

平成25年行政事業レビューシート

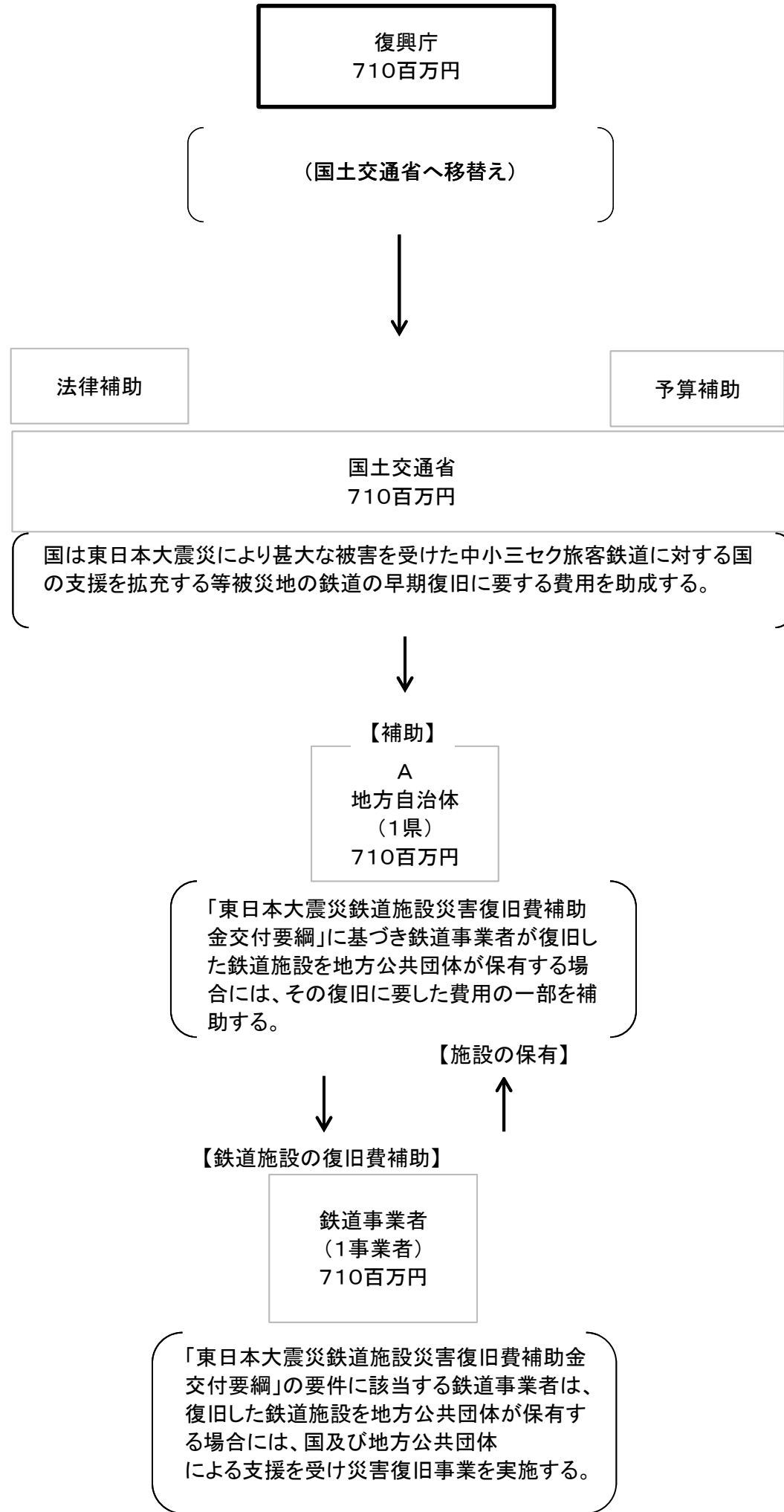
(復興庁)

事業名	鉄道施設災害復旧事業(東日本大震災関連)		担当部局庁	復興庁		作成責任者	
事業開始・終了(予定)年度	H24/H25		担当課室	統括官付参事官(予算・会計担当)		参事官 大野 秀敏	
会計区分	東日本大震災復興特別会計		政策・施策名	復興施策の推進 東日本大震災からの復興に係る施策の推進			
根拠法令 (具体的な条項も記載)	(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) —		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)	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。						
事業概要 (5行程度以内。別添可)	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。						
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	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求	
		当初予算	—	2,250	900		
		補正予算	6,562	—	—		
		繰越し等	△ 3,013	(3,013) △1,540	1,540		
	計	3,549	3,723	2,440			
	執行額	2,477	2,770 (H23年度繰越額 2,060、 H24年度予算額710)				
執行率(%)		70%	74%				
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 (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	13	15
		達成度	%	—	80%	87%	
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
	甚大な被害を受けた被災鉄道のうち、復旧工事を実施中、またはその一部が復旧した路線数	活動実績 (当初見込み)	路線	— (—)	15 (15)	3 (3)	— (2)
		算出根拠	24年度事業執行額/24年度活動実績路線数 =2,770/3				
単位当たりコスト	923百万(円/路線)						
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			
	鉄道災害復旧	900	—				
	計	900					

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。		○	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。
	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。		○	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。 不用率が大きくなったのは、がれき撤去が自衛隊や自治体等により進められたため、撤去費用が縮減されたことと、復旧工法の見直しにより工費が縮減されたためである。
	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・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。		○	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。
	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	
	0483	鉄道施設災害復旧事業	国土交通省鉄道局	
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。			
外部有識者の所見				
行政事業レビュー推進チームの所見				
—	事業の目的である被災鉄道の復旧を平成25年度中に達成する見込みであるため、当初の予定通り平成25年度で事業を終了することが適当である。			
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況				
—	事業の目的である被災鉄道の復旧を平成25年度中に達成する見込みであるため、当初の予定通り平成25年度で事業を終了し、平成26年度予算要求は行わない。			
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		平成23年		平成24年
				117

※平成24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)



費目・使途
 (「資金の流れ」に
 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.岩手県			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	710			
計		710	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	岩手県	三陸鉄道の災害復旧工事	1,573	—	—
2					
3					
4					
5					
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					