

平成25年度実施施策に係る政策評価の事前分析表

(国土交通省25-26)

| 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 | 総務課企画室長 五十嵐 徹人 | | | |
|------------------|--|---|------------------|----------------|--|----------------|----------------|---------------|--------------|-------------------|---------------------------------------|---|----------------|------------|---------|--|
| 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 | おおむね順調である | | 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 | 平成26年7月 | |
| 業績指標等 | | 初期値 | 実績値 | | | | | 評価結果 | 目標値 | 目標年度 | 業績指標等の選定理由、目標値(水準・目標年度)の設定の根拠等 | | | | | |
| | | 目標値設定年度 | 20年度 | 21年度 | 22年度 | 23年度 | 24年度 | | | | | | | | | |
| 136 | トラックから鉄道コンテナに転換した輸送トンキロ数 | 21億トンキロ | 平成18年度 | 16億トンキロ | 0.2億トンキロ | -0.7億トンキロ | -5億トンキロ | 集計中 | B-1 | 36億トンキロ | 平成24年度 | 自動車よりも二酸化炭素排出量の少ない鉄道へのモーダルシフトを推進し、京都議定書の公約を達成するため、「京都議定書目標達成計画」において、平成24年度における鉄道コンテナ輸送トンキロ数を平成12年度と比較して専用列車の設定、輸送力増強事業等により36億トンキロ増加させるという目標値を設定。(京都議定書目標達成計画 別表1-27に記載あり) | | | | |
| 119 | 【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 | - | 平成23年度 | - | - | - | - | 21% (30万人) | A-2 | 100% (140万人) | 平成28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、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。 | | | | |
| 137 | 都市鉄道路線整備により創出される利用者数 | - | 平成23年度 | - | - | - | - | - | N-2 | 206千人/日 | 平成28年度 | 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。 | | | | |
| 138 | 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 | ①164% ②201% | 平成23年度 | ①171% ②209% | ①167% ②203% | ①166% ②203% | ①164% ②201% | ①集計中 ②集計中 | N-2 (集計中) | ①150% ②180% | 平成27年度 | 運輸政策審議会第18号答申及び第19号答申で平成27年度までに達成すべきとされている、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。 | | | | |
| 139 | 経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているものの割合 | 39% | 平成18年度 | 54% | 61% | 67% | 75% | 78% | A-2 | 85% | 平成28年度 | 今後、地域鉄道の活性化を図っていく上では、鉄道事業者自身の取組に加え、地方自治体をはじめとする沿線地域の関係者による積極的な関与が不可欠となっており、その環境整備に努めていく必要がある。そのため、経営基盤の脆弱な全ての地域鉄道事業者に鉄道の活性化に係る計画策定の助言・指導を行い、着実に実行されることを目指す。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22年度末現在)≒85% | | | | |
| 達成手段(開始年度) | | 補正後予算額(執行額) | | 25年度当初予算額(百万円) | 達成手段の概要 | | | | | 関連する業績指標等番号 | 達成手段の目標(25年度) (上段:アウトプット、下段:アウトカム) | | | | | |
| | | 25年度行政事業レビュー事業番号 | 23年度(百万円) | 24年度(百万円) | | | | | | | | | | | | |
| (1) | 幹線鉄道等活性化事業(昭和63年度) | 283 | 1,141 (1,126) | 1,057 (919) | 幹線鉄道の高速化、貨物鉄道の旅客線化、貨物列車の輸送力増強、乗継円滑化及び総合連携計画に基づく鉄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を図る。 | | | | | 136 137 139 | | | | | | |
| (2) | 長期保有の土地等から機関車及びコンテナ貨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機関車(入換機関車を除く)及びコンテナ貨車への買換えの場合の圧縮記帳(80%)を認める。 | | | | | 136 | | | | | | |
| (3) | JR貨物が取得した高性能機関車・コンテナ貨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・コンテナ貨車に係る固定資産税の課税標準を5年間3/5とする(未更新車両からの代替を除く)。 | | | | | 136 | | | | | | |
| (4) | 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 | - | - | - | 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。 | | | | | 136 | | | | | | |
| (5) | 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助定から、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。 | | | | | 136 | | | | | | |

| | | | | | | | | |
|------|--|-----|--------------------|--------------------|--------|---|--------------------------|---|
| (6) | 鉄道駅総合改善事業 (平成11年度) | 284 | 211 (205) | 344 (339) | 558 | 鉄道利用者の安全性や利便性の向上を図るため、都市側事業と一体的に鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等を行い、駅機能を総合的に改善させる。また、人にやさしく活力ある都市の実現をめざし、既存の鉄道駅の改良と一体となって、地域のニーズにあった保育施設等の生活支援機能を有する鉄道駅空間の高度化(コミュニティ・ステーション化)を図る。 | 119 | |
| (7) | 新規営業路線に係る鉄道施設の税制特例措置 (昭和29年度) | - | - - | - - | - | 新規営業路線に係る鉄道施設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。 | 119 137 138 139 | |
| (8) | 都市鉄道利便増進事業 (平成17年度) | 281 | 4,485 (4,485) | 4,863 (4,863) | 6,141 | 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。 | 137 138 | |
| (9) | 都市鉄道整備事業 地下高速鉄道整備事業(昭和37年度) 空港アクセス鉄道等整備事業(昭和48年度) | 282 | 23,163 (22,610) | 19,265 (19,217) | 13,944 | (地下高速鉄道整備事業) 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。 (空港アクセス鉄道等整備事業) 世界の主要空港に比肩し得る速達性・利便性を備えた空港アクセス鉄道を整備することにより、都心～空港間のアクセス利便性の向上を図るとともに、移動を円滑化することを通じて地域の活性化を推進することを目的とする。 | 137 138 | |
| (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 | - | - - | - - | - | 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。 | 137 138 | |
| (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税制特例措置 | - | - - | - - | - | 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。 | 137 138 | |
| (12) | 新設された変電所に係る償却資産の税制特例措置 (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。 | 137 138 | |
| (13) | 一体化法に規定する特定鉄道事業者に係る税制特例措置 (平成元年度) | - | - - | - - | - | 一体化法に規定する特定鉄道(首都圏新都市鉄道線)に係る鉄道施設に係る固定資産税の課税標準を最初の5年間1/4、その後5年間1/2とする。 | 137 138 | |
| (14) | 低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る税制特例措置 (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)。 | 137 138 | |
| (15) | 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。 | 139 | |
| (16) | 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。 | 139 | |
| (17) | 鉄道整備等基礎調査 (平成19年度) | 285 | 125 (116) | 50 (47) | 90 | 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。 | - | 調査予定件数: ●件 調査そのものが目的であるため、アウトカムを定めて実施するという性質のものではない。 |
| (18) | 譲渡線建設費等利子補給 (昭和47年度) | 286 | 328 (328) | 202 (202) | 202 | (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構又は旧日本鉄道建設公団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。 | - | 利子の一部を補給するという事業であり、活動指標及び活動実績(アウトプット)を定めて実施する性質のものではない。 利子の一部を補給するという事業であり、成果指標及び成果実績(アウトカム)を定めて実施する性質のものではない。 |
| (19) | (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構運営交付金 (平成15年度(助成勘定)、平成18年度(海事勘定)) (関連: 24-④) | 287 | 252 (252) | 228 (228) | 225 | (独)鉄道・運輸機構が行う鉄道整備に対する助成関係業務の処理及び高度船舶技術開発等業務の処理に必要な財政措置を講ずる。 | - | 使途が人件費及び物件費であり、活動目標及び活動実績(アウトプット)を定めて実施する性質のものではない。 使途が人件費及び物件費であり、成果目標及び成果実績(アウトカム)を定めて実施する性質のものではない。 |