

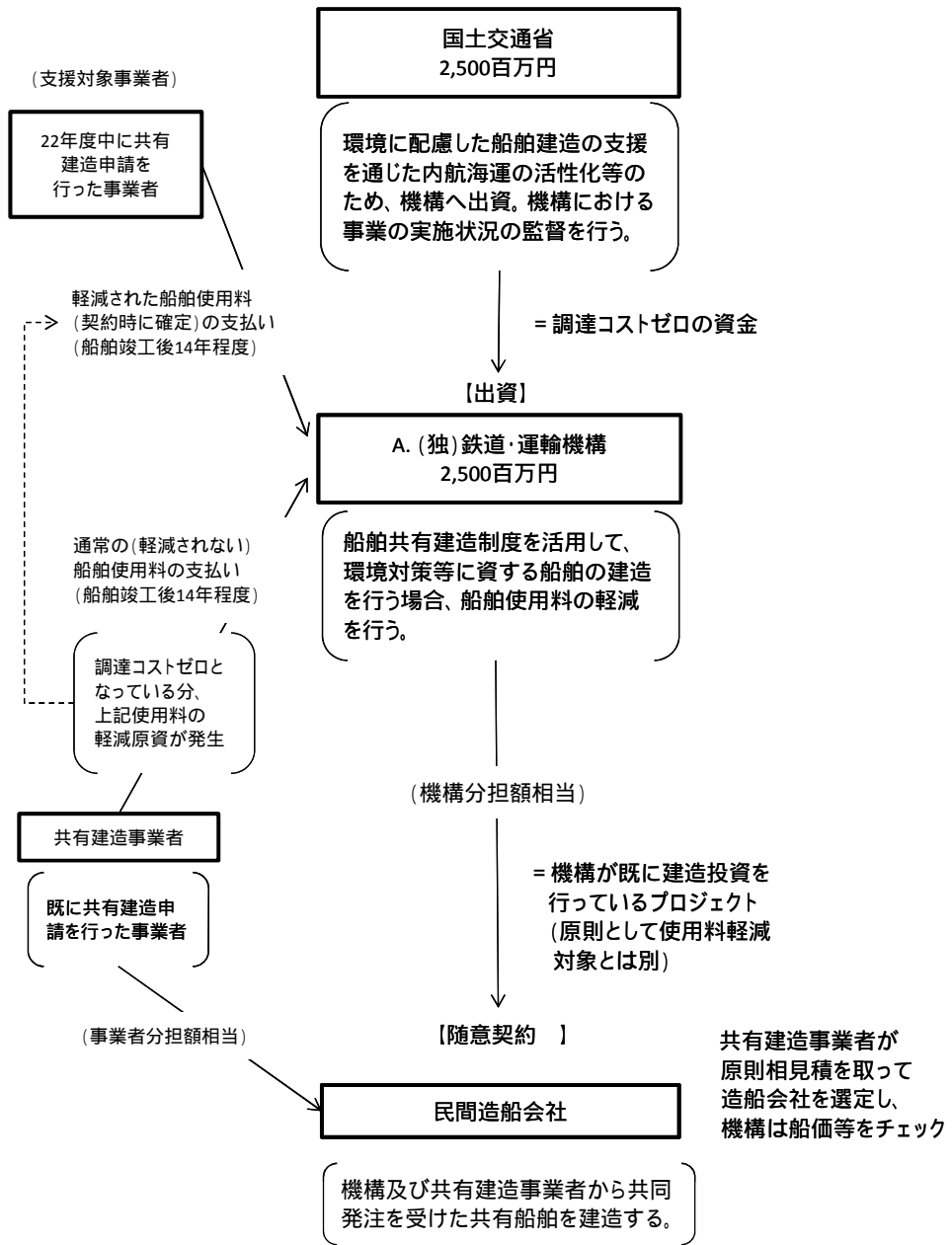
平成23年行政事業レビューシート

(国土交通省)

事業名	海上交通の低炭素化のための内航海運船舶投資の促進		担当部局	海事局		作成責任者		
事業開始・終了(予定)年度	H22/H22		担当課室	総務課財務企画室		室長 藤原 威一郎		
会計区分	一般会計		施策名	20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する				
根拠法令 (具体的な条項も記載)	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法第12条第1項第7号、第8号		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)	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(鉄道・運輸機構)の船舶共有建造制度を活用して、内航海運の船舶建造投資を促進することにより、円高や海外経済等による景気下振れリスクに対応しつつ内航海運の活性化を図り、あわせて新成長戦略としての国際戦略港湾の競争力強化を図る。							
事業概要 (5行程度以内。別添可)	円高・デフレ対応のための緊急総合経済対策(平成22年度第1号補正予算)として、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度を活用し、内航海運の省エネ対策や国際戦略港湾の競争力強化のための内航フィーダーの充実に資する船舶の建造を行う場合に船舶使用料の軽減を行うため、鉄道・運輸機構に対して出資を行う。							
実施方法	直接実施	業務委託等	補助	貸付	その他			
予算額・執行額 (単位:百万円)	予算の状況	当初予算	-	-	-	-	-	
		補正予算	-	-	2,500	-	-	
		繰越し等	-	-	-	-	-	
		計	-	-	2,500	-	-	
	執行額	-	-	2,500	-	-	-	
	執行率(%)	-	-	100.00%	-	-	-	
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標		単位	20年度	21年度	22年度	目標値 (19年度～23年度平均)	
	内航貨物船共有建造量 (当該事業を含む指標)		成果実績 総トン	-	-	61,137	23,000	
			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	20年度	21年度	22年度	23年度活動見込	
	事業対象船舶隻数		活動実績 (当初見込み)	隻	-	-	16 (8)	(-)
			算出根拠		単位当たりコスト = 共有船舶建造費の機構分担額 × 金利軽減率 ÷ 事業量			
単位当たりコスト	4,184 (円/総トン)							
平成23・24年度予算内訳	費目	23年度当初予算	24年度要求	主な増減理由				
	計							

事業所管部局による点検			
	評価	項目	特記事項
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。	-
		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ではないか。	
	-	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、使途・費目		支出先の選定は妥当か。競争性が確保されているか。	-
		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。	-
	-	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。	
	-	類似の事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担となっているか	
点検結果	<p>出資金については、鉄道・運輸機構へ全額支出を行っているところである。鉄道・運輸機構で受け入れた後は、船舶建造費の支出に全て充当しているところであり、支出先・使途(建造造船所)についても把握されている。</p> <p>また、機構による事業者への支援については、環境対策等に資する船舶かどうか等の観点から対象事業者の審査を適正に行うとともに、建造中も工務監督、完成検査等により事業目的への適合等をチェックしている。</p> <p>平成22年度第1号補正予算による出資金の執行については、適正に処理されているものと考えている。今後も、鉄道・運輸機構において、共有建造事業者の経営状態や資金繰りを事業状況調査により定期的、又は、必要に応じて把握していくこととしており、事業者からの船舶使用料の支払いが滞ることのないよう配慮していきたい。</p>		
予算監視・効率化チームの所見			
廃止		本事業は、平成22年度限りの事業であるため、廃止とするが、事業者からの船舶使用料の支払いが滞ることのないように留意すべき。	
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)			
-			
補記 (過去に事業仕分け・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)			

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)



注: 船舶建造は1~3年の期間を要する。

A.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構			E.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
船舶取得費	環境対策等一定の政策目的に合致した船舶建造	2,500			
計		2,500	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

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.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	船舶共有建造制度を活用して、環境対策等に資する船舶の建造を行う場合、船舶使用料の軽減を行う。	2500	-	-
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					