

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	23 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	5,055
		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	5,055	
	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	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	活動実績(当初見込み)	件	64	29 (29)	37 (37)	— (33)
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	0	・従来の未着工3区間に係る工事実施計画の認可を踏まえ、予算額の縮減を図ったため			
	設計施工法等調査	189	167				
	経済設計調査	271	166	・平成24年度の実施内容(新たな試験車両設計・製作等)からの反動減のため 日本再生戦略に関する「重点要求」(国土・地域活力分野) 4500			
	軌間可変技術調査	5,920	4,248				
	管理費	600	474				
	計	7,020	5,055				

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、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>		
	<b>予算監視・効率化チームの所見</b>		
一部改善	<p>未着工区間における設計施工法等調査については、従来の未着工3区間が今回新規着工することに伴い、必要な事項を精査した上で予算額の縮減を図ること。 軌間可変技術調査については、実用化に向けたスケジュール管理を厳格に行うとともに、応札者が限られる特殊な事業であっても引き続きコスト縮減に努めるべき</p>		
<b>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)</b>			
縮減	<p>未着工区間における調査については、従来の未着工3区間に係る工事実施計画の認可を踏まえ、予算額の縮減を図った。 軌間可変技術調査については、実用化に向けた技術開発の最終段階として、実際の営業走行を想定した耐久走行試験を実施するために必要な、新幹線と在来線の接続線の設置等を行うための予算に関して重点要求を行った。引き続き、既存施設の有効活用等により、コスト縮減に努めていく。</p>		
<b>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)</b>			
<p>・事業仕分け第1弾 ・事業番号1-71 ・WG評価結果 予算要求通り ・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>			
<b>関連する過去のレビューシートの事業番号</b>			
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"> <li>・整備新幹線等の建設、保有・貸付け、譲渡・資金回収等</li> <li>・鉄道整備を行う鉄道事業者に対する補助金の交付等</li> <li>・旧国鉄の地位の承継に伴う費用の支払等</li> <li>・内航船舶の共有建造、技術支援等</li> <li>・運輸技術に関する基礎的研究等</li> </ul>	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	