

# 施策目標個票

(国土交通省24-②6)

施策目標	鉄道網を充実・活性化させる	
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、達成状況及び今後の方向性	施策目標の評価	「努力が必要である」
	施策目標の達成状況及び今後の方向性	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を図る観点から、施策目標「鉄道網を充実・活性化させる」の実現に向け、大都市圏における交通混雑緩和等のために実施する地下高速鉄道整備や地域公共交通活性化・再生法に基づく総合連携計画の枠組みを活用した施設整備等に対して支援を行った。その結果、目標達成に向け着実に進んでいる施策がある一方、経済社会情勢の変化等により、今後も目標達成に向け努力が必要である施策が存在している。そのため、施策のさらなる改善を含め、引き続き、鉄道網を充実・活性化させるための施策を推進していく。

業績指標	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	初期値	実績値					評価	目標値
		18年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		24年度
		21億トンキロ増	16億トンキロ増	0.2億トンキロ増	0.7億トンキロ減	5億トンキロ減	集計中	B-1	36億トンキロ増
	年度ごとの目標値		28億トンキロ	31億トンキロ	32億トンキロ	35億トンキロ	36億トンキロ		
	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	初期値	実績値					評価	目標値
		23年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度
		-	-	-	-	-	21% (30万人)	A-2	100% (140万人)
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
	137 都市鉄道路線整備により創出される利用者数	初期値	実績値					評価	目標値
		23年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度
		-	-	-	-	-	-	N-2	206千人/日
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
	138 東京圏鉄道における混雑率	初期値	実績値					評価	目標値
		23年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		27年度
	①主要31区間のピーク時の平均混雑率	164%	171%	167%	166%	164%	165%	B-2	150%
	②全区間のピーク時混雑率	201%	209%	203%	203%	201%	200%	B-2	180%
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
	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	初期値	実績値					評価	目標
		18年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度
		39%	54%	61%	67%	75%	77%	A-2	85%
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		

施策の予算額・執行額等【参考】 ※下段〈〉書きは、複数施策に関連する予算であり、外数である。	区分	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求額
	予算の状況 (百万円)	当初予算(a)	27,408 <529>	23,716 <522>	22,897 <452>	22,628 <225>
補正予算(b)		6,997 <0>	0 <0>	5,367 <△17>	-	
前年度繰越等(c)		18,955 <0>	21,995 <0>	16,078 <0>	-	
合計(a+b+c)		53,360 <529>	45,712 <522>	44,342 <435>	22,628 <225>	
	執行額(百万円)	29,829 <529>	29,043 <522>			
	翌年度繰越額(百万円)	21,995 <0>	16,078 <0>			
	不用額(百万円)	1,536 <0>	591 <0>			

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25年6月14日)
-----------------	------------------------

担当部局名	鉄道局	作成責任者名	総務課企画室 (室長 五十嵐 徹人)	政策評価実施時期	平成25年8月
-------	-----	--------	-----------------------	----------	---------

業績指標 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

評価

B-1

目標値：36億トンキロ増（平成24年度）  
 実績値：集計中（平成24年度）  
 初期値：21億トンキロ増（平成18年度）

(指標の定義)

トラックから鉄道コンテナ輸送に転換した鉄道コンテナ輸送量（トンキロ）。  
 ※増加した鉄道コンテナ輸送トンキロ数をトラックから鉄道コンテナ輸送に転換した輸送量と見なしている。

(目標設定の考え方・根拠)

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）

(外部要因)

自然災害等による変動  
 景気変動による物流量の増減

(他の関係主体)

物流事業者（鉄道事業者含む）等

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

京都議定書目標達成計画（平成20年3月28日全部改定）

「物流体系全体のグリーン化を推進するため、自動車輸送から二酸化炭素排出量の少ない内航海運又は鉄道による輸送への転換を促進する。（第3章第2節1.（1）」

新成長戦略（平成22年6月18日）

（1）グリーン・イノベーションによる環境・エネルギー大国戦略

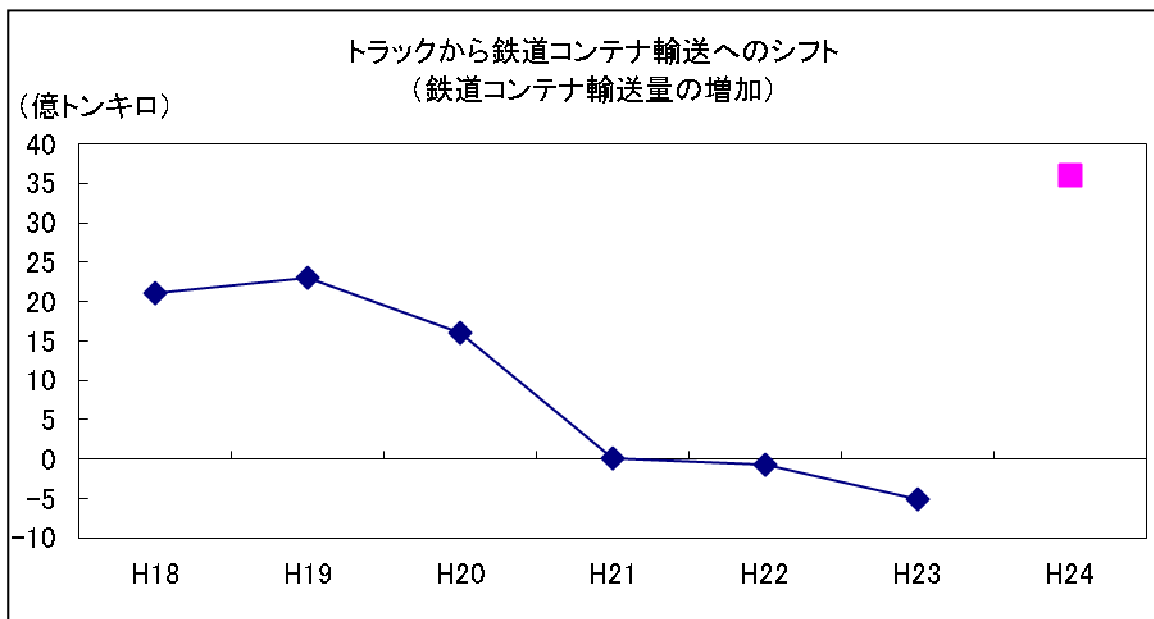
【閣決（重点）】

なし

【その他】

なし

過去の実績値					(年度)
H20	H21	H22	H23	H24	
1.6億トンキロ増	0.2億トンキロ増	0.7億トンキロ減	5億トンキロ減	集計中	



## 事務事業の概要

### 主な事務事業の概要

#### ①荷主・物流事業者の連携による取組の促進

##### ・モーダルシフト等推進事業費補助金

荷主企業及び物流事業者等、物流に係る関係者によって構成される協議会が行うモーダルシフト等推進事業計画に基づく事業に要する経費の一部を補助することにより、モーダルシフトを推進する。

予算額：8.2百万円（平成24年度）

#### ②鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進

##### ・北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業

山陽線に引き続き、九州地区の港を経由した東アジアとの輸出入貨物の増加等に対応するため、北九州・福岡間について、貨物列車長編成化のための整備を行う（平成23年3月完成）。

##### ・隅田川駅輸送力増強事業

北海道など北日本への鉄道貨物輸送の東京側の玄関口となる隅田川駅について、輸送力の増強のための整備を行う（平成25年3月完成）。

予算額：6.0億円（平成21年度）補正予算で事業採択

1. 8億円（平成22年度）うち交付決定変更による増額分1.6億円

2. 8億円（平成23年度）

2. 8億円（平成24年度）

##### ・エコレールマークの普及

鉄道貨物の利用促進が図られるためには、荷主等の企業や消費者においても、鉄道貨物輸送による環境負荷低減の取組に対する意識の向上が重要であることから、鉄道貨物輸送を積極的に行っている企業や商品に対してエコレールマークの認定を行い、鉄道貨物へのモーダルシフトの推進が図られるよう、エコレールマーク普及についての取組を推進する。

（税制特例）※課税標準の軽減割合は平成24年度のもの

##### ・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特例措置

法人税 取得価額の80%の圧縮記帳 減収額 3億円（平成24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特例措置

固定資産税 5年間 3/5 減収額 2億円（平成24年度）

##### ・第三セクターが幹線鉄道等活性化補助を受けて取得しJR貨物に貸し付ける鉄道施設に係る特例措置

固定資産税 10年間 1/2 減収額 20百万円（平成24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の免税措置

減収額 7.5億円（平成24年度）

軽油引取税 課税免除

##### ・地球温暖化対策のための税におけるモーダルシフトの貨物流通の効率化の促進及び公共交通機関の利用者の利便の増進に資する事業に係る特例措置

地球温暖化対策のための税 平成26年3月31日までの間 還付 還付額 2.7百万円（平成24年度）

※減収額・還付額は鉄道事業者等の合計

### 関連する事務事業の概要

該当なし

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### （指標の動向）

世界同時不況の影響による物流総量の減少により、平成20年度・21年度ともに輸送量（鉄道コンテナ輸送トンキロ数）が大幅に減少した。平成22年度には持ち直しの動きが見られたが、平成23年3月に発生した東日本大震災の影響で東北線、常磐線等が不通になるなどして輸送量が急速に落ち込み、結果的には、平成22年度の輸送量についても、平成21年度から横ばいとなった。

平成23年度の輸送量についても、震災により荷主企業も甚大な被害を受け完全な復旧に至っていないことや、同年度末時点でも不通区間が残っていることなどにより、平成22年度に比較して減少することとなった。

平成24年度の輸送量は集計中であるがJR貨物の速報値によれば、平成24年度には被災した貨物駅が全て復旧したことにより荷主企業の鉄道輸送が再開されたことに伴いコンテナ輸送量が増加した。一方、車扱については、一部区間において石油輸送が終了したことによる減少もあり、結果的には平成23年度とほぼ横ばいとなった。

#### （施策の実施状況）

##### ○鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進

##### ・山陽線鉄道貨物輸送力増強事業

平成19年3月に山陽線鉄道貨物輸送力増強事業が完成し、コンテナ列車の長編成化が実現した。

##### ・北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業

九州地区の港を経由した東アジアとの輸出入貨物の増加等に対応するため、北九州・福岡間について、貨物列車長編成化のための整備を進め、平成23年3月に完成し、首都圏などと福岡との間で長編成コンテナ列車の直通運転が可能となった。

・隅田川駅輸送力増強事業

平成25年3月に北海道など北日本への鉄道貨物輸送の東京側の玄関口となる隅田川駅の輸送力増強事業が完成し、長編成コンテナ列車の直通運転が可能となった。

・エコレールマークの普及

平成24年度の認定商品は合計で99件（153品目）、認定企業は78件となった。

今後も引き続きエコレールマーク普及についての取組を推進する。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

・業務指標について、鉄道貨物輸送量は、平成20年度の世界同時不況や平成23年3月に発生した東日本大震災の影響等を受け、平成20年度からの実績のトレンドは計画策定時の見込みに比べて低くなっている。

平成24年度の輸送量は集計中であるがJR貨物の速報値によれば、平成24年度には被災した貨物駅が全て復旧したことにより荷主企業の鉄道輸送が再開されたことに伴いコンテナ輸送量が増加した。一方、車扱については、一部区間において石油輸送が終了したことによる減少もあり、結果的には平成23年度とほぼ横ばいとなった。その結果、平成24年度において目標を達成しなかった。

平成23年度に創設した無利子貸付制度（JR貨物の設備投資を支援するため、独立行政法人鉄道建設・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）を着実に遂行していく。

加えて、環境省と連携し、24年度からは、中長距離の幹線輸送において主力として用いられている10トントラックと同様に荷物を積載可能な、鉄道輸送用31フィートコンテナの新規導入に対して支援を行うことや低温物流のニーズを踏まえた物流の効率化を図っていくことで、トラックからのモーダルシフトを促進しているところである。

今後は、低温物流や国際・国内複合一貫輸送など、鉄道輸送需要が期待される成長分野を開拓し、モーダルシフトを推進していくことにより、目標達成を図ることとし、B-1と評価した。

### 平成25年度以降における新規の取組と見直し事項

（平成25年度）

・物流の低炭素化促進事業

環境省と連携し、中長距離の幹線輸送において主力として用いられている10トントラックと同様に荷物を積載可能な、鉄道輸送用31フィートコンテナの新規導入に対して支援を行うことで、トラックからのモーダルシフトの促進を図る。

（平成26年度以降）

・低炭素価格向上に向けた社会システム構築支援基金（鉄道活用型の低炭素物流事業）

環境省と連携し、中長距離の幹線輸送において主力として用いられている10トントラックと同様に荷物を積載可能な、鉄道輸送用31フィートコンテナの新規導入に対して支援を行うことで、トラックからのモーダルシフトの促進を図る。

・エネルギー起源CO<sub>2</sub>排出削減技術評価・検証事業費（物流システム低炭素化）

消費者ニーズ、製品仕様の高度化等により、温度管理を求める荷主ニーズは高まっている。今後、低温物流分野における輸送拡大を見越し、トラックからのモーダルシフトの促進を図るため、蓄冷式温度管理コンテナ導入に向けた実証事業を行う。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：鉄道局鉄道事業課JR担当室（室長 榎本 通也）

**業績指標 137**

都市鉄道路線整備により創出される利用者数

**評 価**

N-2	目標値：206千人/日（平成28年度） 実績値：－（平成24年度） 初期値：－（平成23年度）
-----	---

**(指標の定義)**

平成23年度以降、平成28年度までの間に整備される都市鉄道路線の平成28年度における利用者数

**(目標設定の考え方・根拠)**

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。

具体的には、運輸政策審議会答申第18号、東北地方交通審議会平成11年答申、都市交通審議会第12号答申及び運輸政策審議会答申第10号に盛り込まれている路線のうち、現在整備中の路線（相鉄・JR直通線2.7km、仙台市東西線14.4kmの計17.1km）が開業することにより創出される利用者数。なお、目標値の206千人/日は、平成24年3月時点の事業評価における平成27年度開業時の輸送予測者数（相鉄・JR直通線76千人/日、仙台市東西線130千人/日）。

**(外部要因)**

事業計画、開業年度の変更

**(他の関係主体)**

地方公共団体（協調補助等）、鉄道事業者（事業主体）

**(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】**

なし

**過去の実績値**

(年度)

H23	H24			
-	-			

**事務事業の概要****主な事務事業の概要**

- ・地下高速鉄道整備事業費補助  
大都市圏における交通混雑の緩和等のために、地下高速鉄道の整備を推進する。  
予算額 164億円（平成24年度）
- ・都市鉄道利便増進事業費補助  
都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上事業による連絡線の建設費等の一部（国の補助率は対象事業費の3分の1）を補助している。  
予算額 49億円（平成24年度）  
(税制特例)
- ・一体化法に規定する特定鉄道事業者に係る特例措置  
事業所税 資本金等の金額の2/3に相当する金額を資本金等の金額から控除 減収額 2億円（平成24年度）  
固定資産税 最初の5年間 1/4、その後5年間 1/2 減収額 14億円（平成24年度）
- ・新規営業路線に係る鉄道施設の特例措置  
固定資産税 最初の5年間 1/3、その後5年間 2/3 減収額 49億円（平成24年度）
- ・新設された変電所に係る償却資産の特例措置  
固定資産税 5年間3/5 減収額 3億円（平成24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の特例措置  
固定資産税 非課税
- ・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

固定資産税・都市計画税 5年間2/3

- ・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

固定資産税 5年間1/2 減収額 25億円(平成24年度)

※減収額は鉄道事業者等の合計

#### 関連する事務事業の概要

該当なし

#### 測定・評価結果

##### 目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・事業は現在実施中であり、平成23年度と比べて利用者の増加はなく、平成24年度は目標達成に向けた成果について判断できない。

(事務事業の実施状況)

- ・地下高速鉄道整備事業費補助に関しては、準公営事業者に対する補助率を平成13年度より公営事業者並に高めた。
- ・都市鉄道等利便増進法に基づく連絡線等の整備に対する補助として、平成17年度に都市鉄道利便増進事業費補助を創設した。

##### 課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・平成24年度において事業が終了した路線はないため、平成23年度と比べて利用者の増加はないが、事業の進捗により目標年度までに目標を達成することも可能であるため、N-2とした。
- ・引き続き、相互直通運転等により到達時間の短縮を図るとともに、乗り継ぎ利便を向上すること等により、鉄道ネットワーク全体の利便性向上を目指す。

#### 平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成26年度以降)

なし

#### 担当課等(担当課長名等)

担当課： 鉄道局都市鉄道政策課(課長 堀内 丈太郎)

**業績指標 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

**評価**

①B-2 ②B-2	目標値：①150% ②180%（平成27年度） 実績値：①165% ②200%（平成24年度） 初期値：①164% ②201%（平成23年度）
-----------	---

**(指標の定義)**

東京圏のJR、民鉄及び地下鉄における①主要区間の平均混雑率、および②個別路線のピーク時混雑率  
 ・東京圏とは、東京駅を中心とした概ね50km範囲をいう。  
 ・混雑率とは、最混雑時間帯1時間あたりの列車の混み具合を示す数値であり、 $\text{輸送人員} \div \text{輸送力} \times 100 (\%)$ で算出されるものである。

**(目標設定の考え方・根拠)**

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り、運輸政策審議会第18号答申及び第19号答申に基づき、当面の目標として平成27年度までに東京圏における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。

**(外部要因)**

少子高齢化等の人口動態

**(他の関係主体)**

地方公共団体（協調補助等）、鉄道事業者（事業主体）

**(重要政策)**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

なし

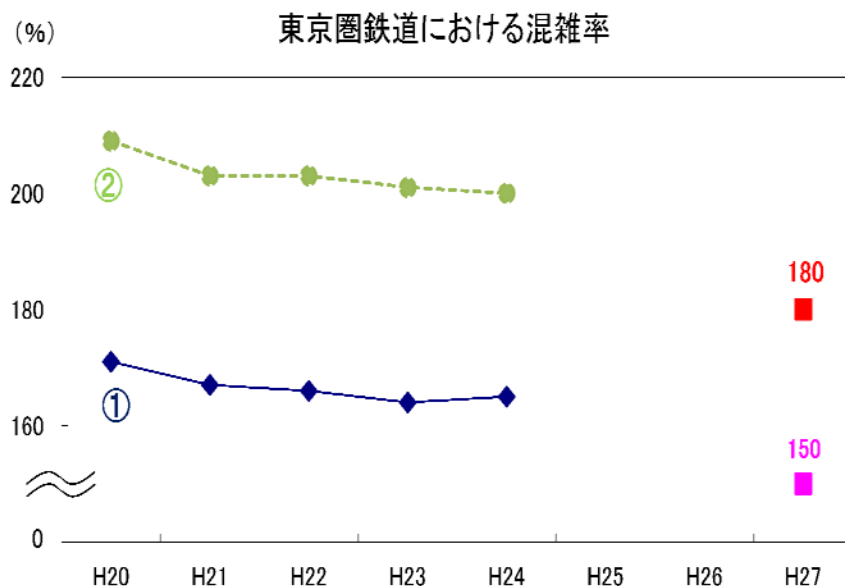
**【閣決（重点）】**

・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）第3章

**【その他】**

なし

過去の実績値					(年度)
H20	H21	H22	H23	H24	
①171%	①167%	①166%	①164%	①165%	
②209%	②203%	②203%	②201%	②200%	



## 事務事業の概要

### 主な事務事業の概要

- ・地下高速鉄道整備事業費補助  
大都市圏における交通混雑の緩和等のために、地下高速鉄道の整備を推進する。  
予算額 164億円（平成24年度）
- ・都市鉄道利便増進事業費補助  
都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上事業による連絡線の建設費等の一部（国の補助率は対象事業費の3分の1）を補助している。  
予算額 49億円（平成24年度）  
（税制特例）
- ・一体化法に規定する特定鉄道事業者に係る特例措置  
事業所税 資本金等の金額の2/3に相当する金額を資本金等の金額から控除 減収額 2億円（平成24年度）  
固定資産税 最初の5年間 1/4、その後5年間 1/2 減収額 14億円（平成24年度）
- ・新規営業路線に係る鉄道施設の特例措置  
固定資産税 最初の5年間 1/3、その後5年間 2/3 減収額 49億円（平成24年度）
- ・新設された変電所に係る償却資産の特例措置  
固定資産税 5年間3/5 減収額 3億円（平成24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の特例措置  
固定資産税 非課税
- ・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  
固定資産税・都市計画税 5年間2/3
- ・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  
固定資産税 5年間1/2 減収額 25億円（平成24年度）

※減収額は鉄道事業者等の合計

### 関連する事務事業の概要

該当なし

## 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24年度の都市鉄道（東京圏）の混雑率は、景気低迷等に伴う輸送量の減少があったものの、震災の影響の反動等による輸送量の増加があったことから、主要31区間のピーク時の平均混雑率については165%となり前年度から1%増加し、全区間におけるピーク混雑率については200%となり前年度から1%減少する結果となったが、いずれの指標も長期的には減少傾向にあるものである

#### （事務事業の実施状況）

- ・地下高速鉄道整備事業費補助に関しては、準公営事業者に対する補助率を平成13年度より公営事業者並に高めた。
- ・都市鉄道等利便増進法に基づく連絡線等の整備に対する補助として、平成17年度に都市鉄道利便増進事業費補助を創設した。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・依然として混雑の激しい区間も存在することから、引き続き混雑緩和に取り組んでいく必要がある。東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として150%以内とするとともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を180%以内とすることを目標とする（運輸政策審議会答申19号）。
- ・主要31区間のピーク時の平均混雑率、全区間におけるピーク混雑率のいずれの指標も長期的には減少傾向にあるが、平成24年度については目標達成に向けた十分な成果は示していない。  
以上から、B-2と評価した。
- ・平成25年度以降も、平成25年3月の東急東横線・東京メトロ副都心線の相互直通運転の開始等のネットワークの高度化や、混雑駅での駅改良等が進められており、引き続き、混雑緩和に向けた対策を進めることとする。

## 平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

### （平成25年度）

なし

### （平成26年度以降）

なし

## 担当課等（担当課長名等）

担当課： 鉄道局都市鉄道政策課（課長 堀内 丈太郎）



**業績指標 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

**評価**

A-2	目標値：85%（平成28年度） 実績値：77%（平成24年度） 初期値：39%（平成18年度）
-----	---

**（指標の定義）**

経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者が地域関係者（沿線自治体・住民・NPO・法人等）と連携し、鉄道を活性化するために策定される計画（再生計画、LRT整備計画又は地域公共交通総合連携計画のいずれかをいう。以下「活性化計画」という。）に基づき、活性化策を実行している地域鉄道事業者の割合（各計画の二重計上はしない）。

分母：毎年度末に運行している地方鉄道事業者数（高度化（旧・近代化）・LRT補助等対象事業者）

分子：毎年度末に運行している地方鉄道事業者のうち活性化を図る為に策定した計画を実行している鉄道事業者

**（目標設定の考え方・根拠）**

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いることから、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年度に目標値であった70%を上回ることができた。多数の事業者が既に計画を策定していることから、これまでと同数程度の新規の計画策定が見込みにくいことから85%を目標として設定している。

→分子80社/分母95社（平成23年度末現在）≒85%

**（外部要因）**

なし

**（他の関係主体）**

地域関係者（地方自治体・沿線住民・企業）、鉄道事業者の参入、撤退

**（重要政策）**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

なし

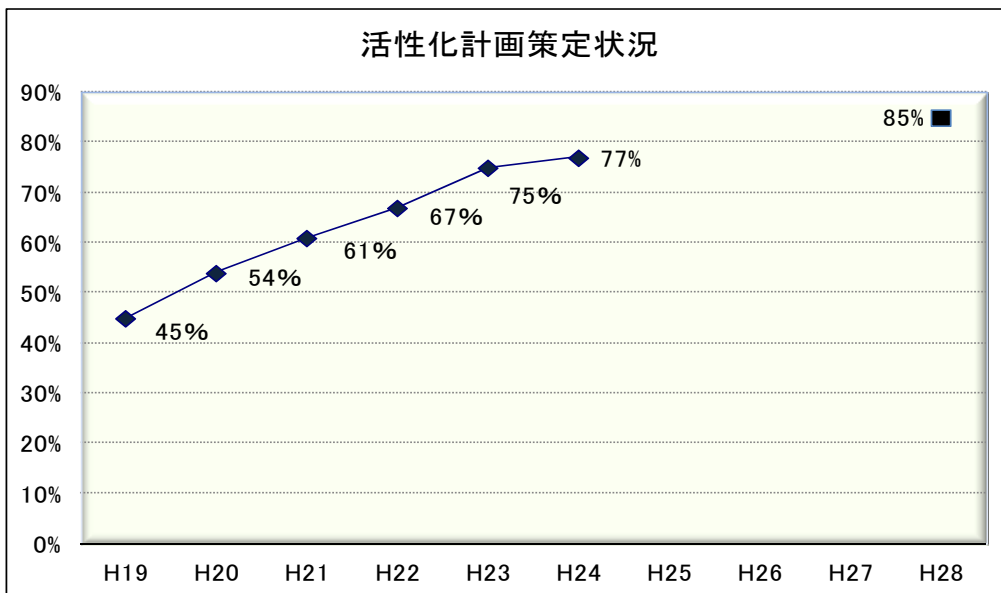
**【閣決（重点）】**

なし

**【その他】**

なし

過去の実績値						(年度)
H19	H20	H21	H22	H23	H24	
45%	54%	61%	67%	75%	77%	



## 事務事業の概要

### 主な事務事業の概要

- ・幹線鉄道等活性化事業費補助（連携計画事業）  
潜在的な鉄軌道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、地域公共交通活性化・再生法に基づく総合連携計画の枠組みを活用して、大幅な利便性向上等を図る施設整備に対して支援を行う。  
予算額：950百万円の内数（平成24年度）
- ・地域公共交通確保維持改善事業（利用環境改善促進等事業）  
バリアフリー化されたまちづくりの一環として、地域公共交通の利用環境改善を促進するために行われる、より制約の少ない交通システムであるLRTの導入に対し支援を行う。  
予算額：33,278百万円の内数（平成24年度）

（税制特例）

- ・鉄道事業再構築事業に係る特例措置  
固定資産税・都市計画税 5年度分1/4 減収額 9百万円（平成24年度）
- ・低床型路面電車に係る特例措置  
固定資産税 5年度分1/3 減収額 15百万円（平成24年度）

※減収額は鉄道事業者等の合計額

### 関連する事務事業の概要

該当なし

## 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24年度は77%となり、平成28年度の目標値である85%に向け、計画の策定が進んでいる。

（事務事業の実施状況）

【幹線鉄道等活性化事業費補助】

潜在的な鉄軌道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、地域公共交通活性化・再生法に基づく総合連携計画の枠組みを活用して、大幅な利便性向上等を図る施設整備に対する支援（連携計画事業）を促進した結果、着実に効果が現れている。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

平成28年度の目標値である85%に向け、計画の策定が進んでおり、既存の施策を引き続き推進していくこととし、A-2と評価した。

## 平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成25年度）

なし

（平成26年度以降）

なし

## 担当課等（担当課長名等）

担当課：鉄道局 鉄道事業課（課長 高原 修司）  
鉄道局 鉄道事業課 地域鉄道支援室（室長 宮田 雅史）