

令和4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 (直轄・改築等)			担当部局庁	道路局			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	国道・技術課 等			課長 長谷川 朋弘 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12条、道路法第50条 等			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)	・道路の交通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生活環境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)	・直轄国道 (一般国道のうち、政令で指定する区間) 等の新設・改築等を実施 ・主な事業として、高規格幹線道路、地域高規格道路、バイパス等の整備等を実施することで、国民の命と暮らしを守る代替性の確保や地域活性化に資する道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保、また、我が国の成長力を確保する物流ネットワークなど基幹ネットワークの整備を実施 ・活動実績として、令和3年度の新規開通延長は59km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								
実施方法	直接実施、委託・請負								
予算額・執行額 (単位: 百万円)	予算の状況	当初予算	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度要求		
		補正予算	770,246	744,587	748,966	735,394	875,902		
		前年度から繰越し	105,200	161,211	153,121	-	-		
		翌年度へ繰越し	267,048	395,005	451,718	409,029	-		
		予備費等	▲ 395,005	▲ 451,718	▲ 409,029	-	-		
		計	-	▲ 297	-	-	-		
	執行額	747,489	848,788	944,776	1,144,423	875,902			
	執行率 (%)	746,612	848,565	944,608					
当初予算+補正予算に対する執行額の割合 (%)	100%	100%	100%						
	85%	94%	105%						
令和4・5年度予算内訳 (単位: 百万円)	歳出予算目	令和4年度当初予算	令和5年度要求	主な増減理由					
	道路環境改善事業費	53,539	56,693	「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」、「現下の資材価格の高騰等を踏まえた公共事業等の実施に必要な経費」については、予算編成過程で検討する。 「重要政策推進枠」: 370,357					
	道路交通安全対策事業費	36,733	50,045						
	地域連携道路事業費	435,404	519,064						
	道路交通円滑化事業費	209,718	250,100						
	計	735,394	875,902						
活動内容 (アクティビティ)	・直轄国道 (一般国道のうち、政令で指定する区間) 等の新設・改築等を実施								
活動目標及び活動実績 (アウトプット)	活動目標	活動指標		単位	令和元年度	令和2年度	令和3年度	4年度活動見込	5年度活動見込
	基幹ネットワークの整備	高規格幹線道路等 (直轄事業) の新規開通延長	活動実績	km	76	72	59	-	-
単位当たりコスト	算出根拠			単位	令和元年度	令和2年度	令和3年度	4年度活動見込	
	-			単位当たりコスト	-	-	-	-	
	-			計算式	-	-	-	-	
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	令和元年度	令和2年度	令和3年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 7 年度
	令和7年度までに道路による都市間速達性の確保率 ※を約63%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率 (令和3年度の成果実績については集計中)	成果実績	%	57	57	-	-	-
			目標値	%	-	-	-	-	63
			達成度	%	90	90	-	-	-
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4年4月)								

政策評価、新経済・財政再生計画との関係	政策評価	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		
		施策	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	政策評価書 URL	https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_tk_000037.html
	該当箇所			P8,28,43,56(全体版)	
	生計画改革工程表 2021	取組事項	分野:	-	-
		(新経済・財政再生計画改革工程表 2021) URL:			
		該当箇所			
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 性 の 有 効 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。	○	国民経済の健全な発展と生活環境の向上に寄与。	
		地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	国民経済の健全な発展と生活環境の向上に寄与する重要な事業であり国が実施することが必要。	
		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。	○	国民経済の健全な発展と生活環境の向上に寄与する重要な事業。	
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。	○	入札・契約手続きの透明性・競争性の確保に努めており、支出先は競争入札等により選定している。競争性のない随意契約となった案件は、工事の委託や土地代金、借地料等であり、その契約の相手方は1者に限定されるものである。	
		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。	○	負担関係は法令に基づいており、妥当である。	
		単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	事業評価時に、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。	
		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。	○	実施内容に応じて地方整備局等へ適切に配分している。	
		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。	○	事業目的に即した仕様に基き適正に執行している。	
		不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	-	
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。	○	事業再評価でコスト削減の取組について第三者委員会等の意見を聴取するとともに、結果を公表。	
		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。	○	事業再評価でコスト削減の取組について第三者委員会等の意見を聴取するとともに、結果を公表。	
		活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	事業進捗に伴う開通時期の見直しにより、当初見込みより活動実績は減少したものの、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。	○	整備された施設は、事業の目的にあった機能を発揮している。		
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)	-		
		事業番号	事業名		
点 検 ・ 改 善 結 果	点検結果	・令和3年度は新規採択時評価(23件)、再評価(140件)及び事後評価(17件)の事業評価を実施し、第三者委員会等の意見を聴取し、事業に反映させることで、公共事業の効率性及び有効性の向上を図っている。			
	改善の方向性	・引き続き、事業評価において、コスト削減など事業内容の見直し等の検討を行うとともに、地域が進めるプロジェクト等と連携のとれた道路整備を計画的に進め、より大きなストック効果を早期に発現させるよう努める。			

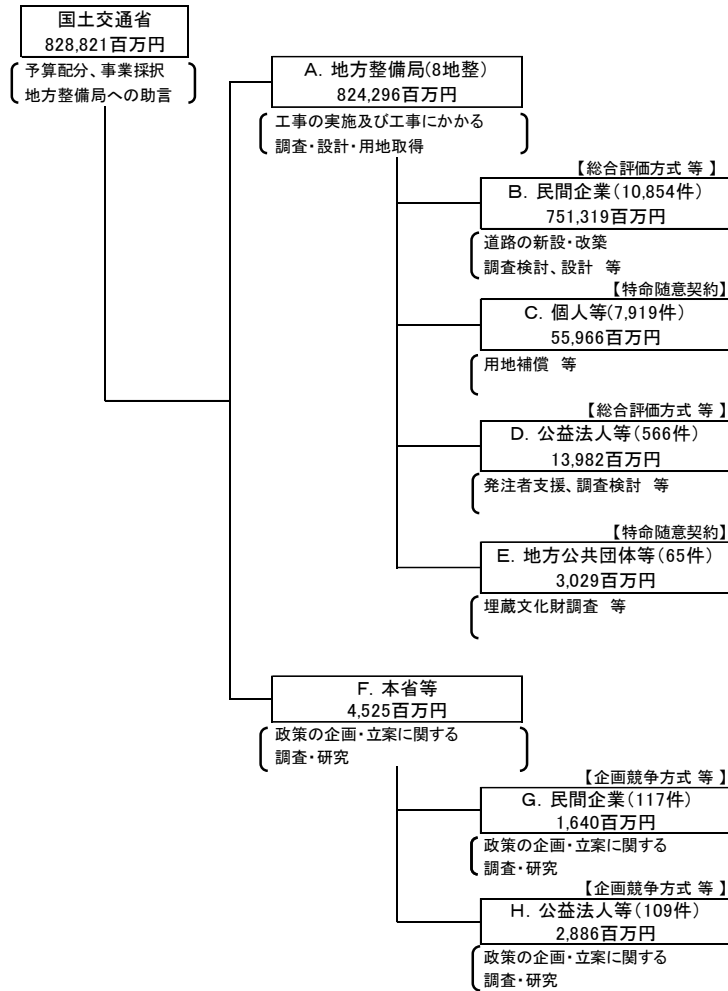
外部有識者の所見			
行政事業レビュー推進チームの所見			
一 部 の 改 善 内 容	引き続き、コスト縮減など事業の効率性・実効性の向上に努めるとともに、地域の実情を踏まえつつ計画的な道路整備を進め、より大きなストック効果の早期実現に努めるべき。		
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況			
執 行 等 改	新規採択時評価、再評価、事後評価において、引き続き評価内容に対して、第三者委員会等の意見を聴取するとともに、評価結果を公表する。事業評価にあたっては、引き続き維持管理も踏まえた評価を行うとともに、コスト縮減など事業内容の見直し等の検討を行うこととし、地域が進めるプロジェクト等との連携によるストック効果の早期実現を図る。		
備考			
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・支出先10者リストの中には、平成28年度～令和2年度に入札等を行ったものが含まれる。 ・道路事業(直轄・改築等)は、道路法第12条国道の新設・改築のうち、直轄事業を1事業単位として、レビューシートを作成している。 ・個別事業については、事業の効率性及び透明性を評価する事業評価を実施しているところ。 ・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。 			
関連する過去のレビューシートの事業番号			
平成23年度	198		
平成24年度	212		
平成25年度	174		
平成26年度	030-1		
平成27年度	29		
平成28年度	38		
平成29年度	0037		
平成30年度	国土交通省 (0038)		
令和元年度	国土交通省 - 0035		
令和2年度	国土交通省 0036		
令和3年度	2021 国交 20 0036		

※令和3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。

※電気代等の諸雑費は含んでいない。

<金額は契約額ベース>

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. 関東地方整備局			B. 横浜湘南道路トンネル工事 西松・戸田・奥村特定建設 工事共同企業体		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
直轄事業費	工事の実施及び工事にかかる調査・設計・ 用地取得	182,086	工事費	トンネル工事	22,368
計		182,086	計		22,368
C. 個人(イ)			D. 公益財団法人かながわ考古学財団		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
用地費及補償 費	用地補償	1,513	工事費	埋蔵文化財調査	1,140
計		1,513	計		1,140
E. 日野市			F. 国土技術政策総合研究所		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
用地費及補償 費	公共施設管理者負担金	276	直轄事業費	調査検討業務	2,750
計		276	計		2,750
G. 株式会社長大			H. 道路新産業開発機構・建設技術研究所・長大・日本工 営・パシフィックコンサルタンツ設計共同体		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
道路調査費	調査検討業務	447	道路調査費	調査検討業務	338
計		447	計		338

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)

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	関東地方整備局	-	工事の実施及び工事に係 る調査・設計・用地取得	182,086		-	-	
2	中部地方整備局	-	工事の実施及び工事に係 る調査・設計・用地取得	142,926		-	-	
3	近畿地方整備局	-	工事の実施及び工事に係 る調査・設計・用地取得	126,055		-	-	
4	九州地方整備局	-	工事の実施及び工事に係 る調査・設計・用地取得	115,545		-	-	
5	中国地方整備局	-	工事の実施及び工事に係 る調査・設計・用地取得	91,705		-	-	
6	東北地方整備局	-	工事の実施及び工事に係 る調査・設計・用地取得	68,726		-	-	
7	四国地方整備局	-	工事の実施及び工事に係 る調査・設計・用地取得	55,752		-	-	
8	北陸地方整備局	-	工事の実施及び工事に係 る調査・設計・用地取得	41,500		-	-	

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	横浜湘南道路トンネル工事 西松・戸田・奥村特定建設工事共同企業体	-	トンネル工事	22,368	国庫債務負担行為等	-	-	
2	中日本高速道路株式会社 東京支社	4180001056169	工事の委託	6,535	随意契約 (その他)	-	-	委託契約
3	東日本高速道路株式会社 関東支社	9010001095716	工事の委託	5,731	随意契約 (その他)	-	-	委託契約
4	東日本旅客鉄道株式会社 東京工事事務所	9011001029597	工事の委託	2,757	随意契約 (その他)	-	-	委託契約
5	株式会社建設技術研究所 東京本社	7010001042703	調査検討・設計・市場調査・発注者支援等	2,475	随意契約 (公募)	-	-	
6	大成建設株式会社 北信越支店	4011101011880	トンネル工事	2,469	国庫債務負担行為等	-	-	
7	五洋建設株式会社 東京土木支店	1010001000006	改良工事	2,218	国庫債務負担行為等	-	-	
8	東京外環中央JCT北側ランプシールド工事 清水・竹中土木特定建設工事共同企業体	-	トンネル工事	1,797	随意契約 (その他)	-	-	当該箇所は、高土圧、高水圧での施工となることより、シールドマシンの設計・製作を行い発進立坑に設置し、掘進を開始する予定であったが、前工事の終了点部に接する関連工事が契約手続き取り止めとなったため、掘進が不可能となった。 今般、関連工事の再手続きがなされ、掘進の見通しが立ったものである。 高土圧、高水圧に対応したシールドトンネル掘削用の設備等は既に前工事にて製作・設置済みであり、前工事の施工者が掘進を行った場合、工期の短縮、経費の増大の抑制が見込める等有利と認められる。
9	R2横環南栄IC・JCT本線第2-2橋他上部工事 JFE・三井住友建設鉄構特定建設工事共同体	-	橋梁上部工事	1,626	国庫債務負担行為等	-	-	
10	戸田建設株式会社 関東支店	6010001034874	橋梁下部工事	1,597	国庫債務負担行為等	-	-	

※B～E、G、H及び国庫債務負担行為等による契約先上位10者リストについては、最も支出の多かった整備局等に関わるものを代表的に記載。
また、複数契約がある場合は、入札者数、落札率、業務概要は、最も契約額が大きいものを代表的に記載。

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	個人(イ)	-	用地補償	1,513	随意契約 (その他)	-	-	用地補償
2	個人(ロ)	-	用地補償	1,247	国庫債務負担行為等	-	-	
3	個人(ハ)	-	用地補償	851	国庫債務負担行為等	-	-	
4	個人(ニ)	-	用地補償	750	国庫債務負担行為等	-	-	
5	個人(ホ)	-	用地補償	607	国庫債務負担行為等	-	-	
6	個人(ヘ)	-	用地補償	346	随意契約 (その他)	-	-	
7	個人(ト)	-	用地補償	289	随意契約 (その他)	-	-	
8	個人(チ)	-	用地補償	191	随意契約 (その他)	-	-	
9	個人(リ)	-	用地補償	191	随意契約 (その他)	-	-	
10	個人(ヌ)	-	用地補償	183	随意契約 (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	公益財団法人かながわ考古学財団	5020005009658	埋蔵文化財調査	1,140	随意契約 (その他)	-	-	委託契約
2	公益財団法人東京都スポーツ文化事業団理事長	5011005003759	埋蔵文化財調査	591	随意契約 (その他)	-	-	-
3	一般財団法人経済調査会	1010005002667	市場調査	407	一般競争契約 (総合評価)	1	87.3%	-
4	一般社団法人関東地域づくり協会	6030005002470	発注者支援	367	一般競争契約 (総合評価)	1	100%	-
5	一般財団法人長野県文化振興事業団理事長	5100005000195	埋蔵文化財調査	205	随意契約 (その他)	-	-	-
6	公益財団法人茨城県教育財団	9050005010659	埋蔵文化財調査	187	随意契約 (その他)	-	-	-
7	公益財団法人埼玉県埋蔵文化財調査事業団	6030005015555	埋蔵文化財調査	176	随意契約 (その他)	-	-	-
8	一般財団法人公共用地補償機構	3010005018876	調査検討	165	国庫債務負担行為等	-	-	-
9	公益財団法人群馬県埋蔵文化財調査事業団理事長	9070005008305	埋蔵文化財調査	151	随意契約 (その他)	-	-	-
10	公益財団法人埼玉県生態系保護協会	1030005000611	調査検討	121	国庫債務負担行為等	-	-	-

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	日野市	1000020132128	公共施設管理者負担金	276	随意契約 (その他)	-	-	-
2	鎌倉市	3000020142042	委託	19	随意契約 (その他)	-	-	-
3	東京都	8000020130001	委託	9	随意契約 (その他)	-	-	-

F

	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	国土技術政策総合研究所	-	政策の企画・立案に関する調査・研究	2,750		-	-	-
2	国土交通省	2000012100001	政策の企画・立案に関する調査・研究	1,775		-	-	-

G

	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	株式会社長大	5010001050435	調査検討業務	447	随意契約 (企画競争)	1	100%	-
2	株式会社建設技術研究所	7010001042703	調査検討業務	102	随意契約 (企画競争)	1	100%	-
3	パシフィックコンサルタンツ株式会社	8013401001509	調査検討業務	77	随意契約 (企画競争)	1	100%	-
4	株式会社オリエンタルコンサルタンツ	4011001005165	調査検討業務	69	随意契約 (企画競争)	1	99.9%	-
5	iエンジニアリング株式会社	5040001072146	調査検討業務	68	一般競争契約 (最低価格)	1	95.6%	-
6	大成建設株式会社	4011101011880	調査検討業務	40	随意契約 (その他)	-	-	-
7	いであ株式会社	7010901005494	調査検討業務	38	随意契約 (企画競争)	3	99.9%	-
8	株式会社公共計画研究所	3011001007682	調査検討業務	32	随意契約 (企画競争)	1	99.8%	-
9	株式会社ニュージェック	2120001086883	調査検討業務	25	一般競争契約 (総合評価)	1	99.6%	-
10	株式会社プランニングネットワーク	2230001005659	調査検討業務	24	随意契約 (企画競争)	2	99.2%	-

H

	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	道路新産業開発機構・建設技術研究所・長大・日本工営・パンフィックコンサルタンツ設計共同体	-	調査検討業務	338	随意契約 (企画競争)	1	100%	-
2	建設技術研究所・道路新産業開発機構設計共同体	-	調査検討業務	267	随意契約 (企画競争)	1	100%	-
3	パンフィックコンサルタンツ・道路新産業開発機構設計共同体	-	調査検討業務	126	随意契約 (企画競争)	1	100%	-
4	学校法人 東京理科大学	5011105000945	調査検討業務	88	随意契約 (その他)	-	-	-
5	日本デジタル道路地図協会・パスコ設計共同体	-	調査検討業務	80	随意契約 (企画競争)	1	100%	-
6	国立大学法人 東京大学	5010005007398	調査検討業務	70	随意契約 (その他)	-	-	-
7	一般財団法人計量計画研究所	5011105004806	調査検討業務	57	随意契約 (企画競争)	2	99.2%	-
8	一般社団法人システム科学研究所	1130005012828	調査検討業務	56	随意契約 (企画競争)	2	99.2%	-
9	学校法人 立命館	9130005004289	調査検討業務	49	随意契約 (その他)	-	-	-
10	国立大学法人 東北大学	7370005002147	調査検討業務	48	随意契約 (その他)	-	-	-

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	B	清水建設株式会社 関東支店	1010401013565	橋梁下部工事	4,911	一般競争契約 (総合評価)	6	95.8%	-
2	B	株式会社ノバック 東京本店	2010001054083	改良工事・橋梁下部工事	2,123	一般競争契約 (総合評価)	7	92.1%	-
3	B	東京外環中央JCT北側ランプ函渠工事戸田・浅沼特定建設工事共同企業体	-	改良工事	1,958	随意契約 (その他)	-	-	本工事は、前工事に引き続き、仮設工の変位計測および地下水流動保全等を常時行いながら、掘削、支保工、躯体コンクリート打設を行うものである。前工事のボックスカルバートおよび擁壁構築の大断面土留めの安全管理を含めた施工と併せて、躯体構築に必要な各種計測機器等を用いた仮設工の変位計測や地下水水位並びに地下水流動状況の常時監視による施工が施工者固有の施工ノウハウであることから、当該システムにより安全かつ確実に施工できる者は、現地の状況を熟知した前工事の施工者のみである。また、躯体構築に必要な仮設工や各種計測機器等は前工事にて設置済みであり、前工事の施工者が施工を行った場合、工期の確保、経費の増大の抑制も見込める等有利である。
4	B	株式会社竹中土木 東京本店	4010601030580	改良工事	1,843	一般競争契約 (総合評価)	12	91.9%	-
5	B	岩田地崎建設株式会社 東京支店	8430001001789	改良工事	1,570	一般競争契約 (総合評価)	12	92.6%	-
6	B	株式会社横河NSエンジニアリング	1050001021106	橋梁上部工事	1,096	一般競争契約 (総合評価)	19	91%	-
7	B	株式会社熊谷組	6090001011981	改良工事	1,071	一般競争契約 (総合評価)	18	91.2%	-
8	B	川田建設株式会社 東京支店	7011501001074	橋梁上部工事	965	一般競争契約 (総合評価)	4	90.9%	-
9	B	東鉄工業株式会社 千葉支店	6011101014147	橋梁下部工事	896	一般競争契約 (総合評価)	2	92.9%	-
10	B	日東エンジニアリング株式会社	1030001006414	改良工事	800	一般競争契約 (総合評価)	8	97.5%	-

令和4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 (直轄・無電柱化推進)			担当部局庁	道路局		作成責任者			
事業開始年度	昭和61年度	事業終了 (予定) 年度	終了予定なし	担当課室	国道・技術課		課長 長谷川 朋弘			
会計区分	一般会計									
根拠法令 (具体的な条項も記載)	電線共同溝の整備等に関する特別措置法、無電柱化の推進に関する法律			関係する計画、通知等	無電柱化推進計画等					
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)	「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」及び「無電柱化の推進に関する法律」に基づき、電線類の地中化等による無電柱化を推進することにより、災害の防止、安全・円滑な交通の確保、良好な景観の形成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、電線管理者等と連携し、地域の実情に応じた多様な手法の活用によりコスト縮減を図りつつ、電線共同溝の整備等により無電柱化を実施。 ・活動実績として、令和3年度までの電線共同溝の整備による無電柱化完了延長は1,677kmとなっており、測定指標である「市街地等の幹線道路の無電柱化率」の向上に寄与。									
実施方法	直接実施、委託・請負									
予算額・執行額 (単位:百万円)	予算の状況		令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度要求			
		当初予算	37,286	37,498	30,775	30,777	40,605			
		補正予算	10,440	6,899	15,340	-	-			
		前年度から繰越し	20,563	30,837	24,470	25,740	-			
		翌年度へ繰越し	▲ 30,837	▲ 24,470	▲ 25,740	-	-			
		予備費等	-	-	-	-	-			
	計	37,452	50,764	44,845	56,517	40,605				
	執行額	36,993	50,761	44,597						
執行率 (%)	99%	100%	99%							
当初予算+補正予算に対する執行額の割合 (%)	78%	114%	97%							
令和4・5年度予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	令和4年度当初予算	令和5年度要求	主な増減理由						
	道路環境改善事業費	30,777	40,605	第7期無電柱化推進計画等の整備促進、第8期無電柱化推進計画の目標達成に向けて所要の要望を行っている。「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」、「現下の資材価格の高騰等を踏まえた公共事業等の実施に必要な経費」については、予算編成過程で検討する。						
	計	30,777	40,605							
活動内容 (アクティビティ)	「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」及び「無電柱化の推進に関する法律」に基づき、電線類の地中化等による無電柱化を推進することにより、災害の防止、安全・円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図る。									
活動目標及び活動実績 (アウトプット)	活動目標	活動指標		単位	令和元年度	令和2年度	令和3年度	4年度活動見込	5年度活動見込	
	電線共同溝の整備による無電柱化	電線共同溝の整備による無電柱化完了延長	活動実績	km	1,624	1,665	1,677	-	-	
			当初見込み	km	1,609	1,640	1,700	1,706	1,706	
単位当たりコスト	算出根拠			単位	令和元年度	令和2年度	令和3年度	4年度活動見込		
	各年度実施箇所における全体事業費(X)÷全体事業延長(Y)			単位当たりコスト	億円/km	8	8	8	9	
	※上記コストは、地域条件等により変動する			計算式	X/Y	4,488億円/584km	4,789億円/599km	4,826億円/602km	6,252億円/733km	
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	令和元年度	令和2年度	令和3年度	中間目標年度	目標最終年度	
			成果実績	%	38	40	41	-	-	
			目標値	%	-	-	-	-	52	
			達成度	%	73.1	76.9	-	-	-	
	令和7年度までに電柱倒壊リスクがある市街地等の緊急輸送道路の無電柱化着手率を52%まで引き上げる	電柱倒壊リスクがある市街地等の緊急輸送道路の無電柱化着手率								

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4年6月)			
政策評価、新経済・財政再生計画との関係	政策	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現			
	政策評価	5 快適な道路環境等を創造する		政策評価書 URL	https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_tk_000037.html
	施策			該当箇所	P8(全体版)
	生計画改革工程表 2021	取組事項	分野: - (新経済・財政再生計画改革工程表 2021) URL: 該当箇所		
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
必要投入	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。			○	災害の防止、安全・円滑な交通の確保、良好な景観の形成等に寄与。
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。			○	災害の防止、安全・円滑な交通の確保、良好な景観の形成等に寄与する事業であり、国が実施することが必要。
	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。			○	災害の防止、安全・円滑な交通の確保、良好な景観の形成等に寄与する事業として必要かつ優先度が高い。
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。			○	入札・契約手続きの透明性・競争性の確保に努めており、支出先は競争入札等により選定している。競争性のない随意契約となった案件は、支障移転や借地料等であり、その契約の相手方は一者に限定されるものである。
	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。			○	負担関係は法令に基づいており、妥当である。
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。			○	現地の条件に合わせ経済的な設計、施工を行っている。
	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。			○	実施内容に応じて地方整備局等へ適切に配分している。
	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。			○	事業目的に即した仕様に基づき適正に執行している。
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)			-	-
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。			○	地域の実情に応じたコスト削減が可能な手法を活用し、事業を実施している。
	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。			○	整備実績は着実に進んでいる。
	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。			○	地域の実情に応じたコスト削減が可能な手法を活用し、事業を実施している。
関連事業	活動実績は見込みに見合ったものであるか。			○	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。			○	整備された施設は、事業の目的にあった機能を発揮している。
	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)			-	
	事業番号		事業名		
点検・改善結果	点検結果	災害の防止、安全・円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図るため、路線特性や地域状況等から整備する箇所を選定し、電線管理者等の関係機関と連携を行い、事業を実施している。			
	改善の方向性	事業の実施にあたっては、電線管理者や地方公共団体等の関係機関と緊密な調整・協議を行うとともに、地域の実情に応じたコスト削減が可能な手法を活用し、効率的な無電柱化の推進を図る。			
外部有識者の所見					
-					

行政事業レビュー推進チームの所見

一 部
の
業
内
容
改
善

新たな無電柱化推進計画を踏まえ、更なる低コスト化を促進するとともに、関係事業者や地方公共団体等と円滑な連携・調整を図り、事業の効率性・実効性の向上に努めるべき。

所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況

執
行
善
等
改

事業の実施にあたっては、無電柱化推進計画に基づき、地域の実情に応じたコスト縮減が可能な手法の活用を推進するとともに、関係事業者や地方公共団体等との円滑な連携・調整により、事業の効率性・実行性の向上を図る。

備考

・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。
・支出先上位リストの中には、令和2年度以前に入札等を行ったものが含まれる。

【平成25年行政事業レビュー(公開プロセス)】シート番号30道路事業(直轄・無電柱化推進)

(公開プロセスの結論)事業全体の抜本的な改善

(とりまとめコメント)景観、防災、安全等の事業の目的に応じて、便益、優先度を客観的に示しつつ、事業を実施すべき。特に防災目的については、国の関与を強めるべき。占用料のメリハリをつけるなど、予算以外についても防災についてインセンティブを与える方法を検討すべき。

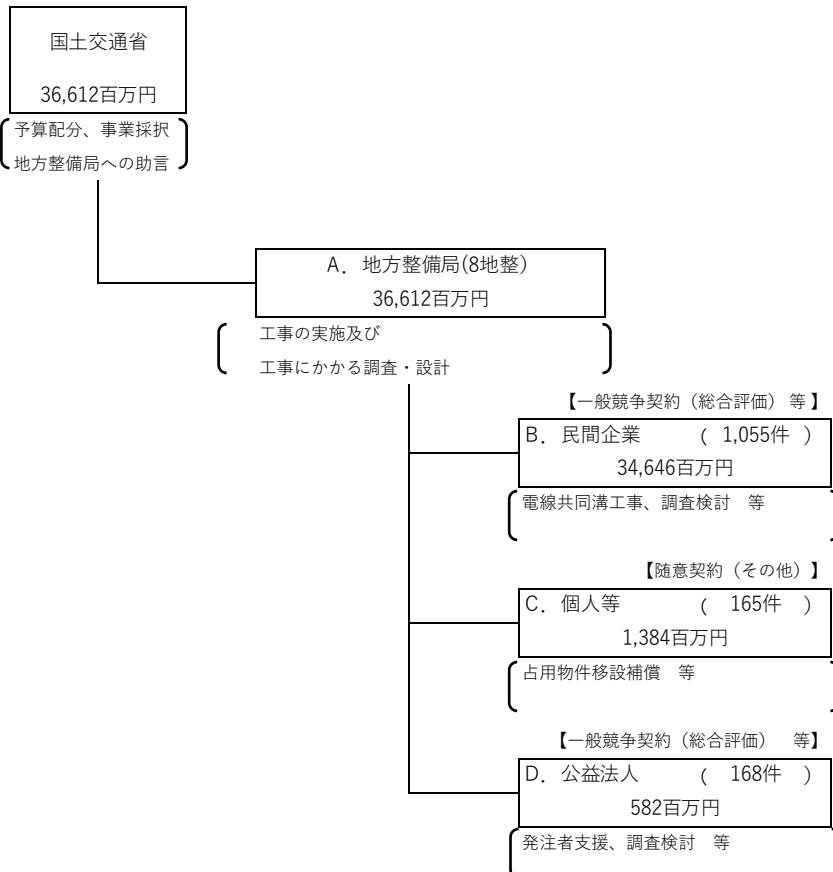
関連する過去のレビューシートの事業番号

平成23年度	198			
平成24年度	212			
平成25年度	30			
平成26年度	030-2			
平成27年度	30			
平成28年度	39			
平成29年度	38			
平成30年度	39			
令和元年度	国土交通省 - 0036			
令和2年度	国土交通省 0037			
令和3年度	2021 国交 0037			

※令和3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。

<金額は契約額ベース>

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.関東地方整備局			B.大有建設株式会社 東京支店		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	直轄事業費	工事の実施及び工事にかかる調査・設計	12,277	工事費	電線共同溝工事	962
	計		12,277	計		962
	C.個人(イ)			D.一般財団法人経済調査会		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)	
用地費及補償費	占有物件移設補償	100	測量設計費	無電柱化に関する検討業務	67	
計		100	計		67	

※B～Dについては、最も支出額が大きい整備局に係るものを代表的に記載。
 ※Aには電気代等の諸雑費関係は含んでいない。

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	関東地方整備局	-	工事の実施及び工事にか かる調査・設計	12,277		-	--	
2	九州地方整備局	-	工事の実施及び工事にか かる調査・設計	5,963		-	--	
3	近畿地方整備局	-	工事の実施及び工事にか かる調査・設計	3,969		-	--	
4	東北地方整備局	-	工事の実施及び工事にか かる調査・設計	3,869		-	--	
5	中国地方整備局	-	工事の実施及び工事にか かる調査・設計	2,903		-	--	
6	四国地方整備局	-	工事の実施及び工事にか かる調査・設計	2,694		-	--	
7	中部地方整備局	-	工事の実施及び工事にか かる調査・設計	2,614		-	--	
8	北陸地方整備局	-	工事の実施及び工事にか かる調査・設計	2,323		-	--	

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	大有建設株式会社 東京支店	4180001037565	電線共同溝工事	962	一般競争契約 (総合評価)	15	90.8%	-
2	株式会社竹中道路 東京本店	9010601029783	路面復旧工事	866	一般競争契約 (総合評価)	2	98.8%	-
3	大林道路株式会社 関東支店	4010601028815	電線共同溝工事	604	一般競争契約 (総合評価)	12	90.1%	-
4	世紀東急工業株式 会社 東京支店	1010401015438	路面復旧工事	545	指名競争契約 (総合評価)	11	90.2%	-
5	株式会社早野組	9090001001749	路面復旧工事	517	一般競争契約 (総合評価)	7	90.9%	-
6	日歴道路株式会社	7010001025591	電線共同溝工事	513	一般競争契約 (総合評価)	3	96.6%	-
7	戸田道路株式会社	6010001052042	電線共同溝工事	457	一般競争契約 (総合評価)	6	90.2%	-
8	株式会社関電工	9010401006818	電線共同溝工事	274	一般競争契約 (総合評価)	7	91.6%	-
9	東亜道路工業株式 会社 関東支社	7010401020201	電線共同溝工事	269	一般競争契約 (総合評価)	8	90.2%	-
10	株式会社NIPPO 関東第一支店	9010001034987	電線共同溝工事	240	一般競争契約 (総合評価)	5	90.2%	-

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	個人(イ)	-	占用物件移設補償	100	随意契約 (その他)	-	-	-
2	個人(ロ)	-	占用物件移設補償	51	随意契約 (その他)	-	-	-
3	個人(ハ)	-	占用物件移設補償	44	随意契約 (その他)	-	-	-
4	個人(ニ)	-	占用物件移設補償	32	随意契約 (その他)	-	-	-
5	個人(ホ)	-	占用物件移設補償	26	随意契約 (その他)	-	-	-
6	個人(ヘ)	-	占用物件移設補償	24	随意契約 (その他)	-	-	-
7	個人(ト)	-	占用物件移設補償	21	随意契約 (その他)	-	-	-
8	個人(チ)	-	占用物件移設補償	18	随意契約 (その他)	-	-	-
9	個人(リ)	-	占用物件移設補償	15	随意契約 (その他)	-	-	-
10	個人(ヌ)	-	占用物件移設補償	13	随意契約 (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	一般財団法人経済 調査会	1010005002667	資材価格調査等	67	一般競争契約 (総合評価)	6	94%	-
2	一般財団法人建設 物価調査会	6010005018675	工事費調査等	11	一般競争契約 (総合評価)	4	94.4%	-
3	一般財団法人日本 デジタル道路地図協 会	2010005018910	データベース更新	4	随意契約 (その他)	1	98%	-
4	令和3年度無電柱化 の低コスト化手法に 関する検討業務 日 本みち研究所・セント ラルコンサルタン ト設計共同体	-	無電柱化の低コスト手法検 討	4	随意契約 (企画競争)	3	100%	-
5	一般社団法人日本 建設機械施工協会	6010405010463	施工合理化調査等	3	随意契約 (その他)	1	100%	-
6	一般財団法人日本 建設情報総合セン ター	4010405010556	システム管理	2	一般競争契約 (総合評価)	1	100%	-
7	一般財団法人国土 技術研究センター	4010405000185	調査業務等	2	随意契約 (その他)	3	100%	-

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	B	株式会社NIP PO 関東第一支店	9010001034987	電線共同溝工事	397	一般競争契約 (総合評価)	4	90.9%	-
2	B	株式会社早野組	9090001001749	電線共同溝工事	360	指名競争契約 (総合評価)	5	93.4%	-
3	B	株式会社NIP PO 群馬統括事業所	9010001034987	電線共同溝工事	247	指名競争契約 (総合評価)	4	90.4%	-
4	B	日瀝道路株式会社	7010001025591	電線共同溝工事	243	指名競争契約 (総合評価)	4	99.1%	-
5	B	世紀東急工業株式会社 横浜支店	1010401015438	電線共同溝工事	225	一般競争契約 (総合評価)	5	89.8%	-
6	B	株式会社竹中 道路 東京支店	9010601029783	電線共同溝工事	216	一般競争契約 (総合評価)	5	91.1%	-
7	B	株式会社大森 工務所	2090001009583	電線共同溝工事	178	指名競争契約 (総合評価)	4	91.6%	-
8	B	世紀東急工業株式会社 東京支店	1010401015438	電線共同溝工事	167	指名競争契約 (総合評価)	3	89.8%	-
9	B	沖昌エンジニアリング株式会社	5011501009391	工事監督支援業務	45	一般競争契約 (総合評価)	10	80%	-
10	B	ホクト・エンジニアリング株式会社	6011801011848	工事監督支援業務	28	一般競争契約 (総合評価)	3	80%	-

令和4年度行政事業レビューシート (国土交通省)

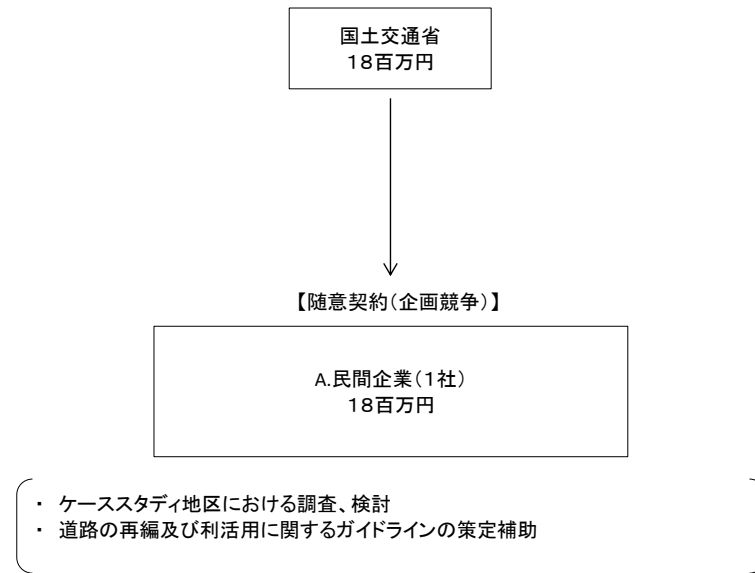
事業名	「人中心の道路空間」の構築に関する調査検討業務			担当部局庁	道路局	作成責任者			
事業開始年度	令和2年度	事業終了(予定)年度	令和4年度	担当課室	環境安全・防災課	課長 高松 諭			
会計区分	一般会計								
根拠法令 (具体的な条項も記載)				関係する計画、通知等	成長戦略フォローアップ(令和3年6月18日)				
主要政策・施策				主要経費	その他の事項経費				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	社会・経済情勢の変化や新技術の登場に伴い、道路空間に対するニーズは通行機能に加え、「賑わい」「安全」「新たなモビリティへの対応」など人中心に関するニーズが高まっている。 本業務は、道路を車中心から人中心の空間へ再構築していく「多様なニーズに応える道路空間」のあり方を検討することで、道路空間の更なる有効活用を図るものである。								
事業概要 (5行程度以内。別添可)	人中心の多様なニーズへ対応するため、地域内の各道路の機能分担、場所や時間帯に応じた柔軟な道路の使い分けにより、道路空間を最大限に活用する必要がある。 本事業は、道路を車中心から人中心の空間へ再構築していく「多様なニーズに応える道路空間」のあり方やその構築に向けた新たな基準や制度設計等について調査検討するものである。								
実施方法	委託・請負								
予算額・執行額 (単位:百万円)			令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度要求		
	予算 の 状 況	当初予算	-	13	18	15	0		
		補正予算	-	-	-	-	-		
		前年度から繰越し	-	-	-	-	-		
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-	-		
		予備費等	-	-	-	-	-		
		計	0	13	18	15	0		
	執行額		0	13	18				
	執行率 (%)		-	100%	100%				
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合 (%)		-	100%	100%				
令和4・5年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目		令和4年度当初予算	令和5年度要求	主な増減理由				
	道路環境等対策調査費		15	0					
	計		15	0					
活動内容 (アクティビティ)	・道路の構築・再編を担当する道路管理者や建設コンサルタント等向けに、多様なニーズに応えるための検討内容や手順だけでなく、有用な個別施策等、既存ガイドライン等に未記載の施策や制度について、適用の際のメリットや留意点等を取りまとめたガイドラインを作成する ・多様化する道路へのニーズに対して、道路空間の柔軟な利活用等により対応している事例を収集し、他の道路管理者が参考とできる事例集を作成する								
活動目標及び活動実績 (アウトプット)	活動目標	活動指標		単位	令和元年度	令和2年度	令和3年度	4年度活動見込	5年度活動見込
	・「多様なニーズに応える道路ガイドライン」の作成(令和3年度) ・「(仮称)多様なニーズに応える道路の事例集」の作成(令和4年度)	・多様なニーズに応える道路ガイドラインの作成数 ・多様なニーズに応える道路の事例集の作成数	活動実績	式	-	-	1	-	-
			当初見込み	式	-	-	-	1	-
単位当たりコスト	算出根拠			単位	令和元年度	令和2年度	令和3年度	4年度活動見込	
				単位当たりコスト	-	-	-	-	
				計算式	/	-	-	-	

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	令和元年度	令和2年度	令和3年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 5 年度
	人中心に関する新たなニーズに対応した、道路空間の更なる活用を図る「多様なニーズに応える道路空間」構築のため、令和5年度に全国10地区で検討に着手する。	「多様なニーズに応える道路ガイドライン」に基づき、多様なニーズに応える道路空間の構築を検討した件数		成果実績 目標値 達成度	- - %	- - -	- - -	- - -
根拠として用いた統計・データ名(出典)	-							
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	
政策評価、 新経済・ 財政再生計画 との関係	政策	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現		政策評価書 URL	https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_tk_000037.html			
	施策	5 快適な道路環境等を創造する		該当箇所	P8(全体版)			
	取組事項	分野:	-					
	新経済・財政再生計画改革工程表 2021	(新経済・財政再生計画改革工程表 2021) URL:						
		該当箇所						
事業所管部局による点検・改善								
国 必 要 投 入 の 内 容	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。			○	快適な道路環境等の創造に寄与する。			
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。			○	法令改正に関連した国の制度を検討するため			
事 業 の 効 率 性	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。			○	快適な道路環境等の創造に寄与する事業として必要かつ優先度が高い。			
	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。			○	入札・契約手続きの透明性・競争性の確保に努めており、支出先は企画競争により選定			
	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。			-	-			
	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。			○	事業目的に即した仕様に基づき適正に執行している。				
事 業 の 有 効 性	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。			○	目標達成に向け着実に進展しており、成果実績は概ね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。			-	-				
活動実績は見込みに見合ったものであるか。			○	概ね見込み通りとなっている。				
整備された施設や成果物は十分に活用されているか。			○	成果物は施策検討のために十分活用されている。				
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)			-				
	事業番号		事業名					

点検・改善結果	点検結果	当該予算の執行は国土交通省で実施し、すべての支出先を把握可能。		
	改善の方向性	引き続き、より効果的な「多様なニーズに応える道路空間」のあり方を検討する。		
外部有識者の所見				
-				
行政事業レビュー推進チームの所見				
終了予定	本調査により作成したガイドラインや事例集について積極的な周知・普及を図り、各道路管理者による道路空間の有効活用に向けた取り組みの促進に努められたい。			
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況				
予定通り終了	本調査により作成したガイドラインについては、令和4年3月末に、各地方公共団体及び地方整備局等宛に通達し、周知したところ。また、同ガイドラインにも記載した歩行者利便増進道路制度では、令和4年6月末時点で81路線が指定され、取組の普及が進んでいる。引き続き、「多様なニーズに応える道路空間」構築のため、様々な場面を通じて、本事業で作成したガイドラインや事例集の積極的な周知・普及を図り、各道路管理者による道路空間の有効活用に向けた取組を促進していく。			
備考				
-				
関連する過去のレビューシートの事業番号				
平成23年度	-			
平成24年度	-			
平成25年度	-			
平成26年度	-			
平成27年度	-			
平成28年度	-			
平成29年度	-			
平成30年度	-			
令和元年度	国土交通省 - 新32 - 0004			
令和2年度	国土交通省 新02 0005			
令和3年度	2021 国交 20 0039			

※令和3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.日本みち研究所・セントラルコンサルタント 共同提案体			B.		
費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)
委託費	<ul style="list-style-type: none"> ・ ケーススタディ地区における調査、検討 ・ 道路の再編及び利活用に関するガイドラインの策定補助 ・ 多様なニーズへ対応するための道路の実現に向けた新たな基準・制度の検討 	18			
計		18	計		0

令和4年度行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速的普及促進事業			担当部局庁	自動車局	作成責任者						
事業開始年度	平成23年度	事業終了(予定)年度	終了予定なし	担当課室	技術・環境政策課	課長 久保田 秀暢						
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	2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略(令和3年6月18日成長戦略会議決定) エネルギー基本計画(令和3年10月22日閣議決定) 交通政策基本計画(令和3年5月28日閣議決定) 地球温暖化対策計画(令和3年10月22日閣議決定)							
主要政策・施策	観光立国、地球温暖化対策			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)	地域の計画と連携し、環境に優しい自動車の集中的導入や、買い換えを図る事業を実施する自動車運送事業者等に対して補助を行うことで、次世代自動車の普及を促進する。											
事業概要 (5行程度以内。別添可)	地域の計画と連携して、環境に優しい自動車の集中的導入や、買い替えの促進を図る事業を対象として支援を実施。車両価格低減及び普及率向上の実現により、段階的に補助額を低減など。 <補助率> 本体価格の1/3(電気バス、プラグインハイブリッドバス、燃料電池タクシー、超小型モビリティ等) 本体価格の1/4(電気トラック・タクシー等) 本体価格の1/5(プラグインハイブリッドタクシー) 通常車両価格との差額の1/3(ハイブリッドトラック・バス、天然ガストラック・バス)											
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	令和元年度	530	令和2年度	512	令和3年度	474	令和4年度	392	令和5年度要求	1,201
		補正予算	-	-	-	-	1,042	-	-	-	-	-
		前年度から繰越し	-	-	-	-	-	63	-	778	-	-
		翌年度へ繰越し	-	-	-	▲ 63	-	▲ 778	-	-	-	-
		予備費等	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		計	530	449	801	1,170	1,201	-	-			
	執行額	475	433	659	-	-	-	-				
	執行率(%)	90%	96%	82%	-	-	-	-				
当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	90%	85%	43%	-	-	-	-					
令和4・5年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	令和4年度当初予算	令和5年度要求	主な増減理由								
	自動車環境総合改善対策費補助金	384	1,194	重要政策推進枠:1,194								
	道路環境等対策調査費	7	6	カーボンニュートラルの推進により、メーカー、運送事業者からの問い合わせが多くなり、申請数の大幅な増加が見込まれるため。								
	職員旅費	0.6	0.6									
	委員等旅費	0.2	0.2									
	諸謝金	0.2	0.2									
計	392	1,201										
活動内容 (アクティビティ)	地域の計画と連携し、環境に優しい自動車の集中的導入や、買い換えを図る事業を実施する自動車運送事業者等に対して補助を実施											
活動目標及び活動実績 (アウトプット)	活動目標	活動指標		単位	令和元年度	令和2年度	令和3年度	4年度活動見込	5年度活動見込			
	カーボンニュートラルを促進する。	補助台数	活動実績	台	1,298	1,102	1,216					
			当初見込み	台	946	1,029	1,931	537				
単位当たりコスト	算出根拠			単位	令和元年度	令和2年度	令和3年度	4年度活動見込				
	単位当たりコスト=当該年度内車両導入執行額(X)÷当該年度内補助台数(Y)			単位当たりコスト	百万円/台	0.4	0.4	0.5				
				計算式	X/Y	520/1298	433/1102	659/1216	1170/537			

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	令和元年度	令和2年度	令和3年度	中間目標		目標最終年度		
							12年度	年度	-	年度	
事業用自動車における新車販売台数に占める電気・ハイブリッド・CNG等自動車の台数を、2030年度までに33%とする。	事業用自動車における新車販売台数に占める次世代自動車の台数の割合	成果実績	%	1.4	2.1	1.6	1.6	-	-		
			目標値	%	21	21	33	33	-		
			達成度	%	6.8	10	4.8	4.8	-		
根拠として用いた統計・データ名(出典)	「次世代自動車戦略2010」(平成22年4月12日 経済産業省) http://www.meti.go.jp/policy/automobile/evphv/material/pdf/last_report.pdf 第3章 全体戦略 アクションプラン①中 表:2020~2030年の乗用車車種別普及目標(政府目標) 電気自動車・プラグインハイブリッド車:20~30% 燃料電池自動車:~3%										
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	令和元年度	令和2年度	令和3年度	中間目標		目標最終年度		
							3年度	年度	-	年度	
事業用自動車の同一カテゴリに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。	事業用自動車に対応した車種ラインナップ(事業用自動車の同一カテゴリに開発メーカーが参入した社数)※バス(路線、貸切、コミバス等)の平均値	成果実績	社	0.4	0.4	0.6	0.6	-	-		
			目標値	社	2	2	2	2	-		
			達成度	%	20	20	30	30	-		
根拠として用いた統計・データ名(出典)	行政改革推進会議(第15回)(平成27年1月26日開催) https://www.kantei.go.jp/jp/singi/gskaigi/dai15/gjisidai.html 資料1-2 P37 平成27年度政府予算案閣議決定時までに決定・実施した内容 (2)② 事業用自動車に対応した車種ラインナップ及び価格低減状況の目標値をそれぞれ、事業用自動車の同一カテゴリに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。										
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	単位	令和元年度	令和2年度	令和3年度	中間目標		目標最終年度		
							3年度	年度	-	年度	
事業用自動車の同一カテゴリに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。	価格低減状況の目標値(ベース車との価格差)※バス(路線、貸切、コミバス等)の平均値	成果実績	倍	3.2	1.4	1.5	1.5	-	-		
			目標値	倍	1.5	1.5	1.5	1.5	-		
			達成度	%	46.9	107.1	100	100	-		
根拠として用いた統計・データ名(出典)	行政改革推進会議(第15回)(平成27年1月26日開催) https://www.kantei.go.jp/jp/singi/gskaigi/dai15/gjisidai.html 資料1-2 P37 平成27年度政府予算案閣議決定時までに決定・実施した内容 (2)② 事業用自動車に対応した車種ラインナップ及び価格低減状況の目標値をそれぞれ、事業用自動車の同一カテゴリに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。										
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	単位	令和元年度	令和2年度	令和3年度	中間目標		目標最終年度		
							3年度	年度	-	年度	
事業用自動車保有車両数に占める次世代自動車数を3%とする。	事業用自動車保有車両数に占める次世代自動車数	成果実績	%	1.6	1.7	1.6	1.6	-	-		
			目標値	%	3	3	3	3	-		
			達成度	%	52	56.7	52	52	-		
根拠として用いた統計・データ名(出典)	行政改革推進会議(第15回)(平成27年1月26日開催) https://www.kantei.go.jp/jp/singi/gskaigi/dai15/gjisidai.html 資料1-2 P37 平成27年度政府予算案閣議決定時までに決定・実施した内容 (1)② 事業用自動車保有車両数に占める次世代自動車数を3%とする。										
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	令和元年度	令和2年度	令和3年度	中間目標		目標最終年度	
								12年度	年度	-	年度
目標・指標	令和12年度にCO2を1t削減するのに必要な補助金額を591円まで引き下げる。	1tあたりのCO2削減コスト	成果実績	円/t-CO2	2,666	2,944	4,031	-	-		
				目標値	円/t-CO2	591	591	591	591	-	
				達成度	%	-	-	-	-	-	
地球温暖化対策関係	算出方法	-	直接効果	成果実績	令和元年度	令和2年度	令和3年度	中間目標		目標最終年度	
								12年度	年度	-	年度
補助金支出総額を、補助対象車両が削減できるCO2総排出量で除する。	-	-	直接効果	成果実績	円/t-CO2	2,666	2,944	4,031	-	-	
					目標値	円/t-CO2	591	591	591	591	-
					達成度	%	-	-	-	-	-
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	<input checked="" type="checkbox"/>		
政策評価、新経済・財政再生計画との関係	政策評価	政策	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現								
		施策	政策評価書 URL	https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_tk_000037.html							
	取組事項	分野:	-								
		(新経済・財政再生計画改革工程表 2021) URL:	-								
該当箇所		-									

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。	○	電気自動車等の普及は地域交通分野の低公害化等に資する取組である。			
		地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	地球温暖化対策、大気環境の保全に資する事業は、国が実施すべき事業である。			
		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。	○	本事業を通じて成功事例の創出や国民理解の醸成を図ることにより、電気自動車等の更なる普及が期待できる。			
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。	-				
		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。	○	補助対象事業者にも経費の一部(補助額を除いた残額)を負担させており、妥当な負担関係にある。			
		単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	次世代自動車と通常車両との差額の一部について補助しているものであり、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。	-				
		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。	○	外部有識者により評価を行った上で、他の地域や事業者による導入を誘発・促進するような先駆的取組を行う事業者等に交付を行っている。			
		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)	○	資材の入手難による繰越であり、予算で定められた繰越事由に該当している。				
	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。	○	電気自動車の開発状況を見極めつつ、導入効果が高いと考えられる車両に重点化した補助を実施していく。				
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。	○	本事業の補助対象である事業用自動車における電気自動車の普及状況を踏まえた目標及び実績となっている。			
		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。	○	補助事業実施にあたっては、直接、間接という手段があるが、当事業は直接補助であるため、間接に比べ事業費分低コストで実施できている。			
		活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	補助事業を実施したことにより、目標値まで届いていないが、CO2削減については十分な活動実績が得られた。			
		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)	○	次世代自動車の導入に向けて切れ目の無い支援を行うため、経済産業省は自家用乗用車、国土交通省は営業用トラック(中型・小型)及び営業用バス・タクシー(自家用有償を含む)、環境省は各省の既存事業でこれまで支援がなされていない部分を補助対象とする枠組みを構築する。			
		事業番号	事業名				
	2022	経産	21			0250	クリーンエネルギー自動車導入促進補助金
	2022	経産	21			0251	クリーンエネルギー自動車・インフラ導入促進補助金
	2022	環境	21	0046	環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業		
点検・改善結果	点検結果	令和3年までのKPI結果を踏まえ、予算の弾力的な執行及び補助率の変更について検討を行う必要がある。また、運送事業者のニーズや自動車メーカー等による次世代自動車開発の動向等を踏まえ、より効果的なKPIの設定等について検討し設定する必要がある。					
	改善の方向性	引き続き、地域の計画と連携してCO2排出削減に向けた環境に優しい自動車の集中的導入や次世代自動車の普及促進するための取組みについて、効率的かつ効果的に必要最低限の支援としつつ、予算の適正な執行に努め、より効果的なKPI設定するための検討を行う。					
外部有識者の所見							
行政事業レビュー推進チームの所見							
一部の改善内容	自治体や運送事業者のニーズやコロナの影響等について、ヒアリング・調査を行って効果的な施策に見直すとともに、自動車メーカー等による次世代自動車開発の動向等をヒアリング等により把握し、より効果的なKPIの設定等について適切に見直すべき。						
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況							
執行等改善	自治体や運送事業者のニーズやコロナの影響等について、ヒアリング・調査を行って効果的な施策に見直すとともに、自動車メーカー等による次世代自動車開発の動向等をヒアリング等により把握し、適切なKPIの設定に努める。						

備考

【平成26年度秋の行政事業レビューにおける指摘事項】

より一層事業の効果・効率を向上させるため、成果の検証が可能な成果指標をそれぞれ設定すべきである。

【対応状況】

●定量的な成果目標の策定に当たっては、日本再興戦略の目標値の元となっている次世代自動車戦略2010の2020年度時点の新車販売台数に占める割合の目標値から、各事業の対象となる自動車の目標値に相当する値を抽出し、事業用自動車についても同様の割合を達成することの目標(長期の目標)及び短期の目標をそれぞれ設定した。

●このほか、地域の導入状況を定性的な成果指標として設定した。

【平成28年度公開プロセスとりまとめ結果】

「事業内容の一部改善」

・次世代自動車を普及させるため、例えば、防災計画に位置づけるなど、他の政策目的との更なる連携を図るべき。

・第二段階においても、低炭素街づくり計画や地域交通網形成計画等地域の計画に位置づけられているものを優先的に採択するなど効果的に実施するべき。

・最終的にはCO2の削減効果という共通の目標に収れんしていくものであり、両事業をより効率的に運用するため、その合理性について十分に検討した上で、両段階の補助を一体的に運用し、シームレス(中間段階も含む)にすることなどを検討するべき。

【対応状況】

●地域の計画と連携して、環境負荷低減に配慮した交通ネットワークを形成する取組をシームレスに支援するため、環境対応車普及促進対策事業と統合し、車両の普及状況等に応じ補助率を設定した。

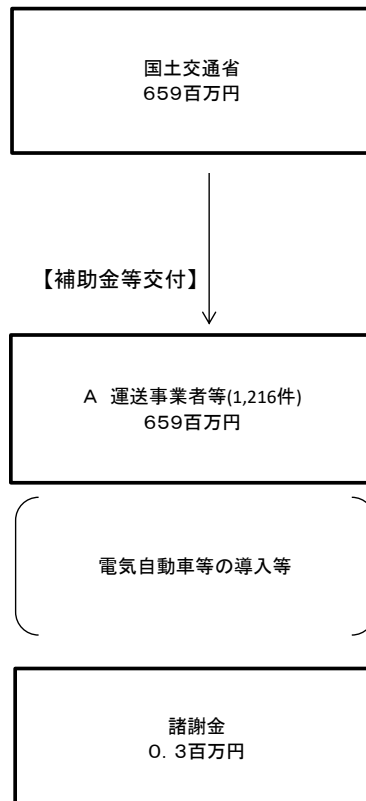
●予算の実行においても、他の政策目的との連携が図れるよう、地域防災業務計画、低炭素街づくり計画や地域交通網形成計画など地域の計画に位置づけられている案件について優先的に採択することとした。

関連する過去のレビューシートの事業番号

平成23年度	—			
平成24年度	285			
平成25年度	36			
平成26年度	34			
平成27年度	35			
平成28年度	44			
平成29年度	43			
平成30年度	43			
令和元年度	国土交通省 -	0039		
令和2年度	国土交通省	0041		
令和3年度	2021	国交 20	0041	

※令和3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)



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	成果実績	単位	令和元年度	令和2年度	令和3年度	中間目標	目標最終年度
								3年度	-年度
	事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。	事業ニーズに対応した車種ラインナップ(事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが参入した社数) ※トラック(大型、中型、小型等)の平均値	成果実績	社	0.2	0.2	0.1	0.1	-
			目標値	社	2	2	2	2	-
			達成度	%	10	10	5	5	-
根拠として用いた統計・データ名(出典)	行政改革推進会議(第15回)(平成27年1月26日開催) https://www.kantei.go.jp/jp/singi/gskaigi/dai15/gjisidai.html 資料1-2 P37 平成27年度政府予算案閣議決定時までに決定・実施した内容 (2)② 事業ニーズに対応した車種ラインナップ及び価格低減状況の目標値をそれぞれ、事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。								
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	成果実績	単位	令和元年度	令和2年度	令和3年度	中間目標	目標最終年度
								3年度	-年度
	事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。	事業ニーズに対応した車種ラインナップ(事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが参入した社数) ※タクシー(一般、バン、FC等)の平均値	成果実績	社	0.8	0.8	1.1	1.1	-
			目標値	社	2	2	2	2	-
			達成度	%	40	40	55	55	-
根拠として用いた統計・データ名(出典)	行政改革推進会議(第15回)(平成27年1月26日開催) https://www.kantei.go.jp/jp/singi/gskaigi/dai15/gjisidai.html 資料1-2 P37 平成27年度政府予算案閣議決定時までに決定・実施した内容 (2)② 事業ニーズに対応した車種ラインナップ及び価格低減状況の目標値をそれぞれ、事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。								
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	成果実績	単位	令和元年度	令和2年度	令和3年度	中間目標	目標最終年度
								3年度	-年度
	事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。	価格低減状況の目標値(ベース車との価格差) ※トラック(大型、中型、小型等)の平均値	成果実績	倍	1.8	1.9	1.9	1.9	-
			目標値	倍	1.5	1.5	1.5	1.5	-
			達成度	%	83.3	78.9	78.9	78.9	-
根拠として用いた統計・データ名(出典)	行政改革推進会議(第15回)(平成27年1月26日開催) https://www.kantei.go.jp/jp/singi/gskaigi/dai15/gjisidai.html 資料1-2 P37 平成27年度政府予算案閣議決定時までに決定・実施した内容 (2)② 事業ニーズに対応した車種ラインナップ及び価格低減状況の目標値をそれぞれ、事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。								
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	成果実績	単位	令和元年度	令和2年度	令和3年度	中間目標	目標最終年度
								3年度	-年度
	事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。	価格低減状況の目標値(ベース車との価格差) ※タクシー(一般、バン、FC等)の平均値	成果実績	倍	1.9	1.7	1.6	1.6	-
			目標値	倍	1.5	1.5	1.5	1.5	-
			達成度	%	78.9	88.2	93.8	93.8	-
根拠として用いた統計・データ名(出典)	行政改革推進会議(第15回)(平成27年1月26日開催) https://www.kantei.go.jp/jp/singi/gskaigi/dai15/gjisidai.html 資料1-2 P37 平成27年度政府予算案閣議決定時までに決定・実施した内容 (2)② 事業ニーズに対応した車種ラインナップ及び価格低減状況の目標値をそれぞれ、事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。								

令和4年度行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	産学官連携による高効率次世代大型車両開発促進事業			担当部局庁	自動車局	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	車両基準・国際課	課長 猪股 博之				
会計区分	自動車安全特別会計自動車検査登録勘定									
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	地球温暖化対策			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)	環境性能を格段に向上させた次世代大型車の開発・実用化を促進する。									
事業概要(5行程度以内。別添可)	先進環境技術を搭載した次世代大型車の開発・実用化の促進に資するため、高効率次世代ディーゼルエンジン、実走行時の燃費向上・排出ガス対策等について、自動車メーカー等と連携して、シミュレーション評価や実機試験等を実施し、必要な技術基準等の整備を図る。									
実施方法	委託・請負									
予算額・執行額(単位:百万円)			令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度要求			
	予算の状況	当初予算	277	285	305	398	593			
		補正予算	-	-	-	-	-			
		前年度から繰越し	-	-	6	-	-			
		翌年度へ繰越し	-	▲6	-	-	-			
		予備費等	-	-	-	-	-			
		計	277	279	311	398	593			
	執行額		275	273	297					
	執行率(%)		99%	98%	95%					
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)		99%	96%	97%					
令和4・5年度予算内訳(単位:百万円)	歳出予算目	令和4年度当初予算	令和5年度要求	主な増減理由						
	自動車検査基準策定調査等委託費	397	592	令和4年度に水素燃料電池自動車の重量車燃料消費率試験法の精緻化、カーボンニュートラルに資するe-fuel使用時の実車両への影響調査、走行中ワイヤレス給電に関する車両要件の構築という新たな取組みを追加しているところであるが、2年目となる令和5年度は、実証試験等を予定していることから増額となったもの。						
	委員等旅費	0.3	0.3							
	諸謝金	0.3	0.2							
	職員旅費	0.3	0.2							
	庁費	0.1	0.1							
	計	398	593							
活動内容(アクティビティ)	当該事業は、先進環境技術を搭載した次世代大型車の開発・実用化の促進に資するため、高効率次世代ディーゼルエンジン、実走行時の燃費向上・排出ガス対策等について、自動車メーカー、大学等と連携して、シミュレーション評価や実機試験等を実施し、必要な技術基準等の整備を図る。									
活動目標及び活動実績(アウトプット)	活動目標	活動指標		単位	令和元年度	令和2年度	令和3年度	4年度活動見込	5年度活動見込	
	2030年までに乗用車新車販売に占める次世代自動車の割合を5割から7割とする。	開発対象車種等の数	活動実績	種	3	3	3	-	-	
			当初見込み	種	3	3	3	3	3	
単位当たりコスト	算出根拠			単位	令和元年度	令和2年度	令和3年度	4年度活動見込		
	次世代自動車の普及については、自動車の技術開発、規制、原油価格等の社会情勢、各種補助金・税制等の普及支援制度等と相まって進むものであり、本事業の対象となる車両又は技術が開発・実用化されたことのみをもって普及が進むのではない。また、新たな車両又は技術については、その普及までには一定の時間がかかるため、単年度ごとに成果を切り分けて、コストを算出することは適当ではない。			単位当たりコスト						
				計算式	/					
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	令和元年度	令和2年度	令和3年度	中間目標12年度	目標最終年度	
	2030年までに乗用車新車販売に占める次世代自動車の割合を5割から7割とする	乗用車新車販売に占める次世代自動車の割合	成果実績	%	39	41.2	45.8	-	-	
			目標値	%	70	70	70	70	-	
			達成度	%	55.7	58.9	65.4	-	-	

根拠として用いた統計・データ名(出典)		「次世代自動車戦略2010」第3章アクションプラン①、表:2020~2030年の乗用車車種別普及目標(政府目標) https://warp.da.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/1368617/www.meti.go.jp/press/20100412002/20100412002-3.pdf										
横断的な施策に係る成果目標及び成果実績(アウトカム)	目標・指標	定量的な成果目標	成果指標	分類	単位	令和元年度	令和2年度	令和3年度	中間目標 4年度	目標最終年度 -年度		
		令和4年度までに1t-CO2当たりの削減コストを6774円とする。	1t-CO2当たりの削減コスト	削減	成果実績	円/t-CO2	9,937	10,927	-	-		
					目標値	円/t-CO2	6,774	6,774	6,774	-		
					達成度	%	-	-	-	-		
地球温暖化対策関係	算出方法	本事業によって、重電車の燃費が平成27年度比でトラックについては13.4%、バスについては14.3%改善すると仮定した場合のCO2削減の波及効果を予算額で除する。	予算額/CO2削減量(波及効果)	直接効果	成果実績	円/t-CO2	-	-	-	-		
					目標値	円/t-CO2	-	-	-	-		
					達成度	%	-	-	-	-		
政策評価、新経済・再生計画との関係	政策評価	政策	II 良好な生活環境、自然環境の形成、パリアフリー社会の実現									
		施策	5 快適な道路環境等を創造する	政策評価書URL	https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_tk_000037.html							
	再生計画改革工程表2021	取組事項	分野:	-	該当箇所	P8(全体版)						
		(新経済・財政再生計画改革工程表2021) URL:	該当箇所									
事業所管部局による点検・改善												
事業の必要性	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。					○	2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すにあたり、我が国のCO2排出の約2割を占める運輸部門におけるCO2排出量削減を行うには、国の関与が不可欠。				
		地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。					○	自動車の技術基準等の整備等に資する事業であり、公平中立性が求められることから、国が実施すべき事業である。				
		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。					○	本事業を通じて次世代大型車の更なる普及が期待できる。				
	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。					○	一般競争入札により、支出先の選定を行っている。また、競争性を高めるため、入札参加資格を緩和する等の措置を行っている。				
		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。					○	本事業は、自動車の技術基準等の整備等に資する実施内容のみを予算から執行することとしており、妥当である。				
		単位当たりコスト等の水準は妥当か。					-					
		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。					○	中核的研究機関が、自動車の技術基準等の整備に向けた検討を自ら実施すると共に、民間事業者の知見を活用した方が効率的に実施出来る部分を判断し、必要に応じて再委託を行った上で、自動車の技術基準等の整備に係る業務が確実に実施されるよう、事業全体の取りまとめを行うこととしている。				
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。					○	本事業においては、自動車の技術基準等の整備等に資する実施内容のみを予算から執行することとしており、真に必要なものに限定されている。						
事業の有効性	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。					○	実施内容について外部有識者の意見を取り入れることを通じて、真に必要なものに限定して取り組む等、コスト削減や効率化に向けた工夫を行っている。					
	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。					○	本事業は、自動車メーカー等の協力を得る等、実効性の高い進め方で実施している。また、電気バス導入等に係るガイドライン等に、本事業の成果は活用されている。					
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。					○	中核的研究機関が技術基準等を検討する上で、民間事業者の知見を活用した方が効率的に実施出来る部分を判断し、必要に応じて再委託を行うなど、効率化等に向けた工夫を行っている。					
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。					○	当初の予定通りの開発対象車種等についてガイドライン策定等による実用化促進を進めており、見合ったものとなっている。					
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。					○	ガイドライン策定等によってメーカー等による実用化を促進し、また、ガイドラインやパンフレットについてはホームページ上で公表し積極的に周知を行う等、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)				-
	事業番号		事業名		
点検・改善結果	点検結果	温室効果ガスの低減に向けては、大型車分野における新たな先進環境技術等の開発・実用化が不可欠であり、本事業において開発・実用化された車両及び技術を活用することによって、今後さらなる次世代自動車の普及が進むことが見込まれることから、引き続き、事業を継続し、新たな車両及び技術の開発・実用化・技術基準等の策定を進める必要がある。			
	改善の方向性	環境性能を格段に向上させた次世代大型車の開発・実用化をさらに促進するため、契約手続きにおける競争性の確保等による事業の効率性の向上に引き続き努めていく。			
外部有識者の所見					
<ul style="list-style-type: none"> 活動目標に「2030年までに乗用車新車販売に占める次世代自動車の割合を5割から7割とする。」とあるが、活動指標は「開発対象車種等の数」となっており、どの程度の車種数を達成すれば5割を達成するか関係性が不明確であり、車種数3で5割を達成するか明確に記載されたい。 事業の特殊性から、1社応札が多数生じているが、事後的な原価計算モニタリングを行うなど、事後統制の手法を検討されてはどうか。 					
行政事業レビュー推進チームの所見					
事業内容の改善	<ul style="list-style-type: none"> 活動目標及び成果目標として「2030年までに乗用車新車販売に占める次世代自動車の割合を5割から7割とする。」とあるが、2021年6月に『2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略』において、電動化目標として、商用車(8t超)と商用車(8t以下)の目標設定がされたことから、当該戦略を踏まえて、本事業の成果目標及び成果指標の見直しを検討されたい。 事業の特殊性はあるが、契約手続きにおける競争性の確保等による事業の効率性の向上のため、契約に当たり契約ランクの拡大を図る等の改善を図られたい。 				
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況					
年度内に改善	<ul style="list-style-type: none"> 本事業の活動指標の「開発対象車種等の数」の「3種」とは、大型車両の電動化、燃焼の高効率化及び空力性能の向上という3つの柱を意味している。これらの技術開発・実用化の促進、それらの取組を通じた技術基準等の整備により、開発対象技術を採用した車両は増加していくことが見込まれる。 2021年6月にグリーン成長戦略において設定された商用車の電動化目標に従い、活動目標及び成果目標について見直すことを検討することとした。 令和4年度については、契約ランクの拡大を図った。なお、同年度の落札者数と落札率は改善しているところである。 				
備考					
関連する過去のレビューシートの事業番号					
平成23年度	278				
平成24年度	286				
平成25年度	37				
平成26年度	35				
平成27年度	37				
平成28年度	46				
平成29年度	44				
平成30年度	0044				
令和元年度	国土交通省	-	0040		
令和2年度	国土交通省		0042		
令和3年度	2021	国交	20	0042	

※令和3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。

国土交通本省
297百万円

事業の企画・立案、進捗管理・指導

【一般競争契約(最低価格)】

A.独立行政法人自動車技術総合機構
交通安全環境研究所
271百万円

次世代大型車に関する最新の国内外動向を含めた情報を踏まえつつ、技術開発・試作・検証等、自動車の技術基準等の整備に向けた検討を実施すると共に、中核的研究機関として、民間事業者の知見を活用した方が効率的に実施出来る部分を判断し、必要に応じて再委託を行った上で、自動車の技術基準等の整備に係る業務が確実に実施されるよう、事業全体の取りまとめを行う。

【一般競争契約(最低価格)】

C.アーサー・ディ・リトル・ジャパン株式会社
20百万円

大型車の長期的な低炭素化・脱炭素化に関する、技術的諸課題等について調査・整理を行う。

【一般競争契約(最低価格)】

D.社会システム株式会社
6百万円

電気自動車の普及促進に向けた地域の活用事例の調査を行う。

【一般競争契約(最低価格)】

B. 民間事業者等(10団体)
186百万円

技術基準等を検討するために必要な資料として、エンジンのエネルギー収支等について各種の評価試験等を実施して基礎データを収集し、その成果を中核的研究機関に集約する。

資金の流れ
(資金の受け取り先が何をや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.独立行政法人自動車技術総合機構 交通安全環境研究所			B.日野自動車株式会社		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
事業費	試験研究費等	264.1	再委託費	調査費用等	99.9
諸経費	一般管理費	6.9			
計		271	計		99.9
C.アーサー・ディ・リトル・ジャパン株式会社			D.社会システム株式会社		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
事業費	調査・分析費等	18	事業費	雑役務費	6
諸経費	一般管理費等	2			
計		20	計		6

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	独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所	1011105001930	次世代大型車の新技術を活用した車両開発等に関する事業	271	一般競争契約 (最低価格)	1	99.9%	-

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	日野自動車株式会社	8013401000626	大型車に適用するための高効率化技術開発及び性能評価	99.9	一般競争契約 (最低価格)	1	100%	-
2	株式会社新エシシー	1050001015677	大型ディーゼル機関において画期的熱効率向上を実現するための冷却損失低減技術に関する調査	48	一般競争契約 (最低価格)	1	99.9%	-
3	国立大学法人北海道大学	6430005004014	過渡反応・吸着・拡散・固体尿素の挙動解析に基づくSCR触媒システムの高機能化	4.8	一般競争契約 (最低価格)	1	94.7%	-
4	学校法人大阪産業大学	3122005001586	重量車の空力性能改善に関する調査	5	一般競争契約 (最低価格)	1	100%	-
5	国立大学法人茨城大学	5050005001769	理論化学・物理に基づくすす生成機構の解明及びモデル化	5	一般競争契約 (最低価格)	1	99%	-
6	国立大学法人北海道大学	6430005004014	ディーゼルエンジンの壁面熱伝達に及ぼす燃焼スケールの影響解明とその知見に基づく高熱効率燃焼法に関する調査	5	一般競争契約 (最低価格)	1	99%	-
7	国立大学法人岡山大学	2260005002575	ガスエンジンにおけるノッキング発生メカニズムの解明とその知見に基づく高熱効率燃焼法に関する調査	5	一般競争契約 (最低価格)	1	99%	-
8	国立大学法人茨城大学	5050005001769	次世代燃料使用時の硬質デポジット生成に寄与する含酸素・含窒素多環芳香族の生成過程に関する研究	4.3	一般競争契約 (最低価格)	1	85.3%	-
9	学校法人早稲田大学	5011105000953	還元剤濃度の能動的制御による尿素SCR触媒システムの浄化性能向上の調査の調査	4	一般競争契約 (最低価格)	1	99%	-
10	国立大学法人横浜国立大学	6020005004971	重量車のパワートレイン改良による電費向上効果の検討	5	一般競争契約 (最低価格)	1	99%	-

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	アーサー・ディ・リトル・ジャパン株式会社	1010401000530	大型車の長期的な低炭素化・脱炭素化に関する、技術的諸課題等についての調査	20	一般競争契約 (最低価格)	1	99%	-

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	社会システム株式会社	1013201015327	電気自動車の普及促進のための活用事例調査	6	一般競争契約 (最低価格)	1	100%	-

令和4年度行政事業レビューシート (国土交通省)

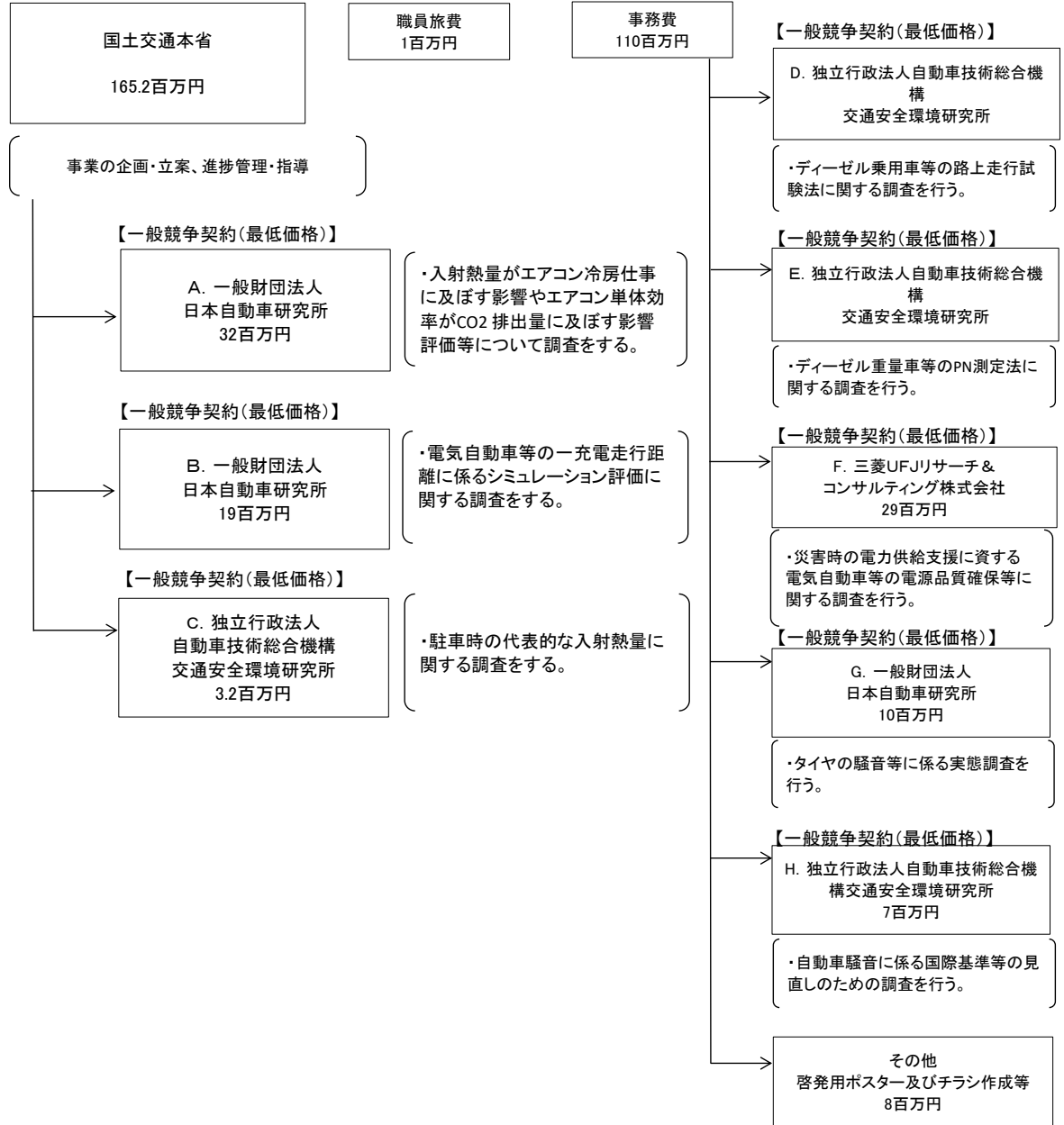
事業名	車両の環境対策			担当部局庁	自動車局	作成責任者						
事業開始年度	平成17年度	事業終了 (予定) 年度	終了予定なし	担当課室	車両基準・国際課 技術・環境政策課	課長 猪股 博之 課長 久保田 秀暢						
会計区分	一般会計、自動車安全特別会計自動車検査登録勘定											
根拠法令 (具体的な 条項も記載)				関係する 計画、通知等								
主要政策・施策	地球温暖化対策			主要経費	その他の事項経費							
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度 以内)	大気環境保全及び地球温暖化防止の推進のため、自動車の排ガス・燃費基準の策定等に関連した測定・評価手法の確立・改善を継続的に実施し、環境省が定める大気汚染防止法に基づく自動車排ガス量の許容限度等の規制政策を適切に施行することで大気環境基準の達成等を目指す。											
事業概要 (5行程度以 内。別添可)	自動車の排ガス・燃費の測定・評価手法については、道路運送車両法に基づく道路運送車両の保安基準及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等にて、その技術的要件を定めている。これらについては、諸外国の環境規制の動向を踏まえつつ、国際基準調和や自動車の新技術・新機構に対応するため、適時、適切に策定・見直しを行う必要があることから、新たな試験方法や試験機器等を用いた排ガス等の実測データや技術的知見を収集する事業である。											
実施方法	委託・請負											
予算額・ 執行額 (単位:百万円)	予算 の状 況	当初予算	令和元年度	205	令和2年度	172	令和3年度	180	令和4年度	203	令和5年度要求	327
		補正予算	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		前年度から繰越し	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		予備費等	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	計	205	172	180	203	327						
	執行額	197	145	165								
	執行率 (%)	96%	84%	92%								
	当初予算+補正予算に対する 執行額の割合 (%)	96%	84%	92%								
令和4・5年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	令和4年度当初予算	令和5年度要求	主な増減理由								
	庁費(特会)	106	142	野心的な燃費・排ガス基準の策定による自動車燃費・排ガス性能の向上や基準の国際調和等に取り組んできたところ、国際的に議論が可能な客観的なCO2排出量評価手法の構築等も含めた次世代自動車の普及促進に係る対策を着実に実施するため。								
	自動車検査基準策定調査等委託費(特会)	96	133									
	職員旅費(特会)	0.7	2.6									
	諸謝金(特会)	0.2	0.1									
	委員等旅費(特会)	0.1	0.1									
	道路環境等対策調査費(一般会計)	0	50									
計	203	327										
活動内容 (アクティビ ティ)	大気環境保全及び地球温暖化防止の推進のため、自動車の排ガス・燃費基準の策定等に関連した測定・評価手法の確立・改善を継続的に実施し、環境省が定める大気汚染防止法に基づく自動車排ガス量の許容限度等の規制政策を適切に施行することで大気環境基準の達成等を目指すための情報収集・検討を行うための調査を行う。											
活動目標及び 活動実績 (アウトプット)	活動目標	活動指標		単位	令和元年度	令和2年度	令和3年度	4年度 活動見込	5年度 活動見込			
	令和5年度までに、対策地域(自排局)における二酸化窒素(NO2)、浮遊状粒子状物質(SPM)及び微小粒子状物質(PM2.5)に係る大気環境基準を達成する。	自動車の環境基準等の追加、見直しを行うための情報収集・検討を行う調査件数	活動実績	件	12	12	12					
			当初見込み	件	10	11	10	10	10			
単位当たり コスト	算出根拠			単位	令和元年度	令和2年度	令和3年度	4年度活動見込				
	関係予算執行額 百万円 ÷ 件 = 百万円			単位当たり コスト	百万円/件	16.4	12.1	13.8	20.3			
				計算式	197/12	145/12	165/12	203/10				
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	令和元年度	令和2年度	令和3年度	中間目標 5年度	目標最終年度 -年度			
	令和5年度までに、対策地域(自排局)における二酸化窒素(NO2)に係る大気環境基準(1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であることを達成する。	二酸化窒素に係る監視測定局における環境基準達成率(NOx・PM法対策地域内自動車排出ガス測定局)	成果実績	%	100	100	-	-	-			
			目標値	%	100	100	-	100	-			
			達成度	%	100	100	-	-	-			
根拠として用いた 統計・データ名 (出典)	令和2年度大気汚染の状況(環境省HP: https://www.env.go.jp/air/osen/jokyo_r1_1/post_97.html)											

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	令和元年度	令和2年度	令和3年度	中間目標 5年度	目標最終年度 -年度	
	令和5年度までに、対策地域(自排局)における浮遊状粒子状物質(SPM)に係る大気環境基準(1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m ³ 以下であること)を達成する。	浮遊粒子状物質に係る監視測定局における環境基準達成率(NO _x ・PM法対策地域内自動車排出ガス測定局)		成果実績	%	100	100	-	-
		目標値	%	100	100	-	100	-	
		達成度	%	100	100	-	-	-	
根拠として用いた統計・データ名(出典)	令和2年度大気汚染の状況(環境省HP: https://www.env.go.jp/air/osen/jokyo_r1_1/post_97.html)								
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	令和元年度	令和2年度	令和3年度	中間目標 5年度	目標最終年度 -年度	
	令和5年度までに、対策地域(自排局)におけるPM2.5に係る大気環境基準(1年平均値が15μg/m ³ 以下であり、かつ、1日平均値が35μg/m ³ 以下であること。)を達成する。	PM2.5に係る監視測定局における環境基準達成率(NO _x ・PM法対策地域内自動車排出ガス測定局)		成果実績	%	98.3	98.3	-	-
		目標値	%	100	100	-	100	-	
		達成度	%	98.3	98.3	-	-	-	
根拠として用いた統計・データ名(出典)	令和2年度大気汚染の状況(環境省HP: https://www.env.go.jp/air/osen/jokyo_r1_1/post_97.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	令和元年度	令和2年度	令和3年度	中間目標 5年度	目標最終年度 -年度
	令和5年度までに1t-CO ₂ 当たりの削減コストを7,541円とする。	1t-CO ₂ 当たりの削減コスト			成果実績	円/t-CO ₂	7,768	9,172	-
		目標値	円/t-CO ₂	7,541	7,541	-	7,541	-	
		達成度	%	97.1	82.2	-	-	-	
地球温暖化対策関係	算出方法	予算額/CO ₂ 削減量(波及効果)	直うち、 直接効果	成果実績	円/t-CO ₂	-	-	-	-
				目標値	円/t-CO ₂	-	-	-	-
				達成度	%	-	-	-	-
政策評価、新経済・再生計画との関係	政策	II 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現							
	政策評価			政策評価書URL	https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_tk_000037.html				
	施策	5 快適な道路環境等を創造する		該当箇所	P8(全体版)				
	新経済・再生計画	分野:	-						
	取組事項	(新経済・財政再生計画改革工程表 2021) URL:							
		該当箇所							
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 事 業	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。				○	法令に基づく規制を確実に運用していくための事業であり、社会的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。				○	自動車の環境対策に必要な測定・評価手法等の策定については国が実施すべき事業である。			
	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。				○	本事業を通じ更なる環境改善が期待できる。			
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。				○	一般競争入札により、支出先の選定を行っているが、応札者は自動車若しくは自動車部品の製作者等以外で、かつ、自動車の安全・環境性能を評価するための設備、能力及び知見を有する者である必要があり、これらの条件を満たす者がごく少数に限定されるため、結果、一者応札となった。			
	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。				○	自動車ユーザー等からの検査・登録手数料等を財源としたものであり、汚染者負担となっている。			
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。				-				
	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。				○	事業の一部を第三者に履行させる場合、当該第三者は自動車若しくは自動車部品の製作者等以外であることとしている。			
	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。				○	事業目的を仕様書において明確にし、当該目的に即した用途で実施している。			
	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。				○	効率化の観点から、事業の一部を第三者に履行させることを可能としている。				

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。	○	成果物は自動車の環境対策に必要な測定・評価手法の策定等に活用している。
	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。	○	複数の研究機関と調査内容についての定期的な意見交換を実施し、低コストで効果の高い手段を選択している。
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	当初予定していた事業内容を実施している。
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	成果物は自動車の環境対策に必要な測定・評価手法の策定等に活用している。
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)	-	
	事業番号	事業名	
点検・改善結果	点検結果	事業の実施に際して、必要性・優先度を精査して事業の見直しを行い、経費の削減を図った。	
	改善の方向性	経費削減の結果、追加調査を実施することができた。	
外部有識者の所見			
行政事業レビュー推進チームの所見			
一部改善の内容	本事業の目的である地球温暖化防止について、現在のアウトカムの一つである1t-CO2当たりの削減コストの達成率は、徐々に改善傾向ではあるものの未だ未達成であるため、今後とも着実に事業を推進すべき。		
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況			
改善年度を内検に	1t-CO2当たりの削減コストの達成率が未だ未達成であることを踏まえ、燃費改善に繋がるよう、より効果的な事業実施に努める。		
備考			
<p>公開プロセス対象事業 令和3年度 レビューシート番号:045 事業名:車両の環境対策 結果:事業内容の一部改善 取りまとめコメント: ・本事業の実施内容を踏まえ、適切な効果測定が可能な成果目標及び成果指標を設定すること。 ・本事業の予算額のうち大きな割合を占める事務費について、資金の流れを行政事業レビューシートに明記すること。 ・事業者選定において競争性を確保する取り組みに合わせて、価格の妥当性を確認する取り組みを検討すべき。 ・事業者に省エネルギー基準を厳守させる制度を検討すべき。</p> <p>対応状況: ・社会的ニーズを踏まえた成果目標、成果指標を設定する必要があるものの、ニーズは流動的であるため、現時点において見極めることが困難。 今後の動向に注視しつつ、成果目標及び成果指標として何が適切となるか、引き続き検討を行う。 ・行政事業レビューシートに資金の流れを明記。 ・受注可能と思われる事業者から、より積極的に参考見積もりを取得し、事業者の入札機会の拡大を図る。 ・関係省庁と連携しつつ、適切に対応していく。</p>			
関連する過去のレビューシートの事業番号			
平成23年度	282		
平成24年度	290		
平成25年度	38		
平成26年度	36		
平成27年度	38		
平成28年度	47		
平成29年度	65		
平成30年度	0045		
令和元年度	国土交通省 - 0041		
令和2年度	国土交通省 0043		
令和3年度	2021 国交 20 0043		

※令和3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・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.一般財団法人日本自動車研究所			B.一般財団法人日本自動車研究所		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	事業費	研究設備等費等	19.4	事業費	研究設備等費等	9.9
	事業費	人件費	7.3	事業費	人件費	6.1
	諸経費	一般管理費等	5.3	諸経費	一般管理費等	3
	計		32	計		19
	C.独立行政法人自動車技術総合機構 交通安全環境研究所			D.独立行政法人自動車技術総合機構 交通安全環境研究所		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	事業費	研究設備等費等	3	事業費	研究設備等費等	25
	諸経費	一般管理費等	0.2	諸経費	一般管理費等	4
計		3.2	計		29	
E.独立行政法人自動車技術総合機構 交通安全環境研究所			F.三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社			
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)	
事業費	研究設備等費等	24	事業費	研究設備等費等	4.7	
諸経費	一般管理費等	3	事業費	人件費	21	
			諸経費	一般管理費等	3.3	
計		27	計		29	
G.一般財団法人日本自動車研究所			H.独立行政法人自動車技術総合機構 交通安全環境研究所			
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)	
事業費	研究設備等費等	4.7	事業費	研究設備等費等	6.4	
事業費	人件費	3.7	諸経費	一般管理費等	0.6	
諸経費	一般管理費等	1.6				
計		10	計		7	
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	一般財団法人日本自動車研究所	1010405010435	熱線反射・熱線吸収ガラス及び高効率エアコンの実燃費影響評価法について調査	32	一般競争契約 (最低価格)	1	89.1%	—

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	一般財団法人日本自動車研究所	1010405010435	電気自動車等の一充電走行距離に係るシミュレーション評価に関する調査	19	一般競争契約 (最低価格)	1	94.5%	—

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	独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所	1011105001930	熱線反射・熱線吸収ガラス及び高効率エアコンの実燃費影響評価法について調査(駐車時)	3.2	一般競争契約 (最低価格)	1	95.6%	—

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	独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所	1011105001930	ディーゼル乗用車等の路上走行試験法に関する調査	29	一般競争契約 (最低価格)	1	95.6%	—

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	独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所	1011105001930	ディーゼル重量車等のPN測定法に関する調査	27	一般競争契約 (最低価格)	1	88.3%	—

F

	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	三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社	3010401011971	災害時の電力供給支援に資する電気自動車等の電源品質確保等に関する調査	29	一般競争契約 (最低価格)	1	96.8%	—

G

	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	一般財団法人日本自動車研究所	1010405010435	タイヤの騒音等に係る実態調査	10	一般競争契約 (最低価格)	1	87.6%	—

H

	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	独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所	1011105001930	自動車騒音に係る国際基準等の見直しのための調査	7	一般競争契約 (最低価格)	1	88.8%	—

令和4年度行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	中小トラック運送事業者向けテールゲートリフター等導入支援事業			担当部局庁	自動車局	作成責任者			
事業開始年度	令和3年度	事業終了(予定)年度	令和4年度	担当課室	貨物課	課長 日野 祥英			
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	成長戦略フォローアップ(令和2年7月17日閣議決定)				
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)	トラック運送業は我が国の経済や人々の暮らしを支える重要な産業であるが、長時間労働が深刻化しており、働き方改革が喫緊の課題となっている。また、トラック運送事業者の約99%が中小事業者であり、多くの事業者は経営環境の厳しい状況が続いている。そこで、テールゲートリフター等を活用した荷役作業の効率化(荷役時間の短縮・荷役負担の軽減)等を促進することによって、労働生産性の向上・多様な人材の確保を図り、働き方改革を推進する。								
事業概要 (5行程度以内。別添可)	トラック運送業の働き方改革を推進するため、荷役時間の短縮に資する荷役機器(テールゲートリフター等)の導入費用の1/6または1/2を補助する。								
実施方法	補助								
予算額・執行額 (単位:百万円)			令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度要求		
	予算の状況	当初予算	-	-	-	-	-		
		補正予算	100	140	140	-	-		
		前年度から繰越し	-	-	-	140	-		
		翌年度へ繰越し	-	-	▲ 140	-	-		
		予備費等	-	-	-	-	-		
	計		100	140	0	140	0		
	執行額		98	135	-	-	-		
	執行率(%)		98%	96%	-	-	-		
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)		98%	96%	0%	-	-		
令和4・5年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	令和4年度当初予算	令和5年度要求	主な増減理由					
	計	-	-	※百万円未満を四捨五入しているため、予算目と合計とで誤差が生じている。					
活動内容 (アクティビティ)	トラック運送事業者のうち、中小事業者を対象として、荷役作業の効率化資する機器の導入支援を行う。								
活動目標及び活動実績 (アウトプット)	活動目標	活動指標		単位	令和元年度	令和2年度	令和3年度	4年度活動見込	5年度活動見込
	機器導入による荷役作業の効率化	テールゲートリフターの導入台数	活動実績	台	409	494	-	-	-
単位当たりコスト	算出根拠			単位	令和元年度	令和2年度	令和3年度	4年度活動見込	
	X: 執行額(円) / Y: 導入車両台数(台)			単位当たりコスト	円	240,586.8	272,469.6	-	409,356.7
				計算式	X/Y	98400000/409	134600000/494	-	140000000/342
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	令和元年度	令和2年度	令和3年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 4 年度
	テールゲートリフター導入による1運行当たりの荷役時間を合計で428時間削減する	テールゲートリフター導入による1運行当たりの荷役時間の削減時間	成果実績	時間	373	450	-	-	-
			目標値	時間	428	315	-	-	428
			達成度	%	87.1	142.9	-	-	-
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	国土交通省調べ								

政策評価、新経済・財政再生計画との関係	政策評価	政策	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現		
	政策評価	施策	5 快適な道路環境等を創造する	政策評価書 URL	https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_tk_000037.html
				該当箇所	P8(全体版)
	表 2021 新経済・財政再生計画改革工程表	取組事項	分野:	-	-
(新経済・財政再生計画改革工程表 2021) URL:			-	-	
		該当箇所	-	-	

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。	○	トラック運送事業者の多くは中小事業者であり、経営状況は圧迫されている。そのような投資余力の少ない事業者への支援は、我が国の国民生活及び経済活動を支えるトラック事業者においては、必要不可欠である。
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	トラック運送業の働き方改革は喫緊の課題であるため、国が主導して荷役作業の効率化に資する機器の導入支援を全国の事業者に対して実施することが必要である。
	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。	○	働き方改革の実現に向けてトラックドライバーの長時間労働の是正は急務であり、荷役時間の削減に資する機器の補助は必要不可欠である。
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。	-	
	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。	-	
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	-	
	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。	-	
	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)	○	一部補助対象機器に関しては、申請された補助対象事業の内容について、より物流効率化や労働時間の短縮が図られている事業を選考して補助を行うこととしており、その募集方法や選考方法について業界団体等との調整に時間を要したため。	
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)	-	
	事業番号	事業名	
点検・改善結果	点検結果	長時間労働の是正に向けては、荷役作業の効率化(荷役時間の短縮・荷役負担の軽減)が必要不可欠であるが、トラック運送事業者による自助努力だけでは限界があることから、国が主導して支援していく必要がある。	
	改善の方向性	事業実施に際して、実勢価格を踏まえた補助額となるよう、今後も引き続き見直しに努めていく。	

外部有識者の所見

行政事業レビュー推進チームの所見

終了 予定	令和3年度をもって事業終了。今後、同様の事業を実施する場合にも、施策目標等をしっかりと検証し、確実な補助の執行に努め、効果的な事業を遂行するべき。
----------	---

所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況

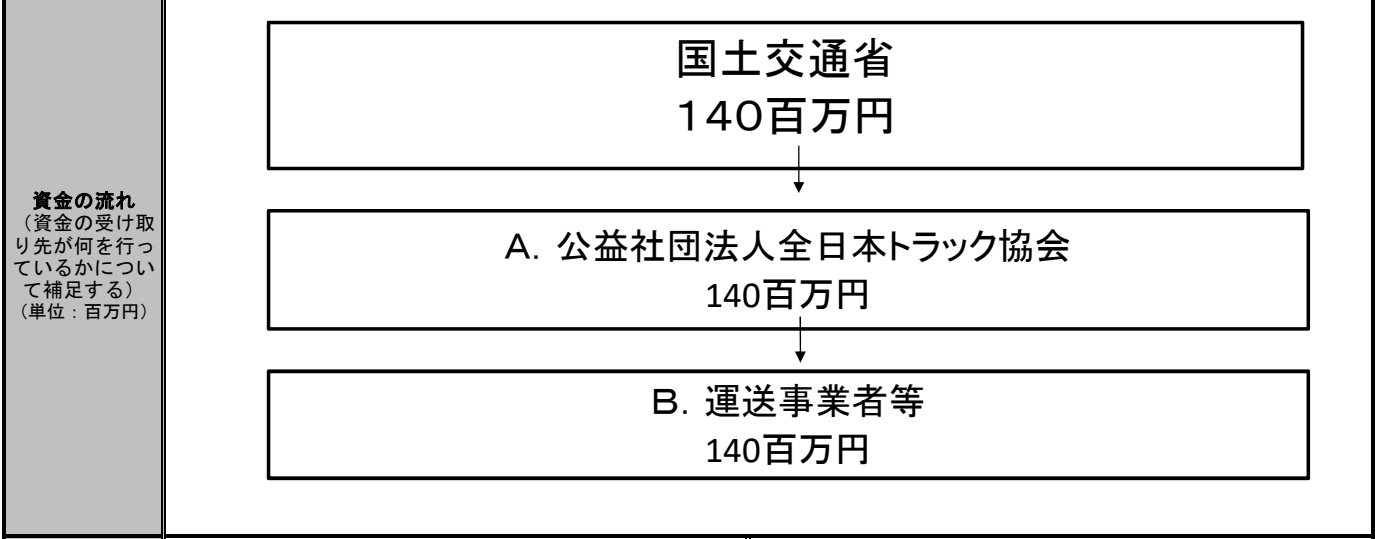
予 定 了 通 り	今後、同様の事業を実施する場合にも、施策目標等をしっかりと検証し、確実な補助の執行に努めて参りたい。
-----------------------	--

備考

関連する過去のレビューシートの事業番号

平成23年度				
平成24年度				
平成25年度				
平成26年度				
平成27年度				
平成28年度				
平成29年度				
平成30年度				
令和元年度				
令和2年度				
令和3年度				

※令和3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。



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.公益社団法人全日本トラック協会			B.運送事業者等		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
補助金	テールゲートリフター等の導入に対する補助金の交付	140	補助金	テールゲートリフター等の導入に対する補助金の交付	140	
計		140	計		140	

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

