

※平成31年以降の表記は、新元号に読み替えることとする。

事業番号 0284

平成31年度行政事業レビューシート (国土交通省)											
事業名	都市鉄道利便増進事業			担当部局庁	鉄道局			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	都市鉄道政策課			課長 吉田 昭二			
会計区分	一般会計										
根拠法令 (具体的な条項も記載)	都市鉄道等利便増進法第23条			関係する計画、通知等	都市鉄道等の利用者の利便増進に関する基本方針						
主要政策・施策	観光立国、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)	都市鉄道の既存ストックを有効活用して速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を図ることにより利用者の利便を増進し、もって活力ある都市活動及びゆとりのある都市生活の実現に寄与することを目的とする。										
事業概要 (5行程度以内。別添可)	第三セクター等公的主体が行う都市鉄道利便増進事業(都市鉄道等利便増進法による国土交通大臣の認定を受けた計画に基づく連絡線、相互直通施設又は追越施設の整備、既設駅の改良)に要する経費の一部(補助対象経費の1/3以内かつ地方公共団体と同額)を補助する。										
実施方法	補助										
予算額・執行額 (単位:百万円)		28年度	29年度	30年度	31年度	32年度要求					
	予算 の 状 況	当初予算	13,600	11,568	11,568	11,568					
		補正予算	-	-	-	-					
		前年度から繰越し	4,765	4,836	4,918	2,687					
		翌年度へ繰越し	▲ 4,836	▲ 4,918	▲ 2,687						
		予備費等	-								
	計	13,529	11,486	13,799	14,255	0					
	執行額	13,529	11,486	13,799							
	執行率 (%)	100%	100%	100%							
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合 (%)	99%	99%	119%							
平成31・32年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	31年度当初予算	32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									
	その他	0	0								
	計	11,568	0								
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	28年度	29年度	30年度	中間目標 31年度	目標最終年度 34年度		
	新線整備により都心部との速達性を向上する。	・相鉄・JR直通線(平成31年度下期)で二俣川駅・新宿駅間を15分短縮 ・相鉄・東急直通線(平成34年度下期)で二俣川駅・目黒駅間を16分短縮	成果実績	分	-	-	-				
			目標値	分	-	-	-	15	16		
			達成度	%	-	-	-				
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	平成28年度事業評価監視委員会(鉄道・運輸機構HP) http://www.jr-tt.go.jp/01Organization/org/org-hyoka28.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	28年度	29年度	30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	直接効果	成果実績	円/t-CO2	0	0	0			
				目標値	円/t-CO2	0	0	0		2,482,716	
				達成度	%	100	100	100			
地球温暖化対策関係	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	0	0	0			
				目標値	円/t-CO2	0	0	0		2,482,716	
				達成度	%	100	100	100			
成果目標及び成果実績(アウトカム)欄についてさらに記載が必要な場合はチェックの上【別紙1】に記載								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	28年度	29年度	30年度	31年度 活動見込	32年度 活動見込
	都市鉄道利便増進事業による整備延長	活動実績	km	12.7	12.7	12.7		
		当初見込み	km	12.7	12.7	12.7	12.7	
単位当たりコスト	算出根拠		単位	28年度	29年度	30年度	31年度活動見込	
	執行額／整備延長	単位当たりコスト	百万円	1,065	904	1,087	1,122	
		計算式	執行額／整備延長		13,529/12.7	11,486/12.7	13,799/12.7	14,255/12.7

政策評価、新経済・財政再生計画との関係	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	28年度	29年度	30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	163			
			目標値	%					150
		定量的指標		単位	28年度	29年度	30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	12	11			
			目標値	区間					0
	定量的指標		単位	28年度	29年度	30年度	中間目標 年度	目標年度 34年度	
	東京圏の相互直通運転の路線延長	実績値	km	880	884	884			
		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。

新経済・財政再生計画改革工程表 2018	取組事項	分野:	-						
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時 年度	30年度	31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	30年度	31年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度
		成果実績							
		目標値							
	本事業の成果と取組事項・KPIとの関係								
	-								

事業所管部局による点検・改善

国費投入の必要性	項目	評価	評価に関する説明
	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	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。	○	各年度に必要な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・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)	-						
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	○	トンネルの掘削工事を進めていく過程で、当初想定していたよりも地盤が軟弱だったため、工法を見直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。					
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。	○	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。				
	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、事業着手から事業完了までの間において、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」、「都市鉄道利便増進事業費補助交付要綱」及び「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構職員による現場審査・書類審査を実施し、国土交通省職員が確認を行うことで、国庫補助金の支出先・用途等については、その適否を含めて明確に把握している。					
	改善の方向性	事業進行の遅延等から計画変更や繰越等が生じている場合があり、このような事態を減らすために、補助事業の進捗状況の把握に努めるとともに、執行の適正な管理や効率的な補助事業の実施を促していく必要がある。					
外部有識者の所見							
行政事業レビュー推進チームの所見							
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況							
備考							
関連する過去のレビューシートの事業番号							
平成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29年度	277
平成30年度	国土交通省 (0284)						

※平成30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
13,799百万円

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)
13,799百万円

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)
13,799百万円

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(64社)
13,245百万円

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・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)	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	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)
	本工事費	本工事施工費	12,981	本工事費	本工事施工費	12,981
	附帯工事費	附帯工事施工費	742	附帯工事費	附帯工事施工費	742
	用地費	用地費	76	用地費	用地費	76
	計		13,799	計		13,799
	C.奥村・佐藤・青木あすなろ・NB相鉄 JV			D.		
	費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)
	本工事費	新横浜トンネルの土木工事	2,712			
	計		2,712	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	13,799	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) ・横浜羽沢駅、羽沢トンネル及び新横浜駅等の土木工事等(委託工事)	13,799	補助金等交付	-	-	

	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	奥村・佐藤・青木あすなろ・NB相鉄 JV	7120001004931	新横浜トンネルの土木工事	2,712	一般競争入札	4	90.4%	(H27年度入札)
2	東京急行電鉄(株)	7011001016291	東急東横線・目黒線日吉駅と相鉄・東急直通線との接続に関する工事	1,978	-	1	-	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構契約事務規程(平成15年10月機構規程第78号)第38条第1号工。本契約は、東急電鉄株の営業線内等において施行する工事であり、営業線の運転上の安全に密接に関連することから、東急電鉄株以外では契約の目的を達することができない。
3	東日本旅客鉄道(株)	9011001029597	横浜羽沢駅構内改修工事	1,698	-	1	-	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構契約事務規程(平成15年10月機構規程第78号)第38条第1号工。本契約は、東日本旅客鉄道株の営業線内等において施行する工事であり、営業線の運転上の安全に密接に関連することから、東日本旅客鉄道株以外では契約の目的を達することができない。
4	戸田・岩田地崎・りんかい日産・奈良 JV	6010001034874	綱島トンネルの土木工事	1,629	一般競争入札	5	90.6%	(H27年度入札)
5	大成・東急・大本・志田 JV	4011101011880	羽沢トンネルの土木工事	1,060	一般競争入札	5	90%	(H25年度入札)
6	相模鉄道(株)	5020001022615	西谷駅付近連絡線接続線工事及び相鉄線内改修工事	1,026	-	1	-	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構契約事務規程(平成15年10月機構規程第78号)第38条第1号工。本契約は、相模鉄道の営業線内等において施行する工事であり、営業線の運転上の安全に密接に関連することから、相模鉄道株以外では契約の目的を達成できない。
7	安藤・間・不動テトラ・日本国土・奈良 JV	2010401051696	新綱島(仮称)駅の土木工事	812	一般競争入札	3	90.9%	(H25年度入札)
8	清水・竹中土木・熊谷・松尾JV	1010401013565	新横浜(仮称)駅の土木工事	510	一般競争入札	4	92.8%	(H24年度入札)
9	横浜市交通局	3000020141003	横浜市高速鉄道3号線と新横浜駅(仮称)との交差及び接続に関する工事	487	-	1	-	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構契約事務規程(平成15年10月機構規程第78号)第38条第1号工。本契約は、横浜市高速鉄道3号線内等において施行する工事であり、営業線の運転上の安全に密接に関連することから、横浜市交通局以外では契約の目的を達することができない。
10	鉄建・NB・紅梅相鉄JV	2010001008709	羽沢横浜国大駅の建築工事	164	一般競争入札	1	93.2%	(H28年度入札)

※平成31年以降の表記は、新元号に読み替えることとする。

事業番号 0285

平成31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	鉄道局				
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				
作成責任者	課長 吉田 昭二								
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)		28年度	29年度	30年度	31年度	32年度要求			
	予算 の 状 況	当初予算	2,160	4,066	4,557	6,042			
		補正予算	5,487	910	878				
		前年度から繰越し	5,716	6,969	3,935	3,627			
		翌年度へ繰越し	▲ 6,969	▲ 3,935	▲ 3,627				
		予備費等							
	計	6,394	8,010	5,743	9,669	0			
	執行額	6,295	7,079	5,726					
	執行率 (%)	98%	88%	100%					
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合 (%)	82%	142%	105%					
平成31・32年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	31年度当初予算	32年度要求	主な増減理由					
	都市鉄道整備事業費補助	6,042							
	その他	0	0						
	計	6,042	0						
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	28年度	29年度	30年度	中間目標 年度	目標最終年度 32年度
	一日あたりの平均利用者数が3千人以上の地下鉄駅の段差解消率(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数が3千人以上の地下鉄駅の段差解消率(基準適合施設により段差解消が図られている駅/一日あたり平均利用者数が3千人以上の地下鉄駅)	成果実績	%	88.4	93.9			
			目標値	%	-	-	-	-	100
			達成度	%	88.4	93.9			
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	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) (平成30年度実績については集計中) http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr7_000003.html								

	定量的な成果目標	成果指標	分類	単位	28年度	29年度	30年度	中間目標	目標最終年度	
								年度	32年度	年度
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	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 (参考:「21世紀に向けての中長期の鉄道整備に関する基本的考え方について」(答申第13号)が発表された平成4年度の混雑率:	東京圏の都市鉄道主要31区間のピーク時の平均混雑率 (混雑率=最混雑時間帯1時間の輸送人員/輸送力)	成果実績	%	165	163				
				目標値	%	150	150		150	
				達成度	%	70.6	74.5			
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) http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk4_000002.html									
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	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 (参考:「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」(答申第18号)において基準となっている平成10年度に180%を超えていた区間:23区間)	180%超の混雑率となっている区間数	成果実績	区間	12	11				
				目標値	区間	0	0		0	
				達成度	%	47.8	52.2			
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	混雑率データ(国土交通省ホームページ 統計情報)(各年度) http://www.mlit.go.jp/statistics/details/tetsudo_list.html									
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	都市鉄道路線整備区間の利用者数を平成43年度に312千人とする	都市鉄道路線整備区間(新線建設区間)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	312
				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) http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000003.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)	新線建設によりCO2排出量を年間1,525t削減させる	1t-CO2当たりの削減コスト	分類	単位	28年度	29年度	30年度	中間目標	目標最終年度	
								35年度	43年度	
								成果実績	円/t-CO2	-
地球温暖化対策関係	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	円/t-CO2	-	-	-			
				目標値	円/t-CO2	-	-	-	1,841,491	3,833,494
				達成度	%	-	-	-		

活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	28年度	29年度	30年度	31年度 活動見込	32年度 活動見込	
	新線建設の整備箇所に係る路線延長(建設キロ)								活動実績
			当初見込み	km	1.4	1.4	1.4	8.6	8.6
単位当たりコスト	算出根拠		単位	28年度	29年度	30年度	31年度活動見込		
	執行額/補助メニュー毎ののべ事業者数						単位当たりコスト	百万	350
			計算式	執行額/補助メニュー毎ののべ事業者数	6,295/18	7,079/18	5,726/19		
政策評価、新経済・財政再生計画との関係	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	28年度	29年度	30年度	中間目標年度	目標年度
		公共施設等のバリアフリー化率	実績値	%	93	95			
			目標値	%	-				100
		定量的指標		単位	28年度	29年度	30年度	中間目標年度	目標年度
		東京圏鉄道における混雑率 ①主要31区間のピーク時の平均混雑率	実績値	%	165	163			
			目標値	%					150
	定量的指標		単位	28年度	29年度	30年度	中間目標年度	目標年度	
	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	12	11				
		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。									
新経済・財政再生計画改革工程表 2018	取組事項	分野:							
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時年度	30年度	31年度	中間目標年度	目標最終年度
		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	30年度	31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

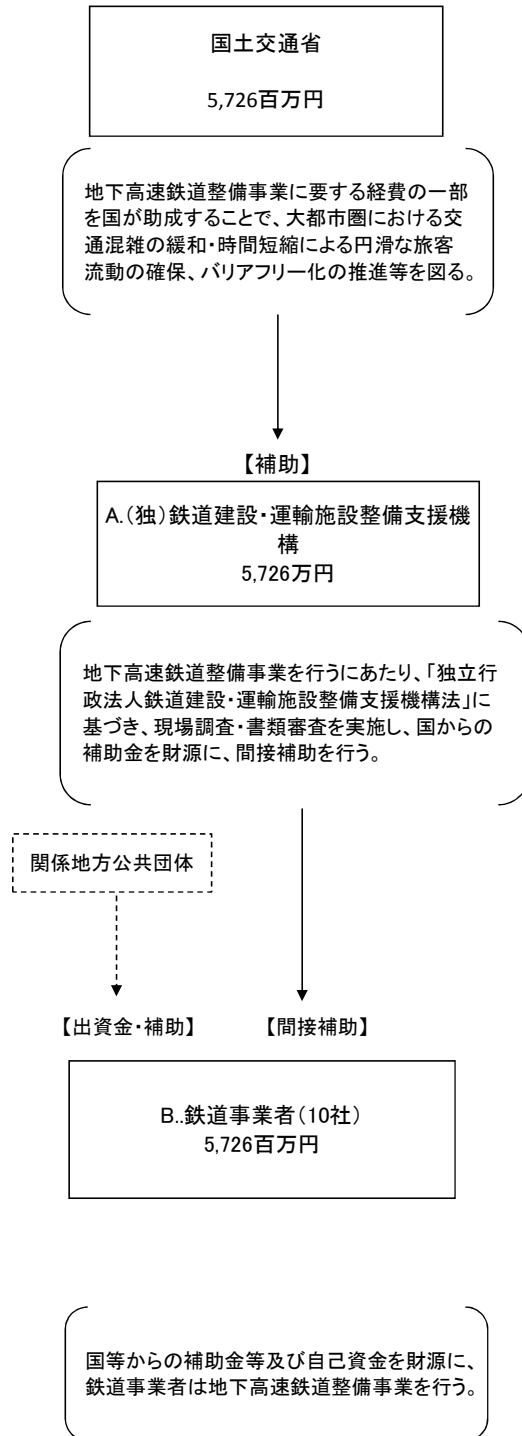
項目		評価	評価に関する説明
国費投入の必要性	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	地下鉄は大都市圏の通勤・通学等に利用されるため、幅広く国民や社会のニーズを反映している。
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	コストが巨額となる新線建設や、増収に結び付かない施設の改良等は、事業者単体では整備が困難である。
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	地下鉄の新線建設等は、観光立国等様々な政策目的に関係しており、適切かつ優先度が高い。
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	-	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。	○	費目・使途は地下鉄の建設・改良に必要なものに限定されており、コスト等の水準は妥当である。
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-	
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	費目・使途は地下鉄の建設・改良に必要なものに限定されており妥当である。
事業の有効性	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	
	繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	○	繰越額については、関係者協議の遅れや工法の変更に伴う対応のため発生したのもである。
	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。
	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。
関連事業	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、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業及び公共交通利用環境の革新等においては、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	0292	地域公共交通確保維持改善事業	
国土交通省	0234	訪日外国人旅行者受入環境整備事業	
国土交通省	新31 - 0023	公共交通利用環境の革新等(国際観光旅客税財源)	
点検・改善結果	点検結果		本事業においては、各補助事業者に対して、定例的な年間3回のヒアリングや必要に応じた随時のヒアリングにより、事業の進捗状況や課題、スケジュール管理や支払いの状況等、各事業者の取り組みについて聴取するとともに、契約の方法、コスト削減の実施状況等について、必要に応じて指導を実施している。 また、事業者に対して交付を行っている独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構においては、毎年度補助事業者の事業の執行状況について、現地に赴き審査を行っている。審査では、契約の発注が適正であるか等契約に係る審査をはじめ、現地における工事の実施状況等、支出が適正なものであるかなどについて現地調査を行い、補助対象外と認められる事案等の査定を行っている。
	改善の方向性		今後も引き続き効率的かつ適正な予算の執行に努め、事業を実施していく必要がある。
外部有識者の所見			
行政事業レビュー推進チームの所見			
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況			
備考			

関連する過去のレビューシートの事業番号

平成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29年度	278
平成30年度	国土交通省 (0285)						

※平成30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・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)	A.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			B.東京地下鉄株式会社		
	費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)
	路盤	軌道・トンネル工事施工費等	4,883	路盤	軌道・トンネル工事施工費等	1,350
	開業設備	停車場設備施工費等	1,314	開業準備	停車場設備施工費等	399
	その他	測量監督費等 (消費税返還等による戻入を含む)	▲ 101	用地	用地取得費等	▲ 263
	用地	用地取得費等	▲ 370			
	計		5,726	計		1,486

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	鉄道整備助成事業	5,726	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	東京地下鉄株	4010501022810	大規模改良工事等	1,486	補助金等交付			
2	福岡市	3000020401307	新線建設	1,365	補助金等交付			
3	東京都	8000020130001	大規模改良工事等	1,016	補助金等交付			
4	大阪市高速電気軌道株	6120001206256	大規模改良工事等	649	補助金等交付			
5	横浜市	3000020141003	耐震対策等	538	補助金等交付			
6	名古屋市	3000020231002	大規模改良工事等	458	補助金等交付			
7	仙台市	8000020041009	新線建設	77	補助金等交付			
8	神戸市	9000020281000	大規模改良工事等	75	補助金等交付			
9	札幌市	9000020011002	耐震対策	50	補助金等交付			
10	京都市	2000020261009	浸水対策等	12	補助金等交付			

※平成31年以降の表記は、新元号に読み替えることとする。

事業番号 0286

平成31年度行政事業レビューシート (国土交通省)									
事業名	幹線鉄道等活性化事業(形成計画事業)			担当部局庁	鉄道局			作成責任者	
事業開始年度	平成21年度	事業終了(予定)年度	終了予定なし	担当課室	鉄道事業課			課長 石原 大	
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	-				
主要政策・施策	-			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)	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、沿線地域の活性化を図る。								
事業概要(5行程度以内。別添可)	【補助対象者】法定協議会、地方公共団体の出資に係る鉄道施設の整備・保有を目的とする法人及び第三種鉄道事業者である地方公共団体 【補助率】補助対象経費の1/3以内								
実施方法	補助								
予算額・執行額(単位:百万円)			28年度	29年度	30年度	31年度	32年度要求		
	予算の状況	当初予算	605	221	411	434			
		補正予算	-	-	-	-			
		前年度から繰越し	272	276	137	338			
		翌年度へ繰越し	▲276	▲137	▲338				
		予備費等	-	-	-	-			
		計	601	360	210	772	0		
	執行額	539	339	185					
	執行率(%)	90%	94%	88%					
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	89%	153%	45%					
平成31・32年度予算内訳(単位:百万円)	歳出予算目	31年度当初予算	32年度要求	主な増減理由					
	幹線鉄道等活性化事業費補助	434							
	その他	0	0						
	計	434	0						
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	28年度	29年度	30年度	中間目標 - 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の累計	成果実績	件	4	4	6		
			目標値	件	4	4	6		12
			達成度	%	100	100	100		
根拠として用いた統計・データ名(出典)	・鉄道統計年報(鉄道局ホームページ) ・鉄道事業等報告規則に基づく鉄道事業実績報告書								
活動指標及び活動実績(アウトプット)	活動指標		単位	28年度	29年度	30年度	31年度活動見込	32年度活動見込	
	幹線鉄道等活性化事業の実施箇所数	活動実績	箇所	5	5	3			
		当初見込み	箇所	5	5	6	8		
単位当たりコスト	算出根拠		単位	28年度	29年度	30年度	31年度活動見込		
	執行額/事業実施箇所数	単位当たりコスト	百万円	108	68	62	97		
		計算式	執行額/箇所数		539/5	339/5	185/3	772/8	

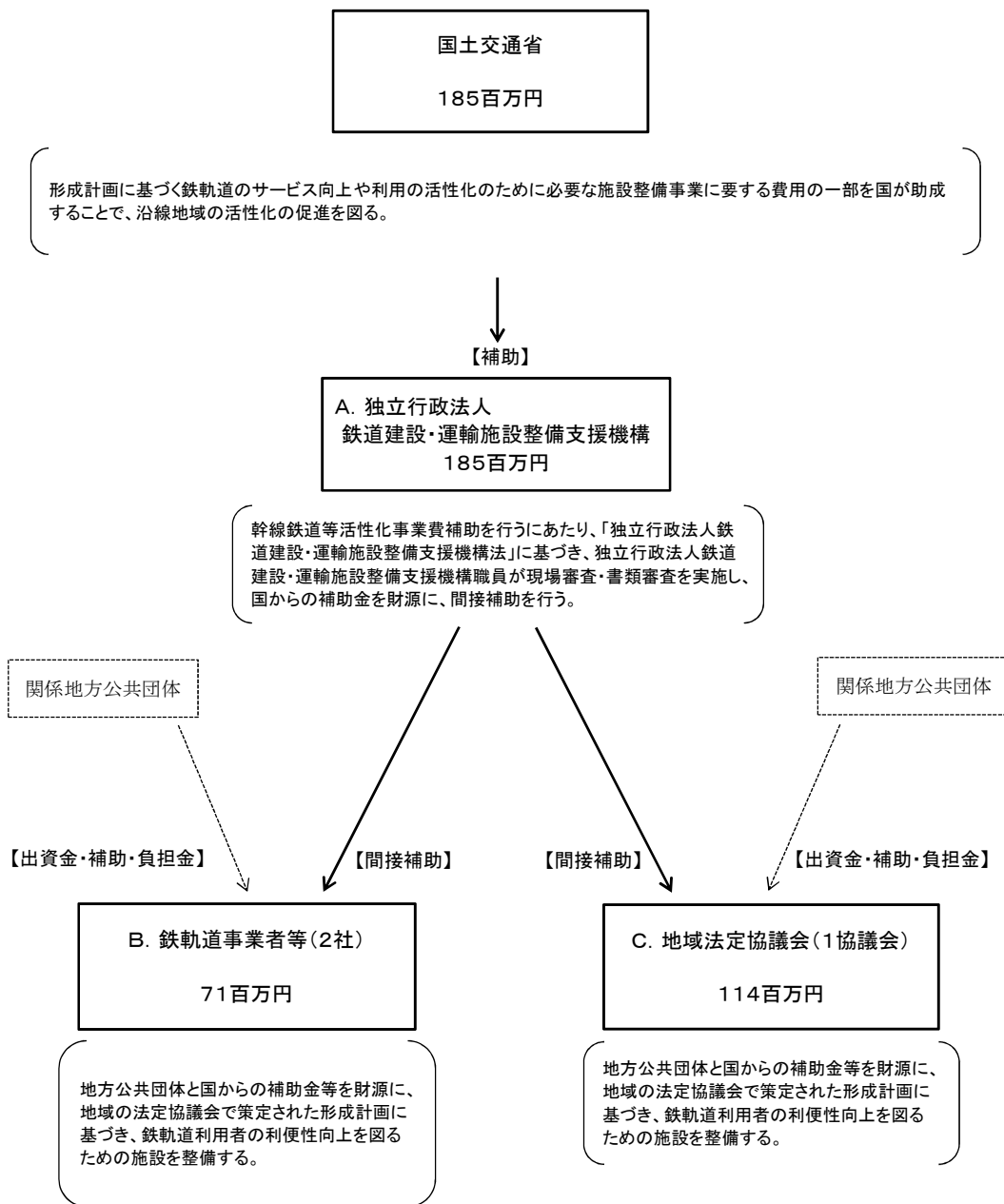
政策評価、新経済・財政再生計画との関係	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上								
	施策	26 鉄道網を充実・活性化させる								
	測定指標	定量的指標		単位	28年度	29年度	30年度	中間目標年度	目標年度	
		実績値	-	-	-	-	-	-	-	
		目標値	-	-	-	-	-	-	-	
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係									
	本事業により実施される内容は、鉄道網の充実・活性化のための施策に資することになる。									
	新経済・財政再生計画改革工程表 2018	取組事項	分野:	-						
		(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時年度	30年度	31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	30年度	31年度	中間目標年度	目標最終年度	
		成果実績	-	-	-	-	-	-		
		目標値	-	-	-	-	-	-		
		達成度	%	-	-	-	-	-		
本事業の成果と取組事項・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。	○	潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等において、鉄道の利便性向上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。	○	地域鉄道の利用促進や沿線地域の活性化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。	-	
	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。	○	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・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・用途は鉄道施設等整備に必要なものに限定されている。
事業の有効性	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)	○	オリンピック等の大規模事業が集中したことにより、材料調達に不測の日数を要したこと等によるもの。
	その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	○	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。
活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	活動実績は当初の見込みどおり、着実な進捗を見せた。	
整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	整備された施設は供用され、十分に活用されている。	

関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)						
	所管府省名	事業番号	事業名				
点検・改善結果	点検結果	<p>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。</p>					
	改善の方向性	<p>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。</p> <p>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。</p>					
外部有識者の所見							
行政事業レビュー推進チームの所見							
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況							
備考							
関連する過去のレビューシートの事業番号							
平成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29年度	279
平成30年度	国土交通省 (0286)						

※平成30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 <small>(「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)</small>	A.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			B.三陸鉄道株式会社		
	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	153	土木費	土木工事施工費等	42
	開業設備費	電気設備工事施工費等	29	開業設備費	電気設備工事施工費等	26
	用地費	用地買収費等	3			
	計		185	計		68
	C.高松市総合都市交通推進協議会			D.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)	
土木費	土木工事施工費等	111				
用地費	用地買収費等	3				
計		114	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	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設 整備支援機構	4020005004767	幹線鉄道等活性化事業費 補助の補助金交付に関する業務	185	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	三陸鉄道(株)	9400001000710	地域公共交通の活性化及び再生に係る施設整備等	68	補助金等交付			
2	あいの風とやま鉄道(株)	2230001014486	地域公共交通の活性化及び再生に係る施設整備等	3	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	高松市総合都市交通推進協議会	-	地域公共交通の活性化及び再生に係る施設整備等	114	補助金等交付			

※平成31年以降の表記は、新元号に読み替えることとする。

事業番号 0287

平成31年度行政事業レビューシート (国土交通省)										
事業名	幹線鉄道等活性化事業 (旅客線化等)			担当部局庁	鉄道局			作成責任者		
事業開始年度	昭和63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 吉田 昭二		
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	-					
主要政策・施策	観光立国、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)	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、通勤・通学混雑の緩和、環境負荷低減に資するモーダルシフトの促進等を図る。									
事業概要 (5行程度以内。別添可)	【補助対象者】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]補助対象経費の1/3以内 [鉄道貨物輸送力増強]補助対象経費の3/10以内									
実施方法	補助									
予算額・執行額 (単位:百万円)			28年度	29年度	30年度	31年度	32年度要求			
	予算の状況	当初予算	1,072	1,053	875	91				
		補正予算	-	-	-	-				
		前年度から繰越し	823	930	614	156				
		翌年度へ繰越し	▲ 930	▲ 614	▲ 156					
		予備費等	-	-	-					
		計	965	1,369	1,333	247	0			
	執行額	966	1,368	1,333						
	執行率 (%)	100%	100%	100%						
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合 (%)	90%	130%	152%						
平成31・32年度予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	31年度当初予算	32年度要求	主な増減理由						
	幹線鉄道等活性化事業費補助(旅客線化等)	91								
	その他	0	0							
	計	91	0							
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	28年度	29年度	30年度	中間目標 31 年度	目標最終年度 42 年度	
	都市鉄道路線整備区間の利用者数を平成42年度に312千人とする	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	312	
			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) http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000003.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	28年度	29年度	30年度	中間目標 年度	目標最終年度 31 年度	
	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		成果実績	円/t-CO2	-	-	-		
				目標値	円/t-CO2	-	-	-		1,672,258
				達成度	%	-	-	-		
地球温暖化対策関係	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)	直うち、効果	成果実績	円/t-CO2	-	-	-		
				目標値	円/t-CO2	-	-	-		1,672,258
				達成度	%	-	-	-		

活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	28年度	29年度	30年度	31年度 活動見込	32年度 活動見込
	活動実績	個所						
	幹線鉄道等活性化事業の実施箇所数	当初見込み	個所	1	1	1	1	
単位当たり コスト	算出根拠		単位	28年度	29年度	30年度	31年度活動見込	
	執行額／事業実施箇所数	単位当たり コスト					百万円	966
		計算式	執行額／ 箇所数		966/1	1,368/1	1,333/1	247/1

政策評価、 新経済・財政再生計画との関係	政策評価	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						
		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。								
	新経済・ 財政再生計画 改革工程表 2018	取組事項	分野:	-					
			KPI (第一階層)		単位	計画開始時 年度	30年度	31年度	中間目標 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	30年度	31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	%	-	-	-	-	-			
本事業の成果と取組事項・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。	○	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。	-	
	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。
事業の 有効性	利用率が大きい場合、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)	○	豪雨災害や台風により、工事に不測の日数を要したこと等によるもの。
	その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	○	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。	○	事業による施設施設整備によって、鉄道による輸送人員の創出に寄与しており、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貨物線の旅客線化について、地方公共団体の補助の範囲内で国も補助をしており、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。	○	活動実績は当初の見込みどおり、着実な進捗を見せた。	
整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	整備された施設は供用され、十分に活用されている。	

関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)		
	所管府省名	事業番号	事業名
点検・改善結果	点検結果	<p>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。</p>	
	改善の方向性	<p>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。</p> <p>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。</p>	
外部有識者の所見			
行政事業レビュー推進チームの所見			
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況			
備考			
関連する過去のレビューシートの事業番号			
平成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29年度	279
平成30年度	国土交通省 (0286)		

※平成30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
1,333百万円

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、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
1,333万円

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・書類審査を実施し、国からの補助金を財源に、間接補助を行う。

関係地方公共団体

【出資金・補助・負担金】

【間接補助】

B. 鉄軌道事業者等(1社)

1,333百万円

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等の幹線鉄道活性化事業を行う。

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

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)	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	電気設備工事施工費等	906	開業設備費	電気設備工事施工費等	906
	開業設備費	土木工事施工費等	298	土木費	土木工事施工費等	298
	用地費	軌道工事施工費等	122	線路設備費	軌道工事施工費等	122
	線路設備費	用地買収費等	7	用地費	用地買収費等	7
	計		1,333	計		1,333

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	幹線鉄道等活性化事業費 補助の補助金交付に関する業務	1,333	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	大阪外環状鉄道 (株)	2120001072553	貨物線の旅客線化に係る 施設整備等	1,333	補助金等交付			

※平成31年以降の表記は、新元号に読み替えることとする。

事業番号 0288

平成31年度行政事業レビューシート (国土交通省)									
事業名	鉄道駅総合改善事業			担当部局庁	鉄道局			作成責任者	
事業開始年度	平成11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 駅機能高度化推進室			課長 吉田 昭二	
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	-				
主要政策・施策	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			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)	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、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。								
事業概要 (5行程度以内。 別添可)	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)								
実施方法	補助								
予算額・ 執行額 (単位:百万円)			28年度	29年度	30年度	31年度	32年度要求		
	予算 の 状 況	当初予算	1,498	1,643	2,253	2,453			
		補正予算	848	425	52	-			
		前年度から繰越し	781	1,388	1,702	1,504			
		翌年度へ繰越し	▲ 1,388	▲ 1,702	▲ 1,504	-			
		予備費等	-	-	-	-			
		計	1,739	1,754	2,503	3,957	0		
	執行額		1,640	1,539	2,241				
	執行率(%)		94%	88%	90%				
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)		70%	74%	97%				
平成31・32年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	31年度当初予算	32年度要求	主な増減理由					
	鉄道駅総合改善事業費補助	2,453							
	その他	0	0						
	計	2,453	0						
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	28年度	29年度	30年度	中間目標 年度	目標最終年度 32年度
	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(基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(段差解消率=利用者数3千人以上の駅の内、段差解消済駅数/利用者数3千人以上の全駅数)	成果実績	%	87	89	-	-	-
			目標値	%	-	-	-	-	100
			達成度	%	-	-	-	-	-
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	鉄軌道駅における段差解消への対応状況について 出典:鉄道局ホームページ「鉄軌道駅及び鉄軌道車両のバリアフリー化状況(URL http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr7_000003.html)」								

		定量的な成果目標	成果指標	分類	単位	28年度	29年度	30年度	中間目標年度	目標最終年度	
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	%					
活動指標及び活動実績(アウトプット)	活動指標				単位	28年度	29年度	30年度	31年度活動見込	32年度活動見込	
	ホームやコンコースの拡幅等の駅改良及びバリアフリー施設の整備等の鉄道駅総合改善事業を実施した鉄道駅の数			活動実績	駅	18	21	20			
				当初見込み	駅	20	27	32	32		
単位当たりコスト	算出根拠				単位	28年度	29年度	30年度	31年度活動見込		
	執行額/箇所数			単位当たりコスト	百万円	91	73	112			
				計算式	執行額/箇所数	1640/18	1539/21	2241/20			
単位当たりコスト	算出根拠				単位	28年度	29年度	30年度	31年度活動見込		
	/			単位当たりコスト							
				計算式	/						
政策評価、新経済・財政再生計画との関係	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上									
		26 鉄道網を充実・活性化させる									
	測定指標	定量的指標				単位	28年度	29年度	30年度	中間目標年度	目標年度
		公共施設等のバリアフリー化率(全ての一定の旅客施設(注)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	%	93	95		-	-
		(注)1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設			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。										
	取組事項	分野:									
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)				単位	計画開始時年度	30年度	31年度	中間目標年度	目標最終年度
					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	30年度	31年度	中間目標年度	目標最終年度	
				成果実績							
				目標値							
本事業の成果と取組事項・KPIとの関係											
2018											

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。	-	
	<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、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。	○	事業費は、国、地方公共団体及び事業者で負担をしており、受益者との負担関係は妥当である。
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	補助対象事業者において入札を導入するなど、コスト削減に努めており、妥当である。
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	○	「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」等に基づき適切に支出されている。
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	費目・使途は鉄道駅総合改善に必要なものに限定されている。
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	
	繰越額が大きい場合、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・使途等については、その適否を含めて把握している。また、事業評価の適切な実施により効果の検証並びに事業の効率性・透明性の確保にも努めている。	
	改善の方向性	今後も引き続き効率的かつ適正な予算執行に努め、事業を実施していく必要がある。	

外部有識者の所見

--

行政事業レビュー推進チームの所見

--

所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況

--

備考

--

関連する過去のレビューシートの事業番号

平成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29年度	280
平成30年度	国土交通省 (0287)						

※平成30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。

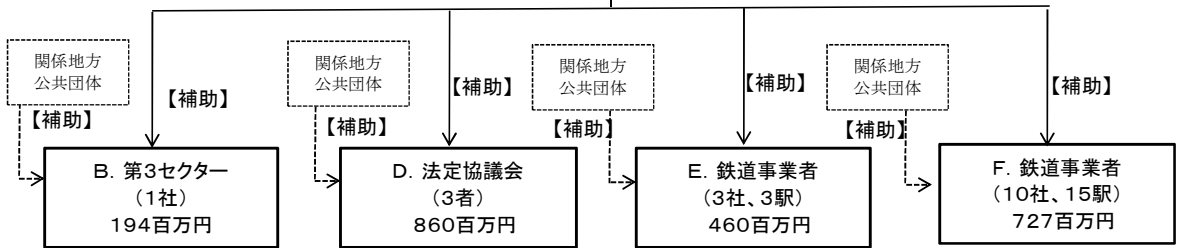
国土交通省
2,241百万円

国は、本制度を活用し、鉄道駅の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、観光案内施設等駅空間の高度化に資する施設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、駅を中心としたまちづくりにより地域経済・社会の活性化及び高齢者、障害者等の移動等の円滑化を図る。

【補助】

A. 鉄道建設・運輸施設整備
支援機構
2,241百万円

国庫補助金の交付を受け、それを財源として事業主体に対して補助金を交付する。



地方公共団体と国からの補助金等を財源に、民間鉄道事業者との協定等に基づき、鉄道施設を整備・保有し、当該施設を鉄道事業者に貸付ける。

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

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

鉄道事業者は、ホームやコンコースの拡幅等の駅改良と併せて、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を実施。

【委託】

C. 鉄道事業者
(1社、1駅)

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

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)

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		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
停車場設備費	停車場設備施工費	1,121	停車場設備費	停車場設備施工費	166
土木費	土木工事施工費	714	電路設備費	電路設備施工費	25
附帯工事費	附帯工事施工費	299	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	86			
線路設備費	線路設備施工費	11			
駅附帯設備費	駅附帯設備施工費	10			
計		2,241	計		194
C.京浜急行電鉄(株)			D.海老名市地域公共交通協議会		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
停車場設備費	停車場設備施工費	166	停車場設備費	停車場設備施工費	393
電路設備費	電路設備施工費	25	附帯工事費	附帯工事施工費	3
線路設備費	線路設備施工費	3			
計		194	計		396
E.東日本旅客鉄道(株)			F.東京急行電鉄(株)		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
停車場設備費	停車場設備施工費	105	土木費	土木工事施工費	192
土木費	土木工事施工費	91	電路設備費	電路設備施工費	23
			停車場設備費	停車場設備施工費	12
計		196	計		227

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

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	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	2,241	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。	194	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)	194	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	海老名市地域公共交通協議会	-	海老名駅総合改善事業の施設整備を実施し、完成後は整備した施設を法定協議会の規約に基づき当該財産の管理を行う者に移管する。	396	運営費交付金交付	-	-	
2	JR関内駅北口整備協議会	-	関内駅総合改善事業の施設整備を実施し、完成後は整備した施設を法定協議会の規約に基づき当該財産の管理を行う者に移管する。	307	補助金等交付	-	-	
3	西院駅周辺地域整備協議会	-	西院駅総合改善事業の施設整備を実施し、完成後は整備した施設を法定協議会の規約に基づき当該財産の管理を行う者に移管する。	157	補助金等交付	-	-	

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	東日本旅客鉄道(株)	9011001029597	小針駅の大規模バリアフリー化事業の実施	196	補助金等交付			
2	西日本旅客鉄道(株)	1120001059675	木幡駅の大規模バリアフリー化事業の実施	152	補助金等交付			
3	近畿日本鉄道(株)	5120001183629	阿倉川駅の大規模バリアフリー化事業の実施	112	補助金等交付			

F

	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	東京急行電鉄(株)	7011001016291	池上駅のバリアフリー施設整備の実施	227	補助金等交付	-	-	
2	西日本旅客鉄道(株)	1120001059675	下深川駅、西大路駅、柳井駅、南岩国駅のバリアフリー施設整備の実施	129	補助金等交付	-	-	
3	東海旅客鉄道(株)	3180001031569	岩波駅、緒川駅のバリアフリー施設整備の実施	116	補助金等交付	-	-	
4	東日本旅客鉄道(株)	9011001029597	新大久保駅、松島海岸駅のバリアフリー施設整備の実施	100	補助金等交付	-	-	
5	山陽電気鉄道(株)	8140001016148	柳井駅、大塩駅のバリアフリー施設整備の実施	96	補助金等交付	-	-	
6	小田急電鉄(株)	1011001005060	中央林間駅のバリアフリー施設整備の実施	42	補助金等交付	-	-	
7	九州旅客鉄道(株)	6290001012621	大在駅のバリアフリー施設整備の実施	12	補助金等交付	-	-	
8	近畿日本鉄道(株)	5120001183629	高見ノ里駅のバリアフリー施設整備の実施	4	補助金等交付	-	-	
9	青森県	2000020020001	青森駅のバリアフリー施設整備の実施	1	補助金等交付	-	-	

※平成31年以降の表記は、新元号に読み替えることとする。

事業番号 0251

平成31年度行政事業レビューシート (国土交通省)									
事業名	新線調査費等			担当部局庁	鉄道局			作成責任者	
事業開始年度	平成3年度	事業終了(予定)年度	終了予定なし	担当課室	鉄道事業課、都市鉄道政策課		課長 石原 大	課長 吉田 昭二	
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	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)				
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)	(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、速達性、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。 ※都心直結線調査については、平成30年度をもって終了し、他事業で対応								
事業概要 (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な基礎資料等の作成に資する都心直結線調査に対し助成を行う。 (2)本州四国連絡橋維持修繕費(定額補助) (独)日本高速道路保有・債務返済機構が行う大鳴門橋の維持管理に係る経費のうち鉄道負担分(4.5%)に対し、実施した年度の翌年度に助成を行う。								
実施方法	補助								
予算額・執行額 (単位:百万円)	予算の状況	当初予算	28年度	29年度	30年度	31年度	32年度要求		
		補正予算	▲ 14	▲ 23	▲ 8	-	-		
		前年度から繰越し	-	-	-	-	-		
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-	-		
		予備費等	-	-	-	-	-		
		計	115	74	77	41	0		
	執行額	114	71	75					
	執行率(%)	99%	96%	97%					
当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	99%	96%	97%						
平成31・32年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	31年度当初予算	32年度要求	主な増減理由					
	新線調査費等補助金	41							
	その他	0	0						
	計	41	0						
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	28年度	29年度	30年度	中間目標 30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 (参考:「21世紀に向けての中長期の鉄道整備に関する基本的考え方について」(答申第13号)が発表された平成4年度の混雑率:201%)	東京圏の都市鉄道主要31区間のピーク時の平均混雑率 (混雑率=最混雑時間帯1時間の輸送人員/輸送力)	成果実績	%	165	163		-	
			目標値	%	150	150	150	150	150
			達成度	%	70.6	74.5		-	
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) http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk4_000002.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	単位	28年度	29年度	30年度	中間目標 31年度	目標最終年度	
				31年度	32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＝橋体健全度評価点3.5以上の橋梁数/対象橋梁)	成果実績	%	100	100				
		目標値	%	100	100	100	100		
		達成度	%	100	100				
根拠として用いた統計・データ名(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)(第3章3-2(2)) https://www.jb-honshi.co.jp/corp_index/ir/zaimu/pdf/h29ji-a.pdf								
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	28年度	29年度	30年度	31年度 活動見込	32年度 活動見込	
				28年度	29年度	30年度	31年度	32年度	
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	-			
活動指標及び 活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	28年度	29年度	30年度	31年度 活動見込	32年度 活動見込	
				28年度	29年度	30年度	31年度	32年度	
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	28年度	29年度	30年度	31年度活動見込		
				28年度	29年度	30年度	31年度		
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	89	37	38		-		
	計算式	執行額/箇所数	89/1	37/1	38/1		-		
単位当たり コスト	算出根拠		単位	28年度	29年度	30年度	31年度活動見込		
				28年度	29年度	30年度	31年度		
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	25	34	37		41		
	計算式	執行額/箇所数	25/1	34/1	37/1		41/1		
政策評価、新経済・財政再生計画との関係	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	%	165	163			
		目標値		%					150
		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	目標値	%					150
		定量的指標	実績値	区間	12	11			
	目標値	区間						0	
	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								
	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。								
新経済・財政再生計画改革工程表 2018	取組事項	分野:	-						
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)	単位	計画開始時	30年度	31年度	中間目標	目標最終年度	
		成果実績		年度	年度	年度	年度		
		目標値							
	達成度	%							
	(第二階層) KPI	KPI (第二階層)	単位	計画開始時	30年度	31年度	中間目標	目標最終年度	
		成果実績		年度	年度	年度	年度		
		目標値							
	達成度	%							
	本事業の成果と取組事項・KPIとの関係								
-									

事業所管部局による点検・改善

項目		評価	評価に関する説明
国費投入の必要性	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	東京圏における空港アクセスの改善については「日本再興戦略」でも言及される国家的課題とされており、国民や社会のニーズを反映している。
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	都心直結線調査は、「日本再興戦略」等の国が定める各種計画にも記載されており、国が主導的に調査及び事業化に向けた検討を進める必要がある。
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	新規鉄道路線の事業化の検討にあたっては、事前調査が適切に行われる必要があり、そのためには検討を主導する国が主体となって行う必要がある。
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	○	補助対象者である(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構において、「随意契約等見直し計画」を作成し、競争性のない随意契約ではなく、原則として一般競争入札等とすることで競争性を確保している。
	一般競争契約、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。	○	都心直結線調査及び本州四国連絡橋維持修繕費ともに各年度の必要な経費を支出しているものである。
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	○	補助対象者である(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構において、「随意契約等見直し計画」を作成し、競争性のない随意契約ではなく、原則として一般競争入札等とすることで競争性を確保している。
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	都心直結線調査に関しては、ルート検討のための調査や構造物の構造検討等、必要な項目に絞って実施している。
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	
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・使途等については、その適否を含めて明確に把握するとともに、契約については、原則として一般競争入札等とすることにし、予算の効率的かつ適正な執行を図ることとしている。	
	改善の方向性	今後も引き続き効率的かつ適正な予算の執行に努め、事業を実施していく必要がある。	

外部有識者の所見

行政事業レビュー推進チームの所見

所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況

備考

関連する過去のレビューシートの事業番号

平成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29年度	251
平成30年度	国土交通省 (0251)						

※平成30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
75百万円

- (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
38百万円

- (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(1社)
31百万円

- (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
37百万円

- (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
37百万円

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

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

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	概略路線計画調査等	31	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	37
管理費	人件費等	7			
計		38	計		37
C.パシフィックコンサルタンツ(株)			D.		
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	概略路線計画調査等	31	維持修繕費	維持修繕工事施工費	37
計		31	計		37
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	

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

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	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	都心直結線の整備に必要な基礎資料の作成	38	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)日本高速道路保有・債務返済機構	3010405004914	本州と四国を連絡する鉄道施設の管理	37	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	パシフィックコンサルタンツ(株)	8013401001509	都心直結線に関する概略路線計画調査	31	随意契約 (企画競争)	3		

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	本州四国連絡高速道路株式会社	3140001024527	本州と四国を連絡する鉄道施設の管理に関する協定に基づき行う鉄道施設の管理	37	その他	-	-	

※平成31年以降の表記は、新元号に読み替えることとする。

事業番号 0289

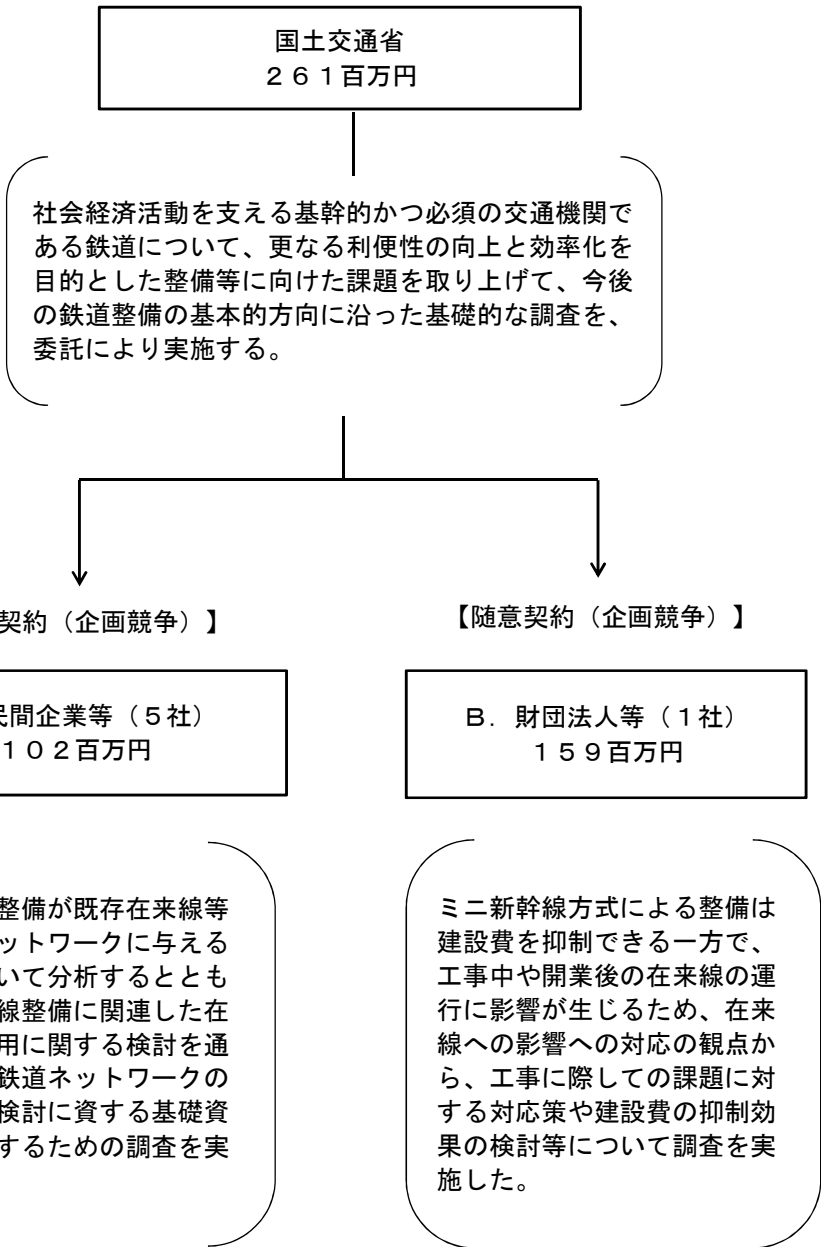
平成31年度行政事業レビューシート (国土交通省)									
事業名	鉄道整備等基礎調査			担当部局庁	鉄道局			作成責任者	
事業開始年度	平成19年度	事業終了(予定)年度	終了予定なし	担当課室	都市鉄道政策課			課長 吉田 昭二	
会計区分	一般会計								
根拠法令 (具体的な条項も記載)	-			関係する計画、通知等	-				
主要政策・施策	-			主要経費	その他の事項経費				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	社会経済活動を支える基幹的かつ必須の交通機関である鉄道について、更なる利便性の向上と効率化を目的とした整備等に向けた課題を取り上げて、今後の鉄道整備の基本的方向に沿った基礎的な調査を実施する。								
事業概要 (5行程度以内。別添可)	国が政策的観点から調査テーマを提示し、委託等により多面的な分野の調査主体のノウハウを活用した調査を行う。								
実施方法	委託・請負								
予算額・執行額 (単位:百万円)			28年度	29年度	30年度	31年度	32年度要求		
	予算の状況	当初予算	100	280	280	295			
		補正予算	-	-	-	-			
		前年度から繰越し	-	-	-	-			
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-			
		予備費等	-	-	-	-			
		計	100	280	280	295	0		
		執行額	90	277	261				
		執行率(%)	90%	99%	93%				
		当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	90%	99%	93%				
平成31・32年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	31年度当初予算	32年度要求	主な増減理由					
	鉄道整備等基礎調査委託費	295							
	職員旅費	0.1							
	その他	▲0.1	0						
	計	295	0						
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	28年度	29年度	30年度	中間目標 30年度	目標最終年度 32年度
	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。	成果実績	件	5	5	6	6		
		目標値	件	5	5	6	6	10	
		達成度	%	100	100	100	100		
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	国土交通省において毎年度反映状況を集計。								
活動指標及び 活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	28年度	29年度	30年度	31年度 活動見込	32年度 活動見込	
	本事業で調査を実施した件数	活動実績	件	9	13	14			
		当初見込み	件	6	10	6	6		
単位当たり コスト	算出根拠		単位	28年度	29年度	30年度	31年度活動見込		
	執行額/調査件数	単位当たりコスト	百万円	10	21	18	49		
		計算式	執行額/調査件数	90/9	277/13	261/14	295/6		

政策評価、新経済・財政再生計画との関係	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	28年度	29年度	30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。									
	新経済・財政再生計画改革工程表 2018	取組事項	分野:	-						
		(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時年度	30年度	31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	30年度	31年度	中間目標年度	目標最終年度	
		成果実績	-	-	-	-	-	-		
		目標値	-	-	-	-	-	-		
		達成度	%	-	-	-	-	-		
本事業の成果と取組事項・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。	○	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。
競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	○	支出先の選定にあたっては、企画競争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。
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。	○	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・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。
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。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や、一者応札の抑制の取組みを引き続き行うことで、より効率的・公正な予算の執行を図る。また、政策への反映状況を確認し、調査の必要性を評価・検証している。					
	改善の方向性	ヒアリング等により、調査の必要性を精査し所要額を要求する。					
外部有識者の所見							
行政事業レビュー推進チームの所見							
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況							
備考							
関連する過去のレビューシートの事業番号							
平成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29年度	281
平成30年度	国土交通省 (0288)						



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)

新幹線の整備が既存在来線等の交通ネットワークに与える影響について分析するとともに、新幹線整備に関連した在来線の活用に関する検討を通じ、幹線鉄道ネットワークのあり方の検討に資する基礎資料を作成するための調査を実施した。

ミニ新幹線方式による整備は建設費を抑制できる一方で、工事中や開業後の在来線の運行に影響が生じるため、在来線への影響への対応の観点から、工事に際しての課題に対する対応策や建設費の抑制効果の検討等について調査を実施した。

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.(株)野村総合研究所			B.(一財)運輸総合研究所		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	調査委託費	新幹線整備による在来線への影響分析及び在来線の活用に関する検討	36	調査委託費	ミニ新幹線方式による高速化に係る工法・工程等の検討	29
			調査委託費	既存インフラを活用した新幹線整備に係る工法・工程等の検討	29	
			調査委託費	単線による新幹線整備についての検討	28	
			調査委託費	新たな整備方式等抜本的なコスト削減策の検討	28	
			調査委託費	東京圏における今後の都市鉄道ネットワークに関する調査	22	
			調査委託費	空港への鉄道アクセス強化に関する調査	14	
			調査委託費	都市鉄道の利用者ニーズの高度化等に対応した施設整備に関する調査	9	
	計		36	計	159	

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)野村総合研究所	4010001054032	新幹線整備による在来線への影響分析及び在来線の活用に関する検討	36	随意契約 (企画競争)	2		
2	(株)三菱総合研究所	6010001030403	幹線鉄道の整備効果の検証及び整備効果を高める取組の検討	29	随意契約 (企画競争)	1		
3	社会システム(株)	1013201015327	鉄道におけるボランティアの手引き作成に向けた調査	12	随意契約 (企画競争)	1		
4	ランドブレイン(株)	9010001031943	地方鉄道の誘客促進等に関する調査	10	随意契約 (企画競争)	5		
5	(株)サンビーム	4010001095836	車椅子利用者にとってわかりやすい鉄道駅のバリアフリーマップ調査	9	随意契約 (企画競争)	1		
6	社会システム(株)	1013201015327	鉄道における心のバリアフリーの実現に向けた調査	3	随意契約 (企画競争)	1		
7	社会システム(株)	1013201015327	平成30年度 鉄道駅における危険物の旅客スクリーニングに関する調査	3	随意契約 (企画競争)	1		

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	(一財)運輸総合研究所	4010405010473	ミニ新幹線方式による高速化に係る工法・工程等の検討	29	随意契約 (企画競争)	1		
2	(一財)運輸総合研究所	4010405010473	既存インフラを活用した新幹線整備に係る工法・工程等の検討	29	随意契約 (企画競争)	1		
3	(一財)運輸総合研究所	4010405010473	単線による新幹線整備についての検討	28	随意契約 (企画競争)	1		
4	(一財)運輸総合研究所	4010405010473	新たな整備方式等抜本的なコスト削減策の検討	28	随意契約 (企画競争)	1		
5	(一財)運輸総合研究所	4010405010473	東京圏における今後の都市鉄道ネットワークに関する調査	22	随意契約 (企画競争)	1		
6	(一財)運輸総合研究所	4010405010473	空港への鉄道アクセス強化に関する調査	14	随意契約 (企画競争)	1		
7	(一財)運輸総合研究所	4010405010473	都市鉄道の利用者ニーズの高度化等に対応した施設整備に関する調査	9	随意契約 (企画競争)	1		

※平成31年以降の表記は、新元号に読み替えることとする。

事業番号 0290

平成31年度行政事業レビューシート (国土交通省)											
事業名	譲渡線建設費等利子補給			担当部局庁	鉄道局			作成責任者			
事業開始年度	昭和47年度	事業終了(予定)年度	平成49年度	担当課室	鉄道事業課			鉄道事業課長 石原 大			
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	-						
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)	旧日本鉄道建設公団又は(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設又は大改良を行い譲渡した鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払利子の一部について補給することにより、都市鉄道の建設促進及び経営の健全化を図る。										
事業概要 (5行程度以内。別添可)	旧日本鉄道建設公団又は(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が、三大都市圏における鉄道の新線建設又は大改良を行った後、鉄道事業者に譲渡又は引き渡した路線について、旧公団又は機構がその建設費用に充てるために調達した借入金等の支払利子の一部を補給するもの。										
実施方法	補助										
予算額・執行額 (単位:百万円)			28年度	29年度	30年度	31年度	32年度要求				
	予算 の 状 況	当初予算	137	91	73	52					
		補正予算	-	-	-	-					
		前年度から繰越し	-	-	-	-					
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-					
		予備費等	-	-	-	-					
	計		137	91	73	52	0				
	執行額		130	91	73						
	執行率 (%)		95%	100%	100%						
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合 (%)		95%	100%	100%						
平成31・32年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目		31年度当初予算	32年度要求	主な増減理由						
	譲渡線建設費等利子補給金		52								
	計		52	0							
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	28年度	29年度	30年度	中間目標 31年度	目標最終年度 49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	12,847	12,258	11,535		
					目標値	億円	12,847	12,258	11,535	10,875	
					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											

活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	28年度	29年度	30年度	31年度 活動見込	32年度 活動見込
	補給対象路線数	活動実績						
		当初見込み	路線	3	3	3	3	3
単位当たりコスト	算出根拠		単位	28年度	29年度	30年度	31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	43
		計算式	執行額/ 路線数		130/3	91/3	73/3	52/3
政策評価、新経済・財政再生計画との関係	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	28年度	29年度	30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。							
	取組事項	分野:	-					
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)	単位	計画開始時 年度	30年度	31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	30年度	31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	%	-	-	-	-	-	
本事業の成果と取組事項・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。	-	
	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> 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。 </div>		
	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・使途は必要なものに限定されており、受益者との負担関係は妥当である。
	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・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。	○	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)	-	
	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、過去の経営支援策によるものや破綻処理等により鉄道事業者(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

行政事業レビュー推進チームの所見

所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況

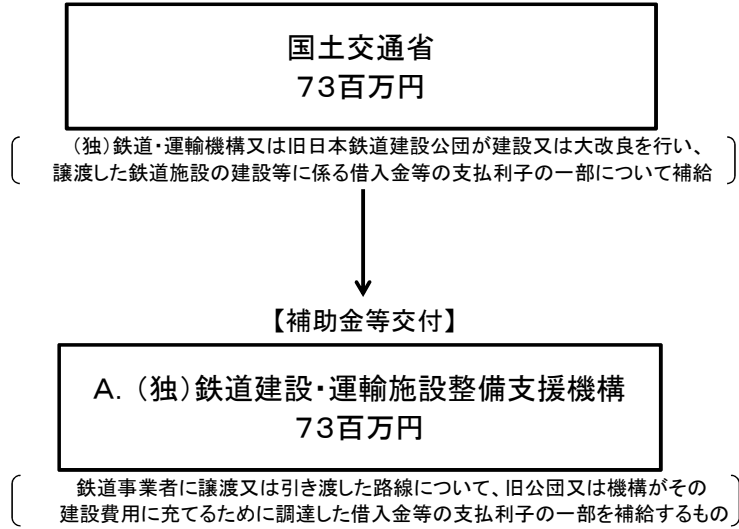
備考

関連する過去のレビューシートの事業番号

平成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29年度	282
平成30年度	国土交通省 (0289)						

※平成30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
 (「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)
補給金	東葉高速線に係る借入金等の利息の支払	66			
補給金	北神急行線に係る借入金等の利息の支払	6			
補給金	千葉急行線に係る借入金等の利息の支払	1			
計		73	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	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	建設又は大改良を行い譲渡した鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払い	73	補助金等交付	-	-	

※平成31年以降の表記は、新元号に読み替えることとする。

事業番号 0291

平成31年度行政事業レビューシート (国土交通省)							
事業名	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構運営費交付金			担当部局庁	鉄道局、総合政策局		
事業開始年度	平成15年度	事業終了(予定)年度	終了予定なし	担当課室	鉄道事業課、交通支援課		
作成責任者	鉄道事業課長 石原 大 交通支援課長 片山 敏宏						
会計区分	一般会計						
根拠法令 (具体的な条項も記載)	独立行政法人通則法第46条第1項			関係する計画、通知等	-		
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)	(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。						
事業概要 (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。						
実施方法	交付						
予算額・執行額 (単位:百万円)	予算の状況	28年度	29年度	30年度	31年度	32年度要求	
		当初予算	266	259	250	261	
		補正予算	-	-	-		
		前年度から繰越し	-	-	-	-	
		翌年度へ繰越し	-	-	-		
		予備費等	-	-	-		
	計	266	259	250	261	0	
	執行額	266	259	249			
	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%			
平成31・32年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	31年度当初予算	32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	215					
	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	46					
	計	261	0				

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	28年度	29年度	30年度	中間目標 31年度	目標最終年度 34年度	
	一般管理費(人件費除く)について、中期目標期間の最終年度(平成34年度)において、平成29年度比で5%程度に相当する額を削減する。	一般管理費(人件費除く)について平成29年度比で5%程度に相当する額を削減し、平成34年度までに6,440百万円とする。		成果実績	百万円	7,013	6,780	6,774	
		目標値	百万円	6,780	6,780	6,774	6,715	6,440	
		達成度	%	97	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第4期中期目標(4(1)④) http://www.jrft.go.jp/01Organization/Plan/pdf/mokuhyou4.pdf 事業報告書(各年度)(4(4)) http://www.jrft.go.jp/01Organization/Financial/pdf/h29_jigyohoukoku.pdf (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)	定量的な成果目標	成果指標	単位	28年度	29年度	30年度	中間目標 31年度	目標最終年度 34年度	
	鉄道助成業務について、勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等を標準処理期間内に適切かつ効率的に執行する。(標準処理期間内に執行した業務件数の割合100%を維持する。)	助成勘定の標準処理期間内に執行した業務件数割合(成果実績=標準処理期間内に執行した件数/対象件数)		成果実績	%	98	100	100	
		目標値	%	100	100	100	100	100	
		達成度	%	98	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第4期中期目標(3(2)(a)) http://www.jrft.go.jp/01Organization/Plan/pdf/mokuhyou4.pdf 業務実績等報告書(各年度)(1(3)) http://www.jrft.go.jp/01Organization/Plan/pdf/gzh29_1-1-3.pdf (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								
活動指標及び 活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	28年度	29年度	30年度	31年度 活動見込	32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	99	97	107	
			当初見込み	件数	46	46	79	79	
活動指標及び 活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	28年度	29年度	30年度	31年度 活動見込	32年度 活動見込	
	出資等資金の毀損額			活動実績	百万円	0	0	0	
			当初見込み	百万円	0	0	0		
単位当たり コスト	算出根拠		単位	28年度	29年度	30年度	31年度活動見込		
	助成勘定における執行額/交付決定件数			単位当たり コスト	百万円	2.2	2.2	1.9	2.7
			計算式	執行額/交付決定件数	214/99	209/97	204/107	215/79	
単位当たり コスト	算出根拠		単位	28年度	29年度	30年度	31年度活動見込		
	地域公共交通等勘定における執行額/1事業 (事業全体での出資等資金毀損ゼロを目指すため)			単位当たり コスト	百万円	68	50	46	46
			計算式	執行額/1事業	68/1	50/1	46/1	46/1	

政策評価、新経済・財政再生計画との関係	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	28年度	29年度	30年度	中間目標年度	目標年度	
			実績値		-	-	-	-	-	
			目標値		-	-	-	-	-	
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係									
	本事業の成果によって、(独)鉄道・運輸機構が鉄道整備に対する助成業務等を効率的に行うことで、鉄道網の充実・活性化に寄与する。									
	新経済・財政再生計画改革工程表 2018	取組事項	分野:	-						
		(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時年度	30年度	31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	30年度	31年度	中間目標年度	目標最終年度	
			成果実績		-	-	-	-	-	
		目標値		-	-	-	-	-		
		達成度	%	-	-	-	-	-		
本事業の成果と取組事項・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。	-	
	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> 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。 </div>		
	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> 競争性のない随意契約となったものはないか。 </div>		
	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又は実所要見込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。	○	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・用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する。
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(人件費除く)について第4期中期目標の最終年度(平成34年度)において、第3期中期目標期間の最終年度(平成29年度)比で5%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	上記の目標達成を踏まえ、一般管理費(人件費除く)について第4期中期目標期間の最終年度(平成34年度)において、第3期中期目標期間の最終年度(平成29年度)比で5%程度に相当する額を削減するため引き続き経費の削減に向けた取組を実施していく。	

外部有識者の所見

行政事業レビュー推進チームの所見

所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況

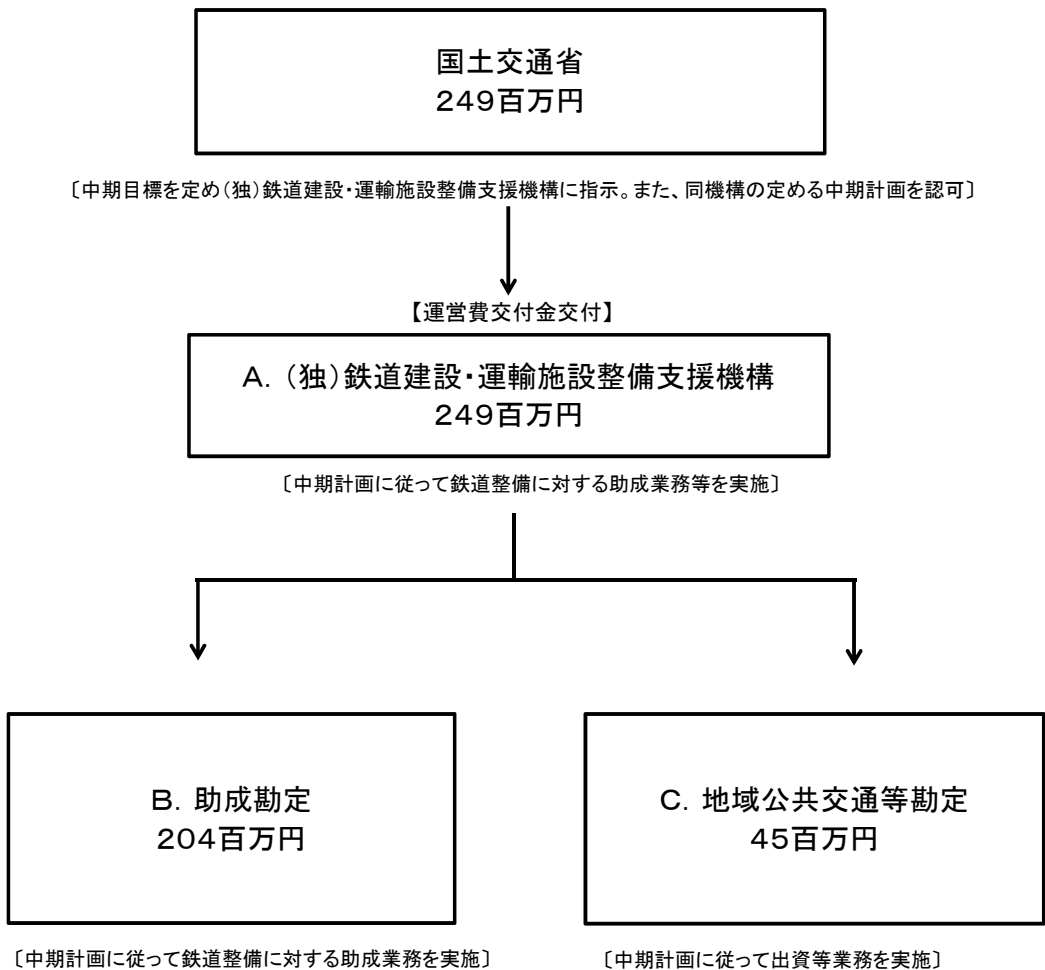
備考

関連する過去のレビューシートの事業番号

平成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29年度	283
平成30年度	国土交通省 (0290)						

※平成30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 （「資金の流れ」に おいてブロックご とに最大の金額 が支出されている 者について記載 する。費目と使途 の双方で実情が 分かるように記 載）	A.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構			B.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	192	人件費	基準給与額	155
	物件費	一般管理費	53	物件費	一般管理費	49
	物件費	業務経費	4			
	計		249	計		204
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	37				
物件費	一般管理費	4				
物件費	業務経費	4				
計		45	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	独立行政法人鉄道 建設・運輸施設整備 支援機構	4020005004767	鉄道整備に対する助成業 務の処理及び出資等業務 の処理	249	運営費交付金 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	助成勘定	4020005004767	鉄道整備に対する助成業 務の処理	204	運営費交付金 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	地域公共交通等勘 定	4020005004767	出資等業務の処理	45	運営費交付金 交付	-	-	-

※平成31年以降の表記は、新元号に読み替えることとする。

事業番号

0291 - 01

平成31年度セグメントシート (鉄道建設・運輸施設整備支援機構)

セグメント名	助成勘定			担当部局庁	鉄道局	作成責任者	
事業開始年度	平成15年度	事業終了 (予定) 年度	終了予定なし	担当課室	鉄道事業課	鉄道事業課長 石原 大	
会計区分	一般会計						
セグメント単位の考え方	-						
根拠法令 (具体的な条項も記載)	独立行政法人通則法第46条第1項			関係する計画、 通知等	-		
主要政策・施策	-			主要経費	その他の事項経費		
事業目的 (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の処理に必要な経費について所要の財政措置を講ずる。						
事業概要 (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。						
実施方法	交付						
予算額・ 執行額 (単位:百万円)		28年度	29年度	30年度	31年度	32年度要求	
	経常 収益	予算額: 運営費交付金	214	209	204	215	
		運営費交付金	215	209	204		
		補助金等	99,044	106,137	101,648		
		その他	360,944	95,899	98,698		
		計	460,203	202,245	200,550		
	運営費交付金収益の割合	0.0%	0.1%	0.1%			
	運営費交付金収益化基準	期間進行基準	期間進行基準	期間進行基準			
	経常 費用	予算額	531,401	247,912	194,097		
		執行額	515,508	244,377	195,743		
執行率		97%	99%	101%			
平成31・32年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	31年度当初予算	32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	215					
	計	215	0				

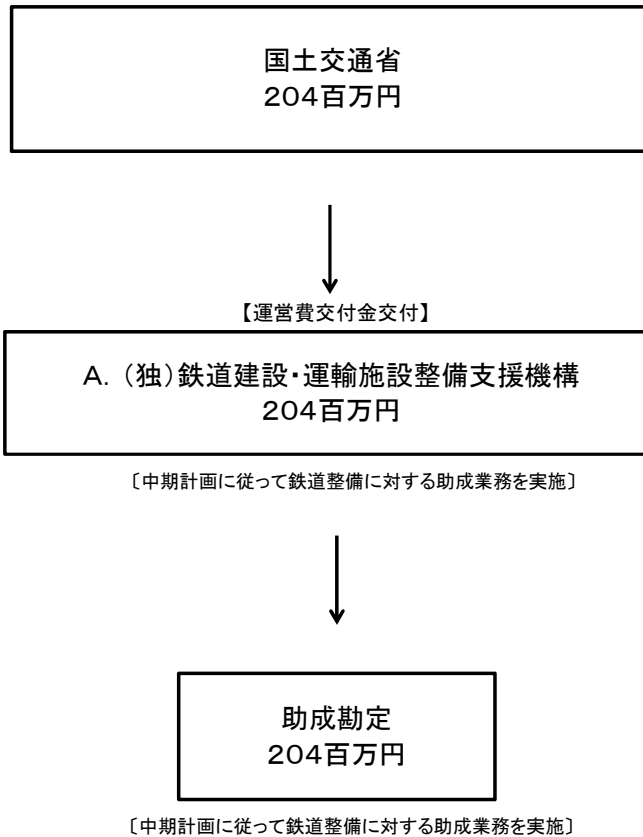
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標		単位	28年度	29年度	30年度	中間目標 31年度	目標最終年度 34年度	
	一般管理費(人件費除く)について、中期目標期間の最終年度(平成34年度)において、平成29年度比で5%程度に相当する額を削減する。	一般管理費(人件費除く)について平成29年度比で5%程度に相当する額を削減し、平成34年度までに6,440百万円とする。	成果実績	百万円	7,013	6,780	6,774			
目標値					6,780	6,780	6,774	6,715	6,440	
達成度					%	97	100	100		
根拠として用いた 統計・データ名 (出典)	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構第4期中期目標(4(1)④) http://www.jrft.go.jp/01Organization/Plan/pdf/mokuhyou4.pdf 事業報告書(各年度)(4(4)) http://www.jrft.go.jp/01Organization/Financial/pdf/h29_jigyohoukoku.pdf (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)	定量的な成果目標	成果指標		単位	28年度	29年度	30年度	中間目標 31年度	目標最終年度 34年度	
	鉄道助成業務について、勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等を標準処理期間内に適切かつ効率的に執行する。(標準処理期間内に執行した業務件数の割合100%を維持する。)	助成勘定の標準処理期間内に執行した業務件数割合(成果実績=標準処理期間内に執行した件数/対象件数)	成果実績	%	98	100	100			
目標値					%	100	100	100	100	100
達成度					%	98	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第4期中期目標(3(2)(a)) http://www.jrft.go.jp/01Organization/Plan/pdf/mokuhyou4.pdf 業務実績等報告書(各年度)(1(3)) http://www.jrft.go.jp/01Organization/Plan/pdf/gzh29_1-1-3.pdf (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									
活動指標及び 活動実績 (アウトプット)	活動指標			単位	28年度	29年度	30年度	31年度 活動見込	32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	99	97	107			
		当初見込み	件数	46	46	79	79			
単位当たり コスト	算出根拠			単位	28年度	29年度	30年度	31年度活動見込		
	執行額/交付決定件数		単位当たり コスト	百万円	2.2	2.2	1.9	2.7		
		計算式	執行額/交付 決定件数		214/99	209/97	204/107	215/79		

独法等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。 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;"> 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、一者応募又は一者応募となったものはないか。 </div> 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、前年度の予算額に効率化係数を乗じた額又は実所要見込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。
	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する。
	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(人件費除く)について第4期中期目標の最終年度(平成34年度)において、第3期中期目標期間の最終年度(平成29年度)比で5%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		上記の目標達成を踏まえ、一般管理費(人件費除く)について第4期中期目標期間の最終年度(平成34年度)において、第3期中期目標期間の最終年度(平成29年度)比で5%程度に相当する額を削減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。
備考			

※平成30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	A.			B.		
	用途	金額 (百万円)		用途	金額 (百万円)	
人件費	基準給与額	155				
物件費	一般管理費	49				
計		204		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 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	鉄道整備に対する助成業務の処理	204	運営費交付金交付	-	-	

平成31年度セグメントシート (鉄道建設・運輸施設整備支援機構)

セグメント名	地域公共交通等勘定			担当部局庁	総合政策局	作成責任者			
事業開始年度	平成27年度	事業終了(予定)年度	終了予定なし	担当課室	地域交通課	課長 片山 敏宏			
会計区分	一般会計								
セグメント単位の考え方	-								
根拠法令(具体的な条項も記載)	独立行政法人通則法第46条第1項			関係する計画、通知等	-				
主要政策・施策	-			主要経費	その他の事項経費				
事業目的(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用の財政措置を講ずる。								
事業概要(5行程度以内。別添可)	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。								
実施方法	交付								
予算額・執行額(単位:百万円)		28年度	29年度	30年度	31年度	32年度要求			
	経常収益	予算額: 運営費交付金	51	50	46	46			
		運営費交付金	78	50	46				
		補助金等	0	0	0				
		その他	0.1	0.1	0.1				
		計	78.1	50.1	46.1				
	運営費交付金収益の割合	99.9%	99.8%	99.8%					
	運営費交付金収益化基準	期間進行基準	期間進行基準	期間進行基準	期間進行基準				
	経常費用	予算額	51	50	46	46			
		執行額	68	50	43				
執行率		133%	100%	93%					
平成31・32年度予算内訳(単位:百万円)	歳出予算目	31年度当初予算	32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 地域公共交通等勘定運営費交付金	46							
	その他	0	0						
	計	46	0						
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	28年度	29年度	30年度	中間目標年度	目標最終年度	
	一般管理費(人件費除く)について、中期目標期間の最終年度(平成34年度)において、平成29年度比で5%程度に相当する額を削減し、平成34年度までに6,440百万円とする額を削減する。	一般管理費(人件費除く)について平成29年度比で5%程度に相当する額を削減し、平成34年度までに6,440百万円とする。	成果実績	百万円	7,013	6,780	6,774		
			目標値	百万円	-	-	-		6,440
			達成度	%	-	-	-		
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第4期中期目標(4(1)④) http://www.jrft.go.jp/01Organization/Plan/pdf/mokuhyou4.pdf 事業報告書(各年度)(4(4)) http://www.jrft.go.jp/01Organization/Financial/pdf/h28_jigyohoukoku.pdf (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								

活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標	単位	28年度	29年度	30年度	31年度 活動見込	32年度 活動見込	
			出資等資金の毀損額	活動実績	百万円	0	0	0
		当初見込み	百万円	0	0	0	0	
単位当たりコスト	算出根拠		単位	28年度	29年度	30年度	31年度活動見込	
	運営費交付金執行額(百万円)÷1事業 (事業全体での出資等資金毀損ゼロを目指すため)		単位当たりコスト	百万円	68	50	46	46
		計算式	左記の通り	68/1	50/1	46/1	46/1	

独法等所管部局による点検・改善

	項目	評価	評価に関する説明
国費投入の必要性	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業に対する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。	-	
	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。	-	
	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、前年度の予算額に効率化計数を乗じた額を算定しているため妥当である。
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-	
事業の有効性	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	独立行政法人通則法第46条の規定に基づき、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。
	その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	-	
	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	-	
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	-	
関連事業	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第3期目標期間の最終年度(平成29年度)において、第2期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ができている。	
	改善の方向性	上記の目標達成を踏まえ、一般管理費について第4期中期目標期間の最終年度(平成34年度)において、第3期中期目標期間の最終年度(平成29年度)比で5%程度に相当する額を削減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。	
備考			

※平成30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
46百万円



【運営費交付金交付】

A. (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構
46百万円

〔中期計画に従って地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた
地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業に対する出資等業務を実施〕



B. 地域公共交通等勘定
46百万円

〔中期計画に従って地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた
地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業に対する出資等業務を実施〕

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

