

令和元年度実施施策に係る政策評価の事前分析表

(国土交通省1-26)

施策目標		26 鉄道網を充実・活性化させる						担当部局名		鉄道局		作成責任者名		総務課長 大野 達	
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。						施策目標の評価結果		④	政策体系上の位置付け	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上	政策評価実施予定時期		令和3年8月
業績指標	初期値	目標値 設定年度	実績値					評価結果	目標値	目標年度	業績指標の選定理由、目標値(水準・目標年度)の設定の根拠等				
			26年度	27年度	28年度	29年度	30年度								
15	【再掲】公共施設等のバリアフリー化率等(②全ての一定の旅客施設の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日当たり平均利用者数の割合)	約91%	平成25年度	91%	92%	93%	95%	集計中	B	約100%	令和2年度	②移動等円滑化の促進に関する基本方針において、令和2年度までに1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルにおいて原則として全て移動等円滑化を達成することを目指すこととしている(この場合、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行うこととする。)。これを踏まえ、利用者側の観点から設定したものを。			
33	【再掲】モーダルシフトに関する指標(①鉄道によるコンテナ貨物の輸送トンキロ)	187億トンキロ	平成24年度	195億トンキロ	199億トンキロ	197億トンキロ	200億トンキロ	177億トンキロ	B	221億トンキロ	令和2年度	交通基本法に基づく、交通政策基本計画(平成27年2月13日閣議決定)において位置づけられたモーダルシフトに関する指標。			
89	【再掲】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	0万人	平成27年度	-	0万人	135万人	130万人	95万人	A	140万人	令和4年度	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観点から、今後予定される鉄道整備等により、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こととなる地域の人口数を目標値として設定。ただし、実績値については、外部要因(鉄道事業者によるダイヤ改正)の影響を受ける。			
103	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、②180%超の混雑率となっている区間数)	①165% ②14区間	平成25年度	①165% ②14区間	①164% ②12区間	①165% ②12区間	①163% ②11区間	①163% ②11区間	①B ②B	①150% ②0区間	令和2年度	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るが、第18号答申及び交通政策基本計画(2015年(平成27年)閣議決定)において定められた、①ピーク時における主要31区間の平均混雑率を150%とする目標及びピーク時における個別路線の最混雑区間の混雑率を180%以下とする目標はいずれも達成するに至っていない。第198号答申においても、引き続き同目標の達成を目指すこととされていることから、同目標及び②ピーク時混雑率が180%超となっている区間数を0区間とする目標を達成することを目指す。			
104	東京圏の相互直通運転の路線延長	880km	平成25年度	880km	880km	880km	884km	884km	A	947km	令和4年度	東京圏における都市鉄道のネットワークが相当程度拡充されている現状において、そのネットワークを有機的に活用して都市鉄道の利用者の利便を推進することの重要性が増大していることに鑑み、複数の事業者によって相互直通運転が実施されている区間の延長を指標として設定。			
達成手段 (開始年度)	元年度 行政事業レビュー 事業番号	予算額計(執行額)			元年度 当初 予算額 (百万円)	達成手段の概要	関連する 業績指標 番号	達成手段の目標(元年度) (上段:アウトプット、下段:アウトカム)							
		28年度 (百万円)	29年度 (百万円)	30年度 (百万円)											
(1)	鉄道駅総合改善事業 (平成11年度)	288	1,739 (1,640)	1,754 (1,539)	2,253 (2,241)	2,453	鉄道駅総合改善事業(鉄道利用者の利便性、安全性の向上等を図るために必要となる鉄道駅の総合的な改善を行う事業等)に要する経費の一部を国が補助することにより、鉄道利用に係る一般旅客、高齢者、障害者等の利用の利便性、円滑性及び安全性の向上等を図る。	15	-						
(2)	幹線鉄道等活性化事業 (昭和63年度)	287	1,567 (1,505)	1,729 (1,707)	1,543 (1,518)	1,019	貨物鉄道の旅客線化、貨物列車の輸送力増強、乗継円滑化及び形成計画に基づく鉄軌道のサービス向上や利用の活性化のために必要な施設整備事業に要する費用の一部を国が助成することで、まちづくりと連携した鉄道網・沿線地域の活性化、通勤・通学混雑の緩和、環境負荷低減に資するモーダルシフトの促進等を図る。	-	-						
(3)	長期保有の土地等から機関車への買換えの場合の税制特例措置 (平成8年度)	-	-	-	-	-	長期保有の土地等から貨物電気機関車(入替用機関車を除く)への買換えの場合の圧縮記帳(80%)を認める。	33	-						
(4)	JR貨物が取得した高性能機関車に係る税制特例措置 (平成10年度)	-	-	-	-	-	JR貨物が取得した高性能機関車に係る固定資産税の課税標準を5年間3/5とする(国鉄から承継した機関車車両からの代替に限る)。	33	-						
(5)	鉄軌道用車両等(JR貨物が駅の構内等でコンテナ貨物の積卸の用に供するフォークリフト等を含む)の動力源に供する軽油の免税措置 (昭和31年度)	-	-	-	-	-	鉄軌道用車両等(JR貨物が駅の構内等でコンテナ貨物の積卸の用に供するフォークリフト等を含む)の動力源に供する軽油に係る軽油引取税を課税免除とする。	33	-						
(6)	JR貨物に対する無利子貸付 (平成23年度)	-	-	-	-	-	JR貨物の設備投資を支援するため、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定から、7年間で700億円を無利子で貸し付けし、老朽化した車両や施設の取替を促進する。	33	-						
(7)	新規営業路線に係る鉄道施設の 特例措置 (昭和29年度)	-	-	-	-	-	新規営業路線に係る固定資産税の課税標準を最初の5年間1/3、その後5年間2/3とする。うち、立体交差化施設(橋りょう、高架橋及び土工に限る)に係る固定資産税の課税標準を最初の5年間1/6、その後1/3とする。	103 104	-						

(8)	都市鉄道利便増進事業 (平成17年度)	284	13,529 (13,529)	11,486 (11,486)	13,799 (13,799)	11,568	都市鉄道の既存ストックを有効活用して速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を図ることにより利用者の利便を増進し、もって活力ある都市活動及びゆとりのある都市生活の実現に寄与することを目的とする。	103 104	-
(9)	都市鉄道整備事業 地下高速鉄道整備事業 (昭和37年度)	285	6,394 (6,295)	8,010 (7,079)	5,743 (5,726)	9,669	大都市圏における基幹的な公共交通機関として地下高速鉄道の整備を促進することにより、大都市圏における交通混雑の緩和・移動時間の短縮による円滑な旅客流動を確保するとともに、バリアフリー化等のニーズに対応することを目的とする。	103 104	-
(10)	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税制特例措置 (平成17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鉄道・運輸機構が整備したトンネルに係る固定資産税を非課税とする。	103 104	-
(11)	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 (平成17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固定資産税・都市計画税の課税標準を5年間2/3とする。	103 104	-
(12)	新設された変電所に係る償却資産の特例措置 (昭和29年度)	-	-	-	-	-	新設された変電所に係る償却資産に係る固定資産税の課税標準を5年間3/5とする。	103 104	-
(13)	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 (昭和39年度)	-	-	-	-	-	低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る固定資産税の課税標準を5年間2/3とする(中小民鉄等は5年間3/5)。	103 104	-
(14)	鉄道事業再構築事業に係る税制特例措置 (平成20年度)	-	-	-	-	-	地域公共交通活性化・再生法に基づく鉄道事業再構築事業により、国の一定の補助を受けて取得した鉄道施設に係る固定資産税・都市計画税の課税標準を5年間1/4とする。	-	-
(15)	低床型路面電車に係る税制特例措置 (平成12年度)	-	-	-	-	-	高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる低床型路面電車に係る固定資産税の課税標準を5年間1/3とする。	-	-
(16)	鉄道整備等基礎調査 (平成19年度)	289	100 (90)	280 (277)	280 (252)	295	社会経済活動を支える基幹的かつ必須の交通機関である鉄道について、更なる利便性の向上と効率化を目的とした整備等に向けた課題を取り上げて、今後の鉄道整備の基本的方向に沿った基礎的な調査を実施する。	-	調査件数 調査結果を活用して、制度化、予算化、諮問機関等の提言、 通達、マニュアル等に反映した累積件数
(17)	譲渡線建設費等利子補給 (昭和47年度)	290	137 (130)	91 (91)	73 (73)	52	旧日本鉄道建設公団又は(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設又は大改良を行い譲渡した鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払利子の一部について補給することにより、都市鉄道の建設促進及び経営の健全化を図る。	-	補給対象路線数 建設勘定の機構割賦債権残高
(18)	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構運営費交付金 (平成15年度(助成勘定)、平成27年度(地域公共交通等勘定))	291	266 (266)	259 (259)	250 (249)	261	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う鉄道助成業務及び地域公共交通出資等業務の処理に必要な経費について所要の財政措置を講ずる。	-	・鉄道整備に対する助成業務における交付決定件数 ・出資等資金の毀損額 ・一般管理費(人件費除く)について平成29年度比で5%程度に相当する額を削減し、令和4年度までに6,440百万円とする。 ・助成勘定の標準処理期間内に執行した業務件数割合
(19)	新線調査費等 (平成3年度)	251	115 (114)	74 (71)	77 (75)	41	(1)新線等調査(定額補助) ・都心直結線調査 (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う、都心直結線の整備に必要な基礎資料等の作成に資する都心直結線調査に対し助成を行う。 (2)本州四国連絡橋維持修繕費(定額補助) (独)日本高速道路保有・債務返済機構が行う大鳴門橋の維持管理に係る経費のうち鉄道負担分(4.5%)に対し、実施した年度の翌年度に助成を行う。	103	-
施策の予算額・執行額 ※下段<>書きは、複数施策に関連する 予算であり、外数である。			37,983 <266> (23,305) <<266>	34,734 <259> 22,254 <<0>	32,333 <250>	20,980 <261>	施策に関する内閣の重要政策 (施策方針演説等のうち主なもの)		
備考									