

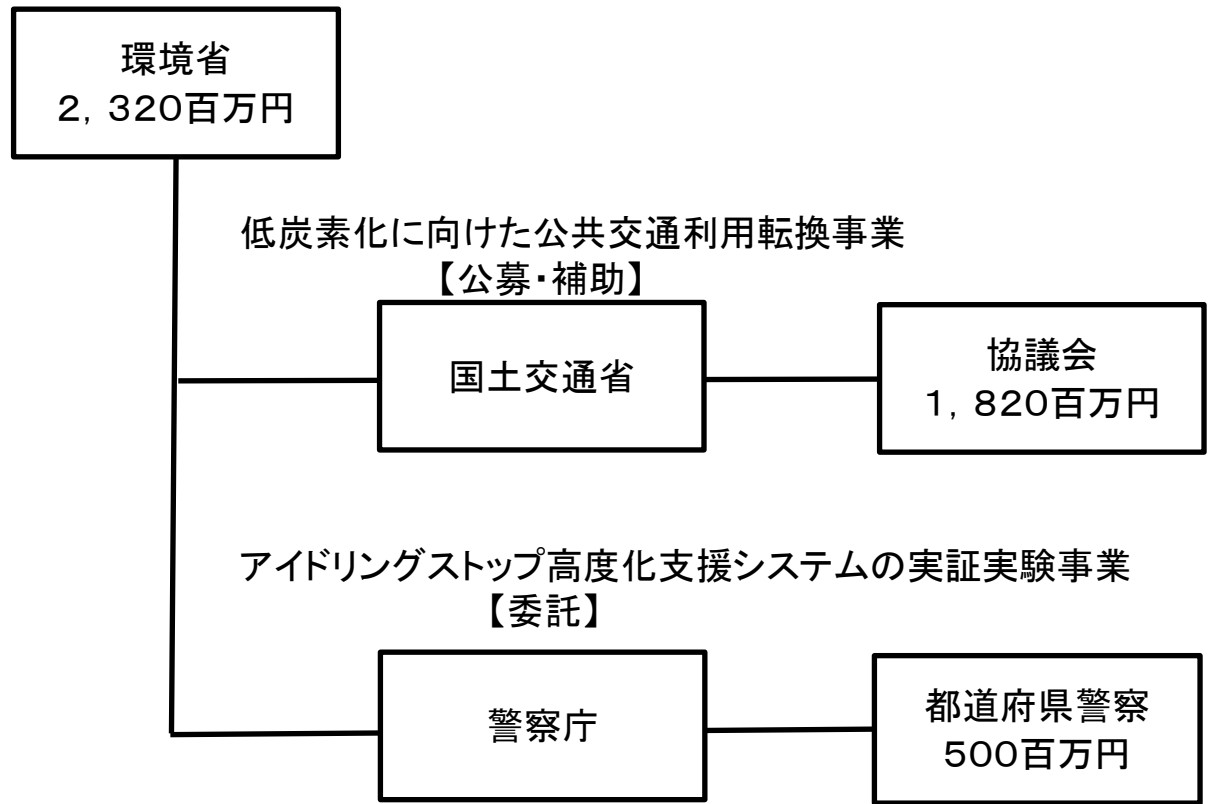
平成25年行政事業レビューシート

(環境省)

事業名	低炭素交通システム構築事業 (国土交通省・警察庁連携事業)		担当部局庁	水・大気環境局		作成責任者		
事業開始・終了(予定)年度	平成26年度～平成29年度		担当課室	自動車環境対策課		自動車環境対策課長 大村 卓		
会計区分	エネルギー対策特別会計 (エネルギー需給勘定)		政策・施策名	6. 豊かな暮らしの実現に向けた「減エネ」プログラム～社会システムのイノベーション～ (3) 低炭素社会システムの推進・普及による大幅な減エネ				
根拠法令 (具体的な条項も記載)	特別会計に関する法律第85条第3項第1号ハ 特別会計に関する法律施行令第50条第7項第8号		関係する計画、通知等	○日本再興戦略(平成25年6月、閣議決定) ○日本再生戦略(平成24年7月、閣議決定) ○新成長戦略(平成22年6月、閣議決定) ○「京都議定書目標達成計画」(平成20年3月、閣議決定)				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	自家用自動車への依存度が高い地方都市部を中心に、交通システムの改革を面的に支援し、低炭素型の豊かなライフスタイルへの転換を行う。また、交通管制と連携したアイドリングストップを高度化するシステム等の実証実験を行う。							
事業概要 (5行程度以内。別添可)	(1)低炭素化に向けた公共交通利用転換事業 低炭素型の社会を目指し、マイカーへの依存度が高い地方都市部を中心に、公共交通ネットワークの再構築や利用者利便の向上に係る面的な取組みを支援し、マイカーからCO2排出量の少ない公共交通へのシフトを推進する。地域の協議会における省CO2を目標に掲げた公共交通に関する計画の策定及び当該計画に基づく取組みの経費について支援。 (2)アイドリングストップ高度化支援システムの実証実験事業 交通管制と連携して、アイドリングストップを高度化するシステムやプローブ情報を活用した信号制御の開発に係る実証実験を実施。							
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 委託・請負 <input checked="" type="checkbox"/> 補助 <input type="checkbox"/> 負担 <input type="checkbox"/> 交付 <input type="checkbox"/> 貸付 <input type="checkbox"/> その他							
予算額・執行額 (単位:百万円)			22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求	
	予算の状況	当初予算					2,320	
		補正予算						
		繰越し等						
	計						2,320	
執行額								
執行率(%)								
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標			単位	22年度	23年度	24年度	目標値 (年度)
	交通システムの改革を面的に支援することによる自動車の使用抑制及び渋滞緩和によるCO2削減が施策の成果目標であり、事業予算額と関連させた指標は困難。		成果実績					
		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	22年度	23年度	24年度	25年度活動見込
	計画策定支援事業:7箇所 計画に基づく取組みの支援:7箇所 アイドリングストップ高度化支援システムの実証実験事業:2式		活動実績 (当初見込み)		-	-	-	-
					()	()	()	
単位当たりコスト	①低炭素化に向けた公共交通利用転換事業 86,235(円/トン-CO2) ②アイドリングストップ高度化支援システムの実証実験事業 56,715(円/トン-CO2)		算出根拠	①低炭素化に向けた公共交通利用転換事業 1,820百万円(予算額)÷21,105トン-CO2(利用数見込みから想定されるCO2削減量の5年分(乗合自動車の耐用年数)) ②アイドリングストップ高度化支援システムの実証実験事業 500百万円(予算額)÷8,816トン-CO2(本事業により見込まれる年間のCO2削減効果×19年(端末装置の耐用年数))				
平成25・26年度予算内訳	費目	25年度当初予算	26年度要求	主な増減理由				
	二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金		1,820	-				
	二酸化炭素排出抑制対策事業費等委託費		500					
	計		2,320					

事業所管部局による点検							
	項目	評価	評価に関する説明				
国費投入の 必要性	広く国民のニーズがあるか。国費を投入しなければ事業目的が達成できないのか。	○	○温室効果ガスの削減が喫緊の課題となる中、自家用自動車への依存度が高い地方都市部を中心に、マイカーからCO2排出量の少ない公共交通へのシフトを促進する必要があるが、地方自治体及び交通事業者ではその有するノウハウ・資金・人材に限られており、多岐にわたる関係者間の利害調整を行い、現実に施策を実行に移すことが困難であることから、国の事業として推進するものである。 ○アイドリングストップ高度化支援システムによる自動車からのCO2排出量削減効果を実証実験により確認するためのものであり、各都道府県警察への導入を進めるためには、国の事業として実施する必要がある。				
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○					
	明確な政策目的(成果目標)の達成手段として位置付けられ、優先度の高い事業となっているか。	○					
事業の 効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	-	-				
	受益者との負担関係は妥当であるか。	-					
	単位当たりコストの水準は妥当か。	-					
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-					
	費目・用途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	/					
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	/					
事業の 有効性	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	-	-				
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	/					
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	/					
重複 排除	類似の事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。 (役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)	-	-				
	事業番号	類似事業名				所管府省・部局名	
点検 結果	競争性の高い調達に努めるとともに、民間等の知見と技術を活用しつつ、予算の効率的、効果的な執行に努める。						
外部有識者の所見							
行政事業レビュー推進チームの所見							
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	平成23年	平成24年				

※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)