

## 施策目標個票

(国土交通省30-②)

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89は、平成30年度は外部要因により前年度に比べ実績値が下がったが、目標に向けて順調に進捗しているため、②目標達成と判断した。	
	施策の分析	平成31年3月のJR各社のダイヤ改正において、数分の乗り継ぎ時間が増した比較的大規模の大きな都市が3時間到達圏から除外(例:大阪への3時間圏到達圏において、さいたま市が除外等)されたため、前年度よりも実績値が減少する結果となった。	
	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	89 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
		H27年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度		R4年度
		0万人	-	0万人	135万人	130万人	95万人	A	140万人
年度ごとの目標値			-	-	-	-			
参考指標	参54 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
		H27年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度		
		①-	-	-	-	集計中	-		20%増(平成26-29年度)
		②-	-	-	-	-	集計中		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	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度要求額
	予算の状況(百万円)	当初予算(a)	77,895	78,050	77,950	80,753
補正予算(b)		0	0	0	-	
前年度繰越等(c)		48,504	51,183	42,985	-	
合計(a+b+c)		126,399	129,233	120,935	80,753	
執行額(百万円)		75,217	86,248			
翌年度繰越額(百万円)		51,183	42,985			
不用額(百万円)		0	20			

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(令和元年6月28日)
-----------------	-----------------------

担当部局名	鉄道局	作成責任者名	幹線鉄道課長(足立 基成)	政策評価実施時期	令和元年8月
-------	-----	--------	---------------	----------	--------

**業績指標 89**

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（令和4年度） 実績値：95万人（平成30年度） 初期値：0万人（平成27年度）
---	---

**(指標の定義)**

平成27年度以降、令和4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)**

令和4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）

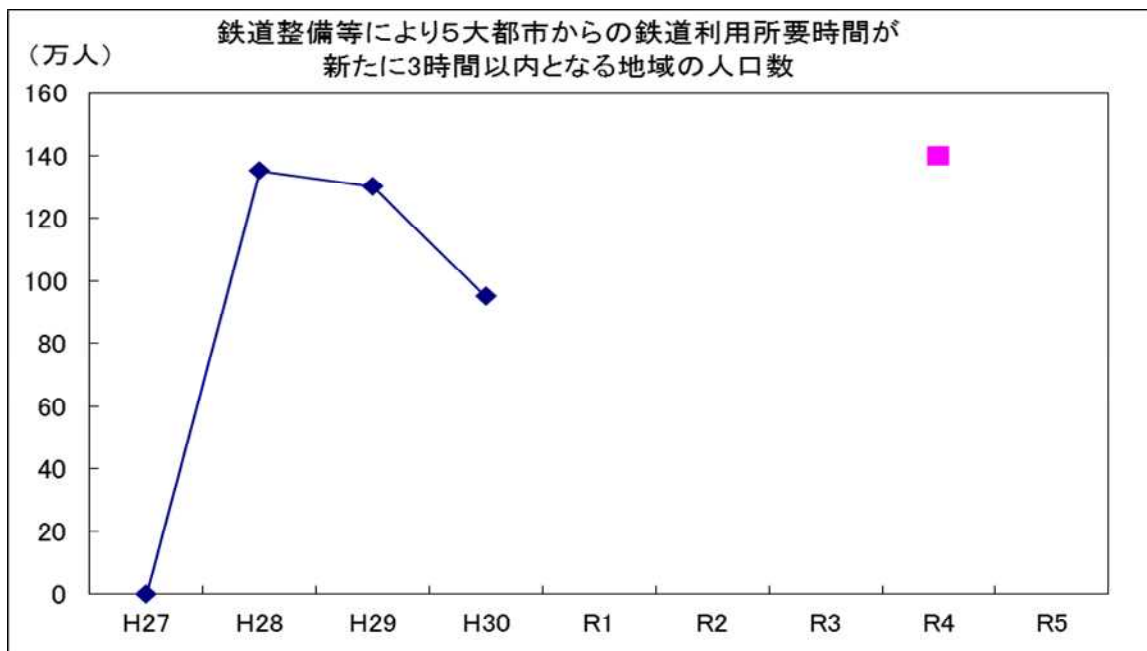
「整備新幹線の取扱いについて（政府・与党確認事項）」（平成23年12月26日）

「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)

H26	H27	H28	H29	H30
—	0万人	135万人	130万人	95万人



## 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 79,192 百万円（令和元年度）

整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金 1,561 百万円（令和元年度）

（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）

進捗状況は順調である。平成30年度における数字の減少については、あくまで外部要因である平成30年度のJR各社のダイヤ改正において、数分の乗り継ぎ時間が増した比較的規模の大きな都市が3時間到達圏から除外（例：大阪への3時間圏到達圏において、さいたま市が除外等）されたためである。

目標の確実な達成に向けては、九州新幹線西九州ルート（武雄温泉・長崎間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の開業による3時間到達圏人口の増加が必要であり、これらについては現在着実な整備を進めている。九州新幹線は令和4年度（2022年度）より可能な限り前倒し、北陸新幹線は令和4年度（2022年度）末の開業を予定している。

#### （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、ダイヤ改正により乗継時間が変化したことで、比較的規模の大きな都市が3時間到達圏から外れ、目標値から遠ざかったが、整備新幹線の整備自体は進行しており、着実に事業が進むことで3時間到達圏人口の拡大に寄与すると捉えAと評価した。

整備新幹線の整備については、令和4年度（2022年度）より可能な限り前倒し開業を目指す九州新幹線西九州ルート（武雄温泉・長崎間）、令和4年度（2022年度）年度末開業を目指す北陸新幹線（金沢・敦賀間）をはじめ3線区で着実に進行している。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。

## 担当課等（担当課長名等）

担当課：鉄道局幹線鉄道課（課長 足立 基成）

関係課：鉄道局都市鉄道政策課（課長 吉田 昭二）鉄道局施設課（課長 杉野 浩茂）