

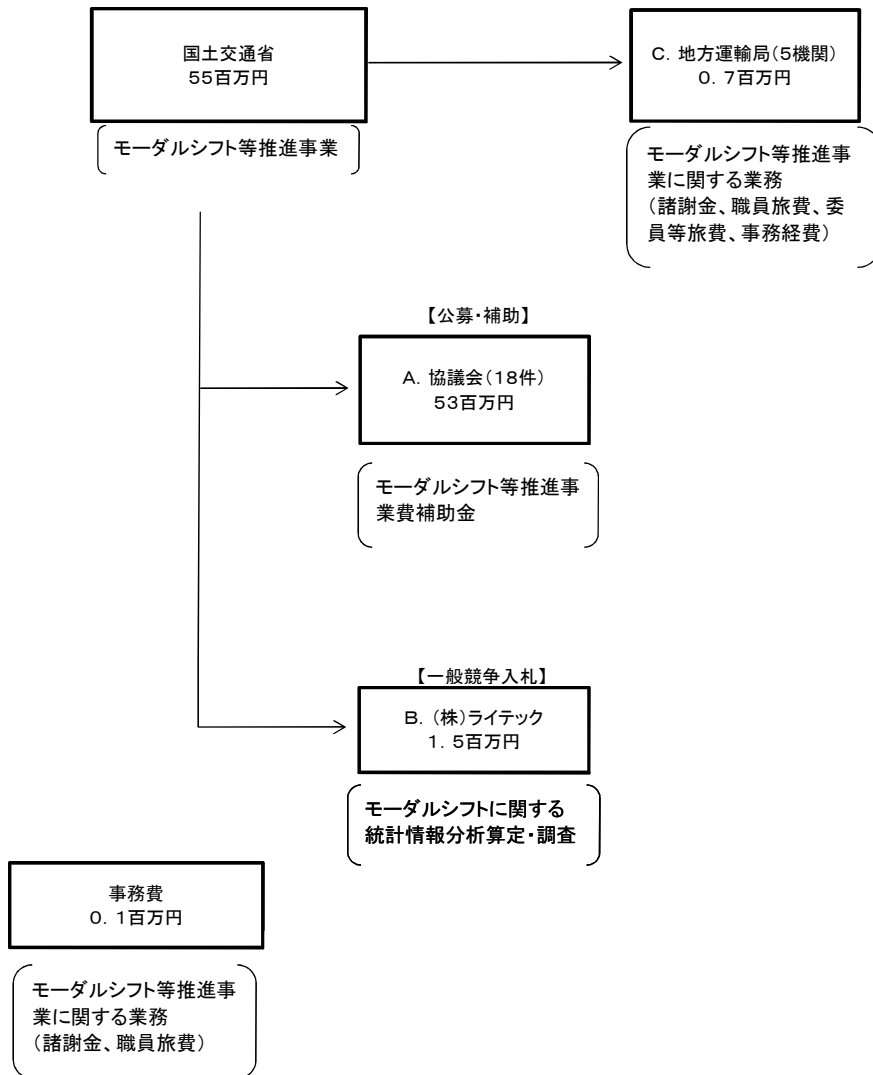
平成25年行政事業レビューシート

(国土交通省)

事業名	モーダルシフト等推進事業		担当部局庁	総合政策局		作成責任者	
事業開始・終了(予定)年度	平成23年度～		担当課室	物流政策課		課長 金井 昭彦	
会計区分	一般会計		政策・施策名	3 地球環境の保全 9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う			
根拠法令 (具体的な条項も記載)	-		関係する計画、通知等	京都議定書目標達成計画(H20.3.28閣議決定) 当面の地球温暖化対策に関する方針 (H25.3.15地球温暖化対策推進本部決定)			
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	我が国が掲げる温室効果ガスの排出削減による地球温暖化の防止及び低炭素型の物流体系の構築を図るため、二酸化炭素排出原単位の小さい輸送手段への転換を図るモーダルシフト等をより一層推進することを目的とする。						
事業概要 (5行程度以内。別添可)	荷主企業、物流事業者等物流に係る関係者で構築された協議会が行うモーダルシフト等推進事業計画に基づく事業に対して一定の支援を行うことにより、二酸化炭素排出原単位の小さい輸送手段への転換を図るモーダルシフトを推進するとともに、温室効果ガスの削減による地球温暖化の防止並びに低炭素型の物流体系の構築を図る。 <補助率> モーダルシフト等推進事業計画に基づく事業に要する運行経費 1/2以下						
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input type="checkbox"/> 委託・請負 <input checked="" type="checkbox"/> 補助 <input type="checkbox"/> 負担 <input type="checkbox"/> 交付 <input type="checkbox"/> 貸付 <input type="checkbox"/> その他						
予算額・執行額 (単位:百万円)	予算の状況	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求	
		当初予算	-	107	93	74	
		補正予算	-	0	0	0	
		繰越し等	-	0	0	0	
	計	-	107	93	74		
	執行額	-	88	55.3			
執行率(%)	-	81	60				
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標		単位	22年度	23年度	24年度	目標値 (25年度)
	鉄道:鉄道コンテナ輸送量の増加量 海上:海上輸送量の総量		成果実績	-	鉄道:-5億t・km 海上:305億t・km	集計中	鉄道:37億t・km増 海上:325億t・km
			達成度	%	-	鉄道:-13 海上:93.8	
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	22年度	23年度	24年度	25年度活動見込
	補助事業者数		活動実績 (当初見込み)	-	22件	18件	-
				-	-	-	(未定)
単位当たりコスト	3,200,000(円/1事業当たり)		算出根拠	単位当たりコスト=補助金額(64百万円)/補助件数(20件) ※補助件数は23年度と24年度の補助件数の平均			
平成25・26年度予算内訳	費目	25年度当初予算	26年度要求	主な増減理由			
	(本省分)						
	諸謝金	0.1百万円					
	職員旅費	0.4百万円					
	委員等旅費	0.1百万円					
	地球温暖化防止等対策調査費	7.4百万円					
	モーダルシフト等推進事業費補助金	64.0百万円					
	(地方運輸局分)						
	諸謝金	0.2百万円					
	職員旅費	0.7百万円					
	委員等旅費	0.3百万円					
	地球温暖化防止等対策調査費	0.3百万円					
計	74百万円						

事業所管部局による点検					
	項目		評価	評価に関する説明	
国費投入の必要性	広く国民のニーズがあるか。国費を投入しなければ事業目的が達成できないのか。		○	・地球温暖化対策の長期的な目標として、2050年までに80%の温室効果ガスの排出削減を目指すこととしており、CO2排出削減効果の高いモーダルシフトをより一層推進する必要がある。	
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。		○	・貨物鉄道輸送、内航海運は複数の地域をまたぐ幹線的な路線が多く、また、荷主と物流事業者による連携が求められる事業でもあるため、国が関与し推進する必要がある。	
	明確な政策目的(成果目標)の達成手段として位置付けられ、優先度の高い事業となっているか。		○		
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。		○	・支出先については、有識者による評価委員会を実施し、その結果を踏まえて選定を行っている。	
	受益者との負担関係は妥当であるか。		○	・受益者との負担関係及び単位当たりのコスト水準については、運行経費の1/2と、補助単価×輸送数で求めた額のいずれか少ない額を補助金の額とすることにより、妥当なものとなっている。	
	単位当たりコストの水準は妥当か。		○	・モーダルシフト等の実施に必要な経費に絞って補助しており、事業目的に即し真に必要なものに限定されている。	
	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。		-	・不用については、当初の事業計画申請時に想定されない事由から発生した輸送数量の減少による運行経費の減少等によるものであるため、やむを得ないものである。	
	費目・用途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。		○		
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)		○		
事業の有効性	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。		○	・荷主企業、物流事業者等物流に係る関係者で構成された協議会が作成する事業計画に基づくモーダルシフト等の事業に対して、有識者による評価委員会を実施し選定した事業に対して補助するものであり、より実効性の高い取組みに対して支援することとなっている。	
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。		-		
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。		-		
重複排除	類似の事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)		○	・モーダルシフトに係る費用について、ハード(機器導入経費)を環境省における物流の低炭素化促進事業、ソフト(運行経費)を当事業に分けて補助することにより、重複排除を行っている。	
	事業番号	類似事業名	所管府省・部局名		
	新25-020	物流の低炭素化促進事業	環境省地球環境局		
点検結果	引き続き、有識者による評価委員会において、事業の有効性・効率性、実現可能性、新規性・先導性、継続可能性を総合的に評価し、その結果を踏まえて支出先を選定するとともに、月次報告等によって事業の実施状況を把握し指導するなど、政策目的の実現に向け効率的に予算を執行していく。				
外部有識者の所見					
行政事業レビュー推進チームの所見					
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況					
備考					
関連する過去のレビューシートの事業番号					
平成22年	-	平成23年	新23-1005	平成24年	54

※平成24年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。



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.北部九州・大阪地区幹線輸送集約化推進協議会			E.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
事業費	バンセミトレーラー購入費	10			
計		10	計		0
B.株式会社ライテック			F.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
人件費	業務担当者人件費	0.6			
諸経費	一般管理費	0.4			
その他	旅費、報告書作成経費、事務経費	0.5			
計		1.5	計		0
C.関東運輸局			G.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
その他	諸謝金、職員旅費、委員等旅費、事務経費	0.3			
計		0.3	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	北部九州・大阪地区幹線輸送集約化推進協議会	①福岡流通センター→大阪支店 ②福岡支店→大阪支店 ③鳥栖支店→大阪支店 ④甘木支店→大阪支店 の輸送について、②～④ルートを①ルートに集約し、10tトラックからバンセミトレーラーに集約する(バンセミトレーラーを購入する)。	10	—	—
2	CVJモーダルシフト推進協議会	栃木県真岡市から三重県鈴鹿市へトラック輸送している自動車部品について、鉄道輸送へ転換する。	6.4	—	—
3	東播地区モーダルシフト推進協議会	兵庫県高砂市から神戸港へトレーラー輸送している塩ビ樹脂について、海上輸送へ転換するとともに、空コンテナの回送についても、トレーラー輸送から海上輸送へ転換する。また、コンテナ吊具等を購入する。	5.7	—	—
4	アサヒグループモーダルシフト推進協議会	関東(茨城工場・平和島DC)⇄関西(吹田工場・西宮東DC・明石工場)において、トラックから鉄道輸送による31ftコンテナ往復定期便に転換し、片荷運行の解消等を図る。	5.2	—	—
5	中京・関東地区モーダルシフト推進協議会	愛知県名古屋から茨城県・千葉県・東京都の各需要家へトラック輸送している鋼板について、名古屋から東京間を海上輸送へ転換する。また、固縛機材を購入する。	3.2	—	—
6	中部地区モーダルシフト推進協議会	①三重県桑名市→福島県郡山市 ②三重県桑名市→宮城県栗原市 へ輸送する醤油について、新規の鉄道輸送を往復で行う(復路は空タンクコンテナの回送)。また、醤油輸送用のタンクコンテナを購入する。	3.2	—	—
7	青果物輸送モーダルシフト推進協議会	北海道喜茂別町から東京都足立区へトラック輸送している青果・米について、鉄道輸送へ転換する。また、コンテナセミトレーラーを購入する。	2.9	—	—
8	原料麵輸送モーダルシフト推進協議会	①北海道旭川市→福島県いわき市 ②北海道札幌市→三重県桑名市 ③三重県桑名市→埼玉県加須市 へトラック輸送している加工食品原料について、鉄道輸送へ転換する。	2.8	—	—
9	塩ビパイプ輸送モーダルシフト推進協議会	佐賀県神埼市から滋賀県栗東市へ輸送する塩ビパイプについて、新規の海上輸送を行う。	2.5	—	—
10	家具輸送モーダルシフト推進協議会	愛知県弥富市から福岡県糟屋郡へ輸送する家具装備品について、新規の海上輸送を行う。	2.1	—	—

B.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	株式会社ライテック	モーダルシフトに関する統計情報分析算定・調査	1.5	4	50%

C.

	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	モーダルシフト等推進事業に関する業務	0.3	—	—
2	九州運輸局		0.2	—	—
3	中国運輸局		0.09	—	—
4	近畿運輸局		0.07	—	—
5	北海道運輸局		0.03	—	—