

平成25年行政事業レビューシート

(国土交通省)

事業名	次世代大型車開発・実用化促進事業		担当部局庁	自動車局		作成責任者		
事業開始・終了(予定)年度	平成17年度～		担当課室	環境政策課		課長	板崎 龍介	
会計区分	自動車安全特別会計 (自動車検査登録勘定)		政策・施策名	2 良好な生活環境、自然環境の形成、 バリアフリー化を推進する 5 快適な道路環境等を創造する				
根拠法令 (具体的な 条項も記載)	—		関係する計画、 通知等	—				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。 3行程度以内)	「低炭素社会づくり行動計画」(平成20年7月閣議決定)に規定された「次世代自動車について、2020年までに新車販売のうち2台に1台の割合で導入する」という目標の実現を目指し、さらに、原油価格高騰等の課題にも対応するため、次世代の運輸エネルギーを利用し、また環境性能を格段に向上させた次世代低公害車(大型トラック、バス)の開発・実用化を促進する。							
事業概要 (5行程度以内。 別添可)	実用性の向上(技術的改良等)及び基準整備に資するため、環境性能を格段に向上させた次世代のバス・トラック等(電気・プラグインハイブリッドトラック、高効率ハイブリッドトラック、次世代バイオディーゼルエンジン及び高性能電動路線バス)を開発・試作し、実際の事業で使用する走行試験等を実施する。							
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 委託・請負 <input type="checkbox"/> 補助 <input type="checkbox"/> 負担 <input type="checkbox"/> 交付 <input type="checkbox"/> 貸付 <input type="checkbox"/> その他							
予算額・ 執行額 (単位:百万円)	予算 の 状 況	当初予算	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求	
		補正予算	—	—	—	—	—	
		繰越し等	—	—	—	—	—	
		計	245	249	249	249	249	
	執行額	209	237	235	—	—		
	執行率(%)	85.3%	95.3%	94.6%	—	—		
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	成果指標			単位	22年度	23年度	24年度	目標値 (27年度)
	新車販売に占める次世代自動車の割合	成果実績	%	10.5	14.7	集計中	15	
		達成度	%	70	98	集計中	—	
活動指標及び 活動実績 (アウトプット)	活動指標			単位	22年度	23年度	24年度	25年度活動見込
	開発対象車種の数	活動実績	—	5	4	4	—	
		(当初見込み)	(5)	(4)	(4)	(3)	—	
単位当たり コスト	(円/)		算出根拠	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。				
平成25・26年度 予算内訳	費目	25年度当初予算	26年度要求	主な増減理由				
	諸謝金	0	0					
	職員旅費	0	0					
	委員等旅費	1	1					
	庁費	0	0					
	自動車検査基準策定調査等委託費	248	247					
	計	249	249					

事業所管部局による点検						
	項目		評価	評価に関する説明		
国費投入の必要性	広く国民のニーズがあるか。国費を投入しなければ事業目的が達成できないのか。		○	低炭素社会の実現は喫緊の課題であり、我が国CO2排出の約2割を占める運輸部門における低炭素化の推進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。		○			
	明確な政策目的(成果目標)の達成手段として位置付けられ、優先度の高い事業となっているか。		○			
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、支出先の選定はおこなっている。		
	受益者との負担関係は妥当であるか。		○			
	単位当たりコストの水準は妥当か。		○			
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。		—			
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。		○			
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)		—			
事業の有効性	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。		○	本事業は、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の策定等に、本事業の成果は活用されている。		
	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。		○			
重複排除	類似の事業がある場合、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	類似事業名	所管府省・部局名			
点検結果	温室効果ガスの低減に向けては、新たな技術の開発・実用化が不可欠であり、本事業において開発・実用化された車両又は技術を活用することによって、今後さらなるクリーンエネルギー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、新たな車両又は技術の開発・実用化を進める必要がある。					
外部有識者の所見						
行政事業レビュー推進チームの所見						
事業内容の改善	引き続き、競争性のある契約方法を活用するなど実効性・効率性を高め、経費の合理化に努め、実施すべき。					
	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	環境性能を格段に向上させた次世代低公害車(大型トラック、バス)の開発・実用化を促進するため、仕様書の実効性・効率性を高め、経費の合理化に努めていく。					
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	300	平成23年	0278	平成24年	0286

国土交通本省
235百万円

〔 事業の企画・立案、進捗管理・指導 〕



【一般競争入札】

A. 民間事業者等(5社)
235百万円

〔 次世代大型車の開発・普及の促進に当たって特に重要な車両又はエンジンを開発し、又は開発に必要な要素技術を確立するとともに、車両等が満たすべき技術的要件若しくは改良等の検討・評価及び車両の実用化に向けた広報活動等を行い、さらに、次世代大型車に関する海外動向を含めた最新の情報を整理する。 〕

職員旅費
0百万円

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・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.三菱重工株式会社			E.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
人件費	直接人件費	38			
事業費	技術経費等	23			
その他	一般管理費等	9			
計		70	計		0
B.			F.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
計		0	計		0
C.			G.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
計		0	計		0
D.			H.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
計		0	計		0

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	三菱重工業株式会社	高性能電動路線バスの技術基準等策定に関する調査	70	—	—
2	独立行政法人交通安全環境研究所	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	60	—	—
3	いすゞ自動車株式会社	電気・プラグインハイブリッドトラックの技術基準等策定に関する調査	40	—	—
4	UDTラックス株式会社	高効率ハイブリッドトラックの技術基準等策定に関する調査	40	—	—
5	株式会社新エイシーイー	次世代バイオディーゼル大型車の技術基準等策定に関する調査	25	—	—
6	—	—	—	—	—
7	—	—	—	—	—
8	—	—	—	—	—
9	—	—	—	—	—
10	—	—	—	—	—

B.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	—	—	—	—	—
2	—	—	—	—	—
3	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	—
5	—	—	—	—	—
6	—	—	—	—	—
7	—	—	—	—	—
8	—	—	—	—	—
9	—	—	—	—	—
10	—	—	—	—	—