

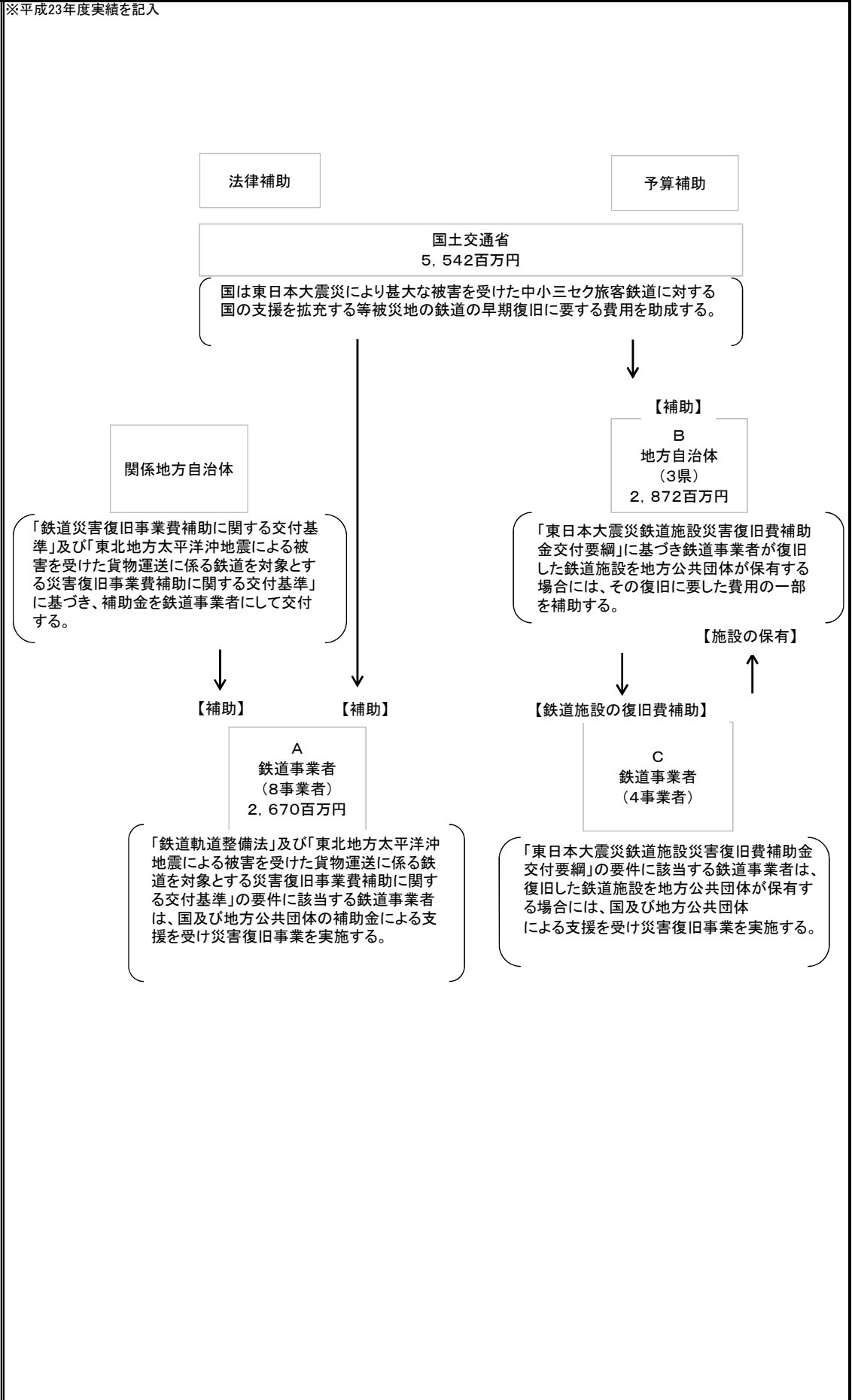
平成24年行政事業レビューシート (国土交通省、復興庁)

<b>事業名</b>	鉄道施設安全対策事業（災害復旧）（東日本大震災関連）		<b>担当部局</b>	国土交通省鉄道事業課 鉄道事業課JR担当室 施設課 鉄道防災対策室 復興庁 統括官付参事官(予算会計担当)		<b>作成責任者</b>	課長 高原修司 室長 小林太郎 室長 鈴木英一 参事官 尾関良夫	
<b>事業開始・終了(予定)年度</b>	平成23年度/平成25年度		<b>担当課室</b>					
<b>会計区分</b>	一般会計 東日本大震災復興特別会計		<b>施策名</b>	—				
<b>根拠法令 (具体的な 条項も記載)</b>	(鉄道事業者が鉄道施設を保有した場合) 鉄道軌道整備法第8条第4項 (自治体が鉄道施設を保有した場合) —		<b>関係する計画、 通知等</b>	—				
<b>事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度 以内)</b>	東日本大震災の被災地域の本格的な復興を図るため、住民生活や経済活動を支える基盤的な社会インフラである鉄道の早期復旧を図ることを目的とする。							
<b>事業概要 (5行程度以 内。別添可)</b>	東日本大震災により甚大な被害を受けた被災鉄道に対する国の支援を拡充する等を行った上で、被災地の鉄道の早期復旧に要する費用の助成。 ※平成24年度以降は、復興庁で一括計上し、国土交通省で執行する事業である。							
<b>実施方法</b>	<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							
<b>予算額・ 執行額 (単位:百万円)</b>		21年度	22年度	23年度	24年度	25年度要求		
	予算 の 状 況	当初予算	—	—	—	2,250(復興庁計上)	900(復興庁計上)	
		補正予算	—	—	6,562			
		繰越し等	—	—	-3,013	3,013		
		計	—	—	3,549	5,263	900	
	執行額	—	—	2,477	13			
執行率(%)	—	—	70%	0.2%				
<b>成果目標及び 成果実績 (アウトカム)</b>	成果指標			単位	21年度	22年度	23年度	目標値 (25年度)
	甚大な被害を受けた被災鉄道の 復旧した路線数		成果実績	路線	—	—	12	15
			達成度	%	—	—	80%	
<b>活動指標及び 活動実績 (アウトプット)</b>	活動指標			単位	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込
	甚大な被害を受けた被災鉄道の復 旧した路線数		活動実績 (当初見込 み)	路線	—	—	15	—
					—	—	15	( 3 )
<b>単位当たり コスト</b>	165百万(円/路線)		算出根拠	23年度事業執行額/23年度活動実績路線数 =2,477/15				
<b>平成 24 ・ 25 年 度 予 算 内 訳</b>	<b>費目</b>	24年度当初予算	25年度要求	<b>主な増減理由</b>				
	鉄道災害復旧(復興庁計上)	2,250	900	必要額を精査した結果の減				
計	2,250	900						

事業所管部局による点検			
	評価	項目	評価に関する説明
目的・予算の状況	○	広く国民のニーズがあり、優先度が高い事業であるか。	被災地自治体から数多くの要望が寄せられ、早期復旧のニーズが高く、優先度の高い事業である。
	○	国が実施すべき事業であるか。地方自治体、民間等に委ねるべき事業となっていないか。	
	○	不用率が大きい場合は、その理由を把握しているか。	
資金の流れ、費目・使途	—	支出先の選定は妥当か。競争性が確保されているか。	補助対象者に対して、鉄道施設の被害を調査し、早期復旧の方法の検討を行うこと、迅速に事業に着手すること、事業の執行に当たっては透明性確保、適切な進行管理について注意を促している。また、事業の完了時には検査を行うことにより、透明性確保、適切な執行管理について確認している。
	○	単位あたりコストの削減に努めているか。その水準は妥当か。	
	—	受益者との負担関係は妥当であるか。	
	—	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。	
活動実績、成果実績	○	他の手段と比較して実効性の高い手段となっているか。	通常の災害復旧事業では、鉄道軌道整備法に基づいて災害復旧事業が行われるが、今般の震災における被害の甚大性に鑑み、現行制度では鉄道事業者による復旧が困難なことから、甚大な被害を受けた被災鉄道のうち、自治体が保有したものに限り、通常の災害復旧事業よりも高い国の補助率の措置等を通じて、着実な復旧を行えるようにした。 これにより、12路線で鉄道の復旧が完了したほか、三陸鉄道についても、当初の予定通り復旧が完了した区間から、段階的に運行を再開させている。
	○	適切な成果目標を立て、その達成度は着実に向上しているか。	
	○	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	
	○	類似の事業があるか。その場合、他部局・他府省等と適切な役割分担となっているか。 ※類似事業名とその所管部局・府省名 各部局、他府省の災害復旧事業	
	—	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	
点検結果	「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、額の確定の際に現地審査及び書類審査を実施し、補助金の適正な執行について補助対象事業者に対して指導をしている。		
予算監視・効率化チームの所見			
抜本的改善	多額の不用・繰越が発生していることから、事業の進捗を厳格に管理し、事業執行の抜本的な改善に努めるべき。		
上記の予算監視・効率化チームの所見を踏まえた改善点(概算要求における反映状況等)			
執行等改善	事業内容と進捗状況の把握を逐次細かく行い、厳格な予算管理を指導する。また、復旧方法や施行順序等にも積極的により効率的な手段を進言することで、適切な予算執行に努めていきたい。		
補記（過去に事業仕分け・提言型政策仕分け・公開プロセス等の対象となっている場合はその結果も記載）			
関連する過去のレビューシートの事業番号			
平成22年行政事業レビュー	—	平成23年行政事業レビュー	23補-0036

※平成23年度実績を記入

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)



A.日本貨物鉄道			E.		
費目	使 途	金額 (百万円)	費目	使 途	金額 (百万円)
本工事費	災害復旧工事施工費	1,471			
計		1,471	計		0
B.岩手県			F.		
費目	使 途	金額 (百万円)	費目	使 途	金額 (百万円)
本工事費	災害復旧工事施工費	2,164			
計		2,164	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

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	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	日本貨物鉄道	日本貨物鉄道の災害復旧工事	1471	—	—
2	仙台空港鉄道	仙台空港鉄道の災害復旧工事	541	—	—
3	仙台臨海鉄道	仙台臨海鉄道の災害復旧工事	421	—	—
4	福島臨海鉄道	福島臨海鉄道の災害復旧工事	111	—	—
5	阿武隈急行	日本貨物鉄道の災害復旧工事	88	—	—
6	鹿島臨海鉄道	福島臨海鉄道の災害復旧工事	20	—	—
7	八戸臨海鉄道	日本貨物鉄道の災害復旧工事	13	—	—
8	ひたちなか海浜鉄道	日本貨物鉄道の災害復旧工事	4	—	—
9					
10					

B.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	岩手県	三陸鉄道の災害復旧工事	2,164	—	—
2	茨城県	鹿島臨海鉄道、ひたちなか海浜鉄道の災害復旧工事	481	—	—
3	宮城県	仙台空港鉄道の災害復旧工事	227	—	—
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					