

令和3年度実施施策に係る政策評価の事前分析表

(国土交通省3-26)

| 施策目標 | | 26 鉄道網を充実・活性化させる | | | | | | | 担当部局名 | 鉄道局 | | | 作成責任者名 | 総務課長 木村 大 | |
|--|--------------------------|---|----------------|----------------|----------------------------|--|--------------------|---------------------------------------|---------------|-------|--|-----------------------|------------|-----------|--|
| 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。 | | | | | | | 施策目標の評価結果 | ③ | 政策体系上の位置付け | 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 | 政策評価実施予定時期 | 令和3年8月 | |
| 業績指標 | 初期値 | 目標値 設定年度 | 実績値 | | | | | 評価結果 | 目標値 | 目標年度 | 業績指標の選定理由、目標値(水準・目標年度)の設定の根拠等 | | | | |
| | | | H28年度 | H29年度 | H30年度 | R1年度 | R2年度 | | | | | | | | |
| 15 【再掲】公共施設等のバリアフリー化率等(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) | 約91% | 平成25年度 | 93% | 96% | 96% | 97% | 集計中 | B | 100% | 令和2年度 | ②移動等円滑化の促進に関する基本方針において、令和2年度までに1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルにおいて原則として全て移動等円滑化を達成することを目指すこととしている(この場合、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行うこととする。)。これを踏まえ、利用者側の観点から設定したものの。 | | | | |
| 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) | 187億トンキロ | 平成24年度 | 197億トンキロ | 200億トンキロ | 177億トンキロ | 184億トンキロ | 168億トンキロ | B | 221億トンキロ | 令和2年度 | 自動車よりも二酸化炭素排出量の少ない鉄道や海運へのモーダルシフトを推進するため、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指標を踏まえ、①鉄道コンテナ輸送量については221億トンキロ、②海上輸送量については367億トンキロとする目標値を設定。 | | | | |
| 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 | 0万人 | 平成27年度 | 135万人 | 130万人 | 95万人 | 305万人 | 314万人 | A | 140万人 | 令和5年度 | 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観点から、今後予定される鉄道整備等により、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こととなる地域の人口数を目標値として設定。ただし、実績値については、外部要因(鉄道事業者によるダイヤ改正)の影響を受ける。 | | | | |
| 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) | ①165% ②14区間 | 平成25年度 | ①165% ②12区間 | ①163% ②11区間 | ①163% ②11区間 | ①163% ②11区間 | ①107% ②0区間 | ①A ②A | ①150% ②0区間 | 令和2年度 | 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、第18号答申及び交通政策基本計画(2015年(平成27年)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。 第198号答申においても、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。 | | | | |
| 104 東京圏の相互直通運転の路線延長 | 880km | 平成25年度 | 880km | 884km | 884km | 975km | 975km | A | 947km | 令和4年度 | 東京圏における都市鉄道のネットワークが相当程度拡充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。 | | | | |
| 達成手段 (開始年度) | R3年度 行政事業レビュー 事業番号 | 予算額計(執行額) | | | R3年度 当初 予算額 (百万円) | 達成手段の概要 | 関連する 業績指標 番号 | 達成手段の目標(R3年度) (上段:アウトプット、下段:アウトカム) | | | | | | | |
| | | H30年度 (百万円) | R1年度 (百万円) | R2年度 (百万円) | | | | | | | | | | | |
| (1) 鉄軌道総合改善事業 (平成11年度) | 2021国交省 20033900 | | | | | 行政事業レビューシート参照 | 15 | - | | | | | | | |
| (2) 幹線鉄道等活性化事業 (昭和63年度) | 2021国交省 20033800 | | | | | 行政事業レビューシート参照 | - | - | | | | | | | |
| (3) 長期保有の土地等から機関車への買換えの場合の税制特例措置 (平成8年度) | - | - | - | - | | 長期保有の土地等から貨物電気機関車(入替用機関車を除く)への買換えの場合の圧縮記憶(80%)を認める。 ※令和2年度税制改正で廃止(令和4年9月末まで経過措置)。 | 33 | - | | | | | | | |
| (4) JR貨物が取得した高性能機関車に係る税制特例措置 (平成10年度) | - | - | - | - | | JR貨物が取得した高性能機関車に係る固定資産税の課税標準を5年間3/5とする(国鉄から承継した機関車車両からの代替に限る)。 | 33 | - | | | | | | | |
| (5) 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)の動力源に係る軽油の免税措置 | - | - | - | - | | 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に係る軽油引取税を課税免除とする。 | 33 | - | | | | | | | |
| (6) JR貨物に対する無利子貸付 (平成23年度) | - | - | - | - | | JR貨物の設備投資を支援するため、(独)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。 | 33 | - | | | | | | | |

| | | | | | | | | |
|------------|--|---------------------|--------------------|--------------------|--------|--|----------------------------------|--|
| (7) | 新規営業路線に係る鉄道施設の特例措置 (昭和29年度) | - | - | - | - | 新規営業路線に係る固定資産税の課税標準を最初の5年間1/3、その後5年間2/3とする。 うち、立体交差化施設(橋りょう、高架橋及び土工に限る)に係る固定資産税の課税標準を最初の5年間1/6、その後1/3とする。 | 103 104 | - |
| (8) | 都市鉄道利便増進事業 (平成17年度) | 2021国交省 20033500 | | | | 行政事業レビューシート参照 | 103 104 | - |
| (9) | 都市鉄道整備事業 地下高速鉄道整備事業 (昭和37年度) | 2021国交省 20033600 | | | | 行政事業レビューシート参照 | 103 104 | - |
| (10) | 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税制特例措置 (平成17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に係る固定資産税を非課税とする。 | 103 104 | - |
| (11) | 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 (平成17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取得した鉄道施設に係る固定資産税・都市計画税の課税標準を5年間2/3とする。 | 103 104 | - |
| (12) | 新設された変電所に係る償却資産の特例措置 (昭和29年度) | - | - | - | - | 新設された変電所に係る償却資産に係る固定資産税の課税標準を5年間3/5とする。 | 103 104 | - |
| (13) | 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 (昭和39年度) | - | - | - | - | 低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る固定資産税の課税標準を5年間2/3とする(中小民鉄等は5年間3/5)。 | 103 104 | - |
| (14) | 鉄道事業再構築事業に係る税制特例措置 (平成20年度) | - | - | - | - | 地域公共交通活性化・再生法に基づく鉄道事業再構築事業により、国の一定の補助を受けて取得した鉄道施設に係る固定資産税・都市計画税の課税標準を5年間1/4とする。 | 111 | - |
| (15) | 低床型路面電車に係る税制特例措置 (平成12年度) | - | - | - | - | 高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる低床型路面電車に係る固定資産税の課税標準を5年間1/3とする。 | 113 | - |
| (16) | 鉄道整備等基礎調査 (平成19年度) | 2021国交省 20034000 | | | | 行政事業レビューシート参照 | - | 調査件数 調査結果を活用して、制度化、予算化、諮問機関等の提言、 通達、マニュアル等に反映した累積件数 |
| (17) | 譲渡線建設費等利子補給 (昭和47年度) | 2021国交省 20034100 | | | | 行政事業レビューシート参照 | - | 補給対象路線数 建設勘定の機構割債権残高 |
| (18) | (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構運営費交付金 (平成15年度(助成勘定)、平成27年度(地域公共交通等勘定)) | 2021国交省 20034200 | | | | 行政事業レビューシート参照 | - | ・鉄道整備に対する助成業務における交付決定件数 ・出資等資金の毀損額 ・債権について、約定に沿った回収を行った件数 ・一般管理費(人件費除く)について平成29年度比で5%程度に相当する額を削減し、令和4年度まで6,440百万円とする。 ・助成勘定の標準処理期間内に執行した業務件数割合 |
| (19) | 新線調査費等 (平成3年度) | 2021国交省 20030000 | | | | 行政事業レビューシート参照 | - | 調査等を実施した箇所数(本州四国連絡橋維持修繕費) 大鳴門橋の長大橋保全率(橋体健全度評価点3.5以上を確保した橋梁数の割合) |
| 施策の予算額・執行額 | | | 32,334 (23,706) | 30,856 (22,715) | 32,446 | 18,948 | 施策に係る内閣の重要政策 (施策方針演説等のうち主なもの) | |
| 備考 | | | | | | | | |