

# 施策目標個票

(国土交通省28-②6)

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	<p>(各行政機関共通区分)</p> <p>④進展が大きくない</p> <p>(判断根拠)</p> <p>目標達成に向けた成果を示している指標がある一方で、主要な業績指標102、103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。</p>
	施策の分析	<p>平成27年度の都市鉄道(東京圏)の混雑率は、平成27年3月の上野東京ラインの開業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1%減少し164%と若干の減少となったものの、平成28年度は1%上昇し165%となった。180%超の混雑率となっている区間数については平成27年度に2区間減少し12区間となり、平成28年度も引き続き12区間となった。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に向けて、引き続き混雑緩和に向けた対策を進めることとする。</p> <p>また、東京圏の相互直通路線延長は880kmで、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、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、相鉄・東急直通線については、開業予定時期が平成34年度下期に延期されたところである。</p>
	次期目標等への反映の方向性	<p>業績指標103の目標値947km(平成32年度)は神奈川東部方面線の開業時の延長であるところ、同線の開業時期が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平成34年度下期に延期されたことを受け、目標年度も平成34年度に延期せざるを得ない状況となった。平成34年度の目標達成に向け引き続き都市鉄道利便増進事業費補助等による支援を実施していく。</p> <p>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。</p>

	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
		25年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		32年度
		約91%	-	90%	91%	92%	集計中	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
		24年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		32年度
		187億トンキロ	187億トンキロ	193億トンキロ	195億トンキロ	200億トンキロ	197億トンキロ	B	221億トンキロ
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
	88【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
		27年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		34年度
		0万人	-	-	-	0万人	135万人	A	140万人
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
	102 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
		25年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		32年度
		165%	-	165%	165%	164%	165%	B	150%
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
	102 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
		25年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		32年度
		14区間	-	14区間	14区間	12区間	12区間	B	0区間
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
	103 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
		25年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		32年度
		880km	-	880km	880km	880km	880km	B	947km
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		

施策の予算額・執行額等 【参考】	区分		26年度	27年度	28年度	29年度	30年度要求額
	予算の 状況 (百万円)	当初予算(a)	20,063 <234>	19,847 <282>	19,305 <266>	19,023 <259>	
		補正予算(b)	475 <0>	51 <0>	6,320 <0>	—	
		前年度繰越等(c)	16,078	16,272	12,358	—	
		合計(a+b+c)	36,616 <234>	36,171 <282>	37,983 <266>	19,282 <259>	
	執行額(百万円)		19,655 <234>	22,938 <282>			
	翌年度繰越額(百万円)		16,272	12,358			
	不用額(百万円)		688	876			

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29年6月23日)
-----------------	------------------------

担当部局名	鉄道局	作成責任者名	総務課長 (宮澤 康一)	政策評価実施時期	平成29年8月
-------	-----	--------	-----------------	----------	---------

**業績指標 102**

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**①B  
②B目標値：①150% ②0区間 (平成 32 年度)  
実績値：①165% ②12 区間 (平成 28 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

**(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

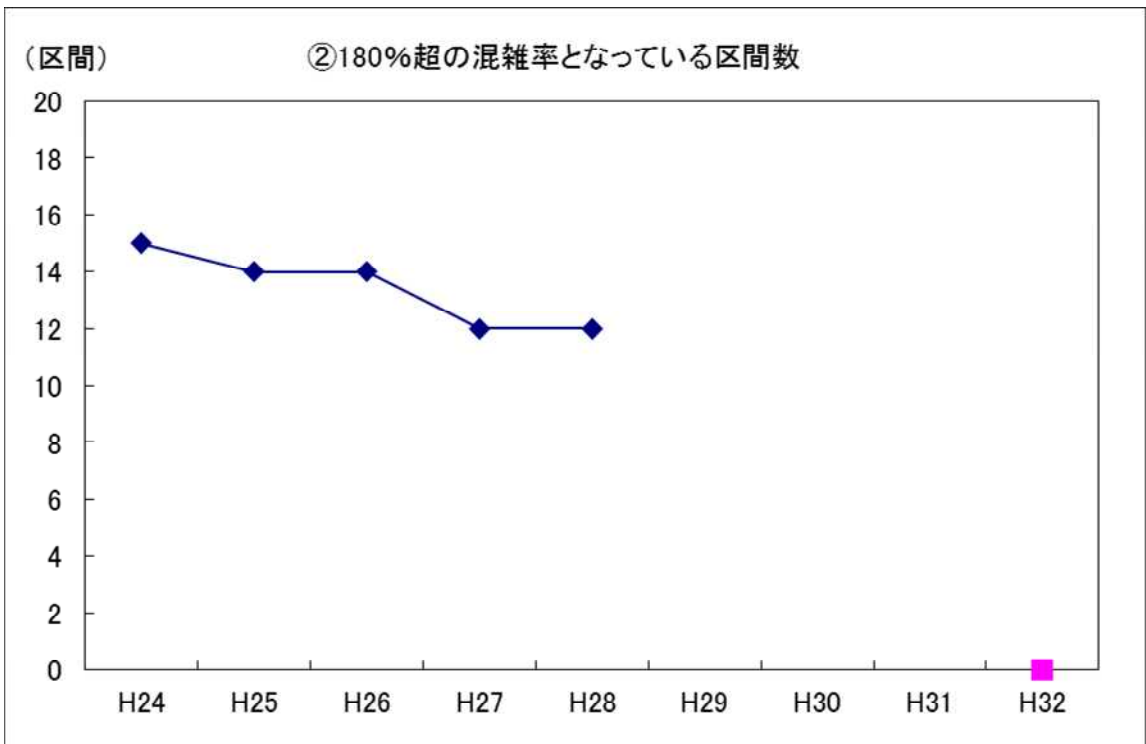
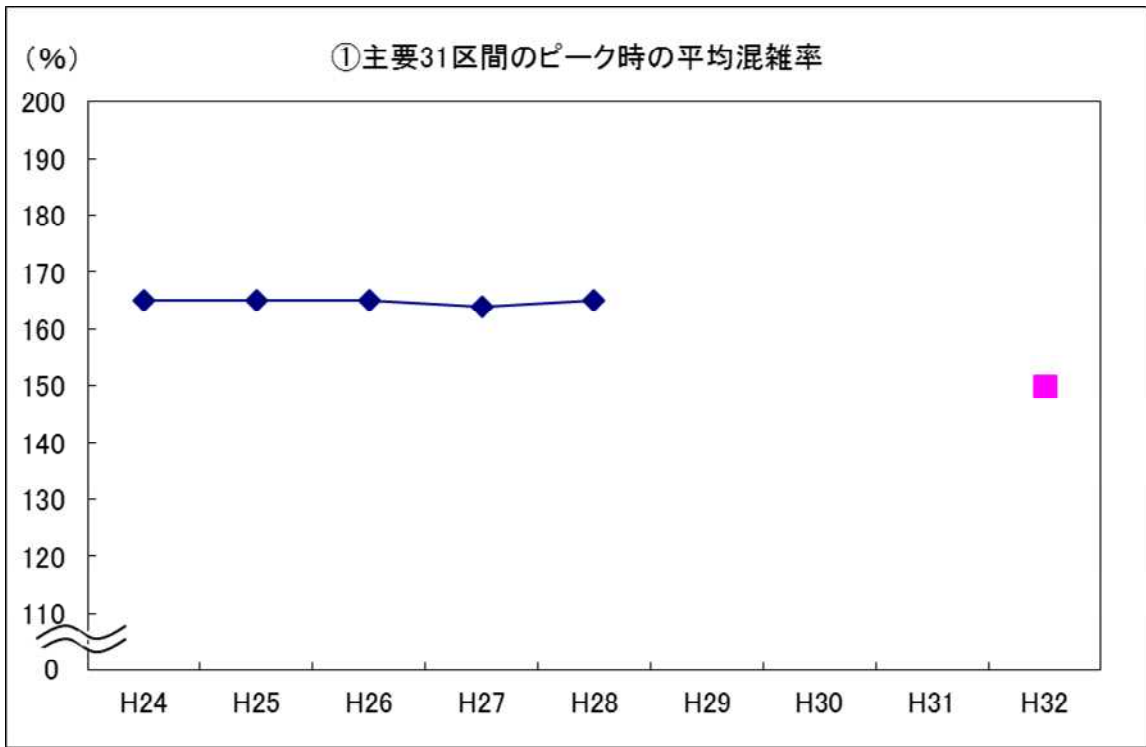
**【その他】**

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)

**過去の実績値**

(年度)

H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8
①-	①165%	①165%	①164%	①165%
②-	②14 区間	②14 区間	②12 区間	②12 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 7.6億円（平成27年度）  
2.2億円（平成28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 8.8億円（平成27年度）  
13.6億円（平成28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
- ・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  
固定資産税 最初の5年間 1/4、その後5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)

- ・順調でない。平成 27 年度の都市鉄道（東京圏）の混雑率は、平成 27 年 3 月の上野東京ラインの開業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 1%減少し 164%と若干の減少となったものの、平成 28 年度は 1%上昇し 165%となった。180%超の混雑率となっている区間数については平成 27 年度に 2 区間減少し 12 区間となり、平成 28 年度も引き続き 12 区間となった。

#### (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 28 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 岡野まさ子）

**業績指標 103**  
東京圏の相互直通運転の路線延長\*

**評価**

B	目標値：947km（平成 32 年度） 実績値：880km（平成 28 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。

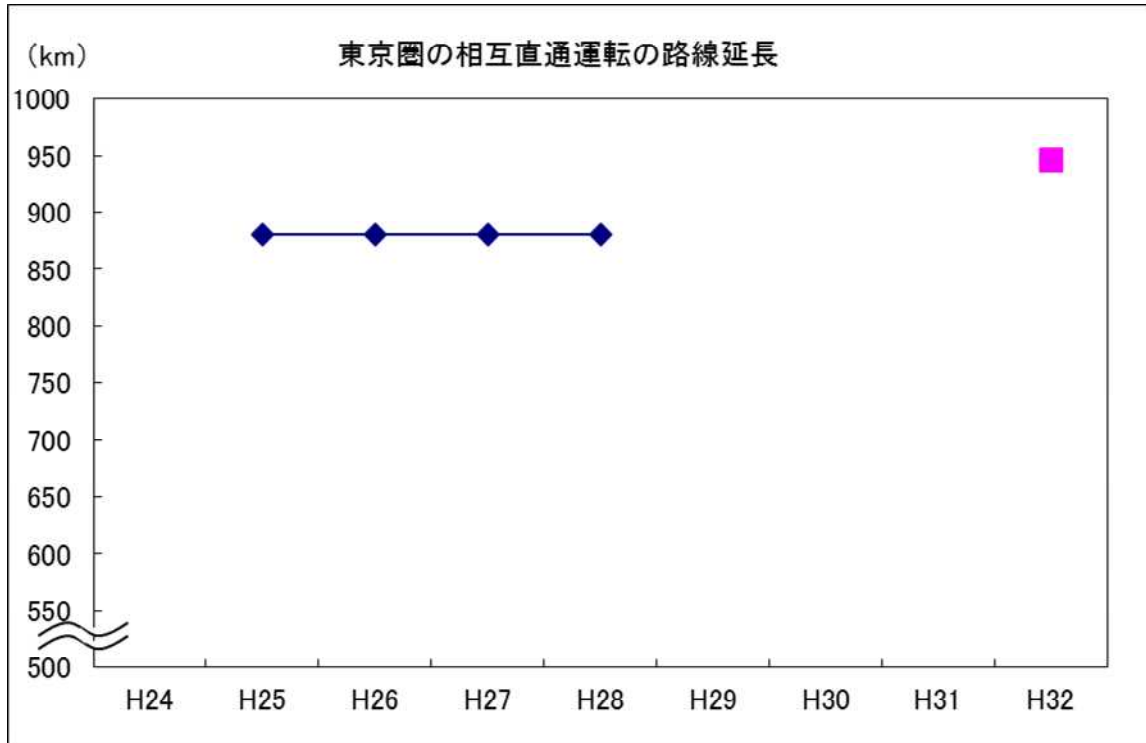
**（目標設定の考え方・根拠）**  
東京圏における都市鉄道のネットワークが相当程度充実されている現状において、そのネットワークを有機的に活用して都市鉄道の利用者の利便を増進することの重要性が増大していることに鑑み、複数の事業者によって相互直通運転が実施されている区間の延長を指標として設定。

**（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)
H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8
—	8 8 0 km	8 8 0 km	8 8 0 km	8 8 0 km



## 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 88億円（平成27年度）

136億円（平成28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）

- ・順調でない。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880キロメートルで、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、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、相鉄・東急直通線については、開業予定時期が平成34年度下期に延期されたところである。

（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、神奈川東部方面線の建設事業が現在実施中であるが、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、相鉄・東急直通線については、開業予定時期が平成34年度下期に延期されたことから、Bと評価した。なお、神奈川東部方面線が開業することにより、目標である947kmを達成する見込みである。

## 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 岡野まさ子）