

施策目標個票

(国土交通省26-②)

施策目標	鉄道網を充実・活性化させる	
施策目標の概要及び達成すべき目標	鉄道網を充実・活性化させることにより、広域的な地域間の交流・連携の強化や、快適でゆとりある都市生活の実現等を図る。	
評価結果	目標達成度合いの測定結果	<p>(各行政機関共通区分)</p> <p>④進展が大きくない</p> <p>(判断根拠)</p> <p>「鉄道整備等により5大都市から鉄道利用所要時間が新たに3時間以内となる地域の人口数」について、目標年度前に目標値を達成するなど大幅な進展が見られた他、「公共施設等のバリアフリー化率」などでも目標達成に向け着実な進捗が見られた一方で、特に主要な業績指標である「東京圏鉄道における混雑率」等は、横ばいの状況が続いており④進展が大きくないと判断した。</p>
	施策の分析	<p>鉄道網を充実・活性化させることにより、広域的な地域間の交流・連携の強化や、快適でゆとりある都市生活の実現を図る観点から、施策目標「鉄道網を充実・活性化させる」の実現に向け、大都市圏における交通混雑緩和等のために実施する地下高速鉄道整備や地域公共交通活性化・再生法に基づく地域公共交通網形成計画の枠組みを活用した施設整備等に対して支援を行ったが、目標達成に向けた成果を示している指標がある一方で、進捗が横ばいの指標も見られた。</p>
	次期目標等への反映の方向性	<p>今後、目標達成に向け努力が必要な指標については、必要に応じ有識者などの意見を参考にするなど、その達成に向け一層の努力を行うこととし、施策の改善の検討を含め、鉄道網を充実・活性化させるための施策を、引き続き推進していく。</p>

業績指標	12 【再掲】公共施設等のバリアフリー化率(②段差解消をした旅客施設の割合)	初期値	実績値					評価	目標値
		21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度		27年度
		70%	78%	81%	82%	83%	集計中		約85%
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	A	
	38 【再掲】モーダルシフトに関する指標(①トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量)	初期値	実績値					評価	目標値
		18年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度		26年度
		21億トンキロ増	0.7億トンキロ減	5億トンキロ減	1.6億トンキロ増	8億トンキロ増	集計中		38億トンキロ増
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	B	
	113 【再掲】鉄道整備等により5大都市から鉄道利用所要時間が新たに3時間以内となる地域の人口数	初期値	実績値					評価	目標値
		23年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度		28年度
		-	-	-	30万人	30万人	160万人		140万人
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	A	
	129 都市鉄道整備により創出される利用者数	初期値	実績値					評価	目標値
		23年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度		28年度
-		-	-	-	-	-	8千人/日		
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	N		
130 東京圏鉄道における混雑率①主要31区間のピーク時の平均混雑率	初期値	実績値					評価	目標値	
	23年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度		27年度	
	164%	166%	164%	165%	165%	集計中		150%	
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	B		
130 東京圏鉄道における混雑率②全区間のピーク時混雑率	初期値	実績値					評価	目標値	
	23年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度		27年度	
	201%	203%	201%	200%	202%	集計中		180%	
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	B		
131 経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化を図るために計画を策定したものの割合	初期値	実績値					評価	目標値	
	18年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度		28年度	
	39%	67%	75%	77%	77%	76%		85%	
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	B		

施策の予算額・執行額等 【参考】 ※下段〈 〉は書きは、複数 施策に関連する予算であ り、外数である。	区分		24年度	25年度	26年度	27年度	28年度要求額	
	予算の 状況 (百万円)	当初予算(a)		22,897	22,628	20,063	19,847	
				<452>	<225>	<234>	<282>	
		補正予算(b)		5,367	135	475	-	
				<△17>	<0>	<0>	-	
	前年度繰越等(c)		16,078	18,508	16,078	-		
			<0>	<0>	<0>	-		
	合計(a+b+c)			44,342	41,271	36,616	19,847	
				<435>	<225>	<234>	<282>	
	執行額(百万円)			25,637	41,271			
			<435>	<225>				
翌年度繰越額(百万円)			18,508	16,078				
			<435>	<0>				
不用額(百万円)			197	981				
			<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(平成27年6月23日)
---------------------	------------------------

担当部局名	鉄道局	作成責任者名	総務課 (課長 下野 元也)	政策評価実施時期	平成27年8月
-------	-----	--------	-------------------	----------	---------

業績指標 129

都市鉄道路線整備により創出される利用者数

評価

N	目標値：80千人/日（平成28年度）
	実績値：－（平成25年度）
	－（平成26年度）
	初期値：－（平成23年度）

(指標の定義)

平成23年度以降、平成28年度までの間に整備される都市鉄道路線の平成28年度における利用者数

(目標設定の考え方・根拠)

相当程度拡充してきた都市鉄道ネットワークを有効活用するための連絡線の整備や相互直通化、地下高速鉄道ネットワークの充実等によって都市内移動の円滑化を図る観点から、国として支援すべきものとする路線の整備により創出される利用者数を指標として設定。

具体的には、運輸政策審議会答申第18号、東北地方交通審議会平成11年答申、都市交通審議会第12号答申及び運輸政策審議会答申第10号に盛り込まれている路線のうち、現在整備中の路線(仙台市東西線14.4km)が開業することにより創出される利用者数。なお、目標値の80千人/日は、平成26年5月時点の事業評価における平成27年度開業時の輸送予測者数(仙台市東西線80千人/日)。

(外部要因)

事業計画、開業年度の変更

(他の関係主体)

地方公共団体(協調補助等)、鉄道事業者(事業主体)

(重要政策)**【施政方針】**

なし

【閣議決定】

なし

【閣決(重点)】

なし

【その他】

なし

過去の実績値

(年度)

	H23	H24	H25	H26
	-	-	-	-

事務事業等の概要**主な事務事業等の概要**

- ・地下高速鉄道整備事業費補助
大都市圏における交通混雑の緩和等のために、地下高速鉄道の整備を推進する。
予算額 141億円(平成25年度)
128億円(平成26年度)
- ・都市鉄道利便増進事業費補助
都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上事業による連絡線の建設費等の一部(国の補助率は対象事業費の3分の1)を補助している。
予算額 64億円(平成25年度)
58億円(平成26年度)

(税制特例)

- ・都市鉄道等利便増進法に基づく都市鉄道利便増進事業により鉄道・運輸機構が整備したトンネルの特例措置
固定資産税 非課税 減収額 なし(平成25年度)
- ・新規営業路線に係る鉄道施設の特例措置
固定資産税 最初の5年間 1/3、その後5年間 2/3 減収額 45億円(平成25年度)
- ・新設された変電所に係る償却資産の特例措置
固定資産税 5年間 3/5 減収額 3億円(平成25年度)
- ・低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置
固定資産税 5年間 2/3 減収額 20億円(平成25年度)
- ・都市鉄道等利便増進法に基づく都市鉄道利便増進事業により取得した鉄道施設に係る特例措置
固定資産税・都市計画税 5年間 2/3 減収額 0.07億円(平成25年度)

- ・一体化法に規定する特定鉄道事業者に係る特例措置
事業税 資本金等の金額の2/3に相当する金額を資本金等の金額から控除 減収額2億円（平成25年度）
固定資産税 最初の5年間 1/4、その後5年間 1/2 減収額 13億円（平成25年度）
※減収額は鉄道事業者等の合計

関連する事務事業等の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・仙台市東西線の建設事業は現在実施中であり、平成25年度及び平成26年度は目標達成に向けた成果については判断できない。

(事務事業等の実施状況)

- ・地下高速鉄道整備事業費補助に関しては、準公営事業者に対する補助率を平成13年度より公営事業者並に高めた。
- ・都市鉄道等利便増進法に基づく連絡線等の整備に対する補助として、平成17年度に都市鉄道利便増進事業費補助を創設した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・平成26年度において事業が終了した路線はなく、目標達成に向けた成果について判断できないことから、Nとした。
なお、平成27年度に仙台市東西線が開通することにより、目標である80千人/日を達成する見込みである。
- ・引き続き、相互直通運転等により到達時間の短縮を図るとともに、乗り継ぎ利便を向上すること等により、都市鉄道ネットワーク全体の利便性向上を目指す。

平成27年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成27年度)

なし

(平成28年度以降)

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課： 鉄道局都市鉄道政策課（課長 五十嵐 徹人）

業績指標 130

東京圏鉄道における混雑率
 ①主要 31 区間のピーク時の平均混雑率
 ②全区間のピーク時混雑率

評 価	
① B	目標値：① 150% ② 180% (平成 27 年度)
② B	実績値：① 165% ② 202% (平成 25 年度)
	集計中 (平成 26 年度)
	初期値：① 164% ② 201% (平成 23 年度)

(指標の定義)

東京圏の JR、民鉄及び地下鉄における①主要 31 区間のピーク時の平均混雑率、および②全区間のピーク時混雑率

- ・東京圏とは、東京駅を中心とした概ね 50km 範囲をいう。
- ・混雑率とは、最混雑時間帯 1 時間あたりの列車の混み具合を示す数値であり、輸送人員 ÷ 輸送力 × 100 (%) で算出されるものである。

(目標設定の考え方・根拠)

東京圏の鉄道の混雑率については、着実に緩和を図っていく必要があり、運輸政策審議会第 18 号答申及び第 19 号答申に基づき、当面の目標として平成 27 年度までに東京圏における①主要 31 区間のピーク時の平均混雑率 150% 以内を目指すとともに、②全区間においてもピーク時混雑率 180% 以下を目指す。

(外部要因)

少子高齢化等の人口動態

(他の関係主体)

地方公共団体 (協調補助等)、鉄道事業者 (事業主体)

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

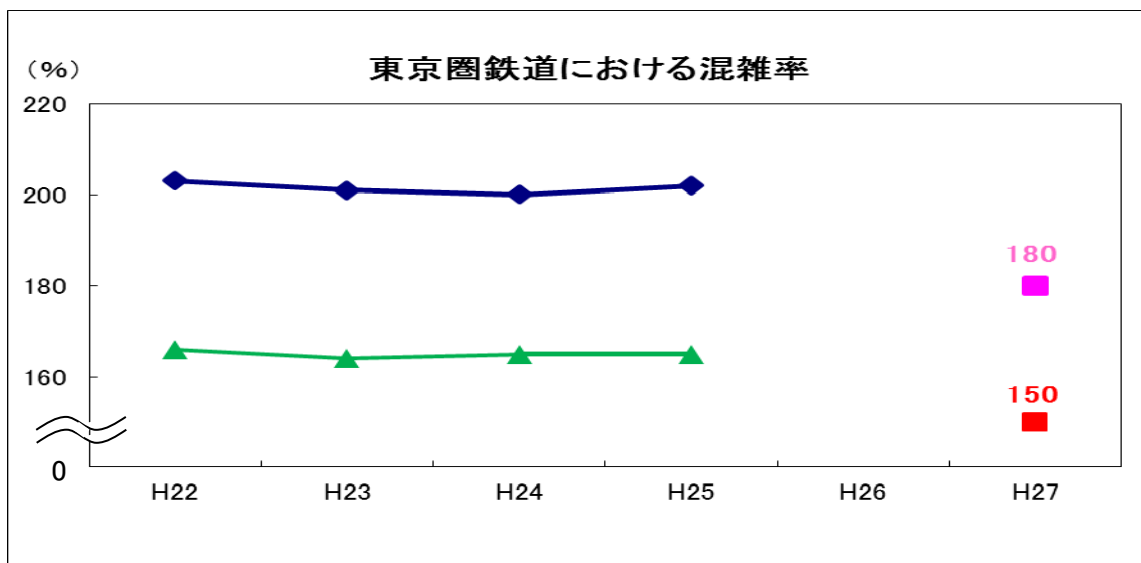
【閣決 (重点)】

社会資本整備重点計画 (平成 24 年 8 月 31 日) 第 3 章

【その他】

なし

過去の実績値					(年度)
H22	H23	H24	H25	H26	H27
① 166%	① 164%	① 165%	① 165%	① 集計中	① 集計中
② 203%	② 201%	② 200%	② 202%	② 集計中	② 集計中



事務事業等の概要

主な事務事業等の概要

・地下高速鉄道整備事業費補助

大都市圏における交通混雑の緩和等のために、地下高速鉄道の整備を推進する。

予算額 141億円（平成25年度）
128億円（平成26年度）

・都市鉄道利便増進事業費補助

都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上事業による連絡線の建設費等の一部（国の補助率は対象事業費の3分の1）を補助している。

予算額 64億円（平成25年度）
58億円（平成26年度）

（税制特例）

・都市鉄道等利便増進法に基づく都市鉄道利便増進事業により鉄道・運輸機構が整備したトンネルの特例措置
固定資産税 非課税 減収額 なし（平成25年度）

・新規営業路線に係る鉄道施設の特例措置

固定資産税 最初の5年間 1/3、その後5年間 2/3 減収額 45億円（平成25年度）

・新設された変電所に係る償却資産の特例措置

固定資産税 5年間3/5 減収額 3億円（平成25年度）

・低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置

固定資産税 5年間2/3 減収額 20億円（平成25年度）

・都市鉄道等利便増進法に基づく都市鉄道利便増進事業により取得した鉄道施設に係る特例措置

固定資産税・都市計画税 5年間2/3 減収額 0.07億円（平成25年度）

・一体化法に規定する特定鉄道事業者に係る特例措置

事業税 資本金等の金額の2/3に相当する金額を資本金等の金額から控除 減収額2億円（平成25年度）

固定資産税 最初の5年間 1/4、その後5年間 1/2 減収額 13億円（平成25年度）

関連する事務事業等の概要

なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

・平成25年度の都市鉄道（東京圏）の混雑率は、平成25年3月から開始された東急東横線・東京メトロ副都心線の相互直通運転により混雑が緩和される路線がある一方、景気回復による輸送量の増などにより、主要31区間のピーク時の平均混雑率については165%と前年から横ばい、全区間におけるピーク時混雑率については202%となり前年度から2%増加する結果となったが、いずれの指標も長期的には減少傾向にあるものである。

（事務事業等の実施状況）

・地下高速鉄道整備事業費補助に関しては、準公営事業者に対する補助率を平成13年度より公営事業者並に高めた。
・都市鉄道等利便増進法に基づく連絡線等の整備に対する補助として、平成17年度に都市鉄道利便増進事業費補助を創設した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

・混雑率については長期的には減少傾向にあるが、依然として混雑の激しい区間も存在することから、引き続き混雑緩和に取り組んでいく必要がある。東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として150%以内とするともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を180%以内とすることを目標とする（運輸政策審議会答申19号）。

・主要31区間のピーク時の平均混雑率、全区間におけるピーク混雑率のいずれの指標も長期的には減少傾向にあるが、平成25年度については目標達成に向けた十分な成果は示していない。以上から、Bと評価した。

・平成26年度以降も、平成27年3月の上野東京ライン開業、従来型車両より定員の多い拡幅車両の導入による輸送力の増強、混雑駅での駅改良、オフピークの推進等により混雑率の改善が見込まれるため、引き続き混雑緩和に向けた対策を進めることとする。

平成27年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成27年度）

なし

（平成28年度以降）

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：鉄道局都市鉄道政策課長（課長 五十嵐 徹人）

業績指標 131

経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化を図るために計画を策定したものの割合

評価	
B	目標値： 85% (平成28年度) 実績値： 77% (平成25年度) 76% (平成26年度) 初期値： 39% (平成18年度)

(指標の定義)

経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者のうち、自治体・住民等の地域関係者と連携し、鉄道の活性化を図るために計画を策定した地域鉄道事業者の割合。ここでいう計画とは、再生計画、LRT整備計画又は地域公共交通網形成計画（地域公共交通総合連携計画）のいずれかを指す。

分母：毎年度末の地域鉄道事業者数

（安全輸送（旧・輸送対策・高度化・近代化）・利用環境改善（旧・LRT）補助等対象事業者）

分子：毎年度末の地域鉄道事業者のうち、鉄道の活性化を図るために計画を策定した地域鉄道事業者数

（各計画の二重計上はしない）

(目標設定の考え方・根拠)

地域鉄道の活性化を図っていくためには、鉄道事業者自身の取組に加え、鉄道事業者と地方自治体をはじめとする沿線地域の関係者との連携が不可欠となる。このため、地域関係者との連携・協議により策定される、活性化を図るための計画の策定状況を業績指標として評価する。

当初の目標年度である平成23年度に70%を上回り、順調な成果を示している。今後は、多数の事業者が既に計画を策定していることから、これまでと同数程度の新規の計画策定が見込みにくいことから、85%を目標として設定する。

→分子80社/分母95社（平成23年度末時点）≒85%

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

地域関係者（自治体・住民等）、鉄道事業者

(重要政策)**【施政方針】**

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

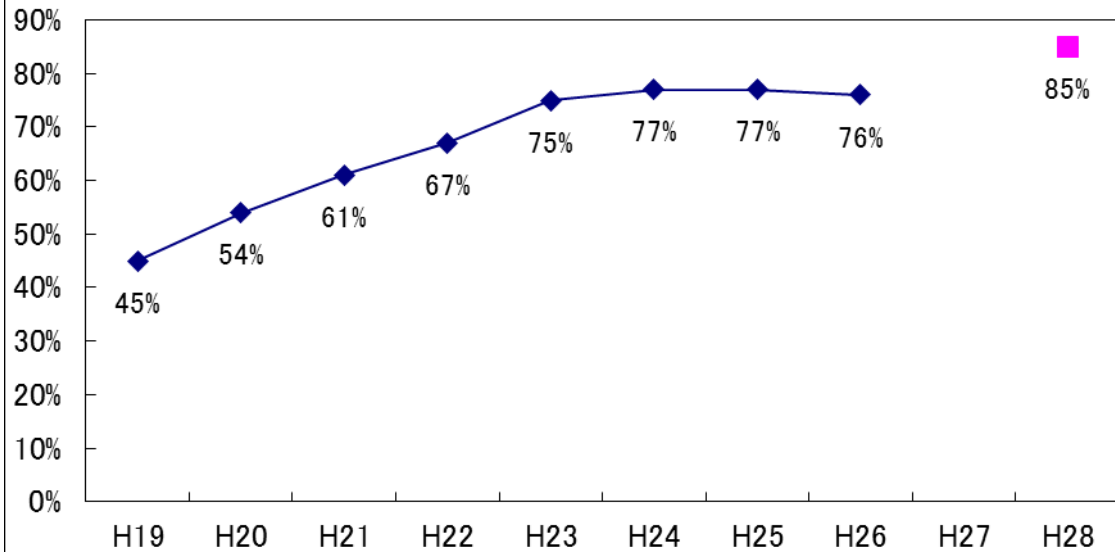
なし

【その他】

なし

過去の実績値					(年度)
H22	H23	H24	H25	H26	
67%	75%	77%	77%	76%	
(64社/95社)	(71社/95社)	(73社/95社)	(73社/95社)	(76社/100社)	

活性化計画策定状況



事務事業等の概要

主な事務事業等の概要

- ・幹線鉄道等活性化事業（形成計画事業）
潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、地域公共交通活性化・再生法に基づく地域公共交通網形成計画の枠組みを活用して、地域鉄道の利用促進や地域の活性化を図るべく、鉄道の利便性向上のための施設整備に対して支援を行う。
予算額：970百万円の内数（平成26年度）
- ・地域公共交通確保維持改善事業（利用環境改善促進等事業）
バリアフリー化されたまちづくりの一環として、地域公共交通の利用環境改善を促進するために行われる、より制約の少ない交通システムであるLRTの導入に対して支援を行う。
予算額：30,560百万円の内数（平成26年度）

（税制特例）

- ・鉄道事業再構築事業に係る特例措置
固定資産税・都市計画税 5年度分1/4 減収額 11百万円（平成25年度）
- ・低床型路面電車に係る特例措置
固定資産税 5年度分1/3 減収額 15百万円（平成25年度）

※ 減収額は鉄道事業者等の合計額

関連する事務事業等の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成26年度には、新たに3事業者が計画を策定するなど、計画の策定は進んでいるものの、新たな地域鉄道事業者の開業により分母が増えたことに加え、計画を策定していない事業者が引き続き24社存在しており、直近においては割合が76%と横ばい傾向にある。このため、特に計画を策定していない地域鉄道事業者及び関係地方自治体等における計画策定への取組が重要となっている。

（事務事業等の実施状況）

【幹線鉄道等活性化事業】

潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、地域公共交通活性化・再生法に基づく地域公共交通網形成計画の枠組みを活用して、地域鉄道の利用促進や地域の活性化を図るべく、鉄道の利便性向上のための施設整備に対する支援（形成計画事業）を促進した結果、平成26年度には、整備新幹線の開業効果を周辺地域に広く波及させるため、北陸新幹線の新規開業に合わせて富山地方鉄道に新幹線乗継駅を新設し交通結節点の強化を図るなど、着実に効果が現れている。

課題の特定と今後の取組みの方向性

平成26年度には、新たに3事業者が計画を策定するなど、計画の策定は進んでいるものの、新たな地域鉄道事業者の開業により母数が増えたことに加え、計画を策定していない事業者が引き続き24社存在しており、割合と

しては76%と横ばい傾向にあるため、Bと評価した。

人口減少、少子高齢化の進展により厳しい経営環境にある地域鉄道の活性化を図っていくためには、鉄道事業者自身の取組に加え、鉄道事業者と地方自治体をはじめとする沿線地域の関係者との連携が不可欠となる。このため、地域関係者との連携・協議により策定される、活性化を図るための計画の策定状況を業績指標として評価しているものである。

また、平成26年度に改正された地域公共交通活性化再生法に基づく、まちづくり等の地域戦略と一体で持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスの形成を推進していくための計画である地域公共交通網形成計画等の策定とも連携しており、活性化に資する有効な手法として本施策を継続することが不可欠となっている。

なお、地域公共交通網形成計画の策定にあたっては、地方自治体を中心となって関係者との調整を行う必要があり、地域鉄道が交通サービスの提供者として地域に果たしている役割等について、地方自治体が理解を深めていくことは計画の策定を進めるにあたって重要な要素の一つとなる。

このため、平成27年度に計画の策定が予定されている3事業者を含め、今後は計画を策定していない事業者及び関係地方自治体等に対して計画策定に向けた情報提供等の積極的な働きかけを行うことにより、本施策における目標の達成へ向けた取組を着実に進めていき、地域鉄道の活性化を推進していくこととする。

平成27年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成27年度)

平成27年度に計画の策定が予定されている3事業者を含め、特に計画を策定していない事業者及び関係地方自治体等に対して計画策定に向けた情報提供等の積極的な働きかけを行う。

(平成28年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

鉄道局 鉄道事業課 地域鉄道支援室(室長 黒川 慎一)