

施策目標個票

(国土交通省28-28)

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、面的な市街地整備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111①については目標が達成されたが、主要な業績指標111②及び③については目標設定とした0.5%/年を下回る(②0.3%/年、③0.15%/年)伸び率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。具体的には、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできる都市構造に向けた取組を推進する。

業績指標	111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
		26年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		32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%		①A ②B ③B
年度ごとの目標値	-					-	-	-	
参考指標	参78 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
		25年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		32年度
		54	-	54	75	77	87		100
年度ごとの目標値	-					-	-	-	

施策の予算額・執行額等【参考】	区分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度要求額	
	予算の状況 (百万円)	当初予算(a)	60	500	600	600	
		補正予算(b)	0	0	0	-	
		前年度繰越等(c)	0	0	413	-	
		合計(a+b+c)	60	500	1,013	600	
	執行額(百万円)	<0>	<0>	<0>	<0>		
	翌年度繰越額(百万円)	60	87				
不用額(百万円)	0	413					

※上記のほか、社会資本整備総合交付金等(26年度:19,964億円、27年度:19,966億円、28年度:19,986億円、29年度:19,997億円)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(平成29年6月23日)
-----------------	------------------------

担当部局名	都市局	作成責任者名	街路交通施設課 (課長 渡邊 浩司)	政策評価実施時期	平成29年8月
-------	-----	--------	-----------------------	----------	---------

業績指標 111

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

- ① A
- ② B
- ③ B

目標値：①三大都市圏 90.8%、②地方中枢都市圏 81.7%、
③地方都市圏 41.6%（平成 32 年度）
実績値：①三大都市圏 90.9%、②地方中枢都市圏 79.3%、
③地方都市圏 38.9%（平成 28 年度）
初期値：①三大都市圏 90.5%、②地方中枢都市圏 78.7%、
③地方都市圏 38.6%（平成 26 年度）

（指標の定義）

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、面的な市街地整備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。

<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 1 km 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 500 m 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 300 m 圏内

（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）

該当なし

（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】

経済財政運営と改革の基本方針 2016

日本再興戦略 2016

【閣決（重点）】

- ・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」

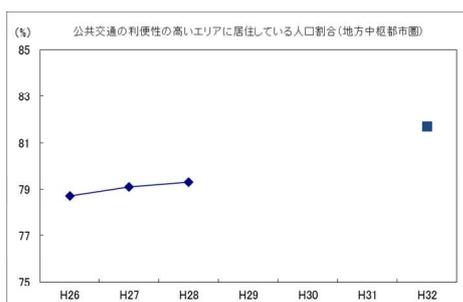
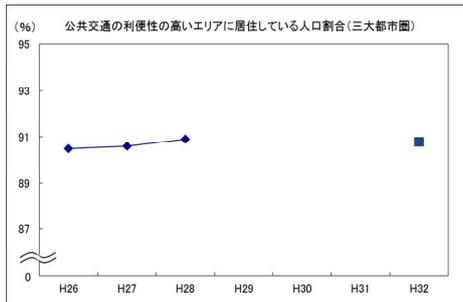
【その他】

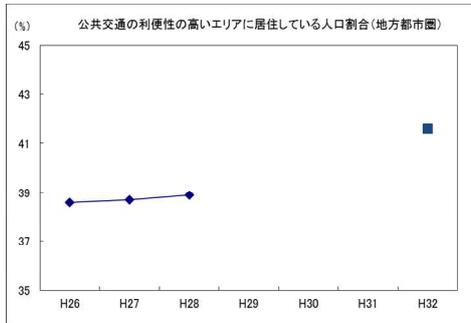
なし

過去の実績値

(年度)

H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8
—	—	① 90.5% ② 78.7% ③ 38.6%	① 90.6% ② 79.1% ③ 38.7%	① 90.9% ② 79.3% ③ 38.9%





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 28 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、目標設定よりやや低めの伸び率で推移。

(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 28 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実績値が着実に伸びていることから、引き続き、既存事業による支援を継続するとともに、中心市街地や公共交通沿線において、まちづくりと連携した効果的な都市交通施策を講じることができるよう支援策等の拡充を検討していく。

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 渡邊 浩司)