

平成25年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	鉄道施設安全対策事業（鉄道施設緊急耐震対策）		担当部局庁	鉄道局		作成責任者		
事業開始・終了(予定)年度	H24/H24		担当課室	施設課		施設課長 江口 秀二		
会計区分	東日本大震災復興特別会計		政策・施策名	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保・強化 14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック、航空機テロ防止を推進する				
根拠法令 (具体的な条項も記載)	—		関係する計画、通知等	—				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	発生の切迫性が指摘されている東海・東南海・南海地震の3連動地震や首都機能への影響が大きい首都直下地震に備え、これらの想定地域において列車の安全運行を図るとともに、避難活動や緊急支援物資の輸送、復旧活動等を支える緊急輸送道路への影響を防ぐため、鉄道施設の耐震対策の更なる進捗を図る。							
事業概要 (5行程度以内。別添可)	東日本大震災の被害を踏まえ、東海・東南海・南海地震の3連動地震や首都直下地震の想定地域における、緊急輸送道路と交差又は並走する鉄道の橋りょう・高架橋の耐震対策事業を対象に補助対象工事費の1/3(ただし地方公共団体の補助額以内)を予算の範囲内において補助する。							
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input 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)	予算 の 状 況	当初予算	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求	
		補正予算			300	0	—	
		繰越し等			—	—	—	
		計			-194	194	—	
	執行額				36			
	執行率 (%)				34			
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)
	橋りょう・高架橋の耐震対策実施箇所数	成果実績		箇所	—	—	11	—
		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
	橋りょう・高架橋の耐震対策実施箇所数	活動実績		箇所	—	—	11	—
		(当初見込み)				()	(23)	()
単位当たりコスト	3百万円(実績額/箇所数)		算出根拠	執行額:36百万円 箇所数:11箇所				
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				
	計	—	—					

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。	○	緊急輸送道路等と交差又は並行する橋りょう・高架橋が地震により崩壊した場合、列車の安全運行や乗客の人命に対して被害をもたらすだけでなく、避難活動及び復旧活動等を支える緊急輸送道路等の機能に支障をきたす可能性があり、発生時の切迫性や被害の影響度の大きい首都直下地震及び南海トラフ地震に耐震対策は喫緊の課題であることから、優先度が高く、国民のニーズに応えるものとなっている。 また、耐震対策には多額の費用を要するため、鉄道事業者のみで早期に耐震対策を進めることは困難であるため、国が費用の一部を補助することにより耐震対策の一層の進捗を図る必要がある。			
	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。	○	耐震補強工事に係る費用を、国・地方・事業者が1/3の割合で負担しており、負担割合や費目・使途は妥当である。 また、耐震補強工事の実施にあたっては、複数の工法について費用や効果を比較検討し、最も効率的な工法を選択することにより、コストの縮減に努めており、単位当たりのコストの水準は適当である。 不要については、「高架下利用者等との調整がつかなかった」等の理由を把握し、不用額の縮減に努めている。			
	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・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。	○				
不要率が大きい場合、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。	○	耐震補強工事の実施にあたっては、複数の工法について費用や効果を比較検討し、最も効果的かつ効率的な工法を選択することにより、効果的かつ効率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。	○				
	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	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」及び、「鉄道軌道輸送対策事業費補助交付要綱」等に基づき、国土交通省職員による現場審査・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、その適否を含めて明確に把握している。					
外部有識者の所見						
行政事業レビュー推進チームの所見						
事業本体的改善	全国防災を目的とした事業であることから、東日本大震災復興特別会計の事業としては平成24年度をもって廃止とする。					
	所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況					
-	24年度で廃止。					
備考						
平成25年度以降は、一般会計事業(事業番号:0144)として実施						
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	1026	

※平成24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
36百万円

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、緊急輸送道路と交差又は並行する橋りょう・高架橋における耐震補強事業の促進を図る。

【補助】

関係地方公共団体

【補助】

A
鉄道事業者(5社)
36百万円

地方公共団体と国からの補助金及び自己資金を財源に、緊急輸送道路と交差又は並行する橋りょう・高架橋の耐震補強事業を実施する。

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

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

A.遠州鉄道			E.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
工事費	耐震補強工事費(柱補強等)	20			
計		20	計		0
B.			F.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
計		0	計		0
C.			G.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
計		0	計		0
D.			H.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
計		0	計		0

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	遠州鉄道(株)	耐震補強工事費(柱補強等)	20	—	—
2	愛知環状鉄道(株)	耐震補強工事費(柱補強等)	6	—	—
3	JR四国(株)	耐震補強工事費(柱補強等)	5	—	—
4	天竜浜名湖鉄道(株)	耐震補強工事費(柱補強等)	3	—	—
5	近畿日本鉄道(株)	耐震補強工事費(柱補強等)	2	—	—
6					
7					
8					
9					
10					

B.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					