

現行の高齢社会対策大綱における  
数値目標の進捗状況  
(生活環境)

## <生活環境>

	項目	数値目標	大綱 策定時 (2018年2月)	目標 年限時	最新値 (2024年3月)	達成状況	数値目標を達成できなかった理由・要因	担当府省
1	高齢者人口に対する高齢者向け住宅の割合	4% (2025年)	2.2% (2014年)	—	2.9% (2022年)	— (目標年限前)	—	国土交通省
2	住宅確保要配慮者向け賃貸住宅の登録戸数	17.5万戸 (2020年度)	—	390,471戸 (2020年度)	900,096戸 (2023年度)	達成	—	国土交通省
3	居住支援協議会に参画する市区町村及び自ら設立する市区町村の合計が全体に占める割合	80% (2020年度末)	40% (2016年度末)	82% (2020年度末)	— (※1)	達成	—	国土交通省
4	新築住宅における認定長期優良住宅の割合	20% (2025年度)	11.2% (2016年度)	—	13.7% (2022年度)	— (目標年限前)	—	国土交通省
5	既存住宅流通の市場規模	8兆円 (2025年)	4兆円 (2013年)	—	4.5兆円 (2018年)	— (目標年限前)	—	国土交通省
6	生涯活躍のまち構想について取組を進めている地方公共団体数	100団体 (2020年)	79団体 (2017年)	132団体 (2020年)	194団体 (2023年)	達成	—	内閣官房 (デジタル田園都市国家構想実現会議事務局)

※1 2021年度以降、当該項目に係る数値は把握していない。

	項目	数値目標	大綱策定時 (2018年2月)	目標 年限時	最新値 (2024年3月)	達成状況	数値目標を達成できなかった理由・要因	担当府省
7	全ての一定の旅客施設(※2)の1日当たり平均利用者数に占める段差解消された一定の旅客施設の1日当たりの平均利用者数の割合	100% (2020年度)	92% (2015年度)	95.1% (2020年度)	— (※3)	未達成	構造上の制約で大幅な改修を伴う場合、膨大な経費が必要となり、事業者等が単独でバリアフリー化の整備を行うことが困難な場合がある。その場合、周辺の再開発等と合わせて整備することとなり、目標時期までに整備できないケースがあるため。	国土交通省
8	鉄軌道車両のバリアフリー化率	約70% (2020年度)	67.7% (2016年度)	76% (2020年度)	— (※4)	達成	—	国土交通省
9	バス車両(適用除外認定(※5)車両を除く。)におけるノンステップバスの導入率	約70% (2020年度)	53.3% (2016年度)	63.8% (2020年度)	68.0% (2022年度)	未達成	予算措置による購入補助や税制特例により支援しているが、少子高齢化による人口減少に伴い、利用者が減少し、ほとんどの事業者は赤字経営状態にあり、設備投資に回す余力に乏しいため。	国土交通省
10	適用除外認定(※5)を受けたバス車両におけるリフト付きバス又はスロープ付きバスの導入率	約25% (2020年度)	6.0% (2016年度)	5.8% (2020年度)	6.5% (2022年度)	未達成	予算措置による購入補助や税制特例により支援しているが、リフト付きバスやスロープ付きバスは、通常のハイデッカーバスに比べ、非常に高価であり、導入できる事業者が少ないため。	国土交通省
11	福祉タクシーの導入数	約28,000台 (2020年度)	15,128台 (2016年度)	41,464台 (2020年度)	45,311台 (2022年度)	達成	—	国土交通省
12	旅客船のバリアフリー化率	約50% (2020年度)	40.3% (2016年度)	53.3% (2020年度)	56.1% (2022年度)	達成	—	国土交通省
13	航空機のバリアフリー化率	約100% (2020年度)	97.1% (2016年度)	99.7% (2020年度)	100% (2022年度)	達成	—	国土交通省

※2 1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の旅客施設(鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル)。

※3 2021年度以降、当該項目に係る大綱策定当時の基準に基づく数値は把握していない。

※4 2021年度以降、当該項目に係る大綱策定当時の基準に基づく数値は把握していない。

※5 移動円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準の適用除外を指す。

	項目	数値目標	大綱策定時 (2018年2月)	目標 年限時	最新値 (2024年3月)	達成状況	数値目標を達成できなかった理由・要因	担当府省
14	主要な生活関連経路における信号機等のバリアフリー化率(※6)	100% (2020年度)	約99% (2016年度)	約97.8% (2020年度)	約98.3% (2022年度)	未達成	市町村が定める重点整備地区の変更、拡張等の度に、主要な生活関連経路及びバリアフリー化整備対象箇所も変更となり、新たに対象となった信号機のバリアフリー化のための予算の確保や工事期間が必要となるため。	警察庁
15	特定道路におけるバリアフリー化率(※7)	100% (2020年度)	88% (2016年度)	91% (2020年度) (※8)	— (※9)	未達成	家屋の密集した地域や狭隘な道路を有する地域では、歩道幅が困難であるなどといった声があり、地域住民の合意を得るための調整に時間を要すること等が要因となっている。	国土交通省
16	特定路外駐車場のバリアフリー化率(※10)	70% (2020年度)	57.8% (2015年度)	70.7% (2020年度)	72.1% (2022年度)	達成	—	国土交通省
17	都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率	<園路及び広場> 60%(2020年度)	49% (2015年度)	59% (2020年度)	— (※11)	未達成	規模の大きい公園から順次バリアフリー化を進めているものの、小規模な公園が多く、整備率が上がりにくいことや、バリアフリー化する場合も、予算面での効率性の観点から、他の公園施設と一体的な改修等を要することから、予定通りに整備が進められないケースがあること等が要因となっている。	国土交通省
		<駐車場> 60%(2020年度)	46% (2015年度)	50% (2020年度)	— (※11)	未達成		
		<便所> 45%(2020年度)	35% (2015年度)	38% (2020年度)	— (※11)	未達成		
18	不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率	約60% (2020年度末)	56% (2015年度)	62% (2020年度)	64% (2022年度)	達成	—	国土交通省

※6 信号機等のバリアフリー化実施基準は歩行者用信号の音響機能付加・横断時間確保・経過時間表示機能付加、交差点信号の歩車分離式、道路標識の高輝度化、道路標示の高輝度化、横断歩道の視覚障害者用誘導標示のいずれかの事業を行ったもの。

※7 駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路のうち、多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する道路の区間として、国土交通大臣が指定したもの。

※8 2016年度時点（大綱策定時の最新値の時点）で指定されていた特定道路におけるバリアフリー化率を算出。

※9 2021年度以降、当該項目に係る大綱策定当時の基準に基づく数値は把握していない。

※10 駐車場法第2条第2項に規定する路外駐車場（道路附属物、公園施設、建築物又は建築物特定施設であるものを除く。）であって、自動車の駐車のために供する部分の面積が500㎡以上、かつ、その利用について駐車料金を徴収するもの。

※11 2021年度以降、当該項目に係る大綱策定当時の基準に基づく数値は把握していない。

	項目	数値目標	大綱策定時 (2018年2月)	目標年限時	最新値 (2024年3月)	達成状況	数値目標を達成できなかった理由・要因	担当府省
19	65歳以上の高齢者被害の振り込め詐欺認知件数(人口10万人当たり)	前年比減少	30.9件 (2016年)	37.2件 (2017年) 36.0件 (2018年) 29.3件 (2019年) 24.4件 (2020年) 28.1件 (2021年)	33.2件 (2022年)	未達成 (2017年、 2021年以降)	特殊詐欺については、2022年中の認知件数、被害額ともに、前年に比べて増加しており、特に被害額は8年ぶりに増加している状況である。増加要因について一概には言えないが、新型コロナウイルス感染症の感染状況がもたらす社会の変化等に犯罪者グループが手口を対応させ、それを巧妙化させていることが要因として考えられる。	警察庁
20	80歳以上の高齢運転者による交通事故死者数	200人以下 (2020年)	266人 (2016年)	193人 (2020年)	213人 (2023年)	達成	—	内閣府 (共生・共助担当)
21	消費者安全確保地域協議会を設置した地方公共団体数	人口5万人以上の全市区町 (※12) (2019年度)	41市区町 /545市区町 (2018年2月末)	121市区町 /540市区町 (2020年3月末)	209市区町 /520市区町 (2024年2月末)	未達成	本数値目標は、2018年時点において、消費者安全確保地域協議会を組織できることとした改正消費者安全法(2016年4月施行)の趣旨を踏まえ、設定したものである。 この目標は、同改正法施行前、「消費者基本計画」(2015年3月閣議決定)を踏まえた「地方消費者行政強化作戦」(2015年3月改定)において人口5万人以上の全市区町における設置という意欲的な水準を掲げて以来のものであり、その下で設置主体となる地方公共団体の取組を支援してきた。 もともと、本地域協議会の設置を含め、地方消費者行政は自治事務であるところ、地方公共団体からは、既存のネットワークで連携が取れており新たに地域協議会を設置することに負担を感じる、関係部局から協力が得られるか心配、といった声も根強く、全体に広がるまでには至っていない。 こうした地域の実情も踏まえ、「地方消費者行政強化作戦2020」(2020年4月改定)において、新たに「設置市区町村の都道府県内人口カバー率50%以上」を目標に設定し、現在はこれに向けて設置促進の取組を進めている。	消費者庁

※12 人口5万人以上の市区町数は550団体。(2017年1月1日現在)