

政策評価調書（個別票①-1）

【政策ごとの予算額等】

政策名	整備新幹線の整備を推進する		評価方式	総合 <input type="checkbox"/> 実績 <input checked="" type="checkbox"/> 事業	番号	6-24
歳出予算額（千円）	20年度	21年度	22年度	23年度要求額		
（ 当 初 ）	73,850,000	74,000,000	73,300,000	73,300,000		
（ 補 正 後 ）	87,350,000	148,933,000				
前年度繰越額（千円）	4,609,826	8,743,336				
予備費使用額（千円）						
流用等増△減額（千円）						
歳出予算現額（千円）	91,959,826	157,676,336				
	<0>	<0>				
支出済歳出額（千円）	83,216,490	109,441,440				
翌年度繰越額（千円）	8,743,336	48,234,896				
不用額（千円）	0	0				
	<0>	<0>				
達成すべき目標及び 目標の達成度合いの 測定方法	5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長（新幹線鉄道） （目標値：15,700km、目標年度：23年度）					
政策評価結果を受けて 改善すべき点	なし					
評価結果の予算要求等 への反映状況	平成21年度の業績指標（5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長）の実績値は15,400kmであり、目標値（15,700km）の達成に向けて順調に整備が進んでいる状況。今後とも、整備新幹線については、予定どおりの完成・開業を目指して着実に整備を進めるため、所要額を概算要求した。					

政策評価調書（個別票①-2）

【政策に含まれる事項の整理】

政策名		整備新幹線の整備を推進する				番号	6-24		(千円)
		予 算 科 目						政策評価結果等 による見直し額	
整理番号	会計	組織/勘定	項	事項	22年度 当初予算額	23年度 要求額			
対応表において● となっているもの	A	1	一般	国土交通本省	整備新幹線整備事業費	整備新幹線整備事業に必要な経費	70,600,000	70,600,000	-
	A	2	一般	国土交通本省	整備新幹線建設推進高度化等事業費	整備新幹線建設推進高度化等事業に必要な経費	2,700,000	2,700,000	-
	小計						73,300,000	73,300,000	
対応表において◆ となっているもの	B	1							
	B	2							
	B	3							
	B	4							
小計						の内数	の内数		
対応表において○ となっているもの	C	1					<	>	
	C	2					<	>	
	C	3					<	>	
	C	4					<	>	
小計						の内数	の内数		
対応表において◇ となっているもの	D	1					<	>	
	D	2					<	>	
	D	3					<	>	
	D	4					<	>	
小計						の内数	の内数		
合計						73,300,000	73,300,000		
						の内数	の内数		

政策評価調書（個別票①-3）

【見直しの内訳・具体的な反映内容】

政策名	整備新幹線の整備を推進する			番号	6-24			
事務事業名	整理番号	予算額（千円）			見直し額（A） （B）+（C）-重複	うち政策評価結果の反映による見直し額（B）	うち執行状況の反映による見直し額（C）	政策評価結果又は執行状況の要求への反映内容
		22年度当初予算額	23年度要求額	増減				
合計								

政策評価調書(個別票②) (政策評価書要旨)

担当部局名: 鉄道局 幹線鉄道課
 担当者(連絡先): 金子(03-5253-8532)

評価実施時期: 平成22年7月

<p>政策名</p>	<p>整備新幹線の整備を推進する</p>	<p>番号</p>	<p>活力-6-24</p>																					
<p>政策の概要</p>	<p>我が国の交通体系にあって、基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線の整備を進める。</p>																							
<p>政策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】</p> <p>(総合的評価) 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、施策目標「新幹線鉄道の整備を推進する」の実現に向け、整備新幹線整備事業等を行った。その結果、着実な整備が行われ、目標年度(平成23年度)において業績指標(5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長(新幹線))の目標値が十分達成されると見込まれる。今後とも新幹線鉄道の整備を着実に推進していく。</p> <p>(必要性) 新幹線鉄道は、地域間の移動時間を大幅に短縮させて関係する地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすとともに、環境性能と効率性に優れた交通機関として、関係地域においてその整備が強く要請されているものであり、着実に推進すべき施策である。</p> <p>(効率性) 整備新幹線の整備については、収支採算性や投資効果等の基本条件を確認した上で着工することとされており、効率的な事業実施を担保しているところである。</p> <p>(有効性) 整備新幹線の整備は、着実に進捗しており、今後新規区間の開業等によって、目標年度である平成23年度において業績目標を達成することが見込まれていることから、施策の実現に向けて有効に機能しているといえる。</p> <p>(反映の方向性) 目標年度における業績指標の目標値達成に向けて順調に整備が進捗していることを踏まえ、今後とも着実な整備を進める。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <table border="1" data-bbox="414 1406 1248 1675"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標</th> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">基準値 (年度)</th> <th colspan="3">実績値</th> <th rowspan="2">目標値 (年度)</th> <th rowspan="2">達成目標・指標の 設定根拠・考え方</th> </tr> <tr> <th>19年度</th> <th>20年度</th> <th>21年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>整備新幹線の整備を推進する。</td> <td>5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長(新幹線)</td> <td>km</td> <td>15,400 21年度</td> <td>15,400</td> <td>15,400</td> <td>15,400</td> <td>15,700 23年度</td> <td>広域的な幹線鉄道ネットワークにおける時間短縮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、5大都市から3時間以内で到達する鉄道路線延長を目標値として設定。</td> </tr> </tbody> </table>			達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方	19年度	20年度	21年度	整備新幹線の整備を推進する。	5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長(新幹線)	km	15,400 21年度	15,400	15,400	15,400	15,700 23年度	広域的な幹線鉄道ネットワークにおける時間短縮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、5大都市から3時間以内で到達する鉄道路線延長を目標値として設定。
達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)					実績値					目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方										
				19年度	20年度	21年度																		
整備新幹線の整備を推進する。	5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長(新幹線)	km	15,400 21年度	15,400	15,400	15,400	15,700 23年度	広域的な幹線鉄道ネットワークにおける時間短縮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、5大都市から3時間以内で到達する鉄道路線延長を目標値として設定。																
<p>関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)</p>	<p>施政方針演説等</p> <p>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」</p> <p>整備新幹線問題検討会議決定「当面の整備新幹線の整備方針」</p>	<p>年月日</p> <p>平成21年12月24日</p> <p>平成21年12月24日</p>	<p>記載事項(抜粋)</p> <p>整備新幹線の整備に関する基本的な考え方 ○整備の方式 ・JRが自ら建設する場合を除き、(独)鉄道・運輸機構が鉄道施設を建設する。 ・機構は、鉄道施設を保有し、JRに貸し付け、JRが鉄道事業を運営する。(上下分離方式) ○建設財源 ・まず機構の貸付料収入を充て、残る経費を、国と地方公共団体が2:1の割合で負担する。 ○着工に当たっての基本的な条件 ①安定的な財源見通しの確保 ②収支採算性 ③投資効果 ④営業主体としてのJRの同意 ⑤並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意</p> <p>建設中の区間 ・予定どおりの完成・開業を目指して着実に整備を進める。 ・工事費増額分の不足財源を確保する。 未着工の区間 ・早期に着工すべき区間を決定するため、着工の優先順位付けを検討する。 ・幅広い視点から安定的な財源確保の方策を検討する。</p>																					