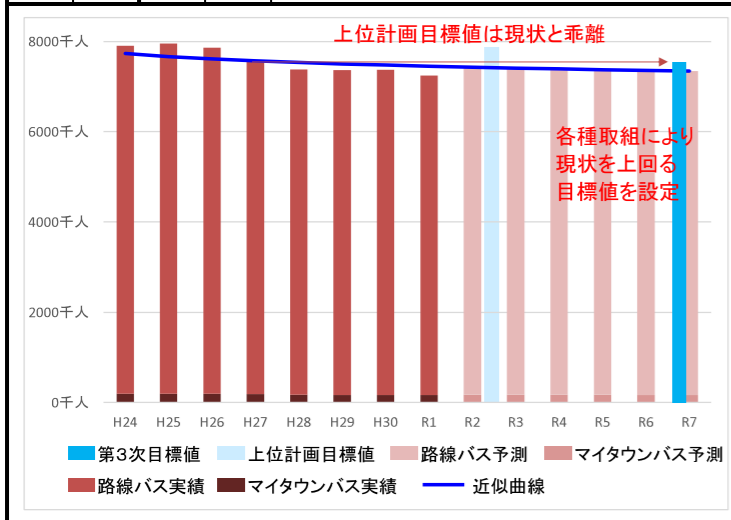
指標名 中心市街地循環バスの利用者数(人) 単位 人

第2次計画		第3次計画			
現況値	達成値	現況値	目標値	目標設定の考え方	
52,166	68,149	68,149	69,000	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。	



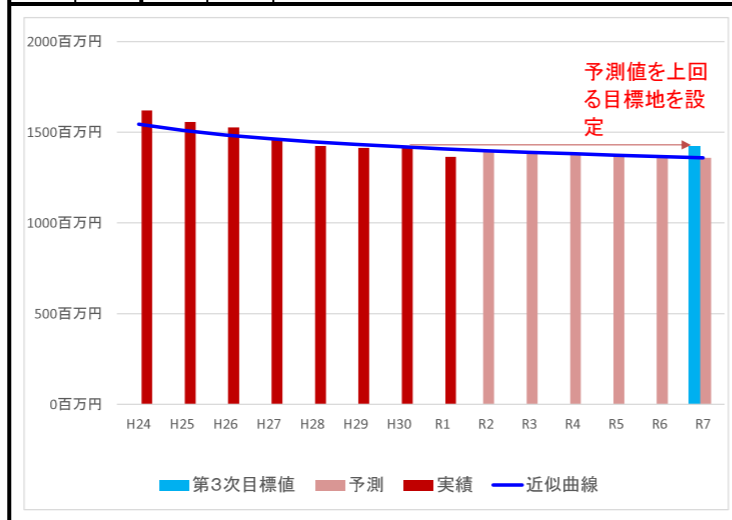
指標名 路線バス利用者数(千人) 単位 千人
指標名 マイタウン・バス利用者数(千人) 単位 千人

第2次計画		第3次計画			
現況値	達成値	現況値	目標値	目標設定の考え方	
7,672	7,080	7,080	7,500	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致を目指し、予測値を上回る値で目標値を設定する。	



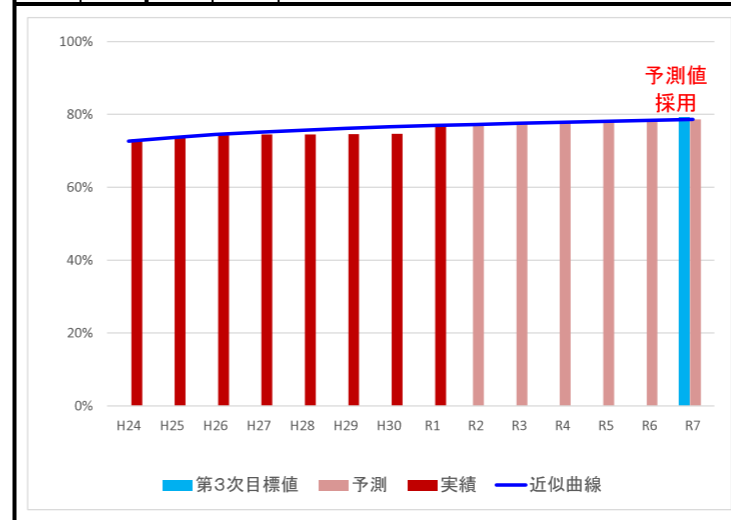
指標名 市内のバス運送収入(百万円) 単位 百万円

第2次計画		第3次計画			
現況値	達成値	現況値	目標値	目標設定の考え方	
1,526	1,364	1,364	1,420	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。	



指標名 都市計画道路の整備率 単位 %

第2次計画		第3次計画			
現況値	達成値	現況値	目標値	目標設定の考え方	
74%	77%	77%	79%	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。	



指標名 市内の交通事故死傷者数(人)(自動車関連) 単位 人

第2次計画		第3次計画			
現況値	達成値	現況値	目標値	目標設定の考え方	
872	606	606	650	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。	

