

平成24年行政事業レビューシート

(国土交通省)

<b>事業名</b>	譲渡線建設費等利子補給		<b>担当部局庁</b>	鉄道局		<b>作成責任者</b>			
<b>事業開始・終了(予定)年度</b>	昭和47年度～		<b>担当課室</b>	鉄道事業課		課長 高原 修司			
<b>会計区分</b>	一般会計		<b>施策名</b>	26 鉄道網を充実・活性化させる					
<b>根拠法令 (具体的な条項も記載)</b>	-		<b>関係する計画、通知等</b>	-					
<b>事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)</b>	(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。								
<b>事業概要 (5行程度以内。別添可)</b>	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。								
<b>実施方法</b>	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input type="checkbox"/> 委託・請負 <input checked="" type="checkbox"/> 補助 <input type="checkbox"/> 負担 <input type="checkbox"/> 交付 <input type="checkbox"/> 貸付 <input type="checkbox"/> その他								
<b>予算額・執行額 (単位:百万円)</b>	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	328	328	328	202	202		
		補正予算	0	0	0				
		繰越し等	0	0	0				
	計	328	328	328	202	202			
	執行額	328	328	328					
執行率(%)	100%	100%	100%						
<b>成果目標及び成果実績 (アウトカム)</b>	成果指標			単位	21年度	22年度	23年度	目標値(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	%	-	-	-		
<b>活動指標及び活動実績 (アウトプット)</b>	活動指標			単位	21年度	22年度	23年度	24年度活動見込	
	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)	-	-	-	-	-	
					-	-	(-)	(-)	
<b>単位当たりコスト</b>	(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	202						
	計	202	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。  <b>【前回の指摘を踏まえた改善点】</b>          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			
現状通り	<p>本補給金の額については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ため、現状通りとする。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、事業を廃止すべき。</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）			
現状通り	<p>チーム所見を踏まえ、現状通りとした。</p>		
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					