

令和6年度 政策チェックアップ評価書

施策目標：28 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。

業績指標

指標番号	業績指標名
89	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)

業績指標の分析

(89) 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)

目標達成状況の評価 A

	初期値	実績値					目標値
	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
実績値	91.1%	91.1%	91.7%	91.9%	92.0%	92.0%	92.0%
年度ごとの目標値		91.3%	91.4%	91.6%	91.7%	91.9%	

(事務事業等の実施状況)

・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システムを総合的に整備し、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った。

(令和6年度予算額：社会資本整備総合交付金 5,065 億円の内数、防災・安全交付金 8,707 億円の内数、補助金 10 億円の内数)

(その他の外部要因の状況)

—

(目標の達成状況に関する分析)

①三大都市圏については、目標値を達成したことから、Aと評価した。

(課題の特定)

—

(89) 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 * (②地方中枢都市圏)

目標達成状況の評価 B

	初期値	実績値					目標値
	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
実績値	79.5%	78.9%	79.0%	79.0%	78.7%	78.4%	81.3%
年度ごとの 目標値		79.8%	80.1%	80.4%	80.7%	81.0%	

(事務事業等の実施状況)

・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システムを総合的に整備し、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った。

(令和6年度予算額：社会資本整備総合交付金5,065億円の内数、防災・安全交付金8,707億円の内数、補助金10億円の内数)

(その他の外部要因の状況)

急激な人口減少、少子化、高齢化の進展、バス・鉄道の減便・廃線

(目標の達成状況に関する分析)

②地方中枢都市圏については、令和元年度から令和6年度にかけて、減少傾向となっており、現在のトレンドを延長しても目標年度に目標値に届く見込みが少ないためBと評価した。

事務事業においては、多様なモードの連携が図られた公共的空間や公共交通からなる都市システムの整備を支援し、都市交通の円滑化を推進していたものの、コロナ禍に、バス・鉄道の減便等により低下した指標が、その後も回復せずに減少傾向となっている。そのほか、地方中枢都市圏については、人口減少に伴い地域の公共交通の需要も減少し、地域の公共交通のサービスレベルが低下した結果、基幹的な公共交通の定義から外れた駅・停留所が増加している点も指標が減少した要因であると考えられる。

(課題の特定)

地方中枢都市圏では、基幹的な公共交通の定義から外れた駅・停留所が増加したことにより、公共交通利便性の高いエリアが縮小傾向にあることが目標達成に向けた課題となっている。また、地方都市の現状として、低密度な市街地が形成されており、公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口が少ないことも課題となっている。なお、事務事業については、都市交通システムの整備等の施策実施後、公共交通の利便性の高いエリアへの居住誘導につながるまでには時間を要するため、引き続き多様なモードの連携が図られた公共的空間や公共交通からなる立地適正化計画と連携した都市交通システムの整備を支援し、都市交通の円滑化を推進することで、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。

(89) 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 * (③地方都市圏)

目標達成状況の評価 B

	初期値	実績値					目標値
	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
実績値	39.0%	38.3%	38.0%	37.3%	37.9%	37.9%	39.6%
年度ごとの目標値		39.1%	39.2%	39.3%	39.4%	39.5%	

(事務事業等の実施状況)

・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システムを総合的に整備し、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った。

(令和6年度予算額：社会資本整備総合交付金5,065億円の内数、防災・安全交付金8,707億円の内数、補助金10億円の内数)

(その他の外部要因の状況)

急激な人口減少、少子化、高齢化の進展、バス、鉄道の減便・廃線

(目標の達成状況に関する分析)

③地方都市圏については、令和元年度から令和4年度にかけて減少傾向であり、令和5年度、宇都宮にて新たな公共交通が整備されたこと等により上昇したが、令和6年度にかけては横ばいの状態である。現在のトレンドを延長しても目標年度に目標値に届く見込みが少ないためBと評価した。

事務事業においては、多様なモードの連携が図られた公共的空間や公共交通からなる都市システムの整備を支援し、都市交通の円滑化を推進していたものの、コロナ禍に、バス・鉄道の減便等により低下した指標が、その後も回復せずに減少傾向となっている。そのほか、地方中枢都市圏については人口減少に伴い地域の公共交通の需要も減少し、地域の公共交通のサービスレベルが低下した結果、基幹的な公共交通の定義から外れた駅・停留所が増加している点も指標が減少した要因であると考えられる。

(課題の特定)

地方都市圏では、基幹的な公共交通の定義から外れた駅・停留所が増加したことにより、公共交通利便性の高いエリアが減少傾向にあることが、目標達成に向けた課題となっている。また、地方都市の現状として、低密度な市街地が形成されており、公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口が少ないことも課題となっている。なお、事務事業については、都市交通システムの整備等の施策実施後、公共交通の利便性の高いエリアへの居住誘導につながるまでには時間を要するため、引き続き多様なモードの連携が図られた公共的空間や公共交通からなる立地適正化計画と連携した都市交通システムの整備を支援し、都市交通の円滑化を推進する。

評価結果

(目標達成度合いの測定結果)

④ 進捗が大きい

(判断根拠)

業績指標3個のうち、Aが1個、Bが2個であり、①三大都市圏については、目標年度に目標値を達成すると見込まれるためAと評価しているが、②地方中枢都市圏、③地方都市圏についてはBと評価している。特に②地方中枢都市圏、③地方都市圏については、現在のトレンドを延長しても目標年度に達成できる見込みが少ないため、「④進捗が大きい」としている。

(施策全体の総括分析・今後の取組の方向性)

三大都市圏については施策の効果が発現していると考えられるが、地方中枢都市圏、地方都市圏については人口減少等により公共交通に対する輸送需要も減少しており、それに伴う減便・路線廃止等によるサービス水準の低下が指標値に影響している。また、都市交通システムの整備等の施策実施後、公共交通の利便性の高いエリアへの居住誘導につながるまでには時間を要することから、多くの地方都市で低密度に広がった市街地の形成が、まちづくりの課題となっている現段階においては、指標値が設定目標を下回る伸び率にとどまっている。

今後も引き続き、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・充実することで、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。

外部有識者のコメント

施策目標の評価結果を「④進捗が大きい」とすることには特段の問題はない。ただし、個別の業績指標について、以下の点の整理が必要である。

(89)

①三大都市圏の人口割合についての異論はない。

②地方中枢都市圏および③地方都市圏については、業績指標である居住誘導による人口割合の増加という指標は、公共交通サービスの現状維持あるいは拡充を前提とするものであり、業績指標に影響を与えるリスク要因を事前に評価したうえで、達成すべき業績評価指標を設定することがそもそも必要だったのではないかと考える。

(国土交通省政策評価会 白山 真一)

評価実施時期

令和7年8月

担当部局名・作成責任者名

・施策目標 28

都市局街路交通施設課 課長 筒井 祐治

・業績指標 89

担当課：都市局街路交通施設課（課長 筒井 祐治）

関連事務事業等

番号	事業名	予算事業 ID
1	都市・地域交通戦略推進事業	004346

業績指標登録票

【政策目標】	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上		
【施策目標】	28 都市・地域における総合交通戦略を推進する		
【業績指標】	(89)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地方中核都市圏、③地方都市圏)	業績目標	
		初期値 (基準年度)	目標値 (目標年度)
		①91.1% ②79.5% ③39.0% (令和元年度)	①92.0% ②81.3% ③39.6% (令和7年度)
【指標の定義】	<p>【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</p> <p>【分母】圏域内人口</p> <p>※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)</p>		
【目標設定の考え方・根拠】	<p>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。</p> <p>目標値については、以下のとおり設定している。</p> <p>①三大都市圏 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。</p> <p>②地方中核都市圏 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(0.27%)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。</p> <p>③地方都市圏 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(0.06%)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。</p>		
【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】	<ul style="list-style-type: none"> ・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」 ・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」 ・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 <p>「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」</p>		
【備考】			
【担当課】	都市局街路交通施設課		
【関係課】			