

政策評価調書（個別票①-1）

【政策ごとの予算額等】

政策名	鉄道網を充実・活性化させる		評価方式	総合(実績)事業	番号	8-29
歳出予算額（千円）	19年度	20年度	21年度	22年度要求額		
（ 当 初 ）		39,246,661 <619,717>	36,623,356 <609,882>	28,757,820 <530,250>		
（ 補 正 後 ）			45,355,430 <609,882>			
前年度繰越額（千円）						
予備費使用額（千円）						
流用等増△減額（千円）						
歳出予算現額（千円）	0 <0>	54,541,208 <619,717>				
支出済歳出額（千円）		41,501,285 <619,717>				
翌年度繰越額（千円）		12,772,567 <0>				
不用額（千円）	0 <0>	267,356 <0>				
達成すべき目標及び目標の達成度合いの測定方法	個別票②参照					
政策評価結果を受けて改善すべき点	-					
評価結果の予算要求等への反映状況	20年度実績値が目標値の達成に向けて順調に推移していることを踏まえ、引き続き、所要の予算要求を実施。					

政策評価調書（個別票①-2）

【政策に含まれる事項の整理、棚卸し調書との照合】

政策名		鉄道網を充実・活性化させる				番号	8-29		(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	21年度 当初予算額	22年度 要求額			
対応表において● となっているもの	A	1	一般	国土交通省本省	鉄道網整備推進費	鉄道網の充実・活性化の推進に必要な経費	3,207,885	3,158,708	
	A	2	一般	国土交通省本省	鉄道網整備事業費	鉄道網を充実・活性化させるための鉄道整備事業に必要な経費	33,409,000	25,592,000	
	A	3	一般	地方運輸局	地方運輸行政推進費	鉄道網の充実・活性化の推進に必要な経費	6,471	7,112	
	小計						36,623,356	28,757,820	
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	一般	国土交通省本省	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構運営費	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構運営費交付金に必要な経費	< 609,882 >	< 530,250 >	
	D	2				< >	< >		
	D	3				< >	< >		
	D	4				< >	< >		
						<609,882> の内数	<530,250> の内数		
合計						36,623,356 <609,882> の内数	28,757,820 <530,250> 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	鉄道網を充実・活性化させる			番号	8-29			(千円)
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
		21年度 当初 予算額	22年度 要求額	増減				
該当なし								
合計								

政策評価調書(個別票②) (政策評価書要旨)

評価実施時期:平成 年 月

担当部局名:鉄道局

政策名	鉄道網を充実・活性化させる	番号	8-29
-----	---------------	----	------

政策の概要
 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。

【評価結果の概要】

(総合的評価)
 鉄道網の充実・活性化を図るべく、幹線鉄道、都市鉄道及び空港アクセス鉄道の整備、鉄道貨物の輸送力増強、地方鉄道の活性化等を推進した結果、各業績指標における平成20年度の実績値は、目標値の達成に向けて、順調に推移している。

(必要性)
 鉄道網の充実・活性化を図ることは、地域間の連携強化や地域の活性化、豊かで快適な都市生活の実現及び我が国の国際競争力強化に資するものであり、着実に推進すべきである。

(効率性)
 鉄道整備事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、費用対効果分析を基本とした新規事業採択時評価や再評価等の厳格な実施により、事業箇所を厳選し、また、早期の事業効果発現を図るなど一層の重点化・迅速化を進めているところである。

(有効性)
 各業績指標における平成20年度の実績値は、目標の達成に向けて、順調に推移しており、諸施策は有効に機能しているといえる。

(反映の方向性)
 各業績指標における平成20年度実績値が、目標値の達成に向けて順調に推移していることを踏まえ、引き続き、諸施策を実施していく。

政策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

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
				○年度	20年度		
鉄道網を充実・活性化させる	トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送キロ数	トンキロ	21億 18年度	23億	16億	32億 22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22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32億トン増加させるという目標値を設定
	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(在来線幹線鉄道の高速化)	km	15,400 18年度	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
	国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセス所要時間が30分台以内である3大都市圏の国際空港の数	空港	1 12年度	2	2	3 22年度	平成22年度までに整備が予定されている鉄道路線が開業した場合の値であり、同年度には3大都市圏とも所要時間30分台の実現を目指す。
	都市鉄道(3大都市圏)の整備路線延長(及び複々線化区間延長)(①東京圏、②大阪圏、③名古屋圏)	km	2,353 18年度	2,379	2,384	2,399 23年度	現況値に、平成23年度までに完成が予定されている路線の延長を加え設定。今後は速達性の向上・相互直通運転化・乗り継ぎ円滑化により、鉄道ネットワーク全体としての利便性向上を目指す。
	都市鉄道(東京圏)の混雑率	%	170 18年度	171	171	165 23年度	当面の目標である主要区間の平均混雑率が150%を超える東京圏について、平成23年度までに整備が予定されている鉄道路線の開業及び今後の輸送需要動向等に基づく値。
	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 18年度	45	54	60 23年度	今後、地方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方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。

関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
	社会資本整備重点計画	平成15年10月10日	「鉄道については、国際拠点空港と都心部との間のアクセス所要時間を30分台にすることを旨とし、中部国際空港アクセス鉄道を整備するとともに、成田高速鉄道アクセスの整備を着実に推進する。」
	京都議定書目標達成計画	平成20年3月28日	「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。」