

平成28年度行政事業レビューシート ( 国土交通省 )

<b>事業名</b>	都市鉄道利便増進事業			<b>担当部局庁</b>	鉄道局			<b>作成責任者</b>		
<b>事業開始年度</b>	平成17年度	<b>事業終了(予定)年度</b>	終了予定なし	<b>担当課室</b>	都市鉄道政策課			課長 五十嵐 徹人		
<b>会計区分</b>	一般会計									
<b>根拠法令</b> (具体的な条項も記載)	都市鉄道等利便増進法第23条			<b>関係する計画、通知等</b>	都市鉄道等の利用者の利便増進に関する基本方針					
<b>主要政策・施策</b>	観光立国、地球温暖化対策			<b>主要経費</b>	公共事業					
<b>事業の目的</b> (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。									
<b>事業概要</b> (5行程度以内。別添可)	第三セクター等公的の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。									
<b>実施方法</b>	補助									
<b>予算額・執行額</b> (単位:百万円)	予算状況	当初予算	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度要求			
		補正予算	-	-	-	-	-			
		前年度から繰越し	4,949	4,981	4,701	4,765	-			
		翌年度へ繰越し	▲ 4,981	▲ 4,701	▲ 4,765	-	-			
		予備費等	-	-	-	-	-			
		計	6,109	6,040	8,781	18,365	11,568			
	執行額	5,287	6,040	8,781	-	-				
	執行率 (%)	87%	100%	100%	-	-				
<b>成果目標及び成果実績</b> (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標	単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標最終年度		
	平成28年度までに都市鉄道路線整備により創出される利用者数を80千人/日に引き上げる	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	-	-	-	-	80	
			目標値	千人	-	-	-	-	-	
			達成度	%	-	-	-	-	-	
<b>横断的な施策に係る成果目標及び成果実績</b> (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標	単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標最終年度		
	本事業は鉄道の相互直通施設整備や駅施設の改良による利便性向上を目的としており、排出削減に直接寄与するものではないため、定量的な指標の策定は困難。	-	成果実績							
			目標値							
			達成度	%						
<b>地球温暖化対策</b>	算出方法	-								
成果目標及び成果実績(アウトカム)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1】に記載							<input type="checkbox"/> チェック			
<b>活動指標及び活動実績</b> (アウトプット)	活動指標	単位	25年度	26年度	27年度	28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	活動実績	箇所	1	1	1				
		当初見込み	箇所	1	1	1	1			
<b>単位当たりコスト</b>	算出根拠	単位	25年度	26年度	27年度	28年度活動見込				
		単位当たりコスト	百万円	5,287	6,040	8,781	18,365			
	執行額/補助対象事業者数	計算式	x/y	5,287/1	6,040/1	8,781/1	18,365/1			

平成28・29年度予算内訳(単位:百万円)	歳出予算目	28年度当初予算	29年度要求	主な増減理由
	都市鉄道利便増進事業費補助	13,600	11,568	「新しい日本のための優先課題推進枠」11,568 29年度に予定している事業内容に伴う減額
	計	13,600	11,568	

政策評価、経済・財政再生アクション・プログラムとの関係	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上							
	施策	26 鉄道網を充実・活性化させる							
	測定指標	定量的指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標年度
		都市鉄道路線整備により創出される利用者数	実績値	千人/日	-	-	-		
			目標値	千人/日	-	-	-		80
		定量的指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標年度
		東京圏鉄道における混雑率 ①主要31区間のピーク時の平均混雑率	実績値	%	165	165			
			目標値	%	-	-	-		150
	定量的指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標年度	
	東京圏鉄道における混雑率 ②全区間のピーク時混雑率	実績値	%	202	200				
目標値		%	-	-	-		180		
本事業の成果と上位施策・測定指標との関係									
都市鉄道利便増進事業の成果により、東京圏の鉄道網の利便性が向上し、混雑率等の測定指標の改善に資することができる。									

改革項目	分野:	-							
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時年度	27年度	28年度	中間目標年度	目標最終年度
		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	27年度	28年度	中間目標年度	目標最終年度
		成果実績			-	-	-	-	-
		目標値			-	-	-	-	-
	達成度	%			-	-	-	-	
	本事業の成果と改革項目・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
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。	○	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することを目的としており、社会のニーズを反映している。
地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	事業者単独では進みにくい事業であるため、事業者による資金調達とともに、地方公共団体と協調して補助を行っている。
政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	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政策体系における優先度は高い。

事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。		○	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で競争性を確保している。		
	一般競争入札、総合評価入札又は随意契約(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。		有			
	受益者との負担関係は妥当であるか。		○	事業費は、国、地方公共団体及び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。		
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。		○	各年度に必要な経費を支出している。		
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。		○	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で競争性を確保している。		
	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。		○	費目・使途は鉄道施設整備等必要なものに限定されている。		
事業の有効性	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)		○	繰越が生じていることについては、用地取得・地上権設定について、土地所有者、鉄道事業者及び自治体等との交渉が難航し、用地取得等が遅延したこと等により、工事の施工が遅延したこと等によるもの。		
	その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。		○	事業実施主体において、コスト削減につながるような新工法等の検討を継続して実施している。		
	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。		○	当年度においては、対象施設を整備中であるが、目標達成に向けた進捗を示している。		
	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。		○	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で競争性を確保している。		
関連事業	活動実績は見込みに見合ったものであるか。		○	当該事業については、着実な進捗を見せている。		
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。		-	当年度の事業において整備された施設はまだ営業を開始していない。		
	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・部局名	事業番号	事業名			
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・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。				
<b>外部有識者の所見</b>						
<b>行政事業レビュー推進チームの所見</b>						
事業内容の改善	成果指標等について、本事業の効果をより詳細に測定できるものとなるよう、検討を深度化すべきである。					
<b>所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況</b>						
執行等改善	成果指標の設定について、今後も引き続き検討を行い、本事業の効果の測定、説明に取り組む。					
<b>備考</b>						
<b>関連する過去のレビューシートの事業番号</b>						
平成22年度	274	平成23年度	251	平成24年度	260	
平成25年度	281	平成26年度	272	平成27年度	278	

※平成27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  
8,781百万円

国は、関係地方公共団体と連携して、本制度を活用すること等により、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。

【補助】

A. 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構  
8,781百万円

国からの補助金を財源に、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. 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構  
8,781百万円

地方公共団体と国からの補助金等を財源に、鉄道施設を整備・保有し、当該施設を鉄道事業者に使用させる。

【工事の委託】

※用地買収等の機構直轄部分を除く

C. 民間鉄道事業者等(73社)  
7,593百万円

民間鉄道事業者等は、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)

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)鉄道建設・運輸施設整備支援機構			B. (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構		
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	6,992	本工事費	西谷駅付近連絡線接続線工事及び相鉄線内改修工事 他	6,992
附帯工事費	附帯工事施工費	941	附帯工事費	神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線)の整備工事等の施行に関する	941
用地費	用地費	848	用地費	用地買収等	848
計		8,781	計		8,781
C. 東京急行電鉄(株)			D.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
本工事費	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	1,849			
計		1,849	計		0
E.			F.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
計		0	計		0
G.			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	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)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	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	8,781	-	-	-	

B

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (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 (支出額10億円以上)
1	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	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)	8,781	-	-	-	



平成28年度行政事業レビューシート ( 国土交通省 )

<b>事業名</b>	都市鉄道整備事業			<b>担当部局庁</b>	鉄道局			<b>作成責任者</b>		
<b>事業開始年度</b>	昭和37年度	<b>事業終了(予定)年度</b>	終了予定なし	<b>担当課室</b>	都市鉄道政策課			課長 五十嵐 徹人		
<b>会計区分</b>	一般会計									
<b>根拠法令</b> (具体的な条項も記載)	-			<b>関係する計画、通知等</b>	交通政策審議会答申、地方交通審議会答申					
<b>主要政策・施策</b>	観光立国、交通安全対策、高齢社会対策、国土強靱化施策、障害者施策、少子化社会対策、男女共同参画、地球温暖化対策			<b>主要経費</b>	公共事業					
<b>事業の目的</b> (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。									
<b>事業概要</b> (5行程度以内。別添可)	(地下高速鉄道整備事業) 地下高速鉄道の新線建設、耐震補強、浸水対策及び大規模改良工事(バリアフリー化工事、列車運行円滑化工事)に係る費用の一部(補助対象事業費の35%以内)について、予算の範囲内において補助する。(地方公共団体との協調補助)									
<b>実施方法</b>	補助									
<b>予算額・執行額</b> (単位:百万円)	予算の状況	当初予算	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度要求			
		補正予算	13,944	12,358	7,588	2,160	7,063			
		前年度から繰越し	140	480						
		翌年度へ繰越し	12,628	9,761	10,647	5,716				
		予備費等	▲ 9,761	▲ 10,647	▲ 5,716					
		計	16,951	11,952	12,519	7,876	7,063			
	執行額	16,815	11,279	11,673						
	執行率 (%)	99%	94%	93%						
<b>成果目標及び成果実績 (アウトカム)</b>	定量的な成果目標	成果指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標最終年度	
	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)を100%にする。	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率(段差解消率)	成果実績	%	96	99	99	-		
			目標値	%	-	-	-	-	100	
			達成度	%	-	-	-	-		
<b>成果目標及び成果実績 (アウトカム)</b>	定量的な成果目標	成果指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標最終年度	
	都市鉄道路線整備により創出される利用者数を80千人増加させる。	都市鉄道路線整備により創出される1日当たりの平均輸送人員	成果実績	人	-	-	-	-		
			目標値	千人	-	-	-	-	80	
			達成度	%	-	-	-	-		
<b>成果目標及び成果実績 (アウトカム)</b>	定量的な成果目標	成果指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標最終年度	
	東京圏鉄道における混雑率	東京圏における主要31区間のピーク時の平均混雑率	成果実績	%	165	165	-	-		
	①主要31区間のピーク時の平均混雑率		目標値	%	-	-	-	-	150	
			達成度	%	-	-	-	-		
<b>成果目標及び成果実績 (アウトカム)</b>	定量的な成果目標	成果指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標最終年度	
	東京圏鉄道における混雑率	東京圏における全区間のピーク時の混雑率	成果実績	%	202	200	-	-		
	②全区間のピーク時の混雑率		目標値	%	-	-	-	-	180	
			達成度	%	-	-	-	-		
<b>横断的な施策に係る成果目標及び成果実績 (アウトカム)</b>	定量的な成果目標	成果指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標最終年度	
	本事業はバリアフリー化等による利便性向上や、耐震・浸水対策による安全性向上を目的にしており、排出削減に直接寄与するものではないため、定量的な指標の策定は困難。	-	成果実績							
			目標値							
			達成度	%						
<b>地球温暖化対策</b>	関係	算出方法	-							
成果目標及び成果実績(アウトカム)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1】に記載								<input type="checkbox"/> チェック		



活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	25年度	26年度	27年度	28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	1
		当初見込み	km	15.8	15.8	15.8	1.4
単位当たりコスト	算出根拠		単位	25年度	26年度	27年度	28年度活動見込
	執行額/事業者数	単位当たりコスト	百万円	1,682	1,128	1,167	788
		計算式	執行額/10事業者	16,815/10	11,279/10	11,673/10	7,876/10

平成28・29年度予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	28年度当初予算	29年度要求	主な増減理由
	都市鉄道整備事業費補助	2,160	7,063	福岡市地下鉄七隈線延伸事業の土木工事が本格化すること等による。
計	2,160	7,063		

政策評価、経済・財政再生アクション・プログラムとの関係	政策	鉄道網を充実させる							
	施策	鉄道網を充実・活性化させることにより、広域的な地域間の交流・連携の強化や、快適でゆとりある都市生活の実現等を図る。							
	測定指標	定量的指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標年度
		公共施設等のバリアフリー化率	実績値	%	83	85	-		
			目標値	%	-	-	-		100
		定量的指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標年度
		都市鉄道路線整備により創出される利用者数	実績値	千人/日	-	-	-		
			目標値	千人/日	-	-	-		80
		定量的指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標年度
		東京圏鉄道における混雑率 ①主要31区間のピーク時の平均混雑率	実績値	%	165	165			
目標値	%		-	-	-		150		
定量的指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標年度		
東京圏鉄道における混雑率 ②全区間のピーク時混雑率	実績値	%	202	200					
	目標値	%	-	-	-		180		
本事業の成果と上位施策・測定指標との関係									
地下高速鉄道の整備を促進することにより、新線整備による利用者数の増加、列車運行円滑化による混雑の緩和、バリアフリー化の促進を図る。									

改革項目 経済・財政再生 アクション・プログラム	改革項目	分野:	-						
	KPI (第一階層)	KPI		単位	計画開始時年度	27年度	28年度	中間目標年度	目標最終年度
		成果実績			-	-	-	-	-
		目標値			-	-	-	-	-
	達成度	%			-	-	-	-	
	KPI (第二階層)	KPI		単位	計画開始時年度	27年度	28年度	中間目標年度	目標最終年度
		成果実績			-	-	-	-	-
		目標値			-	-	-	-	-
	達成度	%			-	-	-	-	
	本事業の成果と改革項目・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。	○	地下鉄は大都市圏の通勤・通学等に利用されるため、幅広く国民や社会のニーズを反映している。			
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	コストが巨額となる新線建設や、増収に結び付かない施設の改良等は、事業者単体では整備が困難である。			
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	地下鉄の新線建設等は、観光立国等様々な政策目的に関係しており、適切かつ優先度が高い。			
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	-				
	一般競争入札、総合評価入札又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。					
	競争性のない随意契約となったものはないか。					
	受益者との負担関係は妥当であるか。	○	受益者たる地下鉄利用者は、総括原価方式により算出された適正な水準の運賃を支払っており、負担関係は妥当である。			
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	費目・使途は地下鉄の建設・改良に必要なものに限定されており、コスト等の水準は妥当である。			
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-				
	費目・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。	○	費目・使途は地下鉄の建設・改良に必要なものに限定されており妥当である。			
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)	○	繰越が生じていることについては、エレベーターの出口の設置工事に必要な道路の占有について、道路管理者との道路占有協議に不測の日数を要したこと等によるもの。			
	その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	○	各事業者においてコスト削減等に関する部会等を設け、行動計画を策定するなどコスト削減等に取り組んでいる。			
	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	事業による施設整備によって、鉄道による輸送人員の創出や、公共施設等のバリアフリー化率の向上に寄与しており、成果目標に見合ったものとなっている。			
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	○	民鉄等では整備困難な大都市の地下鉄の建設・改良について、地方公共団体の補助の範囲内で国も補助しており、効果的な事業実施となっている。			
活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	当初の見込みどおりの活動実績となっている。				
整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	整備された地下鉄施設は供用され、十分に活用されている。				
関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)	○				
	所管府省・部局名	事業番号	事業名			
	国土交通省総合政策局		地域公共交通確保維持改善事業			
点検・改善結果	点検結果	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。 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案等の査定を行っている。				
	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						
一部改善内容	成果目標の追加設定を行ったことは評価できるが、多様な事業メニューの効果をより詳細に評価できるようにすべき。					
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	所見を踏まえ、事業の効果をより詳細に評価できるよう、成果目標の設定の検討を進める。					
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		平成23年度		平成24年度		
平成25年度	282	平成26年度	273	平成27年度	279	

※平成27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  
11,673百万円

地下高速鉄道整備事業に要する経費の一部を国が助成することで、大都市圏における交通混雑の緩和・時間短縮による円滑な旅客流動の確保等を図る。

【補助】

A.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構  
11,673万円

地下高速鉄道整備事業を行うにあたり、「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、現場調査・書類審査を実施し、国からの補助金を財源に、間接補助を行う。

関係地方公共団

【出資金・補助】 【間接補助】

B.鉄道事業者(10社)  
11,673百万円

国等からの補助金等及び自己資金を財源に、鉄道事業者は地下高速鉄道整備事業を行う。

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			B.仙台市交通局		
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	128	用地	用地取得費等	85
路盤	軌道・トンネル工事施工費等	5,615	路盤	軌道・トンネル工事施工費等	1,290
開業設備	停車場設備施工費等	5,877	開業設備	停車場設備施工費等	3,257
その他	測量監督費等	53	その他	測量監督費等	35
計		11,673	計		4,667
C.			D.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
計		0	計		0
E.			F.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
計		0	計		0
G.			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)

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



平成28年度行政事業レビューシート ( 国土交通省 )

<b>事業名</b>	幹線鉄道等活性化事業			<b>担当部局庁</b>	鉄道局			<b>作成責任者</b>		
<b>事業開始年度</b>	昭和63年度	<b>事業終了(予定)年度</b>	終了予定なし	<b>担当課室</b>	・鉄道事業課 ・都市鉄道政策課			課長 大野 達 課長 五十嵐 徹人		
<b>会計区分</b>	一般会計									
<b>根拠法令</b> (具体的な条項も記載)	-			<b>関係する計画、通知等</b>	-					
<b>主要政策・施策</b>	観光立国、地球温暖化対策			<b>主要経費</b>	公共事業					
<b>事業の目的</b> (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、乗継円滑化及び形成計画に基づく鉄軌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。									
<b>事業概要</b> (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形成計画事業]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									
<b>実施方法</b>	補助									
<b>予算額・執行額</b> (単位:百万円)	予算の状況	当初予算	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度要求			
		補正予算	-	-	-	-	-			
		前年度から繰越し	844	1,176	762	1,096				
		翌年度へ繰越し	▲ 1,176	▲ 762	▲ 1,096					
		予備費等	-	-	-	-	-			
		計	1,207	1,384	1,227	2,773	1,404			
	執行額	1,201	1,373	1,205						
	執行率 (%)	100%	99%	98%						
<b>成果目標及び成果実績</b> (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 28 年度	
	①平成28年度までに都市鉄道路線整備により創出される利用者数を80千人/日に引き上げる	都市鉄道路線整備により創出される利用者数	成果実績	千人/日	-	-	-	-	-	
			目標値	千人/日	-	-	-	-	80	
			達成度	%	-	-	-	-	-	
<b>成果目標及び成果実績</b> (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 28 年度	
	②平成28年度までに経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化を図るために計画を策定したものの割合を85%まで引き上げる	経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化を図るために計画を策定したものの割合	成果実績	%	77	76	81	-	-	
			目標値	%	-	-	-	-	85	
			達成度	%	-	-	-	-	-	
<b>横断的な施策に係る成果目標及び成果実績</b> (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 - 年度	
	本事業は地域における鉄道の利便性向上を目的にした施設整備等を補助するものであり、排出削減に直接寄与するものではないため、定量的な指標の策定は困難。	-	成果実績							
	目標・指標		目標値							
<b>地球温暖化対策</b>	算出方法	-	達成度	%						
	関係	-								
成果目標及び成果実績(アウトカム)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1】に記載								<input type="checkbox"/> チェック		
<b>活動指標及び活動実績</b> (アウトプット)	活動指標				単位	25年度	26年度	27年度	28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	5	6	-	
				当初見込み	箇所	6	5	6	6	

単位当たりコスト	算出根拠		単位	25年度	26年度	27年度	28年度活動見込
	執行額(百万円)／事業実施箇所数(Y)			200	275	201	
			計算式	X/Y	1,201/6	1,373/5	1,205/6

平成28・29年度予算内訳(単位:百万円)	歳出予算目	28年度当初予算	29年度要求	主な増減理由			
	幹線鉄道等活性化事業費補助	1,677	1,404	形成計画事業の一部事業完成に伴う減少			
	計	1,677	1,404				

政策評価、経済・財政再生アクション・プログラムとの関係	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上							
	施策	26 鉄道網を充実・活性化させる							
	測定指標	定量的指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標年度
		都市鉄道路線整備により創出される利用者数	実績値	千人/日					
			目標値	千人/日					80
		定量的指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標年度
	経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化を図るために計画を策定したものの割合	実績値	%	77	76	81			
		目標値	%	-	-	-		85	
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係								
	幹線鉄道等活性化事業の成果により、都市・地域鉄道等の利便性が向上し、利用者数等の測定指標の改善に資することができる。								
	改革項目	分野:	-						
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時年度	27年度	28年度	中間目標年度	目標最終年度
		-	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	27年度	28年度	中間目標年度	目標最終年度	
	-	成果実績							
		目標値							
		達成度	%						
本事業の成果と改革項目・KPIとの関係									
-									

事業所管部局による点検・改善			
国費投入の必要性	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。	○	公共交通として鉄道が果たす役割の増す中、通勤・通学混雑の緩和等を図る本事業の目的は国民や社会のニーズに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。	○	鉄道網・沿線地域の活性化、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事業であり、優先度は高い。
	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。	○	

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。		○	政策目的に即した事業を優先的・重点的に採択している。		
	一般競争入札、総合評価入札又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。					
	競争性のない随意契約となったものはないか。					
	受益者との負担関係は妥当であるか。		○	事業費は、国、地方公共団体及び事業者で負担しており、受益者との負担関係は妥当である。		
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。		○	事業者負担もあり、入札を導入するなど、コストについては事業者側においても削減に努めている。		
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。		-			
	費目・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。		○	費目・使途は鉄道施設等整備に必要なものに限定されている。		
事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。		○	成果目標については、既に達成をするなど、事業は着実な進捗状況を見せており、達成した目標に替わり、新たなせいか目標を設定している。		
	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。		○	法定計画の作成を要件とするなど、より効果的に事業を実施している。		
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。		○	活動実績は当初の見込みどおり、着実な進捗を見せた。		
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。		○	整備された施設は供用され、十分に活用されている。		
関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)					
	所管府省・部局名	事業番号	事業名			
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	限られた予算の中、事業の目的を効率的かつ効果的に達成するため、今後も引き続き政策目的に即した事業を優先的・重点的に実施していく必要がある。 また、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。				
<b>外部有識者の所見</b>						
<b>行政事業レビュー推進チームの所見</b>						
事業内容の一部改善	毎年度、多額の繰越を行うことが常態化していることから、長期的な事業計画に基づき、適切な予算要求及び執行に努めるべきである。					
<b>所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況</b>						
執行等改善	事業者等へのヒアリング等を通じて、各年度の事業内容及び所要額の精査を行い、当年度内の予算執行が図られるよう取り組む。					
<b>備考</b>						
<b>関連する過去のレビューシートの事業番号</b>						
平成22年度	276	平成23年度	253	平成24年度	262	/
平成25年度	283	平成26年度	274	平成27年度	280	



※平成27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  
1,205百万円

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、乗継円滑化及び形成計画に基づく鉄軌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  
1,205百万円

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・書類審査を実施

関係地方公共団体

関係地方公共団体

【出資金・補助・負担金】

【間接補助】

【間接補助】

【出資金・補助・負担金】

B. 鉄軌道事業者等(2社)  
796百万円

C. 地域法定協議会(4協議会)  
409百万円

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。  
また、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形成計画に基づき、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。

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形成計画に基づき、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)

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

A.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			B.大阪外環状鉄道(株)		
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	1,205	土木費	土木工事施工費	338
			線路設備費	軌道工事施工費	118
			開業設備費	電気設備工事等施工費	287
			用地費	用地買収費	37
計		1,205	計		780
C.JR可部線活性化協議会			D.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
開業設備費	ホーム新設等	195			
用地費	終点駅用地買収等	55			
線路設備費	軌道新設等	45			
土木費	路盤造成等	8			
計		303	計		0
E.			F.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
計		0	計		0
G.			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



平成28年度行政事業レビューシート ( 国土交通省 )

<b>事業名</b>		鉄道駅総合改善事業		<b>担当部局庁</b>	鉄道局			<b>作成責任者</b>	
<b>事業開始年度</b>	平成11年度	<b>事業終了(予定)年度</b>	終了予定なし	<b>担当課室</b>	都市鉄道政策課 駅機能高度化推進室			室長 日野 祥英	
<b>会計区分</b>	一般会計								
<b>根拠法令</b> (具体的な条項も記載)	-			<b>関係する計画、通知等</b>	-				
<b>主要政策・施策</b>	観光立国、交通安全対策、高齢社会対策、子ども・若者育成支援、障害者施策、少子化社会対策、男女共同参画、地球温暖化対策			<b>主要経費</b>	公共事業				
<b>事業の目的</b> (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	鉄道駅総合改善事業(鉄道利用旅客の利便性、安全性の向上等を図るために必要となる鉄道駅の総合的な改善を行う事業等)に要する経費の一部を国が補助することにより、鉄道利用に係る一般旅客、高齢者、身体障害者等の利用の利便性、円滑性及び安全性の向上等を図ることを目的とする。								
<b>事業概要</b> (5行程度以内。別添可)	【次世代ステーション創造事業】 地方公共団体、鉄軌道事業者など、駅の関係者が一堂に会して課題の共有と調整を図る場(駅まち会議)において策定された整備計画に基づく、ホームやコンコースの拡幅、エレベーター整備等の駅の改良または駅の改良にあわせて行う生活支援機能施設、公共施設、観光案内施設等の駅空間の質的進化に資する施設の整備(補助対象経費の1/3以内) 【大規模バリアフリー化事業】 地方公共団体、鉄軌道事業者、地方運輸局等からなる協議会において策定された計画に基づき、高齢者、障害者等の移動等の円滑化を図るために必要となる施設を整備する事業(駅施設の床又は通路、跨線橋、プラットホームその他の主要構造物の増改築を伴うものに限る。(補助対象経費の1/3以内))								
<b>実施方法</b>	補助								
<b>予算額・執行額</b> (単位:百万円)	予算 の 状 況	当初予算	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度要求		
		補正予算	-	-	60	-	-		
		前年度から繰越し	88	160	163	781	-		
		翌年度へ繰越し	▲160	▲163	▲781	-	-		
		予備費等	-	-	-	-	-		
		計	486	493	839	2,279	2,397		
	執行額	479	492	833					
	執行率(%)	99%	100%	99%					
<b>成果目標及び成果実績</b> (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標	単位	25年度	26年度	27年度	中間目標 年度	目標最終年度 32年度	目標最終年度 年度
	平成32年度 約100%	【業績指標】 公共施設等のバリアフリー化率(②全ての一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数に占める段差解消された一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数の割合)	成果実績	%	91	92	-	-	-
		目標値	%	-	-	-	-	100	-
		達成度	%	-	-	-	-	-	-
<b>横断的な施策に係る成果目標及び成果実績</b> (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標	単位	25年度	26年度	27年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度	目標最終年度 年度
	目標・指標 本事業は利便性、円滑性、安全性の向上を図ることを目的としており、排出削減に直接寄与するものではないため、定量的な指標の策定は困難。	成果実績							
		目標値							
		達成度	%						
<b>地球温暖化対策</b>	算出方法	関係							
成果目標及び成果実績(アウトカム)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1】に記載								<input type="checkbox"/> チェック	
平成28・29年度予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	28年度当初予算	29年度要求	主な増減理由					
	鉄道駅総合改善事業費補助	1,498	2,397	継続事業の工事本格化及び事業実施駅の増加によるもの					
	計	1,498	2,397						

政策評価、経済・財政再生アクション・プログラムとの関係	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上								
	施策	26 鉄道網を充実・活性化させる								
	測定指標	定量的指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標年度	
		公共施設等のバリアフリー化率等(②全ての一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数に占める段差解消された一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数の割合)	実績値	-	91				-	-
			目標値	-	-	-	-	-	-	100
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係									
	都市側事業と連携して、鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等を行い、併せてバリアフリー化を実施する。また、人工地盤や通路の新設といった大がかりな改築が必要となる鉄道駅の大規模なバリアフリー化を実施する。									
	改革項目	分野:	-							
	KPI (第一階層)	KPI (第一階層)		単位	計画開始時年度	27年度	28年度	中間目標年度	目標最終年度	
		成果実績			-	-	-	-	-	
目標値				-	-	-	-	-		
達成度	%			-	-	-	-	-		
KPI (第二階層)	KPI (第二階層)		単位	計画開始時年度	27年度	28年度	中間目標年度	目標最終年度		
	成果実績			-	-	-	-	-		
	目標値			-	-	-	-	-		
達成度	%			-	-	-	-	-		
本事業の成果と改革項目・KPIとの関係										
-										
<b>事業所管部局による点検・改善</b>										
国費投入の必要性	項目	評価								
	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。	○ 評価に関する説明 鉄道利用者の安全性や利便性の向上を図ることを目的としており、国民や社会のニーズを反映している。								
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○ 事業者のみでは進まない事業に対し、国、地方公共団体が協調し補助を行っている。								
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○ 鉄道利用者の利便性、安全性、円滑性を向上させ、公共交通の利用促進等に資するものであり、優先度は高い。								
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	○ 事業評価の実施や、施策目的に即した事業を優先的・重点的に採択する等により適切な選定を行っている。								
	一般競争入札、総合評価入札又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。									
	競争性のない随意契約となったものはないか。									
	受益者との負担関係は妥当であるか。	○ 事業費は、国、地方公共団体及び事業者で負担をしており、受益者との負担関係は妥当である。								
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○ 補助対象事業者において入札を導入するなど、コスト削減に努めており、妥当である。								
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	○ 「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」等に基づき適切に支出されている。								
	費目・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。	○ 費目・使途は鉄道駅総合改善に必要なものに限定されている。								
不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	○ 繰越が生じていることについては、土地区画整理事業の遅れに伴う工事の遅れや、掘削工事中に出現した支障物の撤去等に不測の日時を要したこと等によるもの。									
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	○ 都市側事業と一体的に駅改良を行うことを要件とするなど、より効率的に事業目的を達成するための工夫を行うことで削減に努めている。									
事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○ 事業による施設整備によって、公共施設等のバリアフリー化率の向上に寄与しており、成果目標に見合ったものとなっている。								
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	○ 事業の実施に当たり、事業評価を行うなど、効果的な事業であることの確認を行っている。								
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○ 活動実績は当初の見込みどおり着実な進捗を見せている。								
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○ 整備された施設は共用され、活用されている。								

<b>関連事業</b>	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・部局名	事業番号	事業名			
<b>点検・改善結果</b>	点検結果	本事業は国庫補助事業であることから、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」及び「鉄道駅総合改善事業費補助交付要綱」等に基づき、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構職員による現地審査・書類審査を実施することにより、国庫補助金の支出先・使途等については、その適否を含めて把握している。また、事業評価の適切な実施により効果の検証並びに事業の効率性・透明性の確保にも努めている。				
	改善の方向性	今後も引き続き効率的かつ適正な予算執行に努め、事業を実施していく必要がある。				
<b>外部有識者の所見</b>						
<b>行政事業レビュー推進チームの所見</b>						
抜本的な改善	総合改善事業、形成計画事業及び大規模バリアフリー化事業の3つのタイプの事業が併存しているが、特に前2者の対象事業には実質的には重複する部分が多い一方、補助対象事業者や補助率等には差異が見受けられ、両者の使い分けは明確ではない。事業者のニーズも踏まえ、各類型の統合も含めた事業制度を見直すべき。					
<b>所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況</b>						
縮減	総合改善事業と形成計画事業については、事業内容が類似しているにもかかわらず、補助対象事業者や補助率に違いがある等、必ずしも使い勝手が良いとは言えないことから、総合改善事業を廃止することにより事業を一本化するとともに、駅に求められている機能・役割に応じた施設整備に対するニーズに応えるため、補助要件の見直し、補助対象施設の拡充等の制度改正を行うこととする。					
<b>備考</b>						
<b>関連する過去のレビューシートの事業番号</b>						
平成22年度	278	平成23年度	255	平成24年度	263	
平成25年度	284	平成26年度	275	平成27年度	281	

※平成27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  
833百万円

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。また、さらなるバリアフリー化を推進するため、人工地盤や通路の新設といった大がかりな改築が必要となる鉄道駅の大規模なバリアフリー化の推進を図る。

【補助】

A. 鉄道建設・運輸施設整備  
支援機構  
833百万円

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】

B. 第3セクター(3社)  
464百万円

【補助】

D. 法定協議会(3者)  
341百万円

関係地方公共団体

【補助】

E. 鉄道事業者(3社、3駅)  
28百万円

関係地方公共団体

【補助】

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。

地方公共団体と国からの補助金等を財源に、民間鉄道事業者との協定等に基づき、鉄道施設及び保育施設等の生活支援機能を有する施設を整備し、当該施設を法定協議会の規約に基づき当該財産の管理を行う者に移管する。

鉄道事業者は、大がかりな改築が必要となる鉄道駅の大規模バリアフリー化事業を実施。

【委託】

C. 鉄道事業者(3社、3駅)  
464百万円

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  
しているかについて  
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			B.神戸高速鉄道(株)		
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	440	土木費	土木工事施工費	118
線路設備費	線路設備施工費	8	線路設備費	線路設備施工費	2
電路設備費	電路設備施工費	31	電路設備費	電路設備施工費	9
停車場設備費	停車場設備施工費	256	停車場設備費	停車場設備施工費	122
附帯工事費	附帯設備施工費	98	附帯工事費	附帯設備施工費	-
計		833	計		251
C.阪神電気鉄道(株)			D.JR関内駅北口整備協議会		
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	118	土木費	土木工事施工費	200
線路設備費	線路設備施工費	2	線路設備費	線路設備施工費	-
電路設備費	電路設備施工費	9	電路設備費	電路設備施工費	12
停車場設備費	停車場設備施工費	122	停車場設備費	停車場設備施工費	5
附帯工事費	附帯設備施工費	-	附帯工事費	附帯設備施工費	29
計		251	計		246
E.しなの鉄道(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	-			
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、設計費	14			
計		14	計		0
G.			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)

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	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	・整備新幹線等の建設、保有・貸付け、譲渡・資金回収等 ・鉄道整備を行う鉄道事業者に対する補助金の交付等 ・旧国鉄の地位の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	833	-	-	-	

B.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (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 (支出額10億円以上)
1	神戸高速鉄道(株)	3140001011921	・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気鉄道(株)に貸付け、整備の際の借入金の償還を行う。	251	-	-	-	
2	中之島高速鉄道(株)	7120001099220	・中之島～天満橋間の鉄道事業を行う。 ・深草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阪電鉄(株)に貸付け、整備の際の借入金の償還を行う。	133	-	-	-	
3	(株)横浜シーサイドライン	7020001006954	・新杉田～金沢八景間の鉄道事業を行う。 ・金沢八景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)に貸付け、整備の際の借入金の償還を行う。	80	-	-	-	

C.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (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 (支出額10億円以上)
1	阪神電気鉄道(株)	3120001036177	甲子園駅総合改善事業の施設整備(受託)	251	-	-	-	
2	京阪電気鉄道(株)	5120001189816	深草駅総合改善事業の施設整備(受託)	133	-	-	-	
3	京浜急行電鉄(株)	7010401009277	金沢八景駅総合改善事業の施設整備(受託)	80	-	-	-	



平成28年度行政事業レビューシート ( 国土交通省 )

<b>事業名</b>	新線調査費等			<b>担当部局庁</b>	鉄道局			<b>作成責任者</b>		
<b>事業開始年度</b>	平成3年度	<b>事業終了(予定)年度</b>	終了予定なし	<b>担当課室</b>	鉄道事業課、都市鉄道政策課			鉄道事業課長 大野達 都市鉄道政策課長 五十嵐徹人		
<b>会計区分</b>	一般会計									
<b>根拠法令(具体的な条項も記載)</b>	-			<b>関係する計画、通知等</b>	国土形成計画(全国計画)(平成27年8月14日閣議決定) 日本再興戦略2016(平成28年6月2日閣議決定)					
<b>主要政策・施策</b>	-			<b>主要経費</b>	その他の事項経費					
<b>事業の目的(目指す姿を簡潔に。3行程度以内)</b>	(1)新線等調査 ・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。									
<b>事業概要(5行程度以内。別添可)</b>	(1)新線等調査(定額補助) ・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。									
<b>実施方法</b>	補助									
<b>予算額・執行額(単位:百万円)</b>			25年度	26年度	27年度	28年度	29年度要求			
	予算の状況	当初予算	150	183	216	129	157			
		補正予算	▲5	▲5	▲9					
		前年度から繰越し	-	-	-					
		翌年度へ繰越し	-	-	-					
		予備費等	-	-	-					
		計	145	178	207	129	157			
		執行額	144	178	207					
	執行率(%)	99%	100%	100%						
<b>成果目標及び成果実績(アウトカム)</b>	定量的な成果目標	成果指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標最終年度	
	東京圏の都市鉄道主要31区間のピーク時の平均混雑率	東京圏の都市鉄道主要31区間のピーク時の平均混雑率	成果実績	%	165	165				
			目標値	%	-	-	-		150	
			達成度	%	-	-	-			
定量的な成果目標	成果指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標最終年度		
本州と四国を結ぶ大鳴門橋の安全性を確保する。	維持修繕により安全性が確保された大鳴門橋における1日平均交通量	成果実績	千台/日	24	24	24				
		目標値	千台/日	-	-	-				
		達成度	%	-	-	-				
成果目標及び成果実績(アウトカム)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1】に記載								<input type="checkbox"/> チェック		
<b>活動指標及び活動実績(アウトプット)</b>	活動指標		単位	25年度	26年度	27年度	28年度活動見込			
	調査件数	活動実績	件	3	2	2				
		当初見込み	件	3	2	2	2			
<b>単位当たりコスト</b>	算出根拠		単位	25年度	26年度	27年度	28年度活動見込			
	執行額/調査件数	単位当たりコスト	百万円	48	89	104	65			
		計算式	/		144/3	178/2	207/2	129/2		

平成28・29年度予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	28年度当初予算	29年度要求	主な増減理由
	新線調査費等補助金	129	157	29年度予定調査の内容増による増額
計	129	157		

政策評価、経済・財政再生アクション・プログラムとの関係	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上							
	施策	26 鉄道網を充実・活性化させる							
	測定指標	定量的指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標年度
		実績値	-	-	-	-	-	-	-
		目標値	-	-	-	-	-	-	-
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係								
	本事業により実施される都心直結線調査等の内容は、鉄道網の充実・活性化のための施策の検討に資することになる。								
	改革項目	分野:	-						
	KPI (第一階層)	KPI (第一階層)		単位	計画開始時年度	27年度	28年度	中間目標年度	目標最終年度
		成果実績	-	-	-	-	-	-	
		目標値	-	-	-	-	-	-	
		達成度	%	-	-	-	-	-	
	KPI (第二階層)	KPI (第二階層)		単位	計画開始時年度	27年度	28年度	中間目標年度	目標最終年度
		成果実績	-	-	-	-	-	-	
		目標値	-	-	-	-	-	-	
達成度		%	-	-	-	-	-		
本事業の成果と改革項目・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。	○	・東京圏における空港アクセスの改善については「日本再興戦略」でも言及される国家的課題とされており、国民や社会のニーズを反映している。
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	・都心直結線調査は、「日本再興戦略」等の国が定める各種計画にも記載されており、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
	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。	○	・新規鉄道路線の事業化の検討にあたっては、事前調査が適切に行われる必要があり、そのためには検討を主導する国が主体となって行う必要がある。
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。	○	・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で競争性を確保している。
	一般競争入札、総合評価入札又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。	無	
	競争性のない随意契約となったものはないか。	無	
	受益者との負担関係は妥当であるか。	-	
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	・都心直結線調査及び本州四国連絡橋維持修繕費ともに各年度の必要な経費を支出しているものである。
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	○	・補助対象者である(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で競争性を確保している。
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。	○	・都心直結線調査に関しては、ルート検討のための調査や構造物の構造検討等、必要な項目に絞って実施している。	
不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-		
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	-		

事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。		-			
	事業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で競争性を確保している。			
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。		○ ・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。 ・都心直結線調査は、当年度の当初計画通りに実施された。			
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。		○ ・本州四国連絡橋維持修繕費補助により修繕工事等を実施することにより、大鳴門橋の維持管理が図られている。 ・東京圏における空港アクセス改善の検討のため、都心直結線調査の結果は活用されている。			
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・部局名	事業番号	事業名			
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	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。				
<b>外部有識者の所見</b>						
<p>・アウトカム欄を見る限り、事業開始年度がh3年度にも関わらず、アウトカム目標が達成される見込みがないと判断せざるを得ない。本事業の目的の成果を表す適切なアウトカムにあらためるべきである。</p> <p>・また、事業目的(2)本州四国連絡橋維持修繕事業に関するアウトカムが存在しないのはなぜか。</p> <p>・適切なアウトカム(成果)を示すことができないにもかかわらず、事業所官部局による点検・改善にある「国費投入の必要性」で○評価を付けているのはなぜか。アウトプットを見ると例年2～3件の調査を行っているのに、その調査報告書の結果から、国費投入の必要性を説明できるのではないか。その点の説明がレビューシートからは読み取れない。税金を投入する以上は、適切な国民説明が必要である。</p>						
<b>行政事業レビュー推進チームの所見</b>						
事業内容の改善	外部有識者の所見は昨年度のチーム所見で指摘された事項でもあり、引き続き成果指標の見直し等を通じ、事業効果の説明に努めるべきである。					
<b>所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況</b>						
執行等改善	新線等調査及び本州四国連絡橋維持修繕事業について、それぞれの事業目的を踏まえて新たにアウトカム指標を設定した。					
<b>備考</b>						
<b>関連する過去のレビューシートの事業番号</b>						
平成22年度	266	平成23年度	263	平成24年度	270	/
平成25年度	258	平成26年度	251	平成27年度	254	

※平成27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  
207百万円

- (1)新線等調査  
・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  
180百万円

- (1)新線等調査  
・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。

【 企画競争、プロポーザル、随意契約 】

C. 鉄道総合技術研究所及び  
民間会社(2社)  
149百万円

- (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、都心直結線調査を実施する。

【 補助 】

B. (独)日本高速道路保有・  
債務返済機構  
27百万円

- (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。

【 委託 】

D. 本州四国連絡  
高速道路株式会社  
27百万円

- (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)

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)鉄道建設・運輸施設整備支援機構			B.(独)日本高速道路保有・債務返済機構		
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	149	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	27
管理費	人件費等	30			
計		179	計		27
C.基礎地盤コンサルタンツ(株)			D.本州四国連絡高速道路株式会社		
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	68	維持修繕費	維持修繕工事施工費	27
計		68	計		27
E.			F.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
計		0	計		0
G.			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





平成28年度行政事業レビューシート ( 国土交通省 )

<b>事業名</b>	鉄道整備等基礎調査			<b>担当部局庁</b>	鉄道局		<b>作成責任者</b>		
<b>事業開始年度</b>	平成19年度	<b>事業終了(予定)年度</b>	終了予定なし	<b>担当課室</b>	都市鉄道政策課		課長 五十嵐徹人		
<b>会計区分</b>	一般会計								
<b>根拠法令</b> (具体的な条項も記載)	-			<b>関係する計画、通知等</b>	-				
<b>主要政策・施策</b>	-			<b>主要経費</b>	その他の事項経費				
<b>事業の目的</b> (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。								
<b>事業概要</b> (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。								
<b>実施方法</b>	委託・請負								
<b>予算額・執行額</b> (単位:百万円)	予算の状況	当初予算	25年度	26年度	27年度	28年度	29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	90	90	100	100	150		
	執行額	82	89	100					
	執行率(%)	91%	99%	100%					
<b>成果目標及び成果実績</b> (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標最終年度
	調査結果を活用した政策の反映数(制度化・予算化等)	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	0			
			目標値	件	-	-	-		10
			達成度	%	-	-	-		
成果目標及び成果実績(アウトカム)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1】に記載								<input type="checkbox"/> チェック	
<b>活動指標及び活動実績</b> (アウトプット)	活動指標			単位	25年度	26年度	27年度	28年度活動見込	
	調査件数	活動実績	件	7	10	7	-		
		当初見込み	件	9	10	7	6		
<b>単位当たりコスト</b>	算出根拠			単位	25年度	26年度	27年度	28年度活動見込	
	執行額/調査件数	単位当たりコスト	百万円	12	9	14	17		
		計算式	/	82/7	89/10	100/7	100/6		
平成28・29年度予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	28年度当初予算	29年度要求	主な増減理由					
	鉄道整備等基礎調査委託費	100	150	29年度に予定している調査内容の増加による増額					
	職員旅費	0.1	0.1						
計	100.1	150.1							

政策評価、経済・財政再生アクション・プログラムとの関係	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上								
	施策	26 鉄道網を充実・活性化させる								
	測定指標	定量的指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標年度	
		実績値	-	-	-	-	-	-	-	
		目標値	-	-	-	-	-	-	-	
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係									
	本事業の成果である調査結果を基にして、上位施策の実現に資する政策(制度化・予算化)を策定する。									
	改革項目 経済・財政再生 アクション・プログラム	分野:	-							
		(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時年度	27年度	28年度	中間目標年度	目標最終年度
			成果実績	-	-	-	-	-	-	-
目標値			-	-	-	-	-	-	-	
達成度			%	-	-	-	-	-	-	
本事業の成果と改革項目・KPIとの関係										
事業所管部局による点検・改善										
国費投入の必要性	項目	評価								
	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。	○ 評価に関する説明 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、社会のニーズを反映している。								
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○ 国家的課題たる鉄道整備に関する調査であるため、国費を投入する必要がある。								
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○ 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。								
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、総合評価入札又は随意契約(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。	○ 公示前の部内での検討はもちろんのこと、企画競争等により複数の事業者からの提案を受けることで、各調査のコストの水準が適正なものになるようにしている。								
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-								
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○ 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。								
不用率が大きい場合、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。	○ 目標最終年度における目標達成に向け、成果物を活用した制度、予算等の検討を行っている。								
	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。	○ 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。								
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○ 必要な手続きを踏まえた上で、年度当初に計画された調査を確実に実施した。								
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○ 調査結果を活用し、政策・施策への反映を検討等を行っている。								

<b>関連事業</b>	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・部局名	事業番号	事業名				
<b>点検・改善結果</b>	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・用途等について、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。					
<b>外部有識者の所見</b>							
<b>行政事業レビュー推進チームの所見</b>							
事業内容の一部改善	平成27年度のチーム所見でも指摘したとおり、調査結果が具体的制度等に速やかに反映されるよう努めるべきである。						
<b>所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況</b>							
執行等改善	継続調査の進展等を踏まえ、調査結果が政策へ反映されるように取り組む。						
<b>備考</b>							
<b>関連する過去のレビューシートの事業番号</b>							
平成22年度	287	平成23年度	264	平成24年度	271		
平成25年度	285	平成26年度	276	平成27年度	282		

※平成27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  
100百万円

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。

【随意契約（企画競争）】

A. 民間企業等（4社）  
33百万円

近畿圏における都市鉄道については、近畿地方交通審議会答申第8号（平成16年）に基づき、平成27年を目標年次として、国・自治体・鉄道事業者等の関係者間で連携を図りつつ計画路線の整備が進められてきたところ、昨今の近畿圏における都市鉄道の新たな状況変化を考慮した都市鉄道ネットワークの評価分析等に係る調査等を実施した。

【随意契約（企画競

B. 財団法人等（3社）  
67百万円

答申第18号（目標年次平成27年度）に代わる新たな答申に向けて、東京圏における都市鉄道の新たな状況変化を考慮した都市鉄道ネットワークの評価分析等に係る調査を行う。また、交通政策審議会（平成26年度予定）において、今後の都市鉄道のあり方を審議するための調査等を実施した。

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)地域未来研究所			B.(一財)運輸政策研究機構、社会システム(株)		
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・サービスの質の向上に関する調査検討	10	調査委託費	東京圏における都市鉄道ネットワークの評価手法に関する調査	29
			調査委託費	東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する調査	28
			調査委託費	幹線鉄道の利便性向上や高速化に係る施策の効果等に関する調査	10
計		10	計		67
C.			D.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
計		0	計		0
E.			F.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
計		0	計		0
G.			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)

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



平成28年度行政事業レビューシート ( 国土交通省 )

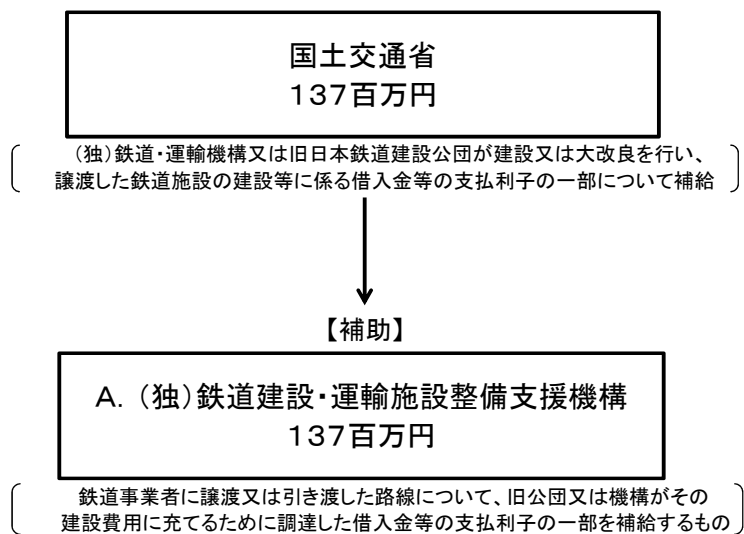
<b>事業名</b>	譲渡線建設費等利子補給			<b>担当部局庁</b>	鉄道局			<b>作成責任者</b>		
<b>事業開始年度</b>	昭和47年度	<b>事業終了(予定)年度</b>	平成49年度	<b>担当課室</b>	鉄道事業課			鉄道事業課長 大野 達		
<b>会計区分</b>	一般会計									
<b>根拠法令</b> (具体的な条項も記載)	-			<b>関係する計画、通知等</b>	-					
<b>主要政策・施策</b>	-			<b>主要経費</b>	その他の事項経費					
<b>事業の目的</b> (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	旧日本鉄道建設公団又は(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。									
<b>事業概要</b> (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。									
<b>実施方法</b>	補助									
<b>予算額・執行額</b> (単位:百万円)	予算の状況	当初予算	202	202	137	137	91			
		補正予算	-	-	-	-	-			
		前年度から繰越し	-	-	-	-	-			
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-	-			
		予備費等	-	-	-	-	-			
		計	202	202	137	137	91			
	執行額	202	202	137						
	執行率(%)	100%	100%	100%						
<b>成果目標及び成果実績</b> (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標最終年度	
	鉄道施設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で、鉄道事業者の経営健全化を図り、機構債権の着実な回収を	建設勘定の機構割賦債権残高	成果実績	億円	15,147	14,304	13,539	-	-	
			目標値	億円	15,147	14,304	13,539			
			達成度	%	100	100	100	-	-	
成果目標及び成果実績(アウトカム)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1】に記載								<input type="checkbox"/> チェック		
<b>活動指標及び活動実績</b> (アウトプット)	活動指標			単位	25年度	26年度	27年度	28年度活動見込		
	補給対象路線数			活動実績	路線	3	3	3	-	
				当初見込み	-	-	-	3		
<b>単位当たりコスト</b>	算出根拠			単位	25年度	26年度	27年度	28年度活動見込		
	執行額(百万円)÷補給対象路線数			単位当たりコスト	百万円	67	67	46	46	
				計算式	/	202/3	202/3	137/3	137/3	
平成28・29年度予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	28年度当初予算	29年度要求	主な増減理由						
	譲渡線建設費等利子補給金	137	91	金利状況等を踏まえ、適切な額の算定を行ったことによる減。						
計	137	91								

政策評価、経済・財政再生アクション・プログラムとの関係	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上							
	施策	26 鉄道網を充実・活性化させる							
	測定指標	定量的指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標年度
		実績値	-	-	-	-	-	-	-
		目標値	-	-	-	-	-	-	
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係								
	本事業の成果によって、都市鉄道の建設促進及び経営の健全化を図ることで、鉄道網の充実・活性化に寄与する。								
	改革項目	分野:	-						
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時年度	27年度	28年度	中間目標年度	目標最終年度
		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	27年度	28年度	中間目標年度	目標最終年度	
	成果実績	-	-	-	-	-	-		
	目標値	-	-	-	-	-	-		
	達成度	%	-	-	-	-	-		
本事業の成果と改革項目・KPIとの関係									
-									
<b>事業所管部局による点検・改善</b>									
国費投入の必要性	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。	○	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。	○	同上						
事業の効率性	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。	○	同上						
	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、総合評価入札又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。								
	競争性のない随意契約となったものはないか。								
	受益者との負担関係は妥当であるか。	○	事業者へ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・用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。						
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	補給対象路線数を必要最低限に絞っており、また、債券等の金利状況等を見据え、適切な金額を算定しているため妥当である。						
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-							
	費目・用途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	同上						
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)	-							
	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。	-								
整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	-								



<b>関連事業</b>	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・部局名	事業番号	事業名			
<b>点検・改善結果</b>	点検結果	<p>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。</p>				
	改善の方向性	<p>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。</p>				
<b>外部有識者の所見</b>						
<b>行政事業レビュー推進チームの所見</b>						
現状通り	<p>昨今の超低金利情勢等を踏まえ、引き続き、適正な額の算定に努めるべきである。</p>					
<b>所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況</b>						
現状通り	<p>チーム所見を踏まえ、適切な額の算定を行い、要求額を縮減した。</p>					
<b>備考</b>						
<b>関連する過去のレビューシートの事業番号</b>						
平成22年度	289	平成23年度	266	平成24年度	273	
平成25年度	286	平成26年度	277	平成27年度	283	

※平成27年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。



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

A.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構			B.		
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	128.3			
補給金	千葉急行線に係る借入金等の利子の支払い	6.4			
補給金	北神急行線に係る借入金等の利子の支払い	2.2			
計		137	計		0
C.			D.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
計		0	計		0
E.			F.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
計		0	計		0
G.			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)

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



平成28年度行政事業レビューシート ( 国土交通省 )

<b>事業名</b>	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			<b>担当部局庁</b>	鉄道局、海事局、総合政策局			<b>作成責任者</b>			
<b>事業開始年度</b>	平成15年度	<b>事業終了(予定)年度</b>	終了予定なし	<b>担当課室</b>	鉄道事業課、船舶産業課、交通支援課			課長 大野 達、課長 宮武宜史、課長 杉山忠継			
<b>会計区分</b>	一般会計										
<b>根拠法令</b> (具体的な条項も記載)	独立行政法人通則法第46条第1項			<b>関係する計画、通知等</b>	-						
<b>主要政策・施策</b>	-			<b>主要経費</b>	その他の事項経費						
<b>事業の目的</b> (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、出資等業務の処理に必要な財政措置を講ずる。										
<b>事業概要</b> (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。これらの他、出資等業務については、地域公共交通活性化再生法に基づき国土交通大臣の認定を受けた事業に対する出資等の業務を行う。										
<b>実施方法</b>	交付										
<b>予算額・執行額</b> (単位:百万円)	予算の状況	当初予算	25年度	26年度	27年度	28年度	29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	225	234	282	266	259				
	執行額	225	234	282							
	執行率(%)	100%	100%	100%							
<b>成果目標及び成果実績</b> (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標	単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標最終年度			
	一般管理費について、中期目標期間の最終年度(平成29年度)において、平成24年度比で15%程度に相当する額を削減する。 各勘定における一般管理費の予算額合計	成果実績	百万円	26,999	26,396	26,215		29	-		
		目標値	-	-	-	-		29	24,070		
		達成度	%	-	-	-		29	-		
<b>成果目標及び成果実績(アウトカム)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1】に記載</b>							<input type="checkbox"/> チェック				
<b>活動指標及び活動実績</b> (アウトプット)	活動指標	単位	25年度	26年度	27年度	28年度活動見込					
	鉄道整備に対する助成業務における交付決定件数	活動実績	件数	102	74	83					
		当初見込み	件数	47	47	41	46				
<b>単位当たりコスト</b>	算出根拠	単位	25年度	26年度	27年度	28年度活動見込					
	執行額(百万円)÷勘定数	単位当たりコスト	百万円	113	117	94	133				
		計算式	/	225/2	234/2	282/3	266/2				
平成28・29年度予算内訳(単位:百万円)	歳出予算目	28年度当初予算	29年度要求	主な増減理由							
	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構助成勘定運営費交付金	214	209	経費の節減に向けた取り組みを実施することによる減。							
	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構地域公共交通等勘定運営費交付金	51	50	※百万円未満を四捨五入しているため、「予算額・執行額」欄と誤差が生じている。							

万	計	265	259							
政策評価、経済・財政再生アクション・プログラムとの関係	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上								
	施策	26 鉄道網を充実・活性化させる								
	政策評価	測定指標	定量的指標		単位	25年度	26年度	27年度	中間目標年度	目標年度
			実績値	-	-	-	-	-	-	
			目標値	-	-	-	-	-	-	
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係									
	本事業の成果によって、(独)鉄道・運輸機構が鉄道整備に対する助成業務等を効率的に行うことで、鉄道網の充実・活性化に寄与する。									
	改革項目	分野:	-							
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始年度	27年度	28年度	中間目標年度	目標最終年度	
			成果実績	-	-	-	-	-		
目標値			-	-	-	-	-			
達成度			%	-	-	-	-			
(第二階層) KPI	KPI (第二階層)		単位	計画開始年度	27年度	28年度	中間目標年度	目標最終年度		
		成果実績	-	-	-	-	-			
		目標値	-	-	-	-	-			
		達成度	%	-	-	-	-			
本事業の成果と改革項目・KPIとの関係										
-										
<b>事業所管部局による点検・改善</b>										
国費投入の必要性	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。	○	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、出資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。	○	同上							
事業の効率性	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。	○	同上							
	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、総合評価入札又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。									
	競争性のない随意契約となったものはないか。									
	受益者との負担関係は妥当であるか。	-								
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	運営費交付金算定ルールに則り、各勘定毎、前年度の予算額に効率化係数を乗じた額を算定しているため妥当である。							
	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。	-								
事業の有効性	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。	○	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、出資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。							
	不用率が大きい場合、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。	-									
整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	-									

<b>関連事業</b>	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・部局名	事業番号	事業名			
<b>点検・改善結果</b>	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。				
<b>外部有識者の所見</b>						
<b>行政事業レビュー推進チームの所見</b>						
事業内容の一部改善	成果目標の達成に向け、引き続きさらなるコスト縮減に努めるべきである。					
<b>所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況</b>						
執行等改善	チーム所見を踏まえ、引き続き、中期目標期間の予算縮減の達成に向け、経費縮減に取り組む。					
<b>備考</b>						
<b>関連する過去のレビューシートの事業番号</b>						
平成22年度	290	平成23年度	267	平成24年度	274	
平成25年度	287	平成26年度	278	平成27年度	284	

※平成27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  
282百万円

[中期目標を定め(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構に指示。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  
282百万円

[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  
220百万円

[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]

D. 地域公共交通等勘定  
53百万円

[中期計画に従って出資等業務を実施]

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)



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

A.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			B.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構		
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	214.1	人件費	基準給与額	167.8
物件費	一般管理費	65	物件費	一般管理費	52.6
物件費	業務経費	2.4			
計		281.5	計		220.4
C.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			D.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構		
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	人件費	基準給与額	39.3
物件費	業務経費	1.4	物件費	一般管理費	12.4
			物件費	業務経費	1
計		8.5	計		52.7
E.			F.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
計		0	計		0
G.			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

