

令和2年度行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	トラック運送業におけるパートナーシップ環境整備事業			担当部局庁	自動車局	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	貨物課	課長 伊地知 英己					
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	トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン トラック運送業における書面化推進ガイドライン						
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)	独占禁止法及び下請法の違法行為の未然防止や燃料サーチャージの導入等を含め、適正取引の推進対策について、広く荷主、元請事業者、貨物自動車運送事業者等が協議していくため、トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議等を中央及びブロック毎に設置する。										
事業概要 (5行程度以 内。別添可)	荷主とトラック運送事業者の間に安全を阻害するような不適正な取引の是正など荷主とトラック運送事業者との間における適正な取引を推進することは、安全確保のためだけでなく、市場環境整備のためにも非常に重要であるため、本省及び各地方運輸局等において荷主やトラック事業者等のトラック輸送関係者による「トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」等を開催し、これら関係者における望ましいパートナーシップの構築を図ることにより、安全協力要請が必要となるような不適正な取引の低減に取り組むこととする。										
実施方法	直接実施										
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	9	8	8	5					
		補正予算	-	-	-	-					
		前年度から繰越し	-	-	-	-					
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-					
		予備費等	-	-	-	-					
	計		9	8	8	5	0				
	執行額		4	4	4						
	執行率 (%)		44%	50%	50%						
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合 (%)		44%	50%	50%						
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						
	自動車運送業市場環境整備推進調査費		4								
	諸謝金		1								
	職員旅費		0.6								
	委員等旅費		0.4								
	その他		▲ 1	0							
	計		5	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 30年度	目標最終年度 3年度
	荷主とトラック運送事業者のパートナーシップの構築を図ることにより、安全協力要請の発出件数を26件以下にすることを目標とする。		貨物自動車運送事業法第64条の荷主勧告のための荷主への安全協力要請の発出件数		成果実績	件	148	96	64	-	-
					目標値	件	26	26	26	26	26
					達成度	%	17.6	27.1	40.6	-	-
根拠として用いた統計・データ名 (出典)											
国土交通省自動車局調べ											
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
	パートナーシップ会議開催回数				活動実績	回	126	84	43	-	-
					当初見込み	回	120	120	120	120	120
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/会議開催回数				単位当たり コスト	円	34,054	51,979	88,481	-	
					計算式	円/回	4,290,849/126	4,366,238/84	3,804,714/43		

政策評価、新経済・財政再生計画との関係	政策	IX 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護											
	施策	35 自動車運送業の市場環境整備を推進する											
	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 5 年度				
		貨物自動車運送事業安全性優良事業所の認定率	実績値	%	28.9	29.6	30.2						
			目標値	%	-	-	-			32			
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係												
	荷主とトラック運送事業者との間における適正な取引を推進することは、安全確保のみならず市場環境整備のためにも非常に重要であるため、上位施策の実績向上に寄与するものである。												
	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。	○	国内物流の6割を占めるトラック業界の適正取引を推進することは、貨物自動車運送事業の健全な発達に寄与するとともに、公共の福祉の増進に繋がるものである。										
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	トラック運送事業者と荷主の間の不適切な取引の是正にあたっては、民間の自助努力のみでは限界がある。										
	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。	○	取引条件の改善については、政府内でも議論が進められており、優先度の高い政策である。										
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	必要最低限の会場借上を行うとともに、価格・立地等精査した上で会場を決定している。										
	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。	-											
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	限られた予算の中で効率的かつ効果的な執行を行っており適切なものとなっている。										
	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。	-											
	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。	○	適正取引の推進対策を協議するための経費にのみ使用されており、費目・用途は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)	○	開催予定の協議会が中止となったことにより、本来支払われるべき支出が行われなかったため										
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。	○	成果目標に向けて着実に実績を挙げていると認められる。										
	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。	○	開催予定の協議会が中止となったものの、適正取引の推進対策等について、ヒアリング等着実な活動がなされている。										
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	議論内容を業界団体を通じて周知する等、生産性向上のための取組に活用されている。										
	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)												

関連事業	所管府省名	事業番号	事業名

点検・改善結果	点検結果	パートナーシップ会議における関係者間での情報交換等を通じた認識の共有だけでなく、トラック運送に関わる関係者の役割・責務の明確化を図り、関係者間の適切な関係を創設していくという観点から、トラック事業における取引環境や労働時間に関する議論のほか、適正な運賃收受、生産性の向上についても議論がなされている。
	改善の方向性	事業の実施に当たり、会議の開催の際には、必要最低限の会場借上を行うとともに、価格・立地等を厳しく精査した上で会場を決定するなど、引き続き効率的かつ効果的な執行に努める。

外部有識者の所見

行政事業レビュー推進チームの所見

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	313	平成23年度	290	平成24年度	298	平成25年度	347
平成26年度	335	平成27年度	350	平成28年度	367	平成29年度	355
平成30年度	408						
平成31年度	国土交通省 (0370)						

※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。

国土交通本省
4百万円

→

A. 地方運輸局等(10機関)
4百万円

各地方運輸局の実績状況等を踏まえた総合調整。

適正取引の推進対策について、地域の実情に応じてパートナーシップ会議等を開催する。

事務費内訳
(諸謝金、旅費、雑役務費)
4百万円

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.中部運輸局			B.		
	費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)
	雑役務費	会議開催費等	1.6			
	職員旅費	職員旅費、委員等旅費	0.2			
	諸謝金	諸謝金	0			
	計		1.8	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	中部運輸局		事務費	1.8	その他	-	-	-
2	関東運輸局		事務費	0.8	その他	-	-	-
3	東北運輸局		事務費	0.3	その他	-	-	-
4	九州運輸局		事務費	0.3	その他	-	-	-
5	四国運輸局		事務費	0.2	その他	-	-	-
6	近畿運輸局		事務費	0.1	その他	-	-	-
7	中国運輸局		事務費	0.1	その他	-	-	-
8	北海道運輸局		事務費	0.1	その他	-	-	-
9	北陸信越運輸局		事務費	0.1	その他	-	-	-
10	沖縄総合事務局		事務費	0	その他	-	-	-

令和2年度行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	トラック産業将来ビジョン策定等調査			担当部局庁	自動車局	作成責任者			
事業開始年度	平成22年度	事業終了(予定)年度	終了予定なし	担当課室	貨物課	課長 伊地知 英己			
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	トラック産業の将来ビジョンに関する中間整理(平成22年7月取りまとめ) 最低車両台数・適正運賃收受ワーキンググループ報告書(平成24年10月取りまとめ) 成長戦略フォローアップ(令和元年6月21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)	トラック産業は、産業活動や国民生活に不可欠な貨物の輸送サービスを提供する事業であり、国民生活の向上・社会経済の維持発展に欠かせない重要な社会的基盤である。我が国のトラック産業の有する可能性をもとに、将来に向けた「あるべき姿」の提示と、公平・公正な競争環境の実現のために克服すべき課題を整理し対策を検討する。								
事業概要 (5行程度以内。別添可)	我が国の国民生活・経済活動を支えるトラック運送事業の将来に向けた「あるべき姿」の提示と、公平・公正な競争環境の実現のために克服すべき課題を整理するため検討会等を設置・開催。								
実施方法	直接実施								
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	-	-	-	-			
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-			
		予備費等	-	-	-	-			
		計	3	3	3	2	0		
	執行額	2	2	2					
	執行率(%)	67%	67%	67%					
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	67%	67%	67%					
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					
	諸謝金	1		※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。					
	職員旅費	1							
	委員等旅費	0.2							
	自動車運送事業市場環境整備推進調査費	0.2							
	その他	▲0.4	0						
計	2	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 5年度
	貨物自動車運送事業安全性優良事業所の認定率を約32%にする。	貨物自動車運送事業安全性優良事業所の認定率	成果実績	%	28.9	29.6	30.5		
			目標値	%	29	29	32		32
			達成度	%	99.7	102.1	95.3		
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	全国貨物自動車運送適正化事業実施機関 発表資料 http://www.jta.or.jp/gmark/pdf/release201812.pdf								
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=X/Y X:令和元年度執行額 Y:令和元年度会議等開催回数			単位当たりコスト	百万円	0.3	0.3	0.4	-
政策 評価、 新	政策	IX 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護							
	施策	35 自動車運送業の市場環境整備を推進する							

経済・財政再生計画との関係	政策評価	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	目標年度
							年度	5年度	
			実績値	%	28.9	29.6	30.5	-	
目標値	%	32	32	32	32				
本事業の成果と上位施策・測定指標との関係									
本事業は、我が国の国民生活・経済活動を支えるトラック運送事業の将来に向けた「あるべき姿」の提示と、公平・公正な競争環境の実現のために克服すべき課題を整理するためにトラック産業将来ビジョン等を策定することから、輸送の安全を確保するとともにトラック運送事業の市場環境の整備を推進する上位施策・測定指標の実績向上に寄与するものである。									
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。			○	トラック産業は我が国経済、国民生活を支える重要な社会基盤であり、その将来ビジョン等の策定を行うために有識者からなる会議にて議論を行うことが必要である。				
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。			○	トラック産業は我が国経済、国民生活を支える重要な社会基盤であり、国において全国統一的な将来ビジョン等の策定を行うために国において有識者からなる会議にて議論を行うことが必要である。				
	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。			○	トラック産業は我が国経済、国民生活を支える重要な社会基盤であり、その将来ビジョン等の策定を行うために有識者からなる会議にて議論を行うことが必要である。				
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。			○	会議の委員にはトラック産業に見識のある者を精査の上選任しており、必要最低限の旅費、謝金等を支出している。				
	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。			-					
	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。			○	会議の委員にはトラック産業に見識のある者を精査の上選任しており、必要最低限の旅費、謝金等を支出している。				
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)			○	開催予定の検討会等が中止となったことにより、本来支払われるべき支出が行われなかったため。				
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)			-					
	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。			○	会議開催の際には、価格・立地等を厳しく精査した上で会場を決定するなど、効率的かつ効果的な執行に努めている。				
	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。			-					
	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。			○	会議開催の際には、価格・立地等を厳しく精査した上で会場を決定するなど、効率的かつ効果的な執行に努めている。				
関連事業	活動実績は見込みに見合ったものであるか。			-					
	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	会議開催の際には、価格・立地等を厳しく精査した上で会場を決定する等、効率的かつ効果的な執行に努めているところ。今後も引き続きコスト縮減に努めることとする。							
	改善の方向性	計画的な会議開催に努め、価格・立地等を厳しく精査した上で会場を決定する等により、コスト縮減を図る。							

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

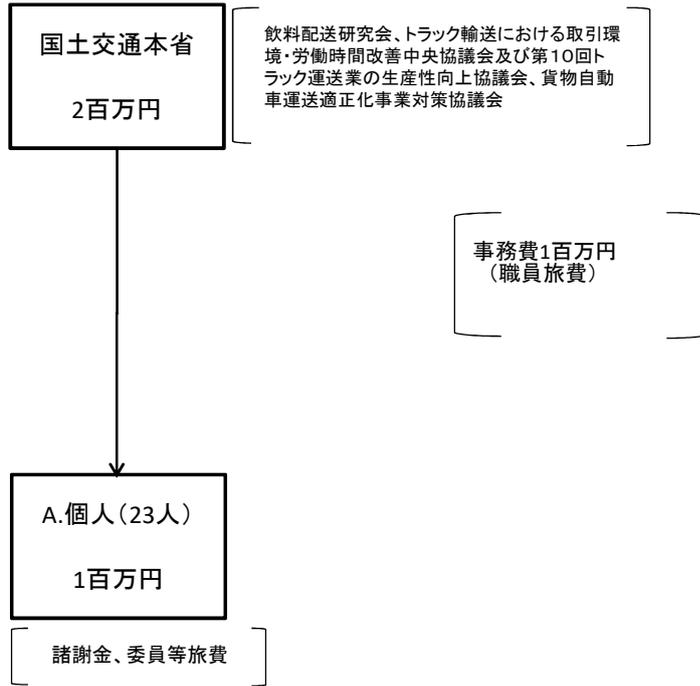
備考

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	291	平成24年度	299	平成25年度	348
平成26年度	336	平成27年度	351	平成28年度	368	平成29年度	356
平成30年度	366						
平成31年度	国土交通省 (0371)						

※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・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.個人A			B.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
雑務役費	諸謝金・委員等旅費	0.1			
計		0.1	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	個人A		「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」等に係る会議出席に係る諸謝金等	0.1	その他	-	--	
2	個人B		「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」等に係る会議出席に係る諸謝金等	0	その他	-	--	
3	個人C		「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」等に係る会議出席に係る諸謝金等	0	その他	-	--	
4	個人D		「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」等に係る会議出席に係る諸謝金等	0	その他	-	--	
5	個人E		「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」等に係る会議出席に係る諸謝金等	0	その他	-	--	
6	個人F		「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」等に係る会議出席に係る諸謝金等	0	その他	-	--	
7	個人G		「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」等に係る会議出席に係る諸謝金等	0	その他	-	--	
8	個人H		「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」等に係る会議出席に係る諸謝金等	0	その他	-	--	
9	個人I		「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」等に係る会議出席に係る諸謝金等	0	その他	-	--	
10	個人J		「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」等に係る会議出席に係る諸謝金等	0	その他	-	--	

令和2年度行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	自動車運送・整備事業の経営基盤強化			担当部局庁	自動車局		作成責任者		
事業開始年度	平成27年度	事業終了(予定)年度	終了予定なし	担当課室	旅客課 貨物課 整備課		課長 早船 文久 課長 伊地知 英己 課長 佐橋 真人		
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	未来投資戦略2018(平成30年6月15日閣議決定) 未来投資戦略2019(令和元年6月21日閣議決定) 経済財政運営と改革の基本方針2018(平成30年6月15日閣議決定) 経済財政運営と改革の基本方針2019(令和元年6月21日閣議決定) 交通政策基本計画(平成27年2月13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、タクシー等の貨物・旅客の運送事業や自動車整備事業は、地域の経済・雇用を支える労働集約型産業である。これらの事業において、生産年齢人口の減少等による人材不足の深刻化が進む中、ムダ時間の削減や新規需要の喚起等により生産性を向上させ、労働環境の改善に取り組むとともに、人材不足の克服を図る。								
事業概要(5行程度以内。別添可)	自動車運送・整備事業における経営基盤を強化するため、次の事業を実施。 ①トラック輸送における長時間労働の抑制及び生産性向上に向けた取組 ②タクシー・自家用有償旅客運送による効率的な運送モデルの構築等、バス事業における多様な人材確保に向けた調査・検討を実施。 ③自動車整備業界における生産性向上と働き方改革、自動車整備事業における外国人技能実習制度活用に関する調査及び人材確保普及啓発を目的とした地方運輸支局等による高校等訪問を実施。								
実施方法	直接実施、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	99	165	193	154			
		補正予算							
		前年度から繰越し							
		翌年度へ繰越し							
		予備費等							
	計		99	165	193	154	0		
	執行額		80	137	178				
	執行率(%)		81%	83%	92%				
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)		81%	83%	92%				
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					
	自動車運送業市場環境整備推進調査費	105							
	地域公共交通維持・活性化推進調査費	45							
	職員旅費	3							
	諸謝金	2							
	委員等旅費	0.3							
	その他	▲1.3	0						
	計	154	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
							30年度	2年度	年度
	令和2年度までに女性トラック運転手数を4万人まで引き上げる。(平成27年度:2万人)	女性トラック運転者数	成果実績	万人	2	2	2	2	
			目標値	万人	4	4	4	4	4
		達成度	%	50	50	50	50		
根拠として用いた統計・データ名(出典)	総務省「労働力調査」 http://www.stat.go.jp/data/roudou/index.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	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標	目標最終年度
							30年度	2年度	年度
	令和2年度までに女性タクシー運転手数を14,000人まで引き上げる。(平成27年度:6,878人)	女性タクシー運転手数	成果実績	人	7,292	9,179	9,723	9,179	
			目標値	人	14,000	14,000	14,000	14,000	14,000
		達成度	%	52.1	65.6	69.5	65.6		

根拠として用いた統計・データ名 (出典)	国土交通省自動車局調べ								
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年度に自動車整備士 (2級)の女性労働者数を 4,800人まで引き上げる。 (平成27年度:3,623人)	自動車整備士(2級)の女 性労働者数	成果実績	人	3,980	4,065	3,910		
			目標値	人	4,800	4,800	4,800		4,800
			達成度	%	82.9	84.7	81.5		
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	自動車整備白書 https://www.jaspa.or.jp/association/publication/book_thaku.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	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年度までに整備要員 1人当たり年間整備売上高 を14,300(千円)まで引き上 げる。	整備要員1人当たり年間整 備売上高	成果実績	千円	13,850	13,936	14,166		
			目標値	千円	14,300	14,300	14,300		14,300
			達成度	%	96.9	97.5	99.1		
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	自動車整備白書 https://www.jaspa.or.jp/association/publication/book_thaku.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	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
	令和4年度までに女性バス 運転手数を3,000人まで引 き上げる。(平成27年度: 1,465人)	女性バス運転手数	成果実績	人	1,549	1,790			
			目標値	人	3,000	3,000	3,000	2,000	3,000
			達成度	%	51.6	59.7			
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	(公社)日本バス協会調べ								
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	
	中継輸送の普及・実用化に向けた検討会の開催回数及 び長時間労働改善のための事業実施件数	活動実績	回	54	17	10			
		当初見込み	回	47	15	20			
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	
	実証実験(タクシー)回数	活動実績	回	2	3	1			
		当初見込み	回	1	2	1			
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	
	地方運輸支局等による高校訪問の実施回数	活動実績	回	575	577	594			
		当初見込み	回	580	580	580	580		
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	
	自動車整備業における生産性向上の取組事例の調査 報告書の本数	活動実績	本		1	1	1		
		当初見込み	本		1	1	1		
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	
	自動車旅客運送サービスにおける生産性向上の取組 事例等の調査報告書の本数	活動実績				1			
		当初見込み					2		
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=X/Y X:中継輸送の普及・実用化に向けた検討会の開催及 び長時間労働改善のための事業の実施に係る執行額 (調査費含む) Y:中継輸送の普及・実用化に向けた検討会の開催回 数及び長時間労働改善のための事業実施件数	単位当たり コスト		740,741	2,754,219	3,694,999.9			
		計算式	/	40,000,000/54	46,821,719/17	36,949,999/10			
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=X/Y X:実証実験(タクシー)に係る執行額(調査費含む) Y:実証実験回数	単位当たり コスト		14,225,500	8,528,400	9,900,000			
		計算式	/	28,451,000/2	25,585,200/3	9,900,000/1			
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		
	単位当たりコスト=X/Y X:地方運輸支局等による高校訪問実施に係る執行額 Y:高校訪問実施回数	単位当たり コスト		927	689	649			
		計算式	/	533,000/575	397,440/577	385,530/594			

単位当たりコスト	算出根拠	単位当たりコスト	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 X:自動車整備業における生産性向上の取組事例の調査に係る執行額 Y:調査報告書の本数		計算式	/		8,629,200/1	4,323,000/1
単位当たりコスト	算出根拠	単位当たりコスト	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 X:自動車旅客運送サービスにおける生産性向上の取組事例等の調査に係る執行額(調査費含む) Y:実証実験回数		計算式	/			8,030,000/1

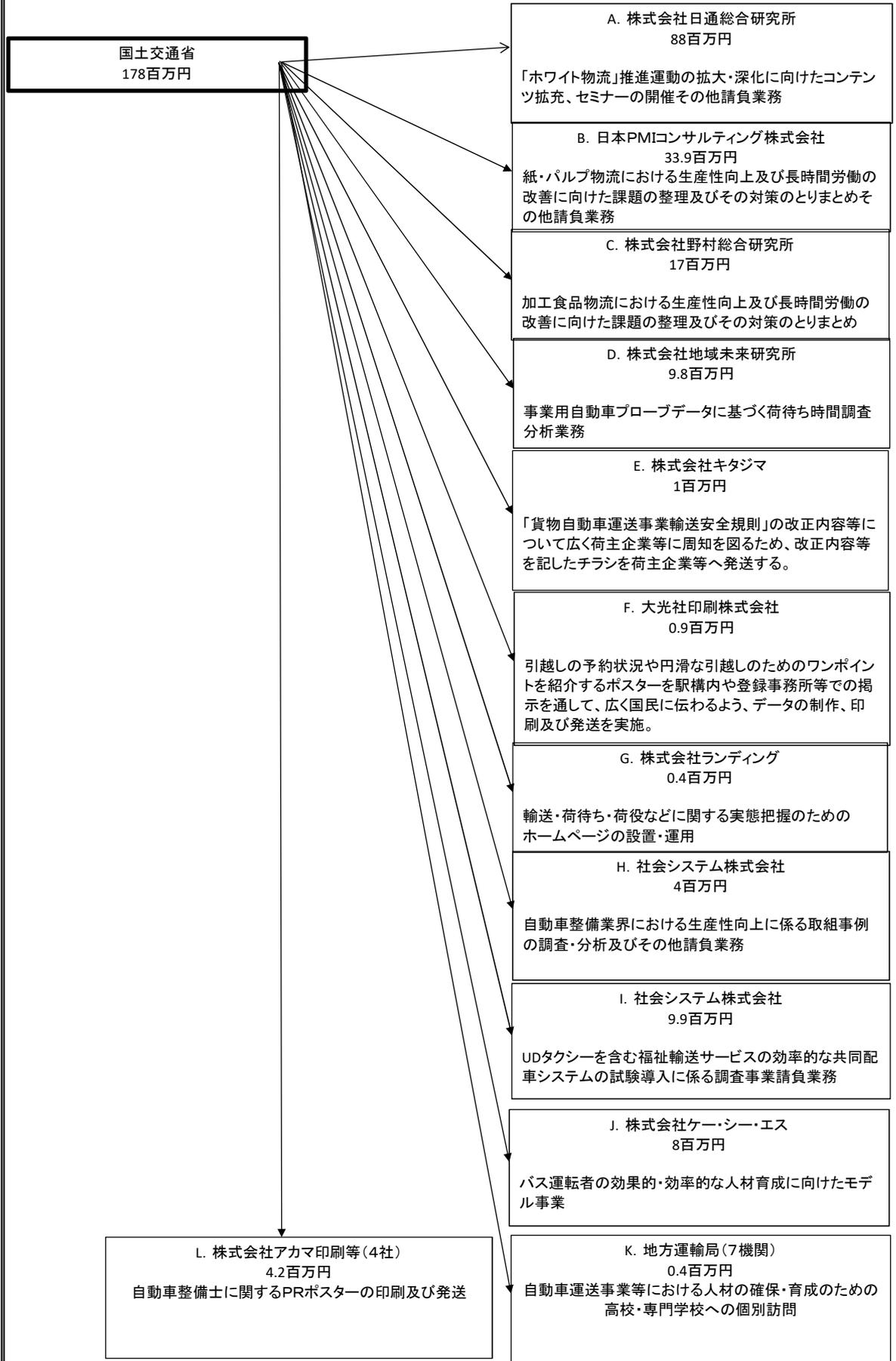
政策評価、新経済・財政再生計画との関係	政策	9. 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護								
	施策	35. 自動車運送業の市場環境整備を推進する								
	測定指標	定量的指標	実績値	単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 - 年度	目標年度 - 年度	
				-	-	-	-	-	-	
		目標値		-	-	-	-	-	-	
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係									
	自動車運送・整備事業の経営基盤強化は、これらの事業の生産性向上等を通じ、自動車運送業の市場環境整備に寄与する施策である。									
	新経済・財政再生計画改革工程表 2019	取組事項	分野:							
		(第一KPI)	KPI (第一階層)	成果実績	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
					-	-	-	-	-	-
達成度			%		-	-	-	-	-	
(第二KPI)		KPI (第一階層)	成果実績	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	
				-	-	-	-	-	-	
		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。	○	自動車運送業、自動車整備業は、交通や物流といった我が国の日常生活や経済活動を支える重要な役割を担っていることから、自動車運送・整備事業の経営基盤強化を推進することは、公共の福祉の増進に繋がるものである。
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	事業規模が全国に渡り、全国統一的に事業実施する必要がある。また、自動車運送事業者等の多くは中小企業であり、各社の自助努力での改善には限界がある。
	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。	○	自動車運送事業等は、日本経済及び地域の移動手段の確保を支える重要な社会基盤産業である一方、その就業構造は、中高年層の男性労働力に依存しており、将来的に安定的な人材の確保は急務である。
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。	○	一般競争入札により、支出先の選定を行っている。
	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	また、企画競争等の実施にあたっては、各事業目的を踏まえたうえで、入札参加資格に係る要件が必要最小限なものとなるよう十分留意しているほか、入札説明会等による応札希望者への情報提供等を通じ、競争性の確保に努めている。
	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。	-	
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	請負業務の発注に当たっては、一般競争及び企画競争により競争性の確保を図る。
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。	○	事業の目的に即した請負業者に発注している。	

	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。	○	一般競争入札で実施しており、コスト削減に努めている。				
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。	○	本事業の背景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。	○	優れた知見を有する民間事業者を活用することで、より効率的に業務を行っている。				
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	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。	○	調査結果で得られた知見や成果物を活用して生産性向上等に寄与している。				
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)	-					
	所管府省名	事業番号		事業名			
点検・改善結果	点検結果	自動車運送・整備事業は、公共性の高い事業である一方、人材不足が深刻化している。政府が進めている働き方改革を推進する観点からも、自動車運送・整備事業の生産性向上等の施策を速やかに進めることが必要である。					
	改善の方向性	実証実験の結果を踏まえ、施策を全国展開するなど、効果的な施策として効率的に執行できるよう努める。					
外部有識者の所見							
行政事業レビュー推進チームの所見							
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	
平成26年度	新27-057	平成27年度	新27-048	平成28年度	0371	平成29年度	0357
平成30年度	0367						
平成31年度	国土交通省 (0372)						

※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・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.株式会社日通総合研究所			B.日本PMI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)
	雑役務費	請負業務費	88	雑役務費	請負業務費	33.9
	計		88	計		33.9
	C.株式会社野村総合研究所			D.株式会社地域未来研究所		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	雑役務費	請負業務費	17	雑役務費	請負業務費	9.8
	計		17	計		9.8
	E.株式会社キタジマ			F.大光社印刷株式会社		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
雑役務費	請負業務費	1	雑役務費	請負業務費	0.9	
計		1	計		0.9	
G.株式会社ランディング			H.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)	
雑役務費	請負業務費	0.4	雑役務費	請負業務費	4.3	
計		0.4	計		4.3	
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 <input checked="" type="checkbox"/>

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	株式会社日通総合研究所	3010401051209	①荷待ち時間が特に長い輸送分野(加工食品、建設資材、紙・パルプ)ごとの課題及びその改善策を検証するための実証実験の実施 ②地方における荷待ち時間が特に長い輸送分野(加工食品、建設資材、紙・パルプ)ごとの生産性向上及び長時間労働の改善に向けた課題の整理及びその対策のとりまとめ	37	随意契約 (企画競争)	3	99.9%	-
2	株式会社日通総合研究所	3010401051209	①「ホワイト物流」推進運動の拡大・深化に向けたセミナーの開催 ②「ホワイト物流」推進運動の拡大・深化に向けたポータルサイトの拡充 ③自主行動宣言の受付・集計	33.2	随意契約 (企画競争)	1	99.9%	-
3	株式会社日通総合研究所	3010401051209	輸送品目ごとの課題及びその改善策を検証するための実証実験の実施	16.9	随意契約 (企画競争)	1	99.6%	-
4	株式会社日通総合研究所	3010401051209	「ホワイト物流」推進運動ポータルサイトの保守・運用を行う。	0.9	随意契約 (少額)	-	-	-

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	日本PMIコンサルティング株式会社	3010001088337	紙・パルプ物流における生産性向上及び長時間労働の改善に向けた課題の整理及びその対策のとりまとめ	17	随意契約 (企画競争)	1	99.8%	-
2	日本PMIコンサルティング株式会社	3010001088337	貨物自動車運送事業における生産性向上及び長時間労働改善に向けた調査事業(建設資材)	17	随意契約 (企画競争)	1	99.8%	-

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	株式会社野村総合研究所	4010001054032	貨物自動車運送事業における生産性向上及び長時間労働改善に向けた調査事業(加工食品)	16.9	随意契約 (企画競争)	2	99.8%	-

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	株式会社地域未来研究所	7120001145148	事業用自動車プローブデータに基づく荷待ち時間調査分析業務	10	一般競争契約 (最低価格)	1	98.1%	-

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	大光社印刷株式会社	1010601020007	引越し繁忙期の対策ポスターとデータ制作、印刷及び発送業務	1	随意契約 (少額)	-	-	-

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	株式会社ランディング	7030001057030	輸送・荷待ち・荷役などに関する実態把握のためのホームページの設置・運用	0.9	随意契約 (少額)	-	-	-

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	株式会社キタジマ	5010601023501	「貨物自動車運送事業輸送安全規則」の一部改正に伴う広報チラシの発送、及び封筒作成	0.4	随意契約 (少額)	-	-	-

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	社会システム株式会社	1013201015327	自動車整備業界における生産性向上に係る取組事例の調査・分析及びその他請負業務	4	一般競争契約 (最低価格)	2	57.6%	-
支出先上位10者リスト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3】に記載							チェック	<input checked="" type="checkbox"/>