

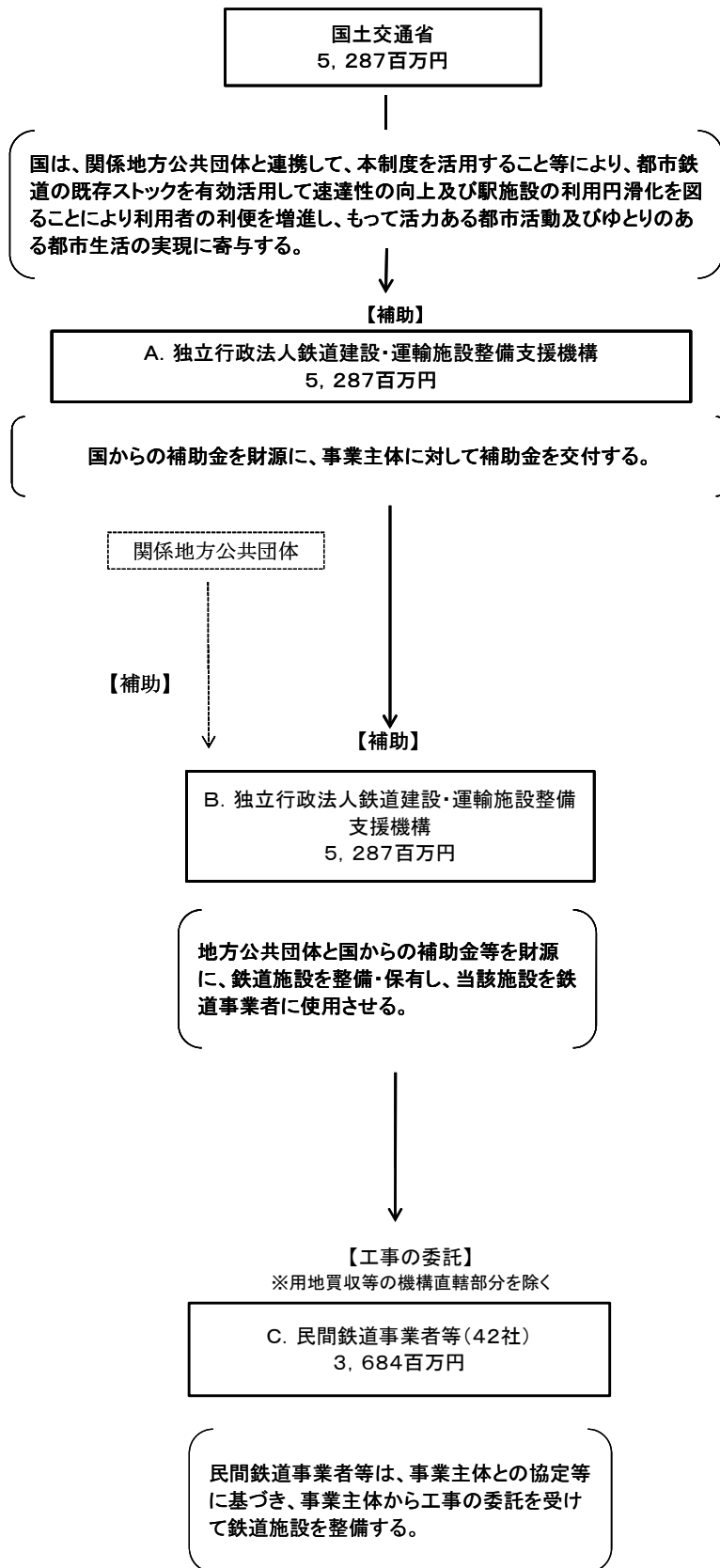
平成26年行政事業レビューシート

(国土交通省)

事業名	都市鉄道利便増進事業		担当部局庁	鉄道局		作成責任者			
事業開始・終了(予定)年度	平成17年度～終了(予定)なし		担当課室	都市鉄道政策課		課長：堀内丈太郎			
会計区分	一般会計		政策・施策名	8 都市・地域交通等の快適性・利便性の向上 26 鉄道網を充実・活性化させる					
根拠法令 (具体的な条項も記載)	都市鉄道等利便増進法第23条		関係する計画、通知等	都市鉄道等の利用者の利便増進に関する基本方針					
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	都市鉄道の既存ストックを有効活用して速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を図ることにより利用者の利便を増進し、もって活力ある都市活動及びゆとりのある都市生活の実現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)	第三セクター等公的主体が行う都市鉄道利便増進事業(都市鉄道等利便増進法による国土交通大臣の認定を受けた計画に基づく連絡線、相互直通施設又は追越施設の整備、既設駅の改良)に要する経費の一部(補助対象経費の1/3以内かつ地方公共団体と同額)を補助する。								
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input type="checkbox"/> 委託・請負 <input checked="" 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	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度要求		
		補正予算	850	4,900	6,141	5,760			
		前年度から繰越し	-	4,429	-				
		翌年度へ繰越し	4,118	483	4,949	4,981			
		予備費等	▲ 483	▲ 4,949	▲ 4,981				
		計	-	-	-				
	執行額	4,485	4,863	6,109	10,741				
	執行率(%)	4,485	4,863	5,287					
		100.0%	100.0%	86.5%					
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標		成果実績	単位	23年度	24年度	25年度	目標値 (28年度)	
	都市鉄道路線整備により創出される利用者数			人	-	-	-		
				目標値	人	-	-	-	156千人/日
				達成度	%	-	-	-	
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		活動実績	単位	23年度	24年度	25年度	26年度活動見込	
	都市鉄道利便増進事業を実施している施設の数			箇所	3	3	1	-	
				当初見込み	3	3	1	1	
単位当たりコスト	算出根拠		単位当たりコスト	単位	23年度	24年度	25年度	26年度見込	
	執行額/補助対象事業者数			百万円	2,243	2,432	5,287	10,741	
				計算式	/	4,485/2	4,863/2	5,287/1	10,741/1
平成26・27年度予算内訳 (単位:百万円)	費目		26年度当初予算	27年度要求	主な増減理由				
	本工事費		5,760						
	附帯工事費								
	用地費								
	計		5,760						

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	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。		○	都市鉄道の既存ストックを有効活用して速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を図ることにより利用者の利便を増進し、もって活力ある都市活動及びゆとりのある都市生活の実現に寄与することを目的とする当該事業の優先度は極めて高いが、事業者単独では進みにくい事業であることから、地方公共団体と協調して補助を行っている。		
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。		○			
	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。		○	事業費は、国、地方公共団体及び整備主体で負担しており、受益者との負担関係は妥当と考える。さらに事業者負担分については入札を導入するなどコスト削減に努めている。		
	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・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。		○			
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。		○	関係地方公共団体からの補助の範囲で国も補助することとしており、それにより高い実効性を確保することが可能となっている。成果目標については、その達成に向け、事業を着実に進捗させている。		
	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・改善結果	点検結果	本事業は、国庫補助事業であることから、事業着手から事業完了までの間において、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」、「都市鉄道利便増進事業費補助交付要綱」及び「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構職員による現場審査・書類審査を実施し、国土交通省職員が確認を行うことで、国庫補助金の支出先・用途等については、その適否を含めて明確に把握している。				
	改善の方向性	事業進行の遅延等から計画変更や繰越等が生じている場合があり、このような事態を減らすために、補助事業の進捗状況の把握に努めるとともに、執行の適正な管理や効率的な補助事業の実施を促していく必要がある。				
外部有識者の所見						
行政事業レビュー推進チームの所見						
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23年	0251	平成24年	0260	平成25年	0281

※平成25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)

A.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			E.		
費目	使 途	金額 (百万円)	費目	使 途	金額 (百万円)
本工事費	本工事施工費	3,724			
附帯工事費	附帯工事施工費	564			
用地費	用地費	999			
計		5,287	計		0
B.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			F.		
費目	使 途	金額 (百万円)	費目	使 途	金額 (百万円)
本工事費	西谷トンネル工事他	3,724			
附帯工事費	相鉄・JR直通線の整備工事等の施行に関する実施設計	564			
用地費	用地買収等	999			
計		5,287	計		0
C.大成・東急・エスケイディJV			G.		
費目	使 途	金額 (百万円)	費目	使 途	金額 (百万円)
本工事費	西谷トンネル工事	1,226			
計		1,226	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

費目・使途
 (「資金の流れ」に
 おいてブロックご
 とに最大の金額
 が支出されている
 者について記載
 する。費目と使途
 の双方で実情が
 分かるように記
 載)

支出先上位10者リスト

A. 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 5,287百万円

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	都市鉄道利便増進事業費補助の補助金交付に関する業務	5,287	—	—

B. 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 5,287百万円

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線の整備に関する業務 ・用地買収等(自社工事) ・西谷駅、西谷トンネル、羽沢駅及び新横浜駅等の土木工事等(委託工事)	5,287	—	—

C. 民間鉄道事業者等(42社) 3,684百万円

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	大成・東急・SKD JV	西谷トンネル土木工事	1,226	5者	87.2%
2	相模鉄道株	西谷駅付近連絡線接続工事及び相鉄線内改修工事	1,154	委託	—
3	鉄建・相鉄・紅梅 JV	羽沢駅(仮称)の土木工事	326	8者	92.4%
4	清水・竹中土木・熊谷・松尾JV	新横浜駅(仮称)の土木工事	224	4者	92.3%
5	安藤・間・不動テトラ・日本国土・奈良JV	新綱島駅(仮称)の土木工事	203	3者	90.9%
6	大成・東急・大本・土志田JV	羽沢トンネルの土木工事	167	5者	90.0%
7	横浜市交通局	横浜市高速鉄道3号線と新横浜駅(仮称)との交差及び接続に関する工事	131	委託	—
8	東京急行電鉄株	東急東横線・目黒線日吉駅と相鉄・東急直通線との接続に関する工事	74	委託	—
9	東日本旅客鉄道株	相鉄・JR直通線の整備工事等の施行に関する実施設計	38	委託	—
10	㈱トニーニチコンサルタンツ	施工管理等業務委託	34	1者	97.9%

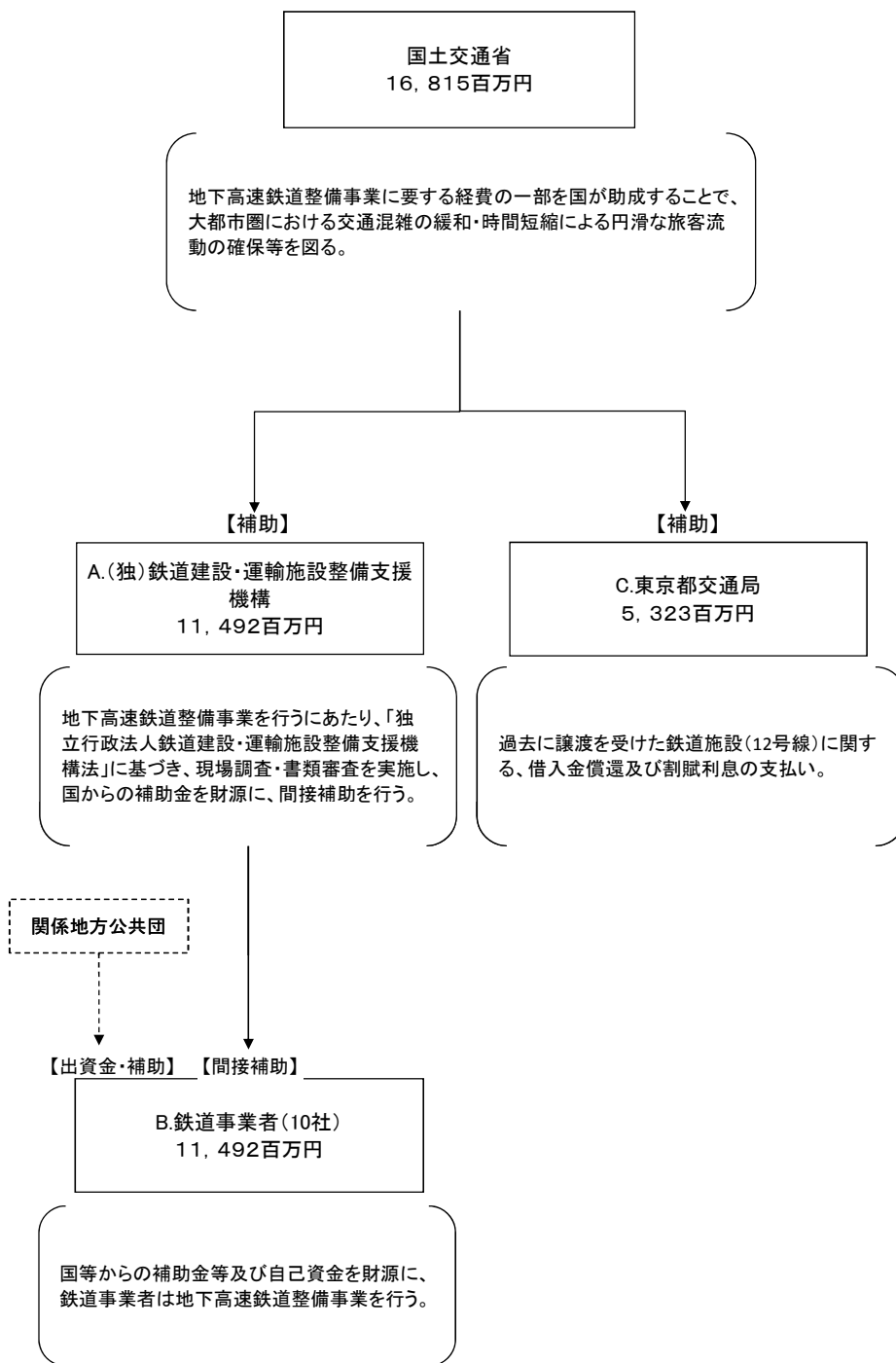
平成26年行政事業レビューシート (国土交通省)

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・終了(予定)年度	地下高速鉄道整備事業：昭和37年度～終了(予定)なし		担当課室	都市鉄道政策課		課長 堀内 丈太郎		
会計区分	一般会計		政策・施策名	8 都市・地域交通等の快適性・利便性の向上 26 鉄道網を充実・活性化させる				
根拠法令 (具体的な 条項も記載)	-		関係する計画、 通知等	運輸政策審議会答申、地方交通審議会答申				
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	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input type="checkbox"/> 委託・請負 <input checked="" 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)			23年度	24年度	25年度	26年度	27年度要求	
	予算 の 状 況	当初予算	21,120	16,436	13,944	12,358		
		補正予算	0	345	140			
		前年度から繰越し	17,155	15,112	12,628	-		
		翌年度へ繰越し	▲ 15,112	▲ 12,628	▲ 9,761	-		
		予備費等	-	-	-	-		
	計	23,163	19,265	16,951	12,358			
	執行額	22,610	19,217	16,815				
執行率 (%)	97.6%	99.7%	99.2%					
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標			単位	23年度	24年度	25年度	目標値 (27年度)
	都市鉄道路線整備により創出される利用者数	成果実績	人	-	-	-		
		目標値	人	-	-	-	156千人/日	
		達成度	%	-	-	-		
	一日あたりの平均利用者数が3千人以上の地下鉄駅のバリアフリー化(段差解消率)	成果実績	%	93	96	集計中		
		目標値	%	-	-	-	100	
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	23年度	24年度	25年度	26年度活動見込
	新線建設に係る整備箇所数及び整備箇所に係る路線延長(建設キロ)	活動実績	箇所	2	2	2	2	
		活動実績	km	18.5	15.8	15.8	15.8	
		当初見込み	箇所	2	2	2	2	
単位当たりコスト	算出根拠			単位	23年度	24年度	25年度	26年度見込
	執行額/事業者数	単位当たりコスト	百万円	2,826	2,402	1,682	1,236	
		計算式	/	22,610/8	19,217/8	16,815/10	12,358/10	
平成26・27年度予算内 (単位:百万円)	費目	26年度当初予算	27年度要求	主な増減理由				
	用地	12,358						
	路盤							
	開業設備							
	その他							
計	12,358							

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	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。		○	地下鉄は大都市圏の通勤・通学等に利用されるため、幅広い国民ニーズが見込まれるものの、コストが巨額となる地下鉄新線建設や、増収に結び付かない施設の改良等については、事業者単体では整備が困難となるため、国、地方公共団体及び地下鉄事業者で協調して事業を実施しているところである。			
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。		○				
	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。		○	事業費は、国、地方公共団体及び事業者が協調して負担しているが、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。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・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。		○				
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。		○	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。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。			
	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)		○	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。			
	事業番号	類似事業名	所管府省・部局名				
		地域公共交通確保維持改善事業	国土交通省総合政策局				
点検・改善結果	点検結果	<p>本事業においては、各補助事業者に対して、定例的な年間3回のヒアリングや必要に応じた随時のヒアリングにより、事業の進捗状況や課題、スケジュール管理や支払いの状況等、各事業者の取り組みについて聴取するとともに、契約の方法、コスト削減の実施状況等について、必要に応じて指導を実施している。</p> <p>また、事業者に対して交付を行っている独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構においては、毎年度補助事業者の事業の執行状況について、現地に赴き審査を行っている。審査では、契約の発注が適正であるか等契約に係る審査をはじめ、現地における工事の実施状況等、支出が適正なものであるかなどについて現地調査を行い、補助対象外と認められる事業等の査定を行っている。</p>					
	改善の方向性	今後も引き続き効率的かつ適正な予算の執行に努め、事業を実施していく必要がある。					
外部有識者の所見							
行政事業レビュー推進チームの所見							
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23年	0252	平成24年	0261	平成25年	0282		

※平成25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)



A.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構			E.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
用地	用地取得費等	▲ 75			
路盤	軌道・トンネル工事施工費等	8,125			
開業設備	停車場設備施工費等	3,365			
その他	測量監督費等 (消費税返還等による戻入を含む)	76			
計		11,491	計		0
B.仙台市交通局			F.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
用地	用地取得費等	▲ 1			
路盤	軌道・トンネル工事施工費等	5,367			
開業設備	停車場設備施工費等	1,675			
その他	測量監督費等	17			
計		7,058	計		0
C.東京都交通局			G.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
償還金等	借入償還金・割賦利息	5,323			
計		5,323	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

費目・使途
 (「資金の流れ」に
 おいてブロックご
 とに最大の金額
 が支出されている
 者について記載
 する。費目と使途
 の双方で実情が
 分かるように記
 載)

支出先上位10者リスト

A.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	鉄道整備助成業務	11,492	—	—
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

B.鉄道事業者

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	仙台市交通局	新線の建設	7,058	—	—
2	東京地下鉄(株)	大規模改良工事	2,050	—	—
3	東京都交通局	大規模改良工事等	1,258	—	—
4	大阪市交通局	大規模改良工事等	574	—	—
5	福岡市交通局	新線の建設	447	—	—
6	神戸市交通局	大規模改良工事	47	—	—
7	名古屋市交通局	大規模改良工事等	32	—	—
8	京都市交通局	大規模改良工事	20		
9	横浜市交通局	耐震補強	3		
10	札幌市交通局	大規模改良工事	2		

C.東京都交通局

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	東京都交通局	借入償還金・割賦利息	5,323	—	—

平成26年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・終了(予定)年度	昭和63年度～終了(予定)なし		担当課室	・鉄道事業課 ・都市鉄道政策課		課長 高原 修司 課長 堀内 丈太郎	
会計区分	一般会計		政策・施策名	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 26 鉄道網を充実・活性化させる			
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)	幹線鉄道の高速化、貨物鉄道の旅客線化、貨物列車の輸送力増強、乗継円滑化及び総合連携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 【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連携計画事業]補助対象経費の1/3以内 [鉄道貨物輸送力増強]補助対象経費の3/10以内						
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input type="checkbox"/> 委託・請負 <input checked="" 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	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度要求	
		当初予算	782	950	1,539	970	
		補正予算	-	600	-		
		前年度から繰越し	635	351	844	1,176	
		翌年度へ繰越し	▲351	▲844	▲1,176		
		予備費等	-	-	-		
	計	1,066	1,057	1,207	2,146		
	執行額	1,050	919	1,201			
執行率(%)	98	87	100				
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	成果指標		単位	23年度	24年度	25年度	目標値 (①28年度 ②28年度)
	①都市鉄道路線整備により創出される利用者数	成果実績	人	-	-	-	
		目標値	人	-	-	-	156千人/日
		達成度	%	-	-	-	
	②経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているものの割合	成果実績	%	75	77	77	
		目標値	%	-	-	-	85
達成度		%	88	91	91		
活動指標及び 活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	23年度	24年度	25年度	26年度活動見込
	幹線鉄道等活性化事業の実施箇所数	活動実績	箇所	6	4	6	-
		当初見込み	箇所	7	4	6	5
単位当たり コスト	算出根拠		単位	23年度	24年度	25年度	26年度見込
	執行額(百万円)(X)÷事業実施箇所数(Y)	単位当たり コスト	百万円	175	230	200	429
		計算式	X/Y	1,050/6	919/4	1,201/6	2,146/5
平成26・27年度 予算内訳 (単位:百万円)	費目	26年度当初予算	27年度要求	主な増減理由			
	土木費	970					
	線路設備費						
	開業設備費						
	用地費						
	計	970					

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	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。	○	鉄道の利便性の向上や高速化等に資する事業は、国民の通勤・通学の混雑の緩和、モーダルシフトの推進等に資するものであり、優先度は極めて高い。また、事業者のみでは進まない事業に対して、国、地方公共団体が協調して補助を行っている。			
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○				
	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。	○	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。事業者負担もあるため、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。			
	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。	○	成果目標については、既に達成をするなど、事業は着実な進捗状況をみせている。本年度は、達成した目標に替わり、新たな成果目標を設定している。			
	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・改善結果	点検結果	本事業は、国庫補助事業であることから、事業着手から事業完了までの間において、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」、「幹線鉄道等活性化事業費補助交付要領」及び「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構職員による現場審査・書類審査を実施し、国土交通省職員が確認を行うことで、国庫補助金の支出先・使途等については、その適否を含めて明確に把握している。				
	改善の方向性	事業進行の遅延等から計画変更や繰越等が生じている場合があり、このような事態を減らすために、補助事業の進捗状況の把握に努めるとともに、執行の適正な管理や効率的な補助事業の実施を促していく必要がある。				
外部有識者の所見						
行政事業レビュー推進チームの所見						
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23年	253	平成24年	262	平成25年	283	

※平成25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
1,207百万円

幹線鉄道の高速化、貨物鉄道の旅客線化、貨物列車の輸送力増強、乗継円滑化及び総合連携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を図る。

【補助】

A. 独立行政法人
鉄道建設・運輸施設整備支援機構
1,201百万円

幹線鉄道等活性化事業費補助を行うにあたり、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構職員が現場審査・書類審査

関係地方公共団体

関係地方公共団体

【出資金・補助】

【間接補助】

【間接補助】

【出資金・補助・負担金】

B. 鉄軌道事業者等(1社)
880百万円

国等からの補助金等及び自己資金を財源に、鉄軌道事業者は、幹線鉄道の高速化、貨物鉄道の旅客線化、貨物列車の輸送力増強、乗継円滑化等の幹線鉄道活性化事業を行う。

C. 地域法定協議会(5協議会)
321百万円

地方公共団体と国からの補助金等を財源に、地域の法定協議会で策定された総合連携計画に基づき、鉄軌道利用者の利便性向上を図るための施設を整備する。

資金の流れ
(資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)
(単位：百万円)

A.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			E.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
補助金	幹線鉄道等活性化事業費補助	1,201			
計		1,201	計		0
B.大阪環状鉄道(株)			F.		
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	481			
線路設備費	軌道工事施工費	104			
開業設備費	電気設備工事施工費	189			
用地費	用地買収費	106			
計		880	計		0
C.青森市総合都市交通対策協議会			G.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
土木費	ホーム新設	54			
開業設備費	旅客上屋、エレベータ本体、電車設備改修、 信号設備改修、通信設備改修等	70			
用地費	補償調査	1			
計		125	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

費目・使途
 (「資金の流れ」に
 おいてブロックご
 とに最大の金額
 が支出されている
 者について記載
 する。費目と使途
 の双方で実情が
 分かるように記
 載)

支出先上位10者リスト

A.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援 機構	幹線鉄道等活性化事業費補助の補助金交付に関する業務	1,201	—	—
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

B.鉄軌道事業者等(1社)

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	大阪環状鉄道(株)	貨物線の旅客線化に係る施設整備等	880	—	—
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

C.地域法定協議会(5協議会)

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	青森市総合都市交通対策協議 会	地域公共交通の活性化及び再生に係る施設整備等	125	—	—
2	JR可部線活性化協議会	地域公共交通の活性化及び再生に係る施設整備等	110	—	—
3	黒部市公共交通戦略推進協議 会	地域公共交通の活性化及び再生に係る施設整備等	42	—	—
4	ことでん活性化協議会	地域公共交通の活性化及び再生に係る施設整備等	39	—	—
5	城端・氷見線活性化推進協議 会	地域公共交通の活性化及び再生に係る施設整備等	5	—	—
6				—	—
7				—	—
8				—	—
9				—	—
10				—	—

平成26年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・終了(予定)年度	平成11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 高菜 圭一		
会計区分	一般会計		政策・施策名	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 26 鉄道網を充実・活性化させる。				
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)	鉄道利用者の安全性や利便性の向上を図るため、都市側の事業と一体的に行われる鉄道駅のホームやコンコースの拡幅、バリアフリー化等を行い、駅機能を総合的に改善する事業及び人にやさしく活力ある都市の実現をめざし、既存の鉄道駅の改良と一体となって、地域のニーズにあった生活支援機能を有する鉄道駅空間の高度化(コミュニティ・ステーション化)を図る事業に対し、国及び地方の助成措置を講じる。							
事業概要 (5行程度以内。別添可)	【総合改善事業】 地方公共団体の出資または拠出に係る法人が、駅機能を総合的に改善する事業に対し、助成措置(補助対象事業費の2/10以内かつ地方公共団体と同額以内)を講じる。 【連携計画事業】 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、「活性化法」という。)第6条に基づく協議会が活性化法第5条に基づき作成された地域公共交通総合連携計画に位置づけられた、既存の鉄道駅の改良と一体となって行う生活支援機能を有する鉄道駅空間の高度化を図るための施設整備を行う事業に対し、助成措置(補助対象事業費の1/3以内かつ地方公共団体と同額以内)を講じる。							
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input type="checkbox"/> 委託・請負 <input checked="" 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)			23年度	24年度	25年度	26年度	27年度要求	
	予算 の 状 況	当初予算	300	300	558	496		
		補正予算	-	-	-			
		前年度から繰越し	43	132	88	160		
		翌年度へ繰越し	▲132	▲88	▲160			
		予備費等	-	-				
		計	211	344	486	656		
	執行額		205	339	479			
執行率(%)		97%	99%	99%				
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標			単位	23年度	24年度	25年度	目標値 (27年度)
	【業績指標】 公共施設等のバリアフリー化率 (②段差解消をした旅客施設の割合)			成果実績	%	81%	82%	集計中
				目標値	%	-	-	約85%
				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	23年度	24年度	25年度	26年度活動見込
	鉄道駅総合改善事業を実施している鉄道駅の数			活動実績	駅	3	4	3
				当初見込み	駅	4	4	4
単位当たりコスト	算出根拠			単位	23年度	24年度	25年度	26年度見込
	平成25年度執行額÷箇所数3箇所			単位当たりコスト	百万円/箇所	68	85	160
				計算式	執行額/箇所数	205/3	339/4	479/3
平成26・27年度予算内訳 (単位:百万円)	費目	26年度当初予算	27年度要求	主な増減理由				
	土木費	245.0						
	線路設備費	21.8						
	電路設備費	44.8						
	停車場設備費	137.4						
	付帯工事費	47.0						
	用地費	0.0						
	計	496.0						

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	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。		○	鉄道駅の改良は、鉄道利用旅客の利便性、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、優先度は極めて高い。 また、事業者のみでは進まない事業に対して、国、地方公共団体が協調して補助を行っている。		
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。		○			
	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。		○	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。事業者負担もあり、入札を導入するなど、コストについては削減に努めている。		
	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・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。		○			
	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。		—	活動実績は、当初の見込みどおり着実な進捗を見せた。		
	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・改善結果	点検結果	昨年度の行政事業レビューにおいて『成果指標について、事業目的である利便性や安全性の向上に着目したものとすべき。また、事業対象については、官民の役割分担を踏まえ、政策目的に適合するよう、国が主体的に選定する仕組みに見直すべき』との指摘があるなど、適切な成果指標の設定や、事業対象の選定の方法について課題があった。				
	改善の方向性	成果目標を事業目的として大きな要素である利便性・安全性の向上を表す『公共施設等のバリアフリー化率』に改めた。また、事業対象についても、対象駅や対象地域の明確化・重点化を図るとともに、バリアフリー未対応駅を優先的に採択するなど、事業の優先順位を明確化した上で、国が主体性を持って選定するよう改善した。				
外部有識者の所見						
行政事業レビュー推進チームの所見						
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23年	255	平成24年	263	平成25年	284

※平成25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
479百万円

国は、都市側の事業と連携して本制度を活用することにより、鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等を行い、駅機能を総合的に改善するなど、地域の中心である鉄道駅及びその周辺を整備することにより地域の活性化を図る。加えて、既存の鉄道駅の改良と一体となって、地域のニーズにあった保育施設等の生活支援機能を有する鉄道駅空間の高度化(コミュニティ・ステーション化)を図る。

【補助】

A. 鉄道建設・運輸施設整備
支援機構
479百万円

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。

関係地方公共団体

【補助】

【補助】
B. 第3セクター(2社)
419百万円

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、鉄道施設を整備・保有し、当該施設を鉄道事業者に貸付ける。

関係地方公共団体

【補助】

【補助】
D. 法定協議会
60百万円

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。

【委託】

【委託】
C. 鉄道事業者(2社、2駅)
419百万円

民間鉄道事業者は、事業主体との協定等に基づき、事業主体から工事の委託を受けて鉄道施設を整備し、整備後の鉄道施設について、事業主体より貸付けを受ける。

資金の流れ
(資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)
(単位：百万円)

A.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			E.		
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	209			
線路設備費	線路設備施工費	5			
電路設備費	電路設備施工費	10			
停車場設備費	停車場設備施工費	191			
附帯工事費	附帯設備施工費	64			
用地費	用地取得費				
計		479	計		0
B.神戸高速鉄道(株)			F.		
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	115			
線路設備費	線路設備施工費	3			
電路設備費	電路設備施工費	6			
停車場設備費	停車場設備施工費	121			
附帯工事費	附帯設備施工費	4			
用地費	用地取得費				
計		249	計		0
C.阪神電鉄(株)			G.		
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	115			
線路設備費	線路設備施工費	3			
電路設備費	電路設備施工費	6			
停車場設備費	停車場設備施工費	121			
附帯工事費	附帯設備施工費	4			
用地費	用地取得費				
計		249	計		0
D.法定協議会			H.		
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				
線路設備費	線路設備施工費				
電路設備費	電路設備施工費				
停車場設備費	停車場設備施工費				
附帯工事費	附帯設備施工費	60			
用地費	用地取得費				
計		60	計		0

費目・使途
 (「資金の流れ」に
 おいてブロックご
 とに最大の金額
 が支出されている
 者について記載
 する。費目と使途
 の双方で実情が
 分かるように記
 載)

支出先上位10者リスト

A.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・旧国鉄の地位の承継に伴う費用の支払等 ・運輸技術に関する基礎的研究等 	479	—	—

B.第三セクター

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	神戸高速鉄道(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・山陽西代～阪神元町間、高速神戸～阪急三宮間、神鉄湊川～新開地間の鉄道事業を行う。 ・甲子園駅総合改善事業の施設整備を実施するとともに、完成後整備した施設を阪神電鉄(株)に貸し付け、整備の際の借入金の償還を行う。 	249	—	—
2	蒲田開発事業(株)	京急蒲田駅総合改善事業の施設整備を実施するとともに、完成後整備した施設を京浜急行電鉄(株)に貸し付け、整備の際の借入金の償還を行う。	170	—	—

C.鉄道事業者

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	阪神電鉄(株)	甲子園駅総合改善事業の施設整備(受託)	249	—	—
2	京浜急行電鉄(株)	京急蒲田駅総合改善事業の施設整備(受託)	170	—	—

D.法定協議会

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	JR関内駅北口整備協議会	関内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。	60	—	—

平成26年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	新線調査費等	担当部局庁	鉄道局	作成責任者			
事業開始・終了(予定)年度	平成3年度～終了(予定)なし	担当課室	鉄道事業課、都市鉄道政策課、技術開発室	鉄道事業課長 高原修司 都市鉄道政策課長 堀内丈太郎 技術開発室長 岸谷克己			
会計区分	一般会計	政策・施策名	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 23 整備新幹線の整備を推進する 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 26 鉄道網を充実・活性化させる				
根拠法令 (具体的な条項も記載)	-	関係する計画、通知等	国土形成計画(全国計画)(平成20年7月4日閣議決定) 日本再興戦略(平成25年6月14日閣議決定)				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	(1)新線等調査 ・中央リニア調査(平成25年度終了) 中央リニアの整備において、国として必要な法手続を適切に進めるための調査を行う。 ・都心直結線調査 都心と羽田・成田両国際空港、都心と郊外とを直結し、速達生、利便性の向上を目的とする「都心-空港・郊外直結鉄道(都心直結線)プロジェクト」に係る調査を実施する。 (2)本州四国連絡橋維持修繕費 (独)日本高速道路保有・債務返済機構が行う大鳴門橋の維持管理に係る経費のうち鉄道負担分(4.5%)を補助し、大鳴門橋の適切な維持管理を図る。						
事業概要 (5行程度以内。別添可)	(1)新線等調査(定額補助) ・中央リニア調査(平成25年度終了) (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う、中央リニアの整備において、国として必要な法手続を適切に進めるための資料等の作成に資する中央リニア調査に対し助成を行う。 ・都心直結線調査 (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う、都心直結線の整備に必要な基礎資料等の作成に資する都心直結線調査に対し助成を行う。 (2)本州四国連絡橋維持修繕費(定額補助) (独)日本高速道路保有・債務返済機構が行う大鳴門橋の維持管理に係る経費のうち鉄道負担分(4.5%)に対し、実施した年度の翌年度に助成を行う。						
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input type="checkbox"/> 委託・請負 <input checked="" 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)		23年度	24年度	25年度	26年度	27年度要求	
	予算の状況	当初予算	207	56	150	183	
		補正予算	-	▲7	▲5		
		前年度から繰越し	-	-	-	-	
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-	
		予備費等	-	-	-	-	
	計	207	49	145	183		
	執行額	202	48	144			
執行率(%)	97.4%	98.9%	99.5%				
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標		単位	23年度	24年度	25年度	目標値(28年度)
	鉄道整備等により5大都市からの鉄道利用所要時間が新たに3時間以内となる地域の人口数	成果実績	人	-	30万	30万	
		目標値	人	-	-	-	140万
		達成度	%	-	21.5%	21.5%	
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	23年度	24年度	25年度	26年度活動見込
	調査件数等	活動実績	件	6	3	3	-
		当初見込み			6	3	3
単位当たりコスト	算出根拠		単位	23年度	24年度	25年度	26年度見込
	執行額/調査件数	単位当たりコスト	百万円	34	16	48	92
		計算式	/		202/6	48/3	144/3
内訳 (単位:百万円)	平成26・27年度予算	費目	26年度当初予算	27年度要求	主な増減理由		
		都心直結線調査	150				
		大鳴門橋修繕費	33				
		計	183				

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	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。	○	・都心直結線調査は「日本再興戦略」において国家的プロジェクトとして、整備に向けた検討を進めるべきことが位置づけられたものであり、整備新幹線と同様例外的に国が主導的に調査及び事業化に向けた検討を進める必要があるものである。			
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○				
	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。	○	・補助対象者である(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構において、「随意契約等見直し計画」を作成し、競争性のない随意契約ではなく、原則として一般競争入札等とすることにし、コスト縮減に努めている。 ・調査に関しては、ルート検討のための調査や新東京駅等の構造検討等、必要な項目に絞って実施している。			
	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。	○	・成果目標は達成している。 ・本州四国連絡橋の維持修繕費補助は、大鳴門橋の維持管理を目的としており、同橋の維持修繕計画に基づき、毎年度、適正に修繕工事等が実施されている。 ・都心直結線の整備のため、ボーリング調査等を実施し、事業化に向けた検討を進めている。			
	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・改善結果	点検結果	本事業は、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」、「新線調査費等補助金交付要綱」に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構職員及び国土交通省職員による現場審査・書類審査等を行うことで、国庫補助金の支出先・使途等については、その適否を含めて明確に把握するとともに、契約については、原則として一般競争入札等とすることにし、予算の効率的かつ適正な執行を図ることとしている。				
	改善の方向性	中央リニア調査については、現時点で必要な項目の調査が完了したことから、平成25年度で終了している。その他の項目については、今後も引き続き効率的かつ適正な予算の執行に努め、事業を実施していく必要がある。				
外部有識者の所見						
行政事業レビュー推進チームの所見						
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23年	0263	平成24年	0270	平成25年	0258

※平成25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
144百万円

- (1)新線等調査
 - ・中央リニア調査
国は、中央リニアの整備において国として必要な法手続きを適切に進めるための調査を(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構に行わせ、その助成を行う。
 - ・都心直結線調査
国は、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う都心直結線の整備に必要な基礎資料等の作成に資する都心直結線調査に対し、助成する。
- (2)本州四国連絡橋維持修繕費
国は、(独)日本高速道路保有・債務返済機構が行う大鳴門橋の維持管理に係る経費のうち鉄道負担分に対し、助成する。

【 補助 】

A. (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構
119百万円

【 補助 】

B. (独)日本高速道路保有・債務返済機構
25百万円

- (1)新線等調査
 - ・中央リニア調査
(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、中央リニアの整備や法手続きに必要な資料(大深度地下の防災検討等)の作成について豊富な経験を有しており、同機構が有するノウハウを活用し、効率的に調査を実施する。
 - ・都心直結線調査
(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、都心直結線の整備に必要な基礎資料の作成について豊富な経験を有しており、同機構が有するノウハウを活用し、効率的に調査を実施する。

- (2)本州四国連絡橋維持修繕費
本州と四国を連絡する鉄道施設の管理業務を実施する。

【 企画競争、プロポーザル、随意契約 】

C. 鉄道総合研究所及び民間会社(2社)
101百万円

【 委託 】

D. 本州四国連絡高速道路株式会社
25百万円

- (1)新線等調査
民間事業者等は、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構から委託を受け、中央リニア調査及び都心直結線調査を実施する。

- (2)本州四国連絡橋維持修繕費
高速道路会社法(平成16年法律第99号)第5条の規定により、本州と四国を連絡する鉄道施設の管理については、本州四国連絡高速道路株式会社が(独)日本高速道路保有・債務返済機構の委託に基づき行うこととされている。

資金の流れ
(資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)
(単位:百万円)

A.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			E.		
費目	使 途	金額 (百万円)	費目	使 途	金額 (百万円)
中央リニア調査費	大深度地下における設備計画等に関する研究 等	63			
管理費	人件費 等	7			
都心直結線調査費	地質調査等	42			
管理費	人件費 等	8			
計		119	計		0
B.(独)日本高速道路保有・債務返済機構			F.		
費目	使 途	金額 (百万円)	費目	使 途	金額 (百万円)
外部委託	本州四国連絡高速道路株式会社 大鳴門橋維持修繕工事	25			
その他	利息支払 等	0			
計		25	計		0
C.基礎地盤コンサルタンツ株式会社			G.		
費目	使 途	金額 (百万円)	費目	使 途	金額 (百万円)
都心直結線調査費	地質調査等	35			
計		35	計		0
D.本州四国連絡高速道路株式会社			H.		
費目	使 途	金額 (百万円)	費目	使 途	金額 (百万円)
維持修繕費	維持修繕工事施工費	25			
計		25	計		0

費目・使途
 (「資金の流れ」に
 おいてブロックご
 とに最大の金額
 が支出されている
 者について記載
 する。費目と使途
 の双方で実情が
 分かるように記
 載)

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	中央リニアの整備に必要となる基礎資料の作成	70	—	—
2	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	都心直結線の整備に必要となる基礎資料の作成	50	—	—
3					

B.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	(独)日本高速道路保有・債務返済機構	本州と四国を連絡する鉄道施設の管理	25	—	—
2					
3					

C.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	基礎地盤コンサルタンツ株式会社	東京都区内地質調査	35	4	82.2
2	パンフィックコンサルタンツ(株)	鉄道施設における地震対策等に関する調査	29	2	99.3
3	パンフィックコンサルタンツ(株)	大深度地下の公共使用に関する各指針等の適用調査	20	2	97.2
4	(公財)鉄道総合技術研究所	「大深度地下における設備計画等に関する解析」について	9	随意契約	—
5	日本交通技術株式会社	東京都区内概略路線計画調査	7	4	98.6

D.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	本州四国連絡高速道路株式会社	機構の委託に基づき行う本州と四国を連絡する鉄道施設の管理	25	—	—
2					
3					

平成26年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	鉄道整備等基礎調査		担当部局庁	鉄道局		作成責任者		
事業開始・終了(予定)年度	平成19年度～終了(予定)なし		担当課室	都市鉄道政策課		課長：堀内丈太郎		
会計区分	一般会計		政策・施策名	8 都市・地域交通等の快適性・利便性の向上 26 鉄道網を充実・活性化させる				
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)	社会経済活動を支える基幹的かつ必須の交通機関である鉄道について、更なる利便性の向上と効率化を目的とした整備等に向けた課題を取り上げて、今後の鉄道整備の基本的方向に沿った基礎的な調査を実施する。							
事業概要 (5行程度以内。別添可)	国が政策的観点から調査テーマを提示し、委託等により多面的な分野の調査主体のノウハウを活用した調査を行う。							
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	23年度	24年度	25年度	26年度	27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	125	50	90	90	-	
	執行額	116	47	82	-	-		
	執行率(%)	92.8%	94.0%	90.8%	-	-		
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標			単位	23年度	24年度	25年度	目標値 (28年度)
	調査結果を活用した政策の反映数(制度化・予算化等)		成果実績	件	-	-	0	-
			目標値	件	-	-	-	10
			達成度	%	-	-	0	-
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標			単位	23年度	24年度	25年度	26年度活動見込
	調査件数		活動実績	件	9	6	7	-
			当初見込み	件	9	5	9	10
単位当たりコスト	算出根拠			単位	23年度	24年度	25年度	26年度見込
	執行額/調査件数		単位当たりコスト	百万円	13	8	12	9
			計算式	/	116/9	47/6	82/7	90/10
平成26・27年度予算内 (単位:百万円)	費目	26年度当初予算	27年度要求	主な増減理由				
	調査委託費	90						
	計	90						

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	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。	○	社会経済活動を支える基幹的かつ必須の交通機関である鉄道について、更なる利便性の向上と効率化を目的とした整備等に向けた課題を取り上げて、今後の鉄道整備の基本的方向に沿った基礎的な調査を実施するものであり、政策上の緊急性・重要性等を厳しく検証したうえで実施している。			
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○				
	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。	○	支出先の選定にあたっては、企画競争等により複数の事業者からの提案を受け、選定委員会を設立し、提案内容が真に必要なものかどうかを含め最も優れた企画を選定している。			
	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。	○	本調査は、委託業務であることから、契約から業務完了までの間において、「国土交通本省委託契約取扱要領」等に基づき、国土交通省職員に成果物確認等の検査を実施することにより、委託費の支出先・使途等について、その適否を含め明確に把握している。さらに、同調査の成果物は、今後の鉄道政策の立案や個別事業の推進に活かすために実施している。			
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○				
	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・改善結果	点検結果	本調査は、委託業務であることから、契約から業務完了までの間において、「国土交通本省委託契約取扱要領」等に基づき、国土交通省職員に成果物確認等の検査を実施することにより、委託費の支出先・使途等について、その適否を含め明確に把握している。また、本調査の受託者に、委託費の経理に係る根拠資料の整備及び保存を確実に行わせることで、より効率的・公正な予算の執行を図る。また、一者応札の抑制の取組みを引き続き行う。				
	改善の方向性	ヒアリング等により、調査の必要性を精査し所要額を要求する。				
外部有識者の所見						
行政事業レビュー推進チームの所見						
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23年	0264	平成24年	0271	平成25年	0285

※平成25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
82百万円

社会経済活動を支える基幹的かつ必須の交通機関である鉄道について、更なる利便性の向上と効率化を目的とした整備等に向けた課題を取り上げて、今後の鉄道整備の基本的方向に沿った基礎的な調査を、委託により実施する。

【企画競争入札・委託】

A. 民間企業等（2社）
11百万円

テロ対策に有効と考えられている「爆発物検知システム」など新技術の調査や鉄道駅における実証実験により、鉄道における新技術の活用の可能性について検討等を実施した。

【企画競争入札・委託】

B. 社団法人等（6社）
71百万円

関西圏の鉄道アクセスの更なる速達性向上の検討に加え、需要予測や費用便益分析の精査、事業化に向けた事業主体・事業スキーム等の検討の深度化を実施した。

資金の流れ
(資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)
(単位:百万円)

A.株式会社エヌ・ティ・ティ・データ経営研究所			E.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
調査委託費	平成25年度安全・安心な輸送サービスの確保に関する調査	6			
計		6	計		0
B.一般社団法人システム科学研究所、株式会社地域未来研究所			F.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
調査委託費	近畿圏における鉄道ネットワーク等の今後の方向性の検討に関する調査	16			
計		16	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

費目・使途
 (「資金の流れ」においてブロックごとに最大の金額が支出されている者について記載する。費目と使途の双方で実情が分かるように記載)

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	株式会社エヌ・ティ・データ経営研究所	平成25年度安全・安心な輸送サービスの確保に関する調査	6	企画競争 (1者応募)	99%
2	ランドブレイン株式会社	地域鉄道の再生・活性化モデル事業の検討調査	5	企画競争 (2者応募)	99%
3					
4					
5					
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	一般社団法人システム科学研究所、株式会社地域未来研究所	近畿圏における鉄道ネットワーク等の今後の方向性の検討に関する調査	16	企画競争 (1者応募)	99%
2	一般財団法人運輸政策研究機構	東京圏における今後の望ましい都市鉄道のあり方に関する調査	15	企画競争 (1者応募)	99%
3	一般社団法人運輸政策研究機構、社会システム株式会社	幹線鉄道の高速化・利便性向上に向けた調査	10	企画競争 (3者応募)	99%
4	一般社団法人運輸政策研究機構、社会システム株式会社	東京圏における都市鉄道の将来旅客需要に関する調査	10	企画競争 (2者応募)	99%
5	株式会社日本総合研究所、一般社団法人運輸政策研究機構	民間活力を利用した鉄道整備等における新たな整備方策に関する調査	10	企画競争 (2者応募)	99%
6	公益財団法人鉄道総合技術研究所	ラーメン高架橋の効果的な補強方法に関する調査	10	企画競争 (1者応募)	99%
7					
8					
9					
10					

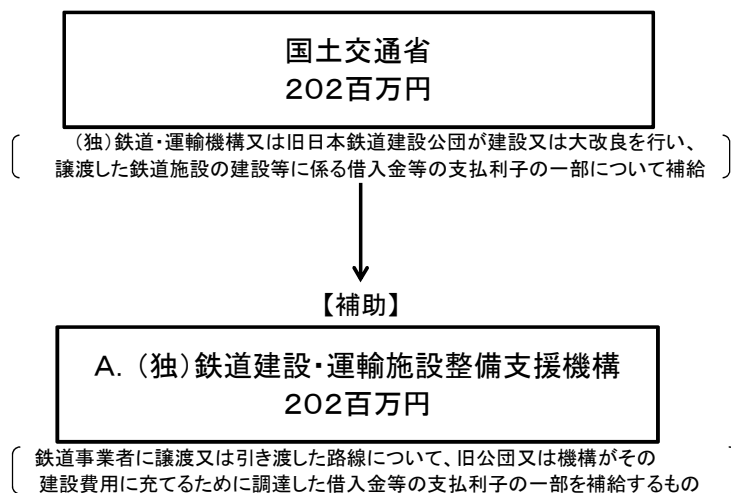
平成26年行政事業レビューシート

(国土交通省)

事業名	譲渡線建設費等利子補給		担当部局庁	鉄道局		作成責任者	
事業開始・終了(予定)年度	昭和47年度～平成49年度(予定)		担当課室	鉄道事業課		課長 高原 修司	
会計区分	一般会計		政策・施策名	8 都市・地域交通等の快適性・利便性の向上 26 鉄道網を充実・活性化させる			
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)	旧日本鉄道建設公団又は(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設又は大改良を行い譲渡した鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払利子の一部について補給することにより、都市鉄道の建設促進及び経営の健全化を図る。						
事業概要 (5行程度以内。別添可)	旧日本鉄道建設公団又は(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が、三大都市圏における鉄道の新線建設又は大改良を行った後、鉄道事業者に譲渡又は引き渡した路線について、旧公団又は機構がその建設費用に充てるために調達した借入金等の支払利子の一部を補給するもの。						
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input type="checkbox"/> 委託・請負 <input checked="" 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	23年度	24年度	25年度	26年度	27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	328	202	202	202	-
	執行額	328	202	202	-	-	
	執行率(%)	100	100	100	-	-	
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標		単位	23年度	24年度	25年度	目標値(年度)
	利子の一部を補給するという事業であり、定量的な成果目標を定めて実施する性質のものではない。定性的な成果目標として、補給金予算要求時ににおいて、今後も債券等の金利状況等を見据え、適切な額を算定する。		成果実績	-	-	-	-
			目標値	-	-	-	-
			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	23年度	24年度	25年度	26年度活動見込
	利子の一部を補給するという事業であり、定量的な活動指標を定めて実施する性質のものではない。定性的な活動指標として、補給金予算要求時ににおいて、今後も債券等の金利状況等を見据え、適切な額を算定する。		活動実績	-	-	-	-
			当初見込み	-	-	-	-
単位当たりコスト	算出根拠		単位	23年度	24年度	25年度	26年度見込
	-		単位当たりコスト	-	-	-	-
			計算式	-	-	-	-
平成26・27年度予算内訳 (単位:百万円)	費目	26年度当初予算	27年度要求	主な増減理由			
	補給金	202					
	計	202					

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	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。		○	大都市圏における鉄道整備は広く国民のニーズがあり、この促進を図るため鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払利子の一部を補給することは優先度の高い事業である。また、事業を適切に実施するためには、国、地方自治体、機構及び事業者の協力が必要である。											
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。		○												
	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。		—	事業者に譲渡した鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払利子の一部について国と地方公共団体が負担するため、費目・使途は必要なものに限定されており、受益者との負担関係は妥当である。											
	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。		—												
	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)		—	<table border="1"> <thead> <tr> <th>事業番号</th> <th>類似事業名</th> <th>所管府省・部局名</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>			事業番号	類似事業名	所管府省・部局名						
	事業番号	類似事業名	所管府省・部局名												
点検・ 改善結果	点検結果	本補給金の額については過去に借り入れた借入金の借換に係る金利により機械的に決まるものである。なお、「特殊法人等整理合理化計画」(平成13年12月18日閣議決定)により、本事業(P線制度)は新たな路線の建設には着手しないこととされている。現在の利子補給金は、過去に破綻処理した鉄道事業者(P線制度を活用した東葉高速鉄道、千葉急行及び北神急行)の債務に係る利子を補給する義務的経費であり、本補給金を廃止した場合、当該利子の支払いができなくなるため、継続する必要がある。また、現在対象となっている路線の債務の償還が終了した際には、事業を廃止することとする。													
	改善の 方向性	補給金予算要求時において、今後も債券等の金利状況等を見据え、適切な額を算定する。													
外部有識者の所見															
行政事業レビュー推進チームの所見															
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23年	266	平成24年	273	平成25年	286									

※平成25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)

A.			E.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
補給金	東葉高速線に係る借入金等の利子の支払い	141			
補給金	千葉急行線に係る借入金等の利子の支払い	10			
補給金	北神急行線に係る借入金等の利子の支払い	51			
計		202	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

費目・使途
 (「資金の流れ」に
 おいてブロックご
 とに最大の金額
 が支出されている
 者について記載
 する。費目と使途
 の双方で実情が
 分かるように記
 載)

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	建設又は大改良を行い譲渡した鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払い	202	—	—
2					
3					
4					
5					
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					

平成26年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構運営費交付金		担当部局庁	鉄道局 海事局	作成責任者	課長 高原 修司 課長 大坪 新一郎	
事業開始・終了(予定)年度	平成15年度～終了(予定)なし(助成勘定) 平成18年度～終了(予定)なし(海事勘定)		担当課室	鉄道事業課 船舶産業課			
会計区分	一般会計		政策・施策名	8 都市・地域交通等の快適性・利便性の向上 26 鉄道網を充実・活性化させる(助成勘定) 11 ICTの利活用及び技術研究開発の推進 41 技術研究開発を推進する(海事勘定)			
根拠法令 (具体的な 条項も記載)	独立行政法人通則法第46条		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)	(独)鉄道・運輸機構が行う鉄道整備に対する助成業務の処理及び高度船舶技術開発等業務の処理に必要な財政措置を講ずる。						
事業概要 (5行程度以内。別添可)	鉄道整備に対する助成業務については、必要なノウハウが蓄積されている(独)鉄道・運輸機構が補助金等の交付業務を効率的に行う。また、高度船舶技術開発等業務については、内航海運の効率化、環境負荷低減に資する高度船舶技術の実用化支援業務等を行う。						
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input type="checkbox"/> 委託・請負 <input type="checkbox"/> 補助 <input type="checkbox"/> 負担 <input checked="" 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	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度要求
		補正予算	-	▲13	-	-	-
		前年度から繰越し	-	-	-	-	-
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-	-
		予備費等	-	-	-	-	-
		計	252	228	225	234	-
	執行額	252	228	225	-	-	
	執行率(%)	100%	100%	100%	-	-	
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	成果指標		単位	23年度	24年度	25年度	目標値 (年度)
	用途が人件費及び一般管理費であり、定量的な成果目標を定めて実施する性質のものではない。 定性的な成果目標として、中期計画に基づき、中期目標期間の最終年度(平成29年度)において、一般管理費について前中期目標期間(平成24年度)比15%程度を削減するように努めることとされている点を踏まえ、適切な額を算定する。		成果実績	-	-	-	-
			目標値	-	-	-	-
			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	23年度	24年度	25年度	26年度活動見込
	用途が人件費及び一般管理費であり、定量的な活動指標を定めて実施する性質のものではない。 定性的な活動指標として、中期計画に基づき、中期目標期間の最終年度(平成29年度)において、一般管理費について前中期目標期間(平成24年度)比15%程度を削減するように努めることとされている点を踏まえ、適切な額を算定する。		活動実績	-	-	-	-
			当初見込み	-	-	-	-
				-	-	-	-
単位当たり コスト	算出根拠		単位	23年度	24年度	25年度	26年度見込
	-		単位当たり コスト	-	-	-	-
			計算式	-	-	-	-
平成 26・27 年度 予算 内訳 (単位: 百万円)	費目	26年度当初予算	27年度要求	主な増減理由			
	人件費	178					
	物件費	55					
	計	233					

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	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。		○	鉄道整備に対する助成業務(補助金交付等)の処理及び高度船舶技術開発等業務の処理に必要な財政措置を講ずるものであり、広く国民のニーズがあり、優先度が高く、地方自治体、民間等に委ねることはできない。		
	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。		—	独立行政法人通則法第46条の規定に基づき、鉄道整備に対する助成業務(補助金交付等)の処理及び高度船舶技術開発等業務の処理に必要な財政措置を講ずるものであり、費目・使途は事業目的に即し真に必要なものに限定されている。		
	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。		○			
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)		—	—		
	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。		—			
重複排除	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。		—	—		
	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・改善結果	点検結果	中期目標期間の最終年度(平成29年度)において、前中期目標期間の最終年度(平成24年度)比で15%程度に相当する額を削減することを定めている。				
	改善の方向性	上記目標を達成するため、引き続き経費の削減に向けた取組を実施していく。				
外部有識者の所見						
行政事業レビュー推進チームの所見						
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23年	267	平成24年	274	平成25年	287

※平成25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
225百万円

〔中期目標を定め(独)鉄道建設・運輸施設整備機構に指示。また、同機構の定める中期計画を認可〕

【交付】

A. (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構
225百万円

〔中期計画に従って鉄道整備に対する助成業務等を実施〕

B. 助成勘定
217百万円

〔中期計画に従って鉄道整備に対する助成業務を実施〕

C. 海事勘定
8百万円

〔中期計画に従って高度船舶技術開発等業務を実施〕

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)

A.			E.		
費目	使 途	金額 (百万円)	費目	使 途	金額 (百万円)
人件費	基準給与額	170			
物件費	一般管理費	54			
物件費	業務経費	1			
計		225	計		0
B.			F.		
費目	使 途	金額 (百万円)	費目	使 途	金額 (百万円)
人件費	基準給与額	163			
物件費	一般管理費	54			
計		217	計		0
C.			G.		
費目	使 途	金額 (百万円)	費目	使 途	金額 (百万円)
人件費	基準給与額	7			
物件費	業務経費	1			
計		8	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

費目・使途
 (「資金の流れ」に
 おいてブロックご
 とに最大の金額
 が支出されている
 者について記載
 する。費目と使途
 の双方で実情が
 分かるように記
 載)

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	鉄道整備に対する助成業務の処理及び高度船舶技術開発等業務	225	—	—
2					
3					
4					
5					
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	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構助成勘定	鉄道整備に対する助成業務の処理	217	—	—
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

C.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構海事勘定	高度船舶技術開発等業務	8	—	—
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					