

平成29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 岡野 まさ子		
<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)	予算の状況	当初予算	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度要求			
		補正予算	-	-	-	-	-			
		前年度から繰越し	4,981	4,701	4,765	4,836				
		翌年度へ繰越し	▲ 4,701	▲ 4,765	▲ 4,836					
		予備費等	-	-	-					
		計	6,040	8,781	13,529	16,404	11,568			
	執行額	6,040	8,781	13,529						
	執行率(%)	100%	100%	100%						
当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	105%	99%	99%							
<b>平成29・30年度 予算内訳</b> (単位:百万円)	歳出予算目	29年度当初予算	30年度要求	主な増減理由						
	都市鉄道利便増進事業費補助	11,568	11,568	「新しい日本のための優先課題推進枠」11,568						
	その他	0	0							
	計	11,568	11,568							
<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	26年度	27年度	28年度	中間目標 年度	目標最終年度 34年度	
	東京圏の相互直通運転の路線延長を平成34年度に947kmとする	東京圏の相互直通運転の路線延長	成果実績	km	880	880	880			
			目標値	km	-	-	-		947	
			達成度	%	-	-	-			
<b>根拠として用いた統計・データ名</b> (出典)	鉄道事業者からのデータを元に国土交通省にて集計									
<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	分類	単位	26年度	27年度	28年度	中間目標 年度	目標最終年度 34年度	
	連絡線等の建設によりCO2排出量を年間約1,800t削減させる	1t-CO2当たりの削減コスト	削減効果	成果実績	円/t-CO2	-	-	-	-	
				目標値	円/t-CO2	-	-	-	-	2,482,716
				達成度	%	-	-	-	-	
<b>地球温暖化対策 関係</b>	需要推計に基づく	事業完了までにかかる国費見込額/CO2削減量(30年)	直接効果	成果実績	円/t-CO2	-	-	-	-	
				目標値	円/t-CO2	-	-	-	-	2,482,716
				達成度	%	-	-	-	-	
<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>								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	26年度	27年度	28年度	29年度 活動見込	30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	1
単位当たりコスト	算出根拠		単位	26年度	27年度	28年度	29年度活動見込	
	執行額／補助対象事業者数	単位当たりコスト	百万円	6,040	8,781	13,529	16,404	
		計算式	執行額／事業者数		6,040/1	8,781/1	13,529/1	16,404/1

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	26年度	27年度	28年度	中間目標 年度	目標年度 32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	164	165		
			目標値	%					150
		定量的指標		単位	26年度	27年度	28年度	中間目標 年度	目標年度 32年度
		東京圏鉄道における混雑率 ②180%超の混雑率となっている区間数	実績値	区間	14	12	12		
			目標値	区間					0
	定量的指標		単位	26年度	27年度	28年度	中間目標 年度	目標年度 32年度	
	東京圏の相互直通運転の路線延長	実績値	km	880	880	880			
目標値		km					947		
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。									

経済・財政再生アクション・プログラムとの関係	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	28年度	29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	28年度	29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。	○	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。	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。	○	各年度に必要となる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。											
	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	繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	○	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)													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>所管府省名</th> <th>事業番号</th> <th>事業名</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	所管府省名	事業番号	事業名										
所管府省名	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>														
鉄道事業者への補助事業であり、都市間鉄道の利便性向上に重要であることに疑問は無く、今後も効率的な事業推進を期待する。執行額/補助対象事業者数の単位あたりコストが算出されているが、年度により額が大きく異なるのは、1件の事業規模が年度により大きく異なるからである。補助対象事業者【数】ではない適切な指標の検討が望ましい。														
<b>行政事業レビュー推進チームの所見</b>														
一部の改善内容	毎年度、多額の予算の繰越が常態化しており、適切な予算の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	コストの適正さや予算の繰越については、事業者等へのヒアリング等を通じた、各年度の事業内容及び所要額の精査に取り組む。													
<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28年度	287													

※平成28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  
13,529百万円

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(助成勘定)  
13,529百万円

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(建設勘定)  
13,529百万円

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(71社)  
12,560百万円

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(助成勘定)			B.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(建設勘定)		
	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	12,448	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	12,448
	附帯工事費	附帯工事施工費	640	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 実施設計	640
	用地費	用地費	441	用地費	用地買収等	441
	計		13,529	計		13,529
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	2,090				
計		2,090	計		0	

### 支出先上位10者リスト

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	(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	13,529	補助金等交付	-	-	

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	(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)	13,529	補助金等交付	-	-	



平成29年度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	
事業開始年度	昭和37年度	事業終了 (予定) 年度	終了予定なし	担当課室	都市鉄道政策課	課長 岡野 まさ子	
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	交通政策審議会答申、地方交通審議会答申		
主要政策・施策	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			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)	(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、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)						
実施方法	補助						
予算額・ 執行額 (単位:百万円)	予算 の 状 況	当初予算	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度要求
		補正予算	12,358	7,588	2,160	4,066	7,081
		前年度から繰越し	480	-	5,487		
		翌年度へ繰越し	9,761	10,647	5,716		
		予備費等	▲ 10,647	▲ 5,716	▲ 6,969		
		計	11,952	12,519	6,394	4,066	7,081
	執行額	11,279	11,673	6,295			
	執行率 (%)	94%	93%	98%			
当初予算+補正予算に対す る執行額の割合 (%)	88%	154%	82%				
平成29・30年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	29年度当初予算	30年度要求	主な増減理由			
	都市鉄道整備事業費補助	4,066	7,081	バリアフリー化等の大規模改良工事の進捗による増額。			
	その他	0	0				
	計	4,066	7,081				

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	26年度	27年度	28年度	中間目標 年度	目標最終年度 32年度
	鉄道駅における段差解消への対応状況について(鉄道局ホームページ)(各年度) (28年度実績については集計中)	一日あたりの平均利用者が3千人以上の地下鉄駅の段差解消率(規準に適合している設備により段差を解消している割合)を100%にする			一日あたりの平均利用者が3千人以上の地下鉄駅の段差解消率	成果実績	%	86.6	87.3
			目標値	%	-	-	-	-	100
			達成度	%	-	-	-	-	-
根拠として用いた統計・データ名(出典)	鉄道駅における段差解消への対応状況について(鉄道局ホームページ)(各年度) (28年度実績については集計中)								
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	26年度	27年度	28年度	中間目標 年度	目標最終年度 32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を平成32年度に150%とする	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	164	165
			目標値	%	-	-	-	-	150
			達成度	%	-	-	-	-	
根拠として用いた統計・データ名(出典)	東京圏における主要区間の混雑率(鉄道局ホームページ)(各年度)								
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	26年度	27年度	28年度	中間目標 年度	目標最終年度 32年度
	東京圏鉄道における混雑率 ②180%の混雑率となっている区間数を平成32年度に0とする	180%超の混雑率となっている区間数			成果実績	区間	14	12	12
			目標値	%	-	-	-	-	0
			達成度	%	-	-	-	-	
根拠として用いた統計・データ名(出典)	東京圏における主要区間の混雑率(鉄道局ホームページ)(各年度)								
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	26年度	27年度	28年度	中間目標 31年度	目標最終年度 33年度
	都市鉄道路線整備区間の利用者数を平成33年度に128千人とする	都市鉄道路線整備区間の1日当たりの平均輸送人員			成果実績	千人	-	-	-
			目標値	千人	-	-	-	87	128
			達成度	%	-	-	-	-	
根拠として用いた統計・データ名(出典)	鉄道関係公共事業の評価結果(鉄道局ホームページ)								
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	26年度	27年度	28年度	中間目標 年度	目標最終年度 33年度
	新線建設によりCO2排出量を年間670t削減させる	1t-CO2当たりの削減コスト			成果実績	円/t-CO2	-	-	-
			目標値	円/t-CO2	-	-	-	-	514,677
			達成度	%	-	-	-	-	
地球温暖化対策関係	算出方法	事業完了までにかかる国費見込額/CO2削減量(30年)	直接効果	単位	26年度	27年度	28年度	中間目標 年度	目標最終年度 33年度
	需要推計に基づく				成果実績	円/t-CO2	-	-	-
			目標値	円/t-CO2	-	-	-	-	514,677
			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								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	26年度	27年度	28年度	29年度 活動見込	30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	km	15.8	15.8	1.4
				当初見込み	km	15.8	15.8	1.4	1.4
単位当たりコスト	算出根拠			単位	26年度	27年度	28年度	29年度活動見込	
	執行額/事業者数				単位当たりコスト	百万円	1,128	1,167	630
				計算式	執行額/事業者数	11,279/10	11,673/10	6,295/10	



政策評価	政策	鉄道網を充実・活性化させる									
	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	26年度	27年度	28年度	中間目標年度	目標年度	32年度	年度
		公共施設等のバリアフリー化率	実績値	%	92	93					
			目標値	%	-	-	-			100	
		定量的指標		単位	26年度	27年度	28年度	中間目標年度	目標年度	32年度	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	164	165				
			目標値	%	-	-	-			150	
	定量的指標		単位	26年度	27年度	28年度	中間目標年度	目標年度	32年度	年度	
	東京圏鉄道における混雑率 ②180%超の混雑率となっている区間数	実績値	区間	14	12	12					
目標値		区間	-	-	-			0			
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、新線整備による広域的な地域間の交流・連携の強化、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	分野:										
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時年度	28年度	29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	28年度	29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	%									
	本事業の成果と改革項目・KPIとの関係										

政策評価、経済・財政再生アクション・プログラムとの関係

経済・財政再生アクション・プログラム

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	
必要投入の	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。		本事業は地下鉄事業者に対して補助金を交付する補助事業のため。	
	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。			
	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。	○	費用・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。	-		
	費用・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。	○	費用・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。	
	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)	○	繰越額については、道路管理者との協議が整わないことや、道路陥没事故による工事停止等やむを得ない事由により発生したものである。		
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。	○	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。		
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、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)	○	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。	
	所管府省名	事業番号		事業名
	国土交通省			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、現地へ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

鉄道事業者への補助事業であり、都市間鉄道の利便性向上に重要であることに疑問は無く、今後も効率的な事業推進を期待する。執行額/補助対象事業者数の単位あたりコストが算出されているが、年度により額が大きく異なるのは、1件の事業規模が年度により大きく異なるからである。補助対象事業者【数】ではない適切な指標の検討が望ましい。

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

毎年度、多額の予算の繰越が常態化しており、適切な予算の執行に努めるべきである。

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

外部有識者所見を踏まえ、単位あたりコストの指標の検討を行う。また、推進チーム所見を踏まえ、事業者に対するヒアリング等により各年度の事業内容、関係者との調整状況及び所要額の精査等を行い、当年度内の予算執行が図られるよう取り組む。

備考

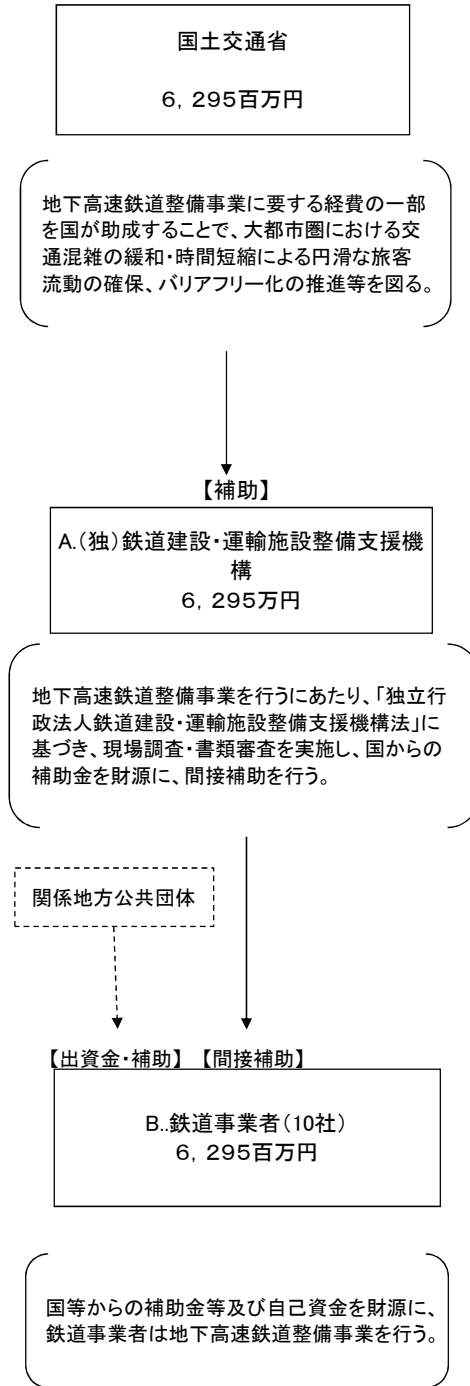
事業箇所を選定にあたっては、引き続き、関係者との調整状況等を確認し、執行見込みの高い箇所に優先的に予算を配分するほか、必要な事業箇所の把握・精査に努めることなどにより、効果的・効率的な予算の執行に向けた取組を行う。

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28年度	288					

※平成28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)





平成29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 石原 大 課長 岡野 まさ子			
<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>	-				
<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(目指す姿を簡潔に。3行程度以内)</b>	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(5行程度以内。別添可)</b>	【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(単位:百万円)</b>	予算の状況	当初予算	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度要求		
		補正予算	-	-	-				
		前年度から繰越し	1,176	762	1,096	1,206			
		翌年度へ繰越し	▲762	▲1,096	▲1,206				
		予備費等	-	-	-				
		計	1,384	1,227	1,567	2,480	1,341		
	執行額	1,373	1,205	1,505					
	執行率(%)	99%	98%	96%					
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	142%	77%	90%					
	<b>平成29・30年度予算内訳(単位:百万円)</b>	歳出予算目	29年度当初予算	30年度要求	主な増減理由				
幹線鉄道等活性化事業費補助		1,274	1,341	形成計画事業実施箇所数の増加によるもの 「新しい日本のための優先課題推進枠」875					
その他		0	0						
計		1,274	1,341						
<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	26年度	27年度	28年度	中間目標31年度	目標最終年度33年度	
	都市鉄道路線整備区間の利用者数を平成33年度に128千人とする	都市鉄道路線整備区間の1日当たりの平均輸送人員	成果実績	千人	-	-	-		
			目標値	千人	-	-	-	87	128
			達成度	%	-	-	-		
<b>根拠として用いた統計・データ名(出典)</b>	鉄道関係公共事業の評価結果(鉄道局ホームページ) ※貨物線の旅客線化事業は、開業して初めて事業効果が発現するものであり、開業(平成30年度予定)までの間は実績値を記入することが出来ない。								
<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	26年度	27年度	28年度	中間目標31年度	目標最終年度35年度	
	形成計画事業について、事後評価時の輸送人員が事業完了時の輸送人員に比べ増加した事業数を累計で12とする	事後評価時の輸送人員が事業完了時の輸送人員に比べ増加した事業数	成果実績	事業数	2				
			目標値	事業数	-	-	-		12
			達成度	%	-	-	-		
<b>根拠として用いた統計・データ名(出典)</b>	鉄道統計年報(鉄道局ホームページ) ※27年度以降の輸送実績データについては集計中								

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	26年度	27年度	28年度	中間目標	目標最終年度
								年度	31年度
地球温暖化対策関係	旅客線化によりCO2排出量を年間約310t削減させる	1t-CO2当たりの削減コスト	直接効果	成果実績	円/t-CO2	-	-	-	
				目標値	円/t-CO2	-	-	-	1,672,258
				達成度	%	-	-	-	
	需要推計に基づく	事業完了までにかかる国費見込額/CO2削減量(30年)	直接効果	成果実績	円/t-CO2	-	-	-	
				目標値	円/t-CO2	-	-	-	1,672,258
				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

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	26年度	27年度	28年度	29年度活動見込	30年度活動見込
	活動実績	当初見込み						
	幹線鉄道等活性化事業の実施箇所数		箇所	5	6	6		
			箇所	5	6	6	4	

単位当たりコスト	算出根拠		単位	26年度	27年度	28年度	29年度活動見込	
	執行額/事業実施箇所数	計算式					執行額/箇所数	2,253/4
	執行額/事業実施箇所数		百万円	275	201	251	563	
				1,373/5	1,205/6	1,505/6	2,253/4	

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	26年度	27年度	28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旅客線化等の内容は、鉄道網の充実・活性化のための施策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	28年度	29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)		単位	計画開始時年度	28年度	29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。	○	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適している。
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て、国、地方公共団体で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。	○	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。

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。					
	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。		
	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	繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)		○	現地再精査の結果、新設橋梁架設において、工法の再検討及び道路管理者、河川管理者との調整に時間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。		○	利用促進の取組をあわせて実施する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っている。		
	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。		○	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。		
関連事業	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	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>						
鉄道網の改良のために重要な補助事業である。しかしアウトカム指標のほとんどが空欄であり、その妥当性を判断できない。なぜ空欄となっているのか合理的な理由を説明する必要があると考える。また、繰り越しが毎年あるのは「事業進行の遅延」のためと記されているが、毎年そのような事態が起こるのは他の構造的要因(補助対象を決めるときの審査が不適切など)があるのか、無いのか、検証が必要である。						
<b>行政事業レビュー推進チームの所見</b>						
一部の改善内容	繰越の常態化は昨年度のチーム所見でも指摘したところであるが、改善の傾向は見られない。事業ごとの原因分析など、より積極的な取組が必要である。					
<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	アウトカム指標について実績値が記入できない理由を追記した。 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	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28年度	289					

※平成28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

1,505百万円

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  
1,505百万円

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(1社)

966百万円

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。

C. 地域法定協議会(3協議会)

539百万円

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)
	土木費	土木工事施工費等	661	土木費	土木工事施工費	594
	線路設備費	軌道工事施工費等	204	線路設備費	軌道工事施工費	121
	開業設備費	電気設備工事等施工費等	582	開業設備費	電気設備工事等施工費	237
	用地費	用地買収費等	58	用地費	用地買収費	14
	計		1,505	計		966
	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)	
土木費	路盤造成等	27				
線路設備費	軌道新設等	82				
開業設備費	ホーム新設等	319				
用地費	終点駅用地買収等	44				
計		472	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29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 (具体的な 条項も記載)</b>	-			<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 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)</b>	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 (5行程度以内。 別添可)</b>	地方公共団体、鉄道事業者、地方運輸局等からなる協議会において策定された整備計画に基づき、ホームやコンコースの拡幅等の駅改良、バリアフリー施設や生活支援機能施設、観光案内施設等の駅空間の高度化に資する施設の整備(補助対象経費の1/3以内) ※ただし、駅空間の高度化に資する施設の整備に係る事業費は、全体事業費の2/10以内								
<b>実施方法</b>	補助								
<b>予算額・ 執行額 (単位:百万円)</b>	<b>予算 の 状 況</b>	当初予算	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度要求		
		補正予算	-	60	848	-	-		
		前年度から繰越し	160	163	781	1,388	-		
		翌年度へ繰越し	▲163	▲781	▲1,388	-	-		
		予備費等	-	-	-	-	-		
		計	493	839	1,739	3,031	3,566		
	執行額	492	833	1,640					
	執行率(%)	100%	99%	94%					
当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	99%	57%	70%						
<b>平成29・30年度 予算内訳 (単位:百万円)</b>	<b>歳出予算目</b>	29年度当初予算	30年度要求	<b>主な増減理由</b>					
	鉄道駅総合改善事業費補助	1,643	3,566	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					
	その他	0	0						
	計	1,643	3,566						
<b>成果目標及び 成果実績 (アウトカム)</b>	<b>定量的な成果目標</b>	<b>成果指標</b>		<b>単位</b>	26年度	27年度	28年度	<b>中間目標 年度</b>	<b>目標最終年度 32年度</b>
	一日あたりの平均利用者数が3千人以上の鉄軌道駅の段差解消率(規準に適合している設備により段差を解消している割合)を約100%にする。	一日あたりの平均利用者数が3千人以上の鉄軌道駅の段差解消率	成果実績	%	85	86		-	-
			目標値	%	-	-	-	-	100
			達成度	%	-	-	-	-	-
<b>根拠として用いた統計・データ名 (出典)</b>	鉄軌道駅における段差解消への対応状況について(鉄道局ホームページ)(各年度) (28年度実績については集計中)								

		定量的な成果目標	成果指標	分類	単位	26年度	27年度	28年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度	
		横断的な施策に係る成果目標及び成果実績(アウトカム)	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。また、事業評価マニュアルにおいても環境等改善便益は計測対象外としている。	-	/	成果実績	円/t-CO2	-	-	-
目標値	円/t-CO2						-	-	-	-	-
達成度	%						-	-	-	-	-
地球温暖化対策関係	算出方法	-	-	直接効果	成果実績	円/t-CO2	-	-	-	-	-
					目標値	円/t-CO2	-	-	-	-	-
					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									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	26年度	27年度	28年度	29年度 活動見込	30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	5	9	18		
					当初見込み	駅	5	11	19		
単位当たりコスト	算出根拠			/	単位	26年度	27年度	28年度	29年度活動見込		
	執行額/箇所数				単位当たりコスト	百万円	98	93	91		
					計算式	執行額/箇所数	492/5	833/9	1640/18		
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	26年度	27年度	28年度	中間目標 年度
		公共施設等のバリアフリー化率(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	-	85	86	-	-
						目標値	-	-	-	100	
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係										
	ホームやコンコースの拡幅等の駅改良、バリアフリー施設や生活支援機能施設、観光案内施設等を整備することにより、鉄道利用者及び地域住民の利便性を高め、公共交通の利用促進につなげるとともに、バリアフリー化の促進を図る。										
	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	28年度	29年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度
						成果実績					
				目標値							
(第二階層) KPI	KPI (第二階層)			/	単位	計画開始時 年度	28年度	29年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度	
					成果実績						
					目標値						
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

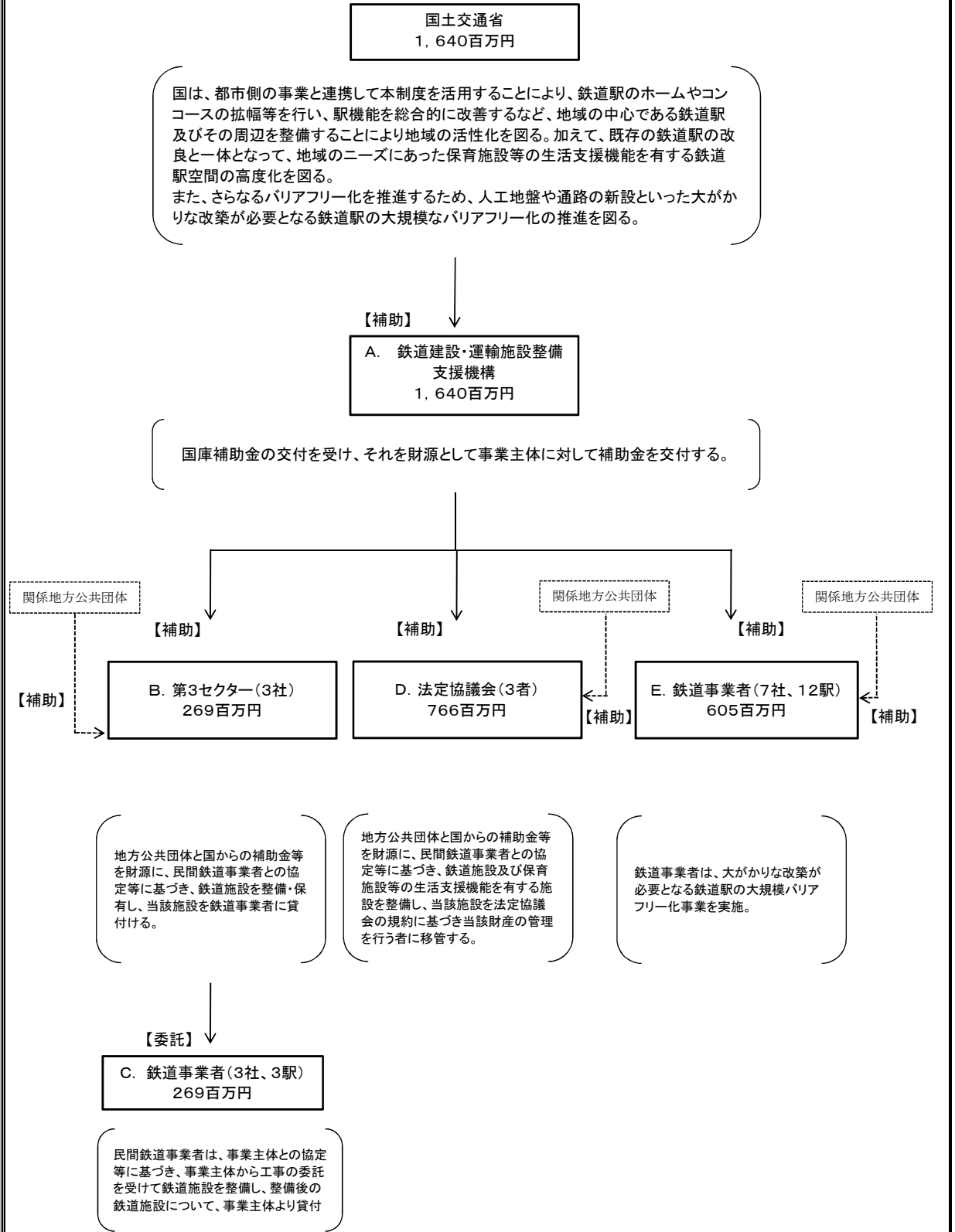
項目		評価	評価に関する説明	
国費投入の必要性	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	鉄道利用者の安全性や利便性の向上を図ることを目的としており、国民や社会のニーズを反映している。	
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	事業者のみでは進まない事業に対し、国、地方公共団体が協調し補助を行っている。	
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	鉄道利用者の利便性、安全性、円滑性を向上させ、公共交通の利用促進等に資するものであり、優先度は高い。	
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	○	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。			
	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・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。	○	費目・用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)	-		
繰越額が大きい場合、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、都市側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。	
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	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・用途等については、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。		
外部有識者の所見				
行政事業レビュー推進チームの所見				
事業内容の一部改善	近年は予算額が毎年増加傾向にあり、執行の効率性・妥当性についてはより厳格に評価すべきである。			
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	都市側事業と一体的な事業の実施、または鉄道事業者の積極的な自己投資を促すため、事業者単独の事業も併せて実施することにより、予算の効率的な執行を図っている。			
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	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28年度	290				

※平成28年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。

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



費目	使 途	A.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構		B.(株)横浜シーサイドライン	
		金額 (百万円)	金額 (百万円)	使 途	金額 (百万円)
土木費	土木工事施工費	521	土木費	土木工事施工費	61
線路設備費	線路設備施工費	16	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	125	電路設備費	電路設備施工費	7
停車場設備費	停車場設備施工費	731	停車場設備費	停車場設備施工費	89
附帯工事費	附帯設備施工費	245	附帯工事費	附帯設備施工費	-
用地費	工事用機材、資材置場借地料	2			
				160	
計		1,640	計		160
C.京浜急行電鉄(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	61	土木費	土木工事施工費	154
線路設備費	線路設備施工費	3	線路設備費	線路設備施工費	0
電路設備費	電路設備施工費	7	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	89	停車場設備費	停車場設備施工費	131
附帯工事費	附帯設備施工費	-	附帯工事費	附帯設備施工費	58
計		160	計		353
E.近畿日本鉄道(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	119			
線路設備費	線路設備施工費	0			
電路設備費	電路設備施工費	29			
停車場設備費	停車場設備施工費	75			
附帯工事費	附帯設備施工費	70			
計		293	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	1,640	補助金等交付	-	-	

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	(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。	160	補助金等交付	-	-	
2	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。	60	補助金等交付	-	-	
3	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。	49	補助金等交付	-	-	

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	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)	160	その他	-	-	
2	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)	60	その他	-	-	
3	京阪電気鉄道(株)	5120001189816	深草駅総合改善事業の施設整備(受託)	49	その他	-	-	





平成29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			課長 石原 大 課長 岡野 まさ子		
<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>	国土形成計画(全国計画)(平成27年8月14日閣議決定) 未来投資戦略2017(平成29年6月9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</b> (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	(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</b> (5行程度以内。別添可)	(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となる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</b> (単位:百万円)			26年度	27年度	28年度	29年度	30年度要求			
	予算 の 状 況	当初予算		183	216	129	97	125		
		補正予算		▲ 5	▲ 9	▲ 14	-			
		前年度から繰越し		-	-	-	-			
		翌年度へ繰越し		-	-	-	-			
		予備費等		-	-	-	-			
		計		178	207	115	97	125		
		執行額		178	206	114				
		執行率(%)		100%	100%	99%				
		当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)		100%	100%	99%				
<b>平成29・30年度 予算内訳</b> (単位:百万円)	<b>歳出予算目</b>	29年度当初予算	30年度要求	主な増減理由						
	新線調査費等補助金	97	125	30年度予定調査の内容増による増額						
	その他	0	0							
	計	97	125							
<b>成果目標及び 成果実績</b> (アウトカム)	<b>定量的な成果目標</b>	<b>成果指標</b>		<b>単位</b>	26年度	27年度	28年度	<b>中間目標</b> 年度	<b>目標最終年度</b> 32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を平成32年度に150%とする	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	164	165			
			目標値	%	-	-	-		150	
			達成度	%	-	-	-			
<b>根拠として用いた統計・データ名</b> (出典)	東京圏における主要区間の混雑率(鉄道局ホームページ)(各年度)									
<b>成果目標及び 成果実績</b> (アウトカム)	<b>定量的な成果目標</b>	<b>成果指標</b>		<b>単位</b>	26年度	27年度	28年度	<b>中間目標</b> 29年度	<b>目標最終年度</b> 年度	
	大鳴門橋の長大橋保全率(橋体健全度評価点3.5以上を確保した橋梁数の割合)100%を維持する	大鳴門橋の長大橋保全率	成果実績	%	100	100	100			
			目標値	%	100	100	100	100		
			達成度	%	100	100	100			
<b>根拠として用いた統計・データ名</b> (出典)	本州四国連絡高速道路(株) 一般国道28号(本州四国連絡道路(神戸・鳴門ルート))等に関する維持、修繕その他の管理の報告書(各年度)									

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

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	26年度	27年度	28年度	29年度 活動見込	30年度 活動見込
	本事業で調査等を実施した箇所数(新線等調査)	活動実績	箇所	1	1	1		
		当初見込み	箇所	1	1	1	1	
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	26年度	27年度	28年度	29年度 活動見込	30年度 活動見込
	本事業で調査等を実施した箇所数(本州四国連絡橋維持修繕費)	活動実績	箇所	1	1	1		
		当初見込み	箇所	1	1	1	1	
単位当たりコスト	算出根拠		単位	26年度	27年度	28年度	29年度活動見込	
	執行額/調査等を実施した箇所数(新線等調査)	単位当たりコスト	百万円	150	179	89	40	
		計算式	執行額/箇所数		150/1	179/1	89/1	40/1
単位当たりコスト	算出根拠		単位	26年度	27年度	28年度	29年度活動見込	
	執行額/調査等を実施した箇所数(本州四国連絡橋維持修繕費)	単位当たりコスト	百万円	28	27	25	57	
		計算式	執行額/箇所数		28/1	27/1	25/1	57/1

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	26年度	27年度	28年度	中間目標 年度	目標年度 32 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	164	165		
			目標値	%					150
		定量的指標		単位	26年度	27年度	28年度	中間目標 年度	目標年度 32 年度
	東京圏鉄道における混雑率 ②180%超の混雑率となっている区間数	実績値	区間	14	12	12			
		目標値	区間					0	
	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:	-							
(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時 年度	28年度	29年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度	
	成果実績			-	-	-	-	-	
	目標値			-	-	-	-	-	
(第二階層) KPI	KPI (第二階層)		単位	計画開始時 年度	28年度	29年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度	
	成果実績			-	-	-	-	-	
	目標値			-	-	-	-	-	
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。
	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	

事業の効率性	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・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。		○	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)		-			
	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。		-			
	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・用途等については、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>						
<b>行政事業レビュー推進チームの所見</b>						
一部の改善内容	今回は、アウトプット・アウトカム指標の双方について新たに見直しを講じたところであるが、今後とも、活動指標等についての検討を深度化し、事業効果の検証及び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	活動指標等についての検討を深度化し、事業効果の検証及び説明に努める。					
<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	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28年度	262					

※平成28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  
114百万円

(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  
89百万円

(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。

【 指名競争入札(最低価格)等 】

C. 民間会社(3社)  
75百万円

(1)新線等調査

民間事業者は、(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  
25百万円

(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  
25百万円

(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われることとされている。

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)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	75	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
管理費	人件費等	14			
計		89	計		25
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	35	維持修繕費	維持修繕工事施工費	25
計		35	計		25

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)





平成29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 岡野 まさ子		
<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>	-					
<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>	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(5行程度以内。別添可)</b>	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(単位:百万円)</b>	<b>予算の状況</b>	当初予算	26年度	27年度	28年度	29年度	30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	100	100	280.1	280.1			
	執行額	89	100	90						
	執行率(%)	99%	100%	90%						
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	99%	100%	90%						
<b>平成29・30年度予算内訳(単位:百万円)</b>	<b>歳出予算目</b>	<b>29年度当初予算</b>	<b>30年度要求</b>	<b>主な増減理由</b>						
	鉄道整備等基礎調査委託費	280	280							
	職員旅費	0.1	0.1							
	その他	0	0							
	計	280	280							
<b>成果目標及び成果実績(アウトカム)</b>	<b>定量的な成果目標</b>	<b>成果指標</b>		<b>単位</b>	<b>26年度</b>	<b>27年度</b>	<b>28年度</b>	<b>中間目標年度</b>	<b>目標最終年度</b>	
	平成32年度において調査結果を政策に反映させた件数を10件とする。	調査結果を活用して、制度化、予算化、諮問機関等の提言、通達、マニュアル等に反映した累積件数	成果実績	件	3	3	5			
			目標値	件	-	-	-		10	
			達成度	%	-	-	-			
<b>根拠として用いた統計・データ名(出典)</b>	国土交通省において毎年度反映状況を集計。									
<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>								チェック		
<b>活動指標及び活動実績(アウトプット)</b>	<b>活動指標</b>		<b>単位</b>	<b>26年度</b>	<b>27年度</b>	<b>28年度</b>	<b>29年度活動見込</b>	<b>30年度活動見込</b>		
	本事業で調査を実施した件数	活動実績	件	10	7	9				
		当初見込み	件	10	7	6	10			

単位当たりコスト	算出根拠		単位	26年度	27年度	28年度	29年度活動見込	
	執行額／調査件数			百万円	9	14	10	28
			計算式	執行額／調査件数	89/10	100/7	90/9	280/10

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	26年度	27年度	28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	分野	-						
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時年度	28年度	29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	28年度	29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。	○	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	支出先の選定にあたっては、企画競争の手法を取ることとしており、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。
	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)	-		
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。	○	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、国土交通省職員による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・施策への反映や検討等を行っている。				
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	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、国土交通省職員による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。					
<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>							
一部の改善内容	基礎的な研究も対象となる可能性を踏まえれば、調査結果全てが政策に反映されるものではないといえるが、調査を実施しただけに留まることがないよう、政策への反映状況については適切に評価・検証すべきである。						
<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	政策への反映状況について適切な評価・検証に取り組む。						
<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28年度	291						

※平成28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  
90百万円

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（5社）  
48百万円

近畿圏における鉄道ネットワークは、近畿地方交通審議会答申第8号（平成16年）に基づき、計画路線の整備が進められてきたところ、昨今の鉄道を取り巻く厳しい環境の中、近畿圏における鉄道ネットワークの現状把握、課題整理の深度化を図るための調査を実施した。

【随意契約（企画競争）】

B. 財団法人等（4社）  
42百万円

東京圏における今後の都市鉄道のあり方について、交通政策審議会答申第198号で提案されたプロジェクト整備の課題である事業主体の確立に向けて、現在の補助制度について、課題の整理と改善方策の検討を実施した。

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）



平成29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 石原 大	
<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	26年度	27年度	28年度	29年度	30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	202	137	137	91	73
	執行額	202	137	130			
	執行率(%)	100%	100%	95%			
当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	100%	100%	95%				
<b>平成29・30年度 予算内訳</b> (単位:百万円)	<b>歳出予算目</b>		<b>29年度当初予算</b>	<b>30年度要求</b>	<b>主な増減理由</b>		
	譲渡線建設費等利子補給金		91	73	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。		
その他		0	0				
計		91	73				

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	26年度	27年度	28年度	中間目標 29年度	目標最終年度 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目指す。(回収の結果としての債権残高目標に対して100%達成)	建設勘定の機構割賦債権残高	成果実績		億円	14,304	13,539	12,847		
			目標値		億円	14,304	13,539	12,847	12,171	
			達成度		%	100	100	100		
根拠として用いた統計・データ名(出典)	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構からのデータを元に国土交通省にて作成									
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								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	26年度	27年度	28年度	29年度 活動見込	30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	3	
単位当たり コスト	算出根拠			単位	26年度	27年度	28年度	29年度活動見込		
	執行額/補給対象路線数	単位当たりコスト		百万円	67	46	43	30		
		計算式		執行額/路線数		202/3	137/3	130/3	91/3	
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	26年度	27年度	28年度	中間目標 年度	目標年度 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	28年度	29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	28年度	29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。	○	大都市圏における鉄道整備は広く国民にニーズがあり、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、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援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																		
	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																		
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。	-																			
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">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。</td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> <tr> <td>競争性のない随意契約となったものはないか。</td> <td></td> </tr> </table>	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。		競争性のない随意契約となったものはないか。																	
	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。																				
	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、費用・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、債権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。	○	補給対象路線数を必要最低限に絞っており、また、債権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。																		
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。	-																			
	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)	-																			
	<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">所管府省名</th> <th style="width: 25%;">事業番号</th> <th style="width: 60%;">事業名</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>	所管府省名	事業番号	事業名																	
	所管府省名	事業番号	事業名																		
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、今後も債権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**

平成49年度まで利子を払い続ける事業とのことで、アウトカム指標の考え方を当てはめるには無理があるように思われる。引き続き着実な遂行を期待する。

**行政事業レビュー推進チームの所見**

一部  
改善  
事業  
内容

義務的経費ではあるが、要求額の妥当性等については、引き続き厳密な検証を実施すべきである。

**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

アウトカムについては鉄道事業者の経営の健全化を図りつつ、機構の負債を着実に回収するという考えのもと、今年度より償還期限を踏まえた(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構割賦債権の予定残高を目標設定することとしたところ。引き続き外部有識者及びチームの所見を踏まえ、厳密な検証に基づいて要求を行う。

**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	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28年度	292						

※平成28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  
130百万円

〔 (独)鉄道・運輸機構又は旧日本鉄道建設公団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 〕



【補助】

A. (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構  
130百万円

〔 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 〕

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)



平成29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、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、交通支援課		鉄道事業課長 石原 大 交通支援課長 杉山 大 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)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う鉄道助成業務及び地域公共交通出資等業務の処理に必要な経費について所要の財政措置を講ずる。								
<b>事業概要</b> (5行程度以内。別添可)	国からの補助金等を財源として、「整備新幹線の建設」、「都市・幹線鉄道の整備」、「安全・防災対策」、「技術開発」に対して鉄道事業者等への助成又は建設勘定への繰入れを行う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)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が補助金等の交付業務を効率的に行う。また、地域公共交通出資等業務については、サービスレベルの向上、路線再編等により持続的な地域公共交通ネットワークの再構築を図る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。 ※高度船舶技術開発等業務(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美用化支援業務等)については、平成27年度をもって終了している。								
<b>実施方法</b>	交付								
<b>予算額・執行額</b> (単位:百万円)	<b>予算の状況</b>	当初予算	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度要求		
		補正予算	234	282	266	259	259		
		前年度から繰越し	-	-	-	-	-		
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-	-		
		予備費等	-	-	-	-	-		
		計	234	282	266	259	259		
	執行額	234	282	266					
	執行率(%)	100%	100%	100%					
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	100%	100%	100%					
	<b>平成29・30年度予算内訳</b> (単位:百万円)	<b>歳出予算目</b>	29年度当初予算	30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	209	209							
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	50	50							
その他	0	0							
計	259	259							
<b>成果目標及び成果実績</b> (アウトカム)	<b>定量的な成果目標</b>	<b>成果指標</b>		<b>単位</b>	26年度	27年度	28年度	<b>中間目標年度</b>	<b>目標最終年度</b>
	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し、平成29年度までに24,060百万円とする。	一般管理費について平成24年度比で15%程度に相当する額を削減し、平成29年度までに24,060百万円とする。	成果実績	百万円	26,396	26,215	25,225		-
			目標値	-	-	-	-		24,060
			達成度	%	-	-	-		-
<b>根拠として用いた統計・データ名</b> (出典)	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 第3期中期目標、平成28事業年度財務諸表等								
<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>							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	26年度	27年度	28年度	29年度 活動見込	30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
		当初見込み	件数	47	41	46	46		
単位当たりコスト	算出根拠		単位	26年度	27年度	28年度	29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	117	94
		計算式	/		234/2	282/3	266/2	259/2	
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	実績値	単位	26年度	27年度	28年度	中間目標年度	目標年度
		目標値		-	-	-	-	-	
		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)	成果実績	単位	計画開始時年度	28年度	29年度	中間目標年度	目標最終年度
		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	28年度	29年度	中間目標年度	目標最終年度	
	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。	○	鉄道整備に対する助成業務(補助金交付等)の処理及び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
	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
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。	-	
	<input type="checkbox"/> 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、 <input type="checkbox"/> 一者応札又は一者応募となったものはないか。 <input type="checkbox"/> 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。	-	
	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)	-	
	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。	-	
	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。	○	鉄道整備に対する助成業務については、国からの補助金等を財源としていることから、当初予算を基に当初見込みを算出することとなる。実績については、年度途中での補正予算や、事業の進捗による交付変更により、当初見込みに比べ件数が多くなっている。これらについては、年度当初に見込むことは不可能であることから、実績と見込みの差が生じることについては妥当であると考え。
	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	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、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**

事業概要について、どの機関が業務を行うかは記載されているが、その業務内容「鉄道整備に対する助成業務」「地域公共交通出資等業務」が如何なるものかについての説明が不足しているので追記願いたい。アウトプットの欄で、活動実績の件数が当初見込みの2倍くらいに多くなっている理由や、妥当性についての説明も必要であると考え。

**行政事業レビュー推進チームの所見**

一部  
の  
改  
善  
事  
業  
内  
容

引き続き適正な予算額の要求及び効率的な執行に努めるべきである。

**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、「事業概要」欄に業務内容を追記。また、「事業所管部局による点検・改善」欄のうち、「事業の有効性」の評価を追記。引き続き、適正な予算額の要求及び今後策定する新たな中期目標に基づき効率的な執行に取り組む。

**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	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28年度	293					

※平成28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  
266百万円

〔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  
266百万円

〔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  
214百万円

〔中期計画に従って鉄道整備に対する助成業務等を実施〕

C. 地域公共交通等勘定  
51百万円

〔中期計画に従って出資等業務等を実施〕

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)



<b>費目・使途</b> (「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.助成勘定		
	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	201.2	人件費	基準給与額	162.9
	物件費	一般管理費	63.4	物件費	一般管理費	51.3
	物件費	業務経費	1			
	計		265.6	計		214.2
	C.地域公共交通等勘定			D.		
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	38.3				
物件費	一般管理費	12.1				
物件費	業務経費	1				
計		51.4	計		0	
<b>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</b>				チェック		

