

平成24年行政事業レビューシート

(国土交通省)

事業名	整備新幹線整備事業		担当部局庁	鉄道局		作成責任者		
事業開始・終了(予定)年度	H4～		担当課室	幹線鉄道課、施設課		幹線鉄道課長 蒲生篤実 施設課長 潮崎俊也		
会計区分	一般会計		施策名	24 整備新幹線の整備を推進する				
根拠法令 (具体的な条項も記載)	全国新幹線鉄道整備法第13条		関係する計画、通知等	国土形成計画(全国計画) (平成20年7月4日閣議決定)				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	我が国の基幹的な高速輸送体系を形成するため、地域間の移動時間を大幅に短縮させて関係する地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすとともに、我が国の多重的な幹線交通体系の確保に不可欠であり、かつ環境にも優しい公共交通機関である整備新幹線を着実に整備する。							
事業概要 (5行程度以内。別添可)	全国新幹線鉄道整備法に基づき、国土交通大臣から建設主体として指名された(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設を行う以下の路線について、事業費の一部を助成する。 ①北海道新幹線(新青森～新函館)〔平成27年度末完成予定〕 ②東北新幹線(八戸～新青森)〔平成22年12月4日開業〕 ③北陸新幹線(長野～金沢[白山総合車両基地])〔平成26年度末完成予定〕 ④九州新幹線(博多～新八代)〔平成23年3月12日開業〕 ⑤九州新幹線(武雄温泉～諫早)〔認可(平成20年3月)から概ね10年程度で完成予定〕 ※負担割合 国:2/3、地方公共団体:1/3							
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	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度要求	
		補正予算	70,600	70,600	70,600	70,600		
		繰越し等	73,333	13,000	0	0		
		計	▲ 38,342	18,240	4,417	23,918		
	執行額	105,591	101,840	75,017	94,518			
	執行率(%)	100%	100%	100%				
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標		単位	21年度	22年度	23年度	目標値(23年度)	
	5大都市(札幌、東京、名古屋、大阪、福岡)の各中心駅から、JR等の幹線鉄道により3時間以内に到達できる営業キロ延長		成果実績	15,400	15,700	15,700	15,700	
			達成度	%	98%	100%	100%	
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込	
	建設を行っている線区数		活動実績(当初見込み)	線区	5	5	5	—
					(5)	(5)	()	
単位当たりコスト	15,003百万円(執行額/建設線区数)		算出根拠	H23執行額 : 75,017百万円 H23建設線区数 : 5線区				
平成24・25年度予算内訳	費目	24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由				
	北海道新幹線(新青森～新函館)	26,431						
	東北新幹線(八戸～新青森)	235						
	北陸新幹線(長野～金沢[白山総合車両基地])	37,591						
	九州新幹線(博多～新八代)	1,175						
	九州新幹線(武雄温泉～諫早)	5,169						
	計	70,600						

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。	・整備新幹線は、我が国の基幹的な高速輸送体系を形成し、地域間の移動時間を大幅に短縮させて関係する地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすとともに、我が国の多重的な幹線交通体系の確保に不可欠であり、かつ環境にも優しい公共交通機関であるという点で、優先度が高い事業であり、また国が実施すべき事業であると思われる。
	○	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。	・単位あたりコストについては、整備新幹線全線区において入札・契約並びに設計・施工方法等の見直しに努めている。
	○	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。	・成果目標は達成され、活動実績は見込みに見合ったものとなっている。
	○	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	
	－	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	<p>平成21年12月に国土交通省の政務三役からなる整備新幹線問題検討会議及び国土交通省、総務省、財務省の3政務官が参加する整備新幹線問題調整会議を設置し、「整備新幹線の整備に関する基本方針」等を決定した。現在、この方針等を踏まえながら、建設中の区間の予定どおりの完成・開業を目指して着実に整備を進めているところ。 事業の執行にあたっては、「整備新幹線の整備に関する基本方針」において、「今後とも、機構の入札・契約手続きの改善により整備新幹線の工事費の縮減に努めるものとする。」としており、引き続き工事費縮減に努めていくこととしている。</p>		
予算監視・効率化チームの所見			
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・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	0273	平成23年行政事業レビュー	0250

国土交通省 ※1
75,017百万円
執行額(交付額)ベース

〔 工事実施計画の認可、補助金の交付 〕

A.独立行政法人
鉄道建設・運輸施設整備支援機構
76,135百万円 ※2
(執行額ベース、H21繰越を含む)

〔 工事の実施及び工事に係る調査・設計、用地取得、管理費 〕

【総合評価方式 等※3】

B.民間企業
(858件)
60,385百万円

〔 工事の実施、調査・測量・設計、その他諸役務 〕

【委託】

C.民間企業等
(391件)
12,769百万円

〔 営業する鉄道に隣接する区間の工事、電柱等の支障物移転の工事、道水路付け替えの工事等 〕

【特命随意契約】

D.個人等
(615件)
2,489百万円

〔 用地補償 〕

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)

※1 H22年度予算の繰越を含み、H23年度予算の繰越は含まない。
※2 補助金の交付は概算払いにより行っているため、執行額と交付額で差額が生じる。
※3 発注方式は下記の通り。
1. 総合評価方式…技術評価と価格により落札者を特定するもの。
2. プロポーザル方式…技術提案により落札者を特定するもの。
3. 一般競争入札…価格競争により落札者を特定するもの。
4. 少額随意契約…少額(工事250万、役務100万以下)のもの。
5. 随意契約…トンネル工事などで、発注規模から1つの工事を複数の別件工事としたものの、同一企業が受注することで安価になると判断されるもの等。

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.(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)
本工事費	工事の実施、調査・測量・設計、その他諸役務	73,155			
用地費	用地取得に係る補償費等	2,489			
管理費	人件費、旅費、事務経費等	492			
計		76,135	計		0
B.代表例(鹿島・鉄建・梅林・田中組JV)			F.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	北海道新幹線に係る工事の実施	1,427			
	北海道新幹線に係る工事の実施	324			
計		1,751	計		0
C.代表例(東日本旅客鉄道(株))			G.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	北陸新幹線に係る工事の委託	1,624			
	北陸新幹線に係る工事の委託	1,194			
	東北新幹線に係る工事の委託	503			
	北陸新幹線に係る工事の委託	349			
	東北新幹線に係る工事の委託	336			
	北陸新幹線に係る工事の委託	189			
	東北新幹線に係る工事の委託	82			
	その他(北海道、東北新幹線に係る工事の実施)	56			
計		4,334	計		0
D.代表例(個人)			H.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	用地補償	206			
計		206	計		0

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	・整備新幹線等の建設、保有・貸付け、譲渡・資金回収等 ・鉄道整備を行う鉄道事業者に対する補助金の交付等 ・旧国鉄の地位の承継に伴う費用の支払等 ・内航船舶の共有建造、技術支援等 ・運輸技術に関する基礎的研究等	76,135	-	-

B.民間企業

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	鹿島・鉄建・梅林・田中組JV	北海道新幹線に係る工事の実施(2件)	1,751	-	-
2	鹿島・鉄建・飛島・北都JV	北陸新幹線に係る工事の実施	1,090	8	84.6%
3	三菱電機㈱	北陸新幹線に係る機材の調達(4件)	1,056	-	-
4	熊谷・安部日鋼・昭和JV	北陸新幹線に係る工事の実施	887	1	99.5%
5	鹿島・佐藤・大鉄・日本海建興JV	北陸新幹線に係る工事の実施	842	2	86.7%
6	㈱日立製作所	北海道新幹線、北陸新幹線に係る機材の調達(4件)	816	-	-
7	熊谷・名工・田辺JV	北陸新幹線に係る工事の実施(2件)	805	-	-
8	ピーエス三菱・日本高压JV	北海道新幹線、北陸新幹線に係る軌道スラブの製作・運搬(3件)	704	-	-
9	戸田・岩田地崎・日本海建興JV	北陸新幹線に係る工事の実施	687	4	86.8%
10	東日本旅客鉄道㈱	北海道新幹線、北陸新幹線に係る資材の調達(6件)	670	-	-

C.民間企業等

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	東日本旅客鉄道㈱	北海道新幹線、東北新幹線、北陸新幹線に係る工事の委託(10件)	4,334	委託契約	-
2	北海道旅客鉄道㈱	北海道新幹線に係る工事の委託(11件)	3,905	委託契約	-
3	西日本旅客鉄道㈱	北陸新幹線、九州新幹線に係る工事の委託(23件)	2,045	委託契約	-
4	九州旅客鉄道㈱	九州新幹線に係る工事の委託(7件)	1,342	委託契約	-
5	白山市	北陸新幹線に係る工事の委託(8件)	278	委託契約	-
6	木古内町	北海道新幹線に係る工事の委託(24件)	131	委託契約	-
7	九州電力㈱	九州新幹線に係る工事の委託(7件)	102	委託契約	-
8	北陸電力㈱	北陸新幹線に係る工事の委託(161件)	98	委託契約	-
9	七飯町	北海道新幹線に係る工事の委託(3件)	85	委託契約	-
10	北斗市	北海道新幹線に係る工事の委託(16件)	81	委託契約	-

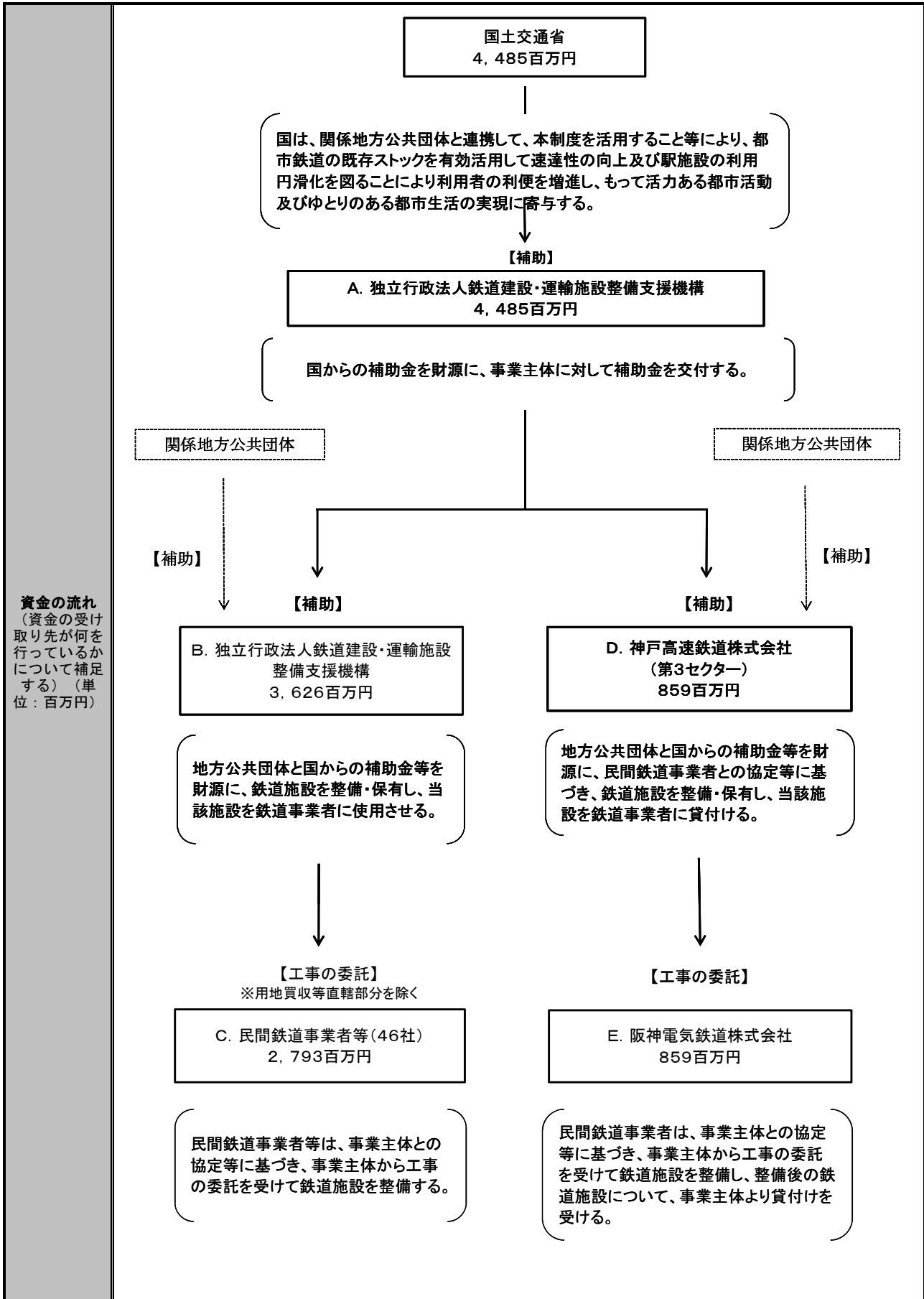
D.個人等

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	個人	北陸新幹線の建設に係る補償	206	特命随意契約	-
2	個人	九州新幹線の建設に係る補償	57	特命随意契約	-
3	個人	北海道新幹線の建設に係る補償	44	特命随意契約	-
4	個人	九州新幹線の建設に係る補償	41	特命随意契約	-
5	個人	九州新幹線の建設に係る補償	39	特命随意契約	-
6	個人	九州新幹線の建設に係る補償	34	特命随意契約	-
7	個人	九州新幹線の建設に係る補償	30	特命随意契約	-
8	個人	九州新幹線の建設に係る補償	27	特命随意契約	-
9	個人	北陸新幹線の建設に係る補償	27	特命随意契約	-
10	個人	九州新幹線の建設に係る補償	27	特命随意契約	-

平成24年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	都市鉄道利便増進事業		担当部局庁	鉄道局	作成責任者			
事業開始・終了(予定)年度	H17～		担当課室	都市鉄道政策課	課長：堀内文太郎			
会計区分	一般会計		施策名	施策番号29：鉄道網を充実・活性化させる				
根拠法令 (具体的な条項も記載)	都市鉄道等利便増進法第23条		関係する計画、通知等	都市鉄道等の利用者の利便増進に関する基本方針				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	都市鉄道の既存ストックを有効活用して速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を図ることにより利用者の利便を増進し、もって活力ある都市活動及びゆとりのある都市生活の実現に寄与することを目的とする。							
事業概要 (5行程度以内。別添可)	第三セクター等公的主体が行う都市鉄道利便増進事業(都市鉄道等利便増進法による国土交通大臣の認定を受けた計画に基づく連絡線、相互直通施設又は追越施設の整備、既設駅の改良)に要する経費の一部(補助対象経費の1/3以内かつ地方公共団体と同額)を補助する。							
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	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度要求		
		当初予算	2,904	2,100	850	4,900		
		補正予算	2,427	3,000	-	-		
		繰越し等	▲ 3,045	▲ 542	3,635	483		
	計	2,286	4,558	4,485	5,383			
	執行額	2,286	4,558	4,485				
執行率 (%)	100.0%	100.0%	100.0%					
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標		単位	21年度	22年度	23年度	目標値 (24年度)	
	都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長		成果実績	4,862	4,867	4,915	4,915	
			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	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込	
	都市鉄道利便増進事業を実施している施設の数		活動実績 (当初見込み)	箇所	3	3 (3)	3 (3)	3 (3)
単位当たりコスト	2,243百万円(執行額/補助対象事業者数)		算出根拠	23年度執行額：4,485(百万円) 23年度補助対象事業者：2(社)				
平成24・25年度予算内訳	費目	24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由				
	本工事費	3,623						
	附帯工事費	629						
	用地費	648						
	計	4,900						

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。	都市鉄道の既存ストックを有効活用して速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を図ることにより利用者の利便を増進し、もって活力ある都市活動及びゆとりのある都市生活の実現に寄与することを目的とする当該事業の優先度は極めて高いが、事業者単独では進みにくい事業であることから、地方公共団体と協調して補助を行っている。
	○	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。	事業費は、国、地方公共団体及び整備主体で負担しており、受益者との負担関係は妥当と考える。さらに事業者負担分については入札を導入するなどコスト削減に努めている。
	○	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。	関係地方公共団体からの補助の範囲で国も補助することとしており、それにより高い実効性を確保することが可能となっている。成果目標については、その達成に向け、事業を着実に進捗させている。
	○	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 —	
	—	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	<p>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」、「都市鉄道利便増進事業費補助交付要綱」及び「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構職員による現場審査・書類審査を実施し、国土交通省職員が確認を行うことで、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。</p> <p>また、事業進行の遅延等から計画変更や繰越等が生じている場合があり、このような事態を減らすために、補助事業の進捗状況の把握に努めるとともに、執行の適正な管理や効率的な補助事業の実施を促していく必要がある。</p> <p>【前回の指摘を踏まえた執行上の改善点】 23年度の事業執行にあたっては指摘を踏まえ、引き続き本工事・附帯工事ともに一般競争入札を基本とし、鉄道・運輸機構及び鉄道事業者の入札・契約手続きを図るとともに、工法の見直しやシールドマシン機械の再利用等によりコスト縮減を図った。</p>		
予算監視・効率化チームの所見			
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・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	0274	平成23年行政事業レビュー	0251



A.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			E.阪神電気鉄道株式会社		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
本工事費	本工事施工費	2,555	本工事費	本工事施工費	857
附帯工事費	附帯工事施工費	620	附帯工事費	附帯工事施工費	2
用地費	用地費	1,310			
計		4,485	計		859
B.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			F.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
本工事費	羽沢駅他連絡線工事	1,698			
附帯工事費	新横浜駅詳細設計他	618			
用地費	用地買収等	1,310			
計		3,626	計		0
C.鉄建・相鉄・紅梅JV			G.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
本工事費	羽沢駅工事	681			
計		681	計		0
D.神戸高速鉄道株式会社			H.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
本工事費	本工事施工費	857			
附帯工事費	附帯工事施工費	2			
計		859	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. 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 4,485百万円

	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	都市鉄道利便増進事業費補助の補助金交付に関する業務	4,485	—	—

B. 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 3,626百万円

	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	相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線の整備に関する業務 ・用地買収、環境影響評価等(自社工事) ・西谷駅、西谷トンネル及び羽沢駅の土木工事等(委託工事)	3,626	—	—

C. 民間鉄道事業者等(46社) 2,793百万円

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	鉄建・相鉄・紅梅 JV	羽沢駅工事	681	8	87.2
2	相模鉄道(株)	西谷駅付近連絡線接続工事、瀬谷駅追越設備工事他	509	1	100
3	大成・東急・SKD JV	西谷トンネル工事	330	5	92.4
4	横浜市	横浜市高速鉄道3号線と新横浜駅との交差及び接続に係る調査・設計等	37	1	100
5	鉄建・相鉄 JV	支障移転工事	34	5	88.3
6	東急電鉄(株)	工事に係る調査・設計	33	1	100
7	東日本旅客鉄道(株)	JR羽沢駅接続工事に係る実施設計	29	1	100
8	日本交通技術(株)	新横浜駅詳細設計他	27	4	90
9	パンフィックコンサルタンツ(株)	新綱島駅詳細設計	20	4	98.1
10	鉄建建設(株)	支障移転工事	19	4	65.6

平成24年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	都市鉄道整備事業		担当部局庁	鉄道局		作成責任者		
事業開始・終了(予定)年度	地下高速鉄道整備事業：昭和37年度～		担当課室	都市鉄道政策課		課長 堀内 丈太郎		
会計区分	一般会計		施策名	29 鉄道網を充実・活性化させる				
根拠法令 (具体的な条項も記載)	-		関係する計画、通知等	運輸政策審議会答申、地方交通審議会答申等				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	(地下高速鉄道整備事業) 大都市圏における基幹的な公共交通機関として地下高速鉄道の整備を促進することにより、大都市圏における交通混雑の緩和・移動時間の短縮による円滑な旅客流動を確保するとともに、バリアフリー化等のニーズに対応することを目的とする。							
事業概要 (5行程度以内。別添可)	(地下高速鉄道整備事業) 地下高速鉄道の新線建設費・大規模改良工事費(バリアフリー化工事、列車運行円滑化工事)等の一部(補助対象事業費の35%以内)について、予算の範囲内において補助する。(地方公共団体との協調補助)							
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	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度要求		
		当初予算	28,229	21,120	21,120	16,436		
		補正予算	4,641	4,000	0			
		繰越し等	▲ 1,878	▲ 4,091	2,043	15,112		
	計	30,992	21,029	23,163	31,548			
	執行額	30,964	19,731	22,610				
執行率 (%)	100%	94%	98%					
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標		単位	21年度	22年度	23年度	目標値 (24年度)	
	都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長			成果実績	km	4,862	4,867	4,915
			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	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込	
	新線建設に係る整備箇所数及び整備箇所に係る路線延長(建設キロ)			活動実績	箇所数	5	3 (3)	2 (2)
			(当初見込み)	km	43.9	37.6 (37.6)	18.5 (18.5)	19.9
単位当たりコスト	2,826百万円(執行額/事業者数)		算出根拠	23年度執行額:22,610百万円 23年度事業者数:8事業者				
平成24・25年度予算内訳	費目	24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由				
	用地	97						
	建物	1,627						
	路盤	5,413						
	開業設備	3,934						
	その他	5,365						
	計	16,436						

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。	大都市圏における通勤・通学混雑の緩和、沿線地域の活性化、公共交通の利用促進による都市構造の低炭素化を図るため、地下高速鉄道ネットワークの充実を推進するものであり、優先度は極めて高い。 また、事業者単体では整備が困難な事業に対して、国、地方公共団体及び事業者で協調して事業を実施している。
	○	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。	事業費は、国、地方公共団体及び事業者で負担しており、受益者との負担関係は妥当である。 費用圧縮については、国においても適宜指導を行っており、事業者側においても削減に努めている。
	○	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。	関係地方公共団体からの補助等の範囲内で、国も補助することとなり、地元からの要望が高い事業に補助することで、高い実行性を確保することが出来ている。 成果目標については、概ね達成している。
	○	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 地域公共交通確保維持改善事業 国土交通省	
	—	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	<p>本事業においては、毎年度補助事業者に対して定期的に年間3回ヒアリングを行うとともに、必要に応じて随時、各事業者の事業の進捗状況や課題、スケジュール管理や支払いの状況等、事業者の取り組みについて聴取するとともに、契約の方法、コスト削減の実施状況等について必要に応じて指導を実施している。</p> <p>また、事業者に対して交付を行っている独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構においては、毎年度補助事業者の事業の執行状況について現地に赴き審査を行っている。審査では契約の発注が適正であるかどうか等契約に係る審査をはじめ、現地における工事の実施状況等、支出が適正なものであるかなどについて現地調査を行い、補助対象外と認められる事案等の査定を行っている。</p> <p>【前回の指摘を踏まえた執行上の改善点】 昨年度の行政事業レビューにおいて「事業の進捗状況を厳格に管理し、真に必要な事業費を把握すべき。事業の執行にあたっては、一般競争を基本として、機構及び鉄道事業者の入札・契約手続きを改善し、工事費縮減に努めるべき。新規事業については費用対効果について最新の知見により厳格に精査・評価の上、事業実施の判断をすべき。」との指摘があり、平成23年度は鉄道・運輸機構とも連携し、審査等の場において真に必要な経費のみを補助対象とするように努め、また、総合評価一般競争入札の試行を実施する等、契約・入札手続きの改善及び工事費縮減に努めることができた。</p>		
予算監視・効率化チームの所見			
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・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	0275	平成23年行政事業レビュー	0252

※平成23年度実績を記入

国土交通省
22,610百万円

地下高速鉄道整備事業に要する経費の一部を国が助成することで、大都市圏における交通混雑の緩和・時間短縮による円滑な旅客流動の確保等を図る。

【補助】

A.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構
11,963百万円

【補助】

C.東京都交通局
10,647百万円

地下高速鉄道整備事業を行うにあたり、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」に基づき、現場調査・書類審査を実施し、国からの補助金を財源に、間接補助を行う。

過去に譲渡を受けた鉄道施設(12号線)に関する、借入金償還及び割賦利息の支払い。

関係地方公共団体

【出資金・補助】

【間接補助】

B.鉄道事業者(7社)
11,963百万円

国等からの補助金等及び自己資金を財源に、鉄道事業者は地下高速鉄道整備事業を行う。

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.(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)
用地	用地取得費等 (残地処分に伴う戻入)	-119			
建物	建物建設費等	906			
路盤	軌道・トンネル工事施工費等	9,180			
開業設備	停車場設備施工費等	1,956			
その他	測量監督費等	40			
計		11,963	計		0
B.仙台市交通局			F.		
費目	使 途	金額 (百万円)	費目	使 途	金額 (百万円)
用地	用地取得費等	408			
建物	建物建設費等	113			
路盤	軌道・トンネル工事施工費等	6,610			
開業設備	停車場設備施工費等	30			
その他	測量監督費等	93			
計		7,254	計		0
C.東京都交通局			G.		
費目	使 途	金額 (百万円)	費目	使 途	金額 (百万円)
償還金等	借入償還金・割賦利息	10,647			
計		10,647	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	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	鉄道整備助成業務	11,963	-	-
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	仙台市交通局	新線の建設	7,254	-	-
2	東京地下鉄(株)	大規模改良工事等	2,541	-	-
3	東京都交通局	大規模改良工事等	1,146	-	-
4	大阪市交通局	大規模改良工事等	658	-	-
5	名古屋市交通局	新線の建設及び大規模改良工事等	332	-	-
6	札幌市交通局	大規模改良工事等	32	-	-
7					
8					
9					
10					

C.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	東京都交通局	借入償還金・割賦利息	10,647	-	-
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

平成24年行政事業レビューシート

(国土交通省)

事業名	幹線鉄道等活性化事業	担当部局庁	鉄道局	作成責任者			
事業開始・終了(予定)年度	昭和63年度～	担当課室	・鉄道事業課 ・都市鉄道政策課 ・幹線鉄道課	課長 高原 修司 課長 堀内 丈太郎 課長 蒲生 篤実			
会計区分	一般会計	施策名	29 鉄道網を充実・活性化させる				
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)	幹線鉄道の高速化、貨物鉄道の旅客線化、貨物列車の輸送力増強、乗継円滑化及び総合連携計画に基づく鉄軌道のサービス向上や利用の活性化のために必要な施設整備事業に要する費用の一部を国が助成することで、まちづくりと連携した鉄道網・沿線地域の活性化、通勤・通学混雑の緩和、環境負荷低減に資するモーダルシフトの促進を図る						
事業概要 (5行程度以内。別添可)	【補助対象者】 法定協議会、地方公共団体の出資に係る鉄道施設の整備・保有を目的とする法人 【補助率】 [高速化、旅客線化、乗継円滑化]補助対象経費の2/10以内 [まちづくり連携高速化工事及び連携計画事業]補助対象経費の1/3以内 [鉄道貨物輸送力増強]補助対象経費の3/10以内 [貨物拠点整備]補助対象経費の2/10以内						
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)		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	1,125	782	782	950	精査中
		補正予算	1,466	0	0	0	
		繰越し等	▲ 1,736	1,502	359	351	
		計	855	2,284	1,141	1,301	0
	執行額	854	2,249	1,126			
執行率 (%)	100%	98%	99%				
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標		単位	21年度	22年度	23年度	目標値(①24年度)(②23年度)
	①都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長	成果実績	km	4,862	4,867	4,915	4,915
		達成度	%	99%	99%	100%	
	②経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているものの割合	成果実績	%	61	67	75	70
達成度		%	87%	96%	107%		
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込
	幹線鉄道等活性化事業の実施箇所数		活動実績 (当初見込み)	箇所	10	8 (8)	6 (7)
単位当たりコスト	188百万円(執行額/箇所数)		算出根拠	23年度執行額:1,126百万円 23年度事業箇所数:6箇所			
平成24・25年度予算内訳	費目	24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由			
	土木費	950	精査中				
	線路設備費						
	開業設備費						
	用地費						
	計	950	0				

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。	鉄道の利便性の向上や高速化等に資する事業は、国民の通勤・通学の混雑の緩和、モーダルシフトの推進等に資するものであり、優先度は極めて高い。 また、事業者のみでは進まない事業に対して、国、地方公共団体及び事業者で協調して補助を行っている。
	○	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、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。	事業費は、国、地方公共団体及び事業者で負担しており、受益者との負担関係は妥当である。事業者負担もあるため、入札を導入するなどコストについては、事業者側においても削減に努めている。
	○	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。	受益の範囲が広範囲に及び貨物鉄道に係る事業を除き、関係地方公共団体からの補助等の範囲内で国も補助することとなっている。地方公共団体の負担があるものは地元での必要性が高く、それらの事業に補助することで、高い実効性を確保することが出来ている。 成果目標については、既に達成をするなど、事業は着実な進捗状況をみせている。 活動実績は見込みよりも1件少なくいが、このことは活動見込みであった事業と一体的に着手する予定であった他事業の延期の影響によるものである。 地域鉄道に対する補助は、他の事業よっても補助を行っているものの、要件や対象の違いによって適切な役割分担をしている。
	○	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	
	-	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	<p>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」、「幹線鉄道等活性化事業費補助交付要領」及び「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構職員による現場審査・書類審査を実施し、国土交通省職員が確認を行うことで、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。 【前回の指摘を踏まえた執行上の改善点】 前回の指摘を踏まえ、事業の執行に当たっては、引き続き競争入札を基本として、事業者の入札・契約手続きの改善を図るとともに工事費縮減に努めた。なお、平成24年度予算においても、真に必要な事業費を精査のうえ、優先順位を付け、重点的に配分を行っている。</p>		
	<p>予算監視・効率化チームの所見</p>		
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・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	0276	平成23年行政事業レビュー	0253

※平成23年度実績を記入

国土交通省

1,126百万円

幹線鉄道の高速化、貨物鉄道の旅客線化、貨物列車の輸送力増強、乗継円滑化及び総合連携計画に基づく鉄軌道のサービス向上や利用の活性化のために必要な施設整備事業に要する費用の一部を国が助成することで、まちづくりと連携した鉄道網・沿線地域の活性化、通勤・通学混雑の緩和、環境負荷低減に資するモーダルシフトの促進を図る。

【補】

A. 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

幹線鉄道等活性化事業費補助を行うにあたり、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構職員が現場審査・書類審査を実施し、国からの補助金を財源に、間接補助を行う。

関係地方公共団体

* 貨物列車走行対応化工事及び貨物拠点整備事業については、必ずしも補助要件ではない。

【出資金・補助】

【間接補助】

関係地方公共団体

【間接補助】

【出資金・補助・負担金】

B. 鉄軌道事業者等(2社)

917百万円

国等からの補助金等及び自己資金を財源に、鉄軌道事業者は、幹線鉄道の高速化、貨物鉄道の旅客線化、貨物列車の輸送力増強、乗継円滑化などの幹線鉄道活性化事業を行う。

C. 地域法定協議会(3協議会)

209百万円

地方公共団体と国からの補助金等を財源に、地域の法定協議会で策定された総合連携計画に基づき、鉄軌道利用者の利便性向上を図るための施設を整備する。

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)

A.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構					
費目	使 途	金額 (百万円)	費目	使 途	金額 (百万円)
補助金	幹線鉄道等活性化事業費補助	1,126			
計		1,126	計		0
B.大阪環状鉄道(株)					
費目	使 途	金額 (百万円)	費目	使 途	金額 (百万円)
土木費	土木工事施工費	196			
線路設備費	軌道工事施工費	13			
開業設備費	信号設備工事施工費	107			
用地費	用地買収費	86			
計		402	計		0
C.青森市総合都市交通対策協議会					
費目	使 途	金額 (百万円)	費目	使 途	金額 (百万円)
土木費	土木工事施工費	50			
開業設備費	建築工事施工費	56			
用地費	工事用知借地費	1			
計		107	計		0
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. 独立行政法人鉄道建設・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	独立行政法人鉄道建設・ 運輸施設整備支援機構	・整備新幹線等の建設、保有・貸付け、譲渡・資金回収等 ・鉄道整備を行う鉄道事業者に対する補助金の交付等 ・旧国鉄の地位の承継に伴う費用の支払等 ・運輸技術に関する基礎的研究等	1,126	-	-
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

B. 鉄軌道事業者等

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	大阪環状鉄道(株)	貨物線の旅客線化に係る施設整備等	402	-	-
2	京葉臨海鉄道(株)	貨物鉄道の輸送力増強に係る施設整備等	315	-	-
3	北海道高速鉄道開発(株)	幹線鉄道の高速化に係る施設整備等	200	-	-
4					
5					
6					

C. 法定協議会

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	青森市総合都市交通対策協議会	地域公共交通の活性化及び再生に係る施設整備等	107	-	-
2	和歌山電鐵貴志川線 地域公共交通活性化再生協議会	地域公共交通の活性化及び再生に係る施設整備等	94	-	-
3	JR可部線活性化協議会	地域公共交通の活性化及び再生に係る施設整備等	8	-	-
4					
5					

平成24年行政事業レビューシート

(国土交通省)

事業名		鉄道駅総合改善事業		担当部局庁	鉄道局	作成責任者			
事業開始・終了(予定)年度		平成11年度～		担当課室	都市鉄道政策課 駅機能高度化推進室	室長 高桑 圭一			
会計区分		一般会計		施策名	29 鉄道網を充実・活性化させる。				
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)		鉄道利用者の安全性や利便性の向上を図るため、都市側の事業と一体的に行われる鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等、駅機能を総合的に改善する事業及び人にやさしく活力ある都市の実現をめざし、既存の鉄道駅の改良と一体となって、地域のニーズにあった生活支援機能を有する鉄道駅空間の高度化(コミュニティ・ステーション化)を図る事業に対し、国及び地方の助成措置を講じる。							
事業概要 (5行程度以内。別添可)		【総合改善事業】地方公共団体の出資または拠出に係る法人であって、駅機能を総合的に改善する事業に要する費用に対し、助成措置(補助対象事業費の2/10以内かつ地方公共団体と同額以内)を講じる。 【連携計画事業】地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、「活性化法」という。)第6条に基づく鉄道施設の整備を行う協議会が活性化法第5条に基づき作成された又は作成されることが確実と見込まれる地域公共交通総合連携計画に位置づけられた、既存の鉄道駅の改良と一体となって行う生活支援機能を有する鉄道駅空間の高度化を図るための施設整備を行う事業に対し、助成措置(補助対象事業費の1/3以内かつ地方公共団体と同額以内)を講じる。							
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)				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	1,151	490	300	300	精査中	
			補正予算	0	0	0	0		
			繰越し等	477	135	▲ 89	132		
		計		1,628	625	211	432		
		執行額		1,583	584	205			
執行率 (%)		97%	93%	97%					
成果目標及び成果実績 (アウトカム)		成果指標			単位	21年度	22年度	23年度	目標値 (23年度)
		【業績指標】 5大都市からの鉄道利用所用時間が3時間以内である鉄道路線延長(在来幹線鉄道の高速化)		成果実績	km	15,400	15,700	15,700	15,700
				達成度	%	98%	100%	100%	
活動指標及び活動実績 (アウトプット)		活動指標			単位	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込
		鉄道駅総合改善事業を実施している鉄道駅の数		活動実績 (当初見込み)	駅	6 (6)	5 (5)	3 (4)	— (3)
単位当たりコスト		205百万円/3箇所=68(百万円/箇所)		算出根拠	平成23年度執行額/箇所数3箇所(京急蒲田、椎名町、甲子園)				
平成24・25年度予算内訳	費目	24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由					
	土木費	33	精査中						
	線路設備費	10	精査中						
	電路設備費	81	精査中						
	停車場設備費	113	精査中						
	附帯工事費	63	精査中						
	用地費	0	精査中						
	計	300	精査中						

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。	鉄道駅の改良は、鉄道利用旅客の利便性、安全性、円滑性を向上させ、公共交通の利用促進等に資するものであり、優先度は極めて高い。 また、事業者のみでは進まない事業に対して、国、地方公共団体及び事業者で協調して補助を行っている。
	○	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、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。	事業費は、国、地方公共団体及び事業者で負担しており、受益者との負担関係は妥当である。事業者負担もあり、入札を導入するなど、コストについては削減に努めている。
	○	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。	関係地方公共団体からの補助等の範囲内で国も補助することとなっている。地方公共団体の負担があるものは地元で必要性が高く、それらの事業に補助をすることで、高い実効性を確保することが出来ている。 活動実績は、1駅について、事業開始にあたって地元住民との協議に不測の日数を要したため繰越となったが、翌年度に確実に執行できる見込みであり、その他の駅も着実に進捗している。
	○	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	
	—	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	<p>【前回の指摘を踏まえた執行上の改善点】 昨年度の行政事業レビューにおいて「補助事業の遅延等が見受けられることから、補助事業の進捗状況の厳格な把握に努めるとともに、現在の事業箇所が、補助採択された理由や優先順位付けがわかりにくいいため、何のための事業か、目標や選定基準は何かを早急に整理し、明確化すべき」との指摘があったことから、平成23年度は事業の執行管理を徹底し、椎名町駅の事業を完了させることができた。また、新規事業の採択に当たっては複数の要望があったが、優先順位付けにより真に必要なであると判断した事業を採択した。</p>		
予算監視・効率化チームの所見			
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・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	0278	平成23年行政事業レビュー	0255

国土交通省
205百万円

国は、都市側の事業と連携して本制度を活用することにより、鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等を行い、駅機能を総合的に改善するなど、地域の中心である鉄道駅及びその周辺を整備することにより地域の活性化を図る。

【補助】

A. 鉄道建設・運輸施設整備
支援機構
205百万円

国庫補助金の交付を受け、
それを財源として事業主体に
対して補助金を交付する。

【補助】

B. 第3セクター(3社)
205百万円

関係地方公共団体

【補助】

地方公共団体と国からの補助金等を
財源に、民間鉄道事業者との協定等
に基づき、鉄道施設を整備・保有し、
当該施設を鉄道事業者に貸付ける。

【委託】

C. 鉄道事業者(3社、3駅)
205百万円

民間鉄道事業者は、事業主体との
協定等に基づき、事業主体から工事
の委託を受けて鉄道施設を整備し、
整備後の鉄道施設について、事業
主体より貸付けを受ける

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)

A. 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)
土木費	土木工事施工費	71			
線路設備費	線路設備施工費	6			
電路設備費	電路設備施工費	31			
停車場設備費	停車場設備施工費	70			
附帯工事費	附帯設備施工費	27			
用地費	用地取得費	0			
計		205	計		0
B. 蒲田開発事業(株)			F.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
土木費	土木工事施工費	43			
線路設備費	線路設備施工費	6			
電路設備費	電路設備施工費	3			
停車場設備費	停車場設備施工費	22			
附帯工事費	附帯設備施工費	0			
用地費	用地取得費	0			
計		74	計		0
C. 京浜急行電鉄(株)			G.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
土木費	土木工事施工費	43			
線路設備費	線路設備施工費	6			
電路設備費	電路設備施工費	3			
停車場設備費	停車場設備施工費	22			
附帯工事費	附帯設備施工費	0			
用地費	用地取得費	0			
計		74	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. 独立行政法人鉄道建設・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	独立行政法人鉄道建設・ 運輸施設整備支援機構	<ul style="list-style-type: none"> ・整備新幹線等の建設、保有・貸付け、譲渡・資金回収等 ・鉄道整備を行う鉄道事業者に対する補助金の交付等 ・旧国鉄の地位の承継に伴う費用の支払等 ・運輸技術に関する基礎的研究等 	205	—	—

B. 第三セクター

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	蒲田開発事業(株)	京急蒲田駅総合改善事業の施設整備を実施するとともに、完成後整備した施設を京浜急行電鉄㈱に貸し付け、整備の際の借入金の償還を行う。	74	—	—
2	神戸高速鉄道(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・山陽西代～阪神元町間、高速神戸～阪急三宮間、神鉄湊川～新開地間の鉄道事業を行う。 ・甲子園駅総合改善事業の施設整備を実施するとともに、完成後整備した施設を阪神電鉄㈱に貸し付け、整備の際の借入金の償還を行う。 	66	—	—
3	東長崎駅・椎名町駅整備 (株)	椎名町駅総合改善事業の施設整備を実施するとともに、完成後整備した施設を西武鉄道㈱に貸し付け、整備の際の借入金の償還を行う。	65	—	—
4					
5					

C. 鉄道事業者

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	京浜急行電鉄(株)	京急蒲田駅総合改善事業の施設整備(受託)	74	—	—
2	阪神電鉄(株)	甲子園駅総合改善事業の施設整備(受託)	66	—	—
3	西武鉄道(株)	椎名町駅総合改善事業の施設整備(受託)	65	—	—
4					
5					

平成24年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	鉄道施設総合安全対策事業		担当部局庁	鉄道局		作成責任者		
事業開始・終了(予定)年度	H20～		担当課室	施設課		施設課長 潮崎 俊也		
会計区分	一般会計		施策名	—				
根拠法令 (具体的な条項も記載)	—		関係する計画、通知等	防災基本計画				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	<p>【鉄道駅耐震補強事業】 中央防災会議における防災基本計画(H17)の提言に基づき、今後発生が予測される大規模地震に備え主要な鉄道駅について、耐震補強の緊急の実施を図ることを目的とする。</p> <p>【鉄道施設老朽化対策事業】 近年社会資本ストックの急速な老朽化が指摘されており、鉄道においても開業後70年以上を経過した路線が多数存在し、橋りょうやトンネルなど規模が大きい施設については、適切な改良が進んでいないことが懸念されていることから、地域鉄道の老朽化対策の整備促進を図ることを目的とする。</p>							
事業概要 (5行程度以内。別添可)	<p>【鉄道駅耐震補強事業】※H22年度で終了 乗降客数が1日1万人以上の駅(地下駅を除く)であって、かつ、折り返し運転が可能な駅又は複数路線が接続する駅の耐震補強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。</p> <p>【鉄道施設老朽化対策事業】 地域鉄道の橋りょう、トンネル等であって、減価償却資産の耐用年数等に関する省令の定める耐用年数を超過して使用しており、老朽化の程度が著しいと認められる施設の補強・改良を行う事業を対象に、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。</p>							
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	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度要求		
		当初予算	1,180	923	83	83		
		補正予算	559	0	0	0		
		繰越し等	▲ 566	431	307	0		
	計	1,173	1,354	390	83	0		
	執行額	1,163	1,013	266				
執行率 (%)	99%	75%	68%					
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標		単位	21年度	22年度	23年度	目標値 (27年度)	
	地域鉄道の老朽化対策は施設の状況により適切な時期に実施するものであり、定量的な成果目標を示すことはできない。		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	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込	
	【鉄道施設老朽化対策事業】 鉄道施設老朽化対策事業を実施している箇所数		活動実績 (当初見込み)	駅	1 (1)	1 (1)	1 (1)	1 (1)
			算出根拠	実績額:77百万円 箇所数:1箇所				
単当たりコスト	【鉄道施設老朽化対策事業】 77百万円(実績額/箇所数)							
平成24・25年度予算内訳	費目	24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由				
	鉄道施設老朽化対策	83						
	計	83	0					

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。	地域鉄道の橋りょうやトンネルなど大規模施設の老朽化が懸念されているが、地域鉄道事業者のみでは大規模施設の老朽化対策を実施することは困難であるため、国が費用の一部を負担することにより、整備促進が図られる。不用については理由を把握し、不用額の縮減に努めている。
	○	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。	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。	老朽化対策に係る費用の一部を国が補助することにより、老朽化対策の推進に寄与することから実効性の高い手段である。
	－	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	
	－	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	<p>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「鉄道施設総合安全対策事業費補助交付要綱」等に基づき、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構職員による現地審査・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。</p> <p>【前回の指摘を踏まえた執行上の改善点】 所見を踏まえ、検証した結果、現在の事業手法で政策目標が達成されていることから現状の制度を維持している。</p>		
予算監視・効率化チームの所見			
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・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	0279	平成23年行政事業レビュー	0256

※平成23年度実績を記入。平成22年度で終了した鉄道駅耐震補強事業の繰越分の執行を含む。

国土交通省
266百万円

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、主要な鉄道駅における耐震補強事業の促進、地域鉄道の老朽化対策の整備促進を図る。

【補助】

A
(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構
266百万円

関係地方公共団体

関係地方公共団体

【補助】

【補助】

【補助】

【補助】

B
民鉄線既存駅の改良整備・保有を業務とする地方公共団体の出資又は拠出に係る法人及び民法第34に基づいて設立される社団法人又は財団法人(2社)2255百万円

D
鉄道事業者(1社)
11百万円

地方公共団体と国からの補助金及び民間鉄道事業者からの預託金を財源に、鉄道駅の耐震補強事業及び地域鉄道の老朽化対策を実施し、当該設備を保有し、民間鉄道事業者へ貸し付ける。

地方公共団体と国からの補助金及び自己資金を財源に、鉄道駅の耐震補強事業を実施する。

【補助】

C
民間鉄道事業者(4社)
255百万円

民間鉄道事業者は、民鉄線既存駅の改良整備・保有を業務とする地方公共団体の出資又は拠出に係る法人及び民法第34条に基づいて設立される社団法人又は財団法人(以下「法人」という。)との協定等に基づき、同法人から工事の委託を受けて、自社の駅の耐震補強工事を行い、工事完了後の設備について、同法人に引渡し、同法人より貸付けを受ける。

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.(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)
工事費	耐震補強工事費(柱補強等)	189.227			
工事費	老朽化対策工事費(トンネル補強等)	77.200			
計		266.427	計		0
B.(社)鉄道建築協会			F.		
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)	178.097			
計		178.097	計		0
C.東京急行電鉄(株)			G.		
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)	78.785			
計		78.785	計		0
D.東京地下鉄(株)			H.		
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)	11.130			
計		11.130	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	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	補助対象事業者に対する補助金交付	226	—	—
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	(社)鉄道建築協会	耐震補強工事費(柱補強等)	178	—	—
2	伊豆東海岸鉄道整備(株)	老朽化対策工事費(トンネル補強等)	77	—	—
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

C.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	東京急行電鉄(株)	耐震補強工事費(柱補強等)	79	—	—
2	伊豆急行(株)	老朽化対策工事費(トンネル補強等)	77	—	—
3	小田急電鉄(株)	耐震補強工事費(柱補強等)	56	—	—
4	遠州鉄道(株)	耐震補強工事費(柱補強等)	37	—	—
5	京成電鉄(株)	耐震補強工事費(柱補強等)	7	—	—
6					
7					
8					
9					
10					

D.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	東京地下鉄(株)	耐震補強工事費(柱補強等)	11	—	—
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

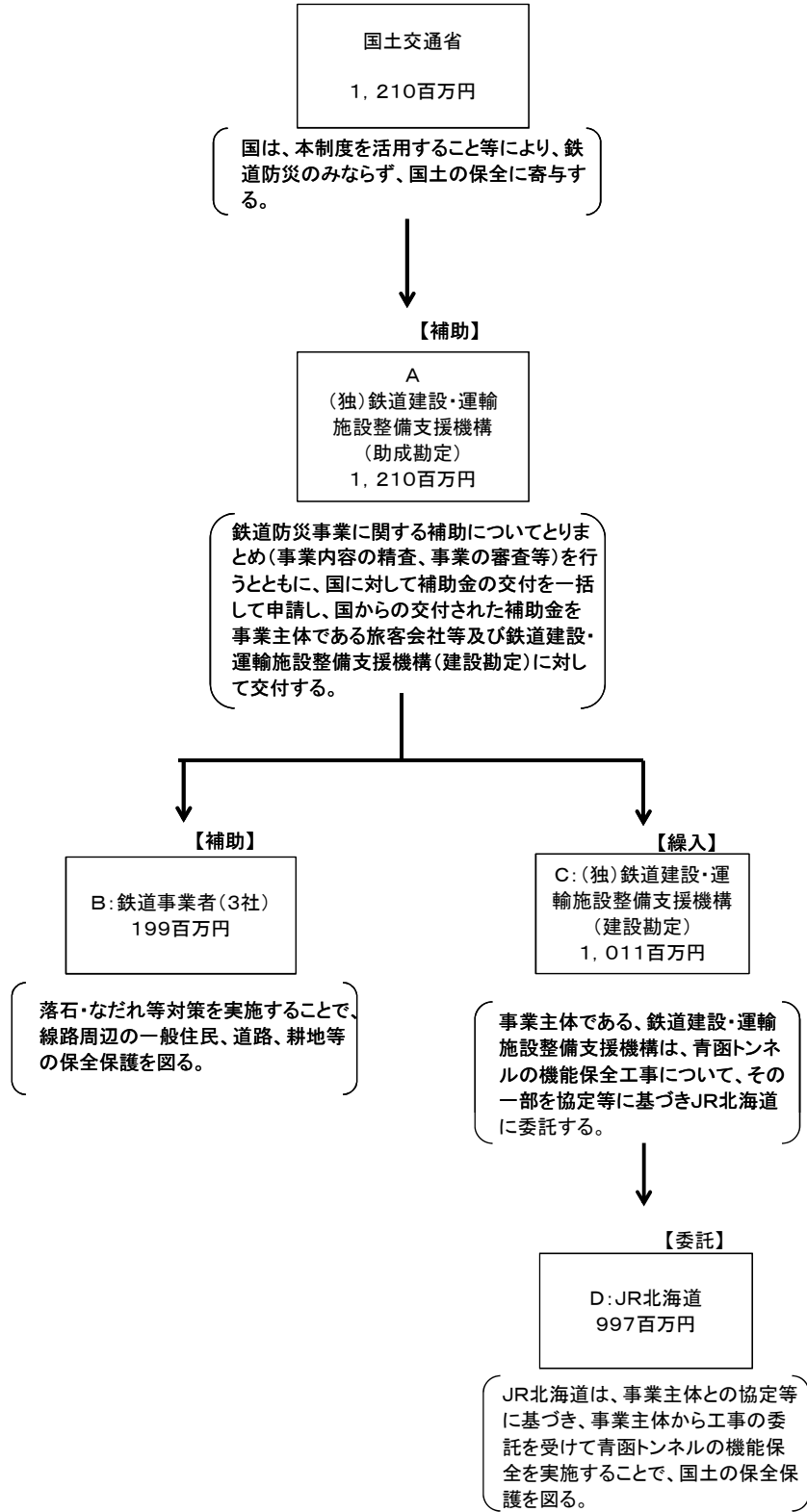
平成24年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	鉄道防災事業		担当部局庁	鉄道局		作成責任者		
事業開始・終了(予定)年度	昭和53年(一般防災) 平成11年(青函)		担当課室	施設課 鉄道防災対策室		室長 鈴木英一		
会計区分	一般会計		施策名	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)	国土の保全に資するとともに鉄道施設の防災に資することを目的とする。							
事業概要 (5行程度以内。別添可)	旅客会社等が行う落石・なだれ等対策又は海岸等保全等のための施設整備であって、その効果が一般住民、道路、耕地等の保全保護にも資する事業(一般防災)及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う青函トンネル機能保全のための改修事業について、国がその一部を補助する。							
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	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度要求		
		当初予算	411	411	411	411		
		補正予算	913	800	0	0		
		繰越し等	22	▲174	815	15		
	計	1,346	1,037	1,226	426	0		
	執行額	1,343	1,034	1,210				
執行率(%)	99.8%	99.8%	98.7%					
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標		単位	21年度	22年度	23年度	目標値 (23年度)	
	落石・なだれ等による鉄道施設及び住民の生活への被害を軽減するために行う防災工事の箇所数	成果実績	箇所	98	128	153	186	
		達成度	%	53	69	82		
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込	
	落石・なだれ等による鉄道施設及び住民の生活への被害を軽減するために行う防災工事の箇所数	活動実績 (当初見込み)	箇所	35	30	25	-	
				(26)	(26)	(22)	(調整中)	
単位当たりコスト	8百万(円/箇所)		算出根拠	23年度一般防災事業執行額/23年度一般防災整備箇所数 =199/25				
平成24・25年度予算内訳	費目	24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由				
	一般防災工事	200						
	青函トンネル機能保全工事	211						
	計	411						

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。	一般防災事業については鉄道事業者が実施しているが、公共事業で実施している治山事業、治水事業に相当するものであること、また、青函トンネル機能保全については、北海道と本州を結ぶ唯一の陸路である青函トンネルは国土の一部であり、保全を要するものであることから、国の補助事業で実施することが適当である。
	○	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、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。	事業の執行にあたり、機構及び鉄道事業者における契約手続きの競争性を確認している。
	○	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。	当該事業は、一般住民、道路、耕地等の保全保護に資するとともに、鉄道施設の防災にも資するため、国が補助することにより、事業が一層推進される実効性の高い手段である。
	○	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、他府省の防災事業	
	—	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	【前回の指摘を踏まえた執行上の改善点】 実施計画の説明や、額の確定の際に、事業者に契約手続きの方法の確認をしているが、今後もこれを継続し、工事費削減に努める。		
予算監視・効率化チームの所見			
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・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	0280	平成23年行政事業レビュー	0257

※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)



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.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(助成勘定)			E.		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	本工事費	一般防災及び青函トンネル機能保全工事施工費	1,196			
	附帯工事費	附帯工事施工費	3			
	管理費	管理費	11			
	計		1,210	計		0
	B.JR九州			F.		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	本工事費	一般防災工事施工費	70			
計		70	計		0	
C.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(建設勘定)			G.			
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)	
本工事費	青函トンネル機能保全工事施工費	997				
附帯工事費	附帯工事施工費	3				
管理費	管理費	11				
計		1,011	計		0	
D.JR北海道			H.			
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)	
本工事費	青函トンネル機能保全工事施工費	997				
計		997	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	鉄道建設・運輸施設整備支援機構(助成勘定)	補助対象事業に対する助成	1,011	—	—
2			200	—	—
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	九州旅客鉄道	一般防災工事	70	—	—
2	北海道旅客鉄道	一般防災工事	70	—	—
3	四国旅客鉄道	一般防災工事	60	—	—
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

C.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	鉄道建設・運輸施設整備支援機構(建設勘定)	青函トンネル機能保全工事	1,011	—	—
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

D.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	北海道旅客鉄道	青函トンネル機能保全工事	997	—	—
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

平成24年行政事業レビューシート

(国土交通省)

事業名	鉄道防災事業（東日本大震災関連）		担当部局庁	鉄道局		作成責任者		
事業開始・終了(予定)年度	平成23年		担当課室	施設課 鉄道防災対策室		室長 鈴木英一		
会計区分	一般会計		施策名	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)	大規模地震発生時に、人流・物流のリダンダンシーを確保するため北海道と本州を結ぶ唯一の陸路である青函トンネルの機能保全を図ることを目的とする。							
事業概要 (5行程度以内。別添可)	青函トンネルは昭和63年の開業以来、海底下という劣悪な環境の下、防災機能を維持するための設備の劣化が著しく進んでいることから、大規模地震発生時の人流・物流のリダンダンシーの確保といった観点から大規模地震発生時に脱線を防止するために必要な、列車を速やかに減速、安全に停止させる列車制御システム等の整備に要する費用の助成を行うもの。							
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	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度要求	
		補正予算	—	—	903	0		
		繰越し等	—	—	—	903		
		計	—	—	903	903	0	
	執行額	—	—	0				
	執行率(%)	—	—	0				
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標			単位	21年度	22年度	23年度	目標値 (年度)
	大規模地震の発生時においても、青函トンネルにおける鉄道輸送が、被災後に早期に再開されること		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	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込
	列車制御システム、変電所施設、排煙設備		活動実績 (当初見込み)	設備	—	—	0	—
					—	(—)	(3)	(3)
単位当たりコスト	301百万(円/設備)		算出根拠	903百万円/3設備				
平成24・25年度予算内訳	費目	24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由				
		0						
	計							

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。	青函トンネルは北海道・本州を結ぶ唯一の陸路であり、大規模地震発生時の人流・物流のリダンダンシーの確保等の観点から脱線を防止する等のための設備を、前倒して整備を実施するものである。
	○	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・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。	補助対象者に対して、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すこととしている。また、事業の終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することとしている。
	○	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。	従来から青函トンネル機能保全の事業を実施しているが、当該事業は大規模地震発生時のリダンダンシーの確保の観点から実施するものである。活動実績については、機器の設計、製作に時間を要したため繰越したが、24年度に執行できる見込み。
	—	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	
	—	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	事業の執行にあたり、鉄道・運輸機構における契約手続きの競争性を継続し、限られた予算の中でより効率的な防災対策が施行できるよう図っていく。		
予算監視・効率化チームの所見			
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・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-0037

※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)

国土交通省
903百万円

国は大規模地震発生時に、人流・物流のリダンダンシーを確保するため北海道と本州を結



【補助】

A
(独)鉄道建設・運輸
施設整備支援機構
(助成勘定)
903百万円

鉄道防災事業に関する取りまとめ(事業内容の精査、事業の審査等)を行うとともに、国に対して補助金の交付を申請し、国から交付された補助金を鉄道建設・運輸施設整備支援機構(建設勘定)に対して繰り入れる。



【繰入】

B
(独)鉄道建設・運輸
施設整備支援機構
(建設勘定)
903百万円

事業主体である鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、青函トンネルの機能保全工事について、その一部を協定等に基づきJR北海道に委託する。



【委託】

C
JR北海道
897百万円

JR北海道は、事業主体との協定等に基づき、事業主体から工事の委託を受けて青函トンネルの機能保全工事を実施することで、国土の保全保護を図る。

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.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(助成勘定)			E.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
本工事費	青函トンネル機能保全工事施工費	897			
附帯工事費	附帯工事施工費	6			
計		903	計		0
B.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(建設勘定)			F.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
本工事費	青函トンネル機能保全工事施工費	897			
附帯工事費	附帯工事施工費	6			
計		903	計		0
C.JR北海道			G.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
本工事費	青函トンネル機能保全工事施工費	897			
計		897	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	鉄道建設・運輸施設整備支援機構(助成勘定)	補助対象事業に対する助成	903	—	—
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	鉄道建設・運輸施設整備支援機構(建設勘定)	青函トンネル機能保全工事	903	—	—
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

C.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	JR北海道	青函トンネル機能保全工事	897	—	—
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

平成24年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	鉄道技術開発	担当部局庁	鉄道局	作成責任者			
事業開始・終了(予定)年度	S62~	担当課室	技術企画課技術開発室	技術開発室長 江口秀二			
会計区分	一般会計	施策名	44 技術研究開発を推進する				
根拠法令 (具体的な条項も記載)	—	関係する計画、通知等	国土交通省技術基本計画(平成20年4月策定) 国土形成計画(全国計画)(平成20年7月4日閣議決定) 第4期科学技術基本計画(平成23年8月閣議決定) 新成長戦略(平成22年6月18日閣議決定)				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	鉄道技術の開発を促進し技術水準の向上を図ることを目的とし、超電導リニアをはじめとした先端技術の鉄道分野への応用のほか、鉄道の安全水準、環境性能の向上に関する技術開発に補助を行う。						
事業概要 (5行程度以内。別添可)	鉄道技術開発のうち、①新技術の鉄道への応用に係る基礎的、基盤的技術開発②安全対策に係る技術開発③環境対策に係る技術開発に要する経費の一部について、超電導磁気浮上方式鉄道技術開発にあつては公益財団法人 鉄道総合技術研究所に対して助成を行うとともに、一般鉄道技術開発にあつては独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構を通じて鉄道分野に関する技術開発を実施する能力を有するものに対し、助成を行う。 <補助対象及び補助率> ○ 超電導磁気浮上方式鉄道技術開発 ・基礎技術開発及び高温超電導磁石等高度化技術開発に要する経費 1/2 ・実用化技術開発に要する経費及び日本政策投資銀行利子相当分 1/4 ○ 一般鉄道技術開発 ・補助対象技術開発に要する経費 1/2						
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)		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	1,116	957	927	646	
		補正予算	105	0	0	0	
		繰越し等	0	13	0	0	
		計	1,221	969	927	646	
	執行額	1,156	967	916			
執行率(%)	94.7%	99.8%	98.8%				
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	成果指標		単位	21年度	22年度	23年度	目標値 (24年度)
	年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合	成果実績	件	29	23	26	18
		達成度	%	100	100	100	
活動指標及び 活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込
	補助対象事業者数	活動実績 (当初見込み)	箇所	8 (7)	7 (7)	9 (7)	— (6)
		算出根拠	単位当たりコスト = 実績額/箇所数 H23実績額 = 916百万円 H23箇所数 = 9件				
単位当たり コスト	102(百万円/箇所数)						
平成24・25年度 予算内訳	費目	24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由			
	超電導磁気浮上方式鉄道技術開発に必要な経費	308					
	一般鉄道技術開発に必要な経費	338					
	計	646					

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。	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設の耐震性の向上やホームドアの普及に資する技術開発は、利用者である国民の安全性を高めるものであり、優先度は高いものである。 ・事業者の経営には必ずしも速効的ではない安全対策、環境対策に係る技術開発については、国としてインセンティブを与える必要がある。
	○	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、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。	<ul style="list-style-type: none"> ・費目・使途については真に必要なものに限定されている。
	○	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。	<ul style="list-style-type: none"> ・技術開発完了実績報告の提出時に成果目標の達成状況等の確認を行っており、成果目標を達成している。
	○	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	
-	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	<p>超電導磁気浮上方式鉄道技術開発事業は直接補助事業であることから、鉄道総研の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「鉄道技術開発費補助金交付要領」に基づき、国土交通省鉄道局職員による現場審査・書類審査を実施、確認を行うことで、国庫補助金の支出先・使途先についてその適否を含めて明確に把握している。また、一般鉄道技術開発事業は間接補助事業であることから、間接補助事業者の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」、「鉄道技術開発費補助金交付要領」及び「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構鉄道技術開発費補助金取扱要領」に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構職員による現場審査・書類審査を実施し、国土交通省職員が確認を行うことで、国庫補助金の支出先・使途先についてその適否を含めて明確に把握している。</p> <p>【前回の指摘を踏まえた執行上の改善点】 東日本大震災を踏まえた耐震性向上手法の開発、コスト削減に資するホームドアの開発等、優先度の高いものに重点化を行った。なお、事業選定にあたっては、引き続き鉄道技術開発課題評価委員会において、第三者により必要性等の観点から評価を頂くこととしている。</p>		
予算監視・効率化チームの所見			
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・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)			
結果	事業仕分け第2弾 事業番号A-19-(1) 鉄道助成業務(補助金等交付事業のうち鉄道技術開発費補助金関係)		
コメント	<p>事業規模の縮減の可能性も含めて国が実施すべき 機構より国へ移管し直接支援事業とすべき。 リニア部分については(財)鉄道総合技術研究所に直接出すことで補助金の情報公開につなげるべき。 透明性の確保、直接実施 国が直接やればよい。交付状況をホームページで公表すべき。 前提として当該法人が引き続き実施する場合と国が実施する場合との費用対効果の比較を踏まえて決定する必要がある。 国が直接実施。</p>		
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	0281	平成23年行政事業レビュー	0258

国土交通省
916百万円

〔国は、一般鉄道技術開発にあつては補助対象事業者が行う技術開発に要する費用の一部について独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に、超電導リニア技術開発にあつては技術開発に要する費用の一部について公益財団法人鉄道総合技術研究所に〕

【補助】

A. (公財)鉄道総合技術研究所
531百万円

〔超電導磁気浮上方式鉄道に関する技術開発の実施〕

【補助】

B. (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構
385百万円

〔補助対象事業者に対する補助金交付業務を実施〕

【補助】

C. (公財)鉄道総合技術研究所及び
民間会社(9者)
385百万円

〔一般鉄道に関する技術開発の実施〕

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.(公財)鉄道総合技術研究所			E.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
政投銀利子相当分	実験線建設時に(株)日本政策投資銀行(当時、開発銀行)から借入した額に係る利子の補填	253			
機械器具費	試作装置の製作、試験装置の製作、測定器の購入	185			
役務費	研究に必要な調査、データの集計、試験片等の作成	77			
原材料等購入費	原材料、消耗品の購入	13			
その他	現地調査等旅費、レンタル	2			
※四捨五入により合計が合わない					
計		530	計		0
B.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構			F.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
鉄道技術開発費補助金	一般鉄道技術開発に必要な経費	385			
計		385	計		0
C.(公財)鉄道総合技術研究所			G.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
役務費	研究に必要な調査、データの集計、試験片等の作成	143			
機械器具費	試作装置の製作、試験装置の製作、測定器の購入	91			
その他	現地調査等旅費、レンタル	4			
原材料等購入費	原材料、消耗品の購入	2			
計		240	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.(公財)鉄道総合技術研究所

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	(公財)鉄道総合技術研究所	超電導磁気浮上方式鉄道技術開発	531	-	-
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

B.(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	補助対象事業者に対する補助金交付	385	-	-
2				-	-
3				-	-
4				-	-
5				-	-
6				-	-
7				-	-
8				-	-
9				-	-
10					

C.(公財)鉄道総合技術研究所及び民間会社(9社)

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	(公財)鉄道総合技術研究所	鋼橋・橋台・盛土一体化による老朽橋梁の再生に関する研究 等	240		
2	(株)神戸製鋼所	乗降位置可変型ホーム柵の開発	36		
3	東日本旅客鉄道(株)	無線技術と既存設備の活用による地方交通線向け省力化列車制御システムの開発	35		
4	(株)カネコ	光三次元測定技術を応用した線路外からの建築限界測定装置の開発 等	21		
5	日本貨物鉄道(株)	次世代コンテナ車用台車の基礎技術開発	16		
6	三愛電子工業(株)	RFIDを使った列車検知方式による低コストな踏切保安システムの開発	14		
7	(株)京三製作所	地方・ローカル線・路面電車に有効な地上システムが省力化可能な運転管理システムの技術開発	11		
8	住友金属工業(株)	鉄道車両台車枠の溶接部疲労耐久性向上による台車軽量化に資する技術開発	8		
9	オムロンソリアルソリューションズ(株)	昇降バー方式の低コストホームドアの技術開発	5		
10					※四捨五入により合計が合わない

平成24年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	整備新幹線建設推進高度化等事業		担当部局庁	鉄道局		作成責任者	
事業開始・終了(予定)年度	H9～		担当課室	幹線鉄道課、技術開発室		幹線鉄道課長 蒲生篤実 技術開発室長 江口秀二	
会計区分	一般会計		施策名	24 整備新幹線の整備を推進する			
根拠法令 (具体的な条項も記載)	-		関係する計画、通知等	国土形成計画(全国計画) (平成20年7月4日閣議決定)			
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	整備新幹線の未着工区間において、計画調整調査、設計施工法等調査、経済設計調査を実施することにより、着工後の新幹線建設のスムーズな進捗やコスト縮減などを図る。また、軌間可変技術調査により新幹線と在来線の直通運転を実現し、整備新幹線の高速化効果を他の地域に均霑する。						
事業概要 (5行程度以内。別添可)	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う以下の調査に対し、助成を行う。(定額補助) ・計画調整調査 整備新幹線の未着工区間において、着工の前に新幹線駅部と新幹線駅周辺における都市計画事業等のまちづくり計画との整合を図るため、駅部のレイアウト検討や設計、新幹線ルートの詳細地形図の作成等を行う。 ・設計施工法等調査 新幹線ルート上の地質の分布状況や性状等を把握し、長大トンネル等の適切な構造物の設計施工法の検討等を行うため、地質調査を事前に行う。また、工事に速やかに着手するため、長大橋梁等の主要な構造物の設計等を事前に行う。 ・経済設計調査 建設コストの縮減等を図るため、設計施工法等の開発を行う。 ・軌間可変技術調査 新幹線と在来線の直通運転を実現し、整備新幹線の高速化効果を他の地域に均霑するため、フリーゲージトレインの開発を行う。						
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		21年度	22年度	23年度	24年度	25年度要求
		当初予算	3,400	2,700	2,700	7,020	
		補正予算	1,600	0	0	0	
		繰越し等	▲ 1,150	1,593	▲ 94	161	
		計	3,850	4,293	2,606	7,181	
		執行額	3,850	4,293	2,606		
執行率 (%)	100%	100%	100%				
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標		単位	21年度	22年度	23年度	目標値 (23年度)
	5大都市(札幌、東京、名古屋、大阪、福岡)の各中心駅から、JR等の幹線鉄道により3時間以内に到達できる営業キロ延長		成果実績	km	15,400	15,700	15,700
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込
	調査件数		活動実績 (当初見込み)	件	64 (29)	29 (37)	37 (37)
単位当たりコスト	7,020百万円 (実績額/調査件数)		算出根拠	H23執行額 : 2,606百万円 H23調査件数等 : 37件			
平成24・25年度予算内訳	費目	24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由			
	計画調整調査	40					
	設計施工法等調査	189					
	経済設計調査	271					
	軌間可変技術調査	5,920					
	管理費	600					
	計	7,020	0				

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。	新幹線建設のスムーズな進捗やコスト縮減などを図るための調査や、新幹線の高速化効果を在来線沿線に広く波及させることが可能となるフリーゲージトレインの技術開発であり、極めて優先度が高いものである。 新幹線の建設は複数の地方自治体にまたがって計画されるものであり、地方自治体が個別に立案し実施することは非効率であり、国が実施する必要がある。
	○	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、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。	補助対象者である(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構において、「随意契約等見直し計画」を作成し、競争性のない随意契約ではなく、原則として一般競争入札等とすることや、部品調達を見直し、必ずしも新品購入とせず、流用できる既存部品を活用するなど、コスト縮減に努めている。 費目・使途は事業目的に即し真に必要なものに限定されている。
	○	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。	成果目標は達成している。 見込みに見合った活動実績となっている。
	○	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	
	-	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	<p>計画調整調査、設計施工法等調査、経済設計調査については、着工後の新幹線建設のスムーズな進捗やコスト縮減などを図るために必要なものとして適正に実施されている。また、軌間可変技術調査については、整備新幹線と密接な関係があるため、整備新幹線の建設主体である(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が主体となり技術開発を進めており、これまでの走行試験等において一定の成果が得られたところであるが、実用化に向けて更なる検討が必要である。これらの事業について、引き続き事業の進捗状況の把握等に努めることにより、効率的な予算の執行を図ることとしている。</p> <p>【前回の指摘を踏まえた執行上の改善点】 実用化に向けた開発を促進するため、「日本再生重点化措置」にて耐久性評価等のための新たな車両の設計・製作予算等を確保した。今後もこれらについて効率的な予算執行を行う。</p>		
	予算監視・効率化チームの所見		
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・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)			
<p>・事業仕分け第1弾</p> <p>・事業番号1-71</p> <p>・WG評価結果 予算要求通り</p> <p>・とりまとめコメント 本当に実現性があるのかどうかをある段階でしっかり見極めることは必要であり、また、そうした中でもコストの縮減は出来るだけしっかりとやって頂きたい。なお、ここだけの問題ではないが、知的財産権の問題についても、しっかりと検討して頂きたい。独法に対する天下りに関しても、横串で全部に通じている問題として検討の必要があると考えている。 以上を前提にして、当ワーキンググループとしては、予算要求通りを結論としたい。</p>			
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	0282	平成23年行政事業レビュー	0259

国土交通省
2,606百万円

国は、整備新幹線未着工区間について、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う整備新幹線未着工区間の計画調整調査等に対し補助することにより、着工後の新幹線建設のスムーズな進捗やコスト削減などを図る。また、軌間可変技術調査に対し補助することにより、新幹線と在来線の直通運転を実現し、整備新幹線の高速化効果を他の地域に均霑する。

【 補助 】

A. (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構
2,606百万円

・計画調整調査、設計施工法等調査、経済設計調査
本調査は、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が技術的な検討や、自治体等関係機関との協議を実施し、総合的な検討に基づきルートを設定したうえで橋梁やトンネルなどの構造物の重要度を鑑みて調査内容を計画し、調査を実施する。

・軌間可変技術調査
本調査は、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が主体となり技術開発を進める。

【 公募、プロポーザル、随意契約 】

B. 民間事業者等(22社)
2,016百万円

民間事業者等は、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構から委託を受け、整備新幹線未着工区間の計画調整調査等及び軌間可変技術調査を実施する。

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)

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)
軌間可変技術調査	台車の開発、走行試験、軌道整備 等	1,550			
管理費	人件費 等	585			
経済設計調査	建設コストの縮減等を図るための設計施工法の開発 等	267			
設計施工法等調査	新幹線ルート上の地質調査、主要な構造物の概略設計 等	183			
計画調整調査	新幹線計画と地元計画の整合を図るための基礎資料として、航測図化の作成	21			
計		2,606	計		0
B.フリーゲージトレイン技術研究組合			F.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
軌間可変技術調査	走行試験及び設備等の維持管理	979			
	台車の開発 等	133			
計		1,112	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	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	<ul style="list-style-type: none"> ・整備新幹線等の建設、保有・貸付け、譲渡・資金回収等 ・鉄道整備を行う鉄道事業者に対する補助金の交付等 ・旧国鉄の地位の承継に伴う費用の支払等 ・内航船舶の共有建造、技術支援等 ・運輸技術に関する基礎的研究等 	2,606	-	-
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	フリーゲージトレイン技術研究組合	軌間可変技術調査	1,112	1	92.5	
2	四国旅客鉄道(株)	軌間可変技術調査	325	随意契約	-	
3	(財)鉄道総合技術研究所	経済設計調査	129	108	1	97.4
		設計施工法等調査		21	1	94.6
4	九州旅客鉄道(株)	軌間可変技術調査	114	随意契約	-	
5	(財)運輸政策研究機構	経済設計調査	78	1	98.0	
6	(株)三菱総合研究所	経済設計調査	58	3	98.1	
7	サンコーコンサルタント(株)	設計施工法等調査	44	4	80.5	
8	(株)ダイヤコンサルタント	設計施工法等調査	25	16	51.1	
9	八千代エンジニアリング(株)	設計施工法等調査	19	4	94.0	
10	日本交通技術(株)	設計施工法等調査	13	5	88.7	

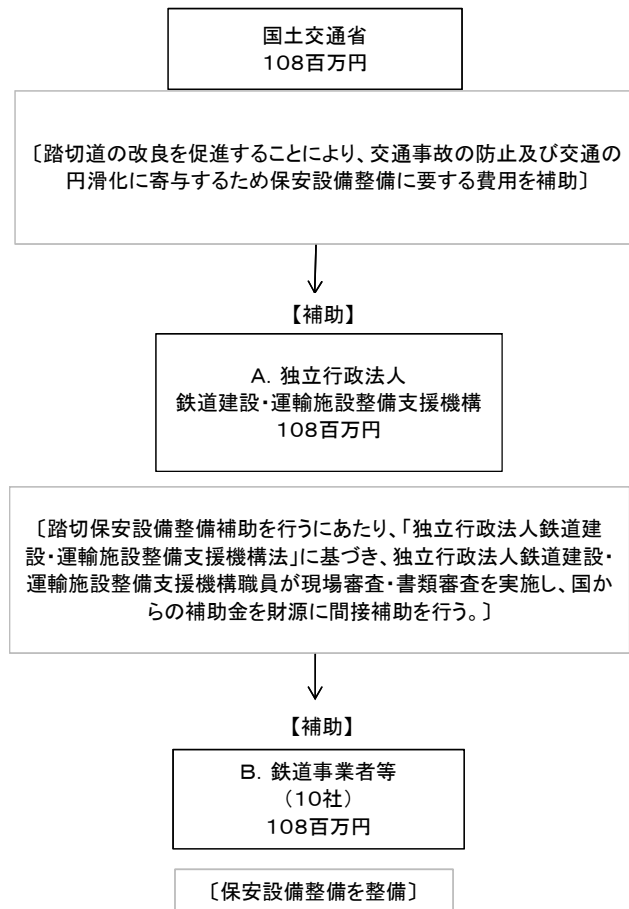
平成24年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	踏切保安設備整備		担当部局庁	鉄道局		作成責任者		
事業開始・終了(予定)年度	S36年度～		担当課室	施設課		課長 潮崎 俊也		
会計区分	一般会計		施策名	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)	踏切道改良促進法 第8条		関係する計画、通知等	交通安全基本計画 (平成23年3月31日 中央交通安全対策会議決定)				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	踏切道の改良を促進することにより、交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与するため							
事業概要 (5行程度以内。別添可)	踏切道改良促進法に基づく、踏切遮断機・警報機、踏切警報時間制御装置及び高規格化保安設備の整備について、鉄道事業者が負担する事業費の一部を国(1/2または1/3)及び地方公共団体(1/3)が補助する							
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)		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	160	152	149	107		
		補正予算	0	0	0	0		
		繰越し等	0	0	0	0		
		計	160	152	149	107		
	執行額	131	85	108				
執行率 (%)	82.0%	55.9%	72.4%					
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標			単位	21年	22年	23年	目標値(27年)
	平成27年までに踏切事故件数を平成22年と比較して約1割削減することを目指す(第9次交通安全基本計画)		成果実績	踏切事故件数	327件	314件	集計中	280件
			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	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込
	踏切保安設備の整備箇所数		活動実績	箇所	28	13	15	-
			(当初見込み)					
単位当たりコスト	-		算出根拠		-			
平成23・24年度予算内訳	費目	24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由				
	踏切保安設備整備費	107						
	計	107	0					

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。	踏切事故は鉄道の運転事故の約4割を占めている状況にあり、改良すべき踏切道がなお残されている現状にあるため。
	○	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。	踏切道改良促進法の保安設備の整備の指定基準にもとづいた踏切道に限定している。
	-	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。	4種踏切の1種化、障害物検知装置などの整備などにより、踏切の安全対策の向上、踏切事故の減少に寄与している。
	○	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。	
	-	類似の事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担となっているか。	
	-	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	
点検結果		<p>【前回の指摘を踏まえた執行上の改善点】 踏切事故防止の効果が高く、国が支援すべきと考えられる事業個所を厳選して事業を実施。</p>	
予算監視・効率化チームの所見			
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)			
関連する過去のレビューシートの事業番号			

※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)



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.独立行政法人鉄道施設・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)
工事費	保安設備設置	108			
計		108	計		0
B.北海道旅客鉄道(株)			F.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
工事費	保安設備設置	36			
計		36	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	独立行政法人鉄道施設・ 運輸施設整備支援機構	補助対象事業者に対する補助金交付	108	-	-
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	北海道旅客鉄道(株)	踏切保安設備整備	36	-	-
2	九州旅客鉄道(株)	踏切保安設備整備	22	-	-
3	いすみ鉄道(株)	踏切保安設備整備	10	-	-
4	上毛電鉄(株)	踏切保安設備整備	9	-	-
5	富山地方鉄道(株)	踏切保安設備整備	7	-	-
6	上信電鉄(株)	踏切保安設備整備	6	-	-
7	秩父鉄道(株)	踏切保安設備整備	5	-	-
8	関東鉄道(株)	踏切保安設備整備	5	-	-
9	新京成電鉄(株)	踏切保安設備整備	4	-	-
10	島原鉄道(株)	踏切保安設備整備	4	-	-

平成24年行政事業レビューシート

(国土交通省)

事業名		新線調査費等	担当部局庁	鉄道局	作成責任者				
事業開始・終了(予定)年度		H3～	担当課室	幹線鉄道課、鉄道事業課、技術開発室		幹線鉄道課長 蒲生篤実 鉄道事業課長 高原修司 技術開発室長 江口秀二			
会計区分		一般会計	施策名	24 整備新幹線の整備を推進する					
根拠法令 (具体的な条項も記載)		—	関係する計画、通知等	国土形成計画(全国計画) (平成20年7月4日閣議決定)					
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)		(1)新線等調査 ・新幹線新線調査 全国新幹線鉄道整備法第5条第1項の規定により、国土交通大臣が(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対し調査の指示を行った路線であって、同法第8条の規定による建設の指示を受けていない路線について、営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定を目的として、必要な調査を実施する。 ・中央リニア調査 走行試験等による技術開発以外の項目に関する基礎資料等の作成を目的として調査を実施する。 (2)本州四国連絡橋維持修繕費 (独)日本高速道路保有・債務返済機構が行う大鳴門橋の維持管理に係る経費のうち鉄道負担分を補助し、大鳴門橋の適切な維持管理を図る。							
事業概要 (5行程度以内。別添可)		(1)新線等調査(定額補助) ・新幹線新線調査 全国新幹線鉄道整備法の規定に基づき、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う新幹線鉄道の建設に関し必要となる調査(地形・地質等、輸送需要量に応じた供給輸送力等、施設及び車両の技術開発、建設の費用等のほか、営業主体及び建設主体の指名並びに整計画の決定のために必要な調査)に対し、助成を行う。 ・中央リニア調査 (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う、中央リニアの整備に必要な基礎資料等の作成に資する中央リニア調査に対し助成を行う。 (2)本州四国連絡橋維持修繕費(定額補助) (独)日本高速道路保有・債務返済機構が行う大鳴門橋の維持管理に係る経費のうち鉄道負担分(4.5%)及び利子等に対し、実施した年度の翌年度に助成を行う。							
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)				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	229	218	207	56		
			補正予算	91	▲3	0	0		
			繰越し等	0	0	0	0		
			計	320	216	207	56		
		執行額	315	215	202				
執行率(%)	98.5%	99.8%	97.4%						
成果目標及び成果実績 (アウトカム)		成果指標		単位	21年度	22年度	23年度	目標値(24年度)	
		5大都市(札幌、東京、名古屋、大阪、福岡)の各中心駅から、JR等の幹線鉄道により3時間以内に到達できる営業キロ延長。		成果実績	km	15,400	15,700	15,700	15,700
				達成度	%	98%	100%	100%	
活動指標及び活動実績 (アウトプット)		活動指標		単位	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込	
		調査件数等		活動実績(当初見込み)	件	7	7 (7)	6 (6)	— (3)
単位当たりコスト		34百万円(執行額/調査件数等)		算出根拠	H23執行額 : 202百万円 H23調査件数等 : 6件				
平成24・25年度 予算内訳	費目		24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由				
	中央リニア調査		27						
	管理費		3						
	大鳴門橋修繕費		26						
	計		56						

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。	中央新幹線については東京～大阪間の複数の自治体にまたがって計画されている新幹線であり、防災対策等について地方自治体が個別に策定することは非効率であり、国が実施する必要がある。
	○	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。	補助対象者である(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構において、「随意契約等見直し計画」を作成し、競争性のない随意契約ではなく、原則として一般競争入札等とすることにし、コスト縮減に努めている。調査に関しては、震災対策や、大深度地下における防災対策等、必要な項目に絞って実施している。
	○	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。	成果目標は達成している。本州四国連絡橋の維持修繕費補助は、大鳴門橋の維持管理を目的としており、同橋の維持修繕計画に基づき、毎年度、適正に修繕工事等が実施されている。中央リニア調査により、防災対策等について、検討・検証を実施した。
	○	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	
	—	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	<p>本事業については、営業主及び建設主体の指名並びに整備計画の決定等や大鳴門橋の適切な維持管理のために必要なものとして、適正に実施されており、引き続き事業の進捗状況の把握等に努めることにより、効率的な予算の執行を図ることとしている。</p> <p>【前回の指摘を踏まえた執行上の改善点】 中央リニア調査により、地震対策や防災対策の更なる検討・検証等必要な項目に絞って実施した。</p>		
予算監視・効率化チームの所見			
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・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)			
<p>本州四国連絡橋維持修繕費 当補助金の交付については、「独法の事務・事業の見直しの基本方針」(平成22年12月7日閣議決定)に基づき、平成23年度から、国から高速道路保有・債務返済機構への直接交付としている。</p>			
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	0286	平成23年行政事業レビュー	0263

国土交通省
202百万円

- (1)新線等調査
・新幹線新線調査
国は、全国新幹線鉄道整備法の規定に基づき、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う新幹線鉄道の建設に関し必要となる調査に対し、助成する。
・中央リニア調査
国は、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う中央リニアの整備に必要となる基礎資料等の作成に資する中央リニア調査に対し、助成する。
- (2)本州四国連絡橋維持修繕費
国は、(独)日本高速道路保有・債務返済機構が行う大鳴門橋の維持管理に係る経費のうち鉄道負担分に対し、助成する。

【 補助 】

A. (独)鉄道建設・運輸
施設整備支援機構
189百万円

【 補助 】

B. (独)日本高速道路保有・
債務返済機構
13百万円

- (1)新線等調査
・新幹線新線調査
(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、中央新幹線について地形・地質等調査を実施してきたほか、新幹線路線 に関する需要予測や費用対効果分析等について豊富な経験を有しており、同機構が有するノウハウを活用して効率的に調査を実施する。
・中央リニア調査
(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、中央リニアの整備に必要となる基礎資料(大深度地下の防災

- (2)本州四国連絡橋維持修繕費
本州と四国を連絡する鉄道施設の管理及び当該施設を有償で鉄道事業者に利用させる業務を実施する。

【 企画競争、プロポーザル、随意契約 】

C. パシフィックコンサルタンツ
(株)及び民間会社(4社)
165万円

- (1)新線等調査
民間事業者等は、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構から委託を受け、新幹線新線調査及び中央リニア調査を実施する。

【 委託 】

D. 本州四国連絡
高速道路株式会社
13百万円

- (2)本州四国連絡橋維持修繕費
高速道路会社法(平成16年法律第99号)第5条の規定により、本州と四国を連絡する鉄道施設の管理については、本州四国連絡高速道路株式会社が(独)日本高速道路保有・債務返済機構の委託に基づき行うこととされている。

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)

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)
中央リニア調査費	大深度地下の設備計画調査 等	165			
管理費	人件費 等	23			
新幹線新線調査費	調査附帯費	1			
計		189	計		0
B.(独)日本高速道路保有・債務返済機構			F.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
外部委託	本州四国連絡高速道路株式会社 大鳴門橋維持修繕工事	13			
その他	利息支払 等	0			
計		13	計		0
C.パシフィックコンサルタンツ			G.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
中央リニア調査費	地下構造物等の防災設備計画に関する調査	45			
中央リニア調査費	大深度地下の公共使用に関する各指針等の適用調査	23			
計		68	計		0
D.本州四国連絡高速道路株式会社			H.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
維持修繕費	維持修繕工事施工費	13			
計		13	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	<ul style="list-style-type: none"> ・整備新幹線等の建設、保有・貸付け、譲渡・資金回収等 ・鉄道整備を行う鉄道事業者に対する補助金の交付等 ・旧国鉄の地位の承継に伴う費用の支払等 ・内航船舶の共有建造、技術支援等 ・運輸技術に関する基礎的研究等 	189	-	-

B.(独)日本高速道路保有・債務返済機構

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	(独)日本高速道路保有・債務返済機構	本州と四国を連絡する鉄道施設の管理	13	-	-

C.民間事業者 等(4社)

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	パンフィックコンサルタンツ(株)	地下構造物等の防災設備計画に関する調査	45	標準プロポ ⁶	93.6
2	(公財)鉄道総合技術研究所	大深度地下における防災整備計画に関する研究	38	随意契約	96.4
3	(財)運輸政策研究機構	中央リニア整備による利便性向上の広域的波及に関する調査	34	随意契約	91.6
4	(株)みずほコーポレート銀行	中央新幹線の事業性に関する調査	25	企画競争 1	96.8
5	パンフィックコンサルタンツ(株)	大深度地下の公共使用に関する各指針等の適用調査	23	企画競争 2	92.3

D.本州四国連絡高速道路株式会社

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	本州四国連絡高速道路株式会社	機構の委託に基づき行う本州と四国を連絡する鉄道施設の管理	13	-	-

平成24年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	鉄道整備等基礎調査		担当部局庁	鉄道局		作成責任者		
事業開始・終了(予定)年度	H19～		担当課室	都市鉄道政策課		課長：堀内丈太郎		
会計区分	一般会計		施策名	施策番号29：鉄道網を充実・活性化させる				
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)	社会経済活動を支える基幹的かつ必須の交通機関である鉄道について、更なる利便性の向上と効率化を目的とした整備等に向けた課題を取り上げて、今後の鉄道整備の基本的方向に沿った基礎的な調査を実施する。							
事業概要 (5行程度以内。別添可)	国が政策的観点から調査テーマを提示し、委託等により多面的な分野の調査主体のノウハウを活用した調査を行う。							
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 委託・請負 <input 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	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度要求	
		補正予算	-	-	-	-	-	
		繰越し等	-	-	-	-	-	
		計	157	135	125	50		
	執行額	155	133	116				
	執行率(%)	98.7%	98.7%	93.1%				
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標			単位	21年度	22年度	23年度	目標値 (年度)
	調査そのものが目的であるため、成果目標及び成果実績(アウトカム)を定めて実施するという性質のものではない		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	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込
	調査実績		活動実績 (当初見込み)	件	9	9 (9)	9 (9)	5 (5)
			算出根拠	23年度執行額：116.342(百万円) 23年度調査数：9(件)				
単位当たりコスト	13百万円(執行額/調査数)							
平成24・25年度予算内訳	費目	24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由				
	調査委託費	50						
	計	50						

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。	社会経済活動を支える基幹的かつ必須の交通機関である鉄道について、更なる利便性の向上と効率化を目的とした整備等に向けた課題を取り上げて、今後の鉄道整備の基本的方向に沿った基礎的な調査を実施するものであり、政策上の緊急性・重要性等を厳しく検証したうえで実施している。
	○	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・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。	支出先の選定にあたっては、企画競争等により複数の事業者からの提案を受け、選定委員会を設立し、提案内容が真に必要なものかどうかを含め最も優れた企画を選定している。
	○	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。	本調査は、委託業務であることから、契約から業務完了までの間において、「国土交通本省委託契約取扱要領」等に基づき、国土交通省職員に成果物確認等の検査を実施することにより、委託費の支出先・使途等について、その適否を含め明確に把握している。さらに、同調査の成果は、鉄道政策の立案や個別事業の推進に活かされている。
	－	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 ー	
点検結果	○	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	本調査は、委託業務であることから、契約から業務完了までの間において、「国土交通本省委託契約取扱要領」等に基づき、国土交通省職員に成果物確認等の検査を実施することにより、委託費の支出先・使途等について、その適否を含め明確に把握している。また、本調査の受託者に、委託費の経理に係る根拠資料の整備及び保存を確実に行わせることで、より効率的・公正な予算の執行を図る。また、一者応札の抑制の取組みを引き続き行う。 【前回の指摘を踏まえた執行上の改善点】 23年度の事業執行にあたっては指摘を踏まえ、引き続きヒアリング等により調査案件の優先度を厳しく精査し、低いものは中止するなど見直しを行った上で実施した。また、一者応札の抑制の取組みにも引き続き務めた。
予算監視・効率化チームの所見			
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・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	0286	平成23年行政事業レビュー	0264

国土交通省
125百万円

社会経済活動を支える基幹的かつ必須の交通機関である鉄道について、更なる利便性の向上と効率化を目的とした整備等に向けた課題を取り上げて、今後の鉄道整備の基本的方向に沿った基礎的な調査を、委託により実施する。

【企画競争入札・委託】

A. 民間企業等（7社）
91百万円

テロ対策に有効と考えられている「爆発物検知システム」など新技術の調査や鉄道駅における実証実験により、鉄道における新技術の活用の可能性について検討等を実施した。

【企画競争入札・委託】

B. 財団法人運輸政策研究機構
25百万円

関西圏の鉄道アクセスの更なる速達性向上の検討に加え、需要予測や費用便益分析の精査、事業化に向けた事業主体・事業スキーム等の検討の深度化を実施した。

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.パシフィックコンサルタンツ(株)			E.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
調査委託費	東日本大震災後における東北地方の 鉄道利用促進策等の検討調査	10			
調査委託費	ホームドア等の整備促進のための検 討調査	5			
計		15	計		0
B.財団法人運輸政策研究機構			F.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
調査委託費	関西圏における高速交通ネットワー クへの鉄道アクセス改善方策に関する	25			
計		25	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. 民間企業等(7社)

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	㈱NTTデータ	鉄道テロ対策に資する新技術の活用に関する調査	14	1	99%
2	三菱総合研究所・(財)運輸政策研究機構	鉄道プロジェクト評価手法マニュアル策定に関する調査	14	1	99%
3	三菱UFJリサーチ&コンサルティング ㈱・(財)運輸政策研究機構	都市鉄道整備における事業性向上方策に関する調査	14	3	99%
4	社会システム㈱・(財)運輸政策研究機構	東京圏における鉄軌道整備の現状把握と今後の方向性の検討に関する調査	14	3	99%
5	㈱アイテック・(財)運輸政策研究機構	節電対策のための企業等の勤務形態変更が鉄道輸送に与えた影響に関する調査	10	5	99%
6	㈱JR東海エージェンシー	快適な鉄道利用を実現するための情報提供方策に関する検討調査	10	6	99%
7	パシフィックコンサルタンツ㈱	東日本大震災後における東北地方の鉄道利用促進策等の検討調査	10	8	99%
8	パシフィックコンサルタンツ㈱	ホームドア等の整備促進のための検討調査	5	2	99%
9					
10					

平成24年行政事業レビューシート

(国土交通省)

事業名	戦傷病者等無賃乗車船等		担当部局庁	国土交通省鉄道局		作成責任者		
事業開始・終了(予定)年度	S31年度～		担当課室	鉄道事業者旅客輸送業務監理室		滝沢 広明		
会計区分	一般会計		施策名					
根拠法令 (具体的な条項も記載)	戦傷病者等特別援護法第23条第3項		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)	軍人軍属等であった者の公務上の傷病に関し、国家補償の精神に基づき、鉄道等への乗車船の無賃取扱いについて援護を行うことを目的とする。(戦傷病者特別援護法第1条及び第9条)							
事業概要 (5行程度以内。別添可)	戦傷病者特別援護法(昭和38年法律第168号)の規定に基づき、戦傷病者及びその介護者が旅客鉄道会社の鉄道又は連絡船に無賃で乗車船した場合の運賃について、国が負担する。また、旅客鉄道会社において実施している当該者に係る特別急行料金及び普通急行料金の無料取扱いについても、同法の趣旨及び旅客鉄道会社の負担軽減の見地から、その一部を国が負担する。							
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input type="checkbox"/> 委託・請負 <input type="checkbox"/> 補助 <input checked="" 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)		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	148	140	96	77		
		補正予算	0	0	0	0		
		繰越し等	0	0	0	0		
		計	148	140	96	77		
		執行額	148	140	96			
	執行率(%)	100%	100%	100%				
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標			単位	21年度	22年度	23年度	目標値(年度)
	戦傷病者特別援護法に基づく負担金であり、成果目標及び成果実績を定めて実施するという性質のものではない		成果実績					
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標			単位	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込
	戦傷病者特別援護法に基づく負担金であり、活動指標及び活動実績を定めて実施するという性質のものではない		活動実績(当初見込み)			()	()	()
単位当たりコスト	12,778千円(76,669千円/6事業者)		算出根拠					
平成24・25年度予算内訳	費目	24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由				
	戦傷病者等無賃乗車船等負担金	77						
	計	77						

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。	戦傷病者特別援護法に基づく負担金であり、義務的経費となっている
	○	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・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。	負担金の対象は、戦傷病者及びその介護者が旅客鉄道会社の鉄道又は連絡線に乗車船した場合の運賃及び特別急行料金・普通急行料金に限定されている
	－	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。	
	－	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	
	－	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	戦傷病者特別援護法に基づく負担金であり、義務的経費となっている。		
予算監視・効率化チームの所見			
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・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	0288	平成23年行政事業レビュー	0265

※平成23年度実績を記入

国土交通省
96百万円

〔 国は、予算の範囲内で適切に執行を行う。 〕



【交付】

各旅客会社(JR6社)
96百万円

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. JR西日本			E.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
負担金(運賃)		22			
負担金(特別急行料金等)		11			
計		33	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.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	JR西日本	鉄道運送事業の実施	33		
2	JR東日本	鉄道運送事業の実施	30		
3	JR九州	鉄道運送事業の実施	13		
4	JR東海	鉄道運送事業の実施	12		
5	JR四国	鉄道運送事業の実施	6		
6	JR北海道	鉄道運送事業の実施	2		
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					

平成24年行政事業レビューシート

(国土交通省)

事業名	譲渡線建設費等利子補給		担当部局庁	鉄道局		作成責任者		
事業開始・終了(予定)年度	昭和47年度～		担当課室	鉄道事業課		課長 高原 修司		
会計区分	一般会計		施策名	29 鉄道網を充実・活性化させる				
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)	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構又は旧日本鉄道建設公団が建設又は大改良を行い譲渡した鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払利子の一部について補給することにより、都市鉄道の建設促進及び経営の健全化を図る。							
事業概要 (5行程度以内。別添可)	旧日本鉄道建設公団又は(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が、三大都市圏における鉄道の新線建設又は大改良を行った後、鉄道事業者に譲渡又は引き渡した路線について、旧公団又は機構がその建設費用にあてるために調達した借入金等の支払利子の一部を補給するもの。							
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	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度要求	
		補正予算	328	328	328	202		
		繰越し等	0	0	0			
		計	0	0	0			
	執行額	328	328	328	202			
	執行率(%)	100%	100%	100%				
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標			単位	21年度	22年度	23年度	目標値 (年度)
	利子の一部を補給するという事業であり、成果目標及び成果実績(アウトカム)を定めて実施するという性質のものではない。		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	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込
	利子の一部を補給するという事業であり、活動指標及び活動実績(アウトプット)を定めて実施するという性質のものではない。		活動実績 (当初見込み)	-	-	-	-	-
				-	-	(-)	(-)	
単位当たりコスト	(円/)		算出根拠	-				
平成24・25年度予算内訳	費目	24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由				
	補給金	202						
	計	202						

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。	大都市圏における鉄道整備は広く国民のニーズがあり、この促進を図るため鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払利子の一部を補給することは優先度の高い事業である。また、事業を適切に実施するためには、国、地方自治体、機構及び事業者の協力が必要がある。
	○	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。	事業者に譲渡した鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払利子の一部について国と地方公共団体が負担するため、費目・使途は必要なものに限定されており、受益者との負担関係は妥当である。
	-	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。	現在の利子補給金は、過去に破綻処理した鉄道事業者（P線制度を活用した東葉高速鉄道、千葉急行及び北神急行）の債務に係る利子を補給する義務的経費であり、当該利子の支払いのために利子補給金を交付することは、実効性が高く適切な手段である。
	-	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	
	-	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	<p>本補給金の額については過去に借り入れた借入金の借換に係る金利により機械的に決まるものである。 なお、「特殊法人等整理合理化計画」（平成13年12月18日閣議決定）により、本事業（P線制度）は新たな路線の建設には着手しないこととされている。現在の利子補給金は、過去に破綻処理した鉄道事業者（P線制度を活用した東葉高速鉄道、千葉急行及び北神急行）の債務に係る利子を補給する義務的経費であり、本補給金を廃止した場合、当該利子の支払いができなくなるため、継続する必要がある。なお、現在対象となっている路線の債務の償還が終了した際には、事業を廃止することとする。 【前回の指摘を踏まえた改善点】 前回の予算監視・効率化チームの所見では特段の指摘はなく、「現状通り」とされた。</p>		
予算監視・効率化チームの所見			
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・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	0289	平成23年行政事業レビュー	0266

※平成23年度実績を記入

国土交通省
328百万円

〔 (独)鉄道・運輸機構又は旧日本鉄道建設公団が建設又は大改良を行い、
譲渡した鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払利子の一部について補給 〕



補助

A. (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構
328百万円

〔 鉄道事業者に譲渡又は引き渡した路線について、旧公団又は機構がその
建設費用にあてるために調達した借入金等の支払利子の一部を補給するもの 〕

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.			E.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
補給金	東葉高速線に係る借入金等の利子の支払い	158			
補給金	千葉急行線に係る借入金等の利子の支払い	25			
補給金	北神急行線に係る借入金等の利子の支払い	146			
計		328	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	独立行政法人鉄道建設・運輸 施設整備支援機構	建設又は大改良を行い譲渡した鉄道施設の建設等に係る借入金等の支払い	328	-	-
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					

平成24年行政事業レビューシート

(国土交通省)

事業名	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 運営費交付金		担当部局庁	鉄道局 海事局		作成責任者	
事業開始・終了(予定)年度	平成15年度～(助成勘定) 平成18年度～(海事勘定)		担当課室	鉄道事業課 船舶産業課		課長 高原 修司 課長 今出 秀則	
会計区分	一般会計		施策名	29 鉄道網を充実・活性化させる(助成勘定) 44 技術研究開発を推進する(海事勘定)			
根拠法令 (具体的な条項も記載)	独立行政法人通則法第46条		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)鉄道・運輸機構が行う鉄道整備に対する助成関係業務の処理及び高度船舶技術開発等業務の処理に必要な財政措置を講ずる。						
事業概要 (5行程度以内。別添可)	鉄道整備に対する助成業務については、必要なノウハウを国に代わって保有する(独)鉄道・運輸機構が補助金等の交付業務を効率的に行う。また、高度船舶技術開発等業務については、内航海運の効率化、環境負荷低減に資する高度船舶技術の実用化支援業務等を行う。						
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input type="checkbox"/> 委託・請負 <input type="checkbox"/> 補助 <input type="checkbox"/> 負担 <input checked="" 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	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度要求	
		当初予算	269	257	252	241	
		補正予算	0	0	0		
		繰越し等	0	0	0		
	計	269	257	252	241		
	執行額	269	257	252			
	執行率(%)	100%	100%	100%			
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標		単位	21年度	22年度	23年度	目標値 (年度)
	用途が人件費及び物件費であり、成果目標及び成果実績(アウトカム)を定めて実施するという性質のものではない。			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	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込
	用途が人件費及び物件費であり、活動目標及び活動実績(アウトプット)を定めて実施するという性質のものではない。			活動実績 (当初見込み)	-	-	-
				-	-	(-)	(-)
単位当たりコスト	(円/)		算出根拠	-			
平成24・25年度予算内訳	費目	24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由			
	人件費	184					
	物件費	57					
	計	241					

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。	助成関係業務(補助金交付等)の処理及び高度船舶技術開発等業務の処理に必要な財政措置を講ずるものであり、広く国民のニーズがあり、優先度が高く、地方自治体、民間等に委ねることはできない。
	○	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・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。	独立行政法人通則法第46条の規定に基づき、鉄道整備に対する助成関係業務(補助金交付等)の処理及び高度船舶技術開発等業務の処理に必要な財政措置を講ずるものであり、費目・使途は事業目的に即し真に必要なものに限定されている。
	—	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。	独立行政法人通則法第46条の規定に基づき、鉄道整備に対する助成関係業務(補助金交付等)の処理及び高度船舶技術開発等業務の処理に必要な財政措置を講ずるものであり、他の手段による財源措置はできない。
	—	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 運営費交付金を受ける他の独立行政法人所管部局・府省と同様。	
	—	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	<p>中期目標期間(5年間)において15%程度の予算の縮減を達成するため、引き続き経費の削減に向けた取組を実施していく。 【前回の指摘を踏まえた改善点】 前回の予算監視・効率化チームの指摘を踏まえ、引き続き人件費などの削減に向けた取り組みを実施することとし、縮減を図った(約10百万円)。</p>		
予算監視・効率化チームの所見			
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・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	0290	平成23年行政事業レビュー	0267

※平成23年度実績を記入

国土交通省
252百万円

[中期目標を定め(独)鉄道建設・運輸施設整備機構に指示。また、同機構の定める中期計画を認可]

交付

A. (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構
252百万円

[中期計画に従って鉄道整備に対する助成業務等を実施]

B. 助成勘定
242百万円

[中期計画に従って鉄道整備に対する助成業務を実施]

C. 海事勘定
9百万円

[中期計画に従って高度船舶技術開発等業務を実施]

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.			E.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
人件費	基準給与額	190			
人件費	退職手当所要額	3			
物件費	一般管理費	58			
物件費	業務経費	2			
計		252	計		0
B.			F.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
人件費	基準給与額	182			
人件費	退職手当所要額	3			
物件費	一般管理費	58			
計		242	計		0
C.			G.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
人件費	基準給与額	8			
物件費	業務経費	2			
計		9	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	独立行政法人鉄道建設・運輸 施設整備支援機構	鉄道整備に対する助成関係業務の処理及び高度船舶技術開発等業務	252	-	-
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	独立行政法人鉄道建設・運輸 施設整備支援機構助成勘定	鉄道整備に対する助成関係業務の処理	242	-	-
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

C.

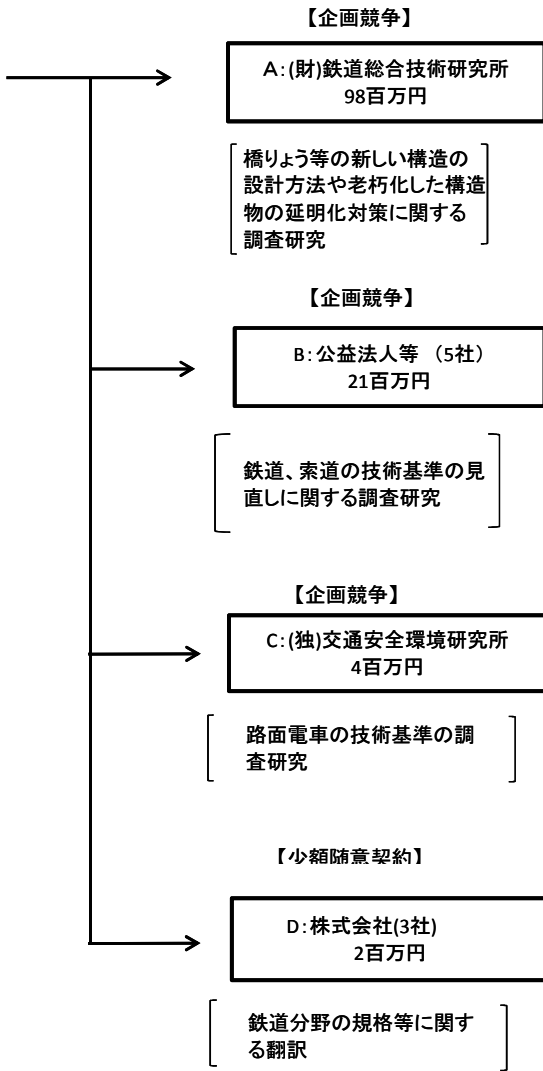
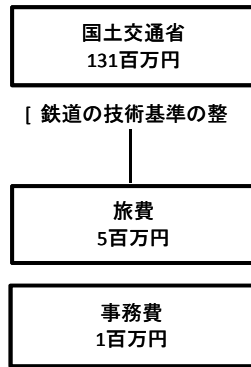
	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	独立行政法人鉄道建設・運輸 施設整備支援機構海事勘定	高度船舶技術開発等業務	9	-	-
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

平成24年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	鉄道技術基準等	担当部局庁	鉄道局	作成責任者				
事業開始・終了(予定)年度	鉄道局	担当課室	技術企画課	課長 北村 不二夫				
会計区分	一般会計	施策名	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)	鉄道に関する技術上の基準を定める省令	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)	鉄道の技術基準について、技術レベルの向上や事故・災害等を踏まえた最新の知見をもとに調査研究を行い、技術基準を見直し、更なる鉄軌道における輸送の安全の確保を図る。							
事業概要 (5行程度以内。別添可)	鉄道のトンネル、橋りょう、電気設備等の鉄道施設、車両や列車の運転について、最新の知見を踏まえた調査研究を実施し、技術基準の原案を作成。 主な調査研究内容として、 ①橋りょう等の新しい構造の設計方法や老朽化した構造物の延命化対策に関する調査研究 ②列車走行時における安全性確保のための車両挙動の分析、列車無線設備のあり方、省エネルギー化のための余剰電力の活用設備に関する調査研究 ③鉄道、索道の技術基準の見直しに関する調査研究 ④海外の鉄道の技術基準、鉄道の国際規格に関する調査研究等を実施。							
実施方法	<input checked="" type="checkbox"/> 直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 委託・請負 <input 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	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度要求	
		補正予算	0	0	0	0		
		繰越し等	0	0	0	0		
		計	163	149	141	147		
	執行額	142	130	131				
	執行率(%)	87%	87%	93%				
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標			単位	21年度	22年度	23年度	目標値(年度)
	鉄道運転事故による乗客の死亡者数		成果実績		0	0	0	0
			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	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込
	調査件数等		活動実績(当初見込み)		18	14 (14)	16 (16)	- (17)
単位当たりコスト	8.2(百万円/調査件数)		算出根拠	単位当たりコスト=実績額/個所数 H23実績額 =131百万円 H23個所数 =16件				
平成24・25年度予算内訳	費目	24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由				
	鉄道技術基準整備のための調査研究	136						
	鉄道施設保安対策費	11						
	計	147						

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。	・本事業は鉄道の技術基準を作成するためのものであり、鉄道の安全輸送の確保を図るために必要で、国が行うべきものである。
	○	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・用途	○	支出先の選定は妥当か。競争性が確保されているか。	・支出の選定は、より良い提案を選定する企画競争で実施しており、競争性は確保している。
	○	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・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。	
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。	・事業の成果は、鉄道の技術基準に反映されており、それにより鉄道の安全輸送の確保に寄与している。
	○	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	
	○	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	<p>本事業については、鉄道の安全を確保するために必要な技術基準作成のために必要なものとして、適正に実施しております。</p> <p>【前回の指摘を踏まえた執行上の改善点】 チーム所見を踏まえ、土木関係調査については、他の研究結果の活用を図り、調査事項についても優先度を精査して見直しを図った。</p>		
予算監視・効率化チームの所見			
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・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	0269

※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)

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.代表例((公財)鉄道総合技術研究所)			E.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
委託費	鋼とコンクリートの複合構造物の設計に関する調査研究	21			
計		21	計		0
B.代表例((一般社団法人)日本鉄道施設協会)			F.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
委託費	鉄道及び軌道の技術基準の運用状況等に関する調査	5			
計		5	計		0
C.(独)交通安全環境研究所			G.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
委託費	路面電車の速度向上に関する調査研究	4			
計		4	計		0
D.株式会社クレストック			H.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
委託費	・鉄道産業の現状に関する書籍の翻訳	1			
計		1	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	(公財)鉄道総合技術研究所	・鋼とコンクリートの複合構造物の設計に関する調査研究	21	企画競争	-
2	(公財)鉄道総合技術研究所	・車両の総合的な安全性向上に係る基準のあり方に関する調査研究	20	企画競争	-
3	(公財)鉄道総合技術研究所	・鉄道橋りょう設計に関する調査研究	19	企画競争	-
4	(公財)鉄道総合技術研究所	・老朽化した既設構造物の延命化等に関する調査研究	14	企画競争	-
5	(公財)鉄道総合技術研究所	・鉄道の国際規格に関する調査	8	企画競争	-
6	(公財)鉄道総合技術研究所	・諸外国における鉄道の電磁界規制等に関する調査	8	企画競争	-
7	(公財)鉄道総合技術研究所	・鉄道車両内磁界の評価に関する調査研究	7	企画競争	-

B.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	(一般社団法人)日本鉄道施設協会	・鉄道及び軌道の技術基準の運用状況等に関する調査	5	企画競争	-
2	(社)日本鉄道電気技術協会	・鉄道及び軌道の技術基準の運用状況等に関する調査	5	企画競争	-
3	(一般社団法人)日本鉄道車両機械技術協会	・鉄道及び軌道の技術基準の運用状況等に関する調査	5	企画競争	-
4	(一般社団法人)日本鉄道運転協会	・鉄道及び軌道の技術基準の運用状況等に関する調査	3	企画競争	-
5	((一般財団法人))日本鋼索交通協会	・索道の技術基準の運用状況等に関する調査	3	企画競争	-

C.

	支出先	業務概要	支出額	入札者数	落札率
1	(独)交通安全環境研究所	・路面電車の速度向上に関する調査研究	4	企画競争	-

D.

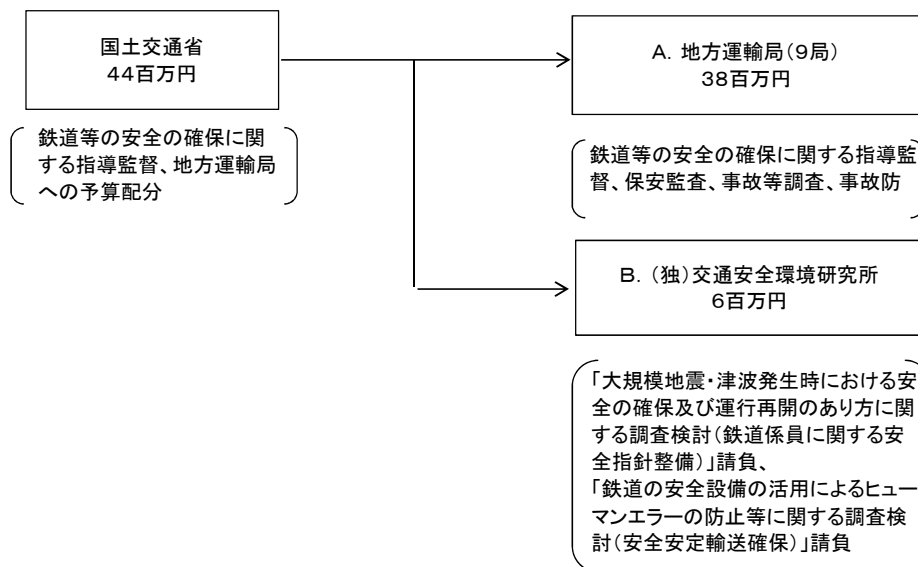
	支出先	業務概要	支出額	入札者数	落札率
1	(株)クレストック	・鉄道産業の現状に関する書籍の翻訳	1	少額随意契約	-
2	日本トライリング(株)	・JIS規格の翻訳	0.6	少額随意契約	-
3	(株)エアクレーレン	・鉄道産業の需要予測に関する書籍の翻訳	0.5	少額随意契約	-

平成24年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	鉄道安全対策等	担当部局庁	鉄道局	作成責任者			
事業開始・終了(予定)年度	H15～	担当課室	安全監理官	監理官 中桐 宏樹			
会計区分	一般会計	施策名	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)	交通安全対策基本法第30条、第31条 鉄道事業法第56条 軌道法第26条で準用する鉄道事業法第56条	関係する計画、通知等	第9次交通安全基本計画 国土交通省交通安全業務計画				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	鉄軌道輸送においては、一たび事故が発生すると、多数の死傷者が発生したり、利用者の利便に重大な支障をきたすなど、甚大な被害を生ずる恐れがある。運転事故の件数は長期的には減少傾向にあるが、依然として、運転事故により353人が死亡している(平成22年度)。 このため、安全対策を総合的に推進し、鉄軌道における輸送の安全を確保する。						
事業概要 (5行程度以内。別添可)	鉄軌道事業者に対し、輸送の安全の確保に関する取組が適切であるか等について保安監査を実施するほか、鉄道の保安度向上に資するため、国土交通省と鉄軌道事業者等で構成する保安連絡会議を開催。 また、利用者等への事故防止に関する理解促進のための取り組みを実施。 さらに、鉄軌道輸送の安全性を高めるため、鉄道係員に関する安全指針や、リスク情報の活用等について検討。						
実施方法	<input checked="" type="checkbox"/> 直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 委託・請負 <input 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)		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	72	62	63	62	
		補正予算	0	0	0		
		繰越し等	0	0	0		
		計	72	62	63		
		執行額	54	52	44		
	執行率(%)	75	84	70			
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標		単位	21年度	22年度	23年度	目標値(年度)
	鉄道運転事故による乗客の死亡者数 ※初期値:0人(18年度)	成果実績	人	0	0	0	0
		達成度	%	100	100	100	
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込
	保安監査の実施回数	活動実績(当初見込み)	回	65	67	61	—
					(63)	(63)	
	活動指標		単位	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込
	保安連絡会議	活動実績(当初見込み)	回	13	13	11	—
				(13)	(13)		
単位当たりコスト	①保安監査の実施 34(万円/回) ②保安連絡会議の開催 2.5(万円/回)		算出根拠	①保安監査の実施 21百万円/61回 ②保安連絡会議の開催 246千円/11回			
平成24・25年度予算内訳	費目	24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由			
	職員旅費(本省)	400					
	調査費(本省)	8,739					
	諸謝金(本省)	259					
	職員旅費(地方)	38,607					
	調査費(地方)	12,375					
	諸謝金(地方)	551					
	委員等旅費(地方)	803					
計	61,734						

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。	鉄道の保安度向上に資する事業である。
	○	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。	競争性を確保し効率的に事業を実施した。
	○	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。	得られた成果は、鉄道事業者に周知活用されている。
	○	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	
	○	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	<p>事業のより効率的、効果的な実施の観点から、鉄道係員に関する安全指針整備や安全安定輸送確保の調査項目に絞って行った。</p> <p>【前回の指摘を踏まえた執行上の改善点】 調査事項について、精査して実施した。</p>		
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・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	0292	平成23年行政事業レビュー	0269

※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)

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. 関東運輸局			E.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
旅費等	保安監査等旅費及び事故速報に関する通信や事故現場で使用する機材等事故防止対策に要する費用	6			
計		6	計		0
B.(独)交通安全環境研究所			F.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
調査費	大規模地震・津波発生時における安全の確保及び運行再開のあり方に関する調査検討(鉄道係員に関する安全指針整備)、「鉄道の安全設備の活用によるヒューマンエラーの防止等に関する調査検討(安全安定輸送確保)」請負	6			
計		6	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	関東運輸局	鉄道の安全の確保に関する行政指導、保安監査、事故等調査、事故防止活動等	6	-	
2	北陸信越運輸局	鉄道の安全の確保に関する行政指導、保安監査、事故等調査、事故防止活動等	5	-	
3	東北運輸局	鉄道の安全の確保に関する行政指導、保安監査、事故等調査、事故防止活動等	5	-	
4	中部運輸局	鉄道の安全の確保に関する行政指導、保安監査、事故等調査、事故防止活動等	5	-	
5	近畿運輸局	鉄道の安全の確保に関する行政指導、保安監査、事故等調査、事故防止活動等	4	-	
6	中国運輸局	鉄道の安全の確保に関する行政指導、保安監査、事故等調査、事故防止活動等	4	-	
7	北海道運輸局	鉄道の安全の確保に関する行政指導、保安監査、事故等調査、事故防止活動等	3	-	
8	四国運輸局	鉄道の安全の確保に関する行政指導、保安監査、事故等調査、事故防止活動等	3	-	
9	九州運輸局	鉄道の安全の確保に関する行政指導、保安監査、事故等調査、事故防止活動等	3	-	
10					

B.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	(独)交通安全環境研究所	鉄道の安全安定輸送の確保に向けたリスク情報の活用等に関する調査検討	6	企画競争	-
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

平成24年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	鉄道安全対策等（東日本大震災関連）		担当部局庁	鉄道局		作成責任者	
事業開始・終了(予定)年度	平成23年度		担当課室	施設課		課長 潮崎 俊也	
会計区分	一般会計		施策名	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)	東日本大震災の津波により大規模な被災を受けたものの、独力で本格的な調査体制の構築が不可能な鉄道路線を対象に、国が費用を負担し、専門家による調査を実施することで、鉄道施設の復旧に向けた鉄道施設の被災状況を把握し、復旧方針について検討することで、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)	津波により大規模な被災を受けたものの、独力で本格的な調査体制の構築が不可能な鉄道路線を対象に、国が調査を実施、鉄道施設の復旧に向けた鉄道施設の被害状況や健全度を調査・把握し、復旧方針について検討する。						
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 委託・請負 <input 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)		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			-		
		補正予算			98		
		繰越し等			0		
		計			98		
	執行額			97			
執行率 (%)			99.0%				
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	成果指標		単位	21年	22年	23年	目標値 (年)
	本事業は津波による大規模な被災を受けた鉄道施設の復旧を検討するにあたって必要な調査であり、定量的な成果目標を定めて実施するという性質のものではない。 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	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込
	調査件数 活動実績 (当初見込み)			-	-	1 ()	-
単位当たり コスト	-		算出根拠		-		
平成 23 ・ 24 年度 予算 内訳	費目	24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由			
	鉄道安全対策等	-	-				
計	0	0					

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。	津波により大規模な被災をうけたものの、独力で本格的な調査体制の構築が不可能な鉄道路線を対象に、復旧方策について検討するために調査を実施するものであり、国が実施すべき事業である。 また、被災路線の早期復旧が求められることから、優先度が高く、国民のニーズにも応える事業である。
	○	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。	被災地域では鉄道施設の早期復旧が切望されており、一日でも早い被災実態調査の着手が、極めて重要であり、緊急を要することからスピードを重視するとともに、技術力や地元自治体との調整能力の観点から契約先を適切に選定している。
	-	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。	調査結果については、三陸鉄道において復旧できる区間から順次運転が再開されるなど、被災路線の早期復旧に十分活用されている。
	-	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。	
	-	類似の事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担となっているか。	
	○	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	
点検結果	・執行面において既に明らかになっている課題はない。		
予算監視・効率化チームの所見			
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)			
関連する過去のレビューシートの事業番号			

※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)

国土交通省
97百万円

[津波により大規模な被災を受けたものの、独力で本格的な調査体制の構築が不可能な鉄道路線を対象に、国が調査を実施、鉄道施設の復旧に向けた鉄道施設の被災状況を把握する。]



【契約】

A. 独立行政法人
鉄道建設・運輸施設整備支援機構
97百万円

[津波により大規模な被災を受けたものの、独力で本格的な調査体制の構築が不可能な鉄道路線を対象に、国が調査を実施、鉄道施設の復旧に向けた鉄道施設の被災状況を把握するための調査を行う。]

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.独立行政法人鉄道施設・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)
調査費	鉄道施設の津波被災状況調査	97			
計		97	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	独立行政法人鉄道施設・ 運輸施設整備支援機構	津波により大規模な被災を受けた鉄道路線を対象にした被災状況 調査及び復旧方策の検討	97	-	-
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					

平成24年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	幹線鉄道旅客流動実態調査		担当部局庁	鉄道局		作成責任者	
事業開始・終了(予定)年度	H22/H23		担当課室	施設課		施設課長 潮崎俊也	
会計区分	一般会計		施策名	36 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る			
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)	5年に1度、全国の幹線鉄道の特急列車等を利用した旅客の流動等を調査し、需要予測モデルの構築と予測、費用便益分析等の交通政策や交通施設整備計画など、今後の幹線鉄道に関する政策の分析・検討等を行うための資料を作成すること及び、陸・海・空にわたる総合的な交通体系の整備を進める上で重要な全国旅客純流動調査の基データとして、様々な視点からの幹線旅客流動の実態を明らかにすることを目的とする。						
事業概要 (5行程度以内。別添可)	平成22年秋頃の平日及び休日それぞれ1日、全国の幹線鉄道において、調査員が調査列車の中で旅客に調査票を配布し、旅客が調査票の記入を終わった後に回収する方式で調査を実施し、回収した調査票の集計することで全国の幹線鉄道に係る旅客の流動量、旅客の特性、実勢運賃等の旅客流動の実態に関する総合分析を行い、幹線鉄道の現状把握及び将来の需要予測等の基礎資料となるデータのとりまとめを行う。						
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 委託・請負 <input 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	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度要求	
		当初予算	118	89			
		補正予算	0	0			
		繰越し等	0	0			
	計	118	89				
	執行額		115	88			
執行率(%)		97.7%	98.6%				
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標		単位	21年度	22年度	23年度	目標値(年度)
	本調査は需要予測モデルの構築と予測など、今後の幹線鉄道に関する政策の分析・検討等に必要資料の作成を目的としたものであり、本調査そのものに定量的な成果目標を設定することは困難である。	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	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込
	回収した調査票を電子化した原データ ※23年度は回収した調査票の集計・分析を計画	活動実績(当初見込み)			8.1 (8)	— (—)	— (—)
単位当たりコスト	1420(円/1データ)		算出根拠	平成22年度執行額(115百万円) ÷ 原データ数(8.1万枚)			
平成24・25年度予算内訳	費目	24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由			
	統計調査費等	-	-	第5回幹線鉄道旅客流動実態調査の完了のため。			
	計						

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。	・全国の幹線鉄道の特急列車等を利用した旅客の流動等を調査し、需要予測モデルの構築と予測、費用便益分析等の交通政策や交通施設整備計画など、今後の幹線鉄道に関する政策の分析・検討等を行う必要があるため、本調査は優先度が高い事業である。
	○	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。	・企画競争で委託業者を決定しており、支出先の選定は妥当である。
	○	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。	・成果物は、陸・海・空にわたる総合的な交通体系の整備を進める上で重要な全国旅客純流動調査の基データとして、様々な視点からの幹線旅客流動の実態を明らかにするために活用することとしている。
	○	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	
	○	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	<p>今回収集したデータについては、総合的な交通体系の整備を進める上で重要な全国旅客純流動調査の基礎データとして積極的に活用するとともに、次回調査(平成27・28年度)へ向け引き続き競争性のある発注方式を継続していく。</p> <p>【前回の指摘を踏まえた執行上の改善点】 競争性のある発注方式の継続、調査票の回収効率の向上に加え、需要予測の精度向上に資する分析・推計方法の工夫を推進する。</p>		
予算監視・効率化チームの所見			
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・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	0269

※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)

国土交通省
88百万円

業務の発注、監督

【企画競争】

A.(株)エイト日本技術開発
88百万円

調査計画立案、調査員の募集・研修、

A.((株)エイト日本技術開発)			E.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
委託費	計画立案、トリップ抽出、拡大処理、 集計処理、実勢運賃の推定、分析処	88			
計		88	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.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	(株)エイト日本技術開発	計画立案、トリップ抽出、拡大処理、集計処理、実勢運賃の推定、分析処理等	88	企画競争	—
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

B.

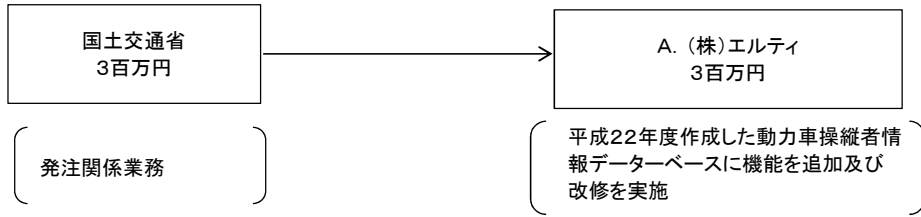
	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

平成24年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名		動力車操縦者運転免許システム		担当部局庁	鉄道局		作成責任者		
事業開始・終了(予定)年度		H22/H23		担当課室	安全監理官		監理官 中桐 宏樹		
会計区分		一般会計		施策名	36 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る				
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)		平成17年4月に発生したJR西日本福知山線における列車脱線事故等を踏まえ、鉄道事業法の改正等を行ったところであり、鉄道事業者が運転士に必要な資質の充足状況を定期的に確認するとともに、その結果を国に報告することとなっている。輸送の安全の確保のため、運転士の資質の維持・管理の状況を一元的に把握することが求められる。							
事業概要 (5行程度以内。別添可)		国が、運転士の資質の維持・管理の状況について把握し、事業者に対する指導・監督等を適切に行うためには、運転士の資質の充足状況に関して報告される内容と動力車操縦者運転免許情報の照合が極めて重要である。しかし、現状としては、当該免許情報が電子化されるに至っていないため、当該免許保有者(およそ17万件)の照合に時間を要している。このようなことから、運転士管理の徹底を図るため、動力車操縦者運転免許原簿を電子化し一括管理を行う。また、各運輸局、本省間の情報の共有化を図るほか、統計やデータの抽出等を可能とし、事務手続きの高度化及び効率化を図るシステムを構築する。							
実施方法		<input checked="" type="checkbox"/> 直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 委託・請負 <input 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)				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			15	14	-	
			補正予算			0	0		
			繰越し等			0	0		
			計			15	14	-	
		執行額				4	3		
執行率(%)				27	21				
成果目標及び成果実績 (アウトカム)		成果指標			単位	21年度	22年度	23年度	目標値 (22年度)
		動力車操縦者運転免許証1件当たりの照合時間		成果実績	分		1		1
				達成度	%		100%		100%
		成果指標			単位	21年度	22年度	23年度	目標値 (23年度)
		動力車操縦者運転免許証1件当たりの作成時間 ※免許証データの印刷機能付加は23年度実施		成果実績	分		-	7	7
				達成度	%		-	100%	100%
活動指標及び活動実績 (アウトプット)		活動指標			単位	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込
		既存のデータをシステムとして構築することを目的としたものであり、活動指標及び活動実績(アウトプット)を定めて実施するという性質のものではない。		活動実績 (当初見込み)	-		-	-	-
単位当たりコスト		27 (万円/システム)		算出根拠	3百万円/11システム(本省、9運輸局、沖縄総合事務局)				
平成24・25年度予算内訳	費目	24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由					
	職員旅費(本省)	-							
	調査費(本省)								
	諸謝金(本省)								
	職員旅費(地方)								
	調査費(地方)								
	諸謝金(地方)								
	委員等旅費(地方)								
計	-								

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。	動力車操縦者運転免許情報の照合に時間を要しており、システムを構築することにより、業務の効率化を図る事業である。
	○	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。	事業目的に則し真に必要なものに限定した。
	○	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。	動力車操縦者運転免許原簿を電子化し一括管理を行えるシステムを構築したことにより、各地方運輸局において活用されている。
	○	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	
○	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	<p>競争性のある発注方法を継続し、限られた予算の中で、より効果的に運転免許管理システムを構築するための方策について検討した。</p> <p>【前回の指摘を踏まえた執行上の改善点】 競争性のある発注方式の継続とより効果的な検討を行った。</p>		
予算監視・効率化チームの所見			
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・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	0271

※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.(株)エルティ			E.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
調査費	動力者操縦者情報データベースシステムの構築	3			
計		3	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)
調査費					
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	エルティ(株)	動力者操縦者情報データベースシステムの構築	3	3	74
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					

平成24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(鉄道駅耐震補強)		担当部局庁	鉄道局		作成責任者		
事業開始・終了(予定)年度	H23~		担当課室	施設課		施設課長 潮崎 俊也		
会計区分	一般会計		施策名	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	防災基本計画				
事業の目的(目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	中央防災会議における防災基本計画(H17)の提言に基づき、今後発生が予測される大規模地震に備え主要な鉄道駅について、耐震補強の緊急の実施を図ることを目的とする。							
事業概要(5行程度以内。別添可)	乗降客数が1日1万人以上の高架駅であって、かつ、折り返し運転が可能な駅又は複数路線が接続する駅の耐震補強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	/	/	812	391	/	
		補正予算	/	/	0		/	
		繰越し等	/	/	0		/	
		計	/	/	812	391	/	
	執行額	/	/	276		/		
	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	21年度	22年度	23年度	目標値(27年度)
	主要なターミナル駅の耐震化率	成果実績	%	-	88%	調査中	100%	
		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	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込
	乗降客数が1日1万人以上の高架駅であって、かつ、折り返し運転が可能な駅又は複数路線が接続する駅における耐震補強実施駅数	活動実績(当初見込み)	駅	39※	18※	10	13	
		※平成21~22年度は「鉄道施設総合安全対策事業」による実績			('13)	()		
単位当たりコスト	36百万円(実績額/駅数)		算出根拠	実績額:109百万円 駅数:3駅				
平成24・25年度予算内訳	費目	24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由				
	鉄道駅耐震補強事業	391						
	計	391						

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。	大規模地震が発生した場合、不特定多数の帰宅困難者や負傷者の発生が予想されている。そのため、中央防災会議でも指摘されているとおり、ターミナル駅では、帰宅困難者の収容や負傷者の応急対応・情報発信拠点の場所となる可能性があり、緊急的に耐震補強を実施する必要があるため、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、鉄道事業者のみで早期に耐震補強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補強の一層の進捗を図る必要がある。 不用については理由を把握し、不用額の縮減に努めている。
	○	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、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。	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いる。 また、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。
	○	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。	主要なターミナル駅の耐震化率については、100%を目標に着実に向上しており、これまでの活動実績は妥当である。 また、耐震補強に係る費用の一部を国が補助することにより、耐震補強の一層の推進に寄与することから実効性の高い手段である。
	○	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	
	－	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	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、「鉄道施設安全対策事業費補助金交付要綱」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。		
予算監視・効率化チームの所見			
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・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	新23-1028

国土交通省
276百万円

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、主要な鉄道駅における耐震補強事業の促進を図る。

関係地方公共団体

【補助】

【補助】

A
鉄道事業者(6社)
276百万円

地方公共団体と国からの補助金及び自己資金を財源に、鉄道駅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.京成電鉄株			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)	101			
計		101	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	京成電鉄株	耐震補強工事費(柱補強等)	101	—	—
2	東京急行電鉄株	耐震補強工事費(柱補強等)	57	—	—
3	南海電鉄株	耐震補強工事費(柱補強等)	56	—	—
4	近畿日本鉄道株	耐震補強工事費(柱補強等)	46	—	—
5	東京地下鉄株	耐震補強工事費(柱補強等)	9	—	—
6	東武鉄道株	耐震補強工事費(柱補強等)	7	—	—
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					

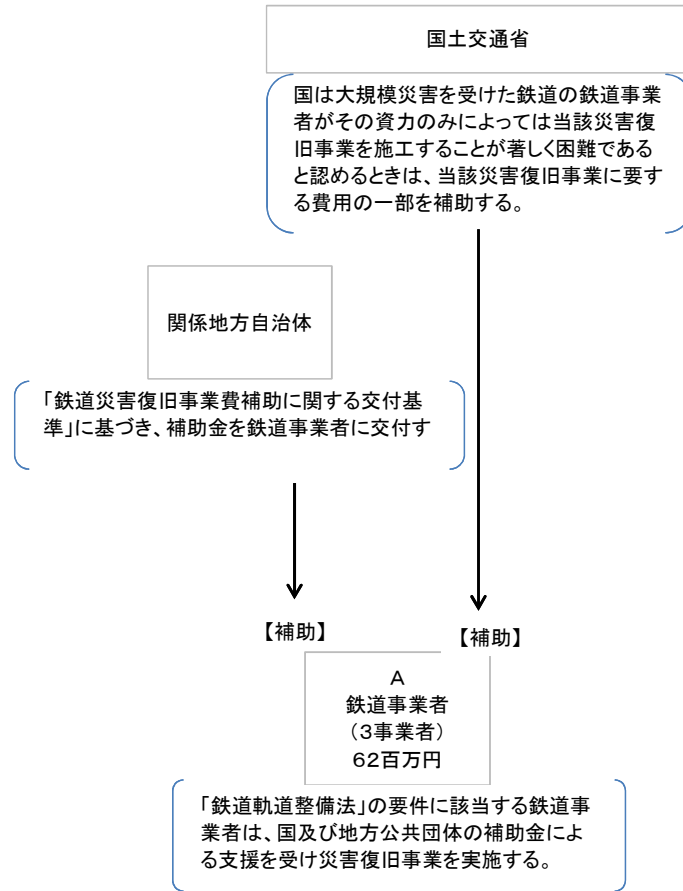
平成24年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	鉄道施設安全対策事業(災害復旧)	担当部局庁	鉄道局	作成責任者			
事業開始・終了(予定)年度	昭和33年度	担当課室	施設課 鉄道防災対策室	室長 鈴木英一			
会計区分	一般会計	施策名	—				
根拠法令 (具体的な 条項も記載)	鉄道軌道整備法第8条第4項	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)	鉄軌道事業者が大規模な災害を受けた場合、その復旧費が深刻な経営悪化を招くおそれがあるが、助成措置を講じることで鉄軌道事業者の経営の健全化を図り、速やかな災害復旧を実施して運輸の安定を確保し民生の安定に寄与する。						
事業概要 (5行程度以 内。別添可)	大規模災害を受けた鉄道であって速やかに災害復旧を施工してその運輸を確保しなければ国民生活に著しい障害を生ずるおそれのある鉄道の鉄道事業者が、その資力のみによっては当該災害復旧事業を施工することが著しく困難であると認める時には、当該災害復旧事業に要する費用の一部を国と地方公共団体が補助する。						
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)		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	68	68	68	68	
		補正予算	—	—	—		
		繰越し等	—	—	—		
	計	68	68	68	68		
	執行額	—	13	62			
執行率(%)	—	19%	91%				
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	成果指標		単位	21年度	22年度	23年度	目標値 (25年度)
	災害復旧事業であり、定量的な成果目標を定めて実施するという性質のものではない	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	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込
	災害復旧事業であり、定量的な活動指標を定めて実施するという性質のものではない	活動実績 (当初見込み)	事業者	0	2	3	
				—	—	—	
単位当たり コスト	—		算出根拠	—			
平成 24 ・ 25 年度 予算 内訳	費目	24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由			
	鉄道災害復旧	68					
	計	68					

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・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。	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。	補助の申請のあった鉄道事業者に対し、災害復旧事業の実施に必要な額を交付し、速やかな運転再開がなされる実効性の高い事業である。
	—	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鉄道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			
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・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	新23-1028

※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)



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.三岐鉄道			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	43			
計		43	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	三岐鉄道	三岐線の災害復旧工事	43	—	—
2	由利高原鉄道	鳥海山ろく線の災害復旧工事	13	—	—
3	北海道旅客鉄道	日高線の災害復旧工事	5	—	—
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					

平成24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 (鉄道駅耐震補強) (東日本大震災関連)		担当部局庁	鉄道局		作成責任者	施設課長 潮崎 俊也	
事業開始・終了(予定)年度	H24~		担当課室	施設課				
会計区分	東日本大震災復興特別会計		施策名	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	防災基本計画				
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、特に利用者数の多い主要な鉄道駅について、耐震補強の緊急的实施を図ることを目的とする。							
事業概要 (5行程度以内。別添可)	乗降客数が1日1万人以上の高架駅であって、かつ、折り返し運転が可能な駅又は複数路線が接続する駅の耐震補強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	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度要求	
		補正予算				170		
		繰越し等						
		計				170		
	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	21年度	22年度	23年度	目標値 (27年度)
	主要なターミナル駅の耐震化率		成果実績	%	-	88%	調査中	100%
			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	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込
	乗降客数が1日1万人以上の高架駅であって、かつ、折り返し運転が可能な駅又は複数路線が接続する駅における耐震補強実施駅数		活動実績 (当初見込み)	駅	-	-	-	6
単位当たりコスト	-		算出根拠	-				
平成24・25年度予算内訳	費目	24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由				
	鉄道駅耐震補強事業	170						
	計	170						

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。	東日本大震災発生時において、ターミナル駅については不特定多数の者が殺到し、駅の安全性確保の重要性が再認識されたことから、発生の切迫性が指摘されている大規模地震に備え、特に乗降客数の多い駅については耐震補強の緊急的実施を図る必要があるため、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、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補強の一層の進捗を図る必要がある。
	○	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、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。	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。
	－	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られているか。	
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。	耐震補強に係る費用の一部を国が補助することにより、耐震補強の一層の推進に寄与することから実効性の高い手段である。
	－	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	
	－	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	<ul style="list-style-type: none"> 過去の事業仕分け等で指摘は受けていない。 執行面において既に明らかになっている課題はない。 成果目標は、乗降客数が1日1万人以上の駅であって、かつ、折り返し運転が可能な駅又は複数路線が接続する駅における耐震補強を完了させることとしている。 		
予算監視・効率化チームの所見			
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・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	新23-1028

国土交通省

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、主要な鉄道駅における耐震補強事業の促進を図る。

関係地方公共団体

【補助】

【補助】

A
鉄道事業者

地方公共団体と国からの補助金及び自己資金を財源に、鉄道駅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.			E.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
計		0	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					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

B.

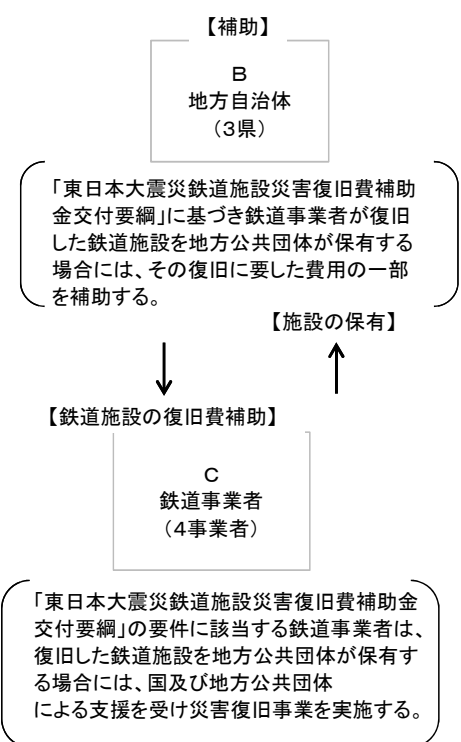
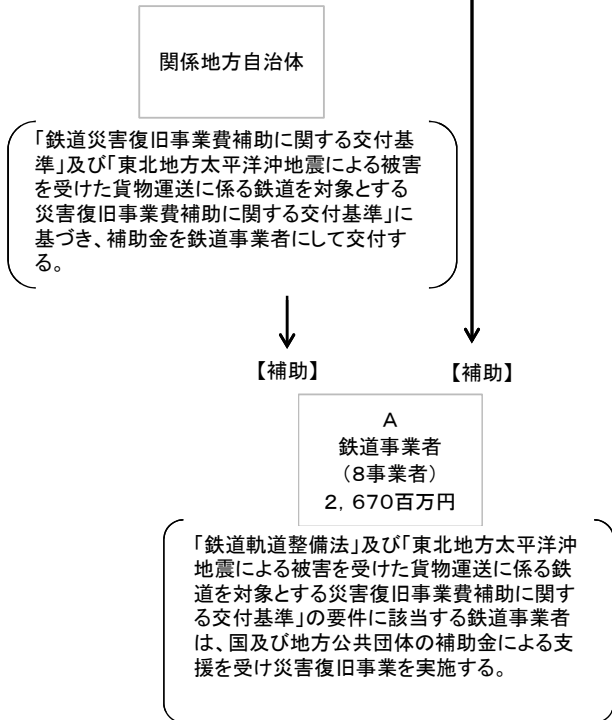
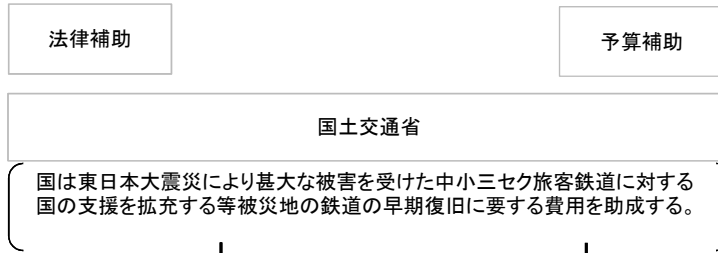
	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

平成24年行政事業レビューシート (国土交通省、復興庁)

事業名	鉄道施設安全対策事業（災害復旧）（東日本大震災関連）		担当部局	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）		作成責任者	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	
事業開始・終了(予定)年度	平成23年度/平成25年度		担当課室					
会計区分	一般会計 東日本大震災復興特別会計		施策名	—				
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。 ※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。							
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	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度要求	
		補正予算	—	—	6,562	2,250(復興庁計上)		
		繰越し等	—	—	-3,013	3,013		
		計	—	—	3,549	5,263		
	執行額	—	—	2,477				
	執行率(%)	—	—	70%				
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	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%	
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	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	路線	—	—	15	—
			(当初見込み)		—	(—)	15	(3)
単位当たりコスト	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				
平成24・25年度予算内訳	費目	24年度当初予算	25年度要求	主な増減理由				
	鉄道災害復旧(復興庁計上)	2,250						
	計	2,250						

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・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。	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			
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・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)

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.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

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					