

令和2年度行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	都市鉄道利便増進事業			担当部局庁	鉄道局		作成責任者					
事業開始年度	平成17年度	事業終了(予定)年度	終了予定なし	担当課室	都市鉄道政策課		課長 金指 和彦					
会計区分	一般会計											
根拠法令 (具体的な条項も記載)	都市鉄道等利便増進法第23条			関係する計画、通知等	都市鉄道等の利用者の利便増進に関する基本方針							
主要政策・施策	観光立国、地球温暖化対策			主要経費	公共事業							
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	都市鉄道の既存ストックを有効活用して速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を図ることにより利用者の利便を増進し、もって活力ある都市活動及びゆとりのある都市生活の実現に寄与することを目的とする。											
事業概要 (5行程度以内。別添可)	第三セクター等公的主体が行う都市鉄道利便増進事業(都市鉄道等利便増進法による国土交通大臣の認定を受けた計画に基づく連絡線、相互直通施設又は追越施設の整備、既設駅の改良)に要する経費の一部(補助対象経費の1/3以内かつ地方公共団体と同額)を補助する。											
実施方法	補助											
予算額・執行額 (単位:百万円)	予算の状況	当初予算	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度	3年度要求					
		補正予算	-	-	-	-	-					
		前年度から繰越し	4,836	4,918	2,687	415						
		翌年度へ繰越し	▲ 4,918	▲ 2,687	▲ 415							
		予備費等										
		計	11,486	13,799	13,840	11,983	0					
	執行額	11,486	13,799	13,840								
	執行率 (%)	100%	100%	100%								
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合 (%)	99%	119%	120%								
	令和2・3年度予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目		2年度当初予算	3年度要求	主な増減理由						
都市鉄道利便増進事業費補助		11,568										
その他		0	0									
計		11,568	0									
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標		成果指標			単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 1年度	目標最終年度 4年度	
	新線整備により都心部との速達性を向上する。		・相鉄・JR直通線(令和元年度下期)で二俣川駅・新宿駅間を15分短縮 ・相鉄・東急直通線(令和4年度下期)で二俣川駅・目黒駅間を16分短縮		成果実績	分	-	-	15			
					目標値	分	-	-	15	15	16	
					達成度	%	-	-	100			
根拠として用いた統計・データ名 (出典) 平成28年度事業評価監視委員会(鉄道・運輸機構HP) http://www.jr-tt.go.jp/01Organization/org/org-hyoka28.html												
横断的な施策に係る成果目標及び成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標		成果指標		分類	単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 1年度	目標最終年度 4年度	
	連絡線等の建設によりCO2排出量を年間約1,800t削減させる		1t-CO2当たりの削減コスト		直接効果	成果実績	円/t-CO2	0	0	0		
						目標値	円/t-CO2	0	0	0	2,482,716	
						達成度	%	100	100	100		
地球温暖化対策関係	需要推計に基づく		事業完了までにかかる国費見込額/CO2削減量(30年)		直接効果	成果実績	円/t-CO2	0	0	0		
						目標値	円/t-CO2	0	0	0	2,482,716	
						達成度	%	100	100	100		
成果目標及び成果実績(アウトカム)欄についてさらに記載が必要な場合はチェックの上【別紙1】に記載										チェック		

活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度 活動見込	3年度 活動見込
	都市鉄道利便増進事業による整備延長	活動実績	km	12.7	12.7	12.7		
		当初見込み	km	12.7	12.7	12.7	12.7	
単位当たりコスト	算出根拠		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度活動見込	
	執行額/整備延長	単位当たりコスト	百万円	904	1,087	1,090	944	
		計算式	執行額/整備延長		11,486/12.7	13,799/12.7	13,840/12.7	11,983/12.7

政策評価、新経済・財政再生計画との関係	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上							
	施策	26 鉄道網を充実・活性化させる							
	測定指標	定量的指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 年度	目標年度 2 年度
		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	実績値	%	163	163			
			目標値	%					150
		定量的指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 年度	目標年度 2 年度
		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	実績値	区間	11	11			
			目標値	区間					0
	定量的指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 年度	目標年度 4 年度	
	東京圏の相互直通運転の路線延長	実績値	km	884	884	975			
目標値		km					947		
本事業の成果と上位施策・測定指標との関係									
都市鉄道利便増進事業の成果により、東京圏の鉄道網の利便性が向上し、混雑率等の測定指標の改善に資することができる。									

新経済・財政再生計画改革工程表 2019	取組事項	分野:	-						
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時 年度	元年度	2年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度
		成果実績							
		目標値							
		達成度	%						
	(第二階層) KPI	KPI (第二階層)		単位	計画開始時 年度	元年度	2年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度
		成果実績							
		目標値							
		達成度	%						
	本事業の成果と取組事項・KPIとの関係								
-									

事業所管部局による点検・改善		
項目	評価	評価に関する説明
事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	都市鉄道の既存ストックを有効活用して速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を図ることにより利用者の利便を増進することを目的としており、社会のニーズを反映している。
地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	事業者単独では進みにくい事業であるため、事業者による資金調達とともに、地方公共団体と協調して補助を行っている。
政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	活力ある都市活動及びゆとりのある都市生活の実現に寄与することを目的とする当該事業の政策体系における優先度は高い。

事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	○	補助対象者である(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構において、「随意契約等見直し計画」を作成し、競争性のない随意契約ではなく、原則として一般競争入札等とすることで競争性を確保している。				
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。	有					
	競争性のない随意契約となったものはないか。	有					
	受益者との負担関係は妥当であるか。	○	事業費は、国、地方公共団体及び整備主体で負担しており、受益者との負担関係は妥当と考える。さらに事業者負担分については入札を導入するなどコスト削減に努めている。				
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	各年度に必要な経費を支出している。				
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	○	補助対象者である(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構において、「随意契約等見直し計画」を作成し、競争性のない随意契約ではなく、原則として一般競争入札等とすることで競争性を確保している。				
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	費目・使途は鉄道施設整備等必要なものに限定されている。				
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-					
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	○	トンネルの掘削工事を進めていく過程で、河川横断時に、濁り等が発生したため、慎重に施工をすすめたこと等によるもの。					
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	○	事業実施主体において、コスト削減につながるような新工法等の検討を継続して実施している。					
事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	当年度においては、対象施設を整備中であるが、目標達成に向けた進捗を示している。				
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	○	補助対象者である(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構において、「随意契約等見直し計画」を作成し、競争性のない随意契約ではなく、原則として一般競争入札等とすることで競争性を確保している。				
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	当該事業については、着実な進捗を見せている。				
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	当年度の事業において整備された施設はまだ営業を開始していない。				
関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)	-					
	所管府省名	事業番号	事業名				
点検・改善結果	点検結果	本事業は、国庫補助事業であることから、事業着手から事業完了までの間において、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」、「都市鉄道利便増進事業費補助交付要綱」及び「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構職員による現場審査・書類審査を実施し、国土交通省職員が確認を行うことで、国庫補助金の支出先・使途等については、その適否を含めて明確に把握している。					
	改善の方向性	事業進行の遅延等から計画変更や繰越等が生じている場合があり、このような事態を減らすために、補助事業の進捗状況の把握に努めるとともに、執行の適正な管理や効率的な補助事業の実施を促していく必要がある。					
外部有識者の所見							
行政事業レビュー推進チームの所見							
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況							
備考							
関連する過去のレビューシートの事業番号							
平成22年度	274	平成23年度	251	平成24年度	260	平成25年度	281
平成26年度	272	平成27年度	278	平成28年度	287	平成29年度	277
平成30年度	284						
平成31年度	国土交通省 (0284)						

※令和元年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。

国土交通省
13,840百万円

国は、関係地方公共団体と連携して、本制度を活用すること等により、都市鉄道の既存ストックを有効活用して速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を図ることにより利用者の利便を増進し、もって活力ある都市活動及びゆとりのある都市生活の実現に寄与する。

【補助】

A. 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(助成勘定)
13,840百万円

国からの補助金を財源に、事業主体に対して補助金を交付する。

関係地方公共団体

【補助】

【補助】

B. 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(建設勘定)
13,840百万円

地方公共団体と国からの補助金等を財源に、鉄道施設を整備・保有し、当該施設を鉄道事業者に使用させる。

【工事の委託】

※用地買収等の機構直轄部分を除く

C. 民間鉄道事業者等(78社)
13,191百万円

民間鉄道事業者等は、事業主体との協定等に基づき、事業主体から工事の委託を受けて鉄道施設を整備する。

資金の流れ
(資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)
(単位:百万円)

費目・使途 （「資金の流れ」に おいてブロックご とに最大の金額 が支出されている 者について記載 する。費目と使途 の双方で実情が 分かるように記 載）	A.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(助成勘定)			B.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(建設勘定)		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	本工事費	本工事施工費	12,896	本工事費	本工事施工費	12,896
	附帯工事費	附帯工事施工費	691	附帯工事費	附帯工事施工費	691
	用地費	用地費	253	用地費	用地費	253
	計		13,840	計		13,840
	C.大成・東急・大本・土志田JV			D.		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	本工事費	羽沢トンネルの土木工事	2,060			
	計		2,060	計		0

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	(独)鉄道建設・運輸 施設整備支援機構	4020005004767	都市鉄道利便増進事業費 補助の補助金交付に関する 業務	13,840	補助金等交付	-	-	

B

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	(独)鉄道建設・運輸 施設整備支援機構	4020005004767	相鉄・JR直通線及び相鉄・ 東急直通線の整備に関す る業務 ・用地買収等(自社工事) ・横浜羽沢駅、羽沢トン ネル及び新横浜駅等の土 木工事等(委託工事)	13,840	補助金等交付	-	-	

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	大成・東急・大本・土志田 JV	4011101011880	羽沢トンネルの土木工事	2,060	一般競争入札	5	90%	(H25年度入札)
2	奥村・佐藤・青木あすなろ・NB相鉄 JV	7120001004931	新横浜トンネルの土木工事	1,964	一般競争入札	4	90.4%	(H27年度入札)
3	東日本旅客鉄道(株)	9011001029597	横浜羽沢駅構内改修工事	1,813	-	1	-	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構契約事務規程(平成15年10月機構規程第78号)第38条第1号工。本契約は、東日本旅客鉄道線の営業線内等において施行する工事であり、営業線の運転上の安全に密接に関連することから、東日本旅客鉄道線以外では契約の目的を達することができない。
4	東京急行電鉄(株)	7011001016291	東急東横線・目黒線日吉駅と相鉄・東急直通線との接続に関する工事	1,557	-	1	-	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構契約事務規程(平成15年10月機構規程第78号)第38条第1号工。本契約は、東急電鉄線の営業線内等において施行する工事であり、営業線の運転上の安全に密接に関連することから、東急電鉄線以外では契約の目的を達することができない。
5	戸田・岩田地崎・りんかい日産・奈良 JV	6010001034874	網島トンネルの土木工事	1,218	一般競争入札	5	90.6%	(H27年度入札)
6	横浜市交通局	3000020141003	横浜市高速鉄道3号線と新横浜駅(仮称)との交差及び接続に関する工事	660	-	1	-	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構契約事務規程(平成15年10月機構規程第78号)第38条第1号工。本契約は、横浜市高速鉄道3号線内等において施行する工事であり、営業線の運転上の安全に密接に関連することから、横浜市交通局以外では契約の目的を達することができない。
7	清水・竹中土木・熊谷・松尾JV	1010401013565	新横浜(仮称)駅の土木工事	627	一般競争入札	4	92.8%	(H24年度入札)
8	横浜埠頭株式会社	5020001091759	羽沢トンネル・新横浜(仮称)駅・羽沢トンネル・網島トンネル工事に伴う建設発生土の搬入に係る搬入券の購入	412	-	1	-	
9	相模鉄道(株)	5020001022615	西谷駅付近連絡線接続線工事及び相鉄線内改修工事	390	-	1	-	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構契約事務規程(平成15年10月機構規程第78号)第38条第1号工。本契約は、相模鉄道の営業線内等において施行する工事であり、営業線の運転上の安全に密接に関連することから、相模鉄道線以外では契約の目的を達成できない。
10	安藤・間・不動テトラ・日本国土・奈良 JV	2010401051696	新網島(仮称)駅の土木工事	298	一般競争入札	3	90.9%	(H25年度入札)

令和2年度行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	都市鉄道整備事業			担当部局庁	鉄道局		作成責任者			
事業開始年度	昭和37年度	事業終了(予定)年度	終了予定なし	担当課室	都市鉄道政策課		課長 金指 和彦			
会計区分	一般会計									
根拠法令(具体的な条項も記載)	-			関係する計画、通知等	交通政策審議会答申、地方交通審議会答申					
主要政策・施策	観光立国、交通安全対策、高齢社会対策、国土強靱化施策、障害者施策、少子化社会対策、男女共同参画、地球温暖化対策			主要経費	公共事業					
事業の目的(目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	(地下高速鉄道整備事業) 大都市圏における基幹的な公共交通機関として地下高速鉄道の整備を促進することにより、大都市圏における交通混雑の緩和・移動時間の短縮による円滑な旅客流動を確保するとともに、バリアフリー化等のニーズに対応することを目的とする。									
事業概要(5行程度以内。別添可)	(地下高速鉄道整備事業) 地下高速鉄道の新線建設、耐震補強、浸水対策及び大規模改良工事(バリアフリー化工事、列車運行円滑化工事)に係る費用の一部(補助対象事業費の35%以内)について、予算の範囲内において補助する。(地方公共団体との協調補助)									
実施方法	補助									
予算額・執行額(単位:百万円)			平成29年度	30年度	令和元年度	2年度	3年度要求			
	予算 の 状 況	当初予算	4,066	4,557	6,042	6,607				
		補正予算	910	878	1,108					
		前年度から繰越し	6,969	3,935	3,627	5,027				
		翌年度へ繰越し	▲ 3,935	▲ 3,627	▲ 5,027					
		予備費等								
	計		8,010	5,743	5,750	11,634	0			
	執行額		7,079	5,726	5,686					
	執行率 (%)		88%	100%	99%					
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合 (%)		142%	105%	80%					
令和2・3年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	2年度当初予算	3年度要求	主な増減理由						
	都市鉄道整備事業費補助	6,607								
	その他	0	0							
	計	6,607	0							
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 年度	目標最終年度 2年度	
	一日あたりの平均利用者数が3千人以上の地下鉄駅の段差解消率(規準に適合している設備により段差を解消している割合)を100%にする	一日あたりの平均利用者数が3千人以上の地下鉄駅の段差解消率(基準適合施設により段差解消が図られている駅/一日あたり平均利用者数が3千人以上の地下鉄駅)	成果実績	%	93.9	94.9		-		
			目標値	%	-	-	-	-	100	
			達成度	%	93	94.9		-		
根拠として用いた統計・データ名(出典)	鉄軌道駅における段差解消への対応状況について(鉄道局ホームページ)(各年度) http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr7_000003.html									

	定量的な成果目標	成果指標	分類	単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標		目標最終年度	
								年度	2年度	年度	2年度
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	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を平成32年度に150%とする (参考:「21世紀に向けての中長期の鉄道整備に関する基本的考え方について」(答申第13号)が発表された平成4年度の混雑率:201%)	東京圏の都市鉄道主要31区間のピーク時の平均混雑率 (混雑率=最混雑時間帯1時間の輸送人員/輸送力)	成果実績	%	163	163		-			
				目標値	%	150	150		-	150	
				達成度	%	74.5	74.5		-		
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	東京圏における主要区間の混雑率(鉄道局ホームページ)(各年度) http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk4_000002.html										
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	東京圏鉄道における混雑率 ②180%の混雑率となっている区間数を平成32年度に0とする (参考:「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」(答申第18号)において基準となっている平成10年度に180%を超えていた区間:23区間)	180%超の混雑率となっている区間数	成果実績	区間	11	11		-			
				目標値	区間	0	0		-	0	
				達成度	%	52.2	52.2		-		
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	混雑率データ(国土交通省ホームページ 統計情報)(各年度) http://www.mlit.go.jp/statistics/details/tetsudo_list.html										
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	都市鉄道路線整備区間の利用者数を令和13年度に225千人とする	都市鉄道路線整備区間(新線建設区間)の1日当たりの平均輸送人員	成果実績	千人	-	-					
				目標値	千人	-	-	87	52	225	
				達成度	%	-	-				
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	鉄道関係公共事業の評価結果(鉄道局ホームページ) http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000003.html										
横断的な施策に係る成果目標及び成果実績 (アウトカム)	新線建設によりCO2排出量を年間1,525t削減させる	1t-CO2当たりの削減コスト	成果実績	円/t-CO2	-	-	-				
				目標値	円/t-CO2	-	-	-	1,841,491	3,833,494	
				達成度	%	-	-	-			
地球温暖化対策関係	需要推計に基づく	事業完了までにかかる国費見込額/CO2削減量(30年)	直接効果	円/t-CO2	-	-	-				
				目標値	円/t-CO2	-	-	-	1,841,491	3,833,494	
				達成度	%	-	-	-			

活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度 活動見込	3年度 活動見込	
	活動実績	当初見込み							
新線建設の整備箇所に係る路線延長(建設キロ)	活動実績	km		1.4	1.4	8.6	8.6	8.6	
	当初見込み	km		1.4	1.4	8.6	8.6	8.6	
単位当たりコスト	算出根拠		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度活動見込		
	単位当たりコスト	計算式							
執行額/補助メニュー毎の延べ事業者数	単位当たりコスト	百万		393	301	283			
	計算式	執行額/補助メニュー毎の延べ事業者数		7,079/18	5,726/19	5,094/18			
政策評価、新経済・財政再生計画との関係	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上							
		施策	26 鉄道網を充実・活性化させる						
	測定指標		定量的指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 年度
		公共施設等のバリアフリー化率	実績値	%	95				
			目標値	%	-	-	-	-	100
		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	実績値	%	163	163			
			目標値	%	-	-	-	-	150
		定量的指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 年度	目標年度 2 年度
	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	実績値	区間	11	11				
		目標値	区間	-	-	-	-	0	
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係								
	地下高速鉄道の整備を促進することにより、新線整備による広域的な地域間の交流・連携の強化、列車運行円滑化による混雑の緩和、バリアフリー化の促進を図る。								
新経済・財政再生計画改革工程表 2019	取組事項	分野:							
		KPI (第一階層)		単位	計画開始時 年度	元年度	2年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度
	(第一階層)	成果実績							
		目標値							
		達成度	%						
	(第二階層)	KPI (第二階層)		単位	計画開始時 年度	元年度	2年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度
成果実績									
達成度		%							

事業所管部局による点検・改善

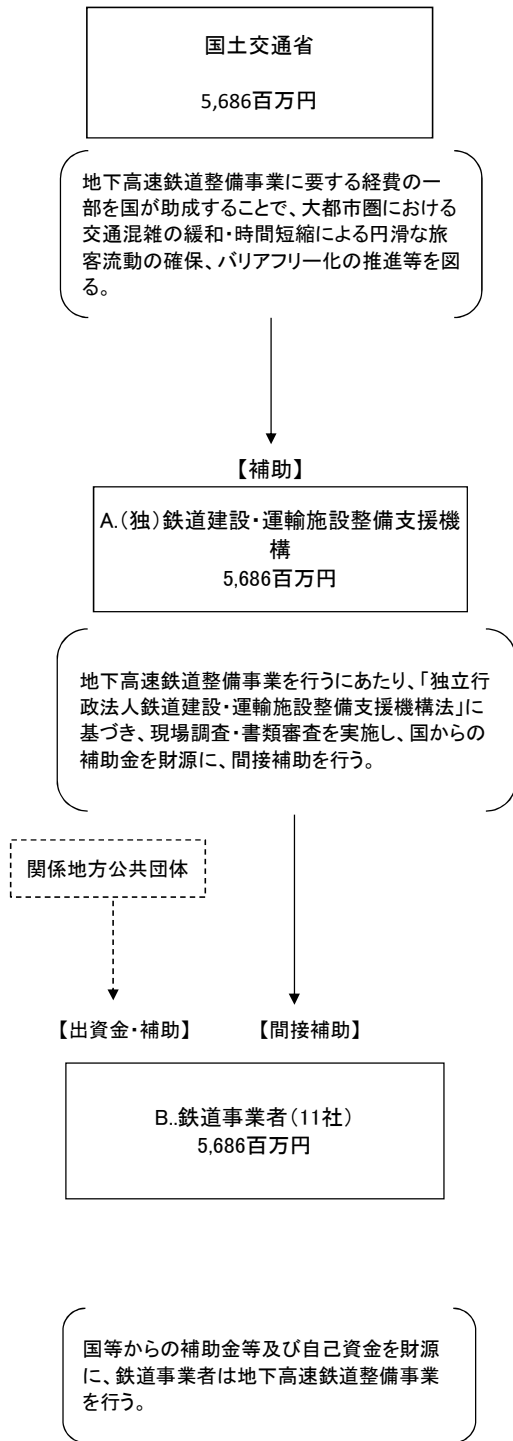
項目		評価	評価に関する説明	
国費投入の必要性	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	地下鉄は大都市圏の通勤・通学等に利用されるため、幅広く国民や社会のニーズを反映している。	
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	コストが巨額となる新線建設や、増収に結び付かない施設の改良等は、事業者単体では整備が困難である。	
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	地下鉄の新線建設等は、観光立国等様々な政策目的に関係しており、適切かつ優先度が高い。	
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	-	本事業は地下鉄事業者に対して補助金を交付する補助事業のため。	
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。			
	競争性のない随意契約となったものはないか。			
	受益者との負担関係は妥当であるか。	○	受益者たる地下鉄利用者は、総括原価方式により算出された適正な水準の運賃を支払っており、負担関係は妥当である。	
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	費目・用途は地下鉄の建設・改良に必要なものに限定されており、コスト等の水準は妥当である。	
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-		
	費目・用途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	費目・用途は地下鉄の建設・改良に必要なものに限定されており妥当である。	
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-		
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	○	繰越額については、関係者協議の遅れや工法の変更に伴う対応のため発生したものである。		
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	○	各事業者においてコスト削減等に関する部会等を設け、行動計画を策定するなどコスト削減等に取り組んでいる。		
事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	事業による施設整備によって、鉄道による輸送人員の創出や、公共施設等のバリアフリー化率の向上に寄与しており、成果目標に見合ったものとなっている。	
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	○	民鉄等では整備困難な大都市の地下鉄の建設・改良について、地方公共団体の補助の範囲内で国も補助しており、効果的な事業実施となっている。	
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○		
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	整備された地下鉄施設は供用され、十分に活用されている。	
関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)	○	本事業では地下鉄事業者が行う鉄道施設のバリアフリー化工事を補助対象としているが、地域公共交通確保維持改善事業、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業及び公共交通利用環境の革新等においては、地下鉄事業者以外の民鉄、JRの鉄道施設のバリアフリー化工事を補助対象としており、役割分担を行っている。	
	所管府省名	事業番号		事業名
	国土交通省	0319		地域公共交通確保維持改善事業
	国土交通省	0240		訪日外国人旅行者受入環境整備事業
	国土交通省	0257		公共交通利用環境の革新等(国際観光旅客税財源)
点検・改善結果	点検結果	本事業においては、各補助事業者に対して、定例的な年間3回のヒアリングや必要に応じた随時のヒアリングにより、事業の進捗状況や課題、スケジュール管理や支払いの状況等、各事業者の取り組みについて聴取するとともに、契約の方法、コスト削減の実施状況等について、必要に応じて指導を実施している。 また、事業者に対して交付を行っている独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構においては、毎年度補助事業者の事業の執行状況について、現地へ赴き審査を行っている。審査では、契約の発注が適正であるか等契約に係る審査をはじめ、現地における工事の実施状況等、支出が適正なものであるかなどについて現地調査を行い、補助対象外と認められる事業等の査定を行っている。		
	改善の方向性	今後も引き続き効率的かつ適正な予算の執行に努め、事業を実施していく必要がある。		
外部有識者の所見				
行政事業レビュー推進チームの所見				
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況				
備考				

関連する過去のレビューシートの事業番号

平成22年度		平成23年度		平成24年度		平成25年度	282
平成26年度	273	平成27年度	279	平成28年度	288	平成29年度	278
平成30年度	285						
平成31年度	国土交通省 (0285)						

※令和元年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。

資金の流れ
 (資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)
 (単位: 百万円)



費目・用途 (「資金の流れ」においてブロックごとに最大の金額が支出されている者について記載する。費目と用途の双方で実情が分かるように記載)	A.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			B.福岡市		
	費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)
	路盤		3,714	路盤		1,556
	開業設備		1,873	開業設備		11
	その他		283	その他		24
	用地		▲ 184			
	計		5,686	計		1,591

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	鉄道整備助成事業	5,686	補助金等交付	-	-	

B

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	福岡市交通局	3000020401307	新線建設	1,591	補助金等交付	-	-	
2	東京都交通局	8000020130001	大規模改良工事等	1,222	補助金等交付	-	-	
3	東京地下鉄(株)	4010501022810	大規模改良工事等	989	補助金等交付	-	-	
4	名古屋市交通局	3000020231002	大規模改良工事等	531	補助金等交付	-	-	
5	横浜市交通局	3000020141003	大規模改良工事等	493	補助金等交付	-	-	
6	大阪市高速電気道(株)	6120001206256	大規模改良工事等	316	補助金等交付	-	-	
7	札幌市交通局	9000020011002	耐震補強	252	補助金等交付	-	-	
8	関西高速鉄道(株)	6120001062550	新線建設	204	補助金等交付	-	-	
9	京都市交通局	2000020261009	大規模改良工事等	12	補助金等交付	-	-	
10	神戸市交通局	9000020281000	大規模改良工事等	4	補助金等交付	-	-	

令和2年度行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	幹線鉄道等活性化事業（形成計画事業）			担当部局庁	鉄道局	作成責任者				
事業開始年度	平成21年度	事業終了（予定）年度	終了予定なし	担当課室	鉄道事業課	課長 木村 大				
会計区分	一般会計									
根拠法令（具体的な条項も記載）	—			関係する計画、通知等	—					
主要政策・施策	—			主要経費	公共事業					
事業の目的（目指す姿を簡潔に。3行程度以内）	形成計画に基づく鉄軌道のサービス向上や利用の活性化のために必要な施設整備事業に要する費用の一部を国が助成することで、沿線地域の活性化を図る。									
事業概要（5行程度以内。別添可）	【補助対象者】法定協議会、地方公共団体の出資に係る鉄道施設の整備・保有を目的とする法人及び第三種鉄道事業者である地方公共団体 【補助率】補助対象経費の1/3以内									
実施方法	補助									
予算額・執行額（単位：百万円）			平成29年度	30年度	令和元年度	2年度	3年度要求			
	予算の状況	当初予算	221	411	434	483				
		補正予算	—	—	—					
		前年度から繰越し	276	137	338	294				
		翌年度へ繰越し	▲ 137	▲ 338	▲ 294					
		予備費等	—	—	21					
	計		360	210	499	777	0			
	執行額		339	185	491					
	執行率（％）		94%	88%	98%					
	当初予算＋補正予算に対する執行額の割合（％）		153%	45%	113%					
令和2・3年度予算内訳（単位：百万円）	歳出予算目	2年度当初予算	3年度要求	主な増減理由						
	幹線鉄道等活性化事業費補助	483								
	その他	0	0							
	計	483	0							
成果目標及び成果実績（アウトカム）	定量的な成果目標	成果指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標年度	目標最終年度	
	形成計画事業について、事後評価時の輸送人員が事業完了時の輸送人員に比べ増加した事業者数を累計で12とする	事後評価時の輸送人員が事業完了時の輸送人員に比べ増加した事業者数の累計	成果実績	件	4	6	—		5	年度
			目標値	件	4	6	9		12	
			達成度	％	100	100				
根拠として用いた統計・データ名（出典）	・鉄道統計年報（鉄道局ホームページ） ・鉄道事業等報告規則に基づく鉄道事業実績報告書									
活動指標及び活動実績（アウトプット）	活動指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度活動見込	3年度活動見込		
	幹線鉄道等活性化事業の実施箇所数	活動実績	箇所	5	3	8				
		当初見込み	箇所	5	6	8	7			
単位当たりコスト	算出根拠		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度活動見込			
	執行額／事業実施箇所数	単位当たりコスト	百万円	68	62	62	111			
		計算式	執行額／箇所数	339/5	185/3	499/8	777/7			

政策評価	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上							
	施策	26 鉄道網を充実・活性化させる							
	測定指標	定量的指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標年度	目標年度
		実績値	-	-	-	-	-	-	-
目標値	-	-	-	-	-	-	-		
本事業の成果と上位施策・測定指標との関係									
本事業により実施される内容は、鉄道網の充実・活性化のための施策に資することとなる。									

新経済・財政再生計画との関係 2019	取組事項	分野:	-					
	(第一階層) KPI	-	単位	計画開始時年度	元年度	2年度	中間目標年度	目標最終年度
			成果実績	-	-	-	-	-
			目標値	-	-	-	-	-
	達成度	%	-	-	-	-	-	
	(第二階層) KPI	-	単位	計画開始時年度	元年度	2年度	中間目標年度	目標最終年度
			成果実績	-	-	-	-	-
			目標値	-	-	-	-	-
	達成度	%	-	-	-	-	-	
	本事業の成果と取組事項・KPIとの関係							
-								

事業所管部局による点検・改善

	項目	評価	評価に関する説明
国費投入の必要	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等において、鉄道の利便性向上を図る本事業の目的は国民や社会のニーズに適している。
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	事業者のみでは進まない事業に対して、国、地方公共団体で協調して補助を行っている。
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	地域鉄道の利用促進や沿線地域の活性化に資する事業であり、優先度は高い。
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	-	
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。		
	競争性のない随意契約となったものはないか。		
	受益者との負担関係は妥当であるか。	○	事業費は、国、地方公共団体及び事業者で負担をしており、受益者との負担関係は妥当である。
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	事業者負担もあり、入札を導入するなど、コストについては事業者側においても削減に努めている。
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-	
	費目・用途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	費用・用途は鉄道施設等整備に必要なものに限定されている。
事業の有効性	利用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	
	繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	○	オリンピック等の大規模事業が集中したことにより、材料調達に不測の日数を要したこと等によるもの。
	その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	○	利用促進の取組をあわせて実施することを要件とするなど、より効率的に事業目的を達成するための工夫を行っている。当年度においては、対象施設を整備中ではあるが、目標達成に向けた進捗を示している。
	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	法定計画の作成を要件とするなど、より効果的に事業を実施している。
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	○	活動実績は当初の見込み通り、着実な進捗を見せた。
活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	整備された施設は供用され、十分に活用されている。	
整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○		

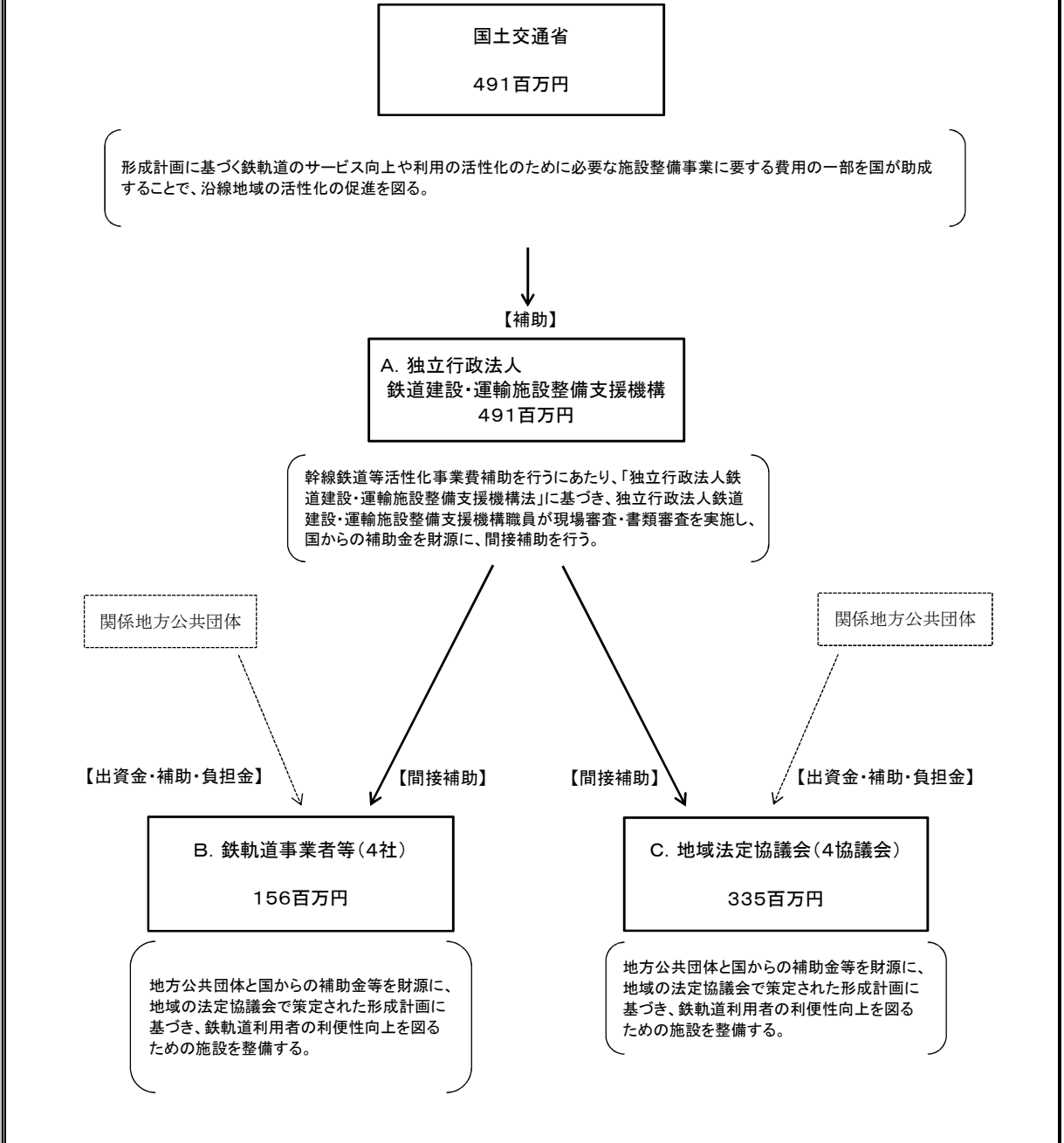
関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)		-
	所管府省名	事業番号	事業名
点検・改善結果	点検結果	<p>本事業は、国庫補助事業であることから、事業着手から事業完了までの間において、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」、「幹線鉄道等活性化事業費補助交付要領」及び「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構」に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構職員による現場審査・書類審査を実施し、国土交通省職員が確認を行うことで、国庫補助金の支出先・使途等については、その適否も含めて明確に把握している。</p>	
	改善の方向性	<p>限られた予算の中、事業の目的を効率的かつ効果的に達成するため、今後も引き続き政策目的に即した事業を優先的・重点的に実施していく必要がある。</p> <p>また、事業進行の遅延等から計画変更や繰越等が生じている場合があり、このような事態を減らすために、補助事業の進捗状況の把握に努めるとともに、執行の適正な管理や効率的な補助事業の実施を促していく必要がある。</p>	
外部有識者の所見			
行政事業レビュー推進チームの所見			
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況			
備考			

関連する過去のレビューシートの事業番号

平成22年度	276	平成23年度	253	平成24年度	262	平成25年度	283
平成26年度	274	平成27年度	280	平成28年度	289	平成29年度	279
平成30年度	286						
平成31年度		0313					

※令和元年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。

資金の流れ
 (資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)
 (単位: 百万円)



A. 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			B. 若桜町・八頭町		
費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)
土木費	土木工事施工費等	291	土木費	土木工事施工費等	17
線路設備費	軌道設備工事施工費等	21	線路設備費	軌道設備工事施工費等	13
開業設備費	電気設備工事施工費等	179	開業設備費	電気設備工事施工費等	71
計		491	計		101
C. 高松市総合都市交通推進協議会			D.		
費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)
土木費	土木工事施工費等	237			
開業設備費	電気設備工事施工費等	70			
計		307	計		0

費目・用途
 (「資金の流れ」においてブロックごとに最大の金額が支出されている者について記載する。費目と用途の双方で実情が分かるように記載)

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設 整備支援機構	4020005004767	幹線鉄道等活性化事業費 補助の補助金交付に関する 業務	491	補助金等交付	-	--	

B

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	若桜町・八頭町	-	地域公共交通の活性化及 び再生に係る施設整備等	101	補助金等交付	-	--	
2	三陸鉄道(株)	9400001000710	地域公共交通の活性化及 び再生に係る施設整備等	27	補助金等交付	-	--	
3	あいの風とやま鉄道 (株)	2230001014486	地域公共交通の活性化及 び再生に係る施設整備等	22	補助金等交付	-	--	
4	北条鉄道(株)	5140001076459	地域公共交通の活性化及 び再生に係る施設整備等	6	補助金等交付	-	--	

C

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	高松市総合都市交 通推進協議会	-	地域公共交通の活性化及 び再生に係る施設整備等	307	補助金等交付	-	--	
2	行橋市地域公共交 通活性化協議会	-	地域公共交通の活性化及 び再生に係る施設整備等	20	補助金等交付	-	--	
3	糸魚川市地域公共 交通協議会	-	地域公共交通の活性化及 び再生に係る施設整備等	7	補助金等交付	-	--	
4	ひたちなか市公共交 通活性化協議会	-	地域公共交通の活性化及 び再生に係る施設整備等	1	補助金等交付	-	--	

令和2年度行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	幹線鉄道等活性化事業（旅客線化等）			担当部局庁	鉄道局	作成責任者			
事業開始年度	昭和63年度	事業終了（予定）年度	終了予定なし	担当課室	都市鉄道政策課	課長 金指 和彦			
会計区分	一般会計								
根拠法令（具体的な条項も記載）	-			関係する計画、通知等	-				
主要政策・施策	観光立国、地球温暖化対策			主要経費	公共事業				
事業の目的（目指す姿を簡潔に。3行程度以内）	幹線鉄道の高速度化、貨物鉄道の旅客線化、貨物列車の輸送力増強のために必要な施設整備事業に要する費用の一部を国が助成することで、通勤・通学混雑の緩和、環境負荷低減に資するモーダルシフトの促進等を図る。								
事業概要（5行程度以内。別添可）	【補助対象者】地方公共団体の出資に係る鉄道施設の整備・保有を目的とする法人 【補助率】[高速化、旅客線化、貨物拠点整備、乗継円滑化]補助対象経費の2/10以内 [まちづくり連携高速化工事]補助対象経費の1/3以内 [鉄道貨物輸送力増強]補助対象経費の3/10以内								
実施方法	補助								
予算額・執行額 (単位:百万円)	予算の状況	当初予算	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度	3年度要求		
		補正予算	1,053	875	91	0			
		前年度から繰越し	-	-	-	-			
		翌年度へ繰越し	930	614	156	70			
		予備費等	▲ 614	▲ 156	▲ 70				
		計	-	-	▲ 21				
	執行額	1,369	1,333	156	70	0			
	執行率 (%)	1,368	1,333	127					
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合 (%)	100%	100%	81%					
		130%	152%	140%					
令和2・3年度予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	2年度当初予算	3年度要求	主な増減理由					
	その他	0	0						
	計	0	0						
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 5年度	目標最終年度 13年度
	都市鉄道路線整備区間の利用者数を令和13年度に225千人とする	都市鉄道路線整備区間の1日当たりの平均輸送人員	成果実績	千人	-	-			
			目標値	千人	-	-	87	52	225
			達成度	%	-	-			
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	鉄道関係公共事業の評価結果(鉄道局ホームページ) http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000003.html								
横断的な施策に係る成果目標及び成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標	分類	単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 年度	目標最終年度 1年度
	旅客線化によりCO2排出量を年間約310t削減させる	1t-CO2当たりの削減コスト	成果実績	円/t-CO2	-	-			
			目標値	円/t-CO2	-	-	1,672,258		1,672,258
			達成度	%	-	-			
地球温暖化対策関係	算出方法	需要推計に基づく	事業完了までにかかる国費見込額/CO2削減量(30年)	直接効果	成果実績	円/t-CO2	-	-	
					目標値	円/t-CO2	-	-	1,672,258
					達成度	%	-	-	

活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度 活動見込	3年度 活動見込
	幹線鉄道等活性化事業の実施箇所数	活動実績	箇所	1	1	1		
		当初見込み	箇所	1	1	1	1	
単位当たりコスト	算出根拠		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度活動見込	
	執行額／事業実施箇所数	単位当たりコスト	百万円	1,368	1,333	127	70	
		計算式	執行額／箇所数		1,368/1	1,333/1	127/1	70/1

政策評価、新経済・財政再生計画との関係	政策評価	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上							
		施策	26 鉄道網を充実・活性化させる							
		本事業の成果と上位施策・測定指標との関係								
		本事業により実施される旅客線化等の内容は、鉄道網の充実・活性化のための施策に資することになる。								
	新経済・財政再生計画改革工程表 2019	取組事項	分野:	-						
		(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時 年度	元年度	2年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度
			成果実績			-	-	-	-	-
			目標値			-	-	-	-	-
		達成度	%			-	-	-	-	
		(第二階層) KPI	KPI (第二階層)		単位	計画開始時 年度	元年度	2年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度
成果実績				-	-	-	-	-		
目標値				-	-	-	-	-		
達成度	%			-	-	-	-			
本事業の成果と取組事項・KPIとの関係										

事業所管部局による点検・改善

	項目	評価	評価に関する説明
国費投入の必要性	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	公共交通として鉄道が果たす役割の増す中、通勤・通学混雑の緩和等を図る本事業の目的は国民や社会のニーズに適している。
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	事業者のみでは進まない事業に対して、国、地方公共団体が協調して補助を行っている。
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	鉄道網・沿線地域の活性化、国民の通勤・通学の混雑の緩和、モーダルシフトの推進等に資する事業であり、優先度は高い。
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	-	
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。		
	競争性のない随意契約となったものはないか。		
	受益者との負担関係は妥当であるか。	○	事業費は、国、地方公共団体及び事業者で負担しており、受益者との負担関係は妥当である。
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	事業者負担もあり、入札を導入するなど、コストについては事業者側においても削減に努めている。
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-	
	費目・用途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	費目・用途は鉄道施設等整備に必要なものに限定されている。
不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-		
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	○	豪雨災害や台風により、工事に不測の日数を要したこと等によるもの。	
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	○	利用促進の取組をあわせて実施することを要件とするなど、より効率的に事業目的を達成するための工夫を行っている。	
事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	事業による施設整備によって、鉄道による輸送人員の創出に寄与しており、成果目標に見合ったものとなっている。
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	○	民鉄等では整備困難な貨物線の旅客線化について、地方公共団体の補助の範囲内で国も補助をしており、効果的な事業実施となっている。
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	活動実績は当初の見込みどおり、着実な進捗を見せた。
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	整備された施設は供用され、十分に活用されている。

関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)		-				
	所管府省名	事業番号	事業名				
点検・改善結果	点検結果	<p>本事業は、国庫補助事業であることから、事業着手から事業完了までの間において、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」、「幹線鉄道等活性化事業費補助交付要領」及び「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構職員による現場審査・書類審査を実施し、国土交通省職員が確認を行うことで、国庫補助金の支出先・使途等については、その適否を含めて明確に把握している。</p>					
	改善の方向性	<p>限られた予算の中、事業の目的を効率的かつ効果的に達成するため、今後も引き続き政策目的に即した事業を優先的・重点的に実施していく必要がある。</p> <p>また、事業進行の遅延等から計画変更や繰越等が生じている場合があり、このような事態を減らすために、補助事業の進捗状況の把握に努めるとともに、執行の適正な管理や効率的な補助事業の実施を促していく必要がある。</p>					
外部有識者の所見							
行政事業レビュー推進チームの所見							
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況							
備考							
関連する過去のレビューシートの事業番号							
平成22年度	276	平成23年度	253	平成24年度	262	平成25年度	283
平成26年度	274	平成27年度	280	平成28年度	289	平成29年度	279
平成30年度	286						
平成31年度	国土交通省 (0287)						

※令和元年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。

国土交通省
127百万円

幹線鉄道の高速化、貨物鉄道の旅客線化、貨物列車の輸送力増強に必要な施設整備事業に要する費用の一部を国が助成することで、通勤・通学混雑の緩和、環境負荷低減に資するモーダルシフトの促進を図る。

↓
【補助】

A. 独立行政法人
鉄道建設・運輸施設整備支援機構
127百万円

幹線鉄道等活性化事業費補助を行うにあたり、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構職員が現場審査・書類審査を実施し、国からの補助金を財源に、間接補助を行う。

関係地方公共団体

【出資金・補助・負担金】

【間接補助】

B. 鉄軌道事業者(1社)
127百万円

国等からの補助金等及び自己資金を財源に、鉄軌道事業者は、幹線鉄道の高速化、貨物鉄道の旅客線化、貨物列車の輸送力増強等の幹線鉄道活性化事業を行う。

資金の流れ
(資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)
(単位: 百万円)

費目・使途 (「資金の流れ」においてブロックごとに最大の金額が支出されている者について記載する。費目と使途の双方で実情が分かるように記載)	A.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			B.大阪外環状鉄道(株)		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	土木費	土木工事施工費等	32	土木費	土木工事施工費等	32
	開業設備費	電気設備工事施工費等	92	開業設備費	電気設備工事施工費等	92
	用地費	用地買収費等	3	用地費	用地買収費等	3
	計		127	計		127

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	幹線鉄道等活性化事業費補助の補助金交付に関する業務	127	補助金等交付	-	--	

B

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	大阪外環状鉄道(株)	2120001072553	貨物線の旅客線化に係る施設整備等	127	補助金等交付	-	--	

令和2年度行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	鉄道駅総合改善事業			担当部局庁	鉄道局		作成責任者			
事業開始年度	平成11年度	事業終了(予定)年度	終了予定なし	担当課室	都市鉄道政策課 駅機能高度化推進室		課長 金指 和彦			
会計区分	一般会計									
根拠法令 (具体的な 条項も記載)	-			関係する 計画、通知等	-					
主要政策・施策	観光立国、交通安全対策、高齢社会対策、子ども・若者育成支援、障害者施策、少子化社会対策、男女共同参画、地球温暖化対策			主要経費	公共事業					
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	鉄道駅総合改善事業(鉄道利用旅客の利便性、安全性の向上等を図るために必要となる鉄道駅の総合的な改善を行う事業等)に要する経費の一部を国が補助することにより、鉄道利用に係る一般旅客、高齢者、障害者等の利用の利便性、円滑性及び安全性の向上等を図ることを目的とする。									
事業概要 (5行程度以内。 別添可)	地方公共団体、鉄道事業者、地方運輸局等からなる協議会において策定された整備計画に基づき、ホームやコンコースの拡幅等の駅改良、バリアフリー施設や生活支援機能施設、観光案内施設等の駅空間の高度化に資する施設の整備									
実施方法	補助									
予算額・ 執行額 (単位:百万円)		平成29年度	30年度	令和元年度	2年度	3年度要求				
	予算 の 状 況	当初予算	1,643	2,253	2,453	1,757				
		補正予算	425	52	462	-				
		前年度から繰越し	1,388	1,702	1,504	1,991				
		翌年度へ繰越し	▲ 1,702	▲ 1,504	▲ 1,991	-				
		予備費等	-	-	-	-				
	計	1,754	2,503	2,428	3,748	0				
	執行額	1,539	2,241	2,203						
	執行率 (%)	88%	90%	91%						
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合 (%)	74%	97%	76%						
令和2・3年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	2年度当初予算	3年度要求	主な増減理由						
	鉄道駅総合改善事業費補助	1,757								
	その他	0	0							
	計	1,757	0							
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 年度	目標最終年度 2 年度	
	一日あたりの平均利用者が3千人以上の鉄軌道駅の段差解消率(基準に適合している設備により段差を解消している割合)を約100%にする。	一日あたりの平均利用者が3千人以上の鉄軌道駅の段差解消率	成果実績	%	89	90				
			目標値	%					100	
			達成度	%						
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	鉄軌道駅における段差解消への対応状況について 出典: 鉄道局ホームページ「鉄軌道駅及び鉄軌道車両のバリアフリー化状況(URL: http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr7_000003.html)」									
横断的な施策に係る成果目標及び成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標	分類	単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度	
	本事業は利便性、円滑性、安全性の向上を図ることを目的としており、排出削減に直接寄与するものではないため、定量的な指標の策定は困難。また、事業評価マニュアルにおいても環境等改善便益は計測対象外としている。			成果実績	円/t-CO2					
				目標値	円/t-CO2					
				達成度	%					
地球温暖化対策 関係	算出方法		直接効果	成果実績	円/t-CO2					
				目標値	円/t-CO2					
				達成度	%					

活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度 活動見込	3年度 活動見込
	ホームやコンコースの拡幅等の駅改良及びバリアフリー施設の整備等の鉄道駅総合改善事業を実施した鉄道駅の数	活動実績		%	21	20	29	
		当初見込み	%	27	32	32	23	
単位当たりコスト	算出根拠		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度活動見込	
	執行額/箇所数	単位当たりコスト		百万円	73	112	76	
			計算式	執行額/箇所数	1539/21	2241/20	2203/29	

政策評価、 新経済・財政再生計画との関係	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上							
	施策	26 鉄道網を充実・活性化させる							
	測定指標	定量的指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 年度	目標年度 2 年度
		公共施設等のバリアフリー化率(全ての一定の旅客施設(注)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) (注)1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設	実績値		%	89	90		
			目標値	%					100
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係								
	ホームやコンコースの拡幅等の駅改良、バリアフリー施設や生活支援機能施設、観光案内施設等を整備することにより、鉄道利用者及び地域住民の利便性を高め、公共交通の利用促進につなげるとともに、バリアフリー化の促進を図る。								
	取組事項	分野:							
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時 年度	元年度	2年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度
		成果実績							
目標値									
(第二階層) KPI	KPI (第二階層)		単位	計画開始時 年度	元年度	2年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度	
	成果実績								
	目標値								
本事業の成果と取組事項・KPIとの関係									

事業所管部局による点検・改善

	項目	評価	評価に関する説明
国 必 要 投 入 の 費 用	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	鉄道利用者の安全性や利便性の向上を図ることを目的としており、国民や社会のニーズを反映している。
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	事業者のみでは進まない事業に対し、国、地方公共団体が協賛補助を行っている。
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	鉄道利用者の利便性、安全性、円滑性を向上させ、公共交通の利用促進等に資するものであり、優先度は高い。
事 業 の 効 率 性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	-	
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。		
	競争性のない随意契約となったものはないか。		
	受益者との負担関係は妥当であるか。	○	事業費は、国、地方公共団体及び事業者で負担をしており、受益者との負担関係は妥当である。
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	補助対象事業者において入札を導入するなど、コスト削減に努めており、妥当である。
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	○	「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」等に基づき適切に支出されている。
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	費目・使途は鉄道駅総合改善に必要なものに限定されている。
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	○	繰越が生じていることについては、都市側事業の遅れに伴う工事の遅れや、掘削工事中に出現した支障物の撤去等に不測の日時を要したこと等によるもの。	
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	○	都市側事業と一体的に駅改良を行うなど、より効率的に事業目的を達成するための工夫を行うことで削減に努めている。	

事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	事業による施設整備によって、公共施設等のバリアフリー化率の向上に寄与しており、成果目標に見合ったものとなっている。				
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	○	事業の実施に当たり、事業評価を行うなど、効果的な事業であることの確認を行っている。				
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	活動実績は当初の見込みどおり着実な進捗を見せている。				
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	整備された施設は共用され、活用されている。				
関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)		-				
	所管府省名	事業番号	事業名				
点検・改善結果	点検結果	本事業は国庫補助事業であることから、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」及び「鉄道駅総合改善事業費補助交付要綱」等に基づき、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構による現地審査・書類審査を実施することにより、国庫補助金の支出先・使途等については、その適否を含めて把握している。また、事業評価の適切な実施により効果の検証並びに事業の効率性・透明性の確保にも努めている。					
	改善の方向性	今後も引き続き効率的かつ適正な予算執行に努め、事業を実施していく必要がある。					
外部有識者の所見							
行政事業レビュー推進チームの所見							
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況							
備考							
関連する過去のレビューシートの事業番号							
平成22年度	278	平成23年度	255	平成24年度	263	平成25年度	284
平成26年度	275	平成27年度	281	平成28年度	290	平成29年度	280
平成30年度	287						
平成31年度	国土交通省 (0288)						

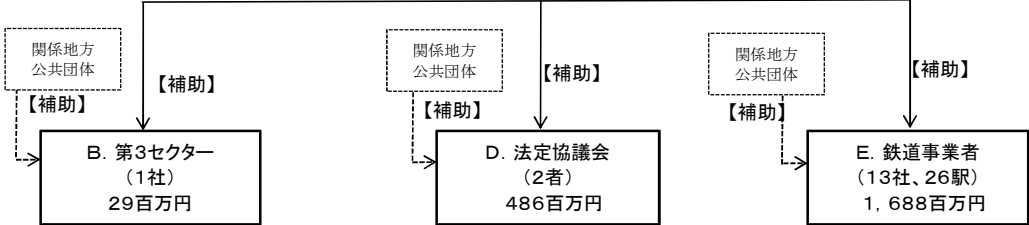
※令和元年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。

国土交通省
2,203百万円

国は、本制度を活用し、鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等の駅改良、バリアフリー施設や生活支援機能施設、観光案内施設等駅空間の高度化に資する施設を整備することにより、鉄道利用者及び地域住民の利便性を高め、公共交通の利用促進につなげるとともに、駅を中心としたまちづくりにより地域経済・社会の活性化及び高齢者、障害者等の移動等の円滑化を図る。

【補助】
A. 鉄道建設・運輸施設整備
支援機構
2,203百万円

国庫補助金の交付を受け、それを財源として事業主体に対して補助金を交付する。



地方公共団体と国からの補助金等を財源に、民間鉄道事業者との協定等に基づき、鉄道施設を整備・保有し、当該施設を鉄道事業者に貸付ける。

地方公共団体と国からの補助金等を財源に、民間鉄道事業者との協定等に基づき、鉄道施設及び保育施設等の生活支援機能を有する施設を整備し、当該施設を法定協議会の規約に基づき当該財産の管理を行う者に移管する。

鉄道事業者は、ホームやコンコースの拡幅等の駅改良と併せて、バリアフリー施設や生活支援機能施設、観光案内施設等の駅空間の高度化に資する施設の整備を実施。

【委託】
C. 鉄道事業者
(1社、1駅)
29百万円

民間鉄道事業者は、事業主体との協定等に基づき、事業主体から工事の委託を受けて鉄道施設を整備し、整備後の鉄道施設について、

資金の流れ
(資金の受け取り先が何を
しているかについて補足する)
(単位：百万円)

費目・使途 (「資金の流れ」においてブロックごとに最大の金額が支出されている者について記載する。費目と使途の双方で実情が分かるように記載)	A.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			B.(株)横浜シーサイドライン		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	停車場設備費	停車場設備施工費	959	停車場設備費	停車場設備施工費	22
	土木費	土木工事施工費	537	電路設備費	電路設備施工費	6
	附帯工事費	附帯工事施工費	462	線路設備費	線路設備施工費	1
	電路設備費	電路設備施工費	211			
	線路設備費	線路設備施工費	32			
駅附帯設備費	駅付帯設備工事施工費	2				
計		2,203	計		29	
	C.京浜急行電鉄(株)			D.海老名市地域公共交通協議会		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)	
停車場設備費	停車場設備施工費	22	停車場設備費	停車場設備施工費	317	
電路設備費	電路設備施工費	6	附帯工事費	附帯工事施工費	2	
線路設備費	線路設備施工費	1				
計		29	計		319	
	E.西日本旅客鉄道(株)			F.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)	
附帯工事費	附帯工事施工費	328				
停車場設備費	停車場設備施工費	121				
土木費	土木工事施工費	115				
電路設備費	電路設備施工費	15				
計		579	計		0	
費目・使途欄についてさらに記載が必要な場合はチェックの上【別紙2】に記載						チェック

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	・整備新幹線等の建設、保有・貸付け、譲渡・資金回収等 ・鉄道整備を行う鉄道事業者に対する補助金の交付等 ・旧国鉄の地位の継承に伴う費用の支払等 ・運輸技術に関する基礎的研究等	2,203	補助金等交付	-	-	

B

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	(株)横浜シーサイドライン	7020001006954	・新杉田～金沢八景間の鉄道事業を行う。 ・金沢八景駅総合改善事業の施設整備を実施するとともに、完成後整備した施設を京浜急行電鉄(株)に貸付け、整備の際の借入金の償還を行う。	29	補助金等交付	-	-	

C

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	京浜急行電鉄(株)	7010401009277	金沢八景駅総合改善事業の施設整備(受託)	29	その他	-	-	

D

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	海老名市地域公共交通協議会	-	海老名駅総合改善事業の施設整備を実施し、完成後は整備した施設を法定協議会の規約に基づき当該財産の管理を行う者に移管する。	319	運営費交付金交付	-	-	
2	西院駅周辺地域整備協議会	-	西院駅総合改善事業の施設整備を実施し、完成後は整備した施設を法定協議会の規約に基づき当該財産の管理を行う者に移管する。	167	補助金等交付	-	-	

E

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	西日本旅客鉄道(株)	1120001059675	桃山駅、岩出駅、西大路駅、宇部駅、下深川駅、安芸矢口駅、紀三井寺駅、柳井駅のバリアフリー施設整備の実施	579	補助金等交付	-	-	
2	名古屋鉄道(株)	8180001031837	小牧口駅のバリアフリー施設整備の実施	222	補助金等交付	-	-	
3	近畿日本鉄道(株)	5120001183629	桜駅、布忍駅のバリアフリー施設整備の実施	175	補助金等交付	-	-	
4	北海道旅客鉄道(株)	4430001022657	南小樽駅、白老駅のバリアフリー施設整備の実施	170	補助金等交付	-	-	
5	九州旅客鉄道(株)	6290001012621	上伊集院駅のバリアフリー施設整備の実施	157	補助金等交付	-	-	
6	東海旅客鉄道(株)	3180001031569	岩波駅、緒川駅のバリアフリー施設整備の実施	107	補助金等交付	-	-	
7	西武鉄道(株)	4013301006264	多磨駅のバリアフリー施設整備の実施	80	補助金等交付	-	-	
8	東急電鉄(株)	2011001127829	池上駅のバリアフリー施設整備の実施	61	補助金等交付	-	-	
9	小田急電鉄(株)	1011001005060	中央林間駅のバリアフリー施設整備の実施	48	補助金等交付	-	-	
10	東日本旅客鉄道(株)	9011001029597	松島海岸駅、青森駅のバリアフリー施設整備の実施	44	補助金等交付	-	-	

令和2年度行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	道路事業 (補助等)			担当部局庁	道路局、都市局		作成責任者		
事業開始年度	昭和27年度	事業終了 (予定) 年度	終了予定なし	担当課室	環境安全・防災課 街路交通施設課 等		課長 荒瀬 美和 課長 中村 健一 等		
会計区分	一般会計								
根拠法令 (具体的な条項も記載)	道路法第50条 道路法第56条 等			関係する計画、通知等	-				
主要政策・施策	国土強靱化施策			主要経費	公共事業				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	・道路の交通の安全の確保とその円滑化、生活環境の改善を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする。								
事業概要 (5行程度以内。別添可)	・補助国道 (一般国道のうち、政令で指定する区間以外)、都道府県道及び市町村道の新設・改築、修繕等について、地方公共団体に補助を行う。 ・具体的には地域高規格道路、重要物流道路の整備、インターチェンジや空港・港湾等へのアクセス道路整備等により、幹線道路ネットワークの整備を推進するとともに、橋梁等の大規模修繕・更新を行うことで国民の命と暮らしを守るネットワークの代替性の確保や地域・拠点の連携強化及び我が国の成長力を高める物流ネットワークの整備を行う。 ・補助率 1/2 等								
実施方法	補助								
予算額・執行額 (単位:百万円)			平成29年度	30年度	令和元年度	2年度	3年度要求		
	予算 の 状 況	当初予算	70,595	80,667	178,078	411,585			
		補正予算	10,300	-	11,689	-			
		前年度から繰越し	36,736	35,136	28,870	86,054			
		翌年度へ繰越し	▲ 35,136	▲ 28,870	▲ 86,054	-			
		予備費等	12,278	-	-	-			
		計	94,773	86,933	132,583	497,639	0		
	執行額		94,596	86,877	132,246				
	執行率 (%)		100%	100%	100%				
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合 (%)		117%	108%	70%				
令和2・3年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	2年度当初予算	3年度要求	主な増減理由					
	道路環境改善事業費	28,973							
	道路交通安全対策事業費	264,997							
	地域連携道路事業費	108,488							
	道路交通円滑化事業費	9,127							
	その他	0	0						
	計	411,585	0						
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 2 年度
	令和2年度までに道路による都市間速達性の確保率※を約55%とする。 (※主要都市等を結ぶ都市間リンクのうち都市間連絡速度 (都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの)60km/hが確保されている割合)	道路による都市間速達性の確保 (平成30年度、令和元年度の成果実績については集計中)	成果実績	km	54	-	-	-	-
			目標値	km	-	-	-	-	55
			達成度	%	98	-	-	-	-
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	国土交通省道路局調べ (令和2年4月)								
成果目標及び成果実績 (アウトカム) 欄についてさらに記載が必要な場合はチェックの上【別紙1】に記載								チェック	

活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度 活動見込	3年度 活動見込	
	活動実績	当初見込み							
地域高規格道路等(補助事業)の新規開通延長	活動実績	km		44	29	15	-	-	
	当初見込み	km		60	31	24	29	7	
単位当たりコスト	算出根拠		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度活動見込		
	単位当たりコスト								
		計算式	/						
政策	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化								
	22 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する								
測定指標	定量的指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 - 年度	目標年度 2 年度	
	道路による都市間速達性の確保率※ (※主要都市等を結ぶ都市間リンクのうち都市間連絡速度(都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの)60km/hが確保されている割合) (平成30年度、令和元年度の成果実績については集計中)	実績値							km
		目標値	km	-	-	-	-	55	
本事業の成果と上位施策・測定指標との関係									
<p>・補助国道(一般国道のうち、政令で指定する区間以外)、都道府県道及び市町村道の新設・改築、修繕等について、地方公共団体に補助を行う。</p> <p>・具体的には地域高規格道路、重要物流道路の整備、インターチェンジや空港・港湾等へのアクセス道路整備により、幹線道路ネットワークの整備を推進するとともに、橋梁等の大規模修繕・更新を行うことで国民の命と暮らしを守るネットワークの代替性の確保や地域・拠点の連携強化及び我が国の成長力を高める物流ネットワークの整備を行う。</p> <p>・活動実績として、令和元年度の新規開通延長は15kmとなっており、測定指標である「道路による都市間速達性の確保率」の向上に寄与。</p>									
政策評価、新経済・財政再生計画との関係	取組事項	分野:	-	-					
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時 - 年度	元年度	2年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 - 年度
		成果実績	-		-	-	-	-	
		目標値	-		-	-	-	-	
	達成度	%	-	-	-	-	-		
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時 - 年度	元年度	2年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 - 年度
成果実績		-	-		-	-	-		
目標値		-	-		-	-	-		
達成度	%	-	-	-	-	-			
本事業の成果と取組事項・KPIとの関係									
-									

事業所管部局による点検・改善			
	項目	評価	評価に関する説明
国 必 要 投 入 の 性	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	道路の交通の安全の確保とその円滑化、生活環境の改善に寄与。
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	道路の交通の安全の確保とその円滑化、生活環境の改善のため、地方自治体等の事業に対して、国が補助することが必
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	道路の交通の安全の確保とその円滑化、生活環境の改善のため、優先度の高い事業。
事 業 の 効 率 性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	-	
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。	無	
	競争性のない随意契約となったものはないか。	無	
	受益者との負担関係は妥当であるか。	○	負担関係は法令に基づいており、妥当。
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	地方公共団体からの要望を精査し予算配分を実施。
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-	-
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	地方公共団体からの要望を精査し予算配分を実施。
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	-
事 業 の 有 効 性	繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	○	関係機関や地元との調整に時間を要した事などによる。
	その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	○	地方公共団体からの要望を精査し予算配分を実施。
	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	成果目標に向けて成果実績は着実に向上。
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	○	個別の新設・改築事業の実施に当たり、地方公共団体は事業評価を実施し、第三者委員会等で意見を聴取しながら、事業の効率性や透明性等を評価。
関 連 事 業	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	工事遅延による開通年度の遅れが一部生じているが、活動実績は着実に向上。
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	整備された地域高規格道路等は、事業の目的に合った機能を発揮。
	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)	-	
点 検 ・ 改 善 結 果	点検結果		・平成22年度には国土交通省において地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫が生かせる総合的な交付金として社会資本整備総合交付金を創設したところである。 ・道路事業についても、社会資本整備総合交付金に統合することにより、地方公共団体にとっての予算の使い勝手の向上(予算執行の効率化)を図ったところであり、地方の事業に対して国が施策支援を行う必要性を踏まえ、補助事業として真に支援が必要である大規模事業の地域高規格道路等に重点化して、補助事業を実施している。
	改善の方向性		事業推進に当たり、技術面での確認等を行い、効果的・効率的な事業の実施を図る。
外部有識者の所見			
行政事業レビュー推進チームの所見			
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況			
備考			
<p>・社会資本整備事業特別会計の廃止による予算計上の変更に伴い、平成26年度以降の予算については、北海道、沖縄の事業を含まない。</p> <p>・道路事業(補助等)の個別事業については、事業毎に、事業の効率性及び透明性を評価し、第三者委員会等の意見を聴取するとともに、結果を公表している。詳細については、下記URLを参照されたい。</p> <p>「個別道路事業の評価」:http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-hyouka/ir-hyouka.html</p> <p>また、レビューシートの作成にあたっては、事業概要をより詳しく記載するなど、国民へのわかりやすさに配慮。</p>			

関連する過去のレビューシートの事業番号

平成22年度	220	平成23年度	200	平成24年度	214	平成25年度	178
平成26年度	172	平成27年度	0176-01	平成28年度	0189	平成29年度	0183
平成30年度	181						
平成31年度	国土交通省 (0175)						

※令和元年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。

※交付決定ベースにて作成

国土交通省
189,521 百万円

補助国道、都府県道及び市町村道の
新設・改築、修繕等について、地方公共
団体に補助を行う。

【補助金等交付】

A.地方公共団体(236 団体)
189,521 百万円

工事及び工事に係る調査・設計・用地取得等を
実施する地方公共団体に対する補助を実施

<長崎県の例>

工事費及び工事に係る調査・設計・用地取得費等

本工事費	9,166 百万円
測量設計費	811 百万円
用地費及補償費	570 百万円
委託費	2百万円
後進地域特例法適用団体補助率差額	611百万円
合計	11,160百万円

資金の流れ
(資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)
(単位: 百万円)

費目・用途 〔「資金の流れ」においてブロックごとに最大の金額が支出されている者について記載する。費目と用途の双方で実情が分かるように記載〕	A.長崎県			B.			
	費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)	
	本工事費	工事の実施	9,166				
	測量設計費	調査検討業務	811				
	用地費及補償費	用地補償	570				
	委託費	調査検討業務	2				
	後進地域特例法適用団体補	補助率差額	611				
	計		11,160	計		0	
費目・用途欄についてさらに記載が必要な場合はチェックの上【別紙2】に記載						チェック	

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	長崎県	4000020420000	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得等	11,160	補助金等交付			
2	東京都	8000020130001	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得等	10,602	補助金等交付			
3	横浜市	3000020141003	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得等	10,153	補助金等交付			
4	大阪市	6000020271004	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得等	9,013	補助金等交付			
5	愛知県	1000020230006	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得等	7,121	補助金等交付			
6	兵庫県	8000020280003	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得等	6,850	補助金等交付			
7	群馬県	7000020100005	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得等	6,787	補助金等交付			
8	大阪府	4000020270008	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得等	6,536	補助金等交付			
9	鹿児島県	8000020460001	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得等	6,132	補助金等交付			
10	佐賀県	1000020410004	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得等	5,840	補助金等交付			

国庫債務負担行為等による契約先上位10者リスト

	ブロック名	契約先	法人番号	業務概要	契約額 (百万円)	契約方式	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (契約額10億円以上)
1		熊本県	7000020430005	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得等	330				
2		和歌山市	6000020302015	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得等	261				
3		金沢市	4000020172014	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得等	259				
4		千葉県	4000020120006	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得等	237				
5		鳥取県	7000020310000	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得等	237				
6		三重県	5000020240001	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得等	220				
7		佐賀県	1000020410004	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得等	220				
8		愛知県	1000020230006	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得等	210				
9		福岡県	6000020400009	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得等	182				
10		南越前町	8000020184047	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得等	122				

令和2年度行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	鉄道整備等基礎調査			担当部局庁	鉄道局		作成責任者		
事業開始年度	平成19年度	事業終了(予定)年度	終了予定なし	担当課室	都市鉄道政策課		課長 金指 和彦		
会計区分	一般会計								
根拠法令(具体的な条項も記載)	-			関係する計画、通知等	-				
主要政策・施策	-			主要経費	その他の事項経費				
事業の目的(目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	社会経済活動を支える基幹的かつ必須の交通機関である鉄道について、更なる利便性の向上と効率化を目的とした整備等に向けた課題を取り上げて、今後の鉄道整備の基本的方向に沿った基礎的な調査を実施する。								
事業概要(5行程度以内。別添可)	国が政策的観点から調査テーマを提示し、委託等により多面的な分野の調査主体のノウハウを活用した調査を行う。								
実施方法	委託・請負								
予算額・執行額(単位:百万円)			平成29年度	30年度	令和元年度	2年度	3年度要求		
	予算の状況	当初予算	280	280	295	276			
		補正予算	-	-					
		前年度から繰越し	-	-					
		翌年度へ繰越し	-	-					
		予備費等	-	-					
	計		280	280	295	276	0		
	執行額		277	261	278				
	執行率(%)		99%	93%	94%				
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)		99%	93%	94%				
令和2・3年度予算内訳(単位:百万円)	歳出予算目	2年度当初予算	3年度要求	主な増減理由					
	基礎調査委託費	266							
	技術研究開発調査費	10							
	職員旅費	0.1							
	その他	▲0.1	0						
	計	276	0						
	成果目標及び成果実績(アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標年度
令和2年度において調査結果を政策に反映させた件数を10件とする。		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	成果実績	件	5	6	8		
			目標値	件	5	6	8		10
			達成度	%	100	100	100		
根拠として用いた統計・データ名(出典)	国土交通省において毎年度反映状況を集計。								
活動指標及び活動実績(アウトプット)	活動指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度活動見込	3年度活動見込	
	本事業で調査を実施した件数	活動実績	件	13	14	9			
		当初見込み	件	10	6	6	6		
単位当たりコスト	算出根拠		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度活動見込		
	執行額/調査件数	単位当たりコスト	百万円	21	18	30	46		
		計算式	執行額/調査件数	277/13	261/14	278/9	276/6		

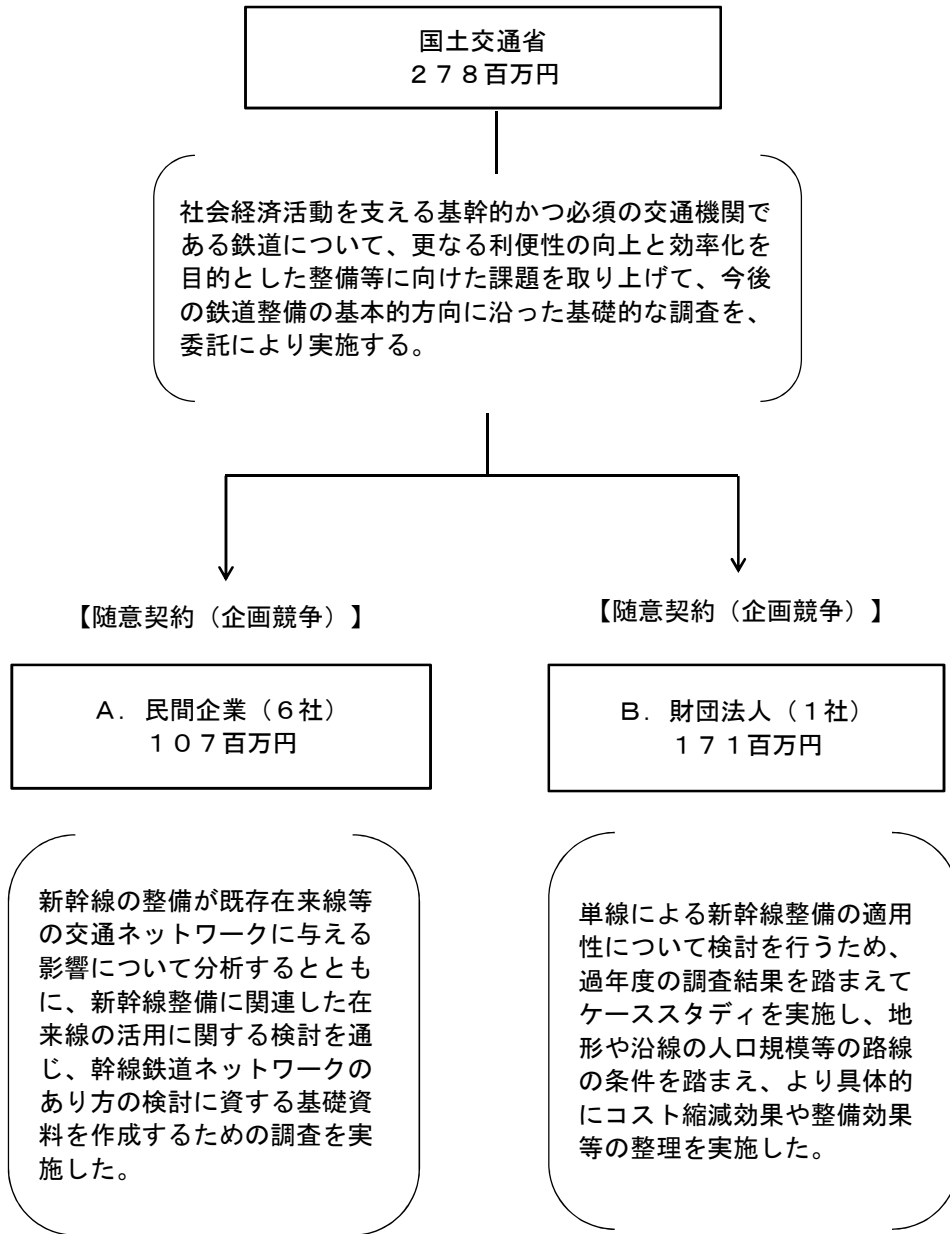
政策評価、新経済・財政再生計画との関係	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上								
	施策	26 鉄道網を充実・活性化させる								
	測定指標	定量的指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標年度	目標年度	
			実績値	-	-	-	-	-	-	
			目標値	-	-	-	-	-	-	
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係									
	本事業の成果である調査結果を基にして、上位施策の実現に資する政策(制度化・予算化)を策定する。									
	新経済・財政再生計画改革工程表 2019	取組事項	分野:	-						
		(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時年度	元年度	2年度	中間目標年度	目標最終年度
				成果実績						
			目標値							
		達成度	%							
(第二階層) KPI		KPI (第二階層)		単位	計画開始時年度	元年度	2年度	中間目標年度	目標最終年度	
			成果実績							
			目標値							
		達成度	%							
本事業の成果と取組事項・KPIとの関係										

事業所管部局による点検・改善

	項目	評価	評価に関する説明
国費投入の必要性	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	社会経済活動を支える基幹的かつ必須の交通機関である鉄道について、更なる利便性の向上と効率化を目的とした整備等に向けた課題を取り上げて、今後の鉄道整備の基本的方向に沿った基礎的な調査を実施するものであり、社会のニーズを反映している。
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	国家的課題たる鉄道整備に関する調査であるため、国費を投入する必要がある。
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	政策上の緊急性・重要性等を厳しく検証したうえで実施している。
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	○	支出先の選定にあたっては、企画競争の手法を取ることとしており、選定委員会を設立し、提案内容が真に必要なものかどうかを含め最も優れた企画を選定している。
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。	有	
	競争性のない随意契約となったものはないか。	無	
	受益者との負担関係は妥当であるか。	-	
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	公示前の部内での検討はもちろんのこと、企画競争等により複数の事業者からの提案を受けることで、各調査のコストの水準が適正なものになっているようにしている。
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-	
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	本調査は、委託業務であることから、契約から業務完了までの間において、「国土交通本省委託契約取扱要領」等に基づき、国土交通省職員による成果物確認等の検査を実施することにより、委託費の支出先・使途等について、その適否を含め明確に把握している。
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-		
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	-		
成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	目標最終年度における目標達成に向け、成果物を活用した制度、予算等の検討を行っている。	

事業の有効性	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。		○	本調査は、委託業務であることから、契約から業務完了までの間において、「国土交通本省委託契約取扱要領」等に基づき、国土交通省職員による成果物確認等の検査を実施することにより、委託費の支出先・使途等について、その適否を含め明確に把握している。			
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。		○	必要な手続きを踏まえた上で、年度当初に計画された調査を確実に実施した。			
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。		○	調査結果を活用し、政策・施策への反映や検討等を行っている。			
関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)			-			
	所管府省名	事業番号	事業名				
点検・改善結果	点検結果	本調査は、委託業務であることから、契約から業務完了までの間において、「国土交通本省委託契約取扱要領」等に基づき、国土交通省職員による成果物確認等の検査を実施することにより、委託費の支出先・使途等について、その適否を含め明確に把握している。本調査の受託者に委託費の経理に係る根拠資料の整備及び保存を確実に行わせることや、一者応札の抑制の取組みを引き続き行うことで、より効率的・公正な予算の執行を図る。また、政策への反映状況を確認し、調査の必要性を評価・検証している。					
	改善の方向性	限られた予算の中、調査の結果を効率的、効果的に活用するため、関係事業者へのヒアリング等により、調査の必要性や調査内容を精査し、より政策目的に即した調査を優先的・重点的に実施する。					
外部有識者の所見							
行政事業レビュー推進チームの所見							
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況							
備考							
関連する過去のレビューシートの事業番号							
平成22年度	287	平成23年度	264	平成24年度	271	平成25年度	285
平成26年度	276	平成27年度	282	平成28年度	291	平成29年度	281
平成30年度	288						
平成31年度	国土交通省 (0289)						

※令和元年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。



資金の流れ
(資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)
(単位:百万円)

費目・用途 (「資金の流れ」においてブロックごとに最大の金額が支出されている者について記載する。費目と用途の双方で実情が分かるように記載)	A.プランニングネットワーク			B.(一財)運輸総合研究所		
	費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)
	調査委託費	新幹線整備後の在来線の将来像の検討	30	調査委託費	幹線鉄道の効果的・効率的な整備手法の検討(ケーススタディ)	130
				調査委託費	駅ホームにおける更なる安全性向上二冠する調査	25
				調査委託費	東京圏の地下鉄ネットワークを取り巻く状況及び将来的なあり方等に関する調査	16
	計		30	計		171

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	プランニングネットワーク	6011501004185	新幹線整備後の在来線の将来像の検討	30	随意契約 (企画競争)	3	-	
2	パシフィックコンサルタンツ株式会社	8013401001509	東京圏における都市鉄道ネットワークに関する調査	27	随意契約 (企画競争)	1	-	
3	(株)三菱総合研究所	6010001030403	幹線鉄道の整備効果の推計手法等の検討	25	随意契約 (企画競争)	2	-	
4	総合警備保障(株)	3010401016070	鉄道駅における危険物検知装置の導入可能性に関する調査	11	随意契約 (企画競争)	1	-	
5	(株)サンビーム	4010001095836	車椅子利用者にとってわかりやすい鉄道駅のバリアフリーマップ調査	7	随意契約 (企画競争)	3	-	
6	セントラル警備保障(株)	9011101011216	鉄道駅への危険物検知手法の導入可能性に関する調査	7	随意契約 (企画競争)	1	-	

B

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	(一財)運輸総合研究所	4010405010473	幹線鉄道の効果的・効率的な整備手法の検討(ケーススタディ)	130	随意契約 (企画競争)	1	-	
2	(一財)運輸総合研究所	4010405010473	駅ホームにおける更なる安全性向上二冠する調査	25	随意契約 (企画競争)	1	-	
3	(一財)運輸総合研究所	4010405010473	東京圏の地下鉄ネットワークを取り巻く状況及び将来的なあり方等に関する調査	16	随意契約 (企画競争)	1	-	

令和2年度行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	譲渡線建設費等利子補給			担当部局庁	鉄道局		作成責任者		
事業開始年度	昭和47年度	事業終了(予定)年度	令和19年度	担当課室	鉄道事業課		鉄道事業課長 木村 大		
会計区分	一般会計								
根拠法令 (具体的な条項も記載)				関係する計画、通知等					
主要政策・施策				主要経費	その他の事項経費				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	旧日本鉄道建設公団又は(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設又は大改良を行い譲渡した鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払利子の一部について補給することにより、都市鉄道の建設促進及び経営の健全化を図る。								
事業概要 (5行程度以内。別添可)	旧日本鉄道建設公団又は(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が、三大都市圏における鉄道の新線建設又は大改良を行った後、鉄道事業者に譲渡又は引き渡した路線について、旧公団又は機構がその建設費用に充てるために調達した借入金等の支払利子の一部を補給するもの。								
実施方法	補助								
予算額・執行額 (単位:百万円)	予算の状況	当初予算	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度	3年度要求		
		補正予算	91	73	52	41			
		前年度から繰越し	-	-	-	-			
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-			
		予備費等	-	-	-	-			
		計	91	73	52	41	0		
	執行額	91	73	52					
	執行率(%)	100%	100%	100%					
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	100%	100%	100%					
	令和2・3年度予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	2年度当初予算	3年度要求	主な増減理由				
譲渡線建設費等利子補給金		41							
計		41	0						
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 2年度	目標最終年度 19年度
	鉄道施設建設等に係る借入金等の支払利子の一部を補給することで、鉄道事業者の経営健全化を図り、機構債権の着実な回収を目指す。(回収の結果としての債権残高目標に対して100%達成)	建設勘定の機構割賦債権残高	成果実績	億円	12,258	11,535	10,819		
			目標値	億円	12,258	11,535	10,819	10,200	
			達成度	%	100	100	100		
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構からのデータを元に国土交通省にて作成								
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度活動見込	3年度活動見込	
	補給対象路線数	活動実績	路線	3	3	3	-	-	
		当初見込み	路線	3	3	3	3	3	
単位当たりコスト	算出根拠		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度活動見込		
	執行額/補給対象路線数	単位当たりコスト	百万円	30	24	17	14		
		計算式	執行額/路線数	91/3	73/3	52/3	41/3		

政策評価	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上							
	施策	26 鉄道網を充実・活性化させる							
	測定指標	定量的指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標年度	目標年度
		実績値			-	-	-	-	-
	目標値			-	-	-	-	-	
本事業の成果と上位施策・測定指標との関係									
本事業の成果によって、都市鉄道の建設促進及び経営の健全化を図ることで、鉄道網の充実・活性化に寄与する。									

新経済・財政再生計画との関係 2019	取組事項	分野:	-							
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時年度	元年度	2年度	中間目標年度	目標最終年度	
			成果実績			-	-	-	-	-
			目標値			-	-	-	-	-
		達成度	%			-	-	-	-	
	(第二階層) KPI	KPI (第二階層)		単位	計画開始時年度	元年度	2年度	中間目標年度	目標最終年度	
			成果実績							
			目標値							
		達成度	%							
	本事業の成果と取組事項・KPIとの関係									

事業所管部局による点検・改善

項目	評価	評価に関する説明
事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	大都市圏における鉄道整備は広く国民にニーズがあり、この促進を図るため鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払利子の一部を補給することは優先度の高い事業である。また、事業を適切に実施するためには、国、地方自治体、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構及び事業者の協力が必要である。
地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	同上
政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	同上
競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	-	
一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。		
競争性のない随意契約となったものはないか。		
受益者との負担関係は妥当であるか。	○	事業者に譲渡した鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払利子の一部について国と地方公共団体が負担するため、費用・用途は必要なものに限定されており、受益者との負担関係は妥当である。
単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	補給対象路線数を必要最低限に絞っており、また、債権等の金利状況等を見据え、適切な金額を算定しているため妥当である。
資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-	
費目・用途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	補給対象路線数を必要最低限に絞っており、また、債権等の金利状況等を見据え、適切な金額を算定しているため妥当である。
不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	-	

事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	-	
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	-	
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	-	
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	-	
関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)	-	
	所管府省名	事業番号	事業名
点検・改善結果	点検結果	本補給金の額については過去に借り入れした借入金の借換に係る金利により機械的に決まるものである。なお、「特殊法人等整理合理化計画」(平成13年12月18日閣議決定)により、本事業(P線制度)は新たな路線の建設には着手しないこととされている。現在の利子補給金は、過去の経営支援策によるものや破綻処理等により鉄道事業者(P線制度を活用した東葉高速鉄道、千葉急行及び北神急行)の債務に係る利子を補給する義務的経費であり、本補給金を廃止した場合、当該利子の支払いができなくなるため、継続する必要がある。また、現在対象となっている路線の債務の償還が終了した際には、事業を廃止することとする。	
	改善の方向性	補給金予算要求時において、今後も債権等の金利状況等を見据え、適切な額を算定する。	
外部有識者の所見			
行政事業レビュー推進チームの所見			
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況			
備考			

関連する過去のレビューシートの事業番号

平成22年度	289	平成23年度	266	平成24年度	273	平成25年度	286
平成26年度	277	平成27年度	283	平成28年度	292	平成29年度	282
平成30年度	289						
平成31年度	国土交通省 (0290)						

※令和元年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。

国土交通省
52百万円

〔 (独)鉄道・運輸機構又は旧日本鉄道建設公団が建設又は大改良を行い、譲渡した鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払利子の一部について補給〕



【補助金等交付】

A. (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構
52百万円

〔 鉄道事業者に譲渡又は引き渡した路線について、旧公団又は機構がその建設費用に充てるために調達した借入金等の支払利子の一部を補給するもの〕

資金の流れ
(資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)
(単位: 百万円)

費目・使途 （「資金の流れ」においてブロックごとに最大の金額が支出されている者について記載する。費目と使途の双方で実情が分かるように記載）	A. (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構			B.		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	補給金	東葉高速線に係る借入金等の利子の支払	50			
	補給金	北神急行線に係る借入金等の利子の支払	1.6			
	補給金	千葉急行線に係る借入金等の利子の支払	0.4			
	計		52	計		0

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	建設又は大改良を行い譲渡した鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払い	52	補助金等交付	-	-	

令和2年度行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	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			担当部局庁	鉄道局、総合政策局		作成責任者		
事業開始年度	平成15年度	事業終了(予定)年度	終了予定なし	担当課室	鉄道事業課、地域交通課、物流政策課		鉄道事業課長	木村 大	大 修吾
会計区分	一般会計								
根拠法令(具体的な条項も記載)	独立行政法人通則法第46条第1項			関係する計画、通知等	-				
主要政策・施策	-			主要経費	その他の事項経費				
事業の目的(目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う鉄道助成業務、地域公共交通出資等業務及び物流施設融資業務の処理に必要な経費について所要の財政措置を講ずる。								
事業概要(5行程度以内。別添可)	<ul style="list-style-type: none"> ・国からの補助金等を財源として、「整備新幹線の建設」、「都市・幹線鉄道の整備」、「安全・防災対策」、「技術開発」に対して鉄道事業者等への助成又は建設勘定への繰入れを行う鉄道整備に対する鉄道助成業務については、必要なノウハウが蓄積されている(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が補助金等の交付業務を効率的に行う。 ・地域公共交通出資等業務については、サービスレベルの向上、路線再編等により持続的な地域公共交通ネットワークの再構築を図る地域公共交通活性化再生法に基づき国土交通大臣の認定を受けた事業に対する出資等の業務を行う。 ・物流施設融資業務については、流通業務の総合化及び効率化を図る事業であって物流総合効率化法に基づき国土交通大臣の認定を受けたものについて、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構より当該事業の実施に必要な資金の貸付け等業務を行う。 								
実施方法	交付								
予算額・執行額(単位:百万円)			平成29年度	30年度	令和元年度	2年度	3年度要求		
	予算 の 状 況	当初予算	259	250	261	264			
		補正予算	-	-	-	-			
		前年度から繰越し	-	-	-	-			
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-			
		予備費等	-	-	-	-			
	計		259	250	261	264	0		
	執行額		259	249	258				
	執行率(%)		100%	100%	99%				
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)		100%	100%	99%				
令和2・3年度予算内訳(単位:百万円)	歳出予算目	2年度当初予算	3年度要求	主な増減理由					
	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構助成勘定運営費交付金	200							
	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構地域公共交通等勘定運営費交付金(地域公共交通出資等業務)	44							
	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構地域公共交通等勘定運営費交付金(物流施設融資業務)	19.1							
	計	264	0						
成果目標及び成果実績(アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標	目標最終年度
	一般管理費(人件費除く)について、中期目標期間の最終年度(令和4年度)において、平成29年度比で5%程度に相当する額を削減する。	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年度までに6,440百万円とする。	成果実績	百万円	6,780	6,774	6,715		
			目標値	百万円	6,780	6,774	6,715	6,664	6,440
			達成度	%	100	100	100		
根拠として用いた統計・データ名(出典)	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構第4期中期目標(4(1)④) http://www.jrft.go.jp/01Organization/Plan/pdf/mokuhyou4.pdf 事業報告書(各年度)(4(4)) https://www.jrft.go.jp/ir/financial/pdf/h30_jigyohoukoku.pdf (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構からのデータを元に国土交通省にて作成								

成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標	単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 2年度	目標最終年度 4年度
	鉄道助成業務について、勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等を標準処理期間内に適切かつ効率的に執行する。(標準処理期間内に執行した業務件数の割合100%を維持する。)	助成勘定の標準処理期間内に執行した業務件数割合(成果実績=標準処理期間内に執行した件数/対象件数)		成果実績	%	100	100	99.3
		目標値	%	100	100	100	100	100
		達成度	%	100	100	99.3		
根拠として用いた統計・データ名(出典)	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構第4期中期目標(3(2)(a)) http://www.jrft.go.jp/01Organization/Plan/pdf/mokuhyou4.pdf 業務実績等報告書(各年度)(1(4)) https://www.jrft.go.jp/corporate/asset/gzh30.pdf (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構からのデータを元に国土交通省にて作成							
活動指標及び活動実績(アウトプット)	活動指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度活動見込	3年度活動見込
	鉄道整備に対する助成業務における交付決定件数	活動実績	件数	97	107	101		
		当初見込み	件数	46	79	79	75	
活動指標及び活動実績(アウトプット)	活動指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度活動見込	3年度活動見込
	出資等資金の毀損額	活動実績	百万円	0	0	0		
		当初見込み	百万円	0	0	0	0	
活動指標及び活動実績(アウトプット)	活動指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度活動見込	3年度活動見込
	債権について、約定に沿った回収を行った件数	活動実績	件数	-	-	-		
		当初見込み	件数	-	-	-	-	
単位当たりコスト	算出根拠		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度活動見込	
	助成勘定における執行額/交付決定件数	単位当たりコスト	百万円	2.2	1.9	1.9	2.6	
		計算式	執行額/交付決定件数	209/97	204/107	190/101	200/75	
単位当たりコスト	算出根拠		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度活動見込	
	地域公共交通等勘定(地域公共交通出資等業務)における執行額/1事業(事業全体での出資等資金毀損ゼロを目指すため)	単位当たりコスト	百万円	50	45	41	44	
		計算式	執行額/1事業	50/1	45/1	41/1	44/1	
単位当たりコスト	算出根拠		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度活動見込	
	地域公共交通等勘定(物流施設融資業務)における執行額(百万円)/1事業	単位当たりコスト	百万円	-	-	-	19.1	
		計算式	執行額/1事業	-	-	-	19.1/1	

政策評価、新経済・財政再生計画との関係	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上								
	施策	26 鉄道網を充実・活性化させる								
	測定指標	定量的指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標年度	目標年度	
			実績値		-	-	-	-	-	
			目標値		-	-	-	-	-	
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係									
	本事業の成果によって、(独)鉄道・運輸機構が鉄道整備に対する助成業務等を効率的に行うことで、鉄道網の充実・活性化に寄与する。									
	新経済・財政再生計画改革工程表 2019	取組事項	分野:	-						
		(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時年度	元年度	2年度	中間目標年度	目標最終年度
				成果実績		-	-	-	-	-
			目標値		-	-	-	-	-	
		達成度	%	-	-	-	-	-		
(第二階層) KPI		KPI (第二階層)		単位	計画開始時年度	元年度	2年度	中間目標年度	目標最終年度	
			成果実績		-	-	-	-	-	
		目標値		-	-	-	-	-		
	達成度	%	-	-	-	-	-			
本事業の成果と取組事項・KPIとの関係										

事業所管部局による点検・改善

	項目	評価	評価に関する説明
国費投入の必要性	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	鉄道整備に対する助成業務(補助金交付等)の処理及び出資・貸付等業務の処理に必要な財政措置を講ずるものであり、広く国民のニーズがあり、優先度が高く、地方自治体、民間等に委ねることはできない。
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	同上
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	同上
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	-	
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。		
	競争性のない随意契約となったものはないか。		
	受益者との負担関係は妥当であるか。	-	
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	運営費交付金算定ルールに則り、各勘定毎、前年度の予算額に効率化係数を乗じた額又は実所要見込額を算定しているため妥当である。
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-	
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	独立行政法人通則法第46条の規定に基づき、鉄道整備に対する助成業務(補助金交付等)の処理及び出資・貸付等業務の処理に必要な財政措置を講ずるものであり、費目・使途は事業目的に即し真に必要なものに限定されている。
不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-		
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-		
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	-		

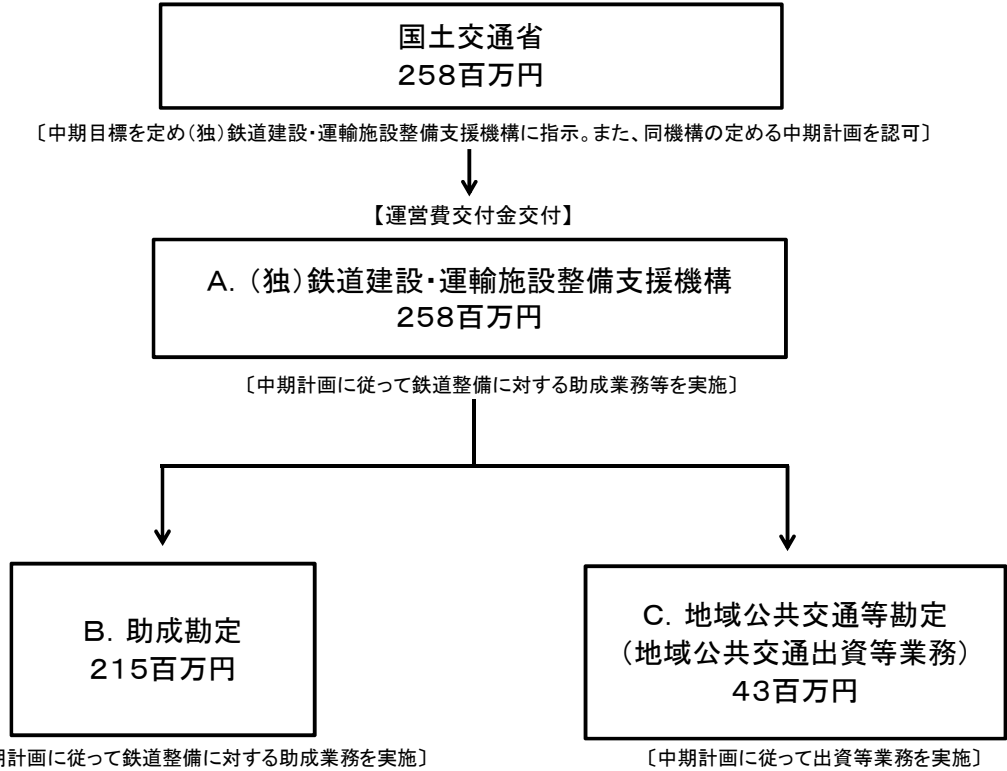
事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	-	
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	-	
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	鉄道整備に対する助成業務については、国からの補助金等を財源としていることから、当初予算を基に当初見込みを算出することとなる。実績については、年度途中での補正予算や、事業の進捗による交付変更により、当初見込みに比べ件数が多くなっている。これらについては、年度当初に見込むことは不可能であることから、実績と見込みの差が生じることについては妥当であると考え。
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	-	
関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)	-	
	所管府省名	事業番号	事業名
点検・改善結果	点検結果	一般管理費(人件費除く)について第4期中期目標の最終年度(令和4年度)において、第3期中期目標期間の最終年度(平成29年度)比で5%程度に相当する額を削減することを定めている。	
	改善の方向性	上記の目標達成を踏まえ、一般管理費(人件費除く)について第4期中期目標期間の最終年度(令和4年度)において、第3期中期目標期間の最終年度(平成29年度)比で5%程度に相当する額を削減するため引き続き経費の削減に向けた取組を実施していく。	
外部有識者の所見			
行政事業レビュー推進チームの所見			
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況			
備考			
物流施設融資業務については、令和2年度新規事業につき、点検・改善については今後実施していくこととする。			

関連する過去のレビューシートの事業番号

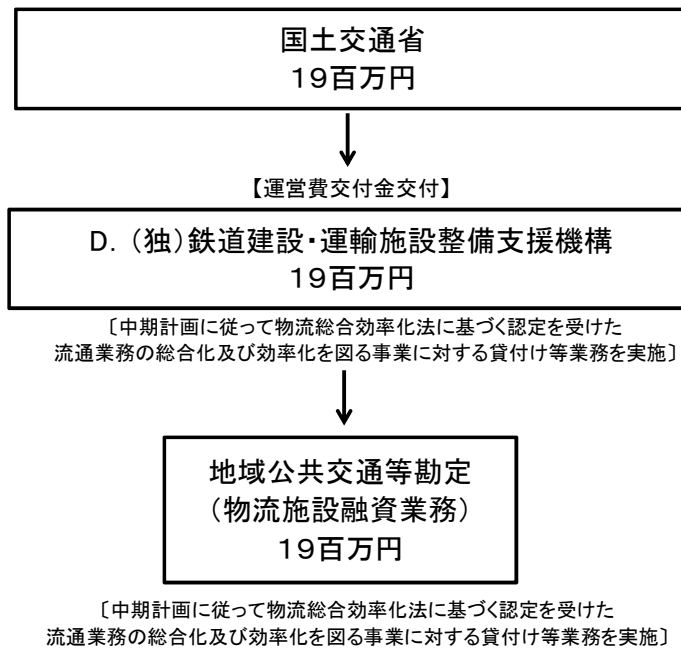
平成22年度	290	平成23年度	267	平成24年度	274	平成25年度	287
平成26年度	278	平成27年度	284	平成28年度	293	平成29年度	283
平成30年度	290						
平成31年度	国土交通省 (0291)						

※令和元年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。

〔令和元年度実績(鉄道助成業務・地域公共交通出資等業務)〕



〔令和2年度新規事業(物流施設融資業務)〕



資金の流れ
(資金の受け取り先が何を
しているかについて
補足する)
(単位: 百万円)

費目・用途 （「資金の流れ」に おいてブロックご とに最大の金額 が支出されている 者について記載 する。費目と用途 の双方で実情が 分かるように記 載）	A.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構			B.助成勘定		
	費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)
	人件費	基準給与額	203	人件費	基準給与額	166
	物件費	一般管理費	53	物件費	一般管理費	49
	物件費	業務経費	2			
	計		258	計		215
C.地域公共交通等勘定(地域公共交通出資等業務)			D.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構			
費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)	
人件費	基準給与額	37	人件費	基準給与額	12.4	
物件費	一般管理費	4	物件費	一般管理費	1.5	
物件費	業務経費	2	物件費	業務経費	5.2	
計		43	計		19.1	

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	独立行政法人鉄道 建設・運輸施設整備 支援機構	4020005004767	鉄道整備に対する助成業 務の処理及び出資等業務 の処理	258	運営費交付金 交付	-	--	

B

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	助成勘定	4020005004767	鉄道整備に対する助成業 務の処理	215	運営費交付金 交付	-	--	

C

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	地域公共交通等勘 定 (地域公共交通出資 等業務)	4020005004767	出資等業務の処理	43	運営費交付金 交付	-	--	

D

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	独立行政法人鉄道 建設・運輸施設整備 支援機構	4020005004767	物流総合効率化法に基づく 認定を受けた流通業務の 総合化及び効率化を図る 事業に対する貸付け等業 務の処理	19.1	運営費交付金 交付	-	--	