

施策目標個票

(国土交通省30-②6)

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。	
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) ④進展が大きくない (判断根拠) 主要な業績指標89,104については目標達成に向けた成果を示しているが、その他の指標については目標に近い実績を示さなかったため、④進展が大きくないと判断した。
	施策の分析	平成29年度の都市鉄道(東京圏)の混雑率は、平成30年3月の小田急複々線化事業の完了により混雑が大幅に緩和され、主要31区間のピーク時の平均混雑率については2%減少し163%となった。平成30年度については、輸送人員が微増だったこともあり、混雑率は前年度と変わらず163%であった。180%超の混雑率となっている区間数については、既述の小田急線が180%以下となったため、1区間減少し11区間となった。 また、東京圏においては、現在、東京都心部の地下鉄のうち、銀座線、丸ノ内線及び大江戸線を除く全ての路線で郊外鉄道との相互直通運転が実施されており、東京圏の相互直通路線延長は884kmで、東京圏の鉄道総延長の約36%を占めている。目標の947kmに向けては、神奈川東部方面線の開業が必要であり、都市鉄道利便増進事業費補助による支援を行ってきたところであるが、過去に、用地の取得が難航したことや当初想定よりも地質が軟弱で補助工法が必要となったことなどにより、開業時期を延期していることから、引き続き、開業予定時期に向け事業の着実な進捗を図っていく。
	次期目標等への反映の方向性	混雑率については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として150%以下とするともに、ピーク時混雑率が180%超となっている区間数を0区間とすることを目指す。今後も、混雑駅での駅改良、時差出勤の推進等により混雑率の改善が見込まれるため、引き続き混雑緩和に向けた対策を進めることとする。 今後、目標達成に向け努力が必要な指標については、その達成に向け一層の努力を行うこととし、施策の改善の検討を含め、鉄道網を充実・活性化させるための施策を、引き続き推進していく。

業績指標	15【再掲】公共施設等のバリアフリー化率(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*)	初期値	実績値					評価	目標値
		H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度		R2年度
		約91%	約91%	約92%	約93%	約95%	集中中	B	約100%
		年度ごとの目標値	-	-	-	-	-	-	-
	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*)	初期値	実績値					評価	目標値
		H24年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度		R2年度
		187億トンキロ	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
		年度ごとの目標値	-	-	-	-	-	-	-
	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*	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	-	-	-	-	-	-	-
	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*)	初期値	実績値					評価	目標値
		H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度		R2年度
		165%	165%	164%	165%	163%	163%	B	150%
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	-	-	
103 東京圏鉄道における混雑率(②180%超の混雑率となっている区間数*)	初期値	実績値					評価	目標値	
	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度		R2年度	
	14区間	14区間	12区間	12区間	11区間	11区間	B	0区間	
	年度ごとの目標値	-	-	-	-	-	-	-	

	104 東京圏の相互直通運転の路線延長*	初期値	実績値					評価	目標値
		H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度		R4年度
		880km	880km	880km	880km	884km	884km	A	947km
年度ごとの目標値			-	-	-	-	-		

区分	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度要求額
	当初予算(a)	19,305 <266>	19,023 <259>	20,106 <250>	20,980 <261>
補正予算(b)	6,320 <0>	1,312 <0>	921 <0>	-	
前年度繰越等(c)	12,358 <0>	14,399 <0>	11,306 <0>	-	
合計(a+b+c)	37,983 <266>	34,734 <259>	32,333 <250>	20,980 <261>	
執行額(百万円)	23,305 <266>	22,254 <0>			
翌年度繰越額(百万円)	14,399 <0>	11,306 <0>			
不用額(百万円)	279 <0>	1,173 <259>			

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	総務課長 (大野 達)	政策評価実施時期	令和元年8月
-------	-----	--------	----------------	----------	--------

業績指標 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*)

評価

① B
② B

目標値：①150% ②0 区間 (令和 2 年度)
実績値：①163% ②11 区間 (平成 30 年度)
初期値：①165% ②14 区間 (平成 25 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、及び②個別路線のピーク時混雑率が 180%を超える区間数

- ・ 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。

業績指標の初期値、165%については、各事業者から報告のあった主要 31 区間の混雑率の平均値である。

(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るが、運輸政策審議会答申第 18 号及び交通政策基本計画 (平成 27 年 2 月 13 日閣議決定) 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。

交通政策審議会答申第 198 号においても、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。

(外部要因)

少子高齢化、都心回帰等の人口動態、2019 年 (平成 31 年・令和元年) ラグビーワールドカップ、2020 年 (令和 2 年) 東京オリンピック・パラリンピック競技大会

(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】

交通政策基本計画 (平成 27 年 2 月 13 日閣議決定)

【閣決 (重点)】

なし

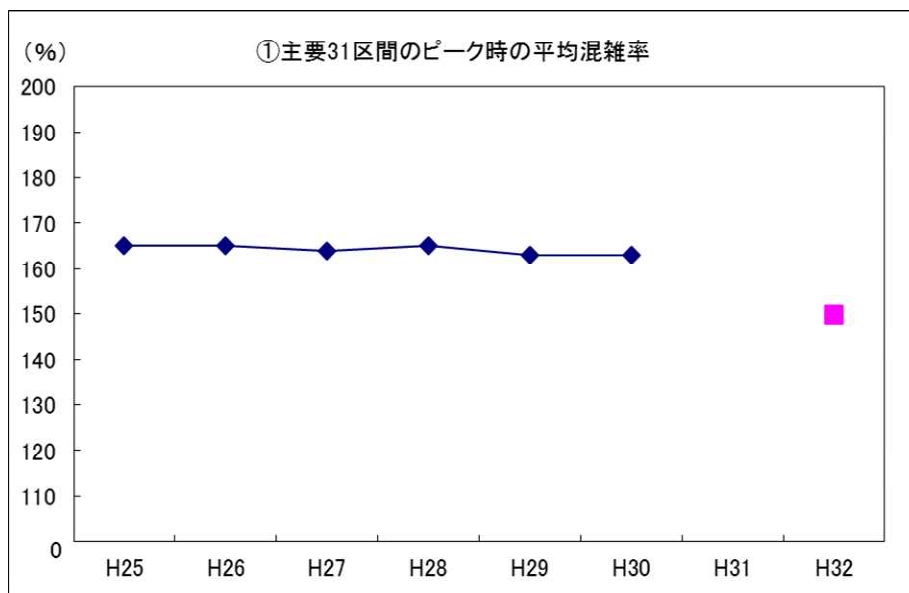
【その他】

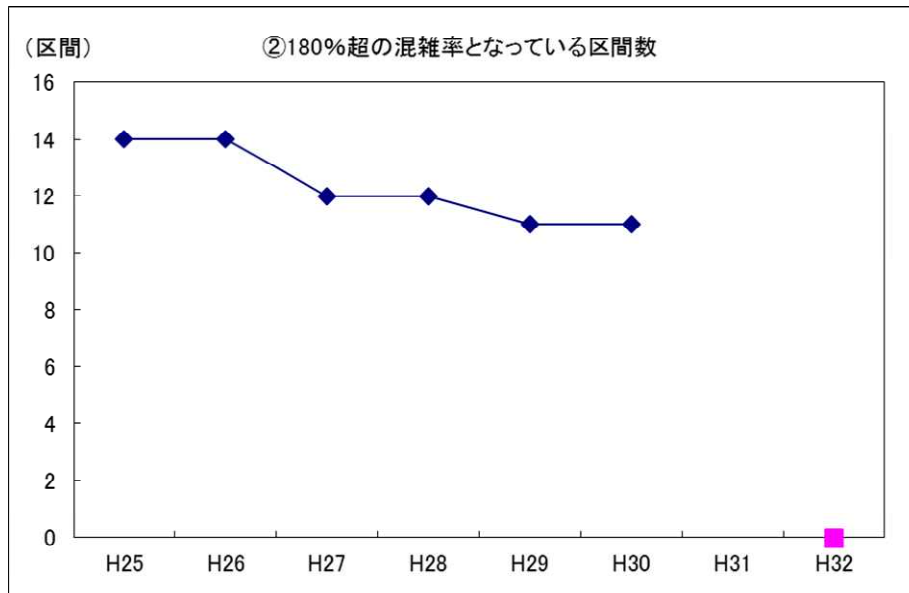
交通政策審議会答申第 198 号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(平成 28 年 4 月 20 日)

過去の実績

(年度)

H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8	H 2 9	H 3 0
①165%	①165%	①164%	①165%	①163%	①163%
②14 区間	②14 区間	②12 区間	②12 区間	②11 区間	②11 区間





主な事務事業等の概要

- ・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 22億円(平成28年度)
41億円(平成29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 136億円(平成28年度)
116億円(平成29年度)
- (税制特例)
- ・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
 - ・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
 - ・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
 - ・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 2/3
 - ・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
- ・東京圏の主要区間等の混雑率の見える化によるオフピーク通勤の促進
東京圏の主要31路線等の路線について、ピークサイド(最混雑時間帯の前後の1時間の平均)を平成29年度より公表開始。鉄道利用者や企業等への見える化により、オフピーク通勤を推進する。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・順調ではないが、平成29年度の都市鉄道(東京圏)の混雑率は、平成30年3月の小田急複々線化事業の完了により混雑が緩和され、主要31区間のピーク時の平均混雑率については2%減少し163%となった。180%超の混雑率となっている区間数については、既述の小田急線が180%以下となったため、1区間減少し11区間となった。各鉄道事業者は運行本数増や車両増備等のハード面の対策に加え、通勤時間帯の混雑状況の発信や時差通勤によるポイント・クーポンの付与などのソフト対策を行っている。また、国土交通省としても、最混雑時間帯に加え、前後の1時間の平均混雑率(ピークサイド)も昨年度より公表を開始し、混雑の見える化を進めているところであるが、首都圏内の鉄道輸送人員が増加傾向にあることもあり目標達成には至っていない。

(事務事業等の実施状況)

- ・地下高速鉄道整備事業費補助については、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

- ・混雑率については、ピーク時における運行本数増が困難等の理由により、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、ハード・ソフト両面の施策を組み合わせ、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%以下とするとともに、ピーク時混雑率が 180%超となっている区間数を 0 区間とすることを目指す。
- ・180%超の混雑率となっている区間数の指標は長期的には減少傾向にあるが、平成 30 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 と評価した。
- ・今後も、混雑駅での駅改良、時差出勤の推進等により混雑率の改善が見込まれるため、引き続き混雑緩和に向けた対策を進めることとする。

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 吉田昭二）

関係課：

業績指標 104

東京圏の相互直通運転の路線延長*

評価

A	目標値：947km（令和4年度） 実績値：884km（平成30年度） 初期値：880km（平成25年度）
---	--

(指標の定義)

東京圏における都市鉄道のうち、複数の事業者による相互直通運転の実施区間の延長。

(目標設定の考え方・根拠)

東京圏における都市鉄道のネットワークが相当程度充実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増進することの重要性が増大していることに鑑み、目標年次までの新規路線の開業見込みも踏まえ、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。

(外部要因)

事業計画、開業年度の変更

(他の関係主体)

鉄道事業者（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

交通政策基本計画（平成27年2月13日閣議決定）

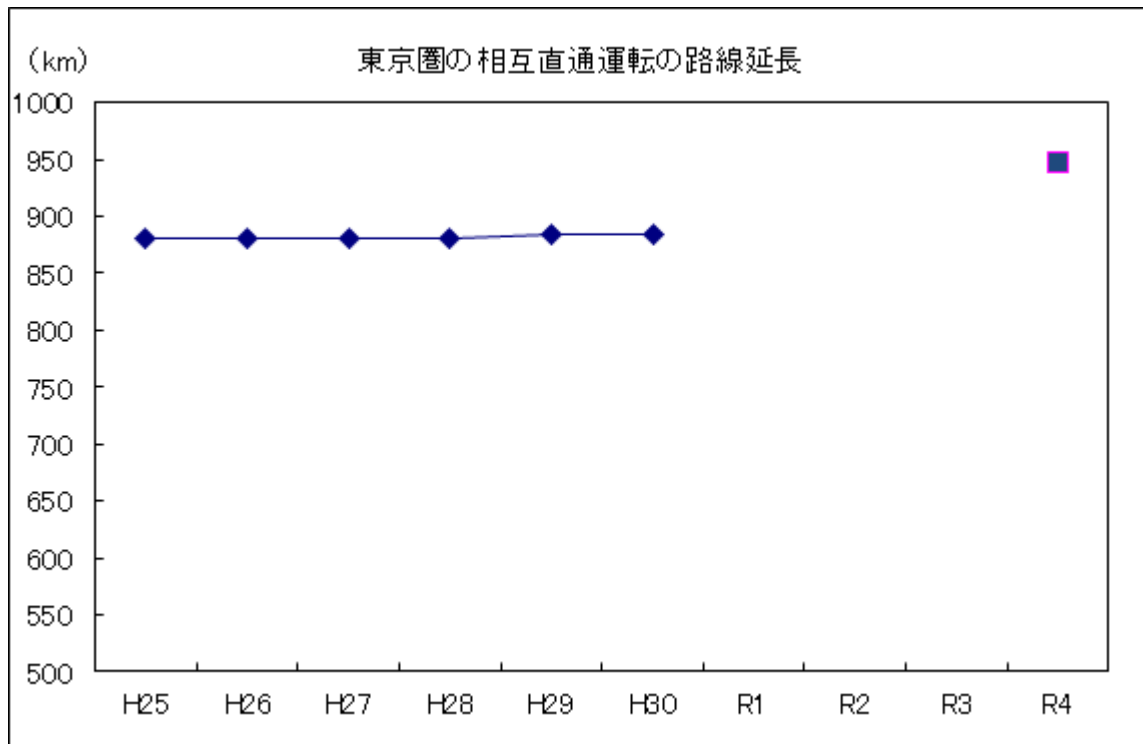
【閣決（重点）】

なし

【その他】

交通政策審議会答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（平成28年4月20日）

過去の実績値						(年度)
H25	H26	H27	H28	H29	H30	
880km	880km	880km	880km	884km	884km	



主な事務事業等の概要

・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 116億円（平成29年度）

116億円（平成30年度）

（税制特例）

・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

・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

・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

・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 2/3

・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

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30年度実績値からは順調でないが、目標の947kmに向けては、神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）の開業が必要であり、都市鉄道利便増進事業費補助による支援を行ってきたところである。相鉄・JR直通線（新設区間2.7km、開業により増加する相互直通路線延長59.8km）は2019（令和元）年11月に開業予定であり、相鉄・東急直通線（新設区間10.0km、開業により増加する相互直通路線延長10.0km）は用地取得や軟弱地質の補助工法等の課題を解消し、現在工事が順調に進捗しており、2022（令和4）年度下期の開業を予定している。よって、目標年度における目標達成が見込まれる。

（事務事業等の実施状況）

・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

・業績指標については、目標達成に必要な神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）が、相鉄・JR直通線は2019（令和元）年11月、相鉄・東急直通線は2022（令和4）年下期の開業を予定していることから、Aと評価した。過去に、用地の取得が難航したことや当初想定よりも地質が軟弱で補助工法が必要となったことなどにより、開業時期を延期していることから、引き続き、開業予定時期に向け事業の着実な進捗を図っていく。

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 吉田昭二）