

行政事業レビューシート (国土交通省)

予算事業名	整備新幹線建設推進高度化等事業	事業開始年度	平成9年度	作成責任者		
担当部局庁	鉄道局	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 潮崎俊也		
会計区分	一般会計	上位政策	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)	<p>(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)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>					
実施状況		19年度	20年度	21年度	備考	
	ボーリング等調査(箇所)	30	61	23		
	概略設計等(箇所)	36	17	17		
	研究調査等(件)	15	17	15		
	軌間可変技術調査(項目)	試験車両による構内試験走行等	在来線での走行試験等	新幹線での走行試験等		
予算の状況 (単位:百万円)		19年度	20年度	21年度	22年度	23年度要求
	予算額(補正後)	3,350	3,750	5,000	2,700	2,700
	執行額	3,242	3,321	3,850		
	執行率	96.8%	88.6%	77.0%		
	総事業費(執行ベース)	—	—	—		
自己点検	支出先・用途の把握水準・状況	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」、「整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金交付要綱」及び「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金繰入基準」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・用途先についてその適否を含めて明確に把握している。				
	見直しの余地	<p>計画調整調査、設計施工法等調査、経済設計調査 整備新幹線未着工区間の着工については、現在、整備新幹線問題検討会議等において検討を実施しているところであり、着工が決まった際、新幹線建設のスムーズな進捗やコスト縮減などを図る必要があるため、本調査は必要なものと考えている。 本調査については、(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、調査内容を計画している。また、調査結果をフィードバックし、ルートを再検討する可能性もあることなど、ルートの設定と調査内容の計画は密接不可分な関係にある。このため、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と本事業の実施主体は同一であることが望ましいと考えている。</p> <p>軌間可変技術調査 本調査は、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。</p> <p>なお、これらについて、予定額の精査を十分に行うこと等により、補助事業の執行率向上に努める。</p>				
予算・監視の効率化	【一部改善】 軌間可変技術調査については、実用化の見通しを慎重に見極め、実用化が困難と判断された時には速やかに調査を終了することとし、他の調査とともに機構の入札・契約手続きを改善しコスト縮減に努めること。					
補記	<p>※事業仕分け評価結果『予算要求通り』 【予算科目】 ・049 整備新幹線建設推進高度化等事業費   ・43 整備新幹線建設推進高度化等事業に必要な経費 (21年度予算額) (21年度決算見込額)   ・43052-1925-00 整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金 5,000百万円 3,850百万円</p>					

資金の流れ  
(資金の受け取り先が何を  
しているかにつ  
いて補足する)  
(単位:百万円)

国土交通省  
3,850百万円

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縮減などを図る。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  
3,850百万円

・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(35社)  
3,024百万円

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。

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。使途と費目の  
 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			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	新幹線での走行試験 等	2,090			
管理費	人件費 等	826			
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	417			
計画調整 調査	新幹線駅部の調査設計、新幹線ルート の詳細地形図の作成 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	250			
計		3,850	計		0
B.フリーゲージトレイン技術研究組合			G.		
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	新幹線での走行試験 等	1,987			
計		1,987	計		0
H.			H.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
計		0	計		0
計		0	計		0

B. 民間事業者等(35社) 3,024百万円		
NO	支出先	金額(百万円)
1	フリーゲージトレイン技術研究組合	1,987
2	(財)鉄道総合技術研究所	209
3	(財)運輸政策研究機構	120
4	日本交通技術(株)	60
5	四国旅客鉄道(株)	51
6	アジア航測(株)	44
7	九州旅客鉄道(株)	42
8	サンコーコンサルタント(株)	41
9	川崎地質(株)	41
10	(社)物理探査学会	40