

令和4年度第2次補正予算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 角野 浩之	
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)			令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	
	予算 の 状 況	当初予算	6,042	6,607	4,905	4,473	
		補正予算	1,108	1,881	2,830	2,309	
		令和4年度 第2次補正予算				2,309	
		前年度から繰越し	3,627	5,027	7,295	8,879	
		翌年度へ繰越し	▲ 5,027	▲ 7,295	▲ 8,879		
		予備費等					
		計	5,750	6,220	6,151	15,661	
	執行額	5,686	6,164	5,746			
	執行率 (%)	99%	99%	93%			
当初予算+補正予算に対す る執行額の割合 (%)	80%	73%	74%				
令和4年度第2次 補正予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	令和4年度 第2次補正予算	主な増減理由				
	都市鉄道整備事業費補助	2,309					
	計	2,309					

活動内容 (アクティビティ)		公営地下鉄事業者等を対象として、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)に係る費用の一部に対して補助金を交付し支援する。									
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	
		地下高速鉄道の整備を促進する	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	8.6	8.6	8.6			
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		
		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	百万円	316	308	319	824	
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 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(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	-	-	-			
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) <a href="http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000003.html">http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000003.html</a>									
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 7年度	目標最終年度 13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。 ※令和3年度以降は、一日あたりの平均利用者が2千人以上3千人未満でバリアフリー基本構想の生活関連施設に位置付けられた鉄軌道駅を対象へ追加。	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 ※令和3年度以降は、一日あたりの平均利用者が2千人以上3千人未満でバリアフリー基本構想の生活関連施設に位置付けられた鉄軌道駅を対象へ追加。	成果実績	%	97.1	97.1				
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 <a href="http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr7_000003.html">http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr7_000003.html</a> )」									
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 13年度	
		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	-	-	-		
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	-	-	-	1,841,491	3,833,494
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	政策評価書 URL	<a href="https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_tk_000037.html">https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_tk_000037.html</a>						
	新経済・財政再生計画改革工程表 2021	分野:	-	-	該当箇所	P51(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

	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。	○	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。	-				
	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)	-				
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)	○	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。			
	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)	○				
	事業番号		事業名			
	2022	国交	21	0334	00	地域公共交通確保維持改善事業
	2022	国交	21	0235	00	訪日外国人旅行者受入環境整備事業
2022	国交	21	0245	00	公共交通利用環境の革新等(国際観光旅客税財源)	
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。						

備考

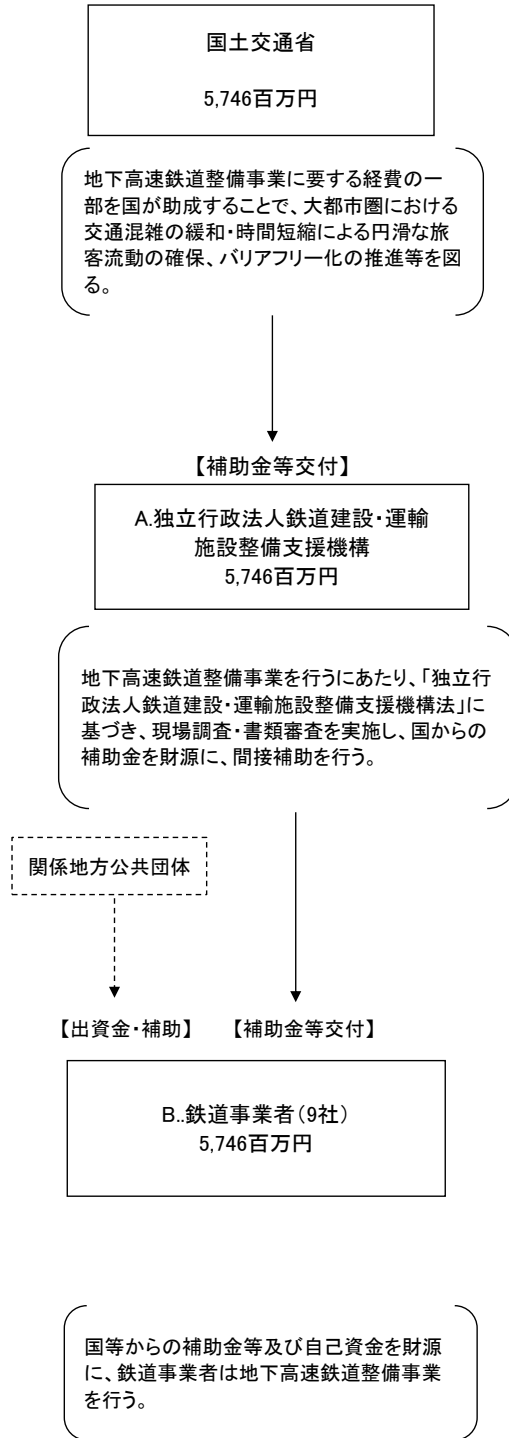
備考					
----	--	--	--	--	--

関連する過去のレビューシートの事業番号

年度	事業番号	事業名
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	
令和元年度	国土交通省 - 0285	
令和2年度	国土交通省 0312	
令和3年度	2021 国交 20 0336	

※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  
 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.福岡市		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	路盤		3,135	路盤		1,487
	開業設備		1,460	開業設備		625
	用地		586	その他		13
	建物		193			
	その他		372			
	計		5,746	計		2,125



令和4年度第2次補正予算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			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	鉄道事業課		課長 田口 芳郎			
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)	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、乗継円滑化及び地域公共交通計画に基づく鉄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、まちづくりと連携した鉄道網・沿線地域の活性化、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】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、鉄道路事業者 【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及び地域公共交通計画事業]補助対象経費の1/3以内 [貨物列車走行対応化工事]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	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	/			
		補正予算	434	483	361	170				
		令和4年度第2次補正予算	-	-	-	417				
		前年度から繰越し	338	294	456	203				
		翌年度へ繰越し	▲294	▲456	▲203					
		予備費等	21	-	-					
		計	499	321	614	790				
	執行額	491	273	518						
	執行率(%)	98%	85%	84%						
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	113%	57%	143%						
令和4年度第2次補正予算内訳(単位:百万円)	歳出予算目	令和4年度第2次補正予算	主な増減理由							
	幹線鉄道等活性化事業費補助	417								
	計	417								
活動内容(アクティビティ)	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ついて、地域公共交通活性化・再生法に基づく地域公共交通計画の枠組みを活用して、地域鉄道の利用促進や地域の活性化を図るべく、鉄道の利便性向上のための施設整備に対して支援を行う。									
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	
	幹線鉄道等活性化事業(地域公共交通計画事業)の実施	幹線鉄道等活性化事業(地域公共交通計画事業)の実施箇所数	活動実績	箇所	8	7	3	-	-	
			当初見込み	箇所	8	7	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		
	執行額/事業実施箇所数			単位当たりコスト	百万円	61	39	172	124	
				計算式	執行額/箇所数	491/8	273/7	518/3	373/3	

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	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 5年度	目標最終年度 -年度
	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数の累計		9	9	-	-	-	
					目標値	9	9	11	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								
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								
	政策評価	26 鉄道網を充実・活性化させる		政策評価書URL	https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_tk_000037.html					
	施策			該当箇所	P51(全体版)					
	表2021 新経済・ 財政再生 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								
<b>事業所管部局による点検・改善</b>										
	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。				○	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。				-					
	費用・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	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)				○	用地取得等、施工に係る調整に不測の日数を要したことによるもの。				
	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。				
	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。				○	一部事業は対象施設を整備中ではあるものの、完了した事業においては整備された施設が供用されるなど、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。				○	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。					
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)				-					
	事業番号		事業名							

**備考**

- ・公開プロセス実施年: 令和元年
- ・レビューシート番号・事業名: 286・幹線鉄道等活性化事業(形成計画事業)
- ・公開プロセスの結果: 事業全体の抜本的な改善
- ・取りまとめコメント:
  - ① 成果目標(アウトカム)について、各路線の個別の状況にも留意しつつ、単に駅の乗降人員だけに着目するのではなく、事業の効果を測定するために多様な指標を検討すべき。
  - ② 地域公共交通の利便性向上という目的を達成するために効果的なものになるよう、例えば利用者数の多い路線については、事業者の収益や利用者数によって、補助率に差をつけたり、採択に当たって優先順位を決めるなど、補助対象者のあり方についても検討すべき。
  - ③ 単なる事業者補助とならないよう、また、地方公共団体の負担感を少しでも減らすよう、まちづくりや地域公共交通網形成計画との連携を強めるべきではないか。
- ・対応状況の概要:
  - ① 成果目標(アウトカム)について、今後、新規採択を行う事業において、事業完了後5年目(事後評価実施年度)における路線全体の利用者数の実績値が、補助事業採択時における計画値以上となっている件数を新たな指標として設定することで、計画どおりもしくは計画以上の事業効果が発現していることを確認。
  - ② 今後、新規採択を行う事業において、事業規模の大きな事業者(JR本州三社等)については、事業内容やまちづくりとの関連性を精査しつつ、他の事業者と補助事業として採択する優先順位を劣後させることや補助率に差を設けるといった運用を実施。
  - ③ 今後、新規採択を行う事業において、地域公共交通網形成計画とまちづくりとの関連性をしっかりと確認。

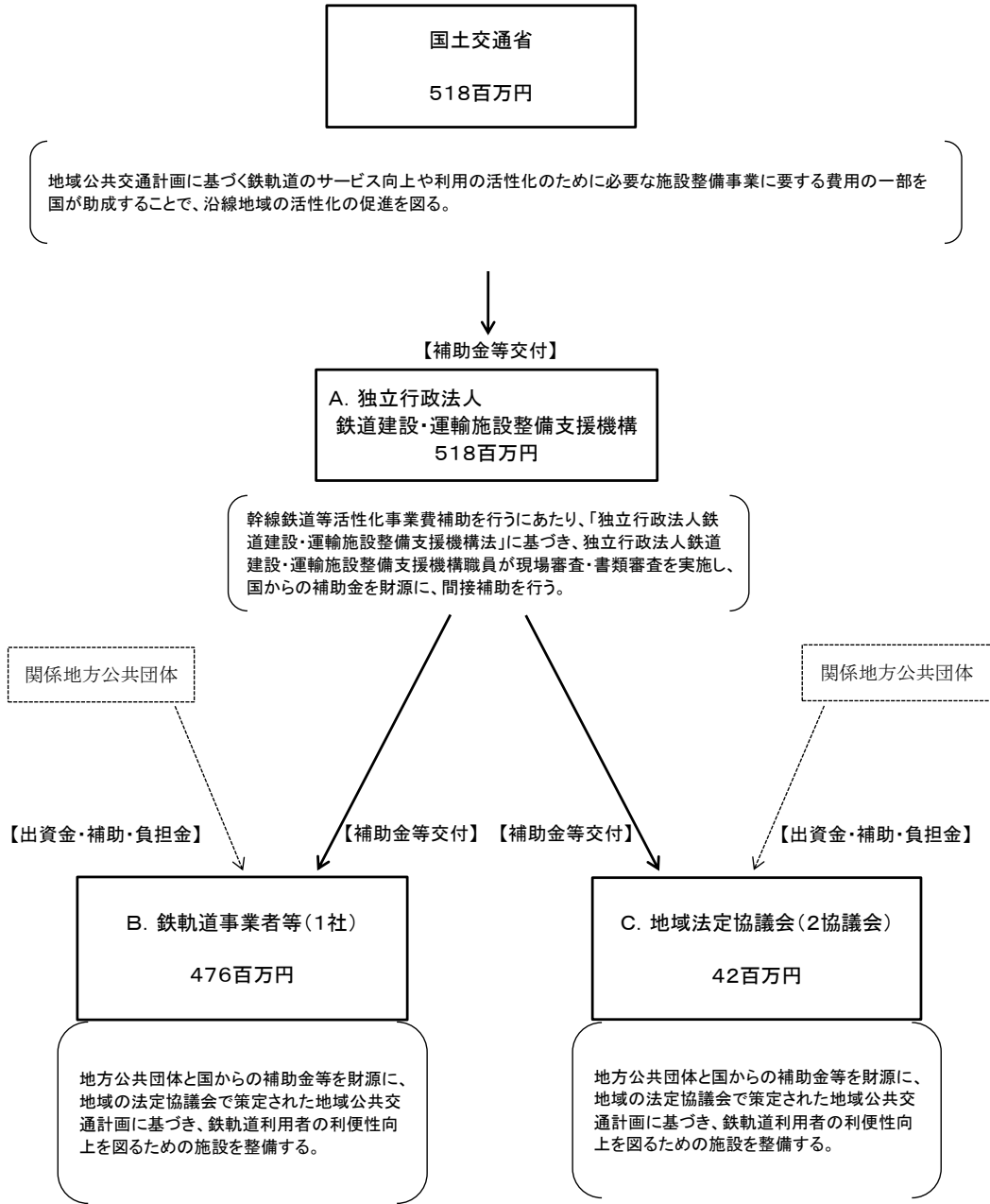
**関連する過去のレビューシートの事業番号**

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			
令和元年度	国土交通省 - 0313			
令和2年度	国土交通省 0313			
令和3年度	2021 国交 20 0337			



※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表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. あいの風とやま鉄道株式会社		
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	71	土木費	土木工事施工費等	42
線路設備費	軌道設備工事施工費等	14	線路設備費	軌道設備工事施工費等	14
開業設備費	電気設備工事施工費等	429	開業設備費	電気設備工事施工費等	416
用地費	用地買収費等	4	用地費	用地買収費等	4
計		518	計		476
C. 白山市地域公共交通協議会			D.		
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	29			
開業設備費	電気設備工事施工費等	13			
計		42	計		0



令和4年度第2次補正予算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		室長 二瓶 朋史		
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、鉄道事業者等が行う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について、その経費の一部を国が補助する。								
実施方法	補助								
予算額・ 執行額 (単位:百万円)	予算 の 状 況		令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度			
		当初予算	2,453	1,757	1,757	2,100			
		補正予算	462	2,000	1,229	153			
		令和4年度 第2次補正予算				153			
		前年度から繰越し	1,504	1,991	3,644	3,142			
		翌年度へ繰越し	▲ 1,991	▲ 3,644	▲ 3,142	-			
		予備費等	-	-	-	-			
		計	2,428	2,104	3,488	5,395			
		執行額	2,203	2,047	2,547				
		執行率(%)	91%	97%	73%				
当初予算+補正予算に対する 執行額の割合(%)	76%	54%	85%						
令和4年度第2次 補正予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	令和4年度 第2次補正予算	主な増減理由						
	鉄道駅総合改善事業費補助	153							
	計	153							
活動内容 (アクティビティ)	鉄軌道事業者を対象として、鉄軌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の整備に対して補助金を交付し支援する。								
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
	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を行い、段差解消された鉄軌道駅を増やす。	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軌道駅総合改善事業を実施した鉄軌道駅の数	活動実績	駅	29	20	28		
			当初見込み	駅	32	23	31	36	
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	
	執行額/箇所数			単位当たり コスト	百万円	76	102	91	149
				計算式	執行額/ 箇所数	2203/29	2047/20	2547/28	5395/36

	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
								7年度	-年度
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	一日あたりの平均利用者数が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。 ※令和3年度以降は、一日あたりの平均利用者数が2千人以上3千人未満でバリアフリー基本構想の生活関連施設に位置付けられた鉄軌道駅を対象へ追加。	一日あたりの平均利用者数が3千人以上の鉄軌道駅の段差解消率 ※令和3年度以降は、一日あたりの平均利用者数が2千人以上3千人未満でバリアフリー基本構想の生活関連施設に位置付けられた鉄軌道駅を対象へ追加。		成果実績	92	95			-
				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 <a href="http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr7_000003.html">http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr7_000003.html</a> )」								
	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
								7年度	-年度
横断的な施策に係る成果目標及び成果実績(アウトカム)	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である。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	%				
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	政策評価書 URL	<a href="https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_tk_000037.html">https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_tk_000037.html</a>					
			該当箇所	P51(全体版)					
	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。	○	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、地方公共団体が協調し補助を行っている。
	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・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。	
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	
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	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		
令和元年度	国土交通省 - 0288		
令和2年度	国土交通省 0315		
令和3年度	2021 国交 20 0339 00		

※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。

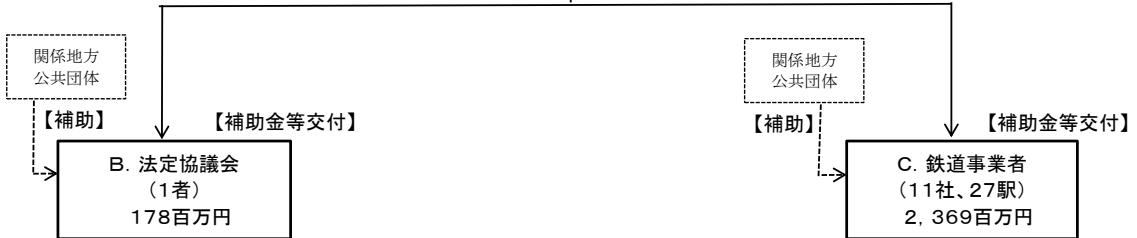
国土交通省  
2,547百万円

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。

【補助金等交付】

A. 独立行政法人鉄道建設・  
運輸施設整備支援機構  
2,547百万円

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。

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.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	1,122	停車場設備費	停車場設備施工費	178
	土木費	土木工事施工費	972			
	電路設備費	電路設備施工費	240			
	附帯工事費	附帯工事施工費	179			
	線路設備費	線路設備施工費	25			
	駅附帯設備費	駅付帯設備工事施工費	9			
	計		2,547	計		178
	C.西日本旅客鉄道株式会社			D.		
	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	191			
	附帯工事費	附帯工事施工費	120			
	電路設備費	電路設備施工費	90			
	土木費	土木工事施工費	80			
	線路設備費	線路設備施工費	8			
	計		489	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	・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	2,547	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	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。	178	補助金等交付	-	--	

