

# 施策目標個票

(国土交通省30-28)

施策目標	都市・地域における総合交通戦略を推進する	
施策目標の概要及び達成すべき目標	人口減少・高齢社会において、自動車に過度に依存することなく移動できる環境を創出するため、都市交通施策や土地利用誘導等のまちづくりにより基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の圏域内に居住している人口を増加させる。	
評価結果	目標達成度合いの測定結果	(各行政機関共通区分) ④進展が大きくない  (判断根拠) 主要な業績指標113①については目標が達成されたが、主要な業績指標113②及び③については微増ないし横ばいで推移しているため、「④進展が大きくない」と判断した。
	施策の分析	本施策は、交通結節点の整備やバリアフリー化、都市内公共交通の支援といった事務事業を行っているが、公共交通の利便性の高いエリアへの居住は、施策実施後すぐに効果として発現するものではないため、低密度に広がった市街地の形成が課題となっている地方中枢都市圏、地方都市圏については、現段階において、目標設定を下回る伸び率にとどまっている。
	次期目標等への反映の方向性	引き続き、既存事業による支援を継続するとともに、地方都市については、目標達成に向けて、自治体が策定する「立地適正化計画」による土地利用施策と連動した支援の充実・強化を図るとともに、まちなかにおける歩行者中心の空間づくり等の取組への支援を強化する。具体的には、医療・福祉施設、商業施設等の立地誘導や居住誘導に合わせ、公共交通によりこれらの生活利便施設等に快適かつ安全にアクセスできる環境づくりに向けた取組を推進する。

業績指標	113 公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合(①三大都市圏*、②地方中枢都市圏*、③地方都市圏*)	初期値	実績値					評価	目標値
		H26年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度		R2年度
		①90.5% ②78.7% ③38.6%	①90.5% ②78.7% ③38.6%	①90.6% ②79.1% ③38.7%	①90.9% ②79.3% ③38.9%	①91.1% ②79.3% ③38.9%	①91.2% ②79.4% ③38.9%		①A ②B ③B
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-			

参考指標	参71 コミュニティサイクルの導入数	初期値	実績値					評価	目標値
		H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度		R2年度
		54市町村	75市町村	77市町村	87市町村	135市町村	集計中		
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-			

施策の予算額・執行額等【参考】	区分		H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度要求額	
	予算の状況(百万円)	当初予算(a)		600	600	640	692	
		補正予算(b)		0	0	0	-	
		前年度繰越等(c)		413	177	325	-	
		合計(a+b+c)		1,013	777	965	692	
	執行額(百万円)			835	451			
	翌年度繰越額(百万円)			177	325			
	不用額(百万円)			0.1	0.1			

※上記のほか、社会資本整備総合交付金等の内数がある。

学識経験を有する者の知見の活用	国土交通省政策評価会(令和元年6月28日)
-----------------	-----------------------

担当部局名	都市局	作成責任者名	街路交通施設課長 本田 武志	政策評価実施時期	令和元年8月
-------	-----	--------	-------------------	----------	--------

**業績指標 113 公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合**  
 (①三大都市圏\*、②地方中枢都市圏\*、③地方都市圏\*)

**評価**

①A ②B ③B	目標値：①90.8%、②81.7%、③41.6% (令和2年度) 実績値：①91.2%、②79.4%、③38.9% (平成30年度) 初期値：①90.5%、②78.7%、③38.6% (平成26年度)
----------------	--

**(指標の定義)**

圏域内人口のうち基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の圏域内に居住している人口の割合  
 <分母>圏域内人口<分子>公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口  
 ※公共交通の利便性の高いエリアは、以下の圏域に含まれるエリア

- ・鉄道駅勢圏：オフピーク時に、片道運行間隔20分以下の駅を中心とする半径1km圏内
- ・路面電車・新交通システム駅勢圏：オフピーク時に、片道運行間隔20分以下の駅・電停を中心とする半径500m圏内
- ・バス路線沿線圏：オフピーク時に、片道運行間隔15分以下のバス路線から沿線300m圏内

<地方中枢都市圏>札幌、仙台、広島、福岡・北九州の地方中枢都市と社会的、経済的に一体性を有する地域  
 <地方都市圏>三大都市圏、地方中枢都市圏に属さない市町村のうち、人口10万人以上の市町村

**(目標設定の考え方・根拠)**

- ・三大都市圏については、直近の伸び率の年率0.05%のトレンドで目標を設定。
- ・地方中枢都市圏と地方都市圏については、地方中枢都市圏の直近の伸び率の年率0.5%のトレンドで目標を設定。

**(外部要因)**

急激な人口減少、少子化、高齢化の進展

**(他の関係主体)**

地方公共団体(事業主体)、民間事業者(事業主体)

**(重要政策)**

**【施政方針】**

第169回国会 施政方針演説(平成20年1月18日)「市街地の中心部に公共施設や居住施設を集中したり、路面電車を導入する取組などを支援します。」

**【閣議決定】**

該当無し

**【閣決(重点)】**

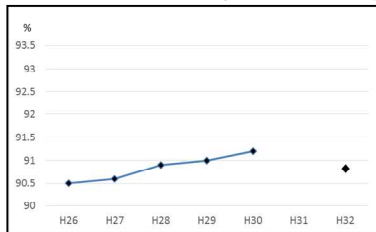
・第4次社会資本整備重点計画(平成27年9月18日)「第2章に記載あり」

**【その他】**

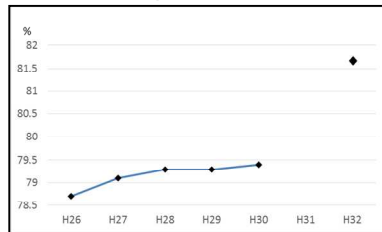
・平成19年7月20日 社会資本整備審議会「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか(第二次答申)」

過去の実績値					(年度)
H26	H27	H28	H29	H30	
①90.5%、②78.7%、 ③38.6%	①90.6%、②79.1%、 ③38.7%	①90.9%、②79.3%、 ③38.9%	①91.1%、②79.3%、 ③38.9%	①91.2%、②79.4%、 ③38.9%	

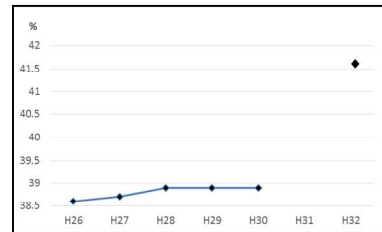
**公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合(%)**



①三大都市圏



②地方中枢都市圏



③地方都市圏

**主な事務事業等の概要**

徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場などの公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを整備し、都市交通の円滑化を推進するとともに、都市施設整備や土地利用の再編により都市再生の推進を図る。

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### (指標の動向)

三大都市圏については、平成 30 年度の実績において、目標を達成。地方中枢都市圏、地方都市圏については、目標設定より低い伸び率で推移。

#### (事務事業等の実施状況)

自由通路、駅前広場等の交通結節点の整備やバリアフリー化、都市内公共交通の支援等により、公共交通の利便性向上と都市交通の円滑化を図ることで、都市・地域総合交通戦略を推進した。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・①三大都市圏については、平成 30 年度の実績において目標を達成したため A と評価。②地方中枢都市圏、③地方都市圏については、目標設定より低い推移であるため B と評価した。
- ・公共交通の利便性の高いエリアへの居住は、施策実施後すぐに効果として発現するものではないが、すべての指標において前年度より増加または現状維持であることから、引き続き、既存事業による支援を継続するとともに、急激な人口減少、少子化、高齢化の進展にも対応した居住者にとって魅力ある中心市街地や公共交通沿線などまちなかにおける歩行者中心の空間づくり等の取組への支援を強化・充実させることで、公共交通の利便性の高いエリアに居住する人口割合を高めていく。

## 担当課等（担当課長名等）

担当課： 街路交通施設課（課長 本田武志）

関係課：