

施策目標個票

(国土交通省4-28)

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88①については目標が達成されたが、主要な業績指標88②及び③については減少傾向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	特に地方都市において、コロナ禍におけるバスの減便等により、基幹的な公共交通の定義から外れた停留所が増加したこと等により、昨年度の指標を大きく下回る市町村があった。また、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、まちづくりと公共交通を一体的に捉え、官民共創等により地域一丸となって、持続可能な交通軸の形成に係る取組を推進する。さらに、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、ゆとりとにぎわいある「居心地がよく歩きたくなる」まちなか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。

業績指標	88 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
		R1年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度		R4年度
		①91.1% ②79.5% ③39.0%	①91.2% ②79.4% ③38.9%	①91.1% ②79.5% ③39.0%	①91.1% ②78.9% ③38.3%	①91.7% ②79.0% ③38.0%	①91.9% ②79.0% ③37.3%	①A ②B ③B
年度ごとの目標値		-	-	-	-			

施策の予算額・執行額等 【参考】	区分	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度要求額	
	予算の状況 (百万円)	当初予算(a)	692	900	900	1,000	
		補正予算(b)	0	100	29		
		前年度繰越等(c)	775	656	865		
		合計(a+b+c)	1,467	1,656	1,794	1,000	
	執行額(百万円)	805	790				
	翌年度繰越額(百万円)	656	865				
	不用額(百万円)	6	0.1				
		<0>	<0>	<0>	<0>		

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5年6月26日)
-----------------	-----------------------

担当部局名	都市局	作成責任者名	街路交通施設課 (課長 服部 卓也)	政策評価実施時期	令和5年8月
-------	-----	--------	-----------------------	----------	--------

業績指標 88

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	目標値：①92.0% ②81.3% ③39.6% (令和7年度)
②B	実績値：①91.9% ②79.0% ③37.3% (令和4年度)
③B	初期値：①91.1% ②79.5% ③39.0% (令和元年度)

(指標の定義)

【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

【分母】圏域内人口

※公共交通の利便性の高いエリア：鉄道やバスなどの基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の圏域内の地域（オフピーク時に片道運行間隔 20 分以下の鉄道駅を中心とする半径 1km 圏内の地域等）

(目標設定の考え方・根拠)

本施策は、過度に自家用車に頼らない公共交通中心の交通体系、都市構造への転換を図ることを目標としていることから、公共交通の利便性の高いエリアへの居住人口割合を目標値として設定している。

目標値については、以下のとおり設定している。

①三大都市圏（東京圏、大阪圏、名古屋圏）

直近（平成 25 年度から令和元年度）の 1 年あたりの指標の平均伸び率（0.13%）に基づき、現状の伸び率を維持・増加できるような伸び率（0.15%）を設定して、令和元年度の実績値（91.1%）に 1 年あたりの平均伸び率を加算して設定している。

②地方中核都市圏（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）

直近（平成 25 年度から令和元年度）の 1 年あたりの指標の平均伸び率（0.27%）に基づき、現状の伸び率を維持・増加できるような伸び率（0.3%）を設定して、令和元年度の実績値（79.5%）に 1 年あたりの平均伸び率を加算して設定している。

③地方都市圏（①②に属さない市町村のうち、人口 10 万人以上の市町村）

直近（平成 25 年度から令和元年度）の 1 年あたりの指標の平均伸び率（0.06%）に基づき、現状の伸び率を維持・増加できるような伸び率（0.1%）を設定して、令和元年度の実績値（39.0%）に 1 年あたりの平均伸び率を加算して設定している。

(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】

- ・第 2 次交通政策基本計画（令和 3 年 5 月 28 日）「第 4 章に記載あり」

【閣決（重点）】

- ・第 5 次社会資本整備重点計画（令和 3 年 5 月 28 日）「第 3 章に記載あり」

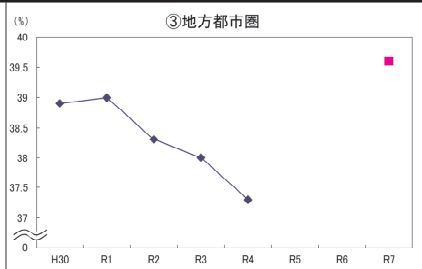
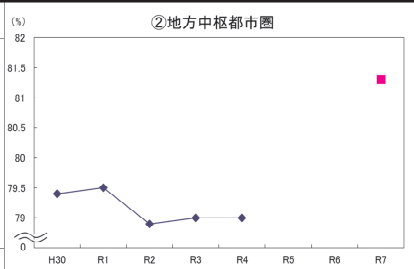
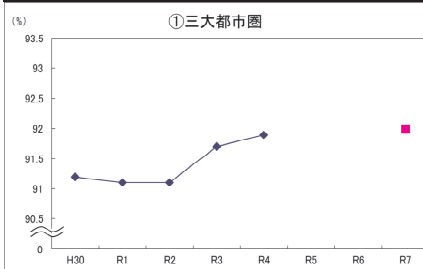
【その他】

- ・令和 5 年 4 月 14 日 都市計画基本問題小委員会 中間とりまとめ
「新多様な価値観や社会の変化を包摂するまちづくりを目指して」

過去の実績値

(年度)

H30	R1	R2	R3	R4
①91.2%	①91.1%	①91.1%	①91.7%	①91.9%
②79.4%	②79.5%	②78.9%	②79.0%	②79.0%
③38.9%	③39.0%	③38.3%	③38.0%	③37.3%



主な事務事業等の概要

都市・地域交通戦略推進事業

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。

予算額：社会資本整備総合交付金 5,817 億円の内数、補助金 9.0 億円（令和4年度）

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、令和4年度までの実績値によるトレンドを延長すると、目標年度に目標値を達成すると見込まれる。一方、地方中枢都市圏については、コロナ禍におけるバスの減便等により、低下した指標がその後もコロナ以前の状況まで回復せず横ばい傾向となっている。また、地方都市圏については、減少傾向となっており、目標値からの乖離が見られる。

（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、令和4年度までの実績値によるトレンドを延長すると、目標年度に目標値を達成すると見込まれるためAと評価。②地方中枢都市圏については、令和元年度から令和2年度にかけ低下した後、低迷を続けているため、Bと評価した。③地方都市圏については、令和2年度から連続で低下しており、Bと評価した。
- ②地方中枢都市圏、③地方都市圏について、コロナ禍におけるバスの減便等により、基幹的な公共交通の定義から外れた停留所が増加したこと等により、令和2年度より減少傾向となっている。特に、③地方都市圏については、コロナ禍以前からの人口減少等により、公共交通に対する需要が大きく減少していた中で、コロナ禍における輸送需要の減少等による経営の悪化と、それに伴う路線廃止等によるサービス水準の低下により、更に利用が減少し、指標が大きく低下している。
- また、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。
- 上記の状況を踏まえ、コロナ禍の影響も踏まえた地域交通法の改正等を契機に、まちづくりと公共交通を一体的に捉え、官民共創等により地域一丸となって、持続可能な交通軸の形成に係る取組を強化する。
- さらに、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、ゆとりとにぎわいある「居心地がよく歩きたくなる」まちなか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：都市局街路交通施設課（課長 服部 卓也）

関係課：