

施策目標個票

(国土交通省28-②)

施策目標	整備新幹線の整備を推進する	
施策目標の概要及び達成すべき目標	広域的な幹線鉄道ネットワークの質的向上により、全国一日交通圏の形成に寄与する観点から、整備新幹線の整備を推進する。	
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) ②目標達成 (判断根拠) 業績指標88は、平成28年度に目標達成目前となったことから、②目標達成と判断した。
	施策の分析	JR西日本のダイヤ改正において、山陽新幹線の一部列車において博多・新大阪間の輸送時間が短縮されたことにより、平成27年度までの列車ダイヤにおいてはわずかに数分だけ180分を下回らなかった比較規模の大きな都市(宇治市など)が3時間圏に加わったことで実績値が増加し、目標値をほぼ達成した。
	次期目標等への反映の方向性	今後も広域的な幹線鉄道ネットワークの質的向上により全国一日交通圏の形成に一層寄与するため、引き続き、整備新幹線の着実な整備を進めるとともに在来線との接続の円滑化に向けた鉄道事業者及び沿線自治体の取組を支援し、新幹線と在来線が一体となったネットワークの形成を推進することとする。

業績指標	88 鉄道整備等により5大都市からの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
		27年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		34年度
		0万人	-	-	-	0万人	135万人		140万人
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	A		
参考指標	参62 北陸新幹線・北海道新幹線の開業を通じた交流人口の拡大(①北陸新幹線、②北海道新幹線)	初期値	実績値					評価	目標値
		27年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		
		①-	-	-	-	-	-		20%増(平成26-29年度)
		②-	-	-	-	-	-		10%増(平成27-30年度)
	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)	74,335	77,947	77,895	78,050	
		補正予算(b)	1,430	0	0	-	
		前年度繰越等(c)	38,687	39,857	48,504	-	
		合計(a+b+c)	114,452	117,804	126,399	78,050	
			<0>	<0>	<0>	<0>	
	執行額(百万円)	74,592	68,694				
	翌年度繰越額(百万円)	39,857	48,504				
不用額(百万円)	3	605					

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	鉄道局	作成責任者名	幹線鉄道課長(池光 崇)	政策評価実施時期	平成29年8月
-------	-----	--------	--------------	----------	---------

業績指標 88

鉄道整備等により5大都市からの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*

評価

A	目標値：140万人（平成34年度） 実績値：135万人（平成28年度） 初期値：0万人
---	---

(指標の定義)

平成27年度以降、平成34年度までの間に5大都市（札幌、東京、名古屋、大阪、福岡）の各中心駅からJR等の幹線鉄道により、新たに3時間以内に到達できる地域の人口数

(目標設定の考え方・根拠)

平成34年度に完成予定の北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）など、広域的な幹線鉄道ネットワークの質的向上は全国一日交通圏の形成に一層寄与する観点から、国勢調査による人口、現行のダイヤ設定等に基づき、5大都市（札幌、東京、名古屋、大阪、福岡）の各中心駅から、新たに3時間以内で到達することが出来る地域の人口数を目標値として設定。

(外部要因)

鉄道事業者のダイヤ改正等

(他の関係主体)

地方公共団体（建設財源の一部を負担）、鉄道事業者（営業主体）

(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】

整備新幹線問題検討会議決定

「整備新幹線の整備に関する基本方針」（平成21年12月24日）

「当面の整備新幹線の整備方針」（平成21年12月24日）

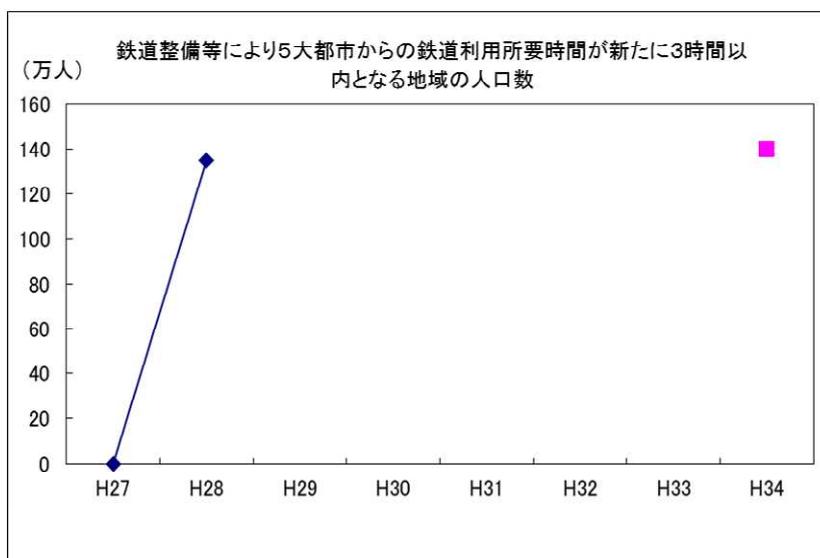
「整備新幹線の未着工区間等の取扱いについて」（平成22年8月27日）

「整備新幹線問題に関する今後の対応について」（平成22年12月27日）

「整備新幹線の取扱いについて（政府・与党確認事項）」（平成23年12月26日）

「整備新幹線の取扱いについて（政府・与党申合せ）」（平成27年1月14日）

過去の実績値					(年度)
H24	H25	H26	H27	H28	
—	—	—	0万人	135万人	



主な事務事業等の概要

・新幹線鉄道の整備

近年、整備新幹線については、平成22年12月に東北新幹線（八戸・新青森間）、平成23年3月に九州新幹線鹿児島ルート（博多・新八代間）、平成27年3月に北陸新幹線（長野・金沢間）、平成28年3月に北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）が開業した。

また、平成24年6月に北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の工事実施計画を認可し、工事着工したところである。

さらに、未着工区間である北陸新幹線敦賀・大阪間については、国土交通省において概算事業費等のルート選定に係る検討に必要な項目の調査を行い、それに基づき与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて議論が行われ、敦賀駅－小浜市（東小浜）附近－京都駅－京田辺市（松井山手）附近－新大阪駅を結ぶルートとすることが決定された。

予算額：整備新幹線整備事業費補助 75,450百万円（平成29年度）

整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金 2,600百万円（平成29年度）

（税制特例）

- ・北海道、東北、北陸、九州新幹線の新線建設により取得する鉄道施設に係る特例措置
固定資産税 標準課税 最初の5年間 1/6、その後の5年間 1/3
- ・整備新幹線の開業に伴いJRから経営分離される並行在来線の固定資産に係る特例措置
固定資産税・都市計画税 20年間 1/2

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28年度においては、整備新幹線の新規開業等は無かったものの、平成27年度までの列車ダイヤにおいてわずかに数分だけ180分を下回らなかった比較的規模の大きな都市（例：宇治市）が、平成29年3月のダイヤ改正において所要時間が数分短縮されたことにより新たに3時間圏に加わったことで、目標値にほぼ到達しており、目標達成に向けて順調に推移している。

（事務事業等の実施状況）

なし

課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標について、平成28年度のダイヤ改正における時間短縮により、比較的規模の大きな都市が新たに3時間圏に加わったことで、目標値にほぼ到達した。

今後も広域的な幹線鉄道ネットワークの質的向上により全国一日交通圏の形成に一層寄与するため、引き続き、整備新幹線の着実な整備を進めるとともに在来線との接続の円滑化に向けた鉄道事業者及び沿線自治体の取組を支援し、新幹線と在来線が一体となったネットワークの形成を推進することとし、Aと評価した。

担当課等（担当課長名等）

担当課：鉄道局幹線鉄道課（課長 池光 崇）

関係課：鉄道局都市鉄道政策課（課長 岡野 まさ子）鉄道局施設課（課長 岸谷 克己）