

事業番号 2021 - 国交 - 20 - 0036

令和3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2年度の新規開通延長は72km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)			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度要求		
	予算 状況	当初予算	758,605	770,246	744,587	748,966	890,229		
		補正予算	21,375	105,200	161,211	-			
		前年度から繰越し	356,601	267,048	395,005	451,700			
		翌年度へ繰越し	▲ 267,048	▲ 395,005	▲ 451,700	-			
		予備費等	-	-	▲ 297	-			
	計		869,533	747,489	848,806	1,200,666	890,229		
	執行額		868,432	746,612	848,565				
	執行率 (%)		100%	100%	100%				
	当初予算+補正予算に対する 執行額の割合 (%)		111%	85%	94%				
令和3・4年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	令和3年度当初予算	令和4年度要求	主な増減理由					
	道路環境改善事業費	67,258	67,321	防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策については、予算編成過程で検討する。 「新たな成長推進枠」:358,541					
	道路交通安全対策事業費	37,165	41,543						
	地域連携道路事業費	434,062	526,220						
	道路交通円滑化事業費	210,481	255,145						
	その他	0	0						
	計	748,966	890,229						
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30年度	令和元年度	令和2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)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2年度の成果実績については集計中)	成果実績	%	56	57	-	-	-
			目標値	%	-	-	-	-	55
			達成度	%	102	104	-	-	-
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3年4月)								
活動指標及び 活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度 活動見込	4年度 活動見込	
	新規開通延長	活動実績	km	143	76	72	-	-	
当初見込み		km	145	82	107	56	103		

政策評価、 新経済・ 財政再生計画との関係	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							
	測定指標	定量的指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2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の)60km/hが確保されている割合) (令和2年度の実績については集計中)	実績値	%	56	57	-	-	-
目標値	%	-	-	-	-	55			
本事業の成果と上位施策・測定指標との関係									
・高規格幹線道路、地域高規格道路、バイパス等の直轄国道の新設・改築等を実施することで、わが国の成長力を確保する物流ネットワークの確保や、地域活性化に資する道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保が可能となり、国際競争力、広域・地域間連携等の確保・強化に寄与。 ・令和2年度は、新たに72kmが開通し、それに伴い、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。									

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。 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であり国が実施することが必要。 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。
	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。
	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)	-	-
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。	
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)	-	
	所管府省名	事業番号	事業名
		-	
点検・ 改善結果	点検結果	・令和2年度は新規採択時評価(17件)、再評価(107件)及び事後評価(27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

一部の事業内容改善

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

執行等改善

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

- ・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27年度～令和元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。

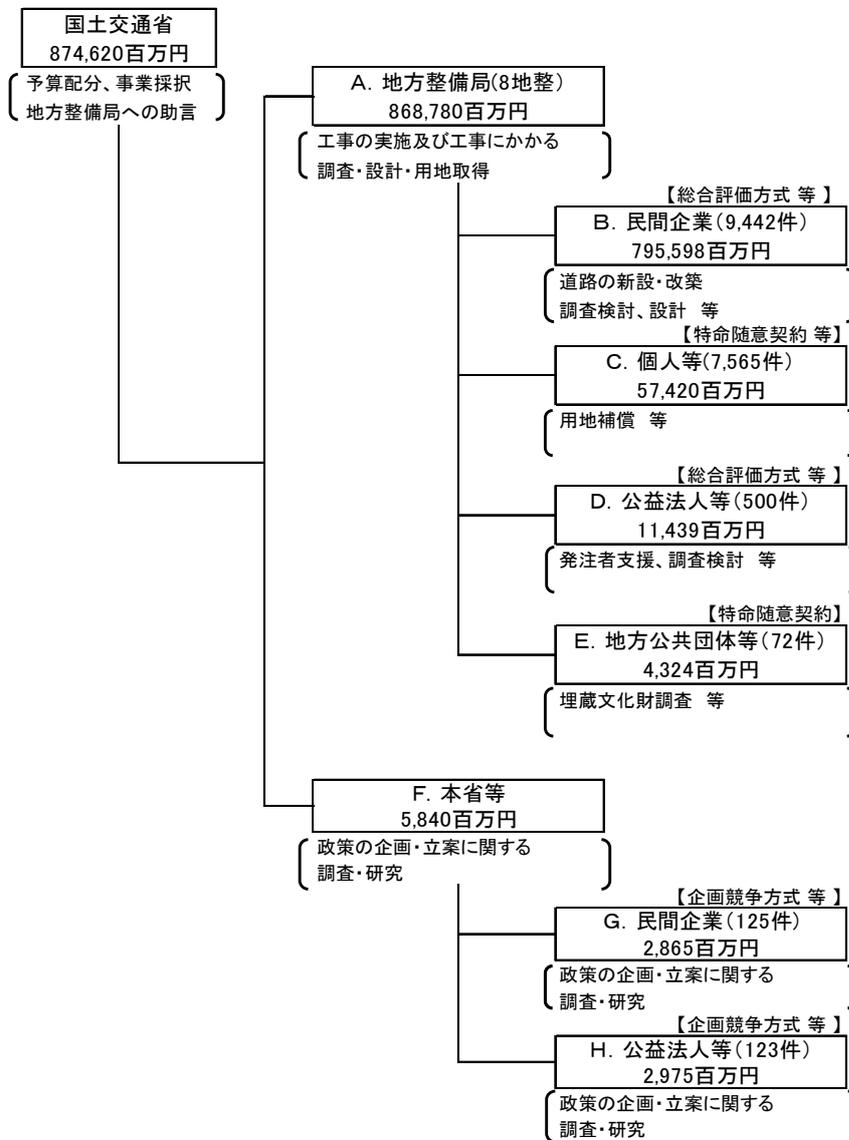
関連する過去のレビューシートの事業番号

平成22年度	218			
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2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)



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.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	用途	金額 (百万円)	費目	用途	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	194,056	工事費	トンネル工事	31,928
	計		194,056	計		31,928
	C.個人(イ)			D.(公財)かながわ考古学財団		
	費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)
	用地費及補償 費	用地補償	1,214	工事費	埋蔵文化財調査	766
計		1,214	計		766	
E.日野市長			F.国土技術政策総合研究所			
費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)	
用地費及補償 費	公共施設管理者負担金	379	直轄事業費	調査検討業務	4,227	
計		379	計		4,227	
G.中日本高速道路(株)			H.建設技術研究所・道路新産業開発機構設計共同体			
費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)	
道路調査費	調査検討業務	1,499	道路調査費	調査検討業務	380	
計		1,499	計		380	
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	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	194,056		-	--	
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	147,601		-	--	
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	130,561		-	--	
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	127,485		-	--	
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	85,601		-	--	
6	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	69,199		-	--	
7	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	58,167		-	--	
8	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	56,110		-	--	

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	31,928	随意契約 (その他)	-	-	本工事の施工にあたっては、前々工事で製作したシールドトンネルの掘削に必要なシールドマシンを使用する。シールドマシンは、個別の工事毎に製作し、現場の地盤の状態、湧水、温湿度等の使用条件に応じて、トンネル工事の施工者が操作する。この際、使用条件に応じたカッタの回転数、岩盤等へ押しつける圧力等を適切に設定するためには、トンネルの施工者がシールドマシンの製作に当たって設定した掘削に係る条件を理解する必要があるが、この条件は施工者固有のものであることから、前工事の施工者以外は知り得ない。従って掘削に係る条件を適切に設定し、シールドマシンが曲がることなく、また、地山の崩落を起こすことなく構造物として安全なトンネルを、施工の安全性を確保しながら施工することができるのは、前工事の施工者に限られる。
2	中日本高速道路(株)東京支社	4180001056169	工事の委託	8,578	随意契約 (その他)	-	-	委託契約
3	東日本高速道路(株)関東支社	9010001095716	工事の委託	6,113	随意契約 (その他)	-	-	委託契約
4	東京外環中央JCT北側ランプ工事鹿島・竹中土木特定建設工事共同企業体	-	改良工事	5,154	随意契約 (その他)	-	-	本工事は、前工事に引き続き、地下水流動保全並びに仮設工の変位観測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。前工事は技術提案に基づいた設計・施工一括発注方式で実施しており、当該構造物の設計から施工に関する詳細なノウハウは施工者固有のものであるとともに、ボックスカルバート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、経費の増大の抑制が見込める等有利と認められる。
5	東日本旅客鉄道(株)東京工事事務所	9011001029597	工事の委託	4,379	随意契約 (その他)	-	-	委託契約
6	国道246号渋谷駅西口歩道橋架替工事 東急・JFE特定建設工事共同企業体	-	橋梁上部工事	3,512	国庫債務負担行為等	-	-	
7	(株)新井組 東京支店	9140001067900	改良工事	3,124	一般競争契約 (総合評価)	3	91%	
8	戸田建設(株)首都圏土木支店	6010001034874	改良工事	2,929	国庫債務負担行為等	-	-	
9	(株)森組 東京本店	4120001077567	設備工事	2,438	国庫債務負担行為等	-	-	
10	長田組土木(株)	5090001000374	改良工事	2,066	一般競争契約 (総合評価)	3	90.1%	

※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)	-		1,214	国庫債務負担 行為等	-	-	
2	個人(ロ)	-		750	随意契約 (その他)	-	-	
3	個人(ハ)	-		710	国庫債務負担 行為等	-	-	
4	個人(ニ)	-		545	国庫債務負担 行為等	-	-	
5	個人(ホ)	-		500	国庫債務負担 行為等	-	-	
6	個人(ヘ)	-		443	国庫債務負担 行為等	-	-	
7	個人(ト)	-		198	随意契約 (その他)	-	-	
8	個人(チ)	-		194	随意契約 (その他)	-	-	
9	個人(リ)	-		190	随意契約 (その他)	-	-	
10	個人(ヌ)	-		189	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	(公財)かながわ考 古学財団	5020005009658	埋蔵文化財調査	766	随意契約 (その他)	-	-	
2	(公財)東京都スポ ーツ文化事業団	5011005003759	埋蔵文化財調査	636	随意契約 (その他)	-	-	
3	(一財)経済調査会	1010005002667	市場調査	483	一般競争契約 (総合評価)	1	81.2%	-
4	(一社)関東地域づく り協会	6030005002470	発注者支援業務	193	随意契約 (企画競争)	1	100%	-
5	(一財)建設物価調 査会	6010005018675	市場調査	192	一般競争契約 (総合評価)	1	93.4%	-
6	(公財)埼玉県埋蔵 文化財調査事業団	6030005015555	埋蔵文化財調査	182	随意契約 (その他)	-	-	
7	(一財)長野県文化 振興事業団	5100005000195	埋蔵文化財調査	124	随意契約 (その他)	-	-	
8	(公財)茨城県教育 財団	9050005010659	埋蔵文化財調査	110	随意契約 (その他)	-	-	
9	(公財)群馬県埋蔵 文化財調査事業団	9070005008305	埋蔵文化財調査	97	随意契約 (その他)	-	-	
10	(一財)日本デジタル 道路地図協会	2010005018910	調査検討業務	85	随意契約 (公募)	1	100%	-

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	379	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	4,227		-	-	-
2	国土交通省	2000012100001	政策の企画・立案に関する調査・研究	1,613		-	-	-

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	中日本高速道路(株)	4180001056169	調査検討業務	1,499	随意契約(その他)	-	-	委託契約
2	(株)長大	5010001050435	調査検討業務	121	随意契約(企画競争)	1	99.3%	-
3	(株)建設技術研究所	7010001042703	調査検討業務	110	随意契約(企画競争)	2	100%	-
4	(株)オリエンタルコンサルタンツ	4011001005165	調査検討業務	63	随意契約(企画競争)	2	98.8%	-
5	パシフィックコンサルタンツ(株)	8013401001509	調査検討業務	63	随意契約(企画競争)	1	99.9%	-
6	(株)IHIインフラシステム	5120101023932	調査検討業務	49	一般競争契約(最低価格)	1	99.7%	-
7	(株)第一コンサルタンツ	6490001000911	調査検討業務	44	随意契約(企画競争)	1	99.9%	-
8	(株)三菱総合研究所	6010001030403	調査検討業務	38	一般競争契約(総合評価)	2	100%	-
9	三展ミネコンサルタンツ(株)	1050001010315	調査検討業務	37	一般競争契約(総合評価)	3	79.6%	-
10	日本工営(株)	2010001016851	調査検討業務	32	随意契約(企画競争)	5	99.5%	-

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	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	380	随意契約(企画競争)	1	100%	-
2	パシフィックコンサルタンツ・道路新産業開発機構・長大・日本工営設計共同体	-	調査検討業務	251	随意契約(企画競争)	2	99.7%	-
3	パシフィックコンサルタンツ・道路新産業開発機構・オリエンタルコンサルタンツ設計共同体	-	調査検討業務	230	随意契約(企画競争)	1	100%	-
4	国立大学法人 東京大学	5010005007398	調査検討業務	152	随意契約(その他)	-	-	-
5	国立大学法人 東北大学	7370005002147	調査検討業務	96	随意契約(その他)	-	-	-
6	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	88	随意契約(企画競争)	1	100%	-
7	土木研究センター・八千代エンジニアリング設計共同体	-	調査検討業務	77	随意契約(企画競争)	1	99.6%	-
8	国立大学法人 広島大学	1240005004054	調査検討業務	73	随意契約(その他)	-	-	-
9	長大・交通工学研究会・トラフィックプラス設計共同体	-	調査検討業務	54	随意契約(企画競争)	3	99.8%	-
10	(一社)システム科学研究所	1130005012828	調査検討業務	49	随意契約(企画競争)	1	99.3%	-
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	

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	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	54,556	随意契約 (その他)	-	-	本工事の施工にあたっては、前々工事で製作したシールドトンネルの掘削に必要なシールドマシンを使用する。シールドマシンは、個別の工事毎に製作し、現場の地盤の状態、湧水、温湿度等の使用条件に応じて、トンネル工事の施工者が操作する。この際、使用条件に応じたカッタの回転数、岩盤等へ押しつける圧力等を適切に設定するためには、トンネルの施工者がシールドマシンの製作に当たって設定した掘削に係る条件を理解する必要があるが、この条件は施工者固有のものであることから、前工事の施工者以外は知り得ない。従って掘削に係る条件を適切に設定し、シールドマシンが曲がることなく、また、地山の崩落を起こすことなく構造物として安全なトンネルを、施工の安全性を確保しながら施工することができるのは、前工事の施工者に限られる。
2	B	五洋建設(株) 東京土木支店	1010001000006	改良工事	7,442	一般競争契約 (総合評価)	12	92.5%	-
3	B	鹿島建設(株) 東京土木支店	8010401006744	トンネル工事	6,139	一般競争契約 (総合評価)	13	92.1%	-
4	B	R2国道357号多摩川トンネル羽田立坑工事 西松・奥村特定建設工事共同企業体	-	改良工事	5,486	一般競争契約 (総合評価)	12	92.2%	-
5	B	R2横環南栄1C・JCT本線第2-2橋他身上部工事 JFE・三井住友建設鉄構特定建設工事共同	-	橋梁上部工事	4,668	一般競争契約 (総合評価)	11	92%	-
6	B	R2横環南栄1C・JCT本線第4橋上部工事 横河・檜崎・横河NS特定建設工事共同企業体	-	橋梁上部工事	4,063	一般競争契約 (総合評価)	11	92.6%	-
7	B	大成建設(株) 北信越支店	4011101011880	トンネル工事	3,429	一般競争契約 (総合評価)	24	92%	-
8	B	戸田建設(株) 関東支店	6010001034874	橋梁下部工事	2,807	一般競争契約 (総合評価)	8	92.1%	-
9	B	20号調布(2)共同溝他工事 安藤・間・若築特定建設工事共同企業体	-	共同溝工事	2,193	随意契約 (その他)	-	-	シールド掘進にあたっては、前工事の施工者においてシールドマシン製作・設備の構築から掘進管理の遠隔装置のプログラムまでを一括して製作・管理しており、施工者のノウハウを要しているため、安全にシールド掘進・構築を行えるのは前工事の施工者のみである。
10	B	前田建設工業(株) 東京土木支店	4010001008789	橋梁下部工事	2,090	一般競争契約 (総合評価)	11	92.2%	-

事業番号 2021 - 国交 - 20 - 0037

令和3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)	<ul style="list-style-type: none"> ・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2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1,665km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)		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度要求			
	予算状況	当初予算	28,888	37,286	37,498	30,775	38,728		
		補正予算	8,210	10,440	6,899	-	-		
		前年度から繰越し	12,603	20,563	30,837	24,470	-		
		翌年度へ繰越し	▲ 20,563	▲ 30,837	▲ 24,470	-	-		
		予備費等	-	-	-	-	-		
		計	29,138	37,452	50,764	55,245	38,728		
		執行額	29,134	36,993	50,761				
		執行率 (%)	100%	99%	100%				
		当初予算+補正予算に対する執行額の割合 (%)	79%	78%	114%				
令和3・4年度予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	令和3年度当初予算	令和4年度要求	主な増減理由					
	道路環境改善事業費	30,775	38,728	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か年加速化対策については、予算編成過程で検討する。					
	その他	0	0						
	計	30,775	38,728						
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30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標年度	目標最終年度	
	令和2年度に市街地等の幹線道路の無電柱化率を20%まで引き上げる	市街地等の幹線道路の無電柱化率 (国道及び都道府県道) (市街地等の幹線道路で地中化等により電柱、電線類がない上下線別の延長の割合)	成果実績	%	17.4	17.7	18	-	18
		目標値	%	-	-	20	-	20	
		達成度	%	87	89	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3年6月)								
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標	単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込	4年度活動見込		
	電線共同溝の整備による無電柱化完了延長	活動実績	km	1,565	1,624	1,665	-	-	
		当初見込み	km	-	1,609	1,640	1,700	1,701	
単位当たりコスト	算出根拠	単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3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	7	8	8	8		
	※上記コストは、地域条件等により変動する	計算式	X/Y	3,879億円/544km	4,488億円/584km	4,789億円/599km	4,828億円/602km		

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	5 快適な道路環境等を創造する						
	測定指標	定量的指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 - 年度	目標年度 2 年度
		市街地等の幹線道路の無電柱化率	実績値	%	17.4	17.7	18	-	18
			目標値	%	-	-	20	-	20
	KPI (第二階層)		単位	計画開始時 - 年度	2年度	3年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 - 年度	
		成果実績	-	-	-	-	-	-	
		目標値	-	-	-	-	-	-	
	KPI (第二階層)	達成度	%	-	-	-	-	-	
			単位	計画開始時 - 年度	2年度	3年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 - 年度	
		成果実績	-	-	-	-	-	-	
	KPI (第二階層)	目標値	-	-	-	-	-	-	
		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
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。
	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案件は、移転補償や借地料等であり、その契約の相手方は一者に限定されるものである。
	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。
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)	○	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縮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。
関連事業	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縮減が可能な手法を活用し、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、事業の目的にあつ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)	-	
	所管府省名	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縮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 改善 内容	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 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、令和元年度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22年度	218			
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2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>

国土交通省

48,244百万円

〔予算配分、事業採択〕
〔地方整備局への助言〕

A. 地方整備局(8地整)

48,244百万円

〔工事の実施及び〕
〔工事にかかる調査・設計〕

【一般競争契約（総合評価）等】

B. 民間企業 (1,197件)

46,348百万円

〔電線共同溝工事、調査検討 等〕

【随意契約（その他）】

C. 個人等 (147件)

1,286百万円

〔占有物件移設補償 等〕

【一般競争契約（総合評価）等】

D. 公益法人 (157件)

605百万円

〔発注者支援、調査検討 等〕

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)

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	世紀東急工業(株)東京支店	1010401015438	電線共同溝工事	951	一般競争契約 (総合評価)	4	89.7%	
2	(株)竹中道路 東京本店	9010601029783	電線共同溝工事	938	一般競争契約 (総合評価)	1	90.7%	
3	大林道路(株) 関東支店	4010601028815	電線共同溝工事	836	随意契約 (その他)	3	90.6%	
4	日工建設(株)	2010401022094	電線共同溝工事	654	一般競争契約 (総合評価)	3	89.7%	
5	北川ヒューテック(株) 東京本社	6220001002307	電線共同溝工事	516	一般競争契約 (総合評価)	2	96.1%	
6	常盤工業(株) 関東支店	2010001024490	電線共同溝工事	477	国庫債務負担 行為等	-	-	
7	東電タウンプランニング(株)	6011101032181	引込管等設備工事	469	随意契約 (その他)	1	100%	
8	鹿島道路(株) 横浜支店	1010001001805	電線共同溝工事	453	一般競争契約 (総合評価)	5	92.5%	
9	大有建設(株) 東京支店	4180001037565	電線共同溝工事	439	一般競争契約 (総合評価)	9	91%	
10	日本道路(株) 北関東支店	9010401023409	電線共同溝工事	398	国庫債務負担 行為等	-	-	

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	57	随意契約 (その他)	-	-	
2	個人(ロ)	-	占用物件移設補償	25	随意契約 (その他)	-	-	
3	個人(ハ)	-	占用物件移設補償	24	随意契約 (その他)	-	-	
4	個人(ニ)	-	占用物件移設補償	22	随意契約 (その他)	-	-	
5	個人(ホ)	-	占用物件移設補償	20	随意契約 (その他)	-	-	
6	個人(ヘ)	-	占用物件移設補償	19	随意契約 (その他)	-	-	
7	個人(ト)	-	占用物件移設補償	18	随意契約 (その他)	-	-	
8	個人(チ)	-	占用物件移設補償	16	随意契約 (その他)	-	-	
9	個人(リ)	-	占用物件移設補償	14	随意契約 (その他)	-	-	
10	個人(ヌ)	-	占用物件移設補償	12	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	(一財)経済調査会	1010005002667	市場調査業務	51	一般競争契約 (総合評価)	2	80.3%	
2	(一社)近畿建設協会	8120005003053	調査検討業務	10	随意契約 (企画競争)	1	100%	
3	R2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ツ設計共同体	-	調査検討業務	10	随意契約 (企画競争)	1	100%	
4	(一財)建設物価調査会	6010005018675	市場調査業務	5	一般競争契約 (総合評価)	1	93.4%	
5	(一財)日本建設情報総合センター	4010405010556	調査検討業務	3	随意契約 (企画競争)	1	100%	
6	(一財)日本デジタル道路地図協会	2010005018910	調査検討業務	2	随意契約 (その他)	1	100%	
7	(一社)日本建設機械施工協会	6010405010463	調査検討業務	2	随意契約 (その他)	1	99.9%	
8	(一財)国土技術研究センター	4010405000185	諸経費動向調査	2	随意契約 (その他)	1	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	大林道路(株) 関東支店	4010601028815	電線共同溝工事	263	指名競争契約 (総合評価)	7	90.3%	
2	B	日懸道路(株)	7010001025591	電線共同溝工事	207	一般競争契約 (総合評価)	2	90.4%	
3	B	鹿島道路(株) 横浜支店	1010001001805	電線共同溝工事	193	一般競争契約 (総合評価)	1	95.2%	
4	B	(株)ガイアート 関東支店	8011101004344	電線共同溝工事	190	一般競争契約 (総合評価)	6	89.7%	
5	B	三井住建道路(株) 関東支店	1011101036179	電線共同溝工事	182	一般競争契約 (総合評価)	4	92.7%	
6	B	関東建設マネジメント(株)	1030001098427	監督支援業務	178	一般競争契約 (総合評価)	7	80.1%	
7	B	(株)竹中道路 東京本店	9010601029783	電線共同溝工事	165	一般競争契約 (総合評価)	1	99.1%	
8	B	鹿島道路(株) 関東支店	1010001001805	電線共同溝工事	154	一般競争契約 (総合評価)	2	90.1%	
9	B	(株)ティーネットジャパン 東京支社	6470001002109	監督支援業務	142	一般競争契約 (総合評価)	6	80.1%	
10	B	ホクト・エンジニアリング(株)	6011801011848	監督支援業務	88	一般競争契約 (総合評価)	1	80%	

※B～D及び国庫債務負担行為による契約先上位10者リストについては、一番支出の多かった整備局に係わるものを代表的に記載
 ※B～Dについては、複数契約がある場合、事業概要、落札方式等、入札者数、落札率は、最も契約額が大きいものを代表的に記載

令和3年度行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	無電柱化を推進するための占用制限に関する調査検討			担当部局庁	道路局	作成責任者			
事業開始年度	令和元年度	事業終了(予定)年度	令和2年度	担当課室	環境安全・防災課	課長 荒瀬 美和			
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 第9条 無電柱化の推進に関する法律 第11条			関係する計画、通知等	無電柱化推進計画(平成30年4月6日大臣決定)等				
主要政策・施策	国土強靱化施策			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)	無電柱化は、東日本大震災、熊本地震や東京オリンピック・パラリンピック開催等を踏まえ、今後は幹線道路のみならず非幹線道路も含めて、国レベルだけでなく、各地域が主体となって取り組むことで本格的な無電柱化をより一層推進し、防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興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)	無電柱化の推進のため、新設・既設電柱の占用制限の実施に向け、占用制限の実施箇所について、利用状況の調査のあり方、地元調整のあり方、技術的な課題等を整理し、現場の実態に応じた具体的な措置や普及促進について検討を行うものである。								
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	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度要求		
		補正予算	-	-	-	-	-		
		前年度から繰越し	-	-	17	-	-		
		翌年度へ繰越し	-	▲ 17	-	-	-		
		予備費等	-	-	-	-	-		
		計	0	1	32	0	0		
	執行額	0	0	32					
	執行率 (%)	-	0%	100%					
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合 (%)	-	-	213%					
令和3・4年度予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	令和3年度当初予算	令和4年度要求	主な増減理由					
	道路環境等対策調査費	0	0						
	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30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 2 年度	
	令和2年度に市街地等の幹線道路の無電柱化率を20%まで引き上げる	市街地等の幹線道路の無電柱化率 (国道及び都道府県道) (市街地等の幹線道路で地中化等により電柱、電線類がない上下線別の延長の割合)	成果実績	%	17.4	17.7	18	-	18
		目標値	%	-	-	20	-	20	
		達成度	%	87	89	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3年6月)								
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標	単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度 活動見込	4年度 活動見込		
	既設電柱の占用制限実施箇所選定のための資料作成	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	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込			
	予算額/資料作成	単位当たりコスト	億円/資料	-	-	0.2	-		
計算式		予算額/資料作成	-	-	0.15億円/1	-			

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								
	施策	5 快適な道路環境等を創造する								
	測定指標	定量的指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 - 年度	目標年度 2 年度	
		市街地等の幹線道路の無電柱化率	実績値	%	17.4	17.7	18	-	18	
			目標値	%	-	-	20	-	20	
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係									
	占用制限の的確な運用により、無電柱化が推進する。									
	新経済・財政再生計画改革工程表 2020	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	2年度	3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	2年度	3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。	○	道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興に寄与
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	上記内容に寄与する事業であるほか、省庁間の調整が必要であり、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。	○	特に防災の向上が喫緊の課題となっており、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。	○	入札・契約手続きの透明性・競争性の確保に努めており、支出先は随意契約(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。	○	類似業務等によりコスト水準の妥当性を確認している。
	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・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)	-	-
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。	-	-
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	見込みに見合った成果が得られている。
	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	当該予算の執行は国土交通省で実施しており、全て支出先を把握している。	
	改善の方向性	事業の実施にあたっては、検討結果を無電柱化が特に必要であると認められる道路の占用制限を実施するための効率的な施策として、効率的に執行できるよう努める。 随意契約(企画競争)において、企画提案書の提出が1者だった案件については、企画提案書を提出しなかった者に対して、その理由をアンケート調査するなど、改善に向けた対策を講じる。	
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	これまでの本事業の成果を効果的に活用し、新たな無電柱化推進計画の着実な実現に努められたい。		
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況			
予定終了通リ	これまでの本事業の成果を効果的に活用し、新たな無電柱化推進計画で定めている既設電柱の占用制限の実施の実現に向け事業を推進していく。		
備考			
-			
関連する過去のレビューシートの事業番号			
平成22年度	-		
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	新31-0006		
令和元年度	国土交通省 - 新31 - 0005		
令和2年度	国土交通省 - 0040		

※令和2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)	国土交通省 15百万円 (調査発注・進捗管理)					
	↓ 【随意契約(企画競争)】 A. 民間企業等(1社) 15百万円 (占用制限に関する調査)					
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.			B.		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	委託費	無電柱化を推進するための占用制限に関する調査検討	15			
	計		15	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	令和2年度 無電柱化の事業期間短縮及び占用制限に関する調査検討業務日本みち研究所・建設技術研究所共同提案体		無電柱化を推進するための占用制限に関する	15	随意契約(企画競争)	1	99%	

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		-							

令和3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 荒瀬 美和			
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)				
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に対応するため、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)			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度要求		
	予算 の 状 況	当初予算	-	-	13	18	18		
		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	0	13	18	18		
	執行額		0	0	13				
	執行率 (%)		-	-	100%				
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合 (%)		-	-	100%				
令和3・4年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	令和3年度当初予算	令和4年度要求	主な増減理由					
	道路環境等対策調査費	18	18						
	その他	0	0						
	計	18	18						
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30年度	令和元年度	令和2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。	手引きに基づいて、「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	-	-	-	-	10	
			達成度	%	-	-	-	-	
根拠として用いた 統計・データ名 (出典)									
活動指標及び 活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度 活動見込	4年度 活動見込	
	「(仮称)「多様なニーズに応える道路空間」構築に向けた手引き」の作成(令和4年度)	活動実績	式	-	-	-	-	-	
		当初見込み	式	-	-	-	-	1	
単位当たり コスト	算出根拠		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込		
	/	単位当たりコスト	-	-	-	-	-		
		計算式	/	-	-	-	-		

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	5 快適な道路環境等を創造する						
	測定指標	定量的指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 - 年度	目標年度 - 年度
			実績値	-	-	-	-	-	-
			目標値	-	-	-	-	-	-
	新経済・財政再生計画改革工程表 2020	KPI (第一階層)		単位	計画開始時 - 年度	2年度	3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	%	-	-	-	-	-
		KPI (第二階層)		単位	計画開始時 - 年度	2年度	3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	%	-	-	-	-	-		

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。	○	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
	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。
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・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。	-	-
関連事業	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	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		

外部有識者の所見

行政事業レビュー推進チームの所見

一部の事業内容改善

これまでの調査の進捗や歩行者利便増進道路制度の運用状況等を踏まえ、効果的・効率的な調査となるよう努められたい。

所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況

執行等改善

これまでに国内外の先進事例の調査・分析等により、「多様なニーズに応える道路空間」構築のため、各道路での機能分担や道路の柔軟な使い分けの考え方等を整理している。また、賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度（歩行者利便増進道路制度）をR.2.11に創設しており、R3.7末時点で22路線が指定され、道路空間利活用の取組が行われている。本事業では、歩行者利便増進道路制度の活用も踏まえ、「多様なニーズに応える道路空間」の構築を推進するための効果的・効率的な調査となるよう努めていく。

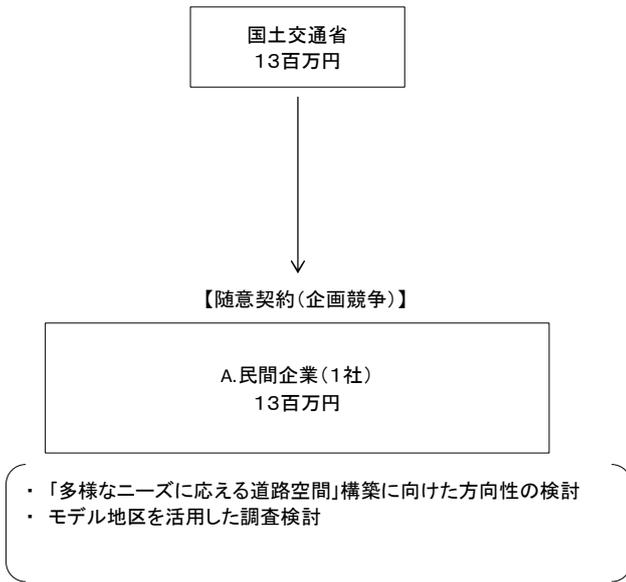
備考

関連する過去のレビューシートの事業番号

平成22年度	-			
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2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）



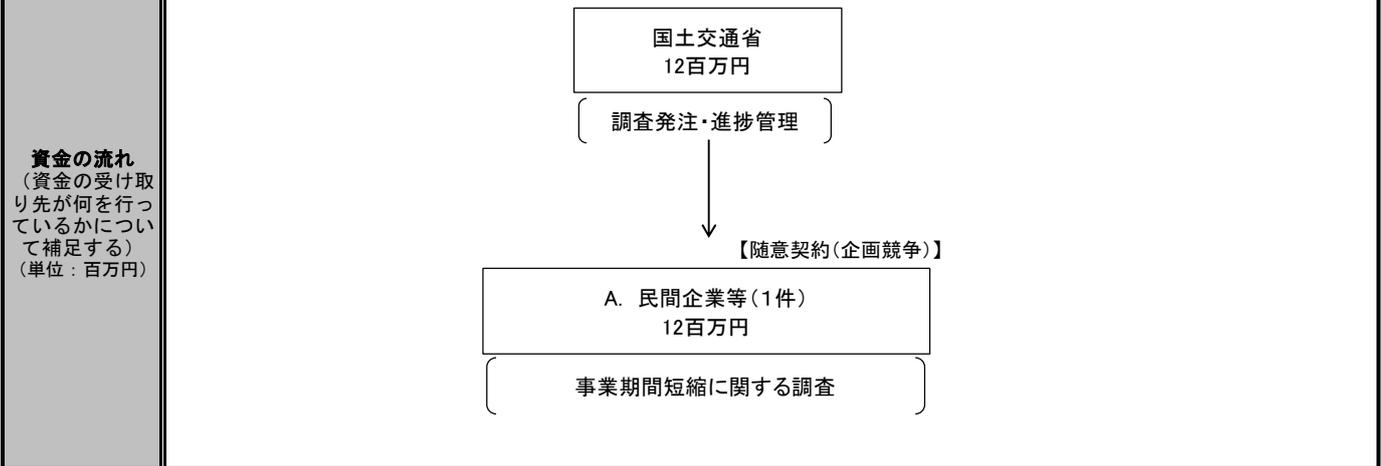
令和3年度行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	無電柱化の事業期間短縮に関する調査検討			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2年度	担当課室	環境安全・防災課		課長 荒瀬 美和			
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(平成30年4月6日大臣決定)等					
主要政策・施策	国土強靱化施策			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)	無電柱化は、東日本大震災、熊本地震や東京オリンピック・パラリンピック開催等を踏まえ、今後は幹線道路のみならず非幹線道路も含めて、国レベルだけでなく、各地域が主体となって取り組むことで本格的な無電柱化をより一層推進し、防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興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)	無電柱化の推進のため、無電柱化事業の期間短縮に向け、発注方式や施工方法、新技術・新工法等について現状の課題の整理を行い、事業期間短縮に資する事業手法の確立に向けて検討を行うものである。									
実施方法	委託・請負									
予算額・ 執行額 (単位:百万円)			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度要求			
	予算 の 状 況	当初予算	-	-	12	0				
		補正予算	-	-	-	-				
		前年度から繰越し	-	-	-	-	0			
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-				
		予備費等	-	-	-	-				
	計		0	0	12	0	0			
	執行額		0	0	12					
	執行率 (%)		-	-	100%					
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合 (%)		-	-	100%					
令和3・4年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	令和3年度当初予算	令和4年度要求	主な増減理由						
	道路環境等対策調査費	0	0							
	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30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 2 年度	
	令和2年度に市街地等の幹線道路の無電柱化率を20%まで引き上げる	市街地等の幹線道路の無電柱化率 (国道及び都道府県道) (市街地等の幹線道路で地中化等により電柱、電線類がない上下線別の延長の割合)	成果実績	%	17.4	17.7	18	-	18	
			目標値	%	-	-	20	-	20	
			達成度	%	87	89	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3年6月)									
活動指標及び 活動実績 (アウトプット)	活動指標				単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度 活動見込	4年度 活動見込
	事業期間短縮手法の確立			活動実績	式	-	-	1	-	-
				当初見込み	式	-	-	1	-	-

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									
	施策	5 快適な道路環境等を創造する									
	測定指標	定量的指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 - 年度	目標年度 2 年度		
		市街地等の幹線道路の無電柱化率	実績値	%	17.4	17.7	18	-	18		
			目標値	%	-	-	20	-	20		
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係										
	-										
	新経済・財政再生計画改革工程表 2020	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	2年度	3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	2年度	3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		%	-	-	-	-	-	-			
事業所管部局による点検・改善											
必要投入の	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。			○	道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興に寄与						
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。			○	上記内容に寄与する事業であるほか、省庁間の調整が必要であり、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。			○	特に防災の向上が喫緊の課題となっており、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。			○	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。			-	-						
	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。			○	業務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。			-	-						
	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。			○	見込みに見合った成果が得られている。							
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	当該予算の執行は国土交通省で実施しており、全ての支出先を把握している。 また、契約手続きの妥当性については、第三者機関である企画競争有識者委員会により審議頂いた。	
	改善の方向性		
外部有識者の所見			
<p>(1)1200万円の投資で、電柱埋設に関する効率化を可能とするような調査が行われ、「活動実績として見込みに見合った成果が得られている」と事項評価されていますが、それはどのような内容なのでしょうか、関心があります。</p> <p>(2)アウトカム指標として、「市街地の幹線道路の無電柱化率を20%にする」とされており、現在は、すでに18%になっているとのことですが、非常に意外な数字です(これほど進んでいるとは思いませんでした)。市街地の幹線道路という用語の定義と、わたしの想像しているもの(たとえば、市街化区域を通過する幹線道路)とはまったく違うのでしょうか。</p>			
行政事業レビュー推進チームの所見			
一部の改善内容	<p>新たな無電柱化推進計画に基づく目標の達成に向けて、本調査を的確に活用することができるよう、本調査により明らかとなった課題や事業期間短縮に資する事業手法等について、地方公共団体や関係事業者等に対して分かりやすく周知・情報共有を行うように努められたい。</p>		
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況			
予終了通リ	<p>本業務で得られた、事業期間短縮に向けた有益な取組事例や新技術を取りまとめた資料について、新たな無電柱化推進計画で目標に掲げた、事業のスピードアップに活用すべく、地方公共団体や関係事業者等に対し、周知・情報共有を図っていきたい。</p>		
備考			
<p>【外部有識者の所見への回答】</p> <p>(1)事業期間短縮に向けた有益な取組事例や新技術を体系的に整理し現場で活用する技術情報カルテの作成をしております。</p> <p>(2)指標で使用している「市街地の幹線道路」については、「市街地」を「都市計画法における市街化区域または市街化区域の定められていない人口10万人以上都市の用途地域」、また「幹線道路」を「直轄国道、補助国道、都道府県道」と定義し整理しております。</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	-		
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 - 0005		
令和2年度	国土交通省 - 新02 - 0006		

※令和2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・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. 令和2年度 無電柱化の事業期間短縮及び占用制限に関する調査検討業務日本みち研究所・建設技術研究所共同提案体			B.		
	費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)
道路環境等対策調査費	無電柱化の事業期間短縮に関する調査検討	12				
計		12	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	令和2年度 無電柱化の事業期間短縮及び占用制限に関する調査検討業務日本みち研究所・建設技術研究所共同提案体		無電柱化の事業期間短縮に関する調査検討	12	随意契約 (企画競争)	1	97%	-

令和3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	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	成長戦略フォローアップ(令和2年7月17日閣議決定) エネルギー基本計画(平成30年7月3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) 地球温暖化対策計画(平成28年5月13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、買い換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。 <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)			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度要求		
	予算 の 状 況	当初予算	573	530	512	474	846		
		補正予算	-	-	-	-	-		
		前年度から繰越し	-	-	-	63	-		
		翌年度へ繰越し	-	-	▲63	-	-		
		予備費等	-	-	-	-	-		
	計		573	530	449	537	846		
	執行額		531	475	433	-	-		
	執行率(%)		93%	90%	96%	-	-		
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)		93%	90%	85%	-	-		
令和3・4年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	令和3年度当初予算	令和4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	467	839	新たな成長推進枠:458					
	道路環境等対策調査費	6	7						
	職員旅費	0.3	0.6						
	委員等旅費	0.2	0.2						
	諸謝金	0.2	0.2						
	その他	0.3	▲1						
	計	474	846						
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30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 2 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、2020年度までに21%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	%	1.3	1.4	2.1	-	2.1
			目標値	%	21	21	21	-	21
			達成度	%	6.2	6.8	10	-	10
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:15~20% 燃料電池自動車:~1%								

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30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標		目標最終年度	
								-年度	2年度	-年度	2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)※バス(路線、貸切、コミバス等)の平均値	成果実績	社	0.4	0.4	0.4	-	0.4			
				目標値	2	2	2	-	2		
				達成度	%	20	20	20	-	20	
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/gjisisidai.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	分類	単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標		目標最終年度	
								-年度	2年度	-年度	2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)※バス(路線、貸切、コミバス等)の平均値	成果実績	倍	3.2	3.2	1.4	-	1.4			
				目標値	1.5	1.5	1.5	-	1.5		
				達成度	%	46.9	46.9	107.1	-	107.1	
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/gjisisidai.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	分類	単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標		目標最終年度	
								-年度	2年度	-年度	2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	%	1.7	1.6	1.7	-	1.7			
				目標値	3	3	3	-	3		
				達成度	%	56.7	52	56.7	-	56.7	
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/gjisisidai.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	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標		目標最終年度	
								2年度	12年度	2年度	12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	削減効果	成果実績	円/t-CO2	2,986	2,666	2,944	2,944	-	
				目標値	円/t-CO2	591	591	591	591	591	
				達成度	%	-	-	-	-	-	
地球温暖化対策関係	算出方法	-	直うち、効果	成果実績	円/t-CO2	2,986	2,666	2,944	2,944	-	
				目標値	円/t-CO2	591	591	591	591	591	
				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30年度	令和元年度	令和2年度	3年度 活動見込	4年度 活動見込
	補助台数	活動実績						
		当初見込み	台	243	946	1,029	977	
単位当たりコスト	算出根拠		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3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÷当該年度内補助台数	単位当たりコスト					百万円/台	0.4
		計算式	/		524/1392	520/1298	433/1102	

政策評価、新経済・財政再生計画との関係	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							
		施策	5 快適な道路環境等を創造する						
	測定指標		定性的指標	目標	目標年度	施策の進捗状況(目標)			
		-	-	-	施策の進捗状況(実績)				
		-	-	-	-				
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時 - 年度	2年度	3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	2年度	3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									
2020									
-									

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。	○	一般競争入札により、支出先の選定を行っている。本事業の効果検証及びガイドライン改訂のための情報収集を目的としているため、応募者は、自動車の環境負荷低減に係る調査・分析に精通している者である必要があり、結果的に一者応募となった。
	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、一者応募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。	○	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)	-	
	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。

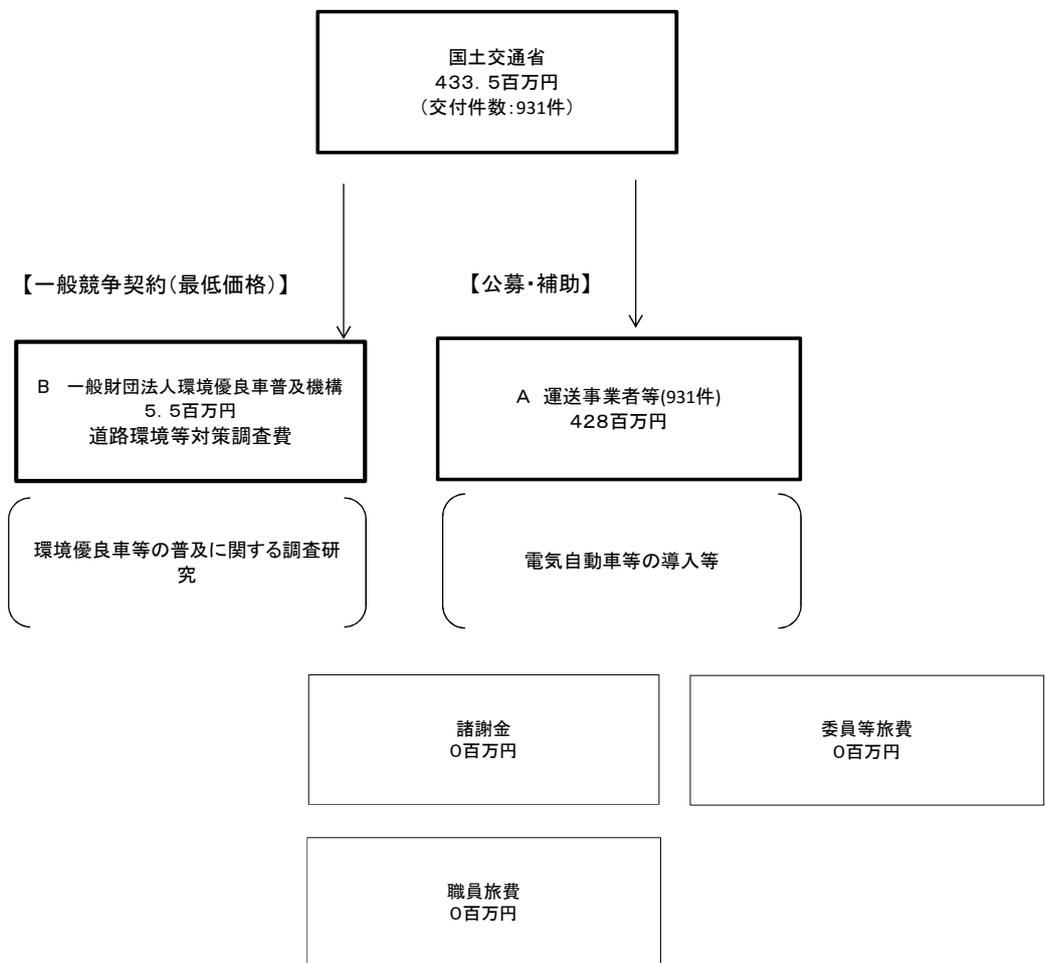
事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	本事業の補助対象である事業用自動車における電気自動車の普及状況を踏まえた目標及び実績となっている。	
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	○	補助事業実施にあたっては、直接、間接という手段があるが、当事業は直接補助であるため、間接に比べ事業費分低コストで実施できている。	
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	補助事業を実施したことにより、目標値まで届いていないが、CO2削減については十分な活動実績が得られた。	
	整備された施設や成果物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。	
	所管府省名	事業番号		事業名
	経済産業省	20 - 0259		クリーンエネルギー自動車導入促進補助金
	環境省	20 - 0056		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2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				
一部の内容改善	自治体や運送事業者のニーズやコロナの事業計画等への影響、カーボンニュートラルに向けた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				
<p>【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。</p> <p>【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。</p> <p>【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。</p> <p>【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。</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	—			
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2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	単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標	目標最終年度
							- 年度	2 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	0.2	-	0.2
		目標値	社	2	2	2	-	2
		達成度	%	10	10	10	-	10
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	単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標	目標最終年度
							- 年度	2 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	0.8	-	0.8
		目標値	社	2	2	2	-	2
		達成度	%	40	40	40	-	40
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	単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標	目標最終年度
							- 年度	2 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	1.8	1.9	-	1.9
		目標値	倍	1.5	1.5	1.5	-	1.5
		達成度	%	83.3	83.3	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	単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標	目標最終年度
							- 年度	2 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	1.9	1.7	-	1.7
		目標値	倍	1.5	1.5	1.5	-	1.5
		達成度	%	78.9	78.9	88.2	-	88.2
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3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	安全・環境基準課		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)			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度要求				
	予算の状況	当初予算	239	277	285	305	401				
		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	239	277	279	311	401				
	執行額		232	275	273	-					
	執行率(%)		97%	99%	98%	-					
当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)		97%	99%	96%	-						
令和3・4年度予算内訳(単位:百万円)	歳出予算目	令和3年度当初予算	令和4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	304	400	次世代大型車の技術基準等の整備に必要な調査内容が増えたため。							
	委員等旅費	0.3	0.3								
	諸謝金	0.3	0.3								
	職員旅費	0.3	0.3								
	庁費	0.1	0.1								
	計	305	401								
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30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標年度	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				38.4	38.9	40.2	-	-
			目標値				70	70	70	-	70
			達成度	%				54.9	55.6	57.4	
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://www.hkd.meti.go.jp/hokis/mono_kondan2/data02_2.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)	定量的な成果目標	成果指標	分類	単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 3年度	目標最終年度 -年度	
	地球温暖化対策 関係	令和3年度までに1t-CO2当りの削減コストを6774円とする。	1t-CO2当りの削減コスト	直接効果	成果実績	円/t-CO2	11,414	9,937	-	-
目標値					円/t-CO2	6,774	6,774	6,774	-	
達成度					%	-	-	-	-	
算出方法		本事業によって、重量車の燃費が平成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	%	-	-	-	-
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標			単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込	4年度活動見込	
	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	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3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ものではない。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	/					
政策評価、 新経済・ 財政再生 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								
	施策	5 快適な道路環境等を創造する								
	測定 指標	定量的指標			単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 年度	目標年度 12年度
		乗用車新車販売に占める次世代自動車の割合	実績値	%	38.4	38.9	40.2	-	-	
			目標値	%	70	70	70	-	70	
本事業の成果と上位施策・測定指標との関係										
本事業は、次世代大型車の開発・実用化の促進に資するため、必要な技術基準等の整備を図るものであり、次世代大型車の開発・実用化を促進し、温室効果ガスであるCO2や、大気汚染物質であるNOX、PM等の排出削減につなげることで、快適な道路環境等の創造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。	○	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・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。	○	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。
	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。	
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)	-	
	所管府省名	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			

行政事業レビュー推進チームの所見

一部の事業内容改善

調達時の落札率が高いが競争性担保の改善が見られる。引き続き効率的な事業の執行に努めるべき。

所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況

執行等改善

実効性・効率性を確保し、公告の早期化等の競争性の担保に努める。

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	300			
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2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
273百万円

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
259百万円

【一般競争契約(最低価格)】

C.一般財団法人日本自動車研究所
9百万円

【一般競争契約(最低価格)】

D.一般財団法人環境優良車普及機構
5百万円

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)

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。

大型車の電動化に関する最新の国内外の技術・政策動向や大型車の使用実態等を調査・整理する。

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)】

B. 民間事業者等(10団体)
174百万円

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。

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	251	再委託費	調査費用等	89
諸経費	一般管理費	8			
計		259	計		89
C.一般財団法人日本自動車研究所			D.一般財団法人環境優良車普及機構		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
事業費	調査費等	8	事業費	調査費等	2
諸経費	一般管理費	1	諸経費	事務費、一般管理費等	3
計		9	計		5

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	259	一般競争契約(最低価格)	1	99.9%	-

令和3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	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	安全・環境基準課		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)	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	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4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	206	205	172	180	232		
	執行額	198	197	145					
	執行率 (%)	96%	96%	84%					
当初予算+補正予算に対する 執行額の割合 (%)	96%	96%	84%						
令和3・4年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	令和3年度当初予算	令和4年度要求	主な増減理由					
	庁費	113	135	基準の策定に必要な調査項目が増えたため、増額要求とした。					
	自動車検査基準策定調査 等委託費	66	96						
	職員旅費	0.7	0.7						
	諸謝金	0.2	0.2						
	委員等旅費	0.1	0.1						
	計	180	232						
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30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 4 年度
	令和4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	%	99.7	100	-	-	-
			目標値	%	100	100	-	-	100
			達成度	%	99.7	100	-	-	-
根拠として用いた 統計・データ名 (出典)	令和元年度大気汚染の状況(環境省HP: https://www.env.go.jp/air/osen/jokyo_r1_1/post_80.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30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 4 年度
	令和4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(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)		令和元年度大気汚染の状況(環境省HP: https://www.env.go.jp/air/osen/jokyo_r1_1/post_80.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30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 4 年度		
	令和4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(NOx・PM法対策地域内自動車排出ガス測定局)	成果実績	%	93.1	98.3	-	-	-		
			目標値	%	100	100	-	-	100		
			達成度	%	93.1	98.3	-	-	-		
根拠として用いた統計・データ名(出典)		令和元年度大気汚染の状況(環境省HP: https://www.env.go.jp/air/osen/jokyo_r1_1/post_80.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30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 4 年度		
	令和4年度までに1t-CO2当たりの削減コストを7,541円とする。	1t-CO2当たりの削減コスト		成果実績	円/t-CO2	8,694	7,768	-	-	-	
				目標値	円/t-CO2	7,541	7,541	-	-	7,541	
				達成度	%	86.7	97.1	-	-	-	
地球温暖化対策関係	算出方法	本事業によって、ガソリン乗用車の燃費は平成25年度比で2.8%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)	直うち、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30年度	令和元年度	令和2年度	3年度 活動見込	4年度 活動見込		
	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	7	10	11	10	-	
単位当たりコスト	算出根拠			単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3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	16.5	16.4	12.1			
				計算式	関係予算執行額/件	198/12	197/12	145/12			
政策評価、新経済・財政再生計画との	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									
	施策	5 快適な道路環境等を創造する									
	政策評価	測定指標	定量的指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 - 年度	目標年度 4 年度	
			二酸化窒素に係る大気環境基準を達成した自排局の数	実績値	%	99.7	100	-	-	-	
				目標値	%	-	-	-	-	100	
			定量的指標	浮遊状粒子状物質に係る大気環境基準を達成した自排局の数	実績値	%	100	100	-	-	-
					目標値	%	-	-	-	-	100
			定量的指標	PM2.5に係る大気環境基準を達成した自排局の数	実績値	%	93.1	98.3	-	-	-
					目標値	%	-	-	-	-	100
			本事業の成果と上位施策・測定指標との関係								
車両の環境対策は、温室効果ガスであるCO2、大気汚染物質であるNOx、PMの排出削減に効果的であり、良好な道路環境、生活環境、自然環境の形成に寄与するほか、地域資源を活用した観光誘致効果も期待できることから、施策目標である「快適な道路環境を創造」を達成するために必要である。											

関係	新経済・財政再生計画改革工程表 2020	取組事項	分野:										
		(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		成果実績	単位	計画開始時 年度	2年度	3年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度		
			目標値										
			達成度									%	
		(第二階層) KPI	KPI (第二階層)		成果実績	単位	計画開始時 年度	2年度	3年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度		
			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。	○	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・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。	○	事業目的を仕様書において明確にし、当該目的に即した使途で実施している。
	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)	-	
	所管府省名	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

【令和3年度公開プロセス】

「事業内容の一部改善」

- ・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。
- ・事業者在省エネルギー基準を厳守させる制度を検討すべき。

行政事業レビュー推進チームの所見

一 事
部 業
の 内
改 容
善 容

外部有識者の所見を踏まえ、改善内容について検討を行い、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

執 行
善 等
改

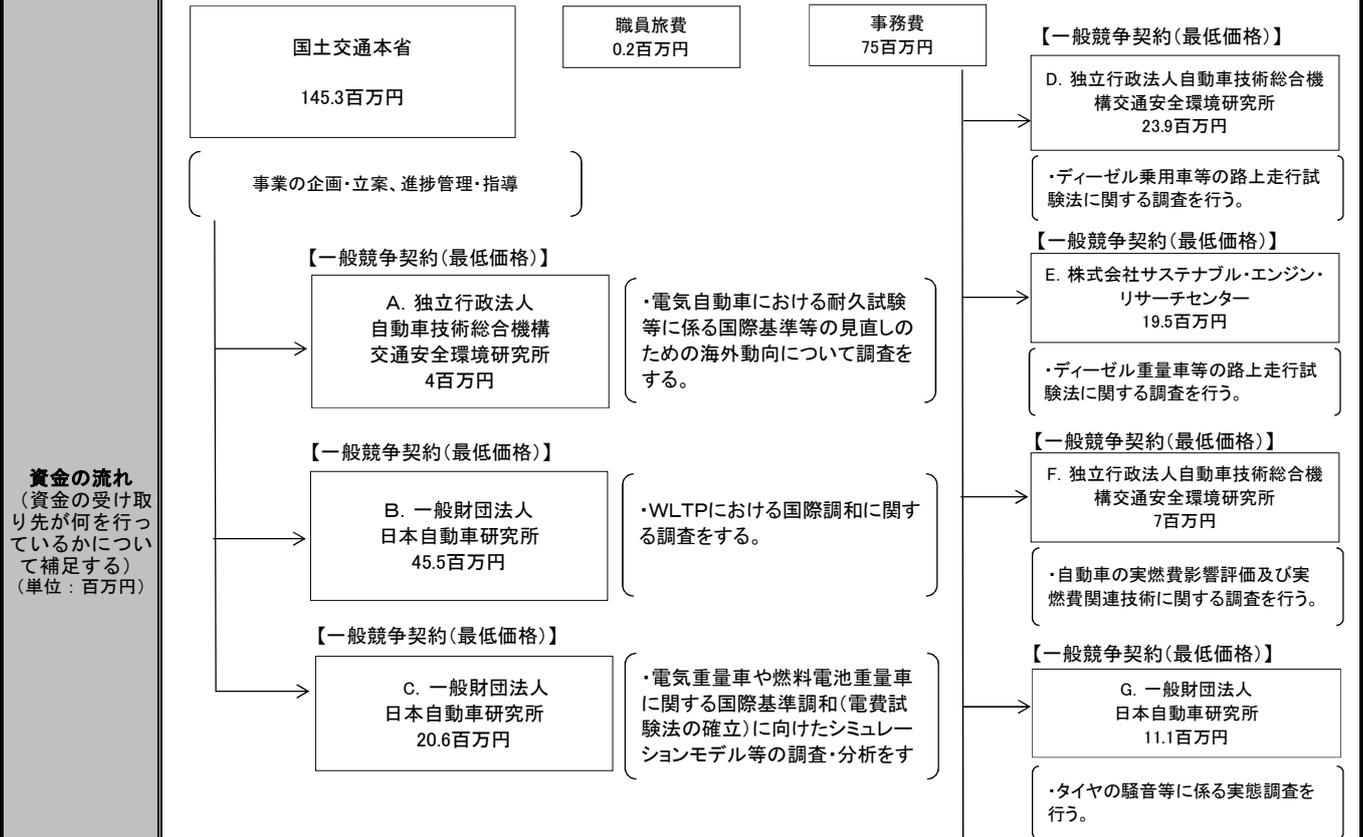
事務費について、資金の流れを記載、成果目標及び成果指標、競争性の確保については適切な手法を引き続き検討していく。基準の厳守については、関係省庁と連携しつつ、適切に対応していく。

備考

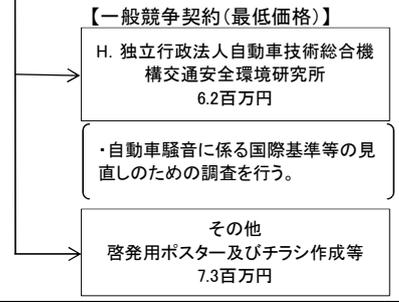
関連する過去のレビューシートの事業番号

平成22年度	305			
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2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.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.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	3.9	事業費	研究設備等費等	28
	諸経費	一般管理費等	0.1	事業費	人件費	10.6
				諸経費	一般管理費等	6.9
	計		4	計		45.5
	C.一般財団法人日本自動車研究所			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	9.8	事業費	研究設備等費等	20.3
	事業費	人件費	7.5	諸経費	一般管理費等	3.6
	諸経費	一般管理費等	3.3			
	計		20.6	計		23.9
E.株式会社サステナブル・エンジン・リサーチセンター			F.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	9.8	事業費	研究設備等費等	5.9	
事業費	人件費	6.8	諸経費	一般管理費等	1.1	
諸経費	一般管理費等	2.9				
計		19.5	計		7	
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	5.6	事業費	研究設備等費等	5.3	
事業費	人件費	3.9	諸経費	一般管理費等	0.9	
諸経費	一般管理費等	1.6				
計		11.1	計		6.2	
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						<input type="checkbox"/> 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	電気自動車における耐久試験等に係る国際基準等の見直しのための海外動向調査	4	一般競争契約(最低価格)	1	44.7%	—

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	WLTP電動車試験法及び燃費改善技術評価法に関する調査	45.5	一般競争契約 (最低価格)	1	94.3%	—
---	----------------	---------------	-----------------------------	------	------------------	---	-------	---

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	一般財団法人日本自動車研究所	1010405010435	電気重量車に関する国際基準調和～シミュレーションモデル等の調査	20.6	一般競争契約 (最低価格)	1	94.4%	—

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	23.9	一般競争契約 (最低価格)	1	94.3%	—

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	株式会社サステナブル・エンジン・リサーチセンター	4040001050243	ディーゼル重量車等の路上走行試験法に関する調査	19.5	一般競争契約 (最低価格)	2	98.5%	—

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	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	自動車の実燃費影響評価及び実燃費関連技術に関する調査	7	一般競争契約 (最低価格)	1	96.2%	—

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	11.1	一般競争契約 (最低価格)	1	89.7%	—

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	6.2	一般競争契約 (最低価格)	1	50%	—
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	

令和3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2年度	事業終了(予定)年度	令和2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を補助する。								
実施方法	補助								
予算額・執行額 (単位:百万円)			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度要求		
	予算 の 状 況	当初予算							
		補正予算		100	140				
		前年度から繰越し							
		翌年度へ繰越し							
		予備費等							
	計		0	100	140	0	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%				
令和3・4年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	令和3年度当初予算	令和4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30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 年度	目標最終年度 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		
			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								
活動指標及び 活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度 活動見込	4年度 活動見込	
	テールゲートリフターの導入台数	活動実績	台		409	494			
		当初見込み	台		470	346			
単位当たり コスト	算出根拠		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3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			
		計算式	/		98400000 / 409	134600000 / 494			

生 計 画 と 財 政 再 関 連	政策 評価	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	施策	5 快適な道路環境等を創造する

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。	○	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。	○	導入経費の決定に際しては、関係者に機器価格のヒアリングを実施する等、妥当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。	○	事業目的に即した事業者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)	-		
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。	○	本補助事業により、着実な荷役時間の削減を図っている。
	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。	○	目標台数は各車両の積算台数の合計としており、実績としては当初の想定以上の申請があり不用額がほぼないことから、活動実績は適正なものである。
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	導入された機器を活用して荷役作業時間の短縮が図られている。
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		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

目標も適正、成果も適正であると思料。

行政事業レビュー推進チームの所見

終了
予定

令和2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
終了
通り

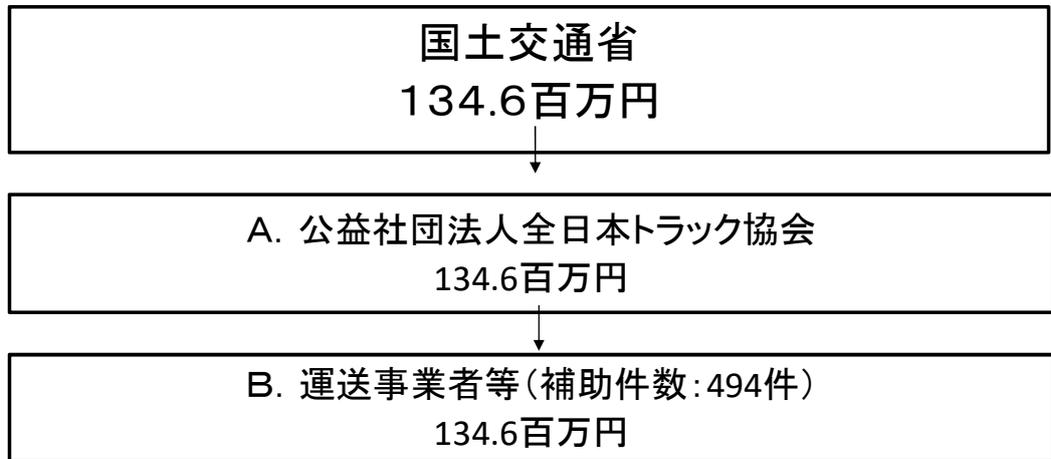
今後、同様の事業を実施する場合にも、施策目標等をしっかりと検証し、確実な補助の執行に努めて参りたい。

備考

関連する過去のレビューシートの事業番号

平成22年度				
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2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)

4	ヤマトリース株式会社	9013301022133	テールゲートリフター等の導入補助	4.3	補助金等交付	-	-	-
5	三井住友ファイナンス&リース株式会社	5010401072079	テールゲートリフター等の導入補助	2.4	補助金等交付	-	-	-
6	オリックス自動車株式会社	7010401056220	テールゲートリフター等の導入補助	2.4	補助金等交付	-	-	-
7	鈴與株式会社	2080001009460	テールゲートリフター等の導入補助	2.1	補助金等交付	-	-	-
8	北海道リース株式会社	3430001022591	テールゲートリフター等の導入補助	1.5	補助金等交付	-	-	-
9	UDフィナンシャルサービス株式会社	7010401093841	テールゲートリフター等の導入補助	1.5	補助金等交付	-	-	-
10	株式会社セブン・フィナンシャルサービス	3010001088493	テールゲートリフター等の導入補助	1.4	補助金等交付	-	-	-