

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防止のために必要な、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	903			
	執行率(%)	—	—	0	100.0%			
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	成果指標		成果実績	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			—	—	—	—	
			達成度	%	—	—	—	
活動指標及び 活動実績 (アウトプット)	活動指標		活動実績 (当初見込み)	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			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	0					
	計		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。	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			
一部改善	青函トンネルの機能保全について、今後の見通しを示した上で、予算の重点化・効率化を図るべき。		
上記の予算監視・効率化チームの所見を踏まえた改善点(概算要求における反映状況等)			
執行等改善	青函トンネル改修に対する事業費補助については、海底トンネルにおける維持管理という特殊性から見直しを立てにくい事業であるが、極力、今後の見通しを示した上で、事業の重点化・効率化を図っていきたい。		
補記（過去に事業仕分け・提言型政策仕分け・公開プロセス等の対象となっている場合はその結果も記載）			
関連する過去のレビューシートの事業番号			
平成22年行政事業レビュー	—	平成23年行政事業レビュー	23補-0037

※平成23年度実績を記入

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。

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	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					