

平成30年度行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	道路事業 (直轄・改築等)			担当部局庁	道路局			作成責任者		
事業開始年度	昭和27年度	事業終了 (予定) 年度	終了予定なし	担当課室	国道・技術課 等			課長 東川 直正 等		
会計区分	一般会計									
根拠法令 (具体的な条項も記載)	道路法第12条、道路法第50条 等			関係する計画、通知等	-					
主要政策・施策	国土強靱化施策、一億総活躍推進			主要経費	公共事業					
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	・道路の交通安全の確保とその円滑化、生活環境の改善を図り、もって、国民経済の健全な発展と生活環境の向上に寄与することを目的とする。									
事業概要 (5行程度以内。別添可)	・直轄国道 (一般国道のうち、政令で指定する区間) 等の新設・改築等を実施 ・主な事業として、高規格幹線道路、地域高規格道路、バイパス等の整備等を実施することで、国民の命と暮らしを守る代替性の確保や地域活性化に資する道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保、また、我が国の成長力を確保する物流ネットワークなど基幹ネットワークの整備を実施 ・活動実績として、平成29年度の新規開通延長は121kmとなっており、測定指標である「道路による都市間速達性の確保率」の向上に寄与									
実施方法	直接実施、委託・請負									
予算額・執行額 (単位: 百万円)	予算の状況	当初予算	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度要求			
		補正予算	835,691	809,808	785,309	758,605	890,088			
		前年度から繰越し	36,366	150,919	81,122	-	-			
		翌年度へ繰越し	261,618	257,764	386,297	356,601	-			
		予備費等	▲ 257,764	▲ 386,297	▲ 356,601	-	-			
		計	▲ 1,081	126	▲ 245	-	-			
	執行額	874,830	832,320	895,882	1,115,206	890,088				
	執行率 (%)	874,163	831,696	894,524						
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合 (%)	100%	100%	100%						
		100%	87%	103%						
平成30・31年度予算内訳 (単位: 百万円)	歳出予算目	30年度当初予算	31年度要求	主な増減理由						
	道路環境改善事業費	87,585	101,918	「新しい日本のための優先課題推進枠」424,997の内数						
	道路交通安全対策事業費	32,773	38,072							
	地域連携道路事業費	458,997	537,889							
	道路交通円滑化事業費	179,250	212,209							
	計	758,605	890,088							
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	27年度	28年度	29年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 32 年度	
	平成32年度までに道路による都市間速達性の確保率※を約55%とする (※主要都市等を結ぶ都市間リンクのうち都市間連絡速度 (都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの) 60km/hが確保されている割合)	道路による都市間速達性の確保率 (平成29年度の成果実績については集計中)	成果実績	%	53	54	-	-	-	
			目標値	%	-	-	-	-	55	
			達成度	%	96	98	-	-	-	
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	国土交通省道路局調べ (平成30年4月)									
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	27年度	28年度	29年度	30年度 活動見込	31年度 活動見込	
			新規開通延長	活動実績	km	158	94	121
		当初見込み	km	210	119	153	145	107
単位当たりコスト	算出根拠	単位	27年度	28年度	29年度	30年度活動見込		
			-	-	-	-	-	
		計算式	-	-	-	-	-	

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	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化							
	施策	22 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する							
	測定指標	定量的指標	単位	27年度	28年度	29年度	中間目標 - 年度	目標年度 32 年度	
		道路による都市間速達性の確保率※ (※主要都市等を結ぶ都市間リンクのうち都市間連絡速度(都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの)60km/hが確保されている割合) (平成29年度の実績については集計中)	実績値	%	53	54	-	-	-
			目標値	%	-	-	-	-	55
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係								
	<p>・高規格幹線道路、地域高規格道路、バイパス等の直轄国道の新設・改築等を実施することで、わが国の成長力を確保する物流ネットワークの確保や、地域活性化に資する道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保が可能となり、国際競争力、広域・地域間連携等の確保・強化に寄与。</p> <p>・平成29年度は、新たに121kmが開通し、それに伴い、測定指標である「道路による都市間速達性の確保率」の向上に寄与。</p>								
	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	29年度	30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	29年度	30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
事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	国民経済の健全な発展と生活環境の向上に寄与。
地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	国民経済の健全な発展と生活環境の向上に寄与する重要な事業であり国が実施することが必要。
政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	国民経済の健全な発展と生活環境の向上に寄与する重要な事業。
競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	○	入札・契約手続きの透明性・競争性の確保に努めており、支出先は競争入札等により選定している。競争性のない随意契約となった案件は、工事の委託や土地代金、借地料等であり、その契約の相手方は1者に限定されるものである。
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。	○	負担関係は法令に基づいており、妥当である。
単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	事業評価時に、事業の効率性及び透明性を評価し、第三者委員会等の意見を聴取するとともに、結果を公表。
資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	○	実施内容に応じて地方整備局等へ適切に配分している。
費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	事業目的に即した仕様に基づき適正に執行している。
不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	-
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	○	関係機関や地元との調整に時間を要した事などによる。
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	○	事業再評価でコスト削減の取組について第三者委員会等の意見を聴取するとともに、結果を公表。

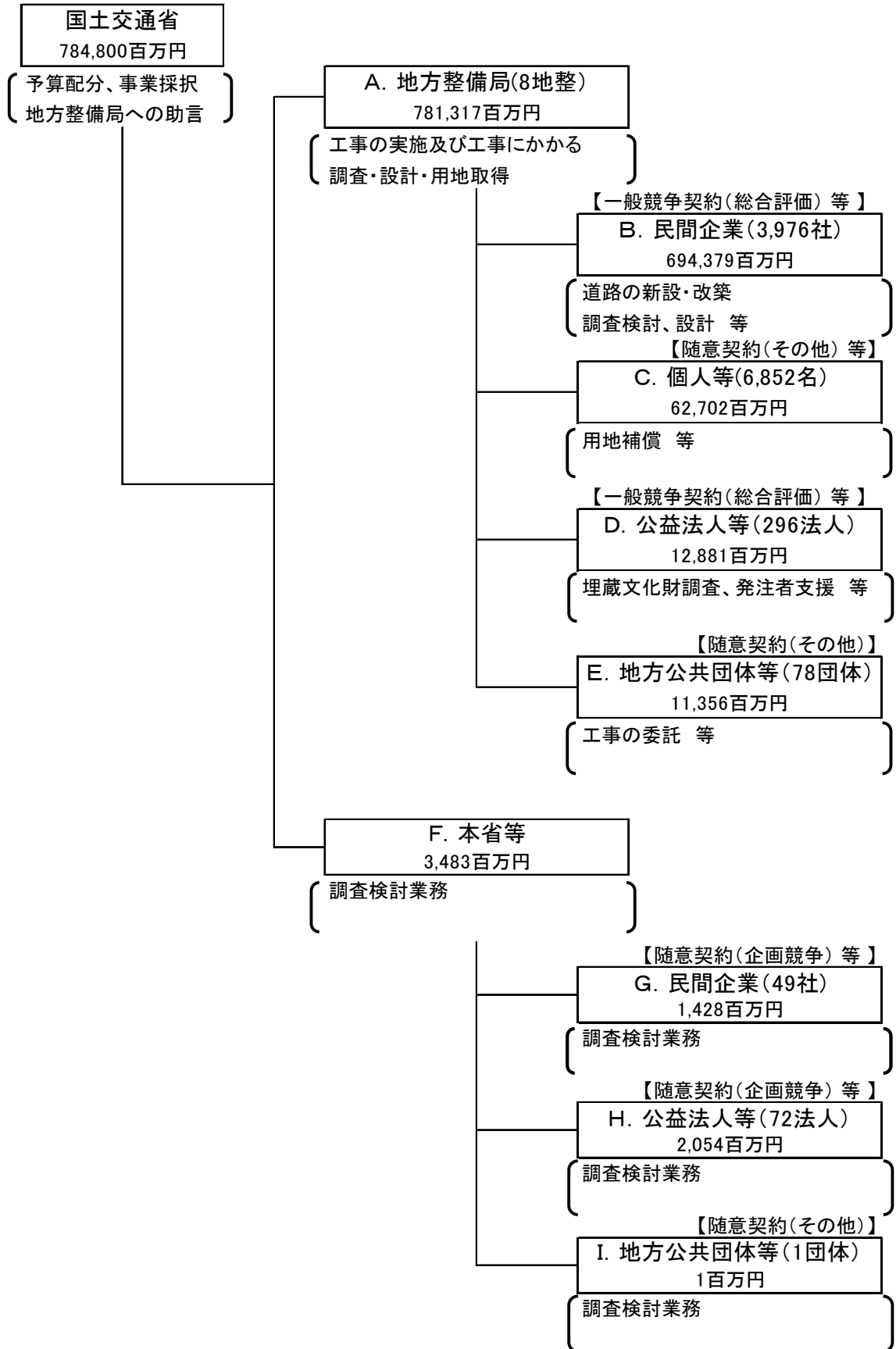
事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	成果目標に向けて成果実績は着実に向上。					
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	○	事業再評価でコスト削減の取組について第三者委員会等の意見を聴取するとともに、結果を公表。					
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	事業進捗に伴う開通時期の見直しにより、当初見込みより活動実績は減少したものの、活動実績は着実に向上。					
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	整備された施設は、事業の目的にあった機能を発揮している。					
関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)	-						
	<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> </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	・平成29年度は新規採択時評価(11件)、再評価(126件)及び事後評価(31件)の事業評価を実施し、第三者委員会等の意見を聴取し、事業に反映させることで、公共事業の効率性及び有効性の向上を図っている。						
	改善の方向性	引き続き、事業評価において、コスト削減など事業内容の見直し等の検討を行うとともに、地域が進めるプロジェクト等と連携のとれた道路整備を計画的に進め、より大きなストック効果を早期に発現させるよう努める。						
外部有識者の所見								
成果指標については、「道路による都市間到達性の確保率」だけでなく、将来の財政状況を踏まえた道路の維持・管理の持続性に関する指標も検討すべき。								
行政事業レビュー推進チームの所見								
一部の事業内容改善	引き続き、コスト削減など事業の効率性・実効性の向上に努めるとともに、地域との連携によるストック効果の早期実現に努めるべき。							
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況								
執行等改善	新規採択時評価、再評価、事後評価において、引き続き評価内容に対して、第三者委員会等の意見を聴取するとともに、評価結果を公表する。事業評価にあたっては、引き続き維持管理も踏まえた評価を行うとともに、コスト削減など事業内容の見直し等の検討を行うこととし、地域との連携によるストック効果の早期実現を図る。							
備考								
<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本整備事業特別会計の廃止による予算計上の変更に伴い、平成26年度以降の予算については、北海道、沖縄の事業を含まない。 ・支出先10者リストの中には、平成23年度～平成28年度に入札等を行ったものが含まれる。 ・道路事業(直轄・改築等)は、道路法第12条国道の新設・改築のうち、直轄事業を1事業単位として、レビューシートを作成している。 ・個別事業については、事業の効率性及び透明性を評価する事業評価を実施しているところ。 ・レビューシートの作成にあたっては、事業概要をより詳しく記載するなど、国民へのわかりやすさに配慮。 <p>【事業仕分け第3弾】 B-8 社会資本整備事業特別会計 道路整備勘定 (事業名)(1)道路整備事業 (WGの評価結果) 事業内容を見直し、予算要求を10～20%程度圧縮 (とりまとめ内容) B/Cが1以上と判定されたものは、全て着工されているという実態を調査し、1未満のものを含めてB/C判定のプロセスを全て透明化する。 当初見込みの事業費が着工後膨張した全てのケースについてその原因を公表する。 B/Cにおけるコストというのはリスクを含めたものにして、客観的かつ適正なものになるよう早急に見直しを頂きたい。予算と乖離がなくなるようチェック体制など具体的方策を講じ、その結論を本年度中に公表していただきたい。膨張したケースについては、一旦立ち止まってその原因とコストを更に下げられないかという歯止めの仕組みも合わせて本年度中に作っていただきたい。 予算要求を更に10～20%圧縮して可能な限り来年度の予算編成過程に反映していただきたい。</p>								

関連する過去のレビューシートの事業番号

平成22年度	218	平成23年度	198	平成24年度	212	平成25年度	174
平成26年度	030-1	平成27年度	29	平成28年度	38		
平成29年度	国土交通省 (0037)						

※平成29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)



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
 の双方で表情が
 分かるように記
 載)

A. 関東地方整備局			B. 東日本高速道路(株) 関東支社		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
直轄事業費	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得	241,965	工事費	工事の委託	21,035
計		241,965	計		21,035
C. 個人(イ)			D. (公財) かながわ考古学財団		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
用地費及補償費	用地補償	2,142	工事費	埋蔵文化財調査	926
計		2,142	計		926
E. 日野市			F. 本省等		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
用地費及補償費	公共施設管理者負担金	761	直轄事業費	調査検討業務	3,483
計		761	計		3,483
G. (株) 長大 東関東支店			H. (一財) 計量計画研究所		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
道路調査費	調査検討業務	133	道路調査費	調査検討業務	269
計		133	計		269

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	関東地方整備局	-	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得	241,965		-	--	
2	中部地方整備局	-	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得	156,874		-	--	
3	九州地方整備局	-	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得	92,809		-	--	
4	中国地方整備局	-	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得	75,751		-	--	
5	近畿地方整備局	-	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得	68,251		-	--	
6	東北地方整備局	-	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得	56,700		-	--	
7	四国地方整備局	-	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得	51,429		-	--	
8	北陸地方整備局	-	工事の実施及び工事に係る調査・設計・用地取得	37,537		-	--	

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	東日本高速道路(株)関東支社	9010001095716	工事の委託	21,035	随意契約(その他)	-	-	委託契約
2	東京外環中央JCT北側ランプ改良工事 大林・大本特定建設工事共同企業体	-	道路改良工事	15,037	国庫債務負担行為等	-	--	
3	東京外環中央JCT北側ランプ工事 鹿島・竹中土木特定建設工事共同企業体	-	道路改良工事	13,580	国庫債務負担行為等	-	--	
4	横浜湘南道路トンネル工事 西松・戸田・奥村特定建設工事共同企業体	-	トンネル工事	13,137	国庫債務負担行為等	-	--	
5	東京外環中央JCT北側ランプ函渠工事 戸田・淺沼特定建設工事共同企業体	-	道路改良工事	6,658	国庫債務負担行為等	-	--	
6	(株)安藤・間 関東土木支店	2010401051696	トンネル工事	6,121	国庫債務負担行為等	-	--	
7	357号東京港トンネル(その2)工事 大林・鹿島特定建設工事共同企業体	-	トンネル工事	5,933	国庫債務負担行為等	-	--	
8	八王子南バイパス館第一トンネル工事 大林・西武特定建設工事共同企業体	-	トンネル工事	4,500	国庫債務負担行為等	-	--	
9	東日本旅客鉄道(株)東京工事事務所	9011001029597	工事の委託	4,333	随意契約(その他)	-	-	委託契約
10	(株)大林組 東京本店	7010401088742	トンネル工事	3,497	国庫債務負担行為等	-	--	

※B～E及び国庫債務負担行為等による契約先上位10者リストについては、一番支出の多かった整備局に係わるものを代表的に記載

※B～Iについては、複数契約がある場合は、入札者数、落札率、業務概要は、最も契約額が大きいものを代表的に記載

C

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	個人(イ)	-	用地補償	2,142	国庫債務負担 行為等	-	-	
2	個人(ロ)	-	用地補償	1,292	国庫債務負担 行為等	-	-	
3	個人(ハ)	-	用地補償	1,133	随意契約 (その他)	-	-	
4	個人(ニ)	-	用地補償	684	随意契約 (その他)	-	-	
5	個人(ホ)	-	用地補償	593	随意契約 (その他)	-	-	
6	個人(ヘ)	-	用地補償	541	国庫債務負担 行為等	-	-	
7	個人(ト)	-	用地補償	479	随意契約 (その他)	-	-	
8	個人(チ)	-	用地補償	337	随意契約 (その他)	-	-	
9	個人(リ)	-	用地補償	334	随意契約 (その他)	-	-	
10	個人(ヌ)	-	用地補償	315	随意契約 (その他)	-	-	

D

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	(公財)かながわ考 古学財団	5020005009658	埋蔵文化財調査	926	随意契約 (その他)	-	-	
2	(公財)東京都スポ ーツ文化事業団	5011005003759	埋蔵文化財調査	787	随意契約 (その他)	-	-	
3	(公財)千葉県教育 振興財団	2040005016829	埋蔵文化財調査	540	随意契約 (その他)	-	-	
4	(一財)経済調査会	1010005002667	市場調査	445	一般競争契約 (総合評価)	2	81.6%	
5	長大・関東地域づくり 協会・クリエート設計 共同体	-	発注者支援業務	186	随意契約 (企画競争)	1	99.9%	
6	(公財)茨城県教育 財団	9050005010659	埋蔵文化財調査	185	随意契約 (その他)	-	-	
7	(一社)関東地域づく り協会	6030005002470	発注者支援業務	151	随意契約 (企画競争)	2	99.6%	
8	(一財)国土技術研 究センター	4010405000185	調査検討業務	138	随意契約 (企画競争)	1	100%	
9	(一財)公共用地補 償機構	3010005018876	調査検討業務	104	随意契約 (企画競争)	1	97.6%	
10	(一財)建設物価調 査会	6010005018675	市場調査	92	一般競争契約 (総合評価)	2	84%	

E

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	日野市	1000020132128	公共施設管理者負担金	761	随意契約 (その他)	-	-	
2	山梨県	8000020190004	工事の委託	267	随意契約 (その他)	-	-	
3	日野市川辺堀之内 土地区画整理組合	9700150011164	公共施設管理者負担金	214	随意契約 (その他)	-	-	
4	東京都	8000020130001	工事の委託	11	随意契約 (その他)	-	-	
5	千葉県	4000020120006	建築物負担金	7	随意契約 (その他)	-	-	
6	新宿駅東口地区歩 行者環境改善協議 会	-	社会実験	6	随意契約 (その他)	-	-	
7	小田原かまぼこ通り 活性化協議会	-	社会実験	4	随意契約 (その他)	-	-	

G

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	(株)長大 東関東支店	5010001050435	調査検討業務	133	随意契約 (企画競争)	1	99.8%	-
2	(株)建設技術研究所 東京本社	7010001042703	調査検討業務	109	随意契約 (企画競争)	3	100%	-
3	(株)長大 つくば支店	5010001050435	調査検討業務	98	随意契約 (企画競争)	2	99.8%	-
4	パシフィックコンサルタンツ(株) 茨城事務所	8013401001509	調査検討業務	90	随意契約 (企画競争)	1	100%	-
5	(株)オリエンタルコンサルタンツ 茨城事務所	4011001005165	調査検討業務	69	随意契約 (企画競争)	1	100%	-
6	(株)博報堂	8010401024011	調査検討業務	52	随意契約 (企画競争)	1	100%	-
7	社会システム(株)	1013201015327	調査検討業務	44	随意契約 (企画競争)	2	99.7%	-
8	(株)建設技術研究所	7010001042703	調査検討業務	44	随意契約 (企画競争)	4	100%	-
9	道路橋の床版の補強・更新に関する実験・調査業務大日本コンサルタント・フジケンエンジニアリング設計共同体	-	調査検討業務	41	随意契約 (企画競争)	1	99.9%	-
10	(株)福山コンサルタント 東京支社	5290001016276	調査検討業務	38	随意契約 (企画競争)	3	100%	-

H

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	(一財)計量計画研究所	5011105004806	調査検討業務	269	随意契約 (企画競争)	1	99.7%	-
2	(一財)国土技術研究センター	4010405000185	調査検討業務	233	随意契約 (企画競争)	1	97.8%	-
3	国立大学法人広島大学	1240005004054	調査検討業務	88	随意契約 (その他)	-	-	-
4	(一財)道路新産業開発機構	3010005003267	調査検討業務	84	随意契約 (企画競争)	1	100%	-
5	国立大学法人東京大学	5010005007398	調査検討業務	58	随意契約 (その他)	-	-	-
6	(一財)日本総合研究所	2010405010335	調査検討業務	54	随意契約 (企画競争)	1	99.6%	-
7	(一財)日本みち研究所	8010605002135	調査検討業務	52	随意契約 (企画競争)	2	99.8%	-
8	特車管理高度化に向けた効果的な対策に関する検討業務道路新産業開発機構・オリエンタルコンサルタンツ設計共同体	-	調査検討業務	50	随意契約 (企画競争)	2	100%	-
9	国立大学法人室蘭工業大学	4430005010204	調査検討業務	48	随意契約 (その他)	-	-	-
10	平成29年度 道路メンテナンス年報等の作成にかかるデータ整理・検討業務 JBEC・日本みち研究所共同提案体	-	調査検討業務	41	随意契約 (企画競争)	1	99.8%	-
支出先上位10者リスト欄についてさらに記載が必要な場合はチェックの上【別紙3】に記載							チェック	<input checked="" type="checkbox"/>

国庫債務負担行為等による契約先上位10者リスト

	ブロック名	契約先	法人番号	業務概要	契約額 (百万円)	契約方式	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (契約額10億円以上)
1	B	(株)安藤・間 関東土木支店	2010401051696	道路改良工事	3,391	一般競争契約 (総合評価)	13	90%	-
2	B	(株)安藤・間 関東土木支店	2010401051696	橋梁下部工事	1,517	一般競争契約 (総合評価)	5	90.1%	-
3	B	JFEエンジニアリング(株)	8010001008843	橋梁上部工事	2,322	一般競争契約 (総合評価)	10	90.6%	-
4	B	(株)横河ブリッジ	6040001022645	橋梁上部工事	2,266	一般競争契約 (総合評価)	10	91.3%	-
5	B	(株)ノバック 東京本店	4140001058111	橋梁下部工事	1,301	一般競争契約 (総合評価)	12	90.6%	-
6	B	奈良建設(株)	9020001021167	橋梁下部工事	272	一般競争契約 (総合評価)	7	91.7%	-
7	B	奈良建設(株)	9020001021167	橋梁下部工事	248	一般競争契約 (総合評価)	3	91.5%	-
8	B	奈良建設(株)	9020001021167	橋梁下部工事	222	一般競争契約 (総合評価)	7	92.4%	-
9	B	奈良建設(株)	9020001021167	道路改良工事	219	一般競争契約 (総合評価)	5	90.3%	-
10	B	奈良建設(株)	9020001021167	橋梁下部工事	150	一般競争契約 (総合評価)	3	90%	-
11	B	奈良建設(株)	9020001021167	橋梁下部工事	136	一般競争契約 (総合評価)	6	91%	-
12	B	(株)銭高組 東京支社	5120001049004	橋梁下部工事	1,231	一般競争契約 (総合評価)	8	90.4%	-
13	B	アイサワ工業 (株)東京支店	4260001000102	橋梁下部工事	1,037	一般競争契約 (総合評価)	23	91.2%	-
14	B	戸田建設(株) 関東支店	6010001034874	トンネル工事	1,015	一般競争契約 (総合評価)	12	91%	-
15	B	川田工業(株) 東京本社	5230001008469	橋梁上部工事	894	一般競争契約 (総合評価)	16	90.3%	-
16	B	(株)浅沼組 東京本店	8120001022651	道路改良工事	865	一般競争契約 (総合評価)	13	91.6%	-

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)	I.名古屋高速道路公社			J.		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	道路調査費	調査検討業務	1			
	計		1	計		0

別紙3

1

	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	名古屋高速道路公 社	2180005003474	調査検討業務	1	随意契約 (その他)	-	-	

平成30年度行政事業レビューシート (国土交通省)										
事業名	道路事業 (直轄・無電柱化推進)			担当部局庁	道路局			作成責任者		
事業開始年度	昭和61年度	事業終了 (予定) 年度	終了予定なし	担当課室	国道・技術課			課長 東川 直正		
会計区分	一般会計									
根拠法令 (具体的な条項も記載)	電線共同溝の整備等に関する特別措置法、無電柱化の推進に関する法律			関係する計画、通知等	無電柱化推進計画 (平成30年4月6日大臣決定) 等					
主要政策・施策	国土強靱化施策、一億総活躍推進			主要経費	公共事業					
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」及び「無電柱化の推進に関する法律」に基づき、電線類の地中化等による無電柱化を推進することにより、災害の防止、安全・円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図ることを目的とする。									
事業概要 (5行程度以内。別添可)	・地方公共団体、電線管理者等と連携し、地域の実情に応じた多様な手法の活用によりコスト縮減を図りつつ、電線共同溝の整備等により無電柱化を実施。 ・活動実績として、平成29年度までの電線共同溝の整備による無電柱化完了延長は1,461kmとなっており、測定指標である「市街地等の幹線道路の無電柱化率」の向上に寄与。									
実施方法	直接実施、委託・請負									
予算額・執行額 (単位:百万円)		27年度	28年度	29年度	30年度	31年度要求				
	予算の状況	当初予算	28,055	28,196	28,508	28,888	34,870			
		補正予算	-	2,544	908	-				
		前年度から繰越し	12,619	11,711	13,248	12,603	-			
		翌年度へ繰越し	▲ 11,711	▲ 13,248	▲ 12,603	-				
		予備費等	-	-	-	-				
	計	28,963	29,203	30,061	41,491	34,870				
	執行額	28,915	29,186	30,034						
	執行率 (%)	100%	100%	100%						
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合 (%)	103%	95%	102%						
平成30・31年度予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	30年度当初予算	31年度要求	主な増減理由						
	道路環境改善事業費	28,888	34,870							
	計	28,888	34,870							
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	27年度	28年度	29年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 32 年度	
	平成32年度に市街地等の幹線道路の無電柱化率を20%まで引き上げる	市街地等の幹線道路の無電柱化率 (国道及び都道府県道) (市街地等の幹線道路で地中化等により電柱、電線類がない上下線別の延長の割合)	成果実績	%	16.1	16.6	16.9	-	-	
		目標値	%	-	-	-	-	20		
		達成度	%	81	83	85	-	-		
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	国土交通省道路局調べ (平成30年8月)									
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	27年度	28年度	29年度	30年度 活動見込	31年度 活動見込	
	活動実績								
電線共同溝の整備による無電柱化完了延長	活動実績		km	1,292	1,386	1,461	-	-	
	当初見込み		km	-	-	1,423	1,520	1,533	
単位当たりコスト	算出根拠		単位	27年度	28年度	29年度	30年度活動見込		
	各年度実施箇所における全体事業費(X)／全体事業延長(Y)						単位当たりコスト 億円/km	6	6
※上記コストは、地域条件等により変動する		計算式	X/Y	1,935億円/348km	2,122億円/352km	2,154億円/357km	2,413億円/367km		
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	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現							
		施策	5 快適な道路環境等を創造する						
	測定指標		定量的指標		単位	27年度	28年度	29年度	中間目標
				-					年度
		市街地等の幹線道路の無電柱化率		実績値	%	16.1	16.6	16.9	-
			目標値	%	-	-	-	-	20
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係								
	電線共同溝の整備等により無電柱化を推進し、災害の防止、安全・円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図ることで、快適な道路環境等の創造に寄与。								
	改革項目	分野:	-						
		(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時	29年度	30年度	中間目標
			-	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	29年度	30年度	中間目標	目標最終年度
			-		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。	○	災害の防止、安全・円滑な交通の確保、良好な景観の形成等に寄与。	
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	災害の防止、安全・円滑な交通の確保、良好な景観の形成等に寄与する事業であり国が実施することが必要。	
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	災害の防止、安全・円滑な交通の確保、良好な景観の形成等に寄与する事業として必要かつ優先度が高い。	
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	○	入札・契約手続きの透明性・競争性の確保に努めており、支出先は競争入札等により選定している。競争性のない随意契約となった案件は、工事の委託や移転補償、借地料等であり、その契約の相手方は一者に限定されるものである。	
	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。	○	負担関係は法令に基づいており、妥当である。	
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	現地の条件に合わせ経済的な設計・施工を行っている。	
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	○	実施内容に応じて地方整備局等へ適切に配分している。	
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	事業目的に即した仕様に基づき適正に執行している。	
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	-	
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	○	関係機関や地元との調整に時間を要した事などによる。		
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	○	地域の実情に応じたコスト縮減が可能な手法を活用し、事業を実施している。		
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。	○	整備実績は着実に進んでいる。	
	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。	○	地域の実情に応じたコスト縮減が可能な手法を活用し、事業を実施している。	
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	活動実績は着実に向上。	
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	整備された施設は、事業の目的にあつた機能を発揮している。	
関連事業	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	・災害の防止、安全・円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図るため、路線特性や地域状況等から整備する箇所を選定し、電線管理者等の関係機関と連携を行い、事業を実施している。		
	改善の方向性	・事業の実施にあたっては、電線管理者や地方公共団体等の関係機関と緊密な調整・協議を行うとともに、地域の実情に応じたコスト縮減が可能な手法を活用し、効率的な無電柱化の推進を図る。		

外部有識者の所見

成果指標については、「市街地等の幹線道路の無電柱化率を20%まで引き上げる」だけでなく、道路再整備に伴う街路空間(街路樹や沿道建物も含む)の質の向上についても検討すると良い。ただし、これは必ずしも定量的指標である必要はなく、無電柱化の効果が顕著な事例の提示等で良い。

行政事業レビュー推進チームの所見

低コスト手法の活用などコスト縮減に努めるとともに、電線管理者や地方公共団体等との円滑な連携・調整により事業の効率的・効果的な実施に努めるべき。

所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況

電線共同溝の整備により、十分な歩道幅員の確保及び良好な景観の形成を図っており、道路空間の質の向上に寄与している。また、事業の実施にあたっては、無電柱化推進計画に基づき、地域の実情に応じたコスト縮減が可能な手法を活用するとともに、電線管理者や地方公共団体等との円滑な連携・調整により効率的・効果的な実施を図る。

備考

・社会資本整備事業特別会計の廃止による予算計上の変更に伴い、平成26年度以降の予算については、北海道、沖縄の事業を含まない。
 ・支出先上位10者リストの中には、平成28年度に入札等を行ったものが含まれる。

【平成25年行政事業レビュー(公開プロセス)】シート番号30 道路事業(直轄・無電柱化推進)

(公開プロセスの結論) 事業全体の抜本的改善

(とりまとめコメント) 景観、防災、安全等の事業の目的に応じて、便益、優先度を客観的に示しつつ、事業を実施すべき。特に防災目的については、国の関与を強めるべき。占用料のメリハリをつけるなど、予算以外についても防災についてインセンティブを与える方法を検討すべき。

関連する過去のレビューシートの事業番号

平成22年度	218	平成23年度	198	平成24年度	212	平成25年度	30
平成26年度	030-2	平成27年度	30	平成28年度	39		
平成29年度	国土交通省 (0038)						

※平成29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
25,372百万円
〔予算配分、事業採択〕
〔地方整備局への助言〕

A. 地方整備局(8地整)
25,372百万円
〔工事の実施及び〕
〔工事にかかる調査・設計〕

【一般競争契約(総合評価)等】
B. 民間企業 (498社)
24,006百万円
〔電線共同溝工事、調査検討 等〕

【随意契約(その他)】
C. 個人等 (78名)
1,117百万円
〔占用物件移設補償 等〕

【一般競争契約(総合評価)等】
D. 公益法人 (72法人)
249百万円
〔発注者支援、調査検討 等〕

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

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.関東地方整備局			B.東京電力パワーグリッド(株)千葉総支社		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	直轄事業費	工事の実施及び工事にかかる調査・設計	10,041	工事費	電線共同溝工事	1,421
	計		10,041	計		1,421
	C.個人(イ)			D.(一社)関東地域づくり協会		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	用地費及補償費	占有物件移設補償	48	測量設計費	発注者支援業務	28
	計		48	計		28
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

※B～Dについては、一番支出の多かった整備局に係わるものを代表的に記載

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	関東地方整備局	-	工事の実施及び工事にかかる調査・設計	10,041		-	-	
2	近畿地方整備局	-	工事の実施及び工事にかかる調査・設計	3,436		-	-	
3	九州地方整備局	-	工事の実施及び工事にかかる調査・設計	3,309		-	-	
4	中国地方整備局	-	工事の実施及び工事にかかる調査・設計	2,864		-	-	
5	東北地方整備局	-	工事の実施及び工事にかかる調査・設計	2,744		-	-	
6	中部地方整備局	-	工事の実施及び工事にかかる調査・設計	2,380		-	-	
7	四国地方整備局	-	工事の実施及び工事にかかる調査・設計	476		-	-	
8	北陸地方整備局	-	工事の実施及び工事にかかる調査・設計	123		-	-	

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	東京電力パワーグリッド(株)千葉総支社	3010001166927	電線共同溝工事	1,421	随意契約 (その他)	-	-	委託契約
2	(株)ガイアート 関東支店	8011101004344	電線共同溝工事	759	一般競争契約 (総合評価)	1	91.5%	-
3	世紀東急工業(株)東京支店	1010401015438	電線共同溝工事	659	一般競争契約 (総合評価)	4	92.2%	-
4	大林道路(株)関東支店	4010601028815	電線共同溝工事	537	一般競争契約 (総合評価)	3	90.9%	-
5	三井住建道路(株)関東支店	1011101036179	電線共同溝工事	499	一般競争契約 (総合評価)	5	91.9%	-
6	地崎道路(株)東京支店	6010401017685	電線共同溝工事	426	一般競争契約 (総合評価)	7	94.2%	-
7	(株)関電工	9010401006818	電線共同溝工事	383	一般競争契約 (総合評価)	7	90.1%	-
8	(株)竹中道路 東京支店	9010601029783	電線共同溝工事	309	国庫債務負担行為等	-	-	-
9	北川ヒューテック(株)東京本社	6220001002307	電線共同溝工事	282	一般競争契約 (総合評価)	2	95.2%	-
10	東京舗装工業(株)関東第二支店	3010001134017	電線共同溝工事	259	一般競争契約 (総合評価)	1	91.8%	-

C

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	個人(イ)	-	占用物件移設補償	48	随意契約 (その他)	-	-	
2	個人(ロ)	-	占用物件移設補償	40	随意契約 (その他)	-	-	
3	個人(ハ)	-	占用物件移設補償	21	随意契約 (その他)	-	-	
4	個人(ニ)	-	占用物件移設補償	21	随意契約 (その他)	-	-	
5	個人(ホ)	-	占用物件移設補償	19	随意契約 (その他)	-	-	
6	個人(ヘ)	-	占用物件移設補償	14	随意契約 (その他)	-	-	
7	個人(ト)	-	占用物件移設補償	9	随意契約 (その他)	-	-	
8	個人(チ)	-	占用物件移設補償	9	随意契約 (その他)	-	-	
9	個人(リ)	-	占用物件移設補償	8	随意契約 (その他)	-	-	
10	個人(ヌ)	-	占用物件移設補償	7	随意契約 (その他)	-	-	

※B～D及び国庫債務負担行為による契約先上位10者リストについては、一番支出の多かった整備局に係わるものを代表的に記載

※B～Dについては、複数契約がある場合は、入札者数、落札率、業務概要は、最も契約額が大きいものを代表的に記載

D

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	(一社)関東地域づくり協会	6030005002470	発注者支援業務	28	国庫債務負担行為等	-	-	
2	(一財)経済調査会	1010005002667	市場調査	17	一般競争契約 (総合評価)	2	81.6%	-
3	(一財)日本みち研究所	8010605002135	調査検討業務	12	随意契約 (企画競争)	1	99.1%	-
4	(一財)建設物価調査会	6010005018675	市場調査	11	一般競争契約 (総合評価)	1	84%	-
5	(一財)日本デジタル道路地図協会	2010005018910	調査検討業務	2	随意契約 (その他)	-	-	-
6	(一財)日本建設情報総合センター	4010405010556	調査検討業務	1	一般競争契約 (総合評価)	1	99.1%	-
7	(一財)公共用地補償機構	3010005018876	調査検討業務	1	一般競争契約 (総合評価)	1	93.1%	-
8	(一社)日本建設機械施工協会	6010405010463	施工合理化調査	1	随意契約 (企画競争)	1	100%	-
9	(一財)国土技術研究センター	4010405000185	諸経費動向調査	1	随意契約 (企画競争)	1	99.9%	-
10	(一社)建設電気技術協会	7010405010594	調査検討業務	0.3	一般競争契約 (総合評価)	1	96.9%	-
支出先上位10者リスト欄についてさらに記載が必要な場合はチェックの上【別紙3】に記載							チェック	

国庫債務負担行為等による契約先上位10者リスト

	ブロック名	契約先	法人番号	業務概要	契約額 (百万円)	契約方式	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (契約額10億円以上)
1	B	北川ヒューテック(株)東京本社	6220001002307	電線共同溝工事	260	一般競争契約 (総合評価)	1	90.5%	-
2	B	北川ヒューテック(株)東京本社	6220001002307	電線共同溝工事	241	一般競争契約 (総合評価)	1	90.6%	-
3	B	福田道路(株)東京本店	5110001004884	電線共同溝工事	188	一般競争契約 (総合評価)	3	91.4%	-
4	B	福田道路(株)東京本店	5110001004884	電線共同溝工事	180	一般競争契約 (総合評価)	3	93.7%	-
5	B	(株)早野組	9090001001749	電線共同溝工事	179	一般競争契約 (総合評価)	3	91.5%	-
6	B	(株)早野組	9090001001749	電線共同溝工事	137	一般競争契約 (総合評価)	5	93.7%	-
7	B	東亜道路工業(株)関東支社	7010401020201	電線共同溝工事	259	一般競争契約 (総合評価)	1	97.5%	-
8	B	地崎道路(株)東京支店	6010401017685	電線共同溝工事	251	一般競争契約 (総合評価)	4	90.2%	-
9	B	(株)関電工	9010401006818	電線共同溝工事	251	一般競争契約 (総合評価)	5	91.6%	-
10	B	(株)竹中道路東京本店	9010601029783	電線共同溝工事	236	一般競争契約 (総合評価)	5	91.5%	-
11	B	(株)ガイアート 関東支店	8011101004344	電線共同溝工事	218	一般競争契約 (総合評価)	4	91%	-
12	B	光洋建設(株)	3060001014239	電線共同溝工事	177	一般競争契約 (総合評価)	1	99.9%	-
13	B	世紀東急工業(株)東京支店	1010401015438	電線共同溝工事	161	一般競争契約 (総合評価)	3	90.3%	-

※B～D及び国庫債務負担行為による契約先上位10者リストについては、一番支出の多かった整備局に係わるものを代表的に記載

※B～Dについては、複数契約がある場合は、入札者数、落札率、業務概要は、最も契約額が大きいものを代表的に記載

平成30年度行政事業レビューシート (国土交通省)									
事業名	道路分野におけるアスリート・観客への暑熱対策に関する調査検討			担当部局庁	道路局			作成責任者	
事業開始年度	平成28年度	事業終了(予定)年度	平成29年度	担当課室	環境安全・防災課			課長 野田 勝	
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	社会資本整備重点計画(平成27年9月18日閣議決定) ヒートアイランド対策大綱				
主要政策・施策	2020年東京オリパラ			主要経費	その他の事項経費				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	2020東京オリンピック・パラリンピック競技大会は最も気温の高くなる夏季に開催予定であり、本大会ではマラソンや競歩など、道路を利用した競技も実施予定である。このため、アスリート・観客への暑熱対策が喫緊の課題となっていることを踏まえ、検討を行うものである。								
事業概要 (5行程度以内。別添可)	「東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会推進本部」や「アスリート・観客の暑さ対策に係る関係省庁連絡会議」においてオリンピック・パラリンピックに向けた暑熱対策が検討されており、アスリート・観客への暑熱対策として、路面温度上昇抑制機能を有する舗装技術等の効果検証を実施するとともに、その結果も踏まえて、快適な環境の提供に資する道路緑化等を含む総合的な道路空間の温度上昇抑制に向けた取組の具体化を図ることとなっている。このほかにも、道路管理者が実施できる暑熱対策を総合的に検討するため、暑さ対策に資する情報提供のあり方等、道路分野以外の動向を踏まえた対策を検討することが必要である。								
実施方法	委託・請負								
予算額・執行額 (単位:百万円)	予算の状況	当初予算	27年度	28年度	29年度	30年度	31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	0	18	20	0	0		
	執行額	0	18	20					
	執行率(%)	-	100%	100%					
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	-	100%	100%					
	平成30・31年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	30年度当初予算	31年度要求	主な増減理由				
-		-	-						
-		-	-						
-		-	-						
-		-	-						
-		-	-						
計		-	-						
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	27年度	28年度	29年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 30 年度
	道路における暑熱対策を促進するため、平成30年度に全国で10件の暑熱対策の検討に着手する	手引きに基づいて道路における暑熱対策の実施を検討した件数	成果実績	件	-	-	-	-	-
			目標値	件	-	-	-	-	10
			達成度	%	-	-	-	-	-
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	国土交通省道路局調べ(平成30年6月)								
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	27年度	28年度	29年度	30年度 活動見込	31年度 活動見込			
		活動実績										
道路における暑熱対策の手引き(案)の作成		活動実績		件	-	-	1	-	-			
		当初見込み		件	-	-	1	-	-			
単位当たり コスト		算出根拠		単位	27年度	28年度	29年度	30年度活動見込				
		単位当たり コスト						-	-	-	-	-
		計算式		/	-	-	-	-				
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	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現										
		施策	5 快適な道路環境等を創造する									
	測定指標		定量的指標		単位	27年度	28年度	29年度	中間目標		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											
	-											
	改革項目	分野:	-									
(第一階層) KPI		KPI (第一階層)		単位	計画開始時		29年度	30年度	中間目標		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		29年度	30年度	中間目標		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。	○	快適な道路環境等を創造するために必要な対策の検討。
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	道路分野の暑熱対策全般を担う事業として国が実施することが必要。
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	道路分野の暑熱対策を担う事業として必要かつ優先度が高い。
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	○	入札・契約手続きの透明性・競争性の確保に努めており、支出先は企画競争による選定。
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。	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。	○	類似業務等によりコスト水準の妥当性を確認している。
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-	-
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	事業目的に即した仕様に基づき適正に執行している。
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	-
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	-	
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	-	-	
事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	成果目標に向けて検討を実施している。
	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。	-	-
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	活動実績を達成。
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	成果物は政策検討のために活用されている。
関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)		-
	所管府省名	事業番号	事業名
			-
			-
			-
			-
点検・改善結果	点検結果	当該予算の執行は国土交通省で実施した。 入札及び契約内容の妥当性については、第三者機関により審議いただいている。	
	改善の方向性	検討で得られた成果を用いて、効果的なアスリート・観客への暑熱対策を進める。	
外部有識者の所見			
行政事業レビュー推進チームの所見			
終了予定	平成29年度をもって事業終了。		
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況			
予定終了通り	-		
備考			

平成30年度行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	無電柱化の浅層埋設を促進するための調査			担当部局庁	道路局	作成責任者				
事業開始年度	平成29年度	事業終了(予定)年度	平成31年度	担当課室	環境安全・防災課	課長 野田 勝				
会計区分	一般会計									
根拠法令 (具体的な条項も記載)	電線共同溝の整備等に関する特別措置法、無電柱化の推進に関する法律			関係する計画、通知等	無電柱化推進計画(平成30年4月6日大臣決定)等					
主要政策・施策	国土強靱化施策、一億総活躍推進			主要経費	その他の事項経費					
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	無電柱化は、東日本大震災、熊本地震や東京オリンピック・パラリンピック開催等を踏まえ、今後は幹線道路のみならず非幹線道路も含めて、国レベルだけでなく、各地域が主体となって取り組むことで本格的な無電柱化をより一層推進し、防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興等を図ることを目的とする。									
事業概要 (5行程度以内。別添可)	無電柱化の推進のためには、より一層の低コスト化が求められており、低コスト化を図るために電線類の埋設深さを従前より浅く埋設できる基準を平成28年4月に施行しているところである。これにより、これまで以上に電線類を他の工事業者等が損傷させるリスクが高くなることから、徹底した安全対策を行うため、探査機器の導入やICタグの活用などの新たな埋設位置把握手法等について検討を行うものである。									
実施方法	委託・請負									
予算額・執行額 (単位:百万円)	予算の状況	当初予算	27年度	28年度	29年度	30年度	31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	0	0	28	17	10			
	執行額	0	0	27						
	執行率(%)	-	-	96%						
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	-	-	96%						
	平成30-31年度予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	30年度当初予算	31年度要求	主な増減理由					
道路環境等対策費		17	10							
計		17	10							
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	27年度	28年度	29年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 32 年度	
	平成32年度に市街地等の幹線道路の無電柱化率を20%まで引き上げる	市街地等の幹線道路の無電柱化率 (国道及び都道府県道) (市街地等の幹線道路で地中化等により電柱、電線類がない上下線別の延長の割合)	成果実績	%	16.1	16.6	16.9	-	-	
		目標値	%	-	-	-	-	20		
		達成度	%	81	83	85	-	-		
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	国土交通省道路局調べ(平成30年8月)									
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	27年度	28年度	29年度	30年度 活動見込	31年度 活動見込	
		浅層埋設方式導入のためのガイドラインの作成								活動実績
単位当たりコスト		算出根拠		単位	27年度	28年度	29年度	30年度活動見込		
		/						単位当たりコスト	-	-
				計算式	-	-	-	-		
		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	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現						
施策	5 快適な道路環境等を創造する									
測定指標	定量的指標		単位	27年度	28年度	29年度	中間目標 - 年度	目標年度 32 年度		
	市街地等の幹線道路の無電柱化率		実績値	%	16.1	16.6	16.9	-	-	
			目標値	%	-	-	-	-	20	
本事業の成果と上位施策・測定指標との関係										
徹底した安全対策を実施することで、浅層埋設を活用する箇所が増え、無電柱化が推進する。										
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	29年度	30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	%	-	-	-	-		
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時 - 年度	29年度	30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。	○	道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興に寄与
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	上記内容に寄与する事業であるほか、省庁間の調整が必要であり、国が実施することが必要
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	特に防災の向上が喫緊の課題となっており、優先度の高い事業
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	○	入札・契約手続きの透明性・競争性の確保に努めており、支出先は随意契約(企画競争)により選定。
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。	有	
	競争性のない随意契約となったものはないか。	無	
	受益者との負担関係は妥当であるか。	-	-
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	類似業務等によりコスト水準の妥当性を確認している。
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-	-
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	事業目的に即した仕様に基づき適正に執行している。
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	-
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	-	
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。	○	国や地方自治体への導入により成果目標に寄与する。
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	-	-
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	-	-
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	-	-
関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)		-
	所管府省名	事業番号	事業名
			-
			-
			-
			-
点検・改善結果	点検結果	当該予算の執行は国土交通省で実施しており、全て支出先を把握している。 また、入札及び契約内容の妥当性については、第三者機関である入札監視委員会により審議頂いた。	
	改善の方向性	事業の実施にあたっては、検討結果を無電柱化の迅速かつ低コストで実施するための効率的な施策として、効率的に執行できるよう努める。 随意契約(企画競争)において、企画提案書の提出が1者だった案件については、企画提案書を提出しなかった者に対して、その理由をアンケート調査するなど、改善に向けた対策を講じる。	

外部有識者の所見

本事業は「新たな埋設位置把握手法等について検討を行うもの」であるので、適切に検討が行われたか、検討によって適切なガイドラインが作成されて事故防止につながりそうか、ガイドラインが活用されているか等を評価する指標が必要である。現在の成果指標「平成32年度に市街地等の幹線道路の無電柱化率を20%まで引き上げる」は不適切である。

行政事業レビュー推進チームの所見

一 事業内容の改善

無電柱化推進計画による整備目標を踏まえ、調査成果を効果的に整理し、政策的に実効性のあるガイドラインの作成に努めるとともに、その活用に向けた効果的な周知・普及に努めるべき。

所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況

執行等改善

早期に無電柱化の成果をあげるべく、低コスト手法の一つである浅層埋設を促進するため、浅層埋設において懸念される電線類損傷などの安全対策として、探査機器の導入など新たな埋設位置把握手法等について検討を行っており、浅層埋設をより効率的で実効性の高い整備手法として確立させ、現場で採用できるよう努めることにより、事故等の防止に寄与するものと考えている。
また、市街地等の幹線道路については、地下占用物件が多く電線類を他の工事業者が損傷させるリスクが高いが、浅層埋設においては、さらに事故のリスクが高くなる。そのためガイドラインの活用により安全な施工が可能となることから、市街地等の幹線道路の無電柱化率が引き上げられるため、成果指標については妥当と考えている。
ガイドラインは平成31年度に作成する予定であり、適切に関係機関に周知し、無電柱化の推進に努めて参りたい。

備考

平成30年度行政事業レビューシート (国土交通省)									
事業名	立体道路制度を推進するための調査検討業務			担当部局	道路局			作成責任者	
事業開始年度	平成29年度	事業終了(予定)年度	平成31年度	担当課室	環境安全・防災課			課長 野田 勝	
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	社会資本整備重点計画(平成27年9月18日閣議決定)				
主要政策・施策	-			主要経費	その他の事項経費				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	立体道路制度とは、道路の立体的区域を指定して、道路と建物を一体的に整備するための制度である。この事業は、立体道路制度の活用方策およびその推進方策に関する検討を行うことで、道路空間の機能の高度化を図るものである。								
事業概要 (5行程度以内。別添可)	立体道路制度は平成元年に創設されたが、様々な制約や認知度が不足していることがあり、その活用は限定的となっている。一方で、都市部の再開発等における立体的利用へのニーズが高まっており、同制度の見直しや周知が必要となっている。この事業は、道路空間の機能の高度化に資する立体道路制度を推進するための調査・検討を行う。								
実施方法	委託・請負								
予算額・執行額 (単位:百万円)	予算の状況	当初予算	27年度	28年度	29年度	30年度	31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	0	0	17	16	16		
	執行額	0	0	17					
	執行率(%)	-	-	100%					
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	-	-	100%					
	平成30・31年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	30年度当初予算	31年度要求	主な増減理由				
道路環境等対策費		16	16						
計		16	16						
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	27年度	28年度	29年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 32 年度
	道路空間の機能の高度化に資する立体道路制度の活用を促進するため、平成32年度に全国で10件の制度活用の検討に着手する	手引きに基づいて立体道路制度の活用を検討した件数	成果実績	件	-	-	-	-	-
			目標値	件	-	-	-	-	10
			達成度	%	-	-	-	-	-
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	国土交通省道路局調べ(平成30年6月)								
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	27年度	28年度	29年度	30年度 活動見込	31年度 活動見込		
		道路空間の機能向上に資する立体道路制度活用の手引き作成								活動実績	件
単位当たりコスト		算出根拠		単位	27年度	28年度	29年度	30年度活動見込			
		-		単位当たりコスト	-	-	-	-	-		
				計算式	-	-	-	-			
政策評価、経済・財政再生アクション・プログラムとの関係	政策評価	政策	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現								
		施策	5 快適な道路環境等を創造する。								
		測定指標	定量的指標		単位	27年度	28年度	29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										
	-										
	アクション・プログラム	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	29年度	30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	29年度	30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。	○	快適な道路環境等の創造に寄与する。
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	国の制度である立体道路制度の推進を行うもの
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	快適な道路環境等の創造に寄与する事業として必要かつ優先度が高い。
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	○	入札・契約手続きの透明性・競争性の確保につとめており、支出先は企画競争等により選定。
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。	有	
	競争性のない随意契約となったものはないか。	無	
	受益者との負担関係は妥当であるか。	-	-
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	類似業務等によりコスト水準の妥当性を確認している。
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-	-
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なもの限定されているか。	○	事業目的に即した仕様に基づき、適正に執行している。
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	-
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	-	
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。	○	成果物は、平成30年度中に実施予定の、立体道路制度の適用による効果を定量的に評価する手法の検討等に活用する予定である。
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	当該予算の執行は国土交通省で実施し、すべての支出先を把握している。 また、入札及び契約内容の妥当性については、第三者機関である入札監視委員会により審議いただいた。	
	改善の方向性	平成29年度の調査検討成果に基づき、引き続き、立体道路制度の推進に向けた調査検討を進める。 また、随意契約(企画競争)にて、提案書の提出が1者だったことを受け、業務説明を行った者に対してアンケートを実施するなど、今後の改善に繋げる。	

外部有識者の所見

立体道路制度活用の制約を特定し、それを解消する取り組みを実施すべきである。

行政事業レビュー推進チームの所見

抜本的な改善の事業全体

一者応札となった原因を分析し、更なる競争性の確保に努めるべき。直近の立体道路制度の拡充も踏まえ、道路の立体的利用を巡る多様なニーズを的確に把握して整理・分析を進めるなど、現場で活用可能な実効性ある手引きの作成が図られるよう事業の効率的・効果的な実施に努めるべき。

所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況

執行等改善

制度の適用範囲については、これまで地区計画に位置づけられた自専道や都市再生緊急整備地域の一般道路等に限定されていたが、平成30年7月の都市計画法等の改正により、地区計画に位置づけられたすべての一般道路に対象拡大された。
入札・契約手続きについては、事業者へのアンケート結果を踏まえて、類似業務の対象拡大や提案書提出期限の延長を行うなど更なる競争性の確保に努めていく。
また、適用範囲が拡大されたことに伴い、地方公共団体に対して制度活用のニーズ調査を行うとともに、活用事例に基づき具体的な事業効果の検証を行うなど、多様なニーズや現場に対応した、より実効性の高い手引き書が作成できるよう、引き続き、事業の効率的・効果的な実施に努める。

備考

関連する過去のレビューシートの事業番号				
平成22年度 -	平成23年度 -	平成24年度 -	平成25年度 -	
平成26年度 -	平成27年度 -	平成28年度 -		
平成29年度	国土交通省 (新29 - 0006)			

※平成29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
17百万円

↓

【随意契約(企画競争)】

日本みち研究所・セントラルコンサルタント共同提案体
17百万円

- ・ 立体道路制度の課題の洗い出し
- ・ 立体道路制度の適用による調査
- ・ ニーズに対応した制度にしていくための方策の検討

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.日本みち研究所・セントラルコンサルタント共同提案体			B.		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	委託費	・ 立体道路制度の課題の洗い出し ・ 立体道路制度の適用による調査 ・ ニーズに対応した制度にしていくための方策の検討	17			
計		17	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.

No.	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	日本みち研究所・セントラルコンサルタント共同提案体	-	・ 立体道路制度の課題の洗い出し ・ 立体道路制度の適用による調査 ・ ニーズに対応した制度にしていくための方策の検討	17	随意契約 (企画競争)	1	99.4%	

国庫債務負担行為等による契約先上位10者リスト

No.	ブロック名	契約先	法人番号	業務概要	契約額 (百万円)	契約方式	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (契約額10億円以上)
1			-		-		-	-	

平成30年度行政事業レビューシート (国土交通省)							
事業名	地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速的普及促進事業			担当部局庁	自動車局	作成責任者	
事業開始年度	平成23年度	事業終了(予定)年度	平成32年度	担当課室	環境政策課	課長 佐橋 真人	
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	未来投資戦略2018(平成30年6月15日閣議決定) エネルギー基本計画(平成26年4月11日閣議決定) 交通政策基本計画(平成27年2月13日閣議決定) 地球温暖化対策計画(平成28年5月13日閣議決定)		
主要政策・施策	観光立国、地球温暖化対策			主要経費	その他の事項経費		
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	地域の計画と連携し、環境に優しい自動車の集中的導入や、買い換えを図る事業を実施する自動車運送事業者等に対して補助を行うことで、次世代自動車の普及を促進する。						
事業概要 (5行程度以内。別添可)	地域の計画と連携して、環境に優しい自動車の集中的導入や、買い替えの促進を図る事業を対象として支援を実施。車両価格低減及び普及率向上の実現により、段階的に補助額を低減。 <補助率> 本体価格の1/2~1/3(電気バス、プラグインハイブリッドバス、燃料電池タクシー、超小型モビリティ等) 本体価格の1/4(電気トラック・タクシー等) 本体価格の1/5(プラグインハイブリッドタクシー) 通常車両価格との差額の1/3(ハイブリッドトラック・バス、CNGトラック・バス)						
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	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度要求
		補正予算	-	-	-	-	-
		前年度から繰越し	200	-	210	-	-
		翌年度へ繰越し	-	▲ 210	-	-	-
		予備費等	-	-	-	-	-
		計	980	567	854	573	1,025
	執行額	543	531	781			
	執行率(%)	55%	94%	91%			
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	70%	68%	121%			
	平成30・31年度予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	30年度当初予算	31年度要求	主な増減理由		
低公害車普及促進対策費補助金		563	980	ラインナップの充実による需要を見込み増額とした。			
道路環境等対策委託費		-	35	「新しい日本のための優先課題推進枠」575			
道路環境等対策調査費		8.5	8.6				
職員旅費		0.6	0.6				
委員等旅費		0.4	0.3				
その他		0.5	0.5				
計		573	1,025				

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	27年度	28年度	29年度	中間目標	目標最終年度
					-	32	年度	年度	
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	事業用自動車における新車販売台数に占める電気・ハイブリッド・CNG等自動車の台数を、2020年度までに21%とする。	事業用自動車における新車販売台数に占める次世代自動車の台数の割合	成果実績	%	1.1	1.2	1.1	-	-
			目標値	%	21	21	21	-	21
			達成度	%	5.1	5.7	5.4	-	-
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	「次世代自動車戦略2010」(平成22年4月12日 経済産業省) http://www.meti.go.jp/policy/automobile/evphv/material/pdf/last_report.pdf 第3章 全体戦略 アクションプラン①中 表:2020~2030年の乗用車車種別普及目標(政府目標) 電気自動車・プラグインハイブリッド車:15~20% 燃料電池自動車:~1%								
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	事業用自動車の同一カテゴリに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。	事業ニーズに対応した車種ラインナップ(事業用自動車の同一カテゴリに開発メーカーが参入した社数) ※バス(路線、貸切、コミバス等)の平均値	成果実績	社	0.3	0.3	0.4	-	-
			目標値	社	2	2	2	-	2
			達成度	%	16.5	16.5	22	-	-
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	行政改革推進会議(第15回)(平成27年1月26日開催) https://www.kantei.go.jp/jp/singi/gskaigi/dai15/gjisidai.html 資料1-2 P37 平成27年度政府予算案閣議決定時までに決定・実施した内容 (2)② 事業ニーズに対応した車種ラインナップ及び価格低減状況の目標値をそれぞれ、事業用自動車の同一カテゴリに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。								
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	事業用自動車の同一カテゴリに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。	価格低減状況の目標値(ベース車との価格差) ※バス(路線、貸切、コミバス等)、の平均値	成果実績	倍	3.5	3.5	3.2	-	-
			目標値	倍	1.5	1.5	1.5	-	1.5
			達成度	%	42.9	42.9	46.9	-	-
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	行政改革推進会議(第15回)(平成27年1月26日開催) https://www.kantei.go.jp/jp/singi/gskaigi/dai15/gjisidai.html 資料1-2 P37 平成27年度政府予算案閣議決定時までに決定・実施した内容 (2)② 事業ニーズに対応した車種ラインナップ及び価格低減状況の目標値をそれぞれ、事業用自動車の同一カテゴリに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。								
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	事業用自動車保有車両数に占める次世代自動車数を3%とする。	事業用自動車保有車両数に占める次世代自動車数	成果実績	%	1.7	1.7	1.7	-	-
			目標値	%	3	3	3	-	3
			達成度	%	56	55.7	56.1	-	-
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	行政改革推進会議(第15回)(平成27年1月26日開催) https://www.kantei.go.jp/jp/singi/gskaigi/dai15/gjisidai.html 資料1-2 P37 平成27年度政府予算案閣議決定時までに決定・実施した内容 (1)② 事業用自動車保有車両数に占める次世代自動車数を3%とする。								
横断的な施策に係る成果目標及び成果実績 (アウトカム)	平成42年度にCO2を1t削減するのに必要な補助金額を591円まで引き下げる。	1tあたりのCO2削減コスト	分類	単位	27年度	28年度	29年度	中間目標	目標最終年度
					32	42	年度	年度	
					成果実績	円/t-CO2	-	8,767	4,118
目標値	円/t-CO2	-	591	591	6,881	591			
達成度	%	-	6.7	-	-	-			
地球温暖化対策関係	算出方法	-	直接効果	単位	27年度	28年度	29年度	中間目標	目標最終年度
					30	31	年度	年度	
					成果実績	円/t-CO2	-	8,767	4,118
目標値	円/t-CO2	-	591	591	6,881	591			
達成度	%	-	6.7	-	-	-			
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標			単位	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度
	活動実績				活動見込	活動見込			
	補助台数				台	1,145	1,334	1,301	-
			当初見込み	台	622	474	473	243	464
単位当たりコスト	算出根拠			単位	27年度	28年度	29年度	30年度	
	単位当たりコスト=当該年度内車両導入執行額÷当該年度内補助台数				活動見込				
	計算式				/	543/1145	531/1334	772/1301	573/243

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	II 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現							
	施策	5 快適な道路環境等を創造する							
	測定指標	定量的指標		単位	27年度	28年度	29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								
	-								
	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	29年度	30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		%		-	-	-	-	-	
(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時 年度	29年度	30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						
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。	○	電気自動車等の普及は地域交通分野の低公害化等に資する取組である。						
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	地球温暖化対策、大気環境の保全に資する事業は、国が実施すべき事業である。						
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	本事業を通じて成功事例の創出や国民理解の醸成を図ることにより、電気自動車等の更なる普及が期待できる。						
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	○	一般競争入札により、支出先の選定を行っている。本事業の効果検証及びガイドライン改訂のための情報収集を目的としているため、応札者は、自動車の環境負荷低減に係る調査・分析に精通している者である必要があり、条件を満たす者が少数であることから、結果的に一者応札となった。						
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。	有							
	競争性のない随意契約となったものはないか。	無							
	受益者との負担関係は妥当であるか。	○	補助対象事業者にも経費の一部(補助額を除いた残額)を負担させており、妥当な負担関係にある。						
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	妥当である。						
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-							
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	外部有識者により評価を行った上で、他の地域や事業者による導入を誘発・促進するような先駆的取組を行う事業者等に交付を行っている。						
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-							
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-								
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	○	電気自動車の開発状況を見極めつつ、導入効果が高いと考えられる車両に重点化した補助を実施していく。							
事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	本事業の補助対象である事業用自動車における電気自動車の普及状況を踏まえた目標及び実績となっている。						
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	○	補助事業実施にあたっては、直接、間接という手段があるが、当事業は直接補助であるため、間接に比べ事業費分低コストで実施できている。						
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	見合ったものとなっている。						
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	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)		次世代自動車の導入に向けて切れ目の無い支援を行うため、経済産業省は自家用乗用車、国土交通省は営業用トラック(中型・小型)及び営業用バス・タクシー(自家用有償を含む)、環境省は各省の既存事業でこれまで支援がなされていない部分を補助対象とする枠組みを構築する。	
	所管府省名	事業番号		事業名
	経済産業省	0325		クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金
	環境省	0076		先進環境対応トラック・バス導入加速事業
点検・改善結果	点検結果	未来投資戦略、エネルギー基本計画、交通政策基本計画及び地球温暖化対策計画に掲げられた施策であり、その推進のため普及の段階に応じたより適切な事業の執行が求められており、予算の弾力的な執行及び補助率の変更について検証が必要である。		
	改善の方向性	より効率的な事業運営を検討し、また、補助実績を踏まえた効果的な運用を行っていく。		
外部有識者の所見				
行政事業レビュー推進チームの所見				
一部の事業内容の改善	引き続き、他の政策目標との更なる連携、優先順位づけによる効果的な実施を図るべき。事業を一体的かつシームレスに運用することとした利点がより発揮できるよう、各段階の目標達成状況を適宜把握の上、効率的な運用を図るべき。一方で、事業者のニーズを把握し、実効性のある事業運営に努めるべき。			
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況				
執行善等改善	引き続き、他の政策目標との連携や、補助対象車両の優先順位づけを適切に行うことで、効率的な運用に努めているところ。また、事業者のニーズについても、ヒアリング及び調査を行い、実効性のある事業運営に努めているところ。			
備考				
<p>【平成26年度秋の行政事業レビューにおける指摘事項】 より一層事業の効果・効率を向上させるため、成果の検証が可能な成果指標をそれぞれ設定すべきである。</p> <p>【対応状況】 ●定量的な成果目標の策定に当たっては、日本再興戦略の目標値の元となっている次世代自動車戦略2010の2020年度時点の新車販売台数に占める割合の目標値から、各事業の対象となる自動車の目標値に相当する値を抽出し、事業用自動車についても同様の割合を達成することの目標(長期の目標)及び短期の目標をそれぞれ設定した。 ●このほか、地域の導入状況を定性的な成果指標として設定した。</p> <p>【平成28年度公開プロセスとりまとめ結果】 「事業内容の一部改善」 ・次世代自動車を普及させるため、例えば、防災計画に位置づけるなど、他の政策目的との更なる連携を図るべき。 ・第二段階においても、低炭素街づくり計画や地域交通網形成計画等地域の計画に位置づけられているものを優先的に採択するなど効果的に実施するべき。 ・最終的にはCO2の削減効果という共通の目標に収れんしていくものであり、両事業をより効率的に運用するため、その合理性について十分に検討した上で、両段階の補助を一体的に運用し、シームレス(中間段階も含む)にすることなどを検討するべき。</p> <p>【対応状況】 ●地域の計画と連携して、環境負荷低減に配慮した交通ネットワークを形成する取組をシームレスに支援するため、環境対応車普及促進対策事業と統合し、車両の普及状況等に応じ補助率を設定した。 ●予算の実行においても、他の政策目的との連携が図れるよう、地域防災業務計画、低炭素街づくり計画や地域交通網形成計画など地域の計画に位置づけられている案件について優先的に採択することとした。</p>				

関連する過去のレビューシートの事業番号

平成22年度	-	平成23年度	-	平成24年度	285	平成25年度	36
平成26年度	34	平成27年度	35	平成28年度	44		
平成29年度	国土交通省 (0043)						

※平成29年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。

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

国土交通省
 781百万円
 (交付件数: 1,181件)

【公募・補助】 ↓

A 運送事業者等
 772百万円

{ 電気自動車等の導入等 }

諸謝金
 0. 1百万円

委員等旅費
 0百万円

職員旅費
 0. 5百万円

道路環境等対策調査費
 7. 9百万円

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.(一財)環境優良車普及機構			B.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
購入費	車両等購入	160			
計		160	計		0

費目・使途欄についてさらに記載が必要な場合はチェックの上【別紙2】に記載 チェック

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	(一財)環境優良車普及機構	5011105005366	リース事業	160	補助金等交付	-	--	
2	トヨタファイナンス株式会社	8010601027383	リース事業	101	補助金等交付	-	--	
3	株式会社フジエクスプレス	8010401035990	運送事業	83	補助金等交付	-	--	
4	ビーファイディージャパン株式会社	9020001045281	運送事業	67	補助金等交付	-	--	
5	株式会社セブン・フィナンシャルサービス	3010001088493	リース事業	54	補助金等交付	-	--	
6	熊本日産自動車株式会社	7330001001569	運送事業	24	補助金等交付	-	--	
7	大和自動車交通 株式会社	3220001000081	運送事業	21	補助金等交付	-	--	
8	三菱ふそうトラック・バス株式会社	7020001078696	リース事業	17	補助金等交付	-	--	
9	ホンダファイナンス株式会社	1012401020392	リース事業	19	補助金等交付	-	--	
10	JA三井リース株式会社	8010701022466	リース事業	12	補助金等交付	-	--	

別紙1

成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標	単位	27年度	28年度	29年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 32 年度	
	事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。	事業ニーズに対応した車種ラインナップ(事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが参入した社数) ※トラック(大型、中型、小型等)の平均値		成果実績	社	0.1	0.1	0.1	-
			目標値	社	2	2	2	-	2
			達成度	%	6.5	6.5	6.5	-	-
			根拠として用いた統計・データ名(出典) 行政改革推進会議(第15回)(平成27年1月26日開催) https://www.kantei.go.jp/jp/singi/gskaigi/dai15/gjijisidai.html 資料1-2 P37 平成27年度政府予算案閣議決定時までに決定・実施した内容 (2)② 事業ニーズに対応した車種ラインナップ及び価格低減状況の目標値をそれぞれ、事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。						
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標	単位	27年度	28年度	29年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 32 年度	
	事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。	事業ニーズに対応した車種ラインナップ(事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが参入した社数) ※タクシー(一般、バン、FC等)の平均値		成果実績	社	0.7	0.7	0.8	-
			目標値	社	2	2	2	-	2
			達成度	%	33.5	33.5	39	-	-
			根拠として用いた統計・データ名(出典) 行政改革推進会議(第15回)(平成27年1月26日開催) https://www.kantei.go.jp/jp/singi/gskaigi/dai15/gjijisidai.html 資料1-2 P37 平成27年度政府予算案閣議決定時までに決定・実施した内容 (2)② 事業ニーズに対応した車種ラインナップ及び価格低減状況の目標値をそれぞれ、事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。						
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標	単位	27年度	28年度	29年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 32 年度	
	事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。	価格低減状況の目標値(ベース車との価格差) ※トラック(大型、中型、小型等)の平均値		成果実績	倍	2.5	2.5	1.5	-
			目標値	倍	1.5	1.5	1.5	-	1.5
			達成度	%	60	60	100	-	-
			根拠として用いた統計・データ名(出典) 行政改革推進会議(第15回)(平成27年1月26日開催) https://www.kantei.go.jp/jp/singi/gskaigi/dai15/gjijisidai.html 資料1-2 P37 平成27年度政府予算案閣議決定時までに決定・実施した内容 (2)② 事業ニーズに対応した車種ラインナップ及び価格低減状況の目標値をそれぞれ、事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。						
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標	単位	27年度	28年度	29年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 32 年度	
	事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。	価格低減状況の目標値(ベース車との価格差) ※タクシー(一般、バン、FC等)の平均値		成果実績	倍	2	2	1.5	-
			目標値	倍	1.5	1.5	1.5	-	1.5
			達成度	%	76.9	76.9	100	-	-
			根拠として用いた統計・データ名(出典) 行政改革推進会議(第15回)(平成27年1月26日開催) https://www.kantei.go.jp/jp/singi/gskaigi/dai15/gjijisidai.html 資料1-2 P37 平成27年度政府予算案閣議決定時までに決定・実施した内容 (2)② 事業ニーズに対応した車種ラインナップ及び価格低減状況の目標値をそれぞれ、事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。						

別紙1

成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標	単位	27年度	28年度	29年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 32 年度
	事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。	事業ニーズに対応した車種ラインナップ(事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが参入した社数) ※トラック(大型、中型、小型等)の平均値		成果実績	社	0.1	0.1	0.1
		目標値	社	2	2	2	-	2
		達成度	%	6.5	6.5	6.5	-	-
根拠として用いた統計・データ名(出典)	行政改革推進会議(第15回)(平成27年1月26日開催) https://www.kantei.go.jp/jp/singi/gskaigi/dai15/gjisisidai.html 資料1-2 P37 平成27年度政府予算案閣議決定時までに決定・実施した内容 (2)② 事業ニーズに対応した車種ラインナップ及び価格低減状況の目標値をそれぞれ、事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。							
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標	単位	27年度	28年度	29年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 32 年度
	事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。	事業ニーズに対応した車種ラインナップ(事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが参入した社数) ※タクシー(一般、バン、FC等)の平均値		成果実績	社	0.7	0.7	0.8
		目標値	社	2	2	2	-	2
		達成度	%	33.5	33.5	39	-	-
根拠として用いた統計・データ名(出典)	行政改革推進会議(第15回)(平成27年1月26日開催) https://www.kantei.go.jp/jp/singi/gskaigi/dai15/gjisisidai.html 資料1-2 P37 平成27年度政府予算案閣議決定時までに決定・実施した内容 (2)② 事業ニーズに対応した車種ラインナップ及び価格低減状況の目標値をそれぞれ、事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。							
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標	単位	27年度	28年度	29年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 32 年度
	事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。	価格低減状況の目標値(ベース車との価格差) ※トラック(大型、中型、小型等)の平均値		成果実績	倍	2.5	2.5	1.5
		目標値	倍	1.5	1.5	1.5	-	1.5
		達成度	%	60	60	100	-	-
根拠として用いた統計・データ名(出典)	行政改革推進会議(第15回)(平成27年1月26日開催) https://www.kantei.go.jp/jp/singi/gskaigi/dai15/gjisisidai.html 資料1-2 P37 平成27年度政府予算案閣議決定時までに決定・実施した内容 (2)② 事業ニーズに対応した車種ラインナップ及び価格低減状況の目標値をそれぞれ、事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。							
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標	単位	27年度	28年度	29年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 32 年度
	事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。	価格低減状況の目標値(ベース車との価格差) ※タクシー(一般、バン、FC等)の平均値		成果実績	倍	2	2	1.5
		目標値	倍	1.5	1.5	1.5	-	1.5
		達成度	%	76.9	76.9	100	-	-
根拠として用いた統計・データ名(出典)	行政改革推進会議(第15回)(平成27年1月26日開催) https://www.kantei.go.jp/jp/singi/gskaigi/dai15/gjisisidai.html 資料1-2 P37 平成27年度政府予算案閣議決定時までに決定・実施した内容 (2)② 事業ニーズに対応した車種ラインナップ及び価格低減状況の目標値をそれぞれ、事業用自動車の同一カテゴリーに開発メーカーが2社以上参入し、かつベース車との価格差が1.5倍以内とする。							

平成30年度行政事業レビューシート (国土交通省)									
事業名	次世代大型車開発・実用化促進事業			担当部局庁	自動車局			作成責任者	
事業開始年度	平成17年度	事業終了(予定)年度	終了予定なし	担当課室	環境政策課			課長 佐橋 真人	
会計区分	自動車安全特別会計自動車検査登録勘定								
根拠法令 (具体的な条項も記載)	-			関係する計画、通知等	-				
主要政策・施策	地球温暖化対策			主要経費	その他の事項経費				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	次世代の運輸エネルギーを利用し、また環境性能を格段に向上させた次世代大型車の開発・実用化を促進する。								
事業概要 (5行程度以内。別添可)	先進環境技術を搭載した次世代大型車の性能の向上(技術的改良等)及び実用化の促進に資するため、高効率次世代ディーゼルエンジン、大型LNG車のボイルオフガス対策、実走行時の燃費向上・排出ガス対策等について、自動車メーカー等と連携して、シミュレーション評価や実証試験等を実施し、必要な技術基準の整備を図る。								
実施方法	委託・請負								
予算額・執行額 (単位:百万円)			27年度	28年度	29年度	30年度	31年度要求		
	予算の状況	当初予算	248	248	248	239	351		
		補正予算	-	-	-	-	-		
		前年度から繰越し	-	-	-	-	-		
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-	-		
		予備費等	-	-	-	-	-		
	計		248	248	248	239	351		
	執行額		219	227	234				
	執行率(%)		88%	92%	94%				
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)		88%	92%	94%				
平成30・31年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	30年度当初予算	31年度要求	主な増減理由					
	自動車検査基準策定調査等委託費	238	350	次世代大型車の技術基準の整備に必要な調査内容が増えたため。					
	委員等旅費	0.3	0.3						
	諸謝金	0.2	0.2						
	職員旅費	0.1	0.2						
	庁費	0.1	0.1						
	計	239	351						
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	27年度	28年度	29年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 32 年度
	2020年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を2割から5割とする	新車販売に占める次世代自動車の割合	成果実績	%	27.8	35.5	36.7	-	-
			目標値	%	50	50	50	-	50
			達成度	%	55.6	71	73.4		
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	「次世代自動車戦略2010」第3章アクションプラン①、表:2020~2030年の乗用車車種別普及目標(政府目標) http://www.meti.go.jp/policy/automobile/evphv/material/pdf/last_report.pdf								

横断的な施策に係る成果目標及び成果実績(アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標	分類	単位	27年度	28年度	29年度	中間目標	目標最終年度		
								30年度	年度		
地球温暖化対策関係	平成30年度までに1t-CO2当たりの削減コストを7227円とする。	1t-CO2当たりの削減コスト	直接効果	成果実績	円/t-CO2	-	18,386	11,805	-	-	
				目標値	円/t-CO2	-	7,227	7,227	7,227	-	
				達成度	%	-	-	-	-	-	
	本事業によって、重量車の燃費が平成27年度比でトラックについては13.4%、バスについては14.3%改善すると仮定した場合のCO2削減の波及効果を予算額で除する。	予算額/CO2削減量(波及効果)	直接効果	成果実績	円/t-CO2	-	-	-	-	-	
				目標値	円/t-CO2	-	-	-	-	-	
				達成度	%	-	-	-	-	-	
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	27年度	28年度	29年度	30年度活動見込	31年度活動見込		
	開発対象車種等の数			活動実績	種	3	3	3	-	-	
			当初見込み	種	3	3	3	3			
単位当たりコスト	算出根拠			単位	27年度	28年度	29年度	30年度活動見込			
	次世代自動車の普及については、自動車の技術開発、規制、原油価格等の社会情勢、各種補助金・税制等の普及支援制度等と相まって進むものであり、本事業の対象となる車両又は技術が開発・実用化されたことのみをもって普及が進むものではない。また、新たな車両又は技術については、その普及までには一定の時間がかかるため、単年度ごとに成果を切り分けて、コストを算出することは適当ではない。			単位当たりコスト							
				計算式	/						
政策評価、経済・財政再生アクション・プログラムとの関係	政策	II 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
		施策	5 快適な道路環境等を創造する								
	測定指標		定量的指標			単位	27年度	28年度	29年度	中間目標年度	目標年度
		新車販売に占める次世代自動車の割合			実績値	%	27.8	35.5	36.7	-	-
					目標値	%	50	50	50	-	50
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係										
	本事業は、次世代大型車の性能の向上(技術的改良等)及び実用化の促進に資するため、必要な技術基準の整備を図るものであり、次世代大型車の開発・実用化を促進し、温室効果ガスであるCO2や、大気汚染物質であるNOX、PM等の排出削減につなげることで、快適な道路環境等の創造に寄与するものである。										
	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	29年度	30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	29年度	30年度	中間目標年度	目標最終年度	
				成果実績							
				目標値							
			達成度	%							

事業所管部局による点検・改善

項目		評価	評価に関する説明	
国費投入の必要	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。	○	低炭素社会の実現は喫緊の課題であり、我が国のCO2排出の約2割を占める運輸部門における低炭素化の推進には、国の関与が不可欠。	
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	自動車の技術基準の整備に資する事業であり、公平中立性が求められることから、国が実施すべき事業である。	
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	本事業を通じて次世代大型車の更なる普及が期待できる。	
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	○	一般競争入札により、支出先の選定を行っている。また、競争性を高めるため、入札参加資格を緩和する等の措置を行っている。	
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。	有		
	競争性のない随意契約となったものはないか。	無		
	受益者との負担関係は妥当であるか。	○	本事業は、自動車の技術基準の整備に資する実施内容のみを予算から執行することとしており、妥当である。	
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	-		
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	○	中核的研究機関が、自動車の技術基準の整備に向けた検討を自ら実施すると共に、民間事業者の知見を活用した方が効率的に実施出来る部分を判断し、必要に応じて再委託を行った上で、自動車の技術基準の整備に係る業務が確実に実施されるよう、事業全体の取りまとめを行うこととしている。	
	費目・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。	○	本事業においては、自動車の技術基準の整備に資する実施内容のみを予算から執行することとしており、真に必要なものに限定されている。	
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-		
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-			
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	○	業務の一部を第三者に履行させる場合の選定方法については、総合評価方式等競争性を確保した上で実施するよう仕様書に追記する等、コスト削減や効率化に向けた工夫を行っている。		
事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	本事業は、自動車メーカー等の協力を得る等、実効性の高い進め方で実施している。また、電気バス導入等に係るガイドライン及び基準案の策定等に、本事業の成果は活用されている。	
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	○	中核的研究機関が技術基準を策定する上で、民間事業者の知見を活用した方が効率的に実施出来る部分を判断し、必要に応じて再委託を行うなど、効率化等に向けた工夫を行っている。	
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	当初の予定通りの開発対象車種等について技術基準の整備等による実用化促進を進めており、見合ったものとなっている。	
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	技術基準案を作成することによってメーカー等による実用化を促進し、また、ガイドラインやパンフレットについてはホームページ上で公表し積極的に周知を行う等、十分に活用されている。	
関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)			
	所管府省名	事業番号		事業名
点検・改善結果	点検結果	温室効果ガスの低減に向けては、大型車分野における新たな先進環境技術の開発・実用化が不可欠であり、本事業において開発・実用化された車両及び技術を活用することによって、今後さらなる次世代自動車の普及が進むことが見込まれることから、引き続き、事業を継続し、新たな車両及び技術の開発・実用化・技術基準の策定を進める必要がある。		
	改善の方向性	環境性能を格段に向上させた次世代大型車の開発・実用化をさらに促進するため、契約手続きにおける競争性の確保等による事業の効率性の向上に引き続き努めていく。		

外部有識者の所見

アウトカムの新車販売に占める次世代自動車の割合は、目標値には未だ達していないものの順調に推移しており、H32までの目標達成が期待される。技術基準の策定は国の役割であり、事業目的は妥当である。

行政事業レビュー推進チームの所見

抜本的な改善の事業全体

今後とも競争性の確保等による事業の効率化に努めつつ、目標達成に向け、着実に事業を推進していくべき。

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

入札公告開始時期の早期化など、競争性向上に努めているところ。

備考

関連する過去のレビューシートの事業番号

平成22年度	300	平成23年度	278	平成24年度	286	平成25年度	37
平成26年度	35	平成27年度	37	平成28年度	46		
平成29年度	国土交通省 (0044)						

※平成29年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。

国土交通本省
234百万円

〔 事業の企画・立案、進捗管理・指導 〕



【一般競争入札】

A. 独立行政法人自動車技術総合機構
交通安全環境研究所
234百万円

〔 次世代大型車に関する最新の海外動向を含めた情報を踏まえつつ、技術開発・試作・走行試験等、自動車の技術基準の整備に向けた検討を自ら実施すると共に、中核的研究機関として、民間事業者の知見を活用した方が効率的に実施出来る部分を判断し、必要に応じて再委託を行った上で、自動車の技術基準の整備に係る業務が確実に実施されるよう、事業全体の取りまとめを 〕



【一般競争入札】

B. 民間事業者(3社)
106百万円

〔 技術基準等を検討するために必要な資料として、エンジンのエネルギー収支等について各種の評価試験等を実施して基礎データを収集し、その成果を中核的研究機関に集約する。 〕

職員旅費
0百万円

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)

費目	使 途	金 額 (百万円)	B.株式会社エイシーイー		
			費目	使 途	金 額 (百万円)
事業費	試験研究費等	205	再委託費	調査費用等	74
諸経費	一般管理費	29			
計		234	計		74
C.			D.		
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
 の双方で表情が
 分かるように記
 載)

支出先上位10者リスト

A.

	支 出 先	法 人 番 号	業 務 概 要	支 出 額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所	1011105001930	次世代大型車の新技術を活用した車両開発等に関する事業	234	一般競争契約 (最低価格)	1	96.6%	—

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	株式会社エイシーイー	1050001015677	ディーゼルエンジンの熱効率改善による高効率化に関する事業	74	一般競争契約 (最低価格)	1	99%	
2	いすゞ自動車株式会社	5010701000904	大型LNGトラックのボイルオフガスに関する技術基準策定に向けた調査	20	一般競争契約 (最低価格)	1	97.2%	
3	社会システム株式会社	1013201015327	テレマティック技術を用いた実走行時の運行燃費向上策等の普及に関する調査	12	一般競争契約 (総合評価)	1	99.2%	

支出先上位10者リスト欄についてさらに記載が必要な場合はチェックの上【別紙3】に記載	チェック	
--	------	--

平成30年度行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	車両の環境対策			担当部局庁	自動車局	作成責任者				
事業開始年度	平成17年度	事業終了(予定)年度	終了予定なし	担当課室	環境政策課	課長 佐橋 真人				
会計区分	自動車安全特別会計自動車検査登録勘定									
根拠法令 (具体的な条項も記載)	-			関係する計画、通知等	-					
主要政策・施策	地球温暖化対策			主要経費	その他の事項経費					
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	道路運送車両法第1条の目的に関連する大気環境保全や地球温暖化防止の観点から、自動車の環境対策に必要な技術の評価手法及び排ガス、騒音、燃費に関する規制の設定・見直しを行い、もって大気環境基準の達成等を目指す。									
事業概要 (5行程度以内。別添可)	自動車の排出ガス・騒音・燃費については、道路運送車両法に基づく道路運送車両の保安基準及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等にて、その技術的要件(規制)を定めている。これらの規制については、諸外国の環境規制の動向を踏まえつつ、基準の国際調和や自動車の新技術・新機構に対応するため、適時、適切に策定・見直しを行う必要があることから、自動車の環境対策に必要な技術の評価手法及び規制策定・見直しに必要な、新たな試験方法や試験機器等を用いた排ガス等の実測データや技術的知見を収集する事業である。									
実施方法	委託・請負									
予算額・執行額 (単位:百万円)			27年度	28年度	29年度	30年度	31年度要求			
	予算 の 状 況	当初予算	193	211	207	206	217			
		補正予算	-	-	-	-				
		前年度から繰越し	-	-	-	-	-			
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-				
		予備費等	-	-	-	-				
		計	193	211	207	206	217			
	執行額		180	167	157					
	執行率(%)		93%	79%	76%					
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)		93%	79%	76%					
平成30-31年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	30年度当初予算	31年度要求	主な増減理由						
	庁費	110	116	自動車の環境対策に必要な調査内容等が増えたため。						
	自動車検査基準策定調査等委託費	95	100							
	職員旅費	1	0.7							
	諸謝金	0.1	0.1							
	委員等旅費	0.1	0.1							
	計	206	217							
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	27年度	28年度	29年度	中間目標	目標最終年度
	平成32年度までに、対策地域(自排局)における二酸化窒素(NO2)に係る大気環境基準(1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であることを達成する。	二酸化窒素に係る監視測定局における環境基準達成率(NOx・PM法対策地域内自動車排出ガス測定局)	成果実績	%	99.5	99.5	-	-	-	
			目標値	%	100	100	-	-	100	
			達成度	%	99.5	99.5	-	-	-	
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	平成28年度大気汚染の状況(環境省HP: https://www.env.go.jp/press/105288.html)									

成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標	分類	単位	27年度	28年度	29年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 32 年度	
	平成32年度までに、対策地域(自排局)における浮遊状粒子状物質(SPM)に係る大気環境基準(1時間値の1日平均値が0.10mg/m3以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m3以下であること)を達成する。	浮遊粒子状物質に係る監視測定局における環境基準達成率(NOx・PM法対策地域内自動車排出ガス測定局)			成果実績	%	99.5	100	-	-
		目標値	%	100	100	-	-	100		
		達成度	%	99.5	100	-	-	-		
根拠として用いた統計・データ名(出典)	平成28年度大気汚染の状況(環境省HP: https://www.env.go.jp/press/105288.html)									
横断的な施策に係る成果目標及び成果実績(アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標	分類	単位	27年度	28年度	29年度	中間目標 32 年度	目標最終年度 - 年度	
	平成32年度までに1t-CO2当たりの削減コストを7,541円とする。	1t-CO2当たりの削減コスト			成果実績	円/t-CO2	9,579	9,275	9,358	-
		目標値	円/t-CO2	7,541	7,541	7,541	7,541	-		
		達成度	%	127	123	-	-	-		
地球温暖化対策関係	算出方法	本事業によって、ガソリン乗用車の燃費は平成25年度比で2.8%改善すると仮定した場合のCO2削減の波及効果を予算額で除する。	予算額/CO2削減量(波及効果)	直接効果	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	27年度	28年度	29年度	30年度 活動見込	31年度 活動見込	
	自動車の環境基準等の追加、見直しを行うための情報収集・検討を行う調査件数				活動実績	件	9	10	8	-
				当初見込み	件	7	8	8	7	7
単位当たりコスト	算出根拠			単位	27年度	28年度	29年度	30年度活動見込		
	関係予算執行額 百万円 ÷ 件 = 百万円				単位当たりコスト	百万円/件	19	16.8	19.6	29.4
				計算式	関係予算執行額/件	171.1/9	168/10	157/8	206/7	
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	II 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現								
	施策	5 快適な道路環境等を創造する								
	測定指標	定量的指標			単位	27年度	28年度	29年度	中間目標 - 年度	目標年度 32 年度
		二酸化窒素に係る大気環境基準を達成した自排局の数				実績値	%	99.5	99.5	-
					目標値	%	-	-	-	100
		定量的指標			単位	27年度	28年度	29年度	中間目標 - 年度	目標年度 32 年度
浮遊状粒子状物質に係る大気環境基準を達成した自排局の数			実績値	%		99.5	100	-	-	
			目標値	%	-	-	-	100		
本事業の成果と上位施策・測定指標との関係										
車両の環境対策は、温暖化効果ガスであるCO2、大気汚染物質であるNOX、PMの排出削減に効果的であり、良好な道路環境、生活環境、自然環境の形成に寄与するほか、地域資源を活用した観光誘致効果も期待できることから、施策目標である「快適な道路環境を創造」を達成するため必要である。										

事業所管部局による点検・改善

項目		評価	評価に関する説明
国費投入の必要性	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	法律に基づく規制を確実に運用していくための事業であり、社会的ニーズを反映している。
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	自動車の環境対策に必要な技術の評価手法及び基準策定については国が実施すべき事業である。
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	本事業を通じ更なる環境改善が期待できる。
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	○	一般競争入札により、支出先の選定を行っているが、自動車の環境対策に必要な技術の評価手法及び基準策定を目的とした事業であることから、応札者は、自動車若しくは自動車部品の製作者等以外であり、かつ、自動車の安全・環境性能を評価するための設備、能力及び知見を有する者である必要があり、これらの条件を満たす者がごく少数に限定され、結果、一者応札となった。
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。	有	
	競争性のない随意契約となったものはないか。	無	
	受益者との負担関係は妥当であるか。	○	自動車ユーザー等からの検査・登録手数料等を財源とした汚染者負担となっており、受益者である国民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。	-	
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	○	事業の一部を第三者に履行させる場合、当該第三者は自動車若しくは自動車部品の製作者等以外であることとしている。
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	事業目的を仕様書において明確にし、当該目的に即した使途で実施している。
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-		
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	○	効率化の観点から、事業の一部を第三者に履行させることを可能としている。	
事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	成果物は自動車の環境対策に必要な技術の評価手法及び基準策定に活用している。
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	○	複数の研究機関と調査内容についての定期的な意見交換を実施し、低コストで効果の高い手段を選択している。
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	当初予定していた事業内容は実施している。
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	成果物は自動車の環境対策に必要な技術の評価手法及び基準策定に活用している。
関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)		
	所管府省名	事業番号	事業名
点検・改善結果	点検結果	事業の実施に際して、必要性・優先度を精査して事業の見直しを行い、経費の削減を図った。	
	改善の方向性	経費削減の結果、追加調査を実施することができた。引き続き、経費削減に努めていく。	

外部有識者の所見

事業目的は国が行うべき内容であり妥当である。しかし技術評価手法や規制見直し調査のアウトカムとして、年度毎のNO2やSPMの濃度を設定するのは、少々飛躍があるようにも感じる。

行政事業レビュー推進チームの所見

今後とも競争性の確保等による事業の効率化に努めつつ、目標達成に向け、着実に事業を推進していくべき。
また、本事業は道路運送車両法第1条に掲げる公害の防止その他の環境の保全を図るため、大気環境保全や地球温暖化防止の観点から、自動車の環境対策に必要な技術の評価手法及び排ガス、騒音、燃費に関する調査を行い、これに基づく規制の設定・見直しを通じて大気環境基準の達成等を旨とするものと解される。このため、事業の成果目標として大気環境の状況を設定することは適切と考えられるが、事業の目的・概要において、この関係性をより明確化することが望ましい。

所見を踏まえた改善点/概要要求における反映状況

改年度内検討
事業の目的・概要において、この関係性をより明確化すべく、記載を見直した。

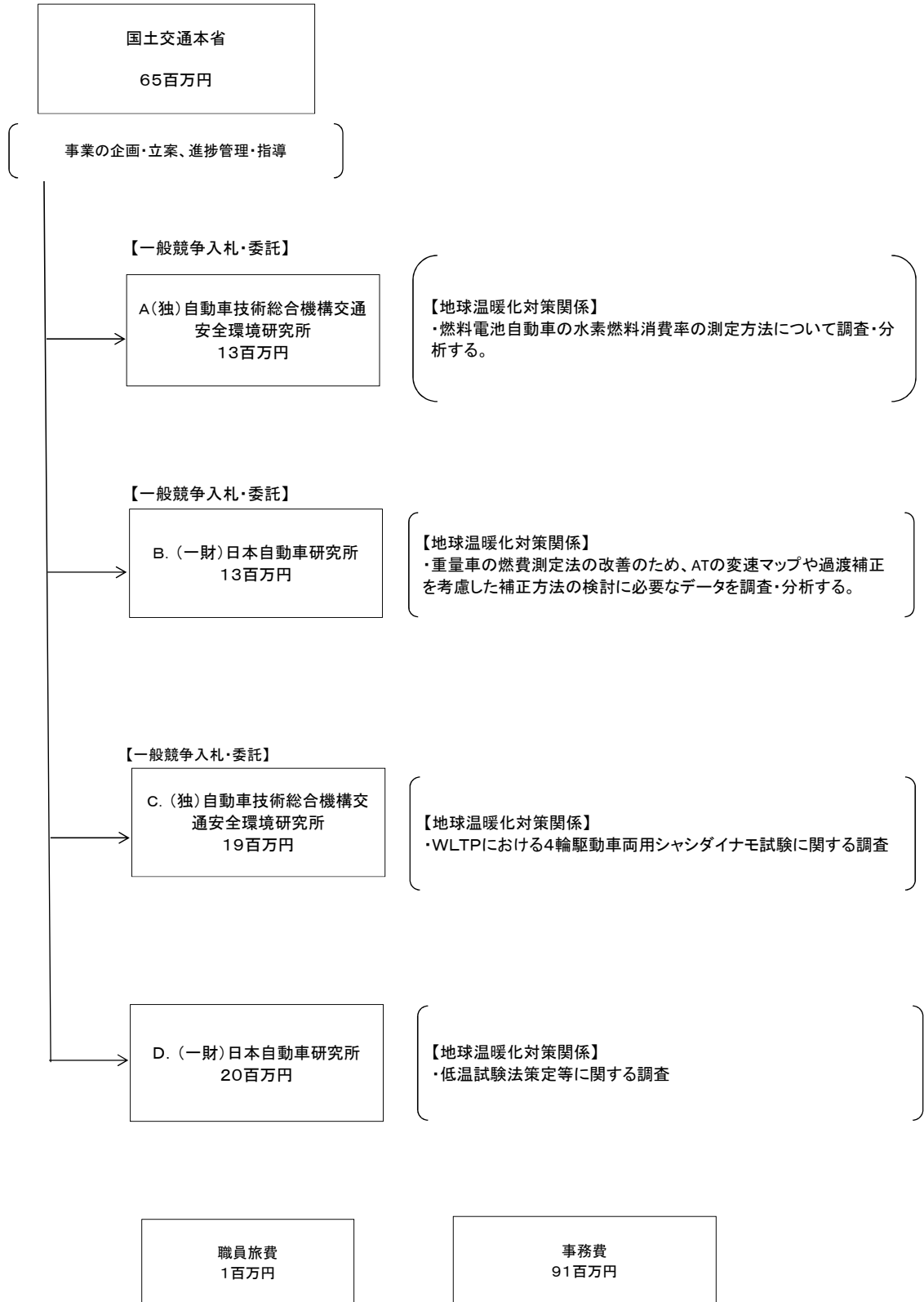
備考

関連する過去のレビューシートの事業番号

平成22年度	305	平成23年度	282	平成24年度	290	平成25年度	38
平成26年度	36	平成27年度	38	平成28年度	47		
平成29年度	国土交通省 (0045)						

※平成29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・用途 (「資金の流れ」に おいてブロックご とに最大の金額 が支出されている 者について記載 する。費目と用途 の双方で実情が 分かるように記 載)	独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究			B.(一財)日本自動車研究所		
	費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)
	事業費	研究設備等費等	11	事業費	調査費等	11
	諸経費	一般管理費等	2	諸経費	一般管理費等	2
	計		13	計		13
独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究			D.(一財)日本自動車研究所			
費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)	
事業費	人件費等	1	事業費	調査費等	17	
諸経費	一般管理費等	18	諸経費	一般管理費等	3	
計		19	計		20	
費目・用途欄についてさらに記載が必要な場合はチェックの上【別紙2】に記載					チェック	

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所	1011105001930	燃料電池自動車の水素燃料消費率測定方法に関する調査	13	一般競争契約 (最低価格)	1	90.9%	-

B

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	一般財団法人日本自動車研究所	1010405010435	重量車の燃費試験法に関する調査	13	一般競争契約 (最低価格)	1	87.1%	-

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	独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所	1011105001930	WLTPにおける4輪駆動車両用シャシダイナモ試験に関する調査	19	一般競争契約 (最低価格)	1	81.5%	-

D

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	一般財団法人日本自動車研究所	1010405010435	低温試験法策定等に関する調査	20	一般競争契約 (最低価格)	1	89.7%	-

平成30年度行政事業レビューシート (国土交通省)									
事業名	トラック運送業の生産性向上促進事業			担当部局庁	自動車局			作成責任者	
事業開始年度	平成28年度	事業終了(予定)年度	平成29年度	担当課室	貨物課			貨物課長 平嶋 隆司	
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	「ニッポン一億総活躍プラン」(平成28年6月2日閣議決定)				
主要政策・施策	-			主要経費	その他の事項経費				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	トラック運送業は我が国の経済活動を支え、かつ地域雇用を担う重要な産業であるが、生産年齢人口等の減少による深刻な人材不足が進んでいることから、女性活躍の推進等により労働力不足を克服するとともに、経営力向上に関する方策を広く共有していくことで、トラック運送業の生産性の向上を図る。								
事業概要 (5行程度以内。別添可)	①トラック運送業の生産性向上を推進するため、荷役時間の短縮に資する荷役機器(テールゲートリフター)の導入費用の1/3を補助する。(28年度にて終了) ②トラック運送業における生産性向上方策について、貨物自動車運送事業者・荷主等との調整の上、取組を実証的に実施し、取組の効果を検証し取りまとめる。(29年度に実施) ③トラック運送事業者向け・運送委託者向けに取引条件改善に資する刊行物を作成し、荷主を含めて幅広く周知する。(28年度にて終了)								
実施方法	委託・請負、補助								
予算額・執行額 (単位:百万円)	予算の状況	当初予算	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度要求		
		補正予算	-	400	-	-	-		
		前年度から繰越し	-	-	38	-	-		
		翌年度へ繰越し	-	▲38	-	-	-		
		予備費等	-	-	-	-	-		
		計	0	362	38	0	0		
	執行額	0	362	37					
	執行率(%)	-	100%	97%					
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	-	91%	#DIV/0!					
	平成30・31年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	30年度当初予算	31年度要求	主な増減理由				
-		-	-						
-		-	-						
-		-	-						
-		-	-						
その他		#VALUE!	#VALUE!						
計		-	-						
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	27年度	28年度	29年度	中間目標 年度	目標最終年度 32年度
	女性トラック運転手数現在の20,000人から平成32年度までに40,000人まで引き上げる。	女性トラック運転者数	成果実績	万人	2	2	2	-	-
			目標値	万人	-	-	-	-	4
			達成度	%	50	50	50	-	-
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	総務省「労働力調査」 http://www.stat.go.jp/data/roudou/index.html								

活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	27年度	28年度	29年度	30年度 活動見込	31年度 活動見込
	実証的に実施する取組数	活動実績		件	-	-	3	-
当初見込み			件	-	-	6	-	-
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	27年度	28年度	29年度	30年度 活動見込	31年度 活動見込
	貨物自動車運送事業の生産性向上に資する方策を取りまとめる	活動実績		事例	-	-	3	-
当初見込み			事例	-	-	6	-	-
単位当たりコスト	算出根拠		単位	27年度	28年度	29年度	30年度活動見込	
	X: 執行額(円) / Y: 実施取組数(件)	単位当たりコスト		円	-	-	12,300,064	-
計算式			X / Y	-	-	36,900,192/3	-	

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	9.市場の環境整備、産業の生産向上、消費者利益の保護							
		施策	35.自動車運送業の市場環境整備を推進する						
	測定指標		定量的指標		単位	27年度	28年度	29年度	中間目標 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								
	貨物自動車運送事業者及び荷主等により、生産性向上に資する実証的な取組を実施し、取組みで得られた知見・効果等を検証・広く展開することにより、トラック運送業の人材確保や生産性向上に繋がることに加え、取組みを通じて自動車運送業の市場環境整備に寄与できる施策である。								
	改革項目 (第一階層)	分野:	-						
		KPI (第一階層)		単位	計画開始時 年度	29年度	30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		%							
改革項目 (第二階層)		KPI (第二階層)		単位	計画開始時 年度	29年度	30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。	○	我が国の国民生活及び経済活動を支えるトラック運送事業は、人手不足が喫緊の課題であり、トラック運送業界全体の生産性向上は必要不可欠である。
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	トラック運送事業の生産性向上は喫緊の課題であり、本事業は広範にわたる地域での実証事業となることから、国が主導して実施する必要がある。
	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。	○	トラック運送事業者は、日本経済を支える重要な社会基盤産業である一方で、その就業構造は中高年層の男性労働力に依存しており、将来的に安定的な人材確保及び生産性向上は急務である。
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	○	生産性向上方策の実証調査については、企画競争を実施し、企画提案書の提出のあった者の中から最も費用対効果の高い者を委託先として決定している。
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。	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。	○	実証事業の効果・取組みを業界全体に広げ、生産性向上に資する取組みを更に展開するために必要なコストであり妥
	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。	○	生産性向上に資する実証事業に使用されている。
	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。	○	生産性向上に資する取組みについて、効果的な実証事業を実施した。
	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。	△	やや見込みにはとどかなかった。
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	実証事業を実施した取組みが普及している。
関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)		
	所管府省名	事業番号	事業名
点検・改善結果	点検結果	トラック運送事業の生産性向上は急務となっているが、トラック運送事業者個々による自社努力では限界があることから、国が主導して荷主等の協力も得ながら実施していく必要がある。	
	改善の方向性	調査結果の実際の事業への活用など、効果的な施策として効率的に執行できるよう努める。	
外部有識者の所見			
行政事業レビュー推進チームの所見			
終了予定	平成29年度をもって事業終了。今後、同様の事業を実施する場合にも、施策目標等をしっかりと検証し、確実な補助の執行に努め、効果的な事業を遂行するべき。		
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況			
予定終了通り	今後、同様の事業を実施する場合にも、施策目標等をしっかりと検証し、確実な補助の執行に努めて参りたい。		

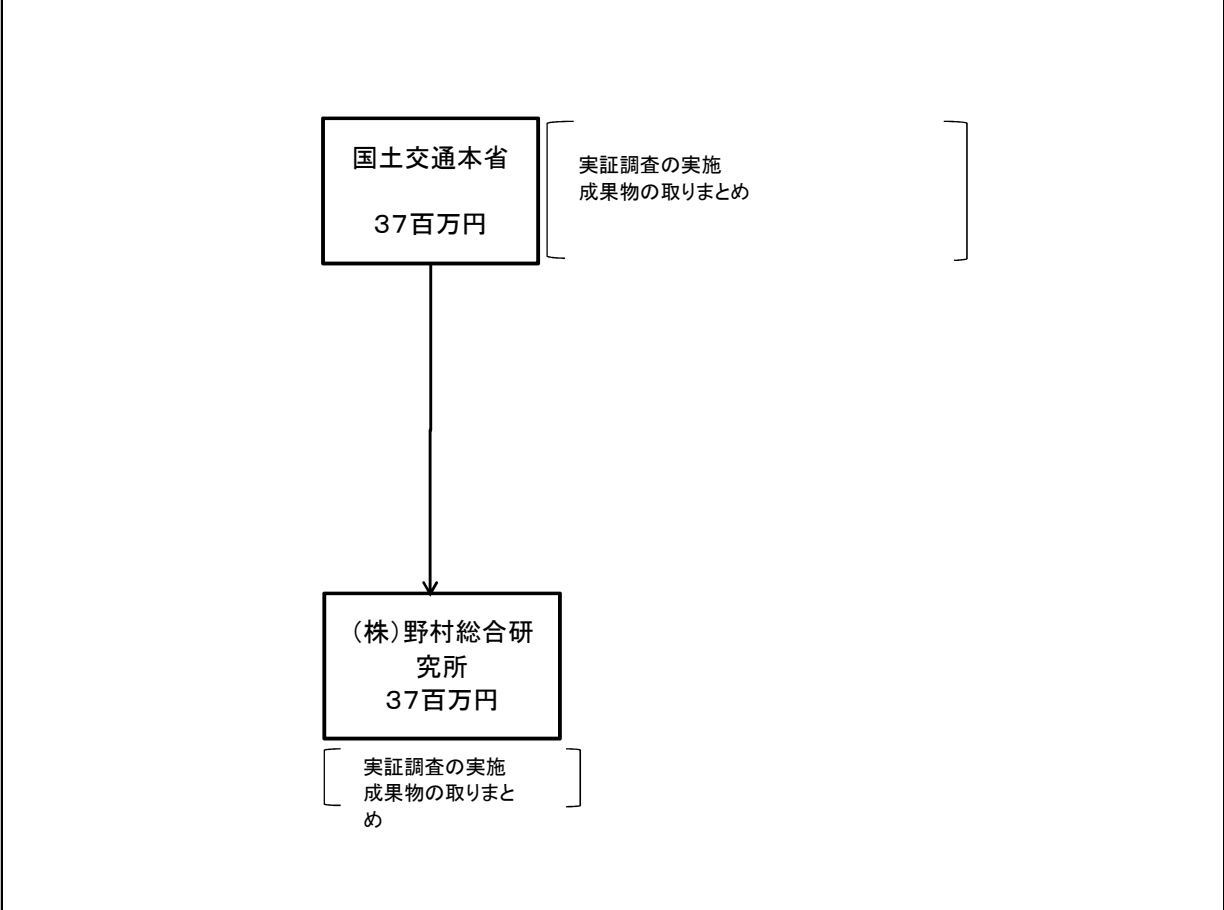
備考

関連する過去のレビューシートの事業番号

平成22年度 -	平成23年度 -	平成24年度 -	平成25年度 -
平成26年度 -	平成27年度 -	平成28年度 -	
平成29年度	国土交通省 (新29 - 0046)		

※平成29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やっているかについて補足する)
 (単位: 百万円)



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

株式会社野村総合研究所			B.		
費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)
雑役務費	調査実施	37			
計		37	計		0

費目・用途欄についてさらに記載が必要な場合はチェックの上【別紙2】に記載 チェック

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	株式会社野村総合研究所	4010001054032	調査実施	37	随意契約 (企画競争)	2	99.7%	
支出先上位10者リスト欄についてさらに記載が必要な場合はチェックの上【別紙3】に記載							チェック	

平成30年度行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	トラック運送業の働き方改革推進事業			担当部局庁	自動車局	作成責任者			
事業開始年度	平成29年度	事業終了(予定)年度	平成29年度	担当課室	貨物課	課長 平嶋 隆司			
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	経済財政運営と改革の基本方針2017(平成29年6月9日閣議決定) 新しい経済政策パッケージ(平成29年12月8日)				
主要政策・施策	-			主要経費	その他の事項経費				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	トラック運送業は我が国の経済や人々の暮らしを支える重要な産業であるが、長時間労働が深刻化しており、働き方改革が喫緊の課題となっている。そこで、テールゲートリフターを活用した荷役作業の効率化(荷役時間の短縮・荷役負担の軽減)を促進することによって、労働生産性の向上・多様な人材の確保を図り、働き方改革を推進する。								
事業概要 (5行程度以内。別添可)	トラック運送業の働き方改革を推進するため、荷役時間の短縮に資する荷役機器(テールゲートリフター)の導入費用の1/6を補助する。								
実施方法	補助								
予算額・執行額 (単位:百万円)			27年度	28年度	29年度	30年度	31年度要求		
	予算 の 状 況	当初予算	-	-	-	-	-		
		補正予算	-	-	200	-	-		
		前年度から繰越し	-	-	-	-	-		
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-	-		
		予備費等	-	-	-	-	-		
	計		0	0	200	0	0	0	
	執行額		-	-	192	-	-		
	執行率(%)		-	-	96%	-	-		
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)		#DIV/0!	#DIV/0!	96%	-	-		
平成30・31年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	30年度当初予算	31年度要求	主な増減理由					
		-	-						
		-	-						
		-	-						
		-	-						
	その他	#VALUE!	#VALUE!						
	計	-	-						
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	27年度	28年度	29年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度
	テールゲートリフター導入による1運行当たりの荷役時間を合計で927時間削減する	テールゲートリフター導入による1運行当たりの荷役時間の削減時間	成果実績	時間			920		
			目標値	時間			927		
			達成度	%			99.2		
根拠として用いた 統計・データ名 (出典)	国土交通省調べ								
活動指標及び 活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	27年度	28年度	29年度	30年度 活動見込	31年度 活動見込	
	テールゲートリフターの導入台数	活動実績	台			992			
		当初見込み	台			1,000			
単位当たり コスト	算出根拠		単位	27年度	28年度	29年度	30年度活動見込		
	X: 執行額(円) / Y: 導入車両台数(台)	単位当たりコスト	円				193,346.8		
		計算式	X/Y				19180000/992		

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 II 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現											
	施策 5 快適な道路環境等を創造する											
	測定指標	定量的指標				実績値	27年度	28年度	29年度	中間目標年度	目標年度	
		定性的指標					目標年度	施策の進捗状況(目標)				
		目標				施策の進捗状況(実績)						
		本事業の成果と上位施策・測定指標との関係										
		トラック運送事業者のテールゲートリフターを導入を促進することによって、荷役作業の効率化(荷役時間の短縮・荷役負担の軽減)を図り、良好な道路環境、生活環境を整備する。										
		改革項目	分野:									
	(第一階層) KPI		KPI (第一階層)				成果実績	計画開始時年度	29年度	30年度	中間目標年度	目標最終年度
			達成度					%				
(第二階層) KPI			KPI (第二階層)				成果実績	計画開始時年度	29年度	30年度	中間目標年度	目標最終年度
	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。	○	トラック運送事業者の多くは中小事業者であり、経営状況は圧迫されている。そのような投資余力の少ない事業者への支援は、我が国の国民生活及び経済活動を支えるトラック事業者においては、必要不可欠である。
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	トラック運送業の働き方改革は喫緊の課題であるため、国が主導して荷役作業の効率化に資する機器の導入支援を全国の事業者に対して実施することが必要である。
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	働き方改革の実現に向けてトラックドライバーの長時間労働の是正は急務であり、荷役時間の削減に資する機器の補助は必要不可欠である。
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	-	
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。	無	
	競争性のない随意契約となったものはないか。	無	
	受益者との負担関係は妥当であるか。	○	補助対象事業者にも経費の一部(補助額を除いた残額)を負担させており、妥当な負担関係にある。
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	導入経費の決定に際しては、関係者に機器価格のヒアリングを実施する等、妥当なものとなっている。
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-	
	費目・用途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	事業目的に即した事業者に交付を行っている。
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-		
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	-		
事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	本補助事業により、着実な荷役時間の削減を図っている。
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	-	
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	見合ったものとなっている。
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	導入された機器を活用して荷役作業が実施されている。
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		長時間労働の是正に向けては、荷役作業の効率化(荷役時間の短縮・荷役負担の軽減)が必要不可欠であるが、トラック運送事業者による自助努力だけでは限界があることから、国が主導して支援していく必要がある。
	改善の方向性		事業実施に際して、実勢価格を踏まえた補助額となるよう、今後も引き続き見直しに努めていく。

外部有識者の所見

アウトカム指標について、「テールゲートリフターが無いときの荷役時間」がわからないので、927時間と言われてもよくわからない。何割削減できたか、等の数字も必要では無いか。

行政事業レビュー推進チームの所見

終了予定

平成29年度をもって事業終了。今後、同様の事業を実施する場合にも、施策目標等をしっかりと検証し、確実な補助の執行に努め、効果的な事業を遂行するべき。

所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況

予定終了通り

今後、同様の補助事業等を実施する際は、有識者等からの所見を踏まえ、改善を検討して参りたい。

備考

関連する過去のレビューシートの事業番号

平成22年度		平成23年度		平成24年度		平成25年度	
平成26年度		平成27年度		平成28年度			
平成29年度							

※平成29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

A. 公益社団法人全日本トラック協会
200百万円

B. 運送事業者等(992件)

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.			B.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
補助金	テールゲートリフターの導入に対する補助金の交付	200	補助金	テールゲートリフターの導入に対する補助金の交付	23
計		200	計		23

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	公益社団法人全日本トラック協会	6011105005423	テールゲートリフターの導入に対する補助金の交付	200	その他	-	-	

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	いすゞリーシングサービス株式会社	7010701027334	テールゲートリフターの導入補助	23	補助金等交付	-	-	
2	トヨタファイナンス株式会社	8010601027383	テールゲートリフターの導入補助	12	補助金等交付	-	-	
3	ヤマトリース株式会社	9013301022133	テールゲートリフターの導入補助	7	補助金等交付	-	-	
4	三菱オートリース株式会社	2010401028728	テールゲートリフターの導入補助	6	補助金等交付	-	-	
5	住友三井オートサービス株式会社	4011101010726	テールゲートリフターの導入補助	6	補助金等交付	-	-	
6	オリックス自動車株式会社	7010401056220	テールゲートリフターの導入補助	6	補助金等交付	-	-	
7	アルセア・サービス・ファイナンス株式会社	1010401029462	テールゲートリフターの導入補助	6	補助金等交付	-	-	
8	鈴與株式会社	2080001009460	テールゲートリフターの導入補助	3	補助金等交付	-	-	
9	三井住友ファイナンス&リース株式会社	5010401072079	テールゲートリフターの導入補助	3	補助金等交付	-	-	
10	日本カーソリューションズ株式会社	8010401059346	テールゲートリフターの導入補助	3	補助金等交付	-	-	